

ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN SELOSTUS

MÄKIKADUN TUKIKOHTA / MALJALAHTI 3-1-6



17.11.2016



VIREILLETULOSTA ILMOITETTU: 30.6.2014

HYVÄKSYMISKÄSITTELY: KAUPUNGINVALTUUSTO

KAAVANLAATIJA: KUOPION KAUPUNKI, KAUPUNKIYMPÄRISTÖN SUUNNITTELUPALVELUT, ASEMAKAAVOITUS

SISÄLTÖ:

1	PERUS- JA TUNNISTETIEDOT
1.1	Tunnistetiedot
2	TIIVISTELMÄ
2.1	Kaavaprosessin vaiheet
2.2	Asemakaavan muutos
2.3	Asemakaavan muutoksen toteuttaminen
3	LÄHTÖKOHDAT
3.1	Selvitys suunnittelualueen oloista
3.1.1	Alueen yleiskuvaus
3.1.2	Luonnonympäristö
3.1.3	Rakennettu ympäristö
3.1.4	Maanomistus
3.2	Suunnittelutilanne
3.2.1.	Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset
4	ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN SUUNNITTELUN VAIHEET
4.1	Asemakaavan muutoksen suunnittelun tarve
4.2	Suunnittelun käynnistyminen ja sitä koskevat päätökset
4.3	Osallistuminen ja yhteistyö
4.3.1	Osalliset
4.3.2	Vireilletulo
4.3.3	Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt
4.3.4	Viranomaisyhteistyö
4.4	Asemakaavan muutoksen tavoitteet
4.4.1	Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet
4.5	Asemakaavan muutosratkaisun vaihtoehdot ja niiden vaikutukset
4.5.1	Valmisteluvaiheessa tutkitut vaihtoehdot
4.5.2	Valmisteluaineistoon valitut vaihtoehdot
4.5.3	Tutkittujen vaihtoehtojen vaikutusten selvittäminen, arviointi ja vertailu
4.5.4	Asemakaavan muutosratkaisun valinta ja perusteet
5	ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN KUVAUS
5.1	Asemakaavan muutoksen rakenne
5.1.1	Mitoitus
5.1.2	Palvelut
5.2	Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen
5.3	Aluevaraukset
5.3.1	Korttelialueet
5.4	Kaavamuutoksen vaikutukset
5.4.1	Vaikutukset rakennettuun ympäristöön
5.4.2	Vaikutukset ilmastoon, luontoon ja luonnonympäristöön
5.5	Ympäristön häiriötekijät
5.6	Kaavamerkinnot ja -määräykset
5.7	Nimistö
5.8	Kaavatalous
6	ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN TOTEUTUS

LIITTEET

- 1/1–1/2 Asemakaavan muutoksen seurantalomake
- 2/1 Asemakaavan muutokartta
- 2/2–2/4 Asemakaavamerkinnot ja -määräykset
- 3.1 Asemapiirustus (Arkkitehtitoimisto Helamaa ja Pulkkinen / Kuopion kaupunki)
- 3.2 Havainnekuva idästä länteen
- 3.3 Havainnekuva pohjoisesta etelään
- 3.4 Alueleikkaukset (Arkkitehtitoimisto Helamaa ja Pulkkinen / Kuopion kaupunki)
- 3.5 Autotalli/kellari (Arkkitehtitoimisto Helamaa ja Pulkkinen / Kuopion kaupunki)
- 4 Ote ajantasa-asemakaavasta = poistokartta
- 5 Tie- ja raideliikennemeluserveys (Promethor Oy)
- 6 Liikennetärinä- ja runkomeluserveys (Promethor Oy)
- 7 Maaperän pilaantuneisuustutkimukset (Ramboll Finland Oy)
- 8 Puistotoimiston varikon historiaselvitys (Kuopion kaupungin Tilakeskus)
- 9 Valmisteluvaiheen mielipiteet ja lausunnot vastineineen

KUVAT

- 1 Suunnittelualan rajaus
- 2 Viistokuva etelästä suunnittelualueelle ympäristöineen
- 3 Viistokuva lännestä suunnittelualueelle ympäristöineen
- 4 Näkymä Asemakadulta idästä
- 5 Asemakadun ja Puistokadun risteys
- 6 Itäpuolisen tontin 2-1 rakennus
- 7 Länsipuolisen tontin 12-1 rakennus
- 8 Eteläpuolisen tontin 1-7 rakennus
- 9 Tontin 1-7 asemapiirustus
- 10 Lähialueiden tonttitehokkuudet
- 11 Ilmakuva alueelle
- 12 Tontti 1-6 / kuva Mäkikadulta
- 13 Tontti 1-6 / kuva Hatsalankadulta
- 14 Mäkikadun päätte
- 15 Tontti 1-6 / sisäpiha
- 16 Tontti 1-6 / rautatien puoleiset sivut
- 17 Ote keskeisen kaupunkialueen yleiskaavasta
- 18 Ote ajantasa-asemakaavasta
- 19 Valmisteluvaiheessa tutkittu vaihtoehto A1, näkymä kaakosta
- 20 Valmisteluvaiheessa tutkittu vaihtoehto A2, näkymä kaakosta
- 21 Valmisteluvaiheessa tutkittu vaihtoehto B1, näkymä kaakosta
- 22 Valmisteluvaiheessa tutkittu vaihtoehto B2, näkymä kaakosta
- 23 Valmisteluvaiheessa tutkittu vaihtoehto C1, näkymä kaakosta
- 24 Valmisteluvaiheessa tutkittu vaihtoehto C2, näkymä kaakosta
- 25 Katusuunnitelma VE1
- 26 Katusuunnitelma VE2
- 27 Valmisteluaineiston vaihtoehto 1, 6 krs, näkymä kaakosta
- 28 Valmisteluaineiston vaihtoehto 1, 5 krs, näkymä kaakosta
- 29 Valmisteluaineiston vaihtoehto 1, 6 krs, alueleikkaukset
- 30 Valmisteluaineiston vaihtoehto 1, 5 krs, alueleikkaukset
- 31 Valmisteluaineiston vaihtoehto 2, 6 krs, näkymä kaakosta
- 32 Valmisteluaineiston vaihtoehto 2, 5 krs, näkymä kaakosta
- 33 Valmisteluaineiston vaihtoehto 2, 6 krs, alueleikkaukset
- 34 Valmisteluaineiston vaihtoehto 2, 5 krs, alueleikkaukset
- 35 Valmisteluaineiston vaihtoehto 3, 6 krs, näkymä kaakosta
- 36 Valmisteluaineiston vaihtoehto 3, 5 krs, näkymä kaakosta
- 37 Ehdotusvaiheen vaihtoehto, 5 krs, näkymä kaakosta
- 38 Ehdotusvaiheen vaihtoehto, 5 krs, näkymä pohjoisesta

- 39 Ehdotusvaiheen vaihtoehto, 5 krs, alueleikkaukset**
- 40 Ehdotus, 4 krs, asemapiirustus**
- 41 Ehdotus, 4 krs, valokuvasoitus pohjoisesta**
- 42 Ehdotus, 4 krs, valokuvasoitus idästä**
- 43 Katusuunnitelmaluonnos / katutilan jäsentely**
- 44 Ehdotus, 4 krs, alueleikkaukset**

MÄKIKADUN TUKIKOHTA / MALJALAHTI 3-1-6

ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN SELOSTUS

1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavan muutoksen selostusluonnos, joka koskee 17.11.2016 päivättyä asemakaavakarttaa.

Asemakaavan muutos koskee:

Kuopion kaupungin
3. kaupunginosan (Maljalahti)
korttelin 1
tonttia 6

Alueen sijainti:

Suunnittelualue sijaitsee Hatsalankadun, rautatien ja Mäkikadun välisellä alueella, aivan ruutukaavakeskustan pohjoisreunalla, Kuopion torilta puoli kilometriä luoteeseen.



KUVA 1. SUUNNITTELUALUEEN RAJAUS

Kaavatunnus:

793

Kaavan tarkoitus:

Kaavanmuutoksen tarkoituksena on mahdollistaa joustavalla käyttötarkoituksella entiselle kaupungin varikkotontille asuin-, liike-, toimisto- ja palveluasumiskäyttöön tarkoitettujen tilojen toteutus.

2 TIIVISTELMÄ

2.1 Kaavaprosessin vaiheet

Kaavatyö sisälsi kaavoitusprosessin alkuvaiheessa vierekkäiset tontit 3-1-6 ja 7 eli koko korttelin 3-1. Kaavatyön tavoitteena oli mahdollistaa molemmille tonteille asuinrakentamista muuttamalla voimassaolevan kaavan mukaista käyttötarkoitusta ja lisäämällä rakennusoikeutta. Asemakadun varteen tontille 3-1-7 oli tarkoitus rakentaa myös liiketiloja ja autopaikat oli tarkoitus sijoittaa pääosin asuinrakentalojen kellaritiloihin.

Edellä mainittu kaavatyö sisältyi vuoden 2014 kaavoituskatsaukseen ja asemakaavoituksen työohjelmaan. Asemakaavan vireilletuloaineisto (osallistumis- ja arviointisuunnitelma) annettiin tiedoksi kaupunkirakennelautakunnalle 25.6.2014. Aineisto oli nähtävänä vireilletulokuulutuksen yhteydessä 30.6.–10.8.2014. Vireilletulosta tiedotettiin naapurikiinteistöjä myös kirjeellä 22.8.2014.

Kaavoituksen aloituskokous pidettiin 10.9.2014. Valmisteluvaiheen aineisto annettiin tiedoksi kaupunkirakennelautakunnalle 11.2.2015 ja nähtävänä aineisto oli 16.2.–17.3.2015. Nähtävänäolosta ja yleisötilaisuudesta tiedotettiin kuulutuksella sekä tiedonannolla naapurikiinteistöille. Yleisötilaisuus pidettiin 25.2.2015, tilaisuudessa ei ollut yhtään osanottajaa. Valmisteluaineiston info- ja keskustelutilaisuus (sisäinen lausuntokokous) pidettiin 10.3.2015.

Valmisteluvaiheen jälkeen tontin 3-1-7 omistaja luopui kaavahankkeesta, ja kaavatyötä jatkettiin ehdotusvaiheeseen pelkästään tontin 3-1-6 osalta. Tontille 3-1-6 on tavoitteena mahdollistaa moninaiskäyttö niin asumiseen, liike- ja toimistokäyttöön kuin palveluasumiseen.

2.2 Asemakaavan muutos

Asemakaavan muutoksella mahdollistetaan kaupungin strategisten ja maapoliittisten tavoitteiden mukaisesti entiselle kaupungin varikkotontille 3-1-6 ympäristönsä sopivan kerrostalon toteuttaminen muuttamalla voimassaolevan asemakaavan nykyistä käyttötarkoitusta ja lisäämällä rakennusoikeutta. Joustava käyttötarkoituserkintä (ALP) mahdollistaa asumisen lisäksi myös liike-, toimisto- ja palveluasumISRakennusten rakentamisen. Näin rakennusta on mahdollista käyttää joustavasti useampaan tarkoitukseen ilman kaavamuutosta tai kaavasta poikkeamista. Tällä varmistetaan myös yleiseen käyttöön tarkoitettujen tilojen riittävyys, mikäli niille tulisi olemaan tarvetta.

2.3 Asemakaavan muutoksen toteuttaminen

Uudisrakentaminen on mahdollista toteuttaa heti sen jälkeen, kun se on kaavallisesti sekä valitun rakentajatahon puolesta mahdollista.

3 LÄHTÖKOHDAT

3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualue sijaitsee Hatsalankadun, rautatien ja Mäkikadun välisellä alueella, aivan ruutukaavakeskusta pohjoisreunalla, Kuopion torilta puolen kilometrin etäisyydellä luoteeseen.

Alue tukeutuu ruutukaavakeskustan palveluihin ja olevaan infrastruktuuriin.



KUVA 2. VIISTOKUVA ETELÄSTÄ SUUNNITTELUALUEELLE YMPÄRISTÖINEEN

3.1.2 Luonnonympäristö

Suunnittelualue ja sen ruutukaavakeskustaan kuuluva lähiympäristö ovat pääosin rakennettua kaupunkiympäristöä. Tontilla on muutamia puita.

Alueen pohjoispuolella, rautatien toisella puolella, on laaja puistomaisesti hoidettu Ison hautausmaan alue, jossa on runsaasti puustoa. Myös viereisillä tonteilla on puustoa ja alueen lähellä lounaispuolella on kasarmialueeseen liittyvä puistomainen alue. Maasto suunnittelualueella on suhteellisen tasaista.

3.1.3 Rakennettu ympäristö

Lähiympäristö

Suunnittelualue sijaitsee ruutukaavakeskustan pohjoisreunalla, pääosin asuin- ja asuinkerrostalokortteleiden ympäröimänä. Alueen itäpuolella Asemakadun pohjoispuolella on matalampaa rakentamista ja Asemakadun eteläpuolella korkeampia asuinkerrostaloja. Alueen pohjoispuolella välittömästi kaava-alueen vieressä on valtakunnallinen rautatie ja sen takana laaja Ison hautausmaan alue.



KUVA 3. VIISTOKUVA LÄNNESTÄ SUUNNITTELUALUEELLE YMPÄRISTÖINEEN

Lähialueen rakennuskanta on osittain heterogeenista, matalaa ja korkeaa rakentamista. Suunnittelualue sijoittuu kaupunkirakenteelliseen saumakohtaan, jonka lähi-alueilla on tällä hetkellä arvokkaita kulttuuriympäristöjä (hautausmaa, kasarmialueet) ja asemakaavassa sr-merkinnöillä suojeltuja rakennuksia (itäpuolisen tontin 3-2-5 neljä rakennusta) sekä mahdollisesti tulevaisuudessa aiemman arkkitehtikilpailun pohjalta Puistokadun länsipuolelle toteutettavaa modernia rakentamista sekä siihen liittyvä ratakuilun kattaminen.



KUVA 4. NÄKYMÄ ASEMAKADULTA IDÄSTÄ



KUVA 5. ASEMAKADUN JA PUISTOKADUN RISTEYS



KUVA 6. ITÄPUOLISEN TONTIN 2-1 RAKENNUS

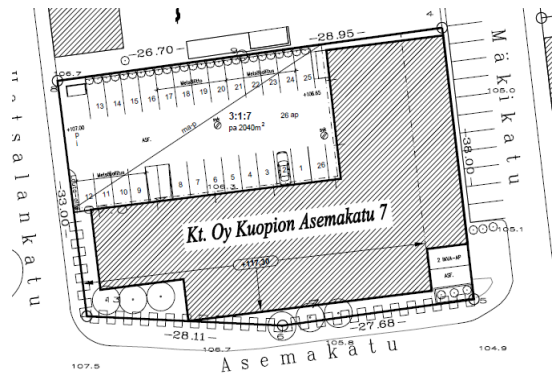


KUVA 7. LÄNSIPUOLISEN TONTIN 12-1 RAKENNUS

Kaavatyön valmisteluvaiheeseen asti suunnittelualueeseen sisältyneellä eteläpuolen tontilla säilyy Kiinteistö Oy Kuopion Asemakatu 7:n omistama, lähinnä toimistotyyppisessä käytössä oleva rakennus. Rakennus on valmistunut toimistorakennukseksi vuoden 1988 lopussa. Rakennuksen on suunnitellut Arkkitehtitoimisto Pentti Toivanen Oy:ssä arkkitehti Markku Sirviö. Tontin 3-1-7 pinta-ala on 2 040 m². Liike- ja toimistorakentamiseen osoitettua rakennusoikeutta tontilla on asemakaavan mukaan 2 500 k-m², mikä on kokonaisuudessaan toteutettu. Rakennuksen runkorakenne on betonirakenteinen pilari-palkkirunko ontelolaattaväliporihin. Rakennuksen runkosyvyys vaihtelee alkaen kellaritiloista ensimmäisen ja toisen kerroksen sisäänvetoon rakennuksen kaakkois- ja lounaiskulmassa. Kolmannessa kerroksessa runkosyvyys pienenee etelä- ja itäpuolen sisäänvedoilla. Ulkoseinärakenne on tiiliverhottu rankarakenne ja sisäpuolella on gproc-levy.



