

PYHTÄÄN KUNTA

## VASTINEET VALITUKSISTA KIRKONKYLÄN OYK

Vastineet Pyhtään kirkonkylän osayleiskaavasta jätettyihin valituksiin

2.12.2020

## Sisällysluettelo

<b>1</b>	<b>TAUSTAA</b> .....	<b>1</b>
1.1	Osayleiskaavan sisältö ja tavoitteet .....	1
1.2	Osayleiskaavaprosessi .....	2
<b>2</b>	<b>KAAKKOIS-SUOMEN ELY-KESKUKSEN VALITUS JA PYHTÄÄN KUNNAN VASTINE</b> .....	<b>3</b>
2.1	Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen vaatimukset .....	3
2.2	Pyhtään kunnan vastine.....	3
2.3	Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen valituksen sisältö.....	3
2.3.1	Suunnittelun tarve .....	3
2.3.2	Kaavamääräys .....	4
2.3.3	Vaikutusten arviointi Natura-alueisiin sekä äänitasomallinnus.....	4
2.4	Pyhtään kunnan vastine.....	5
2.4.1	Suunnittelun tarve .....	5
2.4.2	Kaavamääräys .....	6
2.4.3	Vaikutusten arviointi Natura-alueisiin sekä äänitasomallinnus.....	9
<b>3</b>	<b>LUONNOLLISESTI PYHTÄÄ RY:N VALITUS JA PYHTÄÄN KUNNAN VASTINE</b> .....	<b>12</b>
3.1	Luonnollisesti Pyhtää ry:n vaatimukset .....	12
3.2	Pyhtään kunnan vastine.....	12
3.3	Luonnollisesti Pyhtää ry:n valituksen sisältö.....	12
3.3.1	Maakuntakaavoitus.....	12
3.3.2	Kaavaselostuksessa on käytetty termiä ”olemassa oleva lentopaikka” perusteettomasti 12	
3.3.3	Vaikutukset ympäristöön ei ole arvioitu riittävästi .....	12
3.3.4	Ampumaradan sijainti .....	13
3.3.5	Melu .....	14
3.3.6	Pohjavesi.....	14
3.3.7	Kaavamerkinnot .....	14
3.3.8	Jääviiskysymykset.....	15
3.3.9	MRL 9§.....	15
3.4	Pyhtään kunnan vastine.....	16
3.4.1	Maakuntakaavoitus.....	16
3.4.2	Kaavaselostuksessa on käytetty termiä ”olemassa oleva lentopaikka” perusteettomasti 16	
3.4.3	Vaikutukset ympäristöön ei ole arvioitu riittävästi .....	16

2.12.2020

---

3.4.4	Ampumaradan sijainti .....	17
3.4.5	Melu .....	17
3.4.6	Pohjavesi.....	19
3.4.7	Kaavamerkinnt .....	20
3.4.8	Jääviyskysymykset.....	23
3.4.9	MRL 9§.....	23
<b>4</b>	<b>LOPPUPÄÄTELMÄT.....</b>	<b>23</b>

2.12.2020

---

# VASTINEET VALITUKSISTA KIRKONKYLÄN OYK

Tämä vastineraportti on laadittu FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy:n toimesta vastineeksi kahteen Itä-Suomen hallinto-oikeuteen jätetystä valituksesta Pyhtään kirkonkylän osayleiskaavasta (hyv. 27.4.2020 § 14, päätöksen pysyttäminen ennallaan 7.9.2020 § 34). Valituksen Itä-Suomen hallinto-oikeuteen teki Kaakkois-Suomen ELY-keskus (DNO 02355/20/4102) sekä Luonnollisesti Pyhtää ry (DNO 01277/20/4102).

## 1 TAUSTAA

### 1.1 Osayleiskaavan sisältö ja tavoitteet

Pyhtään kirkonkylän osayleiskaavan päivityksen suunnittelualue kattaa Pyhtään kirkonkylän sekä kirkonkylän lähiympäristön, yhteensä noin 2 000 ha. Pyhtään kirkonkylän alue on ollut viimeiset vuosikymmenet taantuva alue. Laaditun osayleiskaavan tavoitteena on elävöittää Kirkonkylä. Kaavaratkaisulla kunta mahdollistaa monipuolisen ja laadukkaan asumisen, luonnonläheisten virkistysalueiden kehittymisen sekä kilpailukykyisen elinkeinotoiminnan harjoittamisen Kirkonkylän alueella.

Kaava-alueen halki itä-länsisuunnassa kulkee E18 moottoritie. Moottoritien pohjoispuolelle sijoittuu nykytilanteessa kirkonkylän taajama sekä pääosa taajaman palveluista. E18 eteläpuolelle sijoittuu nykytilanteessa pääasiassa maaseutumaista haja-asutusalueita sekä maa- ja metsätalousalueita. Suunnittelun tavoitteina on ollut:

- Tarkistaa voimassa olevan kaavan aluevarausten toteutuminen ja arvioida niiden ajankohtaisuus.
- Kirkonkylän vetovoimaisuutta ja houkuttelevuutta pyritään parantamaan asumisen näkökulmasta luomalla uusia mahdollisuuksia asumiselle kirkonkylän keskustassa ja joen läheisyyteen sekä kirkonkylän kaupallisten palveluiden läheisyyteen.
- Joen virkistysarvoa pyritään kehittämään kokonaisvaltaisesti. Suunnittelualueen pohjois- ja eteläosat ovat myös virkistykseen kannalta arvokkaita alueita. Virkistykseen osalta kehitetään erityisesti ulkoilureittejä, jotka yhdistävät olemassa olevan vakiintuneet reitit ja yhdistävät joen molemmat puolet.
- Palveluiden, työpaikkojen ja teollisuuden osalta kehityksen painopistealueita valtatie pohjoispuolella ovat Stockforsin tehtaan alue sekä Siriuksen ympäristö. Stockforsin alueelle on Pyhtään elinkeinostrategiassa kaavailtu nk. Green Innovation Valley kokonaisuutta, jonka myös uskotaan luovan uusia työpaikkoja ja sitä kautta elinvoimaisuutta ei vain Kirkonkylään vaan koko Pyhtään kunnan alueelle.
- Valtatie eteläpuolella sijaitsee jo toimiva Pyhtään lentopaikka, joka on osa virallista lentokenttäverkostoa. Lentopaikalle on myönnetty lentopaikan rakennuslupa (2.10.2017, Traficom) ja lentopaikan pitolupa (8.2.2019, Traficom). Osayleiskaavalla huomioidaan olemassa oleva lentopaikka ympäröivien alueiden suunnittelussa ja vahvistetaan nykyisen käyttötarkoituksen mukainen maankäyttö lentokenttäkiinteistön osalta.

2.12.2020

---

- Lentopaikan lähiympäristöön on kaavaluonnoksen nähtävillä olon jälkeen kohdistunut erilaisia elinkeinoihin, työpaikkoihin sekä palveluihin liittyviä kehitystavoitteita. Kaavaehdotuksen tavoitteeksi on näin ollen lisätty alueen kokonaisvaltaisen kehittymisen mahdollistaminen.

Osayleiskaavassa on osoitettu uusia alueita asumiselle valtatie pohjoispuolelle joen läheisyyteen sekä tiivistetty olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta. Voimassa olevan yleiskaavan toteutumattomia alueita on tarkistettu ja niiden käyttötarkoitusta on tarpeen mukaan muutettu. Voimassa olevan yleiskaavan teollisuusalueita on tarkistettu ja päämaankäyttötarkoitusta on tapauskohtaisesti monipuolistettu, jotta asemakaavoituksella olisi laajemmat mahdollisuudet vastata elinkeinoelämän tarpeisiin. Valtatie eteläpuolella on osoitettu monipuolisesti erilaisia palvelu- ja työpaikkarakentamiseen tarkoitettuja alueita sekä laajoja maa- ja metsätalousalueita haja-asutusluonteisen asuinrakentamisen lisäksi. Valtatie eteläpuolelle on myös osoitettu lentoliikenteen ja siihen liittyvien toimintojen alue LL-1 sekä ilmailutoiminnan alue LL-2. Osayleiskaavassa on lisäksi kattavasti osoitettu luonnon- ja kulttuuriympäristöselvitysten perusteella arvokkaita alueita ja rakennuksia sekä osoitettu esim. melualueita ja energiahuollon alueita. Virkistys on ollut tärkeä teema osayleiskaavassa, ja kaavakartalla onkin osoitettu paljon virkistys- ja ulkoilureittejä.

## 1.2 Osayleiskaavaprosessi

Pyhtään kunta on käynnistänyt Kirkonkylän osayleiskaavan päivityksen vuonna 2017 käsittäen voimassa olevan osayleiskaava-alueen (2008). Kaavoitushankkeen aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu järjestettiin 31.3.2017 ja osallistumis- ja arviointisuunnitelma on ollut nähtävillä 29.5.-30.6.2017. OAS:n nähtävillä olon yhteydessä pidettiin yleisötilaisuus Ahvenkosken koululla 1.6.2017.

Osayleiskaavaprosessin käynnistyttyä Pyhtään kunta on tunnistanut voimassa olevan osayleiskaava-alueen välittömässä läheisyydessä tarpeen maankäytön yleispiirteiselle suunnittelulle sekä maankäyttötoimintojen yhteensovittamiselle. Pyhtään kunnan kaavoitustoimikunnan päätöksen § 12 20.02.2018 sekä kunnanhallituksen päätöksen § 47 26.02.2018 mukaisesti osayleiskaava-aluetta laajennettiin näin ollen etelässä ja kaakossa noin yhteensä 650 ha.

Osayleiskaavan laajennusalue käsitti pääasiassa Hevossuon ja Strukan maa- ja metsätalousalueita. Hevossuonalueelle, kiinteistölle 624-404-53-126 on myönnetty lentopaikan ympäristölupa (Kotkan kaupungin ympäristölautakunta, 21.9.2017, D/1933/11.01.00.05/20177). Toiminta on ympäristöluvanvaraista ympäristönsuojelulain (527/2014) 27§ ja siinä mainitun liitteen 1 taulukon 2 kohdan 12 b perusteella. Lentopaikalle on myönnetty lentopaikan rakennuslupa (2.10.2017, Traficom) ja lentopaikan pitolupa (8.2.2019, Traficom). Ympäristölupa on kirjoitushetkellä (27.11.2020) edelleen korkeimman hallinto-oikeuden käsittelyssä. Ympäristöluvan mukainen toiminta on ympäristölupapäätöksen mukaisesti aloitettu muutoksenhausta huolimatta (YSL 527/2014 199§).

Osayleiskaavan luonnosaineisto asetettiin nähtäville 16.5.-14.6.2018. Osayleiskaavaluonnoksen nähtävillä olon yhteydessä järjestettiin infotilaisuus 22.5.2018.

Kaavaehdotuksen laatimisen yhteydessä on luonnosvaiheen palautteen perusteella käyty viranomaisten työneuvottelut 8/2018, 1/2019 ja 5/2019. Osayleiskaava on ollut ehdotusvaiheessa nähtävillä 5.8.-3.9.2019. Osayleiskaavaehdotuksesta järjestettiin yleisötilaisuus 21.8.2019.

Osayleiskaava hyväksyttiin Pyhtään kunnanhallituksessa 20.04.2020 § 68 sekä kunnanvaltuustossa 27.04.2020 § 14.

2.12.2020

---

Pyhtään kunnanvaltuuston 27.04.2020 § 14 tekemän osayleiskaavan hyväksymispäätöksen jälkeen Kymenlaakson kokonaismaakuntakaava 2040 on hyväksytty Kymenlaakson maakuntavaltuuston kokouksessa 15.6.2020. Kymenlaakson maakuntahallitus on kokouksessaan 24.8.2020 määrännyt maakuntakaavan tulemaan voimaan maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 201 § mukaisesti ennen kaavan lainvoimaisuutta.

Kaakkois-Suomen ELY-keskus teki MRL 195§ mukaisen oikaisukehotuksen liittyen lentopaikkakysymyksiin. Pyhtään kunta päätti 7.9.2020 § 34 hyväksymispäätöksen pysyttämistä ennallaan.

Osayleiskaavan laatimisprosessin yhteydessä on käyty jatkuvaa vuoropuhelua Pyhtään kunnan, kaavoituskonsultti FCG:n sekä Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen kanssa liittyen osayleiskaavan maankäyttöratkaisuihin, kaavamerkintöihin ja -määräyksiin sekä vaikutustenarviointiin. ELY-keskuksen, Pyhtään kunnan ja kaavoituskonsultin kesken on järjestetty viranomais- sekä työneuvotteluja 31.3.2017, 21.8.2018, 29.1.2019 ja 9.5.2019.

