



KOOSTE VALMISTELUVAIHEEN PALAUTE **Lausunnot, mielipiteet ja kaavoittajan vastineet**

Asemakaavan muutos

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.

Valmisteluaineisto on nähtävillä teknisen palvelukeskuksen maankäyttöpalvelussa 15.10.2018–29.10.2018. välisen ajan.

VALMISTELUVAIHEEN PALAUTE

Sisällys

1. LAUSUNNOT	3
Lausunto 1.1 Elisa Oyj	3
Lausunto 1.2 Museovirasto	3
Lausunto 1.3 Oulun poliisilaitos/ Ylivieskan poliisiasema	3
Lausunto 1.4 Pohjois-Pohjanmaan Museo	4
Lausunto 1.5 Peruspalvelukuntayhtymä Kallio /Terveysvalvonta	4
Lausunto 1.6 Liikennevirasto	5
Kommentti 1.6 Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus	8
Kommentti 1.7 Pohjois-Pohjanmaan Liitto	8
2. MIELIPITEET	9
2.1 Mieli pide nro 1	9
2.2 Mieli pide nro 2	9
3. YHTEENVETO KAAVAEHDOTUSVAIHEESEEN TEHDYISTÄ MUUTOKSISTA	13
3.1 Lausuntoihin perustuen	13
3.2 Mieli piteisiin perustuen	13

1. LAUSUNNOT

Lausunto 1.1 Elisa Oyj

Projektipäällikkö Mika Björkqvist
9.10.2018

*Asemakaavan muutosluonnoksesta (Valtatie 27 ja rautatiesilta)
Elisa Oyj:llä ei ole huomauttamista asemakaavan muutosluonnokseen.
Alueella on Elisa Oyj:n tietoliikennekaapeleita ja -kaappeja joiden olemassaolo tarvitsee
alueella toimijoiden tiedostaa ja huolehtia niiden riittävästä suojauksesta.
Mikäli kaapeleita joudutaan siirtämään pitää siirron tarvitsijan olla hyvissä ajoin yhteydessä
Elisaan ja tilata ao. siirto.
Siirrot ovat maksullisia (Maankäyttö- ja Rakennuslaki 89§).
Lisätietoja asiasta antaa Urpo Koikkalainen, puh. 050 506 0821
s-posti: etunimi.sukunimi@elisa.fi*

Kaavoittajan vastine:

Lausunto merkitään tiedoksi. Lausunto ei aiheuta muutoksia kaavaehdotusvaiheeseen.

Lausunto 1.2 Museovirasto

Yli-intendentti Ilari Kurri ja Intendentti Kaarlo Katiskoski
16.10.2018

*Viite Kuulutus kaavoituksen vireilletulosta 8.10.2018
Asia YLIVIESKA, Asemakaavan muutos Valtatie 27, Rautatiesilta*

*Ylivieskan kaupunki on toimittanut Museovirastolle asiakohdan asemakaavan muutosta koskevan vireilletulokuulutuksen. Museovirasto arvioi kaavamutosta mahdollisten arkeologisen kulttuuriperintöön kohdistuvien vaikutusten osalta.
Museovirasto toteaa, että asemakaavan muutoksen selostuksen mukaisesti alueelta ei ole tiedossa muinaismuistolain (295/63) nojalla rauhoitettuja kiinteitä muinaisjäännöksiä tai muita arkeologisia kulttuuriperintökohteita. Ei myöskään ole todennäköistä, että laajalti rakennetulla muutosalueella olisi ennestään tuntemattomia arkeologisia kohteita säilyneenä. Museovirastolla ei ole kaavamutoksesta huomautettavaa arkeologisen kulttuuriperinnön osalta.
Kaavamutoksen mahdollisia vaikutuksia rakennetun kulttuuriympäristön ja maiseman osalta arvioi Pohjois-Pohjanmaan museo.*

Kaavoittajan vastine:

Lausunto merkitään tiedoksi. Lausunto ei aiheuta muutoksia kaavaehdotusvaiheeseen.

Lausunto 1.3 Oulun poliisilaitos/ Ylivieskan poliisiasema

ylikomisario Veijo Alavaikko sähköposti
16.10.2018

*Aihe: Asemakaavan muutos/Valtatie 27 ja rautatiesilta
Poliisi on tutustunut asemakaavan muutosta koskevaan aineistoon eikä meillä ole asiassa lausuttavaa.*

Kaavoittajan vastine:

Lausunto merkitään tiedoksi. Lausunto ei aiheuta muutoksia kaavaehdotusvaiheeseen.

Lausunto 1.4 Pohjois-Pohjanmaan Museo

Rakennustutkija Juhani Turpeinen

23.10.2018 *Lausuntopyyntö 8.10.2018*

Asia: Ylivieska, 1. kaupunginosan (Keskusta) korttelin 26 osaa sekä katu- ja liikennealuetta, 3. kaupunginosan (Koskipuhto) korttelin 1 osaa sekä liikenne- ja rautatiealuetta, 9. kaupunginosan (Toivonpuisto) puistoaluetta ja 10. kaupunginosan (Pyörreperä) korttelia 1 sekä suojaviher- ja liikennealuetta koskeva asemakaavan muutosluonnos.

