

Liite 1

ELINVOIMAINEN KAUPUNKIKESKUSTA

Kalliotila

2010

16.4.2007



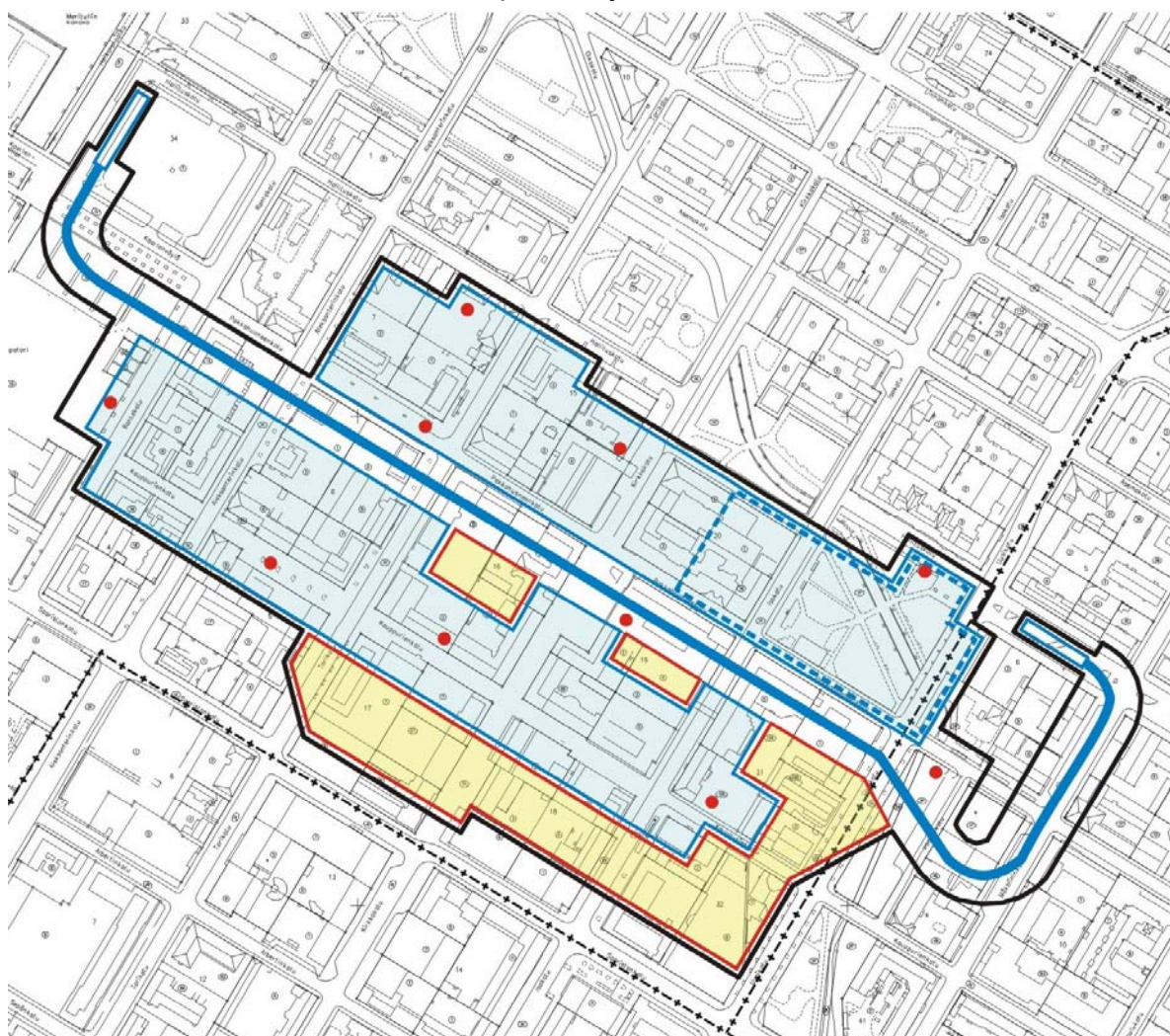
OULU

OULUN KESKUSTAN KALLIOTILAT

ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN JA MAANALAISEN ASEMAKAAVAN SELOSTUS,
JOKA KOSKEE 9.1.2007 PÄIVÄTTYJÄ JA 16.4.2007 KORJATTUJA
KAAVAKARTTOJA

AAM1812 <012410>

Selostus päivitetty 16.4.2007



OULUN KAUPUNKI
TEKNINEN KESKUS
ASEMAKAAVOITUS

SISÄLLYSLUETTELO

1	PERUS- JA TUNNISTETIEDOT	3
1.2	Kaavamut osalueiden ja maanalaisen asemakaava-alueen sijainti	3
1.5	Selostuksen liitteet	3
1.6	Taustaselvitykset	3
2	TIIVISTE LMA	4
2.1	Kaavaproessin vaiheet	4
2.2	Asemakaavan muutoksen ja maanalaisen asemakaavan sisältö	6
2.3	Asemakaavan muutoksen ja maanalaisen asemakaavan toteuttaminen	6
3	LAHTOKO HDAT	6
3.1	Selvitys suunnittelualueen oloista	6
3.1.1	Alueen yleiskuvaus	6
3.1.2	Luonnonympäristö	7
3.1.3	Rakennettu ympäristö	7
3.1.4	Maanomistus	7
3.2	Suunnitelutilanne	7
4	ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN JA MAANALAISEN ASEMAKAAVAN VAIHEET	8
4.1	Asemakaavasunnittelun tarve	8
4.2	Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset	8
4.3	Osallistuminen ja yhteistyö	9
4.3.1	Osailliset	9
4.3.2	Vireilletulo	9
4.3.3	Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt	9
4.3.4	Viranomaisyhteistyö	12
4.4	Asemakaavan muutoksen ja maanalaisen asemakaavan tavoitteet	12
4.5	Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot	13
5	ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN JA MAANALAISEN ASEMAKAAVAN KUVAUS	15
5.1	Yleisperustelu ja —kuvaus	15
5.2	Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen	15
5.3	Aluevaraukset	15
5.4	ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN JA MAANALAISEN ASEMAKAAVAN VAIKUTUKSET	20
6	ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN JA MAANALAISEN ASEMAKAAVAN TOTEUTTAMINEN	22

1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

1.1 Tunnistetiedot

Asemakaavan muutos:

Oulun kaupungin

I kaupunginosan

kortteli 34,

katuaukio/tori, katu-, puisto- ja vesialueet sekä

II kaupunginosan

katu- ja puistoalueet.

Maanalainen asemakaava:

Maanalaiset tilat seuraavien alueiden alapuolella:

Oulun kaupungin

I kaupunginosan

korttelit 3, 6, 16, 19, 20, 31 ja 36,

korttelien 4, 5, 7, 15, 17, 18, 32 ja 34 osat,

katuaukio/tori, katu-, pysäköinti-, puisto- ja vesialueet sekä

II kaupunginosan

korttelien 6, 7, 10 ja 11 osat,

katu-, puisto- ja vesialueet

1.2 Kaavamuutosalueiden ja maanalaisen asemakaava-alueen sijainti

Asemakaava-alue ja kaavamuutosalueet sijaitsevat Oulun keskustan ydinalueella pääpiirteissään Hallituskadun, Mäkelininkadun, Saaristonkadun, Kauppatorin ja Meritullin kanavan rajaamalla alueella.

1.5 Selostuksen liitteet

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 28.4.2006

Maanalainen asemakaava 16.4.2007, pienennös 1:3000

Maanalaisen asemakaavan merkinnät 2 kpl

Asemakaavan muutos 16.4.2007, pienennös 1:3000

Asemakaavan muutoksen merkinnät

Seurantalomake

Kalliotilojen sijainti kaupunkirakenteessa 9.1.2007

Kalliotiloihin liittyvien maanpäällisten rakennelmien sijaintikartta 9.1.2007

Kalliotilojen viitesuunnitelma 17.11.2006, layout

Kalliotilojen viitesuunnitelma 17.11.2006, leikkauksia 3 kpl

Maanpäällisten rakennelmien idealuonnoksia 18.5.2006, havainnekuvia 3 kpl

1.6 Taustaselvitykset

Tekninen keskus on teettänyt keskustan kehittämisen ja kalliotilojen asemakaavoittamisen pohjaksi sekä kalliopysäköinnin toteuttamisedellytysten varmistamiseksi seuraavat selvitykset ja -suunnitelmat:

- Oulun keskustan pysäköintiselvitys 1999, Oulun Viatek Oy
- Keskustan kalliotutkimus, rakennettavuus selvitys 1999, Kalliosuunnittelu Rockplan Ltd

