

ASEMANSEUTU YLIVIESKAN KAUPUNKI

ASEMAKAAVAN MUUTOS JA LAAJENNUS VAIHTOEHDOT A JA B

SELOSTUSLUONNOS 21.5.2010



YLIVIESKAN KAUPUNKI

AIRIX Ympäristö
FMC GROUP

Mäkelininkatu 17 A, 90100
Oulu
Puh.010 2414 600
Fax 010 2414 601
etunimi.sukunimi@airix.fi

Vireilletulokuulutus 2009
Hyväksytty kaupunginvaltuustossa . .2010, §
Kuulutus kaavan lainvoimaiseksi tulosta . .2011, §

SISÄLLYSLUETTELO

SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJAT.....	4
LUETTELO KAAVAMUUTOSTA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSIÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA.....	4
2 TIIVISTELMÄ.....	5
2.1 KAAVAPROSESSIN VAIHEET	5
2.2 ASEMAKAAVAN MUUTOS.....	6
3 SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT	8
3.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA	8
3.1.1 Rakennettu ympäristö ja kaupunkikuva-analyysi	8
3.1.4 Maanomistus.....	13
3.1.5 Kaavamuuotosaluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset.....	14
4 ASEMAKAAVAN JA ASEMAKAAVAMUUTOKSEN SUUNNITTELUN VAIHEET	16
4.1 ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN TAVOITTEET JA SUUNNITTELUN TARVE	16
4.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ	17
4.3 ASEMAKAAVAMUUTOKSEN RAKENNEMALLIVAIHTOEHDOT JA NIIDEN VAIKUTUKSET	17
4.3 ASEMAKAAVAMUUTOKSEN VAIHTOEHTOJEN ALUSTAVA KUVAUS, VERTAILU JA VAIKUTUKSET.....	18
5 ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN KUVAUS	23
5.1 KAAVAMUUTOKSEN RAKENNE JA MITOITUS	23
5.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN.....	25
5.3. ALUEVARAUKSET	25
6 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS	26

Tämä selostus liittyy 21.5.2010 päivättyihin asemakaavaluonnoskarttoihin A ja B.

Ote voimassa olevasta asemakaavasta on esitetty kaavaluonnoskarttojen yhteydessä.

Valokuvat © AIRIX Ympäristö Oy
Ilmakuvat ja pohjakartat © Ylivieskan kaupunki

Selostuksen liiteasiakirjat

1. OAS, viimeisin päivitys
2. Asemanseudun asemakaavasuunnittelun liikenteelliset lähtökohdat. Liidea Oy
3. Asemakaavamuutoksen seurantalomake (ehdotusvaihe)

Luettelo kaavamuutosta koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähde- materiaalista

1. Maakuntakaava
2. Keskustan osayleiskaava, 29.8.2000, oikeusvaikutukseton
3. Keskustan osayleiskaavaehdotus 2010, FCG Planeko Oy
4. Asemanseutu. Kaavarunkovaihtoehdot ja niiden arviointi
5. Asemakaavanmuutos- ja alikulkuvaihtoehtojen A ja B havainnollistaminen / Liidea Oy
6. Pohjois-Pohjanmaan kulttuurihistoriallisesti merkittävät kohteet, osa 3. Pohjois-Pohjanmaan seutukaavaliitto 1993
7. Heli Soramäki. Ylivieskan kasarmi. Diplomityö. Oulun Yliopiston arkkitehtuurin osasto 2008.
8. Ylivieskan keskustaajaman ja ympäristön liikennejärjestelyjen yleissuunnittelu 2006
9. Ylivieskan liikennejärjestelmä, ELY-keskus, liikenne ja infra ja Liidea Oy
10. Ylivieskan keskustan ratapihan alittavan yhteyden hankeselvitys, Pöyry Oy
11. Seinäjoki – Oulu- (SOul) ratakäytävän kehittämisstrategia. Asemat ja asema-alueet 2008
12. Liikennemelun huomioon ottaminen kaavoituksessa. LIME -työryhmän mietintö, Ympäristöministeriö 2001
13. Omin jaloin – elävä raitti kohtaamispaikkana. Yleissuunnittelun kohteina Ruukin Luohuan kylä, Sievin Asemakylä ja Ylivieskan ydinkeskusta. Pohjois-Pohjanmaan liiton julkaisu A:34/AIRIX Suunnittelu Ympäristötaito Oy 2004.

2 Tiivistelmä

Asemakaavan muutosalue koskee Ylivieskan keskustassa sijaitsevaa rautatieaseman ympäristöä välillä Kauppakatu-Savontie. Asemakaavan muutoksella ja laajennuksella varataan ajo- ja kevytliikenneyhteys ratapihan alitse yhdistämään keskusta ja Savarin alue uudeksi ja laajemmaksi Ylivieskan kaupunkikeskustaksi. Samalla varataan tilaa matkakeskustoimintojen kehittämiseen sekä osoitetaan kulttuurihistoriallisesti arvokkaat säilytettävät rakennukset.

2.1 Kaavaprosessin vaiheet

Rakennemallivaihe

- Rakennemallit ja niiden vaikutusten arviointi 2008-2009
- Ensimmäinen viranomaisneuvottelu pidettiin 18.2.2008 rakennemallivaiheessa
- Rakennemallien valinta jatkosuunnittelun pohjaksi 2009

Luonnosvaihe

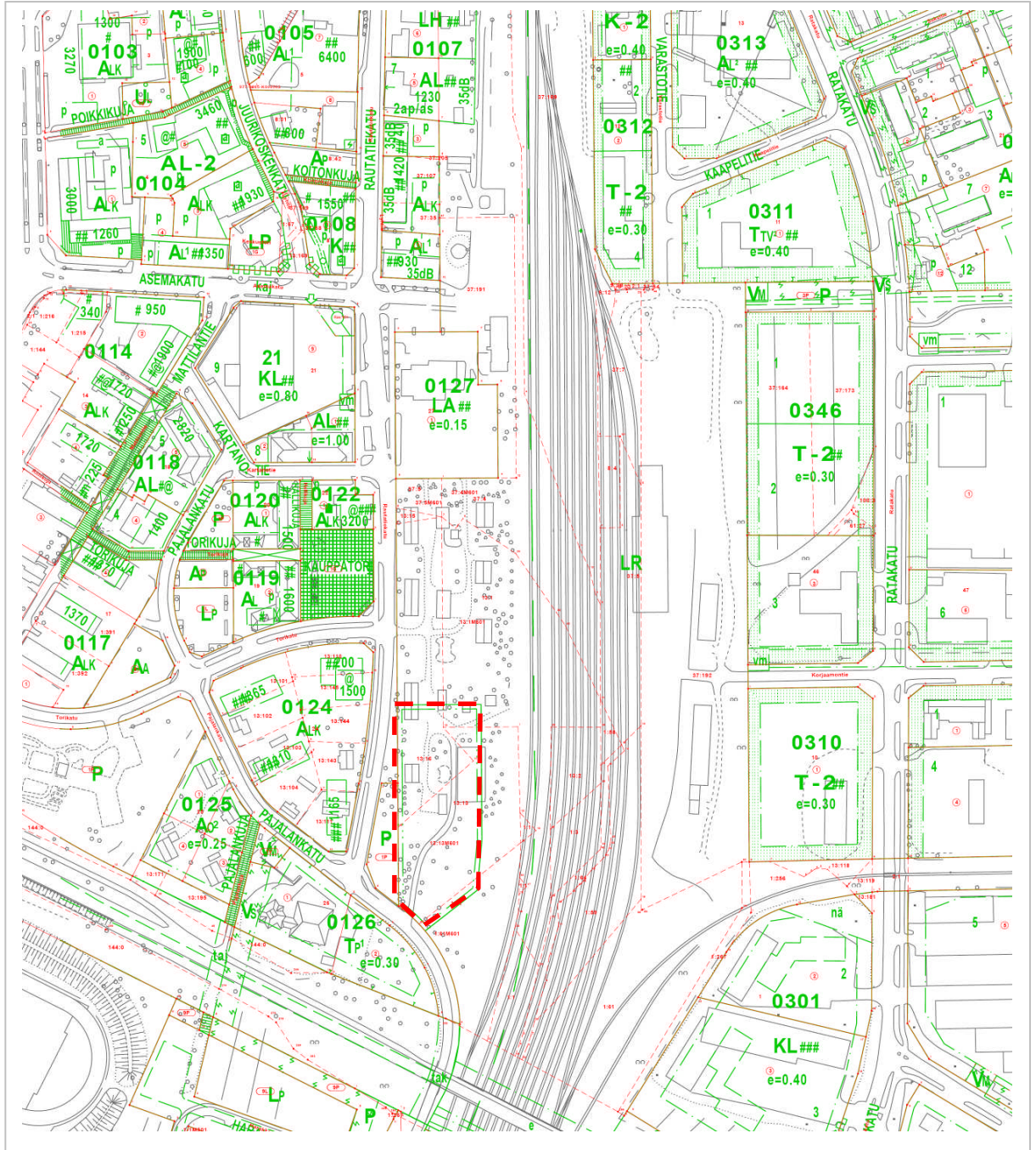
- Konsulttisopimus AIRIX Ympäristö Oy / Oulun toimiston kanssa asemakaavaluonnosten laatimisesta alueelle, syksy 2009.
- Aloituseuvottelu tilaajan kanssa pidettiin 2.11.2009
- Työpalaveri ELY-keskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastuualueen edustajien /edustajan kanssa 18.2.2010 ja 19.5.2010.
- Alustavat kaavarungot asemakaavamerkinnoilla esitettynä ja alustavat asemakaavaluonnokset A ja B, maaliskuuhuhtikuu 2010.
- Kaupunki päivitti aiemmin laaditut matkakeskussuunnitelmat, maaliskuuhuhtikuu 2010 (Liidea Oy). Alikulkuvaihtoehtojen mallinnus, huhti-toukokuu 2010.
- Toinen viranomaisneuvottelu pidettiin 20.4.2010 Ylivieskan kaupungintalolla
- Ohjausryhmän kokoukset 9.11.2009, 19.1.2010 ja 12.4.2010
- Kaupunginhallituksen kokous ja päätös luonnosten nähtäville asettamisesta . . .2010
- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma, kaavarungot A ja B sekä luonnosvaihtoehdot A ja B asemakaavan muutoksesta ja laajennuksesta nähtävillä mielipiteiden esittämistä varten2010.

