

4.6.2020

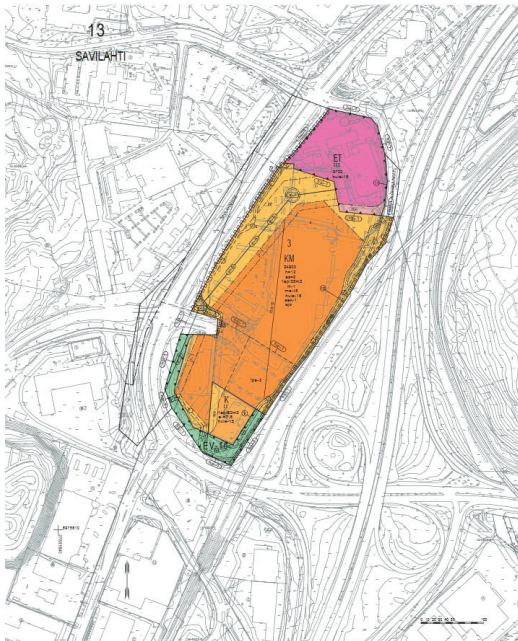
LIITE 10

PRISMAN YMPÄRISTÖ

VALMISTELUVAIHEESTA SAADUT LAUSUNNOT JA MIELIPITEET VASTINEINEEN

Valmisteluvaiheen aineisto annettiin tiedoksi kaupunkirakennelautakunnalle 1.4.2020 ja nähtävänä aineisto on ollut MRL 62 §:n ja MRA 30 §:n mukaisesti 6.4.–4.5.2020. Valmisteluaineistoa esiteltiin yhteistyötahoille 28.4.2020. Lisäksi nähtävilläoloaikana lausunnon valmisteluvaiheen aineistosta antoivat Kuopion Vesi Oy, Pohjois-Savon liitto sekä Fingrid Oyj. Valmisteluaineistosta jätettiin myös yksi mielipide.

Valmisteluaineistoon sisältynyt kaavakartta, josta lausunnot ja mielipide ovat annettu:



Kaavaluonnos

Sisällys

Mielipide 4.5.2020:.....	2
Asemakaavoituksen vastine 4.6.2020:.....	4
Kuopion Vesi Oy 24.4.2020:	5
Asemakaavoituksen vastine 4.6.2020:.....	5
Pohjois-Savon liitto 28.4.2020:	5
Asemakaavoituksen vastine 4.6.2020:.....	6
Fingrid Oyj 4.5.2020:.....	6
Asemakaavoituksen vastine 4.6.2020:.....	8

Mielipide 4.5.2020:

Pyöräpaikkamääräykset puuttuvat

Kaavakarttaluonnokseen on sisällytetty kaavamääräykset autopaikoista (esim. "1ap/25m²") – mutta ei pyöräpaikoista.

Nyt h e r ä t y s, kaavainsinöörit! Ilmastontuhonnan 1900-luku jäi kauas taakse. Tervetuloa vuoteen 2020!

==> Myös **pyöräpaikkojen vähimmäislukumäärä** tulee tietenkin ohjeistaa **kaavamääräyksin**.

Samalla kannattaa kaavatyössä edellyttää, että pyöräpaikkojen tulee **a) olla kunnollisesti katettuja** ja **b) mahdollistaa pyörän vaivaton lukitseminen runkoputkestaan**.

==> Kyseinen lisäohjeistus toteutettakoon joko kaavamääräyksin tai kaavaselostukseen sisällytettävänä suunnitelmana (MRA 25.1 §: "Asemakaavan **selostuksessa esitetään -- 9) tarpeen mukaan kaavan toteutusta ohjaavia tai havainnollistavia suunnitelmia**").

Kumpikin tekninen vaatimus (a+b) on **tärkeä**, koska Prisman tähänastinen nk. pyöräpaikointi on yhä surullisen ala-arvoisesti toteutettu eikä tontinhaltija näy saavan aikaiseksi kohennusta:

- Enin osa pyöräpaikoista on **alttiina sateelle**.
- **Vanhanaikaiset, ahtaat tai irralliset telineet** ajalehtivat sisäänkäyntien edustoilla.
- Pyörätelineet sijaitsevat **tupakointivyöhykkeillä**, ts. muiden asiakkaiden annetaan es-toitta tupakoida ovien edustoilla.

