A-INSINÖÖRIT

KV hyv. 19.12.2024 §86

Pyhäjärven rantaosayleiskaavan muutos, Syrjäsalmen ratasilta

Kiteen kaupunki

Kaavaselostus

3.12.2024

Kaavan nimi:	Pyhäjärven rantaosayleiskaavan muutos, Syrjäsalmen ratasilta
Kaavatunnus:	260-xxx
Diaarinro:	xxx
Käynnistämispäätös	kaupunginhallitus 19.8.2024
Vireilletulo, OAS ja valmisteluvaiheen kuuleminen:	kaupunginhallitus 16.9.2024
Ehdotus:	kaupunginhallitus 28.10.2024 nähtävillä 30.10.-29.11.2024
Hyväksyminen:	tavoite KH 9.12.2024 kaupunginvaltuusto 19.12.2024 § 86

Kiteen kaupunki

Antti Juntunen, maankäyttöpäällikkö

Puh. 040 105 1232

antti.juntunen@kitee.fi

www.kitee.fi

Kiteentie 25

82500 Kitee

Vaihde 040 105 1000

Y-tunnus 0168900–6

A-Insinöörit Suunnittelu Oy

Projektinumero: 184-1049

Projektipäällikkö: Johanna Närhi, arkkitehti YKS-490

Suunnittelija: Fernanda Ferreira da Cunha, arkkitehti

Pyhäjärven rantaosayleiskaavan muutos, Syrjäsalmen ratasilta

SISÄLLYSLUETTELO

1 Perus- ja tunnistetiedot 5
1.1 Tunnistetiedot 5
1.2 Rantaosayleiskaavamuutoksen tarkoitus ja perusteet 5
1.3 Rantakaava-alueen sijainti 6

2 Tiivistelmä 7
2.1 Kaavaprosessin vaiheet 7

3 Lähtökohdat 8
3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista 8
3.1.1 Alueen yleiskuvaus 8
3.1.2 Luonnonympäristö 9
3.1.3 Rakennettu ympäristö ja arkeologinen kulttuuriperintö 12
3.1.4 Maanomistus 17
3.2 Suunnittelutilanne 17
3.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset 17

4 Osayleiskaavan suunnittelun vaiheet 28
4.1 Osayleiskaavan suunnittelun tarve 28
4.2 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset 28
4.3 Osallistuminen ja yhteistyö 28
4.3.1 Osalliset 28
4.3.2 Vireilletulo ja valmisteluvaiheen kuuleminen (aloitus- ja luonnosvaihe) 30
4.3.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt 30
4.3.4 Viranomaisyhteistyö 31
4.4 Rantaosayleiskaavan tavoitteet 31
4.4.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet 31
4.4.2 Prosessin aikana syntyneet tavoitteet, tavoitteiden tarkentuminen 33
4.5 Kaavaratkaisun vaihtoehdot ja niiden vaikutukset 34
4.6 Suunnitteluvaiheiden käsittelyt ja päätökset 34

5 Osayleiskaavan kuvaus 35

5.1 Kaavan rakenne 35

5.1.1 Mitoitus 35

6 Vaikutusten arviointi 35

6.1 Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen ja liikenteeseen 36

6.2 Elinympäristön terveellisyyteen ja turvallisuuteen, ihmisten elinoloihin 37

6.3 Luonnonympäristöön, maaperään, pohja- ja pintavesiin 39

6.4 Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriperintöön 41

7 Rantaosayleiskaavan toteutus 44

7.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat 44

7.2 Toteuttaminen ja ajoitus 44

Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista

Liite 1. Ote voimassa olevasta rantaosayleiskaavasta

Liite 2. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma, OAS

Liite 3: Luonnosvaiheen lausunnot ja mielipide sekä vastineet

Liite 4: Ehdotusvaiheen lausunnot ja muistutus sekä vastineet

Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaaleista

Syrjäsalmen ratasillan ja alikulkusillan ratalinjamuutos rataosalla 1705 välillä Kesälahti - Puhos, ratasuunnitelma; Kitee. Väylävirasto 2024.

Syrjäsalmen ratasillan ja alikulkusillan ratalinjamuutos rataosalla 1705 välillä Kesälahti - Puhos, ratasuunnitelma; Kitee. Liikennemeluselvitys (R313.2). A-Insinöörit, 20.6.2024.

Syrjäsalmen ratasillan ja alikulkusillan ratalinjamuutos rataosalla 1705 välillä Kesälahti - Puhos, ratasuunnitelma; Kitee. Tärinä- ja runkomeluselvitys (R313.2). A-Insinöörit, 20.6.2024.

Luontoselvitysraportti, Syrjäsalmen vanha ratasilta. Ramboll 2023.

Syrjäsalmen ratasilta; Kitee. Maaperän pilaantuneisuuden ja puhdistustarpeen arviointi. Ramboll, 19.12.2022.

Pyhäjärven rantaosayleiskaavan muutos, Syrjäsalmen ratasilta
Kiteen kaupunki

Kaavaselostus

1 Perus- ja tunnistetiedot

1.1 Tunnistetiedot

Kaavan nimi: Pyhäjärven rantaosayleiskaavan muutos, Syrjäsalmen ratasilta

Kaavan numero: 260-xxx

Laatija Kiteen kaupunki
Tekniikka ja ympäristö / Kaupunkisuunnittelu

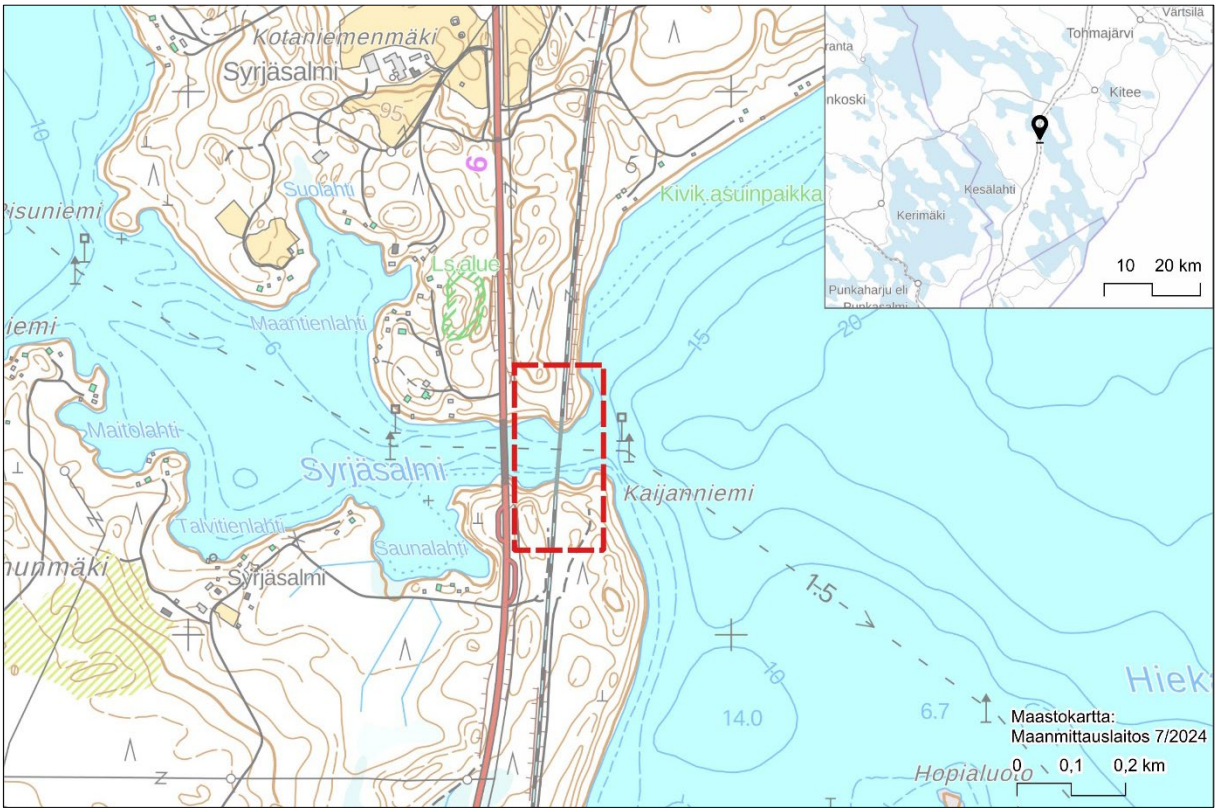
1.2 Rantaosayleiskaavamuutoksen tarkoitus ja perusteet

Tehtävänä on laatia Kiteen kaupunkiin **Pyhäjärven rantaosayleiskaavan muutos** Syrjäsalmen kohdalle laadinnassa olevaa ratasuunnitelmaa varten (MRL § 63), eikä siinä käsitellä muita maankäytöllisiä asioita kuin ratamerkinnän siirtäminen uuteen paikkaan, noin 45 metriä länteen kohti Joensuuntietä (vt 6). Muutettava rantaosayleiskaava on hyväksytty 24.10.2016. Ratasuunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, joten ratasuunnitelman hyväksyminen edellyttää Pyhäjärven rantaosayleiskaavan muuttamista. Kaavahankkeen kiireellinen valmistelu edistää osaltaan ratasillan korjaushanketta ja siten edistää rataliikenteen palauttamista normaaliksi, mikä parantaa maakunnan saavutettavuutta ja liikenneyhteyksien toimivuutta.

Karjalan rata on maakunnan tärkein rataosa sekä henkilö- että tavaraliikenteen kannalta. Joensuu-Imatra välinen rata on luokiteltu rautateiden pääväyläksi (*Liikenne- ja viestintäministeriön asetus maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta 933/2018*). Syrjäsalmen ratasillan kohdalla Parikkala–Joensuu-rataosa ylittää Syrjäsalmen vesialueen, joka yhdistää Pyhäjärven pohjoisen Pajarinselän ja eteläisen Hiekanpäänselän, ja se on yksiraiteinen etelä-pohjoissuuntainen rataosuus Karjalan

radalla. Kaavamuutoksen tarve on aiheutunut uuden ratasillan rakentamistyön aikana ilmenneistä pohjarakenteisiin liittyvistä ongelmista, joiden vuoksi uusi ratasilta pitää rakentaa eri paikkaan.

1.3 Rantakaava-alueen sijainti



Kuva 1. Suunnittelualueen likimääräinen sijainti on esitetty opaskartalla punaisella katkoviivalla. (MML 2024)

Kaava-alue sijaitsee Pohjois-Karjalassa, Kiteen kaupungin keskiosassa noin 14 kilometriä Kiteen kuntakeskuksesta lounaaseen, Syrjäsalmen rautatiesillan kohdalla. Parikkala–Joensuu-rataosa ylittää Syrjäsalmen vesialueen, joka yhdistää Pyhäjärven pohjoisen Pajarinselän ja eteläisen Hiekanpäänselän ja se on yksiraiteinen etelä-pohjoissuuntainen rataosuus Karjalan radalla. Nykyisen ratasillan länsipuolella, noin 95 metrin etäisyydellä sillasta, Syrjäsalmen ylittää valtatien 6 Syrjäsalmen vesistösilta.

2 Tiivistelmä

2.1 Kaavaprosessin vaiheet

Rantaosayleiskaavan laatii A-Insinöörit Suunnittelu Oy ja kaava perustuu aiemmin ratasuunnittelun yhteydessä laadittuihin selvityksiin ja suunnitelmiin.

Kaavatyön aikana osallisilla on mahdollisuus mielipiteen antamiseen osallistumis- ja arviointisuunnitelman ja kaavaluonnoksen nähtävillä ollessa sekä muistutuksen tekemiseen kaavaehdotuksen nähtävillä ollessa.

Vireilletulo ja valmisteluvaiheen kuuleminen

Kaupunginhallituksen käynnistämispäätös	19.8.2024
Kaupunginhallituksen päätös vireilletulosta, OAS ja luonnos nähtäville	16.9.2024
Kuulutus	18.9.2024
OAS:n ja kaavaluonnoksen nähtävilläolo	18.9.-2.10.2024

Ehdotusvaiheen kuuleminen

Kaupunginhallitus	28.10.2024
Kuulutus	30.10.2024
Julkinen nähtävilläolo 30 vrk	30.10.-28.11.2024

Hyväksyminen

Kaupunginhallitus	9.12.2024
Kaupunginvaltuusto	19.12.2024
Ilmoitus hyväksymispäätöksestä (valitusaika 30 vrk)	__.12.2024
Kuulutus lainvoimaisuudesta	__.__.2025

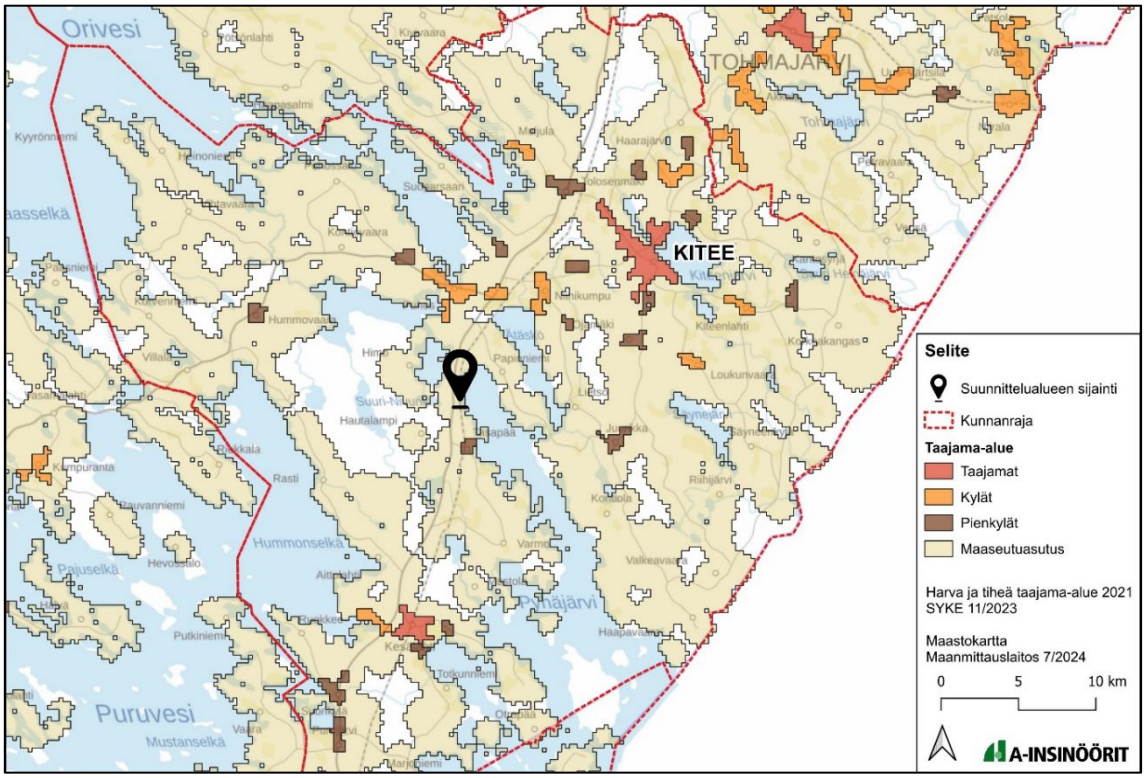
3 Lähtökohdat

3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualue on maa- ja metsätalousvaltaista aluetta ja vesialuetta. Suunnittelualueella on nopean junaliikenteen rata ja liikennepaikka (Karjalan rata ja Puhos). Laiva-/veneväylä kulkee keskeisesti kaava-alueen läpi.