Ehdotusvaihe

2.2 Asemakaavan muutos

Nykytilanne

Alueella on voimassa asemakaava, lukuun ottamatta korttelin 27 eteläosassa olevaa aluetta.



Ote ajantasa-asemakaavasta. Alue, jolla ei ole asemakaavaa on osoitettu punaisella katkoiviivalla.

2) Asemakaavamuutosalue

Asemakaavan muutos koskee Ylivieskan 1. kaupunginosaa joka sijaitsee rautatien länsipuolella.

Kaavamuutosalueen raja- ja koko vaihtelevat kyseessä olevan vaihtoehdon mukaan. Vaihtoehdossa A keskustan ja Savarin yhdistävä alikulkusilta on osoitettu Torikadun jatkeelle ja vaihtoehdossa B Asemakadun jatkeelle. Molemmat ovat liikenneverkon kannalta toimivia ratkaisuja.

Merkittävimpänä erona vaihtoehdoilla on se, että vaihtoehto A halkaisee kulttuurihistoriallisesti arvokkaan Kasarmialuekokonaisuuden ja myös radan itäpuolelle jäävän, kaupalliseen rakentamiseen alustavasti kaavaillun ja yleiskaavalla keskustatoiminoille varatun alueen.

Vaihtoehdossa B Kasarmialue säilyy yhtenäisenä. Alikulkusilta jakaa vanhan asemarakennuksen pohjoispuolisen alueen niin, että ko. radanvarsialueelle tarvitaan uusi ajoyhteys korttelin 7 pohjoisosasta.

Ratapihan itäpuolelle on tehty kaavarunkotason tarkastelua, jonka perusteella alueen kortteleihin 46 ja 10 voisi molemmissa vaihtoehdossa toteuttaa noin 20000-23000 k-m² laajuisen kauppakeskuksen kaksikerroksisena rakennusmassana ja 7000 k-m² muuta liiketilaa, lähinnä tilaa vievää kauppaa ja toimistotilaa.

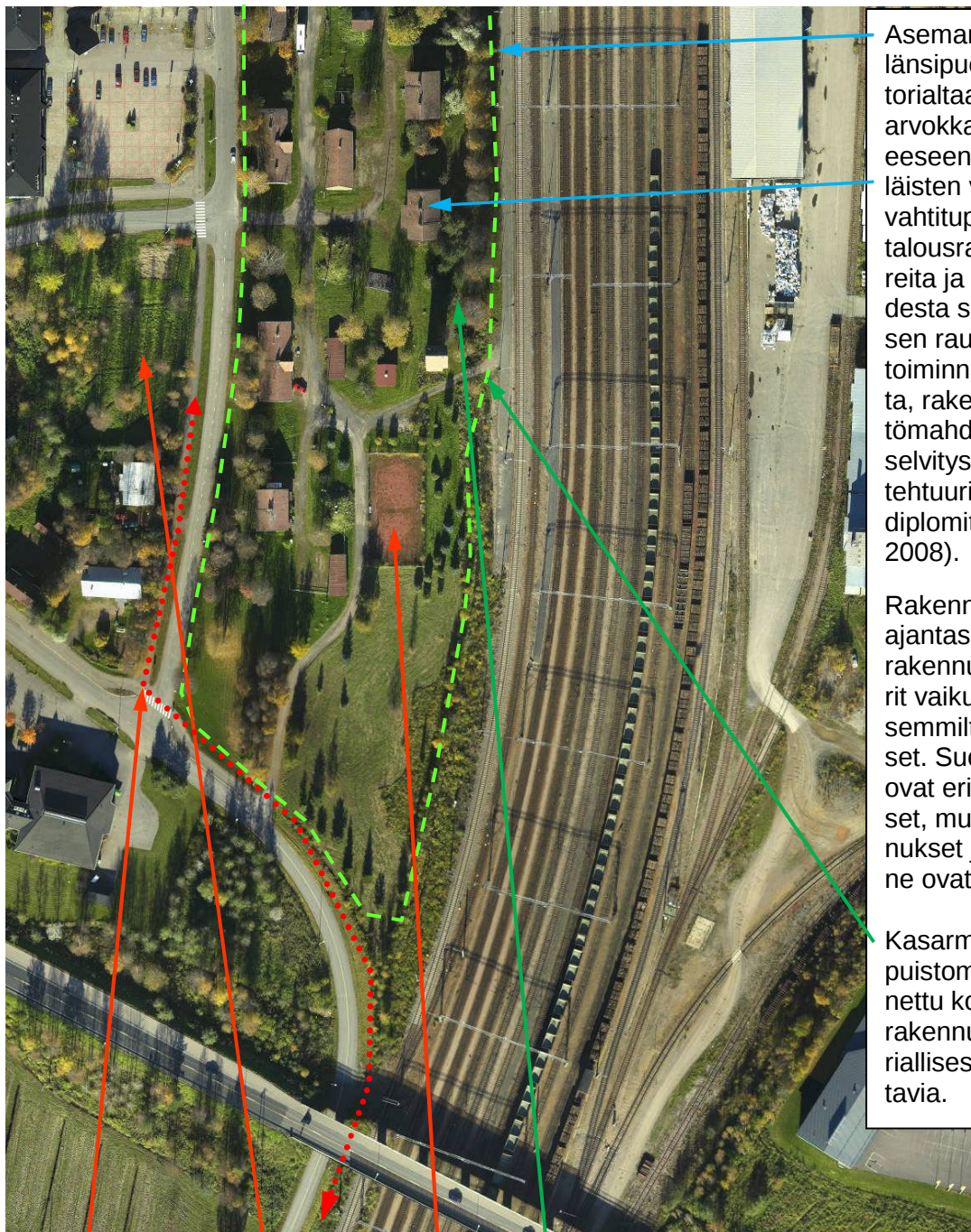
Molemmissa vaihtoehdoissa on ajateltu, että kauppakeskuksen vähimmäiskerrosala on 20000 m², ja loppu 3000 k-m² voidaan rakentaa esimerkiksi palveluasuntoina. Vaihtoehdossa B radan itäpuoli voidaan käsitellä yhtenä korttelikokonaisuutena, mikä mahdollistaa myös vaihtoehdon A suuremman kauppakeskuksen rakentamisen. Molemmissa vaihtoehdoissa koko rakennusoikeuden käyttäminen edellyttää maanalaista pysäköintiä, jonka suhteellinen osuus on suurempi vaihtoehdossa A.

2.3 Asemakaavan ja asemakaavamuutoksen toteuttaminen

Kaupunki omistaa ns. Kasarmialueen aseman eteläpuolella, katu- ja torialueet, sekä koillisosan korttelista 24. Valtion omistuksessa (Liikennevirasto) ovat ratapiha ja sen länsipuolella oleva Rautatienpuisto, jossa sijaitsee kolme asuinrakennusta. Asemarakennuksen ja linja-autoaseman alueet ovat VR-Yhtymä Oy:n hallinnassa.

Kaavaluonnoksen vieminen eteenpäin ehdotukseksi edellyttää valintaa siitä kumpi alikulkusiltavaihtoehto toteutetaan, A (alikulku Torikadun jatkeelle) vai B (alikulku Asemakadun jatkeelle).

Asemakaavan muutoksen mukainen rakentaminen on mahdollista heti alueen asemakaavamuutoksen vahvistamisen jälkeen. Toteuttaminen edellyttää myös yhteisen näkemyksen löytymistä Liikenneviraston kanssa matkakeskusjärjestelyjen osalta ja museoviranomaisten kanssa kulttuurihistoriallisesti arvokkaan aseman seudun ja Kasarmialueen suojelukysymyksistä.



Aseman eteläpuolella rautatien länsipuoli sisältyy kulttuurihistorialtaan maakunnallisesti arvokkaaseen ns. Kasarmialueeseen. Alueella on rautatieläisten virka-asuntoja, kaksoisvahtitupa, asuinkasarmeja ja talousrakennuksia, sekä kellareita ja vesitorni. Kokonaisuudesta saa vielä hyvän käsityksen rautatieasema-alueiden toiminnasta. Alueen historias-
ta, rakennuskannasta ja käyttömahdollisuuksista on tehty selvitys Oulun Yliopiston arkkitehtuurin osastolle laaditussa diplomityössä (Soramäki 2008).

Rakennusten kunnosta ei ole ajantasaista selvitystä. Talousrakennukset ja erityisesti kellarit vaikuttavat huonokuntoisemmilta kuin asuinrakennukset. Suojeltavia rakennuksia ovat erityisesti asuinrakennukset, mutta myös talousrakennukset ja kellarit siltä osin kuin ne ovat korjattavissa.

Kasarmialue on rauhallinen, puistomainen ja väljästi rakennettu kokonaisuus. Alueen rakennukset ovat kulttuurihistoriallisesti arvokkaita ja suojeltavia.

Puusto on vanhaa pihapuustoa, joka peittää rakennuksia erityisesti rautatien puolelta.

Vesitornin eteläpuolella oleva tenniskenttä on jäänyt pois käytöstä ja on hoitamaton. Tenniskentän ympäristössä ja sen eteläpuolella on nuoria istutettuja puita.

Rautatiekadun länsipuolella oleva kortteli 24 ei ole toteutunut voimassa olevan kaavan mukaisena, vaan on jäänyt omakotialueeksi.

Alueen kevytliikenneyhteydet etelän suuntaan valtatie alii ovat puutteelliset.



Valtatien varsi ja radan varsi kasarmialueella sekä aseman pohjoispuolella muodostavat muuten niin asfalttisessa Ylivieskan keskustassa vihreän keitaan.

Alueelta on yhteys valtatie alikulusta etelään urheilualueille. Kevyenliikenteen yhteydet ovat puutteelliset, erityisesti pohjoiseen jokivarren ja Savisillan suuntaan.