KUVA 8. ETELÄPUOLISEN TONTIN 1-7 RAKENNUS



KUVA 9. TONTIN 1-7 ASEMAPIIRUSTUS

Rakennus suunniteltiin ja rakennettiin alun perin valtion verohallinnon toimitiloiksi. Verotoimiston muutettua pois rakennus on toiminut edelleen pelkästään toimistokäytössä, muun muassa ELY-keskuksen väistötiloina ja metsäalan yritysten käytössä (Metsähallitus, Metsä Group, Metsäliitto Osuuskunta). Rakennuksessa on ollut tai toimii edelleen opetus- ja hallintotiloja sekä tietotekniikkaan liittyviä tiloja ja rakennusliikkeen toimitiloja. Osa rakennuksen tiloista on tällä hetkellä tyhjänä. Rakennuksessa ei ole asuin- eikä liiketiloja. Kiinteistön autopaikat sijaitsevan tontin sisäpihalla, jonne ajoyhteys on Hatsalankadun kautta. Kiinteistö on lunastanut 7 autopaikkaa Haapaniemenkadun pysäköintitalosta. Valmisteluvaiheen kaava-asiakirjoihin sisältyi selvitys tontin 3-1-7 rakennuksesta ja sen soveltumisesta asumiseen.

Alueelle on rakennettu katu- ja kunnallistekniset verkostot. Alueen eteläpuolinen Asemakatu on ensimmäinen ruutukaavakeskustan katu, joka erkanee etelästä Karjalankadun kautta tulevasta läntisestä sisääntuloväylästä ja johtaa rautatie- ja linja-autoasemalle. Hatsalankadun ja Mäkikadun osuudet ovat luonteeltaan lähinnä tonttikatuja ja niillä on pysäköintiä; tilajäsentelyltään kyseiset katualueet ja varsinkin Hatsalankadun osuus ovat jokseenkin jäsentymättömiä. Hatsalankadulla on tällä hetkellä 16–17 pysäköintipaikkaa ja Mäkikadulla Asemakatu 7:n kohdalla noin 10 ja ns. varikokorakennuksen kohdalla noin 6 paikkaa.

Lähialueiden asuintalo- ja muiden tonttien toteutuneet tai asemakaavan mukaiset nykyiset tonttitehokkuudet ovat paikkatietopalvelun mukaan seuraavia:



KUVA 10. LÄHIALUEIDEN TONTTITEHOKKUUDET

Suunnittelualue

Alue sijoittuu ruutukaavakeskustan reuna-alueelle ja on liikenteellisesti hyvin saavutettavissa niin kävellen ja pyöräillen kuin myös joukkoliikenteen eri muodoilla ja henkilöautolla. Ajoneuvoliikennöinti tontille 3-1-6 tapahtuu tällä hetkellä Mäkikadun kautta. Mäkikadulla ja Hatsalankadulla on pysäköintiä. Kaavatyön alkuvaiheessa suunnittelualueeseen sisältynyt tontti 3-1-7 sijoittuu samaan kortteliin.



KUVA 11. ILMAKUVA ALUEELLE



KUVA 12. TONTTI 1-6 / KUVA MÄKIKADULTA



KUVA 13. TONTTI 1-6 / KUVA HATSALANKADULTA

Tontti 3-1-6 (Mäkikadun tukikohta):

Tontille 3-1-6 on alun pitäen vuonna 1907 rakennettu asuinrakennus tontin Mäkikadun puoleiseen osaan. Vuonna 1911 on rakennettu uudisrakennus tontin Hatsalankadun puoleiselle osalle ”mekanikkaverstaaksi”. Rakennusta on laajennettu pihalle ja ullakolle vuosina 1915 ja 1927. Päärakennuksen käyttötarkoitus on muuttunut 1950-luvulla korjauspajasta koulurakennukseksi. 1950-luvun lopusta lähtien rakennuksessa on toiminut korjaamo ja työmaatukikohta. Myöhemmin tontin rakennuksiin on tehty lukuisia muutoksia, mutta rakennukset ovat toimineet tähän asti ns. puistotoimiston tukikohtana. Tällä hetkellä rakennukset ovat pääosin tyhjiällä tukikohta- ja muiden vuokratoimintojen siirryttyä toisaalle. Selvitys Puistotoimiston varikon historiasta on selostuksen liitteenä 8.



KUVA 14. MÄKIKADUN PÄÄTE



KUVA 15. TONTTI 1-6 / SISÄPIHA



KUVA 16. TONTTI 1-6 / RAUTATIEN PUOLEISET SIVUT



3.1.4 Maanomistus

Tontti 3-1-6 on kaupungin omistuksessa. Tontti rajautuu pohjoisosaltaan valtion (Liikennevirasto) omistamaan rautatiealueeseen.

3.2 Suunnittelutilanne

3.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet:

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT) ovat osa alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää, ja ne on otettava huomioon ja niiden toteutumista on edistettävä kaavoituksessa ja viranomaistoiminnassa. Tarkistetut valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat tulleet voimaan 1.3.2009, ja ne sisältävät muun muassa toimivaan aluerakenteseen sekä eheytyvään yhdyskuntarakenteeseen ja elinympäristön laatuun liittyviä erityistavoitteita. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet huomioidaan ensisijaisesti maakuntakaavoituksessa ja yleiskaavoituksessa.

Maakuntakaava:

Kuopion seudun maakuntakaava on vahvistettu ympäristöministeriössä 3.7.2008. Maakuntakaavassa suunnittelualue on keskustatoimintojen aluetta (C 11.100). Suunnittelumääräyksen mukaan alueen käytön suunnittelussa tulee luoda edellytykset korkeatasoisen ja vetovoimaisen keskusta-alueen kehittämiselle sekä kansainvälisten, ylimaakunnallisten ja maakunnallisten toimintojen ja monipuolisen erikoiskaupan palveluiden sijoittamiselle. Suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota alueen kaupunkikuvaan, saavutettavuuteen sekä alueen liittymiseen muuhun kaupunkirakenteseen.

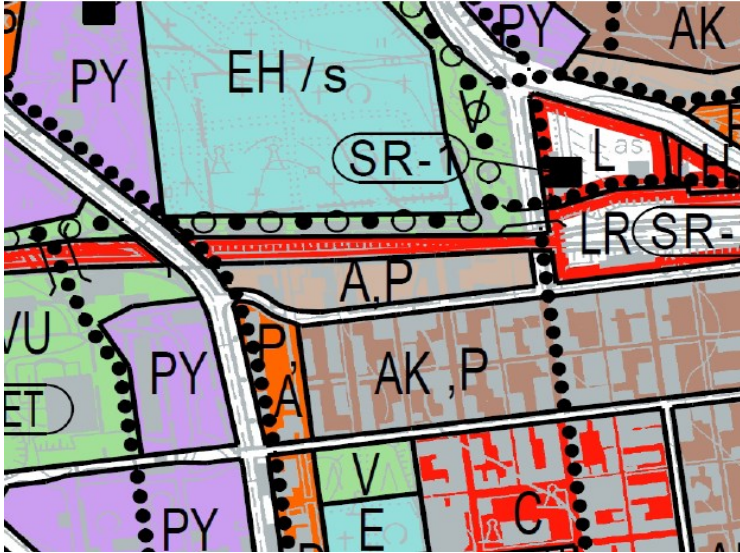
Pohjois-Savon maakuntakaava on vahvistettu ympäristöministeriössä 7.12.2011. Kaavassa ei ole varsinaisesti suunnittelualueeseen kohdistuvia määräyksiä.

Kuopion seudun maakuntakaavassa ja Pohjois-Savon maakuntakaavassa suunnittelualueen pohjoispuolinen Ison hautausmaan alue on merkitty kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta valtakunnallisesti tärkeäksi kohteeksi tai alueeksi. Länsi- ja lounaispuolinen kasarmialue on puolestaan merkitty Kuopion seudun maakuntakaavassa kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta valtakunnallisesti tai maakunnallisesti tärkeäksi kohteeksi tai alueeksi ja Pohjois-Savon maakuntakaavassa rakennussuojelukohteeksi tai alueeksi.

Pohjois-Savon maakuntakaavan laatimisen jälkeen on vaihemaakuntakaavana laadittu tuulivoimaa koskeva maakuntakaava, joka on vahvistettu ympäristöministeriössä 15.1.2014. Lisäksi Pohjois-Savon kaupan maakuntakaava 2030 on vahvistettu ympäristöministeriössä 1.6.2016. Näissä ei ole suunnittelualueeseen kohdistuvia määräyksiä.

Yleiskaava, yleiskaavalliset selvitykset:

Kuopion kaupunginvaltuusto on hyväksynyt keskeisen kaupunkialueen yleiskaavan 11.12.2000. Se on tullut voimaan oikeusvaikutteisena kaupunginhallituksen päätöksellä 13.8.2001. Keskeisen kaupunkialueen yleiskaavassa alue on osoitettu asumisen ja palvelujen alueeksi (A, P). Kaava-alueen pohjoispuoliseen Ison hautausmaan alueeseen kohdistuu /s-merkintä, jonka mukaan ympäristö alueella säilytetään.



KUVA 17. OTE KESKEISEN KAUPUNKIALUEEN YLEISKAAVASTA

Keskustan osayleiskaavan uusiminen on käynnissä ja se on tarkoitus laatia oikeusvaikutteiseksi; se tulee vahvistuessaan kumoamaan keskeisen kaupunkialueen yleiskaavan. Osayleiskaavaluonnoksessa alue on tarkoitus merkitä kerrostalovaltaiseksi alueeksi (AK).

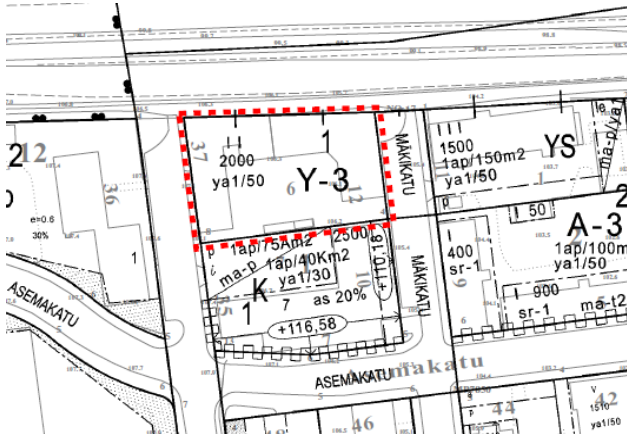
Keskustan osayleiskaavaan liittyvässä, Kuopion kaupunkikeskustan kehittämistä ohjaavassa pidemmän tähtäimen strategisessa suunnitelmassa (Master Plan 2025) suunnittelualue kuuluu B-vyöhykkeeseen (Ruutukaava-alue ja viherkenttä), jolla osoitetaan toiminnallisten painopistealueiden kehittämisteemoja ja kehitettäviä toimintoja. Tulevaisuudessa B-vyöhykkeellä tullaan tarkastelemaan etenkin liikuntapaikkarakaisuja, puistojen kehittämistä, koulujen sijoittumista ja uutta asumista.

Asemakaava:

Tontilla 3-1-6 on voimassa sisäasiainministeriön 24.3.1976 vahvistama asemakaava, jossa tontti on merkitty yleisten rakennusten korttelialueeksi kaupungin tarpeisiin (Y³). Rakennusoikeus tontilla on 2 000 k-m² ja suurin sallittu kerrosluku II. Tonttia varten vaadittavista autopaikoista 50 % saa sijoittaa Ya¹-korttelialueelle.

Eteläpuolisella tontilla 3-1-7 on ympäristöministeriön 4.4.1990 vahvistama asemakaava, jossa tontti on merkitty liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi (K). Rakennusoikeus tontilla on 2 500 k-m², josta 20 % saadaan käyttää asuinhuoneistoja varten. Tähän asemakaavaan kuului kaupunginvaltuuston hyväksymisvaiheessa myös nyt kaavamuutoksen kohteena oleva tontti 3-1-6, joka oli tällöin kaavoitettu liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi (K) ja osittain yleisten rakennusten korttelialueeksi kau-

pungin tarpeisiin (Y-3). Ympäristöministeriö jätti kuitenkin kaavan tältä osin vahvistamatta, koska asemakaavan muutoksessa ei ollut riittävästi selvitetty rakennussuojelukysymystä eikä myöskään Y-tonttien riittävyttä tulevaisuudessa Kuopion keskusta-alueella.



KUVA 18. OTE AJANTASA-ASEMAKAAVASTA

Ote ajantasa-asemakaavasta on myös liitteenä 4.

Ohjelmat ja tavoitteet:

Kuopion ilmastopoliittinen ohjelma 2009–2020 on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 6.4.2009 otettavaksi aktiiviseen käyttöön kaikessa valmistelussa. Ohjelmassa esitetään muun muassa kasvihuonepäästöihin, uusiutuvaan energiaan ja ilmastonmuutokseen liittyviä tavoitteita.

Kuopion pitkän aikavälin kehittämistä ohjaava kaupunkitason strategia 2020 on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 28.6.2010. Sen päätavoitteiden mukaan Kuopiosta muodostetaan Itä-Suomen suunnannäyttävä ja veturi, joka on vetovoimainen yritysten, yrittäjien, opiskelijoiden ja lapsiperheiden kaupunki ja jossa on vahva ja monipuolinen elinkeinoelämä, nuorekas ilmapiiri, erinomaiset kulttuuri- ja vapaa-ajanpalvelut sekä luonnonläheinen ja puhdas ympäristö.

Valtion ja Kuopion kaupunkiseudun välinen kasvusopimus on allekirjoitettu 20.12.2013. Kuopion kasvusopimuksen tavoitteena on vahvistaa Kuopion kaupunkiseudun kilpailukykyä, yhdyskuntarakenteen kestävä kehitystä sekä sosiaalista eheyttä, jotta Kuopion kasvuohjelmaan 2020 liittyvät väestön kasvuun sekä uusien asuntojen ja työpaikkojen määrään asetetut tavoitteet toteutuvat. Kasvusopimuksessa esitetään strategiset painopisteet ja toimenpiteet niiden toteuttamiseksi. Sopimus oli voimassa vuoden 2015 loppuun saakka ja sen jatkamista ollaan selvittämässä.

