

## VESIVEHMAAN LENTOKENTÄN HALLIALUEEN ASEMAKAAVA ASIKKALAN KUNTA

Projekti **Vesivehmaan lentokentän hallialueen asemakaava**  
Projekti nro **1510063073**  
Asiakirjatyyppi **Vastineraportti, luonnosvaihe**  
Päivämäärä **23.2.2022**  
Laatija **Henna Leppänen**

### SISÄLTÖ

<b>1.</b>	<b>Lausunnot</b>	<b>1</b>
1.1	Hämeen ELY-keskus, 23.11.2021	1
1.2	Päijät-Sote, Ympäristöterveyskeskus 9.11.2021	5
1.3	Asikkalan vapaa-ajan asukkaat ry, 14.11.2021	6
1.4	Päijät-Hämeen lentokenttäasäätio, 15.11.2021	8
1.5	Tekninen lautakunta, 9.11.2021	12
1.6	Päijät-Hämeen pelastuslaitos, 19.11.2021	12
1.7	Lahti Energia, 19.11.2021	14
1.8	Lahden Museot, alueellinen vastuumuseo, 18.11.2021	14
1.9	Päijät-Hämeen liitto	15
1.10	Ympäristölautakunta 7.12.2021	15
<b>2.</b>	<b>Mielipiteet</b>	<b>18</b>
2.1	Mielipide 1	18
2.2	Mielipide 2	18

### 1. Lausunnot

#### 1.1 Hämeen ELY-keskus, 23.11.2021

##### Liikenne

Liikenneselvitystä tulee täydentää joukkoliikenteen sekä jalankulku- ja polkupyöräliikenteen osalta. Selvityksen lähtökohtana tulee olla laadittavana olevat maantien 313 tiesuunnitelmat suunnitteluaineistoinen.

Liikenneselvityksen perusteella tulee alustavasti osoittaa asemakaava alueelle kevytliikenneyhteydet 313 varrelle suunnitellulta jkp-tieltä sekä maantielle 313 tarpeelliset pysäkkijärjestelyt.

Maantien 313 tiesuunnitelmat otetaan mukaan kaavasunnittelun lähtöaineistoksi. Vuonna 2020 laadittua liikenneselvitystä ei ryhdytä päivittämään. Kaavoitettavalle alueelle on suunniteltu Asikkalan suunnasta kevyen liikenteen väylä Vääkysystä Vehkoontien kautta Lentotielle, josta kevyen liikenteen väylä on suunniteltu nyt laadittavassa maantien 313 tiesuunnitelmassa jatkettavaksi Heinolan rajalle asti. Kaava-alueelle ehdotusvaiheessa osoitettavalle katualueeseen on mahdollista sovittaa leveytensä puolesta myös kevyen liikenteen väylä. Asia ratkaistaan tarkemmin jatkosuunnittelun yhteydessä (katusuunnitelma). Kevyen liikenteen yhteys kaava-alueelta maantien 313 kevyen liikenteen väylälle on osoitettu tiesuunnitelmassa *Maantien 313 (Vääksy - Vierumäki) parantaminen rakentamalla kevyen liikenteen väylä välille Vehkoontie - Lentotie, tiesuunnitelma, Asikkala*.

Joukkoliikenteen pysäkkiä ei ole suunnittelualueen välittömässä läheisyydessä, eikä siihen myöskään ole suunnitteilla uutta pysäkkiä. Lähin joukkoliikenteen pysäkki on noin 500 metriä suunnittelualueesta itään Perlammintiellä ja 800 metriä suunnittelualueesta länteen Vesivehmaantien risteyksessä. Uusi toteutettava kevyen liikenteen väylä turvaa alueelle joukkoliikenteellä ja jalan saapuvien ihmisten turvallisuuden.

Lentokenttälueen toimivuuden ja turvallisuudet takaamiseksi myös suuremmissa yleisötilaisuuksissa on hyvä suunnitella ja toteuttaa suunnitteluaineistossa esitetyt alueen itäpuoliset liikenneyhteydet asemakaavan ensimmäisissä toteutusvaiheissa.

Sisäinen liikenne alueella on esitetty hoidattavaksi ajoyhteydellä ja ohjeellisilla ajoyhteyksillä. Kaavaselostukseen esitetään täydennettäväksi, miten ajoyhteyksien toteuttamis- ja ylläpitovastuu on tarkoitettu järjestää. Liikenteen osalta tulee varmistaa yhteyksien toimivuus ja riittävyys myös poikkeustilanteissa. Tontit tulisi ensisijaisesti liittää katuun.

Matkailu- ja tapahtumatoimintojen pysäköintialueiden riittävyys tulee varmistaa.

Kaavaluonnosta muutetaan ehdotusvaiheeseen siten, että ajoyhteydet osoitetaan kaduksi ja varmistetaan ohjeellisen tonttijaon mukaisten tonttien liitettävyyden katuverkkoon. Tämä selkeyttää toteuttamista ja ylläpitoa vastuiden näkökulmasta.

Itäpuolisten liikenneyhteyksien osalta kunta tekee sopimuksen yksityistien osakaskunnan kanssa sen ylläpidosta ja hoidosta lisääntyvän liikenteen takia. Itäpuolisen yhteyden toteuttaminen turvaa alueen liikenteellisen sujuvuuden myös poikkeustilanteissa. Kaava-alueelta osoitetaan ajoyhteys, jota kautta kaava-alueen liikenne yhdistyy itäpuolelle toteutettavalle tielle. Lisätään kaavaselostukseen maininta/kehutus ajoyhteyksien toteuttamisesta asemakaavan ensimmäisissä toteutusvaiheissa kohtaan *Asemakaavan toteuttaminen*.

Tapahtumien aikana pysäköintiä on mahdollista järjestää esimerkiksi lentokentän alueella, jossa paikoitustilaa on hyvin runsaasti. Pysäköintitilaa ei nähdä potentiaalisena ongelmana alueella suurissakaan yleisötilaisuuksissa. Ennen kaava-alueen rakentamista kokonaisuudessaan, on myös kaavan korttelialueilla tilaa väliaikaisille pysäköintijärjestelyille.

#### Pohjavesi

Kaavamuutoksen myötä polttoaineiden tankkauspiste siirtyy pohjavesialueen ulkopuolelle. Pohjaveden suojeleminen on otettu hyvin huomioon kaavamääräyksissä. Korjaamo- ja huoltotilojen (KTY-1, TV-1) tulee olla alustaltaan suojattuja, jotta maaperään ja pohjaveteen ei pääse haitta-aineita. Pohjavesitarkkailun tulee kattaa alueet, joihin kaavoitetaan pohjavedelle riskiä aiheuttavaa toimintaa.

Lisätään KTY-1 ja TV-1- korttelialueille määräys *”Korjaamo- ja huoltotilojen tulee olla alustaltaan suojattuja, jotta maaperään ja pohjaveteen ei pääse haitta-aineita”*. Pohjavesitarkkailun velvoite määritellään ympäristöluvassa, mikäli alueelle sijoittuva toiminta sellaista edellyttää.

Kortteliin 10 (KTY-1) on osoitettu ohjeellinen sijainti pienlentokoneiden polttoaineen jakeluasemalle. Polttoaineen jakeluasemalta on osoitettu ohjeellinen ajoyhteys itään, josta tulevaisuudessa on mahdollisuus järjestää ajoyhteys Onkisuontielle ja hoitaa polttoaineen jakelu sitä kautta ilman, että polttoaineen jakeluauto joutuu ajamaan koko alueen läpi. Pohjaveden suojeleminen näkökulmasta polttoaineen kuljetus läntisen katuyhteyden kautta lentokenttälueella kiertäen on tilapäisenäkin huono

ratkaisu. Polttoaineen kuljetusta palveleva yhteys esitetään otettavaksi mukaan nyt laadittavaa asemakaavaan.

Luonnosvaiheen kaavassa esitetystä poikkeavasti kortteliin 10 osoitetun polttoaineen jakelupisteen lisäksi myös vanha jakelupiste jatkaa toimintaansa alueella. Tämä täsmennetään kaavaselostukseen (*Korttelialueet/Kaavan vaikutukset*). Nykyisellä polttoaineen jakelupisteellä suoritetaan pohjaveden tarkkailua ympäristöluvan mukaisesti, ja lentobensiinisäiliö on sijoitettu suoja-altaaseen, johon mahtuu täyden säiliön tilavuus nestettä (20 m<sup>3</sup>). Polttoaineen kuljetus tulee kaavan toteutuessa hyvin todennäköisesti tapahtumaan luontevimman kulkuyhteyden kautta. Kaavaluonnoksessa osoitetut ajoyhteydet osoitetaan kaduksi, jolloin liikenneyhteys on kaavan toteuduttua asianmukainen ja turvallinen. Polttoaineen kuljetuksista kaava-alueella ei aiheudu sen suurempaa riskiä pohjavesialueelle kuin polttoaineen kuljetuksista esimerkiksi maantien 313 osuuksilla, jotka sijoittuvat pohjavesialueelle.

