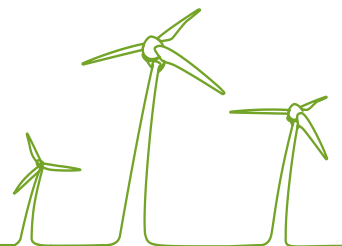


YLIVIESKAN KAUPUNKI

YLIVIESKAN ALPUMINKANKAAN OSAYLEISKAAVA

Ehdotusvaiheen palaute ja kaavan laatijan vastine



Kimmo Hartikainen
Kai Tolonen

P22715
7.1.2015
12.1.2015

Sisällysluettelo

1	Lausunnot.....	2
1.1	Pohjois-Pohjanmaan liitto	2
1.2	Pohjois-Pohjanmaan ELY –keskus	3
1.3	Museovirasto.....	3
1.4	Pohjois-Pohjanmaan museo	4
1.5	Elisa Oyj.....	4
1.6	Fingrid Oyj	4
1.7	Haapajärven kaupunki.....	4
1.8	Liikennevirasto	5
1.9	VR-Yhtymä Oy.....	5
1.10	Nivalan kaupunki	6
1.11	Oulaisten kaupunki	7
1.12	Oulun poliisilaitos/Ylivieskan poliisilaitos	7
1.13	Vesikolmio Oy	8
2	MUISTUTUKSET	10
2.1	Ahti Törmälä ja Aimo Piirainen.....	10
2.2	Aimo Visuri , Aila Visuri, Tauno Mustola, Aila Mustola	11
3	Muu palaute	13
3.1	Aimo Visurin kirje 3.10.2014 kunnanhallitukselle	13
3.2	Valtuustolle jätetty aloite Alpuminkankaan alueella olevien omakotitalojen oston selvittämiseksi 14.10.2014 § 50.	38
3.3	Ylivieskan Alpuminkankaan osayleiskaava on ollut luonnoksena nähtävillä 31.3.2014-30.4.2014 MRL § 30 mukaisesti.....	38
4	Jatkotoimet.....	38

7.1.2015

P17279

YLIVIESKAN ALPUMINKANKAAN OSAYLEISKAAVA

1) Alpuminkankaan osayleiskaavaehdotuksesta saadut lausunnot ja muistutukset. Ehdotus pidettiin nähtävillä 7.10.- 6.11.2014. Lausuntoja on 13 kpl. Muistutuksia on 2 kpl, joista toisessa kaksi allekirjoittanutta ja toisessa viisi allekirjoittanutta.

2) Ennen ehdotuksen nähtävälle asettamista pidettiin keskustelu- ja tiedostustilaisuus 6.10.2014.

7.1.2015

P17279

1 Lausunnot

1.1 Pohjois-Pohjanmaan liitto

Ylivieskan keskustan pohjoispuolella rautatien ja kantatien 86 välissä sijaitsevan Alpuminkankaan alueen osayleiskaavan tavoitteena on yhdistettyjen kuljetusten terminaalien ja siihen tukeutuvan yritystoiminnan sijoittuminen alueelle. Pääosalla suunnittelu-alueella on voimassa asemakaava, jossa on osoitettu tavaraliikenneterminaalien ja raide-liikenteen alueet.

Pohjois-Pohjanmaan liitto on antanut 6.5.2014 osayleiskaavaluonnoksesta lausunnon. Siinä todettiin, että kaavaluonnos on maakuntavaltuuston 2.12.2013 hyväksymän 1. vaihemaakuntakaavan logistiikka-alueen merkinnän mukainen eikä ole myöskään ristiriidassa voimassa olevan maakuntakaavan taajamatoimintojen alueen merkinnän kanssa. Yleiskaavaluonnoksen pohjana olevan alueen käyttösuunnitelman täydentäminen asemakaavan ulkopuolella olevan pientalo- ja varikkoalueen käytön osalta ja selvitysten päivittäminen muiltakin osin todettiin kaavan jatkotyössä tarpeelliseksi.

Alpuminkankaan osayleiskaavaluonnoksessa koko suunnittelualue oli osoitettu tavaraliikenteen terminaalialueeksi LTA, jonne saa sijoittaa myös terminaalitoimintaa tukevaa teollisuus- ja varastotoimintaa. Kaavaehdotuksessa asemakaavan ulkopuolella oleva asuinalue on erotettu LTA-alueesta ja osoitettu logistiikkatoimintaa palvelevaksi työpaikka-alueeksi. Tarkennus on perusteltu, koska käyttösuunnitelman mukaan aluetta ei tarvita terminaalikäyttöön ja toiminnan aiheuttama melu ym. ympäristöhaitta aiheuttaa kaavan vaikutus selvitysten mukaan ristiriidan asuntoalueen kanssa. Selvityksen mukaan alue on jo nykyisin liikenteen meluvyöhykkeellä. Yleiskaavamääräyksiä on täydennetty meluntorjunnan osalta; melu- ym. selvityksiä on tarkoitettu tarkentaa ja päivittää asemakaavoitusvaiheessa.

Pohjois-Pohjanmaan liiton lausunnon esityksiä on kaavan jatkotyössä otettu huomioon, joten liitolla ei ole kaavaehdotuksesta huomautettavaa. Osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaan osayleiskaava hyväksyttäisiin vuoden 2014 lopulla, kuitenkin vasta kun 1. vaihemaakuntakaava on vahvistettu. Pohjois-Pohjanmaan liiton arvion mukaan ympäristöministeriön päätös maakuntakaavan vahvistamisesta ja logistiikka-alueen merkinnästä tehdystä valituksesta on odotettavissa aikaisintaan keväällä 2015.

Kaavoittajan vastine; Merkitään tiedoksi. Kaavaselistusta täydennetään

1.2 Pohjois-Pohjanmaan ELY –keskus

Kaavaehdotuksessa on otettu huomioon ne täydennykset ja tarkennukset, joista ELY-keskus on luonnoksesta antamassaan lausunnossa huomauttanut. Kaavan melu- ja tärinäselvitykset on lisätty kaavaselostukseen, kaavan vaikutuksia melun määrän lisääntymiseen on arvioitu ja kaavan vaikutuksia alueen rakennuskannan käyttöön sekä alueen asukkaisiin on arvioitu riittäväällä tavalla.

ELY-keskus on lausunnossaan yleiskaavaluonnoksesta ollut sitä mieltä, että maakuntakaavan ohjaavan merkityksen vuoksi Alpuminkankaan osayleiskaavaa ei voida hyväksyä ennen kuin maakuntakaavan 1. vaihekaavan lo-kohdemerkinnästä tehty valitus on käsitelty. Maakunnan liiton lausunnon mukaan voimassaolevassa maakuntakaavassa osoitettu alueen käyttötarkoitus sisältäisi myös yleiskaavaluonnokseen osoitetun liikenteen logistiikka-alueen. Tämän perusteella voidaan katsoa, että Ylivieskan kaupunki voi halutessaan viedä Alpuminkankaan yleiskaavan hyväksymiskäsittelyyn ennen 1.vaihekaavan vahvistamista.

Kaavoittajan vastine:

Merkitään tiedoksi ja selostusta täydennetään maakuntakaavan lähtötietojen osalta.

1.3 Museovirasto

Museovirasto on tutustunut Ylivieskan Alpuminkankaan osayleiskaava 2030 ehdotukseen ja toteaa lausuntonaan, ettei sillä ole huomautettavaa arkeologisen kulttuuriperinnön osalta.

Rakennetun kulttuuriperinnön ja maiseman osalta lausunnon kaavasta antaa Museoviraston ja maakuntamuseon välisen yhteistyösopimuksen perusteella Pohjois-Pohjanmaan museo.

Kaavoittajan vastine;

Ei huomautettavaa arkeologisen kulttuuriperinnön asiassa. *Merkitään tiedoksi*

7.1.2015

P17279

1.4 Pohjois-Pohjanmaan museo

Ylivieskan kaupungin Alpuminkankaan osayleiskaavaehdotuksen suunnittelualueella ei sijaitse kulttuurihistoriallisesti merkittäviä rakennuksia. Pohjois-Pohjanmaan museolla ei ole osayleiskaavaehdotuksesta huomautettavaa.

Arkeologisen kulttuuriympäristön osalta lausunnonantajana toimii museovirasto.

Kaavoittajan vastine; Merkitään tiedoksi

1.5 Elisa Oyj

Elisalla ei ole huomauttamista alueen asemakaavaehdotuksesta. Mahdollisista Elisan kaapeleiden siirtokustannuksista vastaa siirron tarvitsija. Sivulla 2 tällä hetkellä alueella sijaitsevat Elisan kaapelit.

1.6

Kaavoittajan vastine; Merkitään tiedoksi

1.6 Fingrid Oyj

Kuten totesimme edellisessä lausunnossamme 29.4.2014, yleiskaava-alueella ei ole Fingrid Oyj:n voimajohtoja eikä muita toimintoja. Fingridillä ei ole siten tarvetta lausua kaavan sisällöstä.

Kaavoittajan vastine; Merkitään tiedoksi

1.7 Haapajärven kaupunki

Tekninen lautakunta toteaa, että sillä ei ole huomautettavaa Ylivieskan kaupungin Alpuminkankaan 2030 osayleiskaavaehdotuksesta.

Kaavoittajan vastine; Merkitään tiedoksi

7.1.2015

P17279

1.8 Liikennevirasto

Liikennevirasto on antanut lausunnon osayleiskaavan valmisteluaineistosta 10.4.2014, joka on huomioitu kaavatyössä. Liikennevirastolla ei ole lisättävää luonnosvaiheessa annettuun lausuntoon. Maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus.

Kaavoittajan vastine; Merkitään tiedoksi

1.9 VR-Yhtymä Oy

Osayleiskaavan maankäytön lähtökohtana on yhdistettyjen kuljetusten terminaalien sijoittuminen alueelle oheistoimintoinen. Alue sijaitsee noin kilometrin päässä Ylivieskan keskustasta pohjoiseen. VR-Yhtymä Oy näkee monia ongelmia alueen soveltumisessa yhdistettyjen kuljetusten terminaalialueeksi.

Seinäjoki-Oulu – pääradasta ei tultane saamaan poikkeavia vaihteita sekä etelän että pohjoisen suuntaan. Terminaalialueen mahdollisen raiteen tulisi kytkeytyä Ylivieskan liikennepaikan raiteistoon, ei linjaraitteeseen jotta operointi olisi mahdollista tehdä häiritsemättä nopeaa linjaliikennettä. Liikennevirastolla on asiassa päätävävalta

Tavaraliikenteen mitoittava junapituus on 600-700m. Koska alue on vain noin 300m, sieltä ei saada lastattua kokonaisia junia, joka on kannattavan toiminnan edellytys. Samoin on suunnittelussa huomioitava, että pelkästään jo vaihteet vievät useita kymmeniä metrejä tästä pituudesta.

