

Kälviän opiston kaavaluonnos – Tiivistelmät lausunnoista ja kaavanlaatijan vastineet

Lausunto 1 / Verkko Korpela Oy

Lausuntoa koskevalla alueella on Korpelan Voiman 0.4kV maakaapeliverkkoa liitekartan mukaisesti. Mikäli nykyistä muuta 0.4kV verkostoa tai verkoston osia joudutaan siirtämään/muuttamaan kaavan takia ennen yhteisrakentamista, perimme siirto-/muutuskustannukset siirron aiheuttajalta rakennuslain 89 § mukaisesti.

Kaavanlaatijan vastine:

Maininta maakaapeliverkostosta lisätään kaavaselostukseen.

Lausunto 2 / Pelastuslaitos

Ei lausuttavaa.

Kaavanlaatijan vastine:

Ei vastinetarvetta.

Lausunto 3 / Suomen Erillisverkot Oy

Hankkeella ei ole vaikutusta Suomen Erillisverkot Oy:n Verkko-operaattoripalvelut liiketoimintaan.

Kaavanlaatijan vastine:

Ei vastinetarvetta.

Lausunto 4 / Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus

Ei huomautettavaa.

Kaavanlaatijan vastine:

Ei vastinetarvetta.

Lausunto 5 / Kaupunkiluvitus

Onko asemakaavassa otettu huomioon riittävä tilavaraus autopaikoille? Nykyiset, toteutetut autopaikat ulottuvat rautatiealueelle, meluestemerkinnän ulkopuolelle.

Kaavanlaatijan vastine:

Asemakaavaratkaisussa on varauduttu opistoon tuleviin pysäköintitarpeisiin. Autopaikoituksen riittävää määrää on käyty läpi yhteistyössä opiston kanssa.

Kaupunkisuunnittelu

Rautatiealueen puolella sijaitsevista opiston autopaikoista on Väylävirasto ja Keski-Pohjanmaan koulutusyhtymä tehneet keskinäisen sopimuksen, joka ei liity tai vaikuta asemakaavamuutokseen.

Lausunto 6 / K.H. Renlundin museo

Museolla ei ole huomautettavaa tai lisättävää kaavaluonnokseen arkeologisen kulttuuriperinnön näkökulmasta.

Rakennettu kulttuuriympäristö ja –maisema

Kaavaluonnoksen selostusosasta ilmenee, että tavoitteena mahdollistaa opiston laajentuminen ja kasvaneet pysäköintitarpeet, mutta myös huolehtia maisemallisten arvojen säilymisestä. Asemakaavan muutoksessa rakennusala laajennetaan, korotetaan rakennusoikeutta, mahdollistetaan osittainen ullakkokerros teknisiä tiloja varten sekä tarkastellaan liikenteen ja pysäköinnin järjestelyjä. Säilytettäväksi ja istutettavaksi osoitetuilla alueilla pyritään varmistamaan alueen maiseman ja ympäristön säilyminen, samoin jokirannan VP-merkinnällä.

Asemakaavan luonnoksen luvussa 6. on arvioitu kaavamuutoksen vaikutuksia muun muassa kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön. Vaikutusten arvioinnissa todetaan, että suunnittelualue kuuluu maakunnallisesti/seudullisesti arvokkaaseen maisema-alueeseen. Keskeiset maisemapiirteiden osat ovat jokiuomat, pellot sekä niitä reunustavat puurivistöt, joiden säilyminen turvataan kaavamuutoksessa. Edellä mainitut arvot ovat museon näkemyksen mukaan hyvin huomioitu kaavaluonnoksessa eikä museolla ole kaavaluonnokseen huomautettavaa.

Kaavanlaatijan vastine:

Ei vastinetarvetta.

Lausunto 7 / Väylävirasto

Kaavamuutoksen vaikutukset on osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa arvioitu lähinnä paikallisiksi, sillä opisto on hieman erillään muusta yhdyskuntarakenteesta.

