



KAJAANIN YDINKESKUSTAN LIITTYMINEN KAUPUNKIIN

LÄHTÖTILANNESELVITYS JA YLEISSUUNNITELMA

WSP FINLAND OY - KAJAANIN KAUPUNKI

30.9.2011



UNITED
BY OUR
DIFFERENCE



KAJAANIN YDINKESKUSTAN LIITTYMINEN KAUPUNKIIN

LÄHTÖTILANNESELVITYS JA YLEISSUUNNITELMA

▪ WSP FINLAND OY - KAJAANIN KAUPUNKI 2011

TYÖN TILAAJA

Kajaanin kaupunki

OHJAUSRYHMÄ

Eero Suutari (pj), Osmo Arffman, Hannu Heikkinen,
Miariikka Heikkinen, Olli-Pekka Hyyryläinen, Marja Karjalainen, Arto Kärki,
Jussi Mattila, Maija Rissanen, Marja Suni, Tuula Väyrynen, Irmeli Hanka,
Risto I Härmäläinen, Jari Kauppinen, Anne Siltavuori

SUUNNITTELIJA

WSP Finland Oy

Työryhmä: Terhi Tikkanen-Lindström (projektipäällikkö),
Olli Haveri, Liisa Ilveskorpi, Antti Karjalainen, Risto Jounila, Pia Salmi,
Mirjam Larinkari, Ritva Anttila

POHJAKARTAT

Kajaanin kaupunki

SISÄLLYSLUETTELO

0	JOHDANTO	5	2	TAVOITTEET YLEISSUUNNITTELULLE	44
1	LÄHTÖTILANNESELVITYS	6	2.1	Analyyseiden yhteenveto	44
1.1	Keskusta kaupunkirakenteessa	6	2.2	Tavoitteet	45
1.1.1	Liittyminen ympäröivään kaupunkiin	6	2.2.1	Yleiset tavoitteet	45
1.1.2	Toiminnalliset ja typologiset vyöhykkeet	8	2.2.2	Täsmennetyt tavoitteet	45
1.1.3	Kaupunkirakenteelliset vahvuudet ja kehittämiskohdat	10	3	YLEISSUUNNITELMA	50
1.2	Liikenne ja pysäköinti	12	3.1	Keskustasuunnitelman kokonaisratkaisu	50
1.2.1	Ajoneuvo- ja kevyen liikenteen toimivuus nykytilanteessa	12	3.2	Liikennejärjestelmä ja pysäköinti	52
1.2.2	Pysäköinnin tarjonta ja kuormitus	17	3.2.1	Kehäkadut (Sissikatu, Pohjolankatu, Lönnrotinkatu)	52
1.2.3	Huoltoliikenne	20	3.2.2	Kauppakatu	52
1.2.4	Vesiliikenne	20	3.2.3	Kevyt liikenne ja joukkoliikenne	53
1.2.5	Matkailuliikenne	20	3.2.4	Pysäköinti	54
1.2.6	Aiempien suunnitelmien arviointi	20	3.2.5	Kruununpuodinmäen sillalle johtavan uuden kadun linjaus ja tasaus	57
1.3	Kruununpuodinmäen sillan lähtökohdat	21	3.3	Kadut	58
1.3.1	Kadun ja sillan sovittaminen maastoon ja liikenneverkkoon	21	3.3.1	Katujen materiaalit ja kalusteet	58
1.3.2	Kaupunkikuva ja rakennetun ympäristön arvot	22	3.4	Valaistus	70
1.3.3	Aiempien selvitysten ja suunnitelmien arviointi	22	3.4.1	Katujen materiaalit ja kalusteet	70
1.4	Katutilat	24	3.5	Sillat	73
1.4.1	Kävelyalueen toimivuus nykytilanteessa	24	3.5.1	Kruununpuodinmäensilta	73
1.4.2	Toritoiminta ja vaihtoehtoiset sijainnit	26	3.5.2	Tavoitteet Kruununpuodinmäen sillan jatkosuunnittelulle	79
1.4.3	Katuverkkoon liittyvät pihatilat, kujat ja sisätilat	28	3.5.3	Linnasilta	80
1.4.4	Kadunvarsien palvelutarjonta	30	3.6	Jokirantojen puistoalueet	83
1.4.5	Katujen kaupunkikuva	31	3.6.1	Puistokonseptin osa-alueet	84
1.4.6	Aiempien suunnitelmien arviointi	33	3.6.2	Puistojen kehittäminen	85
1.5	Keskustan jokirannat	24	3.7	Kustannukset	88
1.5.1	Kulttuuriperintö ja kaupunkikuva	38	LÄHDELUETTELO		90
1.5.2	Toiminnallisuus	39	LIITE 1	Nykyiset autopaikat ja niiden rajoitukset	91
1.5.3	Katusilta	40	LIITE 2	Pysäköintitutkimuksen tulokset kohteittain	92
1.6	Keskustan toimijoiden tarpeet, kehittämispanokset ja yhteistoimintarakenteet	41			
1.6.1	Kiinteistöt	41			
1.6.2	Tarpeet keskustan kehittämiselle	41			
1.6.3	Yhteistoimintarakenteet	42			
1.7	Tavoitetyöpaja – käyttäjien inspiroima keskustasuunnitelma	43			

KESKUSTAN KEHITTÄMISHANKKEEN YLEISSUUNNITELMA

Kajaanin kaupunki käynnisti keväällä 2010 kaupunkikeskustan toimivuuden, saavutettavuuden ja vetovoiman parantamiseen tähtäävän hankkeen yhteistyössä Kainuun Maakuntayhtymän ja keskustan toimijoiden kanssa. Edellinen laaja kehittämistyö pantiin toimeen 1990- ja 2000-luvun vaihteessa, minkä tuloksena toteutettiin mm. nykyinen kävelyalue Raatihuoneentorin ympäristöön. Tuolloin myös yksityisiä investointeja saatiin liikkeelle yhteensä yli 100 miljoonan euron arvosta. Myös tällä kertaa hankkeen keskeisenä tavoitteena on aktivoida kaupunkikeskustan alueella yksityisten yritysten ja kiinteistönomistajien kehittämistoimia ja -investointeja samanaikaisesti ja yhteistoiminnassa kaupungin kunnallisteknisen rakentamisen kanssa.

Hankkeessa tuotetaan kaupunkikeskustan tulevien vuosien pitkäjänteistä kehittämisen sekä käynnistyvän osayleiskaavatyön pohjaksi yleissuunnitelma ”Kajaanin ydinkeskustan liittyminen kaupunkiin”. Tämä raportti sisältää suunnittelualan nykytilan ja lähtökohtien analyysin, pysäköintiselvityksen, sekä yleissuunnitelman.

Yleissuunnitelma koskee ydinkeskustan aluetta ja suunnittelussa painottuvat seuraavat osa-alueet lähtökohtineen:

- **alustavan yleissuunnitelman laadinta Kruununpuodinmäen sillalle** siten, että sillan kaupunkikuvallisia vaikutuksia ja kustannuksia voidaan arvioida, ja tavoitteet sen jatkosuunnittelulle asettaa
- **keskustan katualueen ja kevyenliikenteenreittien yleissuunnitelman** laadinta tavoitteena kävelykeskusta-alueen saavutettavuuden parantaminen, kevyen liikenteen olosuhteiden ja katumiljöön parantaminen, ajoneuvoliikenteen haittojen vähentäminen sekä virkistystä ja matkailua palvelevien reittien kehittäminen.
- **keskustan pysäköintiselvityksen ja suunnitelman** laadinta siten, että pysäköintitilaa on keskustassa tai sen välittömässä läheisyydessä riittävästi ja se on taloudellisesti mielekästä ja helposti saavutettavaa.

Erään lähtöaineiston yleissuunnittelulle muodostavat aiemmin laaditut suunnitelmat ja selvitykset, joiden ajanmukaisuutta ja kehittämistä tarkastellaan tämän päivän tavoitteiden valossa. Yleissuunnitelma laaditaan vuorovaikutteisesti ja sidosryhmille järjestetään mm. kaksi työpajaa tavoitteiden asettamista ja luonnoksen testaamista varten.

LÄHTÖKOHTIA

Kainuun kehitystä ohjaa 7.5.2007 hyväksytty maakuntakaava, jossa Kajaanin-Sotkamo –akseli on määritelty kaupunkikehittämisen alueeksi. Sotkamossa kehitys painottuu kuitenkin matkailuun ja Kajaani on maakunnan pääkaupunkikeskus, joka sisältää valtakunnallisesti merkittäviä kulttuuriarvoja. Keskustaajaman osayleiskaava on vuodelta 1992 ja kaupungin tarkoituksena onkin käynnistää tämän hankkeen rinnalla keskustan osayleiskaavan laadinta. Edellinen laajempi Kajaanin keskustaa koskeva asemakaavatyö valmistui vuonna 1965, minkä jälkeen kaavoitus on edennyt tarpeen mukaan rajattuina asemakaavan muutoksina.

Suunnitteluala muodostaa Kajaanissa ns. Jokikeskustan ytimen. Vuoteen 2020 tähtäävässä alueiden käytön ”Koko Kajaani 2020” –strategiaraportissa tavoite Jokikeskustalle on olla koko Kainuuta palvelevien toimintojen urbaani keskus, jonne sijoittumisella saavutetaan synergiaa muiden toimijoiden kanssa. Tavoitteena tulee olla nykyisen yhdyskuntarakenteen tehokas käyttö, mikä säästää energiaa sekä lämmityksestä että matkoista ja kuljetuksista. Asukkaiden osalta tavoitellaan määrän kasvua ja asukasrakenteen monipuolistamista. Ydinkeskustan kehittämisessä tavoitellaan raportin mukaan yleisten alueiden ja kiinteistöjen perusparannusta ja eheyttävää uudisrakentamista sekä käyttötarkoituksen muutoksia. Keskustaajaman rakenteen ja toimivuuden avainkysymys on keskustaa palveleva läntinen Kajaaninjoen ylitys liikennejärjestelmän luontevana osana. Raportin toimenpideohjelman hankkeina on uuden sillan lisäksi määritelty myös kävelyalueen saneerauksen jatkaminen ja rantapuiston saneeraus, sekä virkistys- ja matkailun edistäminen Kajaaninjokirannoilla.

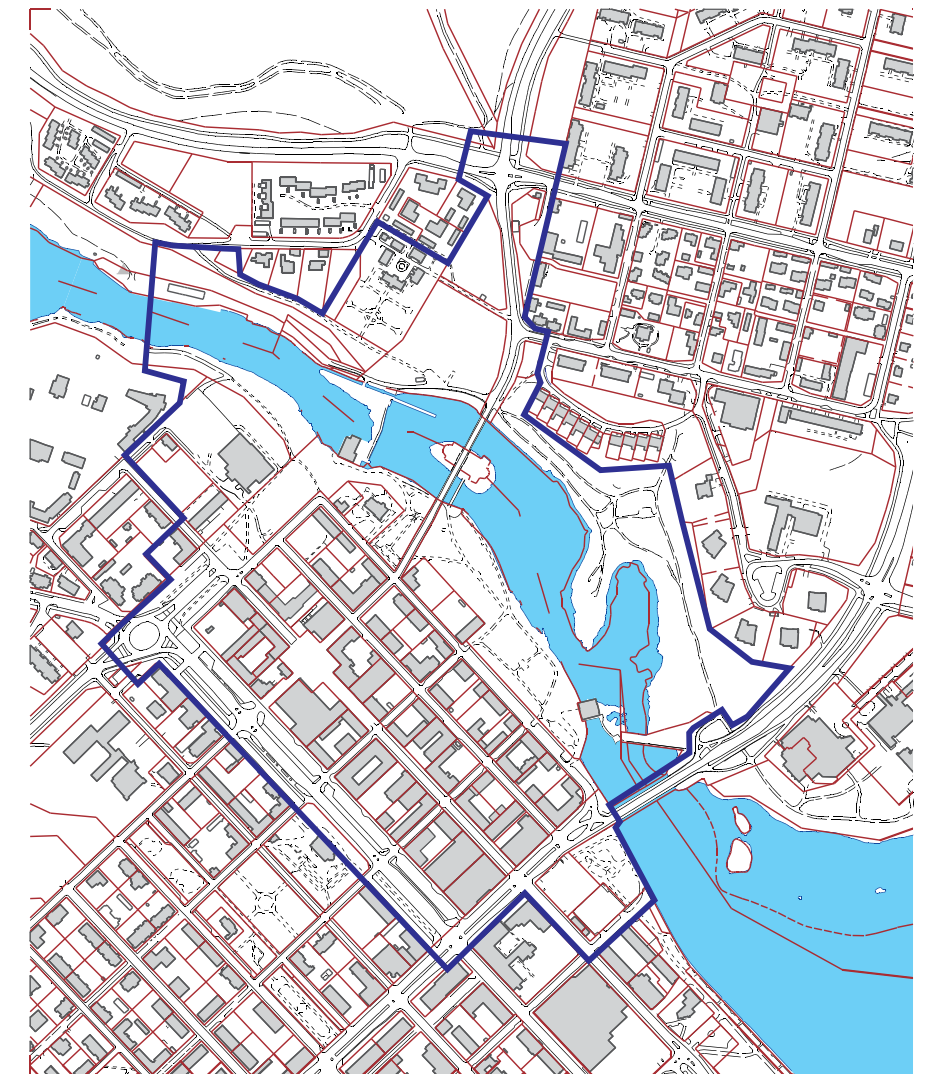
Pinta-alaltaan laajan Kajaanin asutus on voimakkaasti keskittynyt keskustaaajamaan ja sen läheisyyteen, missä asuu lähes 90% noin 38 250 asukkaan väestöstä. Keskustassa asuu nyt noin 4500 henkilöä. Tilastokeskuksen ennakkotiedotteen mukaan Kajaanin asukasluku kasvaa hieman (112 henkilöä) vuonna 2010 edellisvuoteen verrattuna. Kajaanin väkiluku on kasvanut lievästi usean vuoden ajan.

Kajaanissa on monipuolinen yritysanta, joka myös uudistuu. Matkailuelinkeinolla on koko Kainuussa merkittävä asema, ja Kajaanin matkailun erityistuotteet ovat kulttuuri- ja urheilutapahtumat sekä suuret kokoukset ja seminaarit.

Kaupungin talustilanne on haasteellinen kertyneiden alijäämien ja talouden laskusuhdanteen aiheuttaman verokertymän vähenemisen vuoksi ja kunnallisvero on tämän vuoksi korkea, vuonna 2010 20 %. Väestön ikäjakauma on tasapainoinen, mutta huoltosuhde on kuitenkin maan yleisen trendin mukaisesti

huononemassa lähivuosina. Työllisyystilannetta on koeteltu käynnissä oleva taantuma ja talouden rakennemuutos.

Kaupungin kasvun ja 1990-luvun matalasuhdanteen vuosina infrastruktuurille on kertynyt esteettistä, toiminnallista ja teknistä korjausvelkaa. Investointitaso vuonna 2007 oli 2,9 M€ ja vuonna 2008 5 M€ painopisteinä vesihuoltoon liittyvät hankkeet, pääliikenneväylät ja sillat.



Kuva 1: Suunnittelualan rajaus

I LÄHTÖTILANNESELVITYS

I.1 KESKUSTA KAUPUNKIRAKENTEES- SA

I.1.1 LIITTYMINEN YMPÄRÖIVÄÄN KAUPUNKIIN

Kaupunkirakenteen kehitys

Pietari Brahe perusti Kajaanin kaupungin vuonna 1651. Kajaani on Suomen vanhimpia sisämaakaupunkeja ja alkuperäiseltä funktioltaan rajavyöhykkeen linnoituskaupunki. Varhaisin kaupunkia kuvaava karttakuva on vuodelta 1659. Se käsittää linnoituksen ja nykyisen ydinkeskustan ruutukaava-alueen, jonka pääkatu sijaitsi Kauppakadun paikalla. Kartassa näkyvät myös nykyisiä vastaavat poikkikadut: Linnankatu, Kirkkokatu ja Koivukoskenkatu. Korttelijako ja rakennusten paikat vastaavat pääpiirteissään nykytilaa. Umpikulmainen Raatihuoneentori esiintyi ensimmäisen kerran asemakaavasuunnitelmassa 1731, ja se toteutui nykymuotoonsa 1800-luvun puoliväliin mennessä. Poikkeuksellisesti puusta rakennettu raatihuone valmistui C.L. Engelin viimeistelemien piirustusten mukaisesti torin eteläreunalle. Vuoden 1731 asemakaavassa esitettiin ensi kerran rannansuuntainen Välikatua vastaava katu.

Kaupungin alue säilyi pitkään saman laajuisena, ja vasta vuoden 1872 kaavassa kaupunkialuetta suunnitellaan laajennettavaksi merkittävämmiin (kuva 2). Tuolloin myös rantapuistoon osoitettiin kaksi erillistä korttelialuetta. Näyttävien puurivi-istutuksin varustetut bulevardit erottivat lounaan ja luoteen puoleisia uusia korttelistoja ydinkeskustasta, mikä vastasi myös ajan kaupunkien puurakennuskannan paloturvallisuuden tarpeita. Pohjolankadun ja Sissikadun/Ämmänkosken kadun katutilan nykyinen mitoitus palautuvat tähän kaavasuunnitelmaan. Kaavassa esitettiin kauppatorin paikka Aleksanterinkadun (nyk. Kauppakatu) kaakkoispäähän sitä rajaavine rakennuksineen.

Aleksanterinkatu-nimi vaihtui Kauppakaduksi arkkitehti Harald Andersinin laatimassa asemakaavassa 1918. Ydinkeskustan viereiset puistobulevardit ovat kokoavia akseleita tässäkin kaavassa. Välikadulta on nyt poistettu puurivit ja sen sijaan istutus esitettiin Brahenkadulle puuston reunaan. Kaava toimi pohjana maailmansotien välisen ajan rakentamiselle. 1900-luvun alkupuolella opettajan-koulutuslaitoksen, Seminaarin, tulo Kajaaniin merkitsi rakentamisen ja toiminnan painopisteen laajentumista ydinkeskustan luoteispuolelle.

1900-luvulla kaupunki kasvoi voimakkaasti vuonna 1905 avattuun rautatiehen saakka. Myös keskusta uudistui totaalisesti rakennusjärjestyksen suomaan runsaaseen rakennusoikeuteen perustuen. Kaupunkikuva alkoi muuttua 1930-luvulta alkaen funktioerakennusten myötä. SOK:n piirustuskonttorissa

työskennelleen Valde Aulangon suunnittelema Maakunnan tavaramakasiini valmistui 1934. Kajaanilaisen arkkitehti Eino Pitkäsen suunnittelema ovat 1935 valmistunut, sittemmin purettu poliisitalo ja Kainuun Sanomien painotalo, joka rakennettiin kahdessa vaiheessa 1936 ja 1938.

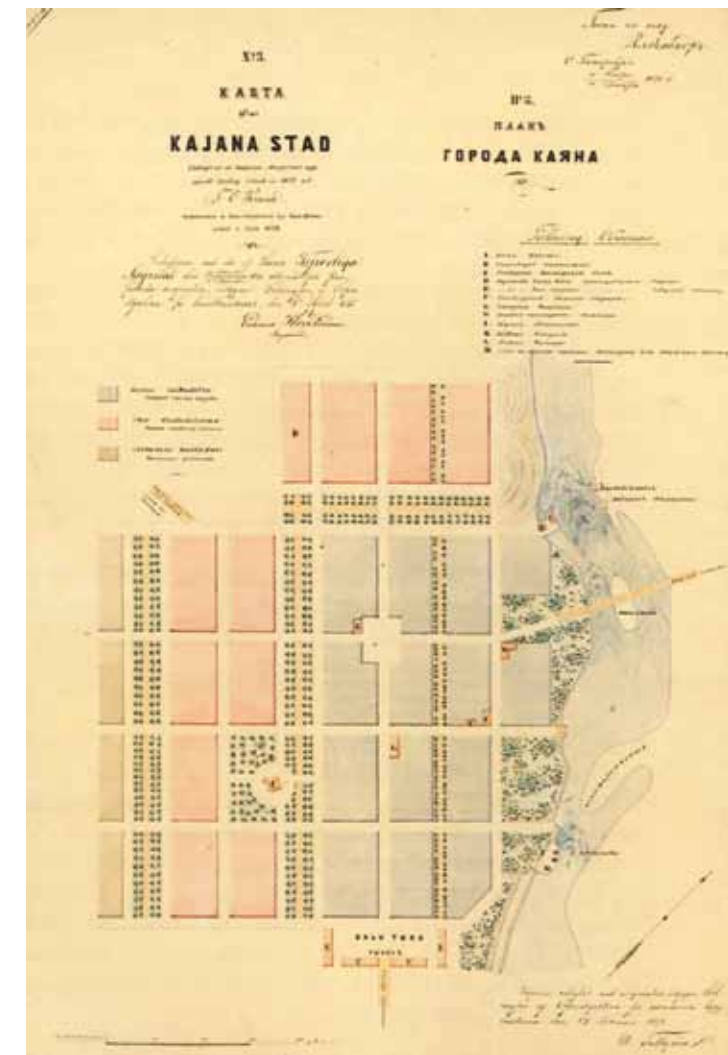
Toisen maailmansodan pommitusten jälkeen Kauppakadun alue rakennettiin uudelleen. Ensimmäisessä vaiheessa rakentui kadun pohjoispuoli. Yleisilmeen loi Eino Pitkänen. Uusien liiketalojen rakentaminen merkitsi myös Kauppakadun leventämistä. Funktionalismin kauden muutos ulottui myös jokilaaksoon: voimalaitokset patorakenteineen rakennettiin keskustan viereiseen Kajaaninjokeen.

Professori Otto-livari Meurman laati yhdessä arkkitehti Olli Kivisen kanssa Kajaanin keskusta-alueen asemakaavan uudistusta 1940 alkaen. Vuoden 1950 visio keskustasta oli ajan ihanteiden mukaisesti rationaalinen, suoraviivainen ja avokortteleita suosiva. Pohjolankatu ja Lönnrotinkatu erottuvat vuoden 1939 tilannetta kuvaavassa pienoismallissa kaupunkirakennetta kokoavina puistokatuakseleina. Olli Kivisen viimeistelemä kaavaehdotus valmistui kuitenkin vasta 1964, jolloin mm. Kauppakadun pohjoispuoli oli jo rakennettu. Kaava on edelleen osittain voimassa keskusta-alueella. Tätä ennen jo vuonna 1960 oli tehty keskustan rakennusoikeutta laskeva erillispäätös.

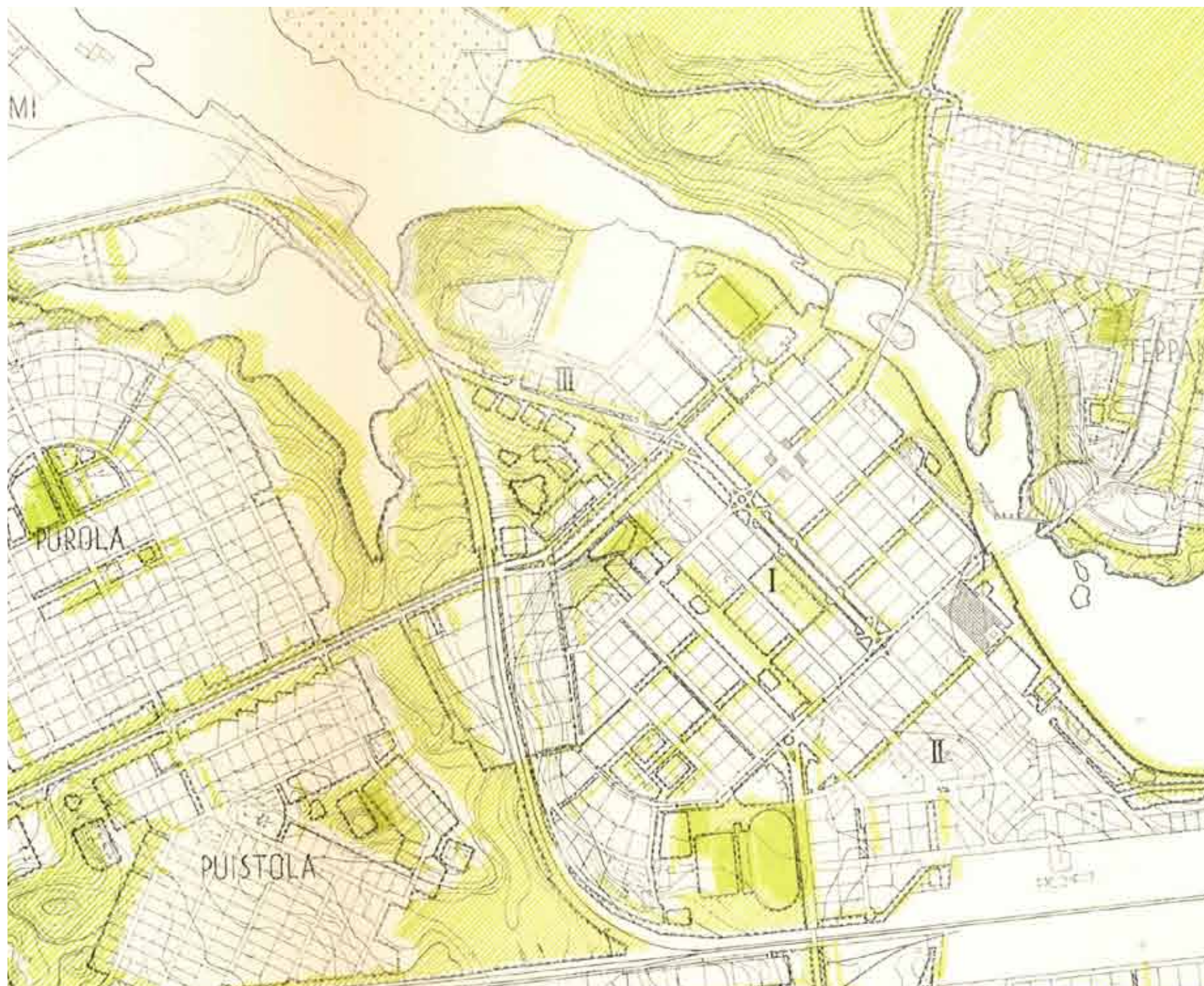
Keskustaajaman osayleiskaavassa 1992 linjattiin mm. rakennussuojelukysymyksiä ja listattiin suojeltavat rakennukset. Linnasiltaa korvaava siltayhteys oli myös esillä tuolloin, mutta valmiutta uuden yhteyden kaavoittamiseen ei vielä ollut. Välikadun ja Pohjolankadun väliselle alueelle on eri vaiheissa kaavoitettu maanalaista pysäköintitilaa, mutta tästä on toteutettu vain noin puolet.

Nykyisen ydinkeskustan kaupunkirakenteellinen liittyminen muuhun kaupunkiin on edellä kuvatun suunnitteluhistorian tulosta ja sisältää useita parannusta vaativia kohtia. Näistä merkittävimpiä ovat ajoneuvo- ja kevyen liikenteen puutteelliset ja ongelmalliset yhteydet pohjoisesta käsin sekä ajoneuvoliikenteen dominanssi ja jalankulkuympäristön epäviihtyisyys ydinkeskustan kehäkaduilla. Myös ydinkeskustan reunan rakennusrintamien kaupunkikuvallinen ilme ulospäin, maantasokerrosten toiminnallisuus sekä keskustan

katuverkon jatkuvuus ympäristöön vaativat tarkastelua. Käyttäjiä/asiakkaita tuovien toimintojen (mm. julkiset rakennukset) sijoittuminen ydinkeskustan alueelle ja keskustan läpi johdetut kevyen liikenteen yhteydet ovat tekijä, joka vahvasti vaikuttaa ympäristöön liittymiseen.



Kuva 2: Kajaanin asemakaava vuodelta 1872.



Kuva 3: Otto I. Meurmanin laatima Kajaanin yleisemakaava vuodelta 1950.



Kuvat 4-5: Pohjolankadun ja Lönnrotinkadun leveät katutilat erottavat ydinkeskustaa ympäröivästä kaupunkirakenteesta

I.1.2 KESKUSTAN TOIMINNALLISET JA TYPOLOGISET VYÖHYKKEET

Suunnittelualue jakautuu selkeästi Kajaanijokilaakson virkistys- ja kulttuuriympäristöön sekä ydinkeskustan tehokkaasti rakennettujen liikerakennusten ja asuntojen kortteleihin.

Ydinkeskustalla on selvä kaupunkirakenteellinen keskusaukio ja pääkatu. Ydinkeskustan korttelien toiminnot painottuvat lännessä koulutukseen ja kulttuuriin, jokilaakson äärellä asumiseen, ja Välikadun sekä Pohjolankadun välisellä alueella sijaitsee kaupallinen ydin. Historiallinen pääkatu Kauppakatu on nykyäänkin toiminnallisesti vilkkaain. Sen varrella sijaitsee keskustoille tyypillisiä palveluita kuten hotelleja ja ravintoloita ulkoterasseineen.

Päivittäistavarakaupan liikekeskuksia on alueella kaksi ja ne sijoittuvat ruutukaavakeskustan reunoille, vaikkakaan eivät erityisen näkyvästi erotu julkisivustosta. Tavarataloina ne ovat kooltaan pienehköjä (Anttila 3335 krsm² ja S-Market 5600 krsm²). Elokuva- ja museokeskus sijoittuvat keskusta-aukion tuntumaan. Lönnrotinkadun itäpuolelle rannan läheisyyteen sijoittuu rajaukseltaan epämääräinen ja vajaakäytössä oleva kauppatorialue, joka vaihettuu puistoksi rantaa lähestyttäessä. Alue liittyy leveään ja liikenteeltään vilkkaan Lönnrotinkadun vuoksi heikosti kaupalliseen ydinkeskustaan eikä siten luo parhaita synergiaa.

Monet tärkeät jalankulkuvirtoja tuottavat julkiset rakennukset kuten kirjasto, kirkko, teatterit ja koulut sijaitsevat ydinkeskustan ulkopuolella.

Jokilaakso on monikerroksinen ja ainutlaatuinen muinais-, tuotanto-, virkistys- ja matkailumaiseman yhdistelmä. Virtaava ja toisaalta padottu vesi sekä voimakkaasti rinteinen laakso veteen työntyvine niemikkeineen luovat alueelle dynamiikkaa. Leveä joki ja arkkitehtonisesti komeiden voimalaitosten muulta käytöltä suljetut vyöhykkeet muodostavat estettä alueen käytettävyydelle. Alueeseen liittyviä julkisia rakennuksia ovat etelässä ravintola ja perinnekäsityömyymälä, ja pohjoisessa majoituspalveluita tarjoava kartanokeskus.

Keskustan vyöhykkeinä kaupallinen ydinkeskusta, asuinkorttelit ja puistomainen jokilaakso ovat toiminnallisesti ja ympäristötypologisesti eriytyneitä. Tavoitteena tulisi olla asuin- ja jokilaaksovyöhykkeiden nykyistä suurempi toiminnallinen monipuolisuus, vyöhykkeiden limittyminen, sekä integroituminen kokonaisuudeksi tätä kautta.



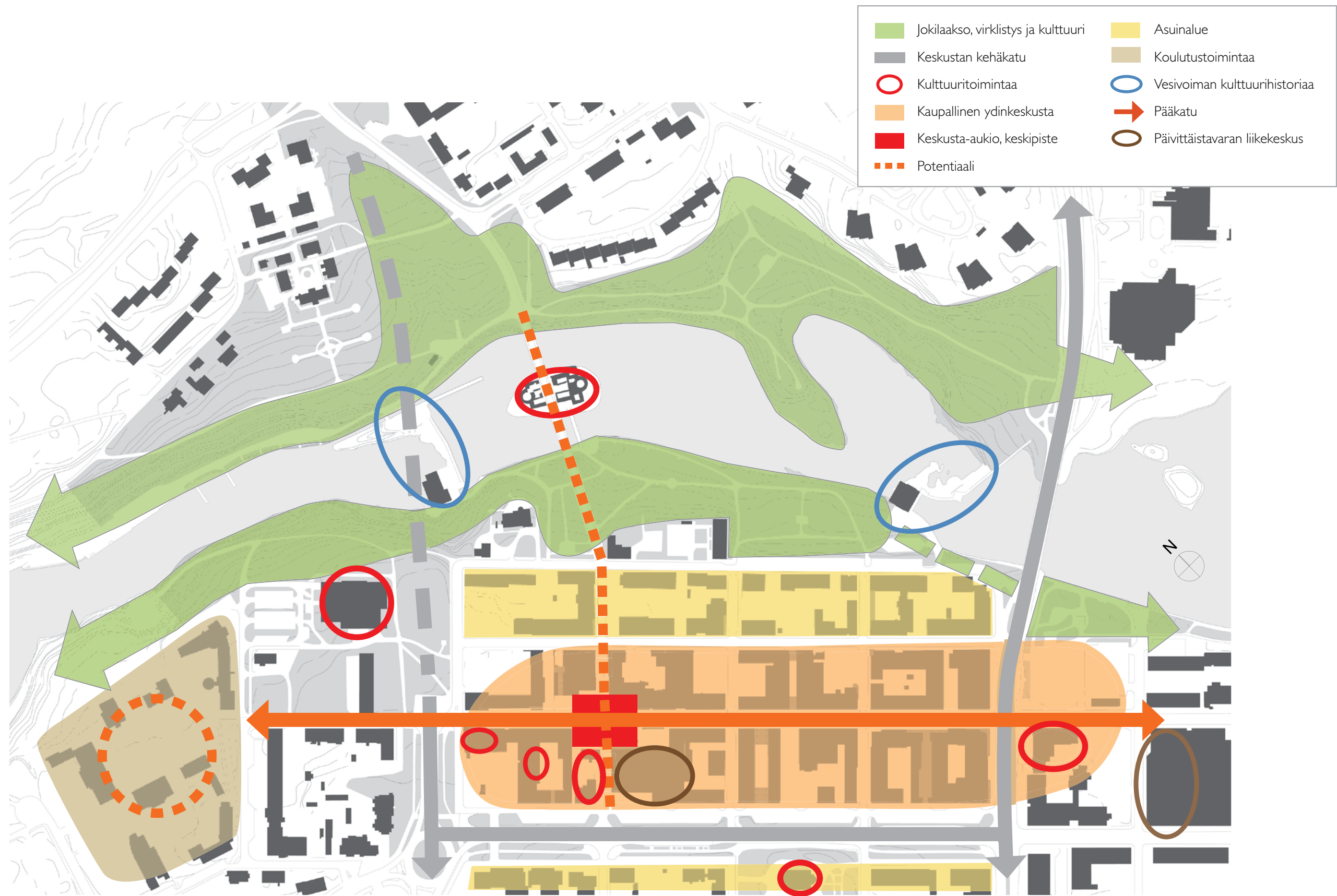
Kuva 6: Jokivarren virkistys- ja kulttuuriympäristöä.



Kuva 7: Keskustan asuinkortteleita.



Kuva 8: Kaupallista keskustaa, näkymä Kauppakadulta.



Kuva 9: Toiminnalliset ja typologiset vyöhykkeet

1.1.3 KAUPUNKIRAKENTEELLISET VAHVUUDET JA KEHITTÄMISKOHDAT

Asemakaavan ja katuverkon selkeys on alueen kaupunkirakenteellinen vahvuus. Vahvuus on myös ydinkeskustan sijainti jokilaakson äärellä, vaikka keskustan katutilojen suhde jokilaakson julkiseen puistotilaan ei ole erityisen aktiivinen mm. maaston korkeuserojen vuoksi. Jokilaaksolla on toisaalta kaupunkirakenteellinen estevaikutus; se estää lähestymistä ja antaa välillisesti Brahenkadulle reuna-alueen luonnetta. Eräs seurausvaikutus on kivijalkaan sijoittuvien tilojen puuttuminen Brahenkadulta.

Kaupunkirakenteellisia vahvuuksia ovat monet tunnistettavat, paikoin maamerkkimäiset kulttuurihistorialliset rakennukset sekä Suomessa harvinainen umpikulmainen keskusaukio, jotka luovat identiteettiä ja ajallista perspektiiviä. Kajaanin 1828-1831 rakennettu raatihuone on yksikerroksinen, aumakattoinen puurakennus, jonka funktiota ja asemaa kaupunkikuvassa on korostettu kupolipäätteisellä kellotornilla. Raatihuone Kauppakadun ja toriaukion nuorten rakennusten keskellä havainnollistaa kaupungin historiaa mittakaavaltaan täysin muuttuneessa ydinkeskustassa. Raatihuoneen korttelissa on Eino Pitkäsén suunnittelema funkistyylinen entinen poliisitalo, nykyinen Kajaanin taidemuseo. Torin luoteiskulmassa on Kauppakadun arkkitehtuuria jatkava komea Kainuun Sanomien rakennus.

Erityinen vahvuus on poikkeuksellinen yhtenäinen funkisrakennusten muodostama keskustakorttelien kokonaisuus, jonka rakennuskannasta on julkisivujen osalta pidetty kohtuullisen hyvää huolta. Kajaanin kauppakadun funkistalot ja Raatihuoneentori on uusi kohde valtakunnallisesti merkittävänä rakennettuna kulttuuriympäristönä (RKY*) museoviraston luettelossa. Aikaisemmassa listauksessa vuodelta 1993 oli Kajaanin ruutukaavakeskustasta mukana vain Raatihuone yksittäisenä rakennuksena.



Kuva 10: Torin koko on toiminnan päivittäiseen volyyymiin nähden suuri.

Ydinkeskustaa liittävät kaupunkirakenteeseen komeat kaavalliset katuakselit: Kauppakatu, Linnankatu, Kirkkokatu ja Koivukoskenkatu sekä Lönnrotin- ja Pohjolankadut. Kadut eivät kuitenkaan jatku ympäröivään kaupunkirakenteeseen toiminnallisesti ja kaupunkikuvallisesti parhaalla mahdollisella tavalla. Joillakin kaduista on lisäksi nykytilanteessa suunnittelematon, heikko pääte. Linja-autoasema on tarkoitus tulevaisuudessa siirtää rautatieaseman yhteyteen, jolloin kaupunkiin syntyy uudenlainen matkakeskus ja pitkän Pohjolankadun merkitys laajemman kaupunkialueen keskusakselina korostuu entisestään.

1870-luvun kaavan määrittelemiin Pohjolankadun ja Sissikadun katutiloihin ovat maisema-arkkitehtuuriltaan hallitut puistobulevardit jääneet toteuttamatta. Sen sijaan on syntynyt liikennemääriin nähden väljää ympäristöä, joka nykytilanteessa erottaa haitallisesti ydinkeskustaa muusta kaupunkirakenteesta ja muodostaa estevaikutusta mm. kevyen liikenteen kannalta. Lisäksi Pikku-Pohjolankadusta parkkialueineen on syntynyt takapihamainen tilanne ydinkeskustan reunalle parhaaseen ilmansuuntaan.

Ydinkeskustan kortteleihin on toteutettu viime vuosina yksittäisiä täydennysrakentamishankkeita kaavamuutoksien avulla. Tehokkuus on vahvuus sillä sen salliessa asuinkortteleihin on voitu toteuttaa nykystandardin mukaisia asuntoja maanalaisine pysäköintitiloineen.

Merkittävä joukko kaupallisia palveluita sijaitsee edelleen ydinkeskustassa muutamassa korttelissa Kauppakadulla ja Lönnrotinkadulla, ja myös Kajaanin suuremmat kaupan yksiköt sijaitsevat lähellä keskustaa. Synergiahyötyjä on saatavissa, vaikka ydinkeskustalta puuttuu kuitenkin valovoimainen kaupan veturi tai veturit.



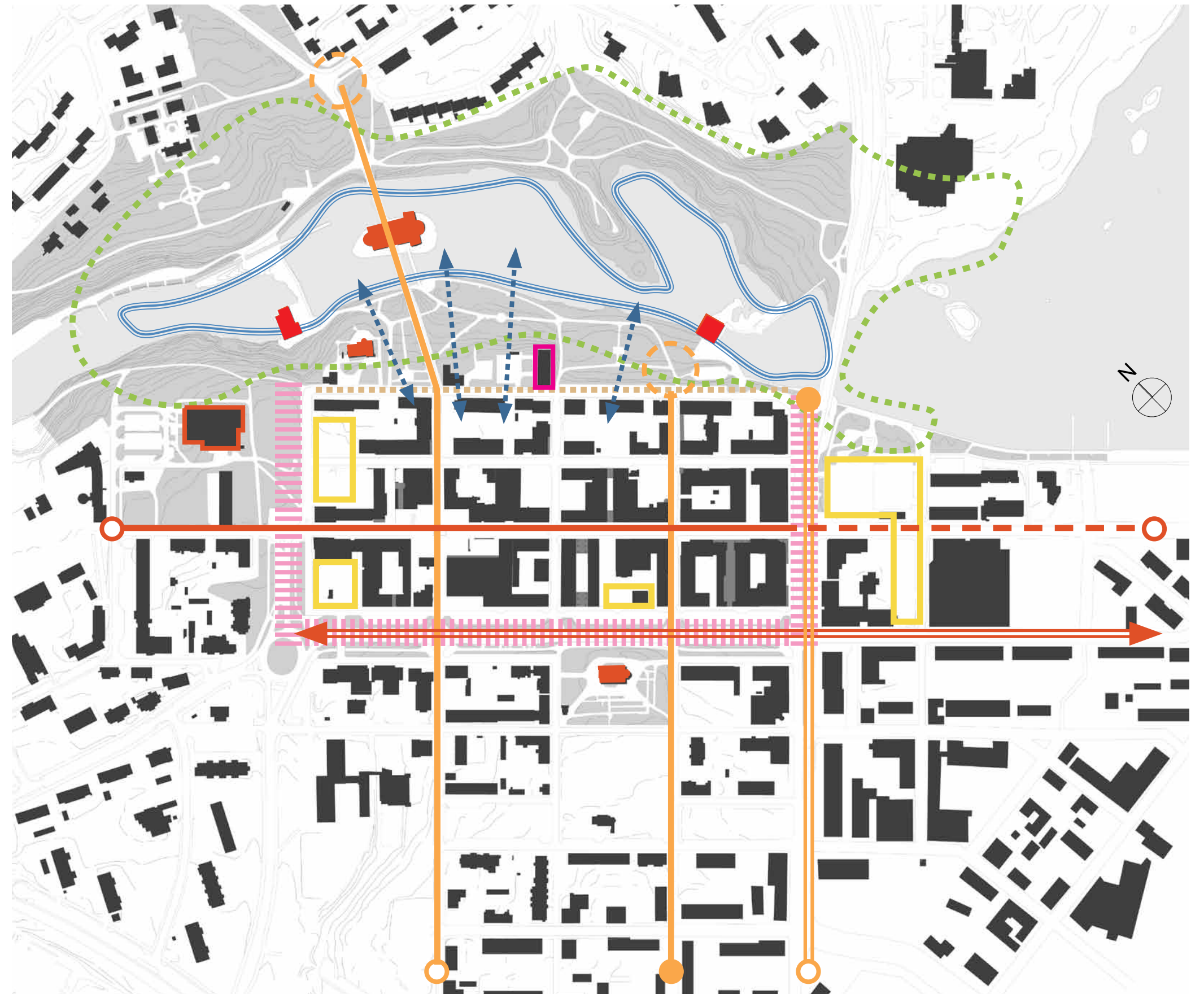
Kuvat 11-12: Kajaanin keskustan vahvuuksia ovat monet yksittäiset kulttuurihistoriallisesti arvokkaat rakennukset, sekä Kauppakadun-Raatihuoneentorin ympäristön yhtenäinen funkisrakennusten muodostama miljö.

Toisen maailmansodan jälkeiseen nousukauteen liittyvä Kajaanin liikekeskus on toteutettu funktionalististen suunnitteluperiaatteiden mukaisesti 1940- ja 1950-luvuilla. Kaupunkikuvallisen julkisivun Kauppakadulle muodostavat Kainuun Säästöpankin liike- ja asuinrakennus, Seurahuone, Ipatin talo, kaksi myymälä- ja asuinrakennusta sekä Osuuskauppa Maakunnan liiketalo. Yhtenäisen kattolinjan muodostavat rakennukset ovat vaaleiksi rapattuja ja tasakattoisia. Kauppakadun funkistaloihin voidaan katsoa kuuluvan myös Koivukoskenkadun varrella olevat kaksi asuinkerrostaloa. Ydinkeskustan olisi tietoisemmin luotava myös ulkokehän julkisivunsa ja avauduttava ympäristöön kiinnostavana ja kutsuvana. Eri liikennemuodoin ydinkeskustaan saapumisen orientaatio tulee olla mahdollisimman helppo ja selkeä.

Tori sijaitsee maisemallisesti hienolla paikalla, mutta toisaalta toiminnallisesti reuna-alueella, vailla rajausta sekä rakennusten toiminnallista tukea. Alueen koko on perustoiminnan päivittäiseen volyyymiin nähden suuri, ja tori ja rantapuisto limittyvät toisiinsa hieman jäsentymättömästi.

* RKY on Museoviraston laatima inventointi, joka on valtioneuvoston päätöksellä 22.12.2009 otettu maankäyttö- ja rakennuslakiin perustuvien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkoittamaksi inventoinniksi rakennetun kulttuuriympäristön osalta 1.1.2010 alkaen. Päätös ei ole vielä saanut lainvoimaa siihen liittyvän valituksen vuoksi.

-  Kaupunkirakenteen koossapitävä pitkittäisakseli
-  - hahmotettavuus heikko
-  - pääte heikko / potentiaalinen
-  Kaupunkirakenteen koossapitävä poikittaisakseli
-  - pääte heikko / vahva
-  - jatkuvuus heikko
-  Liittymistä ja rakenteen jatkumista heikentävä kaupunkitila
-  Ydinkeskustaa rakenteellisesti erottava katutila
-  Ydinkeskustaa rakenteellisesti erottava vesialue
-  Ydinkeskustan suhde rantaan epäaktiivinen (korkeussuhteet, toiminnot, reitit, näkymät)
-  Luonteeltaan yksityinen asuntokatu, jolla ajoneuvoliikenne priorisoitu
-  Heikosti yhtenäiseksi hahmottuva keskustan puistokokonaisuus
-  Ydinkeskustan reunan logiikkaa ja eheyttä rikkova yksittäinen kookas rakennusmassa
-  Ydinkeskustasta erillään sijaitseva toiminnallisesti potentiaalinen julkinen rakennus
-  Ydinkeskustaa ympäristöön liittävä rakennus

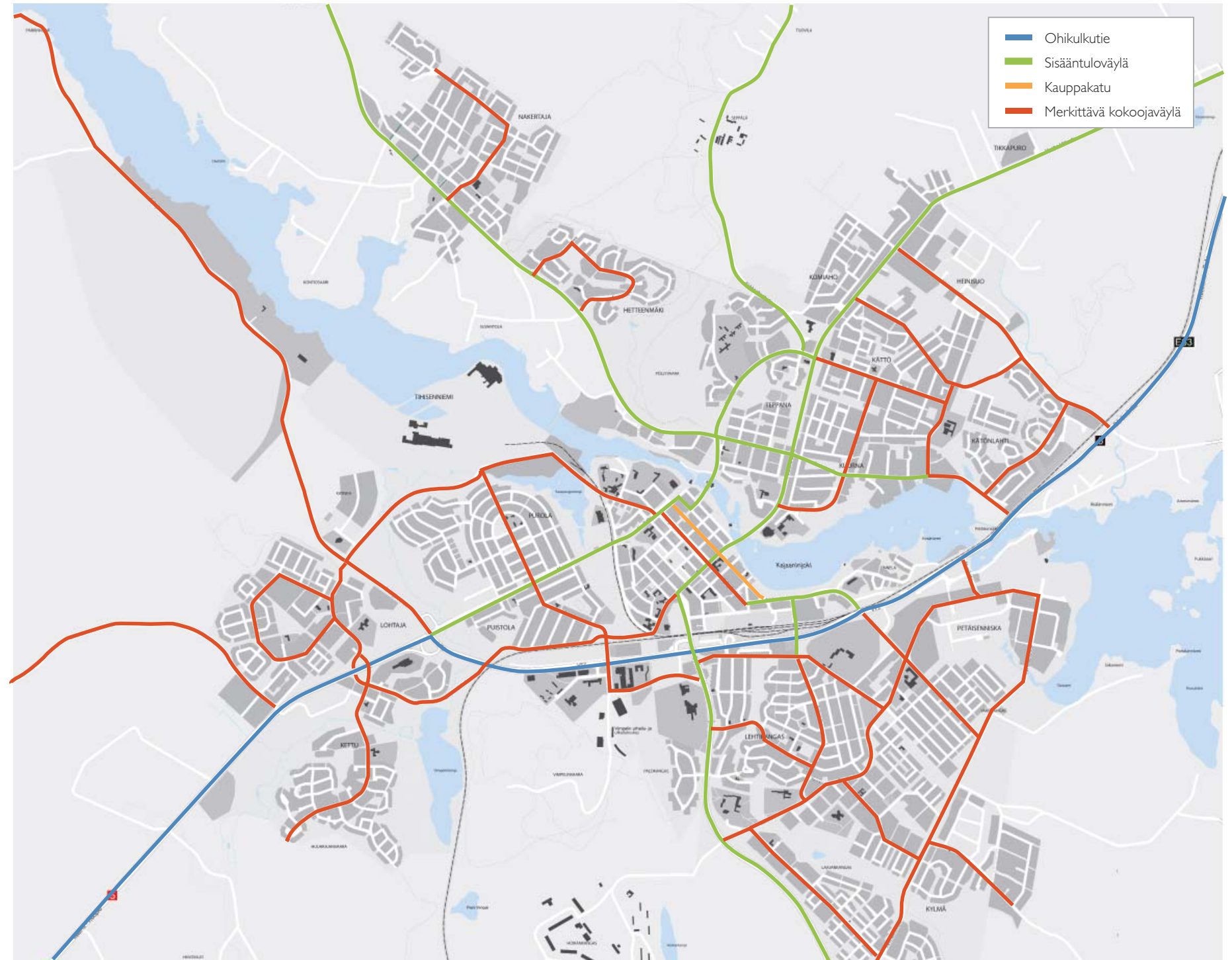


Kuva 13: Ydinkeskustan liittyminen kaupunkiin

1.2 LIIKENNE JA PYSÄKÖINTI

1.2.1 AJONEUVO- JA KEVYEN LIIKENTEEN TOIMIVUUS NYKYTILANTEESSA

Kajaanin kaupunkirakenne on kokonaisuutena tasapainoinen ja kevyen liikenteen suosimisen kannalta sopivan tiivis, joskin joukkoliikenteen reittejä on nykyisellä väestöpohjalla haasteellista liikennöidä kustannustehokkaasti. Keskusta-alueen tehokas täydennysrakentaminen onkin autoliikenteen kysynnän rajoittamisen kannalta yksi merkittävä tekijä. Suuret kaupan yksiköt ovat Kajaaniassa keskittyneet keskustan tuntumaan, mikä on tänä päivänä harvinaista suomalaisissa kaupungeissa. Keskusta-alueella on liikenteellisesti selkeä perinteinen ruutukaa-varakenne, joka rajaa sisälleen keskustatoimintoja ja asuinkortteleita. Keskustan kokoojakehän muodostavat kadut Pohjolankatu ja Lönnrotinkatu. Nämä kadut ovat toimineet osana valtatieverkkoa ennen ohitustien valmistumista keskustan itäpuolelle.



Kuva 14: Pääväylien liikenteellinen luokittelu.



Kuva 15: Keskustan liikennemäärät vuonna 2008 (ajoneuvoa/vrk).

Keskustan liikenne joukkoliikenne mukaan lukien on painottunut kokoojakehille, ja Pohjolankadulla sijaitsee paikallisliikenneterminaali. Näin ollen Pohjolankatu ja ns. Pikku-Pohjolankadun pysäköintikatu muodostavat nykyisin vahvan keskustaa yläkaupungista erottavan liikenneaksin. Poikkeuksena keskustan kehämäisellä katuverkolla on Ahontie/Linnankatu, joka liittyy linnansillan kautta Brahenkadulle keskelle ruutukaavaverkkoa ja johtaa Sissikadulle, aikoinaan valtatie 5 paikaksi suunnitellulle katuosuudelle. Tämä aiheuttaa selkeästi ongelmia keskustan katuverkolla mm. asuntokatujen (erityisesti Brahenkatu) läpiajon sekä nykyisten liittymien turvallisuuden kannalta. Liikennemäärät ovat suurimmat kokoojakehällä, ja toisaalta ydinkeskustan katujen liikenteeseen liittyy vahvasti läpiajo linnansillan kautta (kuva 15).

