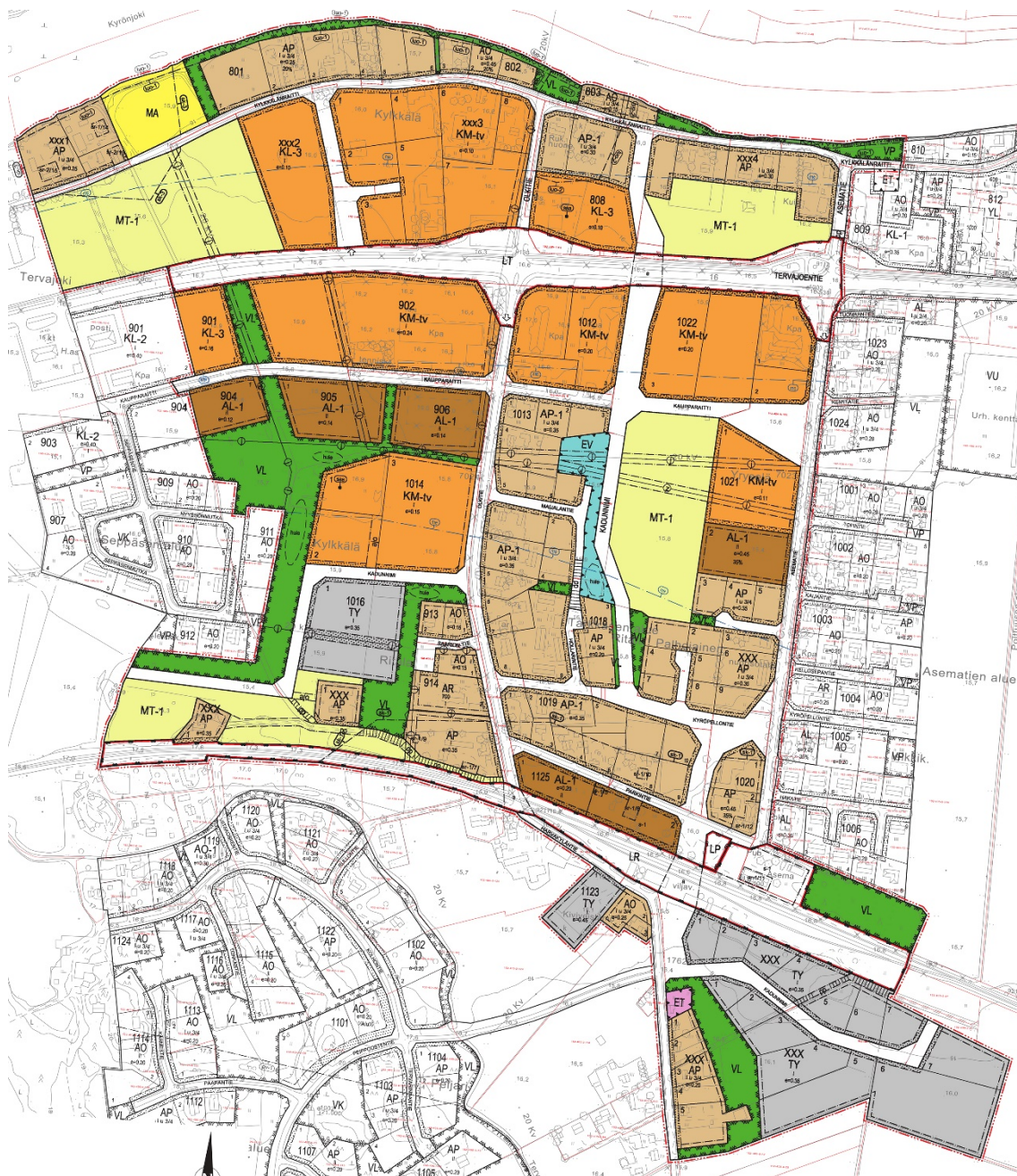


Isonkyrön kunta

Tervajoen asemakaavamuutos

Valmisteluvaiheen palaute ja vastineet

Tervajoen asemakaavan luonnos oli nähtävillä 30.3. - 2.5.2017. Nähtäville panosta kuulutettiin ja viranomais-tahoilta pyydettiin lausunnot. Osallisilla oli mahdollisuus nähtävilläoloaikana esittää mielipiteensä. Kirjalliset mielipiteet kehoitettiin toimittamaan 2.5.2017 mennessä osoitteeseen: Isonkyrön kunta, Elinkeino – ja kaa-voitusjaosto, Pohjankyröntie 136, 61500 Isokyrö tai sähköpostitse osoitteeseen isokyro@isokyro.fi. Lisätie-tojen antajaksi ilmoitettiin tekninen johtaja yhteystietoineen.



Kuva 1: Nähtävillä ollut kaavaluonnos

1.6.2020

Valmisteluaineisto:

- Kaavakartta
- Kaavaselostus
- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
- Hulevesisuunnitelma
- Kaavaratkaisun kuvaus

Valmisteluaineistosta annettiin 4 lausuntoa ja 4 mielipidettä, joista osalla oli useita allekirjoittajia. Seuraavassa on esitetty palautteiden oleellinen sisältö ja miten ne on kaavaehdotuksen laadinnassa otettu huomioon.

