

FCG Planeko Oy

Ylivieskan kaupunki

KESKUSTAN OSAYLEISKAAVA

Rakennemallit



7.5.2008



Finnish Consulting Group
Infra ja ympäristö

työnumero 0164-C8812

SISÄLLYSLUETTELO

1	JOHDANTO.....	1	6	VAIKUTUSTENARVIOINTI	11
2	VALTAKUNNALLISET JA SEUDULLISET LÄHTÖKOHDAT	2	6.1	KERRANNAISVAIKUTUKSET	11
2.1	SEUDUN ALUE- JA YHDYSKUNTARAKENTEEN NYKYTILA JA KEHITYS	2	6.2	KAAVAN TEEMOJEN VAIKUTUKSIA.....	11
2.2	YLIVIESKA OSANA OULUN ETELÄISTÄ KAUPUNKIVERKKOA	2	6.2.1	<i>Ilmastonmuutoksen hillintä</i>	<i>11</i>
2.3	MAANKÄYTÖN SEUDULLINEN YHTEISTYÖ	2	6.2.2	<i>Vahvistuva aluekeskus.....</i>	<i>11</i>
2.4	MAAKUNTAKAAVOITUS	3	6.2.3	<i>Pyörällä kaupungissa.....</i>	<i>12</i>
3	YLEISKAAVALLISET LÄHTÖKOHDAT	3	6.2.4	<i>Virkistävä kaupunkikeskusta</i>	<i>12</i>
3.1	SUUNNITTELUTARVE	3	6.3	LIIKENNEJÄRJESTELMÄN KEHITTÄMISVAIHTOEHDOT	12
3.2	YLEISKAAVAN OHJAUSTAVOITE JA OHJAUSTARKKUUS	3	6.3.1	<i>Henkilöautopainotteinen</i>	<i>12</i>
3.3	KAUPUNGIN STRATEGISET TAVOITTEET	3	6.3.2	<i>Kevyt- ja joukkoliikennepainotteinen</i>	<i>13</i>
4	RAKENNEMALLIT	4	6.4	ASUNTOTUOTANNON RAKENNEMALLIT	13
4.1	RAKENNEMALLIEN TAUSTOJA	4	6.4.1	<i>Malli A – tiivistymisen vaikutukset.....</i>	<i>13</i>
4.1.1	<i>Tarkastelualue.....</i>	4	6.4.2	<i>Malli B – eheytyksen vaikutukset.....</i>	<i>15</i>
4.1.2	<i>Lähtökohdat</i>	4	6.4.3	<i>Malli C – jokivyöhykkeen vahvistamisen vaikutukset.....</i>	<i>17</i>
4.1.3	<i>Käsiteltävät osa-alueet.....</i>	4	6.4.4	<i>Malli D – maaseudun rakentamisen vaikutukset.....</i>	<i>19</i>
4.1.4	<i>Mallien vaikutusten arvioinnista.....</i>	4	6.5	PALVELURAKENTEEN KEHITTÄMISVAIHTOEHDOT	20
4.2	LIIKENNEJÄRJESTELMÄN KEHITTÄMINEN	4	6.5.1	<i>Malli 1 – tiivistyvä keskusta</i>	<i>20</i>
4.2.1	<i>Henkilöautopainotteinen</i>	4	6.5.2	<i>Malli 2 - nauharakenne</i>	<i>21</i>
4.2.2	<i>Kevyttiikenne- ja joukkoliikennepainotteinen..</i>	5	6.5.3	<i>Malli 3 – kaksi painopistettä</i>	<i>22</i>
4.3	ASUNTOTUOTANNON RAKENNEMALLIT	5	6.6	MUIDEN KEHITTÄMISTOIMIEN VAIKUTUKSIA	23
4.3.1	<i>Lähtöoletuksia.....</i>	5	6.6.1	<i>Keskustan kehittäminen.....</i>	<i>23</i>
4.3.2	<i>Malli A. Tiivistyvä kaupunkikeskusta.....</i>	6	6.6.2	<i>Tiivis ja matala rakentaminen.....</i>	<i>23</i>
4.3.3	<i>Malli B. Eheytyvä kaupunkikehä.....</i>	6	6.6.3	<i>Ulkoilun ja virkistystyksen kehittäminen.....</i>	<i>23</i>
4.3.4	<i>Malli C. Vahvistuva jokinauha.....</i>	7	6.6.4	<i>Kulttuuriperinnön kehittäminen</i>	<i>23</i>
4.3.5	<i>Malli D. Väljä maaseutu</i>	7	6.7	MALLIEN VERTAILU	24
4.4	PALVELURAKENTEEN RAKENNEMALLIT	8	7	JOHTOPÄÄTÖKSET JA SUOSITUKSET ..25	
4.4.1	<i>Määrityksiä</i>	8	7.1	SUOSITELTAVAT RAKENNEMALLI- YHDISTELMÄT	25
4.4.2	<i>Malli 1. Tiivistyvä keskusta.....</i>	8	7.2	SUOSITUKSIA MALLIN VALINTAAN	25
4.4.3	<i>Malli 2. Nauharakenne.....</i>	8	7.3	VAIKUTUKSET MUUHUN SUUNNITTELUUN	25
4.4.4	<i>Malli 3. Kaksi painopistettä.....</i>	9	7.3.1	<i>Niemelänkylän osayleiskaava.....</i>	<i>25</i>
5	MUITA KEHITTÄMISTOIMIA	9	7.3.2	<i>Tarkempi suunnittelu</i>	<i>25</i>
5.1	KESKUSTAN KEHITTÄMINEN.....	9	7.3.3	<i>Koskipuhdon länsiosat ja Savari.....</i>	<i>26</i>
5.2	ULKOILU- JA VIRKISTYSPALVELUJEN KEHITTÄMINEN	9	7.3.4	<i>Liikennejärjestelmä</i>	<i>26</i>
5.2.1	<i>Joki ja rannat</i>	9	7.3.5	<i>Seudullinen yhteistyö.....</i>	<i>26</i>
5.2.2	<i>Ympäröivä luonto.....</i>	10	7.3.6	<i>Kulttuuriympäristöohjelma.....</i>	<i>26</i>
5.3	KULTTUURIPERINNÖN HYÖDYNTÄMINEN.....	10	7.3.7	<i>Toteuttamisjärjestys.....</i>	<i>26</i>
8	JATKOSUUNNITTELU	27			
	LIITTEET	28			

YLIVIESKAN KAUPUNKI KESKUSTAN OSAYLEISKAAVA RAKENNEMALLIT

1 JOHDANTO

Ylivieskan kaupungin yhdyskuntarakenteen kehittämiseksi ja toimintojen yhteensovittamiseksi kuntaan laaditaan keskusta-alueille ja sen lähiympäristöön oikeusvaikutteinen yleiskaava, jonka tavoitevuosi on 2030. Ylivieskan keskusta-alueilla ei ole oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Ylivieskan keskustan osayleiskaava sisältyy kaupungin kaavoitusohjelmaan ja se on saatettu vireille Teknisten palveluiden lautakunnan päätöksellä 28.8.2007 § 67.

Rakennemallit perustuvat Ylivieskan kaupungin asettamaan väestötavoitteeseen ja Tilaustokeskuksen viimeisimpään ennusteeseen. Ylivieskan väestö kasvaa maltillisesti tavoitevuoteen saakka mutta suurin rakentamistarve seuraa kuitenkin väestörakenteen muutoksesta eli ikääntymisestä sekä asumisväljyyden kasvusta.

Luonnonolot, ilmastonmuutos, maaperä, maisema, kulttuurihistoria ja toteutunut yhdyskuntarakenne asettavat reunaehdoja ihmisiä ja ympäristöä kunnioittavan sekä toimivan, taloudellisen ja kestäväen yhdyskuntarakenteen suunnittelulle ja toteuttamiselle. Tavoitteet-osassa on aiemmin kirjattu kaavan laadintaa ohjaavat strategiset valinnat, reunaehdot ja ympäristön arvot sekä näistä johdetut tavoitteet.

Tässä raportissa on esitelty Ylivieskan keskustan osayleiskaavan asuntotuotannon neljä rakennemallia ja palvelurakenteen kolme kehittämisvaihtoehtoa. Niiden tarkoituksena on antaa pohjaa keskustelulle Ylivieskan kehityksen suunnasta. Ne toimivat myös väli-vaiheena tavoitteidenasettelun ja myöhemmin laadittavan yleiskaavaluonnoksen välillä.

Valittavan vaihtoehdon pohjalta laaditaan aikanaan yleiskaavaluonnos selostuksineen. Myös se asetetaan valmistuttuaan nähtäville mielipiteiden ja lausuntojen esittämistä varten. Kaavaluonnoksen jälkeen laaditaan kaavaehdotus, joka sekin asetetaan nähtäville. Yleiskaavan hyväksymisestä päättää Ylivieskan kaupunginvaltuusto. Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskuksen tehtävänä on ohjata kaavan laadintaa sille laissa annetuin keinoin.

Tämä työ on laadittu konsulttityönä FCG Planeko Oy:n toimesta. Rakennemallien laadinnasta ovat vastanneet arkkitehdit SAFA Esko Puijola ja Mika Uolamo.

2 VALTAKUNNALLISET JA SEUDULLISET LÄHTÖKOHDAT

2.1 SEUDUN ALUE- JA YHDYSKUNTARAKENTEEN NYKYTILA JA KEHITYS

Oulun eteläiseen kaupunkiverkkoon kuuluvat Haapajärvi, Haapavesi, Kalajoki, Nivala, Oulainen, Pyhäjärvi ja Ylivieska. Näistä suurimmat ovat Ylivieska (noin 13 700 asukasta), Nivala (noin 10 800 asukasta) ja Kalajoki (noin 9 200 asukasta). Yhteensä verkostokaupungissa asuu noin 64 000 asukasta. Ylivieskan seutukunnassa ja Oulun eteläisessä verkostokaupungissa on yhteensä noin 73 000 asukasta. Noin 80-90 km:n säteellä alueella asuu noin 94 000 asukasta. Alle 50 km:n etäisyydellä asuu noin 65 000 asukasta.

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

Verkostokaupungin aluerakenne on siten melko hajautunut. Se kuitenkin muodostuu melko eheistä ja pienimittakaavaisista osakeskuksista. Näiden reuna-alueet ovat enemmän tai vähemmän hajautuneita ja paine hajautumiskehityksen jatkumiseen ja jopa voimistumiseen on suuri. Erityisesti asutuksen voimakasta kasvupainetta jokivarsia pitkin kauas keskustoista on näkyvissä. Toisaalta jokaisessa osakeskuksessa on ainakin jossain määrin mahdollisuuksia yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen ja hyvissä tapauksissa, kuten juuri Ylivieskassa myös merkittävään tiivistämiseen.

Teknologian nopea kehitys, elinkeinorakenteen muuttuminen ja ilmastonmuutoksen aiheuttamat haasteet vaikuttavat vaikeasti ennustettavalla tavalla yhteiskunnan toimintatapoihin ja rakenteisiin, ja muutosvoimina muokkaavat myös yhdyskuntarakennetta. Ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi tulee yhdyskuntarakennetta jatkossa kehittää nykyiseen verrattuna huomattavasti vähempipäästöiseksi.

2.2 YLIVIESKA OSANA OULUN ETELÄISTÄ KAUPUNKIVERKKOA

Ylivieska muodostaa Oulun eteläisen kaupunkiverkon selkeän keskuksen. Tämä näkyy erityisesti työpaikkajakaumassa, mikä Ylivieskassa on muita selkeämmin palvelupainotteinen. Vuonna 2004 Ylivieskan työpaikoista 74 % oli palvelualalla ja sen jälkeen kehitys on vain vahvistunut. Koko verkostokaupungin alueella asuvista työllisistä palvelu-aloilla työskenteli 57 % vuonna 2004.

2.3 MAANKÄYTÖN SEUDULLINEN YHTEISTYÖ

Vuosina 2002-2005 RAVE-hankkeessa tutkittiin Ylivieskan seutukunnan rakenteellisia vetovoimatekijöitä, arvioitu niiden kehittämistarpeita ja tutkittu yhteisen seutuyleiskaavan toteuttamismahdollisuuksia. Tutkimuksissa selvitettiin myös asuin- ja elinympäristön laatua Ylivieskassa ja muissa seutukunnan kunnissa.

Maankäytön seudullista yhteistyötä Ylivieskan seutukunnassa tai Oulun eteläisen verkostokaupungissa ei ole. RAVE-hankkeessa suunniteltiin seudun maankäyttöstrategian laatimista mutta vielä yhteistyö ei ole toteutunut.

Seudullista yhteistyötä harjoitetaan lähinnä jätehuollon ja vesihuollon aloilla. Ylivieskaan on keskitetty Siika-, Pyhä, Kala- ja Lestijokilaaksojen kuntien jätteidenkäsittely ja toimintaa hoitaa jokilaaksojen kuntien omistama alueellinen jätehuolto-yhtiö Jokilaaksojen Jäte Oy. Vesihuollon osalta seutukunnan vesijohtoverkostoja on liitetty yhteen huoltovarmuuden turvaamiseksi. Ylivieskan jätevedet ohjataan pääasiassa Kalajoen jätevedenpuhdistamolle.

2.4 MAAKUNTAKAAVOITUS

Ylivieska kuuluu Pohjois-Pohjanmaan liittoon. Maakunnan liitto on laatinut maakunta-kaavan, jonka maakuntavaltuusto on hyväksynyt 11.6.2003 ja jonka ympäristöministeriö on vahvistanut 17.2.2005. Maakuntakaavan merkintöjen suunnittelumääräyksiä ja kehittämisperiaatteita on selostettu Ylivieskan keskustan osayleiskaavan Tavoitteet-osassa.

3 YLEISKAAVALLISET LÄHTÖKOHDAT

3.1 SUUNNITTELUTARVE

Ylivieskassa ei ole voimassa oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Keskusta-alueilla voimassa oleva oikeusvaikutukseton Ylivieskan yleiskaava on hyväksytty kaupunginvaltuustossa vuonna 2000.

Muutostarvetta seuraa paitsi oikeusvaikutteisen yleiskaavan laatimistarve, myös kaupallisten palvelujen ohjaustarve, keskustan kehittämistarve, muutoksen ohjaustarve radan itäpuolisilla osilla, sekä asuntotuotantotarpeen tarkoituksenmukainen ohjelmoiminen. Asuntotuotanto perustuu uuteen väestönkehitysennusteeseen ja –tavoitteisiin sekä oletettuun asumisväljyyden kasvuun.

Tärkeimmän suunnittelutarpeen muodostaa kuitenkin ilmastonmuutoksen hillintä. Yhdyskuntarakenteen keinoin on mahdollista ohjata asukkaiden toimintaa ja vaikuttaa energiankulutukseen siten, että kasvihuonekaasupäästöjä voidaan vähentää huomattavasti tämän kaavan suunnittelujakson aikana. Kaavalla tulee luoda tälle edellytykset maankäytöllisin ratkaisuin ja riittävin suunnittelumääräyksin ja –suosituksin.

3.2 YLEISKAAVAN OHJAUSTAVOITE JA OHJAUSTARKKUUS

Yleiskaavasta on tavoitteena laatia oikeusvaikutteinen. Tällöin saadaan paras vaikuttavuus yhteisesti sovituille tavoitteille ja niiden toteuttamistavoille.

Yleiskaava tulee olemaan luonteeltaan yleispiirteinen aluevarauskaava. Yleiskaavalla ei tulla osoittamaan yksittäisiä rakennuspaikkoja vaan alueita, joiden suunnittelua ohjataan asemakaavoituksella.

Yleiskaavassa tullaan käyttämään kaavamerkintöjä ja –määräyksiä, joilla ohjataan maankäyttöä haluttuun suuntaan. Merkinnöillä korostetaan suunniteltavia ympäristömuutoksia ja säilytetään kaavallisin keinoin ympäristön arvokkaat alueet ja kohteet.

Tässä rakennemallivaiheessa tutkitaan ja valitaan vaihtoehtojen vaikutustenarvioinnin pohjalta Ylivieskan kaupungille kehittämistapa, jonka pohjalta laaditaan yleiskaavaluonnos. Yleiskaavaluonnoksessa tullaan käyttämään kehittämistapamerkintöjä suhteessa nykytilaan. Yleiskaavaehdotuksessa tullaan kuvaamaan tavoitevuoden 2030 tilannetta.

3.3 KAUPUNGIN STRATEGISET TAVOITTEET

Ylivieskan kaupungin strategiset tavoitteet ovat osa kaupunginvaltuuston 19.12.2005 hyväksymää taloussuunnitelmaa vuosille 2006-2008.

Visio 2012: Ylivieska on Oulun Eteläisen kehittyvä ja kasvava aluekeskus, jossa on hyvät palvelut, edellytykset viihtyisään asumiseen, itsensä kehittämiseen ja monipuoliseen yritystoimintaan.

Ylivieskan kaupunki on kirjannut strategiseksi tavoitteekseen

- alueellisen keskusaseman vahvistamisen ja
- kasvun, kehityksen ja viihtyvyyden mahdollistavan hallitun maankäytön.

4 RAKENNEMALLIT

4.1 RAKENNEMALLIEN TAUSTOJA

4.1.1 Tarkastelualue

Rakennemalleissa on tarkasteltu keskustan osayleiskaava-alueen lisäksi myös sen lähiympäristöä, erityisesti siihen välittömästi liittyvää Niemelänkylää, jonne ollaan parhaillaan myös laatimassa osayleiskaavaa. Tavoitteena on kokonaiskuvan muodostaminen kaupungin kehittämistavoista vuoteen 2030 mennessä.

4.1.2 Lähtökohdat

Mallit toteuttavat vaihtelevasti Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaavaa. Samoin niiden suhde valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin (jatkossa VAT) vaihtelee. Osa toteuttaa niitä paremmin osa huonommin.

Rakennemallit perustuvat pääasiassa kaupungin omaan väestötavoitteeseen ja Tilastokeskuksen viimeisimpään ennusteeseen sekä asumisväljyyden kasvuun. Näistä on johdettu uusien asuntojen tarve, joka olisi noin 2700 uutta asuntoa vuoteen 2030 mennessä. Kaavan tavoitteet ja lähtökohdat on kokonaisuudessaan kirjattu omaan raporttiinsa.

4.1.3 Käsiteltävät osa-alueet

Rakennemallit on esitetty kolmen osa-alueen avulla. Näitä ovat liikennejärjestelmä, asuntotuotanto ja palvelurakenteen kehittäminen. Nämä muokkaavat eniten yhdyskuntarakennetta ja tuottavat suurimman osan sen suorista ja välillisistä vaikutuksista. Näitä osa-alueita täydentämään on esitetty ulkoilun ja virkistyksen kehittämistoimia sekä kulttuuriperinnön hyödyntämistoimia.

Liikennejärjestelmän kehittämiseksi on esitetty henkilöautopainotteinen sekä kevyt- ja joukkoliikennepainotteinen kehittämistapa. Asuntotuotannolle on esitetty neljä vaihtoehtoista mallia ja palvelurakenteen kehittämiseksi kolme vaihtoehtoista mallia.

Kehittämismallit ovat kukin pelkistettyjä ideaalimalleja erilaisista kehittämistavoista. Pelkistämisen tarkoituksena on tiivistetyksi kuvata eri vaihtoehtojen ja kehittämistapojen mahdollisuuksia ja uhkia sekä selvittää niiden vaikutuksia ja suhdetta erityisesti valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin.

4.1.4 Mallien vaikutusten arvioinnista

Mallien vaikutuksia on arvioitu tämän raportin lopussa. Niissä on arvioitu mallien suhdetta valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin ja maakuntakaavaan eri osakokonaisuuksien avulla. Arvioituja vaikutuksia ovat vaikutukset:

- alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen,
- ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön,
- maa- ja kallioperään, veteen ja ilmaan,
- kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin,
- kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön sekä
- taloudellisia vaikutuksia.

4.2 LIIKENNEJÄRJESTELMÄN KEHITTÄMINEN

Liikennejärjestelmien kehittäminen on tiiviissä vuorovaikutussuhteessa asuntotuotannon ja palvelurakenteen kehittämisen kanssa. Näillä kaikilla on vaikutuksia toisiinsa. Valitut kehittämistavat eivät ole toisiaan poissulkevia.

4.2.1 Henkilöautopainotteinen

Henkilöautopainotteisessa liikennejärjestelmän kehittämisessä kaupungin sisäistä ja kaupunkiverkon liikennejärjestelmää kehitetään edelleen voimakkaasti henkilöautoliikenteeseen perustuen. Myös tällöin kehitetään kevyen liikenteen yhteyksiä mutta lähin-

nä autoliikenteen ohessa. Joukkoliikenteen kehittäminen jää tässä mallissa lähinnä ole-mattomaksi.

Kehittämistapa perustuu olettamukseen, että autoliikenteestä ja sen energiatuotannos-ta saadaan päästötön tai lähes päästötön ja että energian hinta pysyy siedettävällä ta-solla kaavan suunnittelujakson aikana.

4.2.2 Kevytliikenne- ja joukkoliikennepainotteinen

Kevytliikennettä ja joukkoliikennettä painottavassa liikennejärjestelmän kehittämisessä kevyt- ja joukkoliikenteen osuutta liikennesuoritteesta pyritään nostamaan. Keinoina ovat kevyen liikenteen yhteyksien rakentaminen kaupungin sisäistä liikennettä parem-min palvelevaksi. Joukkoliikenteen osuutta verkostokaupungin ja Ylivieskan seutukun-nan sisäisessä liikenteessä pyritään nostamaan huomattavasti nykyisestä.

Kehittämistapa perustuu olettamukseen, että energian tuotannossa ei seuraavan vuosi-kymmenen aikana tapahdu sellaista kehitystä, joka mahdollistaisi lähes päästöttömän energiatuotannon ja henkilöautoon perustuvan liikenteen.

4.3 ASUNTOTUOTANNON RAKENNEMALLIT

Asuntotuotannon vaihtoehdot ovat karttaesityksenä liitteenä 2a-2d.

4.3.1 Lähtöoletuksia

Uusien asuntojen määrä perustuu kaupungin asettamaan väestötavoitteeseen ja Tilas-tokeskuksen viimeisimpään väestöennusteeseen. Asukasmäärän kasvu noin 2 500 asukkaalla tarkoittaa vajaat 1 200 erityyppistä uutta asuntoa. Asumisväljyyden kasvu noin 0,6 kem²/hlö/a tarkoittaa yhteensä vajaat 1 800 erityyppistä uutta asuntoa.

Asuntovarauman oletetaan pienentyvän 11 %:sta 8 %:iin. Tällöin tyhjien asuntojen lu-kumäärä pysyisi käytännössä nykyisellään. Asunto- ja tonttivarannon oletetaan pienentyvän noin 200 asunnolla, mikä vähentää hieman uusien kaavoitettavien asuntojen määrää. Siten uusia kaavoitettavia asuntoja on arvioitu tarvittavan noin 2700.

Rakennemallit perustuvat seuraaviin lähtölukuihin. Keskimääräinen asuntokuntakoko on arvioitu hieman koko maan ennustetta suuremmaksi mutta pienenevän samassa suh-teessa nykyiseen verrattuna.

Asumisväljyys	50 neliötä/hlö
Keskim. asuntokuntakoko	2,1 hlö/asunto

Mitoituksellisesti rakennemallit ovat hieman ylimitoitettuja. Asumisväljyys on suurempi kuin mitä ennuste antaisi olettaa. Myös asukasmäärät ovat suurempia kuin mitä ennus-te edellyttäisi. Tämä tarkoittaa enemmän kerrosneliöitä kuin mitä muutoin tarvittaisiin. Sillä varaudutaan erilaisiin epävarmuustekijöihin, kuten muutoksiin asukkaiden tarpeis-sa ja toiveissa, alueiden rakentamisen viivästymisiin yms.