Kulttuurihistoriallisesti arvokaat kohteet

Ylivieskan aseman seutu on säilynyt harvinaisen täydellisenä ja monipuolisena eri toimintoja kuvastavana kokonaisuutena. Aseman lisäksi alueella on säilynyt esimerkiksi työ- ja asuintiloja, vesitorni ja kivikukko. Kasarmialue on kulttuurihistorialtaan maakunnallisesti arvokas kokonaisuus. Alueen historiasta ja rakennuskannasta on tehty selvitys opinnäytetyönä Oulun Yliopiston arkkitehtuurin osastolle. (Soramäki. Diplomityö 2008)



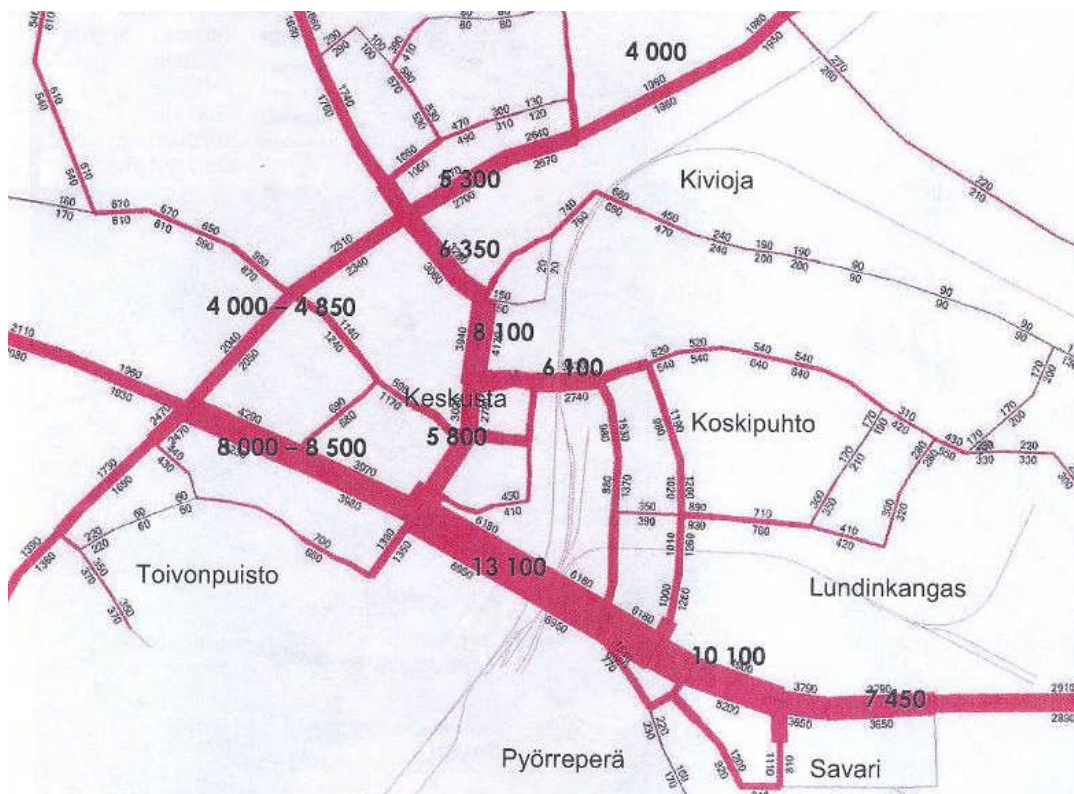
Kasarmialueen rakennuksia korttelin sisältä Torikadun jatkeen kohdalta katsottuna. Oikealla kellarin takana vesitorni, jonka alaosa on tiiltä ja yläosa puurakenteinen.

Palvelut ja työpaikat

Kaavamuutosalueella sijaitsee Ylivieskan rautatieasema, taksiasema ja linja-autoasema sekä Matkahuollon palvelut, sekä niiden tarjoamat työpaikat.

Liikenne

Vuonna 2006 Savontien liikennemäärä oli rautatien ylikulkusillalla n. 13 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kauppatietä pitkin radan alittaa noin 6100 ajoneuvoa vuorokaudessa.



Nykyverkon liikennemäärät vuonna 2006 (ajon/vrk)

Lähde: Ylivieskan keskustaajaman ja ympäristön liikennejärjestelyjen yleissuunnitelma.

Valtatien liikennemäärästä kuvastuu keskustan ja uuden kauppakeskusalueen - Savarin - välisen yhteyden suuri merkitys.

Autoliikenteen verkostollisessa tarkastelussa radan länsi - ja itäosien välinen liikennemääräksi vuonna 2030 saatiin 33 500 ajoneuvoa vuorokaudessa (emme2 - liikennemalli, lähtökohtana Ylivieskan yleiskaavan 2030 mukaiset maankäytön ratkaisut).. Nykyinen verkko ei pysty välittämään tällaisia liikennemääriä, parannustoimet ovat välttämättömiä jo lähitulevaisuudessa. Selvitys liikenneverkon toimivuudesta ja liikennemääräennusteet vuonna 2030 ovat tämän selostuksen liitteenä

Uusi tie- ja kevytliikenneyhteys tarvitaan myös liittämään kaupungin keskusta ja Savari yhdeksi kokonaisuudeksi, vireillä olevan Ylivieskan yleiskaavan muutostyön yhteydessä määriteltujen tavoitteiden mukaisesti. Tavoitteena on, että kevyen liikenteen yhteys matkakeskuksesta välilaiturille hoidetaan samassa yhteydessä.

Alueen kevyen liikenteen yhteydet kaipaavat kehittämistä. Itä-länsisuuntainen kevytliikenneyhteys keskustasta linja-auto- ja rautatieaseman kautta toteutetaan uuden alikulun yhteyteen. Tämän lisäksi tarvitaan yhteys Savisillalta ja jokirannasta matkakeskusalueen vieritse ja edelleen Savontien ylikulkuun sekä Savontien ali eteläisiin kaupunginosiin.



Kevyen liikenteen olosuhteet Rautatiekadulla, aseman pohjoispuolella



Kevyen liikenteen yhteydet valtatie 27 alittavassa Pajalankadun alikulussa

Tekninen huolto

Kaavoitettavalla alueella ja sen ympäristössä on vesi- ja jätevesiviemärit. Kasarmi-alueen vesihuolto ja viemäröinti kaipaavat uudistamista.

Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt

Melu

Alueeseen kohdistuu rautatien raideliikenteen aiheuttama melu. Muiden kaavatöiden yhteydessä melun on arvioitu kantautuvan 55 dB:n suuruisena noin 50-1500 metrin päähän rautatiestä. Savontien (valtatie 27) aiheuttamaa ohikulkuliikenteen liikennemelua ei ole mitattu, eikä myöskään katuverkolla kulkevan liikenteen aiheuttama melua arvioitu. Melualueet tulee selvittää tarkemmin asemakaavan ehdotusvaiheessa ja ottaa meluvaikutusten arvioinnissa huomioon maankäytön aiheuttamat liikennemäärät.

Yksi ns. kasarmialueen nykyisistä ja luultavasti myös tulevista käyttömuodoista on asuminen ja rautatieaseman ympäristöstä haetaan kaavamuutoksella paikkaa hotelille. Asemakaavan muutosta laajemmalla alueella (alustava kaavarunkotarkastelu-alue) kartoitetaan alustavasti myös keskusta-asumisen ja palveluasumisen mahdollisuuksia. Näiden toimintojen toteuttaminen vaatii rakenteilta normaalia parempaa ääneneristävyyttä, mahdollisten tärinävaikutusten huomioon ottamista ja oleskelualueiden suuntaamista ja/tai suojaamista niin ettei melu haittaa toimintoja.

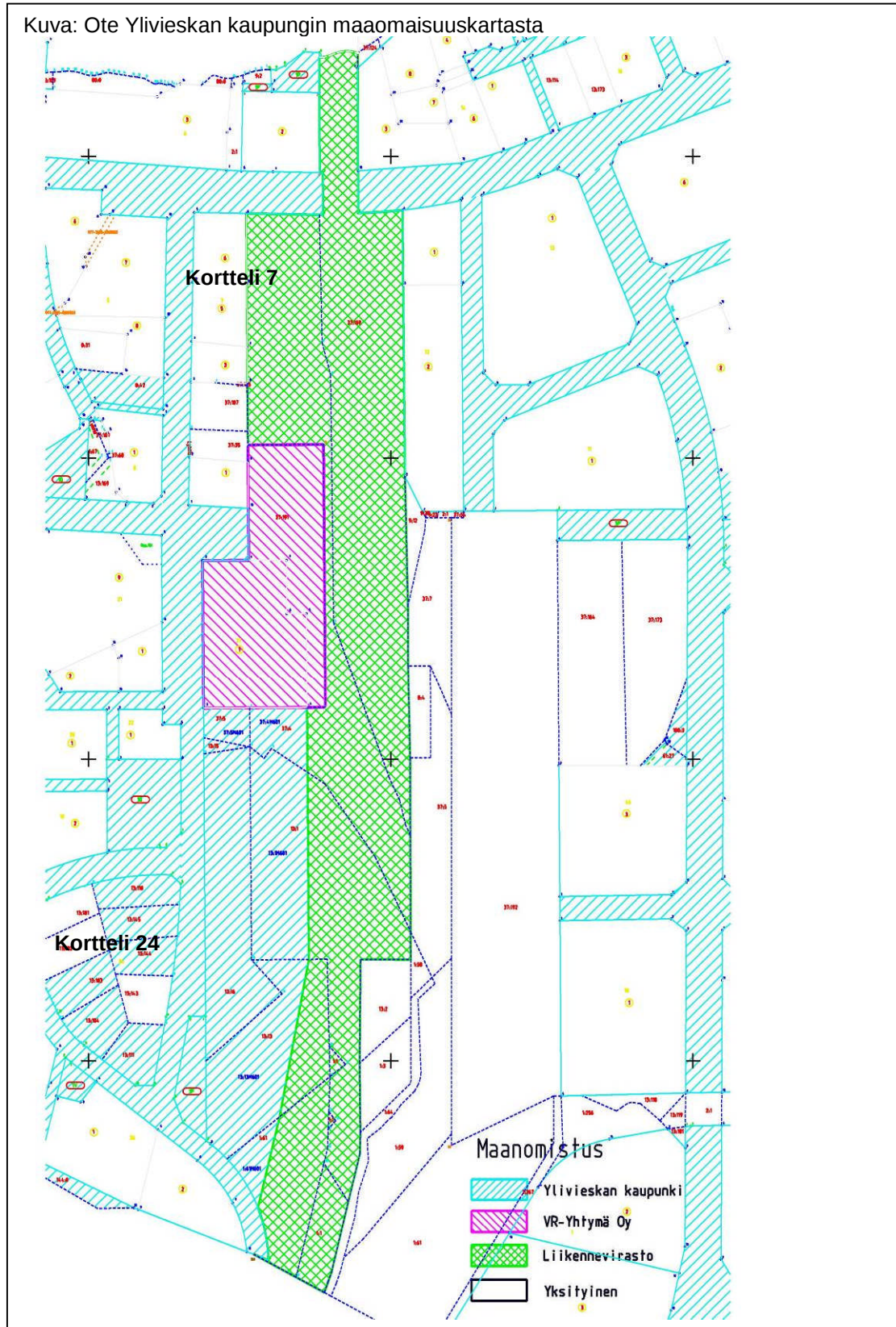
Sosiaalinen ympäristö

Vanhan ydinkeskustan ja Savarin yhdistäminen uudeksi laajaksi, edustavaksi ja kehittyväksi Ylivieskan keskustaksi, mikä parantaa kaupungin asukkaiden nykyisiä elinoloja.