Kuopion uusin maapoliittinen ohjelma on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 14.12.2015. Maapoliittisessa ohjelmassa kaupunki päättää maapoliittikan strategiset tavoitteet, toimintaperiaatteet ja tarpeen mukaan käytettävät maapoliittiset keinot. Maapoliittikan keskeisenä tavoitteena on mahdollistaa kaupungin vetovoimaa ja kestävä yhdyskuntarakennetta tukeva tonttitarjonta. Muina tavoitteina on muun muassa asunto- ja elinkeinopoliittisten ja yhdyskuntarakenteellisten tavoitteiden mahdollistaminen.

Kuopion kulttuuriympäristö – strategia ja hoito-ohjeet -ohjelma on hyväksytty kaupunginhallituksessa 22.10.2007 ohjeellisena noudatettavaksi. Ohjelma käsittää Kuopion rakennusperinnön ja kulttuuriympäristöjen hoito-ohjelman sekä Kuopion kulttuuriympäristöjen vaalimisen yleisiä periaatteita käsittelevän strategisen osuuden jatkotoimenpide-ehdotuksineen. Keskustan ruutukaava-alueen osalta ohjelmassa on todettu toimenpidesuosituksena muun muassa, että pääkatujen varsilla rakennukset ovat rännikatuihin verrattuna korkeampia ja rakentamistapa pelkistetympää. Keskustan kaupunkikuvaa pyritään eheyttämään. Rännikatujen mittakaava säilytetään ja sitä pidetään rakentamisen lähtökohtana korkeita rakennuksia välttämällä.

Kuopion Arkkitehtipoliittinen ohjelma on hyväksytty kaupunginhallituksessa 12.11.2007 ohjeellisena noudatettavaksi. Siinä toimenpidesuosituksina ruutukaavakeskustan osalta on rikkonaisen kaupunkikuvan eheyttäminen ympäristöönsä mittakaavallisesti ja jäsentelyltään sopeutuvan arkkitehtuurin keinoin sekä suuntautuminen keskustan asuntokortteleiden kehittämisessä umpikorttelirakenteen eheyttämiseen ja lisäksi pihapiirien viihtyisyyteen kiinnitetään erityistä huomiota. Arkkitehtipoliittista ohjelmaa ollaan parhaillaan päivittämässä.

Rakennusjärjestys:

Kuopion kaupungin rakennusjärjestys on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 2.5.2012 ja se on tullut voimaan Kuopion hallinto-oikeuden päätöksen mukaisesti 14.6.2013.

Tonttijako ja -rekisteri:

Tontti 3-1-6 on mitattu ja merkitty kiinteistörekisteriin 3.2.1994 ja sen pinta-ala on 1 994 m².

Pohjakartta:

Suunnittelualueen pohjakartta on kaavoitusmittausasetuksen (1284/99) mukainen.

Rakennuskiellot:

Alueella ei ole voimassa rakennuskieltoa.

Suojelupäätökset:

Varsinaiseen suunnittelualueeseen (kortteli 3-1) ei kohdistu suojelumerkintöjä eikä se sisälly suojeluinventointiluetteluihin. Sen sijaan suunnittelualueen viereisille alueille kohdistuu useita eritasoisia suojeluun liittyviä merkintöjä ja määräyksiä.

Suunnittelualueen pohjoispuolella oleva Ison hautausmaan alue sisältyy valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen luetteloon ja on luokiteltu kansallisesti merkittäväksi hautausmaakulttuurin edustajaksi. Hautausmaan vanhan puolen vanhin osa on rauhoitettu vanhan kulttuurin muistoalueena. Myös suunnittelualueen länsipuolella oleva Kuopion kasarmialue sisältyy valtakunnallisesti merkittävien raken-

nettujen kulttuuriympäristöjen luetteloon ja on yksi kahdeksasta kansallisen asevelvollisen sotaväen käyttöön 1880-luvulla perustetusta tarkka-ampujapataljoonan kasarmista.

Kuopion seudun maakuntakaavassa ja Pohjois-Savon maakuntakaavassa pohjoispuolinen Ison hautausmaan alue on merkitty kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta valtakunnallisesti tärkeäksi kohteeksi tai alueeksi (MA-v 11.1216, MA 1–v 11.1216), jolla on historiallista ja maisemallista kulttuurihistoriallista arvoa.

Länsi- ja lounaspuolinen kasarmialue on puolestaan merkitty Kuopion seudun maakuntakaavassa kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta valtakunnallisesti tai maakunnallisesti tärkeäksi kohteeksi tai alueeksi (MA 11.1213) ja Pohjois-Savon maakuntakaavassa rakennussuojelukohteeksi tai alueeksi (SR 11.1008), jolla on rakennushistoriallista, historiallista ja maisemallista kulttuurihistoriallista arvoa.

Keskeisen kaupunkialueen yleiskaavassa pohjoispuoliseen Ison hautausmaan alueeseen kohdistuu /s-merkintä, jonka mukaan ympäristö alueella säilytetään. Alue tulee suunnitella siten, että ympäristön tai miljööän arvokkaat piirteet säilytetään. Suunnittelualueen itäpuolelle tontille 3-2-5 on merkitty SR-1-rakennussuojelukohderakennuksia ja lounaspuoliselle kasarmialueelle SR2- säilytettäviä rakennuksia.

Kuopion kulttuuriympäristö – strategia ja hoito-ohjeet –ohjelmassa kaava-alueen itäpuoliset, Asemakadun pohjoispuolella sijaitsevat korttelit on luokiteltu maakunnallisesti merkittäväksi alueeksi, jonka säilytystavoitteena on ympäristön ja rakennusten säilyttäminen. Länsi- ja lounaspuolinen kasarmialue on luokiteltu valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi, jonka säilytystavoitteena on rakennusten ja ympäristön säilyttäminen ja uudisrakentamisen sopeuttaminen miljööseen.

Suunnittelualueen itäpuoleisella alueella, tontilla 3-2-5 on 9.8.1985 vahvistetussa asemakaavassa neljä sr-1-merkinnällä osoitettua rakennusta. Kaavamerkinnän mukaan rakennukset ovat kulttuurihistoriallisesti arvokkaita rakennuksia, joita ei saa ilman pakottavaa syytä hävittää. Rakennuksissa suoritettavien korjaus- ja muutostöiden sekä käyttötarkoituksen muutosten tulee olla sellaisia, että rakennusten historiallisesti arvokas tai kaupunkikuvan kannalta merkittävä luonne säilyy. Kyseiset rakennukset kuuluvat Asemakadulla säilyneeseen puurakennuskantaan, joka on toteutettu 1900-luvun molemmin puolin.

Muut selvitykset:

Asemakaavatyön tausta-aineistoon liittyvät tie- ja raideliikennemeluselvitys (Promethor Oy), liikennetärinä- ja runkomeluselvitys (Promethor Oy), liitteenä 7 oleva maaperän pilaantuneisuustutkimukset (Ramboll Finland Oy), Puistotoimiston varikon historiaselvitys (Kuopion kaupungin Tilakeskus) sekä selvitys tontin 3-1-7 rakennuksesta ja sen soveltumisesta asumiseen (NCC Rakennus Oy). Selvitykset on laadittu kaavatyön valmisteluvaiheen aluerajauksen mukaisesti koskien koko korttelia 3-1.

Tie- ja raideliikennemeluselvityksessä todetaan, että laskentatuloksen perusteella melutaso alittaa lähes koko piha-alueella ohjearvot ilman erityistä meluntorjuntaa, koska rakennusten massoittelu on piha-alueita suojaava. Mikäli parvekkeilla halutaan saavuttaa ulko-oleskelualueiden päiväajan ohjearvo, tulee osalla julkisivuista parvekkeet suojata melulta lasituksella. Lisäksi yleisen käytännön mukaan sellaisia asuin-

huoneistoja tulisi välttää, jotka avautuvat vain yhteen suuntaan. Tie- ja raideliikennemeluselvitys on selostuksen liitteenä 5, ja sitä on selostettu yksityiskohtaisemmin kohdassa ”5.5. Ympäristön häiriötekijät”.

Liikennetärinä- ja runkomeluselvityksessä todetaan, ettei tärinä aiheuta suunnittelualueen rakennuksille vaurioriskiä eikä myöskään mittaus- ja arviointitulosten perusteella viihtyvyyshaittaa. Tärinä ei aseta erityisvaatimuksia rakennusten korkeuksille tai välipohjien mitoittamiseen. Raideliikenne ei aiheuta asuinrakennuksille käytettävää suositusarvoa ylittäviä runkomelutasoja, joten rakennuksiin ei tarvitse suunnitella erillistä runkomelun vaimennusta. Rautatienpuoleisissa huoneissa ilmaäänenä kantautuva melu koetaan ajoittain häiritseväksi, mikä tulee suunnittelukohteessa huomioida julkisivujen ääneneristävyyden oikealla mitoittamisella. Liikennetärinä- ja runkomeluselvitys on selostuksen liitteenä 6, ja sitä on selostettu yksityiskohtaisemmin kohdassa ”5.5. Ympäristön häiriötekijät”.

Maaperän pilaantuneisuustutkimuksen mukaan tarkasteluissa ei havaittu viitteitä kohonneista öljyhiilivetytypitoisuuksista tai muista haitta-aineista eikä myöskään jätejakeita maaperässä. Alueella ei todettu merkittäviä raskasmetallipitoisuuksia. Tutkimuksen perusteella maaperä voidaan luokitella pilaantumattomaksi. Tarvetta pilaantuneen maaperän kunnostus- tai riskienhallintatoimenpiteille tai lisätutkimuksille ei aineiston perusteella ole. Maaperän pilaantuneisuustutkimus on selostuksen liitteenä 7.

Tontin 1-3-6 rakennuksia koskeva selvitys Puistotoimiston varikon historiasta on selostuksen liitteenä 8.

Kaavatyön lähtökohdaksi on laadittu toteutusvaihtoehtosuunnitelmia (Arkkitehtitoimisto Helamaa ja Pulkkinen Oy), joita selostetaan tarkemmin kohdassa ”4.5 Asemakaavan muutokset vaihtoehdot ja niiden vaikutukset”.

4 ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN SUUNNITTELUN VAIHEET

4.1 Asemakaavan muutoksen suunnittelun tarve

Asemakaavan muutoksella on tarkoitus mahdollistaa kaupungin omistamalle tontille 3-1-6 (entinen kaupungin varikon tontti) uudisrakentamista muuttamalla asemakaavan nykyistä käyttötarkoitusta ja lisäämällä rakennusoikeutta. Kaavaan merkitään joustava käyttötarkoitusero, mikä mahdollistaa asumisen lisäksi myös liike-, toimisto- ja palveluasumisrakennusten rakentamisen, mikäli niille ilmenee tarvetta. Näin rakennusta on mahdollista käyttää useampaan tarkoituksen ilman kaavamuutosta tai kaavasta poikkeamista. Samalla varmistetaan yleiseen käyttöön tarkoitettujen tilojen riittävyys, mikäli niille olisi joskus tarvetta.

4.2 Suunnittelun käynnistyminen ja sitä koskevat päätökset

Kaavatyö sisälsi kaavoitusprosessin alkuvaiheessa vierekkäiset tontit 3-1-6 ja 7 eli koko korttelin 3-1. Kaavatyön tavoitteena oli mahdollistaa molemmille tonteille asuinrakentamista muuttamalla voimassaolevan kaavan mukaista käyttötarkoitusta ja lisäämällä rakennusoikeutta. Asemakadun varteen tontille 3-1-7 oli tarkoitus rakentaa myös liiketiloja ja autopaikat oli tarkoitus sijoittaa pääosin asuinkerrostalojen kellaritiloihin.

Koko korttelia koskeva kaavatyö sisältyi vuoden 2014 kaavoituskatsaukseen ja asemakaavoituksen työohjelmaan. Asemakaavan vireilletuloaineisto (osallistumis- ja arviointisuunnitelma) annettiin tiedoksi kaupunkirakennelautakunnalle 25.6.2014. Aineisto oli nähtävänä vireilletulokuulutuksen yhteydessä 30.6.–10.8.2014.

Valmisteluvaiheen jälkeen tontin 3-1-7 omistaja luopui kaavahankkeesta, ja kaavatyötä jatkettiin ehdotusvaiheeseen pelkästään tontin 3-1-6 osalta. Kaavaehdotuksessa tontille 3-1-6 mahdollistetaan uuden rakennuksen rakentaminen siten, että tarvittavat pysäköintipaikat sijaitsevat kellaritiloissa. Kaavaan merkitään joustava käyttötarkoituserkinä, mikä mahdollistaa asuin-, liike-, toimisto- ja palveluasumisrakentamisen, mikäli eri käyttötarkoitusten toteuttamiselle ilmenee tarvetta.

4.3 Osallistuminen ja yhteistyö

4.3.1 Osalliset

Osallisia ovat Pohjois-Savon ELY-keskuksen Luonnonvarat ja ympäristö –vastuualue, Liikennevirasto, lähialueen maan- ja kiinteistönomistajat sekä asukkaat, DNA Oy, TeliaSonera Oyj, Kuopion Energia Liikelaitos, Kuopion Vesi Liikelaitos sekä kaupungin muut viranomaiset.

4.3.2 Vireilletulo

Kaavatyö on aloitettu alun perin koko korttelia 3-1 koskevana Kuopion kaupungin, Kiinteistö Oy Kuopion Asemakatu 7:n ja NCC Rakennus Oy:n neuvottelujen pohjalta. Kaavatyö on sisältynyt vuoden 2014 kaavoituskatsaukseen ja asemakaavoituksen työohjelmaan. Asemakaavan vireilletuloaineisto (osallistumis- ja arviointisuunnitelma) on annettu tiedoksi kaupunkirakennelautakunnalle 25.6.2014. Aineisto on ollut nähtävänä vireilletulokuulutuksen yhteydessä 30.6.–10.8.2014. Vireilletulosta tiedotettiin naapurikiinteistöjä myös kirjeellä 22.8.2014.

4.3.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt

Koko korttelia 3-1 koskeva asemakaavan vireilletuloaineisto on ollut nähtävänä MRL 63 §:n ja MRA 30 §:n mukaisesti vireilletulokuulutuksen yhteydessä 30.6.–10.8.2014. Vireilletulosta tiedotettiin naapurikiinteistöjä myös kirjeellä 22.8.2014. Kaksi naapuriasunto-osakeyhtiötä, Asemakadun toisella puolella oleva Asunto Oy Kuopion Hatsalankatu 33 / tontti 3-20-10 ja Asunto Oy Kuopion Asemakatu 46 / tontti 3-20-11, ilmoitti asiaan mielipiteensä. Mielipiteet olivat samansisältöisiä ja niissä kiinnitettiin huomiota alueen pysäköintitilanteeseen ja uudisrakennusten korkeuteen sekä sijoitteluun tontilla. Mielipiteiden mukaan uudisrakennuksen korkeus saisi olla maksimissaan kolme kerrosta. Mielipiteiden mukaan lisärakentamisen pitää kunnioittaa radanvarren rakennusmiljöötä, täydennysrakentamisen tulee soveltua nykyisten radanvarteen rakennettujen ja osin suojeltujen kiinteistöjen kanssa hyvin sekä rakennusoikeuden että sijoittelun osalta ja täydennysrakentaminen ei saa heikentää nykyistä tiukkaa asukaspysäköintitilannetta.

