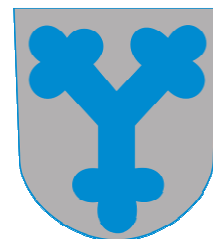


YLIVIESKAN KAUPUNKI KESKUSTAN KAAVARUNKO 2030



SELOSTUS



4.12.2013 KhH / JT

FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy
Hallituskatu 13-17 D, 7. krs
90100 Oulu
Puh. 0104090
www.fcg.fi

TIIVISTELMÄ

Ylivieskan kaupungin Keskustan kaavarunko 2030 on saatettu vireille kaupungin hallituksen päätöksellä KHALL § 94. Tämä kaavarunko perustuu asetettuihin tavoitteisiin ja on laadittu työohjelman mukaisesti.

Kaavarunko on maankäyttöä ohjaava suunnitelma, jonka tarkoituksena on ohjata asemakaavojen laatimista ja muuttamista. Kaavarunko mahdollistaa jatko-kaavoituksen kautta nopean reagoinnin erityisesti liike- ja työpaikkarakentamisen tarpeisiin. Kaavarunkoalueen liikenneverkostojen tarkastelulla pyritään niiden tehokkaan käytön lisäämiseen ja uusien yhteyksien luomiseen.

Kaavarunko ei ole maankäyttö- ja rakennuslain MRL mukainen kaavataso eikä sitä aseteta virallisesti nähtäville muistutusten tekoa varten. Kaavarunkoluonnoksesta voidaan kuulla osallisia. Kaavarunko hyväksyy kunnanhallitus jatkokaavoitusta ja muuta maankäytön suunnittelua ohjaavana yleispiirteisenä suunnitelmana. Kaavarunko liitetään asemakaavan valmisteluasiakirjoihin, jotka asetetaan virallisesti nähtäville ja viedään päätöksentekoon.

Kaavarunkosuunnitelmalla kuvataan Ylivieskan keskustan asemanseudun maankäyttöä tavoitevuonna 2030.

Yhdyskuntarakennetta eheytetään ja tiivistetään voimakkaasti. Kaupan liiketoiminnalle ja muille palveluille mahdollistetaan keskustassa kehittymisedellytykset. Kaupallista keskustaa laajennetaan keskustan torin ympäristöön "Ala-Rundiin" ja uusien radan alikulkujen kautta Ratakadun varteen "Puhtokeskukseen".

Koskipuhdon kaupunginosan länsiosan nykyinen vajaakäyttöinen ja sekava teollisuusalue ja osin ratapiha-alue muutetaan monipuoliseksi keskustatoimintojen alueeksi, jonne voi sijoittua uutta asutusta, vapaa-ajan ja kaupanpalveluja sekä työpaikkoja. Alueen tavoitettavuutta parannetaan keskustasta käsin Asemakadun kevyenliikenteen ja Pajalankadun ajoneuvoliikenteen tunneleiden kautta.

Keskustarakenne eheytyy nykyisen kantakeskuksen yhdistyessä radan itäpuoliseen uuteen keskustatoimintojen alueeseen, jonka jatkeella myös sijaitsevat Savarin monipuoliset palvelut.

Uutta täydentävää asumista on esitetty olevan rakenteen lomaan koko tarkastelualueelle pyrkimyksenä muodostaa selkeitä aluekokonaisuuksia ja eheytyvää keskustarakennetta. Uusi keskusta-asuminen tukeutuu olemassa oleviin palveluihin niitä vahvistaen.

Vanhan keskustan toimivuutta ja elinvoimaisuutta on lisätty mahdollistaen uusien palvelujen sijoittuminen alueelle, parantamalla asiointiympäristöä ja lisäämällä asumisen mahdollisuuksia kaupunkiytimessä.

Liikenteen osalta maankäyttö tukeutuu pääosin olemassa olevaan liikenneverkkoon. Kehittämistoimissa keskeisiä ovat keskustan radan länsi- ja itäpuolisten uusien yhteyksien luominen niin kevyelle kuin ajoneuvoliikenteelle.

SISÄLLYSLUETTELO

1 JOHDANTO	1	3 KAAVARUNKO	8
1.1 KAAVARUNGON TEHTÄVÄ	1	3.1 KAAVARUNKOVAIHTOEHDOT	8
1.2 TAVOITTEET	1	3.1.1 MAANKÄYTTÖVAIHTOEHTO 01102013 ..	8
1.3 SUUNNITTELUALUE	1	3.1.2 MAANKÄYTTÖVAIHTOEHTO 14112013 ..	13
1.4 LAATIMISVAIHEET	1	3.1.2 KAAVARUNKOKARTTA /	
1.4.1 Lähtötilanne	1	MAANKÄYTTÖVAIHTOEHTO 1411201319	
1.4.2 Nykytilanteen kartoitus	2		
1.4.3 Maankäytön kehitysnäkymät ja			
tavoitteet	2		
1.4.4 Kaavarunkovaihtoehdot	2	4 KAAVARUNKOLUONNOS	21
1.4.5 Liikenne- ja ympäristösuunnittelu	3	Kaavakartta ja kaavaselostus	21
1.4.6 Lopullinen kaavarunko	4	4.1 Yleiskuvaus	21
		4.2 Ympäristömuutokset	21
		4.3 Tiivistäminen ja eheyttäminen	22
		Kevyt liikenne	30
		4.5.1 Asuminen	31
		Asumisen kaavamerkintä	32
		4.5.2 Palvelujen ja työpaikkojen alue, jolle saa	
		sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön	32
		Mitoitus	32
		Palvelujen ja työpaikkojen alueen	
		kaavamerkintä	33
		4.5.3 Keskustatoimintojen osa-alue	33
		4.5.4 Matkakeskuksen alue	33
		4.5.5 Puisto	33
		4.5.7 Paikoitusalue	34
2 LÄHTÖKOHDAT	4	5 KAAVAN VAIKUTUKSET	36
2.1 Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaavan			
uudistaminen: 1. vaihemaakuntakaava	4		
2.2 Seudun alue- ja yhdyskuntarakenteen			
nykytila ja kehitys	5		
2.3 Ylivieska osana Oulun eteläistä			
kaupunkiverkkoa	5		
2.4 Arvokkaat alueet -selvitys	5		
2.5 Kaupunkikuvaselvitys	6		
2.6 Rakennetun ympäristön selvitykset	6		
2.7 Muinaisjäännösinventointi	6		
2.8 Luonnonympäristön selvitykset	6		
2.9 Liikenneselvitykset	6		
2.10 Kaupalliset selvitykset	6		
2.11 Asemakaavojen yleiskaavalliset			
tarkastelut	7		
2.12 Maaomistus	8	6 LIITTEET	39

1 JOHDANTO

1.1 KAAVARUNGON TEHTÄVÄ

Ylivieskan kaupungin keskustan kaavarunko on asemakaavoituksen pohjaksi laadittavana yleispiirteisenä suunnitelma, jossa pyritään selvittämään asemakaavan tai muun maankäyttösuunnitelman vaikutusta laajempaan ympäristöön. Kaavarunko laaditaan ydinkeskustan asuntorakentamisen, kaupallisten ja muiden palveluiden, liikenteen ja viiheryhteyksien selvittämiseksi. Suunnitelma ei ole MRL:n mukainen kaava ja sitä ei ole tarkoitus asettaa nähtäville, mutta hankkeen aikana osallisia voidaan kuulla.

Kaavarungon tehtävänä on osaltaan selventää keskustan rajausta sekä tuoda esille kaupungin tahto- ja tavoitetila keskustan kehittämiseksi esim. liikenneympäristön kehittämistä koskien.

1.2 TAVOITTEET

Kaavarungon tavoitteena on osaltaan arvioida asemakaavojen ajankäytöstä sekä tutkia keskustan kehittämis- ja tiivistämistarpeet mm. rakentamattomia tontteja, matalaa keskustarakentamista ja keskusta-alueen laajoja pysäköintialueita koskien. Kaavarunkotyö linjaa asemanseudun kaavoitusta ja työssä otetaan huomioon myös aiemmin laaditut selvitykset keskustan alueen hankkeiden ja selvitysten osalta.

Kaavarungon yhteydessä tutkitaan Ylivieskan keskusta-aluetta riittävän laajalta alueelta sekä tunnistetaan tärkeimmät kehittämistarpeet Taanilan ja Savarin väliseltä alueelta.

Kaavarungossa esitetään maakuntakaavan "Alueellinen keskustatoimintojen alue" - merkinnän (c2) mukainen maankäyttö.

1.3 SUUNNITTELUALUE

Suunnittelualue on rajattu Ylivieskan keskustan asemanseudun ympäristöön rajautuen lännessä Valtakatuun, pohjoisessa Kalajokeen, etelässä Savontiehen ja idässä Tulolantiehen. Lisäksi tarkasteluun on otettu ns. pesäpallokentän alue Koskipuhdosta.

1.4 LAATIMISVAIHEET

Kaavarunkotyö jakautuu seuraaviin laatimisvaiheisiin:

- Lähtötilanne
- Nykytilanteen kartoitus
- Maankäytön kehitysnäkymät ja tavoitteet
- Kaavarunkovaihtoehdot
- Liikenne- ja ympäristösuunnittelu
- Lopullinen kaavarunko

1.4.1 Lähtötilanne

Ylivieskan keskustan osayleiskaava valmistui vuonna 2011. Osayleiskaavan tavoitteena oli muun muassa keskustan kehittäminen. Nykyisessä keskus-

tassa todettiin runsaasti tiivistämismahdollisuuksia: rakentamattomat tontit, matala keskustarakentaminen, keskusta-alueelle turhan laajat ja epämääräiset paikoitusalueet sekä tehoton maantasopysäköinti.

Edellä olevien lisäksi keskusta-alueella on ollut useita hankkeita ja selvityksiä: matkakeskus, joukkoliikenne, omin jaloin, kävelypainotteinen ydinkeskusta jne. Keskustan kehittäminen (tiivistäminen) ja saattaminen toteutusvaiheeseen edellyttää kuitenkin lähes poikkeuksetta asemakaavan muutoksen. Näitä ja vireillä olevia kaavamutoksia helpottamaan ja ohjaamaan kaupunginhallitus on päättänyt käynnistää kaavarungon laatimisen ydinkeskustan alueelle.

Ylivieskan keskustan kaavarungon tavoitteena on osoittaa kaupungin keskustan maankäytön ja kehittämisen suuntaviivat riittävän laajana kokonaisuutena. Kaavarungossa osoitetaan periaatteita tyhjen korttelialueiden tiivistämiseen sekä liikenteellisiin ratkaisuihin ja pysäköinnin järjestämiseen. Kaavarungossa esitetään ohjeellisesti alueiden käyttö-tarkoitus jatkosuunnittelua ja tarkempaa asemakaavoitusta varten.

1.4.2 Nykytilanteen kartoitus

Työn aluksi kootaan hanketta koskevat selvitykset ja suunnitelmat. Lähtöaineisto käydään läpi työn aloituskokouksessa, jolloin sovitaan myös hankittavan aineiston täydennyksistä. Kokouksessa tarkennetaan tarvittaessa työohjelmaa, sovitaan kokousaikataulusta ja allekirjoitetaan konsulttisopimus.

Aloituskokouksessa käsitellään mm. seuraavia asioita:

- Käydään läpi mm. suunnittelualueen rajausta, liikennesuunnitelmat sekä muut aluetta koskevat selvitykset.
- Käsitellään suunnittelukohteet alueella ja kaavarunkotyölle asetetut tavoitteet.
- Käydään läpi käytettävissä oleva kartta-aineisto ja ilmakehu-aineisto.

1.4.3 Maankäytön kehitysnäkymät ja tavoitteet

Työn aloitusvaiheessa kootaan yhteen aluetta koskevat suunnitelmat ja laaditaan karttaesitys suunnittelun tavoitteista osa-alueittain.

Maankäytön kehitysnäkymiä selvitetessä otetaan huomioon suunnittelualueen liittyminen muuhun kaupunkirakenteeseen ja arvioidaan asumisen, liikenteen sekä kaupallisten palveluiden näkökulmasta maankäytön reunaehdot ja mahdollisuuksia. Tavoitteiden määrittelyssä huomioidaan suunnittelualueen liittyminen ja yhteydet ympäröiviin alueisiin, kuten asemanseutuun ja Koskipuhdon alueeseen.

Tavoitekartta hyväksytetään tilaajalla ja se liitetään osaksi lopullisia suunnitteluasiakirjoja (suunnitelmaraporttia).

1.4.4 Kaavarunkovaihtoehdot

Suunnitelman pohjaksi laaditaan kaksi vaihtoehtoista kaavarunkoluonnosta. Vaihtoehtoissa esitetään osa-alueittain suunniteltu maankäyttö- ja rakennusten massoittelu. Kaavarunkoluonnoksissa esitetään alueen liikenne- huolto- ja pysäköintijärjestelyt.

Työvaiheessa arvioidaan mm. alustavien vaihtoehtojen kaupunkikuvalliset vaikutukset, tonttien sisäiset järjestelyt, vaikutukset liikenneympäristöön sekä mahdollisuus vaiheittain toteutukseen. Kaupunkikuvallisessa tarkastelussa huomioidaan korttelialueiden liittyminen olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen.

Kaavarunkovaihtoehtojen pohjalta arvioidaan myös alustavasti kaupallisten palveluiden mitoitus ja vaikutukset.

Vaihtoehtotarkastelussa aluevarausten tarkkuus on karkeampi ja yleispiirteisempi kuin lopullisessa kaavarungossa. Visioiden työstämisessä pääpaino on Ylivieskan keskustan erilaisten kehityssuuntien ja -mahdollisuuksien arvioinnissa ja vertailussa.

Arvioinnin pohjalta työryhmän jäsenet esittävät oman näkemyksensä vaihtoehtojen hyvistä ja huonoista puolista. Maankäyttövaihtoehtojen vertailusta laaditaan tiivistetty yhteenveto, joka raportoidaan lopullisen kaavarunkoselostuksen yhteydessä.

Kaavarunkovaihtoehdot esitetään suunnittelukokouksessa tilaajalle, jonka jälkeen sovitaan jatkotyöstettävä vaihtoehto. Kaavarunkovaihtoehdot laaditaan mittakaavassa 1:4000 ja niissä esitetään seuraavat asiat:

- Rakennusten massoittelu, kerrosluku ja rakennusoikeus
- Maankäyttökaavio, josta ilmenee alueiden käyttötarkoitus
- Liikenne-, pysäköinti- ja huoltoalueet
- Viher- puisto ja leikkialueet
- Liittyminen ympäröivään kaupunkirakenteeseen

1.4.5 Liikenne- ja ympäristösuunnittelu

Ylivieskan keskustan kaavarunkotyössä liikennesuunnittelija laatii olosuhdeanalyysin vallitsevista liikenneolosuhteista ydinkeskustan alueella. Analyysi laaditaan liikennejärjestelyjen toimivuudesta ja liikenneturvallisuudesta kaikkien liikennemuotojen sekä pysäköintijärjestelyjen osalta.

Analyysissa selvitetään ydinkeskustan liikennejärjestelmän laatutaso mm. eri toimintojen ja palveluiden saavutettavuuden suhteen eri kulumuotojen osalta.

Edelleen liikennesuunnittelija laatii yhdessä maankäytön suunnittelijan kanssa tavoitteet toimiville liikennejärjestelyille ja jalankulkuympäristölle keskustan alueella huomioiden nykytilan ja alueen uuden maankäytön. Toimintojen sijoittelussa pyritään siihen, että kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita parannetaan niin, että ne ovat lyhyillä ja keskipitkillä matkoilla realistisia vaihtoehtoja henkilöautolle.

Lopullisessa kaavarungossa liikennesuunnittelija osallistuu liikenne- ja pysäköintijärjestelyiden suunnitteluun ja mitoitukseen.

Kaavarunkotarkastelun yhteydessä esitetään myös yleispiirteisesti katu- ja ympäristöön liittyvien viheralueiden sekä leikki- ja oleskelualueiden toteutuksen periaatteet tarkempaa asemakaavoitusta varten.

1.4.6 Lopullinen kaavarunko

Selvitysten ja suunnitelmien, annettujen tavoitteiden, käytyjen neuvottelujen sekä saatujen kommenttien pohjalta työstetään lopullinen kaavarunko, joka käydään läpi tilaajan ja konsultin välisessä suunnittelukokouksessa.