Sisällysluettelo

Lausunnot	3
Liikennevirasto (24.4.2017)	3
Trafi (9.5.2017)	5
Pohjanmaan Liitto (9.5.2017)	5
Pohjanmaan Pelastuslaitos (18.4.2017)	6
Mielipiteet	7
Mielipide 1 (29.4.2017).....	7
Mielipide 2 (Kylkkälänraitin asukkaat, 1.5.2017).....	7
Mielipide 3 (2.5.2017).....	8
Mielipide 4 (15.4.2017).....	8
Yhteenveto	9
Keskeinen palaute.....	9
Keskeiset toimenpiteet.....	9

1.6.2020

LAUSUNNOT

Liikennevirasto (24.4.2017)

Rautatiealueen rajaus

Asemakaavaluonnoksessa Tervajoen ratapiha-alue on osoitettu rautatiealueeksi Liikenneviraston nykyisten aluerajojen mukaisesti. Rautatiealueen laajuus on ratapihan eteläpuolella tarpeettoman laaja Liikenneviraston nykyisiin ja tulevaisuuden tarpeisiin nähden. Rautatiealuetta on mahdollista kaventaa siten, että LR-alue ulottuu radan eteläpuolella 15 metrin etäisyydelle nykyisen raiteen keskijanjasta.

Vastine: Rautatiealuetta kavennetaan lausunnon mukaiseksi.

Asemarakennuksen kiinteistö ja liityntäpysäköintialue Tervajoen liikennepaikan pohjoispuolella sijaitseva entinen asemarakennuksen kiinteistö (kiinteistö 152-409-2-179) on osoitettu kaavaluonnoksessa osittain rautatiealueeksi. Kyseinen kiinteistö on luovutettu yksityiselle taholle, eikä alueelle ole tarvetta osana valtion rautatiealuetta. Asemakaavassa asemarakennuksen alue voidaan osoittaa muuhun käyttötarkoitukseen kuin rautatiealueeksi. Uudessa käyttötarkoituksessa tulee ottaa huomioon rautatietoinninnoista aiheutuvat melu- ja värinähdät.

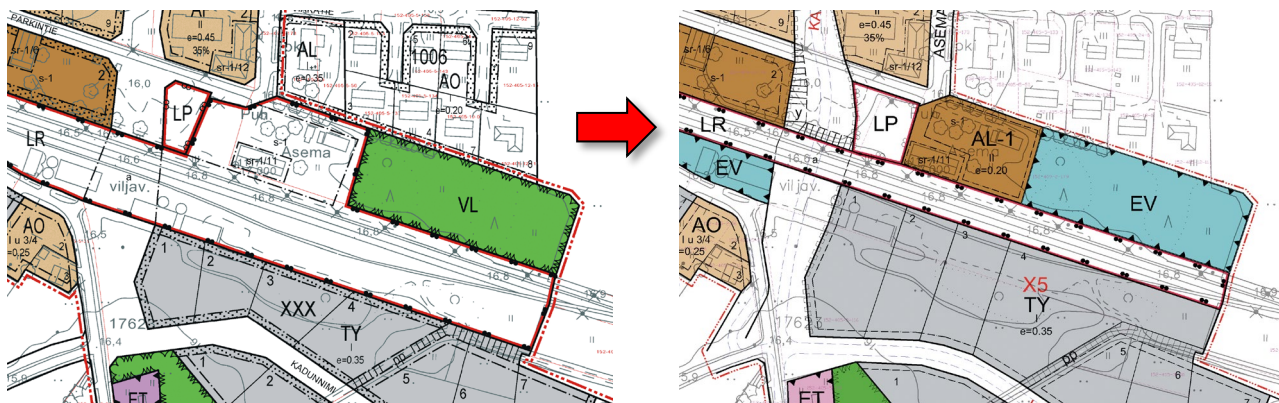
Vastine: Entisen asemarakennuksen kiinteistö osoitetaan asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi.

Liikenneviraston hallinnassa oleva nykyinen liityntäpysäköintialue voidaan kaavassa osoittaa yleiseksi pysäköintialueeksi (LP) rautatiealueen sijasta. Mahdollisen asemarakennuksen kiinteistön uuden korttelialueen kautta tulee osoittaa nykyinen ajorasite liityntäpysäköintialueelle kulkua varten.

Vastine: Liityntäpysäköintialue osoitetaan yleisenä pysäköintialueena LP. Aluetta tullaan muokkaamaan radan alikulkua rakennettaessa, jolloin paikoitusalueelle on järjestettävissä myös suora kulku Asematieltä kulkematta entisen asemarakennuksen kiinteistön pihan kautta.