## 2 KAAKKOIS-SUOMEN ELY-KESKUKSEN VALITUS JA PYHTÄÄN KUNNAN VASTINE

### 2.1 Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen vaatimukset

Osayleiskaava on kumottava osittain, koska sen MRL:n mukaiset sisältövaatimukset eivät täyty:

- Yleiskaavassa olevat kaavan osa-alueet LL-1 ja LL-2 on kumottava.
- Yleiskaavaan kuuluva kaavamääräys MRL 44 §:n mukaisesti rakennuslupa voidaan myöntää suoraan yleiskaavan perusteella LL-1 -alueella on kumottava.

Kaavan vaikutuksia Natura-alueisiin ja Strukan METSO luonnonsuojelualueeseen ei ole arvioitu MRL 9 §:ssä ja MRA 1 §:ssä edellytetyssä laajuudessa, jolloin ei ole voitu pois sulkea sitä, että kaavan LL-1 ja LL-2 mukainen maankäyttö ei merkittävästi heikennä Santaniemenselkä-Tyyslahden Natura 2000 -alueen suojelun perusteina olevia luonnonarvoja tai että valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaiset melutason ohjeavot eivät ylity Strukan METSO luonnonsuojelualueella.

### 2.2 Pyhtään kunnan vastine

Pyhtään kunta toteaa alla olevien perusteluiden myötä, että Kirkonkylän osayleiskaava on laadittu maankäyttö- ja rakennuslain 5.2.1999/132 (MRL) sekä maankäyttö- ja rakennusasetuksen 10.9.1999/895 (MRA) mukaisesti ja pyytää Itä-Suomen hallinto-oikeutta hylkäämään valituksen ja saattamaan osayleiskaava viipymättä voimaan.

### 2.3 Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen valituksen sisältö

#### 2.3.1 Suunnittelun tarve

Yleiskaavan perusteella lentoliikennepaikalla on toteutuessaan paikallisten vaikutusten ohella merkittäviä maakunnallisia ja valtakunnallisia vaikutuksia. Lentopaikan sijainnista johtuen toteutuksen ja toiminnan vaikutuksia tulee arvioida mm. Natura-2000- luonnonsuojelualueeseen, hulevesien hallintaan ja paikalliseen luokiteltuun pohjavesialueeseen. Ympäristövaikutusten merkittävyyden arvioimiseksi alueen rakentaminen edellyttää tavanomaista lupamenettelyä laajempaa harkintaa. Lentopaikkaan liittyvän rakentamisen suunnittelutarvetta ei voi, eikä ole kokonaan ratkaistu suoraan yleiskaavan perusteella.

2.12.2020

---

### 2.3.2 Kaavamääräys

Yleiskaavassa on määrätty, että LL-1-alueella on mahdollista käyttää yleiskaava suoraan rakennusluvan myöntämisen perusteena MRL 44§ mukaisesti. Mainittua yleiskaavamääräystä ei ole tarkoitettu yleiskaavassa osoitetun lentoliikenteen alueella tapahtuvaan ns. suorien rakennuslupien käsittelyyn. Rakennuslupaa ei voi myöntää suoraan yleiskaavan LL-1 -alueelle MRL 44 §:n perusteella.

MRL 44 §:n perusteella ja lainkohtaa selittävän hallituksen esityksen mukaisesti suoran rakennusluvan myöntämisen käsittävä yleiskaavamääräys ei koske lentoliikennealueen rakentamista. Yleiskaavalla ei voida ratkaista yleiskaavassa osoitetun LL-1-alueen suunnittelutarvetta. Yleiskaavan tarkoituksena on kunnan tai sen osan yhdyskuntarakenteen ja maankäytön yleispiirteinen ohjaaminen sekä toimintojen yhteen sovittaminen. Hyväksytyssä yleiskaavassa ei ole ratkaistu LL-1 alueen yksityiskohtaisempaa maankäyttöä, kulkuyhteyksiä, hulevesien hallintaa, pohjavesien suojelun toteutusta, rakentamisen laatua, rakentamisen määrää ja rakentamisen sijoittumista. Alueelle tavoitellun toiminnan ohjaus edellyttää haetun maankäytön ja toteutuksen suunnitelmaa ja niihin perustuvien vaikutusten arvioita. Sitä yleiskaavalla ei pysty ratkaisemaan.

Yleiskaavamääräys johtaisi alueen rakentamiseen ja maankäyttöön ilman vuorovaikutusta, vaikutusten arviointia ja tietoa alueen soveltuvuudesta aiottuun käyttöön. Alueen tavoitellun maankäytön ja toiminnan vaikutukset tulee yleiskaavaa toteutettaessa arvioida MRL:n edellyttämällä tavalla mm. Natura-2000 alueeseen ja pohjavesiolosuhteisiin sekä hulevesien hallintaan mikä tapahtuisi asemakaavoituksen tai suunnittelutarvemenettelyn yhteydessä.

Kohdealueella on MRL 16 §1n mukainen suunnittelutarve, minkä johdosta joko alueelle laadittu asemakaava tai suunnitteluratkaisun tekeminen vasta oikeuttaa LL-1 alueen maankäytön toteutuksen ja rakentamisen.

Yleiskaavamääräys on lainvastainen ja vaikutusarvioinneiltaan puutteellinen.

### 2.3.3 Vaikutusten arviointi Natura-alueisiin sekä äänitasomallinnus

Kaavan Natura 2000 -alueisiin ja Strukan METSO luonnonsuojelualueeseen kohdistuva vaikutusten arviointi perustuu Pyhtään lentopaikan ympäristölupaa varten tehtyihin selvityksiin ja vaikutusten arviointiin. Yleiskaava mahdollistaa haettua ympäristölupaa huomattavasti laajemman lentotoiminnan sekä alueellisesti että konetyypeiltään. Tämän vuoksi ympäristölupaa varten tehty vaikutusten arviointi ei anna riittävän luotettavasti kuvaa kaavan mahdollistaman toiminnan vaikutuksista Natura-alueisiin.

Santaniemenselkä-Tyyslahti FI0416007 on lintudirektiivin mukainen SPA-alue, jonka suojelun perusteina ovat erityisesti alueen pesimälinnusto ja siellä muuton aikoina levähtävä linnusto. Kaavan mukaisen lentotoiminnan vaikutukset liittyvät erityisesti alueella tai sen ylitse lentävien ilma-alusten melusta ja muusta häiriöstä sekä törmäysriskistä. Näitä on asianmukaisesti tarkasteltu FCG:n raportissa Pyhtään lentopaikka: vaikutukset Natura-alueisiin ja muihin luontoarvoihin sekä pohjaveteen, FCG Suunnittelu ja Tekniikka Oy 28.5.2017 P32743. Raportti ei kuitenkaan ole riittävä kaavan vaikutusten arviointiin, sillä raportissa ja sen meluvaikutusten perusteena olevassa Windcraft Oy:n tekemässä äänitasomallinnuksessa ei ole käytetty kaikkia kaavan mukaisten lentoliikenteen alueiden mahdollistamia ilma-alustyyppisiä mm. turbiinimoottorilliset lentokoneet ja helikopterit puuttuvat.

Äänitasomallinnuksen perusteena oleva lasku- ja nousukiertokuvio on tehty kaavaratkaisun mahdollistamaa kiitotietä lyhyemmälle kiitotielle (1200 m). Kaavan mahdollistama pidempi kiitotie (n. 1800

2.12.2020

m) tuo suunnasta riippuen nousevat tai laskeutuvat koneet lähemmäs Santaniemenselkä- Tyyslahden Natura-aluetta ja Strukan METSO luonnonsuojelualuetta, jolloin melutasot näillä alueilla ovat raportissa esitettyjä suuremmat. Em. vaikutusten arviointi raportti ei myöskään sisällä arviota suunnitellun drone-toiminnan mahdollisista vaikutuksista Natura-alueelle. Siitä on lyhyt kuvaus kaavaselostuksen vaikutusten arvioinnissa, mutta se ei ole riittävä yleiskaavaratkaisun perusteeksi. Lisäksi vaikutusten arvioinnissa ei ole otettu huomioon LL-1 alueen ja em. suojelukohteen välissä sijaitsevan ampumarata-alueen EA melusta aiheutuvia yhteisvaikutuksia. Lisäksi vaikutusten arvioinneissa ei ole käsitelty yleiskaavan LL-2 -alueelle mahdollistaman poikittaiskiitotien vaikutuksia.

## 2.4 Pyhtään kunnan vastine

### 2.4.1 Suunnittelun tarve

Yleiskaavassa on osoitettu aluevaraukset LL-1, joka on tarkoitettu lentoliikenteelle ja siihen liittyville toiminnoille, sekä LL-2, joka on tarkoitettu ilmailutoiminnan alueeksi. LL-1-alue kattaa osan kiinteistöistä 624-404-53-126, jolla on lentopaikan rakennuslupa (2.10.2017, Traficom) ja lentopaikan pitolupa (8.2.2019, Traficom). Ympäristölupa on kirjoitushetkellä (27.11.2020) edelleen korkeimman hallinto-oikeuden käsittelyssä. Ympäristöluvan mukainen toiminta on ympäristölupapäätöksen mukaisesti aloitettu muutoksenhausta huolimatta (YSL 527/2014 199§).

Kaavaselostuksessa sivulla 7 on kuvattu Helsinki East VISIO, joka on suunniteltu toteutuvan LL-1-aluevarauksen ympärillä sijaitseviin P- ja T-alueisiin tukeutuen, joiden on tarkoitus toteutua asemakaavoituksen kautta. LL-2 alue on ensisijaisesti tarkoitettu droneliiketoiminnalle, miehittämättömien ilma-alusten ja maakulkuneuvojen testaukselle, näihin liittyvälle toimitilarakentamiselle sekä erilaisille ilmailuun ja ilmailuhistoriaan liittyville toiminnoille. EU:n droneasetusta (EU) 2019/947 aletaan soveltaa Suomessa asetuksessa olevien siirtymäaikojen mukaisesti 31.12.2020. Droneasetuksessa ohjataan tarkasti kyseistä toimintaa sekä sen lupamenettelyitä.

ELY-keskuksen esille nostama maankäytön ratkaisu, jolla ELY-keskuksen mukaan voisi olla merkittäviä maakunnallisia ja valtakunnallisia vaikutuksia, ei ole osoitettu suoraan rakennettavaksi Pyhtään kirkonkylän osayleiskaavaan perustuen. Lentotoiminnan toteutumisen mahdollisuudet ratkaistaan asianmukaisin ympäristölupaprosessein sekä muiden lupaprosessien kautta. Maakunnallisesti merkittävä kokonaisuus, johon ELY-keskus valituksessaan viittaa, ratkaistaan tarpeellisilla MRL:n mukaisilla menettelyillä rakentamisen ja maankäytön tavoitteet ja laajuus huomioiden.

LL-1-alueella on yleiskaavassa osoitettu alla kohdassa 2.4.2 kuvatut määräykset, joiden perusteella ohjataan hyvin rajatun alueen osalta mahdollisuus hakea rakennuslupa lentopaikan kalustusuojille sekä pienimittakaavaiselle palvelu- ja työpaikkarakentamiselle (esim pieni toimisto) osayleiskaavan perusteella. Kalustusuojat ovat usein kylmiä tai puolilämpimiä rakennuksia. Osayleiskaavan LL-1-aluevarauksen pinta-ala ei ole suoraan verrannollinen lentoliikenteen määrään tai kiitotien pituuteen, vaan aluevaraus käsittää laajoja, kaavaselostuksessakin kuvattuja rajoitteita rakentamiselle, kun huomioidaan alueella tapahtuva lentotoiminta. Yleiskaavalla ei ohjata lentotoimintaa, sen määrää tai laajuutta.

Lentotoiminta alueella edellyttää ympäristölupaa. LL-1-alueelle on myönnetty ympäristölupa, jonka mukainen toiminta on aloitettu alueella muutoksenhausta huolimatta YSL pykälien mukaisesti. Yleiskaavassa on arvioitu vaikutukset tästä toiminnasta Natura 2000-alueeseen, pohjaveteen ja hulevesiin (kaavaselostuksen kappale 5: Osayleiskaavan ratkaisut ja perustelut sekä kappale 6: Osayleiskaavan



2.12.2020

---

vaikutukset). Lentotoiminnan ympäristöluvassa on myös lupaehdoin huomioitu toiminnan vaikutukset ympäristöön.