PeeÄssän johtajia näkyykään innoittaneen kiilusilmäinen rahanteko eikä vastuullinen ympäristö- ja terveystajattelu. Paikattakoon siis napakoin kaavaohjeistuksin heidän ryhtivajettaan.

Huomatkaa, että **sähkö-, läskirengas-, tavarankuljetus- ym. erikoispyörien** suuresti yleistyessä tulee yhä suurempi osa pyörästä olemaan **kalliita, painavia tai leveärenkaisia**. Siksi jo asemakaavassa tulee varmistaa, että pyöräpaikat tehdään riittävän **väljiksi** ja rungon lukitseminen telineisiin **helpoksi**.

Tällaiset tärkeät tekniset yksityiskohdat ovat avainosa **arkipyöräilyn sujuvoittamista** = parasta ympäristöajattelua.

Tarvitaan selkeämpi pyöräilyväylä Savilahdentien alta Prismen ovelle

Kampukselta Savilahdentien ali Prismalle saapuville **pyöräilijöille** muuttuu ajoväylä erittäin **epämääräiseksi ja sekavaksi** viimeisen suojatien jälkeen, eli havainnekuviin piirretyn

"Prisma-monumentin" (ts. kolmiokatosten) edustalla ja kohdalla.

Havainnekuviissa kyseisen **monumentin tolpat** ja **niiden juurille hahmotellut** (istuma-paikoiksi tarkoitettut?) **betonijalustat** pahentavat alueen sekavuutta, etenkin kun vieressä on kävelijöiden ja pyöräilijöiden ylitettävä 2-suuntainen autoväylä.

Lisäksi havainnekuvien perusteella voi odottaa, että kyseisten katosten edustasta muodostuu **autoilijoille** ostoksilla käyvien matkakumppanien **kyydistäjättö- ja kyytiinpoimintapiste**. Se pahentaisi entisestään sekä moottori- että lihasvoimin kulkevien toikkarointia kyseisillä kohdin.

Koko kolmiokatos (jos sellainen aiotaan todella rakentaa?) on kaikkiaan **huono idea**: ei-hän pölyisen ja viimeisen parkkipaikan keskellä – betonirakenteissa – juuri kukaan viihtyisi istuskelemassa.

==> **Pyöräilijöille** tulee joka tapauksessa järjestää **omat riittävän leveät yksisuunta-kaistansa**, jotka ulottuisivat **Savilahdentien alituksesta Prisman pyöräpysäköintiin asti**. Se tavoite tulee ohjeistaa jo kaavatyössä.

Melukartat on esitetty kelvottomasti

Melukartoista ei ole ilmoitettu edes **mittasuureita**; ei myöskään **laskentamallia** eikä **laskentakorkeutta**. Moisia melukarttoja ei siksi ole kuntalaisen mahdollista tulkita muutoin kuin arvailemalla!

==> Nuo unohtamanne **perustiedot on laitettava esille** kaikkiin jatkokäsittelyvaiheisiin. Myös olettamanne **liikennemäärät** olisi suotavaa ilmoittaa.

Alla olevat tulkintani teenkin vain valistunein **arvauksin**, että melukarttanne esittävät kenties 2 metrin korkeudelle pohjoismaisin tieliikennemelun laskentamallein määritettyjä päivä- ja yöajan A-keskiäänitasoja **LAeq07–22** ja **LAeq22–07**.

Itäinen pyöräily- ja kävelyväylä on sijoitettu tavattoman meluisaan kohtaan

Kaava-alueen **itäisimpään kohtaan** kaavamerkein "*pp/ajo*" linjaamanne jalankulku- ja pyöräilyväylä sijoittuu noin 40 metrin taipaleella*** vain noin 10 metrin etäisyydelle moottoritiestä. Siinä kohdassa päivämelutaso oli vuonna 2016 melukarttanne mukaan noin **74–75 dB** ja ennuste vuodelle 2035 on vastaavasti **75–76 dB**. ==> Siis jo **kivuliaan** korkea keskiäänitaso!

***Mitä ilmeisimmin kyseinen väylä **jatkuisi kaava-alueen pohjoispuolellakin** kutakuinkin yhtä lähellä moottoritietä eli yhtä meluisana.