Tervajoen asema-alueelle on osoitettu myös s-1 -merkintä (Maisemakuvallisesti tai puutarhakasvillisuuden kannalta arvokas pihapiirin osa. Aluetta tulee hoitaa siten, että sen maisemakuvallinen arvo tai sen merkitys puutarhakulttuurin tai -kasvillisuuden erityiskohteena säilyy). Merkinnän aluerajaus tulee tarkistaa koskettamaan vain asemarakennuksen kiinteistöä. Liityntäpysäköintialueella ei ole olemassa määräyksessä kuvattuja arvoja, joita voitaisiin säilyttää.

Vastine: Aluerajaus tarkennetaan esitetyn mukaisesti.



Uudet rautatien alikulut

Asemakaavaluonnoksessa on osoitettu kaksi uutta rautatien alittavaa alikulkua. Toinen alikulkuvaraus sijoittuu nykyisen Kylkkälän tasoristeyksen (rata-km 0460+0465) kohdalle Olkitielle ja toinen alikulkuvaraus asema-alueen länsipuolelle sijoittuvalle uudelle kadulle. Mikäli aseman kohdalle sijoittuva alikulku tulevaisuudessa toteutetaan, tulee Kylkkälän tasoristeys samalla poistaa käytöstä toteuttamalla Olkitielle osoitettu

alikulku tai ilman sitä. Kaavaluonnoksessa Olkitien alikululle osoitettu katualueen tilavaraus vaikuttaa niukalta ja läheisten liittymien yhteensovittaminen alikulun kanssa hankalalta. Toisen alikulkuvarauksen tarpeellisuutta tulee harkita.

Vastine: Olkitien alikulkumerkintä poistetaan. Tavoitteena on rakentaa asema-alueen länsipuolelle uusi, radan alittava katu. Kun uusi katu ja alitus on valmis, voidaan Kylkkälän tasoristeys poistaa käytöstä.

Pohjakartta

Asemakaavaluonnoksen pohjakartta on ainakin Tervajoen ratapiha-alueen osalta vanhentunut. Pohjakartalla on esitetty tilanne, jossa ratapihalla on ollut useampia raiteita. Nykytilanteessa sivuraiteet on purettu ja alueella on vain yksi pääraide.

Vastine: Kirjataan tiedoksi ja selostukseen. Pohjakartta päivittyy tulevaisuudessa, puutteet ovat tiedossa ja kaavaa varten tarpeellinen riittävä paikkatieto saadaan Maanmittauslaitoksen avoimista aineistoista sekä paikallisista tarkemmittauksin.

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 sijoitusratkaisista päätettäessä. Kaavatyön yhteydessä tulee laatia riittävät selvitykset melun ja tärinän leviämisestä ja osoittaa niiden pohjalta tarvittavat kaavamääräykset haittojen torjumiseksi.

Melun osalta kaavoituksessa on noudatettava Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaisia melun ohjearvoja. Lisäksi on huomioitava esimerkiksi raskaasta tavarajunaliikenteestä, ratapihan toiminnasta tai vaihteiden ylityksestä aiheutuva hetkellinen maksimimelutaso Uudenmaan ELY-keskuksen oppaan Melun- ja tärinätorjunta maankäytön suunnittelussa (2/2013) mukaisesti (sisätiloissa hetkellinen maksimimelu yöaikaan alle 45 dB AFmax). Melualueelle ei tule kaavoittaa melulle herkkää maankäyttöä ilman asianmukaisia selvityksiä ja tarvittavaa melunsuojausta. Runkomelun osalta on noudatettava VTT:n laatiman esiselvityksen Maaliikenteen aiheuttaman runkomelun arviointi (VTT tiedotteita 2468) suositusta 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 tärinävaimennustoimenpiteitä 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.

Asuinkortteleiden osalta kaavoituksessa tulee noudattaa VTT:n selvityksen Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksesta (VTT tiedotteita 2278) mukaisia suosituksia tärinästä. Suositusten mukaan uudella asuinalueella asuinrakennuksen tärinä ei saa ylittää arvoa 0,30 mm/s eikä vanhalla asuinalueella arvoa 0,60 mm/s. 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 internetistä osoitteesta: <http://www.vtt.fi/publications/index.jsp>.

Vastine: Kaavaa varten on laadittu erillinen melu- ja tärinäselvitys, jonka pohjalta kaavan lisätään tarpeelliset merkinnät ja määräykset sekä otetaan huomioon mahdolliset rajoitteet rakentamisen sijoittelulle.

Liikennevirasto muistuttaa, ettei se osallistu uuden maankäytön johdosta aiheutuviin mahdollisiin melun- ja tärinätorjunnan kustannuksiin.

Vastine: Kirjataan tiedoksi selostuksen kohtaan ”Kaavan toteutus”.

Trafi (9.5.2017)

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi muistuttaa, että kaavoittamisessa tulee huomioida rautateillä kulkevan tavaraliikenteen riskit ja rautateistä mahdollisesti aiheutuva tärinä ja melu.

