

ASEMANSEUTU (2.vaihe)

ASEMAKAAVA JA ASEMAKAAVAN MUUTOS koskien:

1. kaupunginosan kortteleita 19-20, 22, 24, sekä 27 katu-, puisto-, pysäköinti-, tori- ja rautatiealuetta sekä
3. kaupunginosan kortteleita 10 ja 46 sekä katu- ja rautatiealuetta

Hyväksyntä 5-6/2021



Asemarakennus



Vesitorni



3D-mallinnus (Arkkitehtitoimisto Jorma Paloranta Oy)

Teknisten palveluiden lautakunta:

Vireille 12.1.2021

Kaupunginvaltuusto:

Hyväksyminen 21.6.2021 § 5

1. Perus- ja tunnistetiedot

1.1 Tunnistetiedot

ASEMAKAAVATON ALUE: Ylivieskan kaupungin Ylivieskan kylä kiinteistöt 977-406-1-6, 977- 406-13-1M601, 977-406-13-13M601, 977-406-13-16 ja 977-871-1-6

ASEMAKAAVAN MUUTOS KOSKEE

1. kaupunginosan kortteleita 19, 20, 22, 24 ja 27 sekä katu-, puisto- pysäköinti- ja rautatiealuetta.

3. kaupunginosan kortteleita 10 ja 46 sekä katu- ja rautatiealuetta.

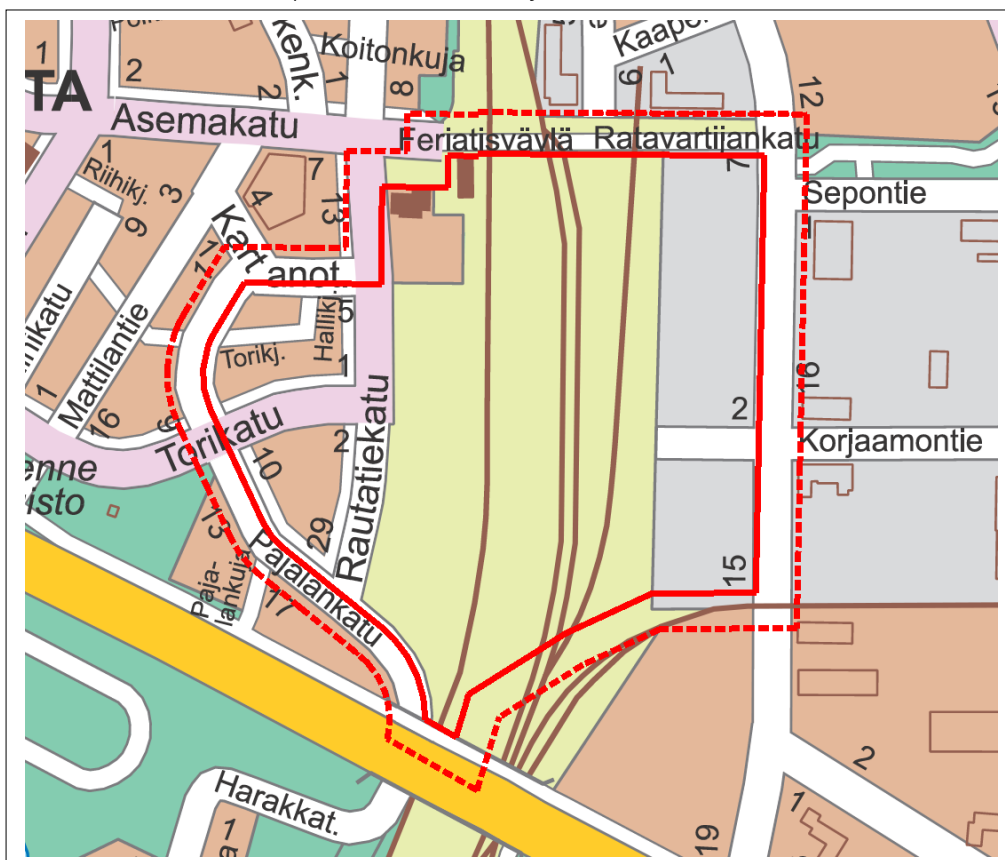
ASEMAKAAVALLA ja ASEMAKAAVAN MUUTOKSELLA MUODOSTUU:

1. kaupunginosan (Keskusta) korttelit 19 - 20, 22- 24, 27 - 30 ja 48 sekä katu-, puisto-, pysäköinti-, **tori- ja** rautatiealuetta.

3. kaupunginosan (Koskipuhto) korttelit 10, 39, 43, 46, 49 ja 98 sekä katu-, puisto-, pysäköinti- ja rautatiealuetta.

1.2 Kaava-alueen sijainti

Asemanseudun kaavoituksen 2- vaihe on pinta-alaltaan yhteensä noin 15,89 hehtaaria. Alueesta kaavatonta on 0,77 ha ja kaavamuutosalue on pinta-alaltaan noin 15,12 ha. Alue sijoittuu molemmin puolin rautatietä rajautuen lännessä Rautatiekatuun, Torikatuun sekä Pajalankatuun ja idässä Ratakatuun. Suunnittelualueita ympäröi ydinkeskustan asunto- ja liikekorttelit sekä Koskipuhdon teollisuus- ja asuntokorttelit.



Asemakaavan ja asemakaavamuutoksen alerajaus

kaavoituksen vaikutusalueen rajaus

1.3 Kaavan tarkoitus

Rautatiealueeseen liittyvän asemanseudun kehittäminen on ollut pitkään keskeinen hanke kaupungin ydinkeskustan maankäytössä. Ratkaisun etsiminen on ollut virkamiesten ja luottamusmiesten valmistelussa sekä viranomaisten (Museo, ELY ja Pohjois-Pohjanmaan Liitto) ja kaupungin välisissä keskusteluissa ja ristiriitaa on aiheuttanut alueelle sijoittuvien rautatieläisten asuntojen ja rautatiepuiston kokonaisuuden suojelukysymykset ja nyt tavoitteena on saada ratkaisu asiassa.

Asemanseudun kaavoitus on ollut vireillä vuodesta 18.8.2008 ja kaavoitus oli keskeytyksissä vuodesta 2010 saakka, kunnes teknisten lautakunnan päätöksellä 24.10.2017 kaavoitus vaiheistettiin.

Asemanseudun 1. vaihe, pinta-alaltaan noin 3,34 ha, hyväksyttiin KV:ssa 26.3.2018 § 16. Asemakaavamuutos koskien 1. kaupunginosan (Keskusta) kortteleita 7 ja 27 sekä katu- ja rautatiealuetta ja 3. kaupunginosan (Koskipuhto) puisto- ja rautatiealuetta.

Kaavoituksen 1.vaihe mahdollisti rautatien alituksen rakentamisen kevyelle liikenteelle sisältäen kulun välilaiturille sekä yhteyden keskustasta radan itäpuolelle, jotka otettiin käyttöön keväällä 2019.

Asemanseudun kaavoituksen 2- vaiheessa tarkastellaan yhteensä noin 16 hehtaarin aluetta. Tavoitteena on kehittää välittömästi ydinkeskustaan ja Ylivieskan kauppatoriin liittyvää asemanseutua monipuolisena ja monimuotoisena kaupunkiympäristönä rautatiepuiston luonne säilyttäen ja lisätä elinvoimaisuutta ydinkeskustassa luomalla viihtyisää, toiminnallista kaupunkitilaa. Kaavoituksella pyritään toimintojen integroimiseen ja kaupunkirakenteen eheyttämiseen.

Suunnittelussa huomioidaan myös radan itäpuolinen alue Koskipuhdossa, joka on yleiskaavassa osoitettu keskustatoimintojen C-2 alueeksi. Ylivieskan ja erityisesti keskustan kasvu on edelleen jatkunut ja asemanseudun asemakaava pyrkii mahdollistamaan keskustatoimintojen laajenemisen radan itäpuolelle. Asemakaavan toteutumisen myötä "Kantakeskusta" toimintoineen laajenee radan itäpuolelle. Tältä osin voidaan katsoa, että yleiskaavan eri keskustatoimintojen jako erilaisine yleiskaavamääräyksineen C-1 ja C-2 alueisiin ei ole enää ajanmukainen asemanseudulla. Muilta osin asemakaavoitus noudattaa Ylivieskan keskustan osayleiskaavan 2030 sekä vuonna 2013 laaditun Keskustan kaavarungon tavoitteita.

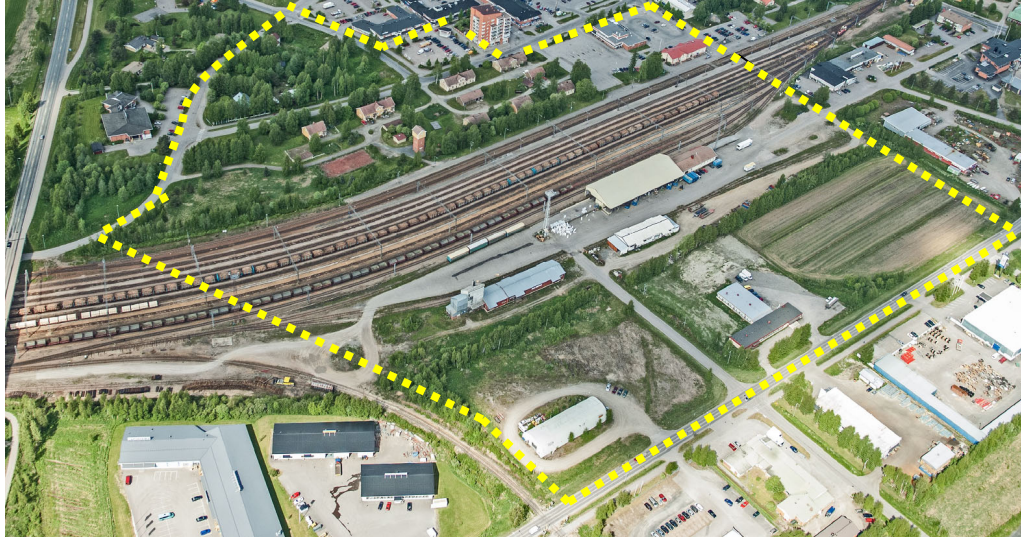
Itäpuolelle edistetään myös asema-aluetta ja keskustatoimintoja palvelevaa autopaikoituksen suunnittelua ja autopaikoituksen riittävyttä. Suunnittelualueelle radan molemmin puolin voidaan kaavoituksen myötä rakentaa korkeatasoisia tiloja asumiselle, työpaikoille, palveluille, erikoiskaupan liiketiloille sekä muille keskustatoiminnoille. Tavoitteena laadinnassa olevassa asemanseudun asemakaavassa on myös huomioida keskustatoimintoja radan länsi- ja itäpuolella yhdistävä tulevaisuuden katuyhteys Pajalanpuiston tilavarauksena.

Kaavoitusta valmistellaan maakuntakaavan ja yleiskaavan tavoitteiden pohjalta huomioimalla rakennusperinnön, kulttuuriympäristön ja kaupunkikuvan kannalta suunnittelualueelle sijoittuva arvokas rautatieaseman alue. Rautatieaseman alue on Yleiskaavassa kokonaisuudessaan osoitettu maakunnallisesti arvokkaaksi alueeksi (5) sisältäen kohdemerkinnän 5c (Asuinrakennukset ja vesitorni). Yleiskaavan mukaan asemanseutua on suositeltavaa kehittää sen arvojen pohjalta monipuolisena, keskusta-aluetta rikastuttavana, korkeatasoisena palvelu- ja asuinalueena. Alueella tulee erityisesti ottaa huomioon alueen puistomaisen luonteen säilyminen sekä osin julkinen, osin puolijulkinen rooli osana keskusta-alueen viherverkkoa.

Toritoiminta on vakiintunut nykyiselle paikalle mutta toritoiminta ja siihen liittyvä pysäköinti tarvitsee lisää tilaa. Tavoitteena on kehittää toria kaupunkitilana ja monikäyttöisenä tapahtumapaikkana.

Kaavoitettavalla alueella on kaupungin, valtion, Senaatin Asema-alueet Oy:n ja yksityisten maanomistusta.

Kaavoitettavalla alueella on kaupungin, valtion, Senaatin Asema-alueet Oy:n ja yksityisten maanomistusta.



Kuva: Viistovalokuva, johon on likimääräisesti rajattu suunnittelualue: Rautatiealue ja siihen rajautuva nykyinen maankäyttö Keskustan ja Koskipuhdon kaupunginosissa.

1.4 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista

1. Asemakaavamuutoksen seurantalomake
2. Alustava osallistumis- ja arviointisuunnitelma
3. Ote ajantasa-asemakaavasta
4. Ylivieskan Asemajärjestelyt, Rata- ja rakennussuunnittelu Meluselvitys /Ramboll Oy 29.12.2017
5. Tärinä- ja runkomeluserveys / Ramboll Oy 7.12.2017
6. Ylivieskan Asemansoutu 2-vaihe Meluselvitys /Ramboll Oy 9.3.2021
7. 3D- mallinnus / Arkkitehtitoimisto Paloranta Oy 4.5.2021
8. Luontoselvitys / Polojärvi ja Koistinaho 4.3.2021
9. Lepakkoselvitysraportti / FCG Finnish Consulting Group Oy 12.1.2021
10. Senaatin Asema-alueet Oy/Ylivieskan tavara-asema-alueen lisätutkimukset (PIMA) 19.2.2021
11. Rakennustutkimus / Antti Pihkala 30.11.1998
12. Kuntoarviokurssi 2015 Ylivieskan kasarmi/ Oulun yliopisto 14.12.2015
13. Rautatieasema-alueen rakennusten nykytilanearvio / Insinööritoimisto Jouni Mikkola Ky 5.1.2021
14. Asemanpuiston ideasuunnitelma Carmenia Oy 17.12.2020
15. Kooste, valmisteluvaiheen palaute, lausunnot ja mielipiteet sekä kaavoittajan vastineet
16. Kooste, ehdotusvaiheen palaute, lausunnot ja muistutukset sekä kaavoittajan vastineet

1.5 Luettelo muusta kaavoitusta koskevasta lähdemateriaalista

- Maakuntakaava ja siihen liittyvät selvitykset mm. Pohjois-Pohjanmaan kulttuurihistoriallisesti merkittävät kohteet, Kaupallisten palveluiden selvitys ja liikenne
- Keskustan osayleiskaava 2030
- Keskustan kaavarunko 2030 (Fcg Oy 13.1.2014)
- Ylivieskan liikennesuunnitelma
- Valtatie 27, Ylivieska. Kehittämissuunnitelma 2010 - 2030
- Ylivieskan liikenneturvallisuuksuunnitelma 2012
- Maankäyttö- ja rakennuslaki (132/1999) ja – asetus (895/1999)
- Rakennusjärjestys, Ylivieskan kaupunki
- Ympäristöministeriön ohjekirja (Asemakaavaselostus)
- Asemanseutu. Rakennemallit (Airix Oy) Kaavarunkovaihtoehdot ja niiden arviointi Kasarmialueen kaavoitus 2010/ Kaupungin kotisivut
- Ylivieskan asemajärjestelyt / Ratasuunnitelma (Liikennevirasto / Ramboll).
- Asemakadun ja Alikäytävään liittyvän kevyen liikenteen väylän katusuunnitelmat (VR Track Oy/Tomi Lindgren)
- Ylivieskan keskustaajaman ja ympäristön liikennejärjestelyjen yleissuunnittelu 2006
- Ylivieskan liikennejärjestelmä, ELY-keskus, liikenne ja infra ja Liidea Oy
- Ylivieskan keskustan ratapihan alittavan yhteyden hankeselvitys, Pöyry Oy
- Seinäjoki-Oulu-radon palvelutason parantaminen, ympäristövaikutusten arviointiselostus 2006
- Seinäjoki – Oulu- (Soul) ratakäytävän kehittämisstrategia. Asemat ja asema-alueet 2008
- Liikennemelun huomioon ottaminen kaavoituksessa. LIME - työryhmän mietintö, Ympäristöministeriö 2001
- 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.

Sisällysluettelo

1. PERUS- JA TUNNISTETIEDOT	2
1.1 TUNNISTETIEDOT	2
1.2 KAAVA-ALUEEN SIJAINTI	2
1.3 KAAVAN TARKOITUS	3
1.4 LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA.....	4
1.5 LUETTELO MUUSTA KAAVOITUSTA KOSKEVASTA LÄHDEMATERIAALISTA	5
2 TIIVISTELMÄ	7
2.1 KAAVAPROSESSIN VAIHEET.....	7
2.2 ASEMAKAAVA	8
2.3 ASEMAKAAVAN JA ASEMAKAAVAMUUTOKSEN TOTEUTTAMINEN	9
3 LÄHTÖKOHDAT	9
3.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA.....	9
3.1.1 Yleiskuvaus ja kaupunkikuva-analyysi	9
3.1.2 Kaavamuuotosalueen rakennuskanta (google maps).....	11
3.1.3. Rakennettu ympäristö.....	11
3.1.4 Maanomistus.....	45
3.1.5 Kaava-alueita koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset	46
4 ASEMAKAAVAN JA ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN SUUNNITTELUN VAIHEET	55
4.1 ASEMAKAAVAN JA ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN SUUNNITTELUN TARVE.....	55
4.2 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN JA SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET	55
4.3 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ	55
4.4 ASEMAKAAVAN JA ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN TAVOITTEET	56
4.4.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet.....	57
4.5 ASEMAKAAVAN JA ASEMAKAAVAMUUTOKSEN RATKAISUN VAIHTOEHDOT JA NIIDEN VAIKUTUKSET	58
4.5.1 Lausunnot / mielipiteet / muistutukset ja niiden huomioonottaminen.....	76
5 ASEMAKAAVAN JA ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN KUVAUS	78
5.1 KAAVAN RAKENNE	78
5.1.1 Mitoitus ja aluevaraukset.....	78
5.1.2 Palvelut.....	82
5.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN	85
5.3 KAAVAN VAIKUTUKSET.....	86
5.3.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön.....	86
5.3.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön	120
5.4 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT	121
5.5 NIMISTÖ	123
5.6 KAAVATALOUS	123
5.6.1 Yleistä.....	123
5.6.2 Kustannukset.....	123
6 ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN TOTEUTUS	124

2 Tiivistelmä

2.1 Kaavaprosessin vaiheet

Asemanseudun ja siihen liittyvän kasarmialueen kaavoitus on ollut vireillä kaupungin-hallituksen päätöksellä 18.8.2008 § 139 ja kaavoitus on ollut keskeytyksissä vuodesta 2010.

Ylivieskan asemajärjestelyt / rata- ja rakennussuunnittelu aloitettiin keväällä 2017: Ratasuunnitelman aloitusilmoitus ja ilmoitus maastotöiden aloittamisesta on julkaistu lehdessä 8.9.2017 ja Ylivieskan kaupungin virallisella ilmoitustaululla. Rata- ja katusuunnitelman yleisötilaisuuden ilmoitus on julkaistu lehdessä 13.9.2017 ja tilaisuus pidettiin 20.9.2017 klo 18:00 alkaen Akustiikassa.

Teknisten palveluiden lautakunta 24.10.2017 § 97 päätti vaiheistaa asemanseudun kaavoituksen:

Asemanseudun 1. vaihe, pinta-alaltaan noin 3,34 ha, hyväksyttiin KV 26.3.2018 § 16

Asemakaavamuutos koskien 1.kaupunginosan (Keskusta) kortteleita 7 ja 27 sekä katu- ja rautatiealuetta ja 3. kaupunginosan (Koskipuhto) puisto- ja rautatiealuetta. Kaavoituksen 1.vaihe mahdollisti rautatien alituksen rakentamisen kevyelle liikenteelle sisältäen kulun välilaiturille sekä yhteyden keskustasta radan itäpuolelle, jotka otettiin käyttöön keväällä 2019.

Asemanseudun kaavoitus etenee 2. vaiheeseen, jossa tarkastellaan yhteensä noin 15,89 hehtaarin alue. Alueesta on asemakaavatonta noin 0,77 ha ja kaavamuutos on pinta-alaltaan noin 15,12 hehtaaria.

Asemanseudun 2. vaiheen kaavoituksen 1.viranomaisneuvottelu järjestettiin 13.11.2020.

Teknisten palveluiden lautakunta 12.1.2021 § 3

- hyväksyy 2. vaiheen aluerajauksen sekä
- oikeuttaa teknisen palvelukeskuksen ilmoittamaan 2. vaiheen rajauksen mukaisesti kaavoituksen vireille tulosta.

Valmisteluaineistona alustava osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) ja asemakaavamuutoksen luonnos asetetaan nähtäville 30 päivän ajaksi teknisten palveluiden lautakunnan päätöksellä 12.1.2021 § 3. Valmisteluaineisto pidetään nähtävillä 20.1.2021 – 19.2.2021 kaupungin kotisivuilla. Nähtävillä olosta ilmoitetaan maanomistajille, rajanaapureille kirjeitse ja viranomaisille sähköpostitse. Kaavoitusta koskeva esittelytilaisuus järjestetään Microsoft Teams- esittelynä (Covid -19 tilanteesta johtuen).

Viranomaisilta pyydetään luonnosvaiheen lausunnot.

- Alueen ja lähiympäristön maanomistajat, asukkaat, yrittäjät ja yhdistykset.
- Kunnan toimielimet ja viranhaltijat, joiden toimialaa asia koskee
- Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
- Pohjois-Pohjanmaan liitto
- Pohjois-Pohjanmaan museo
- Väylävirasto
- VR-Yhtymä Oy
- Ramboll CM Oy
- Senaatin Asema-Alueet Oy
- Oy Herrfors Ab / Lämpöosasto
- Herrfors Nät-Verkko Oy Ab / Verkkopalvelu
- Ylivieskan Vesiosuuskunta

- Oulun poliisilaitos / Ylivieskan poliisiasema
- Jokilaaksojen pelastuslaitos / Ylivieskan paloasema
- Elisa Oyj / Coverage and Availability Services
- Deski / Telia Finland Oyj
- Peruspalvelukuntayhtymä Kallio / Terveysvalvonnan toimipiste
- Vesikolmio Oy

Valmisteluaineistosta saatiin 9 lausuntoa ja valmisteluaineistosta esitettiin 3 kpl mielipiteitä.

Viranomaisneuvottelut järjestettiin 23.2.2021.

Teknisten palveluiden lautakunta oikeutti 16.3.2021 § 3 teknisen palvelukeskuksen maankäyttöyksikön asettamaan asemakaava- ja asemakaavamuutosehdotuksen nähtäville.

Tekninen palvelukeskus / maankäyttöyksikkö / kaavoitus asettaa asemakaava- ja asemakaavamuutosehdotuksen selostuksineen ja täydennetyin osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtäville MRL:n 65 §:n tarkoituksessa ja MRA:n 27 §:ssä säädetyllä tavalla 30 päivän ajaksi.

Ehdotuksesta jätettiin 9 lausuntoa.
Ehdotuksesta ei jätetty muistutuksia.

Asemakaavan muutos etenee hyväksymisvaiheeseen kaupunginhallituksessa 31.5.2021 ja kaupunginvaltuustossa 21.6.2021.

2.2 Asemakaava

Asemakaava- ja asemakaavan muutosalue koskee Ylivieskan keskustassa sijaitsevaa asemanseudun ympäristöä. Suunnittelun alueen pinta-ala on yhteensä noin 15,89 ha. Alueesta on asemakaavatonta noin 0,77 ha ja asemakaavamuutosalue on 15,12 hehtaaria.

Alue sijoittuu molemmin puolin rautatietä rajautuen lännessä (Keskusta) Rautatiekatuun, Kartanotiehen sekä Pajalankatuun ja idässä (Koskipuhto) Ratakatuun ja Ratavartijankatuun. Suunnittelun alueella on mukana rautatiealuetta, rautatien länsipuolella ydinkeskustan asunto- ja liikekortteleita sekä radan itäpuolelta Koskipuhdon tavara-aseman alue sekä teollisuuskortteleita. Kaavoituksella ajantasaistetaan myös suunnittelun alueen kaavamerkinnot ja -määräykset.

Asemakaavoituksella muodostuu **Keskustan (1.) kaupunginosaan:**

- Liike- ja toimistorakennusten korttelit (**K**) 28 ja 48, jolla sijaitsee asemarakennus (sr-3/ma)
- Liike- toimisto- ja julkisten rakennusten kortteli 27 (**K-2**)
- Asuinkerrostalojen kortteli (**AK**) 30
- Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelit (**AL**) 19 - 20, 22 ja 23
- Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelit (**AL-5**), 24 ja 29, joille saa sijoittaa myös kokoontumistiloja, vapaa-ajantoimintaa palvelevia tiloja kahvila-, ravintola- ja hotellitiloja sekä julkisia palvelutiloja.
- Torialue, Kauppatori.
- Puistoalueet (VP) Asemanpuisto ja Pajalanpuisto.

- Asemanpuistossa: suojelurakennukset
 - o 4 kpl sr-3/maakunnallinen kohde (rautatieläisten asunnot ja rautatien vesitorni),
 - o 1 kpl sr-4/paikallinen kohde (Asemapäällikön talon kellari)
- Katualueita: Asemapäällikönkatu, Rautatiekatu ja Torikatu
- Autopaikkojen korttelialue (**LPA**), 1 kpl
- Yleinen pysäköintialue (**LP**), 2 kpl
- Rautatiealueen osa (**LR**)

Asemakaavoituksella muodostuu **Koskipuhdon (3.) kaupunginosaan**

- Asuinkerrostalojen korttelialueet (**AK**) 43,49 ja 98
- Asuin-, liike- toimistorakennusten kortteli (**AL**), 39,
- Lähipalvelurakennusten korttelialue (**PL**), osa korttelista 46
- Liikerakennusten korttelialue (**KL**), osa korttelista 46 ja kortteli 10
- Puistoalue (**VP**), Raidepuisto
- Yleinen pysäköintialue (**LP**), jolle voidaan toteuttaa kaksikerroksinen pysäköintilaitos, esitetty kaavakartalla merkinnällä a II
- Katualueita: Korjaamontie, Veturikatu ja Resiinakatu
- Rautatiealueen osa (**LR**)

Kaava- ja kaavamuutosalueen kokonaisrakennusoikeus on 45656 k-m², josta uutta rakennusoikeutta on 23948 k-m².

Kaava- ja kaavamuutosalueen aluetehokkuus on noin $e=0,29$ ja asuntoalueiden (A) tehokkuudeksi muodostuu kaavoituksella keskimäärin $e = 1,04$.

Radan itäpuolella nykyiset teollisuuskorttelit ja rautatien liikennealueet muutetaan lähipalvelurakennusten ja liikerakennusten kortteleiksi.

2.3 Asemakaavan ja asemakaavamuutoksen toteuttaminen

Kaavan tavoitteena on mahdollistaa Ylivieskan keskustan sekä asema-alueen vaihteellinen kehittäminen rata-alueen molemmin puolin.

Alueen toteutumisen myötä keskustaan ja radan itäpuolelle saadaan lisää asumista ja myöskin keskustan palvelut säilyvät ja monipuolistuvat. Kaava mahdollistaa suunnittelualueelle asumista noin 34 464 k-m², mikä mahdollistaa likimäärin arvioituna keskimääräisellä huoneistokoolla 47 k-m² – 68 k-m² (kerrosala 34 464 k-m² /huoneistoala 29 294 k-m²) kaavamuutosalueelle uusia kerrostaloasuntoja 430 – 623 kpl ja asukasmäärällä 1,3 henkeä / asunto noin 559 - 810 asukasta.

Kaupunkikuva paranee ja viihtyisyys lisääntyy säilyttäen merkittävän osan maakunnallisesti arvokkaasta rautatieaseman alueesta rakennuksineen sekä paikallisesti arvokkaasta rautatieaseman viheralueesta. Kokonaisuus entisistä rautatieläisten toimitiloista asuntoineen jää rautatien varteen kertomaan rautatien historiasta Ylivieskassa.

3 Lähtökohdat

3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

3.1.1 Yleiskuvaus ja kaupunkikuva-analyysi

Oulun rata valmistui alkujaan vuonna 1886, n. 24 vuotta Suomen ensimmäisen Helsingin ja Hämeenlinnan välisen rautatien jälkeen.

Ylivieskan rautatieaseman eteläpuolella on entinen rautatieläisten asuinalue: Vuosina 1884–86 rakennetun asemarakennuksen lisäksi suunnittelualueella on säilynyt yhtenäisenä kokonaisuutena rautateiden historiaan ja asema-alueiden toimintaan liittyvää rakennuskantaa. Rautatiellä on ollut huomattava merkitys paikkakunnan kehityksessä.

Väestön rakenne ja kehitys kaava- ja kaavamuutosalueella

Suunnittelualueelle sijoittuu keskustassa asuin- ja liikerakentamisen lisäksi rautatieasema, linja-auto- ja taksiasema, matkahuolto sijoittuu nykyisellään kortteliin 27 ja kortteleissa 19, 20 ja 22 on asuin- ja liiketaloja (AL). Länsipuolen asemakaava- ja asemakaavamuutosalueella asuu nykyisellään vain noin 70 henkilöä, kun voimassa olevan asemakaavan mukainen ALK korttelialue 24 ei ole vielä vuodelta 1974 olevan asemakaavan mukaan toteutunut. Ko. alue on entistä omakotialuetta, jonka kaupunki on pääosin hankkinut omistukseensa ja osa alueen pientaloista on purettu.

Itäpuolisella kaavamuutosalueella ei ole asukkaita.

Rautatien itäpuolella rautatien liikennealueella Koskipuhdossa on nykyisellään Tavara-asema ja muita rautatietä palvelevia rakennuksia.

Suunnittelualueella on tällä hetkellä kaavoitettuja teollisuustontteja (T-2), joista vain yksi on rakentunut ja muut eivät ole asemakaavan mukaisesti toteutuneet.



3.1.2 Kaavamuutosalueen rakennuskanta (google maps)

3.1.3. Rakennettu ympäristö

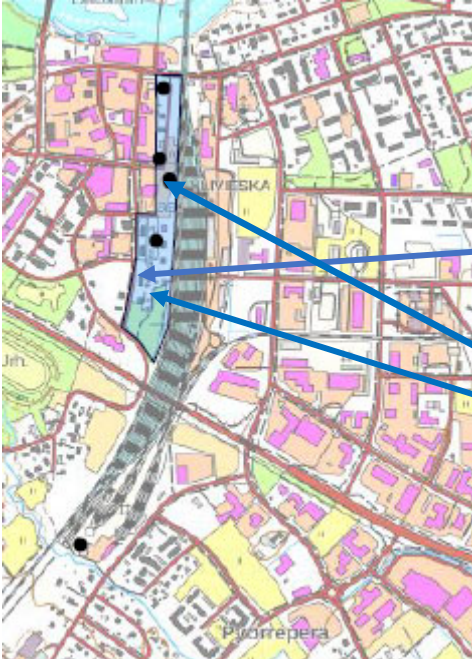
Ylivieskan kaupunki on noin nykyisellään noin 15 300 asukkaan seutukaupunki. Ylivieska sijoittui vuonna 2018 laaditussa T55 seutukaupunkianalyysissä viidenneksi elinvoima- ja vetovoimaindeksin tuloksissa ja on esimerkkikaupunki positiivisessa rakennemuutoksessa. Ylivieska sijaitsee liikennekäytävien solmupisteessä. Selvityksessä todetusti ” Ylivieska ihmeen taustalla on keskittyneet yksityiset ja julkiset palvelut, toimiminen kaupan ja palvelun keskuksena, raide- ja henkilöjunaliikenteen mahdollisuudet, hyvä liikenteellinen ja logistinen sijainti pääradan varrella, vahva asumisdynamiikka, monipuolinen koulutustarjonta ammatillisella toisella asteella ja ammattikorkeakoulussa ja vahva yrittäjähengi”. Seutukaupunkiselvityksen mukaan Ylivieskan väkiluku on vuosina 2014 - 2017 määrällisesti kasvanut eniten, väestönkasvu vuosittain 1-1,6 % ja asuntoja valmistui 1000 kpl vuosina 2010- 2017.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Ylivieskaan rakennettiin rautatien osuus Kokkola –Ylivieska vuonna 1886 ja Ylivieska – Iisalmi rataosuus valmistui 1926, mikä kasvatti Ylivieskan aseman merkitystä rautatie-liikenteen risteysasemana ja rautatiellä on ollut huomattava merkitys paikkakunnan kehityksessä.

Suunnittelualueen länsipuoli sijoittuu maakunnallisesti arvokkaaseen kulttuuriympäristöön Kohde nro 1 Rautatieaseman alue

Maakunnallisesti arvokkaat kohteet kunnittain (maakuntakaavoitus liite 4)
Pohjois-Pohjanmaan rakennettu kulttuuriympäristö 2015/inventointikertomus 24.11.2016:
kunta-kohtaiset inventointiraportit, maakuntakaavan selostuksen sivulla 78 Arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt.



alueen nimi:	Rautatieaseman alue
pääas. kunta:	Ylivieska
pääas. kylä/k.osa:	Ylivieska
tyyppi:	liikenneympäristö
arvottaminen:	maakunnallisesti arvokas

alueen sisältämät kohteet:

- Kasami
- Kivikukko
- Vahtitupa
- Veturitali
- Ylivieskan rautatieasema
- Ylivieskan rautatieaseman viheralue

Kaava-alueelle sijoittuu noin 2,5 hehtaarin suuruinen alue tästä Rautatieaseman alueesta.

Tässä luettelossa ei ole alueen sisältämissä kohteissa esitetty kohdemerkinnällä Tavara-asemaa.* kts alla oleva kuvaus alueesta.

Huom:

Luettelosta alueen sisältämät kohteet on punella alleviivattu suunnittelualueelle sijoittuvat kohteet.

kuvaus:

Ylivieskan rautatieaseman alue on laaja ja edustava, maakunnallisesti arvokas kokonaisuus. Se on hieno esimerkki rautatien vaikutuksesta rakentuneesta miljööstä. Alueeseen kuuluvat rautatieasemarakennus, sen eteläpuolella sijaitseva rautatieläisten asuinalue - Kasarmi- sekä radan varressa sijaitsevat tavara-asema ja veturitalli. *)

Alueella on säilynyt paljon tyypillistä rautatieasema-alueen rakennuskantaa. Alueen keskuksena on asemarakennus. Se on otettu käyttöön Kokkolan ja Oulun välisen rataosuuden valmistuessa vuonna 1886. Asemarakennuksen pohjoispuolella radan varressa on muun muassa vahtitupa vuodelta 1886 ja rautatiepuisto.

Kasarmiksi kutsuttu rautatieläisten asuinalue on rakennettu 1900-luvun alkupuolella. Alueella on useita asuinrakennuksia ja talousrakennuksia: asemapäällikön talo vuodelta 1925, kirjanpitäjän-vaihdemiehentalo vuodelta 1908, kaksoisvahtitupa vuodelta 1902 ja neljä työläisten asuinrakennusta vuodelta 1925, kaksi halkovarastoa ja kolme maakellaria. Radan varressa on vuonna 1925 rakennettu vesitorni. Se erottuu sekä kaupunkiin että rautatielle merkittävänä maamerkkirakennuksena.

Rautatien toisella puolella on edustava tavara-asema vuodelta 1955 ja kauempana 1926 valmistunut veturitalli.

historia:

Kokkola-Oulu-rautatie saavutti Ylivieskan 1886, ja rautatien vaikutus näkyi uusina tuloina Ylivieskan pienessä pitäjässä jo rakennusaikana. Asema-alueen rakennukset toteutettiin tyyppiirustusten mukaan. Asemarakennus tehtiin luokan IV tyyppiirustusten vaatimattomimman no 1 mukaan vuosina 1883-86. Suunnitelmat oli laatinut valtionrautateiden suunnittelija Knut Nylander. Nylanderin jälkeen tehtävään valittiin arkkitehti Bruno Granholm. Hänen suunnitelmiansa mukaan toteutettiin kaksoisvahtitupa, kirjanpitäjän-vaihdemiehen talo, vesitorni ja maakellarit.

Ylivieska-lisalmi -radan valmistuminen vuonna 1926 kasvatti Ylivieskan aseman merkitystä risteysasemana. Alueelle rakennettiin lisää asuin- ja huoltorakennuksia. 1920-luvulla rakennetut rakennukset ovat valtionrautateiden arkkitehdin Thure Hellströmin signeeraamia.

Perinteisesti Ylivieskan talonpoikaiskylän asutus oli keskittynyt jokivarteen itä-länsisuunnassa. Rautatien myötä asutusta alkoi syntyä radan varteen pohjois-eteläsuunnassa 1920-1930-luvuilla.

*) Huom. Tavara-asema ei ole merkittynä kohdemerkinnällä ● eikä ole luetteloituna edellisessä kuvan Rautatieaseman alueen kohdeluettelossa, joka on ote maakuntakaavoituksen selvityksestä.

Kaavamuuosalueelle sijoittuvat suojelukohteet:**1) Asemarakennus, v 1886**

Maakunnallisesti arvokas kohde



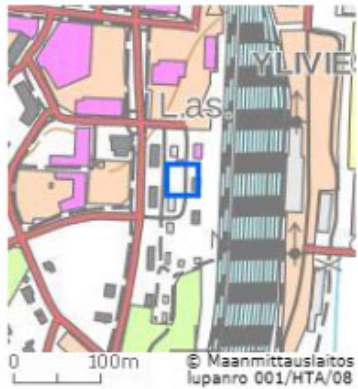
kohteen nimi: **Ylivieskan rautatieasema**
 kunta: Ylivieska
 kiinteistötunnus: 977-406-37-191
 kylä/k.osa: Ylivieska
 tyyppi: liikenne
 ajoitus: 1864-1917
 ajoituselike: 1886
 arvottaminen: maakunnallisesti arvokas

kuvaus:

Uusrenessanssia edustava, tyyppiirustusten mukaisesti vuosina 1884-1886 rakennettu IV luokan rautatieasema. Pääradan varrella ja kaupungin keskeisen kadun päättävällä aukiolla sijaitseva asema on kaupunkikuvallisesti merkittävä.

arviointi:

MRKY2015: R,M,T



kohteen nimi: **Kasarmi**
 kunta: Ylivieska
 kiinteistötunnus: 977-406-37-4,-13-1, jne
 kylä/k.osa: Ylivieska
 tyyppi: asuinrakentaminen
 ajoitus: 1918-1944
 ajoituselitte: 1908, 1925, 1953, 1960-luku
 arvottaminen: maakunnallisesti arvokas

kohteen sisältämät rakennukset: Asemapäällikön asunto 1925; Asuintalo kahdelle perheelle 1925; Asuintalo neljälle perheelle 1925; Asuintalo neljälle perheelle 1925; Asuintalo neljälle perheelle 1925; Halkovarasto 1953; Halkovarasto 1960; Kaksoisvahtitupa 1902; Kellari 1900-luvun alusta; Kellari 1925; Kellari 1925; Kirjanpitäjän-vaihdemiehentalo 1908; Vesitorni 1925;

kuvaus:

Edustava ja yhtenäinen 1900-luvun alkupuolelta periytyvä rautatieläisten asuinalue, joka on rakennettu rautatiehallituksen arkkitehtien signeeraamien tyyppiirustuksien mukaisesti.

Radan varressa ovat kaksoisvahtitupa vuodelta 1902, kirjanpitäjän-vaihdemiehen talo vuodelta 1908 sekä 1925 valmistuneet asemapäällikön talo ja vesitorni.

Alueen Rautatiekadun puoleisella sivulla on neljä 1925 valmistunutta rautatietyöläisten asuintaloa, joista alue on saanut nimensä Kasarmi. Alunperin näitä toistensa kaltaisia kahden tai neljän asunnon tai lepoalueen rakennuksia oli seitsemän.

Asuinrakennusrivien välissä on piharakennuksia, joista vanhimmat ovat 1900-luvun alkupuolen tiilirakenteisia maakellareita. Näiden ja asuinrakennusten välissä on leveähköt raitit alueen päästä päähän.

arviointi:

MRKY2015: R,H,M,I

Rautatiealueen arvoperusteena on ollut on ollut:

Alueen kerroksisuus

- Rautatieaseman alue kuvastaa kaupunkirakenteen ja valtakunnan rataverkon kehittymistä. Rautatien merkitys Ylivieskan kehitykselle on ollut huomattava. Kehitys vauhdittui entisestään Ylivieska-lisalmi rataosuuden valmistuttua 1926. Nopean kaupungistumisen seurauksena rautatieaseman alue muistuttaa entisen kirkonkylän ja kauppalan ajoista.

Alkuperäisyys ja kulttuurihistoriallinen merkitys:

- alueella on säilynyt alkuperäinen rakennusryhmän muoto

Edustavuus ja tyyppisyys

- alue edustaa ajalleen tyyppillistä rautatiehallituksen tyyppirakentamista

Yhtenäisyys ja liittyminen ympäristöön

- alue on totutettu tyyppiirustuksilla ja suhteellisen lyhyen ajan sisällä, mistä syystä rakentamistapa on yhtenäinen. Alue liittyy viereisen ratapihan liikennemaisemaan

Suojelukohteen rakennuksista on laadittuna:

- **Rakennustutkimus** (selostus liite 11) Kasarmin alue Arkkitehtitoimisto Antti Pihkala ja Insinööritoimisto Toppila 1998
- **Kuntoarvioraportti** (selostus liite nro 12) asemamiehen talosta, kaksoisvahtituvasta ja kirjanpitäjä-vaihdemiehen talosta on laadittu vuonna 2015 / Oulu Yliopisto
Kuntoarvio perustui aistinvaraiseen lähinnä silmämääräiseen havainnointiin, missä yhteydessä jonkin verran avattiin pintoja ja tarkasteltiin rakenteiden kuntoa. Tämä kuntoarvio perustui vuonna 1998 tehtyyn kuntoarvioon.
- **Rakennusten nykytilaselvitys 2020** (selostus liite 13) Insinööritoimisto Jouni Mikkola Ky 5.1.2021

VR- luovutti alueen Ylivieskan kaupungille 2000- luvun alussa noin miljoonan markan kauppahinnalla. Alueen tulevaisuudesta on kiistelty niin kauan kuin alue on ollut kaupungin omistuksessa. Tässä ajassa rakennukset ovat ehtineet rapistua eikä alueelle ole saatu aikaiseksi asemakaavaa.

1) Asemarakennus vuodelta 1983 -1886, rakennusta on laajennettu alkuperäistä rakennustapaa noudattaen 1967.



Rakennuksen omistaja on Senaatin Asema-Alueet Oy
Rakennustutkimus 1998 Antti Pihkala/Toppila: "*Rakennuksen suunnittelija Knut Nylander. !9886 valmistunut asemarakennus edustaa nikkarityylin ja uusrenesanssin tyyli-ihanteita Asemarakennuksen tiloja on vuokrattuna taideliikkelle, kampaamolle sekä VR:n junaliikennettä palvelevaksi odostustilaksi. Sisätilat on muutettu useaan otteeseen.*"

2) Asemapäällikön asunto vuodelta 1925, lähimpänä asemarakennusta. Rakennus on VR:n tyyppikuvan mukainen ja hierarkisesti korkea-arvoisimman työntekijän asunto ollut alueen suurin (Antti Pihkala 1998).



Rakennuksen omistaja kaupunki

Kuntoarvioraportti Oulun yliopisto 2015 :

"Ulkoasu säilynyt alkuperäisimpänä. Rakennuksen puuklassisimia edustava ulkoarkkitehtuuri on säilynyt melko muuttumattomana. Sisätiloihin tehty onkin verran muutoksia. Suurimmat muutokset on katolla näkyvä uusi hormi, kattotikkaat. kaupungin toimesta. Rakennuksen sisällä on tehty muutoksia 1950 - 1960 luvulla. Rakennuksen sisätilat ovat sekoitus 1920-lukua, 1950-luvun kunnostuksen tuotoksia. Osa 1950 luvulla tehdyistä korjauksista eivät tuo lisäarvoa rakennuksen ajallisiin kerrostumiin.

Tilat ovat olleet pääosin tyhjillään 1970 - 1980 luvulta lähtien, ajoittain tiloissa on toiminut mm. puuseppä, taidekahvila, bändihuone ja kaupungin puutarhatyöntekijöiden taukotupa. Rakennukseen on laitettu uusi huopakatto kesällä 2015.

Rakennuksen ulkovuori maalattiin 2018 kaupungin toimesta keltamultamaalilla. Vuokrattuna yritystoimintaan kampaamo- ja hyvinvointipalvelut (jooga) Yrittäjät ovat kunnostaneet sisätilat kesällä 2020. Rakennuksessa on sähkö- ja vesiliittymä. Hormin kunto on tarkistettu ja arvioitu toimivaksi. Rakennus rajoittuu junarata- ja laiturialueeseen sijoittuen lähimmäksi asemarakennusta.

Nykytilanearvio Jouni Mikkola Ky 5.1.2021

Rakennuksen korkeusasema on vähän matala. Perustuksen on porakivet ja ne ovat pysyneet hyvin kohdallaan. Hirsirunko on hyvin ryhdissään.

Alapohjarakenteena on alta tuulettuva rossi, rossia on lisätuettu.

Vesikatto on uusittu kolmirima huopakatoksi, alle on laitettu osb-vaneri. Katolla on katto turvatuotteet. Vesikatto on hyväkuntoinen

Ulkopuoli on kunnostettu/ maalattu. Ulkopuolen maalauksessa on pientä korjausmaalaus tarvetta.

Ikkunat ja ulko-ovet ovat alkuperäiset, mutta niitä on kunnostettu.

Sisäosat on kunnostettu perinteitä vaalien.

Lämmitys järjestelmänä on alkuperäinen kakluunilämmitys. Isoon huoneeseen on asennettu ilmalämpöpumppu.

Käyttövesiputket on uusittu pintaa komposiitilla.

Viemäriverkosto on alkuperäinen valurauta.

Sähköjärjestelmä on alkuperäinen, mitä on täydennetty. Järjestelmä on käyttökunnossa.

Korjaustöiden kustannusarvio asuinkäyttöön on: 90 000 €

Korjaustöiden kustannusarvio kesäkäyttöön on: ei kustannuksia

3) Kaksoisvahtitupa vuodelta 1902 ja se edustaa VR:n suurempaa tyyppitalomallia. Suunnittelija on rautatiearkkitehti Bruno Granholm. Rakennuksessa on kaksi asuntoa, joista toinen on yhden huoneen ja keittiön asunto ja toinen on kahden huoneen ja keittiön asunto, (Antti Pihkala 1998). Rakennus on huonokuntoinen ja rajoittuu junalaituri- ja rata-alueeseen.



Rakennuksen omistaja on kaupunki

Kuntoarvioraportti Oulun yliopisto 2015:

"Kaksoisvahtitupaan tehty suhteellisen vähän muutoksia. Se on alkuperäisenä edustanut kansallisromantiikkaa. Suurimman muutoksen on kokenut katto, jota on yksinkertaistettu 1960-luvulla, ja ullakolla on edelleen nähtävissä alkuperäisen katon tukirakenteita. Ullakko ei tämän jälkeen ole ollut asutuskäytössä. Rakennus on maalattu 1950-1960-luvun taitteessa vaaleankeltaiseksi ja 1970-luvulla keltamullan sävyllä, joka on saanut maalin hilseilemään. Alkuperäisten kiviportaiden päälle on rakennettu puiset portaat. Sisätiloissa on tapahtunut muutoksia, wc-tilat lisätty jälkepäin eikä ajankohta ole tiedossa. Tapetit 1950-luvulta, osa latioista pinnoitettu linoleumilla, osa alkuperäisiä 1980-luvulla rakennuksen toimissa toimistona on muutettu sisäseinien pintoja ja rakennettu yksi väliseinä. Rakennus on huonokuntoinen rungossa lahovaurioita. Kattovuoto on voinut aiheuttaa rakenteeseen piilovaurioita. Sementtitiilikate paksultti sammaloitunut haurastunut kate ei ole korjattavissa. Piiput on rapautuneita ja piiput ja tulisijojen käyttö vaatii hormien kunnan tarkistuksen ja mahdollisen käyttöönoton johdosta asianmukaisen palosuojauksen.

Nykytilanearvio Insinööritoimisto Jouni Mikkola Ky 5.1.2021

Rakennuksen korkeusasema on hyvä. Perustuksen on porakivet ja ne ovat pääsääntöisesti pysyneet hyvin kohdallaan, yksikivi on painunut etusivulla.

Hirsirungon alaosissa on lahovaurioita, alaosan kengitys.

Alapohjarakenteena on alta tuulettuva rossi, toisen huoneiston keittiön alapohja rakenteessa on kosteusvaurioita.

Vesikatteena on tiili ja se on huonossa kunnossa, savupiippujen ympärillä ja

läpivienneissä on vuotojälkiä. Räystäissä ja räystäiden aluslaudoissa on lahovaurioita.

Vesikatto on uusimisen tarpeessa.

Ulkovuori on huonossa kunnossa ja se pitää kunnostaa.

Ikkunat ja ulko-ovet ovat huonossa kunnossa ja vaativat täydellisen kunnostuksen

Rakennus on ollut kylmillään. Vasemmanpuoleisen huoneiston seinäpinnat on levytetty ja maalattu. Sisäpinnat ovat huonossa kunnossa. Sisäosat vaativat täydellisen remontoinnin.

Lämmitys, sähkö ja vesijärjestelmät ovat täydellisen uusimisen tarpeessa.

Korjaustöiden kustannusarvio asuin käyttöön on: 190 000 €

Korjaustöiden kustannusarvio kesäkäyttöön on: 100 000 €

4) Kirjanpitäjä- Vaihdemiehen talo vuodelta 1908. Rakennuksessa on kaksi huoneistoa, toisessa on yksi huone ja keittiö, isommassa huoneistossa on kaksi huonetta ja keittiö. Huoneistoihin on omat sisäänkäynnit. Rakennus on huonokuntoinen ja ollut tyhjillään 1970 - 1980 -luvulta lähtien, rajoittuu junalaituri ja rata-alueeseen.



Rakennuksen omistaja on kaupunki

Kuntoarvioraportti Oulun yliopisto 2015: *Alkuperäisten tyyppiirustusten mukaan vuonna 1908 rakennettu talo edustaa kansallisromantiikkaa, suunnittelija Bruno Granholm. 1960-luvulla sen jugend tyylinen, monimuotoinen katto purettiin ja tilalle rakennettiin pelkistetty harjakatto.*

1960-luvun muutokseen jälkeen talon ullakko ei ole ollut käytössä. Sisäänkäyntien edessä olevat portaat ovat huonossa kunnossa. Talo on ollut tyhjillään 1970-1980 -luvulta lähtien

Nykytilanearvio: Insinööritoimisto Jouni Mikkola Ky 5.1.2021

Rakennuksen korkeusasema on hyvä. Perustuksena ovat porakivet ja ne ovat pääsääntöisesti pysyneet hyvin kohdallaan. Rakennuksen runko on ryhdissä.

Alapohjarakenteena on alta tuulettuva rossi, toisen huoneiston kohdalla alapohja rakenteessa on lahovaurioita.

Vesikatteena on tiili ja se on huonossa kunnossa, savupiippujen ympärillä on vuotojälkiä.

Räystäissä ja räystäiden aluslaudoissa on lahovaurioita. Vesikatto on uusimisen tarpeessa.

Ulkovuori on huonossa kunnossa ja se pitää kunnostaa.

Ikkunat ja ulko-ovet ovat huonossa kunnossa ja vaativat täydellisen kunnostuksen tai uusimisen.

Rakennus on ollut kylmillään ja sisäpinnat ovat huonossa kunnossa. Sisäosat vaativat täydellisen remontoinnin.

Lämmitys, sähkö ja vesijärjestelmät ovat täydellisen uusimisen tarpeessa.

Korjaustöiden kustannusarvio asuinkäyttöön on: 230 000 €

Korjaustöiden kustannusarvio kesäkäyttöön on: 110 000 €

5) Rautatiekadun varressa neljä rautatietyöläisten asuintaloa, jotka on rakennettu vuonna 1925. Kolme asuintaloista on neljälle perheelle ja yksi kahdelle perheelle. (*Antti Pihkala 1998*)

Näitä rakennuksia ei ole käsitelty Oulun yliopiston vuonna 2015 tehdyssä kuntoarviossa.



Rautatiekatu 12 A
peruskorjattu 1982 (Antti Pihkala 1998)



Rautatiekatu 12 B ,
*peruskorjattu 1959, WC-tilat lisätty
Autiona 1979-1980-luvulta asti*
(Antti Pihkala 1998)

Toisessa rivissä Rautatiekadun varressa olevat asuinrakennukset ovat olleet asumattomana 1970 – 1990 -luvulta asti ja ovat kaupungin omistuksessa

Rakennustutkimus 1998 Antti Pihkala/Toppila:

Rautatiekadun varren asuinrakennukset (1925) ovat yleensä muuntuneet asumistarpeiden mukana. Vuosikymmenten kuluessa rakennuksia on muutettu ja korjattu , materiaalit ovat vaihtuneet niin ulkona kuin sisätiloissakin. Asunnot ovat useimmiten maalatulla lastulevyllä 1970-80 lukujen tapaan sisältä verhotut ,suurin laakaovin varustetut ja niiden lattialla on muovimatot. Alkuperäisiä ikkunoita on vain ullakoilla sekä autiona olevassa asuintalossa, jossa myös peiliovat ovat säilyneet. Energiakorjaukset ovat johtaneet joko sisäilman huononemiseen tilanteeseen, jossa vanhan rakennuksen hyvät asumisominaisuudet on menetetty. Talosta 12 B katokset ja ulkokuistit on poistettu ja ikkunat ja ovat naulattu kiinni vanerilevyin. Alapohja on tuulettumatta ja lattiarakenne on tuhotunut .

Rakennusten käyttötarkoitus kannattaa valita kunkin talon kohdalla erikseen siten, että kasarmien alue ja rakennukset voidaan säilyttää ilman suuria muutoksia.

Näitä rakennuksia ei ole selvitetty Oulun yliopiston kuntoraportissa 2015.

Nykytilannearvio: Insinööri Jouni Mikkola Ky 5.1.2021

12 A Yhteenveto

Rakennuksen korkeusasema on matala varsinkin etupihan puolella ja päädyissä.

Perustuksen on porakivet ja ne ovat näkyviltä osin pysyneet hyvin kohdallaan.

Hirsirungon alaosissa on lahovaurioita ainakin etusivulla, alaosan kengitys.

Alapohjarakenteena on alta tuulettuva rossi.

Vesikatteena on tiili ja se on huonossa kunnossa, savupiippujen ympärillä ja läpivienneissä on vuotojälkiä. Räystäissä ja räystäiden aluslaudoissa on lahovaurioita.