#### 2.4.2 Kaavamääräys

##### **MRL 44§ käyttö LL-1-alueella**

Pyhtään kirkonkylän osayleiskaavan päivityksessä on lentoliikenteeseen liittyen osoitettu seuraavat merkinnät ja määräykset:

- LL-1: LENTOLIIKENTEEN JA SIIHEN LIITTYVIEN TOIMINTOJEN ALUE. Alueella sijaitsee lentokoneiden liikennealue. Alueelle voidaan rakentaa lentoliikennettä palvelevia rakennuksia, rakenteita ja muita toiminnan edellyttämiä alueita. Alueella voidaan myös toteuttaa tarpeelliset liikennealueet, alueen toimintoihin liittyviä yhdyskuntateknisen huollon alueita sekä palvelu- ja toimistotiloja. Ennen rakennusluvan myöntämistä on alueella laadittava tarkempi yleissuunnitelma maankäytöstä.
- Yleisissä määräyksissä LL-1-aluetta koskien: MRL 44 §:n mukaisesti rakennuslupa voidaan myöntää suoraan yleiskaavan perusteella LL-1 -alueella.
- LL: LENTOTOIMINTAAN LIITTYVIEN RAKENNUSTEN RAKENNUSALUE.
- pv: TÄRKEÄ TAI VEDENHANKINTAAN SOVELTUVA POHJAVESIALUE. Pohjavesialueella tapahtuvaa toimintaa ja rakentamista rajoittaa pohjaveden pilaamiskielto YSL 17 §, maaperän pilaamiskielto YSL 16 § ja VL 3 luvun 2 § vesitaloushankkeen yleinen luvanvaraisuus. Alueen suunnittelussa tulee varmistaa, että pohjaveden laatu ja määrällinen tila ei heikenny.
- db: MELUALUE. Likimääräinen melualue. Mikäli alueelle suunnitellaan sijoitettavaksi uusia melulle herkkiä toimintoja, tulee asemakaavoituksessa tai rakennussuunnittelussa ottaa huomioon melun torjunta siten, että valtioneuvoston päätöksen mukaiset ohjeavot eivät ylitä sisätiloissa eikä oleskeluun tarkoitetuilla ulko- ja leikkialueilla.
- p: POHJAVEDEN OTTAMON KAUKOSUOJAVYÖHYKE. Alueen tarkemmassa suunnittelussa ja maankäytössä tulee huomioida vedenottamon suoja-aluepäätös.

Osayleiskaavan LL-1-alue kattaa Kirkkotien länsipuolelle sijoittuvan osan kiinteistöstä 624-404-53-126, jolla on lentopaikan rakennuslupa (2.10.2017, Traficom) ja lentopaikan pitolupa (8.2.2019, Traficom). Ympäristölupa on kirjoitushetkellä (27.11.2020) edelleen korkeimman hallinto-oikeuden käsittelyssä. Ympäristöluvan mukainen toiminta on ympäristölupapäätöksen mukaisesti aloitettu muutoksenhausta huolimatta (YSL 527/2014 199§).

MRL 44 § säädetään seuraavasti:

*Rakennuslupa rakennuksen rakentamiseen voidaan 137 §:n 1 momentissa säädetyn estämättä myöntää, jos oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa on erityisesti määrätty kaavan tai sen osan käyttämisestä rakennusluvan myöntämisen perusteena. Määräys ei voi koskea aluetta, jolla maankäytön ohjaustarve edellyttää asemakaavan laatimista. Edellytyksenä on lisäksi, että yleiskaava ohjaa riittävästi rakentamista ja muuta maankäyttöä kyseisellä alueella.*

Kaakkois-Suomen ELY-keskus viittaa valituksessaan Hallituksen esityksen HE2512016 vp perusteluihin MRL 44 § tehtyyn muutokseen (2017). Lainmuutosten tavoitteena on ollut vähentää kaavoitukseen ja rakentamiseen liittyvää sääntelyä, lisätä rakentamismahdollisuuksia sekä edistää elinkeinoelämän

2.12.2020

---

toimintaedellytyksiä ja toimivan kilpailun kehittymistä. Kuten ELY-keskus toteaa, on lakimuutoksen perusteluissa pyritty laajentamaan 44 § käyttöä asuinrakentamisesta kyläalueilla koskemaan myös työpaikka- ja palvelurakentamista, joka mittakaavaltaan ja ympäristövaikutuksiltaan soveltuu maaseudulle. Lakimuutoksen myötä poistui myös vanha kyläalueeseen liittyvä vaatimus. Perusteluissa nostetaan esille, että tämän pykälän ulkopuolelle rajataan esim. *kerrostalorakentamisen, tiiviisti ja tehokkaasti toteutettavat pientaloalueet sekä kunnallistekniikan ja liikennejärjestelyjen toteuttamisen kannalta vaikutuksiltaan merkittävämmän työpaikka- ja palvelurakentamisen*.

Tässä tapauksessa MRL 44§ perusteella mahdollistettava, lentopaikan toimintaan liittyvä rakentaminen ei voida rinnastaa perusteluissa todettuun tiiviiseen rakentamiseen. Käytännössä MRL 44 § perusteella LL-1-alueella mahdollistettava rakentaminen on lentopaikan toimintaa palvelevat välttämättömät rakennukset, kuten kalustosuojat. Näiden rakennusten osalta täyttyy hallituksen perusteluissa esille nostettu mittakaavaltaan ja ympäristövaikutuksiltaan maaseudulle sopiva rakentaminen erityisesti huomioiden osayleiskaavan pohjaveteen liittyvät määräykset.

Seuraavaan perustuen Pyhtään kunnan kanta on, että kyseisellä LL-1-alueella täyttyvät MRL:n 44 § käytön edellytykset:

- 1) *Oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa on erityisesti määrätty kaavan tai sen osan käyttämisestä rakennusluvan myöntämisen perusteena*
  - Osayleiskaavan yleisissä määräyksissä määrätään yleiskaavan käyttämisestä rakennusluvan myöntämisen perusteena
- 2) *Määräys ei voi koskea aluetta, jolla maankäytön ohjaustarve edellyttää asemakaavan laatimista*
  - Asemakaava on alueiden yksityiskohtaista järjestämistä varten. LL-1-alue sijoittuu Pyhtään Kirkonkylällä E-18 moottoritien eteläpuolelle alueelle, jota ympäröi metsätalousalueet. Kirkonkylän taajama sijoittuu E 18 pohjoispuolelle. Lentopaikan edellyttämä rakentaminen koostuu lentokoneiden kalustosuojista, joiden rakentaminen ei voida katsoa edellyttävän asemakaavoituksen tarkkuudella olevaa alueen toimintojen järjestämistä. Lentokoneiden kalustosuojat sekä näiden yhteyteen mahdollisesti rakennettava pieni- tai muotoinen työpaikka- ja palvelurakentaminen ei voida katsoa olevan mittakaavaltaan tai ympäristövaikutuksiltaan suurempia kuin esim. maa- ja metsätalouteen linkittyvä, vastaava rakentaminen. Alue on liikenteellisesti erittäin hyvin saavutettavissa olemassa olevaa tiestöä pitkin nykytilanteessa.
- 3) *Edellytyksenä on lisäksi, että yleiskaava ohjaa riittävästi rakentamista ja muuta maankäyttöä kyseisellä alueella*
  - LL-1-määräyksessä todetaan, että alueelle on laadittava yleissuunnitelma alueen maankäytöstä rakennusluvan yhteydessä. Määräyksessä todetaan myös, että alueelle voidaan rakentaa lentoliikennettä palvelevia rakennuksia, alueen toimintoihin liittyviä yhdyskuntateknisen huollon alueita sekä palvelu- ja toimistotiloja.
  - LL-osa-aluemerkinnällä on osoitettu lentotoimintaan liittyvien rakennusten alue, eli alue, jolle on mahdollista rakentaa. Tämän alueen rajauksessa on mm. huomioitu rakentamisen osalta riittävät etäisyydet kiitotiestä alueen turvallisuus huomioiden.

2.12.2020

---

- Yleiskaavan yleisissä määräyksissä on lisäksi määrätty jäteveden käsittelystä: Jäteveden käsittelyssä tulee noudattaa kulloinkin voimassa olevaa talousvesien käsittelystä annettua valtioneuvoston asetusta, joka koskee vesihuoltolaitosten viemäriverkoston ulkopuolisia alueita. Asemakaava-alueiden ulkopuolelle rakennettaessa on rakennusluvan hakemisen yhteydessä esitettävä jätevesien käsittelyä koskeva suunnitelma.

Näiden osayleiskaavan merkintöjen ja määräysten lisäksi alueen rakentamisen määrää ohjaa välillisesti alueen ympäristön erityispiirteet sekä alueelle sijoittuva lentotoiminta. Lentotoiminta itsessään rajoittaa etäisyyksiä kiitotien ja mahdollisen muun rakentamisen välille, kuten kaavaselostuksen kappaleessa 5.3 on selvitetty.

Näin ollen yleiskaavalla on ohjattu alueen rakentamisen laajuutta sellaisella tavalla, että sitä ei voida katsoa muodostuvan niin merkittäväksi, ettei MRL 44§ mukainen rakennuslupamenettely soveltuisi alueelle rakennettaville lentokoneiden kalustosuojille tai pienimittakaavaiselle palvelu- ja työpaikkarakentamiselle. Kunta katsoo, että MRL 44§ mukainen suoraan yleiskaavan perusteella myönnettävä rakennuslupa on maankäytön ohjauksessa oikea työkalu, kun huomioidaan pykälän edellyttämät ehdot sekä 2017 lakimuutoksen perusteluasiakirjoissa esille nostetut perusteet. Nykyisen ympäristöluvan toiminnan laajuuden edellyttämät rakennukset ovat luonteeltaan sellaiset, että niiden ei voida katsoa edellyttävän asemakaavan tarkkuudella laadittavaa maankäytön suunnitelmaa.

Osayleiskaavan lentotoimintaan osoitetut alueet sijoittuvat metsätalousalueelle riittävällä etäisyydellä Kirkonkylän taajamasta sekä muista herkistä kohteista. LL-1-alueen pinta-alan laajuus ei ole suoraan verrannollinen lentotoiminnan laajuuteen, jota ohjaa ympäristöluva. MRL 44 § käytön mahdollisuus LL-1-alueella ei myöskään mahdollista alueelle rakennettavan mitä tahansa, vaan haetun rakennusluvan MRL 44 § mukaisuus arvioidaan rakennusluvan käsittelyn yhteydessä.

### **Yleiskaavan tarkoitus**

ELY-keskus toteaa valituksessaan, että yleiskaavalla ei voida ratkaista LL-1-alueen suunnittelutarvetta. Kirkonkylän osayleiskaavalla osoitetaan alueiden päämaankäyttötarkoitukset. LL-1-alueella lentotoimintaa ohjaa ympäristöluva sekä Traficomien myöntämä lentopaikan pitolupa. Yleiskaavaan perustuen alueelle suoraan rakennusluvan perusteella mahdollistettava rakentaminen on lentokoneiden kalustosuojien rakentaminen sekä mittakaavaltaan pienimuotoista palvelu- ja työpaikkarakentamista. Näillä rakennuksilla ei voida katsoa olevan sellaisia vaikutuksia, joiden perusteella aiheutuisi vaikutuksia Natura 2000-alueeseen yli kilometrin etäisyydellä eikä myöskään vaikutuksia alueen pohjavesiolosuhteisiin tai hulevesien hallintaan.

LL-1-alue sijoittuu E18-moottoritien eteläpuolelle, Kirkkotien länsipuolelle. Kiinteistölle on nykytilanteessa erittäin toimivat liikenneyhteydet kirkonkylän keskustasta sekä idästä Valtatie-nimisen tien sekä Kirkkotien kautta. LL-1-alue on pinta-alaltaan n. 90 ha, josta valtaosa tulee edelleen säilymään metsätalousmaana, joskin puuston korkeuden osalta lentotoiminta asettaa rajoituksia kiitotien ja lentosuuntien läheisyydessä. Hulevesien hallinnan osalta kiitotien ja lentotoiminnan rakenteiden osalta on säädetty toiminnan ympäristöluvassa. LL-1-alueen eteläpuolelle on osayleiskaavassa osoitettu maa- ja metsätalousalueita, jotka muodostavat jatkumon myös osayleiskaava-alueen ulkopuolelle. LL-1-alueen ja sen lounaispuolelle sijoittuvan alueen välille muodostuu myös metsäinen kohouma, jonka johdosta hulevesien osalta on erittäin epätodennäköistä, että syntyisi vaikutuksia Natura-alueelle tai luonnonsuojelualueelle. Rakentamisen määrä on erittäin pieni suhteessa rakentamattoman alueen laajuuteen.