Nykyinen ratasilta on huonokuntoinen. Hankkeen tarkoituksena on rakentaa uusia ratasilta nykyisen ratasillan ja maantien väliin 45 m nykyisen ratasillan länsipuolelle ja korvata nykyinen Huovilan alikulkusilta, rakentamalla uusi alikulkusilta uuden raidegeometrian mukaisesti. Hanketta koskeva ratasuunnitelma on ollut nähtävillä 16.8.2024 asti.



Kuva 2. Suunnittelualueen likimääräinen sijainti esitetty kartalla taajamarajausten kanssa. (Lähde: Maanmittauslaitos ja SYKE)

3.1.2 Luonnonympäristö

Maaperä ja rakennettavuus

Kaava-alueen ja sen lähialueiden kallioperä koostuu Geologian tutkimuskeskuksen (GTK) mukaan pääasiassa graniittista. Lisäksi havaittiin, että graniitin sisältämät mineraalit ovat biotiittiparagneissia.

GTK:n maankamara palvelun mukaan maaperä kohdealueella on karkearakeista maalajia (Karkearakeinen maalaji, päälajitetta ei selvitetty [KY] RT). Suunnittelun yhteydessä tehtyjen pohjatutkimusten perusteella maaperä alueella on pääasiassa löyhää tai keskitiivistä soraa ja hiekkaa. Syrjäsalmen siltapaikalla on tehty paino-, pora- ja heijarikairauksia sekä otettu häiriintyneitä näytteitä. Pohjatutkimusten perustella pohjamaa on siltapaikalla kitkamaata: moreenia, hiekkaa ja soraa. *(Lähde: Syrjäsalmen ratasilta; Kitee. Maaperän pilaantuneisuuden ja puhdistustarpeen arviointi. Ramboll, 19.12.2022)*

Silta- ja ratasuunnittelun yhteydessä on tehty rakennettavuusselvityksiä.

Maisema

Suunnittelualue sijaitsee Itäisen järvi-Suomen kolmen maisemamaakunnan Suur-Saimaan seudun, Pohjois-Karjalan järviseudun ja Laatokan-Karjalan seudun rajalla. Suunnittelualue ei lukeudu valtakunnallisesti arvokkaisiin maisema-alueisiin. Lähin valtakunnallisesti arvokas maisema-alue on Kiteenlahden kylämaisemat (VAM090086), joka sijaitsee noin 14 km päässä hankealueelta koilliseen. Noin 20 km kaava-alueesta etelään on Totkunniemen kylämaisemat (VAM090085). Alueella ei ole erityisiä aiemmin inventoituja maisema-arvojen kannalta arvokkaita alueita. Syrjäsalmi ja sen ylittävät tie- ja rautatiesillat muodostavat maisemallisen solmukohdan.

Suunnittelualueen pohjoispuolella korkein kohta on noin +115 meren pinnan yläpuolella (mpy), Valtatien 6 kupeessa salmen etelärannalla korkein kohta on +98 mpy ja suunnittelualueen eteläosassa noin +102 mpy. Salmen pohjoispuolella korkein kohta on +103 mpy suunnittelualueen länsireunalla. Suunnittelualueen rannat ovat melko jyrkkäpiirteiset, mutta niitä on esirakennettu voimakkaasti.

Pohjavedet

Hankealue sijaitsee pääasiassa luokitellulla pohjavesialueella. Pohjoispuolella on Ukotii-Papinniemenkangas (luokka 1, 0726012, koskee suojelusuunnitelma) ja eteläpuolella on Hongikon-Välikangas (luokka 2E, 0726011). Aluetta koskevat toimenpiteet on suunniteltava siten, etteivät ne vaaranna pohjaveden määrää tai laatua. Hankkeelle on myönnetty vesitalouslupapäätös 8.7.2024. Silta ylittää Vuoksen vesistöalueella sijaitsevan Pyhäjärven Syrjäsalmen, joka on vesilain (587/2011) 1 luvun 3 §:n tarkoittama vesistö. *(Lähde: Syrjäsalmen ratasillan ja alikulkusillan ratalinjamuutos rataosalla 1705 välillä Kesälahti-Puhos, ratasuunnitelma; Kitee. Väylävirasto, 20.6.2024)*

Natura 2000-verkostoon kuuluva alue

Suunnittelualue on osa Pyhäjärven alueen luontokokonaisuuden Natura 2000 verkostoon kuuluvaa aluetta (SAC, FI0700091). Natura-alueen pinta-ala on noin 20544 ha. Pyhäjärvi on I ja II Salpausselän väliselle alueelle sijoittuva erittäin karu suurjärvi. Se edustaa Salpausselkien hyvin karua järvityyppiä. Pyhäjärvi kuuluu Pohjoismaiden ministerineuvoston esittämiin suojeluvesiin ja erityistä suojelua vaativiin vesiin. Erityissuojelun tavoitteena on vesistöalueen säilyttäminen oligotrofisena (niukkaravinteinen ja karu) ja mahdollisimman luonnontilaisena, sekä samalla kalataloudellisen arvon turvaaminen. Pyhäjärven etelä- ja pohjoisosissa on rantojensuojeluohjelmaan kuuluvia rantoja/saaria, joista osa on jo toteutettu. Pohjoisosassa on myös kaksi valtakunnalliseen lehtojensuojeluohjelmaan kuuluvaa kohdetta, joiden suojelu on lähes kokonaan toteutettu hankkimalla alueita valtiolle. Maa-alueilla toteutuskeinoina ovat luonnonsuojelulaki ja rakennuslaki. Alueilla ja niiden Natura-suojeluarvoja koskevissa hankkeissa noudatetaan luonnonsuojelulain 65 §:n ja 66 §:n säännöksiä. Tämän vuoksi hankkeesta on aiemman ratasuunnitelman yhteydessä laadittu erillinen Natura-arvioinnin tarveharkinta (2020). Syrjäsalmen ratasillan parantaminen ei aiheuta sellaisia vaikutuksia Natura-alueeseen, joiden vuoksi olisi tarpeen laatia varsinainen Luonnonsuojelulain mukainen Natura-arviointi. Hanke ei todennäköisesti merkittävästi heikennä niitä luonnonarvoja, joiden suojelemiseksi Pyhäjärven alueen luontokokonaisuus on sisällytetty Natura 2000 -verkostoon.

Muut luontoarvot

Kaava-alueella ei sijaitse metsälain 10 §:n mukaisia erityisen tärkeitä elinympäristökohteita. Siltapaikkaa lähin luonnonsuojelualue on Syrjäsalmen suppalehdon yksityismaiden luonnonsuojelualue (YSA 073044) noin 230 metriä siltapaikasta luoteeseen. Alue kuuluu myös lehtojensuojeluohjelmaan (LHO070299). Kohdealueen ulkopuolelle noin 100 metriä etelään sijoittuu ”metsälain erityisen tärkeä elinympäristö (rehevä lehtolaikku)” *(Lähde: Syrjäsalmen ratasilta; Kitee. Maaperän pilaantuneisuuden ja puhdistustarpeen arviointi. Ramboll, 19.12.2022).* Lisäksi rautatien varsilla on paahdeympäristöjä, joista arvokkain kasvillisuuskuvio sijaitsee kaava-alueen pohjoispuolella Huvilan alikulun pohjoispuolella.

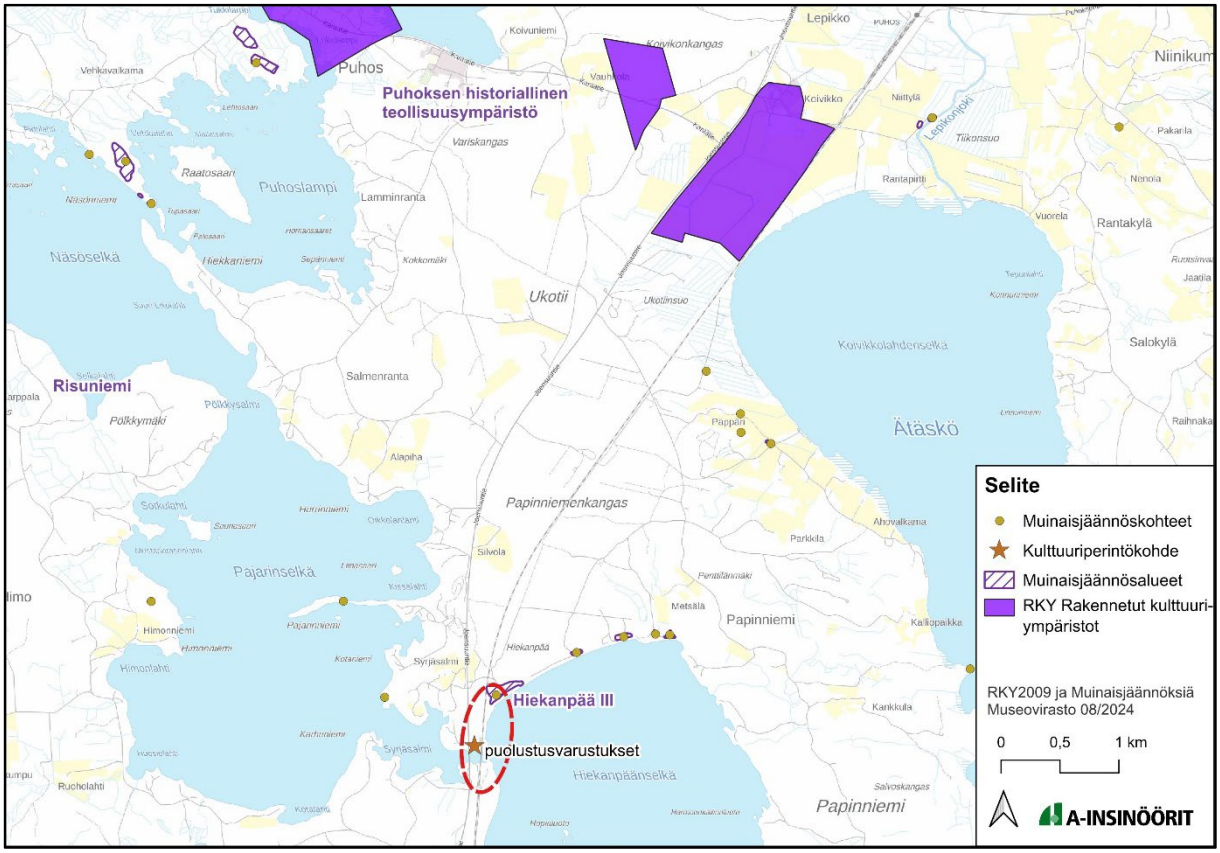
Kaava-alueella ei sijaitse kansallisesti tärkeää lintualuetta. Lähin kansallisesti tärkeä lintualue sijaitsee yli 10 kilometrin päässä suunnittelualueesta. Alueelle on tehty lepakko- ja pesimälinnustoselvitys kesällä 2023 (Ramboll). Lepakoiden käyttämät saalistusalueet voivat vaihdella kesän edetessä, joten lepakoita käytiin havainnoimassa kolmena yönä, kesä-, heinä- ja elokuussa 2023. Sillanrakenteissa ei havaittu lepäileviä ja/tai lisääntyviä lepakoita eikä niitä myöskään havaittu lähtevän lentoon sillan rakenteista. Tehdyt lepakkohavainnot tulkittiin lähinnä ohi- ja saalistuslennoiksi ja suurin osa havaituista lepakoista tunnistettiin vesisiipoiksi. Pohjanlepakoiden havaittiin lentävän lähinnä salmen ylitse. Alueen todettiin olevan lepakoiden tärkeää ruokailualuetta tai siirtymäreitti (luokka II), jolla esiintyy lepakoita säännöllisesti. Rakennus- ja purkutöiden suositellaan tapahtuvan kesäkauden ulkopuolella (loka-huhtikuu). Purkutöiden sekä uuden sillan valmistuttua tilanne normalisoituu.

Mahdollisesti sillanrakenteissa pesiviä lintuja kartoitettiin lepakkoselvityskäyntien ohessa. Sillan rakenteissa havaittiin haarapääskyä, joka on luokiteltu Suomessa vaarantuneeksi (VU), sekä silmälläpidettävän lajin (NT) västäräkin maastopoikasia (Hyvärinen ym. 2019). Muuten alueella havaitut lajit olivat lähinnä vesi/rantalintuja, jotka eivät pesi sillan rakenteissa (mm. kalalokki, kalatiira, härkälintu, tukkakoskelo, rantasipi). Syrjäsalmella havaittiin myös saalistavia räystäspääskyjä, mutta niiden pesiä ei sillanrakenteissa havaittu. Heinäkuun käynnillä havaittiin ratasillan läheisyydessä kehrääjä, joka on myös EU:n lintudirektiivin liitteen I laji. *(Lähde: Luontoselvitysraportti, Syrjäsalmen vanha ratasilta. Ramboll 2023)*

3.1.3 Rakennettu ympäristö ja arkeologinen kulttuuriperintö

Kaava-alueen rakennettu ympäristö muodostuu liikenneväylistä ja niihin liittyvistä työmaa-alueista. Syrjäsalmen nykyinen ratasilta sijoittuu 100 metriä valtatien 6 (Joensuuntie) Syrjäsalmen sillan itäpuolelle. Syrjäsalmen nykyinen ratasilta on siltatyypiltään jatkuva teräspalkkisilta, jonka jännemitat ovat 36,0 m + 45,0 m + 36,0 m. Nykyisen sillan vapaa alikulkukorkeus on 11 metriä ja vapaa-aukko 43,8 metriä. Silta on rakennettu vuonna 1967 rataosuuden valmistumisen yhteydessä. Siltapaikan kohdalla ylitettävän Syrjäsalmen vesialueen leveys on noin 82 metriä. *(Lähde: Syrjäsalmen ratasillan ja alikulkusillan ratalinjamuutos rataosalla 1705 välillä Kesälahti-Puhos, ratasuunnitelma; Kitee. Väylävirasto, 20.6.2024)*

Kaava-alueella ei sijaitse asuin- tai loma-asuntoja, mutta lähimmät loma-asunnot sijaitsevat kaava-alueen rajalla pohjoisessa. Kaava-alueelta 10 km säteellä ei ole suuria taajamia ja lähin kylä sijaitsee vähintään 3 km päässä kaava-alueelta.