### Luonto

Vesivehmaan lentokenttöalueelta ja sen ympäristöstä on tiedossa useiden uhanalaisten ja silmälläpidettävien putkilokasvien ja hyönteisten esiintymisestä. Asemakaava luonnokseen on liitetty kaava-alueetta koskeva luontoselvitys (Vesivehmaan lentokenttöalueen luontoselvitys, Ramboll, 29.6.2020). Selvityksessä keskityttiin erityisesti rauhoitetun ja vaarantuneeksi luokitellun kangasvuokon esiintymiseen ja potentiaalisiin kasvuympäristöihin. Luontoselvityksen maastokäynnillä kangasvuokkoa löydettiin vain Paimenmäen etelärinteestä, joka ei kuulu kaavaluonnoksen mukaiseen alueeseen. Kasvupaikka on suurelta osin kasvamassa umpeen metsänhakkuiden jälkeisen heinittymisen ja pensoittumisen takia. Potentiaalisia kasvupaikkoja on luontoselvityksen mukaan myös lentokentän itä-, etelä- ja länsipuolella. Myös itäosaan on tehty runsaasti tuoreita ajouria ja toteutettu laajoja päätehakkuita, joiden alle osa kasvupaikoista on jäänyt. Selvityksessä todetaan, että kaikkia selvitysalueen kangasvuokkokasvustoja ei todennäköisesti havaittu, mikä pitäneeikin paikkaansa, koska suurella alueella tehtiin maastotöitä vain yhtenä päivänä ja tehdyt hakkuut vaikeuttivat kartoitusta. Kaavaluonnoksessa on rajattu luo-1-merkinnällä ennestään tiedossa olevat kangasvuokon kasvupaikat lentokentän itäpuolella. Lisäksi kaavoitettavalta alueelta on tiedossa kaksi melko tuoretta kangasvuokoesiintymää, jotka tulee myös rajata luo-1-merkinnöin; TV-1-alueella olemassa olevan hallin eteläpuolella sekä eteläisemmän luo-2- alueen eteläpuolella tien varressa.

Luontoselvityksessä mainittujen itäosan hakkuiden alle on todennäköisesti jäänyt kangasvuokon mahdollisia kasvupaikkoja. Nämä EV-alueella sijaitsevat alueet tulee ensisijaisesti tarkistaa tulevana keväänä kukinta aikaan ja rajata kaavaan luo-1-merkinnällä, jollei selvityksessä hakkuiden alle jääneellä alueella tarkoiteta jo luo-1-alueeksi osoitettua aluetta. Joka tapauksessa EV-alueelle esitetään täydennettäväksi määräys, jossa todetaan alueen olevan kangasvuokolle soveliasta aluetta, ja ennen alueella tehtäviä toimenpiteitä tulee olla käytettävissä ajantasainen tieto kangasvuokon esiintymistä, jotka tulee ottaa huomioon ja hoitaa luo-1- merkinnän tasoisesti.

*Lajitiedon sensitiivisyyden vuoksi kangasvuokkohavaintoja ei merkitä kaavaan suoraan luo-1 -merkinnällä. TV-1-alueen ja EV-alueen merkintään lisätään /s-indeksi; "Alue on kangasvuokolle soveltuvaa aluetta. Ennen alueella suoritettavia toimenpiteitä tulee varmistua siitä, ettei uhanalaiselle lajille aiheudu haittaa."*

Luo-1-merkinnän määräystä tulee täydentää kangasvuokon kasvupaikkojen hoitamista koskevin määräyksin. Metsää tulee hoitaa jatkuvan kasvatuksen periaatteella siten, että alue pysyy riittävän valoisana kangasvuokolle. Luonnonhoidollisia puiden poistoja tehtäessä hakkuutähteet tulee siivota alueelta välittömästi. Edellä mainittu tulisi ottaa huomioon metsänkäytössä kaikilla kangasvuokon kasvupaikoilla alueen maankäytön suunnitelutilanteesta riippumatta.

Koko kaava-alueetta koskevaa yleismääräystä täsmennetään uhanalaisen lajiin liittyvän ohjeistuksen osalta: *”Alueella sallitaan lentoturvallisuuden kannalta välttämättömät metsänhoidolliset toimenpiteet. Metsänhoidolliset ja luonnonsuojelulliset hakkuut ja hoitotyöt sallitaan alueella. Alue on uhanalaiselle ja rauhoitetulle kangasvuokolle soveliasta aluetta, ja ennen kaava-alueella tehtäviä toimenpiteitä tulee olla käytettävissä ajantasainen tieto kangasvuokon esiintymistä, jotka tulee ottaa huomioon ja hoitaa luo-1-merkinnän tasoisesti. Metsää suositellaan hoidettavaksi jatkuvan kasvatuksen periaatteella siten, että alue pysyy riittävän valoisana kangasvuokolle. Luonnonhoidollisia puiden poistoja tehtäessä hakkuutähteet tulee siivota alueelta välittömästi.”*

Uutta luontoselvitystä ei tehdä, koska kyseinen määräys turvaa kangasvuokon kasvupaikat muuttuvassa ympäristössä.

Luo-2-alueiksi merkityt luonnontilan kaltaiset suppa-alueet sijaitsevat yleiskaavaan merkityillä maakunnallisesti arvokkaalla harjualueella. Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeän alueen kaavamääräystä ehdotetaan täsmennettäväksi, jotta se suositusta vahvemmin ohjaa säilyttämään sekä puuston että alueen muun luonnontilan.

Nyt luo-2 -alueen määräyksessä sanotaan, että puusto suositellaan jätettäväksi rakentamisen ja metsänkäsitteilyn ulkopuolelle. Lause muutetaan muotoon: *”Alueen puusto tulee jättää rakentamisen ja metsänkäsitteilyn ulkopuolelle.”*

#### Asemakaavan vaikutukset lentokentän toimintaan

Asemakaava ja siinä esitetty lisärakentaminen mahdollistaa lentotoiminnan lisääntymisen Vesivehmaalla. Vaikutusten arvioinnissa esitetään kuvattavaksi myös kaavan välilliset, lentomelusta aiheutuvat vaikutukset.

Selostuksen mukaan lentomäärien kasvu keskittyy laskuvarjohyppyihin ja koulutukseen. Kaavaselostuksessa on esitetty osayleiskaavan meluselvityksen ennustetilanteen mukaisia tuloksia. Ennusteen mukaan lentomäärä lisääntyy erityisesti häiritsevimpien lentotoimintojen osalta. Kaavaratkaisun mahdollistamaa lentoliikennemäärän kasvua ja sen vaikutusta lähestymis- ja lähtöreittien varrella olevien asukkaiden kannalta esitetään täydennettäväksi kaavaselostukseen. Pienkonekentillä melualueiden tarkastelu ei ole paras mahdollinen tapa arvioida melun aiheuttamaa häiriötä. Melualueita oleellisempaa olisi lentojen lukumäärä ja meluhäiriön kesto (havaittavuus) vrk - tasolla. Erityisesti lähestymis- ja lähtöreittien varrella tapahtumien/ylilentojen määrä ja niiden muutos on oleellinen haittavaikutusten kannalta. Itsessään melualueet ovat tämän tyyppisestä toiminnasta yleensä aika pienet, koska lentokalusto on kohtuullisen hiljaista. Siitä huolimatta useat ylilennot päiväaikaan vähentävät luonnollisesti alueen viihtyisyyttä ja voivat aiheuttaa häiriötä. Sisätiloihin kuuluva melu voidaan kokea erityisen häiritsevänä. Lentokentän nykyisen ympäristöluvan mahdollistamaa toimintaa, määräyksiä ja rajoituksia suhteessa kaavan mahdollistaman toiminnan lisääntymiseen on hyvä tarkastella myös kaavaa laadittaessa.

Esitetyt kasvuluvut ovat kaavaselostuksessa referoituja lentokentän melumallinnuksessa käytettyjä tulevaisuuden liikenteen kasvun lukuja. Kaavassa osoitetut toiminnot eivät aiheuta melua. Lentokentän toiminnassa noudatetaan ympäristö lupaa. Kaavassa pyritään huomioimaan se, että osoitetuilla toiminnoilla ei aiheuteta haittaa ihmisten terveydelle tai turvallisuudelle. Kaava-alueen ympäristössä on melua aiheuttavia toimintoja, jotka on otettu huomioon siten, että korttelialueille on annettu ohjeavot sisämelulle tiettyjen toimintojen osalta. Lentomeluun vaikuttavien moottoroitujen ilma-aluksien nousu- ja laskuajat ovat ympäristöluvassa määriteltäviä. Mikäli lentotoiminta lisääntyy, tulee ympäristöluvan päivittämisen tarvetta arvioida uudestaan. Ympäristöluvan yhteydessä voidaan edellyttää meluselvityksen laatimista lentotoiminnan vaikutusten arvoimiseksi. Luvan myöntämisen edellytyksenä

on, että toiminnasta ei saa aiheutua terveyshaittaa tai merkittävää ympäristön pilaantumista tai sen vaaraa.