2.12.2020

---

Osayleiskaavassa on pohjavesialueen osalta määrätty, että pohjavesialueella toimintaa rajoittaa pohjaveden pilaamiskielto YSL 17 §, maaperän pilaamiskielto YSL 16 § ja VL 3 luvun 2 § vesitaloushankkeen yleinen luvanvaraisuus. Alueen suunnittelussa tulee varmistaa, että pohjaveden laatu ja määrällinen tila ei heikenny.

LL-1-alueen laajuus on noin 90 ha. Tästä on rajattu rakentamisen alue LL, joka koostuu kahdesta osaluueesta, jotka ovat 9,84 ha ja 26,80 ha, eli yhteensä 36,64 ha. Lentokoneiden kalustosuojat on arviolta kooltaan 1 000 – 3 000 k-m<sup>2</sup>. Jos alueelle rakennettaisiin esimerkinomaisesti kalustosuoja 15 000 k-m<sup>2</sup> verran, vastaisi se aluetehokkuudeltaan lukua 0,017 LL-1-alueen osalta. Rakentamisen määrän osalta tätä ei voida katsoa erityisen tiiviiksi rakentamiseksi.

Alueen soveltuvuus nykyisellään toiminnassa olevaan lentotoimintaan on ratkaistu toiminnan ympäristöluvassa. Alueen lentotoiminnan mahdollinen laajeneminen ratkaistaan ympäristölupamenettelyssä, jossa lentotoiminnan vaikutukset Natura 2000-alueiden suojeluperusteisiin, pohjaveteen ym ratkaistaan haettavaan toimintaan perustuvan ympäristövaikutusten arvioinnissa. Ympäristölupamenettelyssä ratkaistaan alueen soveltuvuus lentotoiminnalle sekä annetaan lentotoimintaan liittyviä määräyksiä, joita toiminnassa tulee noudattaa.

Jos LL-1-alueen rakentaminen on laajempaa, kuin MRL 44 pykälä mahdollistaa, tulee alueelle suunnittelujärjestelmämme mukaisesti laatia asemakaava. Rakennuslupahakemuksen yhteydessä arvioidaan hakemuksen MRL 44§ mukaisuus.

#### 2.4.3 Vaikutusten arviointi Natura-alueisiin sekä äänitasomallinnus

Perusteluna väitteelle, että Natura-alueisiin kohdistuva vaikutustenarviointi on riittämätön, ELY-keskus esittää, että osayleiskaava mahdollistaa haettua ympäristölupaa huomattavasti laajemman lentotoiminnan sekä alueellisesti että konetyypeiltään. Tämän takia ELY-keskus katsoo, että ympäristölupaa varten tehty vaikutustenarviointi Natura-alueisiin sekä äänitasomallinnus ovat riittämättömät osayleiskaavan osalta.

Alueelle haetusta ympäristöluvasta annetussa lausunnossaan (21.8.2017) ELY-keskus toteaa, että suunnitellun toiminnan laajuus ja tyyppi huomioiden vaikutusten ei voida arvioida muodostuvan vähäistä suuremmiksi millekään lintulajille. Myöskään meluohjeavot eivät ylitä Natura- ja muilla luonnonsuojelualueilla. Näin ollen toiminnasta ei voida katsoa olevan merkittäviä vaikutuksia linnustolle tai Natura-alueiden suojeluperusteille. Samassa lausunnossa ELY-keskus on todennut, että pohjaveden suojelulle asetetut tavoitteet tulee huomioida lentopaikan ympäristöluvan määräyksissä, kuten on tehty.

Yleiskaavaprosessin kautta Pyhtään kunta on osoittanut nykytilanteessa pääosin metsätalousalueita kehitettäväksi lentoliikenteen, ilmailutoiminnan, työpaikka- sekä palvelujen alueeksi. Kaavoitusprosessin kautta kunta on yhteensovittanut yleiskaavan edellyttämällä tarkkuudella näitä elinkeinotoimintoja alueen muuhun toimintaan ja maankäyttöön, kuten asumiseen sekä luonnonympäristöön.

Yleiskaavan LL-1-alueen sekä vaikutustenarvioinnin perusteena on yleiskaavaprosessissa käytetty kiinteistölle 624-404-53-126 haettua ja myönnettyä ympäristölupaa lentopaikkatoiminnalle sekä ympäristölupaan liittyneitä selvityksiä (mm. melun sekä Natura-alueiden osalta).

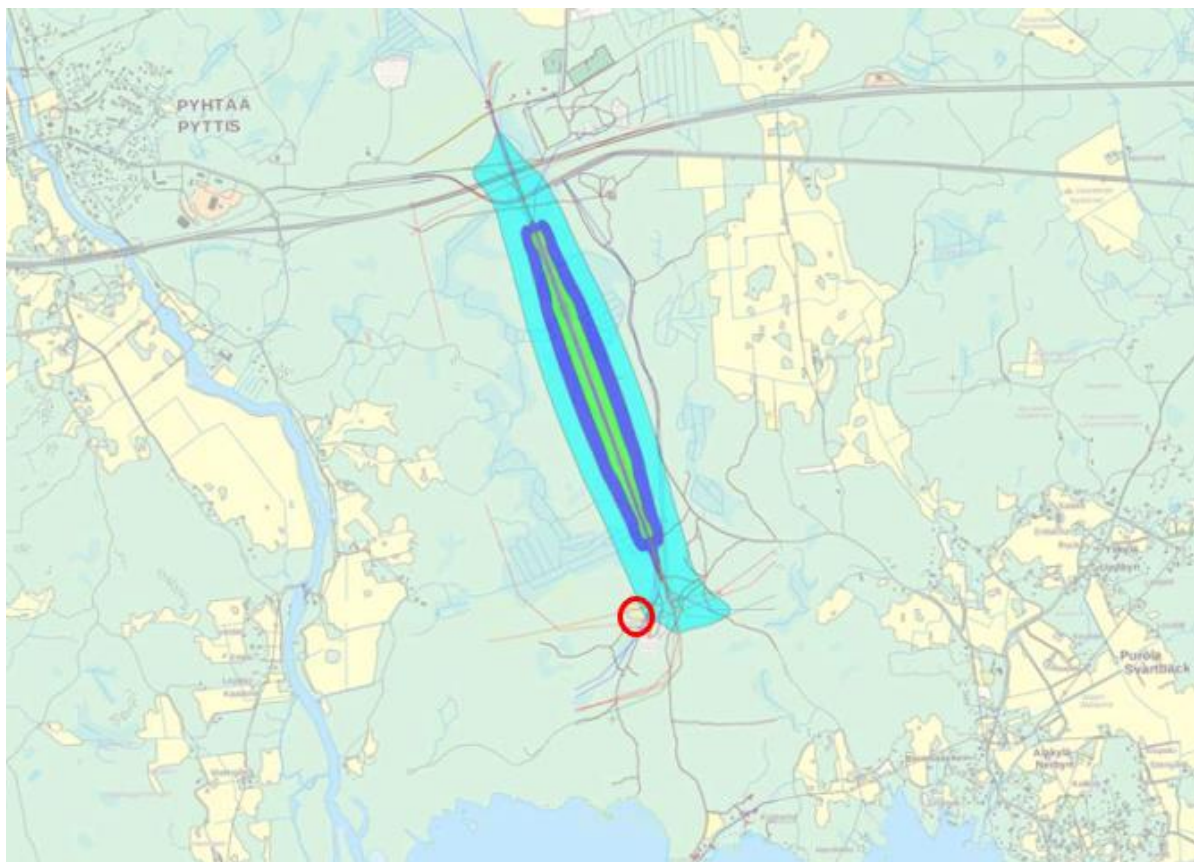
Lentopaikan ympäristölupaa varten laaditussa melumallinnuksessa on suurimmillaan esitetty 250 lentoa / päivässä skenaarion aiheuttamat melutasot ympäristölle. Alla olevassa kuvaotteessa on

2.12.2020

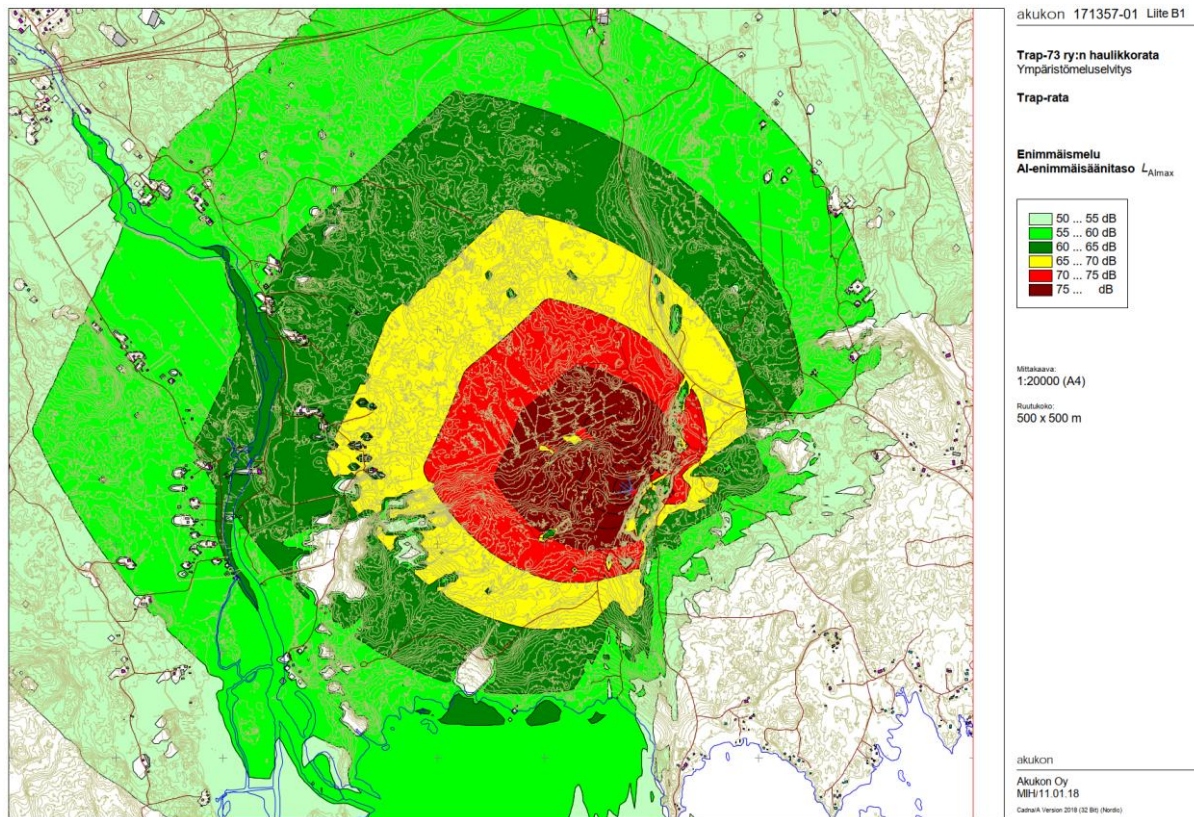
esitetty melualue ja kuvaan on lisätty punainen ympyrä, joka havainnollistaa ampumaradan sijaintia. Alue, jolla LAeq (7-22) 50 dB raja ylittyy, on vaalean sininen.

Alla olevassa kuvassa on osoitettu haulikkoradan ympäristölupahakemuksen mukainen enimmäismelu nykytilanteessa. Haulikkoradan osalta on käynnissä ympäristöluvan hakuprosessi, jonka yhteydessä on tehty myös meluntorjuntasuunnitelma.

Osayleiskaavan vaikutustenarvioinnin yhteydessä on arvioitu meluvaikutukset. Natura-alueelle kohdistuva melu, joka aiheutuu lentotoiminnasta, ei ulotu lähelle Natura-aluetta tai luonnonsuojelualuetta eikä lentomelun voida katsoa aiheuttavan yhteismeluvaikutuksia ampumaradan kanssa kyseisille luonnonsuojelualueille.



2.12.2020



Pyhtään kunta korostaa, että yleiskaavan kaavamerkintä ei itsessään mahdollista alueelle haetun ja myönnetyn ympäristöluvan mukaista laajempaa lentotoimintaa tai pitempää kiitotietä, vaan yleiskaavan kautta Pyhtään kunta osoittaa mahdolliselle toiminnalle soveltuvaksi arvioimansa maa-alueet sekä ohjaa ympäröivää maankäyttöä niin, että eri toiminnoista ei synny ristiriitaa. Yleiskaavalla ei mahdollisteta alueelle rakennettavan pitempää kiitotietä eikä myöskään poikittaista kiitotietä LL-2-alueelle. Alueen mahdollista lentotoimintaa ohjataan muiden asiaankuuluvien lupaprosessien kautta. Yleiskaavan tarkoituksena ei ole ottaa kantaa lentotoiminnan laajuuteen tai käytettäviin konetyyppeihin, vaan ohjata toiminnan sijoittumista suhteessa alueen muuhun maankäyttöön. Lentotoimintaan osoitettujen aluevarausten pinta-ala ei ole suoraan verrannollinen toiminnan laajuuteen, koska lentotoiminta itsessään asettaa erilaisin suojavyöhykkein rajoituksia maa-alueen rakentamisen määrälle.