On otettava huomioon se **avainseikka**, että melukarttanne eivät näytä **enimmäistasoja**, vaan koko päiväajan **keskiäänitasoja**. Se tarkoittaa, että moottoritieliikenteen **enimmäismelutasot** (ts. *L_{Amax}* eli korkein A-äänitaso yhden tai useamman ajoneuvon kiitäessä samanaikaisesti ohi) ovat vielä tuntuvasti korkeampia, luokkaa 80–85 dB. Ja **nastarengas-kaudella** (jota pohjoismainen melumalli ei ota lainkaan huomioon) nuo enimmäistasot

nousevat peräti luokkaan **85–90 dB**.

==> Kyse on siten **korvia raastavista**, jo **kuulolle haitallisista** äänenvoimakkuuksista!

Huomatkaa, että ohi kulkeville kävelijöille ja pyöräilijöille nimenomaan melun **enimmäistasot** ovat tähdellisin mittasuure – eivät keskiäänitasot.

==> Kyseinen *pp/ajo*-väylä onkin mainitussa kohden joko **suojattava meluestein** tai siirrettävä **vähintään 15 metriä loitommas** moottoritiestä.

==> Lisäksi on **poistettava** kaavaselostuksen **todenvastaiset väitteet** "*Suunnittelualueella ei sijaitse melulle alttiita toimintoja*" (s. 9) ja "*Kaava-alueella ei sijaitse melulle alttiita kohteita, jolloin melu ei aiheuta haittaa alueen toimivuudelle*" (s. 29), joilla yritätte kaunistella alueen ilmeisiä meluongelmia.

Ovathan jalankulku ja pyöräily tietenkin *melulle alttiita* toimintoja ja kohteita!

Lopuksi

Tämänkertainenkin kaavatyönne huokuu jälkijättöistä **autokeskeistä** suunnittelua, mikä paljastuu edellä kuvatuin tavoin muutamista olennaisista yksityiskohdista.

Yrittäkää edes katsoa suunnittelussanne vastuullisesti **vuosikymmeniä eteenpäin**, vaikka kaavamutoksen hakijalta ei kvartaaliajatuksineen siihen riittäisi viisautta.

Asemakaavoituksen vastine 4.6.2020:

Asemakaavahanketta laajemman Savilahti-projektin tavoitteisiin kuuluu kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen kehittäminen ja niiden toimintaedellytysten parantaminen. Savilahti-projektin tavoitteet ovat olleet myös tämän kaavan lähtökohtina ja kaavalla toteutetaan niitä. Pyöräpaikanormi on tämän kaavahankkeen osalta rakennustapaohjeiden lailla kaavan ehdotusvaiheeseen täydennettäväksi tarkoitettu osa. Kaavaehdotukseen on lisätty pyöräpaikkojen vähimmäismäärä ja rakennustapaohjeissa on tarkemmat määräykset paikkojen toteuttamisesta.

Kolmiokatoksen oli tarkoitus korostaa pääsisäänkäyntiä. Katos on kuitenkin jouduttu poistamaan ehdotusaineistosta Fingridiltä saadun lausunnon perusteella (ks. Fingridin lausunto). Alueelle on ehdotusaineistossa lisätty mm. polkupyöräpysäköintiä. Alueen sisäiset pyöräilyväylät on mahdollista toteuttaa tarkemmassa suunnittelussa ilman, että niitä erikseen esitetään asemakaavakartalla. Rakennustapaohjeistuksessa on ohjeita ja määräyksiä liittyen sisäisiin yhteyksiin.

Kaavaselostuksen meluosuutta täydennetään tietyiltä osin. Suunnittelualan itäosaan sijoitettava kevyen liikenteen reitti perustuu Savilahden maankäytön yleissuunnitelmaan ja sen tarkoituksena on tulevaisuudessa osaltaan mahdollistaa yksi uusi kevyenliikenteen yhteys VT5-ylä ja näin parantaa Savilahden jalankulun ja pyöräilyn saavutettavuutta. Yhteys on esitetty ohjeellisesti, koska sen tarkempaa suunnittelua ei ole vielä käynnistetty. Tarkemmassa suunnittelussa on mahdollista huomioida melulta suojaus, mikäli se nähdään tarpeelliseksi (samal-

la tuo aita palvelisi lastauslaiturin näkösuojana moottoritien ja junaradan suunnasta). Kevyen liikenteen reittiä pitkin tapahtuva liikkuminen on kuitenkin lyhytaikaista eikä sitä voida tämän vuoksi lukea melulle alttiiksi toiminnoksi. Huomioitava on myös, että kaavassa ei ole esitetty virkistysalueita yms. johtuen tieliikennemelusta. Kaavassa esitetyt kaupalliset ja yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevat toiminnot eivät ole melulle alttiita toimintoja, jonka vuoksi kaavaselostuksen maininnat melulle alttiista toiminnoista pitävät paikkaansa. Moottoritien puolelle sijoittuu kaupan huolto- ja tavarantoimitusalue.