Ylivieskan kaupunki on pyytänyt Pohjois-Pohjanmaan museolta lausuntoa Ylivieskan 1. kaupunginosan (Keskusta) korttelin 26 osaa sekä katu - ja liikennealuetta, 3. kaupunginosan (Koskipuhto) korttelin 1 osaa sekä liikenne- ja rautatiealuetta, 9. kaupunginosan (Toivonpuisto) puistoaluetta ja 10. kaupunginosan (Pyörreperä) korttelia 1 sekä suojaviher- ja liikennealuetta koskeva asemakaavan muutosluonnoksesta.

Suunnittelualue ei sijaitse arvokkaalla maisema-alueella eikä siellä sijaitse kulttuurihistoriallisesti merkittäviä rakennuksia. Pohjois-Pohjanmaan museolla ei ole suunnitelmaan huomautettavaa.

Kaavoittajan vastine:

Lausunto merkitään tiedoksi. Lausunto ei aiheuta muutoksia kaavaehdotusvaiheeseen.

Lausunto 1.5 Peruspalvelukuntayhtymä Kallio /Terveysvalvonta

Terveysinsinööri Heli Kurko

26.10.2018 *Lausuntopyyntö asemakaavan valmisteluaineistosta*

”Terveysvalvonnalla ei ole lausuttavaa asemakaavan valmisteluaineistosta koskien valtatie 27 ja rautatiesillan muutosaluetta.”

Kaavoittajan vastine:

Ei lausuttavaa, ei muutoksia kaavaehdotusvaiheeseen.

Lausunto 1.6 Liikennevirasto

hankesuunnitteluosasto: johtaja Päivi Nuutinen ja maankäytön asiantuntija Ville Vuokko

16.10.2018

”Liikennevirasto on tutustunut asemakaavan muutosluonnokseen ja antaa lausuntonsa rautateiden näkökulmasta.

Suunnittelualue sijoittuu Ylivieskan keskustaan valtatie 27 ja Ylivieskan ratapihan risteyskohtaan. Asemakaavan tavoitteena on mahdollistaa laaditun tiesuunnitelman mukainen 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.

Raideliikenteen melu, runkomelu ja tärinä

*Liikennevirasto edellyttää, että kaavoitettaessa alueita radan läheisyydessä on tapauskohtaisesti otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat melu-, runkomelu- ja tärinähaitat. Melun- ja tärinätorjunnassa tulee kiinnittää erityistä huomiota haittojen ennaltaehkäisyyn toimintojen sijoitusratkaisuista päätettäessä. Kaavatyön yhteydessä tulee laatia riittävät selvitykset melun ja tärinän leviämisestä ja osoittaa niiden pohjalta tarvittavat kaavamääräykset haittojen torjumiseksi. **Kaava-aineistosta ei ilmene miten rautatie melu- ja tärinähaitat on huomioitu radan läheisissä kortteleissa 1 ja 26.***

*Melun osalta kaavoituksessa on noudatettava Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaisia melun ohjeita. Lisäksi on huomioitava esimerkiksi raskaasta tavarajunaliikenteestä, ratapihan toiminnasta tai vaihteiden ylityksestä aiheutuva hetkellinen maksimi melutaso Uudenmaan ELY-keskuksen oppaan Melun- ja tärinätorjunta maankäytön suunnittelussa (2/2013) mukaisesti (sisätiloissa hetkellinen maksimi melu yöaikaan alle 45 dB AFmax). **Melualueelle ei tule kaavoittaa melulle herkkää maankäyttöä ilman asianmukaisia selvityksiä ja tarvittavaa melunsuojausta. Runkomelun osalta tulee huomioida VTT:n laatiman esiselvityksen Maaliikenteen aiheuttaman runkomelun arviointi (VTT tiedotteita 2468) suositus runkomelutason raja-arvosta (L_{pr,m}) 30/35 dB. Yleensä runkomeluhaitat ulottuvat 60 m (pehmeikkö) - yli 200 m (kallio) etäisyydelle rautatiestä (VTT:n tiedotteita 2468).***

Kaavoituksessa on huomioitava raideliikenteen tärinän aiheuttama rakennuksen vaurioitumisriski ja vaikutus asuinmukavuuteen. Tärinälle herkkää maankäyttöä ei tule osoittaa tärinäherkille alueille ilman tärinänvaimennustoimenpiteitä edellyttävää kaavamerkintää tai -määräystä. Tärinälle herkällä maaperällä kuten savikolla tärinä voi ulottua jopa yli 200 metrin päähän radasta. Tärinälle herkimpiä rakennuksia ovat yleensä puolitoista tai kaksikerroksiset puurakenteiset talot. Tärinähaittojen poistaminen jo rakennetuilta alueilta jälkikäteen on vaikeata, ellei mahdotonta ja korjaustoimenpiteet kalliita.

