



ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN SELOSTUS

Asemakaavan muutos koskee:

1. kaupunginosan (Keskusta) korttelin 26 osaa sekä katu-, liikenne- ja rautatiealuetta.
3. kaupunginosan (Koskipuhto) korttelin 1 osaa sekä katu-, liikenne- ja rautatiealuetta.
9. kaupunginosan (Toivonpuisto) katu- ja puistoaluetta.
10. kaupunginosan (Pyörreperä) korttelia 1 sekä rautatie- ja suojaviheraluetta

Valtatie 27/ Rautatiesilta



Teknisten palveluiden lautakunta
Kaupunginvaltuusto

Vireille 12.6.2018 § 66
Hyväksyminen 10.6.2019 § 46

1 Perus- ja tunnistetiedot

1.1 Tunnistetiedot

Ylivieskan kaupunki

ASEMAKAAVAN MUUTOS KOSKEE:

1. kaupunginosan (Keskusta) korttelin 26 osaa sekä katu-, liikenne- ja rautatiealuetta.
3. kaupunginosan (Koskipuhto) korttelin 1 osaa sekä katu-, liikenne- ja rautatiealuetta.
9. kaupunginosan (Toivonpuisto) katu- ja puistoaluetta.
10. kaupunginosan (Pyörreperä) korttelia 1 sekä rautatie- ja suojaviheraluetta.

ASEMAKAAVAN MUUTOKSELLA MUODOSTUU:

1. kaupunginosan (Keskusta) korttelin 26 osa sekä katu-, liikenne- ja rautatiealuetta.
3. kaupunginosan (Koskipuhto) korttelin 1 osa sekä liikenne- ja rautatiealuetta.
9. kaupunginosan (Toivonpuisto) katu-, puisto- ja liikennealuetta.
10. kaupunginosan (Pyörreperä) kortteli 1 sekä rautatie- ja suojaviheraluetta.

1.2 Kaava-alueen sijainti

Asemakaavamuutosalue on pinta-alaltaan noin 8,22 hehtaaria. Suunnittelutyöhön sisältyy valtatie 27 (Savontie) linjauksen muutos välillä Valtakatu-Ratakatu noin 700 metrin matkalta sisältäen ylikulkusillan uudelleen rakentamisen. Linjauksen muutos vaikuttaa jonkin verran myös liikekortteleiden rajauksiin. Kaavamuutoksella varataan korttelialueista osia valtatie suojaviheralueeksi sekä valtatie ja Pajalankadun varteen suunniteltuja kevyen liikenteen väyliä varten.



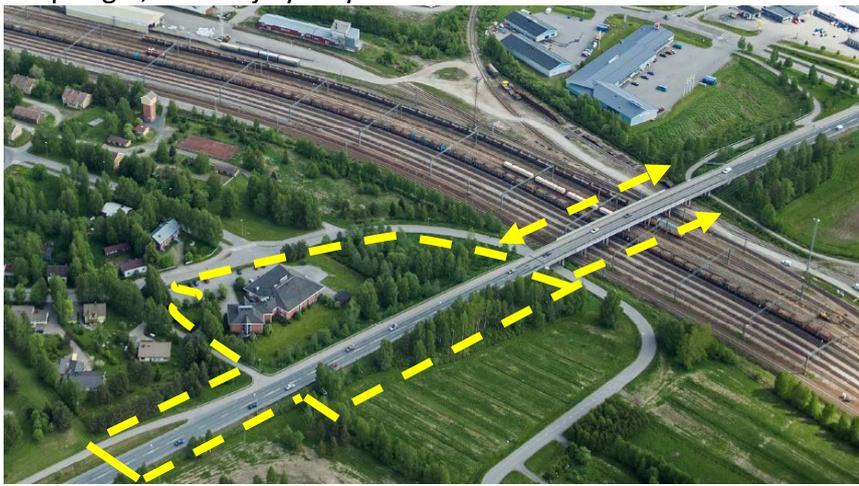
kaavamuutoksen aluerajaus

kaavoituksen vaikutusalueen rajaus

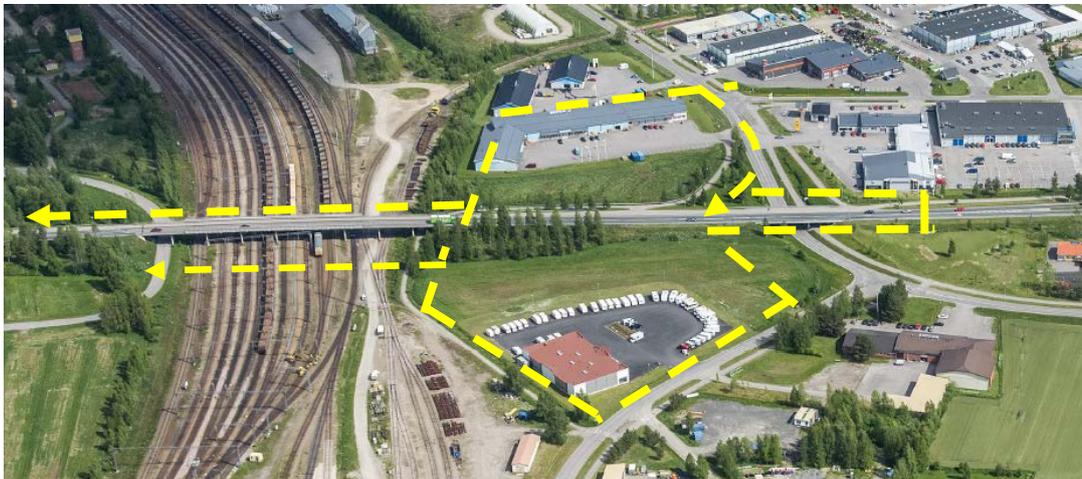
1.3 Kaavan tarkoitus

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskus on 14.2.2018 tiedottanut maantielain mukaisen tiesuunnitelman käynnistämisestä valtatielle 27 (Savontie) välille (Valtakatu-Ratakatu). Suunnitelma laaditaan yhteistyössä Ylivieskan kaupungin ja Liikenneviraston kanssa. Suunnittelutyöhön sisältyy valtatie 27 linjauksen muutos noin 700 m matkalta, radan uuden ylikulkusillan suunnittelu ja ylikulkusillan edellyttämä raidesuunnittelu sillan kohdalla. Suunnitelman toteuttaminen edellyttää kaavamuutosta koskien tieliikennealueen laajuutta. Hankkeen tavoitteena on parantaa tiejakson liikenneturvallisuutta ja toimivuutta, nykyinen silta on rakennettu vuonna 1960 ja ongelmana on sillan ahtaus. Hankkeen rakennuskustannusarvio on noin 10 miljoonaa euroa.

Suunnitelmassa kevyen liikenteen linjaukset ovat osoitettu osittain Koskipuhdon kaupunginosan liikerakennusten korttelin 1 alueelle, keskustan kaupunginosan teollisuuskorttelin 26 alueelle ja Pyörreperän kaupunginosan liikekorttelin 1 alueelle. Kaavamuutoksella korttelialueista osoitetaan valtatie 27 liikennealuetta, Pajalankadun katualuetta sekä suojaviheraluetta. Kaavamuutosalueella on kaupungin, valtion ja yksityisten maanomistusta.



Kuva: Viistovalokuva suunnittelualueen osasta



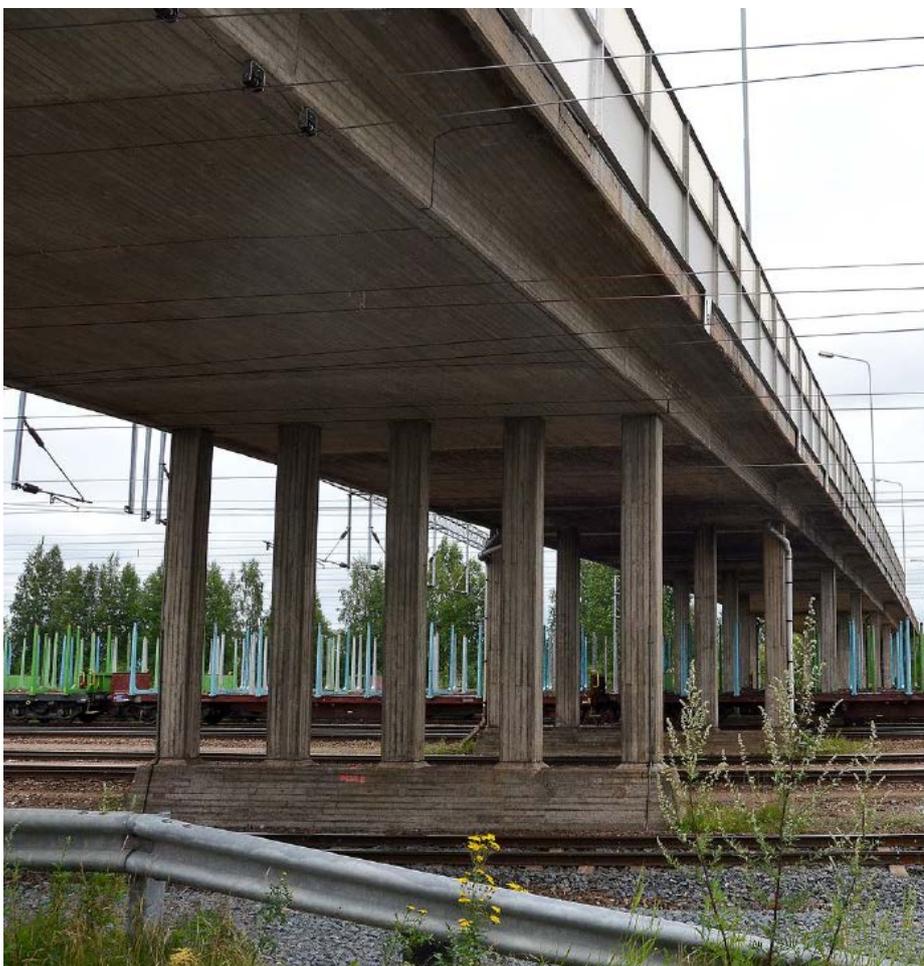
Kuva: Viistovalokuva suunnittelualueen osasta

1.4 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista

1. Asemakaavamuutoksen seurantalomake
2. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
3. Ote ajantasa-asemakaavasta
4. Tärinä- ja runkomeluserveys 7.12.2017 /Ramboll
5. Meluserveys 29.12.2017 Liikennevirasto
6. Valmisteluvaiheen palaute ja kaavoittajan vastineet
7. Ehdotusvaiheen palaute ja kaavoittajan vastineet

1.5 Luettelo muista kaavamuutosta koskevista asiakirjoista ja lähdemateriaalista

1. Maakuntakaava
2. Keskustan osayleiskaava
3. Maankäyttö- ja rakennuslaki (132/1999) ja -asetus (895/1999)
4. Rakennusjärjestys, Ylivieskan kaupunki 27.3.2001 § 45
5. Ylivieskan liikennesuunnitelma
6. Valtatie 27 kehittämissuunnitelma 2010-2030
7. Valtatie 27 (Savontie) radan eteläisen ylikulkusillan suunnittelu/ tiesuunnitelma ja -selostus 31.8.2018 (Pohjois-Pohjanmaan Ely-keskus / Ramboll Finland Oy)
8. Ympäristöministeriön ohjekirja (Asemakaavan selostus)



Kuva: Nykyinen Savontien eteläinen ylikulkusilta (Keski-Pohjanmaa-lehti 7.8.2017)

Sisällysluettelo

ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN SELOSTUS	1
1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT	2
1.1 TUNNISTETIEDOT.....	2
1.2 KAAVA-ALUEEN SIJAINTI.....	2
1.3 KAAVAN TARKOITUS.....	3
1.4 LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA.....	4
1.5 LUETTELO MUISTA KAAVAMUUTOSTA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA JA LÄHDEMATERIAALISTA	4
2 TIIVISTELMÄ	6
2.1 KAAVAPROSESSIN VAIHEET	6
2.2 ASEMAKAAVA.....	7
2.3 ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN TOTEUTTAMINEN	7
3 SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT	8
3.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA	8
3.1.1 ALUEEN YLEISKUVAUS	8
3.1.2 LUONNONYMPÄRISTÖ	9
3.1.3 RAKENNETTU YMPÄRISTÖ	12
3.1.4 MAANOMISTUS	21
3.1.5 KAAVA-ALUETTA KOSKEVAT SUUNNITELMAT, PÄÄTÖKSET JA SELVITYKSET	21
4 ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN SUUNNITTELUN VAIHEET	27
4.1 ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN SUUNNITTELUN TARVE	27
4.2 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN JA SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET	28
4.3 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ.....	28
4.4 ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN TAVOITTEET	28
4.4.1 LÄHTÖKOHTA-AINEISTON ANTAMAT TAVOITTEET	28
4.5 ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN RATKAISUN VAIHTOEHDOT JA NIIDEN VAIKUTUKSET	29
4.5.1 VALITTUJEN VAIHTOEHTOJEN VAIKUTUSTEN SELVITTÄMINEN, ARVIOINTI JA VERTAILU	29
4.5.2 LAUSUNNOT, MIELIPITEET JA NIIDEN HUOMIOONOTTAMINEN	34
5 ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN KUVAUS	35
5.1 KAAVAN RAKENNE	35
5.1.1 MITOITUS	35
5.1.2 PALVELUT	35
5.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN	35
5.4 KAAVAN VAIKUTUKSET	36
5.4.1. VAIKUTUKSET RAKENNETTUUN YMPÄRISTÖÖN.....	36
5.4.2. VAIKUTUKSET LUONTOON JA LUONNONYMPÄRISTÖÖN.....	44
5.5. YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT	45
6 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS	45
YHTEYSTIEDOT.....	46

2 Tiivistelmä

2.1 Kaavaprosessin vaiheet

Liikennevirasto on laadituttanut suunnitelman koskien Valtatie27 linjauksen ja rata-sillan uusimista (laatija Ramboll Oy 20.2.2017). Suunnitelmaan perustuen on maankäyttöyksikössä tarkasteltu kaavamuutosalueen rajaus. Suunnitelman toteuttaminen edellyttää kaavamuutosta koskien valtatie ja kahden liikerakennuskorttelin osalta. Asemakaavan muutos on laitettu vireille teknisten palveluiden lautakunnan päätöksellä 12.6.2018 § 66.

Valmisteluaineisto (alustava osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) ja kaavaluonnos) asetetaan nähtäville MRL:n 62 §:n perusteella ja MRA:n 30 §:n mukaisesti 14 päivän ajaksi teknisten palveluiden lautakunnan päätöksellä 12.6.2018 § 66.

Kaavoitus asettaa valmisteluaineiston nähtäville 15.10.2018–29.10.2018. Viranomaisilta pyydetään lausunnot.

Nähtävillä ollessa valmisteluaineistosta esitettiin 7 lausuntoa ja 2 mielipidettä. Pohjois-Pohjanmaan Liitolla, Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella ja peruspalvelukuntayhtymä Kallion Terveysvalvonnalla ei ollut lausuttavaa.

Asemakaavan muutosehdotus ja valmisteluaineistosta esitetyt lausunnot ja mielipiteet sekä niihin laaditut kaavoittajan lausunnot käsitellään teknisten palveluiden lautakunnassa 16.4.2019 § 42.

Tekninen palvelukeskus / maankäyttöyksikkö / kaavoitus asettaa kaavamuutosehdotuksen selostuksineen sekä täydennetyt osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtäville MRL:n 65 §:n tarkoituksessa ja MRA:n 27 §:ssä säädetyllä tavalla 30 päivän ajaksi eli 24.4.2019 – 24.5.2019.

Asemakaavamuutosehdotuksen ja ehdotuksesta jätettyjen lausuntojen, muistutusten sekä niihin laadittujen kaavoittajan vastineiden hyväksyminen 3.6.2019 § 139 kaupunginhallituksessa ja -valtuustossa 10.6.2019 § 46.

2.2 Asemakaava

Nykytilanne

Alueella on voimassa useita asemakaavoja:

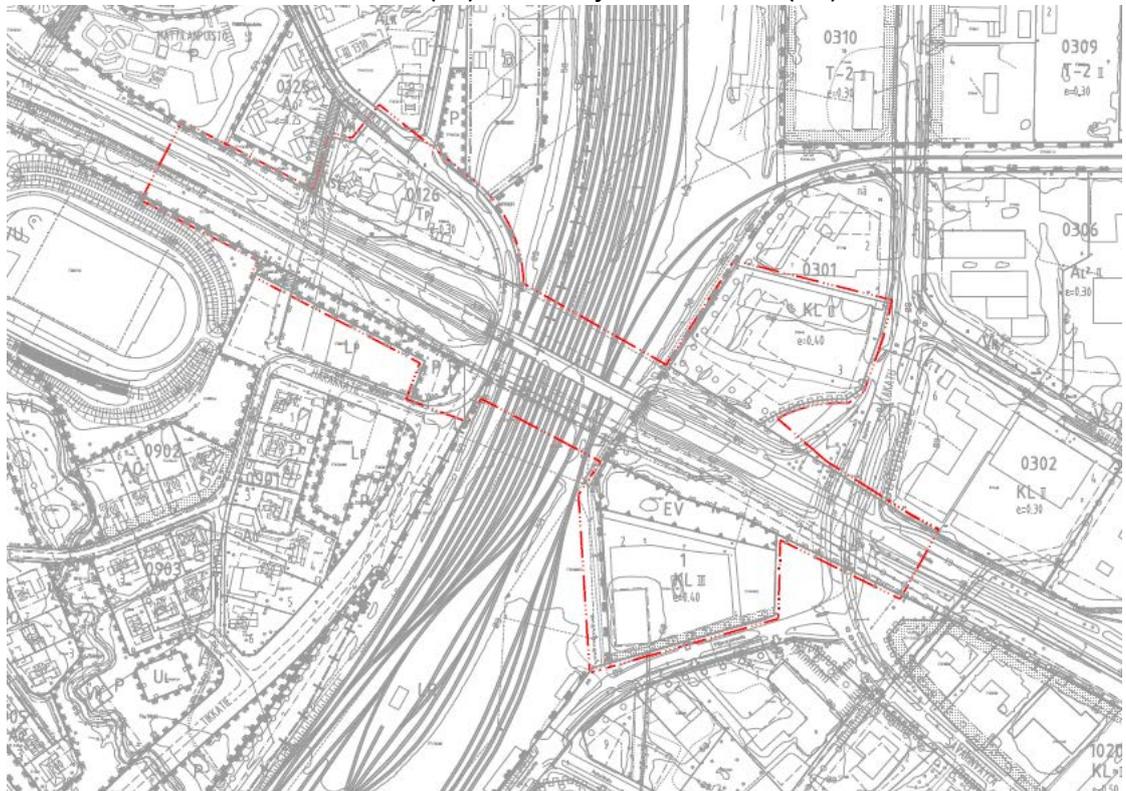
Ak 12.6.1967 Suunnittelualueelle on asemakaavassa osoitettuna 9. kaupunginosan puistoa (P).

Ak 31.5.1973 Suunnittelualueelle on asemakaavassa osoitettuna 9. kaupunginosan puistoa (P).

Ak 22.8.1974 Suunnittelualueelle on asemakaavassa osoitettuna: 1. kaupunginosan pienteollisuusrakennusten korttelialuetta 26 (TP¹) sekä liikenne- ja katualueita.