3.1.4 Maanomistus

Asemakaavamuutosalueen kaupungin ja valtion maanomistus selviää oheiselta kartalta. Kaupunki on ostanut Kasarmialueen vuonna 2004 Kapiteeli Oy:ltä. Yksityistä maanomistusta on kortteleissa 24 ja 7.

Kuva: Ote Ylivieskan kaupungin maaomaisuuskartasta



3.1.5 Kaavamuutosaluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvosto on päättänyt valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista, jotka ovat tulleet voimaan 1.6.2001. Tavoitteita on tarkistettu vuonna 2008. Tässä yhteydessä on kiristetty vaatimuksia erityisesti ilmastomuutoksen lieventämiseksi. Tarkistus tuli voimaan maaliskuussa 2009. Tämän kaavatyön osalta on huomioitava erityisesti toimivaan aluerakenteeseen, eheytyvään yhdyskuntarakenteeseen ja kulttuuriperintöön liittyvät valtakunnalliset tavoitteet.

Maakuntakaava

Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaava on vahvistettu 17.2.2005. Siinä Ylivieska kuuluu Oulun eteläisen alueen kaupunkiverkkoon kk-3.

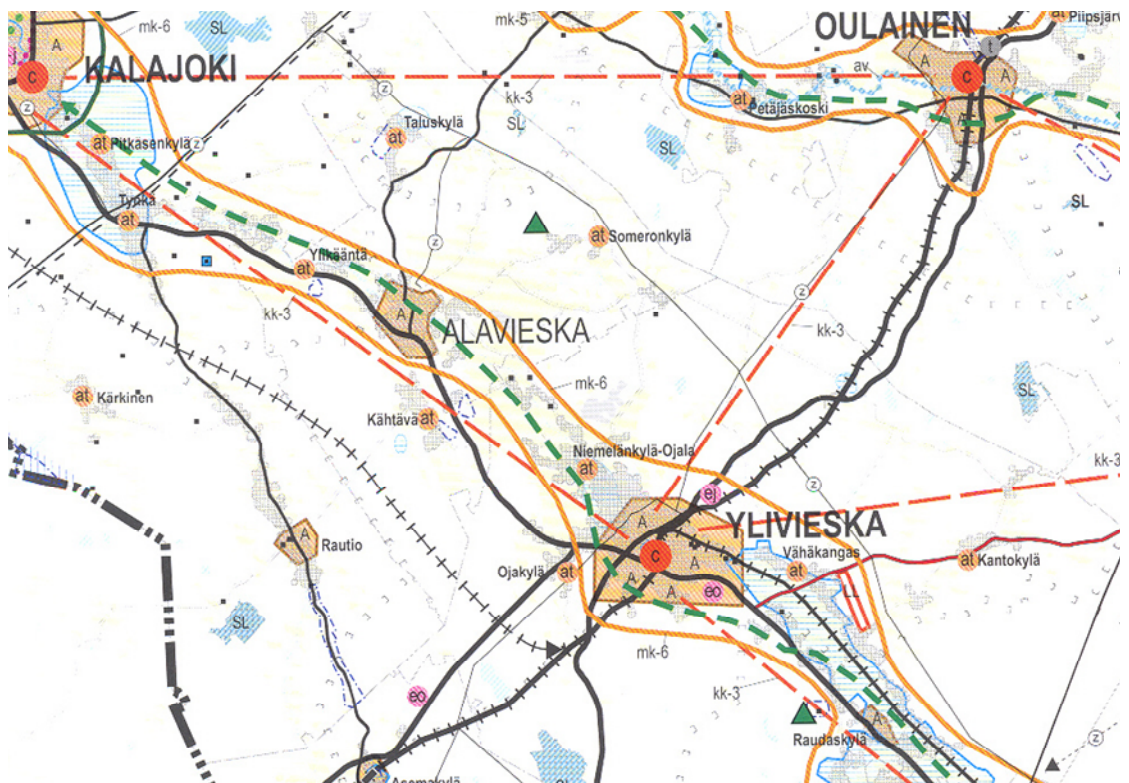
Suunnittelumääräys: Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa kaupan ja muiden palvelujen, elinkeinoelämän, asutuksen, liikenteen ja virkistystoimintojen sijoittelussa on pyrittävä tehostamaan verkostokaupungin olemassa olevien yhdyskuntien alueiden käyttöä kuntien välisellä yhteistyöllä ja työnjaolla. Alueen kaupunkikeskuksiin voidaan sijoittaa seutua palvelevia vähittäiskaupan suuryksiköjä, jotka tulee sijoittaa siten, että ne ovat hyvin kevyt- ja joukkoliikenteen saavutettavissa.

Asemanseutu on osoitettu kohdemerkinä keskustatoimintojen alueeksi (C). Merkinä osoitetaan kaupunkikeskusten ja kaupunkiseudun kuntakeskusten ydinalue, johon sijoittuu keskustahakuisia palveluja sekä asumista. Alueella olevat tärkeät kulttuuriympäristöt ja -kohteet on esitetty kaavaselostuksessa.

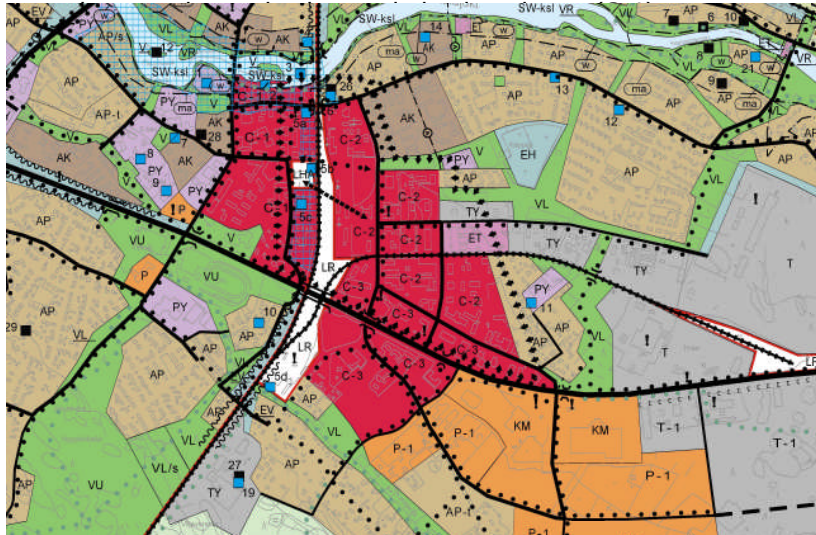
Suunnittelumääräykset:

Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja kaavoituksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota ydinkeskustan rajautumiseen muuhun taajamaan nähden, alueelle sijoituvien toimintojen määrittelyyn, liikennejärjestelyihin sekä keskusta-alueen taajamakuvaan.

Suunnittelualueen merkintöjä ovat myös päärata-, valtatie- ja pääkatumerkinnot.



Ylivieskan keskustan oikeusvaikutuksettomassa osayleiskaavassa (hyv. 29.8.2000) suunnittelualaue on osoitettu Kasarmialueen osalta kehittämisalueeksi (KE) muun lähialueen jäädessä keskustatoimintojen alueeksi (C) ja radan liikennealueeksi (LR). Ylivieskan keskustan osayleiskaavaa ollaan tarkistamassa oikeusvaikutteiseksi. Kaavoitustyö on lähtenyt vireille Teklan päätöksellä 28.8.2007 § 67. Valmisteilla ja ehdotusvaiheessa olevassa yleiskaavan



KESKUSTATOIMINTOJEN ALUE, KANTAKESKUSTA.

Suunnittelumääräykset:

- Suunnittelusuositukset:

- KESKUSTATOIMINTOJEN ALUE, RADAN ITÄPUOLI.

Suunnittelumääräykset:

- Suunnittelusuositukset:**

- 15

Asemakaava

Kasarmialueen kaavamuutos tuli vireille 1998, ja sitä jatkettiin vuonna 2000. Kasarmialue on voimassa olevassa, 22.8.1974 hyväksytyssä asemakaavassa pääosin LR- eli rautateitten liikennealuetta, ja osa siitä on kaavoittamatonta. Ratapihan keskustan puolella aluetta on osoitettu asuin- ja liikerakentamiselle, torialueelle sekä linja-autoasemalle. Radan itäpuolelle on kaavoitettu teollisuusaluetta.

Liite voimassa olevasta asemakaavasta on kaavakartalla 1:2000: Ote voimassa olevasta kaavasta, jota muutetaan ja laajennetaan.

Muut suunnitelmat

Kaavamuutosalueen suunnittelun kanssa samanaikaisesti on päivitetty kaupungin laatimaa matkakeskussuunnitelmaa.

Pohjakartta, tonttijako ja kiinteistörekisteri

Pohjakartta on päivitetty kaupungin maankäyttöyksikössä . .2010.

Asemakaavamuutosalueella kaavamääräyksellä edellytetään laadittavaksi erillinen tonttijako (MRL 79 §). Kaavoitettavalle alueelle laaditaan uusi tonttijako jatkossa laadittavan käyttösuunnitelman pohjalta.

Rakennusjärjestys

Rakennusjärjestys on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 27.2.2001 45 §, ja tullut voimaan 1.3.2001.

