



(kuva: Hannu Vallas)

## KIURUVEDEN KAUPUNKI

### Rautatieaseman alueen asemakaavan muutos ja laajennus

## Sisältö

<b>1</b>	<b>PERUS- JA TUNNISTETIEDOT</b>	<b>4</b>
1.1	Tunnistetiedot	4
1.2	Kaava-alueen sijainti	4
1.3	Kaavan nimi ja tarkoitus	5
<b>2</b>	<b>TIIVISTELMÄ</b>	<b>5</b>
2.1	<b>Kaavaprosessin vaiheet</b>	<b>5</b>
2.1.1	Asemakaavan perustelut	7
<b>3</b>	<b>LÄHTÖKOHDAT</b>	<b>7</b>
3.1	<b>Selvitys suunnittelualueen oloista</b>	<b>7</b>
3.1.1	Alueen yleiskuvaus	7
3.1.2	Luonnonympäristö ja maaperä	8
3.1.3	Rakennettu ympäristö	8
3.1.4	Maanomistus	15
3.2	<b>Kaupan palveluverkkoselvitys – nykytilanne ja tulevaisuus</b>	<b>15</b>
3.2.1	Johdanto	15
3.2.2	Kaupan nykytila ja tulevaisuuden kehitysnäkymät	15
3.2.3	Vaikutusten arviointi	20
3.2.4	Yhteenveto	23
3.3	<b>Suunnittelutilanne</b>	<b>23</b>
3.3.1	Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset	23
<b>4</b>	<b>ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET</b>	<b>30</b>
4.1	<b>Asemakaavan suunnittelun tarve</b>	<b>30</b>
4.2	<b>Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset</b>	<b>30</b>
4.3	<b>Osallistuminen ja yhteistyö</b>	<b>30</b>
4.3.1	Osalliset	30
4.3.2	Vireilletulo	31
4.3.3	Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt	31
4.4	<b>Asemakaavan tavoitteet</b>	<b>34</b>
4.4.1	Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet	34
4.5	<b>Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot ja niiden vaikutukset</b>	<b>36</b>
4.5.1	Alustavien vaihtoehtojen kuvaus ja karsinta	36
4.5.2	Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet	38
4.5.3	Suunnitteluvaiheen käsittelyt ja päätökset	38
<b>5</b>	<b>ASEMAKAAVAN KUVAUS</b>	<b>40</b>
5.1	<b>Kaavan rakenne</b>	<b>40</b>
5.1.1	Mitoitus	40

5.1.2	Korttelialueet	40
5.1.3	Muut alueet	42
<b>5.2</b>	<b>Kaavan vaikutukset</b>	<b>43</b>
5.2.1	Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen, rakennettuun ympäristöön ja taajamakuvaan	45
5.2.2	Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön	48
5.2.3	Vaikutukset liikenteeseen ja teknisen huollon järjestämiseen	48
5.2.4	Vaikutukset talouteen	51
5.2.5	Sosiaalisten vaikutusten arviointi	51
5.2.6	Ympäristön häiriötekijät	52
<b>5.3</b>	<b>Kaavamerkinnät ja – määräykset</b>	<b>54</b>
<b>5.4</b>	<b>Nimistö</b>	<b>54</b>
<b>6</b>	<b>ASEMAKAAVAN TOTEUTUS</b>	<b>55</b>
<b>6.1</b>	<b>Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat</b>	<b>55</b>
<b>6.2</b>	<b>Toteuttaminen ja ajoitus</b>	<b>55</b>

### **Liitteet**

Liite 1	Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
Liite 2	Lausunnot ja mielipiteet kaavaluonnoksesta sekä vastineet niihin
Liite 3	Lausunnot ja muistutukset kaavaehdotuksesta sekä vastineet niihin
Liite 4	Seurantalomake
Liite 5	Muistiot viranomaisneuvotteluista
Liite 6	Asemanseudun kulttuuriympäristöselvitys
Liite 7	Liikennejärjestelyselvitys

### **Piirustukset**

Asemakaava 1:2000
Havainnekuvat 2 kpl

## 1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

### 1.1 Tunnistetiedot

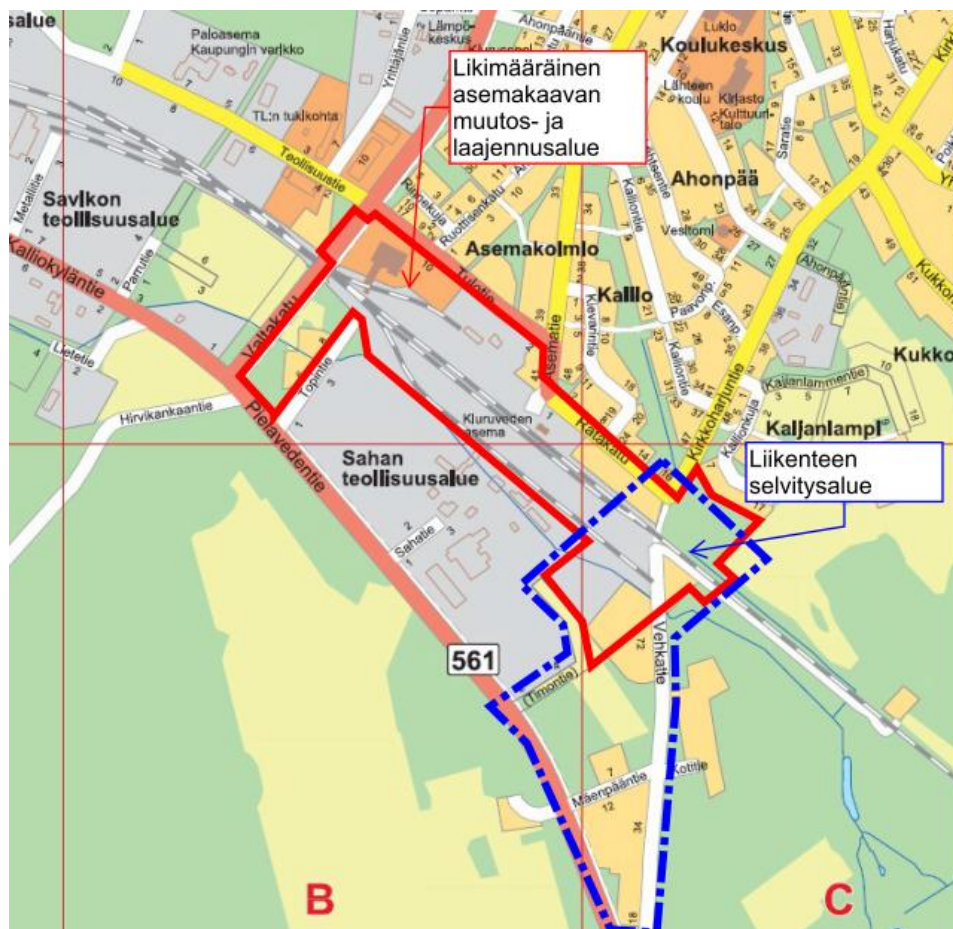
Kiuruveden Rautatieaseman alueen asemakaavan muutos ja laajennus.

Rautatieaseman alueen asemakaavan muutos koskee kortteleita 1 (osa), 2, 4, 5 ja 8 sekä niihin liittyviä puisto-, lähivirkistys-, katu-, maantie- ja rautatiealueita.

Asemakaavan muutoksella ja laajennuksella muodostuvat korttelit 1(osa), 2, 4, 5 ja 8 sekä niihin liittyvät katu-, maa- ja metsätalous-, lähivirkistys-, erityis-, suojaviher-, maantie-, tavaraliikenneterminali- ja rautatiealueet.

### 1.2 Kaava-alueen sijainti

Suunnittelualue sijaitsee Kiuruveden taajaman eteläosassa. Rautatieaseman alueen asemakaavan muutosalueeseen kuuluvat rautatiealue rakennuksineen, sen eteläpuolella sijaitseva terminaali- ja pohjoispuolella Tulotien varrella sijaitseva liike- ja varastorakennusten alue. Muutosaluetta rajaavat Valtakatu, Tulotie ja Ratakatu sekä etelässä Sahan teollisuusalue. Asemakaavan muutos- ja laajennusalue on yhteensä noin 26 ha.



Suunnittelualueen sijainti.

### 1.3 Kaavan nimi ja tarkoitus

Rautatieaseman alueen asemakaavan muutos ja laajennus.

Asemakaavan muutoksen tarkoituksena on suunnittelualueen liikenneturvallisuuden parantaminen, rata-alueen ja terminaali-alueen tulevien järjestelyjen ja ratapihan mahdollisen laajentamisen huomioon ottaminen, uuden liikerakentamisen ja kaupan suuryksikön rakentamismahdollisuuden selvittäminen Tulotien varrella, teknisen huollon tilavarausten huomioon ottaminen, asema-alueen rakennusten suojelutavoitteiden selvittäminen ja suojelun kaavalliset ratkaisut sekä yksityistettyjen ja myytävien rakennusten käyttötarkoituksen ja muiden kaavallisten ratkaisujen selvittäminen. Lisäksi asemakaava päivitetään ajan tasalle.

Asemakaavaa laajennetaan rautatiealueen suunnassa kaakkoon siinä määrin kuin ratapihajärjestelyt ja Vehkatien liikenneratkaisut edellyttävät.

## 2 TIIVISTELMÄ

### 2.1 Kaavaprosessin vaiheet

#### TYÖN KÄYNNISTÄMINEN 11–12/2008

- Teknisen lautakunnan kaavoituspäätös 23.9.2008
- Osallistumis- ja arviointisuunnitelman laatiminen (MRL 63 § ja 64 §)
- Kuulutus kaavan vireille tulosta ja osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta

**Käsittely:** Aloitus- ja viranomaisneuvottelu (MRL 66 §, MRA 26 §) Osallistumis- ja arviointisuunnitelman käsittely ja asettaminen nähtäville.

**Osallistuminen:** Osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) riittävyyden arviointi. Mahdollisuus neuvotella OAS:n riittävyydestä ennen kaavaehdotuksen nähtäville asettamista (MRL 64 §). OAS nähtäville. Palautteen antaminen OAS:sta.

**Tiedottaminen:** Kuulutukset, kirjeet maanomistajille. Kaavoituksen aloittamisesta tiedottaminen Kiuruvesi-lehdessä ja kaupungin kotisivuilla.

#### PERUSSELVITYKSET JA TAVOITTEET 01–03/2009

- Perustietojen keruu
- Kokonaistavoitteet
- Mitoitusperusteet
- Maaperätutkimus

**Käsittely:** Kaavoituksen seurantar ryhmä.

**Osallistuminen:** Neuvottelut maanomistajien kanssa.

### **KAAVALUONNOS KESÄ 2011**

- Ympäristövaikutusten arviointi
- Maankäytölliset aluevaraukset kartalla esitettynä
- Kaavaluonnoksen asettaminen nähtäville

**Käsittely:** Kaavoituksen seurantaryhmä 23.3.2011. Tekninen lautakunta käsittelee kaavaluonnoksen ja asettaa sen nähtäville.

**Osallistuminen:** Kaavaluonnos asetetaan nähtäville. Pyydetään tarvittaessa lausunnot viranomaisilta ja sidosryhmiltä. Mahdollisuus esittää mielipiteitä. Kaavaluonnosta esitellään yleisötilaisuudessa, jolloin on mahdollista esittää mielipiteitä ja jättää muutosesityksiä. Neuvottelut maanomistajien kanssa tarvittaessa. Tarvittaessa viranomaisneuvottelu.

**Tiedottaminen:** Kaavaluonnoksen nähtäville asettamisesta ilmoitetaan Kiuruvesi-lehdessä ja kaupungin kotisivuilla. Maanomistajille ilmoitetaan kirjeitse.

### **KAAVAEHDOTUS LOPPUVUOSI 2011**

- Kaavaehdotuksen laatiminen luonnoksesta saadun palautteen pohjalta: asemakaavakartta ja kaavaselostus

**Käsittely:** Kaavoituksen seurantaryhmä. Asemakaavaehdotuksen ja vastineiden käsittely teknisessä lautakunnassa. Tekninen lautakunta asettaa asemakaavaehdotuksen nähtäville (MRA 27 §). Tarvittaessa viranomaisneuvottelu lausuntojen saavuttua (MRA 26 §). Tarvittaessa kaavaehdotuksen asettaminen uudelleen nähtäville tai niiden kuuleminen erikseen, joita muutokset koskettavat.

**Osallistuminen:** Kaavaehdotus asetetaan nähtäville ja pyydetään lausuntoja. Mahdollisuus jättää muistutuksia.

**Tiedottaminen:** Kaavaehdotuksen nähtäville asettamisesta ilmoitetaan Kiuruvesi-lehdessä ja kaupungin kotisivuilla. Maanomistajille tiedotetaan kirjeitse.

### **HYVÄKSYMISVAIHE SYKSY 2012**

- Vastineet muistutuksiin ja lausuntoihin
- Kaavaehdotuksen tarkistaminen tarvittaessa
- Asemakaavakartta ja kaavaselostus

**Käsittely:** Kaavoituksen seurantaryhmä. Asemakaavan muutoksen käsittely teknisessä lautakunnassa ja kaupunginhallituksessa ja hyväksyminen kaupunginvaltuustossa (MRL 52 §).

**Osallistuminen:** Mahdollinen valitusprosessi. Kaavan hyväksymispäätöksen laillisuudesta voi valittaa Kuopion hallinto-oikeuteen.

**Tiedottaminen:** Hyväksymispäätöksestä kuulutetaan Kiuruvesi-lehdessä.

### 2.1.1 Asemakaavan perustelut

Kiuruveden kaupungin *maapoliittisessa ohjelmassa 2005 - 2008* on todettu tarve saattaa asemakaava kiireellisyysjärjestyksessä ajan tasalle v. 2005 laadittua yleiskaavaa ja sen selvityksiä pohjana käyttäen.

Suunnittelualueella sijaitseva rautatieasema asemakyliseen on Museoviraston määrittämä *valtakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö*, johon kohdistuu valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita (VAT). Suojelutarpeet ja – tavoitteet määritellään asemakaavamuutostyössä. Asemakaavamuutoksella pyritään ratkaisemaan myös suunnittelualueen liikenteellisiä ongelmakohtia, joita ovat Vehkatien - Kirkkoharjuntien vaarallinen tasoylikäytävä, vaarallinen liittymä Pielavedentielle sekä läpiajoliikenne. Ongelmana on myös kolmen liikenneväylien ylläpitäjätahon (katu, maantie ja rata) sekä puutavaraterminalin toimijan VR Cargon ja Vehkatien asukkaiden näkemyksen yhteen sovittaminen siitä, mitä liikenneturvallisuuden parantamiseksi alueella tulisi tehdä. Asemakaavan muutoksen yhteydessä tarkastellaan liikennejärjestelyjä ratapihan itäpuolella rautatien ylikäytävän ja Vehkatien asuntoalueen seutuvilla. Liikenneratkaisuista riippuen selvitysalueelle käynnistetään tarvittaessa osayleiskaavan muutos.

## 3 LÄHTÖKOHDAT

### 3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

#### 3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualue sijoittuu Kiuruveden kaupungin eteläpuolelle ja alueen rajaavat lännessä Valtakatu, pohjoisessa Tulotie ja Ratakatu, idässä osittain Vehkatie ja etelässä Sahan teollisuusalue sekä alueen pistoraide. Alueella on rautatieasema historiallisine asemakyliseen, muutama asuinpientalo, varastohalleja sekä päivittäistavaratalo Maxi-Makasiini. Alueen halki luode-kaakko-suunnassa kulkee rautatie ja alueen eteläpuolelle jää puutavaraterminali, joka on yksi isoista terminaaleista, johon VR Cargo keskittää puutavaran lastausta. Raakapuun lastauksen arvioidaan tulevaisuudessa kasvavan vuosittain 200 000 – 300 000 kiintokuutiioon.

Vehkatie – Kirkkoharjuntie on 1800-luvun puolivälistä periytyvä, ensimmäinen kirkonkylälle rakennettu tie, joka linjattiin Runnilta Kiuruvedelle Kiurujärven eteläpuolitse. Iisalmi-Ylivieska - rata valmistui 1926. Aseman rakennukset rakennettiin vuosina 1923 - 24 Kallion maalta lohkaistulle tontille. Rakennukset toteutettiin VR:n tyyppipiirustuksin ja asema-alueesta muodostui 1920-luvun klassismia edustava kokonaisuus. Asematie rakennettiin 1920-luvun puolivälissä yhdistämään noin kilometrin päässä sijainnutta kirkonkylää aseman seutuun.

Vehkatien alueella toimi 1930 – 50 – luvuilla tiilitehdas, joka tuotti kattotiiliä ja keramiikkaesineitä. Vehkatien (Tiilitehtaan) asuntoalue on syntynyt tiilitehtaan ympärille ja Vehkatien varteen pääosin 1940 – 50 – luvuilla.

Suunnittelualue on maastoltaan melko tasaista, maa kohoaa loivasti kaava-alueen luodenurkkaa ja Valtakadun risteystä kohti. Suunnittelualueen pohjoispuolella on Kallion pientalo- ja rivitalovaltainen asuinalue, itäpuolelle jää melko aukeaa peltomaastoa sekä Kaijanlammen maatila, eteläpuolelle sijoittuvat Sahan teollisuusalue ja VR:n puutavara-termiinali ja lännessä alue rajautuu vilkkaaseen sisääntulotiehen Valtakatuun.

### 3.1.2 Luonnonympäristö ja maaperä

Suunnittelualue on kokonaisuudessaan rakennettua taajamaympäristöä liikennealueineen. Kiuruveden taajama-alueella on tehty osayleiskaavoituksen yhteydessä luontoselvitys 2003. Asemanseudun kaavamuutoksen perusselvityksiin lukeutuvan kulttuuriympäristöselvityksen yhteydessä on tutkittu myös asemanseudun pihakasvillisuutta, mutta muuta luonnonympäristön selvitystä ei alueella ole tarkoituksenmukaista tehdä luonnonympäristön vähäisyydestä johtuen.

Kiuruveden asemanseudun edustuspuistosta on säilynyt asemarakennuksen lähituntumassa vanhoja kookkaita maisemapuita (mäntyjä, kuusia ja koivuja), sekä pensasaita ja omenapuita. Asema-alueen kasvillisuudesta ja puistosta kerrotan tarkemmin liitteenä 6 olevassa Asemanseudun kulttuuriympäristöselvityksessä (Pöyry Environment Oy, 2009).

Alueen maaperä on pääosin savea ja osittain moreenia.<sup>1</sup> Maaperätutkimusten kairauspisteissä (Pöyry Environment Oy 2008) Tulotien lounaispuolella maaperä on rakennettavuudeltaan luokkaa III eli vaikeasti rakennettavaa, kantava maapohja on 2,5 – 4,5 m syvyydessä maanpinnasta. Kairauspisteessä Vehkatien itäpuolella todettiin 1,5 – 6,0 m paksun savisen silttikerroksen alapuolella olevan löyhää moreenia ohuena kerroksena, ja kairaukset päättyivät 1,6 – 8,2 m syvyyteen maapohjassa oleviin kiviin tai kallioon. Vehkatien itäpuoli kuuluu rakennettavuusluokkaan IV, joka edellyttää paaluperustusta.

Alueella on taajamaympäristölle tyypillistä kasvillisuutta. Asemakylän alueella ja Vehkatien pientalojen pihoilla on istutettua pihakasvillisuutta, muutoin kasvillisuus on harvaha nuorta sekapuuta ja -pensaikkaa, mm. pajua, koivua, kuusta ja mäntyä.

Kaava-alueen eteläpuolella kulkeva Likojoki (alkuosaltaan Hirvipuro) johtaa vesiä Hirvijärvestä Ryönänjokeen ja edelleen Kiurujärveen. Asemanseudun ja sen pohjoispuolella olevan Asemakolmion alueen hulevedet kulkeutuvat Tulotien varren avo-ojia pitkin asemarakennusten piha-alueella olevaan kanavaan, josta edelleen avo-ojia pitkin radan pohjoispuolelle ja sen alitse Likojokeen. Umpeen kasvava kanava tulisi kunnostaa hulevesien kulun turvaamiseksi, mutta kunnostus piha-alueella on hankalaa.

### 3.1.3 Rakennettu ympäristö

#### Väestömäärä ja kehitys kaava-alueella

Kiuruvedellä on 9 140 asukasta (1.1.2011), joista puolet eli n. 4500 asukasta asuu keskustaajamassa. Asukasmäärän ennustetaan hieman laskevan lähitulevaisuudessa.

<sup>1</sup> GTK 2009.



## **Yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuva**

Kiuruveden taajama on pysynyt rakenteeltaan hallittuna ja tiiviinä, sillä sitä rajaa pohjoisessa valtatie 27, idässä Kiurujärvi ja etelässä Iisalmi - Ylivieska – rautatie. Kiuruveden ydinkeskusta sijaitsee n. 500 metrin päässä Kiurujärven luoteisrannalta ja noin kilometrin päässä suunnittelualueesta. Asuinalueet ovat rakentuneet tiiviisti ydinkeskustan ympärille. Suunnittelualue kuuluu taajaman etelälaitaan ja kaava-alueen eteläpuolelle jää teollisuusalue.

Valtakatu on taajaman leveä ja vilkas sisääntulotie. Valtakadun ja Tulotien risteyksen eteläkulmaan sijoittuu tavaratalo Maxi-Makasiini pysäköintipaikkoineen. Tulotien pohjoispuolella on rivitaloasutusta. Tulotien varren yleisilme on hieman hajanainen Maxi Makasiinin avoimen pysäköintikentän ja pääosin rakentamattoman, Tulotien ja rautatien välisen vesakkoisen maakaistaleen takia – tälle kaistaleelle sijoittuu kaksi vanhaa varastorakennusta ja alueella olisi tilaa mm. uudelle liikerakentamiselle. Liikenneyhteydet Tulotien varteen ovat hyvät ja kaupan tarpeisiin alue on liikennejärjestelyjen ja keskustan läheisen sijainnin takia erittäin sopiva. Rautatien eteläpuolelle kaava-alueen ulkopuolelle sijoittuu Sahan teollisuusalue, joka on ratapihan kanssa hallitseva maisemaelementti alueella.