Vesikatto on uusimisen tarpeessa.

Ulkovuori on huonossa kunnossa ja se pitää uusia. Ulko-ovien edustan porrastanteet ja kaiteet ovat huonokuntoiset.

Ikkunat ja ulko-ovet ovat on uusittu remontissa, mutta ne ovat kunnostuksen tarpeessa.

Sisäosat on remontoitu 1980-luvun alussa, seiiniin on laitettu lisäeristystä.

Sisäpinnat ovat pintaremontoinnin tarpeessa kauttaaltaan.

Lämmitys, sähkö ja vesijärjestelmät on uusittu 1980-luvun remontissa, mutta ne ovat tarkistamisen ja puuteiden/vikojen korjaamisen tarpeessa.

Korjaustöiden kustannusarvio asuinkäyttöön on: 280 000 €

Korjaustöiden kustannusarvio kesäkäyttöön on: 120 000 €

12 B Yhteenveto

Rakennuksen korkeusasema on matala varsinkin etupihan puolella ja päädyissä. Perustuksen on porakivet ja ne ovat näkyviltä osin pysyneet hyvin kohdallaan. Hirsirungon alaosissa on lahovaurioita ainakin etusivulla, alaosan kengitys. Alapohjarakenteena on alta tuulettuva rossi. Alapohjarakenne on pettänyt. Alapohja rakenne pitäisi kokonaisuudessaan tehdä uusiksi.

Vesikatteena on tiili ja se on huonossa kunnossa, savupiippujen ympärillä ja läpivienneissä on vuotojälkiä. Räystäissä ja räystäiden aluslaudoissa on lahovaurioita. Ovien päällä olleet lipat on purettu pois. Vesikatto on uusimisen tarpeessa.

Ulkovuori on huonossa kunnossa ja se pitää uusia kokonaisuudessaan.

Ikkunat ja ulko-ovet ovat alkuperäiset ja huonokuntoiset.

Sisäosat on täydellisen remontoinnin tarpeessa.

Lämmitys, sähkö ja vesijärjestelmät ovat vanhat ja käyttökelvottomat, ne pitäisi tehdä kokonaisuudessaan uusiksi.

Rakennus on niin huonokuntoinen, että se on purkukuntoinen.

Hirsirungon voi käyttää, mutta siitäkin pitää alaosa kengittää.

Korjaustöiden kustannusarvio asuinkäyttöön on: 380 000 €

Korjaustöiden kustannusarvio kesäkäyttöön on: 230 000 €



Rautatiekatu 14 A

Peruskorjattu 1980

Rakennukset ovat kaupungin omistuksessa.

Rakennustutkimus 1998

Rakennus 14A: Asuintiloja vain ensimmäisessä kerroksessa. Rakennuksen sementtitiilikate sammaloitunut, aluskatteessa (päre) on mustuneita vuotokohtia. Eteläisin savupiippu purettu. Valeristikkoikkunat. Asunnoissa on säilytetty myös uunilämmitysmahdollisuus.

Rakennus 14B: Asuintiloja vain ensimmäisessä kerroksessa. Sementtitiilikate on pääosin kunnossa, joitakin vuotokohtia. Ulkopuolelta rakennus on eristetty ja ulkovuoraus uusittu. Alapohjan alla on 1998 styrox ja alapohjan täyte muutettu mineraalivillaksi.

Rakennusten käyttötarkoitus kannattaa valita kunkin talon kohdalla erikseen siten, että kasarmien alue ja rakennukset voidaan säilyttää ilman suuria muutoksia.

Toisessa rivissä Rautatiekadun varressa olevat kaksi asuinrakennusta on edelleen osittain vuokrattuna asuinkäyttöön. Rautatiekadun varren asuinrakennukset vuodelta 1925 ovat muuntuneet asumistarpeiden mukana. Asunnot ovat maalatulla lastulevyllä 1970 -1980 lukujen tapaan verhotut suurin laakaovin varustetut ja niiden lattialla on muovimatot.

Alkuperäisiä ikkunoita on vain ullakoilla sekä autiona olevassa asuintalossa, jossa peiliovet ovat säilyneet. Energiakorjaukset ovat johtaneet siihen, että vanhojen asuinrakennusten hyvät asumisominaisuudet on menetetty.



Rautatiekatu 14 B

Peruskorjattu 1980-1990

Nykytilannearvio: Insinööritoimisto Jouni Mikkola Ky 5.1.2021

14 A Yhteenveto

Rakennuksen korkeusasema on matala etupihan puolella. Perustuksen on porakivet ja niissä on tapahtunut liikkumista jonkin verran. Hirsirunko on ryhdissään Alapohjarakenteena on alta tuulettuva rossi.

Vesikatteena on tiili ja se on huonossa kunnossa. Räystäiden maali on huono kuntoinen. Vesikatto on uusimisen tarpeessa.

Ulkovuori on uusittu remontissa, maalipinta on kulunut ja vuoren alaosissa on lahovaurioita.

Ikkunat ja ulko-ovet ovat on uusittu remontissa, mutta ne ovat kunnostuksen tarpeessa.

Sisäosat on remontoitu 1980-luvun alussa, seiniin on laitettu lisäeristystä. Sisäpinnat ovat pintaremontoinnin tarpeessa.

Lämmitys, sähkö ja vesijärjestelmät on uusittu 1980-luvun remontissa, mutta ne ovat tarkistamisen ja puuteiden/vikojen korjaamisen tarpeessa.

Korjaustöiden kustannusarvio asuinkäyttöön on: 190 000 €

Korjaustöiden kustannusarvio kesäkäyttöön on: 80000 €

14 B yhteenveto

Rakennuksen korkeusasema on hyvä. Perustuksen on porakivet ja niissä on tapahtunut liikkumista jonkin verran. Hirsirunko on ryhdissään.

Alapohjarakenteena on alta tuulettuva rossi.

*Vesikatteena on pääosin tiili ja se on huonossa kunnossa. Räystäiden maali on huonokun-
toinen. Vesikatto on uusimisen tarpeessa.*

Ulkovuori on uusittu remontissa, maalipinta on kulunut ja vuoren alaosissa on lahovaurioita.

Ikkunat ja ulko-ovet ovat on uusittu remontissa, mutta ne ovat kunnostuksen tarpeessa.

*Sisäosat on remontoitu 1980-luvun alussa, seiniin on laitettu lisäeristystä. Sisäpinnat
ovat pintaremontoinnin tarpeessa.*

Sisäosien kuntoa ei päästy tarkistamaan.

Korjaustöiden kustannusarvio asuinkäyttöön on: 110 000 €

Korjaustöiden kustannusarvio kesäkäyttöön on: 50 000 €

Vanha Vesitorni, vuodelta 1925
arvokkaaksi kohteeksi ..
Rakennusselvitys 1998

Ei ole luetteloituna maakunnallisesti

"Vesitorni on hyvä maamerkki ja se luo alueelle identiteettiä.

Rakennuksen alaosa on toteutettu täystiilimuurina. Ulko-ovena on peiliovipari. Ensimmäisessä kerroksessa on lämmitysruuvi, jonka hormi nousee katolle saakka. Veistetyistä hirrestä tehty yläosa verhoaa 50 m³ laajuista vesisäiliötä. "



Vesitorni

Nykytilanearvio: Insinööritoimisto Jouni Mikkola Ky
5.1.2021

14 A Yhteenveto

Rakennus on kaupungin omistuksessa

Rakennus on rungoltaan vielä kunnossa. Vesikaton ja yläpohjan korjaaminen olisi kiireellinen jos rakennus aiotaan säilyttää.

Ulkopuolen puuosien, ikkunoiden ja ovien kunnostaminen.

Ulkopuolen tiiliseinien halkeamien korjaus ja takasivun puhdistus.

Rakennukselle sen alkuperäisen käyttötarkoituksen mukaista käyttöä ei ole.

Sisätiloille ei kunnostusta jos ei löydy uutta käyttötarkoitusta. Uuden käyttötarkoituksen mukainen kunnostus (kesäkäyttö).

Kustannusarvio ulkopuolen korjauksista on 60 000 €.

Rakennusselvityksessä vuodelta 1998 (Arkkitehtitoimisto Antti Pihkala ja Insinööritoimisto Toppila) on todettu muista alueen rakennuksista *Alueella on edellä mainittujen rakennusten lisäksi eri-ikäisiä talousrakennuksia. Näistä vanhimmat ovat maakellarit, joissa tiiliholvit. Puiset varastot ovat ajalta kun asunorakennuksiin laitettiin vesikäymälät 1960-luvulla.*

Alueen eteläosassa on saunarakennus, joka on rakennettu 1984 Seinäjoen ratapiirissä laadittujen piirustusten mukaan.

Nykytilanearvio Jouni Mikkola Ky 5.1.2021

Alueelle sijoittuva kellarirakennus Rautatienkatu 12



Rakennuksen runko on tiiltä. (seinät täystiiliseiniä, katto tiiliholvi). Tiiliseinissä on halkeamia, lohkeamia ja pullistunut sisälle päin. Ulkoapäin rakennus on vuorattu maalla kolmelta sivulta. Maan yläpinta viettää seinään päin. Lattia on ladottu tiilistä.

Vesikatto on uusittu kolmiorima huopakatoksi ja se on hyväkuntoinen. Eteistilassa sisällä on tiilistä tehty avotakka, mikä ei ole käyttökuntoinen.

Kustannusarvio korjauksista on: 20 000 €.

Nykytilanearvio Jouni Mikkola Ky 5.1.2021
Alueelle sijoittuva varastorakennus Rautatienkatu 12



*Perustuksena on porakivi perustus.
Rakennuksen runko on puusta paikoillaan tehty. Alajuoksussa on lahovaurioita.
Vesikatteena on tiili. Tiilikatto on vanha ja siinä on vuotoja.
Ulkovuori on lauta rima ulkovuori. Ulkovuoren alareunassa on lahovauriota.
Junaradan sivulta rakennus on maalattu, muilta osin ulkovuoren maalipinta on huonokuntoinen.
Kustannusarvio korjauksista on: 40 000 €.*

3) Rautatieaseman viheralue

Paikallisesti arvokas kohde



kohteen nimi: **Ylivieskan rautatieaseman viheralue**
 kunta: Ylivieska
 kiinteistötunnus:
 kylä/k.osa: Ylivieska
 tyyppi: puistot
 ajoitus: ei määritelty
 arvottaminen: paikallisesti arvokas

kuvaus:

Ylivieskan rautatieaseman viheralueet kulkevat kapeana kaistana junaradan suuntaisesti pohjoinen – etelä akselilla.

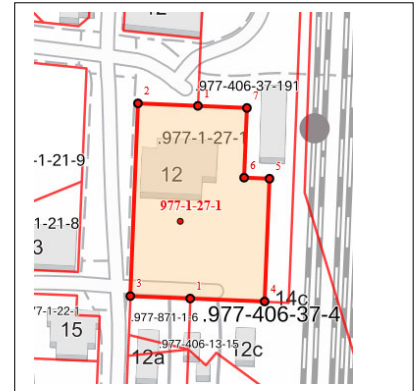
Alue on puistomainen ja sen puusto on vanhaa ja runsasta. Seassa on myös jalopuita kuten vaahteraa. Vanhoista puista radan puolella on paljon kookkaita koivuja ja havupuut kuten kuuset, sembramännyt, hopeakuuset ja siperianlehtikuuset ovat joko yksittäispuina tai muutaman puun ryhminä. Koivikon seassa kasarmialueella on myös alue, jossa kasvaa mäntyä. Pensaisto on runsasta, joista lehtipensaat ovat vallitsevampia. Kivikukon yhteydessä kasvaa kuitenkin vuorimäntyä. Aseman pohjoispuolella tien varrella on kookasta ja vapaasti kasvanutta orapihlajaa sekä syreenejä. Muita pensaslajeja aseman ympäristössä ovat mm. siperianhermepensas, humehappomarja, kiiltotuhkapensas ja heisipensaat. Näkyvimmillä paikoilla on leikattuja pensasaitoja. Lehtipuista kasvaa lisäksi mm. hopeasalavaa, pihlajaa ja tuomea. Lehtipuut ja pensaat ovat ympäristössä vallitsevampia kuin havukasvit. Kasvillisuuden osalta alue on monipuolinen.

Suunnittelualueelle sijoittuvat muut rakennukset Radan länsipuoli

1) Linja-autoasema, Taksi kiinteistöllä 977-1-27-1

Rakennettu 1983

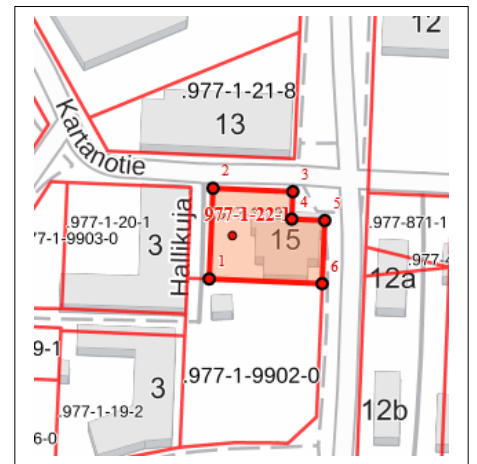
Senaatin Asema-alueet Oy



2) Asuinkerrostalo kiinteistöllä 977-1-22-1

Rakennettu 1987

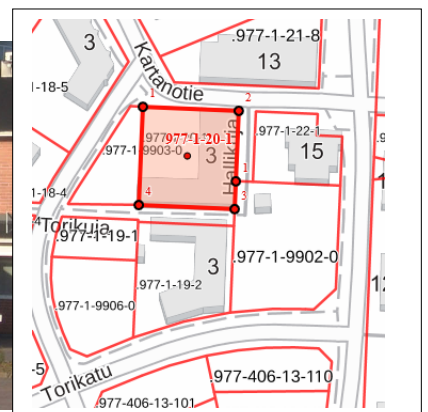
Asunto Oy Vieskantori



3) Asuinliikerakennus (ALK-kortteli) kiinteistöllä 977-1-20-1

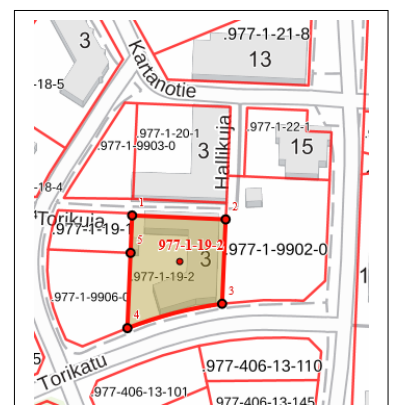
Rakennettu 1989

Kiinteistö Oy Ylivieskan Uusitori



4) Liikerakennus (AL- kortteli) kiinteistöllä 977-1-19-2

Rakennettu 1991

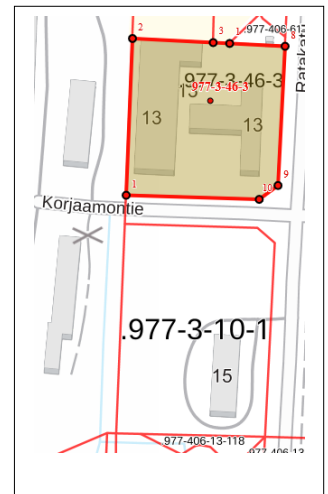


Suunnittelualueelle sijoittuvat muut rakennukset Radan itäpuolella

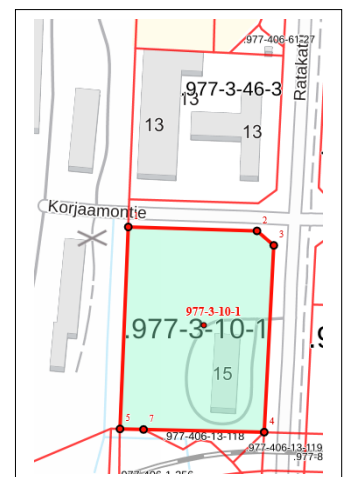
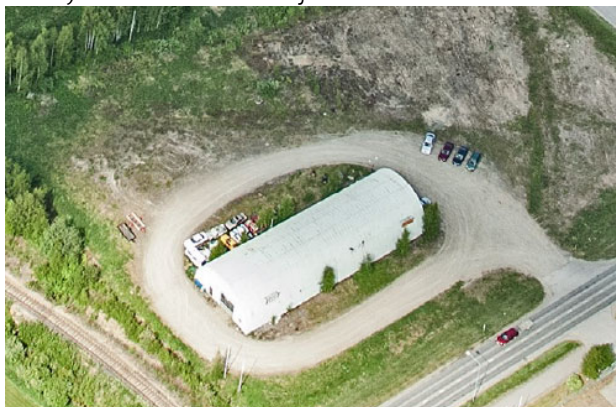
1) Liikennealueen osa (LP) kiinteistö 977-406-37-199 Rakennettu 1927 ja 1955
Senaatin Asema-alueet Oy



2) Teollisuuskorttelin osa (T-2) kiinteistö 977-3-46-3 Rakennettu 1975, 1989 ja 2010
Aakula Kiinteistöt Oy ja yksityinen maanomistaja



3) Teollisuuskorttelin osa (T-2) kiinteistö 977-3-10-1 Rakennettu 1965, ns. kaarihalli
Yksityinen maanomistaja



Suunnittelualueeseen rajoittuvan alueen suojelukohderakennukset Radan länsipuoli

Pohjoispuolella suunnittelualueeseen rajautuvalla **1-vaiheen kaava-alueella on myös suojelukohteita**, jotka on huomioitu kaavoituksessa sr-3 merkinnällä.

- 1) Ratavartijantupa Asuin- liikerakennusten kortteli AP
Inventointi Henri Vähäkankaan diplomityö 21.11.2016: Ratavartijan tuvan korjaus osana Ylivieskan rautatieasema-alueen pohjoisosan kehittämistä.

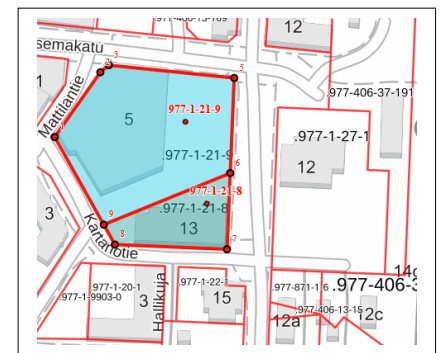


- 2) Kivikukko, v 1940, puistoalueella VP
Puolipallon muotoinen, graniittikivillä verhottu betonirakenteinen vara-asema, joka valmistui 1940 kriisiajan junasuorituspaikaksi.

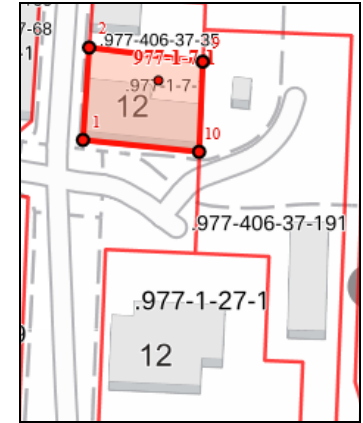


Suunnittelualueeseen rajoittuvan alueen muita rakennuksia Radan länsipuoli

- 1) Liikerakennusten kortteli kiinteistöt 977-1-21-9 ja 977-1-21-8 rakennettu 1987 ja 2000
Kokkolan Halpa-Halli Oy



- 2) Asuin-liike ja toimistorakennus (AL II) kiinteistöllä 977-1-71 Rakennettu 1987
Kiinteistö Oy Ylivieskan Asemakulma



Suunnittelualueeseen rajoittuvan alueen rakennukset Radan itäpuoli

Teollisuus- ja varistorakennusten korttelit (T-2)

kiinteistöllä 977-3-47-1

Rakennettu 1976 ja 1980

kiinteistöllä 977-3-47-6

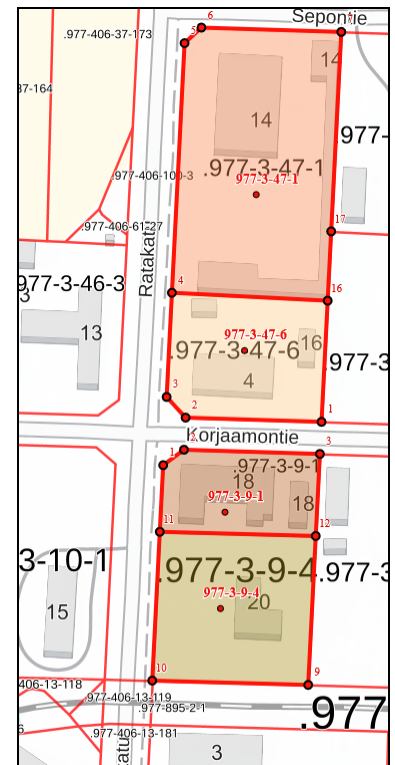
Rakennettu 1975 ja 1980

kiinteistöllä 977-3-9-1

Rakennettu 1963 ja 1996

kiinteistöllä 977-3-9-4

Rakennettu 1966



Toiminnallinen ja sosiaalinen ympäristö

Asemanseudun kehittäminen ja liittäminen ydinkeskustantoimintoihin on aloitettu toteuttamalla asemarakennuksen edustan ja lähiympäristön liikennealueet.

Kaavamuutosalueen länsipuoli on ydinkeskustan keskustatoimintojen aluetta (C-1 osayleiskaavassa) liike- ja kerrostalokortteleineen: Osa vuoden 1974 asemakaavassa kaavoitetusta AL- korttelista 24 ei ole asemakaavan mukaisena toteutunut on ollut rakentuneena omakotialueeksi. Kaupunki on hankkinut alueen pääosin omistukseensa ja nyt se on toteuttavissa keskustamaiseen asumiseen.

Itäpuoli on nykyisellään osittain toteutumaton teollisuusaluetta ja radan itäpuolelle sijoittuu rautateitä palveleva tavara-asema alue rakennuksineen. Suunnittelualueetta jakaa kaksoisraiteelle ja muille rautatietoiminnoille varattu liikennealue (LR).

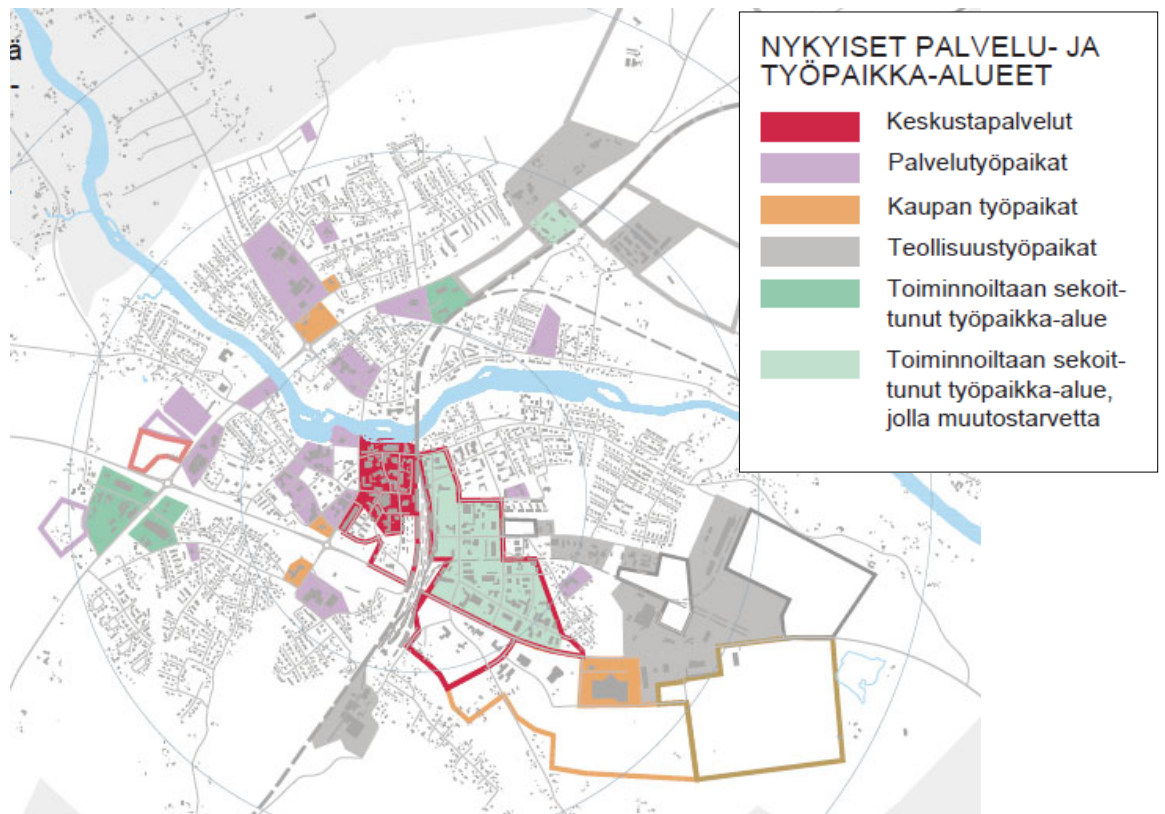


Kuva: Suunnittelualueen kaupunkiympäristö radan länsipuolella ydinkeskustassa ja radan itäpuolella oleva tavara-aseman alue.

Palvelut ja työpaikat

Suunnittelualueelle sijoittuu länsipuolella keskustan palveluja: rautatieasema, taksiasema, linja-autoasema. Edellisten lisäksi alueella toimii palvelualan yrityksiä kuten kampaamoja, kauneushoitoloita ja hierontapalveluja ja Kalajokilaakson toimitus.

Suunnittelualueen itäpuoli Koskipuhdossa on toiminnoiltaan sekoittunut työpaikka-alue ja alueelle sijoittuu rakentuneita ja rakentumattomia teollisuuskortteleita sekä Senaatin Asema-alueet Oy:n omistuksessa olevat VR:ää palvelevat tavara-aseman toiminnot.

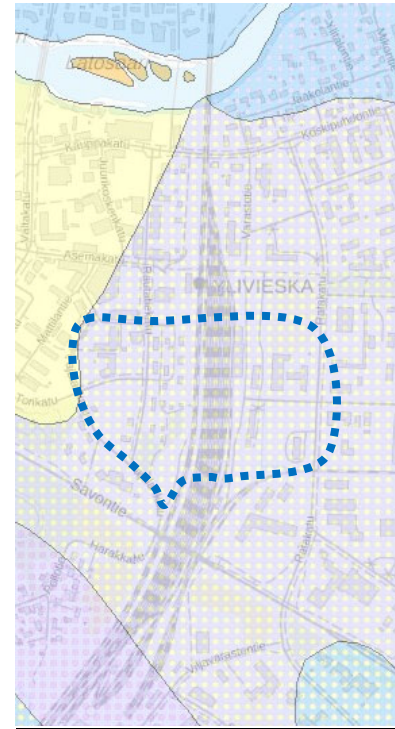


Kuva: Ote Ylivieskan keskustan osayleiskaavan liitteestä nro 3 Nykyiset palvelu- ja työpaikka-alueet

Maaperä

Suunnittelualueen pintamaalaji on GTK:n aineistojen mukaan karkea hieta ja pohjamaalaji on hiesu.

	Karkea hieta
	Hieno hieta
	Hiesu
	Savi



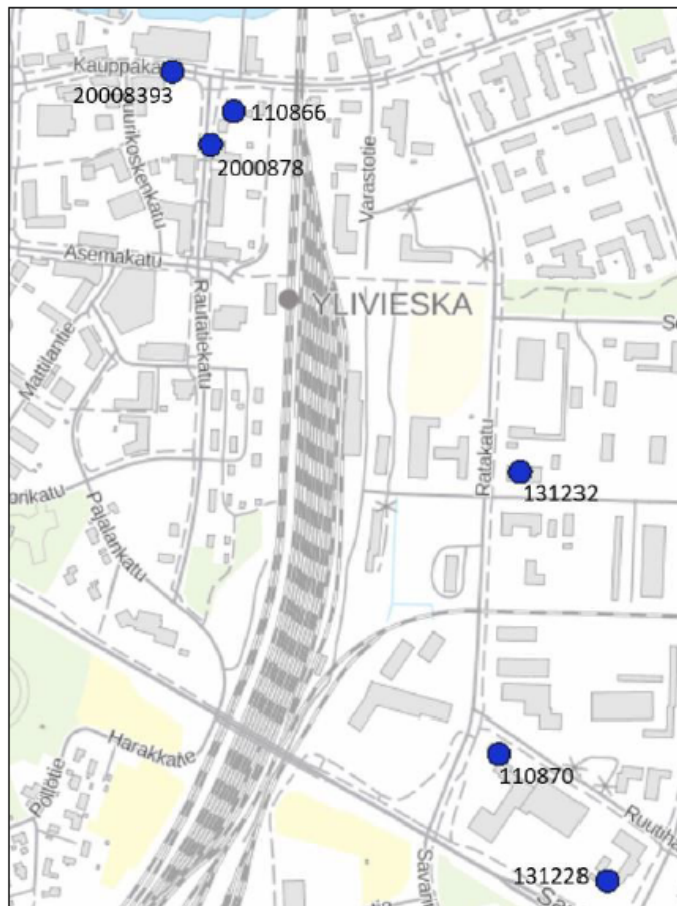
Kuva: Ote GTK:n aineisto

Pilaantuneet maa-alueet

Suunnittelualueella ei ole maaperän tilan tietojärjestelmässä (Karpalo-karttapalvelu) todettuna maaperän tutkittuja tai epäiltyjä ja tutkimattomia maaperän saastumia.

MAAPERÄN TILAN TIETOJÄRJESTELMÄN KOHTEET ASEMAN SEUDUN LÄHIALUEELLA

Päivitetty 11.12.2020



Kohteiden sijainti (Karpalo-karttapalvelu 11.12.2020 – Lähde: Maanmittauslaitos, SYKE ja ELY-keskukset).

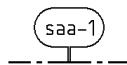
Suunnittelualueelle sijoittuu ns. VR:n tavara-aseman alue, jota koskien on laadittu PIMA-selvitys Senaatin Asema-alueet OY:n toimeksiannosta. (Liite 10: Senaatin Asema-alueet Oy/Ylivieskan tavara-asemakiinteistön lisätutkimukset (PIMA) 19.2.2021).

Selvityksen pohjalta voidaan todeta, että alueen eteläosassa on koekuoppien 8 ja 103 alueella öljyhiilivedyllä ja kuparilla pilaantunutta maa-ainesta arviolta 200 m²:n alueella.

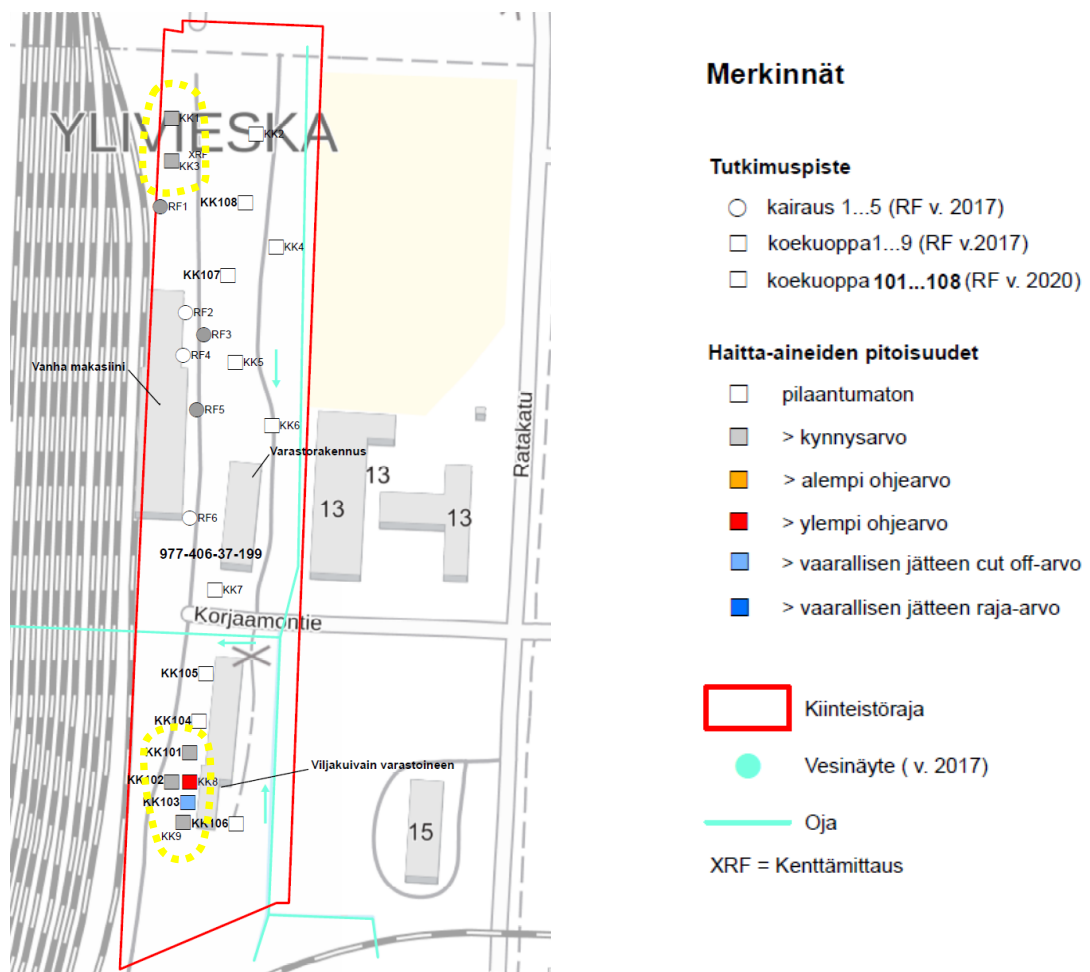
Alueen pohjoisosassa havaittiin selvityksen mukaan kynnsarvot ylittäviä maa-aineksia. "Kyseiset maa-ainekset soveltuvat todennäköisesti maanrakennusteknisiltä ominaisuuksiltaan ensisijaisesti hyötykäyttäväksi kiinteistön alueella tehtävän pilaantuneen maaperän kunnostuksen kaivannon täytöissä tai kiinteistön alueella muutoin hyötykäyttörakenteessa. Mikäli kynnsarvotason ylittävät maa-ainekset ovat rakennusteknisistä syistä täyttöön soveltumattomia eikä niitä voida hyötykäyttää kiinteistön alueella, tulee kynnsarvopitoisuuden ylittävät maa-ainekset toimittaa asianmukaisen luvan omaavaan vastaanottoaikaan tai niiden sijoittamiseen kiinteistön ulkopuolelle tulee olla ympäristöviranomaisen myöntämä lupa."

Asemakaavakarttaan on lisätty tutkimuskartan pohjalta kaksi aluetta, joilla kartan merkintöjen mukaan haitta-aineiden pitoisuudet ylittävät kynnsarvon, ylempään ohjearvon ja vaarallisen jätteen cut off-arvon.

Kaavamerkintä ja -määräys kirjataan ko. alueita koskien seuraavasti:



Puhdistettava / kunnostettava maa-alue. Pilaantunut maaperä on kunnostettava ennen rakentamiseen ryhtymistä.



Kuva: Tavara-aseman alue Tutkimuspisteiden sijainti ja pilaantuneisuus 16.12.2020 Ramboll Oy

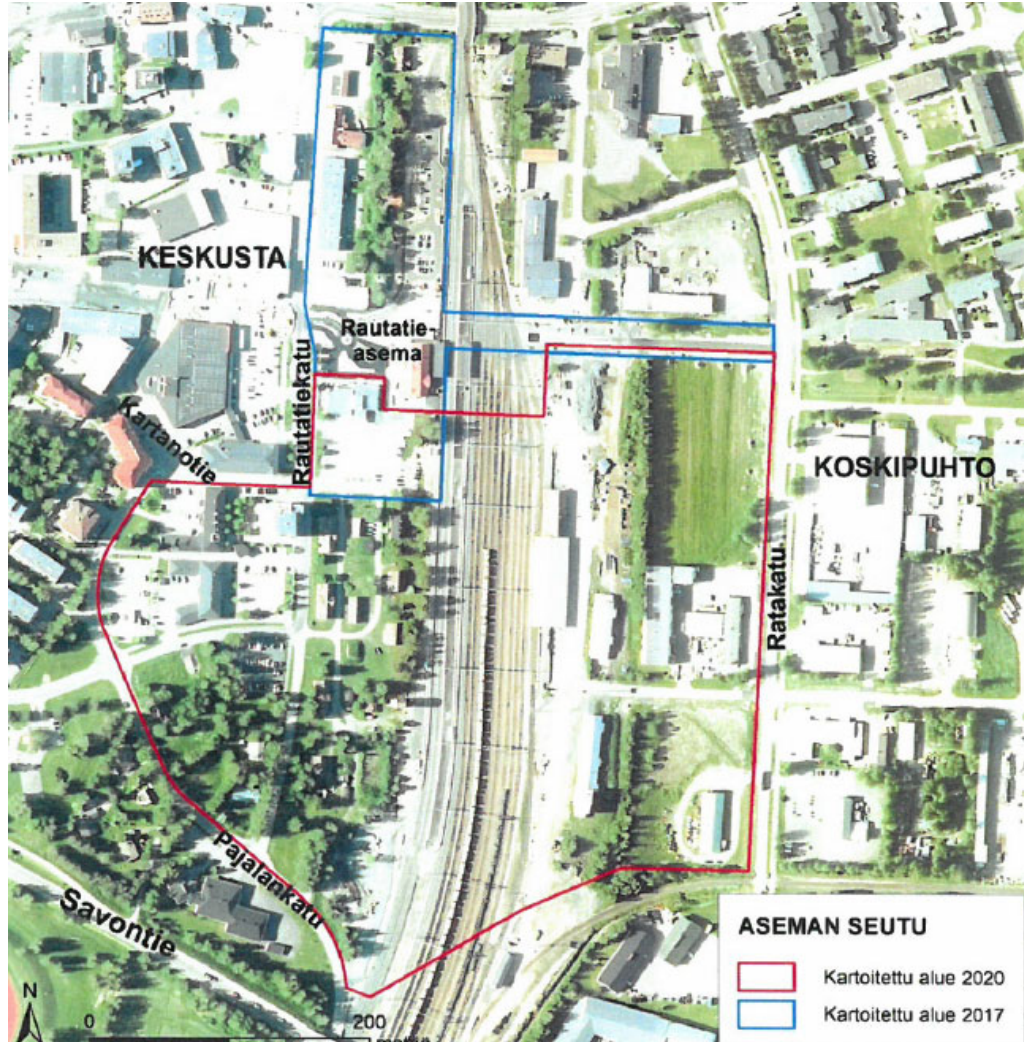
Keltaisella pistekatkoviivalla on kuvaan rajattuna alueet, joista tutkimuskartalla on havaintoja ja tulkittavissa haitta-ainepitoisuuksista.

Luonnonympäristö

Suunnittelualan luontoselvitys 4.3.2021 (ympäristösuunnittelija Katja Polojärvi ja ympäristöpäällikkö Tapio Koistinaho).

Yleistä

”Kartoitettu alue sijaitsee Ylivieskan keskustassa rautatieaseman, Ratakadun, Savontien, Pajalankadun ja Kartanotien välisellä alueella.”



Kuva: Kartoitettu alue

”Maaperältään karkeaa hietaa oleva alue on suurelta osin päällystettyjä pysäköinti-, piha- ja katualuetta, rautatiealuetta sekä hoidettua viheraluetta. Hoitamattomia kasvillisuusalueita on Pajalankadun varrella kahdessa autioituneessa pihapiirissä ja Koskipuhdon teollisuustontin reunoilla (Kuva 2).

Suomen ympäristökeskuksen lajitietokannassa ei ole tietoja uhanalaisten tai muuten huomioitavien lajien esiintymispaikoista kartoitetulla alueella tai sen lähiympäristössä (UHEX-rekisteri 3.11.2020). Myöskään vanhemmissa kartoituksissa (mm. Issakainen 1988) alueella ei ole havaittu uhanalaisia lajeja. Suomen lajitietokeskuksen (2021) aineistossa alueelle on merkitty seuraavat havainnot vuoden 2019 uhanalaisluokituksessa uhanalaisiksi luokitelluista lajeista:

- Tervapääsky *Apus Apus*, EN erittäin uhanalaiset, kansalaishavainnot vuodelta 2006, ei laadun varmistusta
- Varpunen *Passer Domesticus*, EN erittäin uhanalaiset, kansalaishavainnot vuodelta 2006 ja 2008, ei laadun varmistusta
- Haarpääsky *Hirundo Rustica*, VU vaarantunut, kansalaishavainto vuodelta 2006, ei laadunvarmistusta

Muut alueelle merkityt lajihavainnot koskevat elinvoimaisia lajeja (LC) tai silmälläpidettäviä lajeja (NT).

Muiden ympäristötietojärjestelmien (SYKE 2020) mukaan alueella ei sijaitse muinaisjäänneksiä tai muita suojeltuja kohteita. Ylivieskan rautatieaseman alue on merkitty rakennetuksi kulttuuriympäristöksi.”



a)



b)



c)



d)

Kuva 2: Näkymiä Pajalankadulta (a), radan varrelta (b) ja Koskipuhdon teollisuustonttien ympäristöstä (c-d)

Tulokset:

Kasvillisuus

”Alueen kasvillisuus kartoitettiin 16.10.2020. Radan lännen puoleiset viheralueet ovat pääosin hoidettuja nurmialueita, joissa kasvaa paikoin isompia puistopuita. Pajalankadun varrella on kaksi autiotaltoa, joiden hoitamattomia pihapiireissä mm. koivu, paju, nokkonen, lupiini ja istutettu pensaskasvillisuus ovat vallanneet alaa. Radan varsi ja itäpuoli ovat karua teollisuus- ja joutomaata. Radan itäpuolella ojan varrella ja teollisuusalueen reunoilla kasvaa koivua, haapaa ja muuta lehtipuustoa ja -pensaikkoo, minkä lisäksi reuna-alueilla kasvaa pientareilla yleisiä lajistoja kuten pietaryrttiä, mesiangervo, pujoa, koiranputkea ja pelto-ohdaketta.

Alueella ei havaittu erityisiä kasvillisuuskohteita tai luontotyyppejä. Alueelta ei löytynyt rauhoitettuja, tiukkaa suojelua edellyttäviä tai uhanalaisia kasvilajeja. Myöskään alueellisesti uhanalaisia tai silmälläpidettäviä lajeja ei havaittu. Rakennetussa ympäristössä viheralueilla on kuitenkin tärkeä merkitys maiseman monimuotoisuuden säilyttämisessä.”

Linnusto

”Linnusto koostuu etenkin kulttuuriympäristölle tyypillisestä lajistosta, mutta lajisto on kuitenkin monipuolinen. Näkyvimpiä lintuja ovat kesykyhkyt, naakat ja harakat, joista kyyhkyt ja naakat pesivät vanhoissa varistorakennuksissa. Pihapiirien lintuja ovat mm. tali- ja sinitiaiset ja kirjosiepot sekä villiintyneimpien pihojen pensastoissa viihtyvät paju-lintu, punarinta, lehtokerttu ja pensaskerttu, puustoisilla alueilla myös räkättirastas, punakylkirastas ja peippo. Paikallisen pähkinähakkipopulaation yksilöt kiertävät ruokailmassa muutamissa sembramännissä. Rata-alueen tuntumassa ja sen itäpuolella

olevat rikkaruohokasvustot vetävät puoleensa siemensyöjiä. Västäräkit pesivät melko runsaslukuisina pihojen ja rata-alueen koloissa. Kivitaskukin on hyväksynyt rata-alueen reviiirikseen. Pensasaidoissa ja piholla on havaittu pikkubarpusia.

Tervapääskyjä ja haarapääskyjä voi pesiä radan itäpuolella sijaitsevilla vanhoissa varastorakennuksissa. Niitä ei kuitenkaan havaittu tässä inventoinnissa. Alueen yleisilme on osin hoitamaton ja karukin, mutta biotoopeltaan kohde on kuitenkin monipuolinen. Tämän ansiosta lintulajeja tavataan yllättävänkin runsaasti.”

Johtopäätökset

”Alueella ei ole varsinaisia luonnontilaisia tai luonnontilaiseen verrattavia alueita. Alueelta ei todettu sellaisia luontoarvoja tai lajiesiintymiä, jotka rajoittaisivat alueen maankäyttöä tai suunniteltua kaavoitusta.”

Lepakot

Lepakkoselvityksen raportti 10.12.2020 (Luonnos FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy)

Selostuksen liitteenä olevan raportin johtopäätöksessä todetusti:

”Selvitysalueella ei havaittu merkkejä talvehtimispaikoista tai lepakoiden pidempiaikaisesta oleskelusta rakennuksissa. Muutamissa rakennuksissa tehdyt havainnot lepakoiden oleskelusta olivat vähäisiä määriä jätöspapanoita sekä yksittäisiä ruokailujälkiä (perhosten siipiä). Lepakot ovat todennäköisesti käyttäneet ko. rakennuksia päiväpiilo- paikkoinaan. Lepakoiden lisääntymiskolonioiden alle kertyy kesän aikana aina selvästi enemmän jätöksiä. Mikäli kolonia asuttaa samaa paikka useita vuosia, voi sen alle kertyneen ulosteen määrä olla huomattava. Lisääntymispaikkoihin viittaavia jälkiä ei rakennuksissa havaittu.

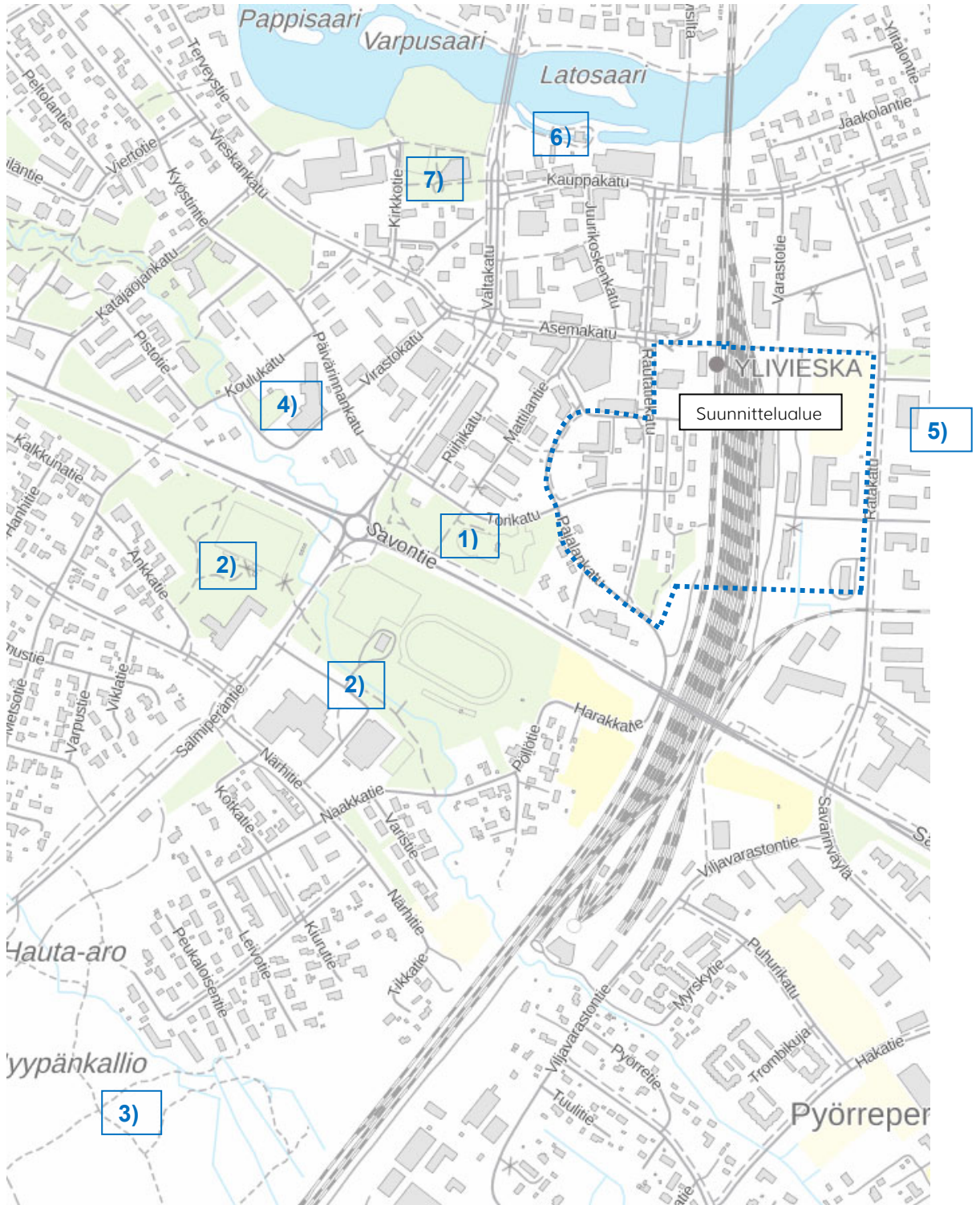
Lepakot kelpuuttavat päiväpiiloikseen hyvin monenlaisia kohteita. Yleisen käytännön mukaan päiväpiiloja ei ole lepakkoselvityksissä tulkittu luontodirektiivin mukaisiksi lisääntymis- ja levähdyspaikoiksi, sillä lepakoiden tiedetään vaihtavan päiväpiiloaan yleensä usein (mm. Diez & Kiefer 2016) ja direktiivin tarkoittamien levähdyspaikkojen käytön tulee tulkintaohjeen mukaisesti olla säännöllistä (Euroopan komissio 2007). Päiväpiiloiksi soveltuvia kohteita on myös yleensä tarjolla runsaasti, sillä päiväpiiloiksi kelpaavat esimerkiksi hyvin monenlaiset ihmisen tekemät rakennukset, halkopinot, puiden kolot ja kaarnan raot. Siten yksittäisten kohteiden katoaminen ei todennäköisesti vaikuta haitallisesti lepakoiden esiintymiseen alueella.

Selvitysalueen maakellarit ja muut kylmillään olevat rakennukset eivät ole potentiaalisia talvehtimispaikkoja, sillä ne ovat talvisin liian kylmiä ja kuivia. Myös asuinkäytössä olevat, lämmitetyt rakennukset ovat tyypillisesti talvisin niin kuivia, ettei lepakoiden talvehtiminen niissä onnistu.”

Virkistys

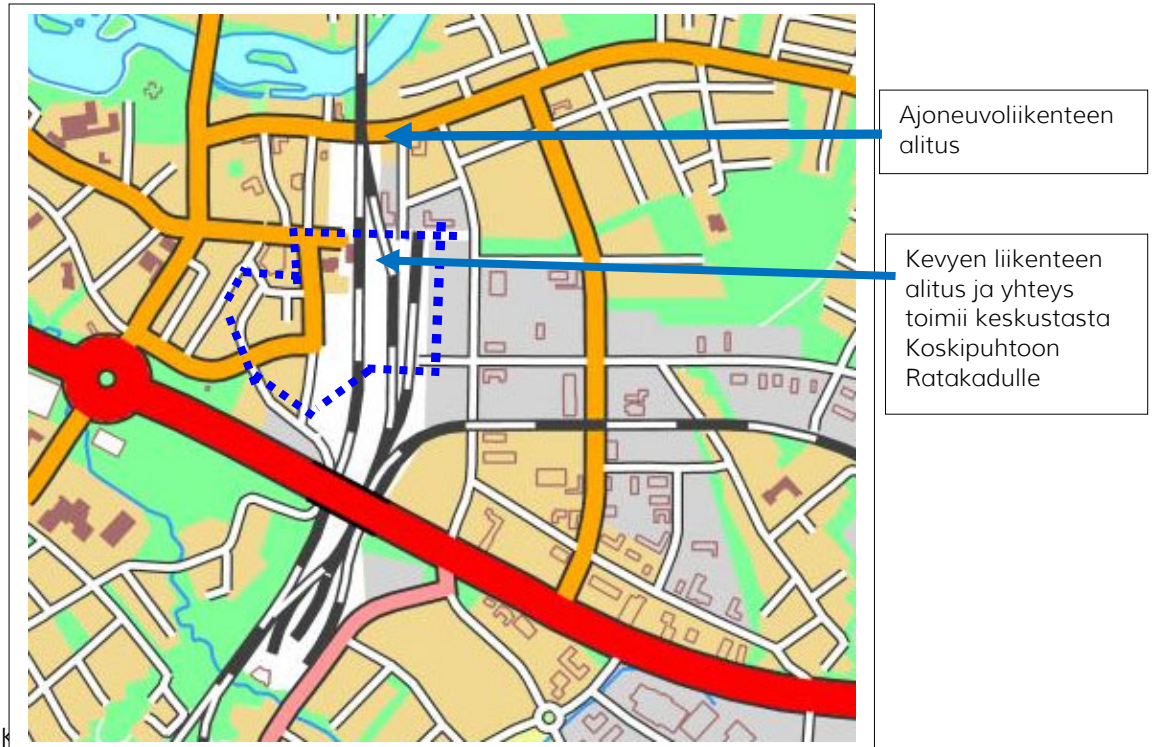
Lähialueelle sijoittuu kävelyetäisyydelle **1)** Liikennepuisto, minigolfrata ja kevyen liikenteen reittien kautta on saavutettavissa Toivonpuistoon sijoittuvat **2)** urheilukenttä, Jäähalli, Liikuntakeskus jossa uimahalli, kuntosali, tennishalli, jalkapallokenttä, skeittirata ja frisbeegolfrata. Toivonpuistossa on myös **3)** ns. Aarnimetsän alue, jossa on kuntopolut sekä hiihtoladut ja myös yhteydet laajaan kuntopolku- ja hiihtolatuverkostoon.

Kulttuuripalveluista sijoittuu keskustaan **4)** konserttitalo Akustiikka ja Koskipuhdossa Ratakadulle sijoittuu **5)** teatteri sekä kansalaisopiston harrastetilat. Alueelta on yhteydet myös **6)** Kalajoenrantaan rajoittuville puistoalueille sekä **7)** Kirkkopuistoon.

