

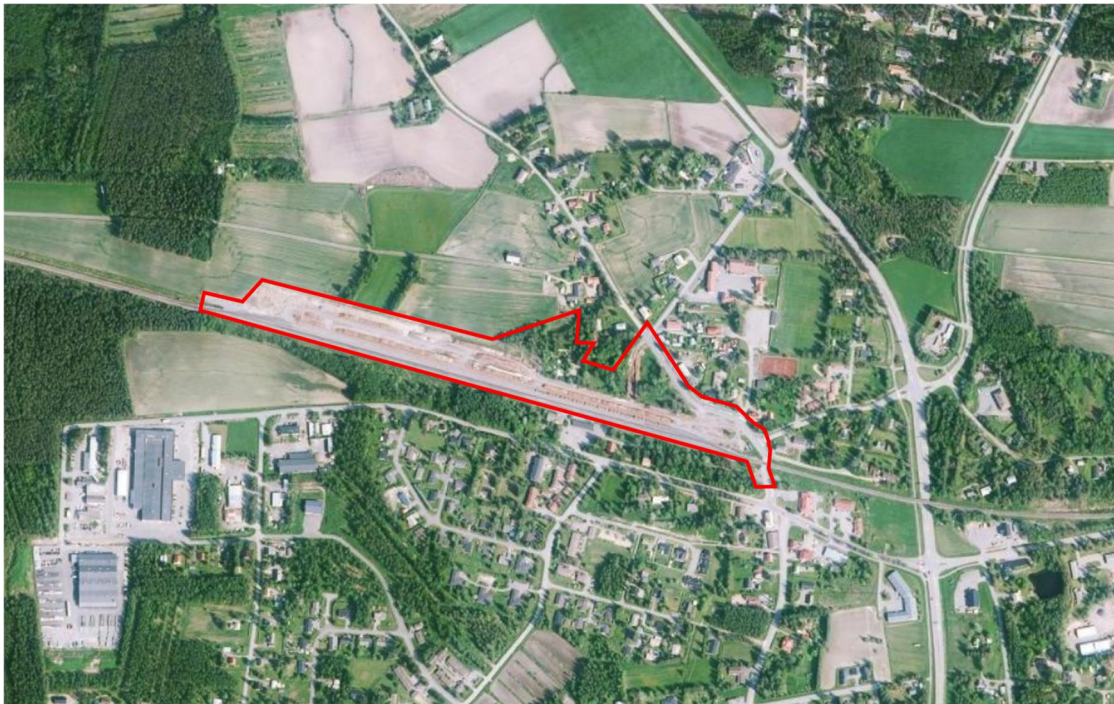


KAAVASELOSTUS

ALAVUDEN KAUPUNKI

HEMMINGIN ALUEEN ASEMAKAAVAN MUUTOS JA LAAJENNUS

ALAVUDEN ASEMAN PUUTERMINAALI



Työnumero: 23701959

Päiväys: 3.11.2021

KAVALUONNOS 20.5.2021

KAVAEHDOTUS 6.9.2021

KHALL. PVM §

Sweco Infra & Rail Oy

KVAL. PVM §

VOIMAANTULO PVM

Sweco Oy

Ilmalanportti 2, 00240 Helsinki

www.sweco.fi

Y-tunnus 0564810-5

Rautatienkatu 33, 90100 Oulu

etunimi.sukunimi@sweco.fi

Hatanpään valtatie 11, 33100 Tampere

puh. 010 2414 000

Lemminkäisenkatu 34, 20520 Turku

Hemmingin alueen ak kaavaselostus hyväksyminen 03112021 (2).docx puutermiinaali

KAAVASELOSTUS KOSKEE 2.11.2021 PÄIVÄTTYÄ ASEMAKAAVAKARTTAA.

1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

1.1 TUNNISTETIEDOT

ALAVUDEN KAUPUNKI

HEMMINGIN ALUEEN ASEMAKAAVAN MUUTOS JA LAAJENNUS

ALAVUDEN ASEMAN PUUTERMINAALI

Asemakaavan muutos ja laajennus koskee kiinteistöjä 10-871-10-1; 10-401-10-269; 10-401-10-306; 10-401-10-88, 10-401-10-101 ja 10-401-10-310. Asemakaava-alue rajautuu rata-alueen eteläpäädyistä, Rajatiestä, sekä kiinteistöjen 10-401-10-269 ja 10-401-10-270 luoteisrajasta.

Alavuden kaupungin edustaja: Kimmo Toivola

Maankäyttöjohtaja

Laatija:

Sweco Infra & Rail Oy

Maritta Heinilä

Osastopäällikkö

Arkkitehti, YKS-667

Filemon Wolfram

Suunnittelija

M.Sc.

SELOSTUKSEN SISÄLLYSLUETTELO

1	PERUS- JA TUNNISTETIEDOT	2
1.1	Tunnist tiedot	2
1.2	Kaava-alueen sijainti	3
1.3	Kaavan nimi ja tarkoitus	3
2	TIIVISTELMÄ.....	6
2.1	Kaavaprosessin vaiheet	6
2.2	Asemakaava.....	6
2.3	Asemakaavan toteuttaminen	6
3	LÄHTÖKOHDAT	7
3.1	Selvitys suunnittelualueen oloista	7
3.2	Suunnittelutilanne.....	20
4	ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET	27
4.1	Asemakaavan suunnittelun tarve, käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset.....	27
4.2	Osallistuminen ja yhteistyö	27
4.3	Vaihtoehdot	28
5	ASEMAKAAVAN TAVOITTEET	30
5.1	Kaupungin asettamat tavoitteet.....	30
5.2	Osallisten asettamia tavoitteita	30
5.3	Työryhmässä syntyneet tavoitteet.....	30
5.4	Suunnittelutilanteesta johdetut tavoitteet	31
6	ASEMAKAAVAN KUVAAUS	33
6.1	Kaavan rakenne.....	33
6.2	Aluevaraukset	33
6.3	Kaavamerkinnot ja -määräykset.....	33
6.4	Nimistö	34
7	KAAVAN VAIKUTUKSET.....	34
7.1	Asemakaavan suhde voimassa olevaan yleiskaavaan.....	34
7.2	Asemakaavan suhde voimassa olevaan maakuntakaavaan.....	34
7.3	vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön	34
7.4	Vaikutukset maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon	35
7.5	Vaikutukset kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin	35
7.6	Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen	35
8	ASEMAKAAVAN TOTEUTUS	37
8.1	Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat.....	37
8.2	Toteuttaminen ja ajoitus	37
8.3	Toteutuksen seuranta.....	38

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

1. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
2. Asemakaavan seurantalomake
3. Vastineraportti, vastineet kaavaluonnoksesta saatuun palautteeseen
4. Vastineraportti, vastineet ehdotusvaiheessa saatuun palautteeseen

2 TIIVISTELMÄ

2.1 KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Alavuden kaupunginhallitus päätti asemakaavan laatimisesta **15.2.2021**.
- MRL 63 §:n mukainen osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) on laadittu **20.5.2021**. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa tarkistetaan tarpeen mukaan kaa-vaehdotuksen nähtävällepanoon asti.
- Kaupunki on kuuluttanut kaavan vireille tulosta ja OAS:n sekä valmisteluvaiheen ai-neiston nähtävilläolosta **3.6.2021**.
- Asemakaavan **20.5.2021** päivätty valmisteluaineisto (kaavaluonnos) oli nähtävillä MRL 62 §:n ja MRA 30 §:n mukaisesti **14.-30.6.2021**.
- Asemakaavan nähtävilläolon alkaessa järjestettiin avoin esittely- ja keskustelutilai-suus **14.6.2021** Elinkeinotalolla Huhtamäkilässä osoitteessa Okslammentie 9, 63300 Alavus.
- Kaavaehdotus on päivätty **6.9.2021** ja se on käsitelty kaupunginhallituksessa **20.9.2021 (§149)** nähtäville asettamista varten. Kaavaehdotus oli nähtävillä **1.10-1.11.2021**.
- Kaupunginhallitus esittää valtuustolle asemakaavan hyväksymistä laaditussa muo-dossa **pvm §x**.
- Kaupunginvaltuusto hyväksyi asemakaavan **pvm § x**.
- Kuulutus kaupunginvaltuuston hyväksymisestä **pvm**.
- Asemakaavan voimaantulosta on kuulutettu **pvm**.

2.2 ASEMAKAAVA

Asemakaavan muutoksen tavoitteena on parantaa Alavuden aseman toimivuutta puutava-ran lastaamista ja varastointia varten sekä kohentaa asemanseudun viihtyvyyttä, minimoi-den teollisen toiminnan asukkaille aiheuttamat haitat.

Asemakaavassa on osoitettu rautatiealuetta, jolla sijaitsee puutavaran tilapäiseen varas-tointiin ja lastaukseen varattuja alueita sekä ajoyhteys kaavaan merkitylle yhdyskuntatek-nistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alueelle. Puutermiinalitoimintoja reunus-taa suojaviheralue, jonka yhteydessä huolehditaan toiminnan aiheuttaman melun suojaa-misesta. Kaava-alueelle on myös merkitty lähivirkistysaluetta sekä erillispientalojen kortte-lialueena kiinteistö 10:306.

2.3 ASEMAKAAVAN TOTEUTTAMINEN

Kaavan toteuttaminen voi alkaa kaavan saatua lainvoiman. Toteuttamista seuraa kaupun-gin rakennusvalvontaviranomainen.

3 LÄHTÖKOHDAT

3.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualue on pääasiassa rata-aluetta sekä siihen liittyvää puutavaran varastointialuetta lastausta varten. Alueen lähiympäristössä on pientaloaluetta sekä koulu ja liikuntapuisto.



Kuva 2. Kaava-alueen puuterminaliin liittyvää puutavaran varastointialuetta.



Kuva 3. Kuvassa puutavaraa lastataan terminaali-alueella junaan.



Kuva 4. Kuvassa puuterminalin puutavaran säilytystä kaava-alueen länsiosassa.



Kuva 5. Kuva rata-alueelta vuodelta 2016. Puutavaran lastausta on tällöin tapahtunut asuin-alueen välittömässä läheisyydessä. Asemakaavan tavoitteena on eliminoida kuvan mukaiset tilanteet ja teollisen toiminnan aiheuttamat haitat alueen asukkaille.



Kuva 6. Nykytilanteessa meluvalli suojaa asutusta puuterminalitoimintojen suuntaan.



Kuva 7. Kaava-alueella sijaitseva telemasto kuvattuna pohjoisesta Ourannevantieltä.

Lähialueen yhdyskuntarakenne on taajama-aluetta. Rata-alueen eteläpuolella sijaitsee pientaloaluetta sekä hajautetusti lähipalveluita. Asematien länsipäädyssä on teollisuusaluetta. Rata-alueen pohjoispuolella sijaitsee koulu, urheilukenttä sekä joitain pientaloja. Asemansuutua ympäröi metsä- ja maatalousalue. Alavuden keskusta sijaitsee suunnittelualueelta noin 3km etelään.



Kuva 9. Kuvassa on Rajalantien, Markkinatien ja Kytökujan risteuksen rakennuskantaa puuterminaalien lähialueelta.



Kuva 10. Kuvassa Hemmingintie Rajalantien suunnasta kuvattuna.



Kuva 11. Kuvassa Kiskotien rakennuskantaa.

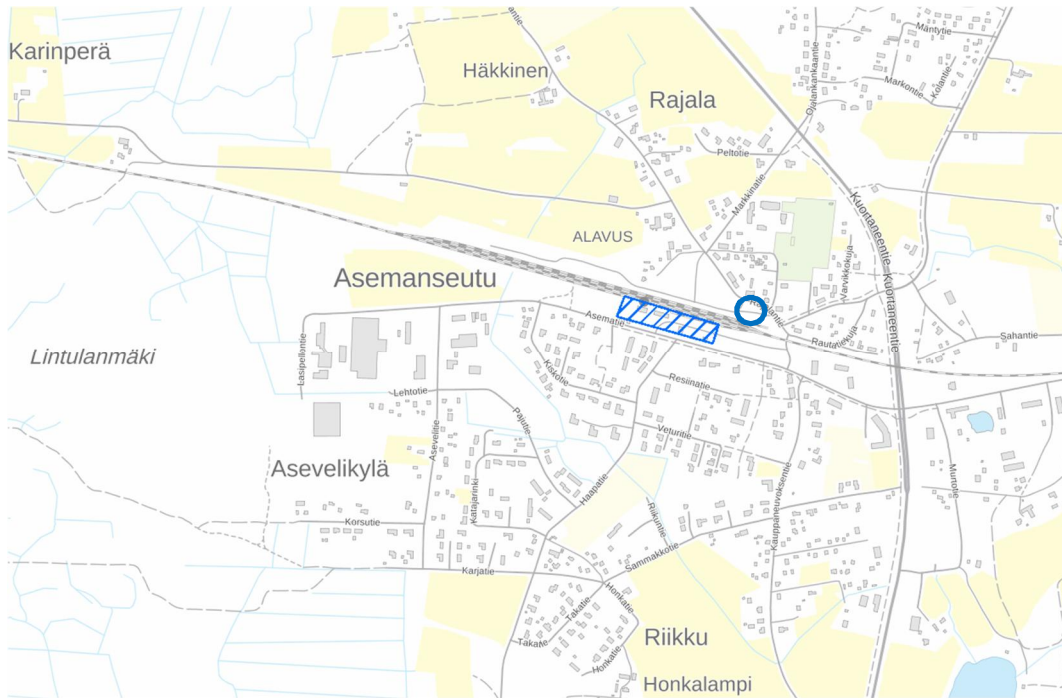


Kuva 12. Kuvassa Urheilukujan ja Rajalantien risteys.