Kaavoittajan vastine:

*Ottaen huomioon edellä annetun liikenneviraston lausunnon, jossa todetaan, että Liikenneviraston luonnosvaiheen lausunto on otettu huomioon kaavatyössä, eikä sillä ole huomautettavaa kaavaehdotuksesta, todetaan, että osayleiskaava on toteuttamiskelpoinen. Mahdollisen yhdysraiteen sijainti ratkaistaan asemakaavasunnittelun ja yksityiskohtaisemman toteutussuunnittelun yhteydessä. Se-
lostusta täydennetään raideliikennettä kuvaavassa kappaleessa.*

1.10 Nivalan kaupunki

Alue rajoittuu koillisessa Vähäkankaantiehen, kaakossa rautatiehen, lounaassa Paloaseman tonttiin ja luoteessa Ouluntiehen. Tavoitteena on laatia oikeusvaikutteinen osayleiskaava Alpuminkankaalle. Voimassa olevassa maakuntakaavassa alue on osa taajamatoimintojen aluetta. Maakuntakaavan 1. vaihekaavassa alue on osoitettu logistiikka-alueeksi, jossa osoitetaan maakunnallisesti merkittävät eri liikennemuotoja yhdistävät tavaraliikenteen terminaaliasemat. Alue on rajattu keskustan 2030 pois keskustan osayleiskaavasta, joten alueella ei ole voimassa olevaa oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Suunnittelualueella on osittain voimassa asemakaava, jossa kaavamerkintä on LTA, tavaraliikenneterminaali. Nyt laadittavana olevassa osayleiskaavassa suunnittelualue on merkitty kaavamerkinnällä LTA, tavaraliikenteen terminaali-alue. Yleiskaavan saatua lainvoiman alueella käynnistyy asemakaavan laatiminen.

Valmistelijan ehdotus

Merkitään Alpuminkankaan osayleiskaavaehdotus tiedoksi. Nivalan kaupungilla ei ole huomautettavaa osayleiskaavasta.

Kaupunginjohtajan esitys

Kaupunginhallitus päättää hyväksyä valmistelijan ehdotuksen.

Päätös

Yksimielisesti hyväksyttiin.

Kaavoittajan vastine; Merkitään tiedoksi

7.1.2015

P17279

1.11 Oulaisten kaupunki

Osayleiskaavan hyväksymisestä päättää Ylivieskan kaupunginvaltuusto. Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (ELY) tehtävänä on ohjata kaavan laadintaa sille laissa annetuin keinoin. Ylivieskan keskustan osayleiskaavaa täydennetään ns. Alpuminkankaan osalta. Osayleiskaava laaditaan oikeusvaikutteisena. Yleiskaavassa esitetään yleispiirteinen maankäyttö ja sen tarkoituksena on ohjata asemakaavojen laatimista ja muuttamista.

Osayleiskaavalla ohjataan Alpuminkankaan alueen maankäyttöä kokonaisvaltaisesti. Maankäyttöratkaisujen lähtökohtana on yhdistettyjen kuljetusten terminaalin sijoittuminen alueelle oheistoimintoinen ja muun yritystoiminnan toteutuminen. Kaavoituksessa käsitellään kokonaisuutena kaupunginvaltuuston 7.6.2011 40 §:n tekemän päätöksen mukaisesti poisrajatun kaavattoman Alpuminkankaan asuinalueen ja tielaitoksen varikkoalueen sekä 29.3.2012 lainvoiman saavuttaneen asemakaavan mukaisesti Hakalahden (2.) kaupunginosaan sijoittuvien tavaraliikenteen terminaali- (LTA) korttelin 46 sekä rautatieliikenteen terminaali-(LRA), puisto- ja rautatiealueisen maankäyttö. Suunnittelualue on pinta-alaltaan 12,47 ha.

Kaupunginjohtaja: Oulaisten kaupungilla ei ole huomautettavaa Alpuminkankaan osayleiskaavaehdotukseen 2030.

Kaupunginhallitus: Hyväksyttiin yksimielisesti.

Kaavoittajan vastine; Merkitään tiedoksi

1.12 Oulun poliisilaitos/Ylivieskan poliisilaitos

7.1.2015

P17279

Osayleiskaavan suhteen poliisin näkökulmasta olen tutustunut tarkemmin liikenteeseen viitattuihin kohtiin, mutta nähdäkseni silläkään puolella ei ongelmakohtia ole näkyvissä. Kuten kaavaselosteessa todetaan, Ylivieskan keskustan osayleiskaavassa 2030 liikennejärjestelmää kehitettiin kokonaisuutena. Kaupungin sisäisten sujuvien liikenneyhteyksien sekä erityisesti kevyen liikenteen ja jalankulkuympäristön toimintamahdollisuuksien kehittämiseen on kiinnitetty erityistä huomiota.

Liikenneonnettomuudet ovat alueen tiestöllä pysyneet alhaisella tasolla, vaikka liikennemäärät ovat suhteellisen korkealla tasolla esimerkiksi Ouluntiellä. Huomiota on kiinnitettävä mielestäni raskaan liikenteen suhteellisen korkeaan määrään alueen tiestöllä ja nyt toteuttavan kaavan alueella se myös lisääntynee. Poliisin liikennevalvonta tarvitsee raskaan kaluston tarkistamiseen riittäviä tiloja jossakin kohtaa kaupungin alueella, jotta ei valvontatoimilla aiheuteta ongelmaa muulle liikenteelle. Mikäli alueelle rakennetaan alikulkujä, niin raskaan liikenteen suhteen täytyy tämä huomioida riittäväillä mittasuhteilla.

Kevyen liikenteen reitit on osoitettu osayleiskaavassa ja alikuluille tulee tarvetta kaavan mukaan jatkossa Ouluntielle. Asia, joka varmasti parantaa liikenneturvallisuutta.

Raideliikenteen suunnittelun osalta ei lausuttavaa.

Muun kuin liikenteen osalta ei myöskään mitään esille otettavaa.

Kaavoittajan vastine; Merkitään tiedoksi

1.13 Vesikolmio Oy

Ylivieskan kaupunki on tekemässä Alpuminkankaan osayleiskaavan muutosta. Alueella sijaitsee Vesikolmio Oy:n runkovesijohto 280-6 PVC.

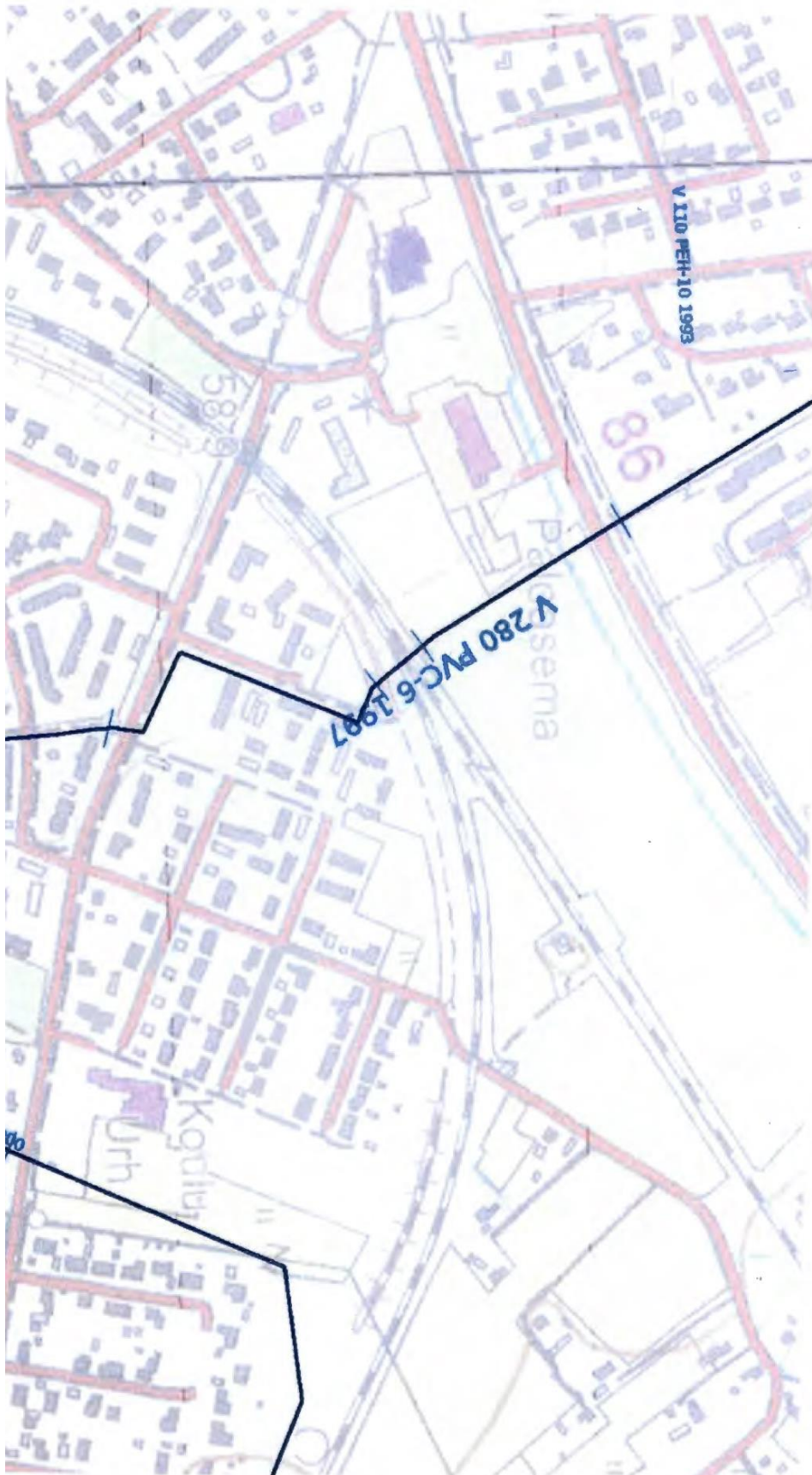
Vesikolmio Oy:llä esittää lausuntonaan, että alueella oleva runkovesijohto tulee huomioida kaavaa laadittaessa, ettei sen päälle sijoiteta mitään joka voisi haitata runkovesijohdon kunnossapitoa. Lisäksi raskaankaluston kulkeminen runkovesijohdon päältä tulee estää. Jos runkovesijohdon päälle sijoitetaan jokin, jonka vuoksi runkovesijohtoa pitää siirtää, tulee siirrosta aiheutuneet kustannukset siirtää Ylivieskan kaupungin maksettavaksi. Liitteenä Vesikolmio Oy:n kartta alueesta.

Liite seuraavalla sivulla..

Kaavoittajan vastine: Lopullinen sijainti ratkaistaan asemakaavasuunnittelun ja yksityiskohtaisemman toteutussuunnittelun yhteydessä. Kartta on lisätty selostukseen.

7.1.2015

P17279



7.1.2015

P17279

2 MUISTUTUKSET

2.1 Ahti Törmälä ja Aimo Piirainen

Ylivieskan kaupunki on asettanut nähtävillä ns. Alpuminkangasta koskevan osayleiskaavaehdotuksen, johon muistutuksien jättäminen päättyy 06.11.2014.

