Diaarinumero SJK/156/10.02.03.01/2018
Toimielinkäsittely Kaup.valt 14.12.2020
Kaavanumero 01108

13.10.2020

ASEMAKAAVAN SELOSTUS

KESKUSTA KORTTELI 47 (OSA) SEKÄ POHJA, ASEMAN ALUE

1. kaupunginosa, Keskusta, kortteli 47 (osa) ja siihen liittyvät katu- ja liikennealueet sekä 6. kaupunginosan, Pohjan liikennealueet.

Asemakaavan selostus koskee 13. päivänä lokakuuta 2020 päivättyä Seinäjoen kaupungin kaupunkisuunnittelun ja kaavoituksen laatimaa asemakaavakarttaa, kaavanumero 01108.



Havainnekuva asema-aukiosta (OOPEAA, 2020).

Vireilletulo

Asemakaavan muutoksen tavoitteena on mahdollistaa Seinäjoen asema-alueen vaiheittainen kehittäminen rata-alueen länsipuolella. Ensimmäisen asemakorttelin asemakaavan muutoksella on tarkoitus mahdollistaa kaava-alueen korttelialueelle rakentamista noin 25 750 kem². Kaupunkiympäristölautakunta on tehnyt suunnittelualuetta koskevan kaavoituspäätöksen 14.2.2018.

Laatija

Seinäjoen kaupunki
Kaupunkisuunnittelu ja kaavoitus
Kirkkokatu 6, PL 215
60100 Seinäjoki
p. 06 416 21111 (vaihde)

SISÄLLYS

1.1 TUNNISTETIEDOT 5

2 TIIVISTELMÄ **7**

2.1 KAAVAPROSESSIN VAIHEET 7
2.2 ASEMAKAAVA 7
2.3 ASEMAKAAVAN TOTEUTTAMINEN 7

3 LÄHTÖKOHDAT **8**

3.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA 8
3.1.1 Alueen yleiskuvaus *8*
3.1.2 Luonnonympäristö *8*
3.1.3 Rakennettu ympäristö *10*
3.1.4 Maanomistus *19*

4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET **55**

4.1 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN TARVE 55
4.2 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN JA SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET 55
4.3 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ 55
4.3.1 Osalliset *55*
4.3.2 Vireilletulo *56*
4.3.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt *56*
4.3.4 Viranomaisyhteistyö *56*
4.4 ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN TAVOITTEET 57
4.4.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet *57*
4.5.1. Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet *59*

5 ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN KUVAUS **77**

5.1. KAAVAN MUUTOKSEN RAKENNE 77
5.1.1 Mitoitus *77*
5.1.2 Palvelut *77*
5.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN 77
5.3 ALUEVARAUKSET 77
5.3.1 Korttelialueet *77*
5.3.2 Muut alueet *77*
5.3.3 Suojelukohteet *78*
5.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön *78*
5.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön *78*
5.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT 79
5.6 KAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET 79
5.7 NIMISTÖ 79
5.8 KAAVATALOUS 79
5.8.1 Yleistä *79*
5.8.2 Rakentamiskustannukset *79*

6 ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN TOTEUTUS **80**

6.1 TOTEUTUSTA OHJAAVAT JA HAVAINNOLLISTAVAT SUUNNITELMAT 80

LIITTEET:

Liite 1	Asemakorttelin hankesuunnitelma
Liite 2	Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
Liite 3	Viranomaisneuvottelun pöytäkirja
Liite 4	Asemakaavan seurantalomake

KAAVAA KOSKEVAT SELVITYKSET:

- Seinäjoen asemanseudun historian merkittävät vaiheet vuosiluvuin ja kuvin, Seinäjoen kaupunki 2020
- Seinäjoen matkakeskuksen rakennusinventointi, Olli Joukio 2020 (Seinäjoen kaupunki)
- Seinäjoen asemanseudun mittaselvitys, Ramboll 2020
- Seinäjoen Asemanseudun liikennesuunnitelma ja Valtionkatu-Ruukintien alustava yleissuunnitelma, WSP Finland, 2020
- Seinäjoen asemanseudun kaupallinen selvitys, Ramboll 2020
- Seinäjoen asema-alueen yleissuunnitelma, Sitowise Oy 2018 (Seinäjoen kaupunki, VR ja Liikennevirasto)
- Seinäjoen ratapihan raiteiston käyttöselvitys, Sitowise oy 2017 (Seinäjoen kaupunki, VR ja Liikennevirasto)
- Maaperän pilaantuneisuuden historia- ja perustietoselvitys, Sitowise oy 2017 (Seinäjoen kaupunki, VR ja Liikennevirasto)
- Seinäjoen asemanseudun yleissuunnitelma, rakennettavuusselvitys, Sitowise oy 2017 (Seinäjoen kaupunki, VR ja Liikennevirasto)

MUUT KAAVAA KOSKEVAT ASIAKIRJAT JA LÄHDEMATERIAALI:

- Seinäjoen keskustan kestävän liikkumisen toimenpideohjelma, Loppuraportti (Seinäjoen kaupunki ja WSP Finland, 2019)
- Seinäjoen keskustan visio Työkalupakki, OOPEAA / Gehl 2019 (Seinäjoen kaupunki)
- Arkkitehtikilpailuja-lehti 2/2016
- Kokonaismaakuntakaava, Etelä-Pohjanmaan liitto, 2005 ja vaihemaakuntakaava II, Etelä-Pohjanmaan liitto, 2016
- Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksesta, VTT Tiedotteita 2287, Asko Talja, 2004
- Suositus liikennetärinän arvioimiseksi maankäytön suunnittelussa, VTT Working papers 50, Jouko Törnqvist & Asko Talja, 2006

- Valtakunnallisesti merkittävien asema-alueiden suojelusopimus (YM päätös 9.12.1998 dnro 2/562/96)

- Museoviraston RKY 2009 -sivu internetissä: http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=4207

- Sirkka Valanto, Suomen rautatieasemat vuosina 1857-1920. Museovirasto, rakennushistorian osasto. Julkaisu 11/1982.

- Anna-Maarit Vainio-Reijonen, Seinäjoki-Oulu. Rata ja rakennukset. Diplomityö, Teknillinen korkeakoulu, arkkitehtiosasto, Espoo, 1985.

1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

1.1 Tunnistetiedot

Asemakaavan selostus, joka koskee 13. päivänä lokakuuta 2020 päivättyä Seinäjoen kaupunkisuunnittelun ja kaavoituksen laatimaa asemakaavakarttaa, kaavanumero 01108.

Asemakaavan muutos koskee Seinäjoen kaupungin Keskustan (1) kaupunginosan korttelia 47 (osa), siihen liittyviä katu- ja liikennealueita sekä Pohjan (6) kaupunginosan liikennealueita.

Asemakaavan muutoksella muodostuvat Seinäjoen kaupungin Keskustan (1) kaupunginosan kortteli 47 (osa) ja siihen liittyvät katu-, tori- ja liikennealueet sekä Pohjan (6) kaupunginosan liikennealueet.

Alueen sijainti ja laajuus

Asemakaavan muutosalue sijaitsee Seinäjoen ydinkeskustan tuntumassa Valtionkatuun ja rautatiealueeseen rajautuvalla alueella. Suunnittelualueen laajuus on n. 3,6 ha. Muutosalueella on tällä hetkellä Seinäjoen matkakeskuksen pysäköintialue sekä linja-autoaseman lähtöterminaali.

Suunnittelualue on osittain kaupungin omistamaa maa-aluetta. Muita alueen maanomistajia ovat Senaatin Asema-alueet Oy sekä Väylävirasto, joka omistaa rautatiealueet.



Alueen sijainti opaskartalla

Kaavan tarkoitus

Suunnittelualueena oleva asemakortteleiden alue on osa laajempaa asemanseudun kehittämisen kokonaisuutta, jonka asemakaavoittaminen toteutetaan osa-alueittain.

Asemanseudun kehittäminen on ollut keskeinen hanke kaupungin strategiassa pitkään ja sitä on edistetty koko 2010-luvun ajan. Asemanseudun asemakaavan muutoksella on useita tavoitteita:

- kaupungin keskustan keskeisessä solmukohdassa olevien alueiden maankäytön tehostaminen ja purettujen raideparien maa-alueiden hyödyntäminen

- rautatien estevaikutuksen vähentäminen ja Pohjan kaupunginosan yhdistäminen Seinäjoen keskustaan uuden alikulkutunnelin välityksellä
- keskusta-asumisen lisääminen
- joukkoliikenteen toimintaympäristön kehittäminen ja matkustajamäärien kasvattaminen kestävän kehityksen tavoitteiden mukaisesti
- uuden matkakeskuksen rakentaminen ja alueen liittäminen tiiviimmin osaksi ydinkeskustaa
- liike- ja toimistorakentamisen sekä osaamisintensiivisten työpaikkojen sijoittuminen asema-alueelle
- perhepalvelukeskuksen toimintojen sijoittaminen keskusta-alueelle hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle

2 TIIVISTELMÄ

2.1 Kaavaprosessin vaiheet

Seinäjoen kaupungin kaupunkiympäristölautakunta on päättänyt alueen kaavoituksesta 14.2.2018. Asemakaavaluonnos ja osallistumis- ja arviointisuunnitelma ovat olleet MRA 30 §:n mukaisesti nähtävinä 26.2.2020 – 25.3.2020. Kaavaluonnosasiakirjat on lisäksi viety kaupunginhallitukselle tiedoksi 20.1.2020. Valmisteluaineistosta on pyydetty asianosaisilta lausunnot ja luonnoksesta on voinut esittää mielipiteitä.

Kaupunginhallitus on päättänyt kokouksessaan 19.10.2020 laittaa kaavaehdotuksen nähtäville. Nähtävillä pidosta on tiedotettu kuulutuksella sähköisellä ilmoitustaululla ja kaupunkisuunnittelun ja kaavoituksen internetsivuilla sekä Eparissa 28.10.2020. Kaava on ollut MRA 27 §:n mukaisesti nähtävillä 28.10. – 26.11.2020 välisen ajan. Nähtävänä olon aikana asianosaisilta on pyydetty lausunnot kaavaehdotuksesta. Kaupunginhallitus käsittelee 7.12.2020 asemakaavaehdotuksesta saadut lausunnot ja muistutukset, minkä jälkeen kaupunginvaltuusto hyväksyy asemakaavan 14.12.2020.

2.2 Asemakaava

Asemakaavan muutoksella luodaan edellytyksiä Seinäjoen rautatieaseman alueen kehittymiselle ja kaupunkirakenteen tiivistämiselle. Asemakaavan muutoksella alueelle muodostuu:

- Keskustan kortteliin 47 keskustatoimintojen korttelialue (C), jossa osoitetaan rakennusalat henkilöliikenneterminaalin (lha), asuin-, liike- ja toimistorakennusten (al), liike- ja toimistorakennusten (kl), sosiaali- ja terveydenhuoltoa palvelevien rakennusten (ys) sekä pysäköintilaitoksen (lpa) rakentamiseen. Korttelin yhteyteen osoitetaan asema-aukio, jonka kautta on mahdollista rakentaa rautatiealueen alittava kevyen liikenteen yhteys (jk/pp) Pohjan puolelle.
- Pohjan kaupunginosan puolelle rautatiealuetta (LR), jonne mahdollistetaan kevyen liikenteen alikulkuyhteyden (a/24) rakentaminen.
- Katualue (Valtionkatu), johon voidaan sijoittaa paikallisliikenteen bussiterminaali sekä uusi katualue (Asemapäällikkö) korttelien 47 ja 48 väliin.

Asemakaavan muutosalueen kokonaisrakennusoikeus on 25 750 kem². Sen lisäksi korttelialueelle saa rakentaa pysäköintilaitoksen, jonka kerrosala on noin 16 000 kem². Kaava-alueen aluetehokkuus on noin e=0,71.

2.3 Asemakaavan toteuttaminen

Kaavaluonnosvaiheen jälkeen alueiden asemakaavoitus etenee vaiheittain pienemmissä osissa. Nyt käsiteltävässä asemakaavan muutoksessa kaavaehdotukseksi valmistellaan luonnosvaiheen eteläisin osa, jonka rakentaminen aloitetaan ensimmäisenä. Muiden vaiheiden osalta suunnittelutyö jatkuu ja kaavamuutos etenee kaavaehdotusvaiheeseen myöhemmin.

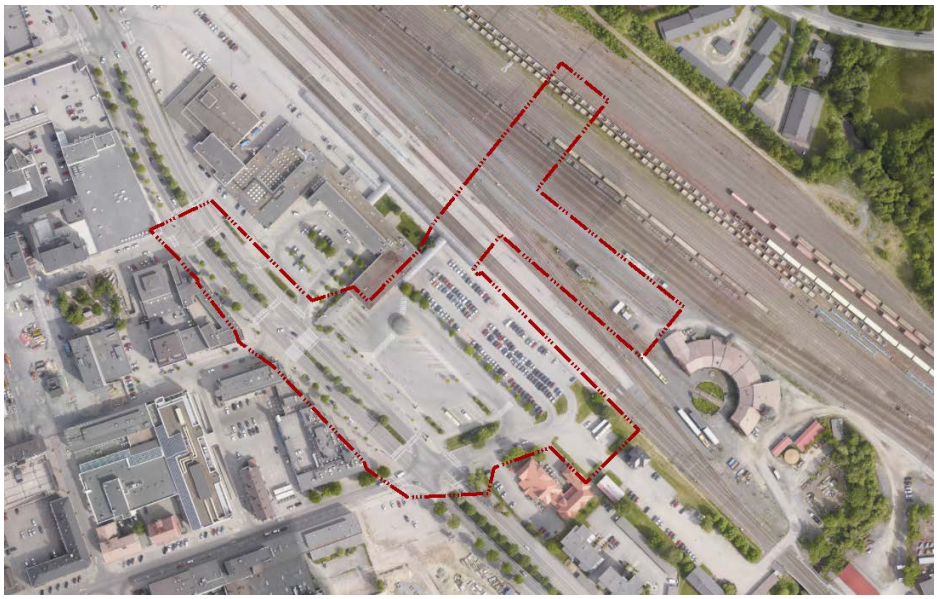
Asemakaavoitusprosessia on kuvattu tarkemmin kohdassa *4. Asemakaavan suunnittelun vaiheet.*

3 LÄHTÖKOHDAT

3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualueella sijaitsee Seinäjoen matkakeskuksen pysäköintialue sekä kaukoliikenteen terminaali ja Matkahuollon rahtipiste. Alueen lounaisreunassa olevan Valtionkadun katualueen kautta alue yhdistyy Seinäjoen ydinkeskustan kaupunkirakenteeseen. Suunnittelualueen lähiympäristössä sijaitsevat Seinäjoen nykyinen matkakeskus ja valtion rautateiden toimisto- ja varikkorakennuksia eri aikakausilta sekä ratapiha. Ratapiha-alueella, suunnittelualueen kaakkoispuolella, on säilynyt muutamia vanhoja rautatiehen liittyviä rakennuksia.



Ortoilmakuva alueesta vuodelta 2018 (Seinäjoen kaupunki).

3.1.2 Luonnonympäristö

Suunnittelualue sijaitsee radan varressa rajautuen koillispuolelta ratapiha-alueeseen ja lounaissivultaan ydinkeskustaan. Alueella on laajat pysäköintialueet. Alueen topografia on lähes tasaista, lähin selänne sijaitsee alueen lounaispuolella. Suunnittelualueella maanpinnan korkeusasema on noin + 45.00 (N2000).

Suunnittelualue on kokonaisuudessaan rakennettua ympäristöä. Lähialueella ainoa luonnonympäristö on Pajuluoman varsi. Ratapihan läpi kulkeva Pajuluoma laskee Seinäjoen kautta Kyrönjokeen. Asemanseudun yleissuunnittelun yhteydessä laadittiin luontoselvitys kattaen Pajuluoman ympäristö. Pajuluoman uoma- ja ranta-alueilta selvitettiin kasvillisuus, pesimälinnusto sekä lepakoiden esiintyminen. Selvityksen tuloksia on esitelty kohdassa *3.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset.*

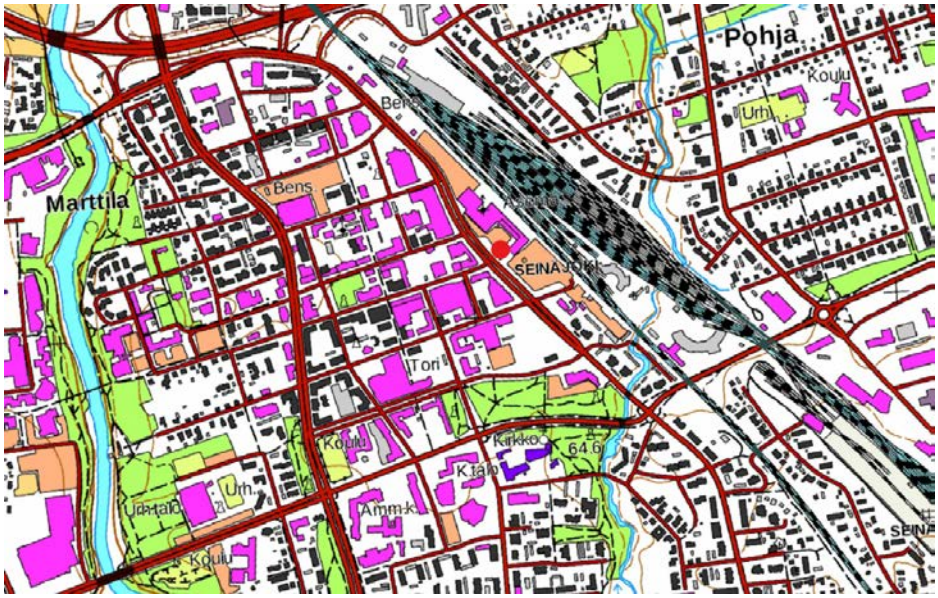


Suunnittelualueen likimääräisiä korkeusasemia. Alueen maasto on hyvin tasaista (Seinäjoen kaupunki).

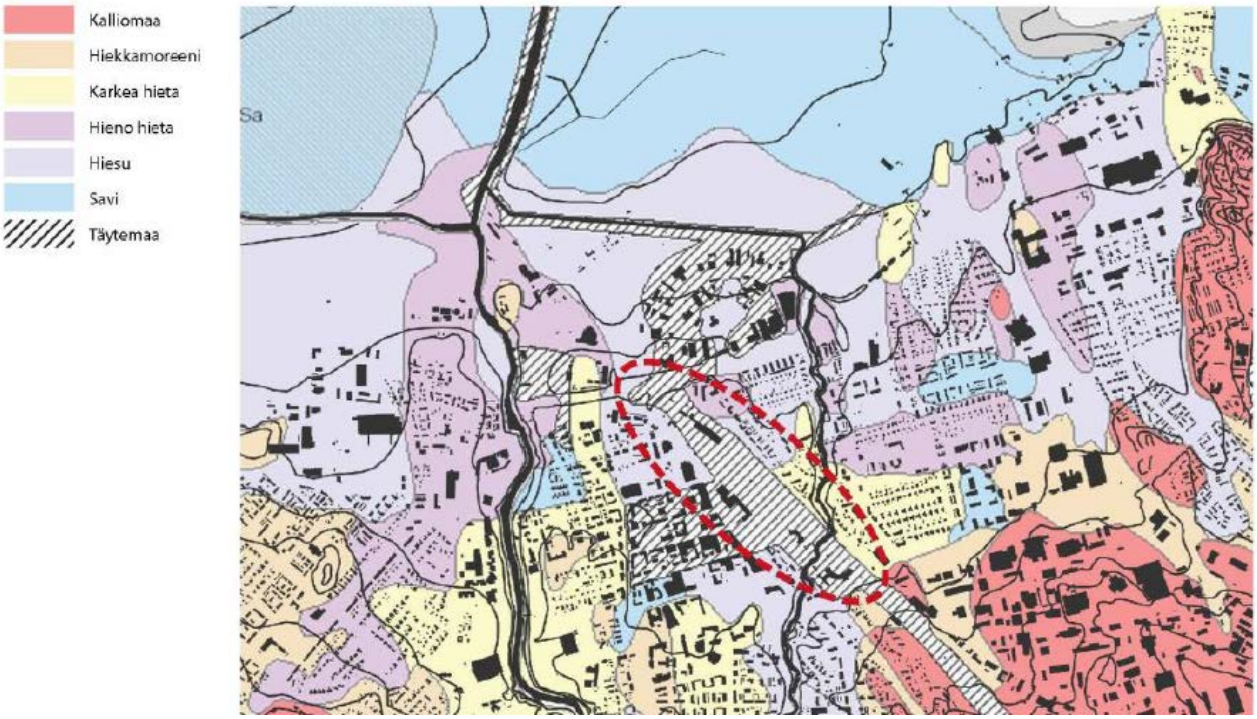
Maaperä

Suunnittelualueen pinta- ja pohjamaalaji on GTK:n aineistojen mukaan täytemaata (Ta).

Asemanseudun yleissuunnitelman yhteydessä tehdyn *pilaantuneiden maiden historia- ja perustietoselvityksen* tuloksia on esitelty kohdassa *3.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset.*



Ote peruskartasta.

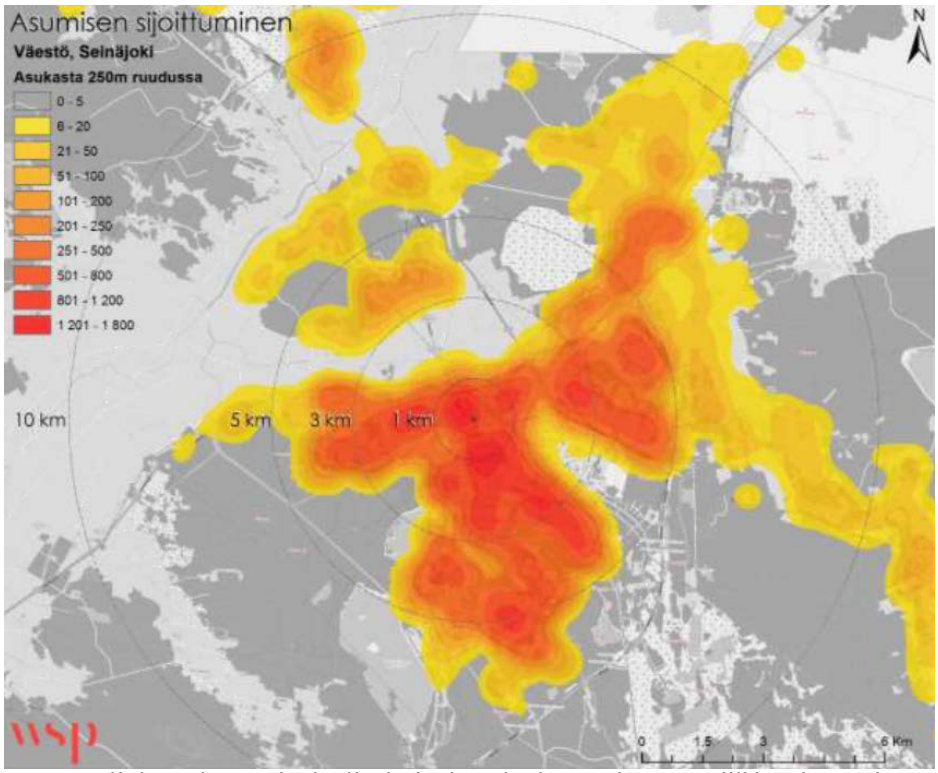


Alueen maaperä on pääosin täytemaata (Maisemaselvitys, Sitowise 2017).

3.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestö

Seinäjoen asukasluku oli vuoden 2020 syyskuussa 64 000 asukasta ja vuosittainen väestönkasvu on ollut noin 1 - 1,5 % prosenttia.

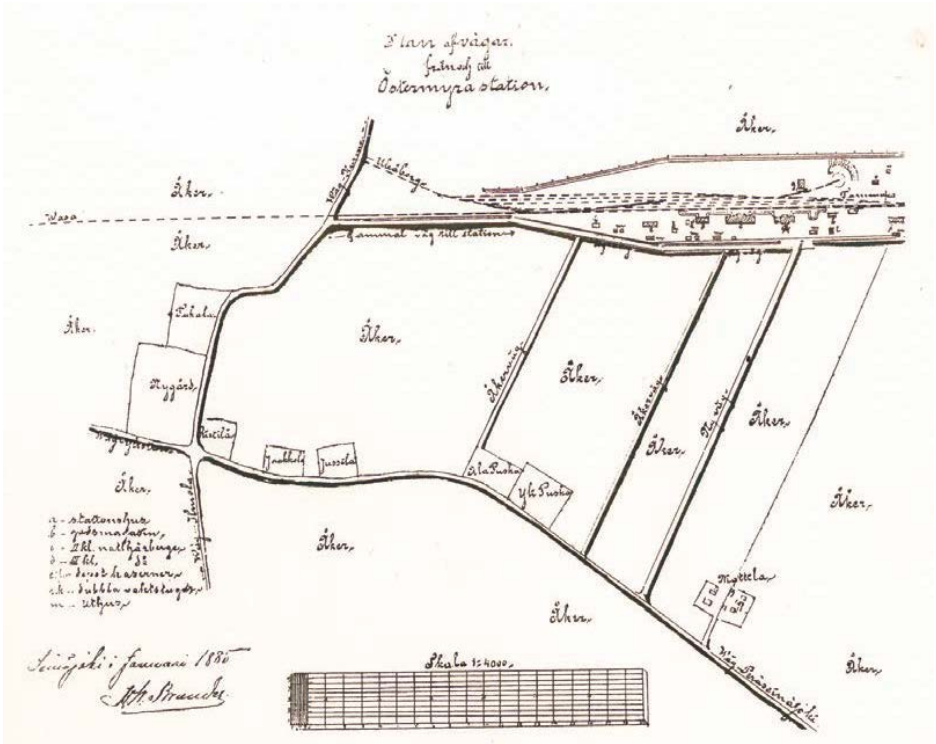


Väestön sijoittuminen Seinäjoella (Seinäjoen keskustan kestävän liikkumisen toimenpideohjelma, WSP Finland 2019)

Yhdyskuntarakenne
Alue liittyy kiinteästi muuhun kaupunkirakenteeseen ja muutos tiivistää aluetta ja liittää sen osaksi kaupunkirakennetta.

Kaupunkikuva
Matkakeskus aukioineen on portti kaupunkiin saapuville junamatkustajille. Seinäjoen asemaa käyttää vuosittain noin 680 000 matkustajaa ja määrän on ennustettu kasvavan. Ohi kulkevia junamatkustajia on vuosittain vielä merkittävämpi määrä. Matkakeskus sijaitsee liikekeskustan läpi kulkevien katujen näkymän päätteenä.

Aseman alueella on keskeinen rooli Seinäjoen kaupungin kehittymisessä ja kasvussa maakuntakeskukseksi, minkä vuoksi myös uudisrakentamisen kaupunkikuvallinen merkitys on suuri. Kun rautatieasema muodosti ratojen risteysaseman, taloudellisen toiminnan mielenkiinto siirtyi 1880-luvulta eteenpäin Törnävän alueella sijainneen Östermyran kartanon alueen sijaan aseman seudulle. Aseman alueesta länteen sijainneet Östermyran kartanon hallinnassa olleet peltoalueet siirtyivät maakauppojen myötä uusille omistajille ja alueelle teetätettiin maanmittausinsinööri J.E.Sjöstedtillä suunnitelma, jonka pohjalta muodostuivat nykyiset Puskantien, Kalevankadun ja Kauppakadun linjat. Näistä kaduista muodostuivat Seinäjoen keskustan vanhimmat kaavalliset elementit.



Vuodelta 1885 peräisin oleva kartta, jossa oikealla ylhäällä näkyy Seinäjoen asemaalue ja siitä länteen jokea kohti lähtevät ensimmäiset katulinjat. (Seinäjoen ydinkeskustan olennaiset kehitysvaiheet ja sen 1950 - 70-lukujen rakennusperinnön arvottamisperiaatteita, Tuomo Hirvonen 2015).

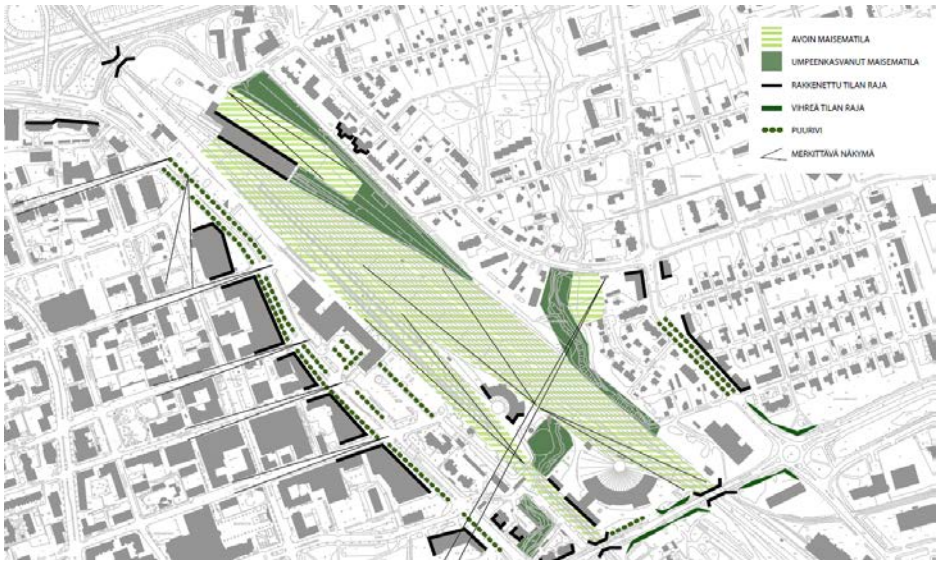
Asemanseudun yleissuunnitelmaa varten tehdyssä maisemaselvityksessä todettiin, että tämänhetkistä suunnittelualueen kaupunkitilaa hallitsee Valtionkatu ja Ruukintien linjaus, sen puurivit ja keskustan julkisivu. Tämän vuoksi kadun ja Ratapihan väliin on syntynyt jäsentymättömiä kaupunkitiloja. Kaupunki tuntuu alkavan vasta kadun toiselta puolelta ja tähän väliin syntyy epämääräinen autoilijoiden ehdoilla toimiva kaupunkitila. Matkakeskuksen

pysäköintialue jatkaa samaa jäsentymätöntä linjaa ja saapuvien matkustajien opastus ei toimi täysin mutkattomasti. Maisemaselvityksessä esitetään, että tätä väliin jäävää kaupunkitilaa tulisi kehittää luontevaksi keskustan jatkumoksi.

Maisemaselvityksen sisältöä on esitelty tarkemmin selostuksen kohdassa *3.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset.*



Suunnittelualueen rakennukset sijaitsevat ydinkeskustan läpi kulkevien katujen näkymän päätteenä (Seinäjoen kaupungin fotogrammetrinen 3d-malli 2020).



Suunnittelualueen ja lähiympäristön tilojen ja näkymien jäsentyminen (Maisemaselvitys, Sitowise 2017).

Rakennettu kulttuuriympäristö

Seinäjoki tuli rautatien vaikutuspiiriin vuonna 1883 Pohjanmaan radan (Haapamäki – Vaasa) valmistuttua. Seinäjoki oli aluksi tavallinen ns. neljännen luokan asema, kunnes Oulun rata valmistui 1886 ja Seinäjoesta tuli kolmannen luokan risteysasema. Asema-alue laajeni entisestään Suupohjan radan valmistuttua 1913. Asema-alue on valmistumisestaan lähtien ollut yksi Suomen merkittävimmistä risteysasemista ja rautatiellä on ollut huomattava merkitys paikkakunnan kehityksessä.

Suunnittelualueella ei ole rakennuksia, mutta alue rajautuu Seinäjoen nykyisen matkakeskuksen eteläisimpään seinälinjaan. Suunnittelualueen eteläpuolella on säilynyt muutamia vanhoja rautatiehen liittyviä rakennuksia, jotka sisältyvät valtakunnallisesti merkittävien asema-alueiden suojelusopimukseen (YM päätös 9.12.1998 dnro 2/562/96). Nämä rakennukset ovat vesitorni

(1920, joidenkin tietojen mukaan 1912), joka on muutettu hotellin majoitustiloiksi v.2015, vanha veturitalli (1880), tiilinen varastorakennus (1890) sekä entinen rautatieläistentalo, nykyinen entistäen peruskorjattu Hotelli-Ravintola Alma.

Alue sisältyy valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin (RKY 2009). RKY kohteita ovat veturitalli, vesitorni, uudemman veturitallin vanhimmat osat sekä rautatieläisten talo.

Rautatieläisten talon peruskorjaus Hotelli-Ravintola Almaksi on tehty 2005 - 2006 ja puurakenteinen laajennus on tehty 2010-luvulla. Vesitorni on muutettu vuonna 2015 hotellitiloiksi ja siihen on rakennettu porrashuone ja hissi. Hanke on toteutettu yhteistyössä museoviranomaisen kanssa. Vesitornin uudelleenkäyttö ja hallittu täydennysrakentaminen on edesauttanut kulttuurihistoriallisesti arvokkaan rakennuksen säilymistä. Viimeisimpänä alueelle on rakentunut Alman punatiilinen laajennusosa, joka on valmistunut vuonna 2019.



Suunnittelualueen läheisyydessä sijaitsevat RKY-kohteet (Museovirasto, www.rky.fi).



Alueen rakennuskantaa kuvattuna luoteesta. Vasemmalla vanhoja rautatiealueen rakennuksia ja keskellä Seinäjoen nykyinen matkakeskus (Seinäjoen kaupungin fotogrammetrinen 3d-malli 2020).

Matkakeskus

Etelä-Pohjanmaan uudemman rakennetun kulttuuriympäristön kohdeluettelossa (Saatsi, 2019) todetaan, että *"Aikanaan uudenaikainen liikenneasemaratkaisu yhdistää linja-auto- ja rautatieasematoiminnot sekä kaupallisia tiloja. Pohjoispuolelle on 1990-luvulla tehty toimistolaajennus. Arkkitehtuuri on rakennusajalleen ominaista ja perustuu esivalmistettujen elementtien sar-*

jalliseen estetiikkaan. Anonyymiä ilmettä ovat entisestään korostaneet julkisivujen arkiset korjaus- ja muutostyöt. Sen sijaan teräksiset katosrakenteet ovat säilyttäneet ilmeikkään, koneromantiikasta kumpuavan asunsa."

Asemarakennus on arkkitehtikilpailun tuotos (Heikki ja Mirja Castrén, Marja Nuuttila, Juhani Jauhiainen) ja se on valmistunut vuonna 1971. Rakennus sijoitettiin vanhan rautatieasemarakennuksen pohjoispuolelle. Pääsisäänkäynti sijaitsee keskeisesti asema-aukion koillislaidalla. Aukion lounaisreunalla oleva rautatieläismuistomerkki Tuolta se tulee, tuolta se tulee, on kuvanveistäjä Heikki Varjan teos vuodelta 1979.

Rakennus on arvotettu Etelä-Pohjanmaan uudemman rakennetun kulttuuriympäristön inventoinnissa maakunnallisesti arvokkaaksi kohteeksi. Seinäjoen kaupunki on teettänyt kaavaluonnosvaiheen jälkeen matkakeskuksesta rakennusinventoinnin. Inventointi tehtiin maaliskuussa 2020 ja työn toteutti FM Olli Joukio. Inventoinnin tarkoituksena oli dokumentoida rakennuksen nykytila ja kartoittaa matkakeskuksen historiaa ja muutosvaiheita sekä arvottaa rakennus.



Seinäjoen matkakeskus lounaasta (Seinäjoen kaupungin fotogrammetrinen 3d-malli 2020).

Palvelut
Alue tukeutuu Seinäjoen ydinkeskustan monipuolisiin palveluihin, jotka sijaitsevat lähiympäristössä. Alueen lähimmät koulut ja päiväkodit sijaitsevat radan molemmin puolin alle kilometrin päässä.

Virkistys
Kävelypainotteinen Kalevankatu alkaa matkakeskuksesta kulkien keskustan läpi jokirantaan. Seinäjoen jokirannan puistoalueella kulkee kevyenliikenteen verkostot, kuten myös Pajuluoman varressa. Lähimmät viheralueet ovat Lakeudenpuisto ja sen eteläpuolella sijaitseva Kirkkopuisto. Kevyenliikenteen verkostojen kautta tavoittaa helposti Jouppilanvuoren liikuntakeskuksen ja urheilupuiston alueet. Matti Visannin kujan kävelykatu ulottuu Kirkkokadulta Maakunnankadulle ja Kalevankatu on kävelypainotteinen katu aseman alueelta Marttilaan. Hotelli-Ravintola Alman kohdalla Ruukintien toisella puolella olevaan kortteliin on asemakaavassa osoitettu kävelykatuyhteys kohti Aaltokeskusta ja kortteli on rakentumassa. Kulttuuripalveluja tarjoavat lähietäi-

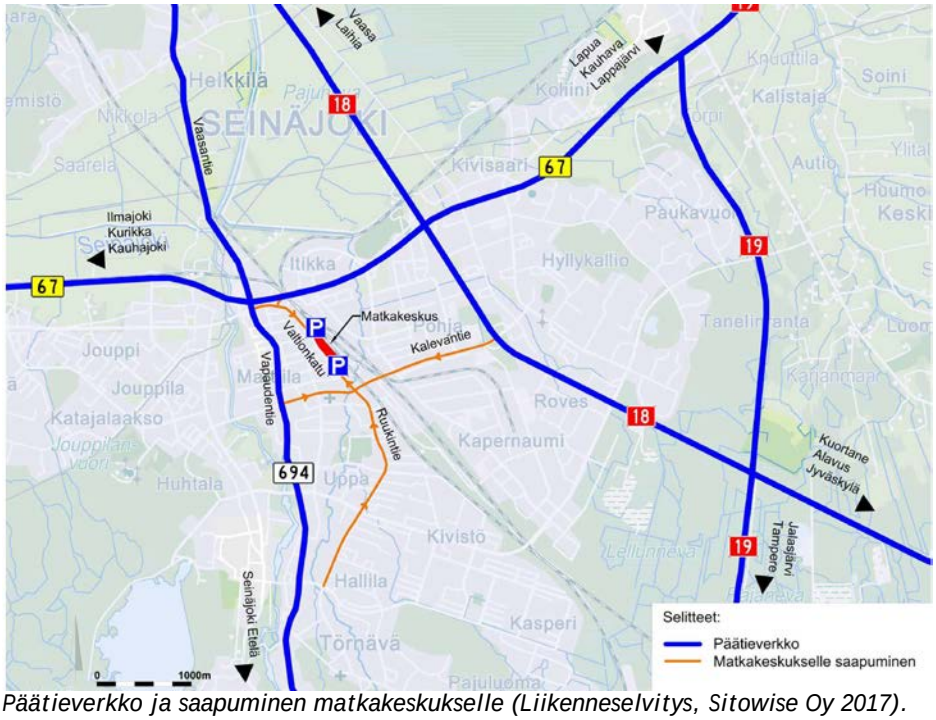
syydellä mm. Seinäjoen kaupungin kirjasto, kaupunginorkesteri sekä teatteri. Uimahalli-urheilutalolla on tarjolla monenlaisia virkistyspalveluja.

Liikenne

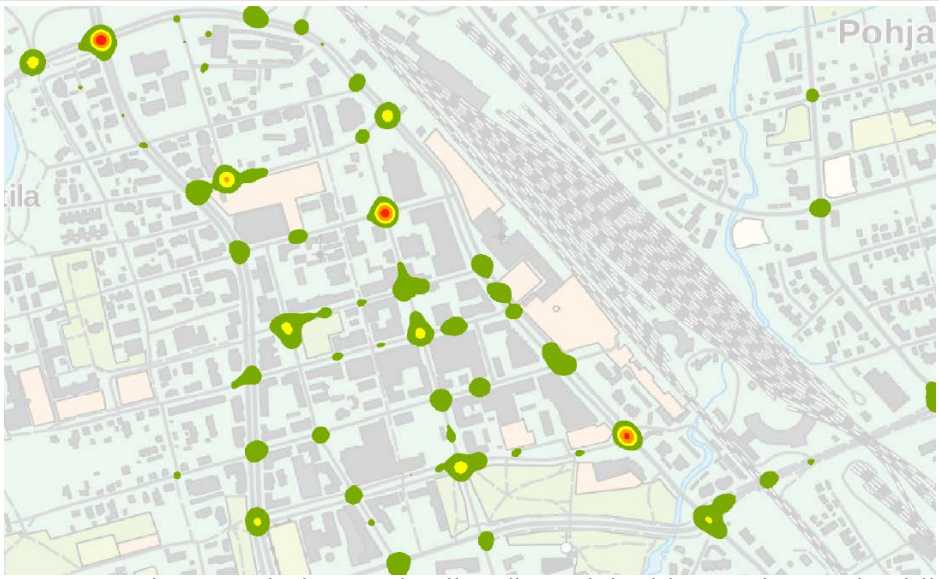
Suunnittelualueen läpi kulkeva Valtionkatu on keskustan kokoojakatu, jonka keskivuorokausiliikennemäärä on 12 800 ajoneuvoa vuorokaudessa ja nopeusrajoitus 50 km/h. Valtionkatu jatkuu Kauppakadun risteyksestä eteenpäin Ruukintienä. Keskustan alueella olevia alueellisia pääkatuja ovat pohjois-eteläsuuntainen Vapaudentie ja itä-länsisuuntainen Kirkkokatu. Vapaudentien liikennemäärä on 10 500 ajoneuvoa / vrk ja Kirkkokadun 7000 ajoneuvoa / vrk. Keskustan itä-länsisuuntaisilla liityntäkaduilla (Puskantie, Keskuskatu, Kalevankatu, Kauppakatu) nopeusrajoitus on 40 km/h. Keskuskadun, Kalevankadun ja Kauppakadun risteyksissä on liikennevalo-ohjaus.

Asemanseudun yleissuunnitelmaa varten teetettiin liikenneselvitys Sitowise Oy:llä vuonna 2017. Selvityksen mukaan Seinäjoen nykyinen matkakeskus on hyvin saavutettavissa joukkoliikenteellä ja henkilöautolla, mutta kävellen tai pyörällä päärata ja ympäröivät kadut muodostavat vahvan estevaikutuksen erityisesti Pohjan suuntaan. Pohjoisessa Pohjolantien ja etelässä Kalevalantien alikulkujen välinen etäisyys on yli kilometri, mikä on pitkä matka varsinkin jalankululle.

Liikenneselvityksen sisältöä on esitelty tarkemmin selostuksen kohdassa *3.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset.*



Päätieverkko ja saapuminen matkakeskukselle (Liikenneselvitys, Sitowise Oy 2017).



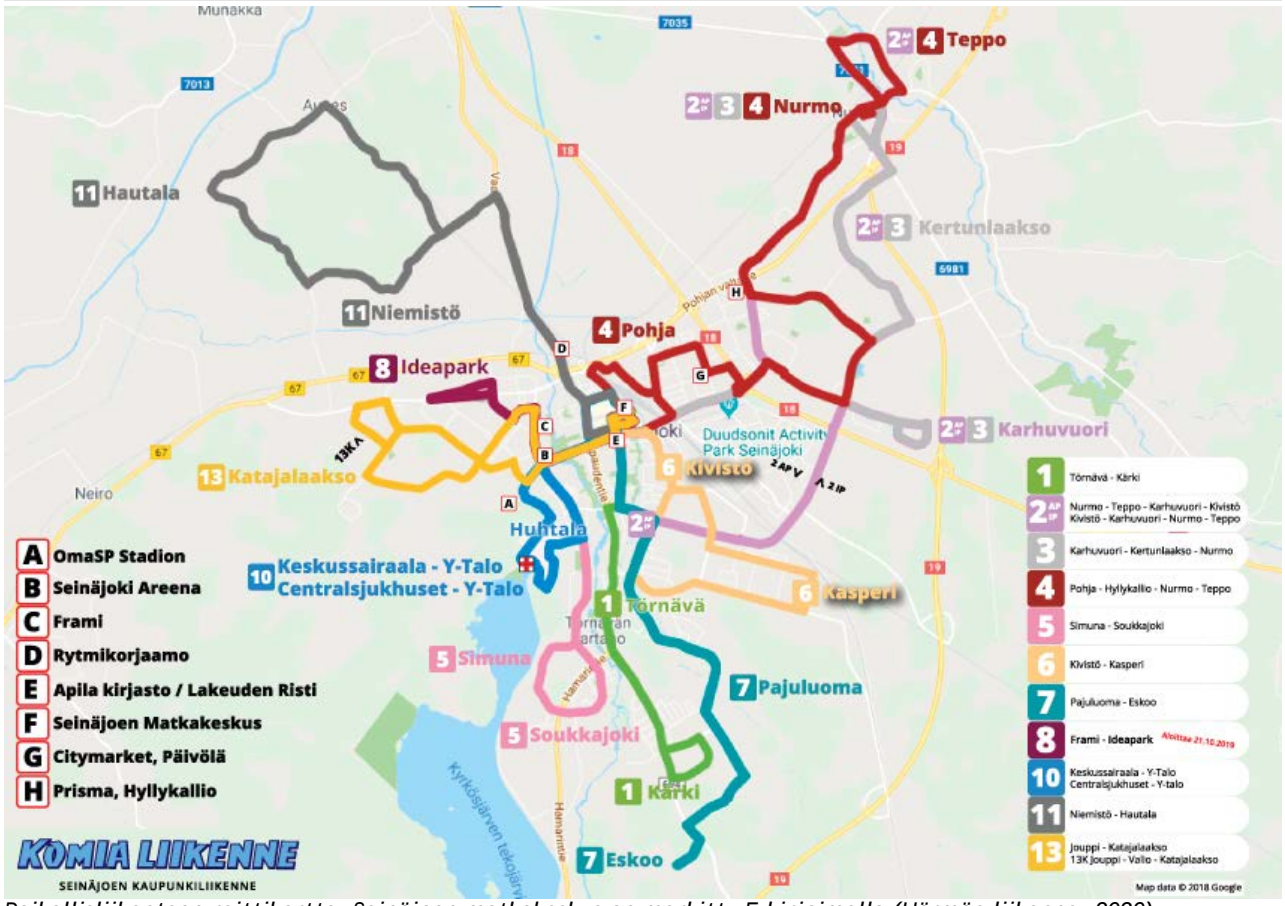
Onnettomuuskasaumat keskustan alueella, vihreä=yksittäisiä, punainen=useita (Liikenneselvitys, Sitowise Oy 2017).

Liikennemelun ja tärinän arviointi
Yleissuunnitelman laatimisen yhteydessä selvitysalueelle laadittiin laskennalliset melu- ja tärinäselvitykset. Melulähteinä huomioitiin tie- ja raideliikenne. Tärinäselvityksessä tärinän leviäminen huomioitiin raskaimpien tavarajunien perusteella. Melu- ja tärinäselvityksen sisältö on esitelty selostuksen kohdassa *3.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset*.

Joukkoliikenne
Seinäjoki sijaitsee rautateiden risteyskohdassa ja valtateiden yhtymäkohdassa. Rautatieaseman alue on joukkoliikenteen solmukohta, jonka kautta kulkee lähes 2 000 junamatkustajaa vuorokaudessa.

Asemanseudun yleissuunnitelmaa varten vuonna 2017 laadittiin Seinäjoen ratapihan raiteiston käyttöselvitys Seinäjoen kaupungin, Liikenneviraston ja VR-Yhtymä Oy:n yhteistyönä. Raiteiston käyttöselvityksen sisältö on esitelty selostuksen kohdassa *3.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset*.

Paikallisliikenteen pääpysäkit sijaitsevat suunnittelualueella ja niillä pääsee kattavasti eri puolelle kaupunkia.