Koko korttelia koskevan kaavoituksen aloituskokous on pidetty 10.9.2014 ja siinä olivat läsnä strategisen maankäytön suunnittelun, maaomaisuuden hallinnan, kunnallistekni- sen suunnittelun, Kuopion Vesi Liikelaitoksen, Tilakeskuksen, Pohjois-Savon pelastus- laitoksen ja asemakaavoituksen edustajat. Lisäksi ympäristönsuojelu esitti komment- tinsa laadittuihin selvityksiin. Aloituskokouksessa todettiin seuraavaa:

- yleiskaavoitus: asumista ei vastusteta, kaavatyön pohjaksi laaditut vaihtoehdot tuntuvat raskailta, umpikorttelirakenne on hyvä
- hanke tukee keskusta-alueen rakennetta, joten muutos asumiskäyttöön hyväk- syttäävissä
- hanke tiivistää kaupunkirakennetta, parantaa asuntotuotantotavoitteiden saavut- tamista ja tuo tuloja kaupungille
- keskeistä liittyminen arvokkaisiin kulttuuriympäristöihin, saumakohtallinen kau- punkikuva ja sopimusasiat
- katujen pintaremontin kustannushaarukka on 120 €/m²–210 €/m²
- pelastuslaitos: kaavamerkinnöissä tulee huomioida vaarallisten aineiden kulje- tusreitti sekä katupysäköinnin ja rakennusten sijoittamisessa pelastusteiden toimivuus
- asemakaavaan tulisi merkitä asianmukainen kaavamääräys koskien hulevesiä (hulevesien hallinnan yleisenä tavoitteena on mm. imeyttää ja viivyttaa huleve- siä niiden syntypaikoilla)
- jatkosuunnittelussa huomioitava meluraportin kannanotot ja ohjeistukset (ää- neneristävyysvaatimukset, parvekelasitukset, huoneistojen sijoitus ei pelkäs- tään meluisan julkisivun puolelle)
- laaditaan yleisten alueiden ja katualueiden yleissuunnitelma
- käynnistämissopimukset laaditaan tonttien osalta erikseen, kaupungin omista- masta tontin kaupasta tehdään kaupunginhallitukseen erillisenä asiana vietävä esisopimus, lopullinen maakauppa tehdään asemakaavan voimaantulon jäl- keen, Asemakatu 7:n kanssa tehdään maankäyttösopimus.

Valmisteluvaiheen vaihtoehtosuunnitelmia on työstetty saadut mielipiteet ja lausunnot huomioiden useissa kokouksissa, joissa läsnä ovat olleet omistajataho edustajineen ja kaupungin asiantuntijatahot, mm. kulttuurihistoriallisen museon ja kaupunkikuvatyö- ryhmän edustajat. Vaihtoehtoja selostetaan tarkemmin selostuksen kohdissa ”4.5.1 Valmisteluvaiheessa tutkitut vaihtoehdot” ja ”4.5.2 Valmisteluaineistoon valitut vaihto- ehdot”. Kaavatyön yhteydessä on tehty kaavoituksen käynnistämissopimus.

Koko korttelia 3-1 koskeva kaavan valmisteluvaiheen aineisto on annettu tiedoksi kaupunkirakennelautakunnalle 11.2.2015 ja nähtävänä aineisto on ollut MRL 62 §:n ja MRA 30 §:n mukaisesti 16.2.–17.3.2015. Nähtävänäolosta ja yleisötilaisuudesta on tiedotettu kuulutuksella sekä tiedonannolla naapurikiinteistöille. Yleisötilaisuus on pi- detty 25.2.2015, mutta tilaisuudessa ei ollut yhtään osanottajaa. Nähtävänäoloaikana mielipiteen aineistosta antoivat Asunto Oy Kuopion Asemakatu 46 / tontti 3-20-11, Asunto Oy Kuopion Hatsalankatu 33 / tontti 3-20-10 ja Niiralan Kulma Oy / tontti 3-2-5. Lausunnon aineistosta antoivat laajennettu kaupunkikuvatyöryhmä ja Pohjois-Savon ELY-keskus.

Asemakadun toisella puolella olevien Asunto Oy Kuopion Hatsalankatu 33:n ja Asunto Oy Kuopion Asemakatu 46:n mielipiteet olivat samansisältöisiä ja niissä uudistettiin aiemmat vireilletulovaiheessa esitetyt uudisrakennusten korkeuteen, sijoitteluun ja ympäristöön soveltumiseen sekä pysäköintitilanteeseen liittyvät kannanotot. Mäkika- dun toisella puolella olevan Niiralan Kulma Oy:n mielipiteessä otettiin kantaa Mäkika- dun pysäköintijärjestelyihin. Laajennettu kaupunkikuvatyöryhmä piti parhaana vaihto-

ehtona suunnitelmaa VE1, 5 kerrosta. Pohjois-Savon ELY-keskus otti kantaa vaihtoehtojen huonoon sopivuuteen ympäristöön ja kaupunkikuvaan sekä piti kaupunkikuvallisten vaikutusten selvittämistä riittämättömänä ja Asemakatu 7:n rakennuksen säilyttämistä kestävä kehityksen mukaisena ratkaisuna.

Mielipiteet ja lausunnot kokonaisuudessaan vastineineen ovat selostuksen liitteenä 9.

Valmisteluaineistoa on pidetty info- ja keskustelutilaisuus (sisäinen lausuntokokous) yhteistyötahoille 10.3.2015 ja siinä olivat läsnä strategisen maankäytön suunnittelun, maaomaisuuden hallinnan, kunnallisteknisen suunnittelun ja Tilakeskuksen edustajat. Lisäksi Kuopion Vesi liikelaitos ja Kuopion Sähköverkko Oy antoivat kommenttinsa muutoin. Lausuntokokouksessa todettiin seuraavaa:

- täydennysrakentamishanke on hyvä; hanke tukee keskusta-alueen rakennetta, tiivistää kaupunkirakennetta, parantaa asuntotuotantotavoitteiden saavuttamista ja tuo tuloja kaupungille
- asemakaavaan tulisi merkitä asianmukainen kaavamääräys koskien hulevesiä (hulevesien hallinnan yleisenä tavoitteena on mm. imeyttää ja viivyttaa hulevesiä niiden syntyäpaikoilla)
- mikäli muutoksia kohdistuu Kuopion Sähköverkko Oy:n verkostoihin, muutuskustannukset peritään muutosta haluavilta todellisten kustannusten mukaisesti
- tukikohtarakennusten tilat ovat pääosin vapautuneet ja siellä vielä toimivalle yhdistykselle on tarjottu korvaavia tiloja toisaalta
- kaupunkikuvallisesti ja muutoin 5- ja 6-kerroksiset umpikortteliratkaisut ovat siinänsä hyviä, tosin sisäänveto voisi olla rohkeampi; VE3:ssa uudisrakennus jää yksinäiseksi; parhaana vaihtoehtona pidettiin VE1:n mukaista tehokasta rakentamista ja erityisesti laajennetun kaupunkikuvatyöryhmän tapaan suunnitelma- vaihtoehtoa VE1, 5 kerrosta
- Mäkikadun pysäköintiasiaa selvitetään vielä saadun mielipiteen pohjalta.

Valmisteluvaiheen jälkeen tontin 3-1-7 omistaja luopui kaavahankkeesta, ja kaavatyötä jatkettiin ehdotusvaiheeseen pelkästään tontin 3-1-6 osalta. Lopulliseen ehdotusratkaisuun päädyttiin kaupunkikuvallisten näkökohtien osalta yhteistyössä laajennetun kaupunkikuvatyöryhmän kanssa.

4.3.4 Viranomaisyhteistyö

Kaavatyön vireilletulo- ja valmisteluaineistot on toimitettu tiedoksi Pohjois-Savon ELY-keskuksen Ympäristövastuualueelle ja Liikennevirastolle. Kaavoitukseen aloituskokouksesta ja valmisteluvaiheen lausuntokokouksesta on tiedotettu Pohjois-Savon ELY-keskuksen Ympäristövastuualueella ja Liikennevirastoa.

Liikennevirasto ei ole esittänyt mielipiteitä eikä antanut lausuntoa kaavatyöstä. Pohjois-Savon ELY-keskus on antanut lausuntonsa valmisteluaineistosta. Lausunto vastineineen sisältyy selostuksen liitteeseen 9.

4.4 Asemakaavan muutoksen tavoitteet

4.4.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kaupungin asettamat ja suunnittelualueesta johdetut tavoitteet

Asemakaavan muutoksen alkuperäisenä tavoitteena on ollut mahdollistaa tonteille 3-1-6 ja 7 asuinrakentamista muuttamalla asemakaavan nykyinen käyttötarkoitus ja lisäämällä rakennusoikeutta. Asemakadun varteen toteutettaisiin tällöin kaavaratkaisusta riippuen myös liiketiloja. Autopaikat sijoitetaan uudisrakentamisvaihtoehdoissa pääosin asuinkerrostalojen kellaritiloihin. Jo tällöin todettiin, että mikäli tontin 3-1-7 rakennus säilyy, pysäköinti sen osalta on piha-alueella. Lisäksi tutkitaan pysäköintijärjestelyjä viereisille katualueille (Hatsalankatu ja Mäkikatu) siten, että katualueiden tilankäyttö muodostaa kaupunkimaiset jäsentyneet ja viihtyisät katualueet. Pysäköintijärjestelyissä pyritään siihen, ettei ratkaisulla heikennetä nykyistä pysäköintipaikkatilannetta merkittävästi.

Tontin 3-1-7 omistajan luopuessa kaavamuutoksesta valmisteluvaiheen jälkeen asemakaavan muutoksen tavoitteeksi tarkentui tontin 3-1-6 kaavoittamisen asuinrakennuskäyttöön. Kaavan tavoitteena on joustava käyttötarkoitusmerkintä, mikä mahdollistaa asumisen lisäksi myös liike-, toimisto- ja palveluasumisrakennusten rakentamisen, mikäli niille ilmenee tarvetta. Näin rakennusta on mahdollista käyttää useampaan tarkoituksen ilman kaavamuutosta tai kaavasta poikkeamista.

Kaupungin kehityksen kannalta tavoitteena on tukea kaupunkikeskustan kehittämistä lisäämällä asuntotuotantoa ydinkeskustan palvelujen ja toimintojen äärellä. Keskusta-alueen asuntojen määrän lisäämisen ohella vahvistetaan samalla keskusta-alueen palvelujen säilymistä ja sitä kautta keskusta-alueen vetovoimaisuutta ja elävyyttä Kuopion kaupungin strategian 2020 mukaisesti. Tavoitteena on toteuttaa myös Kuopion kasvuopimuksen mukaisesti Kuopion kasvuohjelman 2020 tavoitteita: väestön kasvu 1 100–1 200 vuodessa ja uusien asuntojen valmistuminen 800 tai enemmän vuodessa. Tämän lisäksi tavoitteena on yhdyskuntarakenteen taloudellinen ja kestävä kehityksen mukainen tiivistäminen tehostamalla tontin käyttöä, mitä toteuttaa arkkitehtonisesti ja toiminnallisesti korkeatasoinen ja ympäristöön sopeutuva ratkaisu.

Tontille 3-1-6 sijoittuva voimassaolevan asemakaavan Y-tonttivaraus on muuttunut tarpeettomaksi kaupungin varikon siirtyessä alueelta pois. Alueelle ei kaupungilla ole yleisten rakennusten aluetarvetta. Nykyisessä asemakaavoituskäytännössä keskusta-alueella käytetään uusissa asemakaavoissa monen käyttötarkoituksen mahdollistavia joustavia kaavamerkintöjä kuten ALP-korttelialue (asuin-, liike- ja toimisto- ja palveluasumisrakennusten korttelialue), jotka mahdollistavat muun muassa yleiseen käyttöön tarkoitettujen tilojen sijoittamisen kokonaan tai osittain muun käytön yhteyteen, mikäli siihen ilmenee tarvetta.

Hakemuksen mukainen käyttö vastaa yleiskaavallisia tavoitteita niin keskeisen kaupunkialueen yleiskaavan kuin myös valmisteilla olevan, oikeusvaikutteiseksi vahvistetavan keskustan osayleiskaavan osalta. Alue on yleiskaavallisissa suunnitelmissa tarkoitettu asuinkäyttöön.

Asuinympäristön laatuun liittyvänä tavoitteena on luoda mahdollisimman viihtyisä asuinympäristö. Tämä pyritään turvaamaan riittäväällä piha- ja leikkialueella, viereisten katualueiden tilajärjestelyillä sekä ohjaamalla toteutusta huomioimaan tarvittavat kau-

punkikuvaan, turvallisuuteen, ääneneristävyyteen ja huoneistojen sijoittamiseen liittyvät seikat.

Kaupunkirakenteen ja –kuvan kannalta alue on niin suunnittelullisesti kuin korttelirakenteen osalta haastava kahden koordinaatiston leikkauskohdassa. Lähiympäristössä on matalan ja korkean rakentamisen heterogeenista rakennuskantaa, jonka yhteen kytkeminen on vaikeaa. Lisäksi alue sijoittuu saumakohtaan, jonka lähialueilla on tällä hetkellä arvokkaita kulttuuriympäristöjä (hautausmaa, kasarmialueet) ja asemakaavassa sr-merkinnöillä suojeltuja rakennuksia (itäpuolisen tontin 3-2-5 neljä rakennusta) sekä mahdollisesti tulevaisuudessa aiemman arkkitehtikilpailun pohjalta Puistokadun länsipuolelle toteutettavaa modernia rakentamista ja ratakuilun kattaminen. Kaupunkikuvallisena tavoitteena on toteuttaa arkkitehtipoliittisen ohjelman mukaisesti paikkaan parhaiten soveltuva, aluerakennetta yhdistävä ja eheyttävä, umpikorttelirakennetta toteuttava ratkaisu, joka tukeutuu eteläpuolisten kortteleiden korkeampiin rakennusmassoihin, muodostaa vastinparin Hatsalankadun ja Mälikadun rajaamalle eteläosan korttelille, on Hatsalan korkean rakentamisen jatke sekä muodostaa massoittelullaan taustamuurin länsipuolen matalalle puurakentamiselle.