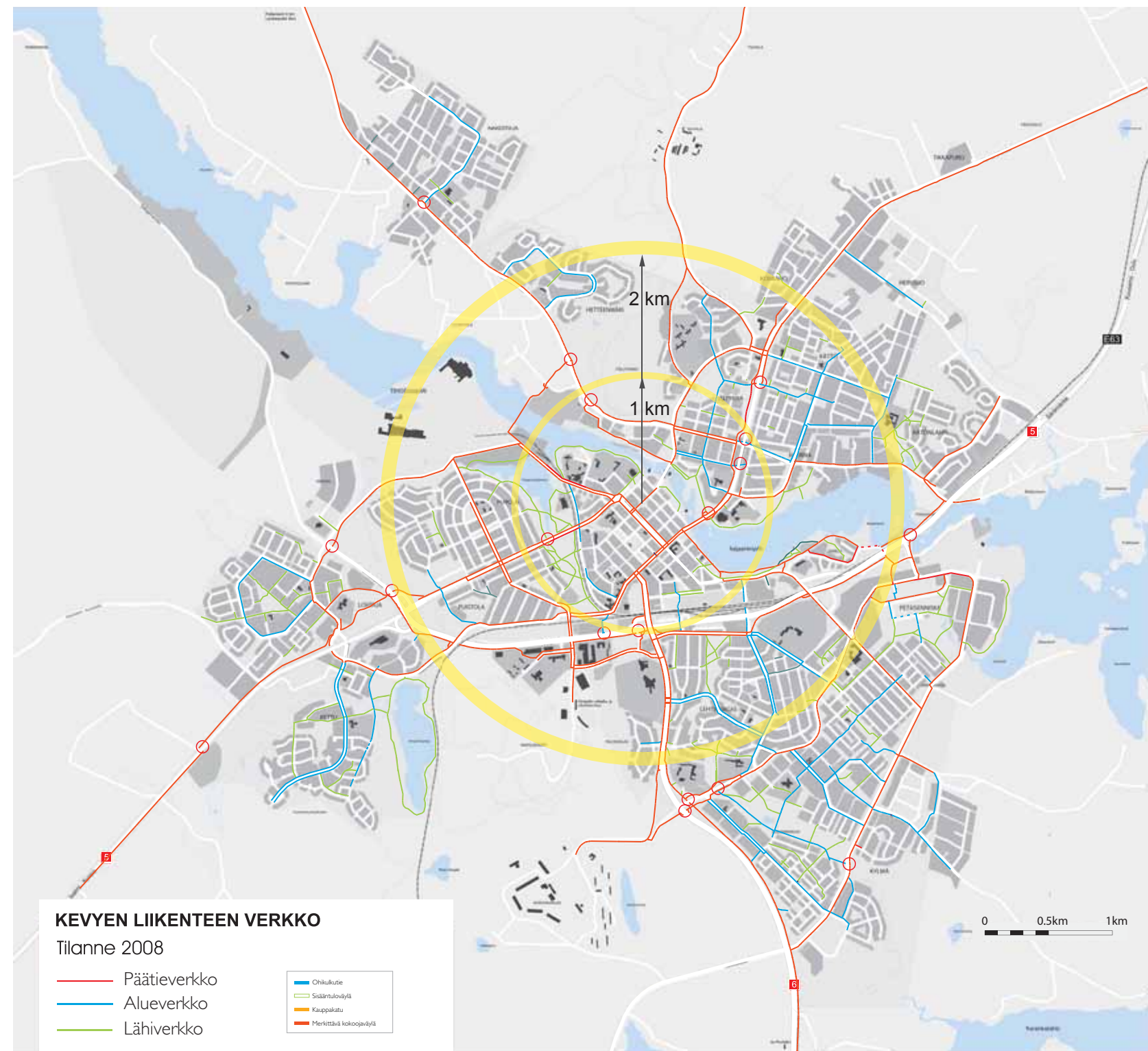
Tieyhteys Sissikadun kautta ja Kajaanijoen yli on jäänyt sittemmin kehittämättä valtatieinlauksen siirryttyä keskustan itäpuolelle. Sissikatu ja sen laaja kierto liittymä onkin nykyisin mittakaavaltaan ylisuuri ja jäsentymätön osa keskustan liikenneverkkoa (kuva 16).



Kuva 16: Sissikadun kierto liittymä Mainuantien suunnasta.

Suunnittelualueella nopeusrajoitus on pääosin 30 km/h ja ympäröivällä katuverkolla 40 km/h. Nopeusrajoitukset ovat alueelle tarkoituksenmukaisia, mutta katutila ei tue niitä kaikkialla, esimerkiksi Pohjolankadulla. Autoliikenteen toimivuus on pääosin hyvä, lukuun ottamatta Lönnrotinkadun ja Kauppakadun liittymän lyhyttä aamuruuhkaa.

Keven liikenteen verkosto on keskustan ulkopuolella kattava (kuva 17). Pyöräilyn kannalta tärkeintä ovat turvalliset ja suorat yhteydet sekä jatkuvuus. Kuitenkin keskustassa, jossa tarve tiheämmälle verkolle on suurin, on merkittäviä keven liikenteen yhteyspuutteita pyöräilyn kannalta. Kajaanin kaupunkiseudun liikennejärjestelmä 2010 -julkaisussa on todettu, että Kajaanin kaupunkialue on kokonaisuudessaan tehokkaan pyöräilyetäisyyden päässä palveluista ja työpaikka-alueista. Tätä voidaan havainnollistaa Raatihuoneen torilta mitattavilla yhden ja kahden kilometrin säteisillä ympyröillä, joiden sisältämät alueet sijaitsevat erittäin hyvän kävely- tai pyöräilyetäisyyden päässä keskustasta. Tämän perusteella suuri osa Kajaanin kaupunkitaajamasta, erityisesti ydinkeskusta, rautatieaseman alue, yläkaupunki ja Teppanan ruutukaava-alue, kuuluu näiden rajausten sisään.



Kuva 17: Kaupunkitaajaman kevytliikenneverkko sekä etäisyydet 1 km ja 2 km Raatihuoneentorilta..

Ydinkeskustan kaduilla pyöräily on runsaan läpiajavan ajoneuvoliikenteen sekä pysäköintipaikkoja etsivien autojen seassa nykyisin hankalaa ja vaarallista. Käytännössä kevyen liikenteen väylät sijaitsevat keskustan kehäkaduilla (Pohjolankatu, Sissikatu, Lönnrotinkatu), yksisuuntaisesti Kauppakadulla sekä Linnankadulla Pohjolankadulta Brahenkadulle Raatihuoneentorin poikki, mutta opastuksessa ja reittien hahmotettavuudessa on puutteita. Raatihuoneentorin alue on kuitenkin pääosin hyvin toimiva. Linnansillalla on turvallisuuden kannalta haastavin kohta pyöräilijöiden joutuessa ajamaan kapeaa ajorataa autojen seassa. Myös jalkakäytävät sillalla ovat erittäin kapeat. Jokilaakson poikkaitse-tytydet ovatkin nykyisin puutteelliset. Rantapuistossa joen suuntaisten kevyen liikenteen raittien jatkuvuus on ongelma Lönnrotinkadun ylityksen sekä Ämmäkosken voimalaitoksen kohdalla keskustan puolella. Lisäksi linnansillan pohjoispäässä on vaarallinen suojatieylitys rantapuiston suunnassa. Lussituvan viereinen sorapintainen kevyen liikenteen reitti on suosittu yhteys Nakertajan ja Hetteenmäen suuntaan, mutta pituuskaltevuus on Lussituvan kohdalla haastava liikuntarajoitteisille.

Pohjolankadun koko katukäytävä on kadun vanhan roolin mukaisesti edelleen suhteellisen maantiemäinen. Kadulla on kevyen liikenteen kapeat keskisaa- rekkeet Kirkkokadun ja Koivukoskenkadun liittymissä sekä suuri kaistaleveys, mikä ei tue asetettua nopeusrajoitusta. Kadun etelä- ja pohjoisreunalla sijaitsevat nykyisin keskustan runkoverkkona toimivat kevyen liikenteen väylät. Sitä vastoin Kauppakadun pohjoisreunalla on kevyen liikenteen väylällä sallittu ainoastaan yksisuuntainen pyöräily Raatihuoneen toria kohti (kuva 19), mikä ei ole riittävä yhteys tärkeälle pääkadulle, eikä yksisuuntaisuutta toisaalta palautteen ja haastattelujen perusteella noudatetakaan. Välikatu on kehittynyt ajan mittaan läpiajo-, huolto- ja pysäköintikadun rooliin (kuva 20). Toisaalta kadulla on runsaasti liiketoimintaa ja asuinrakennuksia, joten kadun luonteen muuttaminen läpiajon vähentämiseksi on tarpeen, mikäli uusi silta joen yli rakennetaan. Jokivartta lähimpänä sijaitsevalla Brahenkadulla jalkakäytävät ovat kapeat, ja lisäksi näiden tehokasta leveyttä rajoittavat erilaiset kadunkalusteet, kuten valaisintolpat. Erityisesti Brahenkadulla jalkakäytävän leveys suhteessa ajoradalle ja pysäköintiin varattuun tilaan on huono (kuva 21). Myös Brahenkadun rooli läpiajoliikenteen reittinä Välikadun rinnalla on merkittävä. Keskustan poikkikadut ovat korttelijaksoittain melko lyhyitä ja pääosin pysäköinti-, läpiajo- tai kävelyaluekäytössä.

Suunnitelmallista pyöräpysäköintiä on nykyisin Kauppakadulla kävelykatu- osuudella sekä mm. Linnankadulla kahdessa kohtaa kävelykatuosuuden päissä. Kauppakadun paikkojen kuormitus on yleensä kuitenkin vähäistä verrattuna Linnankadun paikkoihin, mihin voi osasyynä olla liian keskeiseksi koettu sijainti kävelyalueella (kuva 22). Lisäksi pyöräpysäköintiä on Lönnrotinkadun ja Brahenkadun kulmassa sillan kupeessa ja Kauppapaikka 18:n sisäänkäynnin

edessä Pohjolankadulla. Hajanaisemmin paikkoja on liikekiinteistöjen vierus- toilla, merkittävimpänä näistä City-käytävän ylätaso Pohjolankadun puolella sekä Anttilan liikekiinteistön viereinen aukio.



Kuvat 18-21. Ajoratojen ja autojen hallitsemat näkymät Pikku-Pohjolankadulta, Kauppakadulta, Välikadulta ja Brahenkadulta.



Kuva 22: Vähäisessä käytössä olevat pyöräpysäköintipaikat sijaitsevat Kauppakadun kävelyosuudella.

Liikenneturvallisuuksuunnitelmassa (2009) keskeisiin liikenneturvallisuuson- gelmiksi on mainittu ylinopeudet, kunnossapidon puutteet sekä keskusta- alueen puutteelliset kevyen liikenteen yhteydet. Kyselyssä turvattomimmaksi koettiin pyöräily ja kävely. Liikujaryhmistä erityisesti koululaiset ovat turvat- tomassa asemassa. Myös mopoilu koettiin turvattomaksi nuorten parissa. Tilastojen mukaan suunnittelualueen onnettomuuskeskittymiä vuosien 2003–2007 aikana (onnettomuuksia yhteensä/henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia) ovat seuraavat liittymät:

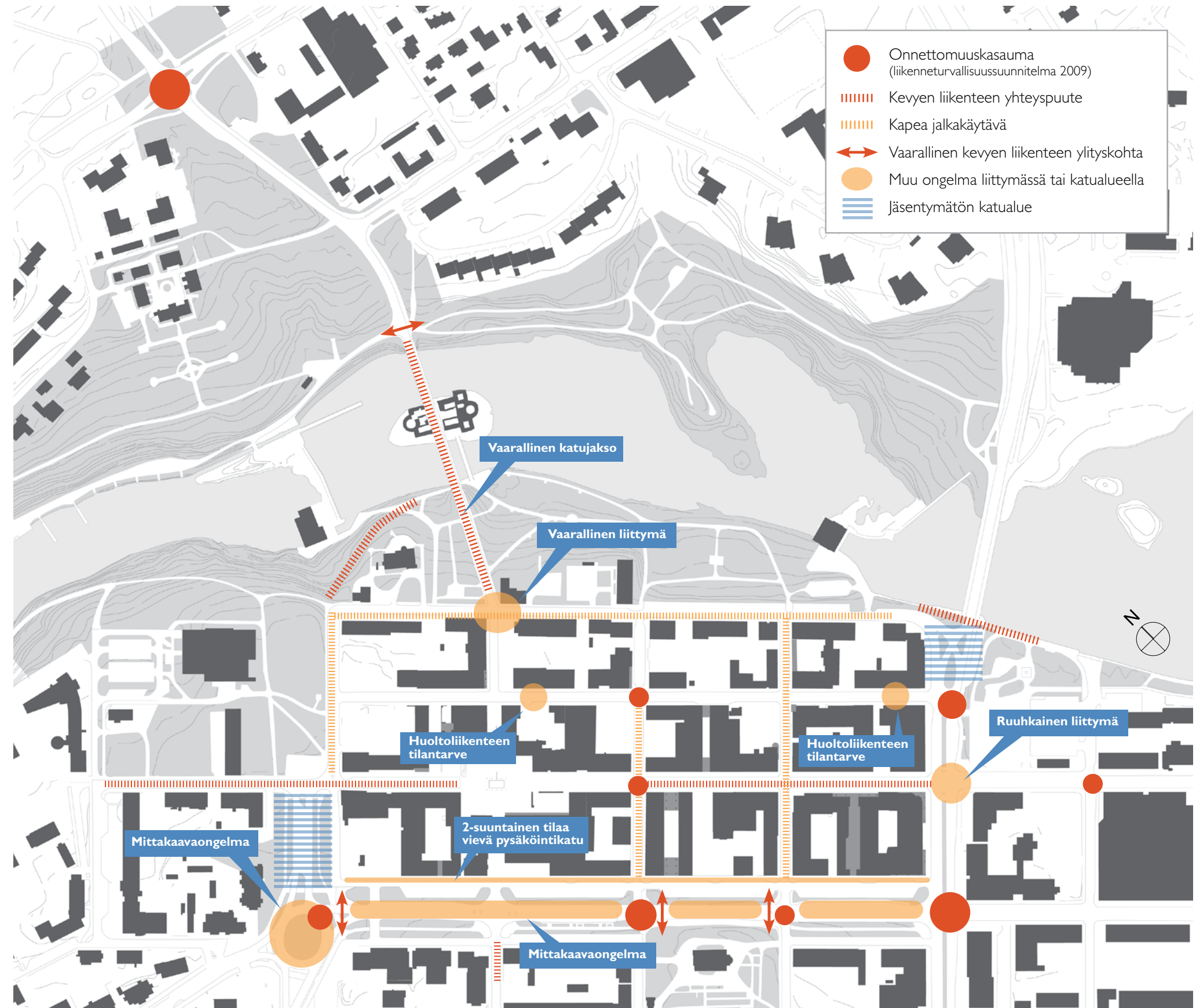
- Pohjolankatu / Lönnrotinkatu (20/5)
- Teppanantie / Ahontie (12/2)
- Kirkkokatu / Pohjolankatu (11/4)
- Pohjolankatu / Sissikatu (11/1)
- Lönnrotinkatu / Välikatu (7/4)
- Pohjolankatu / Koivukoskenkatu (6/4)
- Kauppakatu / Urho Kekkosen katu (5/3)
- Kirkkokatu / Välikatu (2/2)
- Kirkkokatu / Kauppakatu (2/2)

Linnankadun ja Brahenkadun liittymä on näkemien ja geometrian kannalta havaittu vaaralliseksi. Lisäksi Linnansillalta Brahenkadulle kääntyvä liikenne aiheuttaa jonoja ylämäkeen, mikä erityisesti talvella aiheuttaa ongelmia. Välikatua helpompi liittymismahdollisuus Lönnrotinkadulle etelän suuntaan on siirtänyt läpiajavaa liikennettä Brahenkadulle. Liittymä on nykyisin geometrialtaan ja myös etuajo-oikeuden Brahenkadulta Lönnrotinkadulle takia ongelmallinen (kuva 23).



Kuva 23: Geometrialtaan ongelmallinen Brahenkadun ja Lönnrotinkadun liittymä.

Kuvassa 24 on esitetty liikenteen (pl. pysäköinti, jota käsitellään seuraavassa kappaleessa) kannalta keskeiset haasteet suunnittelualueella.



Kuva 24: Keskeiset katu- ja liikenneympäristön haasteet.

1.2.2 PYSÄKÖINNIN TARJONTA JA KUORMITUS

Pysäköintipaikkoja on keskusta-alueella suhteellisen paljon kysyntään nähden (liite 1). Niiden sijoittuminen ei ole kuitenkaan optimaalista esim. suuria liikekiinteistöjä (Anttila, Sokos, S-Market) ja työpaikkoja ajatellen. Käyttöasteet ovat alhaisia maanalaisissa laitoksissa, mikä johtuu osaltaan lähes olemattomasta opastuksesta laitoksiin. Myös laitosten viihtyvyydessä ja käytettävyydessä on parantamisen varaa, joskin Kauppapaikka 18:n tila on tästä poikkeus. Keskusta-asioinnin pysäköintiliikenne keskittyykin Pohjolankadulle, Kauppakadulle ja Välikadulle. Työpaikkaliikenteessä Pohjalankadun eteläpuolinen yläkaupunki toimii vara-alueena ydinkeskustan pysäköintitarpeille. Asukas-pysäköintiä on sekä maan päällä että maan alla keskittyen Välikadun ja Brahenkadun alueelle.

Pysäköintipaikkalaskenta suoritettiin suunnittelualueelta viikolla 22. Sen mukaan autopaikkoja on ydinkeskustassa seuraavasti (kuva 25):

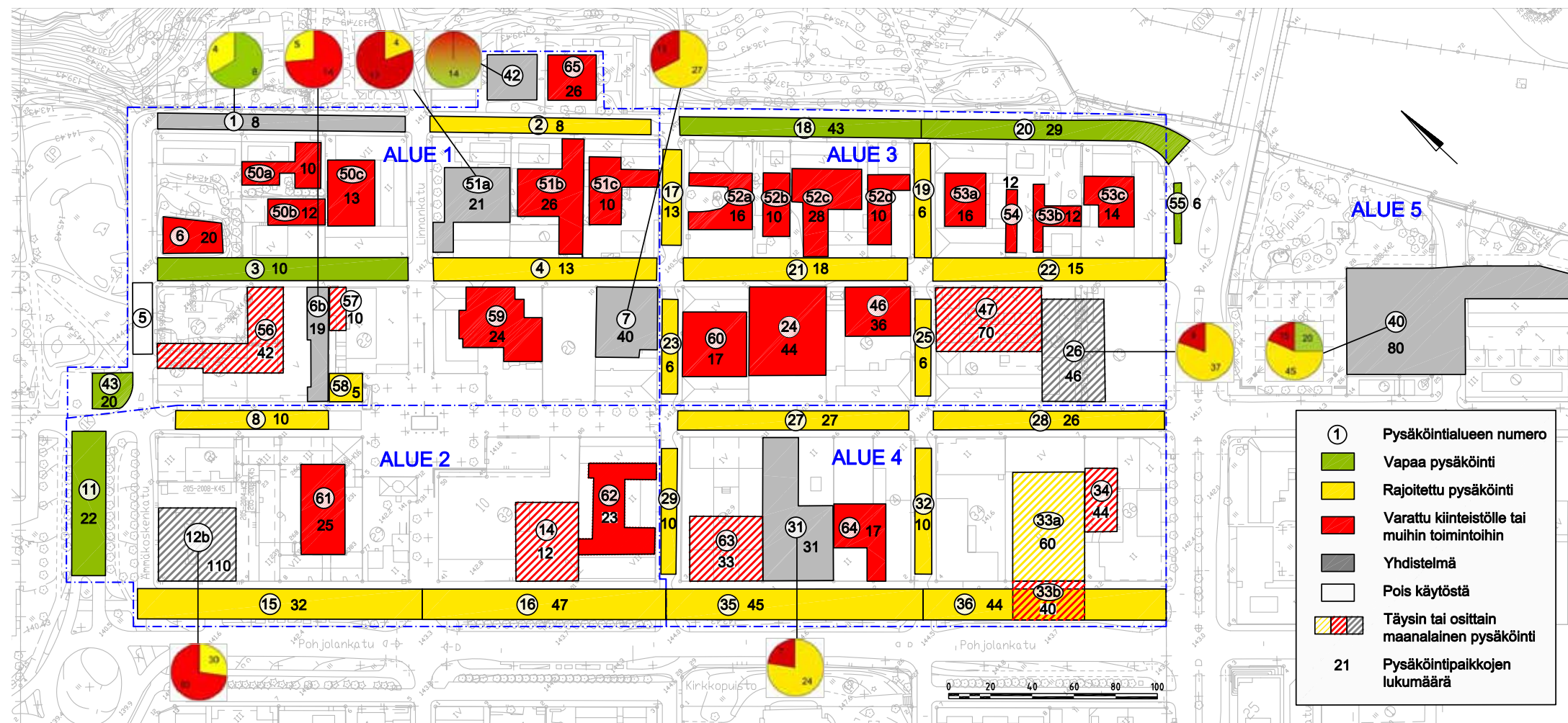
- Kiinteistöille 801 autopaikkaa
- Aika- ja/tai maksurajoitettuja 577 autopaikkaa
- Vapaasti käytössä olevia 158 autopaikkaa
- Vuoroittaiskäytössä (kiinteistö/vapaa) on 14 autopaikkaa

Osa-alueita, joilla on kahta tai kolmea eri pysäköintialuetyyppiä, oli yhdeksän. Näistä valtaosa on kiinteistöjen ja rajoitettujen paikkojen yhdistelmiä. Yhteensä autopaikkoja ydinkeskustan alueella on laskennan perusteella 1550.

Pysäköinnistä voi tehdä seuraavia yleisiä havaintoja:

Pohjolankadun pysäköintialueet vievät runsaasti tilaa ja eristävät ydinkeskustan yläkaupungista. Sijainti on toisaalta hyvä ja pysäköinnin kadun alle rakentamisen jatkaminen on todellinen vaihtoehto. Brahenkadun asukas-/työpaikkapysäköinti

on järjestymätöntä. Pysäköinnin laajentaminen ei saa tapahtua rantapuiston viihtyvyyden kustannuksella. Kauppakadun ja Pohjolankadun välisellä City-käytävän viereisellä rakentamattomalla tontilla sijaitseva kenttäpysäköinti on väliaikaista ja tulee ratkaista muulla tavoin. Sokoksen ja Seurahuoneen avoimet parkkialueet Välikadulla ovat luonteeltaan väliaikaisia ja ne tulee ottaa uudelleentarkasteluun esim. täydennysrakentamisen näkökulmasta. Erityisesti Kauppakadun kadunvarsipysäköinti tulee suunnitella osaksi kävelypainotteisuutta ja vuodenaikojen mukaisesti toimivaksi. Maanalaisten yleisten laitosten käyttöä tulee edistää mm. opastuksella ja laitosten toimivuutta ja viihtyvyyttä tulee parantaa. Maanalaisten paikkojen lisääminen vähentää pysäköintipaineita kaduilla, jolloin katujen yleisilmettä voidaan parantaa huomattavasti.



Kuva 25: Ydinkeskustan pysäköintipaikat ja -tyypit sekä kohdenumerot pysäköintitutkimusta varten.

Kajaanissa ydinkeskustan pysäköintinormit noudattavat keskimääräistä suomalaista normistoa (taulukko 1). Keskustan liiketilöiden osalta autopai-kanormia on tarkistettu suuremmaksi viime vuosikymmenen aikana.

ASUNNOT	LIIKETILAT
<ul style="list-style-type: none"> 1 autopaikka / 100 kem² (ydinkeskusta) 1 autopaikka / 85 kem² (muualla) 	<ul style="list-style-type: none"> 1 autopaikka / 50 kem² (ydinkeskusta) 1 autopaikka / 50 kem² (muualla)
Yleisesti Suomessa vaihtelu 1 ap / 75–125 kem ²	Yleisesti Suomessa vaihtelu 1 ap / 50–75 kem ²

Taulukko 1: pysäköintinormit Kajaanissa ja muualla Suomessa (Alkuperäinen lähde: Kysely kaupunkien keskustojen pysäköinnistä 2001, Suomen kuntaliitto, Ympäristöministeriö)

Keskusta-alueilla asuntojen keskikoko on yleensä suhteellisen pieni, näin myös Kajaanissa. Arviolta 35 prosenttia asunnoista on alle 40 neliömetrin kokaisia ja noin 60 prosenttia alle 60 neliömetrin kokaisia, joten asukaspysäköinnin autopai-kojen tarve on periaatteessa normia suurempi. Kuvassa x on esitetty tonteilla sijaitsevien nykyisten autopai-kojen suhde voimassa olevan asema-kaavan määräyksiin sekä nykyinen maanalaisen pysäköinnin kaavavaranto. Välikadun länsipäässä maanalaisista pysäköintiä on jo rakenteilla vuoden 2010 aikana. Merkittävin vaje voimassa oleviin kaavamääräyksiin nähden on Brahenkadun ja Välikadun välisillä tonteilla, Raatihuoneentorin etelä- ja itäpuolella sekä Anttilan kiinteistön tontilla. Osalla näistä tonteista on jo odotetavissa kehitystoimenpiteitä tulevaisuudessa, ja kaavavarantoa maanalaisen pysäköinnin kehittämiseksi on olemassa. Kyseisten alueiden läheisyydessä myös pysäköinnin kuormitusaste on suurimmillaan. Vuoden 2010 yleisiin kaavamääräyksiin verrattuna paikkavaje kasvaa useita kymmeniä paikkoja City-käytävän, Raatihuoneentorin S-marketin sekä Arolan kiinteistöissä. Toisaalta mm. Kauppapaikka 18:n kiinteistöillä ja Brahenkadun itäisimmillä kiinteistöillä paikkavajaus pienenee vastaavasti reilusti.

Pysäköinnin kysynnän selvittämiseksi tehtiin pysäköintitutkimus kesäkuussa 2010. Tutkimus suoritettiin kiertolaskentaperiaatteella (ts. tunnin välein käydään laskemassa pysäköidyt autot). Laskenta suoritettiin arkipäivänä (perjantai) ja kaupan kannalta aktiivisimpana aikana (lauantai).

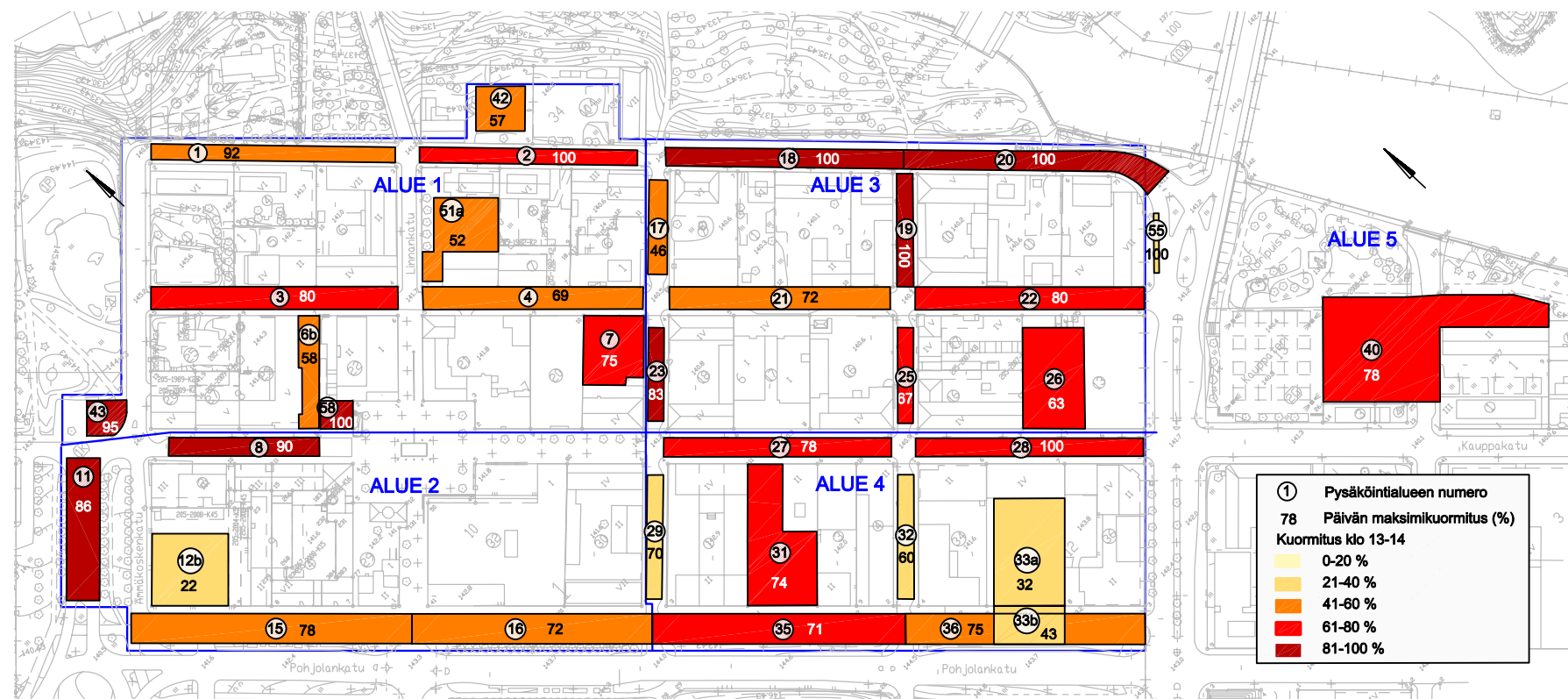
Tarkoituksena oli saada tietoa siitä, miten paljon ja missä pysäköintipaikkoja käytetään aikaan sidottuna eli selvittää pysäköintipaikkojen kysyntä keskustan eri osissa. Liitteessä x on esitetty pysäköintitutkimuksen tulokset kohteittain.

Tutkimuksen perusteella suurimmat kuormitukset ovat alueilla, joissa ei ole pysäköintirajoituksia. Etenkin Brahenkadulla, jossa on vapaata kadunvarsipysäköintiä, kuormitus on useina arkitunteina 100 %. Myös lauantaisin kuormitus on vapaasti käytössä olevilla pysäköintialueilla usein yli 80 %. Rajoitettujen kadunvarsipysäköintiä kuormitukset ovat etenkin keskipäivällä yli 40 % sekä perjantaina että lauantaina. Tutkitun keskusta-alueen kuormituksen huipputunti on molempina tutkimuspäivinä klo 13–14. Tällöin koko alueen paikoista on perjantaina käytössä 74 % (kuva 27) ja lauantaina 55 % (kuva 28). Kuormitetuimmat alueet perjantaina ovat Brahenkatu, Sissikatu, Kauppakatu ja Raatihuoneentori sekä Koivukoskenkadun pohjoispää. Vähäisintä kuormitus on tutkimuksen perusteella maanalaisissa laitoksissa, Kassakujalla, IT-keskuksen tontilla sekä muutamalla poikittaiskadun kortteliosuudella.

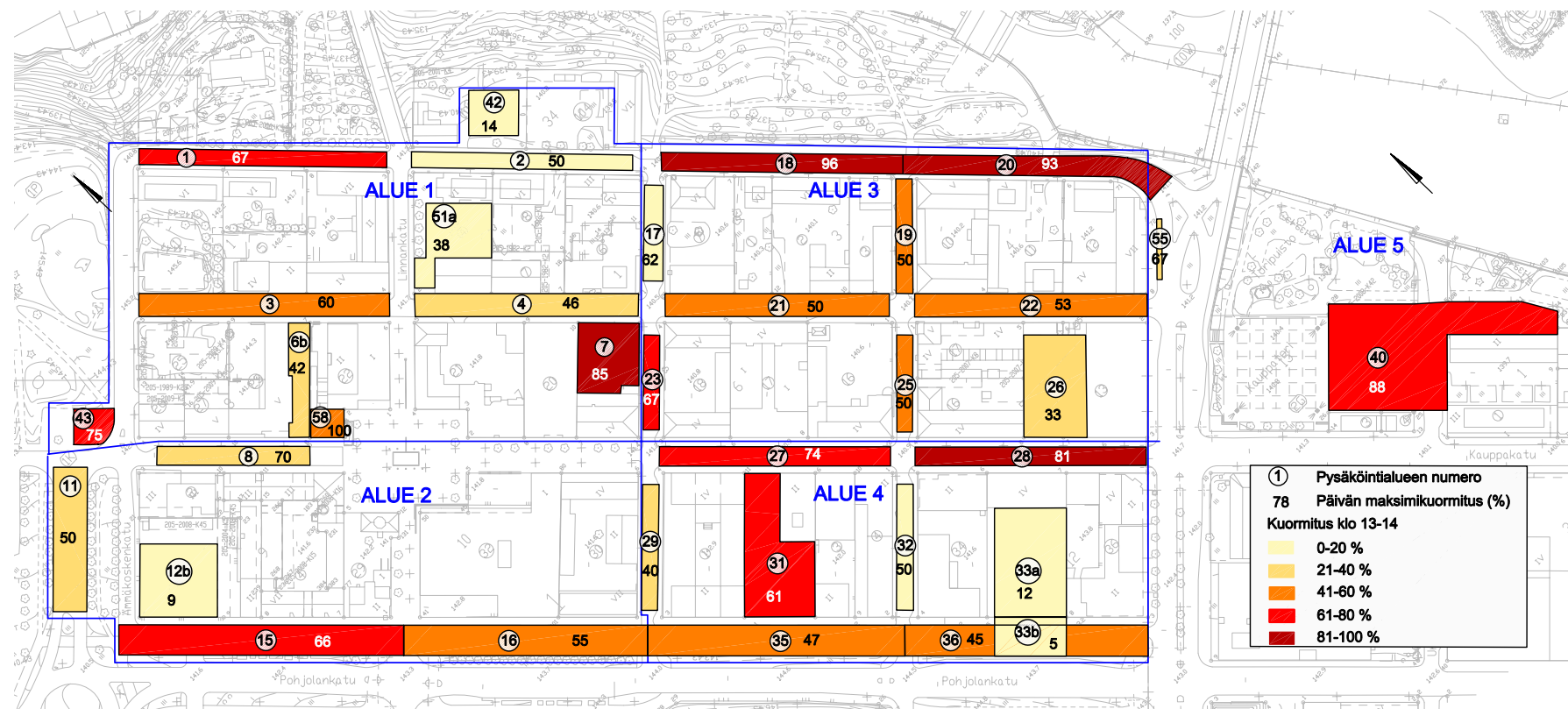
Koko tutkimusalueen keskimääräinen pysäköintipaikkojen kuormitus nähdään taulukoista 2 ja 3, jotka tukevat havaintoja vapaasti käytössä olevien paikkojen korkeasta kuormitusastesta sekä maanalaisen paikkojen vähäisestä käyttöasteesta. Lauantaisin maanalaisen paikkojen kuormitusaste jää kymmenen prosentin tuntumaan.



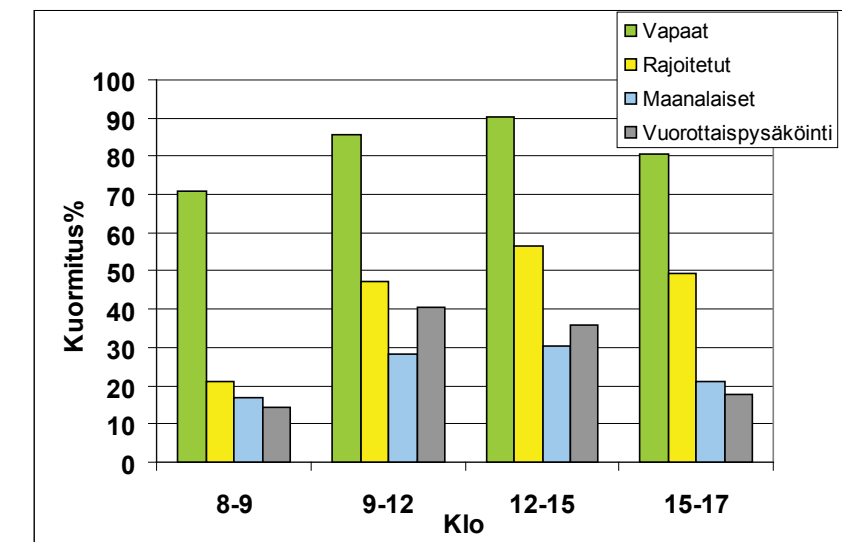
Kuva 26: Keskustan asemakaavan mukaisten autopai-kojen määrysten suhde tonteilla olemassa oleviin autopai-koihin sekä maanalaisen pysäköinnin kaavavaranto.



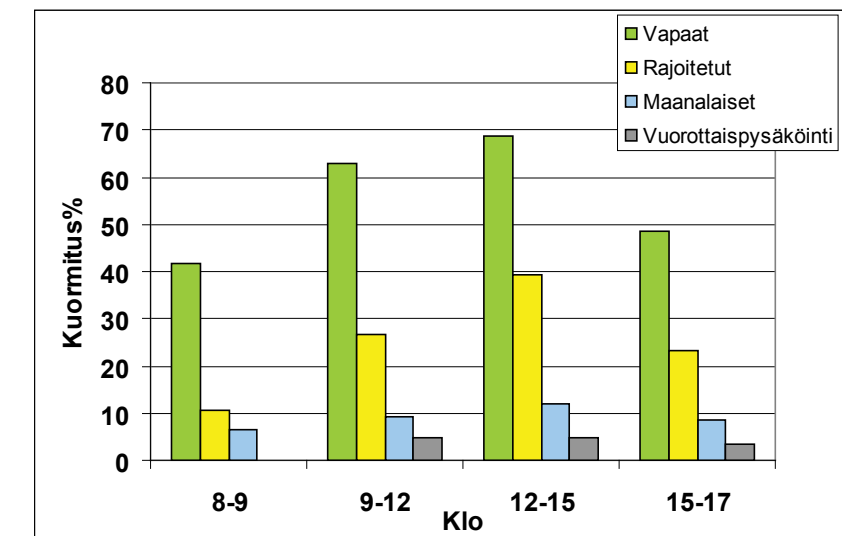
Kuva 27: Pysäköintipaikkojen kuormitus kohteittain vuoden 2010 kesäkuussa perjantaina kello 13–14, joka on koko alueen huippukuormitustunti, sekä saman päivän maksimikuormitusprosentti.



Kuva 28: Pysäköintipaikkojen kuormitus kohteittain vuoden 2010 kesäkuussa lauantaina kello 13–14, joka on koko alueen huippukuormitustunti, sekä saman päivän maksimikuormitusprosentti.



Taulukko 2: Perjantain keskimuormitukset aikaväleittäin keskustan alueella.



Taulukko 3: Lauantain keskimuormitukset aikaväleittäin keskustan alueella.

1.2.3 HUOLTOLIIKENNE

Välikatu toimii keskeisenä huoltokatuna (mm. Sokoksen kortteli ja Anttila), samoin Pohjolankatu (mm. S-marketin liikekiinteistö, Kauppapaikka 18). Jalkakäytävillä seisovat huoltoautot tukkivat aika ajoin Välikadulla kadun osittain. Kaupungilla on annettu ohjeena suorittaa huoltoliikenteen toimitukset ennen kello kymmentä aamulla. Pohjolankadulla merkittävimmät huoltoliikenteen kohteet ovat S-Marketin kiinteistö sekä Kauppapaikka 18. Näillä on kuitenkin omat huoltopihat, eikä liikenne häiriinny muutenkaan kyseisellä pysäköintikadulla yhtä vahvasti.

Pienimuotoisempaa huoltoa (ml. jätehuoltoa) tapahtuu myös muilta kaduilta.

1.2.4 VESILIIKENNE

Keskusta-alueella on kaksi satamaa, joista Kalkkisillan pienvenesatama on varsinaisen suunnittelualueen länsireunassa. Sataman palveluita ovat sähköpiste, juomavesi, talousjätehuolto, käymälä ja septi. (www.kajaaninpurjehtijat.net, luettu 12.8.2010) Polttoainetta ei satamassa ole jaossa. Muut palvelut löytyvät keskustasta joen toiselta puolelta. Alajuoksulla sijaitseva ponttonisilta voidaan nostaa suurempia veneitä varten ylös, joten suurin osa Oulujärveä käyttävistä veneistä pääsee satamaan, koska myös alitettavien johtojen korkeutta on lähiaikoina nostettu 13 metriin. Satamassa on käytännössä vierasvenepaikkoja 8 kpl, mutta näiden käyttöaste on jäänyt heikoksi. Satama ei toimi kenenkään (yksityiset, kalastusyrittäjät yms.) kotisatamana, mikä voi polttoaineen jakelun puuttumisen lisäksi osaltaan vähentää käyttöastetta. Sataman alueella ja lähistöössä on ongelmana myös vähäinen tila linja-autoille (esimerkiksi turistiryhvät) ja ajoittain satamaan tuloa vaikeuttaa voimalan tunnelin aiheuttama virtaus. Risteilyä Oulujärven Ärjänsaareen järjestetään (tilanne kesällä 2010) mm. Kalkkisillalta. Yläjuoksulla sijaitseva Kauppatorin ranta on hieman suurempien risteilyalusten paikka ja se liittyy toiminnallisesti Kauppatoriin. Risteily-yrittäjiä ei tällä hetkellä kuitenkaan ole. Satamassa on myös matalampi laituri pienille veneille.

1.2.5 MATKAILULIIKENNE

Matkailuliikenteen linja-autoille on varattu paikka Brahenkadulta Linnankadun ja Kirkkokadun väliltä sekä Kauppatorin vierestä Urho Kekkosen kadun päästä. Ongelmia linja-autoilla on ollut tervakanavan ja erityisesti Kalkkisillan sataman alueella tilanpuutteen ja satamaan johtavan jyrkän mäen takia. Myös matkailuun liittyvä henkilöautojen pysäköinti tulee tarkastella pysäköinnin ja suunnittelun yhteydessä. Nykyisin ydinkeskustan jokipuistoa ja linnanraunioita lähimmät pysäköintipaikat sijaitsevat Brahenkadun varrella.

1.2.6 AIEMPIEN SUUNNITELMIEN ARVIOINTI

Vuonna 2009 valmistuneessa liikenneturvallisuussuunnitelmassa erityisesti ongelmakohteiksi nousivat kevyen liikenteen yhteydet ja aikaisemmin mainitut liittymät. Ongelmakohtiin on esitetty pieniä parantavia toimenpiteitä, jotka arvioidaan uudelleen tämän suunnitelman puitteissa osana suunnitelmakokonaisuutta.

Keskustan katualueiden yleissuunnitelmassa (2001) Kauppakatu on esitetty Shared Space-ratkaisuna nykyiseltä kävelyalueelta eteenpäin, mitä voidaan pitää hyvänä ajatuksena myös talvikautta ajatellen ja lähtökohtana jatkosuunnittelulle. Huomattava on, että Pohjolankadun pysäköintialueille ja Ämmäkoskenkadun eteläpäälle ei suunnitelmassa ole annettu katuverkon jäsentelyssä mitään roolia, eli niiden on oletettu säilyvän lähes nykyisellään. Myöskään pyöräteitä ei ole esitetty erikseen, ja pyöräpysäköinti on esitetty hankalan oloisesti Pikku-Pohjolankadulle kortteleiden keskelle. Ilman vetovoimaista kiinteistöä Pohjolankadulla pyöräpysäköinnin tarve kohdistunee enemmänkin Kauppakadun liikekiinteistöjen ja kävelykatuosuuden reuna-alueille. Pohjolankadun liittymäkorotukset eivät myöskään vaikuta hyviltä ratkaisuilta tärkeällä kokoojakehädulla, jonka merkitys kasvaa entisestään uuden sillan valmistuttua. Ydinkeskustan sisäkaduilla korotukset sen sijaan ovat mahdollisia.

IT-talon ja elokuvakeskuksen liikenne- ja katu ympäristön suunnitelmassa vuodelta 2002 ei Sissikadun jatkamista ja siltaa ollut otettu vielä huomioon. Suunnitelmavaihtoehdot perustuivat vahvasti Pikku-Pohjolankadun pysäköintikehän jatkamiselle. Vyöhyke eristää ydinkeskustan muusta keskustasta jo nykyisellään, joten sen jatkaminen ei ole kestävä lähtökohta. Sen sijaan pysäköintijärjestelyiden ja kadun luonteen muuttaminen ovat keskeisiä teemoja katua kehitettäessä.

Kaupunki on laatinut luonnoksia Kynnäspäänniemen kevyen liikenteen siltayhteydestä keskustaan. Yhteyden haasteena ovat korkeuserot ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen maisemaan sovittaminen, mutta jokilaakson kevyen liikenteen poikittaisyhteyksien, virkistyskäytön sekä myös matkailun kannalta silta on hyvä ratkaisu. Sillan pituus jää suhteellisen lyhyeksi, ja laadukkaasti toteutettuna silta tukee jokilaakson kehittämistä sekä etenkin Teppanan alueen liittymistä ydinkeskustaan entistä vahvemmin.

1.3.2 KAUPUNKIKUVA JA RAKENNETUN YMPÄRISTÖN ARVOT

Keskustan viereinen Kajaaninjoen laakso on valtakunnallisesti merkittävä kulttuurimaisema, missä ihminen on toiminnallaan ja rakentamalla vaikuttanut 1600-luvun alusta lähtien. Joen vesipinta ja kasvillisuuden peittämät rinteet ovat edelleen kaupunkikuvassa hallitsevia, vaikka alue sijaitsee aivan ruutukaavakeskustan tuntumassa ja myös edelleen toimivassa energiatuotannon maisemassa. Laaksotilan keskellä näkyvässä tärkeinä kiintopisteinä ovat linnoitussaaari ja Kyyränpäänniemi sekä voimalaitosrakennukset patorakenteineen.

Laaksojakso on keskustan kohdalla tilallisesti erittäin vaikuttava luonnon maaston ja ihmisen rakentaman ympäristön muodostama kokonaisuus. Laaksotila on selkeästi maastonmuotojen ja voimalarakennusten ja -rakenteiden sekä korttelirintaman rajaama. Brahenkadun varressa yksi kookas poikittainen lamelli rannan puolella rikkoo yhtenäistä rakennusrintaman rajaa. Peruspinta on kauttaaltaan rinteinen ja myös vedenpinta asettuu alueella arkkitehtonisesti kolmeen tasoon Koivukosken (putouskorkeus 9,5 m) ja Ämmäkosken (putouskorkeus 6 m) patojen vuoksi. Jokirantoja on tuettu massiivisella luonnonkivimuurilla.

Rakennetun ympäristön arvot ovat monikerroksiset vanhimman kerrostuman ajoituksessa vuosiin 1604-19, jolloin linnoitus rakennettiin Ämmäkosken saareen. Linnoituksen raunio on harmaata luonnonkiveä ja sen kehämuuriin on liittynyt kaksi pyöreää tykkitornia. Näistä ylävirran puoleinen oli vahvistettu kahdella nelikulmaisella linnakkeella. Linnoitusta täydennettiin Pietari Brahen aikana 1661-11, mutta Pohjan sodan aikana 1716 venäläiset valtasivat linnan ja räjäyttivät sen raunioiksi. Kajaanin linnaa entisöitiin jo varhain 1880-luvulla. Laajamittainen restaurointi toteutettiin 1930-luvulla ja kevyen liikenteen silta keskustan puoleiselta rannalta valmistui 2003. Linnoitusraunio on suojeltu muinaismuistolain nojalla.

1800-luvun kerrostumia edustaa joen etelärannalla vanha kirjastorakennus ja pohjoisrinteellä sijaitseva Karolineburgin kartano sekä tervakanava vartijantupineen. Karolineburg on Kainuun ainoa kartanomainen rakennusryhmä. Päärakennus rakennettiin 1836 ja sivullaan pihaa rajaavat rakennukset ovat myös 1800-luvulta. Rakennusryhmään liittyy puisto. Jokilaakson nykyisessä maisemassa rakennusryhmä ei juuri näy rinteiden tuuhean puuston peittäessä näkyvää.

1900-luvun alkuvuosikymmeniä edustavat alueen kaupunkikuvalla leimaa antavat rapatut funktionalistiset voimalaitokset ja entinen tehtaan johtajan asuinrakennus, jotka ovat suojeltuja.

Nykyinen ajoneuvoliikenteen silta rakennettiin linnoituksen yli vuonna 1936. Siltaa on sen rakentamisen jälkeen arvosteltu maisemaa ja kulttuuriarvoja pilaavana. Sillan mittasuhteet, maantiemäisyys ja erityisesti vilkas ajoneuvo-liikenne ovat monumentin arvoa vähentäviä. Toisaalta on todettava että tänä päivänä monien kajaanilaisten mielestä saapuminen keskustaan juuri tätä kautta on identiteettiä luova ja merkityksellinen.

Laakson rakennettu historia, mittakaava, korkeussuhteet, nykytoiminnot ja arkkitehtoninen olemus mahdollistavat uuden sillan sijoittamisen paikalle. Kaupunkikuvallisen, kulttuuriarvojen ja toiminnallisen häiriön minimoimiseksi sillan tulee sijaita korkealla ja sillan kantavan ja kansirakenteen tulee edustaa korkeinta mahdollista rakennesuunnittelun ja arkkitehtuurin tasoa.

Sillan tukirakenteiden tulee sijaita siten, että joen suuntaiset näkymät laakso-tilassa jäävät mahdollisimman avoimiksi. Veteen ei tulisi sijoittaa tukirakenteita lainkaan. Kevyen liikenteen väylien alituskorkeus tulee jäädä riittävän suureksi joen molemmilla rannoilla. Rinteeseen sovitettavat pengerrykset sekä sillan alapuoliset tilat tulee suunnitella erityisellä huolella. Ämmäkosken voimalaitoksen katon räystääskorkeus on + 141.8 ja rakennuksen yläpuolelle tulee jäädä riittävästi rakennuksen arvoa korostavaa tilaa. Kadun linjauksen ja penkereen muotoilun pohjoisrinteellä tulee antaa tilaa Karolineburgin rakennusryhmälle. Melun leviämisen estäminen ja suuntaaminen siltakannelta ympäristöön tulee suunnitella sillan kaiderakenteiden yhteydessä. Sillan käyttäjille tulisi järjestää mahdollisuus näköalojen katseluun.

1.3.3 AIEMPIEN SELVITYSTEN JA SUUNNITELMIEN ARVIOINTI

Keskustaajaman osayleiskaava on lähes 20 vuotta vanha. Tuolloin tehtiin Kruununpuodinmäen uuden sillan osalta valinta, että kaavaan ei merkitä nykyistä Linnasiltaa eikä korvaavaa siltaa. Ajoneuvoliikenteen siltoja tutkittiin ja yksi vaihtoehto oli Kruununpuodinmäki.

Vuonna 1999 valmistui ympäristövaikutusten arviointi otsikolla "Ajoneuvoliikenteen poistaminen Kajaanin linnan raunioilta ja korvaavien yhteyksien rakentaminen", missä joen eri kohtiin sijoitettuja siltavaihtoehtoja arvioitiin tarkemmin. Ympäristövaikutusten arvioinnissa Kruununpuodinmäen siltavaihtoehto on arvioitu kaupunkirakenteen toimivuuden kannalta parhaaksi. Myös kevyen liikenteen kannalta tämä vaihtoehto arvioitiin toimivimmaksi. Kulttuurihistoriallisesta näkökulmasta Kruununpuodinmäen siltavaihtoehto parantaa arvokkaimmaksi arvioidun kohteen, Kajaanin Linnan raunioiden, tilannetta mutta on samalla haasteellinen muiden arvokkaiden kohteiden kannalta.

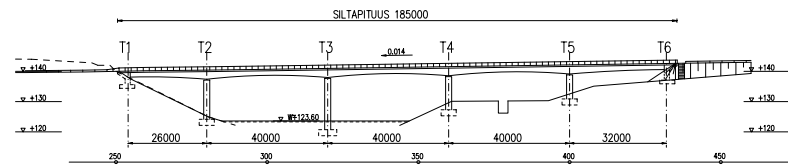
Ympäristövaikutusten arvioinnissa Kruununpuodinmäen siltapaikalle on tarkasteltu myös vaihtoehtoa, jossa tie sijaitsee tunnelissa Sissikadun päässä. Tien pituuskaltevuus vastarannalla muodostuu tällöin haastavaksi.

Aiempiä Kajaaninjoen eteläosan silta- ja tievaihtoehtotarkasteluja on tehty 1980-luvun puolivälissä ja 1990-luvun lopussa. 1980-luvun lopun selvityksessä väylä on luokiteltu pääkaduksi 50 km/h mitoitusnopeudella. Selvityksessä Kruununpuodinmäen linjaus on osoittautunut siltakustannuksiltaan edullisimmaksi. Siltapituudeksi on arvioitu 175 m. Tarkastelussa ei ole otettu kantaa siltatyyppeihin.

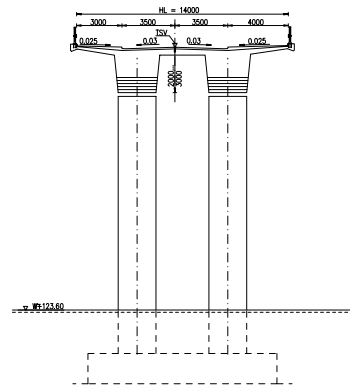
Vuonna 1998 laaditussa siltavertailussa Kruununpuodinmäen siltapaikalle on tarkasteltu kolmea siltaluonnosta ulkonäön ja kustannusten osalta. Siltatyypit ovat olleet palkkisilta, kotelopalkkisilta ja kaarisilta. Siltapituudeksi on arvioitu 185 metriä. Selvityksessä tutkitut siltavaihtoehdot ovat teknisiltä ratkaisuiltaan edelleen toteuttamiskelpoisia siltapaikalle.