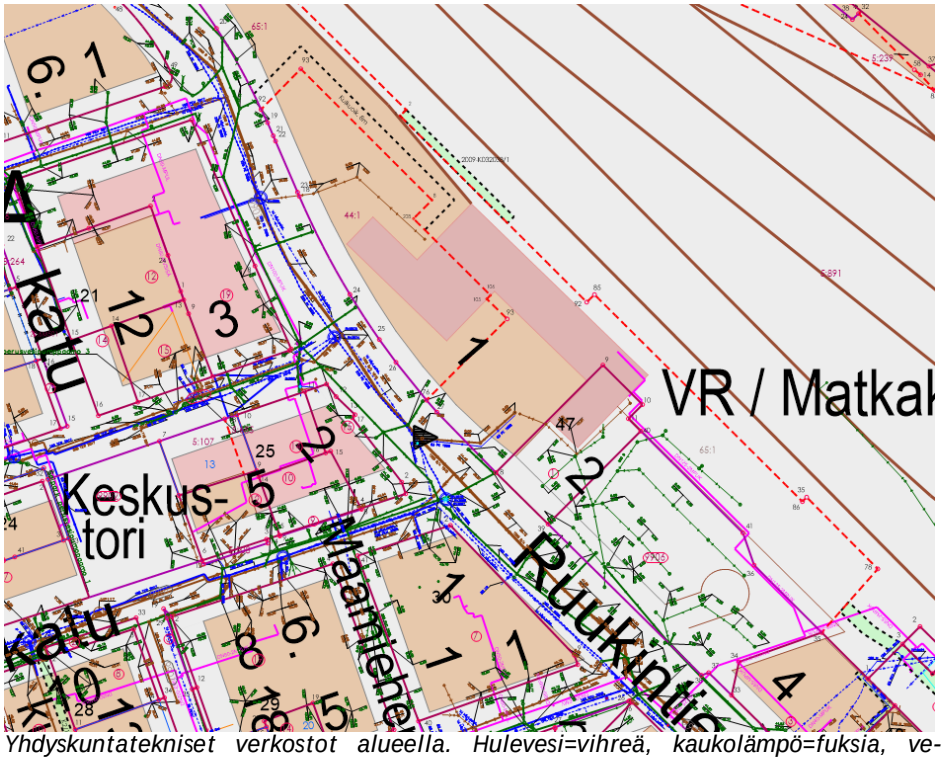


Paikallisliikenteen reittikartta. Seinäjoen matkakeskus on merkitty F-kirjaimella (Härmän liikenne, 2020).

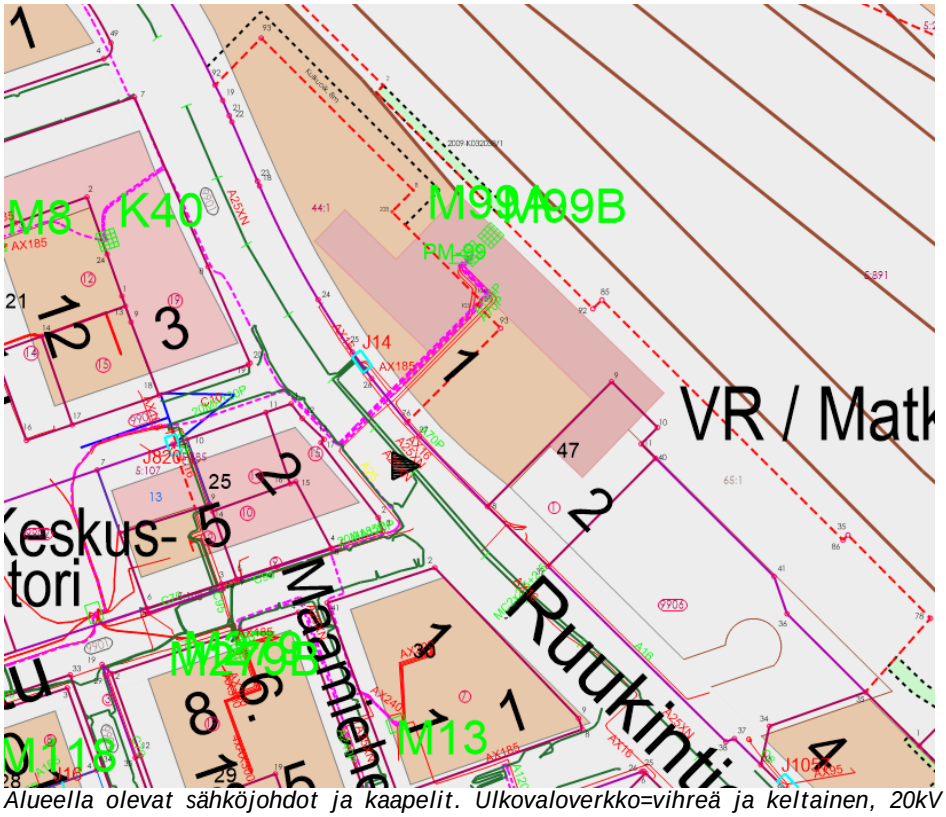
Yhdyskuntatekninen huolto

Kaukolämpö-, vesi- ja viemäriverkosto ulottuu suunnittelualueelle. Hulevesiverkosto kulkee Ruukintien varressa.

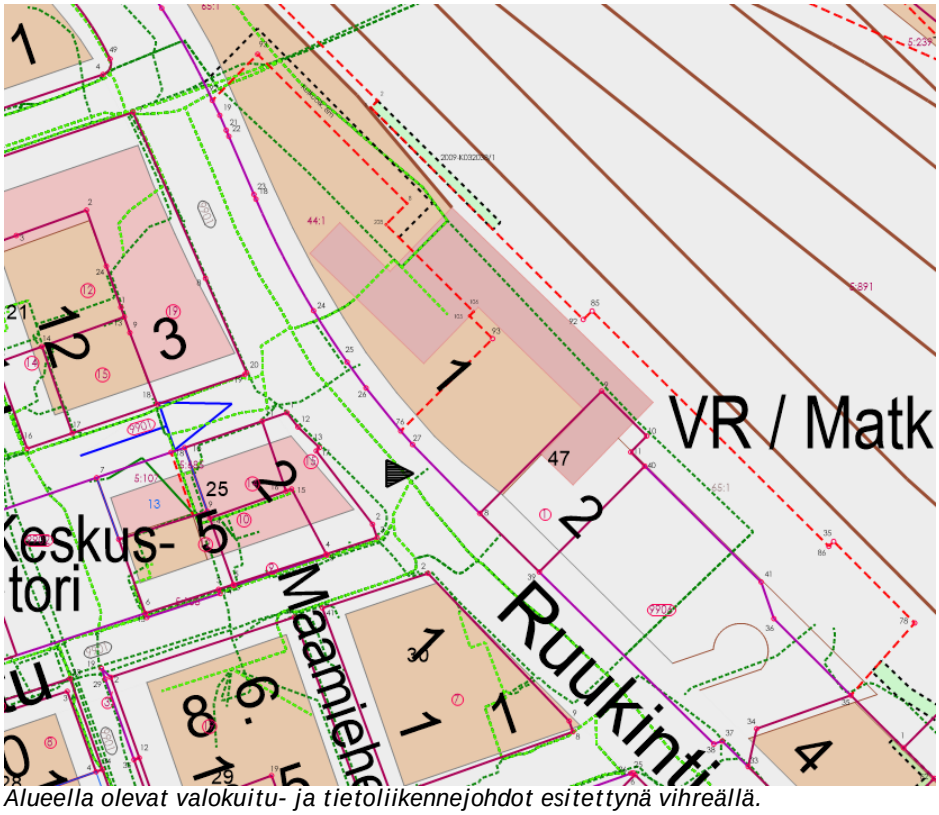
Alueen halki kulkee liikenneviraston kaapelireitti, jossa kulkee mm. ratapihan turvalaitejärjestelmien kaapelit. Alueella kulkevat kaapelireitit tulee selvittää huolellisesti suunnitteluvaiheessa ennen kaivutöiden aloittamista.



Yhdyskuntatekniset verkostot alueella. Hulevesi=vihreä, kaukolämpö=fuksia, vesi=sininen, jätevesi=ruskea



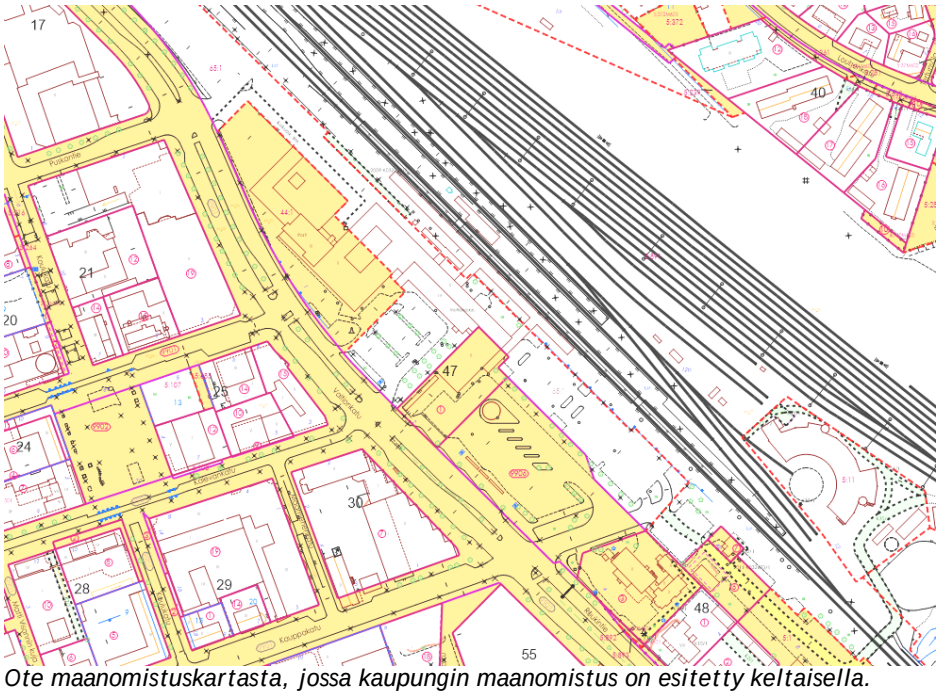
Alueella olevat sähköjohdot ja kaapelit. Ulkovaloverkko=vihreä ja keltainen, 20kV verkko=fuksia, pienjänniteverkko=punainen,



Alueella olevat valokuitu- ja tietoliikennejohdot esitettynä vihreällä.

3.1.4 Maanomistus

Kaavoitettava alue on pääosin Seinäjoen kaupungin ja Senaatin Asema-alueet Oy:n omistuksessa. Väylävirasto omistaa rautatiealueet.



Ote maanomistuskartasta, jossa kaupungin maanomistus on esitetty keltaisella.

3.2 Suunnittelutilanne

3.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT)
Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista tuli voimaan 1.4.2018. Alueidenkäyttötavoitteiden avulla taitetaan yhdyskuntien ja liikenteen päästöjä, turvataan luonnon monimuotoisuutta ja kulttuuriympäristön arvoja sekä parannetaan elinkeinojen uudistumismahdollisuuksia. Niillä myös sopeudutaan ilmastonmuutoksen seurauksiin ja sään ääri-ilmiöihin.

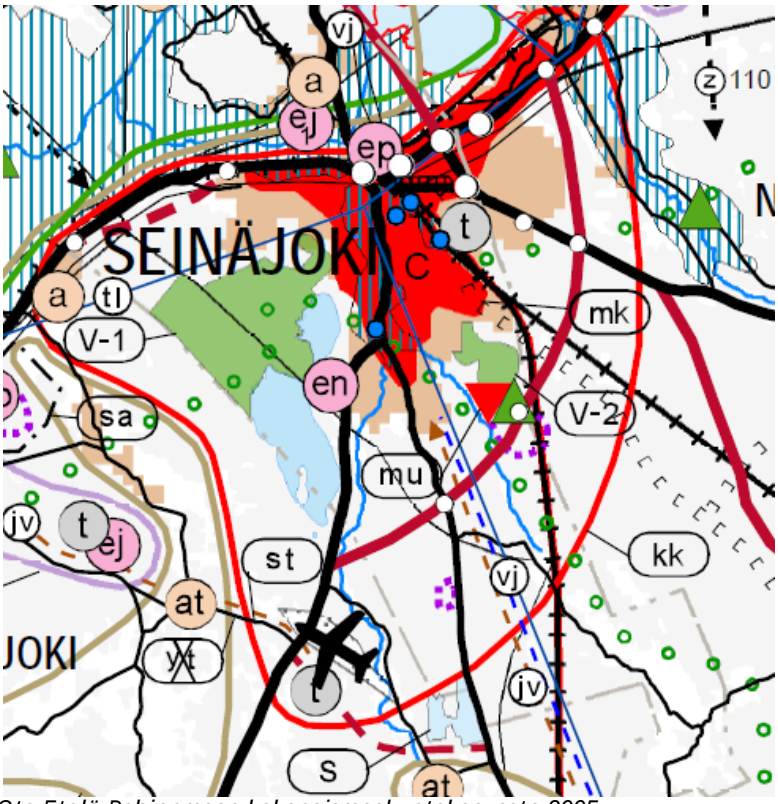
Alueidenkäyttötavoitteiden tehtävänä on:

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

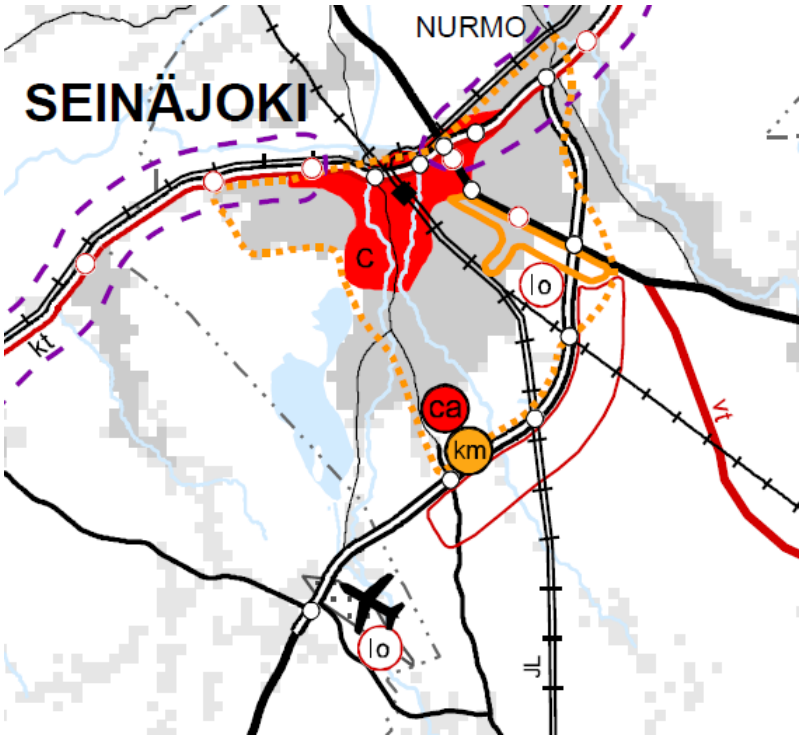
Maakuntakaavat

Kokonaismaakuntakaava 2005
Alueella on voimassa Etelä-Pohjanmaan kokonaismaakuntakaava, joka on vahvistettu Ympäristöministeriössä 23.5.2005. Alue on Kaupunkikehittämisen kohdealuetta (kk), jonka suunnittelumääräys on: Aluetta kehitetään maakuntakeskuksena ja sitä ympäröivänä kaupunkiseutuna. Alueen valmiuksia parannetaan maakunnallisten palveluiden sijainti- ja liikenneyhteyksien solmupaikkana. Erityistä huomiota tulee kiinnittää alueella sijaitsevan matkakeskuksen ja lentoaseman sekä muun maakunnan välisen joukkoliikenneyhteyksien kehittämiseen. Kuntien yleiskaavoissa kevyen liikenteen verkostojen jatkuvuus on varmistettava.

Vaihemaakuntakaava II - Kauppa, liikenne ja keskustatoiminnot
Etelä-Pohjanmaan Vaihemaakuntakaava II Kauppa, liikenne ja keskustatoiminnot on hyväksytty 30.5.2016 ja tullut voimaan 11.8.2016. Suunnittelualue on keskustatoimintojen aluetta (C) ja kaupallisen vyöhykkeen aluetta (km2).



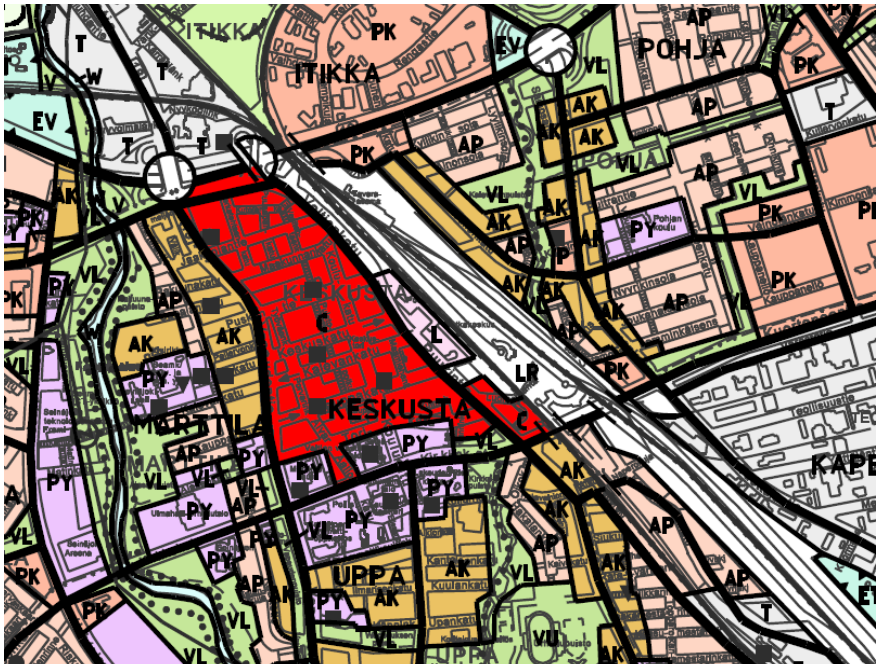
Ote Etelä-Pohjanmaan kokonaismaakuntakaavasta 2005.



Ote Etelä-Pohjanmaan Vaihemaakuntakaavasta II vuodelta 2016.

Yleiskaava

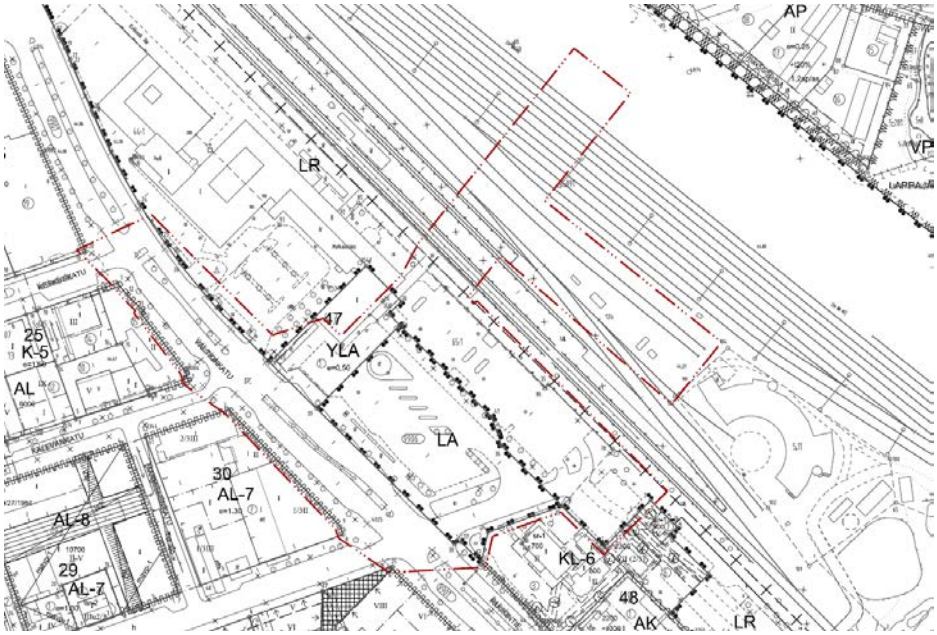
Alueella on voimassa oikeusvaikutteeton Seinäjoen keskustan yleiskaava vuodelta 1994. Suunnittelualue on yleiskaavassa pääosin liikennealuetta (L) sekä vähäisiltä osin rautatieliikennealuetta (LR).



Ote yleiskaavasta.

Asemakaava

Suunnittelualueella on voimassa useita asemakaavoja. Rautatiealueet (LR) sijaitsevat vuonna 1945 hyväksytyn asemakaavan alueella. Korttelissa 47 olevien linja-autoasemarakennusten korttelialueen (YLA) ja siihen liittyvän liikennealueen (LA) osalta on voimassa vuonna 1971 hyväksytty asemakaava. Valtionkadun ja Ruukintien katualueilla on voimassa asemakaavat vuosilta 1986 (korttelit 21, 25 ja 30) ja 2015 (kortteli 55).



Suunnittelualue ja ote ajantasa-asemakaavasta.

Rakennusjärjestys
Rakennusjärjestys on hyväksytty 15.12.2008 ja on tullut voimaan 19.1.2009.

Kiinteistörekisteri ja tonttijako
Asemakaavamuutosalue koskee kaupungin ylläpitämässä kiinteistörekisterissä olevaa aluetta. Tonttijako suoritetaan kaavan valmistuttua.

Pohjakartta
Suunnittelualueen pohjakartta on kaavoitusmittausasetuksen (1284/99) mukainen. Kaupunkiympäristön toimialan kiinteistö- ja mittauspalvelut ylläpitää pohjakartan tietoaineistoa.

Rakennuskiellot
Asemakaava-alueella ei ole voimassa rakennuskieltoja.

Luontoselvitys
Suunnittelualue on kokonaisuudessaan rakennettua ympäristöä. Lähialueella ainoa luonnonympäristö on Pajuluoman varsi. Ratapihan läpi kulkeva Pajuluoma laskee Seinäjoen kautta Kyrönjokeen. Asemanseudun yleissuunnittelun yhteydessä laadittiin luontoselvitys kattaen Pajuluoman ympäristö. Pajuluoman uoma- ja ranta-alueilta selvitettiin kasvillisuus, pesimälinnusto sekä lepakoiden esiintyminen. Ks. kohta *3.1.2 Luonnonympäristö.*

Suojelupäätökset
Suunnittelualueella ei ole suojeltuja rakennuksia. Suunnittelualueen eteläpuolella olevat ratapiha-alueen veturitalli, vesitorni ja rautatieläisten talo on listattu valtakunnallisesti merkittävien asema-alueiden suojelusopimukseen (YM 1998). Samat rakennukset on mainittu myös museoviraston valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen luettelossa (RKY 2010). Voimassa olevassa asemakaavassa entinen rautatieläisten talo ja vesitorni on merkitty kulttuurihistoriallisesti arvokkaaksi (sr).

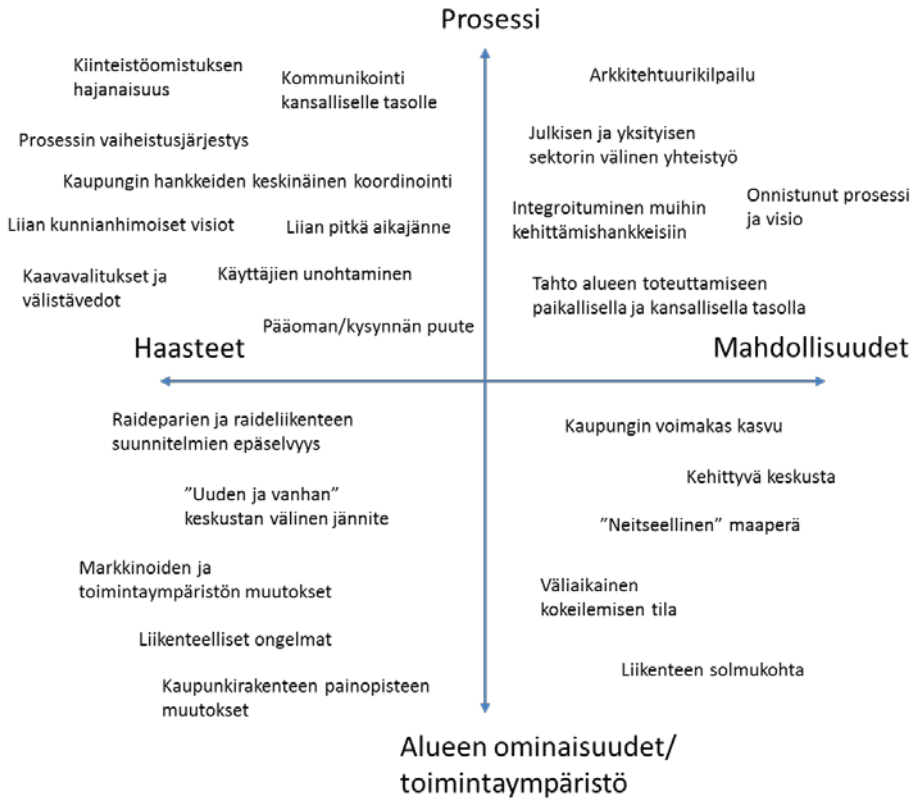
Katso myös kohta *3.1.3. Rakennettu ympäristö.*

Muut suunnitelmat
Seinäjoen asemanseutu on ollut Seinäjoen kaupungin keskeinen aluekehittämiskohde jo pitkään. Alueen kehittämisen pohjaksi on laadittu lukuisia selvityksiä ja suunnitelmia. SmartStation –hankkeessa (2013-2014) tutkittiin alueen kehittämiseen, prosessiin ja vuorovaikutukseen liittyviä mahdollisuuksia ja haasteita. Alueen suunnittelusta järjestettiin kansainvälinen Europan 13-arkkitehtikilpailu vuonna 2015. Hankkeen teknisiä reunaehtoja selvitettiin asemanseudun yleissuunnitelman (2017-2018) laatimisen yhteydessä vuosina 2017-2018. Asemakorttelien osalta suunnittelua on jatkettu hankesuunnitelmavaiheeseen vuosina 2019-2020.

SmartStation –hanke (2013-2014)
SmartStation –projektin tavoitteena oli luoda keskeisten kaupunkitoimijoiden kanssa yhteistyössä menetelmiä, joilla kaupungit voivat suunnitella, hankkeistaa ja valmistella asemanseutujensa toteuttamista osana kaupunkikeskustojen kehittämisprosesseja. Seinäjoen asemanseutu oli projektissa pilottikohteena. Asemanseutu tunnistettiin uudenlaiseksi, vaativaksi aluerakentamiskohteeksi, jollaiset yleistyvät lähitulevaisuudessa. Seinäjoen lisäksi vastaavia kohteita löytyy Suomesta useita.

SmartStation –hankkeen keskeinen toimintamuoto olivat työpajat, joita järjestettiin kaikkiaan kolme vuosina 2013-2014. Työpajoissa ideoitiin Seinäjoen asemanseudun tulevaisuutta. Loppuraportissa todetaan, että asemanseutu tyhjine ratapihoineen voidaan nähdä niin sanottuna urbaanina kesantona, jos-

ta voidaan monipuolisen täydennys- ja uudisrakentamisen myötä kehittää keskeinen osa kaupunkirakennetta. Tällä hetkellä asemanseutu on rakennetta pirstova ja radan eri puolilla sijaitsevia keskustan osia erottava tekijä. *"Parhaimmillaan se voi kuitenkin kehittyä kaupunkirakennetta yhdistäväksi ja jäntevöittäväksi osaksi. Yhdessä muiden kaupunkirakenteen osien kanssa se voi muodostaa kokonaisuuden, joka on enemmän kuin osiensa summa"*, raportissa todetaan.



Asemanseudun kehittämiseen liittyvät haasteet ja mahdollisuudet jaettiin neljään kategoriaan: prosessiin liittyvät haasteet, prosessiin liittyvät mahdollisuudet, asemanseudun ominaisuuksiin ja toimintaympäristöön liittyvät haasteet sekä asemanseudun ominaisuuksiin ja toimintaympäristöön liittyvät mahdollisuudet.

Europan 13 arkkitehtikilpailu (2015)

Alle 40-vuotiaille arkkitehdeille tarkoitettu kansainvälinen Europan 13 -arkkitehtikilpailu käytiin vuonna 2015. Suunnittelukohteita oli 15 eri maassa ja Seinäjoki oli yksi kolmesta suomalaisesta järjestäjäkaupungista.

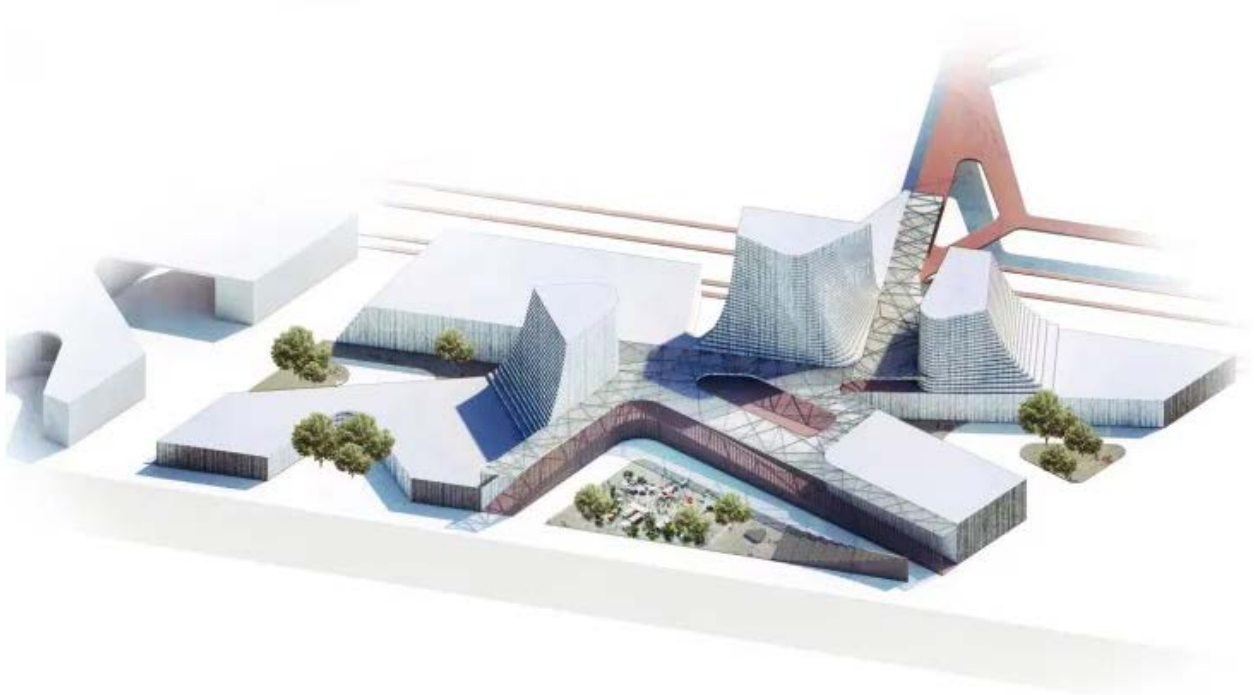
Kilpailussa etsittiin ratkaisua, joka toisi asema-alueen eläväksi ja monipuoliseksi osaksi kaupunkikeskustaa. Tavoitteena oli, että asema-alueella yhdistyisivät palvelut, asuminen, vapaa-aika ja kulttuuri, jotka loisivat alueesta uudenlaisen urbaanin ympäristön. Asema-alue on lisäksi Seinäjoen käyntikortti ja kilpailutöissä tuli kohentaa ja terävöittää sen identiteettiä.

Vuonna 2015 arkkitehtikilpailun teemana oli asuminen ja kaupunkisuunnittelun tavoitteet muuttuvassa Euroopassa. Seinäjoen kilpailualueen erityisteemana oli kaupunkirakenteellisesti erottavan elementin muuttaminen yhdistäväksi. Rautatiekiskot erottavat Seinäjoen ydinkeskustan Pohjan kaupunginosasta ja toiveena on ollut jo vuosikymmenien ajan yhdistää nämä alueet ratapihan poikki kulkevalla kevyenliikenteen väylällä.

Seinäjoen kohteesta saatiin 18 kilpailutyötä, joista kansainvälinen palkintolautakunta valitsi voittajaksi Jonna Heikkisen ja Tapio Kangasahon työn *"Notch"*. Tuomariston perusteluissa todettiin, että ehdotus luo alueen eri osiin vahvaa identiteettiä onnistuneella otteella. Kaupunkirakenteellinen ote on kaunis ja luodut yhteydet toimivia. Uudiskortteleiden lomaan on onnistuttu jättämään myös olemassa olevia rakennuksia, mikä tuo paikkaan historiallisia kerrostumia.



Europan 13 –arkkitehtikilpailun voittajatyö Notch (Heikkinen & Kangasaho Arkkitehdit oy 2015).



Voittajatyön havainnekuva matkakeskuksesta (Heikkinen & Kangasaho Arkkitehdit oy 2015).

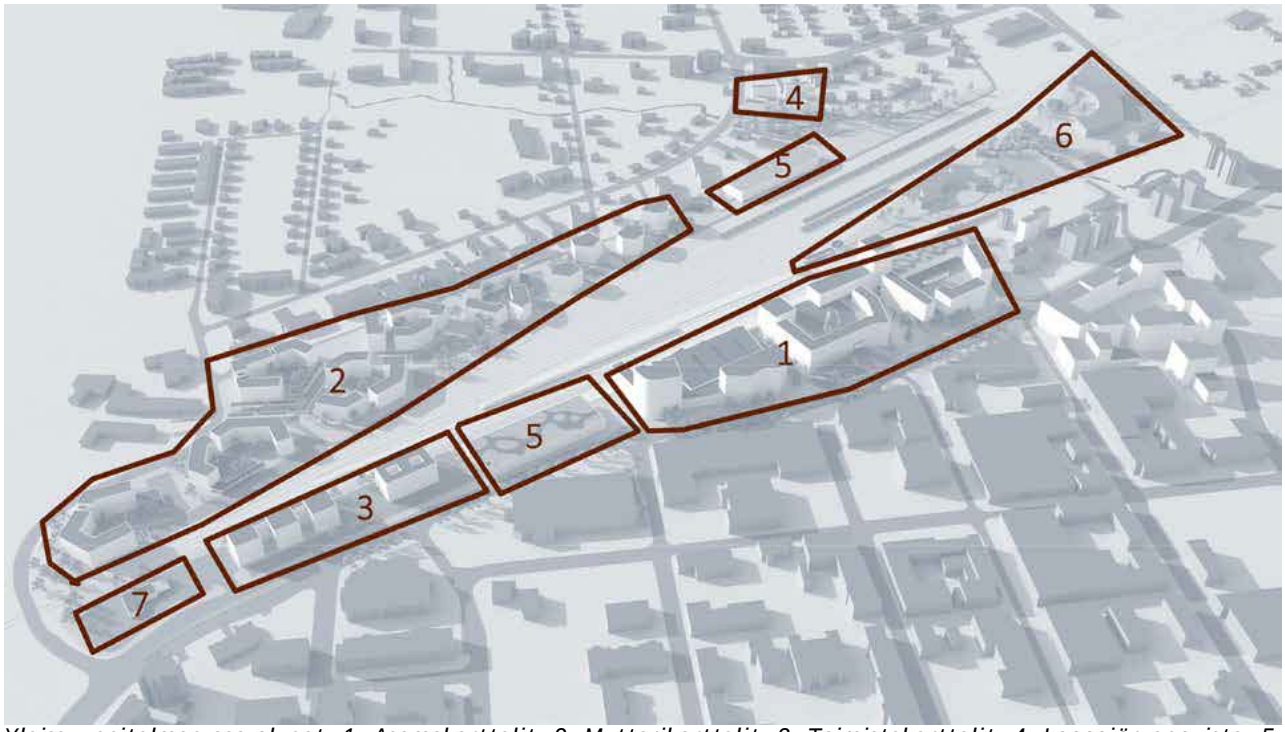
Seinäjoen asemanseudun yleissuunnitelma (Sitowise Oy, 2018)
Alueen pääasialliset maanomistajat, Seinäjoen kaupunki, VR-yhtymä ja Liikennevirasto, tilasivat vuoden 2016 syksyllä aseman yleissuunnitelman Sitowise Oy:ltä. Raportin yhteydessä teetettiin useita selvityksiä, kuten matkustajien palvelukonsepti, melu- ja tärinäselvitys, pilaantuneiden maiden historiaselvitys, rakennettavuusselvitys, luontoselvitys, maisemaselvitys, liikenneselvitys ja Seinäjoen ratapihan käyttöselvitys.

Yleissuunnitelmassa hahmoteltiin rakentamisen volyymiä aseman alueen eri osiin, varsinaisiin asemakortteleihin, aseman pohjoispuolisiin kortteleihin sekä Pohjan puoleisille alueille. Yleissuunnitelmassa ratapihan käyttöselvityksen perusteella pystyttiin määrittämään mm. suunnitellun Keskustasta Pohjaan rakennettavan kevyen liikenteen alikulkutunnelin paikka. Yhteys palvelee myös rautatieasemalta kulkua laitureille.

Yleissuunnitelma laadittiin vuorovaikutteisessa prosessissa eri sidosryhmien kanssa, josta viestittiin avoimesti ja aktiivisesti. Vuorovaikutuksen ja viestinnän tavoitteina oli jakaa tietoa, sitouttaa asemanseudun nykyisiä ja tulevia toimijoita kehittämiseen, kerätä näkemyksiä laajalta osallisten joukolta sekä pohjustaa sujuvaa päätöksentekoa asemanseudun kehittymisen seuraavissa vaiheissa.

Yleissuunnitelman tavoitteiden määrittelyä tehtiin aluksi kaupungin virkamiehistä sekä VR-Yhtymän ja Liikenneviraston edustajista koostuvan ohjausryhmän sisäisessä työpajassa. Ohjausryhmän muodostamat tavoitteet esitettiin sidosryhmille työpajassa. Yleissuunnitelmaluonnosta esiteltiin asukkaille ja sidosryhmille yleisötilaisuuksissa. Kommentteja suunnitelmaluonnoksesta kerättiin tilaisuuksien lisäksi verkkokyselyn kautta. Luonnosvaiheen vuorovaikutuksessa kerättyjen tavoitteiden pohjalta yleissuunnitelmaluonnoksesta työstettiin valmis yleissuunnitelma. Yleissuunnitelmaa esiteltiin asukkaille ja sidosryhmille järjestetyissä tilaisuuksissa loppuvuodesta 2017.

Yleissuunnitelma jaettiin osakokonaisuuksiksi, jotka yhdessä muodostavat toimivan ja monipuolisen lisän Seinäjoen kaupunkirakenteeseen. Asemakorttelit ovat volyymiltään suurin, toiminnoiltaan monipuolisin ja saavutettavuuden kannalta keskeisin osa suunnitelma-aluetta. Lisäksi kävelyn ja pyöräilyn alikulkutunneli on oleellinen osa suunnitelmaa.



Yleissuunnitelman osa-alueet. 1. Asemakorttelit, 2. Mutterikorttelit, 3. Toimistokorttelit, 4. Lappajärvenpuisto, 5. Liityntäpysäköintilaitos, 6. Veturitallien kulttuurikeskittymä, 7. Huolto- ja logistiikkapalvelut (Yleissuunitelma, Sitowise 2017).



Yleissuunnitelman asemapiirros (Sitowise, 2017).

Asemakorttelien osalta suunnitelma koostui neljästä osasta: areenakortteli, keskuskortteli, terminaalikortteli sekä toimisto- ja hotellihanke. Loppuraportissa todetaan, että asemakortteleista kannattaa kehittää monipuolisesti vetovoimainen kohde Seinäjoen keskustaan. Kortteleita tulee kehittää vaiheittain, mutta markkinoida ja brändätä kokonaisuutena. Toteutuessaan kortteleissa toimii aktiivinen asukkaiden, vierailijoiden, yrittäjien, työntekijöiden ja muiden toimijoiden urbaani yhteisö, jossa haetaan synergioita muun muassa eri sesonkien markkinoinnissa ja tapahtumien järjestelyissä.

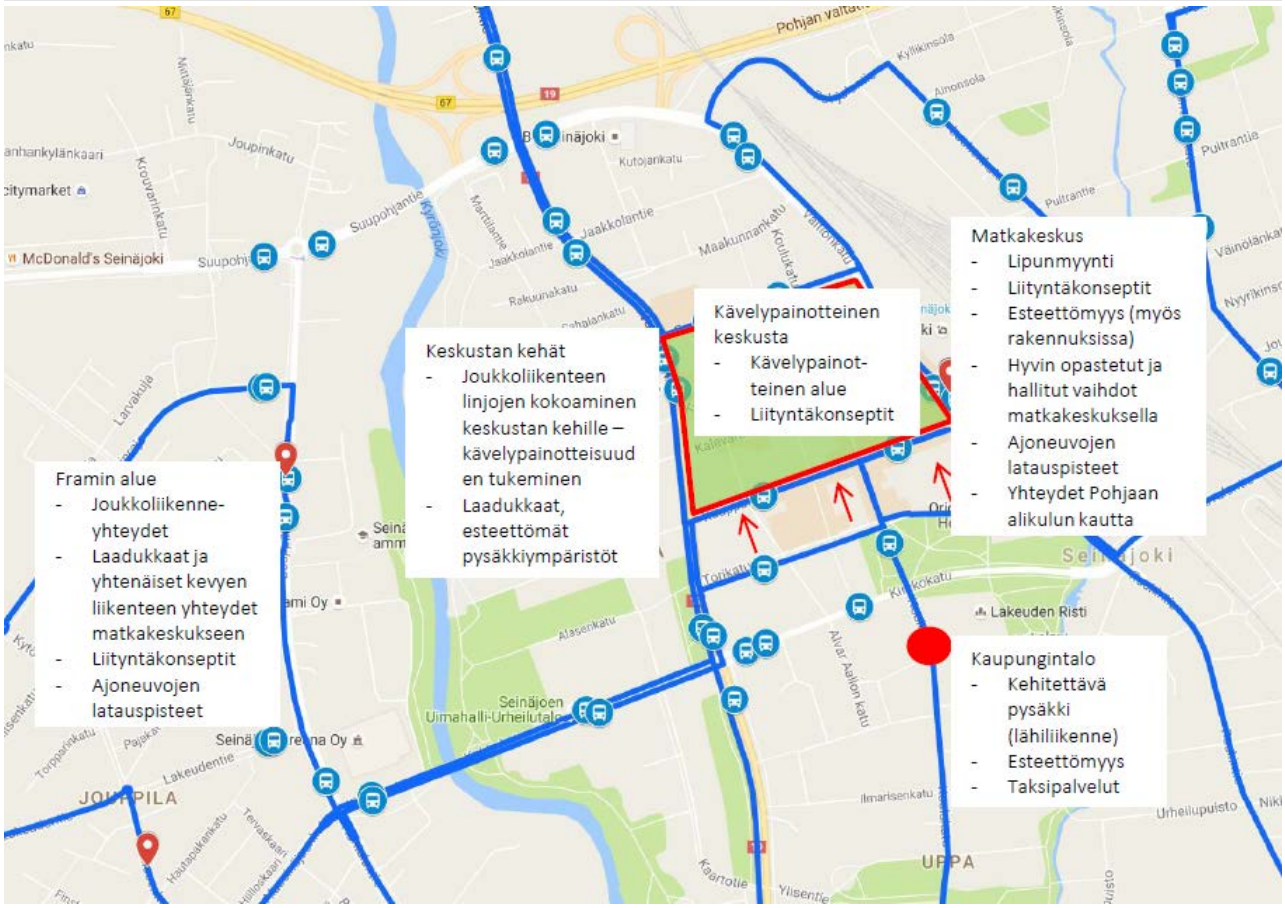


Näkymä alikulkutunnelin suunnalta kohti valtionkatua (Sitowise 2017).

Matkustajien palvelukonsepti (Sitowise Oy, 2017)
Osana yleissuunnitelmaa toteutettiin liikennejärjestelmän ja liikennepalveluiden toimivuutta koskeva Matkustajien palvelukonsepti. Päätavoitteena oli aseman lähialueiden tehokkuuden nostaminen, monipuolisten toimintojen mahdollistaminen ja liikennejärjestelmän toimivuuden kehittäminen osana kasvavaa kaupunkiseutua.

Palvelukonseptin muodostamisessa painotettiin seuraavia ratkaisuesityksiä:

- Tavoiteltava kävelypainotteisempaa keskustaa ja asemanseutua, missä joukko- ja taksiliikenteen palvelut saatavilla nykyistä selkeämmällä rakenteella
- Selkeä painotus verkko- ja mobiilipohjaisiin palvelu- ja liikkumisinfoon (etukäteisinformaatio) ja tätä tukevat digitaaliset ja perinteiset opasteratkaisut asemanseudulla ja keskusta-Frami –akselilla
- Vuokra-autot, -pyörät ja –pyöräkelkat paremmin käyttöön
- Älykäs ajoneuvojen pysäköinti. Tieto pysäköintipaikkojen varaustilanteesta ja sähköautojen latauspisteet saataville vähintään matkakeskukselle ja Framille
- Uusien liikennepalveluiden kehitystyön jatkaminen ja kohderyhmäkohtaiset tuotteistukset myös päivä-ja viikonloppukäyttöön



Matkustajien palvelukonseptin periaatteita (Sitowise, 2017)

Rakennettavuusselvitys (Sitowise Oy, 2017)
Asemanseudun yleissuunnitelman laatimisen yhteydessä Sitowise Oy teki koko silloisen yleissuunnitelman suunnittelualueelta rakennettavuusselvityksen. Siinä selvitettiin olemassa olevan pohjasuhdetiedon perusteella suunnittelualueen pohjasuhteita sekä rakennettavuutta.

Selvityksen mukaan koko suunnittelualueen rakennettavuusluokka on 4 eli alue on rakennusten ja rakenteiden osalta paalutusta edellyttävä alue. Matalan pehmeikön osalla voidaan tapauskohtaisesti tutkia myös massanvaihdon edellytykset. Maanpinnassa olevat täyttömateriaalit ovat radan ja ratapihan sekä liikenne- ja piha-alueiden osalta osittain routimattomia. Täyttökerrosten alapuolella oleva pohjamaa on koko alueella routivaa. Kaikki routimattoman perustamissyvyyden yläpuoliset rakenteet tulee routasuojata.

Rakennetulla alueella (nykyiset liikennealueet ja pihat), mikäli tasaus ei nouse nykyisestä pinnan tasosta, piha- ja liikennealueet voidaan perustaa maanvaraisesti. Rakentamattomalla alueella uusien liikenne- ja piha-alueiden kohdalla suoritetaan esirakentaminen tai tehdään pohjanvahvistus. Koko alueen kaikki rakennuspohjat tulee kuivattaa salaojittamalla.

Maaperän pilaantuneisuuden historiaselvitys (Sitowise Oy, 2017)
Yleissuunnitelman yhteydessä tehdyssä selvityksessä on selvitetty koko yleissuunnitelman suunnittelualue, mukaan lukien pohjan puolen laajat alueet sekä Pajuluoman ympäristö.

Selvityksessä on esitetty tiedossa olevat pilaantuneet maa-alueet ja kuvattu alueella ollutta toimintaa, joka on voinut aiheuttaa maaperän pilaantumista.