Yleensä kaupunki kaavoittaa vain omistamiaan maita. mutta tällä alueella omistus on pääsääntöisesti muilla eikä mahdollinen asemakaavavaihekaan tuo tähän muutosta. Alueella on viisi yksityisten omistamaa pienkiinteistöä, joiden kohtalo on mielestämme ratkaistava ennen kaavan hyväksymistä. Kiinteistöt ovat aikoinaan rakentuneet säädösten mukaisesti eikä niiden olemassaoloa ja arvoa voi uhata ilman asianmukaista korvausta. Nyt ehdotettu TP-alue hyväksyttynä estää noiden talojen myynnin ns. vapailla markkinoilla eikä kaavoittajan lupaus asemakaavavaiheessa suoritettavista lunastuksista välttämättä toteudu koskaan. Silloin asukkaiden elämäntyö asuntojen arvon osalta valuu kaavoittajan toimesta hukkaan.

Maakuntakaava ohjaa yleiskaavaa. Nyt nähtävillä olevalle alueelle on tehty vaihemaakuntakaava, joka on vielä lopullisesti hyväksymättä. Kaavoittaja esittää, että nähtävillä oleva osayleiskaavaehdotus hyväksyttäisiin vasta vaihemaakuntakaavan tultua voimaan. Tämähän tarkoittaa sitä, että kaavoittaja on tehnyt ehdotuksensa sellaiselle maakuntakaavapohjalle, jota ei ole vielä olemassa. Mielestämme tätä osayleiskaavaehdotusta ei pidä hyväksyä ehdollisena, vaan se valmistellaan uudelleen vaihemaakuntakaavan hyväksymisen jälkeen. Lisäksi vaadimme, että alueella olevien pienikiinteistöjen suhteen tehdään tarvittavat lunastusratkaisut ennen osayleiskaavan hyväksymistä ellei laillisesti paikallaan olevia kiinteistöjä jätetä pysyvään AP-käyttöön.

Kaavoittajan vastine:

Maankäyttö ja rakennuslaissa ns. kaavoitusmonopoli on säädetty kunnille. Yleiskaavoitusta ohjaa maakuntakaava. Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus on todennut omassa lausunnossaan, että yleiskaava voidaan hyväksyä ennen 1. vaihemaakuntakaavan voimaatuloa.

Yleiskaava ohjaa alueen asemakaavan toteuttamista, jossa ratkaistaan lopulliset korttelirakenteet, tiestö jne.

Nykyiset asunnot voivat edelleenkin sijaita TP- alueella, mutta yleiskaava mahdollistaa alueen järjkevä käyttötarkoituksen mukaisen toteuttamisen asemakaavoituksella. Uudisrakentamisen ehtona korttelissa on että SM:n ja YM:n rakentamismääräykset asumiselle täyttyvät mm. melun osalta.

Osayleiskaavoitusprosessissa ei käsitellä korvauskysymyksiä.

2.2 Aimo Visuri , Aila Visuri, Tauno Mustola, Aila Mustola

Täydennämme aikaisemmin esittämäämme.

Emme hyväksy asuinalueemme kaavoittamista ehdotetussa Alpuminkankaan osayleiskaavassa TP-1 alueeksi. Luonnosvaiheessa alue oli LTA .Siitä annoimme mielipiteen. Kaavaehdotus on tältä osin lainvastainen.

Nyt kaavailtu alue ei ole oikea paikka tavaraliikenteen terminaalialueeksi. Tämä alue on tulevaisuuden kannalta liian pieni. Alue rajautuu Ouluntien, Vähäkankaantien ja rautatiealueen väliin, jolloin tulevaisuudessa alueen laajentaminen on mahdotonta. Nyt kaavaehdotuksessa alueen laajenemissuunta on osoitettu Vähäkankaan tien yli. Kuitenkin tien molemmin puolin olevien alueiden väliset liikennejärjestelyt on mahdotonta toteuttaa.

Maankäyttö — ja rakennuslain mukaan (39 §); "Kaavoituksella on luotava edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle" sekä "Yleiskaava ei saa aiheuttaa maanomistajalle tai muulle oikeuden haltialle kohtuutonta haittaa".

Nyt esitetty kaavaratkaisu ei turvaa asuinkäytössä olevien asuinrakennusten riittävää eriyttämistä kaavassa. Lisäksi ehdotettu kaavamuuotos aiheuttaa omaisuuden arvon romahtamisen murto-osaan siitä, mikä se on ollut ennen kaavamuuoksen käynnistämistä, eikä siitä saavalla kauppahinnalla ole mitään mahdollisuutta hankkia vastaavanlaiset asumisolosuhteet tarjoavaa asuinkiinteistöä (perustuslaki; 15§ omaisuuden suoja). Rakennettua ympäristöä tulee vaalia, eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja saa hävittää kaavoituksella. Kaava selostuksessa käy ilmi, etteivät alueella olevat asuintoiminnot sovellu alueelle uuden maankäytön rinnalle, vaan ne tulevat saneerautumaan pois työpaikka alueen rakentuessa. Kaupungilla ei ole osoittaa alueelle toimioita eikä yrittäjiä. Kaavaselostuksella jo osoitetaan asuntojen arvonlasku. Kaupunki on jo omalla kaavoitusmenettelyllään aiheuttanut talojen arvon alenimisen. Näin ollen kaava ei täytä maankäyttö- ja rakennuslain mukaisia vaatimuksia mitä on asetettu yleiskaavalle.

Lisäksi korostamme seuraavia seikkoja:

Osalle aluetta on jo aiemmin tehty asemakaava. Osa alueesta on kaavoitettu raideliikenteen terminaalialueeksi. Alueelta ei kuitenkaan ole lupaa yksityisraiteella liittyä valtion rataverkkoon .

Raideliikenteen terminaalialue tulisi siirtää alueelle, jonne jo on sijoittunut logistiikka-alan toimintaa ja jossa toimintoja on mahdollista kehittää kohti logistiikkatoimintojen aluetta (logistiikkakeskus). Myös alueen ja lähialueiden suunnittelun tulisi olla terminaalitoimintojen kannalta sopusoinnussa. Alueelta puuttuu myös ympäristölupa.

7.1.2015

P17279

Alueelle kohdennetut tutkimukset ovat osin puutteellisia, virheellisiä ja vanhentuneita MRL9§

Melututkimus on vanhentunut ja siinä meluselvitysten perusteena käytetyt liikennemäärät ja arvio lastauksesta aiheutuvasta melutasosta ovat kaavaselostuksen kanssa ristiriidassa.

- kaavaselostuksessa todetaan, että alueen liikennetuotos voi olla 150 kuorma-autolla käyntiä / vrk ja sekä noin 40 pakettiauto käyntiä. Melu- ja päästöselytyksien perusteena olevat ajoneuvomäärät ovat huomattavasti pienemmät.

Päästöselytystä ei ole liitetty kaavaselostukseen.

Kaavaa laadittaessa ei ole selvitetty tarpeeksi vaikutuksia alueen asukkaisiin, ympäristöön eikä alueella oleviin työpaikkoihin.

Selostuksessa todetaan virheellisesti, ettei alueelle sijoitu kokopäiväisiä työpaikkoja eikä muutakaan yritystoimintaa.

Nykyisiä kiinteistöjä ei voida lain mukaan velvoittaa liittymään kaukolämpöverkkoon.

Kaupunki ei kohtele kaavoitusmenettelyssä Alpuminkankaan kiinteistöjen omistajia kuntalain ja hyvän hallintotavan mukaisesti, joka velvoittaa tasapuoliseen kohteluun, johdonmukaisuuteen ja syrjimättömyyteen.

Kaupungin tulee lunastaa kiinteistömme ennen kaavoituksen hyväksymistä.

Kaavoitusta laadittaessa ei ole ollut riittävää vuorovaikutusta asukkaiden ja kaavoittajan kesken.

Olemme valmiit neuvottelemaan kaupungin kanssa tilanteen ratkaisemiseksi.

Kaavoittajan vastine:

Pohjois-Pohjanmaan maakuntaliitto, Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus on todennut omassa lausunnossaan, että yleiskaava voidaan hyväksyä ja on näin toteuttamiskelpoinen. Näin on todettu myös muissa viranomaislausunnoissa.

Osayleiskaavan laatimisen yhteydessä on noudatettu Maankäyttö- ja rakennuslakia sekä -asetusta. Yleiskaavan vuorovaikutus on noudattanut tästä annettua lakia, mikä käy ilmi mm. yleiskaavan selostuksesta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta järjestettiin neuvottelu 10.4.2014, jossa paikalla oli Alpuminkankaan asukkaita, kaupungin edustajat sekä Pohjois-Pohjanmaan ELY:stä arkkitehti Liisa Ranto-Oikari. EL Y-keskuksen puolesta Liisa Ranto-Oikari lausui, että Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen mielestä Alpuminkankaan osayleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma on riittävä. EL Y-keskuksen kannanotto oli, että osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa lueteltujen selvitysten ja vaikutusten arviointien laajuus on riittävä. Tilaisuudesta laadittiin muistio.

7.1.2015

P17279

Nykyiset asunnot voivat edelleenkin sijaita TP- alueella, mutta yleiskaava mahdollistaa alueen järkevän käyttötarkoituksen mukaisen toteuttamisen asemakaavoituksella. Uudisrakentamisen ehtona korttelissa on että SM:n ja YM:n rakentamismääräykset asumiselle täyttyvät mm. melun osalta.

Osayleiskaavoitusprosessissa ei käsitellä mahdollisia korvauskysymyksiä. On yhtä todennäköistä, että yleiskaavan vahvistuessa kiinteistön arvo kasvaa.

Ottaen huomioon edellä annetun liikenneviraston lausunnon, jossa todetaan, että Liikenneviraston luonnosvaiheen lausunto on otettu huomioon kaavatyössä, eikä sillä ole huomautettavaa kaavaehdotuksesta, todetaan, että osayleiskaava on toteuttamiskelpoinen. Mahdollisen yhdysraiteen sijainti ja lupakysymykset ratkaistaan asemakaavas suunnittelun ja yksityiskohtaisemman toteutussuunnittelun yhteydessä. Mahdollinen Ympäristölupa vaaditaan toteuttamisen yhteydessä.

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus on pitänyt annettuja selvityksiä riittävinä. Myös muut viranomaiset ovat pitäneet selvityksiä riittävinä.

On totta, että kiinteistöjä ei voi velvoittaa liittymään kaukolämpöverkkoon. Kuitenkin tämä on energiataloudellisesti järkevää ja siten myönteisenä viestinä alueen käyttäjille. Rakennuslupaviranomainen mahdollisen rakennusluvan yhteydessä ei voi antaa virheellistä päätöstä eikä velvoittaa kaukolämpöverkkoon; siten maininta ei ole esteenä yleiskaavan toteuttamiselle. Asiaa käsittelevään kohtaan on lisätty sana suositella.

3 Muu palaute

3.1 Aimo Visurin kirje 3.10.2014 kunnanhallitukselle

Pyydän Ylivieskan kaupunginhallitusta tutkimaan ja antamaan vastaukset Alpuminkankaan eri kaavoitusvaiheiden lainmukaisuutta sekä kaavoitukseen liittyviä tutkimustuloksia koskeviin kysymyksiin.

Ylivieskan Alpuminkankaalle valmistunut ja kaupunginvaltuustossa 15.12.2009 hyväksytty Ouluntien terminaali-alueen asemakaava.

