



KAAVASELOSTUS

ALAVUDEN KAUPUNKI

HEMMINGIN ALUEEN ASEMAKAAVAN MUUTOS JA LAAJENNUS

ALAVUDEN ASEMAN PUUTERMINAALI



Työnumero: 23701959

Päiväys: 20.5.2021

KAVALUONNOS 20.5.2021

KAVAEHDOTUS PVM

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 luonnos 20052021 (2).docx puutermiinaali

KAAVASELOSTUS KOSKEE 20.5.2021 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 ja 10-401-10-101. Asemakaava-alue rajautuu rata-alueen eteläpäädyistä, Rajatiestä, sekä kiinteistöjen 10-401-10-269 ja 10-401-10-270 luoteisrajasta.

Alavuden kaupungin edustaja: Kimmo Toivola

Maankäyttöinsinööri

Laatija:

Sweco Infra & Rail Oy

Maritta Heinilä

Osastopäällikkö

Arkkitehti, YKS-667

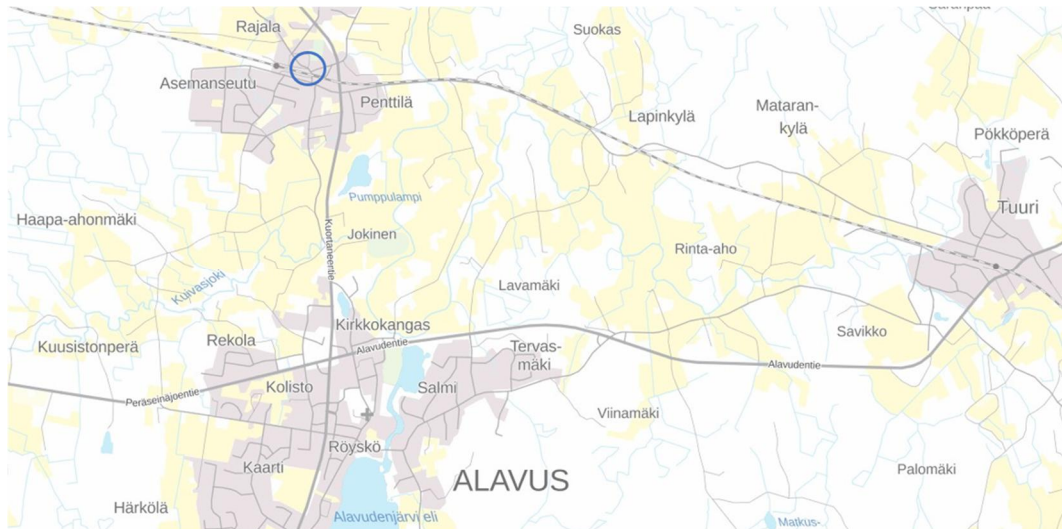
Filemon Wolfram

Suunnittelija

M.Sc.

1.2 KAAVA-ALUEEN SIJAINTI

Suunnittelualue, kooltaan noin 10 ha, sijaitsee Hemmingin alueella, Alavuden aseman yhteydessä, noin 3 km päässä Alavuden taajaman keskustasta pohjoiseen. Kaava-alueen raja-
rajaus on esitetty kannen kuvassa.



Kuva 1. Suunnittelualueen likimääräinen sijainti osoitettu sinisellä ympyrällä.

1.3 KAAVAN NIMI JA TARKOITUS

Asemakaavan nimi: Hemmingin alueen asemakaavan muutos ja laajennus.

Kaavamuu-
tuos on pantu vireille Alavuden kaupungin toimesta. Asemakaavalla on tarkoitus parantaa Alavuden aseman toimivuutta puutavaran lastaamista ja varastointia varten sekä kohentaa asemanseudun lähialueen viihtyvyyttä minimoiden teollisen toiminnan asukkailla aiheuttamat haitat.

SELOSTUKSEN SISÄLLYSLUETTELO

1	PERUS- JA TUNNISTETIEDOT	2
1.1	Tunnistetiedot	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.....	15
4	ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET	21
4.1	Asemakaavan suunnittelun tarve, käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset.....	21
4.2	Osallistuminen ja yhteistyö	21
5	ASEMAKAAVAN TAVOITTEET	23
5.1	Kaupungin asettamat tavoitteet.....	23
5.2	Osallisten asettamia tavoitteita	23
5.3	Suunnittelutilanteesta johdetut tavoitteet	23
5.4	Asukastilaisuuden aikana syntyneet tavoitteet.....	25
5.5	Suunnittelun aikana syntyneet tavoitteet	25
6	ASEMAKAAVAN KUVAAUS	25
6.1	Kaavan rakenne.....	25
6.2	Aluevaraukset.....	25
6.3	Kaavamerkinnot ja -määräykset.....	26
6.4	Nimistö	26
7	KAAVAN VAIKUTUKSET.....	26
7.1	Asemakaavan suhde voimassa olevaan yleiskaavaan.....	26
7.2	Asemakaavan suhde voimassa olevaan maakuntakaavaan.....	26
7.3	vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön	27
7.4	Vaikutukset maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon	27
7.5	Vaikutukset kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin	27
7.6	Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen	27
8	ASEMAKAAVAN TOTEUTUS	29
8.1	Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat.....	29
8.2	Toteuttaminen ja ajoitus	29
8.3	Toteutuksen seuranta.....	30

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 kaavaehdotuksen nähtävällepanoon asti.
- Kaupunki on kuuluttanut kaavan vireille tulosta ja OAS:n nähtävilläolosta **pvm**.
- Asemakaavan **20.5.2021** päivätty valmisteluaineisto (kaavaluonnos) on nähtävillä MRL 62 §:n ja MRA 30 §:n mukaisesti **14.-30.6.2021**.
- Asemakaavan nähtävilläolon alkaessa järjestetään avoin esittely- ja keskustelutilaisuus **14.6.2021** Elinkeinotalolla Huhtamäkisalissa osoitteessa Okslammentie 9, 63300 Alavus.
- Kaavaehdotus on päivätty **pvm** ja se on käsitelty kaupunginhallituksessa **pvm (§x)** nähtävälle asettamista varten. Kaavaehdotus oli nähtävillä **pvm**.
- Kaupunginhallitus hyväksyi asemakaavan ja esitti sen edelleen kaupunginvaltuustolle hyväksyttäväksi **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 puutavararan lastaamista ja varastointia varten sekä kohentaa asemanseudun viihtyvyyttä, minimoiden teollisen toiminnan asukkaille aiheuttamat haitat.