KRUUNUNPUODINMÄEN SILTA
 LINJAUS A
 SILTA VE1, ALUSTAVA YLEISPIIRUSTUS

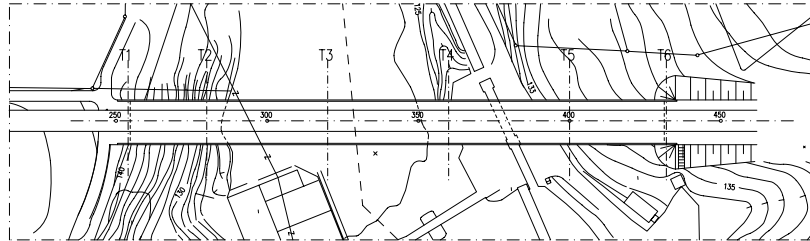
SIVUKUVA 1:500



POIKKILEIKKAUS 1:100

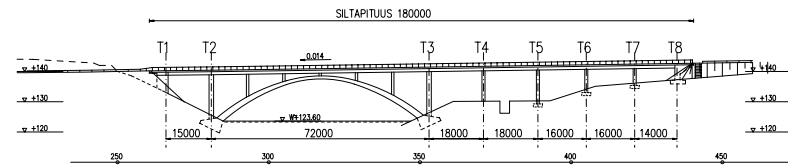


TASOPIIRUSTUS 1: 500

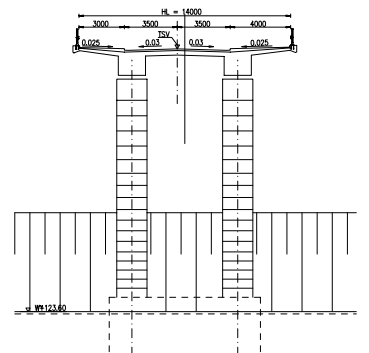


KRUUNUNPUODINMÄEN SILTA
 LINJAUS A
 SILTA VE2, ALUSTAVA YLEISPIIRUSTUS

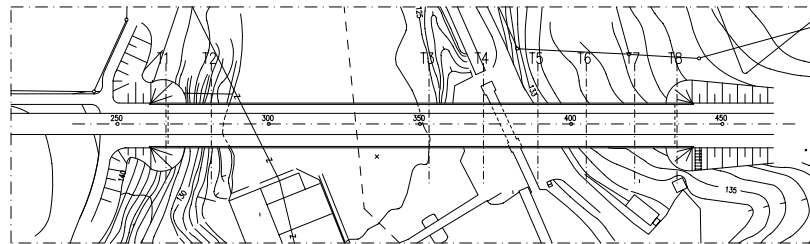
SIVUKUVA 1:500



POIKKILEIKKAUS 1:100



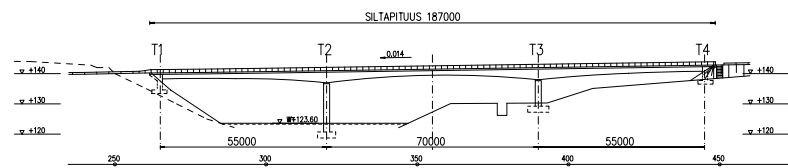
TASOPIIRUSTUS 1: 500



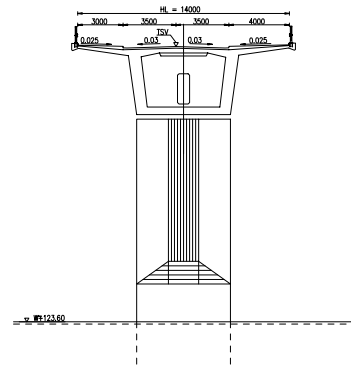
Kuvat: 32-34: Siltatyypivaihtoehtoja vuodelta 1998.

KRUUNUNPUODINMÄEN SILTA
 LINJAUS A
 SILTA VE3, ALUSTAVA YLEISPIIRUSTUS

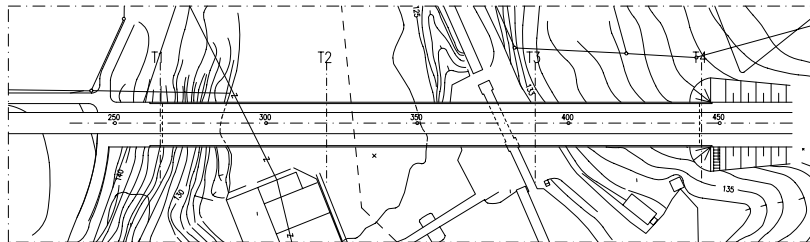
SIVUKUVA 1:500



POIKKILEIKKAUS 1:100



TASOPIIRUSTUS 1: 500



I.4 KATUTILAT

I.4.1 KÄVELYALUEEN TOIMIVUUS NYKYTILANTEESSA

Katuympäristön kunto ja kunnossapidon kokemukset

Kävelyalue on ollut ydinkeskustan käytössä joitakin vuosia, joten sen rakenteellisesta kestävydestä ja toimivuudesta on saatu kokemuksia. Katu ympäristön kunto on myös selvästi nähtävissä paikan päällä. Katutilan kunnossapitäjät korostavat lumisista talvista johtuvia ongelmia. Osa kalusteista ja rakenteista on osoittautunut liian hentorakenteisiksi ja ovat rikkoutuneet. Erityisenä ongelmana ovat sadevesikaivot, joiden sulatus on suuri urakka talviaikana. Lumen kasaamiselle tulisi olla runsaasti tilaa ja paras alue sille olisi kaivoja sisältävä vyöhyke, jolla ei saisi olla muita rakenteita. Myös hiekanpoisto on tehtävä, jota erilliset rakenteet haittaavat. Nykyiset maanalaiset sähkökytkentäpisteet eivät toimi. Valaisinpylväissä olevat kytkentämahdollisuudet toimivat hyvin ja ovat nykyisin riittäviä. Vesiaiheen toimivuus aiheuttaa kunnossapidolle ongelmia.

Kunnossapidon kannalta katutilassa tulisi olla mahdollisimman vähän katupinnasta ylös nousevia rakenteita ja niiden tulisi sijaita selkeästi linjoissa ja niiden välisten etäisyyksien tulee olla riittäviä koneellista puhdistusta varten. Kunnossapidon kannalta rakenteiden tulisi olla mahdollisimman helposti havaittavia ja tukevia. Katutilan sellaisissa rakenteissa, jotka koostuvat monista rakenneosista ja liitoksista, on havaittavissa rikkoutumista ja ennenaikaista kulumista. Näitä ovat erityisesti pollarit ja valaisinpylväiden alaosan verhoilurakenteet.

Katu ympäristön esteettömyys

Kävelyalue on peruspinnaltaan tasaista aluetta ja näin ollen pääpiirteissään esteetöntä kulkua aluetta. Katupinnassa noppakivet alueet muodostavat epätasaista kulkupintaa. Lukuisat hajallaan sijaitsevat rakenteet kuitenkin aiheuttavat kulkutilojen sekavuutta ja muodostavat kulkuesteitä. Erityinen ja etenkin pyöräilijöille vaarallinen kulkueste on Linnankadulla aukion vesiaiheeseen liittyvä vesikouru, joka on syvä ja jyrkkäreunainen ja edellyttäisi kulkua ohjaavan suojarakenteen. Katutilassa kulkuesteitä muodostuu liikkeiden sisäänkäynteihin. Niitä voitaisiin osin parantaa esteettömäksi tai ainakin paremmin kuljettaviksi kiinteistöjen rakenteellisin korjauksin sekä kadun tasauksen sovittamisella, mikä edellyttää kaupungin ja kiinteistöjen yhteistyötä suunnittelussa.

Katu ympäristön kaupunkikuvallinen toimivuus

Nykyinen kävelyalue on pääpiirteissään laadukasta ja omaleimaista kaupunkitilaa. Kuitenkin rikkoutuneet ja epäsiistit rakenteet ja varusteet tuovat näkymään

epäesteettistä tunnelmaa. Kaupunkikuvaan toivoisi avoimen tilan selkeyttä ja käyttöä, kunnossapitoa kestäviä rakenteita ja funktionalismin kauden arkkitehtuurille sopivia päällystemateriaaliratkaisuja.

Muu toimivuus

Keskeisen aukiotilan esiintymislavan toimivuus on osoittautunut ongelmalliseksi. Esiintymistila on liian pieni ja avoin. Rakenteet ovat osin jo rapistuneet. Lavaa toivotaan uudistettavaksi ja sijoitettavaksi paremmin aukiotilan sommitelmaan ja ilmansuuntiin sopivaksi. Yhtenä ideana on noussut esiin sijoitus uudistettavan S-Marketin liikerakennuksen yhteyteen luontevaksi osaksi rakennuksen arkkitehtuuria.

Muutoin sekä katutila että aukio ovat toiminnallisesti vilkkaita ja eläviä kaupunkitiloja.



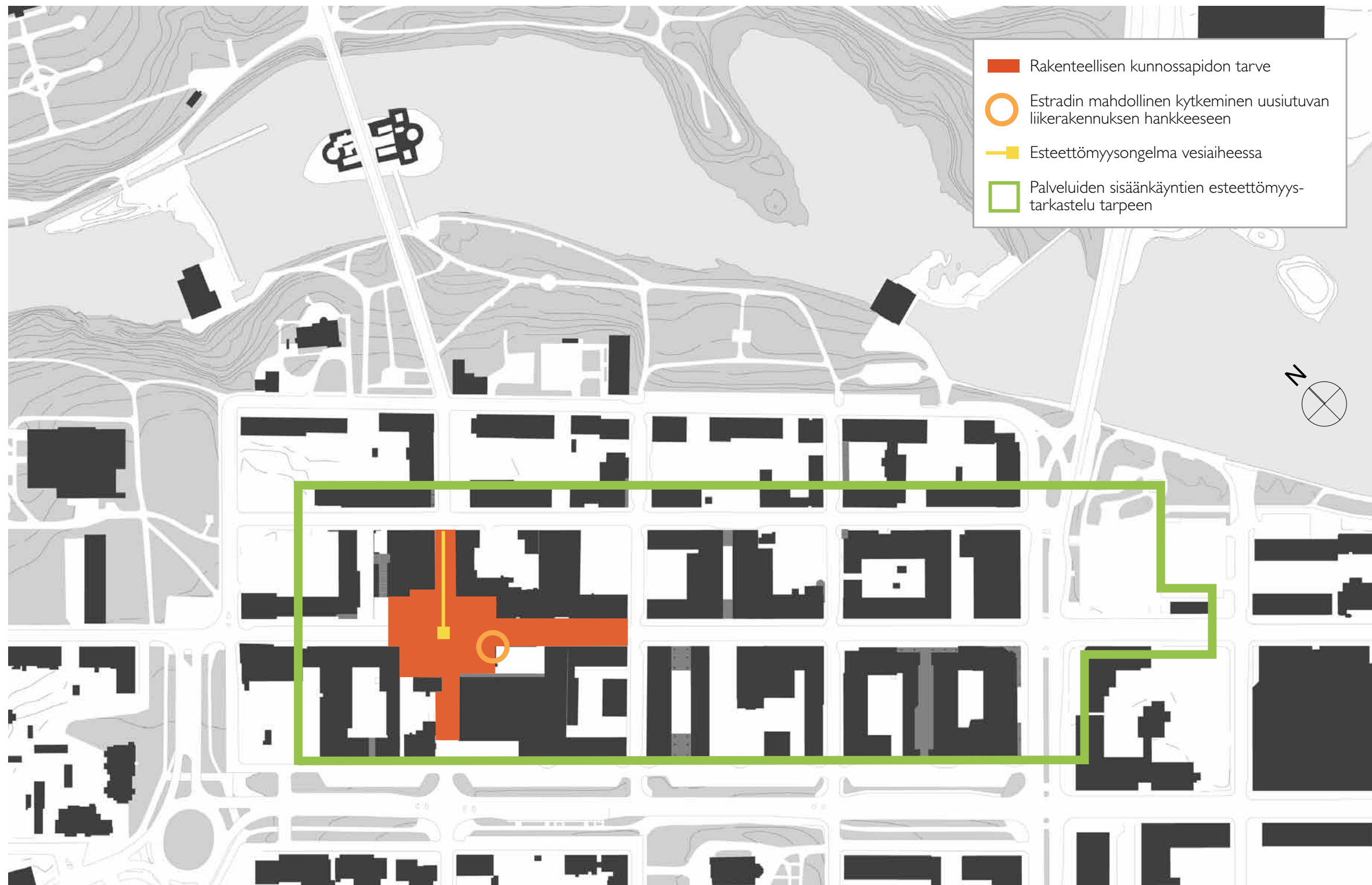
Kuva 35: Kajaanin talvet ovat runsaslumisia. Rakenteiden tulee kestää myös talven olosuhteita.



Kuva 36: Valaisinpylväiden kotelot ovat osoittautuneet rakenteeltaan heikoksi.



Kuva 37: Raatihuoneen torin vesikouru on osan vuotta peitettyä vaarallisuutensa vuoksi.



Kuva 38: Keskustan toimivuuden ja esteettömyyden tarkastelu.

1.4.2 TORITOIMINTA JA VAIHTOEHTOISET SIJAINNIT

Toritoiminta nykyisin ja sen kehittämishaasteet

Kauppatori on toiminut nykyisellä paikallaan 1920-luvulta alkaen. Torin toiminta on nykyisin kohtalaisen vakiintunutta. Torille on osoitettu 58 asiakasautopaikkaa ja 16 autopaikkaa torikauppiaille. Torilla myydään kukkia, vaatteita, juureksia, marjoja ja kalaa toukokuusta elokuun puoliväliin. Markkina-aikaan koko tori pysäköintialueineen on myyntialuetta ja markkinoiniin liittyy myös tivolitoiminta.

Ympäröivät rakennukset eivät tarjoa torille selvärajaista viihtyisää kaupunkitilaa eikä sen sijainti kytkeydy osaksi keskeistä jalankulkualuetta. Nykyinen toripinta aiheuttaa hankaluutta torilla liikkumisessa ja torikaupan toiminnassa, sillä ruudutuksen muodostavat kourut ovat syviä ja aiheuttavat toripintaan epätasaisuutta. Eräänä epäkohtana koetaan sähkökaapit, joiden uusiminen on ajankohtaista.

Vaikka toritoiminta on vakiintunutta, se ei markkinoita lukuun ottamatta ole muodostunut siinä määrin vilkkaaksi ja vetovoimaiseksi kauppa- ja toimintapaikaksi kuin joissakin suomalaisissa kaupungeissa. Suosituimpina kesälau-
auntaina myyntipisteitä on n. 14-16 kpl sekä kahvila. Talviaikaan myyntitoiminta on erittäin suppeaa. Toritoiminnassa ei tänä päivänä ole nähtävissä kehitystä tai laajenemista. Toritoiminta hyödyntää vain osan (enintään 1500 m²) suuresta toriaukiosta (3100 m²).

Torin toiminnan kehittäminen tulisi kytkeä osaksi keskustan palvelu- ja tapahtumatarjontaa. Tori voisi tarjota monipuolisempaa, kansainvälistäkin matkailijaa palvelevaa kainuulaista kulttuuriperinnettä ja osaamista. Erityisesti alueen perinteinen ruokakulttuuri voisi olla vetovoimainen toimintamuoto. Markkinatapahtumia tulisi teemoittaa, vakinaistaa ja tehdä tunnetuksi. Torin palvelu- ja tapahtumatarjonnalle voisi muodostua aivan uudenlaista kehittämismahdollisuutta, jos toritoimintaa kytkettäisiin paremmin vuorovaikutukseen kortte-
leiden ja niiden sisätilojen toiminnan kehittämiseen. Toritoiminnan leviäminen tapahtumien aikaan keskustan katutiloihin olisi hyvä synergiaetua molempien toimintoille.

Toritoiminnan haasteena on paikallisten perinteiden ja kulttuurin voimavarojen jalostaminen vetovoimaiseksi palvelu- ja tapahtumatoiminnaksi sekä tunnetuksi tekeminen ja brändäys alueellisella, jopa kansainvälisellä tasolla.

Torin vaihtoehtoiset sijainnit

Torin sijainti on on herättänyt kaupungissa paljon keskustelua. Nykyistä sijaintia on pidetty liian syrjäisenä ja toisaalta torilla toimijat ja tori-isännöitsijä ovat kokeneet sijainnin ja joustavan tilankäytön hyväksi. Jotta toritoiminnan kehittyminen ja uudet innovaatiot saataisiin käynnistettyä, on toritoiminnan sijaintia ja kytkeä muuhun keskustan palvelu- ja tapahtumatarjontaan ideoitava ennakkoluulottomasti.

Raatihuoneen aukio ei kokonsa puolesta ole riittävän suuri mittavalle toritoiminnalle eikä sen huoltoyhteyksiä voida järjestää parhaalla mahdollisella tavalla. Nykyinen keskustarakenne ei mahdollista muuta valmista yhtenäistä ja aukiomaista toritoiminnan paikkaa. Toisaalta keskustasta löytyy useita pienempiä avoimia katu- ja aukiotiloja eri tyyppiseen toimintamuotoon. Usean eri kaupunkitilan kehittäminen tori- ja tapahtumatoimintaa soveltuvaksi takaa suurillekin markkina- ja teematapahtumille joustavan levittäytymismahdollisuuden ydinkeskustassa.

Toritoiminnasta voi tehdä seuraavia yleisiä havaintoja:

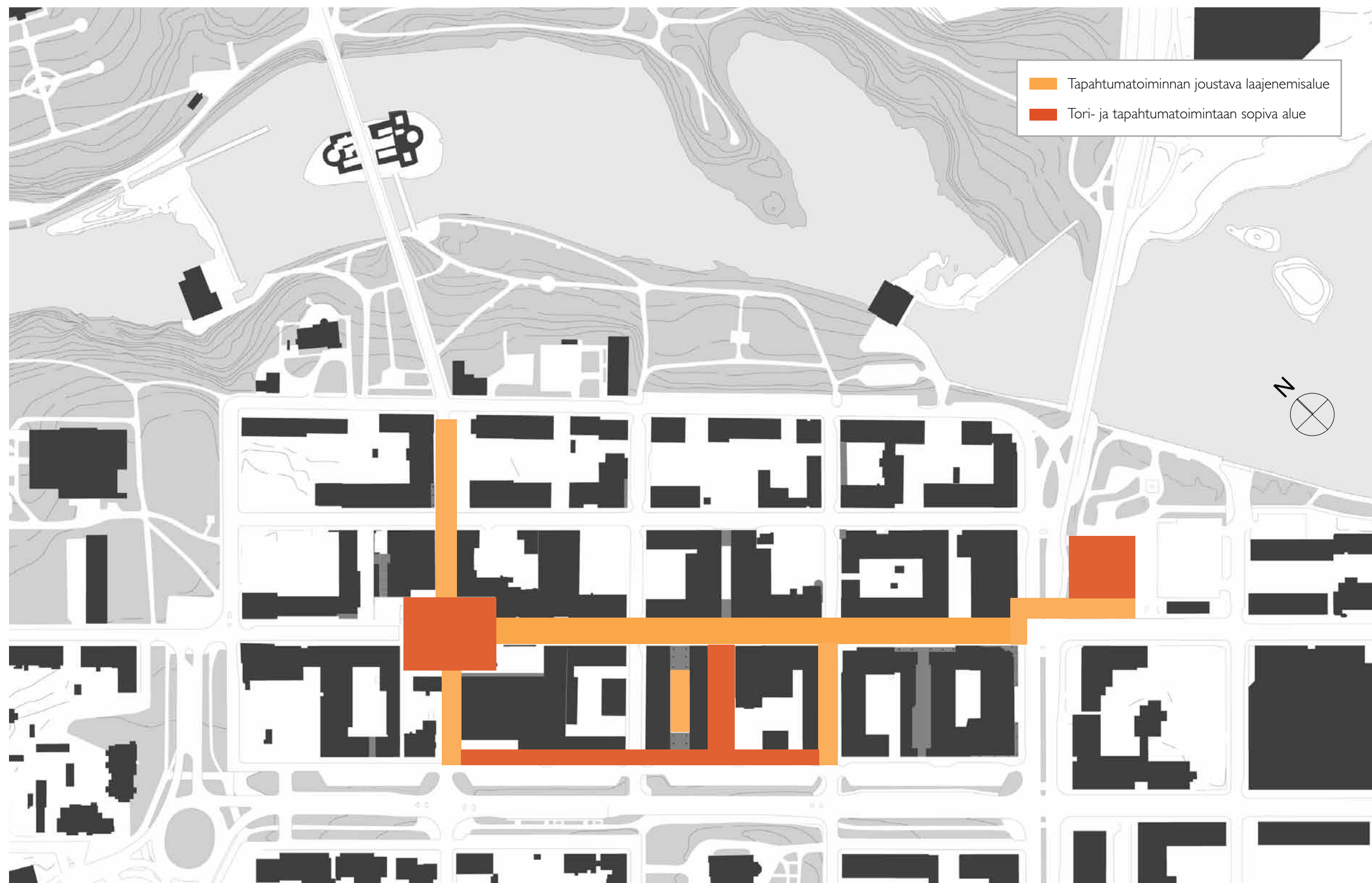
- Raatihuoneen aukio soveltuu hyvin teematapahtumiin ja osaksi suuria tapahtumia, jolloin toiminta voi levitä myös pitkin kauppakatua.
- Pohjolankadun rinnakkaiskatutila soveltuu sijaintinsa puolesta erinomaisesti sekä perinteisen toritoiminnan että isompien tapahtumien paikaksi. Huolto- ja pysäköinti ovat järjestettävissä. Pohjolankadun toiminnassa olisi oleellista sen kytkeytyminen kortte-
leiden maantasokerroksen sisätilojen ja -pihojen kautta Kauppakadulle, jolloin muodostuu toimiva ja laaja kävely- ja toiminta-alueverkosto. Pohjolankadun aluetta tulisi kuitenkin kehittää kevyen liikenteen olosuhteita parantaen.
- Nykyinen tori on tarpeellinen kaupunkiaukiona, mutta sen tilarajausta, toiminnallista vireyttä ja tarjontaa on parannettava. Aluetta tulisi kehittää kaavoituksen keinoin. Nykyisen torin suuri ja hahmoton tila kaipaa jäsenystä esim. pysäköintialueelle sijoittuvalla täydennysrakentamisella, joka toisi liiketilaa katukerrokseen ja tällä tavoin parantaisi torin aktiiviteettia ja kytkeä keskustan katutiloihin. Myös Lönnrotinkadun este-
vähäisestä kevyen liikenteen näkökulmasta tulee pyrkiä lieventämään.



Kuva 39: Nykyinen toritoiminta hyödyntää avaraa toritilaa niukasti ja sijaitsee syrjässä ydinkeskustasta. Tapahtumien aikaan tori täyttyy toiminnasta.



Kuva 40: Pikku-Pohjolankadun avara tila voisi tarjota hyvin ydinkeskustaan kytkeytyvän toritoiminnan mahdollisuuden.



Kuva 41: Tori- ja tapahtumatoiminnan mahdollisuudet keskustan katualueilla.

1.4.3 KATUVERKKOON LIITTYVÄT PIHATILAT, KUJAT JA SISÄTILAT

Katutilojen ja kortteiden sisätilojen verkoston kehittämispotentiaali

Keskustassa on nykyisin pari hyvin toimivaa korttelin sisätillaa osoituksena siitä, että kortteiden sisätilat voivat tarjota merkittävän lisän katutilojen toiminnallisuuteen ja viihtyvyyteen sekä kulkuverkoston rikastuttamiseen. Kortteiden sisätilat soveltuvat erityisen hyvin oleskelu- ja liiketoimintaan silloin, kun niiden kautta voidaan oikaista. Myös umpinaisille pihatiloille voidaan luoda vetovoimaista toimintaa hyödyntäen niiden suojaisuutta ja intiimiä tilatunnelmaa. Katutilan muodostumisessa mahdollisuuksia ovat rakentamattomat tontinosat, jotka nyt toimivat pysäköintitilana. Niiden täydennysrakentamisessa voidaan kehittää toimivia kortteiden sisätiloja ja kulkuyhteyksiä. Katutilaa yhdistäviä kortteiden sisätiloja ja -pihoja on tarpeen kehittää erityisesti Välikatu-Pohjolankatu poikkiakseleina.

Kehitettävät korttelitilat, kytkentä katutiloihin

Keskustassa on nykyisin jo pari toimivaa ja katutilaan kytkeytyvää korttelin sisätillaa. Ipatin talon yhteydessä oleva "Luotikuja" on sekä tunnelmallinen ravintolapiha (1) että kortteiden läpi johtava kuja. Kauppapaikka I8-korttelissa sisätilla on esimerkki katetusta kauppakäytävästä suojaisana vaihtoehtona

avoimelle katutilalle (2). City-käytävä on rakenteeltaan valmis korttelin läpi johtava sisätilla, jolle avautuvat liiketilat ovat nyt tyhjiä, mutta olisivat sopivia liike- ja ravintolatoiminnalle (3). Piha tasoeroineen soveltuisi hyvin erilaisten tapahtumien paikaksi. Arkkitehtiopiskelijat ovatkin harjoitustyönään ideoineet pihan käyttöä katuteatterin esiintymispaikkana.

Kauppakadun ja Pohjolankadun sekä Välikadun kortteissa on useita läpikulkuvia, avoimia tiloja. Nämä tilat (4, mm. Kassakuja, Anttilan talon takaosa) ovat ensisijaisia ja helpoimmin toteutettavia kehittämiskohteita kortteiden läpi johtaviksi kujiksi. Avaamalla liiketilojen julkisivuja voitaisiin niille kehittää pienimuotoista palvelutoimintaa. Kattaminen on myös mahdollista.

Useat korttelinosat ydinkeskustassa ovat joko uusiutumassa tai olisivat potentiaalisia täydennysrakentamisen kohtia. S-Marketin korttelissa (5) Pohjolankatu ja Kauppakatu voisivat yhdistyä katetun sisäkäytävän avulla, esintymislavan voisi kytkeä osaksi Kauppakadun puoleista julkisivua ja samalla myös Pohjolankadun puoleinen julkisivu tulisi suunnitella kutsuvaksi ja avautuvaksi kadulle. Myös Anttilan liikekiinteistön (6) uusimisessa olisi huomioitava

liiketilojen avautuminen sekä katutiloihin että korttelin läpi johtavalle kujalle. Sokoksen ja Seurahuoneen (7) uusiutuminen mahdollistaisi katetun korttelikäytävän toteuttamisen ja samalla voitaisiin avata julkisivutoimintoja Välikadulle ja poikkikaduille. Täydennysrakentamisella Bio Rexin kortteliin (hanke vireillä) sekä torin pysäköintipaikalle (8) saataisiin ydinkeskustan katutilojen elävyyttä täydennettyä reuna-alueilla. Erityisen tärkeä täydennysrakentamisen paikka katutilan elävyyden kannalta on tulevan linnalle johtavan raittiakselin Välikadun ja Brahenkadun välisen korttelin avoin pihatila (9).

Ydinkeskustan joillakin sisäpihoilla, jotka nyt ovat umpinaisia (10), saataisiin olla mahdollisuus avata kulkutila korttelin läpi, jolloin pihojä voitaisiin kehittää viihtyisiksi oleskelu- ja toimintapaikoiksi.



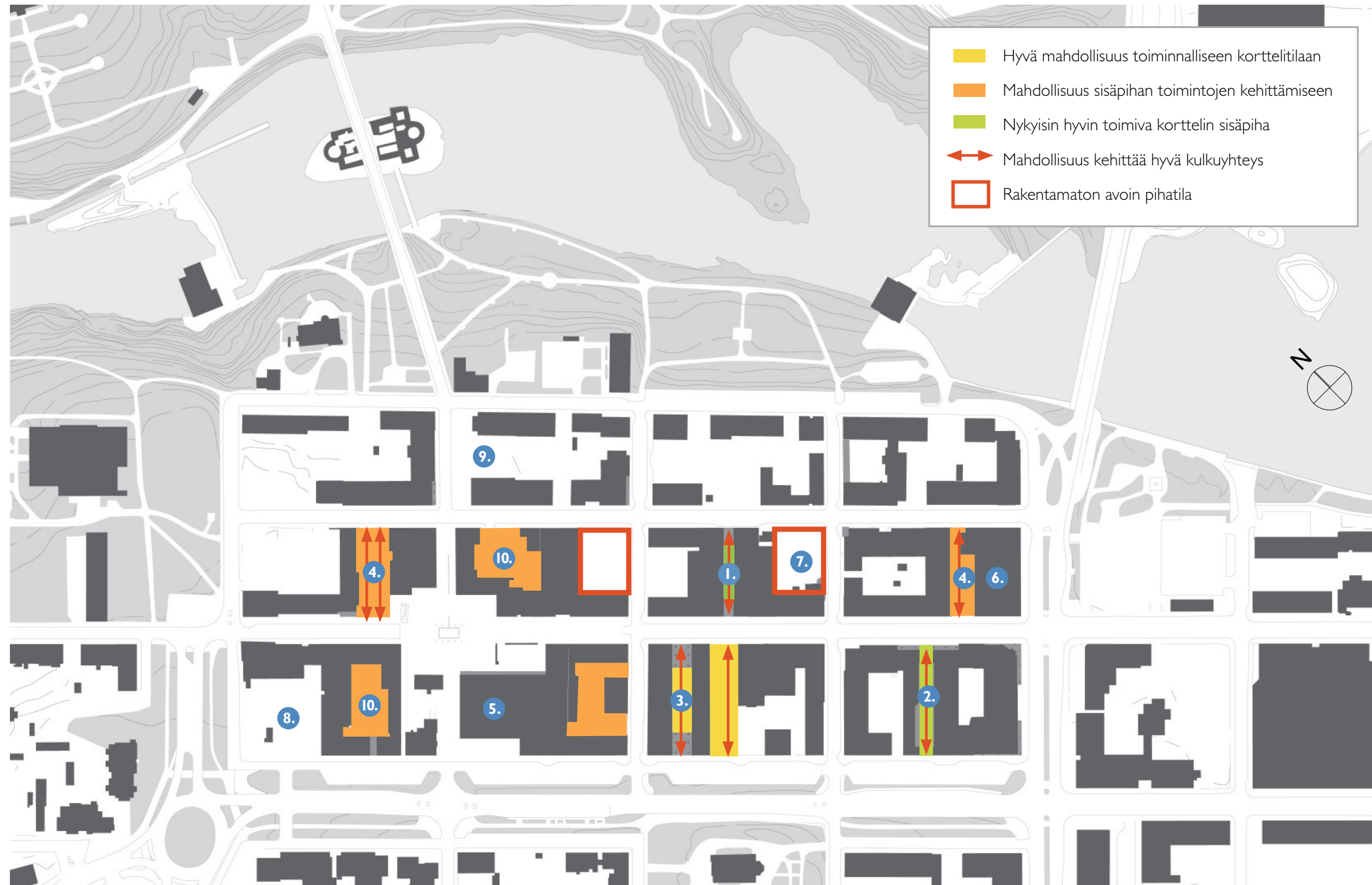
Kuva 42: Anttilan viereinen kuja tarjoaa hyvän mahdollisuuden elävälle korttelilinjalle.



Kuva 43: Kauppakadulta kirkolle johtava avoin korttelitila on myös tärkeä katunäkymä ja yhdistää ydinkeskustaa Pikku-Pohjolankadun suuntaan.



Kuva 44: City-käytävä yhdistää luontevasti keskustaa Pikku-Pohjolankadulle.



Kuva 45: Katu- ja korttelitilojen kehittämispotentiali.

1.4.4 KADUNVARSIEN PALVELUTARJONTA

Keskustan kadunvarsien palvelut nykyisin

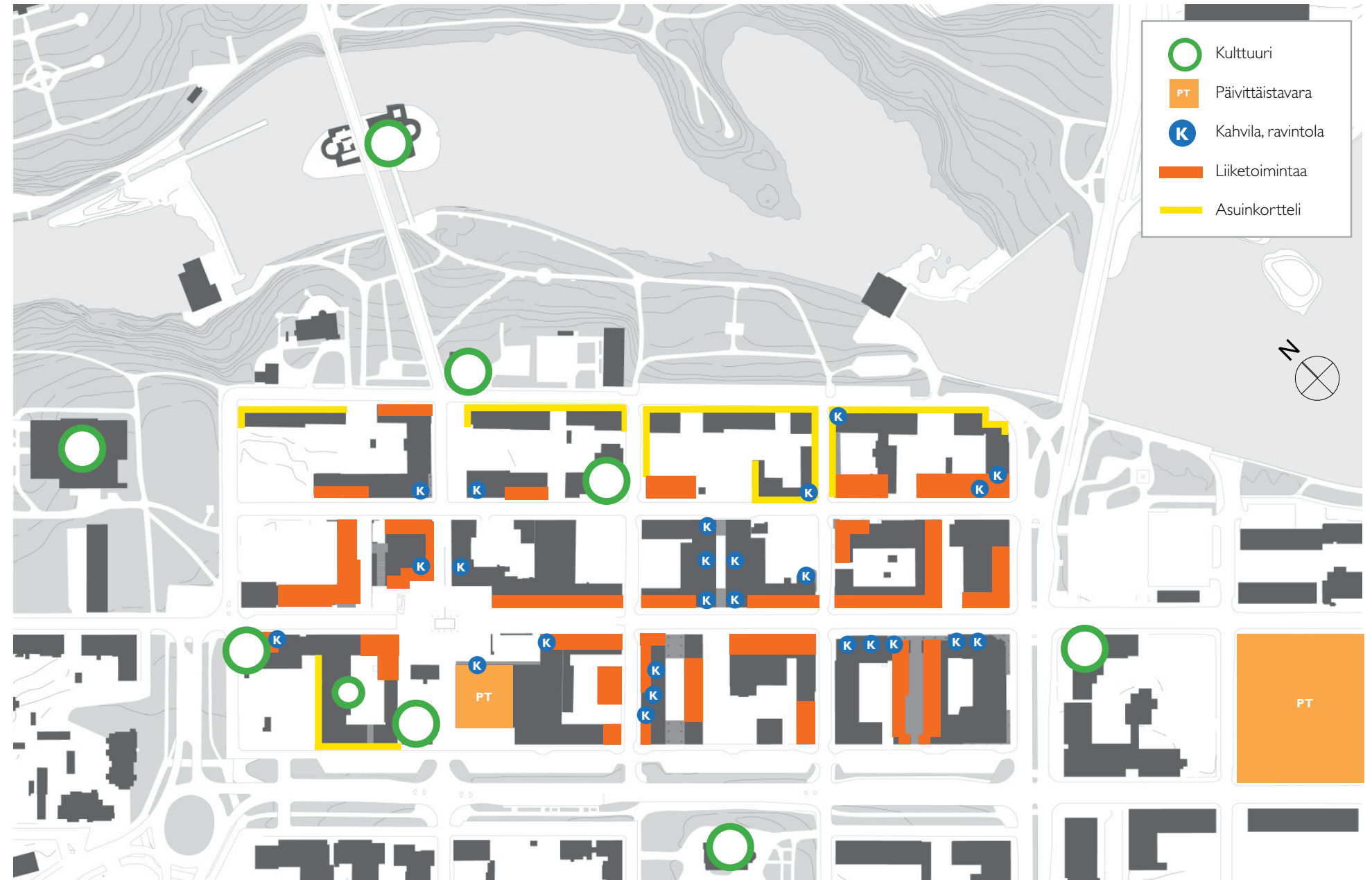
Keskustan liiketoiminta on keskittynyt tasapainoisesti erityisesti Kauppakadun varrelle. Välikadulla ja poikkikaduilla liiketoiminta sijoittuu hajanaisemmin ja osittain näille kaduille sijoittuu liikkeiden huoltopihoja, mikä tuottaa umpinaisia julkisivuja huolto-ovineen ja avoimine huoltopihoineen. Välikadulle sijoittuu pienimuotoisempia kivijalkaliikkeitä. Pohjolankadulle sijoittuu joitakin palvelupisteitä, mutta siellä olisi potentiaalia huomattavasti yhtenäisempään palvelutarjontaan. Brahenkatu on puhtaasti asuntokatu ja muillakin kaduilla lukuun ottamatta Kauppakatua, asumista sijoittuu rakennusten ylempiin kerroksiin. Kulttuurin tarjonta sijoittuu hajanaisesti keskusta-alueelle ja sen lähiympäristöön. Keskustassa on runsaasti kahvila- ja ravintolatarjontaa, joista tunnettu on erityisesti Heikkilän leipomom yhteyteen sijoitettu kahvila.

Keskustan päivittäistavaratarjonta sijoittuu keskustan muuta palvelutarjontaa tukevasti sekä Raatihuoneentorin reunalle (S-Market) että keskustan itäreunalle (Anttila ja pieni Siwa).

Palvelutarjonnan kehittämistarpeet

Keskustan katutilojen palvelutarjonta sijoittuu nykyisiin kiinteistöihin kohtalaisen toimivasti ja tasapainoisesti. Kehittämisen tarve liittyy ennen kaikkea keskustarakenteen ja katutilojen rajautumisen eheyttämiseen, jonka kautta on mahdollista saada nykyistä palvelutarjontaa täydentävää, rikastuttavaa ja eheyttävää tarjontaa nykyisiin avomiin tai umpinaisiin katukerroksiin. Erityisesti kortteleiden sisätilojen ja -pihojen kehittäminen palvelutoimintaan ja läpikulun paikoiksi luo mahdollisuuksia tuoda runsaasti uutta ja mielenkiintoista tarjontaa.

Keskustan palvelutarjonta on nykyisin varsin perinteistä pikkukaupungin valikoimaa: vaateliikkeitä, kahviloita, pari suurta päivittäistavarapistettä, elektroniikkaa ym. Kajaanilla on useita omaan perinteeseen, mm. kädentaitoon ja ruokakulttuuriin liittyvää elävää kulttuuritoimintaa, joita voi jalostaa vetovoimaiseksi palvelutarjonnaksi. Kajaanin palvelutarjonta kaipaa omaleimaisuutta, jolla kaupungin julkista kuvaa voidaan vahvistaa ja brändätä. Ydinkeskusta tarvitsee myös nykyistä vetovoimaisemman tavaratalon tai -talot.



Kuva 46: Kadunvarsien palvelutarjonta.

1.4.5 KATUJEN KAUPUNKIKUVA

Keskustan katutilojen kaupunkikuva

Keskustan katutilojen kaupunkikuvallisessa luonteessa on nähtävissä pääpiirteissään kahdenlaista ilmiötä: räystäskorkeudeltaan ja tyyliltään yhtenäistä julkisivujaksoja sekä eri aikakausina, eri tyyliin ja vaihtelin massoin syntyneitä varsin epäyhtenäistä katurajausta. Lisäksi keskustassa on yksittäisiä arvokkaimpia ja toisaalta rakentamattomia tontinosa, jotka avaavat usein ankean näköisiä pihatiloja katunäkymään.

Ydinkeskustan kaupunkitila rajautuu hienosti vihervyöhykkeisiin, rantapuistoon ja katujen päätenäkymissä vesimaisemaan ja Sissi- ja Pohjolankatujen vehreään taustanäkymään. Pohjolankadun puistokatuluonne on tosin vaatimaton, istutukset ovat puutteellisia ja osin huonokuntoisia. Keskustan rajaukselle antaa mielenkiintoa lisäksi poikkikatujen päätenäkyminä korostuvat Raatihuone, kirkko ja palotorni.

Keskustan pitkällä katuakseleilla positiivista kaupunkikuvaa luovat Kauppakadun ainutlaatuisen yhtenäisen arkkitehti Eino Pitkäsen suunnittelema funkkisjulkisivusto sekä Brahenkadulla arkkitehtuuriltaan pelkistetympää, mutta silti varsin yhtenäisen asuintalojen julkisivukokonaisuus. Pienempiä massoituk-

seltaan ja arkkitehtuuriltaan yhtenäisiä julkisivujaksoja on sekä Kauppa- että Välikadulla. Yksittäiset eri aikakausien rakennustyyliä korostavat rakennukset luovat arvokkuutta katunäkymään (taidemuseo, Raatihuone, teatteri, ym.). Massoitukseltaan ja tyyliltään epäyhtenäistä katutilan hahmotusta muodostavat Kauppakadun etelän puoleinen julkisivukokonaisuus, Välikatu paikoitellen sekä erityisesti kaikki ydinkeskustan poikkikatut. Tätä rikkonaisuutta korostavat lisäksi rakentamattomien tonttien ikävät pysäköintinäkömät ja puutteellinen rajautuminen katutilaan.

Keskustan katunäkymistä löytyy muutamia yllätyksellisiä "helmiä", esimerkiksi viehättävä asuinkortteli rajaava pergola istutuksineen ja kadulta korttelleiden sisäpihasarjaan avautuva 1950-luvun tunnelmaa henkivä näkymä.

Katutilojen kaupunkikuvan kehittämisen tarve

Keskustan kaupunkikuva epäyhtenäisyys ja katurajausten rikkonaisuus on parannettavissa parhaiten uudistamalla heikkotasoisia liikerakennuksia ja täydentämällä uudisrakentamisella avoimia tontinosa. Uusien rakennushank-

keiden yhteydessä on oleellista toteuttaa katukerros siten, että julkisivuista avautuu kadulle toiminnallisia tiloja. Kaupunkikuvaan tulee lisäksi monimuotoisuutta ja elämyksellisyyttä, mikäli korttelleiden sisätiloja kehitetään aktiivisen toiminnan paikoiksi.

Pohjolankatu avarana, käytöltään toisarvoisena ja ajoneuvoliikenteen hallitsemana katutilana on keskustan kaduista eniten kaupunkikuvallista kohennusta kaipaava. Ajokadun istutuksilla voidaan kohentaa sen roolia keskustan komeana kehäkatuna. Laaja pysäköintitila tarjoaa useita mahdollisuuksia tehostaa sen roolia keskustan elävänä katu- ja aukiutilana, mutta myös uusien toimintojen avaaminen katutilaan on tarpeen.



Kuva 47: Kauppakatua rajaa Eino Pitkäsen suunnittelema yhtenäinen funkkisrakennusten julkisivukokonaisuus sekä Kainuun Sanomien rakennus torin reunalla..



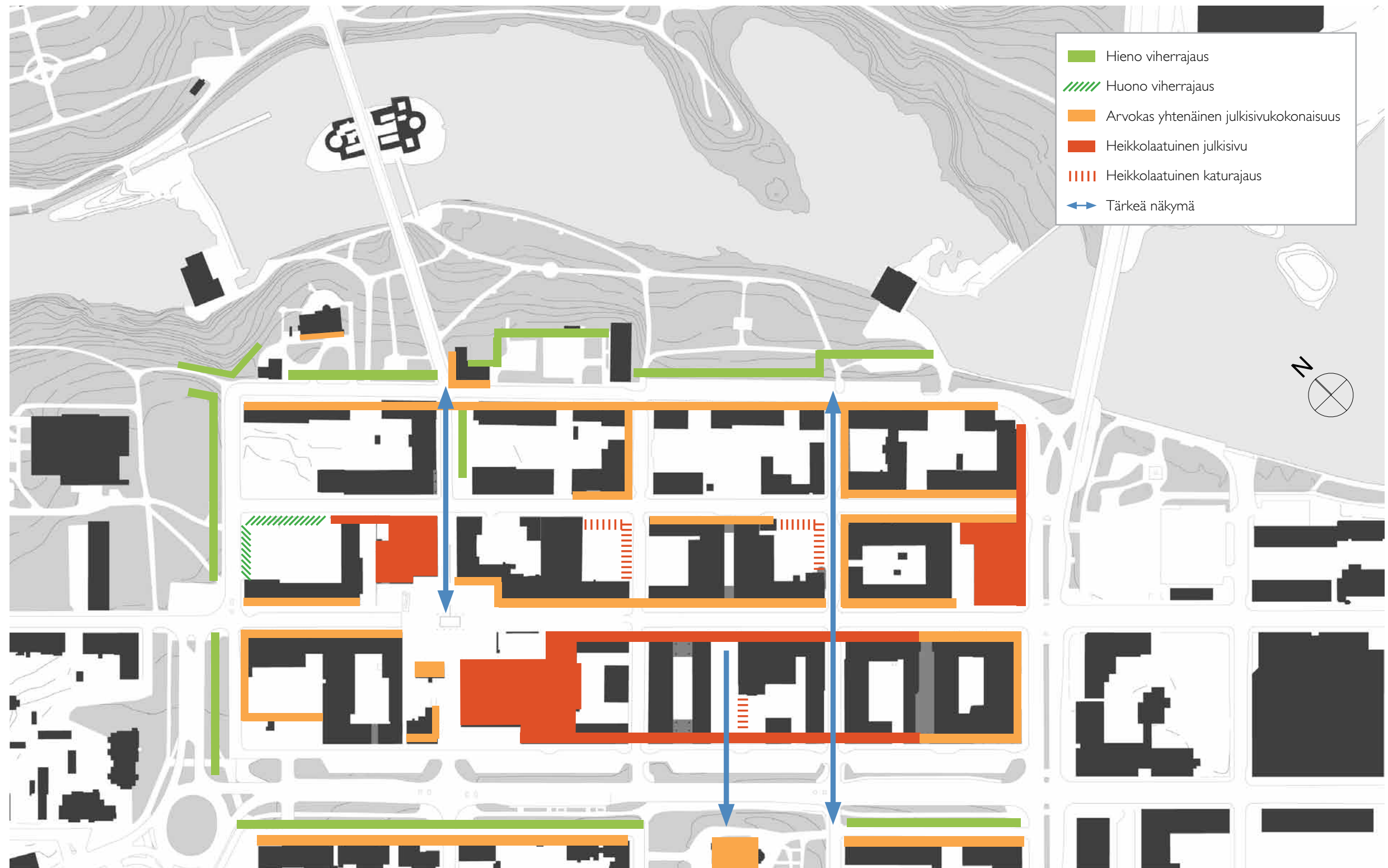
Kuva 48: Koivukoskenkadun päätenäkymänä on palotorni.



Kuva 49: City-käytävä yhdistää luontevasti keskustaa Pikku-Pohjolankadulle.



Kuva 50: Koivukoskenkatua rajaava pergola istutuksineen.



Kuva 51: Keskustan katutilojen kaupunkikuvan analyysi.

1.4.6 AIEMPIEN SUUNNITELMIEN ARVIOINTI

Laadittujen selvitysten ja suunnitelmien viestit katutilojen kehittämiseksi

Aiemmin laaditut selvitykset ja suunnitelmat käsittävät keskustan rakentamisen historiaa, Oulun arkkitehtiylioppilaiden varsin perusteellisen keskustarakenteen, kaupunkikuvan ja toimivuuden analyysin kehittämisehdotuksineen sekä keskustan kävelypainotteisuuden kehittämiseen liittyvät suunnitelmat, joista nykyinen kävelykeskusta on jo edennyt toteutukseen 2000-luvun alussa.

Museoviraston laatimassa kaupunkiarkeologisesta inventoinnista käy ilmi Kajaanin ruutukaavakeskustan periytyminen jo 1600-luvulta, vaikka rakennuskanta onkin useaan kertaan tuhoutunut. 1900-luvulla keskustassa tapahtui radikaali muutos, kun matala puutalovaltainen rakennuskanta muuttui korkeaksi kerrostalorakenteeksi.

Oulun Teknisen korkeakoulun arkkitehtuuriyksikön oppilastyössä vuodelta 2009 on tutkittu keskustan rakentamisen ja kaupunkikuvan kehittymisestä. Kaduista Kauppakadun julkisivu massoituksen, julkisivumateriaalien ja detajien

analysointi antaa tarkan kuvan katutilojen kaupunkikuvan arvoista ja ominaisuuksista. Myös maisemarakenteen typografia ja morfologia on analysoitu. Johtopäätöksenä on esitetty ydinkeskustan kaupunkikuvan positiiviset ja negatiiviset ominaisuudet, joita on voitu hyödyntää tämän työn taustamateriaalina. Lisäksi Pohjolankadun ja Kauppakadun välisten kortteleiden julkiset, puolijulkiset ja yksityiset avoimet tilat on inventoitu ja antaa hyvän pohjan tutkia näiden tilojen käyttömahdollisuuksia ja kytkeytymistä katutiloihin.

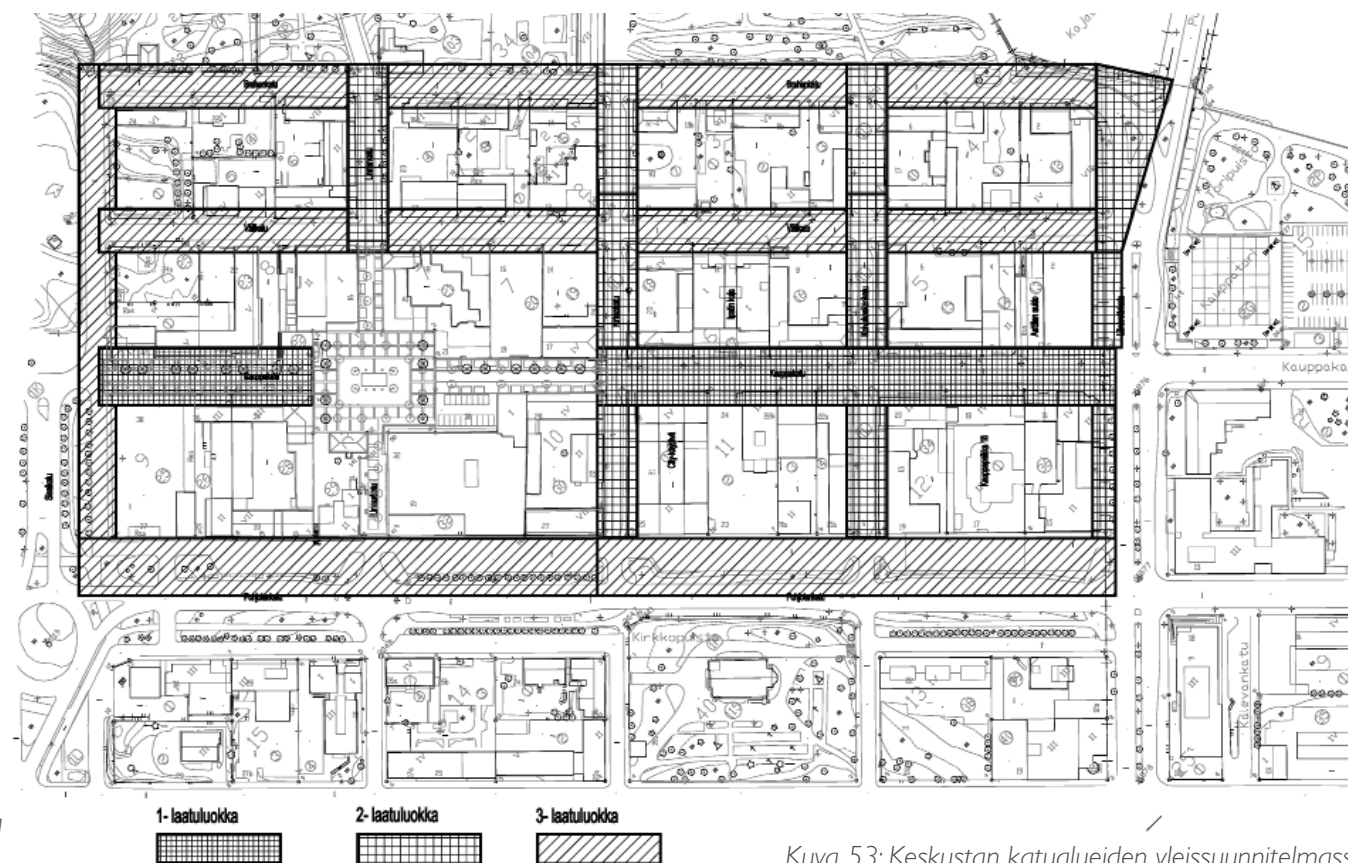
2000-luvun alussa laadittu keskustan katualueiden yleissuunnitelma on jatkoa v. 1997 Raatihuoneen torin yleissuunnitelmalle ja toteutukselle vuosilta 1998 ja 2000. Suunnitelmassa esitetään ydinkeskustaan kaksi vaihtoehtoista ratkaisua kävelypainotteisen katutilan kehittämiseksi. Vaihtoehdossa 1 Kauppakatu sekä poikkikatut Kirkkokatu ja Koivukoskenkatu Pohjolankadun ja Brahenkadun välillä on esitetty kävelypainotteisiksi, kun vaihtoehdossa 2 vain Kauppakatu on esitetty kävelypainotteiseksi. Ratkaisua vaihtoehtojen välillä ei ole myöhem-

minkään tehty. Katuympäristön kaupunkikuvan ja laadun suhteen suunnitelmassa on esitetty keskustan katutilojen hierarkinen jaottelu kolmeen laatuluokkaan. Tätä luokittelua on syytä suhteuttaa tämän päivän pohdintaan katujen luonteesta. Yleissuunnitelmassa on esitetty myös rakentamisjärjestys ja kustannusarviot toteutettaville jaksoille, jotka luonnollisesti eivät enää kuvaa tämän päivän kustannustasoa.

Elokvakeskuksen suunnittelun yhteydessä on laadittu yleissuunnitelma Sissikadun liikennejärjestelyiksi. Suunnitelmassa esitetty Pohjolankadun pysäköintikadun jatkaminen Sissikadun puolelle suuntaa keskustakorttelit ikävällä tavalla sekä toiminnallisesti että kaupunkikuvallisesti. Kiertoliittymä on suhteessa kaupunkirakenteeseen ylimitoitettu ja muotoilultaan huonosti kaupunkikuvaan sopiva. Koska suunnitelma ei sisällä tavoitetta toteuttaa uusi ajoneuvoliikenteen silta Sissikadun jatkeeksi, voidaan suunnitelma katsoa vanhentuneeksi.