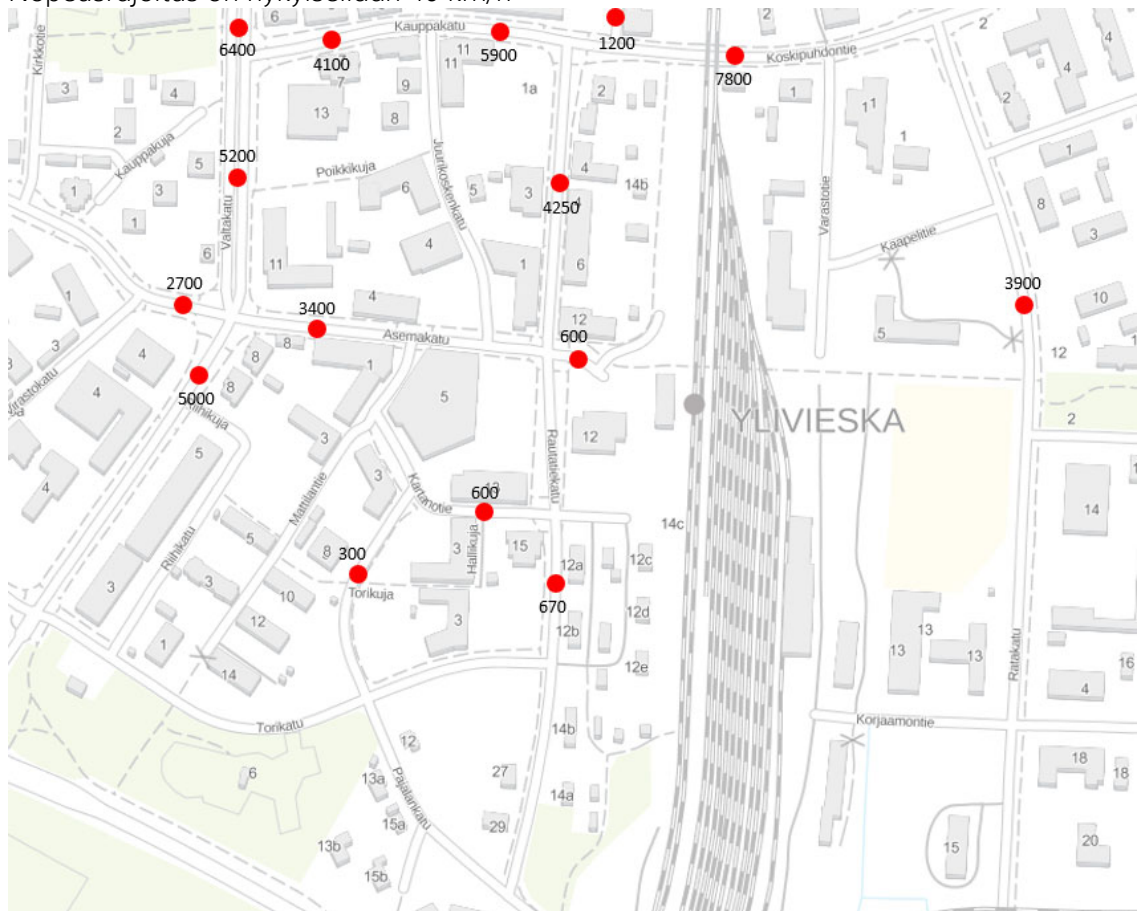


Liikenne

Suunnittelualue on hyvin saavutettavissa Keskustan ja Koskipuhdon katuverkossa. Länsipuolella suunnittelualueen korttelit rajautuvat Rautatiekatuun ja Torikatuun ja itäpuolella suunnittelualueelle saavutaan Ratakadulta.



Suunnittelualueutta palvelevan katuverkon liikennemäärät
Nopeusrajoitus on nykyisellään 40 km/h



Kuva: Katuverkon nykyiset liikennemäärät, Solutra Oy 22.2.2021

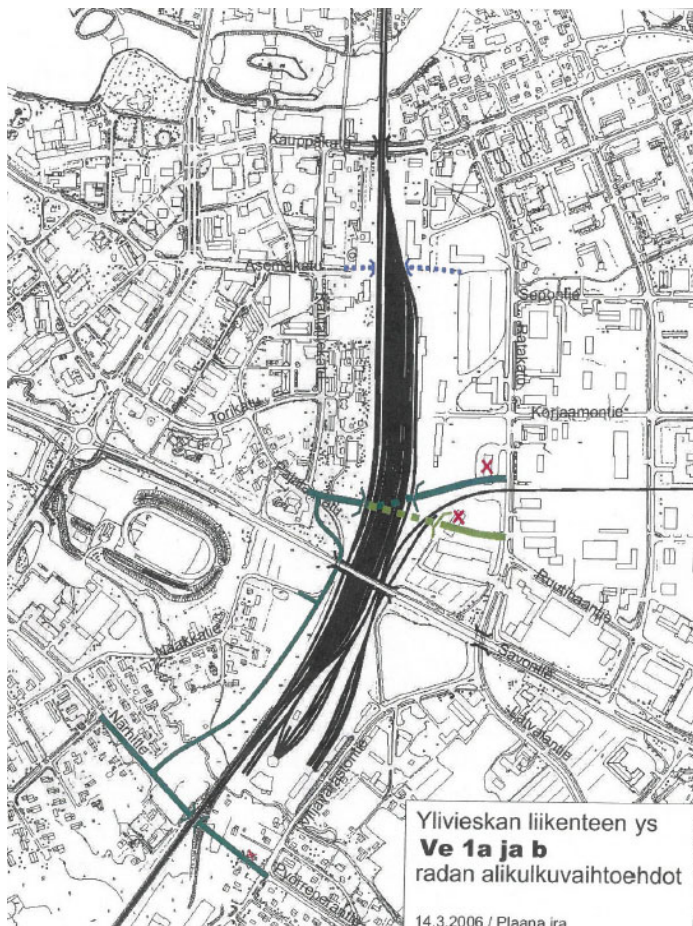
Ylivieska on raideliikenteen solmukohta ja aseman matkustajaliikenne edellyttää myös riittävästi autopaikoitusta. Suunnittelualueelle sijoittuvat Asemakatu ja Rautatiekatu ovat ydinkeskustan vilkkaimmin liikennöityjä katuja. Aseman kohdalta on vuonna 2019 valmistunut kevyen liikenteen alitus radan itäpuolelle Asemakadun jatkeeksi ja asemarakennuksen edusta on valmistunut, joten alueella liikennöinti on nykyisellään jäsentynyttä. Matkahuollon edustalla ja Rautatiekadun varressa on paikoitusta takseille. Paikoitusalue rautatieaseman ja Kivikukon pohjoispuolella on myös otettu käyttöön ja se palvelee mm. rautatiematkustajien saattoliikennettä.



Kuva: Rautatieaseman edustan liikennejärjestelyt ja kevyen liikenteen väylä keskustasta Ratakadulle Koskipuhtoon valmistuivat 2019.

Yhteystarpeet

Ajoneuvoliikenteen yhteys keskustan ja radan itäpuolen välillä toteutuu nykyisellään Koskipuhdon radan alituksen kautta. Ylivieskan keskustan liikennejärjestelyissä on 2000-luvulta asti ollut tavoitteena luoda edellytyksiä keskustan ja Savarin kaupan alueen yhteenliittämiseksi ja helpottaa ydinkeskustan asukkaiden asiointia Savarin palveluissa. Yhteyden on katsottu myös edistävän ratapihan itäpuolisen alueen maankäytön kehittämismahdollisuuksia. Yhteystarve on ollut esitettyinä useina vaihtoehtoina ja useissa suunnitelmissa on todettu, että ”yhteystarpeeseen tulisi pitkällä tähtäyksellä varautua”

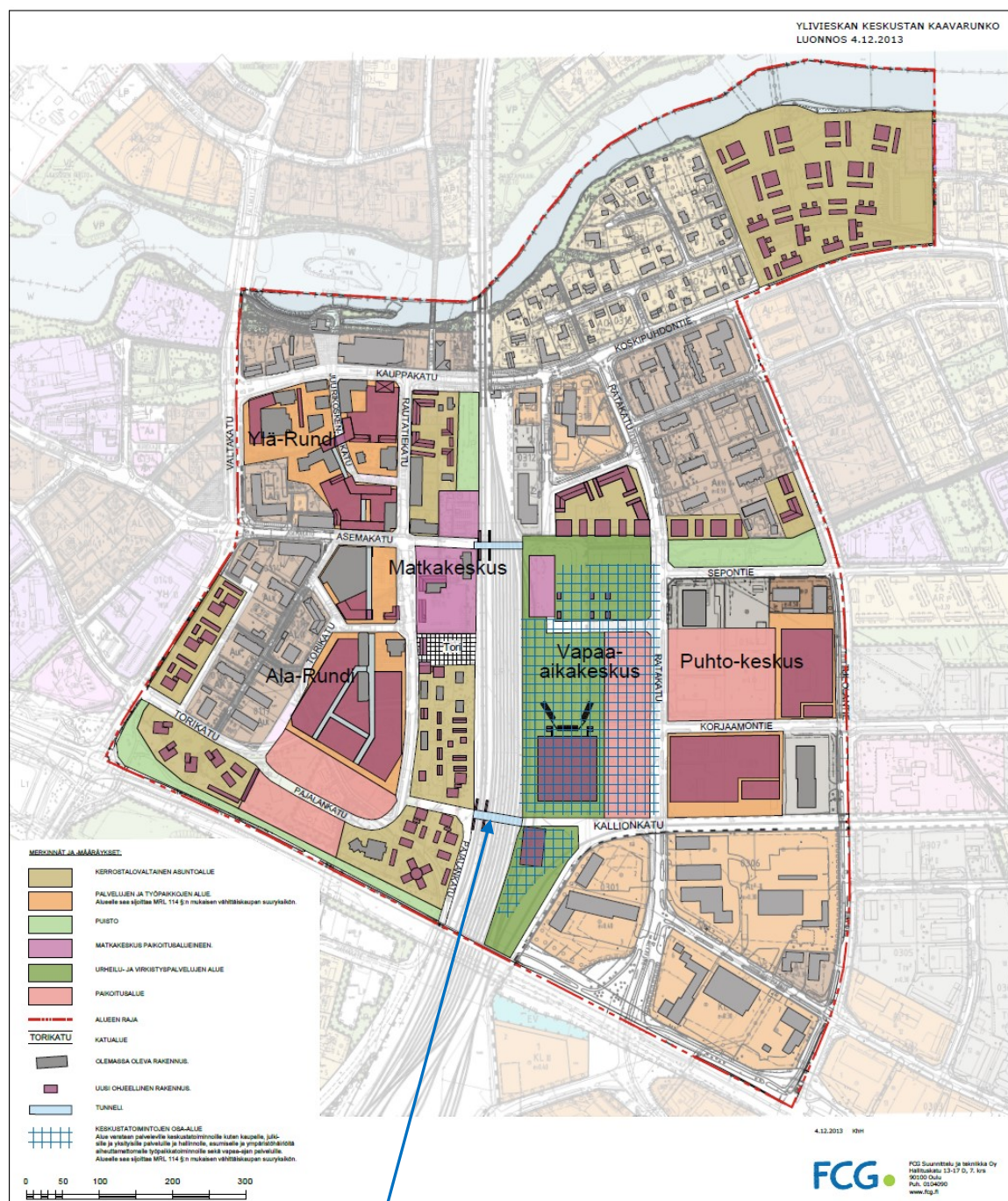


Kuva: Plaana Oy /2006 Ylivieskan keskustaajaman ja ympäristön liikennejärjestelyjen yleissuunnittelussa alitus on linjattuna Pajalankadun jatkona rautatien itäpuolelle.

Keskustan kaavarunko selostuksessa 4.12.2013 sivulla 8 9 on kirjattuna kohtaan Liikenneverkon kehittämistoimiin mm seuraavasti:

-Pajalankatu linjataan myös uudestaan siten, että se toimii uuden liikekeskuksen syöttökätuna ja mahdollistaa rautatien alikulun uudelle Kettukallionkadulle radan itäpuolella.

-Pajalankadun/ Kettukallion ajoneuvo- ja kevyen liikenteen tunneli syöttää liikennettä keskustan ja Savarin välillä Liikenne ohjautuu *Savarin suuntaan tunnelin jälkeen Ratakadun kautta.



Kuva: Ote Keskustan kaavarunko 4.12.2013

Keskustan kaavarungossa on esitettyä alitusvaraus Keskustasta Pajalankadulta radan itäpuolelle Ratakadulle

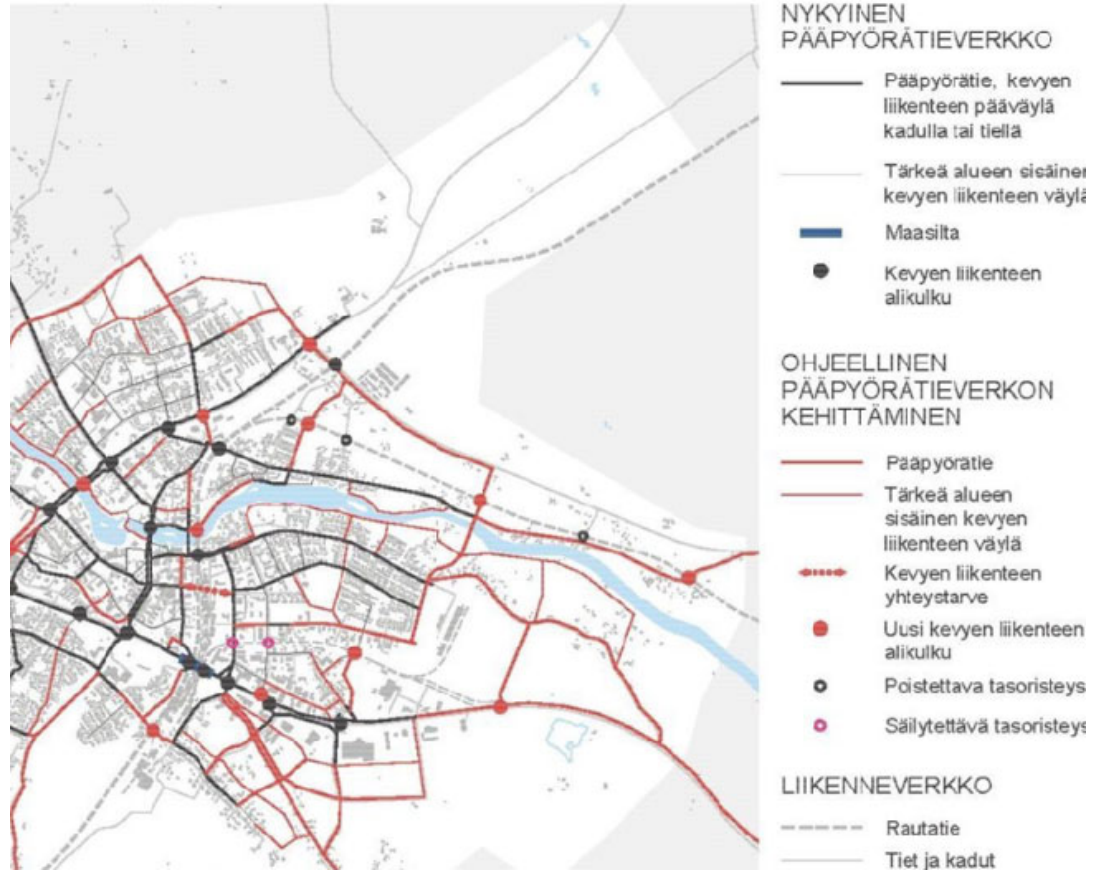
HUOM. Em. varauksen kohdalle esitetään tämän asemakaavoituksen yhteydessä viheryhteytenä alituksen edellyttämä aluevaraus, niin säilyy mahdollisuus toteuttaa tulevaisuudessa

Joukkoliikenne

Ylivieskan joukkoliikenne on juna-, linja-auto- ja palveluliikennettä. Ylivieskassa on hyvä joukkoliikennetarjonta. Ylivieskasta lähtee useita junavuoroja Oulun, Helsingin ja Iisalmen suuntiin päivittäin. Lähialueille on hyvä linja-autoliikenteen tarjonta.

Kävely ja pyöräily

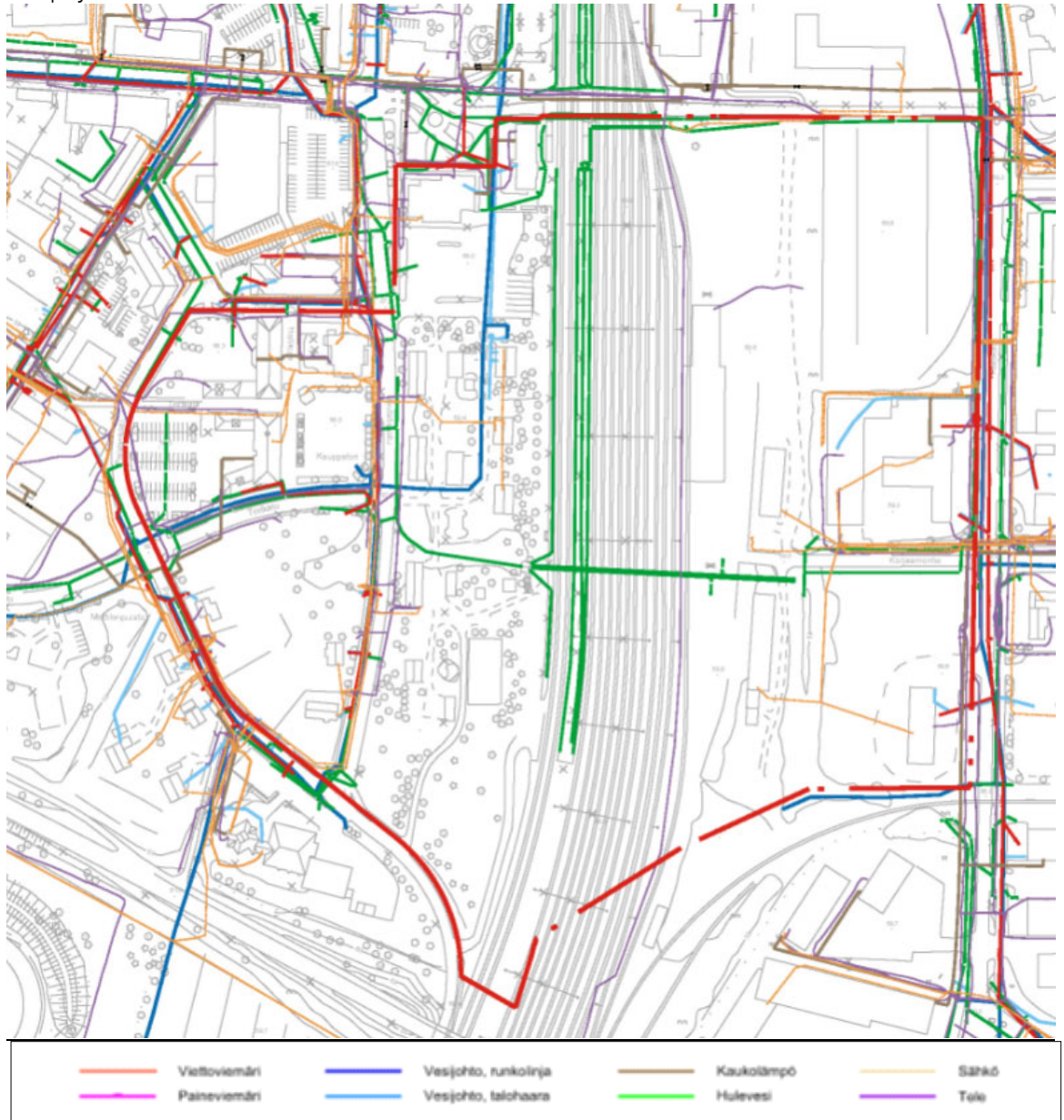
Suunnittelualueelle sijoittuu katuverkon pääreiteistä Asemakatu, Rautatiekatu, Torikatu ja Ratakatu, joiden varsilla on kevyen liikenteen väylät.



Tekninen huolto

Alueen toiminnot hyödyntävät täydellisesti olevia verkostoja.

Asemakaavamuutosalueen lähellä katualueilla on olemassa vesijohdon ja viemärin runkolinjat sekä sadevesiviemärintiäjäjärjestelmä, maanalaiset puhelin- ja kaukolämpöjohdot.



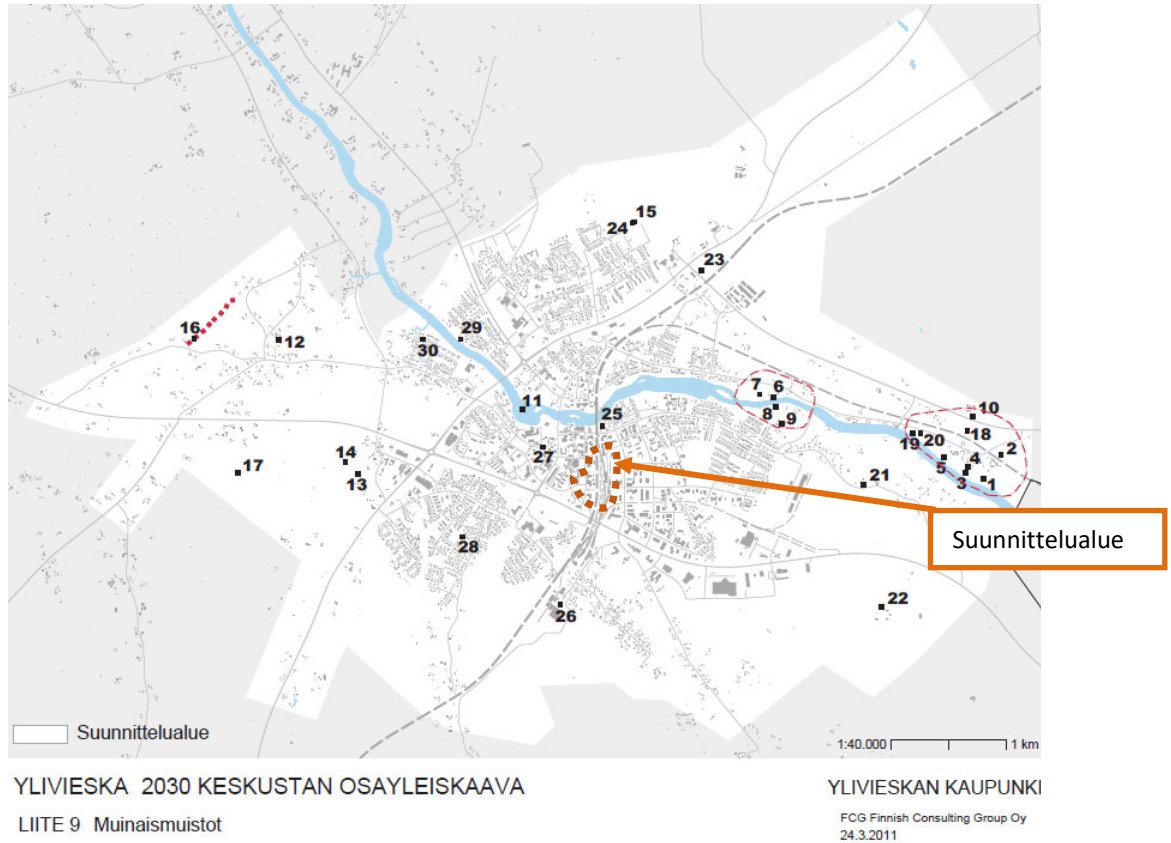
Kuva: Tekninen huolto ja merkintöjen selitykset

Muinaismuistot

Keskustan osayleiskaavan yhteydessä laaditussa, arkeologisessa inventoinnissa vuodelta 2008 (K-P:n Arkeologiapalvelu / Hans-Peter Schulz 30.11.2008) on käsitelty myös nyt kaavoitettavaa aluetta. Inventoinnin mukaan suunnittelualueelta ei tunneta muinaismuistolain (295/1963) rauhoittamia kiinteitä muinaisjäännöksiä.

Ajantasaisin tieto hankealueen muinaisjäännöksistä kaavoitushankkeen suunnittelun lähtövaiheessa löytyy Museoviraston ylläpitämästä muinaisjäännösrekisteristä <http://kulttuuriymparisto.nba.fi>.

Tiedot hankealueen muinaisjäännöksistä on tarkistettu em. rekisteristä 20.10.2020.



Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt

Suunnittelualue sijoittuu tie-, katu- ja raideliikenteen melualueelle. Suunnittelualue on sijainniltaan logistisesti keskeinen.

Melua koskien on laadittu selvitykset ja ne ovat selostuksen liitteenä

- Ylivieskan Asemajärjestelyt, Rata- ja rakennussuunnittelu Meluselvitys /Ramboll Oy 29.12.2017
- Tärinä- ja runkomeluselvitys / Ramboll Oy 7.12.2017
- Ylivieskan Asemanseutu 2-vaihe Meluselvitys /Ramboll Oy 9.3.2021

Kaavamuutosalue rajoittuu rata-alueeseen ja suunnittelualueeseen kohdistuu rautatien raideliikenteen aiheuttama melu. Melun on arvioitu Oulu-Seinäjäki ratahankeen YVA-selvityksessä kantautuvan 55 dB:n suuruisena noin 50 - 1500 metrin päähän rautatiestä. Nykytilanteessa päiväaikaisen melun 55 dB alueelle sijoittuu 1 kerrostalo ja 6 liikerakennusta radan länsipuolella ja yöaikaisen 50 dB melun alueelle sijoittuu 1 kerrostalo ja 6 liikerakennusta radan länsipuolella. Lisäksi vanhat rautatielaisten toimitila- ja asuinrakennukset, joissa kahdessa asutaan ja korttelissa 24 kolme vanhaa omakotitaloa, joissa yhdessä on vuokraliset, yksi on purettu 2020 ja yksi asumiskelvoton autiotalo. Suunnittelualueeseen rajautuvilla alueilla on keskusta-asumista.

Itäpuolella rata-alueeseen rajoittuen sijoittuvat Senaatin Asema-Alueet Oy:n omistama tavara-aseman alue sekä yksi rakentunut teollisuustontti 2 teollisuusrakennusta sekä yksi peltinen kaarihalli. Suunnittelualueeseen rajautuvan Ratakadun itäpuolella on asumista.

Katuliikenteen osalta on käytetty seuraavia ennusteliikennemääriä, jotka on saatu tilaajan kautta Solutra Oy:n arvioimina:

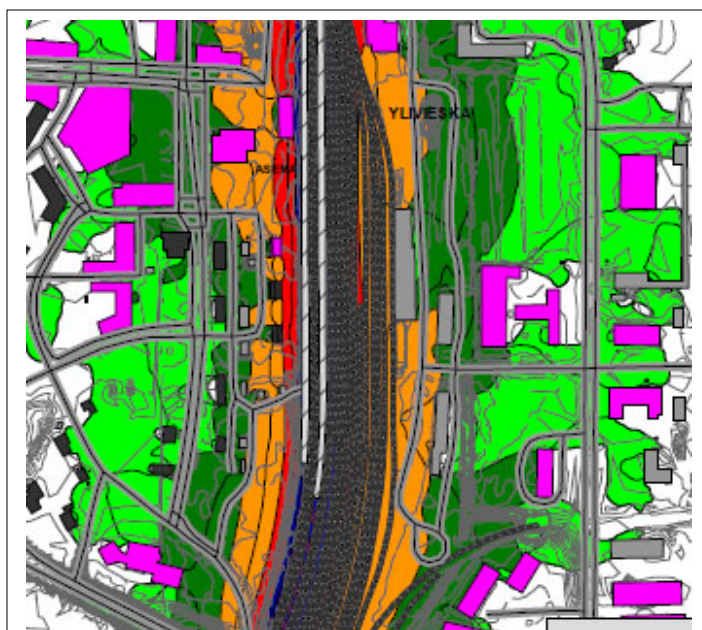
- Torikatu: 1500 ajoneuvoa vuorokaudessa
- Ratakatu: 10 000 ajoneuvoa vuorokaudessa
- Pajalankatu (Torikatu-Rautatiekatu): 800 ajoneuvoa vuorokaudessa
- Pajalankatu (Rautatiekatu-Harakkatie): 500 ajoneuvoa vuorokaudessa
- Rautatiekatu välillä Pajalankatu-Torikatu: 2000 ajoneuvoa vuorokaudessa
- Rautatiekatu välillä Torikatu- Asemakatu: 5000 ajoneuvoa vuorokaudessa
- Raskaiden ajoneuvojen (kuten kuorma-autot ja bussit) osuutena on ollut 5 %.
- Nopeutena kaikilla kaduilla on ollut 40 km/h.

Alueen eteläreunassa kulkee Savontie (vt27) joka on Väyläviraston hallinnoima yleinen tie. Ennusteliikenne tielle on 19 400 ajoneuvoa vuorokaudessa, josta raskaan liikenteen osuus on 6,7 %. Tien nopeusrajoitus on 60 km/h.

Liikenteen jakaumana päiväajalle (kello 7-22) ja ja yöajalle (kello 22-7) on käytetty tavanomaista jakaumaa 90 % päivällä ja 10 % yöllä.

Selvityksen 29.12.2017 kuvissa 1-6 (liite 4) on esitetty suunnittelualan meluvyöhykkeet nykytilanteessa. Selostuksen sivuilla 89 – 94 kaavan vaikutusten arvioinnin yhteydessä esitetty vastaavat meluvyöhykkeet ennusteliikennemääriin 2035/2040 perustuen.

Päivämelutilanne suunnittelualueella Rautatiekatuun rajoittuen on alle 50 ja-55 dB ja yöllä alle 55 dB



KUVA 1

Selitteet

- Asuinrakennus
- Liike-, teollisuus- tai julkinen rakennus
- Muu rakennus

Äänitaso

dB(A)	
70 <	<= 70
65 <	<= 65
60 <	<= 60
55 <	<= 55
50 <	<= 50
45 <	<= 45

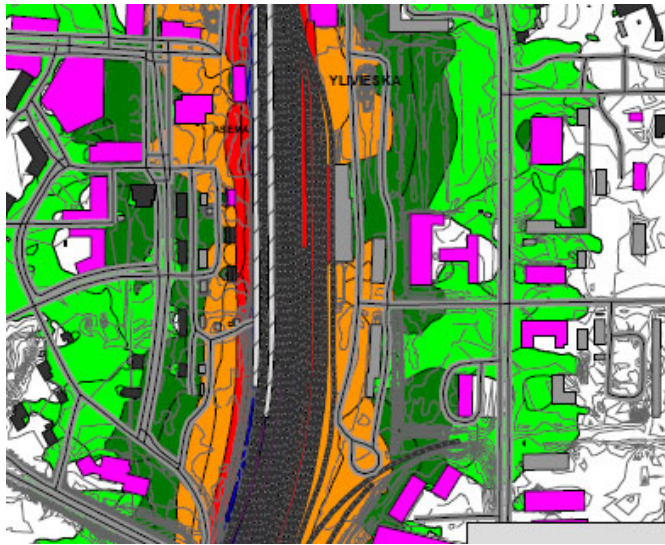
MELUSELVITYS

KR172244 YLIVIESKAN ASEMAJÄRJESTELYT, RATA- JA RAKENNUSSUUNNITTELU

Raideliikenne, nykytilanne v. 2017

Päiväajan keskiäänitaso, $L_{Aeq7-22}$

Laskentakorkeus mp +2 m



KUVA 2

MELUSELVITYS**KR172244 YLIVIESKAN ASEMAJÄRJESTELYT,
RATA- JA RAKENNUSSUUNNITTELU**

Raideliikenne, nykytilanne v. 2017

Yöajan keskiäänitaso, $L_{Aeq22-7}$

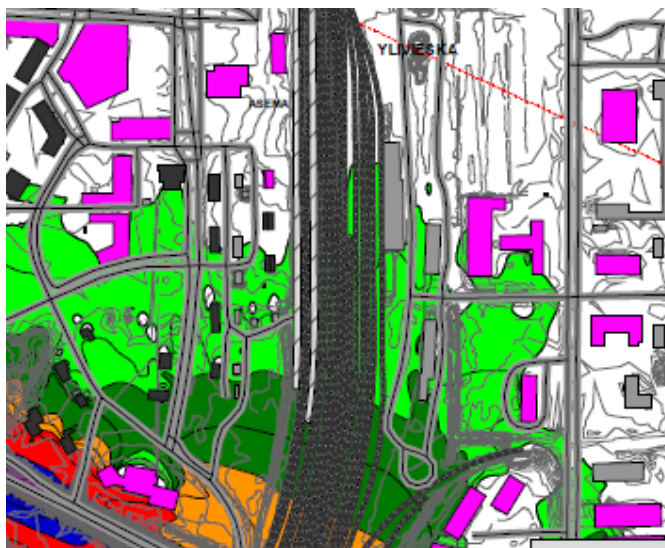
Laskentakorkeus mp +2 m

Selitteet

- Asuinrakennus
- Liike-, teollisuus- tai julkinen rakennus
- Muu rakennus

Äänitaso

dB(A)	
70 <	
65 <	
60 <	
55 <	
50 <	
45 <	



KUVA 3

MELUSELVITYS**KR172244 YLIVIESKAN ASEMAJÄRJESTELYT,
RATA- JA RAKENNUSSUUNNITTELU**

Tieliikenne, nykytilanne

Päiväajan keskiäänitaso, $L_{Aeq7-22}$
-ei melusuojausta

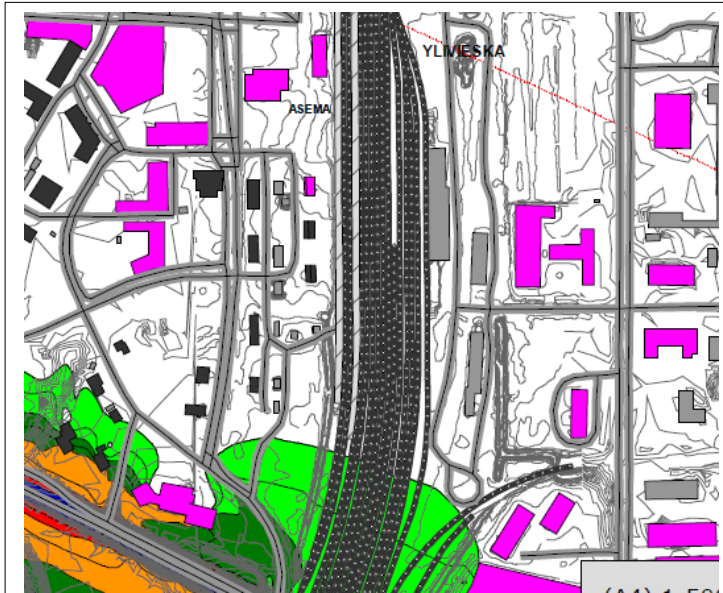
Laskentakorkeus mp +2 m

Tieliikenteen melulaskennoissa huomioitu:
-Vt.27**Selitteet**

- Asuinrakennus
- Liike-, teollisuus- tai julkinen rakennus
- Muu rakennus

Äänitaso

dB(A)	
70 <	
65 <	
60 <	
55 <	
50 <	
45 <	



MELUSELVITYS

KR172244 YLIVIESKAN ASEMAJÄRJESTELYT, RATA- JA RAKENNUSSUUNNITTELU

Tieliikenne, nykytilanne

Yöajan keskiäänitaso, $L_{Aeq22-7}$
-ei melusuojausta

Laskentakorkeus mp +2 m

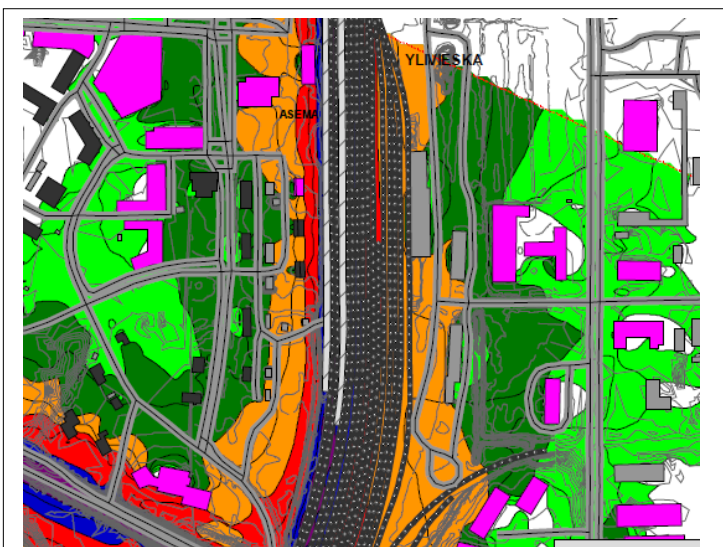
Tieliikenteen melulaskennoissa huomioitu:
-Vt.27

Selitteet

- Asuinrakennus
- Liike-, teollisuus- tai julkinen rakennus
- Muu rakennus

Äänitaso

dB(A)	
70 <	<= 70
65 <	<= 65
60 <	<= 60
55 <	<= 55
50 <	<= 50
45 <	<= 45



KUVA 5

MELUSELVITYS

KR172244 YLIVIESKAN ASEMAJÄRJESTELYT, RATA- JA RAKENNUSSUUNNITTELU

Tie- ja raideliikenne, nykytilanne

Päiväajan keskiäänitaso, $L_{Aeq7-22}$
-ei melusuojausta

Laskentakorkeus mp +2 m

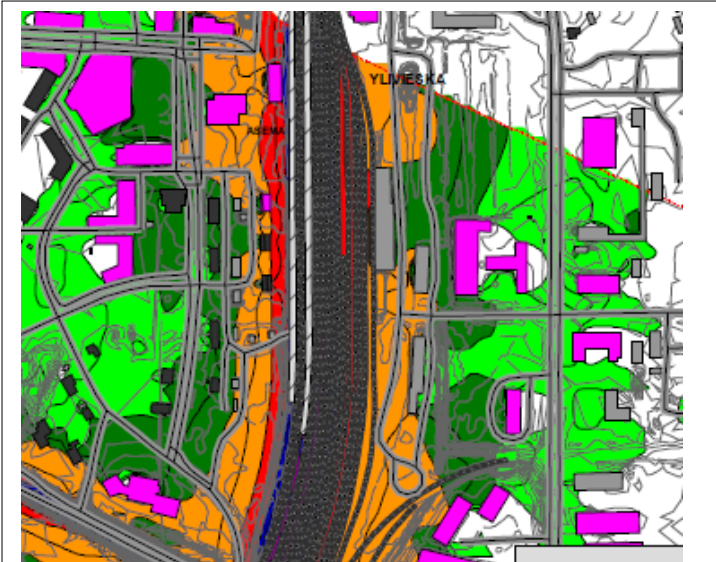
Tieliikenteen melulaskennoissa huomioitu:
-Vt.27

Selitteet

- Asuinrakennus
- Liike-, teollisuus- tai julkinen rakennus
- Muu rakennus

Äänitaso

dB(A)	
70 <	<= 70
65 <	<= 65
60 <	<= 60
55 <	<= 55
50 <	<= 50
45 <	<= 45



KUVA 6

MELUSELVITYS

KR172244 YLIVIESKAN ASEMAJÄRJESTELYT, RATA- JA RAKENNUSSUUNNITTELU

Tie- ja raideliikenne, nykytilanne

Yöajan keskiäänitaso, $L_{Aeq23-7}$
-ei melusuojausta

Laskentakorkeus mp +2 m

Tieliikenteen melulaskennoissa huomioitu:
-Vt.27

Selitteet

- Asuinrakennus
- Liike-, teollisuus- tai julkinen rakennus
- Muu rakennus

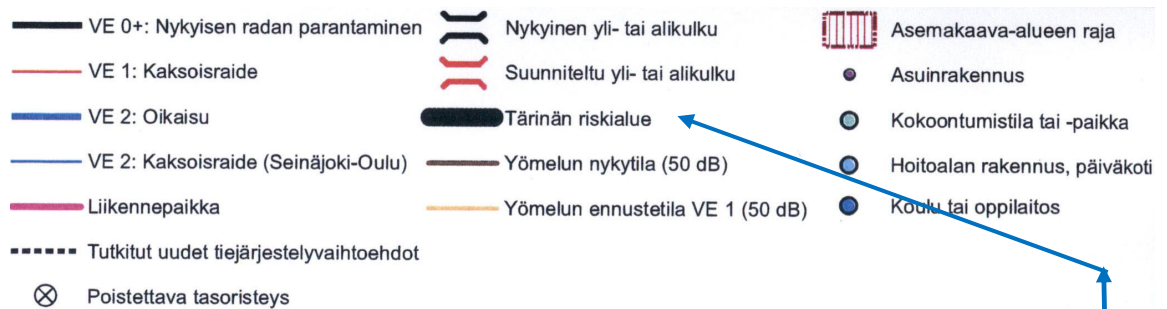
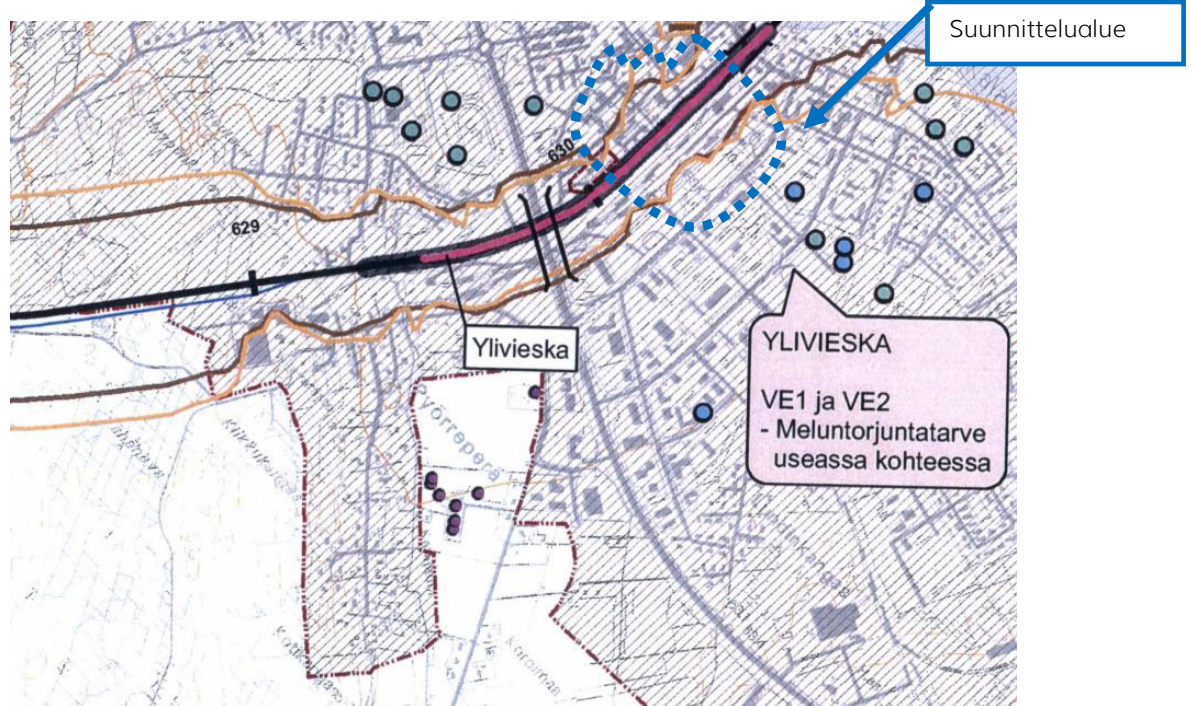
Äänitaso

dB(A)	
70 <	
65 <	
60 <	
55 <	
50 <	
45 <	

Tärinä

Selvityksessä Seinäjoki-Oulu palvelutason parantaminen, ympäristövaikutusten arviointiselostus / Ratahallintotokeskus 2006 on todennettu alustavasti, että suunnittelualue ei sijoitu tärinän riskialueelle.

Kaksoisraiteen on arvioitu alentavan tärinää ja lisäksi aseman kohdalla junaliikenteen nopeudet ovat minimissään, mikä myös alentaa tärinää suunnittelualueella.



Kuva: Seinäjoki-Oulu palvelutason parantaminen, ympäristövaikutusten arviointiselostus. Ratahallintotokeskus 2006. Kuvassa suunnittelualueen kohdalle ei ole merkitty tärinän riskialuetta.

Raideliikenteen tärinä- ja runkomeluselvytys on laadittu 7.12.2017 (Kaupungin toimeksiannosta/ Ramboll Finland Oy selostuksen liite 5), jossa

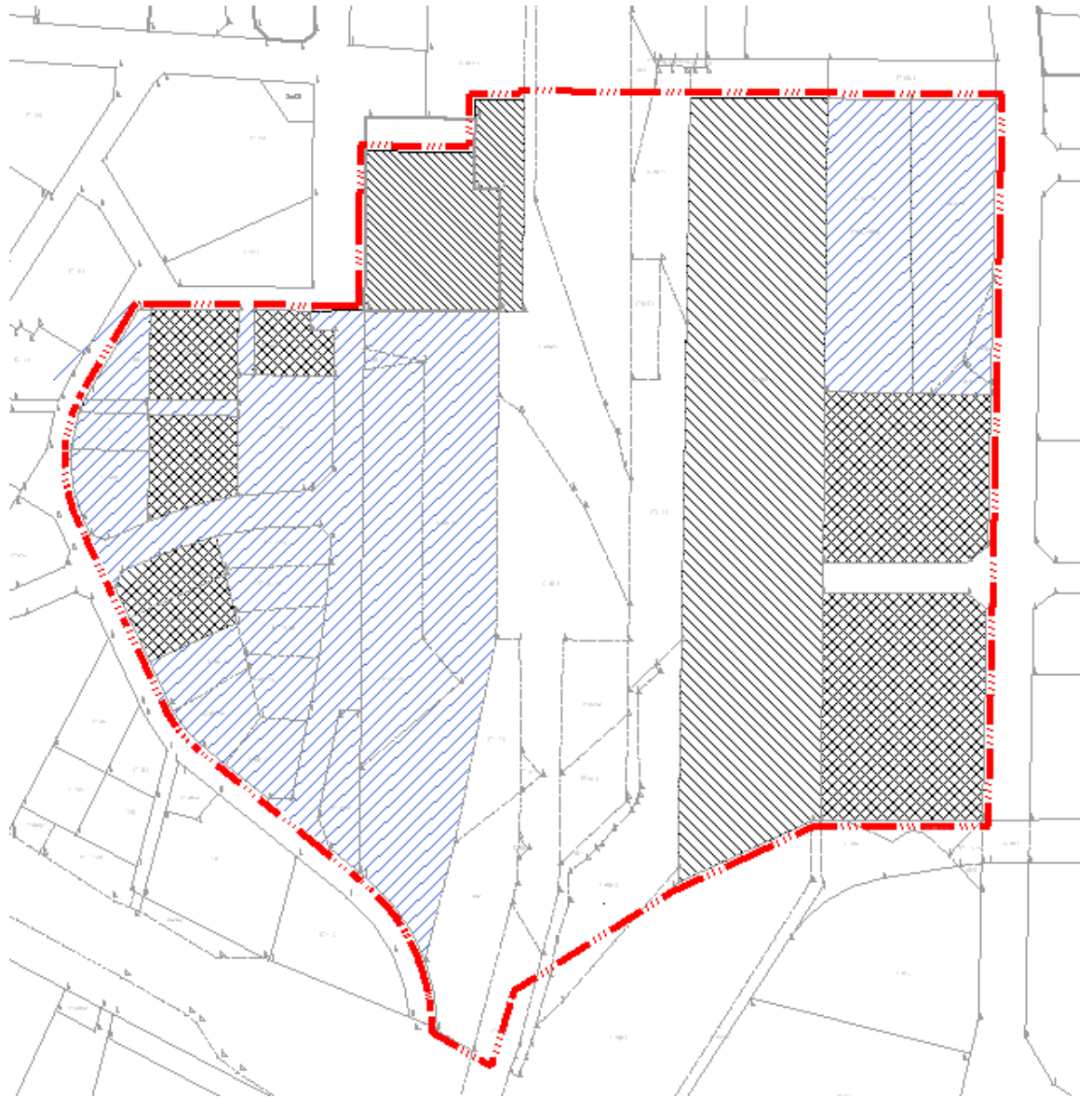
Suunnittelualueetta koskien selvityksessä 7.12.2017 on tärinästä todettuna:

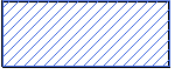

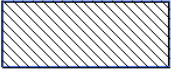

”Mitattu maaperän tärinä ja sen perusteella arvioitu rakennuksissa esiintyvä tärinä asettuu pääosin luokkaan D, $v_w, 95 < 0,6 \text{ mm/s}$. Erityisesti vaakavärähtely, joka rakenteessa esiintyy rakennusrungon tärinänä, on merkittävää. Tulos on riittävä nykyisten asuinkäytössä olevien rakennusten suhteen, mutta uudisrakentamisen yhteydessä tulisi ryhtyä toimiin tärinän vähentämiseksi. Tärinän vähentämiseksi tehtävät toimenpiteet tulee suunnitella tapauskohtaisesti rakennussuunnittelun yhteydessä.

Uusille ja oleville liike- tms. rakennuksille, joissa ei ole tärinäherkkiä toimintoja, luokan D täyttyminen on riittävä eikä niille välttämättä tarvita erityisiä tärinän vähentämistoimenpiteitä. Oleville rakennuksille ei selvitysten perusteella vaadita erityisiä toimenpiteitä.”

3.1.4 Maanomistus

Suunnittelualaue on 15,89 ha. Alueesta omistaa kaupunki 35 %.



	Kaupunki
	Valtio
	Senaatti Asema-alueet Oy
	Yksityinen

3.1.5 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvosto päätti valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista 14.12.2017. Päätöksellä valtioneuvosto korvaa valtioneuvoston vuonna 2000 tekemän ja 2008 tarkistaman päätöksen valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista. Valtioneuvoston päätös tuli voimaan 1.4.2018.

Alueidenkäyttötavoitteiden tehtävänä on:

- varmistaa valtakunnallisesti merkittävien seikkojen huomioon ottaminen maakuntien ja kuntien kaavoituksessa sekä valtion viranomaisten toiminnassa,
- auttaa saavuttamaan maankäyttö- ja rakennuslain ja alueidenkäytön suunnittelun tavoitteet, joista tärkeimmät ovat hyvä elinympäristö ja kestävä kehitys,
- toimia kaavoituksen ennakoivan ja vuorovaikutteisen viranomaistyön välineenä valtakunnallisesti merkittävässä alueidenkäytön kysymyksissä sekä
- edistää kansainvälisten sopimusten täytäntöönpanoa Suomessa.

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan tavoitteet on otettava huomioon ja niiden toteuttamista on edistettävä maakunnan suunnittelussa, kuntien kaavoituksessa ja valtion viranomaisten toiminnassa.

Suunnittelualueella huomioidaan erityisesti seuraavat tavoitteet:

- Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen
- Tehokas liikennejärjestelmä
- Terveellinen ja turvallinen elinympäristö

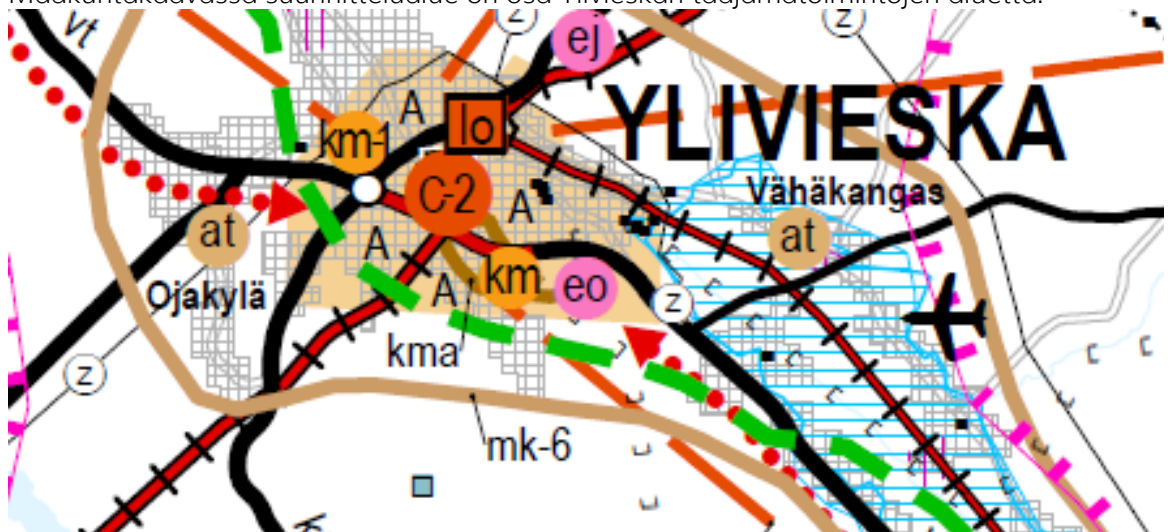
Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaava ja sen uudistaminen

Kokonaismaakuntakaavaa on uudistettu vaihemaakuntakaavoituksen periaatteella (MRL 27 §) vuodesta 2009 alkaen. Pohjois-Pohjanmaan vuonna 2005 vahvistetun maakuntakaavan uudistaminen käynnistyi syyskuussa 2010. Ensimmäiset kaksi vaihemaakuntakaavaa ovat jo lainvoimaisia, viimeinen kolmas on määrätty tulemaan voimaan ilman lainvoimaa (maakuntahallitus 5.11.2018 (§ 231)).

Kolmannen vaihemaakuntakaavan osalta korkein hallinto-oikeus sai kaksi jatkovalituslupahakemusta, joista 21.12.2020 annetun välipäätöksen mukaan Siikajoella sijaitsevaa Tuulipuisto Isoneva II koskeva valituslupahakemus hylätään. Korkeimman hallinto-oikeuden 7.1.2021 toimittaman lausuntopyynnön mukaan toinen valituslupahakemus Kuusamon Maaningan tulivoimapuistosta etenee korkeimman hallinto-oikeuden käsittelyyn. Maakuntahallitus on antanut KHO:n pyynnöstä lausunnon jatkovalitukseen 15.2.2021 (§ 21).

Välipäätös täytäntöönpanon keskeyttämishakemuksen hylkäämisestä saatiin maaliskuussa 2019, joten maakuntahallituksen marraskuun 2018 päätös voimaantulosta ilman lainvoimaa (MRL 201 §) on voimassa.

Maakuntakaavassa suunnittelualue on osa Ylivieskan taajamatoimintojen aluetta.



Kuva: Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaavan uudistaminen, yhdistelmäkartta 5.11.2018

1.vaihekaava.

Ympäristöministeriö vahvisti 23.11.2015 ja kaava sai lainvoiman korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 3.3.2017.

- energiantuotanto ja -siirto (manneralueen tuulivoima-alueet, merituulivoiman päivitykset, turve tuotanto alueet)
- kaupan palvelurakenne ja aluerakenne, taajamat
- luonnonympäristö (soiden käyttö, suojelualueiden päivitykset, geologiset muodostumat)
- liikennejärjestelmän (tieverkko, kevyt liikenne, raideliikenne, lentoliikenne, meriväylät) ja logistiikka

2. vaihekaava:

Maakuntahallitus hyväksyi 7.12.2016. Kaava tuli voimaan ilman valituksia 2.2.2017.