Muita suunnitelmia ja selvityksiä

Radan alituksen hankeselvitys valmistui vuonna 2007. Selvityksessä tarkasteltiin kolmea vaihtoehtoista alitusyhteyttä. Valtuusto päätti alituksen sijoituspaikan em. tarkastelun pohjalta. Päätöksestä valitti Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskus hallinto-oikeuteen, mutta HO jätti valituksen tutkimatta perustuen kuntalain 91 §:ään. Kyseessä oli kaavan valmistelu, josta ei saa tehdä oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta.

Kaupallisten vaikutusten arviointi valmistui kesällä 2008 yleis- ja asemakaavoitusta varten.

4 Asemakaavan ja asemakaavamuutoksen suunnittelun vaiheet

4.1 Asemakaavan muutoksen tavoitteet ja suunnittelun tarve

Asemanseudun asemakaava ei tällä hetkellä mahdollista Ylivieskan voimakkaasti kasvaneiden kaupallisten palveluiden ja vanhan keskustan kehittämiseksi tarpeen olevaa, kyseiset alueet yhdistävää tie- ja kevyen liikenteen yhteyttä, eikä välialueen rakentamista kaupunkirakennetta eheyttävänä keskustatoimintojen alueena. Asemakaava ei vielä tässä vaiheessa ulotu ratapihan itäpuolelle. Yhteyksien paikat varataan ratapihan länsipuolelle, ensimmäisen kaupunginosan puolelle.

Asemakaava ei myöskään suojele kulttuurihistoriallisesti arvokasta aseman seutua ja ns. Kasarmialuetta. Osa Kasarmialueesta on kokonaan ilman asemakaavaa.

Vireillä olevassa yleiskaavan uudistamisessa on osoitettu muitakin tavoitteita, joihin ei nykyisellä asemakaavalla päästä.

Alueen rakentamiseksi on tarpeen laatia kehittämissuunnitelma ja ainakin Kasarmialueelle tarkempi käyttösuunnitelma, jonka perusteella tehdään ohjeellinen tonttijako ja suunnitellaan muutenkin alueen vaihteitaista korjaamista ja käyttöönottoa.

Osallisten tavoitteet määrittävät tarkemmin luonnoksen nähtävilläolon yhteydessä saadun palautteen ja lausuntojen kautta.

4.2 Osallistuminen ja yhteistyö

Osalliset, osallistumis- ja vuorovaikutusmenettely, viranomaisyhteistyö on esitetty liitteenä olevassa osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa (OAS).

Suunnittelun vaiheet tapahtumiseen on kuvailtu kappaleessa 2.1.

4.3 Asemakaavamuutoksen rakennemallivaihtoehdot ja niiden vaikutukset

Asemakaavamuutoksen pohjaksi on vuonna 2008 laadittu neljä rakennemallivaihtoehtoa, joiden vaikutukset on selvitetty erillisessä raportissa. Vaihtoehtoista 2 ja 3 laadittiin kaavarunkoluonnokset A (alitus Torikadun jatkeena) ja B (alitus Asemakadun jatkeena). Alikulkuyhteys sisältää kulun välilaitureille, jonka VR:n on tarkoitus rakentaa 2010 jälkeen.

VE1: Kevyen liikenteen radan alitus – nykytilan kehittämismallivaihtoehto 0+

VE2: Radan alitus Torikatu - jatkotarkasteluun, kaavaluonnos A

VE3: Radan alitus Asemakatu - jatkotarkasteluun, kaavaluonnos B

VE4: Radan alitus Kartanotie - jätettiin pois jatkokehittelystä koska nykyiselle linja-autoaseman laituriterminaalialueelle liikennöinti Rautatiekadulta vaikeutuu. Kartanotien Rautatiekadun liittymä pitäisi tehdä myös mahdollisimman avaraksi erityisesti keskustan suuntaan Asemakadulle päin, jolloin laituriterminaalialue pienenesi entisestään.



Rakennemallivaihtoehdot 1 ja 2



Rakennemallivaihtoehdot 3 ja 4

4.3 Asemakaavamuutoksen vaihtoehtojen alustava kuvaus, vertailu ja vaikutukset

Asemanseudun asemakaavan muutoksella ja laajennuksella osoitetaan keskustan, rautatien itäpuolen ja Savarin yhdistävä uusi ajoyhteys rautatien alitse, matkakeskustoimintojen järjestelyt, sekä kulttuurihistoriallisesti arvokkaat säilytettävät rakennukset.

Jatkotyön pohjaksi valittiin kaksi rakennemallia, Ve A (rakennemalli 2) alikulku Torikadun jatkeena ja Ve B (rakennemalli 3) alikulku Asemakadun jatkeena. Pelkkä kevytliikenneyhteys radan ali ja välilaiturille käsitellään sanallisesti vaikutusten arvioinnissa, mutta siitä ei tehdä kaavaluonnoskarttaa. Kaikissa vaihtoehtoissa lähdettiin siitä, että matkakeskus rakentuu nykyisen linja-autoaseman ja rautatieaseman ympäristöön vaiheittain toteuttaen ja olevia tiloja hyödyntäen. Linja-autoasemalla osoitetaan noin 100 k-m² laajennus ja asemarakennuksen eteläpuolelle varaus uudelle asemarakennukselle (kerrosala 1-kerroksisena 400 m² ja 2-kerroksisena n. 800 m²). Vain pysäköintiä osoitetaan radan itäpuolelle.

Lisäksi työn kuluessa päädyttiin siihen, että kaikissa vaihtoehtoissa suojellaan mahdollisimman monta säilyttämisen arvoista Kasarmin rakennusta.

Rakennemalli 4 - alitus Kartanotiellä - jätettiin pois jatkokehittelystä, koska nykyiselle linja-autoaseman laituriterminaalialueelle liikennöinti Rautatiekadulta vaikeutuu. Kartanotien Rautatiekadun liittymä pitäisi tehdä myös mahdollisimman avaraksi erityisesti keskustan suuntaan Asemakadulle päin, jolloin laituriterminaalialue pienenesi entisestään.

Asemakaavaluonnosvaihtoehdot on laadittu niin, että ne käsittävät uuden rautatien alittavan yhteyden ja tämän johdosta muuttuvat aluerajaukset radan länsipuolella. Rakennemalli käsittelee myös radan itäpuolen. Asemakaavavaihtoehdot A ja B on tarkoitus asettaa luonnoksena nähtäville.

Vaihtoehtojen kuvailu ja vaihtoehtojen toteuttamisen vaikutukset

Vaihtoehtojen vaikutusten arvioinnissa ja vertailussa tarkastellaan MRL:n mukaisia arvioinnin osa-alueita ja kaavan tavoitteiden toteutumismahdollisuuksia, sekä esitetään tärkeimpiä ohjausryhmässä keskustelua herättäneitä epävarmuustekijöitä.

Haitallisia vaikutuksia on kuvattu miinusmerkillä (-), positiivisia vaikutuksia plusmerkillä (+), ja epävarmuustekijöitä kysymysmerkillä (?). Vaikutuksen vähäisyyttä on kuvattu nollalla (0). Vaikutusarviota täydennetään luonnosvaiheen palautteen perusteella ja samassa yhteydessä voidaan merkittävimmät haitalliset ja positiiviset vaikutukset osoittaa kahdella plussalla tai miinuksella.

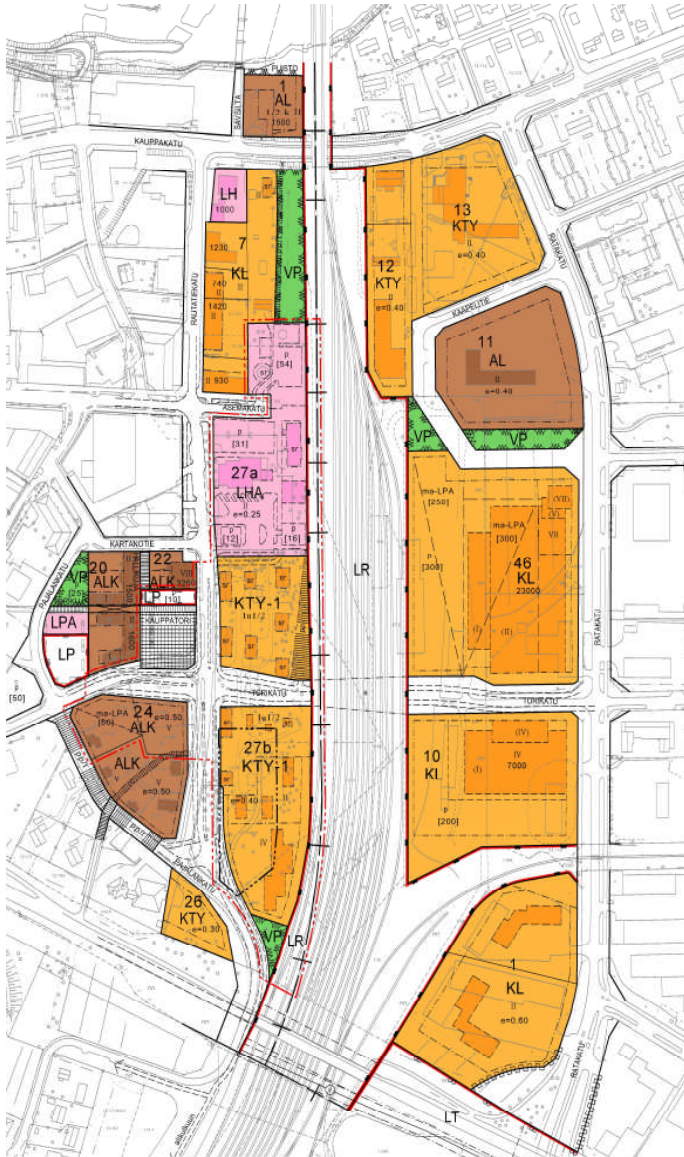
Vaihtoehdon A ominaisuuksia ja vaikutuksia (alikulku Torikadun jatkeella)	Vaihtoehdon B ominaisuuksia ja vaikutuksia (alikulku Asemakadun jatkeella)
matkakeskuksen ja liikenteen toimivuus ja tähän liittyvä väestöryhmien tasavertaisuus	
hyvin toimiva linja-autoasema ja matkakeskus (+)	hyvin toimiva linja-autoasema ja matkakeskus (+)
hyvin toimivat kaista- ym. liikennejärjestelyt (+). Saattaa vaatia liikennevaloja keskustassa mm. Valtakadulle (?).	hyvin toimivat kaista- ym. liikennejärjestelyt (+). Saattaa vaatia liikennevaloja keskustassa mm. Valtakadulle (?).