*Kaupunkisuunnittelussa tulee myös huomioida radan ja muiden tieväylien risteämisen **turvallisuuden varmistaminen** sekä radan estevaikutus.*

Vastine: Kaavaa varten on laadittu erillinen melu- ja tärinäselvitys, jonka pohjalta kaavan lisätään tarpeelliset merkinnät ja määräykset sekä otetaan huomioon mahdolliset rajoitteet rakentamisen sijoittelulle. Kaavaa varten on luonnosvaiheen jälkeen laadittu myös radan alituksen ja ratasillan yleissuunnitelma, minkä pohjalta kaavaan tehdään riittävät aluevaraukset liikennejärjestelyjen turvallisen toteutuksen mahdollistamiseksi.

Pohjanmaan Liitto (9.5.2017)

Maakuntakaava

Maakuntakaavassa suunnittelualue sijoittuu taajamatoimintojen alueelle. Kyrönjoen varressa kulkeva tie on osoitettu kulttuurihistoriallisesti merkittävänä tielinjauksena ja siihen on osoitettu pyöräilyreitti. Kyrönjoen varsi sijoittuu matkailun vetovoima-alueelle mv-4, Kyrönjokilaakso. Suunnittelualue sisältyy myös kokonaisuudessaan kulttuuriympäristön ja maiseman vaalimisen kannalta valtakunnallisesti arvokkaalle alueelle. Suunnittelualueen läpi menee valtatie ja yhdysrata. Maakuntakaavassa Tervajoelle on osoitettu keskustatoimintojen alakeskuksen kohdemerkintä ca ja paljon tilaa vaativan erikoistavarakaupan suuryksikön kohdemerkintä kmt2. Koko suunnittelualue sijoittuu lisäksi kaupunkimaaseutu - vuorovaikutusvyöhykkeelle (kmk). Kaavaselostuksessa Pohjanmaan maakuntakaava 2030 on kuvattu oikein. Kaavaselostusta voisi täydentää vielä edellä esitetyillä mv-4- ja kmk-vyöhykkeillä.

Pohjanmaan liitto on laatimassa Pohjanmaan maakuntakaavaa 2040. Kaavaluonnos tullaan asettamaan nähtäville loka-marraskuussa 2017, ja kaavaehdotus syksyllä 2018, niin että maakuntavaltuusto voisi hyväksyä sen alkuvuodesta 2019.

Vastine: Kaavaselostusta päivitetään mv-4 ja kmk – maakuntakaavamerkintöjen kuvauksilla. Maakuntakaava 2040 oli ehdotuksena nähtävillä 9.12.2019-31.1.2020. Vastineet muistutuksiin hyväksyttiin maakuntahallituksessa 24.2.2020 ja 20.4.2020. Pohjanmaan maakuntakaava 2040 on nyt viimeistelty ja valmis saatettavaksi maakuntavaltuuston päätettäväksi. Kaava käsitellään maakuntavaltuuston seuraavassa kokouksessa 15.6.2020. Kaavaselostukseen päivitetään maakuntakaava 2040:n tilanne sekä kuvataan sen tavoitteet suunnittelualueen osalta.

Yleiskaava

Suunnittelualueella on voimassa vuonna 2014 hyväksytty Tervajoen osayleiskaava. Osayleiskaavassa suunnittelualueelle on osoitettu pääosin kaupallisten palvelujen aluetta, jolle saa sijoittaa paljon tilaa vaativan erikoistavarakaupan suuryksikön tai myymäläkeskittymän (KM-tv - merkintä) sekä AP-1-alueita.

Asemakaavaluonnos

Kaavaselostuksessa on tuotu esille, että asemakaavaluonnoksen merkittävimpiä muutoksia suhteessa voimassa olevaan asemakaavaan ovat uudet liikenneneratkaisut. Uusia liikenneneratkaisuja ovat valtatiehen liittyvät suuntais- ja eritasoliittymät sekä radan alikulut. Liikenneneratkaisujen perusteena on käytetty yleiskaavan yhteydessä tehtyä selvitystä. Pohjanmaan liitto voi todeta, ettei sillä ole huomautettavaa asemakaavaluonnoksessa osoitettuihin liikenneneratkaisuihin. Aseman yhteyteen osoitettua yleistä pysäköintialuetta (LP-alue) liitto pitää hyvänä ratkaisuna.

Vastine: Asemakaavaluonnoksen liikenneneratkaisu oli voimassa olevan yleiskaavan mukainen. Asemakaavaluonnos sai kuitenkin kovasti vastustavaa palautetta koskien liikenteen ohjaamista Kylkkälänraitille, joka on maakuntakaavassa kuvattu kulttuurihistoriallisesti merkittäväksi tielinjaukseksi. Tien yhteyteen on osoitettu myös pyöräilyreitti. Kaavaehdotuksessa pyritään löytämään liikenneneratkaisu, joka pääpiirteissään noudattaisi

1.6.2020

yleiskaavassa esitettyä, mutta joka pienimmillä muutoksilla olisi turvallisempi ja sallisi Kylkkälänraitin luonteen säilyttämisen.