Kuva 3. Suunnittelualueen sijainti suhteessa valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin (RKY), muinaisjäännöksiin ja muihin kulttuuriperintökohteisiin. Suunnittelualueen likimääräinen sijainti on merkitty punaisella katkoviivalla. (Lähde: Pohjois-Karjalan maakuntaliitto, SYKE ja Museovirasto)

Alueella ei ole suojeltavia rakennuksia tai muita erityisiä aiemmin inventoituja rakennetun kulttuuriympäristön arvoalueita. Suunnittelualueella tai sen välittömässä läheisyydessä ei ole valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä (RKY). Hankealueen etäisyys Puhoksen historiallisen teollisuusympäristön merkittävistä kulttuuriympäristökohteista on noin 5–7 km.

Molemmin puolin valtatietä 6 on historiallisen ajan *muu kulttuuriperintökohde*, Syrjäsalmi (muinaisjäännösrekisteri 1000046249), toisen maailmansodan aikaiset puolustusvarustukset kolmessa eri kohdassa (konekivääripesäke). Kohde on tarkoitus dokumentoida ennen sen tuhoamista valtatien itäpuolisella osalla. Puolustusvarustus tulee tuhoutumaan noin 35 m matkalta.

Noin 400 m Syrjäsalmesta pohjoiseen sijaitsee *kiinteä muinaisjäännösalue*, Hiekanpää III (muinaisjäännösrekisteri 260010012), asuinpaikka ja pyyntikuopat. Asuinpaikka-alueella on myös rännillistä mallia oleva tervahauta. Kohde sisältyy Museoviraston laatimalle ja Valtioneuvoston marraskuussa 2024 hyväksymälle valtakunnallisesti merkittävien arkeologisten kohteiden listalle (VARK), joka tulee voimaan 1.3.2025.

Taulukko 1. Otteet muinaisjäännösrekisteristä (Museovirasto, Kulttuuriympäristön palveluikkuna, 2.12.2024)

Muu kulttuuriperintökohde Syrjäsalmi (1000046249) - tyyppi: puolustusvarustukset - Ajoitus: historiallinen, vapauden aika ja kustavilainen aika 1721–1809 - Muut nimet: Salpalinja
Kohde sijaitsee Syrjäsalmen pohjoispuolella, rantaan paikoitellen jyrkästi laskevan törmän laella. Alueella on nähtävissä toisen maailmansodan aikaisia puolustusvarustuksia kaikkiaan kolmessa eri kohdassa. Rautatien ja Joensuuntien välissä on noin 70 metriä maahan kaivettua ja maastosta selvästi erottuvaa juoksuhautaa tuliasemineen. Joensuuntien länsipuolella varustus jatkuu tieltä länsilaidan paikkeille saakka sisältäen juoksuhautaa sekä muun muassa konekivääripesäkkeen, jonka puurakenteita on edelleen näkyvissä maastossa. Pihapiirin alueella puolustusvarustukseen liittyviä kaivantoja on osittain peitetty ja täytetty risuilla. Syrjäsalmen puolustuksellinen merkitys on tiedetty jo kauan. Teoksessa "Pitäjä rajojen mailla: Kitee ja Rääkkylä vuoteen 1870" (sivu 143) mainitaan alueen linnoittamisen tulleen kysymykseen jo Kustaa III sodan aikana. Alueella mahdollisesti 1780-luvulla olleista linnoitteista ei kuitenkaan ole havaittavissa selkeitä merkkejä.

Kiinteä muinaisjäännös Hiekanpää III (260010012) - tyyppi: asuinpaikat, työ- ja valmistuspaikat (pyyntikuopat), työ- ja valmistuspaikat (tervahaudat) - Ajoitus: kivikautinen, neoliittinen, historiallinen ja esihistoriallinen
Asuinpaikka ja pyyntikuopat sijaitsevat Pyhäjärven Hiekanpäänselän pohjoisrannalla, Hiekanpää II -kohteesta noin 700 m länsilounaaseen. Alue on hiekkaista rantatörmää ja mäntykangasta, rantaan tuleva tie kulkee asuinpaikan läpi. Asuinpaikka sijoittuu muinaisille niemekkeille. Asuinpaikan keski- ja länsiosassa on 18 pyyntikuoppaa, jotka suurimmassa ryhmässä muodostavat 12 kuopan, osittain parittaisen kaakko-luode-suuntaisen jonon. Suuri osa pyyntikuopista sijaitsee läntisemmästä niemekkeestä luoteeseen loivasti nousevalla kankaalla, jota etelässä rajaa korkea ja jyrkkä rantatörmä. Itäisempi osa asuinpaikkaa muodostuu löytökohdasta, joka sijaitsee kesämökin pohjoisseinustalla. Heti tämän pohjoispuolella nousee Hiekanpään alueelle tyypillinen parimetrinen rantatörmä. Asuinpaikka-alueella on myös rännillistä mallia oleva tervahauta. Haudan kokonaispituus on 6–7 m.

Liikenne ja tekninen huolto

Karjalan rata on maakunnan tärkein rataosa sekä henkilö- että tavaraliikenteen kannalta. Joensuu-Imatra välinen rata on luokiteltu rautateiden pääväyläksi *(Liikenne- ja viestintäministeriön asetus maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta 933/2018).*

Parikkala–Joensuu-rataosa on yksiraiteinen etelä-pohjoissuuntainen rataosuus Karjalan radalla. Rataosa on sähköistetty ja junien kulunvalvontajärjestelmällä varustettu henkilö- ja tavaraliikenteen rata, jonka kunnossapitotaso on 1. Rataosalla liikennöi nykytilanteessa päivittäin 12 henkilöjunaa ja 9 tavarajunaa. Henkilöjunista päiväaikaan liikennöi 9 ja yöaikaan 3 junaa. Tavarajunista päiväaikaan liikennöi 7 ja yöaikaan 2 junaa. Rataosuudella liikennemäärä on vuosittain 5,0…6,0 miljoonaa bruttotonnia. Rataosan nopeusrajoitus suunnitteluosuudella on henkilöjunille 140 km/h ja tavarajunille 80 km/h. Syrjäsalmen ratasillan kohdalla nopeusrajoitus on ollut aiemmin Sm3-junille 80 km/h ja muille junille 60 km/h sillan huonon kunnon vuoksi. Tällä hetkellä nopeusrajoitus on jouduttu laskemaan enintään 10 km/h kaikelle kalustolle. Nopeusrajoitus johtuu sillan erittäin huonosta kunto- ja käyttöturvallisuusluokasta. Rataosalla ei suunnittelualueella ole tasoristeyksiä. Huvilan nykyinen alikulkusilta jää kaava-alueen ulkopuolelle pohjoisessa.

Syrjäsalmen vesialueen kautta kulkee Kiteen kaupungin ylläpitämä Puhos–Syrjäsalmi-venereitti. Reitin nimelliskulkusyvyys on Syrjäsalmen alueella 1,5…1,8 metriä.

Valtatien 6 keskivuorokausiliikenne (KVL) on suunnitteluosuuden kohdalla v. 2022 noin 2010 ajoneuvoa vuorokaudessa. Raskaan liikenteen osuus on 15 % (292 ajon./vrk). Nopeusrajoitus valtatiellä suunnitteluosuuden kohdalla on 80…100 km/h.

(Lähde: Syrjäsalmen ratasillan ja alikulkusillan ratalinjamuutos rataosalla 1705 välillä Kesälahti-Puhos, ratasuunnitelma; Kitee. Väylävirasto, 20.6.2024)

Elinkeinotoiminta

Syrjäsalmen vesialuetta on aiemmin käytetty uittotoimintaan. Alueella on edelleen voimassa uittosääntö.

(Lähde: Syrjäsalmen ratasillan ja alikulkusillan ratalinjamuutos rataosalla 1705 välillä Kesälahti-Puhos, ratasuunnitelma; Kitee. Väylävirasto, 20.6.2024)

Virkistys

Suunnittelualueella ei ole erityisiä virkistysalueita tai kohteita. Vesistöjä käytetään virkistäytymiseen kuten veneilyyn, melontaan, uintiin ja kalastukseen. Salmen läpi kulkee venereitti. Metsiä käytetään virkistäytymiseen jokaisenoikeuksin. Liikenneväylät vähentävät virkistyskäyttöä suunnittelualueella.

Erityistoiminnot ja ympäristöhäiriöt

Metsänhoidossa noudatetaan metsätalouden kehittämiskeskus Tapion antamia metsänhoitosuosituksia ja ranta-alueilla erityisesti rantametsiä koskevia metsänhoitosuosituksia ja metsälakia.

Rantapelloilla peltoviljelyä, nurmetusta tai muuta vastaavaa maanpinnan käsittelyä ei saa ulottaa 10 m lähemmäksi rantaviiva. Rantavyöhykkeelle on varmistettava suojavyöhykkeen muodostuminen.

Liikennemelu

Ratalinjan muutoksen kohdalla on tehty liikennemeluselvitys (A-Insinöörit 20.6.2024), jonka liitteissä esitetyt meluvyöhykekartat kuvaavat nykytilannetta ja ennustetilannetta.

Tuloksien tarkastelussa on sovellettu valtioneuvoston päätöksen 993/1992 ohjearvoa, jonka mukaan liikenteestä aiheutuva A-painotettu keskiäänitaso ei saa ylittää asuinrakennusten ulko-oleskelualueilla päiväaikana (LAeq,7–22) 55 dB eikä yöaikana (LAeq,22–7) 50 dB (vanha alue) ja lomarakennusten ulko-oleskelualueilla päiväaikana (LAeq,7–22) 45 dB eikä yöaikana (LAeq,22–7) 40 dB. Laskentatulosten perusteella valtioneuvoston päätöksen 993/1992 melun ohjearvon ylittäville melualueille sijoittuu päiväaikana yhteensä 0 asuinrakennusta ja 16 lomarakennusta. Yöajan 50 dB ohjearvon ylittäville melualueille sijoittuu yhteensä 0 asuinrakennusta. Lomarakennuksien osalta sovellettavat yöajan yli 40 dB ohjearvon ylittäville melualueille sijoittuu yhteensä 20 lomarakennusta. Ennustetilanteessa ratasillalle sekä sen pohjois- ja eteläpuolelle radan länsipuolelle paalujen (445+290) – (445+530) välille on laskennallisesti mallinnettu 0,85 metriä korkea melueste (korkeus on kiskonselän korkeusasemasta). Meluntorjunnan avulla saavutetaan tilanne, jossa heikentämisen sijaan parannetaan (2 dB…4 dB) melutilannetta verrattuna nykytilanteeseen.

Tärinä- ja runkomelu

Lisäksi ratasuunnitelman yhteydessä on laadittu tärinä- ja runkomeluselvitys (A-Insinöörit, 20.6.2024). Tärinämallinnuksen perusteella tarkastellulla alueella ei ole tarvetta tärinän tai runkomeluntorjuntatoimenpiteillä, sillä tärinän tai runkomelun riski ei oleellisesti muutu alueen asuin- ja lomarakennuksissa uuden raiteen myötä verrattuna nykytilanteeseen.

Mahdollisesti pilaantuneet maat

Syrjäsalmen ratasiltaa varten on laadittu myös maaperän pilaantuneisuuden ja puhdistustarpeen arviointi Väyläviraston toimeksiannosta (Ramboll 19.1.2022). Selvityksen johtopäätösten mukaan selvityksessä mainitut epävarmuudet ja tekijät huomioiden ympäristöteknisten tutkimusten pohjalta tehdyssä Valtioneuvoston asetuksen (VNa) 214/2007 mukaisen riskinarvioinnin perusteella tutkimusalueen haitta-aineista ei arvioida aiheutuvan ympäristö- ja terveyshaittaa. Tutkimusalueella ei ole VNa 214/2007 mukaista puhdistustarvetta. Rakentamisen yhteydessä kaivettavat haitta-ainepitoiset maat tulee kuitenkin toimittaa asianmukaiset luvat omaavaan vastaanottoon, ja lupaa kunnostamiselle tältä osin hakea Kaakkois-Suomen ELY-keskukselta.

Palvelut

Suunnittelualueella ei ole palveluita. Lähimmät palvelut sijaitsevat Puhoksella sekä Kesälahden ja Kiteen taajamissa. Kiteen asema sijaitsee noin 15 km suunnittelualueesta pohjoiseen ja Kesälahden asema noin 18 km etelään.

3.1.4 Maanomistus

Kiinteistöt suunnittelualueen ympäristössä ovat pääasiassa yksityisessä omistuksessa. Syrjäsalmen nykyisen ratasillan kohdalla vesialue ja maa-alueet siltapaikan etelä- ja pohjoispuolella sekä nykyinen raide kuuluvat Väyläviraston omistamaan rautatiealueeseen. Vesialueet siltapaikan itä- ja länsipuolilla kuuluvat kahteen yhteisessä omistuksessa olevaan kiinteistöön. Väylävirasto omistaa lisäksi valtatien 6 tiealueen maa-alueet radan länsipuolella.

Uusi ratalinjaus aiheuttaa maanlunastustarpeita ja yksityistieliikennejärjestelyjä.

3.2 Suunnittelutilanne

3.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista on tullut voimaan 1.4.2018. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää ja ne ohjaavat maankäytön suunnittelua valtakunnallisella tasolla ja ovat tarkemman suunnittelun ohjeena. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet välittyvät paikallissuunnitteluun ensisijaisesti maakuntakaavoituksen kautta.

1. toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen
2. tehokas liikennejärjestelmä
3. terveellinen ja turvallinen elinympäristö
4. elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat
5. uusiutumiskykyinen energiahuolto

Tässä rantaosayleiskaavatyössä valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista nousevat esille oikeastaan kaikki valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, vaikka kaava-alue on pieni ja kaavaa laaditaan lähinnä uuden ratasuunnitelman ja ratasillan mahdollistamiseksi. Kyse on kestävän liikkumisen ja tehokkaan liikennejärjestelmän edistämisestä, terveellisen ja turvallisen elinympäristön turvaamisesta, elinvoimaisesta luonto- ja kulttuuriympäristöstä (alueella on muinaisjäännös ja Natura-aluetta) ja uusiutumiskykyisestä energiahuollosta (maakuntakaavassa voimajohdon ohjeellinen merkintä).

Tehokas liikennejärjestelmä, joka sisältää myös rautatieliikenteen, on olennainen osa valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita. Alueidenkäytön suunnittelussa tulee edistää valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja verkostoja. Lisäksi on varmistettava edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavara- ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle.

Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen -tavoitteena on edistää koko maan monikeskuksista, verkottuvaa ja hyviin yhteyksiin perustuvaa aluerakennetta ja tukea eri alueiden elinvoimaa ja vahvuuksien hyödyntämistä.

Tavoitteiden toteutuminen tukee entistä toimivamman ja sujuvamman liikennejärjestelmän ja kuljetusketjujen alueidenkäytöllisiä kehittämisedellytyksiä kokonaisuudessaan. Tämä vaikuttaa myönteisesti talouteen, ihmisiin ja ympäristöön. Tehokkaat liikenneyhteydet turvaavat sekä kotimaisen että kansainvälisen kaupan toimintaedellytyksiä. Tavoitteiden toteutuessa palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden saavutettavuus paranee koko maassa eri alueilla ja eri ihmisryhmien tarpeiden kannalta. *(Lähde: Syrjäsalmen ratasillan ja alikulkusillan ratalinjamuutos rataosalla 1705 välillä Kesälahti-Puhos, ratasuunnitelma; Kitee. Väylävirasto, 20.6.2024)*

Maakuntakaavassa 2040 on voimajohdon merkintä, joka on sijainniltaan ohjeellinen, mutta jonka toteuttaminen on edellytys maakunnan energiantuotannon kehittämiselle ja puhtaan energian tuotannon sähkönsiirrolle.

Maakuntakaava

Voimassa olevien maakuntakaavojen yhdistelmässä Parikkala–Joensuu-rataosa on osoitettu valtakunnallisesti merkittäväksi pääradaksi/runkoverkoksi.

Suunnittelumääräyksen mukaan radan tekninen taso ja tasoristeykset tulee suunnitella siten, että pääosalla rataa voidaan liikennöidä turvallisesti 200 km:n tuntinopeudella. Tien ja rautatien tasoristeykset tulee ohjata rinnakkaistiejärjestelyin eritasossa radan kanssa. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee huomioida rautatieliikenteestä aiheutuva meluhaitta. Rataosuuden länsipuolinen valtatie 6 on osoitettu valtakunnallisesti merkittäväksi maantieksi/runkoverkoksi.

Nyt laadittavan kaavamuutoksen tavoite parantaa valtakunnallisesti merkittävän päärадan/runkoverkon rautatieyhteyksiä on voimassa olevien maakuntakaavojen mukainen. Suunnittelualueella voimassa olevat maakuntakaavat ovat esitetty Pohjois-Karjalan maakuntakaavojen yhdistelmäkartassa (kuva jäljempänä).

Pohjois-Karjalan maakuntakaava 2040

Pohjois-Karjalan kokonaismaakuntakaava 2040 kumosi kaikki voimassa olevat entiset maakuntakaavat eli neljä vaihemaakuntakaavaa, joista ainoastaan kolmannen vaihemaakuntakaavan tuulivoimaloiden alueet jätettiin edelleen voimaan osaksi maakuntakaavaa 2040. Maakuntavaltuusto on hyväksynyt maakuntakaavan 7.9.2020 ja se on saanut lainvoiman 8.7.2021.

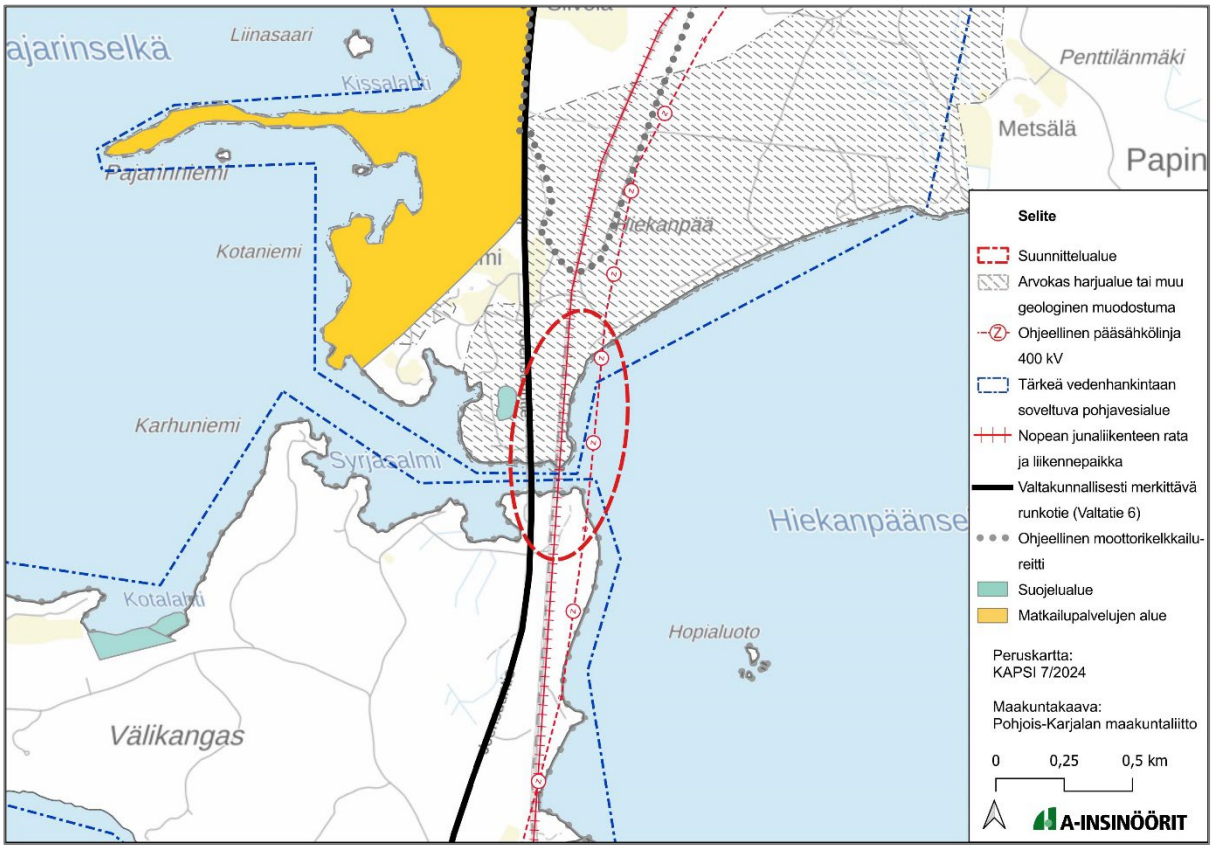
Kokonaismaakuntakaava on siis Pohjois-Karjalan (lukuun ottamatta Heinäveden aluetta) kattava ja kaikki keskeiset maankäytön teemat käsittävä kokonaismaakuntakaava. Pohjois-Karjalan maakuntakaava käsittelee kaikkia teemoja tuulivoimaa lukuun ottamatta. Merkittävimpiä kokonaisuuksia ovat ylimaakunnallisia kehittämisvyöhykkeitä, maakunnan kehittämisen kohdealueita, rakentamisalueiden merkintöjä, yhteysverkkoja, kulttuuriympäristöjä, luonnonvarojen käyttöä, luonnonsuojelua ja arvokkaita luontoalueita aina erityistoimintojen alueisiin sekä rantoihin, virkistykseen, matkailuun ja reitistöihin saakka. Uusia merkintöjä ovat mm. liikenteen kehittämiskäytävät (Kuutoskäytävä ja Ysikäytävä).

Suunnittelualue kuuluu liikenteen kehittämiskäytävään, johon kuuluvat kansainvälistä liikennekäytävää Pohjois-Karjalan läpi kulkevat ja Joensuussa risteävät Kuutos-käytävä ja Ysikäytävä. Kuutoskäytävän Joensuusta Etelä-Suomen suuntaan johtava osuus on Pohjois-Karjalan vientiteollisuuden tärkein kuljetuskäytävä. *(Lähde: Syrjäsalmen*

ratasillan ja alikulkusillan ratalinjamuutos rataosalla 1705 välillä Kesälahti-Puhos, ratasuunnitelma; Kitee. Väylävirasto, 20.6.2024)

Suunnittelualueelle on maakuntakaavassa osoitettu seuraavat merkinnät:

- **nopean junaliikenteen rata ja liikennepaikka** (Karjalan rata ja Puhos).
- alueen länsipuolelle on osoitettu **valtakunnallisesti merkittävä runkotie** (Valtatie 6).
- suunnittelualue on osa **vedenhankintaan soveltuvaa pohjavesialuetta** (Ukotii-Papinniemenkangas ja Hongikon-Välikangas) ja **Natura 2000 -verkostoon kuuluvaa tai ehdotettua aluetta** (Pyhäjärven alueen luontokokonaisuus).
- Suunnittelualueen pohjoisosassa ja pohjoispuolella on **arvokas harjualue tai muu geologinen muodostuma** (Papinniemenkangas).
- Lisäksi kaava-alueen pohjoispuolella, noin 1 km etäisyydellä alueesta, on osoitettu **ohjeellinen moottorikelkkailureitti** (m11005).
- **Ohjeellinen pääsähkölinjan 400 kV verkko** (Alapitkä–Kontiolahti–Yllikkälä) sijaitsee hankealueen itäpuolella.
- Alueesta noin 250 metrin päässä lounaaseen on Syrjäsalmen suppalehdon **suojelualue**, jota pidetään myös tärkeänä veden hankintaan soveltuvana pohjavesialueena ja arvokkaana harjualueena tai muuna geologisena muodostumana.
- Suunnittelualueelta noin 1 km luoteeseen on **matkailupalvelujen alueen** merkintä (Pajarinhovi), joka osoittaa maakunnallisesti ja valtakunnallisesti merkittävien matkailukeskusten keskeiset alueet, joihin sijoittuu hotellitason rakentamista ja muita matkailupalveluita.



Kuva 6. Ote Pohjois-Kajalan maakuntakaavayhdistelmäkartasta. Suunnittelualueen likimääräinen sijainti merkitty punaisella katkoviivalla. (Lähde: Pohjois-Karjalan maakuntaliitto)

Pohjois-Karjalan maakuntakaava 2040, 1. vaihe

1. vaihemaakuntakaavassa ei ole merkintöjä nyt kaavoitettavalla suunnittelualueella.

1. vaihemaakuntakaavassa korostuu mm. turvetuotanto, suot ja rakennettu kulttuuriympäristö. Kaavan saatua lainvoiman, kumotaan Pohjois-Karjalan maakuntakaava 2040 turvetuotannon osalta sekä maakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön osalta. Luonnonsuojelualueita ei kumota, vaan kaavaan osoitettavat soidensuojelualueet täydentävät voimassa olevaa suojelualueverkostoa.

Maakuntavaltuusto on hyväksynyt maakuntakaavan 1. vaiheen maakuntavaltuustossa 13.6.2022. Pohjois-Karjalan maakuntahallitus on päättänyt kokouksessaan 17.6.2024 (§82) panna täytäntöön maakuntavaltuuston päätöksen ja kaavan voi-maantulosta on kuulutettu maankäyttö- ja rakennusasetuksen 93 § mukaisesti 5.8.2024.

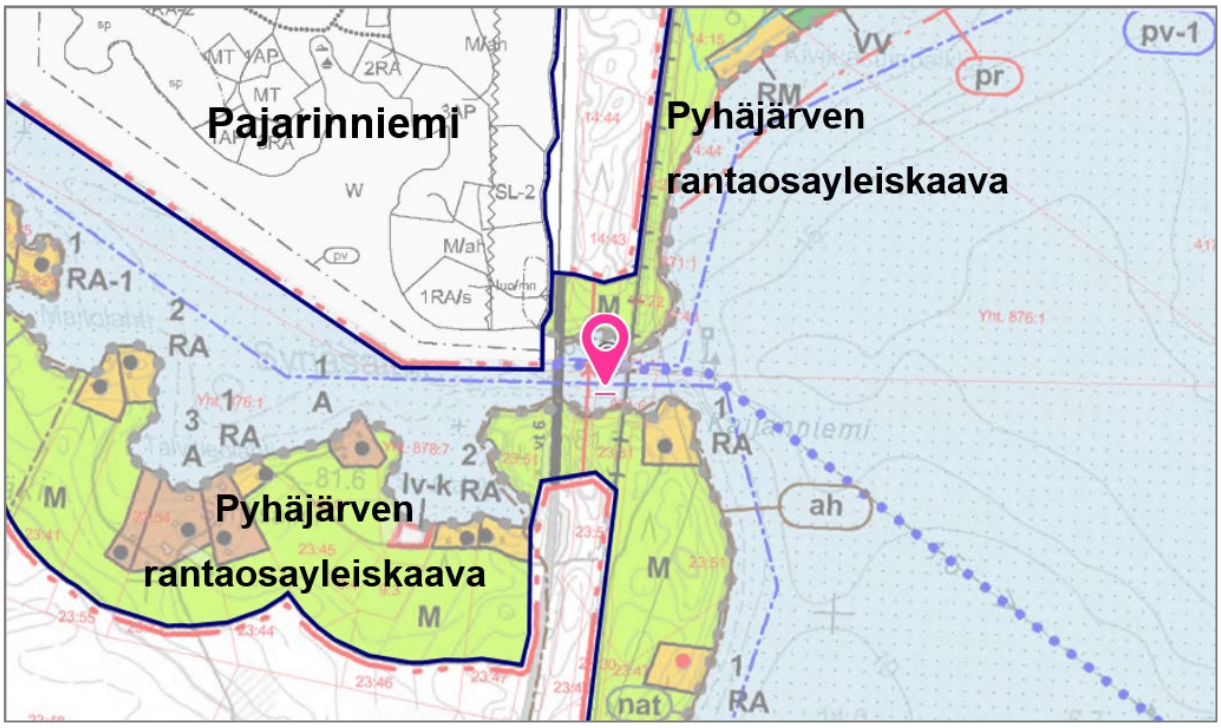
Vireillä olevat maakuntakaavat

Pohjois-Karjalan liitossa on vireillä luonnosvaiheessa oleva Pohjois-Karjalan maakuntakaava 2040 2. vaihe. Maakuntahallitus hyväksyi maakuntakaavaluonnoksen asetettavaksi nähtäville ja lausunnoille 5.8.–16.9.2024 väliseksi ajaksi. Vaihemaakuntakaavassa käsitellään muun muassa maakunnan sähkönsiirtoverkostoa ja siihen liittyvää energiainfrastruktuuria, uusiutuvan energian (erityisesti tuulivoima ja aurinkoenergia) tuotantoa ja niiden maankäytöllisiä tarpeita sekä maisema-alueita ja pohjavesialueita.

