

**ASEMAKAAVA JA ASEMAKAAVAN MUUTOS / ITÄ-SUOMEN LOGISTIIKKA-ALUE  
JA YHDISTETTYJEN KULJETUSTEN TERMINAALI, MATKUS**

**VALMISTELUVAIHEESSA SAADUT LAUSUNNOT VASTINEINEEN**

Logistiikka-alueen ja yhdistettyjen terminaalin asemakaavan ja asemakaavan muutoksen valmisteluaineisto annettiin kaupunkirakennelautakunnalle tiedoksi 9.4.2014 ja se on ollut MRL 62 §:n ja MRA 30 §:n mukaisesti nähtävänä 14.4. – 13.5.2014. Valmisteluaineistosta pidettiin nähtävänäolon aikana lausuntoneuvottelukokous sekä erillinen yleisötilaisuus.

Valmisteluvaiheen aineisto lähetettiin tiedoksi sekä mahdollista lausuntoa varten Strategisen maankäytön suunnittelulle, kaupunkiympäristön suunnittelupalveluille talous- ja strategiapalvelulle, yrityspalvelulle, maaomaisuuden hallinnalle, kunnallistekniselle suunnittelulle, ympäristönsuojelulle, rakentamisen ja kunnossapidon palvelulle, rakennusvalvonnalle, kaupunkikuvatyöryhmälle, viher- ja virkistysaluesuunnittelulle, Pohjois-Savon pelastuslaitokselle, Kuopion Energian liikelaitokselle, Kuopion Vesi Liikelaitokselle, Pohjois-Savon liitolle, Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY), liikenne ja infrastruktuuri –vastuualueelle, Liikennevirastolle ja Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY), ympäristö ja luonnonvarat –vastuualueelle, VR-Yhtymä Oy:lle, Metsähallitukselle.

Lisäksi aineisto annettiin tiedoksi TeliaSonera Finland Oyj:lle, Kuopion kauppakamarille, DNA Oy:lle ja VR Track Oy:lle.

Valmisteluaineistosta annettiin kolme lausuntoa ja kolme mielipidettä.

**SISÄLLYSLUETTELO:**

|  |    |
|--|----|
| METSÄHALLITUKSEN LAUSUNTO:.....              | 1  |
| LIIKENNEVIRASTON LAUSUNTO:.....              | 4  |
| POHJOIS-SAVON ELY –KESKUKSEN LAUSUNTO: ..... | 6  |
| SKAL ITÄ-SUOMI RY:n LAUSUNTO: .....          | 17 |
| YKSITYISEN HENKILÖN MUISTUTUS:.....          | 18 |
| YKSITYISEN HENKILÖN MUISTUTUS:.....          | 19 |

**METSÄHALLITUKSEN LAUSUNTO:**  
10.4.2014



1 (2)

MH 2574/2014

PL 94  
01301 Vantaa  
[kirjaamo@metsa.fi](mailto:kirjaamo@metsa.fi)

13.5.2014

Kuopion kaupunki  
PL 228  
70101 KUOPIO  
[kirjaamo@kuopio.fi](mailto:kirjaamo@kuopio.fi)

VIITE: TIEDONANTO, 10.4.2014

**ASIA: Metsähallituksen lausunto asiasta: Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen selostus, Itä-Suomen logistiikka-alue ja yhdistettyjen kuljetusten terminaali, Matkus**

Metsähallitukselle on tullut tiedoksiantona valmisteluaineisto (julkisesti nähtävillä 13.4.-13.5.2014) koskien asemakaavaa ja asemakaavan muutosta / Itä-Suomen logistiikka-alue ja yhdistettyjen kuljetusten terminaali, Matkus.

Kaavaselostuksen mukaan kaavan tarkoituksena on laatia asemakaava- ja asemakaavan muutos, joka mahdollistaa maakuntakaavan mukaisen logistiikka- ja yritysalueen toteutumisen. Asemakaavalla varmistetaan lisäksi moottoritien läntisen rinnakkaisväylän ja Hepomäkeen suuntautuvan pääväylän sijainti ja toimivuus.

Kaavatyön alkuvaiheessa hankealueesta tehtiin rajauksiltaan, massoiltaan ja liikenneverkon osalta useita eri vaihtoehtoja. Kaavaselostuksen mukaan vaihtoehto 4 on kustannustehokkain ja toteutuskelpoisin ratkaisu lähteä toteuttamaan Itä-Suomen logistiikka-alue ja yhdistettyjen kuljetusten terminaalia ja tämä vaihtoehto on valittu myös jatkotyöskentelyn pohjaksi.

Kaavaselostuksen mukaan luontoarvoiltaan arvokkaimmat ja yhtenäiset alueet ovat alueen Natura-lehdot (Matkusen lehto ja Riihilammen lehto) sekä yleisesti Matkusjärven ja Riihilammen ranta-alueet. Selostuksen mukaan kyseiset alueet on kaavaluonnoksessa rajattu tehokkaamman rakentamisen ulkopuolelle. Lisäksi luonnonsuojelualueen ja kortteli tai katualueen väliin on selostuksen mukaan jätetty maastokatselmuksen perusteella rajattu n. 30-80 metrin (VL) suojametsävyöhyke.

Metsähallitus antaa lausunnon valmisteluaineistosta hankealueelle sijoittuvien Natura-alueisiin kuuluvien valtion maiden haltijana. Tässä lausunnossa todettujen asioiden lisäksi kaavasuunnittelussa tulee ottaa huomioon ne seikat, joista Metsähallitus on lausunut vireille tuloaineistosta (OAS) (8.6.2012). Nämä seikat on Metsähallituksen näkemyksen mukaan otettu riittävästi huomioon kaavan laadinnassa.

**etsähallitus maa- ja vesialueiden haltijana ja luonnonsuojelualueiden hoitajana toteaa  
lausunnossaan seuraavaa:**

1. Valmisteluaineiston mukaan suojavyöhykettä ei ole jätetty Matkuksen lehdon eteläpäähän, jossa tavaraliikenneterminaalin korttelialue (LTA) ulottuu osin Natura-alueelle. Rajauksen alle on jäämässä myös Metsähallituksen hallinnassa olevaa, luonnonsuojelutarkoituksiin varattua maa-alueita. Rajauksen alle jäävä alue on Natura-luontotyyppiltään lehtoa, ja edustavuus on hyvä. Natura-arvioinnin tarpeellisuus tulisi arvioida erityisen huolellisesti.  
  
Asiaan liittyen Metsähallituksen kanssa ei ole käyty minkäänlaisia keskusteluja ja Metsähallitus edellyttää neuvottelua asiasta ennen kaavan jatkosuunnittelua. Kaavaselostuksen (s. 5) mukaan Metsähallituksen aiemmin antamaan lausuntoon liittyen sovittiin, että järjestetään erillinen palaveri yhdessä ELY-keskuksen, Metsähallituksen edustajan ja Kuopion kaupungin kanssa. Tämä on kuitenkin edelleen järjestämättä.
2. Metsähallitus pitää kaavassa esitettyä viheryhteyttä Riihilammen ja Matkuksen välillä liito-oravalle riittämättömänä Riihilammen kohdalla. Riihilammen eteläpäässä SL tai VL-alueen tulisi ulottua etelämmäksi. SL alueen ulottaminen sähkölinjaan asti turvaisi myös nyt AO-alueeksi merkityn kohteen direktiivilajien ja uhanalaisten lajien esiintymät.  
  
Riihilammen Natura-alue on jäämässä melko eristyksiin tämän ja muiden kaavoitusratkaisujen myötä. Muiden maankäytön ratkaisujen yhteydessä tulisi huomioida viheryhteyden parantaminen nykyisestäään pohjoisen suuntaan.
3. Kaavamääräyksissä ja rakentamisessa on huomioitava, ettei pohjaveden muodostus rakennettavalla alueella häiriinny ja rakentamisesta ei tule vaikutuksia Matkuksen Natura-alueen lähteisiin ja tihkupintoihin. Vesitasapainon säilyttäminen on ensiarvoisen tärkeää.
4. Muilta osin Metsähallitus pitää suojavyöhykkeitä pääosin onnistuneina.

**Kaavoitusosaston vastine:**

Metsähallitus edellytti lausunnossa neuvotteluja hankkeen tiimoilta. Kyseinen neuvottelu pidettiin 4.9.2014 ja siinä käytiin läpi mm. Metsähallituksen vireilletulo- ja valmisteluvaiheen lausuntoja ja jakotoimenpiteitä.

Kaavaehdotusta onkin kehitetty valmisteluvaiheen jälkeen niin, että se ulottuu mahdollisimman vähän Natura-alueen päälle. Koska Terminaalihanketta ei voida toteuttaa niin, että se ei ulottuisi lainkaan Metsähallituksen hallinnassa olevalle maa-alueelle. Päätettiin ehdotusvaiheessa laatia alueelle luonnonsuojelulain 65§:n mukainen Natura –arviointi, jonka johtopäätöksissä todetaan mm. seuraava ”*Kaavaehdotuksesta on Natura-alueen eheyden kannalta kohtalainen kielteinen vaikutus, eikä kaavasunnitelman toteutuminen aiheuta merkittävää heikennystä Etelä-Kuopion lehdot ja lammet, Vanuvuori, Haminavuori Natura 2000 -verkostoon kuuluvan alueen suojelun perusteena oleville luontotyypeille, lajeille tai niiden elinympäristöille.*

Kaavaehdotusta ja kaavamääräyksiä on kehitetty merkittävästi luontoarvoja säilyttävämpään suuntaan. Kaavaehdotuksessa on mm. laajennettu lausunnossa esitettyä Riihilammen ja Matkuksen välistä VL-alueita ja lisätty alueelle luo-1 kaavamerkintöjä, joilla turvataan luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeitä alueita. Kaavaehdotus mahdollistaa siis luonnon monimuotoisuuden säilyttämisen lisäksi paremmin myös mm. liito-oravien liikkumisen lehtojen välillä. Vaikka Riihilammen alue ei sisälly enää asemakaavaehdotukseen, niin kaavaehdotus turvaa sen, ettei alue jää liian eristykseseen.