Vähittäiskaupan suuryksiköiden saavutettavuus nojautuu nykyisellään pääasiassa saavutettavuuteen henkilöautoliikenteellä. Kaavatyö kuitenkin toteuttaa kaupungin sekä Savilahti-projektin tavoitteita parantamalla saavutettavuutta kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen osalta pyrkien täten kompensoimaan henkilöautoliikenteestä syntyvää haittaa. Asianmukaiset polkupyörien säilytyspaikat on syytä sijoittaa alueelle, kuten mielipiteessä on esitetty.

Kuopion Vesi Oy 24.4.2020:

Osuuskauppa PeeÄssä, Prisma –asemakaavamuutoksen valmisteluaineisto on asetettu julkisesti nähtäville ajalle 6.4.-4.5.2020. Kuopion Vesi Oy esittää aineistosta lausuntonaan seuraavaa:

Kaava-alueen itä- ja eteläreunalla sijaitsee Kuopion Veden vesihuoltoverkostoja. Kaavaluonnoksessa on huomioitu vesihuollon tarvitsemat rasitealueet. Ehdotusvaiheeseen mentäessä tehdään tarvittaessa tarkennuksia vesihuollon rasitealueiden rajauksiin/merkintöihin.

Asemakaavoituksen vastine 4.6.2020:

Lausunto ei edellytä muutoksia kaavan sisältöön.

Pohjois-Savon liitto 28.4.2020:

Kuopion Prisman ympäristön asemakaavanmuutos on luonnosvaiheessa. Kaava-muutoksella kehitetään alueen kaupallisia palveluja ja toteutetaan Savilahti-projektin tavoitteita. Tavoitteena on mm. mahdollistaa Prisman vähittäiskaupan suuryksikön laajentaminen sekä pysäköintilaitoksen rakentaminen.

Kaavaselostuksen sivulla 12 mainitaan, että Kuopion seudun maakuntakaavassa suunnittelualue on merkitty työpaikka-alueeksi (TP). Kyseisen maininnan voi poistaa, sillä alueelle osoitettu uudemmissa maakuntakaavoissa maankäyttöä ohjaavana aluevarauksena taajamatoimintojen alueen (A) merkintä. Pohjois-Savon voimassa olevista maakuntakaavoista on laadittu kaavayhdistelmä, jota pidetään ajantasalla ja joka sen vuoksi on käytökelpoinen tulkittavaksi kuntakaavoituksessa.

Voimassa olevissa maakuntakaavoissa Savilahden keskustatoimintojen alakeskukseen (ca-v) liittyy suunnittelumääräyksen maininta:

Alueiden käytön suunnittelussa tulee huolehtia vetovoimaisen Savilahden alakeskusalueen kehittämisestä, alueen toiminnallisesta liittymisestä Kuopion keskustatoimintojen alueeseen ja vaihtoehtoisista kaupan suuryksikköjen paikoista.

Tuo vaihtoehtoisuus kaupan suuryksikköjen paikoista tarkoittaa kilpailun edistämistä eri ketjujen välillä. Savilahden aluetta kehitetään osissa, eri alueiden vaiheittain valmistuvien asemakaavatoiden kautta. Laajempaan huomioon voidaan todeta, että muissa kaavatoissa ja kaupungin elinkeinohankkeissa tulee huolehtia kaupan kilpailun edistämisestä laajalla alueella, vaikka kilpailevaa vähittäiskaupan suuryksikköä ei Savilahteen mahdukaan.