Aluetehokkuus on laskettu rakennettavan alueen mukaan eikä siihen sisälly suurempia puistoalueita. Siten aluetehokkuusluvut ovat hieman suurempia, kuin yleisesti laajem-milla alueilla käytetyt. Asuntojen keskimääräiset pinta-alat on arvioitu seuraavasti:

Asunto	kem2 keskim	as.kunta	tehokk. e _a
AO	180	3,6	0,12-0,2
Iso AP-t	150	3,0	0,3-0,5
AK/AP-t	80	1,6	0,5-0,6

4.3.2 Malli A. Tiivistävä kaupunkikeskusta

Mallissa A on lähtökohtana keskeisten alueiden tiivistäminen. Tavoitteena on tukea kaupunkikeskustan kehittämistä tuomalla runsaasti uutta asutusta mahdollisimman lähelle palveluita.

Nykyistä yhdyskuntarakennetta tiivistetään voimakkaasti keskustan rakennusoikeuksia nostamalla ja korvaamalla erillispientaloja tiiviimmällä asutuksella. Muualla kuin keskustassa tiivistäminen on mahdollista esimerkiksi Hakalahden asemakaavoittamattomien alueiden kaavoittamisella ja rakentamisella tiiviisti sekä jo kaavoitettujen alueiden pienimuotoisella täydennysrakentamisella.

Koskipuhdon länsiosiin, nykyiselle teollisuusalueelle osoitetaan suurin osa uusista asunnoista ja asukkaista. Lisäksi Pyörreperälle osoitetaan jonkin verran uutta asutusta. Asuinalueet rakennetaan pääasiassa periaatteella tiivistä ja matalaa.

Jokirantaan osoitetaan uutta asutusta pienessä määrin nykyisen pesäpallokentän alueelle, Rahkorantaan ja Atrian tontille tiivis ja matala –periaatteella tai sekoitettuna rakenteena.

ASUNNOT		A0	AR	AP-t	AK/AP-t	muu	Yht.
Nykyiset asunnot		3743	934	0	1731	334	6742
Uudet		0	0	920	1580	0	2500
Varannon purku		50	0	-20	200	0	230
Yhteensä		3793	934	900	3511	334	9472
ASUNTOJAKAUMA							
	Vanhat	55,5 %	13,9 %	0,0 %	25,7 %	5,0 %	100 %
	Rakennettavat	0,0 %	0,0 %	34,1 %	65,9 %	0,0 %	100 %
	Uusi	40,2 %	9,9 %	9,5 %	37,2 %	3,5 %	100 %

4.3.3 Malli B. Eheytyvä kaupunkikehä

Mallissa B on lähtökohtana kaupunkikehän täydentäminen usealla suunnalla. Tavoitteena on tarjota mahdollisimman paljon erilaisia asuinympäristöjä.

Olemassa olevia asuinalueita tiivistetään hieman. Tämä on mahdollista esimerkiksi Hakalahden asemakaavoittamattomien alueiden kaavoittamisella ja rakentamisella tiiviisti.

Koskipuhdon länsiosiin, nykyiselle teollisuusalueelle osoitetaan suurin osa uusista asunnoista ja asukkaista pääasiassa tiivis ja matala -periaatteella.

Jokirantaan osoitetaan uutta asutusta pienessä määrin nykyisen pesäpallokentän alueelle, Rahkorantaan ja Atrian tontille tiivis ja matala –periaatteella tai sekoitettuna rakenteena.

Pyörreperälle osoitetaan runsaasti uutta asutusta tiivis-matala-periaatteella palveluiden tuntumaan ja erillispientalotontteina ulkokehälle.

Männistön alueelle osoitetaan uutta asutusta sekä tiivis-matala-periaatteella, että perinteisempänä rivitaloalueena.

Kiviojan ja Niemenrannan alueille osoitetaan uutta asutusta erillispientaloihin.

ASUNNOT		A0	AR	AP-t	AK/AP-t	muu	Yht.
Nykyiset asunnot		3743	934	0	1731	334	6742
Uudet		185	0	590	1695	0	2470
Varannon purku		50	0	-20	200	0	230
Yhteensä		3978	934	570	3626	334	9442
ASUNTOJAKAUMA							
	Vanhat	55,5 %	13,9 %	0,0 %	25,7 %	5,0 %	100 %
	Rakennettavat	8,7 %	8,1 %	21,1 %	62,0 %	0,0 %	100 %
	Uusi	42,1 %	9,9 %	6,0 %	38,4 %	3,5 %	100 %

4.3.4 Malli C. Vahvistuva jokinauha

Mallissa C on lähtökohtana jokivarren mahdollisimman tehokas rakentaminen. Tavoitteena on hyödyntää kaikki jokivarren rakennettavat alueet.

Olemassa olevia asuinalueita tiivistetään jonkin verran. Tämä on mahdollista esimerkiksi Hakalahden asemakaavoittamattomien alueiden kaavoittamisella ja rakentamisella tiiviisti sekä jo kaavoitettujen alueiden pienimuotoisella täydennysrakentamisella tai korvaamalla väljiä alueita tiiviimmillä. Erityisesti tiivistämistä tavoitellaan joen vaikutusalueella noin 250 km joesta.

Koskipuhdon länsiosiin, nykyiselle teollisuusalueelle osoitetaan suurin osa uusista asunnoista ja asukkaista pääasiassa tiivis ja matala -periaatteella.

Jokirantaan osoitetaan uutta asutusta pienessä määrin nykyisen pesäpallokentän alueelle, Rahkorantaan ja Atrian tontille tiivis ja matala -periaatteella tai sekoitettuna rakenteena.

Erillispientaloja osoitetaan Kiviojalle, Koskipuhdon itäosiin sekä Niemenrantaan.

Tässä mallissa on laskettu mukaan myös Niemelänkylän osayleiskaavan kaavaluonnoksen noin 450 uutta rakennuspaikkaa.

Tässä mallissa uutta asutusta ei riitä Pyörreperälle eikä Männistöön lainkaan.

ASUNNOT		A0	AR	AP-t	AK/AP-t	muu	Yht.
Nykyiset asunnot		3743	934	0	1731	334	6742
Uudet		805	0	210	1455	0	2470
Varannon purku		50	0	-20	200	0	230
Yhteensä		4598	934	190	3386	334	9442
ASUNTOJAKAUMA							
	Vanhat	55,5 %	13,9 %	0,0 %	25,7 %	5,0 %	100 %
	Rakennettavat	31,7 %	0,0 %	7,0 %	61,3 %	0,0 %	100 %
	Uusi	48,7 %	9,9 %	2,0 %	35,9 %	3,5 %	100 %

4.3.5 Malli D. Väljä maaseutu

Mallissa D on lähtökohtana rakentamisen sijoittaminen mahdollisimman maaseutumaiseen ympäristöön. Tavoitteena on kyläasumisen ja erityisesti väljän omakotiasumisen tukeminen.

Koskipuhdon länsiosiin, nykyiselle teollisuusalueelle osoitetaan iso osa uusista asunnoista ja asukkaista pääasiassa tiivis ja matala -periaatteella. Alueen tehokkuus on selvästi muita malleja väljempi. Muita tiivistämistoimia ovat jokirannan pienet uudet alueet Rahkorantassa ja Atrian tontilla tiivis ja matala -periaatteella tai sekoitettuna rakenteena.

Männistön alueelle osoitetaan erillispientaloja hieman muita alueita tiiviimmin. Savelan ja Männistön välille on osoitettu runsaasti uusia erillispientaloalueita, kuten myös Puuhkalaan. Alueet on toteutettavissa vaiheittain. Niemenrantaan on osoitettu myös erillispientaloja.

Tässä mallissa uutta asutusta ei ole osoitettu Pyörreperälle, Kiviojalle eikä Koskipuhdon itäosiin lainkaan.

ASUNNOT		A0	AR	AP-t	AK/AP-t	muu	Yht.
Nykyiset asunnot		3743	934	0	1731	334	6742
Uudet		1168	0	67	1235	0	2470
Varannon purku		50	0	-20	200	0	230
Yhteensä		4961	934	47	3166	334	9442
ASUNTOJAKAUMA	Vanhat	55,5 %	13,9 %	0,0 %	25,7 %	5,0 %	100 %
	Rakennettavat	45,1 %	8,7 %	1,7 %	44,4 %	0,0 %	100 %
	Uusi	52,5 %	9,9 %	0,5 %	33,5 %	3,5 %	100 %

4.4 PALVELURAKENTEEN RAKENNEMALLIT

4.4.1 Määrityksiä

Kaupallisten palvelujen erityisinä kehittämisalueina on käsitelty kolmea aluetta: nykyisen laajuista keskustaa, Savaria Savontien eteläpuolella sekä Koskipuhdon länsiosia keskustan ja Savarin välissä. Näillä alueilla on paineita erityyppisille kaupallisille toiminoille. Kaikkia alueita ei ole mahdollista eikä tarkoituksenmukaisena kehittää samoilla periaatteilla. Kullakin kehittämisvaihtoehdolla on omat vaikutuksensa.

Ei-keskusta-hakuisella erikoistavarakaupalla tarkoitetaan tässä sellaista kauppaa, jolle keskustasijainti ei ole toiminnan edellytys. Näitä ovat esimerkiksi tukkukauppa, varaosakauppa ja halpamyymälät sekä tekninen erikoistavarakauppa.

Paljon tilaa vaativa kauppa on esimerkiksi autoja, koneita, laitteita ja puutarhatuotteita sekä rautakauppaa.

Palvelurakenteen kehittämisvaihtoehdot ovat karttaesityksenä liitteenä 3a-3c.

4.4.2 Malli 1. Tiivistyvä keskusta

Mallissa 1 on lähtökohtana palveluiltaan tiivistyvä kaupunkikeskusta.

Nykyistä keskustaa kehitetään voimakkaasti ja alueelle ohjataan erikoistavarakauppaa ja toimistoja. Liikekeskustan tehokkuutta nostetaan huomattavasti korvaamalla matalia ja heikkotasoisia liiketiloja täysin uusilla liike-, toimisto- ja asuinrakennuksilla. Paikoituksessa toteutetaan laajasti kellaripaikoitusta. Pääasiallinen asiointi- ja työmatkaliikenne tapahtuu kävellen tai pyörällä.

Savariin ohjataan vain paljon tilaa vaativa kauppa, isot marketit sekä ei-keskustahakuista erikoistavarakauppaa. Autokauppa toimii alueella melko pitkään mutta siirtyy myöhemmin joko Savarin itäosaan tai muutoin Savontien varteen kaupungin itälaidalle.

Koskipuhtoon Keskustan ja Savarin väliin riittäisi tässä mallissa vain hieman ns. ei-keskusta-hakusta erikoistavarakauppaa. Alueen kaupan rakenne ei merkittävästi uudistu tai hyvin hitaasti.

4.4.3 Malli 2. Nauharakenne

Mallissa 2 on lähtökohtana nauharakenne.

Nykyistä keskustaa kehitetään vain pienin toimenpitein. Rakentamattomat tontit rakennetaan tehokkaasti maanalaista paikoitusta hyödyntäen ja joitain olevia matalia liikerakennuksia korotetaan tai korvataan tehokkaammalla rakentamisella.

Savariin ohjataan vain paljon tilaa vaativa kauppa, isot marketit sekä ei-keskustahakuista erikoistavarakauppaa. Autokauppa siirtyy melko pian joko Savarin itäosaan tai muutoin Savontien varteen kaupungin itälaidalle.

Koskipuhtoon Keskustan ja Savarin väliin ohjataan kauppakeskus rautatieaseman itäpuolelle, muita keskustatoimintoja sekä lähemmäs Savaria myös ns. ei-keskustahakusta erikoistavarakauppaa. Alueen kaupan rakenne muuttuu merkittävästi nykyisestä ja melko nopeasti.

4.4.4 Malli 3. Kaksi painopistettä

Mallissa 3 on lähtökohtana kahden painopisteen palvelurakenne.

Nykyistä keskustaa kehitetään vain pienin toimenpitein tai se näivettyy.

Savari kehittyy omalla painollaan ja erikoistavarakauppa siirtyy suurelta osin alueelle. Autokauppa toimii alueella melko pitkään mutta siirtyy myöhemmin joko Savarin itäosaan tai muutoin Savontien varteen kaupungin itälaidalle.

Koskipuhtoon keskustan ja Savarin väliin ei synny merkittävässä määrin uusia kaupallisia palveluja tai vain hieman ns. ei-keskustahakusta erikoistavarakauppaa. Alueen kaupallinen rakenne ei merkittävästi muutu nykyisestä tai muuttuu hyvin hitaasti.

5 MUITA KEHITTÄMISTOIMIA

5.1 KESKUSTAN KEHITTÄMINEN

Nykyisessä keskustassa on runsaasti tiivistämismahdollisuuksia: rakentamattomat tontit, matala keskustarakentaminen, keskusta-alueelle turhan laajat ja epämääräiset paikoitusalueet sekä tehoton maantasopysäköinti. Keskustaa kehitetään eri palvelurakenteen malleissa toisissa voimallisemmin toisissa vähemmällä painolla.

Keskeistä on kävely-ympäristön oleellinen parantaminen ja henkilöautoliikenteen merkittävä vähentäminen. Liikennenympäristön muutokset liittyvät suoraan kevyen liikenteen ja seudullisen joukkoliikenteen kehittämispyrkimyksiin sekä teemoihin ilmastonmuutoksen hillintä, virkistävä kaupunkikeskusta ja pyöräilykaupunki.

Keskustan viihtyisyyttä edistetään parhaiten kehittämällä houkuttelevaa kävely-ympäristöä. Keskustan vetovoimaa ja viihtyisyyttä parantavia toimenpiteitä ovat mm seuraavat:

- uusien liiketilojen rakentaminen keskustan tyhjille alueille
- määrätietoinen esteettisen laadun parantaminen rakentamisessa
- kevyen liikenteen aseman parantaminen
- kävelyalueiden tai kävelypainotteisten katujen rakentaminen
- viihtyisien kaupunkiaukioiden rakentaminen
- keskustan puistoalueiden kehittäminen
- rakennetun ympäristön arvojen ja historiallisten kerrosten hyödyntäminen osana viihtyisää kaupunkiympäristöä
- uusien asuntojen rakentaminen keskustan läheisyyteen

5.2 ULKOILU- JA VIRKISTYSPALVELUJEN KEHITTÄMINEN

Ulkoilun ja virkistystyksen kehittämisessä on kaksi keskeistä osa-aluetta. Ne ovat joen virkistyskäyttömahdollisuuksien parantaminen ja ympäröivän luonnon arvojen hyödyntäminen osana virkistystä ja ulkoilua. Kaavan teemoja ovat mm. pyöräilykaupunki, luonto lähellä ja virkistävä kaupunkikeskusta, jotka kaikki tukevat rantojen hyödyntämistä virkistykseen ja ulkoiluun.

5.2.1 Joki ja rannat

Kalajoki virtaa kaupungin halki. Joki on Hamarinkosken voimalan eteläpuolisilta osiltaan suojeltu koskiensuojelulailla. Joen hyödyntäminen virkistykseen kaikin mahdollisin keinoin on tavoiteltavaa.

Juurikosken pohjoisrannalle on vastikään rakennettu kevyen liikenteen väylä Savisillalta ns. Kassisen pihapiiriin. Virkistykseen ja ulkoiluun soveltuvien reittien rakentaminen lähes kaikille rannoille asemakaavoitetulla alueella on tavoiteltavaa rantojen virkistyskäyttömahdollisuuksien lisäämiseksi. Rantareiteillä on erittäin edullinen panos-tuotosuhde kun arvioidaan sijoitettavan rahamäärän tuomaa lisäarvoa asukkaiden ja muiden alueella liikkuvien elämään.

5.2.2 Ympäröivä luonto

Kaupungin lähiympäristössä on arvokkaita luontokohteita, joiden hyödyntäminen ulkoiluun ja virkistykseen on luontevaa ja tavoiteltavaa.

5.3 KULTTUURIPERINNÖN HYÖDYNTÄMINEN

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti kaavoituksella varmistetaan valtakunnallisesti merkittävien kulttuuri- ja luonnonperinnön arvojen säilyminen. Tämä koskee tämän kaavan suunnittelualueella valtakunnallisesti arvokkaita kohteita, jotka on tarkemmin lueteltu Tavoitteet-osassa ja osittain esitelty Arvokkaat alueet – selvityksessä. Valtakunnallisesti arvokkaita kohteita tällä alueella ovat Ylivieskan kirkko, Helaalan mylly, Savisilta ja Rautatieaseman alue, sisältäen myös ns. Kasarmin alueen.

Myös muiden kuin valtakunnallisesti arvokkaiden kohteiden arvojen vaaliminen kuuluu MRL:n mukaisesti yleiskaavan sisältövaatimukseen. Myös nämä kohteet on lueteltu Tavoitteet-osassa ja esitetty myös tämän raportin liitekartoilla.

Kulttuuriperintöä on VAT:n, maakuntakaavan ja yleiskaavan sisältövaatimusten toteuttamiseksi edullista hyödyntää ja kehittää osana virkistävää kaupunkikeskustaa. Esimerkiksi Kasarmin alueen arvojen säilyminen voidaan varmistaa kehittämällä aluetta haluttuna kalliiden kaupunkiasuntojen alueena samaan tapaan kuin esimerkiksi Oulussa Saunarannan alue tai Pikisaari, alueina, joissa voi asua ylellisesti historiallisessa miljöössä kaikkien palvelujen vieressä. Ympäristöön sopivalla lisärakentamisella alueesta on mahdollista saada myös sitäkin tuottavampi.

6 VAIKUTUSTENARVIOINTI

6.1 KERRANNAISVAIKUTUKSET

Liikennejärjestelmän, palvelurakenteen ja asuntotuotannon rakennemallit ja kehittämisvaihtoehdot vaikuttavat toisiinsa. Ne voivat tukea toistensa hyviä ja/tai huonoja puolia tai ne voivat heikentää toistensa hyviä ja/tai huonoja puolia. Nämä seurannaisvaikutukset voivat olla hyvin merkittäviä.

6.2 KAAVAN TEEMOJEN VAIKUTUKSIA

Kaavan teemoiksi on valittu:

- ilmastonmuutoksen hillintä
- vahvistuva aluekeskus
- pyörällä kaupungissa
- virkistävä kaupunkikeskusta

Valitut teemat tukevat monelta osin toisiaan ja niillä on positiivisia heijastusvaikutuksia toisiinsa ja takaisin. Yhdessä ne muodostavat eräänlaisen hyvinvoinnin kehitysklusterin.

Esitetyt rakennemallit ja kehittämistoimet mahdollistavat teemojen edistämisen vaihtelevasti, toiset paremmin ja toiset huonommin. Osa rakennemalleista ja kehittämisvaihtoehdoista eivät tue valittuja teemoja tai ovat jopa niille vastakkaisia. Rakennemallien ja kehittämistoimien vaikutuksia valittuihin teemoihin on arvioitu kunkin rakennemallin ja kehittämistoimien yhteydessä erikseen.

Valitut teemat edistävät valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita ja toteuttavat maakuntakaavan tavoitteita sekä suunnittelusuosituksia ja –määräyksiä. Maakuntakaavan yleispiirteisyydestä johtuen maakuntakaavaa voidaan toteuttaa useilla eri rakennemalleilla.

Esitetyt rakennemallit ja kehittämistoimet edistävät vaihtelevasti valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita. Vaikutustenarvioinnissa on otettu huomioon myös VAT:n tarkistusluonnos, jossa ilmastonmuutoksen hillintätoimet ovat keskeisellä sijalla.

6.2.1 Ilmastonmuutoksen hillintä

Ilmastonmuutoksen hillintä on todennäköisesti seuraavien vuosikymmenten suurin haaste ihmiskunnalle. Sen tehokas toteuttaminen edellyttää välittömästi kaikkia mahdollisia keinoja vakavien ja peruuttamattomien seurausten välttämiseksi. Osalla rakennemalleista on todennäköisesti mahdollista hillitä ilmastonmuutosta. Osa malleista todennäköisesti ei auta hillintätoimissa.

Yhdyskunnan rakenteella vastataan kuitenkin vain pienestä osasta päästövähennystavoitteista. Niiden lisäksi tarvitaan rakennusten lämmönkulutuksen vähentämistä useilla kymmenillä prosenteilla, erityisesti jo olevien rakennusten osalta. Kaikki uudisrakentaminen tulee toteuttaa vähintään matalaenergiatasoon. Lisäksi tarvitaan huomattavia muutoksia kulutustottumuksissa energiaa ja luonnonvaroja säästävän elämäntavan ja kulutustottumusten suuntaan.

6.2.2 Vahvistuva aluekeskus

Ylivieskan aluekeskusaseman vahvistuminen tukee kaupungin väestönkasvua ja on samalla osittain myös sen seurausta. Palvelujen monipuolistuminen ja lisääntyminen yhdessä lisääntyvän väestön kanssa parantavat kaupungin taloudellista asemaa merkittävästi.

Aluekeskusaseman vahvistuminen antaa mahdollisuuden panostaa merkittävästi heikon kaupunkikuvan parantamiseen, ympäristön viihtyisyyden parantamiseen, virkistys- ja

ulkoilupalveluiden parantaminen ja kehittäminen sekä kevyen liikenteen yhteyksien parantamiseen ja aseman vahvistamiseen. Nämä kaikki parantavat merkittävästi kaupungin vetovoimaisuutta ja tukevat aluekeskusaseman vahvistumista. Tämä edellyttää kuitenkin merkittävää panostusta näille osa-alueille, jotta niiden tuoma lisäarvo voidaan hyödyntää kaupungin kehittämiseksi. Mahdollinen lopputulos voi olla kaupunkikuvan kannalta myös negatiivinen, ellei asiaan panosteta riittävästi.

Aluekeskusaseman vahvistumisella voi olla myös haitallisia vaikutuksia. Mikäli palveluiden lisääntyminen Ylivieskassa merkitsee naapurikuntien palveluiden heikkenemistä, huonontuvat silloin naapurikuntien asukkaiden elinolot ja palveluiden saavutettavuus merkittävästi. Mikäli seudullinen palvelurakenne sen sijaan pysyy riittävän hajautettuna, tuo palveluiden lisääntyminen Ylivieskassa alueellista lisäarvoa.

Aluekeskusaseman vahvistamisen vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen voivat olla hyviä tai huonoja riippuen palveluiden sijoittumisesta yhdyskuntarakenteeseen.

6.2.3 Pyörällä kaupungissa

Pyöräily edistäminen kaupungin sisäisessä liikenteessä on teemana jo itsessään ilmastomuutosta hillitsevä. Pyöräilykaupunkiteema edistää myös virkistävän kaupunkikeskustan kehittämistä sekä luonnon saavutettavuutta. Pyöräilykaupunkiteema edistää myös henkilöautoliikenteen vähentämistarpeita tarjoten uuden tavoitetilan, joka on samalla myös kasvihuonepäästöjen vähentämiseksi luonteva ratkaisu.

Muita pyöräilyn ja muun kevyen liikenteen kehittämisen suotuisia vaikutuksia ovat arki-liikunnan lisääntyminen työ- ja asiointimatkoilla, siitä seuraavat myönteiset terveysvaikutukset, arjen elävöityminen ja kaupunkilaisten hyvinvoinnin lisääntyminen.

Rantojen hyödyntäminen kevyen liikenteen väylinä ja muina ulkoiluun ja virkistykseen soveltuvina reitteinä lisää pyöräilyn houkuttavuutta kaupungin sisäisessä liikenteessä. Rantareitit tuovat lisäarvoa asiointi- ja työmatkoille. Liikkuminen jokiympäristössä on arkea elävöittävää, mikä lisää kaupunkilaisten hyvinvointia ja sitoutumista paikkakuntaan.

6.2.4 Virkistävä kaupunkikeskusta

Virkistävän kaupunkikeskustan ottaminen yhdeksi kaavan teemaksi edistää kaupunkikeskustan muodostumista viihtyisäksi ja virkistäväksi kaupunkimiljööksi. Tehtävä on haasteellinen kun otetaan huomioon keskustan nykyinen ilme ja kaupunkikuvan laatu.

Huomion kiinnittäminen rakennetun ympäristön kauneuteen, puistoalueiden kehittäminen, joen hyödyntäminen osana keskustaympäristöä ja rakennetun ympäristön arvojen hyödyntäminen osana virkistävää kaupunkikeskustaa lisäävät keskustan kaupallista vetovoimaa, kaupunkilaisten hyvinvointia, sitoutumista asuinpaikkaansa ja paikallisten arvojen ja oman historian kunnioitusta. Näillä kaikilla on heijastusvaikutuksia toisiinsa.