Nykyinen rakennuskanta, rakennettu kulttuuriympäristö ja muinaismuistot

Suunnittelualueella sijaitsee asuinrakennuksia kiinteistöllä 10-401-10-306, osoitteessa Rajalantie 8a ja 8b. Yksityiskäytössä olevat asuinrakennukset ovat pientaloja. Näiden lisäksi suunnittelualueella sijaitsee telemasto.

Suunnittelualueen eteläpuolella on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö, Alavuden rautatieasema. Alavuden rautatieasema sijaitsee suunnittelualueen välittömässä läheisyydessä, jääden kuitenkin alueen ulkopuolelle.



Kuva 13. Rakennettu kulttuuriympäristö taustakartalla. Suunnittelualan sijainti osoitettu sinisellä ympyrällä. (© Ote paikkatietoikkuna.fi)



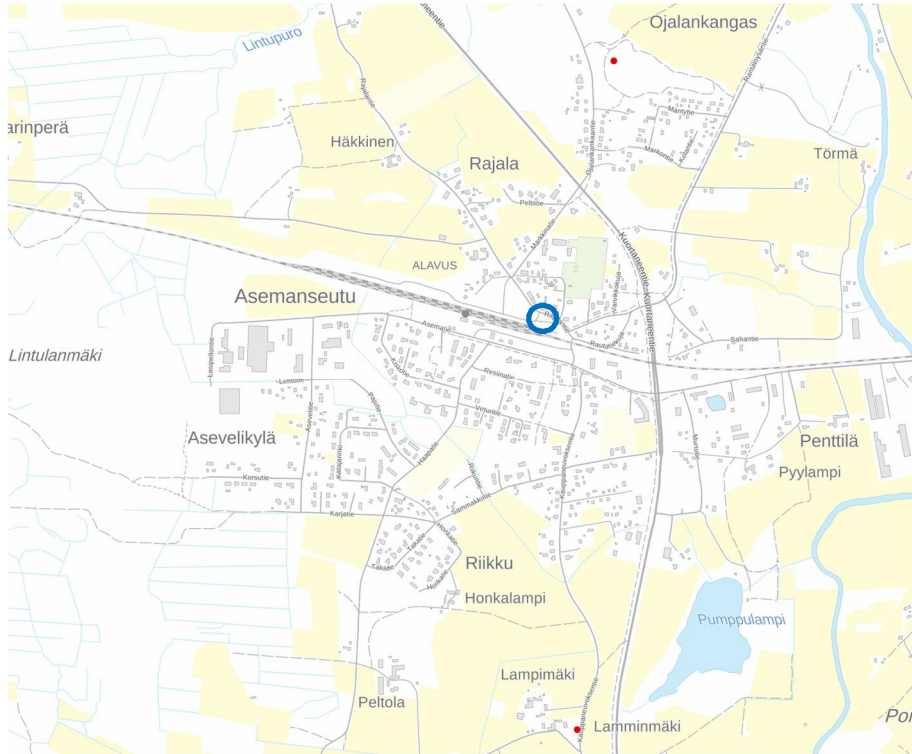
Kuva 14. Puuterminaalia vastapäätä sijaitseva Alavuden asemarakennus.

Alueelta ei ole tiedossa rekisteröityjä muinaisjäännöksiä. (Muinaisjäännösrekisteri 4.3.2021, Museovirasto). Lähimmät muinaisjäännökset ovat Ojalankankaan sekä Lamminmäen kivistä asuinpaikat.

Seinäjoen museoiden lausunnon mukaan:

Suunnittelualueella ei sijaitse tunnettuja kiinteitä muinaisjäännöksiä, muinaisesineiden löytöpaikkoja tai muita arkeologisia kohteita. Alavuden arkeologinen perusinventointi on tehty vuonna 1976, jolloin on keskitytty tarkastamaan ennestään tunnettuja esihistoriallisia muinaisjäännöksiä ja löytöpaikkoja. Suunnittelualueella ei ole tehty kaavoitukseen liittyviä mui-

naisjäännösinventointeja. Rautatien rakentamisesta (1880-luku) lähtien alueeseen on kohdistunut intensiivistä maankäyttöä, joten on epätodennäköistä, että suunnittelualueella sijaitsee löytymättömiä muinaisjäännöksiä. Näin ollen museolta ei ole kaavaluonnoksesta huomautettavaa arkeologisen kulttuuriperinnön osalta.



Kuva 15. Muinaisjäännökset taustakartalla. Suunnittelualueen sijainti osoitettu sinisellä ympyrällä. (© Ote paikkatietoikkuna.fi 4.3.2021)

Liikenne

Kaava-alueelle on nykytilanteessa kulkuyhteydet kolmen eri kantatien liittymän kautta. Pohjoisinta reittiä puutermiinalialueelle pääsee Markkinatien ja Rajalantien kautta, suorinta tietä Hemmingintien kautta. Lisäksi alueelle pääsee myös Asematien ja kantatien liittymän kautta radan eteläpuolelta. Kaava-alueen keskeisimpänä sisääntuloväylänä toimii nykytilassa Hemmingintie, mutta kaikkia näitä yhteyksiä käytetään puutermiinalikuljetusten reittinä.

Alueen katujen ja yksityisteiden nopeusrajoitukset ovat nykyisellään 40 km/h. Markkinatie, Hemmingintie ja Rajalantie on määritelty Digiroadin mukaan liityntäkaduiksi tai tärkeiksi yksityisteiksi. Niiden toiminallisuuteen kuuluukin välittää liikennettä tonttikaduilta päätieverkolle. Kuvassa 16 on esitetty asemakaava-alueen katu- ja tieverkko Paikkatietoikkunasta löytyvän aineiston mukaisesti.



Kuva 16. Kaava-alueen ympäristön tie- ja katuverkko toiminnallisuusluokkiin jaoteltuna. Keltaisella esitetty koulun sijainti. (Muokattu lähteestä Maanmittauslaitos, Digiroad)

Kantatieltä 66 on nykytilassa kanavoinnit sekä ryhmittymiskaistat Kuortaneentieltä Hemmingintielle sekä Asematielle. Kuortaneentieltä Markkinatielle ei ole nykytilassa kanavoinneja eikä ryhmittymiskaistoja.

Nykytilassa Kuortaneentien (kt 66) nopeusrajoitus on pohjoisessa ennen Markkinatien liittymää 100km/h. Nopeusrajoitus laskee 80 km/h noin 150 metriä ennen Markkinatien liittymää ja jatkuu 80 km/h rajoituksella Hemmingintien liittymään saakka, jonka jälkeen nopeusrajoitus on 60 km/h Asematien ja Hemmingintien välillä. Nykyiset nopeusrajoitukset ovat melko korkeita alueen taajamaiseen luonteeseen nähden sekä liittymätiheydet huomioiden. Myös alueen asukkaat kokevat, että nopeusrajoituksia tulisi laskea Markkinatien pohjoispuolella ennen liittymää 60 km/h. Suojatien tasoyhtymä saa esittää, jos nopeusrajoitus on maksimissaan 50 km/h, minkä vuoksi myös Asematien liittymäalueen nopeus tulisi laskea 50 km/h.

Kaava-alueen pohjoispuolta kulkee erikoiskuljetusten reitti Markkinatien, Rajalantien ja Asematien kautta kantatielle. Erikoiskuljetusten reitti kiertää kyseisten katujen kautta erikoiskuljetuksille liian matalan ratasillan vuoksi.

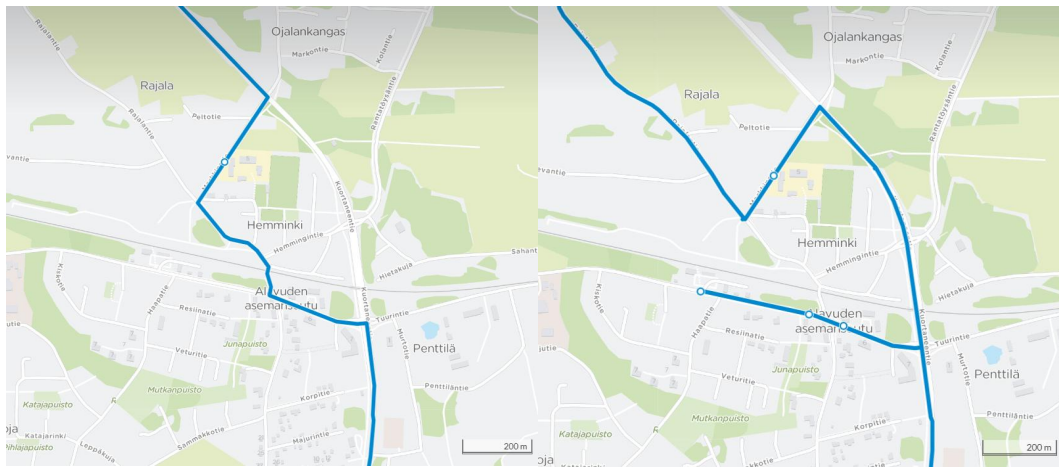
Jalankulun ja pyöräilyn väylät

Suunnittelualueella sijaitsee ajoradasta eroteltu jalankulun ja pyöräilyn väylä Rajalantiella Hemmingintien ja Markkinatien välisellä osuudella. Lisäksi alueella sijaitsevat jalankulun ja pyöräilyn väylät kulkevat Hemmingintiellä viherkaistalla erotettuna Rajalantielta Kuortaneentielle sekä Markkinatiellä reunakivellä erotettuna yhdistettynä jalankulun ja pyöräilyn väylänä Rajalantielta Kuortaneentielle. Jalankulun ja pyöräilyn väylät jatkuvat Markkinantielta kantatien ali Ojalankankaantielle sekä kantatien vartta Markkinatiestä etelään Alavuden keskustaan saakka.

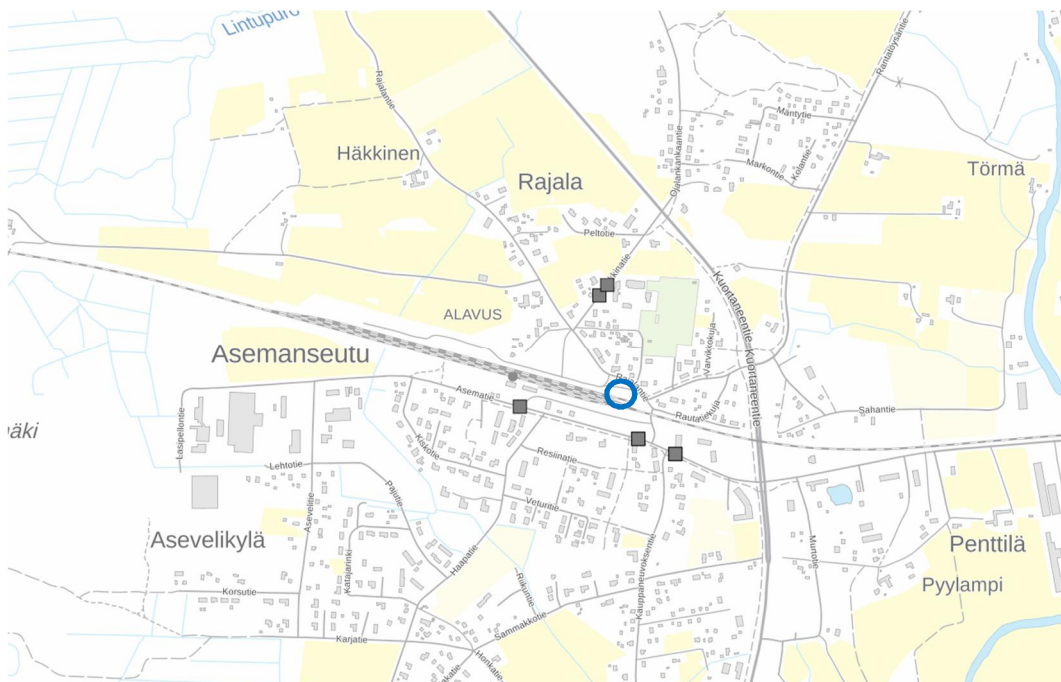
Julkinen liikenne

Suunnittelualueelle on mahdollista saapua joukkoliikenteellä linja-autolla sekä rautateitse. Linja-autopysäkit sijoittuvat suunnittelualueen pohjoispuolelle Markkinatielle sekä eteläpuolelle Asematien varrelle. Rautatieasema sijaitsee suunnittelualueen välittömässä läheisyydessä radan eteläpuolella, mikä radan estevaikutuksen vuoksi ei ole kovin hyvin saatavissa esimerkiksi kävelen suunnittelualueen pohjoispuoleisilta asuinalueilta.

Kuvassa 17 on esitetty suunnittelualueen läheltä kulkevat linja-autoliikenteen linjat. Alueen linja-autoliikenne palvelee nykytilassa koululaisliikennettä Sääskiniemen haja-asutusalueen ja Alavuden keskustan välillä tarjoten yhden vuoron suuntaansa aamulla ja iltapäivällä.