Tervajoen keskusta on Pohjanmaan maakuntakaavassa 2030 osoitettu keskustatoimintojen alakeskus- kohdemerkinnällä ca. Maakuntakaavassa on kaupan enimmäismitoitukseksi alakeskuksissa määritelty 8 000 k-m². Pohjanmaan maakuntakaavassa 2040 ei tulla enää osoittamaan keskustatoimintojen alueiden kaupallisten palvelujen enimmäismitoitusta maankäyttö- ja rakennuslain 1.5.2017 voimaan tulleiden muutosten perusteella.

Maakuntakaavassa on Tervajoelle osoitettu paljon tilaa vaativan erikoistavarakaupan suuryksikön kohdemerkintä kmt². Yksikön tai keskittymän kokonaiskerrosala saa Tervajoella (Isokyrö ja Vaasa) olla yhteensä enintään 50 000k-m². Vaasan puolen Tervajoen osayleiskaavassa on osoitettu 25 000 k-m². Pohjanmaan liitto pitää tärkeänä, että Tervajoelle osoitettu 50 000 k-m² voidaan neuvotella Isonkyrön ja Vaasan kesken. Asemakaavaselostuksen mukaan kaavamääräyksellä tullaan varmistamaan, ettei maakuntakaavassa osoitettu paljon tilaa vaativan erikoistavarakaupan enimmäismitoitus 50 000 k-m² Tervajoella ylitä.

Vastine: Kaavamääräys varmistaa maakuntakaavassa asetetun paljon tilaa vaativan kaupan maksimimitoituksen mahdollisen toteutumisen Tervajoen alueella siinäkin tilanteessa, että paljon tilaa vaativaa kauppaa ei toteutuisi lainkaan Tervajoen Vaasan puolella.

Asemakaavalla ei voida määrätä rakentamisesta kaava-alueen ulkopuolella eikä varsinkaan toisen kunnan alueella. Hallintorajat mahdollistavat tilanteen, jossa paljon tilaa vaativaa kauppaa voisi rakentua Tervajoen alueelle kokonaisuudessaan yli maakuntakaavassa asetetun 50 000 kem²:n rajan, yhteensä 75 000 kem². Keskustelu kaupan sijoittumisen jakautumisesta Isonkyrön ja Vaasan kesken on siksi tarpeen. Kirjataan tiedoksi selostuksen kohtaan "Kaavan toteutuminen".

Lopuksi

Tervajoen asemakaavaluonnos on maakuntakaavan ja yleiskaavan mukainen. Pohjanmaan liitolla ei ole muuta lausuttavaa asemakaavaluonnoksesta kuin mitä se on edellä esittänyt.

Pohjanmaan Pelastuslaitos (18.4.2017)

1. Pohjanmaan pelastuslaitos on 3.2.2012 Tervajoen osayleiskaavaaja 20.2.2013 Tervajoen osayleiskaavaa 2030 antamissaan lausunnoissaan huomauttanut tarpeesta ohjata alueen jatkokaavoitusta. Lausunnon (3.2.2012) mukaan: "Asemakaavoitettavien pientalovaltaisten asuinalueiden (AP) varsinainen kaavoitustyö on jo tässä vaiheessa hyvä ohjata siten, että rakennusalat loppuisivat 4 m vierekkäisten tonttien rajoista (rakennusalojen etäisyys tontinrajalla 8 m). Tällöin voidaan ohjata uudisrakennusten sijoitusta rakennettaessa lähelle tonttien rajoja siten, että rakennusluvan hakemisen yhteydessä ei tarvitse asettaa palo-osastointi- tai palomuurivaatimuksia vastakkaisille ulkoseinille, ja siten vaikeuttaa uudisrakentamisen suunnittelua ja lisätä kustannuksia". Edellä mainittu tulisi nyt realisoida pientalovaltaisten asuinalueiden lisäksi myös muuten tarpeellisin osin. Tämä voi tapahtua joko kaavamääräyksellä tai osoittamalla em. etäisyysvaatimuksia huomioi-via rakennusaloja tonteille.

Vastine: Asemakaavan tonttijako on ohjeellinen, lisätään yleismääräys: "Rakennusten etäisyyden naapuritontin rajasta on oltava vähintään 4 m". Mikäli oleva rakennus on jo rajalla kiinni, tulee uuden rakentajan noudattaa Isonkyrön rakennusjärjestyksen määräystä, jonka mukaan "rakennuksen etäisyyden toisen omistamalla ja hallitsemalla maalla olevasta rakennuksesta tulee olla vähintään 8 metriä". Lisäksi rakennusluvan myöntämisen edellytyksenä asemakaava-alueella on MRL 135.6: "rakennusta ei sijoiteta tai rakenneta niin, että se tarpeettomasti haittaa naapuria tai vaikeuttaa naapurikiinteistön sopivaa rakentamista".

MIELIPITEET

Mielipide 1 (29.4.2017)

Omistamallemme tontilla Asema 152-409-2-179 on kaavaluonnoksessa merkintä VL- lähivirkistysalue.