Lentopaikan toiminnan mahdollisesti laajentuessa haetun ja myönnetyn ympäristöluvan mukaisesta laajuudesta suuremmaksi, tulee toiminnalle hakea suunniteltua toimintaa vastaavaa ympäristölupaa. Tämän lupaprosessin yhteydessä on arvioitava toiminnan kasvun vaikutukset mm. Natura-alueisiin sekä pohjaveteen sekä ympäristölupaharkinnan kautta todeta toiminnan laajentumisen mahdollisuudet sekä määrätä toiminnan lupaehdoista.

Pyhtään Kirkonkylän osayleiskaavan päivityksen yhteydessä on laadittu vaikutusarviointi lentotoiminnan vaikutuksista parhaisiin mahdollisiin saatavilla oleviin tietoihin nojautuen. Nämä tiedot perustuvat nykyisen toiminnan ympäristölupaun.

2.12.2020

### 3 LUONNOLLISESTI PYHTÄÄ RY:N VALITUS JA PYHTÄÄN KUNNAN VASTINE

#### 3.1 Luonnollisesti Pyhtää ry:n vaatimukset

Pyhtään kirkonkylän osayleiskaavaa pitää kumota, koska lentopaikan merkintää ei ole voimassa olevassa maakuntakaavassa. Pyhtään kirkonkylän osayleiskaavassa on täysin riittämättömät ympäristön vaikutusten arvioinnit koskien Valtatie 7 etelän puoleista kaavaa, joka käsittää laajan lentotoimintojen ja ilmailun alueen. Kaavaa ei voi myöntää ilman lisäselvittelyjä.

#### 3.2 Pyhtään kunnan vastine

Pyhtään kunta toteaa alla olevien perusteluiden myötä, että Kirkonkylän osayleiskaava on laadittu maankäyttö- ja rakennuslain 5.2.1999/132 (MRL) sekä maankäyttö- ja rakennusasetuksen 10.9.1999/895 (MRA) mukaisesti ja pyytää Itä-Suomen hallinto-oikeutta hylkäämään valituksen ja saattamaan osayleiskaavaa viipymättä voimaan.

#### 3.3 Luonnollisesti Pyhtää ry:n valituksen sisältö

##### 3.3.1 Maakuntakaavoitus

Voimassa olevassa Kymenlaakson maakuntakaavassa ei ole lentopaikan tai lentoaseman merkintää. Se on kaavassa valkoinen alue, mikä tarkoittaa sitä, että alueelle ei ole osoitettu maakunnallisesti merkittävää maankäyttöä/rakentamista. MRL 32 §:n mukaan maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleiskaavaa ja asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi. Pyhtään Kirkonkylän osayleiskaavan päivityksessä on laaja ilmailun/lentotoimintojen alue kaavakartassa (n. 300ha). Kaavakartassa alueet on merkitty merkinnöillä P, TP, LL-2, LL-1, LL, P-2. MRL 35 §:n mukaan yleiskaavan tarkoituksena on kunnan tai sen osan yhdyskuntarakenteen ja maankäytön yleispiirteinen ohjaaminen sekä toimintojen yhteen sovittaminen. Yleiskaava voidaan laatia myös maankäytön ja rakentamisen ohjaamiseksi määrättyllä alueella. MRL 39 §:n mukaan yleiskaavaa laadittaessa on maakuntakaava otettava huomioon siten kuin siitä edellä säädetään.

Viitaten edellä olevaan vaadimme, että hallinto-oikeus kumoaa Pyhtään kunnan valtuuston 27.4.2020 tekemän päätöksen Pyhtään kirkonkylän osayleiskaavasta, koska voimassa olevaa maakuntakaavaa ei ole käytetty ohjeena yleiskaavaa laadittaessa siltä alueelta, johon kaavassa on osoitettu laaja lentotoimintojen alue.

##### 3.3.2 Kaavaselostuksessa on käytetty termiä ”olemassa oleva lentopaikka” perusteettomasti

Kaavaselostuksessa käytetään virheellisesti termiä ”olemassa oleva lentopaikka”. Kyseisen termin käyttöä kaavaselostuksessa ei ole perusteita. Lentopaikka on rakennettu ilman lupia, mutta kaavaselostuksessa sekä kaavamerkinnöissä se kuvataan olemassa olevana lentopaikkana.

##### 3.3.3 Vaikutukset ympäristöön ei ole arvioitu riittävästi

Pyhtään kirkonseudun osayleiskaavan luontoselvityksessä 10.1.2019 lentotoiminnan aluetta tai sen toimintojen aiheuttamaa vaikutusta ympäristöön ei juurikaan arvioitu. Selvitysalueelle ei ole laadittu erillistä linnustaselvitystä, vaan tiedot alueella esiintyvistä linnustosta perustuvat maastotöiden yhteydessä linnuston hyvin tuntevan kartoittajan tekemiin havaintoihin.

2.12.2020

---

Lentopaikan ympäristölupaa varten tehtiin luontoselvitys FCG 18.5.2017. Selvityksen laatija katsoi, että laadittuja maastonselvityksiä voidaan pitää kattavina hankkeen luontovaikutusten arvioimisen kannalta. Alueen luontoarvot eivät ole kasvaneet alkuperäisten selvitysten laatimisen jälkeen (< 5 vuotta), mikä voitiin todeta kevään 2017 maastotarkastelun perusteella. Arvioitiin, että lentotoiminnan vaikutus lähiympäristöön on vähäinen. Ei tarvetta laatia erillistä LSL:n 65 §:n mukaista Natura-arviointia.

Luontoselvitys on pääsääntöisesti vanhentunut. Laajentunut ilmailun ja lentotoiminnan alue huomioiden kaavassa luontoselvityksen arvioimiseksi ei riitä yksi maastokäynti 24.4.2017. Olisi pitänyt tehdä useita maastokäyntejä eri vuodenaikoina. Kaavaa varten olisi pitänyt tehdä uusi luontoselvitys ja arvioida myös sitä, mitä vaikutuksia v. 2017 rakennettu kiitotie on aiheuttanut linnustolle kasvillisuudelle, hyönteisille, perhosille. Olisi pitänyt arvioida miten suuret petolinnut ovat muuttaneet käyttäytymistään reviirillään olevan laajan avohakkuun vuoksi, yms. Asiassa tulee huomioida se, että luontoselvitystä ei alun perinkään ole tehty lentotoiminnan vaikutusten arvioimiseksi vaan tuulivoimaloita varten. Lisäksi erityisesti, koska alueen lähistöllä on useita Natura-alueita ja luonnonsuojelu-alueita 1-10 km säteellä katsomme, että lentotoiminnan vaikutuksia ympäristöön ei ole arvioitu riittävästi, koska Natura-haitta-arvio selvitystä ei ole tehty.

Pyhtään kirkonkylän osayleiskaavan päivityksessä ei ole riittävästi arvioitu laajan lentotoiminnan vaikutuksia alueelle ja sen ympäristöön luonnonsuojelun kannalta. Nyt osayleiskaavassa lentotoiminnan alue on laajentunut merkittävästi (92 ha n. 300 ha) ja alueelle on merkitty uusia toimintoja. Kaavakartassa on LL-2 merkintä, risteävä kiitotie. Alue on ensisijaisesti tarkoitettu dronetoiminnalle, miehittämättömien ilma-alusten ja maakulkuneuvojen testaukselle, näihin liittyvälle toimitilarakentamiselle sekä erilaisille ilmailuun ja ilmailuhistoriaan liittyville toiminnoille. LL-1 alueen ympäristölupahakemuksessa eikä ympäristöluvan määräyksissä ole mainintaa droneista eikä maakulkuneuvojen testauksesta, joiden merkitystä ei siis ole arvioitu ympäristöluvassa tai kaavaa varten tehdyssä luontoselvityksessä laajentuneen lentotoiminnan alueesta.

Luontoselvityksessä ei ole lainkaan arvioitu dronetoiminnan ja muu kaavakartassa ja selityksessä esitettyjen toimintojen vaikutusta linnustoon ja muihin eläimiin. Kaavassa pitää arvioida uuden toiminnan aiheuttamat melu-, törmäys-, yms. muut vaikutukset lintuihin ja muihin eläimiin.

Laajasta lentotoiminta- /dronetoimintahankkeesta, ampumaradan haittavaikutuksista (selostus jäljempänä) ja laajojen päätehakkuiden aiheuttamasta meluvaikutusten ja muiden haittavaikutusten lisääntymisestä alueella ja sen ympäristössä, tulee tehdä varsinainen Natura 2000-haitta-arvio LSL 65§:n mukaisesti.

### 3.3.4 Ampumaradan sijainti

Osayleiskaavan kaavakartasta tai selostuksesta ei käy ilmi ampumaradan sijainti kiitotien lähestymis- ja nousupinnan suhteen. Ei ole määritelty urheilumunnassa käytetyn haulikon haulien vaara-alueita. Puuttuu vaatimus laatia toimintaohje/menettelytavat turvalliseen toimintaan ampumatapahtumien ja lentotoiminnan aikana. Lentopaikan ympäristöluvassa on määritelty, milloin lentämistä voi harjoittaa lentopaikalla. Ampumaradan ympäristölupaprosessi on meneillään ja hakemuksen mukaan ampumaradan toiminta-ajat ovat lähes samat kuin lentopaikalle myönnetty. Puuttuu myös selostus siitä, miten ampumarata ja vaara-alue tulee huomioida lentopaikan lähestymiskartassa ja paikallisissa toimintaohjeissa. Traficom edellyttää, että lentopaikan pitäjän ja ampumaradan ylläpitäjän tulee



2.12.2020

---

luoda menettelytavat, joiden mukaan toimitaan turvallisesti ampumatapahtumien ja lentotoiminnan aikana. Asia on ilmeisesti huomioitu kaavassa?

### 3.3.5 Melu

Melun aiheuttama haittaa ympäristölle arvioitaessa on arvioitava alueen kokonaismeluhaitta. Alueella melua aiheuttaa lentotoiminta, dronetoiminta, haulikkorata, E 18 moottoritie. Lisäksi alueen voimakkaat päätehakkuut lisäävät melun vaikutusta erityisesti E 18 moottoritieltä. Kaavaselostuksessa mainitaan, että P-2 alueelle varataan urheiluun ja virkistykseen liittyviä palvelukonsepteja, jotka voivat edellyttää suurta pinta-alavarausta. Onko suunnitteilla mahdollisesti moottoriurheilukeskusta tms., joka lisäisi melua entisestään?

Kaavassa lentotoiminnan alue on huomattavasti suurempaa kuin mitä aiemmin on ilmoitettu. Lentojen määrän lisääntyminen lisää melua.

Aiemmin suhteellisen hiljaiselle alueelle melun määrä tulee merkittävästi lisääntymään ja on jo lisääntynyt. Kaavaselostuksessa on arvioitu väärin, että melun lisääntymisellä ei olisi haitallisia vaikutuksia ympäristöönsä. Asumisviihtyvyyden vähenee, jopa siinä määrin, että joku voi olla pakotettu luopumaan kiinteistöstään.

### 3.3.6 Pohjavesi

Luontoselvityksessä on vanhentunutta tietoa Korkiaharjun pohjavesitilanteesta ja virtaamista. Kuitenkin huomioiden suunnitelma erittäin laajasta lentotoimintojen alueesta tärkeän pohjavesi alueen suojaaminen ei ole riittävällä tavalla arvioitu. Alueella on tehty voimakkaita räjäytystöitä kallioalueitten tasaamiseksi ja on vahvoja epäilyjä, että veden virtaamat rapakivialueella ovat muuttuneet. Pohjaveden tilanne/arviointi alueella vaatii lisäselvitystä. Edellä olevaan viitaten, kiitotie on rakennettu ilman virallisia lupia, asfaltoitu. Miten pohjavesi on suojattu? Hulevesiselvitys? Selvitykset puuttuvat

Kaavaselostuksessa mainitaan, että LL-1-alue ei aiheuta kunnalle kuluja katuverkon tai kunnallistekniikan rakentamisesta. Lentopaikan ympäristöluvan määräyksessä 17 määrätään, että hallirakennuksessa syntyvät jätevedet on johdettava öljynerottimien kautta asianmukaiseen jatkokäsittelyyn. Sosaalituloissa syntyvät jätevedet on johdettava asianmukaisesti Kymen veden kanssa sovitulla tavalla viemäriverkostoon. Miten kunnallistekniikka hoidetaan LL-1 alueelle niin, että siitä ei koidu kuluja kunnalle? Selvitys puuttuu.