- Oulun keskustan kehittämisen visiointi 2000, Tuomas Santasalo Ky
- Contram-liikennemallin uusin versio 2000, Suunnittelukolmio Oy Oulun keskustan kalliotilat, hankeselvitys 2000, Jaakko Pöyry Infra, Suoraplan
- Oulun keskustan maankäytön ja liikenteen tavoitesuunnitelma 2020 (MALI 2020) 2001, Esisuunnittelijat Oy, Arkkitehtitoimisto Mikko Heikkilä Oy, Tuomas Santasalo Ky
- Uuden pysäköintilaitoksen taloudellinen tarkastelu 2002, Catella Kiinteistökonsultointi Oy
- Pysäköintilaitosten sijoittamisen vaihtoehtotarkastelu, Pysäköinti Hallituskadun alla 2002, Prodeco Oy
- Oulun keskustan kalliotilat, hankesuunnitelma 2002, Jaakko Pöyry Infra, JP-Suoraplan
- Oulun keskustan kalliotilat, vaikutusselvitys 2002, Jaakko Pöyry Infra, Maa ja Vesi
- Oulun keskustan kalliotilat, hankesuunnitelman tarkistus 2003, Jaakko Pöyry Infra, JP-Suoraplan
- Pysäköintilaitosten sijoittamisen vaihtoehtotarkastelu, Pysäköinti Otto Karhin puiston alla 2003, Prodeco Oy
- Oulun keskustan katuympäristön yleissuunnitelma 2003, LT-Konsultit Oy
- Oulun keskustan pysäköintiselvitys 2004, Ramboll Finland Oy
- Kalliotilojen layout-vaihtoehdot, suunnitelmat 2005 ja 2006, Jp-Suoraplan, Pöyry
- Oulun keskustan kalliotilat - Ajoramppien ja kuilujen maanpäällisten rakenteiden ideasuunnittelu 2006, Arkkitehdit Archeus Oy
- Oulun keskustan kalliotilat, vaikutusselvitys 2006, Oulun kaupunki ja Pöyry Environment Oy
- Oulun keskustan kalliotilojen viitesuunnitelma 17.11.2006, Pöyry Infra Oy

Keskustassa on tehty lisäksi vuodesta 1999 alkaen kallioperä- ja maaperätutkimuksia sekä suoritettu vuodesta 2000 alkaen pohjavedenpinnan seuranta. Vuonna 2005 on tehty mm. tarkentavia porakonekairauksia, kallionäytekairauksia ja seismisiä luotauksia sekä alustavia perustamistapakartoituksia.

2 TIIVISTELMÄ

2.1 Kaavaprosessin vaiheet

Kaavaprosessi on käynnistetty kaupungin aloitteesta.

Ensimmäinen kalliotilahanketta ja sen kaavoitusta käsittelevä osallistumis- ja arviointisuunnitelma valmistui 17.9.2001 ja se pidettiin nähtävillä 26.9.-23.10.2001. Tavoitteena oli suunnitella kalliotiloihin 800-1000 autopaikan pysäköintilaitos, Pohjoisen maanpuolustusalueen esikunnan tiloja sekä siviilijohdokeskusten tiloja.

Hankesuunnitelman sisältö muuttui oleellisesti sen jälkeen, kun puolustusministeriö ilmoitti syksyllä 2005, että puolustusvoimat vetäytyy kalliotiloihin kaavaillusta johtokeskushankkeesta.

Asemakaavoitusta on valmisteltu samanaikaisesti kalliotiloja koskevan hankesuunnitelman ja viitesuunnitelmien laatimisen kanssa, joita on esitelty useissa yleisötilaisuuksissa.

Asemakaavoituksen yhteydessä kalliotilahankkeesta laadittiin hankkeen muuttuneen sisällön ja muuttuneiden suunnitteluratkaisujen vuoksi uusi 28.4.2006 päivätty osallistumis- ja arviointisuunnitelma, joka on pidetty nähtävillä 9.6.-18.8.2006 samanaikaisesti asemakaavan muutosluonnoksen ja maanalaisen asemakaavan luonnoksen kanssa. Uusien suunnitelmien mukaan kalliotiloihin rakennettaisiin vähintään 1000 autopaikan pysäköintilaitos, josta osa voidaan rakentaa väestönsuojaksi. Kaavoituksen valmisteluaineistoa esiteltiin kaavakokouksessa 9.8.2006. Aineistosta jätettiin 7 mielipidettä ja 3 lausuntoa.

Asemakaavan muutosluonnosta ja maanalaisen asemakaavan luonnosta tarkistettiin kalliotilojen 17.11.2006 tarkistettujen viitesuunnitelmien, viranomaisten kanssa käytyjen neuvottelujen, lausuntojen ja mielipiteiden pohjalta.

Asemakaavan muutokseen ja maanalaiseen asemakaavaan tehtiin luonnosvaiheen jälkeen kaavamerkintöjä ja -määräyksiä koskevia lisäyksiä ja tarkennuksia. Kaavamuutokseen lisättiin mm. arkeologisia kaivauksia koskevat määräykset ja muutettiin Otto Karhin puiston ja aukion aluerajauksia sekä kioskin paikkaa. Maanalaiseen asemakaavaan lisättiin kahden korttelin kohdalle louhintarajoituksia osoittavat määräykset ja täydennettiin kalliotilojen laadullisia ja turvallisuutta koskevia määräyksiä sekä työn aikaisia varotoimia koskevia määräyksiä.

Kaavaehdotuksen oheismateriaaliin liitettiin joulukuussa 2006 valmistunut kalliotilojen vaikutus selvitys.

Asemakaavan muutosehdotus ja maanalainen asemakaavaehdotus on ollut julkisesti nähtävillä 23.1. - 23.2.2007. Kaavaehdotusta ja sen sisältöä sekä kallio-parkin keskeisiä vaikutuksia esiteltiin yleisölle kaavakokouksessa 15.2.2007. Ehdotuksesta jätettiin 11 muistutusta ja 3 lausuntoa.

Asemakaavan muutokseen ja maanalaiseen asemakaavaan tehtiin lausuntojen, muistutusten ja neuvottelujen pohjalta vähäisiä teknisluonteisia asemakaavamerkintöjä ja -määräyksiä koskevia tarkistuksia ja täydennettiin kaavaselostusta.

Asemakaavan muutokseen on merkitty Otto Karhin puistoon aiemmin 140 kem² suuruista kioskia varten osoitetulle rakennusalalle kahvilarakennusta osoittava merkintä ja sen rakennusoikeudeksi 280 kem², jonka kerrosalasta 140 kem² on sijoitettava ehdottomasti kellarikerrokseen. Otto Karhin puistoon on merkitty aiempaa laajempi mai²- merkitty alue ja Vaarankadulla olevan pp-merkinnän tilalle pp/t: jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu, jolla tontille ajo on sallittu.

Maanalaiseen asemakaavaan on lisätty kalliolouhinnan suoja-alueita koskeva täsmäntävä määräys: Kalliotiloihin louhittavissa ajotunneleissa, jalankulkutunneleissa ja pystykuiluissa tulee varata suoja-alueita ilman erikoistoimenpiteitä 10 m joka suuntaan. Hallituskadun ajorampin maah-merkitylle alueelle on lisätty maanalaisen tilan lattian likimääräistä korkeusasemaa osoittava merkintä -15.0.

Asemakaavamuutoksen ja maanalaisen asemakaavan hyväksyy kaupunginvaltuusto.

2.2 Asemakaavan muutoksen ja maanalaisen asemakaavan sisältö

Asemakaavan muutos ja maanalainen asemakaava perustuu pääosin Pöyry Infra Oy:n laatimiin 17.11.2006 päivättyihin viitesuunnitelmiin, joiden mukaan ydinkeskustan alle rakennettaisiin vähintään 1000 autopaikkaa käsittävä pääosin II-kerroksinen pysäköintilaitos siten, että osa laitoksesta voidaan toteuttaa noin 3000 hengen väestönsuojaksi. Pysäköintitilat on esitetty viitesuunnitelmissa kahden pysäköintirivin levyisinä, koska tutkimusten perusteella tehdyt geologiset tulkinnat ovat puoltaneet tätä maksimileveyttä.

Maanalainen asemakaava mahdollistaa enintään 1500 autopaikkaa käsittävän pysäköintilaitoksen, erillisten huolto- ja lastaustilojen, henkilöliikenteen pystytyksien sekä muiden oheistilojen rakentamisen. Maanalaisessa asemakaavassa pysäköintilaitokseen on osoitettu kaksi ajoyhteyttä, toinen Hallituskadulle Uusikadun itäpuolelle ja toinen Hallituskadun länsipäässä olevaan Autorannan pysäköintikortteliin (I - 34).

Asemakaavan muutos käsittää I kaupunginosassa olevia aukioita, katu-, puisto- ja vesialueita sekä II kaupunginosan katu- ja puistoalueita, joille on suunniteltu sijoitettavaksi kallioiloihin liittyviä rakennelmia kuten henkilöliikenteen sisäänkäyntirakennuksia, ilmastointikuiluja tai niiden yhteyteen suunniteltuja palvelutiloja.

Kaavamutoksessa on muutettu Otto Karhin puiston, Otto Karhin aukion ja viereisten katualueiden rajauksia siten, että ne mahdollistavat arvokkaan puistoalueen kokonaisvaltaisen kehittämisen ja kaupunkikuvallisen aseman vahvistamisen. Nykyisen kioskirakennuksen kohdalla oleva alue on muutettu puistoalueeksi ja kioskin korvaavalle uudelle I-kerroksiselle kellarikerroksen käsittävälle kahvilarakennukselle on osoitettu paikka Otto Karhin aukion pohjoispuolelle puiston läpi johtavan jalankulkuväylän varrelle. Kaavamuutos mahdollistaa puistoon sijoitettavien puistoilmakuilujen ja kahvilarakennuksen suunnittelemisen yhtenäiseksi kaupunkikuvalliseksi kokonaisuudeksi.