Alueen oloista ja ominaisuuksista johdetut tavoitteet

Uudisrakentaminen on tarkoitus sopeuttaa ympäristön rakennuskantaan kaupunkikuvallisesti siten, että se sitoo mahdollisimman hyvin yhteen viereisten alueiden erilaiset rakennuskannat ja ympäristöt muodostaen samalla kaupunkikuvaa rikastuttavan ja ympäristöään korostavan, mutta myös omaa aikakauttaan ja nykyaikaista rakentamista kuvaavan kokonaisuuden.

Yhtäläisesti tavoitteena on löytää ratkaisu, josta ei aiheudu kohtuutonta haittaa naapurikiinteistöille. Kaavatyössä on tutkittu erilaisia massoitteluvaihtoehtoja niin, ettei rakentaminen työnny liian lähelle viereisten asuntojen pääikkunoita eikä muuta kohtuuttomasti niistä avautuvia maisemia. Keskusta-alueen muutos- ja täydentämISRakentaminen aiheuttaa kuitenkin aina joitakin muutoksia olevaan tilanteeseen, mutta se kuuluu tavanomaiseen keskusta-alueen kehittämisen vaikutuksiin. Ratkaisulla ei heikennetä nykyistä pysäköintipaikkatilannetta olennaisesti.

4.5 Asemakaavan muutosratkaisun vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

4.5.1 Valmisteluvaiheessa tutkitut vaihtoehdot

Kaavatyöhön sisältyi valmisteluvaiheeseen asti koko kortteli 3-1, joten valmisteluvaiheen vaihtoehdot on laadittu molempia tontteja 3-1-6 ja 7 koskevin. Vaihtoehdot on suunnitellut kaupungin ohjauksessa Arkkitehtitoimisto Helamaa ja Pulkkinen Oy.

Kaavatyöhön liittyviä vaihtoehtosuunnitelmia työstettiin kaavoituksen alkuvaiheissa useissa kokouksissa, joissa läsnä olivat omistajataho edustajineen ja kaupungin asiantuntijatahot, mm. kulttuurihistoriallisen museon ja kaupunkikuvatyöryhmän edustajat. Kokouksissa pohdittiin työn alkuvaiheessa alueen toteutusratkaisuksi myös viereistä korttelia vastaavia puikkomaisia rakennusmassaratkaisuja, mutta niistä luovuttiin, koska umpikorttelirakenteen katsottiin soveltuvan alueelle paremmin. Umpikorttelirakenteen katsottiin eheyttävän kyseisen solmukohta-alueen kaupunkikuvaa ruutukaa-vakeskustan päätepisteessä ja olevan myös arkkitehtipoliittisen ohjelman toimenpi-

desuositusten mukainen ratkaisu. Samalla rakennusmassat muodostavat muurin ja taustan matalammalle Asemakadun vanhalle rakennuskannalle ja jatkavat Hatsalankadun varren isojen rakennusten massojen jonoa. Lisäksi ne muodostavat vastinparin Hatsalankadun ja Mäkikadun rajaamalle eteläosan korttelille. Puistokadun varren rakennukset muodostavat puolestaan oman kasarmirakennuksille tyypillisen kaupunkikuvallisen kokonaisuutensa.

Valmisteluvaiheen alkupuolella tutkittiin useita vaihtoehtoja (A1, A2, B1, B2, C1 ja C2), joita selostetaan kaavaselostuksen tässä kohdassa. Näiden tutkittujen vaihtoehtojen perusratkaisuna oli uudisrakentaa alue kokonaisuudessaan ja sijoittaa piha-alueet (leikki ja oleskelu) sisäpihalle sekä autopaikoitus maanalaiseen autohalliin, jonne ajo on Mäkikadun puolelta. Ratkaisuna oli edellä selostetuista syistä umpikorttelirakenne, jossa rakennusmassoihin on jätetty aukko Hatsalankadun toisella puolella olevan rakennuksen kohdalle tilaväljyyden aikaansaamiseksi. Asemakadun puoleisen uudisrakennusmassan alimpaan katutasokerrokseen oli tarkoitus sijoittaa yhteistiloja ja myymälä/toimistotiloja.

Näistä vaihtoehdoista valittiin ja jatkotyöstettiin varsinaiset valmisteluaineiston vaihtoehdot 1, 2 ja 3, joita selostetaan tämän kaavaselostuksen seuraavassa kohdassa ”4.5.2 Valmisteluaineistoon valitut vaihtoehdot”. Ne vaihtoehdot asetettiin valmisteluaineistona nähtäville.

Valmisteluvaiheessa tutkitut vaihtoehdot A1 ja A2:

Vaihtoehdossa A esitettiin umpikortteliratkaisu, jossa rakennusten kerrosluvut olivat vaihtoehdossa A1 molemmissa rakennusmassoissa V ja vaihtoehdossa A2 radan puoleisessa rakennuksessa VI ja Asemakadun puoleisessa rakennuksessa IV. Radanpuoleinen rakennusmassa oli suunniteltu L-muotoiseksi Mäkikadulle päin umpikorttelimaisuuden aikaansaamiseksi. Kyseistä rakennusmassaa oli kuitenkin kevennetty Mäkikadun päässä sisäänvedolla ja tuotu radanvarren rakennusten koordinaatioon Hatsalankadun päädyn massan suunnalla. Asuntoja ratkaisuun sisältyi yhteensä noin 115.



KUVA 19. VAIHTOEHTO A1, NÄKYMÄ KAAKOSTA



KUVA 20. VAIHTOEHTO A2, NÄKYMÄ KAAKOSTA

Valmisteluvaiheessa tutkitut vaihtoehdot B1 ja B2:

Vaihtoehdossa B esitettiin umpikortteliratkaisu, jossa rakennusten kerrosluvut olivat vaihtoehdossa B1 molemmissa rakennusmassoissa V ja vaihtoehdossa B2 radan

puoleisessa rakennuksessa VI ja Asemakadun puoleisessa rakennuksessa IV. Molemmat rakennusmassat olivat L-muotoisia Mäkikadulle päin umpikorttelimaisuuden aikaansaamiseksi. Radanvarren Hatsalankadun puoleinen osuus oli tuotu radanvarren rakennusten koordinaatistoon. Asuntoja ratkaisuun sisältyi yhteensä noin 111.



KUVA 21. VAIHTOEHTO B1, NÄKYMÄ KAAKOSTA



KUVA 22. VAIHTOEHTO B2, NÄKYMÄ KAAKOSTA

Valmisteluvaiheessa tutkitut vaihtoehdot C1 ja C2:

Vaihtoehdossa C esitettiin umpikortteliratkaisu, jossa rakennusten kerrosluvut olivat molemmissa rakennusmassoissa VI. Asemakadun puoleinen rakennusmassa on suunniteltu L-muotoiseksi Mäkikadulle päin umpikorttelimaisuuden aikaansaamiseksi. Vaihtoehdossa C2 ylin kerros oli sisäänvedetty ja Mäkikadun suuntainen L-rakennus vaihtoehdossa C1 pidempi. Radanvarren Hatsalankadun puoleinen osuus oli tuotu radanvarren rakennusten koordinaatistoon. Asuntoja ratkaisu sisälsi vaihtoehdossa C1 yhteensä noin 137 ja vaihtoehdossa C2 yhteensä noin 134.



KUVA 23. VAIHTOEHTO C1, NÄKYMÄ KAAKOSTA



KUVA 24. VAIHTOEHTO C2, NÄKYMÄ KAAKOSTA

4.5.2 Valmisteluaineistoon valitut vaihtoehdot

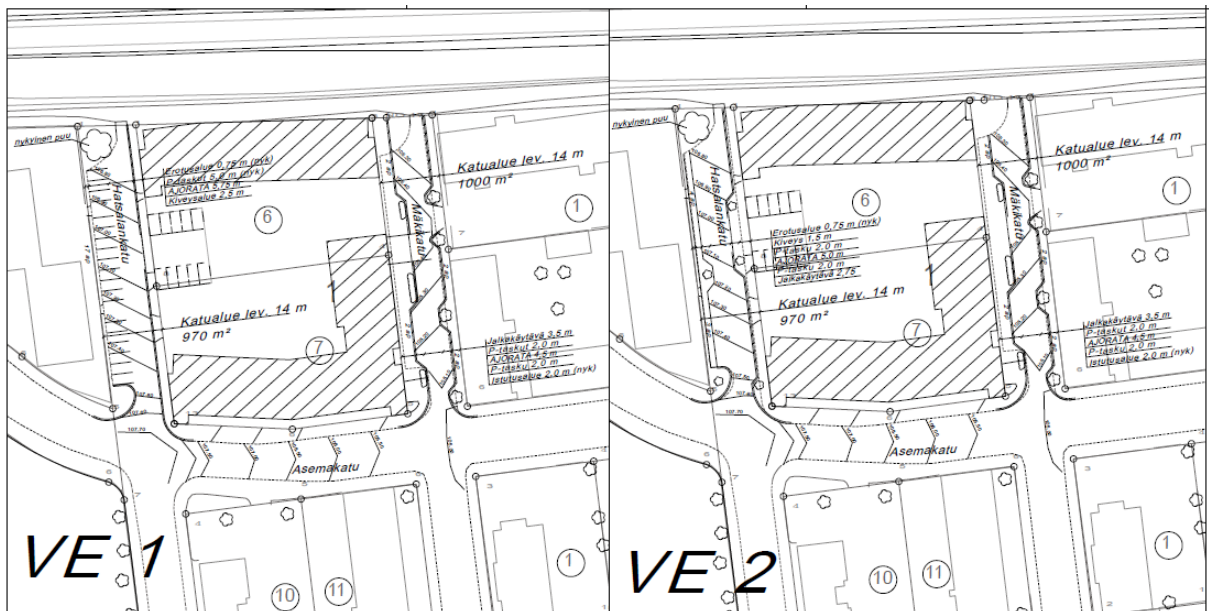
Edellä selostettuja valmisteluvaiheen alkupuolella tutkittuja vaihtoehtoja jatkokehitettiin asiantuntijatyöryhmässä yhdessä hakijan ja hakijan konsultin Arkkitehtitoimisto Helamaa ja Pulkkinen Oy:n kanssa. Valmisteluaineistoon liitettäväksi tutkittiin uutena myös ns. 0+ -vaihtoehto, jossa tontin 3-1-7 oleva rakennus säilytetään. Valmisteluaineistoon

sisältyivät vaihtoehdot VE1: 6 ja 5 kerrosta, VE2: 6 ja 5 kerrosta ja VE3 (0+): 6 ja 5 kerrosta sekä olevan rakennuksen säilyttäminen. Vaihtoehdot sisältyivät valmisteluvaiheen nähtävänäoloaineistoon.

Tutkitut vaihtoehdot toteuttivat edelleen umpikortteliratkaisua. Rakennusmassoihin oli jätetty aukko Hatsalankadun toisella puolella olevan rakennuksen kohdalle tilaväljyyden aikaansaamiseksi. Ylimmät kerrokset olivat sisäänvedettyjä. Vaihtohtojen perusratkaisuna oli sijoittaa piha-alueet (leikki ja oleskelu) sisäpihalle. Autopaikat sijoitetaisiin pääosin maanalaiseen autohalliin, jonne ajo oli Mäkikadun puolelta, sekä osittain piha-alueelle, jonne ajo oli Hatsalankadun kautta. Mikäli tontin 3-1-7 rakennus säilyy, pysäköinti sen osalta olisi piha-alueella. Asemakadun puoleisen uudisrakennusmassan alimpaan katutasokerrokseen sijoitettaisiin yhteistiloja ja myymälä/toimistotiloja.

Valmisteluaineistoon liittyen tutkittiin myös kaksi katusuunnitelmavaihtoehtoa (VE1 ja VE2) alueeseen rajoittuvien Hatsalankadun ja Mäkikadun katuosuuksien katutilojen jäsentelyksi.

Katusuunnitelmavaihtoehdot VE1 ja VE2:



KUVA 25. KATUSUUNNITELMA VE1

KUVA 26. KATUSUUNNITELMA VE2

Molemmissa vaihtoehdoissa 14 metrin levyinen Mäkikadun osuus oli jalkakäytävä-, pysäköintitasku-, ajorata- ja istutusalue- ja ratkaisujen osalta samanlainen, ja alueelle voitiin toteuttaa enimmillään 10 autopaikkaa pysäköintitaskuina. Hatsalankadun myös 14 metrin levyinen katualue on vaihtoehdossa 1 toteutettu erotusalue-, pysäköintitasku-, ajorata- ja kiveysalue- ja ratkaisujen osalta nykytilanteen mukaisesti, ja siihen sisältyi noin 18 pysäköintipaikkaa poikittaisena kamparatkaisuna. Vaihtoehdossa 2 Hatsalankatu oli suunniteltu uudelleen jalkakäytävä-, pysäköintitasku-, ajorata- ja istutusalue- ja ratkaisujen osalta, ja siihen sisältyi noin 14 pysäköintipaikkaa molemmin puolisina kadunvarren pysäköintitaskupaikkoina. Valmisteluaineiston pohjaksi valittiin vaihtoehto 2, koska Hatsalankadun osuus pystyttäisiin toteuttamaan tällöin tilankäytöltään ja yleisilmeeltään ydinkeskustan kaupunkirakenteeseen ja –kuvaan paremmin soveltuvalla tavalla huomioiden myös viihtyisyyttä luovat istutukset.

Valmisteluaineiston vaihtoehto 1:

Vaihtoehdossa 1 esitettiin uudisrakentamista joko 6-kerroksisina tai 5-kerroksisina massoina. Asemakadun puoleinen massa oli sijoitettu kadun suuntaisesti ja radanpuoleinen massa L-muotoisena Mäkikadulle päin umpikorttelimaisuuden aikaansaamiseksi. Radanpuoleista rakennusmassaa oli kevennetty Mäkikadun päässä sisäänvedolla ja tuotu radanvarren rakennusten koordinaatistoon Hatsalankadun päädyn massan suunnalla. Ylimmät kerrokset olivat molemmissa massoitteluvaihtoehdoissa sisäänvedettyjä.