Kunnallistekniikan rakentamisesta/kustannuksista ja aikatauluista toivotaan tarkempaa tietoa. Tämä erityisesti siksi, että osa kaavakartassa olevista alueista on ajateltu jätettäväksi alueiksi, johon yleiskaavaan perustuen kunta katsoo, että rakennuslupa voitaisiin myöntää suoraan yleiskaavan perusteella MRL 44 §.

### 3.3.7 Kaavamerkinnot

Mielestämme rakennuslupaa ei voi myöntää suoraan yleiskaavan perusteella LL-1 alueelle, koska rakennusluvan myöntäminen LL-1 alueen tapaiselle suunnittelutarvealueelle aiheuttaisi haittaa alueen käytön muulle järjestämiselle (MRL 137§). Kaavassa lentämiseen/ilmailuun osoitettu suunnitelma/alue on niin laaja-alaista, että rakentaminen alueelle vaatii yksityiskohtaisempaa säätelyä.

Dronetoiminnan ympäristövaikutuksia ei ole millään tavalla kaavassa arvioitu. Kaavaselostuksen mukaan suunnitellaan hyvin laajaa dronetoimintaa. Mitä tarkoitetaan maakulkuneuvojen testauksella? Miten on huomioitu pohjaveden suojaus erityisesti maakulkuneuvojen testauksessa

2.12.2020

---

pohjavesialueella? Dronetoiminnasta ja maakulkuneuvojen testauksesta ja toiminnan laajuudesta vaaditaan yksityiskohtaisempaa selitystä ja arviota toimintojen vaikutuksista ympäristöön.

Kaavaselostuksesta eikä kaavamerkinnästä käy ilmi onko LL-2-alue asemakaavalla toteutettava.

Mitä tarkoitetaan urheiluun ja virkistykseen liittyvillä palvelukonsepteilla P-2-alueella, jotka voivat edellyttää suurta pinta-alavarausta, jonka lisäksi alueeseen kuuluu mahdolliset suoja-viheralueet ym. Suunnitellaanko alueelle moottoriurheilukeskusta?

Kaavakartasta ei selkeästi käy kuinka suuren alueen LL -merkintä kattaa. Ei myöskään selviä miten LL eroaa LL-I alueesta. Mitä rakennuksia alueelle tulee? Toteutetaanko se asemakaavalla?

### 3.3.8 Jääviiskysymykset

Kunnanvaltuutettu Erkki Huhtinen osallistui päätöksentekoon koskien päätöstä hyväksyä Pyhtään kirkonkylän osayleiskaava kunnan valtuuston kokouksessa 27.4.2020. Osayleiskaavaan liitettiin jälkikäteen Valtatie 7:sta etelään oleva n 650 ha:n alue, joka käsittää laajan suunnitteilla olevan lento-/ilmailutoiminnan alueen.

Lentopaikan hankkeen vetäjä haki rakennuslupaa 1.10.2018 kolmelle kalustohallille, jotka sijaitsevat LL-1 alueella kaavassa. Pyhtään kunnan valvontajaosto myönsi luvan 1.10.2018. Asian käsittely on kesken KHO:ssa.

Redstone Aero Oy:n kalustohallien rakennuslupahakemuksessa 12.9.2018 kalustohallien LVI-suunnittelijana on toiminut LVI-Suunnittelu Huhtinen & Karjalainen Oy: Poikkeuksellisen vaativan kiinteistön vesi- ja viemärlaitteiston suunnittelu (uudisrakentaminen). Onko kunnanvaltuutettu Erkki Huhtinen ollut jäävi päättämään Pyhtään kirkonkylän osayleiskaavasta viitaten edellä olevaan?

### 3.3.9 MRL 9§

Mielestämme Pyhtään kirkonkylän osayleiskaavassa ei ole huomioitu MRL 9§:n siitä, että kaavan tulee perustua kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin erityisesti myöhemmin kaavaan liitetyn lento-/ilmailutoiminnan alueelta.

Mikäli kyseinen alue toteutuu tehtyjen suunnitelmien mukaan Pyhtään vahvat arvot, upea merellinen luonto, rauhallisuus, Kymijoen kulttuurihistorialliset arvot, Natura tulevat kärsimään. Pyhtästä tulee lentokenttäpitäjä, jota ohjaa kaikessa ilmailun määräykset. Suunnitelmassa ei ole kyse pienestä paikallisesta lentopaikasta vaan erittäin laajasta ilmailuun ja maa-ajoneuvojen testaukseen, dronetoimintaan ja mahdollisesti moottoriurheiluun liittyvistä hankkeista.

Lisäksi kaavaselostuksessa on maininta, että aluetta tulevat käyttämään mm. puolustusvoimat ja rajavartiolaitos. Selvitys siitä, mitä tämä tarkoittaa, puuttuu. Äänitasomallinnuksessa ei testattu helikoptereita ei moottoriturbiinikoneita.

Kaavasta puuttuu riittävät vaikutustenarviot usealta eri osa-alueelta. Vaadimme, että Pyhtään kunnanvaltuuston päätös Pyhtään kirkonkylän osayleiskaavan hyväksymisestä pitää kumota koskien erityisesti suunnitteilla olevan lentotoiminnan/ilmailun alueen riittämättömien vaikutusten arvion vuoksi.

Lisäksi vaadimme päätöksen kumoamista, koska voimassa olevassa maakuntakaavassa ei ole lentopaikan merkintää.

2.12.2020

---

### 3.4 Pyhtään kunnan vastine

#### 3.4.1 Maakuntakaavoitus

MRL 39 § 1 mom. käsittelee maakuntakaavan huomioon ottamista yleiskaavaa laadittaessa. Pyhtään Kirkonkylän osayleiskaavan päivitys sijoittuu Kymenlaakson maakuntaan, jossa voimassa ovat seuraavat Kymenlaakson vaihemaakuntakaavat; Taajamat ja niiden ympäristöt (vahvistettu 28.5.2008 ja 18.1.2010); Maaseutu ja luonto (vahvistettu 14.12.2010); Energiavaihemaakuntakaava (vahvistettu 10.4.2014); Kauppa ja merialue (vahvistettu 26.11.2014). Voimassa olevien maakuntakaavojen merkinnät suunnittelualueella liittyvät mm. taajamatoimintoihin, maa- ja metsätalouteen, kulttuuriympäristön ja rakennuskulttuurin vaalimiseen ja suojeluun, pohjaveteen sekä matkailuun ja virkistykseen. Suunnittelualueutta koskevaa maakuntakaavoitusta on esitetty osayleiskaavan kaavaselostuksessa kappaleessa 3.11.1.

Osayleiskaavan laadinnan aikana maakunnassa on ollut käynnissä Kymenlaakson kokonaismaakuntakaavan 2040 laadinta. Maakuntakaavaehdotus on ollut ehdotuksena nähtävillä keväällä 2020 ja maakuntakaava on hyväksytty maakuntavaltuustossa 15.6.2020. Hyväksytyssä maakuntakaavassa mm. Pyhtään kirkonkylän taajama-alueita on supistettu käsittämään VT 7 pohjoispuoli, VT 7 eteläpuolelle on osoitettu lentopaikan kohdemerkintä sekä Pyhtään lentopaikkaan liittyvän työpaikka-alueen kohdemerkintä. LL-kohdemerkinnän määräys on: Merkinnällä osoitetaan lentotoiminnoille varattu alue. Alueella on voimassa MRL 33 § mukainen rakentamisrajoitus. Suunnittelumääräys: Lentoliikenteen alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja käytön toteuttamisessa tulee ehkäistä merkittävät ympäristöhaitat teknisin ja toiminnallisoin ratkaisuin. Erityistä huomiota on kiinnitettävä asutukseen, luontoon sekä pohjaveteen kohdistuvien haittojen ehkäisemiseen. Maakuntakaavan 2040 kaavaselostuksessa s. 43 todetaan seuraavaa: ”Lentoliikenteen alueena osoitetaan vain Utin lentokenttä, Kymin ja Pyhtään lentopaikkoihin käytetään kohdemerkintää. Kymenlaakson muiden lentopaikkojen ominaisuudet eivät tällä hetkellä täytä maakunnallisen tarkastelun kriteereitä, vaan ovat vaikutuksiltaan ja toiminnan luonteeltaan enemmän paikallisia.”

Huomioiden maakuntakaavoituksen ajallisesti pitkät suunnitteluprosessit, maakuntakaavan 2040 hyväksymispäätös 15.6.2020 sekä osayleiskaava-alueelle kohdistuvat merkinnät ja määräykset Pyhtään kunta katsoo, että Kirkonkylän osayleiskaavan päivitys on kokonaisuudessaan huomionnut maakuntakaavoituksen suunnittelutilanteen yleiskaavan laadinnan yhteydessä MRL:n edellyttämällä tavalla.

#### 3.4.2 Kaavaselostuksessa on käytetty termiä ”olemassa oleva lentopaikka” perusteettomasti

Kaavaselostuksessa on käytetty kyseistä kuvausta lentopaikasta, joka on rakennettu myönnetyn ympäristöluvan perusteella, ympäristöviranomaisen myönnettyä ympäristöluvan mukaiselle toiminnalle mahdollisuuden alkaa muutoksenhausta huolimatta. Kaavaselostuksessa käytetty kuvaus ei ole sellainen syy, jonka perusteella voitaisiin katsoa yleiskaavan tai sen ratkaisujen olevan lainvastaisia.

#### 3.4.3 Vaikutukset ympäristöön ei ole arvioitu riittävästi

Pyhtään kirkonkylän osayleiskaavoitusta varten on laadittu luontoselvitys. Luontoselvityksessä on kuvattu selvitysalueita, käytettyjä menetelmiä ja lähtötietoja, epävarmuustekijät, luonnon nykytila sekä annettu suosituksia osayleiskaavoitukselle. Luontoselvityksen suosituksia on osayleiskaavassa noudatettu ja ne on merkitty asianmukaisesti kaavaan. Kaavaselostuksessa on kuvattu luonnonympäristön nykytilaa kappaleessa 3: Suunnittelun lähtökohdat ja kaavan vaikutukset on arvioitu kappaleessa 6: Osayleiskaavan vaikutukset.

2.12.2020

---

Kaava-alueella on kartoitettu:

- kasvillisuus ja luontotyytit 24.4., 26.6., 15.8.2017 sekä kaava-alueeseen myöhemmin lisätyt itä-osat 31.7.2018
- lepakot päiväsaikaan tehdyllä maastokäynnillä 26.6.2017 sekä samana iltana ja yönä tehdyllä yhden yön detektorikartoituksella samoille alueille.
- liito-oravat 24.4.2017 ennalta karttatarkastelun perusteella rajatuille, potentiaalisille alueille
- Muiden luontodirektiivin liitteen IV lajien (mm. saukko, kirjoverkkoperhonen ja sudenkorennot) sekä uhanalaisten lajien osalta on maastotöiden yhteydessä tarkasteltu niille soveltuvien elinympäristöjen esiintymistä selvitysalueilla (ns. esiintymispotentiaalin tarkastelu).
- Pesimälinnustoa ja alueella esiintyvää muuta eläimistöä on havainnoitu kaikkien maastotöiden yhteydessä ajankohdan sallimalla tarkkuudella.

Osayleiskaavan liitteenä on ollut lentopaikan ympäristölupaa varten laadittu vaikutustenarviointiraportti Natura-alueisiin, luontoarvoihin ja pohjaveteen kohdistuvista vaikutuksista. Tässä raportissa on kuvattu selvitysalueita, käytettyjä menetelmiä ja lähtötietoja, luonnon nykytila ja luontokohteet sekä pohjavesialuetta ja laadittua vaikutustenarviointia lentopaikkaan liittyen. Tämän raportin osalta on todettu lähtötietoina käytetty alueelle runsaasti tehtyjä maastoselvityksiä 2012-2014, joiden nykytila on tarkastettu 24.4.2017.

Osayleiskaavaa varten tehdyt luontoselvitykset on laadittu asianmukaisesti FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy:n biologi FM Tiina Mäkelän toimesta. Selvitykset on laadittu ja raportoitu asianmukaisesti ja viranomaisohjeiden ja -suositusten mukaisesti.

Lentotoiminta LL-1 ja LL-2-alueilla ratkaistaan ympäristölupaprosessien kautta, jonka yhteydessä myös arvioidaan suunnitellun toiminnan vaikutukset ympäristöön.

Osayleiskaava perustuu sen merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin. Osayleiskaavan vaikutuksia on selvitetty kaavan tehtävä ja tarkoitus huomioiden.