Kaavaehdotuksessa on huomioitu se, että pohjaveden muutos alueella ei häiriinny niin, jotta se vaikuttaisi Matkuksen Natura-alueen lähteisiin ja tihkupintoihin. Myös alueen hulevesien hallintaan on kiinnitetty erityistä huomiota ja laadittu mm selostukseen erilliset hulevesien hallinta ohjeet ja hulevesikartta. Lisäksi Matkuksentien varteen rakennetaan hulevedet kokoava avo-oja, joka estää Matkuksenlehdon suuntaan mahdollisesti kulkeutuvat vedet kokonaan.

Varsinaisen logistiikka-alueen keskelle (ei Natura-alueelle) on jäämässä jää yksi lähteikkö, jonka osalta on tehty maastokatselmukset ja ELY keskus maininnut lausunnossaan muun muassa, että *"Vesilain kannalta alueella ei ole suojeltavia vesiluontotyyppisiä (VL 2:11), eikä alueelle suunniteltu rakentaminen edellytä ELY-keskuksen näkemyksen mukaan vesilain mukaista lupaa. ELY-keskuksen tulkinnan mukaan vesilain vesiluontotyyppien tulisi olla melko selvärajaisia ja vähintään luonnontilaisen kaltaisia"*.

**LIIKENNEVIRASTON LAUSUNTO:**  
18.5.2014



Lausunto

1 (2)

Dnro 1993/1110/2014

8.5.2014

Kuopion kaupunki  
Kaupunkiympäristön suunnittelupalvelut / Asemakaavoitus  
PL 1097  
70111 Kuopio

Viite: lausuntopyyntö 10.4.2014

**Lausunto asemakaavan ja asemakaavan muutoksen valmisteluaineistosta / Itä-Suomen logistiikka-alueen ja yhdistettyjen kuljetusten terminaali, Matkus**

Liikennevirasto on tutustunut asemakaavan ja asemakaavan muutoksen valmisteluaineistoon ja antaa lausuntonsa rautateiden näkökulmasta.

Asemakaava-alue sijaitsee Hiltulanlahden, Pitkälähdän ja Kiviharjun kaupunginosissa. Pääosa kaava-alueesta sijaitsee Matkuksen kaupallisen keskittymän ja Pitkälähdän teollisuusalueen välisellä alueella, noin 10 kilometriä Kuopion keskustasta lounaaseen. Kaava-alueen eteläpuolella kulkee Pieksämäki–Kuopio -rataosa. Kaavaselostuksen mukaan asemakaavan tavoitteena on mahdollistaa maakuntakaavan mukaisen logistiikka- ja yritysalueen toteuttaminen. Asemakaavalla varmistetaan lisäksi moottoritien läntisen rinnakkaisväylän ja Hepomäkeen suuntautuvan pääväylän sijainti ja toimivuus.

**Lisäraidevaraukset**

Pieksämäki–Kuopio -rataosa on tällä hetkellä yksiraiteinen. Rataosalla tulee pitkällä tähtäimellä varautua yhteen lisäraiteeseen. Liikennevirastolla ei ole tarkempia suunnitelmia lisäraiteesta ja sen sijoittumisesta nykyiseen rataan nähden, eikä lisäraiteen toteutusajan kohta ole tiedossa. Asemakaavaluonnoksessa rautatiealue on osoitettu nykyistä Liikenneviraston hallinnoimaa aluetta kapeammaksi. Asemakaava ei saa rajoittaa lisäraiteen sijoittamismahdollisuuksia. Lisäraiteelle tulee varata tilaa 25-30 metriä nykyisen raiteen keskinjasta radan molemmin puolin.

**Radan läheisyyteen rakentaminen**

Radan läheisyyteen rakentamisesta ei saa aiheutua turvallisuusriskiä, haittaa radan stabiiliteetille tai muuta haittaa rautatielle tai junaliikenteelle.

**Liittymälupa valtion rataverkkoon**

Liikennevirasto muistuttaa, että ratalakia sovelletaan myös yksityisraiteisiin ratalain 2 §:n mukaisesti. Tämä vaikuttaa mm. mahdolliseen tarpeeseen laatia yksityisraiteesta rata-suunnitelma. Liikennevirasto muistuttaa, että yksityisraiteen liittäminen valtion rataverkkoon edellyttää Liikenneviraston lupaa. Ennen kaavan hyväksymistä tulee Liikennevirastolta varmistaa, että kartassa osoitetulle yksityisraiteelle on mahdollista saada hallinnollisesti ja teknisesti liittymälupa valtion rataverkkoon. Yksityisraiteiden liittymälupa-asioita Liikennevirastossa hoitaa ylitarkastaja Simo Toikkanen p. 029 534 3890.

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

## **Kaavoitusosaston vastine:**

### **Lisäraideselvitys**

Asemakaavatyön rinnalla on tehty Oy VR-Rata Ab toimesta ja eri sidosryhmien ohjauksessa Matkuksen logistiikka-alue Rakennettavuusselvitys, jonka pohjalta oli tieto, että Savonradan kaksoisraide (lisäraide) tulee sijoittumaan sen itäpuolelle. Kaavamuutoksella ei ole muutettu nykyistä rata-alueen kokoa Savonradan linjauksen itäpuolella. Selvityksen mukaan se tulisi mahtumaan alueelle, jonka laajuus Matkuksen alueella vaihtelee n. 17-27 m välillä. Selvitysten pohjalta Savon radan länsipuolella ei siis ole tarvetta varautua lisäraiteelle. Asemakaavaehdotus ei siten vaikeuta tarvittavat Savonradan lisäraiteen sijoittumista.

### **Radan läheisyyteen rakentaminen**

Asemakaavaehdotuksen mahdollistama rakentaminen ei aiheuta turvallisuusriskiä tai haittaa radan stabiliteetille. eikä rakentaminen aiheuta myöskään muuta haittaa rautatielle tai junaliikenteelle.

### **Liittymälupa valtion rataverkkoon**

Liikennevirasto nykyinen Väylävirasto edellyttää, että ennen kaavan hyväksymistä tulee virastolta varmistaa, että kartassa osoitetulle yksityisraiteelle on mahdollista saada hallinnollisesti ja teknisesti liittymälupa valtion rataverkkoon.

Kuopion kaupunki on pyytänyt 10.2.2020 ja 26.2.2020 Väylävirastolta selvitystä, että onko yksityisraiteen liittämiseksi valtion rataverkkoon mahdollista saada hallinnollisesti ja teknisesti liittymälupa valtion rataverkkoon. Kuopion kaupungin asemakaavoitus kävi puhelinkeskustelun Väyläviraston kanssa 26.2.2020. Väyläviraston edustaja toi esille, että tehdyt selvitykset näyttävät olevan riittävät tässä vaiheessa valtion rataverkkoon liittymisen osalta, mutta he antavat ehdotusvaiheen lausunnossaan vielä tarvittavia jako-ohjeita hankkeen toteuttamisen liittyen.

## POHJOIS-SAVON ELY –KESKUKSEN LAUSUNTO:

14.5. ja 16.5.2014



Elinkeino-, liikenne- ja  
ympäristökeskus

Pohjois-Savo

Lausunto

POSELY /150/07.01/2014

16.5.2014

Kuopion kaupunki  
Kaavoitusarkkitehti Jouni Pekonen  
Suokatu 42, PL 1097  
70111 Kuopio

Viite Tiedoksianto

### Lausunto Itä-Suomen logistiikka-alueen ja yhdistettyjen kuljetusten terminaalin asemakaavan ja asemakaavan muutoksen valmisteluaineistosta

#### Yleistä

Asemakaavan tarkoitus on mahdollistaa alueelle koko Itä-Suomea palveleva logistiikkakeskus, jossa sijaitsee yritystontteja ja yhdistettyjen kuljetusten terminaalialue. Asemakaavalla varmistetaan lisäksi moottoritien läntisen rinnakkaisväylän ja Hepomäkeen suuntautuvan pääväylän sijainti ja toimivuus.

Kaavaselostuksen mukaan alueelle on laadittu neljä vaihtoehtoista ratkaisua, jotka poikkesivat toisistaan rajauksien, massojen ja liikenneverkoston osalta. Kaavaluonnos on laadittu vaihtoehdon 4 pohjalta, joka on todettu katuverkon osalta selkeimmäksi, katupituuksiltaan lyhyimmäksi sekä korttelialueiden tasauksien osalta onnistuneimmaksi. Näin ollen vaihtoehto on ollut myös kustannustehokkain ja toteuttamiskelpoinen.

Kaavaluonnoksessa alueelle on osoitettu tavaraliikenneterminaalin korttelialue (LTA), logistiikka-alueen huolto- ja oheistoimintojen korttelialue (LTA-2), kaksi teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten korttelialuetta (TK-1), erillispientalojen korttelialue (AO), lähivirkistysalueita (VL, VL-2), suojaviheralueita (EV, EV-5) sekä suojelualueita (SL).

Logistiikkakeskuksen kuljetukset tapahtuvat maanteitse ja rautateitse. Logistiikkakeskuksen toiminta vaatii uuden tien radan alitse. Tien linjaus on selvitetty ja huolimatta korkeuseroista katu on liikennöitävissä isoillakin rekoilla. Pääkatu radan länsipuolella on suunniteltu jouhevaksi. Sen sijaan asemakaavassa ei ratkaista Hepomäkeen suuntautuvan pääväylän sijaintia. Liitekartalla 3.2 on näytetty liikenneverkkoa laajemmalla alueella.