2.3 Asemakaavan muutoksen ja maanalaisen asemakaavan toteuttaminen

Maanalaisen pysäköintilaitoksen toteuttaminen edellyttää kaupunginvaltuuston päätöstä.

Pysäköintilaitos on tarkoitus toteuttaa vaiheittain siten, että ensimmäisessä vaiheessa rakennetaan 700 autopaikkaa ja Hallituskadun ajoramppi. Tavoitteena on käynnistää 1. vaiheen louhintatyöt vuoden 2009 keväällä ja saada kallioparkki käyttöön vuoden 2011 lopussa.

3 LÄHTÖKOHDAT

3.1 Selvitys suunnittelualan oloista

3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnitteluala on Oulun keskeistä ruutukaava-aluetta ja kuuluu toiminnallisesti keskustan ydinalueeseen, joka on kaupallisten toimintojen,

julkisten ja yksityisten palvelujen sekä keskusta-asumisen aluetta. Pääosa keskustan kortteleista ja Kaupunginojan varren vihervyöhyke sitä rajaavine rakennuksineen kuuluvat Oulun arvokkaiksi alueiksi luokiteltuihin aluekokonaisuuksiin.

3.1.2 Luonnonympäristö

Alueella diagonaalisesti kaakosta luoteeseen virtaava Kaupunginoja ja sen ympärille muodostunut puistovyöhyke alkoi muodostua 1822 tapahtuneen Oulun palon jälkeen ja sen nykyinen muoto perustuu Ehrenströmin - Engelin asemakaavaan vuodelta 1824. Kaikki keskustan puistot ovat nykyään hoidettuja rakennettuja puistoja.

JP-Suoraplan Oy on todennut tehtyjen tutkimusten perusteella kalliotilojen rakennettavuudesta, että tutkitun alueen kallio on pääosin hyvälaatuista. Tutkimuksissa havaittiin todennäköisesti pohjois-eteläsuuntaisia, kapeahkoja heikkousvyöhykkeitä sekä avointa rakoilua. Kauppurienkadun ja Uusikadun risteyksessä havaittiin suurempi heikon kalliolaadun alue.

3.1.3 Rakennettu ympäristö

Suunnitellut maanalaiset pysäköintitilat sijoittuvat liikekeskustan keskeisten korttelien alapuolella olevaan kallioperään. Alueella sijaitsee eri ikäistä rakennuskantaa, joiden joukossa on lukuisia kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja kaupunkikuvallisesti merkittäviä rakennuksia. Pääosa kaava-alueen rakennuksista on rakennettu 1900-luvulla. Vanhimpien rakennusten pysäköinti- ja huolto liikennetilat ovat riittämättömät ja sijaitsevat ahtaissa pihatiloissa tai kellareissa.

3.1.4 Maanomistus

Alueen korttelit ovat pääosin yksityisessä omistuksessa. I kaupunginosan korttelin 7 tontti 3, korttelin 32 tontit 6 ja 7, korttelit 34 ja 36 sekä katu-, tori-, puisto- ja vesialueet ovat kaupungin omistuksessa.

3.2 Suunnittelutilanne

Maakuntakaava

Oulu on ympäristöministeriön 17.2.2005 vahvistaman maakuntakaavan mukaan valtakunnan osakeskus. Kaava-alue sijoittuu maakuntakaavassa Oulun keskustatoimintojen alueelle (C-1), jota koskee suunnittelumääräys: Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja kaavoituksessa tulee luoda edellytyksiä kansainvälisen, kaupallisesti vetovoimaisen ja viihtyisän kaupunkikeskustan kehittymiselle varaamalla alueita tiivistä kaupunkirakentamista ja monipuolisia palveluja varten sekä määrittelemällä korkeatasoisen kaupunkikuvan kehittämisen periaatteet.

Yleiskaava

Kaava-alue sijoittuu voimassa olevan kaupunginvaltuuston 26.1.2004 hyväksymän Oulun yleiskaavan 2020 mukaiselle keskustatoimintojen alueelle

(C), joka varataan Oulun kaupunkiseutua ja sen vaikutusaluetta palveleville keskustatoiminnoille kuten kaupalle, julkisille ja yksityisille palveluille ja hallinnolle, keskustaan soveltuvalla asumisella ja ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomille työpaikkatoiminnoille. Asemakaavoituksella tulee luoda viihtyisiä kaupunkitiloja, kehittää nykyistä kaupunkikuvaa ja parantaa ympäristön laatua.

Asemakaava

Maanalaisen asemakaavan alueelle ei ole laadittu aikaisemmin asemakaavoja. Maanpäälliset kaavamuutosalueet ovat voimassa olevassa asemakaavassa vuosina 1947-2006 hyväksytyjen tai vahvistettujen asemakaavojen mukaan autopaikkojen korttelialuetta, katu- ja toriaukioita sekä katu-, puisto- ja vesialueita.

Rakennusjärjestys

Kaupunginvaltuusto on hyväksynyt rakennusjärjestyksen 26.11.2001 §134.

Kiinteistörekisteri

Kaupunki toimii kiinteistörekisterin pitäjänä asemakaava-alueilla.

Pohjakartta

Pohjakartta on kaavoitusmittausasetuksen n:o 1284/23.12.1999 mukainen ja vastaa olosuhteita 13.4.2007.

4 ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN JA MAANALAISEN ASEMAKAAVAN VAIHEET

4.1 Asemakaavasuunnittelun tarve

Kalliotiloihin suunnitteilla olevan pysäköintilaitoksen toteuttaminen edellyttää maanalaisen asemakaavan laatimista ja kalliotiloihin liittyvien maanpäällisten rakennelmien rakentaminen asemakaavan muuttamista.

4.2 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

Kalliotiloja koskeva kaavoitustyö on käynnistetty kaupungin aloitteesta.

Tekninen lautakunta merkitsi tiedoksi 25.9.2001 keskustan kalliotilahanketta ja sitä koskevaa asemakaavoitusta koskevan osallistumis- ja arviointisuunnitelman.

Kaupunginvaltuusto hyväksyi 26.11.2001 ohjeellisena Oulun keskustan maankäytön ja liikenteen tavoitesuunnitelman vuodelle 2020 (MALI 2020), jonka keskeisenä tavoitteena on lisätä keskustan vetovoimaa tiivistämällä ydinkortteleita ja uudistamalla alueen liikennejärjestelyjä. MALI 2020:n mukaan autopysäköinti tulee keskittää maan alle kalliotiloihin, keskustan kävelyaluetta tulee laajentaa ja joukkoliikenne tulee keskittää Torikadulle.

Kaupunginvaltuusto hyväksyi 14.10.2002 kalliotiloja koskevan hankesuunnitelman ohjeellisena asemakaavoituksen ja kalliotilojen luonnossuunnittelun pohjaksi sekä 15.12.2003 hankesuunnitelman tarkistuksen, minkä päätöksen mukaan:

- Kalliotilojen ajoyhteysien tutkimista ja asemakaavan valmistelua jatketaan vaihtoehdon K pohjalta, jossa ajorampit sijoittuvat Autorantaan ja Hallituskadulle Uusikadun itäpuolelle.
- Hanke toteutetaan vaiheittain. Ensimmäiseen vaiheeseen sisältyy noin 700 autopaikkaa ja Hallituskadun ajoyhteys. Kallioparkin toisessa pysäköintihallissa varaudutaan väestönsuojan toteuttamiseen.
- Hankkeeseen liittyvät rakennus- ja käytönaikaiset riskit kartoitetaan perusteellisesti ennen hankkeeseen ryhtymistä.
- Lopullinen investointipäätös tehdään asemakaavan ja toteutussuunnitelmien valmistuttua.

Tekninen lautakunta merkitsi tiedoksi 30.5.2006 uuden 28.4.2006 päivätyn osallistumis- ja arviointisuunnitelman ja päätti asettaa nähtäville 22.5.2006 päivätyn asemakaavan muutosluonnoksen ja maanalaisen asemakaavan luonnoksen.