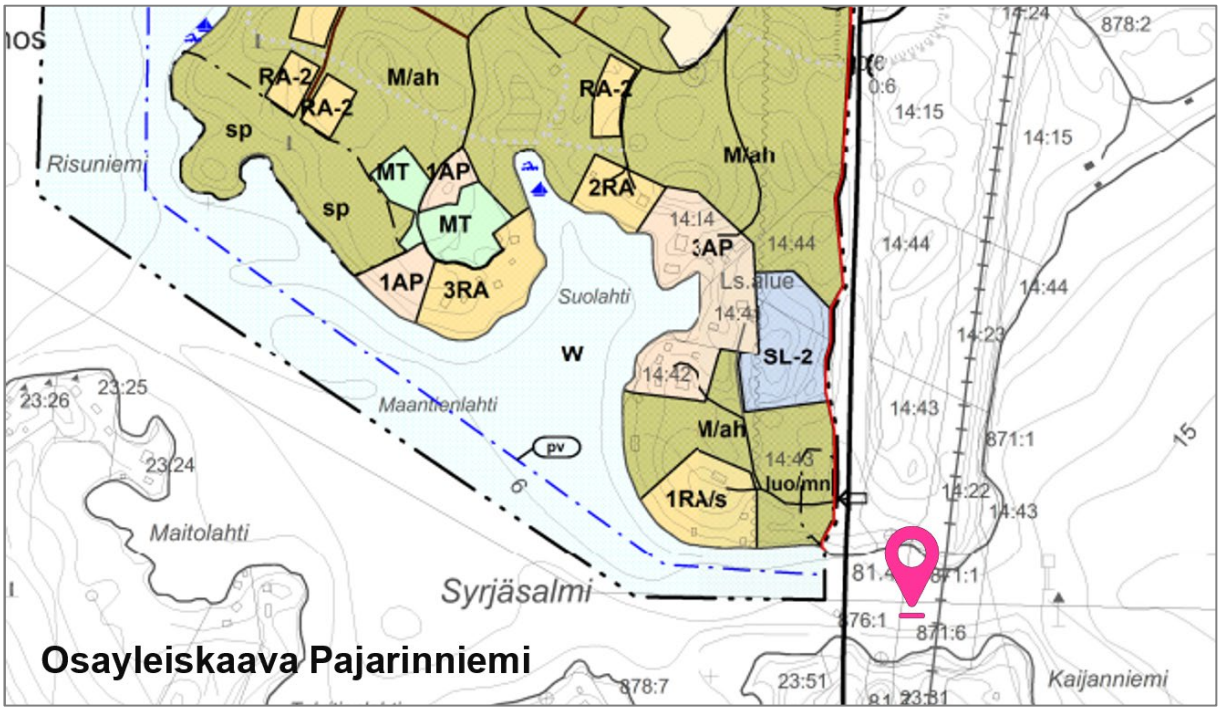
2. vaihemaakuntakaavan luonnoksessa on osoitettu nyt kaavoitettavalle alueelle ohjeellinen pääsähkölinja 400 kV ja tärkeät tai vedenhankintaan soveltuvat pohjavesialueet (pv).

Yleiskaava

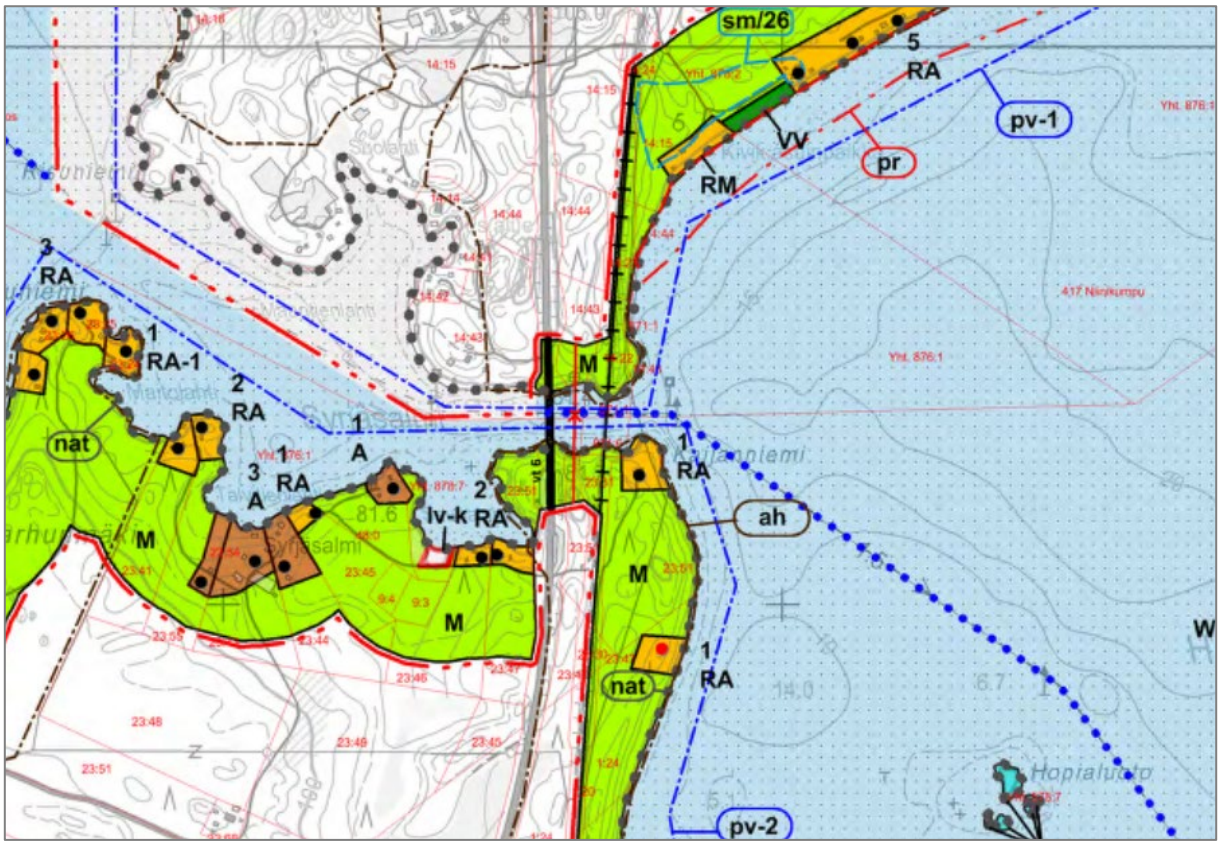
Suunnittelualueella on voimassa oleva Pyhäjärven rantaosayleiskaava (hyväksytty 24.10.2016) ja vieressä on voimassa Pajarinniemen osayleiskaava (hyväksytty 20.9.2012). Syrjäsalmen molemmin puolin rautatie sijaitsee osittain myös kaavoittamattomalla alueella ja Pyhäjärven rantaosayleiskaava rajautuu rautatiehen.



Kuva 7. Ote Pyhäjärven rantaosayleiskaavasta (FCG). Suunnittelualueen likimääräinen sijainti osoitettu pinkillä kohdemerkinnällä. (Lähde: Kiteen kaupunki)



Kuva 8. Ote kaavoitettavan alueen vieressä voimassa olevasta Pajarinniemen osayleiskaavasta (Tmi Kaija Maunula). Suunnittelualueen likimääräinen sijainti osoitettu pinkillä kohdemerkinnällä. (Lähde: Kiteen kaupunki)



Kuva 9. Pyhäjärven rantaosayleiskaava, kartta 2: Lamminranta-Salmenranta-Himo-Syrjäsalmi-Siikaniemi-Hiekanpää-Papinniemi-Ätäskö. Ote kaupungin karttapalvelusta. (Lähde: www.kitee.fi)

Voimassa olevassa Pyhäjärven rantaosayleiskaavassa kaavamuutosalueella rannat on merkitty maa- ja metsätalousvaltaiseksi alueeksi (*M*). Asuinrakentamiseen tarkoitetut alueet on osoitettu A- (ruskea) ja RA-merkinnällä (keltaisella alueella). Rantaosayleiskaava ohjaa pääasiassa rantojen loma-asutusta; MRL 72 §:n nojalla alueella on noin 200 metrin syvyisellä keskivedenkorkeuden mukaisella rantavyöhykkeellä muu kuin 72 § 3 mom. rakentaminen kielletty. Rantaosayleiskaavassa on merkitty vedenhankintaa varten tärkeät pohjavesialueet (*pv-1*) ja alueen osa, jolla sijaitsee pohjaruusukekasvillisuutta (*pr*) sekä laiva-/veneväylä. Lisäksi *ah*-merkintä tarkoittaa arvokasta harjualuetta ja *nat*-merkintä Natura 2000 -verkostoon kuuluvaa aluetta.

Suunnittelualueelle ja sen ympäristöön sijoittuu seuraavia merkintöjä:

Punainen piste osoittaa tilalle osoitettujen uusien rakennuspaikkojen lukumäärän.

Musta piste osoittaa tilalle osoitettujen olemassa olevien rakennuspaikkojen lukumäärän.

A
2
A

ASUINRAKENNUSTEN ALUE

Luku A -merkinnän yläpuolella osoittaa alueelle sallittujen rakennuspaikkojen enimmäismäärän.

Uuden rakennuspaikan vähimmäiskoko on 5000 m² ja kullekin rakennuspaikalle saa rakentaa yhden kaksiasuntoisen ja enintään kaksikerroksisen asuinrakennuksen sekä tarpeellisia talous-, sauna- ja huoltorakennuksia.

Rakennusten yhteenlaskettu kerrosala saa olla 10 % rakennuspaikan pinta-alasta kuitenkin enintään 400 k-m². Suurimman sallitun kerrosalan saa ylittää maa- ja metsätalouteen liittyvällä tuotantorakentamisella.

Rakennuspaikan rakennusoikeutta koskevien määräysten estämättä saadaan olemassa olevaa rakennusta peruskorjata ja tuhoutunut korvata vastaavalla uudella rakennuksella.

Uusilla omarantaisilla rakennuspaikoilla rantaviivan vähimmäispituus on 50 m.

RA
2
RA

LOMA-ASUNTOALUE

Luku RA -merkinnän yläpuolella osoittaa alueelle sallittujen rakennuspaikkojen enimmäismäärän.

Uuden rakennuspaikan vähimmäiskoko on 4000 m² ja rantaviivan vähimmäispituus on 50 m.

Rakennusten yhteenlaskettu kerrosala saa olla 10 % rakennuspaikan pinta-alasta kuitenkin enintään 250 k-m². Kullekin rakennuspaikalle saa rakentaa enintään yhden loma-asunnon ja talousrakennuksia.

Rakennuspaikan rakennusoikeutta koskevien määräysten estämättä saadaan olemassa olevaa rakennusta peruskorjata ja tuhoutunut korvata vastaavalla uudella rakennuksella.

RA-1
2
RA-1

LOMA-ASUNTOALUE, JOKA SIJAITSEE MAISEMALLISESTI ARALLA PAIKALLA

Luku RA-1 -merkinnän yläpuolella osoittaa alueelle sallittujen rakennuspaikkojen enimmäismäärän.

Rakennuspaikat sijaitsevat pienehköissä yli hehtaarin kokoisissa saarissa tai kapeissa niemissä. Rakennusluvan saanti edellyttää MRL 128 §:n mukaisen maisematyöluvan hakemista. Rakennuspaikan puuston käsittely on sallittu ainoastaan rakennusten välittömässä läheisyydessä.

Rakennuspaikan rakennusoikeus on saariin sijoittuvien rakennuspaikkojen osalta enintään 80 k-m² ja mantereelle sijoittuvien rakennuspaikkojen osalta enintään 120 k-m².

Kullekin rakennuspaikalle saa rakentaa enintään yhden loma-asunnon ja talousrakennuksia. Rakennusten lukumäärä saa olla enintään kolme. Kaikki rakennukset on sijoitettava samaan taloryhmään.

Rakennuspaikan rakennusoikeutta koskevien määräysten estämättä saadaan olemassa olevaa rakennusta peruskorjata ja tuhoutunut korvata vastaavalla uudella rakennuksella.

RM

LOMA- JA MATKAILUPALVELUJEN ALUE

Alue varataan lomailun, matkailun, kurssikeskusten yms. tarpeisiin.

Uudisrakentaminen tulee selvittää asemakaavoituksella.

lv-k

VENEVALKAMA/KYLÄRANTA

Alue varataan venevalkama-alueeksi, jolle voi sijoittua käytön kannalta tarpeellisia rakennelmia.

VV

UIMARANTA-ALUE

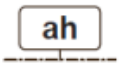
Alue varataan uimaranta-alueeksi, jolle voi sijoittua käytön kannalta tarpeellisia rakennelmia.

M

MAA- JA METSÄTALOUSVALTAINEN ALUE

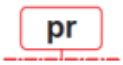
Alue on pääsääntöisesti tarkoitettu maa- ja metsätalouden harjoittamiseen. MRL 72 §:n nojalla alueella on noin 200 metrin syvyisellä

keskivedenkorkeuden mukaisella rantavyöhykkeellä muu kuin 72 § 3 mom. rakentaminen kielletty.



ARVOKAS HARJUALUE

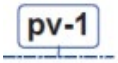
Alueella on voimassa maa-aineslain 3 §:n mukaiset maa-ainesten ottamista koskevat rajoitukset.



ALUEEN OSA, JOLLA SIJAITSEE POHJARUUSUKEKASVILLISUUTTA

Alueelle esiintyvää pohjaruusukekasvillisuutta ei saa merkittävästi heikentää. Jos toimenpiteestä saattaa aiheutua luonnonarvojen heikkenemistä, on toimenpiteestä vastaavan ilmoitettava siitä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle. Ilmoitusta ei tarvitse tehdä, jos toimenpide edellyttää viranomaisen lupaa tai Luonnonsuojelulain 65 a §:ssä tarkoitettua ilmoitusta.

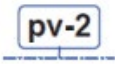
Ilmoitus on tehtävä kirjallisesti vähintään 30 vuorokautta ennen toimenpiteeseen ryhtymistä. Kuitenkin vesialueella tehtävistä ruoppaus-, niitto ym. vastaavista haitan poistamistöistä on aina tehtävä vesilain ja -asetuksen mukainen ilmoitus ELY-keskukselle ja vesialueen omistajalle 30 vuorokautta ennen toimenpiteeseen ryhtymistä.



VEDENHANKINTAA VARTEN TÄRKEÄ POHJAVESIALUE

Alueella tapahtuvaa rakentamista ja muita toimintoja rajoittavat pohjaveden pilaamiskielto (YSL 2 luvun 17 §) ja pohjaveden muuttamiskielto (VL 3 luvun 2 ja 3 §).

Alueella ei sallita pohjaveden laatua tai määrää vaarantavia rakennustoimenpiteitä tai toimintoja. Jätevesien imeyttäminen tai muu päästäminen maaperään on kielletty.