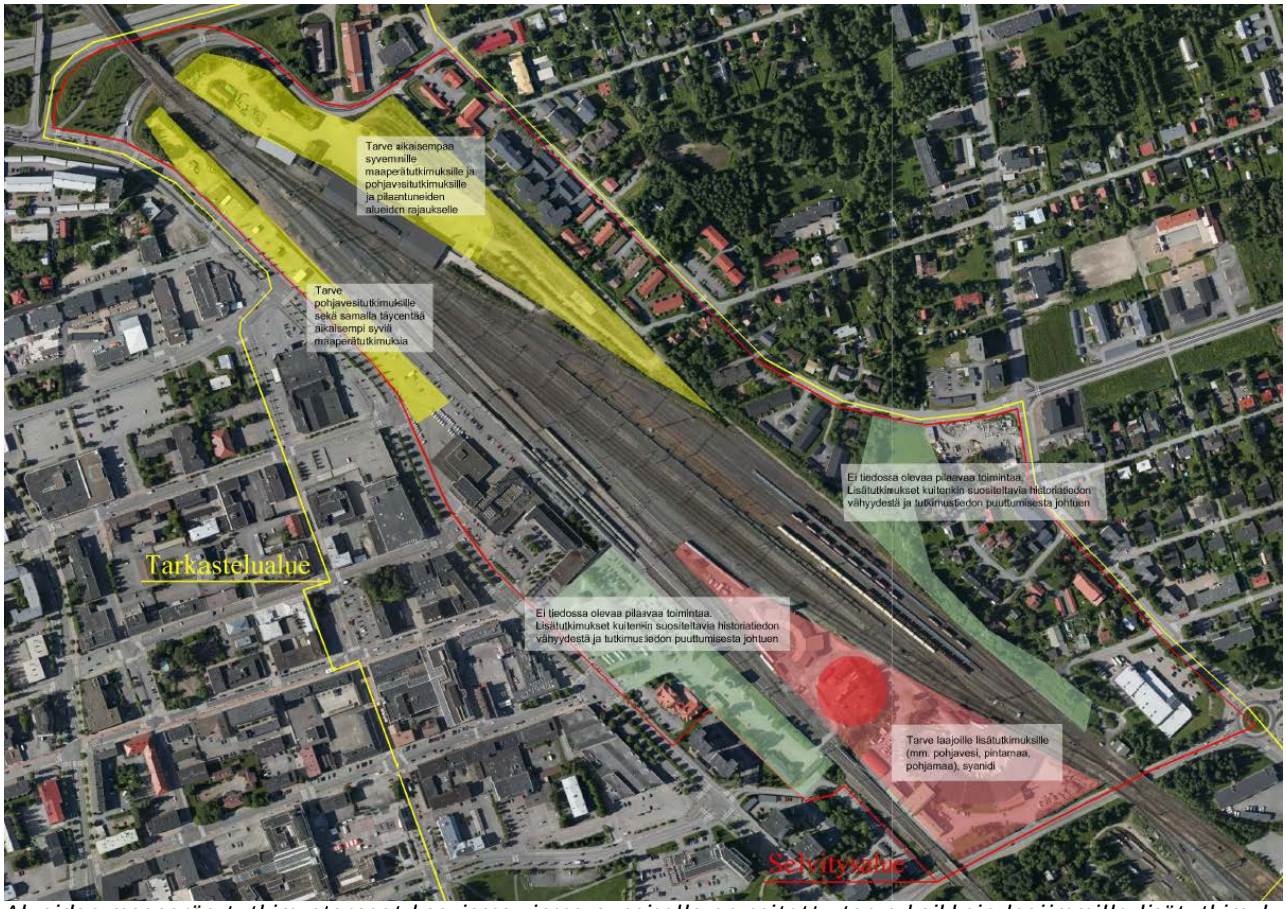
Selvitykseen on myös koottu tietoa kohdealueella tai sen välittömässä läheisyydessä jo tehdyistä maaperän ja/tai pohjaveden pilaantuneisuusselvityksistä ja -kunnostuksista sekä riskikohteista. Historiatietojen perusteella on tunnistettu maaperän pilaantuneisuuden riskikohteet sekä määritelty alueet, joissa on tarvetta suorittaa tarkempia pilaantuneisuustutkimuksia.

Selvityksen mukaan alue koostuu pääosin rakennetusta ympäristöstä, joten on oletettavaa, että luontainen maaperä on häiriintynyt suurelta osalta ja maaperän pintakerrokset koostuvat myös ratapiha-alueen ulkopuolella monin paikoin täyttömaista.

Saatujen tietojen ja tulosten perusteella, tutkimusalueen maaperässä on pilaantuneita maa-aineksia ja pilaantuneen maan kunnostustarvetta. Alueen maankäytön muuttuessa (esimerkiksi asuin- tai toimitilarakentaminen) tulee varautua maaperän puhdistustoimiin. Alueen maaperää on osittain puhdistettu vuosien 2001 ja 2012 välisenä aikana. Kunnostus ja toimenpideraporttien perusteella selvitysalueen maaperään on jäänyt pilaantunutta maa-ainesta.

Selvitysalueen itäosan läpi virtaava Pajuluoma on pilaantunut ratapiha-alueen aiemman käytön seurauksena, ratapihan pohjoispuolelta. Pajuluomaa ei ole kunnostettu. Virkistyskäyttö Pajuluoman pilaantuneella osalla on tällä hetkellä vähäistä ja näin ollen haitta-aineille altistuminen on arvioitu vähäiseksi. Mikäli alueen virkistyskäyttö lisääntyy, haitta-aineille altistumisen riski kasvaa.

Historiatietojen perusteella maaperän tutkimukset ja kunnostukset ovat tehty pääosin alle viiden metrin syvyyteen. Syvempien kerrosten tutkimustiedon puute on epävarmuustekijä. Maaperää ei ole myöskään tutkittu täysin kattavasti mahdollisten pilaantumista aiheuttavien maanalaisten rakenteiden, kuten kreosootilla kyllästettyjen puuarinoiden ja betonikanaalien varalta. Epävarmuutena on myös alueen orsi- ja/tai pohjaveden perustilan tiedon puuttuminen. Lisäksi haitta-aineiden analyyseissä on puutteita ja analytiikan kehittyminen verrattuna 2000-luvun alun tilanteeseen. Lisäksi myös alueella käytettyjen täyttömaiden laatu on epävarmuustekijä.



Alueiden maaperän tutkimustarpeet kaaviossa, jossa punaisella on esitetty tarve kaikkein laajimmille lisätutkimuksille (Maaperän pilaantuneisuuden historia- ja perustietoselvitys, Sitowise 2017).

Luontoselvitys (Sitowise Oy, 2017)
Asemanseudun yleissuunnittelun yhteydessä laadittiin luontoselvitys kattaen Pajuluoman ympäristö. Pajuluoman uoma- ja ranta-alueilta selvitettiin kasvillisuus, pesimälinnusto sekä lepakoiden esiintyminen. Uhanalaisista tai silmälläpidettävistä lajeista Pajuluoman varren pihapiireissä esiintyy varpunen (vaarantunut laji) ja ratapihan alueella havaittiin varoitteleva kivitasku (silmälläpidettävä). Kaikkiaan lajisto on tavanomaista käsittäen lehtokertun, vihervarpusen, pajulinnun, peipon, punakylkirastaan, kirjosiepon, punarinnan, haarapääskyn ja räystäspääskyn. Alueella liikkuvat myös kaupunkilajeina yleiset varis, harakka, räkättirastas ja naakka.

Lepakkoselvityksissä hankealueella havaittiin ainoastaan pohjanlepakkoja. Pajuluoman varresta ei tehty lainkaan havaintoja lepakoista, vaan pohjanlepakkohavainnot keskittyivät avoimiin ympäristöihin ratapihan ympärillä. Pohjanlepakot käyttävät ratapihan ympäristöä saalistusalueenaan. Kaikkiaan pohjanlekoista tehtiin kymmenkunta havaintoa. Osa havainnoista käsitti yhtäaikaisesti saalistavia, useampia pohjanlepakoita. Hankealueella on jonkin verran vanhaa rakennuskantaa, joita pohjanlepakot saattavat käyttää päiväpiiloina.

Myös vuonna 2012 on tehty luontoselvitys keskustan osayleiskaava-alueelta, jossa lähinnä sivuttiin Pajuluoman rannan kasvillisuutta ja lajistoa.

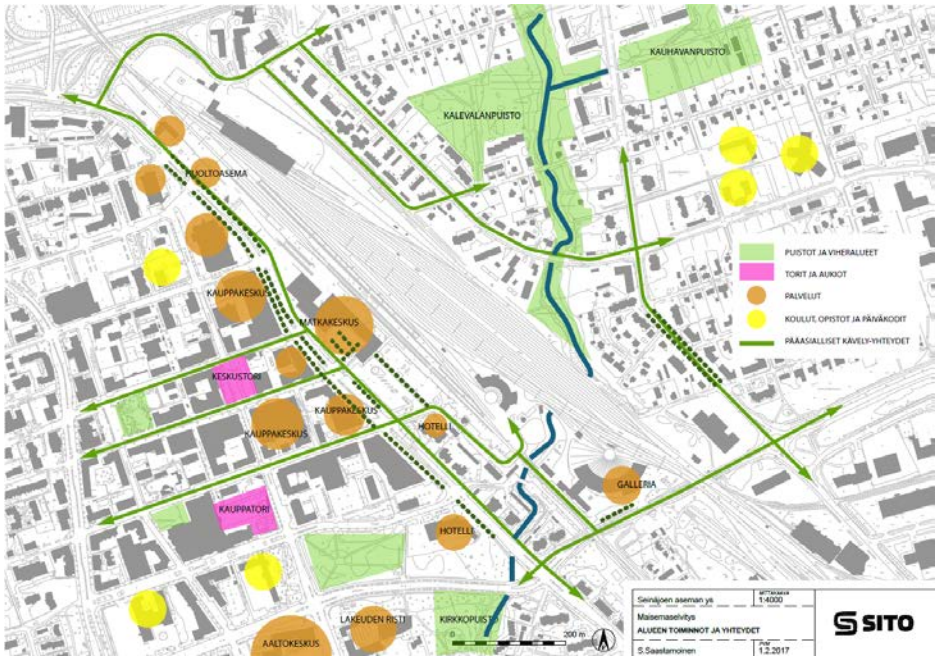
Maisemaselvitys (Sitowise Oy, 2017)
Asemanseudun yleissuunnitelman tausta-aineistoksi Sitowise Oy (Suvi Saastamoinen) laati maisemaselvityksen vuonna 2017. Selvitys on laadittu alueen

kaupunkimaiset piirteet ja sijainti huomioon ottaen ja siinä on keskitytty paikan tilallisiin ominaisuuksiin.

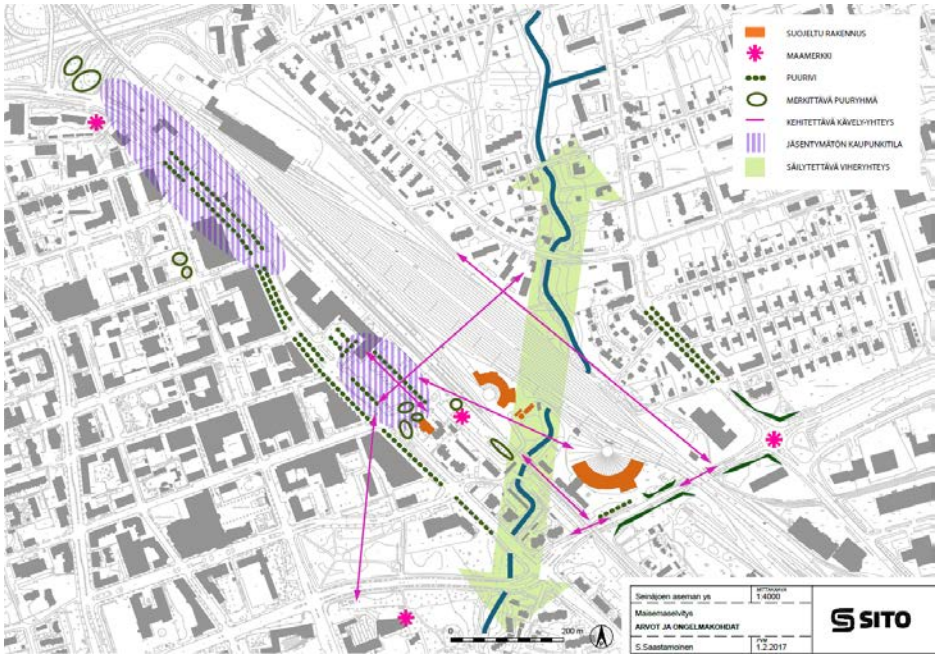
Selvitysalueen kevyen liikenteen yhteydet kulkevat pääosin katujen reunoilla. Radan ali pääsee ainoastaan alueen molemmista päistä. Ratapihan keskellä sijaitsevalle Veturitallien alueelle on pääsy reunimmaisten rautatiekiskojen yli.

Maisemallisesti alueen lounaisreunan tilaa rajaa keskustan rakennettu julkisivu radalle päin. Kadulta aukeaa pitkiä rajattuja näkymiä syvemmälle keskustaan. Alueen lounaisreunaa korostaa myös katujen puurivit jotka ovat paikoin kaksirivisiä. Ratapiha muodostaa alueen keskelle suuren avoimen tilan, joka avaa pitkiä suoria näkymiä monesta eri suunnasta.

Maisemaselvityksessä alueelliseksi maamerkiksi mainitaan Lakeuden Ristin torni, jonka näkyminen tulisi huomioida myös suunnittelualueella. Suunnittelualueen lähiympäristön maamerkiksi on tunnistettu Alma-hotellin torni.



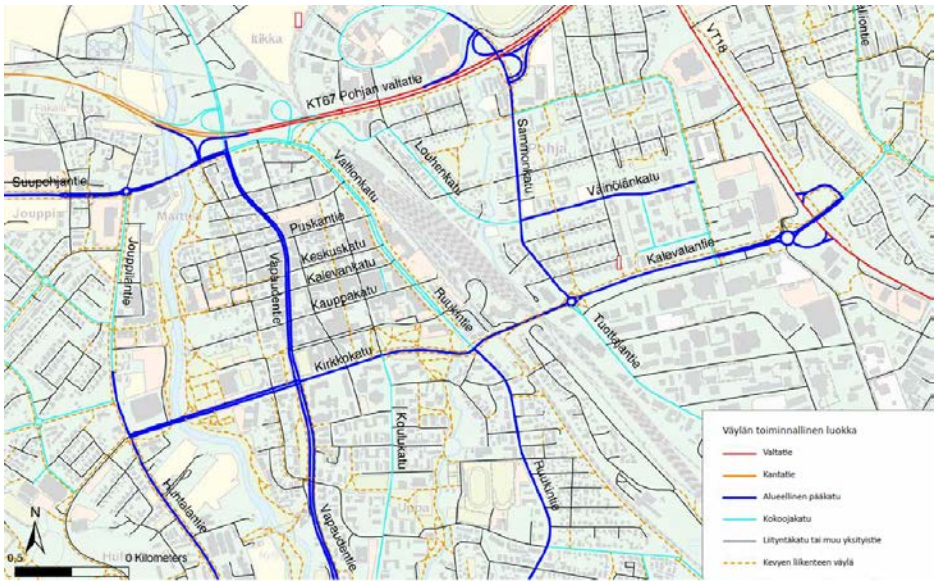
Suunnittelualueen ympäristössä sijaitsevat toiminnot ja yhteydet (Maisemaselvitys, Sitowise 2017).



Alueen arvot ja ongelmakohdat (Maisemaselvitys, Sitowise 2017).

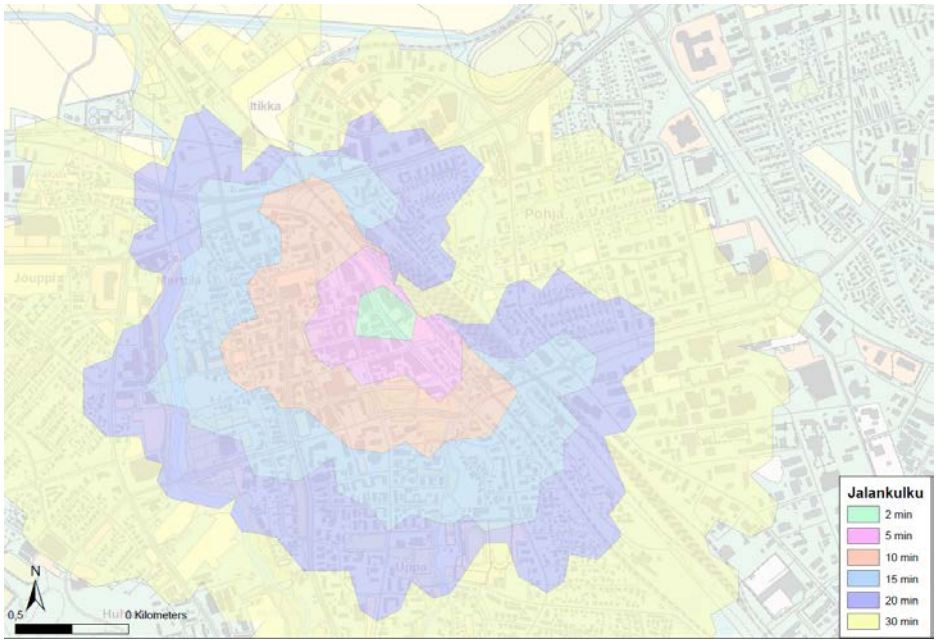
Liikenneselvitys (Sitowise Oy, 2017)

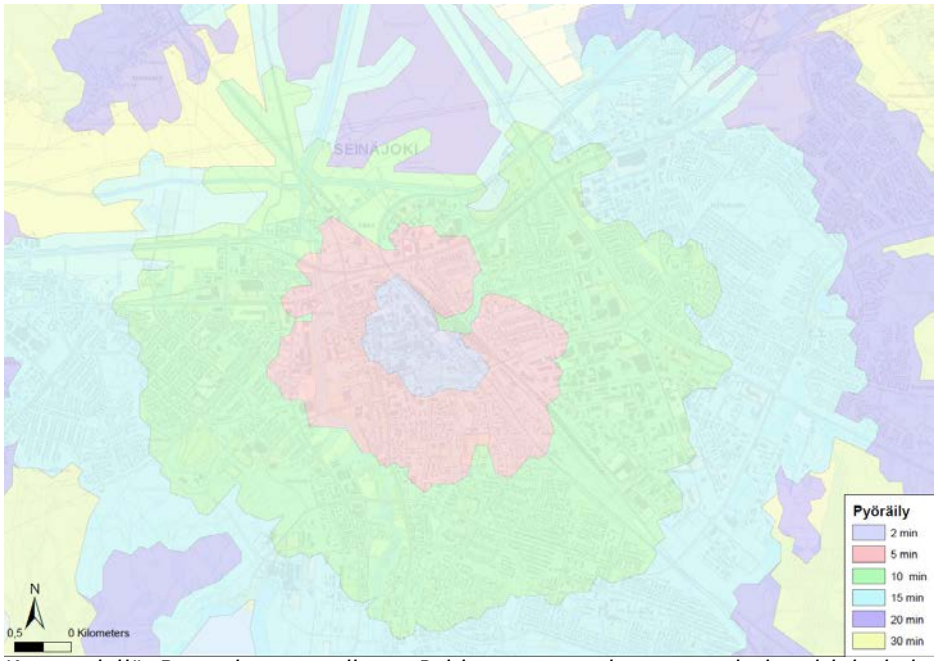
Yleissuunnitelman laatimisen pohjaksi teetetyssä liikenneselvityksessä todetaan, että rautatien lisäksi nelikaistainen Valtionkatu/Ruukintie rajaa matkakeskusta ydinkeskustasta ja luo estevaikutusta etenkin jalankululle ja pyöräilylle. Valtionkatu on liikenteeltään vilkas kokoojakatu (nykytila 12 800 ajoneuvoa/vuorokausi), jonka liikenteen on ennustettu kasvavan vuoteen 2040 mennessä reilut 20 prosenttia, ollen Valtionkadun vilkkaimmilla osilla vuonna 2040 noin 15 700 ajoneuvoa/vuorokausi. Selvityksen mukaan jatkosuunnittelussa Valtionkadun / Ruukintien estevaikutusta asemanseudun ja ydinkeskustan välillä tulee pyrkiä vähentämään. Liikenneselvityksessä tehdyn mallinnuksen mukaan Valtionkatua on mahdollista kaventaa aseman kohdalla ilman, että siirtyvä liikenne kuormittaisi liikaa muita katuja. Eniten liikennettä siirtyisi Vapaudentielle.



Seinäjoen keskustan ja Pohjan väliset kulkuyhteydet sekä väylien toiminnallinen luokitus (Liikenneselvitys, Sitowise 2017).

Nykytilanteessa aseman alueella toimivat niin paikallisliikenteen kuin kaukoliikenteenkin linja-autoasemat. Liikenneselvityksen mukaan nykyiset 345 autopaikkaa ovat jo nyt riittämättömiä, joten tulevaisuudessa liityntäpysäköintipaikkoja tulee lisätä niin autojen kuin pyöräpysäköinnin osalta. Liikenneselvityksessä todetaan lisäksi, että Keskustori on tärkeää liittää onnistuneesti yhteen kehittyvän asemakeskuksen kanssa.





Kuvat edellä. Rautatien estevaikutus Pohjan suuntaan korostuu erityisesti jalankulun ja pyöräilyn matka-aikatarkasteluissa (Liikenneselvitys, Sitowise 2017).



Liikenneselvityksessä tehdyn mallinnuksen mukaan Valtionkatua on mahdollista kaventaa aseman kohdalla ilman, että siirtyvä liikenne kuormittaisi liikaa muita katuja. Läpikulkuliikenne vähenee Ruukintien / Valtionkadun osuudelta ja siirtyy pääosin Vapaudentielle. Liikenteen väheneminen on esitetty vihreällä ja lisäys punaisella (Liikenneselvitys, Sitowise 2017).

Meluselvitys (Sitowise Oy, 2017)

Meluselvitys laadittiin nykytilanteen lisäksi ennustevuodelle 2040. Selvityksen mukaan yleissuunnitelma-alueella melu on yksi jatkosuunnittelussa huomioitavista asioista. Raideliikenteen jakaumasta johtuen yöajan keskiäänitaso LA_{eq22-7} on ulkotilojen meluntorjuntatarpeen arviointia ja meluntorjuntatoimenpiteiden suunnittelua ohjaava suure. Alue tulkittaneen ns. vanhaksi alueeksi, jolloin VNp 993/92 mukaan asuinrakennusten leikkiin ja oleskeluun tarkoitetuilla alueilla päiväajan keskiäänitaso LA_{eq7-22} ei saa ylittää ohjearvoa 55 dB ja yöajan keskiäänitaso ohjearvoa LA_{eq22-7} 50 dB.

Edempänä olevassa kuvassa on esitetty ennustevuoden 2040 yöajan keskiäänitasot LA_{eq22-7} suunnitelma-alueella. Kuvassa on sinisillä viivoilla esitetty rakenteellisen meluntorjunnan (meluaidat) tarvekohteet ja meluaitojen korkeudet maanpintaan (Mp) tai pihakannen tasoon sidottuna.

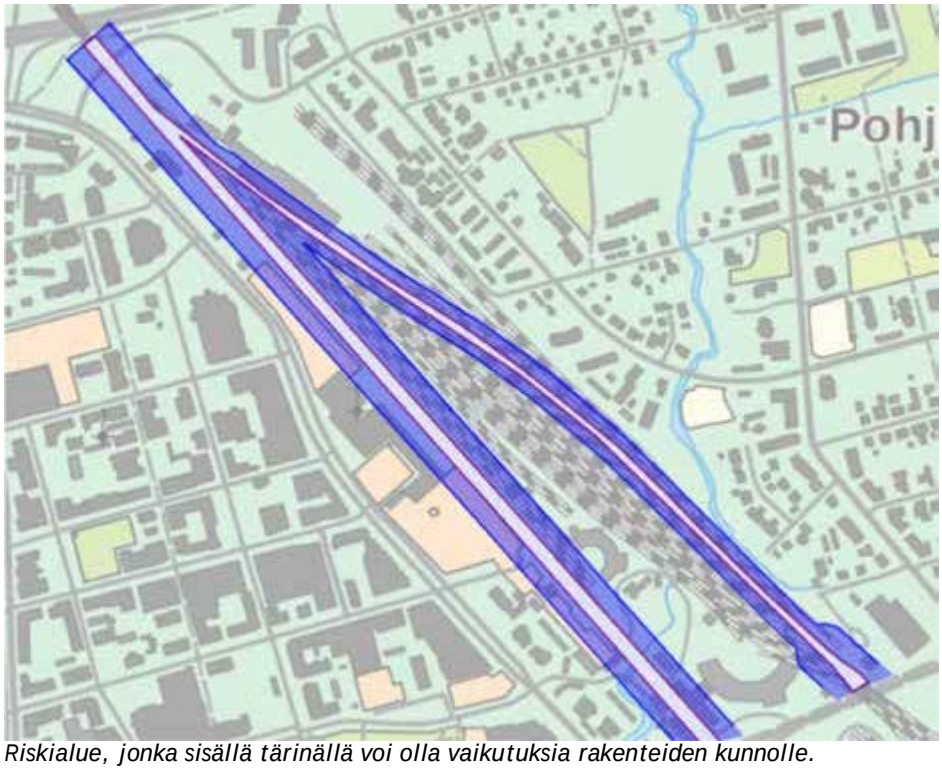


Ennustevuoden 2040 yöajan keskiäänitasot LA_{eq22-7} suunnitelma-alueella. Kuvassa on sinisillä viivoilla esitetty rakenteellisen meluntorjunnan (meluaidat) tarvekohteet ja meluaitojen korkeudet maanpintaan (Mp) tai pihakannen tasoon sidottuna (Yleissuunnitelma, Sitowise 2017).

Tärinäselvitys (Sitowise Oy, 2017)
Laskenta on tehty kahdelle tarkastelujunalle ja kulkureitille: Läpiajoraiteiden osalta 70 km/h nopeudella liikkuvan tavarajunan (3600t) aiheuttamaa tärinää sekä tavararatapihan kautta kulkevan, 50 km/h nopeudella liikkuvan tavarajunan (2400t) tärinää. Laskentamalli on kalibroitu paikallisiin olosuhteisiin alueella aiemmin tehtyjen tärinämittausten tulosten avulla.

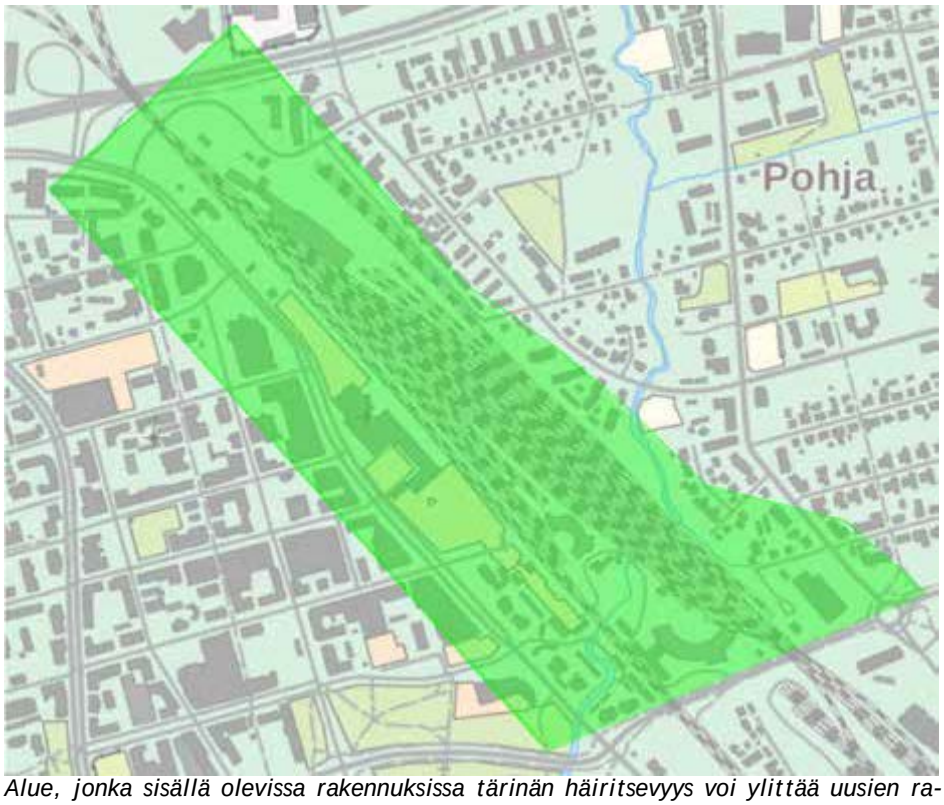
Tuloksia on verrattu VTT:n tutkimusraportissa *Liikennetärinä: Alueiden tärinäkartoitus ja rakenteiden vaurioitumisalttius* esitettyihin maaperän värähtelyyn perustuviin rajauksiin sekä rakennusten osalta VTT:n julkaisussa Suositus liikennetärinän arvioimiseksi maankäytön suunnittelussa esitettyihin rakennusten värähtelyluokituksiin.

Rakenteiden vaurioitumisriskin kannalta määritelty riskialue esitetään edempänä olevassa kuvassa sinisellä värillä. Rajauksen sisään jäävällä alueella maaperän tärinästä ei aiheudu tavanomaisiin rakennuksiin vaurioita, jos liikennetärinä on huomioitu niiden suunnittelussa. Tärinä on kuitenkin selvästi havaittavaa. Rajauksen ulkopuolinen alue kuuluu E-alueeseen, jossa maaperän värähtelyn voimakkuus on todennäköisesti alle 1 mm/s, eivätkä tärinän vaikutukset aiheuta tällöin rakenteiden vaurioitumisriskiä. Rakennusten värähtelyluokituksen kannalta luokituksen tasoa C käytetään uusien asuinrakennusten suunnittelussa (tärinän tunnusluku rakennuksessa 0,30).



Riskialue, jonka sisällä tärinällä voi olla vaikutuksia rakenteiden kunnolle.

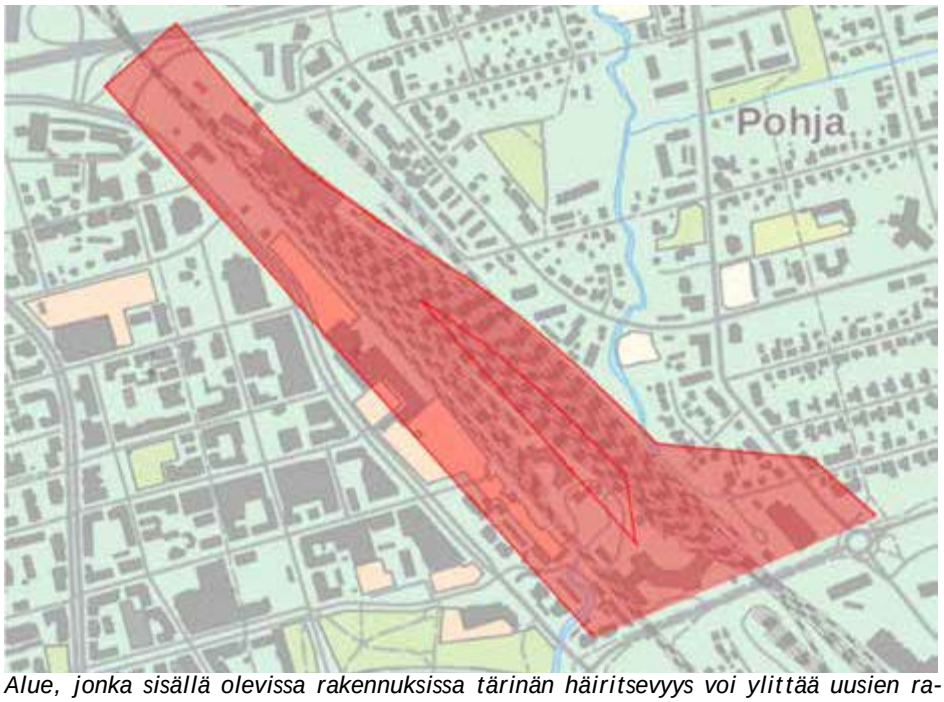
Riskialue, jossa C-luokan raja voi ylittyä riippumatta rakennetyypistä, esitetään edempänä olevassa kuvassa vihreällä värillä.



Alue, jonka sisällä olevissa rakennuksissa tärinän häiritsevyys voi ylittää uusien rakennusten suositustason, riippumatta rakennetyypistä ja kerroskorkeudesta.

Rakennukseen siirtyvään tärinään vaikuttaa muun muassa rakennuksen perustamistapa ja kerroskorkeus. Edempänä olevassa kuvassa esitetään punaisella

värillä aluerajaus tapauksessa, joissa rakennetyypit ovat tärinän rakenteisiin siirtymisen kannalta tärinää vaimentavia (muun muassa rakennuksissa vähintään viisi kerrosta).



Alue, jonka sisällä olevissa rakennuksissa tärinän häiritsevyys voi ylittää uusien rakennusten suositustason, kerroskorkeuden vaikutus huomioitu (Yleissuunnitelma, Sitowise 2017).

Värähtely-luokka	Kuvaus värähtelyolosuhteista	$v_{w,95}$ [mm/s]
A	Hyvät asuinolosuhteet. *Ihmiset eivät yleensä havaitse värähtelyitä.*	≤ 0,10
B	Suhteellisen hyvät olosuhteet. *Ihmiset voivat havaita värähtelyt, mutta ne eivät ole häiritseviä.*	≤ 0,15
C	Suositus uusien rakennusten ja väylien suunnittelussa. *Keskimäärin 15 % asukkaista pitää värähtelyitä häiritsevinä ja voi valittaa häiriöistä*	≤ 0,30
D	Olosuhteet, joihin pyritään vanhoilla asuinalueilla. *Keskimäärin 25 % asukkaista pitää värähtelyitä häiritsevinä ja voi valittaa häiriöistä*	≤ 0,60

Suositus asuinrakennusten värähtelyluokituksesta (VTT 2004).

Asemakaavassa on huomioitava määräyksin ympäristöhäiriöiden torjuntaan liittyvät toimenpiteet. Huomiota tulee kiinnittää ainakin seuraaviin asioihin:

- Asuin- tai toimistohuoneiden liikennemelun keskiäänitaso ei saa ylittää tavoitteena pidettäviä enimmäisäänitasoja.
- Rakenteiden, kuten muurien ja rakennusten, on suojattava ulko-oleskelutiloja siten, ettei liikennemelun äänitason ohjearvoja ja yleisesti käytössä olevia suositusarvoja ylitetä.
- Tärinän ja runkoäänen torjuntaan tulee kiinnittää huomiota. Raken-

nukset tulee suunnitella siten, ettei liikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja rakennusten sisätiloissa.
- Kortteleissa rakennusmassat on rakennettava yhtenäisinä, jotta rakennusten väliin voidaan muodostaa melulta suojatut sisäpihat. Tonttien leikki- ja ulko-oleskelualueet tulee sijoittaa sisäpihoille.

Seinäjoen ratapihan raiteiston käyttöselvitys (Sitowise Oy, 2017)
Seinäjoen ratapihan raiteiston käyttöselvitys laadittiin Seinäjoen kaupungin, Liikenneviraston ja VR-Yhtymä Oy:n yhteistyönä vuonna 2017. Työtä tehtiin yhdessä Seinäjoen asemanseudun yleissuunnitelman laatimisen yhteydessä. Konsulttina ratapihan raiteiston käyttöselvityksen tekemisestä on vastannut Sitowise Oy.

Ratapihan raiteiston käyttöselvitys on tehty yleissuunnitelmaa varten ja siinä on selvitetty mm. rautatieasemaan liittyvän maaliikenteen, kuten bussi- ja liityntäliikenteen kehittämiskohteet. Yleissuunnitelman aineistoa ja selvityksiä käytettiin hyväksi raiteiston käyttöselvityksessä ja vastaavasti yleissuunnittelussa on otettu huomioon raiteiston käyttöselvityksen tuloksia.

Työssä selvitettiin matkustaja- ja tavaraliikenteen nykyiset junamäärät sekä ennusteet matkustaja- ja tonnimääristä vuositasolla. Matkustajaliikenteen kohdalla junamäärän muutos on helpommin selvitettävissä; tavaraliikenteen kohdalla junamäärään vaikuttavat yleinen taloustilanne ja yksittäiset teollisuus- tai voimalaitoshankkeet. Myös tavaraliikenteen kilpailun vapautumisen kautta markkinoille tulleet uudet operaattorit saattavat vaikuttaa junamäärään ja ratapihan toimintaedellytyksiin.



Matkustajaliikenteen junavuorot Seinäjoelta 11.12.2016 alkaneella aikataulukaudella. Numero kuvaa maanantai–torstai suunnittaista junamäärää kullakin rataosalla (Raiteiston käyttöselvitys 2017, Liikennevirasto / Sitowise Oy).

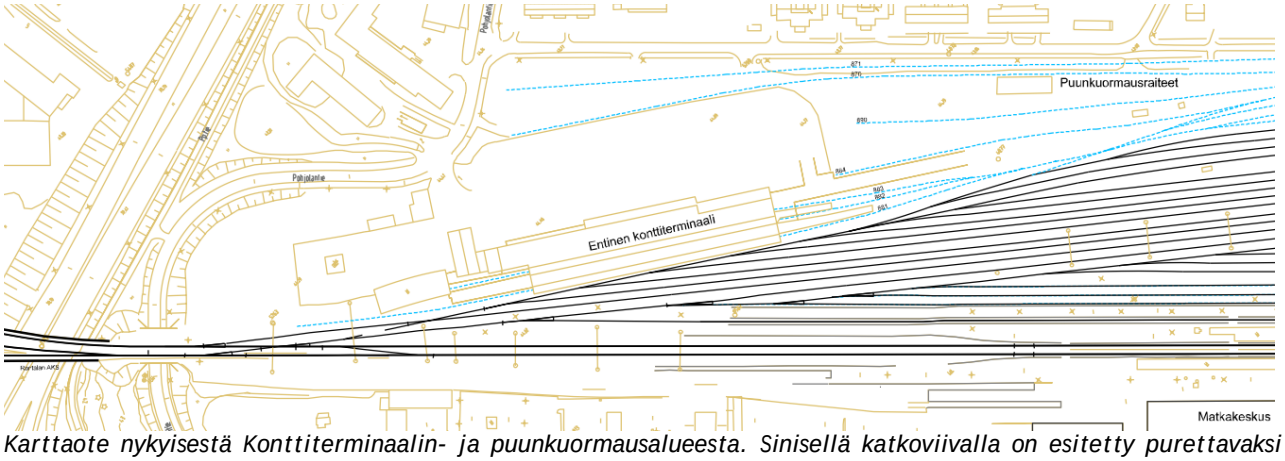
Tavaraliikenteen kohdalla eroteltiin Seinäjoen ratapihan läpiajavat junat sekä saapuvat ja lähtevät junat. Ratapihan kuormitukseen eniten vaikuttavien kuljetusasiakkaiden sijainti ja yksinkertaistetut tavaravirrat kuljetuslajeittain selvitettiin. Myös suunnitellut kehittämistoimenpiteet selvitettiin.

Tiedot ratapihan raiteistosta ja varusteista sekä niiden kunnosta selvitettiin koko ratapihan raiteiston osalta. Ratapiha-alueen nykyiset rautatieliikenteeseen liittyvät toiminnot selvitettiin ja niiden lähitulevaisuuden kehitystä arvioitiin. Ensisijaisesti tarkasteltiin tavaraliikenteen toimintoja, jotka varaavat ratapiha-alueesta selvästi suurimman osan. Selvityksessä saatiin vastaus kysymykseen, onko ratapiha-alueella sellaisia rautatieliikenteeseen liittyviä toimintoja, joiden siirtäminen toisaalle on nykyisellään tai pitkällä aikavälillä mielekästä. Lisäksi selvitettiin, onko ratapiha-alueella ilman käyttöä tai vähäisellä käytöllä olevia raiteita.

Työssä selvitettiin raidetarpeet matkustaja- ja tavaraliikenteelle, junien ja veturien huollon päivittäisille toiminnoille sekä junien ja muun kaluston seisotukselle, myös aikataulutettuna siinä määrin kuin se oli mahdollista. Tietojen perusteella esitettiin ratapihan raiteistokaavio käyttötarkoituksineen ja raiteistonkäyttösuunnitelma tavaraliikenteen osalta vilkkaimmalle viikonpäivälle. Lisäksi arvioitiin toimintaympäristön muutosten vaikutuksia raidetarpeisiin eri ajankohtina sekä niiden aiheuttamia epävarmuuksia.

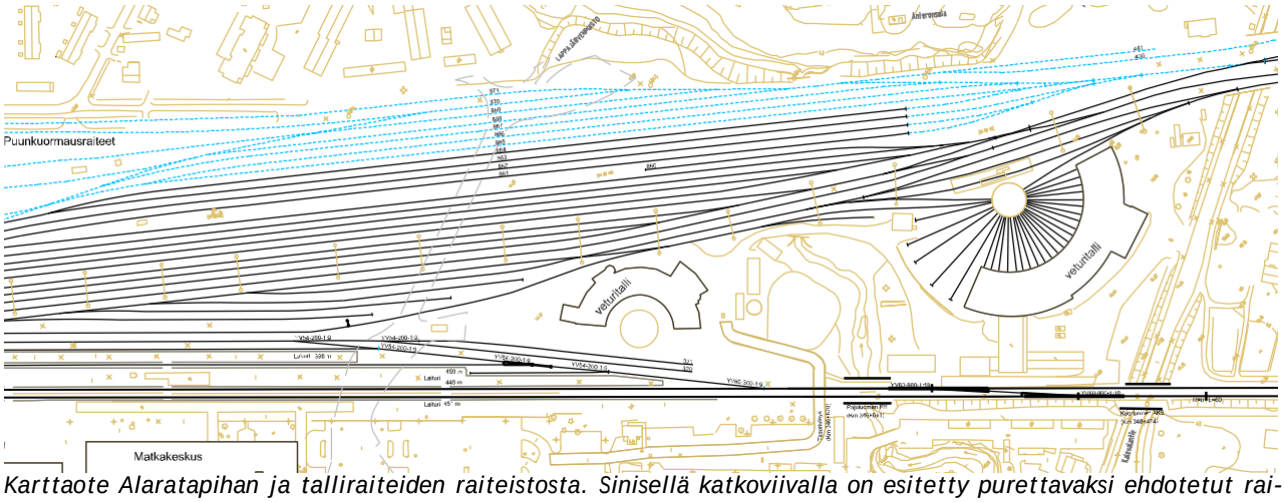
<u>Yhteenveto purettavista raiteista</u>
Selvityksen perusteella voidaan todeta, että matkustajaliikenteen muutoksilla ei ole merkittävää vaikutusta Seinäjoen ratapihan kapasiteetin riittävyyteen tulevaisuudessa. Mikäli matkustajaliikenteeseen tulee uusia operaattoreita, joiden lähtö- tai määränpää on Seinäjoki, voi se lisätä seisonta- ja laituriraiteiden tarvetta. Tavaraliikenteen ennustetaan kasvavan Oulun ja Tampereen suuntiin, mutta sen määrä riippuu yleisestä talouden kehityksestä ja sitä on sen vuoksi vaikea ennustaa. Useat toimijat samalla ratapihalla lisäävät raidekapasiteetin tarvetta. Tavaraliikenteessä uusilla toimijoilla on erilaiset liikennöintimallit ja vaatimukset ratapihan rakenteelle, raiteiden käytön periaatteille sekä raiteiden lukumäärälle ja pituudelle kuin VR Transpointilla.

VR-Yhtymän raiteet entisen konttiterminaalin alueella ja puunkuormausraiteet ovat nykyisin poistettu käytöstä, eikä VR-Yhtymällä ole varsinaisia tulevaisuuden suunnitelmia alueelle tai raiteille tällä hetkellä tiedossa. Koko VR:n kiinteistö raiteineen olisi yleissuunnitelmassa otettavissa nykyarvion mukaan muuhun (ks. kuva) käyttöön.



Karttaote nykyisestä Konttiterminaalin- ja puunkuormausalueesta. Sinisellä katkoviivalla on esitetty purettavaksi ehdotetut raiteet (Raiteiston käyttöselvitys 2017, Liikennevirasto / Sitowise Oy).

Nykyinen pohjoinen veturitalli, Vanha Talli on yksityisessä omistuksessa. Veturitallin viereiset raiteet (ks. kuva alla) toimivat ratatyökoneiden sekä kunnossapito- tai rakennusurakoitsijoiden asuntovaunujen sijoitus-/säilytysraiteina. Tarve raiteille on välttämätön, mutta on mahdollista toteuttaa korvaavat raiteet ja varusteet esim. alaratapihan Hiilitien alueelle.



Karttaote Alaratapihan ja talliraiteiden raiteistosta. Sinisellä katkoviivalla on esitetty purettavaksi ehdotetut raiteet (Raiteiston käyttöselvitys 2017, Liikennevirasto / Sitowise Oy).

Selvityksen valmistumisen aikaan Liikenneviraston omistamilla seisontaraiteilla 861-869 säilytettiin romutukseen menossa olevaa kalustoa sekä pitkäaikaisessa säilytyksessä oleva kalustoa, esim. malminkuljetusvaunuja.

Selvityksessä todettiin, että talliraiteita (raiteet 320 – 322) sekä romutusta odottavan tai pitkäaikaisessa säilytyksessä olevan kaluston raiteita (raiteet 861 – 869) ei voida poistaa ilman korvaavia raiteita. Korvaavien raiteiden tulee sijainnin ja toiminnallisuuden osalta olla vähintään yhtä hyviä. Selvityksen valmistumisen jälkeen korvaavat raiteet ovat löytyneet muualta ja edellä luetellut raiteet on purettu ja romutukseen menossa oleva kalusto on siirretty muualle.

Selvityksen mukaan suunniteltava tunneliyhteys keskustasta Pohjan kaupunginosaan tukisi alueen asuinrakentamista ja toisi keskustan ja Pohjan alueet lähemmäksi toisiaan. Tavoitteena on myös, että suunniteltu kevyen liikenteen alikulku palvelisi myös asemaa, sillä Seinäjoen asema kaipaa toista yhteyttä laitureille. Yleissuunnitelmassa alikulusta on esitetty yhteydet välilaitureille sekä veturitalleille.

Seinäjoen asemalla on kolme laituria ja neljä laituriraidetta (kuva 10). Ensimmäinen laituri sijaitsee Matkakeskuksen edessä. Nykyisen alikulun kautta on yhteydet ensimmäisen ja toisen laiturin välillä. Kolmannelle laiturille yhteys on laituripolun kautta raiteen 003 yli. Matkustajaturvallisuuden kannalta kaikilla vilkkaasti liikennöidyillä asemilla tulisi pyrkiä eritasoratkaisuun ja matkustajien kulku laituripolun kautta voidaan hyväksyä asemilla, joissa ei ole merkittävää läpiajoliikennettä. Nykyisin läpiajoon käytetään raidetta 305.

Nykyisen kolmannen laiturin leveys on 5.9 metriä ja se on liian kapea uudelle porrasyhteydelle alikulkutunneliin. Porrasyhteyden rakentaminen vaatii laiturin leventämisen, joka edellyttää raiteisto-, sähköistys ja turvalaitemuutoksia. Selvityksessä on esitetty laiturin leventämisen suunnitteluun (kuten leveyden) vaikuttavia tekijöitä ja turvallisuusmääräyksiä sekä vaihtoehtoisia ratkaisuja laiturin leventämiseksi.

Vaihtoehdossa 0+ henkilöliikenteen raiteisto on nykyisellään ja liikennöitäviin raiteisiin ei tehtäisi muutoksia. Alikulun takia vanhan veturitallin edustalta raiteet 320 ja 321on poistettu, jotta alikulusta saataisiin yhteys Veturitalleille. Vaihtoehdossa 1 kolmas laituri on levennetty pyrkien pitämään muutokset nykyisille raiteille mahdollisimman pieninä ja niin, etteivät muutokset ulottuisi pääradan raiteisiin. Vaihtoehdossa 1 olisi laiturileveyden puolesta mahdollisuus rakentaa hissi- ja porrasyhteys sekä uudesta että nykyisestä alikulusta jatkamalla nykyistä tunnelia. Yhteyteen uudesta alikulusta vaikuttaa alikulun sijainti ja muoto sekä nykyisten raiteiden alittaminen. Yhteyden saaminen laiturille saattaa vaatia käytävän rakentamista nykyisen raiteen alitse. Vaihtoehdossa 2 on samat lähtökohdat kuin vaihtoehdossa 1. Erona on, että raiteistoa on sovitettu paremmin suunnitellun alikulun ja porrasyhteyden sijainnin mukaan. Raidemuutokset aiheuttavat sen, että muutos laajenee Pääradan raiteisiin, ja vaihdetta V003 on siirretty lähemmäksi Pajuluomaa ja Pajuluoman ratasiltaa. Vaihtoehdossa 2 on suuremmat muutokset raiteistoon, turvalaitteisiin ja sähkörataan kuin muissa vaihtoehdoissa, joten vaihtoehdolla on myös suurimmat kustannusvaikutukset. Saatavat hyödyt ovat kuitenkin lähes samat kuin vaihtoehdossa 1.