#### Rakentamisen ohjaus ja energia

Kaavaehdotusta valmisteltaessa esitetään harkittavaksi myös rakentamistavan ohjausta. Rakentamisen hallittu yleisilme palvelee myös alueen markkinointia ja matkailua. Vähähiilisen rakentamisen ja esimerkiksi aurinkoenergian edellytyksiä alueella esitetään pohdittavaksi osana alueen kehittämistä ja kaavoitusta. Suojeltavaksi merkittyjen rakennusten rakennusalojen on suositeltavaa noudattaa mahdollisimman tarkoin olevan rakennuksen alaa.

Alueen luonteesta ja toiminnasta johtuen rakentamisen tapaa ei ohjata kaavalla tiukasti. Kaavaan lisätään rakentamisen laatua koskeva yleismääräys: *”Korttelialueilla tulee kiinnittää erityistä huomiota siihen, että rakentaminen sopii ympäristöönsä. Julkisivut ja piha-alueet on toteuttava siten, ettei niistä aiheudu haittaa alueen maisemakuvulle. Rakentamisessa pyritään yhtenäiseen ilmeeseen, ja julkisivujen tulee olla värityksen ja aukotuksen osalta hillittyjä.”*

Aurinkoenergian hyödyntämisen edistämiseksi kaavaan lisätään yleismääräys: *”Alueella saa sijoittaa aurinkosähkön tuottamiseen liittyviä laitteita katoille ja julkisivuihin.”* Aurinkosähkön valmistamiseen liittyviä laitteita voidaan asentaa rakennuksiin ja rakenteisiin myös ilman erillistä määräystä, mutta erikseen mainittuna se voi toimia rakennuslupia haettaessa ja käsiteltäessä kannusteena vähäpäästöisen energiantuotantomuodon valitsemiseen.

Suojeltujen rakennusten rakennusaloja tarkistetaan vastaamaan rakennuksen nykyistä muotoa.

#### Yleiskaavan ohjausvaikutus

Asemakaava on lähtökohtaisesti yleiskaavan tavoitteen mukainen. Maakunnallisesti arvokkaan harjualueen raja- ja asianmukainen määräys esitetään täydennettäväksi asemakaavaan.

Arvokkaan harjualueen arvot on otettu selville kaavaa laadittaessa ja voidaan todeta, että luo-2- ja luo-3 -merkinnät korvaavat harjualueen merkinnän ja turvaavat suunnittelualueella ne arvot, jota myös harjualueen merkinnällä pyritään turvaamaan.

### **1.2 Päijät-Sote, Ympäristöterveyskeskus 9.11.2021**

Kaavaselostuksessa todetaan, että alueella hyödynnetään olemassa olevaa kunnallistekniikkaa. Terveystuojelun näkökulmasta yleisissä kaavamääräyksissä kiinteistön omistajia tulisi velvoittaa liittymään kunnallistekniikkaan ainakin vesihuoltolaitoksen toiminta-alueella, mikäli rakennettavaan kiinteistöön tehdään vesi ja viemäri. Kaavaprosessin ohella vesilaitoksen toiminta-alue tulisi päivittää vastaamaan kaavoitettavaa aluetta.

Lisätään yleismääräys: *”Rakennus tulee liittää olemassa olevaan kunnallistekniseen verkostoon vesihuoltolaitoksen toiminta-alueella, mikäli rakennettavaan kiinteistöön tehdään vesi ja viemäri.”*

Kaava-alue sijoittuu radonhaitta-alueelle, jonka takia yleisissä kaavamääräyksissä tulisi velvoittaa varautumaan radonin torjuntaan uudis- ja korjausrakentamisessa ainakin niiden lämmitettävien tilojen osalta, joissa työskennellään tai oleskellaan.

Lisätään yleismääräys: *”Rakennuslupahakemukseen tulee liittää selvitys varautumisesta radonhaitan torjuntaan.”*

Terveydensuojeluviranomainen pitää kaavoituksessa hyvänä lähtökohtana polttoaineen jakeluaseman sijoittamista pohjavesialueen ulkopuolelle.

Luonnosvaiheen kaavassa esitetystä poikkeavasti kortteliin 10 osoitetun polttoaineen jakelupisteen lisäksi myös vanha jakelupiste jatkaa toimintaansa alueella. Tämä täsmennetään kaava-asiakirjoihin. Nykyisellä polttoaineen jakelupisteellä suoritetaan pohjaveden tarkkailua ympäristöluvan mukaisesti, ja lentobensiinisäiliö on sijoitettu suoja-altaaseen, johon mahtuu täyden säiliön tilavuus nestettä (20 m<sup>3</sup>).

### **1.3 Asikkalan vapaa-ajan asukkaat ry, 14.11.2021**

Vesivehmaan lentokenttöalueen asemakaavoituksen tulisi perustua alueen realistisiin kehittämisenäkymiin. Kaavaluonnoksen mukaisesta laajamittaisesta rakentamisesta ja siitä seuraavasta lisääntyvästä toiminnasta aiheutuvat haitalliset vaikutukset ympäristöön, on rajattava mahdollisimman vähiin. Tämä edellyttää mm. ympäristöluvan päivittämistä. Kaavoituksen yhteydessä on myös selvitettävä kaavan taloudelliset toteuttamismahdollisuudet ja vaikutukset kunnan talouteen.

Vaikutuksia rajataan kaavamääräyksillä. Lentokenttöä ympäröivien korttelialueiden rakentuminen ei aiheuta merkittäviä ympäristöhäiriöitä.

Kaavan tulee perustua kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavan vaikutuksia selvitettäessä otetaan huomioon kaavan tehtävä ja tarkoitus. Kaavoitettava alue on Asikkalan kunnan omistuksessa. Kunta saa vuokratuloja, kun se vuokraa maa-alueita alueen toimijoille. Kustannuksia syntyy, kun alueen infrastruktuuri toteutuu. Kunnan talouden kannalta asemakaava ei ole merkittävä. Ko. seikat täsmennetään kaavaselistukseen. Kaavan toteutuminen luo mahdollisuudet toiminnan kehittämiselle ja kaavan toteutuminen on kiinni alueen toimijoista.

Kaavan suunnittelussa on huomioitu kaavassa osoitetuista toiminnoista aiheutuvat merkittävät ja olennaiset vaikutukset niin kaava-alueella kuin sen lähiympäristössäkin.

Asemakaava-alueen raja on liian suppea. Kaavaan tulee sisällyttää myös varsinainen lentokenttöalue ja kentän itäpuolelta tarpeellinen alue kentän itäpuolen korttelialueille tarvittavaa, kaava-aineistossa tarpeelliseksi todettua tieyhteyttä varten. Tieyhteyden toteutus on tarpeen sekä suunnitellun rakentamisen että nykyisen Lentotien liittymän huonojen näkemien kannalta.

Lentokenttöalueelle ei ole tarpeen laatia asemakaavaa, sillä Ilmailulaki ohjaa rakentamista ilmailua palvelevilla alueilla. Lentopaikan tai muun ilmailua palvelevan alueen rakentamiseen on saatava rakentamislupa. Sama koskee lentopaikan tai muun ilmailua palvelevan alueen muutoksia, joilla saattaa olla vaikutuksia lentoturvallisuuteen tai merkittäviä vaikutuksia maisemakuvaan. Rakentamisluvan myöntää Liikenne- ja viestintävirasto. Ennen lentopaikan rakentamisluvan myöntämistä on asianomaiselle kunnalle sekä asian laadun mukaan puolustusministeriölle, ympäristöministeriölle, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle ja maakunnan liitolle varattava tilaisuus antaa lausuntonsa asiasta. Maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 126 §:ssä ja sen nojalla annetuissa säännöksissä tarkoitettua toimenpidelupaa koskevia säännöksiä ei sovelleta lentopaikka-alueen eikä ilmailuradiomajakoiden, tutkalaitteiden, niiden suojarakennelmien eikä muiden lentoturvallisuuden ja lentoliikenteen säännöllisyyden kannalta välttämättömien laitteiden ja rakennelmien rakentamiseen. Lentopaikalla ja muulla ilmailua palvelevalla alueella tehtäville toimenpiteille ei myöskään edellytetä mainitun lain 128 §:n mukaisen maisematyöluvan hakemista eikä 129 §:n mukaisen ilmoituksen tekemistä.

