

Kiinteistö Oy Kuopion Linjuriin muistutus 8.2.2017

Kiinteistö Oy Kuopion Linjuri

MUISTUTUS / VAATIMUS

8.2.2017

Kuopion kaupungin kaupunkirakennelautakunta
Suokatu 42 A
PL 1097
70110 KUOPIO
kaupunkiymparisto@kuopio.fi

KUOPION KAUPUNKI
KAUPUNKIYMPÄRISTÖN PALVELUALUE
ASIAKASPALVELU
Suokatu 42, 70110 KUOPIO
8.2.2017

Arkistonumero 759, asian:o 7937 / 2016

ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN SELOSTUS / LINJA-AUTOASEMAN YMPÄRISTÖ

Kiinteistö Oy Kuopion Linjuri on tutustunut asemakaavan muutoksen liittyvään aineistoon ja esittää seuraavia huomiota.

Asiavirheitä ja merkittäviä ristiriitaisuuksia

Ympäristöön sopivuus voidaan kyseenalaistaa esimerkiksi kaupungin oman korkean rakentamisen selvityksen pohjalta tai ELY-keskuksen ja Museoviraston lausuntojen pohjalta.

Alueelle asemakaavan muutoksella mahdollistettava korkea rakentaminen¹ sekä kaupunkirakennelautakunnan päätös alueen sopivuus korkealle rakentamiselle², ovat merkittävässä ristiriidassa korkean rakentamisen selvityksen kaupunkikuvallisiin tavoitteisiin nähden, erityisesti pitkien näkymälinjojen avoinna säilyttämisen osalta.

Valmisteluaineiston liitteenä olevassa korkean rakentamisen selvityksessä korostetaan erityisesti murroslaaksojen kaukonäkymiä, joista yhtenä esimerkkinä on mainittu Maljalahden murroslaakso. Liitteenä olevassa korkean rakentamisen selvityksessä suositellaan yksiselitteisesti, että alimmat laaksonpojat jätetään kokonaan rakentamatta.³

Korkean rakentamisen selvityksen tuloksissa korostetaan että "Kuopion ruutukaava-keskusta on kaupunkirakennustaiteellisten arvojen perusteella epäsopiva olevasta rakenteesta poikkeavalle korkealle rakentamiselle. Kerrosmäärien erojen kasvattaminen nykyisestään rikkoo ja sekavoittaa kaupunkikuvaa". Samoin selvityksessä vahvistetaan että, "ruutukaavakeskustan reunavyöhykkeelle ei tule sijoittaa korkeita rakennuksia".

¹ Asemakaavan muutoksen selostus, Linja-autoaseman ympäristö 2.2. Asemakaavan muutos, s. 3

² Asemakaavan muutoksen selostus, Linja-autoaseman ympäristö 5.3.1 Korttelialueet s. 52

³ Asemakaavan muutoksen selostus, Linja-autoaseman ympäristö LIITE 8 Korkean rakentamisen selvitys s.9-12

Samoin **"Reuna-alueiden rakentamisessa tulee noudattaa lähiympäristössä olevien rakennusten enimmäiskorkeuksia."**⁴

Myös alueen erillisissä kohdearvioissa on tuotu esille se, että korkea rakentaminen tukkii näkymiä ja Maljalahteen suuntautuva painauma on paikka, jota ei tule rakentaa umpeen. Myös tällä kohtaa korkean rakentamisen selvityksessä on tuotu esille se että maisemallisesti laakson pohjan rakentaminen on kyseenalaista näkymien tukkeutumisen takia.⁵

Aineistossa esitetty väite, "Asemakadun rakentaminen rautatieaseman vastapäätä on **pääosin** 8-kerroksista"⁶, ei pidä ollenkaan paikkaansa⁷ vaan kyseisen rautatieasemarakennuksen tontin kohdalla korkeimmat talot ovat 7- kerroksia ja Minna Canthin puiston lisäksi, osa vain 4-kerroksisia.

Tämä aineistossa esitetty #vaihtoehtoinen totuus# tulee esille myös ajantasaisesta asemakaavasta kuvaava ote. Ote vahvistaa että Asemakadun varrella, rautatieaseman vastakkaisella puolella olevien talojen kerroskorkeudet ovat 7 kerrosta, 2 kerrosta, 7 kerrosta, useita 4 kerroksisia taloja sekä Minna Canthin puisto⁸.

Aineistossa olevaa virheellistä tietoa vahvistaa myös korkean rakentamisen selvitys. Siinä "Ruutukaava-alueen korkeimmiksi rakennuksiksi on asemakaavoissa yleiskaavan pohjalta määriteltä Puijonkadun ja Vuorikadun sekä Puistokadun varrelle sijoittuvat 7-kerroksiset asuin- ja toimistorakennukset. Kaksi 8-kerroksista rakennusta on rakennettu ruutukaava-alueelle 2000-luvulla, toinen Puijonkadun Salon kortteliin ja toinen Ajurinkadun ja Torikadun risteykseen Sokoksen taakse".⁹

Epätietoisuutta rakentamisen kokonaismäärästä hämärtää esille Lapti Oy:n edustajan artikkeli (Asemanseutu nousee arvoonsa) Kuopion kaupungin asukaslehdessä 1/2017. Artikkelin mukaan pysäköintilaitoksen kapasiteetti olisi noin 400 autopaikkaa. Tämä tieto poikkeaa valmistelun yhteydessä ilmoitetuista tiedoista.

Myös kerrosneliöiden yhteismäärä olisi kyseisen artikkelin mukaan noin 25.000 k-m². Tämä pinta-alojen poikkeama asemakaavan muutoksessa esitetyissä tiedoista (33.738 k-m²¹⁰) on erittäin merkittävä. Tämä ero, eli yli 8.700 k-m² joka on yli 25 %, on niin merkittävä ja keskeinen muutos, että kaavahankeen palauttaminen uudelleen valmisteluun olisi perusteltua.

⁴ Asemakaavan muutoksen selostus, Linja-autoaseman ympäristö LIITE 8 Korkean rakentamisen selvitys 6. Selvityksen tulokset s. 13-15

⁵ Asemakaavan muutoksen selostus, Linja-autoaseman ympäristö LIITE 8 Korkean rakentamisen selvitys 7.1 Linja-autoaseman tontti ja 7.2 Rautatieaseman tontti s. 15-17

⁶ Asemakaavan muutoksen selostus, Linja-autoaseman ympäristö 4.5.2 Valitun vaihtoehdon . . . s.33-34

⁷ Asemakaavan muutoksen selostus, Linja-autoaseman ympäristö LIITE 4, ote ajantasa-asemakaavasta

⁸ Asemakaavan muutoksen selostus, Linja-autoaseman ympäristö LIITE Osallistumis- ja arviointisuunnitelma ote ajantasa-asemakaavasta s.7

⁹ Asemakaavan muutoksen selostus, Linja-autoaseman ympäristö, LIITE 8 Korkean rakentamisen selvitys. Kohdassa Olemassa oleva tilanne 3.1 Keskusta s. 7

¹⁰ Asemakaavan muutoksen selostus, Linja-autoaseman ympäristö LIITE 1/1 Asemakaavan seurantalomake. Asemakaavan perustiedot ja yhteenvedo

Maaperäselvityksissä pilaantuneen maaperän osalta perustelut pima-asetuksen ylempien ohjearvojen käyttämiseksi, ovat perusteluiltaan ristiriitaisia ja virheellisiä, koska käytetyissä perusteluissa viitataan alueen vanhaan asemakaavaan ja siinä alue on merkitty huoltoasemarakennusten korttelialueeksi¹¹. Kuitenkin uudessa asemakaavan muutosehdotuksessa alueelle kaavoitetaan asuntoja, hoivapalvelun tiloja sekä toimisto- ja liiketiloja. Tällöin raja-arvojen tarkastelu tulee tehdä tiukempien kriteerien mukaisesti. Kyseinen ristiriita vaatii yksistään kaavamuutoksen uudelleen käsittelyä asian MRL säädösten mukaisen merkittävyyden takia.

Kuopion portin meluselvityksessä "alue on määritelty vanhaksi alueeksi"¹², koska alueella ei ole ollut aiemmin yhtään asuntoa tai hoivapalveluun liittyvää toimintaa. Kuitenkin aineiston tietojen mukaan liikennemäärien ennustetaan kasvavan viidenneksellä, ja tämän perusteella tulee meluvaatimukset asettaa esitettyä tiukemmiksi, koska kohde aloittaisi uuden aikakauden ja toimintamallin. Melu- sekä maaliikenteen tärinä- ja runkomeluselvitykset vaativat jatkoselvityksiä, koska lausuntojen laatimishetkellä kohteesta ei ole ollut käytettävissä esimerkiksi pohjatutkimuksia eikä perustamistapalausuntoa¹³.

MRL:n 55 §:ssä mainitaan, että asemakaavaan liittyvään selostukseen pitäisi sisällyttää erilaisia vaihtoehtoja ja niiden vaikutusten arviointia sekä ratkaisujen perusteiden arvioimiseksi olevia tarpeellisia tietoja. Tässä asemakaavan muutoksen selostuksessa on kokonaan jätetty käsittelemättä matalan rakentamisen vaihtoehdot. Näin asemakaavan muutosselostus on lainvastainen ja jättää tilaa valmisteluun sekä asemakaavaan liittyvien valitusten sekä kanteluiden tekemiseen.

Rakentajavalintaan liittyvää epäiltävää näkemystä

Valmisteluaineistosta jää avoimeksi miksi ja millä perusteella on päädytty tekemään sopimus Lapti Oy:n kanssa, joka on taloudellisilta edellytyksiltään aivan erikokoinen suhteessa hankkeen kokonaiskustannuksiin tai verrattaessa vaihtoehtoisia muita markkinoilla olevia rakennusliikkeitä.

Koska Lapti Oy:n liikevaihto on ollut vuonna 2015 vain noin 114 MEUR, on erityisen keskeistä selvittää missä vaiheessa ja ennen kaikkea miksi virkamiehet ovat hylänneet esimerkiksi

Lujatalo Oy:n	(liikevaihto 353 MEUR/ 2015),
YIT Rakennus Oy:n	(liikevaihto 1.160 MEUR/2015),
NCC Suomi Oy:n	(liikevaihto 709 MEUR/2015),
Lemminkäinen Talo Oy:n	(liikevaihto 536 MEUR/2015),
SRV rakennus Oy	(liikevaihto 719 MEUR/2015 tai
Skanska Oy	(liikevaihto 821 MEUR/2015).

¹¹ Asemakaavan muutoksen selostus, Linja-autoaseman ympäristö LIITE 9.1 Kohta 6.1.2 Perustelut ylempien ohjearvojen valinnalle s. 5

¹² Asemakaavan muutoksen selostus, Linja-autoaseman ympäristö LIITE 11 Meluselvitys Kuopion Portti

¹³ Asemakaavan muutoksen selostus, Linja-autoaseman ympäristö LIITE 12 Maaliikenteen tärinä- ja runkomeluselvitys

Tästä seuraa ikäviä kysymyksiä ja epäselvyyksiä perusteluista, miksi julkisen (Hilma) markkinavuoropuhekutsussa on päädytty tehtyihin ratkaisuihin. Ketä on pyydetty mukaan, miksi tarjouskilpailua ei tehty julkisena kilpailutuksena, miksi mittavaltaan jättihankkeeseen taloudelliselta kantokyvyltään paremmin sopivat isot rakennusliikkeet on jätetty kokonaan pois, onko kilpailutus ollut tasapuolista vai liittyykö siihen sellaista yhden toimijan suosimista, joka ei ole hyväksyttävää. Tämä voi johtaa tehtyjen sopimusten purkamiseen tai jopa korvausvastuisiin hankintalain epäiltävissä olevien rikkomusten takia.

Ennen kuin asemakaavan muutosehdotusta viedään eteenpäin, edellä olevat epäselvyydet ja kysymykset vaatisivat, tulevien oikeusprosessien välttämiseksi, päätösten lainvoimaisuuden tarkastelua viranomaisvalvontaa hoitavalta taholta.