Asemakaavassa on osoitettu rautatiealuetta, jolla sijaitsee puutavaran tilapäiseen varastointiin ja lastaukseen varattuja alueita sekä ajoyhteys kaavaan merkitylle yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alueelle. Rautatiealueen koillisosaa reunustaa suojaviheralue. Kaava-alueelle on myös merkitty Lähivirkistysalue, Mastopuisto, sekä erillispientalojen korttelialueena kiinteistö 10:306.

2.3 ASEMAKAAVAN TOTEUTTAMINEN

Kaavan toteuttaminen voi alkaa kaavan saatua lainvoiman. Toteuttamista seuraa kaupungin 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. Kuva rata-alueelta vuodelta 2016. Puutavaran lastausta on tällöin tapahtunut asuinalueen välittömässä läheisyydessä. Asemakaavan tavoitteena on eliminoida kuvan mukaiset tilanteet ja teollisen toiminnan aiheuttamat haitat alueen asukkaille.

3.1.2 Luonnonympäristö

Topografia ja maaperä

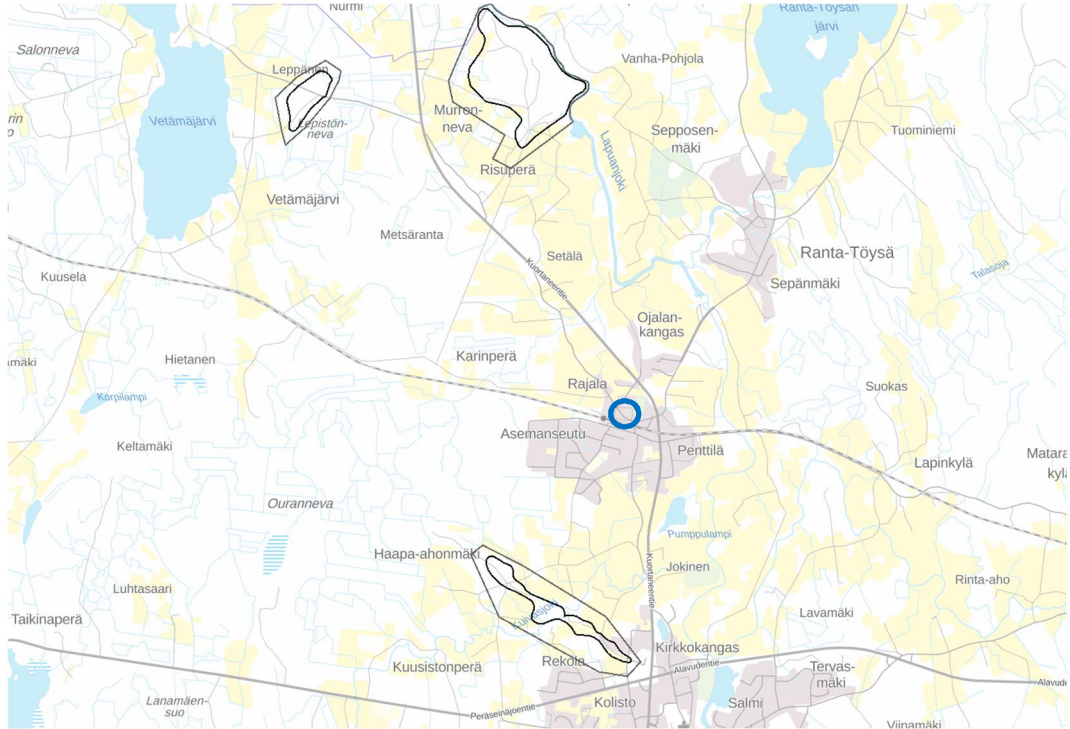
Maasto on tasaista. Alueen maaperä on pääosin karkeaa hietaa sekä kaakkoiskulmassa hienoa hietaa.

Luonto ja maisema

Suunnittelualue on pääasiassa rata-aluetta sekä siihen kuuluvaa puutavaran varastointialuetta. Suunnittelualueen koillisosassa on pientaloaluetta, jota palvelee Rajalantie, sekä havupuita. Suunnittelualueen välittömässä läheisyydessä sijaitsee Alavuden rautatieasema, johon sisältyy suojeltu liikenteenrakennus, puisto, talousrakennus sekä työväen asuintalo. Nämä rakennukset rajoittuvat suunnittelualueen ulkopuolelle.

Pohjavesi ja pintavedet

Alue ei sijaitse pohjavesialueella. Lähin vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue (Leppistönkangas) sijaitsee suunnittelualueelta noin 3 km Luoteeseen, Vetämäjärven vieressä.



Kuva 3. Lähialueen pohjavesialueet taustakartalla. Suunnittelualueen sijainti osoitettu sinisellä ympyrällä. (© Ote paikkatietoikkuna.fi)