#### Esitetään seuraavat huomautukset kaavaluonnoksesta ja valmisteluaineistosta:

##### Kaavoitustilanne antamat lähtökohdat suunnittelulle

Pohjois-Savon maakuntakaavassa alue on osoitettu logistiikkakeskuksen alueeksi merkinnällä LM/TP eli tavaraliikenteen terminaalialue / työpaikka-alue. Aluetta koskevat seuraavat suunnittelumääräykset:

*Alueen käyttöä on suunniteltava niin, ettei melutaso alueen läheisillä taajamatoimintojen alueilla ylitä 55 dBA.*

*LM/TP 11.010 (Itä-Suomen logistiikkakeskus, Kuopio):*

*Mikäli alueenkäytön suunnittelussa yhteistyössä toimijoiden kanssa osoittautuu, että toiminta on mahdollista siirtää toiminnallisuuden kannalta samanarvoiseen paikkaan ja maankäytön suunnittelulla se varmistetaan, tämä alue voidaan varata työpaikkatoimintojen alueeksi.*

*Alueen käytön suunnittelussa on huolehdittava siitä, ettei hanke tai suunnitelma yksistään tai tarkasteltuna yhdessä muiden hankkeiden ja suunnitelmien kanssa luonnonsuojelulain 65 §:n tarkoittamalla tavalla merkittävästi heikennä alueella olevien tai siihen rajautuvien Natura 2000- verkostoon kuuluvien alueiden SL 11.556 (Matkusjärven lehto) ja SL 11.589 (Riihilammen lehto) perusteena olevia luonnonarvoja. Suunnittelussa on erityisesti otettava huomioon vaikutukset Natura-alueiden pohjavesi- ja pintavalumaolosuhteisiin, maaston kulumiseen ja pienilmastoon.*

Kuinka maakuntakaavan kaavamääräykset on otettu huomioon, ei ilmene kaava-asiakirjoista. Vaikutukset Natura-alueen pohjavesi- ja pintavalumaolosuhteisiin, maaston kulumiseen ja pienilmastoon tulee selvittää.

Oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa alue on osoitettu ympäristöhäiriöttömän teollisuuden alueeksi (TY) ja yksityisten palvelujen ja hallinnon alueeksi (PK). Alueelle on tehty yleiskaavallinen selvitys logistiikkakeskuksen sijoittamisesta vuonna 2008. Kuten liikennevaikutusten osalta todetaan, yleiskaavallinen tarkastelu laajemmalta alueelta on tarpeen. Yleiskaavallinen selvitykseen liittyvä Natura-arvioinnin tarveharkinta on päivitettävä asemakaavaluonnoksen perusteella.

#### **Alueen liikennevaikutusten selvittäminen**

Matkuksen logistiikkapainotteisen yritysalueen ja yhdistettyjen kuljetusten terminaalin liikenteelliset vaikutukset ulottuvat laajalle alueelle, kuten kaavaselostuksen sivulla 11 todetaan. Asemakaavaselostuksessa liikenteelliset vaikutukset on kuvattava sekä laajemmalta alueelta että seikkaperäisemmin, koska aluetta koskien ei ole voimassa ajantasaista oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Erityisesti on selvitettävä raskaan liikenteen määrät ja suuntautuminen niin, että tarkasteluissa otetaan huomioon myös Hepomäen tulevan työpaikka- ja yritys- sekä laajenevan Heinälammrinrinteen jätekeskusalueen liikennemäärät. Tässä yhteydessä kannattaisi tehdä näidenkin alueiden maankäytön suunnittelua palveleva yleiskaavallinen kattava liikenneselvitys, jolloin pitemmän aikavälin eri alueiden synnyttämän liikenteen yhteisvaikutukset valtatiehen 5 ja Karttulantiehen tulevat kerralla selvitykseksi ja arvioiduksi.

Yhtenä vaihtoehtona on tarkasteltava Matkuksen logistiikka-alueen liikenteelliset vaikutukset tilanteessa, että radan alittava katuyhteys ei ole toteutunut. Myös liikenneturvallisuusvaikutukset on arvioitava.

#### **Luontoarvojen huomioon ottaminen**

Luonnonympäristöön ja luonnon monimuotoisuuteen liittyvät vaikutukset ovat alueen massiivisen rakentamisen seurauksena merkittäviä. Alueella on kaksi valtakunnalliseen lehtojensuojeluohjelmaan kuuluvaa kohdetta: Riihilammen lehdot ja Matkusjärven lehdot. Nämä alueet on pääosin ostettu valtiolle luonnonsuojelutarkoituksiin tai suojeltu yksityismaiden luonnonsuojelualueina. Riihilammen lehdon läntisen osa-alueen osalta ELY-keskus on antanut erillisen lausunnon, jossa todetaan, että kaavan mukaiselle merkinnälle ei ole esteitä (liite 1). Riihilammen itäinen osa-alue ja Matkusjärven lehdot kuuluvat Natura 2000 -verkoston kohteeseen Etelä-Kuopion lehdot ja lammet, Haminavuori, Vanuvuori (FI0600002). Alueella tehdyn yleiskaavallisen tarkastelun perusteella on todettu, ettei kaavaratkaisu merkittävästi heikennä Natura-alueen luontoarvoja.



vaikutusten tarvearviointi on tehty vuonna 2008. Natura-arvioinnin tarvetta on aiemmin kommentoitu seuraavasti "Natura-arvioinnin tarvetta ei ole, mikäli asemakaavatyössä varataan riittävät viheralueet logistiikka-alueen ja suojelualueiden väliin, huolehditaan viheryhteydestä lehtoalueiden välillä sekä vedenjakaja-alueen säilymisestä Matkuksen lehdon ja rakennettavan alueen välillä." Asemakaavaaluonnoksen osalta on tehtävä tarkistukset Natura-vaikutustarkasteluun samoin vaikutukset luonnonympäristöön. Tässä yhteydessä tulee tarkastella mm. kaava-alueen yläosassa olevan ojitetun suon hävittämisen vaikutukset Matkuksen alueen tikankonttiesiintymään.

AO-korttelin pohjoisosaan tulee merkitä riittävän laaja viheralueyhteys (VL) Natura-alueen ja kaavaan merkityn VL – alueen välille, jotta Riihilammen ja Matkuksen Natura-alueiden välinen viheryhteys säilyy.

Kaava-alueella on, myös suojeluohjelman ja suojelualueiden ulkopuolella, arvokkaita luontokohteita mm. tuoreita ja kosteita lehtoja, luonnontilainen korpi ja uhanalaisia kasvilajeja. Osa näistä kohteista sijoittuu rakennettaville alueille. Natura-alue ja luonnonsuojelutarkoituksiin valtiolle tarkoitettu alue supistuu myös jonkin verran. Nämä asiat tulee todeta kaavaselistuksessa ja vaikutusten arvioinnissa. Rakentamisen vaikutuksen pohja- ja pintavesiin on myös arvioitava.

Koska kaavaa on rakentamisalueiden osalta muutettu, tulee varmistaa, että kaava-alueelta havaitut liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikat eivät häviä tai heikkene. Lisäksi Matkusjärven eteläpuolella on mahdollisen uuden katulinjauksen alueelta löydetty liito-oravaesiintymä. Katulinjaus tulee ensisijaisesti suunnitella niin, että liito-oravaesiintymät säilyvät.

Kaavaselistuksessa on todettu alueella tehdyt luontoselvitykset. Vuonna 2008 tehty maastokatselmus ei ole luontoselvitys vaan maastokatselmus, johon Pohjois-Savon ympäristökeskus on osallistunut. Henkilömaininnat on tässä yhteydessä syytä poistaa.

Natura-alueiden rajat on syytä merkitä kaavakarttaan.

#### **Hulevedet**

Tärkeä on selvittää, kuinka hulevedet käsitellään alueella niin, etteivät ne joudu suoraan Riihilampeen eivätkä Matkusjärveen. Asiakirjoihin ei ole liitetty varsinaista hulevesiselvitystä, jossa olisi tarkasteltu hulevesien määrää ja laatua tai vaikutuksia alueen luontoarvoihin ja vesistöihin. Kaava- luonnoksessa alueelle on osoitettu ohjeellinen hulevesien käsittelyalue, onko se riittävä, tulee ilmetä laadittavasta selvityksestä.

#### **Massatasapaino ja alueen esirakentaminen**

Maisemaan vaikutukset ovat rakentamisen myötä merkittävät, muuttuuhan luonnonmaisema rakennetuksi ympäristöksi. Terminaali-alue ratapihoineen vaatii tasaista maastoa. Alueella joudutaan sekä louhimaan että tuomaan maamassoja yli miljoona kuutiota. Toimilla on merkittäviä ympäristövaikutuksia melun, tärinän ja pölyn ja muiden haitallisten hiukkasten näkökulmasta. Vaikutukset on syytä nostaa esille kaavaselistuksessa.

#### **Viranomais- ja työneuvottelut**

Koska kysymys on Itä-Suomen kannalta merkittävästä hankkeesta ja sitä kautta myös merkittävästä kaavasta, on syytä järjestää ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelu.

Jo aiemmassa vaiheessa esitetty yhteisneuvottelu metsähallituksen, kaupungin ja ELY-keskuksen kanssa alueen luontoarvoista ja niiden huomioon ottamisesta kaavassa, on syytä järjestää.