Asemakaavalla kaavoitetaan kunnan omistamia maita lentokentän ympärillä. Kaavassa mahdollistetaan ajoyhteyden järjestäminen myös itäkautta osoittamalla ajoyhteyden merkintä kyseiseen kulkusuuntaan. Tiesyhteys toteutetaan, kun alueen maankäytön järjestäminen sitä vaatii turvallisuuden ja sujuvuuden kannalta. Itäpuolisten liikenneyhteyksien osalta kunta tekee sopimuksen yksityistien osakaskunnan kanssa sen ylläpidosta ja hoidosta lisääntyvän liikenteen takia. Itäpuolisen yhteyden toteuttaminen turvaa alueen liikenteellisen sujuvuuden myös poikkeustilanteessa. Kaava-alueelta osoitetaan ajoyhteys, jota kautta kaava-alueen liikenne yhdistyy itäpuolelle toteutettavalle tielle. Lisätään kaavaselostukseen maininta/kehotus ajoyhteyksien toteuttamisesta asemakaavan ensimmäisissä toteutusvaiheissa kohtaan *Asemakaavan toteuttaminen*.

Asemakaavassa on osoitettu alueelle rakennusoikeutta n. 74 000 kerros-m<sup>2</sup>. Nykyisten rakennusten kerrosalamäärää ei ole kaava-aineistossa kattavasti selvitetty, mutta se lienee 6 000 kerros-m<sup>2</sup>:n luokkaa. Asemakaavan toteutuminen merkitsisi siis rakennusten kerrosala määrän kymmenkertaistumista. Suurta rakennusoikeutta ja kortteleiden 8-10 suuria tonttitehokkuuksia ei kaavaselostuksessa ole mitenkään perusteltu.

Kaavan rakennusoikeuden määrää tarkistetaan kaavaehdotukseen. KTY-korttelialueilla (korttelit 8 ja 10) tehokkuutta lasketaan 0,3:een. Tehokkuusluku mahdollistaa paljon kerrosalaa, mutta on hyvin tyyppillinen käyttötarkoituksimerkinnän tehokkuusluku.

Kaava-alueen liikennettä varten on Lentotien alkuosuuden jälkeen osoitettu ajoyhteyksiä ja ohjeellisia ajoyhteyksiä. Ajoyhteyksien osoittamisen sijasta asemakaavassa tulee yleisen kaavoituskäytännön mukaisesti osoittaa tarvittavat liikennealueet katuina.

*Ajoyhteydet tullaan osoittamaan ehdotusvaiheessa katuina.*

Asemakaavan selostuksessa kaavan vaikutuksia arvioidaan pääosin vain kaava alueelle sijoittuvien toimintojen kannalta. Kaavan toteutuminen merkitsisi kuitenkin lentomelun ja mahdollisesti muidenkin ympäristöhaittojen huomattavaa lisääntymistä paljon kaava-aluetta laajemmalla alueella. Kaavan vaikutuksia mm. ympäristöön onkin arvioitava kaavan toteutumisen kokonaisvaikutusten pohjalta.

Kaavassa osoitetut toiminnot eivät aiheuta melua. Lentokentällä noudatetaan ympäristölupaa. Kaavassa pyritään huomioimaan se, että osoitetuilla toiminnoilla ei aiheuteta vaaraa ihmisten terveydelle tai turvallisuudelle. Kaava-alueen ympäristössä on melua aiheuttavia toimintoja, jotka on otettu huomioon siten, että korttelialueille on annettu ohjearvot sisämelulle tiettyjen toimintojen osalta. Lentomeluun vaikuttavien moottoroitujen ilma-aluksien nousu- ja laskuajat ovat ympäristöluvassa määritellyt ja niiden noudattamista valvotaan. Mikäli lentotoiminta lisääntyy, tulee ympäristöluvan päivittämisen tarvetta arvioida uudestaan. Ympäristöluvan yhteydessä voidaan edellyttää meluselvityksen laatimista lentotoiminnan vaikutusten arvoimiseksi. Luvan myöntämisen edellytyksenä on, että toiminnasta ei saa aiheutua terveyshaittaa tai merkittävää ympäristön pilaantumista tai sen vaaraa.

Asemakaavaan tulee liittää yleissuunnitelmat ja kustannusarviot tarvittavan kunnallistekniikan rakentamisesta, jotta kaavahankkeen vaikutukset kuntatalouteen on arvioitavissa.

*Kaavaselostukseen avataan vaikutuksia kunnallistalouteen tarpeellisella tarkkuudella.*

Asemakaavan jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon 18.6.2021, käydyssä viranomaisneuvottelussa listatut asiat: uusi tiesyhteys kentän itäpuolelle, pilaantuneiden maa-alueiden PIMA- selvityksen täydennys, pohjavesiselvitysten täydentäminen ja meluselvityksen laatiminen. Erytisen tarpeellista on

pohjaveden tarkkailupisteiden lisääminen kaava-alueen ympäristössä, jotta rakentamisesta ja uusista toiminnoista mahdollisesti aiheutuvat haitat voidaan todeta ja torjua.

Kaikkia ehdotettuja selvityksiä ei kaavan tarkoitus ja tavoitteet huomioon ottaen laadita. Pääosa alueella muodostuvista vaikutuksista ei johdu kaavassa osoitetusta maankäyttöratkaisusta. Pohjaveden tarkkailusta säädetään ympäristöluvassa, mikäli alueelle sijoittuu toimintoja, jotka sellaista vaativat.

Alueelle on laadittu PIMA-selvityksen täydennys. Pima-selvityksen täydennyksellä varmistettiin se, että vanhoista jo lakanneista ampumaradan toiminnoista ei aiheudu haittaa kaava-alueella toimivien ihmisten terveydelle tai turvallisuudelle.

Myös meluselvitykset ovat erittäin tärkeitä ympäristölupien ehtojen määrittelemisen ja lupien valvonnan kannalta. Kentällä pitää toteuttaa jatkuva melumittaus ja lentoliikenteen automaattinen seuranta ja lentomäärien tallennus.

Lentokentällä noudatetaan ympäristölupaa. Kaavassa pyritään huomioimaan se, että suunnitelluilla toiminnoilla ei aiheuteta vaaraa ihmisten terveydelle tai turvallisuudelle. Lentomeluun vaikuttavien moottoroitujen ilma-alkusien nousu- ja laskuajat ovat ympäristöluvassa määriteltyjä ja niiden noudattamista valvotaan. Mikäli lentotoiminta lisääntyy, tulee ympäristöluvan päivittämisen tarvetta arvioida uudestaan. Ympäristöluvan yhteydessä voidaan edellyttää meluselvityksen laatimista lentotoiminnan vaikutusten arvoimiseksi. Luvan myöntämisen edellytyksenä on, että toiminnasta ei saa aiheutua terveyshaittaa tai merkittävää ympäristön pilaantumista tai sen vaaraa.

#### **1.4 Päijät-Hämeen lentokenttäsäätiö, 15.11.2021**

Seuraavassa lausuntotekstissä numerointi noudattaa kaavaluonnoksen ja/tai liitteiden numerointia

##### Perus- ja tunnistetiedot (1.3)

Pyydämme tarkentamaan tekstin: Suunnittelualue ei sijaitse lentokentän alueella vaan sitä ympäröivällä alueella, lentokentän itä-, pohjois- ja länsipuolella. Lentokenttöalue on vuokrattu Päijät-Hämeen lentokenttäsäätiölle ja sitä myös kutsutaan lentokenttöalueeksi. Tosin tekstikohdassa 1.3 "Kaavan nimi ja tarkoitus" asia hieman tarkentuu. Pyydämme tarkentamaan kaavan nimityksen ja huomautamme, että tarkoitettaessa pelkästään lentokenttää (Päijät-Hämeen lentokenttäsäätiön hallinnassa oleva vuokra-alue), sen virallinen nimi on Lahti-Vesivehmaan lentokenttö.

##### Alueen yleiskuvaus (3.1)

Tekstissä on maininta lentotoiminnan lisääntymisestä. Tästä ei ole mitään näyttöä, lentotoiminta vaihtelee vuositasolla erittäin paljon riippuen kulloisestakin toiminnasta ja kesäaikaisista lentosäistä. Pyydämme, että tällainen lause poistetaan perusteettomana.

##### Suunnittelualueen rakennettu ympäristö (3.5.2)

Tekstissä mainitaan Lahden Ilmailukoulu. Sillä tarkoitettaneen Lahden Ilmailukerho ry:tä, joka on pienehkö, pääasiassa purjelentotoimintaa harjoittava ilmailuyhdistys.

##### Työpaikat, elinkeinotoiminta ja palvelut (3.5.3)

Kaavaluonnoksen lause "Kenttö toimii nykyisellään etenkin lentoharrastajien ja laskuvarjohyppääjien käytössä" on vahvasti alakanttiin kirjoitettu. Lentokenttöällä toimii kolme ao. viranomaisluvat omaavaa lentokonekorjaamoja, joista yksi on myös lentokoulu, sekä edellisten lisäksi Suomen mittakaavassa isohko lentokoulu, jolla myös on vaativat eurooppalaiset (EASA) ilmailuviranomaisluvat. Lisäksi siellä toimii lentopolttoaineen jakelua harjoittava yritys. Kaikki edellä mainitut ovat siis yritysmuotoisia. Harrastustoimintaa luonnollisesti on edelleen mukana mutta viimeksi kuluneen 5-10 vuoden aikana



painotus on siirtynyt ammattimaisemman ilmailutoiminnan suuntaan. Lisäksi huomautamme, että laskuvarjohyppytoiminta katsotaan ilmailuharrastuksen lajiksi.