Vaadimme poistettavaksi kyseiseltä tontilta VL - merkinnän. Pidämme alueen omassa käytössä. Tontti rajoittuu etelässä valtion rautateihin, joka muutenkin rajoittaa asumista vanhassa asemarakennuksessa. lisäksi kyseinen asemarakennus on suojeltu, joka lisää kustannuksia asua tässä rakennuksessa. VL - merkintä rajoittaa tontin käyttöä omana hyötypuutarhana.

Vastine: Alue on voimassa olevassa asemakaavassa rautatiealuetta. Voimassa olevassa yleiskaavassa se on yleistä virkistysaluetta VL. Asemakaavaluonnokseen alue on osoitettu yleiskaavan mukaisesti yleiseksi virkistysalueeksi. Alueelle ei liene käytännössä tarvetta yleisenä virkistysalueena. Alueella on kuitenkin merkitystä viereisen alueen suojavyöhykkeenä rataa vastaan. Alue merkintään suojaviheralueeksi EV. Yksityisomistuksessa olevan suojaviheralueen saa halutessaan aidata, se vain tehostaa suojausvaikutusta. Aitaa koskee rakennusjärjestyksen määräys: "Aidan tulee materiaaaliltaan, korkeudeltaan ja muulta ulkoasultaan soveltua ympäristöön".

Mielipide 2 (Kylkkälänraitin asukkaat, 1.5.2017)

Kirjoitan palautetta Tervajoen asemakaavan muutoksesta Kylkkälänraitin asukkaiden puolesta. Valitettavasti asiaan havahduttiin viime hetkellä joten emme ehtineet käsitellä asiaa laajasti. Kiitos kaikille jotka ehtivät keskustella asiasta Vappupäivänä. Ikävä kyllä oma aikani ei riittänyt tavoittamaan kaikki asianomaisia.

Yleinen mielipide on että asemakaavassa esitetty liikennejärjestely aiheuttaa haittaa Kylkkälänraitin asukkaille, eikä palvele kylän asukkaita yhtään paremmin kuin nykyinen liikennejärjestely.

Ehdotuksessa ei olla otettu huomioon lisääntyneestä liikenteestä johtuvia turvallisuus- ja meluhaittoja. Esi-merkiksi Kylkkälänraitti 20 taloyhtiössä asuu tällä hetkellä kaksi lapsiperhettä ja yhdessä asunnossa toimii myös kunnan perhepäivähoitaja. Kauttakulkuliikkeen ohjaaminen Kylkkälänraittille aiheuttaa lisääntyneen turvallisuusriskin. Osa kylän lapsista kulkee koulumatkansa Kylkkälänraittia pitkin ja tiestä tulee turvattomampi. Suunnitelmassa ainoa reitti autolla Kylkkälän kouluun tulisi kulkemaan Kylkkälänraitti 20 kohdalta Kylkkälänraittia pitkin. Jo nykyisellään tie on kohtalaisen turvaton sillä lapsiaan kuljettavat vanhemmat ajavat usein yli nopeusrajoitusten.

Tervajoen juna-asema on lähialueen ainoa asema joka lisää liikennettä entisestään. Junan saapuessa asemalle liikenne asematiellä on vilkasta.

Lisääntynyt kauttakulkuliikenne tulee vaikuttamaan myös Kylkkälänraitin asuntojen haluttavuuteen ja viihtyvyyteen. Asuntojen myynti tulee tulevaisuudessa hankaloitumaan ja tämä vaikuttaa asuntojen arvoon.

Nykyisten toimivien liikennelähtökäytösten poistaminen (asematien ja olkitien katkaiseminen) on yksinkertaisesti järjetöntä. Risteykset toimivat ja niissä on olemassa liittymäkaistat jos tien yli täytyy mennä. Uusien teiden ja alikulkutunnelin rakentaminen on tässä tapauksessa yksinkertaisesti verorahojen tuhlaamista eivätkä ne lisää alueen viihtyvyyttä tai kilpailukykyä.

Vastine: Asemakaavaa laadintaa ohjaa yleiskaava. Asemakaavaluonnoksessa esitetty liikennelähtökäyttö on yleiskaavan mukainen. Yleiskaavan liikennelähtökäyttöä puolestaan on ohjannut pyrkimys valtatien liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden varmistamiseen. Turvallisuusriskien kasvaminen Kylkkälänrailla ja ristiriita kulttuurihistoriallisen arvon ja liikennemäärän kasvattamisen kesken ovat kuitenkin ilmeiset. Esitetyllä tavalla rasiitettuna Kylkkälänraitin rakenteita jouduttaisiin vahvistamaan. Yleiskaavassa esitetyn alikulun toteutuminen voi olla vielä kaukana tulevaisuudessa.