3.1.3 Rakennettu ympäristö

Yhdyskuntarakenne, väestö, kaupunkikuva ja palvelut

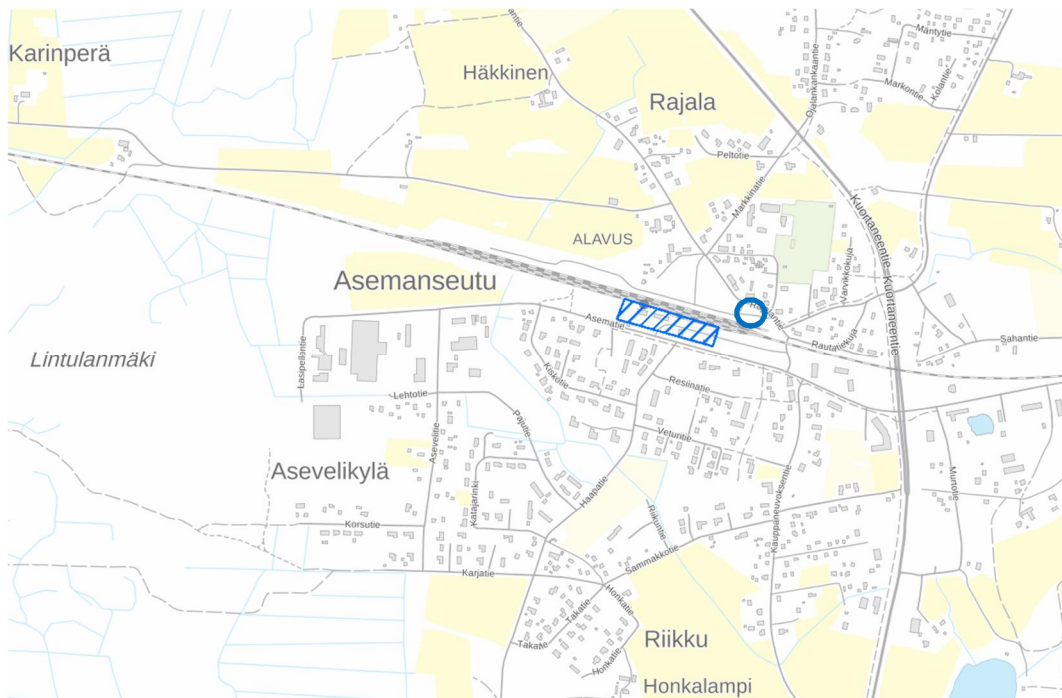
Suunnittelualue sijaitsee Alavuden asemanseudulla. Alue on suurimmaksi osin rakennettua ja koostuu pääosin rautatiestä sekä puutavaran lastausvarastointialueesta. Suunnittelualueella on asutusta kiinteistöllä 10-401-10-306. Rakennukset sijaitsevat osoitteessa Rajalantie 8a ja 8b.

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. Asemanseutua ympäröi metsä- ja maatalousalue. Alavuden keskusta sijaitsee suunnittelualueelta noin 3km etelään.

Nykyinen rakennuskanta, rakennettu kulttuuriympäristö ja muinaismuistot

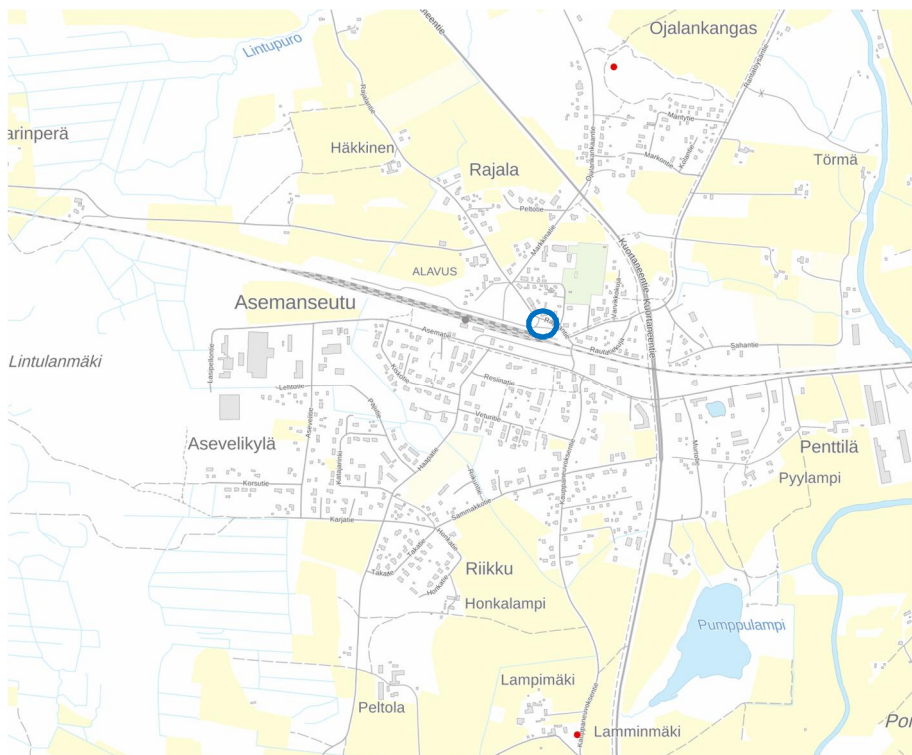
Suunnittelualueella sijaitsee asuinrakennuksia kiinteistöllä 10-401-10-306, osoitteessa Rajalantie 8a ja 8b. Yksityiskäytössä olevat asuinrakennukset ovat pientaloja. Näiden lisäksi suunnittelualueella sijaitsee telemasto.

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



Kuva 4. Rakennettu kulttuuriympäristö taustakartalla. Suunnittelualueen sijainti osoitettu sinisellä ympyrällä. (© Ote paikkatietoikkuna.fi)

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

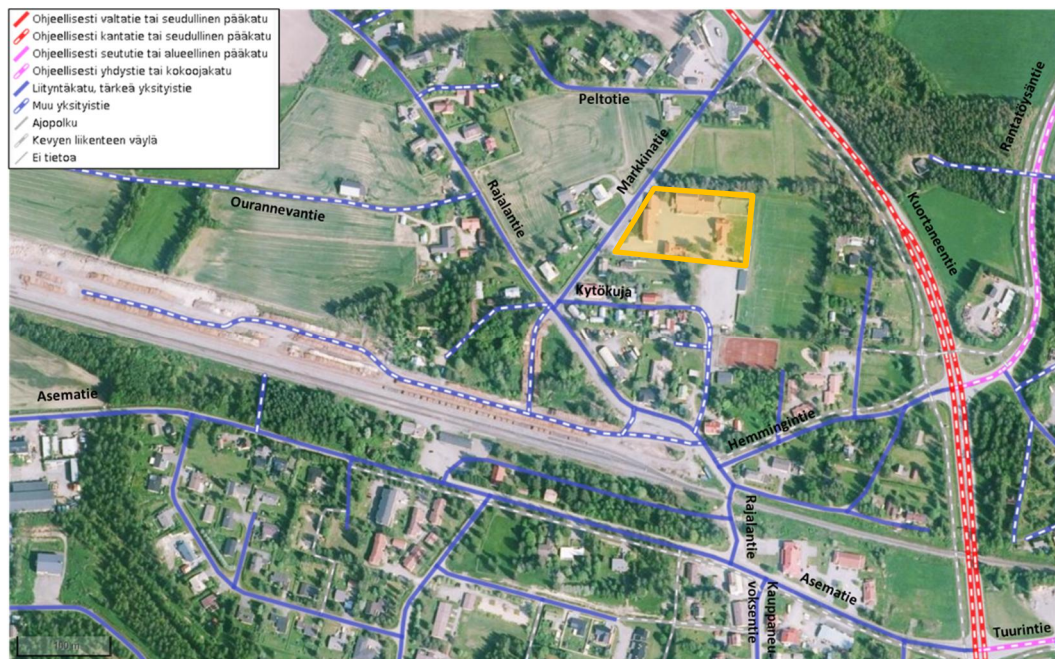


Kuva 5. Muinaisjäännökset taustakartalla. Suunnittelualueen sijainti osoitettu sinisellä ympyrällä. (© Ote paikkatietoikkuna.fi 4.3.2021)

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 sisään tuloväylänä toimii nykytilassa Hemmingintie, mutta kaikkia näitä yhteyksiä käytetään puutermiinalikuljetusten reittinä.