- kulttuuriympäristö,
- maaseudun asutusrakenne,
- virkistys ja matkailu,
- jätteenkäsittely

3. vaihekaava.

Maakuntavaltuusto hyväksyi 11.6.2018: Maakuntahallitus on 5.11.2018 antamallaan päätöksellä (§ 232) määrännyt Pohjois-Pohjanmaan 3. vaihemaakuntakaavan tulemaan voimaan MRL 201 § nojalla ennen kuin se on saanut lainvoiman.

- pohjavesi- ja kiviainesalueet,
- mineraalipotentiali- ja kaivosalueet,
- Oulun seudun liikenne ja maankäyttö,
- tuulivoima-alueiden tarkistukset,
- Vaalan ja Himangan kaavamerkintöjen tarkistukset,
- muut tarvittavat päivitykset

Maakuntakaavan 1. ja 3. vaihekaavassa on esitetty suunnittelualueita koskeva merkintä:

**ALUEELLINEN KESKUSTATOIMINTOJEN ALUE (1., 2. ja 3.vmmk)**

Merkinnällä osoitetaan maakunnan alueellisten keskusten ydinalue, johon sijoittuu keskustahakuisia palveluja ja asumista, Ylivieskassa myös matkakeskus. Alueella olevat valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöalueet ja -kohteet on esitetty 2. vaihemaakuntakaavan selostuksen liitteessä.

Suunnittelumääräykset:

Kohdemerkinnällä osoitetun keskustatoimintojen alueen sijainti ja laajuus on määriteltävä yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa siten, että alue muodostaa toiminnallisesti yhtenäisen keskustahakuisiin toimintoihin perustuvan kokonaisuuden.

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

Kuusamon, Raahen ja Ylivieskan keskustatoimintojen alueita tulee kehittää maakunnan alueellisina kaupan pääkeskuksina. Keskustatoimintojen alueiden kehittämisessä on kiinnitettävä huomiota alueellisen palvelutarjonnan vahvistamiseen, palveluiden saavutettavuuteen ja keskustatoimintojen alueen hallittuun laajentamiseen. Alueelle saa sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä.



■ MAAKUNNALLISESTI ARVOKAS RAKENNETTU KULTTUURIYMPÄRISTÖ
(2. ja 3. vmmk)

Merkinnällä osoitetaan maakunnallisesti arvokkaat aluemaaiset rakennetut kulttuuriympäristöt ja tieosuudet. Osa kohteita ei näy kaavakartalla; luettelo kaikista maakunnallisesti arvokkaista rakennetuista kulttuuriympäristöistä ja kohteita on esitetty maakunta-kaavan kaavaselostuksen liitteissä 4 ja 5.

Suunnittelumääräykset:

Alueiden käytön suunnittelussa tulee edistää kulttuuriympäristön maakunnallisten arvojen säilymistä.

Yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa on otettava huomioon rakennettu kulttuuriympäristö ja sen ominaislaatu. Suunnittelussa tulee kiinnittää *huomiota Pohjois-Pohjanmaan rakennettu kulttuuriympäristö 2015 selvitykseen* kirjattuihin arvoihin ja ominaispiirteisiin.

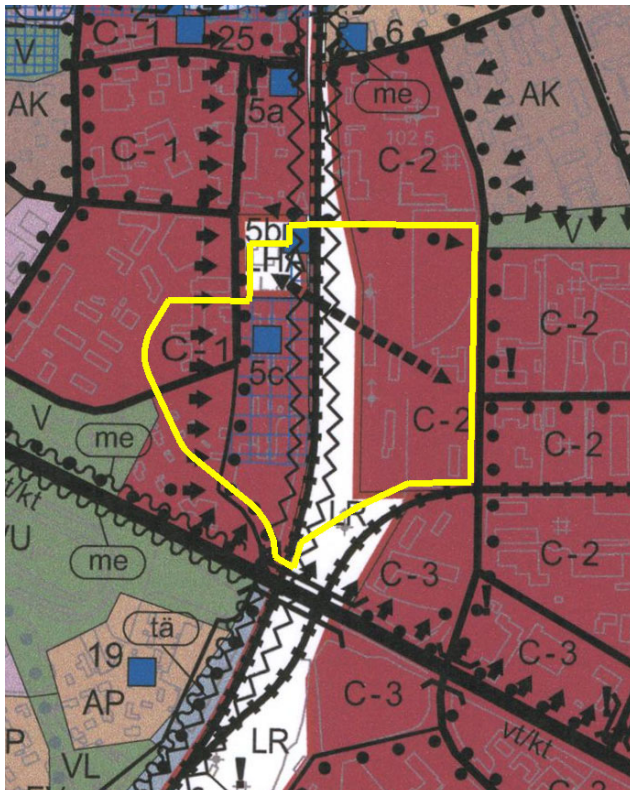


— PÄÄRATA JA LIIKENNEPAIKKA (1. ja 3.vmmk)

Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on varauduttava tasoristeysten poistamiseen ja liikenteen kapasiteetin lisäämiseen.

Yleiskaava

Keskustan osayleiskaava 2030 on hyväksytty KV 7.6.2011 § 40.



Kuva: Ote Keskustan osayleiskaava 2030, jossa kaavamuutosalueen (asemaseutu 2. vaihe on rajattuna keltaisella)

Asemakaava- ja asemakaavan muutosalueelle on yleiskaavassa osoitettu:



KESKUSTATOIMINTOJEN ALUE, KANTAKESKUSTA

Alue varataan Oulun eteläisen alueen kaupunkiverkon ja sen vaikutusalueita palveleville keskustatoiminnoille kuten kaupalle, julkisille palveluille ja hallinnolle, keskustaan

soveltuvalle asumiselle ja ympäristöhäiriötä aiheuttamattomille työpaikkatoiminnoille. alueelle saa sijoittaa MLR:n 114 §:n mukaisen vähittäiskaupan suuryksikön.

Kaavamääräykset:

1. Asemakaavoituksella tulee tuoda viihtyisiä kaupunkitiloja ja virkistävää kaupunkimiljöötä sekä kehittää nykyistä kaupunkikuvaa ja parantaa ympäristön laatua. Hyvän kaupunkikuvan kehittämiseksi tulee laatia yleiset periaatteet ja suunnitteluohjeet.
2. Alueelle tulee suunnitella ja toteuttaa kävelypainotteisia katuosuuksia tai kävelykatualueita.
3. Henkilöliikenteen terminaalialueen asemaa kaupunkikuvassa yhdyskuntarakenteessa tulee vahvistaa.
4. Alue tulee liikenteellisesti, toiminnallisesti ja kaupunkikuvallisesti yhdistää radan itäpuoliseen alueeseen C-2. Tällöin erityistä huomiota tulee kiinnittää kevyen liikenteen ympäristön viihtyisyyteen ja turvallisuuteen, alikulun liittymiseen kaupunkiympäristöön ja palveluihin, erityisesti henkilöliikenteen terminaaliin, sekä ajoneuvoliikenteen sujuvuuteen.
5. Palveluja sijoitettaessa tulee turvata näiden saavutettavuus joukkoliikenteellä sekä saattoliikenteellä ja henkilöautoliikenteellä.

Suunnittelusuositukset:

1. Alueella on suositeltavaa edistää rakenteellista paikoitusta, erityisesti uudisrakentamisen yhteydessä.
2. alueelle on suositeltavaa toteuttaa kauppakeskuksia olevia rakennuksia yhdistäen tai rakennuskantaa uudistamalla.
3. Asemanseutua on suositeltavaa kehittää sen arvojen pohjalta monipuolisena, keskustaluuetta rikastuttavana, korkeatasoisena palvelu- ja asuinalueena.

C-2

KESKUSTATOIMINTOJEN ALUE, KOSKIPUHTO

Alue varataan Oulun eteläisen alueen kaupunkiverkon ja sen vaikutusaluetta palveleville keskustatoiminnoille kuten kaupalle, julkisille palveluille ja hallinnolle, keskustaan soveltuvalle asumiselle ja ympäristöhäiriötä aiheuttamattomille työpaikkatoiminnoille. alueelle saa sijoittaa MRL:n 114 §:n mukaisen vähittäiskaupan suuryksikön.

Kaavamääräykset:

1. Alueen nykyistä maankäyttöä ja kaupunkikuvaa tulee uudistaa voimakkaasti laadukkaana kaupunkiympäristön muodostamiseksi. Asemakaavoituksella tulee luoda tiiviitä ja viihtyisiä kaupunkitiloja Hyvän kaupunkikuvan kehittämiseksi tulee laatia yleiset periaatteet ja suunnitteluohjeet
2. Alue tulee liikenteellisesti, toiminnallisesti ja kaupunkikuvallisesti yhdistää radan länsipuoliseen keskustatoimintojen alueeseen C-1 sekä eteläpuoliseen keskustatoimintojen alueeseen C-3. Tällöin erityistä huomiota tulee kiinnittää kevyen liikenteen ympäristön viihtyisyyteen ja turvallisuuteen, alikulun liittymiseen kaupunkiympäristöön ja palveluihin, erityisesti henkilöliikenteen terminaaliin sekä ajoneuvoliikenteen sujuvuuteen.
3. Alueen suunnittelussa ja toteuttamisessa tulee suosia keskustamaisia rakennustyyppejä, joissa eri toiminnot kuten asuminen, työpaikat ja palvelut on sijoitettu yhteen.
4. Palveluja sijoitettaessa tulee turvata niiden saavutettavuus joukkoliikenteellä sekä saattoliikenteellä ja henkilöautoliikenteellä.

Suunnittelumääräykset:

1. Alueen rakentaminen suositellaan toteutettavaksi pääosin tiiviisti kolmi-nelikerroksisena. Tällä tavoitellaan yhsyskuntarakenteen nopeaa muutosta ja kaupunkikuvan yhtenäisyyttä. Rakentamisessa suositellaan varauduttavan lisärakennusten rakentamiseen.
2. Alueelle suositellaan sijoitettavaksi kauppakeskus radan itäpuolelle alikulun välittömään yhteyteen keskustatoimintojen jatkuvuuden turvaamiseksi ja alikulun ympäristön elävöittämiseksi.
3. Alueelle suositellaan sijoitettavaksi suuri paikoitusalue/-halli palvelemaan keskustapysäköintiä ja raideliikenteen liityntäpysäköintiä. Paikoitushalliratkaisu suositellaan

sijoitettavaksi esimerkiksi kauppakeskuksen kellarituloihin, joista on mahdollisuus muodostaa suora yhteys asematunneliin ja laitureille.

4. Alikulun ympäristö, erityisesti alatasot, on suositeltavaa suunnitella ja toteuttaa korkeatasoisiksi ja viihtyisiksi kaupunkituloiksi hyödyntäen esimerkiksi kasvillisuutta, ympäristötaidetta, vesielementtiä sekä kaupunkitilallisia keinoja.



RAUTATIELIIKENTEN ALUE



HENKILÖLIIKENTEN TERMINAALIALUE, MATKAKESKUS

Alueen merkitystä kaupunkirakenteessa ja ympäristökuvassa tulee korostaa



RAKENNUSPERINNÖN, KULTTUURIYMPÄRISTÖN JA KAUPUNKIKUVAN KANNALTA ARVOKAS ALUE

Rakennusperintöä vaalitaan pitämällä alue tarkoituksenmukaisessa käytössä. Alueella olevan rakennustaiteellisesti tai kulttuurihistoriallisesti arvokkaan rakennuskannan säilyminen tulee turvata. Asemakaavoitusta varten tulee laatia yleiset periaatteet ja suunnitteluohjeet. Alueelle rakennettaessa tai aluetta muilla tavoin muutettaessa tulee kiinnittää huomiota sen erityisten arvojen säilymiseen.

Rautatieaseman alueella tulee erityisesti ottaa huomioon alueen puistomaisen luonteen säilyminen sekä osin julkinen osin puolijulkinen rooli osana keskusta-alueen viherverkkoa. Asemanseutua on suositeltavaa kehittää sen arvojen pohjalta monipuolisena, keskusta-alueetta rikastuttavana, korkeatasoisena palveluja asuinalueena.



SUOJELUKOHDE, RAKENNETTU YMPÄRISTÖ

Rakennustaiteellisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaita kohteita tulee ylläpitää ja käyttää siten, että niiden arvo säilyy. Rakennuksia ei saa purkaa ilman MRL 127 §:ssä mainittua lupaa eikä niiden ulkoasua saa muuttaa siten, että niiden kulttuurihistoriallisesti arvokas tai miljöön kannalta merkittävä luonne turmeltuu. Numerointi viittaa kaavaselistuksen liitteeseen 7 (va= valtakunnallisesti arvokas, ma= maakunnallisesti arvokas).

- 5c Asuinrakennukset ja vesitorni (ma)



PÄÄRATA JA LIIKENNEPAIKKA, MERKITTÄVÄSTI PARANNETTAVA OSUUS

Rautatieosuudelle ja sen ympäristössä tulee varautua kaksoisraiteen toteuttamiseen. Radan läheisyyteen rakennettaessa tulee suojautua melulta ja tärinältä riittävällä rakenteellisilla ratkaisulla.



YHDYSRATA / SIVURATA / TEOLLISUUSRAIDE

Radan läheisyyteen rakennettaessa tulee suojautua melulta ja tärinältä riittävillä ratkaisulla.



AJONEUVOLIIKENTEN YHTEYSTARVE.

Yhteystarpeen sijainti tulee ratkaista asemakaavalla.



KEVYEN LIIKENTENYHTEYSTARVE

Yhteystarpeen sijainti tulee ratkaista asemakaavalla.



PÄÄKATU/ TÄRKEÄ KOKOOJAKATU

Valtatie ja Ratakatua susitellaan kehitettäväksi puistokatuina.



KOKOOJAKATU



MELUNTORJUNTATARVE

Viereiset alueet tulee suojata riittäväillä melusuojarakenteilla. Melualueelle rakennettaessa tulee käyttää riittävää suojausta.



TÄRINÄNTORJUNTATARVE

Viereiset alueet tulee suojata riittäväillä värinänsuojarakenteilla. Tärinäalueelle rakennettaessa tulee käyttää riittävää rakenteellista suojausta.



KEHITTÄMISALUE

Alue on MRL:n 111 §:n mukaista kehittämisaluetta. alueella sovelletaan seuraavia MRL 112 §:n erikoisjärjestelyjä:

1. Alueen toteuttamisvasuu MRL 84 §:ssä ja 90 §:ssä tarkoituilta osin osoitetaan alueen kehittämistä varten muodostettavan yhteisön kehitettäväksi.
2. Asemakaavaa laadittaessa tai muutettaessa tehdään alueen toteuttamisesta kertyvien hyötyjen ja kustannusten jakamiseksi kunnan tai kiinteistönomistajien kesken kiinteistöjärjestely siten, kuin siitä erikseen säädetään, milloin jakamiseen tämän lain säännöksistä poikkeavalla tavalla on olosuhteista johtuen erityisiä syytä.
3. Kunnalla on oikeus periä maanomistajalta hyötyyn suhteutettu kohtuullinen kehittämismaksu, jos alueen kehittämistoimenpiteistä koituu maanomistajalle erityistä hyötyä, joka on epäsuhteessa hänen suorittamiinsa kustannuksiin.
4. Kunnalla on etuosto-ostolain(608/1977) 5§:n 1 momentin asetetusta pinta-alarajoituksesta riippumatta.
5. Alueelle suunnataan erityisiä tukitoimia sen mukaankuin niistä valtion tukitoimien osalta asianomaisen viranomaisen kanssa erikseen sovitaan.

Aluetta kehitetään maankäyttömerkintöjen mukaisesti. Aluetta kehitetään tiivistämällä ja eheyttämällä keskustan ja sen lähiympäristön maankäyttöävoimakkaasti sekä muuttamalla alueen maankäyttöä radan itäpuolisilla osilla.

Alueen kehittämisessä tulee erityisesti kiinnittää huomiota palvelujen saavutettavuuteen, kaupunkirakenteen tiiveyteen ja viihtyisyyteen, rakennusperinnön säilyttämiseen sekä kehitystoimien vaihteistukseen ja ajoitukseen.

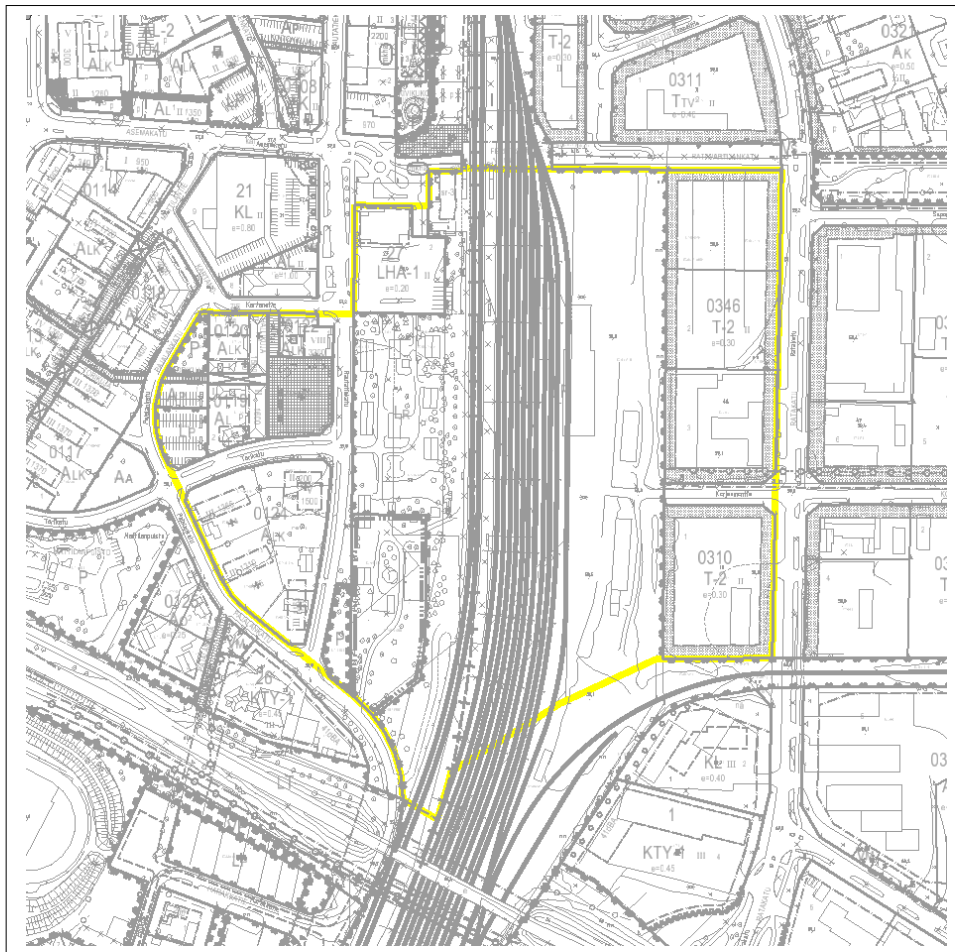
Asemakaava

Suunnittelualue on yhteensä noin 15,89 ha

1. Alueesta on asemakaavatonta noin 0,77 ha, koskee kiinteistöjä 977-406-1-6, 977-406-13-1M601, 977-406-13-13M601, 977-406-13-16 ja 977-871-1-6

2. Alueesta on asemakaavoitettu noin 15,12 ha seuraavasti:

- **Ak 22.8.1974.** Suunnittelualueelle on asemakaavassa osoitettu 1. kaupunginosan:
 - Yhdistettyjen liike- ja asuinkerrostalojen korttelialue 24 (ALK)
 - Rautatien liikennealuetta (LR)
 - Katualuetta
- **Ak 26.1.1982.** Suunnittelualueelle on osoitettu 3. kaupunginosan:
 - Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueet 10 ja 34 (T-2)
 - Rautatien liikennealuetta (LR) sekä
 - Katualuetta
- **Ak 22.1.2018.** Suunnittelualueelle on osoitettu 1. kaupunginosan
 - Henkilöliikenteen terminaalin korttelialue 27 (LHA-1) ha
 - Rautatien liikennealuetta (LR)



Kuva: Ote ajantasa-asemakaavasta, jossa kaavamuutosalue on rajattuna keltaisella.

Yhteenveto asemanseudun suojelumääräyksistä eri kaavatasoissa

Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaava:

”MAAKUNNALLISESTI ARVOKAS RAKENNETTU KULTTUURIYMPÄRISTÖ

Merkinnällä osoitetaan maakunnallisesti arvokkaat aluemaiset rakennetut kulttuuriympäristöt ja tieosuudet. Osa kohteista ei näy kaavakartalla; luettelo kaikista maakunnallisesti arvokkaista rakennetuista kulttuuriympäristöistä ja -kohteista on esitetty kaavaselostuksen liitteissä 4 ja 5. (Liite 5: 1. Rautatieaseman alue).

Suunnittelumääräykset: Alueiden käytön suunnittelussa tulee edistää kulttuuriympäristön maakunnallisten arvojen säilymistä. Yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa on otettava huomioon rakennettu kulttuuriympäristö ja sen ominaisuudet. Suunnittelussa tulee erityisesti kiinnittää huomiota Pohjois-Pohjanmaan rakennettu kulttuuriympäristö 2015 -selvitykseen kirjattuihin arvoihin ja ominaispiirteisiin.”

Pohjois-Pohjanmaan rakennettu kulttuuriympäristö 2015:

”MAAKUNNALLISESTI JA VALTAKUNNALLISESTI (RKY 2009) ARVOKKAAT ALUEET SEKÄ NIIDEN SISÄLTÄMÄT KOHTEET:

Rautatieaseman alue	maakunnallisesti arvokas
- Kasarmi	maakunnallisesti arvokas
- Kivikukko	maakunnallisesti arvokas
- Vahtitupa	maakunnallisesti arvokas
- Veturitalli	maakunnallisesti arvokas
- Ylivieskan rautatieasema	maakunnallisesti arvokas
- Ylivieskan rautatieaseman viheralue	paikallisesti arvokas

kuvaus:

Ylivieskan rautatieaseman alue on laaja ja edustava, maakunnallisesti arvokas kokonaisuus. Se on hieno esimerkki rautatien vaikutuksesta rakentuneesta miljööstä. Alueeseen kuuluvat rautatieasemarakennus, sen eteläpuolella sijaitseva rautatieläisten asuinalue – Kasarmi – sekä radan varressa sijaitsevat tavara-asema ja veturitalli. Alueella on säilynyt paljon tyypillistä rautatieasema-alueen rakennuskantaa. Alueen keskuksena on asemarakennus. Se on otettu käyttöön Kokkolan ja Oulun välisen rataosuuden valmistuessa vuonna 1886. Asemarakennuksen pohjoispuolella radan varressa on muun muassa vahtitupa vuodelta 1886 ja rautatiepuisto. Kasarmiksi kutsuttu rautatieläisten asuinalue on rakennettu 1900-luvun alkupuolella. Alueella on useita asuinrakennuksia ja talousrakennuksia: asemapäällikön talo vuodelta 1925, kirjanpitäjän-vaihdemiehentalo vuodelta 1908, kaksoisvahtitupa vuodelta 1902 ja neljä työläisten asuinrakennusta vuodelta 1925, kaksi halkovarastoa ja kolme maakellaria. Radan varressa on vuonna 1925 rakennettu vesitorni. Se erottuu sekä kaupunkiin että rautatielle merkittävänä maamerkkirakennuksena. Rautatien toisella puolella on edustava tavara-asema vuodelta 1955 ja kauempana 1926 valmistunut veturitalli.

Kasarmi

arvottaminen: maakunnallisesti arvokas

kohteen sisältämät rakennukset: Asemapäällikön asunto 1925; Asuintalo kahdelle perheelle 1925; Asuintalo neljälle perheelle 1925; Asuintalo neljälle perheelle 1925; Asuintalo neljälle perheelle 1925; Halkovarasto 1953; Halkovarasto 1960; Kaksoisvahtitupa 1902; Kellari 1900-luvun alusta; Kellari 1925; Kellari 1925; Kirjanpitäjän-vaihdemiehentalo 1908; Vesitorni 1925;

kuvaus:

Edustava ja yhtenäinen 1900-luvun alkupuolelta periytyvä rautatieläisten asuinalue, joka on rakennettu rautatiehallituksen arkkitehtien signeeraamien tyyppiirustuksien mukaisesti. Radan varressa ovat kaksoisvahtitupa vuodelta 1902, kirjanpitäjän-vaihdemiehen talo vuodelta 1908 sekä 1925 valmistuneet asemapäällikön talo ja vesitorni. Alueen Rautatiekadun puoleisella sivulla on neljä 1925 valmistunutta rautatietyöläisten asuintaloo, joista alue on saanut nimensä Kasarmi. Alunperin näitä toistensa kaltaisia kahden tai neljän asunnon tai lepohuoneen rakennuksia oli seitsemän. Asuinrakennusrivien välissä on piharakennuksia, joista vanhimmat ovat 1900-luvun alkupuolen tiilirakenteisia maakellareita. Näiden ja asuinrakennusten välissä on leveätköt raitit alueen päästä päähän.

arviointi: MRKY2015: R,H,M,I

Ylivieskan rautatieaseman viheralue
arvottaminen: paikallisesti arvokas

kuvaus:

Ylivieskan rautatieaseman viheralueet kulkevat kapeana kaistana junaradan suuntaisesti pohjoinen – etelä akselilla.

Alue on puistomainen ja sen puusto on vanhaa ja runsasta. Seassa on myös jalopuita kuten vaahteraa. Vanhoista puista radan puolella on paljon kookkaita koivuja ja havupuut kuten kuuset, sembramännyt, hopeakuuset ja siperianlehtikuuset ovat joko yksittäispuina tai muutaman puun ryhminä. Koivikon seassa kasarmialueella on myös alue, jossa kasvaa mäntyä. Pensaisto on runsasta, joista lehtipensaat ovat vallitsevampia. Kivikukon yhteydessä kasvaa kuitenkin vuorimäntyä. Aseman pohjoispuolella tien varrella on kookasta ja vapaasti kasvanutta orapihlajaa sekä syreenejä. Muita pensaslajeja aseman ympäristössä ovat mm. siperianhernepensas, hurmehappomarja, kiiltotuhkapensas ja heisipensaat. Näkyvimmillä paikoilla on leikattuja pensasaitoja. Lehtipuista kasvaa lisäksi mm. hopeasalavaa, pihlajaa ja tuomea. Lehtipuut ja pensaat ovat ympäristössä vallitsevampia kuin havukasvit. Kasvillisuuden osalta alue on monipuolinen.”

Ylivieskan keskustan yleiskaava 2030:

”4. ALUEIDEN ERITYISOMINAISUUKSIA KUVAAVAT MERKINNÄT
RAKENNUSPERINNÖN, KULTTUURIYMPÄRISTÖN JA KAUPUNKIKUVAN KANNALTA ARVOKAS ALUE

Rakennusperintöä vaalitaan pitämällä alue tarkoituksenmukaisessa käytössä. Alueella olevan rakennustaiteellisesti tai kulttuurihistoriallisesti arvokkaan rakennuskannan säilyminen tulee turvata. Asemakaavoitusta varten tulee laatia yleiset periaatteet ja suunnitteluohjeet. Alueelle rakennettaessa tai aluetta muilla tavoin muutettaessa tulee kiinnittää huomiota sen erityisten arvojen säilyttämiseen. Rautatieaseman alueella tulee erityisesti ottaa huomioon alueen puistomaisen luonteen säilyminen sekä osin julkinen osin puolijulkinen rooli osana keskusta-alueen viherverkkoa. Asemanseutua on suositeltavaa kehittää sen arvojen pohjalta monipuolisena, keskusta-aluetta rikastuttavana, korkeatasoisena palvelu- ja asuinalueena.

2. KOHDE_ JA VIIVAMERKINNÄT
SUOJELUKOHDE, RAKENNETTU YMPÄRISTÖ

Rakennustaiteellisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaita kohteita tulee ylläpitää ja käyttää siten, että niiden arvo säilyy. Rakennuksia ei saa purkaa ilman MRL 127 §:ssä mainittua lupaa eikä niiden ulkoasua saa muuttaa siten, että niiden kulttuurihistoriallisesti arvokas tai miljöönnä kannalta merkittävä luonne turmeltuu. Numerointi viittaa kaavaslostuksen liitteeseen 7. (va=valtakunnallisesti arvokas, ma=maakunnallisesti arvokas)
5c Asuinrakennukset ja vesitorni (ma)”

Rakennusjärjestys

Rakennusjärjestys on hyväksytty 16.12.2010 ja on voimassa 1.1.2011 lähtien.

Kiinteistörekisteri ja tonttijako

Asemakaavamuutosalueelle tulee laadittavaksi erillinen tonttijako (MRL 79 §).

Pohjakartta

Pohjakartta täyttää MRL 54 §:n mukaiset vaatimukset.

Teknisen palvelukeskuksen maankäyttöyksikkö ylläpitää pohjakartan tietoaineistoa.

Kaava-alueen pohjakartta on tarkastettu 22.1.2018.

Rakennuskiellot

Suunnittelualueella ei ole rakennuskieltoa.

Suojelupäätökset

Kaava-alueella ei ole suojelussa olevia kohteita.

4 Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen suunnittelun vaiheet

4.1 Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen suunnittelun tarve

Pohjanmaan radan kaksoisraiteen valmistuttua on Ylivieskan asema-alueella ja aseman edustaa kehitetty liikenneviraston ja kaupungin suunnitelmiin perustuen. Asemanseudun kehittämisen 1. vaiheessa on toteutettu asematunneli, jolta on turvallinen ja esteetön pääsy väliraiteille ja radan alitse asematunnelin kautta on toteutettu myös kevyen liikenteen yhteys radan itäpuolelle, mikä parantaa keskustan saavutettavuutta ja itäpuolen kehittämistä yleiskaavassa esitetysti keskustatoimintojen alueena.

Rautatieaseman lisäksi sen eteläpuolella on säilynyt vanhoja rautatien historiaan liittyvää rakennuskantaa, kuten rautatielaisten asuinrakennuksia ja vanha rautatien vesitorni puistomaisena miljöönä. Suunnittelun tavoitteena on huomioida riittävä kokonaisuus kyseisestä alueesta.

Suunnittelussa tulee huomioida, että aseman seutu on keskustan kaupunkikuvan kannalta tärkeä julkinen tila ja kulttuuriympäristö. Asemanseudun kehittäminen on ollut pitkään kaupungin strategiassa ja kaavoitusohjelmassa ja tavoitteena on ollut päästä yhteisymmärrykseen alueen maankäytöstä.

4.2 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

Asemanseudun ja siihen liittyvän rautatielaisten asuntoalueen eli kasarmin kaavoitus on ollut vireillä useiden vuosien ajan. Pohjanmaan kaksoisraiteen toteutumisen jälkeen on liikennevirasto kunnostanut ja toteuttanut Ylivieskan asema-alueen turvallisiksi sekä esteettömäksi toteuttamalla pääsyn radan alituksesta väliraiteille.

Ylivieskan asema-alueen 2. vaiheen suunnittelu on aloitettu kaupungin ohjausryhmän ohjauksessa ja vuoden 2020 syksyllä on laadittu kaavaluonnos. Radan itäpuolisen alueen mukaan ottamisesta on neuvoteltu Senaatin Asema-alueet Oy:n kanssa. Maankäyttöyksikössä on laadittu kaavoituksen valmisteluaineistona: alustava osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavaluonnos selostuksineen syyskuu 2020- tammikuu 2021.

Alueen kaavan laatimisesta (2-vaihe) tehtiin päätös teknisten palveluiden lautakunnassa 12.1.2021 § 3. Samassa pykälässä oikeutettiin tekninen palvelukeskus asettamaan valmisteluaineisto nähtäville. Kaavoitus ilmoitetaan vireille tulleeeksi kaupungin sähköisellä ilmoitustaululla ja Kalajokilaakso-lehdessä.

4.3 Osallistuminen ja yhteistyö

Osallisia ovat kaavamuuotosalueen maanomistajat, valtio ja kaupunki sekä ne, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa sekä ne viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään.

Paikallisviranomaisia ovat Oy Herrfors Ab / Lämpöosasto, Herrfors Nät-Verkko Oy Ab / Verkkopalvelu, Ylivieskan Vesiosuuskunta, Oulun poliisilaitos / Ylivieskan poliisiasema, Jokilaaksojen pelastuslaitos / Ylivieskan paloasema, Elisa Oy/Tuotanto ja Sonera Carrier Networks Oy, Peruspalvelukuntayhtymä Kallio/ Terveysvalvonnan toimipiste.

Muita viranomaisia ovat mm: Pohjois-Pohjanmaan Liitto, Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Pohjois-Pohjanmaan Museo, Museovirasto.

Maanomistajana ja toimijana osallisia ovat mm. Senaatin Asema-alueet Oy, VR- Yhtymä Oy ja Liikennevirasto.

Osallistuminen ja vuorovaikutus järjestetään kaava-asiakirjojen nähtävillä olon yhteydessä.

1.Viranomaisneuvottelu pidettiin 13.12.2020 (Luonnosvaihe/ Muistio).

Viranomaisilta ja tarvittavin osin myös muilta tahoilta pyydettiin erilliset lausunnot kaavamuuoksen ollessa nähtävillä 20.1.-19.2.2021

2. Viranomaisneuvottelu pidettiin 23.2.2021 (Ehdotusvaihe/Muistio).

Asemakaavaehdotus oli nähtävillä 24.3.2021 - 23.4.2021 välisen ajan ajaksi, jolloin viranomaisilta ja tarvittavin osin myös muilta tahoilta pyydetään erilliset lausunnot.

Kaavoittajaan voi ottaa yhteyttä kirjallisesti tai suullisesti. Valmisteluvaiheen mielipiteistä ja ehdotusvaiheen muistutuksista tehdään kooste kaavaselostukseen.

Kaavan etenemisestä tiedotetaan kaupungin ilmoituslehden Kalajokilaakson lisäksi kaupungin internetsivuilla. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma, jossa on erikseen selvitetty vuorovaikutusmenettely, tulee selostuksen liitteeksi.

4.4 Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen tavoitteet

Asemakaavoituksen tarkoituksena on kehittää ydinkeskustaan ja radan itäpuolelle sijoitettavaa suunnittelualuetta seuraavasti:

1) Ylivieskan asema-alueen kokonaisvaltaisen kehittämisen lähtökohta on keskusta-alueen ja asema-alueen tiivistäminen.

2) Asumista keskustan palvelujen ääreen osoitetaan ydinkeskustaan sijoittuville rakentamattomille alueille olevaan kaupunkirakenteeseen liittyen sekä eheyttämään kaupunkikuvaa. Asuntorakentamisen suunnittelussa tulee huomioida raideliikenteen melu ja värinä, kun selvityksiin perustuen kaavoituksen määräyksillä ohjataan rakentamisen toteuttamista.

3) Asemarakennus ja osa rautatieläisten asunnoista osoitetaan maakunnallisesti arvokaina rakennuksina (maakuntakaava kohde nro 1 Rautatieaseman alue, kts sivu 78). Alueelle esitetään riittävä Asemanpuiston alue, jonka suunnittelussa ja toteuttamisessa huomioidaan Suomen rautatiepuistojen historia. Rakennuksista kolmelle ja maamerkinä toimivalle vanhalle vesitornille esitetään suojelumerkintä (sr-3 ja sr-4) ja ne voidaan kunnostaa siihen tasoon, että niitä voidaan käyttää keskustaan sijoittuvien tori- ja puistotapahtumien yhteydessä. Yksi rakennuksista on vuokrattu yksityiselle yrittäjälle.

Asemapäälliköntalon alueelle suunnitellaan myös siirrettäväksi vanha höyryveturi kertomaan alueen rautatiehistoriasta.

Tori sijoitetaan kaavoituksella Asemanpuiston kokonaisuuteen Rautatiekadun itäpuolelle, jolloin uudella rakennuskannalla ei peitetä alueelle jäävien suojelurakennusten näkyvyyttä keskustassa.

4) Nykyisen henkilöliikenneterminaalialueen maanomistajana Senaatin Asema-alueet Oy haluaa kehittää nykyistä matkahuollon kortteliä liikerakentamiseen ja yhteistyössä kortteliin sijoittuvan nykyisen rakennuksen osakeomistajien kanssa.

5) Asemarakennukseen esitetään liikerakentamista. Asemarakennuksen edustaa kehitetään palvelemaan rautatien nouto- ja saattoliikennettä sekä kaupungin joukkoliikennettä. Asemarakennus on keskustan maamerkki ja sen näkyvyyttä ja pysyvyyttä kaupunkikuvassa halutaan korostaa suunnittelemalla linja-autoille nykyistä kompaktimpi alue linja-autorakennuksen tilalle henkilöliikenteen toiminnoille.

6) Radan alitus, jonka kautta on esteetön pääsy välilaiturille sekä yhteys kevyelle liikenteelle keskustasta radan itäpuolelle mahdollistaa keskustatoimintojen sijoittamista rautatien ja Ratakadun väliselle alueelle Keskustan osayleiskaavassa esitetysti.

7) Autopaikotusta suunnitellaan ja lisätään radan itäpuolelle rautatien matkustajaliikenteen tarpeisiin ja kaavamerkinnällä mahdollistetaan pysäköintitalon rakentaminen tulevaisuudessa.

8) Länsipuolella tarkastellaan myös keskusta-alueen pysäköintialueiden riittävyttä ja esitetään esim. nykyinen tori yleiseksi paikoitusalueeksi. Korttelin 19 länsipuolelle sijoittuvat paikoitus- ja pysäköintialueet osoitetaan korttelialueita palvelemaan pysäköintiin.

4.4.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kaupungin asettamat tavoitteet

Asemanseudusta kehitetään monipuolisen täydennys- ja uudisrakentamisen myötä keskeinen osa ydinkeskustan kaupunkirakennetta mukaan lukien radan itäpuolisen alueen liittyminen keskustarakenteeseen. Asemarakennus ja osa rautatieläisten asunnoista osoitetaan maakunnallisesti arvokkaina rakennuksina ja suunnittelualueelle esitetään riittävä Asemanpuiston alue, johon rautatieläisten rakennukset tuovat historiallisen kerrostuman. Kulttuuriympäristöön sijoittuvien korttelialueiden uudisrakentamisessa ja piha-alueiden suunnittelussa sekä puisto- ja pysäköintialueiden rakentamisessa ja suunnittelussa tulee huomioida alueen kulttuurihistorialliset arvot.

Asemakaavaan perustuen laaditaan erillinen tonttijako (MRL 79 §).

Suunnittelulanteesta johdetut tavoitteet

Maakuntakaavassa suunnittelualue on keskustatoimintojen aluetta. suunnittelumääräyksissä todetaan:

Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee alueiden käyttöönottojärjestyksessä ja mitoituksessa kiinnittää erityistä huomiota vaihtoehtoisten aluekokonaisuuksien toiminnallis-taloudelliseen edullisuuteen, ympäristön laatuun ja kevyen liikenteen toimintaedellytyksiin.

Yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa tulee edistää yhdyskuntarakenteen eheyttämistä hajanaisesti ja vajaasti rakennetuilla alueilla sekä taajaman ydinalueen kehittämistä toiminnallisesti ja taajamakuvallisesti selkeästi hahmottuvaksi keskuksiksi. Yksityiskohtaisempiin kaavoihin tulee sisällyttää periaatteet uudisrakentamisen sopeuttamisesta rakennettuun ympäristöön.

Rautatieaseman alue (kohde nro 1) sisältyy luetteloon Arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt (maakuntakaavan selostus sivu 78).

Keskustan yleiskaavassa alue on varattu radan länsi- ja itäpuolella keskustatoimintojen alueeksi (C-1 ja C-2).

Yleiskaavan kaavamääräyksen mukaisesti kaavoituksella tavoitellaan viihtyisää kaupunkitilaa ja tavoite on kehittää kaupunkikuvaa ja ympäristön laatua.

Asemanseutua on suositeltavaa kehittää keskusta-alueita rikastuttavana korkeatasoisena palvelu- ja asuinalueena.

Yleiskaavassa on merkittynä, että Ylivieskan Asemarakennus ja rautatieläisten asunnot sekä niiden pihapiirit ovat maakunnallisesti arvokas alue.

Alueen oloista ja ominaisuuksista johdetut tavoitteet

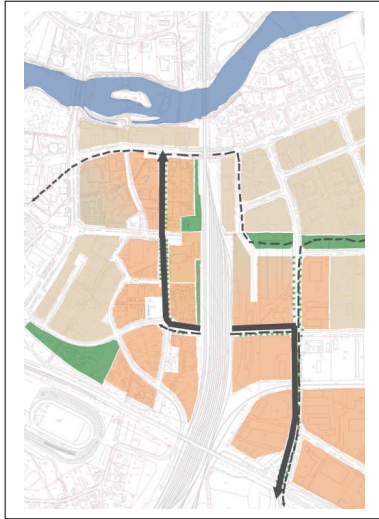
Alue sijoittuu keskelle kaupunkirakennetta ja on hyvin saavutettavissa ja alueella on rautatieasema, linja-autoasema sekä taksiasema. Tavoitteena on, että kaavamuutos vahvistaa toiminnallisesti ja kaupunkikuvallisesti rakennettua ympäristöä hyödyntäen olevaa liikenneverkkoa. Suunnittelualue rajoittuu rautatie- ja katualueisiin, joten kaavamerkinnoissa ja -määräyksissä tulee huomioida liikenteen vaikutukset (melu ja tärinä). Alueella on säilynyt vanhaa rautatiealueen rakennuskantaa.

4.5 Asemakaavan ja asemakaavamuutoksen ratkaisun vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

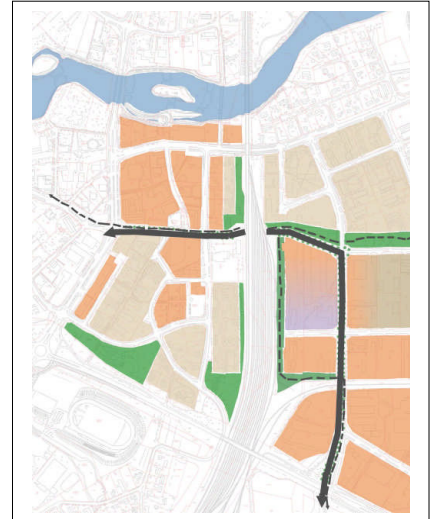
Radan alitusta varten on laadittu vuonna 2008 rakennemallit

Rakennemallit 1-4 ja tutkittiin vaihtoehtoja radan alituksen paikasta. Jatkotyön pohjaksi valittiin rakennemalli Ve A (rakennemalli 2) alikulku Torikadun jatkeena ja Ve B (rakennemalli 3) alikulku Asemakadun jatkeena. Vaihtoehtotarkastelu ja niiden vaikutukset on selvitetty asemakaavaluonnosvaiheen selostuksessa 21.5.2010/ laatija Airix Ympäristö, kts kaupungin kotisivut

www.ylivieska.fi/ tekniset palvelut/kaavoitus /laadinnassa olevat kaavat/asemakaavoitus/asemanseutu /selostusluonnos, asemakaavan muutos ja laajennus vaihtoehdot A ja B.



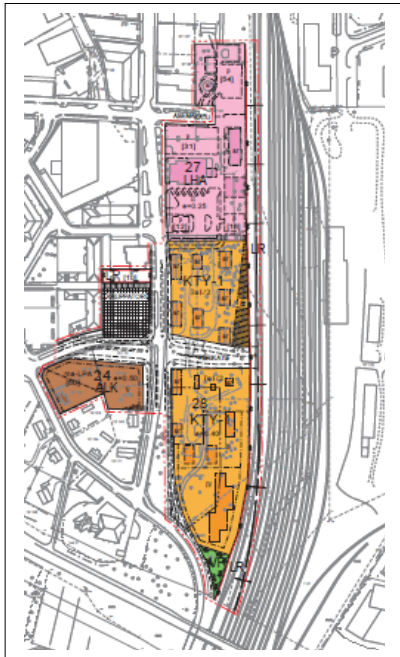
Rakennemalli nro 2



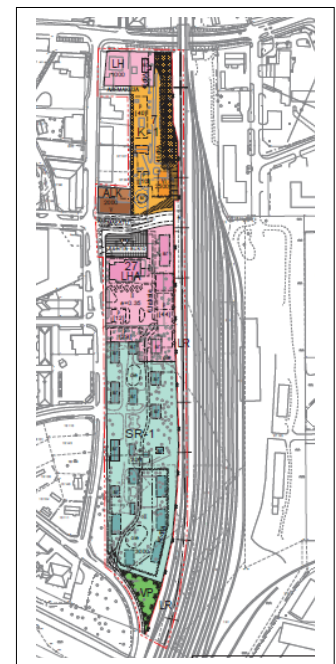
Rakennemalli nro 3

Kaavarunkoluonnokset A ja B asemakaavamääräyksillä laadittiin 2010

laatija Airix Ympäristö, Kaavarunkoluonnokset on esitetty kts kaupungin kotisivut www.ylivieska.fi/ tekniset palvelut/kaavoitus /laadinnassa olevat kaavat/asemakaavoitus/asemanseutu /kaavakartat muutos ja laajennus vaihtoehdot A ja B.



Kaavarunkoluonnos A



Kaavarunkoluonnos B

Liikenneviraston ja kaupungin välisissä neuvotteluissa vuosina 2016 - 2017 on päädyttiin toteuttamaan radan alitus Asemakadun jatkeelle ja alitus toteutettiin vuonna 2019 vain kevyen liikenteen tarpeita varten. Alituksesta toteutettiin myös Koskipuhdon kaupungin-osaan radan itäpuolelle kevyen liikenteen katuna toimiva Ratavartijankatu.

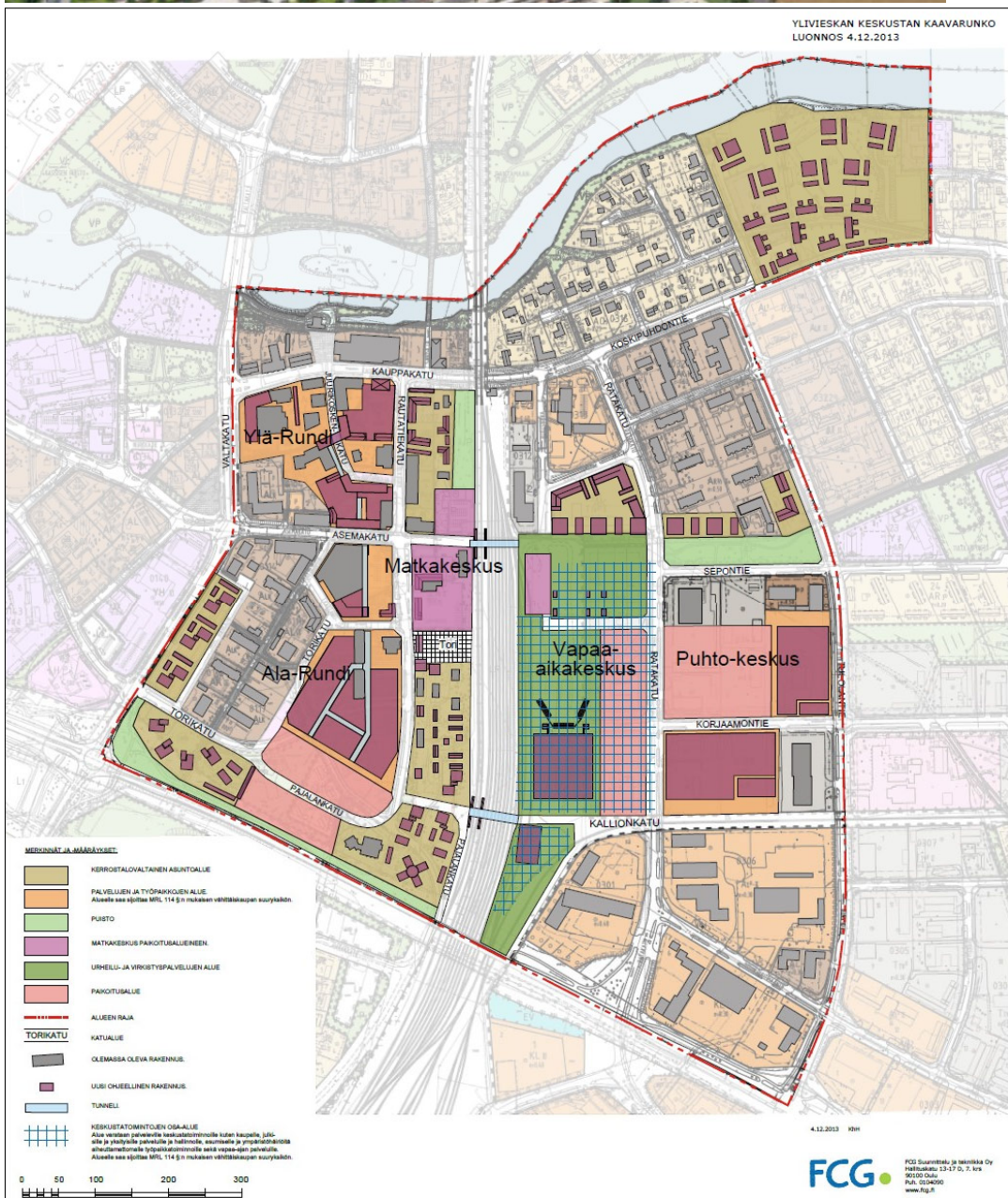
Keskustan kaavarunko laadittiin 2013

Kaavarunkosuunnitelmalla kuvataan Ylivieskan keskustan Asemanseudun maankäyttöä tavoitevuonna 2030.

"Kaupallista keskustaa laajennetaan torin keskustan torin ympäristöön ja Koskipuhdon sekava vajakäyttöinen ja sekava teollisuusalue ja osin ratapiha-alue suunnitellaan monipuoliseksi keskustatoimintojen alueeksi. Alueelle esitetään uutta täydentävää asumista."



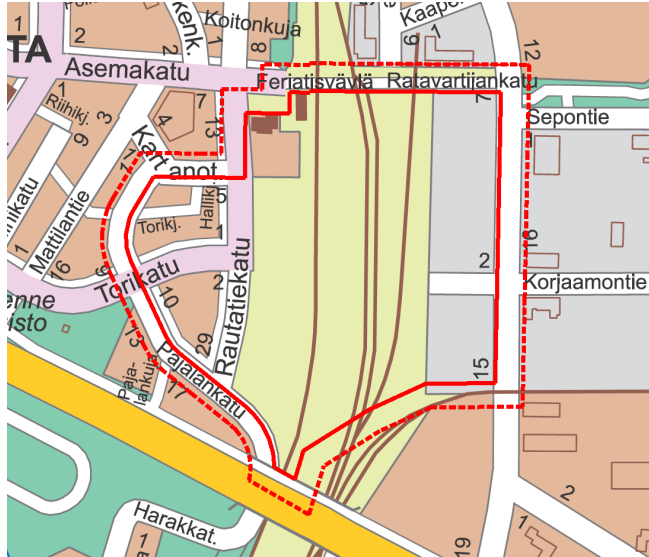
YLIVIESKAN KESKUSTAN KAAVARUNKO
LUONNOS 4.12.2013



Tekninen palveluiden lautakunta päätyi vuonna 2019 esittämään Asemanseudun kaavoituksen vaiheistukseen.

1-vaiheessa käsiteltiin rautatieaseman pohjoispuoli ja aseman edusta. Alueen 1. vaiheen kaavoitus hyväksyttiin 26.3.2018 § 16.

2-vaiheessa esitetään käsiteltäväksi: Rautatieaseman eteläosa eli ns. Kasarmialue lähiympäristöineen ja rautatien itäpuolinen alue Ratakadun ja rautatien välissä lisäksi kaavoituksessa käsitellään Senaatin Asema-alueet Oy:n omistuksessa oleva kortteli 27 (nykyinen Linja-autoasema) ja asemarakennuksen alue, joka nykyisellään sijoittuu rautatiealueelle.



Kuva: Asemanseudun 2- vaiheen aluerajaus

Asemanseudun 2-vaiheen suunnitteluprosessin kuvaus

Ohjausryhmä (nimetty KH 3.6.2019)

Kati Marjakangas, pj., jäsen
 Samuli Kärkinen, jäsen
 Mikko Korkeakoski, jäsen
 Paula Haapakoski, jäsen
 Juha Isokoski, jäsen
 Jouko Ylimäki, jäsen
 Tarmo Hirvelä, jäsen
 Tiina Junntila, jäsen
~~Eija Liisa Pokki, jäsen~~ 28.9.2020 alkaen Eveliina Autio
 Juha Pylväs, jäsen
 Markus Jaatinen, jäsen
 Alpo Löytynoja, jäsen
 Antti Rantala, jäsen
 Leena Löytynoja, asiantuntija
 Risto Suikkari, asiantuntija
 Eriia Laru, asiantuntija, muistion laatija
 Maria Sorvisto, asiantuntija

Syyskuun 19. päivänä 2019 aloitettiin kaupunginhallituksen määräämänä Ohjausryhmän kokoontumiset ja niitä on järjestetty seuraavasti:

- 19.9.2019 Ohjausryhmän järjestäytyminen muistio
- 24.8.2020, muistio
- 28.9.2020 Työpaja, 3 vaihtoehtoluonnosta, muistio
- 26.10.2020, analyysin pohjalta yhteenvedoluonnos, muistio
- 30.11.2020, Alustava 3D-mallinnus suunnittelualueesta esittely
- 7.1.2021, Tilannekatsaus ja alustavan kaavaluonnoksen viimeistely, muistio
- 4.3.2021, Viranomaisneuvotteluiden yhteenvedo, lausunnot, mielipiteet ja vastineet, sekä ehdotusvaiheeseen vietävien ratkaisuiden linjaaminen, muistio
- 29.4.2021 Ehdotusvaiheen lausunnot vastineineen, muistutuksia ei ehdotuksesta jätetty, muistio

Neuvottelut Senaatin Asema-alueet Oy / kaavoitus

- 28.10.2020
- 24.11.2020
- 3.3.2021
- 9.3.2021

Ohjausryhmä 19.9.2019

Puheenjohtaja kertoi asemanseudun maankäytön suunnittelun vaiheista ja totesi, että keskustassa sijaitsevan alueen suunnitteluprosessi on ollut monivaiheinen. Aluetta on ollut ideoimassa ja suunnittelemassa:

- Oulun yliopiston arkkitehtiopiskelijat vuonna 1999
- Asemanseudun suunnittelua varten perustettu edellinen ohjausryhmä on kokoontunut vuosina 2009 – 2012 kuusi kertaa. Vuosina 2009 - 2010 käsiteltiin suunnittelutoimiston (AIRIX Ympäristö Oy) laatimia vaihtoehtoja, joissa erityisesti tarkasteltiin radan alitusta ja sen sijaintia.
- Kaksi asemakaavatasoista vaihtoehtoa asemanseudusta esiteltiin valtuustolle vuonna 2011.
- Liikenteellinen tarkastelu ja kustannusten vertailu esiteltiin vuonna 2012 (Liidea Oy).
- Aluetta on kehitettävä ja toivottavaa on, että alueen jatkosuunnittelussa pääsemme yhteisymmärrykseen.
Kirjauksia keskustelusta
- Neuvotteluratkaisu on toivottava. Kaupungin elinkeinopuolen edustus otetaan mukaan suunnitteluun.
- Kompromissi on löydettävä, ympäristö asemanseudulla on huonon näköinen.
- 20 vuotta sitten alueen suunnittelulle oli rajoitteita enemmän. Alueelle on valmistunut alitus, mikä muuttaa käsitystä alueesta paremmaksi.