(LT).**Ak 13.9.1991** Suunnittelualueelle on asemakaavassa osoitettuna: 3. kaupunginosan liikerakennusten korttelialuetta (KL) sekä liikennealuetta (LT).

Ak 21.9.2010 Suunnittelualueelle on asemakaavassa osoitettuna: 3. kaupunginosan liikerakennusten korttelialuetta (KL) sekä suojaviheraluetta (EV).



Kuva: Ote ajantasa-aseamakaavasta nykyinen kaavatilanne

2.3 Asemakaavan muutoksen toteuttaminen

Kun kaavaehdotus on hyväksytty, suunnittelualueelle voidaan toteuttaa suunnitelman mukaisesti valtatie 27 uusi linjaus ja uusi rautatiesilta sekä kevyen liikenteen väylät.

3 Suunnittelun lähtökohdat

3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Fyysinen tila

Kaavamuutosalue on voimassaolevan asemakaavan mukaisia toteutuneita puisto-, suojaviher –, liikenne- ja liikerakennusalueita.

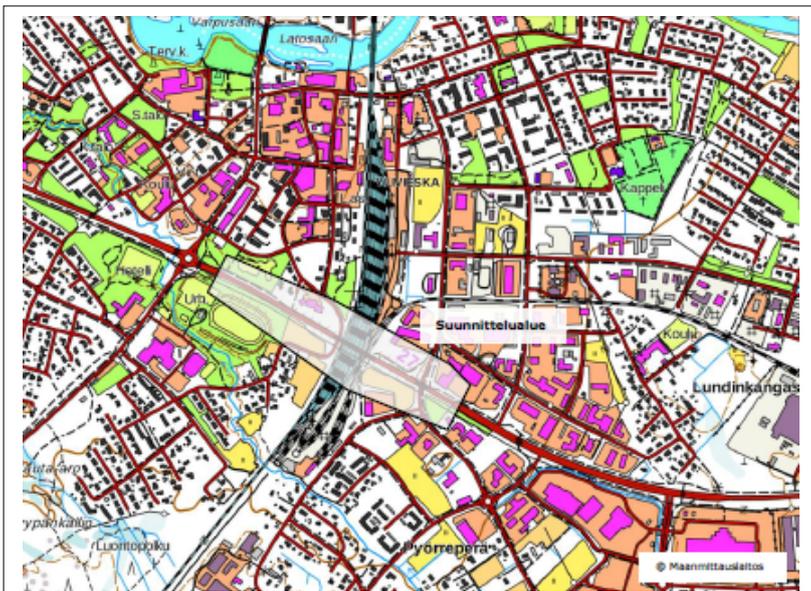
Toiminnallinen ja sosiaalinen ympäristö

Suunnittelualueelle sijoittuu keskustatoimintoja ja Savarin liikekeskittymää yhdistävä ja lisäksi logistisesti tärkeä, seudullistakin liikennettä palveleva, väylä.



Kuva: Viistovalokuva. Suunnittelualue käsittää noin 700 metriä valtatie 27 tiealuetta sekä kahden liikekorttelin alueita 

Suunnittelualueen lähiympäristössä länsiosassa sijaitsee urheilukenttä, liikennepuisto ja yksittäisiä asuinkiinteistöjä Pajalankadun ja Harakkatien varrella. Pajalankatu yhdistää keskustan ja Närhitien alueet toisiinsa ratapihan itäpuolella.



Kuva: Vt. 27:n suunnittelualueen toimintaympäristö

Vesistöt ja vesitalous

Kaavamuutosalueelle ei sijoitu vesistöjä eikä suunnittelualue ole pohjavesialuetta. Tiesuunnitelman yhteydessä todetusti: *”Siltapaikan läheisyyteen asennetuissa pohjavesiputkissa on pohjaveden pinta havaittu välillä +57,0....57,6 mittausajankohtana 27.7.-11.8.2017 eli noin 1,2....2,1 metrin syvyydessä”.*

Maa- ja metsätalous

Alue ei ole maa- ja metsätalousaluetta.

Luonnonsuojelu

Suunnittelualue ei ole luonnonsuojelualuetta eikä sen vaikutusalueella ole suojelukohteita.

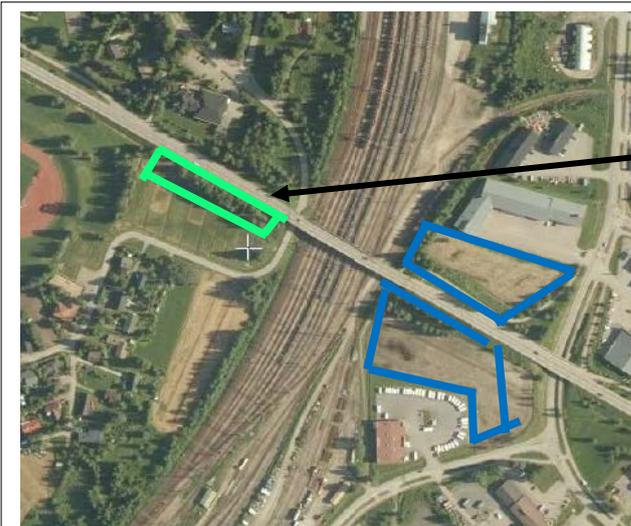
3.1.2 Luonnonympäristö

Maisemarakenne, maisemakuva, luonnonolot

Kaavamuutosalue sijaitsee Kalajoen ja Katajaojan laaksojen välisellä selänteellä. Suunnittelualue sijaitsee kahden valuma-alueen välissä, mutta kuuluu suurimmaksi osaksi Katajaojan valuma-alueeseen, Selänne laskee loivasti suunnittelualueen länsiosaa kohti.

Alueelle ei sijoitu luonnonympäristöä eikä sille sijoitu luonnonarvoja. Suunnittelualue on asemakaavan mukaista rakennettua katu-, puisto-, liikenne- ja liikerakennusten aluetta.

Em. alueet ovat tasaisia nurmi- ja viheralueita puustutuksineen rakennusten ja liikenneväylien välissä. Olevan ylikulkusillan alla on leveä rautatiealue ja sen länsipuolella Pajalankadun varren lehtipuu- ja pensasvaltainen kasvillisuusvyöhyke. Ylikulkusillan molemmin puolin on lehtipuuvaltaista sekametsää. Suunnittelualue rajoittuu lännessä valtatie pohjoispuolella sijaitsevaan pienialaiseen istutettuun mäntymetsikköön ja tien eteläpuolella on laaja urheilu- ja virkistysalueen nurmikenttä.



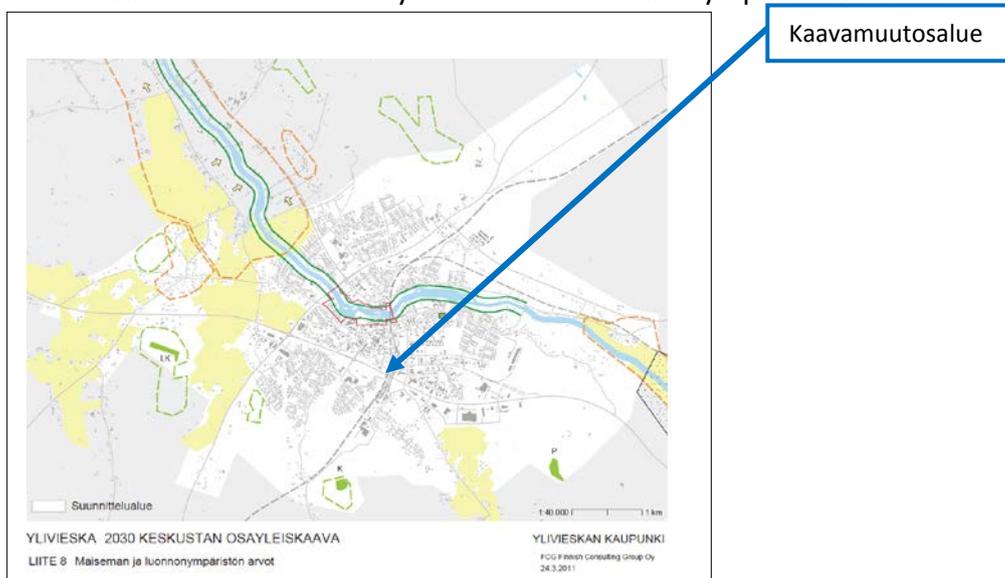
Kuva:

Kaavamuutoksessa olevalla puistoalueella on tiealueen vierialueella puustoa ja leikattua nurmikkoa.

Alueella on valtatie vier- ja suojaviheralueita sekä osa korttelialueista, mitkä erottavat rakentuneet liikerakennuskortteleiden osat valtatie 27 alueesta.



Yleiskaavan yhteydessä tehdyssä luontoselvityksessä (Tmi Arto Hautala/ Ympäristö- ja kalatalouspalvelut 2007) ja sen pohjalta tehdyssä liitteessä nro 8 ei ole suunnittelualueelle esitetty maisema- tai luonnonympäristökohdetta.

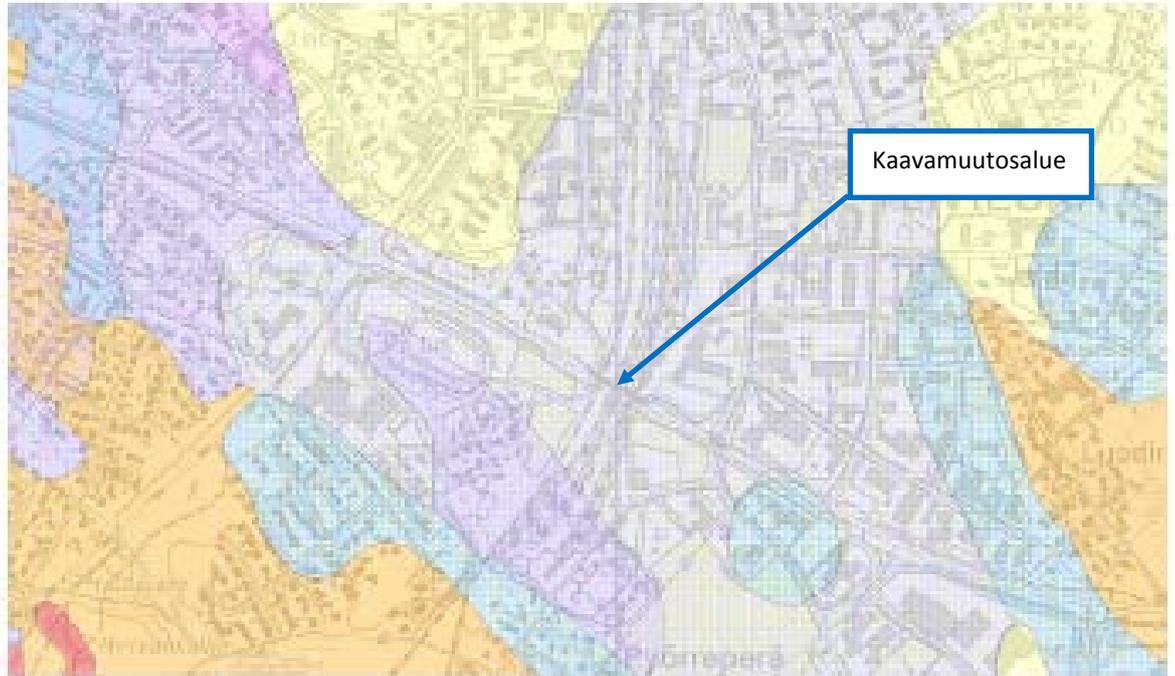


Kuva: Yleiskaavan liite 8, Maisema – ja luonnonympäristön arvot.

Suunnittelualueelta tai sen lähituntumasta ei ole tiedossa uhanalaisten tai muutoin huomioitavien lajien esiintymispaikkoja. Ajantasaiset uhanalaistiedot on tarkistettu ratasuunnitelmaohjelman yhteydessä lokakuussa 2017 UHEX-rekisteristä Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskukselta.

Maaperä ja korkeustaso

Tiesuunnittelun yhteydessä tehtyjen tutkimusten ja tutkittujen näytteiden perusteella: ”Nykyisen tiepenkereen alapuolella on savista silttiä noin 6-8 m paksuinen kerros, jonka alapuolella on moreenia 1-4 metriä. Kallion pinta on havaittu noin tasolla + 47...+53. GTK:n maaperäkartan perusteella alueen pohjamaana on karkea hieta”,(Vt.27:n tiesuunnitelmaselostus Pohjois-Pohjanmaan Ely-keskus ja Ramboll Finland Oy).

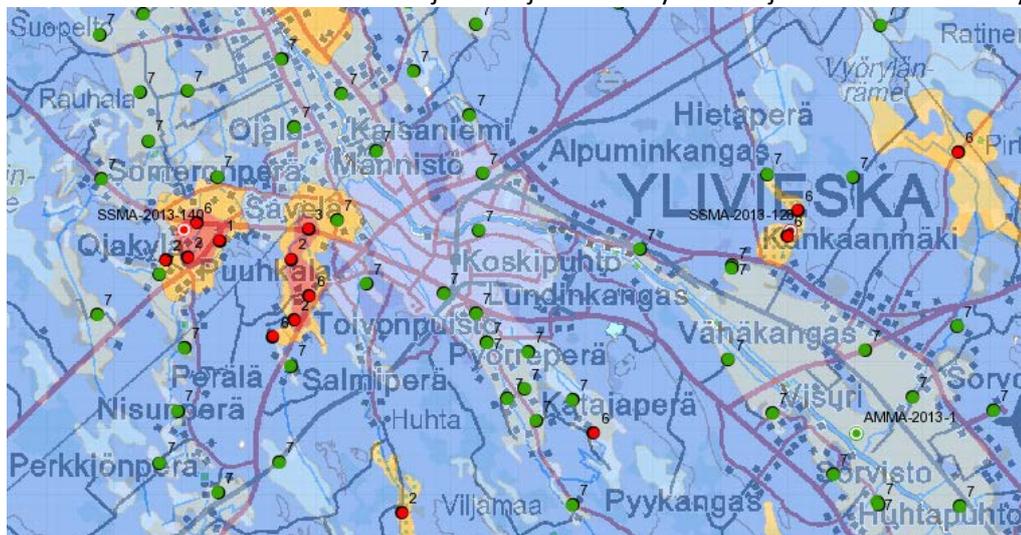


Kuva: Ote maaperäkartasta (Geologinen tutkimuskeskus)

”Siipikairalla savisen silttikerroksen leikkauslujuudeksi on saatu nykyisen vastapenkereen alapuolelta noin 30 kPa, nykyisen väylän alapuolelta mitattu leikkauslujuus on noin 40 kPa. aiemmin tehtyjen siipikairausten perusteella luonnollisen silttikerroksen leikkauslujuus on noin 20 kPa.

GTK:n aineiston perusteella happamien sulfaattimaiden esiintymisen todennäköisyys hankealueella on pieni. Pohjatutkimusten yhteydessä on otettu näyte sulfiditutkimuksia varten. tulosten perusteella alueella ei ole happamia sulfaattimaita.”

Vt.27:n tiesuunnitelmaselostus Pohjois-Pohjanmaan Ely-keskus ja Ramboll Finland Oy)



Kuva: Happamien sulfaattimaiden esiintyminen (GTK karttapalvelut)

3.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaava-alueella

Suunnittelualue on liikenneympäristöä ja alueessa on mukana kaksi liikekorttelin osaa. Kaavamuutosalueelle ei sijoitu asumista.

Kaavamuutosalueen liikekiinteistöt / kuvat Google maps



Kuva: Liiketilat korttelissa 3-1



Kuva :Liiketilat korttelissa 10-1



Kuva: Keski-Pohjanmaan Kirjapainon toimitilarakennus korttelissa 1-26 (TP¹ = Pienteollisuusrakennusten kortteli) rajautuu kaavamuutosalueen liikennealueeseen

Kuva (Google maps) kaavamuutosalueeseen rajautuvasta pientalokorttelista



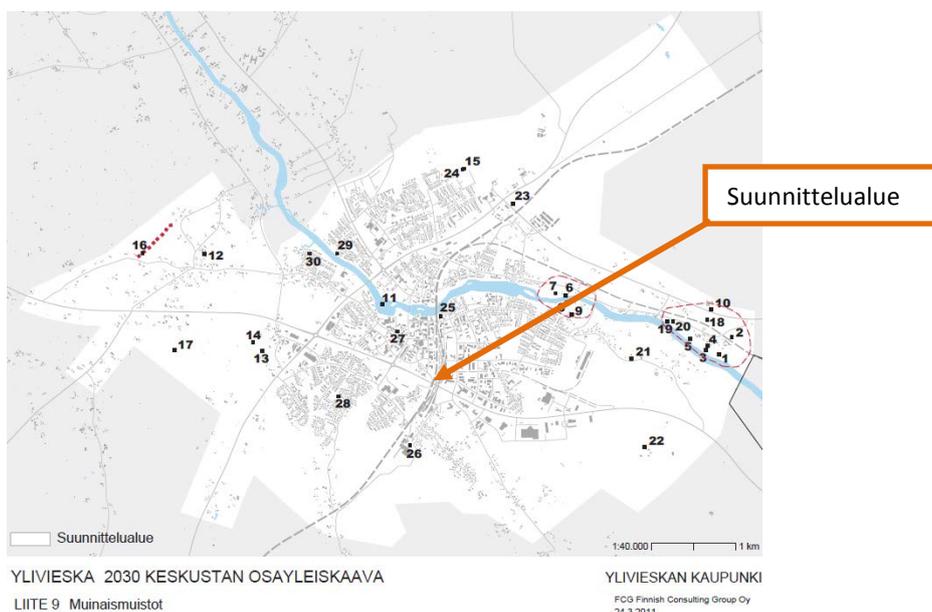
Kuva: Omakotikorttelin 1-25 (AO²) erottaa tiealueesta puustoinen puistoalueen osa. Kaavamuutos ei koske tätä korttelialuetta.

Kulttuurihistorialliset kohteet

Kulttuurihistoriallisesti merkittävät kohteet ja muinaisjäännökset on tarkastettu Museoviraston RKY- ja muinaisjäännösrekisteristä, SYKE:n Karpalo karttapalvelusta ja maakuntakaavasta. Suunnittelualueella tai sen läheisyydessä ei sijaitse tunnettuja muinaisjäännöksiä eikä valtakunnallisesti arvokkaita rakennettuja kulttuuriympäristöjä. Suunnittelualueen pohjoispuolella sijaitsee maakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö Ylivieskan rautatieaseman alue.

Muinaismuistot

Keskustan osayleiskaavan yhteydessä laaditussa, arkeologisessa inventoinnissa vuodelta 2008 (K-P:n Arkeologiapalvelu / Hans-Peter Schulz 30.11.2008) on käsitelty myös nyt kaavoitettavaa aluetta. Inventoinnin mukaan suunnittelualueelta ei tunnetta muinaismuistolain (295/1963) rauhoittamia kiinteitä muinaisjäännöksiä. Ajantasaisin tieto hankealueen muinaisjäännöksistä kaavoitushankkeen suunnittelun lähtövaiheessa löytyy Museoviraston ylläpitämästä muinaisjäännösrekisteristä <http://kulttuuriymparisto.nba.fi>. Tiedot hankealueen muinaisjäännöksistä on tarkistettu em. rekisteristä 28.5.2018.



Kaupunkikuva

Kaavamuutosalueen ympäristö on asemakaavojen mukaisesti rakennettua keskustatoimintojen aluetta ja kaupunkiympäristöä.