Kuva 17. Suunnittelualueen läheltä kulkevat linja-autoliikenteen reitit (Otteet Matka.fi:n kartta-palvelusta)

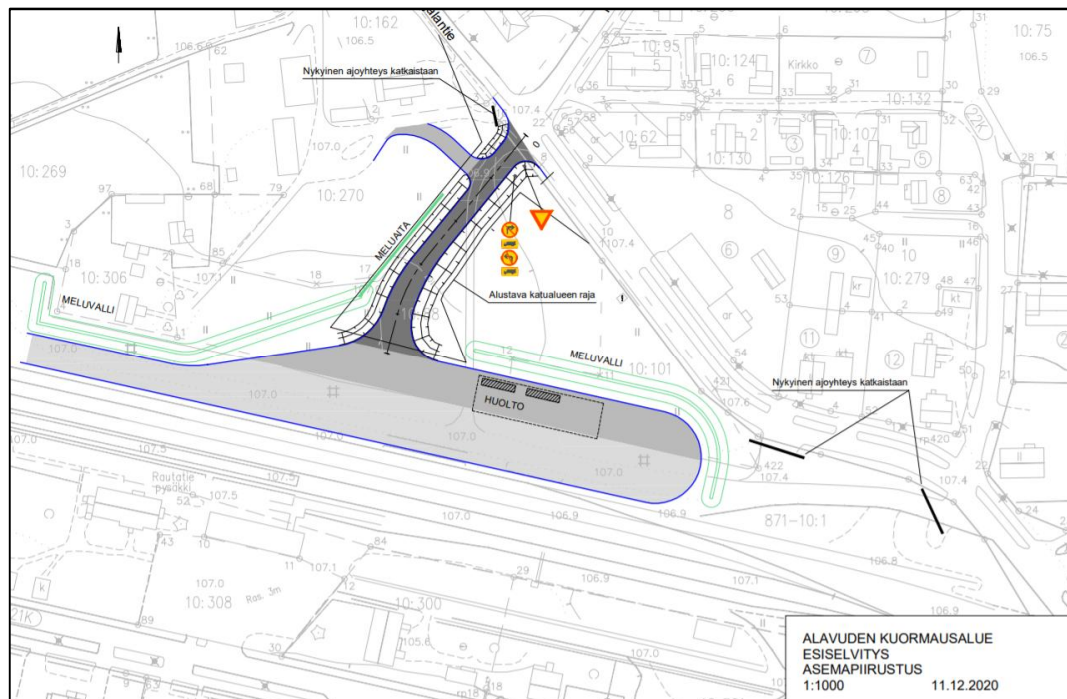


Kuva 18. Ote paikkatietoikkuna.fi 5.3.2021, karttaotteesta on esitetty alueen joukkoliikenteen pysäkit. Suunnittelualueen sijainti osoitettu sinisellä ympyrällä.

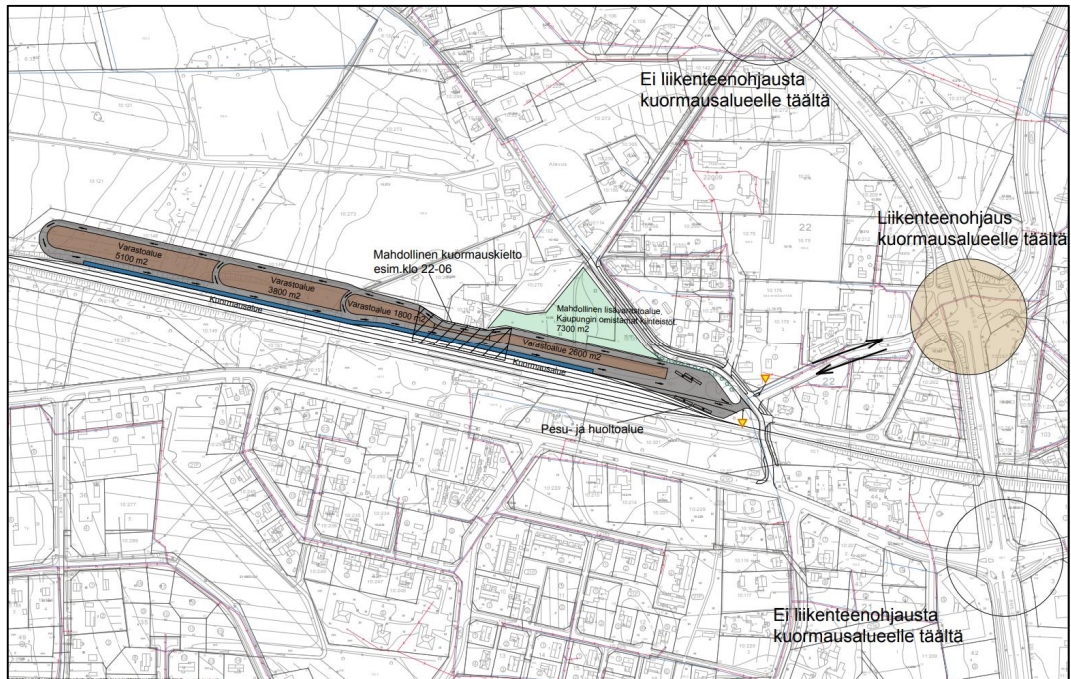
Aiemmat yleissuunnitelmat

Suunnittelualueen puuterminaalialueelle on vuonna 2017 laadittu erilaisia layout-suunnitelmia. Näistä suunnitelmista VE5 valittiin jatkosuunnitteluun ja siitä laadittiinkin tarkempi suunnitelmapiirros vuonna 2020 joulukuussa (kuva 19). Kuvassa 20 on esitetty esiselvitystasoinen asemapiirustus Alavuden kuormausalueesta ja liikenteellisistä muutoksista alueen katuverkolla vaihtoehtotarkastelun tilanteessa, jossa puuterminaalialueen liikenne ohjataan kaava-alueelle Hemmingintien liittymän kautta.

Esiselvitystasoisista vaihtoehtoista ei ollut laadittu liikenteellistä vaihtoehtoverailua, minkä vuoksi kaavatyön tueksi nostettiin esiin aiemmin tehdyt layout-suunnitelmat ja niistä laadittiin liikenteellinen analyysi, jossa nostettiin esiin eri vaihtoehtojen hyviä ja huonoja puolia. Liikenteellisen vertailun tuloksena kuvassa 20 esitetty vaihtoehto, jossa liikenne puuterminaalialueelle ohjataan Hemmingintien kautta, nähdään Markkinatien kautta tapahtuvaa liikenteenohjausta huomattavasti parempana vaihtoehtona (vrt. kuva 19). Taulukossa 1 on kooste tehdystä vaihtoehtoverailusta.



Kuva 19. Ote Alavuden kuormausalueen esiselvityksen asemapiirroksista tilanteesta, jossa puuterminaalialueen liikenteen on ajateltu kulkevan alueelle ja sieltä pois Markkinatien kautta.

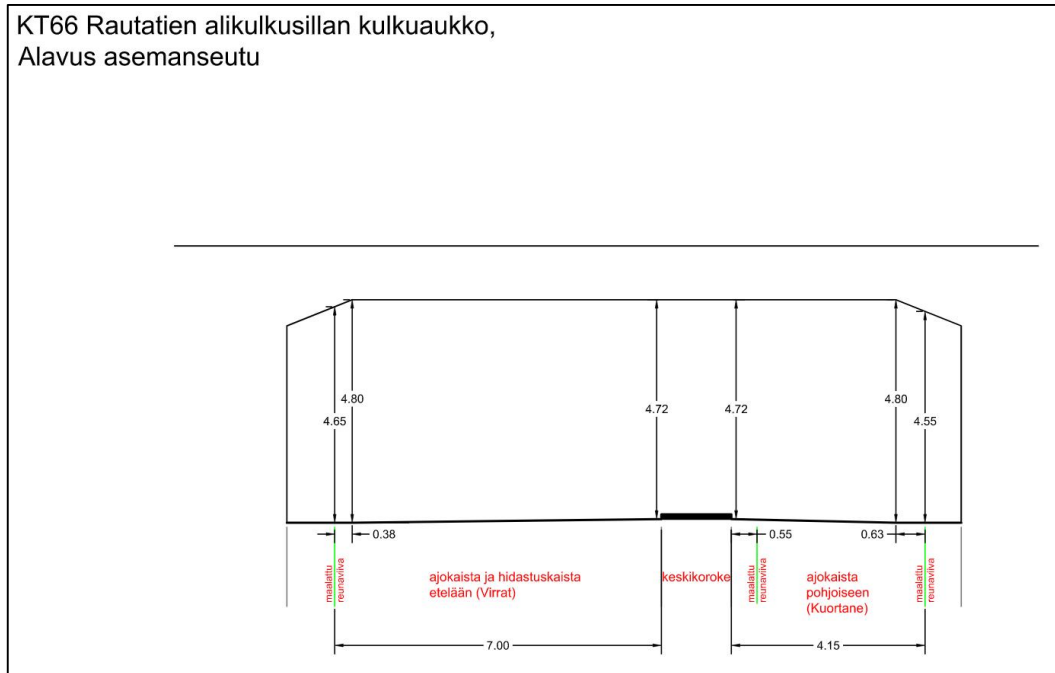


Kuva 20. Esiselvitystasoinen layoutsuunnitelma vaihtoehdosta, jossa puutermiinalialueen liikenne kulkee alueelle ja sieltä pois Hemmingintien liittymän kautta.

Taulukko 1 Liikenteen vaihtoehtoverailut

Liikenteenohjaus puutermiinalialueelle Markkinatieltä	Liikenteenohjaus puutermiinalialueelle Hemmingintieltä
Aiheuttaa tarpeen rakentaa uusi tieyhteys termiinalialueelle → lisäkustannuksia. (-)	Ei vaadi uuden ajoyhteyden rakentamista puutermiinalialueelle (vrt. VE5), mistä tulee kustannussäästöjä. (+)
Kantatien liittymäjärjestelyt eivät tue Markkinatien nostamista pääsisääntuloväyläksi puutermiinalialueen liikenteelle, sillä kantatiellä ei ole ryhmitysmiskaistoja nykyisessä liittymässä → mikäli liikenne ohjataan puutermiinalialueelle täältä, tulee hyvin todennäköiseksi palvelutasonnosto ja kantatien liittymän kehittäminen, mikä aiheuttaa merkittäviä kustannuksia. (-)	Nykyiset kantatien liittymäjärjestelyt (ryhmittymiskaistat) tukevat Hemmingintien asemaa puutermiinalialueen kuljetusten reittinä. Palvelutaso on hyvä jo nykytilassa, eikä toimenpiteitä todennäköisesti tarvita. (+)
Nykyiset jalankulun ja pyöräilyn järjestelyt eivät tue raskaan liikenteen siirtymistä Markkinatielle. Reunakivellä eroteltu yhdistetty jalankulun ja pyöräilyn väylä koetaan turvattomampana kulkuyhteytenä kuin välialueella erotettu (vrt. Hemmingintie) etenkin kun Markkinatiellä sijaitsee koulu ja jalankulun ja pyöräilyn väylää käyttävät lapset ja nuoret. (-)	Nykyinen katutila ja sen liikenteellinen poikkeileikkaus tukee Hemmingintien käyttöä puutermiinalialueen kuljetusten reittinä, sillä jalankulku ja pyöräily on eroteltu viherkaistalla ajoradasta ja ajorata on riittävän leveä raskaalle liikenteelle. (+)
Etelästä ja Rantatöysäntieltä tulevat kuljetukset joutuvat kiertämään pidemmän reitin puutermiinalialueelle. (-)	Suorempi ja lyhyempi yhteys puutermiinalialueelle kuin vaihtoehdossa VE5. (+). Hyvä saavutettavuus eri suunnista tultaessa. (+)
Asutus sijoittuu paikoittain hyvinkin lähelle Markkinatietä sekä Markkinatien ja Rajalantien liittymää, minkä vuoksi raskas liikenne saattaa aiheuttaa merkittäviä haittoja nykyiselle asutukselle. (-)	Asutus sijoittuu Hemmingintiellä etäämmälle kadusta kuin Markkinatiellä, minkä vuoksi raskas liikenne ei aiheuta yhtä suuria haittoja Hemmingintiellä kuin Markkinatiellä. Hemmingintiellä on paremmin tilaa toteuttaa myös mahdollisesti tarvittavat suojaviheralueet tai melusuojaus. (+)
	Aiemmin noussut esille, että tavarankuljettajat ovat kokeneet Hemmingintien tasauksen liian jyrkkänä raskaalle liikenteelle. Kadun kaltevuus on nykytilassa noin 6-7 % jyrkimmällä osuudella, mikä on sallittu kaltevuus raskaan liikenteen reiteillä. Hemmingintiellä ei ole liittymiä tai suojateitä, joiden vuoksi ajoneuvoliikenteen tarvitsisi pysähtyä jyrkimmällä kohdalla. Näin ollen nykyisten kaltevuuksien ei pitäisi aiheuttaa suurempaa haittaa. Mahdollinen kaltevuuksien parantaminen (tasauksen lasku) on edullisempi ja helpompi toteuttaa kuin kantatien liittymäjärjestelyiden toteuttaminen.

Yleisötilaisuudessa kävi ilmi, että osa puutavarakuljetuksista kiertää Asematien kautta puutermiinalialueelle välttääkseen kantatiellä sijaitsevan ratasillan alittamisen. Yleisötilaisuudessa esiin nousi kuljettajien kokemukset siitä, että ratasilta olisi liian matala puutavarakuljetuksille ja siksi sen alittamista vältellään. Yleisötilaisuuden jälkeen ratasilta käytiin mittaamassa asian varmistamiseksi. Kuvassa 21 on esitetty ratasillan mittauksen tulokset.



Kuva 21 Ratasillan mitatut korkeudet Kuortaneentiellä.

Väyläviraston Taitorakennerekisterin mukaan ratasillan vapaan aukon alikulkukorkeus olisi 4,7 metriä, mikä tarkoittaa sitä, että tila käsittää myös liikkumisvaran. Väyläviraston Tiemapin mukaan ratasillan korkeusrajoitus on 4,54 metriä molemmista suunnista, minkä puolesta puukuljetukset, joiden maksimikorkeus on 4,5 metriä, mahtuvat alittamaan sillan.