Elinkeino-, liikenne- ja  
ympäristökeskus

LAUSUNTO

14.5.2014

*Liite 1.*

Kuopion kaupunki  
kaavoitusarkkitehti Jouni Pekonen

Asia Lehtojensuojeluohjelma ja Riihilammen lehdon kaavoitus

Valtioneuvoston 13.4.1989 vahvistamaan valtakunnalliseen lehtojensuojeluohjelmaan kuuluu Kuopiosta mm. Riihilammen lehdot -niminen kaksiosainen, pinta-alaltaan 5,3 hehtaarin kokoinen alue. Ohjelman tavoitteena on lehtojen suojeleminen perustamalla siihen kuuluvista kohteista joko yksityismaiden suojelualueita tai hankkimalla kohteet tai niiden osia valtiolle suojelutarkoituksiin. Riihilammen lehdon itäinen osa on lähes kokonaan ostettu valtiolle. Toteuttamatta itäisestä osasta on edelleen noin 0,2 hehtaaria. Läntisen osaan toteuttamistoimenpiteitä ei ole kohdistettu.

Riihilammen lehto inventoitiin suojeluohjelmaa varten kesällä 1987 ja ohjelmaan silloisesta Kuopion läänistä ehdolla olleista kohteista tehtiin maanomistajakysely syksyllä 1987. Kuopion lääninhallitus viimeisteli ohjelmarajaukset ympäristöministeriölle v. 1988. Tällöin oli tiedossa, että Riihilammen lehtojen läntinen osa-alue on hakattu eikä sen katsottu enää täyttävän suojeluohjelmaan sisällytettävälle kohteille asettavia vaatimuksia. Näin ollen luonnoksena esillä ollut Riihilammen lehdon ohjelmarajausta oli tarkoitus muuttaa siten, että läntinen osa jätetään kokonaan pois ohjelmasta ja itäistä osaa hieman laajennetaan kesän 1988 maastokäyntien havaintojen perusteella. Joko jonkinasteisesta lääninhallituksen ja ministeriön välisestä tietokatkosta tai sovitun ratkaisun väärintulkinnasta johtuen näistä muutoksista vain itäisen osan laajennus tuli huomioonotetuksi lopullisessa ohjelmarajauksessa.

Luonnonsuojeluohjelmien toteuttamisesta vastaavana viranomaisena Kuopion lääninhallitus/Pohjois-Savon ympäristökeskus/Pohjois-Savon ELY-keskus on kuitenkin ohjelman vahvistamisesta lähtien johdonmukaisesti sekä kannanotoissaan että käytännön tomissaan lähtenyt siitä, ettei läntisestä osasta perusteta luonnonsuojelualueita ja tämän seurauksena edelleen siitä, että osa-alueen muodollinen kuuluminen suojeluohjelmaan ei vaikuta alueen maankäytön suunnitteluun.

Riihilammen alue tuli asemakaavoituksen piiriin 1990-luvun alussa. Kuopion lääninhallitus antoi 30.5.1991 Kuopion kaupungille lausunnon Riihilammen alueen alustavasta asemakaavaluonnoksesta. Lausunnossa todetaan mm., ettei Riihilammen lehdon ohjelmavaraus estä läntisen osa-alueen merkitsemistä kaavaan korttelialueeksi. Myöhemmin laadituissa yleispiirteisissä kaavoissa läntistä osa-aluetta ei ole merkitty suojelualuevaraukseksi. Osa-alue ei myöskään, toisin kuin itäinen osa, sisälly Natura 2000 -verkostoon.

Yhteenvetona edellisestä Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toistaa käsityksensä siitä, ettei Riihilammen lehdon läntisen osa-alueen muodollinen sisältyminen valtakunnalliseen lehtojensuojeluohjelmaan vaikuta osa-alueen ja sen ympäristön maankäyttöratkaisuihin.

## Kaavoitusosaston vastine:

Alla on kuvattu tarkemmin, kuinka lausunnossa esitetyt huomiot mm. maakunta-kaavan määräysten ja muiden huomioiden osalta on otettu huomioon. Lisäksi asemakaavaaselostusta on päivitetty tarvittavilta osin. Kaavatyön osalta tullaan järjestämään myös ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelu.

### **Luontoarvojen ja hulevesien sekä maakuntakaavamääräysten huomioon ottaminen**

Lausunnossa on tuotu esille mm. kaavan vaikutukset **uhanalaisiin lajiin, Natura-alueen pohjavesi- ja pintavalumaolosuhteisiin, maaston kulumiseen, pienilmastoon ja suojeluohjelman ja suojelualueiden ulkopuolella oleviin arvokkaisiin luontokohteisiin sekä kuinka hulevedet käsitellään**. Lisäksi lausunnossa todetaan

Kaava-alueella päätettiin käynnistää valmisteluvaiheen lausuntojen, tarkentuneiden tietojen sekä erityisesti ympäristöministeriön 10.1.2017 antaman lausunnon ja sen jälkeisten viranomaiskommenttien pohjalta luonnonsuojelulain 65§:n mukainen Natura –arviointi, jonka pohjalta laadittiin jo alustava kaavaehdotus.

Natura-arvioinnin lisäksi kaavan toteuttaminen edellyttää lupaa poiketa luonnonsuojelulain 49 § 1 momentin mukaisesta liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkoja koskevasta heikentämiskiellosta. Kuopion kaupunki on hakenut Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta lupaa poiketa luontodirektiivin artiklassa 16 (1) mainituilla poikkeusperusteilla luonnonsuojelulain 49 § 1 momentin mukaisesta heikentämis- ja hävittämisskiellosta, joka koskee luontodirektiivin liitteessä IV (a) mainitun liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkoja.

Natura –arvioinnissa saatiin laajasti selville rakentamisen ja muun mahdollisen (mm. virkistyskäytön) vaikutukset lausunnossa kuvattuihin seikkoihin ja mm. Natura-alueiden pohjavesi- ja pintavalumaolosuhteiden, maaston kulumiseen ja pienilmastoon sekä muiden luontoarvojen osalta. Natura –arvioinnin johtopäätöksissä mainitaan kaavan vaikutuksista mm. seuraavaa:

*Kaavahankkeessa muutos kohdistuu lehdot -luontotyyppin luontaiseen levinneisyyteen ja paikallisesti luontotyyppin rakenteellisiin ominaispiirteisiin sekä heikentää hieman liito-oravalle sopivan elinympäristön levinneisyyttä. Sekä lehtoa ja liito-oravalle sopivaa elin- aluetta menetetään noin 0,15 ha ja lehdon luonne reunavaikutuksen takia heikkenee noin 0,1 hehtaarin alalta. Menetetävä lehdon osa on Matkusjärven lehdon reunaosaa ja lehtojen levinneisyys Natura-alueella heikkenee hyvin vähän. Heikennyksestä huolimatta lehtojen suojelutaso Natura-alueella ei olennaisesti heikkene ja lehtojen ominaispiirteet säilyvät.*

*”Matkusjärven lehtoon suuntautuvaa ulkoilupainetta voidaan vähentää rakenteilla, jotka erottavat jalankulku- ja pyöräilyväylän ja viheralueen toisistaan...Rakenteet vähentävä Matkusjärven lehdon vetovoimaisuutta ulkoilun kannalta. Näillä toimilla saadaan Matkusjärven lehdon ulkoilukäyttö alennettua sille tasolle, jolloin virkistyskäytön haitat tikankonttiin ja lehtoihin eivät nykyisestä olennaisesti kasva.*

*”Kaavahankkeesta on Natura-alueen eheyden kannalta kohtalainen kielteinen vaikutus, eikä kaavas suunnitelman toteutuminen aiheuta merkittävää heikennystä Etelä-Kuopion lehdot ja lammet, Vanuvuori, Haminavuori Natura 2000 -verkostoon kuuluvan alueen suojelun perusteena oleville luontotyypeille, lajeille tai niiden elinympäristöille”.*

Kaavaehdotusta, kaavamääräyksiä, selvityksiä ja kaavas elostusta on päivitetty Natura –arvioinnin, saatujen lausuntojen ja neuvottelujen pohjalta mm. seuraavilta osin:

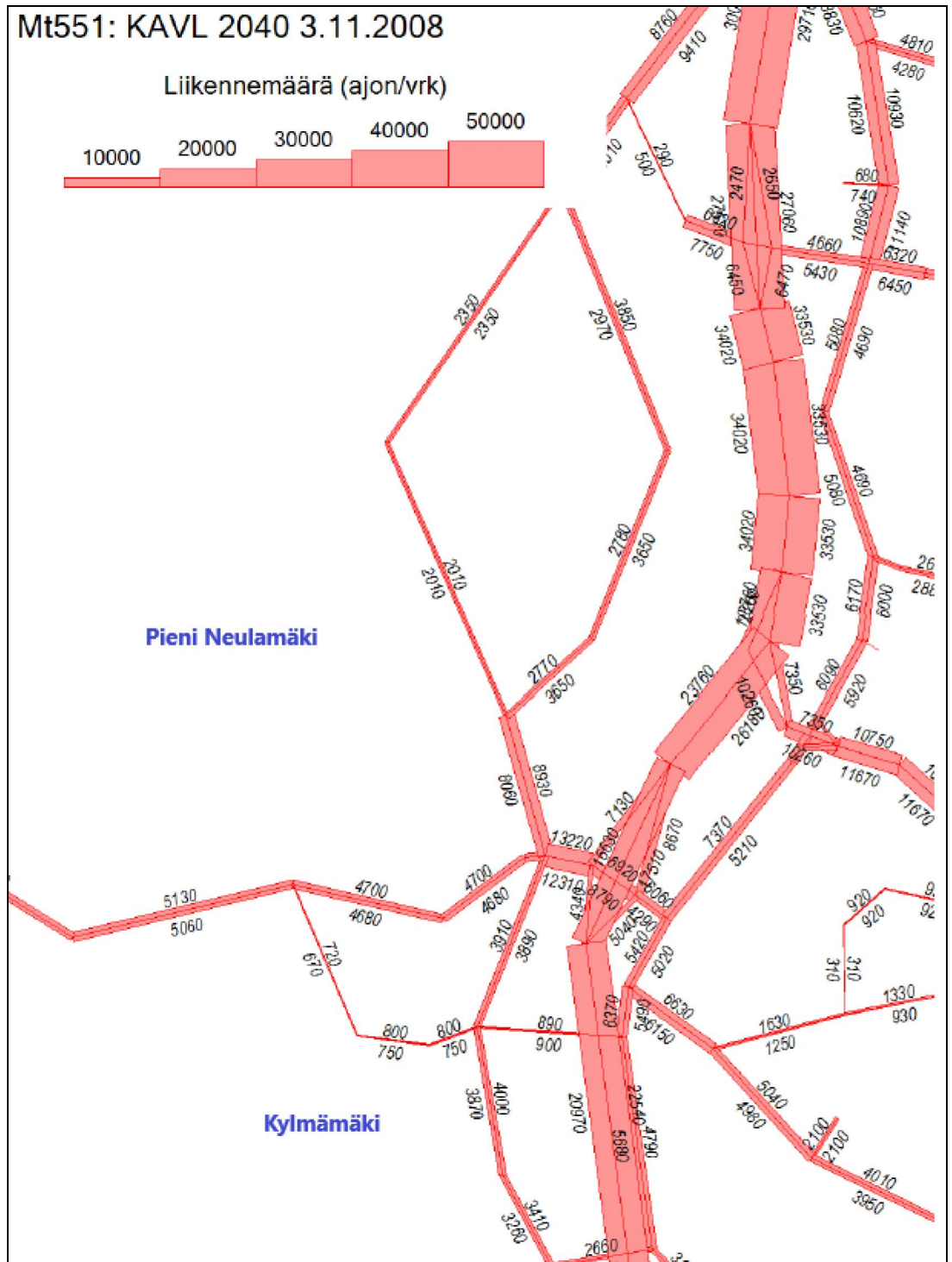
- Kaavaehdotuksessa on parannettu merkittävästi mm. Riihilammen lehdon ja Matkusjärven lehdon välisen viherkäytävän osalla, jota on levennetty lähes puolella valmisteluvaiheeseen verrattuna ja alueen luonnon monimuotoisuuden ja luonnontilaisena säilymiseen on kiinnitetty erityistä huomiota.
- Riihilammenpuiston viherkäytävä on osoitettu kaavassa lähinnä luonnontilassa säilytettäväksi alueeksi VL-3. Lisäksi kyseille alueella on osoitettu luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet, joka säilytetään erillisellä luo-1 merkinnällä ja alueella sijaitsevan ojitetuin suoalueen osalle on lisätty tarkentava (hu-3) kaavamerkintä, joka on lähinnä luonnontilassa säilytettävä alueen osa, joka on varattu hulevesien käsittelyyn.
- Kaavaan on lisätty myös lausunnossa mainitut Natura-alueen rajat.
- Kaavakarttaan on lisätty Matkusjärven lehdon puoleiselle EV alueelle s-7 merkintä, jolla ympäristö säilytetään ja jossa on todettu luonnonsuojelulain 49 §:n tarkoittamia liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkoja.
- Matkusentien varteen on lisätty erillinen sk-oja (avo-oja) merkintä, jolla saadaan vähennetty Matkusjärven lehdon ulkoilukäyttöä niin, että virkistyskäytön haitat arvokkaiden luontokohteiden osalla eivät nykyisestä olennaisesti kasva. Lisäksi kyseinen asiakokonaisuus on huomioitu muissa katu- ja hulesuunnitelmissa.
- Kaava-aineistoa on täydennetty erillisillä pohja- ja pintavesien hallintaohjeilla sekä hulevesin hallinnan liitekartalla (liite 8.1), josta ilmenee mm. pintavesien valumissuunnat sekä erillisellä Logistiikka-alueen hulevesien hallintaselvityksellä (liite 8.2).
- Hulevesien aiheuttamien haitallisten vaikutusten ehkäisemiseksi hulevesien määrää ja laatua pyritään kontrolloimaan siten, että veden kiertokulku alueella rakentamisen jälkeen olisi mahdollisimman paljon luonnontilaisen kaltainen. Tavoitteena on syntyneiden hulevesien imeyttäminen maaperään, epäpuhtauksien vähentäminen hulevesistä suodattamalla, laskeuttamalla ja kasvillisuuden avulla sekä hulevesien viivyttäminen eli pintavalunnan jakaminen pitkälle aikajaksolle. Kaavaehdotuksessa esitetty Riihilammen ohjeellinen hulevesin viivytyalue pystyy ottamaan mitoituksellisesti erittäin hyvin vastaan normaalitilanteen sadevesimäärät ja vain erittäin poikkeuksellisissa tilanteissa saattaa vesi ohjautua tulvareittien kautta Riihilampeen. Tarkemmin hulevesien hallinnasta on kuvattu oheisissa liitteissä.
- Logistiikka-alueen tontille jäävä tihkupinta-alue ei ole vesilain kannalta suojeltava vesiluontotyyppi, eikä alueelle suunniteltu rakentaminen edellytä ELY-keskuksen näkemyksen mukaan vesilain mukaista lupaa.

Kaavaehdotuksessa ja sen rinnalla laadituissa selvityksissä on siten huomioitu lausunnossa esitetyt asiat kuten mm. se, että pohjaveden muutos alueella ei häiriinny niin, jotta se vaikuttaisi Matkusjärven **Natura-alueen** lähteisiin ja tihkupinta-alueisiin tai se, että kaavan aiheuttaman rakentamisen vaikutukset ovat vähäiset mm. **pintavalumaolosuhteisiin, maaston kulumiseen, pienilmastoon ja suojeluohjelman ja suojelualueiden ulkopuolella oleviin arvokkaisiin luontokohteisiin ja alueen että hulevesien hallintaan on kiinnitetty erityistä huomiota.**

#### Alueen liikennevaikutusten selvittäminen

Arvio Matkusjärven alueen liikennetuotoksesta  
Matkusjärven logistiikka-alueen tuottamaan liikenteen määrään vaikuttaa merkittävästi sinne lopulta sijoittuvien toimintojen määrä ja laatu. Asemakaavan arvioidaan mahdollistavan alueelle 500-800 henkilön työpaikka-alueen. Matkatuotoslaskennan lähtökohdaksi voidaan ottaa 800 työpaikan sijoittuminen alueelle, mikä tuottaa henkilöautoliikennettä n. 1150 ajon/vrk. Tuotos on laskettu Ympäristöministeriön 2008 julkaiseman





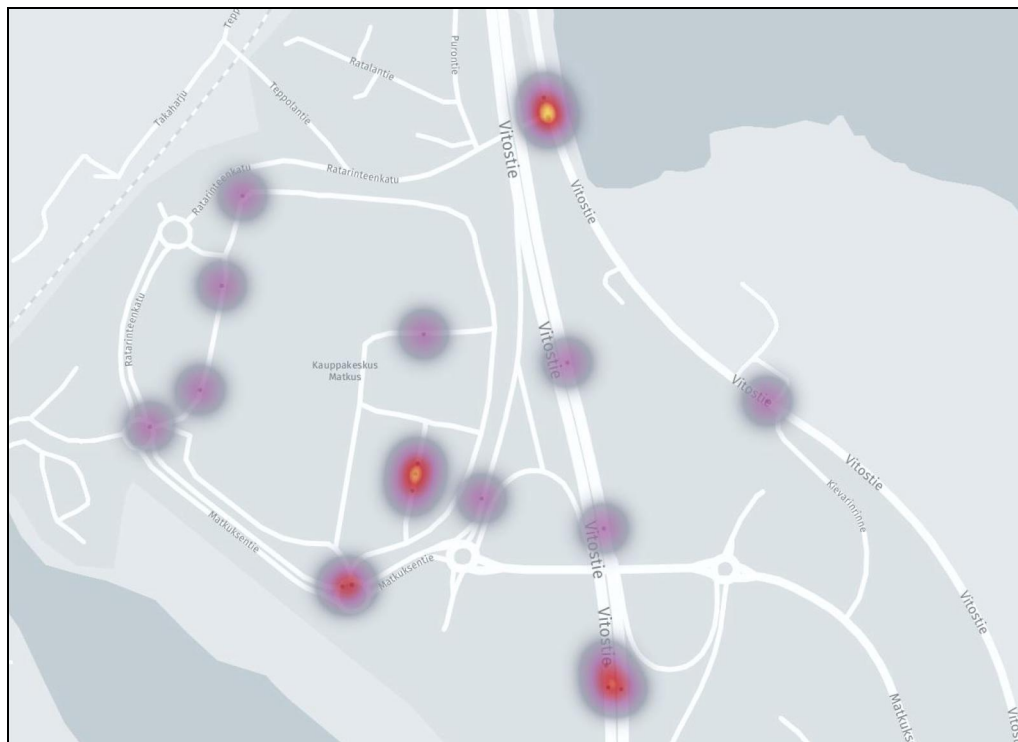
Kuva 2. Karttulantien ja Matkuksen eritasoliittymän liikennetarkasteluissa käytetty liikenne-ennuste.