Palvelut

Kaavamuutosalueelle sijoittuu rakentuneet liiketontit ja kirjapainon toimitilat.

Työpaikat, elinkeinotoiminta

Kaavamuutos-alue on osittain liiketoimintojen työpaikka-alueita, yrityksissä muutamia työntekijöitä.

Liikenne

Kaavamuutosalue on pääosin valtatie 27 liikennealuetta.

Meluselvityksessä käytetty tieliikenteen (vt.27) **nykyliikennemäärä** on KVL 14 000 (raskaita 6,7 %) ja ennusteliikennemäärä 2035 on KVL 19 400 (raskaita 6,7 %).

Kaavamuutosalue rajautuu rata-alueeseen ja suunnittelualueen korttelialueille kohdistuu raideliikenteen aiheuttama melu. Melun on arvioitu Oulu- Seinäjoki ratahankkeen YVA-selvityksessä kantautuvan 55 dB:n suuruisena noin 50-1500 metrin päähän rautatiestä.

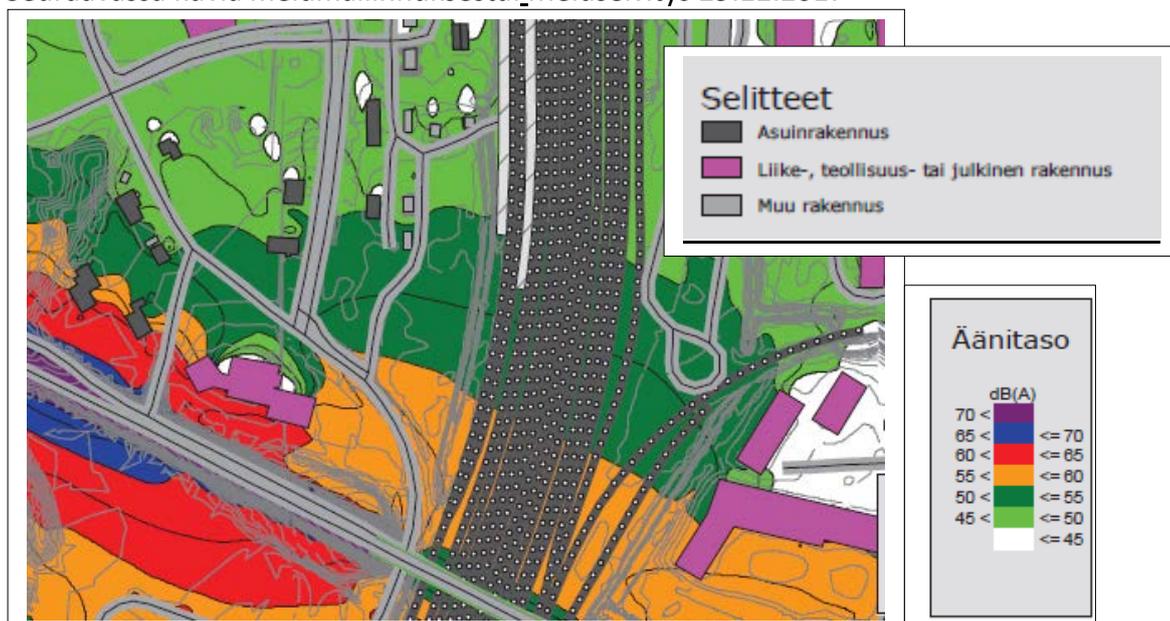
Melu

Valtatie 27 suunnittelun yhteydessä todetusti ” Suunnittelualueelle on laadittu liikennemelumallinnus, jolla arvioitiin liikenteen meluvaikutusta lähialueella.

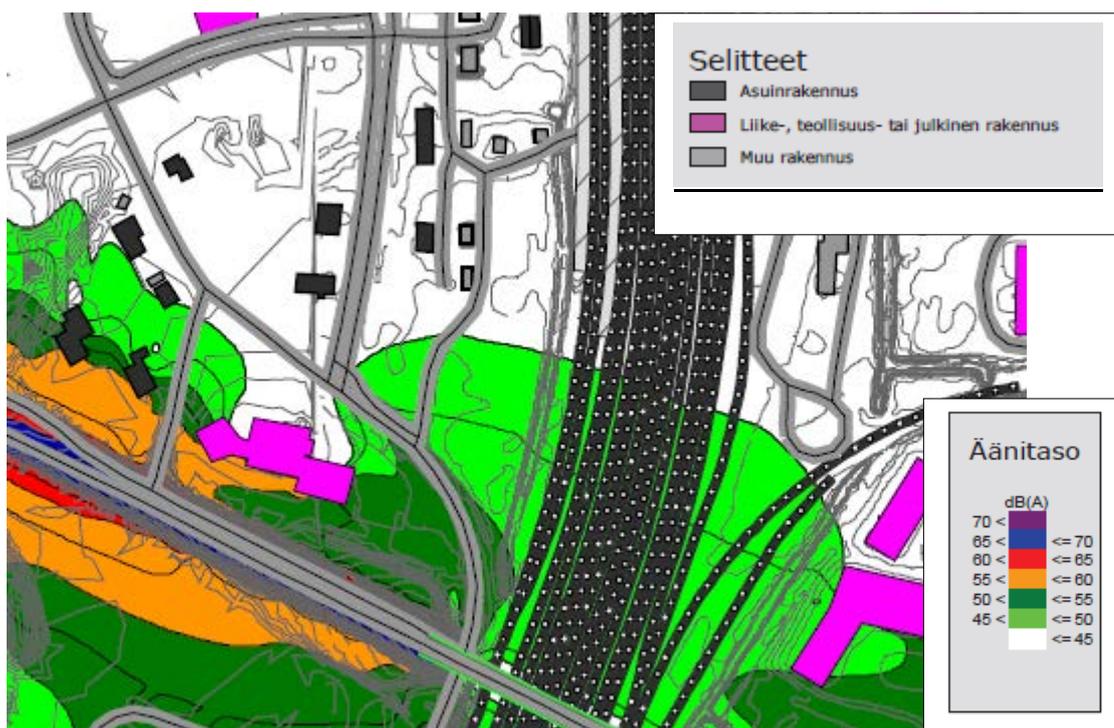
Asuinrakennuksia on radan länsipuolella valtatie molemmin puolin. Lisäksi valtatiehen rajoittuen (pohjoispuolella) on puisto, jossa toimii ns. lasten liikennepuisto.

Osalla tien läheisyydessä sijaitsevista melulle herkistä kohteista päiväaikainen keskiäänitaso (LAeq (07-22)) ylittää Valtioneuvoston päätöksessään (VNp 993(92) asetetun ohjearvon 55 dB.” (Vt.27:n tiesuunnitelmaselostus Pohjois-Pohjanmaan Ely-keskus ja Ramboll Finland Oy).

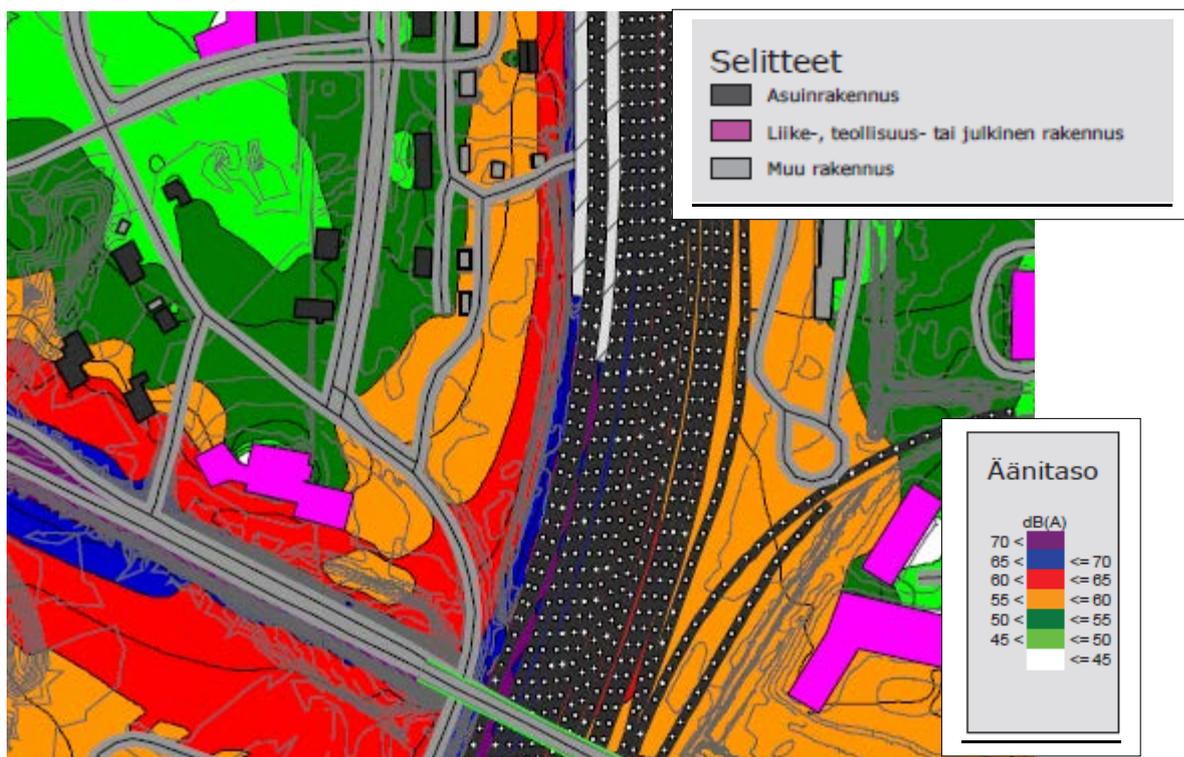
Seuraavassa kuvia melumallinnuksesta: Meluselvitys 29.12.2017



Kuva: Ote meluselvitys, kuva 3. Tieliikenne nykytilanne Päiväajan keskiäänitaso LAeq ei melusuojausta. Laskentakorkeus p + 2 m. Tieliikenteen melulaskennoissa on huomioitu Vt. 27



Kuva: Ote meluselvitys kuva 4. Tieliikenne nykytilanne Yöajan keskiäänitaso LAeq ei melusuojausta. Laskentakorkeus p + 2 m. Tieliikenteen melulaskennoissa on huomioitu Vt. 27



Kuva: Ote meluselvitys kuva 5. Tie- ja raiteliikenne, nykytilanne. Päiväajan keskiäänitaso LAeq 7-22 ei melusuojausta. Laskentakorkeus + 2m. Tieliikenteen melulaskennoissa on huomioitu Vt.27



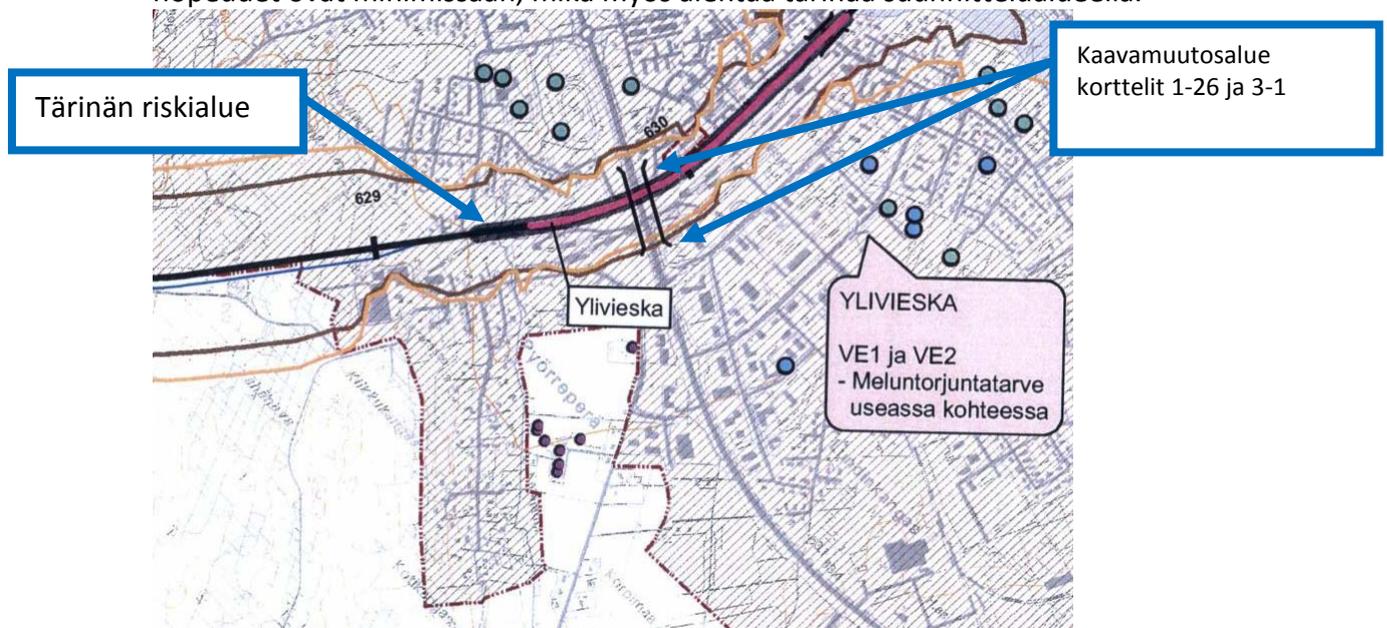
Kuva: Ote meluselvitys kuva 6. Tie- ja raiteliikenne, nykytilanne. Yöajan keskiäänitason LAeq 22-7 ei melusuojausta. Laskentakorkeus + 2m. Tieliikenteen melulaskennoissa on huomioitu Vt.27.

Tärinä

Suunnittelualue rajautuu rautatiehen.

Selvityksessä Seinäjoki-Oulu palvelutason parantaminen, ympäristövaikutusten arviointiselostus / Ratahallintokeskus 2006 on todennettu alustavasti, että suunnittelualue ei sijoitu tärinän riskialueelle.

Kaksoisraiteen on arvioitu alentavan tärinää ja lisäksi aseman kohdalla junaliikenteen nopeudet ovat minimissään, mikä myös alentaa tärinää suunnittelualueella.



 VE 0+: Nykyisen radan parantaminen	 Nykyinen yli- tai alikulku	 Asemakaava-alueen raja
 VE 1: Kaksoisraide	 Suunniteltu yli- tai alikulku	 Asuinrakennus
 VE 2: Oikaisu	 Tärinän riskialue	 Kokoontumistila tai -paikka
 VE 2: Kaksoisraide (Seinäjäki-Oulu)	 Yömelun nykytila (50 dB)	 Hoitoalan rakennus, päiväkot
 Liikennepaikka	 Yömelun ennustetila VE 1 (50 dB)	 Koulu tai oppilaitos
 Tutkitut uudet tiejärjestelyvaihtoehdot		
 Poistettava tasoristeys		

Kuva: Seinäjoki-Oulu palvelutason parantaminen, ympäristövaikutusten arviointiselostus. Ratahallintotokeskus 2006. Kuvassa suunnittelualan kohdalle ei ole merkitty tärinän riskialuetta.

Raideliikenteen tärinä- ja runkomeluselvytys on laadittu 7.12.2017 (Kaupungin toimeksiannosta/ Ramboll Finland Oy), jossa rautatieläalueen tärinästä todettuna: *Mitattu maaperän tärinä ja sen perusteella arvioitu rakennuksissa esiintyvä tärinä asettuu pääosin luokkaan D, $v_w,95 < 0,6$ mm/s. Erityisesti vaakavärähtely, joka rakenteessa esiintyy rakennusrungon tärinänä, on merkittävää. Tulos on riittävä nykyisten asuinkäytössä olevien rakennusten suhteen, mutta uudisrakentamisen yhteydessä tulisi ryhtyä toimiin tärinän vähentämiseksi. Tärinän vähentämiseksi tehtävät toimenpiteet tulee suunnitella tapauskohtaisesti rakennussuunnittelun yhteydessä.* *Uusille ja olemille liike- tms. rakennuksille, joissa ei ole tärinäherkkiä toimintoja, luokan D täyttyminen on riittävä eikä niille välttämättä tarvita erityisiä tärinän vähentämistoimenpiteitä.*

Oleville rakennuksille ei selvitysten perusteella vaadita erityisiä toimenpiteitä. Tärinän osalta merkittävimmät liikennetapahtumat ovat raiteella 1 tapahtuvat aseman ohitukset. Nykytilanteessa raiteella 1 nopeusrajoitus on 70 km/h (suurin sallittu akselipaino 22,5 t), kun taas muilla raiteilla nopeusrajoitus on 35 km/h. Asemajärjestelyjen ratasuunnitelman suunnitelmaselostuksen mukaan tulevaisuudessa raiteilla 1 ja 2 nopeusrajoitus on 90 km/h (akselipaino 25 t), kallistuvakorikalla kalustolla 120 km/h. On siis odotettavissa, että yksittäiset tärinäherätteet kasvavat selvästi nykytilanteesta. Toisaalta radan rakennekerrosten ja muiden rakenneosien uusiminen saattaa parantaa radan tasaisuutta ja siten osaltaan pienentää ympäristöön leviävää tärinää. On kuitenkin todennäköistä, että muutosten nettovaikutus tulee tärinän osalta olemaan negatiivinen, eli tärinä lisääntyy nykytilanteesta. Suunnittelualueella sijaitsevilla kaduilla kulkeva raskas liikenne saattaa aiheuttaa paikallisia tärinä- ja runkomeluhaittoja. Kokonaisuutena voidaan kuitenkin yleistää kumipyöräliikenteen aiheuttamat tärinä- ja runkomeluvaikutukset vähäisiksi junaliikenteen vaikutuksiin verrattuna.

Liikenteelliset olosuhteet

Valtatie 27:n suunnittelussa todetusti:

”Nykyisen valtatieperuspoikkileikkaus on 10/7 metriä. Ylikulkusillan kohdalla poikkileikkaus muuttuu siten, että ajoradan kokonaisleveys on 4,0 metriä. Valtatien rinnalla kulkee reunatuetulla erotettuna jalankulku- ja pyöräilytie, ja sen asfaltin leveys vaihtelee sillan 2,7 metristä pengerosuuden 3,7 metriin. Tie on valaistu koko matkalta. Valtatien nopeusrajoitus suunnittelualueella on 60 km/h.