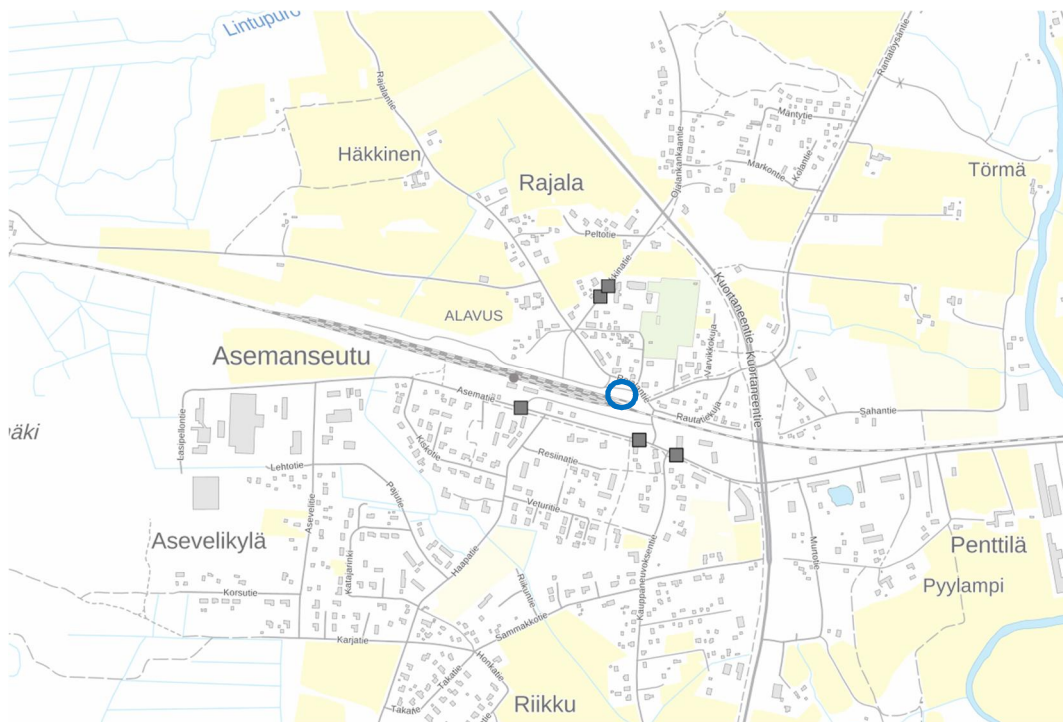
Alueen katujen ja yksityisteiden nopeusrajoitukset ovat nykyisellään 40 km/h. Markkinatie, Hemmingintie ja Rajalantie on määritelty Digiroadin mukaan liityntäkaduiksi tai tärkeiksi yksityisteiksi. Niiden toiminnallisuuteen kuuluukin välittää liikennettä tonttikaduilta päätieverkolle. Kuvassa 6 on esitetty asemakaava-alueen katu- ja tieverkko Paikkatietoikkunasta löytyvän aineiston mukaisesti.



Kuva 6. 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 tasoyhteyksiä saa esittää, jos nopeusrajoitus on maksimissaan 50 km/h, minkä vuoksi myös Asematien liittymäalueen nopeus tulisi laskea 50 km/h.

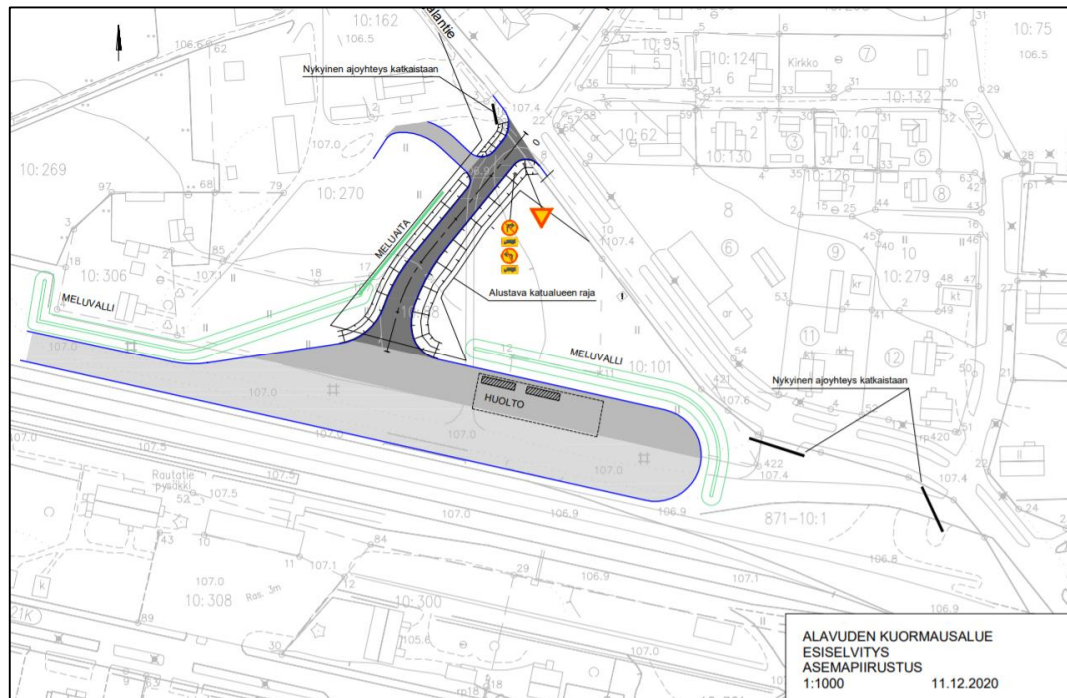


Kuva 8. Ote paikkatietoikkuna.fi 5.3.2021, karttaotteessa on esitetty alueen joukkoliikenteen pysäkit. Suunnittelualueen sijainti osoitettu sinisellä ympyrällä.