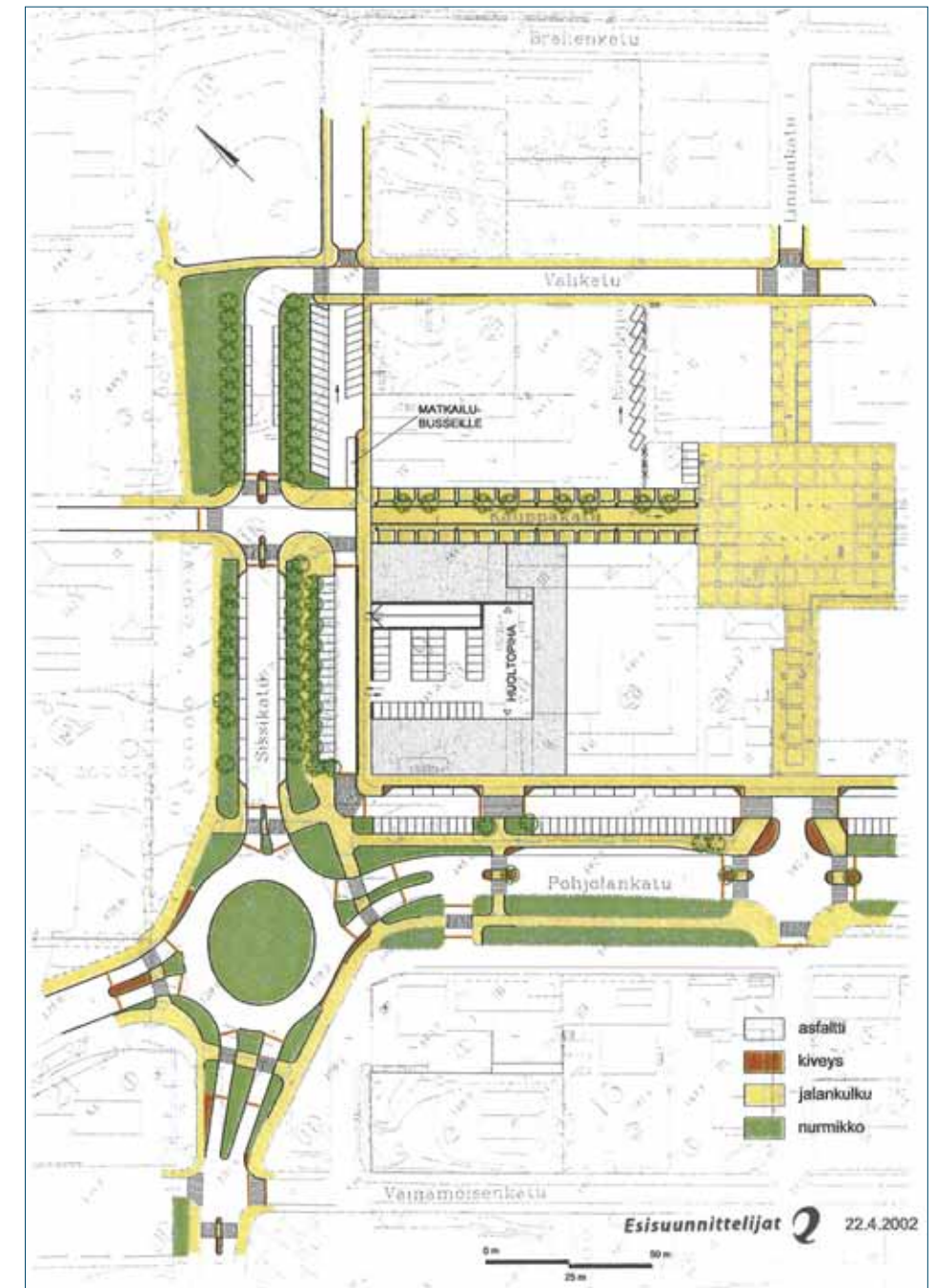
Kuva 52: Kaupunkiarkeologisen inventoinnin kartassa vuodelta 1804 keskustan katuverkko on jokseenkin nykyisellään. Välikatu on vielä toteutumatta.



Kuva 53: Keskustan katualueiden yleissuunnitelmassa katutilat on jaoteltu kolmeen laatuluokkaan.



Kuva 54: 2000-luvun alussa laaditussa keskustan katualueiden yleissuunnitelmassa on esitetty kaksi vaihtoehtoa kävelypainotteisten katutilojen laajuudeksi. Yläkuvasa VE 1, poikkikatut kävelypainotteisina katuina. Alakuvassa VE2, poikkikatut ajokatuina.

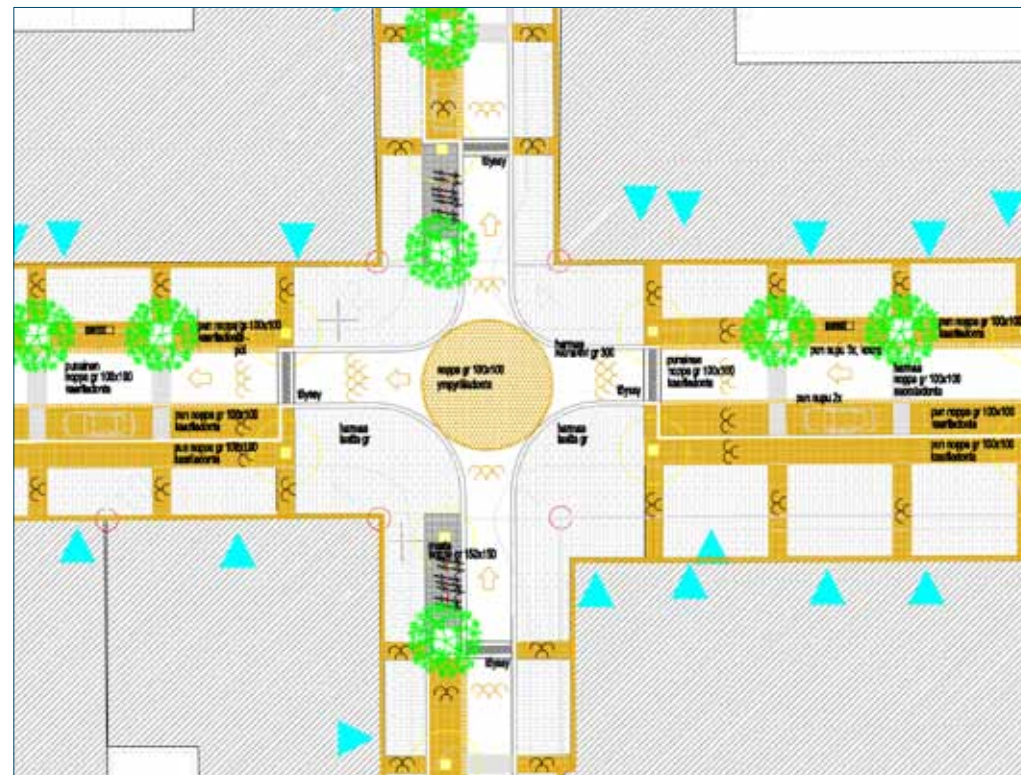


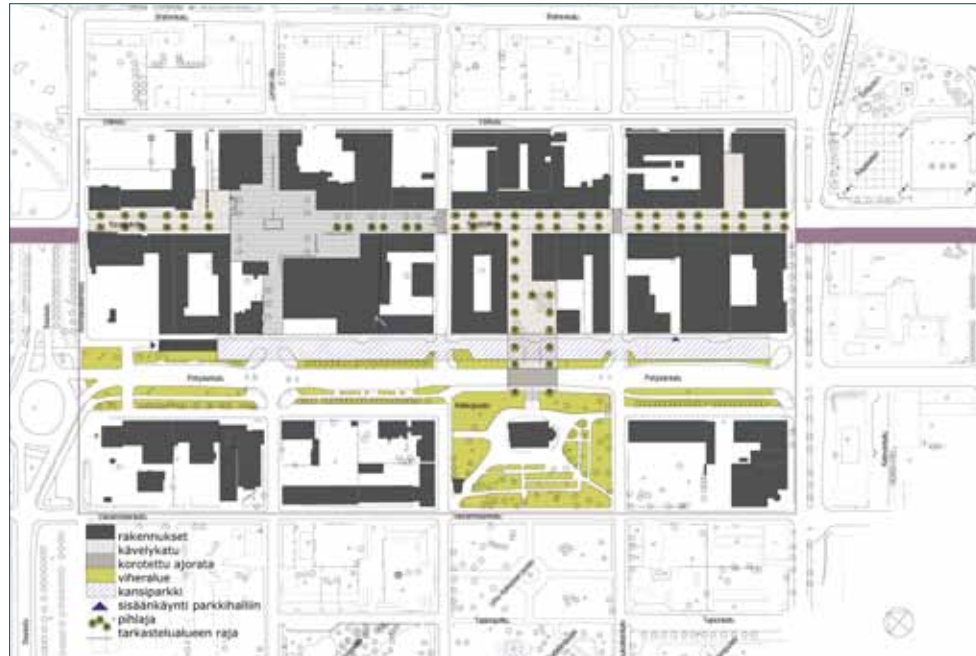
Kuva 55: Elokvakeskuksen suunnittelun yhteydessä laaditussa Sissikadun suunnitelmassa ei ole huomioitu uuden sillan mahdollisuutta.

Kuva 56-59: Yleissuunnitelma vuodelta 2001.

Ylemmässä kuvaparissa on Kauppakadun suunnitelma yhdistettynä Koivuokoskenkadun kävelypainotteiseen ratkaisumalliin (VE1).

Alemmassa kuvaparissa on esitetty Koivuokoskenkatu ajokaturatkaisuna (VE2).





Kuva 60: Arkkitehtiopiskelijoiden ideasuunnitelmissa on esitetty Kauppakadun kytkeminen Pohjolankadun ylitse kirkolle laajentamalla kävelykatua. Pikku-Pohjolankadun alle on ideoitu pysäköintitilaa.



Kuva 61: Arkkitehtiopiskelijoiden idea keskustan kortteleiden läpi johtavasta raitista.

Aiempien suunnitelmien hyödyntäminen jatkosuunnittelussa

Kajaanin kaupunkirakenteen kehittymisen historia on hyvä tiedostaa, etenkin jos ollaan ratkomassa rakennetta muuttavia mittavampia liikennejärjestelyjä, kuten nyt uutta siltayhteyttä. samassa yhteydessä vapautuva katuyhteys linnanraunioiden yli on rakenteena myös vanhaa perua ja tässä mielessä on perusteltua säilyttää se edelleen kevyen liikenteen käyttöön.

Arkkitehtiopiskelijoiden kaupunkikuvallinen selvitystyö tarjoaa harvinaisen perusteellisen ja taustaa valottavan aineiston keskustan kehittämisen toimenpiteiden arvioinnille. Arkkitehtiopiskelijoiden laatimista harjoitustöistä muutamat ovat varteenotettavia ideoita keskusta-alueiden kehittämisessä.

- Pohjolankadulta Välikadulle keskustan kortteleiden läpi ja edelleen Rantapuiston kautta uutta siltayhteyttä pitkin Kynänpääniemeen on ideoitu kulkureitti, joka tarjoaa katutiloista poikkeavan pienimuotoisen ja elämyksellisen näkökulman kaupunkikuvaan.
- Pohjolankadun ja Kauppakadun välinen sisäpiha on esitetty pienimuotoiseksi katuteatteripaikaksi.
- Välikadun katutilan parantamisesta on laadittu kaksi ideaa. Toisessa katu on esitetty yhden korttelin matkalta kävelykaduksi pienine kaupunkiauki- oineen. Toisessa Välikadun liikennettä on hidastettu risteysalueilla.

- Keskustan kävelyalueen laajentamisessa verkostoksi kortteleiden läpime- nevien tilojen kehittämisellä on yksi jatkossa vahvasti kehitettävä aihepiiri. Erytisen kiinnostava jatkotyöstön pohjaksi on idea Kauppakadulta kirkolle johtavan avoimen tonttialueen muokkaaminen kävelyalueeksi yli Pohjolankadun, jolloin kirkko puistoineen saadaan kiinteäksi osaksi keskustaa.
- Kajaaninlinnan yli johtavalle sillalle ideoitu toiminnallisuutta aktivoiva basaarityyppinen rakentaminen voisi kevyemmässä muodossa olla kehittämisen arvoinen aihe.

Keskustan katualueiden yleissuunnitelma on hyvä lähtökohta kävelypainot- teisen katusaneerauksen laajuuden pohtimiselle. Vaihtoehdot voidaan myös nähdä asteittaisena etenemisenä ajan mittaan kohti laajempaa kävelypainot- teisuutta, varsinkin, jos pysäköintiä saadaan merkittävästi siirrettyä kortteleiden alueille. Laajan keskusta-alueen toteuttaminen yhdenmukaisena kaupunkikuval- lisenä kokonaisuutena materiaaleineen, väreineen ja kalusteineen vaikuttaa tänä päivänä hieman liioitellulta uudistukselta. Kaupungin luontaiseen olemukseen kuuluu aikakausien kerrostumien näkyminen kaupunkikuvaa rikastuttavana perintönä. Meidän aikamme kerrostuman tulee jättää vanhaa näkyviin ja mahdollistaa tulevien aikakausien jäljet hienovaraisena kudoksena.



Kuva 62: Arkkitehtiopiskelijoiden idea City-käytävän käytöstä pienimuotoisena katuteatterina.



Kuva 63: Arkkitehtipiskelijöiden idea Välikadun ilmeen muuttamisesta kevytliikennepainotteiseksi hidaskaduksi.



Kuva 65: Arkkitehtipiskelijöiden idea Linnakadun muuttamisesta kulttuuriraitiksi. Sillan leveys in ideoitu hyödynnettäväksi esittely- ja basaaritoimintaan.



Kuva 64: Arkkitehtipiskelijöiden idea kirkolle johtavan kortteliaukion kehittämistä kävelyaukioiksi pienimuotoisine basaarikauppoineen.

1.5 KESKUSTAN JOKIRANNAT

1.5.1 KULTTUURIPERINTÖ JA KAUPUNKIKUVA

Keskustan viereinen Kajaaninjoen laakso on valtakunnallisesti merkittävä kulttuurimaisema, missä ihminen on toiminnallaan ja rakentamalla vaikuttanut 1600-luvun alusta lähtien. Joen vesipinta ja kasvillisuuden peittämät rinteet ovat edelleen kaupunkikuvassa hallitsevia, vaikka alue sijaitsee aivan ruutukaavakeskustan tuntumassa ja myös edelleen toimivassa energiatuotannon ympäristössä. Laaksotilan keskellä näkyvässä tärkeinä kiintopisteinä ovat linnoitussaari ja Kynnäspäänniemi sekä arkkitehtuuriltaan komeat voimalaitosrakennukset patorakenteineen. Näiden muodostamaan tuotantomaisemaan kuuluvat olennaisina teräksiset voimansiirtopylväät ja johdot. Kajaaninjoen molemmin puolin on perustettu nurmipintaisia puistoja, mikä avartaa laaksotilaa. Jokirantoja on tuettu massiivisella luonnonkivimuurilla.

Laaksojakso on keskustan kohdalla tilallisesti erittäin vaikuttava luonnonmaaston ja ihmisen rakentaman ympäristön muodostama kokonaisuus. Laaksotila on selkeästi maastonmuotojen ja voimalarakennusten ja -rakenteiden sekä korttelirintaman rajaama. Brahenkadun varressa yksi kookas poikittainen lamelli rannan puolella rikkoo yhtenäistä rakennusrintaman rajaa. Tervakanavan kohdalla maisematila kuroutuu umpeen rinteiden kohotessa voimakaspiirteisesti molemmin puolin. Peruspinta on kauttaaltaan rinteinen ja myös vedenpinta asettuu alueella arkkitehtonisesti kolmeen tasoon Koivukosken (putouskorkeus 9,5 m) ja Ämmäkosken (putouskorkeus 6 m) patojen vuoksi.

Rakennetun ympäristön arvot ovat monikerroksiset vanhimman kerrostuman ajoittuessa vuosiin 1604-19, jolloin linnoitus rakennettiin Ämmäkosken saareen. Linnoituksen raunio on harmaata luonnonkiveä ja sen kehämuuriin on liittynyt kaksi pyöreää tykkitornia. Näistä ylävirran puoleinen oli vahvistettu kahdella nelikulmaisella linnakkeella. Linnoitusta täydennettiin Pietari Brahen aikana 1661-11, mutta Pohjan sodan aikana 1716 venäläiset valtasivat linnan ja räjäyttivät sen raunioiksi. Kajaanin linnaa entisöitiin jo varhain 1880-luvulla. Laajamittainen restaurointi toteutettiin 1930-luvulla ja kevyen liikenteen silta keskustan puoleiselta rannalta valmistui 2003. Linnoitusraunio on suojeltu muinaismuistolain nojalla.

1800-luvun kerrostumia edustaa joen pohjoisrinteellä sijaitseva alun perin Kajaanin tuomiokunnan tuomarin asunnokseen rakennuttama Karolineburgin kartano ja tervakanavat vartijantupineen. Karolineburg on Kainuun ainoa kartanomainen rakennusryhmä. Päärakennus rakennettiin 1836 ja sivullaan pihaa rajaavat rakennukset ovat myös 1800-luvulta. Rakennusryhmään liittyy puisto. Jokilaakson nykyisessä maisemassa rakennusryhmä ei nykyään juuri näy rinteiden tuuhean puuston peittäessä näkymää. Tervaa kuljetettiin Kainuun saloilta Pohjanlahden rannikolle vesistöä pitkin erityisesti 1700- ja 1800 -

luvulla. Ämmäkosken ja Koivukosken ohittavat tervavenekanaavat rakennettiin 1838-46. Ne olivat käytössä vuoteen 1915 saakka. Ämmäkosken kanava ja siihen liittyvä sulunvartijan mökki, lussitupa, on entistetty ja muodostavat matkailunähtävyyden.

1900-luvun alkuvuosikymmeniä edustavat alueen kaupunkikuvulle leimaa antavat rapatut funktionalistiset voimalaitokset ja entinen tehtaan johtajan asuinrakennus, jotka suojeltuja. Tehtaan johtajan asunto, joka toimii nykyään ravintolana, ja puurakennus Brahenkadun ja Ahontien risteyksessä, jossa toimii käsityömyymälä. Rakennuksilla on tärkeä merkitys luomassa rakeisuutta kaupungin reunaan ja sovittamaan Brahenkadun varren korkeiden rakennusten mittakaavaa jokilaakson kulttuurimiljööseen.

Nykyinen silta linnoitusraunion ohi rakennettiin 1936. Keskustan puoleisessa rantapuistossa on kaksi veistosta: Eino Leinon patsas ja Heikki Savolaisen olympiakultamitalia juhlistava veistos.



Kuva 66: Jokirannan puiston kunnostaminen on saanut myönteistä palautetta.



Kuva 67: Jokirannan kulttuurimaisema on vaikuttava kaikkina vuodenaikoina.

1.5.2 TOIMINNALLISUUS

Keskustan viereiset jokirannat ovat vain osittain asemakaavoitettuja, jolloin myöskään esim. reittejä ei ole kaavoitettu kokonaisuutena. Laadituissa kaavoissa ranta-alueet on osoitettu viheralueiksi. Nykytilanteessa alueella sijaitsee hallinnollisesti useita eri puistoja, jotka on nimetty erikseen.

Aluetta ei siten ole suunniteltu eikä nimetty kokonaisuutena, mikä muodostaa jonkinasteisen esteen sen kehittymiselle ja markkinoille. Toripuisto jää kokonaisuudessa täysin erilliseksi.

Alueen käyttöä haittaavat puutteet reittien jatkuvuudessa sekä kevyen liikenteen siltayhteyksissä ja voimalaitosten estevaikutus. Yhteys nykyisen sillan kapeita jalkakäytäviä pitkin on puutteellinen ja polkupyöräilijät joutuvat ajamaan ajoradalla. Linnasaarelle on rakennettu erillinen kevyen liikenteen silta joen etelärannalta, jonka yhteydessä on muinaismuistosta kertova opastetaulu. Reiteissä on keskustan puolella epäjatkuvuuskohtia myös mm. Koivukosken sillan ja Ämmäkosken kohdilla. Valokuvaaja Renforsin mukaan nimetty laajemmalle alueelle ulottuva lenkki kiertää jokirantaa, ja se on suosittu käyttäjien keskuudessa. Joen pohjoisrannalla alueen käyttöä puistona haittaa ylitie puusto ja hoitamattomuus. Aiemmin on selvitetty, voisiko patorakenteiden yhteydessä olla joen ylittävät kevyen liikenteen yhteydet. Nämä on kuitenkin voimalaitosyhtiön puolelta torjuttu turvallisuussyistä.

Jyrkkäpiirteiset rinteet tuovat lisähaasteen puiston saavutettavuudelle, puistokäytävien toimivuudelle ja esteettömyydelle. Toiminnallisia paikkoja esim. leikin tai puistopelien tarpeisiin ei ole lukuun ottamatta leikkipaikkaa Koivukosken sillan itäpuolella kauppatorin viereisessä puistossa. Reittien varsilla sijaitsee kuitenkin penkkejä istuskelua varten. Tervakanavan länsipuolella sijaitsee Kalkkisillan pienvenesatama, jossa sijaitsee 8-paikkainen vierasvenesatama. Satamaan tuloa vaikeuttaa ajoittain voimalan aiheuttama virtaus. Venesatamaan ja Lussituvalle on ajoreitti Kuurnantieltä käsin, joka tulee säilyttää. Padot rajoittavat keskustan kohdalla joella veneilyä ja kalaston siirtymistä. Kalat eivät patojen vuoksi pääse nousemaan tälle kohtaa jokea, mikä rajoittaa virkistyskalastusmahdollisuuksia. Kalaportaiden sijoittamismahdollisuuksia tulisi tutkia.

Puiston käyttäjiä ovat kaikki ikäryhmät. Suosittua on puistossa oleskelu ja jokimaiseman tai harrastajakalastajien katselu penkeiltä käsin. Kynnäspääniemi on vetovoimainen pistäytymispaikka. Nuoriso viihtyy jokirannan pohjoispuolen puistossa ilta-aikaan ja ongelmina ovat olleet ilkeä ja roskaantuminen. Kajaanin linnanraunioille saapuville matkailijoille ja koululaisryhmille on varattu pysäköintipaikkoja Brahenkadulle käsityömyymälä Kainuun Pirtin viereen. Aiemmin rantapuiston alueella järjestettiin enemmän tapahtumia, mm. kalastuskilpailuja

Viime aikoina tapahtumia on kuitenkin ollut vähän. Puistossa on kuitenkin kesäisin kiertänyt esiintymässä soittajaryhmiä. Kaupungin hallussa on mm. siirrettävä 7x7 m tapahtumakatos, jota ei ole kuitenkaan käytetty rantapuiston tapahtumissa. Tapahtumien aikainen pysäköinti tapahtuu keskustan alueella, tai joen pohjoispuolella Teppanan katuverkossa.

Jokilaakson puistokokonaisuus kulttuurihistoriallisine arvoineen tarjoaa laajan kehittämispotentiaalin sekä paikallisten asukkaiden että matkailun ja tapahtumien näkökulmasta. Myös toripuisto sekä satama sisältävät kehittämismahdollisuuksia, jotka tulisi liittää torialueen kehittämisen kaavalliseen tarkasteluun.



Kuva 68: Torin alueeseen liittyy leikkipaikka ja esiintymislava.

1.5.3 KATUSILTA

Kun Suomesta vuonna 1809 tuli Venäjän autonominen ruhtinaskunta ja siten osa Venäjää, Kajaanin linna menetti sotilaallisen merkityksensä. Linnasaari säilyi kuitenkin luontevana joen ylityspaikkana. Kun linna oli toiminnassa, sen läpi sai kulkea joen toiselle puolelle puusiltoja pitkin. Reitti säilyi käytössä, vaikka linna oli raunioitunut. Linnan vanhoja puusiltoja yritettiin aluksi pitää kunnossa. Vuonna 1845 raunioiden päälle rakennettiin uusi puusilta, joka oli käytössä melkein sata vuotta. Puusillan perustuksia varten raunioita keskiosaa madallettiin, ja perustukset tehtiin osittain paikalta saaduista kivistä. 1930-luvulla kulkijoita ja etenkin autoja alkoi olla jo niin paljon, että puusilta päätettiin korvata uudella betonisillalla.

Nykyinen silta on rakenteeltaan teräksinen liittopalkkisilta, kansirakenne on betoninen ja tukipilarit luonnonkivipäällysteiset. Maantiemäisen sillan poistamista raunioita päältä on vaadittu usein. Korvaavaa reittiä ei ole osoittautunut helpoksi saada aikaan, koska Kajaaninjoen rannat ovat kauttaaltaan arvokasta kulttuurimaisemaa.

Yleissuunnittelussa tulee tarkastella myös nykyisen linnanraunioita ylittävän sillan käyttöä uuden väylän rakentamisen jälkeen. Linnan ohittava kevyen liikenteen silta tarvitaan jatkossakin. Nykyisen sillan on arvioitu olevan rakenteeltaan kohtuullisessa kunnossa, joten se voisi palvella liikenteel-

lisesti myös uudessa tilanteessa. Silta on kuitenkin hyvin kapea joten kevyen liikenteen sijoittaminen sillalle yhdessä ajoneuvoliikenteen kanssa liikenneturvallisuuden vaatimukset huomioon ottaen vaatisi erityistoimenpiteitä, esim. sillan leventämisen. Alustavan arvion mukaan silta voisi toimia kevyen liikenteen siltana täydentäen ydinkeskustan ja rantapuiston reittejä.

Sillan kannen toiminnallinen jäsentely, valaistusratkaisu ja detaljointi kaipaavat tällöin uudistamista.



Kuva 69: Vuonna 2003 valmistui Linnasaarelle erillinen kevyenliikenteen silta.



Kuva 70: Ajoneuvoliikenne linnan yli on epätasapainossa kulttuuriarvojen kanssa.

1.6 KESKUSTAN TOIMIJOIDEN TARPEET, KEHITTÄMISPANOKSET JA YHTEISTOIMINTARAKENTEET

1.6.1 KIIINTEISTÖT

Keskustan alueella sijaitsee yhteensä 61 kiinteistöä ja keskustan maa-alueen omistus on hajautunut. Määrällisesti eniten maa-alueita omistaa Kajaanin kaupunki, jolla on alueella yhteensä 11 tonttia alueella. Keskustan kiinteistöjen isännöinti puolestaan on keskittynyt: OP Kiinteistökeskus Kainuulla (13 kpl), Korhonen Oy:lla (10 kpl) ja Kainuun SKV Oy:lla (6 kpl) on alueella laajimmat isännöintivastuut.

Suunnittelualueen ruutukaavakeskustan 42 tontilla voimassa olevien asemakaavojen mukainen tonttitehokkuus vaihtelee välillä $e=0,26-2,70$. Toteutuneessa tilanteessa vuonna 2010 vaihteluväli on $e=0,17-3,30$. Rakennus-oikeuden kaavavaranto yhteensä 16 tontilla on 33 400 krs-m², mistä 72 % on liike- ja toimistorakennusten ja loput asuinrakennusten sekä vähäisessä määrin yleisten rakennusten kerrosalaa. Muilla tonteilla rakennusoikeus on lähes käytetty tai ylitetty.

Asemakaavoissa on kiinteistöille osoitettu pysäköintipaikkoja yhteensä 2023 kpl, joista vuonna 2010 on toteutettu 801 kpl. Pysäköintipaikkojen määrä on kaavoissa nykyisiin normeihin verrattuna asuintonteilla pääosin ylimitoitettu ja liikerakentamisen osalta alimitoitettu. Kaavojen maanalaiset pysäköintipaikat sijaitsevat Välikadun ja Pohjolan kadun välisellä alueella. Noin puolet maanalaisista varauksista on toteuttamatta. Pysäköintipaikkoja ydinkeskustassa on tällä hetkellä noin 1550 kpl.

Keskustan kymmenen asuintalon otantatarkastelussa sijaitsi yhteensä 310 asuntoa. Asunnot painottuvat pienasuntoihin, kooltaan alle 60 m² on näistä yli 60 %. Yli 100 m²:n asuntoja keskustassa on erittäin vähän, otannassa näitä oli 2,9 %.

Kiinteistöt ovat rakennusten ulkovaipan osalta suhteellisen hyvässä kunnossa. Lähitulevaisuuden haaste on kuitenkin 1950-60 -lukujen rakennusten laajamittainen teknisten järjestelmien saneeraustarve, erityisesti asuinrakennuksissa. Tarvittavat saneeraukset ovat nykyhintatasolla erittäin kalliita suhteessa neliöhintoihin.

Lähtötilanneselvityksen yhteydessä kartoitettiin alustavasti kiinteistöjä koskevia kehityshankkeita. Kyselyyn vastanneet kiinteistöjen edustajat toivat esiin 1-3 vuoden tähtämellä toteutettavina hankkeina mm.:

- energiatehokkuussopimusjärjestelmään liittyminen
- ilmastointijärjestelmän uusiminen

- salaojituksen rakentaminen
- pihan uudelleen muotoilu
- sokkeliin liittyvien pellityksien asentaminen
- pihan kaiteiden uusiminen
- julkisivujen kunnostus ja maalaus
- vesikaton uusinta
- ikkunoiden ja ovien peruskorjaus
- pergolan rakentaminen istutuksineen.

Vastausten mukaan 4-10 vuoden tähtämellä toteutettavia hankkeita ovat mm.:

- porttien rakentaminen ja aitojen rakentaminen/kunnostaminen
- rakennuksen laajennus ja kattoremontti

Uudisrakentamishankkeita on vireillä useissa ydinkeskustan kortteleissa. Asuinrakennushankkeita on käynnissä kortteleissa 8 ja 9, Välikadun ja Ämmäkoskenkadun sekä Pohjolankadun ja Ämmäkoskenkadun keskustatonteilla.

Esille tulleita laajempia kehittämishankkeita mm.:

- S-Marketin kiinteistön uudistamishanke suunnitteilla: tavaratalo 3000 k-m², ruokakauppa 1500-2000 k-m² ja maanalainen pysäköintilaitos 150 ap (1-taso)
- Seurakuntakodin peruskorjaus 1-3 vuoden tähtäyksellä
- Anttilan tavaratalon peruskorjaus / uudistaminen 4-10 vuoden tähtäyksellä; mm. käyttämättömän rakennusosikeuden (n. 1000 k-m²) hyödyntämisen tutkiminen

1.6.2 TARPEET KESKUSTAN KEHITTÄMISELLE

Kaupan kehys ja profiloituminen keskustassa

Kajaanissa päivittäistavarakaupan piirissä on havaittu nousevaksi konseptiksi lähiruoka ja lähipalveluyksikkö, erityisesti keskustoissa ja liikenteen solmukohdissa. Myös luonnonmukaisesti tuotetun ruoan ja verkkopalvelujen rooli kasvaa, mutta kokonaismerkityksen arvioidaan jäävän kuitenkin vähäiseksi. Orgaanisesti kasvatettu ja/tai lähellä tuotettu ruoka voi kuitenkin uudistaa elintarvikkeiden lähikauppa-konseptin lähitulevaisuudessa. Häviäviä myymälätyyppejä ovat pienet supermarketit ja valintamyymälät sekä perinteisellä mallilla toimivat lähikaupat.

Käyttötavarakaupassa monikansallisten toimijoiden osuus tulee kasvamaan, se on nyt jo 15 % ja sen ennustetaan nousevan 50 %:een viidessä vuodessa. Monikansallisilla toimijoilla on vahva tuotekonseptointi, johon kotimaisen kaupan tulee kyetä vastaamaan. Myös isot ostokeskukset, joihin mennään päiväksi viihtymään, vetävät asiakkaita. Keskustan pienliikkeiden osalta näyteikkunoiden, kylttien, sisustuksen, valaistuksen ja tuotteiden esillepanon merkitys on erittäin suuri ja toimii keskustan vetovoimatekijänä jopa kauppojen ollessa suljettuina. Kulutuskysynnän yksilöllisyyden ja laadun arvostus toimii pienkaupan ja yrittäjäravintoloiden puolesta. Kulutuksessa on tällöin läsnä myös sosiaalinen aspekti.

Suunnittelualueen kaltaiseen ydinkeskustaan tullaan hakemaan mm. erikoistavaraa, laatu/merkkitarvikkeita, paikallisia tuotteita, sisustus- ja lahjatavaraa sekä design-tuotteita. Suuremman kaupan yksikön on huomioitava tämä valikoimissaan. Myös laatukirjat, taidegalleriat, antikvariaatit, elokuvateatterit ja teatterit, antiikkiliikkeet sekä kahvila-, ravintola- ja majoituspalvelut kuuluvat keskustan tarjontaan. Keskustan elintarvikeliikkeeltä odotetaan keskitasoa korkeampaa miljööniä ja tuotevalikoiman laatua. Kauppapaikalla täytyy menestyäkseen kuitenkin olla veturi: esim. tavaratalo, ravintoloita, viihdettä, palveluita tms.

Tunnettu, hyvin markkinoitu pysäköintiratkaisu on avaintekijä kauempaa saavuttaessa, mm. torien alle rakennetut parkkitilat vetävät Suomen kaupungeissa asiakkaita keskustaan. Kajaanissa liikutaan paljon autolla, joten hyvin järjestetty ja tunnettu pysäköintiratkaisu on kaupan kannalta tärkeä kysymys. Toisaalta yhdyskuntarakenteen lyhyiden etäisyyksien vuoksi on myös kevyen liikenteen asiointimäärää mahdollista kasvattaa nykyisestä. Kaupan Kainuulaisista asiakkaista asuu Kajaanin keskustassa 12 % ja 2-5 km säteellä asuu 30 %.

Kajaanissa kaupan aktiviteetti on haaste erityisesti talviaikaan, jolloin toisaalta lähialueen matkailukeskuksissa on paljon kävijöitä. Kaupan sidos keskustan

tapahtumatarjontaa on oivallettu ja tähän tulee jatkossakin panostaa. Liiketilöiden edustajien keskuudesta esitettiin palautteissa toive keskustan kaupallisten toimintojen saattamista toisiaan tukevaksi kokonaisuudeksi.

Yleiset alueet ja pysäköinti

Kauppakadun kehittämistä kävelypainotteisena kannattavat sekä Kajaanin kaupunkikeskusta ry että kadunvarren yrittäjät. Yrittäjillä on halu kehittää kaupunkikeskustan vetovoimaa yritystoimintaa kehittämällä mutta myös tarve kadun parantamiselle on yrittäjien näkökulmasta suuri. Tarjonnan ja ympäristön vetovoimaisuuden toivotaan yhdessä houkuttelevan mm. Vuokatin matkailijavirtoja (800 000 hlöä / vuosi) poikkeamaan myös Kajaanin ydinkeskustaan. Kävelykadun pidentämiseen ja erityisesti autoliikenteen sulkemiseen Kauppakadulla talviaikaan on yrittäjien piirissä suhtauduttu varauksellisesti. Katujen lämmittäminen ei kauppiaiden mielestä Kajaanissa ole mielekästä, ja lumi saa mielellään näkyä talvisin kaupunkikuvassa. Liikuntaesteisten liikkumismahdollisuuksia toivotaan parannettavan erityisesti Kauppakadulla (mm. katujen tasoitus, jalkakäytävien rajaaminen (pyörä/jalankulkija)).

Useammassa palautteessa tuli esille että maksullinen pysäköinti on Kajaanissa asia jota vierastetaan. Kauppakadun liikekiinteistöjen edustaja toivoi asiakasautopaikkojen järjestämistä lähiympäristöön. Joissakin palautteissa asukkaiden pelätään vievän kaupan muilta asiakkailta pysäköintipaikkoja. Yksittäisessä palautteessa toivotaan kauppatorin aluetta voitavan hyödyntää nykyistä paremmin pysäköintiin. Seurakuntakeskuksen näkökulmasta toivotaan yleisiä paikoitusalueita tai –halleja olevan enemmän, nykytilanteessa todetaan olevan kova pula isompien tilaisuuksien vaatimasta autojen paikoitustilasta.

Yksittäisten palautteiden mukaan keskustasta puuttuu keskeisesti sijaitseva puisto, joka toimisi kohtaamispaikkana. Palutteen mukaan kaupungissa tarvittaisiin myös paremmat pienvenesatamat. Kalastolle toivotaan portaita korkeuserojen vuoksi, mm. lohia on ollut joessa ennen. Kruununpuodinmäen sillasta toivotaan näköalasiltaa ja taideteosta.

Toritoiminta

Nykyinen tori keskusta itälaidalla toimii huonosti. Se ei auta tuomaan jalankulku- ja asiakasvirtoja ydinkeskustaan ja torin koko on päivittäisen myyntitoiminnan volyyymiin nähden suuri. Toripinnassa on käyttöä haittaavia rakenteellisia puutteita. Aluetta on kehitetty tapahtuma- ja puistotoiminnan kannalta, mutta kokonaisuus on hajanainen. Palutteen mukaan torikulttuuri ei ole erityisen vahvaa ja nykyinen alue koetaan liian arvokkaaksi toiminnan nykyiseen volyyymiin nähden.

Tapahtumatoiminta

Keskustan tapahtumatoiminta on viime vuosien aikana ollut monipuolista ja kohtuullisen runsasta, mutta asukaskokemuksen mukaan esim. torit ovat kuitenkin pääsääntöisesti tyhjiä. Tapahtumia ovat olleet mm. vuotuinen Runoviikko, markkinakatu Kauppakadulla, Yritysten Yö, Vihreät Niityt –iskelmäviikko, yhteislauluillat Raatihuoneentorilla, Kajaani tanssii, Tervasoutunäytökset ja Joulunavaus. Tapahtumat ovat tyypillisesti paikallisia tai maakunnallisia ja ainoastaan Runoviikko on valtakunnallisesti tunnettu.

Kauppatorilla olisi tilaa isommillekin tapahtumille. Myös Raatihuoneentori koetaan tapahtumille hyväksi, mutta mm. esiintymislava vaatisi muutoksia sadesään ongelmien vuoksi. Linnan ympäristön jokirannat ovat vajaakäytössä. Jokirantoja ja monumenttia rasittaa läpiajoliikenne tapahtumajärjestämisen näkökulmasta.

Kajaanissa on paljon eri tahoja tekemässä tapahtumia ja pienellä yksittäisellä panoksella saadaan aikaan useita eri tapahtumia. Tapahtumien keskitetty koordinointi kuitenkin puuttuu. Myös suurten tapahtumien järjestäjä puuttuu Kajaanista. Tapahtumille myöntää luvat kaupunki. Palutteen mukaan tapahtumakulttuuria tulisi vahvistaa ja tapahtumien luvitusta ehtoineen on kehitettävä sujuvammaksi ja joustavammaksi.

Yksittäisessä palautteessa toivottiin koottavaksi yhtenäistä tapahtuma-aikataulua.

Keskusta-asukkaiden tarpeet

Viime vuosina keskustan asukasmäärä on lähtenyt lievään kasvuun. Lähtötilaneseelvityksessä on tullut esille, että asukkaalle tärkeitä asioita ovat palveluiden saatavuus, asumiskustannukset ja sekä ympäristön viihtyisyys. Keskustan asukasmassa painottuu vanhempiin pariskuntiin ja sinkkotalouksiin, lapsiperheitä on vähän. Siksi on pelkona, että ostovoima sijaitsee liiaksi kaupungin reunioilla. Keskustan asukasohjaa tulisi määrätietoisin toimin monipuolistaa.

Keskusta-asukas arvostaa rakennettua ympäristöä, ja kiinteistöjen ilme ja kunto on tärkeä tekijä myös kaupan rakennuksissa. Keskustan tyylikkäiden funkisrakennusten koetaan nyt hukkuvan sekalaiseen massaan, rakennusten arkkitehtuurin tavoitetason on oltava keskustassa erityisen korkealla.

Keskustan asukkaan näkökulmasta kaupunkirakenteen tiivistäminen ja ydinkeskustan täydennysrakentaminen on toivottavaa. Pysäköinnin kokonaisvaltainen ratkaisu koetaan myös tärkeäksi. Asukas toivoo, että keskusta-alue olisi viihtyisä kaikkina vuodenaikoina. Myös jalankulkuympäristön esteettömyys on viime aikoina nostettu esille, ja kävelyalueen noppakiveyksiä on kritisoitu. Keskustan viihtyisyys koetaan tärkeäksi tekijäksi koko kaupungin positiivisen muutosliikkeen kannalta.

1.6.3 YHTEISTOIMINTARAKENTEET

Kajaanin kaupunkikeskusta ry:ssä on yli 100 jäsentä ja se on toiminut 11 vuotta. Jäseninä on mm. kauppiaita, yhdistyksiä ja kiinteistöyhtiöitä. Yhdistyksen toiminnan tavoitteena on elävöittää ja parantaa kaupunkikeskustaa ja resurssit ovat riittäneet hyvin pienten tapahtumien järjestämiseen. Tapahtumia, joita yhdistys on mukana järjestämässä, ovat mm. perinteiset lauluillat kesäkeski- ja syyskeski-iltoina, musiikkia kauppatorilla kesäperjantaisin, Yritysten Yö, Shopping Sunnuntait (joka kuun 1.sunnuntai) sekä Joulunavaus. Kajaanissa järjestetään myös joka kesä Markkinakatu, jolloin Kauppakadun valtaa 150 myyntikojuja. Lisäksi useita yksittäisiä tapahtumia, parhaillaan on suunnitteilla sotilasmusiikkitapahtuma ja Kalevan Kisat järjestetään 2010 Kajaanissa. Yhdistys tekee yhteistyötä mm. yrittäjäjärjestöjen ja Nuorkauppakamarin kanssa ja toimii markkinointikanavana muiden tahojen tapahtumien apuna. Toiminta perustuu vapaaehtoisuuteen ja talkoohenkeen. Suuret tapahtumat vaatisivat ammattimaista organisaatiota ja nykyistä enemmän resursseja.

Keskustan alueella toimii myös asukasyhdistys. Kajaanissa ei toistaiseksi ole keskustan toimijoiden yhteisiä toimivuutta ja saavutettavuutta edistäviä hankkeita kuten esim. pysäköintilaitos.

Maanomistajille ja isännöitsijöille suunnatussa alustavassa kyselyssä kaikki vastanneet olivat sitä mieltä, että yhteistoimintarakenteet ovat kunnossa keskustan kehittämiseksi. Vastanneiden oma osallistumisaktiivisuus oli kuitenkin vähäistä.

1.7 TAVOITETYÖPAJA – KÄYTTÄJIEN INSPIROIMA KESKUSTASUUNNITELMA

Työn tavoitevaiheessa järjestettiin projektiryhmän ja sidosryhmien edustajille työpaja, jossa ideoitiin tulevaisuuden Kajaanin ilmettä, tyyliä sekä keskustan kehittämistä käyttäjien näkökulmasta. Osallistujina oli kaupungin virkamiesten lisäksi yrittäjien, matkailun, museon, asukkaiden, maakunnan sekä nuorison edustajia.

Työpajatyöskentely tapahtui 2-3 hengen ryhmissä. Ryhmille annettu tehtävä oli kaksiosainen. Ensimmäisessä osassa kukin ryhmä mietti päiväohjelman tulevaisuuden Kajaanissa kävijän tai vierailijan näkökulmasta, kukin ryhmä oman erityyppisen käyttäjän kannalta. Tehtävässä pyydettiin pohtimaan tekijöitä, jotka tekevät Kajaanin keskusta houkuttelevan, viihtyisän ja elävän keskustan, jonka omia vahvuuksia on korostettu sopivalla tavalla. Tehtävän toisena osana oli kuvittaa näkemys tulevaisuuden Kajaanin keskustan tyylistä työpajan järjestäjän valitsemia kuvakortteja apuna käyttäen.

Ideota keskustan kehittämiseen

45 minuutin ideoinnin jälkeen ryhmät esittelivät käyttäjiensä päivätarinat. Vahvana teemana nousi esiin mukava ja elävä ihmisten tapaamisen ja tapahtumien keskusta, jossa keskustan nykyisiä huippukohtia vahvistamalla ja palvelutarjontaa lisäämällä parannetaan paikan viihtyisyyttä ja vetovoimaa. Paikallinen kulttuuri on rikas lähde, josta löytyi paljon ideoita vahvistamaan Kainuulaisten ylpeyttä omasta asuinseudustaan ja toisaalta houkuttelevasti esiin tuotuna herätetään myös kansainvälisten matkailijoiden kiinnostus. Kajaanin keskustaa haluttiin kehittää aktiivisena kokonaisuutena, johon kuuluvat myös Kajaanin linnarauniot rantapuistoihin.

Keskustassa oleelliseksi nähtiin eri sukupolvien viihtyvyys, turvallisuus, elävyys ja palvelujen helppokäyttöisyys. Koettiin, että kaikki arki- ja juhlapäivän ostotarpeet tulee olla mahdollista tehdä ydinkeskustassa. Samalla tulisi kehittää ravintola- ja kahvilapalveluja, joissa voi myös viivähtää tarkkailemassa keskustan elämää. Liikkumisen tulisi olla turvallista, eikä autoja tarvitsisi varoa. Kevyen liikenteen asemaa halutaan parantaa. Keskustaoleskeluun liittyy oleellisena osana myös langattomat verkkoyhteydet ja pimeän ajan tunnelmallisuus esimerkiksi keskustan julkisivuvalaistuksin. Keskusta-asumiseen houkuttimena toimisi edellisten lisäksi keskustapäiväkodin avaaminen sekä harrastusmahdollisuuksien kirjo. Hyvänä yksittäisenä ideana nousi esiin sukupolvitalon konsepti, jossa eri-ikäisten turvaverkko ja tiiviin kanssakäymisen mahdollisuus luonnistuvat helposti. Elävyyttä keskustaan saadaan runsaalla työpaikkojen määrällä, joka tuo mukanaan päivittäisasiointia. Keskustan saavutettavuutta ja asioinnin helppoutta edistettiin parantamalla maan alaisia pysäköintitiloja ja pysäköinnin maksun helpottamista liikkeistä saatavin alennuksin.

Kajaanin linnan rauniot ja läheinen rantapuisto haluttiin nostaa keskeisiksi, aktiivisiksi osiksi Kajaanin keskustaa. Paikan historiallista miljöötä ja tunnelmaa vahvistettiin käyttäjätarinoissa uuden sillan tuntumaan rakennettavalla ravintolalla, sillan juhvalaistusesityksellä sekä mahdollisuutena tapahtumien paikaksi. Mielenkiintoisina tapahtumaideoina sillalle olivat muun muassa linnahäät tai Kajaanin sijainnista ja historiasta nouseva vuosittainen itä-länsi-kulttuuritapahtuma. Rantapuistoa halutaan hoidettavan Kajaanin paraati-puistona, positiivisena esimerkkinä nostettiin esille Heikki Savolaisen patsaan ympäristön kunnostaminen. Tapahtumien lisäksi alueelle halutaan runsaasti levähdyspaikkoja oleskeluun. Rauniot ylittävä silta nähtiin kaikissa ryhmissä tulevaisuudessa kevyen liikenteen siltana, jonka autoliikenne on siirtynyt Kruununpuodinmäen uudelle sillalle. Karolineburg tulisi ottaa mukaan osaksi jokimaisemaa näkymiä avartamalla ja maisemaa hoitamalla.

Ryhmät ideoivat myös paikallisten tuotteiden esiin tuomista keskustassa sekä paikallisen osaamisen ja koulutuksen tuottamisesta palveluiksi. Lähiruokatori kerran viikossa voisi olla osa Kajaanilaisten arkea, juhlan aiheita olisi vaikkapa Römppäviikolla sadonkorjuun aikaan. Houkuttelevan keskustan ja hyvien palveluiden lisäksi matkailijoille pitää luoda houkutuksia, kuten kansainvälisesti kiinnostavat arkkitehtuurikohteet, urheilutapahtumat, persoonalliset hotellipalvelut, hemmottelupalvelut, luontomatkailu tai muut erikoiskohteet. Paikallista osaamista voisi jalostaa vaikkapa pelikoulun myötä perustettuun maailmankuulun pelihalliin tai puurakentamisen palveluihin.

Työpajan annista on tehty kooste, jota hyödynnetään yhtenä keskustasuunnitelman lähtökohtana.



Kuvat 71-72: Työskentelyä tavoitetyöpajassa.

2 TAVOITTEET YLEISSUUNNITTELULLE

2.1 ANALYYSIEN YHTEENVETO

Kulttuuriperinnön näkökulmasta kysymyksessä on poikkeuksellinen keskusta-alue. Suunnittelualueella on kaksi muinaismuistolain tarkoittamaa kiinteää muinaisjäännettä: linnoitus ja Kajaanin vanha asemakaava-alue. Lisäksi suunnittelualueella on kaksi valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä: Kajaanijoen kulttuurimaisema ja Kauppakadun yhtenäinen funktioympäristö ja siihen liittyen raatihuoneen tori, sekä raatihuone.

Kaupunkirakenteellinen tarkastelu on osoittanut että ydinkeskustan kehäkauduilla ja joella on estevaikutus, joka toimii haitallisesti ydinkeskustan kaupunkirakenteeseen liittymisen kannalta. Estevaikutusta tulee pyrkiä lieventämään. Ydinkeskustan ulkokehän julkisivujen kaupunkikuvalliseen ilmeeseen ja maantasaisten toiminnallisuuteen tulee panostaa.

Kajaanin keskusta on autolla suhteellisen hyvin saavutettavissa joka suunnasta. Keskusta-alueen katuverkko on kuitenkin vanhanaikainen mitoitukseltaan, ja autoille kaduilta varattu tila antaa ulkopuoliselle nopeasti vaikutelman autokaupungista. Haasteellisimpana sisäänajokatuna Ahontie ajoneuvoliikenteen siltoineen tuo alueellisenä pääkatuna liikenteen kestävämmällä tavalla ydinkeskustan ruutukaavaverkkoon ja Kajaaninlinnan raunion ”päälle”. Haitat ydinkeskustalle ja monumentille ovat selvät ja myös liikenneturvallisuus kadulla ja sen eteläisessä Brahenkadun liittymässä on huono. Ahontien kautta keskustaan ajava liikenne aiheuttaa myös monelta kannalta haitallista läpiajoliikennettä keskustan kaduille. Veneilyn, vesiliikenteen ja esimerkiksi moottorikelkkaliikenteen mahdollisuuksia voisi hyödyntää enemmän.

Keuyen liikenteen yhteydet keskustaan ovat hyvät, mutta itse keskusta-alueella kadut ovat kävelykatuosuutta lukuun ottamatta autoliikenne- ja pysäköintipainottuneita. Etenkin pyöräilyn olosuhteet ruutukaavan sisällä ovat hankalat pyöräverkon selkeän jäsentelyn puuttuessa. Toisaalta runsas läpiajo- ja pysäköintiliikenne hankaloittaa ajoradalla pyöräilyä, eikä Kauppakadun yksisuuntainen pyöräilymahdollisuus tue pyöräilyn kehittämistä. Keskusta-alueella jalkakäytävien leveydet paikoin riittämättömiä, esimerkiksi Brahenkadulla, jolla pysäköinnille ja ajoradalle varattu alue vie valtaosan tilasta. Keuyen liikenteen yhteydet keskustan kehänkatujen (Pohjolankatu, Lönnrotinkatu) yli ovat paikoin vaarallisia.

Keskustassa on jo nykyisin kokonaisuudessaan hyvin pysäköintipaikkoja, mutta niiden kuormitus jakautuu epätasaisesti. Haasteena onkin pysäköinnin kapasiteetin sijainti sekä pysäköintipaikkaa etsivien ohjaaminen riittävän tehokkaasti oikeille alueille ja pysäköintilaitoksiin. Maanalaisten pysäköintipaikkojen kuormitusaste on alhainen, ja toisaalta osa maanalaista laitoksista on käytettävyydeltään huonoja. Myös aika-/maksurajoitettujen paikkojen käyttöaste on selvästi vapaasti käytössä olevien paikkojen kuormitusta alhaisempi. Toisaalta etenkin Brahenkadun vapaasti käytössä olevat paikat sijaitsevat asutuskadulla, jonka liikenteellistä roolia tulee pohtia uudelleen. Paikkojen kysynnän ja tarjonnan kannalta olennaisia ovat Raatihuoneentorin alue sekä keskusta-alueen itäreuna, joita hallitsevat suurehkot tavaratalot, kauppakeskukset ja asuinkerrostalot. Kivijalkayrittäjille merkittäviä ovat nopean asioinnin paikat kauppojen lähistöllä. Työ- ja asuinperäiselle pysäköinnille tulee tutkia ja kehittää enemmän sopimusluonteista pysäköintiä siten, että näille varataan sopivalta etäisyydeltä paikkoja esimerkiksi pysäköintilaitoksesta. Laadukkaan ja kattavan opastuksen merkitys pysäköintiliikenteen ohjaamisessa pysäköintilaitoksiin ja -alueille on huomattava pysäköintipaikkaa etsivän liikenteen vähentämisen kannalta.

Huoltoliikenne keskustassa toimii kohtuullisen hyvin, lukuunottamatta sen aiheuttamia häiriöitä Välikadulla huoltoajoneuvojen pysäköidessä jalkakäytävillä. Kävelykatualueella todettiin rakenteita jotka haittaavat käyttöä ja ylläpitoa. Osa rakenteista on epäkunnossa. Nykyisen kävelyalueen viihtyisyyttä ja laatua voidaan parantaa rakenteellisen kunnossapidon keinoin. Erityisesti jalankulun ja ylläpidon esteettömyyttä voidaan parantaa poistamalla tai muuttamalla joitakin rakenneratkaisuja. Esiintymislavan kunto ja sijainti raatihuoneentorilla tulee tutkia uudelleen. Toritoiminnan sijainti ja sisältö ei nykytilanteessa muodosta synergiaa ydinkeskustan muun kaupan palvelujen kanssa, torin sijaintia tulee tutkia ja sisältöä kehittää. Pikku-Pohjolankadulta on järjestettävissä lisää kävelyaluetta ydinkeskustan pienilmastollisesti edulliselta eteläreunalta. Lisäksi korttelien sisä- ja pihatilojen sekä kävelyalueen synergiaa voidaan lisätä nykyisestä.