Tulotien alueen suunnittelussa huomioidaan, että Ratakadun varteen sijoittuu valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö, rautatieaseman seudun asemakylä, johon kohdistuu valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita (VAT). Alue on kulttuuriympäristöselvityksen mukaan melko hyvin säilyttänyt alkuperäisen miljöön hengen ja erityisesti rakennukset ovat lähellä alkuperäistä, 1920-luvun klassismin ilmettään.

Maisemakuva kaava-alueen itälaidassa ei läheisistä peltoaukeista huolimatta ole avoin, sillä Vehkatietä reunustaa etenkin radan tienoilla tiheähkö, nuori sekametsä.

## **Asuminen**

Suunnittelualueella on historiallinen asemakylä, johon lukeutuu rautatieaseman lisäksi kaksi asuintaloa pihapiireineen 1920-luvulta. Asuinrakennukset tontteineen ovat saman yksityisen omistajan ja molemmat rakennukset ovat asuinkäytössä. Rautatieaseman omistaja Senaatti-kiinteistöt, etsii parhaillaan rakennukselle ostajaa ja uutta käyttöä, myös asumisen mahdollisuutta tai liiketiläkäyttöä tutkitaan. Rautatieaseman luoteispuolella on kaksi puurakenteista pientaloa (1920-l ja 1940 – 50-l), vanhemmassa rakennuksessa on toiminut aikoinaan asemaseudun kahvila Otava. Uudempi rakennuksista on asuinkäytössä, entinen kahvilarakennus on ränsistyneisyytensä ja käyttökelvottomuutensa takia saanut purkukehotuksen. Topintien varrella korttelissa 4 on kaksi käytössä olevaa omakotitaloa, samoin kaava-alueen eteläosassa Vehkatien varressa, on kaksi pientaloa asuinkäytössä. Suunnittelualue rajautuu pohjoislaidastaan Kallion pientalo- ja rivitaloalueeseen.

## **Palvelut, työpaikat ja elinkeinotoiminta**

Alueella on tavaratalo Maxi-Makasiini sekä kaksi erillistä varastorakennusta radan varressa. Kiuruveden palvelukeskustaan on alueelta matkaa noin kilometri. Alueella on VR:n puutavaraterminaali ja Sahan teollisuusalue sijoittuu suunnittelualueen eteläraja-

uksen kylkeen. Vuonna 2008 on todettu, että VR Cargo uusii raakapuun lastausverkoostaan ja toimintaa keskitetään isoihin terminaaleihin (5), joihin Kiuruvesi kuuluu. Vuosittain raakapuuta voitaisiin lastata 200-300 000 kiintokuutiota, määrä merkitsee 5-10 000 rekallista ja yli 4000 rautatievaunua, kevättalvi on kuljetuksen vilkkainta aikaa. Puutavaraterminaalin alueet on vuokrattu puutavarayhtiöille.

### **Virkistys**

Suunnittelualueen eteläosassa, Timontien varrella, on pieni rakentamaton puistoalue. Kiuruveden keskustassa on useita virkistyskäyttöön sopivia viher- ja puistoalueita, eniten viime aikoina on panostettu Kiurujärven rannan ja erityisesti Kuorevirran alueeseen. Suunnittelualueen ja Sahan teollisuusalueen eteläpuolella on pelto- ja metsämaastoa, samoin Vehkatien asuinalueen itäpuolella. Varsinaisessa virkistyskäytössä alueet eivät kuitenkaan ole mm. yksityisomistuksen ja rautatien läheisyyden takia. Korttelin 4 ja Valtakadun välissä on luonnontilassa säilytettävä puistoalue.

### **Liikenne**

Kiuruveden tärkein liikenneväylä on valtatie 27 taajaman pohjoispuolella. Etelässä taajamaa sivuaa maantie 561. Näitä yhdistää Valtakatu, johon taajaman kokoojakadut liittyvät. Kiuruvedettä halkoo Iisalmi-Ylivieska rautatie. Pienkonekenttä sijaitsee 4 km:n päässä keskustaajamasta.

Suunnittelualueelle liikennettä johtavat Valtakatu (maantie 561) ja kokoojakadut Asematie ja Kirkkoharjuntie sekä Vehkatie (maantie 16079). Kokoojateiden välistä poikittaisliikennettä välittävät Tulotie (maantie 5615) ja Ratakatu. Terminaalialueen sisääntuloliikenne Pielavedentieltä pyritään ohjaamaan Topintien kautta. Terminaalista poistuva liikenne käyttää Vehkatietä, jonka kautta tulee myös osa saapuvasta liikenteestä. Raskas liikenne aiheuttaa häiriötä vehkatien varren asukkaille. Liikenneviraston KVL liikennemäärät alueen pääväylillä vuonna 2010 olivat seuraavat: Tulotie 2306, Valtakatu 2784, Pielavedentie 1782 ja Vehkatie 723 ajon./vrk.

Aikaisemmin Vehkatie toimi läpikulkuväylänä Pielavedentieltä keskustaan tultaessa. Liikennemäärät olivat enimmillään 1000 ajon/vrk., josta pääosa taajaman sisääntulo- ja poistumisliikennettä. Myös puutavaraterminaalin liikennettä kulki tasoristeyksen kautta. Tasoristeyksessä tapahtui useita onnettomuuksia, joista kolme kuolemaan johtaneita. Vuonna 2009 Vehkatien (ns. Tiilitehtaan) tasoristeys suljettiin ajoneuvoliikenteeltä ja varustettiin kevyen liikenteen mahdollistavin kulkuportein. Tavoitteena on poistaa tasoylikäytävä ja rakentaa radan alikulkutunneli kevyttä liikennettä varten toiseen paikkaan. Toimenpide on Kiuruveden liikenneturvallisuussuunnitelman mukainen. Säännöllistä tavarajunaliikennettä tasoristeyksessä on 5-10 kertaa / vrk ja henkilöjunaliikennettä 3 kertaa / vrk. Radan nopeusrajoitus on 80 km/h. Vuonna 1997 tehdyn liikennelaskennan mukaan radan ylitti 68 jalankulkijaa, 153 polkupyöräilijää / mopoilijaa vuorokaudessa.

Alueen halki kulkeva Iisalmi-Ylivieska rataosuus on yksiraiteinen, radio-ohjattu, sähköistämätön, JKV-varustettu (junakulunvalvontajärjestelmä) henkilö- ja tavaraliikennerrata, jonka tavaraliikenne on etupäässä kaivoksien tavara- ja rikastekuljetuksia, mutta

myös kemianteollisuuden ja kemiallisen metsäteollisuuden tuotteita sekä raakapuuta. Rata palvelee kahta kaivosta, Pyhäsalmen ja Talvivaaran kaivoksia. Kuljetusmäärät ovat kasvaneet v. 2009 käynnistyneen Talvivaaran kaivoksen tuote- ja raaka-ainekuljetusten myötä. Junamäärän kasvu rataosalla vuoteen 2015 on 8 junaa/vrk, yhteensä 21 (nyt 13, mitä on käytetty myös meluselvityksessä), kasvu hidastuu ja junamäärä vähenee 2016-2030 Pyhäkummun kaivoksen ehtymisen vuoksi. Rataosan nykyinen kapasiteetti ei riitä ennustetun liikennemäärän välittämiseen. Tavoitteena on, että rata sähköistetään lähivuosina. Radan sähköistys ja jatkuva kiskotus vähentävät melua, mutta junapainot (junien pituudet) kasvavat. Dieselveturit jäävät pois käytöstä. Matkustajajunat ovat hiljaisia, mutta tavarajunista aiheutuu melua. (Lähteet: Liikennevirasto, Rataosien kehittäminen, Rataosat Iisalmi-Kontiomäki ja Iisalmi-Ylivieska esittelyaineisto, Liikenneviraston kotisivut <http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/fi/rautatie>, Pohjois-Suomen rataverkon tavaraliikenteen kehittäminen A 5/2007 Ratahallintokeskus.)

### **Rakennettu kulttuuriympäristö**

Kiuruveden rakennuskulttuurin inventointi on tehty 1989 (Jouko Laitinen). Taajaman kohteiden inventoinnit päivitettiin 2002 (Mirja Nuutinen). Pohjois-Savon maakuntakaavan laatimisen yhteydessä tehtiin myös maakunnallisen tason kohteiden inventointien päivitys, tekijänä arkkitehti Hanna Oijala Arkkitehtitoimisto Hannu Puurunen Oy:stä.

Kiuruveden rautatieasema asemakyläineen on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (valtakunnallinen inventointi, Museovirasto RKY 2009), johon kohdistuu valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita (VAT). Alueen rakennusinventoinnit päivitettiin, ja asemakylän pihapiirit dokumentoitiin suojelumääräysten ja hoito-ohjeiden pohjaksi marras-joulukuussa 2008. Selvityksen laativat Pöyry Environment Oy:n rakennustutkija FM Anu Taskinen ja ympäristötutkija FM Mika Welling. Asemanseudun kulttuuriympäristöselvitys on liitteenä 6 ja siinä on esitetty kattavasti alueen rakennuskulttuuria historiasta nykytilanteeseen.

Kiuruveden asemanseudun rakennukset edustavat hyvin säilynyttä 1920-luvun klassismia ja myös asemakylän kahdessa pihapiirissä on edelleen nähtävissä alkuperäistä ilmettä. Asemakylän kaksi asuinrakennusta piharakennuksineen ovat yksityisomistuksessa. Rautatieaseman, makasiinin ja vesitornin omistaa toistaiseksi Senaatti-kiinteistöt. Asemalta on hyvin vähän henkilöliikennettä ja koska rautatieasema ei ole enää alkupe-  
räisessä käytössä, Senaatti-kiinteistöt on päättänyt myydä asemarakennuksen muuhun käyttöön. Asemakaavamuutoksella turvataan asema-alueen kulttuurihistoriallisen ja rakennustaiteellisen arvon säilyminen.

Kaava-alueelle sijoittuu lisäksi paikallisesti arvokkaaksi v. 1989 luokiteltu ja inventoitu Otavan kahvila rautatieaseman luoteispuolella. Rakennus on ollut pitkään tyhjillään ja ränsistyneisyytensä vuoksi rakennukselle on annettu purkukehotus.



**Kiuruveden aseman kulttuuriympäristön rajaus, Museovirasto RKY.**

### **Muinaisjäännökset**

Suunnittelualueella on tehty muinaisjäännösinventointi osayleiskaavan laadinnan yhteydessä 2002, tekijänä Timo Jussila Mikroliitti Oy:sta. Suunnittelualueella ei ole kiinteitä muinaisjäännöskohteita. Kiuruveden taajaman alueella on tehty esihistoriallisia esinelöytöjä, mutta nämä löydöt ovat tarkemmin paikantamattomia ja selvästi sekundäärisiä (ei alkuperäinen löytöpaikka).<sup>2</sup>

### **Tekninen huolto**

Suunnittelualue kuuluu kaupungin vesi-, sadevesi- ja viemäriverkoston sekä aluelämpöverkkoon. Alueella on jätevedenpumppaamo.

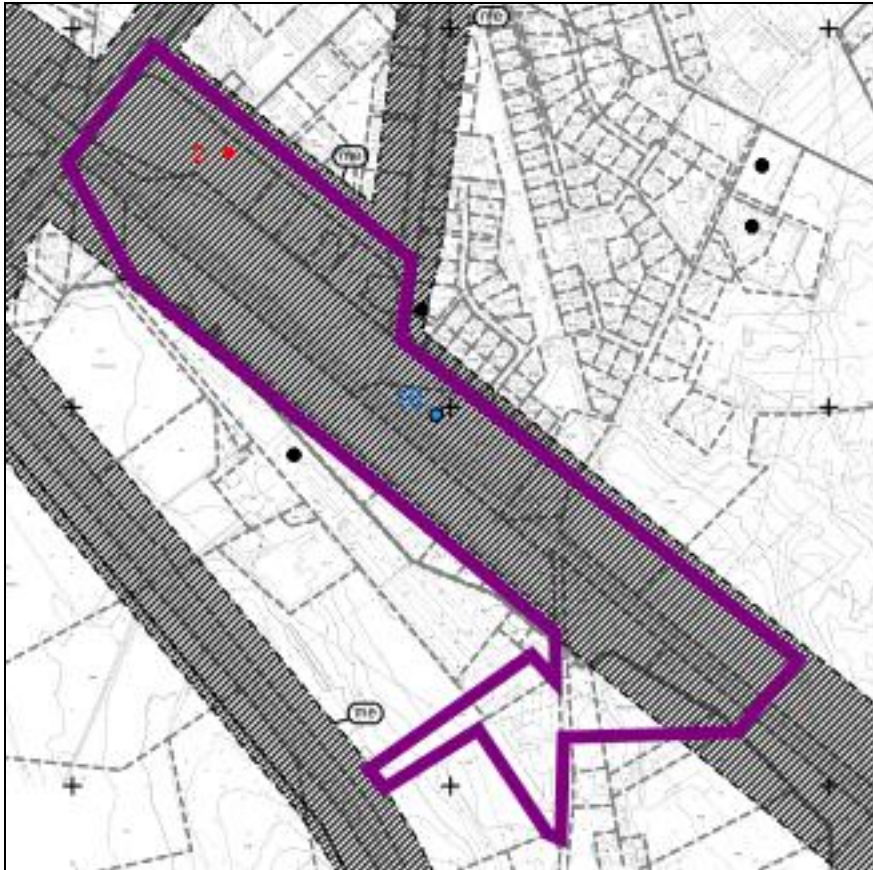
### **Erityisalueet ja erityiskohteet**

Suunnittelualueelle ei ole erityisalueita. Alueella kulkee sähkölinjoja.

### **Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt**

Nykyisessä Maxi-Makasiinin tavaratalon hallirakennuksessa on alun perin toiminut Runnin konepaja. Tontilla on polttoaineen jakelupiste ja siksi se on yleiskaavassa merkitty palovaaraa aiheuttavaksi kohteeksi. Rautatien kemikaalikuljetukset aiheuttavat kemikaalivaaraa. Suunnittelualueen eteläpuolisella Sahan teollisuusalueella on puutavaraiteollisuutta ja puutavaran kuormausta. Tulotien varren varastohallit ovat alkujaan toimineet keskustan myymälöiden tavaramakasiineina, eikä nykyinenkään varastotoiminta aiheuta liikennettä haitallisempia ympäristöhaittoja.

<sup>2</sup> Jussila, Timo: Kiuruveden taajama-alueen osayleiskaava-alueen muinaisjäännösten inventointi 2002.

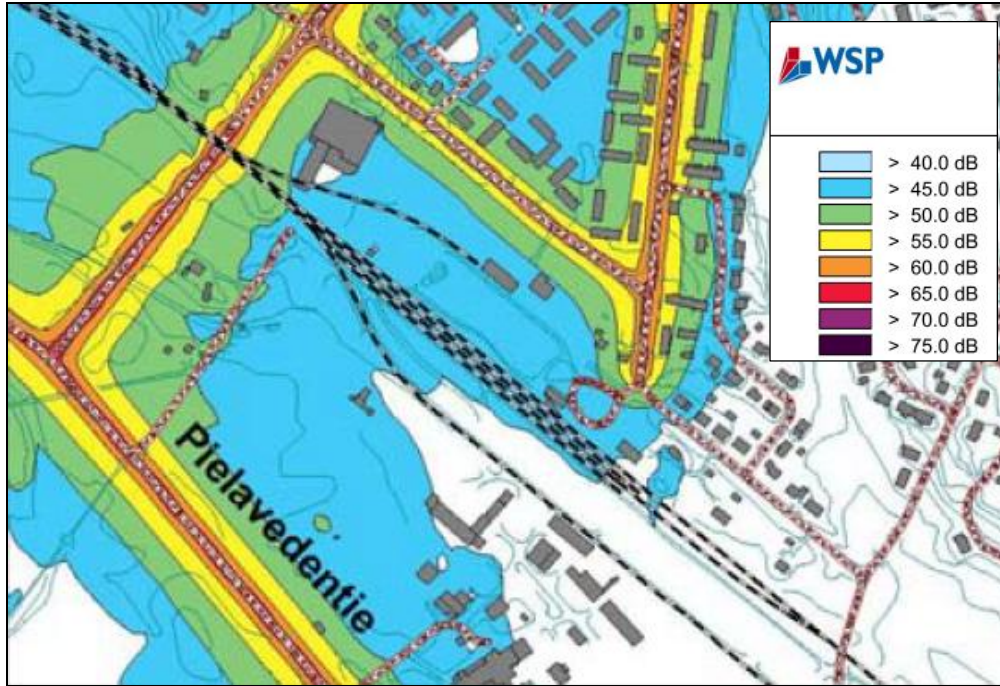


**Punaisella pisteellä on merkitty kaava-alueelle sijoittuva polttoaineenjakelupiste joka on palovaa-  
raa aiheuttava kohde. Sinisellä on merkitty rautatie, joka on melualue mutta myös kemikaalivaaraa  
aiheuttava laitos (kemikaalikuljetukset raiteilla).**

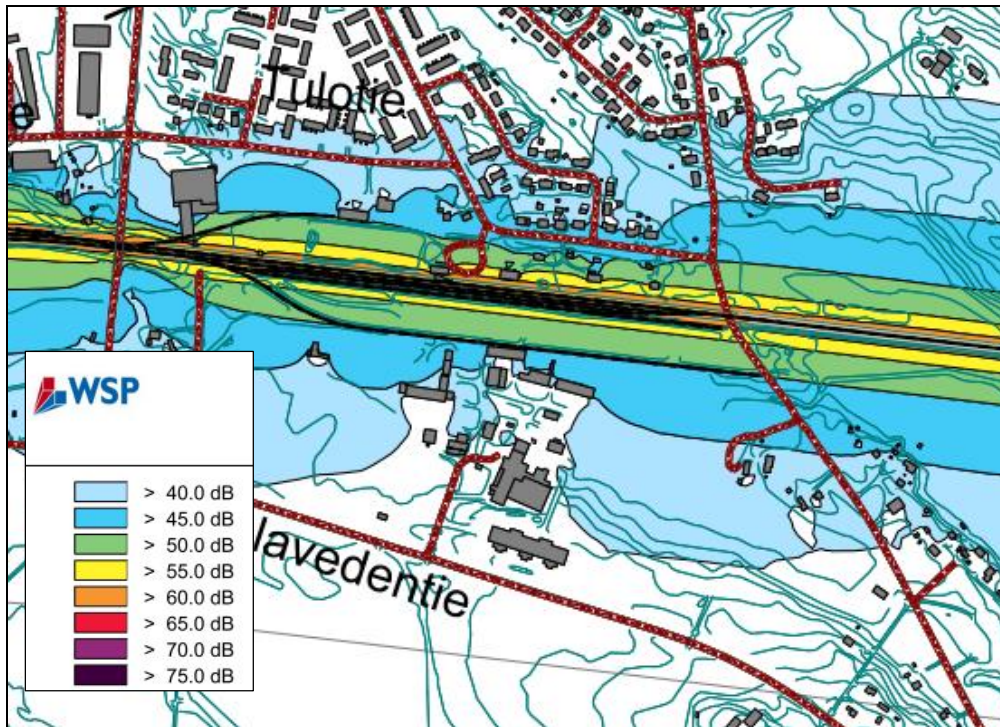
Alueen merkittävin ympäristöhaitta on raide- ja liikennemelu. Ylä-Savon terveyden-  
huollon kuntayhtymä on teettänyt WSP Finland Oy:n Jyväskylän toimistolla Kiuruve-  
den meluselvityksen. Selvityksessä käsiteltiin mm. tieliikenteen (maantie- ja katuosuuk-  
sia yhteensä 40 km) ja raideliikenteen (rataosuutta 30 km) aiheuttamaa melua. Kaikilla  
mittauspaikoilla lähinnä katuliikenne aiheutti mitatun melutason. Valtakadun melutaso  
oli 60 dB:n tuntumassa. Raideliikenteen yömelutaso on lähinnä rataa eli rautatieaseman  
kohdalla 55 dB:ä, asemakylän rakennusten melutaso jää 50 dB:iin kasvillisuuden aihe-  
uttaman meluesteen takia. Lähimmillä muilla asuinalueilla, eli Vehkatiellä (40 dB) ja  
Ratakadun pohjoispuolella (45 dB), melutasot ovat yöaikaan maltillisia.<sup>3</sup>

Puutavaraterminaalien poistuva ja osittain tuleva rekkaliikenne kulkee Vehkatie-  
n kautta, minkä alueen asukkaat kokevat aiheuttavan liikennemelua ja heikentävän liikennetur-  
vallisuutta.

<sup>3</sup> WSP Finland Oy, 19.12.2008. Kiuruveden meluselvitys.



**Katu- ja tieliikenteen päiväaikaiset keskiäänitasot kaava-alueella, nykytilanne** (Kiuruveden meluselvitys, 19.12.2008. WSP Finland Oy).



**Raideliikenteen yömelualueet, nykytilanne.** (Kiuruveden meluselvitys, 19.12.2008. WSP Finland Oy).

### 3.1.4 Maanomistus

Suunnittelualan maanomistajia ovat VR-Yhtymä Oy, Suomen valtio (Liikennevirasto), Kiuruveden kaupunki ja yksityiset maanomistajat. Senaatti-kiinteistöt omistaa määntäalan Kiuruveden aseman kiinteistöstä (263-871-2-1).

## 3.2 Kaupan palveluverkkoselvitys – nykytilanne ja tulevaisuus

### 3.2.1 Johdanto

Kaavasuunnittelun tukena käytetään Pohjois-Savon maakuntakaavaa varten tehtyä, Tuomas Santasalo Ky:n laatimaa selvitystä *Pohjois-Savon kaupallinen palveluverkko 2006, Maakuntakaavan palveluselvitys, Vähittäiskaupan suuryksiköiden ja tilaa vaativan erikoiskaupan kehitysmahdollisuudet* sekä Pohjois-Savon liiton ja Defris –hankkeen rahoittamaa, Tuomas Santasalo Ky:n laatimaa selvitystä *Pohjois-Savon kaupallinen palveluverkko 2006, Kaupan keskukset ja kehitysmahdollisuudet*. Edellä mainituissa selvityksissä on tarkasteltu Pohjois-Savon kuntien palveluverkkoa vuoden 2006 lähtökohtatilanteessa ja tehty ennusteet eritasoisista kaupanpalvelujen tarpeista kuntakohtaisesti vuoteen 2020 saakka. Kiuruveden osalta ei kaupan palveluverkkoon ole tullut merkittäviä muutoksia selvitysajankohdan jälkeen, joten em. selvitykset ovat sellaisenaan käyttökelpoisia. Lähtötietoina on käytetty Tilastokeskuksen yritys- ja toimipaikkarekisterin tietoja täydennettynä kunta- ja päivittäistavararyhmittymille tehdyillä kyselyillä. Lisäksi on tarkasteltu alueen ostovoimaa ja sen kehitystä ja tulevia investointitarpeita. Näiden selvitysten perusteella on Pohjois-Savon maakuntakaavassa päädytty johtopäätökseen, että mm. Kiuruvedelle alueelle voidaan sijoittaa seudullisesti merkittäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä.