Nykyohjeistuksen mukaan siltojen vapaana korkeutena käytetään tavallisesti vähintään 4,8 metriä, mikä on suunniteltua 4,7 metriä korkeampi minimiarvo. Ratasilta on vanha ja siten suunnitteluarvot ovat voineet muuttua, ja toisaalta kuljetuskalusto suurentua. Koska ratasillan vapaan aukon korkeus mitaustenkin mukaan on sillan keskivaiheilla lähempänä 4,7 metriä kuin nykyisin käytettävää vähimmäisarvoa (4,8 m), voi hyvinkin olla, että silta koetaan hieman matalammaksi kuljetusten kannalta varmuusetaisuuden jäädessä nykyohjeistusta (0,3 m) pienemmäksi (0,2 m).

Mittausten mukaan sillan vapaa tila on 4,8 metriä korkea ajoratojen reunassa, joten vapaa tila sijoittuu arvojen 4,72 m ja 4,8 m välille. Teoriassa kuljetusten siis tulisi mahtua alittamaan silta. Vapaan aukon ollessa kuitenkin nykyohjeistusta hieman matalampi, voitaisiin koettua sillan mataluuden tuntua ehkäistä asettamalla siltaan ajoratojen yläpuolelle korkeusrajoitusta kuvaavat merkit, jolloin kuljettajat voivat varmemmin alittaa sillan tietäessänsä maksimikorkeuden.

Tekninen huolto

Suunnittelualueella on kunnallistekninen verkosto.

Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt

Suunnittelualueella tai sen läheisyydessä ei ole tiedossa suojelu- tai häiriöalueita tai -kohteita.

Kaava-alueen toiminta aiheuttaa lastauksesta, juna- ja raskaasta liikenteestä johtuvaa melua.

3.1.4 Maanomistus

Asemakaavan muutosalue sisältää useita eri maanomistajia. Rata-alue (10-871-10-1) on Väyläviraston omistama, sisältäen metsäyhtiöiden vuokraamia varastointitiloja. Kaupunki on lunastanut Väylävirastolta Rajalantien katualueen jalankulun, pyöräilyn ja kadun osalta. Kaupunki omistaa alueelta kiinteistöt 10-269 ja 10-102. Kiinteistön 10-269 alueelta kaupunki on vuokrannut Telia Towers Finland Oy:lle telemaston sijoituspaikan operointia varten. Metsä Group omistaa alueella kiinteistön 10-88 ja kiinteistö 10-306 on yksityisomistuksessa.

3.2 SUUNNITTELUTILANNE

3.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvosto päätti valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista 14.12.2017. Päätöksellä valtioneuvosto korvaa valtioneuvoston vuonna 2000 tekemän ja 2008 tarkistaman päätöksen valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista.

Valtioneuvoston alueiden käyttötavoitteiden mukaisesti kaavoituksen tarkoituksena on vaalia elinvoimaista luonto- ja kulttuuriympäristöä sekä luonnonvaroja. Tämän lisäksi tavoitteena on edesauttaa toimivia yhdyskuntia ja kestävästä liikkumisesta sekä taata tehokas liikennejärjestelmä.

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden taustalla on valtioneuvoston päätöksellä vuonna 2010 voimaan tulleet valtakunnallisesti merkittävät rakennetun kulttuuriympäristön inventoinnit (RKY 2010). Suunnittelualueen eteläpuolella sijaitsee valtakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö, Alavuden rautatieasema.

Valtakunnallisen inventoinnin kuvauksen mukaan (Museoviraston Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt):

"Alavuden rautatieasema on Seinäjoen ja Haapamäen rataosuuden pieniä asemia, jonka asemarakennus on poikkeuksellisen hyvin säilynyt. Yksikerroksiseen, uusrenessanssihenkiseen asemarakennukseen liittyy radan puolella koristeellinen, sisäänvedetty avo-kuisti.

Asema on rakennettu Alavuden kirkonkylän pohjoispuolelle, lähelle Lapuanjoen vartta. Asemapihaan kuuluu puiston, tavaramakasiinin ja talousrakennusten lisäksi kaksi 1960 rakennettua asuinrakennusta.

Tampere–Vaasa-rautatien rakentaminen aloitettiin 1879. Rata valmistui 1882 ja viralliset avajaiset pidettiin seuraavan vuoden syyskuussa, jolloin Alavuden IV-luokan aseman ra-

kennukset olivat valmistuneet. Asemarakennus rakennettiin asematyypin no 1:n piirustusten mukaan. Alavuden aseman hoitoon kuuluivat myös Tuurin, Niinimaan ja Pynttärin vaihteet.

Valtionrautateiden rakennussuunnittelijana toimi 1870- ja 1880-luvulla Knut Nylander. Tampere-Haapamäki-Seinäjoki-Vaasa -rataosuuden asemien rakennukset ovat todennäköisesti hänen suunnittelemaansa.

Alavudelle rakennettiin asemarakennuksen ja tavaramakasiinin lisäksi pieni puinen veturitalli, vesitorni ja pumppuhuone. Alavuden aseman puutarhasuunnitelma valmistui 1909. Aseman tavaraliikenteen tärkein vientitavara oli puutavara ja siitä jalostetut tuotteet. Vuosisadan alussa Alavudelta vietiin tervaa enemmän kuin miltään muulta asemalta.

1930-luvulla aseman läheisyydessä toimi kahdeksan sahaa. Ennen sotia ahtaaksi käyneen asemapihan laajennus toteutettiin 1950-luvun loppupuolella. Tavaraliikenteen lisäksi henkilöliikenne jatkui vilkkaana aina sotien jälkeiseen aikaan saakka. Rakennuksista vesitorni ja veturitalli on purettu ja tavaramakasiinia on laajennettu alkuperäisestä.”

Etelä-Pohjanmaan kokonaismaakuntakaava

Kokonaismaakuntakaava on vahvistettu Ympäristöministeriössä 23.5.2005 ja sen Lapuaa koskeva muutos 5.12.2006. Nyt laadittavan asemakaavan alueelle tai sen välittömään läheisyyteen on kokonaismaakuntakaavassa osoitettu seuraavat merkinnät:

- Taajamatoimintojen alue
- Teollisuuden kehittämisen kohdealue
- Liikennepaikka
- Kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue

Kokonaismaakuntakaavassa suunnittelualueelle on osoitettu liikennepaikka-, teollisuuden kehittämisen kohdealue-, ja taajamatoimintojen alue -merkinnät. Liikennepaikkamerkintä on myöhemmin kumottu Etelä-Pohjanmaan Vaihemaakuntakaava II:ssa. Taajamatoimintojen aluumerkintä koskee yhdyskuntarakenteen seurantajärjestelmän (YKR) mukaista olemassa olevaa, nykyistä taaja-asutusrajausta vuodelta 2000.

Taajamatoimintojen aluumerkintää koskee seuraava suunnittelumääräys:

”Alueen suunnittelussa tulee edistää yhdyskuntarakenteen tiivistämistä, täydennysrakentamista ja taajamakuvan eheyttämistä.”

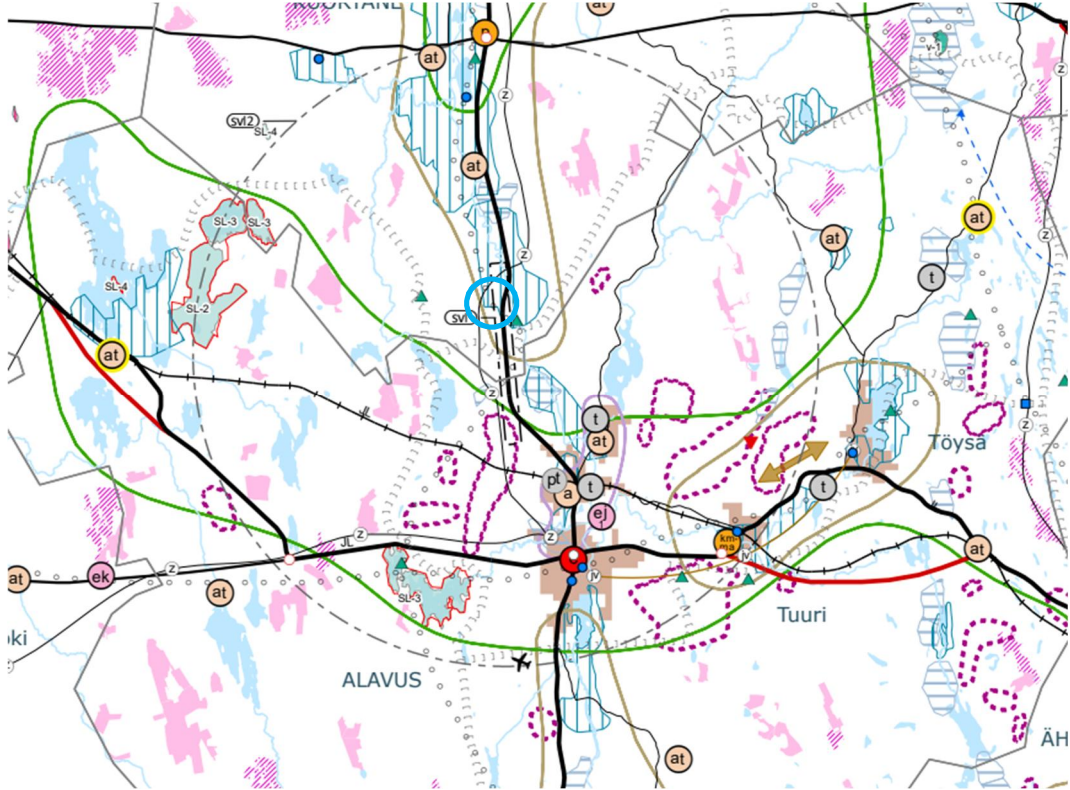
Teollisuuden kehittämisen kohdealuemerkintää koskee seuraava suunnittelumääräys:

” Aluevarauksia tehtäessä ja asema- ja yleiskaavoja laadittaessa toimitaan kestävän kehityksen periaatteen mukaisesti olemassa olevia alueita laajentaen. Toimintojen sijoittelu on tehtävä siten, että alue- ja yhdyskuntarakenteen kannalta tärkeiden pääteiden liikenneturvallisuus ja toiminnalliset vaatimukset turvataan”

Kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä aluumerkintää koskee seuraava suunnittelumääräys:

” Kulttuuriympäristön ja maiseman arvot on otettava huomioon siten, että varmistetaan

näihin liittyvien arvojen säilyminen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Valtakunnallisesti arvokkaisiin kohteisiin vaikuttavissa hankkeissa on pyydettävä museoviranomaiselta ja ympäristökeskukselta lausunto.”



Kuva 22. Ote Etelä-Pohjanmaan maakuntakaavojen yhdistelmäkartasta. Suunnittelualueen likimääräinen sijainti merkitty sinisellä ympyrällä.

Etelä-Pohjanmaan Vaihemaakuntakaava I

Etelä-Pohjanmaan I vaihemaakuntakaava käsittelee tuulivoimaa. Kaava täydentää voimassa olevia maakuntakaavoja osoittamalla 23 tuulivoimaloiden aluetta, voimajohtoverkoston ja luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeän alueen. Vaihemaakuntakaava on vahvistettu Ympäristöministeriössä 31.10.2016. Kaava on kuulutettu tulemaan voimaan MRL 201 § nojalla jo Ympäristöministeriön vahvistamispäätöksen yhteydessä.

Etelä-Pohjanmaan vaihemaakuntakaava I:ssä ei ole osoitettu tuulivoima-alueita Alavuden alueelle.

Etelä-Pohjanmaan Vaihemaakuntakaava II

Vaihemaakuntakaava II koskee kauppaa, liikennettä ja keskustatoimintoja. Maakuntavaltuusto hyväksyi kaavan 30.5.2016. Kaava on tullut voimaan 11.8.2016 julkaistulla kuulutuksella. II vaihemaakuntakaavaan on tehty kauppaa ja keskustatoimintoja koskeva muutos. Tarve muutokselle tuli maankäyttö- ja rakennuslakiin tehtyjen, vähittäiskauppaa käsittelevien muutosten vuoksi. Vaihemaakuntakaava II on kaavamuutoksella tarkistettu vastaamaan muuttunutta lainsäädäntöä tältä osin. Maakuntavaltuusto hyväksyi kaavamuutoksen 2.12.2019. Kaavamuutos on tullut voimaan 21.4.2020.