Nykytilanteessa Tervajoentien ja Olkitien liittymä sekä Tervajoentien ja Asematien liittymä ovat kanavoituja nelihaaraliittymiä. Kaavan luonnosvaiheen nähtävillä olon jälkeen laadittiin liikenteellinen toimivuustarkastelu, jolla tutkittiin vaihtoehtona välivaiheen ratkaisua, jossa liittymät muutettaisiin kanavoiduiksi

kolmihaaraliittymiksi. Tervajoentien ja Olkitien liittymässä suljettaisiin Olkitien pohjoinen liittymähaara, Tervajoentien ja Asematien liittymässä suljettaisiin Asematien eteläinen liittymähaara. Tervajoentien pohjoispuolelle esitetään toteutettavaksi uusi Tervajoentien suuntainen katu, jotta liikenne ei ohjautuisi Kylkkälänraitille. Myös liittymien välille esitetään toteutettavaksi uusi katu, joka alittaisi Tervajoentien alikulun kautta.

Toimivuustarkastelun perusteella välivaiheen liittymäjärjestelyt eli kanavoidut kolmihaaraliittymät kestäisivät Tervajoen asemakaavan mahdollistaman uuden maankäytön liikennetuotoksen ja liikenne olisi sujuvaa vielä ennustevuonnakin 2040.

Kaavaehdotuksessa varataan katualueet alikulun ja rinnakkaistien tulevaisuuden suunnittelua ja toteutusta varten. Asemakaavassa varaudutaan kuitenkin myös toimivuustarkastelun mukaiseen välivaiheen ratkaisun toteutukseen ja olemassaoloon seuraavan kymmenen vuoden ajaksi.

Mielipide 3 (2.5.2017)

Olkitien katkaisu ja Kylkkälänraitin muuttaminen suurliikenne tieksi. Tie on ensinnäkin liian kapea kuorma-autoliikennettä varten. Ja heikentää koululaisten ja lasten turvallisuutta liikenteessä. Ja toiseksi olkitien katkaisu kun itsellä liiketontti [REDACTED]. Ja suunnitelmissa tehdä liikekiinteistö palaneen tilalle. Mutta jos tie katkaistaan niin silloin on turha ajatella mitään liike toimintaa ja vero tuloja kunnalle. Ja vielä olkitien katkaisu haittaa kuljetus eerolan toimintaa kun ei pääse kotiin kuin kiertämällä kapeaa tietä. Ja auton kokonaispaino on 76 tonnia. Joten ei tie kestä.

Vastine: Kaavaehdotuksessa varataan katualueet alikulun ja rinnakkaistien tulevaisuuden suunnittelua ja toteutusta varten. Asemakaavassa varaudutaan kuitenkin myös toimivuustarkastelun mukaiseen välivaiheen ratkaisun toteutukseen ja olemassaoloon seuraavan kymmenen vuoden ajaksi.

Mielipide 4 (15.4.2017)

Asemakaavan muutosluonnoksessa on ehdotettu Kylkkälänraitin ja Olkitien liittymän länsipuolen kulmauksessa olevan, asemakaavan mukaisen maatalouteen (M) ja asumiseen (AM) varatun arviolta yli kolmen hehtaarin suuruisen alueen muuttamista liikerakennusten korttelialueeksi. Mikäli tämä toteutuu siitä aiheutuisi väistämättä paitsi pienautojen erityisesti raskaan liikenteen lisääntymistä Kylkkälänraitilla, koska kaavaluonnokseen on merkitty alueelta leveä liityntäyhteys Kylkkälänraitille. Liikennettä aiheutuisi myös kyseisen liikenneyhteyden länsipuolelle merkityltä liikerakennusten alueelta KL-3. Liikenteen merkittävä lisääntyminen Kylkkälänraitilla johtuu siitä, että kyseiseltä kadulta sallittaisiin kääntyminen Tervajoentien valtatielle vain oikealle päin. Seinäjoen suuntaan menevä liikenne ohjautuisi näin ollen Kylkkälänraitin kautta. On ilmeistä, että osa Kylkkälänraitille suuntautuvasta liikenteestä ohjautuisi myös länteen päin Vähällekyrölle ja Kyrönjoen pohjoispuolelle.

Kaavaluonnokseen merkitty Tervajoentien ja Kylkkälänraitin välinen liikenneyhteys on lähes valtatie levyinen. Tällä uudella katuyhteydellä varaudutaan siihen, että leveät erikoiskuljetukset ja rekkajonot voivat esteettä huristella kohti Kylkkälänraittia. Kauhistuttaa ajatella erityisesti alueen lasten liikenneturvallisuutta, mikäli tällainen muutos nykyisin rauhalliselle raitille toteutetaan. Kasvava liikenne aiheuttaisi myös lisää melu- ja pölyhaittoja.

Jos nämä leveät kuljetukset ja rekat todella tulisivat Kylkkälänraitille, niin sitä pitäisi huomattavasti leventää, suoristaa ja asfaltoida. Silloin ei kyllä perinnealueen maisematiestä ja Pohjanmaan maakuntakaavan mainitsemasta kulttuurihistoriallisesti merkittävästä tielinjauksesta olisi mitään jäljellä.

Edellä olevien lähinnä liikenneturvallisuuteen perustuvien seikkojen perusteella esitämme, että Kylkkälänraitin ja Olkitien risteyksen länsipuolella oleva mainittu alue säilytettäisiin voimassa olevan kaavan mukaisesti maatalous- ja asutusalueena. Toinen, liikenneturvallisuuden kannalta huonompi vaihtoehto olisi puolittaa kyseinen alue niin, että vain alueen valtatie puoleinen osa muutettaisiin liikerakennusten alueeksi.