Sillalle on tehty vuonna 2017 toimenpiteitä, jolla on parannettu liikenneturvallisuutta. Niitä on ollut mm. pylväiden asentaminen ajoradan ja jalankulku- ja pyörätien väliin sekä kaiteiden uusimista.” (Vt.27:n tiesuunnitelmaselostus Pohjois-Pohjanmaan Ely-keskus ja Ramboll Finland Oy)



Kuva: Näkymä valtatiellä 27 eteläiselle ylikulkusillalle tultaessa Keskustasta Savariin *Pajalankatu yhdistää aseman alueen ja Närhitien alueen toisiinsa ja Pajalankatu kulkee rata-alueen rajaa pitkin.*



Kuva: Pajalankatu, näkymä aseman suuntaan Pyörreperältä tultaessa



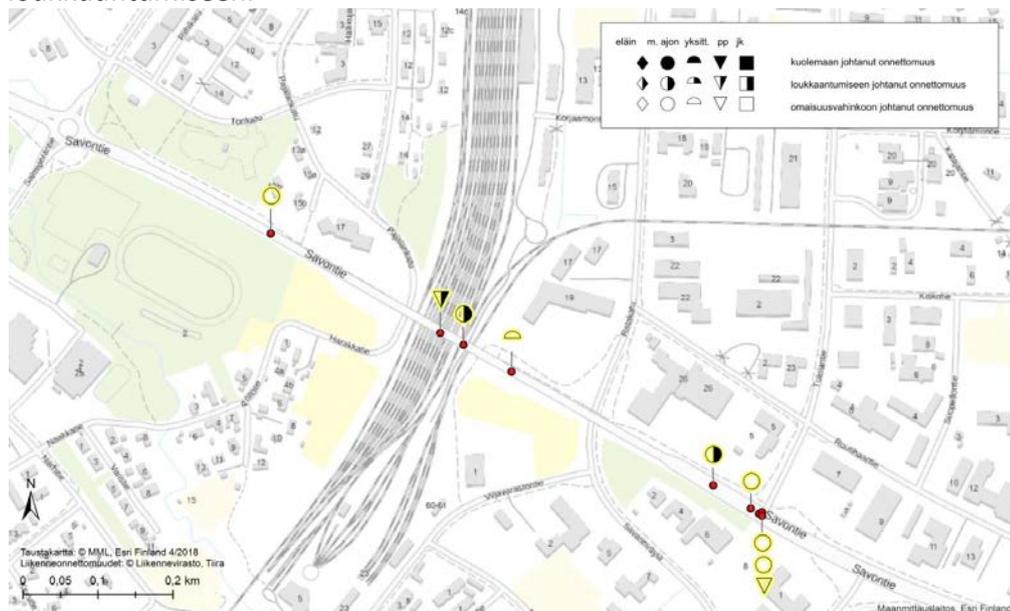
” Suunnittelualue päättyy nykyiseen Ratakadun risteyssiltaan. Eteläisen ylikulkusillan länsipuolella kulkee nykyinen jalankulku- ja pyörätie.

*Valtatie 27 toimii suurten erikoiskuljetusten reittinä. Reitin leveys- ja korkeusvaatimukset ovat 7m * 7m.*

Valtatietä pitkin liikennöi useita linja-autovuoroja. Lähimmät linja-autopysäkit ovat Tulolantien ja Hakatien liittymissä.” (Vt.27:n tiesuunnitelmaselostus Pohjois-Pohjanmaan Ely-keskus ja Ramboll Finland Oy)

Liikenneturvallisuus

”Vuosina 2011 - 2017 Eteläisellä ylikulkusillalla ja sen läheisyydessä on tapahtunut neljä poliisin tietoon tullutta onnettomuutta. Onnettomuuksista kaksi on johtanut loukkaantumiseen.”



Kuva: Liikenneonnettomuuskartta valtatie 27 suunnittelualueella

”Sillalla on liikenneturvallisuuspuutteita sekä rakenteisiin liittyvä puutteita. Sillan kevyen liikenteen väylä on nykyisellään kapea eikä sitä ole erotettu välikaiteella ajoradasta.

Nykyinen silta ei täytä radan ylittävälle sillalle asetettuja aukean tilan ulottuman vaatimuksia, (ATU). Raiteiden keskilinja on lähimmillään 2,5 metrin etäisyydellä pilarista ja alikulkukorkeus on 5,96...6,2 metriä.”

(Vt.27:n tiesuunnitelmaselostus Pohjois-Pohjanmaan Ely-keskus ja Ramboll Finland Oy)

Raideliikenteen alue ylikulkusillan alla

”Nykyinen ylikulkusilta sijaitsee rata-km 629 + 832 kohdalla. Silta on valmistunut liikenteelle vuonna 1961 ja on tyypiltään teräsbetoninen jatkuva laattasilta.

Nykyinen silta ei täytä radan ylittävälle sillalle asetettuja aukko vaatimuksia (ATU).

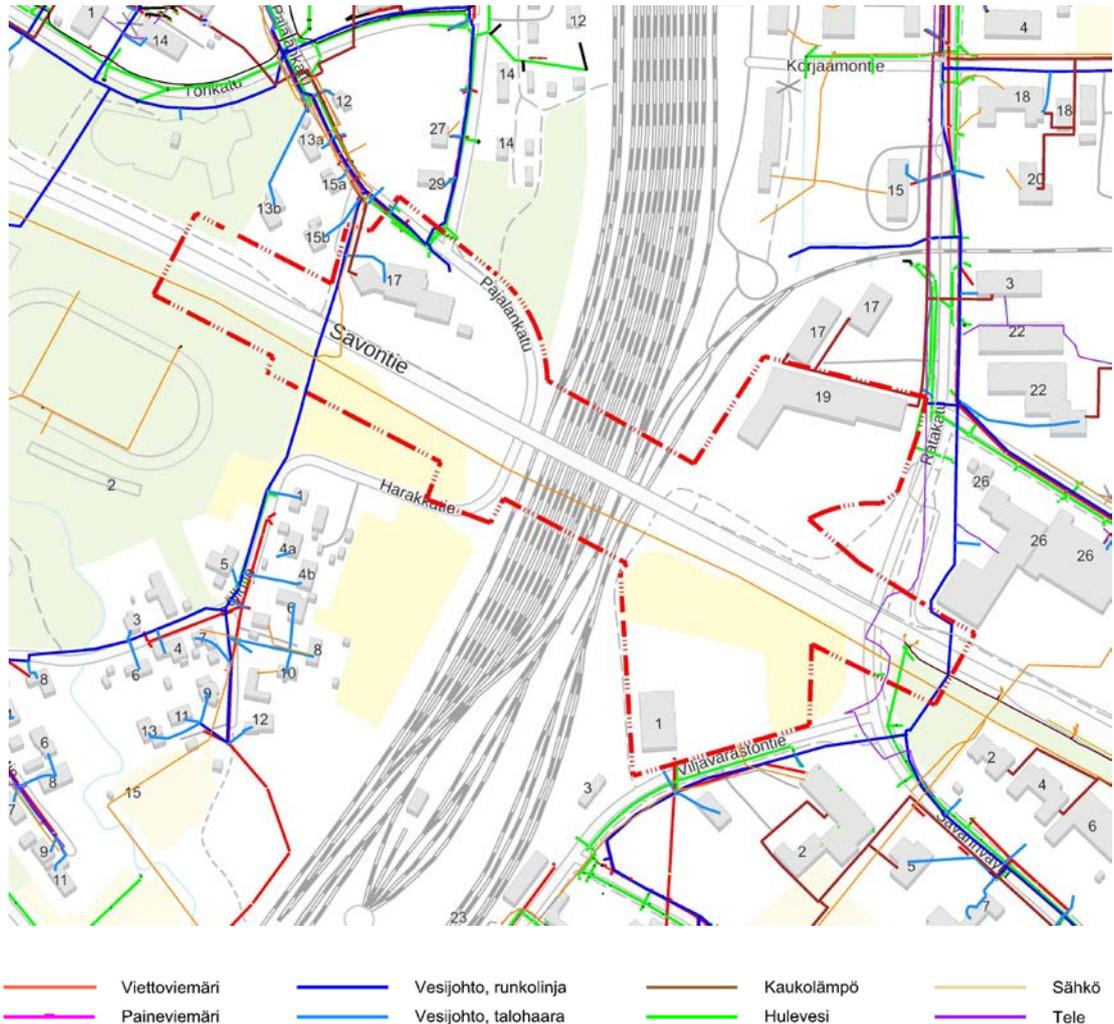
Sillan alittavat raiteet R001-R010 ja R013 –R014 ovat sähköistettyjä Raiteet R011-R012,R016 ja R=61 ovat sähköistämättömiä. RaideR001 toimii suurkuljetusraiteena.

Liikennepaikalla uusitaan asetinlaite erillisenä hankkeena arviolta vuonna 2019. Henkilöliikennettä Ylivieskasta lähtee ja sinne tulee Helsingistä, Oulusta ja Iisalimesta. Helsinki –Oulu –välillä on 28 junaa /vrk, Ylivieska- Iisalmi välillä 4 junaa/vrk. Tulevaisuuden henkilöliikenneselvityksessä (päivitys 2014) Kokkola –Oulu välin matkustajamäärä kasvaa vuodesta 2010 vuoteen 2035 noin 750 0000 matkustajaan vuodessa. Henkilöratapihalla on kolme laituriraidetta.”

(Vt.27:n tiesuunnitelmaselostus Pohjois-Pohjanmaan Ely-keskus ja Ramboll Finland Oy)

Tekninen huolto

Kaavamuutosalueelle ja lähialueelle sijoittuva teknisen huollon verkosto on esitetty alla olevassa kuvassa.



Kuva: Ote johtokartasta

Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt

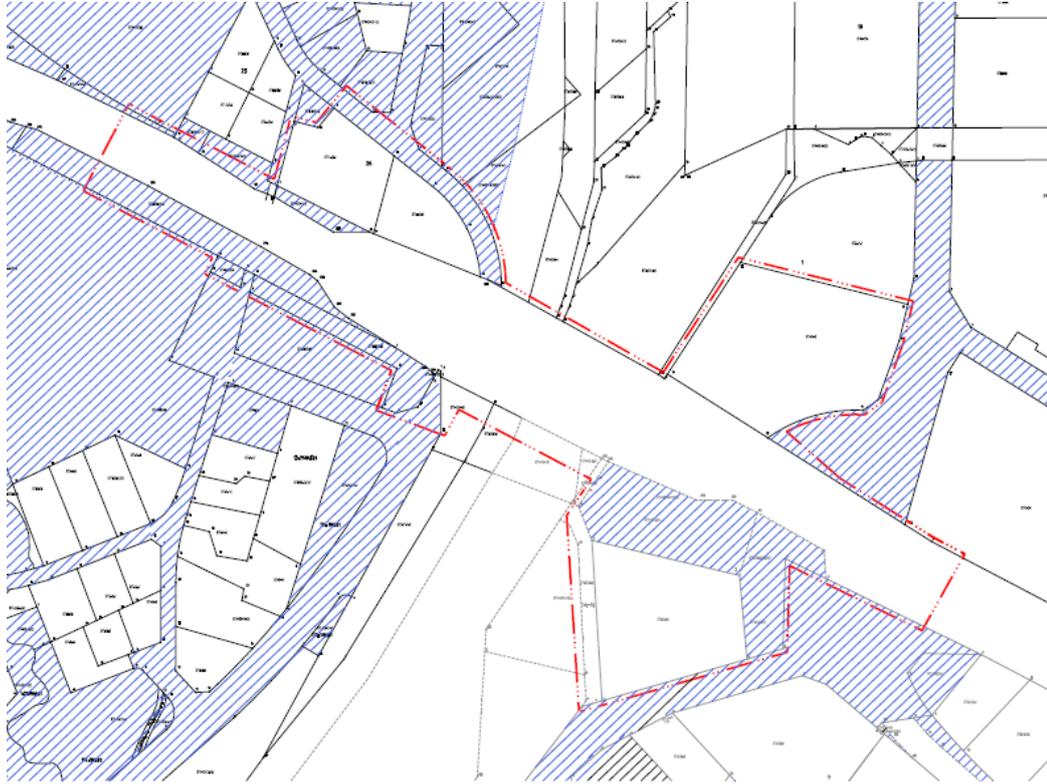
Kaavoitus ei lisää nykyisellään sisäistä liikennettä alueella voimassaolevaan kaavaan verrattuna. Keskeinen ongelma kaavamuutosalueen tieosuudella on liikenneturvallisuuden ja rakenteisiin liittyvät puutteet ylikulkusillalla.

Pilaantuneet maa-alueet

Kaava-alueella ei ole todettu pilaantuneita maa-alueita.

3.1.4 Maanomistus

Suunnittelualue pinta-alaltaan yhteensä noin 8,22 ha, josta valtion omistus (rautatie- ja liikennealueet) 45 %, kaupungin 22,2 % ja yksityinen omistus 32,8 %.



Kuva: Ote maaomaisuuskartasta



Kaupungin maaomaisuus

3.1.5 Kaava-alueita koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet

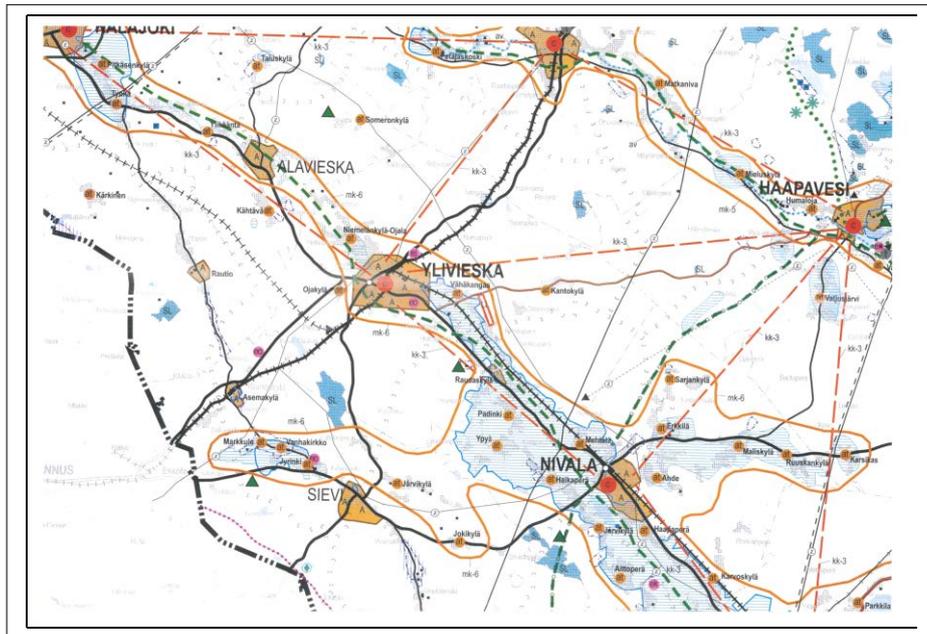
Valtioneuvosto on päättänyt valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista, jotka ovat tulleet voimaan 1.6.2001 ja joita on täydennetty 1.3.2009. Tämän kaavatyön osalta on huomioitava erityisesti toimivaan aluerakenteeseen ja eheytyvään yhdyskuntarakenteeseen liittyvät valtakunnalliset tavoitteet. Alueella ei ole valtakunnallisesti merkittäviä kohteita, (MRA 25 §).

Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaava ja sen uudistaminen

Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaava on vahvistettu ympäristöministeriössä 17.2.2005. Ylivieska on Oulun eteläisen aluekeskuksen ydinaluetta ja kuuluu alueen kaupunkiverkostoon. Maakuntakaavassa suunnittelualue on osa Ylivieskan taajama-toimintojen aluetta (A). Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee mm. alueiden käyttöönottojärjestyksessä ja mitoituksessa kiinnittää erityistä huomiota vaihtoehtoi-

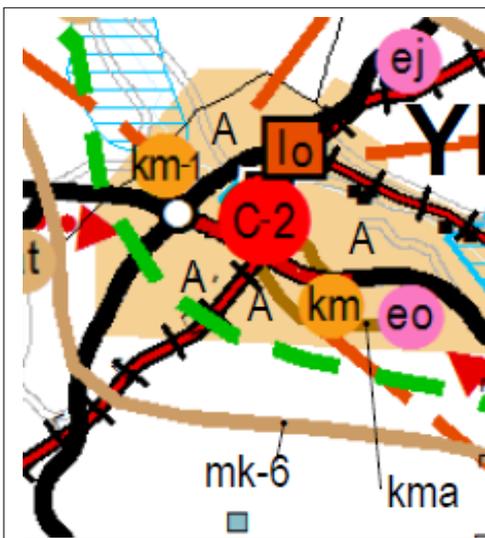
sten aluekokonaisuuksien toiminnallistaloudelliseen edullisuuteen, ympäristön laatuun ja kevyen liikenteen toimintaedellytyksiin.

Maakuntakaavassa suunnittelualueelle on merkitty myös keskustatoimintojen alue (C). Merkinnällä osoitetaan kaupunkikeskustan ydinalue, johon sijoittuu keskustahakuisia palveluja sekä asumista. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja kaavoituksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota ydinkeskustan rajautumiseen muuhun taajamaan nähden alueelle sijoittuvien toimintojen määrittelyyn, liikennejärjestelyihin sekä keskustan taajamakuvaan. Valtatietä koskevassa määräyksessä on pyrittävä edistämään kevyen liikenteen väylien toteuttamista erityisesti taajamien, kyläkeskusten ja koulujen läheisyydessä.



Kuva: Ote voimassaolevasta maakuntakaavasta 2010

Maakuntakaava on ohjeena yleiskaavoitukselle. Maakuntakaavan uudistaminen on tullut vireille 2010. Maakuntakaavan uudistuu vaiheittain.



1.vaihekaava ympäristöministeriö vahvisti 23.11.2015:

- energiantuotanto ja -siirto (manneralueen tuulivoima-alueet, merituulivoiman päivitykset, turve- tuotanto alueet)
- kaupan palvelurakenne ja aluerakenne, taajamat
- luonnonympäristö (soiden käyttö, suojelualueiden päivitykset, geologiset muodostumat)
- liikennejärjestelmän (tieverkko, kevyt liikenne, raideliikenne, lentoliikenne, meriväylät) ja logistiikka.

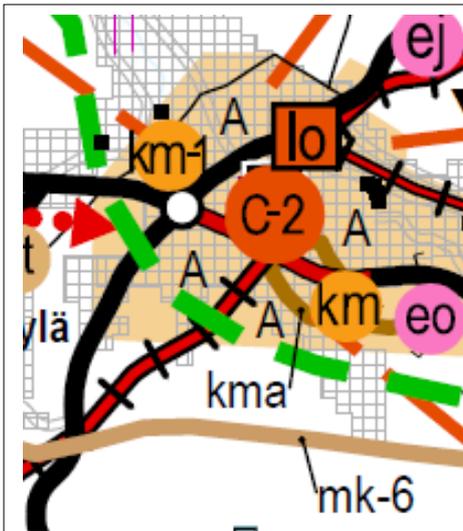
Kuva: Ote Maakuntakaavojen yhdistelmäkartta: Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaava (2006) ja Pohjois-Pohjanmaan 1. vaihemaakuntakaava 23.11.2015)

Suunnittelukohde on esitetty 1. vaihemaakuntakaavassa merkittävästi parannettava valtatie (punamusta vt- merkintä). Merkinnällä osoitetaan huomattavaa tien parantamista, joka on verrattavissa tien uus- tai laajennusinvestointeihin. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on pyrittävä edistämään jalankulku ja pyöräteiden toteuttamista erityisesti taajamien ja koulujen läheisyydessä.

Kaavamuutosalueelle sijoittuva tiejakso ylittää maakuntakaavassa osoitetun merkittävästi parannettavan nopean henkilöliikenteen ja raskaan tavaraliikenteen pääradan (punamusta ratamerkintä). Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on varauduttava nopean henkilöjunaliikenteen ja raskaan tavaraliikenteen edellyttämän radan ja turvallisuuden parantamiseen, mm tasoristeysten poistamiseen sekä kaksoisraiteiseen.

Suunnittelualueen C-2 merkinnällä osoitetaan maakunnan alueellisen keskustan ydinalue, johon sijoittuu keskustahakuisia palveluja sekä asumista, Ylivieskassa myös matkakeskus. Suunnittelumääräysten mukaan keskustatoimintojen aluetta tulee kehittää maakunnan alueellisena kaupan pääkeskuksena. Keskustatoimintojen alueiden kehittämisessä on kiinnitettävä huomiota alueen kaupallisen palvelutarjonnan vahvistamiseen, palveluiden saavutettavuuteen ja keskustatoimintojen hallittuun laajentamiseen. Alueelle saa sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä.