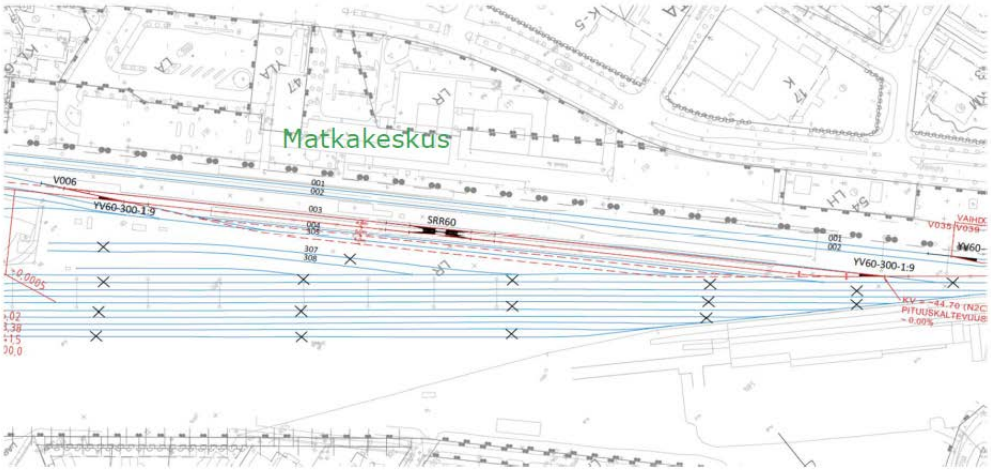
Yhteenveto laiturien leventämisvaihtoehdoista

Seinäjoen aseman matkustajamäärien ennustetaan kasvavan Pääradan nopeuttamisen ansiosta. Myös Vaasan suunnalla on kasvupotentiaalia. Matkustajaturvallisuuden, liikenteen ja aseman kehityksen kannalta olisi hyvä korvata laituripolut eritasoratkaisulla. Myös matalat laiturit olisi hyvä korottaa matkustajia paremmin palveleviksi korkeiksi laitureiksi. Eritasoyhteys vaatii laiturin leventämisen, joka aiheuttaa raiteistomuutoksia. Nykyisin laiturimäärissä on puutteita Seinäjoella ja liian pieni laiturimäärä rajoittaa samanaikaisesti pysähtyvien junien määrää.

Seinäjoen ratapihojen ja raiteistojen kehittämisen esiselvitys (Ramboll Oy, 2020)

Senaatin Asema-alueet ja Seinäjoen kaupunki teettivät vuoden 2020 aikana Seinäjoen ratapihojen ja raiteistojen kehittämisen esiselvityksen, jossa selvitettiin ratapihan vaihtoehtoja ja kehittämismahdollisuuksia. Tavoitteena oli Seinäjoen asemaseudun ja ratapihojen kehittäminen Senaatin Asema-alueita, kaupunkia ja Väylävirastoa hyödyttävällä ja kustannustehokkaalla tavalla. Kaupungilla ja Senaatin Asema-alueet Oy:llä on intressi kaupunkirakenteen tiivistämiseen ja asema-alueen kehittämiseen osana ydinkeskustaa. Väylällä on ratapihojen kunnostus- ja korjaustarpeita tulevina vuosina sekä mahdollisuus ratapihojen kehittämiseen ja ratapihatoimintojen selkeyttämiseen. Selvityksessä laadittiin 10 vaihtoehtoa, joista osaa esitetään jatkosuunnittelun lähtökohdaksi.

Selvityksessä on tutkittu mahdollisuuksia korvata alaratapihan tavaraliikennejärjestelyt joko kehittämällä yläratapihaa tai siirtämällä ratapihatoiminnot Rovekseen niille asemakaavoitettuun paikkaan, keskustan ulkopuolelle. Vaihtoehdoissa Aseman kohdalle jäisi kuusi raidetta ja mahdollisesti vielä seitsemäs raide. Järjestelyissä aseman alikulku lyhenisi verrattuna nykytilanteeseen huomattavasti ja keskustan kehittäminen olisi järkevää nykyisen alaratapihan tavaraliikennetoimintojen siirtyessä niille peremmin soveltuville alueille. Alaratapihan tavararatapihan poistuessa vanhat sillat Pajuluoman ratasilta ja Seinäjoen alikulkusilta II voitaisiin purkaa tarpeettomina. Pajuluoman ratasillan purku helpottaisi Pajuluomalle tehtäväksi tulevaa puhdistusta. Selvityksen mukaan siinä esitetyt toimenpiteet voisivat realisoitua noin 4-5 vuoden kuluttua.



VE4: Aseman kohdan raiteet (mm sovitettu raideristeys) ja raidevaraukset (neljä raidetta ja varaus kahdelle raiteelle)

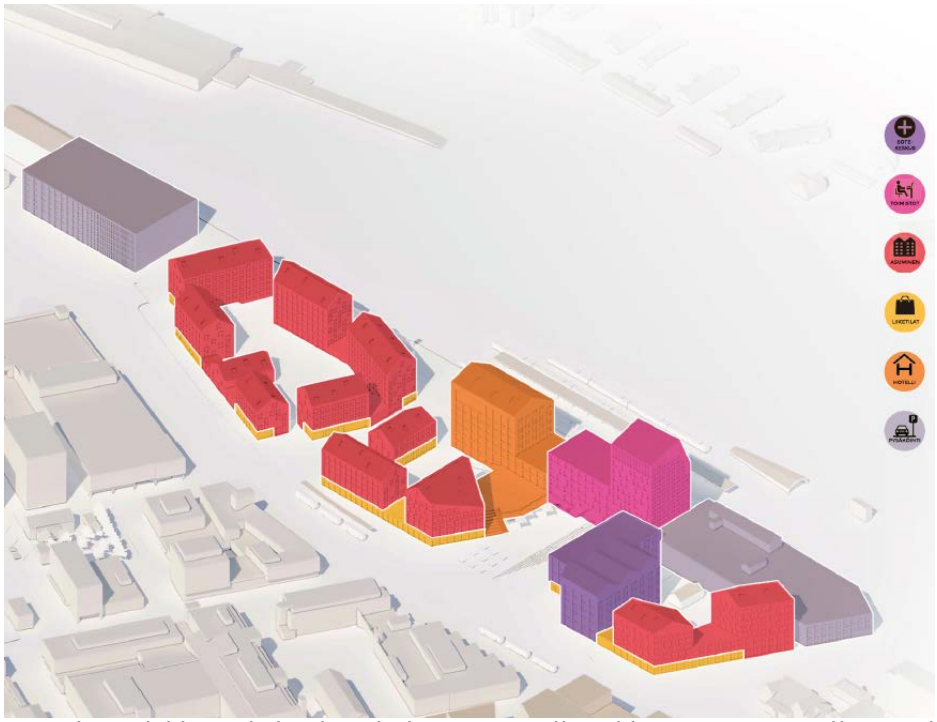
RAMBØLL

Tavaraliikenteen ja junien huoltotoimintojen siirtyminen Rovekseen mahdollistaisi matkakeskuksen alueella vielä useiden raiteiden poistamisen. Raiteita tarvittaisiin ainoastaan henkilöliikenteelle. (Seinäjoen ratapihojen ja raiteistojen kehittämisen esiselvitys, Ramboll 2020).

Aseman ratapiha-alueen mittaselvitys (Ramboll Oy, 2020)
Kaavaluonnoksesta saadussa lausunnossa ja viranomaisneuvottelussa Väylävirasto totesi, että hankkeessa osoitetaan merkittävä määrä rakentamista radan läheisyyteen, minkä vuoksi on tarpeen tarkistaa korttelialueiden rajauksia ja kulkuyhteyksiä radan läheisyydessä. Uusien kortteleiden osalta on myös huomioitava rakennusten elinkaaren aikainen kunnossapito sähköturvallisuuden kannalta sekä stabiliteettikysymykset. Kaupunki teetti syksyllä 2020 kaavaehdotusta varten selvityksen, jossa tutkittiin radan ja korttelialueen väliin jäävän alueen mitoitusta ja huoltoreittien järjestämisen edellytyksiä. Lähtökohtana oli, että kaavassa varmistetaan huoltoliikenteelle riittävä, vähintään 5 metrin vapaa alue sähköradan ja korttelin 47 välissä.

Asemakortteleiden hankesuunnitelma (OOPEAA, 2020)
Asemanseudun yleissuunnitelman jälkeen on keskitytty pääasiassa asemakortteleiden alueen sekä kevyen liikenteen alikulkutunnelin jatkosuunnitteluun. Asemakaavatyön pohjaksi kaupunki ja Senaatin Asema-alueet Oy on teettänyt kortteleiden hankesuunnitelman seinäjokelaisella arkkitehtitoimisto OOPEAA:lla vuoden 2019 aikana. Suunnitelmassa on tutkittu edelleen rakennusmassojen sijoittelua, pysäköintiä, yhteyksiä, rakentamisen määrää ja eri toimintojen sijoittamista alueelle.

Hankesuunnitteluvaiheessa on tutkittu ja vertailtu eri toimintojen sijoittamisen vaihtoehtoja alueella. Uutena toimintona kaupunki on selvittänyt perhepalvelukeskuksen sijoittamisen edellytyksiä. Suunnitelmassa perhepalvelukeskuksen toiminnot on sijoitettu asema-aukion laidalle Valtionkadun varteen. Ratkaisu mahdollistaa sekä saattoliikenteen Valtionkadun suunnasta, että suoran sisäyhteyden pysäköintilaitoksesta perhepalvelukeskukseen. Asiakkaiden ja henkilökunnan pysäköinti on sijoitettu kokonaisuudessaan viereiseen pysäköintilaitokseen.



Asemakortteleiden toimintoja eriteltynä. Korttelit voidaan toteuttaa neljässä vaiheessa alkaen eteläisimmästä korttelista (OOPEAA, 2020).

Yleissuunnitelmavaiheessa kortteleihin esitettyjen kauppagallerian ja kongressikeskuksen sijaan asemakortteleiden toteutusperiaatteeksi valittiin keskiosastaan auki oleva umpikorttelirakenne, jonka sisään muodostuvat melulta suojatut ja siten oleskeluun hyvin soveltuvat sisäpihat.



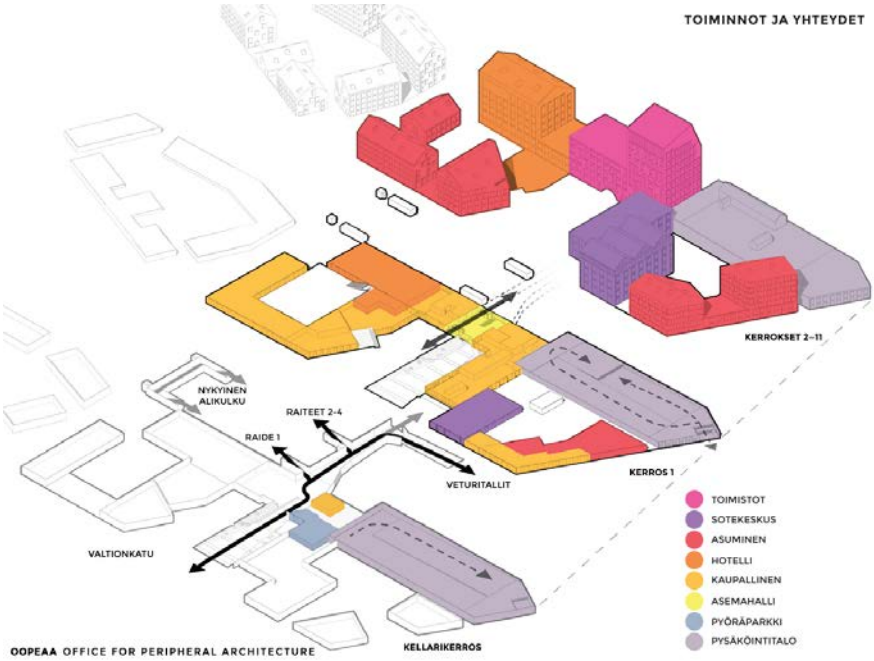
Leikkauskuva asema-aukion ja alikulkutunnelin kohdalta (OOPEAA, 2020).

Suunnitelma pohjautuu yleissuunnitelmavaiheen perusratkaisuun, jossa alue on jaettu asemakortteleihin. Kortteleiden väliin Kalevankadun jatkeeksi on sijoitettu asema-aukio, jonka kautta järjestetään kevyen liikenteen alikulkutunneli Pohjan puolelle. Tunneli mahdollistaa myös julkisen liityntäpysäköinnin rakentamista Pohjan kaupunginosan puolelle mikä edelleen vähentää pysäköinnin järjestämispaineita keskustan puolella ja mahdollistaa asemakorttelei den tehokkaampaa rakentamista, kun pysäköintilaitokset voidaan tehdä pienempinä.

Koska kyseessä on matkakeskus, eli liikkumismuotojen saumakohta, on myös paikallisliikenteen ja pitkänmatkan linja-autoliikenteen vaihtoyhteydet järjestettävä, ja vaihtomahdollisuus tarjottava junaliikenteen kanssa. Linja-autoasema alun pitäen pyrittiin säilyttämään nykyisessä paikassaan ja asemakorttelin sisällä. Paikka osoittautui kuitenkin ahtaaksi toiminnallisesti ja sen rakentamiskustannukset olisivat olleet noin 4 miljoonaa euroa. Sijoitettaessa väljemmin maan alle vielä huomattavasti enemmän. Näin ollen suunnittelussa päädyttiin siihen, että kaikki linja-autoliikenne sijoitetaan toimimaan kadun-

varsipysäkeiltä, joista pitkän matkan liikenne on sijoitettuna rautatien läheisyyteen. Ratkaisu mahdollistaa tilan säästämisen vuoksi enemmän rakennettavaa, ja tätä kautta huomattavan taloudellisen tuoton.

Kaava ei puutu liikennöintijärjestelmään muutoin kuin tilavarausten osalta ja järjestelmä onkin suunniteltu joustavaksi ja tarpeen mukaan muokattavaksi uudelleen. Haastavaa on toiminnallisesti koota yhteen paikkaan eri liikkumismuodot, saattopysähtyminen ja saattopysäköinti sekä taksit.



Kaavio asemakortteleiden kahden ensimmäisen vaiheen toiminnoista ja yhteyksistä (OOPEAA, 2020).

Alueen liikennöintiratkaisu ja katutilan tehokas käyttö mahdollistavat korttelei den tiiviin ja tehokkaan rakentamisen esitetyllä tavalla.

Alueen kaupunkikuvalliset painopistealueet ovat aseman sisäänkäynti ja asema-aukion merkitys kokoavana elementtinä kaupunkirakenteessa, sekä aseman maamerkiksi nouseva korkea rakentaminen. Rautatieasema palaa Seinäjoella alkuperäiseen paikkaansa Kalevankadun päähän ja sieltä se tulee näkymään kaupungin keskustaan.

<u>Hankesuunnitelman päivitys kaavaehdotusta varten</u>
Kaavaluonnosvaiheen jälkeen, syksyllä 2020 jatkosuunnittelussa on keskitytty eteläisimmän asemakorttelin alueeseen. Luonnoksissa on tutkittu asemahallitoimistorakennuksen pohjaratkaisua ja massoittelua. Samassa yhteydessä tehtiin myös luonnosversio tilanteesta, jossa matkakeskus säilyy. Hankesuunnitelma on kaavaehdotuksen liitteenä.

Liite 1. Asemakorttelin hankesuunnitelma (OOPEAA Arkkitehdit)





Aseman sisäänkäynti ja asemahalli ovat keskeisiä arkkitehtonisia elementtejä, jotka on toteutettava korkealuokkaisesti (OOPEAA, 2020).

Seinäjoen Asemanseudun liikennesuunnitelma ja Valtionkatu-Ruukintien alustava yleissuunnitelma (WSP Finland, 2020)
Hankesuunnitelman kanssa rinnakkain WSP Finland on suunnitellut liikenteellisiä ratkaisuja ja tehnyt vaihtoehtojen vertailua. Asemanseudun uudistumisen myötä tulee aseman liikennetoiminnot suunnitella uudelleen. Rautatieliikenteen lisäksi asema toimii linja-autojen kauko- ja paikallisliikenteen, sekä taksiliikenteen keskittymänä. Lisäksi asemakeskuksen tulee olla saavutettavissa kävellen ja pyöräillen, sekä henkilöautolla, jolloin asemakeskuksesta muodostuu matkaketjujen vaihtopiste liityntäpysäköinteineen. Hankesuunnitelmassa esitettiin lisäksi perhepalvelukeskuksen sijoittuminen asemalle, mikä korostaa toimivien saattopisteiden ja selkeiden liikenneratkaisujen merkitystä.

Liikenneratkaisun pääperiaatteet perustuvat asemanseudun yleissuunnitel-

man ratkaisuihin. Liityntäpysäköinnille on suunnitelmassa varattu noin 500 autopaikkaa ja 600 polkupyöräpaikkaa. Linja-autoterminaalialuetta tiivistetään ja Matkahuollon rahtipalvelut siirretään asemakorttelin pohjoispuolelle.

Alikulku

Yleissuunnitelmassa tutkittiin niin silta- kuin alikulkuratkaisua, mutta asemakorttelin kapeuden ja korkeusasemien johdosta päädyttiin alikulkuun. Alikulku toteutettaisiin laadukkaana; leveänä ja valaistuna, josta olisi yhteydet myös laitureille. Uusi kävelyn ja pyöräilyn yhteys ratapihan läpi Pohjan alueelle parantaisi keskustan itäpuolen saavutettavuutta merkittävästi ja loisi uuden itä-länsisuuntaisen pyöräilyn pääväylän.

Pyöräilyn tavoiteverkko on määritelty Seinäjoen kestävän liikkumisen kehittämissuunnitelmassa (WSP 2019). Haasteena on luiskien kaltevuudet ja esteettömyys sekä ratapihan pitkä alitus. Väylävirasto ja Seinäjoen kaupunki selvittävät erikseen voiko ratapihaa tässä kohtaa kaventaa, jolloin tunnelin pituus lyhenisi merkittävästi.

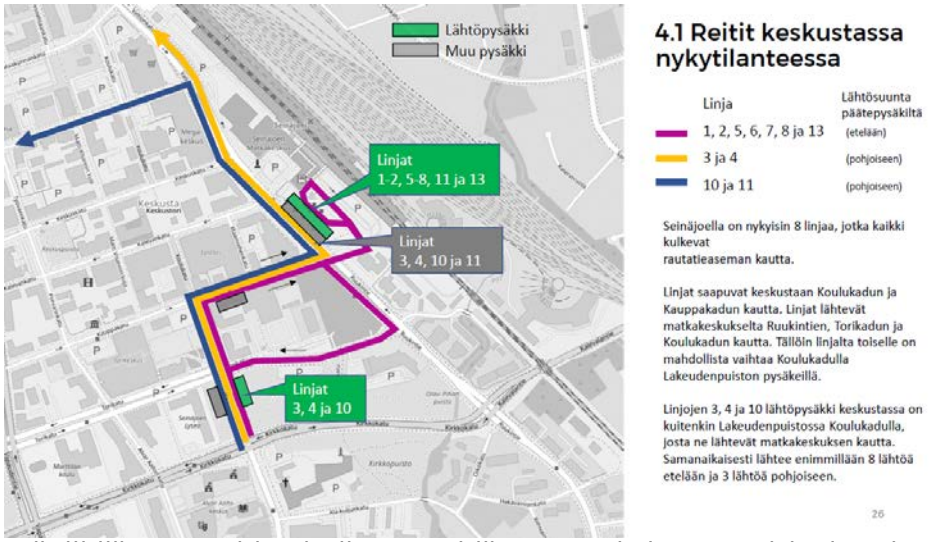


Esimerkki laadukkaasta alikulusta Leppävaaran asemalla (WSP).

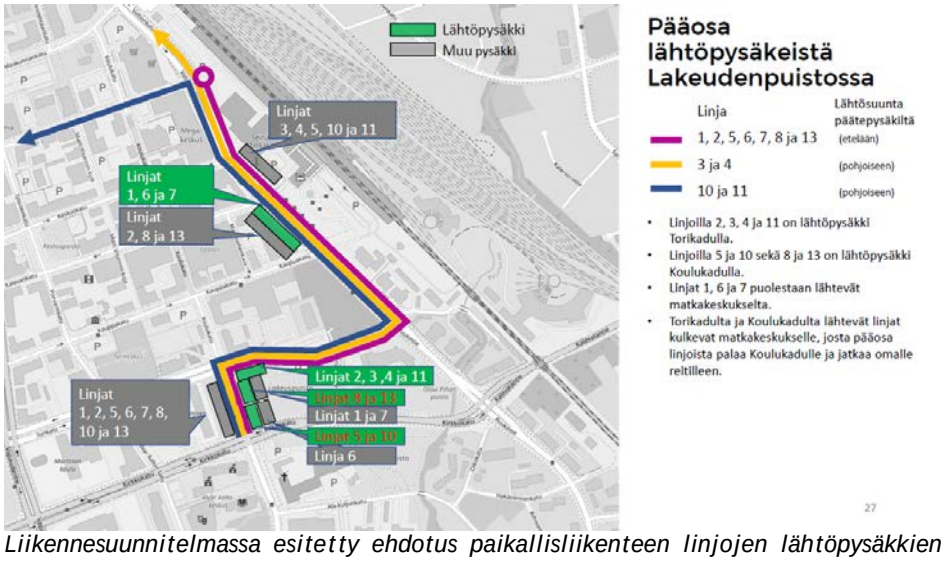
Linja-autoliikenne

Yleissuunnitelman mukainen katettu kaukoliikenteen terminaali on todettu kalliiksi sekä vaikeaksi yhdistää maankäytön suunnitelmiin. Näin kaukoliikenteelle haettiin hankesuunnitelmavaiheessa uutta tilankäytöllisesti tehokasta ratkaisua, joka toimii hyvin matkaketjun osana niin paikallisliikenteen kuin junaliikenteen kanssa, mutta mahdollistaa myös tiiviimmän maankäytön.

Liikennesuunnitelman lähtökohdaksi otettiin, että bussit eivät sijoitu 1. vaiheen kortteliin ja tutkittiin voisiko myös kaukoliikenne sijoittua paikallisliikenteen lisäksi kadunvarteen. Puhtaasti kadunsuuntaiseen pääkatuterminaaliin ei päädytty, koska silloin koko katuosuus olisi ollut bussipysäkkiä ja levittänyt asfalttikenttää liikaa. Pohjoisimman (3. vaiheen) korttelin eteen jätettiin kuitenkin tilavaraus mahdolliselle kaukoliikenteen tai paikallisliikenteen pysäkille.



Paikallisliikenteen reitit nykytilanteessa (Liikennesuunnitelma, WSP Finland 2020).



Liikennesuunnitelmassa esitetty ehdotus paikallisliikenteen linjojen lähtöpysäkkien sijainnista (Liikennesuunnitelma, WSP Finland 2020).

Valtionkatu-Ruukintien kehittäminen keskuskaduksi

Nykyisen matkakeskuksen erottaa keskustasta suhteellisen vilkas ja leveä 4-kaistainen pääkatu. Tämä muodostaa merkittävän estevaikutuksen sekä jalankululle että pyöräilylle ja houkuttelee autoliikenteellä keskustan läpiajoon Ruukintietä pitkin. Kehittyvä asemakeskus edellyttää, että katutilaa saadaan kavennettua ja viihtyisämmäksi, minkä lisäksi estevaikutusta tulee vähentää.

Ratkaisu löytyi jo asemanseudun yleissuunnitelmassa, jossa asemakeskuksen kohdalla katu kavennetaan 2-kaistaiseksi ja kavennetun kadun päihin sijoitetaan kiertoliittymät, joiden toimivuus riittää hyvin nykyiselläkin liikenteellä. Lisäksi asemakeskuksen kohdalle Kalevankadun liittymäalueelle muodostetaan korotettu nk. shared space -aukio, joka mahdollistaa, että jalankulkija on 1. liikkuja alueella, mutta autolla pääsee kuitenkin hiljaa ajamalla alueen läpi.

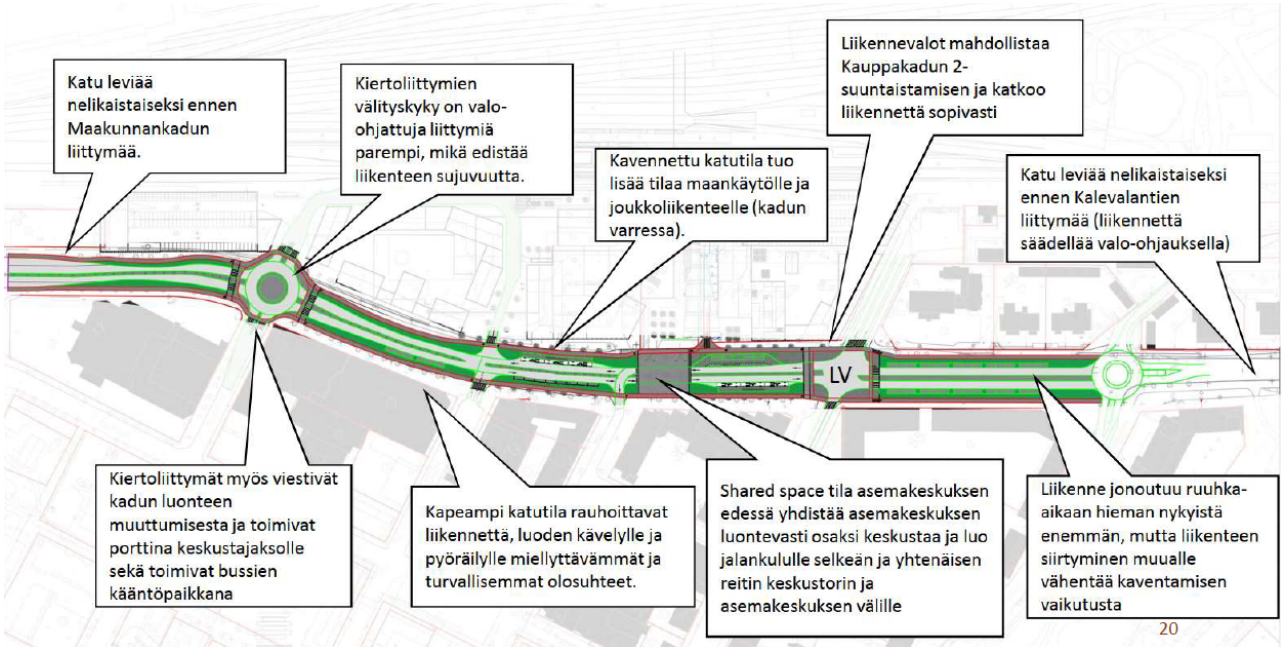
Saattoliikenne ja pysäköintiin tulevat autot ohjataan sujuvasti kiertoliittymistä pysäköintilaitoksiin ja saattopisteisiin aseman etelä- ja pohjoisosissa, jolloin liikennettä on niiden välissä vähiten.

Linja-autoliikenne vaatii toimiakseen Ruukintielle ja Valtionkadulle liikenneympyrät, jotta autot voivat lähteä etelään ja pohjoiseen kummalta puolelta katua hyvänsä eli ne kääntyvät tarvittaessa ympyröissä. Liikenneympyrät sijoitetaan Puskantien ja Torikadun risteyksiin. Kauppakadun risteys on suunniteltu hoidettavaksi liikennevaloin ja muuten kadulla on tarvittaessa kääntymiskaistat. Katu levenee 2+2 kaistaiseksi heti Puskantieltä pohjoiseen ja Torikadun risteyksen jälkeen etelässä. Ratkaisu on simuloituna autoliikenteelle sujuvampi kuin nykyinen tilanne lähes koko ajan, liikenneympyröiden paremman välityskyvyn ansiosta.



Valtionkatu-Ruukintien yleissuunnitelman vaihtoehto 2, joka valittiin jatkosuunnitteluun. Vaihtoehto 1:ssä Kauppakadun risteykseen olisi sijoitettu kiertoliittymä (Liikennesuunnitelma, WSP Finland 2020).

Valtionkadulla, aseman pohjoispuolella liikennemäärä on nykyisin noin 11 000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja Ruukintiellä keskustan eteläpäässä yli 12 000 ajon. / vrk. Katuosuus on vilkas, mikä johtuu osittain siitä, että Valtionkatu-Ruukintie on yksi sujuvimpia keskusta läpiajokatuja. Tavoitteena on ohjata läpiajoliikennettä Vapaudenkadulle ja rauhoittaa aseman edustaa, jolloin liikennemäärä aseman edustalla laskisi alle 10 000 ajon. / vrk. Liikenteen rauhoittaminen onnistuu kaventamalla Valtionkatu/Ruukintie 2-kaistaiseksi asemakeskuksen kohdalta. Suunnitelmat kadun kaventamisesta on kuvattu asemanseudun liikennesuunnitelmassa luvussa 2.



Liikennesuunnitelmassa esitettyjä Valtionkadun kaventamisen liikenteellisiä vaikutuksia (Liikennesuunnitelma, WSP Finland 2020).

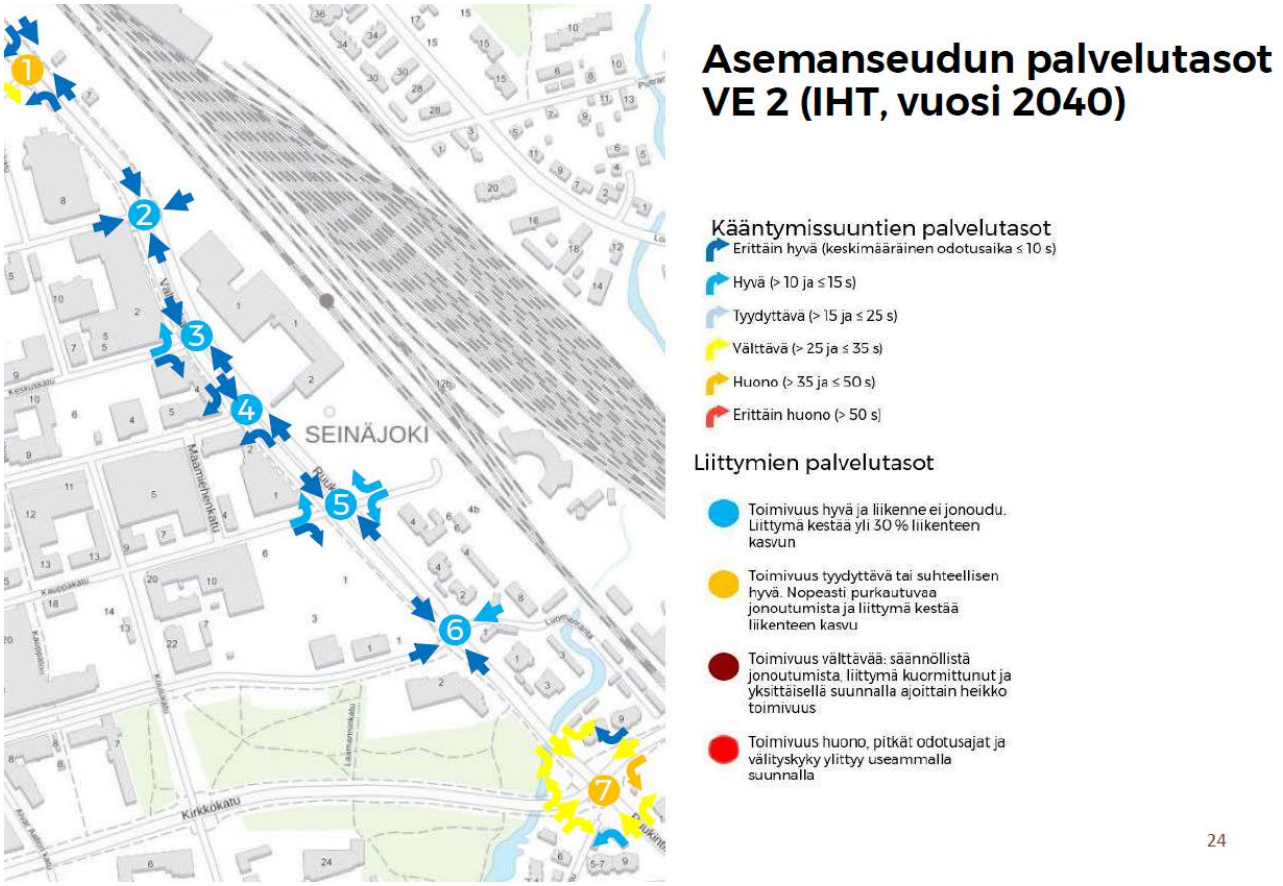
Valtionkadun ja Ruukintien liittymien toimivuus varmistettiin liikenteen simulointiohjelmilla Vuoden 2040 liikenne-ennusteella, jossa uudet kaistajärjestelyt on toteutettu. Suunnitelmassa oli tarkastelussa 2 päävaihtoehtoa (VE 1 ja VE 2), jotka erosivat eteläpuolen kiertoliittymän sijainnin osalta. Liittymien toimivuus oli hyvä kaikissa liittymissä, mitkä ratkaisevat kadun toimivuuden. Vain jonojen pituudet ja läpiajoaika kasvavat nykyisestä.

Kaavaluonnosvaiheen jälkeen Valtionkatu-Ruukintien yleissuunnitelmaa täydennettiin vielä vaihtoehdolla, jossa esitettiin Valtionkadusta 2+2 –kaistainen versio. Versiossa bussipysäkit sijoittuvat ulommalle kaistalle ja kaikki risteykset varustetaan liikennevaloilla, koska 4-kaistaiselle kadulle ei sovi kiertoliittymiä. Tämä vaikuttaa myös bussiliikenteen järjestelyihin, sillä bussien suunnanvaihtoa ei pystytä toteuttamaan kiertoliittymien kautta. Myös perhepalvelukeskuksen eteen asema-aukiolle järjestettävät 5 saattopysäköintipaikkaa menetetään.

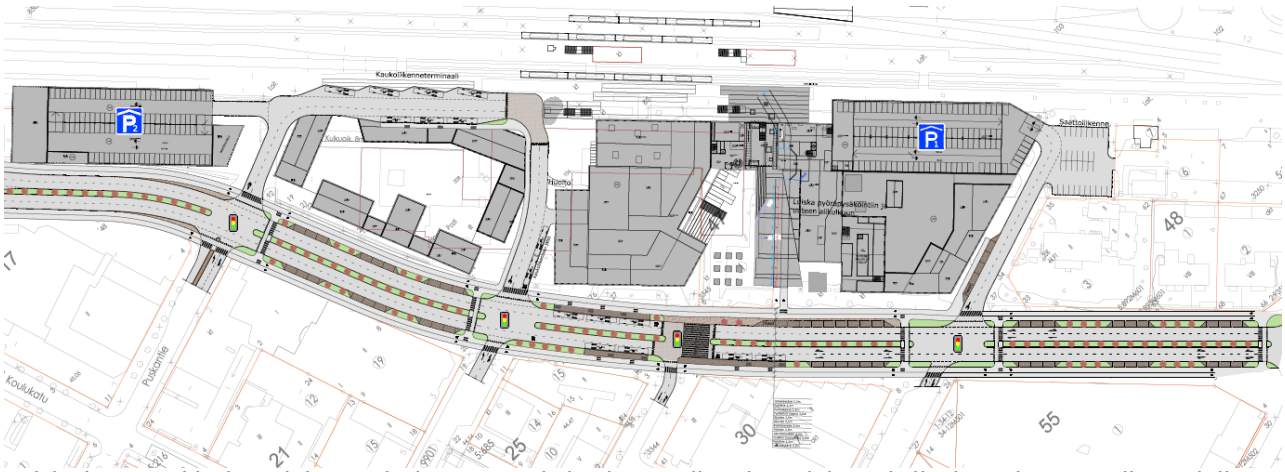
Yhteenveto hyödyistä ja haitoista kadun kaventamisesta 2-kaistaiseksi

	2+2-kaistainen	1+1-kaistainen
Leveys ja katutila	Maantiemäinen Yhteensä noin 40m. - Nykyiset puurivit eivät erotu riittävästi	Keskustan pääkatu puurivien rooli korostuu ja katu kapenee 6-10m Vain asemakeskuksen kohta kapenee ja katu leviää takaisin 4-kaistaiseksi vilkkaisiin LV-liittymiin
Autoliikenne / Välityskyky	Nykyinen liikenne n. 12000ajon./vrk → ennuste 16000 ajon./vrk Välityskyky hyvä nykyinen, mutta liikennevaloissa liikenne jonoutuu etenkin ruuhka-aikaan - Liikennevalot kaikissa liittymissä (4-kaistaiselle ei sovi kiertoliittymät)	Liikennettä siirtyy n. 2000 ajon./vrk muualle. Ennuste 10000-11000 ajon./vrk. Välityskyky syntyy liittymissä, jotka välittää ennustetun liikenteen. Autojen viiveet lyhyempiä, mikä varmistettu simulointiohjelmalla. Jonot pidempiä etenkin ruuhka-aikaan, mikä harkitulla valo-ohjauksella → johtaa liikenteen hakeutumiseen muualle (Vapaudentie)
Turvallisuus	Liikennevalot turvaa ylittämistä, mutta ovat pakolliset. LV-liittymissä tapahtuu peräänajoja. Leveä katutila nostaa ajonopeuksia	Merkittävästi turvallisempi ratkaisu. Kiertoliittymät turvallisempi liittymämuoto. Ylitys mahdollista ilman liikennevaloja (koroitettu suojatie)
Jalankulku ja esteettömyys	Ankea katutila ja leveä katu tekee merkittävän estevaikutuksen. Ylitys liikennevaloilla, mikä lisää estevaikutusta.	Esteettömyys ja kadun ylittäminen paranevat merkittävästi. Korostettu shares space ylityspaikka ilman liikennevaloja. Kauppakadun liittymässä liikennevalot.
Joukkoliikenne	Linja-autopysäkit ja saattoliikenne ei mahdu katutilaan eli rakennusalaa pitäisi tiivistää (suunnitelma uusiksi). - Kääntyminen LV-risteyksissä ei mahdollista -> kierto asemalla esim. kaukoliikenteen terminaalin kautta	Kavennetulta katutilasta saadaan tilaa puuriveille / paikallisliikenteen terminaalille ja pyöräteille kadun varteen. -kiertoliittymissä suunnan vaihto
Talous	Katua tulee parantaa hieman, mutta kustannusarvio karkeasti puolet.	Kadun saneeraamisen kustannusarvio noin 5 milj.€ Lisääntynyt kerroasala ja bussiterminaarin siirtäminen tuovat yli 4M€ hyötyjä.

Liikennesuunnitelmassa esitetty vertailu Valtionkadun kaventamisen vaikutuksista (Liikennesuunnitelma, WSP Finland 2020).



Valtionkadun ja Ruukintien risteysalueiden kääntymissuuntien palvelutasot liikennesuunnitelman mukaisessa tilanteessa (Liikennesuunnitelma, WSP Finland 2020).



Valtionkatu-Ruukintien yleissuunnitelman 2+2 –kaistainen vaihtoehto, joka tehtiin kaavaluonnosvaiheen jälkeen. Vaihtoehdossa risteykset joudutaan varustamaan liikennevaloilla, mikä heikentää liittymien palvelutasoa ja estää bussien suunnanvaihdon kertoliittymien kautta. (Liikennesuunnitelma, WSP Finland 2020).

Taksit ja saattoliikenne

Asemalle ja perhepalvelukeskuksen edustalle on, keskeiselle paikalle kadulla, sijoitettu taksit ja lyhytaikainen saattoliikenne. Pidempiaikainen aseman saattoliikenne järjestetään Valtionkadun ja Ruukintien varteen.

Nykyisin takseilla on erinomainen paikka aivan asema-aukion pääoven edessä, mutta uudessa asemakeskuksessa aukiolle pääsevät vain jalankulkijat joiden määrä lisääntyy toimintojen ja asutuksen lisääntyessä alueella.

Nykyisin noutopaikat (lyhytaikainen pysäköinti) ovat asema-aukiolla ja jättöpaikat taksien takana. Yleissuunnitelmassa saattoliikenne oli sijoitettu P-laitosten yhteyteen, mutta tässä suunnitelmassa esitetään lyhyitä jättöpaikkoja kadun varteen (1 ja 3.korttelissa), minkä lisäksi nykyisen kaltainen saattopaikka Kauppakadun jatkeelle.

Perhepalvelukeskuksen mahdollinen sijoittuminen eteläisimpään kortteliin korostaa läheisten saattopaikkojen löytymistä. Suunnitelmassa taksit on esitetty nykyisen kaltaisesti kahteen riviin mahdollisimman lähelle pääovea kadulta tulevaan syvennykseen, jonka kohdalle tulee myös 5 autopaikan saattopiste.

Matkahuolto

Nykyisin Matkahuollon rahtipiste sijaitsee aseman eteläpuolella kaukoliikenteen terminaalissa. Paikkoja on 4 ja niitä käyttävät myös kuorma-autot. Rahtipiste tulee siirtymään aseman pohjoispuolelle kaukoliikenteen terminaalin siirtymisen myötä. Matkahuollolle on varattu tilaa pohjoisen pysäköintilaitoksen yhteyteen, joka sijaitsee kaukoterminaalin vieressä tai matkahuollon palvelupiste voi sijoittua myös täysin erilleen kaukoterminaalista.

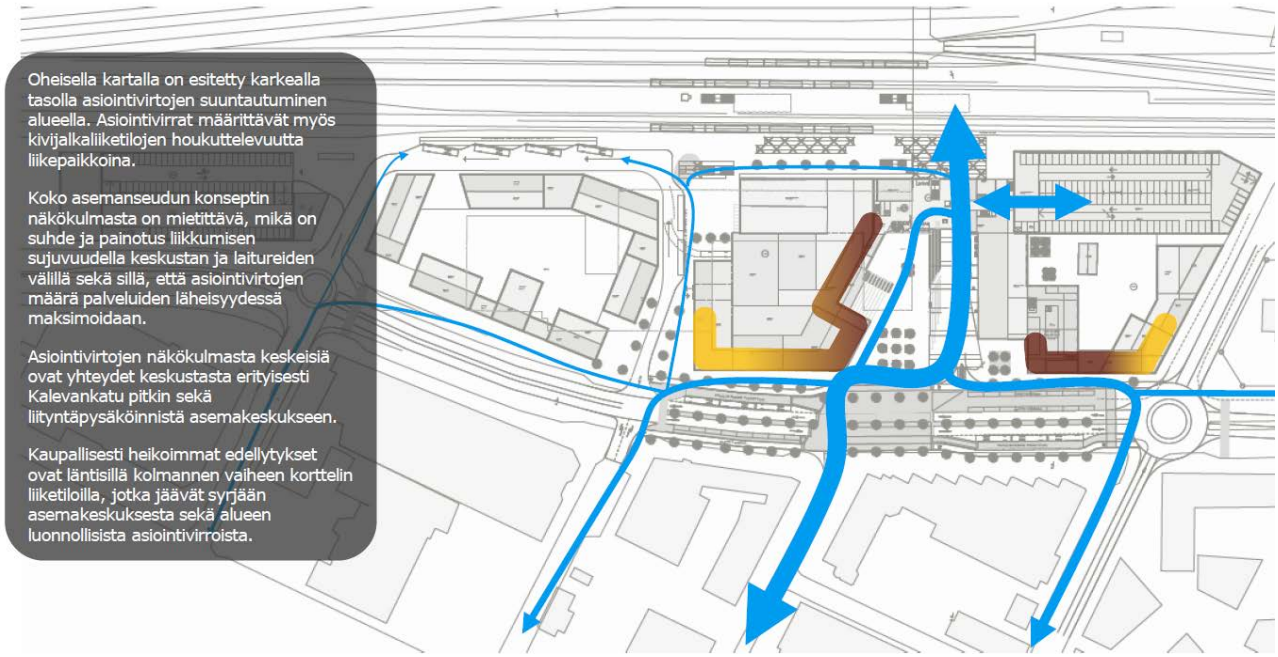
Kaupallinen selvitys (Ramboll Oy)

Alueelle laadittiin kaupallinen selvitys keväällä 2020. Sen tavoitteena oli määritellä asemanseudun eri toimintojen laajuus markkinalähtöisesti. Tarkoituksena oli mitoittaa eri toiminnot siten, että taloudelliset reunaehdot toteutuvat ja eri toimintojen mitoitus vastaa kysyntää. Mitoituksessa huomioitiin myös se, että toiminnot tukevat ja täydentävät toisiaan.

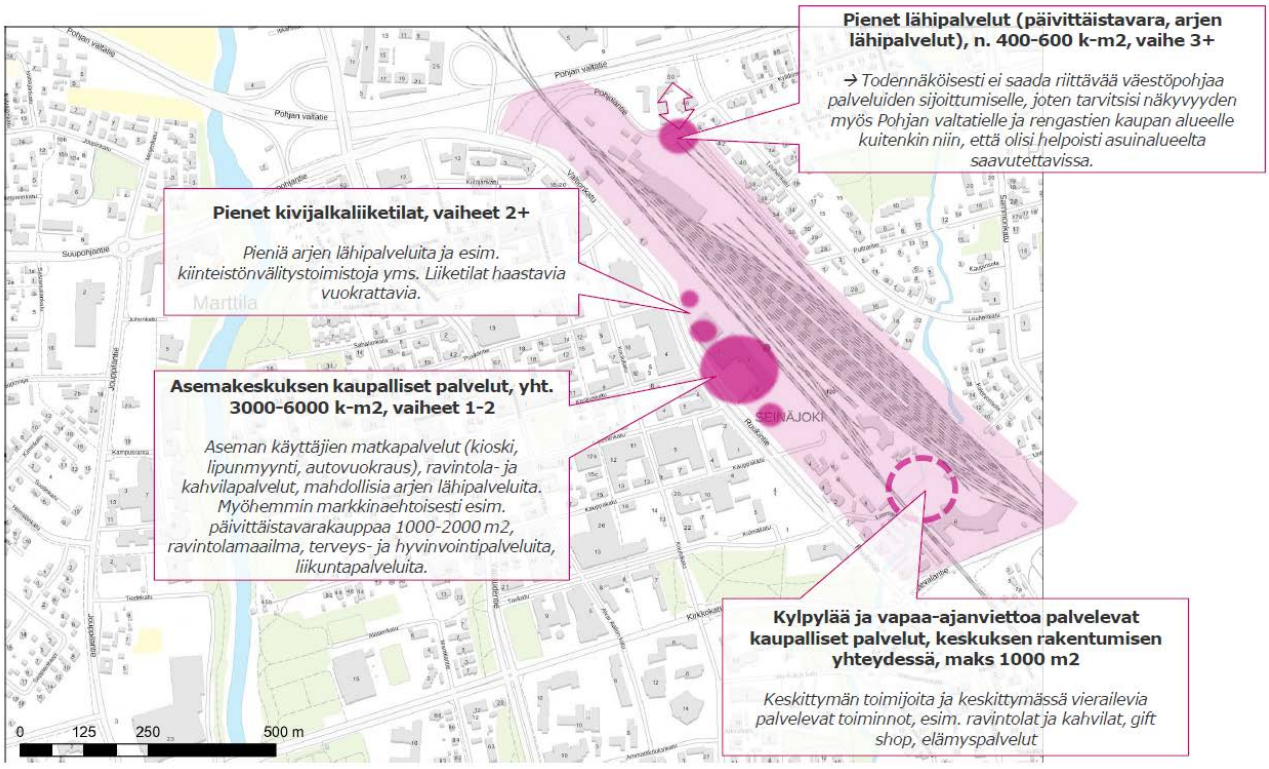
Seinäjoen asemalla on vuosittain noin 1,2 miljoonaa kävijää, mikä lisää kohteeseen suuntautuvaa ostovoimaa ja synnyttää tarvetta erilaisille palveluille. Asema-ja joukkoliikennekohteissa keskimyynti vaihtelee noin 5-7 €/kävijä välillä. Pieni keskimyynti johtuu kauppakeskuksen roolista läpikulkupaikkana. Keskimyynnillä kerrottuna tämä tarkoittaisi noin 6-8 miljoonan euron myyntiä pelkästään aseman käyttäjiin perustuen. Tämä tarkoittaisi noin 1200 - 1600 kem² tilantarvetta pelkästään aseman matkustajavirtoihin perustuen. Käytännössä valtaosa ostovoimasta suuntautuu päivittäistavarakauppoihin (kaupat, kioskit) sekä ravintola- ja kahvilapalveluihin. Lisäksi työpaikkojen tuoma potentiaali lounaskysyntänä on noin 700 000 euroa vuodessa, mikä tarkoittaisi noin 200 – 300 kem² laskennallista tilantarvetta.

Selvityksessä todetaan, että lähipalvelujen osalta niille saattaa olla tarvetta jopa ratojen molemmin puolin, mikäli Pohjan puolen asukaspohja kasvaa. Lähipalvelut tulee sijoittaa lähelle asiakasvirtoja. Kaiken kaikkiaan kaupallisesti heikoimmat edellytykset ovat liiketiloilla, jotka jäävät syrjään matkakeskuksen luonnollisista asiointivirroista.

ASIOINTIVIRRAT ALUEELLA (KONSULTIN KARKEA ARVIO)



Konsultin arvio alueen asiakasvirroista (Ramboll, 2020).



Kaupan ja palveluiden sijoittumisperiaatteet suunnittelualueella (Ramboll, 2020).

4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve

Kaupungin väkiluku on noin 64 000 asukasta ja kaupunki kasvaa voimakkaasti. Väestönlisäys on ollut viime vuosina 1 - 1,5 % vuosittain. Kaupunkialueen väestönkasvu on siis vuosittain arviolta 600 – 1 000 asukasta.