Tärinän osalta kaavoituksessa tulee huomioida VTT:n selvitys Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksista (VTT tiedotteita 2278). Suosituksen mukaan asuinrakennuksen tärinä ei saa ylittää uusilla asuinalueilla värähtelyluokan C arvoa $v_{w,95} < 0,30$ mm/s ja vanhoilla asuinalueilla värähtelyluokan D arvoa $v_{w,95} < 0,60$ mm/s. 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 (VTT tiedotteita 2569). Liikenteen tärinästä ja runkomelusta on lisäksi olemassa mm. seuraavat VTT:n julkaisut: Suositus liikennetärinän arvioimiseksi maankäytön suunnittelussa (VTT working papers 50, Espoo 2006), Ohjeita liikennetärinän arviointiin (VTT tiedotteita 2569, Espoo 2011) ja Rakennukseen siirtyvän liikennetärinän arviointi (VTT tiedotteita 2425, Espoo 2008). Julkaisuissa on annettu tärinään liittyviä suosituksia.

Julkaisuja on saatavissa sähköisenä osoitteesta: <http://www.vtt.fi/publications/index.jsp>.

Liikennevirastolla ei ole muuta huomautettavaa kaavahankkeesta. Maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus.

Kaavoittajan vastine:

Lausunnossa todetusti: ”Kaava-aineistosta ei ilmene miten rautatien melu- ja värinähaitat on huomioitu radan läheisissä kortteleissa 1 ja 26”.

Melua ja värinää koskevat selvitykset lisätään kaava-aineiston liitemateriaaliksi (liitteet nro 4 ja 5).

Melun huomioiminen

Alueelle ei kaavoituksella osoiteta meluherkkää maankäyttöä kuten asumista.

Korttelit 3-1, 10-1 on kaavoitettu ja rakentuneet liikerakennusten (KL) ja kortteli 1-26 toimitilarakennusten (KTY-1) korttelialueena, joka nykyisellään on rakentunut liike- ja kirjapainotiloina yhteen kerrokseen. Kaavaehdotuksessa rakentaminen osoitetaan kahteen (II) kerrokseen KTY-1 -korttelissa 1-26 ja kolmeen (III) kerrokseen KL- kortteleissa 10-1 ja KTY-1 korttelissa 3-1.

Rakennukset sijoittuvat rautatiealueen 1 ja 2 raiteista lähimmillään noin 90-130 metrin etäisyydelle. Kettukallion puulastausalueelle johtava raiteisto on lähimmillään noin 36 metrin etäisyydellä kaavaehdotusvaiheeseen esitetystä KTY-1 -korttelista 3-1.

Alue sijoittuu rautatien ja valtatie 27 melun vaikutusalueelle ja kaavoituksen käytössä on ollut värinä- ja runkomeluselvytys (7.12.2017 Ramboll) ja meluselvytys (29.12.2017 Liikennevirasto).

1) Kaavamääräyksiin lisätään:

1. kaupunginosan korttelissa 26 ja 3. kaupunginosan korttelissa 1 ja 10. kaupunginosan korttelin 1 tonteilla tulee huolehtia siitä, että piha-alueen melutaso ei ylitä valtioneuvoston päätöksen (1993/1992) mukaisia päivä ja yöajan melutason ohjearvoja. Melutaso ei saa ylittää rakentuneilla korttelialueilla ulkona melun A-painotetun ekvivalenttitason LA_{eq} päiväohjearvoa (klo 7-22) 55 dB eikä yöohjearvoa (klo 22-7) 50 dB. Rakennuslupavaiheessa on varmistettava rakenteellisen melusuojauksen riittävyys piha-alueille kantautuvan melun osalta.

Kaavassa on merkintä osoittamassa alueen, jolla rakennuksen ulkoseinien, ikkunoiden ja muiden rakenteiden äänieristävyyden melua vastaan on oltava vähintään 41 dBA.

2) Kaavamääräyksiin ei esitetä melusuojausmääräyksiä. Selostukseen kirjatusti todetaan:

”Ylikulkusillan suunnitelmaratkaisulla ei ole merkittäviä melu- ja päästövaikutuksia. Valtatien liikennemäärän kasvu ei riipu valitusta suunnitelmaratkaisusta. Väylän sijainti ja tasaus 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.”

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

"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)

Tärinän huomioiminen:

1) Kaavaselostukseen lisätään vaikutusten arviointia tärinästä ja runkomelusta (sivulle 16 ja sivulta 41 alkaen). Tärinä- ja runkomeluselvitys (7.12.2017 Ramboll).

Kaavamuuotosalue käsittää liike- ja toimitilarakentamista (KL- ja KTY-1 korttelialueet).

Raideliikenteen tärinä- ja runkomeluselvitys rautatiealueen tärinästä on selvityksessä todettu:

"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 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), kallistuvakorissa 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.

