




## SIMON KUNTA, ASEMAKYLÄ

### Asemanseudun asemakaava-alueen laajennus, Hittikan teollisuusalue

Ehdotusvaiheessa saapuneet lausunnot (5 kpl) ja vastineet niihin. Muistutuksia ei ehdotusvaiheessa esitetty.

#### LAUSUNNOT

Lapin ELY-keskus	Kaavanlaatijan vastine
<p>ELY-keskus on lausunut asemakaavan laajennuksen valmisteluai- neistosta 1.2.2024 ja kiinnittänyt huomiota mm. yleiskaavan sisältö- vaatimusten huomiointiin sekä vaikutusten arviointiin luontoympäris- tön, ilmasto- ja liikenteen osalta. ELY-keskus toteaa, että sen valmisteluaineistosta antama lausunto on otettu varsin hyvin huomioon kaavaehdotusta laadittaessa. ELY-keskus lausuu kaava- ehdotuksesta vielä seuraavaa:</p> <p><b>Asemakaavan sisältövaatimukset ja vaikutusten arviointi</b> Maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 9.2 §:n mukaan selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia. Asemakaavan sisältövaatimuksista sääde- tään MRL 54 §:ssä.</p> <p><i>Ilmastovaikutukset</i> Asemakaavaselostuksessa on arvioitu kaavaratkaisun ilmastovaiku- tuksia sanallisesti ja varsin suppeasti eikä varsinaista selvitystä il- mastovaikutuksista ole tehty. Kaavaselostuksessa ei ole esimerkiksi esitetty arviota kaavaratkaisun vaikutuksesta hiilinieluihin luonnonti- laisen puuston vähentyessä merkittävästi. ELY-keskus katsoo, että kaavan keskeiset ilmastovaikutukset liittyvät siihen, miten alueen muuttuminen ennestään rakentamattomasta metsämaasta teollisuus- rakentamiseen vaikuttaa hiilinieluihin ja -varastoihin sekä minkälaisia kaavan mahdollistaman toiminnan ilmastopäästöt ovat.</p> <p>ELY-keskuksen näkemyksen mukaan suunnittelualuetta ympäröivää metsäaluetta ei voida pitää kaavaratkaisun myötä menetettävää hii- linielua kompensoivana seikkana, kuten kaavaselostuksessa on esi- tetty.</p> <p><i>Liikenne</i> ELY-keskus toteaa, että Hittikan teollisuusalueen kaavakarttaan mer- kitty melualue on syytä kuvata tarkemmin asemakaavamerkintöjen selityksissä siten, että ilmenee minkä tasoisen melualueen raja on kyseessä.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p> <p>Todetaan.</p> <p>Kaava-aineistoa on päivitetty ilmastovaikutusten arvioinnilla.</p> <p>Kaava-aineistoa on päivitetty ilmastovaikutusten arvioinnilla.</p> <p>Asemakaavamerkintöjen selitystä tarkennetaan Lapin ELY-keskuksen esittämällä tavalla.</p>
<b>2. Tornionlaakson museo</b>	<b>Kaavanlaatijan vastine</b>
<p>Tornionlaakson museolla ei ole huomautettavaa Asemanseudun asemakaava-alueen laajennuksesta.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>