4.3 Osallistuminen ja yhteistyö

4.3.1 Osalliset

Osallisia ovat suunnittelualueen kiinteistönomistajat, asukkaat, yrittäjät ja muut toimijat, joiden oloihin kaava saattaa vaikuttaa sekä ne viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa alueen kaavoitus koskee. Asemakaavoituksesta on tiedotettu seuraaville osallisille:

Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskus
Pohjois-Pohjanmaan liitto
Pohjois-Pohjanmaan museo
Tekninen lautakunta
Rakennusvalvontavirasto
Oulun Vesi Oulun Energia
Oulun Puhelin Oyj
Teleoperaattorit
Oulun lääninhallitus
Oulun seudun ympäristövirasto
Oulu-Koillismaan pelastuslaitos
Oulun kihlakunnan poliisilaitos
Oulun ydinkeskustan asukasyhdistys ry
Oulun Liikekeskus ry
Pohjois-Suomen arkkitehdit SAFA
Yhdyskuntasuunnittelun seura ry
Oulun kestävän kehityksen seura ry
Oulun luonnonsuojeluyhdistys
Suunnittelualueen ja lähiympäristön kiinteistöjen omistajat sekä alueen asukkaat, yritykset ja yhteisöt

4.3.2 Vireilletulo

Tekninen lautakunta merkitsi 25.9.2001 tiedoksi keskustan kalliotilahanketta koskevan osallistumis- ja arviointisuunnitelman, jossa ilmoitettiin hankkeen suunnittelusta ja kaavoituksen käynnistämisestä. Osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläolosta on tiedotettu lehti-ilmoituksella, internetissä ja osallisille lähetetyillä kirjeillä. Kalliotilasuunnittelusta ja sen kaavoitustilanteesta on ilmoitettu myös kaavoituskatsauksissa vuosina 2002-2007.

4.3.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt

17.9.2001 päivätty osallistumis- ja arviointisuunnitelma on pidetty nähtävillä 26.9. - 23.10.2001. Siitä jätettiin 3 mielipidettä, jotka on otettu huomioon kaavoituksen luonnosvaiheessa.

Kalliotilojen hankesuunnitelmaa on esitelty yleisötilaisuuksissa 22.11.2001, 20.2.2002 ja näyttelyssä 20.-22.2.2002.

Tekninen lautakunta päätti 11.6.2002 asettaa hankesuunnitelman nähtäville, joka nähtävilläolo järjestettiin 14.6.-16.8.2002. Suunnitelmasta jätettiin 11 mielipidettä, joiden lisäksi Oulun kaupungin ympäristövirasto, Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskus, Pohjois-Pohjanmaan liitto, Oulun lääninhallitus ja Museovirasto antoivat siitä lausuntonsa.

Kalliotilojen hankesuunnittelun lisäselvityksiä koskeva yleisön kuulemistilaisuus järjestettiin 9.4.2003 ja tekninen lautakunta päätti 6.5.2003 asettaa hankesuunnitelman tarkistuksen julkisesti nähtäville kahden viikon ajaksi mielipiteiden esittämistä varten. Suunnitelmasta jätettiin 31 kannanottoa ja saatiin lausunnot Oulun kaupungin ympäristövirastolta, Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskukselta, Pohjois-Pohjanmaan liitolta ja Oulun lääninhallitukselta.

Hankesuunnitelmasta ja sen tarkistuksesta saadut palautteet on otettu mahdollisuuksien mukaan huomioon hankkeen jatkosuunnittelussa ja asemakaavan laatimisessa.

Uusi osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä 22.5.2006 päivätty asemakaavan muutosluonnos ja maanalaisen asemakaavan luonnos valmisteluaineistoinen on ollut nähtävillä 9.6. - 18.8.2006. Kaavoituksen suunnitteluaineistoa esiteltiin yleisölle kaavakokouksessa 9.8.2006. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta ei jätetty mielipiteitä. Kaavaluonnoksesta jätettiin 7 mielipidettä ja 3 pyydettyä lausuntoa.

Kahdessa mielipiteessä vastustettiin kallioparkkihanketta, koska sen rakentamisen pelättiin aiheuttavan rakentamisaikana pitkäaikaista haittaa keskustatoiminnoille ja vaurioita yläpuolisille sekä sen vaikutuspiirissä oleville kiinteistöille. Kallioparkkia pidettiin myös liian kalliina pysäköintiratkaisuna. Muissa mielipiteissä suhtauduttiin kallioparkkiin pääosin myönteisesti, mutta kohdistettiin kritiikkiä kallioparkin ajoramppien tai poistoilmakuilujen sijoittamiseen ja kaupunkikuvalliseen sopivuuteen. Mielipiteissä tähdennettiin

työmaa-aikaisen liikenteen ja muiden haittojen arvioinnin tarpeellisuutta ja kaupunkikuvaan vaikuttavien sisäänkäyntirakennusten sekä muiden maanpäällisten rakennelmien jatkosuunnittelun tärkeyttä. Useissa mielipiteissä kallioparkin rakentamista pidettiin kannatettavana hankkeena, joka edistää keskustan kehittämistä.

Kaavaluonnoksesta saatiin lausunnot Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskukselta, Pohjois-Pohjanmaan liitolta ja Museovirastolta. Lausunnoissa edellytettiin lisäselvityksiä kallioparkin autopaikkamitoitukseen, hankkeen yhdyskuntataloudellisten vaikutusten arviointia ja mahdollisista rakennuksiin kohdistuvista haitoista aiheutuvien vastuukysymysten selvittämistä. Ympäristökeskus edellytti 0-vaihtoehdon lisäämistä vaihtoehtotarkasteluihin eikä pitänyt Autorannan sisäänajoa liikenteellisesti eikä ympäristövaikutuksiltaan perustellulta. Museovirasto edellytti, että kaavamääräyksissä huomioidaan alueella mahdollisesti sijaitsevat kiinteät muinaisjäänökset ja kiinnitetään erityistä huomiota maanpäällisten rakennelmien sovittamiseen arvokkaisiin kaupunkiympäristöihin.

Kaavaluonnoksesta jätettyihin mielipiteisiin ja lausuntoihin on annettu vastineet ja ne otettu mahdollisuuksien mukaan huomioon kaavoituksen ehdotusvaiheessa.

Asemakaavan muutosehdotus ja maanalainen asemakaava on ollut julkisesti nähtävillä 23.1. - 23.2.2007 ja siitä järjestettiin kaavakokous 15.2.2007, johon osallistui lähes 60 kaupunkilaista. Keskustelussa käytettiin puheenvuoroja sekä kallioparkin puolesta että sitä vastaan. Tärkeimpiä esille nousseita keskustelun aiheita olivat keskustan nykyinen pysäköintitilanne, kallioparkin kustannukset ja liikenteelliset vaikutukset sekä kalliotilojen rakentamisesta mahdollisesti aiheutuvat vahingot.

Kaavaehdotuksesta jätettiin 11 muistutusta ja 3 lausuntoa.

Muistutukset kohdistuivat pääosin samoihin asioihin kuin luonnosvaiheen mielipiteet eli kallioparkin tarpeellisuuteen ja kustannuksiin, liikenteellisiin ja rakentamisen aikaisiin vaikutuksiin sekä ympäristö- ja vastuukysymyksiin. Kahdessa muistutuksessa, jotka edustivat yhteensä kahdeksaa kiinteistöä, toivottiin sisäisiä pysty- tai muita fyysisiä yhteyksiä kallioparkkiin myös niiden kiinteistöistä.

Yksi muistutus kohdistui asemakaavamuutoksessa esitettyyn Otto Karhin puiston kioskirakennukseen eikä siinä otettu kantaa kallioparkkihankkeeseen.

Kaavaehdotuksesta saatiin lausunnot Pohjois-Pohjanmaan liitolta, Museovirastolta ja Pohjois-Suomen arkkitehdit SAFAlta. P-P:n liitto esitti lisättäväksi asemakaava-asiakirjoihin kallioparkille vaihtoehtoisten pysäköintiratkaisujen tarkastelua, tietoja mitoituspäätöksistä ja rakentamiskustannuksista sekä havainnekuvia maanpäällisistä rakennelmista. Museovirastolla ei ollut huomautettavaa kaavaehdotukseen. Pohjois-Suomen SAFA esitti, että kalliotiloihin liittyvien maanpäällisten rakennelmien suunnittelu ja sovittaminen kaupunkikuvaan ratkaistaisiin arkkitehtuurikilpailun avulla.

Kaavaehdotuksesta jätettyihin muistutuksiin ja lausuntoihin on annettu vastineet ja kaava-asiakirjoja on täydennetty osittain niiden pohjalta.

4.3.4 Viranomaisyhteistyö

Kalliotilahankkeesta on järjestetty viranomaisneuvottelut Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskuksen kanssa 30.8.2001 ja kaavaluonnosvaiheessa 14.12.2005. Kaavaehdotusta käsiteltiin ympäristökeskuksen edustajien kanssa 13.12.2006 käydyssä neuvottelussa.

Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskuksen edustajat ovat korostaneet viranomaisneuvotteluissa, että kallioparkkihankkeen vaikutukset on selvitettävä perusteellisesti ja kattavasti kaavoituksen yhteydessä ja että kalliotiloihin liittyvät maanpäälliset rakennelmat tulee suunnitella arkkitehtuuriltaan kestäviksi ja kaupunkikuvaan sopiviksi. Kallioparkin vaikutuksia on arvioitava myös orientoitavuuden näkökulmasta ja sosiaalisten sekä taloudellisten vaikutusten kannalta.

Oulun seudun ympäristöviraston edustajat ovat todenneet, että heillä ei ole kalliotilahankkeesta huomautettavaa edellyttäen, että erityisesti liikennemäärät ja niiden vaikutukset otetaan huomioon vaikutusselvityksessä. Hankkeen suunnittelun yhteydessä on selvitettävä myös pysäköintilaitoksen pakokaasujen puhdistus, louhintatärinä, pöly, ilmastointilaitteiden aiheuttama melu ja kaupunkikuvalliset vaikutukset.