Asemakaavan muutosselostuksen sisältämiä näkökulmia ja kannanottoja

Asemakaavan muutoksen selostus pitää sisällään asenteellista ja väritynyttä viestintää. Vähättelevä asennetta kuvaa esimerkiksi viesti, jonka mukaan "uudisrakentaminen muuttaa lähiympäristöä suhteessa naapurikiinteistöihin ja korkea rakentaminen saattaa vaikuttaa valittavasta toteuttamisvaihtoehdosta riippuen olevien asuntojen lähi- ja kaukomaisemanäköaloihin."¹⁴

Samaa asenteellista vähättelyä kuvaa myös esitetyt ja epäiltävissä olevat vääristellyt väitteet kuten "uudisrakentaminen eheyttää kaupunkikuvaa, mutta naapuruston asukkaat saattavat kokea asemakaavan muutoksen mukaisen rakentamisen heikennyksenä olevaan tilanteeseen" tai "rakentaminen saattaa vaikuttaa naapurirakennusten asunnoista aukeaviin näkymiin". Samoin aineistossa väitetään että "muutokset eivät ole kuitenkaan niin merkittäviä, että ne aiheuttaisivat MRL:n 54 §:n tarkoittamaa naapureiden ja muiden kaupunkilaisten elinympäristön laadun merkityksellistä heikkenemistä, joka ei ole perusteltua kaavan tarkoitus huomioon ottaen."¹⁵ Valitusprosessin kautta on mahdollista selvittää, onko ehdotettu rakentaminen juuri sitä MRL:n 54 §:n tarkoittamaa säädösten sisällön tarkoittamaa rakentamista eli asemakaavalla ei saa aiheuttaa kenenkään elinympäristön laadun merkityksellistä heikkenemistä.

Mielestämme samaa, laskelmiin perustelemattomia väittämiä kuvaa myös väite, että "Uudisrakentaminen eheyttää kaupunkikuvaa, mutta naapuruston asukkaat saattavat kokea asemakaavan muutoksen mukaisen rakentamisen heikennyksenä olevaan tilanteeseen. Muutoksella on kuitenkin positiivisia vaikutuksia asuntotuotantoon ja yritysvaikutukset ovat myönteisiä, koska rakentamisen aikaisen toiminnan lisäksi uudisrakentaminen

¹⁴ Asemakaavan muutoksen selostus, Linja-autoaseman ympäristö 4.5.2 Valitun vaihtoehdon vaikutusten selvittäminen, arviointi ja vertailu s. 45

¹⁵ Asemakaavan muutoksen selostus, Linja-autoaseman ympäristö 5.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön s. 52-53

lisää keskustan palvelujen kysyntää ja edesauttaa näin niiden säilymistä.”¹⁶

Asemakaavaehdotuksesta voidaan myös lukea hämmästyttävä mieltymys antaa toimijalle täysin vapaat kädet toteuttaa liiketoimintaansa ilman asemakaavan antamia rajoja. Tämä tulee esille esimerkiksi kohdassa ”Asemakaava ei sido toimitilojen ja asuntojen välistä tilajakaumaa”¹⁷. ”Alueen toivotaan rakentuvan ekotehokkaaksi energiaa säästävillä rakentamisratkaisuilla kuten hulevesien määrää vähentävillä viherkatoilla”¹⁸.

Yleisen käsityksen mukaan kaavoituksessa määritellään pikkutarkasti esimerkiksi ilmansuunnat, kattokaltevuudet, julkisivujen värimaailma tai muut vastaavat tekijät. Tähän viittaa myös MRL:n 50§ ensimmäinen kohta, ”asemakaavan tarkoitus on alueiden käytön yksityiskohtaista järjestämistä”. Siksi herää kysymys, miksi tässä asemakaavassa toimija saisi vapaat kädet?

Alueen rakentamisedellytyksiin sekä suunniteltuun toimintaan liittyvät puutteet

Maaperän soveltuvuutta rakentamiseen on tutkittu vasta asemakaavan viimeisessä vaiheessa, liite 10 / 30.11.2016. Tämä ”Kohteen alustava rakennettavuusselvitys” osoittaa, että kyseinen kohde vaatii taloudellisesti erittäin kallista rakentamista, koska täyttökerroksen alapuolella on löyhässä tilassa olevaa vesipitoisuudeltaan erittäin korkeaa, (25 – 50 %) silttiä. Syvimmat pohjatutkimuksen kairaukset ylsivät yli 27 metrin syvyyteen ja sieltäkään ei voitu varmistaa kallioperän löytymistä. Perustukseksi esitetään paalutusta, mutta selvityksen tehnyt asiantuntija ei ole kyennyt vahvistamaan paalujen määrää yhtä neliömetriä kohden millekään suunnitellulle kerrosluvulle. Asiantuntijat esittävät lisätutkimuksen tekemistä.¹⁹ Hankeaineistosta tulee myös toisaalla esille epäily pohjatutkimuksen perusteellisuudesta.

Rakennusten alapohjia on suunniteltu maanvaraisiksi²⁰. Tähän sisältyy kuitenkin erittäin merkittävä ja suuri taloudellinen riski. Alueen yhdyskuntarakentamisen lähihistoria on jo osoittanut, että esimerkiksi Puutarhankadun kunnallistekniikan uusimisen yhteydessä jouduttiin tekemään kalliit erityisjärjestelyt viemäreiden painumisen estämiseksi. Jos maaperä ei kannata viemäriä niin kuinka vesilietteen maaperä voisi kantaa kokonaista rakennusta?

Aineistossa esitetään väitteet, joiden mukaan, ”koska linja-autoliikenteen määrä ei ole kovin suuri, linja-autoliikenteen liikenneaukioon liittyvä liittymä voi toimia pitkään ilman valo-ohjausta” sekä ”saattoaukion liittymä on suunniteltu toimivaksi

¹⁶ Asemakaavan muutoksen selostus, Linja-autoaseman ympäristö 5.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön s. 52

¹⁷ Asemakaavan muutoksen selostus, Linja-autoaseman ympäristö 4.5.2 Valitun vaihtoehdon vaikutusten selvittäminen, arviointi ja vertailu s. 46

¹⁸ Asemakaavan muutoksen selostus, Linja-autoaseman ympäristö 5.4.2 Vaikutukset ilmastoon, luontoon ja luonnonympäristöön s.53-54

¹⁹ Asemakaavan muutoksen selostus, Linja-autoaseman ympäristö LIITE 10 Kohteen alustava rakennettavuusselvitys

²⁰ Asemakaavan muutoksen selostus, Linja-autoaseman ympäristö LIITE 10 Kohteen alustava rakennettavuusselvitys

ilman valo-ohjausta vielä vuosia".²¹ Nämä linjaukset tekevät liikennejärjestelyistä epäkäytännöllisiä ja tulevat suurella todennäköisyydellä muodostumaan ongelmallisiksi.

Esitetyssä kaavamuutoksessa autopaikkamäärityksen lieventäminen 30 %:lla²² on perusteluiltaan ontuva, koska kyseiseen kohteeseen liittyy erityinen rautatieliikenteen, maantieliikenteen, työpaikkaliikenteen, suunniteltuun hoivapalveluun liittyvän liikenteen sekä asumiseen liittyvät pysäköintitarpeet. Nämä laajat erityispiirteet edellyttävät, ettei autopaikkamääritystä tule keventää rakennusliikkeen edun takia vaan päinvastoin eli autopaikkamääritystä tulee kiristää perusmääritykseen nähden.

Esitettyjä asemakaavamerkintöjä ja -määryksiä ALPY-1²³ tulee täsmentää siten että "tonttia varten varattavan leikkiin ja oleskeluun tarkoitetun alueen tulee sijaita kyseisellä tontilla ja vaatimusten tulee vastata rakennusjärjestyksen vähimmäispinta-alaa koskevia vaatimuksia", kuten MRL:n 155 §:ssä määrätään. Muutoin kyseinen käytännön esille tuoma rasite ja haitta jäisi ympäröivien kiinteistöjen rasitteeksi ja haitaksi eikä siten ole hyväksyttävää sekä antaa mahdollisuuden valituksen tekemiseen.

Koko Kuopion Portti hankealueelta puuttuu MRL:n 157 §:n vaatimat jätejärjestelmiin varattavat tilat ja alueet kuten jätekonttien ja jätekatosten paikat. Laskentatavasta ja toiminnan laajuudesta riippuen kyseiselle alueelle tarvittaisiin todennäköisesti 300 – 600 jätetonttia. Tilavarauksena tämä tarkoittaisi vähintään noin 1000 m² suuruisia jätetontteja. Vaikuttaa siltä, että kiinteistöistä itsessään sekä siinä toimivilta yksittäisiltä toimijoilta syntyvä jätemäärä on jäänyt suunnitelmista kokonaan huomioimatta.

Koko alueelta puuttuu myös lumen välivarastointialueet, joita käytännön kokemuksemme mukaan tulisi olla vähintään 10 % tontin pinta-alasta. Mikäli tätä ei ole huomioitu ja toteutettu, niin silloin lumisateen aikana ja sen jälkeen alueen koko logistinen palvelukokonaisuus häiriintyy. Tämä aiheuttaa sen, että myös lumenpoistoon liittyvät toimenpiteet ovat erityisen kalliita.

Huoltopiha-alue on käsityksemme mukaan mitoitettu sellaiseksi, jossa normaali, kaupan tavaralogistiikkaan liittyvä kuljetuskalusto ei mahdu toimimaan, erityisesti talvella, koska osa pihasta tulee toimimaan väkisin lumen välivarastointialueena.

Pysäköintitalon toteuttaminen yhdellä sisäänajo- ja ulosajoliittymällä on epäonnistunut ja pilaa koko pysäköintitalon tarkoituksen ja toiminta-ajatuksen. Yksi sisäänajo ja ulostulo tulevat ruuhkautumaan suunnitelluilla autopaikkojen määrällä. Samaa pysäköintitaloon liittyvä ongelmaa tulee korostamaan myös

²¹ Asemakaavan muutoksen selostus, Linja-autoaseman ympäristö 4.5.2 Valitun vaihtoehdon vaikutusten selvittäminen, arviointi ja vertailu s.40

²² Asemakaavan muutoksen selostus, Linja-autoaseman ympäristö 4.5.2 Valitun vaihtoehdon vaikutusten selvittäminen, arviointi ja vertailu s. 41

²³ Asemakaavan muutoksen selostus, Linja-autoaseman ympäristö LIITE 2/2 Asemakaavamerkinnot ja -määräykset

se, jos autopaikkojen mitoituksessa on käytetty vanhaa mitoitusnormia niin parkkipaikkojen leveyden, autojen pituuden kuin vapaan ajoväylänkin osalta. Kuopion alatorin parkkipaikka on tästä ikävä esimerkki.

Asemakaavamuutoksen selostuksessa esitetty massoitelu on täydellisessä epäsuhteessa alueen muuhun rakentamiseen nähden. Tornitalot kohoavat lähes 60 metrin korkeuteen ja ovat siten mittakaavaltaan Puijon torniin verrattavia kolosseja ahtaalla ja rakentamiseen epäsovivalta tontilla sekä lähellä muita rakennuksia²⁴. Tämä kolossiaalinen rakentaminen ei todella eheytä kaupunkikuvaa vaan rikkoo MRL:n 117 §:n laajemmin MRL:n 17 luvun säädöksiä.

Suuri rakennusoikeuden tavoittelu pilaa koko hankkeen toimivuuden ja kyseinen korkean rakentamisen hanke suunnitellussa muodossa ei sovellu kyseiselle alueelle. Tämä on vahvistettu ELY-keskuksen puolelta ilmaisemalla suoraan, että tornirakennus on liian massiivinen eikä edistä hyvää kaupunkikuvaa. Samaa mielipidettä edustaa myös Museovirasto.

Rautatien ja Asemakadun välinen alue kuuluu matalan rakentamisen vyöhykkeeseen koko Asemakadun pituudelta. Tästä on maininta myös Maljalahti 3-1-6 (Mäkikadun tukikohta) kaavahankkeen pöytäkirjoissa. Siksi Puijonkadun ja Asemakadun risteykseen suunniteltu talo ei voi olla 2 kerrosta korkeampi. Tätä korkeampi rakentaminen on ELY-keskuksen, Museoviraston sekä kaupungin omien suunnitelmien ja liitteenä olevan korkean rakentamisen selvityksestä tehtyjen päätösten vastainen ja siksi jätettävä toteuttamatta.