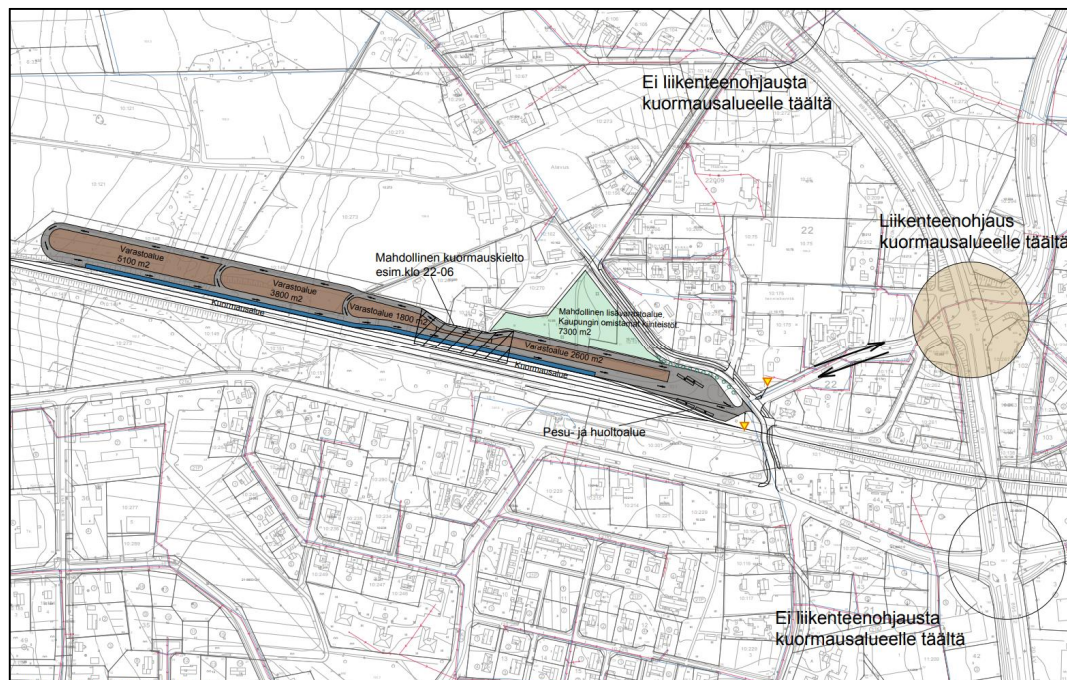
Aiemmat yleissuunnitelmat

Suunnittelualueen puuterminaalialueelle on vuonna 2017 laadittu erilaisia layout-suunnitelmia. Näistä suunnitelmista VE5 valittiin jatkosuunnitteluun ja siitä laadittiinkin tarkempi suunnitelmapiirros vuonna 2020 joulukuussa (kuva 9). Kuvassa 10 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 vaihtoehtovertailua, minkä vuoksi kaavatyön tueksi nostettiin esiin aiemmin tehty layout-suunnitelmat ja niistä laadittiin liikenteellinen analyysi, jossa nostettiin esiin eri vaihtoehtojen hyviä ja huonoja puolia. Liikenteellisen vertailun tuloksena kuvassa 10 esitetty vaihtoehto, jossa liikenne puuterminaalialueelle ohjataan Hemmingintien kautta, nähdään selvästi Markkinatien kautta tapahtuvaa liikenteenohjausta huomattavasti parempana vaihtoehtona (vrt. kuva 9). Taulukossa 1 on kooste tehdystä vaihtoehtovertailusta.



Kuva 9. Ote Alavuden kuormausalueen esiselvityksen asemapiirroksesta tilanteesta, jossa puutermiinalialueen liikenteen on ajateltu kulkevan alueelle ja sieltä pois Markkinatien kautta.



Kuva 10. Esiselvitystasoinen layoutsuunnitelma vaihtoehdosta, jossa puutermiinalialueen liikenne kulkee alueelle ja sieltä pois Hemmingintien liittymän kautta.

Taulukko 1 Liikenteen vaihtoehtovertailut

Liikenteenohjaus puutermiinalialueelle Markkinatieltä	Liikenteenohjaus puutermiinalialueelle Hemmingintieltä
Aiheuttaa tarpeen rakentaa uusi tieyhteys termiinalialueelle → lisäkustannuksia. (-)	Ei vaadi uuden ajoyhteyden rakentamista puutermiinalialueelle (vrt. VE4 ja VE5), mistä tulee kustannussäästöjä. (+)
Kantatien liittymäjärjestelyt eivät tue Markkinatien nostamista pääsisääntuloväyläksi puutermiinalialueen liikenteelle, sillä kantatiellä ei ole ryhmittymiskaistoja 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 VE4 ja 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 melusuojaukset. (+)
	Aiemmin noussut esille, että tavarankuljettajat ovat kokeneet Hemmingintien tasauksen liian jyrkkänä raskaalle liikenteelle. Kadun kaltevuus on nykytilassa noin 5 % jyrkimmällä osuudella, mikä on sallittu kaltevuus raskaan liikenteen reiteillä. Hemmingintiellä ei ole liittymiä tai suojateitä, joiden vuoksi ajoneuvoliikenteen tarvitsisi pysähtyä jyrkimmällä kohdalla, minkä vuoksi nykyisten kaltevuuksien ei pitäisi aiheuttaa suurempaa haittaa. Kaltevuuksien parantaminen (tasauksen lasku) on edullisempi ja helpompi toteuttaa kuin kantatien liittymäjärjestelyiden toteuttaminen.

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. MetsäGroup 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 rakennukset 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 suunnittelemaa.