<p><b>3. Lapin liitto</b></p>	<p><b>Kaavanlaatijan vastine</b></p>
<p>Lapin liitto on lausunut asemakaavalaajennuksen valmisteluaineistosta 2.2.2024. Lausunto on huomioitu kaavaprosessissa.</p> <p>Lapin liiton virasto toteaa Asemanseudun asemakaava-alueen laajennusehdotuksen koskien Hittikan teollisuusaluetta sopeutuvan Länsi-Lapin maakuntakaavan tavoitteisiin.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p> <p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p><b>4. Rantakairan Sähkö Oy</b></p>	<p><b>Kaavanlaatijan vastine</b></p>
<p>Hittikan alueen osalta olemme toimittaneet oheisen liitteen tammi-kuussa jossa toivomme että otatte suunnittelussa huomioon muutamovaraukset alueelle. Tämä helpottaa alueen sähköistämistä kun paikat ovat valmiiksi tiedossa ja varattuna.</p> 	<p>Puistomuuntamovaraukset merkitään kaavaan yhdyskuntateknisen huollon alueina. Muutos on vähäinen eikä edellytä kaavamateriaalin uudelleen nähtävällepanoa.</p>
<p><b>5. Väylävirasto</b></p>	<p><b>Kaavanlaatijan vastine</b></p>
<p>Väylävirasto on tutustunut asemakaavaluonnokseen ja antaa lausuntonsa rautateiden näkökulmasta. Väylävirasto muistuttaa lausunnonsaan radan läheisyyteen suunnittelussa ja rakentamisessa huomioitavista seikoista.</p> <p><b>Oulu – Laurila -radan lisäraidevaraukset</b></p> <p>Oulu – Laurila -rataosa on nykytilanteessa yksiraiteinen, mutta Väyläviraston linjauksen mukaisesti rataosalla tulee pitkällä tähtäimellä varautua yhteen lisäraiteeseen (yhteensä kaksi raidetta). Lisäraidevaraukset ovat pitkän aikavälin varauksia, joiden toteuttamisaikataulu ei ole tiedossa ja joista ei ole tarkempia suunnitelmia. Lisäksi lisäraiteen puolisuuudesta nykyiseen raiteeseen nähden ei ole linjauksia. Rautatien läheisyyteen sijoittuvissa kaavoissa on turvattava lisäraiteen toteuttamisedellytykset tulevaisuudessa.</p> <p>Lisäksi vuonna 2022 julkaistussa Oulu – Laurila rataosan tarveselvityksessä (Väyläviraston julkaisuja 14/2022, <a href="https://www.doria.fi/handle/10024/184618">https://www.doria.fi/handle/10024/184618</a>) on tunnistettu kehittämistarpeena kolmannen junakulkutieraideen lisäämistä Simon liikennepaikalle. Selvityksessä kolmas junankulkutieraide on esitetty liikennepaikan pohjoispuolelle, mutta raiteen sijaintia nykyiseen raiteistoon nähden ei esiselvityksen osalta vielä voida lukita.</p> <p><b>Uusi teollisuusraide</b></p> <p>Asemakaavaluonnoksessa Oulu – Laurila -radan eteläpuolelle on osoitettu uusi teollisuusraidealue (LRT). Teollisuusraiteen varaus pohjautuu vuonna 2021 laadittuun aluekehityssuunnitelmaan. Aluekehityssuunnitelmassa alueelle suunniteltu teollisuusraide katkaisee nykyisen radan huoltotieyhteyden. Väylävirasto huomauttaa, että</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p> <p>Kaavassa osoitetut teollisuusraidealue (LRT) ja katualue (Raidekuja) mahdollistavat lisäraidevarauksen toteuttamisen.</p> <p>Kaavassa osoitetut teollisuusraidealue (LRT) ja katualue (Raidekuja) mahdollistavat kolmannen raidevarauksen toteuttamisen.</p> <p>Mikäli teollisuusraiteelle tulee joskus tarve, varmistetaan sen toteutus-</p>



huoltotieyhteys nykyiselle vaihteelle tulee säilyttää ja huoltotien käytön sujuvuus sekä turvallisuus varmistaa.