Kaavahankkeen aluerajaus ja hanke-esittely, Risto Suikkari

- esitteli Asemanseudun kaavoituksen 2- vaiheen alustavan aluerajauksen (liite sivu 1) ja totesi, että hankkeen suunnittelun edetessä aluerajaus on tarkennettavissa. Suunnittelualueeseen voidaan rajata mukaan mm Senaatin Asema-alue Oy:n maanomistusta, kuten radan itäpuoli sekä nykyinen matkahuollon ja asemarakennuksen tontti. Radan itäpuolelle on mahdollista toteuttaa Asemanseutua palvelevaa pysäköintiä.
- Alueen suunnittelulla on pitkä historia ja sen aikana keskusteluissa on ollut alueen rakennuskanta sekä kysymys siitä, säilytetäänkö alueen rakennukset. Suunnittelussa on tehtävä periaatepäätös siitä, mitä alueella säilytetään. Vanhojen rakennusten suojelemiseksi on erilaisia mahdollisuuksia. Asemakaavoitusta ohjaavat ylempät kaavatasot. Maakuntakaavoituksessa ja yleiskaavoituksessa inventoidut kulttuuriympäristöarvot velvoittavat tarkastelemaan alueelle sijoittuvien rakennusten ja aluekokonaisuuden suojelua. Alueen rakennuksista kolmeen on tehty kuntoarvio vuonna 2015. Yhtenä säilyttämisen arvona on nähty myös alueen puistomainen luonne.
- Suunnittelun haasteena on radan itäpuolen ja keskustan yhdistäminen toiminnallisesti, Kauppatorin rajaaminen, alueen puistomaisuuden säilyttäminen ja mahdollinen raitti

alueen läpi, matkakeskuksen varaus, laitureille pääsy, yksityinen maanomistus on haaste (sopimuskysymykset).

- Esitteli kahdella alustavalla vaihtoehtoluonnoksella ajatuksia esim. alitusvarauksesta ja siitä, että alueen vanhat rakennukset ovat osa "torimiljöötä", jossa myös varaus puistolle.

Kirjauksia keskustelusta:

- Suunnittelussa on katsottava 50 vuoden päähän.
- Suunnitelman on oltava toteuttamiskelpoinen eikä liian korkealentoinen.
- Nuoriso on otettava mukaan ideointiin. Ongelmana on, etteivät ihmiset liiku keskustassa. Alueelle voisi tehdä varauksen kirjaston paikaksi. Muutenkin keskustan kehittämiseen tarvitaan innovatiivista uutta ajattelua; esim. Naantalin "muumi-maailma-mallilla" Ylivieskaan voitaisiin kehittää uutta liittyen ylivieskalaislähtöisen lastenkirjailijan tuotantoon eli Prinsessa Pikkiiriikki -kirjasarjaan perustuen.
- Jumboveturin voisi siirtää monumentiksi takaisin asema-alueelle.
- Esteettömyys suunnittelussa tulee huomioida.
- Asemanseudut muuttuvat, voisiko alueelle jatkossa toteuttaa matkakeskuksen ja kirjaston samoihin tiloihin?
- Puistomaisuus ja kirjaston sijoittaminen alueelle on hyvä idea.
- Suunnittelualueen maapohja ydinkeskustassa on hyödynnettävä.

Puheenvuoroja alueen rakennuskannasta:

- Alueelle sijoittuvien vanhojen rakennusten kunto on tarkistettava, mikä ratkaisee niiden säilyttämisen tai purkamisen. Säilytettävälle rakennuksille tulee olla käyttötarkoitus. Kaupungin rakennusten (vanhojenkin) tulee olla terveellisiä ja kunnostamiskelpoisia.
- Jos rakennuksia säilytetään, ne olisi kunnostettava ja tulee asettaa myös aikaraja siihen, milloin niiden on oltava kunnossa.
- Voiko ratkaista, että osa rakennuskannasta säilytetään (2-3 ja vesitorni).
- Vanhojen rakennusten kunnostaminen on kallista.
- Keskusteltiin suunnittelualueelle sijoittuvan asemapäällikön talon käytöstä.

Ohjausryhmä 24.8.2020

Keskustelusta kirjattua

- Osallistujien puheenvuoroissa esitettiin, että Senaatin Asema-Alueet Oy sopimus-kumppanina hylätään.
- Jos hanketoimijaa ei ole, kaupunki voinee edetä ilman sopimus-kumppania. Suunnittelu voidaan tehdä omana hankkeena, jos itse niin päätetään.
- Keskustan alueesta on laadittu kaavarunko 2016. Suunnittelualueesta on myös aikaisempia vaihtoehtotarkasteluja asemakaavoitusta varten laadittu ja ne ovat hyödynnettävissä jatkossakin.
- ELY:n kanta on tiedossa, että alueella olevista rakennuksista on joitakin säilytettävä.
- Velvoittaako rakennusten säilyttäminen kaupunkia ja voitaisiinko rakennuksia, jotka säilytetään kunnostaa.
Rakennusten kunnostamisvastuu on omistajalla (tässä tapauksessa kaupungilla). Säilytettävien rakennusten tuleva käyttö määrittää tason kunnostamiselle. Yksi säilytettävistä rakennuksista voi olla vesitorni.
- Aluetta voi kehittää myös olevaan toriympäristöön liittyen kaupunkitapahtumien järjestämiseen ja hyödyntää yhteisöllisyyteen liittyen.
- Keskusteltiin, tarvitaanko toteutetun kevyen liikenteen alituksen lisäksi enää uutta alitusta, jota aikaisemmissa alueelle laadituissa vaihtoehdoissa selvitettiin. Todettiin yleisesti, että voidaan harkita suunnitelmiin aluevaraus, mikä esitetään esim. puisto-alueena tai viheryhteytenä.
Ylivieska on kasvava seutukaupunki. Meidän on oltava visionärejä ja katsottava kaupungin kehittymistä 30 vuotta jopa 50 vuotta eteenpäin. Keskustaa on kehitettävä siten, että Asemanseudun rakentamisessa huomioidaan tulevaisuuden mahdolliset yhteystarpeet ja jättämällä mahdollisuus toteuttaa ne myöhemmin.
- Alueen suunnittelu ja toteuttaminen voi tapahtua useamassa vaiheessa. Asemanseudun 1. vaihe eteni kaavoituksessa nopeasti, kun suunnitelma oli valmis. Jatkossa on

vielä käsiteltävä rautatien länsipuolen ja itäpuolen asemakaavoitus ja ne toteutettaneen vaiheittain.

- Rautatien itäpuolen asemakaavoitus edellyttää maankäyttösopimuksia, koska alueelle on yksityisiä maanomistajia ja Senaatin Asema-alueet Oy:n maanomistus sekä Väyläviraston rautatien liikennealue.
- Huomioitavaa on myös se, että Senaatin Asema-Alueet Oy:n maanomistusta on myös länsipuolella eli asemarakennuksen (asemakaavan mukaisella rautatiealueella, LR, sijaitseva) ja linja-autoaseman alueet, (asemakaavan mukainen LHA-1 alue).
- Keskusteltiin siitä, miten matkakeskushanke jatkossa huomioidaan. Todettiin myös, että Senaatin Asema-alueet Oy:n omistuksessa oleva linja-autoaseman kortteli oli mukana Asemanseudun 1.vaiheen kaavoituksessa, jonka osalta Senaatin Asema-Alueet Oy on siis osallinen myös Asemanseudun länsipuolen suunnittelussa vähintäänkin rajanaapurina.

Ohjausryhmä 28.9.2020

Asemanseudun 2. vaiheen suunnitteluvaihtoehtojen (3 VE) esittely

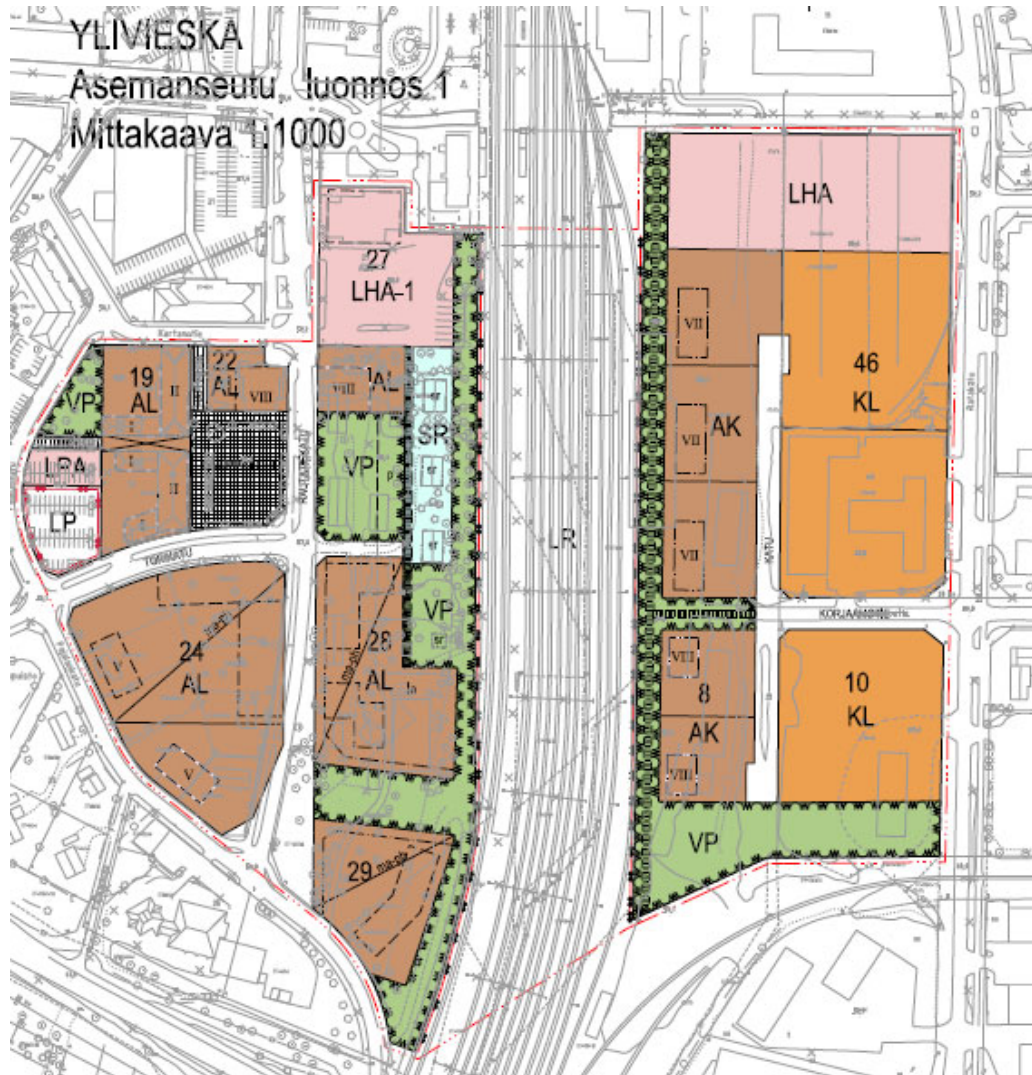
Risto Suikkari esitteli kaavoituksessa laaditut vaihtoehdot pääpiirteittäin.

1 VE

- Ns. Henkilöliikenneterminaalin (Linja-autoasema, taksi) kortteli LHA on ennallaan.
- Tori entisellä paikalla.
- 8- kerroksiset asuinrakennukset (nykyinen ja uusi) ns. porttiaiheena Rautatiekadun molemmin puolin.
- Kolme entistä rautatieläisten alueen rakennusta esitetään suojelualuemerkinnällä SR eli tarkoittaa alueen, rakennusten ja pihapiirien kokonaissuojelua. Suojelukohteena (sr) on veturitalli puistoalueella.
- Raidealueen vieressä ratapuisto.
- Kaavamääräykset väljinä korttelialueilla, joten keskustaan voidaan osoittaa tiloja monenlaiseen toimintaan ja toimijoille hankekohtaisesti.
- Kaupunginosia yhdistävä riittävä puistovyöhyke, johon on mahdollista toteuttaa tulevaisuudessa kaavarungossa esitetty mahdollinen yhteys ja radan alitus yleiskaaressa osoitettujen keskustatoimintojen vyöhykkeiden välille. Maininta mahdollisuudesta kirjataan selostukseen. Em. varaus on esitetty kaikkiin vaihtoehtoihin.

Itäpuoli

- Radan varressa asumista, pysäköintialuevaraus kevyen liikenteen alituksen varten (palvelee esim. asemalle Nivalan suunnasta saapuvia). Alueelle voidaan toteuttaa paikoituskenttä ja sille on mahdollista myös sijoittaa paikoitustalo.



2 VE

- Tämä vaihtoehto toteuttaa eniten laadittua keskustan kaavarunkoa.
- Nykyiselle henkilöliikenneterminaalialueelle osoitetaan asumista, liiketilaa ja toimistoja (AL). Linja-autotoiminta voi edelleen sijoittua korttelin alueelle matkakeskustoiminnot (lha-merkintä.) Esim. rakennuksia toteutettaessa bussiliikenteelle kulkuyhteys esim. rakennuksen alitse.
- Tässä vaihtoehdossa on länsipuolelle esitetty yksi liiketonttivaraus (KL).
- Tori on siirretty Rautatiekadun toiselle puolelle rajautuen henkilöliikenneterminaalin kortteliin.
- Rautatien varteen puisto, johon on merkitty kolme rautatielaisten asuinrakennusta ja vesitorni suojelukohdemerkinnällä (sr).
- Torin ympärille rakennuksia
- Nykyiselle torille pari uusi 8 kerroksinen rakennus.
- Tässä vaihtoehdossa on harkittu yleisiä paikoitusalueita (LPA) keskustaan.
- Kevyen liikenteen akseli Hallikujalta Kauppatorin kautta Pajalankadulle saakka
- Tornitalo, 12 krs, on Rautatiekadun päätteenä rautatiesillan lähellä. Rakentamisen määrä voi edellyttää maanalaista paikoitusta.

Itäpuoli

- Pysäköintialuevaraus kuten 1 VE.
- Tässä vaihtoehdossa on radan itäpuolella vähän enemmän liikerakentamista kuin 1VE:ssä.



3 VE

- Nykyiselle henkilöliikenteen terminaalialueelle on esitetty 2- kerroksista liikerakentamista vastapäätä Halpa-Hallia.
- Tori nykyisellä paikalla ja sitä vastapäätä Torikadun varrella liikerakentamisen tontti (KL).
- Liikerakennustontin eteläpuolelle Pajalankujaan rajoittuen on kerrostalotontti, jolle esitetty kolme 8 kerroksista pistetaloa.
- Alueen eteläosassa lähellä Rautatiesiltaa on esitettynä laaja vihialue, jolle on sijoitettavissa esim. vapaa-ajan palveluja rakenteineen.
- Tässä vaihtoehdossa yksi AP- kortteli, joka jatkaisi olevien rakennusten pieni mittakaavaista massoittelua radan varressa.

Itäpuoli

- Pysäköimisaluevaraus on sama kuin edellisissä vaihtoehdoissa.
- Muuten tässä koko radan itäpuoli on esitetty liikerakentamiselle (KL)
- Katuverkko poikkeaa vaihtoehdoista 1 ja 2.



Työpajan 28.9.2020 tulosten käsittely ja yhteenveto

Työryhmät esittivät laatimansa palautteen (plussat ja miinukset) koskien vaihtoehtoja ja esitettiin, että niistä tulkiten kaavoituksessa laaditaan alustaa luonnos

- Radan länsi- ja itäpuoli on hyvä käsitellä aluksi kokonaisuutena. Kaavoitus voidaan vaiheistaa edelleen, mikäli Senaatin Asema-alueet Oy:llä ei ole heti kiinnostusta kehittää radan itäpuolta.
- Kaavan eteneminen keskustan puoleiselta osalta on tärkeää.

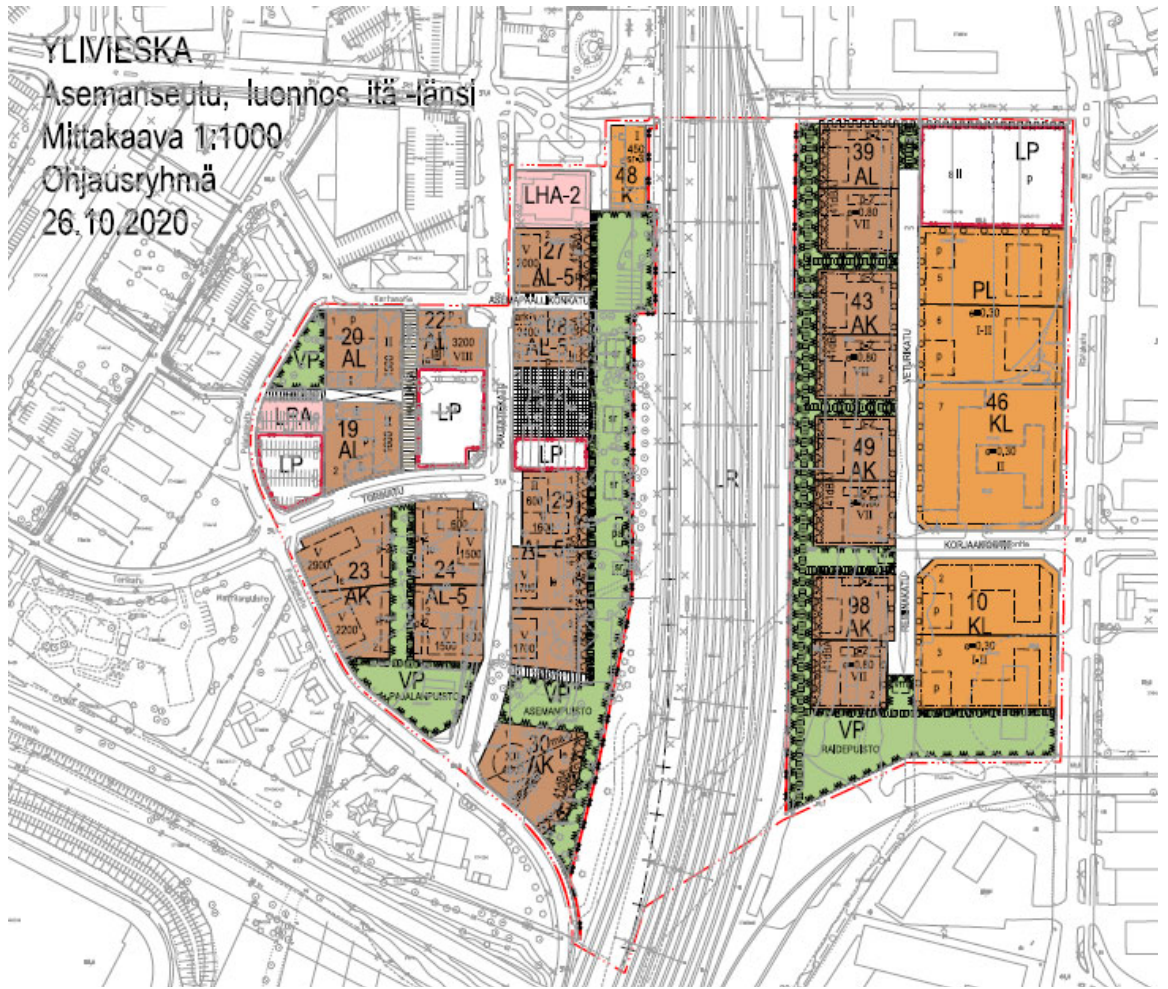
Ohjausryhmä 26.10.2020**Asemanseudun 2. vaihe / Alustava kaavaluonnos**, esittely Risto Suikkari:

Senaatin omistuksen osalta seuraavaa:

- Radan itäpuolelle esitettiin pääosin kerrostalokortteleita Senaatin omistamalle alueelle, jota he pitivät hyvänä ratkaisuna.
- Yksi kortteli itäpuolella esitettiin liike- asuinkerrostalon korttelina (AL) perusteena sijoittuminen lähelle kevyen liikenteen alitusta, jolta yhteys keskustaan.
- Yleiselle paikoitukselle (LP) varataan alue radan itäpuolella ja edelleen pysäköintialueelle jää riittävästi tilaa. Esityksenä luonnoksessa on myös a II – merkintä, mikä mahdollistaa myös pysäköintitalon toteuttamisen alueelle tulvaisuudessa.
- Senaatin neuvottelussa alustavasti sovitusti radan länsipuolella Senaatin omistama asemarakennus osoitetaan luonnoksessa liiketoiminnalle (K) ja asemarakennuksen eteläpuolella levennetään viheraluetta siten, että Asemanpuiston yhtenäisyys ja luonne paranee. Asemarakennus on maakunnallisesti arvokas ja suojeltava rakennus (sr).
- Oleva henkilöterminaalin alue mm. matkahuollon palveluja varten (LHA-2) on pienennetty ja se palvelee jatkossa rautatien yhdysliikenteen ja paikallisliikenteen linja-autoja. Alueen nykyinen rakennus mahdollisesti puretaan, jolloin asemarakennus maamerkinä näkyy Asemakadulta alueelle saavuttaessa.
- Osa nykyisestä henkilöterminaalin korttelialueesta osoitetaan asuin-, liikera-kentamiseen (AL).
- Kauppatori siirtyy Rautatiekadun toiselle puolen nykyistä torialuetta vastapäätä ja nykyinen tori osoitetaan yleiseen pysäköintiin LP- alueena (korvaa esim. nykyinen väliaikaisen rautatietä palvelevan paikoituksen, joka sijoittuu nykyisellään osittain rakentumattomaan kortteliin 24).
- Kauppatorin eteläpuolelle sijoittuvaan kortteliin voidaan sijoittaa esim. kirjasto ja se rajoittuu myös sopivasti Asemanpuistoon, jolloin voidaan hyödyntää puistoon jääviä suojeltavia rakennuksia toiminnallisesti, kuten myös toritoimintojen ja kaupunkitapahtumien yhteydessä.
- Luonnoksen mukaiseen kortteliin 30 Rautatiekadun varteen ja kadun päätteeksi osoitetaan kaavamerkintä AL-5, johon esitetään korkea kerrostalo (XII krs) keskustan kaavarungossa esitetysti.
- Kortteleissa käytetty pääosin kerroskorkeuksia II, V-VII.
- Alueelle siirrettävälle Höyryveturille on esitetty merkintä (ohjeellinen alueen osa merkinnällä (pat) Asemapuistoon.
- Kaavoituksessa tulee huomiotavaksi rautatieliikenteen melu eli rakentamista on esitetty siten, että rakennusmassat suojaavat piha-alueita rautatieliikenteen melulta, kuten esim. autokatokset p-2 merkinnällä toteutuessaan toimivat iha-alueiden melusuojauksena.

Luonnokseen perustuen tulee laadittavaksi

- 2017 laaditun meluselvityksen täydentäminen siten, että tarkastellaan melua kaavaluonnokseen ja siinä olevien tulevien rakennusten massoitteeluun perustuen.
- 3 D- mallinnus alueelta liittyen mm rakennusten massoitteeluun.
Matkahuollon ympäristöstä kortteleita 27 ja 28 sekä torialuetta koskien 3 D- mallinnuksella tarkastellaan useampia vaihtoehtoja, kuten erikorkuiset massat rakennuksilla tai torin sijainti, puistoalueen laajentaminen.
- Puistosuunnitelma Asemapuistoon.
- Torialueen ja paikoitusalueiden sekä Matkahuollon LHA-2 korttelialueen rakentamis- ja ympäristösuunnitelmat.



Ohjausryhmä 30.11.2020

Asemanseudun 2. vaihe / Kaavaluonnos versio 5 31.11.2020, esittely Risto Suikkari:

Muutokset 26.10.2020 esitettyyn kaavaluonnosversioon:

- Viimeisimmässä luonnoksessa muutetaan torialueen yläpuolelta asunto rakentamiselle varattu kortteli Asemanseudun puistoalueen osaksi.
- Liikennesuunnitteluun perustuen on tutkittu linja-autoille varattavaa laiturialuetta ja luonnoksessa Asemapäällikönkatu kiertää korttelin 27 ja bussilaiturit (4 kpl) sijoittuu korttelin 27 itäpuolelle (kts. suunnitelma muistion liite 1).
- Nykyinen asema-aukio laajenee ja se osoitetaan esim. pyöräpaikoitukselle, Nykyinen Matkakeskusrakennus poistuu ja Senaatin omistamaan kortteliin 27 voisi jatkossa sijoittua esim. kahteen kerrokseen liike- ja toimistotiloja ja ylempiin kerroksiin asumista. Kyseiseen kortteliin voi tulevaisuudessa sijoittua esim. kirjasto.

Muuta:

- 13.11.2020 on pidetty kaavoitusta koskeva 1.viranomaisneuvottelu
- kaavoituksen tueksi laaditaan selvityksiä ja suunnitelmia seuraavasti: Meluseelvitys, lepakkoselvitys, rautatiealueen rakennusten nykytilaselvitys, luontoselvitys, katujen liikennemäärät, Asemanpuiston puistosuunnitelma, pilaantuneet maa-alueet radan itäpuolelta tavara-aseman alueelta, suunnitelma linja-autojen laiturialueesta sekä pyöräparkista.



Ohjausryhmä 7.1.2020

Meluselvitys (Katu-, tie- ja raideliikenne 23.12.2020) **huomioiden tarkennettiin luonnosta seuraavasti**

- kortteliin 27 ei osoiteta asumista, käyttötarkoitukseksi muutetaan liike- ja toimistorakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa julkista rakentamista (**K-2**). Rakennusoikeutta esitetään 2200 k-m² ja kerroskorkeutta II-III.
- AL-5-kortteliin 30 esitetään XII- XV –kerrosta / rakennusoikeus 5000 k-m².
- AL-5 kortteleiden 28 -30 rakennusmassojen sijoittelua muutettiin siten, että piha-alueiden melusuojaus toteutuu asumista sallivissa kortteleissa rakennuksilla ja meluaidoilla sekä meluvalli- ja meluvallirakenteella.



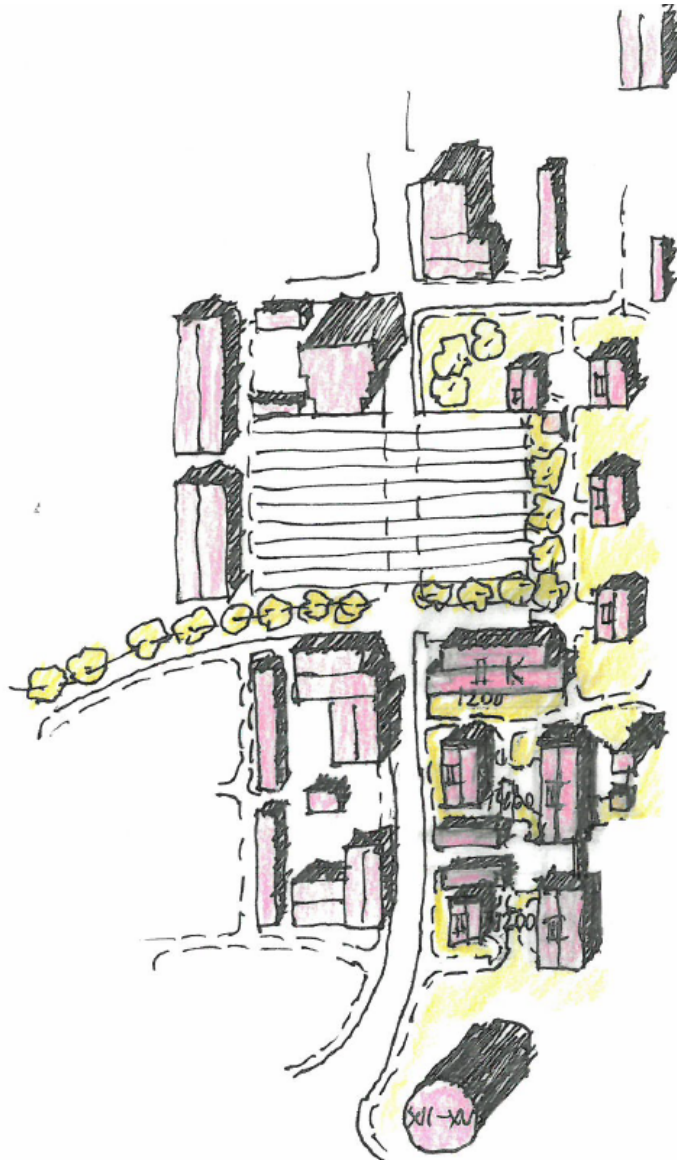
Kuva: nähtäville asetettava luonnos

Ohjausryhmä 4.3.2021

Viranomaisneuvottelun, lausuntojen ja mielipiteiden pohjalta luonnosteltujen ehdotusvaihtoehtojen tarkastelu

Linjattiin, että asemakaavaehdotus valmistellaan vaihtoehto C:n mukaisena, jossa;

- Asemapäällikön talon maakellari suojellaan (sr-4) ja varistorakennus osoitetaan historiallisena rakennuksena, jonka säilyminen on suotavaa, mutta sen korvaaminen ympäristöön soveltuvalla uudisrakennuksella on mahdollista.
- Kauppatori kapenee itä-länsi suunnassa hieman em. säilytettävien rakennuksien johdosta ja laajenee pohjois-etelä suunnassa.
- Kortteliin 28 esitetään asuin- ja liiketilojen (AL-5) sijaan liike- ja toimistorakennuksia (K) 1200 krs-m²
- Korttelin 29 tehokkuutta lasketaan (1700+1700 -> 1400+1200) ja kerroskorkeuksia lasketaan (V -> III)
- Korttelin 29 vanha rakennuskanta osoitetaan historiallisina rakennuksina, joiden säilyminen on suotavaa, mutta niiden korvaaminen ympäristöön soveltuvilla uudisrakennuksella on mahdollista.
- Muutoksilla tavoitellaan viranomaisneuvottelussa esiin nousseiden arvojen säilyttämistä (pieni mittakaavaisuus, avoimuus, avaruus ja puistomaisuus), sekä torialueen puistomaisen, osin rakennuskantaan rajautuvan miljööän luomista



Kuva: Luonnostelma asemakaavaehdotukseksi, vaihtoehto C.

Ohjausryhmä 29.4.2021

- Ehdotusvaiheessa saatiin 9 lausuntoa, osalliset eivät jättäneet muistutuksia. Kaavoittaja Risto Suikkari esitteli ehdotusvaiheessa kaava-aineistosta laaditun koosteen ehdotusvaiheessa saadusta palautteesta kaavoittajan vastineineen.
- Pääosin ehdotusvaiheen lausunnoissa ei ollut huomauttamista kaavaehdotukseen eivätkä lausunnot aiheuta muutoksia kaavoituksen hyväksymisvaiheeseen.
- VR-Goup:n lausunnossa esitetyksi ja Jokilaaksojen pelastuslaitoksen 26.4.2021 antaman lausunnon (kaavoituksen lisätietopyyntöön) mukaisesti hyväksymisvaiheen kaavaselostukseen sivulle 117 kirjataan:
Ylivieskan ratapiha ja vaarallisten aineiden kuljetukset/ VAK-liikenne
 Asemakaava ja asemakaavan muutos koskettaa Ratapihan aluetta. VR:Group:n kaavalausunnon mukaan Ylivieskan ratapihan läpi kulkee vaarallisten aineiden liikennettä käsittäen tuhansia vaunuja vuodessa. Ylivieskan kaavoituksella ei ole toistaiseksi käytössä Ylivieskan ratapihan turvallisuussuunnitelmaa. Suomessa on 13 VAK- ratapihaa, jotka toimivat järjestelyratapihoina. Ylivieska ei ole Jokilaaksojen pelastuslaitoksen lausunnon mukaan VAK -tai järjestelyratapiha.
 Jokilaaksojen pelastuslaitoksen lausunnossa todetusti: ***”Rautatieliikenteessä vaarallisten aineiden onnettomuudelle suurimmat todennäköisyydet Jokilaaksojen alueella ovat Savonradalla sekä Kokkola – Ylivieska radalla. Ylivieskan ratapihan kautta kuljetetaan siis vaarallisia kemikaaleja. Koska kyseessä ei ole VAK- tai järjestelyratapiha, vaarallisten aineiden kuljetuksista annetun lain (VAK-laki) 719/1994 12 §:n mukaan ratapihan suunnittelussa ja toiminnassa on otettu huomioon vaarallisten aineiden kuljetuksen ja tilapäisen säilytyksen aiheuttamat vaarat ihmisille, ympäristölle ja omaisuudelle. Ratapihalla saa siten kuljettaa tai tilapäisesti säilyttää vain sellaisia määriä vaarallisia aineita, ettei niistä aiheudu erityistä vaaraa. Lisäksi nestekaasun kuljetusmäärät ovat pohjoisella rataosuudella pienentyneet SSAB:n Raahan tehtaan siirtyessä LNG:n käyttöön. LNG:n kuljetukset hoidetaan maanteitse.”***
- Hyväksymisvaiheeseen esitetään viimeistellyt 3D-havainnekuvat, arkkitehtitoimisto Jorma Paloranta Oy, liite 7
- Kaavoitus etenee hyväksymisvaiheeseen ja ohjausryhmä työskentely päättyy

Asemanpuiston ideasuunnitelma Carmenia Oy 17.12.2020

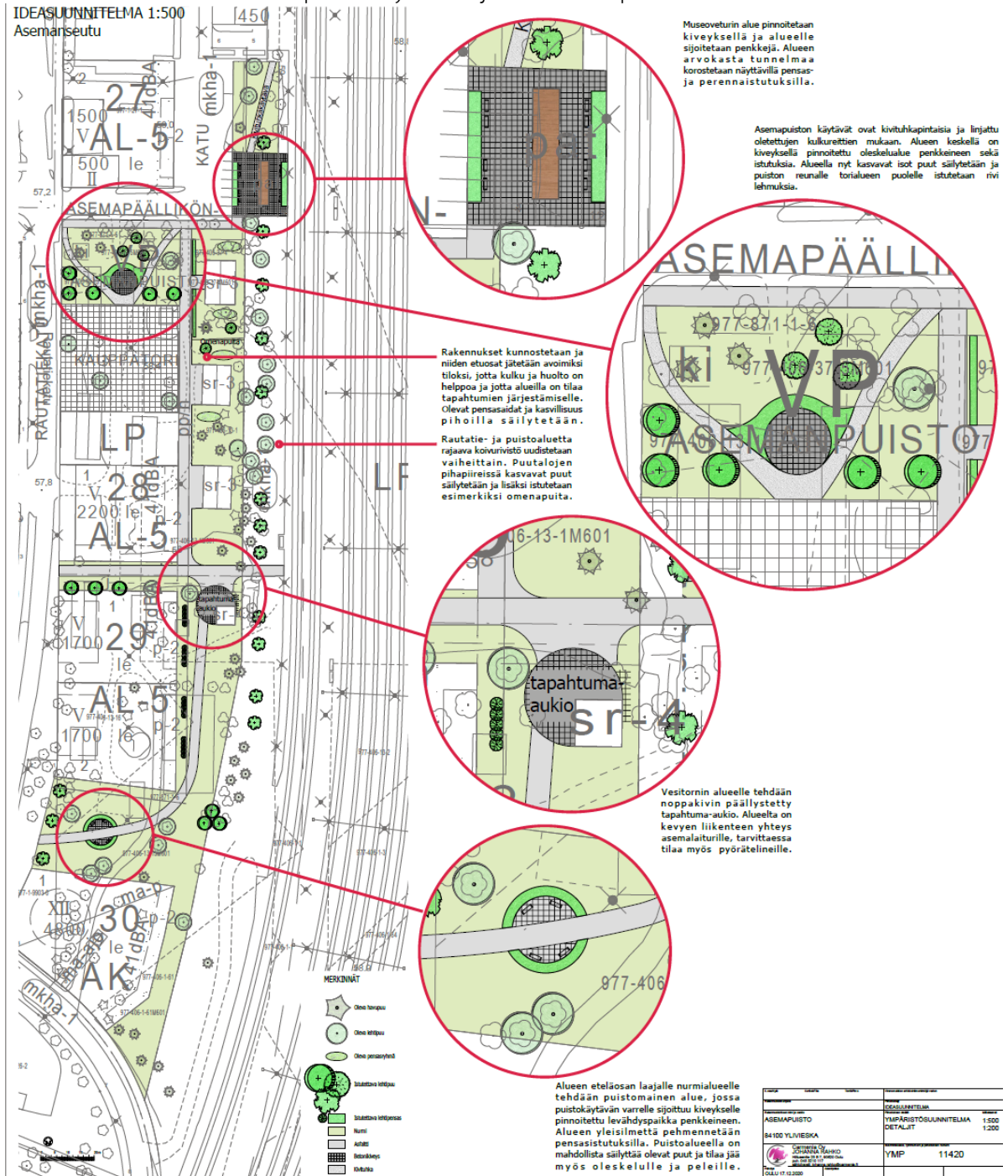
-Puistoon jäävät säilytettävät suojelukohteet asemapäälliköntalo, kaksoisvahtitupa sekä kirjanpitiäjä- vaihdemiehentalo talo ja vesitorni kunnostetaan makasiinikäyttöön. Niiden etuosat jätetään avoimiksi, jotta huolto ja kulku ovat helppoa. Tilaa jätetään tapahtumien järjestämiselle.

- Olevat pensasaidat ja kasvillisuus pihoidilla säilytetään. Rautatiealuetta ja puistoaluetta rajaava koivuvivistö uudistetaan vaiheittain ja istutetaan lisäksi omenapuita.

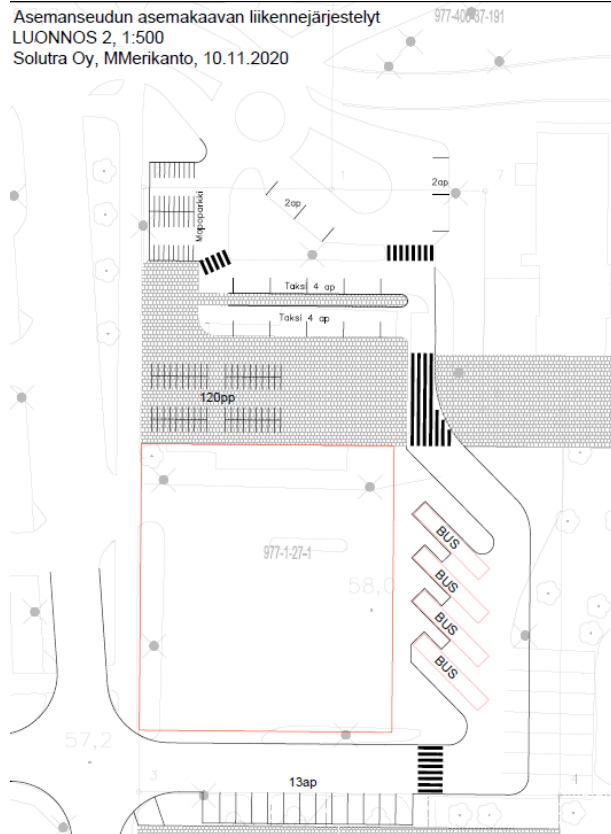
-Puistokäytävät kivituhkapintaisia

- Vesitornin alueelle noppakivin päällystetty tapahtuma-aukio, alueelta kevyen liikenteen yhteys asemalaiturille

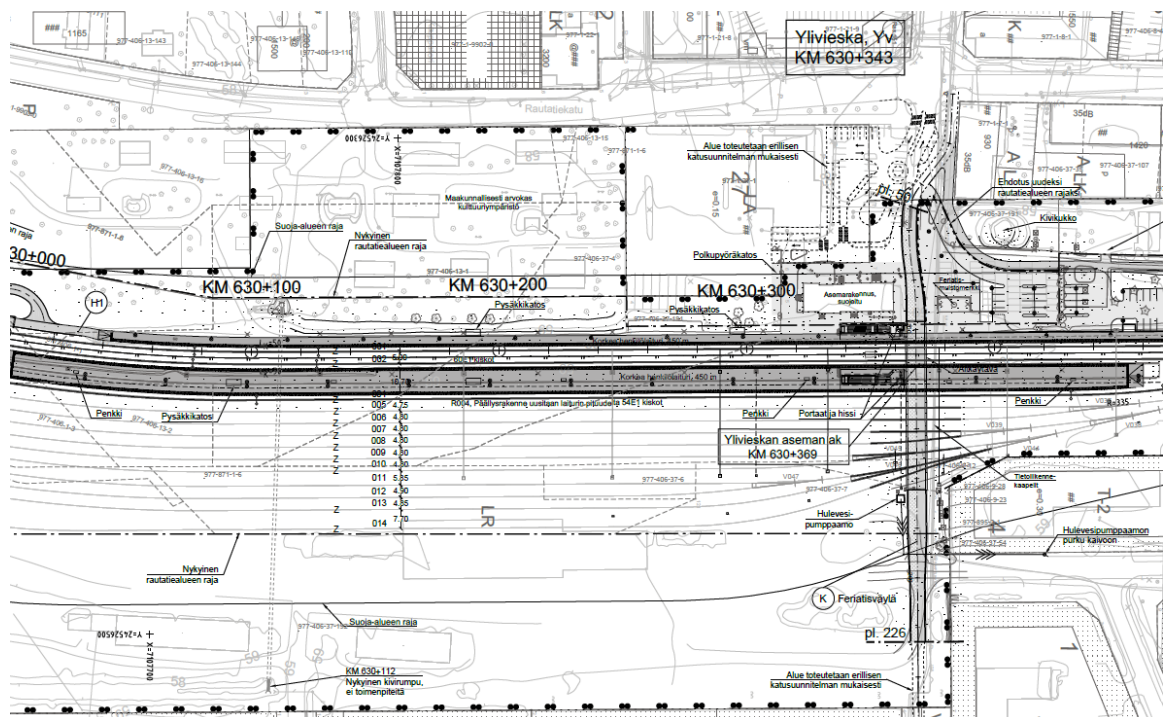
- Kauppatorin pohjoisrajalle puistoon kiveyksellä pinnoitettu oleskelualue penkkeineen sekä istutuksia. Alueen isot puut säilytetään ja torialueen puolelle istutetaan lehmusrivi.



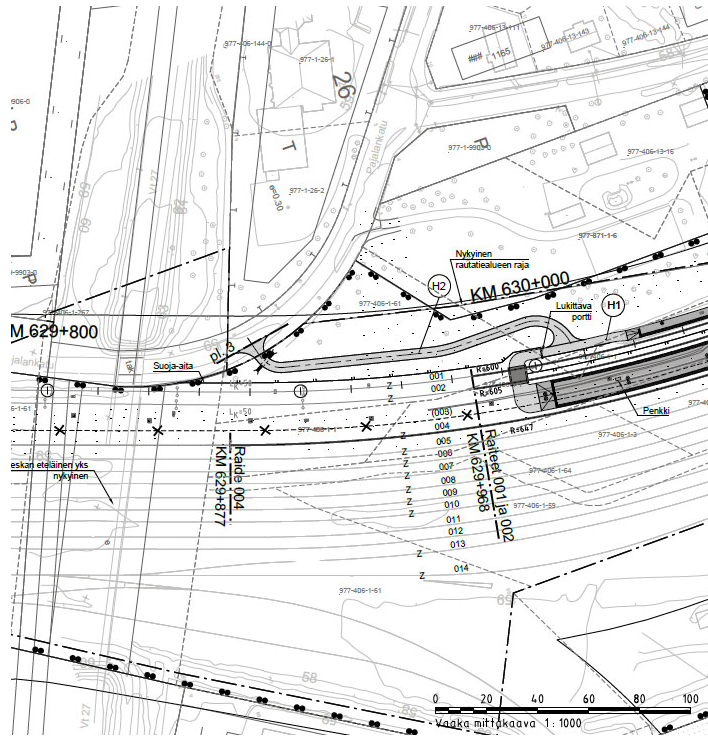
2-vaiheen suunnittelualuetta koskevia liikennesuunnitelmia (linja-autoasema, kaksoisraide)



Kuva: Rautatieaseman eteläpuolelle suunniteltu mm rautatien yhdysliikenteen linja-autojen laiturialue



Kuva: Ote ratasuunnitelmasta Ylivieskan asemajärjestelyt / Ratasuunnitelma Liikennevirasto/ Ramboll marraskuu 2017.



Kuva: Ote ratasuunnitelmasta Ylivieskan asemajärjestelyt / Ratasuunnitelma Liikennepaikka Liikennevirasto/ Ramboll marraskuu 2017.

Ehdotusvaiheeseen on Asemansedulle tarkasteltu ns. ekoenergiakortteliratkaisua, (Herrfors Oy)



Kuva: Tarkastelu on tehty luonnosvaiheen kartalle

- Matalalämpöverkko
- Olosuhdehallinta
 - Mittaukset ja seuranta
 - Säätö, tuuli ja aurinko
- Älykäs kaukolämpö
 - Kysyntäjousto
- Kauppatorin sulanapito
- Mahdollisuus kaukojäähdytykseen
- Aurinkolämmön integrointi mahdollista
- Lämpö päärungon paluuvirtauksesta
- Tuotanto alueella tai voimalaitoksella

Asemansedun kaavaluonnoksen runsas ja riittävän tiheä uudisrakentaminen mahdollistaisi alueelle nykyaikaisen ekologisen ja energiatehokkaan energijärjestelmän.

Alueen sijainti olevan kaukolämmön päärungon ja voimalaitoksen läheisyydessä antavat mahdollisuuden modulaariseen alueen rakentumisen mukana kasvavan järjestelmän suunnitteluun.

Kaukolämmön paluuvien hyödyntäminen, matalalämpöverkon rakentaminen ja optimoitu lämmöntuotanto lämpöpumpulla mahdollistavat kustannustehokkaan ja kokonaisedullisen järjestelmän toteuttamisen.

Järjestelmäintegraatiolla, älykkäällä ennakoivalla ohjauksella ja jatkuvalla seurannalla energian käyttö on mahdollisuus optimoida juuri oikeaksi. Järjestelmässä kaukolämmön paluuveden hyödyntäminen ja hallittu kysyntäjousto parantavat kokoenergiajärjestelmän hyötysuhdetta ja energiatehokkuutta.

Kokonaisjärjestelmään on mahdollisuus integroida parhaat mahdolliset poistoilman lämmöntalteenottoratkaisut, kaksisuuntainen kaukolämpö ja kesäaikainen jäähdytys. Järjestelmää on mahdollisuus kehittää lisäämällä siihen aurinkolämpö- ja -sähköjärjestelmiä ja sähköautojen latauspisteitä.

Digitalisaation avulla järjestelmä olisi käyttäjäliittymiltään hyvin monipuolinen, jolloin kiinteistön omistajat, taloyhtiöt, isännöitsijät, huoltoliikkeet ja itse asukkaat saisivat kulutuksen seurantaan nykyaikaisen työkalun.

4.5.1 Lausunnot / mielipiteet / muistutukset ja niiden huomioonottaminen

Valmisteluaineisto nähtävillä 20.1.2021- 19.2.2021



Kuva: Ote valmisteluvaiheen kaavuluonnoskartta

Valmisteluaineistosta esitetty palaute kaavoittajan vastineineen:

Kaavuluonnoksesta jätettiin 10 lausuntoa ja 3 mielipidettä.

Katso kaavaselostuksen liitteenä oleva erillinen kooste, (liite 15)

Ehdotusvaihe oli nähtävillä 24.3.2021 -23.4.2021



Kuva: Ote ehdotusvaiheen kartasta

Ehdotusvaiheen palaute kaavoittajan vastineineen:

Kaavaehdotuksesta jätettiin 9 lausuntoa.

Osalliset eivät jättäneet kaavaehdotusvaiheessa muistutuksia.

Katso kaavaselostuksen liitteenä oleva erillinen kooste palautteesta kaavoittajan vastineineen (liite 16).

5 Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen kuvaus

5.1 Kaavan rakenne

5.1.1 Mitoitus ja aluevaraukset

Suunnittelualueen pinta-ala on yhteensä noin	15,89 ha
• Asemakaava-alue on yhteensä noin	0,77 ha
• Asemakaavamuutosalue on yhteensä noin	15,12 ha

1) Asuntoalueet yhteensä noin 3,3192 ha

(Asuntoalueita on 20,9 % koko kaava-alueesta jaa ne jakaantuvat seuraavasti:

1a) Asuinkerrostalojen korttelialueet (AK) yhteensä noin 1,3187 ha

(39,7 % asuntoalueista, jotka ovat 20,9 % koko suunnittelualueesta)

Rakennusoikeus	yhteensä 13585 k-m²
	AK-kortteleiden aluetehokkuudeksi muodostuu e =1,03
Kerrosluvu	korttelit 43,49 ja 98 V-VII ja kortteli 30 XII-XV
Korttelit	1- 30 (5000 k-m ²) sekä 3-43, 3-49 ja 3-98 e= 0,80
Tonttien lukumäärä	7

AK-korttelialueella on autopaikkoja varattava vähintään seuraavasti
 -1 autopaikka asuntoa kohti
 -3 vieraspaikkaa tonttia kohti
 Korttelialueen autopaikoista tulee 3 olla esteetöntä

1b) Asuin- liike- ja toimistorakennusten korttelialueet (AL), yhteensä noin 1,2362 ha

(37,2 % asuntoalueista, jotka ovat 20,9 % koko suunnittelualueesta)

Rakennusoikeus	yhteensä 14079 k-m² (1600+1500+3200 2800 + +2200+2779)
	AL- kortteleiden tehokkuudeksi muodostuu e =1,09
Kerrosluvu	II, V, VII ja VIII
Korttelit	19, 20, 22 ja-23 (1. kaupunginosa) sekä 39 (3. kaupunginosa)
Tonttien lukumäärä	7

AL-korttelialueella on autopaikkoja varattava vähintään seuraavasti
 -1 autopaikka asuntoa kohti
 -1 autopaikka työpaikkaa kohti
 - 6 autopaikkaa asiakas ja vieraspaikoitusta varten
 Korttelialueen autopaikoista tulee 3 olla esteetöntä.

AL- korttelialuetta 22 varten on varattava autopaikoitusta lähiympäristössä olevalta autopaikkojen korttelialueelta (LPA).

Korttelissa 22 on merkintä:

a	Korttelialuetta varten on asemakaavassa osoitettu autopaikkoja korttelialueen ulkopuolelta
---	--

1c) Asuin- liike- ja toimistorakennusten korttelialueet (AL-5), yhteensä noin 0,7643 ha
(23,0 % asuntoalueista, jotka ovat 20,9 % koko kaava-alueesta).

Rakennusoikeus:	yhteensä 6800k-m² (2100+2100+1400+1200) AL-5 kortteleiden aluetehokkuudeksi muodostuu e =0,89
Korttelit:	1-24, ja 1-29
Kerrosluvu:	II, III ja V
Tonttien lukumäärä	4

AL-5 korttelialueella on autopaikkoja varattava vähintään seuraavasti
-1 autopaikka asuntoa kohti
-1 autopaikka työpaikkaa kohti
-3 autopaikkaa vieraspaikoitusta varten
-1 autopaikka liike-, toimisto- ja hotellitilojen 75 k-m² kohti
Korttelialueen autopaikoista tulee 3 olla esteetöntä

2) Palvelurakennusten korttelialue (PL), yhteensä noin 0,7679 ha.
(4,8 % koko kaava-alueesta)

Tehokkuus:	e= 0,30
Rakennusoikeus:	yhteensä 2304 k-m²
Kerrosluvu:	II
Kortteli	Korttelin 46 osa
Tonttien lukumäärä	2

Autopaikoitus:
- 1 autopaikka /työpaikkaa kohti
- 1 autopaikka asukas- ja vieraspaikoitukselle yhteenlasketun kerrosalan 100 k-m² kohti (Ko. mitoituksella PL-korttelialueelle varaus noin 23 autopaikalle)

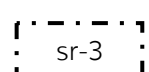
PL-korttelialueella on varattava vähintään 1 polkupyöräpaikka yhteenlasketun kerrosalan 100 k-m² kohti.

3) Liike- ja toimistorakennusten korttelialue (K), yhteensä noin 1,8417 ha
(11,6 % koko kaava-alueesta)

3a) Liike- ja toimistorakennusten korttelialueet (K) noin 0,2045 ha
(11,1 % koko liikerakennusten alueesta)

Rakennusoikeus	1650 k-m ² Tehokkuudeksi muodostuu e=0,81
Kerrosluvu	I, II
Kortteli	48 ja 28
Tonttien lukumäärä	2

Korttelissa 48 sijaitsee asemarakennus, joka asemakaavassa osoitettu merkinnällä:

 Suojeltava rakennus. Maakunnallisesti ja kulttuurihistoriallisesti tai historiallisesti arvokas rakennus

Autopaikoitus

Korttelialueella on merkintä



Korttelialuetta varten on asemakaavassa osoitettu autopaikkoja korttelialueen ulkopuolelta.

K-korttelialuetta 48 varten on varattava autopaikoitusta lähiympäristössä olevilta yleisiltä pysäköintialueilta (LP).

3b) Liike- ja toimistorakennusten korttelialue, noin 0,1979 ha
jolle voi sijoittaa julkisia palveluja (K-2)

(10,7 % koko liikerakennusten alueesta)

Rakennusoikeus:	2200 k-m²
	Tehokkuudeksi muodostuu e=1,11
Kerrosluku:	II-III
Kortteli	27
Tonttien lukumäärä	1

Autopaikoitus:

K-2 korttelialueella on varattava autopaikkoja vähintään seuraavasti:

- 1 autopaikka työpaikkaa kohden
- 1 autopaikka asiakaspaikoitukselle yhteenlasketun kerrosalan 100 k-m² (Ko. mitoituksella K-2-korttelialue 27/ varaus noin 11 autopaikalle).