#### Virkistys (3.5.4)

Ilmailussa ei tunneta käsitettä "urheiluilmailualue". Suunnittelualue kuuluu kokonaan lentokenttäalueen ulkopuolelle.

[Yllä olevat asiat täsmennetään selostukseen esitetyn mukaisesti.](#)

#### Liikenne (3.5.5)

Tietojemme mukaan Urajärventiellä on lentokentän kohdalla jo olemassa oleva nopeusrajoitus 60 Km/h. Uusi tielinjaus jää kaavaluonnoksessa epäselväksi: Miten se aiotaan linjata? Tämä tulisi ottaa uudelleen tarkasteluun alusta alkaen. Jos se on kuvan 3-14 mukainen, se ei tule kysymykseen, sillä se käytännössä johtaa lentokentän ilmaliikennealueelle. Suosittelemme ratkaisua, jossa uusi tielinjaus ja Lentotien yksityistie linjataan suunnittelualueen "ulkoreunaan" (itä-, pohjois- ja länsireuna) kehätien tyyppisesti, ja siitä tehdään tarvittavat "pistot" kortteleille. Tästä olemme valmiit keskustelemaan tarkempaa suunnittelua varten.

[Kaavassa mahdollistetaan ajoyhteyden järjestäminen myös itäkautta osoittamalla ajoyhteyden merkintä kyseiseen kulkusuuntaan. Tieyhteys toteutetaan, kun alueen maankäytön järjestäminen sitä vaatii turvallisuuden ja sujuvuuden kannalta. Itäpuolisten liikenneyhteyksien osalta kunta tekee sopimuksen yksityistien osakaskunnan kanssa sen ylläpidosta ja hoidosta lisääntyvän liikenteen takia. Jatkosuunnittelussa tulee varmistua siitä, että ajoyhteys ei sijoitu ilmaliikennealueelle. Kaava-alueelta osoitetaan ajoyhteys, jota kautta kaava-alueen liikenne yhdistyy itäpuolelle toteutettavalle tielle.](#)

[Tielinjaukset on osoitettu kutakuinkin lausunnon mukaisesti ottaen huomioon maastonmuodot ja kaavoitettavien korttelien muoto.](#)

#### Melu (3.6.1)

Toteamme, että 60 dB ylittävää melua ei tule lentokentän toiminnasta kaava-alueelle.

[Merkitään tiedoksi.](#)

#### Pilaantuneet maa-alueet (3.6.2)

Mielestämme ei ole asianmukaista kutsua lentokentän polttoaineen jakelupistettä pilaantuneeksi maa alueeksi. Nimitystä on pidettävä tarkoitushakuisena, sillä mitään näyttöä maaperän pilaantuneisuudesta ei ole. Päinvastoin, alueen vuosittaiset pohjavesinäytteet osoittavat erinomaista veden laatua.

[Kohde on merkitty yleiskaavassa merkinnällä saa "Mahdollisesti saastunut maa-alue." Yleiskaavaan ne on merkitty seuraavalla perusteella: "Maaperän tilan tietojärjestelmässä on mainittu käyttöhistoriatietojen perusteella mahdollisesti pilaantuneiksi maa-alueiksi lentokentän polttoaineenjakeleupiste, lentokentän länsipuolinen Vesivehmaan vanha kaatopaikka ja kentän pohjoispuolella Vesivehmaan ampumarata."](#)

[Asemakaavaan polttoaineen jakelupistettä ei ole merkitty saastuneeksi tai pilaantuneeksi maa-alueeksi.](#)

[Asia täsmennetään muuttamalla otsikko muotoon \*Pilaantuneet maa-alueet ja riskikohteet.\*](#)

#### Maakuntakaava (4.1)

Toinen kappale: Lentokenttöle sopii myös nimitys ”yhteyslentokenttö” sillä todennököinen maan sisöisen lentoliikenteen kehityskulku on kohti pienempiö lentokenttöiö, pienempiö lentokoneita sekä pienempiö lentoyhtiöiö. Lahti-Vesivehmaan lentokenttöän sijainti Etelö-Suomessa on tössö mielessö erittöin hyvö.

[Merkitöön tiedoksi. Ko. kappaleen sanamuodot ovat suoraan lainvoimaisesta maakuntakaavasta, eikö niitä voi muuttaa.](#)

#### Osalliset (5.3.1)

Pöijöt-Hömeen lentokenttöasöitiön osallisuus alueen suunnitteluun jöö mainitsematta. Tössö tarkemmin liitteessö Osallistumis- ja arviointisuunnitelma.

[Merkitöön tiedoksi.](#)

#### Suunnittelutilanteesta johdetut tavoitteet (5.4.3)

Lause: ”maakunnallisella tasolla Lahti-Vesivehmaan lentokenttöö kehitetöön lentokoulutuksen ja harrasteilmailun tarpeisiin”. Tössö voisi painottaa edelleen: ”sekö yhteyslentokenttöksi”.

[Tösmennetöön asia selostukseen.](#)

#### Kaavan rakenne (6.1)

Nömä kuvatut ajoyhteydet eivöt aukene kunnolla kaavaluonnoksessa. Alueen ajoneuvoliikenteen osalta kaava vaatii lisösuunnittelua.

[Luonnosvaiheessa osoitetut ajoyhteydet osoitetaan kaavaehdotusvaiheessa katuina, mikä selkeyttöösä osaltaan kaavaluonnoksessa osoitettuja ajoneuvoliikenteelle tarkoitettuja yhteyksiö.](#)

#### Korttelialueet (6.3.1)

Erityisesti korttelialue KTY-1 on suunniteltava muutoin kuin mainitulla tavalla ohjeelliseksi, sillä se määrittöö myös tielinjauksia. Korttelissa olevat rakentamiseen tarkoitetut tontit on mitoitettava niin, ettei sinne sallita tontin kokoon nähden liian pieniö rakennuksia, jolloin korttelin maanköyttö olisi tehotonta. Pidömmö rakentamisvelvoitteen määrittelemistä tärkeönä alueen rakentumisen tehokkuuden ja aikataulun näkökulmasta. Pitöisikö tonttien koosta olla maininta sekä sen rakentamisvelvoite? Voisiko tontin koon puolittaa ja isomman tontin tarvitsija ostaa/vuokraa tarvittaessa kaksi tonttia? Miten suhtaudutaan tonteilla ulkovarastointiin?

Onko mahdollista ottaa kaavoitukseen mukaan kunnan omistuksessa oleva maa-alue tien 313 etelöpuolelta esimerkiksi virkistysalueena?

[Rakentuminen on kiinni alueelle sijoittuvista toimijoista. Kaavaan ei lisötö rakentamisvelvoitetta. Rakentamisvelvoite voidaan kirjata kauppakirjaan, mikäli tontteja luovutetaan eteenpäin. Tonttien sijoittelua ja kokoa mietitöön uudelleen kaavan ehdotusvaiheessa.](#)

[Ulkovarastoinnista lisötöön ympöristön laatua koskeva määräys: ”Piha- ja varastointialueiden maisemakuvalliseen ulkonököön tulee kiinnittöö erityistä huomiota. Ulkovarastointi on sallittu vain alueella, joka on katettu tai aidattu asianmukaisesti. ”](#)

[Kaava-alueetta ei laajenneta maantien etelöpuolelle.](#)

#### Vaikutukset ihmisten terveyteen, elinympöristöön ja viihtyvyyteen (7.4)

Kaava-alue ei itsessään aiheuta häiritsevää toimintaa. Lentokenttä saattaa aiheuttaa sellaista ympäristömelua, joka koetaan häiritseväksi. Lentokentän toiminnan luonteeseen kuuluu lentotoiminta tyyppihyväksytyillä ilma-aluksilla, joten tällainen rajausta lentokentän osalta on arveluttava, sillä ihmiset kokevat tällaisen melun hyvin erityyppisesti.

[Merkitään tiedoksi.](#)

#### Vaikutukset liikenteeseen ja liikenneturvallisuuteen (7.5)

Tielinjauksista on jo mainittu edellä. Erityisesti uusi yhteys Onkisuontien suunnasta vaatii lisäsuunnittelua.

Asemakaavassa on syytä vahvistaa nykyinen Lentotien yksityistie sekä tuleva itäinen tielinjaus asemakaavateiksi.