Kaavarunkotarkasteluun liitetään tiivis ja yleispiirteinen vaikutusten arviointi, joka laaditaan asiantuntija-arviona olemassa olevan tiedon sekä asiantuntijoiden kannanottojen perusteella.

Valmis kaavarunkoaineisto luovutetaan tilaajalle 15.11.2013 mennessä. Aikataulusta sovitaan tarkemmin työn käynnistyessä. Tilaaja asettaa kaavarunkosuunnitelman sekä lähtö- ja selvitysmateriaali tarvittaessa nähtäville. Kaavarunkosuunnitelmaa voidaan esitellä myös tulevien asemakaavamuutosten yhteydessä, jolloin se toimii kokoavana suunnitelmana keskustaluon kehittämissä. Jatkosuunnittelusta ja valmistelumateriaalin esittelemisestä sovitaan tarvittaessa erikseen.

Suunnittelu ja sen ohjaus

Kaavarunkotyötä ovat ohjanneet Ylivieskan kaupungin nimeämä ohjausryhmä ja kaupungin kaavatiimi.

Ohjausryhmänä toimi:

Kaupungin luottamushenkilöt:

Pylväs Juha	kaupunginvaltuuston pj.
Perkkiö Kaija-Maija	kaupunginhallituksen pj.
Kippola Eero	kaupunginvaltuuston 1. vpj.
Hirvelä Tarmo	kaupunginhallituksen 2. vpj.
Rantala Antti	teknisten palveluiden ltk:n pj.

Kaupungin viranhaltijat:

Ojanperä Terho	kaupunginjohtaja
Kentala Kari	tekninen johtaja
Suikkari Risto	kaupunginarkkitehti
Haikola Mauri	kuntatekniikanpäälikkö
Keijo Pesonen	toimitusjohtaja /YTEK Oy
Konu-Vierimaa Riitta	kaavoitusavustaja
Laru Erii	maanmittausteknikko

Kaavoitustyön laatijana on toiminut FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy. Projektipäälikkönä ja kaavarunkon suunnittelijana toimi arkkitehti Kimmo Hartikainen.

2 LÄHTÖKOHDAT

2.1 Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaavan uudistaminen: 1. vaihemaakunta-kaava

Vaihemaakuntakaavaehdotus oli nähtävillä 20.9. -21.10.2013. Tavoiteaikataulun mukaan 1. vaihemaakuntakaava tulee maakuntavaltuuston hyväksyttäväksi vuoden 2013 lopulla. Maakuntakaavassa käsiteltävät aihepiirit ovat mm. kaupan palvelurakenne ja aluerakenne sekä taajamat.

Vaihemaakuntakaavassa on Ylivieskan keskustan osalle alueellinen keskustatoimintojen alue –merkintä (c2). Merkinnällä osoitetaan maakunnan alueellisten keskustien ydinalue, johon sijoittuu keskustahakuisia palveluja sekä asumista. Ylivieskassa alueelle sijoittuu myös matkakeskus. Suunnittelumääräyksessä tarkennetaan: Yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa kohde-merkinnällä osoitetun keskustatoimintojen alueen sijainti ja laajuus on määritettävä siten, että alue muodostaa toiminnallisesti yhtenäisen keskustahakuisiin toimintoihin painottuvan kokonaisuuden.

Alueiden käytön suunnittelussa ja rakentamisessa on varmistettava, että alueella sijaitsevien kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeiden kohteiden kulttuuri- ja luonnonympäristön arvot säilyvät.

Kuusamon, Raahen ja Ylivieskan keskustatoimintojen alueita tulee kehittää maakunnallisina kaupan pääkeskuksina. Keskustatoimintojen alueiden kehittämisessä on kiinnitettävä huomiota alueen kaupallisen palvelutarjonnan vahvistamiseen, palveluiden saavutettavuuteen ja keskustatoimintojen alueen hallittuun laajentamiseen.

Alueelle saa sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Suuryksiköiden enimmäismitoitukset kerrosalaneliömetreinä (k.-m²): Ylivieska 50 000.

2.2 Seudun alue- ja yhdyskuntarakenteen nykytila ja kehitys

Oulun eteläiseen kaupunkiverkkoon kuuluvat Haapajärvi, Haapavesi, Kalajoki, Nivala, Oulainen, Pyhäjärvi ja Ylivieska. Näistä asukasluvultaan suurimmat ovat Ylivieska (noin 13 700 asukasta), Nivala (noin 10 800 asukasta) ja Kalajoki (noin 9 200 asukasta). Yhteensä verkostokaupungissa on noin 64 000 asukasta. Ylivieskan seutukunnassa ja Oulun eteläisessä verkostokaupungissa on yhteensä noin 73 000 asukasta.

Väestönkehitys verkostokaupungissa on ollut taantuvaa 1990-luvun laman jälkeen. Viimeisten vuosien aikana väestönkehitys on kuitenkin kääntynyt kasvuun ainakin Ylivieskassa.

Ylivieskan kaupungin väestötavoite vuodelle 2010 on noin 14 000, vuodelle 2020 noin 15 000, vuodelle 2030 noin 16 000 ja vuodelle 2040 noin 16 500.

2.3 Ylivieska osana Oulun eteläistä kaupunkiverkkoa

Ylivieska muodostaa Oulun eteläisen kaupunkiverkon selkeän keskuksen. Tämä näkyy erityisesti työpaikkajakaumassa, mikä Ylivieskassa on muita selkeämmin palvelupainotteinen. Ylivieskan työllisistä 74 % työskenteli palvelualoilla vuonna 2004 ja sittemmin kehitys on vain vahvistunut. Koko verkostokaupungin alueella asuvista työllisistä 57 % työskenteli palvelualoilla vuonna 2004.

2.4 Arvokkaat alueet –selvitys

Keskustan osayleiskaavan 2030 yhteydessä on laadittu selvitys *Arvokkaat alueet*. Selvitysten ja inventointien perusteella on Keskustan osayleiskaavassa 2030 osoitettu arvokkaat alueet.

Valtakunnallisesti merkittävänä rakennettuna kulttuuriympäristönä on rajattu: Kalajokivarsi Ylivieskan keskustassa ja Savisilta.

Maakunnallisesti merkittävänä rakennettuna kulttuuriympäristönä on rajattu: Rautatieaseman alue.

Rakennusperinnön, kulttuuriympäristön ja kaupunkikuvan kannalta arvokkaiksi alueiksi on selvityksen Arvokkaana alueet perusteella osoitettu Kaupakatu - Juurikoski.

2.5 Kaupunkikuvaselvitys

Ylivieskan Keskustan osayleiskaavan 2030 yhteydessä on laadittu *Kaupunkikuvaselvitys*. Yleiskaavassa on rajattu Kalajoki rantoiheen kaupunkikuvaltaan arvokkaana jokimaisema-alueena. Liitteessä 13: Ympäristön häiriötekijät ja rajoitukset lähes koko kaavarunkoalue on esitetty laadullisena häiriö-alueena, jolla on erityinen kaupunkikuvan kehittämisen tarve.

2.6 Rakennetun ympäristön selvitykset

Valtakunnallisesti arvokkaina rakennuksina tai kohteina on merkitty: Helaa-lan mylly ja Savisilta. Maakunnallisesti arvokkaina rakennuksina on merkitty: Rautatieaseman alue (vahtitupa, asemarakennus ja vesitorni) sekä Koskipuhdon puolella: Jaakola.

2.7 Muinaisjäännösinventointi

Kaavarunkoalueelle ei sijoitu inventoituja muinaisjäännöksiä. Irtolöytökohteenä on merkitty: 25 Kestikievari, historiallinen Koskipuhtoon.

2.8 Luonnonympäristön selvitykset

Kalajoki rantoiheen on Koskiensuojelulailla suojeltu jokiosuus.

2.9 Liikenneselvitykset

Ylivieskaan on laadittu *Ylivieskan keskustaajaman ja ympäristön liikennejärjestelyjen yleissuunnitelma (2006)*. Yleissuunnitelmassa on arvioitu liikennemääriä tulevaisuudessa sekä ajoneuvoliikenteen ja kevyen liikenteen kehittämistarpeita.

Keskustan osayleiskaavassa 2030 esitetty kevyen liikenteen kehittämistoimia, joihin sisältyy mm. uusia rautatien alikulkuja.

Kalajoentien–Savontien ja Ouluntien–Sievintien risteysjärjestelyä on tutkittu vaihtoehtojen avulla (*Liidea Oy 2009*). Risteys on Keskustan osayleiskaavassa 2030 osoitettu hankeneuvotteluissa valitun vaihtoehtosuunnitelman mukaisesti.

Vanhan keskustan ”Ylä-Rundin” alueelle on laadittu kaupunkitilan ja liikenneympäristön kehittämissuunnitelma, Ramboll / Seppo Parantala ja Merja Isteri Ylivieska Rundin ympäristö yleissuunnitelma sekä Valtakadun ja Vieskankadun osat.

Ylivieskan keskustan ratapihan alittavan yhteyden hankeselvitys / suunnitelmaselostus 25.9.2007, Pöyry Oy.

Ylivieskan keskustan kehittämissuunnitelma: ”Katuja ja aukioita”; Oulun yliopisto, oppilastyö 2.5.2007.

2.10 Kaupalliset selvitykset

Kaupallisten palveluiden kehittämistä varten on laadittu kaksi kaupallista selvitystä:

1) *Savarin alueen laajentumisen asemakaavamuutos, lausunto kaupallisista vaikutuksista (Entrecon 2009)*

2) *Ylivieskan kaupan rakenne, vähittäiskaupan sijoittumisen lähtökohdat ja muutoksen suunta* (Entrecon 2009). Keskustan osayleiskaavassa 2030 on jälkimmäistä selvitystä täydennetty.

Kaupallisen selvityksen perusteella on Keskustan osayleiskaavassa 2030 osoitettu mm. keskustavyöhykkeen indeksoitu jako kolmeen erilaiseen keskustatoimintojen osa-alueeseen. Selvityksen perusteella on tehty kaupallisten vaikutusten arviointi.

2.11 Asemakaavojen yleiskaavalliset tarkastelut

Asemanseudun asemakaavaa laadittaessa on tehty vaihtoehtoiset rakennemallit vaikutustenarviointeineen. Vaihtoehtoissa on tarkasteltu erilaisia radanalitusvaihtoehtoja sekä niiden vaikutuksia nykyiseen ja tulevaan yhdyskuntarakenteeseen. (Airix Ympäristö Oy 2008)

Kantakeskusta ja Savarin alue on tarkoitus yhdistää toisiinsa uuden, ratapihan alittavan ajoneuvo- ja kevyen liikenteen yhteyden avulla voimakkaasti kasvaneiden kaupallisten palvelujen ja kantakeskustan kehittämismahdollisuuksien vuoksi. Seinäjoki-Oulu -radan alittava uusi katu on muodostuvan keskustavyöhykkeen toiminnallisuuden ja kaupunkirakenteen eheyttämisen kannalta merkittävä. Nykyinen liikenneverkko ei pysty välittämään radan länsi- ja itäpuolten välisen liikenteen ennustettua autoliikennemäärää, joka vuonna 2030 on 33 500 ajoneuvoa vuorokaudessa. Parannustoimet ovat välttämättömiä jo lähitulevaisuudessa. Radan alituspaikkaa tutkitaan vaihtoehtotarkastelulla asemanseudun asemakaavan laatimisen yhteydessä. Katu ja rautatien alikulku tullaan sijoittamaan joko Torikadun tai Asemakadun jatkeelle. Molemmat ratkaisut ovat liikenneverkon toimivuuden kannalta toimivia. Vaihtoehtojen merkittävin ero on se, että Torikadun jatke alikulkuineen jakaa kulttuurihistoriallisesti arvokkaan, rautatieaseman alueeseen kuuluvan nk. Kasarmialueen eli entisen rautatieläisten asuinalueen, kahteen osaan. Asemakadun jatke alikulkuineen mahdollistaa Kasarmialueen säilyttämisen yhtenäisenä. Muita, laadittavassa asemakaavassa esitettyjä vertailuperusteita ovat alueiden yhdistävyys, välilaiturin saavutettavuus, kevyen liikenteen yhteyksien jatkuvuus, liikenteen sujuvuus ja liikenneturvallisuus, liikenteen suuntautuminen kantakeskusta, kaistajärjestelyt, paikoitusaluejärjestelyt, asema-aukion käyttötarkoitus, Kasarmialueen käyttömahdollisuus, matkakeskusten kehittämismahdollisuus, hotellin ja liikerakennusten toteutusmahdollisuus, puistomaisten viheralueiden säilyvyys, alikulun tilantarpeet ja toteutusratkaisut, liittymien korkeustasot sekä rakentamiskustannukset. Kaavaselostusluonnoksessa esitettyä alustavaa vaikutusten arviointia on tarkoitus täydentää kuulemisvaiheessa saatavan palautteen pohjalta. Kaavaluonnoksen työstäminen ehdotukseksi edellyttää toteutettavan vaihtoehdon valintaa. (Asemanseudun asemakaava, Airix Ympäristö Oy 2010)

Radan alittava uusi yhteys on Keskustan osayleiskaavassa 2030 osoitettu *Tieliikenteen yhteystarve-* ja *Kevyen liikenteen yhteystarve* -merkinnöillä. Ratkaisua ei voida yleiskaavassa esittää, koska päätöstä kadun jatkeen ja alikulun sijainnista ei ole vielä tehty.

Savarin asemakaavan laatimisen yhteydessä on tehty asemakaavoitettavaa aluetta laajempi kaavarunkotarkastelu. Se toimii myös osana tämän kaavan lähtöaineistoa ja sen perusteella on osoitettu mm. Savarin yleispiirteinen yhdyskuntarakenne. Asemakaavalla tarkennetaan yleiskaavamerkintöjä ja määräyksiä. (Airix Ympäristö Oy 2009)

2.12 Maaomistus

Ylivieskan kaupunki omistaa maita eri puolilta kaavarunko-alueetta. Kaupungin omistamat maa-alueet vanhan keskustan - Ylä-Rundin alueella liittyvät lähinnä katu-, tori- ja paikoitusalueisiin. Keskustan eteläosassa - Ala-Rundissa kaupungilla on laajempia maa-alueita ja radan varressa koko ns. rautatieläisten Kasarmien alue. Koskipuhdon puolella kaupungin omistuksessa on siunauskappelille johtavat puisto-alueet ja niihin rajautuvat rakentamattomat asuinkorttelialueet. Koskipuhdon pesäpallokentän alue on kokonaisuudessaan kaupungin omistuksessa.

3 KAAVARUNKO

3.1 KAAVARUNKOVAIHTOEHDOT

Kaavarunkotyön eteni vaiheittain ohjausryhmän johdolla. Maankäytön vaihtoehtoja laadittiin osa-alueittain ohjausryhmän kokouksiin.

Aloituskokouksen 24.6.2013 jälkeen tapahtuneiden FCG:n projektihenkilöstön muutoksien johdosta pidettiin uudestaan työn tavoite-asettelu ja muu taustoitus ohjausryhmässä 2 3.9.2013.

Viitekeskustelussa nousi keskeiseksi:

- radan alituksen ratkaiseminen ja sitä kautta keskustan ja Koskipuhdon välisen tavoitettavuuden parantaminen aina Savarin palvelukeskittymään asti.
- Kaupan palveluiden lisääminen: "Ylivieska on nimetty omaksi kaupan markkina-alueeksi, jonka vaikutusalueella on 75 000 ihmistä".
- suojellun ns. Kasarmin alueen ratkaiseminen suojelusopimuksen hengessä siten, että tutkitaan miljöön ja rakennusten säilyttämistä yhdessä täydennysrakentamisen kanssa
- keskustan asumismahdollisuuksien lisääminen
- ydinalueen tarkastelu ulottaminen radan taakse Koskipuhdon alueelle
- liikenneverkon välityskykytarkastelu tulevaisuuden liikennemääräennustuksilla pääväylien ja mm. Tulolantien osalta sekä väljyyden varaaminen tiestölle ja kulkuväylille
- torille löydettävä parempi paikka
- keskustarakenteeseen voitava saneerata kauppakeskusmaista tilaa

Ohjausryhmässä 3 01.10.2013 tarkasteltiin nykytilanteen kartoituksen ja maankäytön kehitysnäkymien ja tavoitteiden pohjalta laadittua ensimmäistä asemaseudun maankäytön vaihtoehtoa 01102013.