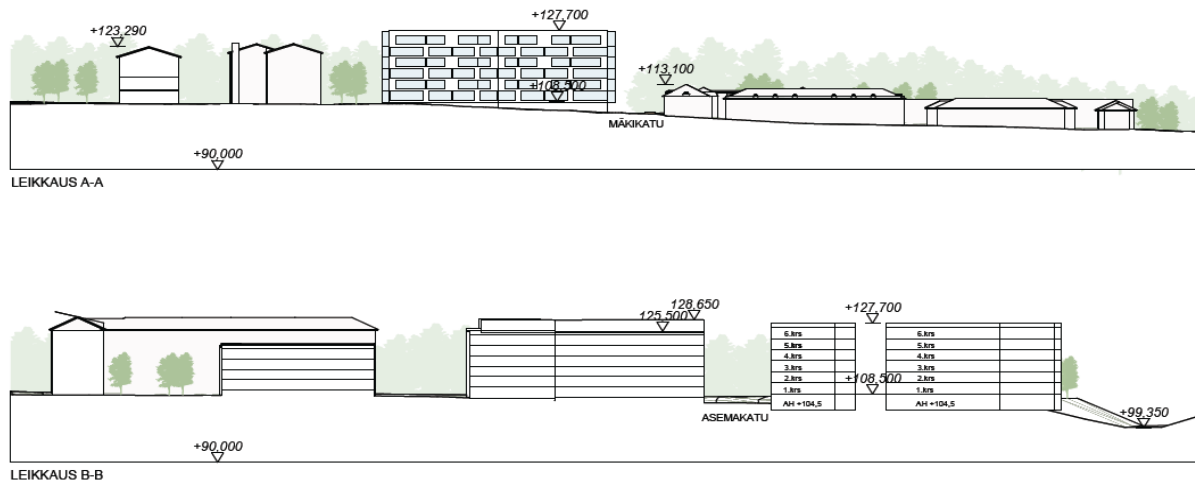


KUVA 27. VAIHTOEHTO 1, 6 KRS, NÄKYMÄ KAAKOSTA



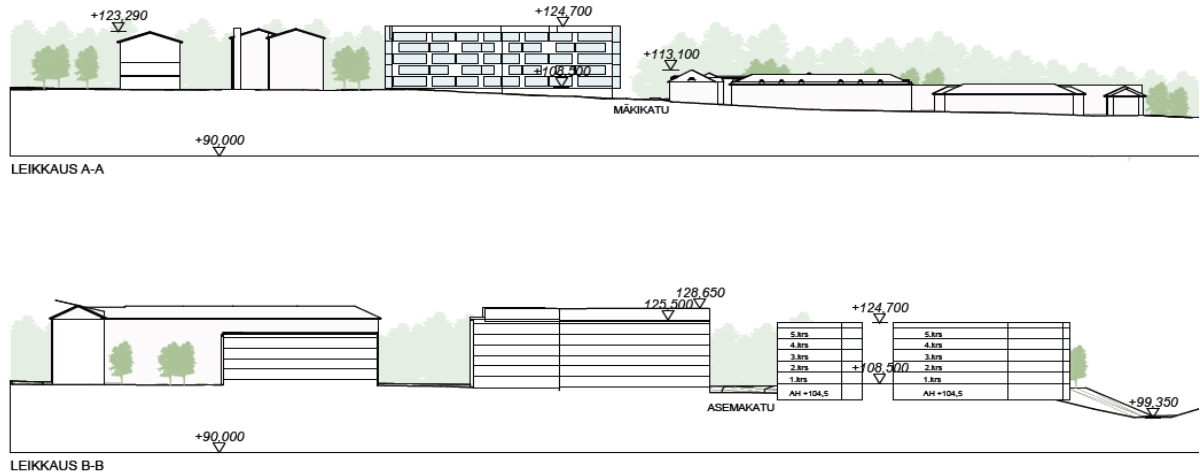
KUVA 28. VAIHTOEHTO 1, 5 KRS, NÄKYMÄ KAAKOSTA

6-kerroksisten massojen toteutuva kerrosala oli yhteensä noin 9 600 k-m² ja asuntojen määrä 133 asuntoa. Uudisrakennusmassa ulottuu lähes 15 metriä korkeammalle verrattuna Mäkikadun toisella puolella oleviin massoihin, noin 4,5 metriä korkeammalle verrattuna Hatsalankadun toisella puolella oleviin massoihin ja noin 1 metrin alemmaksi verrattuna Asemakadun toisella puolella oleviin massoihin. Autopaikkoja ratkaisu edellyttäisi asumisen (2 ap/3 as) ja liiketilojen osalta yhteensä noin 89 paikkaa, joista 76 oli autohallissa, 10 pihalla ja loput aiemmin lunastetuissa paikoissa Haapaniemenkadun pysäköintitalossa.



KUVA 29. ALUELEIKKAUKSET, 6 KRS

5-kerroksisten massojen toteutuva kerrosala oli yhteensä noin 7 900 k-m² ja asuntojen määrä 109 asuntoa. Uudisrakennusmassa ulottuu lähes 11 metriä korkeammalle verrattuna Mäkikadun toisella puolella oleviin massoihin, noin 1,5 metriä korkeammalle verrattuna Hatsalankadun toisella puolella oleviin massoihin ja noin 4 metriä alemmaksi verrattuna Asemakadun toisella puolella oleviin massoihin. Autopaikkoja ratkaisu edellyttäisi asumisen ja liiketilojen osalta yhteensä noin 73, jotka olivat sijoitettavissa tontille.



KUVA 30. ALUELEIKKAUKSET, 5 KRS

Valmisteluaineiston vaihtoehto 2:

Vaihtoehdossa 2 esitettiin uudisrakentamista joko 6-kerroksisina tai 5-kerroksisina massoina. Radanpuoleinen massa oli sijoitettu radan suuntaisesti ja Asemakadun puoleinen massa L-muotoisena Mäkikadulle päin umpikorttelimaisuuden aikaansaamiseksi. Ylimmät kerrokset olivat molemmissa massoitteluvaihtoehdoissa sisäänvedettyjä.



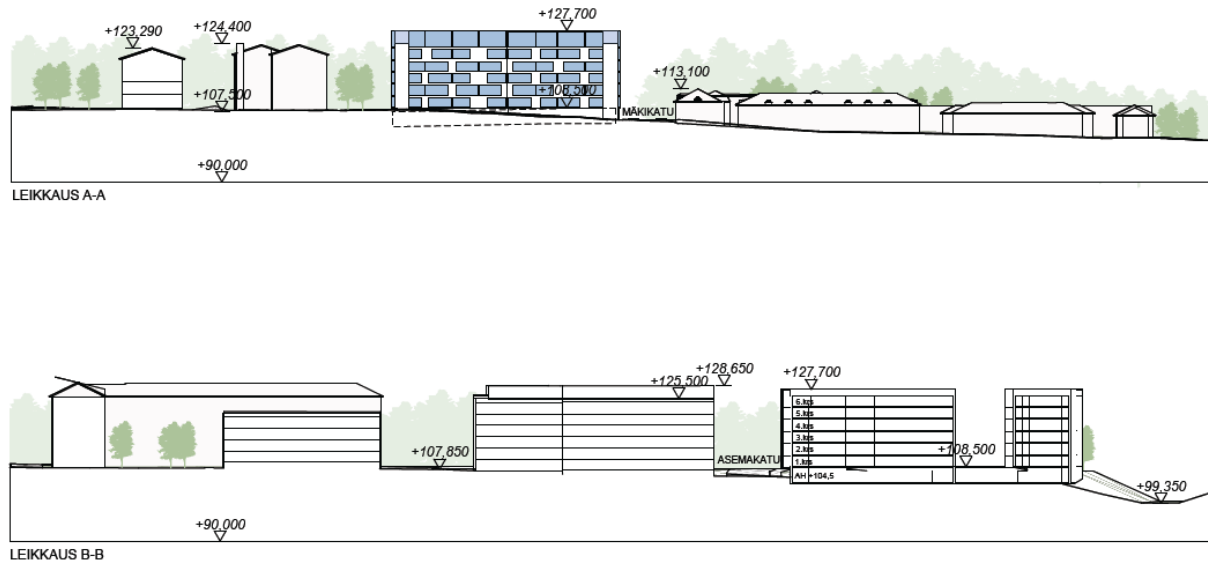
KUVA 31. VAIHTOEHTO 2, 6 KRS, NÄKYMÄ KAAKOSTA



KUVA 32. VAIHTOEHTO 2, 5 KRS, NÄKYMÄ KAAKOSTA

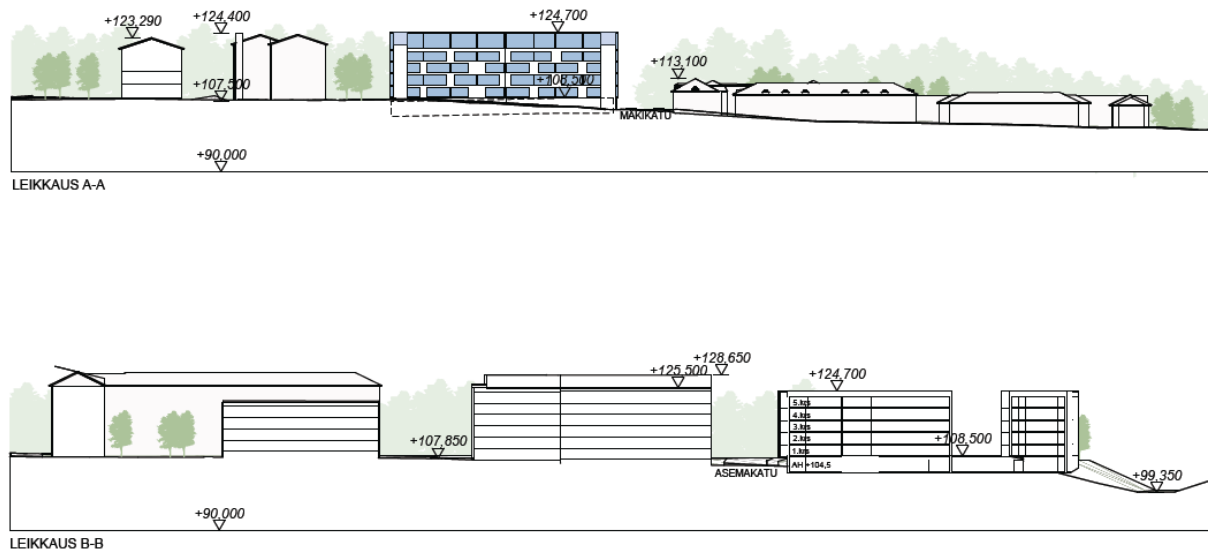
6-kerroksisten massojen toteutuva kerrosala oli yhteensä noin 10 200 k-m² ja asuntojen määrä 135 asuntoa. Uudisrakennusmassa ulottui lähes 15 metriä korkeammalle verrattuna Mäkikadun toisella puolella oleviin massoihin, vajaan 3,5 metriä korkeammalle verrattuna Hatsalankadun toisella puolella oleviin massoihin ja noin 1 metrin alemmaksi verrattuna Asemakadun toisella puolella oleviin massoihin. Autopaikkoja

ratkaisu edellyttäisi asumisen (2 ap/3 as) ja liiketilojen osalta yhteensä noin 92 paikkaa, joista 76 oli autohallissa, 10 pihalla ja loput aiemmin lunastetuissa paikoissa Haapaniemenkadun pysäköintitalossa.



KUVA 33. ALUELEIKKAUKSET, 6 KRS

5-kerroksisten massojen toteutuva kerrosala oli yhteensä noin 8 450 k-m² ja asuntojen määrä 109 asuntoa. Uudisrakennusmassa ulottuu lähes 11 metriä korkeammalle verrattuna Mäkikadun toisella puolella oleviin massoihin, noin 0,5 metriä korkeammalle verrattuna Hatsalankadun toisella puolella oleviin massoihin ja noin 4 metriä alemmaksi verrattuna Asemakadun toisella puolella oleviin massoihin. Autopaikkoja ratkaisu edellyttäisi asumisen ja liiketilojen osalta yhteensä noin 74, jotka olivat sijoitettavissa tontille.



KUVA 34. ALUELEIKKAUKSET, 5 KRS

Valmisteluaineiston vaihtoehto 3:

Vaihtoehdossa 3 tontin 3-1-7 (Asemakatu 7) rakennus oli säilytetty ennallaan niin massaltaan kuin pysäköintiratkaisultaan. Tontille 3-1-6 radan varteen radan suuntaisesti toteutettaisiin uudisrakentamista joko 6-kerroksisena tai 5-kerroksisena massana. Uudisrakennuksen ylin kerros oli molemmissa sisäänvedetty.

6-kerroksisen uudisrakennusmassan toteutuva kerrosala oli noin 4 000 k-m² ja asuntojen määrä 52 asuntoa. Autopaikkoja uudisrakennus edellyttäisi asumisen (2 ap/3 as) osalta noin 35 paikkaa. Rakennuksen korkeusasema suhteessa viereisiin rakennuksiin oli sama kuin vaihtoehdon 2.



KUVA 35. VAIHTOEHTO 3, 6 KRS, NÄKYMÄ KAAKOSTA



KUVA 36. VAIHTOEHTO 3, 5 KRS, NÄKYMÄ KAAKOSTA

5-kerroksisen uudisrakennusmassan toteutuva kerrosala oli noin 3 300 k-m² ja asuntojen määrä 42 asuntoa. Autopaikkoja uudisrakennus edellyttäisi asumisen (2 ap/3 as) osalta noin 28 paikkaa. Rakennuksen korkeusasema suhteessa viereisiin rakennuksiin oli sama kuin vaihtoehdon 2.

Omistaja laaditti kaavan valmisteluvaiheessa tontin 3-1-7 rakennuksesta selvityksen rakennuksesta ja sen soveltumisesta asumiseen. Selvityksessä todettiin, että rakennuksen runkosyvyys vaihtelee alkaen kellaritiloista ensimmäisen ja toisen kerroksen sisäänvetoon rakennuksen kaakkois- ja lounaiskulmassa. Kolmannessa kerroksessa runkosyvyys pienenee sekä etelä- että itäpuolen sisäänvedoilla. Rakennuksen runkosyvyyden vaihtelun takia rakennusrungon uudelleenkäyttö asuntorakentamiseen ei olisi tarkoituksenmukaista eikä kannattavaa. Nykyinen porrashuonejärjestely aiheuttaa ylimääräistä käytävätilaa. Tehokkaan ja toimivan tilankäytön kannalta rakennuksen porrashuonejärjestelyihin pitäisi asuinkäyttöratkaisussa tehdä parannuksia, kuten päädyissä olevien porrashuoneiden siirtäminen ja hissien lisääminen niiden yhteyteen. Asuntorakentamisen edellyttämä ääneneristystaso huoneistojen välisissä seinissä on selvityksen mukaan lähes mahdoton toteuttaa pilari-palkki-ontelolaattarakenteella äänen sivuttaistiesiirtymien takia. Ontelolaattavälipohjarakenteesta johtuen kantavien poikittaisten huoneistojen väliseinien rakentaminen on mahdotonta. Viihtyisien asuntojen aikaansaamiseksi rakennuksen julkisivuihin tulisi tehdä lisäaukokuksia parvekkeita varten. Lisäksi rakennuksen julkisivut edellyttäisivät raskaan peruskorjauksen, mikäli halutaan noudattaa tämän päivän energiamääräyksiä.

Edellä selostetun perusteella tontin 3-1-7 nykyisen rakennuksen muuttaminen asuinkäyttöön ei olisi omistajan laadittaman selvityksen mukaan taloudellisesti mahdollis-

ta. Selvitys tontin 3-1-7 rakennuksesta ja sen soveltumisesta asuntokäyttöön sisältyy kaavan valmisteluvaiheen asiakirjoihin.

4.5.3 Tutkittujen vaihtoehtojen vaikutusten selvittäminen, arviointi ja vertailu

Tutkittujen valmisteluvaiheen vaihtoehtojen vaikutuksia on osittain selostettu jo tämän kaavaselostuksen edellisissä kohdissa ”4.5.1 Kaavatyön aikana tutkitut vaihtoehdot” ja ”4.5.2 Valmisteluaineistoon valitut vaihtoehdot”.