6.3 LIIKENNEJÄRJESTELMÄN KEHITTÄMISVAIHTOEHDOT

Liikenteen järjestämisessä on tähän saakka painottunut hyvin voimakkaasti henkilöautoliikenne. Kävely ja pyöräily sekä erityisesti joukkoliikenne ovat jääneet heikosti järjestetyiksi, joten niiden kehittämiseen on jatkossa syytä panostaa erityisen voimakkaasti. Tämä ei kuitenkaan tarkoita ajoneuvoliikenteen vaikeuttamista tai kehittämisen lopettamista. Liikenteen kehittämistoimissa tulee kehittää kaikkia osa-alueita, mutta selvä painotus tulee olla kevyessä ja joukkoliikenteessä. Tätä edellyttää mm. maankäyttö- ja rakennuslaki.

6.3.1 Henkilöautopainotteinen

Henkilöautopainotteinen kehittämistapa ei ole kestävä kehitystä. Polttomoottoreita korvaavia tekniikoita saadaan tuotantoon aikaisintaan 2020-luvulla. Jotta liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä voitaisiin vähentää, on vaikutettava merkittävästi ajoneuvo-

liikenteen määrään sitä vähentävästi. Malli kuvastaa lähinnä trendin mukaista kehitystä, joka tulee kääntää kestävämmäksi.

Henkilöautopainotteisessa liikennejärjestelmässä joukkoliikenteen järjestäminen ja kevyen liikenteen reittien jatkuvuus on jäänyt vaille merkittäviä kehittämistoimia. Saman kehityskulun jatkaminen ei mahdollista jatkossakaan joukkoliikenteen kehittymistä, pyöräilyn edistämistä eikä päästöjen vähentämistä. Varsinkin kun otetaan huomioon henkilöautoliikenteen nykyinen dominoiva asema, ovat kaikki henkilöautoliikenteeseen tehtävät merkittävät panostukset helposti liikennettä lisääviä ja siten ilmastolle, ympäristölle ja ihmisille haitallisia.

6.3.2 Kevyt- ja joukkoliikennepainotteinen

Kävelyä, pyöräily ja joukkoliikennettä painottava kehittämistapa on kestävä kehitystä. Toimenpiteet edistävät valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumista, erityisesti kevyen liikenteen edistämisen osalta varsinkin kun otetaan huomioon niiden tulevat tarkistukset, joissa nykyisiä tavoitteita enemmän korostetaan henkilöautoliikenteen ja autoriippuvuuden vähentämistä.

Kävelyn ja pyöräilyn painottaminen liikenteessä lisää kaupunkilaisten terveyttä ja hyvinvointia. Kävely ja pyöräily ovat liikennemuodoista päästöttömimmät ja niiden edistämisen ilmastovaikutukset ovat huomattavan positiiviset.

Kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen painottaminen edistää autottomien liikkumismahdollisuuksia sekä lisäävät liikkumisen tasa-arvoa. Lisäksi ne vähentävät henkilöautoliikennettä ja niiden haittoja, kuten kasvihuonepäästöjä, melua ja muita saasteita sekä yhdyskuntarakenteen hajautumista. Vastaavasti ne edistävät liikenneturvallisuutta.

Kevyt- ja joukkoliikennepainotteinen liikennejärjestelmä edistää myös taloutta sekä paikallisesti että koko maan tasolla. Henkilöautoliikenteen edistämisestä säästyvät kalliiden infrastruktuuri-investointien varat voidaan käyttää kestävämmällä ja tuottavammalla tavalla. Vastaavasti henkilöautoliikenteen vähentäminen vähentää tarvetta käyttää varoja jatkuvasti kallistuvaan ja ulkomaiseen polttoaineeseen sekä ulkomailla tuotettuihin autoihin. Nämä varat voidaan käyttää esimerkiksi paikalliseen palvelutuotantoon, kuten asunnon kunnostamiseen ja joukkoliikenteen palveluiden ostamiseen ja teettämiseen paikallisella työvoimalla. Siten varallisuutta saadaan pysymään paremmin kotimaassa ja Ylivieskassa. Joukkoliikenteen edistäminen parantaa joukkoliikenteen kehittämisedellytyksiä ja kannattavuutta.

6.4 ASUNTOTUOTANNON RAKENNEMALLIT

Seuraavassa on arvioitu esitetyn neljän asuntotuotannon rakennemallin vaikutuksia eri osakokonaisuuksiin. Osakokonaisuudet ovat yhdistelmä valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden ja yleiskaavan vaikutustenarvioinnin edellyttämiä asioita. Kunkin mallin suhde valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin ja maakuntakaavaan on esitetty kunkin osakokonaisuuden osana.

6.4.1 Malli A – tiivistymisen vaikutukset

Alue- ja yhdyskuntarakenne, yhdyskunta- ja energiatalous sekä liikenne

Malli A tiivistää nykyistä yhdyskuntarakennetta voimakkaasti. Suurin osa uusista asunnoista sijoittuu kävelykeskustaan ja loput pyöräilysuosiolliselle vyöhykkeelle. Siten malli vastaa parhaiten VAT:n yhdyskuntarakenteen eheyttämistavoitteeseen ja liikenteen vähentämistavoitteeseen. Kaikki uudet asunnot on osoitettu yhdyskuntarakenteen sisälle, nykyiselle teollisuusalueella keskustan itäpuolelle Koskipuhtoon ja lisäksi Pyörreperälle.

Yhdyskuntarakenteen keskellä sijaitsevan tehottomasti hyödynnetyn teollisuusalueen muuttaminen tehokkaaseen asuinkäyttöön parantaa huomattavasti yhdyskunta- ja energiataloutta. Asunnot sijoittuvat olevien liikenne- ja teknisten verkostojen sisälle, jolloin niitä voidaan hyödyntää tehokkaasti ja käyttöastetta nostaa merkittävästi. Asu-

tuksen sijainti heti keskustan vieressä vähentää liikennetarvetta oleellisesti ja mahdollistaa täysin autottoman elämän ja siten myös ilmastonmuutoksen hillitsemisen.

Pyörreperän tiivis asuinrakentaminen eheyttää myös tehokkaasti yhdyskuntarakennetta. Se tukee myös jossain määrin vähittäiskaupan sijoittumista Savarin alueelle.

Tiivis asuinrakentaminen aivan olevan yhdyskuntarakenteen keskellä ja sen läheisyydessä tukee merkittävästi kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen yhteyksien kehittämistä. Tiivis keskusta-asuminen ja lyhyet etäisyydet kaupungin sisällä mahdollistavat tarvittaessa täysin autottoman elämäntavan.

Paras vaikutus mallilla A on yhdessä palvelurakenteen mallien 1 ja 2 kanssa. Malliyhdistelmä A3 johtaa keskusta-alueen näivettymiseen ja siirtää kaupallista painopistettä liikaa kaupungin reunalle.

Ihmisten elinolot ja elinympäristö

Malli A tukee hyvin ihmisten elinolojen ja elinympäristön parantamista. Sitä tukevat asuinalueita keskustasta erottavan teollisuusalueen muuttaminen asuinkäyttöön, keskimääräisten asiointi- ja työmatkojen lyhentyminen sekä ajoneuvoliikenteen vähentymisestä seuraavat melu-, tärinä- ja ilmansaastehaittojen väheneminen. Autottomien liikkumismahdollisuudet taajamissa paranevat.

Vastaamalla parhaiten ilmastonmuutoksen esille nostamiin ongelmiin malli lisää ihmisten kokemaa turvallisuudentunnetta ja vahvistaa ihmisten vaikutusmahdollisuuksia maailmanluokan ongelmiin.

Malli vastaa hyvin asuntokuntakoon muuttumiseen. Tiivis ja matala rakentamistapa mahdollistaa erilaisten ruokakuntien asumisen samalla alueella. Malli ei mahdollista erillispientalojen rakentamista väljille tonteille, mikä ei tuo monimuotoista asuntotuotantoa.

Tiivistäminen muuttaa joidenkin ihmisten elinoloja, erityisesti mikäli vanhaa asutusta korvataan uudella tiiviimmällä. Kuitenkin hallittu tiivistäminen tuo lisäarvoa suurelle joukolle uusia asukkaita palveluiden, virkistysalueiden ja yhteisön paremman saavutettavuuden ansiosta.

Maa- ja kallioperä, vesi ja ilma

Tiivis keskustarakentaminen yhdessä kunnan koon kanssa vähentää merkittävästi henkilöautoliikennettä. Tästä taas seuraa parempi ilmanlaatu ja vähemmän melua. Tiivis keskustarakentaminen on edullisesti liitettävissä keskitettyyn viemärintiin mikä vähentää maaperään ja veteen kohdistuvia riskejä. Teollisuusalueen muuttamisessa asuinkäyttöön tulee varmistaa maaperän saasteettomuus ja sopivuus asuinalueeksi sekä tarvittaessa vaihdettava ja käsiteltävä saastunut maa-aines.

Kasvi- ja eläinlajit, luonnon monimuotoisuus ja luonnonvarat

Tiivis keskustarakentaminen ja henkilöautoliikenteen vähentäminen säästävät luonnonvaroja. Tiivis rakentaminen ja keskustan vajaakäyttöisten alueiden tehokkaampi hyödyntäminen vähentävät myös luonnontilaisten ja viljeltyjen alueiden rakentamistarvetta. Malli A säästää muita malleja enemmän peltopinta-alaa viljelyssä. Tiivis ja eheytyvä yhdyskuntarakenteen vähentää myös luonnon monimuotoisuutta uhkaavaa painetta niin lähiympäristössä kuin välillisesti myös muualla maailmassa.

Kaupunkikuva, maisema, kulttuuriperintö ja rakennettu ympäristö

Kaupunkikuva paranee oleellisesti erityisesti vajaakäyttöisen ja sekavan teollisuusalueen muuttuessa viihtyisäksi ja tiiviiksi asuinalueeksi. Rakennettavilla alueilla ei ole ar-

vokaita rakennettuja ympäristöjä eikä kulttuuriperintöä. Tiivis rakentamistapa säästää parhaiten avointa maisemaa.

Taloudelliset vaikutukset

Tiivis, keskustan läheisyyteen sijoittuva laajamittainen asuinrakentaminen tukee olevien palveluiden säilymistä ja kehittämistä. Liikkumistarvetta vähentävä yhdyskuntarakenne vähentää riippuvuutta jatkossakin kallistuvasta energiasta ja erityisesti tuontienergiasta.

Tukeutumalla olemassa olevaan infrastruktuuriin malli A edellyttää muita malleja vähemmän kaupungin investointeja. Olevien verkostojen hyödyntäminen tuo sen sijaan merkittäviä säästöjä.

Koskipuhdon länsiosan voimakas kehittäminen edellyttää suuria taloudellisia panostuksia myös kaupungilta. Alue voidaan toisaalta määritellä kehittämisvyöhykkeeksi, jolloin alueen kehittämiseen voidaan paremmin hakea tukirahoitusta.

6.4.2 Malli B – eheytyksen vaikutukset

Alue- ja yhdyskuntarakenne, yhdyskunta- ja energiatalous sekä liikenne

Malli B eheyttää ja tiivistää nykyistä yhdyskuntarakennetta. Kaikki uusi asutus sijoittuu kävelykeskustaan tai pyöräilysuosiolliselle vyöhykkeelle. Siten malli vastaa hyvin VAT:n eheyttämis- ja liikenteen vähentämistarpeeseen. Suuri osa uusista asunnoista on osoitettu yhdyskuntarakenteen sisälle, nykyiselle teollisuusalueella keskustan itäpuolelle Koskipuhtoon ja lisäksi Pyörreperälle.

Yhdyskuntarakenteen keskellä sijaitsevan tehottomasti hyödynnetyn teollisuusalueen muuttaminen tehokkaaseen asuinkäyttöön parantaa huomattavasti yhdyskunta- ja energiataloutta. Asunnot sijoittuvat olevien liikenne- ja teknisten verkostojen sisälle, jolloin niitä voidaan hyödyntää tehokkaasti ja käyttöastetta nostaa merkittävästi. Asutuksen sijainti heti keskustan vieressä vähentää liikennetarvetta oleellisesti ja mahdollistaa täysin autottoman elämän ja siten myös ilmastonmuutoksen hillitsemisen.

Muut uudet asuinalueet eheyttävät yhdyskuntarakennetta täydentämällä kaupunkikehän vajaita alueita. Suurin paino uudisrakentamisessa on kuitenkin selkeästi Koskipuhdossa ja Pyörreperällä.

Tiivis asuinrakentaminen aivan olevan yhdyskuntarakenteen keskellä ja sen läheisyydessä tukee merkittävästi kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen yhteyksien kehittämistä. Tiivis keskusta-asuminen ja lyhyet etäisyydet kaupungin sisällä mahdollistavat tarvittaessa täysin autottoman elämäntavan. Kaupunkikehän reuna-alueiden täydennysalueet sijaitsevat nekin pääsääntöisesti alle 2 km säteellä rautatieasemasta, joten myös niiden voidaan katsoa vielä edistävän henkilöautoliikenteen vähentämistä ja vastaavasti kevyen liikenteen kehittämistä.

Paras vaikutus mallilla B on yhdessä palvelurakenteen mallien 1 ja 2 kanssa. Malliyhdistelmä B3 johtaa keskusta-alueen näivettymiseen ja siirtää kaupallista painopistettä liikaa kaupungin kaakkoisreunalle samalla kun uudisasutusta osoitetaan vastakkaiseen suuntaan, joista ajoneuvoliikenteen osuus matkoista muodostuu huomattavan suureksi ja henkilöautoliikenteen haittavaikutukset korostuvat.

Ihmisten elinolot ja elinympäristö

Malli B tukee hyvin ihmisten elinolojen ja elinympäristön parantamista. Sitä tukevat asuinalueita keskustasta erottavan teollisuusalueen muuttaminen asuinkäyttöön, keskimääräisten asiointi- ja työmatkojen lyhentyminen, ajoneuvoliikenteen vähentämismahdollisuudet. Kaupunkikehän reuna-alueiden rakentaminen pidentää jossain määrin keskimääräisiä asiointi- ja työmatkoja mutta koko uudisrakentamisen mittakaavassa matkat lyhentyvät. Autottomien liikkumismahdollisuudet taajamissa paranevat.

Malli B tarjoaa monipuolisesti erilaisia uusia asuinalueita. Uudet asuinalueet sijoittuvat keskustan läheisyyteen (Koskipuhto), oppilaitosten läheisyyteen (Männistö), joen läheisyyteen (Niemenranta, pesäpalkokentän alue, Kivioja, Rahkoranta, Atria) ja Savarin palveluiden läheisyyteen (Pyörreperä). Siten tämä malli tarjoaa parhaan paletin eri asuntotyyppisiä ja erilaisia elinympäristöjä.

Vastaamalla hyvin ilmastonmuutoksen esille nostamiin ongelmiin malli lisää ihmisten kokemaa turvallisuudentunnetta ja vahvistaa ihmisten vaikutusmahdollisuuksia maailmanluokan ongelmiin.

Malli vastaa hyvin asuntokuntakoon muuttumiseen ja mahdollistaa erilaisten asuinalueiden rakentamisen erilaisille ihmisille. Tiivis ja matala rakentamistapa mahdollistaa erilaisten ruokakuntien asumisen samalla alueella.

Tiivistäminen muuttaa joidenkin ihmisten elinoloja, erityisesti mikäli vanhaa asutusta korvataan uudella tiiviimmällä. Kuitenkin hallittu tiivistäminen tuo lisäarvoa suurelle joukolle uusia asukkaita palveluiden, virkistysalueiden ja yhteisön paremman saavutettavuuden ansiosta.

Maa- ja kallioperä, vesi ja ilma

Tiivis keskustarakentaminen yhdessä kunnan koon kanssa vähentää merkittävästi henkilöautoliikennettä. Tästä taas seuraa parempi ilmanlaatu ja vähemmän melua. Reuna-alueita eheyttävä uudisrakentaminen Kaikki uudisrakentaminen on liitettävissä keskitettyyn viemäröintiin mikä vähentää maaperään ja veteen kohdistuvia riskejä. Teollisuusalueen muuttamisessa asuinkäyttöön tulee varmistaa maaperän saasteettomuus ja sopevuus asuinalueeksi sekä tarvittaessa vaihdettava ja käsiteltävä saastunut maa-aines.

Kasvi- ja eläinlajit, luonnon monimuotoisuus ja luonnonvarat

Kohtuullisen tiivis rakentaminen ja henkilöautoliikenteen vähentäminen säästävät luonnonvaroja. Tiivis rakentaminen ja keskustan vajaakäyttöisten alueiden tehokkaampi hyödyntäminen vähentävät myös luonnontilaisten alueiden rakentamistarvetta. Tiivis keskustarakentaminen vähentää myös luonnon monimuotoisuutta uhkaavaa painetta niin lähiympäristössä kuin välillisesti myös muualla maailmassa.

Mallissa B peltopinta-alaa poistuu viljelyssä melko paljon. Kaupunkikehän kaikki uudisalueet sijoittuvat viljelyssä oleville peltoalueille.

Kaupunkikuva, maisema, kulttuuriperintö ja rakennettu ympäristö

Kaupunkikuva paranee oleellisesti erityisesti vajaakäyttöisen ja sekavan teollisuusalueen muuttuessa viihtyisäksi ja tiiviiksi asuinalueeksi. Rakennettavilla alueilla ei ole arvokkaita rakennettuja ympäristöjä eikä kulttuuriperintöä.

Tiivis keskustarakentaminen säästää avointa maisemaa. Sen sijaan kaupunkikehän täydentäminen sijoittuu pelloille, mikä heikentää jossain määrin olevia maisema-arvoja.

Taloudelliset vaikutukset

Tiivis, keskustan läheisyyteen sijoittuva laajamittainen asuinrakentaminen tukee olevien palveluiden säilymistä ja kehittämistä. Liikkumistarvetta vähentävä yhdyskuntarakenne vähentää riippuvuutta jatkossakin kallistuvasta energiasta ja erityisesti tuontien energiasta.

Malli B tukeutuu hyvin olemassa oleviin verkostoihin. Erityisen hyvin niihin tukeutuu Koskipuhdon uusi asuinalue keskustan vieressä. Myös kaupunkikehää täydentävät uudisalueet sijoittuvat olevien verkostojen kannalta edullisesti.

Pelloille rakentaminen vähentää ja haittaa merkittävästi maa- ja metsätalouden harjoittamista: peltopinta-ala vähenee ja karjan kasvatus vaikeutuu tai vaarantuu.

Koskipuhdon länsiosan voimakas kehittäminen edellyttää suuria taloudellisia panostuksia myös kaupungilta. Alue voidaan toisaalta määritellä kehittämisvyöhykkeeksi, jolloin alueen kehittämiseen voidaan paremmin hakea tukirahoitusta.

6.4.3 Malli C – jokivyöhykkeen vahvistamisen vaikutukset

Alue- ja yhdyskuntarakenne, yhdyskunta- ja energiatalous sekä liikenne

Malli C eheyttää ja tiivistää nykyistä yhdyskuntarakennetta mutta toisaalta myös kasvattaa etäisyyksiä. Osa uusista asunnoista sijoittuu hyvin kävelykeskustaan ja kevyelle liikenteelle suosiolliselle vyöhykkeelle, mutta osa myös autoriippuvaiselle vyöhykkeelle. Siten malli vastaa vain jossain määrin VAT:n eheyttämisen- ja liikenteen vähentämistarpeeseen. Suuri osa uusista asunnoista on osoitettu yhdyskuntarakenteen sisälle, nykyiselle teollisuusalueella keskustan itäpuolelle Koskipuhtoon.

Yhdyskuntarakenteen keskellä sijaitsevan tehottomasti hyödynnetyn teollisuusalueen muuttaminen tehokkaaseen asuinkäyttöön parantaa huomattavasti yhdyskunta- ja energiataloutta. Asunnot sijoittuvat olevien liikenne- ja teknisten verkostojen sisälle, jolloin niitä voidaan hyödyntää tehokkaasti ja käyttöastetta nostaa merkittävästi. Asutuksen sijainti heti keskustan vieressä vähentää liikennetarvetta oleellisesti ja mahdollistaa täysin autottoman elämän ja siten myös ilmastonmuutoksen hillitsemisen.

Muut asuinalueet sijoittuvat osittain yhdyskuntarakennetta eheyttävästi lähelle olevia palveluja. Niemelänkylän ja Kiviojan uudet asuinalueet sijaitsevat koulupalvelujen läheisyydessä.

Tiivis asuinrakentaminen aivan olevan yhdyskuntarakenteen keskellä ja sen läheisyydessä tukee merkittävästi kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen yhteyksien kehittämistä. Tiivis keskusta-asuminen ja lyhyet etäisyydet kaupungin sisällä mahdollistavat tarvittaessa täysin autottoman elämäntavan.

Niemelänkylän osayleiskaavan kaavaluonnoksen mukaiset noin 450 uutta rakennuspaikkaa hajauttavat yhdyskuntarakennetta merkittävästi. Vaikka iso osa uusista rakennuspaikoista sijoittuu olevan ja täydentyvän yhdyskuntarakenteen viereen, on niillä selkeä yhdyskuntarakennetta hajauttava vaikutus, erityisesti verrattuna malleihin A ja B.

Tässä mallissa yhdyskuntarakenteen kannalta edullisempia alueita, kuten Pyörreperä joisi kokonaan rakentamatta.

Paras vaikutus mallilla C on yhdessä palvelurakenteen mallien 1 ja 2 kanssa. Malliyhdistelmä C3 johtaa keskusta-alueen näivettymiseen ja siirtää kaupallista painopistettä liikaa kaupungin kaakkoisreunalle samalla kun uudisasutusta osoitetaan etäälle vastakaisiin suuntiin, joista ajoneuvoliikenteen osuus matkoista muodostuu erityisen suureksi ja henkilöautoliikenteen haittavaikutukset korostuvat merkittävästi.

Ihmisten elinolot ja elinympäristö

Malli C tukee melko hyvin ihmisten elinolojen ja elinympäristön parantamista. Sitä tukevat asuinalueita keskustasta erottavan teollisuusalueen muuttaminen asuinkäyttöön, keskimääräisten asiointi- ja työmatkojen lyhentyminen jossain määrin, ajoneuvoliikenteen vähentämismahdollisuudet lähinnä keskusta-asumisen osalta. Kaupunkikehän reuna-alueiden rakentaminen pidentää jossain määrin keskimääräisiä asiointi- ja työmatkoja ja Niemelänkylän rakentaminen lisää selkeästi näiden matkojen pituutta. Silti koko uudisrakentamisen mittakaavassa asiointimatkat pysyvät nykyisen kaltaisina. Autottomien liikkumismahdollisuudet taajamissa paranevat mutta reuna-alueilla heikkenevät merkittävästi pitkien etäisyyksien ja harvan asutuksen vuoksi.

Malli C tarjoaa melko hyvin erityyppisiä asuinalueita. Uudet asuinalueet sijoittuvat keskustan läheisyyteen (Koskipuhto), joen läheisyyteen (Niemenranta, pesäpallokentän

alue, Kivioja, Rahkoranta, Atria) ja metsäiselle alueelle rannan läheisyyteen (Itä-Koskipuhto) sekä maaseutuympäristöön (Niemelänkylä).

Malli ei vastaa kovin hyvin asuntokuntakoon muuttumiseen. Malli mahdollistaa erilaisten asuinalueiden rakentamisen erilaisille ihmisille. Tiivis ja matala rakentamistapa mahdollistaa erilaisten ruokakuntien asumisen samalla alueella.

Tiivistäminen muuttaa joidenkin ihmisten elinoloja, erityisesti mikäli vanhaa asutusta korvataan uudella tiiviimmällä. Kuitenkin hallittu tiivistäminen tuo lisäarvoa suurelle joukolle uusia asukkaita palveluiden, virkistysalueiden ja yhteisön paremman saavutettavuuden ansiosta.