Pohjois-Pohjanmaan museon edustaja on muistuttanut, että kaavoituksessa tulee huomioida arkeologisten kaivausten tarve.

Pohjois-Pohjanmaan liiton edustaja on todennut, että kallioparkkihankkeeseen toteuttaa maakuntasuunnittelun tavoitteita.

Kallioparkkihanketta ja asemakaavoitukseen liittyviä kysymyksiä on käsitelty koko kaavoitusprosessin ajan kallioparkin johtoryhmässä, jossa on edustus keskusvirastosta, teknisen keskuksen katu- ja viherpalveluista, asemakaavoituksesta, maa ja mittaus -yksiköstä sekä rakennusvalvontavirastosta.

Hankkeen sekä asemakaavan teknisistä kysymyksistä on neuvoteltu Oulun rakennusvalvonta-, pelastus- ja ympäristöviranomaisten sekä Oulun kaupungin energia- ja vesihuollosta vastaavien viranomaisten kanssa.

Viranomaisyhteistyö on tapahtunut muilta osin pääosin pyydettyjen lausuntojen muodossa.

4.4 Asemakaavan muutoksen ja maanalaisen asemakaavan tavoitteet

Asemakaavan muutoksen ja maanalaisen asemakaavan tavoitteena on keskustan kaupunkirakenteen ja elinvoimaisuuden kehittäminen ja edellytysten luominen kävelykeskustan laajentamiselle mahdollistamalla maanalaisten pysäköinti- ja huoltoliikennetilojen rakentaminen. Keskustan ydinkortteleiden kiinteistöjen kehittäminen ja lisärakentaminen tulevat mahdolliseksi, kun niiden tarvitsemat pysäköintipaikat voidaan sijoittaa kalliotiloihin.

Tavoitteena on kaupunkiympäristön parantaminen, pysäköintiliikenteen ja huoltoliikenteen hyvä toimivuus sekä maanalaisten tilojen turvallisuus, viihtyisyys ja hyvä orientoitavuus. Kaavamuutoksen tavoitteena on mahdollistaa julkisiin ulkotiloihin sijoitettavien maanpäällisten henkilöliikenteen pysty-yhteyksien ja teknisten rakennelmien kuten ilmastointihormien rakentaminen sekä uuden kahvilarakennuksen rakentaminen Otto Karhin puistoon.

4.5 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot

Vaihtoehtoiset pysäköintiratkaisut

Tekninen keskus on selvittänyt vuonna 2000 laaditun Oulun keskustan maankäytön ja liikenteen tavoitesuunnitelman 2020 (MALI 2020) yhteydessä periaatetasolla keskustan vaihtoehtoisia pysäköintiratkaisuja ja todennut, että ydinkeskustan alle kallioiloihin louhittava keskitetty pysäköintilaitos edistää parhaiten keskustan kehittämistä vetovoimaiseksi valtakunnanosakeskuksen tasoiseksi Oulun ja Oulun seudun ydinalueeksi.

Kallioparkille vaihtoehtoisia pysäköintiratkaisuja on tutkittu myöhemmin useissa eri yhteyksissä sekä kaupungin että yksityisten kiinteistönomistajien toimesta. Tekninen keskus on tehnyt vuosina 2002 ja 2003 kansiparkkiratkaisuun perustuvia pysäköintilaitoksia koskevia sijoitus- ja mitoitussuunnitelmia Hallituskadulle välillä Uusikatu - Rautatienkatu, Kirkkokadulle välillä Saaristonkatu - Pakkahuoneenkatu ja Otto Karhin puistoon.

Projektipalvelu Prodeco Oy:n tekemien kustannusselvitysten mukaan Hallituskadun alle sijoitettavan enintään 343 autopaikkaa käsittävän pysäköintilaitoksen kustannus oli 29500 euroa/autopaikka toukokuun 2002 hintatasossa ja Otto Karhin puiston alle sijoitettavan enintään 640 autopaikkaa käsittävän kaksikerroksisen pysäköintilaitoksen kustannus 22120 euroa/autopaikka joulukuun 2003 hintatasossa. Kirkkokatu- vaihtoehto, johon mahtuisi vajaan 130 autopaikkaa, arvioitiin katutilan kapeuden takia teknistaloudellisesti erittäin vaikeaksi eikä sen kustannuksia katsottu aiheelliseksi selvittää tarkemmin.

Hallituskadun ja Otto Karhin puiston kansiparkkien sijainti on keskustan kehittämistarpeiden kannalta epäedullisempi kuin kallioparkki. Ne eivät poista myöskään ydinkeskustan huoltoliikenteen aiheuttamia ongelmia. Pysäköintilaitoksen rakentaminen Otto Karhin puiston alle tuhoaisi kulttuurihistoriallisesti arvokkaan puistoalueen, joka on osa Kaupunginojan varren arvokasta puistovyöhykettä ja sisältyy Oulun yleiskaavaa varten luokiteltuihin arvokkaisiin alueisiin.

Kallioparkissa pysäköintipaikan hinnaksi on arvioitu 30000 euroa/autopaikka tammikuun 2007 hintatasossa. Kallioparkista saadaan kuitenkin kokonaistaloudellista hyötyä, koska asemakaavan vaatimaa autopaikkamäärää saadaan vähentää 30 % sijoitettaessa autopaikat kaupungin osoittamaan pysäköintilaitokseen eli kallioparkkiin.

Kallioparkista tuleva kokonaistaloudellinen hyöty perustuu laitoksen suureen pysäköintipaikkamäärään ja laitoksen hyvään käytettävyyteen eli tehokkaaseen vuorottaispysäköintiin, jolloin voidaan soveltaa edellä mainittua normilievennystä, mikä vastaa käyttötehokkuuden eroa keskitetyssä ja hajautetussa pysäköinnissä.

Kallioparkin keskeisenä ideana on, että pysäköintitilat saadaan sijoitettua ydinkeskustan kuuden ydinkorttelin alle niin, että hissi- ja porraskuiluista päästään suoraan liikkeisiin tai Rotuaarille. Kallioparkin huomattava etu muihin vaihtoehtoihin ratkaisuihin verrattuna on, että ydinkortteleiden huolto- ja lastausliikenne voidaan järjestää alakautta, mikä parantaa oleellisesti Rotuaarin viihtyvyyttä, turvallisuutta ja toimivuutta kävelyalueena.

Kansiparkkivaihtoehdot esiteltiin kaupunginvaltuustossa 15.12.2003, jolloin valtuusto teki päätöksen kallioparkin asemakaavoituksen ja suunnittelun jatkamisesta.

Kallioparkkivaihtoehdot

Kalliotilojen hankesuunnittelun ja kaavoituksen kuluessa on laadittu lukuisia vaihtoehtoja pysäköintitilojen ja ajoramppien sijoittamiseksi. Hankesuunnittelun yhteydessä on käsitelty lähes 20 ajoramppivaihtoehtoa ja niiden pohjalta laadittuja erilaisia kalliotilojen layout-vaihtoehtoja. Osa tutkituista sisäänajoyhteyksistä on hylätty, koska ne ovat sopineet huonosti maanpäälliseen liikenneverkkoon, ovat pienentäneet puistoalueita, aiheuttaneet kohtuuttomia häiriöitä ympäristölle tai sopineet huonosti kaupunkikuvaan tai nykyiseen rakennuskantaan.

Kalliotilojen sijoitussuunnitteluun ovat vaikuttaneet seuraavat seikat:

- Rakentamiskelpoisen kalliomassiivin sijainti ja kalliopinnan topografian asettamat reunaehdot, jotka on selvitetty tutkimuksilla.
- Pysäköintitilojen sijoittuminen ydinkeskustan alle siten, että henkilöhissiyhteydet sijoittuvat lähelle katutason keskeisiä toimintoja.
- Pysäköinnin ajoyhteyksien liittyminen pääkatuverkkoon ottaen huomioon olemassa olevat pysäköintilaitokset ja niiden ajoyhteydet.
- Teknisten sekä huolto- ja kulkuyhteyksien liittyminen ja sijoitusmahdollisuudet katutason tilajärjestelyihin sekä rakennuksiin ja rakenteisiin.
- Tilojen turvallisuusvaatimukset

Kalliotilojen edellyttämän maanalaisen asemakaavan ja maanpäällisiä alueita koskevan asemakaavamuutoksen kaava-asiakirjoja ryhdyttiin valmistelemaan sen jälkeen, kun kaupunginvaltuusto oli päättänyt ajoramppien sijoittamisesta ja riittävät lisätutkimukset sekä vaihtoehtotarkastelut oli tehty.

5 ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN JA MAANALAISEN ASEMAKAAVAN KUVAAUS

5.1 Yleisperustelu ja -kuvaus

Kalliotilojen rakentamisen edellyttämät tila- ja aluevaraukset on osoitettu maanalaisten toimintojen osalta maanalaista asemakaavaa koskevalla kartalla ja kalliotiloihin liittyvien yleisille alueille sijoittuvien maanpäällisten toimintojen osalta asemakaavan muutosta koskevalla kartalla. Korttelialueille sijoittuvat henkilöliikenteen ja huoltoliikenteen pysty-yhteydet käsitellään korttelien asemakaavoituksen yhteydessä.