Vaikutukset rakennettuun ympäristöön ja kaupunkikuvaan

Hanke vaikuttaa kaupunkikuvaan ja luo osaltaan mielikuvaa Kuopion rakennetun ympäristön laadusta. Suunnittelualueella on tällä hetkellä 1–3 kerroksisia rakennuksia, joten uudisrakentaminen muuttaa kaikissa vaihtoehdoissa lähiympäristöä suhteessa naapurikiinteistöihin. Korkea rakentaminen saattaa vaikuttaa valittavasta toteutusvaihtoehdosta riippuen olevien asuntojen lähi- ja kaukomaisemanäköaloihin.

Molempia tontteja koskevat uudisrakentamisvaihtoehdot (valmisteluaineiston vaihtoehdot 1 ja 2) toteutettaisiin umpikortteliratkaisuna siten, että rakennusmassoihin on jätetty aukko Hatsalankadun toisella puolella olevan rakennuksen kohdalle tilaväljyyden aikaansaamiseksi. Umpikorttelirakenteella pyritään eheyttämään kyseisen solmu-kohta-alueen kaupunkikuvaa ruutukaavakeskustan päätepisteessä. Rakentamisen lähtökohdaksi on kaavan valmisteluvaiheessa valittu ratkaisu, jonka mukaan rakennusmassat muodostavat muurin ja taustan matalammalle vanhalle rakennuskannalle ja samalla jatkavat Hatsalankadun varren isojen rakennusten massojen jonoa. Lisäksi ne muodostavat vastinparin Hatsalankadun ja Mäkikadun rajaamalle eteläosan korttelille. Puistokadun varren rakennukset muodostavat puolestaan oman kasarmirakennuksille tyypillisen kaupunkikuvallisen kokonaisuutensa. Uudisrakennusten korkeusasemaa suhteessa olevaan rakennuskantaan on selostettu edellisessä kohdassa ”4.5.2 Valmisteluaineistoon valitut vaihtoehdot”.

Kaavan valmisteluvaiheessa todettiin, että mikäli tontin 3-1-7 rakennus säilyy ennallaan ja vain tontille 3-1-6 toteutetaan uudisrakentamista, säilyy Asemakadun varren miljöö tältä osin ennallaan. Koko kortteli ei kuitenkaan muodostaisi niin yhtenäistä kokonaisuutta, kuin alueen toteuttaminen kokonaisuudessaan uudisrakentamisena. Tontin 3-1-7 rakennuksen muuttaminen asunnoiksi on hakijan laadituttaman selvityksen mukaan hyvin hankalaa. Mikäli rakennusta ei voi muuttaa asumiseen, jää se toimistotiloiksi. Tässä säilyttävässä ratkaisussa korttelin uusien asuntojen määrä jää reilusti alle puoleen uudisrakentamisvaihtoehtoon nähden, mikä ei tue siltä osin kaupungin asettamia tavoitteita. Toisaalta myös toimistotilojen kysyntä kyseisellä alueella on tällä hetkellä heikkoa, mitä osoittaa myös rakennuksen tämänhetkinen vajaakäyttö.

Vaikutukset liikenteeseen, terveellisyteen ja turvallisuuteen

Alue sijoittuu ruutukaavakeskustan reuna-alueelle ja on liikenteellisesti saavutettavissa hyvin niin kävellen ja pyöräillen kuin myös joukkoliikenteen eri muodoilla ja henkilöautolla. Uudisrakentaminen lisää osaltaan paikallisesti asumisen aiheuttamaa ajoliikennettä kellaripysäköintitiloihin Mäkikadulta. Toisaalta tukikohtatoiminnan poistuminen

korttelista poistaa kokonaan sinne suuntautuneen raskaampien ajoneuvojen liikennöinnin alueelta.

Kaavan valmisteluvaiheessa esitettyjen rakentamisvaihtoehtojen aiheuttama vuorokautinen uusi matkatuotos (saapuvaa ja lähtevää, ajoneuvojen lkm/vrk) asukasmäärän mukaan muodostuisi Ympäristöministeriön ohjeen (Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa, Suomen ympäristö 27/2008) mukaisesti laskettuna seuraavasti:

VE	asuntoja	asukkaita (1,4 as/asunto)	keskikuormitus hlöä/auto	matkatuotos, vrk matkaa/asukas	h-auto-osuus %	vierailumatkat/korjauskerroin	ajoneuvojen lkm/vrk
VE 1, 6 krs	133	186	1,56	2,20	31	1,22	99
VE 1, 5 krs	109	153	1,56	2,20	31	1,22	82
VE 2, 6 krs	135	189	1,56	2,20	31	1,22	101
VE 2, 5 krs	109	153	1,56	2,20	31	1,22	82
VE 3, 6 krs/ uudisrak. osuus	52	73	1,56	2,20	31	1,22	39
VE 3, 5 krs/ uudisrak. osuus	42	59	1,56	2,20	31	1,22	31

Uusi asumisen aiheuttama matkatuotos on näin ollen enimmillään yhteensä noin 100 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kyseinen alue kuuluu keskustan ruutukaava-alueeseen, jolla on normaalia keskustan katuliikennettä. Siihen nähden hankkeen aiheuttamalla asukasliikenteellä ei ole merkitystä kokonaisuus huomioiden. Alueen liikenteen päästöt ovat keskustan ruutukaava-alueen päästöjen tasoa.

Rakennusten kadun puoleisia sivuja vastaan kohdistuu normaalia ruutukaavakeskustan katuliikenteen aiheuttamaa melua. Tie- ja raideliikennemelutaso alittaa kaikissa vaihtoehtoissa lähes koko piha-alueella ohjearvot ilman erityistä meluntorjuntaa, koska rakennusten massoittelu on piha-alueita suojaava. Liikennetärinä ei aiheuta rakennuksille vaurioriskiä eikä viihtyvyyshaittaa. Maaperä voidaan luokitella pilaantumattomaksi. Tarkemmin edellä mainittuja vaikutuksia on selostettu kohdassa ”5.5 Ympäristön häiriötekijät”.

Korttelin uudisrakentamisen edellyttämät autopaikat voidaan kaikissa vaihtoehtoissa toteuttaa tontille autohalliin, piha-alueelle ja pysäköintitaloon. Tämä parantaa nykytilannetta siltä osin, ettei viereisten Hatsalankadun ja Mäkikadun katualueilla olevia pysäköintipaikkoja tarvita tämän korttelin käyttöön, vaan ne ovat vapaasti käytettävissä. Edellä mainituilla katualueilla säilyy edelleen pysäköintipaikkoja eikä niiden määrä pienene merkittävästi olevaan tilanteeseen nähden.

Vaikutukset työllisyyteen ja talouteen

Vaihtoehtojen vaikutuksilla työllisyyteen ja talouteen ei ole oleellisia eroja. Täydennysrakentaminen vahvistaa keskustan asemaa liike- ja asuinalueena. Kaupunkikeskustaan sijoittuvat asuintilat lisäävät osaltaan keskustan palvelujen kysyntää ja vahvistavat näin ollen niiden säilymistä. Alueeseen kohdistuvat yritysvaikutukset rakentamisaikai-

sia vaikutuksia lukuun ottamatta ovat vähäiset, koska liiketilojen määrä jää arviolta vähäiseksi.

Sosiaaliset vaikutukset

Uudisrakentaminen muuttaa kaikissa valmisteluvaiheen vaihtoehdoissa lähiympäristöä suhteessa naapurikiinteistöihin. Korkea rakentaminen saattaa vaikuttaa valittavasta toteutusvaihtoehdosta riippuen olevien asuntojen lähi- ja kaukomaisemanäköaloihin. Naapurialueen asukkaat saattavat kokea tämän heikennyksenä nykytilanteeseen niin maisemallisten, ympäristöllisten kuin asunnon hintaan vaikuttavien tekijöiden osalta. Toisaalta alueen muuttumisella uudemmanaikaista rakentamista edustavaksi voi olla positiivisiakin vaikutuksia alueen asuntojen hintatasoon.

Alue tukeutuu ydinkeskustan kaupallisiin, terveydenhuoltoon liittyviin ja muihin palveluihin. Kaupunkikeskustaan sijoittuvat asuintilat lisäävät osaltaan keskustan palvelujen kysyntää ja vahvistavat näin ollen niiden säilymistä. Uusi monipuolinen asuntotuotanto lisää mahdollisuuksia asumiseen ydinkeskustassa palvelujen äärellä.

Liikenteellisesti alue on helposti saavutettavissa kaikilla liikkumismuodoilla. Minkään uudisrakentamisvaihtoehdon tuottama liikennemäärän lisäys ei ole olennaista. Alueelta poistuva varikkotukikohtatoiminta poistaa myös sinne suuntautuneen raskaamman liikenteen alueelta. Kaavaratkaisun vaihtoehdot eivät heikennä mahdollisuuksia käyttää virkistysalueita tai yhteyksiä virkistysalueille, koska alue ei liity virkistysalueisiin. Kaavaratkaisuvaihtoehtojen vaikutus alueen viihtyvyyteen (melu, saasteet, ympäristövaikutukset) ei heikkene nykytilanteeseen nähden. Radanvarren uudisrakennus saattaa jopa ehkäistä raideliikennemelun leviämistä lähialueille ja Hatsalankadun jäsentäminen parantaa alueen viihtyisyyttä.

4.5.4 Asemakaavan muutosratkaisun valinta ja perusteet

Edellä esitetyt valmisteluaineistoon valitut vaihtoehdot olivat nähtävinä 16.2.–17.3.2015. Valmisteluvaiheen yleisötilaisuus pidettiin 25.2.2015, mutta tilaisuudessa ei ollut yhtään osallistujaa. Nähtävänäoloaikana mielipiteen antoi kolme asunto-osakeyhtiötä ja lausunnon kaksi tahoja. Valmisteluvaiheen lausuntokokous pidettiin 10.3.2015. Asiaa on selostettu tarkemmin tämän selostuksen kohdassa ”4.3.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt”. Valmisteluvaiheen mielipiteet ja lausunnot kokonaisuudessaan vastineineen ovat selostuksen liitteenä 9.

Valmisteluvaiheen jälkeen tontin 3-1-7 omistaja ilmoitti vetäytyvänsä kaavamutoksesta ja säilyttävänsä tontilla olevan rakennuksen ennallaan. Näin ollen kaavatyön lähtökohdat muuttuivat oleellisesti, ja kaavatyötä päätettiin jatkaa ehdotusvaiheeseen pelkästään kaupungin omistaman tontin 3-1-6 osalta, vaikka tässä vaihtoehdossa asuntojen määrä jää vähäisemmäksi eikä tue koko korttelin uudisrakentamista vastaavasti kaupungin asettamia asuntotuotantotavoitteita. Säilyvän rakennuksen toimitilojen käyttöaste jää rakennuksen omistajan asiaksi.

Jatkotyössä tontille 3-1-6 tutkittiin valmisteluvaiheen vaihtoehdon 3 jatkokehittämisenä 5-kerroksisen L-muotoisen harjakattoisen rakennusmassan toteuttamista (Arkkitehti-toimisto Helamaa ja Pulkkinen Oy). Uudisrakennusmassan toteutuva kerrosala olisi noin 3 800 k-m² ja asuntojen määrä 56 asuntoa. Autopaikkoja uudisrakennus edellyt-

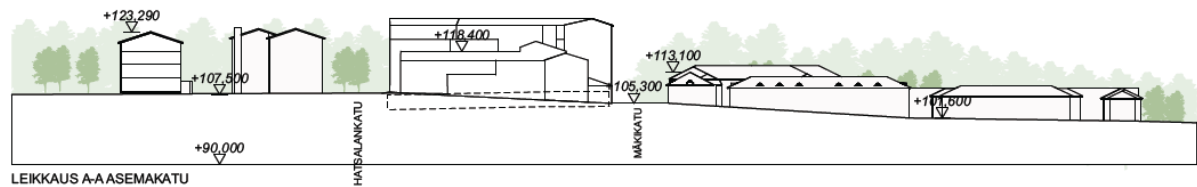
täisi asumisen (2 ap/3 as) osalta noin 40 paikkaa. Autopaikat sijoitettaisiin tontille maanalaiseen autohalliin, jonne ajo tapahtui Mäkikadun kautta.



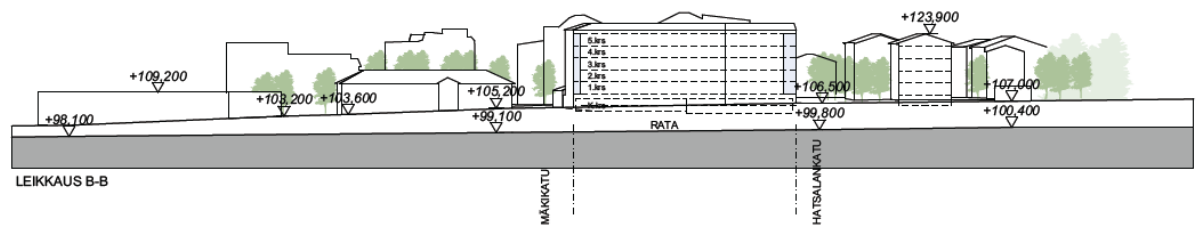
KUVA 37. UUDISRAKENNUS, 5 KRS, NÄKYMÄ KAAKOSTA

KUVA 38. UUDISRAKENNUS, 5 KRS, NÄKYMÄ POHJOISESTA

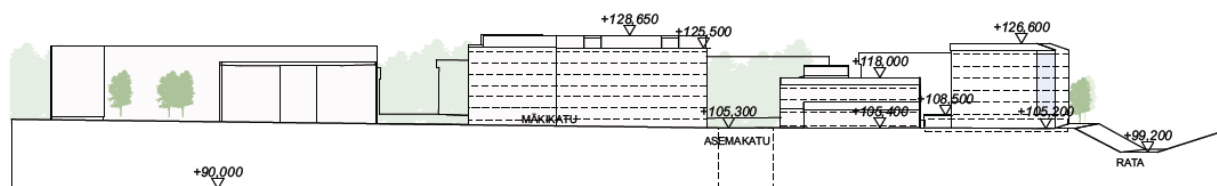
Uudisrakennusmassa sijoittuisi edelleen pääosin radan varren tuntumaan. Harjakattoinen rakennus ulottuisi noin 13 metriä korkeammalle verrattuna Mäkikadun toisella puolella oleviin rakennusmassoihin, noin 3 metriä korkeammalle verrattuna Hatsalankadun toisella puolella oleviin massoihin ja noin 2 metriä alemmaksi verrattuna Asemakadun toisella puolella oleviin massoihin.