1. Asemakaavan liitteenä olevasta asiakirjassa ” Ylivieskan yhdistettyjen kuljetusten terminaali raiteistoselvitys, suunnitelmaselostus, 2008, todetaan, että **ennen alueen kaavoittamista** yhdistettyjenkuljetusten käyttöön on suoritettava seuraavat jatkotoimenpiteet (liite 1, sivu 2):

”Jatkotoimenpiteet

Kaupungin tulee aloittaa **raideliittymäsopimusneuvottelut** RHK:n kanssa ja tämän jälkeen käynnistää raiteiston yleis-/ rakentamissuunnitelman laatiminen”.

Näiden toimenpiteiden tarkoituksena on ollut selvittää, että soveltuuko Alpuminkankaan alue todellisuudessa yhdistettyjenkuljetusten terminaali-alueeksi. Nämä asiat olisi tullut selvittää ennen asemakaavan valmistumista.

Nyt käynnissä olevasta Alpuminkankaan osayleiskaavan 2030 saadusta liikenneviraston lausunnosta (sivu 47) voidaan todeta, että tarvittavaa liittymälupaa ei ole selvitetty ennen asemakaavan valmistumista.

Liikenneviraston lausunto:

”Liikennevirasto muistuttaa, että ratalakia sovelletaan myös yksityisraiteisiin ratalain 2 §:n mukaisesti. Tämä vaikuttaa mm. mahdolliseen tarpeeseen laatia yksityisraiteesta ratasuunnitelmia. Liikennevirasto muistuttaa, että yksityisraiteen liittäminen valtion rataverkostoon edellyttää Liikenneviraston lupaa.

7.1.2015

P17279

Ennen kaavan hyväksymistä tulee Liikennevirastolta varmistaa, että kartassa osoitetulle yksityisraiteelle on mahdollista saada hallinnollisesti ja teknisesti liittymälupa valtion rataverkkoon”.

Kaavoittaja on antanut tähän seuraavan vastineen:

”Terminaalialueen liittymäraide johdetaan Ylivieskan ratapihalta. Liittymälupa varmistetaan Liikennevirastolta ennen kaavan hyväksymistä”.

Tarkoittaako tämä sitä, että tarvittavaa liittymä lupaa ei varmistettu Ouluntien terminaalin asemakaavavaiheessa?

Luotiinko asemakaavalla Ylivieskan Alpuminkankaalle rautatieyhteyksiin runkokuljetuksissa perustuva yhdistettyjen kuljetusten terminaalialue (LRA), jota ei nyt kuitenkaan pysty käyttämään tähän tarkoitukseen?

2. Asemakaavaselostuksessa todetaan, että terminaalialueeksi muodostetaan noin 11 hehtaarin alue. Nyt kuitenkin vireillä olevasta Alpuminkankaan osayleiskaavan 2030 suunnitelmaselostuksen (sivu 2) ajantasakaavan otteesta voidaan todeta, että jo kaavoitetun asemakaavan laajuus on todellisuudessa vain 7,6 hehtaaria.
3. Ylivieskan kaupungin tekninen toimi piti info tilaisuuden 24.3.2009, joka oli suunnattu kaupunginhallituksen sekä lautakunnan päättäjille ja lehdistölle. Tässä tilaisuudessa suurin osa valtuutetuista oli siirtämässä Ouluntien terminaalialuetta 500 m nykyisestä pohjoisemmaksi. Tämän kuitenkin tekninen johtaja Kari Kentala tyrmäsi todeten, että sekin vaihtoehto selvitettiin ennakkoon kunnolla. Kentalan mukaan pohjoisempi vaihtoehto tutkittiin kunnolla, ja huonoksi havaittiin (liite 2). Olen pyytänyt kaupungilta 28.4.2014 tätä aluetta koskevaa tutkimusaineistoa, mutta niitä en ole kuitenkaan saanut. Täten uudistan pyyntöni tutkimustulosten saamiseksi.
4. Asemakaavan selostuksessa todetaan, että alueelta liittyminen pääataan voidaan tehdä ratapiha-alueelta. Nyt kuitenkin eri selostusten ja kaavojen välillä on ristiriitaa ratapihan sijainnista. Onko ratapiha-alueen virallinen sijainti ”unohdettu” tutkimuksissa selvittää? Mm. asemakaava selostuksessa todetaan, että liittyminen pääataan voidaan tehdä ratapiha-alueelta (tämän tulkinnan mukaan ratapiha sijaitsee kaavoitetun alueen tasalla). Jos rataliittymä yhdistettyjen kuljetusten terminaalialueelle voidaan tehdä ainoastaan ratapiha-alueelta, on tällä oleellinen merkitys mm. liittymäradan kustannuksiin. Liikennevirasto on todennut, että liittymäradan kustannuksista vastaa kaupunki ja alueelle tulevat muut toimijat.

7.1.2015

P17279

Kysymys 1: miksi asemakaavavaiheessa tarvittavaa liittymälupaa yksityisraiteelle ei varmistettu liikennevirastolta? Pyydän kaupunginhallitusta tutkimaan miksi Ouluntien terminaalin asemakaavaselostuksessa on kerrottu lupa-asioiden olevan kunnossa vaikka tarvittavaa liittymislupaa valtion rataverkkoon ei olekaan selvitetty? Minkä takia asemakaavan koko on pienentynyt (asemakaavaselostuksessa ja ajantasakaavassa on ristiriita alueen koossa)?

Kysymys 2: Onko päättäjille annettu asemakaavan valmisteluvaiheessa virheellistä tietoa päätöksen teon pohjaksi 24.3.2009 kaupungin pitämässä tilaisuudessa ja onko tämä ollut tahallista? Lisäksi pyydän tutkimaan onko asemakaavoitusta valmistelleet kaupungin virkamiehet sekä kaavaa valmistellut kaavoittaja syyllistyneet, valtuutettujen sekä kuntalaisten harhauttamiseen saadakseen tahtonsa läpi ns. Ouluntien terminaalialueen asemakaavassa (kuntalaki 40 §)?

Kysymys 3: Ulottuuko Ylivieskan rautatieaseman ratapiha jo asemakaavoitetulle alueelle? Onko kaupunki sitoutunut osallistumaan esim. tarvittavan ratapihan laajentamiseen tarvittaviin kustannuksiin (jos ratapihaa joudutaan laajentamaan Ouluntien terminaalialueelle tarvittavan yhdistettyjen kuljetusten raiteiston liittämiseksi valtion rataverkkoon)?

Ouluntien terminaalin asemakaavaselostuksessa kerrotaan selvästi, että Ylivieskan kaupunki on yhteistyössä mm. Ratahallintokeskuksen kanssa selvittänyt edellytykset perustaa Ylivieskaan rautatieyhteyksiin runkokuljetuksissa perustuva yhdistettyjen kuljetusten terminaalialue. Selostuksen mukaan alueelta on hyvät tie- ja ratayhteydet välittömässä läheisyydessä. Liittyminen pääraataan **voidaan** (tarkoittaa, että lupa on kysytty) tehdä ratapiha-alueelta. Toiminnallisesti ja liikenteellisesti parhaaksi vaihtoehdoksi valittiin paloaseman pohjoispuoli, Ouluntien ja radan välinen alue. Voiko tämä olla toiminnallisesti paras alue yhdistettyjen kuljetusten terminaalialueeksi, jos alueelta ei saada tarvittavaa raideliittymää valtion rataverkkoon?

Näillä asioilla on mielestäni merkitystä alueen tulevaisuuden kannalta. Alueelle ollaan luomassa maakunnallisesti merkittävää logistiikka-alueita. Perustettavalle logistiikka-alueelle houkutellaan eri kuljetusalan yrityksiä. Näille yrityksille on jo annettu ymmärtää, että asemakaavoituksen myötä kaikki tarvittavat lupa-asiat ovat kunnossa (kaavoitukseen liittyvien tutkimusten ja selostuksen mukaan).

Alpuminkankaan osayleiskaavan 2030 osallistumis- ja arviointisuunnitelman riittävydestä käydyssä tilaisuudessa kaupungintalolla 10.4.2014 tekninen johtaja Kari Kentala ilmoitti, että Ville Vähälä on hänelle puhelimitse ilmoittanut, että Vähälä Oy alkaa ensi kesänä (v. 2015) rakentamaan alueelle omaa terminaalirakennustaan. Onko yrittäjää informoitu, ettei kaavoitetulta yhdistettyjenkuljetusten terminaalialueelle voi ehkä rakentaakaan yhdistettyjenkuljetusten lastausaluetta raiteistoineen (liittymislupaa valtion

7.1.2015

P17279

rataverkkoon ei ole). Jos yrittäjä rakentaa terminaalinsa ja vasta tämän jälkeen hänelle selviää, että jo kaavoitetulta asemakaava-alueelta ei voi liittyä rataverkkoon, voiko yrittäjä hakea kaupungilta korvauksia (onko yrittäjää harhautettu, yrittäjä on hakenut hyvää sijaintia kuljetusterminalilleen, jossa olennainen osa on, että kalustoa voidaan viereiseltä yhdistettyjen kuljetusten terminaali-alueelta siirtää rautateitse)?

Ylivieskan keskustan osayleiskaava 2030.

1. Olen jo aiemmin pyytänyt lähettämässäni kirjelmässä (19.11.2012) Ylivieskan kaupunginhallitukselle tutkimaan valtuustonkokouksessa 7.6.2011 sattuneen keskustapuolueen ryhmän harhaan johtamisen silloisen ryhmäpuheenjohtaja Jouko Pesämaan taholta (kuntalaki 40 §). Tämän tapahtuman jälkeen valtuutettu Heikki Jokinen teki aloitteen Alpuminkankaan alueen uudelleen kaavoittamisesta sillä perusteella, että hänen ryhmälleen oli annettu päätöksen teon pohjaksi väärää tietoa. En ole saanut kaupunginhallitukselta vastausta, onko asiaa käsitelty, mihin toimenpiteisiin on ryhdytty?

Kysymys 1: miksi en ole saanut vastausta asiasta ja ^{minä} mihin toimenpiteitä nykyinen kaupunginhallitus aikoo tehdä asian selvittämiseksi?

Kuntalaki, 40 § Virheellinen menettely luottamustoimessa

Jos luottamushenkilön voidaan todennäköisin perustein epäillä syyllistyneen toimessaan virkarikokseen tai muuten menetelleen siinä velvollisuuksiensa vastaisesti, kunnanhallituksen on vaadittava asianomaiselta selitys sekä tarvittaessa ilmoitettava asiasta valtuustolle. Asiasta on viipymättä tehtävä rikosilmoitus, jos kysymyksessä on ilmeinen virkarikos.

Valtuusto voi tutkimuksen tai oikeudenkäynnin ajaksi pidättää luottamushenkilön toimestaan. Ennen valtuuston kokousta voi pidättämisestä väliaikaisesti päättää valtuuston puheenjohtaja. Pidättämisspäätös voidaan panna täytäntöön heti.

Ylivieskan Alpuminkankaan osayleiskaava 2030.