3.1.1 MAANKÄYTTÖVAIHTOEHTO 01102013

Suunnitelma (Kuva 1: Kaavarungon havainnekuva _ ohjausryhmä 1.10.2013) koostuu kuudesta kehittämisaluekokonaisuudesta: 1) Ylä-Rundi, 2) Ala-Rundi, 3) Asema ja rautatiepuisto, 4) Ratakadun vapaa-aikapuisto, 5) Koskipuhdon asuinalue ja 6) Pesäpallokentän asuinalue. Erityistarkasteluna on arvioitu 7) ratapihan alitusmahdollisuudet.

Aluekokonaisuuksien kehittämisen lisäksi liikenneverkon osalle on esitetty kehittämistoimenpiteitä:

1. Liikenneverkko

1.1 Liikenneverkon keskeiset kehittämistoimet:

- Ylä-Rundin Juurikoskenkuja –Koitonkuja muutetaan yksi-suuntaiseksi ja kävelypainotteiseksi.
- Ala-Rundin 2.1 Kartanontie – Mattilantieosuus Halpahallin takana muutetaan pihakaduksi vain huolto- ja kiinteistöliikenteelle.
- Torikatu linjataan uudestaan siten, että se yhtyy Kartanokatulinjaukseen ja päättyy asema-aukion uudelle torille / paikoitusaukiolle.
- Pajalankatu linjataan myös uudestaan siten, että se toimii uuden liikokeskuksen syöttökatuna ja mahdollistaa rautatien alikulun uudelle Kettukallionkadulle.



Kuva 1: Kaavarungon havainnekuva _ ohjausryhmä 1.10.2013

- Asema – rautatiepuiston osalta aseman kevyenliikenteen alikulku muodostaa tärkeän yhteyden Koskipuhdon laajalle asuin- kuin myös työpaik-

ka-alueelle. Tunneli on jo nyt rakennetun Koskipuhdon kevyenliikenteen väylästä puuttuva osa kaupunkiytimeen. Tunnelin sijainti on teknisen toimen aseman tunnelisuunnitelman mukainen.

- Torikadun / Kartanokadun ajoneuvotunneli on mahdollista toteuttaa heti matkahuoltoaukion ja uuden toriaukion väliin. Torikadun jatke yhdistyy Ratakatuun.
- Pajalankadun / Kettukallion ajoneuvo- ja kevyenliikenteen tunneli syötää liikennettä keskustan ja Savarin välillä. Liikenne ohjautuu Savarin suuntaan tunnelin jälkeen Ratakadun ja Latvalantien kautta tai Tulolantien ja Savontien kautta. Kettukallionkatu rakennettaisiin pistoraitteen viereen yhdistämään Ratakatua ja Tulolantietä.

1.2 Liikenneverkko ja kävelykeskusta:

- Ylä-Rundin Juurikoskenkatu / Koitonkuja kehitetään kävelypainotteiseksi ja eteläiseltä osaltaan kokonaan autottomaksi kävelykaduksi. Katutilan aukiot toimivat toreina.
- Ala-Rundin Kartanotie- Mattilantie rauhoitetaan pihakaduksi. Halpahallin julkisivun eteen toteutetaan kävelykatumainen katettu pylväskäytävä, joka yhdistää Ylä- ja Ala Rundin kaupalliset keskukset. "Yhdyskäytävän" pituus on 150m.
- Pajalankadun uusilinjaus toteutetaan hidaskatuna varmistaen kadun poikki paikoitusalueelle suuntautuvan asiakasliikenteen turvallisuuden. Uuden kauppakeskuksen "galleria" on sisäkatumaista kauppakatua.
- Kävelykeskusta / asiointikeskusta mahtuu pääosin säteeltään 150 metrisen pyörähdysympyrän sisään.

1.3 Liikenneverkko ja paikoitusalueet

- Ylä-Rundin paikoitusalueet sijoittuvat kehitettävien kiinteistöihin kattokansille; 257 (157) (suluissa uusi paikoitustarve).
- Ala-Rundin Halpahallin kiinteistö 108 (68); Asemakeskus 175 (18 linja-autot); Asema- ja Halpahalliaukion yhteinen paikoituskellari 300; uusi kauppakeskus 1000 (610).
- Ratakadun vapaa-aikakeskus: 420.
- Yhteensä asemaseudulle on osoitettu paikoitustilaa 2260 autopaikka erillisiin uusiin paikoituslaitoksiin / -kenttiin.

2. Ylä-Rundin kehittämisaalue

2.1 Visio:

- kaupallista ydinaluetta
- asumisen aluetta
- kaupallinen ja kaupunkitilallinen magneetti – kaupunkilaisten olohuone
- toritoiminnot katuaukioilla ja koko alueella, jolloin liikenne ulkosyöttöisenä p-tasaille ja kiinteistöille
- "kävelykatu" katettu ja lämmitetty (vastineena Ala-Rundin "gallerialle")
- kaupan kasvu saadaan aikaan radikaalilla kiinteistökehittämisellä
- asuntolisäystä täydentämällä K-marketin kulmaus ja kattokansien loft-asunnoilla
- asuntojen läsnäolo ytimessä tuo ytimeen 24 h elävyyttä
- Juurikoskenkadun liikenne yksisuuntaistetaan ja shared space- katuna
- katutilaan rajautuvat taskupuistot
- Ylä-Rundia kehitetään vanhan eurooppalaisen kaupunkiytimen mielikuvin tiiviiksi ja moni-ilmeiseksi kaupunkitilaksi

2.2 Ylä-Rundin mitoitus:

Alueen nimi	Merkintä	Pinta-ala ha	Pinta-ala m ²	Rak.oik.	Liiketilä m ²	Asunto m ²	Asunto lkm	Autopaikka lkm	krs m ² lisäys	Asukas yht.
Ylä-Rundi										
"Koilliskulma"(suunnit. / nyk.m ²)	ALK	0,5	5 000	5500 / 1200	2900 / (800)	1200 / 300 tsto	12	120 tarve 58+12	4 300,0	30
"Kaakoiskulma v"(suunnit. / nyk.m ²)	ALK	0,3	2 950	3700 / 1160	1880 / (910)	750 / 250 tsto	11	80 tarve 39+11	2 500,0	27
"Kaakoiskulma o"(suunnit. / nyk.m ²)	ALK	0,2	2 250	2900 / 1540	1500 / (1300)	400 / (240) as	4+(3)	57 tarve 30+7	1 400,0	30
Y H T E E N S Ä		1,0	10 200	12100 / 3900	6280 / 3010	2350 / 790	30	257 tarve 157	8 200,0	87

(nykyinen liiketila esitetty kerrosala m²) (sulissa nykyinen)3. Ala-Rundin kehittämisalue3.1 Visio:

- kaupallista ydinaluetta
- keskustan ala-magneetti
- kävelykadun jatke - sisägalleria
- kaupan kasvu saadaan aikaan radikaalilla kiinteistökehittämisellä
- asuntolisäystä Halpahallin laajennuksen loft-asunnoilla
- liikennesyöttö Torikadun ja Pajalankadun kautta
- paikoituskentiltä kauppakeskukseen katetut ja lämmitetyt kulkureitit
- kauppakeskuskorttelin tehokkuusluku on 2 eli kaikki maa-ala on hyödynnetty kaksikerroksisesti rakentamiseen.

3.2 Ala-Rundin mitoitus:

Alueen nimi	Merkintä	Pinta-ala ha	Pinta-ala m ²	Rak.oik.	Liiketilä m ²	Asunto m ²	ap/kellari	Autopaikka lkm	krs m ² lisäys	Asukas yht.
Ala-Rundi										
"Halpahalli"	ALK	0,9	9 000	5 500	3080 (4530)	460		108 tarve 62+6	0,0	15
"Asema-keskus"	ALK	2,0	20 000		500(tsto)		300	175+18 linja-autoa	500,0	
"Alarundi" kauppakeskus	ALK	2,2	22 000	40 000	26 800			380+340 tarve 540	36 700,0	
Y H T E E N S Ä				45 500	30 400	460	300	1000 tarve 610	37 200,0	

Autopaikkatarve laskettu 1 ap / 50 liikehuoneisto m² ja 1 ap / asunto
 Liikehuoneisto pinta-ala laskettu 0,67 % kerrosalasta
 Asuinhuoneisto pinta-ala krstalo laskettu 80% kerrosalasta

(nykyinen liiketila esitetty kerrosala m²) (2050 km² poistuu, vanha Halpahalli)
 (Alarundin osalta poistuu 700 km² - yksikerroksiset siivet)
 (Asemakeskuksen uusi liike / majoitustila matkahuollon korotus)

4. Asema ja rautatiepuisto – "matkakeskuksen" alue4.1 Visio

- historiallinen ja yksilöllinen kaupunkirakenne, jota kunnostetaan ja täydennys rakennetaan puurakentamisen merkkialueena
- asumista puistomaisessa ympäristössä tiiviissä korttelirakenteessa
- näyteikkuna raiteille
- alueelle voi sijoittua asumisen lomaan toimistotiloja, valmistus- ja myyntitoimintaa ja muuta soveltuvaa yritystoimintaa
- uusi toriaukio ja matkahuolto-aukio rajataan puurakennusten linjassa rakennusmassoilla, joihin voi sijoittua palvelevia toimintoja ja tulevaisuudessa mahdollisen kellaripaikoituksen ajorampit
- Rautatiepuisto on keskustan pohjois-eteläsuuntainen viherlenkki ja viihtymisen alue liikenteellisessä solmukohdassa
- Matkahuollon rakennusta korotetaan puurakennusosalla, jossa voi toimia majoitus- / toimistotiloja

4.2 Asema- ja rautatiepuiston mitoitus:

Alueen nimi	Merkintä	Pinta-ala ha	Pinta-ala m ²	Rak.oik.	Liiketilä m ²	Asunto m ²	ap/kellari	Autopaikka lkm	krs m ² lisäys	Asukas yht.
Ala-Rundi										
"Asema-keskus"	ALK	2,0	20 000		500(tsto)		300	175+18 linja-autoa		500,0

5. Asema ja rautatiepuisto – pohjoinen alue5.1 Visio:

- historiallinen ja yksilöllinen kaupunkirakenne, joka kunnostetaan ja täydennys rakennetaan puurakentamisen merkkialueena
- yksilöllistä asumista tiiviissä puurakennuskorttelissa rautatiepuistossa
- alue linkittyy Koskipuhdontien ja radan takaiseen historialliseen tilakeskusten rakennusryhmään

5.2 Asema- ja rautatiepuiston – pohjoinen alue - mitoitus:

Alueen nimi	Merkintä	Pinta-ala ha	Pinta-ala m ²	Rak.oik.	Rak.oik/tontti	Rak.lkm.	Asunto lkm	Asuntokoko	Asukas/asunto	Asukas yht.
Rautatiepuistokorttelit / Ala-Rundi	AK	0,5	5 000				40	70	1,5	60
Rautatiepuistokortteli / Ylä-Rundi	AK+AR	0,5	5 000			4	40	70	1,5	60

6. Asema ja rautatiepuisto – "kasarmien"- alue6.1 Visio:

- historiallinen ja yksilöllinen kaupunkirakenne, joka kunnostetaan ja täydennys rakennetaan puurakentamisen merkkialueena
- yksilöllistä asumista tiiviissä puurakennuskorttelissa rautatiepuistossa
- siirrettyjä ja kunnostettuja rakennuksia (5 vanhaa ja 5 uutta asuinrakennusta)
- osa rautatiepuiston viihtymisen ympäristöä ja keskustan vihreää lenkkiä

6.2 Asema- ja rautatiepuiston "kasarmien"alue - mitoitus:

Alueen nimi	Merkintä	Pinta-ala ha	Pinta-ala m ²	Rak.oik.	Rak.oik/tontti	Rak.lkm.	Asunto lkm	Asuntokoko	Asukas/asunto	Asukas yht.
Rautatiepuistokorttelit / Ala-Rundi	AK	1,2	12 000			10	25	70	2,5	63
Rautatiepuistokortteli / Ala-Rundi	AP	1,2	12 000			10	25	70	2,5	63

7. Ratakadun vapaa-aikapuisto7.1 Visio:

- kaikenikäisille ja tapaisille keskustan liikuntapainotteinen puisto
- joukkoliikennekeskus ja keskustapalvelut lähellä
- liikuntatapahtumat, messut ja festivaalit
- monikäyttöiset hallit ja kentät

7.2 Ratakadun vapaa-aikapuiston mitoitus:

Alueen nimi	Merkintä	Pinta-ala ha	Pinta-ala m ²	Rak.oik.	Rak.oik/tontti	Autopaikka lkm
Ratakadun monitoimiareena	VU	2,4	23 910	8 100	8 100	
Ratakadun pesäpallostadion	VU	edellinen	edellinen	edellinen		
Ratakadun liikuntapuisto	VU	1,1	10 580		200	
Ratakadun tenniskeskus	VU	0,6	5 560	1 600	1 600	
Ratakadun liikennepuisto	VU	0,6	5 730		100	
Ratakadun keskuksen p-alueet	LP	1,1	12 800			420
YHTEENSÄ					10 000	420

8. Koskipuhdon asuinalue8.1 Visio:

- keskustaläheinen pienimittakaavainen rivi ja pienkerrostalo-alue

- täydennys rakentamista
- kevytliikenneakselilla
- Koskipuhdon ja keskustarakenteen yhdistävä osa

8.2 Uuden Koskipuhdon asuinalueen mitoitus:

Alueen nimi	Merkintä	Pinta-ala ha	Pinta-ala m2	Rak.oik.	Rak.oik/tontti	Rak.lkm.	Asunto lkm	Asuntokoko	Asukas/asunt	Asukas yht.
Koskipuhdon Ratakadun kortteli	AR	1,2	12 000		0	5	40	70	2,5	100

9. Pesäpallokentän asuinalue

9.1 Visio:

- keskustaläheinen asuinalue
- kerrostaloasunnot Hamarinkoskinäkymän
- rivitalo-alue liittyy ympäröivään Koskipuhdon alueeseen

9.2 Pesäpallokentän asuinalueen mitoitus:

Alueen nimi	Merkintä	Pinta-ala ha	Pinta-ala m2	Rak.oik.	Rak.oik/tontti	Rak.lkm.	Asunto lkm	Asuntokoko	Asukas/asunt	Asukas yht.
Pesäpallokentän alue ve-1	AK	3,2	32 000		2 300		126	70	1,5	189
Pesäpallokentän alue ve-1	AR	1,8	18 000		560		48	70	2,5	120
Pesäpallokentän alue ve-1, yht.	AK+AR	5,0	50 000				174			309
Pesäpallokentän alue ve-2, yht.	AR	5,0	50 000		625	20	120	70	2,5	300
Pesäpallokentän alue ve-3, yht.	AO	5,0	50 000		250		20	120-250	2,5	

Ohjausryhmä 3 01.10.2013 ohjeisti kaavarunkotyön jatkoa:

- tarkastelu tulee rajata koskemaan Valtakadun osuutta
- Savontien varren maankäytön ratkaisua kehitettävä vetovoimaisemmaksi esim. uusin asumisen ja liiketoiminnan mahdollisuuksin
- Kasarmien alueelle tulee tutkia rakennusoikeudeltaan tehokkaampi vaihtoehto sekä aluerajaukseltaan laajempi Savontien suuntaan
- Ratakadun vapaa-aikakeskuksen ja maakuntakaavan c2-merkinnän suhdetta on arvioitava ja esitettävä kehitetty ratkaisu, jossa on huomioitu c2-merkintä.
- liikenneverkon toiminta tulee esittää laajempaan tarkasteluna keskustan ja Savarin alueet mukaan lukien
- esitykseen liitetään käynnissä olevat tarkastelualueen Valtakadun kehittämiss Hankkeet

3.1.2 MAANKÄYTTÖVAIHTOEHTO 14112013

Maankäyttövaihtoehdossa 14112013 suunnitelmaa on tarkistettu seuraavien osien:

- tarkastelu rajattu koskemaan myös Valtakadun osuutta
- Savontien varren maankäytön ratkaisua on kehitetty vetovoimaisemmaksi uusin asumisen mahdollisuuksin
- Kasarmien alueelle on laadittu rakennusoikeudeltaan tehokkaampi vaihtoehto ja aluerajaukseltaan laajempi Savontien suuntaan
- Ala-Rundin ja Ratakadun Puhto-keskuksen yhteyteen on esitetty maakuntakaavan c2-merkinnän mukaisesti 50 000 kem2 suuruisen vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittuminen.
- liikenneverkon toiminta on tutkittu laajempaan tarkasteluna keskustan ja Savarin alueet mukaan lukien
- esitykseen on liitetty käynnissä oleva Valtakadun K-marketin kehittämiss Hankkeet



Kuva 2: Kaavarungon havainnekuva _ ohjausryhmä 14.11.2013

Suunnitelma koostuu kahdeksasta kehittämisaluekokonaisuudesta: Uutena alueena on varattu ns. Puhto-keskus vähittäiskaupan suuryksiköineen.