Erityisesti Kiinteistö Oy Kuopion Linjuriin liittyviä asioita

Koska maaperä on erittäin korkean vesipitoisuuden sisältävää löyhää ja häiriintymisherkkää silti²⁵, paalutusperustusta ei voida tehdä perinteisillä lyöntipaaluilla Kiinteistö Oy Kuopion Linjuriin rakennusta vahingoittamatta. Siksi vaadimme, että rakentamiseen liittyvät toimintatapojen ja menettelyjen tulee olla sellaisia, ettei tärinää tai värähtelyä aiheudu.

Alueen hulevesien lisääntyessä virtaukset kasvavat nykyisestä tilanteesta²⁶ ja hankkeen nykyisessä toteutuksessa tulevat aiheuttamaan tiedostettavan sekä kohtuuttoman riskin Kiinteistö Oy Kuopion Linjuriin kiinteistölle. Tämän takia mahdollisissa vahinkotapauksissa pidätämme oikeuden tehdä vahingonkorvausvaatimukset tuottamuksellisina ja tahallisina.

Tätä näkemystä vahvistaa myös seuraava aineistoon sisällytetty ohjeistus. Aineiston mukaan tulvavesien hallintaan on esitetty että "rakennustasot sijoitetaan ylemmäksi ja valumia ohjataan kaivoihin ja imeytysalueille". Tämä johtaa vääjäämättömästi siihen, että

²⁴ Asemakaavan muutoksen selostus, Linja-autoaseman ympäristö LIITE 3 Lapti Kuopion Portti s. 15/16

²⁵ Asemakaavan muutoksen selostus, Linja-autoaseman ympäristö LIITE 10 Kohteen alustava rakennettavuus selvitys

²⁶ Asemakaavan muutoksen selostus, Linja-autoaseman ympäristö 4.5.2 Valitun vaihtoehdon vaikutusten selvittäminen, arviointi ja vertailu s. 44

tulvavesien valumariski Kiinteistö Oy Kuopion Linjurin osalta kasvaa erittäin merkittävästi ja tätä emme voi hyväksyä.

Puutarhakadun ja Puijonkadun risteyksessä osoitettu imeytysalue on jo nykyisellään korkeimmillaan asemassa + 90.10 eli korkeammalla kuin Kiinteistö Oy Kuopion Linjurin piha-alue. Linjurin kiinteistön eteläpäähän esitetty maanpinnan taso tulisi selostuksen mukaan korkeusasemaan +89.80²⁷ eli täysin samalle tasolle kuin kiinteistön lattiapinnan taso tai osin piha-alueella jopa sen yläpuolella korkeusasemassa + 89,92²⁸.

Samaa todellisen ja olemassa olevan tilanteen hämärtymistä osoittaa myös alustavassa rakennettavuusselvityksessä tehty määrittely, jonka mukaan, "pintavedet johdetaan pinnantasauksin rakennuksista pois päin"²⁹ Tämän seurauksena tulvavedet tulevat valumaan vääjäämättömästi Kiinteistö Oy Kuopion Linjurin kiinteistön sisälle sekä vuokralaisten toimitiloihin että kellaritiloihin. Tilanne rikkoo siten MRL:n 13a luvussa sekä MRL:n 135 §:ssä esitettyjä vaatimuksia. Tulevissa vahinkotapahtumissa joudumme turvautumaan etujemme turvaamiseksi ikäviin oikeudellisiin toimenpiteisiin.

On yksiselitteistä ja selvää että asemakaavassa tulee ohjata maanpinnan korkotasot sellaisiksi, että kyseisiä riskejä ei synny ja esillä oleva vahingonvaara jää toteumatta. Tämä on sellainen, esimerkiksi MRL:n 54 §:n tai 58 §:n mainittu tilanne ja muita toimijoita haittaava asia, johon joudumme puuttumaan.

Alueen joukkoliikenteen toimintaedellytykset esitetyssä aineistossa poikkeavat merkittävästi siitä mitä todellisuudessa tapahtuu. Suunnitelmissa saapuvien bussien paikkaan mahtuu purkamaan lastiaan vain yksi linja-auto³⁰. On aivan epärealistista, että muut bussit odottaisivat yhden linja-auton tyhjentyä ennen kuin päästäisivät pois omat matkustajansa.

Tällä hetkellä kaikki saapuvat linja-autot pysähtyvät Kiinteistö Oy Kuopion Linjurin tontin laiturikatoksen kohdalle ja päästävät matkustajat pois kyseisellä kohdalla. Usein paikalla on 2-4 linja-autoa peräkkäin ja päästävät matkustajat pois kyydistä yhtä aikaa. Tämä toimintatapa on jatkunut jo useiden vuosikymmenien ajan ja tulee jatkumaan myös jatkossa, mikäli nykyinen epärealistinen suunnitelma toteutetaan.

Tästä seuraa, että edellä oleva aiheuttaa omat rasitteensa ja haittansa Kiinteistö Oy Kuopion Linjurille, koska suunnitelman mukaan kaupungin ja Kiinteistö Oy Kuopion Linjurin välinen vuokrasopimus päättyisi. Silloin kaupungin vuokraamat odotustilat ja siihen liittyvät linja-autojen jättöalueet siirtyisivät pois. Tältä kohdin joudumme käymään erilliset korvausneuvottelut kaupungin kanssa mikäli asemakaava etenee.

²⁷ Asemakaavan muutoksen selostus, Linja-autoaseman ympäristö 5.5 Ympäristön häiriötekijät s.57

²⁸ Asemakaavan muutoksen selostus, Linja-autoaseman ympäristö LIITE 3 Lapti Kuopion portti s. 3/16

²⁹ Asemakaavan muutoksen selostus, Linja-autoaseman ympäristö LIITE 10 Kohteen alustava rakennettavuusselvitys kohta 4.2 Kuivatus

³⁰ Asemakaavan muutoksen selostus, Linja-autoaseman ympäristö. 4.5.2 Valitun vaihtoehdon vaikutusten selvittäminen, arviointi ja vertailu s. 38

Koska Kuopion Portin hankkeessa kaavamuutoksella rakentamisen tehokkuus, aluevarauksessa A yhteensä, on saamassa luvun 2,91 ja kun samaan aikaan viereisen Kiinteistö Oy Kuopion Linjurin tontin tehokkuusluku on noin 0,75, liittyy asiaan sellainen epäsuhte, joka vaatii erityistä tarkastelua ennen kaavan eteenpäin menemistä.

Kaavamuutoksen valmisteluaineistossa on kerrottu, että Kiinteistö Oy Kuopion Linjurin osalta ei tule uudessa kaavassa mitään muutoksia tai lisärasitteita. Tämä ei kuitenkaan pidä paikkansa. Kaavamääräyksiin on esimerkiksi lisätty merkintänumero 1320000, jonka mukaan "rakennuksen ulkoseinien sekä ikkunoiden ja muiden rakenteiden ääneneristävyyden tulee olla liikennemelua vastaan vähintään 37 dBA"³¹. Tällainen menettely herättää epäilyn valmistelun laillisuudesta tai vähintäänkin hyvän hallinnon vaatimasta toimintatavan puutteesta. Emme tule hyväksymään kyseistä rasitetta.

Asemakaavan muutosselostuksessa kerrotaan että "Kiinteistö Oy Linjurin liiketoimintaedellytysten nähdään paranevan, vaikka kaupungin vuokrasopimuksen päätyminen saatetaan nähdä uhkana liiketoiminnalle"³². Kuitenkin samaan aikaan aineistossa kerrotaan, että alueelle on kaavailtu myös R-kioskin, kukkakaupan ja matkahuollon palveluiden tarvitsemat tilat³³. Näiden toimintojen siirtyminen pois nykyisestä Kiinteistö Oy Kuopion Linjurin tiloista ovat todellinen ja merkittävä taloudellinen menetys. Huomautamme että selostuksen tulisi nojata tietonsa tai väitteensä todellisuuteen eikä epäiltävissä oleviin, puolueellisiin ja taloudellisilla laskelmilla todistamattomiin väittämiin tai #vaihtoehtoihin totuuksiin#.

Havaitsimme myös, että sähköisestä aineistojakelusta puuttui 21.12.2016 tehty uusi tonttijako / tonttijaon muutos. Mikäli tällä toimenpiteellä halutaan rajoittaa tai loukata rakennuslupaan liittyvää naapurin kuulemismenettelyä ja siihen liittyviä oikeudellisia menettelyjä, loukkaa kyseinen toimenpide yhtiömme MRL:n 78 §:n ja 79 §:n liittyviä oikeuksia tavalla, joka antaa aiheen jatkotoimiin.

Toisaalta, jos tonttijaolla on tarkoitus antaa rakennusliikkeelle erityistä etua tai MRL:n 88 § velvoitteiden välttämistä, esimerkiksi linja-autopihan tai saattopihan kustannusten vyöryttämisenä veronmaksajien maksettavaksi, kyseessä on yhtäläinen oikeustoimia vaativa viranomaistoimenpide. Käytettävissämme olevan tiedon mukaan tämä menettely olisi ristiriidassa myös kaupungin ja Lapti Oy:n tekemän aiesopimusluonteisen yhteistyösopimuksen kanssa, koska tietojemme mukaan siinä aukoiden kustannukset kuuluvat Lapti Oy:n kustannuksiksi.

³¹ Asemakaavan muutoksen selostus, Linja-autoaseman ympäristö LIITE 2/4

³² Asemakaavan muutoksen selostus, Linja-autoaseman ympäristö 4.5.2 Valitun vaihtoehdon vaikutusten selvittäminen, arviointi ja vertailu s. 47

³³ Asemakaavan muutoksen selostus, Linja-autoaseman ympäristö 4.5.2 Valitun vaihtoehdon vaikutusten selvittäminen, arviointi ja vertailu s.45

Valmisteluaineiston epätarkkuuksiin liittyy myös muita yksittäisiä asioita kuten kuvassa 41 (Liikennepiha ja saattoaukio) tai kuvassa 46 (Polkupyöräiden sijaintipaikkoja), joissa polkupyöräparkit on sijoitettu Kiinteistö Oy Kuopion Linjuriin tontille³⁴ ja siten loukkaavat kiinteistöyhtiön oikeuksia. Samaa yhtiön oikeuksia loukkaavia polkupyöräparkkeja on merkitty myös Lapti Oy:n suunnitelmiin³⁵. Tämänkaltaisista, huolimaton suunnittelua kuvaavista asioista, olemme huomauttaneet valmistelun yhteydessä jo aiemmin.

Yhteenveto

Kaikki edellä olevat havainnot osoittavat, että hankkeeseen liittyy merkittäviltä osin asioita, joiden huomiotta jättäminen voivat johtaa jatkossa erityisiin toimenpiteisiin. Aineistosta voidaan myös päätellä, että hankkeen valmistelu vaikuttaa yksipuoliselta ja yhden rakennusliikkeen etuja korostavalta.

Hanke ei ole kokonaisuudessaan realistisella pohjalla niin maaperän taloudellisen rakentamiskelpoisuuden, rakentamisen mittakaavan kuin kaupunkikuvallisuuden osalta ja on merkittäviltä osin ristiriidassa lainsäädännön sekä kaupungin omien päätösten kanssa.

Mikäli kaavamuuos etenee oletuksistamme huolimatta

- a) vaadimme korjaamaan edellä olevat virheellisuudet, ristiriitaisuudet sekä erityisesti Kiinteistö Oy Kuopion Linjuriin liittyvät kohdat
- b) vaadimme että kaavamääräyksissä ja rakennustapaohjeissa sekä rakennusluissa perustamiseen liittyvät paalutusmenettelyt tulee olla lyöntipaalut kieltävä ja muutoinkin rakentamisen tulee olla maa-aineen värähtelyn estävää
- c) vaadimme täyden korvauksen kaikesta rakentamisen aiheuttamasta häiriöstä, asiakaspiirin vähentymisestä sekä kiinteistölle ja rakenteille aiheutuvista vaurioista.