Tehtyjen liikenneselvityksien osalta voidaan todeta, että niissä ennustetut liikennemäärät vastaavat pääosin myös nyt tiedossa olevien tai jo toteutuneiden maankäytön kehittämishankkeiden aiheuttamia liikennemääriä. Merkittävin ennusteen ja toteutuneen liikenteen epäsuhta on Matkuksen kauppakeskuksen ja Ikean yhteenlaskettu liikennetuotos (13 000 ajon/vrk), joka ennusteessa on ollut noin kaksinkertainen verrattuna kauppakeskuksen toteuttamisen jälkeen tehtyihin liikennemäärämittauksiin (6 700 ajon/vrk). Sen sijaan logistiikka-alueelle sijoittuvien työpaikkojen määräksi on arvioitu aiemmin vähemmän kuin nyt kaavoitettavana olevalle logistiikka-alueelle on kaavailtu. Aiemmassa ennusteessa logistiikka-alueen liikennetuotokseksi on arvioitu

n. 500 ajon/vrk, josta raskaan liikenteen osuudeksi on arvioitu 60 %. Kokonaisuutena voidaan kuitenkin todeta, että aiemmissa kehittämissivaiheissa tehdyt liikenneselvitykset antavat riittävän hyvän kuvan niin katuverkon kuin maanteiden ja katuverkon liittymäkohtien toimivuudesta, sillä aiemmin tehdyissä selvityksissä käytetyt liikennemäärät ovat ns. varmemmalla puolella. Parhaillaan käynnissä olevan Pitkälahden ramppiliittymän toimivuuden parantamishankkeen yhteydessä tehdyissä liikennetarkasteluissa on todettu, että ramppiliittymään rakennettavaksi päätettyjen liikennevalojen sekä samassa yhteydessä toteutettavien kaistajärjestelyjen avulla kyseinen liittymä toimii vielä ennustetilanteen (vuosi 2040) liikennemäärillä tyydyttävästi. Tulevaisuudessa liikennejärjestelyjen kehittämisen osalta tulee Pitkälahden eritasoliittymän toimivuuteen liittyen seurata Karttulantien ja Vitostien liittymän toimivuutta, jota voidaan tarvittaessa parantaa. Lisäksi Matkukun eritasoliittymässä on mahdollista tarvittaessa toteuttaa aiemmin tehdyissä liikenneselvityksissä mainitut kaistajärjestelyjen tehostamistoimenpiteet lisäämällä moottoritien ylittävän sillan molemmille puolille kaistoja.

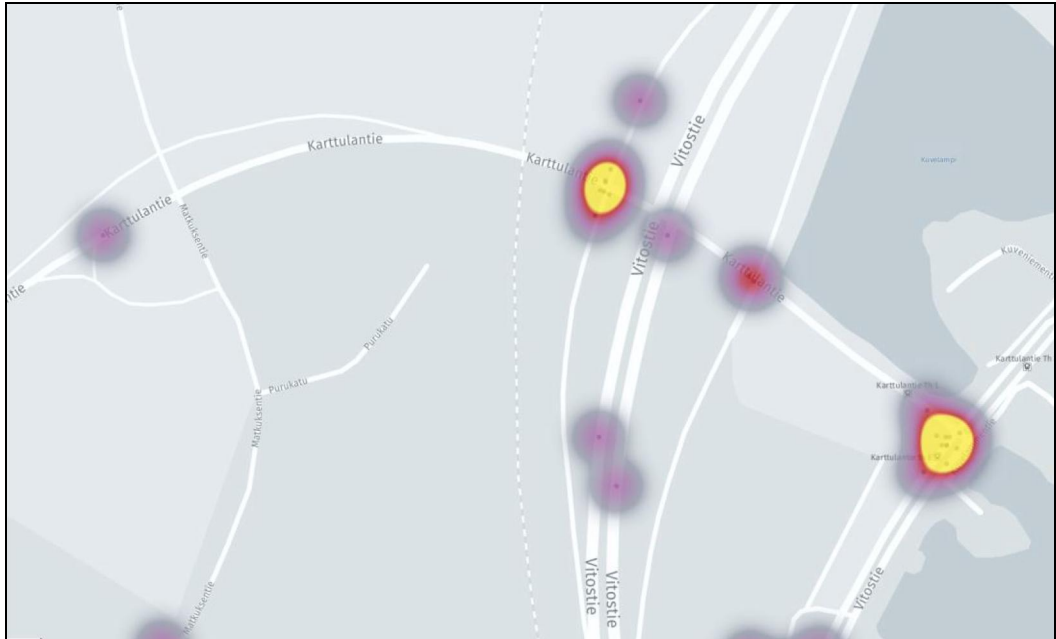
### Liikenneturvallisuustarkastelut

Asemakaavoitettavalla alueella on nykyisin hyvin vähän väyläverkostoa, minkä vuoksi suunnittelualueella ei ole sattunut poliisin tietoon tulleita liikenneonnettomuuksia vuosien 2014 ja 2018 välisenä aikana (viimeisimmät 5 mahdollista tarkasteluvuotta). Sen sijaan onnettomuuksia on tarkasteluajankohtana sattunut asemakaavoitettavan alueen läheisyydessä olevien alueiden katu- ja maantienv verkoilla. Erityisesti onnettomuuksia on sattunut paikoissa, joissa on paljon risteävää liikennettä. Matkukun alueella onnettomuuksia on sattunut tarkastelujaksolla kolme kappaletta Ratarinteenkadun ja Vitostien liittymässä, mikä näkyy onnettomuuskasaumapisteinä kartalla (kuva 3).



Kuva 3. Poliisin tietoon tulleiden liikenneonnettomuuksien kasaumispisteet Matkukun alueella. (Lähde: <https://mobilityanalytics.ramboll.com/onnpoliisi/>)

Pitkälahden alueella onnettomuuksia on sattunut eritasoliittymän läntisessä ramppiliittymässä yhteensä kuusi kappaletta ja Vitostien ja Karttulantien liittymässä kahdeksan kappaletta, mitkä näkyvät kasaumapisteinä kartalla (kuva 4).



Kuva 4. Poliisin tietoon tulleiden liikenneonnettomuuksien kasautumispisteet Pitkälahden alueella. (Lähde: <https://mobilityanalytics.ramboll.com/onn/poliisi/>)

Uudesta maankäytöstä johtuvan liikennemäärien kasvamisen myötä myös liikenneonnettomuuksien riski kasvaa. Tosin Pitkälahden ramppiliittymään toteutettavien liikennevalojen myötä, arvioidaan kyseisessä liittymässä tapahtuvien onnettomuuksien määrän vähenevän merkittävästi. Vastavia parantamistoimenpiteitä on mahdollista tehdä myös Vitostien ja Karttulantien liittymässä, jossa olevat, maantiemäiset katurakenteet eivät tue asetettua nopeusrajoitusta. Toisaalta uuden maankäytön lisääminen parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä, mikä puolestaan voi vähentää oman auton käytön tarvetta, ja näin myös liikennemäärää. Lisäksi asemakaavalla mahdollistetaan yhdistettyjen kuljetusten terminaali, jonka toteutumisen myötä osa Kuopion seudulta lähtevistä, nykyisin kumipyörillä toteutetuista runkokuljetuksista voidaan hoitaa turvallisemmin raitteilla ja myös liikennepäästöt samalla vähenevät merkittävästi laajassa tarkastelussa.

### Massatasapaino ja alueen esirakentaminen

Kaava-alueen kortteleiden rakentamisen yhteydessä alueella joudutaan tekemään merkittäviä määriä maankaivua, louhintatöitä sekä maa- ja kiviainemassojen siirtoa. Rakentamisen kestoksi on arvioitu n. 3 - 5 vuotta. Kortteleiden esirakentaminen edellyttää alueella n. 125 230 brtm<sup>3</sup> louhimista ja n. 162 400 brtm<sup>3</sup> maamassojen siirtoa pois alueelta. Lisäksi alueelle joudutaan tuomaan n. 1 128 200 brtm<sup>3</sup> louhetta tai muuta maa-ainesta.

Rakentamisesta aiheutuvia melu-, värinä- ja pölyhaittoja aiheuttavat mm. kaivinkoneet, pyöräkuormaajat ja kuorma-autot (kivi- ja maa-aineksien lastaus ja purku) sekä louhintatöiden poraustyöt, räjäytykset, ylisuurten kivien rammerointi (hydraulivarsat) ja mahdollisesti murskaustoiminta.

Alueen lähikiinteistöille aiheutuvaa haittaa voidaan vähentää mm. rajoittamalla eniten melua ja värinää aiheuttavat työvaiheet tehtäväksi arkisin ja päiväaikaan (esim. ma-pe klo 8-18) ja rajoittamalla kuorma-autojen ajonopeutta yleisillä tieosuuksilla.

Louhintatyöt suunnitellaan ja toteutetaan siten, etteivät sallitut värinärajat ylity. Louhintojen panostusmäärät tulee pitää riittävän pieninä, ettei ylimääräistä melu- tai värinähaittaa aiheuteta lähikiinteistöille. Ennen louhintatöiden aloittamista tehdään lähikiinteistöillä katselmukset ja tarvittaessa värinäherkät laitteet värinävaimennetaan. Värinää tarkkaillaan louhintatöiden ajan. Räjäytysten aikatauluista tiedotetaan lähikiinteistöjä.



Jos alueella tehdään murskaustoimintaa, syntyvää meluhaittaa voidaan pienentää mm. suojapressuun tai vuoraamalla murskausyksikön syöttimen pohja kumilevyin. Murskaamo varustetaan pölyntorjuntajärjestelmällä, johon kuuluu asianmukainen kastelujärjestelmä.

Jos työmaalle tuodaan väliaikainen siirrettävä polttoainesäiliö, sen on oltava kaksikerrosrakenteinen ja se sijoitetaan tiiville alustalle sekä varmistetaan, ettei polttoainetta pääse valumaan maahan. Tankkauspaikalla on oltava imeytysainetta tai -materiaalia ja kalustoa mahdollisten vuotojen keräämiseen.