[Ajoyhteydet osoitetaan ehdotusvaiheessa kaduiksi.](#)

[Onkisuontien puoleisen liikenneyhteyden tarkka sijoittuminen ja hallinnointi suunnitellaan asemakaavasta erillisenä siinä vaiheessa, kun suunnittelualueen maankäyttö vaatii toisen tieyhteyden sujuvuuden ja turvallisuuden kannalta.](#)

#### Vaikutukset pohjaveteen (7.7)

Tekstissä (toinen kappale) mainitaan, että nykyinen tankkauspaikka siirtyisi pois pohjavesialueelta. Tämä on väärinkäsitys. Nimenomaan on ollut tarkoitus, että lentokentän vuokra-alueen laitaan tulee toinen tankkauspaikka pohjavesialueen ulkopuolelle, jossa on muita polttoainelaatuja kuin nykyisessä tankkauspaikassa oleva Avgas 100 LL lentobensiini. Näitä kyseeseen tulevia muita laatuja voisivat olla Jet A 1 lentopetroli (turbiinikoneisiin), mahdollisesti lyijytön lentobensiini sekä autobensiini 98 E. On todennäköistä (mutta ei varmaa tietoa), että nykyisen tankkauspaikan omistaja ei lähde kalliiseen tankkauspaikan siirtoon Avgas 100 LL:n osalta, vaan pikemminkin lopettaa ao. liiketoiminnan. Ilman polttoainehuoltoa ei lentokenttä voi toimia.

[Asia täsmennetään kaava-asiakirjoihin ja muutoin merkitään tiedoksi.](#)

#### Vaikutukset talouteen ja elinkeinoelämään (7.10)

Helsinki-Malmin kenttä on kokonaan suljettu eikä vain kiitotien osalta. Siellä on harrastusilmailun lisäksi ollut ilmailun pienyritystoiminnan(?) keskus, jossa on parhaimmillaan ollut yhteensä satoja työntekijöitä. Lisäksi sieltä on toiminut Rajavartiolaitoksen helikopteritoiminta ja paljon muutakin. On myös väärä tulkinta, että lentokoulutus on harrastusilmailutoimintaa, vaan sitä Malmin kaltaisessa ympäristössä on harjoitettu yritysmuotoisesti. Samoin on nykyisin pääosin Lahti-Vesivehmaalla.

[Täsmennetään selostusta.](#)

#### LIITE: OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA

##### Osalliset (8.)

Osallisten kohdalla tulisi mainita Päijät-Hämeen lentokenttäasäätö sr sekä ilmailun turvallisuusviranomaisen Traficom. Lentokenttöalueen osalta toiminta on vahvasti lupa- ja turvallisuuskeskeinen. Luvat ovat pääosin Traficomien myöntämiä toimi- ja pitolupia sekä ympäristöluvan osalta Asikkalan ympäristölautakunta.

[Lisätään Traficom osallisiin.](#)

## LIITE: LENTOKENTTÖALUEEN LIIKENNESELVITYS

### 4. Suositukset

Kuten edeltä käy ilmi, uusi itäinen liittymä Onkisuontien suunnasta vaatii kaava-alueen sisällä vielä lisäsuunnittelua (kuva 8.).

### LIITE: PIMA-Selvitys

#### Lentokoneiden tankkauspaikka (3.4)

Viittaamme edellä olevaan tekstiin (Vaikutukset pohjaveteen). Nykyisellä lentokoneiden tankkauspaikalla on toistaiseksi voimassa oleva ympäristölupa, joten sen siirtoa muualle ei ole suunnitteilla, vaan lisätankkauspaikka muille polttoainelaaduille olisi pohjavesialueen ulkopuolella, lentokentän itäreunassa.

### LIITE: LAHTI-VESIVEHMAAN LENTOKENTTÖALUEEN RAKENNUSINVENTOINTI

Yleistä: Vaikka nämä rakennukset käytiin Rambollin edustajien kanssa läpi, inventointi sisältää vielä puuttuvia nimityksiä, joita voidaan edelleen tarkkuuden nimissä täydentää.

[Kaikki liitteisiin viittaavat lausunnon kohdat otetaan huomioon kaavan suunnittelussa, mutta liiteaineistoa itsessään ei ryhdytä täsmentämään. Asiat merkitään tiedoksi.](#)

### **1.5 Tekninen lautakunta, 9.11.2021**

Päätösehdotus Tekninen lautakunta toteaa lausuntonaan Lentokentän hallialueen asemakaavaluonnoksesta seuraavaa:

- Suunnitellut tieyhteydet hallialueille Mt 313 ovat riittävät.
- Kaavassa esitetyt tontit ovat suuria, joten ne on valtaosiltaan puolitettava ja se taas tarkoittaa ajoyhteyksien sekä rullausteiden muokkaamista.
- Alueen pohjoisreunassa on yksityisen omistama maa-alue, jolle on suunniteltu ampumahiihtoaluetta. Hiihtoalue tarvitsee hieman tilaa yhden kaavassa olevan tontin alueelta.
- Kaava-alue liitetään jätevesihuoltoon. Vesihuollon rakentamisesta tulee todennäköisesti niin suuret kustannukset Aurinkovuoren Vesi Oy:lle, joita ei voida kattaa kohtuullisin liittymiskustannuksin vaan se tulee vaatimaan kunnan osallistumista kustannuksiin.

[Tonttien sijoittumista ja kokoa tarkastellaan uudelleen kaavaehdotusvaiheessa. Samalla hiihtoalue otetaan huomioon.](#)

[Jätevesien käsittelyyn liittyvä kohta merkitään tiedoksi.](#)

### **1.6 Päijät-Hämeen pelastuslaitos, 19.11.2021**

#### Pelastuslaitoksen toimintamahdollisuuksien huomiointi

- Vesivehmaan lentokentän maankäytön suunnittelussa ja kaavoituksessa tulee huomioida, että kaava-alueelle sammutus- ja pelastustoimien turvaamiseksi kaavoitetaan pelastustoimen käyttöön soveltuva riittävän tehokas sammutusvesiasema. Pelastuslain (379/2011) 30 §:n mukaan kunnan velvollisuus on huolehtia alueellaan sammutusveden hankinnasta pelastuslaitoksen tarpeisiin.
- Mikäli lentokentän alueelle ei tule riittävän suurta vesilinjaa (uusien vesilähteiden on suositeltavaa olla 110 mm syöttöyhteellä varustettuja), niin
  - 1) ensisijainen vaihtoehto sammutusveden turvaamiseksi lentokentälle voisi olla kehittää Loukkuharjun alueen sammutusveden (etäisyys n. 5 km) saantia. Tämä luonnollisesti hyödyntäisiin myös teollisuusalueella ja sen ympäristössä tapahtuvien onnettomuuksien sammutusveden saantia. Tällä hetkellä Loukkuharjun teollisuusalueen palopostin tuotto on tietojemme mukaan vaatimaton (alle 900 l/min), eikä Vehkoontien palopostin tuotto ole

välttämättä paljoo parempi (900-2700 l/min). Pienteollisuusalueella tuotto tulisi olla luokkaa 3600 l/min.

- 2) vaihtoehtoinen toteutus voisi olla Vesivehmaan (kylän) alueelle perustettava paloposti, mikäli alueelle rakennetaan vesihuoltoverkostoa.
  - 3) toissijainen, edellistä täydentävä vaihtoehto olisi kehittää edelleen luonnonvedenottoa Huhtarannantien (etäisyys n. 6-7 km) päässä. Luonnonvedenottoa tulisi olla veden otto mahdollista ympäri vuoden. Jos tähän päädytään, niin edellyttämme selvitystä siitä, missä kunnossa luonnonvedenottoa on nyt.
- Kaavoituksessa tulee huomioida pelastustoimen toimintamahdollisuudet onnettomuus- ja vaaratilanteissa, johon liittyy kohteen saavutettavuus pelastuslaitoksen raskailla ajoneuvoilla vähintään kahdesta eri ilmansuunnasta. Onkisuontien reitti alueella tulee suunnitella pelastusajoneuvojen käyttöön. Suunnittelussa ja toteutuksessa voi käyttää hyväksi pelastuslaitoksen Pelastustiet-ohjetta, mikä löytyy laitoksemme www-sivuilta.

**Sammutusvesiasema:** Asia saatetaan Aurinkovuoren Vesi Oy:n tiedoksi. Sammutusvesiasema voidaan merkitä kaavaan, mikäli alueelle on laadittu sammutusvesisuunnitelma.

**Sammutusvesien järjestäminen kaava-alueen ulkopuolella:** Kaavassa ei voida ratkaista muiden alueiden maankäyttöä. Asia merkitään tiedoksi.

**Pelastusajoneuvojen liikennöinti otetaan huomioon Onkisuontien liikenneyhteyden tarkemmassa suunnittelussa.** Ajoneuvojen liikeyhteydet lentokenttäalueen itäpuolelle osoitetaan kaavassa.

**Onnettomuustilanteissa lentokentälle pääsee pelastusajoneuvolla myös muualta kuin Lentotien kautta.** Onkisuontien lisäksi alueelle on kaksi vähäisempää liittymismahdollisuutta: lännempänä väliaikainen ajomahdollisuus pääkiitotien ja maantien väliselle hiekkakentälle sekä idempänä puomilla suljettu huoltoyhteys lähellä Onkisuontien liittymää.