Kaupunkikeskustan kehittäminen on valtuustokauden 2017 – 2021 tärkeimpiä strategisia tavoitteita. Kaupunkikeskustan osayleiskaavatyön yhteydessä on määritelty keskustan suunnittelualueet, joilla on oma profiilinsa osana tulevaisuuden kaupunkikeskustaa.

Kaupunkistrategian mukaan Seinäjoen asema-alueen kokonaisvaltaisen kehittämisen lähtökohta on keskusta-alueen ja asema-alueen tiivistäminen. Asema-alue on liikenteen ja logistiikan, asumisen ja palvelujen ja osaamisintensiivisen yritystoiminnan kehittämisalue.

4.2 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

Aseman alueen, ratapihan ja Tullin alueen asemakaavoitus on Seinäjoen kaupungin kaavoitusohjelmassa 2017 - 2021. Laajan alueen tavoitteita ja periaatteita on tutkittu jo keskustan osayleiskaavatyön yhteydessä sekä aseman alueen yleissuunnitelmatyössä vuonna 2018. Seinäjoen kaupunkiympäristölautakunta käynnisti kokouksessaan asemakaavamuutoksen 14.2.2018. Yleissuunnitelman valmistumisen jälkeen Seinäjoen kaupunki ja Senaatin Asema-alueet Oy ovat yhteistyössä teettäneet jatkosuunnitelmia kaavaluonnoksen pohjaksi asemakortteleiden alueelle.

4.3 Osallistuminen ja yhteistyö

4.3.1 Osalliset

Osallisia ovat alueen maanomistajat ja ne, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, sekä viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään (MRL 62§). Tässä asemakaavan muutoksessa osallisia ovat:

Kaavamuutoksen hakija, kaava-alueen ja siihen rajoittuvien alueiden maanomistajat, yrittäjät, asukkaat ja muut toimijat,

Kaupungin viranomaiset: Kaupunkiympäristön toimiala, Rakennusvalvonta, Yhdyskuntatekniikka, Kiinteistö- ja mittauspalvelut, Ympäristönsuojelu, Elinvoiman- ja kilpailukyvyn toimiala, Puistotoimi, Joukkoliikenne, Seinäjoen Vesi Oy, Seinäjoen Energia Oy, Seiverkot Oy, Into Seinäjoki Oy, Etelä-Pohjanmaan pelastuslaitos, Seinäjoen museot

Valtion ja muut viranomaiset: Museovirasto**,** Etelä-Pohjanmaan ELY, Etelä-Pohjanmaan liitto, Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintovirasto, Väylävirasto

Yritykset ja yhdistykset yms: Senaatin Asema-alueet Oy, VR Oy, Elisa Oyj, Sydämellinen Seinäjoki ry, Etelä-Pohjanmaan luonnonsuojeluyhdistys ry

sekä muut mahdolliset yhteisöt ja henkilöt, joiden oloihin ja etuihin kaava saattaa vaikuttaa.

Liite 2. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

4.3.2 Vireilletulo

Seinäjoen kaupungin kaupunkiympäristölautakunta teki suunnittelualuetta koskevan kaavoituspäätöksen 14.2.2018.

4.3.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman ja kaavaluonnoksen nähtävillä olosta on tiedotettu Seinäjoen kaupungin virallisessa ilmoituslehdessä Seinäjoen Sanomissa 26.2.2020 sekä Seinäjoen kaupungin internet-sivuilla kuulutuksissa 26.2.2020. OAS on yhdessä kaavaluonnoksen sekä siihen liittyvien asiakirjojen kanssa MRA 30§:n mukaisesti nähtävillä 26.2.2020 – 25.3.2020.

Kaavaluonnos sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelma on lähetetty Etelä-Pohjanmaan ELY- keskukselle sähköisen asiointipalvelun kautta. Muita viranomaisia tai lausunnonantajia on tiedotettu sähköpostitse nähtävillä olosta sekä nettiosoitteesta, josta materiaali on ladattavissa ja tilattavissa.

Osalliset ovat voineet esittää kaavaluonnoksesta mielipiteitä nähtävillä olon aikana.

Kaavaluonnoksesta saatiin 10 lausuntoa ja 4 mielipidettä. Lausunnon antoivat Elisa Oyj, Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, Etelä-Pohjanmaan liitto, Museovirasto, Seinäjoen museot, Seiverkot Oy, Senaatti-kiinteistöt, Väylävirasto ja Seinäjoen kaupungin ympäristönsuojelu.

Kaupunginhallitus on hyväksynyt kokouksessaan 19.10.2020 kaavaehdotuksen asetettavaksi virallisesti nähtäville.

Kaavaehdotuksen nähtävillä olosta on tiedotettu Seinäjoen kaupungin virallisessa ilmoituslehdessä Eparissa ja Seinäjoen kaupungin internet-sivuilla kuulutuksissa 28.10.2020. Kaavaehdotusasiakirjat, kaavakartta ja selostus, ovat olleet virallisesti nähtävillä (MRL 65§) 28.10. – 26.11.2020 Seinäjoen kaupungin kaupunkisuunnittelun ja kaavoituksen internet-sivuilla. Asiakirjat on lähetetty Etelä-Pohjanmaan ELY-keskukselle lausuntopyyntöineen sähköisen asiakaspalvelun kautta. Muita viranomaisia ja lausunnonantajia sekä maanomistajia on tiedotettu nähtävillä olosta sekä nettiosoitteesta, josta materiaali on ladattavissa ja tilattavissa, joko sähköpostitse tai kirjeitse.

Osalliset ovat voineet esittää kaavaehdotuksesta mielipiteitä nähtävillä olon aikana.

Kaavaehdotus on ollut MRA 27§:n mukaisesti virallisesti nähtävillä 28.10.2020 –26.11.2020 välisen ajan. Kaavasta saatiin 6 lausuntoa ja yksi muistutus. Lausunnon antoivat Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, Etelä-Pohjanmaan Pelastuslaitos, Museovirasto, Seinäjoen museot, Seinäjoen Energia (Kaukolämpö) ja Väylävirasto.

Kaupunginhallitus käsitteli kaava kokouksessaan 7.12.2020 ja päätti esittää asemakaavaa kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi.

Kaupunginvaltuusto hyväksyi asemakaavan 14.12.2020.

4.3.4 Viranomaisyhteistyö

Viranomais- ja muu asiantuntijayhteistyö järjestetään lausuntomenettelyin ja neuvotteluin.

Viranomaisneuvottelu 25.9.2020
Kaavaluonnoksesta järjestettiin viranomaisneuvottelu etäyhteydellä. Neuvot-

teluun osallistui Seinäjoen kaupungin edustajien lisäksi kaupungin tytäryhtiöiden Seiparkin ja Inton edustajat sekä Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen, Etelä-Pohjanmaan liiton ja Väyläviraston edustajat. Tilaisuuden puheenjohtajana toimi kaupunkiympäristöjohtaja Juha Takamaa ja sihteerinä kaavoitusarkkitehti Veli-Matti Prinkkilä. Kaupungin puheenvuorossa kaavoitusjohtaja Martti Norja esitteli asemanseudun kehittämisen taustaa ja vaiheita. Veli-Matti Prinkkilä esitteli kaavaluonnoksen sisällön.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen puheenvuoroissa todettiin, että kaiken kaikkiaan asemanseudun kaavamuutos on Seinäjoen merkittävin yksittäinen kaavahanke. Ongelmana onkin hankkeen laajuudesta johtuen yleiskaavallisen tarkastelun puuttuminen, koska olisi tärkeää nähdä kokonaisuutta vähän laajemmin. Matkakeskuksen maakunnallista merkitystä ja säilyttävän vaihtoehdon mukaan ottamista pidettiin tärkeänä. Luontoselvityksen osalta ELY huomautti, että ratapihan raiteiden alueelta olisi hyvä selvittää laajemmin, onko alueella mahdollisia lajistoja. ELY kommentoi liikenteellisiä ratkaisuja ja esitti, että olisi hyvä olla kokonaisarvio liikenteen järjestämisestä laajemminkin.

Väyläviraston mukaan hankkeessa osoitetaan merkittävä määrä rakentamista radan läheisyyteen, minkä vuoksi on tarpeen tarkistaa korttelialueiden rajauksia ja kulkuyhteyksiä radan läheisyydessä. Uusien kortteleiden osalta on myös huomioitava rakennusten elinkaaren aikainen kunnossapito sähköturvallisuuden kannalta sekä stabiliteettikysymykset. AL-korttelialuetta koskien on tehtävä tarvittavat melu- ja tärinäselvitykset.

Etelä-Pohjanmaan liiton mukaan hanke on erittäin tärkeä ja merkittävä. Sillä on ulottuvuudet koko keskustan vetovoimaisuuden kehittämiselle. Hankkeella vastataan tavoitteisiin liikenteen järjestämiselle sekä kestävään liikenteen kehittämiseen. Etelä-Pohjanmaan liiton mukaan kokonaisuuden esiintuominen olisi toivottavaa. Liiton mukaan olisi erittäin tärkeää, että tähän hankkeeseen saataisiin ohjattua elpymisrahoitusta. Jos järjestelyratapiha poistuu, olisi ehkä mahdollista pohtia kantatie 67:n liikenteen suuntaamista pääosin Pohjan puolen liityntäpysäköintiin.

Seinäjoen museoiden mukaan aseman alueen kehittäminen on positiivinen asia. Rautatie on ollut tärkeä elementti Seinäjoen kehityksen kannalta. Laajempi tarkastelu asema-alueelle olisi tarpeen. Inventointi on hyvä ja laadukas, mutta tarvitaan laajempaa katsantokantaa. Kulttuuriympäristöselvitys pitäisi tehdä koko alueesta. On pohdittava, miten muut suojelurakennukset otetaan osaksi kokonaisuutta. Järjestelypihan muutosten osalta pelkästään rakennukset eivät ole tärkeitä, vaan pitää myös ottaa mukaan myös se, miten raiteet ovat sijoittuneet ja muuttuneet.

Liite 3. Viranomaisneuvottelun pöytäkirja

4.4 Asemakaavan muutoksen tavoitteet

4.4.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kaupungin asettamat tavoitteet
Asemakaavan tavoite on tiivistää ja elävöittää kaupunkirakennetta. Asema-alueen kaavoitusta on vuosien mittaan pohjustettu hankkeen tavoitteiden asettelulla ja fyysisten reunaehtojen selvittämisellä. Alueen suunnittelua on pohjustettu mm. ns. SmartStation -hankkeella ja kansainvälisellä Europan 13 arkkitehtikilpailulla vuonna 2015, lukuisten muiden selvitysten ohella. Alueelle on tehty esimerkiksi alueen markkina-analyysejä. Aseman alueelle pyritään

saamaan mitä erilaisimpia toimintoja jotka tukisivat toisiaan. Asemakortteleihin voitaisiin sijoittaa asumista, toimistoja, hotellitilaa, erilaisia kaupallisia palveluja, julkisia toimintoja ja liiketilaa. Viimeisimpänä toimintona mukaan on tullut perhepalvelukeskus Aallokon tilojen sijoittaminen asemakortteleihin.

Asemakaavan muutoksen periaatteita on ohjannut Seinäjoen asema-alueen yleissuunnitelma (Sitowise Oy) sekä sen jälkeen laadittu asemakortteleiden hankesuunnitelma (OOPEAA). Hankesuunnitelmassa on esitetty alueelle asemarakennus, asumista, perhepalvelukeskus Aallokko, tarvittavat pysäköintilaitokset, kevyen liikenteen alikulku Pohjan puolelle sekä asema-aukio. Paikallisliikenteen bussien lähtöterminaalien sijainti on osoitettu Valtionkadun varteen ja kaukoliikenteen bussiterminaali radan ja pohjoisimman asemakorttelin väliin.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet
Kaavaratkaisu on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukainen ja kaavan toteuduttua aluerakenne tiivistyy. Asemanseudun tiivistäminen ja kehittäminen tukevat siirtymistä kestävään yhdyskuntarakenteeseen ja liikennejärjestelmään. Työpaikka-alueiden sijoittaminen asemanseudulle hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle luo valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti mahdollisuuksia elinkeinojen uudistumiselle. Luonnonarvot eivät vaarannu tulevan kaavamuutoksen myötä.

Suunnittelutilanteesta johdetut tavoitteet
Maakuntakaavassa Kaupunkikehittämisen kohdealueen (kk) suunnittelumääräyksen mukaan *"Aluetta kehitetään maakuntakeskuksena ja sitä ympäröivänä kaupunkiseutuna. Alueen valmiuksia parannetaan maakunnallisten palveluiden sijainti- ja liikenneyhteyksien solmupaikkana. Erityistä huomiota tulee kiinnittää alueella sijaitsevan matkakeskuksen ja lentoaseman sekä muun maakunnan välisten joukkoliikenneyhteyksien kehittämiseen. Kuntien yleiskaavoissa kevyen liikenteen verkostojen jatkuvuus on varmistettava."*

Vaihemaakuntakaava II:ssa Alue on keskustatoimintojen aluetta (C) ja kaupallisen vyöhykkeen aluetta (km2).

Yleiskaavassa Voimassa olevassa oikeusvaikutteettomassa yleiskaavassa vuodelta 1994 suunnittelualue on pääosin liikennealuetta (L) sekä vähäisiltä osin rautatieliikennealuetta (LR). Nykyisellään yleiskaava ei ohjaa rakentamista tarpeeksi.

Keskusta-alueelle ollaan laatimassa oikeusvaikutteista osayleiskaavaa. Kaavan taustaselvitykset ovat työn alla. Kaavamuutos on aloitetun yleiskaavatyön tavoitteiden mukaista.

Vuoden 2017 – 2021 kaavoitusohjelman ja vuoden 2018 – 2025 kaupunkistrategian kulmapistealueena on asemanseudun kehittäminen.

Alueen oloista ja ominaisuuksista johdetut tavoitteet
Asemahalli itsessään on tilantarpeiltaan suhteellisen pieni, mutta sen asema kaupunkirakenteessa on merkittävä ja sen kautta kulkee nykyisinkin jo noin 2000 matkustajaa päivässä. Yhteydet keskustorille, Aalto-keskukseen, Pohjaan sekä muualle keskustaan on suunniteltava huolellisesti erityisesti kevyen liikenteen osalta.

Valtionkadun liikenteen aiheuttamaa estevaikutusta kevyelle liikenteelle pitää myös pyrkiä vähentämään ja alue on pyrittävä liittämään kiinteämmäksi osaksi jalankulkupainotteista keskustaa. Ympäristöhäiriöiden osalta suunnittelussa on huomioitava raideliikenteen sekä katualueen ajoneuvoliikenteen

aiheuttaman melun torjunta.

Suunnittelualue sijaitsee kaupunkirakenteellisesti ja -kuvallisesti keskeisellä paikalla, joten ratkaisun on toisaalta sopeuduttava onnistuneesti ydinkeskustan kaupunkirakenteeseen ja toisaalta muodostettava rautatiealueen suuntaan maisemallisesti eheä kokonaisuus.

4.5 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

Seinäjoen asemanseutu on ollut Seinäjoen kaupungin keskeinen aluekehittämiskohde jo pitkään. Alueen kehittämisen pohjaksi on laadittu lukuisia selvityksiä ja suunnitelmia, joita on esitelty aikaisemmin kohdassa *3.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset.*

4.5.1. Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Asemakaavaluonnos 26.2.2020

Alueelle laadittiin esitettyjen tavoitteiden ja nykyisten lähtökohtien ja selvitysten pohjalta kaavaluonnos.

Asemakaavan luonnosvaiheessa on tutkittu alueelle sopivan rakentamisen määrää ja laatua. Asemakortteliin eteläosassa on suunniteltu rakentamista noin 26 000 k-m², josta Perhepalvelukeskus 7 500 k-m², toimistotilaa 10 000 k-m², asumista 6 500 k-m² ja liiketilaa 2 000 k-m² sekä lisäksi 550 autopaikan pysäköintitalo. Asemakorttelin pohjoispuoli (II-vaihe) sisältää asumista, liiketilaa ja hotelli- tai/ja toimistotilaa yhteensä noin 22 000 k-m².

Asumispainotteinen asuin- ja liikekortteli asemakorttelin pohjoispuolella sisältää (III-vaihe) asumista noin 20 500 k-m² ja liiketilaa (esimerkiksi matkahuolto) ensimmäisessä kerroksessa 2 500 k-m². Neljännessä vaiheessa näiden pohjoispuolelle voidaan vielä rakentaa 600 paikan pysäköintitalo, jonka kerrosala on arviolta 16 600 k-m².

Alueella kaikki pysäköinti on suunniteltu sijoitettavaksi julkisiin pysäköintilaitoksiin, eli pysäköintitaloihin, joista kaksi olisi keskustan puolella ja yksi Pohjan puolella. Pysäköintitalot voidaan rakentaa vaiheittain tarpeen mukaan. Maanalainen pysäköinti mahdollistetaan, mutta kustannusvaikutuksen vuoksi se on hyvin epätodennäköistä.

Kaavaluonnoksessa Keskustan kortteliin 47 osoitetaan keskustatoimintojen korttelialue (C), jonka enimmäisrakennusoikeus on 52 500 k-m². Korttelialueella kerrosluku vaihtelee 1 ja 10 kerroksen välillä. Alueelle voidaan sijoittaa asuinkerrostaloja enintään 15 000 k-m², liike- ja toimistorakennuksia (k ja kl), henkilöliikenneterminaalin tiloja (lha), sosiaalitointa- ja terveydenhuoltoa palvelevia tiloja (ys) enintään 7500 k-m² sekä pysäköintilaitos (lpa). C-korttelialueella pysäköintilaitos voidaan rakentaa annetun rakennusoikeuden lisäksi.

Keskustan kortteliin 56 osoitetaan asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue (AL), jonka enimmäisrakennusoikeus on yhteensä 25 500 k-m². Rakennusten kerrosluku vaihtelee 1 ja 9 kerroksen välillä.

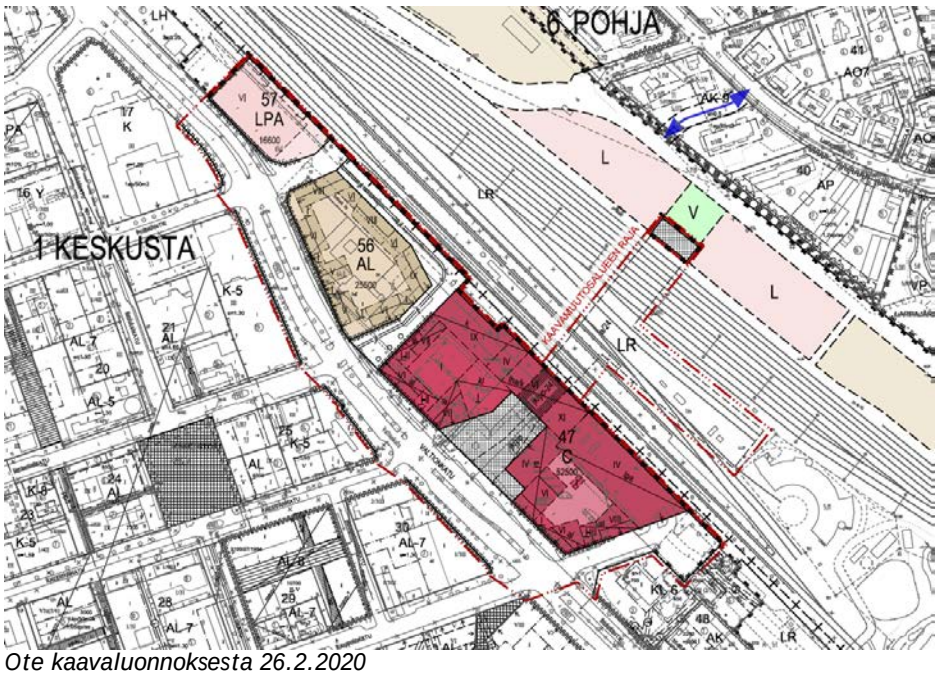
Kortteliin 57 osoitetaan autopaikkojen korttelialue (LPA), jonne saa rakentaa enintään 6-kerroksisen pysäköintilaitoksen. Korttelialueen rakennusoikeus on 16 600 k-m².

Korttelin 47 yhteyteen osoitetaan asema-aukio, jonka kautta voidaan järjestää kevyen liikenteen kulkureitti asemahalliin. Aukion kautta osoitetaan myös

kevyen liikenteen alikulkuyhteys (jk/pp) Pohjan puolelle. Pohjan kaupunginosan puolelle osoitetaan pääosin rautatiealuetta (LR), jossa mahdollistetaan kevyen liikenteen alikulkuyhteyden (a/24) rakentaminen.

Valtionkadun katualueelta osoitetaan korttelin 56 ympäri joukkoliikennekatu (jl), jonne voidaan järjestää kaukoliikenteen bussien pysäkit.

Asemakaavan muutosalueen kokonaisrakennusoikeus on 94 600 kem². Kaava-alueen aluetehokkuus on noin e=1,43.



Ote kaavaluonnoksesta 26.2.2020

Luonnosvaiheen lausunnot ja mielipiteet sekä niiden vastineet
Asemakaavaluonnos on ollut nähtävillä 26.2.2020 – 25.3.2020 välisen ajan. Kaavaluonnoksesta saatiin 10 lausuntoa ja 4 mielipidettä. Lausunnon antoivat Elisa Oyj, Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, Etelä-Pohjanmaan liitto, Museovirasto, Seinäjoen museot, Seiverkot Oy, Senaatti-kiinteistöt, Väylävirasto ja Seinäjoen kaupungin ympäristönsuojelu.

Elisa Oyj
Lausunnon mukaan Elisa Oyj:llä ei ole huomauttamista asemakaavaluonnokseen. Alueella on Elisa Oyj:n tietoliikennekaapeleita, joiden olemassaolo alueella toimijoiden tulee tiedostaa ja huolehtia niiden riittävästä suojauksesta. Mikäli kaapeleita joudutaan siirtämään pitää siirron tarvitsijan olla hyvissä ajoin yhteydessä Elisaan ja tilata ao. siirto.

Vastine:
Merkitään tiedoksi.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus
Lausunnossa todetaan, että kaavahankealueella ei ole voimassa oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Voimassaolevien maakuntakaavojen suunnittelumääräykset tulee ottaa huomioon asemakaavamuutoksessa.

ELY-keskus huomauttaa, että Seinäjoen keskustan rakennetta ja mittakaavaa

uudistetaan merkittävässä määrin useilla pienialaisilla asemakaavan muutoksilla ilman oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Asemakaavaluonnoksen selostuksessa mainitaan, että keskustan osayleiskaavan uudistaminen on aloitettu. Siitä ei ole kuitenkaan laitettu nähtäville osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa, luonnosta tai selvityksiä rakennuskantainventointia ja ideasuunnitelmaa lukuun ottamatta. Lausunnon mukaan asemakaavamuutosten tulisi perustua yleiskaavaan ja sen selvityksiin. Vähittäin tapahtuvan suuren, merkittävää osaa kaupungin keskustasta koskevan muutoksen kokonaisvaikutuksia mm. liikenteen sujuvuuteen, muuhun infrastruktuuriin ja kaupunkirakenteeseen tulisi tutkia yleiskaavatasoisesti ennen rakentamisen mittakaavaa muuttavia asemakaavahankkeita. Kokonaisvaikutuksia esille tuovien selvitysten tulisi olla käytettävissä ja nähtävillä kaavoitusmenettelyn yhteydessä. Oikeusvaikutukseton yleiskaava vuodelta 1994 ei ohjaa rakentamista tarpeeksi.

Lausunnossa todetaan, että matkakeskuskokonaisuudella ympäristöineen on ollut ja on edelleen huomattava merkitys kaupungin kehitykselle. Kaavasuunnitelman lähtökohtana on asemanseudun kehittämisen yleissuunnitelma, jossa nykyinen kaava-alueella sijaitseva matkakeskuskokonaisuus (rautatieasema, matkakeskus ja valtion rautateiden toimistorakennuksia) puretaan, ja tilalle rakennetaan huomattavasti suuremmat rakennusmassat. Kaavaselostuksessa mainittu asemarakennuksen dokumentointi ei ole vielä valmistunut kaavan valmisteluaineiston nähtävillä olon aikana.

Seinäjoen matkakeskus on huomioitu Etelä-Pohjanmaan liiton teettämässä Etelä-Pohjanmaan uudemman rakennetun kulttuuriympäristön inventoinnissa, jossa on ehdotus myös kohteiden arvotukseksi. Inventointiraporttia kohteiden arvotuksineen ei ole vielä hyväksytty maakunnan toimielimissä. Matkakeskus on tuossa parhaillaan nähtävänä olevassa raportissa arvioitu maakunnallisesti arvokkaaksi luokituksella B. Rautatieasema kuuluu 1970- luvun arkkitehtuuria edustaviin kohteisiin, joilla on vasta äskettäin alettu nähdä kulttuurihistoriallista arvoa modernismin rakennusperintönä. Rakennus on ollut aikanaan Suomen toisiksi suurin asemarakennus ja ensimmäisiä ns. matkakeskusformaatilla toteutettuja terminaaleja. Rakennuksen on suunnitellut arkkitehti Heikki Castrén, jonka ura liittyi läheisesti Viljo Revelliin. Kaavaratkaisu perustuu matkakeskuksen purkamiseen ja korvaamiseen uusilla, suuremmilla rakennuksilla. Kohteen mahdollinen purkaminen edellyttää rakennushistoriaselvityksen laatimista kohteesta jo kaavoitustyötä varten sekä vaihtoehtoisia tarkasteluita, joissa on tutkittu rakennuksen säilyttämistä.

Alueella on tehty Maaperän pilaantuneisuuden historiaselvitys (Sitowise Oy, 2017). Alueen suunnittelussa ja rakentamisessa tulee huomioida tiedossa olevat pilaantuneet maa-alueet sekä selvityksessä määritellyt alueet, joilla on tarvetta suorittaa tarkempia pilaantuneisuustutkimuksia.

Kaava edellyttää maakunnallisen ja valtakunnallisen merkityksensä (ml. rakennushistorialliset arvot) johdosta viranomaisneuvottelua.

Vastine:
Kaavaluonnoksen nähtävillä pidon jälkeen järjestettiin viranomaisneuvottelu, jossa jo käsiteltiin lausunnon keskeisimpiä kysymyksiä. Keskustan osayleiskaavatyötä pyritään edistämään, mutta asemakorttelien asemakaavan muutosta varten osayleiskaava ei ehdi valmistua. Tässä vaiheessa osayleiskaavaa varten on vasta tehtynä joitakin selvityksiä. Koska nykyinen oikeusvaikutukseton yleiskaava vuodelta 1994 ei ohjaa rakentamista tarpeeksi, asemakaavaa varten on laadittu asemanseudun yleissuunnittelun laatimisen yhteydessä riittävät yleiskaavatasoiset selvitykset ja niitä on täydennetty asemakaavan valmistelun aikana. Myös voimassaolevien maakuntakaavojen suunnittelumääräykset huomioidaan asemakaavamuutoksessa.
Kaavaluonnoksen jälkeen on teetetty myös suunnitelmavaihtoehto, jossa ny-

kyinen matkakeskus säilyy. Kaavaehdotuksessa suunnittelualue rajautuu matkakeskuksen eteläseinään, joten tässä asemakaavan muutoksessa ei vielä tehdä ratkaisuja matkakeskuksen säilymisen tai purkamisen osalta. Matkakeskuksen rakennusinventointi on valmistunut kaavaluonnosvaiheen jälkeen ja se lisätään kaavaa koskeviin selvityksiin.
Maaperän pilaantumiseen liittyvät kysymykset on huomioitu kaavamääräyksin. Ennen rakentamiseen ryhtymistä edellytetään ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä selvittämään, onko alueella saastuneita maa-aineksia. Saastuneet maa-ainekset on poistettava tai käsiteltävä vaarattomaksi ympäristöviranomaisen vaatimassa laajuudessa.

Etelä-Pohjanmaan liitto
Lausunnossa viitataan Saatsi Arkkitehtien tekemään Etelä-Pohjanmaan uudemman rakennetun kulttuuriympäristön inventoinnin kohdeluetteloon, jossa on kuvattu matkakeskusta rakennusperinnön näkökulmasta. Lausunnossa todetaan, että matkakeskus on arvotettu Etelä-Pohjanmaan uudemman rakennetun kulttuuriympäristön inventoinnissa maakunnallisesti arvokkaaksi kohteeksi.

Korttelin yhteyteen osoitetaan asema-aukio, jonka kautta on mahdollista rakentaa rautatiealueen alittava kevyen liikenteen yhteys Pohjan puolelle. Tämän yhteyden mahdollistamista Etelä-Pohjanmaan liitto piti tärkeänä osana asemanseudun kehittämistä.

Alueidenkäytön suunnittelussa on huolehdittava joukkoliikenteen toimintaedellytyksistä, eri liikennemuotoja yhdistelevistä matkaketjuista, turvallisista ja kattavista kevyen liikenteen yhteyksistä sekä turvattava valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt.

Asemakaavan muutoksen myötä alueen kaupunkikuva kehittyy rakennetumman ja kaupunkimaisemman ympäristön suuntaan. Laajat pysäköintialueet rakennetaan umpikortteleiksi ja suunnittelualueesta tulee kiinteämpi osa Seinäjoen kävelypainotteista ydinkeskustaa. Suunnittelualueen kaupunkikuvallinen merkitys on suuri, koska aseman alueella on keskeinen rooli Seinäjoen kaupungin kehittymisessä ja kasvussa maakuntakeskuksena.

Seinäjoen Asemanseudun liikennesuunnitelma ja Valtionkatu-Ruukintien alustava yleissuunnitelma kaavaselostuksen liitteenä tuo esiin liikenteen kehittämisen tarpeet. Asemanseudun uudistumisen myötä tulee aseman liikennetoiminnot suunnitella uudelleen. Rautatieliikenteen lisäksi asema toimii linja-autojen kauko- ja paikallisliikenteen, sekä taksiliikenteen keskittymänä. Lisäksi asemakeskuksen tulee olla saavutettavissa kävellen ja pyöräillen, sekä henkilöautolla, jolloin asemakeskuksesta muodostuu matkaketjujen vaihtopiste liityntäpysäköinteineen.

Etelä-Pohjanmaan liitto katsoo, että asemakaavan muutosluonnos mahdollistaa asemanseudun kehittämisen maakuntakaavan mukaisesti.

Vastine:
Kaavaluonnosvaiheen jälkeisessä suunnittelussa ja kaavaehdotuksen valmistelussa on edelleen pyritty huomioimaan lausunnossa mainitut asiat.

Museovirasto
Museovirasto on edentänyt oheisen lausuntopyynnön toimijalle Seinäjoen museot, joka alueellisena vastuumuseona vastaa rakennetun kulttuuriympäristön ja maiseman lisäksi myös arkeologisen kulttuuriperinnön viranomaistehtävistä Etelä-Pohjanmaalla.

Vastine:
Merkitään tiedoksi.

Seinäjoen museot
Seinäjoen museoiden lausunnossa muistutetaan, että vaikutusten arvioinnissa tulee kiinnittää erityistä huomiota kaupunkikuvaan ja asema-alueen olemassa olevaan rakennuskantaan sekä suojeltuihin rakennuksiin. Matkakeskus on ehdolla maakunnallisesti merkittäväksi rakennetun kulttuuriympäristön kohteeksi, mikä tulee huomioida. Myös olemassa olevat ja tehtävät selvitykset tulee nimetä suunnitelmaan.

Lausunnon mukaan alueen kehityshistoriaa on syytä esitellä laajemmin joko kulttuuriympäristöselvityksessä tai osana kaavaselostusta.

Suunnittelu nojaa vahvasti tämän päivän trendeihin, eivätkä trendit välttämättä luo kestävää kehitystä. On tärkeää, että vielä jäljelle jääneet rautatiehistoriaan liittyvät rakennukset säilytetään ja otetaan osaksi uudistuvaa aluetta. Sen sijaan, että arkkitehtonisesti, historiallisesti ja maisemallisesti merkittävä matkakeskus puretaan uuden tieltä, se olisi voitu ottaa keskeiseksi suunnittelun lähtökohdaksi. Seinäjoen museot esittää, että kaavaa tarkennetaan ja tarkastellaan siten, että matkakeskus pystytään säilyttämään.

Vastine:
Kaavaluonnoksen jälkeen on teetetty myös suunnitelmavaihtoehto, jossa nykyinen matkakeskus säilyy. Kaavaehdotuksessa suunnittelualue rajautuu matkakeskuksen eteläseinään, joten tässä asemakaavan muutoksessa ei vielä tehdä ratkaisuja matkakeskuksen säilymisen tai purkamisen osalta. Matkakeskuksen rakennusinventointi on valmistunut kaavaluonnosvaiheen jälkeen ja se lisätään kaavaa koskeviin selvityksiin.
Kaavaluonnosvaiheen jälkeen kaavamuutosta varten on tehty Seinäjoen asemanseudun historian merkittävät vaiheet vuosiluvuin ja kuvin –raportti, jossa esitellään alueen kehityshistoriaa laajemmin. Rautatiehistoriaan liittyvät rakennukset on pyritty ja pyritään huomioimaan jatkossakin alueen kehittämisessä.

Seiverkot Oy
Seiverkkojen lausunnon mukaan asemanseudun rakennuksissa on tällä hetkellä kellariin sijoitettu, käytössä oleva kiinteistömuuntamo, jota ei voida purkaa ennen kuin korvaava muuntamo on käytössä. Seiverkkojen lausunnon mukaan alueen sähköntarve ei salli olemassa olevan muuntamon poistamista ja uuden rakennettavan kiinteistön rungon sisään sijoitetun kiinteistömuuntamon käyttöönottamista, joten ainut mahdollisuus olisi rakentaa puistomuuntamo kaava-alueelle tai sen välittömään läheisyyteen jo ennen purkutyön aloittamista. Lisäksi kortteliin 47 tarvitaan muuntamolle paikka kiinteistön rungon sisästä.

Seiverkot Oy ilmoittaa lisäksi tarvitsevansa Pohjan puolelle johtavan alikulkutunnelin rakenteisiin tilavarauksen kaapeliyhteydelle, jolla vahvistetaan asemanseudun sähkönjakelun toimitusvarmuutta.

Vastine:
Asemakaavamääräyksissä huomioidaan, että korttelialueelle on tarpeen vaatiessa varattava mahdollisuus sähkömuuntamon sijoittamiseen. Toteutuksen vaiheistus mahdollistaa uuden muuntamon rakentamisen ennen olemassa olevan purkamista. Pohjan puolelle johtavan alikulkutunnelin kaapeliyhteys on asemakaavallisesti mahdollista ja se tulee huomioida alikulkutunnelin

yleissuunnittelun laatimisen yhteydessä kaavan saatua lainvoiman.

Senaatti-kiinteistöt
Senaatin Asema-alueet Oy:n lausunnon mukaan liikennejärjestelmää tulisi kehittää siten, että liikennejärjestelmä tukeutuisi Valtionkadun varteen. Liikenneratkaisun etuina olisivat kortteleiden rakentamisaikatauluista riippumaton toteutus, jalankulkuvirrat suuntautuisivat selkeämmin uuden asemakeskuksen ja Valtionkadun välille, ratkaisu mahdollistaisi Valtionkadun parantamisen ja toteutuksen 1+1 tai 2+2 kaistaisella ratkaisulla. Lisäksi kaukoliikenneterminaalin sijoittaminen AL-korttelin 56 itäpuolelle muodosta haasteita asuinkorttelin asuntojen suunnittelulle meluolosuhteiden osalta. Kaavaluonnoksen korttelin 47 asuinrakentamisen rajausta 15 000 k-m2 tulisi kasvattaa tai poistaa määritelmä kokonaan.

Asemakeskuksen liikennejärjestelyitä tulisi kehittää Senaatin Asema-alueet Oy:n ja muiden eri osapuolien välillä ennen kaavamuutoksen eteenpäin viemistä.

Vastine:
Kaavaluonnosvaiheen jälkeen suunnittelualue on rajautunut niin, että kaavaluonnoksessa esitetyn korttelin 56 liikennejärjestelyt jäävät suunnittelualueen ulkopuolelle, samoin 2. vaiheessa toteutettava korttelin 47 osa. Näiden alueiden osalta suunnitteluratkaisujen vaihtoehtoja voidaan selvittää, kun alueiden kaavaehdotuksia ryhdytään aikanaan laatimaan.

Väylävirasto
Väyläviraston mukaan rautatien läheisyyteen osoitettujen uusien katu- ja korttelialueiden rakentamisesta ei saa aiheutua turvallisuusriskiä, haittaa radan stabiliteetille taikka muuta haittaa radanpidolle tai junaliikenteelle. Lähtökohtaisesti radan läheisyyteen sijoitettavien rakennusten tulee olla rakennettavissa ja kunnossapidettävissä täysin korttelialueen puolelta ja lisäksi on huomioitava sähköradan aiheuttamat rajoitteet rakennusten rakentamiseen, käyttöön sekä kunnossapitoon.

Kaavatyön yhteydessä tulee selvittää ratateknisen asiantuntijan toimesta asemakaavan toteuttamisen vaikutukset rautatiehen ja sen rakenteisiin. Lisäksi jo kaavatyön yhteydessä on tarpeen tehdä alustavat riskienarvioinnit radan läheisyyteen rakentamisesta.

Aseman luoteispuoleinen alue on nykytilanteessa osa laiturialuetta ja siellä sijaitsee radan rakenteita ja radan suuntainen huoltotie sekä huoltotie keskilaitureille. Kaavaluonnosaineiston perusteella Väylävirasto ei pysty ottamaan kantaa rautatiealueen kaventamisen hyväksyttävyyteen. Valmistelun yhteydessä tulee selvittää mahdollisuudet kaavaluonnoksen edellyttämiin muutoksiin. Rautatiealueen rajaus tulee osoittaa tehtävien selvitysten perusteella siten, että kaikki radan rakenteet mahtuvat sijoittumaan rautatiealueen puolelle. Lisäksi kaavassa tulee turvata ajorasitteilla radan kunnossapidon huoltoyhteydet radan suuntaisesti luoteeseen sekä keskilaitureille.

Radan läheisyyteen rakennettaessa tulee huomioida ratalain (2.2.2007/110) 37 §:n mukainen rautatien suoja-alue sekä 39 §:n mukaiset toimenpiderajoitukset. Ratalain 37 §:n mukainen rautatien suoja-alue ulottuu 30 metrin etäisyydelle radan keskilinjasta. Suoja-aluetta koskettaa ratalain 39 §:n mukaiset toimenpiderajoitukset. Radan läheisten alueiden rakentamisen sisältäessä radan stabiliteettiin vaikuttavia massojen siirtoja (kaivamista, pengertämistä) tai maaperän kuivatusta, tulee niistä tehdä jatkosuunnittelun yhteydessä riittävät selvitykset radan rakenteiden paikallaan pysymisen varmistamiseksi.

Radan stabiliteetti on tällöin huomioitava Väyläviraston geoteknisten ohjeiden mukaisesti.

Kaikessa radan läheisyyteen sijoittuvassa rakentamisessa on huomioitava sähköradan turvallisuusetäisyydet ja niiden aiheuttamat rajoitukset rakennusten rakentamiseen, kunnossapitoon ja käyttöön.

Sähköradan rakenteissa kulkee hengenvaarallinen jännite noin 3,5 metrin korkeudesta ylöspäin. Sivullisten tulee pysytellä kaikissa olosuhteissa vähintään 2 metrin etäisyydellä jännitteisistä osista ja työkoneiden on pysyteltävä vähintään 3 metrin etäisyydellä jännitteisistä osista. Asemakaavan muutoksessa on huomioitava sähköradan aiheuttamat rajoitteet uudisrakennusten rakentamiseen, kunnossapitoon ja käyttöön sekä tiedostettava, että lähelle rataa sijoittuva rakentaminen tulee tapahtumaan täysin rautatieliikenteen ehdoilla.

Asemakaavaluonnoksessa on annettu määräys liityntäpyöräpaikoista, jossa edellytetään 600 pyöräpaikan toteuttamista asema-alueelle ja sen läheisyyteen. Kaavaluonnokseen ei ole sisällytetty vastaavaa määräystä autojen liityntäpysäköintipaikkojen osalta. Asemakaavaan tulee sisällyttää määräys, jolla turvataan 500 auton liityntäpysäköintipaikan toteutuminen.

Väylävirasto ei osallistu alikulun suunnittelusta, toteutuksesta tai kunnossapidosta aiheutuviin kustannuksiin. Alikulun rakentamisesta tulee sopia Väyläviraston kanssa.

Väylävirasto edellyttää, että kaavoitettaessa alueita radan läheisyydessä on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat melu-, runkomelu- ja tärinähaitat. Kaavatyön aikana tulee tarkentaa Seinäjoen asemanseudun yleissuunnitelman yhteydessä laadittuja melu- ja tärinäselvityksiä vastaamaan asemakaavan mukaista tilannetta ja osoittaa niiden pohjalta tarvittavat kaavamääräykset haittojen torjumiseksi. Melua ja tärinää koskevista kaavamääräyksistä tulee ilmetä yksiselitteisesti mitä melun ja tärinän ohje- ja suositusarvoja kaavan toteuttamisessa edellytetään. Alueelle ei tule kaavoittaa melulle tai tärinälle herkkää maankäyttöä ilman asianmukaisia selvityksiä ja vaimennustoimenpiteitä. Väylävirasto muistuttaa, että melun- ja tärinäntorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnittelemista toimenpiteistä melun- ja tärinäntorjuntatarve syntyy. Näin ollen Väylävirasto ei osallistu uuden maankäytön johdosta aiheutuviin mahdollisiin melun- ja tärinäntorjunnan kustannuksiin.

Vastine:
Kaavaehdotuksen määräysosassa huomioidaan rata-alueen turvallisuuteen, stabiliteettiin, sähköradan rajoitteisiin sekä junaliikenteeseen liittyvät vaatimukset. Kaavaluonnosvaiheen jälkeen kaupunki on teettänyt ratateknisellä asiantuntijalla selvityksen, jossa varmistetaan mm. korttelialueiden ja rakentamisen riittävät etäisyydet rautatiealueen rakenteista. Kaavaluonnoksessa suunnittelualueen luoteispuoleinen alue on rajautunut pois nyt käsiteltävästä suunnittelualueesta, joten siihen liittyvät jatkoselvitykset toteutetaan ko. alueiden asemakaavaehdotusten laatimisen yhteydessä.
Asemakaavaehdotukseen on lisätty määräys, jolla turvataan 500 auton liityntäpysäköintipaikan toteutuminen. Kaavaluonnosvaiheen jälkeen alikulkuun ja muun ratapihan kehittämiseen liittyen on käyty Väyläviraston kanssa neuvotteluja, joissa on edistytty lupaavasti. Alikulun yleissuunnittelu päästäneen aloittamaan jo lähiaikoina. Melu- ja tärinähaitat huomioidaan asemakaavamääräyksin, jotka perustuvat asemanseudun yleissuunnitelmaa varten tehtyihin selvityksiin.

Seinäjoen kaupungin ympäristönsuojelu

Ympäristönsuojelu suosittelee, että asemakaavoihin sovelletaan jatkossa viherkerroin –menetelmää. Seinäjoen keskustan pohjoisosassa on jo lähes kokonaan rakennettu asemakaavalla ilman, että kaavaan on jätetty juuri lainkaan vihreää. Yksittäinen puu talojen välissä, ei toteuta viherkerroin-menetelmää.

Kun viheralueita ei jää tai suunnitella kaavoihin, vähennetään ihmisten viihtyvyyttä, niin alueella asioivien kuin asuvien näkökulmasta sekä vaikeutetaan myös hulevesien hallittua poisjohtamista. Aseman lähistöllä on Pajuluoma, joka on aikoinaan saastunut ratapihatoiminnasta. Sen kunnostaminen on nyt lähivuosina ajankohtaista. Ympäristönsuojelu näkisi, että kaupungin on huomioitava sinne keskustasta nykyisellääänkin johdettavan veden laatu. Kun hulevesien pidättyminen lisääntyy, se näkyy myös Pajuluoman vedenlaadussa. Asemakaavoitettavalle alueelle jää edelleen merkittävästi pinnoitettua aluetta ja sen määrä myös kasvaa kaavoituksen myötä. Viherkertoimen käytöllä autetaan myös siinä, että hulevesien hallinta paranee ja paremmin hallitaan myös jatkossa lisääntyvät kaupunkitulvat. Aseman alueen urbaaniinkin ympäristöön saa sovitettua vihreyttä ja tiiviisti pinnoittamatonta alaa. Jos tässä osassa aseman alueen kaavoitusta ei viherkerrointa käytetä, on huomattava, että sen merkitys korostuu vastaavasti ympäröivillä alueilla.

Vastine:
Viherkerrointa voitaneen käyttää tulevissa asemakaavoissa ja on tärkeää, että keskustaan pystytään jättämään myös pinnoittamatonta aluetta. Tässä asemakaavan muutoksessa pystytään parantamaan tilannetta aikaisempaan verrattuna, koska korttelin sisäpihalle voidaan osoittaa istutettava alue, joka auttaa hulevesien hallinnassa. Myös torialueen kiveys on mahdollista toteuttaa siten, että sen pinta läpäisee jonkin verran vettä. Asemakorttelin hankesuunnitelmassa (OOPEAA, 2020) onkin esitetty läpäiseviä materiaaleja yhdeksi keinoksi hallita hulevesiä.

Seinäjoen Yrittäjät

Yrittäjät toivovat, että jo ensimmäisen vaiheen parkkitalon rakentamisella pystyttäisiin hieman alentamaan velvoitepaikkojen hintaa koko keskusta-alueella. Keskustan integrointia osaksi asemanseutua ja myös toisinpäin pidetään tärkeänä. Keskustan painopistettä ei tule muuttaa uudisrakentamisella, jotta elävyys säilyy. Asemanseudulla tehtävät ratkaisut vaikuttavat paljon laajemmalle kuin keskusta-alueelle. Vaikutukset on arvioitava ennalta.

Keskeisimmäksi Integroinnin keinoiksi nähtiin Valtionkadun ajoneuvoliikenteen muuttaminen 1+1-kaistaiseksi. Perusteluina on, että Asemanseudun rakentamisen rajaa voidaan tuoda lähemmäs keskustaa nykyisen parkki- ja katualueen päälle. Havainnekuvissa on jätetty myös esteettömälle liikkumiselle merkittäviä alueita ja näiden mitoittaminen ja tarpeellisuus on syytä miettiä vielä tarkemmin. Kaupungin keskustan integrointi Asemanseutuun tulee olla ohjaava tekijä. Matkustajaliikenteen syötöt ja sijoittelu on yrittäjien näkemyksen mukaan suunniteltu järkevästi ja tehokkaasti. Torikadun päähän esitettiin liikennevaloja, huomioiden Ruukintien risteyksen vaikutukset ja muu hoidetaan liikenneympyröin. Yrittäjien ehdotus on myös, että Kauppakatu muutetaan takaisin kaksisuuntaiseksi. Vapaudentien puolella on kapasiteettia sekä ohi virtaavan liikenteen että syöttöliikenteen välittämiseen. Vapaudentien merkitystä sisääntuloreittinä keskustaan haluttiin korostaa varsinkin etelän suunnasta. Liikenteen osalta suositeltiin laajempaa tarkastelua, jopa Vapaudentien jatkeelle ja kaupungin sisääntulolle etelän suunnasta.

Asema-alueen kautta kulkeville ihmisille keskustaan toivottiin järjestettävän esteetön kulku suunnitellusti, selkeän pääväylän valitsemisella voidaan myös kaupunkikuvan vahvistamista tehdä kohdistetummin. Yrittäjät näkevät, että

kaupallinen näkökulma on oltava vahvasti mukana, kun ratkaistaan jalankulun reittejä aseman alueelta Aaltokeskukselle.

Viestinnällisesti pidettiin tärkeänä, että asemanseudun toteuttamisen vaiheet ja hankkeet tuodaan selkeästi ja avoimesti esille. Suunnitelmista ja päätöksistä tiedottamisen on oltava ennakoivaa, vähintään 3-5 vuotta eteenpäin katsoen, jotta yritykset uskaltavat tehdä omat päätöksensä ennallistavasti ja suunnitella ne mukailemaan asemanseudun palveluiden täydentämistä.

Vanhan keskustan yleisilme vaatii huomiota samanaikaisesti asemanseudun kanssa. Keskustorin ympäristön loput vaiheet rakentumisen osalta on hyvä saada liikkeelle ennen tai viimeistään yhtä aikaa asemanseudun ensimmäisen vaiheen kanssa. Muuten on vaarana, että keskusta-alue jää torsoksi ja asemanseudun rooli vahvistuu voimakkaasti.