Maa- ja kallioperä, vesi ja ilma

Tiivis keskustarakentaminen yhdessä kunnan koon kanssa vähentää merkittävästi henkilöautoliikennettä. Tästä taas seuraa parempi ilmanlaatu ja vähemmän melua. Tiivis keskustarakentaminen on edullisesti liitettävissä keskitettyyn viemärointiin mikä vähentää maaperään ja veteen kohdistuvia riskejä. Niemelänkylän rakentaminen lisää jossain määrin maaperään ja veteen kohdistuvia riskejä ja lisääntyvän henkilöautoliikenteen ansiosta heikentävää ilmanlaatua erityisesti muilla alueilla. Kokonaisuutena ilmanlaatu ja muu ympäristön tila kehittynee hieman nykyistä parempaan suuntaan.

Teollisuusalueen muuttamisessa asuinkäyttöön tulee varmistaa maaperän saasteettomuus ja sopivuus asuinalueeksi sekä tarvittaessa vaihdettava ja käsiteltävä saastunut maa-aines.

Kasvi- ja eläinlajit, luonnon monimuotoisuus ja luonnonvarat

Tiivis keskustarakentaminen ja henkilöautoliikenteen pieni vähentäminen säästävät jossain määrin luonnonvaroja. Tiivis rakentaminen ja keskustan vajaakäyttöisten alueiden tehokkaampi hyödyntäminen vähentävät myös luonnontilaisten ja viljeltyjen alueiden rakentamistarvetta.

Mallissa C peltopinta-alaa poistuu viljelyssä melko paljon. Erityisesti Niemelänkylän rakentaminen vähentää peltopinta-alaa merkittävästi.

Kaupunkikuva, maisema, kulttuuriperintö ja rakennettu ympäristö

Kaupunkikuva paranee oleellisesti erityisesti vajaakäyttöisen ja sekavan teollisuusalueen muuttuessa viihtyisäksi ja tiiviiksi asuinalueeksi. Rakennettavilla alueilla ei ole arvokkaita rakennettuja ympäristöjä eikä kulttuuriperintöä.

Tiivis keskustarakentaminen säästää avointa maisemaa. Sen sijaan Niemenrannan ja Niemelänkylän rakentaminen sijoittuu pelloille, mikä heikentää olevia maisema-arvoja.

Taloudelliset vaikutukset

Tiivis, keskustan läheisyyteen sijoittuva laajamittainen asuinrakentaminen tukee olevien palveluiden säilymistä ja kehittämistä. Liikkumistarvetta vähentävä yhdyskuntarakenne vähentää riippuvuutta jatkossakin kallistuvasta energiasta ja erityisesti tuontien energiasta.

Malli C tukeutuu melko hyvin olemassa oleviin verkostoihin. Erityisen hyvin niihin tukeutuu Koskipuhdon uusi asuinalue keskustan vieressä. Myös kaupunkikehää täydentävät uudisalueet sijoittuvat olevien verkostojen kannalta edullisesti.

Malleja A ja B pidemmät asiointi- ja työmatkat ja pidemmät verkostot heikentävät yhdyskuntarakenteen taloudellisuutta. Matkojen pidentyessä myös henkilöautoliikenteen osuus matkoista lisääntyy merkittävästi mikä heikentää kaupungin taloutta varojen kuudessa polttoaine- ja ajoneuvokuluihin.

Pelloille rakentaminen ja erityisesti haja-asutusluonteinen rakentaminen Niemelänkylällä vähentää ja haittaa merkittävästi maa- ja metsätalouden harjoittamista: peltopinta-ala vähenee ja karjan kasvatusta vaikeutuu tai vaarantuu.

Koskipuhdon länsiosan voimakas kehittäminen edellyttää suuria taloudellisia panostuksia myös kaupungilta. Alue voidaan toisaalta määritellä kehittämisvyöhykkeeksi, jolloin alueen kehittämiseen voidaan paremmin hakea tukirahoitusta.

6.4.4 Malli D – maaseudun rakentamisen vaikutukset

Alue- ja yhdyskuntarakenne, yhdyskunta- ja energiatalous sekä liikenne

Malli D laajentaa yhdyskuntarakennetta voimakkaasti maatalousalueille ja autoriippuvaiselle vyöhykkeelle. Toisaalta myös tässä mallissa yhdyskuntarakenne tiivistyy jonkin verran Koskipuhdossa, joka sijaitsee osin kävelykeskustassa ja osin pyöräilysuosiollisella vyöhykkeellä sekä ranta-alueiden pyöräilysuosiollisella vyöhykkeellä. Malli vastaa melko huonosti VAT:n eheyttämisen- ja liikenteen vähentämistarpeeseen koska uudet asuinalueet sijaitsevat autoriippuvaisella vyöhykkeellä ja asuminen laajenee toiseen suuntaan kuin palvelurakenne.

Yhdyskuntarakenteen keskellä sijaitsevan tehottomasti hyödynnetyn teollisuusalueen muuttaminen melko tehokkaaseen asuinkäyttöön parantaa yhdyskunta- ja energiataloutta. Asunnot sijoittuvat olevien liikenne- ja teknisten verkostojen sisälle, jolloin niitä voidaan hyödyntää tehokkaasti ja käyttöastetta nostaa merkittävästi. Asutuksen sijainti heti keskustan vieressä vähentää liikennetarvetta ja mahdollistaa täysin autottoman elämän ja siten myös ilmastomuutoksen hillitsemisen.

Mallilla on myös negatiivisia vaikutuksia yhdyskunta- ja energiatalouteen. Malli mitä ilmeisimmän lisää liikennemääriä ja erityisesti juuri henkilöajoneuvoliikennettä, jota pitäisi vähentää. Muodostuva yhdyskuntarakenne lisää liikennetarvetta eikä siten auta ilmastomuutoksen hillinnässä.

Erytyisesti palvelurakennemallin 3, kaksi painopistettä kanssa malli D, jossa kaupalliset palvelut siirtyvät yhä kauemmaksi Savariin, johtaa asiointi- ja työmatkojen oleelliseen pidentymiseen, mikä lisää henkilöauton käyttöä ja johtaa liikenteen kasvuun tilanteessa, jossa henkilöautoliikennettä tulee vähentää.

Ihmisten elinolot ja elinympäristö

Malli mahdollistaa erityisesti asumisen luonnonläheisen asumisen, mikä voidaan nähdä osaltaan positiivisena vaikutuksena. Toisaalta luonto on pienessä kaupungissa aina lähellä. Ihmisten liikkumiseen käyttämä aika ja varat ovat merkittävästi suuremmat kuin eheämmissä ja tiiviimmässä malleissa. Siten malli tuhlaa energian lisäksi myös asukkaiden aikaa ja rahaa.

Malli vastaa heikosti asuntokuntakoon muuttamiseen. Malli mahdollistaa kohtuullisesti erilaisten asuinalueiden rakentamisen erilaisille ihmisille. Tiivis ja matala rakentamista mahdollistaa erilaisten ruokakuntien asumisen samalla alueella.

Maa- ja kallioperä, vesi ja ilma

Malli lisää ajoneuvoliikenteen määrää, millä on negatiivisia vaikutuksia erityisesti ilmaan. Haja-asutuksen lisääntyminen lisää riskiä vesistöjen saastumisesta. Teollisuusalueen muuttamisessa asuinkäyttöön tulee varmistaa maaperän saasteettomuus ja sopevuus asuinalueeksi sekä tarvittaessa vaihdettava ja käsiteltävä saastunut maa-aines.

Kasvi- ja eläinlajit, luonnon monimuotoisuus ja luonnonvarat

Rakennettavilla alueilla ei ole merkittäviä luontoarvoja, jotka olisivat vaarassa tuhoutua rakentamisen seurauksena. Siten mallilla ei ole suoria vaikutuksia kasvi- ja eläinlajeihin

eikä luonnon monimuotoisuuteen. Välillisesti sillä on kuitenkin tuhmaavana mallina merkittäviä negatiivisia vaikutuksia näihin.

Malli D tuhlaa luonnonvaroja, materiaaleja ja energiaa suhteessa muihin malleihin. Se edellyttää laajempaa rakennettavaa ja ylläpidettävää tieverkkoa ja sen aiheuttama liikenne on jakaumaltaan henkilöautopainotteisempaa kuin muissa malleissa pitkien etäisyyksien vuoksi. Myös tämä kuluttaa uusiutumattomia luonnonvaroja muita malleja enemmän. Harva aluerakenne lisää entisestään mallin negatiivisia vaikutuksia lisäämällä verkostojen etäisyyksiä.

Mallissa D otetaan eniten hyviä yhtenäisiä peltoalueita taajamatoimintojen käyttöön.

Kaupunkikuva, maisema, kulttuuriperintö ja rakennettu ympäristö

Asuinrakentamisen voimakas laajentuminen nykyisen kaupunkikehän ulkopuolelle ei tue kaupunkikuvan kehittämistä. Resursseja hajaantuu reuna-alueiden uusien väylien ja verkostojen toteuttamiseen sen sijaan että niillä tuettaisiin merkittävästi nykyisen rakenteen parantamiseen.

Rakentaminen sijoittuu huomattavassa määrin kaupunkikehän ulkopuolisille peltoalueille. Tämä vähentää maiseman arvoja ja toisaalta vähentää maiseman ja kaupunkikuvan kehittämismahdollisuuksia alueilla, joiden kaupunkikuvassa ja maisemassa on huomattavia kehittämistarpeita.

Taloudelliset vaikutukset

Voimakkaasti levittäytyvä yhdyskuntarakenne heikentää yhdyskunnan taloudellisia toimintaedellytyksiä. Varat tuhlautuvat pitkien verkostojen toteuttamiseen ja ylläpitoon sekä liikkumiseen.

Pelloille rakentaminen ja erityisesti haja-asutusluonteinen rakentaminen Niemelänkylällä vähentää ja haittaa merkittävästi maa- ja metsätalouden harjoittamista: peltopinta-ala vähenee ja karjan kasvatusta vaikeutuu tai vaarantuu.

Koskipuhdon länsiosan voimakas kehittäminen edellyttää suuria taloudellisia panostuksia myös kaupungilta. Alue voidaan toisaalta määritellä kehittämisvyöhykkeeksi, jolloin alueen kehittämiseen voidaan paremmin hakea tukirahoitusta. Yhdyskuntarakenteen voimakas laajentuminen vähentää merkittävästi panostusten vaikuttavuutta.

6.5 PALVELURAKENTEEN KEHITTÄMISVAIHTOEHDOT

6.5.1 Malli 1 – tiivistyvä keskusta

Alue- ja yhdyskuntarakenne, yhdyskunta- ja energiatalous sekä liikenne

Mallissa nykyinen kaupallinen liikekeskusta ei merkittävästi laajene nykyisestä. Tämä säästää enemmän maa-alaa Koskipuhdon länsiosassa, keskustan itäpuolella asuinrakentamiseen mikä on omiaan parantamaan yhdyskuntarakenteen tehokkuutta ja alentaa siten merkittävästi yhdyskuntataloutta ja vähentää liikennettä huomattavasti. Liikenteen ja sen negatiivisten vaikutusten vähenemiseen vaikuttavat paitsi tiiviimpi rakenne itsessään, myös siitä seuraava kulkumuotojakauman muutos selkeästi kävelyä ja pyöräilyä edistävään suuntaan.

Ilman tehokasta ja laadukasta asuinrakentamista keskustan merkittävä uudistaminen ei todennäköisesti onnistu tai jää vajaaksi. Yhtä tärkeä on rautatieaseman läheisyyteen tarvittava kevyen liikenteen alikulku, jonka kautta radan itäpuolen asukkaat saavuttavat kehittyvät palvelut paremmin. Mikäli kevyen liikenteen alikulku ja/tai asuinrakentaminen Koskipuhdon länsiosissa viivästyy tai jää kokonaan toteutumatta, muodostuu keskustan laajennusalueesta vain lisää henkilöautoliikennettä, mikä ei ole tavoiteltavaa. Siten kevyen liikenteen alikulku rautatieaseman läheisyydessä ja tiivis asuinalue nykyisen Koskipuhdon teollisuusalueella ovat kriittisiä tekijöitä keskustan kehittämiselle.

Ihmisten elinolot ja elinympäristö

Malli 1 antaa parhaat mahdollisuudet viihtyisän keskustaympäristön rakentamiselle. Keskustasta on mahdollista rakentaa kaupunkilaisten yhteinen olohuone. Maanallinen paikoitus tuo lisäarvoa suhteessa maantasopysäköintiin. Malli tukee hyvin pyöräilykaupunkiteemaa, mikä parantaa ihmisten terveyttä ja hyvinvointia.

Maa- ja kallioperä, vesi ja ilma

Tiiviin kävelypainotteisen keskustan kehittäminen parantaa ilmanlaatua oleellisesti. Mikäli myös muu yhdyskunta rakennetaan tiiviisti, saadaan ilmanlaatua parannettua tehokkaimmin. Maanalaisten tilojen rakentaminen saattaa vaikuttaa keskusta-alueen pohjavesitasoon, millä voi olla jossain määrin vaikutusta alueen muuhun rakentamiseen.

Kasvi- ja eläinlajit, luonnon monimuotoisuus ja luonnonvarat

Tiivis rakentaminen säästää luonnonvaroja, paitsi suoraan rakentamisen tuoman lisäarvon tehokkaassa tuottamisessa, myös henkilöautoliikenteen vähentymisenä.

Kaupunkikuva, maisema, kulttuuriperintö ja rakennettu ympäristö

Malli 1 parantaa oleellisesti nykyisen keskustan kaupunkikuvaa. Uusiutuva rakennuskanta ja tyhjiä tonttien tehokas rakentaminen mahdollistaa kaupunkikuvan laadun merkittävän parantamisen.

Malli 1 tukee parhaiten virkistävän kaupunkikeskustan tavoitteita. Mallissa vähät voimavarat voidaan keskittää tiiviisti rajatulle alueella ja niiden panos-tuotos-suhde on huippuluokkaa.

Keskustan kehittäminen tukee Kasarmialueen kehittämistä haluttuna kalliiden kaupunkipientaloasuntojen alueena, jossa voi asua ylellisesti historiallisessa miljöössä kaikkien palvelujen vieressä. Myös Kasarmialueen täydennysrakentaminen tukee keskustan kehittämistä.

Taloudelliset vaikutukset

Viihtyisän keskustaympäristön rakentaminen lisää sen houkuttavuutta ostospaikkana. Alueella pidempään viihtyvät asiakkaat käyttävät myös aiempaa enemmän palveluita. Merkittävä uusi rakennustoiminta keskustassa lisää myös taloudellista toimeliaisuutta.

6.5.2 Malli 2 - nauharakenne***Alue- ja yhdyskuntarakenne, yhdyskunta- ja energiatalous sekä liikenne***

Mallissa pyritään laajentamaan nykyistä keskustaa radan itäpuolelle ja yhdistämään se Savarin alueen kaupallisiin palveluihin. Malli mahdollistaa kaupallisen toiminnan laajenemisen ilman nykyisen keskustan merkittävää uusiutumista. Tämä on samalla sen vahvuus ja heikkous. Vaarana tässä mallissa piilee se, että hajauttamalla kaupallisen toiminnan ja kaupungin alueeseen kohdistamia investointeja nykyistä keskustaa laajemmalle alueelle resurssien niukkuus saattaa muodostua kynnyskysymykseksi. Lisäksi kaupunkiympäristön viihtyvyyteen ei välttämättä riitä tarpeeksi resursseja, jolloin keskustan laajentaminen ei onnistu. Mikäli keskustaa halutaan laajentaa radan itäpuolelle, edellyttää se paitsi huomattavaa panostusta nykyisen keskustan uudistamiseen, myös huomattavaa panostusta laajennusalueen ympäristön laatuun ja kaupunkikuvaan.

Tiivis asuinalue heti keskustan ja varsinkin sen laajennusalueen vieressä mahdollistaa keskustan laajentamisen. Ilman tehokasta ja laadukasta asuinrakentamista keskustan laajentaminen ei onnistu. Yhtä tärkeä on rautatieaseman läheisyyteen tarvittava kevyen liikenteen alikulku, jonka kautta keskustatoiminnot voivat laajentua radan itäpuolella. Mikäli kevyen liikenteen alikulku ja/tai asuinrakentaminen Koskipuhdon länsiosissa viivästyy tai jää kokonaan toteutumatta, muodostuu keskustan laajennusalueesta vain lisää henkilöautoliikennettä, mikä ei ole tavoiteltavaa. Siten kevyen liikenteen alikulku

rautatieaseman läheisyydessä ja tiivis asuinalue nykyisen Koskipuhdon teollisuusalueella ovat kriittisiä tekijöitä keskustan kehittämiseksi ja laajentamiseksi.

Ihmisten elinolot ja elinympäristö

Malli 2 antaa melko hyvät mahdollisuudet viihtyisän keskustaympäristön rakentamiselle. Keskustasta on mahdollista rakentaa kaupunkilaisten yhteinen olohuone. Maanalinen paikoitus tuo lisäarvoa suhteessa maantasopysäköintiin. Malli tukee hyvin pyöräilykaupunkiteemaa, mikä parantaa ihmisten terveyttä ja hyvinvointia.

Maa- ja kallioperä, vesi ja ilma

Tiiviin kävelypainotteisen keskustan kehittäminen parantaa ilmanlaatua oleellisesti. Mikäli myös muu yhdyskunta rakennetaan tiiviisti, saadaan ilmanlaatua parannettua tehokkaimmin. Maanalaisten tilojen rakentaminen saattaa vaikuttaa keskusta-alueen pohjavesitasoon, millä voi olla jossain määrin vaikutusta alueen muuhun rakentamiseen.

Kasvi- ja eläinlajit, luonnon monimuotoisuus ja luonnonvarat

Tiiviihkö rakentaminen säästää jossain määrin luonnonvaroja, paitsi suoraan rakentamisen tuoman lisäarvon tehokkaassa tuottamisessa, myös henkilöautoliikenteen vähentymisenä.

Kaupunkikuva, maisema, kulttuuriperintö ja rakennettu ympäristö

Mallissa on vaarana, että laajentamalla nykyistä kaupunkikeskustaa huomattavasti, ei taloudellisia resursseja jää riittävästi nykyisen keskusta-alueen kaupunkikuvan merkittävään parantamiseen.

Keskustan kehittäminen tukee Kasarmialueen kehittämistä haluttuna kalliiden kaupunkipientaloasuntojen alueena, jossa voi asua ylellisesti historiallisessa miljöössä kaikkien palvelujen vieressä. Myös Kasarmialueen täydennysrakentaminen tukee keskustan kehittämistä.

Taloudelliset vaikutukset

Viihtyisän keskustaympäristön rakentaminen lisää sen houkuttavuutta ostospaikkana. Alueella pidempään viihtyvät asiakkaat käyttävät myös aiempaa enemmän palveluita. Merkittävä uusi rakennustoiminta keskustassa lisää myös taloudellista toimeliaisuutta.

Mallissa on vaarana, että laajentamalla nykyistä kaupunkikeskustaa huomattavasti, ei taloudellisia resursseja jää riittävästi nykyisen kaupunkikeskustan merkittävään kehittämiseen. Resurssien vähäisyys voi näkyä kaupunkikuvallisen laadun heikkoutena, mikä johtaa viihtyisyyden vähenemiseen ja sitä kautta asiakkaiden vähenemiseen.

6.5.3 Malli 3 – kaksi painopistettä

Alue- ja yhdyskuntarakenne, yhdyskunta- ja energiatalous sekä liikenne

Malli lisää huomattavasti henkilöautoliikennettä. Malli tuhlaa sekä maapinta-alaa että energiaa ja lisää liikenteestä aiheutuvia haittoja. Laajat paikoitusalueet hajauttavat yhdyskuntarakennetta entisestään. Malli on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden vastainen.

Ihmisten elinolot ja elinympäristö

Mallissa nykyisen keskustan palveluita ei pystytä kehittämään. Tämä heikentää kaupunkilaisten palveluita niiden siirtyessä yhdyskuntarakenteen laidalle kauaksi suurimasta osasta asukkaista. Suuren tien varteen sijoitettuna alueelle kulku jalan tai pyörällä on hankalaa ja ympäristössä korostuvat henkilöautoliikenteen haitat ihmisten elinympäristöön: melu, ilmansaasteet, pitkät etäisyydet, laajat tuuliset parkkikentät.

Maa- ja kallioperä, vesi ja ilma

Malli lisää henkilöautoliikennettä, mikä aiheuttaa ilmanlaadun heikkenemistä.

Kasvi- ja eläinlajit, luonnon monimuotoisuus ja luonnonvarat

Malli tuhlaa luonnonvaroja.

Kaupunkikuva, maisema, kulttuuriperintö ja rakennettu ympäristö

Henkilöautojen ehdoilla rakennettu liikenne- ja asiointiympäristö tuottaa aisteja turruttavaa kaupunkikuvaa.

Taloudelliset vaikutukset

Malli tuhlaa taloudellisia resursseja lisäämällä henkilöautoliikennettä ja hajauttamalla yhdyskuntarakennetta. Hajautuva palvelurakenne lisää verkostojen etäisyyksiä ja vähentää siten niiden taloudellisuutta.

6.6 MUIDEN KEHITTÄMISTOIMIEN VAIKUTUKSIA**6.6.1 Keskustan kehittäminen**

Keskustan kehittämisen vaikutukset riippuvat merkittävästi valittavasta palvelurakenteen rakennemallista. Parhaiten nykyisen keskustan kehittäminen on mahdollista mallissa 1, jossa keskustan liike- ja toimistorakentamisen tehokkuutta nostetaan merkittävästi. Mallissa 3 keskustan kehittäminen ei käytännössä ole mahdollista. Keskustan kehittämisen vaikutuksia on kuvattu tarkemmin kunkin palvelurakennemallin vaikutuksia arvioitaessa.

6.6.2 Tiivis ja matala rakentaminen

Tiivis ja matala rakentamistapa luo pienipiirteistä, ihmisen mittakaavaista ja monipuolista kaupunkimiljöötä. Se mahdollistaa samanaikaisesti tehokkaan asuntotuotannon, vaihtelevan asuntokoon sekä monipuolisen ja viihtyisän asuin ympäristön. Lisäksi tiiviillä ja matalalla rakentamistavalla on mahdollistaa vastata vaihtelevaan asuntokysyntään, koska se mahdollistaa monipuolisen asuntokokojakauman. Siten voidaan joustavasti tarjota asuntoja niin vanhuksille, opiskelijoille ja lapsiperheille läheltä palveluja aina kulloisenkin tarpeen mukaan.

Tiivis ja matala rakentamistapa mahdollistaa kerrostalorakentamista paremmin myös uudisasuntotuotannon vanhalle, vain vähitellen asuinkäyttöön muuttuvalle teollisuusalueelle Koskipuhdon länsiosissa. Tiivis ja matala rakennustapa rakentaa oman miljöönsä korttelin ja tontin sisälle, jolloin viereiset teollisuusalueet eivät häiritse asumista alueella vastaavasti kuin tavallisen kerrostaloalueen avoimien pihojen kautta ja korkeamalta katsottuna.

6.6.3 Ulkoilun ja virkistysten kehittäminen

Ulkoilun ja virkistysten kehittämisen vaikutuksia on arvioitu kaavan teemojen vaikutusten arvioinnin yhteydessä.

6.6.4 Kulttuuriperinnön kehittäminen

Kulttuuriperinnön vaaliminen ja valtakunnallisesti merkittävien kohteiden kulttuuriperinnön arvojen säilyttäminen lisäävät kaupunkilaisten viihtyvyyttä, oman historian tuntemusta ja sitouttavat ihmisiä paikkakuntaan. Kulttuuriperintö rikastuttaa kaupunkikuvaa ja edistää virkistävän kaupunkikeskustan toteuttamista antamalla sille valmiita lähtökohtia ja elementtejä.