Kaavamuutosalueelle sijoittuva tiejakson eteläosa rajoittuu 1. vaihemaakuntakaavassa vähittäiskaupan suuryksikön alueeseen (km). Merkinnällä osoitetaan merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittumiskohteet keskustatoimintojen alueiden ulkopuolella.

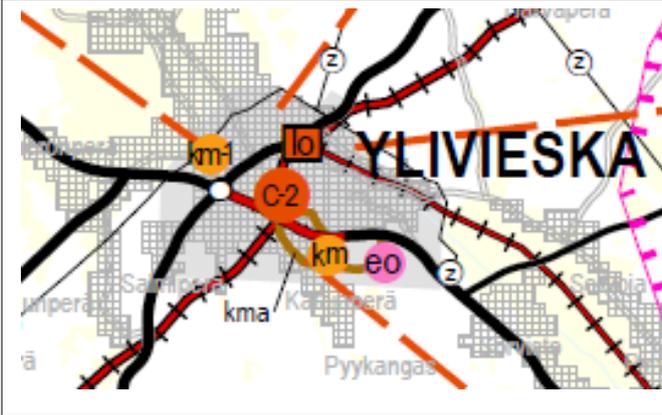


2. vaihekaava: Maakuntahallitus hyväksyi 7.12.2016.

- Kulttuuriympäristö
- Maaseudun asutusrakenne
- Virkistys ja matkailu
- Jätteenkäsittely

Kuva: Ote Maakuntakaavojen yhdistelmäkartta:
Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaava2006
Pohjois-Pohjanmaan 1. vaihemaakuntakaava 23.11.2015
Pohjois-Pohjanmaan 2. vaihemaakuntakaava 7.12.2016

Toisessa vaihemaakuntakaavassa **kaavamuutosaluetta** koskee kaavamerkintä C-2 eli **alueellisen keskustatoimintojen alue**. Merkintään liittyvät suunnittelumääräykset on vahvistettu 1. vaihemaakuntakaavassa.



3. vaihekaava: Maakuntahallitus hyväksyi 11.6.2018

- Pohjavesi- ja kiviainesalueet,
- Mineraalipotentiali- ja kaivosalueet,
- Oulun seudun liikenne ja maankäyttö,
- tuulivoima-alueiden tarkistukset,
- Vaalan ja Himangan kaavamerkintöjen tarkistukset,
- Muut tarvittavat päivitykset

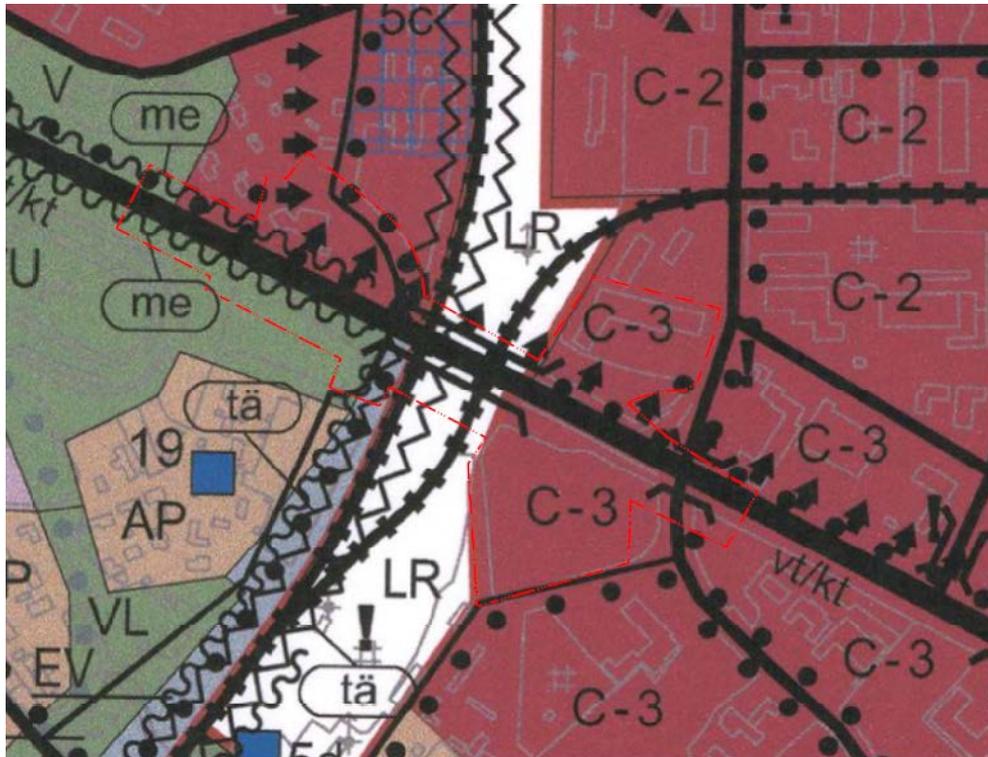
Maakuntahallitus on 5.11.2018 antamallaan päätöksellä (§ 232) määrännyt Pohjois-Pohjanmaan 3. vaihemaakuntakaavan tulemaan voimaan MRL 201 § nojalla ennen kuin se on saanut lainvoiman.

Kuva: Ote 3. vaihemaakuntakaava

Kolmannessa vaihemaakuntakaavassa **kaavamuutosaluetta koskevia kaavamääräyksiä ovat:** Oulu eteläisen alueen kaupunkiverkko (punainen katkoviiva kk-3), **alueellinen keskustatoimintojen alue (C-2)**, vähittäiskaupan suuryksikkö (km) vähittäiskaupan kehittämisen kohdealue (ruskea viiva kma) ja **merkittävästi parannettava valtatie** (punamusta vt).

Yleiskaava

Kaupunginvaltuusto on 7.6.2011 § 40 hyväksynyt keskustan osayleiskaava 2030.



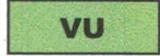
Kuva: Ote Keskustan osayleiskaava 2030, jossa kaavamuutosalueen likimääräinen sijoittuminen on esitettyä punaisella

Yleiskaavassa suunnittelualueella on seuraavat yleiskaavamerkinnot:



KESKUTATOIMINTOJEN ALUE

Alue varataan Oulun eteläisen alueenkaupunkiverkon ja sen vaikutusalueettapalvelevalle keskustatoiminnoille kuten kaupalle, julkiselle ja yksityiselle palveluille ja hallinnolle, keskustaan soveltuvalla asumisella ja ympäristöhäiriötä aiheuttamattomille työpaikkatoiminnoille. Alueelle saa sijoittaa MRL 114 §:n mukaisen vähittäiskaupan suuryksikön. Alueelle saa sijoittaa myös tilaa vaativaa erikoistavarakauppaa.



URHEILU- JA VIRKISTYSPALVELUJEN ALUE

Alue varataan päivittäiseen ulkoiluun, virkistykseen, leikkiin, ja luonnon kokemiseen. Alueella on sallittua virkistys- ja ulkoilutoimintoja palveleva rakenne.



RAUTATIELIIKENTEEN ALUE



KEHITTÄMISALUE

Alue on MRL 111 §:n mukaista kehittämisaluetta. Alueella sovelletaan seuraavia MRL 112 §:n erikoisjärjestelyjä:

1. Alueen toteuttamisvastuu MRL 84:ssä ja 90 §:ssä tarkoitetuilta osin osoitetaan alueen kehittämistä varten muodostettavan yhteisön tehtäväksi.
2. Asemakaavaa laadittaessa tai muutettaessa tehdään alueen toteuttamisesta kertyvien hyötyjen ja kustannusten jakamiseksi kunnan ja kiinteistönomistajien kesken kiinteistöjärjestely siten, kuin siitä erikseen säädetään, milloin jakamiseen tämän lain säännöksistä poikkeavalla tavalla on olosuhteista johtuen erityistä syytä.
3. Kunnalla on oikeus periä maanomistajalta suhteutettu kohtuullinen kehittämismaksu, jos alueen kehittämistoimenpiteistä koituu maanomistajalle erityistä hyötyä, joka on epäsuhteessa hänen suorittamiinsa kustannuksiin.
4. Kunnalla on etuosto-oikeus etuostolain (608/1977) 5 §:n1 momentissa asetetusta pinta-alarajoituksesta riippumatta.
5. Alueelle suunnataan erityisiä tukitoimia sen mukaan kuin niistä valtion tukitoimien osalta asianomaisen viranomaisen kanssa erikseen sovitaan.

Aluetta kehitetään maankäyttömerkintöjen mukaisesti. Aluetta kehitetään tiivistämällä ja eheyttämällä keskustan ja sen lähiympäristön maankäyttöä voimakkaasti sekä muuttamalla alueen maankäyttöä radan itäpuolisilla osilla.

Alueen kehittämisessä tulee erityisesti kiinnittää huomiota palvelujen saavutettavuuteen, kaupunkirakenteen tiivyyteen ja viihtyisyyteen, rakennusperinnön säilyttämiseen sekä kehittämistoimen vaiheistukseen ja ajoitukseen.



VALTATIE/KANTATIE



KEVYEN LIIKENTEEN REITTI.



PÄÄRATA JA LIIKENNEPAIKKA, MERKITTÄVÄSTI PARANNETTAVA OSUUS
Rautatieosuudella ja sen ympäristössä tulee varautua kaksoisraiteen toteuttamiseen. Radan läheisyyteen rakennettaessa tulee suojautua melulta ja tärinältä riittäväillä rakenteellisilla ratkaisulla.



YHDYSRATA/SIVURATA/TEOLLISUUSRAIDE

Radan läheisyyteen rakennettaessa tulee suojautua melulta, tärinältä riittäväillä rakenteellisilla ratkaisulla.



MELUNTORJUNTATARVE

Viereiset alueet tulee suojata riittäväillä melusuojausrakenteilla. Melualueelle rakennettaessa tulee käyttää riittävää rakenteellista suojausta.



TÄRINÄNTORJUNTATARVE

Viereiset alueet tulee suojata riittäväillä tärinänsuojausrakenteilla. Tärinäalueelle rakennettaessa tulee käyttää riittävää rakenteellista suojausta.



LIIKENNETUNNELI

Asemakaava

Alueella on voimassa useita asemakaavoja:

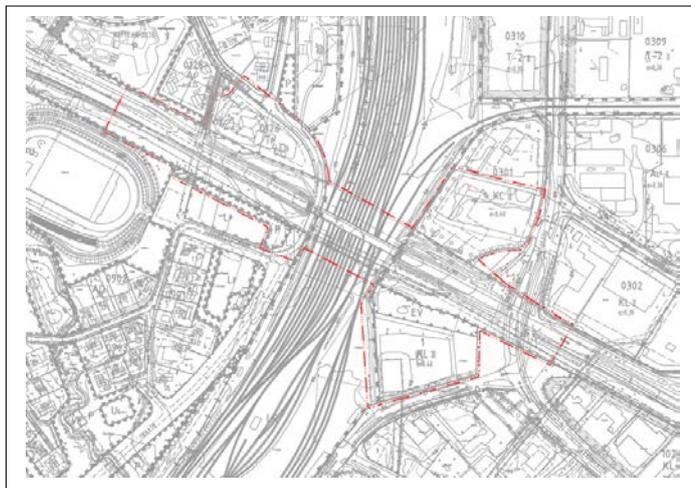
Ak 12.6.1967 Suunnittelualueelle on asemakaavassa osoitettuna 9. kaupunginosan puistoa (P).

Ak 31.5.1973 Suunnittelualueelle on asemakaavassa osoitettuna 9. kaupunginosan puistoa (P).

Ak 22.8.1974 Suunnittelualueelle on asemakaavassa osoitettuna: 1. kaupunginosan liikennealuetta (LT).

Ak 13.9.1991 Suunnittelualueelle on asemakaavassa osoitettuna: 3. kaupunginosan liikerakennusten korttelialuetta (KL) sekä liikennealuetta (LT).

Ak 21.9.2010 Suunnittelualueelle on asemakaavassa osoitettuna: 3. kaupunginosan liikerakennusten korttelialuetta (KL) sekä suojaviheraluetta (EV).



Kuva: Ote ajantasa-aseamakaavasta, jossa kaavamutosalue on rajattuna punella

Muut maankäytön suunnitelmat

Kaupunginhallitus on hyväksynyt 13.1.2014 § 4 asemakaavoitusta ja muuta maankäytön suunnittelua ohjaavan yleispiirteisen kaavarunkosuunnitelman: Ydinkeskustan kaavarunko 2030. Kaavarunkosuunnitelma-alue rajautuu etelä-osastaan Savontiehen rautatiesillan kohdalla. Kaavarunkoon on rautatiesillan pohjoispuolelle osoitettu puisto, kerrostalovaltainen asuntoalue, urheilu- ja virkistyspalvelujen alue, keskusta-toimintojen alue sekä palvelujen ja työpaikkojen alue.

Rakennusjärjestys

Rakennusjärjestys on hyväksytty 16.12.2010 ja on ollut voimassa 1.1.2011 lähtien.

Kiinteistörekisteri ja tonttijako

Tonttijako laaditaan erillisenä (MRL 79 §) Alue on kaupungin ylläpitämää kiinteistörekisterissä olevaa aluetta.

Pohjakartta

Suunnittelualueen pohjakartta on kaavoitusmittausasetuksen (1284/99) mukainen. Teknisen palvelukeskuksen maankäyttöyksikkö ylläpitää pohjakartan tietoaaineistoa.

Rakennuskiellot

Suunnittelualueella ei ole rakennuskieltoa.

4 Asemakaavan muutoksen suunnittelun vaiheet**4.1 Asemakaavan muutoksen suunnittelun tarve**

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskus on ilmoittanut 21.6.2017 maantielain mukaisen tiesuunnitelman käynnistämisestä valtatielle 27 (Savontie) välille (Valtakatu-Ratakatu). Suunnitelma laaditaan yhteistyössä Ylivieskan kaupungin ja liikenneviraston kanssa. Suunnittelutyöhön sisältyy valtatie 27 linjauksen muutos noin 700 m matkalta ja uuden radan ylikulkusillan suunnittelu sekä uuden sillan aiheuttama välttämätön raidesuunnittelu sillan kohdalla. Suunnitelman toteuttaminen edellyttää kaavamuutosta koskien tieliikennealueen laajuutta. Hankkeen tavoitteena on liikenteen sujuvuuden ja liikenneturvallisuuden parantaminen.

Suunnitelmassa esitetty kevyen liikenteen linjaus on osoitettu osittain Koskipuhdon kaupunginosan liikerakennusten korttelin 1 ja Keskustan kaupunginosan korttelin 26 alueelle, mitkä käsitellään korttelialueiden kaavamuutoksena. Kaavamuutoksella muutetaan myös 10. kaupunginosan korttelin 1 rajausta osoittamalla osa asemakaavan mukaisesta korttelialueesta valtatie 27:n suojaviheralueeksi.

Kaavamuutosalueella on kaupungin, valtion ja yksityisten maanomistusta.

4.2 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

Alueen kaavan laatimisesta tehtiin päätös teknisten palveluiden lautakunnassa 12.6.2018 § 66. Samalla oikeutettiin tekninen palvelukeskus asettamaan valmisteluaineisto nähtäville. Kaavamuutos ilmoitetaan tulemaan vireille lehti-ilmoituksella 10.10.2018 sanomalehti Kalajokilaaksossa sekä kaupungin sähköisellä ilmoitustaululla.

4.3 Osallistuminen ja yhteistyö

Osalliset, osallistumis- ja vuorovaikutusmenettely, viranomaisyhteistyö on esitetty liitteenä olevassa osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa (OAS). Valtatie 27 radan eteläisen ylikulkusillan tiesuunnitelma selostuksineen etenee kaavaprosessin yhteydessä nähtäville (Pohjois-Pohjanmaan elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskus toimeksiantajana, laatijana Ramboll Finland Oy).

4.4 Asemakaavan muutoksen tavoitteet

4.4.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet on kerrottu liitteenä olevassa osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa (OAS).

Kunnan asettamat tavoitteet

Alustavaan tiesuunnitelmaan perustuen muutetaan valtatie 27 linjausta 600 metrin matkalta. Suunnitelma edellyttää liikennealueen laajentamista ja sillansijoituksen vähäistä muutosta sekä liikennealueeseen rajautuvien korttelialueiden rajausten tarkistamista.

Suunnittelutilanteesta johdetut tavoitteet

Alue on maakuntakaavassa osoitettu taajamatoimintojen alueena (A). Alueelta on laadittuna oikeusvaikutteiseksi keskustan osayleiskaava 2030, joka on hyväksytty KV 7.6.2011 § 40. Yleiskaavassa alue on osoitettu valtatieksi sekä siihen liittyvinä keskustatoimintojen alueina (C-3) sekä lähivirkistys- ja urheilualueena (VU). Asemakaavan muutosalueella on voimassa 12.6.1967 ja 31.5.1973, 22.8.1974, 13.9.1991 ja 21.9.2010 hyväksytyt asemakaavat, joiden mukaisia käyttötarkoituksia ja niiden ulottuvuuksia ei oleellisesti muuteta.

Alueen oloista ja ominaisuuksista johdetut tavoitteet

Vuonna 2016 Eteläiselle ylikulkusillalle laadittiin toimenpideselvitys, jonka yhteydessä sillalle tehtiin erikoistarkastus. Erikoistarkastuksen yhteydessä todettiin kantavuuteen ja liikenneturvallisuuteen vaikuttavia vaurioita. Kannen osalta silta olisi peruskorjattavissa ja vahvistettavissa, mutta maatukien asennon korjaamien ja puupaalu-perustusten kantavuuden lisääminen ovat erittäin haastavia ja kalliita toimenpiteitä, joiden onnistumista ei voida taata. Nämä vauriot jäävät peruskorjattuun rakenteseen ja lyhentävät jäljellä olevaa käyttöikä.

Sillan peruskorjauksella voidaan saavuttaa 10 - 15 vuoden käyttöikä n. 2,3 miljoonan euron korjauskustannuksilla. Peruskorjauksen jälkeen siltaan jää edelleen kantavuuspuute, joka rajoittaa erikoiskuljetuksia.

Toimenpideselvityksessä on todettu, että uusi silta on kustannustehokkaampi ratkaisu, jonka myötä Ely -keskus ja Liikennevirasto ovat päätyneet käynnistämään tiesuunnitelman laatimisen sillalle.

Valtatielle 27 on laadittu myös vuonna 2010 kehityssuunnitelma vuosille 2010 - 2030. Kehittämissuunnitelmassa on esitetty toimenpiteet, joilla varmistetaan liikenteen toimivuus myös tilanteessa, jossa Ylivieskan yleiskaavassa esitetyt maankäytön kehittämistoimenpiteet ovat toteutuneet. Kehityssuunnitelman mukaisesti Eteläisen ylikulkusillan kohtaa on tarkasteltu myös tilanteessa, jossa valtatie 27 on 4-kaistainen. Tällöin toinen ajorata voi kulkea nykyisen sillan kohdalta.

Radalle on laadittu vuonna 2018 rakentamissuunnitelma, jossa raide 3 poistetaan uuden tulevan välilaiturin tieltä. Työ toteutetaan vuoden 2018 ja 2019 aikana.