Alikulkujärjestelyjen alustava kustannusarvio on n. 7 meur+ katuverkolle laajemmin tehtävät toimenpiteet 1-2 meur, kustannusten jakautuminen epävarmuustekijänä. Kallis (-)	Alikulkujärjestelyjen alustava kustannusarvio on sama kuin ve Assa. Se mikä alikulkusillan pituudessa säästetään, hävitään vaativamassa siltarakenteessa ja tukimuurirakennelmissa, kustannusten jakautuminen epävarmuustekijänä. Kallis (-)
vaatii todennäköisesti erillisen alikulun välilaiturille nykyisen aseman eteläpuolelta (-)	ei vaatine erillistä alikulkua välilaiturille nykyisen aseman eteläpuolelta. Voiko tästä olla kaupungille hyötyä kustannusmielessä (+?) Asia selvinnee vasta kun meneillään olevat keskustelut Liikenneviraston kanssa ovat pidemmällä (?)
Jos suoraa yhteyttä uuden asemarakennusvarauksen kohdalta välilaiturille ei ole, etäisyys Torikadun alikulkuun (n. 170 m) aiheuttaa merkittävästi vaivaa välilaiturille meneville, ja erityisesti liikuntarajoitteisille, lapsiperheille ja painavien matkatavaroiden kanssa liikkuville (-) (Kiirettä ehtiä matkatavaroiden kanssa jos juna on myöhässä ja tuloaika on kuitusten varassa ja toisaalta jos joutuu uudestaan palaamaan asemalle myöhässäolokuulutuksen johdosta)	Jos suoraa yhteyttä uuden asemarakennusvarauksen kohdalta välilaiturille ei ole, etäisyys Asemakadun alikulkuun (n. 70 m) aiheuttaa jonkin verran vaivaa välilaiturille meneville (-0), samoista syistä kuin vaihtoehdossa A.
toiminee kohtalaisen pitkään nykyisillä pysäköintialueilla (+). Osa pysäköinnistä täytyy järjestää radan taakse kauppakeskuksen maanalaisen pysäköinnin yhteyteen, joka on noin 300 m etäisyydellä uudesta asemarakennusvarauksesta (-?)	Osa pysäköinnistä täytyy järjestää radan taakse LHA-2 -alueelle, jonka etäisyys uudesta asemarakennusvarauksesta on lyhyempi kuin vaihtoehdossa A, n. 200 m. (+?). Mahdollinen väliaikainen pitkäaikaispysäköinti ennen aseman pohjoispuolen hotellin rakentamista vaatii ajoyhteyden korttelin 7 pohjoisosasta (-?)
keskustelua on herättänyt ohjaako vaihtoehto liikenteen vanhan keskustan kautta sitä elävöittäen ja yritystoimintaa tukien (?). Liikenne ohjautuu myös tässä vaihtoehdossa riittävästi Asemakadun ja vanhan keskustan kautta. Asiaa voidaan säädellä muualla katuverkolla tehtävillä toimenpiteillä (+)	keskusteluissa on pidetty hyvänä liikenteen suuntautumista suoraan Asemakadulle ja kaupungin vanhaan keskustaan (?) Lisääntynyt liikenne matkakeskuksen välittömässä läheisyydessä ja tila-ahtaus voivat kuitenkin heikentää matkakeskusalueen liikenneturvallisuutta sekä sen toiminnallisia ratkaisuja (-?).
Asemakadun pohjoispuolella radan länsipuolen käyttö pysäköintiin on edelleen mahdollista (+). Lisäpysäköintialue pitkäaikaiseen pysäköintiin radan itäpuolella tarvitaan kuitenkin pidemmällä aikavälillä (?).	Asemakadun pohjoispuolella radan länsipuolen käyttö pysäköintiin on edelleen mahdollista rakentamalla tieyhteys korttelin 7 pohjoisosasta (+). Pysäköintialue poistuu hotellin rakentamisen myötä ja korvautuu tällöin radan itäpuolen pysäköintialueella (?).
Asemakadun pohjoislaidalla ja asemakiolla olevat pysäköimispaikat säilyvät (+)	Asemakadun pohjoislaidalta poistuu muutama pysäköimispaikka kadun varresta (-)
0+ vaihtoehdossa on haittana, että se ei paranna liikenteen sujuvuutta eikä yhdistä keskustaa Savariin yleiskaavassakin halutulla tavalla. Tämä tarkoittaisi valtatieparantamista nopealla aikataululla, mihin Ylivieskan kaupunki joutuisi osallistumaan maankäytöstä johtuen merkittävällä osuudella. Tämän lisäksi tulisivat pelkän kevytliikennealikulun rakentamiskustannukset, jotka eivät ole kovin merkittävästi pienemmät kuin leveämmän ajoneuvoliikenteen alikulun rakentamiskustannukset. Etuna vaihtoehdossa olisi se, että alikulku voidaan helpommin, ilman tilaa vieviä kaistajärjestelyjä, kohdistaa juuri halutulle paikalle välilaituriyhteyden kanssa samaan kohtaan.	

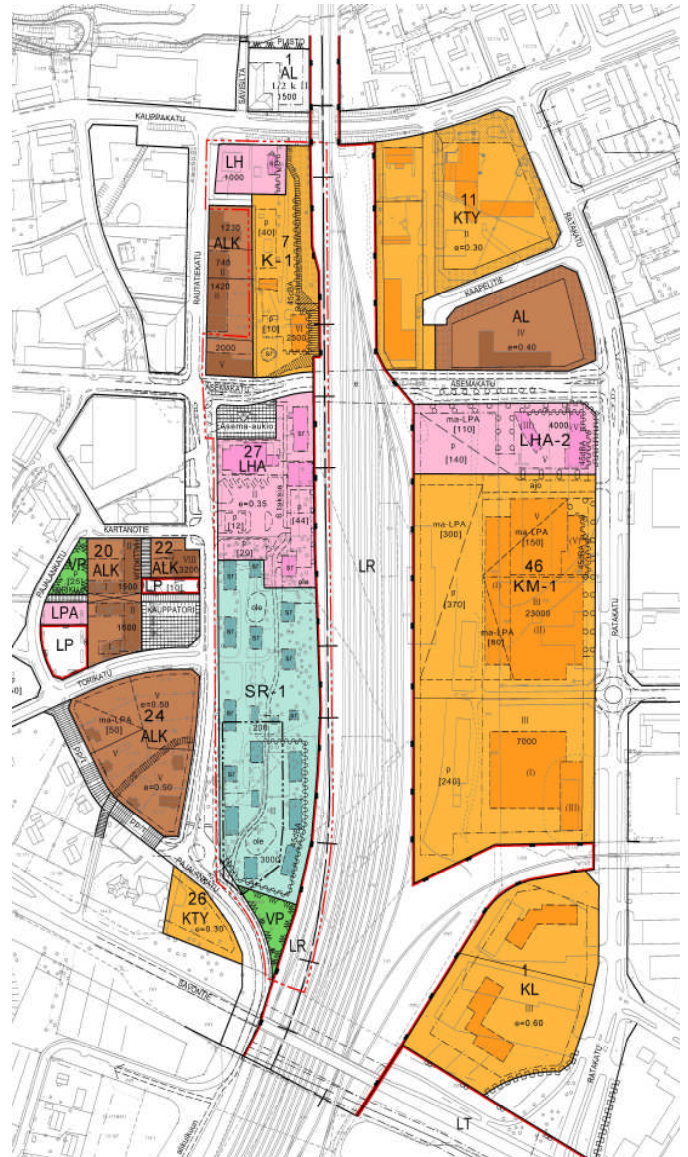
kevyen liikenteen yhteydet	
Kokonaisuutta sitova, yhtenäinen jalankulku alueen läpi ei onnistu Kasarmialueen läpi (-) tai radan vartta käyttäen. Pohjois-eteläsuuntainen kevytliikenneyhteys on osoitettupääosin kaavamuutosalueen ulkopuolelle Rautatiekadun varteen ja se johtaa Savisillalta korttelin 24 läpi Savontien varteen ja Pajalantien vartta pitkin Savontien eteläpuolelle (+)	Kokonaisuutta sitova, yhtenäinen jalankulku alueen läpi onnistuu Kasarmialueen läpi (+), mutta ei radan vartta käyttäen. Pohjois-eteläsuuntainen kevytliikenneyhteys on osoitettupääosin kaavamuutosalueen ulkopuolelle Rautatiekadun varteen ja se johtaa Savisillalta korttelin 24 läpi Savontien varteen ja Pajalantien vartta pitkin Savontien eteläpuolelle (+)
Kevytliikenneyhteydet keskustan, aseman, ja Savarin, sekä aseman ja radan itäpuolen asuinalueiden välillä paranevat merkittävästi radan alikulun rakentamisen myötä (+)	Kevytliikenneyhteydet keskustan, aseman ja Savarin, sekä aseman ja radan itäpuolen asuinalueiden välillä paranevat erittäin merkittävästi radan alikulun rakentamisen myötä (+)
jalankulkuyhteys Kauppakadun alikulusta asemalle on mahdollista järjestää (+)	jalankulkuyhteys Kauppakadun alikulusta hotellille ja Asemakadun varteen on mahdollista järjestää (+), suora yhteys asemalle katkeaa, koska asemalaituria ei saa tähän tarkoitukseen käyttää (-)
0+ vaihtoehdossa kevyen liikenteen yhteydet voidaan rakentaa halutulle paikalle välilaituriyhteyden kanssa samaan kohtaan.	
kulttuurihistoria-arvojen säilyminen ja kaupunkikuva	
tieyhteys halkaisee kulttuurihistoriallisesti arvokkaan Kasarmialueen kokonaisuuden kahdeksi erilliseksi kortteliksi (-) Kasarmin alue pienenee Torikadun jatkeen kohdalla.(-)	tieyhteys ei halkaise kulttuurihistoriallisesti arvokkaan Kasarmialueen kokonaisuutta kahdeksi erilliseksi kortteliksi (+) Kasarmin alueen koko säilyy entisellään (+) Alikulun tukimuuri tulee lähelle asemarakennusta, etäisyys on n. 10 - 12 m (-)
kaavamerkintä KTY-1 tukee Kasarmialueen rakennusten suojelua (+)	kaavamerkintä SR-1 tukee Kasarmialueen rakennusten suojelua (+)
Rautatiekadun ja Torikadun puolella Kasarmialueen sr -rakennuksista (päärakennuksista) 5kpl kiinni katualueessa (-)	Aseman puolella Kasarmialueen sr -rakennuksista (päärakennuksista) 2kpl kiinni pysäköintialueessa, etäisyys katualueisiin säilyy entisellään (? -)
Torikadun puolella yksi em. rakennuksista kahdelta sivulta kiinni jyrkässä luiskassa (-)	Suojeltava asemarakennus on suhteellisen lähellä alikulkua (? -)
KL-korttelin 7 tuleva laajennus vähentää puistomaista aluetta asemarakennuksen pohjoispuolella (-)	Pysäköinti vähentää puistomaista aluetta asemarakennuksen eteläpuolella ja hotellille varatussa korttelissa, missä puistovyöhyke korvataan istutettavalla alueen osalla (-)
Keskusta-alue hahmottuu yhteyden varteen torin ympäristöön ja kaavarunkoalueella radan itäpuolen kortteleihin 1, 10 ja korttelin 46 eteläosaan. Ei liitä radan itäpuolella yhtä isoa aluetta osaksi keskustaa, kuin Ve B. (?)	Keskusta-alue hahmottuu yhteyden varteen aseman ympäristöön ja kaavarunkoalueella radan itäpuolen kortteleihin 1, 46 + ent. 10 ja korttelin 11 eteläosaan. liittää isomman alueen osaksi keskustaa ja toteuttaa paremmin yleiskaavan C-alueen kuin vaihtoehto A. (+ ?)
Torikadun alikulku kaistoinen ja sivuluiskainen on laaja ja vie n. 35-22 m levyisen	Asemakadun alikululle käytettävissä oleva tila on kapeampi kuin ve B:ssä. Alikulku kaistoi-