6.7 MALLIEN VERTAILU

Malleja on seuraavassa vertailtu valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin ja maakuntakaavaan sekä kaavalle valittuihin, tavoitteita tiivistäviin keskeisiin teemoihin. Lisäksi on arvioitu eri rakennemallien ja kehittämistoimien vaikutuksia MRL:n mukaisiin osakokonaisuuksiin. Lopuksi on arvioitu rakennemallien ja kehittämistoimien sopivuutta toisiinsa.

	ASUNTOTUOTANTO				PALVELURAKENNE			LIIKENNE	
	Malli A	Malli B	Malli C	Malli D	Malli 1	Malli 2	Malli 3	H	K
Suhde	Tiivistävä kaupunkikeskusta	Eheytyvä kaupunkikehä	Laajeneva jokinauha	Väljä maaseutu	Tiivistävä keskusta	Nauha-rakenne	2 painopistettä	Henkilö-auto-liikenne	Kevyt- ja joukko-liikenne
valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin	++	++	+/-	+/-	+++	++	-	--	+++
maakuntakaavaan	++	++	+/-	-	++	++	-	+/-	++
teemaan ilmastonmuutoksen hillintä	+++	++	+/-	-	++	++	-	---	+++
teemaan pyöräillen kaupungissa	++	++	+/-	-	++	++	-	---	+++
teemaan virkistävä kaupunkikeskusta	+++	++/-	+/-	+/-	+++	++/-	(+)/-	---	+++
teemaan luonto lähellä	++	++	++	+++	+	0	-	---	+++
Vaikutukset									
ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön	++/-	+++	+/-	+/-	++	++	-	--	+++
ilmastoon ja kallioperään, veteen ja ilmaan	++	++	+/-	+/-	+	+	+/-	--	++/+
kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin	++	++	++	-	+	-	--	---	+
alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen	+++	++	+/-	-	+++	+	--	--	+++
kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön	++	++	+	+/-	+++	++/(-)	+/--	-	++
talouteen	++	++	+/-	+/-	++	++	+	+/--	+++
Rakennemallien ja kehittämistoimien yhteensopivuus									
Tiivistävä kaupunkikeskusta					+++	+++	-	--	+++
Eheytyvä kaupunkikehä					+++	++	--	-	+++
Laajeneva jokinauha					+++	+++	--	+/-	+/-
Väljä maaseutu					++	+/-	---	++	---

7 JOHTOPÄÄTÖKSET JA SUOSITUKSET

Laaditun vaikutustenarvioinnin perusteella voidaan tehdä seuraavat johtopäätökset ja antaa jatkosuunnittelulle seuraavat suositukset.

7.1 SUOSITELTAVAT RAKENNEMALLIYHDISTELMÄT

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden, maakuntakaavan, asetettujen tavoitteiden, valittujen teemojen perusteella voidaan arvioida, että parhaat kokonaisvaikutukset yleiskaavalla saadaan, mikäli jatkosuunnittelun pohjaksi valitaan seuraava rakennemalliyhdistelmä:

Parhaat kokonaisvaikutukset ovat seuraavalla rakennemalliyhdistelmällä:

Malli B1K tai B2K

- **Asuminen:** Malli B. Eheytyvä kaupunkikehä
- **Palvelut:** VE 1. Tiivistyvä keskusta **tai** VE 2. Nauharakenne
- **Liikenne:** Kevyt- ja joukkoliikennepainotteiset kehittämistoimet

Malliyhdistelmää on mahdollista luontevasti täydentää asumisen mallin C, laajeneva jokinouha, parhailla ominaisuuksilla.

7.2 SUOSITUKSIA MALLIN VALINTAAN

Koska mikään malli ei todennäköisesti ole yksinään täysin mahdollinen, tulee valittavan kehityksen olla jossain määrin sekoitus parhaiden mallien tärkeimpiä hyviä puolia. Valittavaan malliin tehtävät lisäykset ja muutokset eivät kuitenkaan saa merkittävästi heikentää mallin muutoin positiivisia vaikutuksia. Pikemminkin niin, että valittavaan malliin tehtävät lisäykset ja muutokset kompensoivat mallin negatiivisia vaikutuksia ilman merkittäviä negatiivisia vaikutuksia.

Jatkosuunnittelun pohjaksi ei tule valita rakennemallia, jolla on selkeät negatiiviset vaikutukset. Tämä koskee erityisesti vaikutuksia ilmastoon. Ilmastonmuutoksen hillitseminen ei onnistu huonoilla valinnoilla vaan tarvittavilla toimenpiteillä. Valintaa helpottaa se, että ilmastonmuutoksen hillinnän edellyttämät toimet parantavat välittömästi ja huomattavassa määrin myös nykyisten kaupunkilaisten elinoloja.

Malleissa A2K ja B2K on riskinä resurssien hajautuminen, kaupunkikuvallisen laadun heikkous sekä viihtyisyyden ja sitä kautta asiakkaiden vähyys. Siten näissä malleissa tulee erityistä huomiota kiinnittää kaupunkikuvallisen laadun ja ympäristön viihtyisyyden kehittämiseen koko keskusta-alueella.

7.3 VAIKUTUKSET MUUHUN SUUNNITTELUUN

7.3.1 Niemelänkylän osayleiskaava

Niemelänkylän osayleiskaava-alueen rakennuspaikkoja olisi syytä vähentää oleellisesti nähtävillä olleeseen yleiskaavaluonnokseen verrattuna. Koska kaavaprosessi on kuitenkin jo varsin pitkällä, on se melko epärealistista. Vastapainoksi on keskusta-alueille kaavoitettava monipuolisesti houkuttelevampia rakennuspaikkoja.

7.3.2 Tarkempi suunnittelu

Yksittäisten osaratkaisujen sijaan tässä yleiskaavaprosessin vaiheessa ratkaistaan kokonaisuuden kannalta oleellisia kehityssuuntia. Siten valittavalla mallilla ratkaistaan myös tarkemman suunnittelun kuten asemakaavoituksen ja katusuunnittelun tulevia toimintatapoja.

7.3.3 Koskipuhdon länsiosat ja Savari

Koskipuhdon länsiosia on tarpeen alkaa määrätietoisesti valmistelemaan alueen muuttamiseksi keskusta- ja asuinalueeksi. Tämä edellyttää toimia maanhankinnassa, sopimuksia alueella toimivien yritysten kanssa, panostusta kevyen liikenteen alikulun toteuttamiseksi, kaupunkimaisten pientaloasuntojen suunnittelemiseksi alueelle, kaupunkivalliseen laatuun panostamista sekä resurssien tarkkaa kohdentamista.

Erityisesti tulee panostaa kevyen liikenteen alikulun toteuttamiseksi rautatieaseman läheisyyteen. Tällä mahdollistetaan keskustan saavutettavuus ja mallista riippuen myös sen laajentaminen radan itäpuolelle. Ilman kevyen liikenteen alikulkua keskustan kehittämistoimet jäävät vajaiksi ja vastaavasti Koskipuhdon uusi asuinalue keskustasta irralleen.

Koskipuhdon-Savarin-keskustan alueelle on syytä laatia kaupallinen selvitys, jossa tulisi selvittää erilaisten toimintojen kaupallisia vaikutuksia Ylivieskassa, Ylivieskan seudulla ja Oulun eteläisessä kaupunkiverkossa.

Koskipuhdon länsiosien muutosta edistämään on syytä perustaa kehittämisprojekti. Sillä tulisi selvittää ja suunnitella alueen muutoksen toteuttamiseen tarvittavaa rahoitusta sekä itse muutosprosessin läpiviemistä.

7.3.4 Liikennejärjestelmä

Kaavaratkaisuilla voidaan enintään tukea joukkoliikenteen aseman parantumista. Joukkoliikenteen käytön huomattavaan edistämiseen vaikutetaan kuitenkin eniten muilla kuin kaavaratkaisuilla. Siten sen edistämiseksi tulee tehdä myös muita tarvittavia toimia, mikä edellyttää seudullisen yhteistyön tiivistämistä.

Kevyen liikenteen verkon jatkuvuuden parantamiseksi tulee panostaa voimakkaasti. Puutteellisen kevyen liikenteen verkoston täydentämiseksi on tarpeen laatia toteuttamisohjelma, jolla sen toteuttaminen suunnitellaan ja vaiheistetaan.

7.3.5 Seudullinen yhteistyö

Seudullista yhteistyötä tulee lisätä jotta ilmastonmuutoksen haasteeseen pystytään vastaamaan tarvittavalla tehokkuudella. Tämä edellyttää seudullista maankäytön suunnittelua ja ohjausta hajarakentamisen ehkäisemiseksi sekä alue- ja yhdyskuntarakenteen eheyttämiseksi. Myös joukkoliikenteen ja virkistyskäyttömahdollisuuksien seudullinen suunnittelu edellyttävät seudullisen yhteistyön tiivistämistä.

7.3.6 Kulttuuriympäristöohjelma

Keskusta-alueille on tarpeen laatia kulttuuriympäristöohjelma. Kaikki tieto kootusti yksissä kansissa parantaa tiedon saatavuutta ja siten myös arvojen säilymistä.

7.3.7 Toteuttamisjärjestys

Ensisijaista on keskittyä keskustan ja sen lähiympäristön muutoksen ohjaamiseen. Vanhan teollisuusalueen muuttaminen keskusta- ja asuinkäyttöön on mittava projekti, joka tulee saattaa käyntiin mahdollisimman pian. Koskipuhdon muutos ja uudisrakentaminen on luontevaa aloittaa aivan keskustan läheisyydestä. Tämä edellyttää hyvän kevyen liikenteen alikulun järjestämistä uuden asuinalueen ja kaupallisen keskustan välille. Paras paikka yhdyskuntarakenteen kannalta on rautatieaseman ympäristö, jolloin se parhaiten parantaa myös rautatieliikenteen saavutettavuutta.

Muiden alueiden toteuttamisjärjestys on edullista ajoittaa niitä palvelevien koulujen kapasiteettiin ja mahdolliset laajennustarpeet huomioiden. Muutoinkin palveluiden riittävyttä on edullista käyttää toteuttamisjärjestyksen suunnittelussa. Asuntoalueita ei kannata toteuttaa siten, että muodostetaan hetkellisiä palvelutarvepiikkejä, joista seuraa muulloin huomattavaa ylimitoitusta ja jatkuvia ylimääräisiä kuluja.

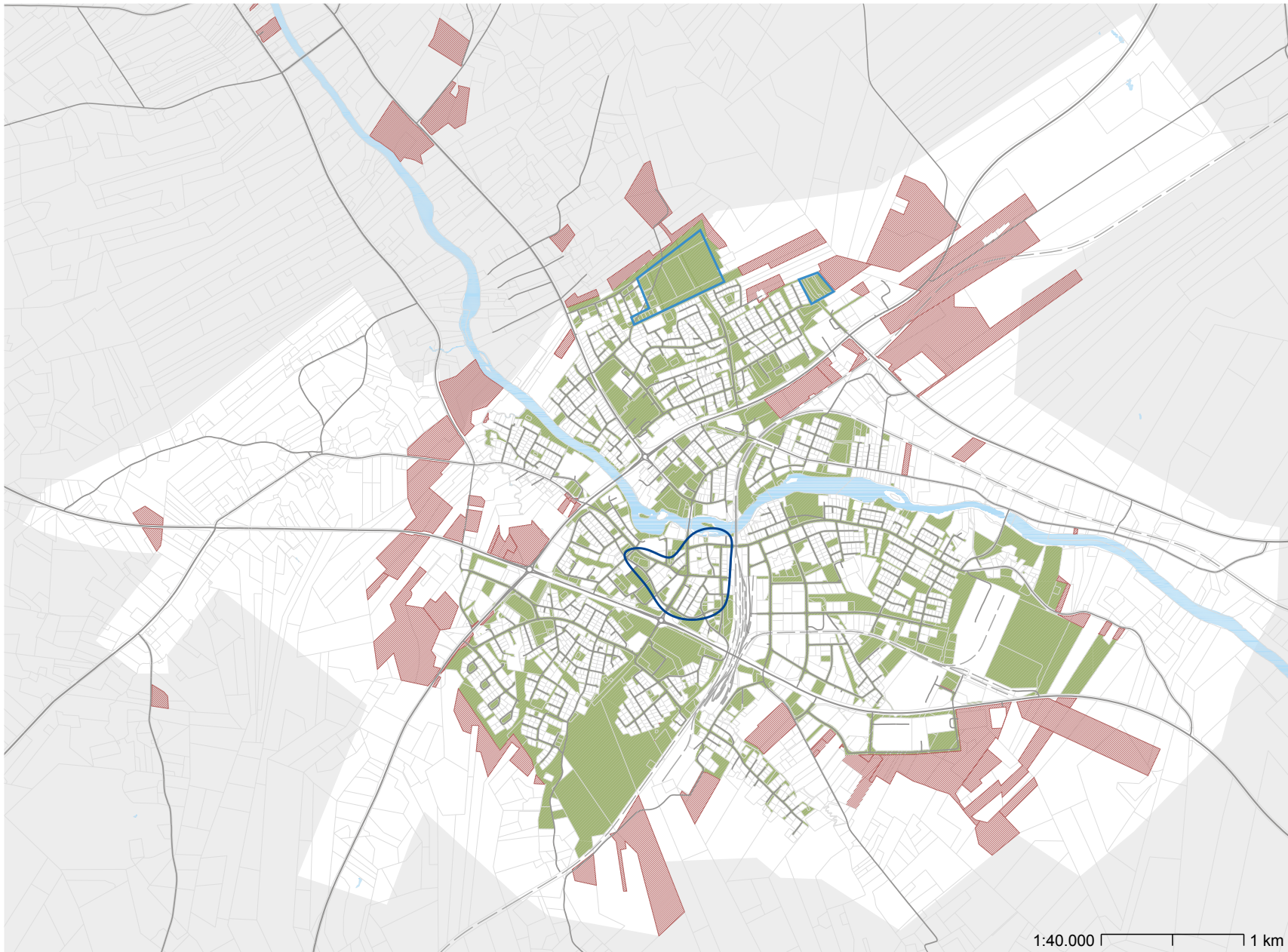
8 JATKOSUUNNITTELU







Tästä rakennemallivaiheesta on pyydetty lausunnot kaavan laatimisen kannalta keskeisiltä viranomaisilta, organisaatioilta ja Ylivieskan kaupungin päätöksentekooelimiltä. Rakennemalleista saadut lausunnot otetaan huomioon kaavaluonnosta laadittaessa.

Yleiskaavoitus etenee osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitetystä järjestyksessä. Seuraavaksi Ylivieskan kaupunginhallitus tekee päätöksen jatkosuunnittelun pohjaksi valittavasta kehittämistavasta saatujen lausuntojen ja vaikutustenarvioinnin perusteella. Päätöksen perusteella laaditaan yleiskaavaluonnos, joka asetetaan julkisesti nähtävillä lausuntojen antamista ja mielipiteiden esittämistä varten MRL 62 § ja MRA 30 § mukaisesti.

LIITTEET

- 0 Maanomistus ja rakentamattomat asunnot**
- 1 Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet ja vaihtoehtoiset uudet asuinalueet**
- 2 Asuntotuotannon vaihtoehdot**
 - 2a. Malli A. Tiivistyvä kaupunkikeskusta
 - 2b. Malli B. Eheytyvä kaupunkikehä
 - 2c. Malli C. Vahvistuva jokinauha
 - 2d. Malli D. Väljä maaseutu
- 3 Työpaikka-alueet ja kaupalliset palvelut, vaihtoehdot**
 - 3a. Malli 1. Tiivistyvä keskusta
 - 3b. Malli 2. Nauharakenne
 - 3c. Malli 3. Kaksi painopistettä
- 4 Nykyiset palvelut**
- 5 Pääties, pääkadut ja rataverkko - kehittämistarpeet**
- 6 Pyörätieverkon pääväylät - kehittämistarpeet**
- 7 Rakennetun ympäristön arvot**
- 8 Maisema- ja luonnonympäristön arvot, muinaismuistot**
- 9 Ulkoilu ja virkistys - kehittämistarpeet**
- 10 Vesihuoltoverkostot, jätehuolto**
- 11 Sähkö- ja kaukolämpöverkot**
- 12 Ympäristön häiriötekijät ja rajoitukset**



- MAANOMISTAJAT**
Kaupungin maat
-  Asemakaava alueella
 -  Asemakaava alueen ulkopuolella
 -  Muut maanomistajat
- RAKENTAMATTOMAT ASUNNOT**
-  Isoimmat AO-alueet
Kartalla
Isoimmat alueet n 120.
Yksittäisiä keskustan
ask-alueella n 20 ja
Raudaskylän
ask-alueella n 35.
Yhteensä 175 tonttia
= n 700 asukasta
 -  Rakentamattomia
kerrostaloasuntoja
Keskustassa tai sen
lähiympäristössä
noin 550 asuntoa
= n 880 asukasta
 -  Keskustan
osayleiskaavan
suunnittelualue

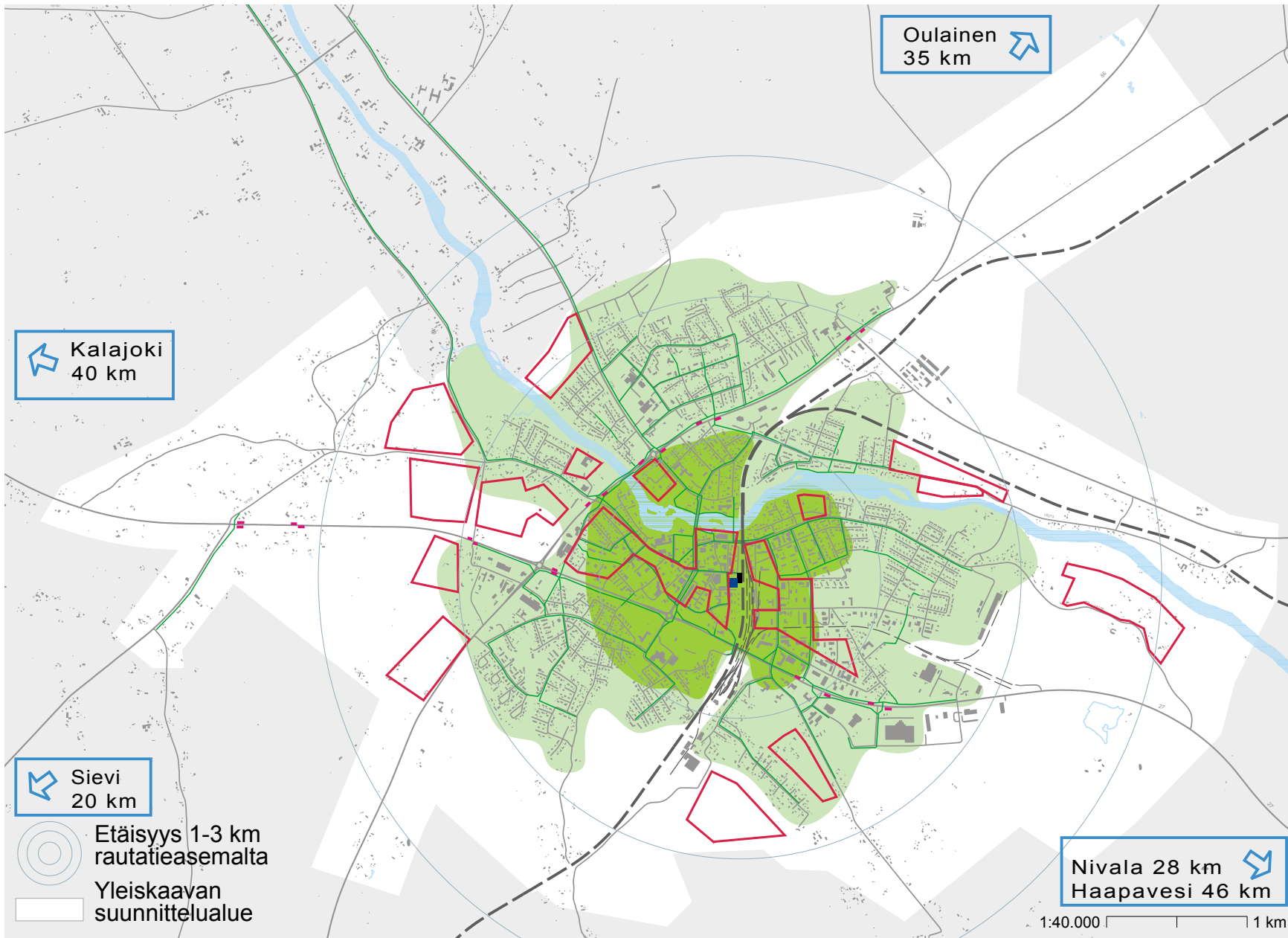
YLIVIESKA KESKUSTAN OSAYLEISKAAVA

Rakennemallit

LIITE 0 Maanomistus

YLIVIESKAN KAUPUNKI

FCG PLANEKO OY
7.5.2008



**YHDYSKUNTA-
RAKENTEEN
VYÖHYKKEET**

- Kävelykeskusta-
ydinkeskusta
<1km etäisyys
keskipisteestä
- Pyöräily-
suosiollinen alue
1-2½km etäisyys
keskipisteestä
- Joukkoliikenne-
vyöhykkeet
naapurikunnat
<250m pysäkeiltä
- Autoriippuvainen
vyöhyke
- Vaihtoehtoiset
uudet asuinalueet

LIIKENNEVERKKO

- Rautatie
- Tiet ja kadut
- Kevyen liikenteen
tärkeimmät väylät
- Rautatieasema
- Linja-autoasema
- Linja-autopysäkki

LIITE 1
 Yhdyskuntarakenteen
 vyöhykkeet ja vaihto-
 ehtoiset uudet
 asuinalueet

YLIVIESKA KESKUSTAN OSAYLEISKAAVA

Rakennemallit

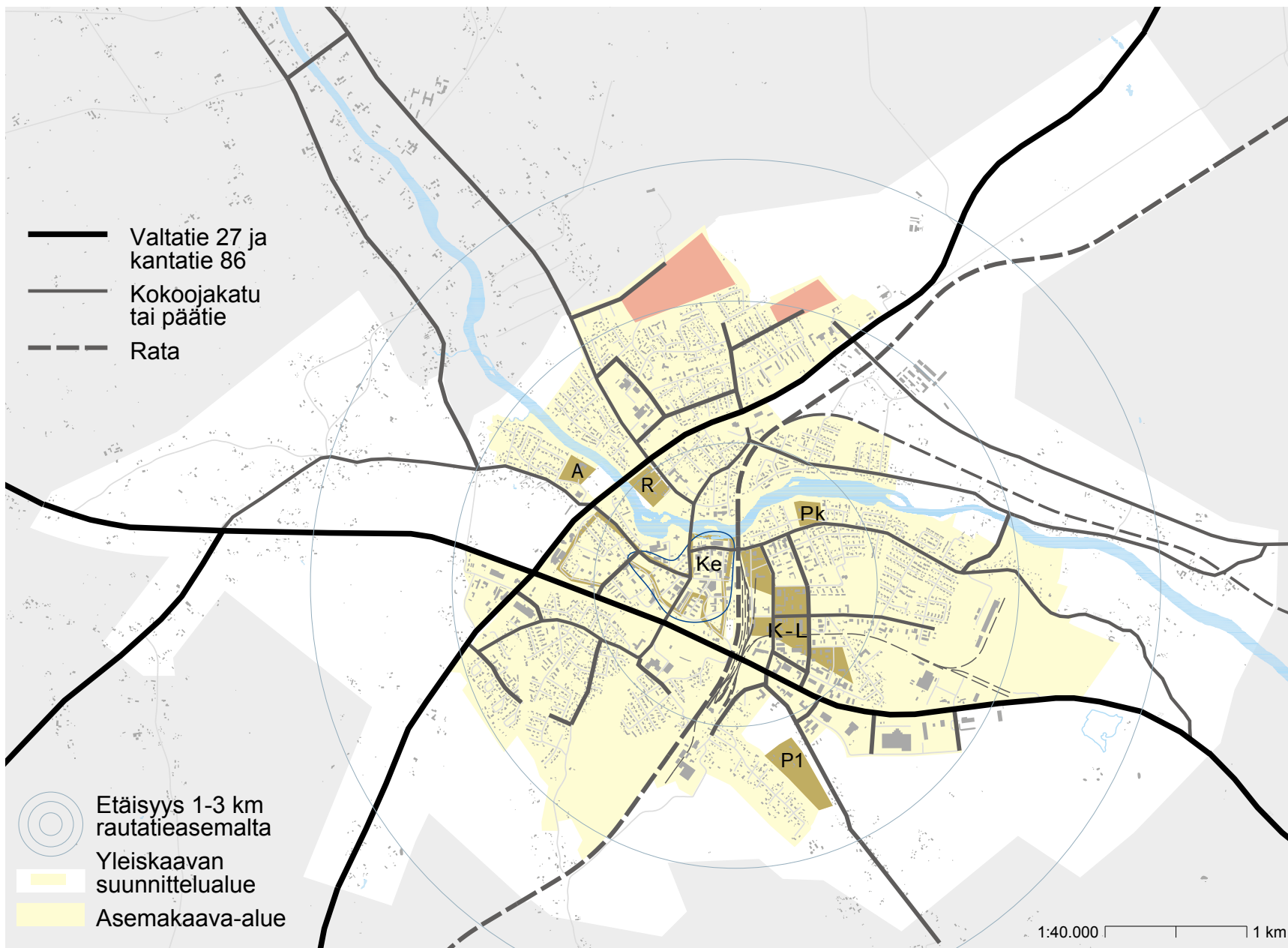
LIITE 1

Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet
ja vaihtoehtoiset uudet asuinalueet