Seuraavien otsikoiden tekstit (kohdat 3.2.2 ja 3.2.3) perustuvat pääosin edellä mainittujen raporttien tietoihin. Raporteista on poimittu tilastotietoa ja yleisiä asioita maakunnan ja seutukuntien tasolta ja yksityiskohtaista tietoa Kiuruveden kaupungin osalta.

### 3.2.2 Kaupan nykytila ja tulevaisuuden kehitysnäkymät

#### Väestö ja väestöennusteet

Pohjois-Savon liiton väestöennusteen mukaan Kiuruveden väkiluku on v. 2020 8600 henkeä ja v. 2030 7900 henkeä. Vuosimuutos on -0.8 %. Vastaavasti Tilastokeskuksen ennusteessa väkiluku on v. 2020 8043 ja v. 2030 7358 henkeä. Vuosimuutos on -1.1 %. Ylä-Savon seutukunnan väestö vähenee noin 0,6-0,4 %:n vuosivauhdilla.

#### Kauppapalveluiden rakenne Kiuruvedellä

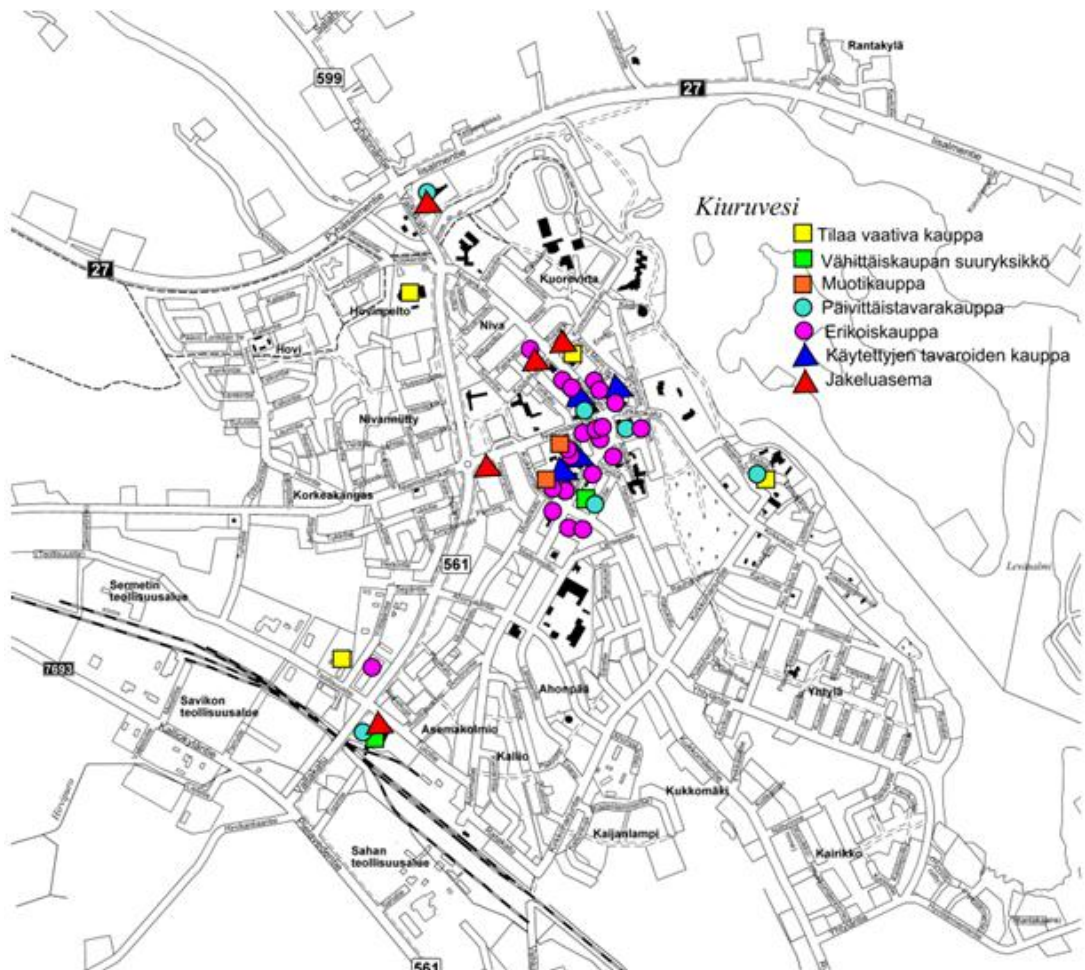
Kiuruvesi on Ylä-Savon seudun toiseksi suurin kunta, jossa on kohtalaisen monipuolinen vähittäiskaupan tarjonta (46 vähittäiskauppaa). Vuonna 2004 Kiuruvedellä oli 10 päivittäistavarakauppaa, 2 tavaratalokauppaa, 4 tilaa vaativaa erikoiskauppaa, Alko ja terveydenhoitoalan kauppoja, 6 muotikauppaa, 15 pientä erikoiskauppaa ja 1 käytettyjen tavaroiden kauppa. Vuoteen 2012 tultaessa päivittäistavarakauppojen ja muotikauppojen määrä on vähentynyt ja pienten erikoiskauppojen ja käytettyjen tavaroiden kauppojen

määrä kasvanut. Keskustassa on kaksi vähittäiskaupan suuryksikköä, joista toinen sijaitsee kaavamuuotosalueella.

Muotikaupassa ja pienissä erikoiskaupoissa tarjontaa on "oikea" määrä väkilukuun suhteutettuna. Päivittäistavara-kauppoja, tiva-kauppoja sekä Alkoja ja terveydenhoitokauppoja on vähemmän kuin väkimäärä olettaisi. Kiuruvesi onkin varsin omavarainen vähittäiskaupan suhteen. Vähittäiskaupan myynti onkin pieniä erikoiskauppoja sekä tavaratalokauppaa lukuun ottamatta keskimääräistä tehokkaampaa.

Pohjois-Savon maakunnan palveluverkkoluokituksessa Kiuruvesi on kaupunkikeskus, jossa on kaupunkimainen tiivis keskus ja laaja kauppa- ja kuntapalvelujen tarjonta. Kaupalliset palvelut ovat keskittyneet kuntakeskukseen.

Kunnan esittämät kaupalliset kehittämistavoitteet liittyvät palvelutarjonnan ja valikoimien, mm. maatalouskaupan ja rakennustarvikekaupan, laajentamiseen. Kiuruvedellä on hyviä edellytyksiä vahvistaa asemiaan omilla markkinoillaan. Siirtymät Kuopioon ja Iisalmeen ovat melko pienet. Kiuruvesi palvelee pääasiassa omia kuntalaisiaan eikä ole merkittävä keskus seudullisilla markkinoilla. Kiuruvesi luokitellaan erikoiskaupan keskusten kehitysluokituksessa hitaasti kasvaviin erikoiskaupan keskuksiin.



Kiuruveden kauppapalvelut 2012 (Kiuruveden kaupunki)



## **Ostovoimaennusteet vuoteen 2020**

Tarkastelujaksolla vuoteen 2020 päivittäistavarakauppaan kohdistuva ostovoima kasvaa hitaammin ja sen osuus kokonaisostovoimasta pienenee tarkastelujaksolla, mutta erikoiskauppaan kohdistuva ostovoima kasvaa nopeammin ja sen osuus kaupassa tulee nousemaan. Tilaa vaativa erikoiskauppa on erittäin voimakkaasti kasvava erikoiskaupan toimiala.

Kulutuksen kasvusta johtuen erikoiskaupan ostovoima kasvaa kaikissa Pohjois-Savon kunnissa, vaikka väkimäärä väheneekin. Koko maakunnassa ostovoiman arvioidaan kasvavan runsaan kolmen prosentin vuosivauhdilla. Vuoteen 2020 mennessä erikoiskauppaan kohdistuva ostovoima kasvaa yhteensä 70 % vuoteen 2004 verrattuna.

Kiuruvedellä vähittäiskauppaan kohdistuva ostovoima v. 2004 oli 48.4 milj. € ja sen arvioidaan kasvavan vuoteen 2020 62,9 milj. €:n. Ostovoiman siirtymä oli v. 2004 -3.4 milj. € Erikoiskaupan osalta ostovoiman siirtymä oli vähäinen.

Kuntakohtainen erikoiskaupan investointitarve on laskettu ostovoiman kasvun perusteella olettaen, että puolet ostovoiman kasvusta edellyttää uutta liiketilaa palvelukyvyn parantamiseksi. Toinen puoli ostovoiman kasvusta lasketaan kohdistuvan nykyisten yritysten myynnin kasvuun. Kiuruvedellä on edellytyksiä erikoiskaupan kasvulle. Laskennallinen lisäpinta-alatarve seuraavan 15 vuoden aikana on 4600 - 2700 k-m<sup>2</sup>.

## **Vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittumistarve**

Päivittäistavarakaupan suuryksiköiden sijoittumistarvetta tarkastellaan pt-ostovoiman avulla, jonka pohjalta voidaan laskea, kuinka monelle kaupan suuryksikölle markkinoilta löytyy toimintaedellytyksiä tarkasteluajankohtana ja paljonko pinta-alaa tullaan tarvitsemaan lisää. Liiketilän kokonaistarve ja neliömäärät on määritelty käyttäen suurmyymälöiden myyntitehokkuuslukuja (7000 e/m<sup>2</sup> ja 3600 e/m<sup>2</sup>). Kerrosalamäärä sisältää myös nykyiset palvelutilat.

Suuryksikkönä käsitellään kaikkia yli 2000 k-m<sup>2</sup> päivittäistavaramyymälöitä, ja tarkasteltavien suuryksiköiden keskikoko on 3300 - 4000 k-m<sup>2</sup>. Tällaisen myymälän vuosimyynti vaihtelee 9,4 - 14 milj. euron välillä, ja laskelmissa lähdetään siitä, että myynti tulisi saavuttaa jokaisen uuden myymälän kohdalla. Ostovoiman tulee riittää kotikunnassa niin, että myymälä saavuttaa toimintakyvyn enintään 40 % markkinaosuudella. Suuryksikkö saa myyntiä myös kunnan ulkopuolelta, mutta pääosa myynnistä (60 - 80 %) tulee aina oman kunnan alueelta.

Kun laskennallisesti voidaan osoittaa kunnan sisällä vähintään yksi liikepaikka kaupan suuryksikölle, mahdollistaa tämä periaatteessa kahden suuryksikön toteuttamisen kunnassa, koska kumpikin yksikkö toimii alle 40 % markkinaosuudella.

Vuonna 2020 päivittäistavarakaupparyhmän ostovoiman arvioidaan olevan Kiuruvedellä 33.1 milj. € ja liiketilän tarve 4700 k-m<sup>2</sup> (7000 e/m<sup>2</sup> teholla) / 9200 m<sup>2</sup> (3600 e/m<sup>2</sup> teholla). 40 %:n pt-markkinaosuus on 13.2 milj. € Markkinoiden koon perusteella kuntaan voidaan sijoittaa 2-3 pt-kaupan suuryksikköä.

Laskennalliset liikepaikkamäärät seuraavissa tauluissa perustuvat kaavamaisesti kahden kokoluokan suuryksiköihin. Mikäli tällaisia yksiköitä tarvitaan useita, nämä voivat toteutua myös harvempilukuisina suurempina hypermarket-yksikköinä.

KUNTA	OSTOVOIMA 2005			PT-KAUPAN SUURYKSIKÖIDEN MITOITUS				
	PT-ryhmä milj.euroa	Liiketilan tarve 7000 e/m <sup>2</sup> teholla	Liiketilan tarve 3600 e/m <sup>2</sup> teholla	PT-mark 40 % osuus	Tilaa suuryksikölle		Suuryks. enitään	Nyk.
Ilalmi	58,0 €	8 300 k-m <sup>2</sup>	16 100 k-m <sup>2</sup>	23,2 €	2	2	3	6
Keitele	7,3 €	1 000 k-m <sup>2</sup>	2 000 k-m <sup>2</sup>	2,9 €	0	0	1	0
Kiuruvesi	26,7 €	3 800 k-m <sup>2</sup>	7 400 k-m <sup>2</sup>	10,7 €	1	1	2	1
Lapinlahti	19,6 €	2 800 k-m <sup>2</sup>	5 500 k-m <sup>2</sup>	7,9 €	1	1	2	0
Pielavesi	14,8 €	2 100 k-m <sup>2</sup>	4 100 k-m <sup>2</sup>	5,9 €	0	1	1	0
Sonkajärvi	12,9 €	1 800 k-m <sup>2</sup>	3 600 k-m <sup>2</sup>	5,2 €	0	1	1	0
Varpaisjärvi	9,0 €	1 300 k-m <sup>2</sup>	2 500 k-m <sup>2</sup>	3,6 €	0	0	1	0
Vieremä	11,5 €	1 600 k-m <sup>2</sup>	3 200 k-m <sup>2</sup>	4,6 €	0	0	1	0
<b>Ylä-Savon seutu</b>	<b>160,0 €</b>	<b>22 700 k-m<sup>2</sup></b>	<b>44 400 k-m<sup>2</sup></b>	<b>64,0 €</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>12</b>	<b>7</b>

Vähittäiskaupan suuryksiköiden mitoitus Ylä-Savossa 2005 (Lähde: Santasalo Ky 2006)

KUNTA	OSTOVOIMA 2020			PT-KAUPAN SUURYKSIKÖIDEN MITOITUS				
	PT-ryhmä milj.euroa	Liiketilan tarve 7000 e/m <sup>2</sup> teholla	Liiketilan tarve 3600 e/m <sup>2</sup> teholla	PT-mark 40 % osuus	Tilaa suuryksikölle		Suuryks. enitään	Nyk.+ sun.
Ilalmi	77,0 €	11 000 k-m <sup>2</sup>	21 400 k-m <sup>2</sup>	30,8 €	2	3	4	7
Keitele	9,4 €	1 300 k-m <sup>2</sup>	2 600 k-m <sup>2</sup>	3,7 €	0	0	1	0
Kiuruvesi	33,1 €	4 700 k-m <sup>2</sup>	9 200 k-m <sup>2</sup>	13,2 €	1	1	3	1
Lapinlahti	26,4 €	3 800 k-m <sup>2</sup>	7 300 k-m <sup>2</sup>	10,6 €	1	1	2	0
Pielavesi	17,8 €	2 500 k-m <sup>2</sup>	4 900 k-m <sup>2</sup>	7,1 €	1	1	1	0
Sonkajärvi	16,1 €	2 300 k-m <sup>2</sup>	4 500 k-m <sup>2</sup>	6,4 €	0	1	1	0
Varpaisjärvi	11,1 €	1 600 k-m <sup>2</sup>	3 100 k-m <sup>2</sup>	4,4 €	0	0	1	0
Vieremä	14,0 €	2 000 k-m <sup>2</sup>	3 900 k-m <sup>2</sup>	5,6 €	0	1	1	0
<b>Ylä-Savon seutu</b>	<b>204,9 €</b>	<b>29 200 k-m<sup>2</sup></b>	<b>56 900 k-m<sup>2</sup></b>	<b>82,0 €</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>14</b>	<b>8</b>

Vähittäiskaupan suuryksiköiden mitoitus Ylä-Savossa 2020 (Lähde: Santasalo Ky 2006)

Kyselyissä ei tullut kunnilta selvää näkemystä suuryksiköiden tarpeesta pienemmissä keskustoissaan. Nykyiset yksiköt kuntakeskuksissa ovat kuitenkin jo niin suuria, että jos ne laajenevat nykyisestään, niin niiden koko ylittää lain määrittelemän 2000 k-m<sup>2</sup> vähittäiskaupan suuryksikön raja-arvon. Nykyisten yksiköiden laajentumismahdollisuuksiin tulisi varautua vähänkin suuremmissa kuntakeskuksissa niin, ettei kaavamääräykset rajoita niiden kehittämistä.

### Tilaa vaativan vähittäiskaupan sijoittumistarve

Tilaa vaativat erikoiskaupat ovat Pohjois-Savossa keskittyneet pääosin keskustaan tai keskustan reunoille. (Suosituksen mukaan maankäyttö- ja rakennuslain 114 § 2 momentissa tarkoitettuihin paljon tilaa vaativiin erikoiskauppoihin luetaan seuraavat: Moottoriajoneuvojen ja niiden varaosien ja tarvikkeiden kauppa, rengas- ja vene- ja veneilytarvikekauppa, matkailuvaunujen kauppa, huonekalukauppa, sisustustarvikekauppa, rautakauppa, rakennustarvikekauppa, maatalouskauppa, puutarha-alan kauppa ja kodintekniikkakauppa.) Toiminnan luonteesta johtuen osa myymälöistä sijoittuu varsinkin suuremmissa keskuksissa luontevammin keskustan reunoille kuin aivan kuntakeskuksen ytimeen. Tilaa vaativat erikoiskaupat muodostavat usein autokaupan kanssa tiva-keskittymiä.

2005			TIVA MITOITUS			AUTOKAUPAN M		TIVA+A
	Tiva milj.euroa	Autok. milj.euroa	Toimipaikat kpl	Nykyiset	Keskittymä	Toimip kpl	Keskittymä	Keskittymä
Iisalmi	13,3 €	36,8 €	18	21	2	9	1	2
Keitele	1,7 €	4,3 €	2	5	0	1	0	0
Kiuruvesi	5,9 €	15,2 €	8	4	1	4	1	0
Lapinlahti	4,5 €	12,0 €	6	4	1	3	0	0
Pielavesi	3,3 €	8,4 €	4	2	1	2	0	0
Sonkajärvi	2,9 €	7,7 €	4	2	1	2	0	0
Varpaisjärvi	2,1 €	5,3 €	3	2	0	1	0	0
Vieremä	2,7 €	6,6 €	4	3	0	2	0	0
<b>Ylä-Savon seutu</b>	<b>36,3 €</b>	<b>96,2 €</b>	<b>49</b>	<b>43</b>	<b>6</b>	<b>24</b>	<b>2</b>	<b>2</b>

Tiva-kaupan mitoitus Ylä-Savossa 2005 (Lähde: Santasalo Ky 2006)

2020			TIVA MITOITUS			AUTOKAUPAN M		TIVA+A
	Tiva milj.euroa	Autok. milj.euroa	Toimip kpl		Keskittymä	Toimip kpl	Keskittymä	Keskittymä
Iisalmi	25,5 €	61,1 €	35		4	15	2	5
Keitele	3,1 €	6,8 €	4		1	2	0	0
Kiuruvesi	10,6 €	23,5 €	14		2	6	1	1
Lapinlahti	8,7 €	20,1 €	12		1	5	1	0
Pielavesi	5,7 €	12,6 €	8		1	3	0	0
Sonkajärvi	5,3 €	12,0 €	7		1	3	0	0
Varpaisjärvi	3,7 €	8,1 €	5		1	2	0	0
Vieremä	4,7 €	10,0 €	6		1	2	0	0
<b>Ylä-Savon seutu</b>	<b>67,3 €</b>	<b>154,2 €</b>	<b>92</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>37</b>	<b>4</b>	<b>6</b>

Tiva-kaupan mitoitus Ylä-Savossa 2020 (Lähde: Santasalo Ky 2006)

### Seudullisesti merkittävien suuryksiköiden sijoittelu Pohjois-Savossa

Pohjois-Savossa seudullisesti merkittäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä on nykyisin Kuopiossa, Iisalmessa ja Varkaudessa. Näiden lisäksi näissä kaupungeissa on muutamia yli 2000 k-m<sup>2</sup>:n suuruisia päivittäistavarakaupan yksiköitä, mutta niillä ei kuitenkaan ole seudullista merkitystä. Muissa suuremmissa keskustoissa on myös suuria päivittäistavarakauppoja tai alennustavaratalo-tyyppisiä myymälöitä, mutta näiden merkitys on useimmiten paikallinen.

Edellä tarkasteltiin päivittäistavarakaupan tilantarvetta kunnissa ostovoiman mukaisesti. Sen mukaan vähittäiskaupan suuryksiköitä on mahdollista ja osin myös tulee rakentaa lisää kuntakeskuksiin ja mahdollisesti niiden aluekeskuksiin.

Kuntia, joiden alueelle markkinat mahdollistavat enintään kahdesta kolmeen suuryksikköä päivittäistavarakaupan markkinoilla ovat Juankoski, Nilsia, Lapinlahti, Suonenjoki, **Kiuruvesi** ja Leppävirta. Näissäkin kunnissa suuryksikköjen optimaalinen sijoituspaikka muun palvelurakenteen kannalta olisi kunnan keskusta.

Tilaa vaativan kaupan sijoittumista Pohjois-Savon kuntiin tarkasteltiin siitä lähtökohdasta, että kuntakeskusten reuna-alueet muodostavat niille luontaisen paikan. Valtaosa nykyisistä keskittymistä sijoittuvatkin jo kuntakeskukseen tai sen välittömään läheisyyteen. Kaavatarkastelun lähtökohtana oli siten tutkia, onko mielekästä lähteä etsimään kunnan alueelta toista sijoituspaikkaa nykyiseen kuntakeskukseen tai sen reuna-alueelle.

Markkinoiden voimakkaasta kasvusta huolimatta löytyi kovin vähän perusteita etsiä uusia alueita nykyisten lisäksi, jotta voitaisiin rakentaa toimiva ja kaupan palveluverkkoa tukeva kauppakeskittymä.

Tilaa vaativaa kauppaa yhden keskittymän lisäyksenä nykyiseen kuntakeskuksessa tai sen reunalla toimivaan voidaan tutkia lähinnä **Kiuruveden** ja Leppävirran alueilla.