#### Vaarallisten kemikaalien varastointi ja käsittely/ ympäristön suojaaminen

- Pelastusviranomaisen suosittelee alueella olevan lentokoneiden polttoaineen jakelupisteen siirtämistä pohjavesialueen ulkopuolelle, sillä Laki vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta 390/2005 18 § mukaisesti toiminnanharjoittajan on otettava huomioon suunnitellessaan vaarallisia kemikaaleja tai räjähteitä valmistavien, käsittelevien tai varastoivien tuotantolaitosten sijaintia, että tuotantolaitos on sijoitettava riittävän etäälle luonnon kannalta erityisen tärkeistä ja erityisen herkistä alueista, muista ympäristönsuojelun kannalta tärkeistä kohteista sekä virkistysalueista niin, että ennalta mahdollisiksi arvioitavat räjähdysriskit, tulipalot ja kemikaalipäästöt tuotantolaitoksessa eivät aiheuta ympäristövahinkojen vaaraa näissä kohteissa. Tuotantolaitosta ei ilman erityistä, perusteltua syytä saa sijoittaa tärkeälle tai muulle vedenhankintaan soveltuvalla pohjavesialueella, jollei kemikaalien ominaisuuksien perusteella voida osoittaa, ettei pohjavesille aiheudu vaaraa. Jos kysymyksessä olevalle pohjavesialueelle kuitenkin sijoitetaan vaarallisia kemikaaleja tai räjähteitä valmistava, käsittelevä tai varastoiva tuotantolaitos, rakenteellisin ja käyttötekniisin toimenpitein on huolehdittava siitä, ettei laitoksen toiminnasta aiheudu pohjavesien pilaantumisvaaraa.
- Vaarallisia kemikaaleja tai räjähteitä valmistavien, käsittelevien tai varastoivien tuotantolaitosten kuten lentokoneiden polttoaineen jakelupiste sijaitessa pohjavesialueella, toiminnanharjoittajan tulee varautua sammutusjätevesien hallintaan Laki vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta 390/2005 10 § mukaisesti.

**Polttoaineen jakelu on ympäristöluvanvaraista toimintaa ja tarpeellisista onnettomuustilanteisiin liittyvistä teknisistä ja rakenteellisista ratkaisuista huolehditaan lupaheitoja määriteltäessä.**

Ympäristölupaviranomainen tiedottaa hakemuksesta kuulutuksella. Viranomaiset antavat hakemuksesta lausunnon. Kaavaan on osoitettu vaihtoehtoinen sijainti polttoaineen jakeluasemalle. Muutoin merkitään tiedoksi.

### **1.7 Lahti Energia, 19.11.2021**

Kaava-alueella on verkkoyhtiön maakaapeleita, ilmajohtoja ja puistomuuntamo. Karttaliitteeseen on merkitty 20kV:n johdot ja muuntamo punaisella ja 0,4kV:n johdot sinisellä. Jos näitä verkkoyhtiön rakenteita tarvitsee siirtää, kustannuksista vastaa siirron aiheuttava taho.

Merkitään tiedoksi.

### **1.8 Lahden Museot, alueellinen vastuumuseo, 18.11.2021**

Vesivehmaan 1930–1940-luvun taitteessa rakennettu lentokenttä on Päijät-Hämeen ainoa lentokenttä ja etenkin sotahistoriallisesti merkittävä. Vesivehmaan oikeusvaikutteisessa osayleiskaavassa (2015) aluetta koskee kaavamääräys LL: Alueen rakentaminen tai toiminta ei saa heikentää pohjaveden laatua tai määrää. Alueella sijaitsevien vanhojen rakennusten ja rakenteiden kulttuurihistoriallinen arvo tulee selvittää. Kohteita koskevissa muutoshankkeissa on kuultava museoviranomaisia. Lisäksi osayleiskaavassa aluetta koskee suojelumääräys /s: Alueella sijaitsevat arvokkaat sotahistorialliset kohteet eli maahan kaivetut lentokoneiden sirpalesuojat, huoltokorsu ja lentokonemuseon halli tulee säilyttää. Kohteiden sijainti on esitetty kaava-aineiston liitekartalla 3. Alueella vaikuttavista toimenpiteistä on kuultava museoviranomaisia.

Lahden museot / Päijät-Hämeen alueellinen vastuumuseo lausuu Ramboll Finland Oy:n 16.9.2021 päivätystä kaava-aineistosta liitteinen seuraavaa.

#### **Arkeologinen kulttuuriperintö**

Suunnittelualueella sijaitsee 15 lentokentän sodanaikaiseen historiaan olennaisesti liittyvää lentokone/huoltokorsua, jotka ovat arkeologisen inventointiraportin (Mikroliitti 2020, s. 12, kartta s. 4) mukaan säilyneet maarakenteidensa osalta pääosin varsin hyvin. Yksi korsurakenne on osin tuhoutunut tai tuhoutumassa (nro 15) ja muutama hieman vaurioitunut (nrot 1, 7 ja 8). Toisen maailmansodan aikaiset jäänteet eivät ole muinaismuistolain (295/1963) suojaamia, mistä johtuen museo pitää merkittävänä kulttuurihistoriallisena tekona sitä, että suunnittelualueen länsiosan korsut (nrot 1-9) tullaan kaavan myötä suojelemaan määräyksellä s. On kuitenkin valitettavaa, ettei itäosan korsuja (nrot 10 - 15) huomioida kaavassa samalla tavoin: merkittävä osa kentän sotahistoriasta kertovista jäänteistä tulee itäosan rakentamisen myötä tuhoutumaan. Tämä ja perustelut ratkaisuun päätymisestä on syytä kirjata kaavan vaikutusten arviointiin.

Kaavaselostusta täydennetään mainituilta osin. Vaikutusten arviointia täydennetään ja vaikutuksia peilataan kaavan tavoitteisiin.

#### **Rakennettu kulttuuriympäristö ja maisema**

Lentokentän alueella on toteutettu kaksivaiheinen rakennusinventointi (Ramboll 2020), jossa on ensin kartoitettu alueen kaikki rakennukset ja toisessa vaiheessa keskitytty inventoimaan tarkemmin niistä kymmenen. Tämä inventointikohteiden valinta on tehty yhteistyössä Asikkalan kunnan, museon ja ELY-keskuksen kesken. Lentokentän alueella on säilynyt alkuperäistä 1940-luvun rakennuskantaa, kuten neljä Puolustusministeriön tyyppi- ja mallirakennusten mukaan toteutettua lentokonehallia, yksi korsuhalli sekä miehistön rakennuksia. Inventoitujen rakennusten säilyttäminen on tärkeää lentokentän historiallisen todistusvoimaisuuden kannalta sekä alueen kokonaisuuden säilymiseksi mahdollisimman ehyenä.

Kaavaluonnoksessa on esitetty suojelumääräykset kahdelle parhaiten säilyneelle lentokonehallille sekä ainoalle säilyneelle korsuhallille. Tärkeä osa alkuperäisen rakennuskannan kokonaisuutta ovat myös lentolaivueiden miehistön käytössä olleet rakennukset, mutta inventoiduista kohteista entinen lentolaivueen miehistöparakki, laivueen saunaparakki ja talousrakennus sijaitsevat asemakaavoitettavan alueen ulkopuolella. Näiden rakennusten säilymisen edellytykset tulee turvata kunnan toiminnassa muulla tavoin.

[Merkitään tiedoksi.](#)

### **1.9 Päijät-Hämeen liitto**

Asemakaava toteuttaa maakuntakaavan tavoitteita Vesivehmaan lentokentän toiminnan kehittämisen osalta.

Päijät-Hämeen liitto esittää, että kaavakartan luo-2 merkinnällä esitetyistä suppa-alueista pohjoisemman suunnittelumääräykseen lisätään tieto kohteen sijoittumisesta maakunnallisesti arvokkaalle harjualueelle.

Lisäksi Päijät-Hämeen liitto esittää, että kaavaselostuksen luetteloon muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista lisätään maakuntakaavan taustaselvityksiin lukeutuvat raportti Päijät-Hämeen maakunnallisesti arvokkaat harjualueet: [https://paijat-hame.fi/wp-content/uploads/2020/02/maka2014\\_2013\\_paijat-hameen\\_maakunnallisesti\\_arvokkaat\\_harjualueet.pdf](https://paijat-hame.fi/wp-content/uploads/2020/02/maka2014_2013_paijat-hameen_maakunnallisesti_arvokkaat_harjualueet.pdf)

[Täydennetään selostusta mainituilta osin. Luo-2 määräystä täsmennetään ja kyseiselle merkinnälle annetaan indeksi luo-3.](#)

### **1.10 Ympäristölautakunta 7.12.2021**

#### Luontoselvitys

Suomen ympäristökeskuksen Eliölajit-tietojärjestelmässä selvitysalueelle sijoittuu useita havaintoja harju- ja ketoympäristöjen uhanalaisista ja silmälläpidettävistä putkilokasvi- ja perhoslajeista. Järjestelmässä on mm. runsaasti 2000-luvulle sijoittuvia havaintoja vaarantuneiksi luokitelluista kangasvuokoista eri puolilta aluetta sekä havaintoja silmälläpidettäväksi luokitellusta ketonoidanlukosta, sarjatalvikista ja harjuajuruhosta. Kahden kilometrin säteellä selvitysalueesta sijaitsee useita pieniä yksityismaan luonnonsuojelualueita, joista valtaosa on luontotyyppin suojelualueita. Lähin on Asikkalan letot -Natura-alueeseen kuuluva Muttalan luonnonsuojelualue (YSA204944), joka sijaitsee noin 300 metrin päässä selvitysalueesta sen itäpuolella.