Korttelialueella on myös merkintä



Korttelialuetta varten on asemakaavassa osoitettu lisäksi autopaikkoja korttelialueen ulkopuolelta.

3c) Liikerakennusten korttelialue (KL) noin 1,4393 ha

(78,2 % koko liikerakennusten alueesta)

Tehokkuus:	e= 0,35
Rakennusoikeus:	5038 k-m²
Kerrosluku:	I-II ja II
Kortteli	10 ja 46 korttelin osa
Tonttien lukumäärä	2

Autopaikoitus:

- 1 ap työpaikkaa kohden
- 1 autopaikka asiakaspaikoitukselle yhteenlasketun kerrosalan 200 k-m² (Ko mitoituksella KL -korttelialue / varaus noin 22 autopaikalle).

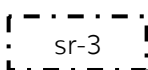
4) Virkistysalueet (V) yhteensä noin 2,7941 ha

(17,6 % koko kaava-alueesta)

Puistoalueet (VP)

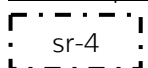
Asemanpuisto noin 1,29 ha

Asemanpuiston alueella on neljä sr-3 kohdetta: Asemapäälliköntalo, Kaksoisvahtitupa, Kirjanpitäjä-Vaihdemiehentalo ja vesitorni



Suojeltava rakennus. Maakunnallisesti ja kulttuurihistoriallisesti tai historiallisesti arvokas rakennus

Asemanpuiston alueella on yksi sr-4 kohde: Asemapäälliköntalon maakellari



Suojeltava rakennus. Paikallinen, kaupunkikuvan säilymisen kannalta arvokas rakennus

Raidepuisto noin 1,04 ha

Pajalanpuisto noin 0,34 ha

5) Liikennealueet (L) yhteensä noin 7,1699 ha

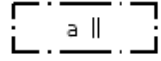
45,1% koko kaava-alueesta

Rautatiealue (LR) noin 4,2933 ha

59,9 % liikennealueista (L).

Pysäköintialueet (LP) noin 0,8044 ha

11,2 % liikennealueista (L)



Alueelle on osoitettuna kaavamerkintä a II eli kaksikerroksinen autojen säilytyspaikan rakennusala, jolle saa rakentaa kaksi pysäköintitasoa.

Autopaikkojen korttelialue (LPA) noin 0,2278 ha

3,2 % liikennealueista (L)

Kadut noin 1,5636 ha

21,8 % liikennealueista (L)

Asemapäällikönkatu	107 m
Rautatiekadun osa,	268 m
Torikadun osa,	121 m
Korjaamontie	84 m
Veturikatu	218 m
Resiinakatu	77 m

Kevyen liikenteen kadut noin 0,1318 ha

1,8 % liikennealueista (L)

Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie	
Hallikuja	94 m
Torikuja	79 m

Katuaukiot noin 0,1490 ha

2,1 % liikennealueista (L)

Kauppatori

Alueella on voimassa asemakaavat: Ak 22.8.1974, Ak 26.1.1982, Ak 22.1.2018

Alla on kirjattuna osa muutoksista voimassaolevaan nykyiseen tilanteeseen:

- Kauppatorin paikka muuttuu Rautatiekadun itäpuolelle
- Entinen kauppatori osoitetaan yleiseksi pysäköintialueeksi (LP)
- Aseman edustalla on muutettu osa linja-autoaseman korttelialueesta (LHA) katualueeksi, joille osoitetaan polkupyöräpysäköintiä ja linja-autojen laiturialue sekä Asemapäällikönkadun aluetta.
- Nykyisen asemakaavan mukaisten kortteleiden 20 ja 22 ja 24 kaavamerkintöjä on ajantasaistettu. ALK- korttelialue merkintä on muutettu AL-merkinnäksi kortteleissa 20 ja 24. Rakennukseen jätettävä kulkuaukko merkintä kortteleiden 19 ja 20 välistä on poistettu ja muutettu Torikujan jalankululle varatun katualueen osaksi. ALK kortteli 24 käyttötarkoitus on ajantasaistettu ja esitetty AL ja AL- 5-kaava-merkinnöillä, lisäksi kortteliin 24 on esitetty vihervyöhyke ja Pajalanpuiston alue.
- Asemakaava- ja kaavamuutosalueen kerrosalaksi muodostuu yhteensä noin 45656 k-m² eli kerrosalan määrä lisääntyy alueella noin 23948 k-m² Koko suunnittelualueen aluetehokkuudeksi muodostuu e = 0,29. Asemakaava-alue kasvaa noin 0,77 ha.
- Asuntorakentamiseen osoitetaan yhteensä noin 34464 k-m², kerrosala kasvaa noin 24224 k-m² ja asuntorakentamisen kortteleiden aluetehokkuudeksi (e) muodostuu keskimäärin 1,04.
- Puistoalueet lisääntyvät noin 2,57 ha
- Liikennealueista rautatiealueet LR, vähenevät noin 4,13 ha ja niistä muodostuu asunto- ja liikerakennusten alueita sekä puistoa ja katualuetta
- Radan itäpuolella teollisuuskorttelialueet (T-2) vähenevät noin 2,9 ha ja niistä muodostuu kaavamuutoksella lähipalvelujen ja liikerakennusten (PL, KL) kortteli-alueita.
- Liikerakentamisen määrä lisääntyy 1,6 ha/ 7288 k-m² ja lähipalvelurakentamisen korttelialueet lisääntyvät noin 0,77 ha/6800 k-m².

- Yleisten pysäköintialueiden pinta-ala kasvaa noin 0,65 ha. Nykyinen tori osoitetaan kaavoituksella paikoitusalueeksi (LP), samoin kaavamuutoksella muodostettavan uuden Kauppatorin eteläpuolelle on esitetty yleistä pysäköimistä.

5.1.2 Palvelut

Suunnittelualue sijoittuu keskeiselle paikalle kaupunkirakenteessa, josta palvelut ovat hyvin saavutettavissa eri puolilta kaupunkia. Kaavamuutosalueelle sijoittuu henkilöliikennettä palvelevia rakennuksia, kuten linja-autoasema ja rautatieasema. Rakenteen eheyttäminen palvelee kuntatalouden, yhdyskuntarakenteen toimivuuden ja julkisen palvelutuotannon kannalta Ylivieskan palveluiden säilymistä kaupunkiytimessä. Keskusta-asuminen lisää palvelujen käyttäjiä. Lähimmät koulut ja päiväkoti sekä terveyskeskus sijaitsevat noin kilometrin etäisyydellä suunnittelualueesta.

5.1.3 3D-mallinnus

Asemakaavaehdotuksen pohjalta asemakaava-aluetta mallinnettiin Arkkitehtitoimisto Jorma Paloranta Oy:n toimesta. Hyväksymisvaiheeseen täydennetyt havainnekuvat ovat kaavaselostuksen liitteenä (liite 7).



Kuva: Asemakaavaaluonnos, Arkkitehtitoimisto Jorma Paloranta Oy 7.1.2021



Kuva: Asemakaavaehdotus, Arkkitehtitoimisto Jorma Paloranta Oy 9.3.2021



Kuva: Hyväksymisvaihe, Arkkitehtitoimisto Jorma Paloranta Oy, 18.5.2021



Kuva: Havainnekuvanäkymä Rautatiekadulta torin yli Asemapuistoon ja kortteliin 28, Arkkitehtitoimisto Jorma Paloranta Oy, 18.5.2021



Kuva: Havainnekuvanäkymä Rautatiekadulta torille, Arkkitehtitoimisto Jorma Paloranta Oy, 18.5.2021



Kuva: Havainnekuvanäkymä asemalle ja kortteliin 27 Arkkitehtitoimisto Jorma Paloranta Oy, 18.5.2021



Kuva: Havainnekuvanäkymä Ylivieskan radan itäpuolelta keskusta, Arkkitehtitoimisto Jorma Paloranta Oy, 18.5.2021.



Kuva: Havainnekuvanäkymä radan itäpuolelta Asemapuistoon / keskusta, Arkkitehtitoimisto Jorma Paloranta Oy, 18.5.2021.



Kuva: Havainnekuvanäkymä Radan itäpuolelta, Arkkitehtitoimisto Jorma Paloranta Oy, 18.5.2021

5.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen

Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella uudistetaan keskustaa ja edistetään elinympäristön viihtyisyyttä ja toiminnallisuutta sekä hyödynnetään olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta. Rautatiehen rajoittuva Asemapuisto ja siihen liittyvät tori- ja yleiset paikoitusalueet autoille ja pyörille mahdollistavat ydinkeskustan keskeisen alueen käyttämisestä monipuolisena tapahtumapaikkana kaupunkilaisille.

Alueen lisärakentaminen ei vaikuta luonnonoloihin. Alueen suunnittelun lähtökohtana on hyvä saavutettavuus ja monipuolisuus. Suunnittelualueella keskustasa on valmis katuverkko ja radan itäpuoliselle alueelle kaavoituksella esitetään uusina asuntokatuina Resiinakatu ja Veturikatu.

Rautatiekadun ja rautatien välinen ympäristö esitetään aluekohteena (**merkintä mkha-1**) kaavaan eli maakunnallisesti arvokkaan kulttuuriympäristön uudisrakentamisessa ja piha-alueiden suunnittelussa sekä puistoalueen ja rautatiealueen pysäköintialueiden rakentamisessa ja suunnittelussa tulee huomioida alueen kulttuurihistorialliset arvot.

Radan itäpuolelta tavara-aseman alueelta on selvitetty pilaantuneet maa-alueet ja esitetty kaavaan (**merkintä saa-1**) eli puhdistettava/kunnostettava maa-alue. Pilaantunut maaperä on kunnostettava ennen rakentamiseen ryhtymistä.

Alueen sijoittuminen rautatieliikenteen melu- ja tärinäalueelle on huomioitu ohjaamalla rakentamista em. seikkoja käsittelevillä kaavamääräyksillä. Alueen hulevesien käsittelyä on ohjattu kaavamääräyksillä.

Asemanseudulle on mahdollista toteuttaa hiilineutraali kaukolämpöratkaisu /ekoenergia-korttelit. Alueen sijainti olevan kaukolämmön päärungon ja voimalaitoksen läheisyydessä antavat mahdollisuuden modulaariseen alueen rakentumisen mukana kasvavan järjestelmän suunnitteluun. Kaukolämmön paluveden hyödyntäminen, matalalämpöverkon rakentaminen ja optimoitu lämmöntuotanto lämpöpumpulla mahdollistavat kustannustehokkaan ja kokonaisedullisen järjestelmän toteuttamisen.

5.3 Kaavan vaikutukset

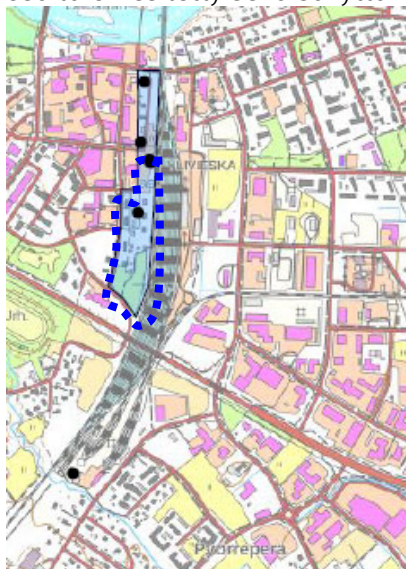
5.3.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Kaavoituksella esitetty uudisrakentaminen aiheuttaa muutoksia ja parannuksia nykyiseen maankäyttöön. Asemakaavan muutos lisää vetovoimaisten keskusta-asuntojen tarjontaa, jolla tuetaan seutukaupunki statusta ja lisätään ydinkeskustan suosiota hyvänä palveluja ja viihtymistä tarjoavana asuinpaikkana. Keskusta-asuminen on kestävän kehityksen mukaista vähentäessään liikennettä kaupunkialueen sisällä. Alueen täydennysrakentaminen edistää maankäytöllisen kehityksen tavoitteita yleiskaavavan pohjalta säilyttäen taajaman historiakerrosta ja säilyttämällä kaavassa paikallisesti ja maakunnallisesti arvokkaita rakennuksia sekä paikallisesti merkittävän rautatiepuiston.

Kaupunkilaisten kuten päättäjäienkin keskuudessa on jo pitkään ollut ristiriitaisia näkemyksiä alueen käytön suhteen. Koska käytölle ei ole valmistunut vuosikymmentenkään saatossa hyväksytyjä suunnitelmia, on seurauksena ollut alueen ja sen rakennusten kunnossapidon selkeä laiminlyönti. Osayleiskaavassa alueeseen on kohdistettu suojelumääräys, koska alueella on rakennustaiteellisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaita kohteita. Alueen asemakaavoitus ei ole edennyt. Ratkaisun etsiminen Ylivieskan keskustassa sijaitsevan asema-alueen kehittämiseksi on ollut pitkään ja useaan otteeseen virkamiesten ja luottamusmiesten valmistelussa sekä viranomaisten (Museo, ELY ja Pohjois-Pohjanmaan Liitto) ja kaupungin välisissä keskusteluissa. Kaavoitus on käynnistetty 2008 ja ollut osittain myös keskeytyksissä. Ristiriitaa on aiheuttanut alueelle sijoittuvien rautatieläisten asuntojen ja rautatiepuiston kokonaisuuden suojelukysymykset.

Kaavoituksen vaiheistus ja kaavoituksen 1. vaiheen mahdollistaman alikulkuyhteyden rakentaminen kevyelle liikenteelle keskustasta radan itäpuolelle Koskipuhtoon vuonna 2019 oli ensimmäinen merkittävä muutos asemanseudun ratkaisuihin. Alituksen yhteydessä toteutettiin myös asemarakennuksen edustalle liikennejärjestelyt rautatien saattoliikenteelle.

Asemanseudun 2. vaiheessa on kaavoituksella haettu ratkaisua siten, että maakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön, (Rautatieaseman alueen) osalta on esitetty sekä säilyttävää että uutta rakentamista mahdollistava aluesuunnitelma.



alueen nimi: **Rautatieaseman alue**

pääas. kunta: Ylivieska

pääas. kylä/k.osa: Ylivieska

tyyppi: liikenneympäristö

arvottaminen: maakunnallisesti arvokas

alueen sisältämät kohteet:

Kasarmi

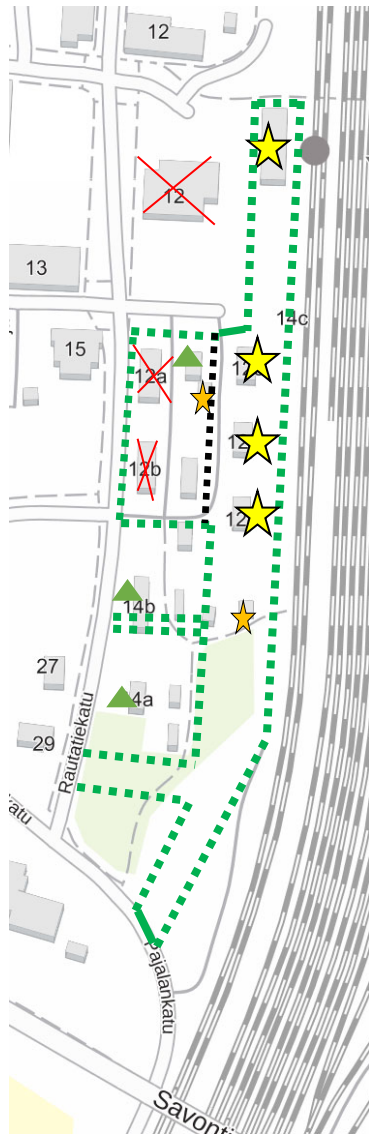
Kivikukko

Vahtitupa

Veturitalli

Ylivieskan rautatieasema

Ylivieskan rautatieaseman viheralue



Viereisessä kuvassa vihreällä rajattu alue, pinta-ala noin 1,4 ha osoitetaan ydinkeskustaan Asemanpuiston alueeksi, jolle sijoittuu myös kaavoituksella muodostettava uusi torialue.

Ko. alueella osoitetaan maakunnallisesti arvokkaiksi suojelukohteiksi neljä rakennusta ns. Kasarmialueesta merkinnällä sr-3, jotka ovat kuvassa kohteet 12c, 12d ja 12e sekä rautatieasema. ★

Alueelle osoitetaan vesitorni ja Asemapäälliköntalon kellari sr-4 merkinnällä= paikallisesti arvokas. ★

Alueelle osoitetaan historiallisiksi rakennuksiksi sh-merkinnällä kaksi asuinrakennusta ja Asemapäälliköntalon varistorakennus. Näiden säilyminen on suotavaa, tai korvaaminen ympäristöön soveltuvalla uudisrakentamisella on mahdollista. ▲

Asema ja vesitorini ovat keskustan maamerkkejä

Asemanpuisto muodostaa merkittävän osan paikallisesti arvokkaasta Rautatieaseman viheralueesta. Em. alueelle sijoittuvat rakennukset kunnostetaan makasiinityyppiseen käyttöön ja ne voivat palvella jatkossa Asemanpuistoon toteutettavia kaupunkitapah-tumia. Kaavoituksella säilytetään osa rautatiehistoriaa ja kulttuuriympäristöä kaupunkikuvassa.

Kasarmien rakennuksista, kuvassa kohteet 12a ja 12b, ovat olleet pitkään tyhjiä ja ovat pahoin vaurioituneita. Ne sijoittuvat luonnoksen mukaisille puisto- ja tori- ja pysäköintialueille ja rakennusten poistaminen tulee ajankohtaiseksi, kun kaavaa toteutetaan.

Kasarmien rakennukset 14a ja 14b on esitetty asemakaavassa merkinnällä sh, jonka mukaan rakennusten säilyminen on suotavaa, mutta niiden korvaaminen on mahdollista ympäristöön soveltuvalla uudisrakentamisella. Rakennukset sijoittuvat tonteille, joille on osoitettu myös puuverhottua lisärakentamista. Kyseiset rakennukset ovat olleet vuokrattuina asumiskäyttöön, mutta eivät täytä nykyisen asumistason vaatimuksia. Vuokralaisilta on tullut palautetta talvisin huoneistojen sisätilojen kylmyydestä ja piha-alueet eivät ole melulta suojattuja. Tällä merkinnällä tavoitellaan alueen kulttuurihistoriallisesti tärkeiden arvojen säilyttämistä korjausrakentamisella, tai pieni mittakaavaisella uudisrakentamisella.

Nykyinen matkakeskusrakennus korvataan uudisrakennuksella ja asemarakennuksen edusta toteutetaan katuaukiona / pyöräpaikoituksena katusuunnitelmiin perustuen.

Kaavassa on esitetty rautatieaseman viheralueen säilyvän noin 1,4 hehtaarin laajuisena Asemanpuistona. Alueen kehittäminen tukeutuu nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen ja liikenneverkkoon. Torikadun päätteeksi osoitetaan liikerakentamista, joka tukee toritoimintoja ja alueen käyttämistä monipuolisena tapahtumapaikkana kaupunkilaisille

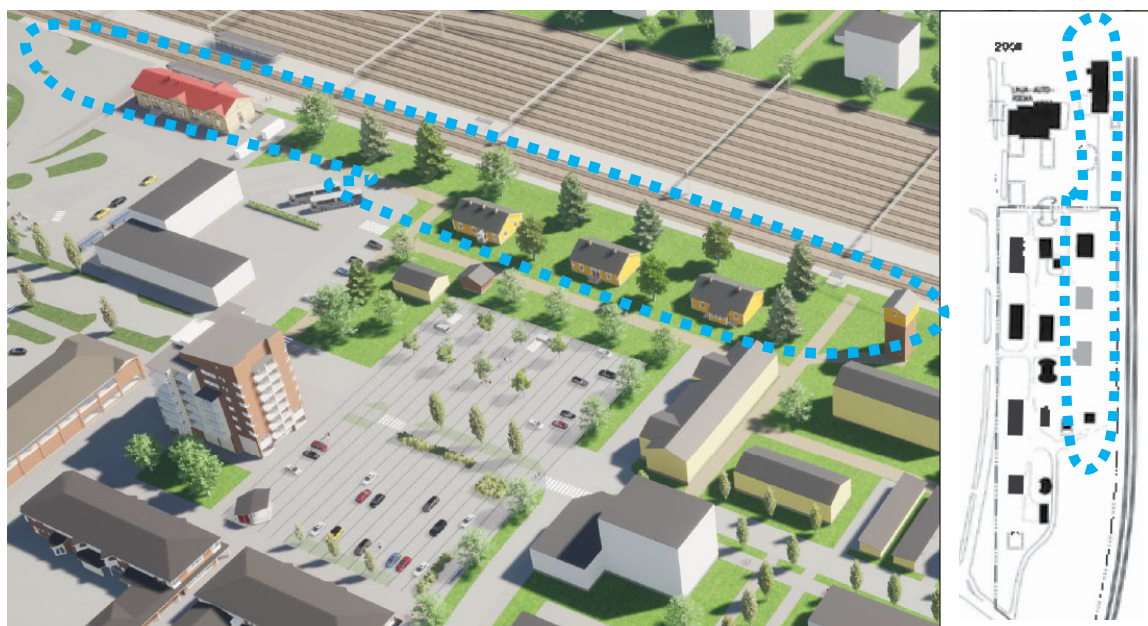
Asemakaava-alueen eteläosaan esitetään viheraluevaraus akselilla Rautatiekatu-Ratakatu. Tämä viheryhteys mahdollistaa yhdyskuntarakenteen kehittämistä tulevaisuudessa siten, että keskustatoimintojen laajentuminen radan itäpuolelle onnistuu toteuttamalla ko. varaus uudella ajoneuvoliikenteen alituksella, mikä yhdistää Savarin ja ydinkeskustan, kuten keskustan turvallisuussuunnitelma vuodelta 2006 ja kaavarunko vuodelta 2013 esittävät. Lisäksi henkilöliikenteen alitus palvelee kaupungin sisäisenä yhteytenä ja mahdollisesti vähentää autoliikennettä Savontieltä (valtatie 27).

Ekologista ja taloudellista kestävyttä edistää paitsi yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja eheyttäminen myös maankäytön suunnittelu siten, että vähennetään autoriippuvuutta. Keskustaan mahdollistetaan kaavoituksella toteutettavaksi uutta asumista ja kulttuuriympäristön vaaliminen edistävät sosiaalista ja kulttuurista kestävyttä.

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

Kaavoituksen ratkaisut muuttavat ydinkeskustan kaupunkirakennetta ja kaupunkikuvaa toisaalta kuitenkin säilyttäen taajaman historiakerrosta huomioimalla ja säilyttämällä kaavassa paikallisesti ja maakunnallisesti arvokkaita rakennuksia sekä paikallisesti merkittävän rautatiepuiston. Nämä arvot on huomioitava, kun aluetta toteutetaan.

Säilyvää rakennuskantaa korostetaan tulevaisuudessa kaupunkikuvassa, kun säilytettävät rakennukset jäävät osaksi Asemanpuiston ja Kauppatorin kokonaisuutta.



Kuva: Ote 3-D-mallinnus Arkkitehtitoimisto Jorma Paloranta Oy 9.3.2021

Rautatieläisten rakennukset ovat sijoittuneina kahteen pohjois-, eteläsuuntaiseen jonoon, joista läntisessä, kadun puoleisessa on sijoittuneet asunnot ja radan puolella on ollut rakennukset, joilla on toimitilaluonne. ja ovat luonteeltaan edustavampia (*Antti Pihkala 1998*)

Kaavoitus yhdistää toiminnallisesti kauppatorin ja vanhan asemanseudun. Toritoiminta on vakiintunut nykyiselle paikalle mutta toritoiminta ja siihen liittyvä pysäköinti tarvitsee lisää tilaa. Keskustan alueelta ei ole löydettävissä parempaa ja tilavampaa paikkaa, jolle toritoiminnat voitaisiin siirtää. Tori laajenee Keskustan kaavarungon 2013 mukaisesti. Torin laajentuminen edellyttää kahden pitkään tyhjiällä olleen huonokuntoisimman vanhan asuinrakennuksen purkua. Laajentumisen myötä radan varren edustavimpien suojeltavien rakennusten rivi tulee kuitenkin paremmin esiin reunustamaan toria ja muodostaa yhdessä

torin kanssa puustomaisen toiminnallisen tapahtumakentän. Asemakaava mahdollistaa rautatieaseman alueen täydentämisen muutamalla puujulkisivuisella uudisrakennuksella. Kaupunkikuvassa kuitenkin säilyy maakunnallisesti arvokkaan rautatieaseman alueen avoin puustomainen luonne. Asemapäälliköntalon säilyvästä pihapiiristä vesitorniin asti ulottuva yhtenäinen rivi entisiä rautatieläisten toimitilarakennuksia asuntoineen jää edustavasti kertomaan rautatien historiasta Ylivieskassa.

Kaavoituksella esitetään säilytettäväksi radan puoleisten rakennusten kokonaisuus, joilla on ollut toimitilaluonne. Maakunnallisesti ja kulttuurihistoriallisesti tai historiallisesti arvokkaina rakennuksina (sr-3) merkitään Asemarakennus ja asemanpuiston alueelle sijoittuviksi asemapäällikön talo, kaksoisvahtitupa, kirjanpitäjä-vaihdemiehentalo ja vesitorni. Lisäksi Asemapäällikön talon maakellari paikallisena, kaupunkikuvan kannalta arvokkaana rakennuksena (sr-4).

Em. rakennusten säilymisen kannalta niille tulisi löytää sopiva käyttötarkoitus. Kyseiset rakennukset sijoittuvat kokonaisuutena Asemanpuiston ja Kauppatorin yhteyteen ja ne halutaan säilyttää jatkossa kaupunkilaisille avoimena paikkana.

Rakennukset ovat kunnostettavissa esimerkiksi makasiinityyppisesti palvelemaan kaupungin keskustatapahtumia, jotka liittyvät kulttuuritoimeen sekä keskustayrittäjien toimintaan. Samalla alueen puustomainen olemus säilytetään, kun kaavassa on Asemanpuiston alueeksi osoitettuna yhteensä noin 1,4 hehtaaria.

Sijainti hyvien kulkuyhteyksien vieressä lisää alueen tapahtumien näkyvyyttä.

- Asemapäällikön talon on kaupunki vuokrannut vuoden 2020 lopulla paikalliselle yrittäjälle ja tiloissa on kampaamo- ja hyvinvointipalvelujen tiloja
- Vesitornista on tullut yksityiseltä ostotarjous joulukuussa 2020 (mahdollinen kunnostus rautatiemuseoksi tms. käyttöön).

Rautatiealueen vanhojen asuinrakennusten osoittaminen nykyajan vaatimustason mukaiseen asutukseen niiden ominaispiirteet säilyttäen on haasteellista. Nykyajan vaatimustaso asumisessa voi johtaa jopa rakennusten "ylikorjaamiseen" (Antti Pihkala 1998). Rakennusten sijoittumien raideliikenteen melualueelle ei täyty uudisrakentamiselle edellytetyjä asumisterveys vaatimuksia, (Sosiaali- ja terveysministeriön asetus asunnon ja muun oleskelutilan terveydellisistä olosuhteista sekä ulkopuolisten asiantuntijoiden pätevyysvaatimuksista (545/2015). Myöskin junaliikenteen kolina ja värinä voivat aiheuttaa vaatimuksia alueen rakennusten asumiskäyttöön ja piha-alueilta ei löydy riittävästi melulta suojattua oleskelutilaa ilman yli 4 metriä korkeaa meluaitaa, (Valtioneuvoston päätöksessä 993/1992 on ohjearvot ulkoalueiden sekä sisätilojen melutasolle). Toisaalta jo olemassa olevissa rakennuksissa ja suojelukohteissa voidaan em. vaatimustasosta tinkiä.

Toisessa rivissä Rautatiekadun varressa olevat kaksi asuinrakennusta ovat olleet asumattomina 1970 - 1980 luvulta asti ja kaksi taloa on edelleen osittain vuokrattuna asuinkäyttöön. Rautatiekadun varren asuinrakennukset vuodelta 1925 ovat muuntuneet asumistarpeiden mukana. Asunnot ovat maalatulla lastulevyllä 1970 -1980 lukujen tapaan verhotut suurin laakaovin varustetut ja niiden lattialla on muovimatot. Alkuperäisiä ikkunoita on vain ullakoilla sekä autiona olevassa asuin talossa, jossa peiliovet ovat säilyneet. Energiakorjaukset ovat johtaneet siihen, että vanhat asuinrakennukset hyvät asumisominaisuudet on menetetty. (Antti Pihkala 1998)

Edellä mainituista rakennuksista kaksi käytössä olevaa sekä asemapäälliköntalon pihapiirin varstorakennus osoitetaan asemakaavassa merkinnällä sh: Historiallinen rakennus. Rakennuksen säilyminen on suotavaa, mutta sen korvaaminen ympäristöön sopeutuvalla uudisrakennuksella on mahdollista. Korjaus- ja muutostöiden sekä käyttötarkoituksen muutosten tulee olla rakennukseen ja ympäristöön soveltuvia.

Rakennustutkimuksessa vuodelta 1998, liite 11 ja 2015 vuoden kuntoarviokurssin raportissa, liite 12, on todettuna toimenpiteitä rakennusten kunnostamiseen mm seuraavasti:

- *Kaikkien rakennusten vesikatot, lukuun ottamatta asemarakennusta ja asemapäällikön taloa tulee uusida ja katon uusimisen yhteydessä on tehtävä hallittu sadevesijärjestelmä eli sadevesikourut, syöksytorvet sekä loiskekouru.*
 - *Sadevesi aiheuttaa kosteusrasitetta, mikä näkyy mm vesilistojen vaurioina, ja räystäsrakenteisiin, joissa on lahovaurioita*
 - *Salaojitus siten, ettei vaurioiteta rakennusten perustuksia, kosteusrasitetta lisää maanpinnan väärä kallistus*
 - *Ulko-ovat eivät alkuperäisiä osin vaihdettu 1950- luvulla, suositus ovien vaihtoon, koska ovien tulisi olla mahdollisimman tiiviit*
 - *Ikkunoissa ei pellityksiä, osa ikkunoista peitetty*
- *Julkisivujen ja ulkovuorien kunnostus ja maalaus*
 - *Rakennuksissa on rikkinäisiä ikkunoita ja osa ikkunoista eivät ole alkuperäisiä*
 - *julkisivumaali on dispersomaali tai alkydipohjainen huonolaatuinen öljymaali, joka kuoriutuu julkisivulaudoituksen päältä, koska liian tiiviinä sopimaton. (Asemapäällikön talon julkisivu on maalattu keltamultamaalilla 2018)*
 - *kaksoisvahtituvassa ja kirjanpitäjä-vaihdemiehen talossa on julkisivujen ruhjevaurioita ja niiden kattomuodot eivät ole enää alkuperäisiä, muutokset on tehty 1960- luvulla*
- *Sisätilojen kunnostus*
 - *pintakerroksissa maalien irtoilua ja rapautumista*
 - *pintakerroksien materiaalit ovat vaihtuneet alkuperäisistä mm. peiliovet pääosin vaihdettu 1950 luvulla paneelioviksi. Kirjanpitäjä-vaihdemiehentalossa on säilynyt alkuperäisiä ovia, samoin kuin 1980 luvulta autiona olleessa neljän huoneiston asuintalossa. Osa 1950- luvulla tehdyistä korjauksista ovat huono kuntoisia ja niiden sen ajan piirteet eivät istu 1920 luvulla rakennetun talon henkeen eivätkä tuo lisäarvoa rakennusten ajallisiin kerrostumiin.*
 - *hormistojen kunnostus*

Nykytilannervio yhteenvedona (Insinööritoimisto Jouni Mikkola Ky) I5.1.2021, liite 14,

Kustannukset

1. Kaikki alueen rakennukset

- Rakennusten korjaustöiden kustannusarvio asuinkäyttöön on yhteensä 1470 000 euroa.
- Rakennusten korjaustöiden kustannusarvio kesäkäyttöön on yhteensä 610 000 euroa

Radan varteen kaavalla esitetty kaupungin omistamalle alueelle rakennuksia sr-3 – merkinnöillä, joiden osalta em. kustannukset ovat.

- Rakennusten korjaustöiden kustannusarvio asuinkäyttöön on yhteensä 510 000 euroa
- Rakennusten korjaustöiden kustannusarvio kesäkäyttöön on yhteensä 210 000 euroa

Alueen talousrakennusten kunnostus yhteensä noin 120 000 euroa

- vesitorni 60 000 euroa
- yksi kellari 20 000 euroa
- yksi varistorakennus 40 000 euroa

Rakennusten nykytilasta on todettuna seuraavasti:



Asemamiehentalo, vuokratyö

Rakennustekniikan osalta

Perustukset ja Alapohja Ulkopuolen maanpinnan laskeminen ja maan muotoilu

Rakennuksen runko Hirsirunko on pysynyt ryhdissä

Julkisivu Puuttuvien alalankun ja nurkan alalaudan asennus

Korjaus maalausta

Vesikatto ja yläpohja Vesikate on uusittu huopakatoksi.

Vanhan pärekaton päälle on asennettu osb-vanerit ja sen päälle huopa. Katolle on talotikkaat, katolla on lapetikkaat ja kulkusillat savupiipulle. Vesikatto on hyväkuntoinen

Ikkunat

Ikkunat ovat alkuperäiset kaksilasiset puuikkunat. Ikkunat on maalaus kunnostettu. Ulkopuolen maalissa on jonkin verran hilseilyä.

Ulko-ovet

Ovat alkuperäiset puuovet. Ovet on maalattu ja kunnostettu

Sisäosat

Sisäosat on kunnostettu 2019.

Lämmitysjärjestelmä

On ollut kakluunilämmitys Isossa huoneessa on varaava tiilitakka ja keittiössä puuhella. Isoon huoneeseen on asennettu ilmalämpöpumppu.

Viemärijärjestelmä valurautainen. WC-istuimet ja lavaarit on osaksi uusittu. Järjestelmä on käyttökunnossa. Ilmanvaihto on painovoimainen.

Sähköjärjestelmä

Pääosin alkuperäinen, osaksi järjestelmä on uusittu/lisätty pistokkeita. Järjestelmä on käyttökunnossa. täydellinen uusiminen.



Kaksoisvahtitupa rakennus on ollut kylmillään

Rakennustekniikan osalta

Perustukset ja Alapohja Painuneen porakiven korjaaminen

Rakennuksen runko Alapohjan kosteus vaurion korjaaminen

Hirsirungon lahovaurioiden korjaaminen

Julkisivu

Ulkovuoren uusiminen

Vesikatto ja yläpohja

Vesikaton uusiminen ja räystäiden lahovaurioiden korjaaminen

Ikkunat

Ikkunoiden kunnostaminen

Ulko-ovet

Ovien täydellinen kunnostaminen tai uusiminen

Sisäosat

Sisäosat ovat huonokuntoiset ja pitäisi remontoida.

Lämmitysjärjestelmä

uusiminen

Käyttövesijärjestelmä

täydellinen uusiminen

Viemärijärjestelmä

täydellinen uusiminen

Sähköjärjestelmä

täydellinen uusiminen



Kirjanpitäjä- vahtitupa /rakennus on ollut kylmillään

Rakennustekniikan osalta

Perustukset ja Alapohja	Liikkuneiden porakivien asennus kohdalleen
Rakennuksen runko	Hirsirungon lahovaurioiden korjaaminen
Julkisivu	Ulkovuoren uusiminen
Vesikatto ja yläpohja	Vesikaton uusiminen ja räystäiden lahovaurioiden korjaaminen
Ikkunat	Ikkunoiden täydellinen kunnostaminen tai uusiminen
Ulko-ovet	Ovien täydellinen kunnostaminen tai uusiminen
Sisäosat	Sisäosat ovat täydellisen remontoinnin tarpeessa.
Lämmitysjärjestelmä	täydellinen uusiminen
Viemärijärjestelmä	täydellinen uusiminen
Käyttövesijärjestelmä	täydellinen uusiminen
Sähköjärjestelmä	täydellinen uusiminen



Asuinrakennus 12 B on ollut kylmillään

Rakennustekniikan osalta

Perustukset ja Alapohja	Rakennus on matalalla Maanpinnan laskeminen rakennuksen ympäriltä Alapohjan rakenteen uusiminen kokonaisuudessaan
Rakennuksen runko	Hirsirungon lahovaurioiden korjaaminen
Ulkovuoraus	Ulkovuorauksen uusiminen
Vesikatto ja yläpohja	Vesikaton uusiminen ja räystäiden lahovaurioiden korjaaminen
Ikkunat	Ikkunoiden uusiminen
Ulko-ovet	Ovien uusiminen
Sisäosat	Sisäosat vaatisivat täydellisen remontin.
Lämmitysjärjestelmä	täydellinen lämmitysjärjestelmän rakentaminen
Viemärijärjestelmä	Järjestelmän ja viemärikalusteiden uusiminen
Käyttövesijärjestelmä	Käyttövesijärjestelmän tekeminen
Sähköjärjestelmä	Järjestelmän uudelleen tekeminen kokonaan

Rakennus on niin huonokuntoinen, että se on purkukuntoinen. Hirsirunon voi käyttää, mutta siitäkin pitää alaosa kengittää



Asuinrakennus 12 A on ollut kylmillään

Rakennustekniikan osalta

Perustukset ja Alapohja

Rakennus on matalalla etusivulla ja päädyissä
Maanpinnan laskeminen rakennuksen ympärillä
Alapohjan tarkistaminen

Rakennuksen runko

Hirsirungon lahovaurioiden korjaaminen

Julkisivu

Ulkovuorauksen uusiminen Tasanteiden ja kaiteiden uusiminen

Vesikatto ja yläpohja

Vesikaton uusiminen ja räystäiden lahovaurioiden korjaaminen

Ikkunat

Ikkunoiden kunnostaminen

Ulko-ovet

Ovien kunnostaminen tai uusiminen

Sisäosat

Sisäosien pintaremontointi.

Lämmitysjärjestelmä

Vanhojen pattereiden uusiminen

Viemärijärjestelmä

Järjestelmän tarkistaminen ja vikojen korjaaminen

Käyttövesijärjestelmä

Järjestelmän tarkistaminen ja vikojen korjaaminen

Sähköjärjestelmä

Järjestelmän tarkistaminen ja vikojen korjaaminen



Asuinrakennus 14 A

Rakennustekniikan osalta

Perustukset ja Alapohja

porakivien oikominen

Rakennuksen runko

Hirsirungon lahovaurioiden korjaaminen

Julkisivu

Etusivun reunalta alapohjan tarkistaminen

Vesikatto ja yläpohja

Ulkovuorauksen uusiminen

Ikkunat

Vesikaton uusiminen ja räystäiden kunnostaminen

Ulko-ovet

Ikkunoiden kunnostaminen

Sisäosat

Ovien kunnostaminen tai uusiminen

Lämmitysjärjestelmä

Sisäpuolen pintaremontointi.

Viemärijärjestelmä

Suorasähkölämmitys pattereilla 1980-luvulla

Käyttövesijärjestelmä

Järjestelmän tarkistaminen

Sähköjärjestelmä

Järjestelmän tarkistaminen

tarkistaminen ja vikojen korjaaminen



Asuinrakennus 14 B Vuokrattu / Sisälle ei päästy

Rakennustekniikan osalta

Perustukset ja Alapohja	porakiviperustus pääosin hyvin paikoillaan
Rakennuksen runko	Hirsirunko on ryhdissä
Julkisivu	Ulkovuoren kunnostaminen
Vesikatto ja yläpohja	Vesikaton uusiminen ja räystäiden kunnostaminen
Ikkunat	Ikkunoiden kunnostaminen
Ulko-ovet	Ovien kunnostaminen tai uusiminen
Sisäosat	Sisälle ei päästy.
Lämmitysjärjestelmä	Sisälle ei päästy
Viemärijärjestelmä	Sisälle ei päästy
Käyttövesijärjestelmä	Sisälle ei päästy
Sähköjärjestelmä	Sisälle ei päästy

Ekologista ja taloudellista kestävyttä edistää paitsi yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja eheyttäminen myös maankäytön suunnittelu siten, että vähennetään autoriippuvuutta. Keskustaan mahdollistetaan kaavoituksella toteutettavaksi uutta asumista ja kulttuuriympäristön vaaliminen edistävät sosiaalista ja kulttuurista kestävyttä.

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

Kaavoituksen ratkaisut muuttavat ydinkeskustan kaupunkirakennetta ja kaupunkikuvaa toisaalta kuitenkin säilyttäen taajaman historiakerrosta huomioimalla kaavassa paikallisesti ja maakunnallisesti arvokkaita rakennuksia sekä paikallisesti merkittävän rautatiepuiston säilyttävinä. Nämä arvot on huomioitava, kun aluetta toteutetaan.

Asuminen, väestön rakenne ja kehitys kaava-alueella

Kaavamuutosalueen ympäristö on rakentunut asemakaavojen mukaisesti erilaisina keskustatoimintojen alueina. Keskustan osayleiskaavan 2030 periaatteiden mukaisesti tämä kaavamuutos "eheyttää ja tiivistää keskustaajaman maankäyttöä. Keskustan vajaakäyttöinen alue muuttuu tiiviiksi keskustarakenteeksi ja sijoittuu yhdyskuntarakenteen kannalta edullisesti."

Täydentävä ja eheyttävä maankäyttö parantaa materiaalien ja energian käytön tehokkuutta ja edistää niiden kestävää hyödyntämistä. Ekologista ja taloudellista kestävyttä edistää paitsi yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja eheyttäminen, myös maankäytön suunnittelu siten, että vähennetään autoriippuvuutta.

Tiivis keskusta-asuminen tukee keskustan palvelujen laajentamista. Ilman tehokasta ja laadukasta asuntorakentamista keskustan laajentaminen ei onnistu. Alueen kehittämisen tulee olla määrätietoista, jotta kaupunkikuvallinen laatu ja tiiveys saavutetaan.

Uusien kortteleiden asuin yksiköiden toteutuminen monipuolistaa kaupungin asuntotarjontaa ja lisää keskustaa houkuttelevana asuinpaikkana. Keskusta – asuminen edesauttaa varautumisessa väestön ikääntymiseen ja muuttuviin asumistarpeisiin. Lisäksi radan itäpuolelle on esitetty palvelurakennusten korttelialue, joka täydentää Ratakadun varteen toteutuneita palveluasumisen yksiköitä ja mahdollistaa tulevaisuudessa yhteistyötä yksiköiden välillä hoivapalveluiden tarjoamisessa sekä päivystysluonteisissa tehtävissä. Rautatien itäpuoliselle alueelle, joka on yleiskaavan mukaista keskustatoimintojen aluetta, asumisen lisääminen tukee ydinkeskustan palveluiden

käyttöä ja parantaa merkittävästi kaupunkikuvaa, kun rautatietoimintoja palvellut tavarasema-alue keskeltä kaupunkirakennetta poistuu.

Kerrostalorakentaminen lisää väestön määrää suunnittelualueella, mikä on nyt 69 asukasta. Aukasta on 18 - 64 vuotiaita pääosa eli 50 henkeä yli 64- vuotiaita on 15 ja alle 18- vuotiaita 18 henkeä.

1) Nykyisellään ennen kaavamuutosta suunnittelualueella on ollut asumista noin 10 240 k-m² Mikäli huoneistoalan ja kerrosalan suhteena käytetään 0,8, niin muodostuu alueelle vakituista kerrostalon huoneistoalaa noin 8 192 eli noin 120 - 174 asukkaalle Asukasmäärä on kuitenkin vain 69 asukasta. Kortteli 24 on ollut pitkään omakotialueena rakentunut ja kaupunki on hankkinut omakotitalojen rakennuspaikat rakennuksineen omistukseensa ja ne myös purkanut, kun niiden vuokratyö on päättynyt.

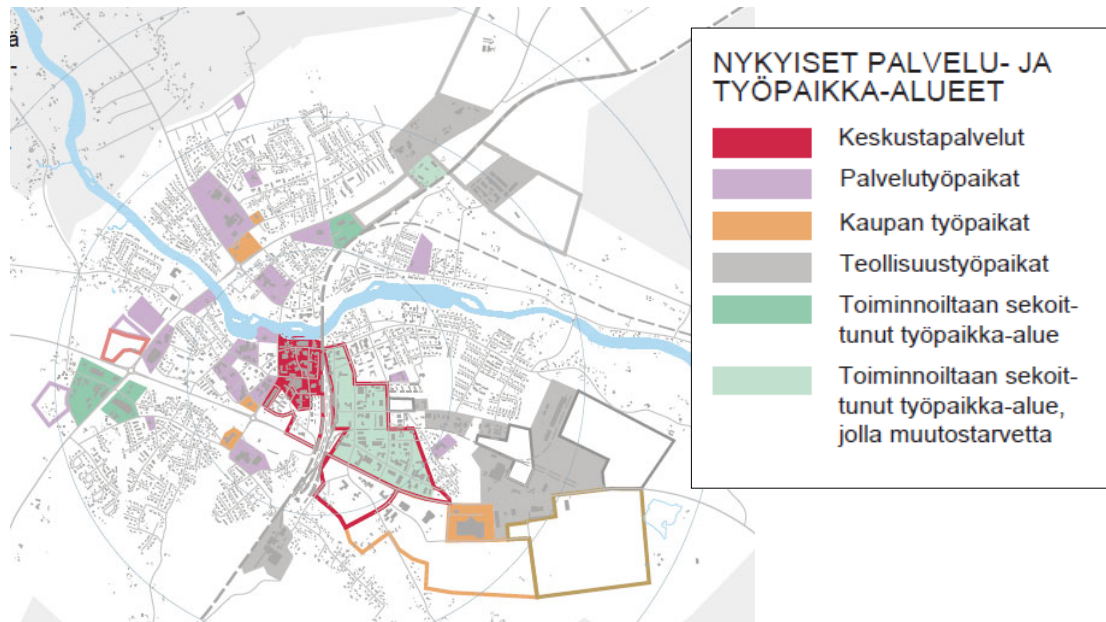
2) Kaava mahdollistaa suunnittelualueella asumista noin 34 464 k-m², mikä mahdollistaa likimäärin arvioituna keskimääräisellä huoneistokoolla 47 k-m² – 68 k-m² (kerrosala 34 464 k-m² /huoneistoala 29 294 k-m²) kaavamuutosalueelle uusia kerrostaloasuntoja 430 – 623 kpl ja asukasmäärällä 1,3 henkeä / asunto noin 559 - 810 asukasta.

Palvelut, työpaikat, elinkeinotoiminta

Suunnittelualue keskustassa on jatkossakin keskustapalveluiden aluetta. Kaavamuutoksella ei ole merkittävää vaikutusta alueen työpaikkamäärään, mutta kaavoitus tukee muutoin alueen elinkeinotoimintaa esim. palvelujen saavutettavuuden kautta (liikennejärjestelyt eli paikoitus ja kevyen liikenteen yhteydet paranevat). Suunnittelualueelle sijoittuu keskustapalveluja: rautatieasema, paikallis- ja rautatien yhdysliikennettä palvelevien linja-autojen pysäkit, taksiasema sekä liike- ja toimistorakentamista (K). Edellisten lisäksi AL- 5 korttelialueille mahdollistetaan erikoiskaupan tiloja kivijalkamyymälöille, kahviloille, ravintoloille sekä muille yksityisille ja julkisille palveluille.

Rautatien itäpuoli on toiminnoiltaan sekoittunut työpaikka-alue ja sitä kehitetään tämän kaavamuutoksen myötä yleiskaavassa esitetysti keskustatoimintojen (C-2) alueena.

Alueelle on esitetty kerrostaloasumista, palvelurakennusten korttelialueita sekä liikekortteli.



Virkistys

Lähialueelle sijoittuu kävelyetäisyydelle: Liikennepuisto, minigolfrata ja kevyen liikenteen reittien kautta on saavutettavissa Toivonpuistoon sijoittuvat: urheilukenttä, Jäähalli, Liikuntakeskus, jossa uimahalli, kuntosali, tennishalli, jalkapallokenttä, skeittirata ja frisbeegolfrata. Toivonpuistossa on myös ns. Aarnimetsän alue, jossa on kuntopolut sekä hiihtoladut ja myös yhteydet laajaan kuntopolku- ja hiihtolatuverkostoon.

Kulttuuripalveluista sijoittuu keskustaan konserttitalo Akustiikka ja Koskipuhdossa Ratakadulle sijoittuu teatteri sekä kansalaisopiston harrastetilat. Alueelta on yhteydet myös Kalajoenrantaan rajoittuville puistoalueille sekä Kirkkopuistoon.

Suunnittelualueelle esitetyt puistoalueet polkuineen, yhteensä noin 2,8 hehtaaria lisäävät keskusta-asumisen viihtyisyyttä. Asemanpuistoa (noin 1,4 ha) yhdessä torialueen kanssa kehitetään keskustan tapahtumapaikkana ja rautatien rakennukset kunnostetaan esimerkiksi makasiinityyppisiksi tiloiksi, jolloin ne jäävät kaupunkirakenteeseen kertomaan rautatien historiaa.

Kaupalliset vaikutukset

Maakuntakaavoituksen 1. vaihekaava osoittaa Ylivieskan keskustan osalle merkityn alueellisen keskustatoimintojen alue-merkinnän (C-1) mukaisen maankäytön, mikä sallii sijoittaa keskustatoimintojen alueelle yhteensä 50 000 k-m² vähittäiskaupan suuryksiköiden tiloja. Kaavoituksella mahdollistetaan jossain määrin liikerakentamista, mutta ei suuryksikön kokoluokkaa.

Keskustassa K-, AL- ja AL-5 korttelialueille kaavoitus mahdollista toteuttaa ns. kivijalkaliikkeenä erikoiskaupan liikehuoneistoja kerrostalojen 1. ja 2. kerrokseen likimäärin noin 7900 k-m². Koskipuhdon keskustatoimintojen alueelle (C-2), kaavamuutos mahdollistaa toteuttaa KL-kortteliin 10 ja korttelin 46 tontille 7 yhteensä noin 2156 k-m² tiloja erikoiskaupan yksiköille sekä AL kortteliin 39 noin 400 k-m²:n suuruisen kivijalkaliikkeen eli yhteensä noin 2556 k-m² liiketiloja.

Vaikutukset kaupungin imagoon seutukaupunkina:

Kaavamuutos ja sen toteuttaminen tukee jatkossakin Ylivieskan seutukaupunkistatusta. Ylivieskan elinvoima ja vetovoima on seutukaupunkiselvityksen mukaan hyvä. Ylivieska sijoittui elinvoima ja vetovoimaindeksin yhteistuloksissa parhaan viidenneksen seutukaupunkien joukkoon ja oli viides.

Ylivieskan elinvoimaisuudesta seutukaupunkiselvityksessä todetusti:

- Ylivieska on Seutukaupungit selvityksen mukaan ollut vuosina 2014 -2017 eniten väestömäärältään kasvava kaupunki eli kasvua 1,84 %.
- avoimen sektorin työpaikkojen määrä kasvoi Ylivieskassa vuosina 2010 -2015 toiseksi eniten selvityksen mukaan eli + 200/ 5 % ja julkisen sektorin työpaikkojen määrä kasvoi myös jonkin verran (+9)
- teollisuuden työpaikkojen määrä kasvoi myös (+103 / 13,3 %)

Ylivieskan vetovoimaisuudesta selvityksessä todetusti:

- muuttovoittoa Ylivieskaan oli vuosina 2013 -2016 219 henkilöä, mikä asukasluvuun suhteutettuna on yksi suurimmista Suomen seutukuntaselvityksessä mukana olleista kaupungeista.
- valmistuneiden asuntojen määrä vuosina 2010 -2016 suhteutettuna väestömäärään oli ylivoimaisesti korkeinta Ylivieskassa (1000 asuntoa)
- opiskelijoiden osuus väestöstä vuosina 2010 -2016 oli merkittävä.

Taloudelliset vaikutukset

Kaupunki omistaa asemanseudun 2- vaiheen suunnittelualueesta noin 1,1898 ha.

Kaupungin omistamien alueiden kirjanpitoarvo on yhteensä arviolta noin 490 000 euroa.

Kirjanpitoon vaikutus = maan myyntitulot - koko alueen raakamaan ostohinta =

2 038 000 € – 490 000 € = 1 548 000 euroa

- Kaupungin alueesta on osoitettu asuin- liikerakentamiseen (AL, AL-5, AK) noin 1,49 ha / noin 18 000 k-m² ja lähipalvelurakentamiseen (PL) noin 0,7679 ha / 2303 k-m².

Kaupunki saa tuloja arviolta noin 100 €/k-m² AL-, AL-5- ja AK- -tonteista ja P-tontista noin 40 €/k-m², yhteensä noin 1,9 miljoonaa euroa.

Infran toteuttamisen kustannus ja muut kustannukset kaupungille:

- Olevan katuverkon arvo on noin 434 000 euroa ja uuden katuverkoston ja viemäröinnin toteuttaminen on yhteensä noin 261 000 €.

Kaupunki toteuttaa uusia katuja (Asemapäällikönkatu, Veturikatu ja Resiinakatu) pituudeltaan yhteensä noin 402 metriä, joiden suunnittelu- ja rakentamiskustannus 650 €/m eli arviolta noin 261 000 euroa. Olevaa katuinfraa on toteutettuna jo noin 549 metriä 650 €/m arvoltaan noin 357 000 euroa. Kevyen liikenteen katuja ovat Hallikuja ja Torikatu pituudeltaan noin 173 metriä ja ne ovat jo rakennettu (arvio on noin 450 €/m eli arvoltaan noin 78 000 euroa).

- Puistojen suunnittelu- ja rakentamiskustannus arviolta noin 150 000 euroa. Puistomaisesti rakennettavia ovat Asemanpuisto ja Pajalanpuisto, pinta-ala noin 1,5 ha, suunnittelu- ja rakentamiskustannukset noin 150 000 euroa. Asemanpuistossa

säilytettävien rakennusten kunnostaminen makasiineiksi palvelemaan kaupunkitapahtumia ja puiston toimintoja kustannukset arviolta noin 270 000 euroa. Radan itäpuolelle sijoittuvan Raidepuisto on noin 1,2 ha ja kustannukseltaan rakennettuna noin 50 000 euroa.

- Uuden torin suunnittelun ja rakentamisen kustannukset 150 €/m² euroa eli arviolta noin 224 000 euroa.
- Yleisten pysäköintialueiden ja Yleisten pysäköintialueiden ja aseman edustan pyöräpaikoitusalueen linja-autojen laiturialueiden toteuttamisen Asemapäällikönkadun alueelle noin 250 000 euroa.