Pohjois-Savon maakuntakaavoissa toistuu eri yhteyksissä tavoite kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä, mikä noudattaa myös valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT, 2018) kestävän liikkumisen tavoitetta. Prisman ympäristön asemakaavamuutoksella Savilahdentien merkitys alueen kevyen liikenteen pääyhteytenä kehittyy. Lisäksi kaavatyöhön liittyvän maanomistusjärjestelyn myötä alueella on mahdollista toteuttaa jalankulun ja pyöräilyn edistämiseen tähtääviä toimia korttelin sisällä. Alueen kevyen liikenteen edellytysten arviointia helpotaisi, jos kaikki ko. väylät osoitettaisiin edes ohjeellisina merkintöinä kaavakartassa. Prisman ympäristön kaavatyö on maakuntakaavan mukainen kehittäessään kevyen liikenteen verkostoa, jatkuvuutta ja kytkeytyvyyttä joukkoliikenteeseen. Myös joukkoliikenteen saavutettavuus paranee asemakaavan muutoksen toteutuksen myötä.

Kaavamuutosalue sivuaa Savon rataa. Tässäkin kaavatyössä on hyvä varmistaa, että Prisman itäpuolelle, Iloharjun alueelle, jää tilaa kaksoisraiteen toteuttamiseen (Väyläviraston edustajan kommentti lausuntopalaverissa 28.4; uusi raide sijoittuu todennäköisesti nykyisen raiteen itäpuolelle).

Pohjois-Savon maakuntakaavan 2040 toinen vaihe on vireillä. Maakuntakaavatyössä tarkistetaan kaikki loput ensimmäisen vaiheen ulkopuolelle jääneet teemat. Näköpiirissä ei ole muutoksia, jotka erityisesti koskisivat Savilahden aluetta.

Asemakaavoituksen vastine 4.6.2020:





Kaavaselostuksen osuutta maakuntakaavasta tullaan täydentämään lausunnossa esitetyllä tavalla. Kilpailun edistämisen näkökulma tullaan huomioimaan Savilahtea laajemmalla alueella muissa kaavatoissa ja elinkeinohankkeissa.

Savilahti-projektin yhtenä tärkeänä tavoitteena on jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteiden parantaminen. Tätä tavoitetta on pyritty edistämään myös ko. kaavatyön kautta. Savilahden maankäytönyleissuunnitelmassa ja Savilahdentien katusuunnitelmissa on esitetty uusia kevyenliikenteen verkostoja Savon radan ja Saviladentien varrelle. Kaavamääräyksiin on myös sisällytetty polkupyöränormi (ppp). Valmisteluvaiheen asemakaavaluonnoksessa on esitetty sellaiset tontin sisäiset kevyen liikenteen yhteydet, jotka ovat kaupungin tavoitteiden kannalta erityisen tärkeitä. Esitetyt reitit perustuvat Savilahden maankäytönyleissuunnitelmaan. Kaavakartalla ei ole katsottu tarpeelliseksi esittää muita alueen sisäisiä yhteyksiä. Vähittäiskaupan suuryksikön omista tarpeista johtuen tontilla on kattavat kevyen liikenteen yhteydet ja niitä on mahdollista kehittää vapaammin tulevaisuuden tarpeiden mukaan ilman erillisiä yhteystarve merkintöjä.

Fingrid Oyj 4.5.2020:

Alueelle sijoittuvat Fingrid Oyj:n 110 kV (kilovoltin) voimajohto Huutokoski - Iloharju sekä Iloharjun 110 kV sähköasema. Olemme lausuneet kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 31.10.2019.

Asemakaavoituksen tavoitteena on Prisman alueen kehittäminen (mm. rakennusoikeuden kasvattaminen, pysäköintitalon toteuttaminen ja liikennejärjestelyt). Voimajohtoalue on osoitettu asemakaavaluonnoksessa erilaisin merkinnöin:

	1540005 Johtoauekan reunavyöhyke. Alueelle rakentamisessa tulee huomioida voimajohtojen läheisyys. Alueelle kohdistuvista toimenpiteistä tulee pyytää lausunto johdon omistajalta rakennusluvan yhteydessä.
	1540008 Voimansiirtojohtoja varten varattava alue, jota ei saa käyttää muuhun tarkoitukseen.
	1540009 Voimansiirtojohtoja varten varattava alue, jota voidaan käyttää myös autojen pysäköimiseen.
	1540013 Voimansiirtojohtoja varten varattava alue, jota voidaan käyttää myös autojen pysäköimiseen. Pysäköimispaikka on jaettava istutuskaistoilla tarkoituksenmukaisiin osiin. Alueelle saa sijoittaa maanpäällisen tai maanalaiseen kevyen liikenteen väylään liittyviä rakenteita

jr-1-alueen määräyksessä esitetty viittaus lausunnon kysymiseen johdon omistajalta tulee koskea myös muita asemakaavassa johtoalueella olevia merkintöjä (mm. pysäköinnin ja siihen liittyvien rakenteiden toteutusta).