Kulttuurihistoriallisesti merkittävän jokilaakson ympäristön, maastosuhteiden ja liikenneverkon alustava tarkastelu on osoittanut, että uusi silta on mahdollista huolellisesti suunnitellen sovittaa paikoilleen siten, että hyödyt ovat selvästi suuremmat kuin mahdolliset haitat. Nykyisen Linnasillan rakenteen, kunnan ja historian analyysi puoltavat ajatusta sillan säilyttämisestä ja käyttötarkoituksen muuttamista keuyen liikenteen ja matkailun tarpeita vastaavaksi.

Jokilaakso sisältää suuren ympäristön kehittämispotentiaalin ja sen kunnostamiseen on kaupunki panostanut. Jokilaakson puistorantojen tarkastelu on kuitenkin osoittanut että keuyen liikenteen yhteydet ovat paikoin epäjatkuvat, eikä rantapuisto hahmotu yhtenäisenä toiminnallisena kokonaisuutena. Alueen identiteettiä tulee vahvistaa ja käytettävyyttä kokonaisuutena parantaa. Matkailun edellytykset tulee yleissuunnittelussa turvata. Jokilaakson matkailun kannalta liikenneyhteydet (keuyt liikenne, linja-autot, pysäköinti) ovat nykyisin kohtuulliset, joskin linja-autojen tilan tarpeeseen liittyviä ongelmia on Luusituvan ja Kalkkisillan sataman alueella. Vesiliikenteen kehittämisen näkökulmasta Kalkkisillan sataman palvelut ovat osin puutteellisia mm. polttoaineen jakelun puuttuessa, eikä Kalkkisilta toimi myöskään kotisatamana veneille, mikä voisi vilkastuttaa toimintaa. Moottorikelkkareitistön kehittämismahdollisuuksia keskusta-alueeseen liittyen on arvioitava jatkossa.

Keskustan kiinteistöjen tarkastelu on osoittanut, että kiinteistöjä hoidetaan vuosikorjauksin tyydyttävästi. Vireillä on joitakin yksittäisiä hankkeita, joilla on selkeä yhteys käynnissä olevaan keskustan kehittämisprojektiin. Ajantasaisissa asemakaavoissa tonteilla on käyttämätöntä rakennusoikeutta yhteensä 33 400 k-m², mistä 72 % on liike- ja toimistorakennusten ja loput asuinrakennusten sekä vähäisessä määrin yleisten rakennusten kerrosalaa. Keskustan alueelle tulisi kaavoittaa vetovoimaista kaupallista tilaa ja ulkotilaa sekä monimuotoisia asuntoratkaisuja.

Asemakaavoissa on kiinteistöille osoitettu pysäköintipaikkoja yhteensä 2023 kpl, joista vuonna 2010 on toteutettu 801 kpl. Epäsuhta perustuu vanhaan normiin 1 ap/ asunto. Kaavojen maanalaiset pysäköintipaikat sijaitsevat Välikadun ja Pohjolan kadun välisellä alueella. Noin puolet maanalaista varauksista on toteuttamatta. Pysäköintipaikkoja ydinkeskustassa on tällä hetkellä noin 1550 kpl.

Yhteistoimintarakenteiden ja keskustan toimijoiden tarpeiden selvitys on osoittanut, että nykyiset yhteistoimintarakenteet koetaan riittäviksi. Keskustan toimijoiden suurimmat tarpeet keskusta-alueen kehittämisen kannalta kohdistuivat pysäköinnin kokonaisratkaisuun, tapahtumatoimintaan, katu ympäristön kehittämisen pikaiseen toteutukseen sekä toritoiminnan epätydyttävään tilaan.

Yhteistoimintarakenteiden ja keskustan toimijoiden tarpeiden selvitys on osoittanut, että nykyiset yhteistoimintarakenteet koetaan riittäviksi. Keskustan toimijoiden suurimmat tarpeet keskusta-alueen kehittämisen kannalta kohdistuivat pysäköinnin kokonaisratkaisuun, tapahtumatoimintaan, katu ympäristön kehittämisen pikaiseen toteutukseen sekä toritoiminnan epätydyttävään tilaan.

2.2 TAVOITTEET

2.2.1 YLEISET TAVOITTEET

Tavoitteena on Kajaanin kaupunkikeskustan kehittäminen monipuolisena palvelujen, työpaikkojen, asumisen, vapaa-ajan ja matkailun aluekokonaisuutena. Yleissuunnittelun tavoitteena on vahvistaa Kainuun maakuntakeskustan historiallista ydinaluetta erityisesti taloudellista ja kulttuurista kestävyyttä, saavutettavuutta sekä vetovoimaisuutta painottaen.

Kaikissa suunnitteluratkaisuissa pyritään kaupunkirakenteen eheyttämiseen ja kaupunkiympäristön laadun ja toimivuuden parantamiseen. Kaikissa suunnitteluratkaisuissa huomioidaan suunnittelualueen poikkeukselliset kulttuuriarvot: kahden valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön sijainti alueella (Kajaanijokilaakson kulttuurimaisema ja Kauppakadun-Raatihuoneentorin ympäristö) sekä asukasrakenteen monipuolistamisen tavoite.

Tavoitteena on ydinkeskustan liittymisen vahvistaminen ympäröivään kaupunkirakenteeseen lieventämällä kehäkatujen estevaikutusta ja parantamalla yhteyksiä pohjoisiin kaupunginosiin. Jokirantojen viheralueiden asemaa vahvistetaan yhtenäisenä kulttuuripuistona sekä kevyen liikenteen alueena.

2.2.2 TÄSMENNETYTTAVOITTEET

Liikenne

Liikennejärjestelmä suunnitellaan kokonaisuutena vähentäen henkilöauton käytön tarvetta, parantaen kevyen liikenteen olosuhteita ja liikenneturvallisuutta. Samalla varmistetaan huoltoliikenteen toimivuus ja vähennetään liikenteen estevaikutusta.

Nykyinen ydinkeskustan pohjoinen sisääntuloväylä, Ahontie, siirretään uudelle sillalle ja nykyinen katusilta muutetaan kevyen liikenteen sillaksi. Ahontie jokilaakson alueella muutetaan kevyen liikenteen väyläksi

Kauppakadun ja Pikku-Pohjolankadun sekä Kauppakadun ja Välikadun välisiin kortteleihin pyritään järjestämään useita kortteleiden läpi sisä- tai ulkotilassa kulkevia jalankulun yhteyksiä. Kauppakadun kävelykatua jatketaan kävelypainotteisena välillä Ämmäkoskenkatu-Raatihuoneen tori ja Kirkkokatu-Lönnrotinkatu. Tavoitteena on että Linnankadun jakso välillä Brahenkatu-Välikatu suunnitellaan kävelykaduksi.

Liikenteen ja pysäköinnin tavoitteet on jaoteltu yleisempiin tavoitteisiin sekä katukohtaisiin tavoitteisiin. Yleiset tavoitteet ovat seuraavat:

1. Keskustassa suositaan kevyttä liikennettä ja liikenneturvallisuutta edistäviä ratkaisuja. Kaikissa ratkaisuissa otetaan huomioon esteettömyysvaatimukset (SURAKU-ohjeet).
2. Pyöräilyverkostoa ja pyöräpysäköintiä kehitetään järjestelmällisesti. Kävelypainotteisilla alueilla jalankulku ja polkupyörä ovat tasavertaisia. Muilla kaduilla (pl. kehäkadut) polkupyörä ja ajoneuvoliikenne ovat tasavertaisia ja pyöräily tapahtuu ajoradalla. Skootterit huomioidaan suunnittelussa eräänä käytettynä kulkuneuvona.

3. Joukkoliikenteen toimintaedellytykset varmistetaan.
4. Pysäköinnin opastus ja rajoitukset järjestetään selkeäksi sekä pysäköintilaitoksia (laitosten ja paikkojen määrä, käytettävyys) kehitetään vahvasti.
5. Pysäköintipaikkojen sijaintia optimoidaan kysynnän mukaan lisätään maanalaisia laitoksia. Työpaikka- ja asuinpysäköintiä keskitetään laitoksiin (esimerkiksi sopimuspysäköinti).
6. Liiketoiminnan kehittymisedellytykset varmistetaan liikenteen kannalta.
7. Virkistys- ja turismikohteiden saavutettavuus varmistetaan.

Katukohtaisesti on asetettu taulukon x mukaiset roolit, painopisteet ja tavoitteet.

POHJOLANKATU	Kauppakatu	Välikatu	Brahenkatu
<ul style="list-style-type: none"> Seudullinen kokoojakatu (kehäkatu) Opastus Pysäköinnin siirtäminen maan alle ja kevyen liikenteen alueen lisääminen Joukkoliikennekäytävä Kevyen liikenteen runkoreitti Poikittaisen estevaikutuksen minimointi 	<ul style="list-style-type: none"> Kevytliikennepainotteinen katu välillä Ämmäkoskenkatu-Raatihuoneen tori ja Kirkkokatu-Lönnrotin katu Nykyinen kävelykatujakso säilytetään Vuodenaikojen huomioon ottaminen liikenteellisessä roolissa 	<ul style="list-style-type: none"> Paikallinen kokoojakatu Pysäköinti-, asunto- ja huoltokatu Läpiajon rajoittaminen kadun luonnetta muuttamalla Pyöräily ajoradalla 	<ul style="list-style-type: none"> Asuntokatu Jokipuiston matkailu- ja virkistysroolin huomioon ottaminen Asukaspysäköintiä Läpiajon minimointi Pyöräily ajoradalla
SISSIKATU JA UUSI SILTA	Linnankatu ja linnansilta (nyk. Ahontie)	Ämmäkoskenkatu, Kirkkokatu ja Koivukoskenkatu	LÖNNROTINKATU
<ul style="list-style-type: none"> Alueellinen kokoojakatu (kehäkatu) Opastus Kevyen liikenteen runkoreitti Poikittaisen estevaikutuksen minimointi 	<ul style="list-style-type: none"> Kevytliikennepainotteinen katu tai kävelykatu, nykyinen silta säilyy Tutkitaan myös vaihtoehto, jossa nykyinen silta puretaan ja joen yli rakennetaan uusi silta linnan pihan tasoon 	<ul style="list-style-type: none"> Asunto- ja liikekatu Pysäköinti Pyöräily ajoradalla 	<ul style="list-style-type: none"> Seudullinen kokoojakatu (kehäkatu) Opastus Kevyen liikenteen runkoreitti Poikittaisen estevaikutuksen minimointi

Taulukko 4: Keskustan katujen toiminnalliset roolit, painopisteet ja tavoitteet.

Katutilat

Katu ympäristön kehittämisessä tavoitteita ovat kaupunkikuvan korkea ja omintakeinen laatu, rakenteiden kestävyys ja ylläpidon hyvät edellytykset. Ydinkeskustan kortteille leimallista ovat funktionalismin kauden rakennukset ja julkisivustot. Aikakauden tyylipiirteiden ja katunäkymien kaupunkikuvallinen eheys huomioidaan katutilan materiaalivalinnoissa ja detaljeissa, kuten myös kalusteissa ja ulkovalaistuksen ratkaisussa. Julkinen ulkotila käsitellään yleissuunnittelussa myös taiteen tilana. Tavoitteena on myös katu-, aukio- ja korttelipihtilojen sopivuus ja joustavuus erilaisiin tapahtumiin ja toimintoihin sekä jalankulkureittien jatkuvuus katu- ja sisätiloissa.

Yleiset tavoitteet ovat seuraavat:

1. Nykyisen kävelykatualueen parantaminen on osoittautunut tarpeelliseksi ja tavoitteena on pienrakenteita poistamalla ja uusimalla selkeyttää tilojen toimivuutta ja esteettömyyttä ja turvata toimiva ylläpito. Tavoitteena on tutkia toimimattomaksi osoittautuneen esiintymislavan uusimista Raatihuoneen torilla. Tavoitteena on parantaa katutilan ja sisäänkäyntien esteettömyyttä pitkällä aikavälillä kiinteistöjen ja kaupungin yhteistyöllä sekä katutilan parannusten yhteydessä että remontoimalla sisäänkäyntejä kiinteistöjen toimesta.
2. Tavoite on löytää tori- ja tapahtumatoiminnalle uusia toiminnallisia innovaatioita ja järjestää katu- ja korttelitiloihin tähän toimintaan joustavasti soveltuvia tiloja. Kauppakadun ja Pikku-Pohjolankadun sekä Kauppakadun ja Välikadun välisiin kortteleihin pyritään järjestämään useita korttelin läpi sisä- tai ulkotilassa kulkevia jalankulun yhteyksiä sekä erilaista liike- ja palvelutoimintaa.
3. Keskustan katutilojen kaupunkikuvallisen kehittämisen tavoitteena on katujen toiminnallisen luonteen ja roolin ilmentäminen katunäkymässä. Painopiste on tällöin Kauppakadun kevytliikennepainotteisuuden korostamisessa pinnoite- ja varusteratkaisuina jatkona nykyiselle kävelykeskustalle. Toinen kehittämistavoitteissa painottuva katutila on Pohjolankadun ja Pikku-Pohjolankadun muodostaman avaran katutilan jalostaminen siten, että Pohjolankatu korostuu keskustan bulevardimaisena kehäkatuna. Pikku-Pohjolankadusta puolestaan muodostetaan ydinkeskustan kevytliikennepainotteisen alueen kiinteä osa kortteleiden läpikulkuineen ja aukiomaisine tilasarjoineen. Linnankadun-Ahontien toiminnallinen rooli ja sen mukainen kaupunkikuvallinen kehittämiskonsepti on kolmas tärkeä suunnittelukohde, jolloin uudenlaiset matkailuun ja kulttuurihistorian esittelyyn perustuvat innovaatiot tutkitaan.

4. Ajoneuvoliikenteelle jäävien katuakselien ja poikkikatujen asuin- ja liikekatumaista luonnetta tuodaan esiin tarkistamalla tilajakoa ja katunäkymää eheyttäviä parannusmahdollisuuksia. Poikkikatujen kevyenliikenteen jatkuvuus rantapuistoon varmistetaan.
5. Yleissuunnittelussa tarkastellaan valaistuksen kaupunkikuvallista roolia ja kehittämistarpeita. Tällöin huomio kohdistetaan sekä katu- että julkisivuvalaistukseen.

POHJOLANKATU	Kauppakatu	Välikatu	Brahenkatu
<ul style="list-style-type: none"> ■ Puistomainen ilme ■ Ylitiskohtien turvallisuutta ja esteettömyyttä tukevat pinnoite-materiaali- ja valaistusvarustelut ■ Edustava ilme, tyylikkää kaupunkiopasteet 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Nykyistä kävelykatuilmettä modernisti jatkava katupuu-, materiaali- ja katukalustuskokonaisuus ■ Esteettömyyttä tukevat pinnoiteratkaisut ja selkeät tilasommitelmat 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Liikenteen hidastamista tukeva urbaani katuilme ■ Kevytliikennettä suosiva tilajaon tarkistus, ylityskohtien hidastavat ja esteettömyyttä tukevat pinnoite- ja varusteluvalinnat 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Asunto- ja pysäköintikadun ilmettä korostavat tilajako- ja varusteluratkaisut ■ Jokipuistonäkymien priorisointi pysäköintijärjestelyissä
SISSIKATU JA UUSI SILTA	Linnankatu ja linnansilta (nyk. Ahontie)	Ämmäkoskenkatu, Kirkkokatu ja Koivukoskenkatu	LÖNNROTINKATU
<ul style="list-style-type: none"> ■ Puistomainen ilme ■ Ylitiskohtien turvallisuutta ja esteettömyyttä tukevat pinnoite-materiaali- ja valaistusvarustelut ■ Sillan katunäkymää luontevasti jatkava linjaus ■ Sillan ylitysnäkymiä tukevat arkkitehtuuriratkaisut ■ Kevytliikenteen tuulensuojaus ja ympäristön melusuojaus kaiderakenteissa 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kevytliikenne-painotteisuutta tukevat tilajako-, pinnoite-, kaide-, valaistus- ja varusteluvalinnat ■ Kulkuyhteydet linnarauniolle ■ Kulttuurihistorian esittelyä tukevat info- ja muut toimintamahdollisuudet rakenteissa 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Liikenteen hidastamista tukeva urbaani katuilme ■ Kevytliikennettä suosiva tilajaon tarkistus, ylityskohtien hidastavat ja esteettömyyttä tukevat pinnoite- ja varusteluvalinnat 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Puistomainen ilme ■ Ylitiskohtien turvallisuutta ja esteettömyyttä tukevat pinnoite-materiaali- ja valaistusvarustelut ■ Tyylikkää kaupunkiopasteet

Taulukko 5: Keskustan katujen kaupunkikuvalliset roolit, painopisteet ja tavoitteet.

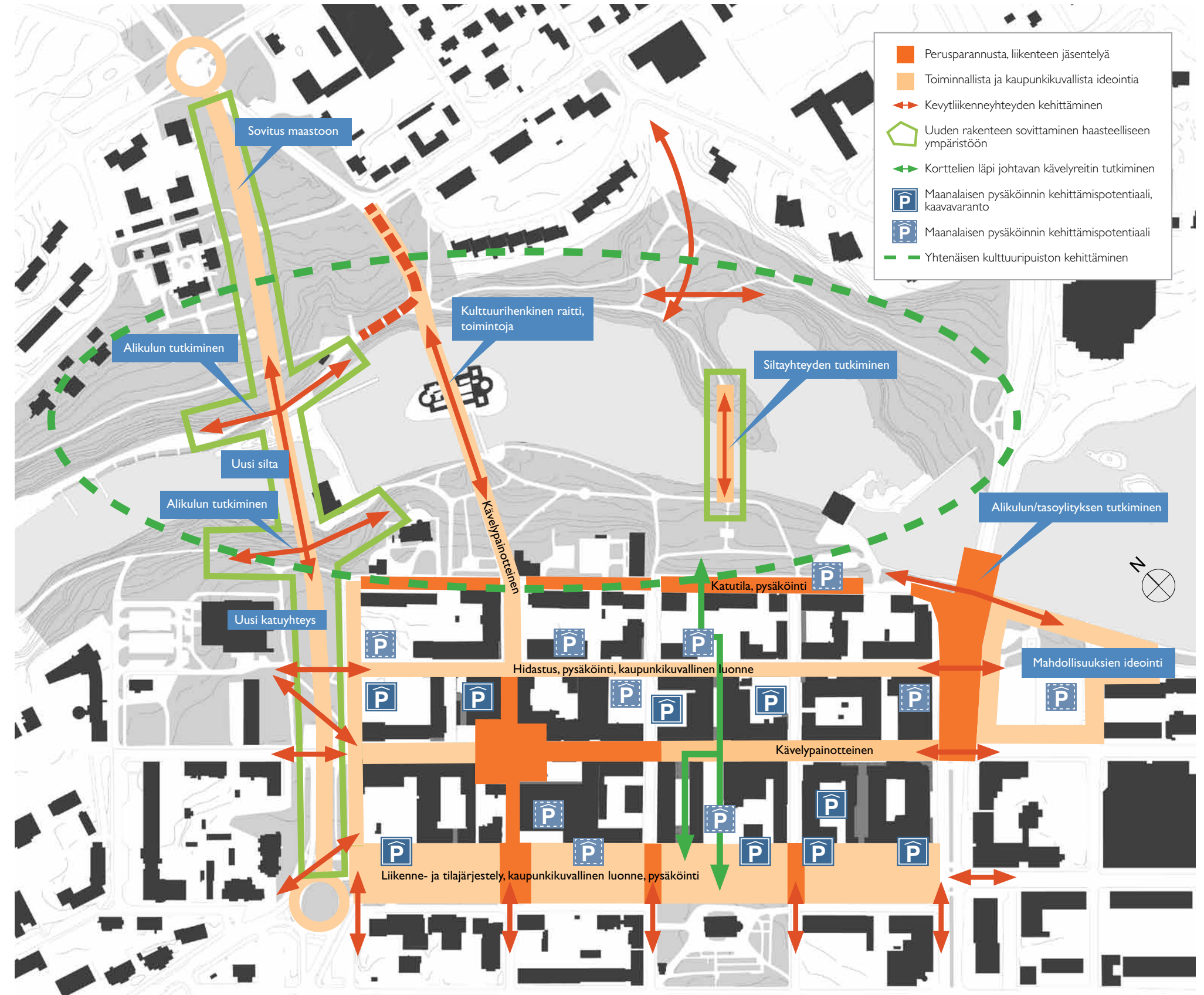
Kruununpuodinmäen silta

Yleissuunnittelun tavoitteena on tarkastella ja vertailla siltapaikalle soveltuvia siltaratkaisuja ulkönään, teknisten ja taloudellisten seikkojen pohjalta. Puun käytön mahdollisuuksia rakennusmateriaalina tutkitaan. Ulkonäkötarkastelussa arvioidaan eri siltatyypin vaikutusta sillan sovittamiseksi maisemaan. Vaihtoehtoina tutkitaan arkkitehtuuriltaan mahdollisimman hyvin rakennetun ympäristön tyyliin sopivia ratkaisuja (viisteellinen palkkisilta, kaarisilta). Lisäksi tarkastellaan siltaratkaisu, jossa osassa siltaa käytetään siltakannen yläpuolisia kannatinrakenteita. Tämän vaihtoehdon tavoitteena on vertailla vaihtoehtoa, jossa jokiuomaan ja rannoille sijoittuu mahdollisimman vähän rakenteita, jossa siltarakenne suunnitellaan mahdollisimman hoikaksi.

Keskustan jokirantojen puistoalueet

Keskustan jokirannat suunnitellaan yhtenäiseksi kulttuuripuistoalueeksi, joka palvelee asukkaiden arjen virkistysympäristönä, matkailukohteena ja tapahtuma-alueena.

- Kajaaninlinnan rauniota kehitetään nähtävyytenä ja tapahtuma-alueena
- reitistöä (jakuvuus, käytettävyys) ja oleskelumahdollisuuksia parannetaan
- maakuntakaavan mukaiselle kalaportaalille osoitetaan joen alueelle tilavaraus
- venesatamien toimintaedellytykset turvataan
- voimalaitosten häiriöttömät toimintaedellytykset turvataan



Kuva 73: Kehittämisen suuntaviivoja

KAJAANIN YDINKESKUSTAN LIITTYMINEN KAUPUNKIIN
YLEISSUUNNITELMA

3 YLEISSUUNNITELMA

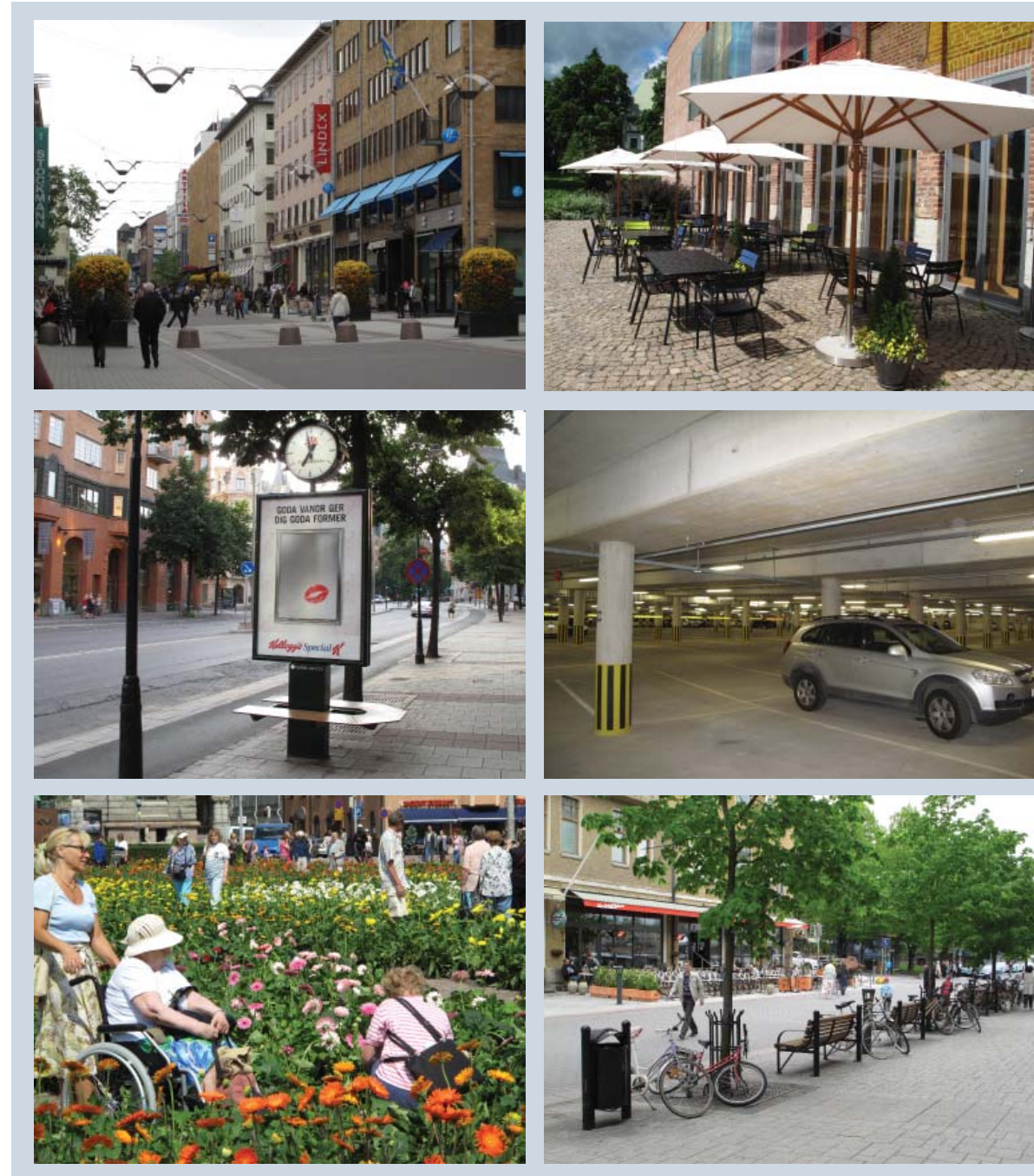
3.1 KESKUSTASUUNNITELMAN KOKONAISRATKAISU

Kajaanin ydinkeskusta kehitty viihtyisäksi ja vetovoimaiseksi kaupalliseksi ja maakunnan kulttuurikeskukseksi seuraavilla suunnitelman pääperiaatteilla:

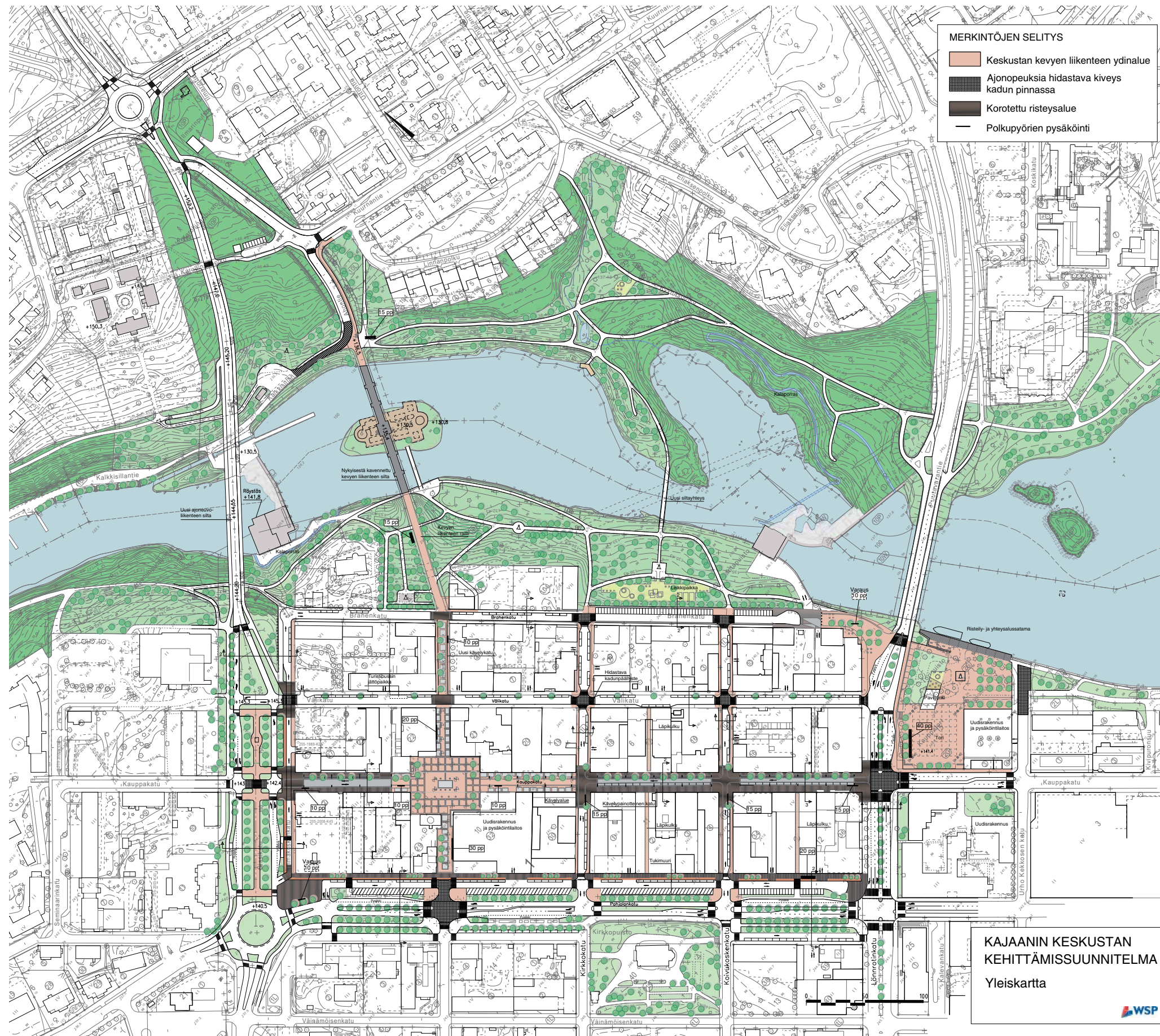
- Ydinkeskustan saavutettavuus maksimoidaan
- Viihtyisyyttä ja turvallisuutta haittaava läpiajoliikenne minimoidaan
- Ajonopeuksia hillitään katujen kaupunkimaisella mitoituksella ja detaljeilla
- Pysäköintiratkaisuna painotetaan jatkossa maanalaista laitospysäköintiä, jota asiointipysäköinnin osalta pyritään keskittämään
- Erilaisia oleskelun ja toiminnan mahdollistavia jalankulkualueita sekä pyöräilyn olosuhteita parannetaan
- Ydinkeskustan ruutukaavakorttelien ulkokehän julkisivujen laatuun ja maantasokerrosten toiminnallisuuteen kiinnitetään kehäkatujen varsilla erityistä huomiota
- Jokirannan puistojen olosuhteita parannetaan ja niistä muodostetaan yhtenäinen keskustan kulttuuripuisto
- Kauppatoria, viereistä tonttia ja rantapuistoa kehitetään kaavoituksen keinoin keskustan vetovoimaiseksi tori- ja kaupunkiranta-alueeksi
- Katuistutusten määrää lisätään.

Näiden lisäksi tavoitteen mukaiseen kehitykseen voidaan vaikuttaa seuraavilla keinoilla:

- Ydinkeskustan alueelle keskitetään mahdollisimman paljon jalankulku-
virtoja tuottavia julkisia tai muutoin kaikille avoimia toiminta- tai palvelu-
tiloja sekä houkuttelevia kaupallisia tiloja ja tarjontaa
- Kulttuuriperintöön tukeutuvaa matkailua ja tapahtumatoimintaa
profiloidaan ja tuotteistetaan entistä voimakkaammin
- Asuntojen määrää ydinkeskustan lähialueella lisätään.



Kuva 74: Keskustasuunnitelman elementtejä.



Kuva 75: Yleissuunnitelmakartta

3.2 LIIKENNEJÄRJESTELMÄ JA PYSÄKÖINTI

Keskustan liikennejärjestelmälle on yleissuunnitelmassa asetettu päätavoitteiksi jalankulun ja pyöräilyn edistäminen sekä pysäköintiperiaatteiden määrittäminen. Suunnitelman kannalta tämä tarkoittaa katujen luonteen muuttamista kevyttä liikennettä suosivampaan muotoon sekä pysäköintipaikkojen siirtämistä katuverkolta keskitettyihin laitoksiin. Samoin keskustan katujen läpiajoliikenteen haittoja pyritään vähentämään siirtämällä läpiajo- ja pysäköintiliikennettä vahvasti kehäkaduille.

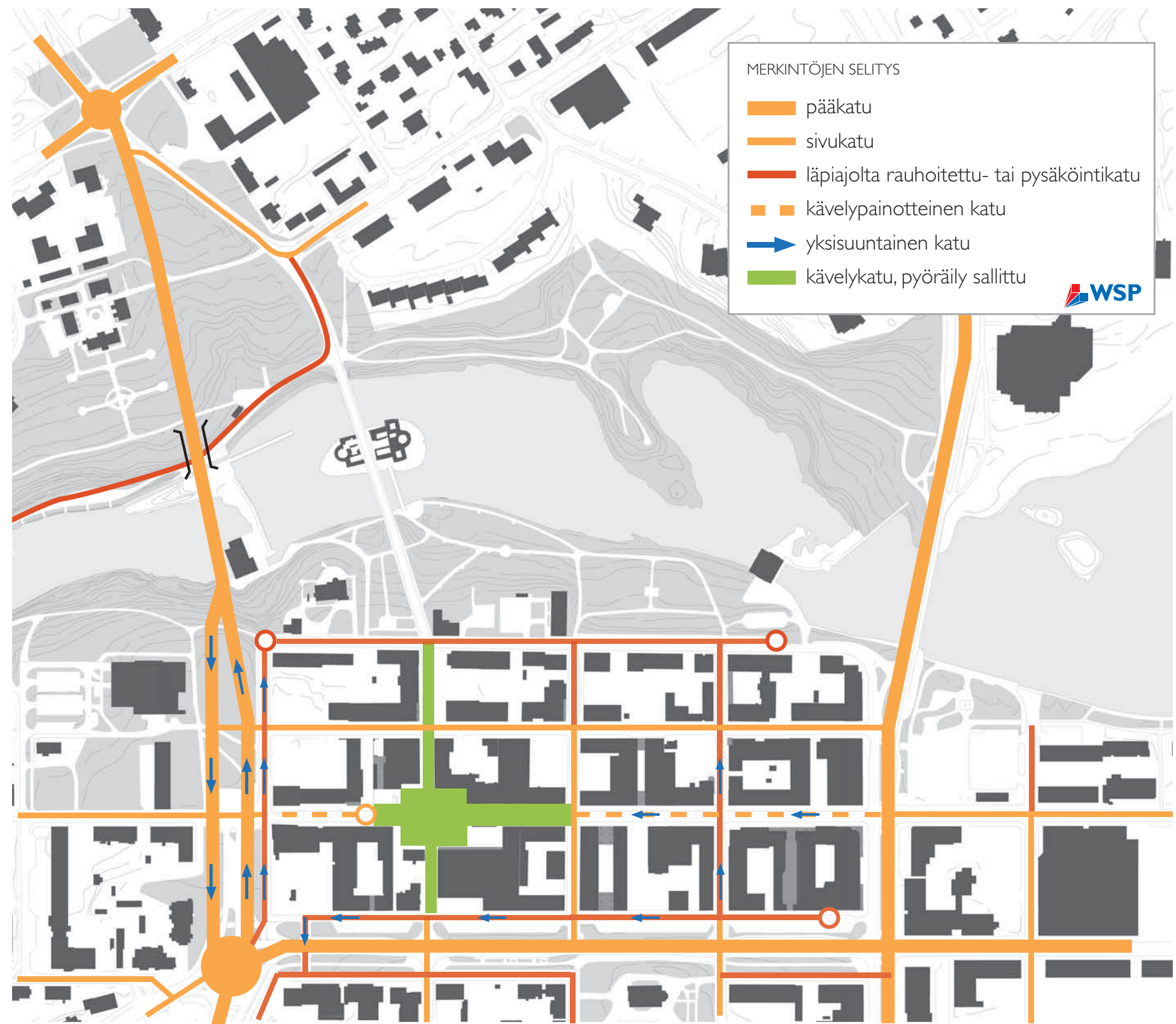
3.2.1 KEHÄKADUT (SISSIKATU, POHJOLANKATU, LÖNNROTINKATU)

Merkittävimmät muutokset tapahtuvat uuden Kajaanijoen ylittävän siltayhteyden myötä nykyisen Sissikadun muodostamassa katutilassa. Ajoneuvoliikenne siirretään linnansillalta kokonaisuudessaan käyttämään uutta siltää. Sissikatu muutetaan bulevardimaiseksi pääkaduksi, joka toimii samalla keskustan kehäkatuna yhdessä Pohjolankadun ja Lönnrotinkadun kanssa. Sissikadun ja Pohjolankadun kiertoliittymä suunnitellaan paremmin kaupunkiympäristöön sopivaksi pienentämällä kiertosaarekkeen halkaisijaa ja muotoilemalla liittymä uudelleen. Toimenpiteillä saadaan myös nopeuksia alennettua kiertoliittymässä sekä muodostettua luontainen portti ydinkeskustan katuverkolle. Bulevardin keskelle muotoutuu puistomainen kevyen liikenteen tila.

Keskustan kehäkatuverkolla vähennetään paikoin kaistojen määrää, kuitenkin siten, että liikenteellinen toimivuus varmistetaan. Tämä mahdollistaa kevyen liikenteen keskisaarekkeiden rakentamisen erityisesti Pohjolankadulle, jolla liittymien liikenneturvallisuusongelmat ovat tilastojen mukaan merkittävimpiä koko keskustan alueella. Selkeän tilajaon avulla kehäkaduista tehdään kaupunkimaisia ja luontaisesti ajonopeuksia alentavia.

3.2.2 KAUPPAKATU

Kauppakadulla jatketaan kadun kehittämistä jalankulkua ja pyöräilyä suosivaksi muuttamalla Sissikatu-Raatihuoneentori sekä Kirkkokatu-Lönnrotinkatu -välit kävelypainotteisiksi. Ajoneuvoilla ajo sekä pysäköinti Kauppakadulla ovat edelleen mahdollisia. Länsipään osuudella Kauppakatu on kaksisuuntainen ja itäpäässä yksisuuntainen kohti Raatihuoneentoria nykyisiä periaatteita vastaavasti.



Kuva 76: Ajoneuvoliikenteen reitit.

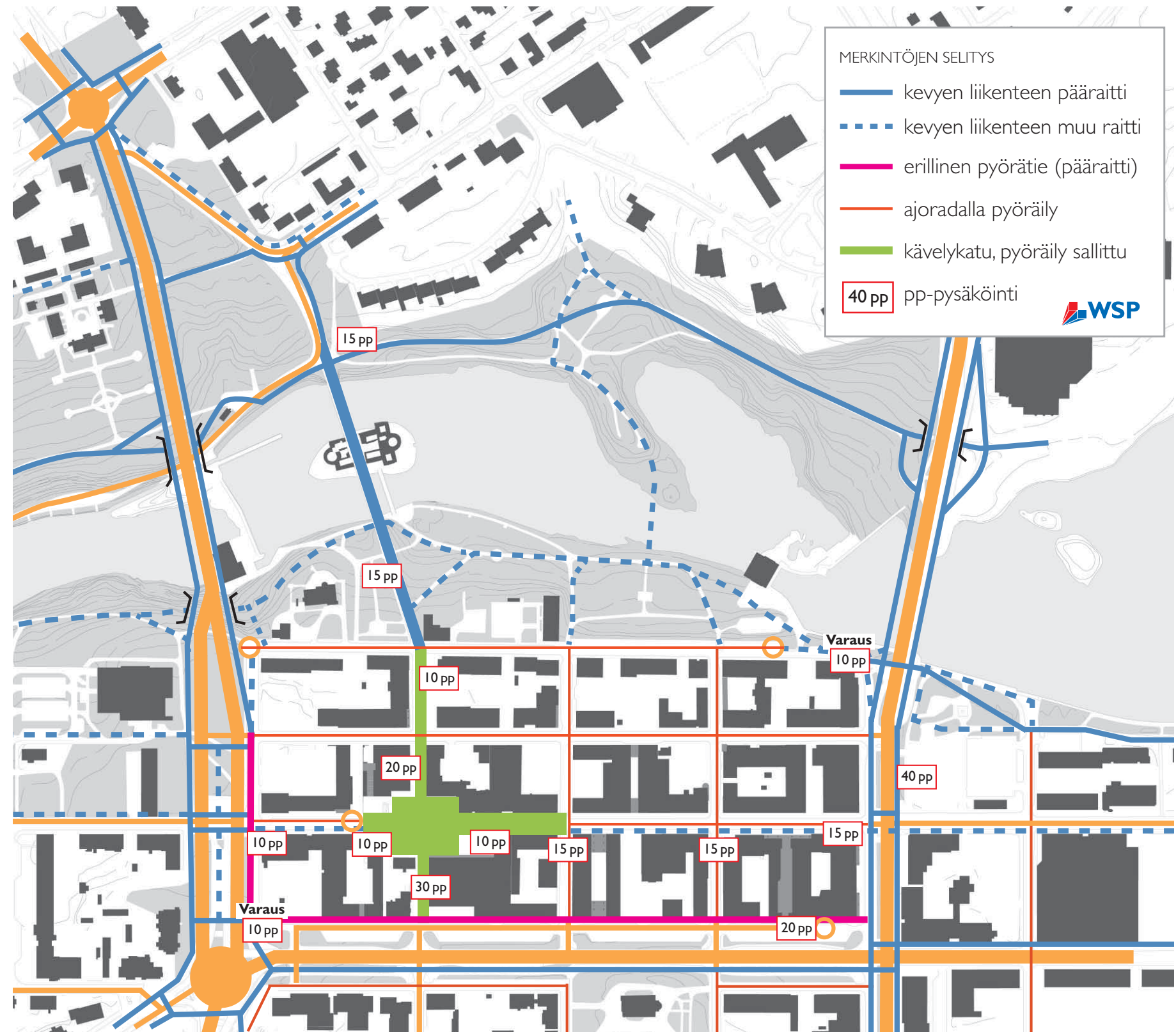
3.2.3 KEVYT LIIKENNE JA JOUKKOLIIKENNE

Olemassa olevia kevyen liikenteen reittejä vahvistetaan ja monipuolistetaan sekä estevaikutusta vähennetään katuverkolla ja jokipuistossa. Kehäkatujen ylityksien olosuhteita jalankulun turvallisuuden ja sujuvuuden kannalta parannetaan. Erityisesti poikittaisyhteydet jokilaakson pohjoispuolelta Teppanan alueelta keskustaan parannetaan, ja myös jokirannan suuntaisia yhteyksiä sujuvoitetaan. Keskeisiä toimenpiteitä ovat Kauppakadun muuttaminen kävelypainotteiseksi, kehäkatujen pyöräilyolosuhteiden parantaminen, kevyen liikenteen molemminpuoliset yhteydet uuden joen ylittävän nk. Kruununpuodinmäen sillan kautta, linnansillan muuttaminen kevyen liikenteen sillaksi sekä uuden kevyen liikenteen sillan rakentaminen Kynnänpäänniemen ja keskustan välille. Keskustan kävelyaluetta ja kävelypainotteisia jaksoja korostetaan korotetuin liittymin Linnankadulla, Kauppakadulla ja Ämmäkoskenkadulla. Ajoneuvoliikenteen liittymiä vähentämällä saadaan olemassa olevien torialueiden lisäksi muodostettua uusia aukiotiloja keskusta-alueelle.

Pyöräilyn olosuhteita parannetaan osoittamalla erillinen pyöräkaista Pikku-Pohjolankadun pohjoisreunalle ja Sissikadun bulevardin itäreunalle sekä lisäämällä pyöräpysäköintipaikkoja tasaisesti kävelykeskustan ja kävelypainotteisten alueiden lähistölle (225 paikkaa ja varaus 20 paikkaa). Lönnrotinkadulla, Pohjolankadun eteläreunalla ja Sissikadulla olevat kevyen liikenteen väylät ovat myös keskeinen osa pyöräilyverkkoa. Kauppakadulla pyöräily on sallittu ajoradalla ajosuuntaan, ja kadun eteläreunassa on lisäksi varattu tilaa pyöräilylle myös vastakkaiseen suuntaan. Muilla kaduilla ruutukaavan sisällä pyöräily tapahtuu aina ajoradoilla.

Myös Lönnrotinkadulle on mahdollista rakentaa erilliset pyöräkaistat. Tämä vaatii kuitenkin kadun poikkileikkauksen kokonaisvaltaista suunnittelua siten, että reittien jatkuvuus ja yhdistävyys voidaan varmistaa laajemmalla alueella kuin mitä suunnittelualue kattaa tässä suunnitelmassa.

Suojateiden perusleveys on kuusi metriä, mutta Lönnrotinkadun liittymissä on tavoiteltu 8,5 metriä leveitä suojateitä keskustamaisen ilmeen korostamiseksi sekä jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiseksi. Keskusta-alueen sisällä suojatein varustetut liittymät korostetaan pääsääntöisesti kiveyksellä korostamaan kevyen liikenteen roolia. Kävely-yhteyksiä joukkoliikennepysäkeille parannetaan. Pohjoisesta tultaessa Lönnrotinkadulla oleva joukkoliikennepysäkki siirretään Välikadun ja Brahenkadun väliselle alueelle muodostuvan aukion reunaan, ja Sissikadun eteläpäähän on osoitettu uudet linja-autopysäkit. Pohjolankatu toimii nykyiseen tapaan paikallisliikenneterminaalina. Keskusta-alueen pyöräpysäköinti toimii myös liityntäpysäköintinä joukkoliikenteeseen.



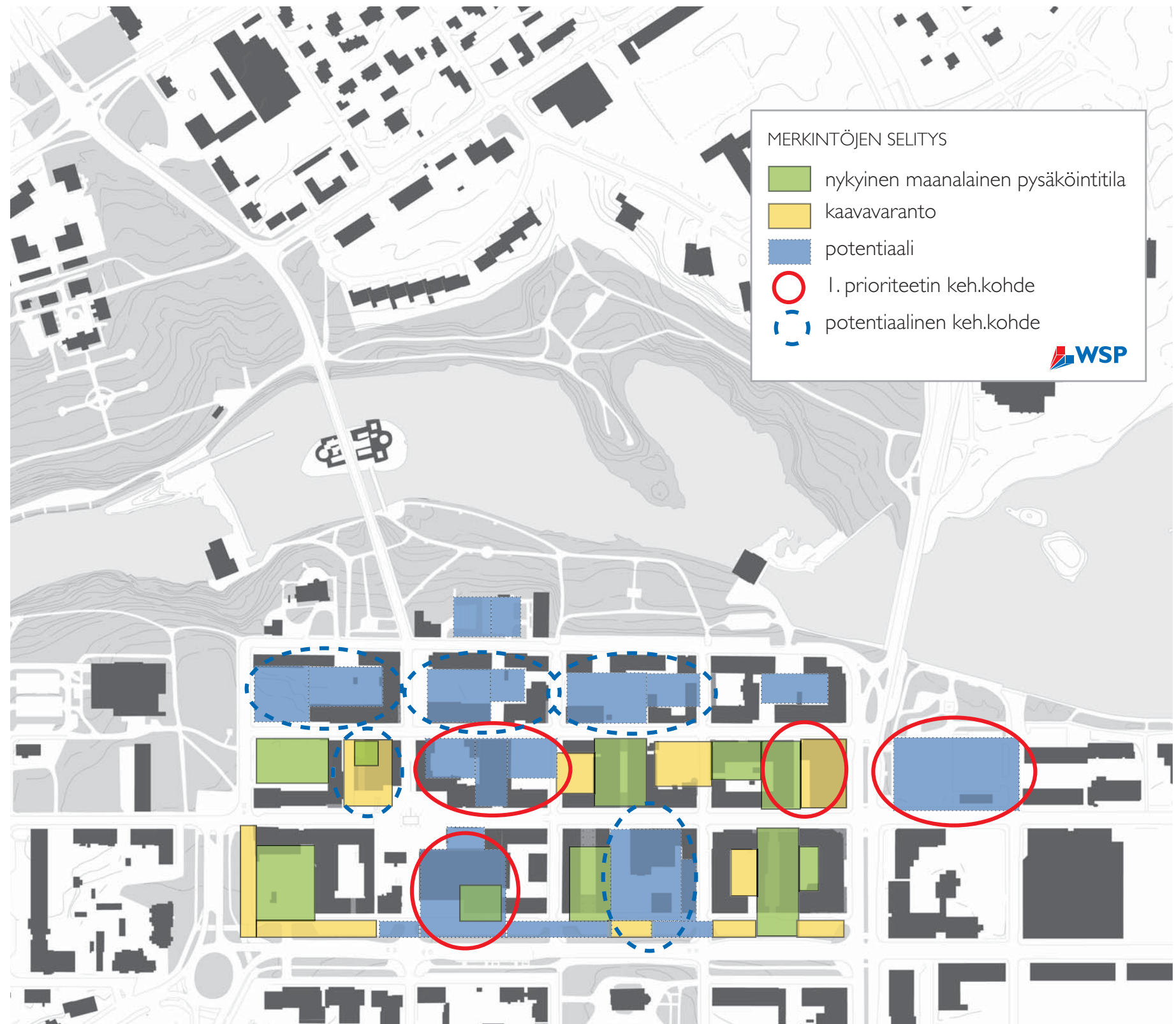
Kuva 77: Pyöräiliikenteen reitit.

3.2.4 PYSÄKÖINTI

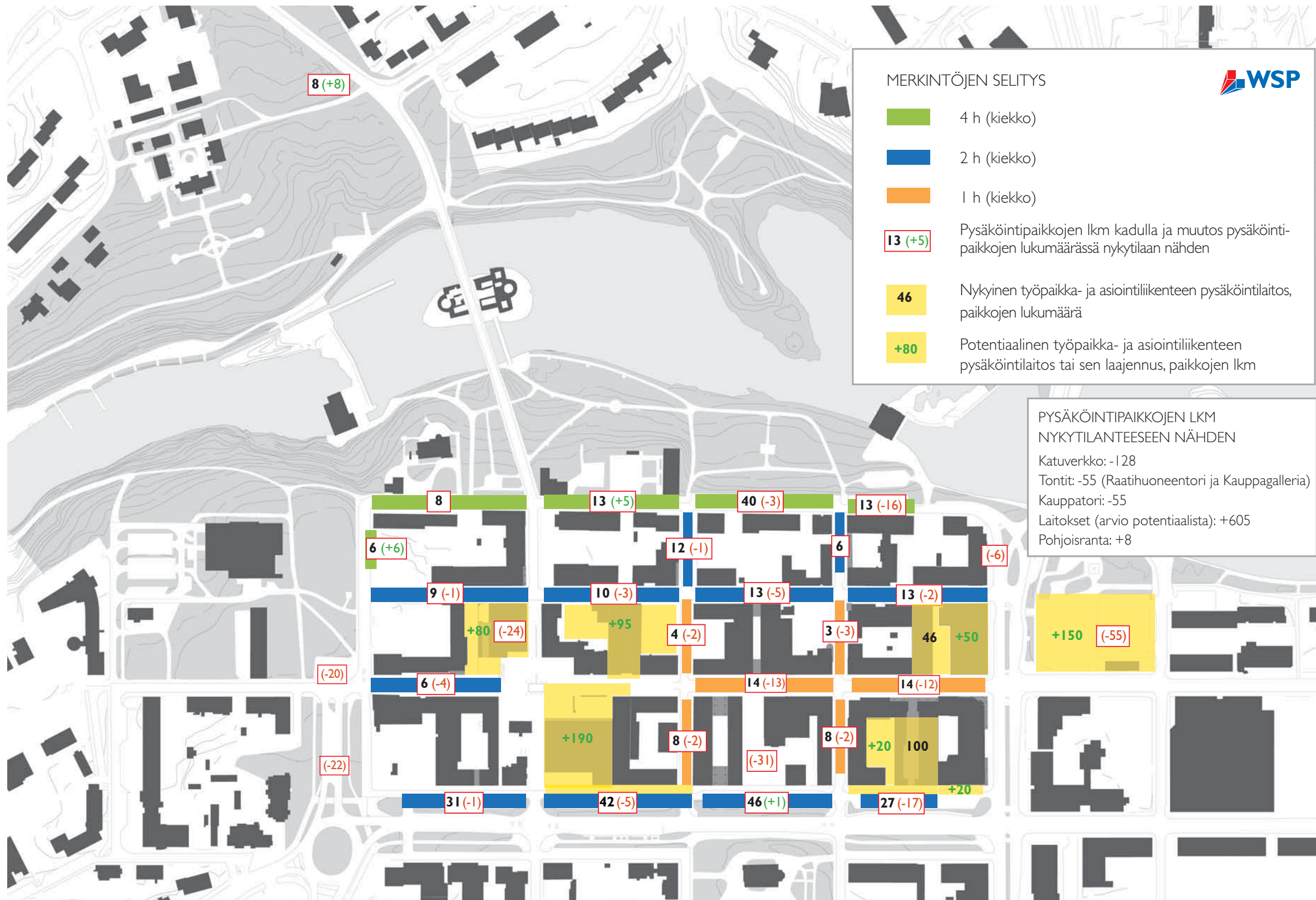
Pysäköintijärjestelmä tukeutuu suunnitelmassa keskitettyyn laitospysäköintiin, joka tulee pääosin sijoittumaan maan alle. Laitokset on tarkoituksenmukaista rakentaa kaupallisen toiminnan yhteyteen, jolloin laitoksista saadaan yksikkökooltaan riittävän suuria ja houkuttelevia. Tilojen viihtyisyyden ja käytettävyyden laatua nostetaan (pintakäsittelyt, värytys, valaistus, opasteet). Alle sadan autopaikan yleisiä pysäköintilaitoksia pyritään välttämään. Laitoskapasiteettia kohdistetaan keskitetysti Raatihuoneentorin ympärille ja kauppatorin alueelle. Laitosten käyttöasteen parantamiseksi voi asiointipysäköinnit pitää maksuttomina, mutta kuitenkin aikarajoitettuna (esim. kiekkorajoituksella kolme tuntia). Käyttäjiä ovat asiointi- ja työpaikkaliikenne, mitä voidaan laitosten kohtaisesti laajentaa asukas-pysäköintiin erillissopimuksin. Asukas-pysäköinti parantaa osaltaan laitosten ympärivuorokautista käyttöastetta ja siten myös taloudellisuutta.