2) Tärinä ja runkomeluselvityksen johtopäätöksiin perustuen kaavamääräyksiin lisätään seuraavat tärinää ja runkomelua koskevat määräykset, joissa huomioidaan VTT:n selvitys Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksesta (VTT tiedotteita 2278) ja (VTT tiedotteita 2569).

Kaavamuuotosalueelle sijoittuu liike- ja toimitilarakentamista.

- 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.

Kommentti 1.6 Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

alueidenkäytön asiantuntija Elina Saine kommentti sähköpostilla

6.11.2018

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksella ei ole tarvetta antaa lausuntoa ns. Valtatie 27 ja rautatiesillan asemakaavamuutosluonnoksesta. Ratamelun ja tärinän osalta ELY-keskus pyytää huomioimaan Liikenneviraston 16.10.2018 antaman lausunnon.

Kaavoittajan vastine:

Ei lausuttavaa. Ratamelu ja tärinä huomioidaan kaavaehdotusvaiheeseen Liikenneviraston lausunto (kts lausunto 1.5 / kaavoittajan vastine).

Kommentti 1.7 Pohjois-Pohjanmaan Liitto

Maakunta-arkkitehti Kirsti Reska-Lenko sähköpostilla

5.11.2018

Kiitos lausuntopyynnöstä. Pohjois-Pohjanmaan liitto ei anna lausuntoa.

Kaavoittajan vastine:

Ei lausuttavaa. Ei muutoksia kaavaehdotusvaiheeseen.

2. MIELIPITEET

2.1 Mieli pide nro 1

29.10.2018

”Emme tule hyväksymään tätä tiesuunnitelmaa. Suunniteltu uudistus turmelee liiketonttimme ja mahdollisuudet sen kehittämiseen täysin. **Uudistus vie merkittävän osan** nykyisestä varallisuudestamme ja uudistuksen myötä myös mahdollisuus tontin vuokratuloihin heikentyy ja samalla **kiinteistön arvo laskee merkittävästi**. Tulevaisuuden vuokratulot pienenevät myös sen vuoksi, että tontille ei enää voi rakentaa uusia rakennuksia. Meidän yli 30 vuoden ikäinen yrityksemme Laattavieska Ay sijaitsee kyseisellä kiinteistöllä, ja tämä suunniteltu muutos vaikuttaa merkittävästi myös sen liiketoimintaan.

Tontista on tehty pitkä vuokrasopimus tontilla sijaitsevien rakennusten omistajan, Lavinov Oy:n, kanssa. **Kiinteistöllä on paljon käyttämätöntä rakennusoikeutta**, jota Lavinov Oy on suunnitellut käyttävänsä rakentamalla **oheisen liitteen mukaisen liikerakennuksen** vuokra-käyttöön. Tarkoitus on kehittää tonttia siten, että sen myötä avautuu mahdollisuuksia tarjota vuokratiloja uusille yrityksille ja omalta osaltaan pitää yllä Ylivieskan alueen vireää yrittäjyyttä.

Tien tuleminen liian lähelle nykyisiäkin rakennuksia on jo itsessään ongelma. Tiealueen laajentaminen pohjoispuolelle heikentää rakennuksissa vuokralla olevien yritysten näkyvyyttä entisestään. Pelkonamme on, että myös **oma yrityksemme Laattavieska jää suurelta osin katvealueelle tiehen nähden**. Tien eteläpuolella on runsaasti tilaa käytettäväksi, minkä vuoksi olisi järkevämpää sijoittaa laajennus sille puolelle suojaviheralueen perustamisen sijaan. Eteläpuolen yritykset eivät myöskään ole yhtä heikossa asemassa tilojen näkyvyyden ja sitä kautta tuottavuuden suhteen.

Olemme erittäin pettyneitä nykyiseen suunnitelmaan sen vuoksi, että se ei ota ollenkaan huomioon tonttimme käytettävyyttä eikä myöskään tulevaisuuden potentiaalia. Siksi pyydämme ottamaan esille nostamamme kohdat huomioon alueen suunnittelussa ja tekemään konkreettisia muutoksia suunnitelman parantamiseksi.”