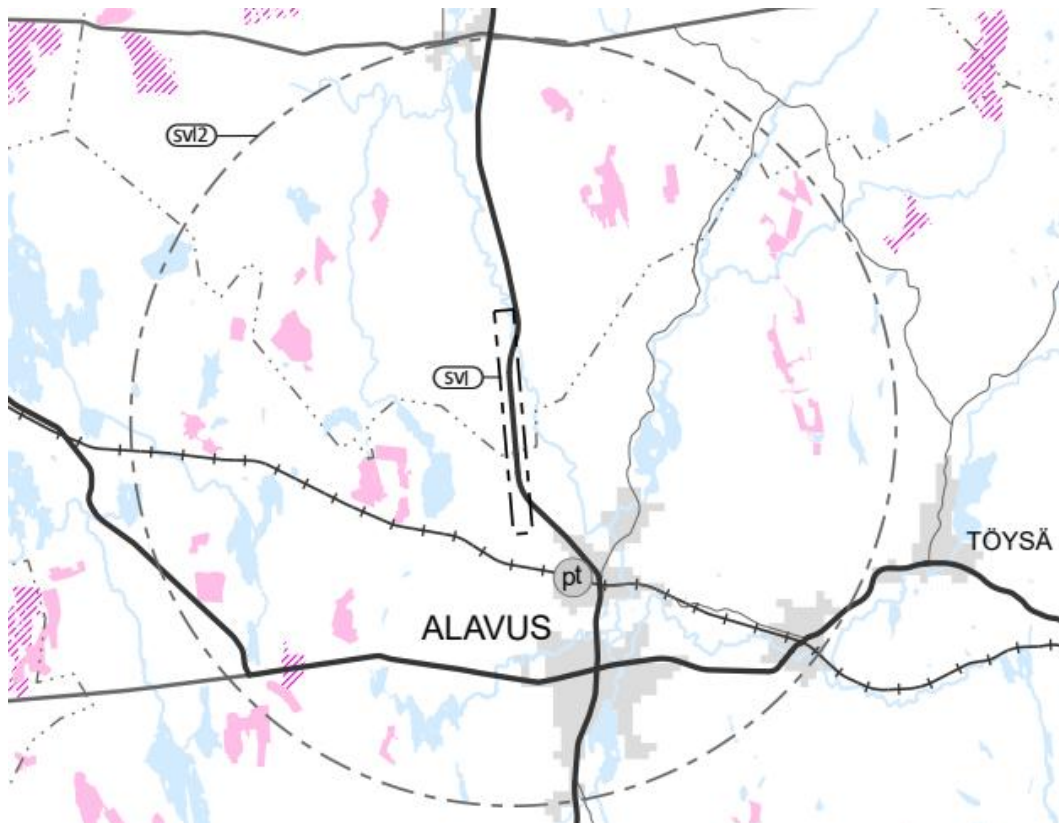
Vaihemaakuntakaava II ja sen muutos kumoavat aiemmassa kokonaismaakuntakaavassa alueelle osoitetun liikennepaikka -merkinnän.

Etelä-Pohjanmaan Vaihemaakuntakaava III

Vaihemaakuntakaavan III teemoina ovat turvetuotanto, suoluonnon suojelu, puolustusvoimien alueet, bioenergia- ja biolaitokset ja energiapuun terminaalit. III Vaihemaakuntakaava on hyväksytty Etelä-Pohjanmaan maakuntavaltuustossa ja se on kuulutettu voimaan 23.8.2021.

Kaavoitettavaa aluetta koskee vaihemaakuntakaavassa osoitettu suojavyöhyke, varalaskupaikka (osa-alue merkintä svl-2). Merkintään sisältyy suunnittelumääräys: *"Alueen suunnittelussa tulee ottaa huomioon lentoliikenteen varalaskupaikasta johtuvat maankäytön rajoitukset. Alueelle sijoittuvista rakennushankkeista, joissa rakennuksen tai rakenteen korkeus on suurempi kuin 30 metriä, tulee pyytää puolustusvoimien lausunto."*

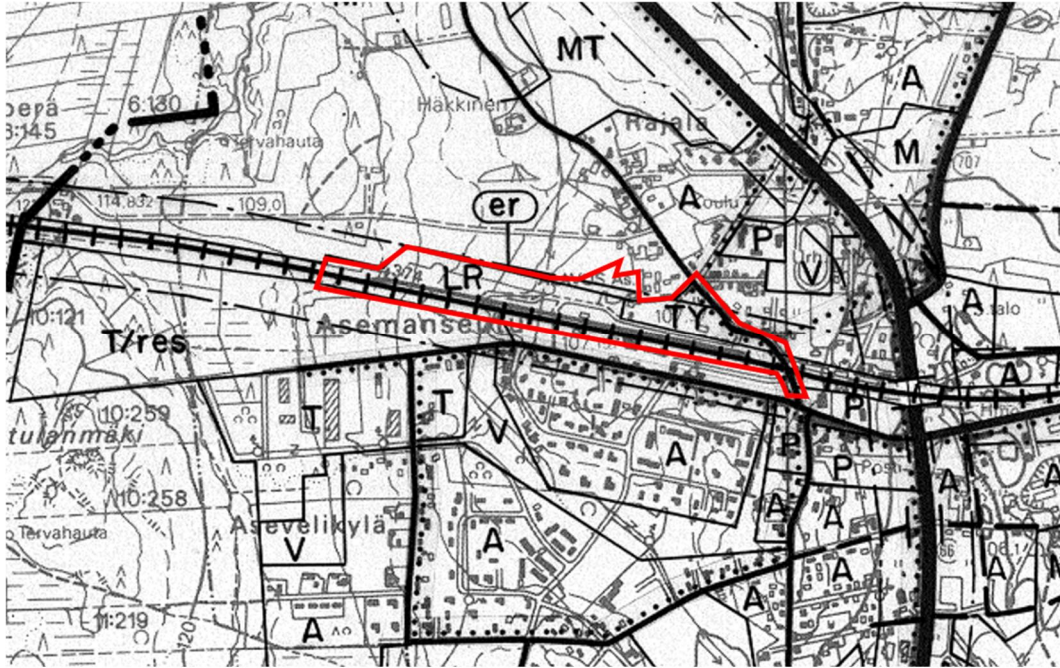
Lisäksi alueelle on osoitettu merkintä puutermiinalista (pt). Merkinän suunnittelumääräyksen mukaan *"Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on huolehdittava terminaalien liikennejärjestelyjen toimivuudesta sekä niiden sovittamisesta asumiseen, rakennettuun kulttuuriympäristöön ja muuhun maankäyttöön."*



Kuva 23. Ote Etelä-Pohjanmaan Vaihemaakuntakaava III:sta

Yleiskaava

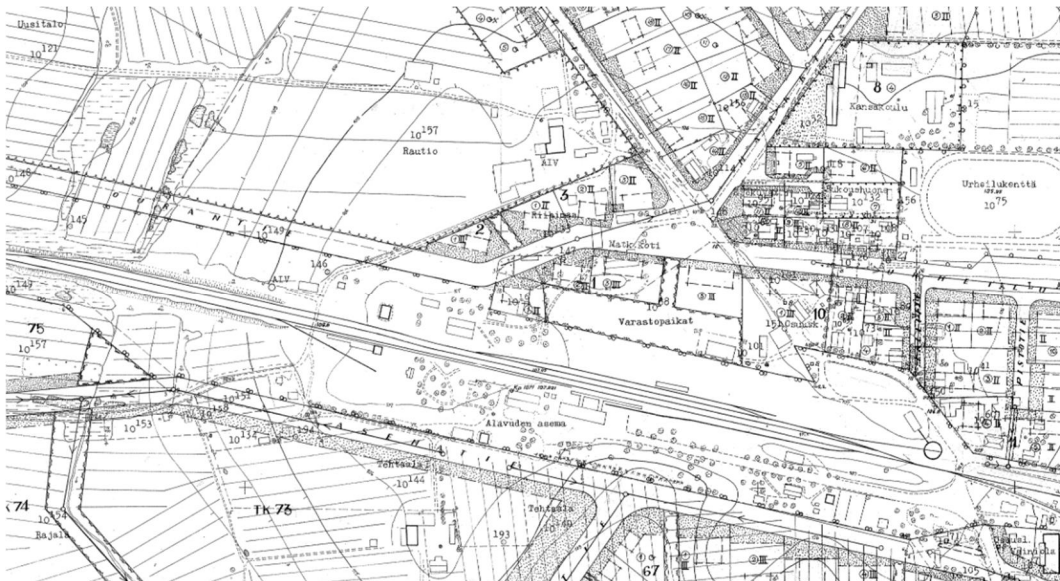
Alavuden keskustan oikeusvaikutuksettomassa yleiskaavassa, Alavus 2010:ssä (hyväksytty Alavuden kaupunginvaltuustossa 19.6.1995), alue on pääosin rautatieliikenteen aluetta (LR), sisältäen myös ympäristöhaiiriötä aiheuttamatonta teollisuuden aluetta (TY). Kaava-alue kuuluu myös kokonaisuudessaan rautatien suojavyöhykkeelle (er).



Kuva 24. Ote Alavuden keskustan osayleiskaavasta. Suunnittelualueen sijainti osoitettu punaisella rajauksella.

Asemakaava

Alueelle on laadittu rakennuskaava vuonna 1959. Vuoden 1959 rakennuskaava jäi suurelta osin toteutumattomaksi, ja on täten vanhentunut. Suunnittelualueen osalta rakennuskaavaan on merkitty toteutumaton tie, Ourantie, lännestä Markkinatielle. Tämän lisäksi suunnittelualueelle kaavailtiin toteutumattomia rakennuksia. Puiden varastopaikat ovat myös muuttaneet sijaintia rakennuskaavaan suunnitellusta. Suunnittelualueen itäpuolelle, alueen välittömään läheisyyteen, on toteutunut suunnitelmista koulurakennus sekä urheilupuisto.

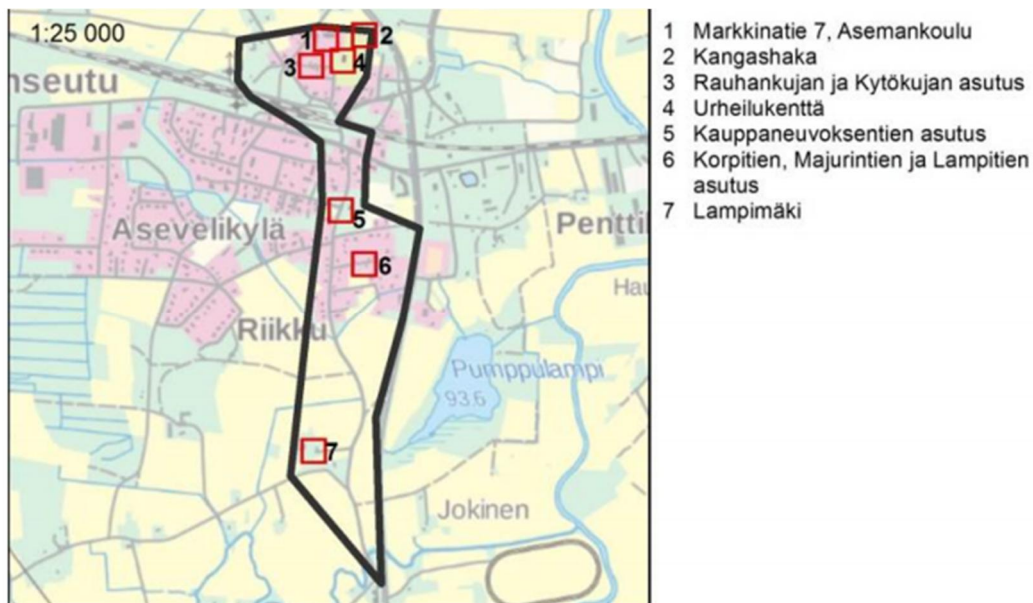


Kuva 25. Ote vuoden 1959 rakennuskaavasta.

Etelä-Pohjanmaan maakunnallinen rakennusinventointi 2016-2017

Etelä-Pohjanmaan maakuntaliiton vuosina 2019-2020 vahvistamassa maakunnallisessa rakennusinventoinnissa suunnittelualue on yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten aluetta (ET) sekä rautatiealueen länsipäättä (LR) lukuun ottamatta ehdolla maakunnallisesti arvokkaaksi alueeksi. Suunnittelualue, joka rakennusinventoinnin yhteydessä on nimeltään "Asemakylän seutu ja Kauppaneuvoksentie ympäristöineen", esitetään maakunnallisesti arvokkaaksi alueeksi seuraavin perustein:

Maaseutukylästä 1900-luvun taitteessa rakennetun rautatien myötä tiiviiksi kyläyhteisöksi muodostunut Asemakylä käsittää Kauppaneuvoksentien varren ja Rauhan-Kytökujan historiallisesti kerroksisen asutuksen. Tien eteläosassa Lampimäen talonpoikaistalo viljelysmaisemineen edustaa alueen vanhinta ajallista kerrostumaa. Kauppaneuvoksentien keskivaiheilla kauppaneuvos Svante Kurikan huvila ja Maaseutukylästä 1900-luvun taitteessa rakennetun rautatien myötä tiiviiksi kyläyhteisöksi muodostunut Asemakylä käsittää Kauppaneuvoksentien varren ja Rauhan-Kytökujan historiallisesti kerroksisen asutuksen. Tien eteläosassa Lampimäen talonpoikaistalo viljelysmaisemineen edustaa alueen vanhinta ajallista kerrostumaa. Kauppaneuvoksentien keskivaiheilla kauppaneuvos Svante Kurikan huvila ja muistomerkki. Tien ympäristöön sijoittuu myös jälleenrakennuskauden asutusta. Tie jatkuu 1900-luvun alun liikekeskuksen ohi, radan yli asemakylään ja vanhan Aseman koulun ympäristöön. Koulun vieressä on säilynyt urheilukenttä vanhoine katsomoineen.



Kuva 26. Ote Etelä-Pohjanmaan maakunnallisesta rakennusinventoinnista 2016-2017. Suunnittelualue sijaitsee rajatun alueen pohjoisosassa.

Rakennusjärjestys

Alavuden kaupungin rakennusvalvontaviranomaisena toimii ympäristölautakunta, jonka alaisena toimii ympäristöpalvelujen tulosalue ja sen tuloksikkonä rakennusvalvonta. Kaupungissa on voimassa kaupunginvaltuuston 19.10.2020 hyväksymä rakennusjärjestys.

Pohjakartta

Pohjakarttana on kunnan ylläpitämä pohjakartta.