Skootteripysäköintiä voidaan jatkossa osoittaa esimerkiksi Pikku-Pohjolan kadulle, jossa sille on hyvin tilaa. Suositeltava paikka on Kirkkokadun ja Ämmäkoskenkadun välisellä osuudella, jolla autojen pysäköintiliikenne on vähäisempää.

Matkailua palvelevat bussien pysäkit on suunnitelmassa osoitettu Välikadulle ja joen pohjoisrannalle. Jättöpysäkkien tarvetta on lisäksi teatterin ja kirkon läheisyydessä.



Kuva 78: Maanalainen pysäköinti ja sen kehittäminen.



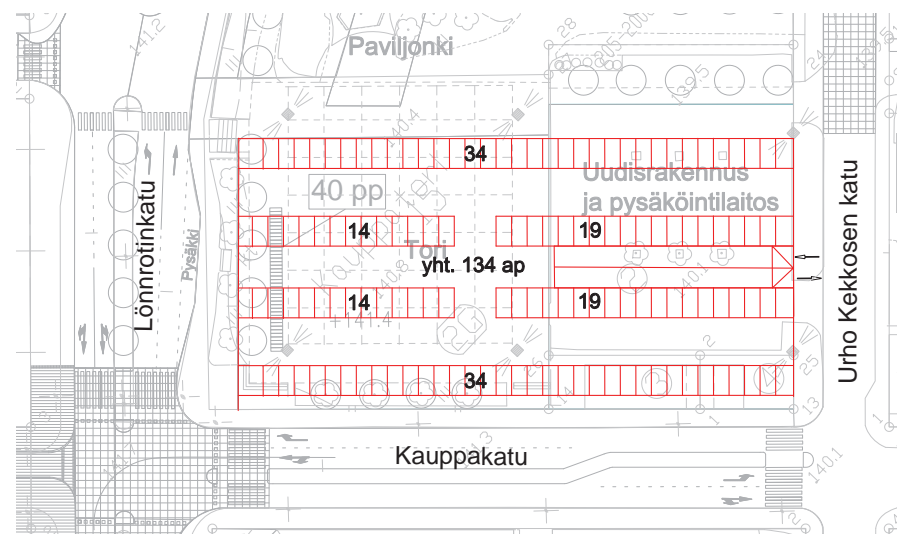
Kuva XX: Pysäköinnin periaatteet sekä paikkamäärien muutokset.

Katuverkolle rakennetaan keskitetty laitospysäköinnin opastusjärjestelmä. Tarvittaessa järjestelmää voidaan täydentää katuverkolla tai laitoksen ulkoseinällä näytettävällä reaaliaikaisella tiedolla vapaista pysäköintipaikoista laitoksissa. Laitokset nimetään mieleenpainuvasti markkinoinnin ja korkean käyttöasteen varmistamiseksi (esim. Raatiparkki).

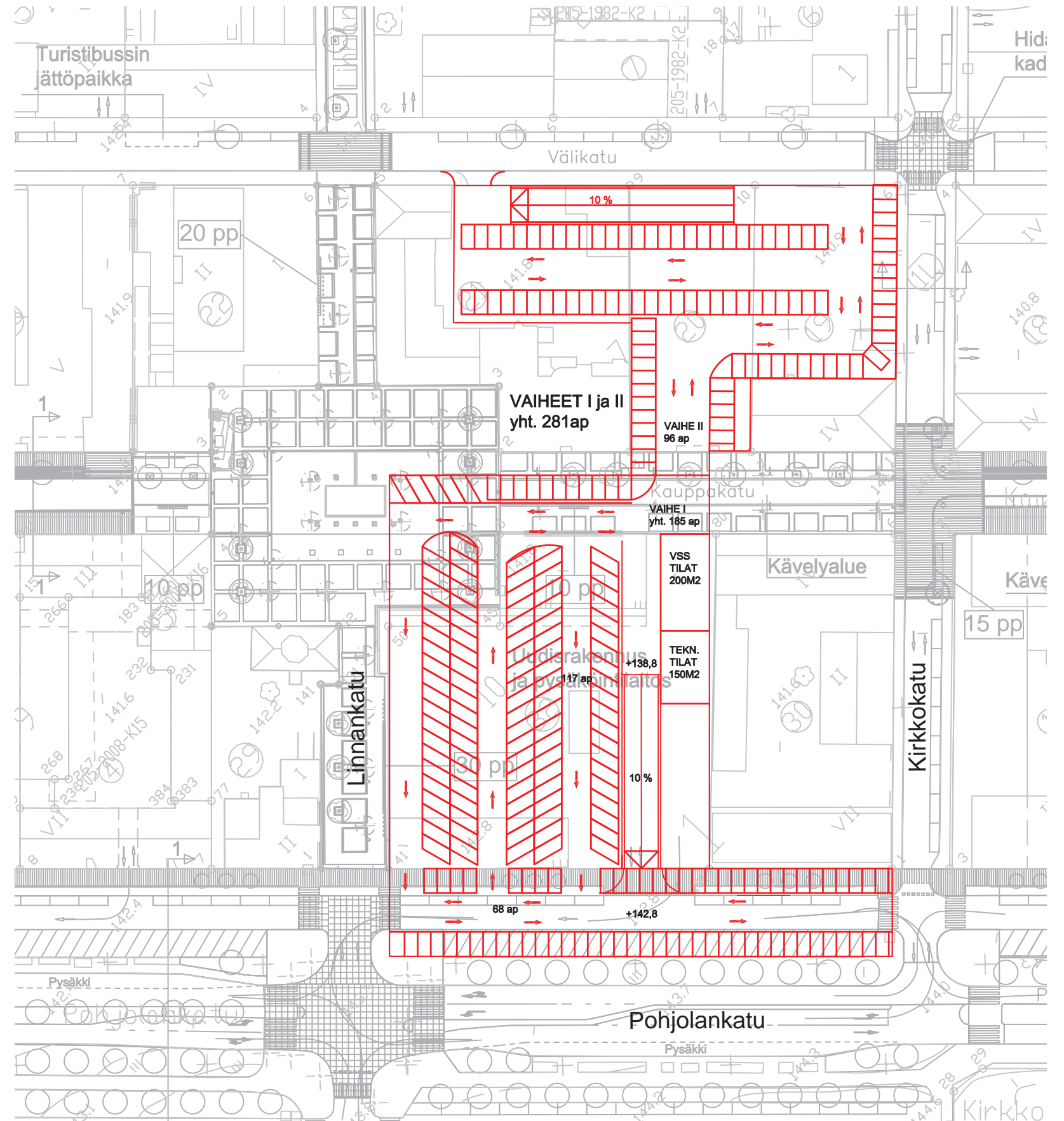
Keskusta-alueella suositaan maanalaisia laitoksia liike-, työpaikka- sekä asuinkortteleissa. Katuverkolla säilytetään kuitenkin asiointipysäköintipaikkoja. Periaatteena on asettaa aikarajoitus sijainnin mukaan siten, että Kauppakadulla Lönnrotinkadun ja Kirkkokadun välillä sekä läheisillä sivukaduilla aikarajoitus on tunti, Brahenkadulla Linnankadun ja Koivukoskenkadun välillä 4 tuntia ja muulla katuverkolla 2 tuntia. Pysäköintipaikkojen määrä katuverkolla vähenee 128 paikkaa ja tonteilla 110 paikkaa, mutta vastaavasti voi kasvaa laitoksissa arviolta 600 paikalla. Näin ollen kokonaispaikkamäärä keskustan alueella kasvaa ja on paremmin kysyntään nähden kohdistettu. Jatkossa on syytä tarkastella pysäköintitarvetta keskustan alueella aina vähintään korttelikohtaisesti rakennushankkeiden yhteydessä.

Asukkaiden ja työpaikkojen pysäköintiin on mahdollista ostaa lisenssi määrätyksi ajaksi. Tällä on mahdollista pysäköidä julkisilla pysäköintialueilla rajoittamattomasti. Päiväaikaista lisenssiä ei myönnetä Kauppakadulle eikä Koivukoskenkadun ja Kirkkokadun kortteliosuuksille, joilla on tunnin aikarajoitus.

Yleissuunnitelman laadinnan aikana tehtiin myös erillinen keskustakorttelien pysäköinnin tarveselvitys, johon koottiin esimerkkejä muualla toteutetuista pysäköintilaitoksista sekä keskustan ehdotettujen pysäköintilaitosten potentiaaliset osapuolet ja käyttäjät.



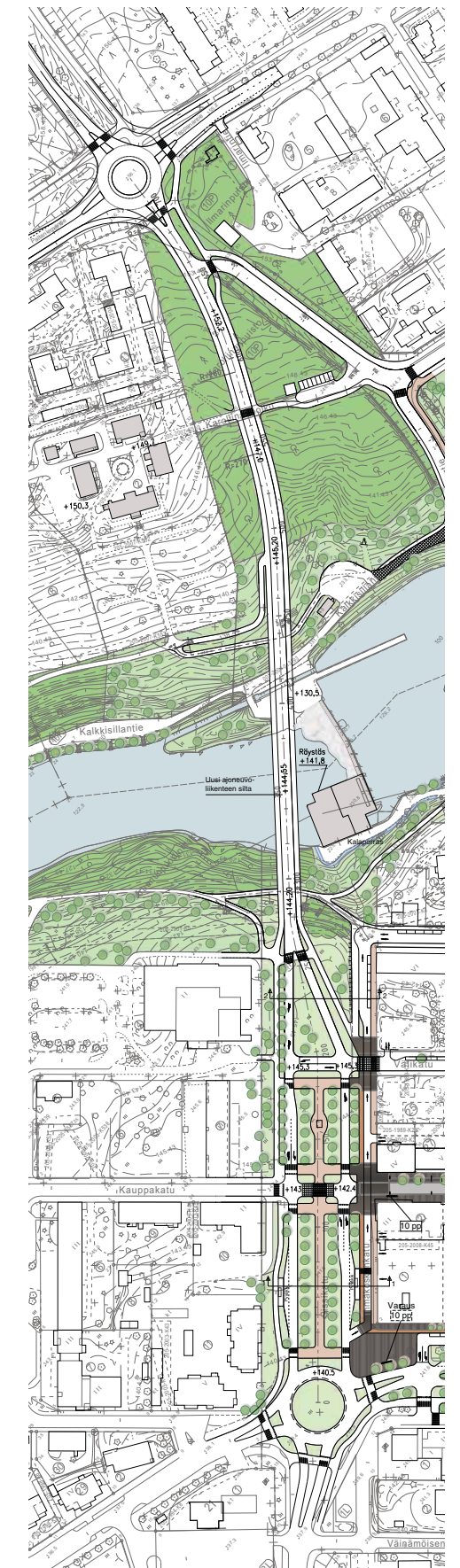
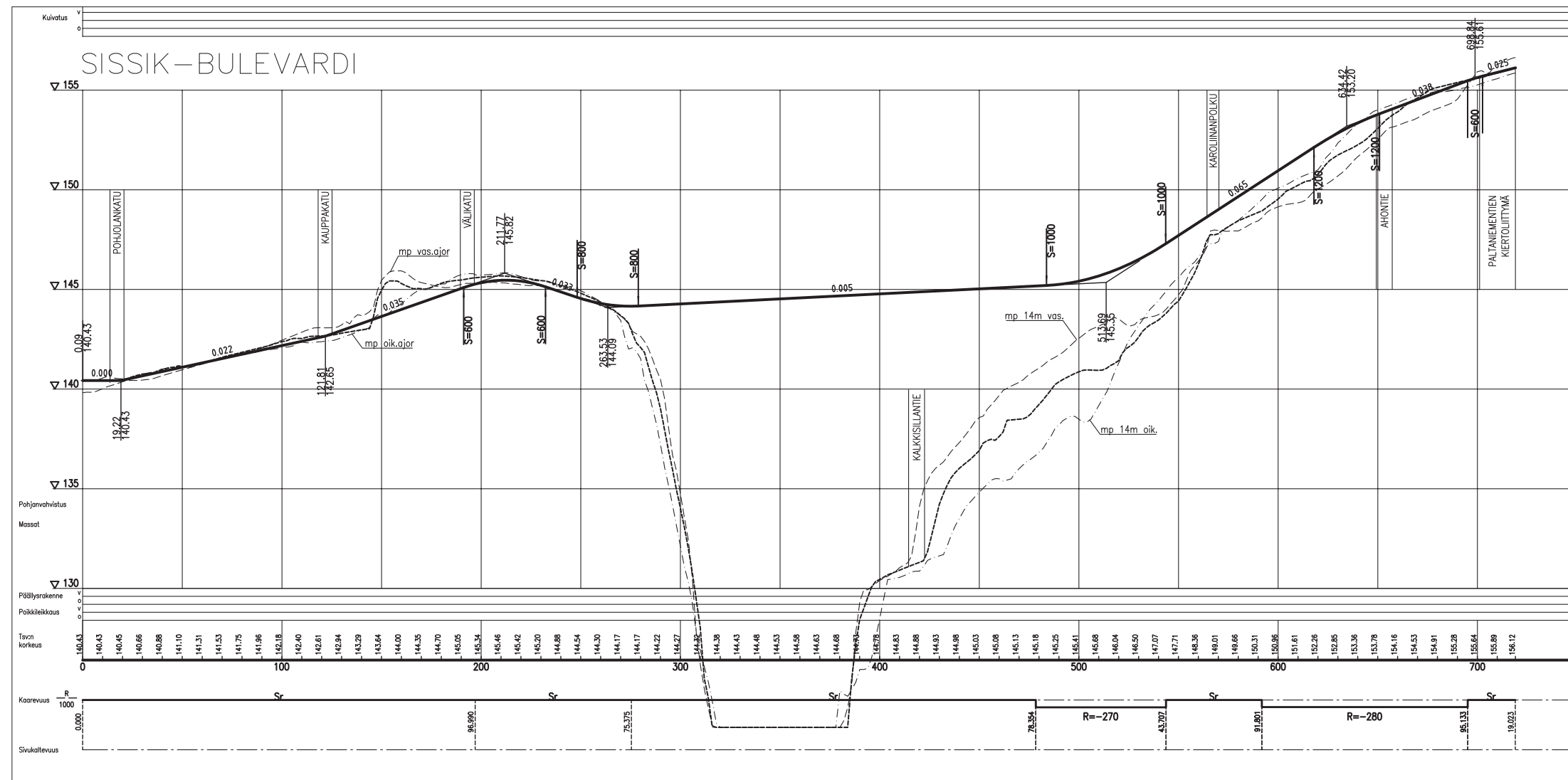
Kuva 80: Mahdollinen kauppatorin maanalainen pysäköintilaitos.



Kuva 81: Mahdollinen Raatihuoneentorin alueen maanalainen pysäköintilaitos.

3.2.5 KRUUNUNPUODINMÄEN SILLALLE JOHTAVAN UUDEN KADUN LINJAUS JA TASAUS

Uusi katu linjataan nykyisen Pohjolankadun kiertoliittymän kohdalta puistokatuna kohti uutta joen ylittävää Kruunupuodinmäen siltaa. Keskeisen puistoalueen leveys vaihtelee 25 metrin molemmin puolin, riippuen mm. kääntymiskaistoista liittymissä. Kaksiajoratainen puistokatu muuttuu pohjoisen suuntaan liikuttaessa yksiajorataiseksi katusillaksi. Puistokatu linjataan mahdollisimman läheltä nykyistä maanpintaa kirjaston vierestä, jolloin kallion leikkaustarve on vähäinen. Sillan korkeusasema eteläreunalla on tällöin noin 144 metriä. Brahenkadun liittymää ei kytketä puistokatuun, vaan ajo Brahenkadulle tapahtuu Välikadun liittymän ja yksisuuntaisen Ämmäkoskenkadun kautta.



Kuvat 82 ja 83: Kruunupuodinmäen sillan ja kadun suunniteltu pituusleikkaus ja ote yleissuunnitelmakartasta.

3.3 KADUT

Ydinkeskustan alueen kaikilla kaduilla parannetaan jalankulun olosuhteita niin esteettömyyteen liittyvän toiminnallisuuden kuin viihtyisyydenkin kannalta. Keskeisen ytimen muodostaa nykyinen kävelyalue, jota laajennetaan Linnakadulle ja raittina Linnasillalle ja vastarannalle.

Kauppakadun parannettavista osista muodostetaan kävelypainotteiset katujaksot, joilla liikkuvat yhteisen tilan periaatteella kävelijät, pyöräilijät ja autoilijat ja joilla sallitaan myös pysäköintiä merkityillä jaksoilla. Eri käyttäjille ensisijaisesti tarkoitetut pinnat merkitään katupinnan tasoon upotetuin graniittisin reunakivin.

Kauppakadun vehreyttä lisätään puuistutuksin. Kalusteilla ja valaisimilla luodaan kadulle oleskeluun ja viihtymiseen houkuttelevaa tunnelmaa. Ulkopöytien asettaminen jalkakäytävälle mahdollistetaan luvun. Risteävien katujen (Koivukoskenkatu, Kirkkokatu) liittymät korotetaan Kauppakadun tasoon ja pinnoitetaan kadun yleisilmeeseen sopivalla, ajamista hyvin kestäväällä pinnoitteella.

Kaikkien katujen tilajäsentely tarkistetaan kevyttä liikennettä suosivaksi käytännössä jalkakäytäviä mahdollisuuksien mukaan leventämällä ja viimeistellään graniittisin reunakivin. Tarkistetut katujen poikkileikkaukset on esitetty sivuilla 64-65. Uudet valaisimet täydentävät kaupunkimaista ja viimeisteltyä tunnelmaa. Välikadulle tuodaan vehreyttä katupuilla. Kaikki ajoratojen risteyskohdat pinnoitetaan ajonopeuden hidastamista tukeviksi.

Tavoitteena on ydinkeskustan rajaaminen bulevardimaisilla kehäkaduilla. Pohjolankatu ja Sissikatu varustetaan katupuurivein. Pohjolankadun keskeinen kortteli kirkon kohdalla jätetään kuitenkin näkymiltään avoimeksi aukiomaiseksi tilaksi. Pikkupohjolankadun leveä katutila jäsenöidään siten, että keskustan puoleinen jalankulun alue kasvaa nykyisestä ja sen reunaan rakennetaan pyörätie. Jalankulutilasta muodostetaan varustein, pienikokoisin puuistutuksin ja valaistuksella Kauppakatuun kytkeytyvä viihtyisä alue ja ydinkeskustan eteläinen julkisivu.

Kauppatorin ympäristö muuttuu kaavoituksen kautta entistä aktiivisemmaksi kaupungin torirannaksi, johon sijoitetaan esiintymislava ja kahvila. Yhden torin sijasta on suunniteltu tapahtumatoiminnan kannalta joustava kaksoisaukio. Torialueen jatkosuunnittelussa huomioidaan torin opastus-, jätehuolto-, käymälä- ja kauppiaiden pysäköintitarpeet.

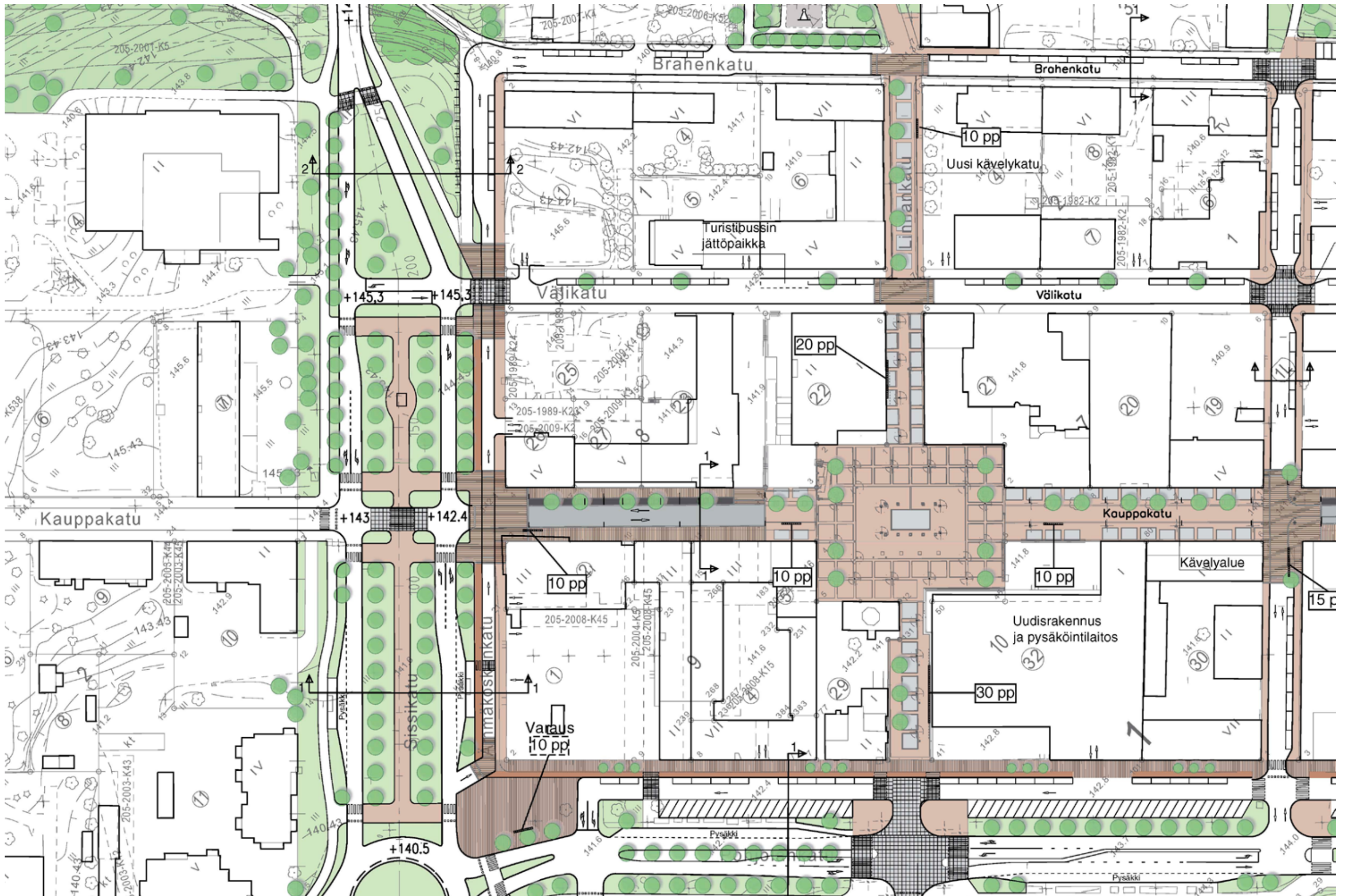
3.3.1 KATUJEN MATERIAALIT JA KALUSTEET

Ydinkeskustan katutilojen pinnoitteet valitaan tukemaan niiden toiminnallista luonnetta. Nykyisellä kävelyalueella hallitsee punainen graniitti, jota jatketaan Linnakadulla ja Pohjolankadun jalkakäytävällä. Kauppakadun uudistettavilla alueilla päämateriaali on harmaa graniitti, joka hieman eri sävyisenä sijoittuu kävely- ja ajoalueille. Muilla kaduilla päämateriaali on asfaltti ja reunakivenä graniitti.

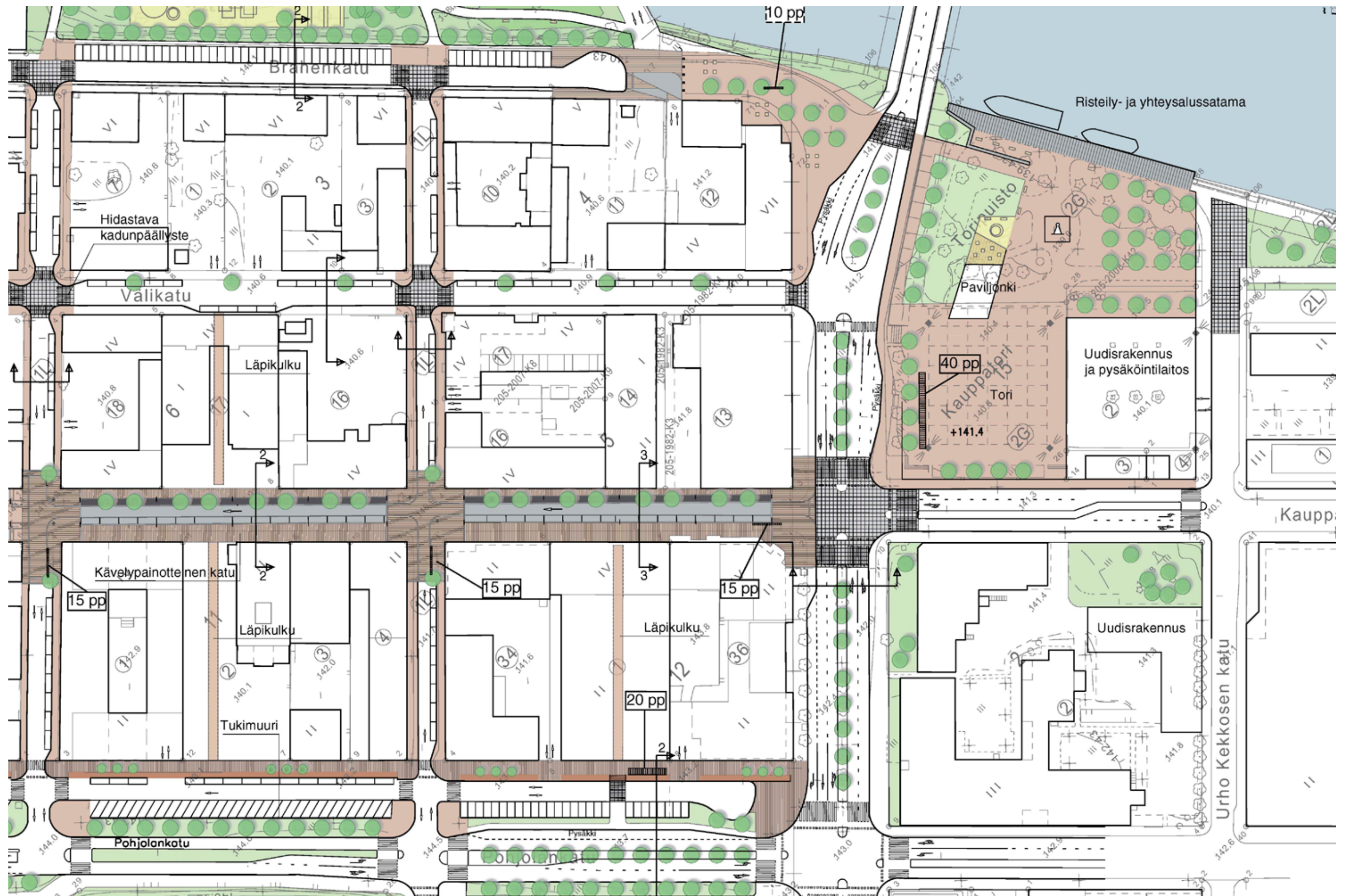
Päällysteiden periaatteista on esitetty piirroksot sivulla 69. Keskusta-alueelle sopivia kalusteita on esitetty sivuilla 66-68.

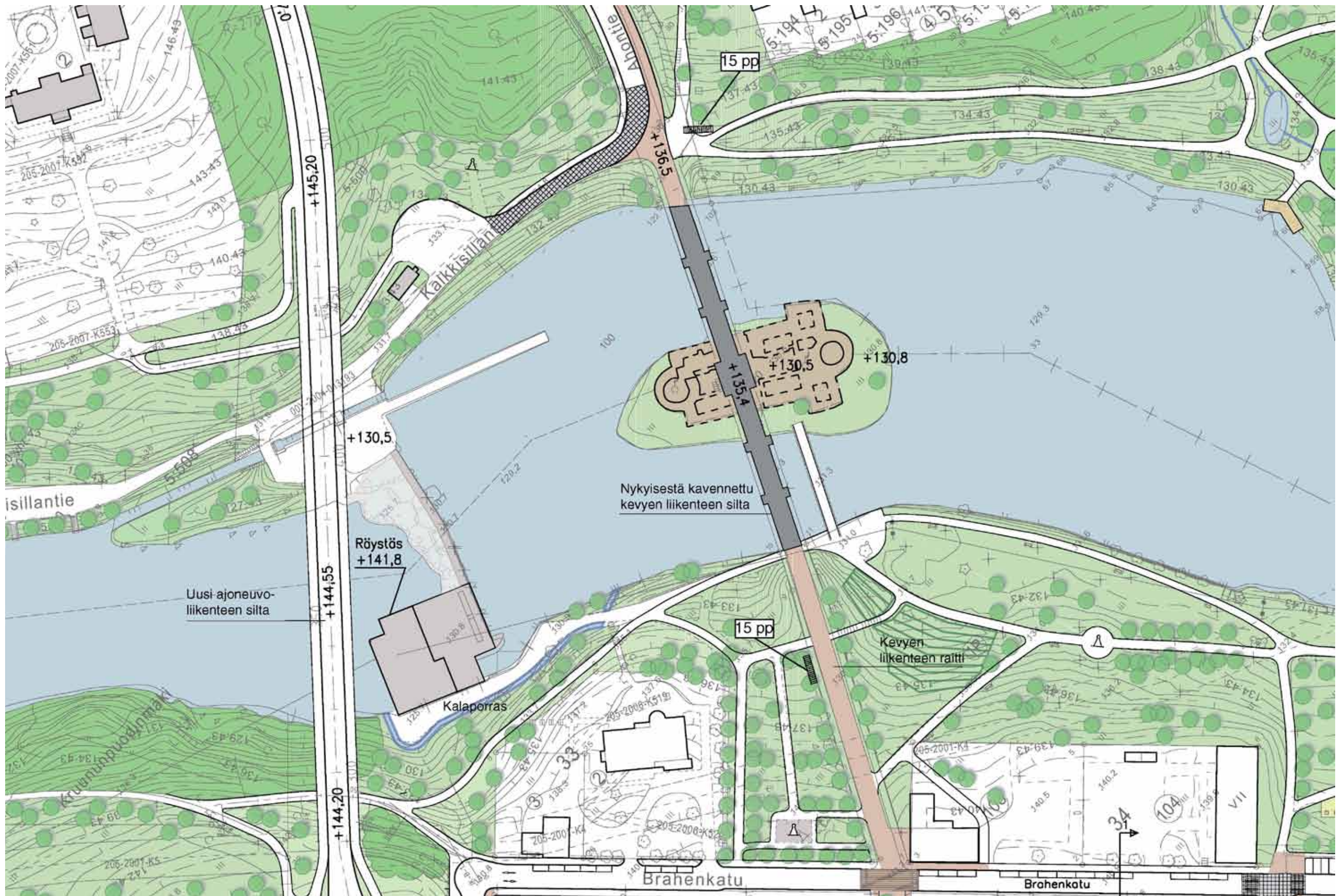


Kuva 84: Näkymä suunnitelman mukaiselta Kauppakadulta.

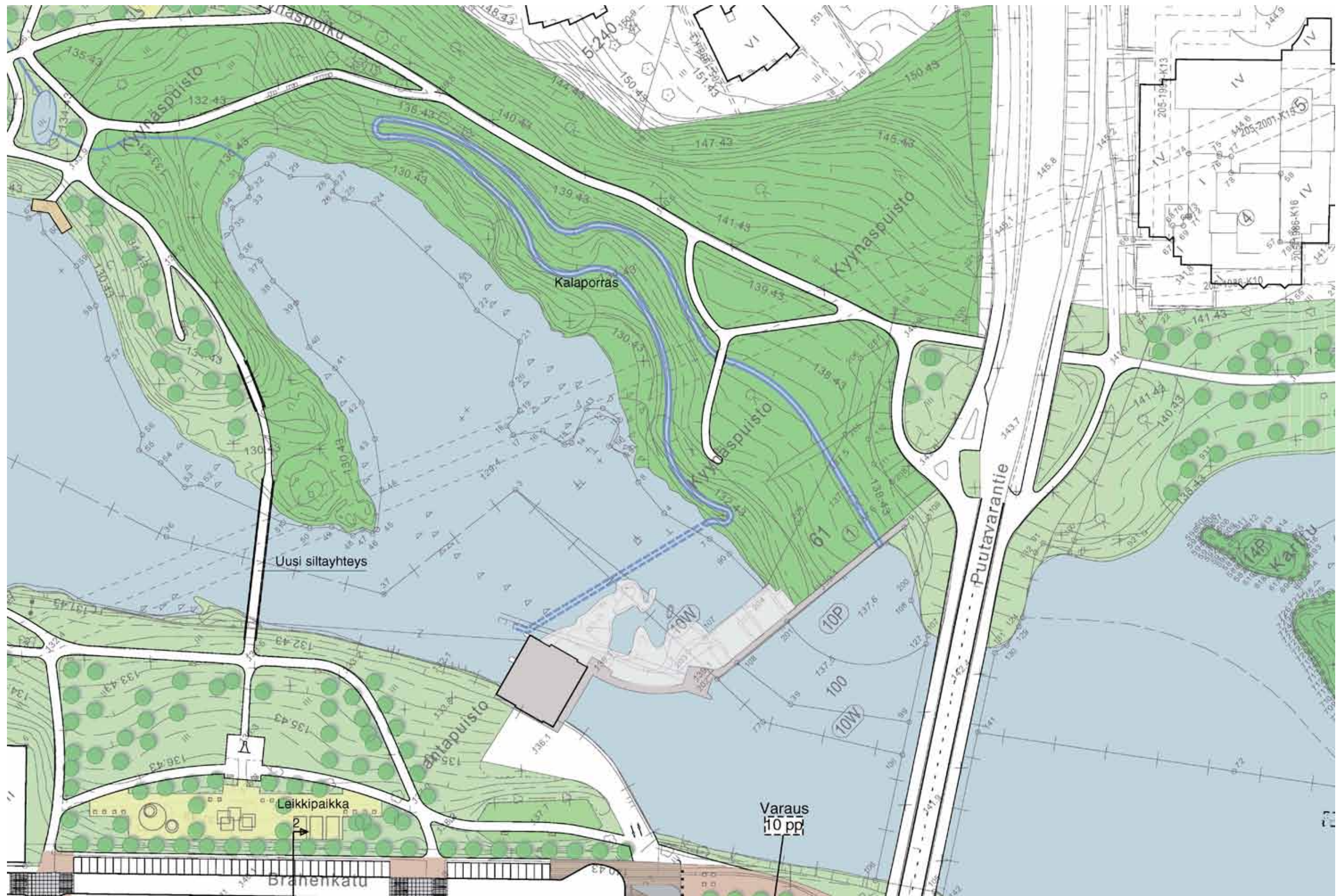


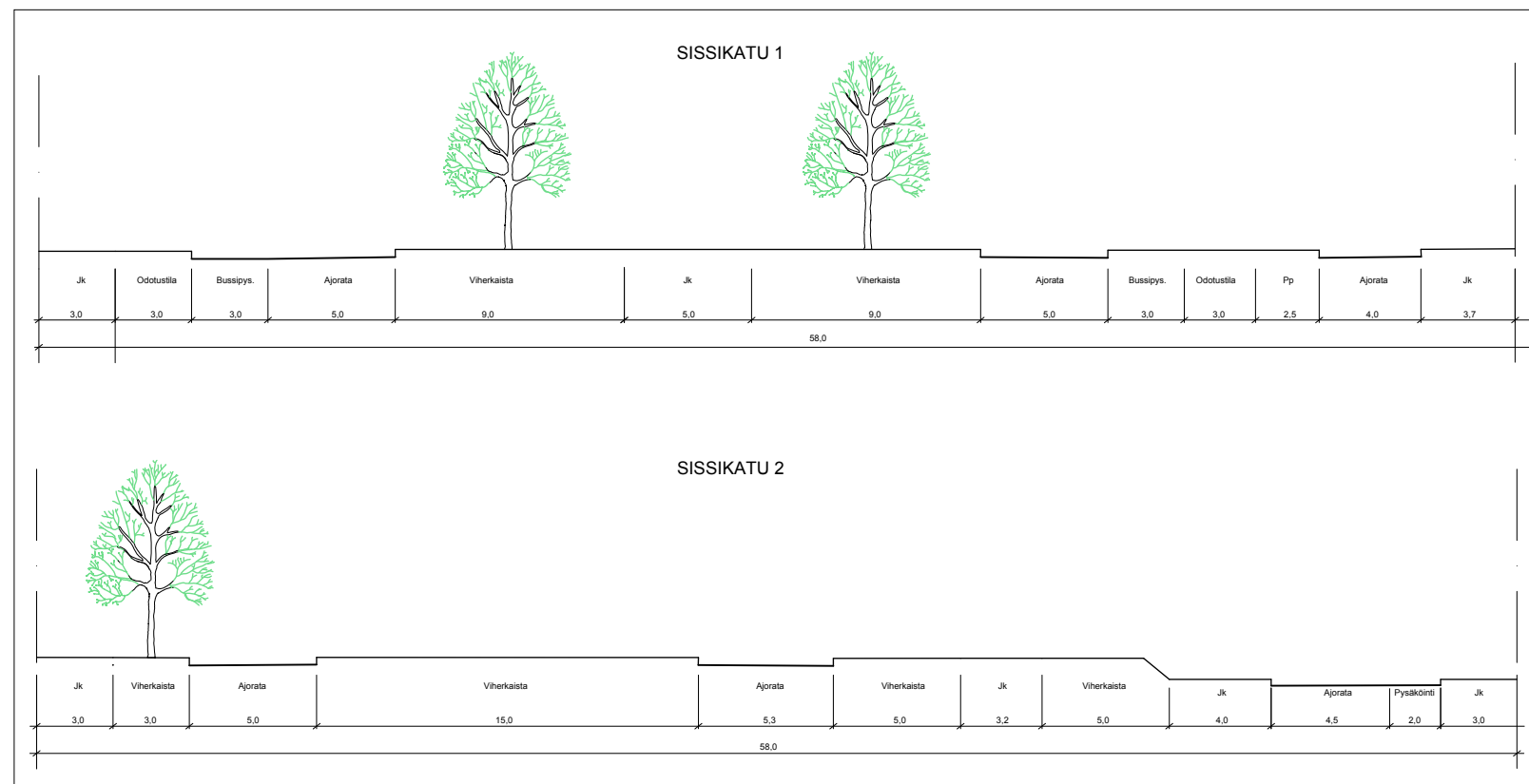
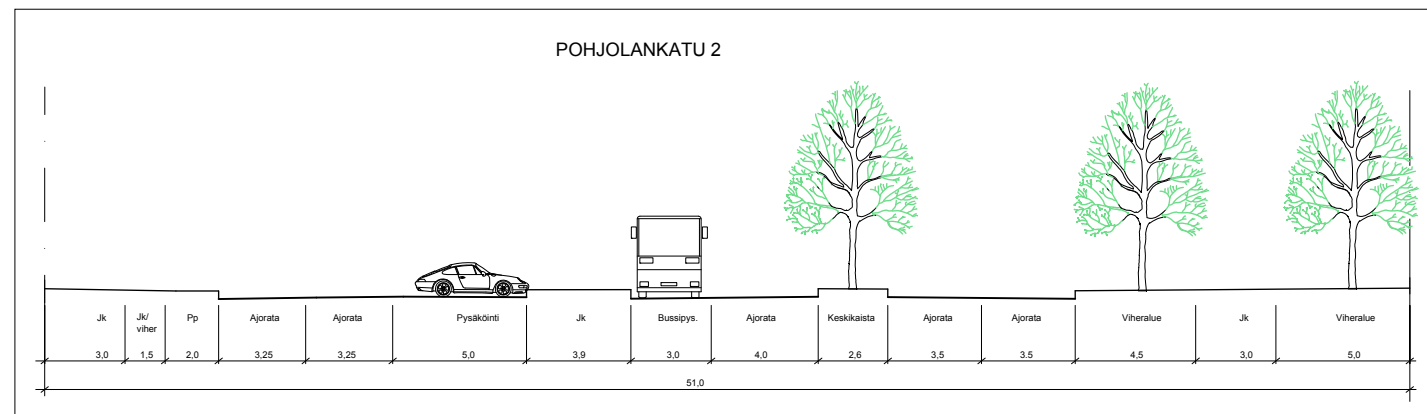
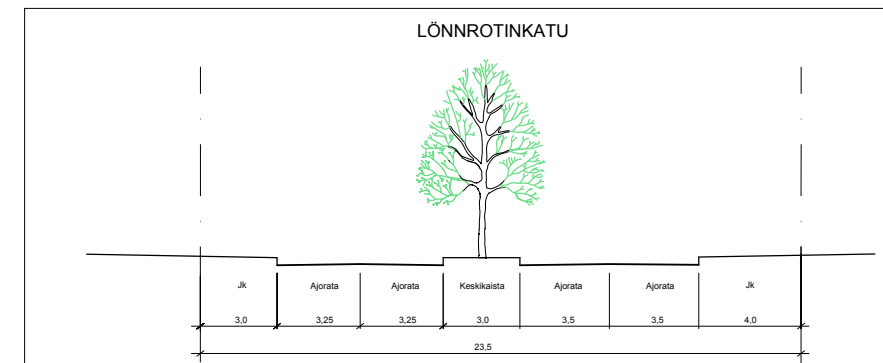
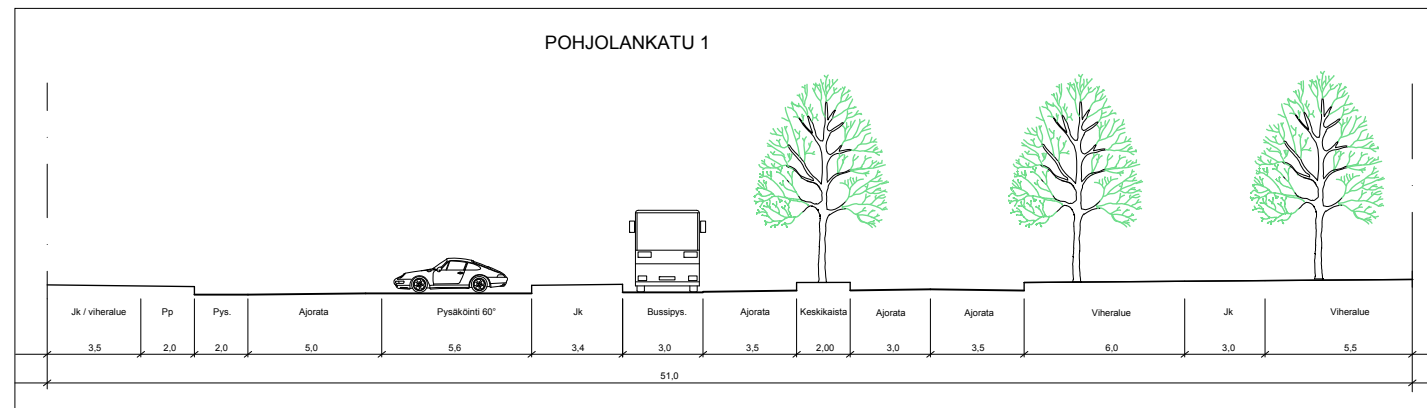
Kuvat 85 ja 86: Ote yleissuunnitelmasta.



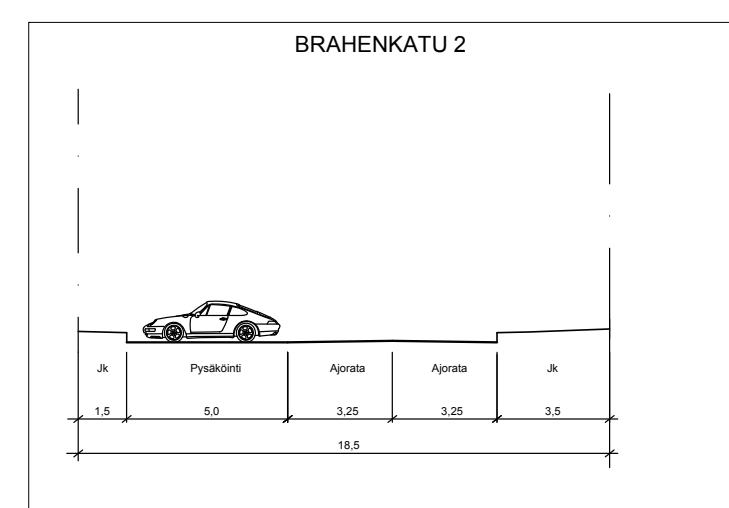
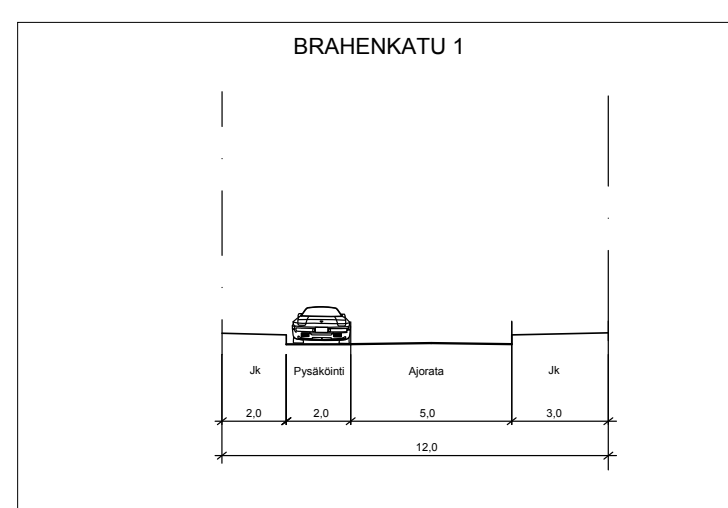
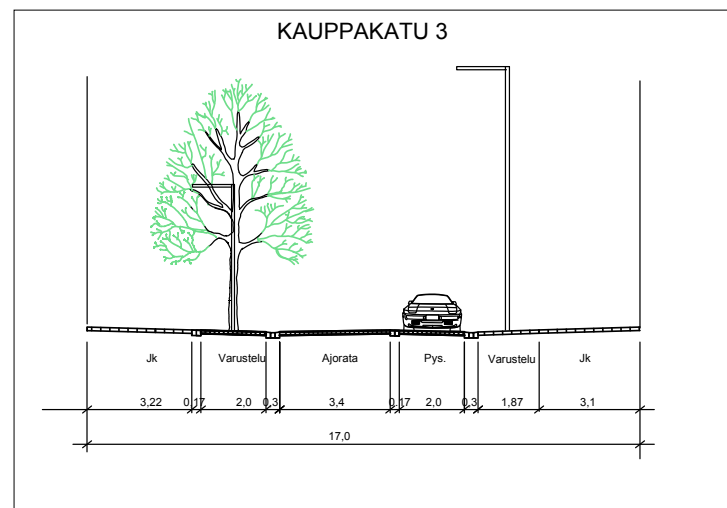
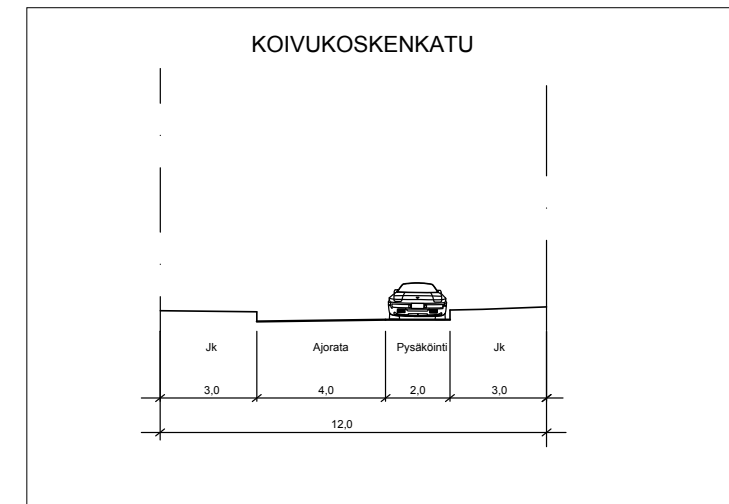
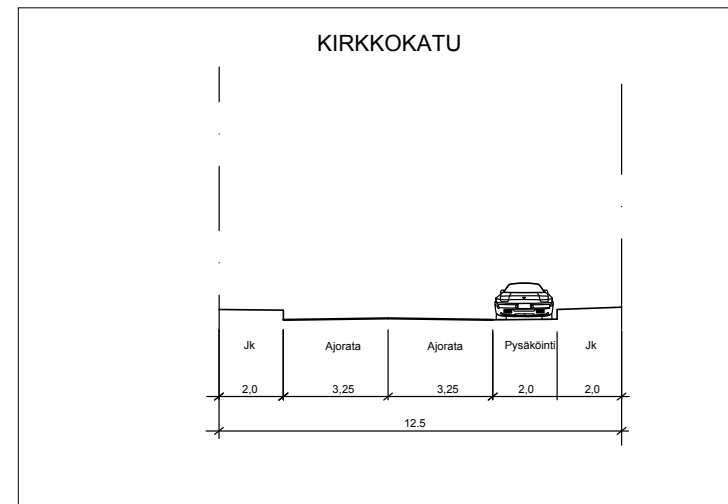
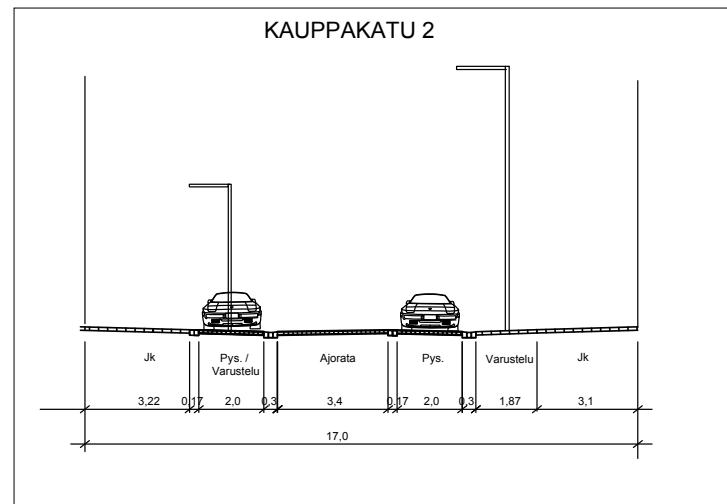
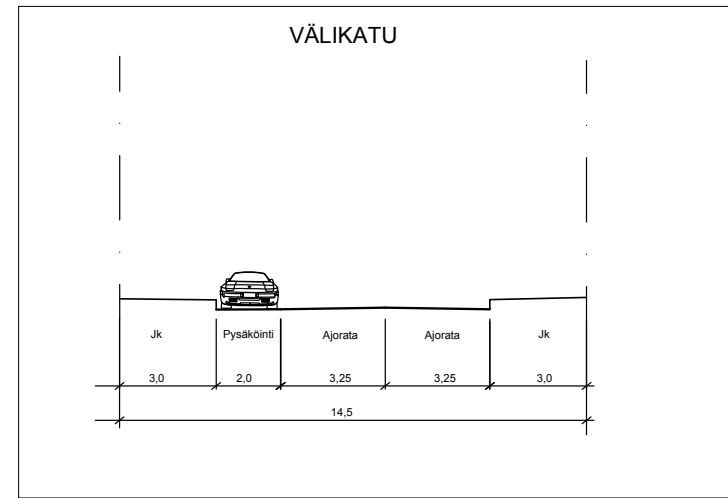
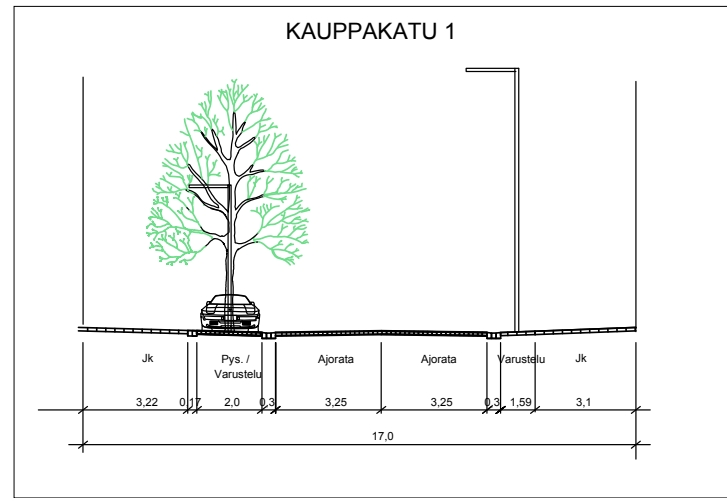


Kuvat 87 ja 88: Ote yleissuunnitelmasta.