2.2 Mieli pide nro 2

29.10.2018

Aihe: Valtatie 27 ja rautatiesillan asemakaavan muutos

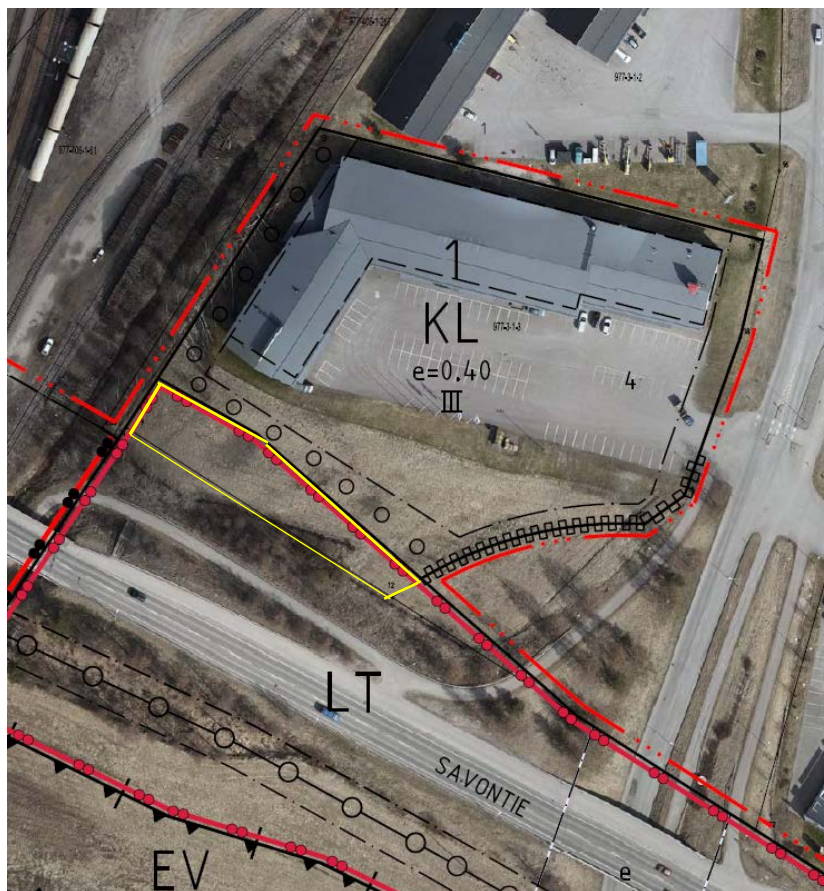
Pohjolan Vaihtoauto Oy on huolissaan Ratakatu 19 **parkkialueen tilan riittävydestä** asemakaavan muutosehdotuksen myötä. Automäärämme on kasvanut yli viidenkymmenen prosentin vuosivauhtia ja sen myötä ovat kasvaneet myös tilavaatimukset autojen säilytykselle. Tontin piha-alueen pieneneminen uuden rautatiesillan rakentamisen myötä vähentäisi keskipitkän aikavälin kasvumahdollisuuksiamme. Lisäksi toimitilamme näkyvyys heikkenisi merkittävästi nykyisestä. Toivomme, että uudelleen harkitsette rautatiesillan rakentamista nykyisen suunnitelman mukaan.

Kaavoittajan vastine mielipiteisiin 1 ja 2:

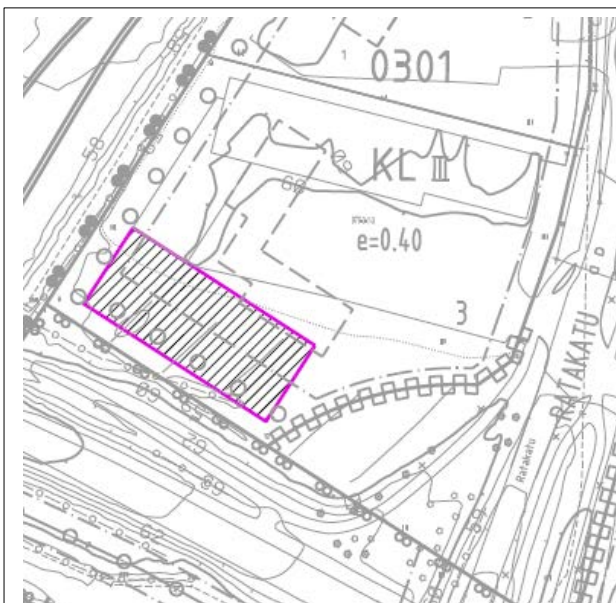
Mielipiteet koskevat 6.5.1991 hyväksytyyn asemakaavan mukaista liikerakennusten korttelin (KL) nro 1 tonttia nro 3 Koskipuhdon (3.) kaupunginosassa, pinta-alaltaan 12043 m². Asemakaavassa on tontin tehokkuusluku $e = 0,4$ eli se tarkoittaa, että tontilla on rakennusoikeutta $0,4 * 12043 \text{ m}^2 = 4817 \text{ k-m}^2$. Rakennusoikeudesta on käytetty 2923 k-m² ja siitä on vielä käyttämättä 1894 k-m².

Nähtävillä olleessa kaavaluonnoksessa Savontien liikennealueeseen on em. tontista osoitettu 1104 m² eli 442 k-m². (Tontti luonnoksessa 10939 m² /rakennusoikeus: tehokkuus $0,4 * 10939 \text{ m}^2 = 4376 \text{ k-m}^2$).