Rakennuskiellot, suojelupäätökset

Kaava-alueella ei ole voimassa rakennuskielloja tai suojelupäätöksiä.

Alueelle lähtökohtavaiheessa tai aiemmin laaditut selvitykset

Alavuden aseman puutermiinalialueen kehittämiseksi perustettiin 2016 työryhmä, jossa pohdittiin asukkaiden huolenaiheita puun varastoinnista, lastauksesta sekä liikenneturvallisuudesta sekä alueella toimivien yritysten toimintaedellytyksiä. Työryhmä koostui asukkaiden ja kaupungin edustajien lisäksi metsäteollisuuden toimijoista sekä Liikenneviraston (nyk. Väylävirasto) ja Etelä-Pohjanmaan liiton edustajasta. Työryhmässä todettiin, että puunlastausta ja varastointia ei ole tarkoitus saada loppumaan Alavuden aseman seudulta, mutta lisääntyneestä lastausalueen käytöstä koituvat haitat alueen asukkaille tulisi saada poistettua kehittämällä lastausaluetta.

Alueelle on laadittu melumittauksia Rambollin toimesta 2017. Melumittausten raportit julkaistiin 09.03.2017 ja 22.9.2017. Melumittausten perusteella yöajan melun ohjearvo ylittyi useassa mittauspisteessä.

Alueelle on laadittu 26.4.2017 yleissuunnitelmaluonnos, jossa hahmoteltiin toimintojen sijoittamista sekä melusteiden rakentamista linjauksen mukaan, jossa liikenne ohjattaisiin alueelle Markkinatien kautta.

Luontoselvitys

Kartta- ja ilmakuvatarkastelun sekä Ratakuva palvelun ja Google Mapsin valokuvatarkastelun perusteella suunnittelualueella ei ole lakisääteisesti suojeltuja luontotyyppejä (luonnon-suojelulain 29 §, vesilain 2. luvun 11 §, metsälain 10 §) eikä muitakaan luonnontilaisia luontotyyppikohteita.

Suunnittelualueella ei kartta- ja ilmakuvatarkastelun perusteella ole lajien esiintymisalueet huomioiden luontodirektiivin liitteen IVa lajien lisääntymis- tai levähdyspaikaksi soveltuvia alueita eikä luontodirektiivin liitteen IVb lajeille sopivia kasvupaikkoja (Nieminen & Ahola, 2017). Luontodirektiivin liitteen IVa lajien lisääntymis- tai levähdyspaikkoja koskisi luonnon-suojelulain 49 §:n heikennys- ja hävityskielto. Luontodirektiivin liitteen IVa lajeista liito-oravan esiintymistä alueella ei voida täysin poissulkea pelkän luontotyyppitarkastelun perusteella. Suunnittelualue ei ole liito-oravan lisääntymis- tai levähdyspaikoille tyypillistä järeää kuusivaltaista, usein myös järeää haapaa kasvavaa sekametsää, vaikkakin suunnittelualueella on piha-alueilla ja niiden laidoilla varttunutta puustoa, jossa on sekä kuusta että etenkin erilaista lehtipuustoa. Kuitenkin ilmakuvatarkastelun perusteella suunnittelualue on niin eristynyt ympäröivistä yhtenäisistä metsäalueista niin, että liito-oravalla ei ilmeisesti ole mahdollista liikkua suunnittelualueelle lajin lisääntymis- tai levähdyspaikaksi sopivilta alueilta liitäen. Suunnittelualueen ja sen ympäristön puustoinen alue on eristyneisyytensä huomioiden varsin pieni liito-oravan elinalueeksi. Näin ollen liito-oravan lisääntymispaikan sijaitseminen suunnittelualueella on erittäin epätodennäköistä.

Edellä kuvattuihin lähtötietoihin perustuvan luonnon nykytilatarkastelun teki asiantuntijavaro biologit (FM) Pinja Mäkinen Sweco Infra & Rail Oy:stä.

Lähteet:

Nieminen, M. & Ahola, A. (toim.) 2017. Euroopan unionin luontodirektiivin

(pl. lepakot) esittelyt. – Suomen ympäristö 1/2017: 1–278.

4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

4.1 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN TARVE, KÄYNNISTÄMINEN JA SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET

Kaavatyöhön on ryhdytty kaupungin aloitteesta. Kaupunginhallitus on päättänyt asemakaavan laadinnasta 15.2.2021 § 20.

Asemakaavalla on tarkoitus parantaa Alavuden aseman toimivuutta puutavaran lastaamista ja varastointia varten sekä kohentaa asemanseudun viihtyvyyttä, minimoiden teollisen toiminnan asukkaille aiheuttamat haitat.

Työ tehdään syvässä vuorovaikutuksessa eri tekijöiden kanssa sisältäen, mm. alueen asukkaita sekä metsäteollisuuden edustajia.

4.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

4.2.1 Osalliset

Maankäyttö- ja rakennuslain 62 §:n mukaan osallisia ovat alueen maanomistajat ja ne, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, sekä viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään.

Alustavan tarkastelun perusteella osallisia ovat:

Maanomistajat, asukkaat, yhdistykset, yritykset:

- alueen ja naapurikiinteistöjen asukkaat ja maanomistajat
- muut lähialueiden asukkaat ja maanomistajat
- alueella toimivat yhdistykset ja yritykset

Viranomaiset:

- Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus
- Etelä-Pohjanmaan liitto
- Seinäjoen museot (Etelä-Pohjanmaan vastuumuseo)
- Etelä-Pohjanmaan pelastuslaitos
- Väylävirasto

Yhdyskuntatekniikka:

- vesihuolto ja viemäröinti
- puhelin-, sähkö- ja energiayhtiöt
- jätehuoltolaitos

Osallisten listaa täydennetään tarvittaessa.

4.2.2 Vireilletulo

Kaupunki kuulutti kaavan vireilletulosta sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta ja valmisteluvaiheen nähtävillepanosta **3.6.2021**.

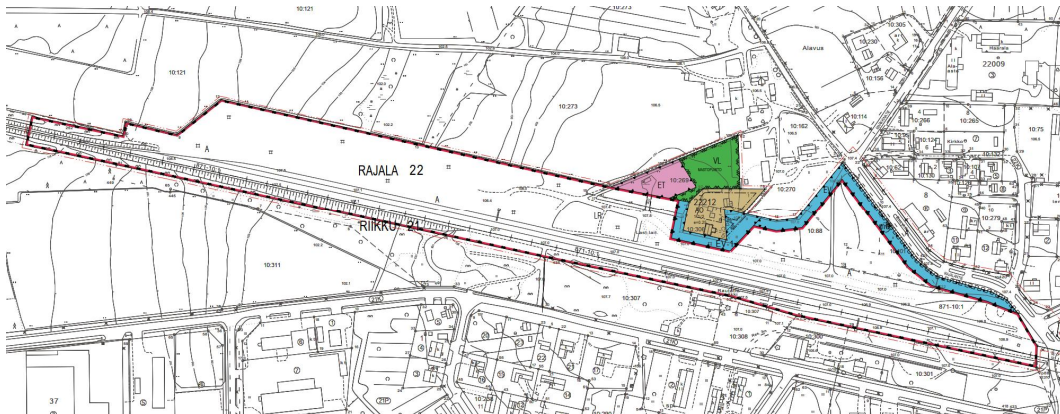
4.2.3 Osallistuminen ja vuorovaikutus, viranomaisyhteistyö

Pvm	Osallistuminen, vuorovaikutus	Viranomaisyhteistyö
kevät 2021	Vireilletulo, Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (MRL 63 §). Osallistumis- ja arviointisuunnitelma käsitellään kaupunginhallituksessa 31.5.2021 (§ xx). OAS pidetään nähtävillä kaupungin verkkosivuilla sekä ilmoitustaululla koko nähtävilläolon ajan.	OAS toimitetaan tiedoksi viranomaisille.
Kaavaluonnos		
kevät-kesä 2021	Kaavaluonnos käsiteltiin kaupunginhallituksessa 31.5.2021 (§ xx), jonka jälkeen se asetettiin julkisesti nähtäville (MRL 62§, MRA 30§) 14.-30.6.2021 väliseksi ajaksi. Luonnoksesta oli mahdollista jättää lausuntoja ja mielipiteitä. Saatu palaute käsiteltiin ja siihen laadittiin vastineet. Luonnosvaiheen nähtävilläolon yhteydessä järjestettiin yleisötilaisuus 14.6.2021 Alavuden Elinkeinotalolla Huhtamäki salissa.	Luonnos toimitetaan viranomaisille tiedoksi.
Syksy 2021	Kaavaehdotus Asemakaavaehdotus käsiteltiin kaupunginhallituksessa syyskuussa 2021, jonka jälkeen se asetettiin julkisesti nähtäville (MRL 65§, MRA 27§) 1.10-1.11.2021 väliseksi ajaksi. Kaavaehdotuksesta oli mahdollista jättää lausuntoja ja muistutuksia. Saatu palaute käsiteltiin ja siihen laadittiin vastineet.	Ehdotus toimitetaan viranomaisille lausunnolle.
Hyväksyminen		
Hyväksymisaineisto käsitellään kaupunginhallituksessa ja kaupunginvaltuustossa.		

4.3 VAIHTOEHDOT

4.3.1 Kaavaluonnos

Kaavaluonnosvaiheessa 20.5.2021 päivätyssä kaavakartassa osoitettiin erillispientalojen korttelialue AO, lähivirkistysalue VL (Mastopuisto), Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue ET (masto), rautatiealue LR sekä rautatiealueen koillisreunassa kulkeva suojaviheralue EV-1, jolle kaavamääräyksen mukaan tulee toteuttaa melusuojaus kaupunkikuvaan sopivan maavallin, meluseinän, meluaidan tai näiden yhdistelmä.



Kuva 27. Ote valmisteluvaiheen kaavakartasta.

4.3.2 Luonnosvaiheen jälkeen tehdyt muutokset kaava-aineistoon

Luonnosvaiheesta saatiin lausunnot seuraavilta: Caruna Oy, Telia Finland Oy, Telia Towers Finland Oy, Seinäjoen museot, Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus ja Etelä-Pohjanmaan liitto. Lisäksi jätettiin yksittäinen mielipide.

Osallisten kannanottoja koottiin lisäksi valmisteluvaiheen nähtävilläolon yhteydessä järjestetyssä yleisötilaisuudessa sekä erillisin neuvotteluin. Kaavaehdotus valmisteltiin kaavaluonnosta kehittämällä saadun palautteen pohjalta.

Luonnosvaiheen jälkeen tehtiin seuraavat muutokset:

- Kaava-aluetta laajennettiin raidealueen eteläpuolella Rajalantiellä siten, että alueen myöhemmät jalankulun ja pyöräilyn sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta parantavat toimenpiteet on mahdollista suorittaa katualueella.
- EV-1 alue suoristettiin kulkemaan luode-kaakko -suunnassa kaava-alueen itäosassa.
- EV-1 pohjoispuolelle osoitettiin lähivirkistysaluetta VL ja se nimettiin Puupuistoksi.
- Suojaviheralueen EV1 kaavamääräystä muutettiin siten, että alueelle on rakennettava *kaupunkikuvaan sopivat* melusteet, joiden korkeus ja sijainti tulee määrittää melumittauksen perusteella. *Suunnitelmista on pyydettävä lausunto museoviranomaiselta.*
- Rautatiealue LR on muutettu merkinnälle LR-1 ja siihen on lisätty määräys, jonka mukaan *puuterminalitoimintoja tukevat ajoradat tulee asfaltoida. Alueen läpi tulee järjestää ajo- ja huoltoyhteys ET-alueella sijaitsevalle mastolle.*
- Teknisenä tarkistuksena kaavamääräyksistä on poistettu istutettavaa tontin osaa osoittava merkintöjen selitys.

4.3.3 Ehdotusvaiheen jälkeen tehdyt muutokset kaava-aineistoon

Ehdotusvaiheessa saatiin lausunnot seuraavilta: Caruna Oy, Telia Finland Oy, Seinäjoen museot, Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, Etelä-Pohjanmaan liitto, Väylävirasto, Etelä-Pohjanmaan Pelastuslaitos, Metsäliitto ja Verkko-osuuskunta Kuuskaista. Lisäksi jätettiin yksittäinen mielipide.

Asemakaavamuutos hyväksymisvaiheeseen laadittiin kaavaehdotusta kehittämällä saadun palautteen pohjalta.

Ehdotusvaiheen jälkeen tehtiin seuraavat muutokset:

- Suojaviheraluetta EV-1 laajennettiin kiinteistön 10:306 kaakkoispuolella siten, että kiinteistön nykyinen pysäköintipaikka ja tiepohja mahtuu säilymään nykyisellä paikallaan.
- Rautatiealue LR-1:n kaavamääräyksiin lisättiin hulevesien hallintaa koskeva määräys. *Alueen hulevedet tulee johtaa siten, että ei ne eivät aiheuta haittaa lähiympäristölle.*

5 ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

5.1 KAUPUNGIN ASETTAMAT TAVOITTEET

Asemakaavalla on tarkoitus parantaa Alavuden aseman puuterminalin toimivuutta sekä kohentaa asemanseudun viihtyvyyttä, minimoiden teollisen toiminnan asukkaille aiheuttamat haitat.

Työ tehdään syvässä vuorovaikutuksessa eri tekijöiden kanssa sisältäen, mm. alueen asukkaita sekä metsäteollisuuden edustajia.