YLIVIESKAN KAUPUNKI

FCG PLANEKO OY
7.5.2008

1:40.000 1 km



Uudet asuinalueet

Ke	TIIVISTÄMINEN, KESKUSTA
	AK/AP-t 237
	AP-t iso 190
	Asukkaita 949

	MUU TIIVISTÄVÄ LISÄRAKENTAMINEN
	AK/AP-t 250
	AP-t iso 160
	Asukkaita 880


K-L	KOSKIPUHTO-LUNDINKANGAS
	e(a)=0,6
	AP-t/AK 622
	AP-t iso 372
	Asukkaita 2111

Pk	PESÄPALLOKENTTÄ
	e(a)=0,5
	AP-t/AK 50
	AP-t iso 45
	Asukkaita 215


R	RAHKORANTA + ATRIAN TONTTI
	e(a)=0,4
	AP-t/AK 272
A	AP-t iso 15
	Asukkaita 480

P1	PYÖRREPERÄ I
	e(a)=0,5
	AP-t/AK 100
	AP-t iso 187
	Asukkaita 721

Rakentamattomat asunnot AO-tontit asemakaavassa

 Kartalla
Isoimmat alueet n 120.
Yhteensä Ylivieskassa
noin 175 tonttia
Tonttivarannon muutos
-50

kerrostaloasunnot

 Keskustassa tai sen
lähiympäristössä
noin 550 asuntoa.
Asuntovarannon
muutos noin -200

Uusia asuntoja

AK	200
AP-t/AK	1530
AP-t iso	970
AO	0
Yht.	2700

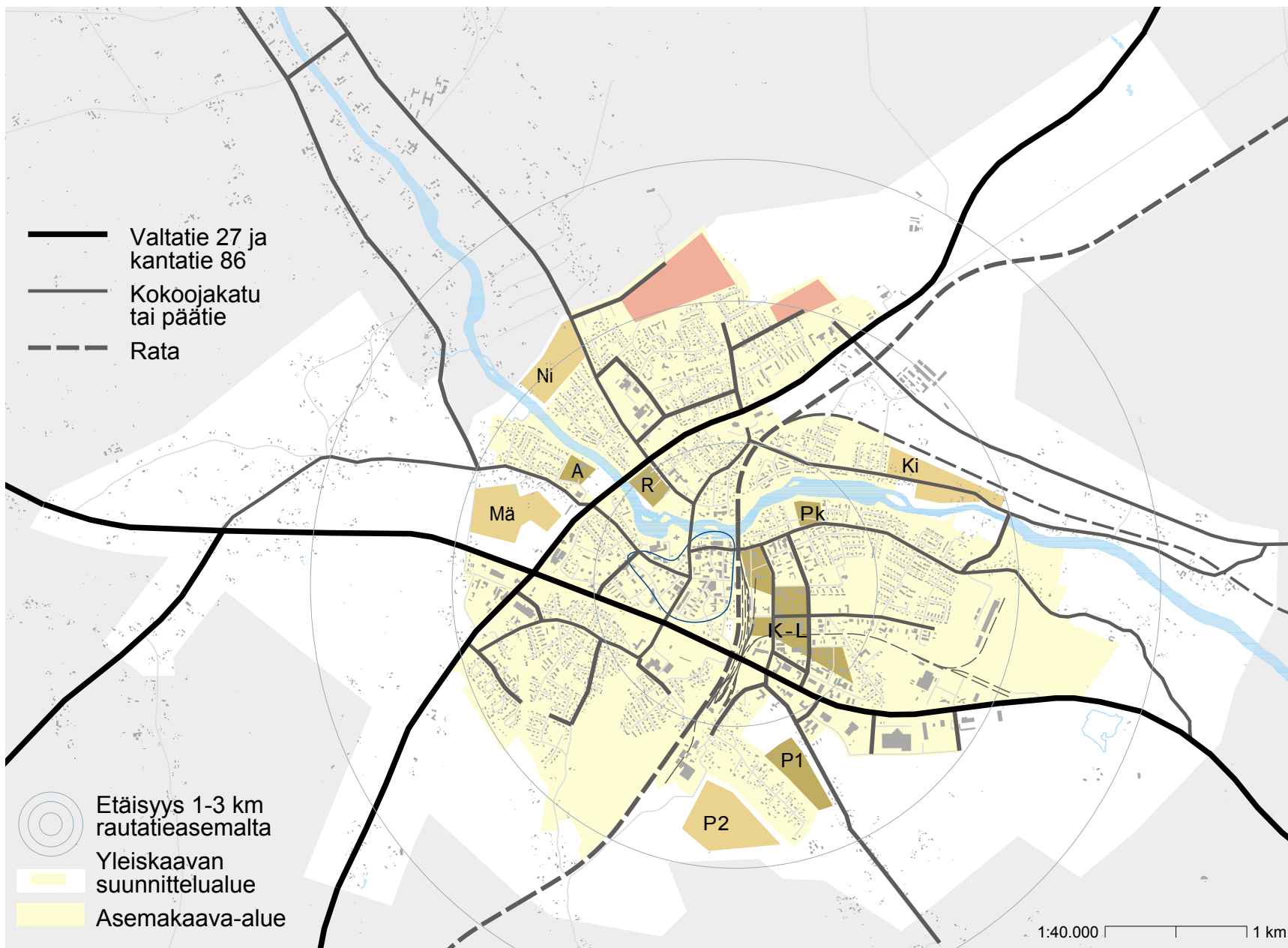
YLIVIESKA KESKUSTAN OSAYLEISKAAVA

Rakennemallit

MALLI A. Tiivistävä kaupunkikeskusta

YLIVIESKAN KAUPUNKI


FCG PLANEKO OY
7.5.2008




Uudet asuinalueet

	TIIVISTÄVÄ LISÄRAKENTAMINEN
	AK/AP-t 10
	Asukkaita 16
K-L	KOSKIPUHTO-LUNDINKANGAS
	e(a)=0,60
	AP-t/AK 622
	AP-t iso 372
	Asukkaita 2111
Pk	PESÄPALLOKENTTÄ
	e(a)=0,55
	AP-t/AK 50
	AP-t iso 45
	Asukkaita 215
R	RAHKORANTA + ATRIAN TONTTI
	e(a)=0,4
A	AP-t/AK 272
	AP-t iso 15
	Asukkaita 480
P1	PYÖRREPERÄ I
	e(a)=0,5
	AP-t 287
	Asukkaita 720
P2	PYÖRREPERÄ II
	e(a)=0,12
	AO 100
	Asukkaita 365
Ki	KIVIOJA
	e(a)=0,12
	AO 110
	Asukkaita 396
Mä	MÄNNISTÖ
	e(a)=0,3
	AP-t 290
	AR 220
	Asukkaita 816
Ni	NIEMENRANTA
	e(a)=0,12
	AO 75
	Asukkaita 270

Rakentamattomat asunnot AO-tontit asemakaavassa


 Kartalla
Isoimmat alueet n.120.
Yhteensä Ylivieskassa
noin 175 tonttia
Tonttivarannon muutos
-50


kerrostaloasunnot

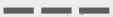
 Keskustassa tai sen
lähiympäristössä
noin 550 asuntoa.
Asuntovarannon
muutos noin -200


Uusia asuntoja


AK	200
AK/AP-t	1340
AP-t iso	600
AR	220
<u>AO</u>	<u>340</u>
Yht.	2700


 Valtatie 27 ja
kantatie 86

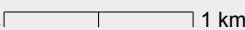
 Kokoojakuu
tai päätie

 Rata

 Etäisyys 1-3 km
rautatieasemalta

 Yleiskaavan
suunnittelualue

 Asemakaava-alue

1:40.000  1 km

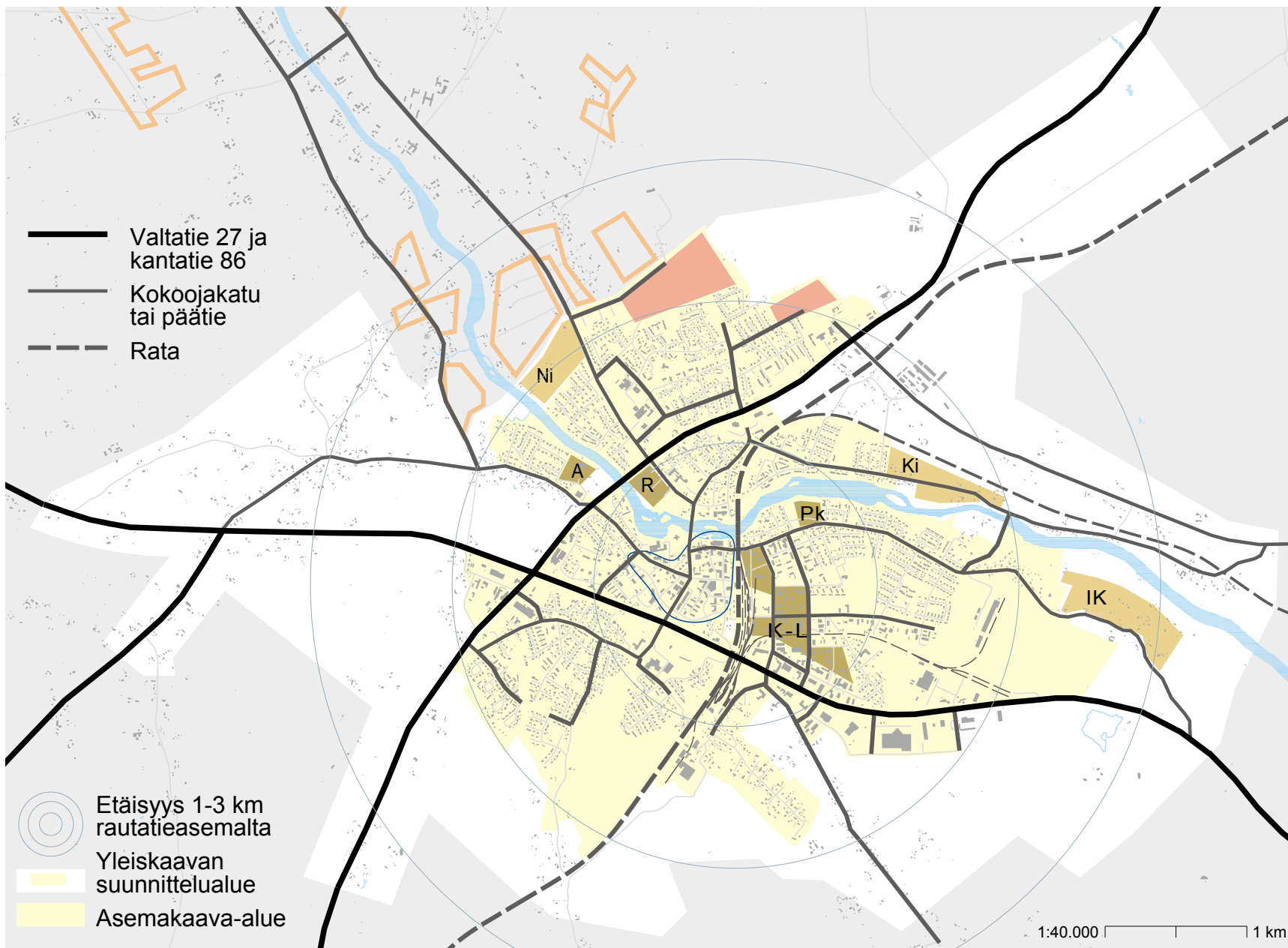
YLIVIESKA KESKUSTAN OSAYLEISKAAVA

Rakennemallit

MALLI B. Eheytyvä kaupunkikehä

YLIVIESKAN KAUPUNKI

FCG PLANEKO OY
7.5.2008



Uudet asuinalueet

TIIVISTÄVÄ LISÄRAKENTAMINEN

Asuntoja:
 AK/AP-t 270
 AP-t iso 12
 Asukkaita 468

K-L KOSKIPUHTO-LUNDINKANGAS

e(a)=0,6
 AP-t/AK 622
 AP-t iso 372
 Asukkaita 2111

Pk PESÄPALLOKENTTÄ

e(a)=0,5
 AP-t/AK 50
 AP-t iso 45
 Asukkaita 215

R RAHKORANTA + ATRIAN TONTTI

e(a)=0,4
 AP-t/AK 272
 AP-t iso 15
 Asukkaita 480

Ki KIVIOJA

e(a)=0,12
 AO 110
 Asukkaita 396

IK ITÄ-KOSKIPUHTO

e(a)=0,11
 AO 170
 Asukkaita 612

Ni NIEMENRANTA

e(a)=0,12
 AO 75
 Asukkaita 270

Niemelänkylä

Suurimmat alueet
 Niemelänkylän osayleiskaavan
 kaavaluonnoksessa.
 Alueelle yht n 450 uutta rp
 = n 1800 uutta asukasta

Rakentamattomat asunnot AO-tontit asemakaavassa

Kartalla
 Isoimmat alueet n 120.
 Yhteensä Ylivieskassa
 noin 175 tonttia
 Tonttivarannon muutos
 -50

kerrostaloasunnot

Keskustassa tai sen
 lähiympäristössä
 noin 550 asuntoa.
 Asuntovarannon
 muutos noin -200

Uusia asuntoja

AK 200
 AK/AP-t 1210
 AP-t iso 425
 AO 865
 Yht. 2700

- Valtatie 27 ja kantatie 86
- Kokoojakuu tai päätie
- Rata

- Etäisyys 1-3 km rautatieasemalta
- Yleiskaavan suunnittelualue
- Asemakaava-alue

1:40.000 | 1 km

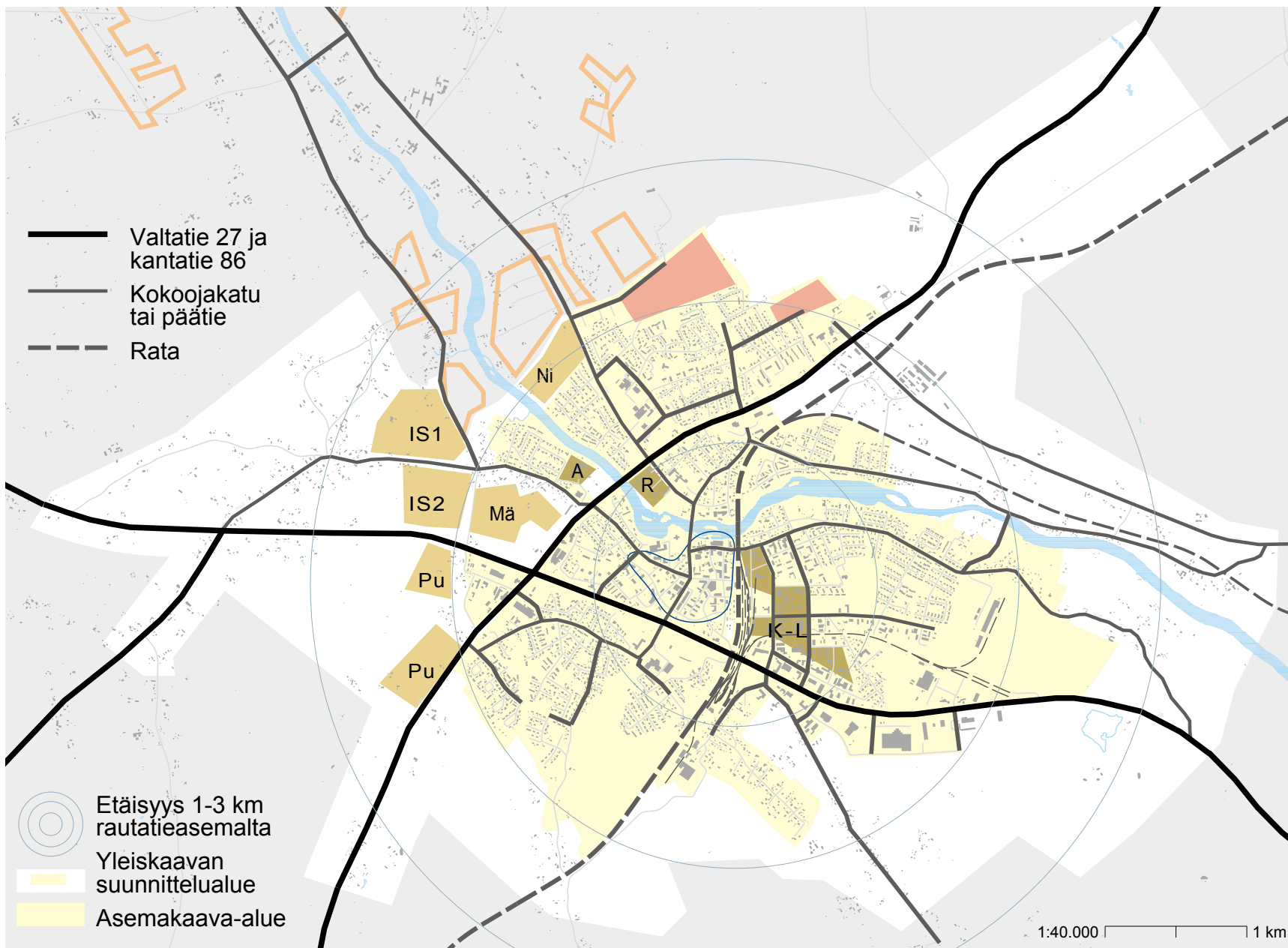
YLIVIESKA KESKUSTAN OSAYLEISKAAVA

Rakennemallit

MALLI C. Vahvistuva jokinauha

YLIVIESKAN KAUPUNKI

FCG PLANEKO OY
 7.5.2008



Uudet asuinalueet

K-L	KOSKIPUHTO-LUNDINKANGAS e(a)=0,42 AP-t/AK 805 AP-t iso 67 Asukkaita 1489
R	RAHKORANTA + ATRIAN TONTTI e(a)=0,4 AP-t/AK 272 AP-t iso 15 Asukkaita 480
A	NIEMENRANTA e(a)=0,12 AO 75 Asukkaita 270
Ni	NIEMENRANTA e(a)=0,12 AO 75 Asukkaita 270
Mä	MÄNNISTÖ e(a)=0,2 AR 440 Asukkaita 704
IS1	ITÄ-SAVELA I e(a)=0,12 AO 128 Asukkaita 461
IS2	ITÄ-SAVELA II e(a)=0,12 AO 96 Asukkaita 346
Pu	PUUHKALA e(a)=0,12 AO 122 Asukkaita 436

Niemelänkylä
Suurimmat alueet
Niemelänkylän osayleiskaavan
kaava-uunnoksessa.
Alueelle yht n 450 uutta rp
= n 1800 uutta asukasta

Rakentamattomat asunnot AO-tontit asemakaavassa

Kartalla
Isoimmat alueet n 120.
Yhteensä Ylivieskassa
noin 175 tonttia
Tonttivarannon muutos
-50

kerrostaloasunnot
Keskustassa tai
sen lähiympäristössä
noin 550 asuntoa.
Asuntovarannon
muutos noin -200

Uusia asuntoja

AK	200
AK/AP-t	1060
AP-t iso	80
AR	440
<u>AO</u>	<u>920</u>
Yht.	2700

— Valtatie 27 ja kantatie 86
— Kokoojakuu tai päätie
- - - Rata

Etäisyys 1-3 km rautatieasemalta
Yleiskaavan suunnittelualue
Asemakaava-alue

1:40.000 | 1 km

YLIVIESKA KESKUSTAN OSAYLEISKAAVA

Rakennemallit MALLI D. Väljä maaseutu

YLIVIESKAN KAUPUNKI

FCG PLANEKO OY
7.5.2008

Lite 2d.
MALLI D. Väljä maaseutu

TIIVISTYVÄ KESKUSTA

- Keskustaa tiivistetään voimakkaasti, erikoistavarakauppaa, toimistoja
- Savariin tilaa vaativa kauppa ja marketit sekä ei-keskustahakusta erikoistavarakauppaa
- Keskustan ja Savarin välin hieman ei-keskusta-hakuista erikoistavarakauppaa, kaupan rakenne muuttuu nykyistä keskustamaisemmaksi
- Autolaakso siirtyy Savontien varteen nykyistä idemmäksi

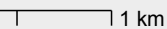
NYKYISET PALVELU- JA TYÖPAIKKA-ALUEET

-  Keskustapalvelut
-  Palvelutyöpaikat
-  Kaupan työpaikat
-  Teollisuustyöpaikat
-  Toiminnoiltaan sekoittunut työpaikka-alue
-  Toiminnoiltaan sekoittunut työpaikka-alue, jolla muutostarvetta

UUDET PALVELU- JA TYÖPAIKKA-ALUEET

-  Keskustapalvelut
-  Palvelutyöpaikat
-  Kaupan työpaikat
-  Toimistotyöpaikat
-  Autolaakson uudet sijaintivaihtoehdot (vaihtoehtoisesti teollisuusalue)
-  Teollisuustyöpaikat
-  Teollisuustyöpaikat nykyiset varaukset asemakaavassa