Luonnoksessa siis tontin pinta-ala ja tehokkuus ovat vähentyneet noin 9,2 % nykyisestäään. Tontin rakennusoikeudesta on käytetty 2923 k-m² ja käyttämätöntä rakennusoikeutta 1894 k-m²

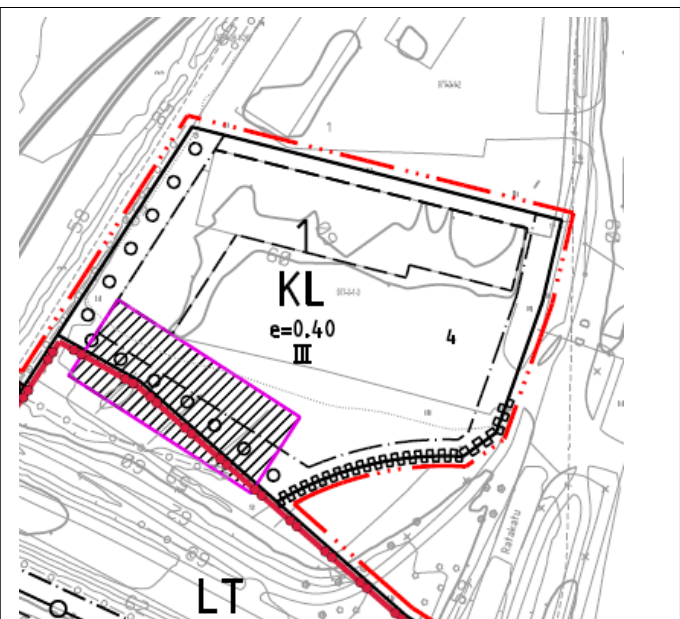


Mielipiteen liitteessä on esitetty uudisrakennushanke I–kerrokseen ja on kooltaan noin 1803 k-m². Alla hankesuunnitelma on sijoitettu vuoden 1991 asemakaavakarttaan sekä kaavaluonnosvaiheen karttaan.



Voimassaoleva asemakaava v 1991:

Huom: Rakennushankesuunnitelma sijoittuu istutettavalle tontin osalle ja **rakennusalueen raja, joka kaavassa on esitetty määrävänä, ylittyy**



Kaavaluonnos 2018

Rakennushankesuunnitelma ylittää määrävänä merkityn rakennusalueen rajan sekä sijoittuu osittain liikennealueelle. **Ei ole siis toteutettavissa suunnitellusti**

Neuvottelu kaupunki ja maanomistaja pidettiin 10.11.2019 ja tilaisuudesta laadittiin muistio, joka on liitteenä kaava-asiakirjoissa.

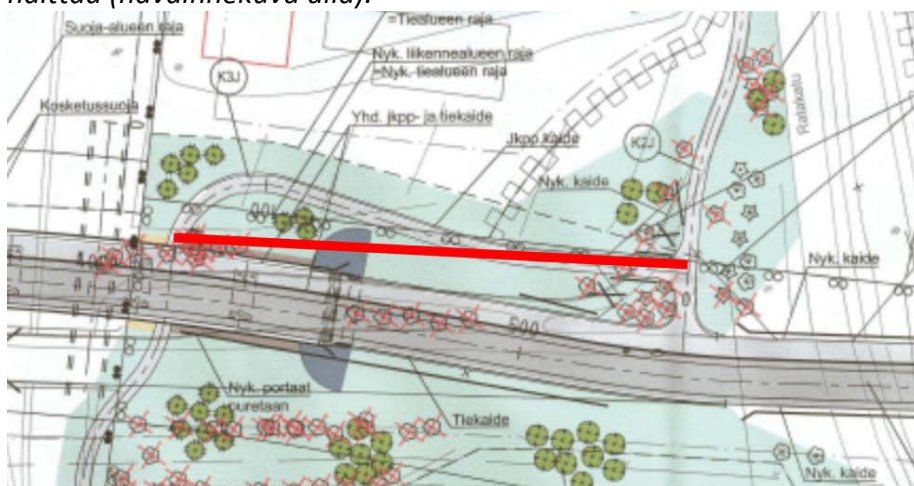
Maanomistajaa pyydettiin vastamaan 1.3.2019 mennessä kaavoittajan ehdotusvaiheeseen esittämiin muutosehdotuksiin.

Maanomistajan sähköposti 28.2.2018. Vastaus kaavaluonnokseen

Asemakaavan muutokseen liittyvässä kokouksessa Maanomistaja / kaupunki 11. tammikuuta 2019 (Muistio) käsiteltiin seuraavia ehdotusvaiheeseen tehtäviä muutosesityksiä:

- Kaavaehdotusvaiheessa tontin tehokkuudeksi esitetään $e = 0,45$ tällöin rakennusoikeuden määräksi muodostuu 4923 k-m^2 . Rakennusoikeuden määrää ei kaavamuutoksella vähennetä.
- Kortteli 1 tontti 3 on merkitty luonnokseen liikerakennusten korttelialueena (KL) ja kaavoittajan ehdotus on, että käyttötarkoitusta voidaan monipuolistaa siten, että korttelialueen merkinnäksi maanomistajan tontin osalta muutetaan: Toimitilarakennusten korttelialueeksi (KTY-1). Merkintä tarkoittaa, että alueelle saa rakentaa toimisto- ja liikerakennuksia sekä ympäristöhäiriötä aiheuttamattomia teollisuus- ja varistorakennuksia.
- Liikennealueen puoleisella tontin osalla tontin rakennusalueen raja esitetään 1,5 m tontin rajasta. Istutettava puurivi merkintä poistetaan. Leikkauspiirroksessa keskustelun yhteydessä todetusti liikennealueelle sijoittuvan kevyen liikenteen väylän luiska lähtee nousuun 1:2 kaltevuudella 2 metrin päästä kaavaehdotuksessa esitettävästä tontin rajasta.
- Autopaikkamääräys voidaan tarkistaa, nykyisessä kaavassa mitoituksena on käytetty: autopaikoitusta on osoitettava vähintään 1 autopaikka kerrosalan 50 m^2 kohti.

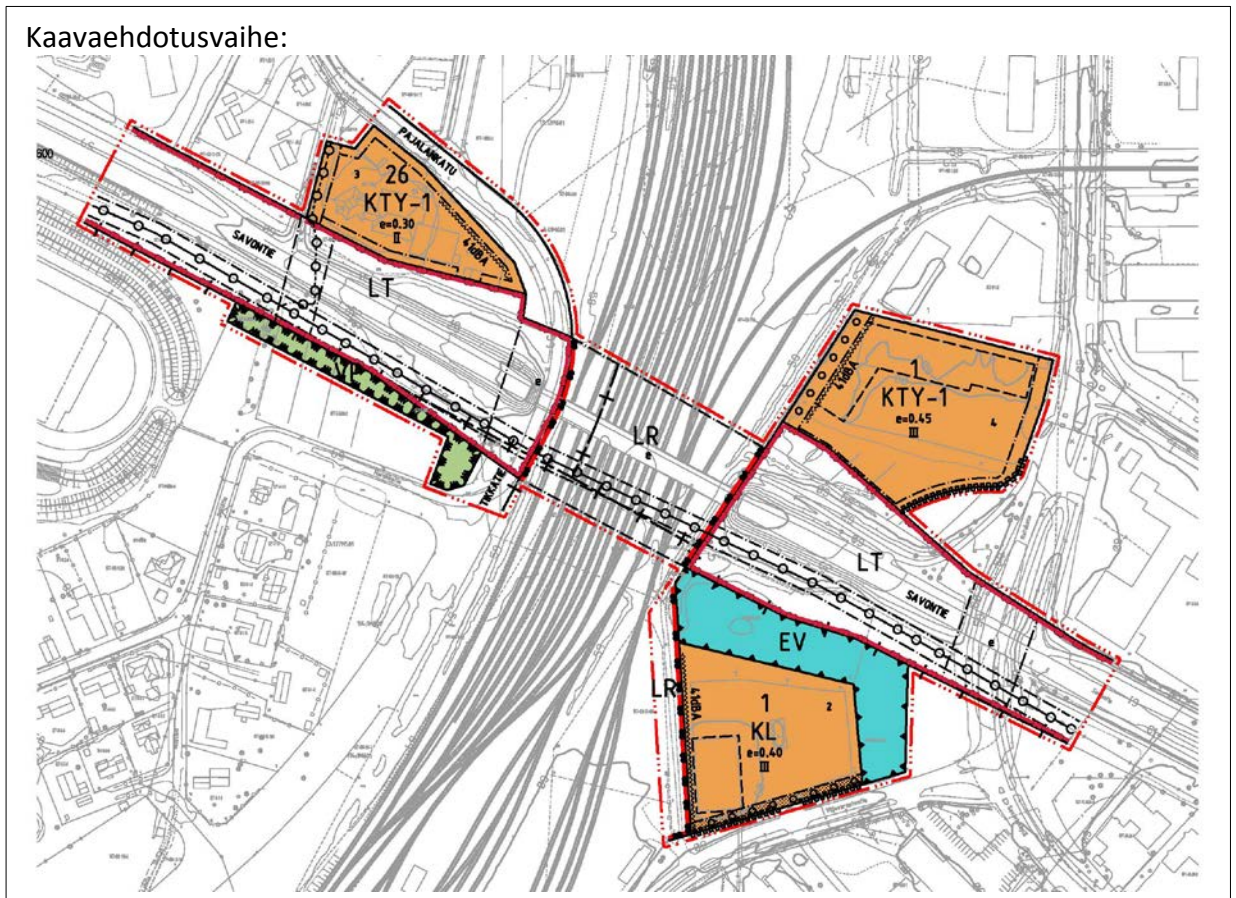
Noudattaakseen nykyisen vuokrasopimuksen ehtoja, **maanomistajat vaativat edellä mainittujen muutosesityksien toteuttamista.** Rakennusoikeuden määrä on yksi vuokrasopimuksen ehdoista. Rakennusalueen rajan siirtäminen ja autopaikkamääräyksen muutos ovat välttämättömiä rakennusoikeuden hyödyntämiselle tontin pienenemisen jälkeen. Tontin vuokrasopimusta joudutaan muuttamaan ja rakennushankkeesta koituu haittaa kiinteistön vuokrattavuudelle: kiinteistön saavutettavuus heikkenee, rakennustöistä syntyy useita vuosia kestäviä ääni- ja pölyhaittoja ja kiinteistön näkyvyys heikkenee pysyvästi. Lisäksi tontin jälleenmyyntiarvo heikkenee tontin kokonaisalan pienentyessä. Näistä haitoista **korvauksena vaadimme** esitettyä käyttötarkoituksen muutosta toimitilarakennusten korttelialueeksi (KTY-1) sekä kertakorvauksena neliöperustaisesti $1104 \text{ m}^2 * 16 \text{ €} = 17\,664 \text{ €}$. Meille toimitetuista materiaaleista ei selvinnyt miksi kevyen liikenteen väylää ei rakennettaisi nykyisestä suunnitelmasta poiketen lähemmäksi valtatieä, mikä vähentäisi haittaa tontin nro. 3 alueelle syntyvää haittaa (havainnekuva alla).