VEDENHANKINTAAN SOVELTUVA POHJAVESIALUE

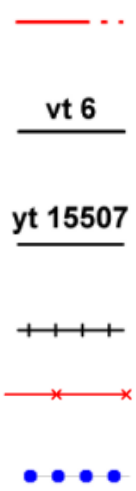
Alueella tapahtuvaa rakentamista ja muita toimintoja rajoittavat pohjaveden pilaamiskielto (YSL 2 luvun 17 §) ja pohjaveden muuttamiskielto (VL 3 luvun 2 ja 3 §).

Alueella ei sallita pohjaveden laatua tai määrää vaarantavia rakennustoimenpiteitä tai toimintoja. Jätevesien imeyttäminen tai muu päästäminen maaperään on kielletty.

NATURA 2000 -VERKOSTON ALUE

Natura 2000 -verkostoon kuuluvan alueen suojelun perusteena olevia luonnonarvoja ei saa merkittävästi heikentää. Jos toimenpiteestä saattaa aiheutua suojelun perusteena olevien luonnonarvojen heikkenemistä, on toimenpiteestä vastaavan ilmoitettava siitä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle. Ilmoitusta ei tarvitse tehdä, jos toimenpide edellyttää viranomaisen lupaa tai Luonnonsuojelulain 65 a §:ssä tarkoitettua ilmoitusta.

Ilmoitus on tehtävä kirjallisesti vähintään 30 vuorokautta ennen toimenpiteeseen ryhtymistä.



OSAYLEISKAAVA-ALUEEN RAJA

VALTATIE

YHDYSTIE

RAUTATIE

UUSI JÄNNITELINJA

LAIVA-/VENEVÄYLÄ

Asemakaava

Alueella ei ole voimassa asemakaavoja. Lähin asemakaavoitettu alue sijaitse Puhoksen alueella, jonne suunnittelualueelta on yli 5 kilometriä.

Rakennusjärjestys

Kiteen kaupungin voimassa oleva rakennusjärjestys on tullut voimaan 13.3.2014. Rakennusjärjestyksen määräykset täydentävät maankäyttö- ja rakennuslakia ja - asetusta sekä voimassa olevia asemakaavoja. Rakennusjärjestyksen uusiminen on aloitettu. Uusi rakennusjärjestys on tarkoitus saattaa voimaan 1.1.2025.

Kaupungin rakennusvalvontaviranomainen on ympäristölautakunta. Sen alaisena toimii rakennustarkastaja. Päätösvallan siirtämisestä on määrätty hallintosäännössä.

4 Osayleiskaavan suunnittelun vaiheet

4.1 Osayleiskaavan suunnittelun tarve

Tehtävänä on laatia Kiteen kaupunkiin Pyhäjärven rantaosayleiskaavan muutos laadinnassa olevaa ratasuunnitelmaa varten, eikä kaavatyössä käsitellä muita maankäytöllisiä asioita kuin ratamerkinnän siirtäminen uuteen paikkaan, noin 45 metriä länteen kohti Joensuuntietä (vt 6).

Ratalain (110/2007) 10 §:n mukaan rautatien rakentamista koskevan ratasuunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999, MRL) mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan. Laadittavan ratasuunnitelman hyväksyminen edellyttää Pyhäjärven rantaosayleiskaavan muuttamista Syrjäsalmen kohdalla.

4.2 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

Rantaosayleiskaavan laatiminen on aloitettu Väyläviraston aloitteesta.

Kiteen kaupunginhallitus on päättänyt kaavatyön käynnistämisestä kokouksessaan 19.8.2024.

Kiteen kaupunki on sitoutunut toteuttamaan kaavamuutoksen ratasuunnitelman hyväksymisaikataulussa siten, että uusi kaava laaditaan vuoden 2024 loppuun mennessä. Kiteen kaupunki on hyväksynyt kaavamuutoksen laadinnan konsultiksi A-Insinöörit Suunnittelu Oy:n.

Hankkeeseen ei sovelleta erillistä ympäristövaikutusten arviointimenettelyä.

4.3 Osallistuminen ja yhteistyö

4.3.1 Osalliset

Maankäyttö- ja rakennuslain 62 §:n mukaan osallisia ovat alueen maanomistajat ja ne, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, sekä viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään.

Kaavahankkeen osallisia ovat:

- Alueen asukkaat, kaupunkilaiset, alueen käyttäjät sekä muut, joiden oloihin kaava saattaa oleellisesti vaikuttaa;
- Maanomistajat ja kiinteistönomistajat;
- Kaupunginvaltuusto ja -hallitus;
- Kiteen kaupungin tekninen lautakunta ja ympäristölautakunta;
- Sivistys- ja vapaa-aikalautakunta;
- Pohjois-Karjalan ELY-keskus;
- Pohjois-Savon ELY-keskus; liikenne
- Pohjois-Karjalan maakuntaliitto;
- Pohjois-Karjalan museo;
- Metsähallitus, luontopalvelut;
- Suomen Metsäkeskus;
- Siun Sote, ympäristöterveydenhuolto
- Pohjois-Karjalan pelastuslaitos;
- Liikenne- ja viestintävirasto Traficom;
- Väylävirasto;
- Ilmatieteenlaitos;
- Puolustusvoimat
- Pohjois-Karjalan Sähkö Oy;
- Kiteen Lämpö Oy;
- Keski-Karjalan luonto ry;
- Kitee-seura;
- Keski-Karjalan Ilmailukerho ry;
- Suomen luonnonsuojeluliiton Pohjois-Karjalan piiri ry;
- Kiteen Yrittäjät ry;
- Fingrid Oyj;
- Kiteen vesikunta.

4.3.2 Vireilletulo ja valmisteluvaiheen kuuleminen (aloitus- ja luonnosvaihe)

Rantaosayleiskaavan muutos tuli vireille kaupunginhallituksen päätöksellä 16.9.2024.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja kaavaluonnos valmisteluaineistoineen pidetään nähtävillä valmisteluvaiheen kuulemista varten 14 vrk:n ajan 18.9. – 2.10.2024 välisen ajan.

4.3.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt

Rantaosayleiskaavan muutoksen vireilletulosta ja valmisteluvaiheen kuulemisesta sekä ehdotusvaiheen julkisesta nähtävilläolosta ilmoitetaan kuulutuksella paikallisissa sanomalehdessä ja internetissä kaupungin verkkosivuilla, www.kitee.fi.

OAS ja kaavaluonnos ovat nähtävillä kaupungin verkkosivuilla ja kaupunkiviraston ilmoitustaululla. Valmisteluvaiheessa pyydetään viranomaisilta lausunnot.

Nähtävilläolon aikana osalliset voivat esittää OAS:aa ja kaavaluonnosta koskevia kirjallisia mielipiteitä. Luonnosvaiheessa saatiin seitsemän lausuntoa ja yksi mielipide. Palautteisiin on laadittu vastineet (liite 3).

Rantaosayleiskaavaehdotusta valmisteltaessa arvioidaan luonnosvaiheessa esitettyjen mielipiteiden ja lausuntojen vaikutus kaavaratkaisuun. Kaupunginhallituksen käsittelyn jälkeen rantaosayleiskaavaehdotus asetetaan nähtäville vähintään 30 päivän ajaksi. Kaavaehdotus on ollut julkisesti nähtävillä 30.10.-28.11.2024 ja nähtävilläolosta kuulutettiin 30.10.2024. Kaavaehdotuksesta saatiin nähtävilläolon aikana yksi muistutus ja seitsemän lausuntoa. Palautteisiin on laadittu vastineet (liite 4).

Rantaosayleiskaavan hyväksyy Kiteen kaupunginvaltuusto kaupunginhallituksen esityksestä.

Kunta ilmoittaa kaavan hyväksymispäätöksestä, josta alkaa valitusaika 30 vrk.

Kunta kuuluttaa kaavan lainvoimaiseksi, mikäli valituksia hallinto-oikeuteen ei jätetä.

4.3.4 Viranomaisyhteistyö

Aloitusvaiheessa järjestettiin MRL:n mukainen aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu 30.8.2024 ennen kaavan valmisteluvaiheen kuulemista. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma toimitetaan viranomaisille tiedoksi. Kaavaluonnoksesta ja -ehdotuksesta pyydetään viralliset lausunnot.

Tarpeen mukaan järjestetään viranomaisten kanssa erillisneuvotteluita. Maakuntakaavassa 2040 olevasta voimajohdon merkinnästä käytiin työneuvottelu Kiteen kaupungin, Pohjois-Karjalan maakuntaliiton ja Fingridin kesken 10.9.2024. Tuolloin todettiin, että voimajohdon merkintä voidaan poistaa tästä osayleiskaavasta. Kuitenkin kaavaluonnoksesta saatujen palautteiden perusteella on päädytty esittämään voimajohto yhteystarpeen merkinnällä osayleiskaavaehdotukseen, koska uuden voimalinjan tarkempi sijoittaminen ei ole vielä varmistunut ja kaava laaditaan voimassa olevan maakuntakaavan 2040 mukaisesti.

Kaavaehdotuksesta pyydetään viranomaislausunnot. Saatuihin luonnos- ja ehdotusvaiheen lausuntoihin on laadittu vastineet (liitteet 3 ja 4).

4.4 Rantaosayleiskaavan tavoitteet

Yleiskaavaa laadittaessa on otettava huomioon MRL 39 §:n mukaiset yleiskaavan sisältövaatimukset.

4.4.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Valtakunnalliset strategiset tavoitteet

Valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle on asetettu seuraavat kolme, rinnakkaista tavoitetta, jotka pyrkivät hillitsemään ilmastonmuutosta:

- Saavutettavuus: Liikennejärjestelmä takaa koko Suomen saavutettavuuden ja vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin.
- Kestävyys: Ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat - erityisesti kaupunkiseuduilla.
- Tehokkuus: Liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellinen tehokkuus paranee.

Rataverkon keskeisimmiksi tulevaisuuden haasteiksi on tunnistettu mm. rataverkon korjausvelasta huolehtiminen, ilmastonmuutokseen sopeutuminen, tasoristeysturvallisuuden parantaminen sekä rataverkon välityskyvyn turvaaminen raideliikenteen kysynnän kasvaessa ja nopeampien junayhteyksien tarjoaminen maakuntakeskusten välille.

(Lähde: Syrjäsalmen ratasillan ja alikulkusillan ratalinjamuutos rataosalla 1705 välillä Kesälahti-Puhos, ratasuunnitelma; Kitee. Väylävirasto, 20.6.2024)

Maakunnalliset strategiset tavoitteet

Karjalan radan kehittäminen osana Kuutoskäytävän toimenpiteitä on yksi tärkeimpiä Pohjois-Karjalan maakuntaa palveleva ylimaakunnallinen ja ulkoisen saavutettavuuden liikennehanke. Tavoitetilanteessa 2030 Karjalan rata tarjoaa henkilöliikenteelle nopean ja tavaraliikenteelle sujuvan yhteyden Pohjois-Karjalasta pääkaupunkiseudulle ja etelärannikon satamiin. Toimenpiteinä esitetään Karjalan radan parantamista Imatra–Joensuu tarveselvityksessä esitetyillä toimenpiteillä (mm. tasoristeysten poisto), Karjalan radan kehittämistä ja nopeuksien nostoa osana nopeaa Itäratakokonaisuutta sekä ratakapasiteetin riittävyyden ja ratainfran kehittämisen turvaamista. (Lähde: Syrjäsalmen ratasillan ja alikulkusillan ratalinjamuutos rataosalla 1705 välillä Kesälahti-Puhos, ratasuunnitelma; Kitee. Väylävirasto, 20.6.2024)

Pohjois-Karjalan maakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma päivitetään vuoden 2025 aikana ja päivityksen yhteydessä tullaan tarkastelemaan myös mahdollista tarvetta kaksoisraiteelle tulevaisuudessa välille Imatra-Joensuu. Maakunnan liitto on ehdottanut, että yleiskaavassa tulisi myös varautua mahdollisen kaksoisraiteen ja sen vaatiman toisen ratasillan vaatimaan tilantarpeeseen. (*Pohjois-Karjalan maakuntaliitto, lausunto Pyhäjärven rantaosayleiskaavan muutoksen luonnoksesta 8.10.2024 sekä maakunnan liiton lausunto Pyhäjärven rantaosayleiskaavan muutoksen ehdotuksesta 29.11.2024.)* Kaksoisraiteesta ei ole olemassa tarkempia selvityksiä tai suunnitelmia, mutta yksi vaihtoehto olisi toteuttaa se nykyisen rautatien paikalle (alue on Väyläviraston omistuksessa).

Kiteen kaupunkistrategia 2022–2025

Kiteen kaupunki on päivittänyt kuntastrategiaansa marraskuussa 2021. Kiteen kaupunkistrategiassa nostetaan esiin neljä painopisteitä, jotka tavoittelevat muun muassa

tasapainoinen kuntatalous, työvoiman ja koulutuksen taso ja saatavuus, viestintä ja vuorovaikutteisuus, elinvoima, hyvinvointi sekä ilmastonmuutoksesta huolehtiminen, hiilineutraalisuuden tavoittelu ja kiertotalous.

Väyläviraston suunnitelmassa toteutuu alueellisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet Kiteen kaupungin alueella.

4.4.2 Prosessin aikana syntyneet tavoitteet, tavoitteiden tarkentuminen

Osallisten tavoitteet

Kiteen kaupungin, Fingrid Oyj:n ja maakuntaliiton kanssa pidetyssä työpalaverissa 10.9.2024 todettiin, että maakuntakaavassa esitetty 400 kV voimalinjaa ei ole mahdollista toteuttaa Syrjäsalmen kohdalle mm. muinaisjäännöksen (Hiekanpää III), läheisten asuinrakennusten ja radan sähköistyksen takia tämän kaavan alueelle. Vaihtoehtoisia linjauksia selvitetään.

Kaavaluonnoksesta saatujen palautteiden johdosta osayleiskaavan muutoksessa osoitetaan voimalinjan yhteystarvemerkintä kaava-alueelle voimassa olevan maakuntakaavan 2040 tavoitteiden mukaisesti. Koska vaihtoehtoisia voimalinjan linjauksia ja sijoituspaikkoja edelleen selvitetään, eikä valmistelussa oleva maakuntakaava 2050 ehdi olla ehdotuksena nähtävillä ennen tämän osayleiskaavan hyväksymistä on todettu tarpeelliseksi osoittaa voimalinjan yhteystarve tässä osayleiskaavassa. Yhteystarvemerkintä ei osoita voimalinjan täsmällistä paikkaa, vaan se tarkentuu jatkosuunnittelussa.