### 3.2.3 Vaikutusten arviointi

#### **Palvelurakenteeseen kohdistuvat vaikutukset**

Palvelurakenteeseen ei näytä kohdistuvan suurempia uhkia esitettyjen uusien suuryksiköiden toteuttamisen myötä. Haja-asutusalueen päivittäistavarakaupan verkko on supistunut melko vähäiseksi. Suuryksiköiden sijoittamisella ei ole suurta merkitystä tämän verkon säilymiseen, vaan sille suurempi uhka tulee väestön alueellisesta kehityksestä. Väestön keskittyminen kuntakeskuksiin vähentää eniten toimintaedellytyksiä haja-asutusalueen kauppapalveluilta.

#### **Alue- ja yhdyskunta rakenteeseen kohdistuvat vaikutukset**

Pohjois-Savon alue- ja yhdyskuntarakenteeseen vaikuttavat merkittävästi väestön rakenteelliset muutokset. Merkittävin kehitykseen vaikuttava tekijä on väestön voimakas keskittymiseen nykyisiin keskuksiin. Kun tarkastellaan nuorten sijoittumista asutuskeskitymissä, niin erityisesti he asuvat jo nykyisinkin keskuksissa. Vanhempi väestö selvästi asuu enemmän haja-asutusalueella.

Väestön keskittyminen nykyisiin keskuksiin tulee ennusteiden mukaan jatkumaan ja erityisesti Kuopion seudun väkiluku ja asumistiheys kasvaa. Pohjois-Savon maakunnassa tulee tulevaisuudessakin olemaan eri tasoisia keskuksia. Uusien keskusten syntyminen ei näytä todennäköiseltä, vaan kuntien pääkeskukset vahvistuvat. Kuntien alakeskusten asema näyttää heikentyvän kuten myös pienempien kuntakeskusten. Niiden palvelut jäävät vaatimattommiksi kuin suuremmissa kuntakeskuksissa. Palveluiden kannalta aluerakenteen muutokset vahvistavat suuntausta kauppapalveluiden keskittymisestä.

Maakuntakaavan näkökulmasta palveluiden sijoittaminen nykyisiin kunta- ja kauppakeskitymiin on tärkeää. Kuitenkin tarvetta seudullisten merkittävien kaupan suuryksiköiden sijoittumiseen ei olisi tulevaisuudessa suurta tarvetta kuin suurimmissa seudullisissa keskuksissa, jotka ovat myös suurimpia asutuskeskitymiä. Kaupan näkökulmasta asumisen ja kaupan toimintojen keskittyminen Kuopion seudulle sekä muihin seudullisiin keskuksiin ohjaa suuryksiköiden rakentamista näille alueille.

#### **Liikkumiseen kohdistuvat vaikutukset**

Asiointi päivittäistavarakaupan myymälöissä hoidetaan yhä enemmän henkilöautoilla. Pohjois-Savon alueella lähinnä kuntakeskuksissa asiointi säilyy kevyttä liikennettä käyttäen. Julkisen liikenteen merkitys jää vähäiseksi. Suurimmassa osassa Pohjois-Savon kunnista uudet vähittäiskaupan suuryksiköt sijoittuvat keskustaan tai aivan

kiinni keskustarakenteeseen. Tämä mahdollistaa keskuksissa asuvien asioida suuryksiköissä ilman henkilöautoa.

Kuntien tekemien suuryksiköiden sijoitusvaraukset eivät nykyisessä verkossa näytä vaikuttavan henkilöautoa lisäävään suuntaan. Kun asutus tulee vielä keskittymään nykyisiin asutuskeskittymiin, mahdollisuus olla käyttämättä henkilöautoa asiointiin keskustassa asuessa turvataan. Kuluttajien valinnoista johtuen auton käyttö asiointissa kuitenkin tulee lisääntymään varsinkin pienissä kuntakeskuksissa. Auton käyttö niissä on helppoa ja liikenneväylät ovat esteettömiä. Suuryksiköiden sijoittaminen keskuksiin mahdollistaa asiointin myös muissa keskusten palveluissa, mikä vähentää asiointiliikenteen tarvetta.

Liikenneväylien välityskyvyssä ei näytä olevan ongelmia nyt tavoiteltujen suuryksiköiden sijoituspaikkojen suhteen. Kaikki tilavaraukset ovat keskustoissa tai keskustojen sisääntuloväylien varrella, joissa väylien välityskyky saadaan säilymään hyvän suunnittelun avulla.

### **Elinympäristöön kohdistuvat vaikutukset**

Kauppapalvelussa asiointi autolla lisää liikenteen melua ja päästöjä. Jotta kuntakeskusten elinympäristön laadullista tasoa saataisiin kohennettua, suuryksiköt tulee sijoittaa siten, että asiointiliikenne ei tapahdu keskustojen läpi. Keskustojen rakenteen kehittäminen ulkoyöttöiseksi erityisesti suuryksiköiden kohdalla parantaa keskustan rakennettua ympäristöä ja turvallisuutta. Tätä kautta myös vähenee autoilun aiheuttama melu ja päästöt keskusta-alueella.

Kaupun suuryksiköt ovat yksittäisinä rakennuksina huomattavan suuria yksiköitä keskustoissa. Ne ovat pienissä kuntakeskuksissa suurimpia yksittäisiä rakennuksia ja siksi niillä on merkitystä rakennetussa ympäristössä ja maisemassa. Suuryksiköihin yleensä liittyy myös laajat pysäköintialueet, mitkä muodostavat suuria aukioita kaupunkirakenteessa. Suuryksiköiden sijoittaminen kuntakeskusten tiiviin kaupunkirakenteen reunaan ja pysäköintialueiden sijoittaminen tiiviin kaupunkirakenteen ulkoreunaan palvelee myös ulkoyöttöistä kaupunkirakennetta. Keskustoissa pysäköinnin sijoittaminen liikerakennusten alle pysäköintikellareihin on elinympäristöä parantava ratkaisu.

### **Palveluiden saavutettavuuteen kohdistuvat vaikutukset**

Palveluiden saavutettavuuden heikentyminen liittyy kauppapalveluiden verkon harvenemiseen. Kun tarkastellaan nykyistä päivittäistavarakaupan palveluverkkoa Pohjois-Savossa, se on maakunnallisesti kattava ja kuntakeskuksissa on edelleen tarjontaa monipuolisesti. Kuntien kehitystavoitteena on nykyisen kuntakeskuksen tarjonnan monipuolistaminen ja myös tilaa vaativan kaupan tarjonnan kasvattaminen kuntakeskusten yhteydessä. Saavutettavuus ei keskustojen osalta ole heikentymässä. Lähipalveluiden saatavuuteen kuntakeskusten ulkopuolella voi olla paikoin vaarassa, väestön vähenemisen ja palveluiden keskittymisen vuoksi. Palveluiden säilyminen haja-asutusalueilla on riippuvainen siellä toimivien yksittäisten yritysten toimintaedellytysten säilymisestä.

### **Kauppaan kohdistuvat vaikutukset**

Ostovoiman siirtymät kuntien välillä päivittäistavarakaupassa ovat kohtuullisen pienet. Vaikka seudullisesti merkittävät suuryksiköt ovat suuria toimijoita, niiden vaikutukset kuntatasolla jäävät pieniksi, koska asiointi näihin yksiköihin painottuu vain muutamille viikonpäiville. Perushankintaa tehdään kuitenkin päivittäin, mikä kohdistuu kuntakeskusten ja muihin lähipalvelupisteisiin.

Ostovoiman siirtymiin vaikuttavat seudulliset vähittäiskaupan suuryksiköt. Jos kaupunkiseudulle sijoittuu riittävä määrä vähittäiskaupan suuryksiköitä, siirtymät kaupunkiseudun ulkopuolelle vähänevät. Tällöin alueellinen kilpailuasetelma pysyy tasapainossa kun kunkin kaupunkiseudun palveluiden tarjonta muodostuu eri tasoista kauppapaikoista.

### **Yhteiskuntatalouteen kohdistuvat vaikutukset**

Kuntatasolla liikennekustannuksista ei aiheudu kunnille ylimääräisiä kustannuksia, jos suuryksiköt sijoittuvat kuntakeskuksiin ja olemassa olevan liikenneverkon yhteyteen. Asiointiliikenteen merkitys sinällään kasvaa kuluttajien autoilua suosivan asiointitavan myötä. Tätä voidaan vähentää keskittämällä palvelutoimintoja.

Liikerakentamisella on pääsääntöisesti myönteisiä vaikutuksia kuntataloudelle. Uusi liikerakennus kuten muutkin rakennukset tuottavat kunnalle kiinteistöverotuottoja työpaikkojen kautta myös muita verotuloja. Liikerakentaminen ei aiheuta kunnalle erilaisten palveluiden tuottovelvoitetta, mikä tekee liikerakentamisesta asuntorakentamista edullisempää. Kunnallistekniikan puolella kunnalle syntyy liikerakentamisesta kustannuksia, mutta niitä pystytään melko pitkälle rahoittamaan verkko- ja käyttömaksuilla.

### **Kauppapalvelut maakuntakaavassa**

Juankoskella, Nilsiässä, Lapinlahdella, Suonenjoella, **Kiuruvedellä** ja Leppävirralla on laskennallisia tarpeita parille suuryksikölle. Näissä kunnissa nykyisten supermarketien kehittyminen tulee mahdollistaa, mutta samalla on luotava edellytyksiä sijoittaa mahdollinen uusi yksikkö kaupunki- tai kuntakeskukseen.

Tilaa vaativan kaupan yksiköt tulee Pohjois-Savossa ensisijaisesti keskittää nykyisiin keskustoihin tai aivan niiden tuntumaan. Leppävirralla ja **Kiuruvedellä** löytyy edellytyksiä yhdelle uudelle keskustan ulkopuoliselle tiva-keskittymälle. Kummassakaan kunnassa ei varsinaisia suunnitelmia asiasta ole. Kiuruvedellä tilaa vaativa kauppa keskitetään keskustan tuntumaan, josta löytyy tälle soveltuvia alueita.

## Kunnan näkemys palveluverkon kehittämisestä (Lähde: Tuomas Santasalo Ky, 2006)

Kunta	Kehittämistavoitteet	Erikoistumisen painopistealueet	Toimenpiteet elinkeinotoiminnan ja kilpailukyvyyn edistämiseksi
<b>Kiuruvesi</b> Keskusta	Palvelutarjonnan ja valikoimien laajentaminen  Erikoisliikkeiden elinvoimaisuuden tukeminen Tyhjiä liiketilojen saaminen käyttöön	Maatalouskaupan ja rakennustarvikekaupan laajentaminen	Osallistuminen yhteismarkkinointiin mm. palveluhakemiston toimittaminen, messutoiminta Esittelytulojen ylläpito valtatie 27:n levähdyspaikoilla Yhteistyö liikekiinteistöjen omistajien kanssa uusien vuokralaisten löytämiseksi  Yhteistyön kehittäminen yrittäjien ja yrittäjäjärjestöjen kanssa
<b>Matkailukeskittymät</b> Alue on maaseutumatkailualue, eikä varsinaisia keskittymiä ole.	Maaseutumatkailuyritysten verkostoitunut palvelu- ja ohjelmatoiminta	Maaseutumatkailun kehittäminen, ohjelmalvelut	Tehostettu maaseutuyritysten neuvontatyö ja osallistuminen kehittämishankkeisiin.

### 3.2.4 Yhteenveto

Maakuntakaavan suunnittelutietoina käytettyjen em. selvitysten mukaan, Kiuruvedelle on siis mahdollista osoittaa kaksi uutta vähittäiskaupan suuryksikköä. Näiden lisäksi Kiuruvedellä on edellytykset yhdelle uudelle tilaa vaativan kaupan keskittymälle keskustan tuntumassa. Myös nykyisten supermarkettien kehittyminen tulee selvitysten mukaan mahdollista.

Nyt käsiteltävänä olevassa kaavassa esitetty KM-korttelialue (kortteli 5) soveltuu hyvin juuri edellä mainittujen kaupan palvelujen sijoittamispaikaksi. Korttelissa jo oleva päivittäistavarakauppa saa edellytykset laajenemiselle ja tyhjälle korttelin osalle (tontit 2 ja 3) on mahdollista sijoittaa uusi tilaa vaativan erikoistavarakaupan yksikkö. Kaavaehdotuksen ensimmäisen nähtävillä olon jälkeen korttelin rakennusoikeuksia on laskettu 0,30 :stä 0,25:een tontilla 1 ja 0,20:een tonteilla 2 ja 3. Näin rakennusoikeuksien katsotaan olevan realistiset ja mahdollistavan nykyisen päivittäistavarakaupan toiminnan kehittämisen ja riittävän rakennusoikeuden uusille kaupan palveluille. Asemakaavassa esitettiin liikenteellisiin ratkaisuihin voidaan joutua palaamaan siinä vaiheessa, kun on tarkempaa tietoa alueen uusista kaupallisista hankkeista.

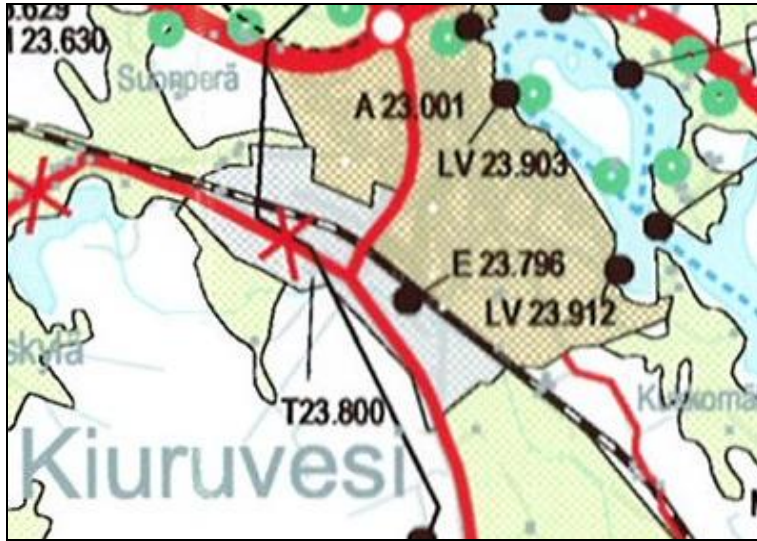
## 3.3 Suunnittelutilanne

### 3.3.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

#### Suunnittelutilanne

##### Maakuntakaava

Kiuruvesi kuuluu Pohjois-Savon maakuntaan. Ympäristöministeriö vahvisti Ylä-Savon seudun maakuntakaavan 9.4.2003. Voimassa olevassa maakuntakaavassa suunnittelualue kuuluu taajamatoimintojen alueeseen (A), A 23.001 Kirkonkylä, sekä teollisuusalueeseen (T), T 23.800 Savikko. Lisäksi alueella on rakennussuojelukohde (SR), Kiuruveden rautatieasema.



Ote Ylä-Savon seudun maakuntakaavasta.

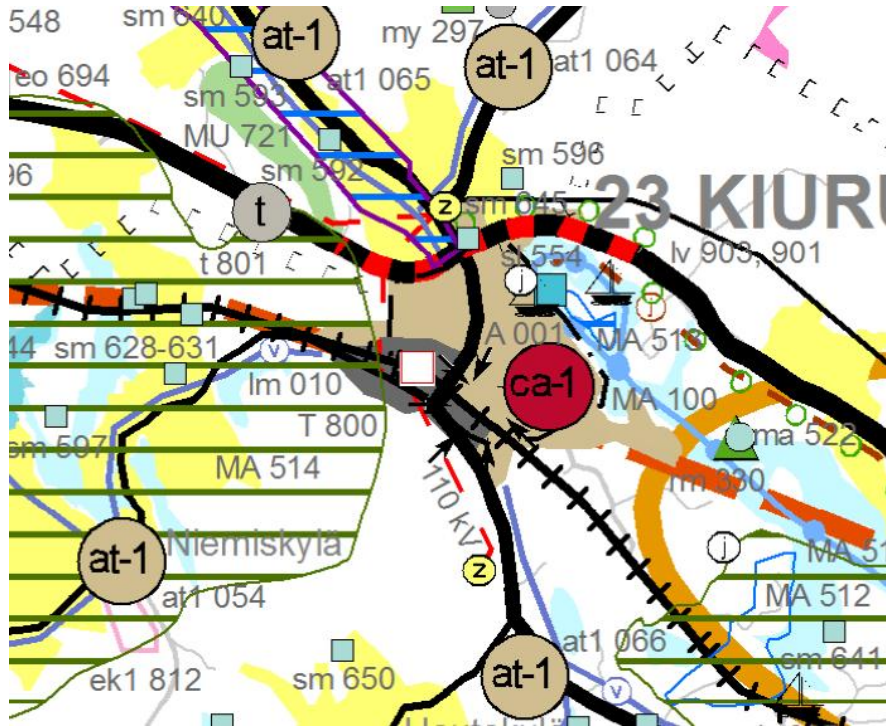
Pohjois-Savon liitto on laatinut Pohjois-Savon maakuntakaavan 2030. Pohjois-Savon maakuntavaltuusto hyväksyi Pohjois-Savon maakuntakaavan 8.11.2010 ja ympäristöministeriö vahvisti sen 7.12.2011. Vahvistamispäätöksellä kumotaan edellä esitetty Ylä-Savon seudun maakuntakaava.

Pohjois-Savon maakuntakaavassa 2030 Kiuruveden taajama on seudullisesti merkittävä keskustoimintojen alakeskus, johon sijoittuu seudullisia yrityksiä ja julkisia palveluita, kaavamerkintä ca-1. Alueelle voidaan sijoittaa seudullisesti merkittäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä. Suuryksiköksi tulkitaan yli 2000 k-m<sup>2</sup>:n vähittäiskaupan yksikkö. Suunnittelualaue on teollisuus- ja varastoaluetta (T) sekä taajamatoimintojen aluetta (A). Alueella on merkinnät seututiestä (st), pääradasta ja yhdyskuntarakenteen eheyttämistarpeesta. Maakuntakaavassa suunnittelualaueella on seuraavat kohdemerkinnät:

SR 23.150 Kiuruveden rautatieaseman alue (kulttuuriympäristöön kuuluva alue ja kohde).

Im 23.010 Tavaraliikenteen terminaalialue





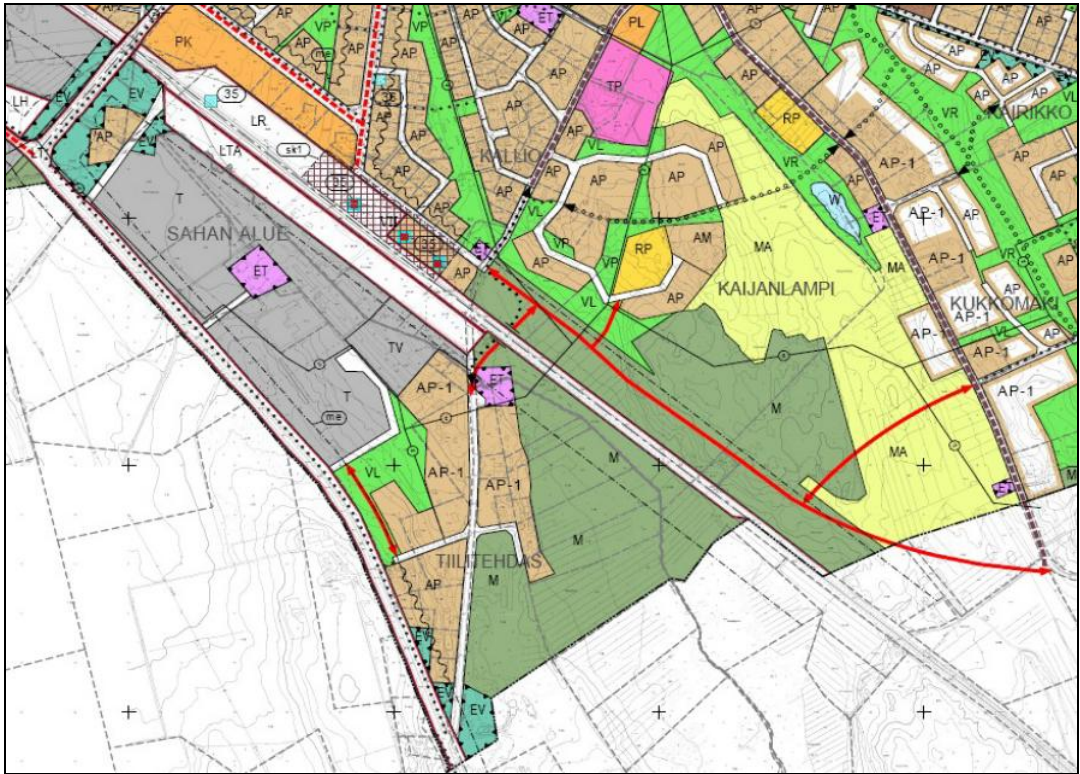
Ote Pohjois-Savon maakuntakaavasta.

### Yleiskaava

Taajaman osayleiskaava on tullut voimaan 18.5.2005. Osayleiskaavan aluevaraukset suunnittelualueella:

<b>AP</b>	<b>Pientalovaltainen asuntoalue</b>
<b>AP-1</b>	<b>Pientalovaltainen asuntoalue, jolle voidaan sijoittaa sellaisia harrastus-, työ- ja liiketiloja, jotka eivät aiheuta ympäristöhäiriötä</b>
<b>PK</b>	<b>Yksityisten palvelujen ja hallinnon alue</b>
<b>VL</b>	<b>Lähivirkistysalue</b>
<b>M</b>	<b>Maa- ja metsätalousvaltainen alue</b>
<b>ET</b>	<b>Yhdyskuntateknisen huollon alue</b>
<b>LTA</b>	<b>Tavaraliikenteen terminaali</b>
<b>LR</b>	<b>Rautatieliikenteen alue</b>

Alueelle on osoitettu uusi tieyhteystarve Ryönänjoentieltä Ratakadulle sekä radan alitse Vehkatielle. Kevyen liikenteen yhteystarve on osoitettu Kirkkoharjuntieltä radan alitse Vehkatielle. Nykyinen katuysteys Vehkatieltä Kirkkoharjuntielle rautatien tasoylikäytävän kautta on katkaistu. Tulotie ja Asematien eteläpää on merkitty parannettavaksi liikokeskus- ja katu ympäristöksi. Osayleiskaavaan on merkitty likimääräinen melualue. Rautatieaseman alue on rajattu osayleiskaavassa valtakunnallisesti merkittäväksi alueeksi (sk1), joka on säilytettävä. Rautatieasema ja asuinrakennukset on osoitettu valtakunnallisesti merkittäviksi rakennuskohteiksi. Vesitorni on merkitty paikallisesti merkittäväksi rakennuskohteeksi.