1. Alpuminkankaan osayleiskaava on tullut vireille. Valmisteluaineisto pidettiin mielipiteitä varten nähtävillä 31.3.2014 – 30.4.2014. Alueelle ollaan nyt luomassa maakunnallisesti merkittävää logistiikkakeskusta, suunnitelmaselostuksessa todetaan, että alueelle syntyvien uusien työpaikkojen määrä on jopa 25-30.

Kaupunki on kaavoituksellaan osoittanut miten tärkeä tämä alue on kaupungille. Kaupunki tarvitsee tämän alueen rajallisuuden takia terminaalitoimintojen käyttöön myös alueella olevia yksityisten omistamia kiinteistöjä.

- kaupunki on jo Alpuminkankaan kaavoitettavalta alueelta lunastanut yhden kiinteistön, sillä perusteella, että alueelle ei saa rakennuslupaa. Onko tässä tapauksessa ollut merkitystä sillä, että kaupungin oma työntekijä on omistanut kiinteistön ja hänet "pelastettiin" kaavoituksen alta? Alueella on voimassa oikeusvaikutteeton yleiskaava.
- ns. Malerin kaavassa kaupunki osti yksityiseltä kiinteistön ja myi tämän yritykselle. Osto ja myynti tapahtuivat samassa tilaisuudessa. Vasta tämän jälkeen alue kaavoitettiin yrityksen tarpeisiin sopivaksi.
- kaupunki on ostanut urheilukentän vierestä kiinteistön sillä perusteella, että jos urheilukenttä tulee laajenemaan (varaus tälle).
- kaupunki osti metsämaata 7, 6 ha kaupungin työntekijältä Niemelän kylän osayleiskaava- alueelta sillä perusteella, että omistaja ei saanut lupaa kaataa puita omistamaltaan maalta (vaikeuttaa osayleiskaavan toteutumista).

Kysymys 1: menetteleekö kaupunki kaavoittaessaan Alpuminkankaan aluetta maankäyttö- ja rakennuslain sekä Suomen perustuslain edellyttämällä tavalla?

Kysymys 2: kohteleeko kaupunki Alpuminkankaan kiinteistöjen omistajia kuntalain ja hyvän hallintotavan mukaan, joka velvoittaa tasapuoliseen kohteluun, johdonmukaisuuteen ja syrjimättömyyteen? Sekä toteutuuko luottamuksen suojaperiaate, joka on yksilön suoja julkista valtaa vastaan ja antaa yksityiselle oikeuden luottaa viranomaisen toiminnan oikeellisuuteen ja virheettömyyteen?

Kysymys 3: Miksi kaupunki ei käy alueiden asukkaiden kanssa maankäyttö- ja rakennuslain mukaisia neuvotteluita esim. kiinteistöjen lunastamiseksi näin mittavassa hankkeessa, jota tarvitaan kaupungin suunnitelman mukaiseen yhdyskuntakehitykseen. Onko todennäköisempää, että urheilukenttä laajenee Ylivieskassa ennemmin kuin Alpuminkankaalle toteutuu yhdistettyjen kuljetusten terminaalialue?

7.1.2015

P17279

Kysymys 4: Olemme jättäneet Alpuminkankaan osayleiskaavan 2030 valmisteluaineistosta sen nähtävillä olo aikana (31.3.2014 – 30.4.2014) mielipiteen Ylivieskan kaupungin tekniseen toimistoon. Kaavoittaja on koonnut lausunnot ja muistutukset osayleiskaavan täydennettyyn selostukseen (1.9.2014). Miksi muistutustamme (liite 3) on lyhennelty tähän selostuksen siten, että kokonaisuus ja ajatus muistutuksen sisällöstä on muuttunut oleellisesti: Tärkeimmät asiat on jätetty pois muistutuksesta? Onko tällä toimenpiteellä ollut tarkoitus hämätä valtuutettuja ja kuntalaisia siten, että heille ei selviäisi Alumpunkankaan osayleiskaavassa olevat ristiriitaisuudet sekä lainvastaisuudet?

Alueelle jo luodussa asemakaavaselostuksessa todetaan, että Alpuminkankaalle luodaan logistiikka-alue, joka mahdollistaa alueen pitkäjännitteisen kehittämisen. Kaupunki toteaa, että kuljetusliikkeitten sijoittuminen eri puolille kaupungin asemakaava-alueita sekä niiden vaatima toiminta alue nykyisessä kaupunkirakenteessa on osoittautunut ongelmalliseksi (tämän ongelmatilanteen ratkaisuksi luotiin Ouluntien terminaali-alueen asemakaava).

Kysymys 5. Miten Alpuminkankaan osayleiskaavalla 2030 ja jo laaditulla Ouluntien terminaalin asemakaavalla tämä tilanne ratkaistaan?

Alpuminkankaan osayleiskaavan 2030 suunnitelmakartasta voidaan havaita, että alueelle ei juurikaan ole varattavissa alueita eri yrityksille maantieliikenteen terminaaleja varten.

Alpuminkankaan kaavoitettavalle alueelle on kaavailtu suunnitelmaselostuksen mukaan sijoittuvan useita kuljetusalan yrityksiä. Montako kuljetusalan yritystä alueelle mahtuu, miten ne alueelle sijoittuisivat? Asemakaavoituksen yhteydessä on alueelle osoitettu maantieliikenteen terminaali-alue sekä raideliikenteen terminaali-alue (kuva 1). Maantieliikenteen terminaali-alueelle on osoitettu alue vain yhdelle kuljetusalan yritykselle (Vähälä Oy, huom. tehty esisopimus). Raideliikenteen terminaali-alueelle ei ole osoitettuna rakennusoikeutta lainkaan. Koko osayleiskaavan koko on noin 12 ha (kuva 2).

Alueelle tehty jako asemakaavan mukaan:

- Yhdelle kuljetusalan yritykselle (Vähälä Oy) on varattu (esisopimus) ~3,5 ha (LTA-alue)
- Raideliikenteen terminaali-alueelle on varattu ~4 ha (LRA-alue, ei rakennusoikeutta)
- Vihersuojavyöhyke ~0,5 ha (asuntoalueen LRA-alueen väli)
- Rautatiealue ~0,5 ha (LR-alue).

Näiden alueiden yhteenlaskettu koko on jo noin 8,5 ha (~70 % alueen koko pinta-alasta). Alueen loppu koko on noin 3,5 ha, jossa sijaitsee 6 kpl omakotitaloja sekä useita Senaattikiinteistöjen omistamia rakennuksia.

7.1.2015

P17279



Kuva 1.



Kuva 2.

Näin ollen, miten alueelle voi mahtua kaavaselostuksessa mainittuja useita eri kuljetusalan yrityksiä, jos yksi yritys vie jo 3,5 ha suuruisen tilan alueesta?

Kysymys 6. Miten monta maantiliikenteen kuljetusalan yritystä terminaaleineen alueelle voidaan mahdollistaa?

Ajatellaan tilannetta, jossa kuljetusalan yrityksiä olisi tulossa alueen vetovoimaisuuden vuoksi (yhdistettyjen kuljetusten siirto mahdollisuus rataverkkoon) esim. 2 kpl lisää alueelta jo varauksen tehneen Vähälä Oy:n lisäksi. Tullaanko nyt tilanteeseen, että näille kuljetusalan yrityksille joudutaan kaavoittamaan tilaa taas eri puolelta kaupunkia. Jos näin joudutaan tekemään, niin mielestäni Alpuminkankaan alue ei silloin mahdollista sen pitkäjännitteistä kehittämistä.

Mielestäni yhdistettyjen kuljetusten terminaali olisi edullista sijoittaa alueelle, jonne jo on sijoitunut logistiikka-alan toimintaa, tai jossa toimintoja on mahdollista kehittää kohti logistiikkatoimintojen aluetta (logistiikkakeskus). Lähietäisyydelle sijoittuvat muut logistiikkaterminaalit ja varastoalueet toisivat yhdistettyjen kuljetusten käyttöön synergioita ja lisääisivät kuljetusten houkuttelevuutta. Myös alueen ja lähialueiden suunnitellun tulisi olla terminaali-toimintojen kannalta sopusoinnussa.

VR-transpoint tiedote 1.11.2013

VR Transpoint lakkauttaa yhdistelmäajoneuvojen ja trailereiden kuljetukset junissa 6.1.2014 alkaen toistaiseksi. Syynä on näiden ns. yhdistettyjen kuljetusten jatkuvasti heikentynyt kysyntä ja huono kannattavuus.

Rekkoja on kuljetettu kahdella junalla vuorokaudessa, kaikkiaan VR Transpoint liikennöi noin 400 junaa vuorokaudessa. Kuljetuksia on tehty pääkaupunkiseudun ja Pohjois-Suomen välillä ja lastina on ollut pääasiassa kappaletavaraa.

- Tämä kuljetuskonsepti on viime vuosina ollut erittäin heikosti kannattava ja edustaa noin puolta prosenttia rautatiekuljetustemme kokonaismäärästä. Vallitsevassa tilanteessa ei ole mahdollista luoda kilpailukykyistä palvelumallia, joten toiminnan jatkaminen ei ole järkevää, VR:n

7.1.2015

P17279

logistiikkadivisioonan johtaja Rolf Jansson toteaa. Kuljetuksissa otetaan aikalisä, johon päädyttiin systemaattisen kartoittamisen, asiakas- ja yhteistyökumppanineuvottelujen sekä kansainvälisen selvitystyön tuloksena. Kuljetusmuutokset on arvioitu myös yhteistoimintaneuvotteluissa, ja toiminnan päättymisen saattaa johtaa enintään viiden henkilön irtisanomiseen. Kuljetuksiin liittyvien alihankintasopimusten osalta tullaan käymään neuvottelut erikseen.

VR Transpoint (entinen Cargo) on lopettanut yhdistelmäajoneuvojen ja trailereiden kuljetukset junissa 6.1.2014. VR transpoint on ollut Suomessa ainoa yhdistelmäajoneuvojen ja trailereiden kuljetuksia järjestävä yritys.

Oulun Oritkarin yhdistettyjen kuljetusten terminaali on suljettu ja aluehallintovirasto on peruuttanut alueelle myönnetyn ympäristöluvan 13.6.2014 sillä perusteella, että toiminnan harjoittaja (VR-yhtymä Oy) on ilmoittanut, että toiminta on keskeytetty pysyvästi 1.6.2014 alkaen (liite 4).

Kysymys 7. Oulussa Oritkarin yhdistettyjen kuljetusten terminaalin toiminta on lopetettu. Toimija on ilmoittanut, että toiminta on keskeytetty pysyvästi. Millä aikavälillä on arvioitavissa, että Ylivieskan Alpuminkankaan alueelle voi muodostua yhdistettyjen kuljetusten toimisto- teollisuus- ja liikealojen työpaikkoja? Luodaanko Alpuminkankaalle nyt yhdistettyjen kuljetusten terminaali- aluetta, jossa ei koskaan tule olemaan toimintaa (tuleeko alueesta vastaavanlainen korpiterminaali alue kuin on jo Ylivieskan Vähäkankaan korpilentokenttäkin)?



Aimo Visuri

Tiemestarintie 5
84100 Ylivieska
Puh: 0405058710

LIITE 1. Ylivieskan yhdistettyjen kuljetusten terminaali raiteistoselvitys,
suunnitelmaselostus, 2008.