Suunnittelualueen on jo samassa käytössä, johon sitä myös laajennuksen jälkeen on suunniteltu käytettävän. Uutta rakentamista rautatiealueen läheisyyteen suunniteltaessa tulee kuitenkin huomioida rakentamista koskevat erityiskysymykset mm. tärinää ja hulevesien ohjautumista koskien. Rakentamisesta ei saa aiheutua turvallisuusriskiä, haittaa radan stabiliteetille, painumia rataan tai radan ja radan varusteiden siirtymiä tai muuta haittaa rautatielle tai junaliikenteelle. Radan läheisyyteen sijoitettavien rakenteiden tulee olla rakennettavissa ja kunnossapidettävissä täysin korttelialueen puolelta ja lisäksi on huomioitava sähköradan aiheuttamat rajoitteet.

Rautatien suoja-alue

Kaavoituksessa on huomioitava rautatien suoja-alue. Ratalaissa (110/2007) määritetään rautatiealue, näkemäalue ja rautatien suoja-alue. Rautatien suoja-alue ulottuu 30 metrin etäisyydelle uloimman raiteen keskiliinjasta, jollei suoja-aluetta erillisessä ratasuunnitelmassa erityisestä syystä supisteta tai laajenneta enintään 50 metriksi. Kokkola–Ylivieska -rataosan suoja-alue on 30 metriä radan keskiliinjasta. Suoja-alueelle ei saa sijoittaa varastoa,

Kaupunkisuunnittelu

aitaa taikka muuta rakennelmaa tai laitetta, josta tai jonka käytöstä voi aiheutua vaaraa tie- tai rautatieliikenteen turvallisuudelle taikka haittaa radanpidolle. Kielto ei koske rakennusten pitämistä asemakaava-alueella (rakennuksen määritelmä MRL 113 §). Suoja-alueella ei saa muuttaa maanpinnan muotoa eikä tehdä ojitusta tai muuta kaivutyötä siten, että muutoksesta voi aiheutua vaaraa tie- tai rautatieliikenteen turvallisuudelle taikka haittaa radanpidolle. Väylävirasto kiinnittää huomiota siihen, että väylien välittömässä läheisyydessä tehtävät maanrakennustyöt on suunniteltava ja toteutettava siten, että tien tai radan vakavuudelle, rakenteille, kunnolle ja kunnossapidolle ei aiheudu riskejä.

Kaavanlaatijan vastine:

Kiinteistön raja on 30 metriä radan keskiliinjasta, kaavan osoittama rakennusalue tästä vielä >10 metriä kauempana. Tarvittavat suojaetäisyydet siis täyttyvät.

Sähköradan rajoitteet

Kaikessa radan läheisyyteen sijoittuvassa rakentamisessa on huomioitava sähköradan turvallisuusetäisyydet ja niiden aiheuttamat rajoitukset rakennusten rakentamiseen, kunnossapitoon ja käyttöön. Sähköradan rakenteissa kulkee hengenvaarallinen 25 000 V jännite noin 3,5 metrin korkeudesta ylöspäin. Sivullisten tulee pysytellä kaikissa olosuhteissa vähintään 2 metrin etäisyydellä jännitteisistä osista (myös sähköratapylvässä sijaitsevasta paluujohdimesta) ja työkoneiden on pysyteltävä vähintään 3 metrin etäisyydellä jännitteisistä osista.

Sähköradan osalta on noudatettava seuraavia ohjeita:

- Sähkörataohjeet (Liikenneviraston ohjeita 7/2016)
- Ratatekniset ohjeet osa 5 Sähköistetty rata (Liikenneviraston ohjeita 23/2018)
- Rautatiealueelle tulevien kiinteiden laitteiden ja rakenteiden maadoitus suunnittelu (Liikenneviraston ohjeita 3/2010).

Kaavanlaatijan vastine:

Nämä eivät ole kaavassa määriteltäviä asioita, mutta ne merkitään tiedoksi.