#### 3.4.4 Ampumaradan sijainti

Osayleiskaavassa on osoitettu olemassa oleva ampumarata EA-merkinnällä. Toiminnan jatkumisesta päätetään ympäristölupaprosessissa. Osayleiskaavan ratkaisussa ja niiden perusteluissa (kappale 5) sekä osayleiskaavan vaikutustenarvioinnissa (kappale 6) on käsitelty ampumarata osayleiskaavan tehtävä ja tarkoitus huomioiden.

Erilaiset toimintakuvaukset ja ohjeistukset ym., joita valittaja nostaa esille, eivät kuulu osayleiskaavan yhteydessä laadittaviin selvityksiin.

#### 3.4.5 Melu

Osayleiskaavassa on huomioitu suunnittelualueen nykytilanteen melutilanne sekä kaavakartalla osoitettu melulähteiden melualueet. Kaavaselvityksen vaikutustenarvioinnissa on meluselvityksiin perustuen todettu, että tie- ja lentoliikenteen osalta melun ohjearvot alittuvat asumiselle tarkoitettujen alueiden osalta ja myös luonnonsuojelualueiden osalta. Nykyisellään ampumarata aiheuttaa melua muutamille yksittäisille vakituisille asukkaille ja loma-asukkaille. Kaavassa on osoitettu laaditun meluntorjuntatarkastelun (versio 1) mukaisesti 60 dB ja 65 dB melualueet. Mikäli meluntorjunta

---

2.12.2020

toteutetaan jomman kumman tarkastelun mukaisesti, ei ampumapaikan melusta aiheudu haittaa va-  
kituisille, eikä loma-asukkaille.

Osayleiskaavassa on selvitetty alueen nykyisten toimintojen melulähteet sekä niiden vaikutukset mel-  
lulle herkille kohteille, kuten asumiselle ja luonnonsuojelualueille, eikä melutasojen ole todettu ylit-  
tävän ohjearvoja.

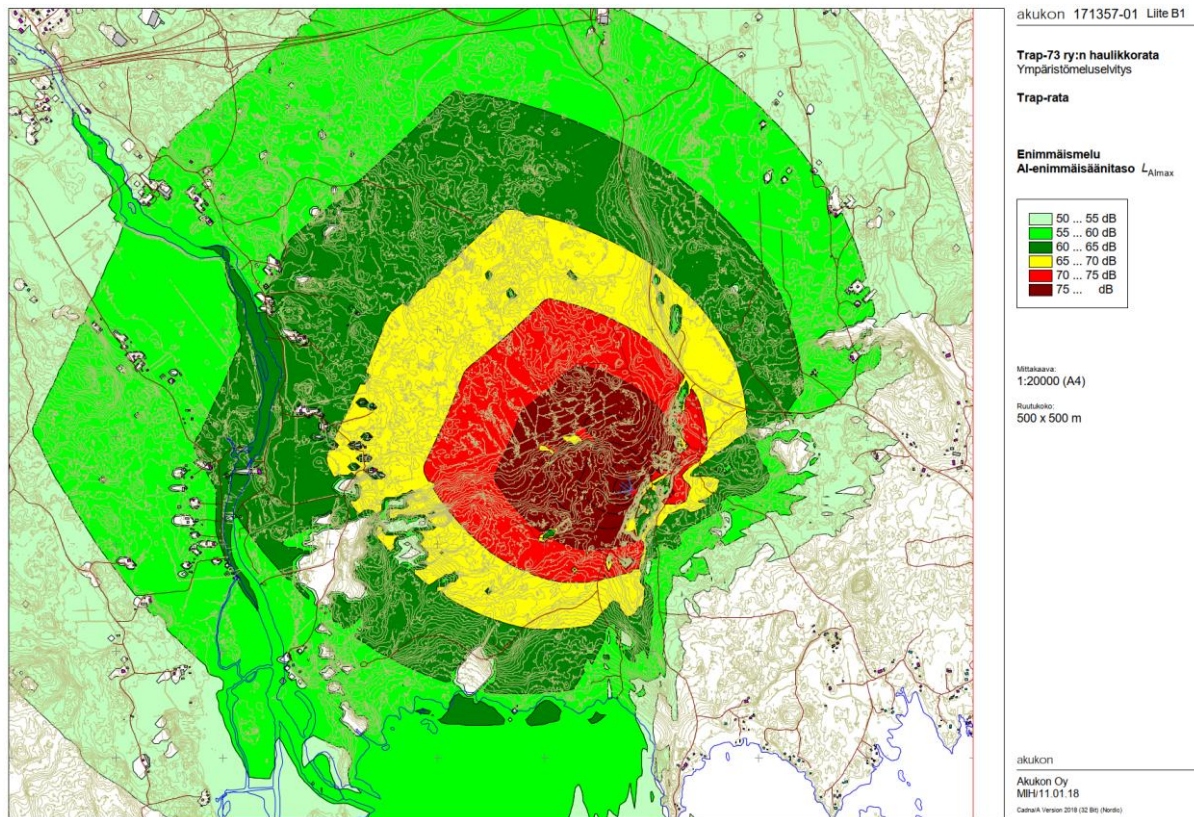
Lentopaikan ympäristölupaa varten laaditussa melumallinnuksessa on suurimmillaan esitetty 250  
lentoa / päivässä skenaarion aiheuttamat melutasot ympäristölle. Alla olevassa kuvaotteesta on esi-  
tetty melualue ja kuvaan on lisätty punainen ympyrä, joka havainnollistaa ampumaradan sijaintia.  
Alue, jolla LAeq (7-22) 50 dB raja ylittyy, on vaalean sininen.

Alla olevassa kuvassa on osoitettu haulikkoradan ympäristölupahakemuksen mukainen enimmäis-  
melu nykytilanteessa. Haulikkoradan osalta on käynnissä ympäristöluvan hakuprosessi, jonka yhtey-  
dessä on tehty myös meluntorjuntasuunnitelma.

Osayleiskaavan vaikutustenarvioinnin yhteydessä on arvioitu meluvaikutukset. Natura-alueelle koh-  
distuva melu, joka aiheutuu lentotoiminnasta, ei ulotu lähelle asutusta, Natura-aluetta tai luonnon-  
suojelualuetta eikä lentomelun voida katsoa aiheuttavan yhteismeluvaikutuksia ampumaradan  
kanssa kyseisille luonnonsuojelualueille tai asutukselle.



2.12.2020



P-2-alueen sekä LL-2-alueen asemakaavoituksen tai mahdollisesti toiminnan edellyttäessä ympäristölupaa, selvitetään toiminnan aiheuttamat melutasot sekä sen vaikutukset lähiympäristöön suunnittelujärjestelmän suunnittelutasojen mukaisesti.

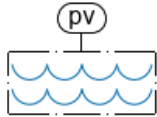
Pyhtään kunta korostaa, että yleiskaavan kaavamerkintä ei itsessään mahdollista alueelle haetun ja myönnetyn ympäristöluvan mukaista laajempaa lentotoimintaa tai pitempää kiitotietä, vaan yleiskaavan kautta Pyhtään kunta osoittaa mahdolliselle toiminnalle soveltuvaksi arvioimansa maa-alueet. Yleiskaavalla ei mahdollisteta alueelle rakennettavan pitempää kiitotietä eikä myöskään poikittaista kiitotietä LL-2-alueelle. Alueen mahdollista lentotoimintaa ohjataan muiden asiaankuuluvien lupaprosessien kautta. Yleiskaavan tarkoituksena ei ole ottaa kantaa lentotoiminnan laajuuteen tai käytettäviin konetyyppeihin, vaan ohjata toiminnan sijoittumista suhteessa alueen muuhun maankäyttöön. Lentotoimintaan osoitettujen aluevarausten pinta-ala ei ole suoraan verrannollinen toiminnan laajuuteen, koska lentotoiminta itsessään asettaa erilaisin suojavyöhykkein rajoituksia maa-alueen rakentamisen määrälle.

### 3.4.6 Pohjavesi

Osayleiskaavassa on huomioitu Korkiaharjun pohjavesialue asianmukaisesti osayleiskaavoituksen vaikutustenarvioinnissa sekä osayleiskaavan määräyksissä. Myös Korkeaharjun pohjavedenottamon kaukosuojavyöhyke on osoitettu kaavassa ja suojelupäätöstä avattu selostuksessa. Kaavalla ei ole vaikutusta olemassa olevaan suojelupäätökseen. Pohjavedenottamon toiminta pystytään turvaamaan kaukosuojavyöhykkeelle osoitetun LL-1 alueen toimintoja toteutettaessa Korkiaharjun vedenottamon suojelusuunnitelman ja lentopaikkatoiminnan ympäristöluvan ehtojen mukaisesti.

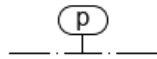
2.12.2020

Osayleiskaavassa on pohjavesistä määrätty seuraavasti:



**TÄRKEÄ TAI VEDENHANKINTAAN SOVELTUVA POHJAVESIALUE.**

Pohjavesialueella tapahtuvaa toimintaa ja rakentamista rajoittaa pohjaveden pilaamiskielto YSL 17 §, maaperän pilaamiskielto YSL 16 § ja VL 3 luvun 2 § vesitaloushankkeen yleinen luvanvaraisuus. Alueen suunnittelussa tulee varmistaa, että pohjaveden laatu ja määrällinen tila ei heikenny.



**POHJAVEDEN OTTAMON KAUKOSUOJAVYÖHYKE.**

Alueen tarkemmassa suunnittelussa ja maankäytössä tulee huomioida vedenottamon suoja-aluepäätös.

Osayleiskaavassa on huomioitu pohjavesialue MRL 9§ sekä MRL 39§ sisältövaatimusten mukaisesti osayleiskaavan tehtävä ja tarkoitus huomioiden.

### 3.4.7 Kaavamerkinnät

Pyhtään kirkonkylän osayleiskaavan päivityksessä on lentoliikenteeseen liittyen osoitettu seuraavat merkinnät ja määräykset:

- LL-1: LENTOLIIKENTEEN JA SIIHEN LIITTYVIEN TOIMINTOJEN ALUE. Alueella sijaitsee lentokoneiden liikennealue. Alueelle voidaan rakentaa lentoliikennettä palvelevia rakennuksia, rakenteita ja muita toiminnan edellyttämiä alueita. Alueella voidaan myös toteuttaa tarpeelliset liikennealueet, alueen toimintoihin liittyviä yhdyskuntateknisen huollon alueita sekä palvelu- ja toimistotiloja. Ennen rakennusluvan myöntämistä on alueella laadittava tarkempi yleissuunnitelma maankäytöstä.
- Yleisissä määräyksissä LL-1-alueita koskien: MRL 44 §:n mukaisesti rakennuslupa voidaan myöntää suoraan yleiskaavan perusteella LL-1 -alueella.
- LL: LENTOTOIMINTAAN LIITTYVIEN RAKENNUSTEN RAKENNUSALUE.
- pv: TÄRKEÄ TAI VEDENHANKINTAAN SOVELTUVA POHJAVESIALUE. Pohjavesialueella tapahtuvaa toimintaa ja rakentamista rajoittaa pohjaveden pilaamiskielto YSL 17 §, maaperän pilaamiskielto YSL 16 § ja VL 3 luvun 2 § vesitaloushankkeen yleinen luvanvaraisuus. Alueen suunnittelussa tulee varmistaa, että pohjaveden laatu ja määrällinen tila ei heikenny.
- db: MELUALUE. Likimääräinen melualue. Mikäli alueelle suunnitellaan sijoitettavaksi uusia melulle herkkiä toimintoja, tulee asemakaavoituksessa tai rakennussuunnittelussa ottaa huomioon melun torjunta siten, että valtioneuvoston päätöksen mukaiset ohjeet eivät ylitä sisätiloissa eikä oleskeluun tarkoitetuilla ulko- ja leikkialueilla.
- p: POHJAVEDEN OTTAMON KAUKOSUOJAVYÖHYKE. Alueen tarkemmassa suunnittelussa ja maankäytössä tulee huomioida vedenottamon suoja-aluepäätös.

Osayleiskaavan LL-1-alue kattaa Kirkkotien länsipuolelle sijoittuvan osan kiinteistöstä 624-404-53-126, jolla on lentopaikan rakennuslupa (2.10.2017, Traficom) ja lentopaikan pitolupa (8.2.2019, Traficom). Ympäristölupa on kirjoitushetkellä (27.11.2020) edelleen korkeimman hallinto-oikeuden käsittelyssä. Ympäristöluvan mukainen toiminta on ympäristölupapäätöksen mukaisesti aloitettu muutoksenhausta huolimatta (YSL 527/2014 199§).