Kaupungin kaavoituksesta saamat tulot ja hyöty:

- Kaupunki neuvottelee Senaatin Asema-alueet Oy:n kanssa kaavoitussopimuksesta, joka koskisi radan itäpuolella 3,46 hehtaarin suuruista aluetta. Kaupunki perisi yhdyskuntarakentamisen kustannuskorvauksen sekä kaavoitusmaksun. Sopimusta neuvotellaan kaavaehdotukseen perustuen
- Kaupunki perii kiinteistökohtaiset viemäri liittymä-, vesiliittymä- ja hulevesimaksut taksojen mukaisesti, kun alue rakentunut.
- Suunnittelualueelle toteutettavat investoinnit ovat merkittäviä ja ne näkyvät kaupungin taloudessa menoina sekä tuloina, mm. radan itäpuolelle toteutuu yksityisten hankesuunnitelmien ja rahoituksen turvin. seitsemän tonttia asuntorakentamiseen ja yksi tontti asuin- ja liikerakentamiseen.
- Kaavoituksen vaikutukset kuntatalouteen ovat myös välillisiä mm. Ylivieskan väestömäärän kasvu ja sitä myöten verotulojen lisääntyminen. Toisaalta taas alueelle sijoittuvien lapsiperheiden alle kouluikäisille lapsille kaupungin on osoitettava päiväkotipaikka ja kaavoitus vaikuttavat myös koulujen oppilasmääriin, joten koulu- ja päiväkotitilojen riittävyys on kiinnitettävä huomiota.

Sosiaaliset vaikutukset

Ydinkeskustaan sijoittuvista kerrostaloista on palvelut saavutettavissa kävellen, mikä palvelee hyvin mm. ikäihmisten ja lapsiperheitten tarpeita. Pyörätieverkosto liittyy katuverkkoon ja kaavamuuotosalue sijoittuu yleiskaavan mukaiselle pyöräily- sekä kävelysuosioliselle alueelle. Aivan lähietäisyydellä on myös julkiset palvelut Rahkolan koulu, lukio, Hakalahden vuoropäiväkotä, kulttuuripalveluja tarjoava Ylivieskatalo Akustiikka ja Ylivieskan terveyskeskus sekä kirkko. Myös valtion ja kunnan virastot ovat lähellä. Monipuolinen asuntotyyppijakauma ja keskustan kulttuuriympäristön vaaliminen edistää sosiaalista ja kulttuurista kestävyyttä. Asemanpuistoon on mahdollista toteuttaa monipuolisia keskustatapahtumia asukkaille ja siitä muodostuu keskustan vetovoimatekijä.

Tiivis kaupunkiympäristö mahdollistaa miljöön rikkaalle sosiaaliselle kanssakäymiselle sekä uusia kanssakäymisen muotoja. Rakennetun ympäristön laatu paranee ja muuttuu turvallisemmaksi risteysjärjestelyjen sekä Rautatiekadun katusuunnitelmien ja infran perusparantamisen myötä. Ydinkeskustaan osoitetut uudet asutokorttelit mahdollistavat myös ydinkeskustan palveluiden säilymisen ja palvelutarjonnan mahdollisuuden kehittyä ja kasvaa monipuoliseksi. Kuitenkin hallittu tiivistäminen tuo lisäarvoa suurelle joukolle uusia asukkaita palvelujen, virkistysalueiden ja lyhenevien etäisyyksien ansiosta. Liikennejärjestelyt suunnitelmien pohjalta parantavat jäsentymätöntä katu- ja paikoitustilaa ydinkeskustassa ja suunnitellut pyöräpaikoituksen alueet aseman lähistöllä palvelevat myös junaliikenteen käyttäjiä.

Liikenne sekä melu ja tärinä

Asemakaavamuutoksella on vaikutuksia ydinkeskustan liikenteeseen, keskusta-alueen sisäinen liikenne uuden asumisen mahdollistuttua lisää liikennettä Rautatiekadulla Torikadulla, Asemakadulla ja Ratakadulla ja mahdollisesti myös Pajalankadulla.

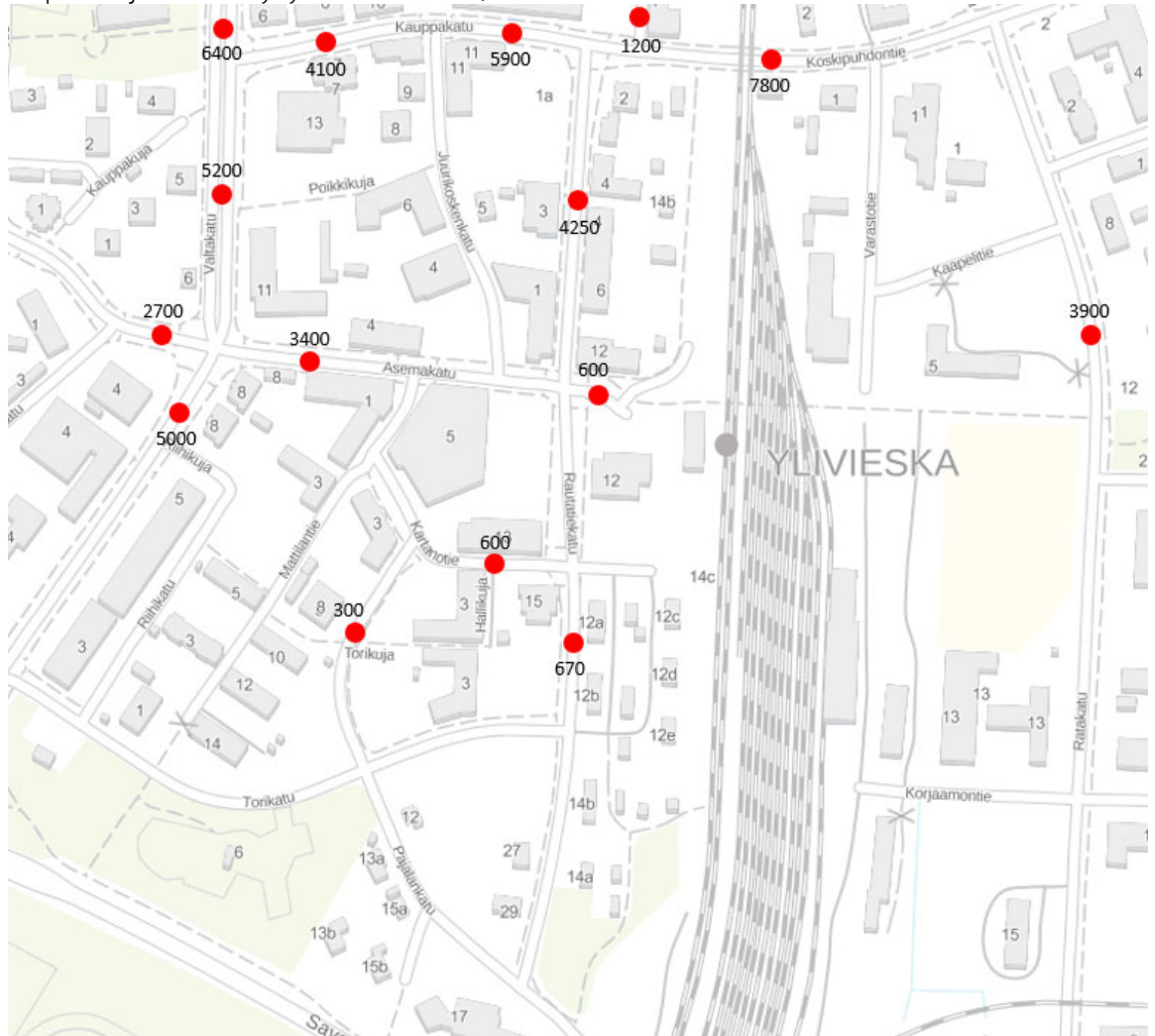
Kaavamuutoksella parannetaan alueen liikenneympäristöä ja osoitetaan yleisiä pysäköintialueita sekä suunnitellaan kadunvarsipysäköintiä keskustaan.

Ylivieskan liikennejärjestelyjen yleissuunnitelma on vuodelta 2006 / Liidea Oy / Plaana Oy), jonka mukaan keskustaan on toteutettuna liikennevaloristeyksiä.

Rautatiekatu, Asemakatu ja Ratakatu ovat kokoojakatuja., Asemakadun ja Rautatiekadun risteykseen on myös toteutumassa valo-ohjaus, mikä lisää myös kevyen liikenteen turvallisuutta merkittävästi nykyisestä.

Katuverkon liikennemäärät suunnittelualueella.

Nopeusrajoitus on nykyisellään 40 km/h



Kuva: Katuverkon **nykyiset** liikennemäärät, Solutra Oy 22.2.2021

Ennusteliikennemäärät

Liikennemäärien arvioidaan kasvavan asemakaavan vaikutuksesta radan länsipuolella

- autolla 1200 matkaa / vrk
- jalan 400 matkaa / vrk
- pyörällä 200 matkaa / vrk

Vastaavasti liikennemäärien arvioidaan kasvavan radan itäpuolella

- autolla 1400 matkaa / vrk
- jalan 450 matkaa / vrk
- pyörällä 250 matkaa / vrk (Solutra Oy 22.2.2021)

Meluselvityksessä 23.12.2020 selostuksen liite nro 4 todetusti sovellettavat ohjearvot

Valtioneuvosto on antanut päätöksen yleisistä melutason ohjearvoista v. 1992 (VNp 993/92). Päätöksen mukaisia ohjearvoja sovelletaan meluhaittojen ehkäisemiseksi ja ympäristön viihtyisyyden turvaamiseksi maankäytön, liikenteen ja rakentamisen suunnittelussa sekä rakentamisen lupamenettelyssä. Päätöksen mukaiset melun ohjearvot on esitetty taulukossa 3.1.

Ohjearvon määrittely tarkoittaa keskimelutasoa eli ekvivalenttimelutasoa koko ohjearvon aikavälillä. Siten lyhytaikaiset ohjearvon desibelirajan ylitykset eivät välttämättä aiheuta päätöksessä tarkoitettua ohjearvon ylittymistä, mikäli aikaväli sisältää myös hiljaisempia ajanjaksoja.

Taulukko 3.1. VNp 993/92 mukaiset yleiset melutason ohjearvot

	Melun A-painotettu keskiäänitaso (ekvivalenttitaso), L_{Aeq} , enintään	
	Päivällä klo 7-22	Yöllä klo 22-7
ULKONA		
Asumiseen käytettävät alueet, virkistysalueet taajamissa ja niiden välittömässä läheisyydessä sekä hoito- tai oppilaitoksia palvelevat alueet	55 dB	50/45dB ¹⁾²⁾
Loma-asumiseen käytettävät alueet ⁴⁾ , leirintäalueet, virkistysalueet taajamien ulkopuolella ja luonnonsuojelualueet	45 dB	40 dB ³⁾
SISÄLLÄ		
Asuin-, potilas- ja majoitus-huoneet	35 dB	30 dB
Opetus- ja kokoontumistilat	35 dB	-
Liike- ja toimistohuoneet	45 dB	-

¹⁾Uusilla alueilla melutason yöohjearvo on 45 dB.

²⁾Oppilaitoksia palvelevilla alueilla ei sovelleta yöohjearvoa.

³⁾Yöohjearvoa ei sovelleta sellaisilla luonnonsuojelualueilla, joita ei yleisesti käytetä oleskeluun tai luonnon havainnointiin yöllä.

⁴⁾Loma-asumiseen käytettävillä alueilla taajamassa voidaan soveltaa asumiseen käytettävien alueiden ohjearvoja

Yöajan osalta voidaan tehdä harkintaa, onko keskustakorttelien luonne sellainen, että melutason ohjearvona voidaan soveltaa 50 dB.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet:

Valtioneuvoston hyväksymissä, tarkistetuissa valtakunnallisissa alueiden käyttötavoitteissa (Ympäristöministeriö 2018) todetaan, että " Kestävän alueidenkäytön yhtenä tehtävänä on ennalta ehkäistä merkittäviä terveys- ja ympäristöhaittoja. Alueiden käytön tavoitteena on ehkäistä melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia terveyshaittoja."

Maankäyttö ja rakennuslaissa (132/1999) todetaan, että alueiden käytön suunnittelun tavoitteena on edistää terveellisen ja viihtyisän elin- ja toimintaympäristön luomista.

Uudenmaan ELY-keskuksen opas 2/2013 " Melun ja tärinätorjunta maankäytön suunnittelussa" mukaan tavoitteena on, että ohjearvot täyttyisivät koko asumiseen varatulla alueella. Mikäli tähän ei ole mahdollista päästä, tulisi varmistaa, että ohjearvot alitetaan ainakin asuntojen pihoilta leikkiin ja oleskeluun tarkoitetuilla alueilla.

Melun enimmäistason L_{Amax} suositukseksi (mm. UUD ELY opas 2/2013) on, että ulkoa sisään kantautuvan melun L_{Amax} taso sisällä ei saisi ylittää 45 dB. Tätä sovelletaan raideliikennemelun osalta tässä selvityksessä

Melulaskennassa on tutkittu melutilanne ennustevuoden 2040 mukaisilla tiedoilla. Tie-, katu- ja raideliikenteen melu ja tärinä huomioidaan kaavamääräyksissä.

Melutilanne piha-alueilla:

Kuva: 1: Ennustetilanne 2035/2040 tie-, katu- ja raideliikenteen päiväjän klo 7-22 yhteismelutaso kaava-alueella



Kuva 1

ASEMANSEUTU 2, ASEMAKAAVA, YLIVIESKA

MELUSELVITYS

Tie-, katu- ja raideliikenne,
ennustetilanne v. 2035/2040

Päiväjän keskiäänitaso, $L_{Aeq7-22}$

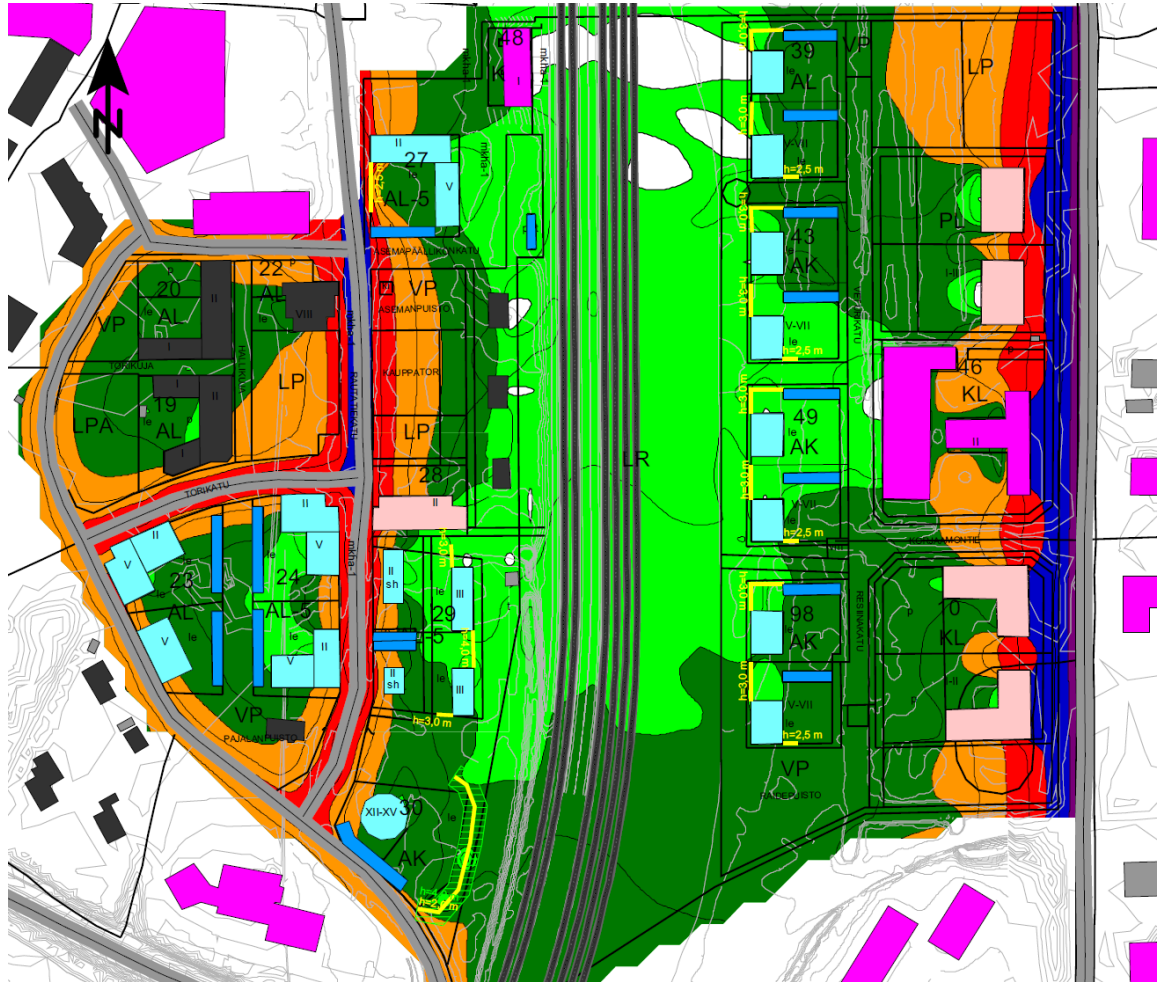
Selitteet

- Nykyinen asuinrakennus
- Liike-, teollisuus- tai julkinen rakennus
- Muu rakennus
- Asemakaava-alueen suunniteltu asuinrakennus
- Asemakaava-alueen suunniteltu muu rakennus
- Asemakaava-alueen suunniteltu liike- tai lähipalvelurakennus
- Meluaita
- Meluvalli

Äänitaso

dB(A)	
70 <	
65 <	
60 <	
55 <	
50 <	
45 <	

Kuva 1.1: Ennustetilanne 2035/2040 tie- katuliikenteen päiväajan klo 7-22 melutaso kaava-alueella



Kuva 1.1.









**ASEMANSEUTU 2, ASEMAKAAVA,
YLIVIESKA**

MELUSELVITYS

Tie- ja katuliikenne
ennustetilanne v. 2035/2040

Päiväajan keskiäänitaso, $L_{Aeq7-22}$

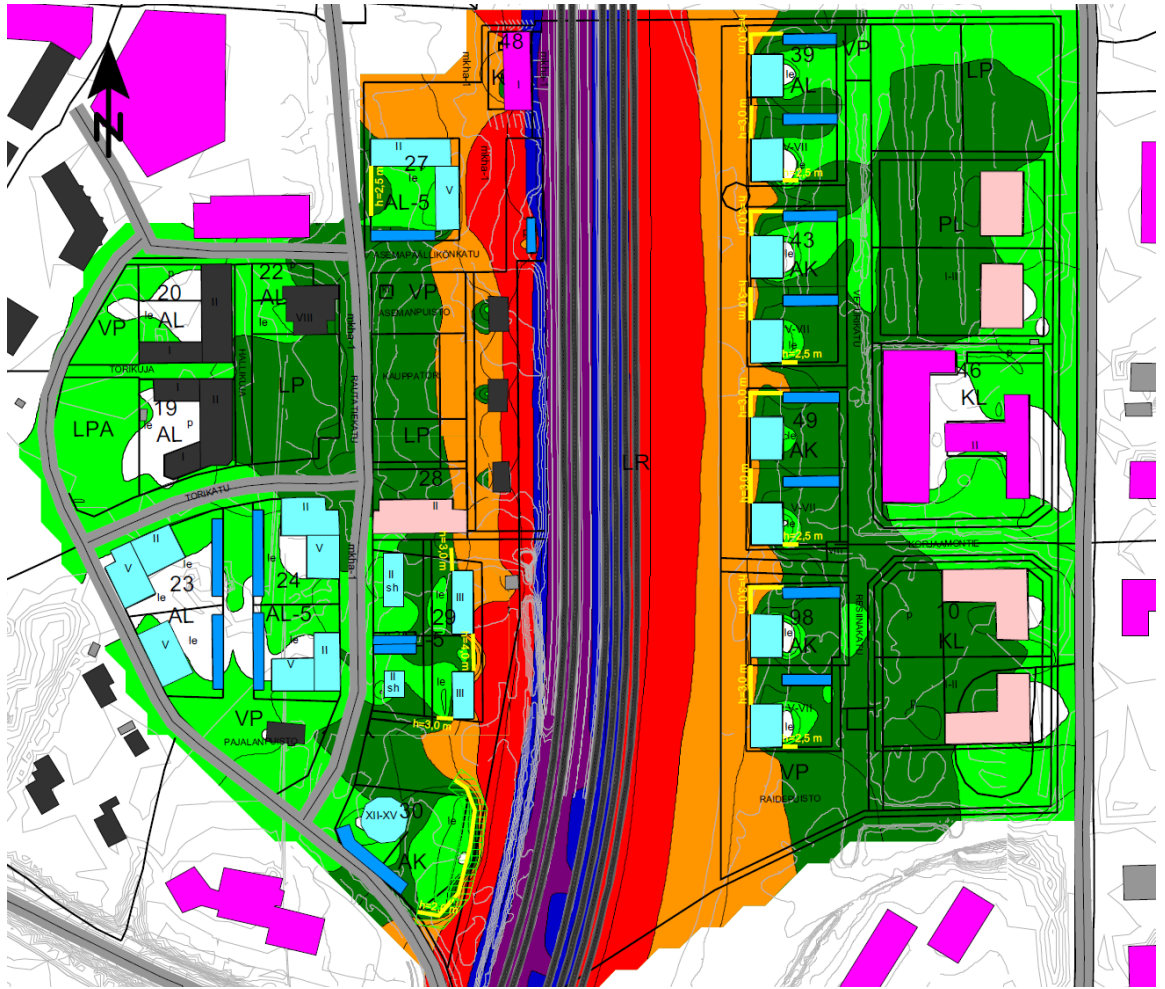
Selitteet

-  Nykyinen asuinrakennus
-  Liike-, teollisuus- tai julkinen rakennus
-  Muu rakennus
-  Asemakaava-alueen suunniteltu asuinrakennus
-  Asemakaava-alueen suunniteltu muu rakennus
-  Asemakaava-alueen suunniteltu liike- tai lähipalvelurakennus
-  Meluaita
-  Meluvalli

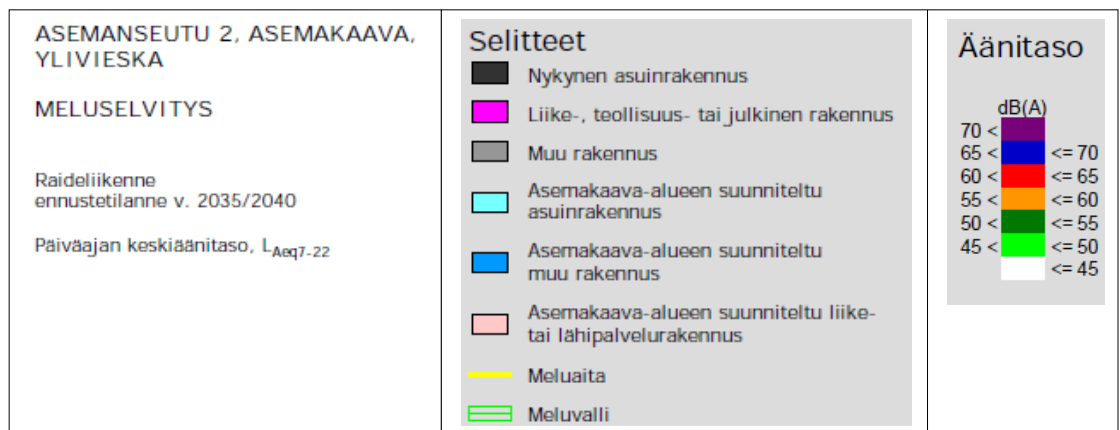
Äänitaso

dB(A)	
70 <	<= 70
65 <	<= 65
60 <	<= 60
55 <	<= 55
50 <	<= 50
45 <	<= 45

Kuva 1.2: Ennustetilanne 2035/ 2040, Raideliikenne päiväajan klo 7-22 melutaso kaava-alueella.



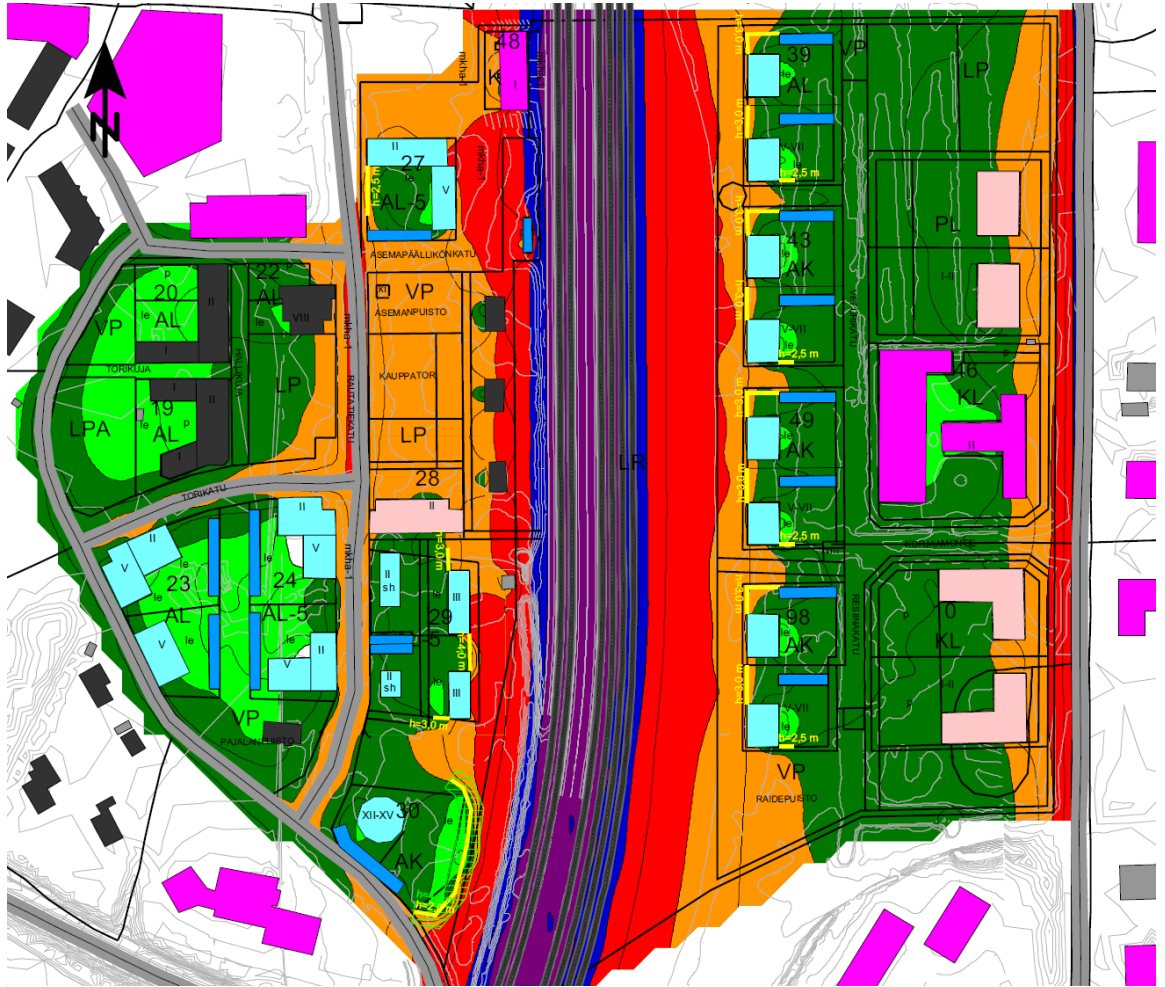
Kuva 1.2



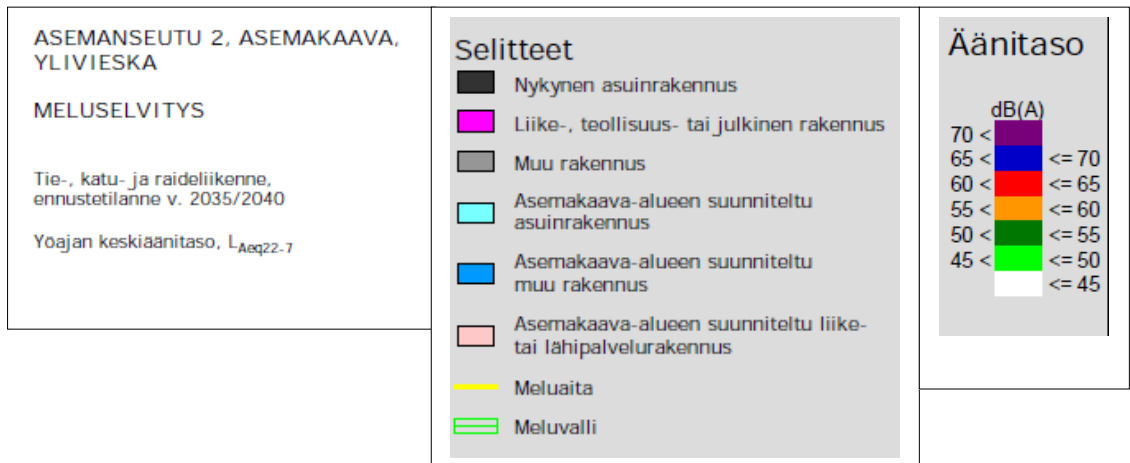
Melusuojaus pihaille muodostuu rakennusten massoilla sekä lisäksi tarvittavilla melusuojaus ratkaisuilla (2,5-4 metriä korkeat meluaidat ja meluvalli + 2 m korkea meluaita korttelin 30 länsirajalla).

Tarkasteltaessa erikseen tie- ja katuliikennettä (kuva 1.1) sekä raideliikennettä (kuva 1.2), voidaan todeta, että kortteiden piha-alueilta löytyy ohjearvon 55 dB alittavia alueita, jotka voidaan osoittaa leikki- ja oleskelualueiksi. Kokonaismelun osalta myös kaikista kortteista löytyy kohtia, jossa ohjearvo 55 dB täyttyy.

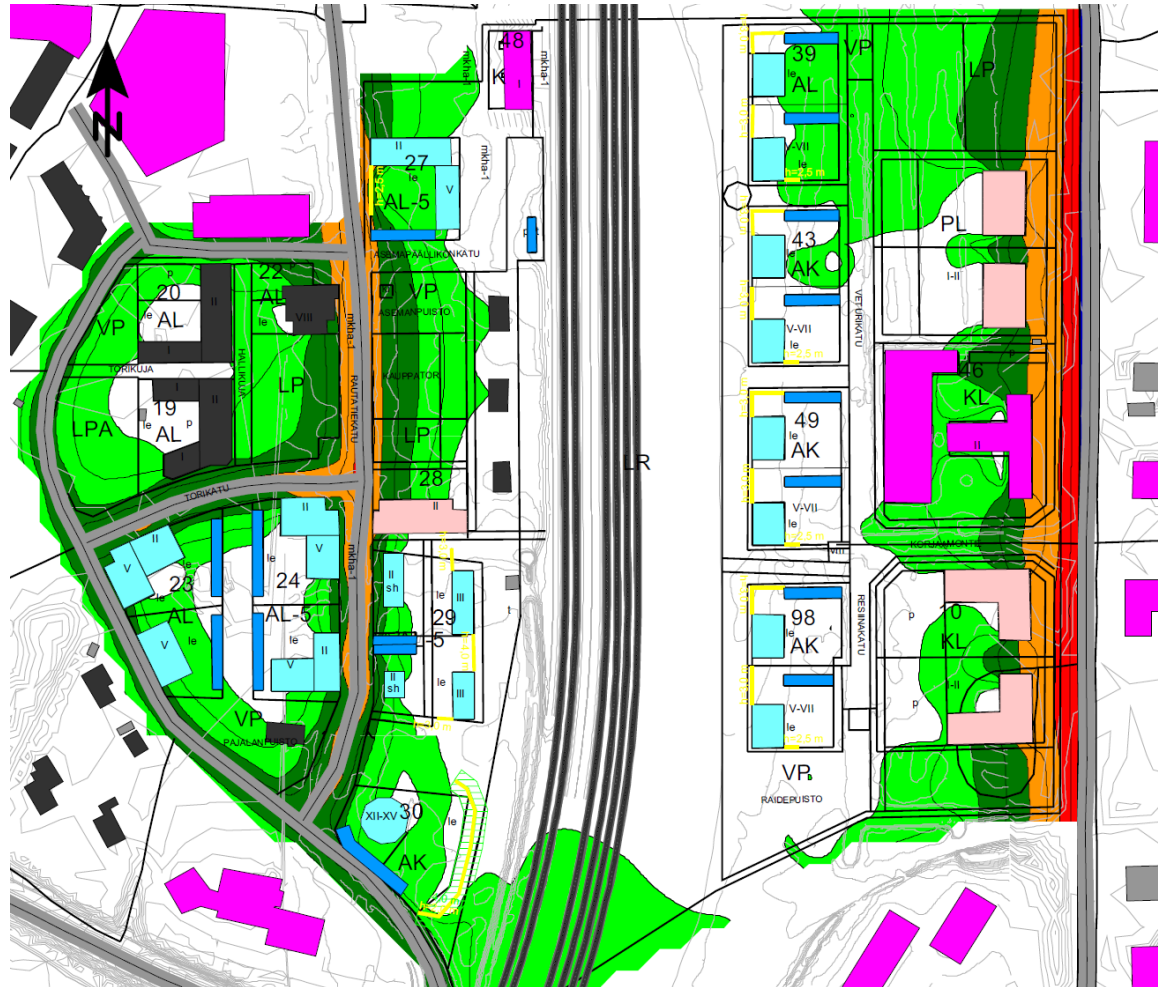
Kuva 2: Ennusteliikenne 2035/2040 tie-, katu- ja raideliikenteen yöajan klo 22-7 yhteismelutaso kaava-alueella.



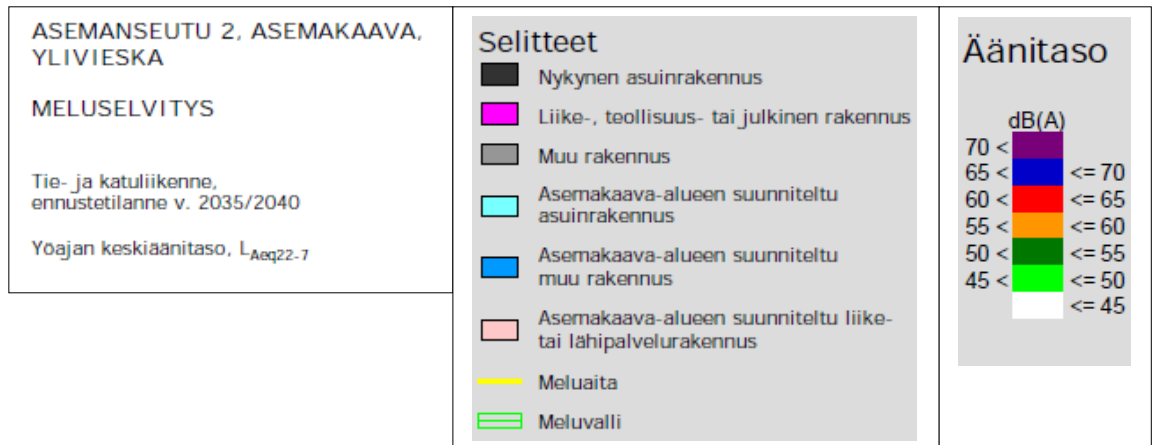
Kuva 2



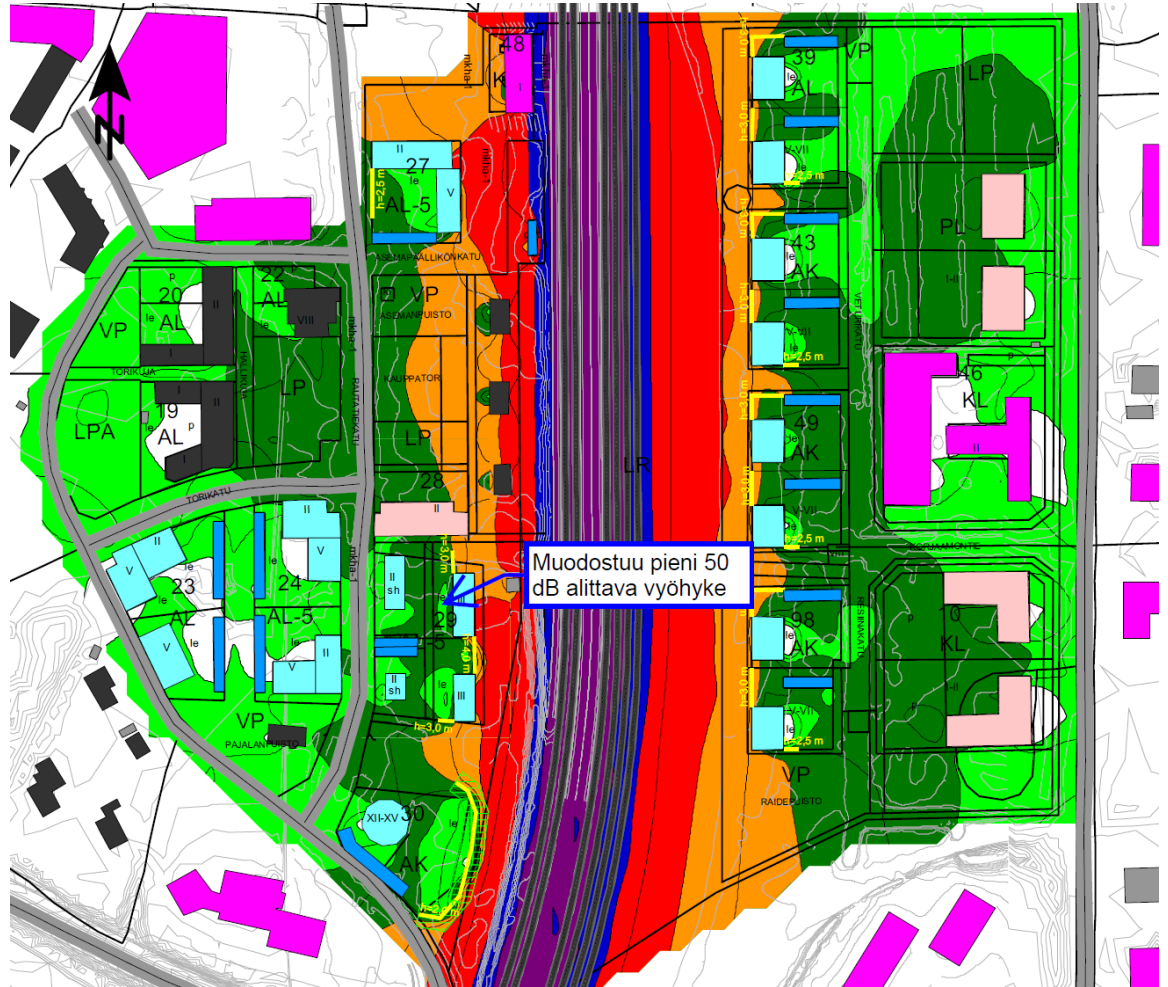
Kuva 2.1: Ennusteliikenne 2035/2040 tie- ja katuliikenteen yöajan klo 22-7 melutaso kaava-alueella



Kuva 2.1



Kuva 2.2: Ennusteliikenne 2035/2040 raideliikenteen yöajan klo 22-7 melutaso kaava-alueella



Kuva 2.2

ASEMANSEUTU 2, ASEMAKAAVA, YLIVIESKA

MELUSELVITYS

Raideliikenne,
ennustetilanne v. 2035/2040

Yöajan keskiäänitaso, $L_{Aeq22-7}$

Selitteet

- Nykyinen asuinrakennus
- Liike-, teollisuus- tai julkinen rakennus
- Muu rakennus
- Asemakaava-alueen suunniteltu asuinrakennus
- Asemakaava-alueen suunniteltu muu rakennus
- Asemakaava-alueen suunniteltu liike- tai lähialueurakennus
- Meluaita
- Meluvalli

Äänitaso

dB(A)	
70 <	
65 <	
60 <	
55 <	
50 <	
45 <	

Melusuojaus pihaille muodostuu rakennusten massoilla sekä lisäksi tarvittavilla melusuojaus ratkaisuilla (2,5-4 metriä korkeat meluaidat ja meluvalli + 2 m korkea meluaita korttelin 30 länsirajalla).

Tarkasteltaessa erikseen tie- ja katuliikennettä (kuva 2.1) sekä raideliikennettä (kuva 2.2), voidaan todeta, että korttelien piha-alueilta löytyy ohjearvon 50 dB alittavia alueita. Kokonaismelun osalta myös kaikista kortteleista löytyy kohtia, jossa ohjearvo 50 dB täyttyy.

Rakennusten julkisivuihin kohdistuva melu

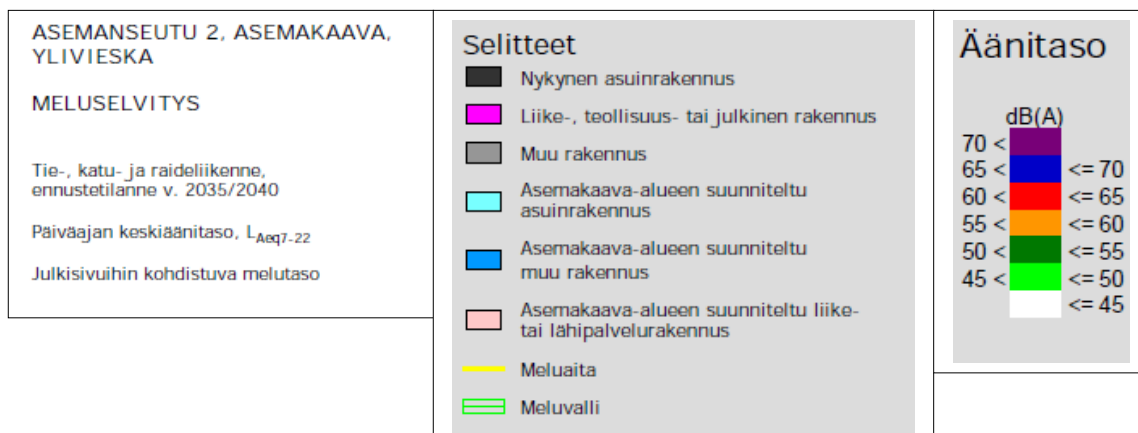
Julkisivuihin kohdistuvasta melusta voidaan arvioida tarvittava julkisivun äänieristys sekä parvekkeiden melusuojaus. Laskenta on tehty kerroksittain. Kuvissa on esitetty suurin melutaso, joka kohdistuu johonkin kerrokseen.

Keskiaänitasot päivällä ja yöllä

Kuva 3: Ennustetilanne 2035/2040 tie- katu- ja raideliikenne Julkisivuihin kohdistuva päiväajan 7-22 keskiaänitaso



Kuva 3



Päiväaikainen melutaso on suurimmillaan 63 dB eteläosan (kortteli 30) tornitalossa. Tämä ei edellytä julkisivulta meluntorjunnan kaavamääräystä.

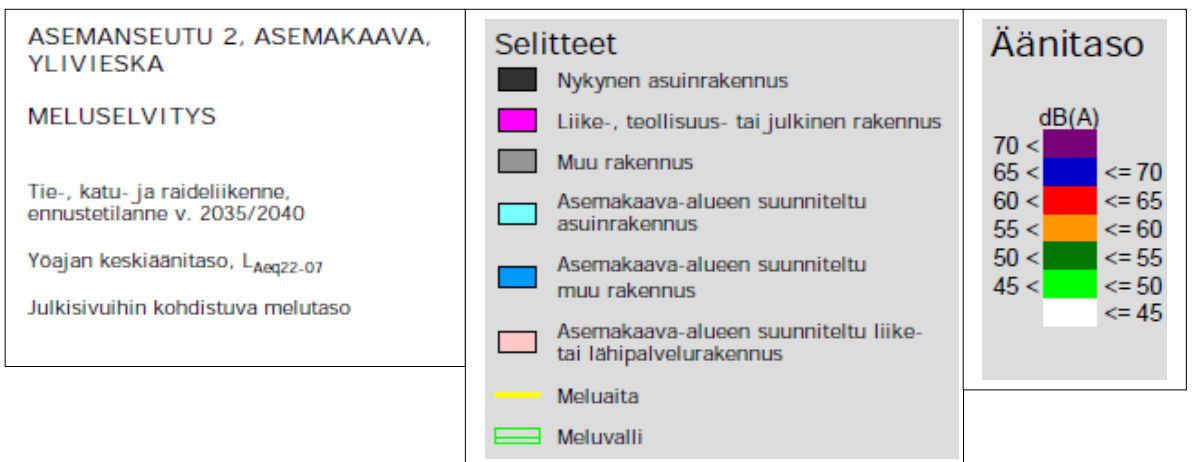
Kuvan perusteella voidaan tarkastella myös parvekkeiden äänieristystarvetta, jotta päiväajan 55 dB täyttyy. Tällöin suurin parvekelasilta vaadittava eristys on 8 dB.

Parvekelasien eritysvaatimukset on esitetty liitekuvasa 7, perustuen päiväajan keskiäänitasoon.

Kuva 4: Ennustetilanne 2035/2040 tie- katu- ja raideliikenteen julkisivuihin kohdistuva yöajan klo 22-7 keskiäänitaso kaava-alueella



Kuva 4



Kuvan 4 mukaan yöajan suurin julkisivuun kohdistuva keskiäänitaso on korttelissa 27 esiintyvä 62 dB. Tämän perusteella äänieristys tulisi olla 32 dB. Äänieristyksen suositus tulee kuitenkin raidemelun enimmäistasosta.

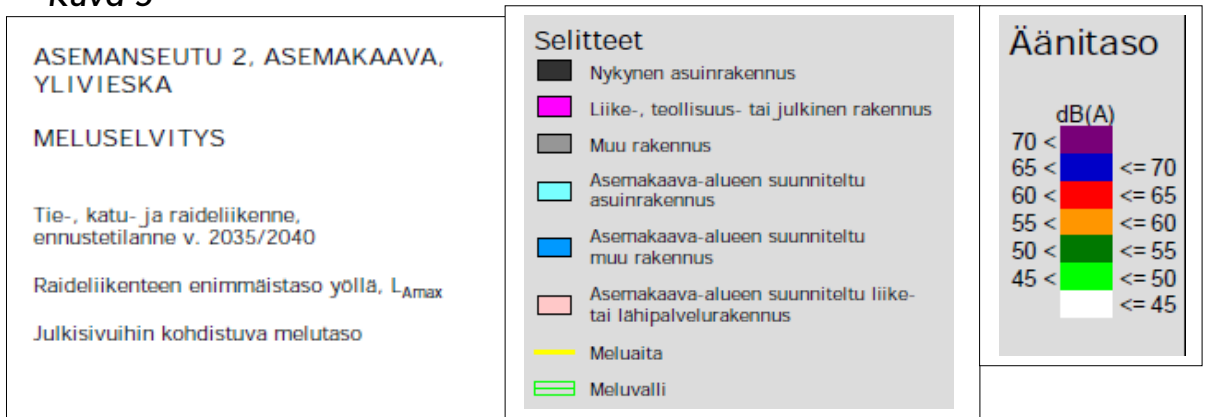
Raideliikenteen enimmäistasot

Raideliikenteen enimmäistaso voi häiritä yöunta, mikäli se kantautuu asuntoihin liian kovana.

Kuva 5: Ennusteliikenne 2035/2040 tie- katu- ja raideliikenne Julkisivuihin kohdistuva Raideliikenteen enimmäistaso yöllä



Kuva 5



Suositus sisällä on L_{Amax} 45 dB. Kuvassa 5 on esitetty ennusteliikenteen mukainen L_{Amax} -taso julkisivuilla. Mikäli taso ylittää 75 dB, on syytä asettaa melua koskeva äänieristyksen määräys. Kuvan mukaan 75 dB ylittänyt useilla julkisivuilla radan varressa, suurimmillaan taso on 85 dB.

Julksivun äänieristykseen suositeltavat arvot on esitetty liitekuvasa 7, perustuen enimmäistasoihin. Eristysarvot ovat suurimmillaan 40 dB radan länsipuolella ja 37 dB radan itäpuolella.

Kuva 6: Ennusteliikenne 2035/2040 Rakennusten julkisivun ääneneristykselle suositeltavat arvot perustuen enimmäistasoihin



Kuva 6

<p>ASEMANSEUTU 2, ASEMAKAAVA, YLIVIESKA</p> <p>MELUSELVITYS</p> <p>Tie-, katu- ja raideliikenne, ennustetilanne v. 2035/2040</p> <p>Julkisivuille ehdotettava äänieristysten kaavamääräys</p> <p>38 dB = merkintä, jossa viivan osoittamalle julkisivulle ehdotetaan 38 dB äänieristysmääräystä</p>	<p>Selitteet</p> <ul style="list-style-type: none"> Nykyinen asuinrakennus Liike-, teollisuus- tai julkinen rakennus Muu rakennus Asemakaava-alueen suunniteltu asuinrakennus Asemakaava-alueen suunniteltu muu rakennus Asemakaava-alueen suunniteltu liike- tai lähipalvelurakennus Meluaita Meluvalli 	<p>Äänitaso</p> <p>dB(A)</p> <table border="1"> <tr><td style="background-color: purple;">70 <</td><td style="background-color: blue;">≤ 70</td></tr> <tr><td style="background-color: red;">65 <</td><td style="background-color: orange;">≤ 65</td></tr> <tr><td style="background-color: yellow;">60 <</td><td style="background-color: green;">≤ 60</td></tr> <tr><td style="background-color: lightgreen;">55 <</td><td style="background-color: limegreen;">≤ 55</td></tr> <tr><td style="background-color: lightyellow;">50 <</td><td style="background-color: yellowgreen;">≤ 50</td></tr> <tr><td style="background-color: white;">45 <</td><td style="background-color: white;">≤ 45</td></tr> </table>	70 <	≤ 70	65 <	≤ 65	60 <	≤ 60	55 <	≤ 55	50 <	≤ 50	45 <	≤ 45
70 <	≤ 70													
65 <	≤ 65													
60 <	≤ 60													
55 <	≤ 55													
50 <	≤ 50													
45 <	≤ 45													

Kuvassa 6 on esitetty ehdotetut kaavaan merkittävät ääneneristävyyssarvot

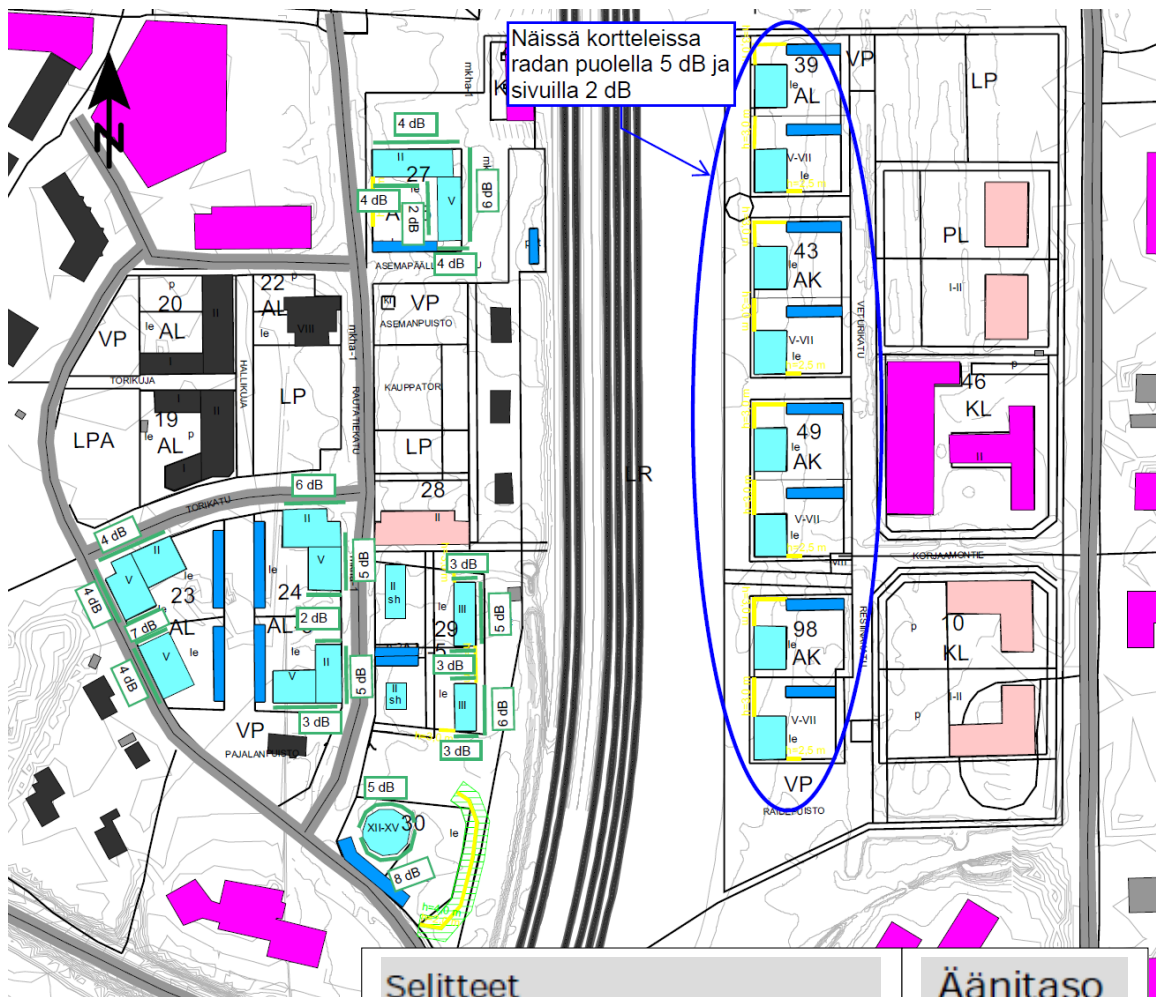
Kaavamerkintä



Merkintä osoittaa ohjeellisen rakennusalan sivun, jonka puoleisten rakennuksen ulkoseinien sekä ikkunoiden ja muiden rakenteiden ääneneristävyyden liikennemelua vastaan on oltava vähintään 33- 40 dB -luvun mukainen. Ääneneristävyyksivaatimukset on tarkistettava kunkin julkisivun osalta kaava-aineiston liitteenä olevasta meluselvityksestä.