Aluekokonaisuuksien kehittämisen lisäksi liikenneverkon osalle on esitetty kehittämistoimenpiteitä:

1. Liikenneverkko

1.1 Liikenneverkon keskeiset kehittämistoimet:

Liikennetarkastelun mukaan radan länsi- ja itäpuoli huomioiden keskustan kehäkaduksi muodostuu Valtakatu, Koskipuhdantie, Ratakatu ja uusi radan alittava katuosuus.

1.2 Liikenneverkko ja kävelykeskusta

Kevyenliikenteen reitit jatkuvat asematunnelin jälkeen uudelle Puhto-keskukselle

1.3 Liikenneverkko ja paikoitusalueet

Ala-Rundin uuden kauppakeskuksen paikoitustarve on tarkistettu 28 000 kem2 mukaiselle rakennusoikeudelle 528 (460_ sis. 100 hkk paikkaa).

Uuden Puhto-keskuksen paikoitustarve on 525 (390_ sis. 100 hkk paikkaa)

2. Ylä-Rundin kehittämisaalue

Ylä-Rundin kehitetystä korttelirakenteesta on esitetty perspektiivinäkymät 1. Myllyntorilta (kuva3), 2. Alueen sisältä Rundin torille (kuva4) ja 3. Halpahal-
lin torilta käsin (kuva5).



Kuva 3: Perspektiivinäkymä Myllyntorilta Ylä-Rundiin

Juurikoskenkatu on muutettu kävelypainotteiseksi. Katu on yksisuuntaistettu. Kadun varteen sijoittuu asiointipaikoitusta. Kadun ja jalankulun alueet erotellaan materiaali / värivalloilla reunakivettömästi. Koko katu-alue on luontevasti otettavissa ajoittain markkina- / tapahtuma-alueeksi. Jalankulku-alueet on koko Juurikoskenkadun osalta katettu ainakin toiselta sivultaan. Kattamisella ja katulämmityksellä lisätään kävelykeskustan käytettävyyttä ja houkuttelevuutta myös talvikautena vastapainona Ala-Rundin kauppagalleria ratkaisuille. Katutila rakennetaan osittain yli porttimaisiin rakennusmassoihin.

Tyhjät tontinosat ja saneerautuvat kiinteistöt on täydennysrakennettu katu-
tasossa liiketilojen ja yläkerroksissa p-kansin sekä asuin- ja toimistoraken-
nuksin.



Kuva 4: Perspektiivinäköymä Ylä-Rundin torille

Juurikoskenkadun yksisuuntaistettu ajoneuvoliikenne ohjataan Koitonkujan kautta Rautatiekadulle. Juurikoskenkadulta on helpot yhteydet paikoitus-
kansille ja mahdollisiin kellareihin. Uutta paikoitus-alaa on varattu liiketilojen
ja asumisen tarpeisiin. Yhteydet p-alueille on järjestettävissä myös ulkosityö-
töisesti Rautatiekadun ja Asemakadun kautta, jolloin Rundin keskus voi toi-
mia kokonaan kävelijöiden asiointiympäristönä ja tilaa vievien tapahtumien
pitopaikkana. Kävely-ympäristön lomaan sijoittuu istutuksia, taskupuistoja
ja ulkoterasseja. Lapsille, nuorille ja senioreille löytyvät erilaiset aktiviteetti-
alueensa kunkin ikäryhmän tarpeiden mukaisesti.

Uuden rakenteen lisäämisellä vanhan lomaan saadaan kaupunkikuvaan mo-
nimuotoisuutta ja vaihtelevuutta. Vanha säilytetty kaupparakennus Ylä-
Rundin ytimessä kuvaa kaupunkiytimen historiallista jatkumoa ja toimii yksi-
löllisenä liikepaikkana. Kiinteistöt on täydennysrakennettu niin, että julki-
seen katutilaan avautuvat niiden pääjulkisivut näyteikkunoineen takapihojen
sijaan.

Ylä-Rundiin kehitetään kauppagalleriamaista liiketilaa Juurikoskenkadun mo-
lempiin päihin.

Juurikoskenkadun Koitonkujan ja Asemakadun välinen osuus on muutettu
kokonaan kävelykaduksi.



Kuva 5: Perspektiivinäkökulma Halpahallin torilta Ylä-Rundiin

Kävelykeskusta jatkuu katettuna raittina Ylä-Rundista Asemakadun yli Halpahallin aukion kautta Ala-Rundiin. Kävelykeskustan luodaan yhtenäinen ilme kadun pintamateriaaleilla, kalusteilla, istutuksilla, valaisimilla ja katosrakenteilla. Liikkumisympäristö on turvallinen, monikäyttöinen ja vetovoimainen palvellen kaupungin yhteisenä tilana erilaisille kokoontumisille.

Kaupunkikuva kehittyy keskustan osalta yhtenäisemmäksi. Uudisrakennusten mittakaavaan, materiaaleihin ja värytykseen kiinnitetään erityistä huomiota Ylivieskan keskustan uuden rakennusvaiheen merkinä. Ylä-Rundi välittyy asema-aukiolle, uudelle torille sekä Ala-Rundiin vetovoimaisena keskustamaisena rakenteena uusien Asemakadun asuin- liikekiinteistön kautta.

3. Ala-Rundin kehittämisalue

Savontien ja Valtakadun varren kaupunkitilaa on kehitetty lisäämällä uusia asumisen korttelialueita. Kauppakeskuksen paikoitusaluevarausta on tarkistettu vastaamaan uutta supistettua liikekerrosalaa.

Ala-Rundin mitoitus:

Alueen nimi	Merkintä	Pinta-ala ha	Pinta-ala m2	Rak.oik.	Liiketilä m2	Asunto m2	ap/kellari	Autopaikka lkm	krs m2 lisäys	Asukas yht.
Ala-Rundi										
"Halpahaali"	ALK	0,9	9 000	5 500	3100 (4530)	460		108_tarve 62+6	0,0	15
"Asema-keskus"	ALK	2,0	20 000		500(tsto)		300	175+18 linja-autoa	500,0	
"Alarundi" kauppakeskus	ALK	2,2	22 000	22 500	15 000			528_tarve 460	11 800,0	
YHTEENSÄ				28 000	18 600	460	300	811_tarve 530	12 300,0	

Autopaikkatarve laskettu 1 ap / 50 liikehuoneisto m2 ja 1 ap / asunto
 Liikehuoneisto pinta-ala laskettu 0,67 % kerrosalasta
 Asuinhuoneisto pinta-ala krs-ala laskettu 80% kerrosalasta
 Laskettu 2,5 asukasta / asunto

(nykyinen liiketila 3200 esitetty kerrosala m2) (2050 km2 poistuu_vanha Halpahaali)
 (Alarundin osalta poistuu 700 kem2 - yksikerroksiset siivet)
 (Asemakeskuksen uusi liike / majoitustila matkahuollon korotus)
 Henkilökuntaa 100 / paikoitustarve

4. Asema ja rautatiepuisto

Rautatiepuiston "kasarmien" alueen rakentamista on tehostettu aluetta laajentamalla Savontien suuntaan. Olemassa olevaa rakennusryhmää on täydennetty vanhoilla siirtorakennuksilla ja uusilla 3 kerroksisilla puukerrostaloilla. Puurakennusryhmän päätteessä Savontien reunassa on korkea asuin-kerrostalo. Korkealla rakennuksella on haluttu luoda linkki Savarin ja keskustan palveluiden välille.

Mitoitus

Alueen nimi	Merkintä	Pinta-ala ha	Pinta-ala m2	Rak.oik.	Rak.oik/tonniti	Rak.lkm.	Asunto lkm	Asuntokoko	Asukas/asunto	Asukas yht.
Rautatiepuistokortteli / Ala-Rundi	AK+AP	2,3	23 000			11	165	70	2,5	413

5. Ratakadun vapaa-aikapuisto

Vapaa-aikakeskuksen toiminnot on ryhmitelty uudelleen pelikuvana siten, että paikoitusalueet on siirretty Ratakadun puolelle. Ratkaisulla saadaan synergiaa viereisen Puhto -keskuksen paikoitusalueiden kanssa. Ratkaisu mahdollistaa myös kenttäalueiden muuttamisen esim. kaupan palveluille ilman suurempia liikenteellisiä muutoksia.

6. Puhto-keskus

Uutena MK:n mukaisena vähittäiskaupan suuryksiköiden korttelina on rajattu ns. Puhto -keskuksen alue, jolle sijoittuu 25 000 kem2 kaupan toimintoja. Kauppaliikkeiden vaatiman yhtenäisen korttelirakenteen muodostaminen vaatii aktiivisia kiinteistökehittämiä.

Mitoitus

Alueen nimi	Merkintä	Pinta-ala ha	Pinta-ala m2	Rak.oik.	Liiketilä m2	Asunto m2	ap/kellari	Autopaikka lkm	krs m2 lisäys	Asukas yht.
Ala-Rundi / Puhto										
"Puhto-keskus"	ALK	5,2	52 000	22 000	14 750			525_tarve290+hkk	22 000,0	
YHTEENSÄ				22 000				525_tarv_390	22 000,0	

Henkilökuntaa 100 / paikoitustarve

7. Koskipuhdon asuinalue

Koskipuhtoa ja keskustarakennetta yhdistävää asuinrakennusten korttelialueen tehokkuutta on lisätty sijoittamalla puistoakselin reunaan kerrostalojen rivi. Muu kortteliosa täydennys rakennetaan olemassa olevan rakennusalan mittakaavan mukaisesti.

Mitoitus

Alueen nimi	Merkintä	Pinta-ala ha	Pinta-ala m2	Rak.oik.	Rak.oik/tonniti	Rak.lkm.	Asunto lkm	Asuntokoko	Asukas/asunto	Asukas yht.
Koskipuhdon Ratakadun kortteli	AK+AR	1,2	12 000		0	8	110	70	2,5	275

3.1.2 KAAVARUNKOKARTTA / MAANKÄYTTÖVAIHTOEHTO 14112013

Kaavan sisältö

Kaavarunko on yleispiirteinen maankäytön suunnitelma, jossa osoitetaan kehitettävien alueiden käyttötarkoitus ja liikenneverkko. Kaavarunko keskittyy tärkeimpien kehittämisalueiden tarkasteluun, mutta ei estä muiden alueiden kehittämistä.

Kaavarunkoratkaisulla pyritään luomaan edellytykset Ylivieskan keskustan kehittymiselle maakunnallisena kaupan pääkeskuksena ja Oulun eteläisen kaupunkiverkon selkeänä keskuksena.

Kaavarunko laaditaan kaupunginhallituksen hyväksymänä ohjeellisena suunnitelmana, jonka pääasiallinen tarkoituksena on toimia asemakaavoituksen sekä muun yksityiskohtaisemman suunnittelun pohjana.

Kaavarunkoratkaisu mahdollistaa uusien logistisesti hyvin toimivien liiketoiminta-alueiden ja vetovoimaisten asuinalueiden kehittämisen. Uudet tiivistyvän keskustarakenteen painopistealueet sijoittuvat nykyisen torin ympäristöön Ala-Rundissa ja radantakaiseen Rautatiekadun ympäristöön. Uusien painopiste-alueiden ja niiden välisten tunneliyhteyksien kehittämisellä pyritään luomaan myös yhteyttä keskustan ja Savarin välille.

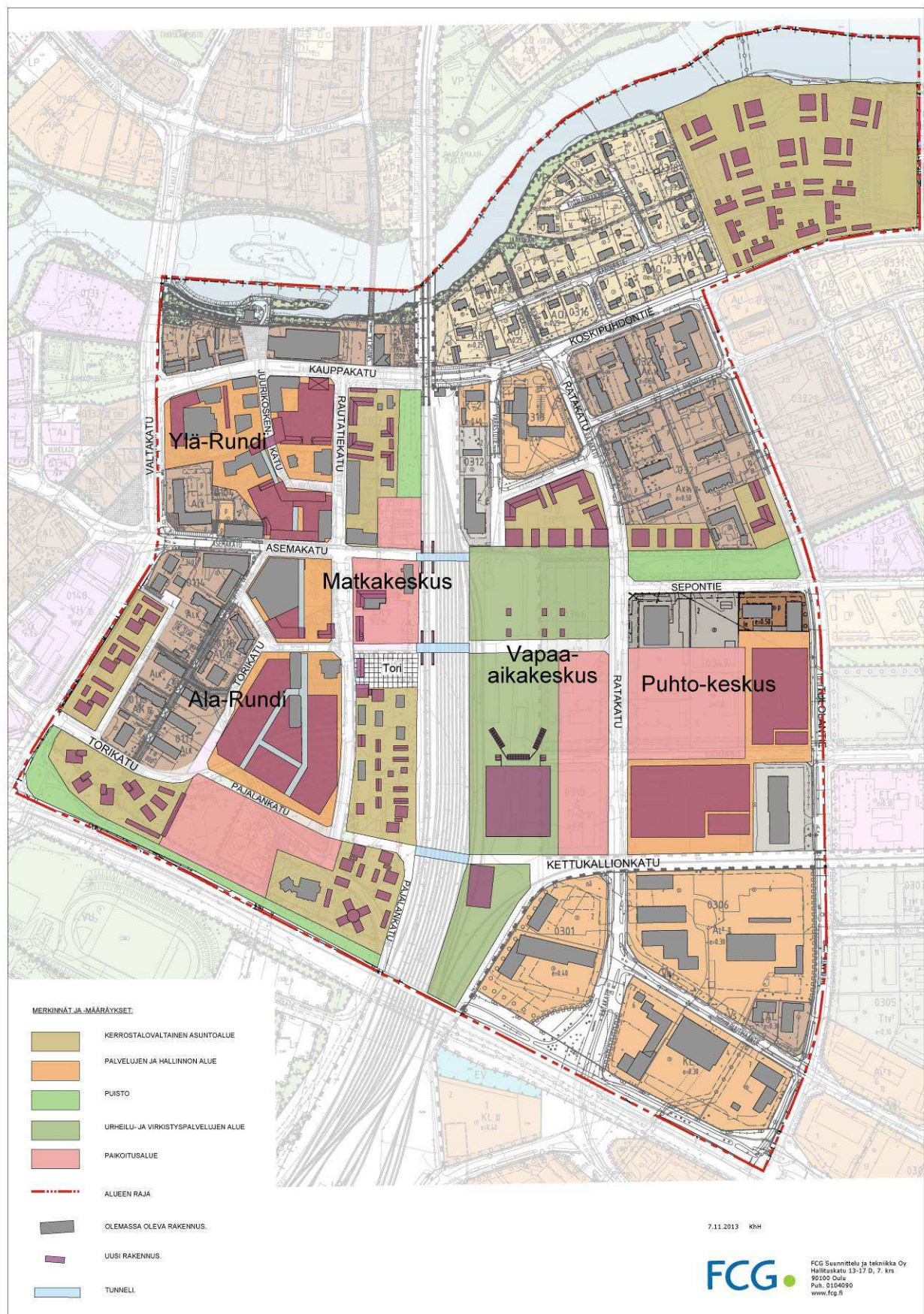
Maakunnallisesti merkittävänä rakennettuna kulttuuriympäristönä rajatun rautatieaseman alueen osalta on tutkittu säilyttämisen ja täydennysrakentamisen mahdollisuuksia. Säilyttäminen ja lisärakentaminen sekä muut toimenpiteet on esitetty havainnekuvin ja kaavaselostuksessa.