MRL 44 § säädetään seuraavasti:

2.12.2020

*Rakennuslupa rakennuksen rakentamiseen voidaan 137 §:n 1 momentissa säädetyn estämättä myöntää, jos oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa on erityisesti määrätty kaavan tai sen osan käyttämisestä rakennusluvun myöntämisen perusteena. Määräys ei voi koskea aluetta, jolla maankäytön ohjaustarve edellyttää asemakaavan laatimista. Edellytyksenä on lisäksi, että yleiskaava ohjaa riittävästi rakentamista ja muuta maankäyttöä kyseisellä alueella.*

Hallituksen esityksen HE2512016 vp perusteluissa on arvioitu MRL 44 § tehtyä muutosta (2017). Lainmuutosten tavoitteena on ollut vähentää kaavoitukseen ja rakentamiseen liittyvää sääntelyä, lisätä rakentamismahdollisuuksia sekä edistää elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja toimivan kilpailun kehittymistä. Lakimuutoksen perusteluissa on pyritty laajentamaan 44 § käyttöä asuinrakentamisesta kyläalueilla koskemaan myös työpaikka- ja palvelurakentamista, joka mittakaavaltaan ja ympäristövaikutuksiltaan soveltuu maaseudulle. Lakimuutoksen myötä poistui myös vanha kyläalueeseen liittyvä vaatimus. Perusteluissa nostetaan esille, että tämän pykälän ulkopuolelle rajataan esim. *kerrostalorakentamisen, tiiviisti ja tehokkaasti toteutettavat pientaloalueet sekä kunnallistekniikan ja liikennejärjestelyjen toteuttamisen kannalta vaikutuksiltaan merkittävämmän työpaikka- ja palvelurakentamisen.*

Tässä tapauksessa MRL 44§ perusteella mahdollistettava, lentopaikan toimintaan liittyvä rakentaminen ei voida rinnastaa perusteluissa todettuun tiiviiseen rakentamiseen. Käytännössä MRL 44 § perusteella LL-1-alueella mahdollistettava rakentaminen on lentopaikan toimintaa palvelevat välttämättömät rakennukset.

Seuraavaan perustuen Pyhtään kunnan kanta on, että kyseisellä LL-1-alueella täyttyvät MRL:n 44 § käytön edellytykset:

- 4) *Oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa on erityisesti määrätty kaavan tai sen osan käyttämisestä rakennusluvun myöntämisen perusteena*
  - Osayleiskaavan yleisissä määräyksissä määrätään yleiskaavan käyttämisestä rakennusluvun myöntämisen perusteena
- 5) *Määräys ei voi koskea aluetta, jolla maankäytön ohjaustarve edellyttää asemakaavan laatimista*
  - Asemakaava on alueiden yksityiskohtaista järjestämistä varten. LL-1-alue sijoittuu Pyhtään Kirkonkylällä E-18 moottoritien eteläpuolelle alueelle, jota ympäröi metsätalousalueet. Kirkonkylän taajama sijoittuu E 18 pohjoispuolelle. Lentopaikan edellyttämä rakentaminen koostuu lentokoneiden kalustosuojista, joiden rakentaminen ei voida katsoa edellyttävän asemakaavoituksen tarkkuudella olevaa alueen toimintojen järjestämistä. Lentokoneiden kalustosuojat sekä näiden yhteyteen mahdollisesti rakennettava pienimuotoinen työpaikka- ja palvelurakentaminen ei voida katsoa olevan mittakaavaltaan tai ympäristövaikutuksiltaan suurempia kuin esim. maa- ja metsätalouteen linkittyvä, vastaava rakentaminen. Alue on liikenteellisesti erittäin hyvin saavutettavissa olemassa olevaa tiestöä pitkin nykytilanteessa.
- 6) *Edellytyksenä on lisäksi, että yleiskaava ohjaa riittävästi rakentamista ja muuta maankäyttöä kyseisellä alueella*
  - LL-1-määräyksessä todetaan, että alueelle on laadittava yleissuunnitelma alueen maankäytöstä rakennusluvun yhteydessä. Määräyksessä todetaan myös, että alueelle voidaan



2.12.2020

---

rakentaa lentoliikennettä palvelevia rakennuksia, alueen toimintoihin liittyviä yhdyskuntateknisen huollon alueita sekä palvelu- ja toimistotiloja.

- LL-osa-aluemerkinnällä on osoitettu lentotoimintaan liittyvien rakennusten alue, eli alue, jolle on mahdollista rakentaa. Tämän alueen rajauksessa on mm. huomioitu rakentamisen osalta riittävät etäisyydet kiitotiestä alueen turvallisuus huomioiden.
- Yleiskaavan yleisissä määräyksissä on lisäksi määrätty jäteveden käsittelystä: Jäteveden käsittelyssä tulee noudattaa kulloinkin voimassa olevaa talousvesien käsittelystä annettua valtioneuvoston asetusta, joka koskee vesihuoltolaitosten viemäriverkoston ulkopuolisia alueita. Asemakaava-alueiden ulkopuolelle rakennettaessa on rakennusluvan hakemisen yhteydessä esitettävä jätevesien käsittelyä koskeva suunnitelma.

Näiden osayleiskaavan merkintöjen ja määräysten lisäksi alueen rakentamisen määrää ohjaa välillisesti alueen ympäristön erityispiirteet sekä alueelle sijoittuva lentotoiminta. Lentotoiminta itsessään rajoittaa etäisyyksiä kiitotien ja mahdollisen muun rakentamisen välille, kuten kaavaselostuksen kapaleessa 5.3 on selvitetty.

Näin ollen yleiskaavalla on ohjattu alueen rakentamisen laajuutta sellaisella tavalla, että sitä ei voida katsoa muodostuvan niin merkittäväksi, ettei MRL 44§ mukainen rakennuslupamenettely soveltuisi alueelle rakennettaville lentokoneiden kalustosuojille tai pienimittakaavaiselle palvelu- ja työpaikkarakentamiselle. Kunta katsoo, että MRL 44§ mukainen suoraan yleiskaavan perusteella myönnettävä rakennuslupa on maankäytön ohjauksessa oikea työkalu, kun huomioidaan pykälän edellyttämät ehdot sekä 2017 lakimuutoksen perusteluasiakirjoissa esille nostetut perusteet. Nykyisen ympäristöluvan toiminnan laajuuden edellyttämät rakennukset ovat luonteeltaan sellaiset, että niiden ei voida katsoa edellyttävän asemakaavan tarkkuudella laadittavaa maankäytön suunnitelmaa.

Osayleiskaavan lentotoimintaan osoitetut alueet sijoittuvat metsätalousalueelle riittävällä etäisyydellä Kirkonkylän taajamasta sekä muista herkistä kohteista. LL-1-alueen pinta-alan laajuus ei ole suoraan verrannollinen lentotoiminnan laajuuteen, jota ohjaa ympäristölupa. MRL 44 § käytön mahdollisuus LL-1-alueella ei myöskään mahdollista alueelle rakennettavan mitä tahansa, vaan haetun rakennusluvan MRL 44 § mukaisuus arvioidaan rakennusluvan käsittelyn yhteydessä.

Asemakaavan edellyttäminen LL-2-alueelle riippuu alueelle suunniteltavasta toiminnasta. MRL 50§ perusteella asemakaava laaditaan alueiden käytön yksityiskohtaista järjestämistä, rakentamista ja kehittämistä varten. Jos alueelle sijoittuva toiminta on laadultaan sellainen, että se edellyttää ympäristölupaa, tulee toiminnan vaikutukset selvittää ympäristölupaprosessissa tai muussa tarvittavassa lupaprosessissa. Kauko-ohjatun ilma-aluksen käyttäjän on ilmoitettava toiminnastaan Traficomille ennen toiminnan aloittamista. Ilmoitus on annettava ennen ensimmäistä ilma-aluksen käyttämistä ja tiedot on pidettävä ajan tasalla. EU:n droneasetusta (EU) 2019/947 aletaan soveltaa Suomessa asetuksessa olevien siirtymäaikojen mukaisesti 31.12.2020. Lähes kaikkia käyttäjiä ja kauko-ohjaajia tulee koskemaan heti sovellettavaksi tulosta alkaen rekisteröintivelvollisuus ja velvollisuus noudattaa UAS ilmatilavyöhykkeitä. Droneasetuksessa ohjataan tarkasti kyseistä toimintaa sekä sen lupamenettelyä.

P-2-alueen osalta on yleiskaavassa määrätty alueen päämaankäyttötarkoitus. Alue tulee toteuttaa asemakaavalla.

LL-merkintä on osa-aluemerkintä LL-1-alueen sisällä. LL-alue osoittaa lentotoimintaan liittyvien rakennusten rakennusalueen.

2.12.2020

---

### 3.4.8 Jääviyskysymykset

Valituksessa esitettyjen seikkojen perusteella ei voida katsoa aiheutuvan sellaista suoraa tai välillistä taloudellista hyötyä osayleiskaavan hyväksymisestä, että se olisi jääviysperuste, jonka johdosta osayleiskaava ei olisi hyväksytty lainmukaisin menettelyin.

### 3.4.9 MRL 9§

Pyhtään kunta toteaa, että edellä esitetyn perusteella on perusteltu Pyhtään kirkonkylän osayleiskaavan laatimisen olleen MRL 9§ mukaisesti osayleiskaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunniteluun perustuva ja tämä on todettu osayleiskaavan tehtävä ja tarkoitus huomioiden laadittujen selvitysten ja vaikutustenarviointien kautta. Osayleiskaavakartalla on asianmukaisin määräyksin ja ratkaisuin ohjattu alueen maankäyttöä yleiskaavan edellyttämällä tavalla niin kokonaisuutta arvioiden että LL-1-alueen suoraan rakentamista ohjaavien pykälien edellyttämällä tavalla. Osayleiskaava täyttää MRL 39 § sille asettamat sisältövaatimukset.

## 4 LOPPUPÄÄTELMÄT

Pyhtään kirkonkylän osayleiskaavan päivityksen osalta on syntynyt väärä käsityksiä siitä, että yleiskaavassa osoitetun aluevarauksen pinta-alan laajuus olisi suoraan verrannollinen alueelle sijoittuvan toiminnan laajuuteen, määrään tai tyyppiin, kun toiminta on ympäristöluvan alaista. Lentotoiminnan vaikutuksia, sen laajennusmahdollisuuksia ja ympäristön toiminnalle asettamia rajoituksia tulee selvittää asianmukaisessa ympäristölupaprosessissa, jos toimintaa on tarkoitus laajentaa. Osayleiskaavan yhteydessä on arvioitu vaikutuksia alueen nykyisen toiminnan mukaisen ympäristöluvan perusteella, jolla ei ole todettu olevan mitään sellaisia vaikutuksia, joiden perusteella toiminta ei soveltuisi kyseiselle alueelle.

Suomessa on toiminnassa useita lentopaikkoja ja pienempiä lentokenttiä, joiden rakentamista ei ole ohjattu asemakaavoituksella, vaan suoraan lentotoimintaan liittyvien lupaprosessien kautta. Pyhtään kirkonkylän eteläpuoleinen alue, jolle osayleiskaavassa on osoitettu lentotoimintaan ja ilmailutoimintaan liittyviä alueita, ei omaa mitään sellaisia erityispiirteitä, joiden perusteella olisi osayleiskaavan yhteydessä laadituissa selvityksissä tai vaikutustenarvioinnissa voitu todeta, ettei kyseinen toiminta olisi alueelle soveltuva.

MRL 44§ mukaisesti, LL-1-alueen LL-osa-alueen sisälle mahdollistettava rakentaminen on lentokoneiden kalustosuojien kaltaiset rakennukset sekä pienimuotoinen, alueelle tarpeellinen työpaikka- tai palvelurakentaminen. LL-rakentamisalueen rajauksessa on huomioitu alue, jolle lentotoiminta huomioiden on turvallista rakentaa. MRL 44§:llä mahdollistettava rakentaminen on rinnastettavissa maaseudulle sopivaan rakentamiseen. Rakennuslupahakemuksen yhteydessä arvioidaan haetun rakennusluvan MRL 44 pykälän mukaisuus.

Pyhtään kunta toteaa yllä olevien perusteluiden myötä, että Pyhtään kirkonkylän osayleiskaavan päivitys on laadittu MRL:n ja MRA:n mukaisesti huomioiden myös muut yleiskaavassa huomioitavat lait ja säädökset, eikä näin ollen ole sisällöltään lainvastainen. Pyhtään kunta pyytää Itä-Suomen hallinto-oikeutta hylkäämään kaavasta jätetyt valitukset perusteettomina ja saattamaan osayleiskaava lainvoimaan.