Hulevedet

Kaavan tavoitteena on osoittaa radan läheisyyteen uutta rakentamista, jonka myötä hulevesien muodostuminen alueella voi lisääntyä. Väylävirasto muistuttaa hankealueen kuivatuksen tärkeydestä. Myös ylivuoto- ja tyhjennysvesien johtaminen on suunniteltava hyvin. Kaavatyön yhteydessä on tarpeen tarkastella alueella muodostuvien hulevesien viivytystarvetta ja vesien pois johtamista alueelta. Väylävirasto huomauttaa, että alueen rakentamisen myötä lisääntyviä hulevesiä ei saa lähtökohtaisesti ohjata radan kuivatusjärjestelmiin vaikeuttamaan radan kuivatusta. Hulevedet eivät myöskään saa lisätä radan alittaviin rumpuihin kohdistuvaa kuormitusta. Mikäli hulevesiä ohjataan radan alittaviin rumpuihin, tulee selvittää rumpujen kapasiteetin riittävyys lisääntyville hulevesille. Myös hulevesien johtamisesta teiden tai ratojen sivuosiin on sovittava erikseen. Tarkastelut tulee tehdä seuraavan Väyläviraston ohjeen mukaisesti:

- Teiden ja ratojen kuivatuksen suunnittelu (VO 93/2023)

Ajantasainen ohje on aina tarkistettava ohjeluettelosta Väyläviraston verkkosivuilta (<https://vayla.fi/palveluntuottajat/ohjeluettelo>).

Kaupunkisuunnittelu

Kaavanlaatijan vastine:

Kaavaselostukseen lisätään kirjaus, ettei hulevesiä saa johtaa rata-alueelle tai radan kuivatusjärjestelmiin. Viereinen Kälviänjoki on luonteva reitti hulevesille ja purkaa meren suuntaan (ei radan suuntaan).

Raideliikenteen melu, runkomelu ja tärinä

Väylävirasto edellyttää, että kaavoitettaessa alueita radan läheisyydessä on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat melu- ja tärinähaitat. Tärinätorjunnassa tulee kiinnittää erityistä huomiota haittojen ennaltaehkäisyyn toimintojen sijoitusratkaisusta päätettäessä. Mikäli radan läheisyyteen suunnitellaan tärinälle herkkää maankäyttöä, tulee kaavatyön yhteydessä laatia riittävät selvitykset tärinän leviämisestä ja osoittaa niiden pohjalta tarvittavat kaavamääräykset haittojen torjumiseksi. Lisätietoja aiheesta on saatavilla seuraavasta Ympäristöministeriön ohjeesta:

- Melun- ja tärinätorjuntaratkaisut sekä niiden vaikutukset kaavoituksessa, Ympäristöministeriön julkaisuja 2023:28, <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/165049>

Melun osalta kaavoituksessa on huomioitava Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaiset melun ohjearvot. Kaavoitettavien alueiden melutasot ulkoalueilla ja rakennusten sisätiloissa eivät saa ylittää VNp (993/1992) mukaisia ohjearvoja. Lisäksi on huomioitava junaliikenteestä aiheutuva hetkellinen maksimimelutaso Uudenmaan ELY-keskuksen oppaan Melun- ja tärinätorjunta maankäytön suunnittelussa (2/2013) mukaisesti (asuintiloissa hetkellinen maksimimelu ei saa ylittää yöaikaan toistuvasti tasoa 45 dB AFmax). Melualueelle ei tule kaavoittaa melulle herkkää maankäyttöä ilman asianmukaisia selvityksiä ja tarvittavaa melunsuojausta.

Runkomelun osalta tulee huomioida VTT:n laatiman esiselvityksen Maaliikenteen aiheuttaman runkomelun arviointi (VTT tiedotteita 2468) suositus runkomelutason raja-arvosta (Lprm). Selvityksen mukaan runkomelutason ei tulisi ylittää asuinhuoneistoissa, hoito- ja sosiaalihuollon laitoksissa tai majoitustiloissa tasoa 35 dB (tunnelissa kulkevilla radoilla 30 dB). Kokoontumis- ja opetustiloissa runkomelutason ei tulisi ylittää tasoa 35 dB ja toimisto-, kauppa-, näyttelytiloissa sekä museoissa vastaavasti tasoa 45 dB (tunnelissa kulkevilla radoilla 40 dB). Yleensä runkomeluhaitat ulottuvat 60 m (pehmeikkö) - yli 200 m (kallio) etäisyydelle rautatiestä (VTT:n tiedotteita 2468).