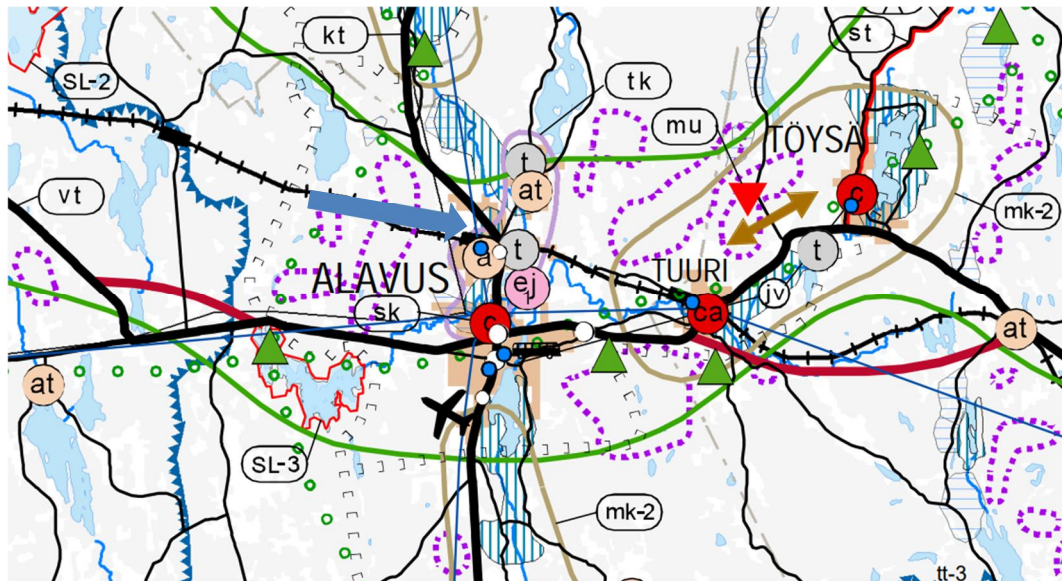
Alavudelle rakennettiin asemarakennuksen ja tavaramakasiinin lisäksi pieni puinen veturitalli, vesitorni ja pumppuhuone. Alavuden aseman puutarhasuunnitelma valmistui 1909. Aseman tavaraliikenteen tärkein vientiartikkeli oli puutavara ja siitä jalostetut tuotteet. Vuosisadan alussa Alavudelta vietiin 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
- Liikennepaikka



Kuva 11. Ote Etelä-Pohjanmaan kokonaismaakuntakaavasta. Suunnittelualueen sijainti osoitettu sinisellä nuolella.

Kokonaismaakuntakaavassa suunnittelualueelle on osoitettu liikennepaikka- sekä taajamatoimintojen alue -merkinnät. Liikennepaikkamerkinnällä osoitetaan rata-alueen osa, joka on joko tavara- tai henkilöliikenteen käytössä. Taajamatoimintojen aluemarkintä koskee yhdyskuntarakenteen seurantarjestelmän (YKR) mukaista olemassa olevaa, nykyistä taaja-asutusrajausta vuodelta 2000.

Suunnittelumääräysten mukaan: "Päärataa ja liikennepaikkoja tulee kehittää huomioiden tavara- ja joukkoliikenne sekä toimivuus matkaketjujen osana." (Liikennepaikkamerkintä)

"Alueen suunnittelussa tulee edistää yhdyskuntarakenteen tiivistämistä, täydennysrakentamista ja taajamakuvan eheyttämistä." (Taajamatoimintojen aluemarkintä)

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

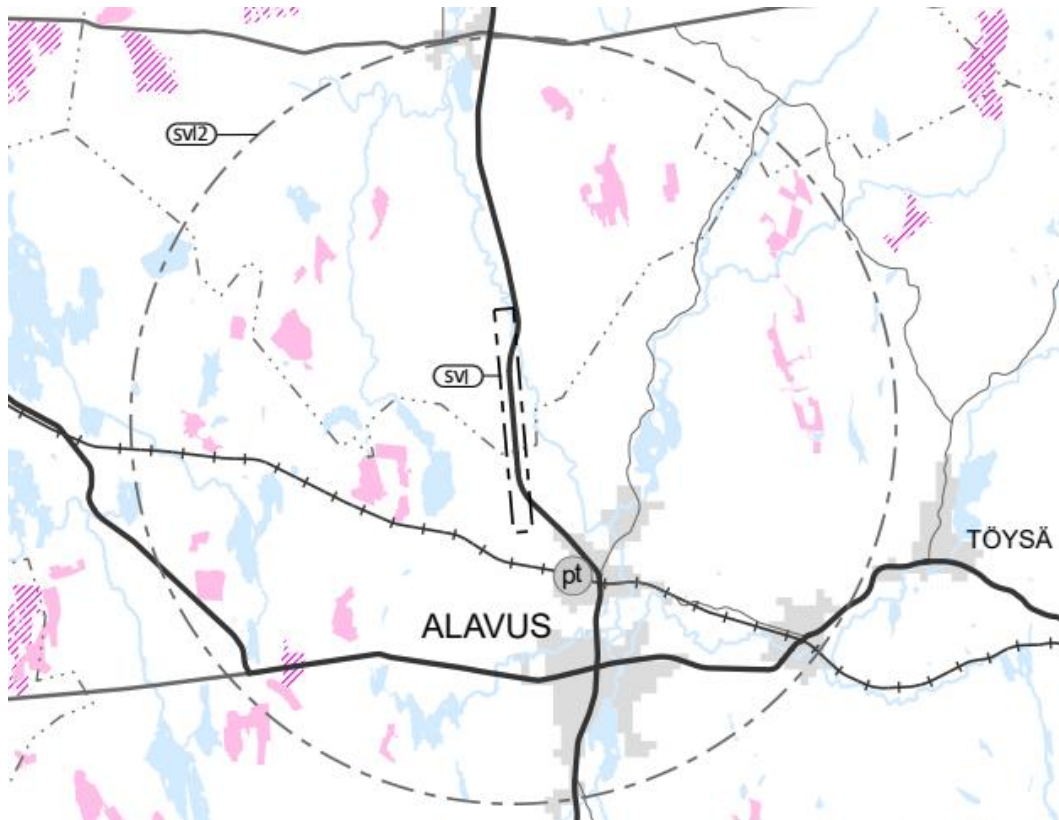
Vaihemaakuntakaava II koskee kauppaa, liikennettä ja keskustatoimintoja. Maakuntavaltuusto hyväksyi kaavan 30.5.2016. Kaava on tullut voimaan 11.8.2016 julkaistulla kuulutuksella. II vaihemaakuntakaavaan on tehty kauppaa ja keskustatoimintoja koskeva muutos. Tarve muutokselle tuli maankäyttö- ja rakennuslakiin 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 osoittavat eivät osoita nyt kaavoitettavalle alueelle merkintöjä.