Maanalaisen asemakaavan tilavaraukset suoja-alueineen perustuvat Pöyry Infra Oy:n laatimiin 17.11.2006 päivättyihin viitesuunnitelmiin. Maanalaisella asemakaavalla muodostetaan tilavaraukset kalliotilaan sijoitettavalle pysäköintilaitokselle, väestönsuojalle, ajoyhteyksille ja korttelikohtaisille huoltoliikenteen tiloille sekä maanalaisten tilojen edellyttämille pysty-yhteyksille ja teknisille tiloille suoja-alueineen. Maanalaiseen asemakaavaan sisältyy lisäksi maanalaisia tiloja yleisesti koskevia määräyksiä sekä kaupunkikuvaa, orientoitavuutta ja käyttöympäristön laatua, pelastus- ja henkilöturvallisuutta, rakennus- tai louhintalupavaihetta sekä työn aikaisia varotoimia koskevia määräyksiä. Maanalaisen asemakaava-alueen pinta-ala on 13,8 ha.

Maanpäällisen asemakaavan muutoksessa osoitetut kalliotiloihin liittyvät aluevaraukset koskevat pääasiassa henkilöliikenteen ja ilmastoinnin tarpeita sekä ajoramppeja lähiympäristöineen. Asemakaavan muutosalueen pinta-ala on 2,7 ha.

5.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen

Asemakaavan muutoksen ja maanalaisen asemakaavan mukainen kallioparkin ja maanpäällisten rakennelmien rakentaminen luo edellytyksiä sekä julkisen kaupunkiympäristön että yksityisten kiinteistöjen kehittämiseksi Oulun keskustan maankäytön ja liikenteen tavoitesuunnitelman MALI 2020:n mukaisesti. Kallioparkin vaikutukset kaupunkiympäristöön ovat merkittävät, kun sen rakentaminen mahdollistaa ydinkeskustan rakennuskannan tiivistämisen sekä kävelyalueen laajentamisen ja rakentamisen viihtyisiksi kaupunkitiloiksi.

5.3 Aluevaraukset

Maanalainen asemakaava

Ajoyhteydet kalliotiloihin

Maanalaisiin kalliotiloihin johtavat ajoluiskat sijoittuvat Hallituskadulle Uusikadun itäpuolelle ja Hallituskadun länsipäähän I kaupunginosan kortteliin 34 (Autoranta). Ajoluiskia yhdistää maanalaiset enintään 7 m korkeat kaltevat tilat ja Pakkahuoneenkadun suuntainen enintään 8 m korkea kaksisuuntainen ajoyhteys, jonka lattiataason likimääräinen korkeusasema NN-järjestelmässä

on -22.0. Maanalaisten väylien vapaan korkeuden tulee olla vähintään 4,5 m. Suoran ajotunnelin pituus on noin 500 m, Hallituskadun ajorampin pituus noin 300 m ja Autorannan rampin pituus noin 200 m.

Pysäköintilaitos

Maanalaisessa asemakaavassa pysäköintilaitosta varten osoitetut tilavaraukset sijoittuvat Hallituskadun ja Saaristonkadun välisen alueen alapuolelle. Asemakaava mahdollistaa yhteensä 1500 autopaikkaa käsittävän pysäköintilaitoksen rakentamisen siten, että Otto Karhin puiston alapuolelle merkitty enintään 200 autopaikkaa käsittävä pysäköintihalli saadaan rakentaa väestönsuojaksi.

Pysäköintilaitoksen yksityiskohtaisessa sijoituksessa ja suunnittelussa tulee ottaa huomioon korttelikohtaisten huoltoliikennetilojen sekä muiden maanalaisten tilojen kuten ajoyhteyksien, henkilöliikenteen pysty-yhteyksien ja tekniikkakuilujen tilavaraukset ja rakenteelliset vaatimukset. Pysäköintilaitoksen yläpuolella olevilla korttelialueilla rakennettaessa ei saa tehdä rakenteellisia esteitä pysäköintilaitoksen pysty-yhteyksien kuten uloskäytävien ja ilmanvaihdon toteuttamiselle.

Huolto- ja lastaustilat sekä niiden ajoyhteydet

Maanalaiseen asemakaavaan on merkitty tilavaraukset korttelikohtaisia huolto- ja lastaustiloja varten I kaupunginosan kortteleiden 16-19 ja 31-32 alapuolelle. Huolto- ja lastaustilat saadaan rakentaa myös useampaa korttelia palvelevina yhteisjärjestelyinä.

Lastaustilasta tulee järjestää pysty-yhteydet ja jakelureitit tavarahuoltoon varten siten, että niiden kautta voidaan huoltaa kaikki korttelin tontit. Huolto- ja lastaustilojen hissi- ja porrasyhteydet, uloskäytävät ja ilmanvaihtohormit tulee sijoittaa korttelialueelle. Huoltoliikenne- ja lastaustilan vapaan korkeuden tulee olla vähintään 4,5 m.

Huoltoliikenteen ajoyhteydet tapahtuvat pääosin henkilöajoneuvoliikenteen reittien kautta. Maanalaiseen asemakaavaan I kaupunginosan kortteleiden 17, 18, 31 ja 32 alapuolelle merkityt huolto- ja lastaustilojen rajaukset mahdollistavat huoltoliikenteen järjestämisen näihin tiloihin myös keskitetysti Hallituskadun puoleisen ajorampin alaosaan.

Henkilöliikenteen pysty-yhteydet

Kaavakarttaan on merkitty tilavarauksia maanalaisista tiloista maan pinnalle tai rakennukseen johtavia porras- ja hissiyhteyksiä varten Otto Karhin puistoon, Vaaranpuistoon, Kauppurienkadulle, Pakkahuoneenkadulle, Kauppatorille ja I kaupunginosan kortteleiden 7, 15, 16, 19 ja 31 alapuolelle. Porrashuoneisiin tulee olla korttelin I-7 pysty-yhteyttä lukuun ottamatta esteetön pääsy kadulta tai katuaukiolta/torilta ja niiden kautta saadaan järjestää kulku maanalaisiin teknisiin tiloihin.

Ilmastointikuilut

Kaavakarttaan on merkitty maanalaiset tilat (mai), joihin saa sijoittaa rakennukseen tai maan pinnalle johtavan ilmanvaihtokuilun. Suuret poistoilmahormit tulee ulottaa korttelissa ja puistossa viereisten rakennusten tai maanpinnan yläpuolelle ympäristö- ja rakennuslupaviranomaisten edellyttämällä tavalla. Ilmanvaihtohormien aiheuttaman melun vaimennukseen on kiinnitettävä erityistä huomiota. Ilmanvaihtohormin aiheuttama melu viereisten asuntojen ulkoseinällä ei saa ylittää 45 dBA.

Maanalaiset tilat yleisesti

Kaikki maanalaiseen asemakaavaan merkityt tilat osoitetaan kaupungin tarpeisiin.

Pysäköintilaitoksen, huolto- ja lastaustilojen sekä muiden kaava-alueen maanalaisten tilojen yhteyteen saa sijoittaa ilmastointitekniisiä tiloja, kanavia ja laitteita, muita teknisen huollon ja maanalaisten tilojen turvallisuusjärjestelyjen ja käyttöjärjestelmän edellyttämiä tiloja ja laitteita, ajo- ja huoltoyhteyksiä, jalankulkuväyliä sekä uloskäytäviä.

Maanalaisiin tiloihin saa sijoittaa toiminnan edellyttämiä työtiloja. Työtilat ja niitä palvelevat taukotilat tulee suunnitella työsuojeluviranomaisten ohjeiden mukaan.

Kalliotiloihin louhittavissa ajotunneleissa, jalankulkutunneleissa ja pystykuiluissa tulee varata suoja-aluetta ilman erikoistoimenpiteitä 10 m joka suuntaan.

Kaupunkikuva, orientoitavuus ja käyttöympäristön laatu

Maanalaisten tilojen kaupunkikuvassa ja julkisissa ulkotiloissa näkyville rakennelmille on luotava tunnistettava ja myönteisenä koettava yhtenäinen ilme. Rakennelmat tulee sovittaa hienovaraisesti kaupunkikuvaan.

Maanalaisten pysäköinti- ja huoltoliikennetiloihin tulee olla helposti orientoitavia ja niiden tulee kuvastaa yläpuolella olevan kaupunkitilan tunnistettavia paikkoja.

Pysäköintitilojen ja jalankulkuväylien tulee vastata mitoitukseltaan, toimivuudeltaan, orientoitavuudeltaan ja materiaaleiltaan julkisten tilojen laatuvaatimuksia. Tilojen suunnittelussa on otettava huomioon esteettömyyden ja turvallisuuden vaatimukset. Kalusteiden, varusteiden, opasteiden, pintamateriaalien, valaistuksen sekä mainosten tulee olla visuaaliselta ilmeeltään yhtenäisiä.