Kaavarungon keskeisinä teemoina on asuminen, elinkeinoelämä, liikenne, kulttuuri- ja viherympäristöt, reitistöt ja kaupunkikuvallinen kehittäminen.

Kaavamerkinnät ja määräykset

Nykyiset taajamatoimintojen alueet on esitetty vaalennettuina ajantasa-asemakaavan sävyinä. Uudet alueet on osoitettu nykyisiä alueita voimakkaimmilla värisävyillä: kerrostalovaltainen asuntoalue ruskeana; palvelujen ja työpaikkojen alue, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksiköitä okran keltaisena; puisto vihreällä; urheilu- ja virkistyspalveluiden alue tumman vihreällä ja paikoitusalue vaalean punaisella. Olemassa olevat rakennukset on esitetty harmaina ja uudet rakennukset punaisina.

Kaavarunkoon ei sisälly kaavamääräyksiä.



Kuva 6: Ylivieskan keskustan kaavarunkokartta_luonnos_14112013

Ohjausryhmässä 4 14.11.2013 ohjeistettiin kaavarunkotyön jatkoa:

- radan alitukset toteutetaan asemakadun ja Pajalantien päihin
- kaavarunkorajausta laajennetaan Valtakadun länsipuolelle
- ilmahavainnekuva laaditaan sopimuksen mukaisesti
- selostuksessa kuvataan ratkaisun toteuttamisvaihtoehtoja esim. Ala-Rundin ja Ratakadun vapaa-aikakeskuksen osalta
- rautatieaseman yhteyteen tarkastellaan lisäpysäköinnin sijoittamista

4 KAAVARUNKOLUONNOS

Kaavakartta ja kaavaselostus

Keskustan kaavarunko 2030 muodostuu kahdesta osasta: Kaavakartasta ja kaavaselostuksesta.

Tämä kaavaselostus liittyy kaavakarttaan ja sen merkintöihin, joissa esitettyä maankäyttöä tämä selostus kuvaa. Selostus avaa kaavamerkintöjä ja niiden taustoja.

4.1 Yleiskuvaus

Ylivieskan keskustan yhdyskuntarakenteen kehittäminen on keskittynyt kahdeksaan aluekokonaisuuteen: 1) Ylä-Rundi, 2) Ala-Rundi, 3) Asema ja rautatiepuisto, 4) Ratakadun vapaa-aikakeskus, 5) Koskipuhdon asuinalue ja 6) Pesäpallokentän asuinalue, 7) ratapihan alitukset ja 8) Puhto-keskus.

Aluekokonaisuuksien uusilla ratkaisulla mahdollistetaan asumisen, elinkeinoelämän, liikenteen, kulttuuri- ja viherympäristön, reitistöjen sekä kaupunkikuvan kehittäminen.

Ylivieskan keskusta eheytyy ja välimatkat palveluihin säilyvät lyhyinä. Tämä antaa hyvät lähtökohdat ihmisen mittakaavaiselle, ekologisesti kestäväälle ja viihtyisälle kaupunkiympäristölle. Tätä lähtökohtaa on hyödynnetty kaavarungossa.

4.2 Ympäristömuutokset

Kaavan mukaiset kehittämistavoitteet edellyttävät tehokasta kiinteistökehittämistä. Keskustan vanhaa rakennetta on esitetty muutettavaksi tietyiltä osin mm. katulinjausten, kiinteistörajojen ja maankäyttötarkoitusten osalta. Muutoksella saadaan aikaan suurempia yhtenäisiä liiketoiminnan kokonaisuuksia ja paikoitusalueita.

Katuverkkoa on linjattu uudestaan Ala-Rundissa ja Koskipuhdon eteläosassa tavoitteena sujuvoittaa kaupunkikeskukseen suuntautuvaan liikennettä radan molemmin puolin.

Ratapihaa on kavennettu kymmenraiteiseksi perustuen uusiin logistiikka-suunnitelmiin; (Ylivieskan yhdistettyjen kuljetusten terminaali - raporttiluonnos 23.2.2009). Vapautunut ratapiha-alue on käytetty osana uutta vapaa-ajankeskusta monitoimihalleineen, pelikenttineen ja matkakeskuksen liittytäpysäköintineen.

Pesäpallokenttä on siirretty matkakeskuksen tuntumaan. Siirrolla on mahdollistettu keskeisen Kalajokivarteen liittyvän alueen muuttaminen asuin-

käyttöön. Keskustaläheisyyden ansiosta uusi asuinalue on esitetty toteutettavaksi kerrostalovaltaisena.

Aseman ja rautatiepuiston alueen suojeltua rakennuskantaa on esitetty täydennysrakennettavan harkitusti puukerrostaloin ja kytketyin asuinrakennuksin. Rautatiepuiston päätteeseen Savontien ja rautatiesillan korvaan on esitetty Savarin ja vanhan keskuksen väliseksi linkiksi korkeaa asuin- toimistotaloa.

Uusi kaupungin tori on siirretty Torikadun päähän matkakeskuksen yhteyteen. Torin alta siirretään yksi suojelurakennus täydentämään säilytettävää korttelirakennetta. Toinen torille jäävä rautatieläistalo korvataan paikalleen sijoittuvalla torin palvelurakennuksella esim. kauppahallilla. Jos paikoitustarve keskustassa edellyttää rakenteellisia ratkaisuja, on paikoituskellari mahdollista toteuttaa torin ja matkahuollon aukion alle.

Matkahuollon rakennukselle esitetään puurakenteista korotusosaa, jossa voisi toimia esimerkiksi hotelli tai toimistotiloja. Korotuksen myötä matkahuollon rakennus muuttuu osaksi puurakennusten ketjua radan varressa, on kiinteistönä tehokkaassa käytössä asematorilla.

Vanha Halpahallirakennus on esitetty purettavaksi ja rakennusoikeus korvattavaksi Halpahallin jatkeelle. Purkutoimenpiteellä on avattu näkö- ja kulkuyhteys Ylä-Rundin ja Ala-Rundin palvelukeskittymien välille.

Koskipuhdon asuinalueen reunaa eteläisen puistoakselin reunassa on korotettu kerrostalojen rivistöllä.

Valtakadun ja Torikadun rajaamaa asuinkerrostalojen korttelia on täydennysrakennettu kerrostalomaisesti. Tavoitteena on muodostaa uusien kerrostalojen muodostama selkeä kaupunkikeskustan reuna ja portti.

Uudet asuntoalueet tukeutuvat olemassa olevaan palveluverkkoon, liikenneverkkoon ja teknisiin verkkoihin.

4.3 Tiivistäminen ja eheyttäminen

Kaavarungolla eheytetään ja tiivistetään keskustarakennetta merkittävästi. Eheyttäminen on esitetty asumisen alueiden täydennyksenä selkein reunaluokkein Savotien ja Valtakadun varressa sekä Koskipuhdon keskeispuiston reunassa.

Asema- ja Rautatiepuiston rakennusperintöaluetta on täydennysrakennettu säilytettävien rakennusten lomassa. Toteutuksella eheytetään radanvarren puukorttelirakennetta.

Uudet palvelukeskittymät Ala-Rundissa ja Koskipuhdossa tiivistävät ja laajentavat keskustaa kävelyetäisyydellä nykyiseen kantakeskustaan nähden.

Tiivistämiseen ja eheyttämiseen on esitetty alueiden käyttötarkoituksen nimen.

4.4 Liikenne

4.4.1 Johdanto ja tavoitteet

Liikenneselvitys palvelee kaavarunkotyötä. Työn on laatinut FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy, vastuuhenkilönä DI Tuomas Miettinen

Kaavarunkotyön liikenteellisinä tavoitteina on että kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita parannetaan niin, että ne ovat lyhyillä ja keskipitkillä matkoilla realistisia vaihtoehtoja henkilöautolle.

4.4.2 Suunnittelualue

Suunnittelualueena on Ylivieskan ydinkeskusta. Suunnittelualue kattaa alueet Seinäjoki – Oulu radan molemmin puolin. Radan länsipuolelle sijoittuvat Ylä-Rundi ja Ala-Rundi, Valtakadun AK-korttelit ja asema- ja rautatiepuisto. Radan itäpuolelle sijoittuvat Ratakadun alue, Koskipuhdon alue ja Pesäpallo-kentän asuinalue.

4.4.3 Olosuhdeanalyysi

Seuraavissa kappaleissa on kuvattu Suunnittelualueen liikenneolosuhteiden nykytilanteesta ydinkeskustan alueella. Analyysi on laadittu eri liikennemuu-tojen ja liikennejärjestelyjen toimivuudesta ja liikenneturvallisuudesta sekä pysäköintijärjestelyjen osalta.

4.4.3.1 Nykyinen liikenneverkko

Ylivieskan taajama sijaitsee hyvien ajoneuvoliikenteen yhteyksien varrella. Taajaman eteläpuolelle kulkee valtatie 27 (Savontie) ja länsipuolella kulkee kantatie 86 (Ouluntie). Ylivieskaan päättyy kantatie 63 (Sievintie). Pää-tieverkko on kattava ja Ylivieskasta on hyvät yhteydet eri puolille Suomea. Kantatie 63 on rinnakkaisyhteys rannikkoa pitkin kulkevalle valtatie kahdek-salle.

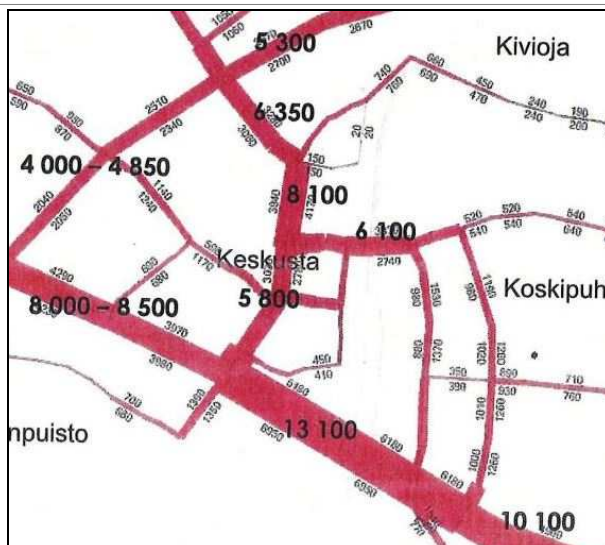
Ylivieskan läpi kulkee Seinäjoki- Oulu rata. Ratayhteyttä perusparannetaan parhaillaan. Ylivieskan keskustasta noin kymmenen kilometrin päässä sijait-see lentokenttä, minne ei ole nykyisin reittiliikennettä.

4.4.3.2

Ylivieskan taajaman kohdalla vilkkain tie on valtatie 27 (Savontie). Taaja-mankohdalla liikennemäärä (KVL) on vilkkaimmillaan noin 11 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kantatiellä 86 (Ouluntie) liikennemäärä (KVL) on taajaman kohdalla yli 5 700 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikennemäärät laskevat voi-makkaasti taajaman ulkopuolella. Valtatien 27 liikennemäärät putoavat alle puoleen taajaman itä- ja länsipuolilla. Kantatien 86 liikennemäärät laskevat yli 2000 ajoneuvolla taajaman etelä- ja pohjoispuolilla. Kuvassa 7 on esitetty Ylivieskan taajaman nykyiset liikennemäärät yleisten teiden osalta. Kuvassa 8 on osayleiskaavan lähtöaineistona ollut liikennemäärätieto nykytilanteesta vuodelta 2008.



Kuva 7. Yleisten teiden liikennemäärät Ylivieskan taajaman alueella

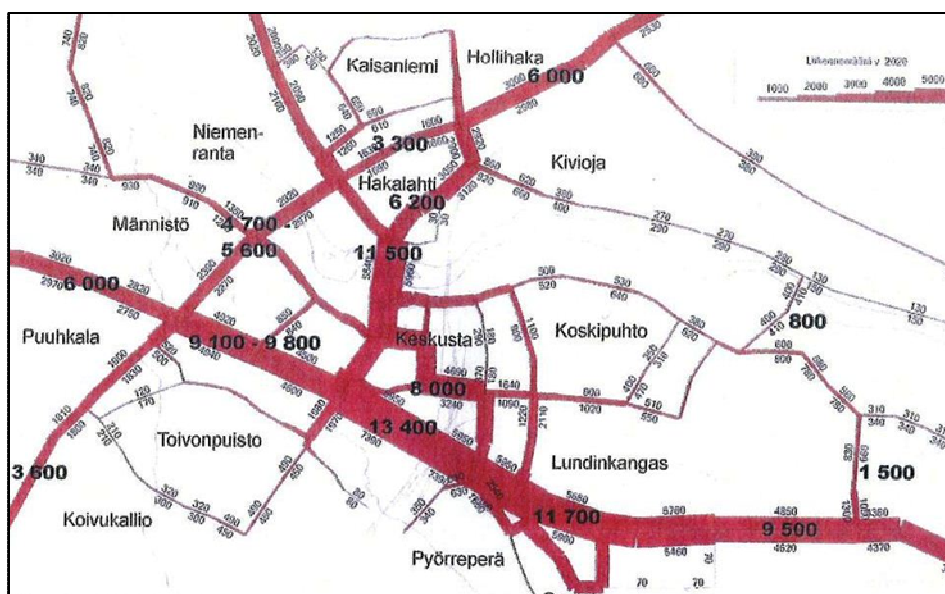


Kuva 8. Osayleiskaavatyön nykytilanteen liikennemäärät

Liikennemääriä verrattaessa nykytilanteen liikennemäärät vaihtelevat huomattavan paljon. Osayleiskaavan malli on kalibroitu vuoden 2006 liikennemääristä. Liikenteen kasvun on oletettu olevan suurempi kuin mitä todellisuudessa on tapahtunut. Katuverkon liikennemäärät ovat todennäköisesti lähempänä todellisuutta kuin päätieverkon.

4.4.3.3 Liikenne-ennuste

Vuonna 2006 laadittu liikenne-ennuste vuodelle 2020 on esitetty kuvassa 9. Liikenne-ennusteen perusteella Valtakadun rooli liikenteen välittäjän korostuu entisestään. Liikenne-ennusteessa ei ole mukana uutta ajoneuvoliikenteen radan alikulkua.



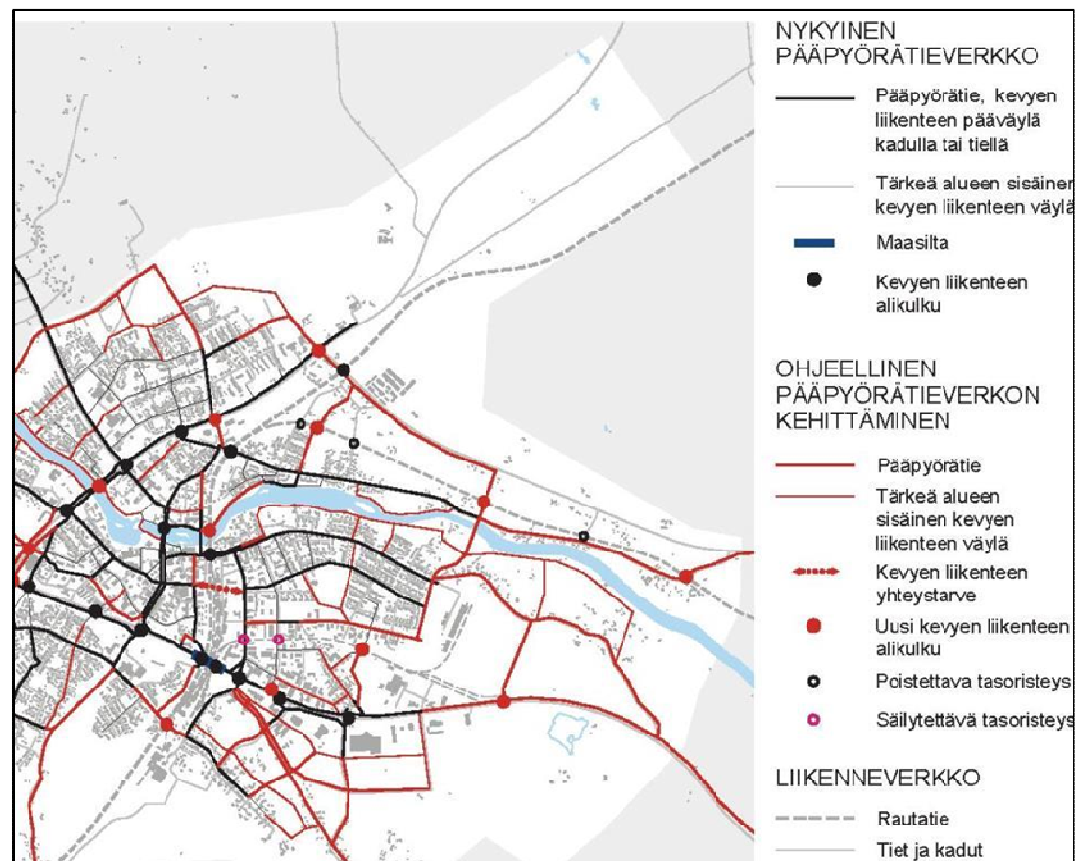
Kuva 9. Liikenne-ennuste vuodelle 2020

4.4.3.4 Joukkoliikenne

Ylivieskan joukkoliikenne on juna-, linja-auto- ja palveluliikennettä. Palveluliikenne on avointa kaikille kaupunkilaisille, ja se kiertää määräpäivänä eri kylillä ja tarvittaessa poimii matkustajan tämän kotiovelta. Ylivieskasta on hyvä joukkoliikennetarjonta. Ylivieskasta kulkee useita junavuoroja Oulun, Helsingin ja Iisalmen suuntiin päivittäin. Lähialueille on hyvä linja-autoliikenteen tarjonta.