Väylävirasto huomauttaa, että ratalain (110/2007) mukaan satama-, varasto-, tehdas- tai muulla vastaavalla alueella rautatie on suunniteltava, rakennettava ja pidettävä kunnossa siten, että juna- ja muu liikenne voi toimia turvallisesti eikä rautatie aiheuta vaaraa alueella tapahtuvalle toiminnalle. Väylävirasto toteaa, että kaavatyön yhteydessä on tarpeen laatia teollisuusraiteen osalta toteutettavuusselvitys, josta Väylävirasto on pidettävä tietoisena. Toteutettavuusselvityksessä on selvitettävä mm. teollisuusraiteen tekninen toteutettavuus ja liittyminen olemassa olevaan rautatiehen, teollisuusraiteen käyttötarkoitus ja liikennöinti sekä raiteelle varatun LRT-aluevarauksen riittävyys.

Väylävirasto muistuttaa, että yksityisraiteen suunnittelu, rakentaminen, kunnossapito ja hallinta edellyttää Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta haettavaa rataverkon haltijan turvallisuuslupaa. Yksityisraiteen liittämistä valtion rataverkkoon tulee lisäksi sopia Väyläviraston kanssa. Yksityisraideasioita Väylävirastossa hoitaa Simo Toikkanen p. 029 534 3890. Väylävirasto muistuttaa, että teollisuusraiteeseen ja radan huoltotiehen liittyvät toimenpiteet suunnitellaan ja toteutetaan lähtökohtaisesti hankkeesta vastaavan kustannuksella.

#### Vaikutukset rautatieliikenteeseen

Kaava-alueen rakentamisesta ei saa aiheutua turvallisuusriskiä, haittaa radan stabiiliteetille, 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.

Väylävirasto huomauttaa, että suunnittelualue rajautuu ratatiehen ja hankkeen toteutumisen on todettu lisäävän liikennettä hankealueelle johtavilla kuljetusreiteillä. Väylävirasto tuo esille, että liikennevaikutusten arvioinnin yhteydessä on tarkasteltava hankkeen takia lisääntyvän maantie- ja rautatieliikenteen vaikutuksia. Kaavaselostuksessa ei ole mainintaa vaikutuksista olemassa olevaan rautatiehen tai rautatieliikenteeseen. Liikennevaikutusten arvioinnissa on huomioitava väylien käyttö, liikenteen sujuvuus sekä turvallisuus.

#### 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 keskilinjasta, jollei suoja-aluetta erillisessä ratasuunnitelmasa erityisestä syystä supisteta tai laajenneta enintään 50 metriksi. Oulu – Laurila -rataosa on nykytilanteessa yksiraiteinen ja sen suoja-alue on 30 metriä radan keskilinjasta. Suoja-alueelle ei saa sijoittaa varastoa, aittaa 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 tietä 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.

suunnittelun yhteydessä Väyläviraston huoltotieyhteyden jatkuminen nykyiselle vaihteelle.

Merkitään tiedoksi.

Toteutettavuusselvitys laaditaan jos teollisuusraiteelle tulee joskus tarve alueelle sijoittuvan toimijan puolesta. Tällöin selvitysvastuu on hankkeeseen ryhtyvällä taholla.

Merkitään tiedoksi.

Merkitään tiedoksi.

Kaavan toteutumisella ei ole vähäistä suurempia vaikutuksia olevaan rautatiehen, sillä radan varteen osoitettu katuyhteys (Raidekuja) palvelee radan läheisyyteen tulevaa yhtä keskikokoista teollisuustonttia. Siitä ei oletettavasti muodostu sellaista liikennemäärää jolla olisi vähäistä suurempia vaikutuksia nykyisen radan käyttökelpoisuuteen tai turvallisuuteen.

Kaavassa radan varteen osoitettujen teollisuusraidealueen (LRT) ja katualueen (Raidekuja) eteläreuna on 30 m etäisyydellä Väyläviraston raideliikennealueen reunasta. Ko. reuna on 20 m etäisyydellä lähimmän raiteen keskilinjasta. Ratalain määrittämä suoja-aluevaatimus täyttyy, sillä rakentamisen mahdollistava maankäyttö (T ja T-1-alueet) sijaitsevat vähintään 50 m etäisyydellä radan keskilinjasta.