Kuva 89: Ydinkeskustan katujen suunnitelman mukaiset poikkileikkaukset.



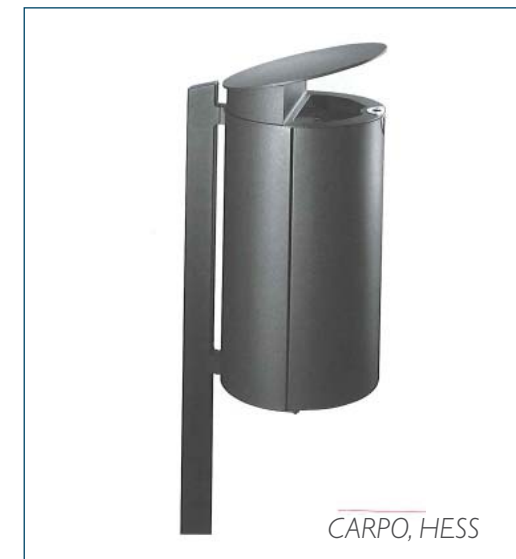


KADUN KALUSTEET

- 1 Katualueilla käytetään selkälinjaista penkkiä, malli SJÖSTAD, Nola
- 2 Toisena katupenkin vaihtoehtona on Kajaanin perinteinen penkki.
- 3 Puiston penkki ilmeeltään kevyt ja istuma-asento on rento. Puiston penkiksi valitsimme vaihtoehtoisesti kaksi mallia, LAHTI, Lehtovuori Oy
- 4 Toinen vaihtoehto puistoihin on SERIES 2147 (nro 3), Neri
- 5 Leikkipaikalla ja Brahenkadun katuaukiolla käytetään betonikompositista valmistettua istuinta, malli esimerkiksi PANONTO, Metalco



Keskustan pollari on hillitty. Esimerkiksi MÖLNDAL, Nola.



CARPO, HESS

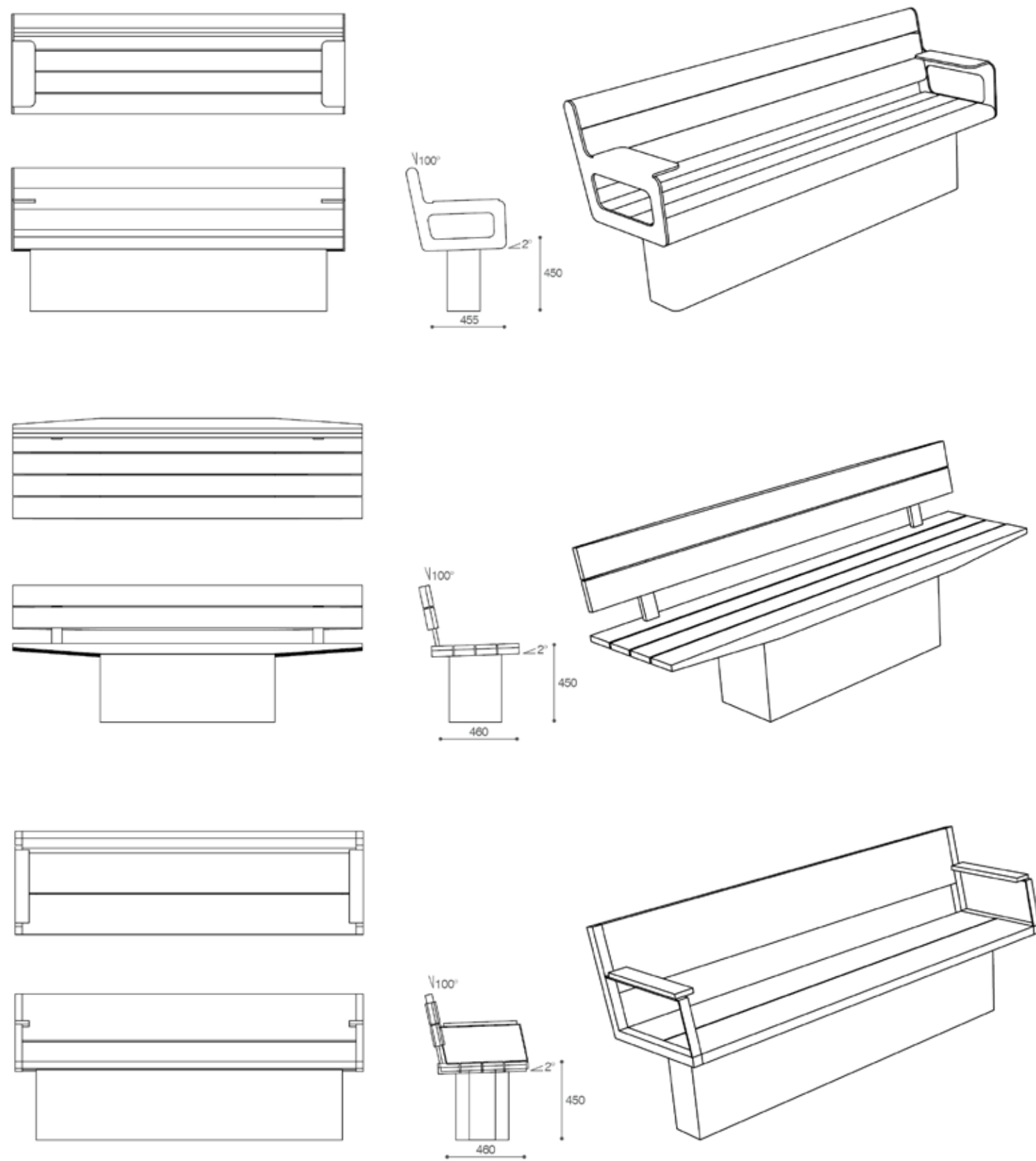


CITY, L&T

Kaikilla keskustan alueilla käytetään yhtenäistä roska-astiaa.



Puistojen opastaulu on yksinkertaisen tyylikäs. Mallivaihtoehto riippuu taulun haluttavasta sisällöstä. Esimerkkinä Metalcon sarja.



Kuva 90: Keskusta-alueelle soveltuvia penkkimalleja.



Kävelykeskustan ja kauppatorin penkinä käytetään Kajaanin kaupungin valmistamaa penkkiä. Nykyinen malli päivitetään vastaamaan keskeisen alueen kaupunkikuvallisia tavoitteita sekä tämän päivän esteettömyys- ja ergonomiamitoitusta. Penkistä suunnitellaan selkänojallinen ja selkänojaton malli. Ohessa luonnoksia penkkisuunnittelun pohjaksi.



Uusien alueiden pyöräteline, runkosuoja ja juuriritilä ovat nykyisin käytössä olevia malleja.



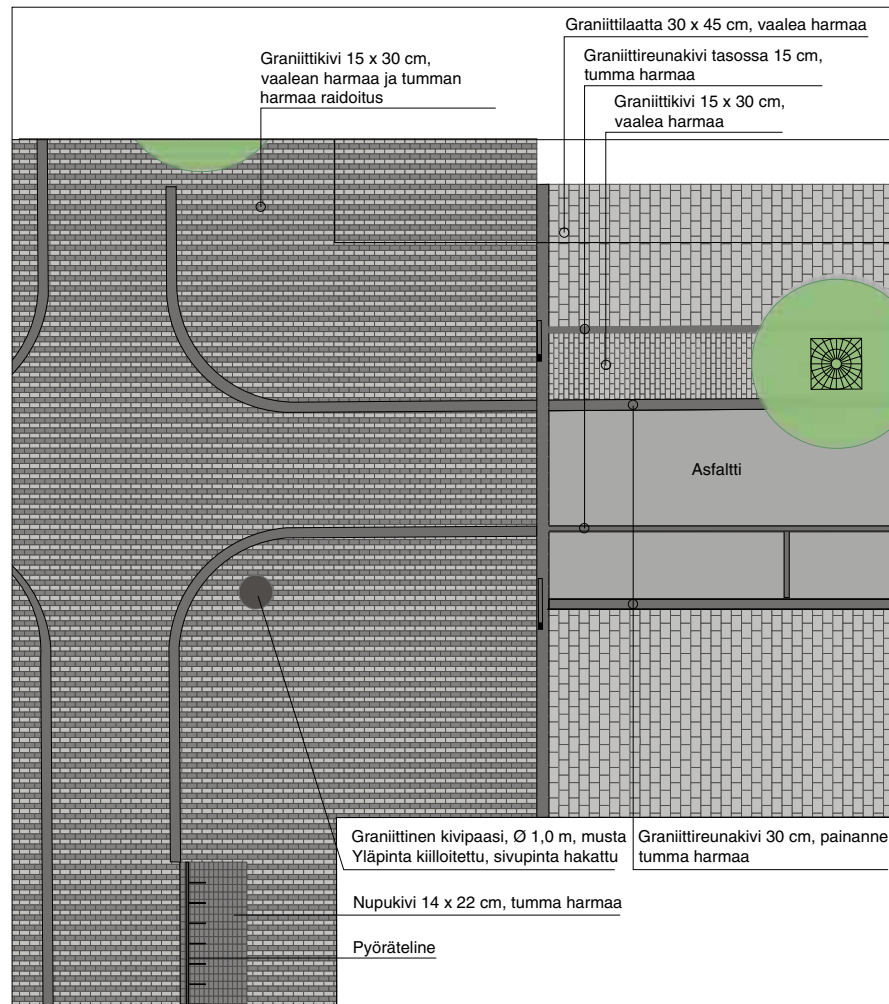
KAUPPAKADUN NYKYINEN KÄVELYKATUJAKSO

Katupinnoitteina vuorottelevat punagraniittinen, kaariladottu noppakivi ja vaalean harmaa graniittilaatta.



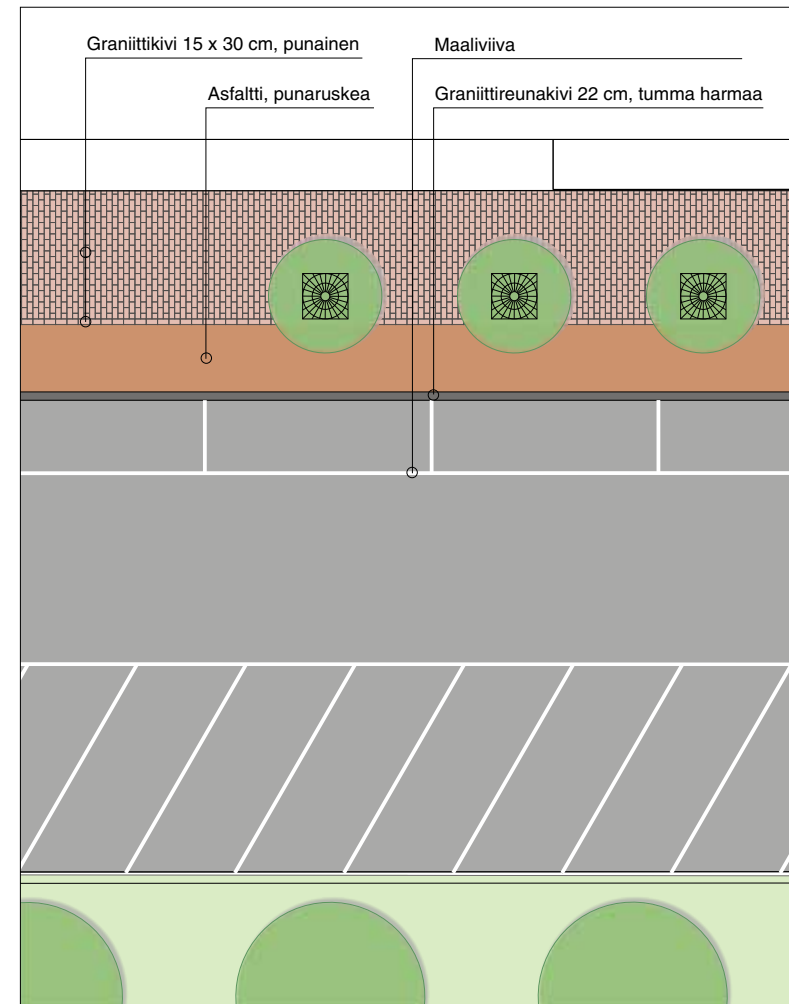
RAATIHUONEENTORI

Aukion kulkupinta on kauttaaltaan punagraniittia, kaariladottua noppakiveä keskellä ja suurempia laatoitusalueita reunoilla.



KAUPPAKATU

Ajo- ja pysäköintitila on asfalttia. Jalankulku-tilat ovat samaa vaalean harmaata laattaa kuin kävelykatuosuudella nykyisin. Puu- ja varusteluviyöhyke on saman väristä pienempää kiveä. Painanteet ovat upotettua, tumman harmaata leveää reunakiveä. Risteysalue on kauttaaltaan raidoitettu vaalealla ja tummalla graniittikivellä. Ajoesteenä on suurikokoinen musta graniittipaasi.



POHJOLANKATU

Ajo- ja pysäköintitila on asfalttia. Jalkakäytävän jalankulku-tila on punagraniittikiveä. Pyörävälä on punaruskeaa asfalttia.

3.4 VALAISTUS

Valaistus tukee teiden, katujen ja alueiden toiminnallista ja kaupunkikuvallista luonnetta. Kaduista Kauppakadun korkeatasoista ilmettä ja vetovoimaa korostetaan modernilla, voimakkaasti tilaa luovalla valaisinmallilla sekä julkisivuvalaistuksilla. Raatihuoneen torilla säilyy nykyinen valaistus, jota jatketaan Linnakadulla Brahenkadulle asti. Keskustan muille kaduille sekä sisääntulojaksoille on määritelty ajaton moderni katuvalaisinmalli ja pylväs. Linnan historiallista miljööstä korostetaan lyhtymäisellä, historialliseen ympäristöön sopivalla valaisimella. Puistoissa molemmin puolin jokea valaisin on myös lyhtymäinen. Puistovalaisimet sijoitetaan tukemaan puistoreittejä ja ne sijoitetaan siten, että rannan suuntaiset puistoreitit korostuvat. Kauppatorille asennetaan korkeat monivalaisinpylväät.

Valaistuksen suunnittelussa painotetaan toiminnallisten ja turvallisuustekijöiden lisäksi kulttuuriarvoja esiin tuovaa ja muistomerkkien valaistusta.



Thema, Indal

City Spirit classic, Philips

Victor, Elektroskandia (vaatii oman pylväs-suunnitelman, vakiopylväsvalikoima ei ole laadukas)

Puistovalaisimista on kolme vaihtoehtoista mallia. Väri vaalea harmaa.



Valaisin keskustan kaduilla ja kevyen liikenteen reiteillä MILEWIDE, Philips.

Isompi malli kaduille, pienempi kevyen liikenteen reiteille.

Pohjolankadun kiertoliittymään suunnitellaan eri-koispylväs, jossa on useita Milewide -valaisimia. Viereinen esimerkkikuva on Lauttasaaresta Helsingistä Väri tumma harmaa.

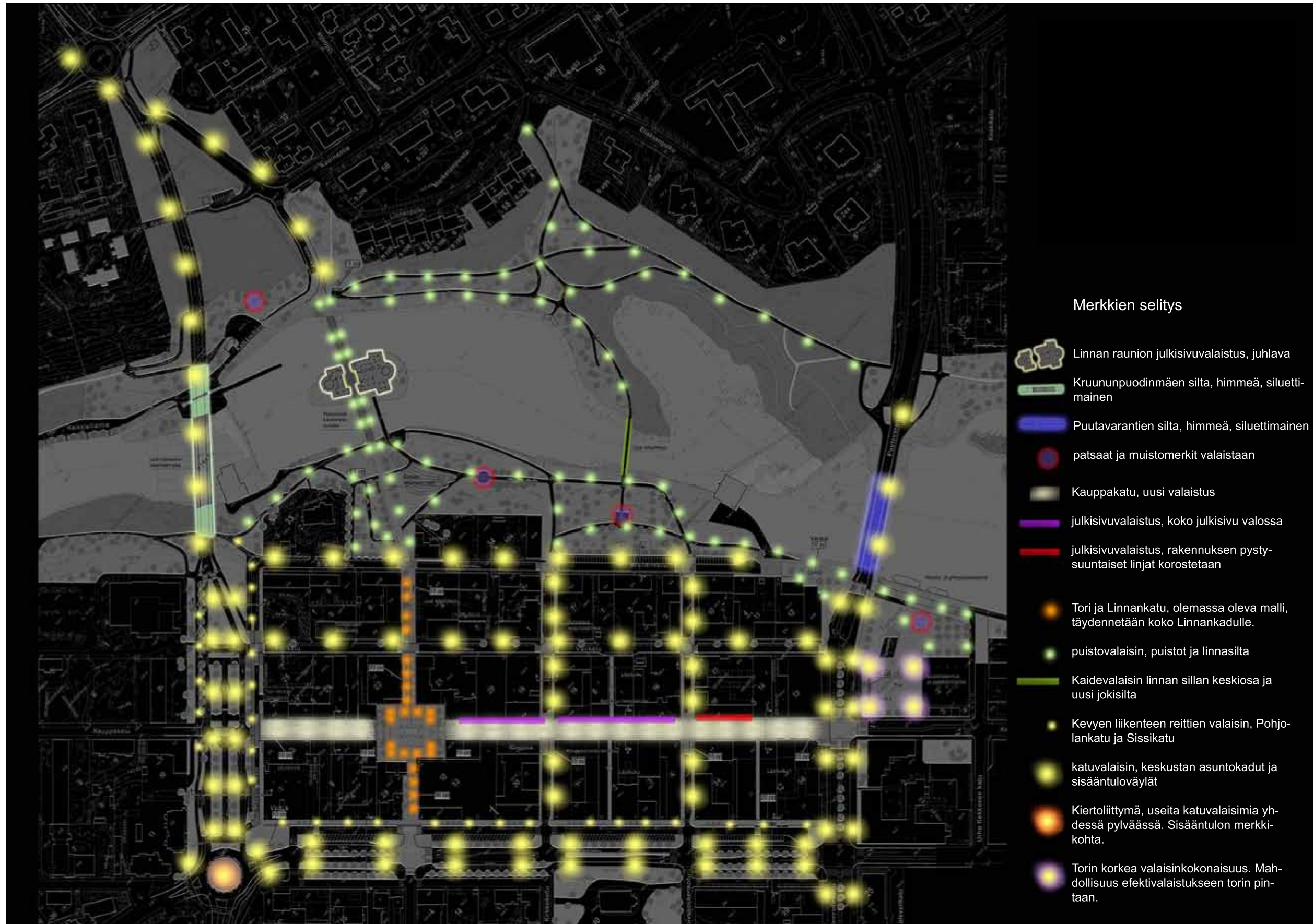


Valaisin Kauppakadulla LINEA, HESS, väri musta.

Valaisin Raatihuoneentorilla ja Linnakadulla 8956 (monimetallilamppu) tai 7186 (LED), Bega. LED -versio on valovoimakkuudeltaan hieman monimetallia tehokkaampi ja käyttöjäljään selvästi pidempi. Suosittelemme LED-valaisinta. Väri musta.



Valaisin Kauppatorin torialueella on URBAN SCENE, Philips, jossa on useita pieniä valaisimia. Yhdestä valaisimesta per pylväs tehdään erikoisvalaistuksena valokuvioita torin pintaan, jolloin tyhjä tori saa ilmettä. Sopiva valaisinmäärä ja optiikat valitaan erillisen suunnitelman pohjalta. Väri musta.



Kuvat 91: Keskustan ulkovalaistuksen periaatteet.



Kuva 92: Näkymä torirantaan Koivukosken sillalta.

3.5 SILLAT

3.5.1 KRUUNUPUODINMÄEN SILTA

Alustavan yleissuunnittelun keskeisimmät tavoitteet sillan osalta ovat olleet:

- maisemaan parhaiten sopivan mutta kuitenkin samalla liikenneteknisesti hyvän tasauksen ja pituuskaltevuuden valinta
- siltaratkaisun sopivuus kulttuurimaisemaan

Alustavassa katusuunnitelmassa on tarkasteltu siltapaikalle soveltuvia kadun tasauksia. Kaupunkikeskustan puolella mahdollinen liittyminen Brahenkatuun asetti reunaehdon kadun tasauksen suunnittelulle. Tällöin valittavaksi jäi kadun pituuskaltevuuden vaihtelu jokilaakson alueella mikä vaikuttaa samalla pituuskaltevuuteen joen pohjoispuolella.

Alustavassa tarkastelussa pituuskaltevuudelle ja palkkisiltatyypille tutkittiin kahta vaihtoehtoa:

1. Jokilaakson kohdalla loiva (noin 1...2 %) pituuskaltevuus, joka johtaa jyrkähköön pituuskaltevuuteen pohjoispuolella. Sillan päällysrakenne oli perinteinen kaarevalla viisteellä muotoiltu rakenteeltaan 2...4 m korkea jännitetty laattapalkkirakenne.
2. Jokilaakson kohdalla jyrkempi noin 3 % pituuskaltevuus, jonka avulla myös joen pohjoispuolen pituuskaltevuus saadaan loivaksi ja siten käytettävyydeltään paremmaksi. Sillan päällysrakenne oli moderni suoraviivaisella viisteellä muotoiltu rakenteeltaan 2...4 m korkea jännitetty laattapalkkirakenne. Ratkaisulla arvioitiin voitavan häivyttää kaltevan tasauksen aiheuttama sillan kaltevuus ja siten saadaan hallittua sillan ulkonäköä. Ratkaisu antoi myös mahdollisuuden korostaa keskeistä sillan välitukea.

Sillan korkeusasema valittiin näiden kahden tarkastelun perusteella yhteistyössä Tilaajan asiantuntijoiden kanssa. Valitulle tasaukselle tutkittiin palkkisillan lisäksi seuraavat siltatyypit:

3. Kaarisilta modernilla kannen alapuolisella kaarirakenteella. Alustavien havainnekuvien avulla tehtyjen tarkastelujen mukaan pitkän kannen yläpuolisen kaarirakenteen ei arvioitu soveltuvan jokilaakson maisemaan.
4. Vinoköysisilta: Köysillä kannatetulla siltaratkaisulla saavutetaan hoikka ja mahdollisimman kevyen näköinen jokilaakson ylittävä siltaosuus ja välitukien määrä minimoidaan.

Tasaus- ja siltavaihtoehtotarkastelujen perustella siltapaikalle laadittiin kuusi siltavaihtoehtoa, joista kolmesta laadittiin havainnekuvat. Kadun

tasaukseksi ja sillan korkeusasemaksi voitiin valita hieman korkeampi, koska sillan eteläpäässä Brahenkadulta ei ole liittymää Sissikadulle. Tällöin sillan eteläpään korkeusasema on noin +144.2, sillalla on pieni pituuskaltevuus ja pohjoispään kadun pituuskaltevuuskin saadaan kohtuulliseksi sen ollessa 6,5 %.

Toimeksiannossa tehdyt tarkastelut

Toimeksiannossa on Kruununpuodinmäen sillalle tarkasteltu useita arvioituja sopivimpia siltavaihtoehtoja. Tarkastelut ovat perustuneet katuyhteydelle valittuun tasaukseen ja linjaukseen, joilla saavutetaan käyttömukavuudeltaan sopiva ja kaltevuuksiltaan vaatimukset täyttävä ratkaisu. Siltatyyppejä on tarkasteltu laajasti ja näkymäkuvien avulla on arvioitu eri siltaratkaisuiden maisemaan sopivuutta jokivarren molemmista suunnista. Teknisinä reunaehtoina tarkastelussa ovat olleet työ- ja ohjausryhmien asettamat:

- 6,5 % kadun maksimi pituuskaltevuus
- 15 m hyödyllinen leveys (tie 8 m sekä 3,5 m kevyen liikenteen väylät molemmilla puolilla)

Reunaehtojen perusteella sillan pituudeksi on muodostunut noin 180 metriä.

Alustavassa tarkastelussa sillan tukien sijainti on valittu ensisijaisesti teknistaloudellisten seikkojen perusteella. Eteläpään maatuki sijoittuu luontevasti rinteeseen yläreunaan ja välituet joen molemmin puolin. Pohjoispäässä tukien sijaintiin vaikuttavia tekijöitä ovat alittavan väylän ja tien sijainti sekä tulopenkereen pituus. Näiden osalta voisi suorittaa lisätarkasteluja.

Sillan päällysrakenteen rakennusmateriaaliksi on edellä mainittujen seikkojen perusteella esitetty joko kokonaan betonista laattapalkkirakennetta tai teräspalkkien ja betonikannen muodostamaa liittorakennetta. Tukien ja pylonin materiaaliksi on esitetty betonia.

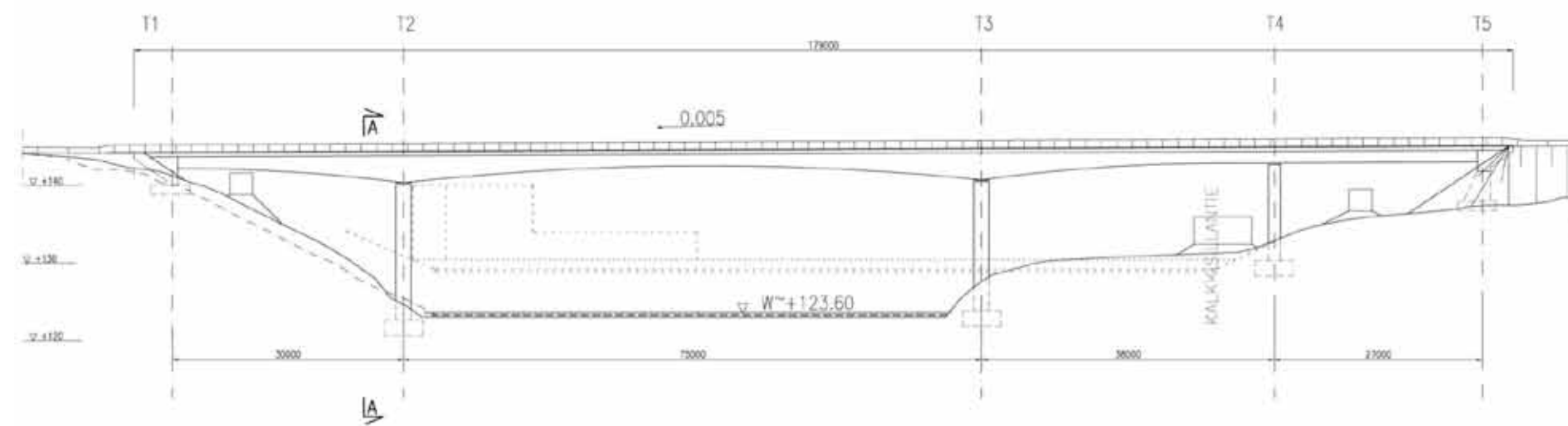
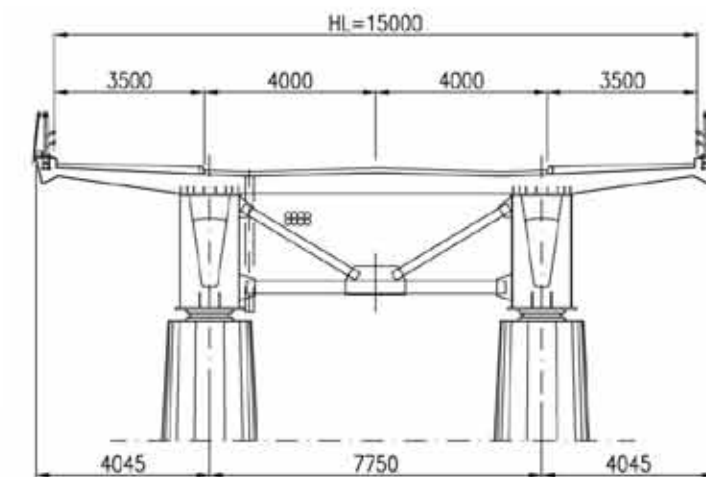
Puuta vaihtoehtoisena rakennusmateriaalina on tarkasteltu, mutta siihen pohjautuvaa ehdotusta ei ole esitetty. On arvioitu, että siltapaikalle teknisesti toteutettavat puurakenteiset siltatyypit voisivat olla kannen yläpuolisiin rakenteisiin perustuvia langer- tai ansarakenteita joiden rakenteet muodostuisivat melko massiivisiksi. Näissä siltatyypeissä sillan kansi on perusteltua toteuttaa teräksisenä tai betonisena ja puulla ei ole arvioitu saavutettavan kustannussäästöä.

VAIHTOEHTO 1A



Liittorakenteinen jatkuva palkkisilta, jossa viisteellinen muoto. Perinteinen aukeahkojen vesistösiltaapaikkojen perusratkaisu.

VE1A 1:250

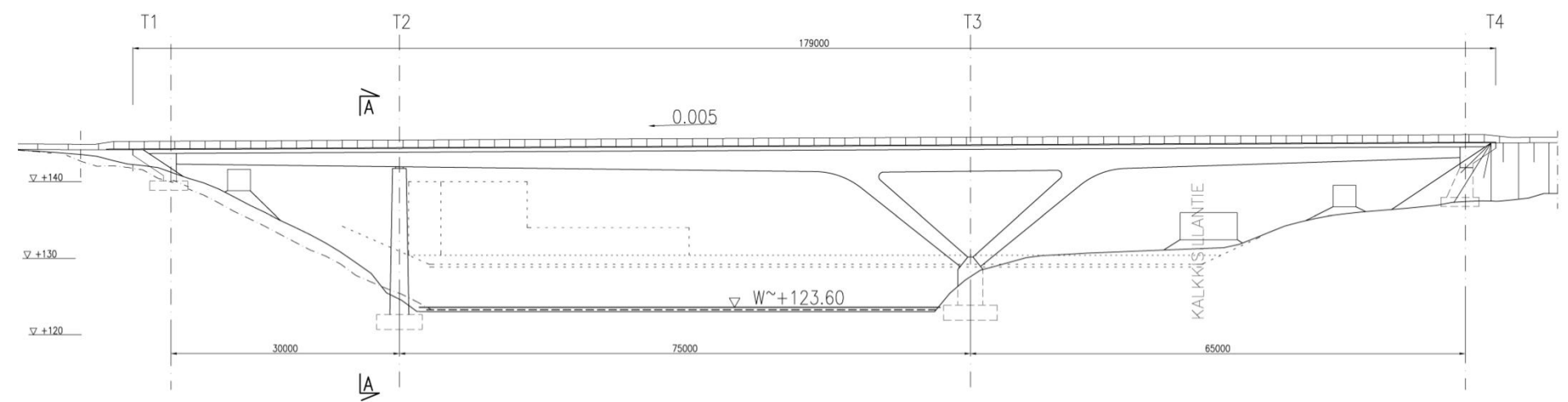
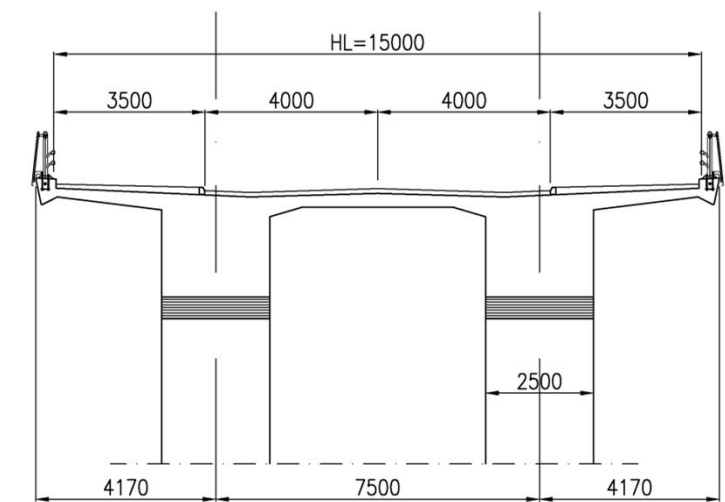


VAIHTOEHTO IB



Teräsbetoninen laattapalkkisilta, suoraviivaisesti muuttuva palkin korkeus. Muotoilulla korostettu välituki. Silta on mahdollista toteuttaa myös teräsrakenteisena (kansipalkit ja välituki T3)

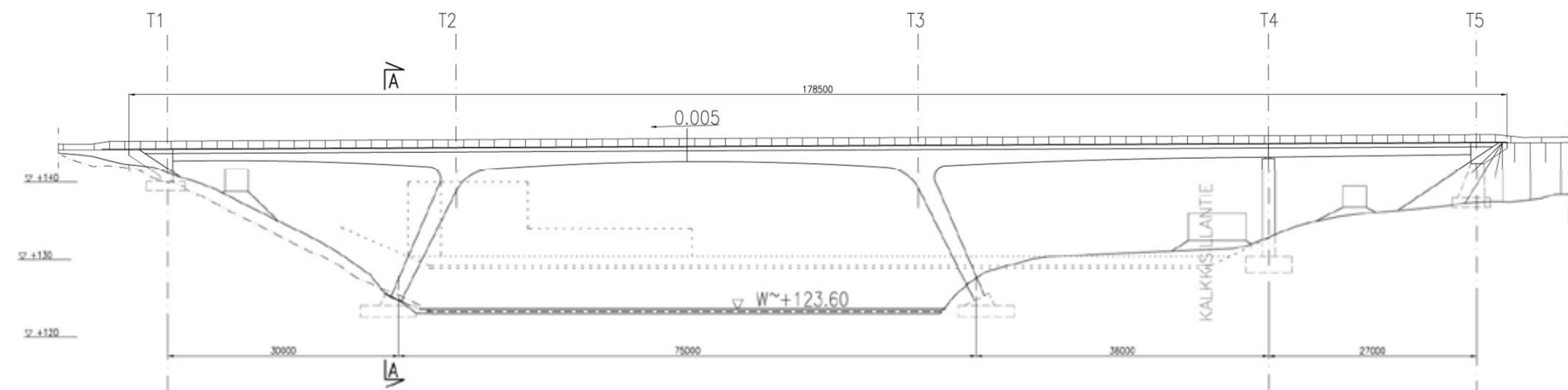
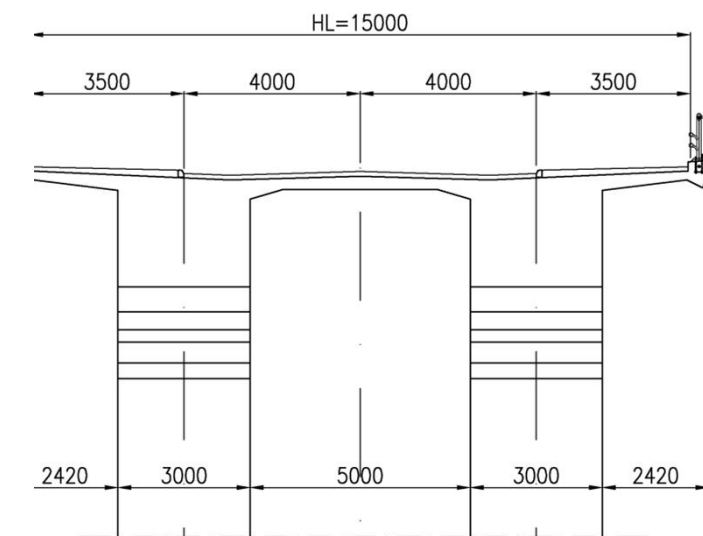
VE1B 1:250



VAIHTOEHTO 2A

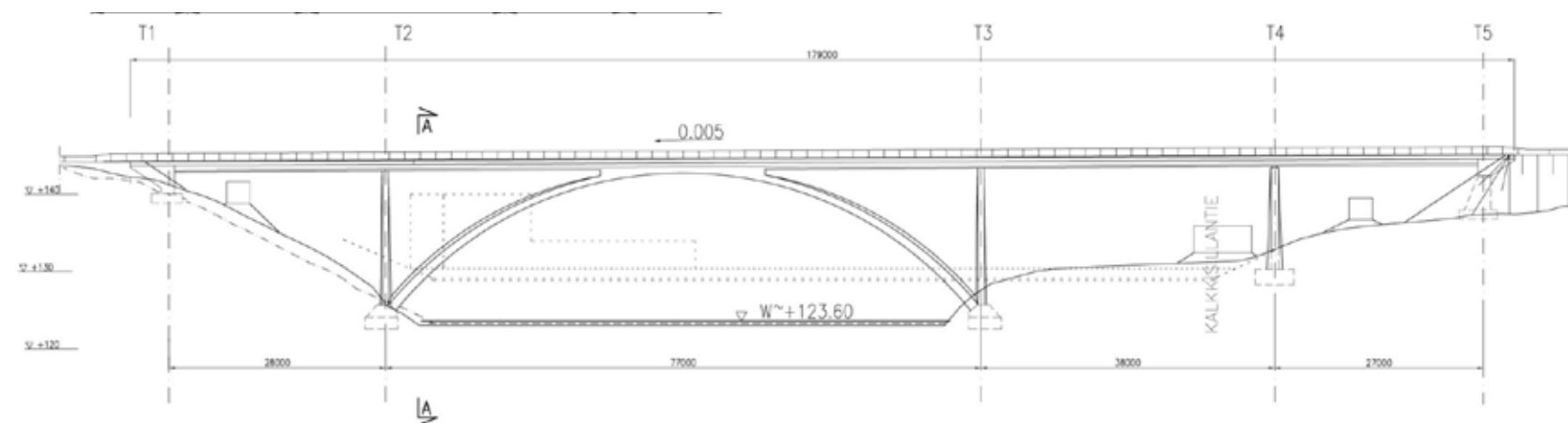
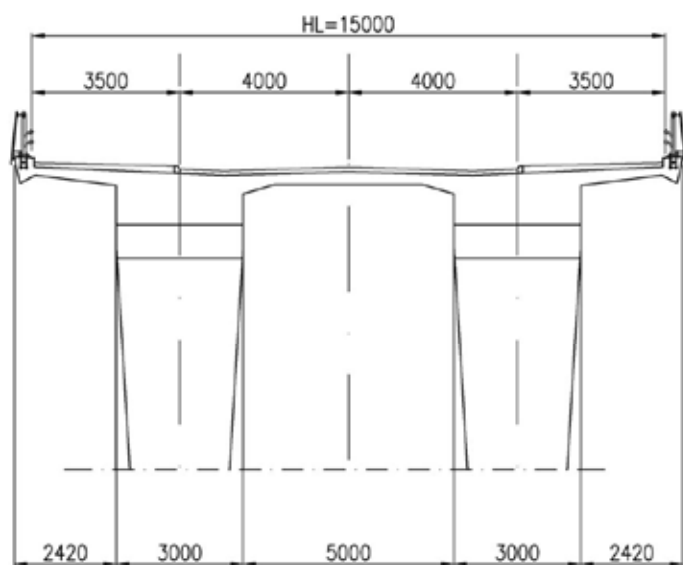


Teräsbetoninen kehäsilta, muuttuva palkin korkeus, kansirakenne laattapalkki. "Funkkis-muotoilu".



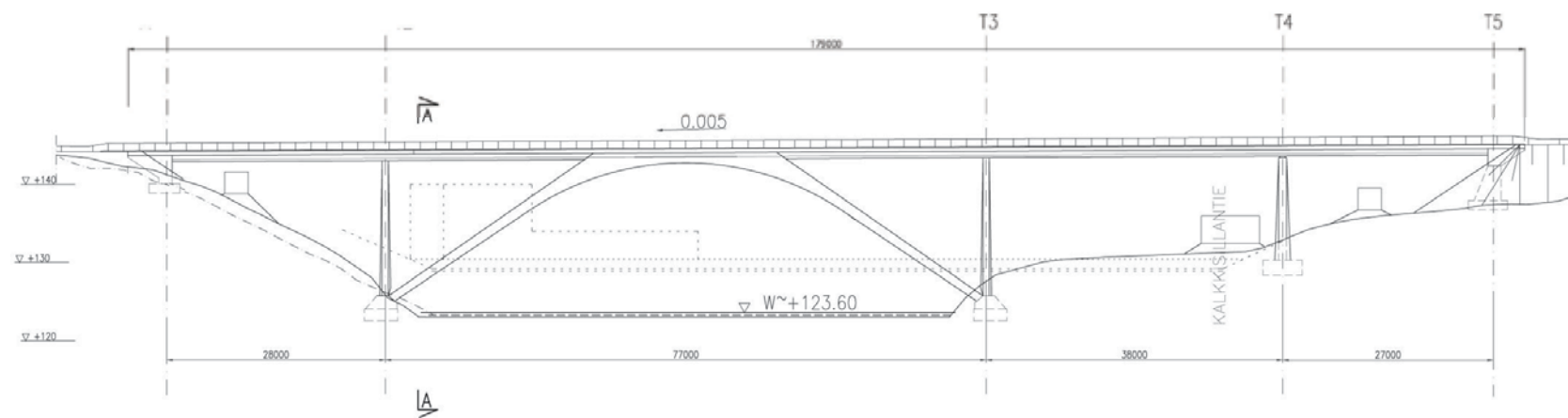
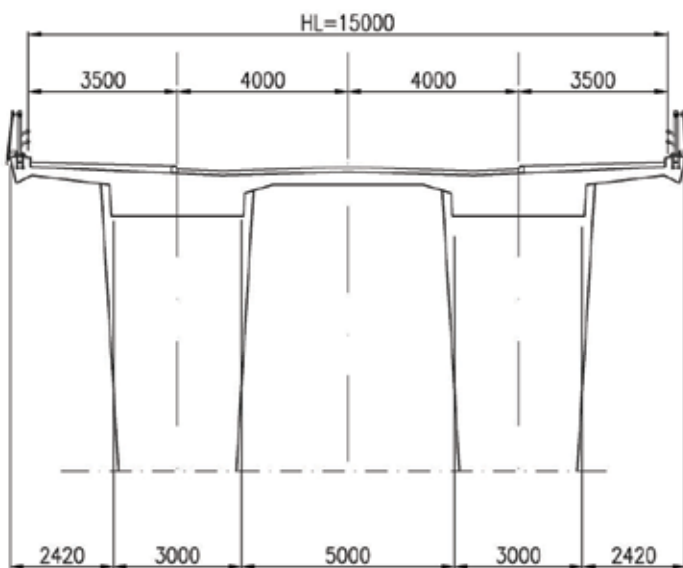
VAIHTOEHTO 2B

Kansi teräsbetoninen laattapalkki. Perinteinen kaarisiltatyppi, mutta ilman kaaren ja kannen välisiä tukia.



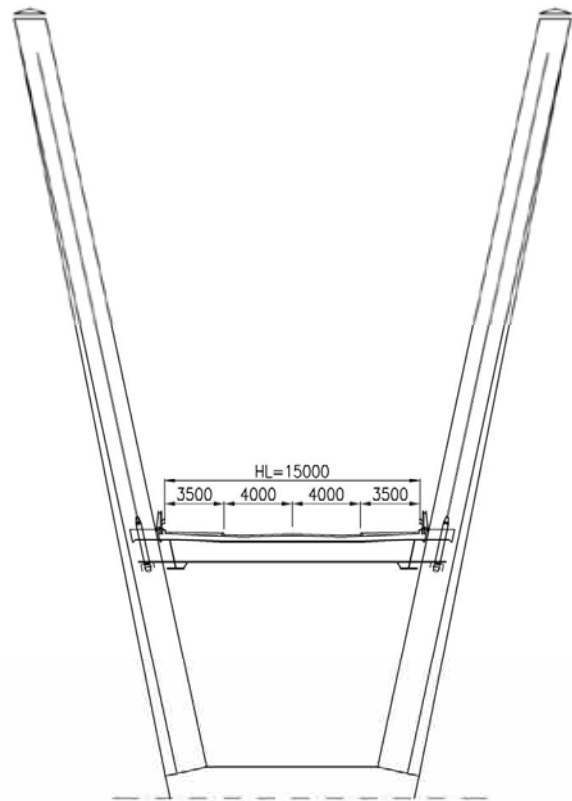
VAIHTOEHTO 2C

Teräsbetoninen kaarisilta, muuttuva palkin korkeus, kansirakenne laattapalkki. Vinojalkaista kehärakennetta muistuttava kaari.

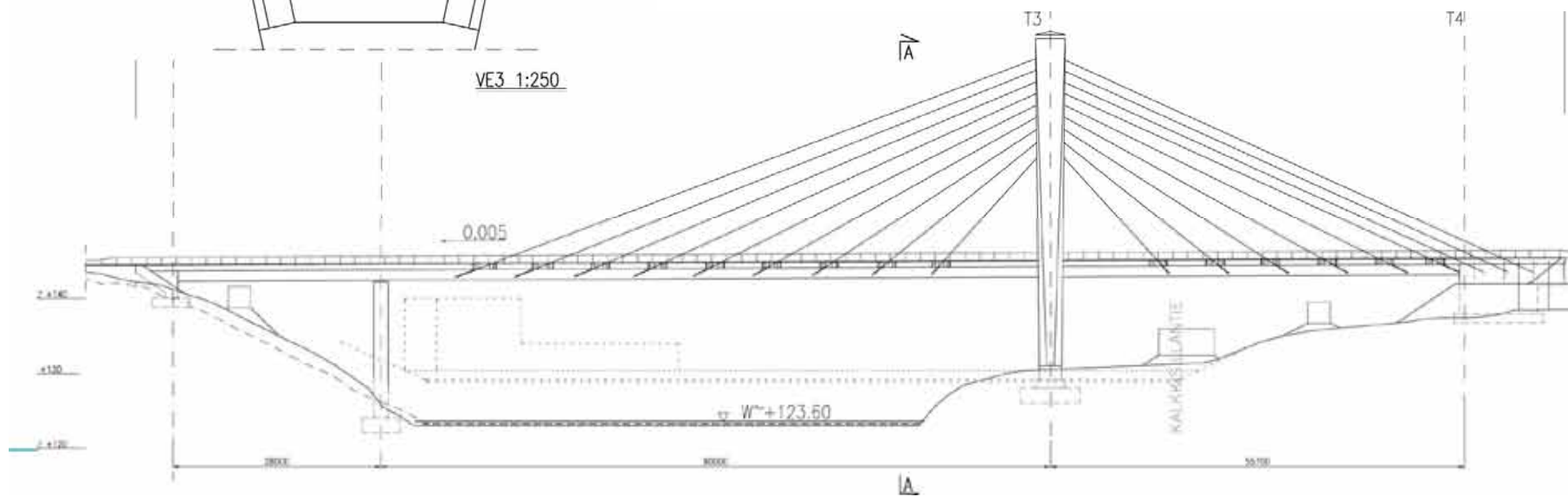


VAIHTOEHTO 3

Teräsbetoninen kehäsilta, muuttuva palkin korkeus, kansirakente laattapalkki. "Funkkis-muotoilu".



VE3 1:250



3.5.2 TAVOITTEET KRUUNUNPUODINMÄEN SILLAN JATKOSUUNNITTELULLE

Kaavoitus

Sillalle ei ole varausta voimassa olevissa kaavoissa. Yleis- ja asemakaavoituksessa sillan paikka voidaan osoittaa tälle aiemmissa vaihtoehtotarkasteluissa valitulle sijaintivaihtoehdolle. Toimeksiannossa on osoitettu, että silta voidaan toteuttaa ympäristöön soveltuvana ja uusi katuyhteys liittyy liikenneteknisesti toimivalla tavalla katuverkkoon ja mahdollistaa keskustan kehittämiseen liittyvät liikenteellisen tavoitettavuuden asettamat tarpeet. On arvioitu, että tarkastelun pohjana olevat liikennetekniset mitat ovat riittävät katuyhteydelle. Kevyen liikenteen väylien yhteydet on ratkaistu alustavasti. Kaavoituksessa ja tilavarauksessa on kuitenkin hyvä varautua mahdollisiin pieniin linjauksen muutostarpeisiin.

Jatkosuunnittelun tavoitteet (yleissuunnittelu)

Sillan yleissuunnittelussa tulee tutkia uuden katuyhteyden ja kevyen liikenteen väylien liittyminen muuhun liikenneverkkoon. Samalla tulee asettaa tekniset reunaehdot jatkosuunnittelulle.

Alustavassa yleissuunnittelussa tulisi arvioida yksityiskohtaisemmin eri siltatyyppien vaikutus maisemaan sopivuuteen. Suunnittelussa tulee määrittää mm:

- sillan hyödyllinen leveys (kadun ja kevyen liikenteen väylien leveys ja sijoittuminen)
- kadulle hyväksyttävät pituuskaltevuudet ja vaakageometrian elementit
- siltakannen tavoitteellinen korkeusasema ja mitoitus.

Yleissuunnittelussa tulee kiinnittää huomiota seuraaviin seikkoihin:

- liikenteellinen toimivuus ts. sillan sovittaminen muuhun katuverkostoon ja kevyen liikenteen väyliin
- sillan soveltuminen maisemaan (siltapaikaluokitus, luokka I "vaativa siltapaikka") ja läheisen rakennuskannan tyylipiirteisiin
- sillan rakennusmateriaalinen vaikutus (teräs, betoni, puu)
- sillan tukien sijainti ja muotoilu
- kevyen liikenteen väylien sijoittuminen ja tarpeet sillalla
- käyttömukavuus ja melunTORjunta
- penkereen pituus ja käsittely sekä kevyen liikenteen yhteyden järjestäminen sillan pohjoispäässä
- sillan valaistus maisemallisesti näkyvällä paikalla.

Suositus siltatyyppitutkielmien perusteella

Sillan jatkosuunnittelu suositetaan tekemään siten, että siltatyyppin valintaan ja sillan ulkonäkövaikutuksiin kiinnitetään erityisesti huomiota. Kruununpuodinmäen siltapaikka on erittäin merkittävä kulttuurihistoriallisesti arvokkaassa joen varren maisemassa. Alustavan tarkastelun pohjalta siltapaikalle on arvioitu parhaiten soveltuvan ratkaisu, joka on riittävän omaleimainen mutta samalla ei ole myöskään liian hallitseva. Siltaa ei voida piilottaa, joten ns. standardin perusratkaisun ei arvioida olevan tälle siltapaikalle soveltuva. Tyyliään moderneimmat ja korosteelliset siltatypit (esim. ikonimaiset vinot pylonit) hallitsisivat arvokkaassa ympäristössä liiaksi. Sen sijaan hillitysti muotoillut Kajaanin keskustan funkkis-ilmeeseen yhteensopivat siltaratkaisut, tai jopa harkitut vinoköysiratkaisut, saattaisivat soveltua siltapaikalla luoden näkyvässä tasapainoisen vaikutelman (esimerkkeinä tarkastellut vaihtoehdot 2A, 2B, 2C ja 3).

Jatkosuunnittelun menettelyvaihtoehdot

Mahdollinen sillan suunnittelukilpailun järjestäminen voisi tulla kyseeseen, mikäli kilpailuun liittyy muitakin kokonaisuuteen merkittävästi vaikuttavia seikkoja. Näitä voisivat olla kevyen liikenteen yhteyden uudelleenjärjestäminen linnanraunioiden kohdalla (vanhan sillan purku tai muuttaminen kvl-sillaksi, kokonaan uusi kevyen liikenteen silta) sisältäen mahdollisesti myös linnanraunioiden ja sulkukanavan alueiden käytön kehittämisen. Kilpailumenettelynä kyseeseen tulisi lähinnä suunnittelukutsukilpailu eli ilmoittautuneista ryhmistä valittaisiin ns. laatupisteystysmenettelyn avulla muutama parhaiten soveltuva (yleensä 3-5) ryhmä laatimaan ehdotuksensa.

Mikäli puu nähdään toivottavana sillan rakennusmateriaalina, suunnittelukilpailu saattaisi tuoda auttaa tuomaan uudentyyppisiä, jopa ennakkoluulottomia vaihtoehtoja. Suunnittelukilpailun eräs yleinen piirre on, että se tuottaa helposti rakennuskustannuksiltaan korkeampia ratkaisuja.