4.4.3.5 Kävely ja pyöräily

Keskustan katuverkon pääreiteillä, Valtakadulla ja Hakalahdenkadulla sekä Asema-kadulla, Torikadulla ja Kauppakadulla, ovat kevyen liikenteen väylät. Rautatienkadulla on kevyen liikenteen väylä Savontieltä asemalle. Ylivieskan kevyen liikenteen verkko on esitetty kuvassa 5. Kuvassa mustalla värillä on olemassa oleva verkko ja punaisella yleiskaavassa esitetyt täydennystarpeet.



Kuva 10. Kevyen liikenteen nykyiset reitit Ylivieskan keskustassa esitetty kuvassa mustalla

4.4.3.6 Pysäköinti

Kaavarunkoalueen pysäköintijärjestelyt on esitetty seuraavassa kuvassa 6. Kuvassa keltaisella värillä on kaavassa esitetyt, toteutumattomat pysäköintialueet. Oranssilla värillä on esitetty kaavan merkityt, käytössä olevat P-alueet. Violetilla värillä on esitetty torialueiden pysäköintipaikat, ruskealla korttelialueiden ja harmaalla on merkitty kadunvarsi-pysäköinti. Pysäköintitilaa on radan länsipuolella kohtalaisesti, määrän lisääminen kaavoitettujen alueiden lisäksi on hankalaa, rakenteellisen pysäköinnin tarve nousee esille.

Kuvassa on ympyröity liittymät, joissa on toimivuusongelmia.



Kuva 11. Kaavarunkoalueen pysäköintijärjestelyt

4.4.3.7 Liikennejärjestelyiden toimivuus

Tarkastelualueen liittymissä on toimivuusongelmia kaupungin keskusta-alueella. Valtatieltä 27 (Savontie) saavuttaessa keskustaan, jokainen merkittävä liittymä on ongelmallinen toimivuuden osalta.

Päivittäin ruuhkautuvat liittymät sijaitsevat ns. Ylä-Rundin alueella eli katu-
jen Asemakatu-Rautatiekatu-Kauppakatu-Valtakatu rajaamalla alueella. Savontien kiertoliittymästä keskustaan saavuttaessa ensimmäinen liittymä Valtakatu-Torikatu-Päivärinnankatu on toimivuudeltaan ongelmallinen.

Ylivieskan kaupungilta saadun tiedon perusteella liittymiin liittyy mm. seuraavia ongelmia:

- Risteys Vieskankatu-Valtakatu-Asemakatu on välillä ”arpapelitalanne”, kuka tohtii mennä ensin
- Risteys Rautatiekatu- Koskipuhdontie-Kauppakatu, ajoittain Koskipuhdon suunnalta tuleva liikenne ruuhkauttaa autojonot koko Rautatiekadun osuudelle
- Valtakadulta keskustaan syöttö ruuhkautuu, eli välimatka Savontien kiertoliittymästä 1. risteykseen (Valtakatu-Torikatu-Päivärinnankatu) on erittäin lyhyt. Tämän risteuksen ratkaisut ovat olleet vielä mietinnässä eli kannattaako ko. liittymään laittaa valot vai voiko ratkaista muuten (ympyrän tehokkuuden lisääminen tms.).

Viikonloppuisin ja tapahtumien aikaan Ylivieskaan suuntautuu ostosmatkailua ja silloin Savontien ja Valtakadun risteys on todella koetuksella.

Katujen liikennemääristä ei ole ajantasaista laskentatietoa, mutta kalibroituja nykytila-arviota tarkastelemalla huipputunnin liikennemäärä Valtakadulla on useita satoja ajoneuvoja. Liikennevirtaan liittyminen sivusuunnista on vaikeaa.

Keskustan katuliittymissä ei ole valo-ohjausta, vaikka katuverkon liikennemäärät todennäköisesti vaatisivat huipputuntiaikaan valo-ohjauksen liikenteen toimivuuden varmistamiseksi. Suunnittelualueella liikennevalot sijoittuvat valtatielle 27 (Savontie). Kaupungilla on liikennevalovaraus Yla-Rundin liittymiin sekä suunnittelualueen ulkopuolella, joen pohjoispuolella sijaitsevaan Helaalankadun ja Hakalahdenkadun liittymään.

Työn aikana on selvinnyt, ettei Savontien sillan ja Koskipuhdontien tunnelin välityskyky riitä kasvaviin liikennemääriin. Kuvassa 7 on esitetty nykyiset ja suunnitellut liikennevalot suunnittelualueella.



Kuva 12. Nykyiset ja suunnitellut liikennevalot tarkastelualueella

4.4.3.8 Liikenneturvallisuus

Ylivieskan liikenneturvallisuussuunnitelma on ajantasainen. Se on vuodelta 2012. Suunnitelmaan liittyvässä kyselyssä nousi esille seuraavia Ylivieskan liikenneturvallisuuteen liittyviä ongelmia:

- Kevyen liikenteen väylien vähäisyys sekä muut kevyen liikenteen väylien puutteet (esim. alikulkujen vähäisyys)
- Väylien huono kunto ja talvi kunnossapidon puutteet
- Näkemäesteet
- Liikennesääntöjä noudattamatta jättävät autoilijat (esim. ylinopeudet), nuoret kuljettajat sekä valvonnan vähäisyys

Liikenneturvallisuussuunnitelmassa kaavarunkoalueelle esitetään kevyen liikenteen alikulku radan ali, liikennevaloja Valtakadulle ja Kauppakadulle sekä Rautatienkadulle.

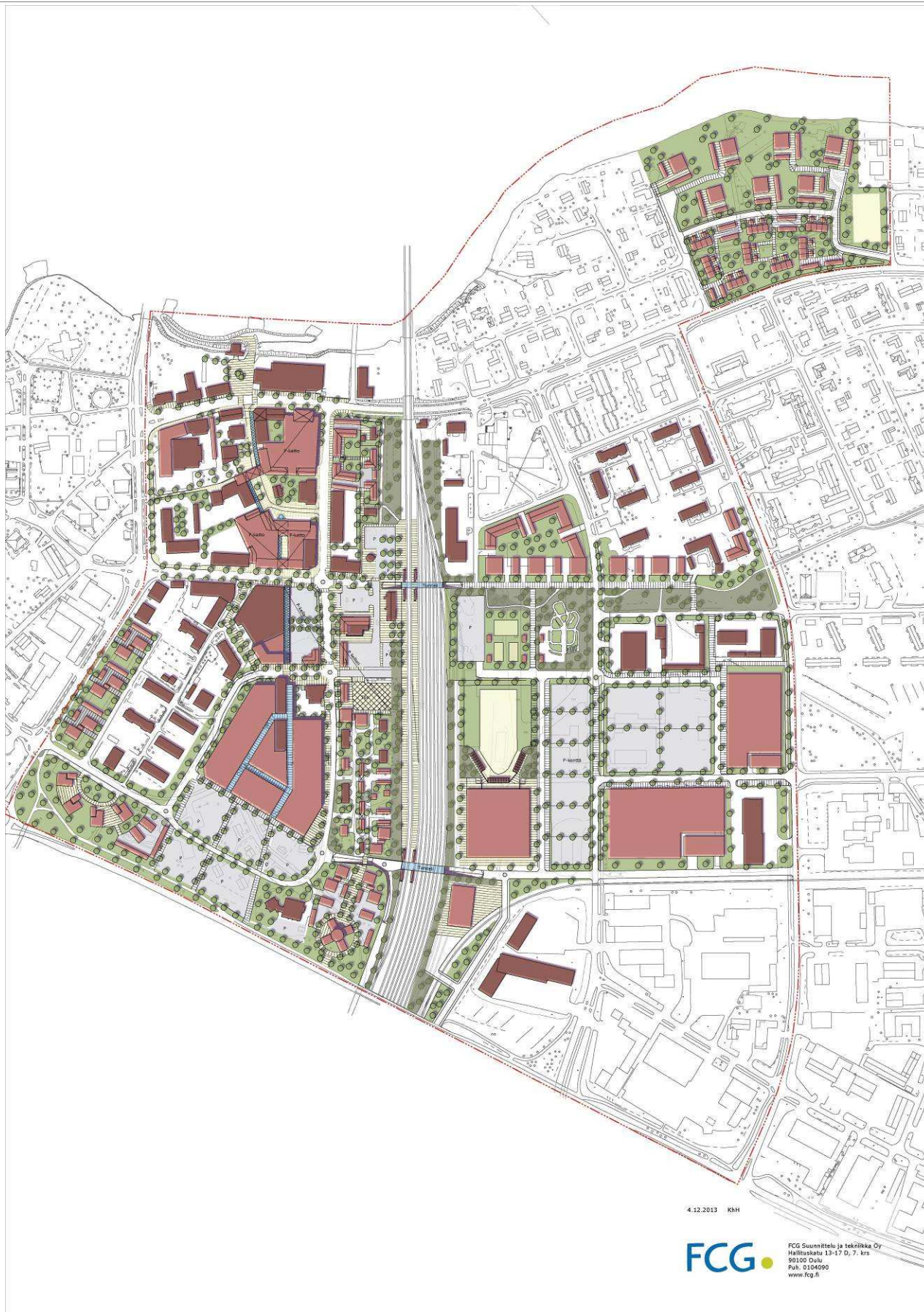
4.4.3.9 Keskustan saavutettavuus

Ylivieskan keskustan saavutettavuuteen vaikuttaa merkittävästi Seinäjoki – Oulu rata, mikä jakaa keskusta-alueen kahtia. Radan länsipuolinen alue on nykytilanteessa keskustatoimintojen aluetta ja kantatieltä 86 (Ouluntie) Keskustaan pääsee Oulun suunnalta Hakalahdenkadun ja Valtakadun kautta. Valtatieltä 27 (Savontie) keskustan eteläpuolisilta alueilta pääreitti on Valtakatu.

Keskustan itäpuolisille alueille, radan itäpuolelle, kulku on joko Valtakadulta erkanevan Koskipuhdöntien kautta tai valtatieltä 27 (Savontie) Tulolantien kautta.

4.4.4 Kaavarungon liikennejärjestelyt

Uudet maankäytön toiminnot laajentavat Ylivieskan keskustaa radan itäpuolelle. Sinne sijoittuu vetovoimaisia toimintoja, mikä osaltaan muuttavat liikenteen suuntautumista nykytilanteeseen nähden. Radan itäpuolelle sijoittuu mm. kaupallisia palveluita, uusi vapaa-aikakeskus ja uutta asutusta. Havainnekuva kaavarungosta on esitetty kuvassa 13



Kuva 13. Kaavarungon havainnekuva 4.12.2013

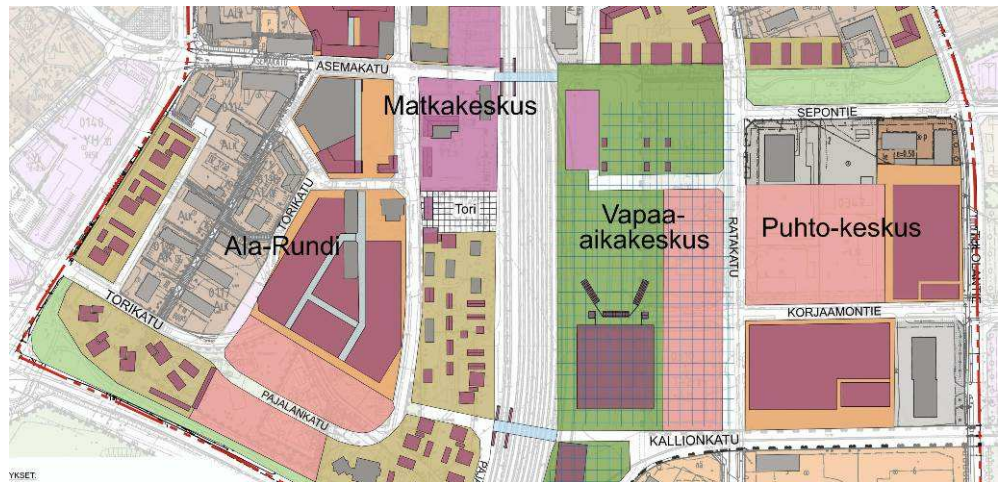
4.4.4.1 Radan itä- ja länsipuolten välinen liikenne

Nykyisen keskustan laajeneminen radan itäpuolelle edellyttää liikenteen kannalta radan estevaikutuksen vähentämistä. Käytännössä tämä tarkoittaa uusien alikulkujen toteuttamista. Ilman uutta ajoneuvoliikenteen alikulkua radan eri puolille sijoittuva liikenne kuormittaa edelleen valtatieä 27 sekä keskustan katuverkkoa. Nykyinen liikenneverkko ei pysty välittämään radan länsi- ja itäpuolten välisen liikenteen ennustettua liikennemäärää.

4.4.4.2 Kaavarungon liikennejärjestelyt

Kaavarungossa keskustaan esitetään muodostuvaksi uusi katukehä, minkä sisäpuolelle voi sijoittua kävely ja pyöräilypainotteinen alue. Keskustan sisemmän kehän muodostaa jatkossa Rautatienkatu – Kauppakatu/Koskipuhdontie – Ratakatu ja Kallionkatu. Kallionkatu on uusi, radan alitettava katu. Keskustan ulompi kehä on Valtakatu – Kauppakatu/Koskipuhdontie – Ratakatu – Kallionkatu – Pajalankatu/Torikatujen muodostama kehä.

Ala-Rundin alueella nykyinen katuverkko muuttuu hieman. Torikadun linjaus muuttuu hieman samoin Pajalankadun. Kuvassa 9 on esitetty suunnitellut muutokset katuverkkoon Ala-Rundin alueella.



Kuva 14. Kaavarungossa esitetyt muutokset katuverkossa Ala-Rundin alueella

Radan itäpuolella merkittävin muutos nykyiseen liikennejärjestelmään on uusi Kettukallionkatu, joka yhdistää Ratakadun/Tulolantien ja Pajalankadun. Sepontien liittymän eteläpuolelle sijoittuu uusi lyhyt katuyhteys Ratakadulta radan suuntaan aseman liityntäpysäköintialueelle.

Kevyt liikenne

Asemakadun jatkeelle sijoittuva uusi alikulku on kevyen liikenteen pääakseli radan eri puolille suuntautuvalla kevyellä liikenteellä. Tämä on kevyen liikenteen kulkumuoto-osuuden edistämisen kannalta oleellinen kehittämistarve. Asemakadun jatke ja Pajalankatu palvelevat myös aseman väliaituiden turvallista saavutettavuutta eritasossa. Pajalankadun – Kallionkadun välinen uusi ajoneuvoliikenteen radan alikulku palvelee myös kevyttä liikennettä.