5.2 OSALLISTEN ASETTAMIA TAVOITTEITA

Yleisötilaisuudessa 14.6.2021 nousi esiin erityisesti tarve kaava-alueen pohjoisosan kolmion mallisen alueen rajaaminen pois terminaalialueesta ja sen osoittaminen lähivirkistys tai suojaviheralueeksi. Tämä vähentäisi toiminnan aiheuttamia negatiivisia vaikutuksia suhteessa lähialueen asutukseen. Lisäksi huolta kannettiin koululaisten liikenneturvallisuudesta mm. radanylityskohdassa. Tärkeäksi nähtiin, että ajoväylä puuterminalialueelle osoitettaisiin Hemmingintieltä suoraan (ei s-mutkaa) ja että puuterminalialue asfaltoitaisiin kokonaan tai vähintään kulkuväylien osalta.

Ehdotusvaiheen nähtävilläolon aikana lähialueen asukailta tuli kaksi mielipidettä. Näissä nousi esille asukkaiden toive EV-1 alueen laajentamisesta sekä huoli hulevesien hallinnasta. Tärkeäksi nähtiin, että hulevedet ohjataan puuterminalialueelta veden luonnolliseen laskusuuntaan, eli etelään.

5.3 TYÖRYHMÄSSÄ SYNTYNEET TAVOITTEET

Alavuden aseman puuterminalialueen kehittämiseksi perustettiin 2016 työryhmä, jossa pohdittiin asukkaiden huolenaiheita puun varastoinnista, lastauksesta sekä liikenneturvallisuudesta sekä alueella toimivien yritysten toimintaedellytyksiä. Työryhmä koostui asukkaiden ja kaupungin edustajien lisäksi metsäteollisuuden toimijoista sekä Liikenneviraston (nyk. Väylävirasto) ja Etelä-Pohjanmaan liiton edustajasta. Työryhmässä todettiin, että puunlastausta ja varastointia ei ole tarkoitus saada loppumaan Alavuden asemanseudulta, mutta lisääntyneestä lastausalueen käytöstä koituvat haitat alueen asukkaille tulisi saada poistettua kehittämällä lastausaluetta.

Alueelle on laadittu myös yleissuunnitelmia yksityiskohtaisemman suunnittelun tueksi, jotka toimivat myös tämän asemakaavatyön lähtöaineistona.

Keskusteluissa on myöhemmin päädytty uuteen linjaukseen liikennejärjestelyistä, jossa raskas liikenne ohjataan rata-alueelle Hemmingintien kautta.

5.4 SUUNNITTELUTILANTEESTA JOHDETUT TAVOITTEET

5.4.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvoston päätöksen mukaiset valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT) ovat tulleet voimaan 1.4.2018. Tämän asemakaavahankkeen osalta korostuvat VAT:n seuraavat kohdat:

Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen

Luodaan edellytykset vähähiilisellä ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen.

Terveellinen ja turvallinen elinympäristö

Enhäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja. Kaavalla pyritään vähentämään rata-alueen varastointi- ja lastaustoiminnasta aiheutuvat haitat lähialueen asukkaille.

Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat

Huolehditaan virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävydestä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta. Kaavalla säilytetään olemassa oleva lähivirkistysalue Mastopuisto.

Tehokas liikennejärjestelmä

Valtakunnallisen liikennejärjestelmän rungon muodostaa verkko, joka yhdistää maakuntakeskukset, tärkeät aluekeskukset ja merkittävät henkilö- ja tavaraliikenteen terminaalit, ja jolla on merkittävä rooli elinkeinoelämän kuljetuksissa. Asemakaavamuutoksella pyritään sujuvoittamaan ja selkeyttämään rata-alueen puunkuormausta ja -varastointia. Vähentämällä lähialueen asukkaille aiheutuvia haittoja vahvistetaan teollisen toiminnan saamaa hyväksyntää ja täten myös sen jatkuvuutta.

VAT:ssa on lisäksi kohta "uusiutumiskykyinen energiahuolto". Ne käsittelevät kuitenkin sellaisia asioita, jotka eivät joko aihepiirinsä tai valtakunnallisen mittakaavansa vuoksi ole oleellisia tämän asemakaavan kannalta.

5.4.2 Maakuntakaavoitus

Kaupungin tavoitteet asemakaava-aluetta koskien ovat linjassa maakuntakaavan kanssa. Voimassa olevasta maakuntakaavasta ei ole johdettavissa muita erityisiä tavoitteita asemakaavaan.

Kaavamuutos on linjassa Etelä-Pohjanmaan Vaihemaaakuntakaava III:ssa osoitetun merkinnän suojavyöhyke, varalaskupaikka (osa-alue merkintä svl-2), kanssa. Kaavamuutos ei toteutuakseen vaatisi uusia, yli 30m rakennuksia tai rakennelmia.

5.4.3 Yleiskaavoitus

Voimassa olevassa Alavuden keskustan yleiskaavassa suunnittelualue on osoitettu pääosin rautatieliikenteen alueeksi (LR), sisältäen myös ympäristöhäiriötä aiheuttamatonta teollisuuden aluetta (TY). Asemakaavan tavoitteena on parantaa edellytyksiä puuteollisuuden harjoittamiselle, tilapäisvarastoinnille sekä rautatielle lastaamiselle. Asemakaavan tavoitteet eivät täten ole ristiriidassa yleiskaavassa osoitetun aluumerkinnän kanssa.

5.4.4 Asemakaavan suhde yleiskaavalle asetettuihin sisältövaatimuksiin

Koska alueella ei ole voimassa oikeusvaikutteista yleiskaavaa, on asemakaavaa laadittaessa soveltuvin osin otettava huomioon myös mitä yleiskaavan sisältövaatimuksista säädetään (MRL 54 §).

Yhdyskuntarakenteen toimivuus, taloudellisuus ja ekologinen kestävyys

Kaava-alueen maankäyttö on jo muotoutunut. Näiltä osin kaava on enemmän nykytilan-
netta toteavaa, kaavaa päivittävää sekä osittain myös selkeyttävää. Kaavaratkaisulla muu-
tetaan voimassa olevaa rakennuskaavaa, joka ei ole toteutunut. Asemakaavamuutoksella
pyritään sujuvoittamaan ja selkeyttämään rata-alueen puunkuormausta ja -varastointia.
Vähentämällä lähialueen asukkaille aiheutuvia haittoja vahvistetaan teollisen toiminnan
saamaa hyväksyntää ja täten myös sen jatkuvuutta.

Olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyväksikäyttö

Alue liittyy olemassa olevaan kunnallistekniseen verkostoon. Lisäksi se sijaitsee kuntakes-
kuksen tuntumassa, joten saavutettavuus pääteiltä on hyvä.

Asumisen tarpeet ja palveluiden saatavuus

Alueelle ei muodostu uusia asuntoja eikä työpaikkoja, eikä palveluiden saatavuudessa ta-
pahdu muutoksia asemakaavamuutoksen toteutumisen myötä.

Liikenteen ja yhdyskuntateknisen huollon järjestäminen

Alue liittyy olemassa olevaan kunnallistekniseen verkostoon.

Elinympäristön terveellisyys ja turvallisuus

Kaavalla sujuvoitetaan ja selkeytetään rata-alueella tapahtuvaa puutavaran kuormausta ja
varastointia. Tällä pyritään minimoimaan teollisen toiminnan aiheuttamat haitat lähialueen
asukkaille. Siirtämällä puutavaran varastointia kauemmas asutuksesta, kasvaa alueen
asukkaiden turvallisuus. Liikenteenohjauksen sujuvoittaminen parantaa lisäksi liikennetur-
vallisuutta ja meluvallit terveyttä.

Kunnan elinkeinoelämän toimintaedellytykset

Toteutuessaan kaava mahdollistaa rata-alueen elinkeinoelämän jatkuvuuden ja hyväksyt-
tävyyden lähialueen asukkaiden joukossa.

Ympäristöhaittojen vähentäminen

Kaavamuutoksella selkeytetään puutavaran kuormausjärjestelyitä rata-alueella, joka estää
kuormausta ja lastausta leviämistä alueen ulkopuolelle. Liikennejärjestelyiden selkeyttä-
minen myös vähentää tietöiden tarvetta.

Rakennetun ympäristön, maiseman ja luonnonarvojen vaaliminen

Asemakaavan muutos säilyttää olemassa olevat viheralueet. Kaavamuutos mahdollistaa
luonnonalueiden eheän muodostumisen.

Virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyys

Asemakaavan muutoksella säilytetään olemassa oleva lähivirkistysalue.

5.4.5 Asemakaavoitus

Suunnittelualueelle on olemassa rakennuskaava vuodelta 1959. Kaava on suurilta osin jäänyt toteutumatta ja on täten vanhentunut. Rakennuskaavasta ei tule asekaavan laajennukseen sisällytettäviä tavoitteita.

6 ASEMAKAAVAN KUVAUS

6.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavalla osoitetaan erillispientalojen korttelialue AO, lähivirkistysalue VL, Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue ET, rautatiealue LR-1 sekä suojaviheraluetta EV-1.

6.2 ALUEVARAUKSET

Korttelialueet

AO Erillispientalojen korttelialue.

Merkinnällä on osoitettu yksittäinen omakotikiinteistö.

VL Lähivirkistysalue.

Lähivirkistysalueena on osoitettu Mastopuistoksi ja Puupuistoksi nimetyt rakentamattomat alueet kaavan pohjoisosissa.

ET Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue.

ET-alueena on osoitettu alue, jolla sijaitsee telemasto.

LR-1 Rautatiealue.

Pääosa kaava-alueesta on puuterminaalitoimintoihin tarkoitettua puun säilytys- ja lastaus-tilaa sekä raidealuetta.

EV-1 Suojaviheralue

Kaavakartan mukaisille EV-alueille tulee toteuttaa melusuojaus kaupunkikuvaan sopivan maavallin, meluseinän, meluidan tai näiden yhdistelmän keinoin melumittausten perusteella siten, että toiminnasta aiheutuva melu ei ylitä läheisen asutuksen yhteydessä valtioneuvoston päätöksen mukaisia raja-arvoja. Asumiseen käytettävillä alueilla, virkistysalueilla taajamissa tai taajamien välittömässä läheisyydessä sekä hoito- tai oppilaitoksia palvelevilla alueilla:

- Päiväajan keskiäänitaso ulkona LAeq 07–22 ei saa ylittää 55 dB:ä (päiväohjearvo)
- Yöajan keskiäänitaso ulkona LAeq 22–07 ei saa ylittää 50 dB:ä (yöohjearvo)

Muut alueet:

Katualueina osoitetaan Rajalantie.

6.3 KAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET

Kaavamerkinnot ja -määräykset on esitetty kaavakartan yhteydessä.

6.4 NIMISTÖ

Kaavalla osoitetaan lähivirkistysalueet Mastopuisto ja Puupuisto.

7 KAAVAN VAIKUTUKSET

7.1 ASEMAKAAVAN SUHDE VOIMASSA OLEVAAN YLEISKAAVAAN

Asemakaavalla parannetaan edellytyksiä jo olemassa olevan rata-alueen toimintoja ja lähiympäristöä ajatellen. Samalla pyritään minimoimaan rata-alueen teollisuustoimintojen haittoja lähialueen asukkaille.

Alavuden keskustan oikeusvaikutuksettomassa osayleiskaavassa, Alavus 2010:ssä (hyväksytty Alavuden kaupunginvaltuustossa 19.6.1995), alue on pääosin rautatieliikenteen aluetta (LR), sisältäen myös ympäristöhäiriötä aiheuttamatonta teollisuuden aluetta (TY). Kaava-alue kuuluu myös kokonaisuudessaan rautatien suojavyöhykkeelle (er).

Asemakaavan tavoitteet eivät poikkea yleiskaavassa asetetuista, suunnittelua ohjaavista merkinnöistä. Asemakaavan suhdetta yleiskaavalle asetettuihin sisältövaatimuksiin käsitellään kohdassa 5.3.4.

7.2 ASEMAKAAVAN SUHDE VOIMASSA OLEVAAN MAAKUNTAKAAVAAN

Asemakaava on linjassa Etelä-Pohjanmaan Vaihemaakuntakaava III:ssa osoitettujen merkintöjen puuterminaali (pt) ja merkinnän suojavyöhyke, varalaskupaikka (osa-alue merkintä svl-2), kanssa. Kaavamuutos ei toteutuakseen vaatisi uusia yli 30m rakennuksia tai rakennelmia, eikä täten jäisi riippuvaiseksi Puolustusvoimien antamasta lausunnosta.

Etelä-Pohjanmaan Vaihemaakuntakaava III:ssa on annettu seuraava suunnittelumääräys alueelle: *"Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on huolehdittava terminaalien liikennejärjestelyjen toimivuudesta sekä niiden sovittamisesta asumiseen, rakennettuun kulttuuriympäristöön ja muuhun maankäyttöön."*

Asemakaavamuutos noudattaa suunnittelumääräystä sujuvoittamalla alueen liikennejärjestelyjä ilman merkittäviä muutoksia asumiseen, rakennettuun kulttuuriympäristöön ja muuhun maankäyttöön.

7.3 VAIKUTUKSET IHMISTEN ELINOLOIHIN JA ELINYMPÄRISTÖÖN

Asemakaavalla vähennetään rautatieaseman puuvarastoinnista aiheutuvia haittoja lähialueen asukkaille. Ohjaamalla puunkuljetusliikenne yhtä reittiä pitkin sujuvoitetaan asukkaiden liikenneyhteyksiä sekä parannetaan elinympäristön laatua. Liikenteen siirtämisellä pyritään myös parantamaan olemassa olevien teiden laatua. Puutavaran varastoinnin selkeyttämisellä luodaan myös viihtyisämmät olosuhteet aseman välittömässä läheisyydessä sijaitseville asuinrakennuksille.