Etelä-Pohjanmaan Vaihemaakuntakaava III

Vaihemaakuntakaavan III teemoina ovat turvetuotanto, suolunnon suojeleminen, puolustusvoimien alueet, bioenergia- ja biolaitokset ja energiapuun terminaalit. III Vaihemaakuntakaava on hyväksytty Etelä-Pohjanmaan maakuntavaltuustossa, mutta se ei ole tullut voimaan kaavasta jätettyjen valitusten vuoksi.

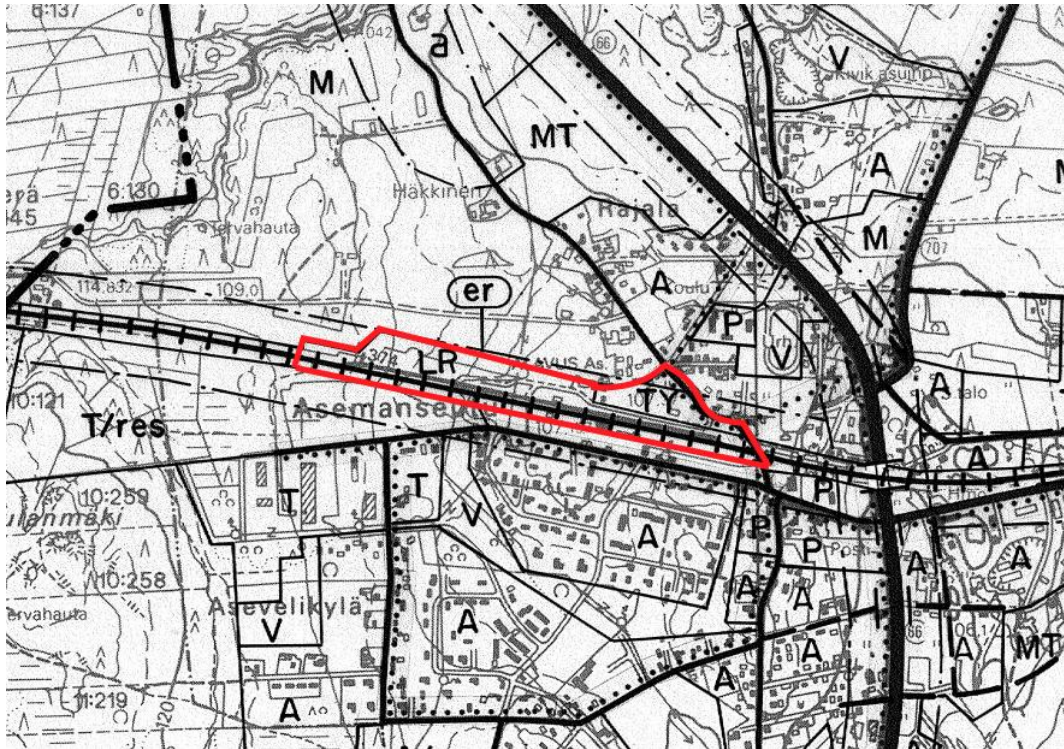
Kaavoitettavaa aluetta koskee vaihemaakuntakaavassa osoitettu suojavyöhyke, varalaskupaikka (osa-alue merkintä svl-2). Merkintään sisältyy suunnittelumääräys: ”Alueen suunnittelussa tulee ottaa huomioon lentoliikenteen varalaskupaikasta johtuvat maankäytön rajoitukset. Alueelle sijoittuvista rakennushankkeista,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



Kuva 12 Ote Etelä-Pohjanmaan Vaihemaakuntakaava III:sta

Yleiskaava

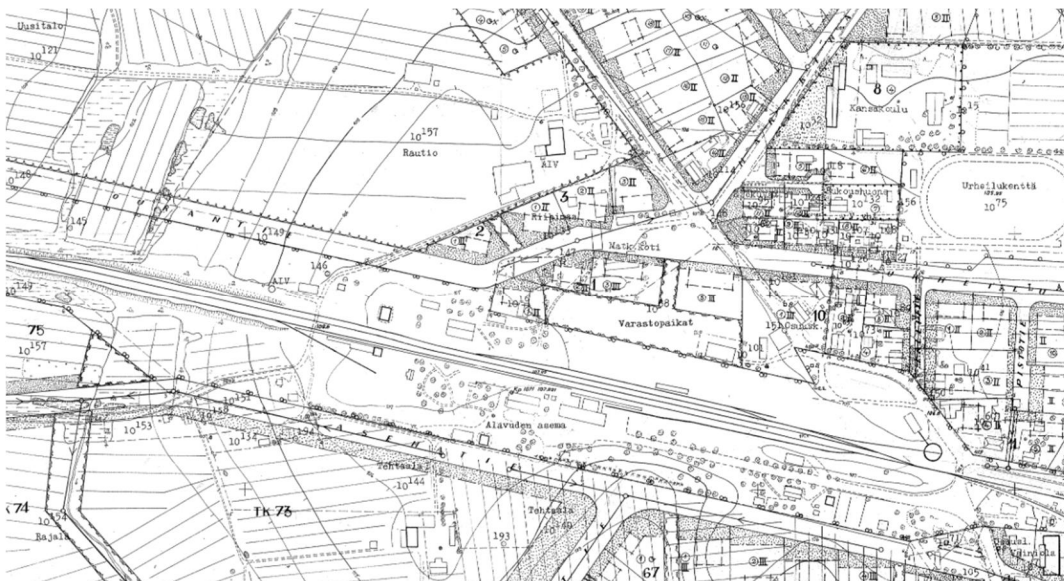
Alavuden keskustan oikeusvaikutuksettomassa yleiskaavassa, Alavus 2010:ssä (hyväksytty Alavuden kaupunginvaltuustossa 19.6.1995), alue on pääosin rautatieliikenteen aluetta (LR), sisältäen myös ympäristöhäiriötä aiheuttamatonta teollisuuden aluetta (TY). Kaava-alue kuuluu myös kokonaisuudessaan rautatien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



Kuva 13. 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 13. Ote vuoden 1959 rakennuskaavasta

Rakennusjärjestys

Alavuden kaupungin rakennusvalvontaviranomaisena toimii ympäristölautakunta, jonka alaisena toimii ympäristöpalvelujen tulosalue ja sen tulosityksikkönä 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 toiminta-edellytyksiä. 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 melunmittauksia 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 asiantuntija-arviona biologi (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 asukkailla 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

Yhdyskuntateknikka:

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

Osallisten listaa täydennetään tarvittaessa.