Lisäksi jo nykyisessä kaavassa on valtatie varrella runsaasti liikerakennusten korttelialueita, ja muutosluonnoksessa ehdotetaan niiden lisäämistä. Valtatie varsi onkin niille luonnollinen sijaintikohde. Mielestämme

1.6.2020

kaavamuutoksessa on korostettu huomattavan paljon liikerakennusten alueiden lisäämistä, ja painoarvoa tulisikin antaa myös liikenneturvallisuuudelle ja perinnemaisemalle.

Mikäli liikenneyhteys kyseiseltä alueelta Kylkkälänraitille päin jäisi voimaan, tulisi tällainen liikenne sallia ainostaan pienautoille ja kevyelle liikenteelle. Raskaan liikenteen ohjautuminen kyseiseltä alueelta valtatie kautta Seinäjoelle päin voitaisiin tarvittaessa toteuttaa liikennevalojen avulla.

Asemakaavaselostuksessa on sivulla 39 luku 7.13 "Vaikutukset terveellisyyteen ja turvallisuuteen" ja siinä kohta "Liikenneturvallisuus". Siinä ei ole kuitenkaan esitetty minkäänlaisia arvioita, mikä on kummallista. Kuten edellä on todettu, on selvää, että ehdotettu kaavamuutos aiheuttaisi Kylkkälämailla merkittävää sekä pienautojen että erityisesti raskaan liikenteen lisääntymistä, mikä olennaisesti heikentäisi liikenneturvallisuutta kapealla, osin mutkittelevalla ja näkemäesteitä sisältävällä Kylkkälänraitilla. Kyseinen raitti on nykyisin varsin rauhallinen ja maisemiltaan idyllinen perinneväylä, ja kaavamuutos romuttaisi sen luonteen täydellisesti.

Vastine: Asemakaavaa laadintaa ohjaa yleiskaava. Asemakaavaluonnoksessa esitetty liikennetarkaisu on yleiskaavan mukainen. Yleiskaavan liikennetarkaisua puolestaan on ohjannut pyrkimys valtatie liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden varmistamiseen. Turvallisuusriskien kasvaminen Kylkkälänraitilla ja ristiriita kulttuurihistoriallisen arvon ja liikennemäärän kasvattamisen kesken ovat kuitenkin ilmeiset. Esitetyllä tavalla rasiitettuna Kylkkälänraitin rakenteita jouduttaisiin vahvistamaan. Yleiskaavassa esitetyn alikulun toteutuminen voi olla vielä kaukana.

Nykytilanteessa Tervajoentien ja Olkitien liittymä sekä Tervajoentien ja Asematie liittymä ovat kanavoituja neliahaaraliittymiä. Kaavan luonnosvaiheen nähtävillä olon jälkeen laadittiin liikenteellinen toimivuustarkastelu, jolla tutkittiin välivaiheen ratkaisua, jossa liittymät muutettaisiin kanavoiduiksi kolmihaaraliittymiksi.

Tervajoentien ja Olkitien liittymässä suljettaisiin Olkitien pohjoinen liittymähaara, Tervajoentien ja Asematie liittymässä suljettaisiin Asematie eteläinen liittymähaara.

Tervajoentien pohjoispuolelle esitetään toteutettavan uusi Tervajoentien suuntainen katu, jotta liikenne ei ohjautuisi Kylkkälänraitille. Myös liittymien välille esitetään toteutettavaksi uusi katu, joka alittaisi Tervajoentien alikulun kautta.

Toimivuustarkastelun perusteella välivaiheen liittymäjärjestelyt eli kanavoidut kolmihaaraliittymät kestäisivät Tervajoen asemakaavan mahdollistaman uuden maankäytön liikennetuotoksen ja liikenne olisi sujuvaa vielä ennustevuonnakin 2040.

Kaavaehdotuksessa varataan katualueet alikulun ja rinnakkaistien tulevaisuuden suunnittelua ja toteutusta varten. Asemakaavassa varaudutaan kuitenkin myös toimivuustarkastelun mukaiseen välivaiheen ratkaisun toteutukseen ja olemassaoloon seuraavan kymmenen vuoden ajaksi.

Kaavaselostuksen liikenteeseen liittyvää vaikutustenarviointia täydennetään.

YHTEENVETO

Keskeinen palaute

- Rataan liittyvät tila- ja liikennevaraukset sekä junaliikenteen melu- ja värinävaikutukset
- Kylkkäläntielle ohjautuva liikenne ja siitä koituvat turvallisuus- ja toimivuusongelmat

Keskeiset toimenpiteet

- Rata-alueen tarkennukset, radan alitukseen liittyvä katu- ja siltasuunnittelu
- Melu- ja värinäselvitykset
- Liikenteen toimivuustarkastelu ja ratkaisut valtatiehen ja Kylkkälänraittiin liittyen