Ennen kaavamuutoksen etenemistä, pitäisimme viisaana selvittää viranomaistoiminta hankkeeseen liittyvien aineistossa olevien selkeiden virheiden takia sekä menettelytapoihin liittyvien sekä epäiltävissä olevien tasapuolisuusvaatimusten rikkomusten selvittämiseksi ja siten kaavaehdotuksen lainvoimaisuuden ratkaisemiseksi. Tämä selvitys tulee tehdä laillisuusvalvontaa harjoittavan elimen toimesta.

Samoin ennen kaavamuutoksen etenemistä tulee selvittää mikä on todellinen rakennusoikeus, autopaikkojen luku, rakennusten lukumäärä ja kerrosluku sekä muut täsmennykset, koska julkisuudessa on esitetty erilaisia lukuja, myös alueelle kaavaillun rakennusliikkeen mainonnassa.

Kaavavalmistelussa esitetty aineisto ei mielestämme vastaa objektiivista, kaikkien osapuolien näkökulmien sekä arvojen

³⁴ Asemakaavan muutoksen selostus, Linja-autoaseman ympäristö 4.5.2 Valitun vaihtoehdon vaikutusten selvittäminen, arviointi ja vertailu s. 38, 43

³⁵ Asemakaavan muutoksen selostus, Linja-autoaseman ympäristö LIITE 3 Lapti Kuopion Portti s. 4/16

huomioimista vaan ehdotettu muutos puolustaa yksipuolisesti yhden yksittäisen rakennusliikkeen taloudellisia etuja.

Erittäin moitittavaa on myös se, että selostuksessa on sivuutettu aiemmin esitetyt mielipiteet muutosten haitoista, korostamalla ainoastaan taloudellisia tavoitteita ja rakennusoikeuden lisäämisestä, joiden hyötyjinä on pelkästään rakennusliike, ohi muiden arvojen, vaikka niistä näennäisesti mainitaankin.

Kaava-alueen ympäristöön sijoittuu valtakunnallisesti tai maakunnallisesti tärkeitä kohteita sekä kaavoissa suojeltuja kohteita ja rakennuksia. Esitetyt vaikutusten arvioinnit vaikuttavat myös tarkoitushakuisilta, koska niissä korostetaan taloudellisia arvoja ohi kaikkien muiden arvojen.

Esitetyt massoittelet tulisivat muuttamaan lähistöllä olevien asuntojen sekä lähi- kuin kaukomaisemaa kohtuuttomasti sekä niin merkittävästi ettei sitä voida hyväksyä.

Esitetty rakennusmassoituksen epäsuhde ja kaupunkikuvaa rikkova luonnos on ristiriidassa myös valmisteluaineistossa mainittuun tavoitteeseen uudisrakentamisen soveltumisesta ympäröivään rakennuskantaan.

Radan varren kaikki rakennukset muodostavat matalan sekä nauhamaisen koko Asemakadun suuntaisen kaupunkikuvaan vaikuttavan harmonisen liitosmuuttujan täydelleen Asemakadun pituudelta, joka on kuitenkin sivuutettu, vaikka kohteena oleva Rautatieaseman korttelialue on ehdottomasti matalan rakentamisen aluetta, kuten lausuntoja antavat viranomaistahot vahvistavat eri yhteyksissä. Korkeat rakennukset niveltyvät huonosti Asemankadun kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön ja jättävät kaupunkikuvan sekä Asemankadun radan puoleisen katumiljöön rikkonaiseksi. Tässä yhteydessä on otettava huomioon myös vanhan hautausmaan ja kasarmialueen kulttuurihistorialliset arvot.

On täysin kiistatonta, että kyseessä oleva koko Rautatieaseman korttelialue on matalan rakentamisen korttelia, koska kaupunkikuvan rikkominen tyylittömällä rakennelmalla pilaa kaupunkikuvallista maisemaa seuraavat 100 vuotta. Rakentamisen tulee kunnioittaa radanvarren matalaa rakennusmiljöötä ja rakentamisen tulee soveltua nykyiseen radanvarteen matalaan rakennettujen ja osin suojeltujen kiinteistöjen kanssa hyvin, niin rakennuskorkeuden kuin sijoittelunkin osalta. Sitä vaativat jo kaupungin aiemmin tekemät omat päätökset.

Kaiken edellä olevan perusteella voidaan perustellusti todeta, että asemakaavan muutos olisi viisainta palauttaa uudelleen valmisteluun epäiltävissä olevien, aineiston tarkoitushakuisuuden ja virheellisiin lähtökohtiin nojautumisen, aineistoon sisältyvien eturistiriitojen, virheellisten tietojen antamisen takia sekä lainsäädäntöön nähden ristiriidassa olevien kohtien takia.

Kaavaehdotus heikentää, rajoittaa ja osin rikkoo myös Kiinteistö Oy Kuopion Linjuriin voimassa olevia etuuksia ja oikeuksia, koska kaavaehdotus nykymuodossaan toteutettuna aiheuttaa kohtuutonta haittaa kiinteistöyhtiölle sekä liike- ja toimistokiinteistössä toimiville vuokralaisille sekä heidän liiketoimintansa perusedellytyksille.

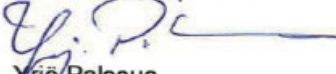
Tähän liittyy myös se, että vaiheittaisessa rakentamisessa vaarannetaan kiinteistöyhtiön sekä vuokralaisten etuuksia ja liiketoiminnan perusedellytyksiä, koska saattoliikenne sekä rahdin asiakkaat käyttäisivät kiinteistöyhtiössä toimivien yritysten asiakkaille tarkoitettuja pysäköintipaikkoja. Tämä menettely voi aiheuttaa vuokralaisille asiakasmenetyksiä ja siten vaarantaa työpaikkoja.

Koska kaavaehdotus nykymuodossaan toteutettuna on epärealistinen ja aiheuttaa kohtuutonta haittaa ja vahinkoa laajalti, pidämme perusteltuna, että esitetty asemakaavan muutosehdotus palautetaan uudelleenvalmisteluun. Edellä olevan perusteella emme tule hyväksymään ehdotettua kaavaehdotusta ja varaamme itsellemme oikeudet myös muistutuksen jälkeisiin jatkotoimiin.

Pyydämme kirjallisesti perustellut kannanotot kaikkiin esittämiimme huomioihin sekä tehdyt päätökset perusteluineen.

Kiinteistö Oy Kuopion Linjuri

Timo Virtasen puolesta



Yrjö Palosuo
projektijohtaja
valtakirjalla

VALTAKIRJA

17.8.2016

VALTAKIRJA

Valtuuttaja

Kiinteistö Oy Kuopion Linjuri [REDACTED]

Valtuutettu

[REDACTED]

Valtuutus

Valtuutamme valtuutetun hoitamaan valtuuttajan puolesta kaikkia pankkiasioita, maksuliikennettä, sopimaan veloista ja velvoitteista sekä tekemään panttauksia.

Valtuutettu valtuutetaan tekemään ja irtisanomaan vuokrasopimuksia.

Valtuutettu valtuutetaan sopimaan valtuuttajan puolesta myös kaikkia muita taloudellisia velvoitteita ja oikeuksia.

Kiinteistö Oy Kuopion Linjuri [REDACTED]


Timo Virtanen
toimitusjohtaja

Vastine

kappale ”Asiavirheitä ja merkittäviä ristiriitaisuuksia”

Korkea rakentaminen

Kaupungin laatima korkean rakentamisen selvitys toimii ohjeena 8-kerrosta ja sitä korkeampaa rakentamista Kuopion keskusta-alueelle asemakaavoitettaessa ja suunniteltaessa. Vaikka korkean rakentamisen selvitys on hyväksytty 23.2.2009 kaupunginhallituksessa, sillä ei ole kuitenkaan yleiskaavallista sitovuutta ja oikeusvaikutteisuutta. Korkean rakentamisen selvityksessä esitetyistä tavoitteista on mahdollista perustellusti poiketa asemakaavaa laadittaessa. Selvityksestä ei aivan yksiselitteisesti välity, onko korkea rakentaminen alueelle sopivaa vai ei, joten erilaiset tulkinnat ovat selvityksen pohjalta mahdollisia. Korkean rakentamisen selvityksen alkusanoissa on todettu, että *työn tarkoituksena on selvittää korkean rakentamiseen maisemaa analysoiden kaupunkikuvallisesti soveltuvia ja kaupunkirakenteen toimintaa tukevia alueita. Tarkemmin sijaintipaikat ratkaistaan asemakaavoituksessa.* Päätöksen siirtyessä asemakaavavaiheeseen huomioidaan kaupunkikuvan lisäksi myös muut asemakaavalle asetetut tavoitteet, kuten esimerkiksi hankkeen energia- ja kaavatalous sekä rakentumisen mahdollisuudet. Kaupungille aiheutuneet huomattavat infrastruktuurin uusimisen kustannukset (kaavatalous) ja alueelle kohdistuva kysyntä ovat luoneet osaltaan tavoitteet alueen rakentamiselle. Kaupunkikuvallisesti korkea rakentamisen halutaan synnyttävän porttiaiheen alueelle, johon sijoittuu kaupungin pohjoinen sisäänkäynti ja jossa eri liikenne muodot kohtaavat toisensa. Korkea rakentaminen edesauttaa saavutettavuutta ja suunnistettavuutta, jotka ovat tärkeitä ominaisuuksia matkakeskukseksi.

Radan eteläpuolinen alue luetaan ruutukaavakeskustaan kuuluvaksi, jossa rakentamisen korkeus Puijonkadun ja Asemakadun kulmassa olevalla tontilla sovitetaan likimain Asemakadun vastakkaisella puolella olevaan rakentamisen korkeuteen. Asemakaavaehdotuksessa rakentamisen korkeus on osoitettu merkitsemällä rakennuksen julkisivupinnan ja vesikaton leikkauskohdan ylin korkeusasema luvulla +118.00. Asemakadun vastakkaiselle puolelle on rakennettu kerrostalo, jonka asemakaavassa julkisivun ja vesikaton leikkauskohdan ylin korkeusasema on +118.40. Puijonkadun ja Asemakadun kulmauksessa rakennukset ovat 7-kerroksia. Asemakaavaehdotuksessa osoitetulle ALP-tontille voidaan ehdotuksen mukaan rakentaa 8-kerroksinen rakennus, jos julkisivun ja vesikaton leikkauskohdan ylin korkeusasema +118.00 ei ylitä, muussa tapauksessa on rakennettava enintään 7-kerroksinen rakennus. Kahdeksan kerroksisen rakennuksen keskimääräinen kerroskorkeus olisi 3.2 m ja 7-kerroksisen 3.65 metriä. Ratkaisevaa ei ole kerrosten lukumäärä, vaan rakennuksen korkeus suhteessa sen lähiympäristöön ja rakennuksen kaupunkikuvallinen sopivuus.

Lapti Oy:n edustajan artikkeli

Artikkeli ei ole asemakaavan virallinen tiedote vaan alueen tulevan rakennuttajan markkinointiteksi. Artikkeli on laadittu ennen asemakaavaa, joten siinä kuvastuvat tavoitteet ja sen hetkinen suunnittelutilanne, jotka ovat sen jälkeen tarkentuneet mm. rakennusoikeuksien ja autopaikkamäärien osalta. Asemakaava perustuu tehtyihin selvityksiin.

Maaperän pilaantuneisuus

Pilaantuneiden maa-alueiden selvitystä tehdessä oli tiedossa alueen tuleva maankäyttö. Entisellä huoltoasema-alueella maaperä kunnostettiin massanvaihdolla samalla kun Puutarhakadun kunnallistekniikka uusittiin ja uusi tulvavesiputki rakennettiin Puutarhakadun alle kesällä 2013 Pohjois-Savon ELY-keskuksen päätöksen POSELY/561/07.00/2012 mukaisesti. Pohjois-Savon ELY-keskus on lausunnollaan 13.5.2014 hyväksynyt kunnostustyön loppuraportin. Saa -merkintä poistettiin asemakaavasta asemakaavan valmisteluvaiheen jälkeen, kun puhdistus oli tehty ja hyväksyt-

ty. Kunnostuksen jälkeen alueen maaperässä öljyhiilivetyjen pitoisuudet alittavat alemmat arvot, joita sovelletaan mm. asuinalueilla (ks. Alueellisten ympäristöpalvelujen kommentti 21.3.2017).