Parvekkeiden lasitukset

Kuva 7 Ennusteliikenne 2035/2040 tie- katu- ja raideliikenne. Parvekelaseille ehdotettava äänieristys.



Kuva 7

ASEMANSEUTU 2, ASEMAKAAVA, YLIVIESKA

MELUSELVITYS

Tie-, katu- ja raideliikenne, ennustetilanne v. 2035/2040

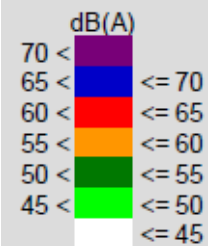
Parvekelaseille ehdotettava äänieristys

5 dB =parvekelasitukselta edellytettävä äänieristys 5 dB

Selitteet

- Nykyinen asuinrakennus
- Liike-, teollisuus- tai julkinen rakennus
- Muu rakennus
- Asemakaava-alueen suunniteltu asuinrakennus
- Asemakaava-alueen suunniteltu muu rakennus
- Asemakaava-alueen suunniteltu liike- tai lähipalvelurakennus
- Meluaita
- Meluvalli

Äänitaso



Parvekkeiden melusuojaus on suositeltavaa tehdä niin, että ainakin päiväajan melu saadaan täyttämään 55 dB. Lasitukselta edellytettävä eristysvaatimus on 2-8 dB. Tavanomaisella lasitusratkaisulla ero on saavutettavissa 0-6 dB. Yli 6 dB ero on suositeltavaa mitoittaa rakennuslupavaiheessa esimerkiksi käyttäen Ympäristöministeriön julkaisua (Ympäristöministeriö, 2016)

Tie-, katu- ja raideliikenteen melu ja värinä huomioidaan kaavamerkinnoissä ja -määräyksissä seuraavasti:

Piha-alueiden melusuojaus

Yleismääräyksenä esitetään:

1. kaupunginosan kortteleissa 19, 20, 22 - 24 ja 28 - 30 sekä 3. kaupunginosan kortteleissa 39, 43, 49 ja 98 tulee huolehtia siitä, että piha-alueen melutaso ei ylitä valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaisia päivä- ja yöajan melutason ohjearvoja. Melutaso ei saa ylittää rakentuneilla korttelialueilla ulkona melun A- painotetun ekvivalenttitason (LAeq) päiväohjearvoa (klo 7-22) 55 dB eikä yöohjearvoa (klo 22-7) 50 dB. Rakennuslupavaiheessa on varmistettava rakenteellisen melusuojauksen riittävyys piha-alueille kantautuvan melun osalta.

AL, AL-5 ja AK-korttelialueilla leikki- ja oleskelualueet tulee sijoittaa tai suojata liikenteen melulta siten, että melutaso ei ylitä em. alueilla valtioneuvoston asettamia ohjearvoja.

1. kaupunginosan kortteleiden 29-30 sekä 3. kaupunginosan kortteleiden 39, 43, 49 ja 98 melusuojaus voidaan toteuttaa rakennuksilla, autokatoksella tai autosuojalla sekä meluaidalla tai meluvallilla.

Melusuojauksen korkeudet rautatiemelua estämään:

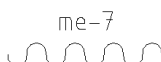
- *Korttelin 29 tonteilla 1 ja 2 edellytetään rakennusten väliin sekä pohjois- ja eteläpäättyihin leikki- ja piha- aluetta suojaamaan 3 metriä korkea meluaita.*
- *Korttelin 30 tontilla 1 edellytetään tontin radan puoleiselle rajalle leikki- ja piha- aluetta suojaamaan 4 m korkea meluvalli, jonka päälle 2 m korkea meluaita.*
- *Korttelin 39 tonteilla 1 ja 2, korttelin 43 tonteilla 1 ja 2, korttelin 49 tonteilla 1 ja 2 sekä korttelin 98 tonteilla 1 ja 2 edellytetään leikki- ja oleskelu aluetta suojaamaan 2,5 m - 3 m korkea meluaita.*

Melusuojausvaatimukset on tarkistettava kunkin korttelin osalta kaava-aineiston liitteenä olevasta meluselvityksestä.

Merkintänä:



Alueelle on rakennettava melusuojaus. Melusuojaus on toteutettava rakennuksilla tai meluaidalla.



Alueelle on rakennettava melusuojaus. Melusuojaus on toteutettava rakennuksilla tai meluaidalla /-vallilla.

Rakennusten julkisivuihin kohdistuva melu

Yleismääräyksenä esitetään:

AL-, AL-5-, AK- ja K-2-korttelialueilla asuntojen sekä majoitustilojen ikkunoiden ja muiden rakenteiden ääneneristävyyden melua vastaan on oltava vähintään 33 dB - 40 dB. Ääneneristävyyksivaatimukset perustuvat raideliikenteen yöajan enimmäistasoihin ja on tarkistettava kunkin julkisivun osalta kaava-aineiston liitteenä olevasta meluselvityksestä.

- Korttelin 27 uusiin rakennuksiin 35 dB - 40 dB ääneneristystarve.
- Korttelin 29 uusiin rakennuksiin julkisivuilta 32 dB - 40 dB ääneneristystarve.
- Korttelin 24 tontin 1 uusiin rakennuksiin 33 dB:n ääneneristystarve.
- Korttelin 30 uuteen rakennukseen 37 dB:n ääneneristystarve.
- Kortteleiden 39, 43, 49 ja 98 uusiin rakennuksiin 34 dB - 37 dB ääneneristystarve.

Rakennuslupaa edellyttävän toimenpiteen yhteydessä rakenteellinen meluntorjunta on toteutettava niin, että liikennemelu asumiseen käytettävissä tiloissa ei ylitä 35 dB päivällä ja 30 dB yöllä.

Kaavamerkintä:



Merkintä osoittaa ohjeellisen rakennusalan sivun, jonka puoleisten rakennuksen ulkoseinien sekä ikkunoiden ja muiden rakenteiden ääneneristävyyden liikennemelua vastaan on oltava vähintään 33-40 dB luvun mukainen. Ääneneristävyyksivaatimukset on tarkistettava kunkin julkisivun osalta kaava-aineiston liitteenä olevasta meluselvityksestä.

Rakennusten parvekkeet ja äänitasoero liikennemelua vastaan:

Kaavamääräyksiin kirjataan yleismääräyksenä:

1. kaupunginosan kortteleissa 19,20, 22, 23-24 ja 28-30 sekä 3. kaupunginosan kortteleissa 39, 43, 49 ja 98 parvekkeet ovat ulko-oleskelualueita ja parvekkeilla tulee päivämelun ohjearvon (55 dB) toteutua. Asuntokortteleissa parvekkeet tulee varustaa lasituksin, joiden ääneneristävyyden tulee olla 2 dB - 8 dB.

Ääneneristävyyksivaatimukset on tarkistettava kunkin rakennuksen parvekkeiden osalta kaava-aineiston liitteenä olevasta meluselvityksestä.

Yleistä

Parvekelasituksella on saavutettavissa 0-6 dB ero tavanomaisella lasitusratkaisuilla. Yli 6 dB ero on suositeltavaa mitoittaa rakennuslupavaiheessa esimerkiksi käyttäen Ympäristöministeriön julkaisua (Ympäristöministeriö 2016).

Todetaan, että parvekkeet eivät ole Suomen rakentamismääräyskokoelman edellyttämiä tai vaatimia rakennusosia. Parvekkeita ei ole pakko rakentaa asunnon yhteyteen. Edellä mainitusta johtuen niihin asetettuja vaatimuksia ääneneristyksen suhteen ohjeistetaan tiloissa, joissa ei tarvitse pystyä oleskelemaan ääneneristysmielessä kaikkina aikoina. Aasukkaat voivat käyttää parvekkeita ajankohtina, jotka heille sopivat ja he voivat sopeuttaa parvekkeilla oleskelun vallitseviin ääniolosuhteisiin.

Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöiden torjuminen

Kaavaratkaisulla on myönteisiä ilmastovaikutuksia, kun tiivistetään yhdyskuntarakennetta ydinkeskustassa. Asukkaat voivat saavuttaa ydinkeskustan palvelut kävelen. Alueella ei ole suojelua edellyttäviä luontotekijöitä. Asema-alueen viihtyisyys ja kevyen liikenteen turvallisuus paranee, kun Asemanpuisto toteutuu ideasuunnitelman mukaisesti. Nykyinen alueella oleva ja mahdollisesti kaavaa toteutettaessa poistettava puusto voidaan korvata uusilla istutuksilla. Asemapuiston ideasuunnitelmassa on huomioitu, että osa olevasta puustosta voidaan säilyttää ja olevaa puustoa uudistetaan vaiheittain.

Alueelle asumista toteutettaessa asuntokorttelin rajaaminen istutuksilla parantaa piha-alueiden viihtyisyyttä ja ulko-oleskelualueiden melutasojen tulee noudattaa valtioneuvoston ohjearvoa. Rakennusten sijoittelulla ja osittaisella melusuojauksella meluaitaraken- tein voidaan vaikuttaa piha-alueiden melun vähenemiseen. Nopeusrajoitus keskusta-alueella on 40 km/h. Ylivieskan liikenneturvallisuus suunnitelmaan vuodelta 2012 on kirjattuna, että nopeusrajoitusta keskusta – alueella voidaan harkita alennettavaksi 30 km /h:ssa.

Runkomelu- ja tärinäselvityksen (7.12.2017) johtopäätöksessä on todettuna tärinävaikutuk- sista seuraavasti:

”Mitattu maaperän tärinä ja sen perusteella arvioitu rakennuksissa esiintyvä tärinä asettuu pääosin luokkaan D, $v_{w,95} < 0,6$ mm/s. Erityisesti vaakavärähtely, joka rakenteessa esiintyy rakennusrungon tärinänä, on merkittävää. Tulos on riittävä nykyisten asuinkäytössä olevien rakennusten suhteen, mutta uudisrakentamisen yhteydessä tulisi ryhtyä toimiin tärinän vähentämiseksi. Tärinän vähentämiseksi tehtävät toimenpiteet tulee suunnitella tapauskohtaisesti rakennussuunnittelun yhteydessä.”

”Uusille ja oleville liike- tms. rakennuksille, joissa ei ole tärinäherkkiä toimintoja, luokan D täytyminen on riittävää eikä niille välttämättä tarvita erityisiä tärinän vähentämistoimenpiteitä.”

”Oleville rakennuksille ei selvityksen perusteella vaadita erityisiä toimenpiteitä.”

”Samat johtopäätökset pätevät kauttaaltaan koko suunnittelualueelle. Vaikka tärinä vaimeneekin hieman etäisyyden kasvaessa, tämä ei muuta tärinän luokitusta. Voidaan kuitenkin sanoa, että rakentamista noin alle 25 m etäisyydelle radasta tulee mahdollisuuksien mukaan välttää.”

”Aseman raidejärjestelyjen uusimisen seurauksena tärinä saattaa suurentua nykytilanteesta junien nopeuksien ja akselipainojen noustessa. Kvantitatiivista vaikutusta on kuitenkin vaikea arvioida ilman toimenpiteiden jälkeen toistettavia mittauksia. Tässä kuitenkin oletetaan, että muutokset eivät vaikuta tärinän luokitukseen ja sitä kautta tehtäviin johtopäätöksiin.

Suunnittelualueen kaavoituksessa ja muussa maankäytössä tulee edellyttää asuinrakennuksille luokan C, $v_{w,95} < 0,3$ mm/s täyttymistä, ja liike- ym. rakennuksille luokan D, $v_{w,95} < 0,6$ mm/s täyttymistä.

Tärinää voidaan torjua sen lähteessä (ratarakenteessa), lähteen ja rakennusten välissä tai rakennuksissa. Eri toimenpiteiden suunnittelussa tulee huomioida maaperän värähtelyn suuruus ja taajuussisältö sekä rakenneosien ominaistaajuudet ja vaimennusominaisuudet.

Esimerkkejä mahdollisista toimenpiteistä tärinän vaimentamiseksi ovat:

- Radan vaimennus esimerkiksi tukikerroksen (tai vaihtoehtoisesti ratapölkkyjen tai kiskojen) alle asennettavilla vaimennusmatoilla. Teknisesti mahdollista aseman

raidejärjestelyihin liittyvän rakennekerrosten uusimisen yhteydessä. Luultavimmin raiteiden 1 ja 2 eristäminen on riittävää, sillä niiden kohdalla junien kulkunopeus on suurin.

- Lamellisväystabilointi tai suihkuinjektointi radan tai rakennusten väliin
- Erityiset värinänvaimennuselementit maahan radan ja rakennusten väliin
- Ponttiseinän asentaminen maahan radan ja rakennusten väliin
- Pehmeän pintamaakerroksen vaihtaminen karkearakeisiin kerroksiin rakennusten ympärillä (saattaa torjua pinta-aaltoja)
- Värinäeristeet, esim. jouset tai eristematot rakennusten perustuksissa
- Rakennuksen perustusten ja rungon värähtelysuunnittelu siten, että rakenneosien välillä on riittävä vaimennus ja niiden ominaistajuudet poikkeavat maassa esiintyvän värähtelyn taajuuksista.”

”Värinähaittojen vähentäminen rakentamisen jälkeen on yleensä hankalaa ja kallista. Näin ollen helpointa on huomioida värähtelyjen vaikutus jo kaavoitus- ja rakentamisvaiheessa.

”Lattian rakennesuunnittelussa tulee lattian tyyppi ja jänneväli valita siten, että resonanssissa värähtelyjä asetettua värähtelyrajaa pienemmäksi. Rakennuksissa esiintyviä runkomeluhaittoja voidaan ennaltaehkäistä rakentamisvaiheessa katkaisemalla värähtelyn siirtyminen maaperästä rakennukseen riittävän joustavalla perustuksella. Eristäminen toteutetaan yleensä levyeristyksellä tai erillisillä kumi- tai teräsjousivaimentimilla.” (Todettuna raideliikenteen melu- ja värinäselvityksessä 3.8.2016, Ramboll Toivonpuisto/ Salmiperä asemakaavoituksen yhteydessä).

Runkomelu

”Selvityksen perusteella 35 dBA suositus runkomelun raja-arvosta voidaan ylittää suunnittelualueella. Runkomeluun pätevät samat johtopäätökset kuin värinä. Oleville rakennuksille ei selvityksen perusteella vaadita erityisiä toimenpiteitä. Uusien rakennusten osalta tarvitaan hankekohtaisia toimenpiteitä runkomelun huomioimiseksi. Liikennetärinän torjumiseksi tehtävät toimenpiteet torjuvat myös runkomelua.”

Yhteenveto

”Olevien rakennusten osalta arvioitu liikennetärinä ja runkomelu eivät aiheuta erityisiä toimenpiteitä. Suunnittelualueen kaavoituksessa ja muussa maankäytössä tulee edellyttää asuinrakennuksille luokan C, $v_w,95 < 0,3$ mm/s täyttymistä, ja liike- ym. rakennuksille luokan D, $v_w,95 < 0,6$ mm/s täyttymistä.”

”Kaavamääräyksiin on sisällytetty vaatimus hanke/tonttikohtaisesta värinäsuunnittelusta, jossa on määritelty värinänvaimennustoimenpiteet niin, että rakennusten värinä täyttää värähtelyluokan C vaatimukset raideliikenteen ennustetussa tilanteessa. Vaikka mitattu värinä ylittää nykytilanteessa uusilta asuinrakennuksilta vaadittavat raja-arvot, riittävillä toimenpiteillä voidaan vähentää värinää ja runkomelua rakennuksissa riittävän alhaiselle tasolle. Värinä ja runkomelu eivät siten aseta erityisiä rajoitteita maankäytölle suunnittelualueella, kunhan ne huomioidaan suunnittelussa riittävän hyvin. Rakentamista alle 25 m etäisyydelle radasta tulee kuitenkin mahdollisuuksien mukaan välttää.”

Todetaan, että itäpuolella AL- korttelin 39 ja AK-kortteleiden 43, 49, 98-tonteille on osoitettuna ohjeelliset rakennusalat noin 32 metrin etäisyydelle lähimmistä raiteista. Länsipuolella AL-5 -kortteleiden 27 - 30 tonteille on osoitettuna ohjeelliset rakennusalat lähimmillään noin 65 metrin etäisyydelle lähimmistä raiteista.

Selvityksiin perustuen esitetään kaavaluonnokseen runkomelu- ja tärinämääräykset seuraavasti:

- *Rakennukset ja mahdolliset tärinän vaimennustoimenpiteet tulee suunnitella siten, että uusissa asuinrakennuksissa saavutetaan värähtelyluokka C (v, w95<0,30 mm/s) sekä olevien rakennusten osalta asuinalueiden tärinäluokka D (v, w95<0,60 mm/s).*
- *Rakennushankkeen jatkosuunnittelussa tulee korttelialueilla varmistaa, että junaliikenteen aiheuttaman runkomelun osalta alitetaan runkomelutaso $L_{prm} < 30$ dB asuinhuoneistoissa ja runkomelutaso $L_{prm} < 40$ dB muissa tiloissa.*
- *Rakennuslupahakemuksen yhteydessä on esitettävä selvitys värähtelyluokkien vaatimuksen mukaisesta täyttymisestä sekä perustusten lisäeristyksen tarpeesta koskien runkomelua.*

Hulevedet

Kaavoituksella esitetään suunnittelualueen hulevesien käsittelystä seuraavasti:

Yleismääräyksinä

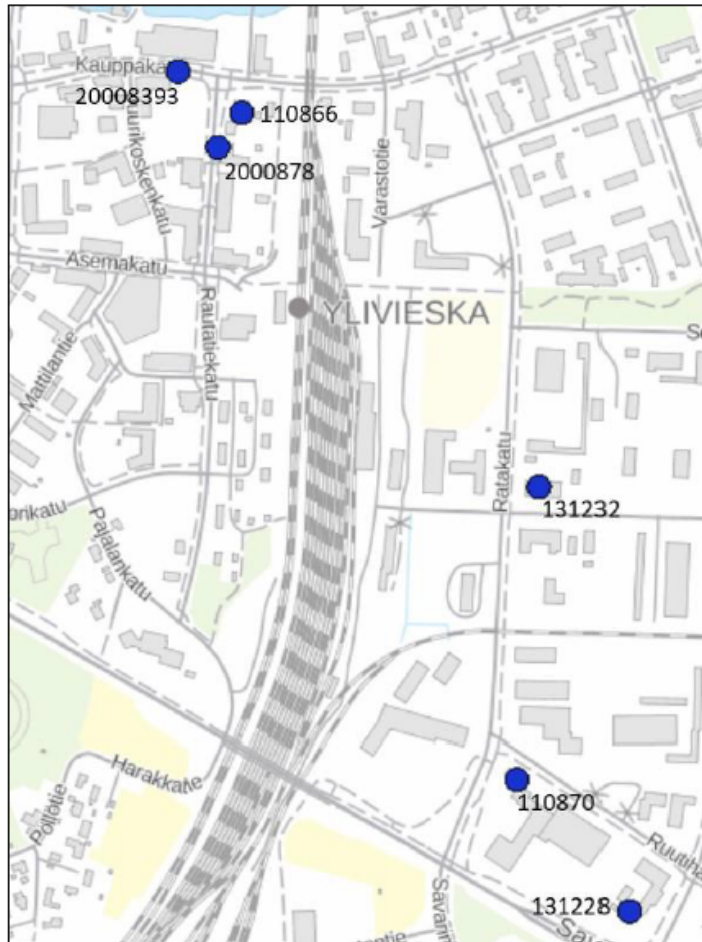
- *Hulevesien imeyttämistä tulee edesauttaa materiaalivalinnoilla.*
- *Hulevedet tulee ensisijaisesti imeyttää ja viivyttää korttelialueella.*
- *Muodostuvien hulevesien määrää tulee vähentää esimerkiksi käyttämällä yhtenäisiä istutusalueita ja pysäköintialueilla mahdollisimman paljon läpäiseviä pintamateriaaleja.*
- *Korttelialueen tonteilla tulee hulevedet johtaa yleiseen sadevesijärjestelmään ja suunnitelma tulee esittää rakennusluvan yhteydessä.*
- *KL- kortteleissa vettä läpäisemättömiltä pinnoilta tulee hulevesiä viivyttää tontilla siten, että viivytysohjainten, -alaiden tai -säiliöiden mitoitustilavuuden tulee olla 1,0 m³/100 m² vettä läpäisemätöntä pintaa kohden.*
- *KL- kortteleissa viivytysohjainten, -alaiden ja -säiliöiden tulee tyhjentyä 12 tunnin kuluessa täyttymisestäään ja niissä tulee olla suunniteltu ylivuoto.*
- *Kunnallistekniikan suunnittelun yhteydessä tulee KL-kortteleissa esittää hulevesireitit ylivuotojärjestelmineen.*

Pilaantuneet maa-alueet

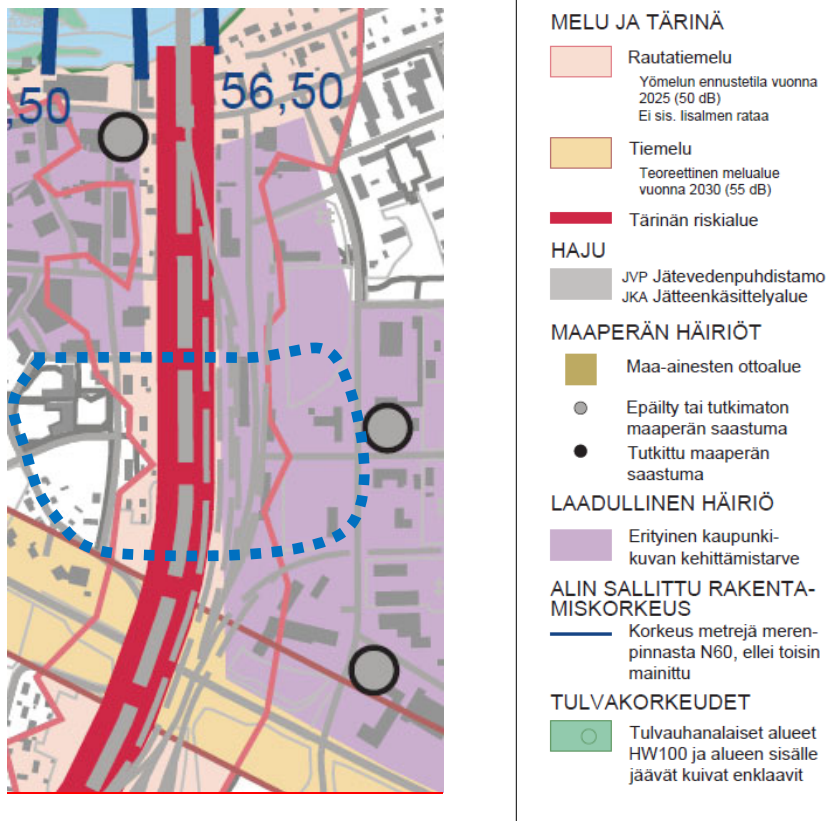
Suunnittelualueella ei ole maaperän tilan tietojärjestelmässä (Karpalo-karttapalvelu) todettuna maaperän saastumia eikä myöskään keskustan osayleiskaavan yhteydessä esitetystä liitteestä ympäristön häiriötekijät ja rajoitukset ole alueella tutkittuja tai epäiltyjä ja tutkimattomia maaperän saastumia.

MAAPERÄN TILAN TIETOJÄRJESTELMÄN KOHTEET ASEMAN SEUDUN LÄHIALUEELLA

Päivitetty 11.12.2020



Kohteiden sijainti (Karpalo-karttapalvelu 11.12.2020 – Lähde: Maanmittauslaitos, SYKE ja ELY-keskukset).



Kuva: Ote Keskustan osayleiskaavan 2030, liite nro 13. Ympäristön häiriötekijät ja rajoitukset. Suunnittelualue on rajattuna sinisellä

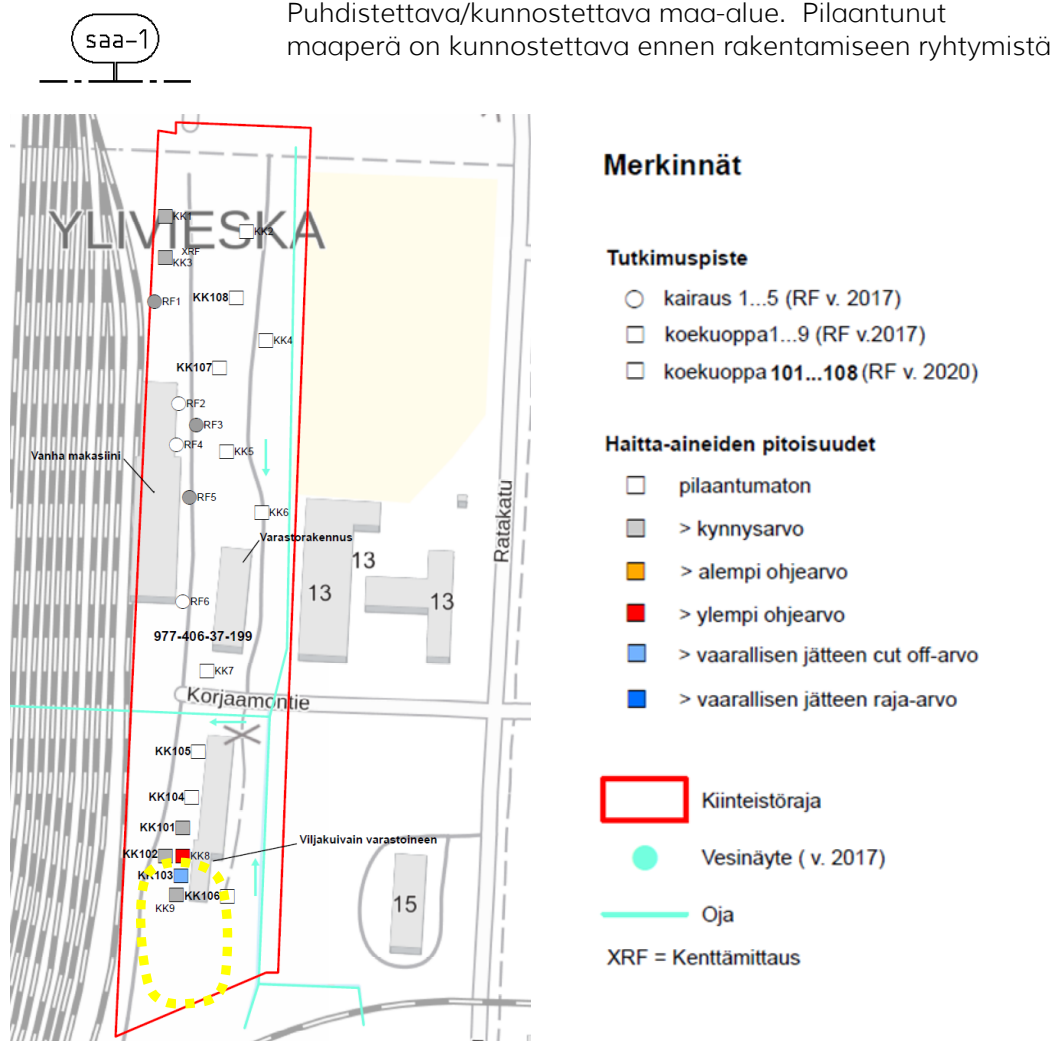
Suunnittelualueelle sijoittuu ns. VR:n tavara-aseman alue, jota koskien on laadittu PIMA-selvitys Senaatin Asema-alueet OY:n toimeksiannosta. (Liite 10: Senaatin Asema-alueet Oy/Ylivieskan tavara-asemakiinteistön lisätutkimukset (PIMA) 19.2.2021).

Selvityksen pohjalta voidaan todeta, että alueen eteläosassa on koekuoppien 8 ja 103 alueella öljyhiilivedyllä ja kuparilla pilaantunutta maa-ainesta arviolta 200 m²:n alueella.

Alueen pohjoisosassa havaittiin selvityksen mukaan kynnsarvot ylittäviä maa-aineksia. "Kyseiset maa-ainekset soveltuvat todennäköisesti maanrakennusteknisiltä ominaisuuksiltaan ensisijaisesti hyötykäyttäväksi kiinteistön alueella tehtävän pilaantuneen maaperän kunnostuksen kaivannon täytöissä tai kiinteistön alueella muutoin hyötykäyttörakenteessa. Mikäli kynnsarvotason ylittävät maa-ainekset ovat rakennusteknisistä syistä täyttöön soveltumattomia eikä niitä voida hyötykäyttää kiinteistön alueella, tulee kynnsarvopitoisuuden ylittävät maa-ainekset toimittaa asianmukaisen luvan omaavaan vastaanottoipaikkaan tai niiden sijoittamiseen kiinteistön ulkopuolelle tulee olla ympäristöviranomaisen myöntämä lupa."

Asemakaavakarttaan on lisätty tutkimuskartan pohjalta kaksi aluetta, joilla kartan merkintöjen mukaan haitta-ainepitoisuudet ylittävät kynnsarvon, ylemmän ohjearvon ja vaarallisen jätteen cut off-arvon.

Kaavamerkintä ja- määräys kirjataan ko. alueita koskien seuraavasti:



Kuva: Tavara-aseman alue Tutkimuspisteiden sijainti ja pilaantuneisuus 16.12.2020 Ramboll Oy

Keltaisella pistekatkoviivalla on kuvaan rajattuna alueet, joista tutkimuskartalla on havaintoja ja tulkittavissa haitta-ainepitoisuuksista.

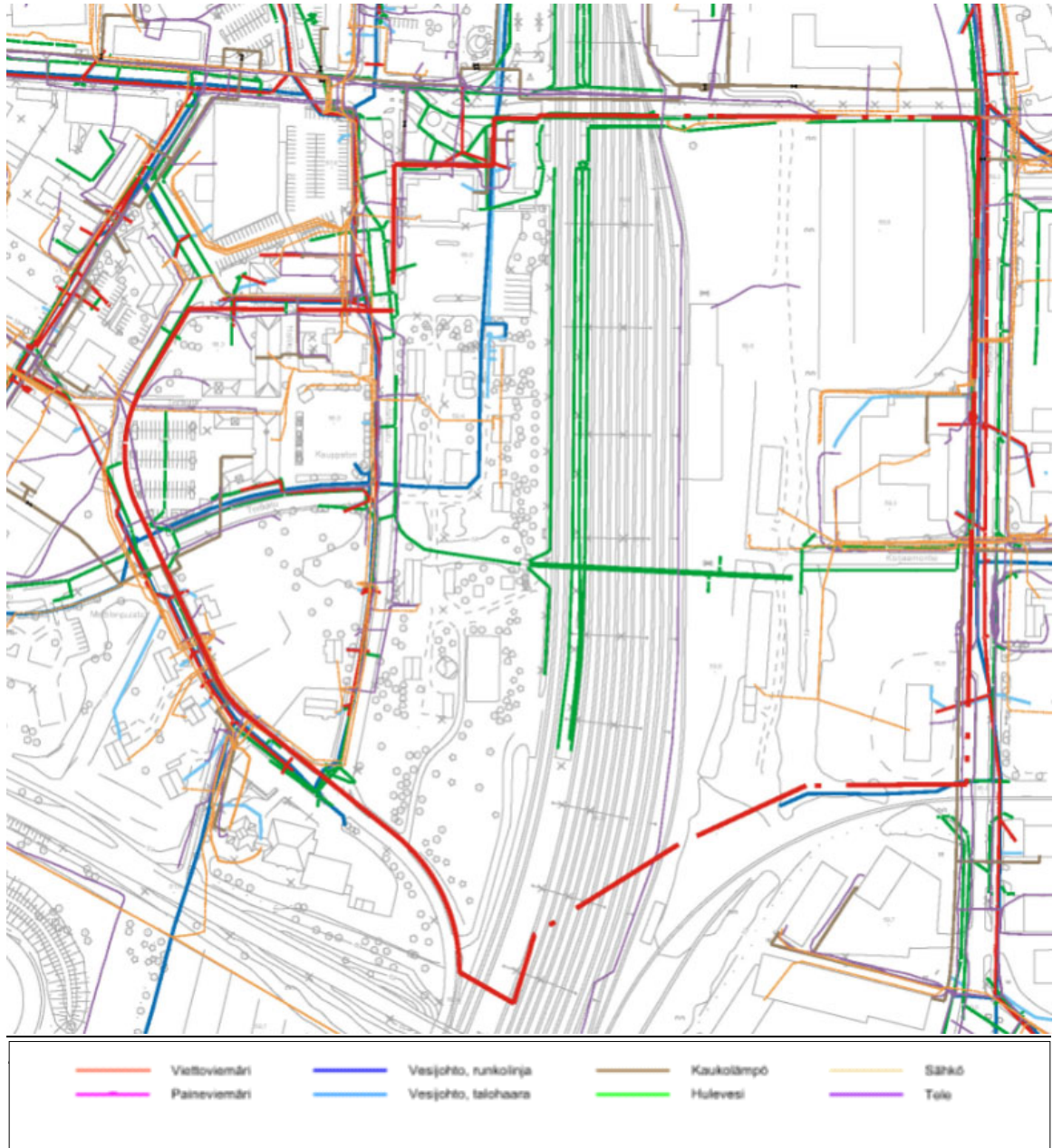
Ylivieskan ratapiha-alue ja vaarallisten aineiden kuljetukset /VAK-liikenne

Asemakaava ja asemakaavan muutos koskettaa Ratapihan aluetta. VR:Group:n kaavalausunnon mukaan Ylivieskan ratapihan läpi kulkee vaarallisten aineiden liikennettä käsittäen tuhansia vaunuja vuodessa. Ylivieskan kaavoituksella ei ole toistaiseksi käytössä Ylivieskan ratapihan turvallisuussuunnitelmaa. Suomessa on 13 VAK- ratapihaa, jotka toimivat järjestelyratapihoina. Ylivieska ei ole Jokilaaksojen pelastuslaitoksen lausunnon mukaan VAK -tai järjestelyratapiha. Jokilaaksojen pelastuslaitoksen lausunnossa todetusti: *”Rautatieliikenteessä vaarallisten aineiden onnettomuudelle suurimmat todennäköisyydet Jokilaaksojen alueella ovat Savonradalla sekä Kokkola – Ylivieska radalla. Ylivieskan ratapihan kautta kuljetetaan siis vaarallisia kemikaaleja. Koska kyseessä ei ole VAK- tai järjestelyratapiha, vaarallisten aineiden kuljetuksista annetun lain (VAK-laki) 719/1994 12 §:n mukaan ratapihan suunnittelussa ja toiminnassa on otettu huomioon vaarallisten aineiden kuljetuksen ja tilapäisen säilytyksen aiheuttamat vaarat ihmisille, ympäristölle ja omaisuudelle. Ratapihalla saa siten kuljettaa tai tilapäisesti säilyttää vain sellaisia määriä vaarallisia aineita, ettei niistä aiheudu erityistä vaaraa. Lisäksi nestekaasun kuljetusmäärät ovat pohjoisella rataosuudella pienentyneet SSAB:n Raahan tehtaan siirtyessä LNG:n käyttöön. LNG:n kuljetukset hoidetaan maanteitse.”*

Tekninen huolto

Alueen toiminnot hyödyntävät täydellisesti olevia verkostoja.

Asemakaavamuutosalueen lähellä katualueilla on olemassa vesijohdon ja viemärin runkolinjat sekä sadevesiviemärintjärjestelmä, maanalaiset puhelin- ja kaukolämpöjohdot.



Kuva: Tekninen huolto ja merkintöjen selitykset

Asemanseudulle on mahdollista toteuttaa hiilineutraalina kaukolämpöratkaisuna ns ekoenergiakorttelit. Alueelle suunniteltu runsas ja riittävän tiheä uudisrakentaminen mahdollistaisi alueelle toteutettavaksi nykyaikaisen ekologisen ja energiatehokkaan energijärjestelmän.

Alueen sijainti olevan kaukolämmön päärungon ja voimalaitoksen läheisyydessä antavat mahdollisuuden modulaariseen alueen rakentumisen mukana kasvavan järjestelmän suunnitteluun. Kaukolämmön paluuvien hyödyntäminen, matalalämpöverkon rakentaminen ja optimoitu lämmöntuotantolämpöpumpulla mahdollistavat kustannustehokkaan ja kokonaisedullisen järjestelmän toteuttamisen.

5.3.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Kaupunkirakenne

Asemakaava ja asemakaavamuutosalue liittyvät tiiviisti olevaan ydinkeskustan ja Koskipuhdon kaupunkirakenteeseen ja kaavoitus toteuttaa tavoitteita maankäytön toiminnallisuudesta. Tarkemmassa suunnittelussa ja toteutuksessa tulee kaupunkikuvalliseen laatuun kiinnittää erityistä huomiota. Rakennusten sijoittelulla voidaan vaikuttaa kaupunkikuvaan ja melusuojauksella liikennemelun kantautumiseen korttelin piha-alueelle.

Kulttuuriympäristöarvot:

Rautatieaseman viheralue ja kasarmi huomioidaan muodostamalla noin 1,4 hehtaarin suuruinen Asemanpuiston alue, jolle on laadittu puistosuunnitelma. Rautatiealueen rakennuskannasta esitetään maakunnallisesti arvokkaina suojelukohteina asemarakennus sekä radan varteen sijoittuvat rautatieläisten toimitila-/asuinrakennukset, joita ovat asemapäälliköntalo, kaksoisvahtitupa, kirjanpitäjä-vaihdemiehentalo ja vesitorni. Paikallisesti arvokkaana suojelukohteeksi on merkitty Asemapäälliköntalon läheisyydessä sijaitseva maakellari. Ne muodostavat yhtenäisen kokonaisuuden radan varteen kertomaan rautatien historiaa.

Asemakaavaan merkintään myös historiallisina rakennuksina asuinrakennukset 14a ja 14b sekä asemapäälliköntalon varastorakennus. Näiden historiallisten rakennuksien säilyminen on suotavaa, mutta niiden korvaaminen ympäristöön soveltuvalla uudisrakentamisella olisi mahdollista.

Kortteleiden 28 ja 29 tehokkuutta ja kerroskorkeutta on laskettu nähtävillä olleen asemakaavaluonnoksen jälkeen. Kaavamerkintöihin on tehty lisäys em. kortteleiden puuverhouksesta ja harjakatosta, jonka kaltevuus tulee noudattaa ympäröivän rakennuskannan kattokaltevuuksia.

Näillä toimenpiteillä tavoitellaan alueen paikallisten ja kulttuurihistoriallisesti tärkeiden arvojen säilymistä.

Luonnonolot

Alueen kasvillisuutta koskien laadittiin luontoselvitys 2020 ja jota täydennettiin 4.3.2021 Selvitys (Kasvillisuus ja linnusto (ympäristösuunnittelija Katja Polojärvi ja ympäristöpäällikkö Tapio Koistinaho) on selostuksen liitteenä.

Kaavamuutosalue sijaitsee 1. kaupunginosan ja 3. kaupunginosan tiiviissä rakennetussa ympäristössä. Alueella ei havaittu erityisiä kasvillisuuskohteita tai luontotyyppisiä. Alueelta ei löytynyt rauhoitettuja, tiukkaa suojelua edellyttäviä tai uhanalaisia kasvilajeja. Myöskään alueellisesti uhanalaisia tai silmälläpidettäviä lajeja ei havaittu. Rakennetussa ympäristössä viheralueilla on kuitenkin tärkeä merkitys maiseman monimuotoisuuden säilyttämisessä.

Suomen ympäristökeskuksen lajitietokannassa ei ole tietoja uhanalaisten tai muuten huomioitavien lajien esiintymispaikoista kartoitetulla alueella tai sen lähiympäristössä (UHEX-rekisteri 3.11.2020). Myöskään vanhemmissa kartoituksissa (mm. Issakainen 1988) alueella ei ole havaittu uhanalaisia lajeja. Suomen lajitietokeskuksen (2021) aineistossa alueelle on merkitty seuraavat havainnot vuoden 2019 uhanalaisluokituksessa uhanalaisiksi luokitelluista lajeista:

- Tervapääsky Apus Apus, EN erittäin uhanalaiset, kansalaishavainnot vuodelta 2006, ei laadun varmistusta
- Varpunen Passer Domesticus, EN erittäin uhanalaiset, kansalaishavainnot vuodelta 2006 ja 2008, ei laadun varmistusta
- Haarapääsky Hirundo Rustica, VU vaarantunut, kansalaishavainto vuodelta 2006, ei laadunvarmistusta

Tervapääskyjä ja haarapääskyjä voi pesiä radan itäpuolella sijaitseissa vanhoissa varastorakennuksissa. Niitä ei kuitenkaan havaittu tässä inventoinnissa. Rauhoitettujen eläinlajien pesintöjen huomioiminen on merkitty erillisellä yleismääräyksellä.

Muut alueelle merkityt lajihavainnot koskevat elinvoimaisia lajeja (LC) tai silmälläpidettäviä lajeja (NT).

Johtopäätöksissä todetaan, *että alueella ei ole varsinaisia luonnontilaisia tai luonnontilaiseen verrattavia alueita. Alueelta ei todettu sellaisia luontoarvoja tai lajiesiintymiä, jotka rajoittaisivat alueen maankäyttöä tai suunniteltua kaavoitusta.*

Lepakot

Lepakkoselvityksen raportti 10.12.2020 (Luonnos FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy)
Selostuksen liitteenä olevan raportin johtopäätöksessä on todettu:

”Selvitysalueella ei havaittu merkkejä talvehtimispaikoista tai lepakoiden pidempiaikaisesta oleskelusta rakennuksissa. Muutamissa rakennuksissa tehdyt havainnot lepakoiden oleskelusta olivat vähäisiä määriä jätöspapanoita sekä yksittäisiä ruokailujälkiä (perhosten siipiä). Lepakot ovat todennäköisesti käyttäneet ko. rakennuksia päiväpiilo- paikkoinaan. Lepakoiden lisääntymiskolonioiden alle kertyy kesän aikana aina selvästi enemmän jätöksiä. Mikäli kolonia asuttaa samaa paikka useita vuosia, voi sen alle kertyneen ulosteen määrä olla huomattava. Lisääntymispaikkoihin viittaavia jälkiä ei rakennuksissa havaittu.

Lepakot kelpuuttavat päiväpiiloikseen hyvin monenlaisia kohteita. Yleisen käytännön mukaan päiväpiiloja ei ole lepakkoselvityksissä tulkittu luontodirektiivin mukaisiksi lisääntymis- ja levähdyspaikoiksi, sillä lepakoiden tiedetään vaihtavan päiväpiiloon yleensä usein (mm. Diez & Kiefer 2016) ja direktiivin tarkoittamien levähdyspaikkojen käytön tulee tulkintaohjeen mukaisesti olla säännöllistä (Euroopan komissio 2007). Päiväpiiloiksi soveltuvia kohteita on myös yleensä tarjolla runsaasti, sillä päiväpiiloiksi kelpaavat esimerkiksi hyvin monenlaiset ihmisen tekemät rakennukset, halkopinot, puiden kolot ja kaarnan raot. Siten yksittäisten kohteiden katoaminen ei todennäköisesti vaikuta haitallisesti lepakoiden esiintymiseen alueella.

Selvitysalueen maakellarit ja muut kylmillään olevat rakennukset eivät ole potentiaalisia talvehtimispaikkoja, sillä ne ovat talvisin liian kylmiä ja kuivia. Myös asuinkäytössä olevat, lämmitetyt rakennukset ovat tyypillisesti talvisin niin kuivia, ettei lepakoiden talvehtiminen niissä onnistu.”

Vesistöt ja vesitalous

Kaavamuutosalue ja sen lähiympäristö eivät ole pohjavesialuetta. Kaavoituksella ei ole vaikutuksia vesistöön eikä vesitalouteen. Alueelle sijoittuu Ollilanojan uoma, joka on jo aiemmin johdettu radan itäpuolella olevaan verkostoon Korjaamonkadulla ja Ratakadulla. Kivetty maanalainen Ollilanoja johtaa vielä jossain määrin rautatiealueelta tulevia valumavesiä Kalajokeen. Uomalle on merkitty johtoaluevaraus kaavakartalle. Kaavoituksella ohjataan suunnittelualueen hulevesien käsittelyä.

Maa- ja metsätalous ja luonnonsuojelu

Kaavamuutoksen aiheuttamat vaikutukset maa- ja metsätalouteen sekä luonnonsuojeluun samanlaiset kuin voimassaolevan asemakaavan eli ei vaikutuksia.

5.4 Ympäristön häiriötekijät

Kaavamuutoksen myötä alueelle ei sijoitu ympäristöhäiriötä aiheuttavia toimintoja. Kaavamuutoksen ratkaisut lieventävät osittain ydinkeskustan ja myös Koskipuhdon häiriötekijöitä. Alueelle lisätään autopaikoitusta sekä kevyen liikenteen yhteyksiä, joten kaavamuutoksen toteuttaminen parantaa alueen kevyen liikenteen ympäristöä ja liikku- mista ydinkeskustassa.

Alue rajautuu rautatien liikennealueeseen. Nykyajan rakentamismääräyksien mukaan uutta rakennusta toteutettaessa, tulee huomioidavaksi, etteivät katu- ja raideliikenteen äänet kantaudu sisätiloihin.

Rautatieliikenteen tärinä ja runkomeluhaittojen ehkäiseminen
”Tärinähaittojen vähentäminen rakentamisen jälkeen on yleensä hankalaa ja kallista. Näin ollen helpointa on huomioida värähtelyjen vaikutus jo kaavoitus- ja rakentamisvaiheessa. Lattian rakennesuunnittelussa tulee lattian tyyppi ja jänneväli valita siten, että resonanssissa värähtelyjä asetettua värähtelyrajaa pienemmäksi. Rakennuksissa esiintyviä runkomeluhaittoja voidaan ennaltaehkäistä rakentamisvaiheessa katkaisemalla värähtelyn siirtyminen maaperästä rakennukseen riittävän joustavalla perustuksella. Eristäminen toteutetaan yleensä levyeristyksellä tai erillisillä kumi- tai teräsjousivaimentimilla.” (Raideliikenteen melu- ja tärinäselvitys 3.8.2016 Ramboll Toivonpuisto/Salmiperä asemakaavoituksen yhteydessä).

Raideliikenteen tärinän kantautumisen vaikutuksia kaavassa on ohjeistettu huomioitavaksi seuraavasti:

Rakennukset ja mahdolliset tärinän vaimennustoimenpiteet tulee suunnitella siten, että asuinrakennuksissa (uudisrakentaminen) saavutetaan VTT:n laatiman ohjeen (Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksesta, VTT tiedotteita 2278) värähtelyluokka C ($v, w_{95} < 0,30$ mm/s) sekä jo olevien rakennusten osalta VTT:n suosituksen mukaisesti asuinalueiden tärinäluokka D ($v, w_{95} < 0,60$ mm/s).

Raideliikenteen melun kantautumisen vaikutuksia kaavassa on ohjeistettu huomioitavaksi seuraavasti:

Piha-alueiden melutasot eivät saa ylittää valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaisia päivä- ja yöajan melutason ohjearvoja. Melutaso ei saa ylittää rakentuneilla korttelialueilla ulkona melun A- painotetun ekvivalenttitason (LAeq) päiväohjearvoa (klo 7-22) 55 dB eikä yöohjearvoa (klo 22-7) 50 dB. Rakennuslupavaiheessa on varmistettava rakenteellisen melusuojauksen riittävyys piha-alueille kantautuvan melun osalta.

Radan vaihteiden aiheuttaman mahdollisen kolinan vaikutuksia kaavassa on ohjeistettu huomioitavaksi seuraavasti:

Rakennushankkeen jatkosuunnittelussa tulee korttelialueella uutta rakennettaessa varmistaa, että radan vaihteiden mahdollisesti aiheuttama kolina on määritetty.

Suunnittelualueen hulevesien käsittelyä on ohjeistettu seuraavasti:

Hulevesien imeyttämistä tulee edesauttaa materiaalivalinnoilla.

Hulevedet tulee ensisijaisesti imeyttää ja viivyttaa korttelialueella.

Muodostuvien hulevesien määrää tulee vähentää esimerkiksi käyttämällä yhtenäisiä istutusalueita ja pysäköintialueilla mahdollisimman paljon läpäiseviä pintamateriaaleja.

Korttelialueen tonteilla tulee hulevedet johtaa yleiseen sadevesijärjestelmään ja suunnitelma tulee esittää rakennusluvan yhteydessä.

KL- kortteleissa vettä läpäisemättömiltä pinnoilta tulee hulevesiä viivyttaa tontilla siten, että viivytyspainanteiden, -altaiden tai -säiliöiden mitoitustilavuuden tulee olla 1,0 m³/100 m² vettä läpäisemättömä pinta kohden.

KL- kortteleissa viivytyspainanteiden, -altaiden ja -säiliöiden tulee tyhjentyä 12 tunnin kuluessa täyttymisestään ja niissä tulee olla suunniteltu ylivuoto.

Kunnallistekniikan suunnittelun yhteydessä tulee KL-kortteleissa esittää hulevesireitit ylivuotojärjestelmineen.

Suunnittelualueen pilaantuneet maa-alueet ovat merkittynä kaavakartalle ja kaavamääräyksellä on ohjeistettu, että *”pilaantunut maaperä on kunnostettava ennen rakentamiseen ryhtymistä”*.

Aluetta toteutettaessa tulee huomioida ratapihan valaisimista uudelle asuinrakentamiselle mahdollisesti aiheutuva häiriövalo. Valaisinmastot sijoittuvat Raidepuiston alueelle. Kaavaan on merkittynä radanpidolle tarpeelliset valaisinmaston rakennusalat (2 kpl)

5.5 Nimistö

Kaavoituksella nimetään uusi katuyhteys keskustassa Asemapäällikönkaduksi ja puisto Asemanpuistoksi Radan itäpuolella Koskipuhdossa, uudet katuyhteydet ovat nimeltään Veturikatu ja Resiinakatu ja puisto on nimeltään Raidepuisto.

5.6 Kaavatalous

5.6.1 Yleistä

Suunnittelualue on keskeisellä paikalla kaupunkirakenteessa ja parantaa ydinkeskustan ja Koskipuhdon maankäytön toiminnallisuutta ja kaupunkikuvaa.

Kaavaratkaisu hyödyntää olevaa kunnallistekniikan verkostoa sekä palveluverkostoa ja on siten kestävä kehityksen tavoitteiden mukainen.

Sijoittamalla uutta asutusta keskustaan täydennysrakentamalla saavutetaan huomattavia yhdyskuntataloudellisia säästöjä, joilla on myös merkittäviä positiivisia ilmastovaikutuksia. Merkittävä uusi rakennustoiminta keskustassa lisää myös taloudellista toimeliaisuutta ja vastaa Ylivieskan elinvoimaisuuteen ja vetovoimaan seutukaupunkina.

Tiivis, keskustan läheisyyteen sijoittuva asuntorakentaminen tukee olemassa olevien palvelujen säilymistä ja kehittämistä. Liike- ja toimistotilojen sijoittuminen ydinkeskustaan parantaa Ylivieskan uudistaa keskustan palvelutarjontaa. Liikkumistarvetta vähentävä yhdyskuntarakenne vähentää riippuvuutta jatkossakin kallistuvasta energiasta ja erityisesti tuontienergiasta.

5.6.2 Kustannukset

Kaupungille syntyy merkittäviä kustannuksia suunnittelualueen uuden infran toteuttamisesta eli arviolta yhteensä noin 925 000 euroa käsittäen:

- uusien katujen (Asemapäällikönkatu, Veturikatu ja Resiinakatu) suunnittelun ja rakentamiskustannukset noin 260 000 euroa sekä
- puistoalueiden 2,7 ha (Asemanpuisto, Pajalanpuisto ja Raidepuisto) suunnittelun ja rakentamiskustannukset noin 150 000 euroa
- torialueen suunnittelun ja rakentamiskustannukset noin 265 000 (150 €/m²) euroa
- yleisten pysäköintialueiden ja Yleisten pysäköintialueiden ja aseman edustan pyöräpaikoitusalueen linja-autojen laiturialueiden toteuttamisen Asemapäällikönkadun alueelle noin 250 000 euroa

Lisäksi Asemanpuistoon sijoittuvien säilytettävien rakennusten (sr-3 merkinnällä esitetty Asemapäälliköntalo, kaksoisvahtitupa sekä kirjanpitäjä vaihdemiehentalo) korjaamiskustannukset kesä / makasiinikäyttöön kaupunkitapahtumia palvelemaan, ovat kaupungille arviolta 210 000 euroa ja sr-4 merkinnällä esitetyn vesitornin ulkopuolen korjauksen kustannusarvio on 60 000 euroa. Kaavoituksen selvitykset lisäävät myös kustannuksia. Raakamaan hankintakustannukset ovat vuosilta 1998 - 2016 ja ne ovat yhteensä olleet noin 490 000 euroa. Kustannusten suuruusluokka on yhteensä arviolta noin 1700 000 euroa.

6 Asemakaavan muutoksen toteutus

Kaavamuuotos säilyttää radan varressa rautatien historian kerrostuman sekä toteuttaa keskusta-asumista ja palveluja keskustaan ja radan itäpuolelle. Lisäksi edistetään keskustan ja radan itäpuolisten keskustatoimintojen alueiden yhdistämistä, jalankulku-ympäristön ja asema-alueen viihtyisyyttä ja turvallisuutta.

Toteuttaminen on mahdollista aloittaa asemakaavoituksen vahvistumisen jälkeen. Alue toteutuu vaiheittain kymmenen vuoden sisällä. Tavoitteena on, että 1. vaiheessa aloitetaan yleisten alueiden eli Asemanpuiston ja siihen liittyvän uuden torin rakentaminen ja alueelle säilytettäväksi esitettyjen rakennusten kunnostaminen makasiinikäyttöön. Asuin-, liike- toimisto- sekä palvelurakennusten korttelit jakaantuvat useampaan rakennushankkeeseen ja etenevät tonttikohtaisesti kysynnän ja tarpeen mukaan.

Asemakaavoituksen toteutusta ohjaa kaupungin rakennusvalvontaviranomainen.

Ylivieskan kaupunki /Tekninen palvelukeskus, Kyöstintie 4, 84100 YLIVIESKA

/ kaupunginarkkitehti Risto Suikkari, p. 044 4294 232

/ kaavasuunnittelija Riitta Konu-Vierimaa, p. 044 4294 233

/ kaavoitusinsinööri Eriia Laru, p. 044 4294 423

/ paikkatietoinsinööri Esa Taka-Eilola, p. 044 4294 370

etunimi.sukunimi@ylivieska.fi

Kaavoitusasioita voi seurata myös Internetissä osoitteessa

<https://www.ylivieska.fi/asemanseutu/>

LIITTEET