Työmaan ajoväylien pölyämistä voidaan hillitä esim. kastelemalla ajoväyliä suolaliuoksella. Pölyävät maa-ainekuormat peitetään tai kastellaan. Lisäksi huolehditaan, ettei maa-ainesta kulkeudu yleisille teille esim. kuorma-autojen renkaiden mukana.

Työmaan aikaisten vesien hallinnassa varmistetaan, etteivät työmaalla syntyvistä hulevesistä, työmenetelmien vesistä ja maaperän vedestä aiheudu haittaa ympäristölle. Ennen töiden aloittamista urakoitsija laatii työmaan vesien hallinnasta suunnitelman.

**SKAL ITÄ-SUOMI RY:n LAUSUNTO:**  
12.5.2014

SKAL Itä-Suomi ry  
Porrassalmenkatu 19 A 10  
50100 MIKKELI

12.5.2014

Kaupunkiympäristön palvelualue  
Kaupunkiympäristön suunnittelupalvelut  
PL 1097  
70111 KUOPIO

*Lausunto*

**ITÄ-SUOMEN LOGISTIIKKA-ALUE JA YHDISTETTYJEN KULJETUSTEN TERMINAALI, MATKUS**

Kuopion kaupunki on pyytänyt mielipiteet otsikossa mainituista asemakaavasta ja asemakaavan muutoksesta. Lausuntonamme asiasta esitämme seuraavaa:

Logistiikka-alue on positiivinen asia, mikäli alueelle saadaan pidemmällä aikavälillä yhteen kaikki alan toimijat ja yritykset näkevät alueen tarpeelliseksi tulevaisuutta ajatellen. Logistiikka-aluetta suunniteltaessa ei pidä unohtaa tämän päivän logistiikan tarpeita. Tämän hetken prioriteettina tulee olla nykyisten, olemassa olevien logistiikkatoimintojen kehittäminen, josta tärkeimpänä yksittäisenä kohteena voidaan mainita Kumpusaaren tieyhteyden parantaminen. Logistiikka-alueen suunnitelmissa tulee lisäksi varata tilaa myös kuljetusalan tukitoiminnoille (polttoaine, parkkeeraus/vuorokausilevot, huolto jne). Esimerkiksi nyt perävaunun jättäminen jakelukuljetuksissa on Kuopion alueella vaikeaa, johon logistiikka-alue voisi tuoda helpotusta.

Yhdistettyjen kuljetusten terminaalin todellinen tarve on kysymysmerkki. Oulussa on yhdistetyt kuljetukset päättyneet hiljattain, joten onko Kuopiossa/Itä-Suomessa todellista potentiaalia tai tarvetta yhdistetyille kuljetuksille? Mitä alueella kuljetetaan tulevaisuudessa niin, että tuotteiden toimitusaikataulut ovat hyväksyttävissä rajoissa ja materiaalivirrat riittävän suuria? Mikäli yhdistettyjen kuljetusten terminaalilla on todellisuudessa mahdollista parantaa yritysten logistista kilpailukykyä, saada uusia investointeja tai nykyistä teollisuutta säilymään Itä-Suomessa, kannatamme alueen logistiikan kehitystä. Tulevaisuuden logistiikan vaatimuksiin on varauduttava etukäteen, tämä koskee niin mahdollista yhdistettyjen kuljetusten terminaalia, kuin sen toimintaan tiiviisti linkittyvää alueellista tieverkkoa sekä Itä-Suomen pääväylänä toimivaa valtatie 5:ttä.

**Kaavoitusosaston vastine:**

Asemakaavalla pyritään ratkaisemaan juuri lausunnossa mainittuihin seikkoihin ja alueelle pyritään ohjaamaan ja saadaan pidemmällä aikavälillä yhteen riittävä määrä kuljetusalan toimijoita tai toimijoita, jotka hyötyvät tai tarvitsevat myös rataterminaalin logistisia palveluita niin erinäisten kappaletavaran kuin yhdistettyjen kuljetusten muodossa. Logistiikka-alueen suunnitelmassa on varattu tilaa myös kuljetusalan tukitoiminnoille (polttoaine, parkkeeraus/vuorokausilevot, huolto jne). Logistiikka-alue mahdollistaa myös perävaunun jättämiseen jakelukuljetuksissa. Logistiikan ohjaamisella raideliikenteeseen on merkittävästi vaikutusta päästöjen vähenemiseen kohti hiilineutraalisuutta.

## YKSITYISEN HENKILÖN MUISTUTUS:

13.5.2014

KUOPION KAUPUNKI  
ASEMAKAAVA OSASTO

KIRJALLINEN MUISTUTUS, JOKA KOSKEE ALLA OLEVAA ASEMAKAAVAMUUTOSTA

ITÄ-SUOMEN LOGISTIIKKA-ALUETTA JA YHDISTETTYJEN KULJETUSTEN  
TERMINAALIA KOSKEVA ASEMAKAAVA JA ASEMAKAAVAN MUUTOS,  
JOKA MAHDOLLISTAA MAAKUNTAKAAVAN MUKAISEN LOGISTIIKKA- JA  
YRITYSALUEEN TOTEUTTAMISEN. ASEMAKAAVALLA VARMIKSETAAN LISÄKSI  
MOOTTORITEN LÄNTISEN RINNAKKAISVÄYLÄN JA HEPOMÄKEEN  
SUUNTAUTUVAN PÄÄVÄYLÄN SIJAINNIT JA TOIMIVUUS.

ASEMAKAAVASSA ON HALUTTU VARMIKSETAAN MOOTTORITEN LÄNTISEN,  
RINNAKKAISVÄYLÄN JA HEPOMÄKEEN SUUNTAUTUVAN PÄÄVÄYLÄN  
SIJAINNIT JA TOIMIVUUS.

ESITÄN, ETTÄ MOOTTORITEN LÄNTISEN RINNAKKAISVÄYLÄN  
JA HEPOMÄKEEN SUUNTAUTUVAN PÄÄVÄYLÄN SIJAINNIT SIIRRETTÄKSI  
KAVAHDOTUKSESSA ESITETTYLTÄ PAIKALTAAN KULKEMAAN  
LÄNSISMPÄÄ NUOLIMÄKELLÄ.

PERUSTELUT:

1. RINNAKKAISVÄYLÄLLÄ TULEE OLEMAAN RYNSÄSTI KASKASTA LIIKEN-  
NETTÄ MM. KOKO ETELÄISEN KUOPION KAKSIKATUKALTIKKA  
TUULEE KULKEMAAN TÄTÄ VÄYLÄÄ PITKIN.
2. HILTULANLAHDEN UUDEN ASUTUSALUEEN LÄPI EI OLE FIKSUA  
JOHTAA EDELLÄKERTTUN LAISTA KASKASTA LIKENNETTÄ.
3. MIKÄLI TIELINJAN ON KAVAHDOTUKSESSA ESITETTYÄ PAIKALLA  
NIIN JOUTUTAA OMIKSTAMANI KIINTEISTÖN 297-411-5-80  
KOHDALLA TEHEV TEHEMÄN SITA. VAIHTOEHTOISESTI TIE  
JOUTUTAA RAKENTAMAAN PENGERTEEN JA SILLON OMIKSTAMANI  
KIINTEISTÖ JAKAUTUU KAHTEEN OSAAN JA KIINTEISTÖLLÄNI OLEVA  
LÄHMÄ TUHOUTUU, ASUINRAKENNUKSET JA RANTA SAUNOINEEN  
JAKAVAT ERI PUOLILLE TIEKÄ. TÄMÄ PILAA TÄKSIN MYÖS MAISEMAL-  
LISESTI ARVOKKAA ALUEEN JA VAIKEUTTAA LIKENNÖINNIN  
RANTAN.

### Kaavoitusosaston vastine:

Muistutuksessa esitetty Hepomäkeen suuntautuvan pääväylän sijainti on siirretty Hiltulanlahden asuinalueen asemakaavoituksen yhteydessä kulkemaan lähemmäksi Savonradan viereen. Lisäksi muistutuksessa mainitun Hiltulanlahden uuden asutusalueen läpi kulkevan katuyhteyden sijainti on ratkaistu Hiltulanlahden asemakaavatyön yhteydessä.

## YKSITYISEN HENKILÖN MUISTUTUS:

13.5.2014

### Muistutus

Koskien Itä-Suomen logistiikka-alueen ja yhdistytettyjen kuljetusten terminaalin, Matkus, asemakaavaa ja asemaakaavan muutosta tuomme esille kantanamme, että vastustamme asemakaavaa sellaisena, kuin se Kuopion kaupungin internet-sivuilla

([http://www.kuopio.fi/web/kaavoitus/nahtavallaolevat-kaavasunnitelmat](http://www.kuopio.fi/web/kaavoitus/nahtavallaolevat-kaavas suunnitelmat)) sekä 6.5.2014 järjestetyssä avoimessa yleisötilaisuudessa on esitetty.

Kyseisen asemakaavan toteuttamisesta aiheutuu meille maanomistajille erityistä haittaa.