Meluselvitys

Vaikka alueella on aiempaa rakentamista, voidaan suuresta muutoksesta johtuen rinnastaa uuteen alueeseen. **Meluselvitystä korjataan määrittämällä alue uudeksi alueeksi.** Kaavaehdotuksessa esitetyt ääneneristysmääräykset perustuvat laadittuihin melu- ja tärinämeluselvityksiin. Asemakaavamerkinnöissä ja -määräyksissä on melua koskevia määräyksiä. Mes-1/35 dB määräyksessä edellytetään, että rakennuslupa-asiakirjoihin tulee sisältyä meluntorjuntasuunnitelma, jossa esitetään laskelmin vaadittavien sisämelutasojen ohjearvojen toteutuminen asuintiloissa. Suunnitelma on tarpeellinen, koska meluarvoihin vaikuttaa mm. asuntojen koko ja asuntojen lopullinen sijainti.

Asemakaavan vaihtoehtotarkastelu

Vaihtoehtotarkastelu on sisällynyt asemakaavan valmisteluvaiheeseen. Kaavaselistuksessa on kuvattu eri vaiheet ja ratkaisun hiominen eri käännteineen. Asemakaavaehdotus on laadittu aiemmasta kuulemisesta saadun palautteen ja uusien tavoitteiden pohjalta, mm. asuminen. Asemakaavan ehdotusvaiheessa ei esitetä vaihtoehtoisia ratkaisuja.

Kappale ”Rakentajavalintaan liittyvää epäiltävää näkemystä”

Kuopion kaupunki ja VR-Yhtymä Oy pyysivät potentiaalisten toteuttajien näkemyksiä alueen toteuttamiseen liittyvistä seikoista julkisilla markkinavuoropuhelukutsuilla Hilmassa ja kaupungin internetsivuilla. Vuoropuhelujen yhteydessä Rakennusliike Lapti Oy esitti maanomistajaosapuolille soveltuvan etenemisvaihtoehdon, jonka pohjalta osapuolet neuvottelivat yhteistoimintasopimuksen. Ao. sopimuksessa varattiin maa-alue Rakennusliike Laptille tähdäten tontinluovutukseen. Yhteistoimintasopimusta koskeva Kuopion kaupunginhallituksen päätös on lainvoimainen.

Kappale ”Asemakaavan muutosselostuksen sisältämiä näkökulmia ja kannanottoja”

On mahdollista, että asemakaava ei toteudu aivan rakentamistapaohjeessa esitetyllä tavalla. Rakentamistapaohje ei ole sitova. Asemakaavassa on esitetty mm. rakennusalat ja rakentamisen enimmäiskorkeudet määrittämällä julkisivupinnan ja vesikaton leikkauskohdan ylin korkeusasema. Asemakaava ei esimerkiksi velvoita ehdottomasti 16-kerroksisen tornin rakentamiseen, vaan torni voi toteutua myös tätä matalampana.

Asemakaavan vaikutukset riippuvat siitä kuinka alue lopulta toteutuu, mistä tarkastellaan tai miten tarkastelija subjektiivisesti kokee muutoksen. Joku kokee muutoksen heikennyksenä, kun taas toinen voi nähdä muutoksen parannuksena tai kiinteistönsä arvon nousuna. Arvioinnissa ei ole tarkoitus vähätellä tai vääristellä asioita, vaan tunnistaa ja ottaa arvioinnissa huomioon kaavan antamat eri mahdollisuudet ja välttää yksipuolista näkemystä.

Asuntojen ja toimitilojen välistä tilajakaumaa ei ole määritetty määräyksellä asemakaavassa vaan tontinluovutusehdoissa. Käytännössä myös autopaikka- ja polkupyöränormit sekä melu- ja tärinämääräykset ohjaavat varsin tehokkaasti tilajakaumaa. Asemakaavamääräykset on määritetty tarkoituksenmukaisuus huomioon ottaen. Liian tiukat määräykset voivat johtaa huonoon ratkaisuun tai poikkeamislupatarpeeseen. Hyvään asemakaavaan kuuluu riittävä väljyys. Asemakaavan toteuttamisen jälkeen suunnittelua ohjataan vielä eri sidosryhmien välisessä suunnittelun aloituskokouksessa ja rakennuslupavaiheessa (mm. kaupunkikuvatyöryhmän lausunto). Asemakaavaan **lisätään merkintä joka rajoittaa asumisen osuuden kokonaisrakennusoikeudesta noin kolmannek-**

seen ja Asemakadun ja Puijonkadun kulmatontilla osoitetaan liiketilojen rakentamisen vähimmäismäärä.

Kappale ”Alueen rakentamisedellytyksiin sekä suunniteltuun toimintaan liittyvät puutteet”

Maaperän heikko kantavuus on tiedostettu ja selvitetty, mutta se ei aseta rakentamiselle estettä. Perustamisolosuhteilla ja rakentamistavalla on vaikutusta rakentamisen kustannuksiin. Asemakaava ei sido toteuttamistapaa, jonka valitsee rakentaja.

Asemakaava perustuu asiantuntijaselvityksiin. Mikäli liikennejärjestelyt tai muut suunnitellut asiat osoittautuvat seurannassa toimimattomiksi, ryhdytään toimenpiteisiin tilanteen korjaamiseksi. Alueen sisäiset toiminnot ja muistutuksessa esille tuodut muut asiat (jätehuolto, lumen varastointi ja huoltoajo) tarkentuvat yksityiskohtaisemmassa rakennusvaiheen suunnittelussa ja ratkaistaan rakennuslupaprosessissa. Muistutuksessa esille tuodut asiat välitetään rakentajalle tiedoksi ja tullaan huomioimaan alueen jatkosuunnittelussa. Autopaikkanormin pienentäminen perustuu pysäköinti- ja liikenneselvitykseen, vuoropysäköintiratkaisuun sekä parhaillaan valmisteltavaan keskustan pysäköintinormiuudistukseen.

Kappale ”Eryteisesti Kiinteistö Oy Kuopion Linjuriin liittyviä asioita”

Asemakaavaan merkittyjen likimääräisien korkeusasemien tarkoitus on ohjata tarkempaa suunnittelua ottamaan huomioon tulvavesialueen erityispiirteet tarkemmassa suunnittelussa ja valumavesien ohjaamisessa sadevesikaivoihin, viivytysaltaisiin ja tulvavesiputkeen. Linja-autoaukio on uudelleen rakennettu vuonna 2014 ja siinä on huomioitu sadevesien ohjaus sadevesikaivoihin, pois rakennuksista.

Rakentamisessa huomioidaan olemassa olevat rakennukset. Mikäli rakennuksille aiheutuu vahinkoa, vahingosta vastaa aiheuttaja.

Linja-autoaukio mahdollistaa erilaisia ratkaisuja eri toimintojen sijoittamiseksi. Toiminnot tarkentuvat myöhemmässä suunnittelussa.

Entisellä linja-autoasemalla on hyvät toimintaedellytykset jatkaa toimintaa alueella alueen rakennuttua. Tätä mahdollisuutta parantaa edelleen viereisen aukion nimeäminen Spedenaukioksi, johon varataan paikka Pertti ”Spede” Pasasen muistomerille.

Linja-autoaseman tontille merkitty ääneneristävyysmääräys poistetaan, koska rakennus on osoitettu rakennushistoriallisesti arvokkaaksi (sr-15). Samasta syystä johtuen rakennusoikeuden nostaminen ei ole mahdollista, jotta rakennuksen historiallisesti arvokas tai kaupunkikuvan kannalta merkittävä luonne säilyisi.

Alueelle sijoittuvien liikkeiden (esim. R-kioski) sijaintia ei määrätä yksityiskohtaisesti asemakaavassa, ei myöskään odotustiloja ja lipunmyyntipistettä.

Asemakaavan yhteydessä nähtävillä ollut sitova tonttijako on ollut nähtävillä kaupungin ilmoitustaululla asemakaavan nähtävilläoloaikana. Vaikka erillistä tonttijakomuutoskartta ei ollut kaupun-

gin internetsivuilla, on Kiinteistö Oy Kuopion Linjurilla ollut mahdollisuus siihen tutustua, kuten muistutuksesta ilmenee. Sitova tonttijako ilmenee myös asemakaavakartasta.

Muistutuksessa esitetyt asemakaavalliset asiat otetaan huomioon lopullista asemakaavaehdotusta muutettaessa ja korjattaessa.

Kaavaan liittyvä laillisuusvalvonta toteutetaan MRL:n säännösten mukaisesti.

Kaavaratkaisun palauttamiseen uudelleen valmisteluun ei ole syytä. Muistutuksen tekijällä on valitsevan oikeusjärjestyksen mukaiset muutoksenhakuoikeudet.

Liikenneviraston lausunto 10.2.2017



Kuopion kaupunki
Kaupunkirakennelautakunta
PL 1097
70111 Kuopio

kaupunkiymparisto@kuopio.fi
pauli.sonninen@kuopio.fi

Lausunto

1 (2)

LIVI/537/03.01.02/2017

10.2.2017

Viite: Lausuntopyyntö 20.1.2017

Lausunto Linja-autoaseman ympäristön asemakaavan muutosehdotuksesta

Liikennevirasto on tutustunut asemakaavan muutosehdotukseen ja antaa lausuntonsa rautateiden näkökulmasta.

Suunnittelualue sijaitsee Kuopion rautatieaseman ja linja-autoaseman välittömässä ympäristössä, kattaen lisäksi viereisiä puisto-, liikenne- ja katualueita sekä rautatiealuetta. Asemakaavan muutoksella mahdollistetaan liikennealueiden sekä asuin-, liike-, toimisto-, palvelu-, yleisten ja raideliikennettä palvelevien tilojen rakentaminen.

Rautatiealue

Liikenneviraston omistamaa rautatiealuetta osoitetaan Aseman puiston puistoalueeksi noin 900 m² kokoisen alueen verran. LR-alueen länsipäädyssä on VR-Yhtymän omistamaa maata osoitettu rautatiealueeksi noin 450 m² kokoisen alueen verran. Liikennevirastolla ei ole huomautettavaa näistä ratkaisuista.

Rakennusten pohjarakenteet, kuivatus ja työnaikaiset rakenteet

Lähellä rataa olevien rakennusten ja rakenteiden pohjarakennesuunnitelmat sisältäen perustamistavat, perustukset, kuivatusrakenteet, pohjarakenteet ja työnaikaiset rakenteet tulee hyväksyttävä etukäteen Liikennevirastossa.

Maa-, pohja- ja kuivatusrakenteet tulee suunnitella ja suorittaa siten, ettei radalle ja radan rakenteille aiheudu painumia tai muita haitallisia muodonmuutoksia ja ettei ratapenkereen vakavuus vaarannu. Liikennevirasto määrittää tarkkailumittaukset ja radan monitoroinnin, joka tulee rakennuttajan kustannettavaksi.

Huoltotie

Ratapihan pohjoispuolelle suunniteltu kevyen liikenteen väylä (Matkaajanpolku) on kaavaehdotuksessa osoitettu myös huoltotieksi, jonne on kulkuyhteys Puutarhakadulta. Matkaajanpolun itäpäätyyn muodostuu jyrkkä mäki Puutarhakadulta alkaen. Huoltotie toimii myös radan huoltotienä sekä asemalaitureiden pelastustienä. Myös raskaan ajoneuvoliikenteen (kuorma-autot, paloautot) on voitava kulkea Matkaajanpolkua pitkin laitureiden itäpäätyyn kaikkina vuorokauden aikoina. Tämä on huomiotava huoltotien lopullisessa mitoituksessa sekä rata-alueelle johtavan portin sijoittamisessa.

Huoltotien ja rautatien väli on aidattava ja varustettava lukittavalla ajoneuvoportilla. Liikennevirasto ei vastaa huoltotien kunnossapidosta.