Pohjolankadun risteystä Pohjasta Valtionkadulle esitettiin muutettavaksi siten, että Pohjolankadulta kääntyminen olisi mahdollista vain oikealle.

Yrittäjien näkemyksen mukaan Asemanseudulle voisi olla tulossa toimistotiloja tarvitsevia yrityksiä. Kuitenkin huomioitavaa on, että 10 000 kem²:n rakennusmassa vaatii vähintään 2-3 isoa ankkurivuokralaista. Mikäli täyttöaste rakentamisen alkaessa olisi 60%, voisi ajatella, että pienemmät toimistot voisivat siirtyä perässä alueelle. Asema-aukion alueella varmasti syntyy tarpeita ja luonnollisesti tiloja palvelualan yrittäjille, joilla varmistetaan riittävä viihtyvyys.

Yrittäjien mukaan asema-alueen vaiheistamisessa on hyvä miettiä, miten asujaimiston monimuotoisuutta voidaan tukea. Esimerkkinä voisi toimia mahdollinen päiväkodin sijoittaminen Asema-alueelle. Kaupungin tulisi kaavoituksen ohjauksella määrittää asuinrakentamisen laatua ja kokoa varmistamalla perheasuminen, jotta mahdollistetaan monimuotoisuus ja keskustan elävöittäminen.

Suunnitelmaa siitä, että Asemanseudulle ei lisätä merkittäviä määriä liiketiloja pidettiin hyvänä, koska nykyisen keskusta-alueen liiketilat saadaan hyödynnettyä ja keskusta-alueen laajempi käyttö lisääntyy. Asemanseudun liiketilojen suunnittelussa pitää pyrkiä uusien toimijoiden saamiseksi keskustaan ja Seinäjoelle.

Seinäjoen Yrittäjät huomauttavat, että kaupungin tai kaupungin tytäryhtiöiden ei pidä toiminnallaan vaikuttaa vapaan markkinan kilpailuun tai lähtökohtaisesti pyrkiä hankkimaan vuokralaisia olemassa olevista kiinteistöistä, ellei tarve lähde yrityksestä ja sen toiminnan kehittymisestä. Framin alueen hyödyntäminen uusien yritysten ”sisääntuloalustana” Seinäjoelle voisi saada suuren roolin, mikäli Framin alueen yrityksiä saataisiin Asemanseudulle.

Yrittäjien näkemys on, että rakentamisen malleista on käytävä avoin keskustelu. Jo asemanseudun ykkösvaiheessa hankkeita voidaan paloitella pienempiin kokonaisuuksiin. Yksi kilpailutuksen kokonaisuus on Aallokko ja parkkihalli. Toimistorakennus ja asuinrakentaminen voitaisiin myös pilkkoa kahteen eri kokonaisuuteen, mutta selkeällä velvoitteella toteuttaa hanke yhtä aikaa Aallokon rakentumisen kanssa. Pohjan tunnelin osalta varmasti isoimmassa roolissa on osaaminen maanalaisesta rakentamisesta, joten tätä on syytä miettiä vielä oman kokonaisuutena. Tällä varmistetaan, että yritysvaikutukset ovat laajemmat ja myös paikalliset toimijat voivat tarjota urakoita alueelta heti ensimmäisessä vaiheessa.

Taiderahan nimeäminen ja käyttö olisi syytä miettiä uudelleen, onko vaihtoehtoisia malleja? Mikäli tällainen maksu halutaan ja se koetaan tarpeelliseksi,

niin ainakin sen kerääminen pitäisi sijoittaa rakennuslupavaiheeseen, eikä kaavoitusvaiheeseen. Rahan kohdentamisesta on hyvä sopia selkeät perusteet, joilla varmistetaan, että raha kohdentuu pääosin alueeseen, jolta se on kerätty. On myös pidettävä tavoitteena, että mahdollisimman laaja käyttäjäkunta hyötyy toteutetuista toimenpiteistä.

Pohjan alikulku yhdistää jopa koko pohjoisen Seinäjoen asuinalueet suoraan keskustaan, joten yrittäjien mukaan esteettömät reitit keskustaan on syytä suunnitella aina Päivölästä saakka ja sitä kautta Hyllykalliolle, sekä Kertunlaaksoon. Pohjan alueen vanha rakennuskanta mahdollistaa omalta osaltaan rakentamisen monimuotoisuutta ja mikäli alueelta puretaan vanhoja rakennuksia, niin tontteja yhdistelemällä saadaan luotua lähelle keskustaa esimerkiksi rivitaloasumisen alue, josta selkeästi on pulaa keskustan lähialueilla ja markkinoilla selkeä kysyntä. Lisäksi suunnittelussa tulee ottaa huomioon ratapihan muutokset, jotka omalta osaltaan voivat mahdollistaa vielä laajemman suunnittelun alueen monimuotoisesta rakentamisesta.

Yrittäjät muistuttavat, että Päivölän kaupallinen alue on vahvistumassa ja osaltaan leventää Seinäjoen kaupallista keskustaa. Seinäjoen vahvuus tulevaisuudessa on se, että palveluita ja kaupallisia alueita on useita ja tällä voidaan tasapainottaa liikennevirtoja, sekä leventää kehittyvien alueiden määrää. Asemanseudun ratkaisut vaikuttavat jopa Hyllykallion ja Kärjen alueiden suunnitteluun. Tämä on syytä muistaa jokaisessa keskustelussa ja päätöksessä.

Poistettujen raideparien jälkeen jäljellä on edelleen 18 raideparia. Yrittäjien mukaan henkilöliikenne sekä huolto- ja tavaraliikenne voisivat pärjätä siten, että raidepareja olisi mahdollista poistaa vielä 12 kappaletta. Vapautuvan maa-alueen koko on noin 65 000 m² ja rahallinen arvo kaavoitettuna merkittävä. Näillä varoilla voidaan vähintäänkin saneerata ja järkeistää raiteiden käyttö Kapernaumissa ja mahdollistaa Seinäjoen keskusta-alueen merkittävä kehittyminen. Raideparien määrän vähentämisestä on jatkettava keskusteluja, Kapernaumin tavara- ja huoltoalueen tehokkaampi käyttö on nostettava vahvemmin mukaan suunnitteluun.

Yrittäjien mukaan rakennusalan ammattilaisten laskelmissa on Seinäjoen osalta arvioitu, että 2040 mennessä Seinäjoella realistisesti tarvitaan 140 000 kem², joista olemassa on jo valmiiksi kaavoitettuna yli 100 000 kem².

Koronaviruksen vaikutukset alueeseemme ja kaupungin yrityskentän muutoksiin on myös syytä ottaa huomioon. Voimmeko vahvistaa investoimalla alueen elinvoimaan voimakkaammin oikeilla valinnoilla.

Sidosryhmien vahva ja johdonmukainen osallistaminen hankkeen alkaessa ja edetessä on yrittäjien näkemyksen mukaan tärkeää ja välttämätöntä. Tiiviin ydinryhmän muodostaminen asiantuntijoista kaupungin tueksi on yrityskentän suositus hankkeen onnistumisen ja vaikuttavuuden parantamiseksi.

Vastine:
Pysäköintilaitoksen rakentaminen kytkeytyy perhepalvelukeskus Aallokon rakentamiseen, joten se tulee rakentumaan aikaisessa vaiheessa. Tämä tullee laskemaan velvoitepaikkojen keskihintaa, mikä on keskustan kehittämisen kannalta positiivinen tekijä. Kaiken kaikkiaan kaavamuutos vahvistaa koko keskustan elinvoimaa.
Valtionkadun liikenteen muuttaminen 1+1 –kaistaiseksi oli myös liikenneasiantuntijoiden mukaan toimivin ratkaisu. Sen lisäksi, että ratkaisu integroi asema-aluetta muuhun keskustaan ja luo kaupallista synergiaa, selvitysten mukaan myös liikenteen sujuvuus paranee liikennevaloristeysten poistumisen myötä. Jo asemanseudun yleissuunnitelman laatimisen yhteydessä liikenne-

selvityksissä kävi ilmi, että Vapaudentiellä on kapasiteettiä, jonne Valtionkadun liikennettä ohjautuu luontevasti. Pohjolankadun risteys sijaitsee melko kaukana suunnittelualueesta eivätkä liikenteen järjestelyt varsinaisesti ole asemakaavalla ratkaistava asia.
Asemanseudun kehittyminen on prosessi, joka etenee vaiheittain. Ensimmäisen vaiheen rakentuessa kaavoitetaan seuraavia asemakorttelien vaiheita. Nämä vaiheet olivat esillä asemakaavaluonnoksessa, jossa suunnittelualueena oli koko asemakorttelien laaja kokonaisuus. Kaavoituksen etenemisestä tiedotetaan mahdollisimman ennakoivasti. Myös muita keskustan kaavahankkeita pyritään edistämään asemakorttelien kaavoittamisen kanssa rinnakkain.
Yksi asemanseudun kehittämisen keskeinen tavoite on osaamisintensiivisten työpaikkojen sijoittaminen asema-alueelle. Aseman alueella on kysyntää toimistotiloille juuri hyvien joukkoliikenneyhteyksien ansiosta. Asumisen laatuun on pyritty kiinnittämään huomiota esimerkiksi ulko-oleskelualueita ja yhteistiloja koskevilla asemakaavamääräyksillä. Perheiden sijoittuminen asema-alueelle ja muuallekin keskustaan on toivottavaa. Kaavaluonnoksen jälkeen valmistuneessa kaupallisessa selvityksessä todettiin, että aseman alueella on kyllä jonkin verran kysyntää liiketiloille painottuen erityisesti palveluihin. Kaupallisesti heikoimmat edellytykset olivat liiketiloilla, jotka jäävät syrjään matkakeskuksen luonnollisista asiointivirroista. Asemakaavan muutos ei ota kantaa siihen kuka liike- ja toimistorakennuksia omistaa tai vuokraa. Asemakaavaehdotus ei ohjaa myöskään toteutusmallia tai hankekokonaisuuksia, vaan niistä päätetään erikseen. Myöskään taiderahaan liittyvät asiat eivät ole asemakaavalla ratkaistavia kysymyksiä.
Keskusta-alueelle johtavat reitistöt ja siihen liittyvät asuinalueet ovat laaja kokonaisuus, jonka kehittäminen on tärkeää. Niiden ratkaiseminen ei kuitenkaan ole mahdollista tämän asemakaavamuutoksen puitteissa.
Raideparien poistamiseen liittyviä selvityksiä on tehty ja selvitystyötä tehdään jatkossakin. On mahdollista, että raiteita pystytään poistamaan vielä lisää. Ratapihan järjestelyihin liittyy kuitenkin niin laajoja kysymyksiä, että niiden ratkaisemiseen kuluu aikaa.
Toimisto- liike- ja asuinrakentamisen volyymia, rakentumisen aikataulua ja rakennusten sulautumista markkinoille on arvioitu mm. aseman yleissuunnitelmassa. Tulevaisuuden muutosten arvioiminen on kuitenkin vaikeaa, kuten esimerkiksi koronapandemia on osoittanut. Alueen kehittämisessä on syytä kuunnella mahdollisimman paljon asiantuntijoita ja eri alojen toimijoita.

<u>Mielipide 1</u>
Mielipiteessä todetaan, että asemakaavaselostuksen mukaan liikenteen Sammonkadulla arvioidaan nousevan merkittävästi vuoteen 2040 mennessä. Sammonkadulla sijaitsee paljon vanhaa rakennuskantaa, joka kärsii jo nyt jonkin verran liikenteen aiheuttamasta melusta. Uusissa rakennuksissa melun määrä on huomioitu. Mielipiteen antajan mielestä aseman alueen kehittämisen seuraukset ja vaikutukset tulee huomioida myös liikennejärjestelyissä Sammonkadulla esimerkiksi seuraavin toimenpitein:

- Teiden päällysteet tulisi vaihtaa melua vaimentaviksi päällysteiksi tietöiden yhteydessä.
- Nopeusrajoituksen alentaminen (40km/h). Tämä vaatisi myös hidasteita tai automaattista nopeusvalvontaa kadulle.
- Meluseinät tai -esteet. Sammonkadulle voisi rakentaa nykyaikaiset meluseinät, jotka vähentäisivät melun määrää huomattavasti. Meluseinät tai –esteet tulisi kuitenkin maisemoida esimerkiksi viheristutuksien kanssa näyttäväksi kokonaisuudeksi.
- Liikennejärjestelyt. Sammonkadun liikennemääriä voisi vähentää esimerkiksi siirtämällä raskas liikenne, joka on matkalla Kapernaumiin, käyttämään valtatietä 18 ja kääntymään sieltä joko Kalevalantielle, Yhdystielle tai Kivistöntielle.

Vastine:
Mielipiteessä esitetyt asiat liittyvät Sammonkadun liikennejärjestelyihin. Alue sijaitsee melko kaukana suunnittelualueesta, eivätkä liikenteen järjestelyt varsinaisesti ole asemakaavalla ratkaistavia asioita.

Mielipide 2
Kiinteistönomistaja pyytää huomioimaan katuyhteyden osoittamista tonttinsa läpi ja vastustaa katulinjausta. Mielipiteen antaja kertoo voivansa esittää vaihtoehtoisen ratkaisun, kun alueen asemakaavoittaminen tulee ajankohtaiseksi. Muilta osin mielipiteen antaja kannattaa alueen kehittämistä.

Vastine:
Katuyhteys ja muut liikenteelliset kysymykset tulevat ajankohtaiseksi rautatiealueen Pohjan puoleisen alueen asemakaavamuutosten yhteydessä.

Mielipide 3
Mielipiteen mukaan Kalevankadulle kulku hankaloituu huomattavasti nykyisestä, jos asemakaavaluonnos toteutuu esitetyllä tavalla. Kalevankadun liikennevirrat eivät voi siirtyä Vapaudentielle liikennesuunnitelman mukaisesti, koska Kalevankatu on yksisuuntainen katu, johon pääsee ainoastaan Valtionkadulta. Mielipiteen mukaan nykyinen asemakaavaluonnos heikentää Kalevankadulla olevan taloyhtiön asukkaiden ja liiketilojen saavutettavuutta sekä siten alentaa asuntojen ja liiketilojen arvoa. Mielipiteessä vaaditaan liikenneympyrää tai liikennevaloja Kalevankadun risteykseen sujuvan liikenteen takaamiseksi.

Vastine:
Asemakaavamuutoksella ei varsinaisesti ratkaista Valtionkadun liikennejärjestelyjä, vaan päätökset tehdään katusuunnitelman laatimisen yhteydessä. 1+1 –kaistaisessa ratkaisussa Kalevankadulle pääsisi kääntymään aikaisempaan tapaan kaavamuutoksen jälkeenkin. Liikennesuunnittelun yhteydessä laaditun mallinnuksen mukaan Valtionkadun liikenne jopa sujuvoituisi nykytilanteeseen verrattuna suurimman osan päivästä.

Mielipide 4
Mielipiteessä todetaan, että tarkastelualue on välittömänä naapurina useiden mielipiteen antajan omistamien kiinteistöjen kanssa. Mielipiteen mukaan kaavavalmistelussa ei ole käyty lainkaan vuoropuhelua ko. kiinteistöjen omistajan kanssa ja yhteistyön puute aiheuttaa valituksia asioissa joihin olisi mahdollista hakea ratkaisua jo ennakkoon.

Mielipiteessä halutaan lisätietoja hankkeesta, kuten tarvekartoitus suunnitellulle rakentamiselle, vaikuttavuusarviointi lähiympäristölle sekä liikenneselvitys tulevia liikennetarpeita huomioiden.

Mielipiteen mukaan jo luonnoksesta on nähtävillä se, että kortteliin 57 sijoitettu 6-kerroksinen pysäköintitalo tulee merkittävästi muutamaan kaupunkikuvaa ja haittaamaan viereisen Lehtisen korttelin asuntorakentamissuunnitelmia.

Mielipiteessä tiedustellaan, ollaanko tässä kaavassa määrittämässä koko keskustan uutta pysäköintinormia, tai mikä vaikutus nyt esillä olevalla normilla on tuleviin kaavoihin. Mielipiteessä ei nähdä yhtään syytä sille, että aluetta on kaavoitettu kiireellisenä muuta kaavoitustyötä hidastavana hankkeena.

Vastine:
Asemanseudun kehittäminen alkanut lähes kymmenen vuotta sitten ja kaikissa vaiheissa useiden kehityshankkeiden aikana prosessiin on sisältynyt vuorovaikutusmahdollisuus. Jo alkuvaiheessa Smart Station –hankkeen puitteissa järjestettiin kaksi työpajatilaisuutta. Niistä ensimmäiseen, talvella 2014, osallistui kymmeniä sidosryhmien edustajia, myös mielipiteen antajan edustaja. Arkkitehtikilpailussa kaupunkilaisille annettiin mahdollisuus kommentoida palkittuja töitä. Asemanseudun yleissuunnitelmasta järjestettiin työpajojen lisäksi yleisötilaisuus. Myös asemakaavaprosessiin sisältyy vuorovaikutusmahdollisuus, sekä luonnos- että ehdotusvaiheessa.
Toimisto- liike- ja asuinrakentamisen volyymia, rakentumisen aikataulua ja rakennusten sulautumista markkinoille on arvioitu mm. aseman yleissuunnitelmassa. Lisäksi alueelle on teetetty kaupallinen selvitys, jossa on selvitetty palveluiden mitoitusta, vaiheistusta ja konsepteja. Asemanseudun yleissuunnitelman yhteydessä laadittiin lukuisia selvityksiä, mm. kattava liikenneselvitys. Liikennesuunnittelua on jatkettu vielä kaavaluonnoksen valmistelun aikana, kun laadittiin Seinäjoen asemanseudun liikennesuunnitelma ja Valtionkatu-Ruukintien alustava yleissuunnitelma.
Kaavaluonnoksessa kortteliin 57 esitetty pysäköintitalo on rajautunut kaavaehdotuksen suunnittelualueesta pois, joten siihen liittyvät kysymykset ratkaistaan seuraavien vaiheiden kaavamuutosten yhteydessä.
Kaupunginvaltuuston päättämä keskusta-aluetta koskeva pysäköintinormi rajoittuu Valtionkatuun. Asemakortteleissa pysäköintimitoitukseen vaikuttaa kattavat joukkoliikenteen yhteydet, mikä vähentää autopaikkojen tarvetta. Asemakortteleiden kaavoittaminen noudattaa on Seinäjoen kaupungin kaavoitusohjelmaa.

Asemakaavaehdotuksen valmistelu
Seinäjoen kaupunki teetti matkakeskuksesta rakennusinventoinnin. Inventointi tehtiin maaliskuussa 2020 ja työn toteutti FM Olli Joukio. Inventoinnin tarkoituksena oli dokumentoida rakennuksen nykytila ja kartoittaa matkakeskuksen historiaa ja muutosvaiheita sekä arvottaa rakennus. Lisäksi kaavaluonnosvaiheen jälkeen kaava-aineistoon on lisätty liitteeksi kaupungin laatima Seinäjoen asemanseudun historian merkittävät vaiheet vuosiluvuin ja kuvin -raportti, josta käy ilmi aseman alueen kehityshistoriaa.

Viranomaisneuvottelussa ELY-keskus toi esille lisäselvitystarpeen paahdelajien osalta. Aiheesta on konsultoitu luontoselvityksen tekijää, jonka mukaan liikennöidyillä raiteilla ei ole mitään erityisiä lajistoja. Todettiin, että kyseiset lajistot voidaan selvittää vielä myöhempien asemakaavamuutosten yhteydessä. Nyt käsittelyssä oleva asemakaavaehdotus ei vaikuta rata-alueella mahdollisesti oleviin lajistoihin.

Luonnosvaiheen jälkeen on teetetty aluetta koskeva ratatekninen mittaselvitys, jossa on tutkittu radan ja korttelialueen väliin jäävän alueen mitoitusta ja huoltoreittien järjestämisen edellytyksiä. Lähtökohtana oli, että kaavassa varmistetaan huoltoliikenteelle riittävä, vähintään 5 metrin vapaa alue sähköradan ja korttelin 47 välissä.

Kaavaluonnosvaiheen jälkeen, syksyllä 2020 hankesuunnitelman jatkokehittelyssä on keskitytty eteläisimmän asemakorttelin alueeseen. Luonnoksissa on tutkittu asemahalli-toimistorakennuksen pohjaratkaisua ja massoittelua. Samassa yhteydessä tehtiin myös luonnosversio tilanteesta, jossa matkakeskus säilyy. Hankesuunnitelma on kaavaehdotuksen liitteenä.

Asemakaavaehdotus 13.10.2020
Kaavaluonnosvaiheessa saatujen kannanottojen ja tarkistettujen tavoitteiden perusteella alueelta on laadittu kaavan muutosehdotus 13.10.2020. Suunnit-

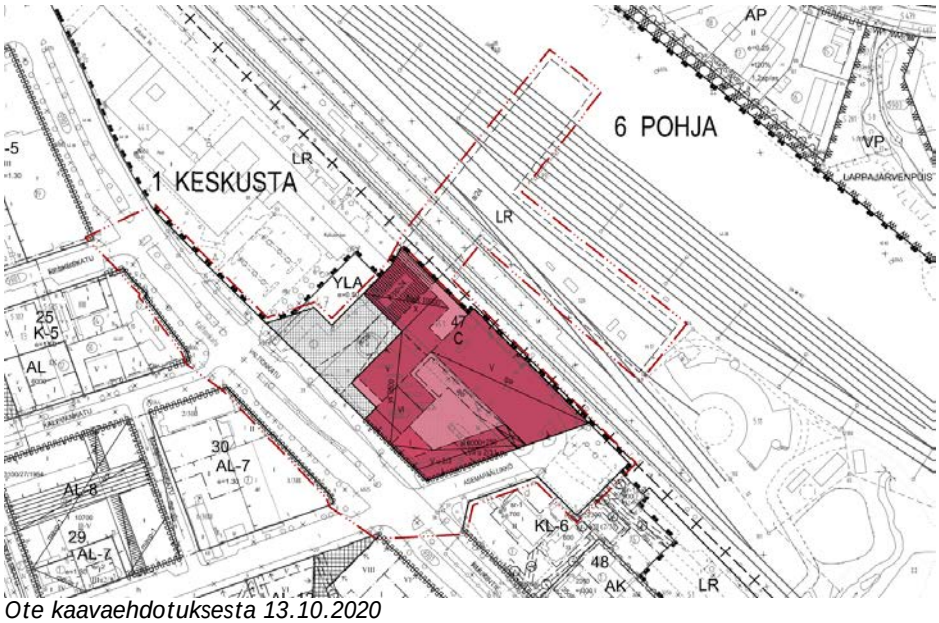
telualue rajattiin eteläisimmän asemakorttelin alueeseen. Kaavaehdotuksessa keskustan kortteliin 47 osoitetaan keskustatoimintojen korttelialue (C). Korttelialueella kerrosluku vaihtelee 1 ja 10 kerroksen välillä. Kaavassa osoitettiin rakennusalat ja rakennusoikeudet asuin- liike- ja toimistorakennuksille (al) 6250 kem², liike- ja toimistorakennuksille sekä henkilöliikenneterminaalille (lha/k) 10 000 kem², sosiaalitointa- ja terveydenhuoltoa palveleville tiloille (ys) 9500 kem² sekä pysäköintilaitokselle (lpa), jonka saa rakentaa annettu rakennusoikeus ylittäen.

Korttelin yhteyteen osoitetaan asema-aukio, jonka kautta voidaan järjestää jalankulkureitti asemahalliin. Aukion kautta osoitetaan myös kevyen liikenteen alikulkuyhteys (jk/pp) Pohjan puolelle. Pohjan kaupunginosan puolelle osoitetaan rautatiealuetta (LR), jossa mahdollistetaan kevyen liikenteen alikulkuyhteyden (a/24) rakentaminen.

Asemakaavan muutosalueen kokonaisrakennusoikeus on 25 750 kem². Kaava-alueen aluetehokkuus on noin e=0,71.

Kaupunginhallitus kokouksessaan 19.10.2020 hyväksyi asemakaavaehdotuksen virallisesti nähtäville. Ennen nähtävänä pitoa kaavakarttaan ja selostukseen tehtiin viimeistelyvaiheessa seuraavia vähäisiä muutoksia ja tarkennuksia:

- kaavaselostuksen liitteeksi lisättiin asemakaavan seurantalomake
- kaavaselostuksen liitteenä olevaa hankesuunnitelmaa täydennettiin uusimmilla suunnitelmilla
- joitakin kaavaselostuksen liitteitä siirrettiin kaavaa koskevat selvitykset –otsikon alle
- kaavaselostuksen sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelman kaavaa koskevien selvitysten kuvausta täydennettiin
- joitakin kaavakartan määräyksiä, esimerkiksi rakennusalojen määritelmiä, täydennettiin



Ote kaavaehdotuksesta 13.10.2020

Ehdotusvaiheen lausunnot ja muistutukset sekä niiden vastineet

Kaavaehdotus oli nähtävillä 28.10.2020 –26.11.2020. Ehdotuksesta saatiin 6 lausuntoa ja yksi muistutus. Lausunnon antoivat Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, Etelä-Pohjanmaan Pelastuslaitos, Museovirasto, Seinäjoen museot, Seinäjoen Energia (Kaukolämpö) ja Väylävirasto.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus
Lausunnon mukaan ajantasainen yleiskaava sekä sen laadintaa varten tehtyjen selvitysten hyödyntäminen sujuvoittaisi vaikutukseltaan merkittävien hankkeiden asemakaavoitusta ja näiden vaikutusarviointeja.

ELY-keskus pitää hyvänä tehtyä päätöstä jättää matkakeskuksen alue nyt hyväksyttävän asemakaavan ulkopuolelle, koska kaavahankkeen mahdollistama perhepalvelukeskuksen nopea toteuttaminen on tarpeen sekä kaupungin toimintojen järjestämisen, että kuntalaisten käyttämien palvelujen saatavuuden kannalta. Lausunnossa todetaan, että kaavaa varten on laadittu kattavia selvityksiä, joita on raportoitu tarpeellisilta ja keskeisiltä osin asemakaavan selostuksessa. Kaava-aineistossa on esitetty havainnekuvat myös viranomaisneuvottelussa esillä olleesta vaihtoehdosta, jossa nykyisen matkakeskus säilyisi rakennuksena osana muuttuvaa asemanseutua.

Asemanseudun kehittymistä koskeva selvitys Seinäjoen asemanseudun historian merkittävät vaiheet vuosiluvuin ja kuvin tarjoaa hyvän läpileikkauksen myös kuvien ja karttojen muodossa asemanseudun kehitykseen sekä täydentää matkakeskuksen rakennusinventointia. Myös aikaisemmin laaditut liikennesuunnitelmat, kaupalliset selvitykset, yleissuunnitelmat ja muut selvitykset ovat varsin kattavia ja antavat tälle kaavahankkeelle hyvän tietopohjan. ELY-keskus katsoo, että luontoselvityksiä ei ole tarpeen täydentää tätä asemakaavahanketta varten.

ELY-keskus esittää, että nykyisen matkakeskusalueen selvitysten valmistuttua ja suunnittelun edettyä pidettäisiin työneuvottelu ennen kuin asemakaavan muutosehdotus asetetaan nähtäville. Matkakeskuksen tulevasta uudesta käytöstä tai mahdollisesta purkamisesta on hyvä keskustella yhdessä myös Seinäjoen museoiden edustajien kanssa. Mahdollisesti myös Väyläviraston lausunnossa esittämien melua ja tärinää koskevien lisäselvitysten valmistuttua voisi olla tarpeen järjestää työneuvottelu, jotta tämä merkittävä asemakaavahanke saataisiin hyväksymiskäsittelyyn mahdollisimman pikaisesti. Etelä- Pohjanmaan ELY-keskuksella ei ole huomautettavaa korttelin 47 osaa koskevasta asemakaavan muutosehdotuksesta.

Vastine:
Seinäjoen keskustan osayleiskaavatyö on käynnistetty ja sitä tullaan jatkamaan kaavoitusyksikön aikaresurssien puitteissa. Asemanseudun osalta asemakaavoitus jatkuu osa-alueittain edeten seuraavaksi asemakortteleiden 2. vaiheeseen. Tällöin tehdään ratkaisuja nykyisen matkakeskusrakennuksen tontin tulevan käytön osalta. Nykyisen matkakeskusrakennuksen alueen suunnittelusta ja melu-ja tärinäselvitysten osalta voidaan järjestää tarvittavat työneuvottelut seuraavan vaiheen kaavaehdotuksen valmistelun yhteydessä.

Etelä-Pohjanmaan Pelastuslaitos
Seinäjoen rautatieaseman kautta kulkee vuosittain yhteensä 103000 tonnia vaarallisia aineita, kuten räjähteitä, kaasuja, palavia nesteitä ja myrkkyjä. Nämä vaarallisen aineen kuljetukset eivät pysähdy Seinäjoen rautatieasemalla, mutta ne aiheuttavat vakavan riskin, joka toteutuessaan voi aiheuttaa mittavia materiaali- ja henkilövahinkoja.
Mahdollisen onnettomuustilanteen pelastustöiden mahdollistamiseksi rautatieasemalle on järjestettävä raskaille pelastusajoneuvoille selkeät pelastustiet eri puolille, niin että pelastustyö on mahdollista tuulen suunnasta riippumatta. Lisäksi pelastusteiden läheisyyteen on rakennettava vesiasemia, joiden kautta saadaan ehtymättömästi vettä sammutukseen ja kaasu- sekä myrkkypilvien laimennukseen (PL 30 S). Alueen viemäröinti tulee järjestää niin, että mahdolliset vahingot ovat siedettäviä.

Alikulkutunnelissa tulee varautua rankkasateiden ja sulamisvesien aiheuttamiin tulviin ja savun poistoon kelvollisilla järjestelyillä varmistuksineen.

Lisäksi rautatielle pääsy tulee estää sopivin rakentein niiltä alueilta joilta pääsyä ei pidetä tarpeellisena. Pelastusteiden vaatimukset on otettava huomioon kaavaa tarkennettaessa PeL 11 S. Pelastusteiden leveyden tulee olla vähintään 4 m ja kaarteissa 6 m. Vapaan korkeuden pelastustiellä tulee olla 4,5 m.

Vastine:
Pelastustöiden vaatima tila huomioidaan kaavaehdotuksessa jättämällä riittävä tila raiteiden ja rakennusten väliin. Rataturvallisuuteen ja -tekniikkaan liittyvistä kysymyksistä on järjestetty neuvottelu Väyläviraston kanssa ennen kaavaehdotuksen nähtäville asettamista ja tarvittavat turvallisuusnäkökohdat on huomioitu. Viemäröinti ja alikulkutunnelin tulvimisen estäminen sekä savunpoisto ovat rakenteiden tulevaan suunnitteluun liittyviä kysymyksiä, joita ei varsinaisesti ratkaista asemakaavassa. Asemakaavaratkaisu kuitenkin mahdollistaa edellä mainittujen asioiden huomioimisen.

Museovirasto
Museovirasto on edentänyt lausuntopyynnön Seinäjoen museoille, joka alueellisena vastuumuseona vastaa rakennetun kulttuuriympäristön ja maiseman lisäksi myös arkeologisen kulttuuriperinnön viranomaistehtävistä Etelä-Pohjanmaalla.

Vastine:
Merkitään tiedoksi.

Seinäjoen museot
Seinäjoen museot toteaa asema-alueen suunnittelun ja kehittämisen olevan tärkeä asia. Suunnittelu pyrkii lisäämään paikkakunnan kehitykseen liittyvän elementin — rautatien — merkitystä ja liittämään asema-alueen kiinteämmin muuhun kaupunkiin. Kaavaluonnoksen jälkeen on teetetty suunnitelmavaihtoehto, jossa nykyinen matkakeskus säilyy. Kaavaehdotuksessa suunnittelualue rajautuu kuitenkin matkakeskuksen eteläseinään, joten ratkaisuja matkakeskuksen säilymisen tai purkamisen osalta ei vielä tehdä.

Rautatiehistoriaan liittyvät rakennukset on pyritty ja pyritään huomioimaan jatkossakin alueen kehittämisessä. Kaavaluonnosvaiheen jälkeen kaavamuutosta varten koottu Seinäjoen asemanseudun historian merkittävät vaiheet vuosiluvuin ja kuvin -raportti tarjoaa alueen kehittämiselle oivallista ja havainnollista taustatietoa. Sitä voitaisiin kehittää vielä kulttuuriympäristöselvityksen suuntaan. Tällöin alueen ja sillä olevien suojelukohteiden ominaispiirteet, arvot ja suojelutavoitteet, mutta myös kehittämismahdollisuudet ja niiden liittyminen kokonaissuunnitteluun havainnollistuisivat selkeämmin. Samalla voitaisiin huomioida myös muut alueella olevat rautatierakentamisen kohteet.

Lausunnon mukaan Asemapäällikön varressa oleva 7-kerroksinen asuinkerrostalo on melko korkea suojeltuihin Hotelli-Ravintola Almaan, vesitorniin ja radan toisella puolella olevaan veturitalliin nähden. Toisaalta se tarjoaa kaupunkikuvallista yhtenäisyyttä suhteessa Alman eteläpuolella oleviin asuinkerrostaloihin ja uuteen Torni-hotelliin. Suojelukohteet saavat toisaalta ympärilleen suojaavan taloverkoston, toisaalta ovat vaarassa jäädä liian ahtaalle. Tämä voitaneen välttää laadukkaalla suunnittelulla. Kaavamääräyksissä anne-

taankin kaupunkikuvallisia, julkisivu- ynnä muita määräyksiä esteettisesti ja laadullisesti korkeatasoisen arkkitehtuurin varmistamiseksi.

Vastine:
Seinäjoen asemanseudun historian merkittävät vaiheet vuosiluvuin ja kuvin –raporttia voidaan kehittää seuraavien vaiheiden asemakaavamuutoksissa kulttuuriympäristöselvityksen suuntaan. Asemapäällikön varressa oleva 7-kerroksinen asuinrakennus on laadukkaan suunnittelun avulla mahdollista sovittaa rautatieläisten talon alueeseen, jossa on myös korkeita rakennusmassoja.

Seinäjoen Energia
Seinäjoen Energian kaukolämpöverkkojen näkökulmasta asemakaavaehdotukseen ei ole huomautettavaa.

Vastine:
Merkitään tiedoksi.

Väylävirasto
Väylävirasto on kaavaluonnoksesta antamassaan lausunnossa huomauttanut junaliikenteestä aiheutuvien melu-, runkomelu- ja tärinähaittojen huomioimisesta kaavatyössä. Lausunnossa huomautetaan, että asemakaavatyön yhteydessä tulee tehdä asemakaavatasoiset melu- ja tärinäselvitykset ja antaa kaavamääräykset näiden selvitysten pohjalta.

Asemakaavaehdotuksessa osoitetun Asemapäällikkö -nimisen kadun katualueelle sekä keskustatoimintojen korttelialueelle sijoittuu käytössä olevia radan sähkö- sekä turvalaitekaapeleita. Nämä kaapelireitit ovat radanpidolle välttämättömiä ja ne on huomioitava alueen rakentamisen jatkosuunnittelussa. Kaapelireitit tulee osoittaa kaavakartalla maanalaista johtoa varten varatuksi alueen osaksi ja kaavamääräyksissä tulee edellyttää kaapelireittien turvaamista / siirtämistä ennen alueen rakennustöiden aloittamista. Kaapelien siirtomahdollisuuksia on tarpeen selvittää ja niiden siirtämisestä / turvaamisesta tulee sopia Väyläviraston kanssa.

Lausunnon mukaan kaavaehdotuksessa reunalaiturin viereen osoitettu pysäköintilaitos tulee sijoittaa niin, että pysäköintilaitoksen ja rautatiealueen väliin jää 1-2 metrin rakentamaton kaistale korttelialuetta pysäköintilaitoksen rakenteiden sijoittamista sekä rakennuksen huoltoa ja talvikunnossapitoa varten. Tällä tavalla em. toimenpiteet voidaan tehdä täysin korttelialueen puolelta.

Vastine:
Asemakaavatyön pohjaksi on teetetty asemanseudun yleissuunnitelman laatimisvaiheessa riittävät melu- ja tärinäselvitykset, joissa on huomioitu kaavaehdotuksen kaltainen rakentaminen. Melu- ja tärinäselvitysten keskeinen sisältö on esitetty kaavaselostuksessa ja ne on kuvattu myös kaavaehdotuksen kanssa nähtävillä olleessa aseman yleissuunnitelmaraportissa. Kaavamääräykset on annettu näiden selvitysten pohjalta. Kaavamääräyksissä edellytetään, että rakennuslupavaiheessa teetetään vielä tarvittavat melu- ja tärinäselvitykset, mikäli tarkentunut suunnittelutilanne sitä edellyttää. Seuraavien asemakortteleiden asemakaavamuutosten yhteydessä saattaa olla tarpeellista täydentää melu- ja tärinäselvityksiä, koska pohjoisempien korttelei den perusratkaisu on muuttunut jonkin verran yleissuunnitelmavaiheen rakennusmassojen sijoitusratkaisusta.

Kaapelireitit huomioidaan kaavakartassa määräyksin ja niiden sijainnin sel-

vittämistä edellytetään jatkosuunnittelussa ennen rakennustöihin ryhtymistä. Pysäköintilaitoksen rakennusalaa voidaan muuttaa kaavaratkaisuun siten, että korttelialueen rajan ja rakennuksen ulkoseinän väliin jää 1 metrin rakentamaton kaistale, kuten lausunnossa edellytetään.

Muutokset kaavakarttaan: C-korttelialueen rajan tuntumassa radan puolella lpa-rakennusalaa siirretään korttelin sisäosaan päin 0,5m ja kaapelireitit huomioidaan kaavakartassa sekä määräyksissä. Nämä vähäiset muutokset voidaan tehdä ilman kaavaehdotuksen uutta nähtävillä pitoa.

Muistutus 1
Muistutuksessa huomautetaan, että tällä hetkellä Kalevankatu on ydinkeskustan ainoa sisäänajokatu, kun aluetta lähestytään idästä Ruukintie/Valtionkatu suunnasta. Kalevankatu ylittää nyt torikannen keskustorilla ja tästä aiheutuu mm. toritapahtumien aikaan vaaratilanteita Kalevankatua ajavien ja sitä ylittävien jalankulkijoiden sekä pyöräilijöiden kesken. Muistutuksen mukaan esimerkiksi massatapahtumien aikana mahdollinen Kalevankadun sulkeminen ajoneuvoliikenteeltä tulisi huomioida Kauppakadun tulevissa liikennejärjestelyissä mahdollistamalla kadun kaksisuuntaistaminen tulevaisuudessa. Tätä puoltaisi myös se, että katu on leveä ja se on alun perin ollut kaksisuuntainen. Seuraavat kaksi katua pohjoisen puolella ovat yksisuuntaisia ennen kaksisuuntaista Puskantietä. Kauppakadun varren kiinteistöjen kehittäminen ja kehittyminen on osittain riippuvaisia siitä, miten kadun varren liiketoiminta painotteiset kiinteistöt ovat saavutettavissa. Uusi elokuvateatteri tulee toimimaan alueen vahvana vetonaulana ja sen saavutettavuus autoilla tulisi olla hyvä ilman, että Kauppakadun yksisuuntaisesta ajosuunnasta aiheutuu turhaa kiertoa keskustan kaduille. Muistutuksen mukaan nyt valmisteilla olevassa kaavassa ei saa toteuttaa sellaisia ratkaisuja, jotka selkeästi rajoittavat tai estävät Kauppakadun palauttamisen kaksisuuntaiseksi. Samalla toivotaan, että Kauppakadun ajosuunnan muuttaminen kaksisuuntaiseksi otetaan viipymättä selvitystyön alle niin, että muutoksen vaikutukset voidaan huomioida Kauppakadun vaikutusalueella tapahtuvissa kaavamuutoksissa ja osana nopeasti kehittyvää keskustaa. Kauppakadun muuttaminen kaksisuuntaiseksi ei muistutuksen mukaan toisi mitään huononnusta nykytilanteeseen verrattuna.

Vastine:
Kaavaratkaisussa ei muuteta katualuevarauksia sillä tavalla, että Kauppakadun muuttaminen kaksisuuntaiseksi estyisi. Kaksisuuntaisuuden edellytyksiä tulee tutkia myöhemmin laajemmissa keskustan katuverkkoon liittyvissä tarkasteluissa.

Tarkistukset kaava-asiakirjoihin
- C-Korttelialueen rajan tuntumassa radan puolella lpa-rakennusalan vähäinen siirto (0,5m) rautatiealueesta poispäin.
- Kaapelireitti huomioidaan lisäämällä kaavakarttaan maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.

Tarkistukset ovat merkitykseltään vähäisiä, joten kaavaehdotusta ei tarvitse laittaa uudelleen julkisesti nähtäville.

Kaupunginhallitus 7.12.2020
Asemakaavamuutos on kaupunginhallituksen käsittelyssä 7.12.2020 ja menee valtuuston hyväksymiskäsittelyyn 14.12.2020, mikäli hallitus näin päättää.

5 ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN KUVAUS

5.1. Kaavan muutoksen rakenne

Asemakaavan muutoksella alueelle muodostuu:

- Keskustan kortteliin 47 keskustatoimintojen korttelialue (C), jossa osoitetaan rakennusalat henkilöliikenneterminaalin (lha), asuin-, liike- ja toimistorakennusten (al), liike- ja toimistorakennusten (kl), sosiaali- ja terveydenhuoltoa palvelevien rakennusten (ys) sekä pysäköintilaitoksen (lpa) rakentamiseen. Korttelin yhteyteen osoitetaan asema-aukio, jonka kautta on mahdollista rakentaa rautatiealueen alittava kevyen liikenteen yhteys (jk/pp) Pohjan puolelle.
- Pohjan kaupunginosan puolelle osoitetaan rautatiealuetta (LR), jonne mahdollistetaan kevyen liikenteen alikulkuyhteyden (a/24) rakentaminen.
- Katualue (Valtionkatu), johon voidaan sijoittaa paikallisliikenteen bussiterminaali sekä uusi katualue (Asemapäällikkö) korttelien 47 ja 48 väliin.

5.1.1 Mitoitus

Kaava-alueen kokonaispinta-ala on noin 3,6 ha. Alueelle osoitetaan rakennusoikeutta 25 750 k-m², minkä lisäksi korttelialueelle saa rakentaa pysäköintilaitoksen. Kaava-alueen aluetehokkuus on noin e=0,71.

Liitteenä olevassa asemakaavan seurantalomakkeessa on tarkemmat tiedot alueelle muodostuvista kerrosaloista ja pinta-aloista.

Liite 4. Asemakaavan seurantalomake

5.1.2 Palvelut

Palvelut
Asemakaavan muutos täydentää ja monipuolistaa kävelypainotteisen keskusta-alueen palvelutarjontaa. Perhepalvelukeskuksen sijoittaminen keskeiselle paikalle kattavien joukkoliikenneyhteyksien äärelle parantaa julkisten palvelujen saavutettavuutta.

Työpaikat, elinkeinotoiminta
Kaavamuutoksen suora sekä välillinen vaikutus elinkeinotoimintaan ja keskusta-alueen työpaikkoihin on merkittävä sekä rakennusaikana, että alueen valmistumisen jälkeen.

5.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen

Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen on varmistettu asemakaavamerkinnöillä ja -määräyksillä, ja ohjaamalla rakentamisen laatua myös rakennuslupavaiheessa rakennusvalvonnasta ja kaupunkisuunnittelusta vastaavien viranhaltijoiden yhteistyöllä.

5.3 Aluevaraukset

5.3.1 Korttelialueet

Rakennustavasta on annettu kaavassa määräyksiä. Tarkemmin asemakaavamääräykset selviävät kaavakartasta.

5.3.2 Muut alueet

Katualueet
Valtionkadun mitoitusta ja toimintoja on selvitetty tarkemmin Valtionkadun-Ruukintien alustavassa yleissuunnitelmassa (WSP Finland, 2020), mutta lopul-

liset ratkaisut päätetään asemakaavan hyväksymisen jälkeen katusuunnitelman laatimisen ja hyväksymisen yhteydessä.

Rautatiealue (LR)
Suunnittelualueelle osoitettavat rautatiealueet (LR) ovat rautatiealuetta myös voimassa olevassa asemakaavassa. Lisäyksenä nykyisen kaavan tilanteeseen asemakaavassa osoitetaan alueelle ohjeellinen liikennealueen alittava esteetön kevyenliikenteen yhteys (a/24), jonka tulee olla käytettävissä vuorokauden ympäri. Alueelta saa rakentaa yhteyksiä rautatieasemalle ja laituritasoille.

Aukiot
Korttelin 47 yhteyteen osoitetaan asema-aukio, jonka kautta on mahdollista rakentaa rautatiealueen alittava kevyen liikenteen yhteys (jk/pp) Pohjan kaupunginosan puolelle.

5.3.3 Suojelukohteet

Kaavamuutosalueella ei ole suojeltuja rakennuksia.

5.4 Kaavamuutoksen vaikutukset

5.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Yhdyskuntarakenne
Alueen asemakaavan päivittäminen tukee asemanseudun maankäytöllistä kehitystä ja tiivistää alueen rakennetta. Keskusta-asuminen lisääntyy Kaupungin strategian mukaisesti. Kaukolämmön, vesihuollon ja sähkön verkostot sekä katuverkosto ovat toteutettuna tai alueen ääressä.

Kaupunkikuva
Asemakaavan muutoksen myötä alueen kaupunkikuva kehittyy rakennetumman ja kaupunkimaisemman ympäristön suuntaan. Laajat pysäköintialueet rakennetaan umpikortteleiksi ja suunnittelualueesta tulee kiinteämpi osa Seinäjoen kävelypainotteista ydinkeskustaa.

Palvelut
Kaavamuutos lisää palvelujen tarjontaa alueella ja parantaa alueen palvelujen saavutettavuutta liittämällä alueen kiinteämmin osaksi Seinäjoen kävelypainotteisen ydinkeskustan palvelutarjontaa.

Virkistys
Alue tukeutuu Keskustan alueen ja lähiympäristön virkistysmahdollisuuksiin, kuten jokivarren ja Pajuluoman varren virkistysreitteihin.

Tekninen huolto
Alue on liitettävissä teknisiin verkostoihin. Johtosiirroista on tehty kesäkuussa 2020 johtosiirtosuunnitelma, jossa asemakorttelin kohdalla kulkevien yhdyskuntateknisten verkostojen johtosiirrot on ratkaistu. Tarvittavat johtosiirrot on mahdollista toteuttaa korttelialueen ja raiteiden väliin jäävän alueen kautta.

5.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Maisema
Kaavamuutoksen maisemalliset vaikutukset rajoittuvat lähialueeseen, joka muuttuu kaupunkimaisempaan ja rakennetumpaan suuntaan. Nykyisin alueen lounaisreunan tilaa rajaa voimakkaasti keskustan rakennettu julkisivu radalle päin. Kaavamuutoksen myötä asemakorttelit muodostavat tiiviin kaupunkimaisen katutilan Valtionkadulle ja muodostavat rajaavan rakenteen ratapihan

suuntaan. keskustan suunnasta tarkasteltuna alueen hajanainen yleisilme muuttuu eheämmäksi ja tiiviimmäksi kaupunkirakenteeksi, liittäen asemakortteleiden alueen osaksi ydinkeskustaa.

Luonnonolot
Alueen luonnonolot eivät muutu. Alue on nykyiselläänkin jo rakennettua ympäristöä.

5.5 Ympäristön häiriötekijät

Kaavamuutos ei aiheuta merkittäviä häiriötekijöitä.

5.6 Kaavamerkinnät ja -määräykset

Kaavassa on annettu määräyksiä rakentamisen laadusta. Kaavamääräykset ovat tarkemmin asemakaavakartan määräysosassa.

5.7 Nimistö

Kaavamuutoksessa alueelle osoitetaan uusi katualue. Kaupunginhallituksen nimeämä nimistötoimikunta on kokouksessaan 16.6.2020 päättänyt, että kadun nimeksi tulee Asemapäällikkö.

5.8 Kaavatalous

5.8.1 Yleistä

Suunnittelualue liittyy välittömästi muuhun kaupunkirakenteeseen. Alueella on olemassa toimivat kunnallistekniset verkostot, johon voidaan liittyä.