Alueen rakentamisessa on paljon yhteensovitettavaa voimajohdon ja sen turvallisuusvaatimusten kanssa. Toimme 31.10.2019 antamassamme lausunnossa listan keskeisistä huomioiden otettavista seikoista. Asemakaavaluonnosta tarkastellen nostamme esille täydennyksenä kyseiseen listaan seuraavaa:

- Havainnekuvasssa voimajohtoalueella näkyy mm. jonkinlainen aukio ja kolmesta kolmion muotoisesta osasta muodostuva katos sekä yhteys kampukselle. Havainnekuvasssa näkyy kauppakassikatos, mutta kartalta ei selviä, ulottuuko katettu osa voimajohtoalueelle. Näiden kohteiden osalta tulee selvittää rakenteiden sallittu korkeus voimajohtoalueella ja myös aukion ja katosten toiminnallinen luonne. Fingrid ei voi sallia johtoalueelle toimintaa, joka kokoaa väkijoukkoja oleskelemaan voimajohtoalueella.
- Asemakaavaluonnoksessa on esitetty voimajohtoalueelle tai sen läheisyyteen maanalaiseen rakentamiseen tarkoitettuja rakennusaloja (z-5, ma-t5, ma t-5). Fingrid ei salli maanalaista rakentamista voimajohtoalueella (lukuun ottamatta pieniä kunnallistekniikan vaatimia rakenteita). Syynä tähän ovat sähköturvallisuusvaatimukset ja se, että Fingrid ei pysty valvomaan maanalaista käyttöä. Asia tulee tarkistaa.
- Havainnekuvasssa polttoaineen jakelu on etäällä voimajohdosta, mutta polttonesteen jakelun tarkempi sijoittuminen olisi hyvä asemakaavassa esittää sitovasti rakennusalalla. Polttoaineen jakeluasema voimajohdon rinnalla tulee suunnitella niin, että kaikissa tilanteissa standardissa SFS-EN 50341-1 ja sen kansallisessa lisäosassa SFS-EN 50341-2-7 esitetyt vaatimukset polttoaineen jakeluasemaa kosken täyttyvät. Erityisesti tulee huomioida SFS-EN 50341-2-7 kohta 5.9.3 Ulkoiset etäisyydet asuin- ja muista rakennuksista FI.3 Johto räjähdysvaarallisen tilan (polttoaineen jakeluasema tms.) läheisyydessä.

Tässä kaavalausunnossa ei voida ottaa tarkemmin kantaa rakentamiseen eikä tekniseen toteutukseen. Koska asemakaavan osoittama kokonaisuus on varsin haastava voimajohdon ja sähköaseman kannalta, siihen liittyen tulee pyytää Fingridistä erillinen risteämälausunto (risteamalausunnot@fingrid.fi). Tämä kannattaa tehdä hyvissä ajoin suunnitelmien toteutuskelpoisuuden varmistamiseksi.

Asemakaavoituksen vastine 4.6.2020:

Kaavan ehdotusvaiheen havainneaineistosta on poistettu lausunnossa mainitut katokset voimajohtoalueelta. Kaavamerkintöihin on lisätty lausunnon pyytämismuutokset johdon omistajalta ja voimajohtoaluetta koskevista merkinnöistä on poistettu maanalaisia rakenteita koskevat merkinnät.

Kaavamerkintöihin on lisätty jakeluaseman sijoittamiskielto jr-1 alueelle. Jakelumittarien tarkkaa sijaintia ei ole kuitenkaan osoitettu asemakaavassa. Ehdotusvaiheen havainneaineistossa on esitetty vaihtoehtoinen jakeluaseman sijoittuminen alueen eteläosaan. Jakeluaseman tarkka tulevaisuuden sijainti tai mahdollisen siirtymisen ajankohta eivät ole kuitenkaan selvillä, jonka vuoksi sijaintia ei ole mahdollista rajata asemakaavakartalla. Saavutettavuus ohjaa tehokkaasti jakeluaseman sijaintia ja näillä edellytyksillä paras sijoittumispaikka on tontin eteläosassa.