Katujärjestelyiden yhteydessä Ala-Rundin alueen kevyen liikenteen järjestelyitä tehdään liikekeskuskorttelin alueella. Myös radan itäpuolisten katujärjestelyiden yhteydessä rakennetaan kevyen liikenteen väylät. Asemakadulta on liikekeskukselle radansuuntainen kevyenliikenteen laatukäytävä.

4.4.4.3 Pysäköinti

Keskustan länsipuolisen alueen pysäköintiolosuhteita parannetaan aseman yhteyteen sijoittuvalla rakenteellisella pysäköintimahdollisuudella sekä Ylä-Rundin alueelle sijoittuvalla katto-/kellaripysäköinnillä. Pajalankadun, Torikadun ja Rautatienkadun rajaaman liike-keskuskorttelin pysäköinti sijoittuu liikekeskuksen yhteyteen Pajalankadun varteen. Osa paikoituksesta ns. huip-pusesonkitarve sijoittuu Pajalankadun ja Savontien väliselle alueelle. Uuden liikekeskuksen osata on syytä harkita myös rakenteellista pysäköintiä.

Radan itäpuolelle sijoittuu uuden alikulun läheisyyteen pysäköintialue, joka soveltuu hyvin liityntäpysäköintiin. Radan itäpuolelle sijoittuvan uuden pesä-pallokentän pysäköintialue palvelee myös liityntäpysäköijä sekä Puhto -keskuksen asiakkaita. Puhto -keskuksen yhteyteen tulee myös laaja pysäköintialue.

4.4.4.4 Muut liikennejärjestelyt

Kaavarungossa on esitetty kiertoliittymä Asemakadun ja Rautatienkadun sekä Torikadun ja Rautatienkadun liittymään. Radan itäpuolelle on esitetty uusi kiertoliittymä Ratakadulle Puhto -keskuksen ja liityntäpysäköintialueelle vievän kadun liittymään.

4.4.5 5 Katuverkon mitoitus

Katuverkon mitoitus on tarpeen tarkastella tarkemmin seuraavassa suunnitteluvaiheessa. Alustavasti tarvetta 2+2 -kaistaisille järjestelyille ei ole muuten kuin Valtakadun osalta. Tämäkin on selvitettävä jatkosuunnittelussa. Oleellista on tukea kestävästä liikkumisesta.

4.5 Aluevaraukset

4.5.1 Asuminen

Uutta asumista on osoitettu Ylä- ja Ala- Rundiin, Rautatiepuistoon sekä Koskipuhdon alueelle. Alueet ovat yhdyskuntarakennetta tiivistäviä ja eheyttäviä sekä hyödyntävät keskustaläheisyyttä, kulttuuriympäristöjä sekä jokivarren maisemaa.

Alueet on merkitty kerrostalovaltaisina asuntoalueina (AK), joka pääasiallisena rakennusmuotona täyttää kysynnän vaatimuksen tasokkaasta kaupunkiasumisesta keskustassa.

Mitoitus

Alueen nimi	Merkintä	Pinta-ala ha	Pinta-ala m2	Rak.oik.	Rak.oik/tontti	Rak.lkm.	Asunto lkm	Asutokoko	Asukas/asunto	Asukas yht.
Pesäpallokentän alue ve-1	AK	3,2	32 000	.	2 300	.	126	70	1,5	189
Pesäpallokentän alue ve-1	AR	1,8	18 000	.	560	.	48	70	2,5	120
Pesäpallokentän alue ve-1, yht.	AK+AR	5,0	50 000	.	.	.	174			309
Pesäpallokentän alue ve-2, yht.	AR	5,0	50 000	.	625	20/120/		70	2,5/300/	
Pesäpallokentän alue ve-3, yht.	AO	5,0	50 000	.	250	.	20	120-250	2,5	.
Koskipuhdon Ratakadun kortteli	AK+AR	1,2	12 000	.	0	8	110	70	2,5	275
Rautatiepuistokortteli / Ylä-Rundi	AK+AR	0,5	5 000	.	.	4	40	70	1,5	60
Rautatiepuistokortteli / Ala-Rundi	AK+AP	2,3	23 000	.	.	11	165	70	2,5	413
Ylä-Rundi / asuinkortteli / K-market	AKL	0,6	6 000	.	.	1	30	70	2,5	75
Ylä-Rundi / loft-asuintalot	AK	.	.	2 900	.	5	44	70	1,5	66
Valtakatu / asuinkorttelit	AK	2,0	20 000	.	.	7	190	70	1,5	285
YHTEENSÄ	AK,AR,AP	26,6	266 000	.	.	56	827			1 483

Kaavarunkoalueella on täydentyvää kerrostalovaltaista asuntoaluetta 26,6 ha. Uusien asuinrakennusten määräksi on arvioitu 56 kpl, joissa uusia asuntoja 827 kpl ja asukkaita yhteensä 1483.

Asumisen kaavamerkintä

Kerrostalovaltainen asuntoalue on merkitty tumman ruskealla aluevärillä. Aluevaraukselle on merkitty havainnollistamaan uudet ohjeelliset rakennukset.



KERROSTALOVALTAINEN ASUNTOALUE

4.5.2 Palvelujen ja työpaikkojen alue, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön

Nykyiseen kantakeskustaan Ylä-Rundiin ja uusiin palvelukeskittymiin Ala-Rundiin ja Koskipuhtoon (Puhto-keskus alue) on osoitettu palveluiden ja työpaikkojen aluetta, johon saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön.

Mitoitus

Alueen nimi	Merkintä	Pinta-ala ha	Pinta-ala m2	Rak.oik.	Liiketila m2	Asunto m2	Asunto lkm	Autopaikka lkm	krs m2 lisäys	Asukas yht.
Ylä-Rundi										
"Koilliskulma"(suunnit. / nyk.m2)	ALK	0,5	5 000	5500 / 1200	2900 / (800)	1200 / 300 tsto	12	120 _tarve 58+12	4 300,0	30
"Kaakoiskulma v"(suunnit. / nyk.m2)	ALK	0,3	2 950	3700 / 1160	1880 / (910)	750 / 250 tsto	11	80 _tarve 39+11	2 500,0	27
"Kaakoiskulma o"(suunnit. / nyk.m2)	ALK	0,2	2 250	2900 / 1540	1500 / (1300)	400 / (240) as	4+(3)	57 _tarve 30+7	1 400,0	30
YHTEENSÄ		1,0	10 200	12100 / 3900	6280 / 3010	2350 / 790	30	257 _tarve 157	8 200,0	87
(nykyinen liiketila esitetty kerrosala m2) (sulissa nykyinen)										
Alueen nimi	Merkintä	Pinta-ala ha	Pinta-ala m2	Rak.oik.	Liiketila m2	Asunto m2	ap/kellari	Autopaikka lkm	krs m2 lisäys	Asukas yht.
Ala-Rundi										
"Halpahalli"	ALK	0,9	9 000	5 500	3100 (4530)	460		108 _tarve 62+6	0,0	15
"Asema-keskus"	ALK	2,0	22 200		500(tsto)		300	260+18 linja-autoa	500,0	
"Alarundi" kauppakeskus	ALK	2,2	22 000	22 500	15 000			528 _tarve 460	11 800,0	
YHTEENSÄ				28 000	18 600	460	300	811 _tarve 530	12 300,0	
(nykyinen liiketila 3200 esitetty kerrosala m2) (2050 km2 poistuu vanha Halpahalli)										
Autopaikkatarve laskettu 1 ap / 50 liikehuoneisto m2 ja 1 ap / asunto										
Liikehuoneisto pinta-ala laskettu 0,67 % kerrosalasta										
Asuinhuoneisto pinta-ala krstalo laskettu 80% kerrosalasta										
Laskettu 2,5 asukasta / asunto										
(Asemakeskuksen uusi liike / majoitustila matkahuollon korotus)										
Henkilökuntaa 100 / paikoitustarve										
Asemakeskuksen liitännäispysäköinti 90 autopaikkaa										

Alueen nimi	Merkintä	Pinta-ala ha	Pinta-ala m2	Rak.oik.	Liiketila m2	Asunto m2	ap/kellari	Autopaikka lkm	krs m2 lisäys	Asukas yht.
Ala-Rundi / Puhto										
"Puhto-keskus"	ALK	5,2	52 000	22 000	14 750			525 tave290+hkk	22 000,0	
YHTEENSÄ				22 000				525 tarv. 390	22 000,0	
Henkilökuntaa 100 / paikoitustarve										

Kaavarunkoalueella on täydentyvää palvelujen ja työpaikkojen aluetta 11,3 ha. Uutta rakennusoikeutta muodostuu 62 100 kem2.

Palvelujen ja työpaikkojen alueen kaavamerkintä

Palvelujen ja työpaikkojen alue on merkitty okran keltaisella aluevärillä. Aluevaraukselle on merkitty havainnollistamaan uudet ohjeelliset rakennukset.



PALVELUJEN JA TYÖPAIKKOJEN ALUE

Alueelle saa sijoittaa MRL 114 §:n mukaisen vähittäiskaupansuuryksikön.

4.5.3 Keskustatoimintojen osa-alue

Kaavarungossa esitetyn Ratakadun vapaa-aikakeskuksen alue merkitään lisäksi keskustatoimintojen osa-alueena. Kaksois-merkinnällä osoitetaan alueelle erilaiset käyttömahdollisuudet kaupalle, julkisille ja yksityisille palveluille ja hallinnolle, asumiselle ja ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomalle työpaikkatoiminnoille sekä vapaa-ajan palveluille.



KESKUSTATOIMINTOJEN OSA-ALUE

Alue varataan palveleville keskustatoiminnoille kuten kaupalle, julkisille ja yksityisille palveluille ja hallinnolle, asumiselle ja ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomalle työpaikkatoiminnoille sekä vapaa-ajan palveluille. Alueelle saa sijoittaa MRL 114 §:n mukaisen vähittäiskaupan suuryksikön

4.5.4 Matkakeskuksen alue

Kaavarungossa on esitetty rautatieaseman ja matkahuollon toimintoihin liittyvä aluekokonaisuus rautatien molemmin puolin. Alueet liittyvät toisiinsa rautatien uuden kevyenliikenteen alikulkutunnelin kautta. Alueelle on esitetty lisärakentamista ja paikoitusta.



MATKAKESKUKSEN ALUE

Alue on varattu matkakeskuksen toiminnoille ja paikoitukseen

4.5.5 Puisto

Puistoaluetta on osoitettu Savontien varteen, Koskipuhdon puisto-akselin jatkeelle ja historialliselle Rautatiepuisto-osuudelle.

**PUISTO****4.5.6 Urheilu- ja virkistyspalvelujen alue**

Alueelle on osoitettu Ratakadun vapaa-aikakeskus liikuntarakennuksineen ja urheilukenttineen. Alueelle on ajateltu sijoitettavaksi pesäpallokenttä sekä muita pelikenttiä, liikennepuisto, monitoimi-urheiluhalli ja tenniskeskus. Ratakadun varteen on osoitettu laajat paikoitusalueet.

Mitoitus

Alueen nimi	Merkintä	Pinta-ala ha	Pinta-ala m ²	Rak.oik.	Rak.oik/tontti	Autopaikka lkm
Ratakadun monitoimiareena	VU	2,4	23 910	8 100	8 100	
Ratakadun pesäpallostadion	VU	edellinen	edellinen	edellinen		
Ratakadun liikuntapuisto	VU	1,1	10 580		200	
Ratakadun tenniskeskus	VU	0,6	5 560	1 600	1 600	
Ratakadun liikennepuisto	VU	0,6	5 730		100	
Ratakakeskuksen p-alueet	LP	1,1	12 800			420
YHTEENSÄ					10 000	420

Urheilu- ja virkistyspalvelujen alue on 5,8 ha. Uutta rakennusoikeutta muodostuu noin 10 000 kem².

**URHEILU- JA VIRKISTYSPALVELUJEN ALUE****4.5.7 Paikoitusalue**

Erillisiä paikoitusalueita on osoitettu Ala-Rundiin uuden palvelukeskittymän yhteyteen, matkakeskukseen radan molemmin puolin, vapaa-aikakeskukseen ja Puhto - keskukseen ratakadun varteen. Paikoitusaluevaraukset on mitoitettu uuden liike- ja toimistotilan, matkakeskuksen liitännäispysäköintitarpeen ja vapaa-aikakeskuksen käyttäjämäärien mukaisesti. Rakenteellista paikoitusta kiinteistöihin ja toriin liittyen ei kaavakartalla ole esitetty.

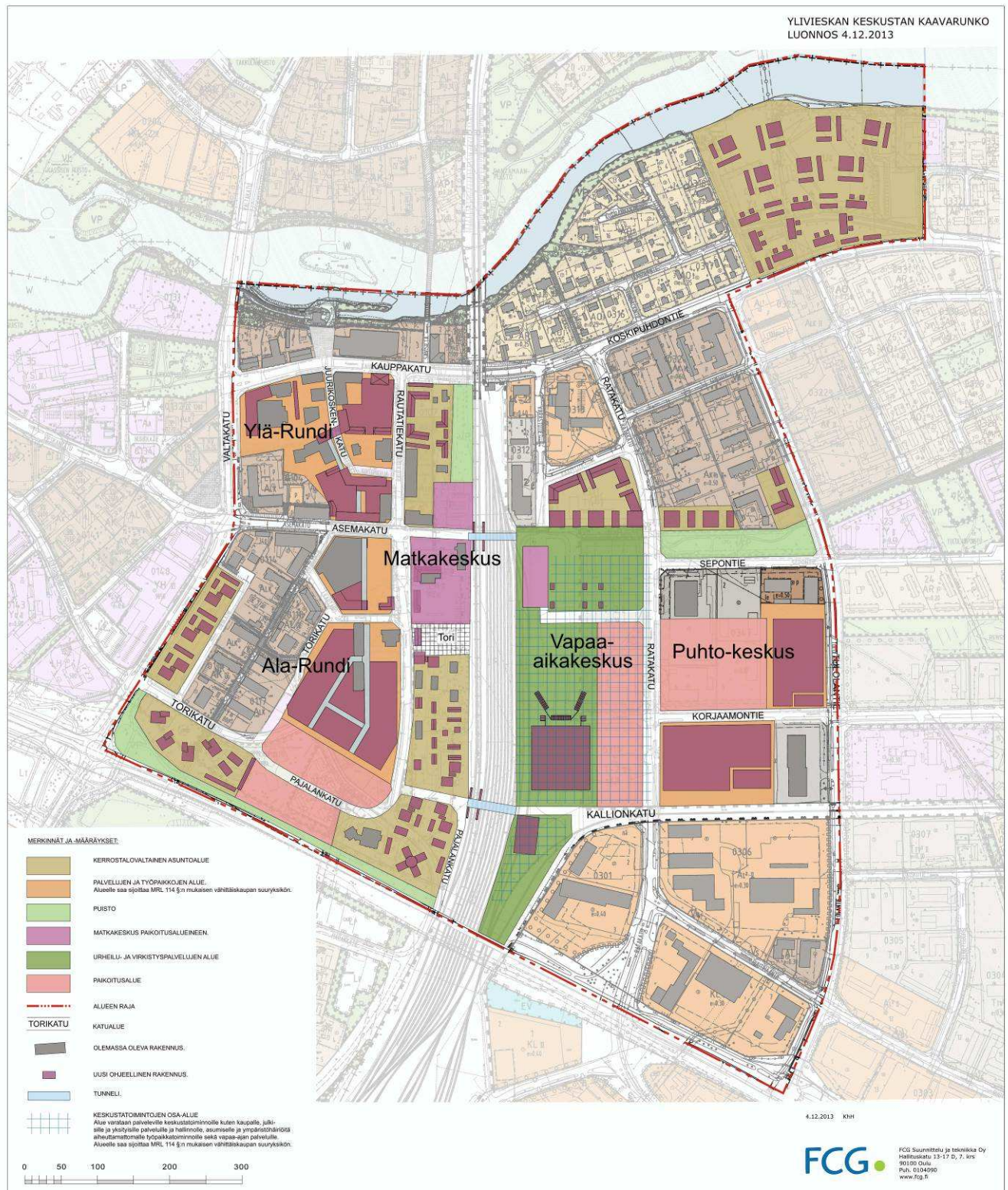
Mitoitus

Alueen nimi	Merkintä	Pinta-ala ha	Pinta-ala m ²	Rak.oik.	Liiketila m ²	Asunto m ²	ap/kellari	Autopaikka lkm	kras m ² lisäys	Asukas yht.
Ala-Rundi / Puhto										
"Puhto-keskus"	ALK	5,2	52 000	22 000	14 750			525_tarve290+hkk	22 000,0	
"Alarundi" kauppakeskus	ALK	2,2	22 000	22 500	15 000			528_tarve 460	11 800,0	
"Asema-keskus"	ALK	2,0	22 200		500(tsto)			300 260+18 linja-autoa	500,0	
Ratakakeskuksen p-alueet	LP	1,1	12 800			420				
Ylä-Rundi										
YHTEENSÄ		1,0	10 200	12100 / 3900	6280 / 3010	2350 / 790	30	257_tarve 157	8 200,0	87

Keskustaan sijoittuvaa uutta paikoitusta on yhteensä noin 1990 autopaikkaa. Lukuun ei sisälly rakenteellinen toriparkki.