Lähin Natura 2000 -verkostoon kuuluva alue on Asikkalan letot (FI0301010). Kyseessä on viisiosainen Natura-alue, jonka yksi osa rajoittuu selvitysalueen koillisosaan. Luontoarvojen selvittämiseksi alueelle tehtiin maastokäynti 13.5.2020. Selvitysalue kierrettiin jalkaisin havainnoiden huomionarvoisen lajiston ja luontotyyppien esiintymistä.

#### Asemakaava ja kaavaselostus

Kaavassa on esitetty lento- ja matkailutoimintaa palvelevien rakennusten korttelialueita, toimitilarakennusten sekä varastorakennusten korttelialueita ja suojaviheralueita. Alueille on asetettu melulle ohjearvot, sekä kielletty pohjaveden määrää tai laatua vaarantavat toiminnot. Suunnittelualan viheralueet on osoitettu suojaviheralueiksi. Itäosaan on osoitettu Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue (luo-1), jossa on uhanalaisen lajin esiintymä (kangasvuokko). Länsiosaan on osoitettu kaksi luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeää aluetta (luo-2), jotka ovat luonnontilaisen kaltaisia suppa-alueita. Alueen puusto suositellaan jätettäväksi rakentamisen ja metsänkäsittelyn ulkopuolelle.

### Kaavamääräykset

Toiminta korttelialueilla ei saa aiheuttaa terveydelle, elinympäristölle ja asemakaavan mukaiselle maankäytölle haitalliseksi luokiteltavaa melua tai päästöjä ilmaan, maaperään tai pohjaveteen. Rakennuslupaa haettaessa on pyydettävä lausunto kunnan ympäristötoimelta. Alueen toteutuksessa on huomioitava lentoesterajapinnoista johtuvat korkeusrajoitukset. Korttelialueiden rakentamattomat alueet tulee jättää luonnontilaisiksi. Ennen rakennusluvan myöntämistä on laadittava suunnitelma hulevesien hallinnasta. Kyseiseen suunnitelmaan on sisällytettävä hulevesien hallinnan mitoituslaskelma. Pysäköintialueilla hulevedet on ohjattava hulevesien viivytykseen ja imeytykseen öljynerottimien kautta. Alueella sallitaan lentoturvallisuuden kannalta välttämättömät metsänhoidolliset toimenpiteet. Metsänhoidolliset ja luonnonsuojelulliset harvennushakkuut sallitaan alueella.

### Päätösehdotus

Ympäristölautakunta antaa Vesivehmaan lentokentän hallialueen asemakaavan luonnonvaiheesta seuraavan lausunnon:

Kaavassa ovat merkinnät sr-1 ja sr-2, joissa on kielletty korjaus- ja muutostyöt, jotka heikentävät rakennuksen arvoja. Kaavassa tulisi sanoa koskevatko arvot rakennuksen sisä- vai ulkopuolta, mitä nuo arvot ovat ja miten niitä tulisi korjata. Sen jälkeen voidaan neuvotella museoviranomaisen kanssa ovatko korjaus- ja muutostyöt kaavan mukaisia. Kaavan mukaisella määräyksellä museoviranomainen päättää mitä arvot ovat ja miten niitä saa korjata. Ilmeisesti on tarkoitus, että sr-1 ja sr-2 ovat oikeusvaikutuksiltaan samanarvoisia.

Merkinnät ovat oikeusvaikutuksiltaan samanarvoisia, mutta niissä on eritelty mihin arvoon suojele perustuu. Rakennusten arvoja on kuvattu kaavaselostuksen liitteenä olevassa Lahti-Vesivehmaan lentokenttälueen rakennusinventoinnissa (2020, Ramboll Finland Oy). Suojelumerkinnällä osoitettavan rakennuksen kaavamääräykseen tulee sisällyttää maininta neuvottelusta museoviranomaisen kanssa ja tällöin museoviranomainen ohjaa korjaus- ja/tai rakentamistyötä, kuten lausunnessakin todetaan. Se, onko rakennus suojeltu historiallisuuden todistusvoimaisuuden takia vai rakennustaiteellisten arvojen takia, ohjaa myös museoviranomaista arvojen määrittelyssä sekä rakentajan ja rakennusvalvonnan ohjaamisessa.

Kaavaehdotuksessa on huomioitu hyvin tehdyt esiselvitykset ja keväällä käyty viranomaisneuvottelu. Yleiskaavamääräyksiä olisi kuitenkin hyvä tarkentaa seuraavissa kohdissa: Yleismääräyksissä todetaan, että alueella sallitaan lentoturvallisuuden kannalta välttämättömät metsänhoidolliset toimenpiteet sekä metsänhoidolliset ja luonnonsuojelulliset harvennushakkuut sallitaan alueella. Luo-2-alueella alueen puusto kuitenkin suositellaan jätettäväksi rakentamisen ja metsänkäsittelyn ulkopuolelle. Puiden hakkuuta koskevat merkinnät tulisi selkeyden vuoksi merkitä kortteli- ja aluekohtaisesti. Yleismääräyksissä todetaan, että korttelialueiden rakentamattomat alueet tulee jättää luonnontilaisiksi. Merkintää tulee tarkentaa luonnontilaisuuden osalta.

Puiden hakkuuta koskeva yleismääräys koskee koko kaavoitettavaa aluetta. Yleismääräykseen täsmennetään, ”pois lukien luo-2 -alueet, jotka suositellaan jätettäväksi metsänkäsittelyn ulkopuolelle.”

Yleismääräystä täsmennetään luonnontilaisuuden osalta. Kyseisessä määräyksessä rakentamattomilla luonnontilaisilla alueilla tarkoitetaan lähinnä korttelialueiden osia, jotka jäävät rakentamisen ulkopuolelle ja joissa on syytä varmistua siitä, että pohjaveden muodostuminen ei vähene korttelialueilla laajojen pinnoitettujen alueiden takia. Yleismääräys muutetaan muotoon: ”Korttelialueiden rakentamattomilla alueilla tulee suosia vettä kokonaan läpäiseviä pinnoitteita tai vaihtoehtoisesti alueet tulee jättää



luonnontilaisiksi.” Tämä täsmentää määräyksen tarkoitusta tarpeellisella tarkkuudella. Uhanalaisten kasvilajien elinolosuhteiden turvaamiseksi on omat määräyksensä.

Pohjavedenlaadun seurantaan alueelle tulisi asentaa uusia pv tarkkailuputkia. Alueen ympäristöluvallisilla toimijoilla on pv tarkkailuvelvoite, mutta olemassa olevat tarkkailuputket eivät palvele pohjaveden laaduntarkkailua kovinkaan hyvin.

Merkitään tiedoksi.

## **2. Mielipiteet**

### **2.1 Mielipide 1**

Pyydämme ystävällisesti huomioimaan kaavan laadinnassa olemassa olevan tiestön, joka johtaa ampumarata-alueelle. Nykyinen sisäänajotie palvelee paremmin sekä ampumaradalle että rajanaapureiden metsäpalstoille tapahtuvaa kulkua kuin kaavaluonnoksessa oleva tielinjaus.

[Kaavaa tarkistetaan tiestön ja ajoyhteyksien osalta.](#)

### **2.2 Mielipide 2**

Vesivehmaan hallialueen yleiskaavan laadinnassa on huomioitava, että kaavan vaikutusalueella on sallittava kenttä-alueen toimijoille omaan toimintaansa liittyvä pienimuotoinen tavaroiden ulkosäilytys omalla tai hallitsemallaan alueella.

[Tavaroiden ulkosäilytys mahdollistetaan hallitusti. Ulkosäilytystä ohjataan kaavamääräyksiin.](#)

Havaintoni mukaan lentokentän kiitoradan jatkaminen 200-400 metrillä on ollut pidempään esillä ilman asiaa edistäviä toimenpiteitä. Kiitoradan pidentämiseksi olisi syytä aloittaa maantäyttösuunnitelman laadinta. Maantäyttö on pitkäaikainen toimenpide ja se parantaisi oleellisesti kentän käyttökelpoisuutta ja sen todellista kehittämistä. Tietojeni mukaan isoja maamassoja on toisinaan etsimässä sijoituspaikkaansa esim. n.15 000 m3 syksyllä 2020.

[Merkitään tiedoksi.](#)