Pelastus- ja henkilöturvallisuus

Maanalaisten tilojen uloskäytävät ja pelastusyhteydet maan pinnalle tulee suunnitella ja toteuttaa pelastusviranomaisten hyväksymällä tavalla.

Ennen maanalaisen tilan rakennus- tai louhintaluvan myöntämistä hakijan tulee laatia selvitys pelastusturvallisuustason säilymisestä myös lupa-alueen ulkopuolisissa tiloissa maanalaisen tilan liittyessä niihin.

Ennen maanalaisen tilan rakennus- tai louhintaluvan myöntämistä tulee laatia tilan ja sen vaikutusalueen käyttöä koskeva hyväksyttävä riskikartoitus tai riskiarvio, jonka toimenpiteiden toteuttamisesta on sovittava rakennusvalvonta- ja pelastusviranomaisten kanssa. Rakennushankkeen rakenteellinen turvallisuus tulee varmistaa RakMK A1:n erityismenettelyä koskevan kohdan 3.2 edellyttämällä tavalla.

Maanalaista pysäköintilaitosta varten tulee rakentaa valvomo ja yleisten liikennetilojen tulee olla käyttöaikana henkilövalvottuja.

Rakennus- tai louhintalupavaihe

Ennen rakennus- tai louhintaluvan myöntämistä luvan hakijan on esitettävä suunnitelmat kallion ja rakennusten liikkeiden sekä tärinän hallinnasta ja seurannasta.

Ennen rakennus- tai louhintaluvan myöntämistä tulee laatia pohjarakennussuunnitelma, jolla turvataan orsi- ja pohjavesien hallinta.

Maanalaisten väylien liikennesuunnitelmat ja liikenteen ohjaussuunnitelmat tulee hyväksyttävä teknisessä keskuksessa ennen rakennusluvan myöntämistä.

Ennen korttelikohtaista huolto- ja lastaustilaa koskevan rakennus- tai louhintaluvan myöntämistä luvan hakijan on esitettävä hyväksyttävä kokonaissuunnitelma ja selvitys koko korttelin huoltoliikenteen, lastauspaikkojen ja jätehuollon järjestelyistä, niiden sijainnista ja riittävydestä.

Työn aikaiset varotoimet

Maanalaiset tilat on sijoitettava, louhittava ja lujitettava siten, että niistä tai niiden käytöstä ei aiheudu haittaa rakennuksille, muille maanalaisille tiloille tai rakenteille, puistoille, kaduille tai kuntatekniikan verkostoille.

Maanalaisten tilojen yläpuolella olevilla korttelialueilla rakennettaessa tai louhittaessa on otettava huomioon maanalaisten tilojen sijainti ja rakenteiden suojaetäisyydet siten, että ei aiheuteta haittaa maanalaisille tiloille, rakenteille tai yhdyskuntateknisen huollon verkostoille.

Maanalaisten tilojen rakentaminen ei saa aiheuttaa rakennuksille tai kasvillisuudelle haitallisia orsi- eikä pohjavesimuutoksia.

Maanalaisen asemakaavan alueella saattaa sijaita muinaismuistolain rauhoittamia kiinteitä muinaisjäännöksiä, joita koskevista toimenpiteistä on neuvoteltava Museoviraston kanssa. Asia tulee huomioida erityisesti ajoramppeja, henkilöliikenteen sisäänkäyntirakennuksia, hissi-, porras- ja ilmastointikuiluja sekä teknisiä tiloja toteutettaessa.

Asemakaavan muutos

Asemakaavan muutos käsittää I kaupunginosan korttelin 34, Otto Karhin puiston ja osan Vaaranpuistoa lähiympäristöineen, osan Hallituskatua, Uusikatua, Kauppurienkatua, Kauppatoria ja Pakkahuoneenkatua.

Asemakaavamuutoksessa on muutettu Otto Karhin puiston ja Vaaranpuiston sekä viereisten katualueiden rajauksia. Kaavamuutokseen on merkitty rakennusalat maanalaisiin tiloihin johtaville ajoyhteyksille, kalliotiloihin liittyville henkilöliikenteen pysty-yhteyksille, raitisilma- ja poistoilmakuiluille.

Ajoyhteydet

Asemakaavamuutokseen on merkitty rakennusalat (ma-ajo1) kahta maanalaisiin tiloihin johtavaa ajoluiskaa varten, joista toinen sijoittuu Hallituskadulle Uusikadun itäpuolelle ja toinen Hallituskadun länsipäässä olevan I kaupunginosan korttelin 34 (Autoranta) länsireunaan. Kortteli 34 säilyy muilta osin voimassa olevan asemakaavan mukaisena autopaikkojen korttelialueena (LPA).

Ajoluiskat saadaan kattaa kaupunkikuvaan ja ympäristöön sopivalla tavalla. Maanalaisten tilojen ilmanpoistoa ei saa järjestää ajoyhteyden kautta.

Henkilöliikenteen pysty-yhteydet

Kauppurienkadulle ja Pakkahuoneenkadulle merkityille rakennusaloille (map1) saa rakentaa maanalaisen pysäköintilaitoksen henkilöliikenteen sisäänkäyntirakennuksen ja raitisilmakuilun. Rakennuksen tulee olla kaupunkikuvallisesti keskustan keskeiselle paikalle sopiva ja ilmeeltään kevyt.

Vaaranpuiston viereen merkittyä henkilöliikenteen sisäänkäyntirakennusta (map2) voidaan käyttää myös väestönsuojan henkilöliikenteen tarpeisiin. Rakennuksen yhteyteen saa rakentaa myös raitisilmakuilun.

Otto Karhin puiston viereisen sisäänkäyntirakennuksen ja raitisilmakuilun rakennusosalalle (map3) saadaan rakentaa myös taksiasemaa palveleva tila ja torialueen vastaavalle rakennusosalalle (map4) kioski.

Puistoihin ja Kauppatorille sijoitettavat rakennukset tulee sovittaa hienovaraisesti keskustan arvokkaaseen kaupunkitilaan ja -ympäristöön ja niiden tulee olla ilmeeltään kevyitä.

Poistoilmakuilut

Otto Karhin puistoon Isokadun puolelle on merkitty alueen osa (mai2), jolle saa rakentaa maanalaisen pysäköintilaitoksen/väestönsuojan poistoilmakuilun. Kuilun tai kuilujen sovittamiseen arvokkaaseen kaupunkitilaan tulee kiinnittää erityistä huomiota. Suuret poistoilmahormit tulee ulottaa maanpinnan yläpuolelle RakMK D2:n määräysten sekä ympäristö- ja rakennuslupaviranomaisten edellyttämällä tavalla.

Muut merkinnät ja määräykset

Otto Karhin puiston ja Otto Karhin aukion rajauksia on muutettu siten, että aukion nykyisen kioskin paikalla oleva Pakkahuoneenkadun puoleinen osa on esitetty puistoalueeksi, joka eheyttää puiston alkuperäistä muotoa. Aukiotila on rajattu uudestaan ja sen pohjoispuolelle on merkitty rakennusala I-kerroksista kahvilarakennusta varten, jonka 280 kem² suuruisesta rakennusoikeudesta 140 kem² on sijoitettava ehdottomasti kellarikerrokseen.

Otto Karhin puistoon ja Otto Karhin aukiolle on lisätty ark- merkinnät: Arkeologisen tutkimuksen kannalta erityisen mielenkiintoinen alue, jolla tulee varautua arkeologisiin tutkimuksiin maaperään kajoavia töitä tehtäessä. Aluetta koskevista toimenpiteistä ja suunnitelmista on kuultava Museovirastoa.

5.4 ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN JA MAANALAISEN ASEMAKAAVAN VAIKUTUKSET

Oulun kaupungin tekninen keskus ja Pöyry Environment Oy ovat laatineet joulukuussa 2006 Oulun keskustan kalliotiloja koskevan vaikutus selvityksen, jonka mukaan kallioparkin ja siihen liittyvien tilojen keskeiset vaikutukset ovat seuraavat:

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja rakennettuun ympäristöön

Maanalainen pysäköintilaitos parantaa keskustan saavutettavuutta kaikilla liikennemuodoilla ja parantaa kaupunkiseudullisesti Oulun kilpailukykyä sekä vahvistaa kaupungin asemaa valtakunnan osakeseoksena. Keskitetty kalliopysäköinti mahdollistaa keskustan ydinkortteleiden lisärakentamisen, huoltoliikenteen ja pysäköintipaikkaa etsivän autoliikenteen vähentämisen ydinkeskustan kaduilta sekä jalankululle rauhoitettujen alueiden lisäämisen. Nämä toimenpiteet vaikuttavat ratkaisevasti keskustan rakennetun ympäristön kehittämismahdollisuuksiin tulevaisuudessa.

Vaikutukset kaupunkikuvaan

Kallioparkin rakentaminen aiheuttaa muutoksia kaupunkikuvanäkymiin, kun kalliotiloihin liittyviä rakennelmia sijoitetaan katu- ja puistoalueille sekä kortteleihin. Näiden rakennelmien sovittaminen kaupunkikuvaan on ratkaistava arkkitehtonisin, maisemasuunnittelun ja ympäristötaiteen keinoin. Ajorampit, sisäänkäyntirakennukset ja kuilut edellyttävät korkeatasoista katu- ja puistoympäristöjen sekä rakennelmien yksityiskohtien suunnittelua.