Liikennevirasto
PL 33, 00521 Helsinki
Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki

Puhelin 0295 34 3000
Faksi 020 637 3700

etunimi.sukunimi@liikennevirasto.fi
kirjaamo@liikennevirasto.fi

www.liikennevirasto.fi



Lausunto

2 (2)

10.2.2017

LIVI/537/03.01.02/2017

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

Siru Koski
apulaisjohtaja
Hankesuunnitteluosasto

Juha Tiainen
maankäytön asiantuntija
Radan kunnossapitoyksikkö

Tiedoksi Kirjaamo
Jani Koiranen
Seppo Mikkonen
Markku Ahtiainen
Ilkka Vellonen
Veli-Matti Uotinen
Panu Tolla
Kimmo Tiainen, Ramboll CM Oy
Pohjois-Savon ELY-keskus, L-vastuualue
Pohjois-Karjalan ELY-keskus, Y-vastuualue

Liikennevirasto
PL 33, 00521 Helsinki
Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki

Puhelin 0295 34 3000
Faksi 020 637 3700

etunimi.sukunimi@liikennevirasto.fi
kirjaamo@liikennevirasto.fi

www.liikennevirasto.fi

Vastine

Rakentamisessa huomioidaan lausunnossa todetut olemassa olevat rakenteet, rakennukset ja toiminnot. Puutarhakadun lisäksi on osoitettu huoltoyhteys Puijonkadulta, Ison hautausmaan kohdalta. Asemakaavassa rautatiealueelle kohdistuu LR-4 kaavamääräys, jonka mukaan alue edellytetään aidattavan ympäristöön sopivalla aidalla niiltä osin kuin henkilöturvallisuus sitä edellyttää.

Liikenneviraston lausunto ei johda muutoksiin asemakaavaehdotuksessa.

VR Yhtymä Oy:n lausunto 16.2.2017



Lausunto

1 (2)

16.2.2017

Julkinen

Kuopion kaupunki
Kaupunkirakennelautakunta
PL 1097
70111 KUOPIO

Lausunto asemakaavaehdotuksesta / Linja-autoaseman ympäristö

VR-Yhtymä Oy tukee asemakaavaselostuksessa mainittuja tavoitteita olemassa olevan kaupunkirakenteen tiivistämisestä ja tukemisesta hyvien liikenneyhteyksien varrella sekä alueen elinvoimaisuuden lisäämisestä. Edelleen joukkoliikennekäytön lisääminen ja sen toimintaedellytysten vahvistaminen sekä matkustajien palvelujen parantaminen ja matkakettujen rakentaminen eri liikennemuotojen väliin ovat hyviä lähtökohtia ja tavoitteita asemakaavoitukselle.

Kuopion kaupunki, VR-Yhtymä Oy ja Rakennusliike Lapti Oy ovat solmineet 21.6.2016 yhteistoimintasopimuksen, jossa on osaltaan sovittu näistä tavoitteista matkakeskusalueen toteuttamiseksi. VR-Yhtymä toteaa, että em. periaatteet tukevat sekä junaliikenteen toimintaedellytyksiä että VR-Yhtymän kiinteistöomaisuuden kehittämistä tulevaisuudessa.

Matkakeskukset ovat nykyään monipuolisia asumista, kaupaa työpaikkoja ja palveluita yhdistäviä hybridihankkeita. Osana laajenevaa hankekokonaisuutta tulee huolehtia junaliikenteen matkustajien ydinpalveluiden säilymisestä ja kehittämisestä.

Junamatkustajien odotustilojen tulee olla laadukkaat, esteettömät ja käytettävissä joustavasti junavuorojen mukaan. Liityntäpysäköintiratkaisujen (ajoneuvo sekä kevyt liikenne) järjestäminen aseman läheisyyteen on yksi raideliikenteen toimintaedellytyksistä. Liityntäpysäköinnin tulee olla joustavasti käytettävissä eri suunnista saapuvalle liikenteelle ja sen mitoitukseltaan vastata odotettavissa olevaa käyttöä.

Radan alittavat kevyen liikenteen alikulkuyhteydet tulee määrittellä asemakaavassa niin, että niiden toteuttaminen tai toteuttamatta jättäminen ei rajoita tai estä radan eteläpuolisen AK-korttelin toteuttamista eikä nykyisen asemarakennuksen käyttömahdollisuuksia ja elinvoimaisena pitämistä. Nykyiseen

VR-Yhtymä Oy

PL 488 (Vilhonkatu 13)
00101 Helsinki

P. 0307 10
F. 0307 21 700

etunimi.sukunimi@vr.fi
www.vrgroup.fi

Y-tunnus 1003521-5



Lausunto

2 (2)

16.2.2017

Julkinen

alikulkutunneliin liittyvä uusi vaihtoehtoinen ulkoyhteys asemarakennuksen ja radan välistä ei saa aiheuttaa asemarakennukselle muutoksia, jotka olisivat sen käytön, suojelutavoitteiden tms. kannalta haitallisia. Lisäksi uuden ulkoyhteyden kohdalle sijoittuva VR-Yhtymän omistama VSS-tila tulee huomioida kulkuyhteyksien suunnittelussa. Alikulkuyhteyksien toteuttajan tulee tutkia tekninen toteutusratkaisu yhteistyössä Liikenneviraston kanssa.

ALP-korttelialueelle on merkitty varaus maanlaiselle johdolle, jolle ei VR-Yhtymän käsityksen mukaan ole tarvetta. Tämä johtovaraus tulee poistaa tarpeettomana.

VR-Yhtymä omistaa asemakaava-alueella nykyisen rautatieasemarakennuksen, jossa on tällä hetkellä mm. majoitustoimintaa, ravintolapalveluita sekä autovuokraamo. Asemakaavaehdotuksessa asemarakennukselle esitetään merkintää K (liike- ja toimistorakennusten korttelialue). Kaavamerkinnän tulee varmistaa asemarakennuksen nykyinen käyttö ja monipuoliset kehitysmahdollisuudet ja sitä kautta sen säilyminen arvoisessaan käytössä myös uuden matkakeskuksen valmistumisen jälkeen. VR-Yhtymä ehdottaa, että käyttötarkoituksmerkintä muutetaan muotoon K (liike-, toimisto- ja majoitusrakennusten korttelialue).

VR-Yhtymän omistamalla kiinteistöllä tällä hetkellä sijaitsevalle Kuopion kaupungin omistamalle Vr3 höyryveturille tulee alueen rakentumisen myötä etsiä uusi, historiaa kunnioittava sijoituspaikka rautatieympäristöstä.

Muilta osin VR-Yhtymällä ei ole lausuttavaa asemakaavaehdotuksesta.

Yhteyshenkilö: Kai Perhola

Helsingissä 16.2.2017



Janne Seeste
Kiinteistökehityspäällikkö
VR-Yhtymä Oy

VR-Yhtymä Oy

PL 488 (Vilhonkatu 13)
00101 Helsinki

P. 0307 10
F. 0307 21 700

etunimi.sukunimi@vr.fi
www.vrgroup.fi

Y-tunnus 1003521-5

Vastine

Kuten VR Yhtymä Oy lausunnossaan toteaa, ovat matkakeskukset nykyään monipuolisia asumista, kauppaa, työpaikkoja ja palveluita yhdistäviä hybridihankkeita. Yleiskaavan tavoitteet on myös tulkittu näin keskustan master plan 2025 välityksellä.

Kaupungin päätös luopua linja-autoasemasta on perustunut siihen, että matkustajille saadaan rakennettua uudenaikaiset ja esteettömät odotustilat, jotka palvelevat keskeisesti samalla kaikkia joukkoliikennemuotoja ja matkaketjuja.

Radan alittava kevyen liikenteen yhteys on mahdollista toteuttaa koko radan alapuolelle ma - merkinnällä. Lisäksi on merkitty ohjeellisesti nykyinen asematunneli ja uusi suora tunneliyhteys Asemakadulta linja-autokentälle. Yhteys alikulukäytävään mahdollistetaan rautatieaseman läpi nykyiseen tapaan ja lisäksi ulkokautta rautatieaseman takaa. Rautatieasema on merkitty sr-merkinnällä ja raideliikennealue LR-4, jotta rakennussuojelunäkökohdat huomioidaan. **Asemakaavaehdotuksen suojelumerkinnät katsotaan riittäviksi, mutta sisältöä tarkennetaan.**

Rautatieaseman kulmassa olevalla pysäköintialueella kulkee kaukolämpöputki, joka on merkitty kaavassa maanalaista johtoa varten varattuna alueena. **Kaukolämpöputki voidaan siirtää tontilta rakentamisen tieltä ja johtovarausmerkintä poistaa.**

Asemakaavamerkintä K on ympäristöministeriön kaavamerkintöjen selityksen mukaisesti liike- ja toimistorakennusten korttelialue. K -merkintä mahdollistaa hotellitoiminnan, joten merkintää ei ole tarpeen muuttaa. **Käyttötarkoituksimerkintä K ja sen selitys säilytetään. Kaavaselostukseen kirjataan tarkennuksena majoituspalvelujen mahdollistaminen liike- ja toimistorakentamisen korttelialueelle (K).**

Vr3 höyryveturille pyritään etsimään uusi sijoituspaikka aseman aukiolta tai Aseman puistosta.

Kuopion kulttuurihistoriallinen museo / Museovirasto 13.2.2017



Vastaus

13.02.2017

MV/466/05.02.00/2013 1 (1)

Kuopion kaupunki
PL 228
70100 Kuopio

Viite

Asia

KUOPIO, Linja-autoaseman ympäristön asemakaavan muutos, Kuopion matkakeskus

Kuopion kulttuurihistoriallisen museon ja Museoviraston tekemän sopimuksen mukaan museo hoitaa kulttuuriympäristön viranomaistehtäviä Pohjois-Savossa, joten Museovirasto ei lausu kaavasta. Rautatieaseman osalta Museovirasto osallistuu Kuopion kulttuurihistoriallisen museon lausunnon valmisteluun.

Intendentti

Marja-Leena Ikkala

Tiedoksi

Kuopion kaupunki/Kuopion kulttuurihistoriallinen museo

**KUOPION
KULTTUURIHISTORIALLINEN MUSEO**

Kauppakatu 23 70100 Kuopio

21.2.2017

Kuopion kaupunki
Kaupunkirakennelautakunta
kaupunkiymparisto@kuopio.fi

LAUSUNTO LINJA-AUTOASEMAN YMPÄRISTÖN ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUKSESTA

Museon lausunto on laadittu valtakunnallisesti merkittävän rautatieasema-alueen osalta yhteistyössä Museoviraston kanssa.

Kaavamuutoksen tavoitteena on toteuttaa nykyisen linja-autoaseman itäpuolelle uusi kookas matkakeskuskokonaisuus, johon tulisi myös toimistoja, liiketiloja ja asuntoja. Lisäksi Puijonkadun ja Asemakadun kulmaukseen esitetään uutta 8-kerroksista taloa.

Kuopion kaupunki on tehnyt selkeän linjauksen korkean rakentamisen sijoittamisesta matkakeskusalueelle (14-, 15- ja 16-kerroksiset tornit). Jo aiemmin todetusti museo pitää korkeuksia kaupunkikuvalliselta kannalta turhan suurina. Lisäksi lähiympäristöön muodostuu kaupunkirakennustaiteellisesti haasteellisia suuria mittasuhte-eroja. Suhteessa ensimmäiseen valmisteluvaiheeseen hyvänä voidaan joka tapauksessa pitää sitä, että rautatien pohjoispuolinen uusi rakentaminen on nyt suunniteltu yhtenäiseksi kokonaisuudeksi. Ehdotettu tornien sijoittuminen ryhmänä uuden – muutoin 4-kerroksisen – rakennusmassan keskialueelle on ratkaisuna tornien hajautettua sijoittamista parempi.

Vuonna 1934 valmistunut rautatieasema ja vuonna 1959 valmistunut linja-autoasema esitetään suojeltaviksi kohteeksi sr-15-kaavamerkinnällä. Ehdotettua kaavamääräystä voidaan pitää linja-autoasemarakennuksen osalta asianmukaisena. Sen ja uuden matkakeskuskokonaisuuden väliin esitetään toiminnallista kenttää, joten uusi rakentaminen sijoittuu pääosin kohtuullisen etäälle vanhasta linja-autoasemasta.