Ote taajaman osayleiskaavasta (2005).

### Asemakaava

Suunnittelualueen asemakaavat on vahvistettu vuosina 1967, 1977, 1992, 1998, 2000, 2002 ja 2008. Asemakaavan aluevaraukset suunnittelualueella:

<b>AL</b>	<b>Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue.</b>
<b>AV</b>	<b>Asuin- ja kasvitarharakennusten korttelialue.</b>
<b>ATY</b>	<b>Asuinrakennusten ja ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomien teollisuusrakennusten korttelialue.</b>
<b>KL-3</b>	<b>Liikerakennusten korttelialue.</b> Maanpinnantasoon saa rakentaa enintään 30 % tontin pinta-alasta.
<b>TTV</b>	<b>Yhdistettyjen teollisuus- ja varistorakennusten korttelialue.</b>
<b>VP</b>	<b>Puisto.</b>
<b>VL</b>	<b>Lähivirkistysalue.</b>
<b>LR</b>	<b>Rautatiealue.</b>
<b>LYT</b>	<b>Yleinen tie vierialueineen.</b>
<b>V-1</b>	<b>Luonnontilassa säilytettävä puistoalue.</b>



Ote ajantasa-asemakaavasta.

### **Rakennusjärjestys**

Rakennusjärjestys on tullut voimaan vuonna 2002.

### **Kiinteistörekisteri ja tonttijako**

Kaava-alue kuuluu maanmittauslaitoksen ylläpitämään kiinteistörekisteriin. Kaava-alueella on ohjeellinen tonttijako.

### **Pohjakartta**

Pohjakarttana on Kiuruveden kaupungin ylläpitämä numeerinen asemakaavan pohjakartta.

### **Rakennuskiellot**

Kiuruveden tekninen lautakunta on määrännyt 23.9.2008 § 50 suunnittelualueelle rakennuskiellon, kunnes asemakaavan muutoksen hyväksymispäätös on saanut lainvoiman, kuitenkin enintään kahdeksi vuodeksi. Rakennuskieltoa on jatkettu teknisen lautakunnan päätöksellä 21.9.2010 § 64 1.10.2012 saakka.

### **Muut päätökset, suunnitelmat ja ohjelmat**

Asemakaavamuutostyössä huomioidaan suunnittelualuetta koskevat päätökset, selvitykset, suunnitelmat ja ohjelmat. Lisäksi huomioidaan olevat lähtötiedot mm. rakennetusta ympäristöstä sekä luontoarvoista.

Asemakaavatyön yhteydessä on tutkittu alueen maaperä ja rakennettavuus suunnittelualueen itäosassa Vehkatien - Kirkkoharjuntien ja rautatien risteysalueen itäpuolella sekä Tulotien varrella rakentamattomilla tonteilla asemakaavan vaatimalla tarkkuudella. Myös asema-alueen inventointi pihojen osalta on päivitetty ja täydennetty, lisäksi on selvitetty Vehkatien alueen liikennejärjestelyjen vaihtoehdot ja rataliikenteen määriä, kuljetettavia aineita sekä liikennemäärien kehitystä.

Oy VR-Rata Ab on laatinut Ratahallintokeskuksen toimeksiannosta Iisalmi-Ylivieska-rataosuuden tarveselvityksen ja Kiuruveden liikennepaikan ratasuunnittelun. Erillistä luontoselvitystä alueella ei laadita, sillä suunnittelualue on kokonaisuudessaan rakennettua taajamaympäristöä.

### Suunnittelua koskevat, alueelle laaditut selvitykset

- Vehkatien alueen liikennejärjestelyjen vaihtoehdot (Pöyry Environment Oy, 2009)
- Iisalmi-Ylivieska-rataosuuden tarveselvitys ja Kiuruveden liikennepaikan ratasuunnittelu (Ratahallintokeskus, Oy VR-Rata Ab, 2009)
- Asemanseudun kulttuuriympäristöselvitys (Pöyry Environment Oy, 2009)
- Maaperä ja rakennettavuus Vehkatien-Kirkkoharjuntien ja rautatien risteysalueen itäpuolella sekä Tulotien varrella rakentamattomilla tonteilla (Pöyry Environment Oy, 2008)
- Kiuruveden meluselvitys (WSP Finland Oy, 2008–2009)
- Kiuruveden kulttuuriympäristö ja hoito (Hanna Oijala – Mirja Nuutinen, Kiuruveden kaupunki, 2002)
- Paikallisteiden 16079 ja 16082 järjestelyt Kiuruveden taajamassa (Savo-Karjalan tiepiiri, 1998)
- Tasoristeysten turvallisuus Iisalmi-Ylivieska-rataosuudella (RHK/VTT, 2005)
- Rautatieonnettomuuksia ja vaaratilanteita. Kuolemaan johtaneita tasoristeysonnettomuuksia. (Onnettomuustutkintakeskus 2/2009).

### Muut suunnitelmat ja aineistot

- Maapoliittinen ohjelma 2005–2008. Rautatieaseman alueen asemakaavan saneeraus on maapoliittisessa ohjelmassa ajoitettu vuosille 2009 – 2010
- Kiuruveden liikenneturvallisuussuunnitelma (2005)
- Pohjois-Suomen rataverkon tavaraliikenteen kehittäminen (Ratahallintokeskus, 2007)

- Pohjois-Savon kaupallinen palveluverkko 2006, Maakuntakaavan palveluselvitys, Vähittäiskaupan suuryksiköiden ja tilaa vaativan erikoiskaupan kehitysmahdollisuudet (Tuomas santasalo Ky, 2006)
- Pohjois-Savon kaupallinen palveluverkko 2006, Kaupan keskukset ja kehitysmahdollisuudet (Tuomas Santasalo Ky, 2006)

### **Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista**

Valtioneuvosto päätti maankäyttö- ja rakennuslain 22 §:n mukaisista valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista 30.11.2000, ja päätös tuli lainvoimaiseksi 26.11.2001. Päätöksessä tavoitteet on jaettu kuuteen asiakokonaisuuteen: 1) toimiva aluerakenne, 2) eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu, 3) kulttuuri- ja luonnonperintö, virkistyskäyttö ja luonnonvarat 4) toimivat yhteysverkot ja energiahuolto 5) Helsingin seudun erityiskysymykset 6) luonto- ja kulttuuriympäristöinä erityiset aluekokonaisuudet.

Valtioneuvosto päätti 13.11.2008 valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkistamisesta. Tarkistuksen kohteena oli valtioneuvoston vuonna 2000 tekemä päätös. Päätöstä on tarkistettu tavoitteiden sisällön (luvut 4.2–4.7), voimaantulon ja toimeenpanon (luku 8) sekä muutoksenhaun (luku 9) osalta. Muilta osin, kuten tavoitteiden oikeusperustan ja oikeusvaikutusten osalta, vuoden 2000 päätös jää voimaan. Tarkistuksen pääteemana on ollut ilmastonmuutoksen haasteisiin vastaaminen. Lisäksi tavoitteiden vaikuttavuutta on lisätty täsmentämällä tavoitemuotoiluja sekä vahvistamalla niiden velvoittavuutta. Tarkistetut tavoitteet tulivat voimaan 1.3.2009.

Tässä kaavahankkeessa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden teemoista tulevat tarkasteltavaksi suunnittelualan kokonaisuuden osalta eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu. Toimivia yhteysverkostoja käsitellään kun tarkastellaan olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja tutkitaan mahdollisia korvaavia vaihtoehtoja. Kulttuuriympäristöinä erityiset aluekokonaisuudet tulevat esille mietittäessä asema-alueen rautatiemiljöön uudiskäyttöä. Teemat on esitetty tarkemmin osallistumis- ja arviointisuunnitelman kohdassa ”Alustavat tavoitteet”.

## 4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

### 4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve

Maapoliittiseen ohjelmaan liittyvässä kaavoitusohjelmassa on varauduttu asemakaavan saneeraukseen taajaman osayleiskaavan pohjalta. Taajaman osayleiskaava on hyväksytty v. 2005. Maapoliittinen työryhmä tarkisti kaavoitusohjelman toteuttamisjärjestyksen 30.8.2006 ja päätti esittää keskustan alueen asemakaavan saneerauksen käynnistämistä vuonna 2008.

### 4.2 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

Kiuruveden kaupungin tekninen lautakunta päätti asemakaavan muutoksen käynnistämisestä 23.9.2008.

### 4.3 Osallistuminen ja yhteistyö

#### 4.3.1 Osalliset

Osallisilla tulee olla mahdollisuus osallistua kaavaprosessiin sen eri vaiheissa. Osallisia ovat alueen maanomistajat ja asukkaat sekä muut, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa. Osallisia ovat myös viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa kaavoitus käsittelee.

Tässä kaavahankkeessa ovat osallisia:

- maanomistajat
- kaava-alueen ja siihen rajoittuvan alueen asukkaat
- rajanaapurit
- alueen yritykset

Viranomaiset:

- Pohjois-Savon liitto
- Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)
  - ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue
  - liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue
- Museovirasto
- Ylä-Savon SOTE-kuntayhtymän ympäristölautakunta
- Liikennevirasto

Kiuruveden kaupungin hallintokunnat ja tytäryhtiöt:

- tekninen palvelukeskus
- elinkeinopalvelut

Muut:

- VR Group / VR Transpoint, VR Track Oy
- Senaatti-kiinteistöt

- Pohjois-Savon pelastuslaitos /Kiuruveden paloasema
- Savon Voima Oyj
- Vehkatien-Pukkikankaan asukasyhdistys
- alueella toimivat yritykset, yhdistykset ja järjestöt sekä niiden työntekijät

#### 4.3.2 Vireilletulo

Kaavan vireille tulosta ilmoitettiin maankäyttö- ja rakennuslain 63 §:n mukaisesti 1.10.2008 Kiuruvesi – lehdessä ja kaupungin kotisivuilla. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävänä 12.3.- 14.4.2009.

#### 4.3.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt

Asemakaavan muutos laaditaan vuorovaikutteisesti maanomistajan, viranomaisten ja muiden osallisten kanssa. Kaikista merkittävistä kuulemis- ja päätöksentekovaiheista ilmoitetaan kaupungin ilmoitustaululla sekä Kiuruvesi-lehdessä ja internetissä (www.kiuruvesi.fi). Maanomistajia informoidaan kirjeitse. Kaava-aineistot pidetään nähtävillä kaupungin teknisessä palvelukeskuksessa.

- 12.3.-14.4.2009 nähtävillä olleesta osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä kulttuuriympäristöselvityksestä saatiin palaute Museovirastolta. Museovirasto ottaa kantaa jatkosuunnittelun yhteydessä tarkentuviin kaavaratkaisuihin.
- Vehkatien tasoylikäytävän liikenneturvallisuuden parantamismahdollisuuksia ja Vehkatien alueen liikenteen järjestelyjä esiteltiin yleisötilaisuudessa 16.6.2009. Esillä olleista liikennejärjestelyvaihtoehdoista läsnä olleet asukkaat kannattivat yksimielisesti vaihtoehtoa VE 2 siten, että raskas liikenne ohjattaisiin Vehkatien alueelta muualle.
- 7.10.2010 neuvottelu VR Cargon, VR Yhtymän ja Pohjois-Savon ELY-keskuksen kanssa Vehkatien alueen liikennejärjestelyvaihtoehdoista.
- Helmikuu 2011 neuvotteluja Vehkatien alueen maanomistajien kanssa.

#### Viranomaisyhteistyö

Pohjois-Savon ympäristökeskuksen kanssa viranomaisneuvotteluja on pidetty seuraavasti:

Aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu 29.1.2009.

Neuvottelussa tuli esille seuraavia seikkoja:

- Ympäristökeskuksen palautteen mukaan OAS:ssa on pohdittava, miten laajalle alueelle kaavamuutoksella on vaikutuksia: kaupan suuryksikkö, rata, liikenne ym. Aluerajaus on mietittävä tilanteen mukaan. Arvioitavien vaikutusten lista on ylimalkainen ja suppea. Erityiset ongelmakohtat on nostettava esille. Vaikutusten merkittävyyden arviointi on tärkeää, samoin vaihtoehtojen vaikutusten arvi-

ointi on kirjattava. Millaisia vaikutus selvityksiä on tarkoitus laatia, mm. liikenteen ja kaupan osalta?

- Päivitetyt VAT-tavoitteet on huomioitava, samoin VAT on nostettava esiin kaavan lähtökohdissa, tavoitteissa, suunnittelussa ja vaikutustenarvioinnissa. Ympäristönsuojelutavoitteita ei ole kerrottu. Tehtyjen selvitysten lisäksi tulee kertoa, mitä selvityksiä tehdään ja miten, esim. melu- ja värinäselvitykset. Luonnon ympäristön osalta riittää se, mitä kulttuuriympäristöselvityksen yhteydessä on tehty.
- Kulttuuriympäristöselvitys asema-alueesta on hyvä asia. Kaavatyön edetessä esitetään ratkaisuja alueen konkreettiseen hoitoon. Ajankohtaisia ongelmia ovat pihoilla olevat sähkölinjat ja niiden suoja-alueella olevat puut, katualueelle kaatuva syreeniaita ja asemarakennusten piha-alueella oleva taajaman eteläosaa kuivattava avokanava, jonka huolto tonttialueella on vaikeaa.
- Asema-alueen inventointikortit tulisi päivittää rakennuksissa tehtyjen korjausten takia, lisäksi alueen käytössä on kuultava etukäteen Museovirastoa. Alueen käytöstä tulisi laatia suunnitelma, josta selviävät mm. pysäköintipaikkojen sijoittelu (tarve n. 5 ap), odotustilakatoksen sijoittelu ja sopivuus ympäristöön, sekä asemarakennuksen tuleva käyttötarkoitus esimerkiksi asuin-, liike- ja toimistokäytössä. Käytöstä poistetuissa asemarakennuksissa toimii muualla esim. kahviloita ja käsityöläisateljeita. Raideliikenteen melun rajoittavuus asumiskäytölle tulee tutkia.
- Junaradan liikenne tulee kasvamaan mm. Talvivaaran kaivosliikenteen sekä radan sähköistämisen vuoksi. Liikennemäärien ja melun kasvu tulee huomioida kaavasuunnittelussa.
- Alue on maantien, rautatien ja katujen solmukohta. Vehkatie - Kirkkoharjuntie on ollut olemassa jo ennen rautatietä. Tielaitos on tehnyt tarveselvityksen 1998 alueen tiejärjestelyistä. Rekkaliikenne kulkee aseman terminaali-alueen läpi reittiä Topintie-terminaali-Vehkatie ja edelleen Vehkatietä etelään Pielavedentielle tai pohjoiseen tasoristeyksen kautta Ratakadulle. Rautatien ongelmapaikkoja taajamassa on 4 tasoylikäytävää: Martikkala (Niemistenkadun jatke), Porttila (viljely), Tiilitehdas (Vehkatien-Kirkkoharjuntien väli) ja Nousiainen (asuintalo). Taajamaan etelästä tuleva liikenne ei saa jäädä yhden ylikäytävän varaan. Mikäli Tiilitehtaan tasoristeykseen tulisi eritaso ja Martikkalaan puolipuumiratkaisu, olisi taajaman sisääntuloturvallisuus turvattu. Ajoneuvoliikennettä mitattiin viime vuonna Vehkatiellä noin 700 ajoneuvoa /vrk., v. 1998 noin 1000.
- Liikenneturvallisuutta uhkaavia paikkoja alueella ovat tasoristeys ja Pielavedentien liittymä, jossa on huonot näkymät. Pöyry Environment Oy:n liikenneselvityksessä Vehkatien alueelle esiteltiin kaksi alustavaa vaihtoehtoa: Ensimmäisessä vaihtoehdossa Tiilitehtaan tasoristeykseen rakennetaan yli- tai alikulkusilta ja tie muutetaan kevyen liikenteen väyläksi. Samalla Pielavedentien liittymä poistetaan ja liikennöinti Vehkatielle ohjataan Timontien jatkeen kautta. Toisessa vaihtoehdossa Tiilitehtaan tasoristeykseen rakennetaan ajoneuvoliikenteen yli- tai alikulkusilta ja Pielavedentien liittymää parannetaan. Vaihtoehtojen paremmuutta tutkitaan kaavatyön edetessä.



Ennen kaavaluonnoksen nähtäville asettamista pidettiin viranomaisneuvottelu 3.5.2011, jossa esille tulivat mm. seuraavat asiat:

- Museoviraston kannanotossa todettiin, että asema-alueen rakennusten ja ympäristön suojelutarpeet on otettu riittävän hyvin huomioon, lukuun ottamatta vesitornin ja tavaramakasiinin alueita, jotka ovat LR-alueella ja jääneet korttelikohtaisten suojelutavoitteiden ulkopuolelle. Päätettiin, että ko. LR-alueelle laaditaan suojelumerkintä joka tuo alueen arvot esille, mutta ei estä rata-alueella tehtäviä parannustöitä.
- Edellytettiin, että selvitetään rautatieliikenteen aiheuttama tärinä liikerakentamiseen osoitetussa korttelissa 5 ja asema-alueella korttelissa 8. Samoin vaadittiin tietoja vaarallisten aineiden kuljetuksista ko. rataosuudella ja niistä aiheutuvista riskeistä.
- Liikenteen osalta kaivattiin arviota mahdollisen vähittäiskaupan suuryksikön rakentamisen aiheuttamasta liikennemäärän kasvusta ja vaikutuksista lähialueen asutukseen ja keskustan muihin palveluihin.
- Todettiin, että liikenneturvallisuus paranee, kun radan alittava kevyenliikenteen väylä toteutuu ja raskas liikenne poistuu Vehkatieltä. Tosin Vehkatien liikennemäärä, noin 1000 ajoneuvoa / vrk näkyy Pielavedentien ja Tulotien liikennemäärissä.
- Terminaalialueelle kaivattiin rakennusoikeutta mahdollisia varastorakennuksia varten. Todettiin, että rakentaminen on syytä määritellä tulevaisuuden tarpeiden mukaan.
- Terminaalialueen liikenteen osalta kaava on tehty alueen toimijoiden hyväksymän liikennejärjestelysuunnitelman mukaisesti ja siinä on otettu huomioon myös radan tarvitsemat laajennusalueet.
- Havainnekuva on tehtävä liikekorttelista 5.

Kaavaehdotuksen nähtävillä olon (9.1. – 9.2.2012) jälkeen pidettiin viranomaisneuvottelu 4.5.2012, jossa käsiteltiin ehdotusvaiheen lausuntoja ja kortteliin 5 osoitettavia kaupallisia palveluita ja rakennusoikeutta. Neuvottelussa sovittiin seuraavaa:

- Korttelin 5 tonteille 2 ja 3 on määriteltävä mitä kaupallisia palveluja sinne sijoitetaan, päätettiin jättää päittäistavarakauppa pois mahdollisista toiminnoista.
- Kun toiminnot on saatu kaavassa määriteltyä, arvioidaan niiden vaikutukset kaavaselostukseen.
- Mitoitetaan korttelin rakennusoikeudet uudelleen.

## 4.4 Asemakaavan tavoitteet

### 4.4.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

#### Ylä-Savon maakuntakaavan asettamat tavoitteet

Tavoitteena on varautua taajamien kehittämiseen vuoteen 2020 siten, että taajamia elvytetään ja niiden asukasmäärää voidaan kasvattaa sekä asutusta suunnata kokonaisuuden kannalta edullisimmille alueille. Mitoituksellisesti ei aluerajausten laajentamiseen ole tarvetta. Kuntakeskusten asuinalueiden tiivistäminen kuitenkin johtaisi rakentamisen suuntautumiseen yhä enemmän taajamien lievealueille.

Mikäli kaavojen laajentamisen sijasta taajamien ympäristön laatua parannettaisiin ja rakentamista ohjattaisiin nykyisten kaavojen rakentamattomille alueille, merkitsisi se oleellista säästöä kunnallistekniikan, palvelujen ym. investoinneissa. Vastaavasti se merkitsisi eheämpää taajamarakennetta, säästöä liikennöintikustannuksissa ja myös viihtyisämpää asuinympäristöä.

Aseman seudun asemakaavamuutoksen ja – laajennuksen myötä Kiuruveden asemakaava-alueetta laajennetaan rautatiealueen itäpuolelle siinä määrin kuin ratapihajärjestelyt ja Vehkatien liikenneratkaisut edellyttävät. Asemakaavan muutoksella pyritään tarkistamaan alueiden käyttötarkoituksia vastaamaan toteutunutta tai tavoiteltavaa maankäyttöä sekä parantamaan alueen liikenneturvallisuutta.

#### Pohjois-Savon maakuntakaavan asettamat tavoitteet

Tavoitteena on varautua taajamien kehittämiseen vuoteen 2020 siten, että taajamia elvytetään ja niiden asukasmäärää voidaan kasvattaa sekä asutusta suunnata kokonaisuuden kannalta edullisimmille alueille. Mitoituksellisesti ei aluerajausten laajentamiseen ole tarvetta. Kuntakeskusten asuinalueiden tiivistäminen kuitenkin johtaisi rakentamisen suuntautumiseen yhä enemmän taajamien lievealueille.

Mikäli kaavojen laajentamisen sijasta taajamien ympäristön laatua parannettaisiin ja rakentamista ohjattaisiin nykyisten kaavojen rakentamattomille alueille, merkitsisi se oleellista säästöä kunnallistekniikan, palvelujen ym. investoinneissa. Vastaavasti se merkitsisi eheämpää taajamarakennetta, säästöä liikennöintikustannuksissa ja myös viihtyisämpää asuinympäristöä.