 Etäisyys 1-3 km rautatieasemalta

1:40.000  1 km

YLIVIESKA KESKUSTAN OSAYLEISKAAVA

YLIVIESKAN KAUPUNKI

Rakennemallit

LIITE 3a Työpaikka-alueet ja kaupalliset palvelut VE1

FCG PLANEKO OY
7.5.2008

LIITE 3a
Työpaikkal-alueet,
kaupalliset palvelut

NAUHARAKENNE

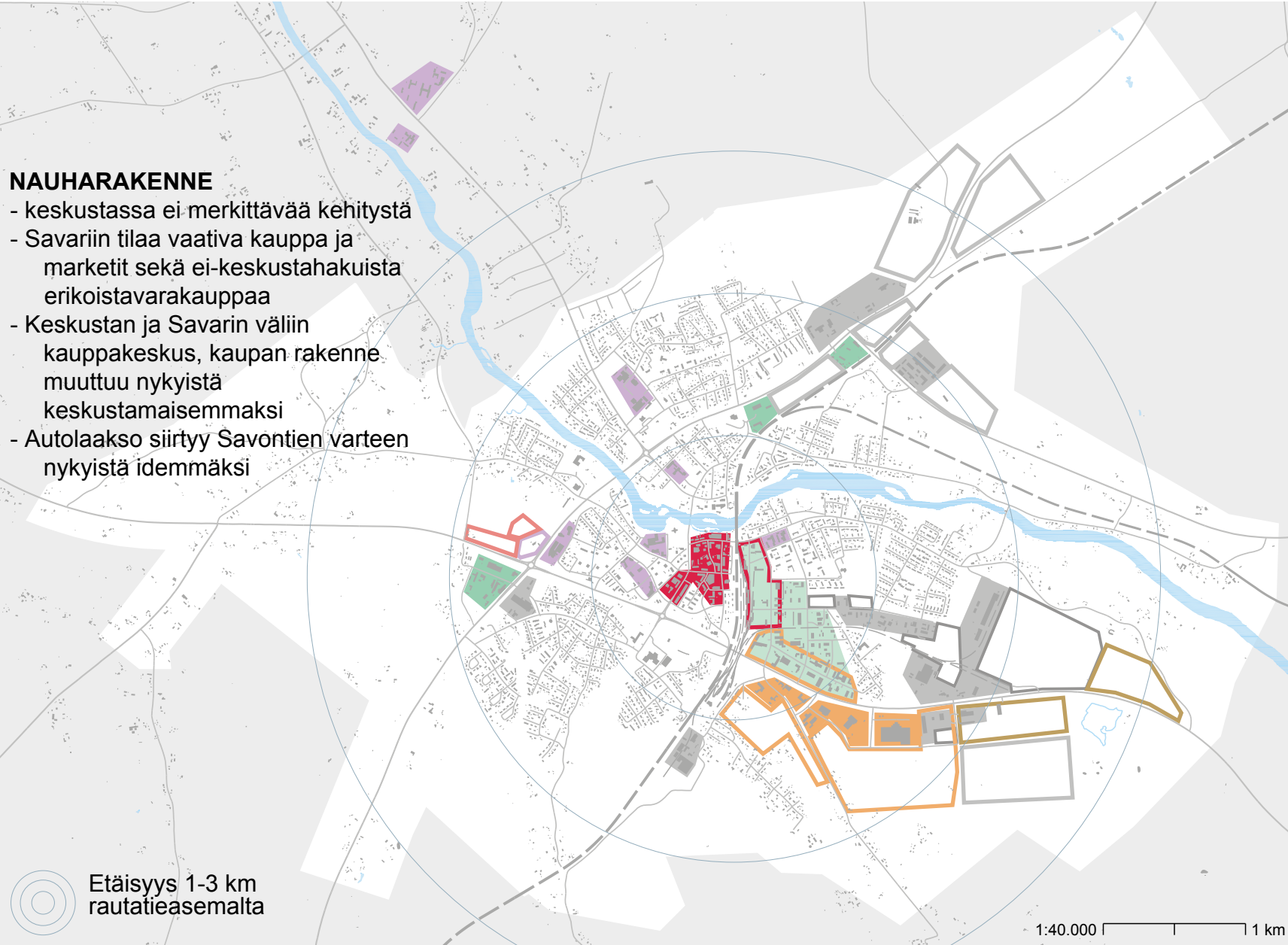
- keskustassa ei merkittävää kehitystä
- Savariin tilaa vaativa kauppa ja marketit sekä ei-keskustahakuista erikoistavarakauppaa
- Keskustan ja Savarin väliin kauppakeskus, kaupan rakenne muuttuu nykyistä keskustamaisemmaksi
- Autolaakso siirtyy Savontien varteen nykyistä idemmäksi

Etäisyys 1-3 km
rautatieasemalta

YLIVIESKA KESKUSTAN OSAYLEISKAAVA

Rakennemallit

LIITE 3b Työpaikka-alueet ja kaupalliset palvelut VE2



NYKYISET PALVELU- JA TYÖPAIKKA-ALUEET

- Keskustapalvelut
- Palvelutyöpaikat
- Kaupan työpaikat
- Teollisuustyöpaikat
- Toiminnoiltaan sekoittunut työpaikka-alue
- Toiminnoiltaan sekoittunut työpaikka-alue, jolla muutostarvetta

UUDET PALVELU- JA TYÖPAIKKA-ALUEET

- Keskustapalvelut
- Palvelutyöpaikat
- Kaupan työpaikat
- Toimistotyöpaikat
- Autolaakson uudet sijaintivaihtoehdot (vaihtoehtoisesti teollisuusalue)
- Teollisuustyöpaikat
- Teollisuustyöpaikat nykyiset varaukset asemakaavassa

1:40.000 1 km

YLIVIESKAN KAUPUNKI

FCG PLANEKO OY
7.5.2008

LIITE 3b
Työpaikka-alueet,
kaupalliset palvelut

KAKSI PAINOPISTETTÄ







- Keskustassa ei merkittävää kehitystä
- Erikoistavarakauppa siirtyy Savariin
- Keskustan ja Savarin välillä kaupan rakenne säilyy nykyisellään
- Autolaakso siirtyy Savontien varteen nykyistä idemmäksi

Etäisyys 1-3 km
rautatieasemalta

NYKYISET PALVELU- JA TYÖPAIKKA-ALUEET

-  Keskustapalvelut
-  Palvelutyöpaikat
-  Kaupan työpaikat
-  Teollisuustyöpaikat
-  Toiminnoiltaan sekoittunut työpaikka-alue
-  Toiminnoiltaan sekoittunut työpaikka-alue, jolla muutostarvetta

UUDET PALVELU- JA TYÖPAIKKA-ALUEET

-  Palvelutyöpaikat
-  Kaupan työpaikat
-  Toimistotyöpaikat
-  Autolaakson uudet sijaintivaihtoehdot (vaihtoehtoisesti teollisuusalue)
-  Teollisuustyöpaikat
-  Teollisuustyöpaikat nykyiset varaukset asemakaavassa

1:40.000 1 km

YLIVIESKA KESKUSTAN OSAYLEISKAAVA

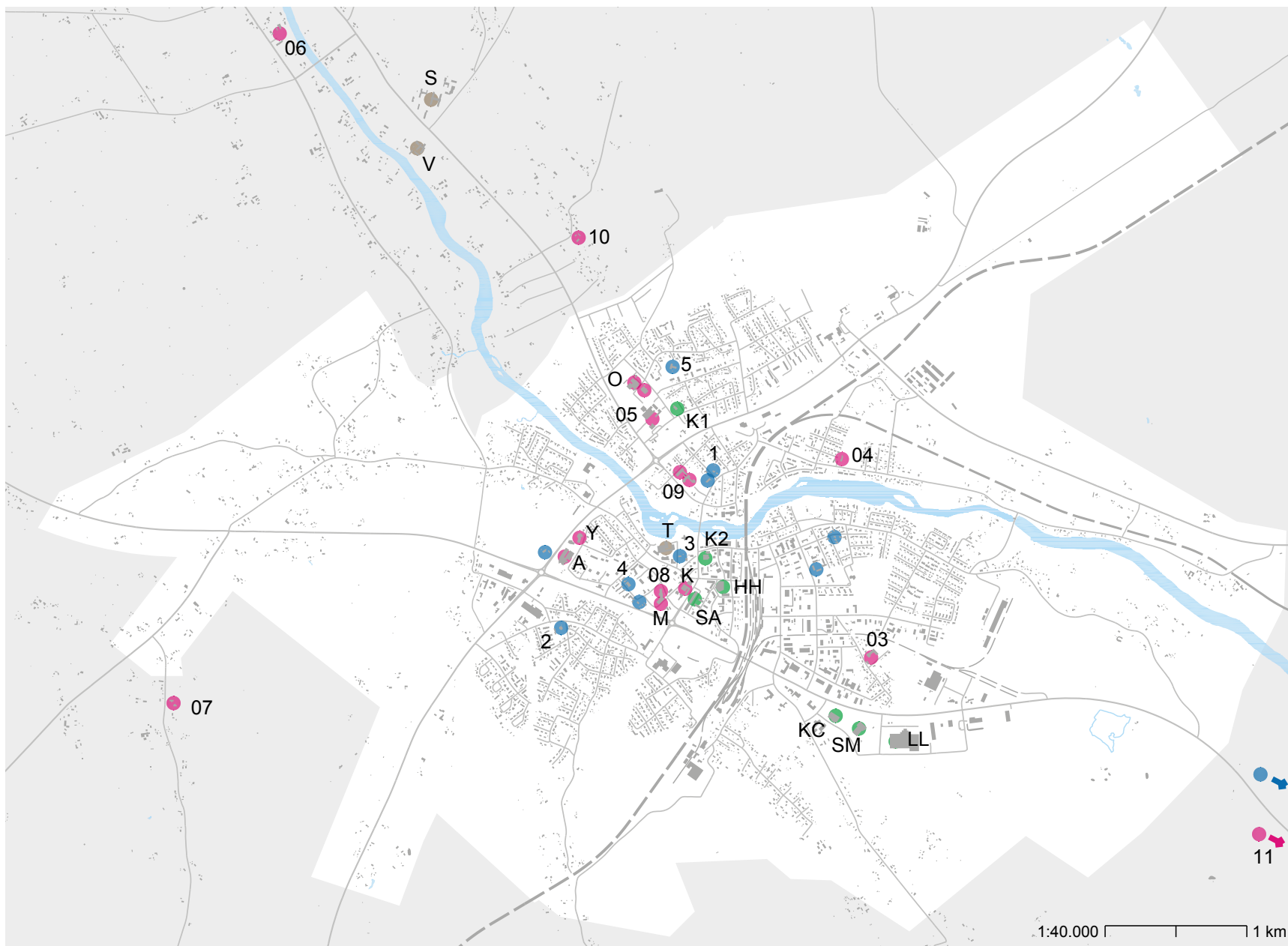
YLIVIESKAN KAUPUNKI

Rakennemallit

LIITE 3c Työpaikka-alueet ja kaupalliset palvelut VE3

FCG PLANEKO OY
7.5.2008

LIITE 3c
Työpaikkal-alueet,
kaupalliset palvelut



● Peruskoulu (luokat)

- 03 Kataja (0-10)
- 04 Kivioja (0-6)
- 05 Jokiranta (7-9)
- 06 Niemelä (0-6)
- 07 Ojakylä (1-6)
- 08 Päivärinta (0-6)
- 09 Rahkola (1-9)
- 10 Ranta (1-6)
- 11 Raudaskoski (0-6)
- 13 Vähäkangas (1-6)

● Muu koulutus

- L Ylivieskan lukio
- M Ylivieskan seudun musiikkiopisto
- A Keski-Pohjanmaan ammattikorkeakoulu, Ylivieskan yksikkö
- O Ylivieskan ammattiopisto, YSO
- Y Oulun yliopisto, Oulun Eteläisen Instituutti
- K Kansalaisopisto

● Päiväkoti

- 1 Hakalahti
- 2 Huvikumpu
- 3 Kirkkopiisto
- 4 Toivola
- 5 Simonpuisto

● Terveyspalvelut

- S Sairaala
- T Terveyskeskus
- V Vanhainkoti

● Päivittäistavarakauppa

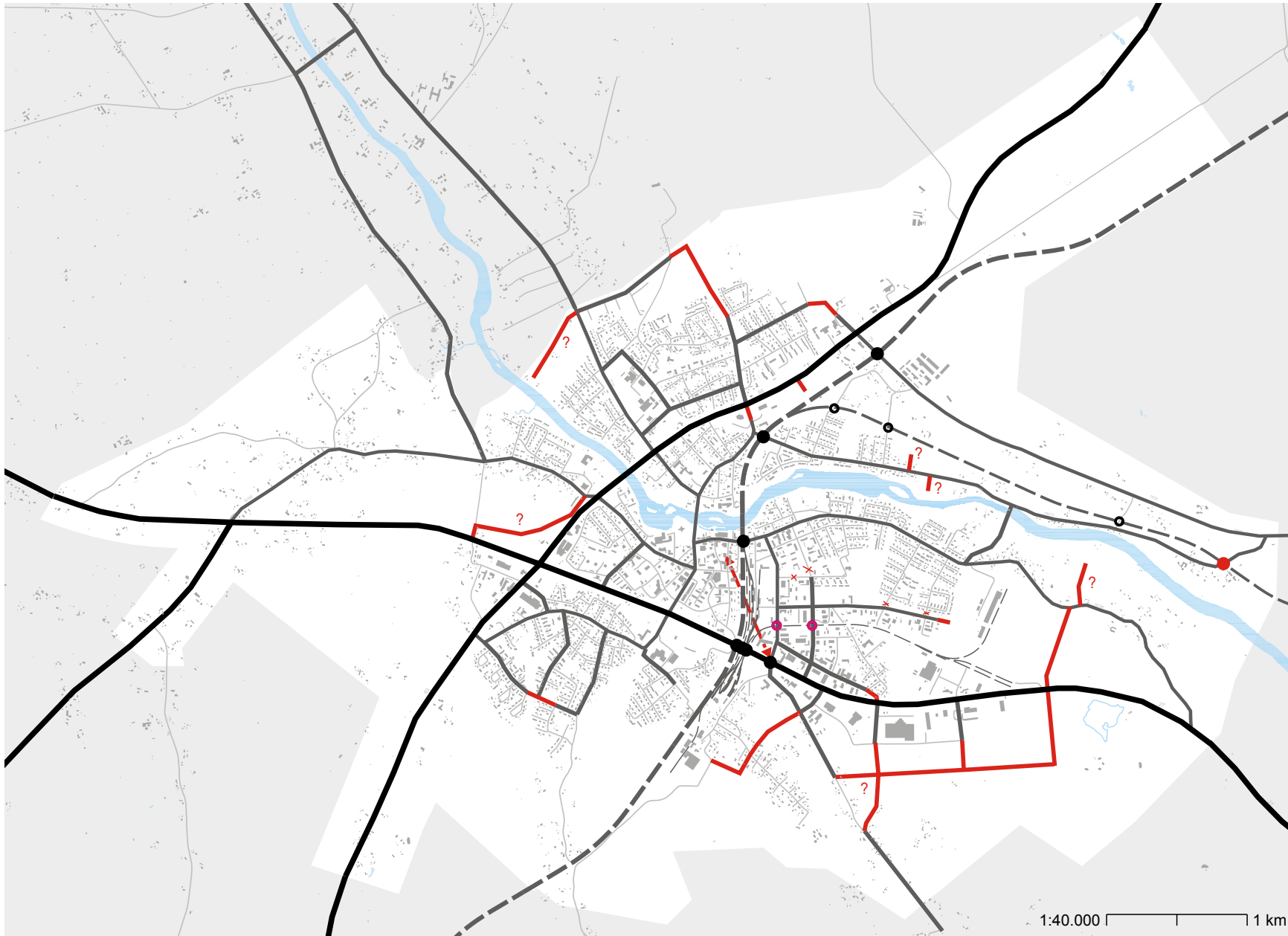
- HH Halpa-Halli
- SA Sale
- K1 K-market Kauppakaisa
- K2 K-market Mustikka
- KC K-Citymarket
- LL Lidl
- SM S-market

YLIVIESKA KESKUSTAN OSAYLEISKAAVA

Rakennemallit LIITE 4 Nykyiset palvelut

YLIVIESKAN KAUPUNKI

FCG PLANEKO OY
7.5.2008



KADUT JA TIET

- Valtatie 27 ja kantatie 86
- Kokoojakuu tai päätie
- Uusi kokoojakuu
- Ajoneuvo-liikenteen yhteystarve
- Katkaistava kuu
- Kehittäminen riippuu valitusta rakennemallista

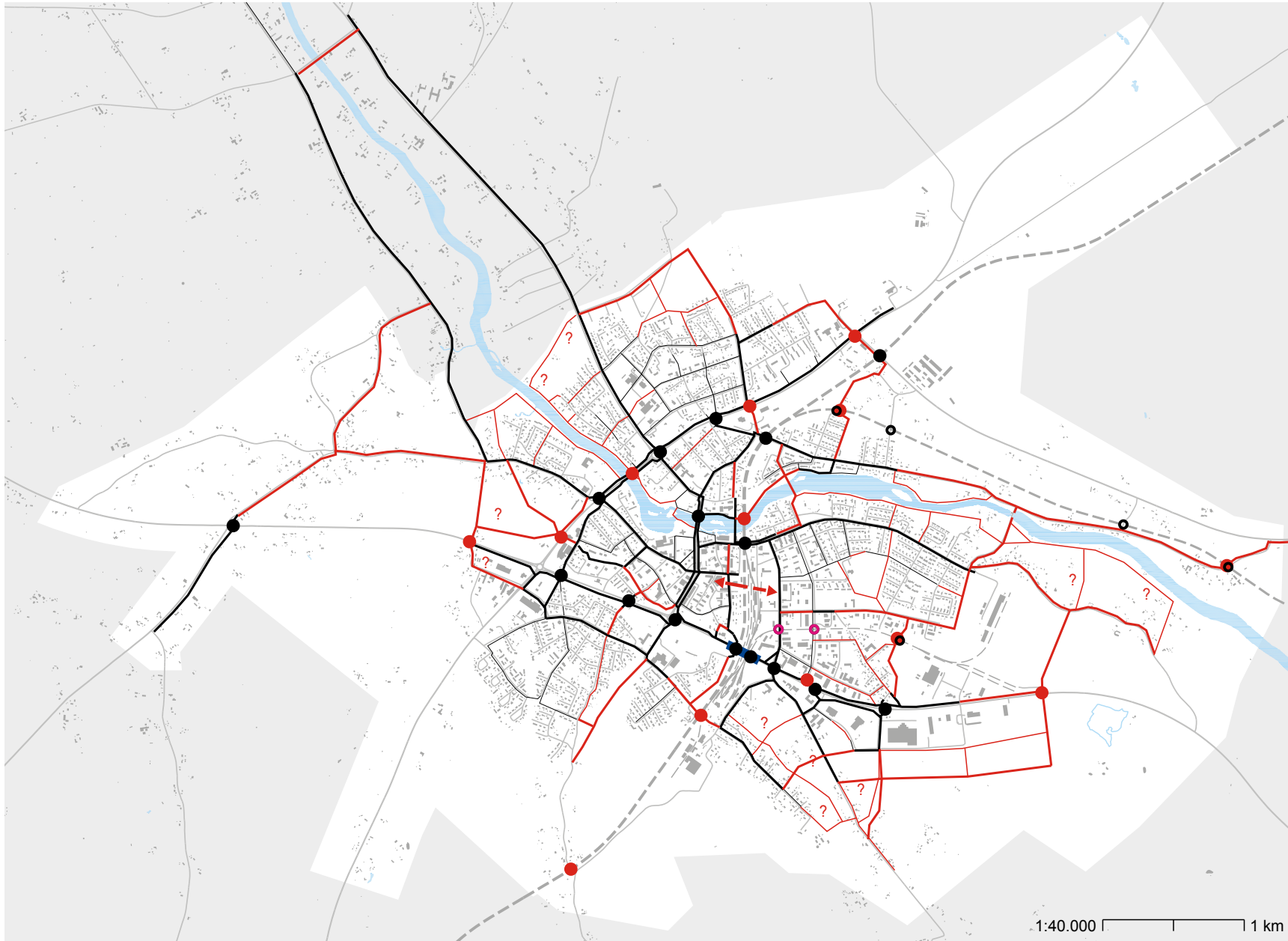
RAUTATIET

- Nopean juna-liikenteen rata
- Päärata
- Muu rata

RISTEYSJÄRJESTELYT

- Eritasoristeys
- Uusi Eritasoristeys
- Poistettava tasoristeys
- Säilytettävä tasoristeys

1:40.000 | 1 km



NYKYINEN PÄÄPYÖRÄTIEVERKKO

- Pääpyörätie
- - - Kevyen liikenteen pääväylä kadulla tai tiellä
- Tärkeä alueen sisäinen kevyen liikenteen väylä
- Maasilta
- Kevyen liikenteen alikulku

PÄÄPYÖRÄTIEVERKON LAAJENNUSTARVE

- Pääpyörätie
- ◄ - - - ► Pääpyörätien yhteystarve
- Tärkeä alueen sisäinen kevyen liikenteen väylä
- ? Kehittäminen riippuu valitusta rakennemallista
- Poistettava tasoristeys
- Säilytettävä tasoristeys
- Uusi kevyen liikenteen alikulku
- - - Junarata

1:40.000 | 1 km

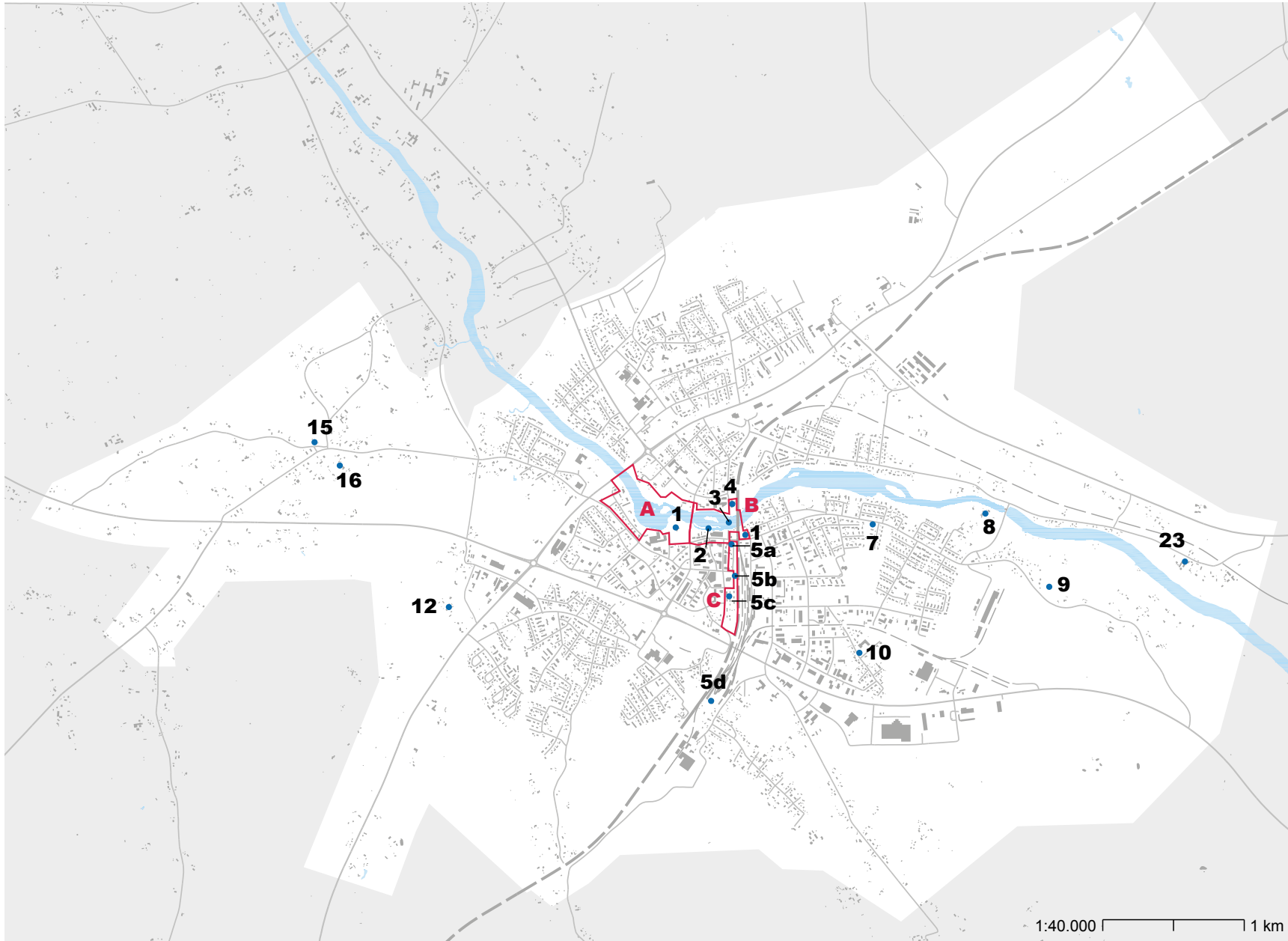
YLIVIESKA KESKUSTAN OSAYLEISKAAVA

Rakennemallit

LIITE 6 Pyörätieverkon pääväylät

YLIVIESKAN KAUPUNKI

FCG PLANEKO OY
7.5.2008



Arvokas alue

- A Kirkko-Rahkoranta
- B Kauppakatu-Juurikoski
- C Rautatieaseman alue



Arvokas rakennus

- 1 Ylivieskan kirkko ja Pappisaari
- 2 Helaalan mylly
- 3 Savisilta
- 4 Mäki
- 5 Rautatieaseman alue
- 5a Vahtitupa
- 5b Asemarakennus
- 5c Asuinrakennukset ja vesitorni
- 5d Veturitalli
- 6 Jaakola
- 7 Väskylä
- 8 Hamarin mylly ja talo
- 9 Radioasema
- 10 Katajan koulu
- 12 Puuhkalan talomuseo
- 15 Savelan nuorisoseurantalo
- 16 Luola
- 23 Soukan puhto