Rautatieasemarakennukseen liittyvää uutta yhdyskäytävää voidaan pitää mahdollisena. Suunnittelussa on kuitenkin huomioitava, että ovi myös asemarakennuksesta kulkukäytävään tulee säilyttää ja vanhan kulkukäytävän asemanpuoleisen pään osalta hyväksyttävää ovat vain palauttavat muutokset. Lasikatoksen tukeminen seinästä tai maasta tulee tutkia sen perusteella, mikä on rakennuksen säilymisen kannalta paras vaihtoehto. Jos se tuetaan suoraan seinästä, kuilu saattaa kerätä katoksen päälle putoavan jään ja lunta, mikä voi aiheuttaa rakennukseen vaurioita. Esitetty sijoitus edellyttää vedenpoiston osalta huolellista suunnittelua.

Asemarakennukseen kuuluvia alkuperäisiä osia ovat myös ajoramppi, laitureille nousevat portaat, katokset ja muut rakennelmat. Asemarakennuksen suojelumerkinnän määräksi tulee mahdollisesti ulottaa myös sisätiloihin. Tämä voidaan arvioida vasta rakennushistoriaselvityksen valmistumisen jälkeen.


Merja Heiskanen
museonjohtaja


Tapio Laaksonen
yli-intendentti

TIEDOKSI Museovirasto

Vastine

Korkean rakentamisen perusteluja ja vaikutuksia on kuvattu kaavaselostuksessa.

Raideliikennealuetta koskeva LR-4 merkintä edellyttää, että laiturikatosten suunnitelmista on pyydettävä Museoviraston lausunto. **Merkintää korjataan niin, että myös henkilö- ja tavaratunnelin suunnitelmista on pyydettävä museoviranomaisen lausunto.** Kävelytunneli on tarkoitus kunnostaa, mm. rakentaa hissit ja uudet portaat.

Rautatieaseman rakennushistoriaselvitys liitetään kaava-aineistoon.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen lausunto 14.2.2017 ja sen täydennys 21.2.2017



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

Lausunto

POSELY/249/07.01/2010

Pohjois-Savo

14.2.2017

Kuopion kaupungin kaupunkirakennelautakunta
PL 1097, 70111 Kuopio

Viite Lausuntopyyntö

Lausunto linja-autoaseman ympäristön asemakaavan muutosehdotuksesta

ELY-keskus on antanut viimeisimmän kaavalausunnon linja-autoaseman kaavasta 25.6.2013. Kaavamuutoksen laatiminen on voinut kestää useita vuosia ja ratkaisun hiomisessa on ollut useita käänteitä, kuten kaavaselostuksessa on hyvin tuotu esille.

Linja-autoaseman ja rautatieaseman ympäristö on toiminnallisesti keskeinen alue Kuopion kaupunkirakenteessa. Asemakaavamuutoksen lähtökohdaksi otettu tehokas rakentaminen korkeine asuin- ja toimistorakennuksineen on vaativa tehtävä, koska ratkaisulla on saatava aikaiseksi hyvä kaupunki- ja maisemakuva ja lisäksi rakentamisen tulee täyttää kauneuden ja sopusuhtaisuuden vaatimukset. Näissä oloissa on erityisen tärkeää, että kaavamuutoksen tavoite alueen rakennusten ja muun ympäristön korkeatasoisesta rakentamisesta toteutuu. Myös liikenteen melu- ja värinävaikutukset antavat oman haasteensa suunnittelulle.

ELY-keskus esittää lausuntonaan seuraavaa:

Suunnittelualue rajautuu RKY-kohteeseen "Kuopion Iso hautausmaa" ja suunnittelualue sisältää RKY-kohteen "Rautatieympäristöt" radan alikulkusillan vieressä. Rautatieasemarakennus, radan alittava tunneli ja laiturikatos kuuluvat valtakunnallisesti arvokkaiden rakennusten RKY 2009 luetteloon. Lisäksi Kuopion rautatieasema ja laiturikatos kuuluvat valtakunnallisesti merkittävien rautatieasema-alueiden luetteloon (Ympäristöministeriö on antanut 9.12.1998 päätöksen) yhtenä seitsemästä Pohjois-Savon kohteesta.

Kaavaehdotuksessa suojelumerkinnän sr-15 ovat saaneet entinen linja-autoasema ja rautatieasemarakennus. Lisäksi arvokkaiden laiturikatosten suunnittelusta on pyydettävä Museoviraston lausunto. Kaavassa koko radan eteläpuolinen asemarakennukseen liittyvä alue on sk-merkinnällä "Kaupunkikuvallisesti tai kyläkuvallisesti tärkeä alue tai alueen osa." ELY-keskuksen näkemys on, että selkeyden vuoksi on tarpeen merkitä kaavaan myös "Rautatieympäristöt" RKY-alueen tarkka rajausta tarpeellisine määräyksineen.

POHJOIS-SAVON ELINKEINO-, LIIKENNE- JA YMPÄRISTÖKESKUS
Kutsunumero 0295 026 200 Kallanranta 11
www.ely-keskus.fi/pohjois-savo PL 2000, 70101 Kuopio

2/2

Tornien muotoon ja massoitteeluun tulee vielä kiinnittää erityistä huomiota mm. vaikutusten arvioinnissa. Tornit kohoavat Pappilanmäen yläpuolelle ja tulevat hallitsemaan maisemaa niin Kallavedeltä, sisääntulotieltä kuin keskustastakin.

Alueella liikkuminen ja liikennöinti on turvallista, esteetöntä ja sujuvaa vain, jos selvityksessä ja asemakaavassa esitetyt tavoitteet ja periaatteet otetaan huomioon katusuunnittelussa ja liikenneympäristön korkealuokkaisessa toteutuksessa. Erityisesti Puutarhakadun liikennöitävyys asettaa toteutukselle korkeatasoiset vaatimukset. Kaavaan liittyvä liikenteen toimivuusselvitys on sinänsä riittävä.

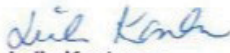
Hulevesiselvityksessä esitetyillä toimenpiteillä tulvariski voidaan hallita uuden matkakeskuksen alueella ja Puutarhakadulla Tulvariski voi kuitenkin lisääntyä Maljapuron alajuoksulla, kun kuivatustilanne matkakeskuksen ympäristössä paranee. Koska kaavan ratkaisut vaikuttavat puron alajuoksun virtaamiin ja ympäröiviin kiinteistöihin, tulee tarvittavat toimenpiteet tarpeellisessa määrin selvittää osana tätä kaavaprosessia.

Yksikön päällikkö



Kaisu Mikkonen

Alueidenkäytön ylitarkastaja



Leila Kantonen

(Lausunnon valmisteluun on osallistuneet Tuulikki Miettinen, Eeva Pehkonen, Jorma Lappalainen ja L-vastuualueelta Raimo Kaikkonen)



Lausunto

POSELY/249/07.01/2010

Pohjois-Savo

21.2.2017

Kuopion kaupungin kaupunkirakennelautakunta
PL 1097, 70111 Kuopio

Viite Lausuntopyyntö

Lausunnon täydentäminen koskien linja-autoaseman ympäristön asemakaavan muutosehdotusta

Pohjois-Savon ELY-keskus on antanut 14.2.2017 kaavalausunnon linja-autoaseman kaavan muutosehdotuksesta. Arkkitehtitoimisto Hannu Puurunen Oy on tehnyt 30.12.2016 Kuopion rautatieaseman rakennushistoriaselvityksen. Koska saimme sen vasta 16.2.2017 haluamme täydentää 14.2.2017 antamaamme lausuntoa seuraavasti.

Rakennushistoriaselvityksen mukaan asemarakennus, matkustajatunneli ja laiturien 1 ja 2 laiturikatokset on rakennettu 1933-1934. Matkatavaratunneli on rakennettu samaan aikaan. Matkustajatunnelin jatkoyhteys linja-autoasemalle on tehty myöhemmin vuonna 1964 ja portaat raiteelle kolme vuonna 1982. Vuoden 1933 matkustajatunnelin pinnoitteita on uusittu, portaikon seinät levytetty ja tavaratunnelin sisäkaton laudoitus on uusittu myöhemmin. Muutoin ko. tilat ovat olennaisilta osiltaan alkuperäiset. Raiteiden 1 ja 2 katos on ulkoasultaan säilynyt lähes 1930-luvun asussa.

Asemarakennuksessa on säilynyt paljon alkuperäisiä rakennusosia, mm. melkein kaikki ikkunoiden karmit ja ulkopuutteet laseineen, pääsisäänkäynnin ulko-ovet, huomattava määrä sisäovia ja kaksi porrashuonetta.

Edellä kerrotusta johtuen esitämme lisäyksiä kaavamerkintöihin:

- Olemassa oleva radan alittava kävelytunneli portaikkoineen(1933) asemarakennuksesta laiturialueelle on syytä merkitä sr-15 merkinnällä. Korjattaessa tunnelia pinnat tulisi palauttaa alkuperäisen mukaisiksi.
- Raiteiden 1 ja 2 laiturikatos ja tavaratunneli tulisi myös merkitä sr-15 merkinnällä.

Asemarakennuksen sr-15 merkintään tulee lisätä:

- Alkuperäiset tilajaot pääaulan, ravintolan ja kahvion osalta tulee säilyttää. Alkuperäiset rakennusosat (rakennushistoriaselvityksen 30.12.2016 mukaan) tulee pyrkiä säilyttämään.

Ylitarkastaja

Eeva Pehkonen

POHJOIS-SAVON ELINKEINO-, LIIKENNE- JA YMPÄRISTÖKESKUS
Kutsunumero 0295 026 200 Kallanranta 11
www.ely-keskus.fi/pohjois-savo PL 2000, 70101 Kuopio

Vastine

Asemakaavaan lisätään rky-aluerajaus. Rautatieasemaa koskeva sr-merkintä ja raideliikennealuetta koskeva LR-4 on sisältävät jo riittävät, tarpeelliset määräykset.

Tornien muotoilu, massoittelu ja julkisivut ratkaistaan rakennuslupavaiheessa. Asemakaavan liitteenä on rakennustapaohje, jossa on määritetty vähimmäisvaatimukset rakentamisen laadulle, ts. hyväksyttävä laatutaso.

Hule-15 määräys säilyy ehdotuksessa. Tarpeen mukaan alueella varaudutaan imeyttämään ja viivyttämään hulevesiä. Määräyksellä voidaan tarvittaessa vaikuttaa Maljapuron alajuoksun virtaamiin aseman alueen osalta, jos jo rakennetut ratkaisut osoittautuisivat riittämättömiksi. Toteutetut hulevesiratkaisut viivyttävät ja tasaavat myös asemakaava-alueen virtaamia Maljapuroon. Rautatien eteläpuolisen alueiden rakentaminen ei oleellisesti lisää hulevesikuormitusta. Hulevesivirtaamien tai hulevesitulvien kannalta läpäisemättömät pinnat eivät oleellisesti lisäännä asemakaavoituksen myötä, koska nykyisinkin alue on pääosin asfaltoitu.

Raideliikennealuetta koskevaa LR-4 merkintä muutetaan.

LR-4 Rautatiealue. Alueelle saa sijoittaa liiketiloja ja raideliikennettä palvelevia tiloja. Alue tulee aidata ympäristöön sopivalla aidalla niiltä osin kuin henkilöturvallisuus sitä edellyttää. Laiturikatosten, kävely- ja tavaratunnelin suunnitelmista on pyydettävä museoviranomaisen lausunto.

Rautatieasemaa koskeva sr-15 merkintä muutetaan sr-33 merkinnäksi.

sr-33 Rautateiden kulttuurihistoriaan liittyvä arvokas rakennus. Rakennusta ei saa purkaa. Rakennuksessa suoritettavien korjaus- ja muutostöiden sekä käyttötarkoituksen muutosten tulee olla sellaisia, että rakennuksen historiallisesti arvokas ja rautatieasema-alueeseen liittyvä merkittävä luonne säilyy. Korjaus- ja muutostöissä on kuultava museoviranomaista.

Rakennussuojeluun liittyvistä asioista on keskusteltu 27.3.2017 pidetyssä viranomaisneuvottelussa.