LIITE 2. Lehtileike kaupungin päättäjille ja lehdistölle pidetystä tilaisuudesta 24.3.2009.

LIITE 3. Muistutus Alpuminkankaan osayleiskaavan valmisteluaineistosta.

LIITE 4. Oulun Oritkarin yhdistettyjen kuljetusten ympäristöluvan lakkauttaminen.

7.1.2015

P17279

Liite 1

YLIVIESKAN YHDISTETTYJEN KULJETUSTEN TERMINAALI

RAITEISTOSELVITYS



YLIVIESKAN KAUPUNKI

Oy VR-Rata Ab, Rautatiesuunnittelu 2008

7.1.2015

P17279



VR Rata
Rautatiesuunnittelu

YLIVIESKAN YHDISTETTYJEN KULJETUSTEN TERMINAALI RAITEISTOSELVITYS

SUUNNITELMASELOSTUS



YLIVIESKAN KAUPUNKI

7.1.2015

P17279



Ylivieskan yhdistettyjen kuljetusten terminaalin raiteistoseelvitys, suunnitelmaselostus

Sivu 1 (2)

Yleistä

Ylivieskan kaupunki on yhteistyössä Ratahallintokeskuksen, RHK ja VR Cargon kanssa selvittämässä mahdollisuuksia perustaa Ylivieskaan yhdistettyjen kuljetusten terminaalia. Käynnistetyssä selvitystyössä on tarkasteltu terminaalin sijoittumisvaihtoehtoja, yhdistettyjen kuljetusten kysyntäpotentiaalia Kalajokilaaksossa sekä terminaalin asemaa suhteessa jo olemassa oleviin terminaaleihin ja kuljetusketjuihin.

Työssä on tarkastelu kolmea vaihtoehtoista terminaalin sijoittamispaikkaa ja todettu parhaaksi Ylivieskan kaupunkitaajaman pohjoispuolella sijaitseva Ylivieska - Oulu radan, Ylivieskan paloaseman, kantatien 86 ja Vähäkankaantien rajaama alue. Alueen saavutettavuus tie- ja rataverkosta on erinomainen. Lisäksi alueelle on mahdollista rakentaa logistiikka alan yritysten toimitiloja.

Selvityksen laatimisen aikana on oltu yhteydessä RHK:n asiantuntijoiden kanssa.

Tämä selvitys on laadittu teknisen toteuttamiskelpoisuuden ja alustavan kustannusarviotason selvittämiseksi puoliperäautojen lastaukseen terminaali-alueella rautatievaunuihin.

Suunnitelman on laatinut Ylivieskan kaupungin toimeksiannosta VR Rata Rautatiesuunnittelu.

Hankkeen sijainti

Hanke sijaitsee Ylivieska- Oulu radan varressa noin kilometrin Ylivieskan asemalta pohjoiseen.

Suunnitelman lähtökohdat

Työn alussa saatiin rautatieoperaattorilta tavoitteiden mukainen raiteistomalli.

Raiteistomalli ja operointi

Raiteisto erkanelee pääradasta linjavaihteella V101. Alueella raiteisto muodostuu kahdesta pistoraiteesta joiden junapituus on 270 m ja vaihteesta V103. Operointi tapahtuu vaihtotyöliikenteenä Ylivieskan ratapihalta.

Pohjatutkimukset ja maaperäkuvaus

Suunnittelualueella ei ole tehty pohjatutkimuksia.

Rata

Pituuskaltevuus vaunujen seisontaraiteilla on enintään 1,5 promillea ja muualla enintään 15 promillea. Kaarresäde vaunujen irrotus- ja kytkentäalueilla R=600 m. Muualla minimikaarresäde R=200 m. Kallistus h=0 mm.

Päällysrakenne: Kiskot 54E1, sepelitulokerros 450 mm, betonipölkkyt, vaihteet K54 1:9. Akselipaino 25 tonnia.

Alusrakenne: Välikerros soraa 300 mm ja eristyskerros hikkaa 850 mm.

Sähköistys

Pääraiteen sähköratapylväisiin ei tule muutoksia. Terminaaliraiteita ei sähköistettä

7.1.2015

P17279



Sivu 2 (2)

 Ylivieskan yhdistettyjen kuljetusten terminaalin raiteistoselvitys, suunnitelmaselostus

Turvalaitos

Terminaalin raiteisto liitetään Ylivieskan asetinlaitteen valvontaan avainsalpalaitteella. Pääraiteen vaihde valvotaan vaihteenkoskettimella sekä varmistuslukoilla. Terminaalin raiteiston suunnasta sivusuoja annetaan pääraiteen mukaiselle liikenteelle asettimilla ja varmistuslukoilla varustetuilla raiteensuluilla.

Nykyinen tulo-opastin B½ muutetaan kulkutieopastimeksi ja rakennetaan uusi kaksivaloinen tulo-opastin (+ samassa mastossa oleva esiopastin) nykyisen tulo-opastimen B½:n tilalle. Suojastuksen alkuopastin 631 siirretään nykyiseltä paikaltaan uuteen sijaintiin 632+300.

Muutoksien tekeminen nykyiseen vanhaan Ylivieskan releasetinlaitteeseen on haasteellinen. Yleis- /rakentamissuunnittelussa on tehtävä selvitystyö jossa otetaan kantaa siihen onko muutokset tehtävissä nykyiseen asetinlaitteeseen. Samalla on selvitettävä asetinlaitteen soveltuvuus liikennöintimalliin.

Jatkotoimenpiteet

Kaupungin tulee aloittaa raideliittymäsopimusneuvottelut RHK:n kanssa ja tämän jälkeen käynnistää raiteiston yleis- / rakentamissuunnitelman laatiminen.

Kustannukset

Varsinasta kustannusarviota ei ole laskettu. Karkea arvio kustannustasosta on arvioitu vastaavien aikaisemmin toteutettujen hankkeiden perusteella.

Turvalaitekustannuksista 0.20 M€ on terminaalin turvalaitos ja pääraiteella tulevat muutokset ja 0.30 M€ Ylivieskan ratapihan asetinlaitteeseen mahdolliset muutokset liikennöinnin sujuvuuden turvaamiseksi.

Päällysrakenne	0,55 M€
Alusrakenne	0,10 M€
Turvalaitos	0,50 M€
Yhteensä	1,15 M€

Kouvolassa marraskuussa 2008

 VR-Rata
 Rautatiesuunnittelu
Liitteet:

- Suunnitelmakartta 1:1000
- Turvalaitesuunnitelma 1:10000
- Suunnitelmaselostus

7.1.2015

P17279

Terminaali tulollaan Ouluntielle

Liite 2

Hannu Ylivieska
Ylivieska

Ylivieskan kaupungin teknisen toimen hankkeiden info kaupunkinhallituksen sekä lautakunnan päättäjäille ja lehdistölle häivytti toiveita, että uusi yhdistettyjen kuljetusten terminaalikenttä voisi sijoittua jonnekin muualle kuin Ouluntien varteen, paloasemasta pohjoiseen. Tutkittuja kahta muuta vaihtoehtoa ratapihan itäpuolella ja teollisuusradan vartta haittaavat muun muassa molempien liika ahtaus. Ouluntien varrella löytyi maata kymmenen hehtaaria sekä käytännössä muita paremmat yhteydet kumipyörä- ja rataaliikenteen yhdistämiseksi.

Kun kaksi muuta tutkittua vaihtoehtoa menivät Insinööri-toimisto Liidea Oy:n Tuomo Pöyskän tarveselvityksellä tukkoon, niin usea päättäjä oli siirtämässä Ouluntien aluetta 500 metriä nykyistä pohjoisemmaksi. Sen tyrmasi tekninen johtaja Kari Kentala.

– Sekin vaihtoehto selvitetiin ennakkoon kunnolla. Sen estäisi viimeistään ratahallintokeskus. Syynä on kaksoisraide. Toteuttaminen sinne olisi vaatinut miljoonia, Vähäkankaan siltaa pitempiä leventää, Kentala kuvaili.

Uutushanke vastaan neljä taloa

Teknisen lautakunnan puheenohjaaja Kaisa Haapakoski oli setynnyt vaihtoehdotomien tekoihin, sillä suunnitellun alueen rannetta vastustavat asukkaat



Tekninen johtaja Kari Kentala selosti päättäjäille, että Ouluntien pohjoisempi vaihtoehto tutkittiin kunnolla, ja huonoksi havaittiin. Kuva Hannu Verronen

sissä. Hänen mielestään terminaalin ja alueen neljän lähtialon väliin jäävä puistoviheralue on jäämässä turhan kapeaksi.

– Tuolle kymmenen hehtaarin alueelle löytyisi muutakin käyttöä. Sinänsä tämä uusi toimintopaikka on hyvä asia kaupungille, Haa-

Kaavatyo ja ympäristövaliokunnan arviointi ovat vielä mahdolistamassa asukkaiden tarkemman kuulemisen. Kaavan yleisötilaisuus oli tulossa 31. maaliskuuta.

– Tuolla Ouluntien alueella on ennustetaan radan ja tievaltaväylän

delle alueelle sen vieminen toisi isompia ongelmia. Tämä yhdistettyjen kuljetusten terminaali ei vaadi rakennuksia. Se tuo asvaattikentän, luisia, vähän liikennettä aamulla ja illalla, kun rekkvoja ajetaan ja puretaan junamaikassa. Kentala selvitti.

lussa, tosin paljon isompana. Ylivieskan yhdistettyjen kuljetusten terminaalissa lastattaisiin noin puolikas juna täyspevävuorokaudessa, vähän Kokkolan vastaava hanke täyttää junan tarpeellisesti. Lisäksi kaksoisraide on välittämätön

on etelän tukikohdat ovat tästä kiinnostuneita. Ylivieska saisi Raahen Raaturaukin kuljetuksia, Pöyskä kertoo.

Tavoitteellinen terminaalin valmistusajankohda on 2011, joten rakentaminen pitäisi alkaa 2010.

Toivonpuistoon uusi kuntatekniikanhanke

Toivonpuiston kunnallistekniikka aioaan kehittää yhdellä kymmenvuotishankkeella, jossa kilpailutetaan ulkopuolinen palveluntuottaja. Tekemällä pienistä hankkeista yksi iso, saataneen säästöjä. Vastaavia menettelyjä on ollut tiehallinnolla, kuntapuolella Ylivieska olisi ensimmäinen. Toivonpuistosta haetaan kokemuksia, joita sitten voidaan ehkä siirtää muualle.

Uutta on muun muassa korkeilla asukasyhdistyksen äänestyksiä eri väylärakennusvaihtoehdoista, sekä ottaa kolmas sektori mukaan tuottajan maksamia korvauksia vastaan.

Toivonpuiston uuden kuntatekniikan, kuten kevyenliikenteen ja kuivatuksen rakentaminen, sijoittuisi hankkeen alkupäähän, sitten olisi ylläpitöä. Hankesuunnitelman esitteli projektipäällikkö Eerik Jarkko Destia Oy:stä. Tuottaja voitaisiin valita tämän vuoden aikana, rakentaminen olisi vuosina 2010–2011, sitten ylläpitöä vuodet 2012–2019. Tilaisuus tarkistettaisiin vuosittain.