Aseman seudun asemakaavamuutoksen ja – laajennuksen myötä Kiuruveden asemakaava-alueetta laajennetaan rautatiealueen itäpuolelle siinä määrin kuin ratapihajärjestelyt ja Vehkatien liikenneratkaisut edellyttävät. Asemakaavan muutoksella pyritään tarkistamaan alueiden käyttötarkoituksia vastaamaan toteutunutta tai tavoiteltavaa maankäyttöä sekä parantamaan alueen liikenneturvallisuutta.

#### Kiuruveden taajaman osayleiskaavan asettamat tavoitteet

Osayleiskaavan keskusta-alueelle asettamien tavoitteiden mukaan suunnittelussa tulisi huomioida seuraavat seikat:

- Puutteellinen kulttuuriympäristökohteiden suojele ajantasaistetaan
- Taajaman kehittämisalueiden ympäristön, kaupunkikuvan, toimintojen ja liikenteen ongelmien selvittäminen
- Savikon seudun ja Tiilitehtaan (Vehkatien) alueen kehittäminen ympäristöllisesti
- Joukkoliikenteen, pyöräilyn ja jalankulun edellytysten parantaminen
- Yhdyskuntarakenteen kehittäminen pääasiassa olevan rakenteen täydentämisellä uusien laajennusalueiden sijaan
- Taajaman sisääntuloalueiden näkymiä ja ympäristöä parannetaan ja kunnostetaan

### **Kaupungin asettamat tavoitteet**

Asemakaavamuutoksen tarkoituksena on:

- Saattaa asemakaava ajan tasalle
- Tarkistaa alueiden käyttötarkoituksia vastaamaan toteutunutta tai tavoiteltavaa maankäyttöä
- Parantaa liikenneturvallisuutta
- Huomioida ratapihan mahdollinen laajentaminen yhteystarpeineen
- Selvittää uuden liikerakentamisen mahdollisuuksia Tulotien varrelle
- Varautua teknisiin tilavarauksiin
- Turvata asemaseudun kulttuuriympäristökohteiden säilyminen

### **Maapoliittisen ohjelman 2005–2008 asettamat tavoitteet**

Maapoliittiseen ohjelmaan liittyvässä kaavoitusohjelmassa Rautatieaseman alueen asemakaavatarkistus on ajoitettu vuosille 2009 -2010, ja alueen mahdollinen täydennysrakentaminen voidaan aloittaa 2011. Rautatieaseman seudun asemakaavamuutoksen keskeiset toimenpiteet ovat:

- Asemakaava vuodelta 1967 - 1977 saatetaan ajan tasalle
- Tulotien seutu varataan palveluille ja kaupalle
- Kaavassa otetaan huomioon ratapihan järjestelyt ja rautatien alikulku sekä alueen kulttuurihistoriallinen luonne
- Ratakatu parannetaan ja alueella tehdään kunnallistekniikan muutostöitä.

Uudessa, vuodet 2009 – 2012 käsittävässä maapoliittisessa ohjelmassa on asetettu suunnittelualueelle seuraavia tavoitteita:

- Vehkatien alueen liikennejärjestelyjen parantaminen (liikenneturvallisuushanke)
- Taajamarakennetta eheytetään edistämällä rakentamattomien tonttien saamista rakentamisen piiriin

### **Viranomaisten esittämät tavoitteet**

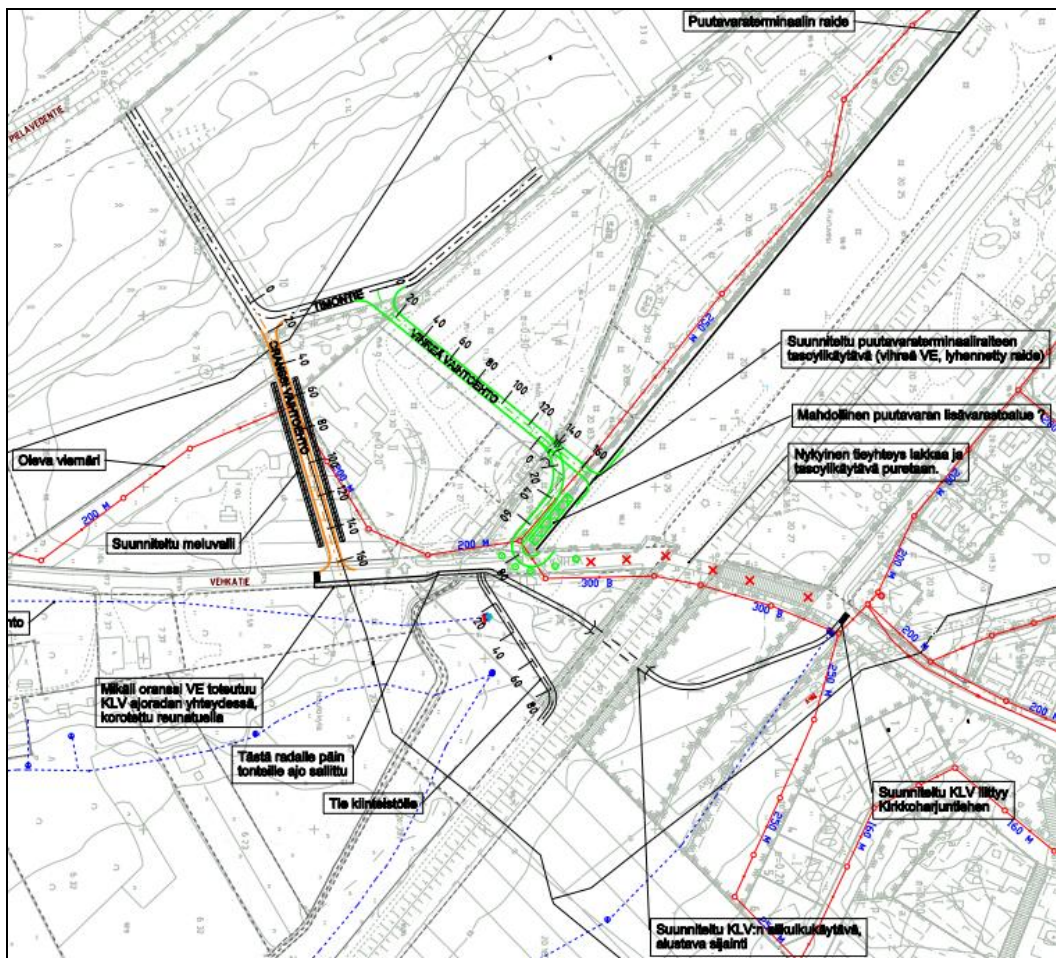
Viranomaisten esittämiä tavoitteita aloitusvaiheen viranomaisneuvottelussa:

- huomioitava alueen kulttuuriympäristökohteet ja niiden suojele
- huomioitava melualueet, melulle altistuminen ja mahdolliset muut ympäristöriskit
- huomioitava kaavamuutosalueelle mahdollisesti sijoittuvat pilaantuneet maa-alueet
- huomioitava alueen hulevedet
- asemakaavamuutoksen ja -laajennuksen vaikutusalue

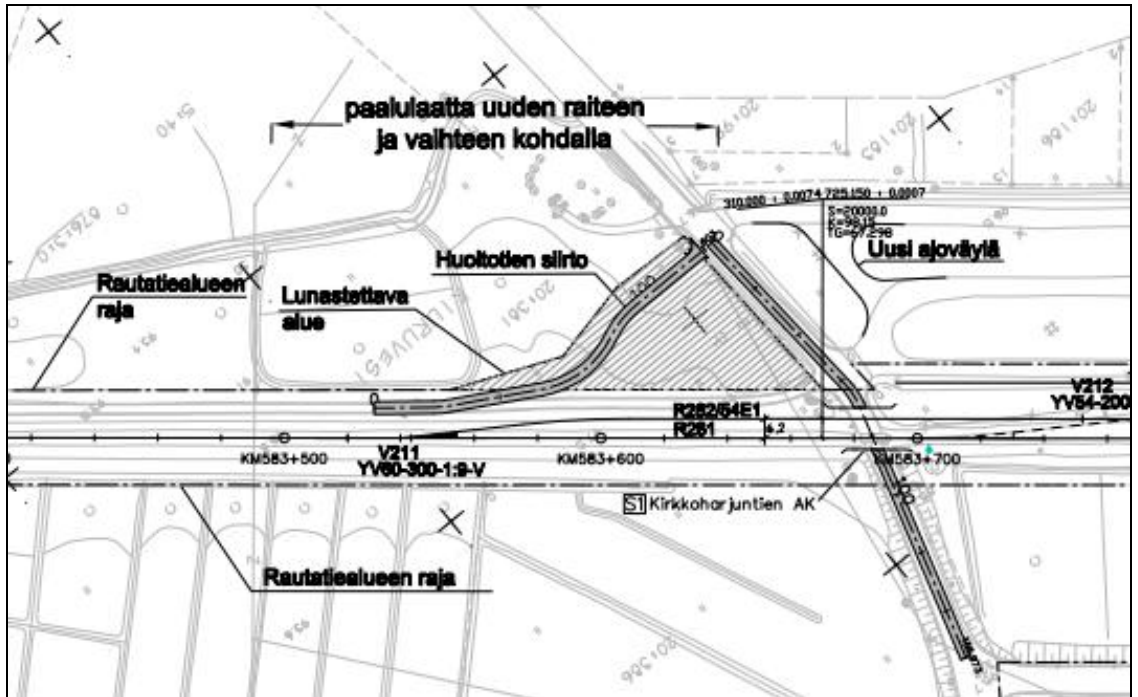
## 4.5 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

### 4.5.1 Alustavien vaihtoehtojen kuvaus ja karsinta

Asemakaavan muutostyön vaihtoehtoja pohdittaessa päähuomio on kiinnittynyt puutavaraterminalin ja ratapihan alueiden suunnitteluun ja niiden liikennejärjestelyihin. Oy VR Rata Ab:n Kiuruveden liikennepaikan ratasuunnitelmissa on esitetty kaksi vaihtoehtoa ratapihan laajentamisesta. Pöyry Finland Oy on tehnyt Vehkatien alikulkua ja puutavaraterminalin liikennejärjestelyjä koskevia vaihtoehtoisia suunnitelmia (liite 7), joista on neuvoteltu Kiuruveden kaupungin ja alueen toimijoiden sekä lähialueiden asukkaiden kanssa. Kuulemisten jälkeen on päädytty liikennejärjestelyjen osalta alla esitettyihin vaihtoehtoihin. Asemakaavaehdotus on tehty vihreän vaihtoehdon pohjalta, jossa ajoyhteys puutavaraterminalista Vehkatielle on suljettu ja osoitettu uusi ajoyhteys kuormausrateen yli ja varastorakennusten korttelialueen läpi Timontielle ja edelleen Pielavedentielle. Vehkatie jää palvelemaan alueen asukkaiden liikennettä. Luonnoksessa oli osoitettu kevyenliikenteen alikulkutunneli ao. suunnitelmaluonnoksen mukaisesti, mutta sitä on korjattu saatujen lausuntojen perusteella niin, että alikulkutunneli on siirretty ehdotuksessa nykyisen Vehkatien tasoristeyksen kohdalle rataosan yleissuunnitelman mukaiseen paikkaan. Rautatiealueen laajenemiselle on myös osoitettu em. yleissuunnitelman mukainen tilavaraus kaavaehdotuksessa.



Ratapihan puutavaraterminalin liikennejärjestelyt, luonnos 14.1.2011 Pöyry Finland Oy.



Ote Ylivieska-lisalmi-Kontiomäki rataosan yleissuunnitelmakartasta, Liikennevirasto 2011.

Myös kortteliin 5 tulevan uuden liiketontin (KM-3) osalta on mietitty vaihtoehtoja jaetaan tontti kahteen osaan vai pidetäänkö se yhtenäisenä. Kaavaehdotuksessa se on jaettu ohjeellisella tontinrajalla kahdeksi tontiksi. Lisäksi korttelin maankäyttöä on mietitty kaupallisten palveluiden osalta. Vaihtoehtoina on esitetty mahdollisuutta sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkö myös korttelin tonteille 2 ja 3, mutta siitä vaihtoehdosta luovuttiin viranomaisneuvottelun 4.5.2012 jälkeen ja päädyttiin kaavamerkintään, joka sallii paljon tilaa vaativan erikoistavarakaupan tonteille, mutta ei vähittäiskaupan suuryksikköä (päivittäistavarakauppa).

### Lähtökohdat kaavatyölle

- Kaavamuutoksella saatetaan asemakaava ajan tasalle
- Parannetaan liikenneturvallisuutta
- Huomioidaan mahdollinen ratapihan laajentaminen yhteystarpeineen
- Selvitetään uuden liikerakentamisen mahdollisuuksia Tulotien varrelle
- Varaudutaan teknisiin tilavarauksiin
- Turvataan asemanseudun kulttuuriympäristökohteiden säilyminen

### Kaavamuutoksen vaikutukset

Kaavamuutoksen on ajateltu vaikuttavan pääosin positiivisesti suunnittelualan maankäyttöön ja siinä tällä hetkellä ilmeneviin ongelmakohtiin. Puutavaran kuljetuksen suunniteltu lisääminen aiheuttaa joka tapauksessa raskaan liikenteen lisääntymistä tehtiinpä kaavamuutos tai ei. Tulevaisuus näyttää toteutuuko vähittäiskaupan suurmyymälä Tulotien varteen, toteutuessaan sen toiminta lisää alueen liikennettä. Alla olevassa taulukossa on esitetty ennakoituja kaavamuutoksen vaikutuksia.

TOIMENPIDE	HYVÄT VAIKUTUKSET	HUONOT VAIKUTUKSET
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kaavamuutoksella saataan asemakaava ajan tasalle</li> <li>• Osoitetaan Vehkatielle kevyen liikenteen alikulku ja siirretään raskas liikenne pois Vehkatieltä</li> <li>• Huomioidaan mahdollinen ratapihan laajentaminen yhteystarpeineen</li> <li>• Selvitetään uuden liikerakentamisen mahdollisuuksia Tulotien varrelle</li> <li>• Varaudutaan teknisiin tilavarauksiin</li> <li>• Turvataan asemanseudun kulttuuriympäristökohteiden säilyminen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Asemakaava vastaa olevaa ja suunniteltua tilannetta</li> <li>• Kiinteistörajat tarkentuvat ja teknisen tilavaraukset huomioidaan</li> <li>• Liikenneturvallisuus paranee merkittävästi ja liikennejärjestelyt selkiytyvät</li> <li>• Alueelle sijoittuvat uudet kaupalliset palvelut tukevat keskustan nykyistä palvelutarjontaa</li> <li>• Kunnan houkuttelevuus teollisuuden ja elinkeinojen investointialueena kasvaa</li> <li>• Asemanseudun kulttuuriympäristökohteiden säilyminen turvataan</li> <li>• Vehkatien alueen meluhäiriöt vähenevät</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Liikenteen määrä lisääntyy maankäytön muutosten ja elinkeinojen / teollisuuden laajenemisen myötä</li> </ul>

#### 4.5.2 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Asemakaavaehdotus on laadittu edellä esitettyjen tavoiteasettelujen sekä Vehkatien alueen liikennejärjestelyjen vaihtoehtoja koskevan suunnitelman (Pöyry Environment Oy, 2009) ja Iisalmi-Ylivieska-rataosuuden tarveselvityksen ja Kiuruveden liikennepaikan ratasuunnittelun (Ratahallintokeskus, Oy VR-Rata Ab, 2009) sekä rataosan yleissuunnitelman (Liikennevirasto 2010) perusteella.

Kaavoituksen seurantaryhmä on käsitellyt kaavaluonnosta 23.3.2011 ja antanut vähäisiä tarkennuksia aluerajauksiin ja kaavamääräyksiin.

#### Mielipiteet ja niiden huomioonottaminen

Yhteenvedo asemakaavaluonnoksesta saaduista lausunnoista ja mielipiteistä sekä vastineet niihin ovat liitteessä 2.

Yhteenvedo asemakaavaehdotuksesta saaduista lausunnoista sekä vastineet niihin ovat liitteessä 3. Kaavaehdotuksesta ei saatu muistutuksia.

#### 4.5.3 Suunnitteluvaiheen käsittelyt ja päätökset

- Kaavoituspäätös (tekninen lautakunta) 23.9.2008, § 49
- Vireilletuloilmoitus (Kiuruvesi -lehti) 1.10.2008

- Viranomaisneuvottelu (aloitusvaihe) 29.1.2009
- Osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtäville asettaminen 12.3.-14.4.2009
- Kaavoituksen seurantaryhmän kokous 23.3.2011
- Viranomaisneuvottelu 3.5.2011
- Luonnoksen nähtävilleasettamispäätös (tekninen lautakunta) 21.6.2011 § 33
- Luonnos nähtävillä 1. – 30.8.2011
- Kaavoituksen seurantaryhmän kokous 22.11.2011
- Ehdotuksen nähtävilleasettamispäätös (tekninen lautakunta) 13.12.2011 § 76.
- Kaavaehdotus nähtävillä 9.1. – 9.2.2012
- Kaavoituksen seurantaryhmä 30.3.2012
- Viranomaisneuvottelu 4.5.2012
- Ehdotuksen nähtävilleasettamispäätös (tekninen lautakunta) 29.5.2012
- Kaavaehdotus nähtävillä 6.6.- 5.7.2012
- Viranomaisneuvottelu 28.9.2012
- Asemakaavan käsittely teknisessä lautakunnassa 9.10.2012 § 56
- Asemakaavan käsittely kaupunginhallituksessa 15.10.2012 § 240
- Asemakaava hyväksytty kaupunginvaltuustossa 29.10.2012 § 54

## 5 ASEMAKAAVAN KUVAUS

### 5.1 Kaavan rakenne

Asemakaavan muutosalue on jo nykyisellään kiinteä osa taajamarakennetta. Merkittävin täydennysrakentaminen osoitetaan kortteliin 5, joka on nyt muutettu kokonaan liikeraikentamisen käyttöön soveltuvaksi. Kortteliin on otettu lisäaluetta rautatien liikennealueesta. Vanha asemamiljöo saa tarpeelliset suojelumerkinnot ja käyttötarkoitusta on muutettu asumiseen ja pienimuotoiseen liiketoimintaan soveltuvaksi. Alueelle ei osoiteta uudisrakentamista. Rautatien liikennealueen Sahan teollisuusalueen puoleinen osa, joka jo nykyisin toimii puutavaraterminaalina, osoitetaan tavaraliikenneterminaalin korttelialueeksi. Kevyenliikenteen ratkaisussa säilytetään kulkuyhteys keskustan ja Vehkatien alueen välillä. Yhteyden liikenneturvallisuutta lisätään radan alittavalla tunnelilla.

Nykyisessä asemakaavassa ja yleiskaavassa osoitettu tieyhteys Ratakadun jatkeeksi Kukkomäentien suuntaan on poistettu, koska sen toteutuminen on käytännössä hyvin epävarma. Maantien alueeksi voimassaolevassa kaavassa osoitettu alue on nyt maa- ja metsätalousaluetta. Samoin kortteli 2 on poistettu ja sillä oleva asuin- ja kasvitariharrakennusten korttelialue on osoitettu nyt maa- ja metsätalous- ja yhdyskuntateknisen huollon ja tavaraliikenneterminaalien korttelialueeksi.

Vehkatien radan alittava osa merkitään kevyenliikenteen väyläksi myös radan lounaispuolella. Vehkatien varteen tontin 8 (TV) ja LTA –alueen rajalle on merkitty ajoneuvo-liittymäkielto. Tällä halutaan estää liikennöinti teollisuus- ja varastoalueelta ja tavaraliikenneterminaalista Vehkatielle.

Asemakaavallisesti muutokset ovat merkittäviä, mutta käytännössä kaavaa muutetaan vastaamaan paremmin nykyisiä toimintoja. Kaavatyön yhteydessä on tehty vähäisiä tarkistuksia kiinteistörajojen ja vanhojen kaavarajojen välillä.

#### 5.1.1 Mitoitus

Kaava-alueen pinta-ala on noin 26 ha. Uutta kaava-aluetta ovat ainoastaan rautatiealueen (LR) noin 0,1 ha:n suuruinen laajennus ja sen viereinen maa- ja metsätalousalue (M) noin 0,2 ha. Uusia rakennuspaikkoja ei kaavassa varsinaisesti osoiteta, ainoastaan jo nykyisin rakennettujen tai rakentamiseen osoitettujen alueiden käyttötarkoituksia muutetaan ja rakennusoikeuksia lisätään. Nämä muutokset tapahtuvat korttelissa 5 ja asema-alueella korttelissa 8. Kortteleiden ja muiden alueiden tarkempaa mitoitusta esitellään seuraavissa kohdissa 5.1.2 Korttelialueet ja 5.1.3 Muut alueet ja lopulliseen kaava-aineistoon liitettävässä asemakaavan seurantalomakkeessa.

#### 5.1.2 Korttelialueet

Pinta-alan ja rakennusoikeuden muutos on merkittävin korttelissa 5, jossa aikaisemmat liiketontti (KL), teollisuus- ja varistorakennusten tontti (TTV) sekä asuin-, liike- ja toimistorakennusten tontti (AL) muutetaan siten, että tontin 1 (Maxi-Makasiinin tontti)



kaavamerkinnäksi tulee KM-2, liikerakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön, rakennusoikeus  $e=0,25$  eli  $6727 \text{ k-m}^2$  ja kerrosluku II. Tontilla sallitaan myös polttoaineen jakeluasema. Korttelin tontit 2 ja 3 saavat kaavamerkinnän KM-3, liikerakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa paljon tilaa vaativan erikoistavarakaupan myymälätiloja, mutta ei päivittäistavarakauppaa. Rakennusoikeudeksi tulee  $e=0,20$  eli  $4787 \text{ k-m}^2$  ja kerrosluvuksi II. Tonttijako on korttelin 5 tonteilla 2 ja 3 ohjeellinen. Korttelin pinta-ala on noin 5,1 ha, lisäaluetta kortteliin on otettu rautatiealueesta noin 1,5 ha.

Kaava edellyttää pysäköintipaikkoja korttelin 5 liiketonteille 1 ap/50  $\text{k-m}^2$ . Enimmillään tämä 135 autopaikkaa tontilla 1 ja tonteilla 2 ja 3 yhteensä 96.