Tiealueen laajentaminen mahdollistaa valtatie linjauksen muutoksen 700 metrin matkalta ja liikennealueen laajentamisen siten, että sille voidaan sijoittaa kevyen liikenteen väylä. Kaavamuutos mahdollistaa uuden turvallisen rautatien ylittävän sillan rakentamisen.

4.5 Asemakaavan muutoksen ratkaisun vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

4.5.1 Valittujen vaihtoehtojen vaikutusten selvittäminen, arviointi ja vertailu

Tiesuunnittelun yhteydessä siltalinjauksesta tehtiin vaihtoehtotarkastelu, mikä on kokonaisuudessaan kuvattuna tiesuunnitelmaselostuksen kohdassa 4. Tutkitut vaihtoehdot ovat: Vt 27 tiesuunnitelmaselostus Pohjois-Pohjanmaan Ely-keskus ja Ramboll Finland Oy)

Suunniteltavan sillan puoli on päätetty Pohjois-Pohjanmaan Ely-keskuksen ja Ylivieskan kaupungin kesken suunnittelun aloituspalaverissa 15.6.2017. Kokouksessa päätettiin, että silta rakennetaan nykyisen sillan pohjoispuolelle.

Eduiksi ja haitoiksi sillan sijoittamisesta pohjoispuolelle todettiin

+ jkpp oikealla puolella myös tulevaisuuden kannalta

+ Ylivieskan kaupungilla toiveita suuntaisrampista Savarinväylälle, uuden sillan sijoittuminen pohjoispuolelle olisi tähän nähden parempi vaihtoehto.

+ Valtatien 27 leventäminen 4-kaistaiseksi on luontevampi, koska uusi silta voidaan rakentaa tulevaisuudessa nykyisen sillan viereen (toinen ajorata käytännössä suora)

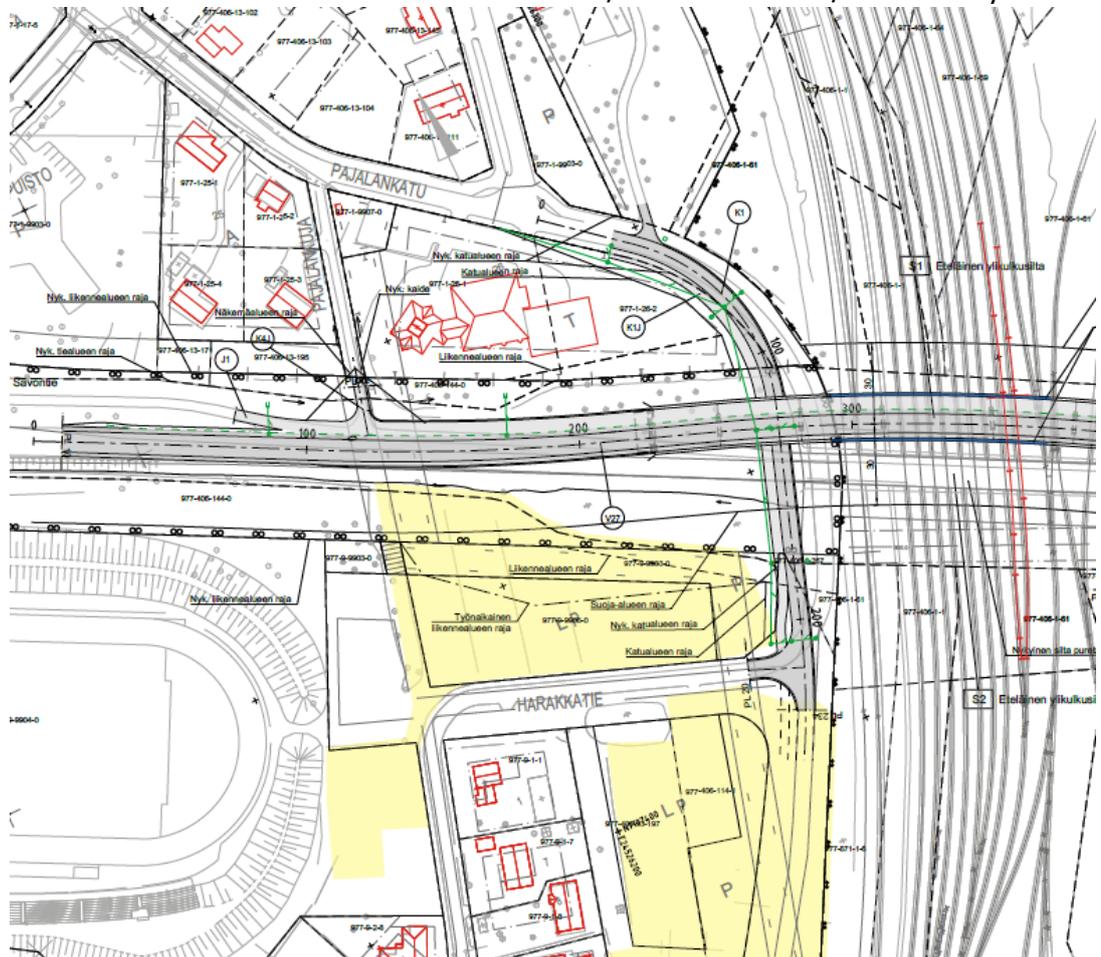
- sähköratarakenteiden siirtoja

- kaavamuutos vaikuttaa tonttien kokoon (jos silta sijoittuisi eteläpuolelle -> kaavamuutos puisto- ja EV-alueelle.



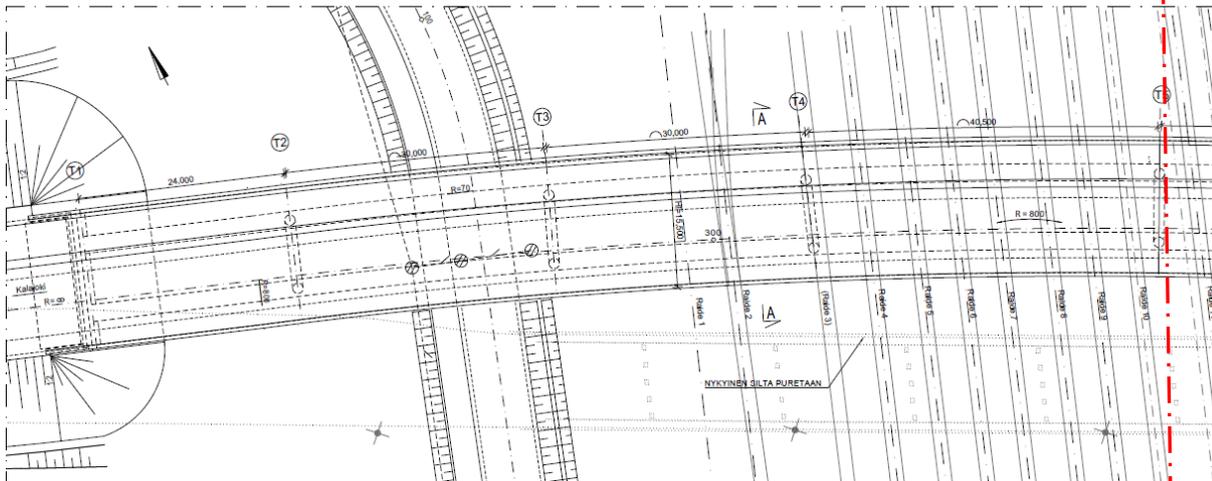
Kuva: Sillan sijoittuminen nykyisen sillan pohjoispuolelle

Asemakaavan muutosta varten on ollut käytettävissä: Tiesuunnitelma koskien Valtatie 27 rautatiesillan uusimista 20.2.2018 / Liikennevirasto / Ramboll Oy.

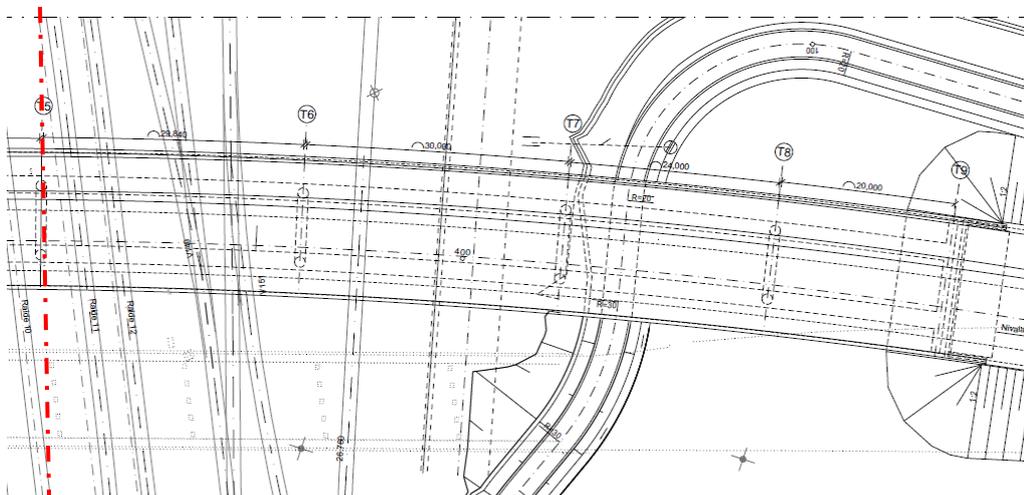


Kuva: Ote tiesuunnitelmasta 20.2.2018 / Ramboll Oy

TASOPIIRUSTUS 1:200

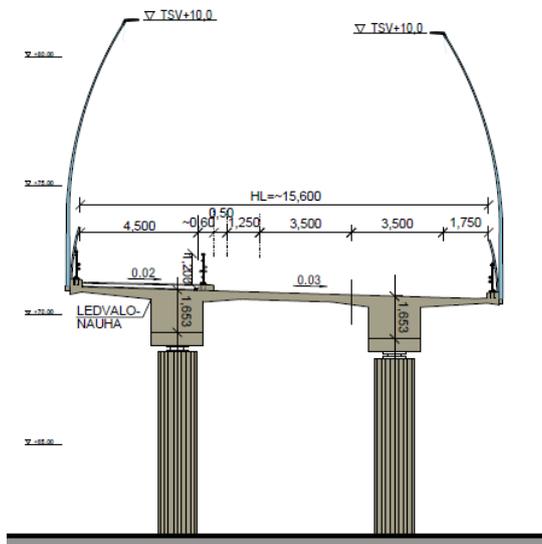


Kuva: Ylikulkusillan suunnitelmasta tasokuva osa 1



Kuva: Ylikulkusillan suunnitelmasta tasokuva osa 2

A-A 1:100

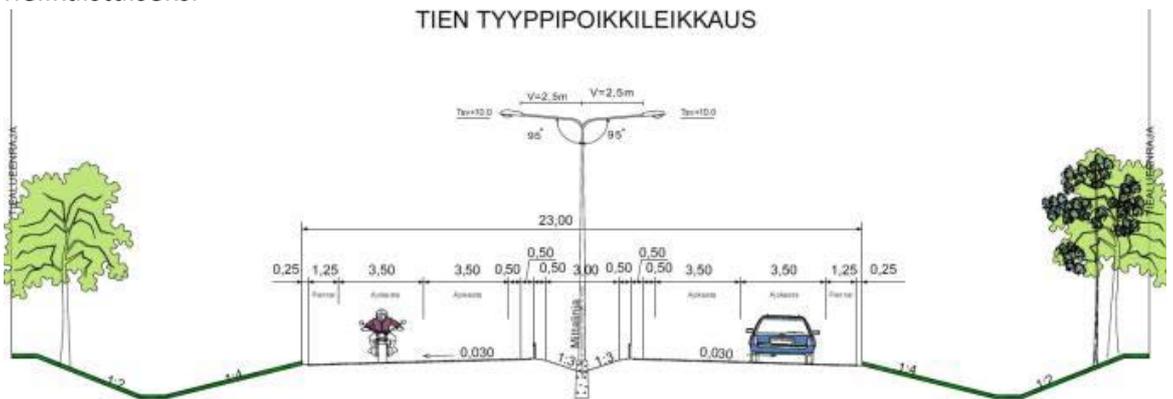


KOORDINAATTIJÄRJESTELMÄ: GTRS-GK24

KORKEUSJÄRJESTELMÄ: N2000

SILLAN SUUNNITELTU KÄYTTÖIKÄ 100 VUOTTA.

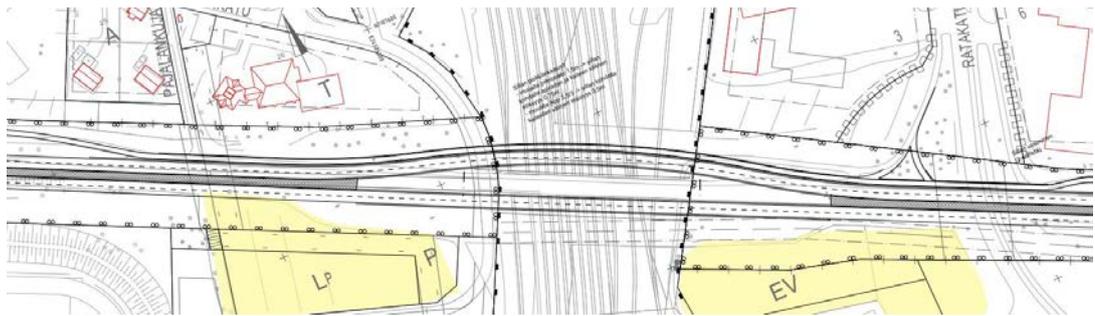
Valtatie 27 kehittämissuunnitelma v. 2010 - 2030 sisältää valtatie leventämisen nelikaistaiseksi



Kuva: Valtatie poikkileikkaus nelikaistaisena (Kehittämissuunnitelma, 2010)

Tieliikennesuunnitelmassa on todettuna:

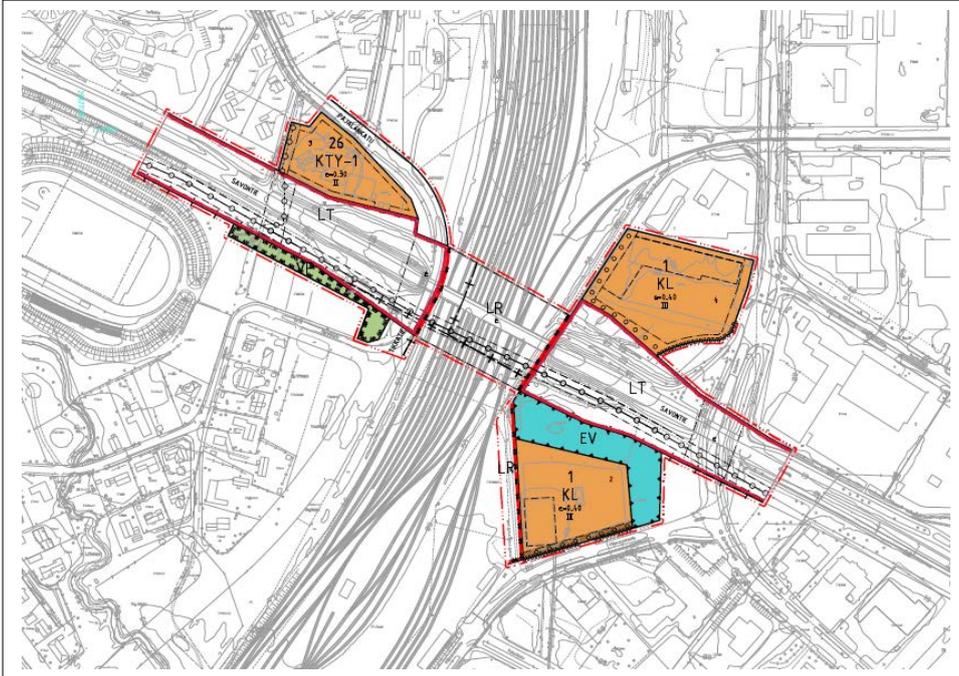
”Tältä osin tarkasteluja tehtiin kolmella eri geometrialla, kun uusi silta sijoittuu nykyisen sillan pohjoispuolelle. Ylivieskan kaupunki varautuu kaavamuutoksessa laajimaan vaihtoehtoon”, josta kuva alla.



Kuva: Nelikaistainen valtatie, toinen ajorata suorana, (Vt.27 tiesuunnitelmaselostus Pohjois-Pohjanmaan ELY-ykeskus ja Ramboll Finland Oy)

4.5.2 Lausunnot, mielipiteet ja niiden huomioonottaminen

Valmisteluaineisto nähtävillä 15.10.2018 – 29.10.2018



Kuva: Valmisteluvaiheen luonnos

Valmisteluaineistosta esitetty palaute viranomaisten ja lausunnot ja osallisten mielipiteet kaavoittajan vastineineen on käsitelty erillisessä liitteessä nro 6.



Kuva: Kaavaehdotuksena nähtäville 24.4.2019 – 24.5.2019

Ehdotusvaiheessa esitetty palaute viranomaisten lausunnot ja osallisten muistutukset kaavoittajan vastineineen on käsitelty erillisessä liitteessä nro 7.

5 Asemakaavan muutoksen kuvaus

5.1 Kaavan rakenne

5.1.1 Mitoitus

Kaavamuutosalue on pinta-alaltaan noin **8,22 ha**:

Liikennealuetta (LT) Valtatie 27 liikennealuetta.	noin 3,5976 ha
Rautatiealuetta (LR)	noin 1,0636 ha
Liike- ja toimistorakennusten korttelit (K) Liikerakennusten korttelialueet (KL) KL-tontti 10-1-2 noin 0,8090 ha	noin 2,4613 ha noin 0,8090 ha
Toimitilarakennusten korttelialueet (KTY-1) KTY-1 – tontti 1-26-3 noin 0,5584 ha KTY-1 – tontti 3-1-4 noin 1,0939 ha	noin 1,6523 ha
Puistoaluetta (VP)	noin 0,2014 ha.
Suojaviheralueet (EV)	noin 0,5327 ha
Kadut	noin 0,3676 ha

Muutoksia nykyiseen asemakaavaan verrattuna:

Korttelialueista osoitetaan lisäalueita Valtatien 27 liikennealueeseen (LT), Pajalankadun katualueeseen sekä ja valtatie varteen osoitettuun suojaviheralueeseen (EV).

Korttelin 3-3 pinta-ala pienenee noin 1104 m² ja korttelin tehokkuudeksi osoitetaan e = 0,45 / 4923 k-m² eli noin 106 k-m² enemmän kuin aikaisemmassa asemakaavassa.

Korttelin 1-26 pinta-ala pienenee noin 1285 m² ja korttelin tehokkuudeksi osoitetaan e = 0,45 / 2513 k-m² eli noin 451 k-m² enemmän kuin voimassa olevassa vuoden 1974 asemakaavassa.

5.1.2 Palvelut

Kaavamuutosalue on pääosin liikennealuetta ja liikennejärjestely tukee valtatie liikenneympäristöä ja liikenneturvallisuutta.

5.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen

Asemakaavamuutoksen tavoitteena on parantaa seudullisen valtatie toimivuutta. Tiesuunnitelma on laadittu 700 metrin matkalle ja suunnitelmaan on esitettyä toteutettavaksi uusi tielinjaus ja uusi rautatie ylikulkusilta, kun nykyinen silta on tullut elinkaarensa päähän. Valtatie liikennemäärät ovat kasvussa (vuonna 2035 ennustettu liikennemäärä on noin 19 400 ajon/ vrk).