Toivonpuiston väki kutsutaan kunnallemaan asiasta 7 huhti-

7.1.2015

P17279

Liite 3

1

Mielipide, Ylivieskan Alpuminkankaan osayleiskaava

Ylivieskan kaupunki
Kyöstintie 4
84100 YLIVIESKA.

**ALPUMINKANKAAN ASUKKAIDEN MIELIPIDE ALPUMINKANKAAN
OSAYLEISKAAVASTA.**

Mielestämme nyt kaavailtu alue ei ole oikea paikka tavaraliikenteen terminaali-alueeksi. Mielestämme tämä alue on tulevaisuuden kannalta liian pieni. Alue rajautuu Ouluntien, Vähäkankaantien ja rautatiealueen väliin, jolloin tulevaisuudessa alueen laajentaminen on mahdotonta.

Alueelle on kaavailtu sijoittuvan useita kuljetusalan yrityksiä. Miten nämä yritykset saadaan alueelle mahtumaan, miten ne alueelle sijoittuisivat? Asemakaavoituksen yhteydessä on alueelle osoitettu maantieliikenteen terminaali-alue sekä raideliikenteen terminaali-alue (kuva 1). Maantieliikenteen terminaali-alueelle on osoitettu alue vain yhdelle kuljetusalan yritykselle (Vähälä Oy, huom. tehty esisopimus). Raideliikenteen terminaali-alueelle ei ole osoitettuna rakennusoikeutta lainkaan. Koko kaavoitettavan alueen koko on noin 12 ha.

Alueelle tehty jako asemakaavan mukaan:

- Yhdelle kuljetusalan yritykselle (Vähälä Oy) on varattu ~3,5 ha (LTA-alue)
- Raideliikenteen terminaali-alueelle on varattu ~4 ha (LRA-alue)
- Viheruojavyöhyke ~0,5 ha (asuntoalueen LRA-alueen väli)
- Rautatiealue ~0,5 ha (LR-alue).

Näiden alueiden yhteenlaskettu koko on jo noin 8,5 ha (~70 % alueen koko pinta-alasta). Loppu alueen koko on noin 3,5 ha, jossa sijaitsee 6 kpl omakotitaloja sekä useita Senaattikiinteistöjen omistamia kiinteistöjä.



Kuva 1.

7.1.2015

P17279

2

Näin ollen, miten alueelle voi mahtua kaavaselostuksessa mainittuja useita eri kuljetusalan yrityksiä, jos yksi yritys vie jo 3,5 ha suuruisen tilan alueesta?

Mielestämme terminaalitoiminnot tulisi siirtää pohjoisemmaksi, Vähäkankaan tien pohjoispuolelle. Tämä alue mahdollistaisi jatkossa logistiikkatoimintojen pitkäjännitteisen kehittämisen.

Lisäksi haluamme kiinnittää huomiota siihen, että mielestämme osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa ei ole huomioitu riittävästi tai on jätetty huomioimatta seuraavia seikkoja:

1. Miten kaava vaikuttaa alueella työssäkäyvien tai asuvien ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön?

- Jos alue kaavoitetaan LTA-alueeksi tuleeko esim. asuntoalue jäämään ilman riittäviä melusuojuuksia? Miten elinolot muuttuvat?
- Kaavaselostus luonnoksessa kerrotaan, että alueella ei sijoitu kokoaikaisia työpaikkoja eikä yritystoimintaa (kohta 2.1.5, sivu10). Kuitenkin alueelta löytyy kokoaikaisia työpaikkoja sekä yritystoimintaa. Alueella on Senaattikiinteistöjen omistamissa kiinteistöissä vuokralla seuraavia yrityksiä sekä näissä kokoaikaisia työpaikkoja mm.:
 - Destia Oy
 - o Raah-Ylivieskan hoitourakka (toimisto)
 - o maalaboratorio
 - Kivimyynti
 - Easy dog (treenitila, koirakoulutusta).

2. Vaikutus alueella olevien asuinkiinteistöjen arvoon / kohtaloon.

- Miten käy alueella olevien kiinteistöjen arvon? Mitkä ovat taloudelliset vaikutukset kiinteistöjen omistajille? Kuka korvaa kaavamuutoksesta aiheutuvat taloudelliset menetykset? Jääkö kiinteistöjen arvon alenemisesta aiheutuvat tappiot kiinteistöjen omistajien kärsittäviksi?
- Aikooko kaupunki ostaa kiinteistöt ja missä vaiheessa?

Nämä asiat on tuotava selkeästi ja riittävällä tavalla esille.

3. Yhdyskuntataloudelliset vaikutukset (hankkeen taloudelliset vaikutukset).

- Ei ole tuotu esille minkälaiset taloudelliset kustannukset hankkeesta aiheutuu kaupungille (kaupunkilaisille). Kaavaselostuksessa todetaan, että alueelle voi sijoittua useita kuljetusalan terminaaleja. Paljonko kaikki tämä tulee maksamaan kaupungille (kaupunkilaisille) euroissa?
 - o alueen kunnallistekniikka eri kuljetusalan yrityksille
 - o terminaalialueen liittymä ja kantatien kaistajärjestelyt
 - o alueen pohjoisosan liikennejärjestelyt (terminaalialueelle Ely:ltä saadun liittymäluvan perusteena on, että nykyinen liittymä kantatieltä alueen pohjoisosaan tulee poistaa)
 - o alueen kiinteistöjen lunastamisesta aiheutuvat kustannukset?

Ei ole selvitetty mitkä tahot osallistuvat kustannuksiin ja mikä on lopullinen kaupungin osuus?

4. Kaavoitusalueelle tehdyt tutkimukset

Alueelle tehty melututkimus on vanhentunut ja siinä meluselvitysten perusteena käytetyt liikennemäärät ja arvio lastauksesta aiheutuvasta melutasosta ovat kaavaselostuksen kanssa ristiriidassa (liian pieniä).

- Alueelle on tehty melututkimus vuonna 2009. Selvitykset on tarkistettava viiden vuoden välein.
- Yhdistettyjen kuljetusten terminaalin ja tavaraliikenneterminaalin laskennallinen melunlähde on ollut yhteensä raskasta liikennettä 53 ajon/vrk sekä kevyttä ajoneuvoa 10 ajon/vrk. Kuitenkin kaavaselostuksen kohdassa 3.4 todetaan, että alueen liikennetuotos voi olla 150 kuorma-autolla käyntiä /vrk ja sekä noin 40 pakettiautoa käyntiä. Näin ollen meluselvityksen perusteena ollut ajoneuvomäärä on liian pieni (huom. lähimmät asuintalot sijoittuvat noin 50 m:n päähän alueesta).
- Valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaan mittauksen- tai laskentatulokseen on lisättävä 5 dB ennen sen vertaamista ohjearvoihin, jos melu on luonteeltaan iskumaista tai kapeakaistaista (tässä tapauksessa lastaamisessa ja purkamisessa tapahtuu iskumaista ja/tai kapeakaistaista melua). Melututkimuksessa todetaan, että tätä ei ole tehty vaan lastauksesta aiheutuva melutaso on vain arvioitu. Kaavaselostuksessa todetaan, että alueelle voi sijoittua myös varastointia ja muuta logistiikkaketjuun liittyviä palveluita (lastausta).

Meluselvitys on tehtävä uudelleen kaavaselostuksessa mainittujen liikennemäärien perusteella ja sillä, että varastointi ja logistiikkaketjuun liittyvät palvelut (kuormauksesta aiheutuva melu) aiheuttavat iskumaista tai kapeakaistaista melua. Kolahtukset, jotka syntyvät silloin, kun esimerkiksi nosturi tai trucki laskee kuorman maahan, ovat impulssimaista (iskumaista) melua. Kuormauksesta aiheutuva melu poikkeaa tavallisesta rautatieliikenteen aiheuttamasta melusta

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa todetaan, että kaavoitustyön aikana arvioidaan vaikutuksia mm, talouteen ja ihmisiin. Ehditäänkö kaavan vaikutuksia näiltä osin kuitenkin enää käytännössä tutkimaan tarkemmin (huom. koko kaavaprosessin tiukka aikataulu)?

Lisäksi haluamme kiinnittää huomiota koko kaavoitushankkeen lainvastaisuuteen. Mielestämme kaavoitushanke on lain vastainen seuraavin perusteluin:

1. Maankäyttö — ja rakennuslain mukaan:

39 § Yleiskaavan sisältövaatimukset.

“Kaavoituksella on luotava edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle”.

“Yleiskaava ei saa aiheuttaa maanomistajalle tai muulle oikeuden haltialle kohtuutonta haittaa”.

Nyt esitetty kaavaratkaisu ei turvaa asuinkäytössä olevien asuinrakennusten riittävää eriyttämistä kaavassa LTA-alueeksi osoitetusta alueesta. Rakennettua ympäristöä tulee vaalia, eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja saa hävittää kaavoituksella.

Näin ollen kaava ei täytä maankäyttö- ja rakennuslain mukaisia vaatimuksia mitä on asetettu yleiskaavalle.

2. Suomen perustuslain mukaan:

6 § yhdenvertaisuusperiaate (sekä myös hallintolaki 6 §):

Yhdenvertaisuusperiaatetta on sovellettava myös maankäyttö- ja rakennuslain mukaisessa kaavoituksessa. Periaate koskee myös kaavoitusmenettelyä.

Hyvän hallinnon oikeusperiaatteita on mm. yhdenvertaisuusperiaate, joka velvoittaa tasapuoliseen kohteluun, johdonmukaisuuteen ja syrjimättömyyteen.

1. Kaupunki on jo ostanut kaavoitettavalta alueelta yhden kiinteistön (kaavaselostuksessa mainittu kiinteistö, Vähäkankaantie 5). Miksi muita alueella olevia kiinteistöjä ei osteta? Onko ostopäätöksessä ollut merkitystä sillä, että lunastetun kiinteistön omistaja on kaupungin oma työntekijä ja hänen omaisuutensa säilyminen on turvattu tällä tavoin?
2. Toivonpuiston kaupunginosan korttelia 85 ja osa korttelista 86 sekä puistoaluetta koskeva kaavan muutos (ns. Maler Oy:n kaava). Kaupunki lunasti alueella olevan omakotitalon tontteineen ja kaavoitti sen vasta sen jälkeen Maler Oy:n tarpeisiin (teollisuusalueeksi). Miksi tässä (Albuminkankaan osayleiskaava) tapauksessa omakotitaloja tontteineen ei lunasteta ja vasta tämän jälkeen kaavoiteta?

15 § mukainen omaisuudensuoja:

Osayleiskaavan kaavaselostuksen kuvauksessa todetaan seuraavia asioita:

- Olevat asuintoiminnot eivät sovellu alueelle uuden maankäytön rinnalle vaan ne joudutaan saneeraamaan pois.
- alueen asuinkiinteistöt korvautuvat pois alueen terminaalitoimintojen ja niihin liittyvien yritystoimintojen rakentumisen myötä
- omakotitalojen arvon määrittää alueen käyttötarkoituksen muuttuessa uusi alueenkäyttö.