4.2.2 Vireilletulo

Kaupunki kuuluttaa kaavan vireilletulosta sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta PVM.

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	Kaavaluonnoksen suunnittelutavoitteiden koostamiseksi järjestettiin lähialueen asukkaiden pyynnöstä epävirallinen keskustelu-tilaisuus Alavuden Fasadissa 28.4.2021. Kaavaluonnos käsitellään kaupunginhallituksessa 31.5.2021 (§ xx), jonka jälkeen se asetetaan julkisesti nähtäville (MRL 62§, MRA 30§) 14.-30.6.2021 väliseksi ajaksi. Luonnoksesta on mahdollista jättää lausuntoja ja mielipiteitä. Saatu palaute käsitellään ja siihen laadittiin vastineet. Luonnosvaiheen nähtävilläolon yhteydessä järjestetään yleisötilaisuus 14.6.2021 Alavuden Elinkeinotalolla Huhtamäki salissa.	Luonnos toimitetaan viranomaisille tiedoksi.
Kaavaehdotus		
	Asemakaavaehdotus käsitellään kaupunginhallituksessa syksyllä 2021, jonka jälkeen se asetetaan julkisesti nähtäville (MRL 65§, MRA 27§) 30 vrk ajaksi. Kaavaehdotuksesta on mahdollista jättää lausuntoja ja muistutuksia. Saatu palaute käsitellään ja siihen laaditaan vastineet.	Ehdotus toimitetaan viranomaisille lausunnolle.
Hyväksyminen		

Pvm	Osallistuminen, vuorovaikutus	Viranomaisyhteistyö
	Hyväksymisaineisto käsitellään kaupunginhallituksessa ja kaupunginvaltuustossa.	

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

Täydennetään, kun saadaan kaavaprosessin edetessä vastauksia ja kommentteja.

5.3 SUUNNITTELUTILANTEESTA JOHDETUT TAVOITTEET

5.3.1 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

Ehkäistään 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.

5.3.2 Maakuntakaavoitus

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

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

5.3.3 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 aluemerkin kanssa.

5.3.4 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 muutetaan 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 kuntakeskuksen tuntumassa, joten saavutettavuus päätteiltä on hyvä.

Asumisen tarpeet ja palveluiden saatavuus

Alueelle ei muodostu uusia asuntoja eikä työpaikkoja, eikä palveluiden saatavuudessa tapahtu 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 liikenneturvallisuutta ja meluvallit terveyttä.

Kunnan elinkeinoelämän toimintaedellytykset

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

Ympäristöhaittojen vähentäminen

Kaavamuutoksella selkeytetään puutavaran kuormausjärjestelyitä rata-alueella, joka estää kuormausta ja lastausta leviämistä alueen ulkopuolelle. Liikennejärjestelyiden selkeyttäminen 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.

5.3.5 Asemakaavoitus

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

5.4 TYÖRYHMÄSSÄ SYNTYNEET TAVOITTEET

Alavuden aseman puuterminaalialueen kehittämiseksi perustettiin 2016 työryhmä, jossa pohdittiin asukkaiden huolenaiheita puun varastoinnista, lastauksesta sekä liikenneturvallisuudesta sekä alueella toimivien yritysten toiminta-edellytyksiä. 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 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.

5.5 SUUNNITTELUN AIKANA SYNTYNEET TAVOITTEET

Tavoitteita täydennetään tarvittaessa kaavan laadinnan aikana.

6 ASEMAKAAVAN KUVAUS

6.1 KAAVAN RAKENNE

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

6.2 ALUEVARAUKSET

Korttelialueet

AO Erillispientalojen korttelialue.

VL	Lähivirkistysalue.
ET	Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue.
LR	Rautatiealue.
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 ei osoiteta uutta nimistöä.

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 ympäristöhaiiriötä 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

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
- Liikennepaikka

Asemakaavan muutoksella ei ole vaikutusta näihin merkintöihin, eikä eroa maakuntakaavassa asetetuista tavoitteista.

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

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.

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 Rakennettu ympäristö

Suunnittelualue ei sijoitu laajempien maisemallisesti arvokkaiden alueiden sisään. Asemakaavalla ei myönnetä lisää rakennusoikeutta, eikä se merkittävästi muuta laajempaa rakennettua ympäristöä. Asemakaavan vaikutus maisemaan rajoittuu lähinnä suunnittelualueen sisäpuolelle, jossa puutavaran varastointiin käytettäviä alueita selkeytetään sekä liikenneyhteyksiä rajoitetaan.

Suunnittelualueen eteläosaan rajoittuu valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi luokiteltu Alavuden rautatieasema. Asemakaavalla osoitettavat muutokset kohdistuvat junaraiteiden pohjoispuolelle, eli asemasta katsottuna toiselle puolelle raitteita. Asemakaavalla ei nähdä olevan 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 varoaikojen 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 puutermiinalialueen liikenteeseen. Oletettavasti Rajalantien ajoneuvoliikenteen määrät ovat kuitenkin vähäisiä, eikä edellisistä huomioista koidu haittaa puutermiinalialueen liikenteelle.

Kaavan liikenteelliset ratkaisut parantavat liikenteen toimivuutta ja turvallisuutta kaavan vaikutusalueella, sillä Hemmingintien käyttö puutermiinalialueen 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 puutermiinalialueen 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 (puutermiinalialueen kuljetukset) Markkinatieltä ja Rajalantieltä parantavat linja-autoliikenteen turvallisuutta, sillä raskaan liikenteen kohtaamistodennäköisyydet linja-autoliikenteen kanssa vähentyvät.

Jalankulku ja pyöräily

Puutermiinalikuljetusten 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 Rajalantiella. Mikäli kyseisille katuosuuksille suunnitellaan nopeuksia hillitseviä toimenpiteitä, paranee jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuus kyseisillä osuuksilla entisestään.

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 osuukien 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 turvallisuusnäkökulmat 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 **20.5.2021**,

Sweco Infra & Rail Oy

Maritta Heinilä
Osastopäällikkö
Arkkitehti, YKS -667

Filemon Wolfram
Suunnittelija
M.Sc. Urban Planning