Hanke toteuttaa alueen liikenneympäristön turvallisuutta ja liikennöitävyyttä: Uuden sillan käyttöäksi on arvioitu 100 vuotta (Jännitetty betoninen jatkuva palkkisilta). Tielinjaus vaikuttaa valtatiehen rajoittuvien kahden liiketontin pinta-aloihin vähentävästi nykytilanteeseen verrattuna.

5.4 Kaavan vaikutukset

5.4.1. Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Väestön rakenne ja kehitys kaava-alueella ja asuminen

Kaavamuutosalueelle ei sijoitu asumista.

Yhdyskuntarakenne

Kaavamuutosalueen ympäristö on rakentunut keskustapalvelujen alueena. Kaavamuutosalueen liikennejärjestely parantaa asunto – ja liikealueiden saavutettavuutta ja palvelee seudullista liikennettä. Kaavamuutoksella laajennetaan sekä liikenne- että katualuetta.

Palvelut

Suunnittelualueella on kaksi rakentunutta liiketonttia tilaa vaativalle erikoiskaupalle, ja Keskustan korttelissa 26 toimii Keski-Pohjanmaan Kirjapaino. Kaavamuutoksella ei ole vaikutusta em. toimintoihin. Palvelut sijoittuvat nykyisellään asemakaavan mukaisesti toteutuneisiin toimitiloihin.

Työpaikat, elinkeinotoiminta

Kaavamuutos sijoittuu osin kaupan alan työpaikka-alueelle.

Sosiaalinen ympäristö

Valtatie 27 muodostaa merkittävän osan Ylivieskan keskustatoimintojen liikenneympäristöä. Asemakaavamuutoksella ei ole merkittäviä sosiaalisia vaikutuksia. Liikennemäärien lisääntyminen ei tuottane jatkossa ongelmia, kun uuden sillan ja turvallisen kevyen liikenteen väylän rakentaminen parantaa nykyistä tieympäristöä ja turvallisuutta.

Virkistys

Kaavamuutoksella ei ole merkittävää vaikutusta virkistysalueisiin.

Kaavamuutoksessa on mukana osa tien vierialueesta, mikä säilyy edelleenkin olevan asemakaavan mukaisena viheralueena. Tiesuunnitelmaan on kirjattuna ”*Tiealueelta tulee poistettavaksi puustoa rakentamisen yhteydessä. Kun uusi ylikulkusilta on rakennettu, istutetaan uusittavan teosuuden molemmille puolin lehti- ja havupuita. Eryityisesti sillan länsi- ja itäpäähän sijoittuvilla uusilla puuistutuksilla pyritään kehystämään tehokkaammin rata-alueen ylittävää pitkää siltaa ja samalla pehmentämään näkymä sillan rakenteisiin tieympäristössä. Sillan mittakaavasta johtuen alueella tulee suosia suurikokoisia lehti- ja havupuita selkeinä ryhmäistutuksina. Tien reuna-alueet nurmetetaan.*”

Alueelle on ollut osoitettuna valtatie 27 alituksesta johtanut kevyen liikenteen yhteys, mutta kyseinen alitus poistuu kaavamuutoksessa eikä valtatielle tule

osoitettavaksi tälle kohdin valtatie alitusta. Valtatie alitus keskustasta Toivonpuistoon toteutuu ylikulkusillan alitse johtavan Pajalankadun kautta sekä Valtakadulta (ajoneuvoliikenne ja kevyt liikenne).



Kuva: Pajalankadun alitus, näkymä aseman suuntaan

Liikenne

Valtatie 27 ja sille sijoittuva rautatie ylittävä silta on merkittävässä roolissa sekä seudullisesti että paikallisesti. Valtatie ylittäessä ratapihan alkaa Savarin alue, joka on Pohjois-Pohjanmaan merkittävin Oulun ulkopuolella oleva kaupan keskittymä, jonne sijoittuu useita päivittäistavaran yksiköitä sekä tilaa vievän kaupan palveluja ja sekä teollisuutta.

Uuden sillan rakentamisella parannetaan nykyistä kevyen liikenteen toimintaympäristöä merkittävästi turvallisemmaksi (joitakin onnettomuuksia ollut). Kevyen liikenteen yhteydet ovat katuverkossa ja uudessa tiesuunnitelmassa on kevyen liikenteen turvallisuuteen kiinnitetty erityistä huomiota.

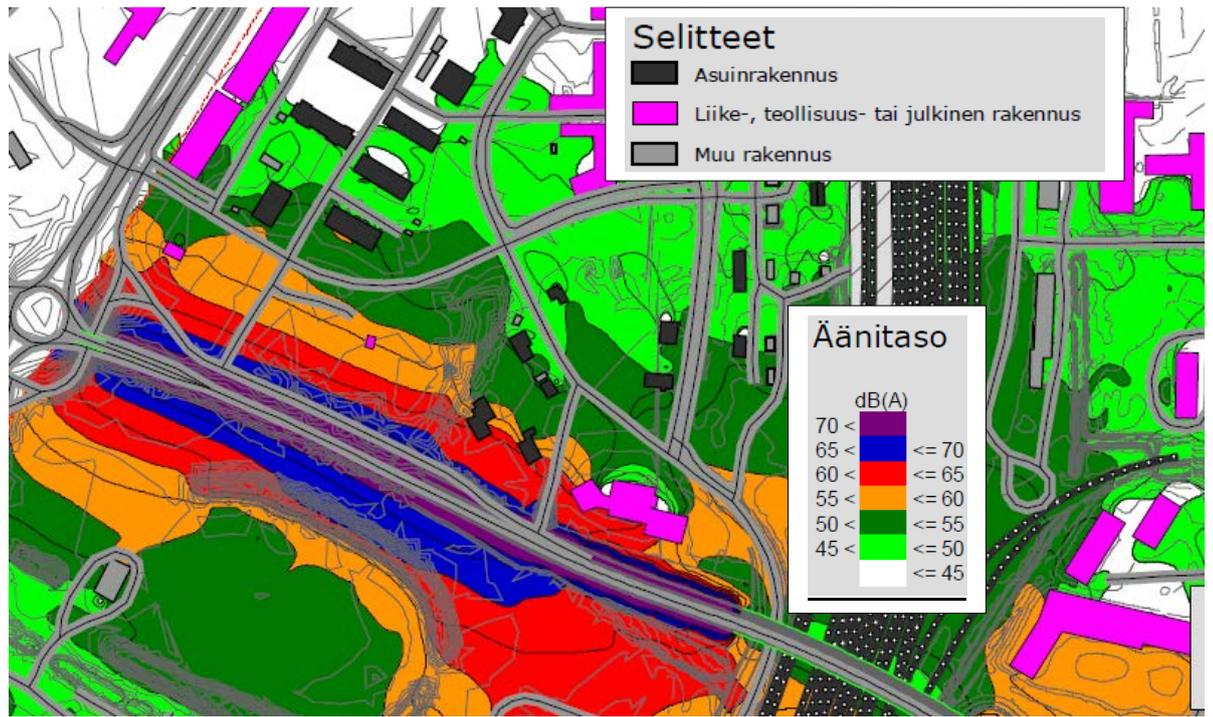
Valtatie liikennemääräksi vuodelle 2035 on ennustettu 19 400 /vrk eli kasvua nykyisestä (14 000 ajon/vrk) on noin 26 %.

Kaavoituksella ei muutu maankäytön pääkäyttötarkoitukset ja kyseessä on toteutunut asemakaava-alue, siten tiesuunnitelmalla ei ole oleellista vaikutusta voimassaolevan suunnittelualueeseen rajautuvaan maankäyttöön (erillispientalokortteliin 1-25, liiketeollisuuskortteliin 1-26, liikekortteleihin 3-2 ja 10- 1) eikä ole vaikutusta myöskään ko. korttelin melusuojausveloitteeseen meluselvitykseen perustuen.

Melu ja päästöt

Tiesuunnitelmaselostuksen (Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus / Ramboll Finland Oy) mukaan: *”Ylikulkusillan suunnitelmaratkaisulla ei ole merkittäviä melu- ja päästövaikutuksia. Valtatie liikennemäärän kasvu ei riipu valitusta suunnitelmaratkaisusta. Väylän sijainti ja taseus muuttuvat uuden sillan myötä, mutta sillä on vähäinen vaikutus melutilanteeseen asuinalueilla. Alueella maankäytön pääkäyttötarkoitukset eivät muutu, eikä alueelle ole kaavoitettu uutta, melulle herkkää maankäyttöä. Näin ollen suunnitelmaratkaisusta ei aiheudu uusia melusuojaustarpeita.”*

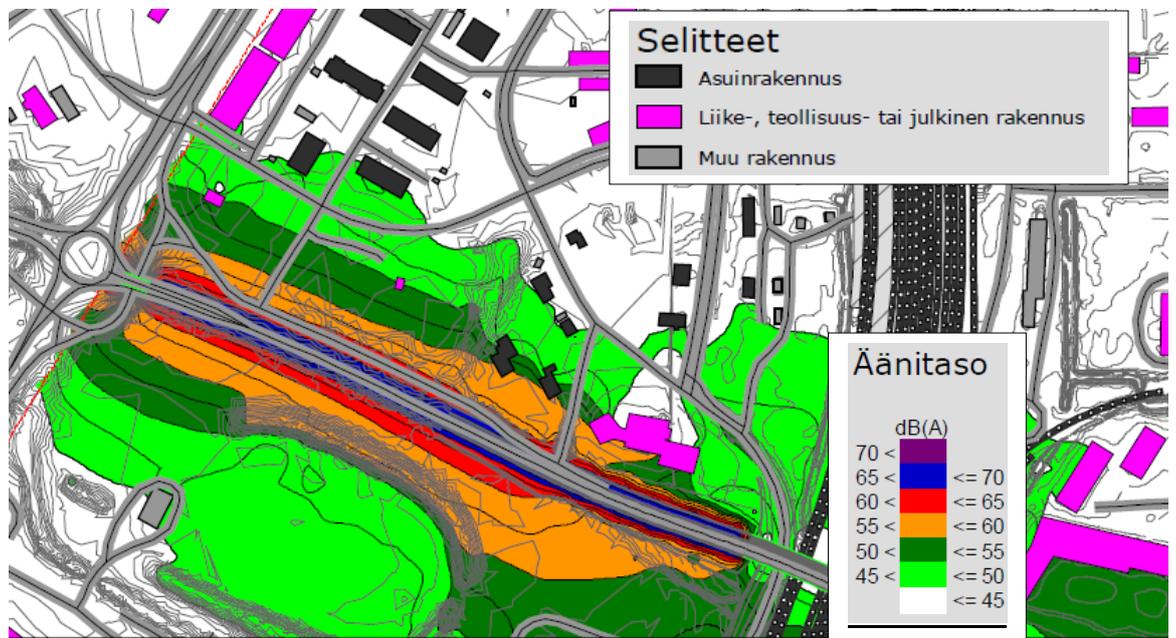
Alueelle on laadittu meluselvitys Ramboll Finland Oy 29.12.2017.



Kuva: Ote meluselvitys Tieliikenne, ennustetilanne v 2030.

Päiväajan keskiäänitaso, LAeq22-7, ei melusuojausta. Laskentakorkeus mp+ 2m.

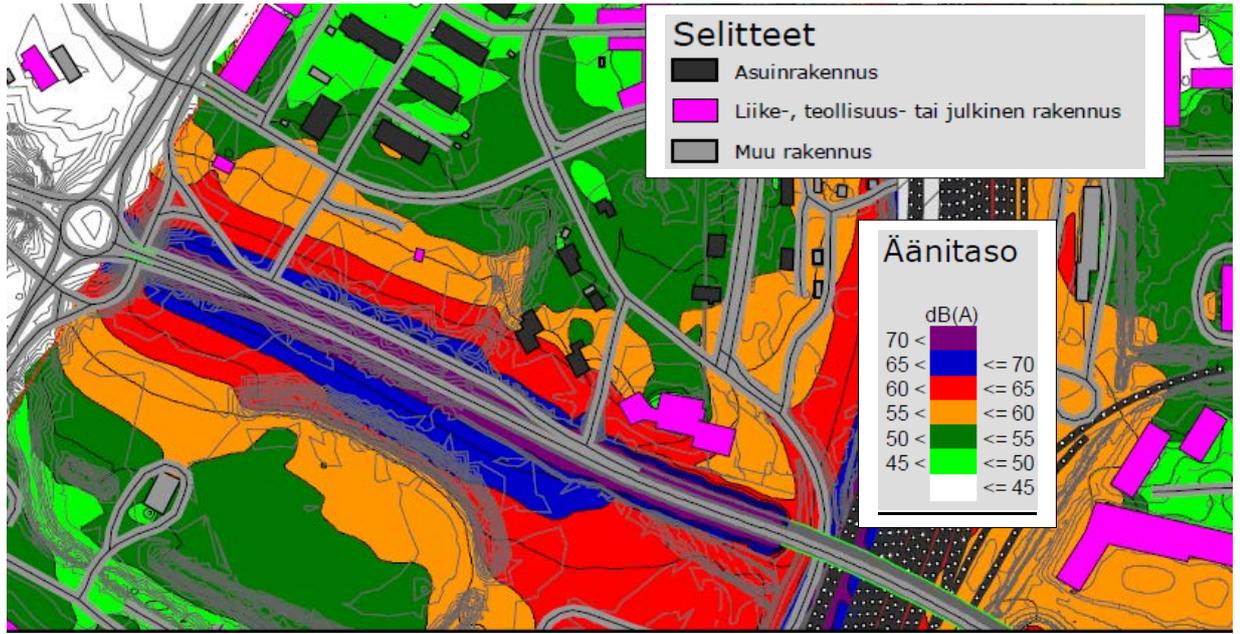
Tieliikenteen melulaskennoissa huomioitu: -Vt.27 eteläinen ylikulkusilta O-3410 TRS.



Kuva: Ote meluselvitys Tieliikenne, ennustetilanne v 2030

Yöajan keskiäänitaso LAeq7-22, ei melusuojausta. Laskentakorkeus mp+ 2m.

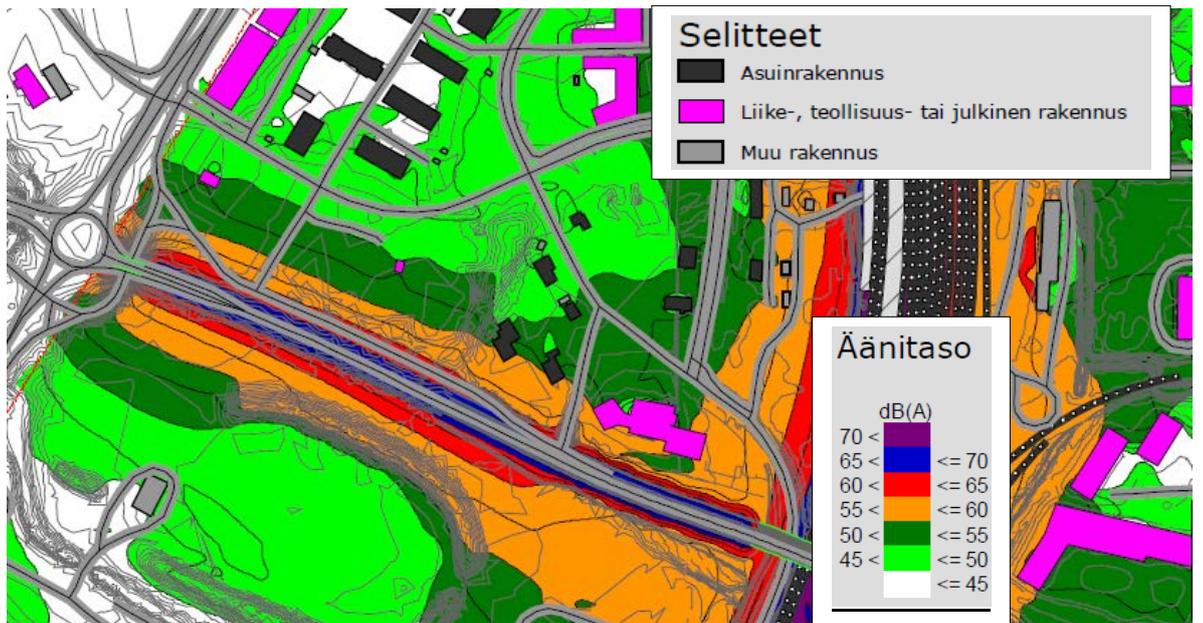
Tieliikenteen melulaskennoissa huomioitu: -Vt.27 eteläinen ylikulkusilta o-3410 TRS.



Kuva: Ote meluselvitys Tie- ja raideliikenne, ennustetilanne.

Päiväajan keskiäänitaso, LAeq7-22, ei melusuojausta. Laskentakorkeus mp+ 2m.

Tieliikenteen melulaskennoissa huomioitu: -Vt.27 eteläinen ylikulkusilta O-3410 TRS.



Kuva: Ote meluselvitys Tie- ja raideliikenne, ennustetilanne.

Yöajan keskiäänitaso, LAeq22-7, ei melusuojausta. Laskentakorkeus mp+ 2m.

Tieliikenteen melulaskennoissa huomioitu: -Vt.27 eteläinen ylikulkusilta O-3410 TRS

”Valtatien etelä- ja pohjoispuolella on yksittäisiä asuinrakennuksia, jotka ovat ennustetilanteessa melualueella. Meluselvityksessä tutkittiin laskennallisesti millä melusuojausrakenteilla melutaso näiden rakennusten kohdalla saadaan ohjearvotason mukaiseksi. Laskentojen perusteella tarvittavat suojaukset olisivat 130 m pitkä ja 2,7 m korkea meluaita sekä 95 m pitkä ja 1,5m korkea melukaide valtatie pohjoispuolelle sekä 220m pitkä 1,2m korkea melukaide valtatie eteläpuolelle.

Arvio tarvittavien melusteiden rakennuskustannuksista on noin 330 000 €. Asuinrakennuksissa, jotka näillä melusteilla voitaisiin suojata, on rakennus- ja huoneistorekisterin mukaan yhteensä 16 asukasta. Näin ollen melusuojausten kustannukseksi tulisi noin 20 600 €/hlö.

Koska esitetty suunnitelmaratkaisu ei aiheuta uusia melusuojaustarpeita ja meluntorjunnan kustannukset sillä saavutettuun hyötyyn nähden ovat korkeat, joten uusia melusuojaustoimenpiteitä ei esitetä tämän hankkeen yhteydessä toteutettavaksi.
” (Vt 27:n tiesuunnitelmaselostus Pohjois-Pohjanmaan Ely-keskus / Ramboll Finland Oy)

Liikenneturvallisuus

Silta

”Suoritettujen erikoistarkastusten perusteella sillassa on havaittu vakavia vauriota etenkin maa- ja välituissa ja kantavuustarkastelujen perusteella sillan kantavuus ei ole riittävä nykyisille liikennekuormille, joten nykyinen silta on päätetty 2016 tehdyn toimenpideselvityksen perusteella uusia.

Nykyinen silta korvataan uudella nykyisen sillan pohjoispuolelle paikalleen rakennettavalla sillalla. Rakennettava silta on tyypiltään jännitetty betoninen jatkuva palkkisilta (jBjp) Sillan jännemitat ovat $J_m=24,0+30,0+30,0+40,90+29,435+30,0+24,0+20,0$ m, hyödyllinen leveys 15,6 m (ajorata 10,5 m+ kevytliikenne 4,5 m) ja vaadittu alikulkukorkeus kiskonselästä mitattuna $\geq 7,0$ m.