Vaikutukset liikenteeseen

Keskitetty maanalainen pysäköinti ja kävelyalueiden laajentaminen vähentävät ydinkeskustan autoliikennettä ja siirtävät sitä pääkatukehälle. Kun keskustan maanpäälliset pysäköintipaikat ja pysäköintipaikkaa etsivä liikenne vähenevät, paranevat liikenneturvallisuus, kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen olosuhteet sekä keskustan viihtyisyys. Keskustan kehittäminen kokonaisuutena parantaa keskustan saavutettavuutta kaikilla liikennemuodoilla.

Autolla keskustassa asioivien olosuhteet paranevat kun pysäköintipaikan löytyminen helpottuu kallioparkin keskitetyn ja tehokkaasti opastetun pysäköintijärjestelmän ansiosta ja pysäköintitilasta on suorat hissiyhteydet keskeisille alueille ja keskustakorttelien liiketiloihin. Keskitetty pysäköintiratkaisu mahdollistaa myös pysäköintipaikkojen tehokkaan vuorottaiskäytön.

Kallioparkki tukee joukkoliikennekadun toimintaedellytyksiä, kun autoliikenne keskustan ydinalueella vähenee. Joukkoliikennekatu parantaa keskustassa vaihtomahdollisuuksia linjalta toiselle ja tukee kävelykeskustan laajentamista. Maanalainen asemakaava mahdollistaa myös keskustan kuuden ydinkorttelin korttelikohtaisen huoltoliikenteen sijoittamisen kalliotiloihin, mikä selkeyttää ja tehostaa huoltoliikenteen toimintaa sekä poistaa kävelyalueilla tapahtuvaa jakeluliikennettä ja sen aiheuttamia häiriöitä.

Sosiaaliset vaikutukset, vaikutukset ihmisten elinoloihin, viihtyvyyteen ja liikkumismahdollisuuksiin

Kallioparkki tukee hyvän sosiaalisen ympäristön laatutavoitteita. Se rauhoittaa ydinkeskustan autoliikenteeltä, monipuolistaa keskustan palvelutarjontaa, tukee sekä joukkoliikenteen että kevyen liikenteen verkoston kehittämistä ja mahdollistaa kävelykeskustan laajentamisen.

Maanalaisen pysäköintilaitoksen rakentaminen vaikuttaa myönteisesti keskustassa asioiviin, työskenteleviin ja asuviin ihmisryhmiin. Ydinkeskustan autoliikenteen väheneminen mahdollistaa viihtyisän, esteettömän ja turvallisen ympäristön rakentamisen, mikä parantaa erityisesti lasten, vanhusten ja liikuntaesteisten olosuhteita.

Ympäristövaikutukset

Keskustan ydinalueen pysäköinti- ja huoltoliikenteen siirtäminen pääosin maan alle parantaa laajennettavan kävelyalueen olosuhteita liikenteen ja pakokaasupäästöjen osalta. Maanalaisen pysäköintilaitoksen rakentaminen alentaa valmistuttuaan jonkin verran liikenteen meluhaittoja ja liikenteen päästöjä ydinkeskustassa kokonaisuutena.

Ajoramppien lähiympäristön melutaso ja ilman laatu eivät muutu merkittävästi nykyisestä. Ramppien kohdalle muodostuvat pakokaasupäästöt johdetaan ilmavirtauksia ohjaamalla kalliotilojen poistoilmapiippuihin. Pysäköintilaitoksen päästöt kahden poistoilmakeskittymän kautta eivät aiheuta ilman laatuun havaittavia muutoksia. Pysäköintilaitoksesta ulos puhallettava ilma vastaa koostumukseltaan pysäköintilaitoksen sisäilmaa.

Kalliotilojen suunnitteluperiaatteena on, että pohjaveden laatu ei heikkene eikä pohjavedenpinnan korkeusasemaa alenneta pysyvästi. Pintavesille ei aiheudu haittoja, koska kalliotiloista johdetaan vesiä ainoastaan viemärijärjestelmiin.

Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Kalliotilojen rakentaminen aiheuttaa rakentamisen aikaisia häiriöitä keskustassa asuville, työskenteleville ja siellä asioiville. Suurin häiriöiden

aiheuttaja on työmaaliikenne raskailla ajoneuvoilla sekä estevaikutus. Rakentamisen haitat kohdistuvat ajoramppeiden alueelle ja niiden lähikaduille, joilla joudutaan tekemään avokaivantoja. Myös henkilöliikenteen ja muiden pysty-yhteyksien yläosien ja niihin liittyvien rakennelmien rakentaminen aiheuttaa jonkin verran rakennusaikaisia häiriöitä. Ramppeiden rakentamisen jälkeen louhintatyöt etenevät maanalaisina, jolloin haitat vähenevät olennaisesti.

Louhinnan melu- ja värinähaitat rajoitetaan kalustolle ja louhintatekniikalle asetettavilla vaatimuksilla ympäristön kannalta kohtuullisiin arvoihin siten, että ei synny vaurioita. Haittoja voidaan pienentää ajoittamalla häiritsevät työvaiheet päiväsaikaan. Ne voidaan kokea siitä huolimatta häiritsevinä.

Taloudelliset vaikutukset

Kallioparkin mitoitus ja taloudellinen kokonaisarviointi sekä investoinnin kannattavuus on tutkittu Oulun kaupungin vuonna 2002 teettämässä Catella Kiinteistökonsultointi Oy:n laatimassa Uuden pysäköintilaitoksen taloudellinen tarkastelu- selvityksessä. Selvityksessä todetaan, että vanhojen sopimuspaikkojen rakentaminen ja Oulun keskustan kehittämisen ja lisärakennusoikeuden toteuttaminen edellyttää tuhannen autopaikan pysäköintilaitoksen toteuttamista. Jos pysäköintilaitoksia toteutetaan hajautetusti edellyttää se enemmän pysäköintipaikkoja, koska pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttö heikkenee.

Verrattaessa kallioparkin rakentamiskustannusta ja hankkeen hyötyjä vaihtoehtoihin järjestelyihin toteuttaa autopaikkatarpeet kaupungin keskustassa ei kustannustasoltaan olennaisesti edullisempaa, yhtä mittavaa ja keskustan pysäköintiin liittyvät kysymykset riittävässä määrin ratkaisevaa mallia ole löydetty.

Kallioparkista tulee kokonaistaloudellista hyötyä, kun normaalisti käytettyä autopaikkannormia voidaan lieventää laitoksen suuren pysäköintipaikkamäärän, hyvän käytettävyyden ja autopaikkojen tehokkaan vuorottaiskäytön perusteella. Kallioparkin ja vaihtoehtoisten pysäköintiratkaisujen kustannuksia on käsitelty kohdassa 4.5.

Yhdyskuntataloudellisesti on merkittävää, että kallioparkki mahdollistaa ydinkorttelien lisärakentamisen sekä kaupan ja muiden palvelutoimintojen kehittämisen, tukee keskustan elinvoimaisuutta ja parantaa kaupunkiseudullisesti Oulun keskustan kilpailukykyä. Kallioparkin toteuttaminen vahvistaa välillisesti Oulun keskustan asemaa valtakunnanosakeskuksena, mikä vaikuttaa edullisesti koko Pohjois-Suomen talouselämään.

6 ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN JA MAANALAISEN ASEMAKAAVAN TOTEUTTAMINEN

Maanalaisen pysäköintilaitoksen toteuttaminen edellyttää kaupunginvaltuuston päätöstä.

Pysäköintilaitos on tarkoitus toteuttaa vaiheittain siten, että 1. vaiheessa rakennettaisiin Hallituskadun ajoramppi ja noin 700 autopaikkaa käsittävä pysäköintilaitos, joka sisältää väestönsuojan rakentamismahdollisuuden.

Ensimmäisessä rakennusvaiheessa toteutettavat noin 500 autopaikkaa on tarkoitus sijoittaa viitesuunnitelmien mukaisesti kahteen kerrokseen ajotunnelin eteläpuolelle ja noin 200 autopaikkaa ajotunnelin pohjoispuolelle I-kerroksiseen tilaan, joka on mahdollista rakentaa väestönsuojaksi.

Ensimmäisen rakennusvaiheen kalliolouhinta/rakentaminen kestää arviolta noin vuoden, sisustustyöt samoin vuoden ja rampin rakentaminen noin puoli vuotta.

Tavoitteena on käynnistää kallioparkin 1. vaiheen rakentaminen vuoden 2009 keväällä ja saada pysäköintilaitos käyttöön vuoden 2011 lopussa.

Oulussa 9.1.2007

Matti Karhula
Matti Karhula
asemakaavapäällikkö

Rajjaliisa Näyhä
Rajjaliisa Näyhä
asemakaava-arkkitehti

Oulussa 16.4.2007

Matti Karhula
Matti Karhula
asemakaavapäällikkö

Rajjaliisa Näyhä
Rajjaliisa Näyhä
asemakaava-arkkitehti