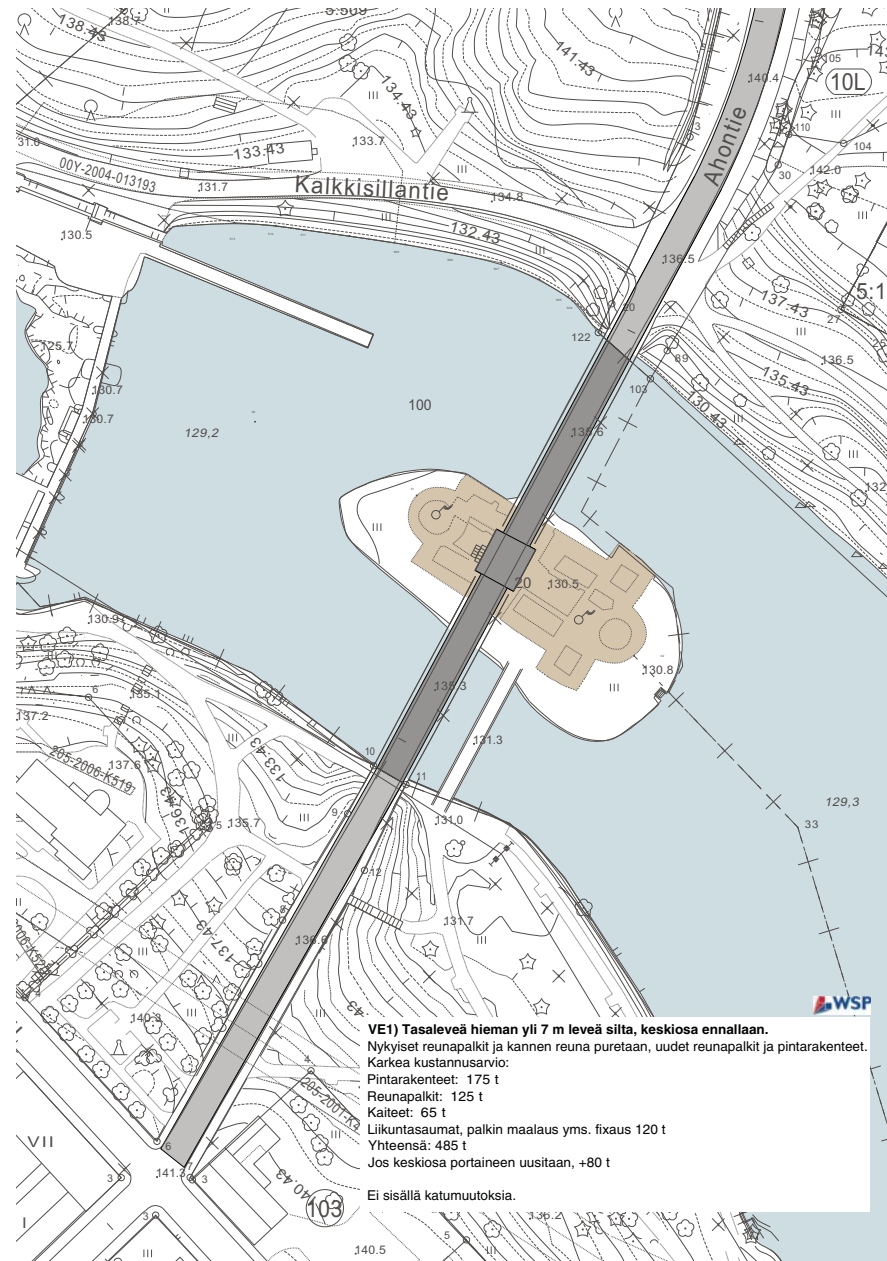
Siltatyyppin valinta voidaan tehdä myös ilman suunnittelukilpailua. Tämä vaatii suunnitteluryhmältä kokemusta ratkaisuiden vaikutusten arvioinnista ja asettaa tilaajalle enemmän vastuuta vaatimusten määrittelyssä. Pisteytykseltään vahvasti laatupainotteisella hankintamenettelyllä voitaisiin todennäköisesti valita tehtävään parhaiten sopiva suunnittelija.

3.5.3 LINNASILTA

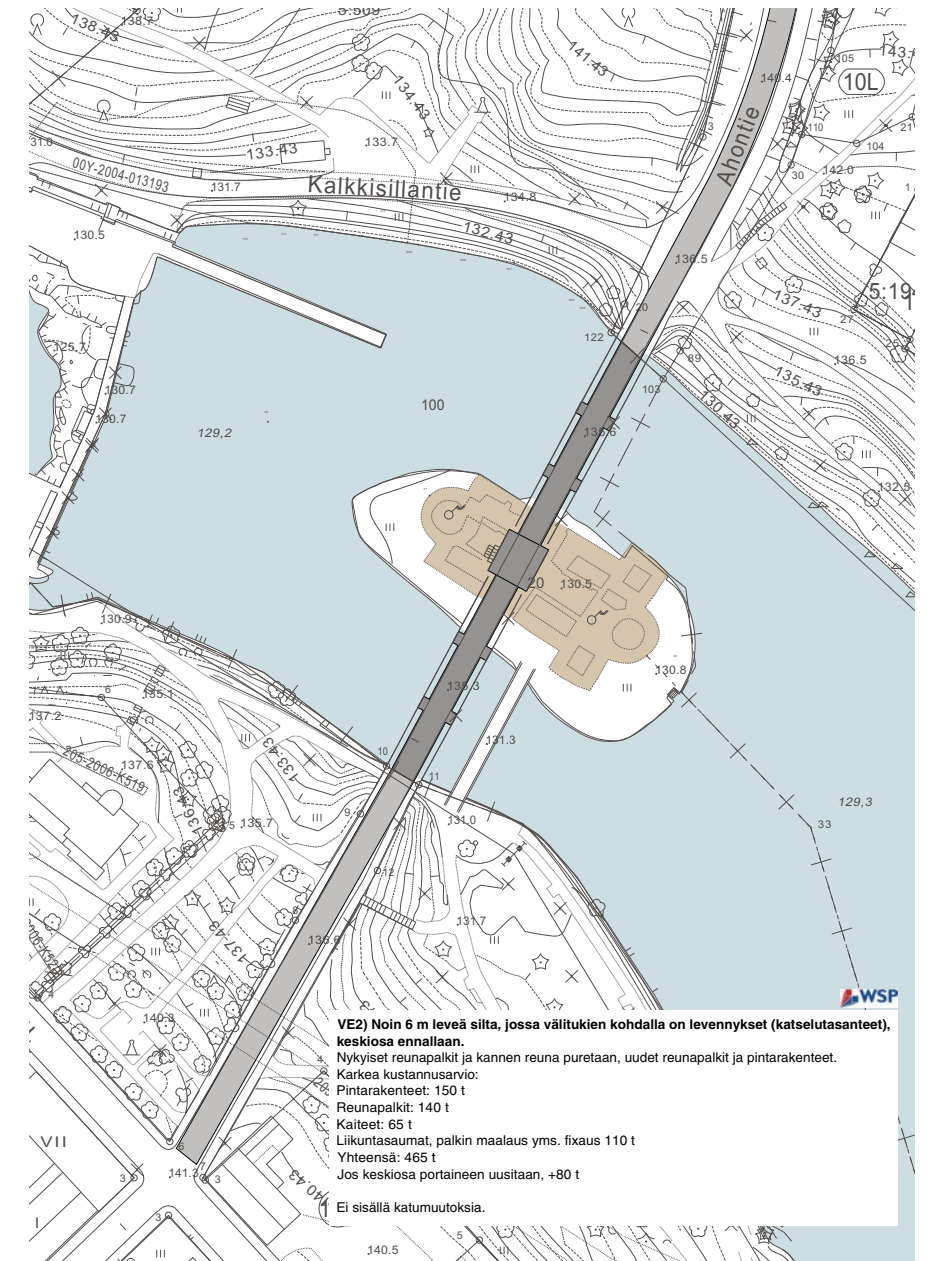
Yleissuunnitelmassa on tarkasteltu Linnasillan kehittämisvaihtoja kevyen liikenteen siltana sekä sillan purkamista ja uuden siltayhteyden rakentamista Linnasaarelta pohjoisrannalle. Mahdollisille katulinjoille on tehty tarkastelun tueksi pituusleikkaustutkimus. Ve 2 on valittu olosuhteisiin sopivana ja historian kerroksellisuutta, toimivuutta ja teknistaloudellisia seikkoja painottaen ensisijaiseksi vaihtoehdoksi.

Nykyinen Linnasilta on suunniteltu vuonna 1935. Sitä ennen samalla paikalla oli jo puurakenteinen silta valkoisine ristikkokaiteineen. Linnasillalla on näin ollen pitkä kulttuurihistoriallinen tausta sekä monumentin että Kajaanin keskustan kannalta. Ajoneuvoliikenteen siirtyessä uudelle sillalle on mahdollista joko säilyttää nykyinen silta jossain muodossa kävelyn ja pyöräilyn käyttöön tai poistaa se kokonaan nykyiseltä paikalta.

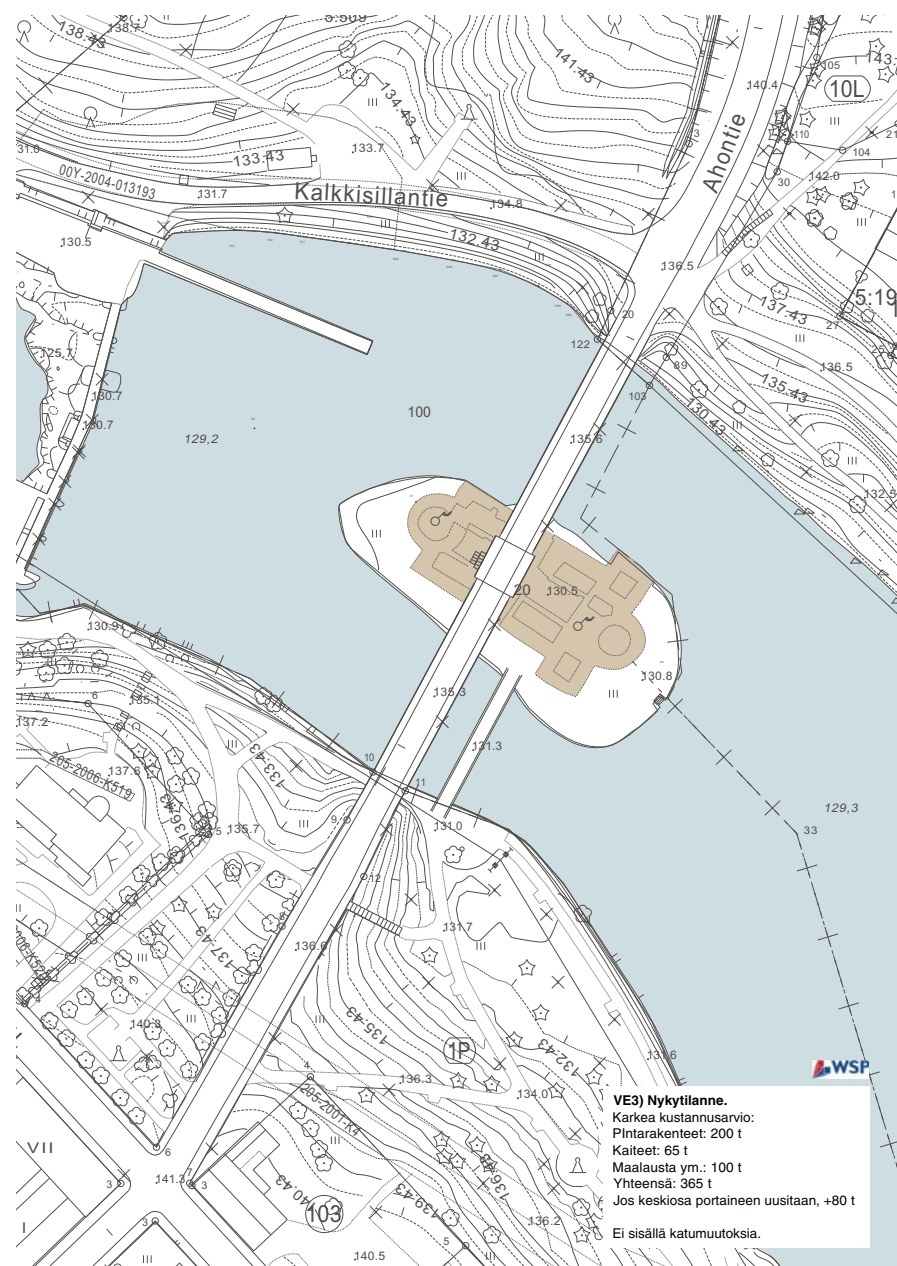
Mikäli silta säilytetään, se toimii kevyen liikenteen pääyhteytenä. Sillan muuttamiseksi kevyen liikenteen käyttöön on tutkittu kolme vaihtoehtoista ratkaisua.



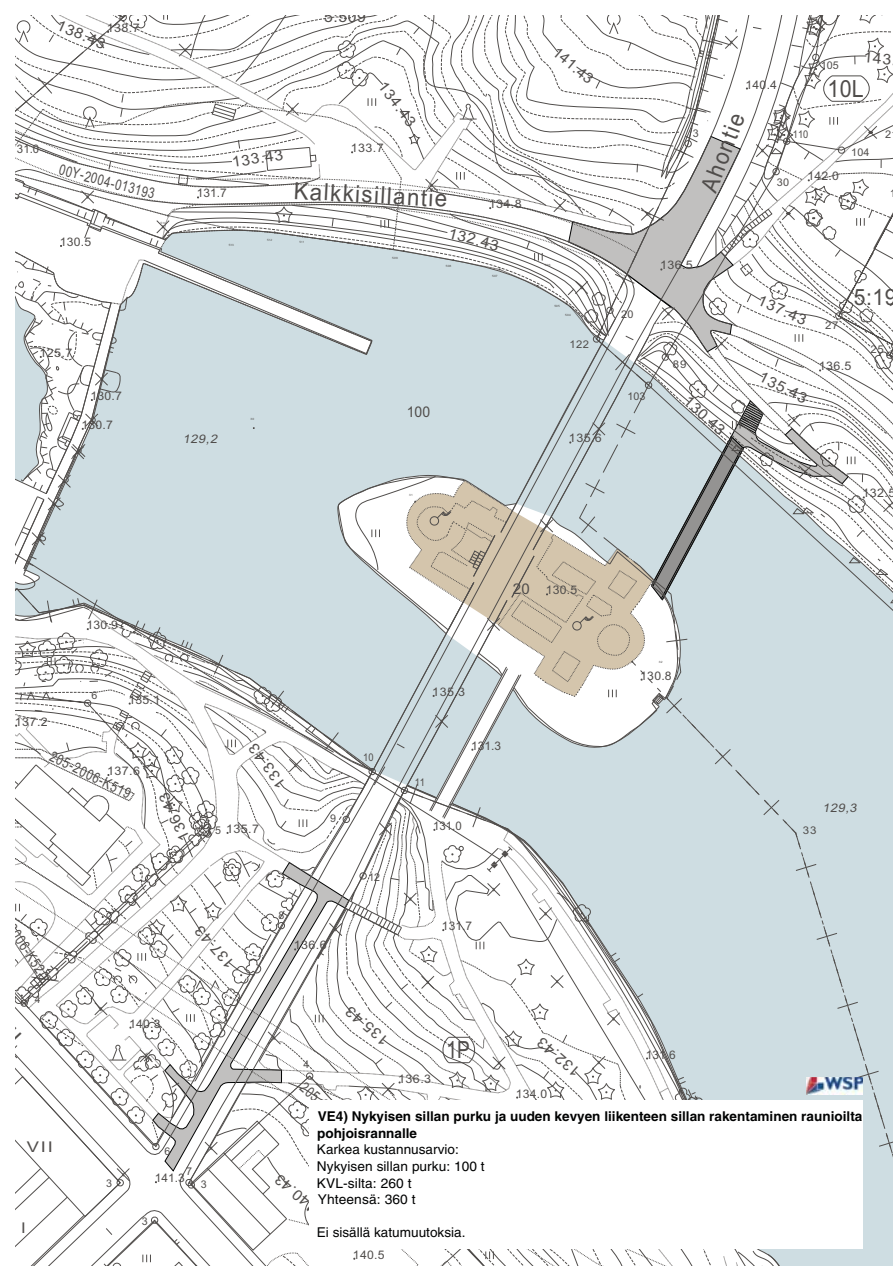
Vaihtoehto 1: Silta kavennetaan nykyisestä kahdeksasta metristä vähän yli seitsemän metriä leveäksi. Keskellä sijaitseva leveämpi osa säilytetään. Sillan reunapalkit ja pintarakenteet uusitaan ja silta varustetaan historialliseen miljööseen sopivalla erikoiskaiteella. Kaikki näkyvät osat viimeistellään ja tarvittaessa maalataan. Keskiosasta poistettu porrasyhteys linnaraunioille uusitaan. Sillalle johtavat kadut kavennetaan ja pintarakenteet uusitaan raittimaisiksi. Vaihtoehdon yksi kustannusarvio on 565 000 €.



Vaihtoehto 2: Silta kavennetaan kuusi metriä leveäksi, mutta välitukien kohdille jätetään niiden leveyteen sopivat näköalatasanteet ja keskellä sijaitseva leveämpi osa säilytetään. Muut korjaustoimenpiteet ovat samat kuin edellisessä vaihtoehdossa. Vaihtoehdon kaksi alustava kustannusarvio on 545 000 €.



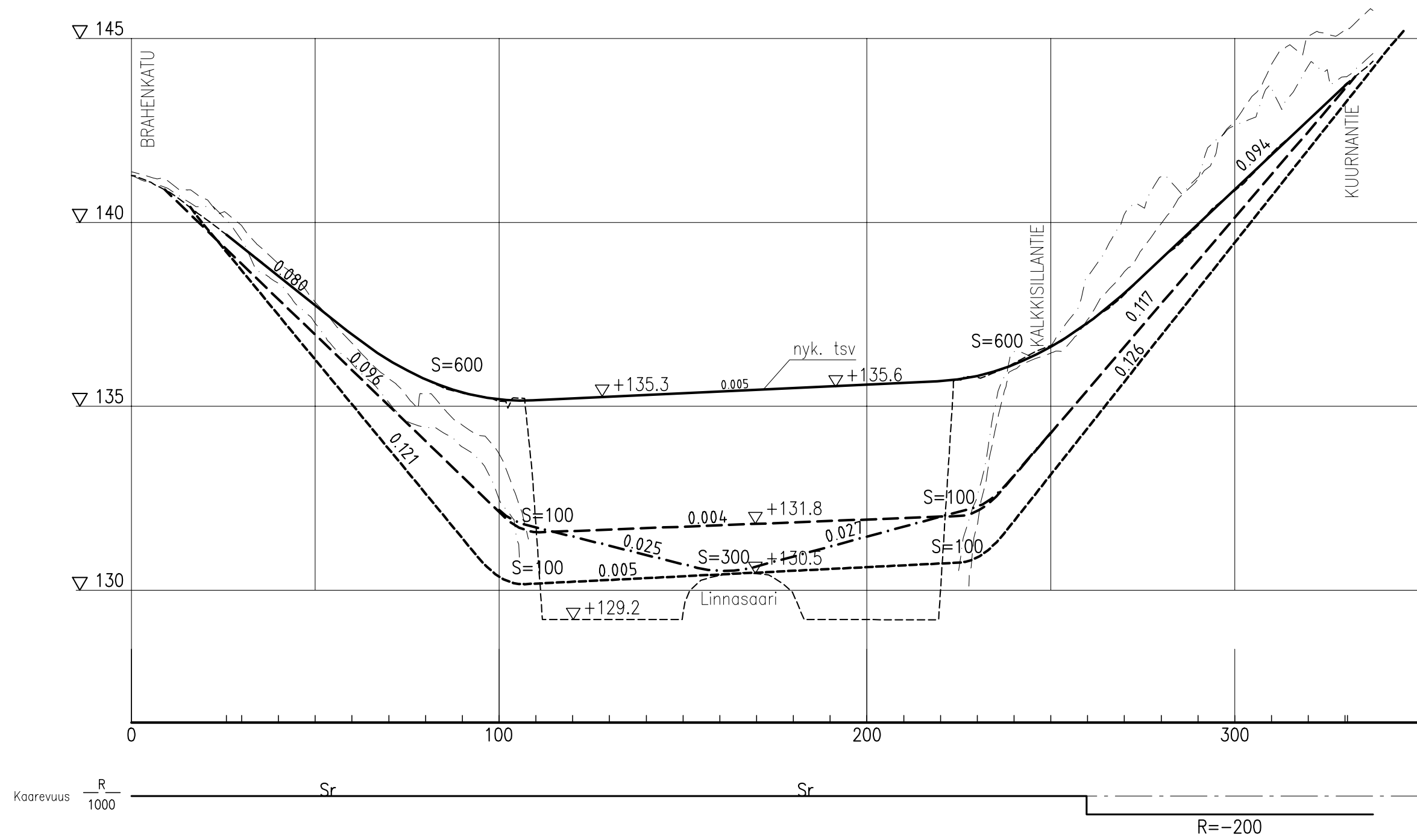
Vaihtoehto 3: Sillan nykyinen rakennesäilytetään. Sillan pintarakenteet uusitaan ja silta varustetaan historialliseen miljööseen sopivalla erikoiskaiteella. Kaikki näkyvät osat viimeistellään ja tarvittaessa maalataan. Keskiosassa sijaitseva porrasyhteys linnaraunioille uusitaan. Sillalle johtavien katujen pinnoitteet uusitaan raittimaisiksi. Vaihtoehdon kolme alustava kustannusarvio on 445 000 €.



Vaihtoehto 4: Nykyinen silta ja sille johtavat kadut puretaan. Uusi kevyen liikenteen siltayhteys on esitetty lähinnä periaatteellisesti Linnasillalta vastarannalle, mutta sen sijainti edellyttää tarkempaa tutkimista sekä läpi kulkevan liikenteen johtamista että vastarannan suurien korkeuserojen kannalta. Katuyhteyden poistuttua puistojen raittiyhteydet on täydennettävä. Niiden kaltevuudet rannoilla olisivat selvästi nykyistä katua suuremmat. Pohjoisrannalle tarvitaan myös porrasyhteys. Vaihtoehdon neljä alustava kustannusarvio on 360 000 €.

Tutkittujen vaihtoehtojen kustannusvertailu on esitetty erittäin karkealla tasolla kuvaamaan ratkaisujen eroa toisiinsa nähden. Lopulliset kustannukset ovat tässä esitettyä arviota suurempia, mm. raittiyhteyksien ja uuden sekä täydentävän valaistuksen osalta.

Sillan poistaminen kokonaan edellyttää, että joen yli toteutetaan hyvä kevyen liikenteen pääyhteys. Se voi olla joko kokonaan uusi kevyen liikenteen silta tai perinteisen kevyen liikenteen sillan toteuttaminen Linnasillalta pohjoisrannalle. Näistä viimeksimainittua on tutkittu periaatteellisesti.



Kuva 93: Ahontien pituusleikkaustutkielmat.

3.6 JOKIRANTOJEN PUISTOALUEET



Kuva 94: Näkymä suunnitelman mukaiseen keskustapuistoon.

Kajaanin ruutukaavakeskusta sijaitsee puistomaisen Kajaaninjoen laakson äärellä. Jokilaakso on valtakunnallisesti merkittävä kulttuurimaisema, jossa ihmisen toiminnan vaikutukset ovat nähtävissä 1600-luvun alusta lähtien. Linnoitussaari ja edelleen toiminnassa olevat voimalaitokset ovat jokimaiseman näyttäviä kiintopisteitä. Jokilaakso on suhteellisen eheä ja voimakas maastonmuotojen, metsäisten rinteiden ja rakentamisen rajaama maisematila. Tilaa avartavat rannan nurmipintaiset puistot.

Keskustan puistokokonaisuus hahmottuu kuitenkin nykytilassa heikosti yhtenäiseksi. Alueella sijaitsee hallinnollisesti useita, erikseen suunniteltuja ja nimettyjä puistoja. Puistojen toiminnallisuus on vähäistä ja kevyen liikenteen reitit ovat paikoin epäjatkuvia. Nykytilassa joen eri puolien liittyminen toisiinsa on virkistyskäytön kannalta ongelmallista, sillä yhteydet kulkevat vilkkaasti liikennöityjen teiden yhteydessä. Tiheä kasvillisuus sulkee tärkeitä näkymiä, tekee joen koillisrannasta varjoisan ja heikentää puistojen ja vesipinnan yhteyttä. Keskustan katutilojen suhde julkiseen puistotilaan ei ole erityisen aktiivinen.

Kulttuurihistorialliselta sisällöltään merkittävällä, keskeisesti kaupunki- ja maisemarakenteessa sijaitsevalla ja yhtenäisenä säilyneellä viheralueella on suurta potentiaalia keskusta-alueen viihtyisyyden ja vetovoimaisuuden parantajana. Keskustan jokirannan puistoja tuleekin kehittää yhtenäisenä kulttuuripuistona sen omaleimaisia arvoja ja piirteitä vaalien ja vahvistaen.

Keskustan jokirannan puistojen yleissuunnitelmassa painotetaan seuraavia tekijöitä:

- Jokilaakson viheralueiden aseman ja yhtenäisyyden vahvistaminen kaavoituksen ja jatkosuunnittelun kautta: fyysisesti ja visuaalisesti yhtenäisen puistokokonaisuuden muodostaminen mm. reittien, siltojen, valaistuksen, kaluste- ja materiaalivalintojen, näkymien ja opastuksen avulla
- Puistokokonaisuuden integroiminen keskeiseksi osaksi keskustan laadukasta yleisten alueiden verkostoa

- Kevyen liikenteen yhteyksien parantaminen rantojen suuntaisesti ja joen yli: puiston sisäisten sekä ympäröiville asuinalueille suuntaavien yhteyksien parantaminen
- Rantapuiston elävöittäminen toimintojen monipuolisuuden ja keskitämisen kautta
- Asukkaita yhdistävä oleskelu-, ulkoilu-, leikki- ja tapaamisympäristö
- Matkailua ja tapahtumia palveleva attraktiivinen kulttuuripuisto
- Puiston osa-alueiden identiteetin vahvistaminen
- Keskeisten rantapuistojen kasvillisuuden kehittäminen avoimempaan, puistomaisempaan suuntaan
- Rakennetun kulttuuriympäristön sekä maiseman ja luonnonarvojen vaaliminen, vahvistaminen ja hyödyntäminen osana puistoa

3.6.1 PUISTOKONSEPTIN OSA-ALUEET

Kajaaninjokilaakson puistoja kehitetään yhtenäisenä kokonaisuutena, jonka osa-alueiden ominaispiirteitä vahvistetaan. Kajaanin kulttuuripuisto "Linnapuisto" on konseptitasolla tyypitely seuraaviin osa-alueisiin:

Kajaanin linnan merkitys puistoalueen sydämenä vahvistuu, kun ajoneuvoliikenne poistuu Linnasillalta. Linnan kautta kulkevat puiston ydinreitit ja näkymät linnalle yhdistävät joen eri rantoja.

Kaupunkiranta on toiminnallisesti merkittävin, kaupunkirakenteeseen liittyvä edustuspuisto, joka palvelee niin asukkaita kuin matkailua ja tapahtumia.

Kynnäsraanta liittyy siltojen avulla kiinteästi Kaupunkirantaan. Tavoitteena on nykyistä puistomaisempi, avoimempi ja hienovaraisesti toiminnallisempi viheralue.

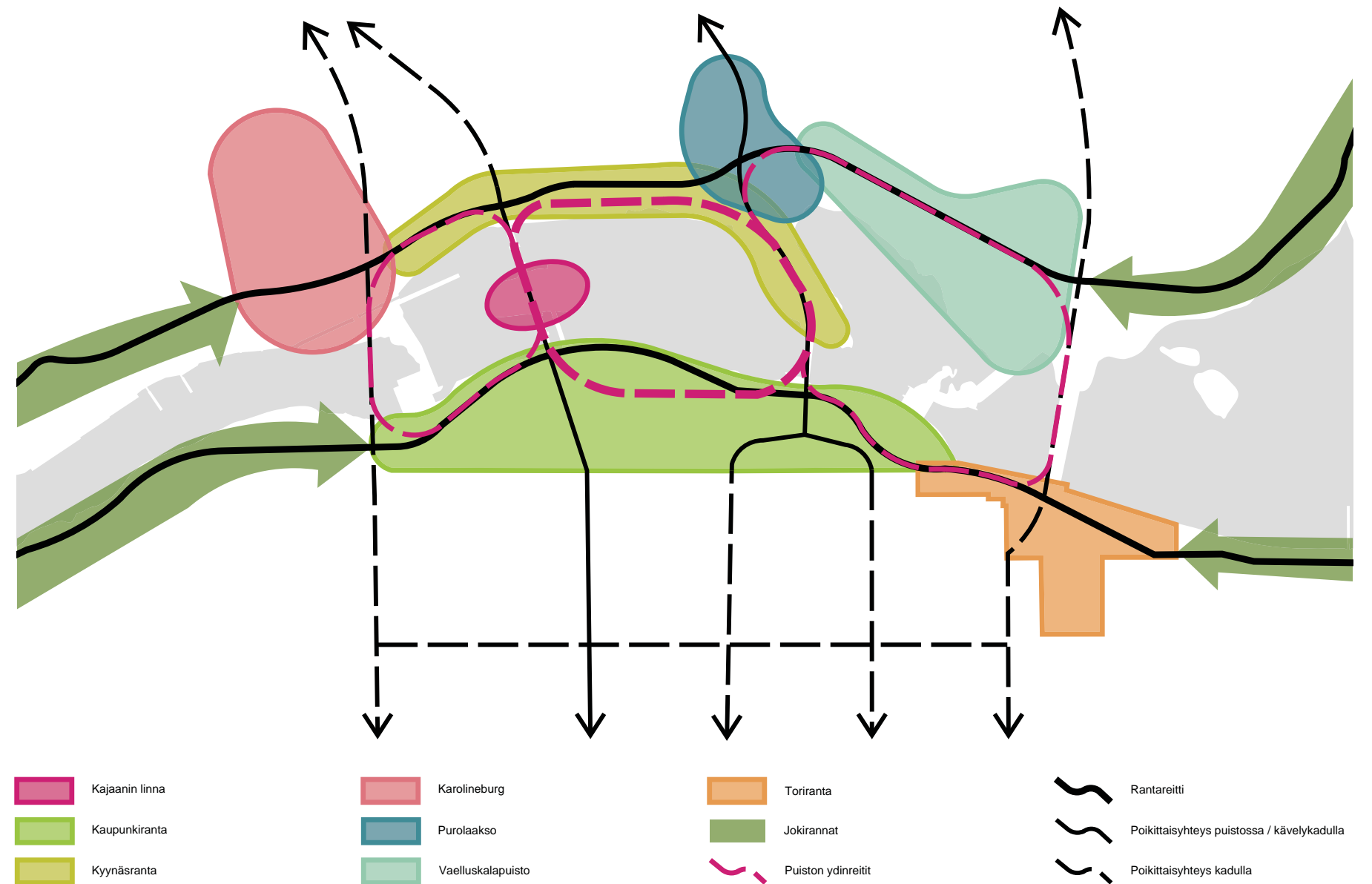
Karolineburg ei nykytilassa hahmotu keskustan puistojen osana. Näkymiä avaamalla kartanoalue tuodaan puiston visuaaliseksi osaksi.

Purolaaksosta kehitetään tunnelmallinen puistokohde vesirakentamisen keinoin.

Vaelluskalapuisto on keskustapuiston luonnonläheisin osa. Viheralueen teemaksi ja nähtävyydeksi nousee patojen vuoksi menetettyjä kutupaikkoja ja vaelluskalojen yhteyttä korvaava luonnonmukaisesti toteutettu kalatie.

Toriranta on torin, toripuiston, Lönnrotinkadun ja Brahenkadun päätyaukion muodostama kokonaisuus, jota kehittämällä eheytetään alueen kaupunkikuvaa ja rantareittien jatkuvuutta.

Jokirantojen kautta keskustan kulttuuripuisto liittyy laajempaan viheraluekokonaisuuteen. Nykyisiä reittejä sujuvoittamalla, epäjatkuvuuskohtia täydentämällä ja siltoja kehittämällä Kajaaninjoen rantareitit saadaan yhtenäiseksi, eripituisia kierroksia tarjoavaksi ulkoiluverkostoksi.



Kuva 95: Keskuspuiston konsepti.

3.6.2 PUISTOJEN KEHITTÄMINEN

Kajaanin linnan ympärille kiertyvät rantapuistot muodostavat keskeisimmän ja toimintoiltaan aktiivisimman alueen eli "Linnapuiston". Joen eri puolet liittyy nykyistä paremmin toisiinsa Linnasillan kehittämisen sekä Kynnäspään uuden kevyen liikenteen sillan kautta.

"Linnapuisto" yhdistyy kävelykeskustaan kulttuuriakselin avulla, jonka varrelle sijoittuvat mm. taidemuseo, Raatihuoneentori, käsityökeskus ja linnanrauniot. Kevyen liikenteen sillaksi muutettava Linnasilta toimii puiston kokoavana yhteytenä ja tapahtumapaikkana. Puiston sisäänuloaukioita, joista tärkeimmät sijaitsevat Linnasillan akselin päissä, korostetaan laadukkaiden pintamateriaalien sekä opasteiden avulla.

Linnasillan kupeeseen terassoidaan rinnekatsomo. Puistossa voidaan järjestää ulkoilmatapahtumia, jolloin katsomon edustan nurmelle tai veteen voidaan rakentaa esiintymislava. Muina aikoina katsomo toimii oleskelupaikkana, josta avautuu hienot näkymät linnalle ja joelle. Käsityökeskuksen pihaa on mahdollista kehittää kiinteämmäksi osaksi puistoa.

Uusi, entistä paremmin varustettu leikkipaikka rakennetaan keskeisemmälle ja liikenteellisesti rauhallisemmalle paikalle Brahenkadun vierelle. Rinteeseen terassoidaan alueet leikille ja oleskelulle.

Kynnäsrannan kasvillisuutta hoidetaan nykyistä avoimempaan. Näkymiä avataan vastarannan ja linnan suuntaan. Oleskelupaikkoja lisätään ja rantaan rakennetaan oleskelulaituri, joka mahdollistaa veden äärelle pääsyn. Oleskelupaikkojen yhteyteen istutetaan ryhminä vastarannalle erottuvaa koristekasvillisuutta, kuten kukkivia puita ja kirkkaan syysvärin saavia pensaita.

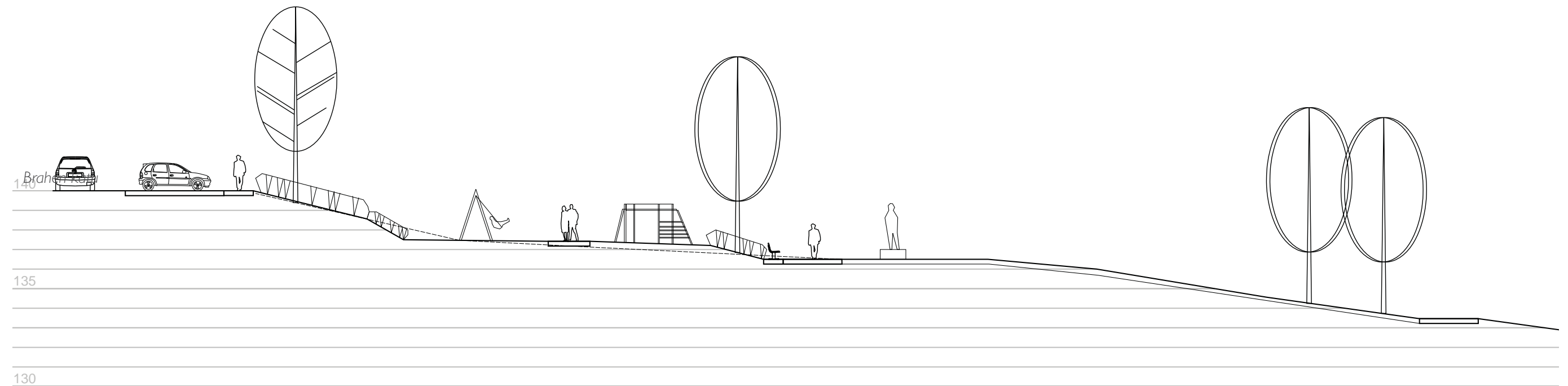
Teppananpuro otetaan nykyistä voimakkaammin esiin. Purouomaa muotoillaan, sen varteen tehdään lampi ja puron ylittävälle reitille rakennetaan tunnelmalliset puistosillat. Puron läheisyyteen, sujuvoitettavan pääreitit varrelle rakennetaan ulkoliikuntapiste. Puron ja lammen kasvilajistoa monipuolistetaan kasvupaikkaan soveltuvalla luonnonmukaisella koristekasvillisuudella.

Vaelluskalapuistoon toteutetaan maakuntakaavan tavoitteiden mukaisesti kalatie. Kalatiehen ja näköalapaikkaan tutustumista varten alueelle sijoitetaan muutamia penkkejä ja rakennetaan uusia reittejä.

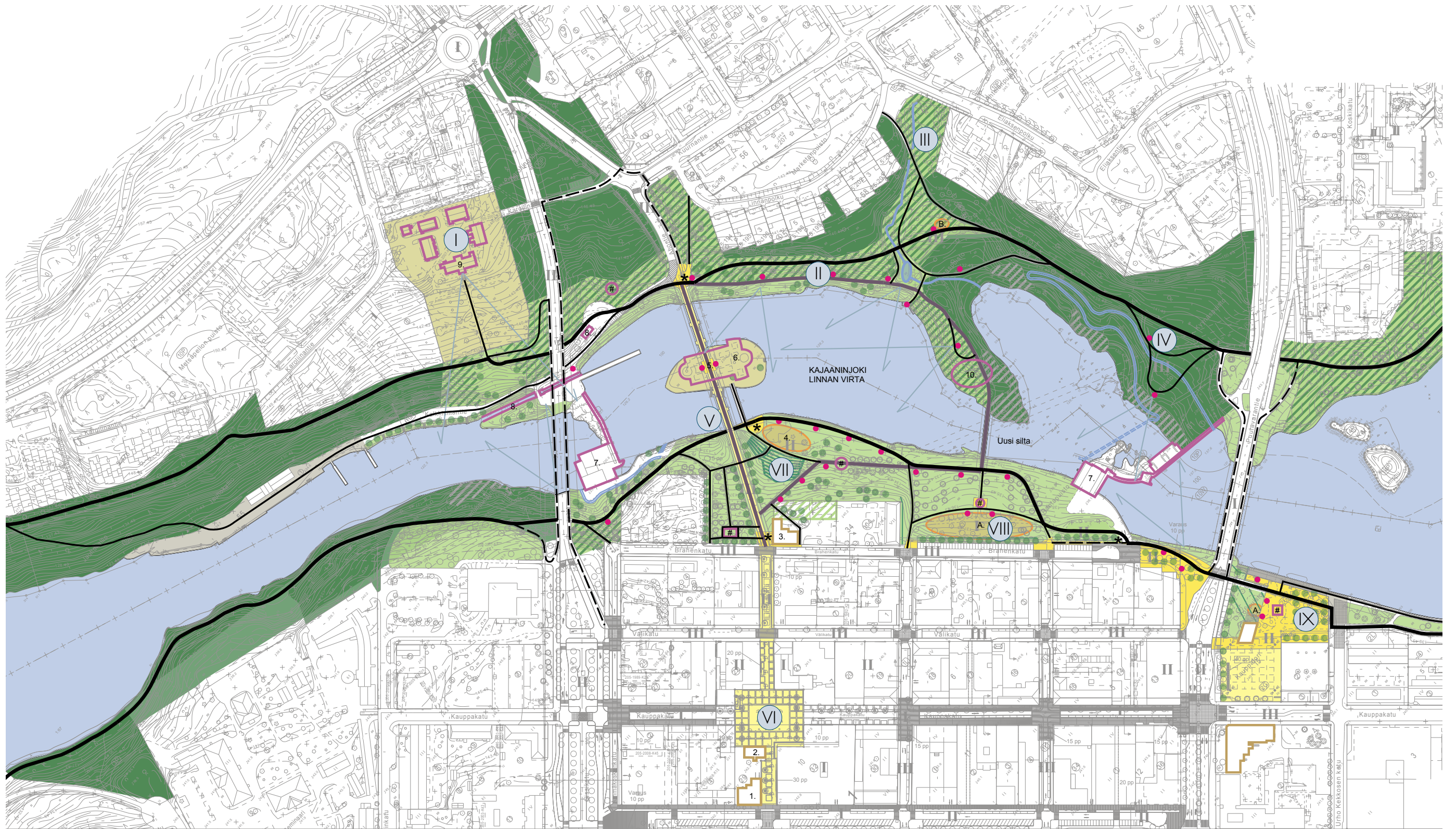
Kauppatori ja toriranta liitetään yhteen kiinteämmäksi, kaupunkikuvallisesti laadukkaaksi kokonaisuudeksi. Tori korotetaan ympäröivien katujen tasoon ja sen yhteyttä rannan venelaituriin parannetaan. Nykyistä toripuistoa kehitetään puistoaukioksi ja se liitetään maastonmuotoilulla sujuvammin Lönnrotinkatuun. Rannan suuntaisten kevyen liikenteen reittien sujuvuutta parannetaan. Torin

ja puiston nivelkohtaan rakennetaan paviljonki. Paviljongin yhteydessä säilyy mahdollisuus pieneen leikkipisteeseen.

Puistojen tärkeisiin sisäänuloaukioihin sijoitetaan kartalla varustetut opastetaulut, joissa esitetään puistossa sijaitsevat nähtävyydet, historialliset kohteet, muistomerkit ja taideteokset. Puistojen opastetauluissa kerrotaan myös ajankohtaisista tapahtumista. Nähtävyyksien yhteyteen sijoitetaan opasteviitat tai tarvittaessa kohdetta esittelevät suuremmat opasteet. Vierailijoiden käyttöön laaditaan puistoesite, jossa on lisätietoa kohteiden taustasta. Yhteydet "Linnapuistoon" opastetaan kävelykeskustasta kevyen liikenteen reittien viitoituksella.



Kuva 96: Leikkaus uudelle paikalle siirretyn leikkialueen kohdalta.



Kajaaninjokea reunustavat puistot liittyvät kiinteämmin toisiinsa kevyen liikenteen siltojen parantaessa yhteyksiä. Kaupunkiranta ja Kynnäsranne muodostavat yhtenäisen Linnapuiston.

Linnapuisto on ainutlaatuinen yhdistelmä historiaa ja kulttuuria. Siitä kehitetään kaupungin houkutteleva käyntikortti ja matkailuvaltti, osana Kajaanin keskustaa. Linnapuiston kokonaisuutta korostetaan yhtenäistämällä joen eri puolien kalustusta, valaistusta, materiaaleja ja opastusta.

-  Kajaaninjoki
-  Metsäinen viheralue
-  Puoliavoin puisto
-  Avoin / hoidettu puisto
-  Liitetään kiinteämmin puiston osaksi
-  Avokallioalue
-  Historiallinen viheralue
-  Pääulkoilureitti / Renforsin lenkki
-  Linnapuiston kierros (noin 850 m)
-  Muu puistoreitti / reitti katualueella
-  Istuskelupaikka
-  Avattava näkymä
-  Aukio, tärkeä puiston sisään tulokohta
-  Puiston opastaulu / info
-  Nähtävyys, muistomerkki, patsas
-  Pienvene- / risteilysatama
-  Toiminto: A. leikki, B. kuntopiste
-  Puro
-  Kalatie, poikastuotantouoma

I KAROLINEBURG

Suojametsät rajaavat kartanon uudesta katulinjasta.

Joen ja kartanonpuiston välistä aluetta hoidetaan avoimempaan. Näkymiä avataan joen ja keskustan suuntaan.

II KYYNÄSRANTA

Joen itäpuoli liittyy tiiviimmäksi osaksi Rantapuistoa. Eri puolet muodostaa yhdessä kulttuurin- ja historiantäyteisen Linnapuiston.

Itärannan kasvillisuutta hoidetaan avoimempaan ja istuskelupaikkojen yhteyteen istutetaan vastarannalle näkyvää kasvillisuutta, kuten kukkivia puita ja kirkkaan ruskan värin saavia pensaita.

III PUROLAAKSO

Linnapuiston itäosan teemana ovat purot: Teppanan puro ja poikastuotantopuro.

Teppanan puron ympäristöä kohennetaan näkymiä avaamalla, uusin istutuksin ja uomaa muotoilemalla. Ylityskohtiin rakennetaan sillat ja puroon padotaan pieni allas.

IV VAELLUSKALAPUISTO

"Taimentarha"

Luonnonmukaiset purouomat ja kutusoraikot rakennetaan puistokäytävien yhteyteen.

Uomat korvaavat patojen vuoksi menetettyjä kutupaikkoja ja järvitaimenen luonnonpoikasten tuottoa.

V LINNASILTA

Silta kavennetaan ja muutetaan kevyen liikenteen alueeksi.

Siltaa voidaan hyödyntää tapahtumapaikkana, esim. siltatanssit, myyjäiset, ulkoilmanäyttelyt.

VI KULTTUURIAKSELI

Korkeatasoinen kävely-ympäristö yhdistää kulttuurikohteet toisiinsa.

1. Kajaanin taidemuseo
2. Raatihuone ja Raatihuoneentori

3. Kainuun Pirtti / käsityökeskus
4. Tapahtumarinne
5. Linnasilta
6. Kajaanin linna

VII TAPAHTUMARINNE

Linnan ja sillan kupeeseen terrassoidaan rinnekatsomo.

Puistossa voidaan järjestää tapahtumia, esim. ulkoilmakonsertteja, jolloin rantapuistoon tai veden päälle rakennetaan lava.

VIII LEIKKIPAIKKA

Rinteeseen terrassoidaan alue leikille, pienelle pelikentälle sekä oleskelua varten. Puistoon keskitetään Toripuiston ja Rantapuiston leikkipaikat.

Pysäköinti rajautuu leikkipaikasta kasvillisuuden ja tasoeron avulla.

IX TORIRANTA

Reittien jatkuvuutta rannassa sekä Brahenkadulle / Linnapuistoon parannetaan. Torin ja puiston liitetään tiiviimmäksi kokonaisuudeksi. Maastonmuotoilulla sujuvoitetaan liittymistä Lönnrotinkatuun.

NÄHTÄVYYDET

Linnapuiston nähtävyydet liittyvät kehitetyn reitistön yhteyteen. Kohteita korostetaan valaistuksella ja ne opastetaan yhtenäisesti (esim. infotaulu ja esitekartta).

6. Kajaanin linna
7. Voimalaitokset ja padot
8. Tervakanava ja Lussitupa
9. Karolineburgin kartano
10. Kynnäspään linnoitukset

Muistomerkit, patsaat

3.7 KUSTANNUKSET

Yleissuunnitelmaluonnoksen mukaisen uudisrakentamisen ja muutostöiden rakentamisen kustannuksista on laadittu alustava kustannusarvio. Toteutus on ajateltu tapahtuvan vaiheittain seuraavan kahdenkymmenen vuoden aikana.

Kokonaiskustannukset ovat noin 13,9 M€, joista katujen osuus 6,8 M€, sillat 6,4 M€ ja puistot 0,7 M€. Rakentamisen kustannuksiin sisältyvät ulkovalaistus ja kalusteet. Kustannuksiin eivät sisälly suunnittelukustannukset, eivätkä kalaportaiden ja vesihuollon rakentamisen kustannukset.

KAJAANIN YDINKESKUSTAN LIITTYMINEN KAUPUNKIIN LÄHDELUETTELO JA LIITTEET

LÄHDELUETTELO

AIKAISEMMAT RAPORTIT JA SUUNNITELMAT	
Keskustaa koskevat aikaisemmat suunnitelmat ja selvitykset	
	<p>Kajaanin keskustan katualueet, yleissuunnitelma (Ark.tsto. Mikko Heikkilä Oy, Esisuunnittelijat Oy 2000)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vektoriaineisto (dwg) ▪ Suunnitelmakuvat ▪ Visualisointikuvat
	Koko Kajaani 2020, Aluerakenne ja toimenpideohjelma (Kajaanin kaupunki 2008)
	Kajaanin IT-talo ja elokuvakeskus, Liikenne- ja katuymppäristön suunnitelma
	IT-tontin kaavaliite
Sillat	
	Kajaaninjoen alajuoksun silta- ja tievaihtoehdot (Suunnittelu-Kortes 1984)
	Kruunupuodinmäen siltavaihtoehtojen vertailu (Suunnittelu-Kortes 1998)
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ suunnitelmaselostus ▪ linjausvaihtoehdot (CAD)
	Otteita Silta YVAsta (Suunnittelukeskus 1999)
LIIKENNE	
	Kajaanin paikallisliikenne 31.5.2009–6.6.2010 (nettisivut)
	Kajaanin liikenneturvallisuussuunnitelma 2001
	Kajaanin liikenneturvallisuussuunnitelma 2009
	Kevytliikenneverkko 2008
	Kajaanin kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2010 (1999)
	Liikennelaskennat 1992-2007

MAANKÄYTTÖ JA KAAVOITUS	
	Ajantasakaava_jokiranta (dwg)
	Kantakartta_jokiranta (dwg)
	INKA_inventointi
	Ilmakuvia
	Kaupunkiarkeologinen inventointi
	Keskustan kaava (tif)
	Kajaanin keskusta – Historiallisen kaupunkimiljöön suojeluatlas
	Kajaanin yleisasemakaava 1950. Otti-I. Meurman
MUU AINEISTO	
	<p>CD1 - Jokiranta</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ilmakuvia ▪ INKA-inventointi ▪ Kajaanin keskustan katualueet_yleiss2001 ▪ Ajantasakaava_jokiranta ▪ Kantakartta_jokiranta ▪ Kaupunkiarkeologinen inventointi
	<p>CD2 - Kajaanin keskusta – Historiallisen kaupunkimiljöön suojeluatlas</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Analyysit ▪ Parannusehdotukset

Lähdekirjallisuutta:

- Flink, Selja (toim.): Linnanraunio sillan alla. Kajaanin linnan restaurointi 2001-2008. Museovirasto. Helsinki 2008.
- Heikkilä, M ja Santasalo, T: Tori osana kauppa ja kaupunkia. Suomalaisia kauppatoreja 2006. Elävä Kaupunkikeskusta ry. / Ympäristöministeriö. Lahti 2006.
- Heikkinen, Reijo: Kajaani castle. Kajaani 2006.
- Kajaanin keskusta. Oulun yliopiston arkkitehtuurin historian laboratorion harjoitustyöt 2009.
- Kauppila, Raili: Kartanonomistajien Kajaani. Kuinka kaupungin keskusta rakentui. Keuruu 2008.
- Kauppila, Raili: Raatihuone Kajaanin kaupungissa. Kajaani 1988.
- Mökkönen, Teemu: Kajaani-Kajana. Kaupunkiarkeologinen inventointi. Museovirasto, rakennushistorian osasto. 2001.
- Tervonen, Päivi (toim.): Eino Pitkänen – Arkkitehtina Kajaanissa. Kainuun Museo. 2001.

LIITE I Nykyiset autopaikat ja niiden rajoitukset

ALUE	KOHDE	AUTOPAIKAT YHT.	INVA	AIKARAJOITUS	MAKSU	HUOMIO	
1	1	12		4 paikkaa klo 17-08			
	2	8		2 h			
	3	10					
	4	13			0,20 /20min, max. 2 h		
	5					6 paikkaa, ei nyt käytössä rakennustyömaan vuoksi	
	6	20				kiinteistön paikkoja	
	6b	19		5 paikkaa 1 h		kiinteistön paikkoja	
	7	40		27 paikkaa 1h		kiinteistön paikkoja	
	42	14				klo 6-18 kiinteistön käytössä	
	43	20					
	50a	10				kiinteistön paikkoja	
	50b	12				kiinteistön paikkoja	
	50c	13				kiinteistön paikkoja	
	51a	21		4 paikkaa 1 h		kiinteistön paikkoja	
	51b	26				kiinteistön paikkoja	
	51c	10				kiinteistön paikkoja	
	56	42				kiinteistön paikkoja, lisäksi autohallipaikkoja 10 kpl	
	57	10				kiinteistön autohallipaikkoja 10 kpl	
	58	5		1 h			
	59	24				kiinteistön paikkoja	
2	8	10	1	1 h			
	11	22					
	12b	110			0,20€/45min, 2 /8h	lisäksi kiinteistön autohallipaikkoja 80 kpl	
	14	12				kiinteistön autohallipaikkoja 12 kpl	
	15	32		25 paikkaa 1 h	7 paikkaa 0,20€/20min		
	16	47		11 paikkaa 1 h	36 paikkaa 0,20€/20min		
	61	25				kiinteistön paikkoja	
	62	23				kiinteistön paikkoja	
	3	17	13			0,20€/20min, max. 2 h	
		18	43				
19		6			0,20€/20min, max. 2 h		
20		29					

ALUE	KOHDE	AUTOPAIKAT YHT.	INVA	AIKARAJOITUS	MAKSU	HUOMIO	
	21	18	1		0,20€/20min, max. 2 h		
	22	15			0,20€/20min, max. 2 h		
	23	6			0,20€/12min, max. 1 h		
	24	44				kiinteistön autohallipaikkoja 44 kpl	
	25	6			0,20€/12min, max. 1 h		
	26	46			37 paikkaa 2 h	kiinteistön paikkoja 9 kpl	
	46	36				kiinteistön paikkoja	
	47	70				kiinteistön autohallipaikkoja 70 kpl	
	52a	16				kiinteistön paikkoja	
	52b	10				kiinteistön paikkoja	
	52c	28				kiinteistön paikkoja	
	52d	10				kiinteistön paikkoja	
	53a	16				kiinteistön paikkoja	
	53b	12				kiinteistön paikkoja	
	53c	14				kiinteistön paikkoja	
	54	12				kiinteistön paikkoja	
	60	17				kiinteistön paikkoja	
	4	27	27			0,20€/12min, max. 1 h	
		28	26	1		0,20€/12min, max. 1 h	
		29	10			0,20€/12min, max. 1 h	
31		31			0,20€/15min, 1€/2h	kiinteistön omistuksessa, 7 paikkaa omassa käytössä	
32		10			0,20€/12min, max. 1 h		
33a		60			1 /1h, 6 /vrk		
33b		40				kiinteistön paikkoja	
34		44				kiinteistön paikkoja	
35		45		13 paikkaa 2 h	32 paikkaa 0,20€/20min, max. 2 h		
36		44	2		0,20€/20min, max. 2 h		
5	63	33				kiinteistön autohallipaikkoja 33 kpl	
	64	17				kiinteistön paikkoja	
	55	6					
	40	80			45 paikkaa 1 h	torimyyjille 15 paikkaa, loput 20 paikkaa ilman rajoitusta	