kaistan Kasarmialueesta (- ?)	neen on n. 23-16 m levyinen. Vaatii tukimuuri- ratkaisuja (-)
Suojeltavien rakennusten sopivan käyttötarkoituksen ja uuden isännän löytäminen vaatii laajaa yhteistyötä (?)	Suojeltavien rakennusten sopivan käyttötarkoituksen ja uuden isännän löytäminen vaatii laajaa yhteistyötä (?)
Torikadun ja Rautatiekadun liittymä jää nykyistä maanpintaa noin 0,5 m alemmaksi	Asemakadun ja Rautatiekadun liittymä on kauempana radan alituksesta ja se saadaan tehtyä nykyiseen korkeustasoon (+)
Torialue laajenee ja siitä voitaneen jatkossa lohkaista aluetta pysäköimiseen (+?)	Torialue pienenee jos siitä lohkaistaan jatkossa aluetta pysäköimiseen (-?)
Asema-aukio kunnostetaan pysäköintialueeksi (- ?)	Asema-aukio kunnostetaan julkiseksi kaupunkitilaksi ja kohtaamispaikaksi, jota ei käytetä pysäköintiin, takseja lukuun ottamatta (+)
0+ vaihtoehdossa nykyinen asemanseudun ilme muuttuu vähiten ja rakennukset sekä viheralueet voidaan säilyttää. Ajoneuvoliikenne ei lisäännä ja Kasarmialue säilyy rauhallisena. Toisaalta rauha ja syrjään jääminen ei paranna Kasarmialueen käyttömahdollisuuksia liike- ja yritystoiminnan tiloina. Rataliikenteen meluhaitat jäävät.	
Rakentamismahdollisuudet	
Kaavamuuotosalueella tarjoaa riittävät mahdollisuudet matkakeskuksen kehittämiseen, mutta ei laajamittaiseen kaupalliseen rakentamiseen matkakeskuksen yhteydessä (+)	Kaavamuuotosalueella tarjoaa riittävät mahdollisuudet matkakeskuksen kehittämiseen, mutta ei laajamittaiseen kaupalliseen rakentamiseen matkakeskuksen yhteydessä (+)
Tarjoaa runsaasti toimitiloiksi sopivaa korttelialuetta Kasarmialueen eteläosassa ja sen säilytettävissä rakennuksissa (+?)	Tarjoaa toimitiloiksi sopivaa korttelialuetta Kasarmialueen eteläosassa ja sen säilytettävissä rakennuksissa (+?) Tarjoaa hotellin rakennuspaikan aseman välittömään läheisyyteen (+)
Uusi radan alittava tieyhteys kulkee lähellä valtatieä. Se halkaisee radan itäpuolella liikerakentamiselle kaavaillun alueen ja rajoittaa mahdollisen kauppakeskuksen sekä pysäköintialueiden kokoa (-)	Mahdollistaa radan itäpuolelle liikerakentamiselle kaavaillun alueen toteuttamisen tarvittaessa myös yhtenäisenä laajana kauppakeskuksena (+)
Tukee yleiskaavamuutosehdotuksessa esitetyn maankäytön ja suunnittelutavoitteiden toteutumista (+)	Tukee yleiskaavamuutosehdotuksessa esitetyn maankäytön ja suunnittelutavoitteiden toteutumista (+)
0+ vaihtoehto ei tue yleiskaavamuutosehdotuksessa esitetyn maankäytön ja suunnittelutavoitteiden toteutumista (-)	

Asemakaavamuutoksen mahdollisuuksien ja vaikutusten selvittämiseksi laajemmalla alueella laadittiin alustavat kaavarunkoluonnokset A ja B, joissa selvitetään radan itäpuolen maankäyttömahdollisuuksia.



Kaavarunkoluonnos A asemakaava-merkinnöillä esitettynä



Kaavarunkoluonnos B asemakaava-merkinnöillä esitettynä

Mielipiteet ja niiden huomioonottaminen

Kuulemisvaiheissa saatuihin mielipiteisiin ja lausuntoihin laaditaan perustellut vastineet, joissa todetaan miten mielipide mahdollisesti voidaan ottaa huomioon jatkosuunnittelussa. Kuulemisvaiheissa saatujen mielipiteiden ja lausuntojen avulla täydennetään alustavaa vaikutusten arviointia.

5 Asemakaavan muutoksen kuvaus

5.1 Kaavamuutoksen rakenne ja mitoitus

Kaava-alueen rakentamisen mitoitus:

Matkakeskuksen alueella rakentamisen määrä on ilmoitettu tehokkuusluvulla siten, että molemmissa vaihtoehdoissa on yli 3000 kerrosneliömetriä (A: $e=0,25$, rakennusoikeus n. 3300 k-m² ja B: $e=0,35$, rakennusoikeus n. 3600 k-m²).

Linja-autoaseman ja sen pienen laajennuksen (yhteensä n. 930 k-m²), ja erillisen matkakeskuksen uudisrakennuksen (1-kerroksinen n. 400 k-m²) yhteenlaskettu kerrosala on noin 1330 m². Kerrosluku sallii linja-autoaseman uusimisen ja uudisrakennuksen rakentamisen 2-kerroksisena, jolloin niissä olisi yhteensä 2660 k-m². Vanhan aseman kerrosala on noin 450 m² ja vaihtoehdossa B alueeseen sisältyvän asemapäällikön talon kerrosala on arviolta reilut 200 m².

Niin sanotulla **Kasarmialueella** alueen pohjoisosassa Torikadun pohjoispuolella säilytetään olevat rakennukset, eikä kerrosalaa määritellä tämän tarkemmin. Kasarmialueen eteläosassa on rakentamaton osa, johon voidaan rakentaa uudisrakennuksia täydentämällä vanhan tyyppistä korttelirakennetta tai tekemällä rakennusoikeuden puitteissa massaltaan isompiakin rakennuksia. Vaihtoehdossa A oleva tehokkuusluku $e=0,40$ tarkoittaa noin 5270 kerrosneliömetrin kokonaisrakennusoikeutta ja vaihtoehdossa B rakentamisen määrä on rajoitettu 3000 kerrosneliömetriin.

Aseman pohjoispuolen **korttelissa 7** on vaihtoehdossa B varattu hotellin rakentamiseen noin 2500 k-m² ja sen viereiselle liiketontille ALK tontille 2000 k-m², mikä tarkoittaa mahdollisuutta rakentaa lisäkerroksia. Vaihtoehdossa A aseman pohjoispuoli jää pysäköintialueeksi ja nykyinen kortteli 7 ei sisälly asemakaavan muutokseen. Vaihtoehdossa A Torikadun jatkaminen ratapihan ali vaatii kadun siirtämistä nykyisen **korttelin 24** puolelle ja korttelin pohjoisosan sisällyttämistä asemakaavaan. Tässä yhteydessä nostetaan aiemmin kokonaiskerrosalana määritelty tehokkuus tehokkuusluvuksi $e=0,50$ jolloin maanalainen, laajenevaa torialuettakin palveleva pysäköinti voisi olla taloudellisesti mahdollista.

Autopaikkoja on matkakeskuksen yhteyteen varattu **vaihtoehdossa A** lyhytaikaiseen pysäköintiin 59 kpl, josta noin 10 aseman eteen sijoittuvaa paikkaa jää taksien käyttöön. Pitkäaikaisten pysäköintiin jää aseman pohjoispuolelle 54 pysäköimispaikkaa. Alikulun rakentamisen jälkeen pitkäaikaispysäköintiin varataan ratapihan itäpuolen kauppakeskuksen maanalaiseen pysäköintiin noin 140 paikkaa.

Vaihtoehdossa B on otettu kasarmialueen pohjoisosasta aluetta lyhytaikaiseen pysäköintiin. Alueelle saa mahtumaan korkeintaan 85 pysäköimispaikkaa ja jalankulkuyhteyden varteen mahdollisesti muutaman (5-6) taksipaikan. Käytännössä mitoituksellisesti varattaisiin tämän lisäksi n. 6 pysäköimispaikkaa takseille, jolloin lyhytaikaiseen pysäköintiin jäisi n 79 paikkaa. Nykyisten taksin tilojen ollessa käytössä sallittaisiin taksien pysäköinti Asema-aukion puolella. Aseman pohjoispuolella olevan nykyisen pitkäaikaispysäköintialueen käyttö vaatii vaihtoehdossa B ajoyhteyden järjestämistä korttelin 7 pohjoisosasta. Kyseinen pysäköintialue on tulevaisuudessa varattu hotellin rakentamiseen, joten alikulun ja hotellin rakentamisen jälkeen pitkäaikaispysäköinti siirtyisi ratapihan itäpuolelle, kuitenkin suhteellisen lähelle aseman tiloja.