Näiden kaavaselostuksessa mainittujen seikkojen johdosta kaavoituksella tullaan vaikuttamaan asuinalueen turvalliseen ja viihtyisään elinympäristöön sekä aiheuttaman kiinteistöjen arvon romahtamisen (kohtuuton haitta). Käytännössä kaavoitushanke estää kiinteistöjen myymisen kokonaan, josta aiheutuu huomattavaa taloudellista haittaa.

Nyt esitetty kaavamuutos aiheuttaa omaisuuden arvon romahtamisen murto-osaan siitä, mikä se on ollut ennen kaavamuutoksen käynnistämistä, eikä siitä saavalla kauppahinnalla olisi mitään mahdollisuutta hankkia vastaavanlaiset asumisolosuhteet tarjoavaa asuinkiinteistöä.

Ylivieskan kaupunki ei ole tarjoutunut lunastamaan kiinteistöjä. Näin ollen osayleiskaava on Suomen perustuslain vastainen.

Vastaavanlaisesta tapauksesta on olemassa KHO:n päätös vuodelta 2004, Diaarinumero: 1715/1/03 Tässä päätöksessä todettiin vastaavan kaavoitusmenettelyn olevan lainvastainen.

7.1.2015

P17279

6

Pyydämme jäljennökset virallisista asiakirjoista (tutkimustulokset) koskien terminaalialueen eri vaihtoehtoja.

1. Lundinkankaan teollisuusalue
2. Aseman itäisen puolen alue
3. Palolaitos - Vähäkankaantien alue
4. Vähäkankaantien pohjoispuoleinen alue (jäljennös dokumentista, jolla Ratahallintokeskus estää tämän toteutumisen).

Alpuminkankaan asukkaat, 28.4.2014

Aimo Visuri Tiemestarintie 5, 84100 Ylivieska

Mailis Visuri

Tauno Mustola

Aila Mustola

Aila Visuri

7.1.2015

P17279

Liite 9

1



PÄÄTÖS
Nro 57/2014/1
Dnro PSAVI/44/04.08/2014
Annettu julkipanon jälkeen
13.6.2014

ASIA

VR-Yhtymä Oy:n Oritkarin yhdistettyjen kuljetusten terminaalin ympäristölupapäätöksen PPO-2003-Y-20-111 rauettaminen, Oulu

HAKIJA

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Veteraanikatu 1
90130 Oulu

7.1.2015

P17279

2

HAKEMUS JA ASIAN VIREILLETULO

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (ELY-keskus) hakemus ympäristöluvan määräämiseksi raukeamaan on saapunut Pohjois-Suomen aluehallintovirastoon 2.4.2014.

TOIMINNANHARJOITTAJA

VR-Yhtymä Oy
PL 301
90101 Oulu

LUPAVIRANOMAISEN TOIMIVALTA

Ympäristönsuojelulaki 23 § ja 57 §

Ympäristönsuojeluasetus 5 §:n 1 momentti 12) c

TOIMINTAA KOSKEVA PÄÄTÖS

Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskus on 24.7.2003 myöntänyt VR Osa-
keyhtiölle ympäristöluvan, joka koskee yhdistettyjen kuljetusten terminaalia
Oritkarissa Oulun kaupungin Äimäraution kaupunginosassa (Dnro PPO-
2003-Y-20-111).

HAKEMUKSEN SISÄLTÖ

Ympäristönsuojelulain (86/2000) 57 §:n mukaan ympäristöluvan myöntänyt
viranomainen voi päättää, että lupa raukeaa, jos toiminta on ollut keskey-
tyneenä yhtäjaksoisesti vähintään viisi vuotta tai toiminnanharjoittaja ilmoit-
taa, ettei toimintaa aloiteta tai toiminta on keskeytetty pysyvästi taikka toi-
mintaa tai sen aloittamisen kannalta olennaisia toimia ei ole aloitettu viiden
vuoden kuluessa luvan lainvoimaiseksi tulosta tai lupapäätöksessä määrä-
tyn tätä pidemmän ajan kuluessa.

Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskus on myöntänyt VR Osa-
keyhtiölle ympäristöluvan (Dnro PPO-2003-Y-20-111, 24.7.2003), joka koskee yhdis-
tettujen kuljetusten terminaalia Oritkarissa Oulun kaupungin Äimäraution
kaupunginosassa. Terminaali sijaitsee kortteleiden 4, 5 ja 16 pohjoispuolel-
ta. Terminaalialueelle on kulkuyhteys Oritkarin satamaan johtavalta rauta-
tieltä sekä Oritkarintieltä ja Terminaalitieltä. Alue on varattu asemakaavas-
sa rautatieliikenteen terminaalialueeksi merkinnällä LRA.

Toiminnanharjoittaja on 21.2.2014 ilmoittanut, että toiminta Oritkarin yhdis-
tettujen kuljetusten terminaalissa on päättynyt 6.1.2014.

Ympäristönsuojelulain 23 §:n (1590/2009) mukaan alueellisen ympäristö-
keskuksen toimivalta ympäristölupaviranomaisena on lakannut 1.1.2010 ja
toimivaltainen lupaviranomainen tässä tapauksessa on ympäristönsuojelu-
asetuksen 5 §:n mukaan Pohjois-Suomen aluehallintovirasto.

Edellä sanotun perusteella Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen ympäris-
tö- ja luonnonvarat -vastuualue on ympäristöluvan valvontaviranomaisena

7.1.2015

P17279

3

esittänyt ympäristönsuojelulain 57 §:n perusteella, että aluehallintovirasto lupaviranomaisena päättää ympäristöluvan rauenneeksi.

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus on tehnyt terminaalin toiminnan loppu-tarkastuksen 21.3.2014. Tarkastuksessa on todettu, että ympäristönsuoje-lulain 90 §:n mukaisia jälkihoitomääräyksiä ei ole tarpeen asettaa.

HAKEMUKSEN KÄSITTELY

Aluehallintovirasto on pyytänyt hakemuksen johdosta lausuntoa Oulun kaupungilta, Oulun kaupungin ympäristönsuojeluviranomaiselta, VR-Yhtymä Oy:ltä sekä Liikennevirastolta. Lausuntoja ei ole tullut määräaikaan mennessä.

ALUEHALLINTOVIRASTON RATKAISU

Aluehallintovirasto päättää, että Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskuksen 24.7.2003 VR Osakeyhtiölle myöntämä ympäristönsuojelulain 28 §:n mukainen ympäristölupa (Dnro PPO-2003-Y-20-111) raukeaa.

RATKAISUN PERUSTELUT

Ympäristönsuojelulain 57 §:n 1 momentin kohdan 1 mukaan luvan myön-tänyt viranomainen (toimivaltainen viranomainen) voi päättää, että lupa raukeaa, jos toiminnanharjoittaja ilmoittaa, että toiminta on keskeytetty py-syvästi. Asian voi panna vireille lupaviranomainen omasta aloitteestaan, valvontaviranomainen, toiminnanharjoittaja, kunta tai haittaa kärsivä.

Luvan haltija on ilmoittanut, että toiminta, jolle ympäristölupa on myönnetty, on päättynyt. Ympäristölupapäätöksen voimassaoloon ei ole perusteita, jo-ten lupa on valvontaviranomaisen hakemuksesta määrätty raukeamaan.

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus on 21.3.2014 suorittanut asiassa loppu-tarkastuksen ja todennut, että ympäristönsuojelulain 90 §:n mukaisia jälki-hoitovelvoitteita ei ole tarpeen asettaa. Näin ollen enempien lupamääräys-ten antaminen tämän rauettamispäätöksen yhteydessä ei ole tarpeen.

SOVELLETUT SÄÄNNÖKSET

Ympäristönsuojelulaki 57 §

KÄSITTELYMAKSU

Ratkaisu

Päätös annetaan maksutta.

Perustelut

Maksua ei peritä viranomaisen aloitteesta vireillepannun asian käsittelystä.

Oikeusohjeet

Ympäristönsuojelulaki 105 § 2 momentti

7.1.2015

P17279

4

MUUTOKSENHAKU

Päätökseen saa hakea muutosta Vaasan hallinto-oikeudelta valittamalla.

Anna-Maria Juntunen

Paula Paananen

Asian on ratkaissut ympäristölakimies Anna-Maria Juntunen ja esitellyt ympäristöylitarkastaja Paula Paananen.

Tiedustelut: asian esittelijä, puh. 0295 017 690 tai 0295 017 500.

PP/am

Liite

Valitusosoitus

Päätös

Hakija

Tiedoksi

VR-Yhtymä Oy, Oulu
Oulun kaupunki
Oulun kaupunki / Ympäristönsuojeluviranomainen
Liikennevirasto
Suomen ympäristökeskus

7.1.2015

P17279

4

MUUTOKSENHAKU

Päätökseen saa hakea muutosta Vaasan hallinto-oikeudelta valittamalla.

Anna-Maria Juntunen

Paula Paananen

Asian on ratkaissut ympäristölakimies Anna-Maria Juntunen ja esitellyt ympäristöylitarkastaja Paula Paananen.

Tiedustelut: asian esittelijä, puh. 0295 017 690 tai 0295 017 500.

PP/am

Liite

Valitusosoitus

Päätös

Hakija

Tiedoksi

VR-Yhtymä Oy, Oulu
Oulun kaupunki
Oulun kaupunki / Ympäristönsuojeluviranomainen
Liikennevirasto
Suomen ympäristökeskus

Kaavoittajan vastine:

Alpuminkankaan osayleiskaavaehdotus pidettiin nähtävillä 7.10.- 6.11.2014. Aimo Visurin on osoittanut kirjeen 3.10.2014 kaupunginhallitukselle nähtävilläoloajan ulkopuolella. Kaupunginhallitus on käsitellyt kirjettä erikseen. Koska kaupunki on kuitenkin käsitellyt kirjeen erillisenä pykälänä, voidaan vuorovaikutuksen toteutuneen riittävällä tavalla. Kirje merkitään tiedoksi kaavaselostukseen.

7.1.2015

P17279

3.2 Valtuustolle jätetty aloite Alpuminkankaan alueella olevien omakotitalojen oston selvittämiseksi 14.10.2014 § 50.

Kaupunginhallitus käsitteli aloitetta 11.11.2014 § 224.

3.3 Ylivieskan Alpuminkankaan osayleiskaava on ollut luonnoksena nähtävillä 31.3.2014-30.4.2014 MRL § 30 mukaisesti.

Osayleiskaavaaluonnoksesta saatiin määräajassa 16 lausuntoa. Mielenpitoita osayleiskaavaaluonnoksesta saatiin määräajassa kuusi.

4 Jatkotoimet

Kaavan laatija tekee kaava-asiakirjoihin vastineiden mukaiset tekniset korjaukset ja vähäiset lisäykset.

Kaavan laatija ehdottaa kaupungin ja maanomistajien välisten neuvottelujen jatkamista edelleen.

Kaavan laatija esittää Ylivieskan kaupunginhallitukselle Alpuminkankaan osayleiskaavan hyväksymistä ja edelleen Ylivieskan kaupunginvaltuuston hyväksymistä.

FCG Suunnittelu ja Tekniikka Oy

Kai Tolonen
Pohjois-Suomen Aluepäällikkö
Arkkitehti SAFA, LuK