Kaiteena käytetään Liikenneviraston ohjeen mukaista korkeaa H2-sillankaidetta, johon kiinnitetään hankekohtainen kaareva läpinäkyvä kosketussuojaseinä sähköistettyjen raiteiden kohdalle. Ajoradan ja jalankulku ja pyörätien väliin tulee korotettu ajoneuvoliikenteen kaide.” (Vt.27:n tiesuunnitelmaselostus Pohjois-Pohjanmaan Ely-keskus / Ramboll Finland Oy)

Rata

”Tie- ja siltasuunnitelmien johdosta sivuraiteiden R011 ja R012 vaakageometria muuttuu pysyvästi itäänpäin enimmillään 1,20 m noin 160 m matkalla kmv 629+760 – 629+920. Raiteet R011 ja R012 ovat sähköistämättömiä raiteita. R011 ja R012 vaakageometrian muutososuudella raiteiden alus- ja päällysrakenne uusitaan.”

”Silta varustetaan kosketussuojarakenteilla ja sen tulee täyttää RATO:n aukean tilan ulottuman (ATU) vaatimukset. Sähköratarakenteita muutetaan pysyvästi uuden sillan sijainnin ja rakentamisen vaatimissa rajoissa. Sillan rakentamisen vuoksi joudutaan tekemään myös työnaikaisia sähkörata- ja turvalaitemuutoksia. ”

(Vt.27:n tiesuunnitelmaselostus Pohjois-Pohjanmaan Ely-keskus / Ramboll Finland Oy)

Raideliikenne

Tärinä

Tärinä- ja runkomeluserveys (7.12.2017 Ramboll).

”Mitattu maaperän tärinä ja sen perusteella arvioitu rakennuksissa esiintyvä tärinä asettuu pääosin luokkaan D, $v_w,95 < 0,6$ mm/s. Erityisesti vaakavärähtely, joka rakenteessa esiintyy rakennusrungon tärinänä, on merkittävää. Tulos on riittävä nykyisten asuinkäytössä olevien rakennusten suhteen, mutta uudisrakentamisen yhteydessä tulisi ryhtyä toimiin tärinän vähentämiseksi.

Tärinän vähentämiseksi tehtävät toimenpiteet tulee suunnitella tapauskohtaisesti rakennussuunnittelun yhteydessä.”

”Uusille ja oleville liike- tms. rakennuksille, joissa ei ole tärinäherkkiä toimintoja, luokan D täytyminen on riittävää eikä niille välttämättä tarvita erityisiä tärinän vähentämistoimenpiteitä.”

Oleville rakennuksille ei selvityksen perusteella vaadita erityisiä toimenpiteitä.”

”Suunnittelualueen kaavoituksessa ja muussa maankäytössä tulee edellyttää asuinrakennuksille luokan C, $v_w,95 < 0,3$ mm/s täyttymistä, ja liike- ym. rakennuksille luokan D, $v_w,95 < 0,6$ mm/s täyttymistä.”

Suunnittelualueella em. vaatimus koskee uudisrakentamista ja mahdollisia toimenpiteitä ovat selvityksessä mainitusti esim:

- Pehmeän pintamaakerroksen vaihtaminen karkearakeisiin kerroksiin rakennusten ympärillä(saattaa torjua pinta-aaltoja)
- Tärinäeristeet, esim. jouset tai eristematot rakennusten perustuksissa
- Rakennuksen perustusten ja rungon värähtelysuunnittelu siten, että rakenneosien välillä on riittävä vaimennus ja niiden ominaistajuudet poikkeavat maassa esiintyvän värähtelyn taajuuksista

Runkomelu

Tärinä- ja runkomeluserveys (7.12.2017 Ramboll).

Selvityksen perusteella 35 dBA suositus runkomelun raja-arvosta voidaan ylittää suunnittelualueella. Runkomeluun pätevät samat johtopäätökset kuin tärinään.

Oleville rakennuksille ei selvityksen perusteella vaadita erityisiä toimenpiteitä. Uusien rakennusten osalta tarvitaan hankekohtaisia toimenpiteitä runkomelun huomioimiseksi. Liikennetärinän torjumiseksi tehtävät toimenpiteet torjuvat myös runkomelua.

Johtopäätökset / Tärinä- ja runkomeluserveys (7.12.2017 Ramboll).

Olevien rakennusten osalta arvioitu liikennetärinä ja runkomelu eivät aiheuta erityisiä toimenpiteitä. Suunnittelualueen kaavoituksessa ja muussa maankäytössä tulee edellyttää asuinrakennuksille luokan C, $v_w,95 < 0,3$ mm/s täyttymistä, ja liike- ym. rakennuksille luokan D, $v_w,95 < 0,6$ mm/s täyttymistä.

Vaikka mitattu tärinä ylittää nykytilanteessa uusilta asuinrakennuksilta vaadittavat raja-arvot, riittäville toimenpiteillä voidaan vähentää tärinää ja runkomelua rakennuksissa riittävän alhaiselle tasolle. Tärinä ja runkomelu eivät siten aseta erityisiä rajoitteita maankäytölle suunnittelualueella, kunhan ne huomioidaan suunnittelussa

riittävän hyvin. Rakentamista alle 25 m etäisyydelle radasta tulee kuitenkin mahdollisuuksien mukaan välttää.

”Suunnittelualueella sijaitsevilla kaduilla kulkeva raskas liikenne saattaa aiheuttaa paikallisia tärinä- ja runkomeluhaittoja. Kokonaisuutena voidaan kuitenkin yleistää kumipyöräliikenteen aiheuttamat tärinä- ja runkomeluvaikutukset vähäisiksi junaliikenteen vaikutuksiin verrattuna.”

Asemakaavamuutos käsittää liikekorttelit 1 ja 26 ja ne sijoittuvat noin 138 metrin etäisyydelle raiteista 1 ja 2

Rautatien ja valtatie liikenteen melun sekä tärinän huomioimiseksi on kaavamääräyksiin kirjattu:

- *KL- korttelissa 1 ja KTY-1 kortteleissa 1 ja 26 rakennukset ja mahdolliset tärinän vaimennustoimenpiteet tulee suunnitella uudisrakentamisen yhteydessä siten, että liike- ja toimitilarakennusten tärinä ei saa ylittää värähtelyluokan D arvoa $v_w, 95 < 0,60$ mm/s.*
- *KL -kortteliin 1 ja KTY-1 kortteleihin 1 ja 26 sijoittuvien rakennushankkeiden jatkosuunnittelussa tulee korttelialueilla varmistaa, että junaliikenteen aiheuttaman runkomeluntaso $L_{prm} < 40$ dBA alitetaan.*
- *Rakennuslupahakemuksen yhteydessä on esitettävä selvitys värähtelyluokkien vaatimuksen mukaisesta täyttymisestä sekä perustusten lisäeristyksen tarpeesta koskien runkomelua.*
- *Mikäli korttelialueille tehdään uudisrakennuksia, on niiden perustamistavassa ja rakenteiden jäykkyydessä otettava huomioon rautatieliikenteen aiheuttama tärinä.*

Tekninen huolto

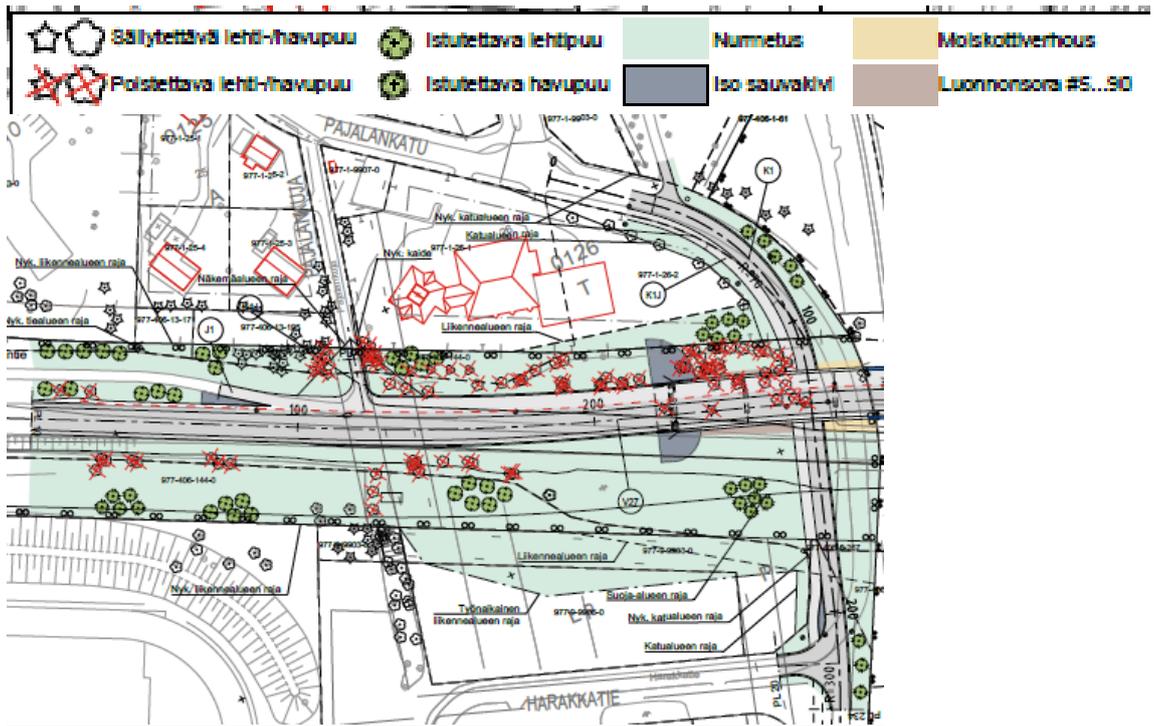
Kaavamuutosalueelle lähiympäristöineen on toteutettu kunnallistekniikka (kuva sivulla 20).

Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt

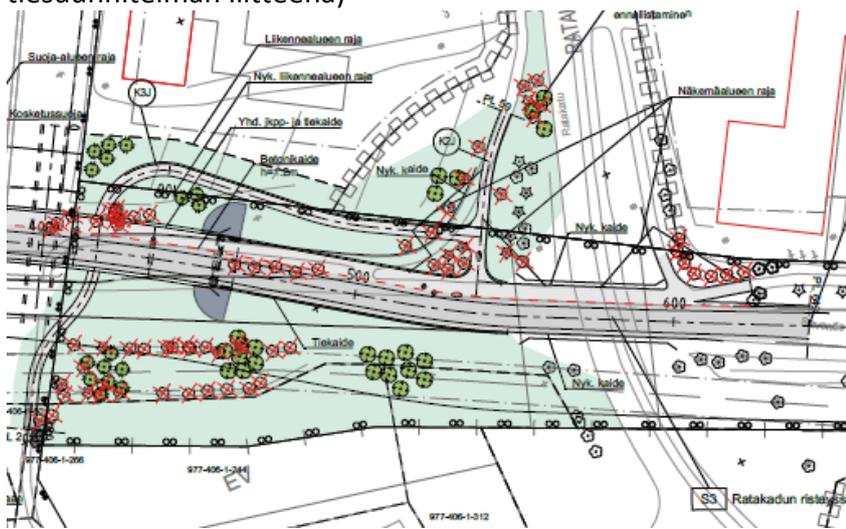
Kaavoitus ei lisää nykyisellään sisäistä liikennettä alueella voimassaolevaan kaavaan verrattuna. Kevyen liikenteen ympäristö paranee valtatie tiesuunnitelmassa esitetysti.

Tieympäristösuunnitelmassa on näytetty viherrakentamisen toimenpiteet tiealueella.

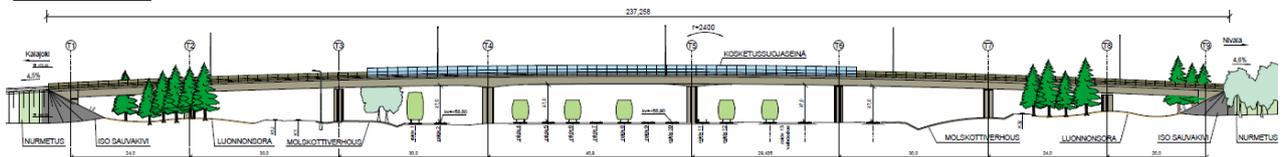
Siltasuunnitelmassa on *”erityisesti sillan länsi- ja itäpäähän osoitettu istutettavaksi uusia puuistutuksia ja niillä pyritään kehystämään rata-alueen ylittävää pitkää siltaa samalla pehmentämään näkymiä sillan rakenteisiin tieympäristössä.”*



Kuvat: (Ympäristösuunnitelmakartta V 27plv 0-600 ja piir. nro 7.1T-1 on tiesuunnitelman liitteenä)



SIVUKUVA 1:400



Kuva: Maisemointi sivukuva. Ote Tiesuunnitelmasta piir. nro 7.3 T-1 /Ramboll Finland Oy

Taloudelliset vaikutukset

Valtatien linjauksen muuttaminen ja rautatiesillan kustannus kevyen liikenteen väylään on arvioitu olevan noin 11 miljoonaa euroa.

”Kustannus pitää sisältää rakennuskustannuksien lisäksi laitesiirtokuluja 328 800 €. Lunastus- ja korvauskustannuksia on arvioitu olevan 14 700 €. ELY-keskus vastaa valtatiealueella sijaitsevien istutusten kunnossapidosta ja kunnossapitokustannuksista. Hoitovastuurajat on esitetty hoitoaluekartoilla 20TT-1. Ely -keskus vastaa omistajana valtatie 27 ja J-tien valaistuksen kunnossapidosta ja käyttökustannuksista. Ylivieskan kaupunki vastaa katujen valaistuksen kunnossapidosta ja käyttökustannuksista muilla paitsi edellä mainituilla tieosuuksilla. Ely -keskus ja Ylivieskan kaupunki ovat sopineet käyvänsä erillisen kustannusjakoneuvottelun.” (Vt.27:n tiesuunnitelmaselostus Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus / Ramboll Finland Oy).

5.4.2. Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Maisemarakenne, maisemakuva

Alueen maisemarakenne ja –kuva vaikuttaa jonkin verran maisemassa. Nykyaikainen rautatien ylittävä silta ja parantunut kevyen liikenteen väylä parantaa valtatiealueen maisemallista ilmettä.



Kuva: Eteläinen rautatiesilta erikoisvalaistuksessa / Ramboll Finland Oy

”Uuteen siltaan tulee valorakenteellisia yksityiskohtia, mitkä korostavat sillan arkkitehtuuria.”

Uusi silta on aiempaa siltaa noin 2 metriä korkeammalla ja siitä muodostuu vahva maamerkki maisemaan.” (Vt.27:n Tiesuunnitelmaselostus Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus / Ramboll Finland Oy).

Luonnonolot

Suunnittelualueelta tai sen lähituntumasta ei ole tiedossa uhanalaisten tai muutoin huomioitavien lajien esiintymispaikkoja. Ajantasaiset uhanalaistiedot on tarkistettu lokakuussa 2017 UHEX-rekisteristä Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskukselta.

Vesistöt ja vesitalous

Kaavan vaikutukset alueen vesistöön ja vesitalouteen eivät muutu. Alue on nykyisellään rakennettua ympäristöä eikä suunnittelualueelle sijoitu pohjavesialueita.

Maa- ja metsätalous ja luonnonsuojelu

Kaavamuutosmuutosalue ei ole maa- ja metsätalousaluetta eikä luonnonsuojelualuetta.

5.5. Ympäristön häiriötekijät

Valtatie 27 linjauksen muutos ja rautatien ylikulkusillan uusiminen muuttavat liikenneympäristön viihtyisämmäksi ja turvallisemmaksi ja parantavat kaupungin sisäisen ja seudullisen liikenteen yhteyksiä. Uusi silta kevyen liikenteen järjestelyineen parantaa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta merkittävästi. Meluselvitykseen perustuen voidaan todeta, että tiesuunnitelmalla mikä koskee tielinjauksen muutosta ja rautatiesillan uusimista ei muodostu melusuojaustarvetta, koska kaavoituksella ei muutu maankäytön pääkäyttötarkoitukset ja kyseessä on toteutunut asemakaava-alue, siten kaavoituksella ei ole oleellista vaikutusta voimassaolevan suunnittelualueeseen rajautuvaan maankäyttöön (erillispientalokortteliin 1-25, liiketeollisuuskortteliin 1-26, liikekortteleihin 3-2 ja 10- 1) eikä ole vaikutusta myöskään ko. korttelin melusuojausveloitteeseen meluselvitykseen perustuen.

Tärinä- ja runkomeluselvityksessä todetusti: *”Uusille ja oleville liike- tms. rakennuksille, joissa ei ole tärinäherkkiä toimintoja, luokan D täytyminen on riittävää eikä niille välttämättä tarvita erityisiä tärinän vähentämistoimenpiteitä. Oleville rakennuksille ei selvityksen perusteella vaadita erityisiä toimenpiteitä.”*

Liikenneviraston lausunnossa todetusti: *”Mikäli kyse ei ole asuinrakennuksesta ja tilojen käyttötarkoitus on sellainen, että liikenteen ei katsota haittaavan lepoa (esim. kaupat, kahvilat, ostoskeskukset, tavaratalot, liikuntatilat), tavoiteraja voi olla kaksinkertainen em. arvoihin nähden.”*

Suunnittelualuetta koskien kaavamääräyksessä edellytetään: *”KL- korttelissa 1 ja KTY-1 kortteleissa 1 ja 26 rakennukset ja mahdolliset tärinän vaimennus-toimenpiteet tulee suunnitella uudisrakentamisen yhteydessä siten, että liike- ja toimitilarakennusten tärinä ei saa ylittää värähtelyluokan D arvoa $v_w, 95 < 0,60 \text{ mm/s}$.”*

6 Asemakaavan toteutus

Kaavamuutos voidaan toteuttaa kaavoituksen saatua lainvoiman. Valtatien linjaus sekä uusi ylikulkusilta toteutetaan lähitulevaisuudessa. Tiesuunnitelmaselostuksessa todetusti: *”Hankeen toteuttaminen pyritään aloittamaan vuonna 2020”*. Kevyen liikenteen turvallisuuteen ja liikennöinnin joustavuuteen tullaan jatkossa kiinnittämään erityistä huomiota.

Linjaus aiheuttaa muutoksia kahden liikekorttelin rajaukseen ja kaavamuutoksen toteuttaminen edellyttää lunastettavaksi tiealueeseen liitettävän maapohjan sekä kaavamuutokseen perustuen tulee kaksi liiketonttia muodostettaviksi kiinteistötoimituksilla asemakaavamuutoksen mukaisina. Tiealueiksi luovutettavista tonttien osista tulee maksettavaksi korvaukset maanomistajille.

Yhteystiedot

Ylivieskan kaupunki /Tekninen palvelukeskus, Kyöstintie 4, 84100 Ylivieska
/ kaupunginarkkitehti Risto Suikkari, p. 044 4294 232
/ kaavasuunnittelija Riitta Konu-Vierimaa, p. 044 4294 233
/ kaavoitusinsinööri Erii Laru, p. 044 4294 423
etunimi.sukunimi@ylivieska.fi

Kaavoitusasioita voi seurata myös Internetissä osoitteessa
www.ylivieska.fi/Kaavoitus

LIITTEET