Kaavarunkoluonnosalueen rakentamisen mitoitus:

Asemakaavan muutoksen ja laajennuksen ulkopuolelle, **ratapihan itäpuolelle** on molemmissa **kaavarunkovaihtoehdoissa** varattu riittävästi kerrosalaa kauppakeskuksen (n. 20.000 k-m²) rakentamiseen ja muuhun lähinnä tilaa vievään erikoiskaupparakentamiseen ja toimistotiloille (yht. 7000 k-m²). Tämän lisäksi niissä on ajateltu kauppakeskuksen yhteyteen (palvelu)asumista noin 3000 k-m².

Pysäköinti joudutaan kauppakeskuksen korttelissa sijoittamaan suurelta osin maan alle, varsinkin vaihtoehdossa A, jossa matkakeskuksen pitkäaikaispysäköinnille varataan kauppakeskuksen yhteyteen noin 150 pysäköimispaikkaa. Vaihtoehdossa B matkakeskuksen pysäköintialueeksi on varattu LHA-2 –korttelialue, jolle sallitaan (palvelu)asumista tai majoitustiloja yhteensä 4000 k-m².

Kaavarunkovaihtoehdossa B on radan itäpuolella 4000 k-m² enemmän rakennusoikeutta. Tämä johtuu lähinnä siitä, että kaavarunkovaihtoehdossa B Asemakadun jatkeen ja teollisuusraiteen välissä on enemmän tilaa kuin kaavarunkovaihtoehdossa A Kaapelitien ja teollisuusraiteen välissä, kun Torikadun jatke halkaisee alueen kahtia.

Autopaikkojen määrän mitoitus

Alustavana autopaikkamitoituksena on käytetty hotelleilla 1 ap/ hotellihuone, liike- ja toimistorakennuksilla 1 ap/50 k-m² ja kaupallisilla palveluilla vähintään 1 ap/50 k-m² ja enintään 1 ap/ 25 k-m².

Kartalla kaavarunkoluonnoksissa näytetyt kauppakeskuksen autopaikkavaraukset on laskettu noin mitoituksella 1/30 k-m².

Matkakeskuksen autopaikkatarpeet on määritelty erillissuunnitelmassa, jonka mukaan radan itäpuolelle tulee kummassakin vaihtoehdossa varata noin 140 paikkaa pitkäaikaispysäköintiin.

KTY -kortteille ei tässä vaiheessa ole asetettu pysäköimispaikkavaatimusta. Kaavaluonnosvaihtoehdossa A Kasarmialueen KTY -kortteilla on suojeltavia rakennuksia ja autopaikat tulee sovittaa kulttuuriympäristöön erillisen käyttösuunnitelman avulla. Radan itäpuolella kaavarunkoluonnosalueen kortteli12-13 autopaikkoineen on jo rakennettu.

Kasarmialueen tonttijako ratkaistaan tarkemman käyttö- ja kunnostussuunnitelman laatimisen avulla. Asemakaava-alueella tulee olla erillinen tonttijako.

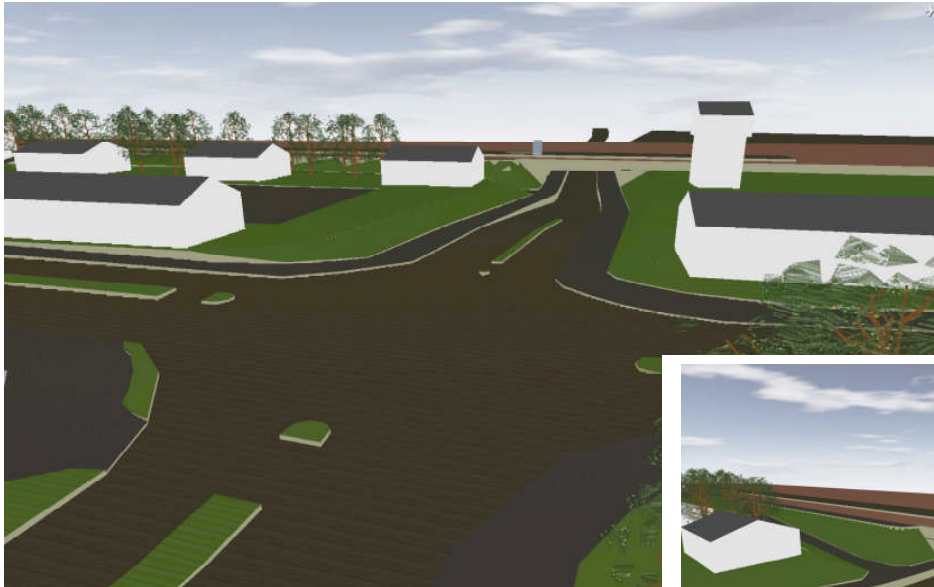
Palvelut

Asemakaavan muutosalueen tärkein palvelu on matkakeskus. Kasarmialueelle voidaan sijoittaa pienyrityksiä, joiden toiminta sopii säilytettäviin rakennuksiin. Vaihtoehdossa B kaavamuutosalueelle on varattu korttelialuetta hotellin rakentamiseen matkakeskuksen välittömään läheisyyteen.

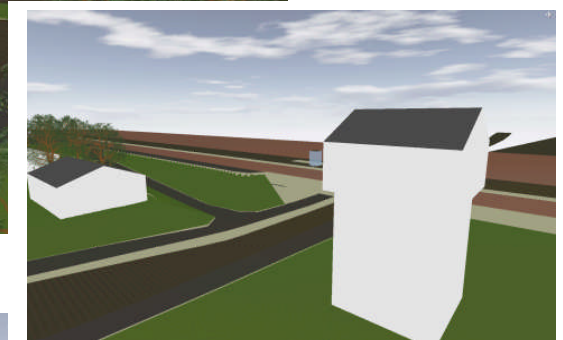
Asemakaavan muutosalue tukeutuu muilta osin Ylivieskan vanhan keskustan palveluihin ja keskustan ja Savarin yhdistävälle alueelle tuleviin palveluihin.

5.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen

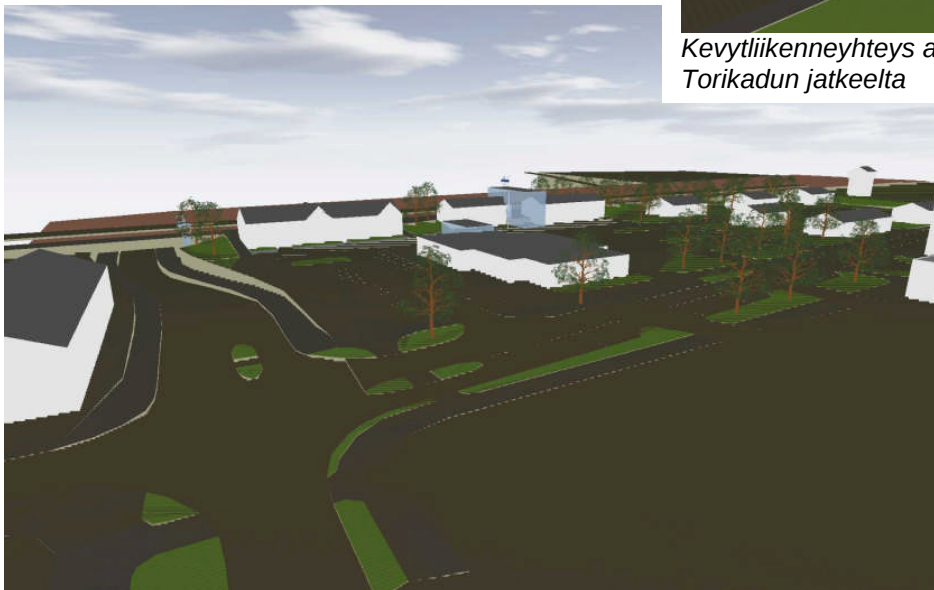
Alikulkuyhteyden rakentaminen aiheuttaa merkittäviä muutoksia ympäristön laatuun ja rakennettuun ympäristöön. Suunnittelutyön yhteydessä havainnollistettiin alikulkuvaihtoehtoja mallinnuksella, jota voidaan tarkastella eri kulmista.



Alikulkujärjestely Torikadun jatkeena



*Kevytliikenneyhteys asemalaiturille
Torikadun jatkeelta*



Alikulkujärjestely Asemakadun jatkeena

5.3. Aluevaraukset

Aluevaraukset ja käytetyt kaavamerkinnot ilmenevät kaavaluonnoskartoilta. Asemakaavan aluevarauksilla mahdollistetaan matkakeskusalueen toiminta ja Kasarmialueen rakennusten käyttöä ja säilyttämistä tukevien toimintojen sijoittuminen alueelle. Vaihtoehdossa B on lisäksi varattu K-1 -korttelialuetta aseman pohjoispuolelta hotellin rakentamista varten.

Ratapihan alittavat katuyhteydet kaistajärjestelyineen on esitetty alustavien katusuunnitelmaluonnosten pohjalta (Liidea Oy).

6 Asemakaavan toteutus

Ylivieskan kaupunki vastaa alueen toteuttamisesta ja koordinoi toteuttamistoimet mm. matkakeskuksen yhteyksien osalta.

Kaupungin rakennusvalvonta, museoviranomaiset ja muut viranomaiset valvovat kaavan toteutusta ja jatkosuunnittelua. Kasarmialueelle on tarpeen laatia korjaustapaohjeet ja tarkempi käyttösuunnitelma, jonka avulla suunnitellaan suojeltavien rakennusten tulevaa käyttöä, alueen kunnostamista ja tonttijakoa.

Oulussa 21.5.2010

AIRIX Ympäristö
FMC GROUP



Kristiina Strömmer
Arkkitehti, YKS-260, ARK-790