Mielipide ja neuvottelu maanomistajan kanssa 10.1.2019 huomioidaan:

- Korttelialueen 3-1 merkinnäksi maanomistajan tontin osalta muutetaan: Toimitilarakennusten korttelialueeksi (KTY-1). Merkintä tarkoittaa, että alueelle saa rakentaa toimisto- ja liikerakennuksia sekä ympäristöhäiriötä aiheuttamattomia teollisuus- ja varastorakennuksia.
- Korttelin 3-1 rakennusoikeutta ei kaavoituksella vähennetä. Tontin tehokkuudeksi esitetään $e = 0,45$ ja rakennushanke voidaan tällöin rakennusoikeuden perusteella kyseiselle tontille toteuttaa 4923 k-m^2 :n suuruisena eli jonkin verran (106 k-m^2) aikaisemmin kaavassa osoitettua rakennusoikeutta enemmän. Vuonna 1992 hyväksytyssä asemakaavassa ja nähtävillä olleessa luonnoksessa on rakentaminen osoitettu kolmeen kerrokseen, mikä uudisrakentamisessa tulisi huomioida, jotta tontin logistiikka ja autopaikoitus on mahdollisuus toteuttaa. Autopaikkamääräksi korttelin 1-26 tontilla 4 esitetään 1 ap/ 50 k-m^2 kohti ja 1 ap työpaikkaa kohti.
- Liikennealueen puoleisella tontin osalla tontin rakennusalueen raja esitetään 1,5 m tontin rajasta. Istutettava puurivi merkintä poistetaan.
- Maanomistajan vaatimukseen korvauksesta kaavoittaja toteaa: Korvaukset (maapohja- haitan- ja vahingonkorvaukset), koskien valtatie 27 liikennealuetta, käsitellään ja määräytyvät tarkemmin maanmittauslaitoksen tie-/lunastustoimituksessa toimitusmiesten päätöksellä, ennen kuin asemakaavoitusta ryhdytään toteuttamaan.

Kaavaehdotusvaihe:



3. YHTEENVETO KAAVAEHDOTUSVAIHEESEEN TEHDYISTÄ MUUTOKSISTA

3.1 Lausuntoihin perustuen

Melua ja tärinää koskevat selvitykset lisätään kaava-aineiston liitemateriaaliksi (liitteet nro [4](#) ja [5](#)).

Kaavaselostukseen lisätään vaikutusten arviointia tärinästä ja runkomelusta (sivulle 16 ja sivulta 41 alkaen).

Ehdotusvaiheeseen lisätään seuraavat kaavamääräykset:

- *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.*

3.2 Mielipiteisiin perustuen

KL- kortteli 3-1 muutetaan KTY-1 korttelialueeksi 3-1.

KTY-1

Toimitilarakennusten korttelialue (KTY-1). Alueelle saa rakentaa toimisto- ja liikerakennuksia sekä ympäristöhäiriötä aiheuttamattomia teollisuus- ja varastorakennuksia.

Ehdotusvaiheessa KTY-1 korttelialueen 3-1 tontilla 4 liikennealueen puoleisella tontin osalla tontin rakennusalueen raja esitetään 1,5 m tontin rajasta ja istutettava puurivi merkintä poistetaan tontilta.

Autopaikkamääräykset tarkennetaan kortteleittain.

KTY-1-korttelissa 977-1-26-3 on varattava autopaikkoja seuraavasti:

- Vähintään 1 autopaikka liiketilan 200 k-m² kohti
- Vähintään 1 autopaikka työpaikkaa kohti

KTY-1-korttelissa 977-3-1-4 on varattava autopaikkoja seuraavasti:

- Vähintään 1 autopaikka yhteenlasketun kerrosalan 50 k-m² kohti
- Vähintään 1 autopaikka työpaikkaa kohti