**PAIKOITUSALUE****KAAVARUNKO-ALUEEN RAJA****4.6 Yleiset kaavamääräykset**

Kaavarunkokarttaan ei liity yleisiä määräyksiä.



Kuva 15. Kaavarunkokartta 4.12.2013

5 KAAVAN VAIKUTUKSET

Vaikutusten arviointi

5.1 Yhdyskuntarakenteen kehitys

Ylivieskan keskustan kaavarunko osoittaa kaupungin keskustan maankäytön ja kehittämisen suuntaviivat keskeisen asemaseudun osalta radan molemmin puolin. Kaavarunko esittää keskustan harkitun laajentumisen radan itäpuolelle luoden linkkiä itäisen Savarin ja kantakeskustan välille.

Kantakeskustan yhteyteen on mahdollista täydentää ja uusia korttelirakennetta merkittävässä määrin. Uuden liiketoiminnan, asuntojen ja toimistojen myötä vanha Ylä-Rundin alue muuttuu vetovoimaiseksi ja houkuttelevaksi kaupunkikeskukseksi. Kantakeskuksen jatkeelle syntyvä Ala-Rundin palvelukeskittymä toimii kävelykeskustan eteläisenä magneettina. Ala-Rundin keskuksen toteutuksen jälkeen erikoiskaupan painopiste on kokonaan vanhan keskustan ympäristössä.

Kaavarungossa esitetty maankäytön ja liikenneyhteyksien kehittäminen tukeutuu pääosin nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen ja liikenneverkkoon. Rakenteen eheyttäminen ja tiivistäminen on kuntatalouden, yhdyskuntarakenteen toimivuuden ja julkisen palvelutuotannon kannalta järkevä vaihtoehto. Ylivieskan palvelut säilyvät kaupunkiytimessä. Tiivis rakenne vähentää myös alueen sisäistä liikennettä ja siitä aiheutuvia kustannuksia.

5.2 Asuminen

Kaavarungossa esitettyjen uusien asuinyksiköiden ja kortteleiden toteutuminen monipuolistaa kaupungin asuntotarjontaa ja lisää Ylivieskan keskustan houkuttelevuutta asuinpaikkana. Keskusta-asuminen edesauttaa varautumista väestön ikääntymiseen ja muuttuviin asumistarpeisiin. Asumisen uudet korttelit ovat yksilöllisiä vastaten monipuolisesti kysyntään.

Uusien kerrostalo- ja kytkettyjen rivitaloasuntojen lukumäärä on noin 830 kappaletta. Jos oletetaan, että taloudessa asuu keskimäärin 2,5 henkilöä, asuntojen rakentuminen tarkoittaisi noin 2000 uutta asukasta.

Maakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön - Rautatieaseman alueen osalta on esitetty sekä säilyttävä että uutta rakentamista mahdollistava aluesuunnitelma. Aluelaajennuksen myötä Rautatiepuiston ns. Kasarmien alueesta muodostuu itseisarvoisesti erottuva kaupunkiytimen puurakennuskorttelialue rautatiekulttuurin viittein.

5.3 Elinkeinot, työpaikat, kauppa ja palvelut

Palveluiden lisääntyminen ja sijoittuminen liikenteellisesti ja kaupunkirakenteellisesti keskustaan vaikuttaa myönteisesti sekä palvelujen saavutettavuuteen että elinkeinotoiminnan toimintamahdollisuuksiin. Uusien palvelujen toteutumisella on merkittävä paikallinen ja seudullinen vaikutus. Keskusta palvelee ensisijaisesti kaupunkilaisia, mutta mm. kauppaan liittyvät palvelut hyödyntävät myös lähikaupunkeja ja kuntia.

Vanhasta keskustasta yhdessä Savarin palvelujen kanssa rakentuu seudullisesti merkittävä kaupan ja palveluiden keskittymä. Uusien vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittuminen on ohjattu keskustaan radan molemmin puolin.

Uusien palvelu- ja työpaikkatoimintaa varten varattujen alueiden pinta-ala on yhteensä noin 11 ha. Uusi vastaava liikekerrosala on 62 000 m².

5.4 Liikenne, liikkuminen ja infra

5.4.1 Saavutettavuus ja estevaikutus

Ylivieskan keskustan saavutettavuus paranee uusien liikennematkaisuuden myötä etenkin radan itäpuolisten alueiden osalta. Radan itä- ja länsipuolisten alueiden kehittäminen kokonaisuutena liikennejärjestelyiden osalta helpottuu.

Seinäjoki-Oulu – radan alittava Pajalankatu/Kallionkatu on myös muodostuvan keskustavyöhykkeen toiminnallisuuden ja kaupunkirakenteen eheyttämisen kannalta merkittävä tekijä. Ajoneuvoliikenteen yhteys Pajalankadun ja Kallionkadun välille täydentää ajoneuvoliikenteen olosuhteita keskustassa. Uudet radan alikulut poistavat merkittäväällä tavalla nykytilanteen kevyen liikenteen kokeman estevaikutuksen.

5.4.2 Liikenteen toimivuus

Uusi maankäyttö muuttaa liikenteen suuntautumista Ylivieskan keskustassa. Idän suunnasta saapuva liikenne suuntautuu osin Valtakadun sijaan Tulolantielle. Tulolantien kautta on mahdollista saapua Ala-Rundiin ja nykyiselle keskusta-alueelle.

Tulolantien merkitys Ylivieskan liikennejärjestelmässä kasvaa. Tulolantien liikenteen kasvu riippuu osin myös radan itäpuolisen maankäytön houkuttelevuudesta. Asemanyhteyteen sijoittuva liityntäpysäköintialue on vetovoimainen alue heti valmistuttuaan. Tulolantien liikennemäärät kasvavat maankäytön kehittyessä, radan alikulun avauduttua liikenteen kasvu näkyy piikkiinä.

Uudella alikululla on vaikutus myös nykyiseen toiseen idän suunnan sisään-tuloväylään, Koskipuhdöntiehen. Koskipuhdöntien liikennemäärät eivät kasva, vaan voivat maltillisesti pudota nykyisestä.

Oulun suunnasta saapuva liikenne käyttänee edelleen suurimmaksi osaksi reittiä Hakalahdenkatu – Valtakatu, mutta maankäytön houkuttelevuudesta riippuen osa liikenteestä kulkee keskustan sijaan Ouluntie – Savontie reittiä radan itäpuoliselle alueelle.

Uudet alikulut parantavat merkittävästi kevyen liikenteen olosuhteita Ylivieskan keskustassa. Kevyen liikenteen keskustaan suuntautuvien reittien jatkuvuus paranee.

5.4.3 Liikenneturvallisuus

Liikenneturvallisuuden osalta uudet katujärjestelyt selkeyttävät liikennemäristä. Kevyen liikenteen turvallisuus paranee reittien jatkuvuuden parantamisessa. Liikenteen rauhoittamisen osalta asiaa on selvitettävä jatkosuunnittelussa.

5.4.4 Kestävä liikkuminen

Joukko- ja kevyenliikenteen edellytykset paranevat. Keskusta-alueelle on mahdollista toteuttaa kävely ja pyöräilypainotteinen alue. Kevyen liikenteen olosuhteiden paraneminen edistää osaltaan kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia nostaa kulkumuoto-osuuttaan.

Joukkoliikenteen osalta uudet kaupalliset alueet ja vapaa-aikakeskus voidaan luontevasti yhdistää nykyisiin joukkoliikennevuoroihin, mitkä pysähtyvät Ylivieskan keskustassa.

5.5 Ympäristö ja virkistys

Rakentamisen sijoittelussa on huomioitu ympäröivä kaupunkirakenne, arvokkaat kulttuuriympäristöt ja maisemalliset vetovoimatekijät. Tavoitteena

on ollut luoda maankäytölliset edellytykset viihtyisälle ja elinvoimaiselle keskustalle, jossa myös asuminen on laadukasta ja vetovoimaista.

Kaavarungon kevyenliikenteen reittien ja virkistysalueiden suunnittelun lähtökohtana on ollut hyvä saavutettavuus ja monipuolisuus.

Matkakeskuksen viereen sijoittuva Ratakadun vapaa-aikakeskus palvelee laajempaakin käyttäjäkuntaa hyvien joukkoliikenneyhteyksien ansiosta.

Kaavarungon esittämä rakentaminen ei vaikuta luonnonoloihin mm. Kalajoen ranta-alueelle ei ole esitetty toimenpiteitä.

5.6 Suhde valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin

5.6.1 Eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu

Keskustan kaavarungolla eheytetään ja tiivistetään keskustaajaman maankäyttöä. Keskustan vajaakäyttöisiä alueita muutetaan tiiviiksi keskustarakenteeksi ja uudet alueet sijoitetaan yhdyskuntarakenteen kannalta edullisesti. Ekologista ja taloudellista kestävyyttä edistää paitsi yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja eheyttäminen, myös maankäytön suunnittelu siten, että vähennetään autoriippuvuutta. Monipuolinen asuntotyyppijakauma ja kulttuuriympäristön vaaliminen edistävät sosiaalista ja kulttuurista kestävyyttä.

Elinympäristön laatu paranee merkittävästi kaupunkikuvaan ja -ympäristöön panostamisen seurauksena sekä kevyen liikenteen ja virkistysmahdollisuuksien parantuessa. Myös kulttuuriperinnön säilyttäminen tukee elinympäristön laatua.

Elinkeinotoiminnalle on osoitettu riittävästi sijoittumismahdollisuuksia keskustaan

5.6.2 Kulttuuri- ja luonnonperintö, virkistyskäyttö

Kulttuuriperintökohteiden ja alueiden säilymistä on edistetty maankäyttötarkoituksin. Keskustan elinvoimaisuutta on lisätty suojelun ja täydennysrakentamisen harkitulla yhteisvaikutuksella.

5.6.3 Toimivat yhteysverkostot ja energiahuolto

Uusi rakentaminen tukeutuu olemassa oleviin liikenne- ja kulkuyhteyksiin sekä kunnallistekniikan verkostoihin. Suunnitelmassa on huomioitu myös keskustan kehittämiseen liittyvät uudet radan alittavat liikenneyhteydet kevyen liikenteen yhteystarpeineen.

5.7 Suhde vaihemaakuntakaavaan

Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaavan uudistaminen: 1. vaihe maakuntakaavan käsiteltävät aihepiirit ovat mm. kaupan palvelurakenne ja aluerakenne sekä taajamat.

Kaavarunko osoittaa vaihemaakuntakaavassa Ylivieskan keskustan osalle merkityn alueellisen keskustatoimintojen alue -merkinnän (c2) mukaisen maankäytön ja 50 000 kem² suuruisten vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittumisen.

5.8 Suhde yleiskaavaan

Kaavarunko on Ylivieskan kaupungin Keskustan osayleiskaavan 2013 mukainen.

Oulussa 4.12.2013
FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy
Oulun aluetoimisto



Kimmo Hartikainen
suunnittelupäällikkö, arkkitehti

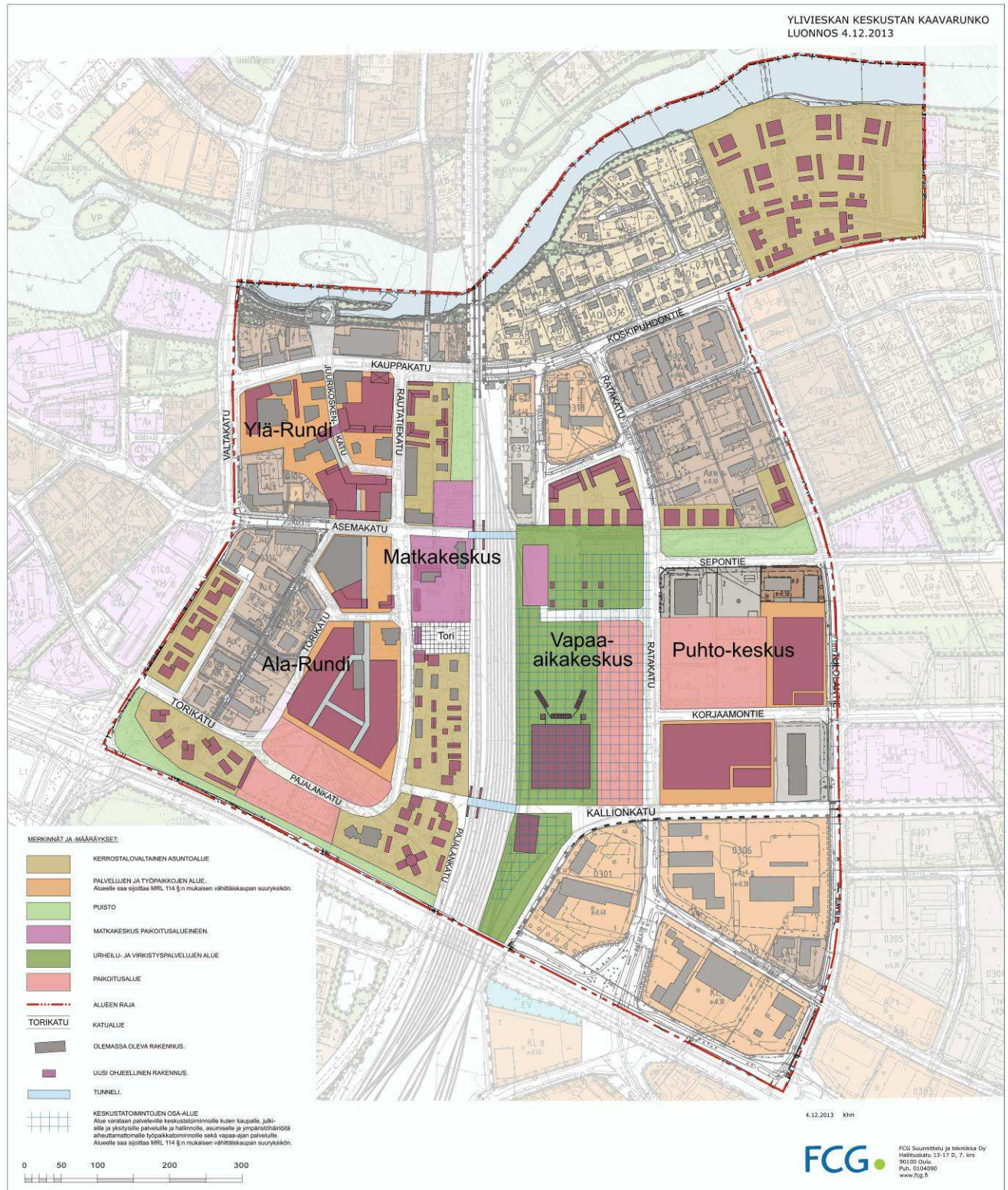
6 LIITTEET

Liite 6.1 KAAVARUNKOKARTTA JA MERKINNÄT

Liite 6.2 HAVAINNEKUVA

Liite 6.3 ILMAPERSPEKTIIVI

Liite 6.1 KAAVARUNKOKARTTA JA MERKINNÄT



Liite 6.2 HAVAINNEKUVA



Näkymä Myllytorilta Juurikoskenkadulle

Liite 6.2 HAVAINNEKUVA



Näkymä Ylä-Rundin keskukseen

Liite 6.2 HAVAINNEKUVA



Näkymä Halpahallin torilta Ylä-Rundiin

Liite 6.3 ILMAPERSPEKTIIVI



Näkymä Savarin yltä kantakeskustaan