Ehdotusvaiheen nähtävilläolon jälkeen tehdyt tarkistukset:

- *Muinaismuistoalueen määräyksestä poistettiin alueellisen vastuumuseon toiveesta suluissa mainitut Museovirasto ja maakuntamuseo (vanhentuneina).*
- *Kaavaselostusta täydennettiin lausunnoissa pyydetyiltä osin (mm. arkeologisten kohteiden kuvaukset ja muinaisjäännösrekisteritunnukset, täydennettiin maakunnallisia strategisia tavoitteita, kaavan vaikutusten arviointia täydennettiin massatasapainon osalta).*
- *Tiedoksi; maakuntaliiton lausunnon perusteella osayleiskaavaehdotukseen ei lisätty kaksoisraiteen merkintää, koska merkinnän perusteeksi ei ole olemassa suunnitelmia tai selvityksiä. Tästä pidettiin maakuntaliiton kanssa työpalaveri 3.12.2024.*

4.5 Kaavaratkaisun vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

Rantaosayleiskaava perustuu aiemmin laadittuihin suunnitelmiin ja selvityksiin, eikä kaavaratkaisusta ole tarkoituksenmukaista esittää vaihtoehtoja. Ratasuunnitelmavaiheessa ei ole tehty vaihtoehtovertailuja uuden raiteen ja sillan sijainnista. Ratasuunnitelmavaiheessa tutkittiin eri siltavaihtoehtoja ja siltatyyppejä, jonka perusteella päädyttiin suunniteltuun vaihtoehtoon.

Muita vaihtoehtovertailuja on tehty alustavan yleissuunnitelman yhteydessä (Syrjäsalmen ratasilta, Alustava yleissuunnitelma, VR Track Oy 2018). Lopullinen valinta suunniteltavasta ratkaisusta tehtiin asiantuntija-arvioina syksyn 2023 aikana, kun 15 m etäisyydelle suunnitellun uuden ratasillan rakentaminen jouduttiin keskeyttämään alkuvuodesta 2023. *(Lähde: Syrjäsalmen ratasillan ja alikulkusillan ratalinjamuutos rataosalla 1705 välillä Kesälahti-Puhos, ratasuunnitelma; Kitee. Väylävirasto, 20.6.2024)*

4.6 Suunnitteluvaiheiden käsittelyt ja päätökset

Aloitusvaihe/vireilletulo ja kaavan valmisteluvaihe

- käynnistämispäätös KH 19.8.2024
- vireilletulo, OAS ja valmisteluvaihe nähtäville KH 16.9.2024

Ehdotusvaihe

- Kaavaehdotuksen julkisesti nähtäville asettaminen KH 28.10.2024

Hyväksyminen

- Kaupunginhallitus 9.12.2024
- Kaupunginvaltuusto 19.12.2024

5 Osayleiskaavan kuvaus

5.1 Kaavan rakenne

Rantaosayleiskaavan muutoksella säilytetään kaavamääräykset ja -merkinnät ennallaan muuten, mutta siltapaikkaa siirretään 45 m länteen.

Kaavakartta ja kaavamerkinnät ja -määräykset on kaavaselostuksen liitteenä.

5.1.1 Mitoitus

Osayleiskaavassa osoitetaan pääkäyttötarkoitukseltaan maa- ja metsätalousvaltaisia alueita (M) ja vesialuetta (W). Vesialue on myös Natura 2000-verkostoon kuuluvaa aluetta.

Aluevaraus	Pinta-alat (m2)	Pinta-ala (ha)	Osuus kokonais-pinta-alasta (%)
M	56 471	5,6471	32,6 %
W	116 973	11,6973	67,4 %
Yhteensä	**173 444**	**17,3444**	**100,0 %**

6 Vaikutusten arviointi

MRA 1§:ssä todetaan, että maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 9 §:ssä tarkoitettuja kaavan vaikutuksia selvitettäessä otetaan huomioon aikaisemmin tehdyt selvitykset sekä muut selvitysten tarpeellisuuteen vaikuttavat seikat. Selvitysten on annettava riittävät tiedot, jotta voidaan arvioida suunnitelman toteuttamisen merkittävät välittömät ja välilliset vaikutukset:

1. ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön;
2. maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon;
3. kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin;
4. alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen;

5. kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön;
6. elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen.

Hankkeen ympäristövaikutukset on arvioitu ratasuunnitelmaselostuksessa ja tässä on esitetty keskeiset vaikutukset.

6.1 Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen ja liikenteeseen

Hanke toteuttaa valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita erityisesti tehokkaan liikennejärjestelmän tavoitekokonaisuuden osalta. Hankkeen välittömät vaikutukset kohdistuvat rataosuuden lähiympäristöön. Välittömiä vaikutuksia ovat raideliikenteen toimintavarmuus Syrjäsalmen siltapaikan kohdalla, radan lähikiinteistöihin kohdistuva raideliikennemelun maltillinen lisääntyminen, uuden ratasillan aiheuttamat muutokset Syrjäsalmen vesialueen lähimaisemassa, nykyisen kasvillisuuden poistaminen rakentamisen seurauksena sekä Syrjäsalmen vedenlaadun muutokset rakentamisen aikana.

Hankkeen välillisistä vaikutuksista huomattavin on koko Parikkala–Joensuu-rataosan välityskyvyn ja toimintavarmuuden merkittävä parantuminen, millä on selkeitä positiivisia vaikutuksia koko Pohjois-Karjalan maakunnalle. Lisäksi hanke parantaa raideliikenteen liikenneturvallisuutta rataosalla.

Hankkeesta ei ole laadittu erillistä kiinteistövaikutusten arviointia (KIVA). Hankkeen kiinteistövaikutukset on arvioitu ratasuunnitelmaselostuksessa.

Hanke edistää hyviin yhteyksiin perustuvaa aluerakennetta ja joukkoliikenteen hyödyntämistä. Ratasuunnitelman ratkaisut ovat suunnittelualueella voimassa olevien maakuntakaavojen mukaisia. Rantayleiskaavan muutoksella ei ole suoria vaikutuksia yhdyskuntarakenteeseen, koska ratalinjauksen siirto on vähäinen, eikä aiheuta muutosta yhdyskuntarakenteessa laajemmin. Uusi raide ja siltapaikka Syrjäsalmen keskiosassa sijoittuvat maa-alueilla kaavamerkinnän maa- ja metsätalousvaltainen alue (M) alueelle ja Syrjäsalmen kohdalla vesialueelle (W). Osa uudesta ratalinjauksesta on kaavoittamattomalla alueella. Rantaosayleiskaavassa otetaan huomioon maakuntakaavassa osoitettu ohjeellisen pääsähkölinjan 400 kV verkko.

Merkittävimmät positiiviset vaikutukset kohdistuvat raideliikenteeseen. Osayleiskaavan muutos mahdollistaa ratasillan siirron. Uuden ratasillan toteuttaminen mahdollistaa nopeudennoston siltapaikan kohdalla muuta rataosuutta vastaavaksi 140 km/h. Uusi ratasilta sekä sille johtavan raiteen raidegeometria mahdollistavat radan nopeudennoston 200 km/h tulevaisuudessa. Hankkeen toimenpiteet parantavat merkittävästi myös Parikkala–Joensuu-rataosan tavaraliikenteen liikennöitävyyttä, toimintavarmuutta, täsmällisyyttä, turvallisuutta ja palvelutasoa. Rataosa on erittäin tärkeä Itä-Suomen logistiikalle ja tavaraliikenteelle erityisesti metsäteollisuuden näkökulmasta. Uusi raide ja siltajärjestelyt mahdollistavat tulevaisuudessa myös akselipainojen noston 225 kN:stä 250 kN:iin. *(Lähde: Syrjäsalmen ratasillan ja alikulkusillan ratalinjamuutos rataosalla 1705 välillä Kesälahti-Puhos, ratasuunnitelma; Kitee. Väylävirasto, 20.6.2024)*

Maakuntakaavassa 2040 osoitetun voimajohdon toteuttaminen on edellytys maakunnan energiantuotannon kehittämiselle ja puhtaan energian tuotannon sähkönsiirrolle. Sen sijoituspaikka on vielä selvitettävänä, joten osayleiskaavamuutoksessa voimajohtoa varten on osoitettu yhteystarvemerkintä.

6.2 Elinympäristön terveellisyyteen ja turvallisuuteen, ihmisten elinoloihin

Muutokset meluvaikutuksissa aiheutuvat radan siirtymisestä lähemmäs sen länsipuolisia kiinteistöjä ja kauemmas sen itäpuolisista kiinteistöistä. Melutasot kasvavat jonkin verran radan länsipuolella ja vähenevät itäpuolella. Raideliikenteestä aiheutuvan melun keskiäänitaso ei kasva ennustetilanteessa uuden ratasillan ja raiteen toteuduttua, koska liikennemäärät rataosalla säilyvät nykytilannetta vastaavina. Ratasuunnitelmassa uudelle ratasillalle esitetään meluntorjuntaa matalalla meluesteellä (korkeus ks + 0,85 m) radan länsipuolelle kmv 445+290–445+530 yhteensä 240 metrin matkalle. Meluntorjunnan johdosta raidemelutilanne parantuu nykytilanteesta 2…4 dB uuden ratasillan käyttöönoton jälkeen ja päiväajan (LAeq > 45 dB) meluvyöhykkeelle sijoittuu 7 lomarakennusta ja yöajan (LAeq > 40 dB) meluvyöhykkeellä 10 lomarakennusta. Osayleiskaavassa on huomioitu meluntorjuntatarve kaavamääräyksellä.

Tärinä- ja runkomeluselvityksen mallinnustulosten perusteella tärinän osalta 0,3 mm/s ohjearvo täytetään kaikissa asuin- ja lomarakennuksissa. Runkomelun osalta 35 dB:n ohjearvon ylityksen riski on kohtalainen yhdessä lomarakennuksessa Hiekanpäänselän

rannalla kiinteistöllä 260-421-14-15 ja pieni muissa asuin- ja lomarakennuksissa. Tilanne todennäköisesti hieman paranee uuden raidegeometrian myötä, sillä rata siirtyy kauemmaksi altistuvasta kohteesta. Mallinnuksen perusteella tarkastellulla alueella ei ole tarvetta tärinän tai runkomeluntorjuntatoimenpiteillä, sillä tärinän tai runkomelun riski ei oleellisesti muutu alueen asuin- ja lomarakennuksissa uuden raiteen myötä verrattuna nykytilanteeseen. *(Lähde: Syrjäsalmen ratasillan ja alikulkusillan ratalinjamuutos rataosalla 1705 välillä Kesälahti-Puhos, ratasuunnitelma; Kitee. Väylävirasto, 20.6.2024)*

Tulevaisuudessa rataosalla liikkuvat kalustotyypit voivat muuttua, mikä voi vaikuttaa melutasoihin. On myös mahdollista, että junien ominaisuudet kehittyvät siten, että liikennöivän kaluston melupäästö on nykyistä kalustoa pienempi. *(Lähde: Syrjäsalmen ratasillan ja alikulkusillan ratalinjamuutos rataosalla 1705 välillä Kesälahti - Puhos, ratasuunnitelma; Kitee, R313.2. A-Insinöörit 2024).*

Lähialueella tullaan kaivamaan haitta-aineita sisältäviä maita uuden ratasillan valmistumisen jälkeen. Uuden ratalinjauksen kohdalla maaperään ei kohdistu maaperän puhdistustarvetta.

Hankkeen toimenpiteet parantavat merkittävästi Parikkala–Joensuu-rataosan henkilöliikenteen toimintavarmuutta, täsmällisyyttä, turvallisuutta ja palvelutasoa. Hankkeen yhteydessä ei tehdä uusia tasoristeys- tai yksityistiejärjestelyjä, joten ajoneuvoliikenteen ja jalankulku- ja pyöräliikenteen reitit suunnittelualueella säilyvät nykytilanteen mukaisina. Myös liikenneturvallisuustilanne näillä kulkumuodoilla säilyy nykytilanteen mukaisena. Myös uusi Huvilan alikulkusilta mahdollistaa moottorikelkkailun radan poikki. Uuden sillan välitukien sijoittuminen Syrjäsalmen vesialueelle vaatii Puhos-Syrjäsalmi-venereitin linjauksen muuttamisen. Uusi linjaus alittaa uuden ratasillan noin 15 metriä pohjoisempana kuin nykyinen venereitti. *(Lähde: Syrjäsalmen ratasillan ja alikulkusillan ratalinjamuutos rataosalla 1705 välillä Kesälahti-Puhos, ratasuunnitelma; Kitee. Väylävirasto, 20.6.2024)*

Ratahankkeen toteuttaminen vaatii aluelunastuksia yksityisomistuksessa olevilta maa-alueilta, sillä uusi raide ja siltapaikka eivät mahdu Väyläviraston omistamalle rautatiealueelle. Koko ratahankkeen lisäaluetarve on noin 6,4 hehtaaria, josta 2,8 hehtaaria sijoittuu Syrjäsalmen vesialueen eteläpuolelle ja 3,5 hehtaaria pohjoispuolelle.

Lunastettavat alueet ovat metsätalouskäytössä. Lunastettavat maa-alueet korvataan asianosaisille ratatoimituksessa. Hanke ei edellytä olemassa olevien rakennusten purkamista. *(Lähde: Syrjäsalmen ratasillan ja alikulkusillan ratalinjamuutos rataosalla 1705 välillä Kesälahti-Puhos, ratasuunnitelma; Kitee. Väylävirasto, 20.6.2024)*

6.3 Luonnonympäristöön, maaperään, pohja- ja pintavesiin

Kaavan toteuttaminen eli uuden Syrjäsalmen ratasillan rakentaminen vaatii nykyisen kasvillisuuden poistamista siltapaikan kohdan rantavyöhykkeeltä sekä uuden ratalinjauksen alueelta. Yhteensä nykyinen puusto ja muu kasvillisuus poistetaan kokonaan tai osittain noin 6 hehtaarin alueelta (sis. myös kaava-alueen ulkopuoliset alueet).

Ratateknisistä vaatimuksista johtuen rakentaminen edellyttää laajoja maaleikkauksia ja täyttöjä, jotta radan pituuskaltevuus on toteutettavissa riittävän loivapiirteisesti. Maa-ainesten otosta ja kuljetuksista aiheutuu välillisiä vaikutuksia myös kaava-alueen ulkopuolella. Vaikutuksia voidaan lieventää suunnittelemalla rakennettavalla alueella leikkaukset ja täytöt massatasapainoon pyrkien. Tämä tarkoittaa maamassojen mahdollisimman tehokasta käyttöä rakentamisalueella ja ylijäämämaiden kuljettamisen minimointia. Kaava-alue kattaa vain pienen osan rakentamisalueesta, joten kaavoituksella ei ole merkittävää vaikutusta massatasapainon kokonaisuuteen.

Luontoon kohdistuvia vaikutuksia kompensoidaan ennallistamalla siltaympäristö rantavyöhykkeen kasvillisuuteen istuvaksi. Lisäksi käytöstä poistuvan nykyisen ratapenkereen annetaan kasvittua luontaisesti paahdeympäristöksi. Haitallisten vieraskasvilajien esiintymät poistetaan ja vieraslajikasvijäte toimitetaan asianmukaiseen vastaanottokohteeseen.