1:40.000 | 1 km

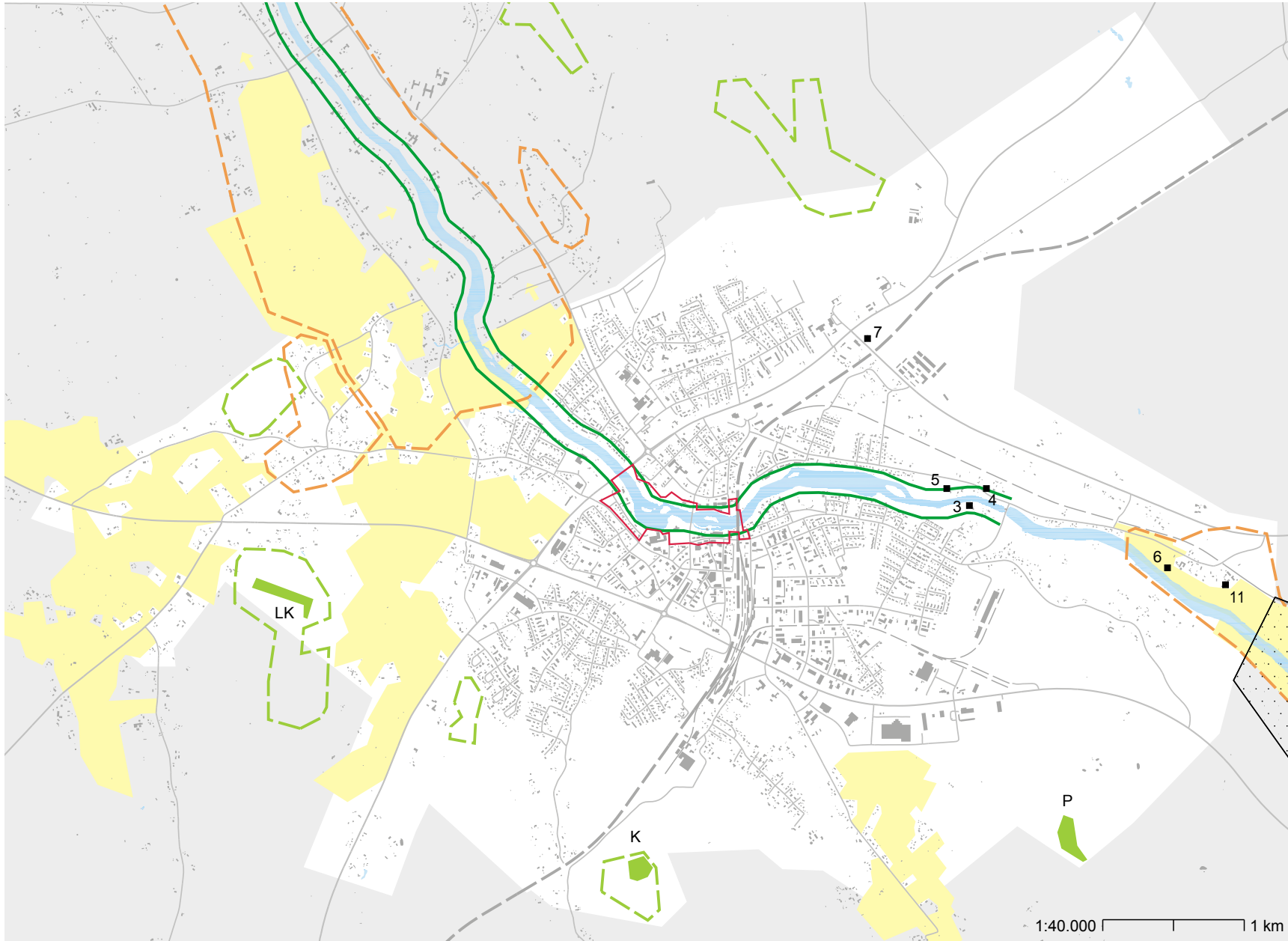
YLIVIESKA KESKUSTAN OSAYLEISKAAVA

Rakennemallit LIITE 7 Rakennetun ympäristön arvot

YLIVIESKAN KAUPUNKI

FCG SUUNNITTELUKESKUS OY
4.2.2008

LIITE 7
 Rakennetun ympäristön
 arvot



MAISEMA

- Valtakunnallisesti merkittävä maisema-alue
- Kaupunkikuvaltaan arvokas joki-maisema-alue
- Laaja peltoaukea ja sen jatkuminen
- Merkittävä luonnonmaisema-alue
- Merkittävä kulttuuri-maisema-alue

LUONNONYMPÄRISTÖ

- Koskiensuojelulla suojeltu jokiosuus
 - Arvokas biotooppi
- K Kurjenkurun korpi ja kallio
 LK Laitakallion-Kauniston korpikurut & vanha metsä
 P Paratiisikallio

MUINAISMUISTOT

- 3 KOSKELA
Kivikautinen asuinpaikka
- 4 YLIHANNULA
kivikautinen asuinpaikka
- 5 HANNULA
kivikautinen asuinpaikka
- 6 SOUKKA
kivikautinen asuinpaikka
- 7 HINTSALA (ESKOLA)
kivikautinen asuinpaikka?
- 11 KAUNISTO
kivikautinen asuinpaikka

1:40.000 | | 1 km

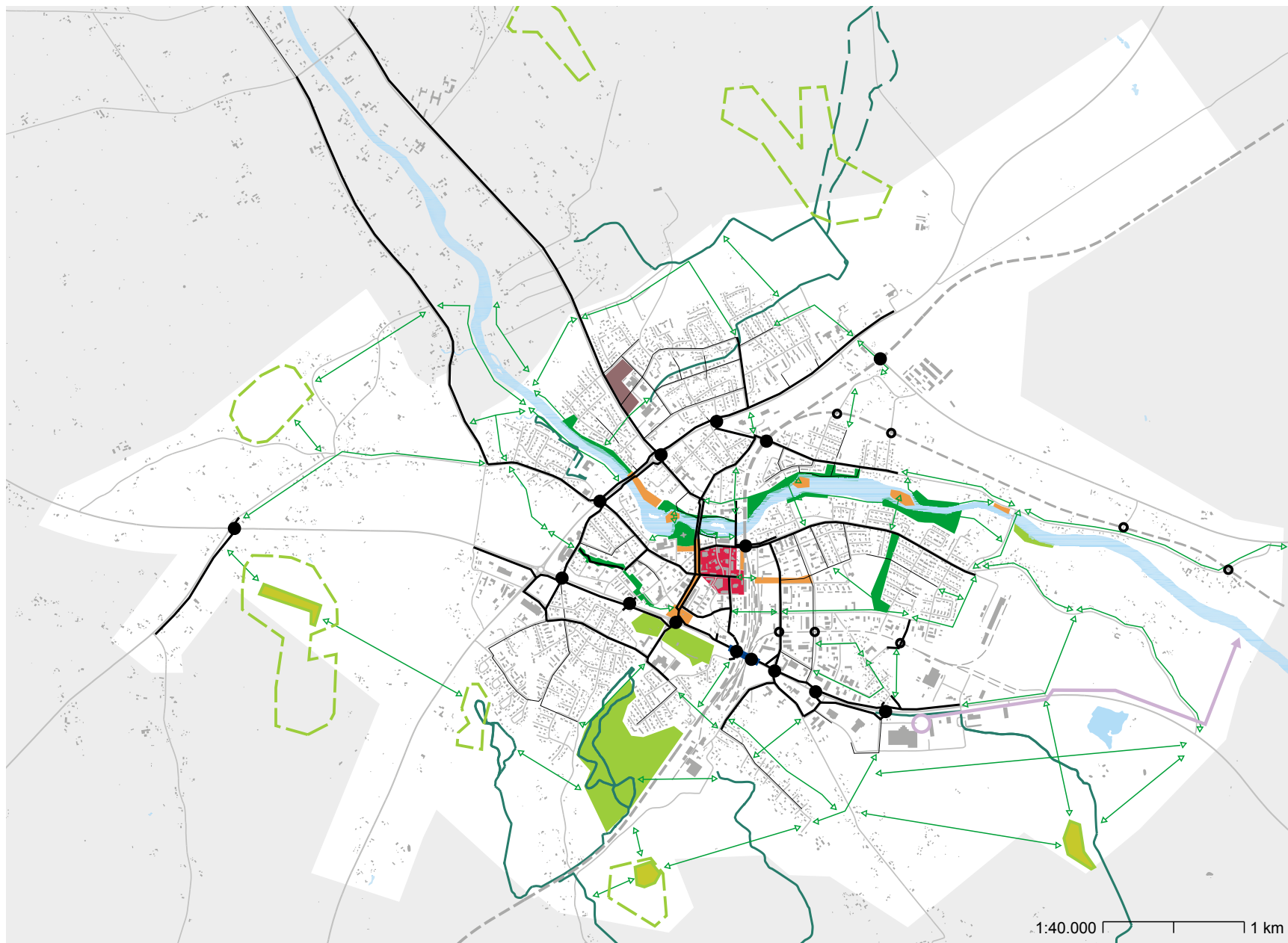
YLIVIESKA KESKUSTAN OSAYLEISKAAVA

Rakennemallit LIITE 8 Maisema, luonnonympäristö ja muinaismuistot

YLIVIESKAN KAUPUNKI

FCG PLANEKO OY
7.5.2008

LIITE 8
 Maisema,
 luonnonympäristö
 ja muinaismuistot



ALUEET

- Tärkeä ulkoilualue
- Muu tärkeä virkistysalue
- Erityisiä kehittämistoimia edellyttävä virkistysalue
- Uusi pesäpallo- ja jalkapallokenttä
- Virkistävän kaupunkikeskustan kehittämistarve
- Merkittävä luonnonsaisema-alue
- Arvokas biotooppi
- Joki tm vesialue

REITIT

- Pääpyörätie
- Tärkeä alueen sisäinen kevyen liikenteen väylä
- Tärkeä ulkoilureitti latu ja pururata / kuntopolku
- Tärkeä ulkoilureitti vain latu
- Kevyen liikenteen / ulkoilun yhteystarve
- Moottorikelkkailun yhteystarve
- Maasilta
- Kevyen liikenteen alikulku
- Tasoristeys

YLIVIESKA KESKUSTAN OSAYLEISKAAVA

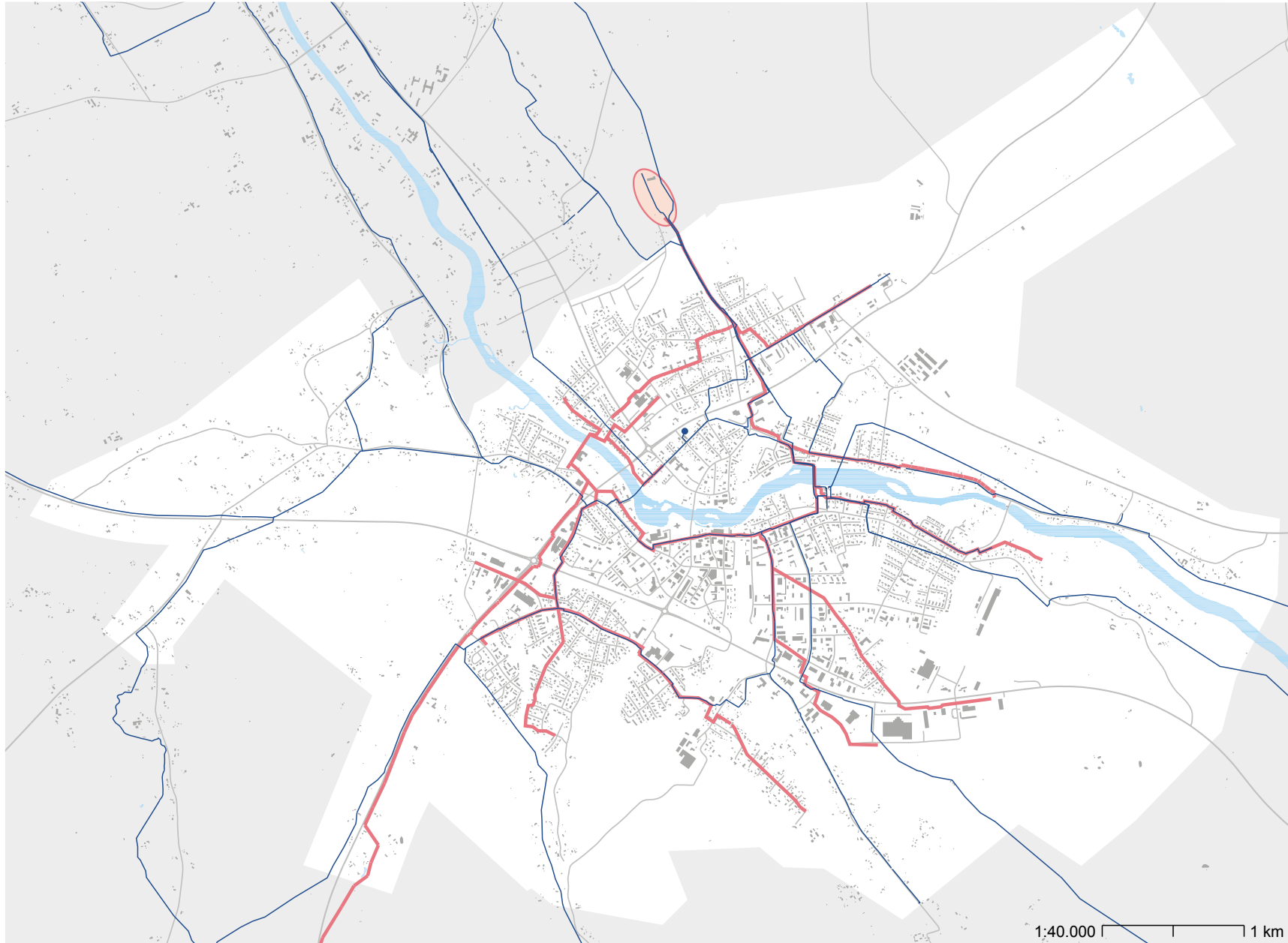
Rakennemallit

LIITE 9 Ulkoilu ja virkistys

YLIVIESKAN KAUPUNKI

FCG PLANEKO OY
7.5.2008

LIITE 9
Ulkoilu ja virkistys



VESIJOHTOVERKKO

- Päävesijohto
- Vesitorni

VIEMÄRIVERKKO

- Pääviemäri
- Jätevedenpuhdistamo

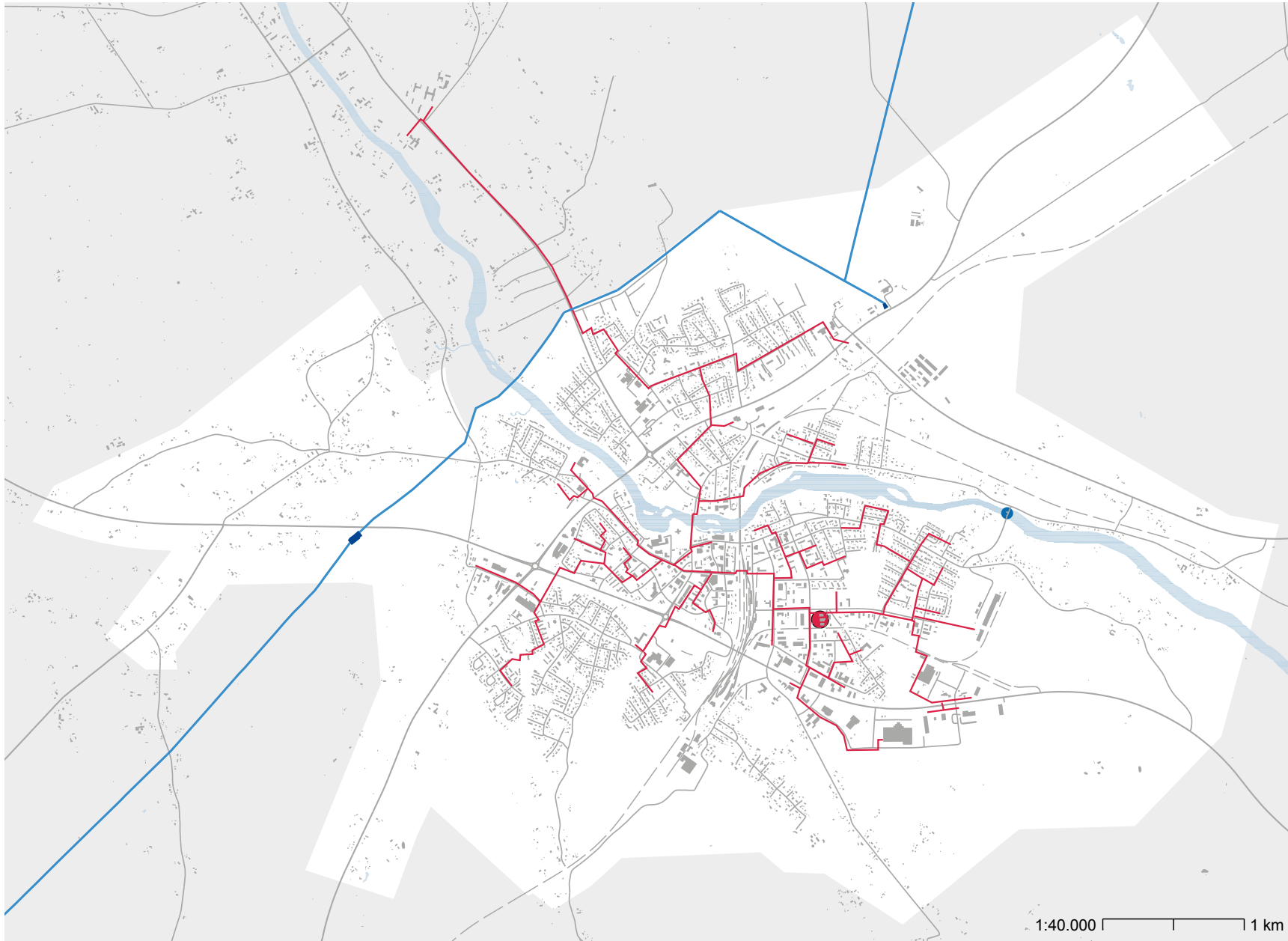
YLIVIESKA KESKUSTAN OSAYLEISKAAVA

Rakennemallit LIITE 10 Vesihuoltoverkostot

YLIVIESKAN KAUPUNKI

FCG PLANEKO OY
7.5.2008

LIITE 10
Vesihuoltoverkostot



SÄHKÖVERKKO

- 110 kV sähkölinja
- Sähköasema
- Hamarinkosken voimala

KAUKOLÄMPÖVERKKO

- Kaukolämpöverkon pöölinjat
- Lämpövoimala

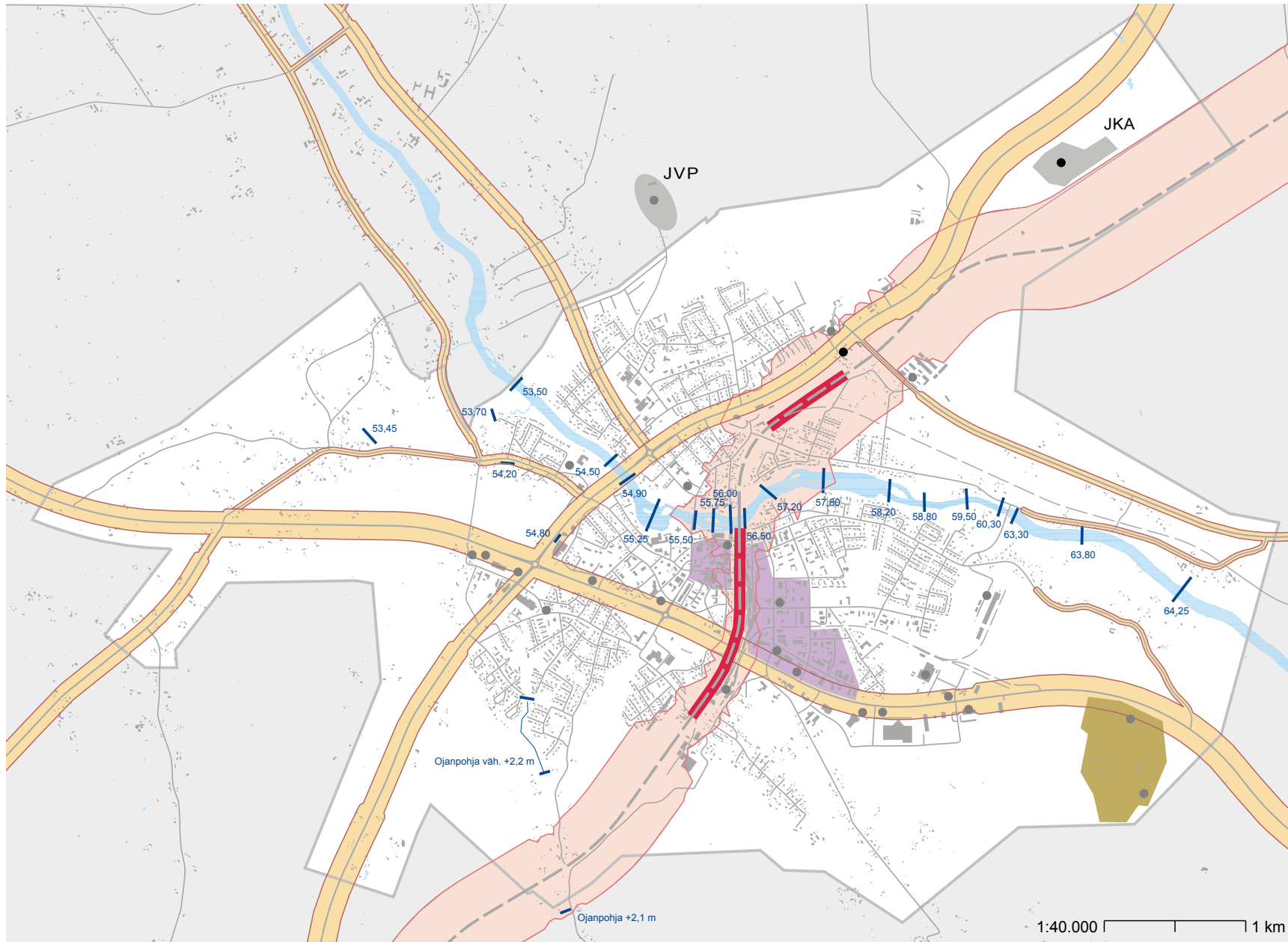
YLIVIESKA KESKUSTAN OSAYLEISKAAVA

Rakennemallit LIITE 11 Sähkö- ja kaukolämpöverkot

YLIVIESKAN KAUPUNKI

FCG SUUNNITTELUKESKUS OY
18.2.2008

LIITE 11
 Sähkö- ja
 kaukolämpöverkot



MELU JA TÄRINÄ

Rautatiemelu
Yömelun ennustetila
vuonna 2025 (50 dB)

Tiemelu
Teoreettinen melualue
vuonna 2030 (55 dB)

Tärinän riskialue

HAJU

JVP Jätevedenpuhdistamo
JKA Jätteenkäsittelyalue

MAAPERÄN HÄIRIÖT

Maa-ainesten ottoalue

Epäilty tai tutkimaton
maaperän saastuma

Tutkittu maaperän
saastuma

LAADULLINEN HÄIRIÖ

Erytynen kaupunkikuvan
kehittämistarve

TULVAKORKEUDET

Korkeus metrejä
merenpinnasta N60
ellei toisin mainittu

YLIVIESKA KESKUSTAN OSAYLEISKAAVA

Rakennemallit LIITE 12 Ympäristön häiriötekijät ja rajoitukset

YLIVIESKAN KAUPUNKI

FCG SUUNNITTELUKESKUS OY
18.2.2008

LIITE 12
Ympäristön häiriötekijät
ja rajoitukset