Kortteliin 5 sijoittuvat kaupalliset toiminnot ovat tulevaisuudessa alueen suurin työllistäjä. Tilaa vaativan kaupan yksikön / yksiköiden toteutuminen merkitsee uusia työpaikkoja samoin kuin mahdollinen olemassa olevan päivittäistavarakaupan laajentuminen. Voimassa olevassa yleiskaavassa ko. alue on yksityisten palvelujen ja hallinnon aluetta (PA) ja maakuntakaava sallii vähittäiskaupan suuryksikön sijoittamisen alueelle. Museoviraston likimääräisessä rajauksessa aseman kulttuuriympäristön rajausta ylittää korttelin 5 alueelle. Nyt asemakaavan laadinnan yhteydessä rajausta tarkennetaan ja se osoitetaan vain LR-alueelle ja kortteliin 8, missä todelliset arvokohteet ja – ympäristöt sijaitsevat. Korttelin 5 LR-alueen puoleiselle rajalle osoitetaan istutettavan alueen osan lisäksi istutettava puurivi, rajaamaan liikekorttelia asema-alueesta. Korttelissa 5 liikerakennukset sijoitetaan tonteilla 2 ja 3 Tulotien puoleiseen rakennusalan rajaan, jotta niiden etäisyys tärinää aiheuttavasta radasta olisi mahdollisimman suuri. Tonttien rautatien puoleiselle rakennusosalalle voidaan sijoittaa rakennuksia, jotka eivät ole alttiita tärinälle, kuten varastorakennukset ja katokset. Kaavaehdotuksen toisen nähtävillä olon jälkeen kaavaan on lisätty Pohjois-Savon ELY-keskuksen vaatimuksesta seuraavat korttelia 5 koskevat rakentamisohjeet:

*Tonteilla on ulkoarastointi kielletty, varastointi tulee osoittaa katoksiin tai varastorakennuksiin.*

*Lastausalueita ei saa sijoittaa rakennuksen Tulotien puoleiselle sivulle.*

*Pysäköintialueet tulee erottaa istutuksin muusta piha-alueesta. Rakennusluvan yhteydessä on esitettävä tontin istutus- ja aitaamissuunnitelma.*

*Rakennusten pitkät julkisivupinnat tulee jäsenellä pienempiin osiin. Jäsentely voi tapahtua esim. käyttämällä erilaisia julkisivumateriaaleja.*

*Tonteilla tulee käyttää yhtenäisiä valaistusratkaisuja. Piha-alueen valaisimia käytettäessä on varmistettava, etteivät ne aiheuta häikäisyä Tulotien varren asuinalueelle.*

*Osalle korttelin rautatienpuoleisesta sivusta on määrätty istutettavaksi puita. Puut voivat olla esim. puistolehmuksia tai Terijoen salavia. Istutusalueen tavoitteena on luoda pehmeä viherkaista kulttuurihistoriallisesti arvokkaan rautatiealueen ja uuden liikekorttelin väliin*

Kortteli 8 on muodostettu asema-alueen rakennuksista, lukuun ottamatta makasiinia ja vesitornia, jotka jäävät rautatiealueelle. Aseman päärakennuksen tontti merkitään asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi (AL), pinta-ala 0,5 ha ja rakennusoikeutta nykyisille rakennuksille yhteensä  $700 \text{ k-m}^2$ . Alueen kaksi muuta asuinrakennusta piha-piireineen osoitetaan asuinpienalojen korttelialueeksi (AP), pinta-ala 1,1 ha ja rakennusoikeutta nykyisten rakennusten vaatimat  $435 \text{ k-m}^2$ . Asema-alueen uudiskäyttöä parantamaan on korttelissa sallittu uusien, päärakennusten käyttöä palvelevien talousra-

kennusten rakentaminen tonteille, kerrosala enintään 80 k-m<sup>2</sup>. Asema-alue on valtakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen kohde, siksi sille on annettu ympäristön säilyttämiseen velvoittava kaavamerkintä /s-3. Korttelin rakennukset on merkitty suojeltavan rakennuksen merkinnöillä sr-7 ja sr-8 ja tarkemmat suojeluun liittyvät kaavamääräykset on annettu Museoviraston ohjeiden mukaisesti. Kortteli sijaitsee kokonaan rautatien melualueella, siksi asuinrakennuksille on osoitettu määräys ikkunoiden ja muiden rakenteiden ääneneristävytydestä liikennemelua vastaan (35 dBA).

Korttelin 1 teollisuus- ja varastorakennusten tontti (TV) kasvaa noin 200 m<sup>2</sup>. Pinta-ala on 2,2 ha, tehokkuusluku 0,30 antaa rakennusoikeutta noin 6500 k-m<sup>2</sup>, kerrosluku on I. Tontin läpi osoitetaan ajoyhteys tavaraliikenneterminaalialueelta Timontielle. Uutena alueena kortteliin 1 osoitetaan rautatiealueesta erotettu tavaraliikenneterminaalialue (LTA), pinta-ala 4,2 ha. Alue on pääosin nykyistä puutavaraterminaalialueeseen, johon lisäaluetta on otettu entisen Vehkatien alueesta ja nyt lakanneesta korttelista 2. Ajoyhteys tavaraliikenneterminaalialueelta Vehkatielle poistetaan. Kaavassa säilyy ennallaan korttelissa 1 oleva asuinrakennusten ja ympäristöhäiriötä aiheuttamattomien teollisuusrakennusten korttelialue (ATY), pinta-ala noin 1,0 ha, tehokkuusluku on 0,2 ja rakennusoikeus noin 2100 k-m<sup>2</sup>, kerrosluku on II.

Teollisuus- ja varastorakennusten tontti (TV) korttelissa 1 on kasvanut noin 200 m<sup>2</sup>, sen koko pinta-ala on 2,2 ha.

Kortteli 4 on otettu mukaan kaavaan korttelirajan muutoksen takia. Likojoki on haluttu osoittaa yleiselle alueelle ja siksi korttelin 4 tontit on jaettu erilleen kortteleiksi 2 ja 4. Tonttien aluetta on myös otettu Topintien katualueen levennykseen, mutta vastaavasti tontteihin on osoitettu lisäaluetta suojaviheralueesta. Kaavamääräys erillispientalojen kortteli AO, säilyy samoin kuin kerrosluku I ja tehokkuusluku 0,15. Luonnoksen nähtävillä olon jälkeen korttelin 2 aluerajausta on muutettu niin, että tontilla ollut johtoalue ja nyt suojaviheralueen puolelle.

Nykyisessä kaavassa ollut kortteli 2 ja sen asuin- ja kasvitärharakennusten korttelialue lakkaa. Korttelinumero 2 otetaan käyttöön Topintien varren asuintontilla.

### 5.1.3 Muut alueet

Katualuetta kaavassa on noin 1,2 ha. Ratakatua on levennetty parilla metrillä 17 metriin asema-alueen korttelin 8 kohdalla. Tarkoitus on, että asemarakennusten piha-alueella virtaava oja saadaan siirretyksi katualueelle ja näin ollen helpommin hoidettavaksi. Myös kevyenliikenteen väylän rakentamiseen on varauduttu katualuetta leventämällä. Katua reunustava syreeniaita joudutaan siirtämään ja uusimaan. Vehkatien katualuetta on kaavassa noin 0,2 ha. Katualuetta pitkin liikennöidään pumppaamolle, radan varren huoltotielle ja korttelin 1 tontille 9 (ATY). Lisäksi kevyenliikenteen alikulkutunnelista ohjautuu liikenne tälle katuosalle.

Topintien katualue on otettu kokonaan mukaan kaavaan katualueen leventämisen takia.

Timontien ja korttelin 1 tontin 9 välissä ollut puisto (VP) on muutettu paremmin alueen luonnetta kuvaavaksi suojaviheralueeksi (EV), pinta-ala 0,3 ha. Lisäksi Vehkatien var-

rella olevalle jäteveden pumppaamolle on osoitettu oma yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue (ET), pinta-ala noin 0,2 ha.

Maantien aluetta (LT) on otettu kaavaan Valtakadulla noin 0,3 ha ja Pielavedentien alueella noin 0,6 ha. Maantiealueen ja korttelin 5 sekä suojaviheralueen välisiä rajoja on tarkistettu kiinteistötekniisesti oikeaan paikkaan tiealueen rajaan.

Suunnittelualueelle on osoitettu maa- ja metsätalousaluetta (M) radan molemmin puolin yhteensä noin 2 ha.

Voimassa olevassa kaavassa on Ratakadun jatkeena osoitettu yleisen tien (LYT) yhteys Ryönänjoentielle. Tieyhteys on osoitettu myös voimassa olevassa yleiskaavassa. Tämän hetkisen käsityksen mukaan tieyhteyden rakentaminen on hyvin epätodennäköistä eikä sille ole tarvetta uusien rakennusalueidenkaan puolesta. Tältä osin on päädytty yleiskaavasta poikkeavaan ratkaisuun eli yleisen tien alue on poistettu ja muutettu maa- ja metsätalousalueeksi (M).

Luonnontilassa säilytettävää puistoa (V-1) on voimassa olevassa asemakaavassa kaava-alueen länsiosassa korttelin 4 ja Valtakadun välissä noin 1,9 ha ja se on otettu kaavaan alueen rajojen tarkistamiseksi, samalla käyttötarkoitus on muutettu yleiskaavan mukaisesti suojaviheralueeksi (EV). Lähivirkistysaluetta (VL) jää kaava-alueelle yhteensä 0,4 ha.

Rautatiealue (LR) on pienentynyt ja vanhoista asema-alueen rakennuksista sen alueelle ovat jääneet suojelumerkinnällä sr-8 varustetut vesitorni ja makasiini. Rautatiealuetta on jatkettu kaakkoon päin suunnitellun ratapihan laajennuksen takia. Alueen kokonaisala on noin 4,3 ha, mikä sisältää myös makasiinin ja vesitornin ympärillä olevan LR /s alueen. Makasiinin ja vesitornin alue on erotettu varsinaisesta raideliikenteen LR-alueesta ympäristön säilyttämistä edellyttävällä /s-3 –merkinnällä, koska alue kuuluu kulttuuri-historiallisesti arvokkaaseen entisten rautatierakennusten alueeseen.

Kaavassa on osoitettu sekä maanpäälliset että maanalaiset johtoalueet. Korttelin 1 alueella on pilaantuneen maa-alueen rajausta ja kaavamerkintä alueen puhdistamisesta ennen rakentamista. Korttelin 1 alueella samoin kuin radan toisella puolella lähivirkistysalueella, on olemassa olevat Liko-oja (Hirvipuro) ja valtaojat, jotka ovat tärkeitä alueen huilvesien johtamisen kannalta. Ojat on osoitettu kaavassa merkinnällä *alueelle varattava avo-oja*.

Kaavaehdotuksen toisen nähtävillä olon jälkeen kaavakartan määräyksistä on poistettu tarpeettomana merkintä ohjeellisesta yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varatusta alueen osasta, jolla huoltoajo sallittu. Vastaavasti kaavamääräyksiin on lisätty puuttuva ohjeellisen pysäköintialueen merkintä.

## 5.2 Kaavan vaikutukset

Kaavan toteuttamisella on vaikutuksia mm. alueen rakennettuun ympäristöön, liikenteeseen, elinkeinotoimintaan ja asukkaiden elinoloihin. Osa vaikutuksista ulottuu varsinaista suunnittelualuetta laajemmalle. Päivittäistavarakaupan suuryksikön ja tilaa vaativan

kaupan yksikön sijoittumisen vaikutuksia on arvioitu edellä kohdassa 3.2.3. Seuraavassa on arvioitu kaavan pääosin kaavan muiden ratkaisujen vaikutuksia.

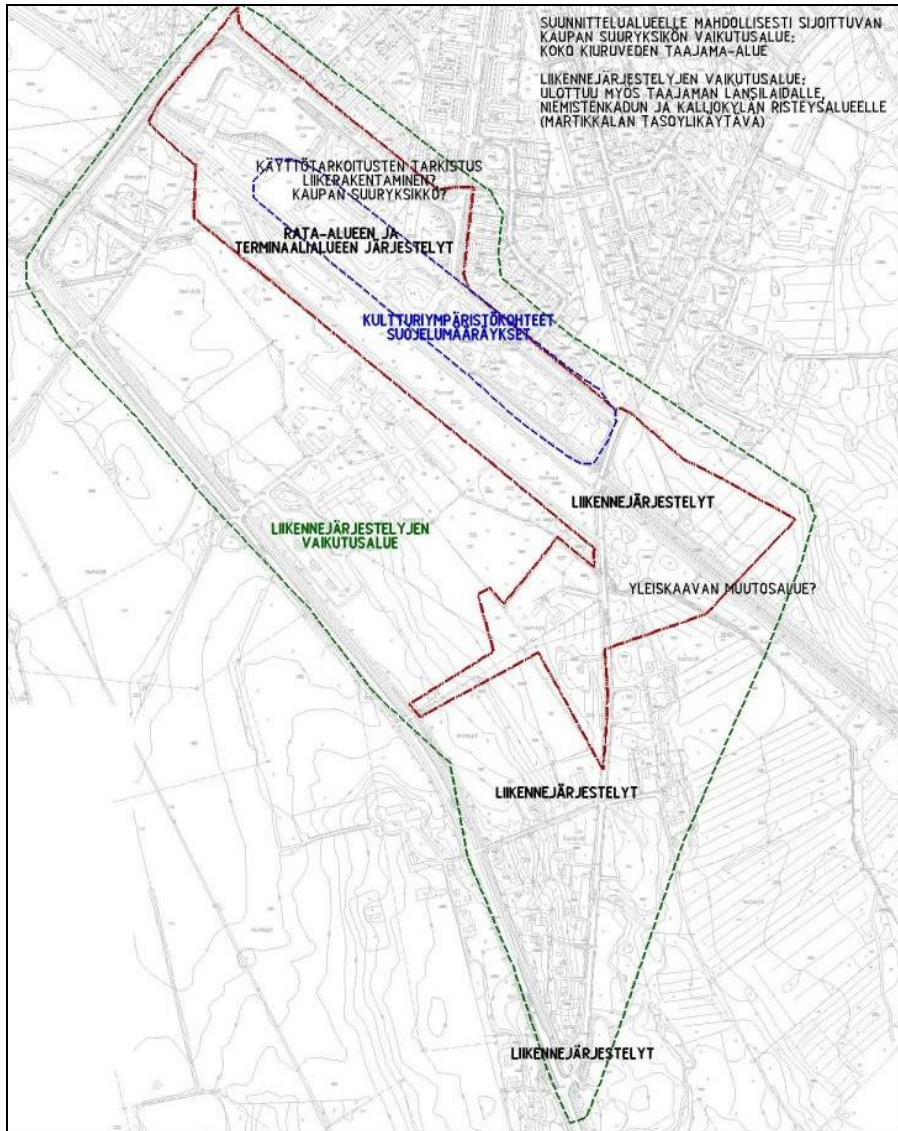
Kaavaa laadittaessa arvioidaan erityisesti vaikutukset:

- yhdyskuntarakenteeseen
  - o yhdyskuntarakenteen tiivistyminen/hajautuminen
- rakennettuun ympäristöön
  - o kulttuuriympäristö
  - o taajamakuva
- elinoloihin ja elinympäristöön
  - o terveys ja turvallisuus
  - o melu ja muut ympäristöhäiriöt
- liikenteeseen
  - o liikenneverkko
  - o liikenteen määrä
  - o kevyen liikenteen järjestämismahdollisuudet
  - o rautatien terminaaliliikenteen järjestämismahdollisuudet
  - o liikenneturvallisuus
- talouteen ja kaupankäyntiin
  - o palvelujen saatavuus
  - o liikenneverkon rakentamiskustannukset

Lisäksi arvioidaan tarvittavilta osin vaikutukset:

- maisemaan ja luontoon
- sosiaaliin oloihin ja kulttuuriin
- teknisen huollon järjestämiseen
- eri väestöryhmien toimintamahdollisuuksiin lähiympäristössä
- mahdolliset haitat ja niiden lieventämismahdollisuudet

Arvioitavista vaikutuksista liikennejärjestelyjen vaikutusalue ulottuu Pielavedentien – Tulotien - Ratakadun rajaamalle alueelle, Vehkatien asuntoalueelle ja jossain määrin myös taajaman länsilaidalle, Niemistenkadun ja Kalliokylän risteysalueelle (Martikkalan tasoylikäytävä). Lisäksi suunnittelualueelle mahdollisesti sijoittuva vähittäistavara-kaupan suuryksikön vaikutusalue ulottuneen koko Kiuruveden taajama-alueelle.



Suunnittelualue ja likimääräiset vaikutusalueet.

## 5.2.1 Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen, rakennettuun ympäristöön ja taajamakuvaan

### Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Kaavamuutos ei muuta alueella nykyisin olevaa yhdyskuntarakennetta. Kaavamuutokset ovat pääosin kaavan muuttamista alueella nykyisin tapahtuvia toimintoja vastaavaksi. Rautatien liikennealueen osittainen muuttaminen tavaraliikenneterminaalin kortteli-alueeksi ja asema-alueen muuttaminen asuin- ja liikekäyttöön soveltuviksi alueiksi, parantavat alueen toimijoiden ja asukkaiden toimintaedellytyksiä ja mahdollistavat lastaustoiminnan kehittämisen ja vanhan asema-alueen elävänä pitämisen myös tulevaisuudessa.

### **Vaikutukset kaupunkikuvaan ja maisemaan**

Asemanseudun suojelumerkinnot vaikuttavat alueen säilymiseen ja hoidon tasoon. Historiallinen asemakyläalue säilyy rautatien varren kulttuuriympäristönä. Tulotien varteen sijoittuvat uudet liikepaikat täydentävät radanvarren hajanaisen ja hoitamattoman oloisen vesakkoalueen rakennetun ympäristön osaksi. Kaupungin etelälaidan rakennettu ympäristö radan varressa eheytyy ja liikepaikkoja sijoitetaan luontevasti muun taajamarakenteen yhteyteen, rakentamattomille alueille hyvien liikenneyhteyksien varrelle. Maisemassa vaikutukset näkyvät parhaiten, kun nyt hoitamattomana olevat tyhjät tontit ja tontin osat rakentuvat.

### **Vaikutukset kulttuuriperintöön ja rakennuskantaan**

Asemakaavan suojelumääräykset turvaavat rakennustaiteellisesti, historiallisesti ja kaupunkikuvallisesti merkittävien asema-alueen rakennusten ja piha-alueiden säilymistä. Kaavan suojelumääräysten ansiosta asema-alueen rakennusten omistajilla on tiedossa, millaisia korjaustoimenpiteitä rakennuksille ja alueille saa tehdä. Tulevaisuudessa on odotettavissa, että asema-alue siistiytyy ja uudet toiminnat saavat korttelin taas henkiin vuosien hiljaiselon jälkeen.

Kaavan toteutumisen myötä korttelissa 5 tilojen 20:119 ja 20:36 alueella olevat vanhat varastorakennukset sekä tilalla 20:31 sijaitseva, jo purkukehoituksen saanut Otavan kahvila piharakennuksineen ja sen viereinen asuintalo puretaan.

Kortteli 5 rajautuu rautatiealueeseen, jossa rakennuksista sijaitsevat vain vesitorni ja makasiini. Kulttuuriympäristön (RKY 2009) rajausta kulkee Kiuruveden aseman kiinteistön 263-871-2-1 rajassa. Nyt osa kulttuuriympäristöksi rajatusta alueesta on sisällytetty korttelin 5 liikerakentamiselle tarkoitettuun alueeseen. Alue ei ole ollut asemapuistoa eikä sillä ole aseman toimintoihin kuuluvia rakennuksia, vaan se on entistä puutavaran lastausaluetta, joka on nykyisin metsittyä ja hoitamattomana. Uudisrakentamisen myötä ainakin osa tuosta alueesta tulee rakennetuksi ja siten hyötykäyttöön, myös maiseman voidaan olettaa paranevan rakentamisen myötä. Asemapuistoon kuuluvana alueen voidaan pitää kaavaehdotukseen merkittyä LR/s-3-aluetta, joka luonnostaan rajautuu junaan odottavien pysäköintialueeksi. Tavaramakasiinin ja aseman välissä on nurmikaistale, jossa on salava, muutamia puistolehmäksi ja pihta.

Tulotien varren osalta uudisrakentaminen täydentää korttelissa jo olevaa liikerakentamista. Rakennusmassat tulevat olemaan korttelissa suunnilleen samaa luokkaa kuin Maxi-Makasiinin kiinteistö. Uudisrakentaminen muuttaa alueen maisemaa laajemmassa mittakaavassa parempaan suuntaan, mutta koska uudisrakentaminen sijoittuu selkeästi erilleen varsinaisesta aseman alueesta, (lähimmän rakennusalan rajan korttelissa 5 ja asemarakennuksen välinen etäisyys on yli 100 metriä) ei se heikennä aseman alueen rakennuskulttuuri- tai maisema-arvoja.



**Kuva asemalta makasiinin ja vesitornin suuntaan. Taustalla metsittynyt vanha kuormausalue.**



**Korttelin 5 alue ja ratapihaa ilmasta kuvattuna. (kuva: Hannu Vallas)**

## 5.2.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

### **Vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen.**

Kaava-alue on kokonaisuudessaan rakennettua taajamaa, jossa luonnonympäristön määrä on vähäinen. Kaavamuutoksella ei ole haitallisia vaikutuksia luonnonympäristöön eikä sen monimuotoisuuteen.

## 5.2.3 Vaikutukset liikenteeseen ja teknisen huollon järjestämiseen

Tiivistyvä rakennuskanta, lähinnä korttelissa 5, mahdollistaa nykyisen kunnallistekniikan hyödyntämisen sekä uuden kunnallistekniikan kustannustehokkaan rakentamisen olemassa olevien verkostojen jatkeeksi. Nykyinen kunnallistekninen verkosto riittää palvelemaan kaavamuutoksessa esitettyjä uusia toimintoja.

Meluhaittaa ja häiriötä aiheuttanut puutavaraterminaalin liikenne jää pois Vehkatieltä. Puutavaraterminaaliin ajo tapahtuu nyt käsiteltävän kaava-alueen ulkopuolelta Topintieltä ja poistulo on osoitettu ajoyhteydellä korttelissa 1 olevan teollisuustontin läpi Timontielle ja sitä pitkin edelleen Pielavedentielle. Vehkatie jää palvelemaan alueen asukkaiden liikennettä.