Merkitään tiedoksi.

## Hulevedet

Asemakaavan tavoitteena on osoittaa radan varteen uutta teollisuusaluetta, jonka rakentamisen myötä hulevesien muodostuminen alueella tulee lisääntymään merkittävästi. 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. Tarkastelut tulee tehdä Väyläviraston ohjeen mukaisesti: Teiden ja ratojen kuivatuksen suunnittelu (VO 93/2023). Väylävirasto huomauttaa, että ajantasainen ohje on aina tarkistettava ohjeluetelosta Väyläviraston verkkosivuilta (<https://vayla.fi/palveluntuottajat/ohjeluetelo>). Hulevesien johtamisesta teiden tai ratojen sivuosiin on sovittava erikseen.

## Raideliikenteen tärinä

Väylävirasto edellyttää, että kaavoitettaessa alueita radan läheisyydessä on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat tärinähaitat. Tärinätorjunnassa tulee kiinnittää erityistä huomiota haittojen ennaltaehkäisyyn toimintojen sijoitusratkaisuista 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 Ympäristöministeriön ohjeesta Melun- ja tärinätorjuntaratkaisut sekä niiden vaikutukset kaavoituksessa (Ympäristöministeriön julkaisuja 2023:28, <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/165049>).

Kaavoituksessa on huomioitava raideliikenteen tärinän aiheuttama rakennuksen vaurioitumisriski ja vaikutus asuinmukavuuteen. Tärinästä voi aiheuta haittaa myös tietyille teollisuuden aloille. Tärinälle herkkää maankäyttöä ei tule osoittaa tärinäherkille alueille ilman tärinänvaimennustoimenpiteitä edellyttävää kaavamerkintää tai -määräystä. Tärinälle herkällä maaperällä kuten savikolla tärinä voi ulottua jopa 200 metrin päähän radasta. Rautatieliikenteestä johtuvalle tärinälle herkimpiä rakennuksia ovat yleensä puolitoista tai kaksikerroksiset puurakenteiset talot. Tärinäherkkyys riippuu mm. maaperän ja rakennuksen värähtelyn ominaisuuksista. Mikäli nämä ovat lähellä toisiaan, voi maaperän värähtely siirtyä ja voimistua rakennuksessa. Tärinähaittojen poistaminen jo rakennetuilta alueilta jälkikäteen on vaikeata, ellei mahdotonta ja korjaustoimenpiteet kalliita.

Tärinän osalta kaavoituksessa tulee huomioida VTT:n selvitykset:

- Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksesta (VTT tiedotteita 2278)

- Ohjeita liikennetärinän arviointiin (VTT tiedotteita 2569, Espoo 2011)

Ko. selvityksiin perustuvien suositusten 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 voi olla kaksinkertainen em. arvoihin nähden (VTT tiedotteita 2569).

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

Asemakaavamääräystä tarkennetaan kattamaan myös rata-alueita: Hulevesiä ei saa johtaa yleisten teiden ja junaratojen alueille.

Merkitään tiedoksi.

Radan läheisyyteen suunniteltu maankäyttö (teollisuus ja varastointi) ei lähtökohtaisesti ole tärinäherkkää.

Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueille sijoittuvat toimijat ovat tietoisia siitä, että tärinätorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnittelumista toimenpiteistä tärinätorjuntatarve syntyy.

Merkitään tiedoksi.



- Suositus liikennetärinän arvioimiseksi maankäytön suunnittelussa (VTT working papers 50, Espoo 2006)
- 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 tärinätorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnittelemista toimenpiteistä tärinätorjuntatarve syntyy. Näin ollen Väylävirasto ei osallistu uuden maankäytön johdosta aiheutuviin mahdollisiin tärinätorjunnan kustannuksiin.

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

Merkitään tiedoksi.

### Rovaniemellä 30.11.2024



**Jarmo Lokio**  
arkkitehti YKS 122