Männistön asukasyhdistyksen lausunto 16.2.2017

Männistön asukasyhdistys ry
Arto Villikka, pj.

16.2. 2017

Kuopion kaupunki
Kaupunkiympäristön suunnittelupalvelut
Asemakaavoitus

LAUSUNTO LINJA-AUTOASEMAN ALUEEN ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUKSEEN

Kuopion linja- autoaseman ja rautatieaseman seudulla on tehty mittavia maanrakennus- ja pohjatöitä alueen tulevaa rakentamista varten. Technopoliksen luovuttua alueen rakentamishankkeesta, on rakennusliike LapTi sitoutunut rakentamaan alueelle kolmessa vaiheessa toimistojen sijaan pääosin asuntoja. Nykyisellään kyseessä oleva alue vanhoine asemarakennuksineen on säällittävän oloinen hiekka- ja asfalttikenttä, joka ei toden totta houkuttele matkustajia tai satunnaisia kulkijoita Kuopioon. Tämä 'Kuopin portti' edustaa 1950- lukua, mutta ei hyvässä nostalgiamielessä.

Linja- autoasema sijoittuu osittain yhdistyksen toiminta-alueelle; Linnanpellon kaupunginosaan. Alueen liikennejärjestelyt pitää saada mittavan liikennöinnin lisääntymisen myötä toimiviksi. Jatkossa alueella on entistä enemmän huolto-, läpikulku-, saatto-, syöttö- ja yhteysliikennettä sekä paikallisliikenteen että kaukoliikenteen osalta. Tämä asettaa isot haasteet sujuvaan liikennöintiin, koska pysäköintilaitos on suunniteltu Puutarhakadun ja Maaherrankadun kulmaan. VR:n ratapiha-alue jakaa liikennevirtaa Itkonniemen – Männistön – Linnanpellon suuntaan siten, että enenevät ruuhkat ja autojonot muodostuvat Pohjolankadun alaosaan ja Itkonniemenkadun kauttakulkuliikenne Maaherrankadulle sekä Suokadulle.

Kevyen liikenteen, jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden, kulku tapahtuu nykyisin pääosin Pohjolankadun ja Maaherrankadun valoristeyksen kautta sekä Asemakadun ja Puijonkadun valoristeyksen kautta. Pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden määrä tulee jatkossa alueella lisääntymään huomattavasti, suorastaan räjähdysmäisesti.

Matkakeskus on kadonnut ainakin alueen rakennushankkeen otsikosta ja matkakeskuksen sijoittuminen on ilmeisesti 'suunnitteluvaiheessa', tavoitteena on saada alueelle asianmukainen lipunmyyntipaikka, matkustajien odotustilat ja matkatavaran säilytys sekä tilat rahtitavaralle, lisäksi katettu bussilaiturialue.

Linja- autoaseman kenttäalueen reunassa sijaitisi laaja ja toiminnallinen Jätekukon ekopiste, joka poistui alueen maanrakennustöiden alettua. Ekopiste oli ympäröiviin kaupunginosiin nähden keskeisellä paikalla ja hyvin saavutettavissa.

Asukasyhdistys esittää seuraavat parannusehdotukset ja muutokset asemakaavan muutokseen ja tulevaan rakentamiseen: Liikennemäärien lisääntyessä alueella, nykyisen katuverkoston kautta sujuvaa liikennöintiä ei pystytä hoitamaan edes ruuhka-aikojen ulkopuolisina aikoina. Tämän myötä Päivärinteentie tulisi avata liikenteelle, jotta liikennöinti Pappilanmäelle ja Linnanpellon alueelle sekä Männistön suuntaan sujuisi jatkossa joustavasti.

Kevyt liikenne, jalankulkijat ja pyöräilijät sekä rollaattorilla ja pyörätuolilla liikkujat pitää jatkossa ohjata kevyen liikenteen väylälle, joka kulkee nykyisen väylän suuntaisesti, mutta jatkuu ratapenkan viertä junaratojen vierellä aina Maaherrankadun yli yhdistyen Pohjolankadun kevyen liikenteen väylään. Näin saadaan suuri osa kevyestä liikenteestä puurouttamasta Pohjolankadun ja Maaherrankadun liikennevaloristeystä.

Tässä vaiheessa on syytä ottaa myös tarkasteluun ja palauttaa suunnitteluun kevyen liikenteen väylän perustaminen ratapihan alitse tai ylitse Pohjolankadulta Itkonniemenkadulle. Tämän väylän perustaminen helpottaisi osaltaan aseman seudun kaikkinaisia liikennemuutoksia ja jonotusta.

Polkupyörällä kulkijoiden määrä tulee lisääntymään huomasti lähivuosina myös talvella, mutta etenkin sulan maan aikaan. Polkupyörille tulee järjestää huomattavan iso parkkialue, jossa polkupyörät saa kiinteästi lukittua; vartioitu maksullinen pyöräparkki olisi tätä päivää, samoin pyöräilijöille tarkoitettu pumppu- ja pyöräkorjausasema alueen kiinteänä palveluna.

Laaja ekopiste tulisi sijoittaa aseman seudulle tulevan päivittäistavarakaupan ja saattoliikennealueen välittömään läheisyyteen. Lähialueiden kaupunginosien ja keskustan alueen asukkaat olisivat ekopisteen myötä tasavertaisessa asemassa hyötyjätteen kierrättämisessä muiden kaupunginosien asukkaiden kanssa. Nykyisellään laajat ekopisteet sijaitsevat vain isojen markettien yhteydessä pohjoisella ja eteläisellä alueella.

Varsinaisen matkakeskuksen suunnittelussa tulee käyttää linja-auto- ja raideliikenteen asiantuntijoita sekä konsultoida Matkahuollon, VR:n ja paikallisliikenteen suunnittelijoita, jotta Matkakeskuksesta tulee kaikkia mahdollisia kulkuneuvoja käyttäviä matkustajia erinomaisesti palveleva kokonaisuus; siirtymän 2020- luvulle on jo aika tapahtua. Uuden tunneliyhteyden rakentaminen Asemakadulta nykyiselle linja-autokentälle ei saa olla esteenä; Kuopion kaupungin, VR:n ja Matkahuollon sekä muiden aluetoimijoiden tulee sitoutua totaalisesti ja pitkäjänteisesti rahoitukseen Matkakeskuksen perustamis- ja rakentamishankkeessa.

Paikallis- ja kaukoliikennebusseihin sekä juniin kulkemisen jatkossa tulee olla sujuvaa; huolimatta siitä, millä kulkuneuvolla matkustaja saapuu tai saatetaan Matkakeskuksen alueelle. Linja-autoaseman alueesta tulisi saada positiivisesti sykkivä Kuopion portti, alue, jossa olisi turvallista ja viihtyisää asioida myös muiden kuin tulevien ja lähtevien matkustajien.

Männistön asukasyhdistys ry

Arto Villikka

Puheenjohtaja

Kalevi Kesonen

Varapuheenjohtaja

Vastine

Ehdotuksessa esitetyt liikenneratkaisut perustuvat asiantuntijaselvityksiin, nykyisissä jo toteutetuissa ratkaisussa on varauduttu maankäytön- ja yleisen liikenteen kasvuun.

Esteetön liikkuminen on tiedostettu asemakaavassa, mm. /dfa määräys.

Ekopisteen sijoittamiselle ei ole asemakaavallista estettä. Ekopisteen sijoittamiseksi on alueelta tutkittu vaihtoehtoja ja kokonaisratkaisuun sopivaa ratkaisua ei ole löydetty.

Suojaisien polkupyöräpaikkojen rakentaminen on kaavallinen tavoite. Yksi vaihtoehto on sijoittaa polkupyöräpysäköintiä pysäköintilaitokseen. Asemakaavassa on varauduttu lisäpysäköintikerroksen rakentamiseen.

Uuden tunneliyhteyden rakentaminen Asemakadulta nykyiselle linja-autokentälle on asemakaavassa mahdollistettu. Toteuttamisen esteenä on tällä hetkellä rakentamisen rahoitus.

Männistön asukasyhdistyksen lausunto ei johda muutoksiin asemakaavaehdotuksessa, mutta esitetyt asiat huomioidaan jatkosuunnittelussa.

Alueellisten ympäristösuojelupalvelujen kommentti 21.3.2017

Kuopion kaupunki
Kaupunkiympäristön palvelualue
Alueelliset ympäristönsuojelupalvelut
ympäristösuojelutarkastaja Erkki Pärjälä

21.3.2017

LINJA-AUTOASEMAN YMPÄRISTÖN ASEMAKAAVA JA ASEMAKAAVAN MUUTOS / KOMMENTTEJA

Maaperä

Kaava-alueen maaperässä ei ole havaittu olevan epäpuhtauksia pitoisuuksina, jotka estäisivät kaavan mukaisen rakentamisen. Pohjolankadun Shell –huoltoaseman maaperän kunnostuksen jälkeen alueen maaperässä öljyhiilivetyjen pitoisuudet alittavat alemmat ohjearvot, joita sovelletaan mm. asuinalueilla.

Melutilanne ja ilmanlaatu

Meluohjearvojen soveltamisen kannalta kaava-alue pitää tulkita uudeksi alueeksi. Tosin tällä ei ole paljon merkitystä käytännössä, koska rakennuksilla, joihin voi sijoittua asutusta, on hyvin vähän ulko-oleskelualueita, joiden mitoittamiseen uusien alueiden tiukempi yöaikainen ohjearvo vaikuttaa. Rakennusten ääneneristävyyksiä koskevat yöaikaiset sisämelutasovaatimukset on jo otettu huomioon meluselvityksessä.

Ympäristömelun kannalta asumisen osoittaminen sekä linja-autoaseman alueelle että etenkin Asemakadun ja Puijonkadun kulmaukseen on ongelmallista, koska rakennusten kaikilla julkisivuilla meluohjearvot ylittyvät – ja ylittyvät osittain hyvin paljon (15-25 dB). On lisäksi huomattava, että melun lisäksi alueella tieliikenteen pakokaasupitoisuudet ovat melko korkeita – korkeimpia koko ruutukaavakeskustassa, näin etenkin Asemakadun ja Puijonkadun kulmauksessa. Linja-autoaseman alueella ilmanlaatua heikentävät linja-autojen pakokaasupäästöt.

On hyvin todennäköistä, että rakennuksiin ei kaavan mukaisilla massoitteilla pystytä sijoittamaan asuntoja, joissa olisi myös melulta ja ilmansaateilta suojattu suojaisa ja hiljaisempi puoli.

Jos asemakaavan mukainen rakentaminen kuitenkin toteutetaan, tulee kaavaan tehdä seuraavat muutokset melumääräyksiin:

- linja-autoaseman laiturien puoleisille julkisivuille ääneneristävyyksivaatimus tulee muuttaa vähintään 36 dB:ksi
- Asemakadun ja Puijonkadun risteykseen suunnitellun rakennuksen Asemakadun puolelle tulee lisätä ääneneristävyyksivaatimukseksi vähintään 33 dB
- asuinhuoneistoihin ei saa rakentaa parvekkeita julkisivuille, joilla päiväjän keskiäänitaso ylittää 60 dB.

Vastine

Pilaantuneita maa-alueita koskevaa saa-merkintää ei ole tarpeen lisätä kaavaan, koska alueen maa-perä on kunnostettu riittävästi.

Kaava-alue tulkitaan uudeksi alueeksi meluohjearvojen osalta. Meluselvitys korjataan tältä osin ja rautatieaseman kulmatontille, Asemakadun puoleiselle sivulle, lisätään ääneneristävyysmääräys 35 dB.

Koska asuntojen sijainti voi vielä muuttua tarkemmassa rakennuslupavaiheen suunnittelussa, ei ole yksityiskohtainen ääneneristävyysvaatimusten merkitseminen tarkoituksenmukaista muualla kuin radan eteläpuolisella kulmatontilla, jossa asuntojen sijainti ei muutu. Kaavamääräyksissä on mes-1 merkintä, jonka mukaan rakennuslupa-asiakirjoihin tulee sisältyä meluntorjuntasuunnitelma, jossa esitetään laskelmin vaadittavien sisämelutasojen ohjearvojen toteutuminen asuin- yms. tiloissa.