Uutta katurakentamista tulee tehtäväksi kevyenliikenteen väylien osalta, kun Vehkatien taseasteus muutetaan alikulkutunneliksi ja kun Ratakatua levennetään. Toimenpiteet parantavat liikenneturvallisuutta.

Läheisen sahan osalta voidaan mainita, että terminaalialueen puutavaraliikenne käyttää Topintietä samoin kuin saha-alueellekin suuntautuva liikenne. Vaikutusta saha-alueen toimintoihin ei kaavamuutoksen myötä ole nähtävissä.

Rautatieliikenteeseen kaavamuutos vaikuttaa siten, että kevyenliikenteen käytössä oleva taseasteus poistuu. Muita rautatieliikenteeseen vaikuttavia muutoksia ei kaavamuutoksen yhteydessä synny, rautatieliikenne kehittyy kaavasta huolimatta kuljetustarpeiden mukaisesti.

Kaavaehdotuksen ensimmäisessä vaiheessa pidettiin kaavavaihtoehtona uuden vähittäiskaupan suuryksikön sijoittumista myös korttelin 5 tonttien 2 ja 3 alueelle, mutta lopullisessa kaavaehdotuksessa päädyttiin ratkaisuun, jossa vähittäiskaupan suuryksikkö (päivittäistavarakauppa) sallitaan vain nykyisen Maxi-Makasiinin tontilla 1 ja tontit 2 ja 3 osoitetaan paljon tilaa vaativan erikoistavarakaupan yksiköille. Tällä ratkaisulla on merkittävä vaikutus alueen tuleviin liikennemääriin ja siten ne muuttavat alkuperäisiä arvioita liikenteen vaikutuksista. Alue on kaupallisille palveluille liikenteellisesti hyvä ja se on saavutettavissa keskustasta helposti myös jalan tai pyöräillen. Täten julkisen liikenteen merkitys jää vähäiseksi. Kuluttajien valinnoista johtuen auton käyttö asiainnissa kuitenkin tulee lisääntymään. Koska korttelin maankäyttö on ehdotuksen ensimmäisen vaiheen jälkeen täsmennyty edellä kerrotulla tavalla, on myös tulevaa liikennemäärien arviointia täsmennetty. Arviot on tehty ”Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa” (Suomen ympäristö 27 / 2008) julkaisun tietoihin perustuvien esimerkkien avulla.



### **Esim. 1. Päivittäistavarakaupan suuryksikkö, myyntipinta-ala 4 000 m<sup>2</sup>.**

- Tämä vaihtoehto vastaa suunnilleen nykyistä Maxi-Makasiinin myymälän kokoa.
- Matkatuotos eli edestakaisten matkojen määrä kauppaan / vrk arvioidaan olevan alle 20 000 asukkaan kuntaryhmän keskiarvon mukaisesti 67 käyntiä / 100 myynti-m<sup>2</sup>,  $67 \times 40 = 2680$  käyntiä / vrk
- Mitoitus tehdään vilkkaamman ostospäivän (perjantai) mukaisesti, joka on keskimäärin 32 % suurempi kuin muina päivinä, matkatuotos on  $1,32 \times 2680 = 3500$  käyntiä /vrk (noin)
- Kauppa sijaitsee keskustassa, kahden kilometrin säteellä on suurin osa taajaman asutuksesta ja sinne on hyvät kevyen liikenteen yhteydet. Kulutapaosuudeksi henkilöautoilla arvioidaan näillä perusteilla 80 %:ksi käynneistä.  $0,8 \times 3500 = 2800$  ha käyntiä / vrk
- Ajoneuvon keskiuormitusarvio on alle 20 000 asukkaan seutukunnassa päivittäistavaroiden ostosmatkoilla 1,52 henkilöä / auto. Ajoneuvoiksi muunnettuna käynnejä kertyy  $2800 / 1,52 = 1800$  ja **meno- ja paluumatkoina yht. 3600 ajon / vrk vilkkaimpaan aikaan viikossa eli perjantaisin**. Lisäksi liikennemäärään arvioidaan tavarantoimitukset, jotka ovat päivittäin keskimäärin 5 pakettiautoa ja 10 kuorma-autoa.
- Kun verrataan esimerkkilaskelman liikennemäärätuotosta 3600 ajon/vrk Tiehallinnon vuoden 2010 liikennemäärätilastoon, jossa Tulotien keskivuorokausiliikenne oli 2306 ajon/vrk ja Valtakadun 2784 ajon/vrk, nähdään, että teoreettinen laskelma on vahvasti ylimitoitettu. Tämä johtunee mm. siitä, että laskennan lähtötiedoissa on käytetty alle 20 000 asukkaan seutukunnan matkojen määriä, mitkä ovat varmasti yläkanttiin tässä Kiuruveden noin 10 000 asukkaan tapauksessa. Käytännössä nykyisen päivittäistavarakaupan osuuden vuoden 2010 Tulotien keskivuorokausiliikenteestä (2306 ajon/vrk) voidaan arvioida olevan **noin 1800 ajon/vrk** (vilkkain aika).

### **Esim. 1.1 Päivittäistavarakaupan laajennuksen vaikutus liikennemäärään**

- Päivittäistavarakaupalle on kaavassa mahdollistettu noin 2500 k-m<sup>2</sup>:n laajenemisvara., mikä teoriassa lisää liikennettä vilkkaimpaan aikaan nykyisestäään arviolta 60 %:lla eli **1080 ajoneuvolla**.

### **Esim. 2. Rauta- ja rakennustarvikekauppa, myyntipinta-ala 4 000 m<sup>2</sup>.**

- Matkatuotos eli edestakaisten matkojen määrä kauppaan arvioidaan olevan 10 käyntiä / 100 myynti-m<sup>2</sup> eli  $10 \times 40 = 400$  käyntiä / vrk. (Tilastollinen vaihteluväli rauta- ja rakennustarvikekaupan matkatuotosluvuissa on 8–22 käyntiä vuorokaudessa/100 myynti-m<sup>2</sup>, huonekalu- ja sisustuskaupassa 9-28, moottoriajoneuvojen kaupassa ja huollossa 4-10 ja kodintekniikkakaupassa 11-24 )

- Auton kulkutapaosuudeksi arvioidaan 93 % ja autojen keskikuormitukseksi 1,69 henkilöä / auto. Näillä perusteilla kaupassa käydään autolla  $400 / 1,69 \times 0,93 = 220$  kertaa ja edestakainen liikennemäärä on siten **440 ajon./ vrk**.

Yhteenvedo vähittäiskaupan suuryksikön laajenemisen ja paljon tilaa vaativan erikoistavarakaupan sijoittumisen vaikutuksista liikenteeseen.

- Kahdesta esitetystä vaihtoehdosta, päivittäistavarakauppa ja rauta- ja rakennustarvikekauppa, edellinen vaikuttaa alueen liikenteen kasvuun merkittävästi. **Mikäli alueen päivittäistavarakauppa toteuttaa laajennuksen ja alueelle sijoittuu esimerkiksi 2 mukainen rauta- ja rakennustarvikekauppa, kasvattavat nämä yhdessä vuorokautista ajoneuvoliikennettä Tulotiellä noin 1500 ajoneuvolla.** Oletetaan, että suurin osa, 80 %, liikennemäärän kasvusta tulee Kiuruveden keskustasta (1200 ajoneuvoa) ja 20 % (300 ajoneuvoa) Valtakatua etelästä Pielavedentietä. Liikenteen voidaan arvioida jakautuvan alueen pääteille niin, että Valtakatua keskustaan päin käyttää 50 % eli 600 ajoneuvoa, Asematietä 20 % eli noin 240 ajoneuvoa ja Kirkko-harjuntietä Ratakadun kautta 30 % eli noin 360 ajoneuvoa.
- Teoreettinen 1 500 ajoneuvon liikennetuotoksen lisäys vuorokaudessa antaa aihetta tarkastella nykyisen tieverkon välityskykyä Tulotien ja Valtakadun risteyksen osalta. Jos ajatellaan, että Tulotien nykyisen 2300 ajoneuvon liikenteen lisäksi Tulotien ja Valtakadun risteystä kuormittaa edellä arvioitu 900 ajoneuvon liikenne, on liikennemäärä risteyksessä yhteensä noin 3200 ajoneuvoa. Kun se jaetaan päiväsaikaan kahdelletoista tunnille, saadaan liikennemääräksi noin 267 ajoneuvoa tunnissa, mikä tasaisena liikennevirtana vastaa tavallisen keskustan ajoneuvomäärää arkipäivänä. Risteyksen välityskyky nykyisessä muodossaan kestää liikennemäärän kasvun, mutta liikenteen joustavuuden parantamiseksi, tulee harkita liikenneympyrän tai liikennevalojen rakentamista risteykseen.

Mahdollinen liikenteen kasvu vaikuttaa eniten Tulotien varren asuinalueeseen. Päiväsaikaan liikenne ja sen aiheuttama melu lisääntyy jonkin verran nykyisestä, mutta kun liikenteen kasvun aiheuttaa kauppa- ja liiketoiminta, ei liikenteestä aiheutuvan haitan uskota vaikuttavan ilta- eikä yöaikaan (klo 21 – 06).

Edellä esitetyt esimerkit ovat vain suuntaa antavia. Tämä on kuitenkin hyvä tiedostaa tässä vaiheessa ja kun liikerakentamisen hankkeet konkretisoituvat, on tarpeen tehdä uudet laskelmat liikenteen lisääntymisestä ja suunnitella risteyksen ja katujen välityskyky sen mukaan.

### Tekninen huolto

Kaavassa on osoitettu jätevesi- ja sadevesiverkoston sekä kaukolämpö- ja sähkölinjojen sijainti. Alueella on avo-ojia, jotka kuljettavat suuret määrät hulevesiä aina Asematien varren alueelta saakka. Ratakatua on levennetty niin, että asemakorttelissa 8 oleva avo-oja sijoittuu katualueelle. Tämä mahdollistaa paremmin hulevesiä johtavan ojan kunnossapidämisen. Kunnallistekniikan puolella kunnalle syntyy liikerakentamisesta kustannuksia, mutta niitä pystytään osittain rahoittamaan verkko- ja käyttömaksuilla.

#### **5.2.4 Vaikutukset talouteen**

Teollisuuden ja kuljetusten toimintamahdollisuuksien turvaaminen on eduksi kuntataloudelle ja alueen toimijoille, se lisää teollisuuden investointimielenkiintoa Kiuruvedelle.

Kustannuksia kunnalle aiheuttavat Vehkatien, puutavaraterminaalin ja Ratakadun liikennejärjestelyihin liittyvät tieyhteyksien, kevyen liikenteen väylien ja alikulun rakentaminen ja kunnossapito. Liikenneväylien peruskorjaus ja rakentaminen luo toisaalta työtä ja tuo verotuloja kunnalle.

Mahdollinen paljon tilaa vaativan erikoiskaupan yksikkö sijoittuu olemassa olevan liikenneverkon yhteyteen. Kustannuksia syntyy, mikäli Tulotien ja Valtakadun liittymän välityskykyä tai turvallisuutta joudutaan parantamaan kasvavien liikennevirtojen vuoksi. Asiointiliikenne kasvaa kuluttajien autoilua suosivan asiointitavan myötä.

Liikerakentamisella on pääsääntöisesti myönteisiä vaikutuksia talouteen. Uusi liikerakennus tuottaa kunnalle kiinteistöverotuloja ja työpaikkojen kautta verotuloja. Liikerakentaminen ei aiheuta kunnalle palvelujen tuottovelvoitetta.

Välittömiä menoja kunnalle aiheutuu maanhankinnasta ja suunnittelu- ja kaavoitusmenoista ja vastaavasti tuloja maan myynnistä tai vuokrauksesta.

#### **5.2.5 Sosiaalisten vaikutusten arviointi**

##### **Vaikutukset terveyteen ja turvallisuuteen**

Kaavaratkaisun toteutumisella on positiivisia vaikutuksia väestön turvallisuudelle ja terveydelle. Kaavasuunnittelussa on huomioitu melun ympäristöhaitat asema-alueella sekä liikenneturvallisuuden merkittävä parantaminen kevyenliikenteen radan alituksen myötä. Haittavaikutuksia erityisryhmille, kuten lapsille, vanhuksille tai vammaisille ei ole. Rautatien lähialueen yleistä turvallisuutta parantaman olisi syytä tehdä pelastussuunnitelmat vaarallisten aineiden kuljettamisesta aiheutuvien riskien takia.

##### **Vaikutukset asumiseen ja maanomistukseen**

Täydennysrakennuspaikat sijoittuvat olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen, eivätkä ne oleellisesti heikennä nykyisten asukkaiden viihtyisyyttä, vaan tulevat tiivistämään ympäristöä. Kaavassa osoitetut uudet toiminnot asema-alueella ja uusi liikerakentaminen korttelissa 5, edellyttävät toteutuakseen muutoksia maanomistukseen ja hallintaan.

##### **Vaikutukset palveluihin**

Nykyään keskustassa sijaitsevat päivittäis- ja erikoistavarakaupat (3 päivittäistavara-kauppaa/ruoka, erikoistavarakauppoja, lahjatavaraliike, kulta- ja kellosepän- sekä silmälasiliikkeitä, tietokoneliike, kangaskauppa-ompeleimo, kukkakauppoja, autotarvikeliike,

työvaateliike, pienkone- ja tarvikeliikkeitä, urheilu- ja kodinkoneliike, kirpputoreja) sekä kaupallisia palveluja (kampaamot, hierojat, fysikaaliset hoitolaitokset, korjaamot ym.). Vuoteen 2012 tultaessa päivittäistavarakauppojen ja muotikauppojen määrä on vähentynyt ja pienten erikoiskauppojen ja käytettyjen tavaroiden kauppojen määrä kasvanut. Keskustassa on kaksi vähittäiskaupan suuryksikköä, joista toinen sijaitsee kaavamuuosaluueella.

Vähittäiskaupan suuryksikön sijoittuminen Kiuruveden taajamaan on Pohjois-Savon maakuntakaavaehdotuksen mukainen. Paljon tilaa vaativa erikoistavarakauppa, esimerkiksi rakennustarvikekauppa, moottoriajoneuvojen kauppa, maatalouskauppa, huonekalukauppa, ei kilpaile keskustassa olevien päivittäis- tai erikoistavarakauppojen kanssa. Keskustassa ei myöskään ole eikä sinne voida kaavoittaa tontteja liikerakennuksille, jotka vaativat paljon tilaa.

### **Vaikutukset viihtyisyyteen**

Kiuruvesi on matalasti rakennettu maaseudun keskustaajama, jonka yleinen luonnonläheisyys sekä lyhyet etäisyydet virkistysalueille ovat merkittäviä viihtyisyystekijöitä. Asemakaavamuutos lisää viihtyisyyttä, kun Kiuruveden valtakunnallisesti arvokkaan rautatieasemakylän suojeluun ja hoitoon kiinnitetään entistä enemmän huomiota.

Liikenteen mahdollisesta lisääntymisestä Tulotiellä aiheutuu vastaavasti lisää liikennemelua, mikä alentaa viihtyisyyttä päiväsaikaan Tulotien varren asuinalueilla.

### **Vaikutukset rakennuskulttuuriin**

Rautatieasemakylän suojelulla varmistetaan rakennustaiteellisesti ja historiallisesti arvokkaan, valtakunnallisella tasolla merkittävän miljööän säilyminen kokonaisuutena.

## **5.2.6 Ympäristön häiriötekijät**

### **Vaikutukset päästöihin, meluun ja saasteisiin**

Suunnittelualueen kaavassa osoitetut toiminnot ovat pääosin samoja kuin mitä alueella on jo nykyisin. Korttelissa 5 on jo päivittäistavaratalo (Maxi-Makasiini) ja rautatien eteläpuolella puutavarankuormausta. Puutavaraliikenne ja kuormausta päällystämättömällä alueella aiheuttavat kuivina aikoina jonkin verran pölyhaittaa, mutta pääosin haitallinen vaikutus jää kuormaustalualueelle. Liikenne alueella tulee lisääntymään laajenevan puutavarankuljetuksen sekä mahdollisten uusien Tulotien liiketilojen myötä. Kaavamuutos vaikuttaa melun lähteisiin eniten Vehkatien pientalotalueella. Raskaan liikenteen siirtyessä pois Vehkatieltä, ei liikenteen melu häiritse tienvarren asukkaita.

Melun ja mahdollisen tärinän lisääntymiseen alueella ovat syynä kasvaneet kuljetukset rautateilla. Radan sähköistyksen myötä dieselveturit jäävät pois käytöstä ja ainakin siltä osin päästöt rata-alueella vähenevät.

Rautatieliikenteestä aiheutuvan tärinän vaikutuksia on pohdittu kaavatyön kuluessa, tärinälle altistuvat lähinnä asema-alueen rakennukset ja korttelin 5 liikerakennukset. Li-

säksi tärinä vaikuttaa terminaalialueelle mahdollisesti rakennettaviin rakennuksiin. Tärinän kasvu johtuu rautatiellä liikennöivien tavarajunien painon noususta. Samoin niiden määrä tulee kasvamaan lähivuosina nykyisestä 8 junasta/vrk. 21 junaan/vrk. vuoteen 2015 mennessä. Toisaalta rataa parannetaan lähivuosina – rata sähköistetään ja puupölkkyjen tilalle on jo vaihdettu betonipölkkyt, jotka vähentävät tärinäherätettä. Myös hitsatun, yhtenäisen kiskotuksen voidaan olettaa vähentävän junaliikenteestä aiheutuvaa tärinää.

Kaava-alueelle ja mahdolliselle tärinäalueelle ei osoiteta uutta asuinrakentamista. Asemarakennusten korttelialueella säilytetään olevat asuinrakennukset ja asemarakennus, niissä asuminen sallitaan edelleen, sillä rakennuksia on käytetty asumiseen 1920-luvulta lähtien. Kulttuurihistoriallisesti arvokkaat asuinrakennukset halutaan säilyttää ja säilyttämisen kannalta on luontevaa sallia niiden alkuperäinen käyttötarkoitus. Korttelissa 5 liikerakennusten rakennusmassoja ohjataan luonnoksessa esitettyä lähemmäksi Tulo-tietä, jolloin rakennusten etäisyys on vähintään noin 80 m radasta. Koska liike- ja varastorakennuksissa ei edellytetä erityistä häiriöttömyyttä, ei tarkentavia tärinäselvityksiä ole katsottu tarpeelliseksi tehdä.

WSP Finland Oy:n tekemässä Kiuruveden kaupungin meluselvityksessä (2008–2009) on ennustettu Kiuruveden katu- ja tieliikenteen aiheuttamaa melutasoa, perusteena vuodelle 2020 ennustettu arkivuorokauden keskimääräinen liikenne nykyverkolla (KAVL 2020). Melualueet eivät ennusteen mukaan laajene nyt kyseessä olevalla kaava-alueella. Raideliikenteen osalta nykyinen (meluselvitys 2008) yömelualueen 55 dB:n raja-alue sijoittuu noin asemarakennuksen tasalle. Koska kaavalla ei voida vaikuttaa raideliikenteen melun syntyyn, on sen vaikutuksia asema-alueen rakennuksiin pyritty lieventämään merkittävällä määrällä ikkunoiden ja muiden rakenteiden ääneneristävyydestä liikennemelua vastaan (35 dBA).



**Vuoden 2020 ennustettu arkivuorokauden keskimääräinen liikenne nykyverkolla (KAVL 2020)** (Kiuruveden taajamatiet. Yleissuunnitelma, 1996. Savo-Karjalan tiepiiri, Kuopion Viatek).



**Katu- ja tieliikenteen päiväaikaiset keskiäänitasot Kiuruveden keskustan alueella ennustetilanteessa vuonna 2020** (Kiuruveden meluselvitys, 19.12.2008. WSP Finland Oy).

Pilaantuneita maa-alueita on osoitettu kaavassa sahan viereiselle varastorakennusten korttelialueelle ja niiden puhdistustarve on arvioitava ennen rakentamisen aloittamista.

Vaarallisten aineiden kuljetuksista on saatu tiedot VR-Yhtymä Oy:ltä vuoden 2010 kuljetuksista Iisalmi-Ylivieska rataosuudella. Tietojen mukaan lk 2.3 myrkyllisiä aineita on kuljetettu 14 700 tn. Kuljetus on ollut satunnaista. Lk 8:n syövyttäviä aineita on kuljetettu päivittäin yhteensä 483 900 tn. Kaikki VAK-liikenne on Kiuruveden liikennepaikan osalta läpikulkevaa. Tiedoissa todetaan vielä, että ratapihalla ei ole pelastussuunnitelmaa, mutta VR:llä on toimintaohjeet: OTRO eli ohje toimenpiteistä rautatieonnettomuuden varalta ja rautatieonnettomuustilanteissa. Ratapihahenkilöstölle on annettu VAK-koulutus.

Ainakin asema-alueella tulisi harkita kiinteistöjä ja aluetta koskevan pelastussuunnitelman tekoa.

### 5.3 Kaavamerkinnät ja – määräykset

Kaavamerkinnät ja -määräykset ovat selostuksen liitteenä asemakaavakartassa.

### 5.4 Nimistö

Kaava-alueella ei oteta käyttöön uutta nimistöä.

## 6 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

### 6.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat

Liitteenä olevissa havainnekuvuissa (2 kpl) on esimerkki korttelin 5 liikerakennusten massoittelusta. Kaavan yleisiin määräyksiin on lisätty korttelin 5 rakentamiseen liittyviä ohjeita. Ratapihan puutavaraterminaalien liikennejärjestelyistä laadittu yleissuunnitelma (Pöyry Finland Oy 2010) sekä rataosan yleissuunnitelma (Liikennevirasto 2011) ovat olleet kaavamuutosta ohjaavina suunnitelmina.

### 6.2 Toteuttaminen ja ajoitus

Asemakaavan toteutushankkeet voidaan aloittaa hyväksytyin kaavan tultua voimaan.

Kuopiossa 12.9.2012

PÖYRY FINLAND OY



Jorma Harju  
Projektipäällikkö



Timo Kortelainen  
Suunnittelija