Kaavakartan mukaisille EV-alueille tulee toteuttaa melusuojaus kaupunkikuvaan sopivan maavallin, meluseinän, meluidan tai näiden yhdistelmän keinoin melumittausten perusteella siten, että toiminnasta aiheutuva melu ei ylitä läheisen asutuksen yhteydessä valtioneuvoston päätöksen mukaisia raja-arvoja. Myös kaava-alueen pohjoisosaan osoitettu lähivirkistysalue (VL) ja kaavamääräys kulkuväylien asfaltoinnista osaltaan vähentävät toiminnan aiheuttamia negatiivisia vaikutuksia ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön.

7.4 VAIKUTUKSET MAA- JA KALLIOPERÄÄN, VETEEN, ILMAAN JA ILMASTOON

Asemakaavalla ei ole merkittäviä vaikutuksia pienilmastoon, vesistöihin tai vesitalouteen eikä luonnonsuojeluun. Asemakaavalla ei myönnetä lisää rakennusoikeutta, eikä sen toteutuminen vaadi louhintaa. Asemakaavalla ei myöskään osoiteta ympäristöä haittaavia teollisuusalueita.

7.5 VAIKUTUKSET KASVI- JA ELÄINLAJEIHIN, LUONNON MONIMUOTOISUUTEEN JA LUONNONVAROIHIN

Asemakaavalla ei ole merkittäviä vaikutuksia luonnon monimuotoisuuteen. Suunnittelualueella ei sijaitse luonnonvaraista aluetta, eikä siellä ole havaittu lajien esiintymisalueet huomioiden luontodirektiivin liitteen IVa lajien lisääntymis- tai levähdyspaikaksi soveltuvia alueita eikä luontodirektiivin liitteen IVb lajeille sopivia kasvupaikkoja. Lähivirkistysalueena toiminut alue säilyttää statuksensa asemakaavamuutoksen jälkeen.

7.6 VAIKUTUKSET ALUE- JA YHDYSKUNTARAKENTEeseen, YHDYSKUNTA- JA ENERGIATALOUTEEN SEKÄ LIIKENTEeseen

7.6.1 Kaupunkikuva, maisema, kulttuuriperintö ja rakennettu ympäristö

Suunnittelualue sisältyy laajempaan taajamaympäristöön, joka on ehdolla maakunnallisesti merkittävaksi alueeksi. Suunnittelualueen rajauksen sisällä ei sijaitse yksittäin mainittuja maakunnallisesti merkittäviä kohteita. Ehdotetulla asemakaavamuutoksella ei myönnetä lisää rakennusoikeutta, eikä se merkittävästi muuta laajempaa rakennettua ympäristöä. Kaavaan osoitettu suojaviheralue kaupunkikuvaan sopivine meluvalliratkaisuineen sekä lähivirkistysalue rajaavat puutermiinalitoimintoja asutuksesta ja siten parantavat nykyistä kaupunkikuvallista tilannetta suunnittelualueella.

Asemakaavan vaikutus maisemaan rajoittuu lähinnä suunnittelualueen sisäpuolelle, jossa puutavaran varastointiin käytettäviä alueita selkeytetään sekä liikenneyhteyksiä rajoitetaan.

Suunnittelualueen eteläosaan rajoittuu valtakunnallisesti merkittävaksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi luokiteltu Alavuden rautatieasema. Asemakaavalla osoitettavat muutokset kohdistuvat junaraiteiden pohjoispuolelle, eli asemasta katsottuna toiselle puolelle raitteita. Asemakaavalla ei ole merkittäviä vaikutuksia valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön arvoihin.

Kaava-alueella tai sen välittömässä läheisyydessä ei ole tiedossa olevia muinaisjäännöksiä, joten asemakaavalla ei ole vaikutusta alueen arkeologiseen kulttuuriperintöön.

7.6.2 Liikenne

Ajoneuvoliikenne ja kuljetukset

Kaavassa on esitetty ajoyhteys puutermiinalialueelle Rajalantieltä Hemmingintien liittymän läheisyydestä. Ajoyhteyden osoittaminen Hemmingintien liittymän yhteyteen ohjaa puutermiinalialueen liikenteen kulkemaan Hemmingintien kautta. Kun puutermiinalialueen kuljetukset siirtyvät Hemmingintielle, rauhoittuu Markkinatien ja Asematien liikenne näiltä osin, mikä edesauttaa etenkin Markkinatien turvallisuutta ja viihtyisyyttä. Rauhoittamalla Markkinatien katuosuus luodaan turvallisemmat puitteet Markkinatien asukkaiden lisäksi myös kadulla sijaitsevalle koululle ja sen liikenteelle.

Nykytilassa Rajalantien tasoristeys on avoin kaikelle liikenteelle, joskin radan ylityksen vuoksi tasoristeyksessä on puomit, jotka laskeutuvat pitkäksikin aikaa rataliikenteen varo-aikojen vuoksi. Nykytilassa on havaittu, että osa autoilijoista tekee puomien vuoksi U-käännöksen tasoristeyksen kohdalla, sillä odotusaika saatetaan kokea liian pitkäksi. Hemmingintien ja Rajalantien liittymä sijaitsee melko lähellä tasoristeystä, ja jos puomien laskun vuoksi Rajalantielle muodostuu ajoneuvoliikenteen lyhytaikainen jonouma tai U-käännösten tekijöitä, saattaa tällä olla vaikutusta puuterminaalialueen liikenteeseen. Oletettavasti Rajalantien ajoneuvoliikenteen määrät ovat kuitenkin vähäisiä, eikä edellisistä huomioista koidu haittaa puuterminaalialueen liikenteelle.

Kaavan liikenteelliset ratkaisut parantavat liikenteen toimivuutta ja turvallisuutta kaavan vaikutusalueella, sillä Hemmingintien käyttö puuterminaalialueen reittinä mahdollistaa muiden katujen rauhoittamisen ja siten niiden turvallisuuden ja viihtyisyyden paranemisen. Hemmingintien poikkileikkaus sopii jo nykytilassa raskaan liikenteen kuljetuksille, minkä vuoksi kaava ei aiheuta merkittäviä toimenpiteitä Hemmingintien kehittämisen suhteen. Ohjaamalla puuterminaalialueen liikenne vain Hemmingintien kautta säilytetään myös hyvä kantatien palvelutaso, sillä nykyiset kantatien liittymäjärjestelyt tukevat Hemmingintien käyttöä alueen kuljetusten reittinä.

Erikoiskuljetusten reitti säilyy alueella nykyisellään.

Joukkoliikenne

Kaava ei vaikuta alueen joukkoliikenteen järjestämiseen. Raskaan liikenteen poistuminen (puuterminaalialueen kuljetukset) Markkinatieltä ja Rajalantieltä parantavat linja-autoliikenteen turvallisuutta, sillä raskaan liikenteen kohtaamistodennäköisyydet linja-autoliikenteen kanssa vähentyvät.

Jalankulku ja pyöräily

Puuterminaalikuljetusten ohjautuminen Markkinatien, Rajalantien, Hemmingintien ja Asematien sijaan vain Hemmingintielle parantaa muiden katujen jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta. Etenkin positiivisia vaikutuksia jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden suhteen tällä on Markkinatiellä, jossa jalankulku ja pyöräily sijoittuu reunakivellä eroteltuna yhdistettynä väylänä ajoradan viereen. Raskaan liikenteen vähentyminen Markkinatieltä parantaa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden koettua turvallisuutta etenkin pienten liikkujien näkökulmasta (koululaiset).

Hemmingintien nykyiselle viherkaistalle eroteltu yhdistetty jalankulun ja pyöräilyn yhteys toimii turvallisena yhteytenä kadun vieressä, sillä välialueella erottelu lisää koettua turvallisuutta.

Kaava mahdollistaa liikenteen rauhoittamisen Markkinatiellä sekä Rajalantiellä. Mikäli kyseisille katuosuuksille suunnitellaan nopeuksia hillitseviä toimenpiteitä, paranee jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuus kyseisillä osuuksilla entisestään. Kaavassa on esitetty radan eteläpuoleinen Rajalantien osuus katualueeksi, mikä mahdollistaa jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien kehittämisen ja rakentamisen myös radan yli Rajalantielle Asematien ja Rautatienpolun välille. Kyseinen osuus ja radan ylitys on suosittu koululaisten reitti, minkä vuoksi jalankulun ja pyöräilyn kehittäminen tällä välillä parantaisi huomattavasti heidän turvallisuuttaan.

7.6.3 Talous

Asemakaavan sujuvoittaessa puutavaran varastointia sekä kuljetusta, parannetaan edellytyksiä metsätalouden harjoittamiseen laajemmalla alueella. Minimoimalla tästä toiminnasta

aiheutuvia haittoja lähialueen asukkaille parannetaan myös asukkaiden hyväksyntää ja täten varmistetaan jatkuvuus metsätalouden harjoittamisen edellytyksille.

8 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

8.1 TOTEUTUSTA OHJAAVAT JA HAVAINNOLLISTAVAT SUUNNITELMAT

Rakentamista ohjaavat kaava-asiakirjat rakennuslupakäsittelyn yhteydessä.

8.2 TOTEUTTAMINEN JA AJOITUS

Alueen toteuttaminen voidaan aloittaa maanomistajan toimesta kaavamuutoksen saatua lainvoiman.

Kaavakartan mukaisille EV-alueille tulee toteuttaa melusuojaus kaupunkikuvaan sopivan maavallin, meluseinän, meluidan tai näiden yhdistelmän keinoin melumittausten perusteella siten, että toiminnasta aiheutuva melu ei ylitä läheisen asutuksen yhteydessä valtioneuvoston päätöksen mukaisia raja-arvoja. Asumiseen käytettävillä alueilla, virkistysalueilla taajamissa tai taajamien välittömässä läheisyydessä sekä hoito- tai oppilaitoksia palvelevilla alueilla:

- Päiväajan keskiäänitaso ulkona LAeq 07–22 ei saa ylittää 55 dB:ä (päiväohjearvo)
- Yöajan keskiäänitaso ulkona LAeq 22–07 ei saa ylittää 50 dB:ä (yöohjearvo)

Ajoyhteyden osoittaminen Hemmingintien liittymän yhteyteen ohjaa puutermiinalialueen liikenteen kulkemaan Hemmingintien kautta, minkä lisäksi Hemmingintien käyttöä alueen pääkulkureittinä tulee korostaa kantatiellä selkein opastein, jotta termiinalialueen liikenne ei ohjaudu kulkemaan alueella Markkinatien tai Asematien kautta. Kuljettajia tulee myös ohjeistaa Hemmingintien merkityksestä kuljetusreittinä.

Jotta raskas liikenne ei ohjaudu Markkinatielle nykyisen tapaan, tulee Markkinatielle suunnitella liikenteen rauhoittamista, kuten kavennuksia, hidasteita tai muita rakenteellisia liikennenopeuksia laskevia toimenpiteitä.

Myös Rajalantien katuosuuksia Hemmingintien pohjoispuolella sekä radan tasoristeyksen eteläpuolella tulisi rauhoittaa rakenteellisesti, jolloin asutuksen lähelle sijoittuva katu muuttuu viihtyisämmäksi. Rauhoittamalla ja rakentamalla esimerkiksi rakenteellisia hidasteita radan eteläpuoleiselle Rajalantien osuudelle, voidaan ohjata raskas liikenne kulkemaan varmemmin Hemmingintien kautta puutermiinalialueelle Asematieltä kulkemisen sijaan.

Erikoiskuljetusten reitti säilyy alueella nykyisellään, mikä tulee huomioida, mikäli Markkinatien ja Rajalantien osuuksien liikennettä rauhoitetaan rakenteellisilla toimenpiteillä. Mahdolliset Markkinatien ja Rajalantien liikenteen rauhoittamisen toimenpiteet tulee huomioida joukkoliikenteen toimintaedellytykset huomioiden.

Nykyiset kantatien nopeusrajoitukset tulisi laskea 60 km/h rajoituksen piiriin Markkinatien liittymän pohjoispuolella, mikä tarkoittaisi myös nopeuden laskua 80 km/h nykyisen 100 km/h rajoituksen alueella, jotta nopeuden lasku tapahtuu porrastetusti. Näin parannetaan Markkinatien liittymän sujuvuutta ja turvallisuutta. Nopeusrajoituksia tulee myös tarkistaa kantatiellä Asematien kohdalla, sillä suojatie voidaan osoittaa vain maksimissaan 50 km/h nopeusrajoitusalueella, mikä ei toteudu kantatiellä suojatien kohdalla nykytilassa. Nopeusrajoitusten tarkistaminen kantatiellä edesauttaa myös raskaan liikenteen kuljetusten turvallisuutta ja sujuvuutta, kun liittymiset helpottuvat nopeuden laskemisen myötä.

Hemmingintien ja Rajalantien liittymän suojatie tulee suunnitella turvallisuuskulmat huomioiden, sillä suojatie on keskeinen osa koululaisten reittiä ja toisaalta painottuu jatkossa nykyistä enemmän myös puuterminaalikuljetuksien käyttöön.

8.3 TOTEUTUKSEN SEURANTA

Kaavan toteutusta seuraa Alavuden kaupungin rakennusvalvontaviranomainen.

Tampereella **3.11.2021**,

Sweco Infra & Rail Oy

Maritta Heinilä
Osastopäällikkö
Arkkitehti, YKS -667

Filemon Wolfram
Suunnittelija
M.Sc. Urban Planning

Saara Pölkki
Liikennesuunnittelija
DI