5.8.2 Rakentamiskustannukset

Kustannuksia syntyy kaupungille katu- ja torialueiden yms. rakentamisesta, kauko- ja paikallisbussien pysäkkien toteuttamisesta sekä erilaisten verkostojen ja alueen muun yhdyskuntatekniikan rakentamisesta koko Seinäjoen asema-alueen rakentuessa lähivuosina. Merkittäviä kustannuksia kaupungille aiheutuu myös kevyen liikenteen alikulun sekä alueen pysäköintilaitosten rakentamisesta ja julkisten rakennusten, kuten perhepalvelukeskuksen, toteuttamisesta.

6 ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN TOTEUTUS

Valtionkadun katualueille on kaavamuutoksen myötä tulossa merkittäviä muutoksia, kun mm. paikallisliikenteen terminaalit sijoitetaan kadun varteen. Toteutuksen yksityiskohdat selviävät tarkemmin katusuunnitelmien laatimisen myötä.

Rakennusten sijoittumista sekä rakennusmassojen muotoa ja aukotusta on esitetty havainnekuvissa ja luonnoksissa. Kaavan tavoitteiden toteutumista edistetään kaupunkisuunnittelu ja kaavoitus –yksikön ja rakennusvalvontaviranomaisen yhteistyöllä hyvän kaupunkiympäristön aikaansaamiseksi.

6.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat

Suunnittelua ohjaavat aikaisempien suunnitteluvaiheiden asiakirjat, kuten asemakorttelien hankesuunnitelma (OOPEAA, 2020) sekä asemanseudun yleissuunnitelma (Sitowise Oy, 2017). Suunnittelun alkuvaiheessa on oltava yhteydessä Väylävirastoon sekä Seinäjoen kaupungin kaupunkisuunnittelusta ja kaavoituksesta vastaavaan viranhaltijaan. Kaavaselostuksen liitteenä olevat, hankesuunnitelman asiakirjoissa esitetyt julkisivusommittelun periaatteet sekä materiaalivalinnat (OOPEAA 26.10.2020), toimivat tämän asemakaavan rakennustapaohjeena.

6.2 Toteuttaminen ja ajoitus

Asemakortteleiden kaavoitus etenee vaiheittain. Ensimmäisenä laaditaan eteläisimmän korttelin 47 kaavamuutos ja sen rakentaminen on tarkoitus aloittaa mahdollisimman pian kaavan saatua lainvoiman. Korttelin toteutus jakaantuu useampaan rakennushankkeeseen, joista ensimmäisenä on tarkoitus aloittaa perhepalvelukeskuksen rakentaminen.

Seuraavien vaiheiden asemakaavamuutosten valmistelu jatkuu ensimmäisen vaiheen valmistumisen jälkeen.

7 ASEMAKAAVAN LAADINTA

Asemakaava on laadittu Seinäjoen kaupungin kaupunkisuunnittelussa ja kaavoituksessa virkatyönä. Kaavan valmistelusta on vastannut kaavoitusarkkitehti Veli-Matti Prinkkilä ja kaavoitusjohtaja Martti Norja.

7.1 Käsittelyvaiheet

14.2.2018	Kaupunkiympäristölautakunta päätti käynnistää kaavamuutoksen
26.2.2020 – 25.3.2020	Kaavaluonnos sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä
19.10.2020	Kaupunginhallitus hyväksyy kaavaehdotuksen virallisesti nähtäville
28.10. – 26.11.2020	Kaavaehdotus virallisesti nähtävillä
7.12.2020	Kaupunginhallitus hyväksyi kaavan valtuuston hyväksyttäväksi
14.12.2020	Kaupunginvaltuusto hyväksyi

SEINÄJOEN KAUPUNKI
Kaupunkisuunnittelu ja kaavoitus

13.10.2020
Täydennykset 1.12.2020

Veli-Matti Prinkkilä
kaavoitusarkkitehti

Martti Norja
kaavoitusjohtaja

ASEMANSEUTU
HANKESUUNNITELMA
26.10.2020

OOPEAA OFFICE FOR PERIPHERAL ARCHITECTURE

VAIHTOEHTO 1



OOPEAA OFFICE FOR PERIPHERAL ARCHITECTURE

BUSSITERMINAALI

VII
5400

I
50

IV
2200

V
2000

IV
800

10500
80 ap

VII 1/2
2500

X
9000

V
4650

V

VI
240

IV-V
16000
pysäköintitalo
500 ap

VI
4900

25100
+P-TALO

IV 1/2

I
260

VII 2/3
3550

V 2/3
2500

A

A

RAUKALLISLIIKENTEEN PYSÄKIT

OOPEAA OFFICE FOR PERIPHERAL ARCHITECTURE

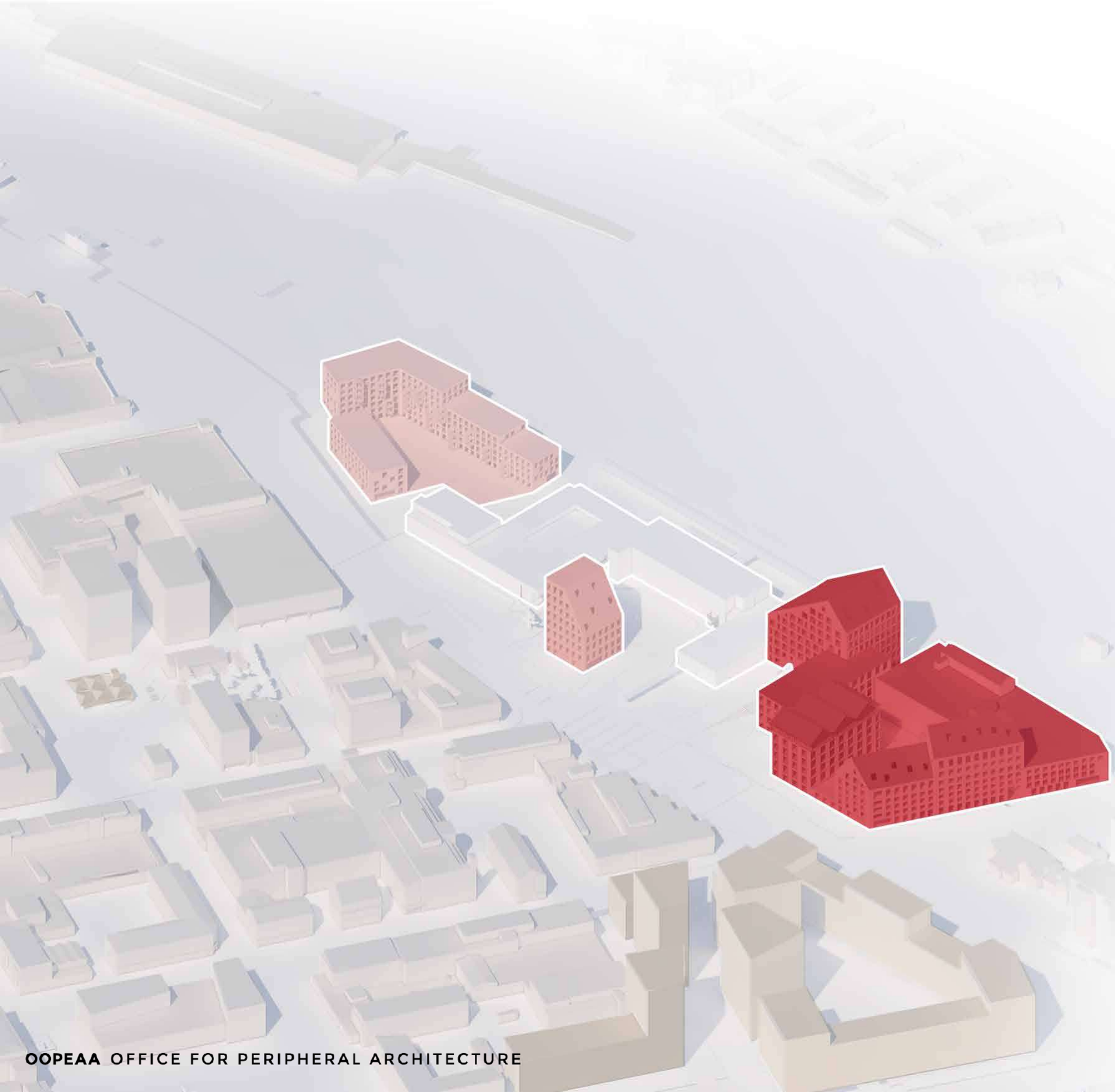
Asemapiirros 1:1500

VAIHEISTUS

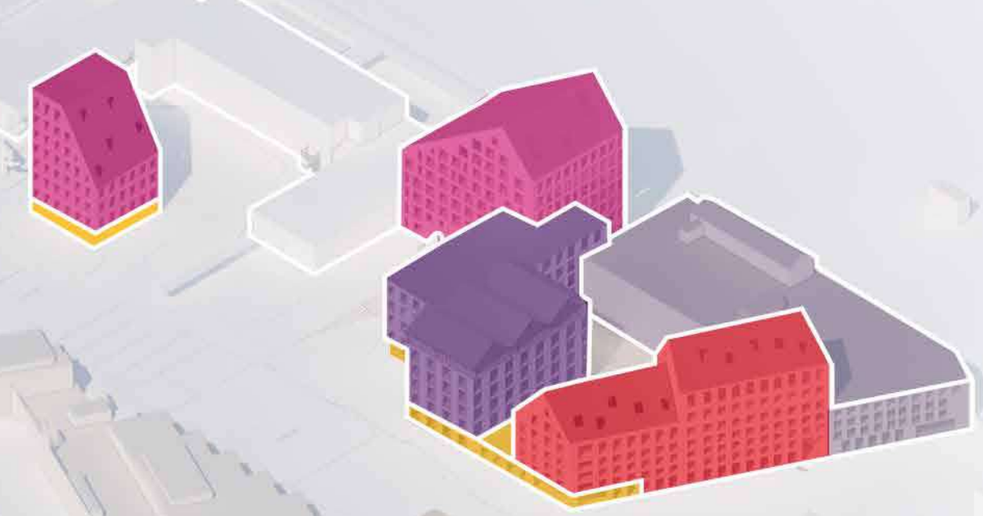
1.VAIHE

2. VAIHE

3. VAIHE







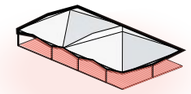
LAAJUUSTIEDOT

	1. VAIHE	2. VAIHE	3. VAIHE
SOTE-KESKUS	7500 - 8500 kem²		
TOIMISTOT	9000 kem²	2000 kem²	
ASUMINEN	6000 kem²		9500 kem²
LIIKETILAT	1500 kem²	400 kem²	1000 kem²
PYSÄKÖINTI	500 ap		80 ap
			YHTEENSÄ
			37000 kem²
			580 ap

KAUPUNKITILAN HAHMO

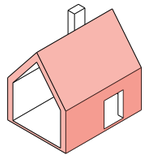
Paviljongit ja kevyet rakenteet

Paviljongit ja kevyet rakenteet toimivat joustavasti muunneltavissa olevina tapahtumien ja kohtamisen paikkoina



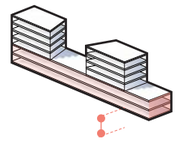
Yhteistilat

Asukkaiden käyttöön tarkoitetut yhteistilat maantasokerroksessa tukevat yhteisöllisyyttä kaupungissa



Yhtenäinen korttelin alusta

Matala perustaso luo yhtenäisen jalustan korttelille ja auttaa pitämään isojenkin rakennusten julkisivun mittakaavan ihmisen mittaisena



Kaupungin kiintopisteet

Kaupunkirakenteen kiintopisteet helpottavat kaupungissa orientoitumista ja luovat vaihtelevuutta kaupunkirakenteessa

PALVELUJEN KAUPUNKI

BUSSI KAUKO

BUSSI LÄHI

BUSSI LÄHI

BUSSI LÄHI

Vapaa-ajan palvelut

Palvelut jotka on suunnattu vapaa-ajan toiminnan aktivoimiseen parantavat viihtyisyyttä



Joukkoliikenne

Monipuoliset joukkoliikenteetn palvelut, hyvin suunnitellut reitit ja pysäkkien sijoitus sekä riittävän tiheä liikennöinnin aikataulu keskustan ja ympäröivien alueiden välillä.



Pop-up palvelut

Tapahtumat ja palvelut, kuten esimerkiksi katuruokakärryt, tuottajien suorakauppa (reko) tai joulumyyjäiset



Kaupalliset palvelut

Kaupat, kahvilat ja ravintolat tukevat kaupungin taloudellista rakennetta ja tarjoavat kaupunkilaisille tärkeitä palveluita edistäen kaupungin toimivuutta ja viihtyisyyttä



Yhteiskäyttö

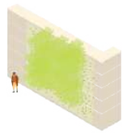
Yhteiskäyttöä tukevat palvelut toimivat jakamisen periaatteella



VIHREÄ KAUPUNKI

Vihreät seinät

Esteettisesti miellyttävät ja toiminnalliset viherseinät, jotka esimerkiksi suojaavat liialta auringonpaisteelta



Pihat

Pihat asukkaiden yhteisinä tiloina ja kohtaamisen paikkoina.



Kaupunkiviljely

Mahdollisuus pienimuotoiseen viljelyyn ja puutarhanhoitoon kaupungissa



Kattopuutarhat

Kattopuutarhat asukkaiden ja asiakkaiden käyttöön



Leikkipuistot

Turvalliset leikkipuistot lapsille, jotka innostavat monipuoliseen leikkiin kiipeilystä keinumiseen



Läpäisevät materiaalit

Maanpinnan materiaalit jotka edesauttavat hulevesien luonnollista imeytymistä



KAUPUNKITILAN PINNAT

Pelit

Erilaisille peleille ja aktiviteeteille varatut alueet



Leikkipaikat

Turvalliset leikkipaikat lapsille aukioilla ja jalankulkuväylien varrella



Installaatiot

Julkiset installaatiot antavat korttelille tai kaupunginosalle tunnistettavuutta ja helpottavat kaupungin hahmottamista erilaisista paikoista muodostuvana monipuolisena kokonaisuutena



Valaistus

Hyvä ja asianmukainen valaistus lisää turvallisuutta ja viihtyisyyttä kaupunkitilassa



Viitoitus ja opasteet

Informatiivinen viitoitus auttaa hahmottamaan etäisyyksiä kertomalla kävelymatkan pituuden sekä ajassa että matkassa



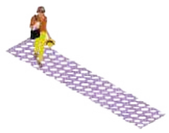
Merkityt polut ja väylät

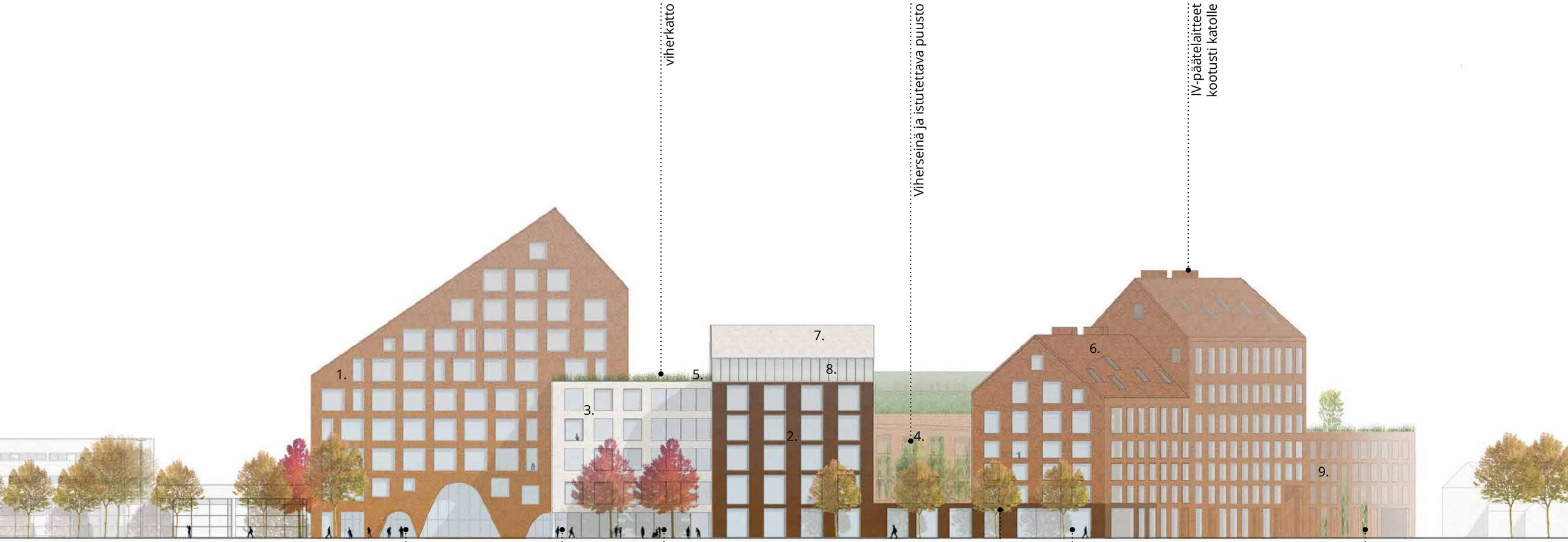
Erilaisille kulkuvälineille tarkoitettujen polkujen ja väylien selkeä käyttötarkoituksen mukainen merkitseminen, hyvät opasteet ja erilaisten temaattisten polkujen luominen



Erillaisille toiminnoille varattujen teiden ja alueiden merkitseminen kadun pinnassa

Erilaisille toiminnoille osoitettujen alueiden merkitseminen katutilassa pintamateriaalien käsittelyn avulla





Asemahallin muodostettava
rakennuksen läpi avoin sisätila

Rakennuksen
maantasokerroksessa
kulkusyvennys, arkadi

Istutettava puusto

Ei umpinaisia seinäpintoja
Valtionkadun suuntaan

Lasiseinillä liiketila korttelin
nurkassa

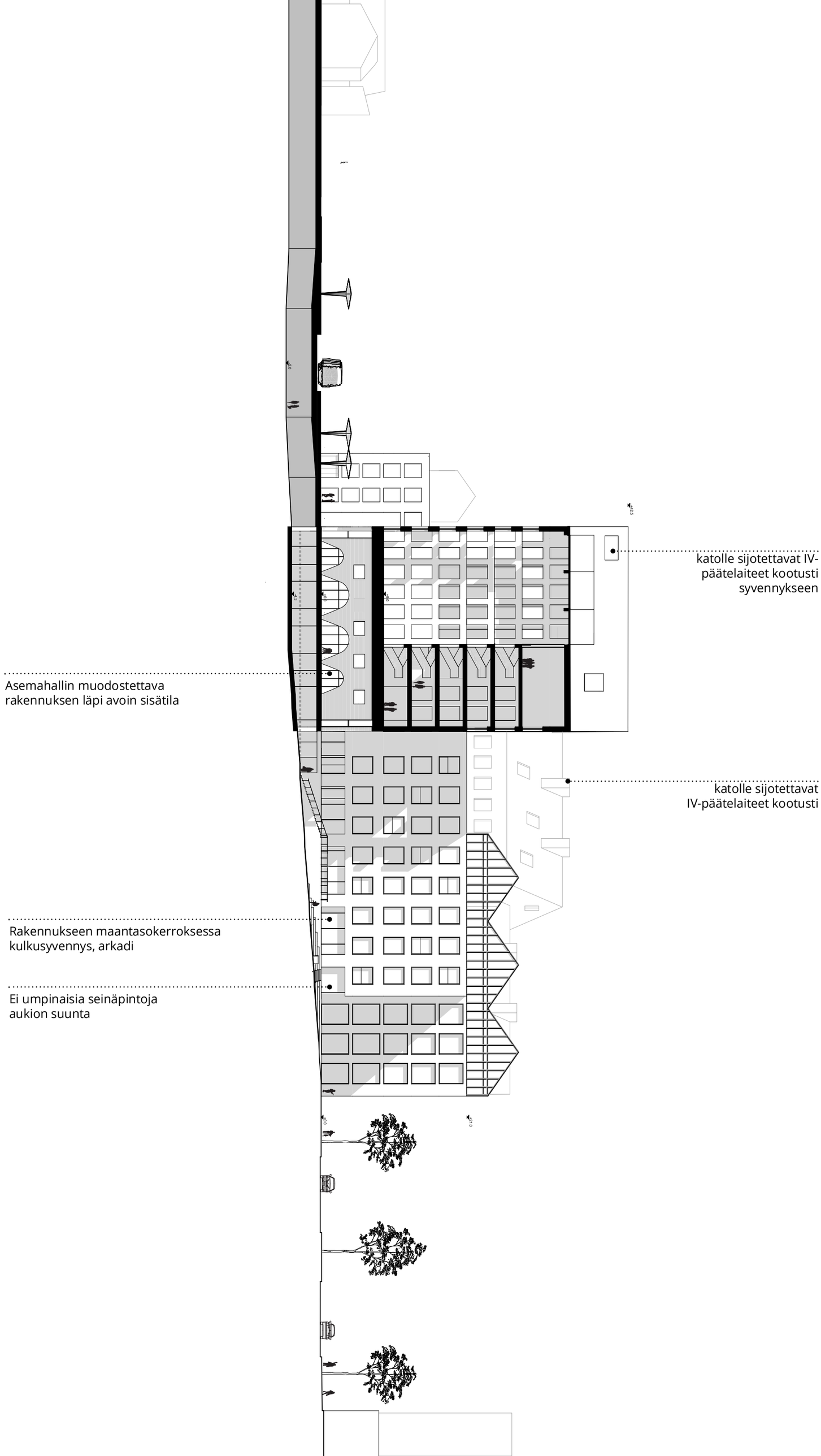
Verkkorakenteinen viherseinä
kasvillisuus esim.villiviini

Julkisivumateriaalit:

1. Paikalla muurattu poltettu tiili punainen
2. Paikalla muurattu poltettu tiili tumma
3. Paikalla muurattu poltettu tiili vaalea
4. Viherseinä, kasvillisuus esim. villiviini
5. Viherkatto
6. Tiilikate punainen, poltettu savitiili
7. Huopakate valkoinen
8. Silkkipainettu lasi, kirkas/valkoinen
9. Paikoitustalon aukoituksen verkkoseinä, corten

Julkisivu lounaaseen 1:500

OOPEAA OFFICE FOR PERIPHERAL ARCHITECTURE



Leikkaus A-A 1:500



VAIHTOEHTO 2



OOPEAA OFFICE FOR PERIPHERAL ARCHITECTURE

VI
16600

VII
4030

I
240

I
60

VIII
4090

VI
2520

I
210

I
70

23000

IV
1680

IX
5270

I
70

V
2450

I
120

VI
2190

C

II
320

VII
4270

VIII
6240

II
400

21140

IV
2840

V
2700

I
1600

I
1000

II
500

V-VI
2720

X
9000

V

VI
240

V
4650

IV-V
16000
pysäköintitalo
500 ap

VI
4900

25100
+P-TALO

IV 1/2

I
260

VII 2/3
3550

V 2/3
2500

B

B

C

KALLISLIIKENTEEN PYSÄKIT

OOPEAA OFFICE FOR PERIPHERAL ARCHITECTURE

Asemapiirros 1:1500

VAIHEISTUS

1.VAIHE

2.VAIHE

3.VAIHE

4.VAIHE

LAAJUUSTIEDOT

	1. VAIHE	2. VAIHE	3. VAIHE	4. VAIHE
SOTE-KESKUS	7500 - 8500 kem²			
TOIMISTOT	9000 kem²			
ASUMINEN	6000 kem²	9400 kem²	22400 kem²	
LIIKETILAT	1500 kem²	3500 kem²	600 kem²	
HOTELLI		8100 kem²		
PYSÄKÖINTI	500 ap			600 ap

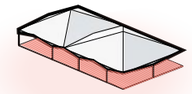
YHTEENSÄ

69000 kem²
1100 ap

KAUPUNKITILAN HAHMO

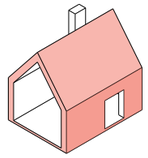
Paviljongit ja kevyet rakenteet

Paviljongit ja kevyet rakenteet toimivat joustavasti muunneltavissa olevina tapahtumien ja kohtamisen paikkoina



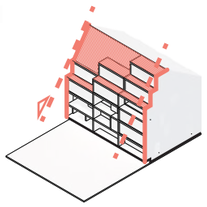
Yhteistilat

Asukkaiden käyttöön tarkoitetut yhteistilat maantasokerroksessa tukevat yhteisöllisyyttä kaupungissa



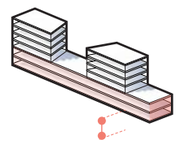
Porrasteiset rakennukset

Rakennusmassojen porrasteisuus ja paikoin sisäänvedetyt julkisivut mahdollistavat valon pääsyn rakennusten väliin ja auttavat luomaan tasapainoista mittakaavaa



Yhtenäinen korttelin alusta

Matala perustaso luo yhtenäisen jalustan korttelille ja auttaa pitämään isojenkin rakennusten julkisivun mittakaavan ihmisen mittaisena

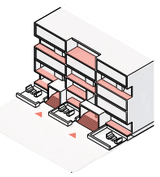


Kaupungin kiintopisteet

Kaupunkirakenteen kiintopisteet helpottavat kaupungissa orientoitumista ja luovat vaihtelevuutta kaupunkirakenteessa

Aktiiviset julkisivut

Aktiiviset julkisivut luovat yhteyden sisätilojen yksityisyyden ja yhteisten ulkotilojen välille



PALVELUJEN KAUPUNKI

BUSSIKAUKO

BUSSI LÄHI

BUSSI LÄHI

Vapaa-ajan palvelut

Palvelut jotka on suunnattu vapaa-ajan toiminnan aktivoimiseen parantavat viihtyisyyttä



Joukkoliikenne

Monipuoliset joukkoliikenteetn palvelut, hyvin suunnitellut reitit ja pysäkkien sijoitus sekä riittävän tiheä liikennöinnin aikataulu keskustan ja ympäröivien alueiden välillä.



Pop-up palvelut

Tapahtumat ja palvelut, kuten esimerkiksi katuruokakärryt, tuottajien suorakauppa (reko) tai joulumyyjäiset



Kaupalliset palvelut

Kaupat, kahvilat ja ravintolat tukevat kaupungin taloudellista rakennetta ja tarjoavat kaupunkilaisille tärkeitä palveluita edistäen kaupungin toimivuutta ja viihtyisyyttä



Yhteiskäyttö

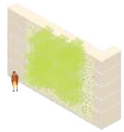
Yhteiskäyttöä tukevat palvelut toimivat jakamisen periaatteella



VIHREÄ KAUPUNKI

Vihreät seinät

Esteettisesti miellyttävät ja toiminnalliset viherseinät, jotka esimerkiksi suojaavat liialta auringonpaisteelta



Pihat

Pihat asukkaiden yhteisinä tiloina ja kohtaamisen paikkoina.



Kaupunkiviljely

Mahdollisuus pienimuotoiseen viljelyyn ja puutarhanhoitoon kaupungissa



Kattopuutarhat

Kattopuutarhat asukkaiden ja asiakkaiden käyttöön



Leikkipuistot

Turvalliset leikkipuistot lapsille, jotka innostavat monipuoliseen leikkiin kiipeilystä keinumiseen



Läpäisevät materiaalit

Maanpinnan materiaalit jotka edesauttavat hulevesien luonnollista imeytymistä



KAUPUNKITILAN PINNAT

Pelit

Erilaisille peleille ja aktiviteeteille varatut alueet



Leikkipaikat

Turvalliset leikkipaikat lapsille aukioilla ja jalankulkuväylien varrella



Installaatiot

Julkiset installaatiot antavat korttelille tai kaupunginosalle tunnistettavuutta ja helpottavat kaupungin hahmottamista erilaisista paikoista muodostuvana monipuolisena kokonaisuutena



Valaistus

Hyvä ja asianmukainen valaistus lisää turvallisuutta ja viihtyisyyttä kaupunkitilassa



Viitoitus ja opasteet

Informatiivinen viitoitus auttaa hahmottamaan etäisyyksiä kertomalla kävelymatkan pituuden sekä ajassa että matkassa



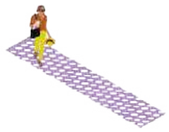
Merkityt polut ja väylät

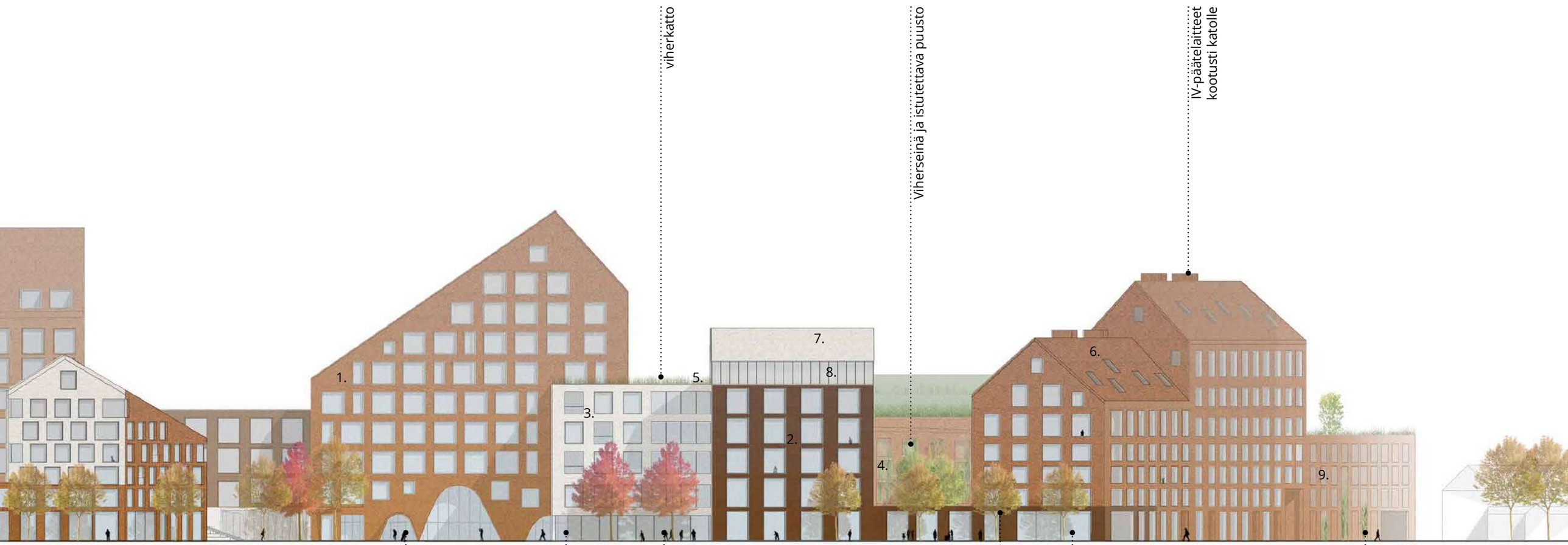
Erilaisille kulkuvälineille tarkoitettujen polkujen ja väylien selkeä käyttötarkoituksen mukainen merkitseminen, hyvät opasteet ja erilaisten temaattisten polkujen luominen



Erillaisille toiminnoille varattujen teiden ja alueiden merkitseminen kadun pinnassa

Erilaisille toiminnoille osoitettujen alueiden merkitseminen katutilassa pintamateriaalien käsittelyn avulla





Julkisivumateriaalit:

1. Paikalla muurattu poltettu tiili punainen
2. Paikalla muurattu poltettu tiili tumma
3. Paikalla muurattu poltettu tiili vaalea
4. Viherseinä, kasvillisuus esim. villiviini
5. Viherkatto
6. Tiilikate punainen, poltettu savitiili
7. Huopakate valkoinen
8. Silkkipainettu lasi, kirkas/valkoinen
9. Paikoitustalon aukoituksen verkkoseinä, corten

Asemahallin muodostettava rakennuksen läpi avoin sisätila

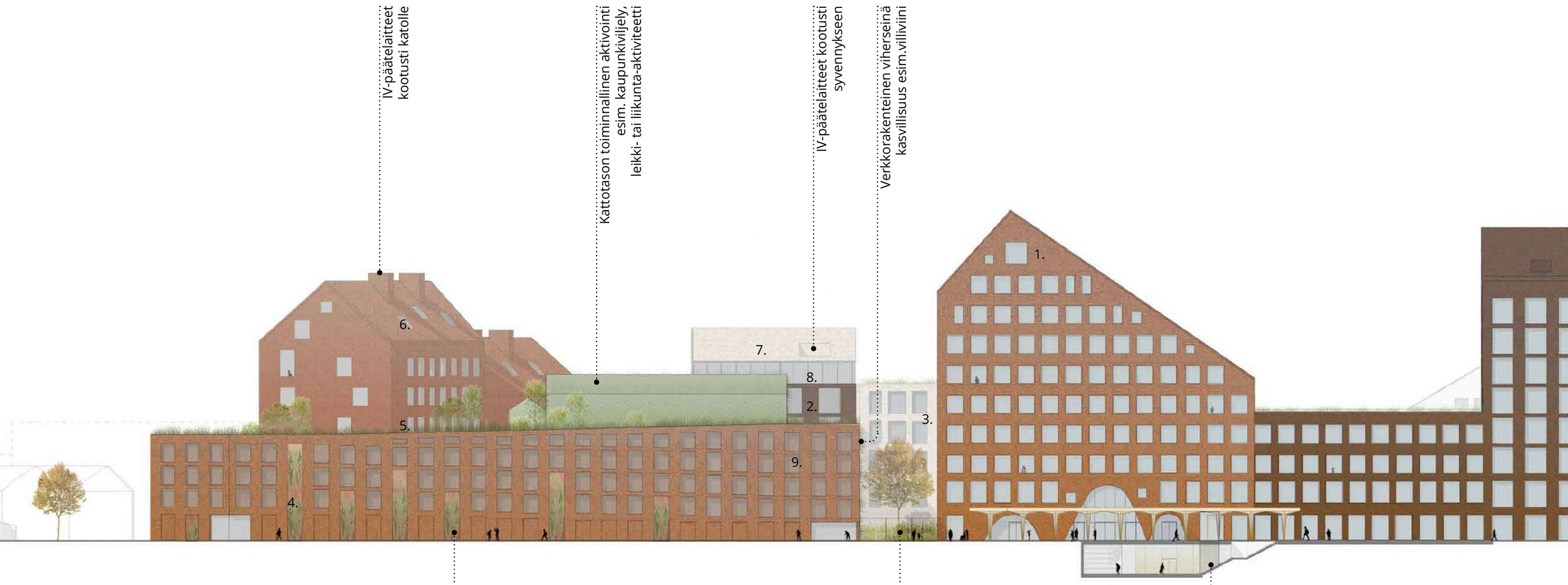
Rakennuksen maantasokerroksessa kulkusyvennys, arkadi

Istutettava puusto

Ei umpinaisia seinäpintoja Valtionkadun suuntaan

Lasiseinillä liiketila korttelin nurkassa

Verkkorakenteinen viherseinä kasvillisuus esim.villiviini

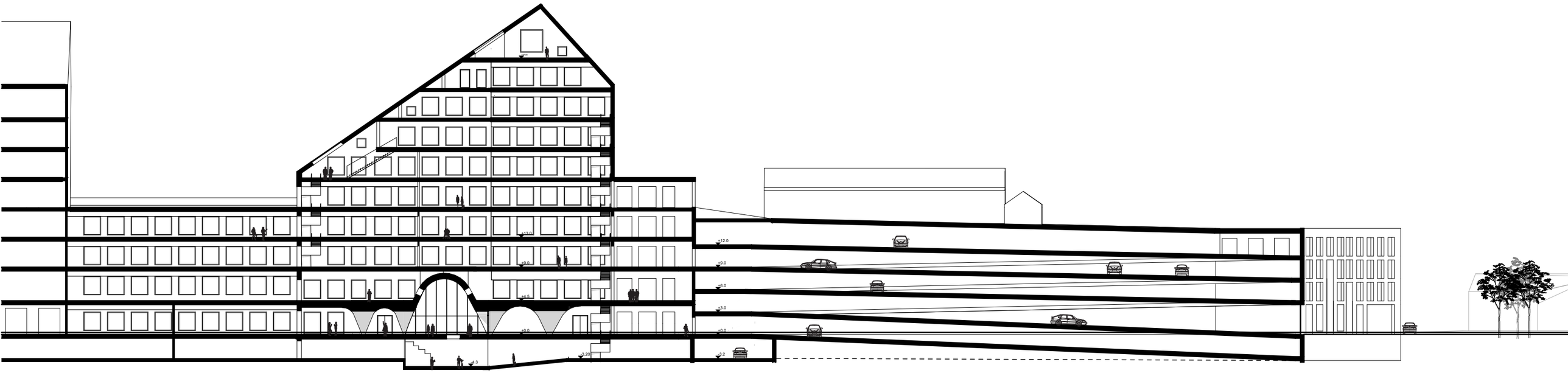


Julkisivumateriaalit:

1. Paikalla muurattu poltettu tiili punainen
2. Paikalla muurattu poltettu tiili tumma
3. Paikalla muurattu poltettu tiili vaalea
4. Viherseinä, kasvillisuus esim. villiviini
5. Viherkatto
6. Tiilikate punainen, poltettu savitiili
7. Huopakate valkoinen
8. Silkkipainettu lasi, kirkas/valkoinen
9. Paikoitustalon aukoituksen verkkoseinä, corten



Leikkaus B-B 1:500



OOPEAA OFFICE FOR PERIPHERAL ARCHITECTURE

Leikkaus C-C 1:500



Julkisivumateriaalit:

1. Paikalla muurattu poltettu tiili punainen
2. Paikalla muurattu poltettu tiili tumma
3. Paikalla muurattu poltettu tiili vaalea
4. Viherseinä, kasvillisuus esim. villiviini
5. Viherkatto
6. Tiilikate punainen, poltettu savitiili
7. Huopakate valkoinen
8. Silkkipainettu lasi, kirkas/valkoinen
9. Paikoitustalon aukoituksen verkkoseinä, corten

Julkisivu etelään 1:500



OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA

KESKUSTA KORTTELI 47 (OSA) SEKÄ POHJA, ASEMAN ALUE

Asemakaavan muutos

Suunnittelualueen sijainti
Suunnittelualue sijaitsee Seinäjoen ydinkeskustassa radan varressa rajautuen koillispuolelta ratapiha-alueeseen ja lounaissivultaan ydinkeskustan kaupunkirakenteeseen. Suunnittelualueella ja sen lähiympäristössä sijaitsevat rautatieasema, matkakeskus ja valtion rautateiden toimisto- ja varikkorakennuksia eri aikakausilta sekä ratapiha. Suunnittelualue ulottuu vähäisiltä osin myös Pohjan kaupunginosan puolelle.



Alueen sijainti

Suunnittelutehtävän määrittely ja tavoitteet
Seinäjoki on lähes 200 000 asukkaan Etelä-Pohjanmaan keskus ja yksi Suomen nopeimmin kehittyviä kaupunkikeskuksia. Seinäjoen väkiluku on noin 62 600 asukasta ja väestönkasvu on ollut nopeaa viime vuosina. Vuosittainen kasvu on ollut viime vuosina 1-1,5 % luokkaa. Keskustan ja erityisesti asemanseudun uudistaminen ovat kaupungille merkittäviä strategisia tavoitteita.

Seinäjoen kaupunkistrategiassa 2013 - 2020 todetaan *"Seinäjoen asema-alueen kokonaisvaltaisen kehittämisen lähtökohta on keskusta-alueen ja asema-alueen tiivistäminen. Asema-alue on liikenteen ja logistiikan, asumisen ja palvelujen ja osaamisintensiivisen yritystoiminnan kehittämisalue."*

Suunnittelualueena oleva asemakortteleiden alue on osa laajempaa asemanseudun kehittämisen kokonaisuutta, jonka asemakaavoittaminen toteutetaan osa-alueittain. Kaavaehdotukseksi valmistellaan kaavaluonnoksen suunnittelualueesta eteläisin osa, jonka rakentaminen on tarkoitus aloittaa ensimmäisenä. Muiden vaiheiden osalta suunnittelua jatketaan ja kaavaehdotusvaiheeseen ja hyväksymiskäsittelyyn edetään myöhemmin.

Asemanseudun kehittäminen on ollut keskeinen hanke kaupungin strategiassa pitkään ja sitä on edistetty koko 2010-luvun ajan. Asemanseudun asemakaavan muutoksella on useita tavoitteita:

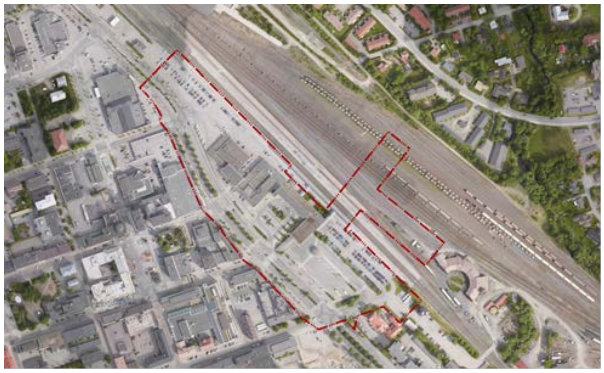
- kaupungin keskustan keskeisessä solmukohdassa olevien alueiden maankäytön tehostaminen ja purettujen raideparien maa-alueiden hyödyntäminen
- rautatien estevaikutuksen vähentäminen ja Pohjan kaupunginosan yhdistäminen Seinäjoen keskustaan uuden alikulkutunnelin välityksellä
- keskusta-asumisen lisääminen
- joukkoliikenteen toimintaympäristön kehittäminen ja matkustajamäärien kasvattaminen kestävän kehityksen tavoitteiden mukaisesti
- uuden matkakeskuksen rakentaminen ja alueen liittäminen tiiviimmin osaksi ydinkeskustaa
- liike- ja toimistorakentamisen sekä osaamisintensiivisten työpaikkojen sijoittuminen asema-alueelle
- perhepalvelukeskuksen toimintojen sijoittaminen keskusta-alueelle hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle

Suunnittelun lähtökohdat ja aiemmat suunnitelmat

Lähtökohdat
Seinäjoki tuli rautatien vaikutuspiiriin vuonna 1883 Pohjanmaan radan (Haapamäki – Vaasa) valmistuttua. Seinäjoki oli aluksi tavallinen ns. neljännen luokan asema, kunnes Oulun rata valmistui 1886 ja Seinäjoesta tuli kolmannen luokan risteysasema. Asema-alue laajeni entisestään Suupohjan radan valmistuttua 1913. Asema-alue on valmistumisestaan lähtien ollut yksi Suomen merkittävimmistä risteysasemista ja rautatiellä on ollut huomattava merkitys paikkakunnan kehityksessä.

Suunnittelualue sijaitsee radan varressa rajautuen koillispuolelta ratapiha-alueeseen ja lounaissivultaan ydinkeskustan kaupunkirakenteeseen. Alueella on laajat pysäköintialueet.

Seinäjoen asemanseutu on ollut Seinäjoen kaupungin keskeinen aluekehittämiskohde jo pitkään. Alueen kehittämisen pohjaksi on laadittu lukuisia selvityksiä ja suunnitelmia. SmartStation –hankkeessa (2013-2014) tutkittiin alueen kehittämiseen, prosessiin ja vuorovaikutukseen liittyviä mahdollisuuksia ja haasteita. Alueen suunnittelusta järjestettiin kansainvälinen Europan 13-arkkitehtikilpailu vuonna 2015. Hankkeen teknisiä reunaehtoja selvitettiin asemanseudun yleissuunnitelman (2017-2018) laatimisen yhteydessä vuosina 2017-2018. Asemakorttelien osalta suunnittelua on jatkettu hankesuunnitelmavaiheeseen vuosina 2019-2020.



Ortoilmakuva alueesta sekä suunnittelualueen rajaus (Seinäjoen kaupunki 2018).

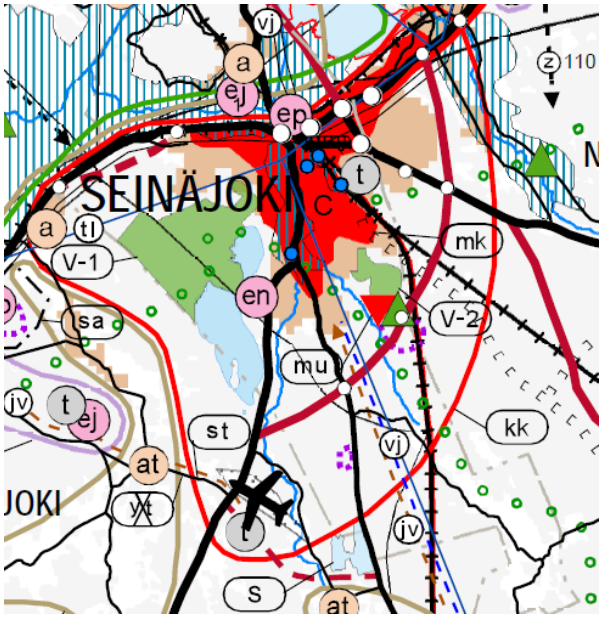
Alueen topografia on lähes tasaista, lähin selänne sijaitsee alueen lounaispuolella. Suunnittelualueella maanpinnan korkeusasema on noin + 45.00 (N2000). Suunnittelualueen pinta- ja pohjamaalaji on GTK:n aineistojen mukaan täytemaata (Ta). Alueen pohjoisosassa maalaji on vähäiseltä osin hiesua (Hs).

Kaavoitettava alue on pääosin Seinäjoen kaupungin ja Senaatin Asema-alueet Oy:n omistuksessa. Väylävirasto omistaa rautatiealueet.

Voimassa olevat kaavat

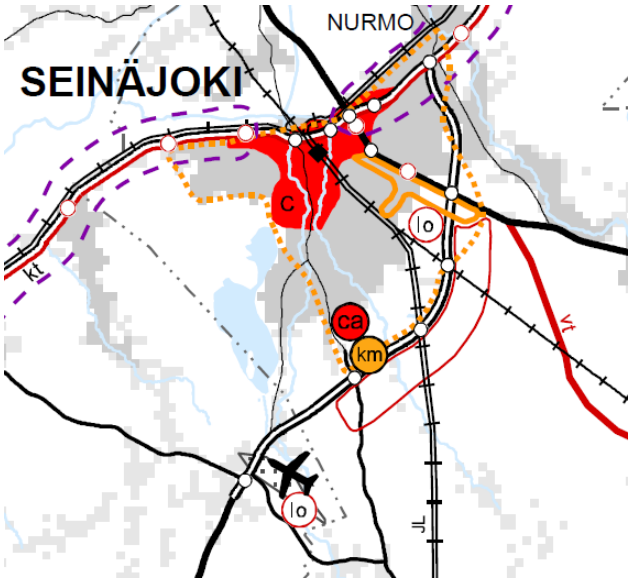
Maakuntakaavat

<u>Kokonaismaakuntakaava</u>
Alueella on voimassa Etelä-Pohjanmaan kokonaismaakuntakaava, joka on vahvistettu Ympäristöministeriössä 23.5.2005. Alue on Kaupunkikehittämisen kohdealuetta (kk).



Ote Etelä-Pohjanmaan kokonaismaakuntakaavasta 2005.

<u>Vaihemaakuntakaava II</u>
Etelä-Pohjanmaan Vaihemaakuntakaava II Kauppa, liikenne ja keskustatoiminnot on hyväksytty 30.5.2016 ja tullut voimaan 11.8.2016. Alue on keskustatoimintojen aluetta (C) ja kaupallisen vyöhykkeen aluetta (km2).



Ote Etelä-Pohjanmaan Vaihemaakuntakaavasta II vuodelta 2016.

<u>Yleiskaava</u>
Suunnittelualueella on voimassa oikeusvaikutteeton Seinäjoen yleiskaava 1994, jota ollaan uudistamassa. Suunnittelualue on yleiskaavassa pääosin liikennealuetta (L) sekä vähäisiltä osin rautatieliikennealuetta (LR).



Ote Seinäjoen yleiskaavasta 1994.

Asemakaava
Suunnittelualueella on voimassa useita asemakaavoja. Rautatiealueet (LR) sijaitsevat vuonna 1945 hyväksytyn asemakaavan alueella. Korttelissa 47 olevien linja-autoasemarakennusten korttelialueen (YLA) ja siihen liittyvän liikennealueen (LA) osalta on voimassa vuonna 1971 hyväksytty asemakaava. Valtionkadun ja Ruukintien katualueilla on voimassa asemakaavat vuosilta 1986 (korttelit 21, 25 ja 30) ja 2015 (kortteli 55).