Kaavoituksessa on huomioitava raideliikenteen tärinän aiheuttama rakennuksen vaurioitumisriski ja vaikutus rakennuksen käyttötarkoitukseen. Tärinästä voi aiheuta haittaa myös tietyille teollisuuden aloille. Tärinälle herkkää maankäyttöä ei tule osoittaa tärinäherkille alueille ilman tärinänvaimennustoimenpiteitä edellyttävää kaavamerkintää tai -määräystä. Tärinähaittojen poistaminen jo rakennetuilta alueilta jälkikäteen on vaikeata, ellei mahdotonta ja korjaustoimenpiteet kalliita.

Tärinän osalta kaavoituksessa tulee huomioida VTT:n selvitys Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksesta (VTT tiedotteita 2278). Suosituksen mukaan asuinrakennuksen tärinä ei saa ylittää uusilla asuinalueilla värähtelyluokan C arvoa $V_{w,95} \leq 0,30$ mm/s ja vanhoilla asuinalueilla värähtelyluokan D arvoa $V_{w,95} \leq 0,60$ mm/s. Mikäli kyse ei ole asuinrakennuksesta ja tilojen käyttötarkoitus on sellainen, että liikenteen ei katsota haittaavan lepoa (esim. kaupat, kahvilat, ostoskeskukset, tavaratalot, liikuntatilat), tavoiteraja

Kaupunkisuunnittelu

voi olla kaksinkertainen em. arvoihin nähden (VTT tiedotteita 2569).

Liikenteen tärinästä ja runkomelusta on lisäksi olemassa mm. seuraavat VTT:n julkaisut:

- Suositus liikennetärinän arvioimiseksi maankäytön suunnittelussa (VTT working papers 50, Espoo 2006)
- Ohjeita liikennetärinän arviointiin (VTT tiedotteita 2569, Espoo 2011)
- Rakennukseen siirtyvän liikennetärinän arviointi (VTT tiedotteita 2425, Espoo 2008)
- Maaliikenteen aiheuttaman runkomelun arviointi (VTT tiedotteita 2468, Espoo 2009)

Julkaisuissa on annettu tärinään ja runkomeluun liittyviä suosituksia. Julkaisuja on saatavissa sähköisenä osoitteesta: <https://www.vtt.fi/julkaisut>.

Väylävirasto muistuttaa, että tärinäntorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnittelemista toimenpiteistä tärinäntorjuntatarve syntyy. Näin ollen Väylävirasto ei osallistu uuden maankäytön johdosta aiheutuviin mahdollisiin tärinäntorjunnan kustannuksiin.

Kaavanlaatijan vastine:

Asemakaavakarttaan lisätään melua, runkomelua ja tärinää koskevat yleismääräykset. Selostukseen kirjataan lisäksi lausunnossa esiintuotuja lähtökohtia.

Lausunto 8 / Keski-Pohjanmaan liitto

Keski-Pohjanmaan liitto toteaa, että asemakaavamuuotosalue sisältyy voimassaolevassa maakuntakaavassa taajamatoimintojen (A) ja keskustatoimintojen (C) sekä (ca) alueelle. Suunnittelualue on osa maakunnallisesti tai seudullisesti arvokasta maisema-alueita. Suunnitelmääräyksissä todetaan, että alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee kiinnittää erityishuomio yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen sekä alavilla ja avoimilla alueilla sään ääri-ilmiöiden ja tulvariskien minimoimiseen. Lisäksi suunnittelussa tulee korostaa taajamien omaleimaisuutta sekä ympäristö-, virkistys-, luonto- ja kulttuuriarvojen huomioimista. Asemakaavan muutosluonnos on maakuntakaavan mukainen.

Kaavanlaatijan vastine:

Kaavaratkaisu tukee yhdyskuntarakennetta mahdollistamalla opiston laajentumisen ja siten luomalla puitteita tuleville toiminnoille ja opiston kehittämiselle.

Rakennusalueen korkeusasema on >3 metriä joen normaalipinnan yläpuolella, joten rakenteisiin liittyvä tulvariski on hyvin vähäinen.

Säilytettävä ja istutettava puurivistö opistorakennuksen pohjois- ja itäpuolella suojaaa piha-alueita tuulelta. Sen tarkoitus on myös säilyttää alueen tyypillinen maisemapiirre; puuston rajaamat pelot.