Kaavan valmisteluvaiheessa tehdyissä meluselvityksissä (WSP Finland 9.11.2012; s.8) todetaan:

*”Logistiikka-alueen melu aiheuttaa selkeän ympäristömelulle annetun ohjeavon ylityksen nykyisen Matkusentien varrella olevan asuinrakennuksen kohdalla. Meluntorjunnalla asuinrakennuksen melutilannetta voidaan hieman parantaa, mutta ohjearvotasoon ei laskennallisen tarkastelun perusteella päästä. Logistiikka-alueen rekkaliikenne myös lisää melua merkittävästi varsinaisen logistiikka-alueen ympäristössä...”*

Selvityksessä todetaan myös:

*”Matkusentien varrella olevan asuinrakennuksen kohdalle suunniteltiin meluntorjuntaa. Meluntorjuntavaihtoehtoina tutkittiin meluvallia, melukaidetta ja meluseinää. Kaikilla vaihtoehtoilla saadaan melutasoja alennettua asuinrakennuksen piha-alueella. Tehokkain vaihtoehto on meluaita...”*

Kyseiset selvitykset perustuvat selvityksen liitteinä olevien karttojen perusteella vaihtoehtoon, jossa tie kulkee aivan kiinteistön rajalla (vaihtoehto 3; Asemakaava ja asemakaavan muutoksen selostus luku 4.5, s. 7-10.) Tämän vaihtoehdon jälkeen on tehty uusi vaihtoehto (4), jossa tien linjausta on muutettu kauemmaksi kiinteistöstä, joten tämän tielinjauksen (vaihtoehto 4) muutoksen vaikutuksia kiinteistöön kohdistuvasta meluhaitasta ei ole selvitetty ja esitetty valmisteluaineistossa.

Melutason arviot on tehty vuoden 2030 arvion mukaan. Selvityksessä ei käy ilmi millaisia melutasot ovat lähivuosien aikana tai seuraavan kymmenen vuoden aikana.

6.5.2014 pidetyssä yleisötilaisuudessa kaupunginarkkitehti Jouni Pekonen kertoi, ettei Kuopion kaupunki kustanna meluntorjuntaa missään muodossa Matkusentien varrella olevan kiinteistömme ympärille. Perusteluina hän kertoi olevan kustannussyyt, ”koska meluaidan rakentaminen on kalliimpi kuin kiinteistön arvo”. Emme kuitenkaan ole tämän muistutuksen jättämiseen mennessä saaneet Kuopion kaupungilta selvitystä siitä, kuinka paljon meluaita tulisi maksamaan; kuinka suuresta euromääräisestä investoinnista meluntorjunnassa on kyse. Ja olisiko mahdollista osoittaa meluntorjuntaan tarvittavat rahat hankkeen jostain muusta kohdasta, kuten vaikka kanoottitunnelin rakentamiseen varatusta 280 000 euron määrärahasta.

Riittäviä perusteluja sille, miksi Kuopion kaupunki ei korvaa kiinteistön omistajalle aiheuttamaansa erityistä haittaa asemakaavan toteuttamisesta esimerkiksi

meluhaitan merkittävän lisäyksen vuoksi, emme ole saaneet.

Edellä esitettyjen seikkojen perusteella katsomme, että meluntorjuntaan ja siitä aiheutuviin kustannuksiin liittyvät selvitykset kiinteistömme kohdalla ovat riittä-mättömiä ja että koska asemakaavan toteuttaminen aiheuttaa kiinteistön alueel-la suurta haittaa, tulee Kuopion kaupungin korvata aiheuttamansa vahinko kiin-teistön omistajalle (esimerkiksi rakentamalla ja kustantamalla meluaita) (vrt. Maankäyttö- ja rakennuslaki 9 §, 106 §).

Asemakaavassa kiinteistömme on merkitty lähivirkistysalueeksi (asemakaava-merkintä VL), mikä tarkoittaa mm., ettei tontille saa rakentaa uutta, mutta van-haa rakennuskantaa voi peruskorjata. Yleisötilaisuudessa saimme myös tietää Jouni Pekosen kertomana, ettei myöskään tuhoutuneen rakennuksen tilalle voi rakentaa uutta. Tämä myös aiheuttaa kohtuuttoman haitan meille maanomista-jina.

Asemankaavan valmisteluaineiston esittelyn yhteydessä 6.5.2014 ei Kuopion kaupungin taholta liikesalaisuuksiin vedoten kerrottu montako yritystä, millaisia yrityksiä ja milloin logistiikka-alueelle on tulossa. Sen sijaan mainittiin, että mikäli yrityksiä ei ole tulossa, voi kaupunki käyttää aluetta teollisuusalueena. Miksi tässä vaiheessa kaavoitetaan lisää teollisuusalueita, kun ymmärtääksemme esim. Pieni Neulamäen alueellakin on vielä tontteja vapaana? Huomioiden näi-den eteläisen Kuopion teollisuustonttien määrä, tulisikin vielä arvioida, tarvi-taanko nyt suunnitteilla olevaa logistiikka-aluetta ulottaa teollisuusalueena yhtä laajalle alueelle kuin nyt valmisteluaineistossa esitetään, jos ei se logistiikka-alueena toteudukaan. Teollisuusalueen jäädessä pienemmäksi voitaisiin turvata alueella olevien asuinkiinteistöjen säilyminen MRL:n 54 §:n mukaisesti terveelli-sinä, turvallisina ja viihtyisinä elinympäristöinä jatkossakin. Asemakaavan toteu-tuessa esitetyn kaltaisena tämä lainkohta ei mielestämme enää asuinkiinteistö-jen kohdalla toteudu.

Asemakaava alue sijoittuu Natura-alueiden läheisyyteen ja alueella on esitetyn valmisteluaineiston mukaan tehty luonnonsuojelulain edellyttämät kartoitukset. Selvitykset on tehty vuosina 2007 ja 2008. Selvityksistä ei käy ilmi esim. millä tavalla Kylmämäen alueelle tuon jälkeen rakennettu ja toimintansa aloittanut te-ollisuus sekä maansiirtotyöt ja avohakkuut ovat vaikuttaneet luontoon muuta-man vuoden sisällä. Silmä määräisestikin on ollut havaittavissa, että Natura-alueella sijaitseva Riihilampi on merkittävästi rehevöitynyt viimeisten vuosien ai-kana. Veden laatu heikkenee erityisesti kesän loppua kohden. Vuosien 2007 ja 2008 selvitykset on tehty keväällä (?), ovatko vain yhteen vuodenaikaan ajoittu-vat selvitykset riittäviä? Ylä-Matkuksen Natura-alueella puolestaan on tapahtu-nut kuusien kuivumista. Jos nämä pienemmät luontoon kohdistuneet muutos-työt ovat jo aiheuttaneet haittoja vedenlaatuun ja puustoon, niin esille nousee huoli siitä, millaisia ovatkaan vaikutukset kun muutokset maastossa ovat vielä suurempia. Vaikka suojavyöhykkeitä jätetään, tulevat ne olemaan nykyistä pie-nempiä, joten vaikutukset Natura-alueen luontoon tulevat olemaan tähänastisia suurempia.

Ylä-Matkuksen ja Ala-Matkuksen välissä olevan junaradan alle on suunniteltu kanoottireittiä varten rumpu, kustannusarvio 280 000 euroa. (Rakennettavuus-selvitys, liity 10, s. 10). Veneretkeilyn lisääntyminen Ylä-Matkuksen alueella li-sää Natura-alueen kuormitusta. Hyvien rantautumispaikkojen läheisyydessä si-jaitsee kaksi merkittävää tikankonttiesiintymää ja retkeilyn lisääntyminen lisää myös riskiä ranta-alueiden käyttöön ja rauhoitettujen kasvien poimintaan. Natu-ra-alue tulisi rannan läheisyydessä kaikin keinoin turvata ja kanoottireitistä näin ollen luopua.

Mainittakoon vielä kuriositeettina seuraava havainto:

Valmisteluaineiston rautatieliikenteen Rakennettavuusselvityksen (liite 10) sivulla 7 (12) todetaan junan aikatauluista seuraavasti: *Lähtö Kuopiosta klo 19:15 ja saapuminen Pasilaan klo 21:30 sekä lähtö Pasilasta klo 5:30 ja saapuminen Kuopioon klo 6:00*”.

Saapuuko juna todellakin ½ tunnissa? Selvityksen luotettavuus tulee kyseenalaiseksi, mikäli muutkin tiedot ko. selvityksessä ovat yhtä epätasällisiä/virheellisiä.

MRL:n 54 §:ssä mainitaan asemakaavan aiheuttamasta kohtuuttomasta haitasta maanomistajalle. Muun muassa tähän lainkohtaan vedoten toteamme, etteivät asemakaavan sisältövaatimukset toteudu kohdallamme edellä esitettyjen monien meille maanomistajina aiheutuvien kohtuuttomien haittojen vuoksi.

Tampereella 8.5.2014

#### **Kaavoitusosaston vastine:**

Vaikka kaavaehdotuksen kortteli- ja katuratkaisu on jonkin verran muuttunut valmisteluvaiheen jälkeen ei sillä ole merkittävää vaikutusta muistutuksessa mainitun kiinteistön osalla mm. melujen vähenemiseen. Laadittujen selvitysten pohjalta kaavaratkaisua ei voida toteuttaa muutoinkin ehdotuksessa esitetyn kaltaisesti. Alueelle laadittujen meluselvitysten mukaan Matkukseenpuistossa olevaa asuinrakennusta ei siten voida melusuojata järkevin kustannuksin määräysten mukaiselle tasolle, koska meluidan rakentaminen olisi huomattavan kallista.

Mitä tulee muistutuksessa mainittuun Maankäyttö- ja rakennuslaki 9 §, 106 § korvausvelvollisuuksiin mahdollisten meluhaittojen osalta, niin niitä käsitellään kaupungin ja kiinteistön omistajien kanssa käydyissä erillisissä neuvotteluissa.

Muutoin asemakaavaehdotuksen lopullisessa ratkaisussa on otettu pääpiirteissään muistutuksessa esitetyt seikat tai tarkennukset niiltä osin kuin ne on voitu kokonaisratkaisu huomioiden ottaa.