Ote ajantasa-asemakaavasta

Tehdyt suunnitelmat ja selvitykset

SmartStation –hanke (2013-2014)
SmartStation –projektin tavoitteena oli luoda keskeisten kaupunkitoimijoiden kanssa yhteistyössä menetelmiä, joilla kaupungit voivat suunnitella, hankkeistaa ja valmistella asemanseutujensa toteuttamista osana kaupunkikeskustojen kehittämisprosesseja. Seinäjoen asemanseutu oli projektissa pilottikohteena. Asemanseutu tunnistettiin uudenlaiseksi, vaativaksi aluerakentamiskohteeksi, jollaiset yleistyvät lähitulevaisuudessa. Seinäjoen lisäksi vastaavia kohteita löytyy Suomesta useita.

Europan 13 arkkitehtikilpailu (2015)
Alle 40-vuotiaille arkkitehdeille tarkoitettu kansainvälinen Europan 13 -arkkitehtikilpailu käytiin vuonna 2015. Suunnittelukohteita oli 15 eri maassa ja Seinäjoki oli yksi kolmesta suomalaisesta järjestäjäkaupungista.

Kilpailussa etsittiin ratkaisua, joka toisi asema-alueen eläväksi ja monipuoliseksi osaksi kaupunkikeskustaa. Tavoitteena oli, että asema-alueella yhdistyisivät palvelut, asuminen, vapaa-aika ja kulttuuri, jotka loisivat alueesta uudenlaisen urbaanin ympäristön. Asema-alue on lisäksi Seinäjoen käyntikortti ja kilpailutöissä tuli kohentaa ja terävöittää sen identiteettiä.

Seinäjoen kohteesta saatiin 18 kilpailutyötä, joista kansainvälinen palkintolautakunta valitsi voittajaksi Jonna Heikkisen ja Tapio Kangasahon työn ”Notch”. Tuomariston perusteluissa todettiin, että ehdotus luo alueen eri osiin vahvaa identiteettiä onnistuneella otteella. Kaupunkirakenteellinen ote on kaunis ja luodut yhteydet toimivia. Uudiskortteleiden lomaan on onnistuttu jättämään myös olemassa olevia rakennuksia, mikä tuo paikkaan historiallisia kerrostumia.


Europan 13 –arkkitehtikilpailun voittajatyö Notch (Heikkinen & Kangasaho Arkkitehdit oy 2015).

Seinäjoen asemanseudun yleissuunnitelma (Sitowise Oy, 2018)
Alueen pääasialliset maanomistajat, Seinäjoen kaupunki, VR-yhtymä ja Liikennevirasto, tilasivat vuoden 2016 syksyllä aseman yleissuunnitelman Sitowise Oy:ltä. Raportin yhteydessä teetettiin useita selvityksiä, kuten matkustajien palvelukonsepti, melu- ja tärinäselvitys, pilaantuneiden maiden historiaselvitys, rakennettavuusselvitys, luontoselvitys, maisemaselvitys, liikenneselvitys ja Seinäjoen ratapihan käyttöselvitys.

Asemakorttelien osalta suunnitelma koostui neljästä osasta: areenakortteli, keskuskortteli, terminaalikortteli sekä toimisto- ja hotellihanke. Loppuraportissa todetaan, että asemakortteleista kannattaa kehittää monipuolisesti vetovoimainen kohde Seinäjoen keskustaan. Kortteleita tulee kehittää vaiheittain, mutta markkinoida ja brändätä kokonaisuutena. Toteutuessaan kortteleissa toimii aktiivinen asukkaiden, vierailijoiden, yrittäjien, työntekijöiden ja muiden toimijoiden urbaani yhteisö, jossa haetaan synergioita muun muassa eri sesonkien markkinoinnissa ja tapahtumien järjestelyissä.



Yleissuunnitelman asemapiirros (Sito, 2017).

Matkustajien palvelukonsepti (Sitowise Oy, 2017)
Osana yleissuunnitelmaa toteutettiin liikennejärjestelmän ja liikennepalveluiden toimivuutta koskeva Matkustajien palvelukonsepti. Päätavoitteena oli aseman lähialueiden tehokkuuden nostaminen, monipuolisten toimintojen mahdollistaminen ja liikennejärjestelmän toimivuuden kehittäminen osana kasvavaa kaupunkiseutua.

Rakennettavuusselvitys (Sitowise Oy, 2017)
Asemanseudun yleissuunnitelman laatimisen yhteydessä Sitowise Oy teki koko silloisen yleissuunnitelman suunnittelualueelta rakennettavuusselvityksen. Siinä selvitettiin olemassa olevan pohjasuhdetiedon perusteella suunnittelualueen pohjasuhteita sekä rakennettavuutta.

Selvityksen mukaan koko suunnittelualueen rakennettavuusluokka on 4 eli alue on rakennusten ja rakenteiden osalta paalutusta edellyttävä alue. Matalan pehmeikön osalla voidaan tapauskohtaisesti tutkia myös massanvaihdon edellytykset. Maanpinnassa olevat täyttömateriaalit ovat radan ja ratapihan sekä liikenne- ja piha-alueiden osalta osittain routimattomia. Täyttökerrosten alapuolella oleva pohjamaa on koko alueella routivaa. Kaikki routimattoman perustamissyvyyden yläpuoliset rakenteet tulee routasuojata.

Rakennetulla alueella (nykyiset liikennealueet ja pihat), mikäli tasaus ei nouse nykyisestä pinnan tasosta, piha- ja liikennealueet voidaan perustaa maanvaraisesti. Rakentamattomalla alueella uusien liikenne- ja piha-alueiden kohdalla suoritetaan esirakentaminen tai tehdään pohjanvahvistus. Koko alueen kaikki rakennuspohjat tulee kuivattaa salaojittamalla.

Maaperän pilaantuneisuuden historiaselvitys (Sitowise Oy, 2017)
Yleissuunnitelman yhteydessä tehdyssä selvityksessä on selvitetty koko yleissuunnitelman suunnittelualue, mukaan lukien pohjan puolen laajat alueet sekä Pajuluoman ympäristö.

Selvityksen mukaan alue koostuu pääosin rakennetusta ympäristöstä, joten on oletettavaa, että luontainen maaperä on häiriintynyt suurelta osalta ja maaperän pintakerrokset koostuvat myös ratapiha-alueen ulkopuolella monin paikoin täyttömaista.

Saatujen tietojen ja tulosten perusteella, tutkimusalueen maaperässä on pilaantuneita maa-aineksia ja pilaantuneen maan kunnostustarvetta. Alueen maankäytön muuttuessa (esimerkiksi asuin- tai toimitilarakentaminen) tulee varautua maaperän puhdistustoimiin.

Luontoselvitys (Sitowise Oy, 2017)
Asemanseudun yleissuunnittelun yhteydessä laadittiin luontoselvitys kattaen Pajuluoman ympäristö. Pajuluoman uoma- ja ranta-alueilta selvitettiin kasvillisuus, pesimälinnusto sekä lepakoiden esiintyminen.

Uhanalaisista tai silmälläpidettävistä lajeista Pajuluoman varren pihapiireissä esiintyy varpunen (vaarantunut laji) ja ratapihan alueella havaittiin varoitteleva kivitasku (silmälläpidettävä). Lepakkoselvityksissä hankealueella havaittiin ainoastaan pohjanlepakkoja. Pajuluoman varresta ei tehty lainkaan havaintoja lepakoista, vaan pohjanlepakkohavainnot keskittyivät avoimiin ympäristöihin ratapihan ympärillä.

Maisemaselvitys (Sitowise Oy, 2017)
Asemanseudun yleissuunnitelman taustaaineistoksi Sitowise Oy (Suvi Saastamoinen) laati maisemaselvityksen vuonna 2017. Selvitys on laadittu alueen kaupunkimaiset piirteet ja sijainti huomioon ottaen ja siinä on keskitytty paikan tilallisiin ominaisuuksiin.

Liikenneselvitys (Sitowise Oy, 2017)
Yleissuunnitelman laatimisen pohjaksi teetetyssä liikenneselvityksessä todetaan, että rautatien lisäksi nelikaistainen Valtionkatu/Ruukintie rajaa matkakeskusta ydinkeskustasta ja luo estevaikutusta etenkin jalankululle ja pyöräilylle. Valtionkatu on liikenteeltään vilkas kokoojakatu (nykytila 12 800 ajoneuvoa/vuorokausi), jonka liikenteen on ennustettu kasvavan vuoteen 2040 mennessä reilut 20 prosenttia, ollen Valtionkadun vilkkaimmilla osilla vuonna 2040 noin 15 700 ajoneuvoa/vuorokausi. Selvityksen mukaan jatkosuunnittelussa Valtionkadun / Ruukintien estevaikutusta asemanseudun ja ydinkeskustan välillä tulee pyrkiä vähentämään. Liikenneselvityksessä tehdyn mallinnuksen mukaan Valtionkatua on mahdollista kaventaa aseman kohdalla ilman, että siirtyvä liikenne kuormittaisi liikaa muita katuja. Eniten liikennettä siirtyisi Vapaudentielle.



Seinäjoen keskustan ja Pohjan väliset kulkuyhteydet sekä väylien toiminnallinen luokitus (Liikenneselvitys, Sitowise 2017).

Meluselvitys (Sitowise Oy, 2017)
Asemanseudun yleissuunnitelmaa varten teetetty meluselvitys laadittiin nykytilanteen lisäksi ennustevuodelle 2040. Selvityksen mukaan yleissuunnitelma-alueella melu on yksi jatkosuunnittelussa huomioitavista asioista. Raideliikenteen jakaumasta johtuen yöajan keskiäänitaso LA_{eq22-7} on ulkotilojen meluntorjuntatarpeen arviointia ja meluntorjuntatoimenpiteiden suunnittelua ohjaava suure.

Tärinäselvitys (Sitowise Oy, 2017)
Tärinäselvitys tehtiin asemanseudun yleissuunnitelman valmisteluvaiheessa. Selvityksen mukaan asemakaavassa on huomioitava määräyksin ympäristöhäiriöiden torjuntaan liittyvät toimenpiteet. Huomiota tulee kiinnittää ainakin seuraaviin asioihin:

- Asuin- tai toimistohuoneiden liikennemelun keskiäänitaso ei saa ylittää tavoitteena pidettäviä enimmäisäänitasoja.
- Rakenteiden, kuten muurien ja rakennusten, on suojattava ulko-oleskelutiloja siten, ettei liikennemelun äänitason ohjearvoja ja yleisesti käytössä olevia suositusarvoja ylitetä.
- Tärinän ja runkoäänen torjuntaan tulee kiinnittää huomiota. Rakennukset tulee suunnitella siten, ettei liikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja rakennusten sisätiloissa.
- Kortteleissa rakennusmassat on rakennettava yhtenäisinä, jotta rakennusten väliin voidaan muodostaa melulta suojatut sisäpihat. Tonttien leikki- ja ulko-oleskelualueet tulee sijoittaa sisäpihoille.

Seinäjoen ratapihan raiteiston käyttöselvitys (Sitowise Oy, 2017)
Seinäjoen ratapihan raiteiston käyttöselvitys laadittiin Seinäjoen kaupungin, Liikennevirasto ja VR-Yhtymä Oy:n yhteistyönä vuonna 2017. Työtä tehtiin yhdessä Seinäjoen asemanseudun yleissuunnitelman laatimisen yhteydessä.

Ratapihan raiteiston käyttöselvitys on tehty yleissuunnitelmaa varten ja siinä on selvitetty mm. rautatieasemaan liittyvän maaliikenteen, kuten bussi- ja liityntäliikenteen kehittämiskohteet.

Selvityksen perusteella voidaan todeta, että matkustajaliikenteen muutoksilla ei ole merkittävää vaikutusta Seinäjoen ratapihan kapasiteetin riittävyyteen tulevaisuudessa. Mikäli matkustajaliikenteeseen tulee uusia operaattoreita, joiden lähtö- tai määränpää on Seinäjoki, voi se lisätä seisonta- ja laituriraiteiden tarvetta. Tavaraliikenteen ennustetaan kasvavan Oulun ja Tampereen suuntiin, mutta sen määrä riippuu yleisestä talouden kehityksestä ja sitä on sen vuoksi vaikea ennustaa. Useat toimijat samalla ratapihalla lisäävät raidekapasiteetin tarvetta.

Raiteiston käyttöselvityksessä tutkittiin myös laiturien leventämisen tarvetta. Matkustajaturvallisuuden, liikenteen ja aseman kehityksen kannalta olisi hyvä korvata laituripolut eritasoratkaisulla. Myös matalat laiturit olisi hyvä korottaa matkustajia paremmin palveleviksi korkeiksi laitureiksi. Eritasoyhteys vaatii laiturin leventämisen, joka aiheuttaa raiteistomuutoksia. Nykyisin laiturimäärissä on puutteita Seinäjoella ja liian pieni laiturimäärä rajoittaa samanaikaisesti pysähtyvien junien määrää.

Asemakortteleiden hankesuunnitelma (OOPEAA, 2020)

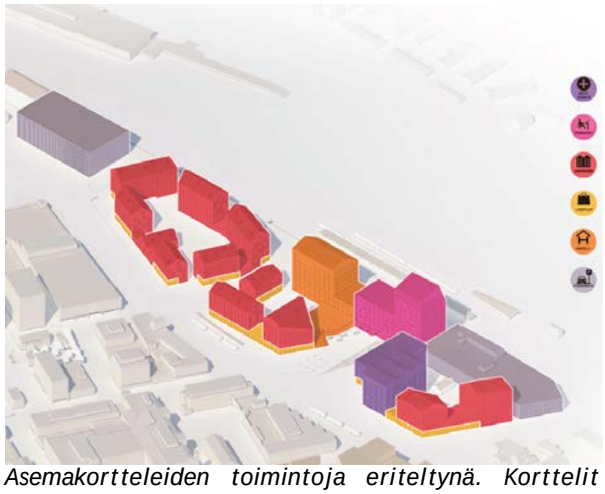
Asemanseudun yleissuunnitelman jälkeen on keskitytty pääasiassa asemakortteleiden alueen sekä kevyen liikenteen alikulkutunnelin jatkosuunnitteluun. Asemakaavatyön pohjaksi kaupunki ja Senaatin Asema-alueet Oy on teettänyt kortteleiden hankesuunnitelman seinäjokelaisella arkkitehtitoimisto OOPEAA:lla vuoden 2019 aikana. Suunnitelmassa on tutkittu edelleen rakennusmassojen sijoittelua, pysäköintiä, yhteyksiä, rakentamisen määrää ja eri toimintojen sijoittamista alueelle.



Havainnekuva asema-aukiosta (OOPEAA, 2020)

Hankesuunnitteluvaiheessa on tutkittu ja vertailtu eri toimintojen sijoittamisen vaihtoehtoja alueella. Uutena toimintona kaupunki on selvittänyt perhepalvelu-keskuksen sijoittamisen edellytyksiä. Suunnitelmassa perhepalvelukeskuksen toiminnot on sijoitettu asema-aukion laidalle Valtionkadun varteen. Ratkaisu mahdollistaa sekä saattoliikenteen Valtionkadun suunnasta, että suoran sisäyhteyden pysäköintilaitoksesta perhepalvelukeskukseen. Asiakkaiden ja henkilökunnan pysäköinti on sijoitettu kokonaisuudessaan viereiseen pysäköintilaitokseen.

Yleissuunnitelmavaiheessa kortteleihin esitettyjen kauppagallerian ja kongressikeskuksen sijaan asemakortteleiden toteutusperiaatteeksi valittiin keskiosastaan auki oleva umpikorttelirakenne, jonka sisään muodostuvat melulta suojatut ja siten oleskeluun hyvin soveltuvat sisäpihat.



Asemakortteleiden toimintoja eriteltynä. Korttelit voidaan toteuttaa neljässä vaiheessa alkaen eteläisimmästä korttelista (OOPEAA, 2020).



Leikkauskuva asema-aukion ja alikulkutunnelin kohdalta (OOPEAA, 2020).

Koska kyseessä on matkakeskus, eli liikkumismuotojen saumakohta, on myös paikallisliikenteen ja pitkänmatkan linja-autoliikenteen vaihtoyhteydet järjestettävä, ja vaihtomahdollisuus tarjottava junaliikenteen kanssa. Linja-autoasema alun pitäen pyrittiin säilyttämään nykyisessä paikassaan ja asemakorttelin sisällä. Paikka osoittautui kuitenkin ahtaaksi toiminnallisesti ja sen rakentamiskustannukset olisivat olleet noin 4 miljoonaa euroa. Sijoitettaessa väljemmin maan alle vielä huomattavasti enemmän. Näin ollen suunnittelussa päädyttiin siihen, että kaikki linja-autoliikenne sijoitetaan toimimaan kadunvarsipysäkeiltä, joista pitkän matkan liikenne on sijoitettuna rautatien läheisyyteen. Ratkaisu mahdollistaa tilan säästämisen vuoksi enemmän rakennettavaa, ja tätä kautta huomattavan taloudellisen tuoton.

Alueen kaupunkikuvalliset painopistealueet ovat aseman sisäänkäynti ja asema-aukion merkitys kokoavana elementtinä kaupunkirakenteessa, sekä aseman maamerkiksi nouseva korkea rakentaminen.

Kaavaluonnosvaiheen jälkeen, syksyllä 2020 hankesuunnitelman jatkokehittelyssä on keskitytty eteläisimmän asemakorttelin alueeseen. Luonnoksissa on tutkittu asemahallitoimistorakennuksen pohjaratkaisua ja massoittelua. Samassa yhteydessä tehtiin myös luonnos-

versio tilanteesta, jossa matkakeskus säilyy. Hankesuunnitelma on kaavaehdotuksen liitteenä.



Havainnekuva asemahallista (OOPEAA, 2020).

Seinäjoen Asemanseudun liikennesuunnitelma ja Valtionkatu-Ruukintien alustava yleissuunnitelma (WSP Finland, 2020)
Hankesuunnitelman kanssa rinnakkain WSP Finland on suunnitellut liikenteellisiä ratkaisuja ja tehnyt vaihtoehtojen vertailua.

Asemanseudun uudistumisen myötä tulee aseman liikennetoiminnot suunnitella uudelleen. Rautatieliikenteen lisäksi asema toimii linja-autojen kauko- ja paikallisliikenteen, sekä taksiliikenteen keskittymänä. Lisäksi asemakeskuksen tulee olla saavutettavissa kävellen ja pyöräillen, sekä henkilöautolla, jolloin asemakeskuksesta muodostuu matkaketjujen vaihtopiste liityntäpysäköinteineen. Hankesuunnitelmassa esitettiin lisäksi perhepalvelukeskuksen sijoittuminen asemalle, mikä korostaa toimivien saattopisteiden ja selkeiden liikenneratkaisujen merkitystä.

Asemanseudun yleissuunnitelmassa tutkittiin niin silta- kuin alikulkuratkaisua, mutta asemakorttelin kapeuden ja korkeusasemien johdosta päädyttiin alikulkuun. Alikulku toteutettaisiin laadukkaana; leveänä ja valaistuna, josta olisi yhteydet myös laitureille. Uusi kävelyn ja pyöräilyn yhteys ratapihan läpi Pohjan alueelle parantaisi keskustan itäpuolen saavutettavuutta merkittävästi ja loisi uuden itä-länsisuuntaisen pyöräilyn pääväylän.

Liikennesuunnitelman lähtökohdaksi otettiin, että bussit eivät sijoitu 1. vaiheen kortteliin ja tutkittiin voisiko myös kaukoliikenne sijoittua paikallisliikenteen lisäksi kadunvarteen. Puhtaasti kadunsuuntaiseen pääkatuterminaaliin ei päädytty, koska silloin koko katuosuus olisi ollut bussipysäkkiä ja levittänyt asfalttikenttää liikaa. Pohjoisimman (3. vaiheen) korttelin eteen jätettiin kuitenkin tilavaraus mahdolliselle kaukoliikenteen tai paikallisliikenteen pysäkille.

Nykyisen matkakeskuksen erottaa keskustasta suhteellisen vilkas ja leveä 4-kaistainen pääkatu (Valtionkatu / Ruukintie). Tämä muodostaa merkittävän estevaikutuksen sekä jalankululle että pyöräilylle ja houkuttelee autoliikenteellä keskustan läpiajoon Ruukintietä pitkin. Kehittyvä asemakeskus edellyttää, että katutilaa saadaan kavennettua ja viihtyisämmäksi, minkä lisäksi estevaikutusta tulee vähentää.

Ratkaisu löytyi jo asemanseudun yleissuunnitelmassa (2017), jossa asemakeskuksen kohdalla katu kavennetaan 2-kaistaiseksi ja kavennetun kadun päihin sijoitetaan kiertoliittymät, joiden toimivuus riittää hyvin nykyiselläkin liikenteellä. Lisäksi asemakeskuksen kohdalle Kalevankadun liittymäalueelle muodostetaan korotettu nk. shared space -aukio, joka mahdollistaa, että jalankulkija on 1. liikkuja alueella, mutta autolla pääsee kuitenkin hiljaa ajamalla alueen läpi.

Valtionkadun ja Ruukintien liittymien toimivuus varmistettiin liikenteen simulointiohjelmilla Vuoden 2040 liikenne-ennusteella, jossa uudet kaistajärjestelyt on toteutettu. Liittymien toimivuus oli hyvä kaikissa liittymissä, mitkä ratkaisevat kadun toimivuuden. Vain jonojen pituudet ja läpiajoaika kasvavat nykyisestä.

Matkakeskuksen rakennusinventointi
Seinäjoen kaupunki teetti matkakeskuksesta rakennusinventoinnin, joka on selostuksen liitteenä. Inventointi tehtiin maaliskuussa 2020 ja työn toteutti FM Olli Joukio. Inventoinnin tarkoituksena oli dokumentoida rakennuksen nykytila ja kartoittaa matkakeskuksen historiaa ja muutosvaiheita sekä arvottaa rakennus. Lisäksi kaavaluonnosvaiheen jälkeen kaava-aineistoon on lisätty kaupungin laatima Seinäjoen asemanseudun historian merkittävät vaiheet vuosiluvuin ja kuvin -raportti, josta käy ilmi aseman alueen kehityshistoriaa.

Ratatekninen mittaselvitys (Ramboll, 2020)
Luonnosvaiheen jälkeen kaupunki on teettänyt ratateknisen mittaselvityksen, jossa on tutkittu radan ja korttelialueen väliin jäävän alueen mitoitusta ja huoltoreittien järjestämisen edellytyksiä. Lähtökohtana oli, että kaavassa varmistetaan huoltoliikenteelle riittävä, vähintään 5 metrin vapaa alue sähköradan ja korttelin 47 välissä.

Valtakunnallisesti merkittävien asema-alueiden suojelusopimus,
YM päätös 9.12.1998 dnro 2/562/96

Seinäjoen ratapiha-alueen veturitalli, vesitorni ja rautatieläisten talo on listattu valtakunnallisesti merkittävien asema-alueiden suojelusopimukseen. Suojelusopimuksen tarkoituksena on edistää alueiden käyttöä ja kehittämistä vaarantamatta niiden kulttuurihistoriallisia arvoja.

RKY 2009
Seinäjoen rautatieasema-alue on valmistumisestaan lähtien ollut merkittävä risteysasema ja se on valtakunnallisesti arvokasta rakennettua kulttuuriympäristöä.

Rautatieaseman vanhasta rakennuskannasta on säilynyt mm. veturitalli 1880-luvulta, viereinen vesitorni on vuodelta 1920. Uudemman veturitallin vanhimmat osat ovat 1920-luvulta. Alueen laidalla sijaitsee rautatieläistentalo, aikansa monitoimitalo. Rautatieläistentalon jugendarkkitehtuuri on osa Alman hotellikompleksia.

Vaikutusalue
Vaikutusalueena on kaavamuutosalue lähiympäristöineen.

Maankäyttö- tai muut sopimukset
Alueen maanomistajia ovat Seinäjoen kaupunki, Senaatin Asema-alueet Oy sekä Väylävirasto. Seinäjoen kaupunki tekee tarvittaessa maanomistajien kanssa maankäyttösopimukset ennen kaavaehdotuksen hyväksymistä MRL 91 a ja b § edellytysten mukaisesti.

Osalliset
Osallisia ovat alueen maanomistajat ja ne, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, sekä viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään (MRL 62§). Tässä asemakaavan muutoksessa osallisia ovat:

Kaava-alueen ja siihen rajoittuvien alueiden maanomistajat, yrittäjät, asukkaat ja muut toimijat,

Kaupungin viranomaiset: Kaupunkiympäristön toimiala, Rakennusvalvonta, Yhdyskuntatekniikka, Kiinteistö- ja mittauspalvelut, Ympäristönsuojelu, Elinvoiman- ja kilpailukyvyn toimiala, Puistotoimi, Joukkoliikenne, Seinäjoen Vesi Oy, Seinäjoen Energia Oy, Seiverkot Oy, Into Seinäjoki Oy, Etelä-Pohjanmaan pelastuslaitosliikelaitos, Seinäjoen museot

Valtion ja muut viranomaiset: Museovirasto, Etelä-Pohjanmaan ELY, Etelä-Pohjanmaan liitto, Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintovirasto, Väylävirasto

Yritykset ja yhdistykset yms: *Senaatin Asema-alueet Oy,* VR Oy, Elisa Oyj, Sydämellinen Seinäjoki ry, Etelä-Pohjanmaan luonnonsuojeluyhdistys ry

sekä muut mahdolliset yhteisöt ja henkilöt, joiden oloihin ja etuihin kaava saattaa vaikuttaa.

Osallistumismenettely ja tiedottaminen

Tiedottaminen
Kaavoituksen etenemisestä, vireille tulosta, osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä kaavaluonnoksen ja ehdotuksen nähtävilläolosta ja mahdollisista tiedotustilaisuuksista *tiedotetaan kaupungin tiedotuslehdessä (Epari) ja kaupungin internetsivulla* (http://www.seinajoki.fi/ilmoitustaulu) aina kaavan hyväksymiseen saakka. Kaavoituksen etenemistä voi seurata kaupunkisuunnittelun ja kaavoituksen internetsivuilla (http://www.seinajoki.fi/kaupunkisuunnitteluja kaavoitus).

Vireilletulo
Asemakaavamuutos on tullut ajankohtaiseksi ja vireille kaupunkiympäristölautakunnan päätöksellä 14.2.2018.

Aloitus- ja luonnosvaihe
Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavaluonnos asetetaan nähtäville vähintään 14 päiväksi. Nähtävilläolosta tiedotetaan julkisesti kuulutuksella. Suunnittelualueen maanomistajia sekä osallisiksi nimettyjä viranomaisia ja yhteisöjä tiedotetaan. Osallisilla on mahdollisuus antaa mielipiteitä kirjallisesti, suullisesti tai sähköpostin välityksellä (MRL 62 § ja MRA 30 §). Tarvittaessa järjestetään kaavan esittelytilaisuus. Saadut mielipiteet ja lausunnot käsitellään ja vastineet kirjataan kaavaselostukseen ehdotusvaiheessa.

Ehdotusvaihe
Kaavaluonnoksen ja saadun palautteen jälkeen laaditaan kaavaehdotus, joka on virallisesti nähtävillä (MRL 65 § ja MRA 27 §) 30 päivää. Nähtävilläpidosta tiedotetaan julkisesti kuulutuksella. Kaava-alueeseen rajautuvalle kunnalle ja ulkopaikkakuntalaiselle maanomistajalle tai haltijalle lähetetään kirjallinen ilmoitus viikkoa ennen nähtäville asettamista. Paikkakunnalla asuvalle maanomistajalle lähetetään ilmoituskirje viimeistään nähtävilläolon alussa. Osalliset voivat tehdä kaavaehdotuksesta muistutuksia, jotka tulee toimittaa kirjallisina kuulutuksessa ilmoitettuun osoitteeseen määräaikaan mennessä. Muistutuksiin laaditaan vastineet ja perustelut kaavaselostukseen ja päätöskäsittelyyn. Niille

muistutuksen tehneille, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa, lähetetään perustellut vastineet.

Kaupunginhallitus päättää huomautusten ja lausuntojen johdosta tarkistetun asemakaavaehdotuksen asettamisesta nähtäville. Jos ehdotukseen tehdään oleellisia muutoksia, ehdotus laitetaan uudelleen nähtäville (MRA 32 §).

Hyväksyminen
Virallisen nähtävillä olon jälkeen kaupunginhallitus esittää kaavanmuutoksen kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi. Kaavamuutoksen hyväksyy kaupunginvaltuusto. Kaavan hyväksymisestä koskevasta päätöksestä ilmoitetaan niille viranomaisille, kunnan jäsenille sekä muistutuksen tekijöille, jotka kaavan nähtävillä ollessa ovat sitä kirjallisesti pyytäneet ja samalla ilmoittaneet osoitteensa (MRL 67 § ja MRA 94 §). Kaavan hyväksymisestä tiedotetaan kuulutuksella. Hyväksymispäätöksestä on mahdollista valittaa Vaasan hallinto-oikeuteen. Kaavan tultua lainvoimaiseksi kuulutetaan sen voimaantulosta kaupungin ilmoituslehdessä sekä kaupungin internetsivuilla.

Viranomaisyhteistyö
Viranomais- ja muu asiantuntijayhteistyö järjestetään lausuntomenettelyin tai erillisneuvotteluin.

Selvitettävät vaikutukset ja vaikutusten arvioinnin menetelmät
Maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n mukaan kaava laadittaessa on tarpeellisessa määrin selvitettävä suunnitelman toteuttamisen ympäristövaikutukset, mukaan lukien yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ja muut vaikutukset.

Vaikutuksia tullaan arvioimaan asemakaavan laatimisen yhteydessä olemassa olevien selvitysten, lähtötietomateriaalin, asiantuntijoiden ja osallisten kannanottojen perusteella. Ne raportoidaan osaksi asemakaavan selostusta.

Kaavoituksen kulku, aikataulu ja päätöksenteko

Aikatauluarvio
- Kaavaluonnos sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelma ovat nähtävillä helmi-maaliskuussa 2020
- Kaavaehdotus on nähtävillä loka-marraskuussa 2020
- Kaupunginvaltuusto hyväksynee asemakaavan joulukuussa 2020

Yhteystiedot ja palaute
Työn kuluessa osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa tarkistetaan aina tarvittaessa.

Valmistelusta vastaavat
kaavoitusarkkitehti Veli-Matti Prinkkilä
044 4181531
veli-matti.prinkkila(at)seinajoki.fi

kaavoitusjohtaja Martti Norja
040 774 8501
martti.norja(at)seinajoki.fi

Aika: perjantai 25.9.2020 klo 13:00 – 14:34
Paikka: verkkokokous
Osallistujat:

Jari Jokinen	Seinäjoen kaupunki
Juha Takamaa	Seinäjoen kaupunki
Martti Norja	Seinäjoen kaupunki
Taru-Maaria Herttua-Suokko	Seinäjoen kaupunki
Mirja Jatkola	Seinäjoen kaupunki
Keijo Kaistila	Seinäjoen kaupunki
Joni Ulvila	Seinäjoen kaupunki
Arto Kruuti	Seinäjoen kaupunki
Susanna Tyrväinen	Seinäjoen kaupunki
Hanna Latva-Kiskola	Seinäjoen kaupunki (saapui klo 13:17)
Juha Kokko	Seinäjoen kaupunki
Veli-Matti Prinkkilä	Seinäjoen kaupunki
Leena Perämäki	Into Seinäjoki
Mika Mäntykoski	Seipark (poistui klo 13:45)
Matti Rantala	Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus
Juhani Hallasmaa	Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus
Heikki Joensuu	Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus
Toni Etholen	Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus
Mari Pohjola	Etelä-Pohjanmaan liitto
Jani Palomäki	Etelä-Pohjanmaan liitto
Ville Vuokko	Väylävirasto

1. Kokouksen avaus ja järjestäytyminen

Juha Takamaa avasi kokouksen ja käytiin läpi osallistujat. Puheenjohtajaksi valittiin Juha Takamaa ja sihteeriksi Veli-Matti Prinkkilä.

2. Kaupungin puheenvuoro / asemakaavaluonnos

Martti Norja taustoitti asemanseudun kehittämisen vaiheita. Alkuvaiheessa (2013 – 2014) järjestettiin Smart Station –hanke, jossa selvitettiin alueen kehittämisen mahdollisuuksia ja tavoitteita. Sen jälkeen, vuonna 2014, pidettiin kansainvälisten opiskelijoiden kesäkurssi, jossa mm. tarkentui asemarakennukselle sopivin sijaintipaikka kaupunkirakenteessa. Alueen suunnittelusta järjestettiin kansainvälinen Europan 13- arkkitehtikilpailu vuonna 2015. Hankkeen teknisiä reunaehtoja selvitettiin yhdessä VR:n kanssa asemanseudun yleissuunnitelman (2017-2018) laatimisen yhteydessä vuosina 2017-2018. Sen jälkeen maa-alueet ovat siirtyneet Senaatin Asema-alueet Oy:n hallintaan. Asemakorttelien osalta suunnittelua on jatkettu hankesuunnitelmavaiheeseen vuosina 2019-2020.

Asemakorttelien kaavaluonnos sisältää neljä asemakorttelia, joista eteläisin on tarkoitus valmistella ensimmäisenä kaavaehdotukseksi. Ensimmäisen vaiheen kortteliin on pyritty sijoittamaan mahdollisimman monipuolisesti toimintoja ja alueen kautta on lisäksi tarkoitus toteuttaa alikulku pohjan puolelle. Aluksi pohdittiin siltaa, mutta tunneliratkaisu todettiin toimivammaksi siltaa varten tarvittavien ramppien kohtuuttoman pituuden vuoksi. Alikulkutunnelin pituus on vielä osittain avoin kysymys, joka riippuu mahdollisesti tulevista ratapihan raideparien purkamisista. Voi olla, että ratapihan raidepareja olisi tulevaisuudessa mahdollista siirtää Roveksen alueelle, jolloin loppuvaiheessa aseman alueelle jäisi vain noin 6 raideparia. Kaupunki on aloittamassa alikulun yleissuunnitelman laatimisen yhdessä Väyläviraston ja Senaatin Asema-alueet Oy:n kanssa. Todennäköisesti alikulku tehdään alkuvaiheessa vain 2-3 raiteiden kohdalle. Alikulun suunnittelussa tulee huomioida myös vanhojen veturitallien tuleva käyttö.

Ensimmäiseen kortteliin ollaan sijoittamassa perhepalvelukeskus, joka olisi hyvien paikallisliikenteen bussiyhteyksien päässä. Pysäköintilaitos tarvitaan myös heti ensimmäisessä vaiheessa. Pysäköintilaitos on erittäin tärkeä, koska se palvelee koko maakuntaa. Ensimmäiseen kortteliin sijoitetaan myös asemahalli asema-aukion ja raiteiden väliin. Rakennuksen ylempiin kerroksiin tehdään toimistotilaa, jolle on kysyntää asemalla hyvien junayhteyksien ansiosta. Paikallisliikenteen terminaali siirtyy Valtionkadun varteen. Polkupyöräilyyn panostamista pidetään tärkeänä, joten pyörille osoitetaan asemakaavassa runsaasti paikkoja.

Martti Norja esitteli kaavaluonnoksen pohjaksi teetetyn asemakortteleiden hankesuunnitelman, minkä jälkeen Veli-Matti Prinkkilä kävi lyhyesti läpi kaavakartan sisällön.

3. Keskustelu

Keskustelu aloitettiin viranomaiskommentoinnilla. Juhani Hallasmaa totesi, että järjestelyratapihan siirtäminen olisi kaupungin kehittämisen kannalta erittäin hyvä asia. Kaiken kaikkiaan asemanseudun kaavamuutos on Seinäjoen merkittävin yksittäinen kaavahanke. Ongelmana onkin hankkeen laajuudesta johtuen yleiskaavallisen tarkastelun puuttuminen, koska olisi tärkeää nähdä kokonaisuutta vähän laajemmin. Asemarakennuksesta on tehty hyvä inventointi, mutta se koskee ainoastaan matkakeskusrakennusta. Matkakeskuksella on Hallasmaan mukaan maakunnallista, ellei jopa valtakunnallista merkitystä. Sen vuoksi olisi ollut hyvä tuoda mukaan säilyttävä vaihtoehto. Rakennushistoriallisen selvityksen tarve koskee koko asema-aluetta. Toivottavaa olisi, että asemakaavan aikataulua voitaisiin hidastaa ja tarkastella ensin koko rautatiealuetta yleiskaavallisella tasolla. Autopaikkojen mitoituksesta Hallasmaa totesi, että mitoitus ei ole kovin tiukka, koska pienellä asuntojen keskipinta-alalla vain joka kuudennelle asunnolle tarvittaisiin pysäköintipaikka.

Toni Etholen korosti yleissuunnittelun tarvetta ja luontoselvityksen täydentämistä. Vaikka kyse on rakennetusta alueesta, kyseessä on kuitenkin vanha rata-alue, jossa saattaa olla lajistoa. Olisi hyvä selvittää laajemmin, että minkälaista lajistoa raiteiden alueella mahdollisesti on (esim. paahdelajisto, joita saattaa olla ratapihoilla). Kaupungin käyttämä luontoselvitysten tekijä osannee arvioida, voiko alueella olla kyseisiä lajistoja. Martti Norja totesi, että voidaan selvittää kyseiset lajistot, vaikka tämä asemakaavan muutos ei koske kyseistä raidealuetta.

Heikki Joensuu totesi, että kaavaluonnos on hyvin tehty, kun on esitetty tulevaisuuden visioita myös Pohjan puolelta. Lähtökohdiltaan kaavaratkaisu on hyvä, kun luodaan kevyen liikenteen yhteyksiä ja palveluja. Aseman sijoittaminen Kalevankadun päätteeksi on kaupunkikuvallisesti onnistunut ratkaisu. Kaavan vaikutukset ulottuvat kaiken kaikkiaan laajemmalle, kuin koskemaan pelkästään seinäjokisia. Joensuu kommentoi liikenteellisiä ratkaisuja ja esitti, että olisi hyvä olla kokonaisarvio liikenteen järjestämisestä laajemminkin. Järjestelypihan mahdollista siirtämistä Joensuu piti erittäin myönteisenä asiana. Martti Norja kommentoi liikenteellisiä kysymyksiä, että asemanseudun yleissuunnitelman yhteydessä tutkittiin liikenteellisiä ratkaisuja ja niiden vaikutuksia. Vapaudentie säilyy tulevaisuudessa 2+2 kaistaisena ja sillä on vielä välityskapasiteettia, vaikka liikennemäärät siirtyvät Valtionkadulta sinne. Valtionkadun muuttaminen 1+1 kaistaiseksi ja kiertoliittymillä toteutettuna tarkoittaa, että sen välityskyky säilyy aikaisemman kaltaisena. Ruuhka-aikojen ulkopuolella välityskyky on jopa vähän parempi aikaisempaan verrattuna ja ruuhka-aikana vain hieman heikentynyt.

Matti Rantala totesi, että kaavahanke liittyy ilmastonmuutoksen hillintään. Pyöräpaikkamitoitus ja pyöräily on otettu hyvin huomioon, mikä on myöskin tavoitteiden mukaista. Kaavakartan määräysosassa oli mainittu kaukolämpöön siirtymisvelvollisuus, jota ei tule enää käyttää. Myös kaavaselostuksen valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin liittyvässä kohdassa olevat vanhentuneet tiedot tulee päivittää. Yleisesti Rantala piti hanketta tärkeänä ja totesi, että myös Seinäjoen keskustan vahvistamisen kannalta se on erittäin hyvä asia. Asiaa olisi kuitenkin helpompi lähestyä, jos taustalla olisi yleiskaavan tavoitteistoa.

Ville Vuokon mukaan hankkeessa osoitetaan merkittävä määrä rakentamista radan läheisyyteen, minkä vuoksi on tarpeen tarkistaa korttelialueiden rajauksia ja kulkuyhteyksiä radan läheisyydessä. Uusien kortteleiden osalta on myös huomioitava rakennusten elinkaaren aikainen kunnossapito sähköturvallisuuden kannalta sekä stabiliteettikysymykset. AL-korttelialuetta koskien on tehtävä tarvittavat melu- ja tärinäselvitykset.

Mari Pohjolan mukaan hanke on erittäin tärkeä ja merkittävä. Sillä on ulottuvuudet koko keskustan vetovoimaisuuden kehittämiselle. Hankkeella vastataan tavoitteisiin liikenteen järjestämiselle sekä kestävään liikenteen

kehittämiseen. Etelä-Pohjanmaan liitolla ei ole huomautettavaa hankkeesta. Maakuntakaavassa matkakeskuksen alueen merkinnän kuvauksessa mainitaan, että matkakeskuksella on valtakunnalliset ulottuvuudet. Tulevaisuuden liikkumisen visioita on mietitty ja on huomioitu kävely, pyöräily sekä liikenteen solmupisteen tarpeet. Kaavalta toivotaan viihtyisyyttä, tiivistämistä, monipuolisuutta sekä korkealuokkaisuutta. Pohjola kertoi myös, että hanke on mukana niiden investointien listalla, joihin haetaan elpymisrahoitusta.

Jani Palomäen mukaan kokonaisuuden esiintuominen olisi toivottavaa. Hänen mukaansa olisi erittäin tärkeää, että tähän hankkeeseen saataisiin elpymisrahoitusta. Jos järjestelyratapiha poistuu, olisi ehkä mahdollista pohtia kantatie 67:n liikenteen suuntaamista pääosin Pohjan puolelle. Alueellisen raideliikenteen kannalta on huomioitavaa, että nyt toteutettavat ratkaisut vaikuttavat pitkälle tulevaisuuteen. Kevyen liikenteen huomioiminen on erittäin hyvä asia, samoin kuin solmupisteiden merkitys. Uuden ratapiha-alueen suunnittelun yhteydessä tulee huomioida myös tavaralogistiikan näkökulma. Juha Takamaa kommentoi liikenteellistä ratkaisua, että liityntäpysäköinnin sijoittaminen osin Pohjan puolelle on ollut ajatuksena.

Susanna Tyrväisen mukaan aseman alueen kehittäminen on positiivinen asia. Rautatie on ollut tärkeä elementti Seinäjoen kehityksen kannalta. Laajempi tarkastelu asema-alueelle olisi tarpeen. Inventointi on hyvä ja laadukas, mutta tarvitaan laajempaa katsantokantaa. Kulttuuriympäristöselvitys pitäisi tehdä koko alueesta. On pohdittava, miten muut suojelurakennukset otetaan osaksi kokonaisuutta. Järjestelypihan muutosten osalta pelkästään rakennukset eivät ole tärkeitä, vaan pitää myös ottaa mukaan myös se, miten raiteet ovat sijoittuneet ja muuttuneet. Eli miten tähän päivään on tultu. Nykyiset olemassa olevat suojellut rakennukset on tärkeää huomioida ja myös tulevaisuuden visiot. Olisi ollut suotavaa, että säilyttävä vaihtoehto olisi otettu huomioon. Muuten Tyrväinen piti hanketta oikein hyvänä. Martti Norja totesi, että kaavaehdotusvaiheessa ensimmäisen asemakorttelin suunnittelualue ei tule ulottumaan vielä matkakeskuksen kohtaan. Eli ensimmäisessä vaiheessa vanha asema jää vielä paikoilleen. Hankkeen aikatauluun vaikuttaa kaikkein eniten perhepalvelukeskuksen rakentaminen, jolla on kiire.

Hanna Latva-Kiskola kertoi palautteesta, jota on saatu kylien kehittämiseen liittyen. Sujuva, esteetön pyöräilyverkosto oli tärkeässä osassa. Nämä asemanseudun suunnitelmat ovat sen tavoitteiden mukaisia. Toisena asiana nousi esille liityntäpysäköinti. Seinäjoellakin on ihmisiä, jotka käyvät muualla töissä ja kaikki eivät pysty saapumaan pyörällä. Sen vuoksi pysäköinnin mahdollistaminen on erittäin tärkeää. Juha Takamaa totesi, että liityntäpysäköintijärjestelyt pyritään huomioimaan mahdollisimman hyvin. Arto Kruuti totesi, että toivottavasti yhteys Pohjan puolelta viimein saadaan järjestettyä.

Jari Jokinen kommentoi mahdollisuutta yleiskaavan tekemiseen. Perhepalvelukeskuksen osalta hanke on erittäin kiireellinen. Tällä hetkellä sen toiminnot ovat hajallaan ympäri kaupunkia, minkä vuoksi hankkeessa on päästävä nopeasti liikkeelle. Ensimmäisen vaiheen toteuttaminen pitää käytännössä ajoittaa niin, että koko kokonaisuus voidaan rakentaa suurin piirtein samanaikaisesti. Myös rahoituksen hakemisen kannalta asemakaavalla on kiire. Asemakaavat laaditaan niin, että niitä varten tehdään yleiskaavatasoiset selvitykset. Selvitykset tehdään niin kattavasti, että ne riittävät.

Jani Palomäki tiedusteli, että jos perhepalvelukeskuksella on kiire, niin milloin muu suunnittelu tehdään. Tehdäänkö muun korttelin suunnittelu samalla kertaa? Jos lähdetään yksi rakennus kerrallaan, niin onnistutaanko pitämään huolta kokonaisuudesta? Martti Norjan mukaan juuri tämän takia luonnosvaiheessa on esitetty laajempi alue. Ensimmäisen vaiheen kaavaehdotus ei ota kantaa matkakeskusrakennuksen säilyttämiseen tai purkamiseen, vaan molempia vaihtoehtoja on pohdittu. Juha Takamaan mukaan toteutusmallia on pohdittu juuri siitä näkökulmasta, että kuinka voidaan huolehtia kokonaisuudesta riittävän hyvin. Heikki Joensuu piti hyvänä, että myös säilyttävää vaihtoehtoa on pohdittu. Kun kaavaa viedään eteenpäin, tarkoitus on ratkaista korttelin kohtalo kaavallisesti. Kulttuuriympäristöselvitykset tulevat varmasti siinä vaiheessa myös mukaan. Myös Susanna Tyrväinen totesi, että vaikka purkamisvaihtoehto on ymmärrettävä, on kuitenkin hyvä, että myös säilyttävä vaihtoehto on otettu mukaan. Juha Takamaa totesi, että vanhojen rakennusten säilymisessä on huomioitava myös se, että löytyykö uudiskäytölle taloudellisesti järkeviä tapoja.

4. Mahdolliset jatkotoimenpiteet

Juha Takamaa kertasi kaavahankkeen jatkoa. Ensimmäisellä vaiheella on kiire. Selvitykset tehdään toki riittävällä laajuudella. Rakennusten osalta pohditaan jatkossa, että mitä pystytään säilyttämään. Esimerkiksi veturitalleille on tehty hienojakin suunnitelmia. Liityntäpysäköinnin tilannetta pyritään parantamaan ja asumisen osalta pysäköinti pyritään mitoittamaan mahdollisimman hyvin todellisen tarpeen mukaiseksi.

5. Kokouksen päättäminen

Puheenjohtaja päätti kokouksen klo 14:34.

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	743 Seinäjoki	**Täyttämispvm**	14.12.2020
Kaavan nimi	Asemanseutu I, Keskusta 1, kortteli 47 (osa)		
Hyväksymispvm	14.12.2020	**Ehdotuspvm**	13.10.2020
Hyväksyjä	V-kunnanvaltuusto	**Vireilletulosta ilm. pvm**	14.02.2018
Hyväksymispykälä	115	**Kunnan kaavatunnus**	01108
Generoitu kaavatunnus	743V141220A115		
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	3,6290	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	0,0000
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]	0,0000	**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	3,6290

Ranta-asemakaava **Rantaviivan pituus [km]**

Rakennuspaikat [lkm] **Omarantaiset** **Ei-omarantaiset**

Lomarakennuspaikat [lkm] **Omarantaiset** **Ei-omarantaiset**

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**3,6290**	**100,0**	**25750**	**0,71**	**0,0000**	**24835**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä	0,0000		0		-0,1830	-915
C yhteensä	0,9792	27,0	25750	2,63	0,9792	25750
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	2,6498	73,0	0		-0,7962	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä					

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä				

Alamerkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**3,6290**	**100,0**	**25750**	**0,71**	**0,0000**	**24835**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä	0,0000		0		-0,1830	-915
YLA	0,0000		0		-0,1830	-915
C yhteensä	0,9792	27,0	25750	2,63	0,9792	25750
C	0,9792	100,0	25750	2,63	0,9792	25750
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	2,6498	73,0	0		-0,7962	0
Kadut	1,4331	54,1	0		0,5138	0
Katuauk./torit	0,2529	9,5	0		0,2529	0
LR	0,9638	36,4	0		-0,7862	0
LA	0,0000		0		-0,7767	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						