Uusi ratasilta mahdollistaa eläinten nykyisten kulkureittien säilymisen Syrjäsalmen rantavyöhykkeellä, kun sillan uloimpien tukien väliin jää kuivapolut salmen molemmin puolin. Puuston poistossa ja nykyisen ratasillan purkamisajankohdassa otetaan huomioon lintujen pesintäaika.

Alue on luontoselvityksessä tulkittu kuuluvan lepakkoalueena luokkaan II, eikä sillan purkamisen voida olettaa aiheuttavan merkittävää vaaraa paikallisille lepakkopopulaatioille. Rakennus- ja purkutöiden suositellaan tapahtuvan kesäkauden ulkopuolella (loka-

huhtikuu). Purkutöiden sekä uuden sillan valmistuttua tilanne normalisoituu. *(Lähde: Luontoselvitysraportti, Syrjäsalmen vanha ratasilta. Ramboll 2023)*

Nykyisen ratasillan purkaminen ja uuden sillan rakentaminen vaativat Syrjäsalmen pohjasedimentin muokkaamista siltapaikoilla. Pohjasedimentin muokkaaminen synnyttää väliaikaista kiintoainespitoisuuden nousua vesipatsaassa sekä sameuden lisääntymistä käsiteltävällä alueella ja sen lähivesialueella. Syrjäsalmen siltapaikka ei sijoitu tiedossa olevien Natura 2000-alueen suojeluperusteena olevan pohjaruusukekasvillisuuden kasvupaikkojen alueelle. Pohjaa muokkaavat toimenpiteet siltapaikalla eivät suoraan vaikuta pohjaruusukekasvillisuuteen. Rakentamistoimenpiteiden aiheuttama kiintoaineksen vapautuminen ja vesipatsaan samentuminen voi olla haitallista pohjaruusukekasvillisuudelle, mikäli samentuma-alue ulottuu kasvupaikalle. Samentuma-alueen arvioidaan ulottuvan korkeintaan 100 metrin etäisyydelle siltapaikan itäpuolella. Samentumista aiheuttavien rakennustöiden työalueet eristetään muusta vesialueesta suodatinkankaisella silttiverholla kiintoaineksen leviämisen ehkäisemiseksi.

Uuden Syrjäsalmen ratasillan ja sille johtavan raiteen perustamisen ja rakentamisen ei arvioida aiheuttavan haitallisia vaikutuksia pohjavesialueiden pohjaveden laatuun tai pinnan korkeuteen. Siltapaikka sijoittuu pohjavesialueiden reunalle ja osin ulkopuolelle ja pohjaveden virtaussuunta siltapaikalla on kohti Syrjäsalmea. Uuden ratasillan rakentaminen ja nykyisen purkaminen aiheuttavat siltapaikan lähialueen pintaveden samentumista. Samentumisella ei kuitenkaan arvioida olevan pohjaveden laatua heikentävää vaikutusta, sillä rantaimeytyminen eli pintaveden imeytyminen vettä läpäisevien maakerrosten läpi pohjaveteen siltapaikan alueella arvioidaan vähäiseksi.

Rata sijoittuu siltapaikan lähialueella pohjavesialueille jo nykytilanteessa, joten käytön aikainen riski pohjavedelle säilyy nykytilanteen mukaisena myös uuden raiteen rakentamisen jälkeen. *(Lähde: Syrjäsalmen ratasillan ja alikulkusillan ratalinjamuutos rataosalla 1705 välillä Kesälahti-Puhos, ratasuunnitelma; Kitee. Väylävirasto, 20.6.2024)*

Hankkeesta ei ennalta arvioiden aiheudu haitallisia vaikutuksia pohjaveden määrään tai laatuun Hongikon-Välikankaan (0726011) eikä Ukotii-Papinniemenkankaan (0726012) pohjavesialueilla. Hankealueen maaperässä havaituista kohonneista metallipitoisuuksista ei riskinarvioinnin perusteella arvioida aiheutuvan hankkeen myötä haittaa ympäristölle tai terveydelle. Tämän varmistamiseksi luvan saaja on määrätty tarkkailemaan

hankkeen vaikutusalueella sijaitsevien kaivojen vedenlaatua sekä huolehtimaan mahdollisten pilaantuneiden maa-ainesten asianmukaisesta käsittelystä ja poistamisesta alueelta*. (Lähde: Itä-Suomen aluehallintoviraston vesitalouslupapäätös 8.7.2024, nro 65/2024, dnro ISAVI/3229/2024).*

Pohjois-Karjalan ELY-keskuksen näkemyksen mukaan haitallisia vaikutuksia pohjaveteen voidaan vähentää ylijäämämaiden sijoitusalueilla toteuttamalla alueiden jälkihoito, kuten maa-ainesten ottoalueilla. Jälkihoitoon kuuluu alueen muotoilu ja pintamateriaalin levitys. Pintamateriaalina tulee mahdollisuuksien mukaan hyödyntää ylijäämämaiden sijoitusalueilta kuorittavaa alkuperäistä pintakerrosta (kangashumus yleensä n. 10–30 cm paksu ja rikastumiskerros yleensä n. 30–50 cm paksu) tai muualta uuden raiteen alueelta kuorittavia pilaantumattomia pintakerroksia (kangashumus ja rikastumiskerros). Alkuperäistä pintakerrosta käytettäessä pohjaveden laatu palautuu toiminnan jälkeen mahdollisimman luonnontilaiseksi ja maassa säilyneestä siemenpankista palautuu alkuperäisiä kasvilajeja. *(Lähde: Pohjois-Karjalan ELY-keskus. POKELY/543/2019)*

6.4 Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriperintöön

Uutta ratalinjausta rakennetaan kaava-alueelle noin 282 m. Lisäksi Syrjäsalmen sillan pohjoispuolella uusi ratalinjaus on kaava-alueen ulkopuolella noin 1300 m pitkä ja sillan eteläpuolella kaavaa-alueen ulkopuolella noin 1090 m pitkä. Näin ollen maisemavaikutuksia aiheutuu yhteensä noin 2670 m matkalla. Kaava-alueella osa maisemavaikutuksista on jo aiheutunut, kun sillan rakennustyöt on jo alkanut. Kaava-alueen kohdalla Syrjäsalmi on noin 80–110 metriä leveä ja noin 260 metriä pitkä kapeikko Syrjäsalmen leveämmän kohdan ja Hiekanpäänselän välissä. Syrjäsalmi voidaan tulkita kaava-alueen kohdalla maisemalliseksi solmukohdaksi, jossa maantie ja rata ylittävät vesistön. Maisemallisesti avoimemmalle Pajarinselälle on matkaa kapeikon länsilaidalta vielä noin 800 metriä. Hiekanpäänselän maisema avautuu kaava-alueen itäosasta. Kaava-alueen länsipuolella Syrjäsalmella on pienempiä lahtia: Maitolahti, Talvitienlahti ja Saunalahti etelärannalla ja Maantienlahti pohjoisrannalla. Kaava-alue sijaitsee maisemallisesti kaikkein kapeimmalla kohdalla salmea, jolloin maisemavaikutukset vesistöstä katsoen jäävät mahdollisimman pieneksi, kun sillat ovat mahdollisimman lyhyitä. Uusi ratalinjaus on tarkoitus toteuttaa lähemmäksi valtatietä 6, jolloin ne muodostavat yhtenäisen maisemallisen vaikutuksen kapeammalle vyöhykkeelle lähimaisemassa.

Kaukomaisemassa merkittävin näkymäsuunta on Papinniemen länsirannoilta. Likolahden molemmin puolin on loma-asunnot, joille maisemavaikutukset näkyvät parhaiten, mutta vaikutuksia ei arvioida merkittäviksi, koska etäisyyttä on noin 2 km. Syrjäsalmen rannoilla lähempänä olevat loma-asunnot sijaitsevat puuston suojissa.

Uuden Syrjäsalmen ratasillan rakentaminen muuttaa jonkin verran siltapaikan maisemaa paikallisesti, sillä uusi ratasilta sijoittuu salmen kapeimman osan keskiosaan, lähelle nykyistä valtatien 6 Syrjäsalmen maantiesiltaa. Rakennettu väylämaisema muuttuu hallitsevammaksi salmen länsiosassa, kun kaksi suurta vesistösiltaa sijoittuu lähekkäin. Uusi ratasilta vastaa kuitenkin ulkonäöltään nykyistä maantiesiltaa, mikä lieventää muutosta lähimaisemassa. Uusi ratasilta on purettavaa ratasiltaa 46 metriä pidempi ja 2,4 metriä leveämpi.

Ratasilta on maantiesiltaa hieman korkeampi, mikä lisää sen negatiivista maisemallista vaikutusta. Myös maantiellä liikkuessa maisemamuutos on aistittavissa, kun sillan välituet muuttavat valtatieltä 6 itään avautuvaa maisemaa suljetummaksi. Kaukomaisemaan ei kohdistu merkittäviä vaikutuksia uuden sillan rakentamisesta. Lisäksi uudesta ratalinjauksesta aiheutuu maaleikkauksia siltapaikan etelä- ja pohjoispuolella. Kasvillisuuden kasvaessa muutokset palautuvat. Siltapaikan viime vuosien rakentamisvaiheet ovat jo aiheuttaneet maisemahaittaa Syrjäsalmen rantavyöhykkeelle, kun nykyinen kasvillisuus on poistettu, uusia työmaateitä ja osa työsillasta on rakennettu.

Uuden ratasillan pohjoinen tulopenger sijoittuu Syrjäsalmen pohjoisrannalla sijaitsevan *muuksi kulttuuriperintökohteeksi* arvotetun toisen maailmansodan aikaisen puolustusvarustuksen Syrjäsalmi (tunnus 1000046249) itäisimmän juoksuhaudan alueelle. Juoksuhauta tulee itäosastaan tuhoutumaan osittain (arvio 35 m matkalta). Alueellisen vastuumuseon näkemyksen mukaan lähtökohta on kohteen luonteeseen suhteutettuna riittävä. Muut kulttuuriperintökohteet eivät ole muinaismuistolailla suojeltuja. Uuden Syrjäsalmen ratasillan rakentamistoimenpiteillä tai nykyisen sillan purkamisella ei ole vaikutusta Hiekanpään III muinaisjäännösalueeseen (tunnus 260010012). Uusi ratalinjaus sijoittuisi kauemmaksi Hiekanpään muinaisjäännöskohteesta, kuin mitä nykyinen rata on. Muinaisjäännösalue on osayleiskaavassa huomioitu muinaismuistoalueen merkinnällä ja siten kaavamääräyksellä edistetään sen vaalimista. *(Lähde: Syrjäsalmen*

ratasillan ja alikulkusillan ratalinjamuutos rataosalla 1705 välillä Kesälahti-Puhos, ratasuunnitelma; Kitee. Väylävirasto, 20.6.2024)

Kiteen kaupungin, Fingrid Oyj:n ja maakuntaliiton kanssa pidetyssä työpalaverissa 10.9.2024 todettiin, että maakuntakaavassa esitetty 400 kV voimalinjaa ei ole mahdollista toteuttaa Syrjäsalmen kohdalle mm. muinaisjäännöksen (Hiekanpää III), läheisten asuinrakennusten ja radan sähköistyksen takia tämän kaavan alueelle. Vaihtoehtoisia linjauksia selvitetään. Voimajohto on osoitettu kaavaehdotuksessa yhteystarpeena, koska sen sijoittumista Syrjäsalmeen tai muualle ei ole yksityiskohtaisemmin tutkittu vielä kaavaprosessin aikana, eikä ole saatu varmuutta voimajohdon sijoituksesta. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ohjaavat voimajohtojen sijoittelua ensisijaisesti nykyisille johtokäytäville tai niitä laajentaen. Mikäli uusi voimajohto kuitenkin päätettäisiin toteuttaa Syrjäsalmeen, se ei voisi sijoittua radan itäpuolelle 100 metriä lähemmäksi sähköistettyä rataa. Lisäksi maakuntaliitto on todennut kaavaluonnoksesta antamassaan lausunnossa, että yleiskaavassa tulisi myös varautua mahdollisen kaksoisraiteen ja sen vaatiman toisen ratasillan vaatimaan tilantarpeeseen eli radan tilantarve voi edelleen laajentua. Lisäksi myös 400 kV:n voimalinja tarvitsee noin 62 m leveän johtokäytävän. Mikäli nämä kaikki hankkeet toteutetaan Syrjäsalmessa, edellyttää se uutta osayleiskaavan muutosta, sillä rantaosayleiskaavassa Syrjäsalmen eteläpuolella, Hiekanpääselän länsirannalla olevat vielä toteutumattomat Pyhäjärven rantaosayleiskaavan rakennuspaikat (RA, 2 kpl) tulisi tällöin poistaa ja korvata maanomistajille. Edelleen haasteena on myös voimajohdon sovittaminen yhteen myös Hiekanpää III muinaisjäännöksen ja sen läheisyydessä olevien matkailua palvelevien loma-asuntojen kanssa (Pyhäjärven rantaosayleiskaavassa RM-aluetta).

Mikäli voimajohdolle löydetään uusi sijoituspaikka muualta kuin Syrjäsalmesta, lieventäisi se kaava-alueen lähiympäristöön kohdistuvia negatiivisia maisemavaikutuksia.

7 Rantaosayleiskaavan toteutus

7.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat

Väylävirasto on laatinut ratalain (110/2017) mukaisen ratasuunnitelman Syrjäsalmen ratasillan ja Huvilan alikulkusillan ratalinjamuutoksesta. Suunnitelma oli nähtävillä 17.7.2024 - 16.8.2024.

Väylävirasto on hakenut Syrjäsalmen uuden ratasillan rakentamiselle ja vanhan sillan purkamiselle sekä Puhos-Syrjäsalmi -venereitin siirrolle vesilain (587/2011) mukaista lupaa Itä-Suomen Aluehallintovirastolta. Aluehallintovirasto on antanut päätöksen asiasta 8.7.2024 (ISAVI/3229/2024).

7.2 Toteuttaminen ja ajoitus

Kaavaa voidaan toteuttaa heti sen saatua lainvoiman. Uuden ratasillan toteutuksella on kiire. Arvioitu aikataulu on, että ratasilta on valmis 2026. Vastuutaho on Väylävirasto. Kustannusarvio on 13 000 000 €.

Kiteen kaupungissa 3.12.2024

Kaupunginvaltuuston hyväksymä 19.12.2024 § 86

Antti Juntunen	Johanna Närhi, arkkitehti YKS-490
Vastuuhenkilö tilaaja	Kaavan laatija
Kiteen kaupunki	**A-Insinöörit Suunnittelu Oy**