LEIKKAUS A-A ASEMAKATU



LEIKKAUS B-B



LEIKKAUS C-C MÄKIKATU

KUVA 39. UUDISRAKENNUS, 5 KRS, ALUELEIKKAUKSET

5-kerroksien harjakattoisen rakennusmassan todettiin kuitenkin olevan liian korkea ja massaltaan liian massiivinen tässä tilanteessa, jossa eteläpuoleisen tontin 3-1-7 rakennus säilyy ennallaan. Kaupungin laajennettu kaupunkikuvatyöryhmä totesi 5-kerroksiesta vaihtoehdosta kantanaan: ”Korttelin eteläpuoleisen osan säilyessä matalana tulee korttelin pohjoispuoleista osaa madaltaa kerroksella niin, että rakennus muodostaa kokonaisuuden Puistokadun puoleisten olevien rakennusten kanssa. Rakennusmassaa tulee selkeästi jaotella/rytmittää pienimittakaavaisemmaksi.”

Toteutusratkaisua kehitettiin edelleen laajennetun kaupunkikuvatyöryhmän lausunnon mukaisesti. Kerroskorkeutta laskettiin yhdellä 4-kerroksiseksi massaksi ja rakennusmassa rytmitettiin pienimittakaavaisemmaksi suoran pitkän massoittelun sijaan. Ratkaisu toteuttaa edelleen yhdessä viereisen tontin kanssa umpikorttelirakennetta siten, että rakennusmassoihin jää aukko Hatsalankadun toisella puolella olevan rakennuksen kohdalle tilaväljyyden aikaansaamiseksi. Uudisrakennuksen autopaikat toteutetaan tontille autohalliin, joten viereisten katualueiden pysäköintipaikkoja ei tarvita tontin käyttöön, vaan ne ovat muutoin käytettävissä. Tämä ratkaisu huomioi myös valmisteluaineistosta saadut mielipiteet ja lausunnot ja toteuttaa niissä esitettyjä kannanottoja. Kaavaehdotuksen pohjaksi valittua vaihtoehtoa ja sen perusteita selostetaan tarkemmin kaavaselostuksen seuraavassa kohdassa, muun muassa kohdassa ”5.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen”.

5 ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN KUVAUS

5.1 Asemakaavan muutoksen rakenne

Asemakaavan muutoksella tontti 3-1-6 kaavoitetaan asuin-, liike-, toimisto- ja palveluasumisrakennusten korttelialueeksi. Rakennuksien tarvitsemat leikki- ja oleskelualueet toteutetaan tontin sisäpihalle. Kaikki tontin tarvitsemat autopaikat sijoitetaan tontille sen maanalaiseen kellaripysäköintitasoon, jonne ajo on Mäkikadulta.

Suunnittelualueetta ympäröivä kunnallistekninen verkosto on valmiiksi rakennettu ja säilyy pääosin ennallaan. Mäkikadun ja Hatsalankadun katualueilla olevat pysäköintipaikat jäsennödään mahdollisesti tulevaisuudessa uudelleen niin, että katutilasta tulee selkeämpi ja katutilaluokitukseltaan parempi.

Tontti 3-1-7 (Asemakatu 7) säilyy entisellään.

5.1.1 Mitoitus

Suunnittelualueetta koskevat tarkemmat tilastotiedot ovat liitteinä 1/1–1/2 olevassa seurantalomakkeessa.

Tontille ei kaavassa osoiteta keskusta-alueilla asemakaavoissa käytetyn menettelyn mukaisesti rakennusoikeutta kerrosalaneliömetreinä tai tonttitehokkuutena, vaan rakennusoikeus määritellään rakennusten massoittelun (rakennusalat ja rakennusten korkeudet) avulla. Rakennuksen korkeus on määritetty rakennuksen julkisivupinnan ja vesikaton leikkauskohdan ylimmän korkeusaseman avulla. Maanalaisille tiloille ei kaavassa myöskään osoiteta rakennusoikeutta.

Tontin laskennallinen rakennusoikeus on noin 3 000 k-m², mikä merkitsee tonttitehokkuutta $e=1.52$. Mikäli kerrosala käytettäisiin kokonaan asumiseen, uudisrakennukseen tulisi noin 40–45 asuntoa. Autopaikkanormit ovat keskusta-alueella käytetyn mukaisia: asuminen 2 ap/3 as, liike- ja toimistokäyttö 1 ap/60 Km² ja palveluasuminen 1 ap/200 Pm². Tonttia varten varattavista autopaikoista on kutakin 10 asuntoa kohti osoitettava 1 autopaikka vieraspaikoiksi (1 vap-2/10 as); 40 asunnon osalta tämä tarkoittaa 4 vierasautopaikkaa. Kaikki vaadittavat autopaikat sijoitetaan tontin maanalaiseen pysäköintitilaan. Polkupyöränormi esitetään liikerakentamiselle: 1 pp/150 Km². Asuntojen polkupyöräpysäköinti toteutetaan rakennusjärjestyksen määräysten mukaan (polkupyörien säilytyspaikkoja tulee asukkaita varten olla vähintään kaksi paikkaa asuntoa kohden ja vähintään puolet paikoista tulee olla katetussa tilassa).

Tämän uudisrakennuskohteen tonttitehokkuus $e=1.52$ on huomattavasti pienempi verrattuna ruutukaavakeskustan uusiin kohteisiin, joiden asumisen osuuden mukaiset tehokkuudet ovat seuraavia:

Alue	Tehokkuus (asumisen osuus)
tontti 4-20-7 / Kauppakatu 49	$e=3.39$
tontti 3-24-9 / Puijonkatu 26	$e=2.51$
tontti 3-22-8 / Haapaniemenkatu 40	$e=1.76$
tontti 4-8-3 / Tulliportinkatu 27, Lasitalo	$e=2.71$

Pienempi tonttitehokkuus on kuitenkin tässä tilanteessa perusteltua huomioiden ympäristön osittainen pienimittakaavaisuus ja ympäröivien alueiden tonttitehokkuudet. Ympäristön toteutuneet tehokkuudet on esitetty tämän selostuksen kohdassa ”3.1.3 Rakennettu ympäristö”. Asemakadun pohjoispuolella tehokkuudet vaihtelevat pääosin 0.37 ja 1.23 välillä. Asemakadun eteläpuolella toteutuneet tehokkuudet ovat huomattavasti suurempia. Näin ollen kaavaehdotuksen mukainen tonttitehokkuus $e=1.52$ sopeutuu lähialueelle niin itä–länsisuuntaisesti kuin pohjois-eteläsuuntaisesti tarkasteltuna.

Valmisteluvaiheen vaihtoehtojen aiheuttamaa matkatuotosta on arvioitu tämän selostuksen kohdassa ”4.5.3 Tutkittujen vaihtoehtojen vaikutusten selvittäminen, arviointi ja vertailu”, Vaikutukset liikenteeseen, terveellisyteen ja turvallisuuteen. Sen perusteella valitun kaavaratkaisun matkatuotos tulee olemaan korkeintaan 35 ajoneuvoa vuorokaudessa, millä ei keskustan ruutukaava-alueella ole merkitystä liikennekokonaisuus eikä päästö- ja melutasot huomioiden. Alue on helposti saavutettavissa kaikilla liikku- mismuodoilla.

5.1.2 Palvelut

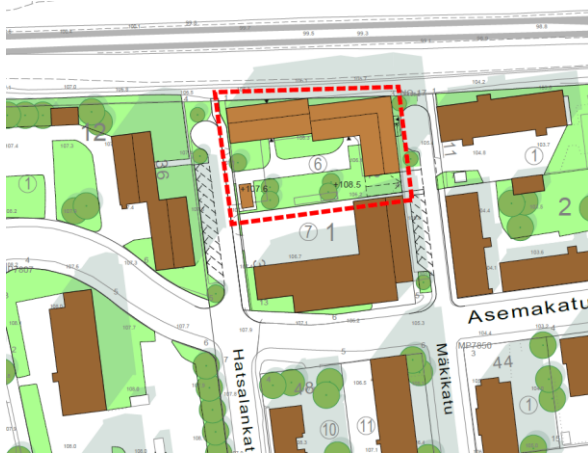
Suunnittelualue tukeutuu viereisiin ydinkeskustan palveluihin.

5.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen

Kaavaehdotuksen pohjana oleva L-muotoinen 4-kerroksinen ratkaisu on uudisrakentamisen osalta 1–2 kerrosta matalampi kuin valmisteluvaiheeseen liittyneet 5- ja 6-kerroksiset vaihtoehdot. Kaavaehdotuksen 4-kerroksinen rakennus vastaa viereisen, Hatsalankadun toisen puolen tontin 6-12-1 rakennusten julkisivupinnan ja vesikaton leikkauskohdan korkeusasemaa ja on puolestaan 2–5 metriä matalampi kuin Asemakadun toisella puolella olevat kerrostalomassat. Uudisrakennuksen massa on jaoteltu

rakennusalamerkinnällä niin, että rakennus rytmitty pienimittakaavaisemmaksi yhteisen massan sijaan.

Rakentamistapaohjeena (rto) toimii selostuksen liitteenä oleva havaintoaineisto (Arkkitehtitoimisto Helamaa ja Pulkkinen Oy / Kuopion kaupunki).



KUVA 40. ASEMAPIIRUSTUS



KUVA 41. VALOKUVASOVITUS POHJOISESTA



KUVA 42. VALOKUVASOVITUS IDÄSTÄ

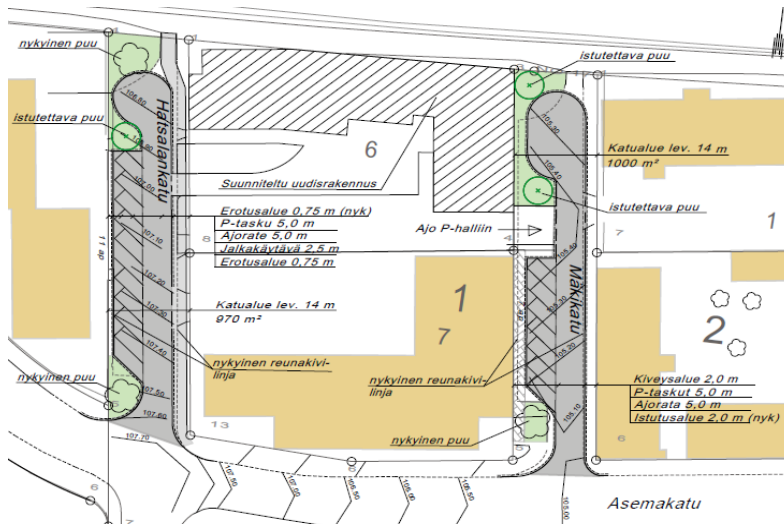
Rakennuksen korkeuden madaltamisella ja rakennusmassan rytmittämisellä päästään siihen, että uudisrakentaminen yhdessä säilyvän viereisen rakennuksen kanssa muodostaa kaupunkikuvallisesti aluerakennetta yhdistävän ja eheyttävän umpikorttelirakenteen. Uudisrakentaminen tukeutuu kuitenkin Asemakadun toisella puolella olevien kortteleiden korkeampiin rakennusmassoihin ja on Hatsalan korkean rakentamisen jatke. Uudisrakennus jatkaa Asemakadun pohjoispuolen portaittain nousevaa rakennusta sekä muodostaa osaltaan taustamuurin itäpuolen 10 metriä matalammalle puurakentamiselle.

Näin ollen ratkaisu sitoo yhteen viereisten alueiden erilaiset rakennuskannat ja ympäristöt ja muodostaa samalla kaupunkikuvaa rikastuttavan ja ympäristöään korostavan kokonaisuuden. Samalla se kuvaa myös omaa aikakauttaan ja nykyaikaista rakentamista. Täydennysrakentaminen kaupungin omistamalle tontille sopeutuu rakennuskorkeuden ja sijoittelun osalta radanvarren rakennusmiljööseen huomioiden radan varren kokonaisuuden ja suojeltujen puurakennusten miljöön. Asemakadun radan puoleinen katumiljöö ei muodostu rikkonaiseksi, koska uudisrakentamisen korkeusasema on sama kuin Hatsalankadun toisella puolella olevien rakennusten korkeudet. Samalla varikkotontin uudisrakentaminen siistiyyttää kaupunkikuvaa huomattavasti nykyiseen

tilanteeseen nähden niin kaupunkiympäristönä kuin junasta avautuvan näkymän osalta. Uudisrakentaminen antaa näin ollen paremman vaikutelman kyseisestä alueesta, mikä voi osaltaan nostaa myös alueen asuntojen arvoa.

Puistokadun varren rakennukset muodostavat puolestaan oman kasarmirakennuksille tyypillisen kaupunkikuvallisen kokonaisuutensa.

Uudisrakennuksen autopaikat vieraspaikkoineen sijoitetaan tontille. Näin ollen uudisrakentamisen autopaikoitus ei rasita eikä heikennä ympäristön autopaikoitus- eikä asu- kaspysäköintitilannetta. Autopaikkoja ei sijoiteta viereisellä, itäpuolisella tontilla 3-2-5 olevan rakennuksen kohdalle, vaan tilanne siltä osin säilyy nykyisellään. Nykyisin jokseenkin sekavia ja jäsentymättömiä katualueita pystyttäisiin parantamaan tulevaisuudessa esimerkiksi vinopysäköinnin ja istutusten avulla seuraavasti:



KUVA 43. KATUSUUNNITELMALUONNOS / KATUTILAN JÄSENTELY

Katusuunnitelmaluonnoksessa Hatsalankatu on suunniteltu uudelleen erotus-, pysäköintitasku-, ajorata-, jalkakäytävä- ja erotusalueiden osalta ja siihen sisältyisi vinopysäköintinä 11 autopaikkaa. Mäkikadulle on suunniteltu kiveys-, pysäköintitasku-, ajorata- ja istutusalueet ja pysäköintipaikkoja on vinopysäköintinä tontin 3-1-7 kohdalla 7 paikkaa. Uudisrakennuksen ja viereisen Niiralan Kulma Oy:n rakennuksen kohdalle autopaikkoja ei Mäkikadulle sijoiteta. Katujen päissä on kääntöpaikat. Katutilojen suunnittelussa on huomioitu myös pelastuslaitoksen edellyttämät pelastuskaluston ja pelastusteiden toimivuus. Korttelin 3-1 molempien tonttien autopaikoitus sijoittuu tontti-alueille. Autopaikkamäärä vähenisi katusuunnitelmaluonnoksen mukaan nykyisestä yhteensä noin 12 paikalla, mutta alueen ympäristössä on runsaasti katuvarsipysäköintipaikkoja.

Edellä esitetty katusuunnitelmaluonnos on yksi toteutusvaihtoehto, myös muun tyyppiset katujen luonteeseen ja luokitukseen liittyvät ratkaisut ovat mahdollisia. Katutilajärjestelyt voivat pysyä myös pääosin nykyisellään, mikäli palvelutasoa ja laatua ei katsota tarkoituksenmukaiseksi tai tarpeelliseksi nostaa.

Keskusta-alueen muutos- ja täydentämISRakentaminen aiheuttaa aina muutoksia olevaan tilanteeseen, mutta se kuuluu tavanomaiseen keskusta-alueen kehittämisen vaikutuksiin. Valmisteluvaiheeseen nähden uudisrakentamiseen tehtyjen muutosten vuoksi kaavaehdotuksen mukaisen ratkaisun ei voi kuitenkaan katsoa muuttavan lähis-

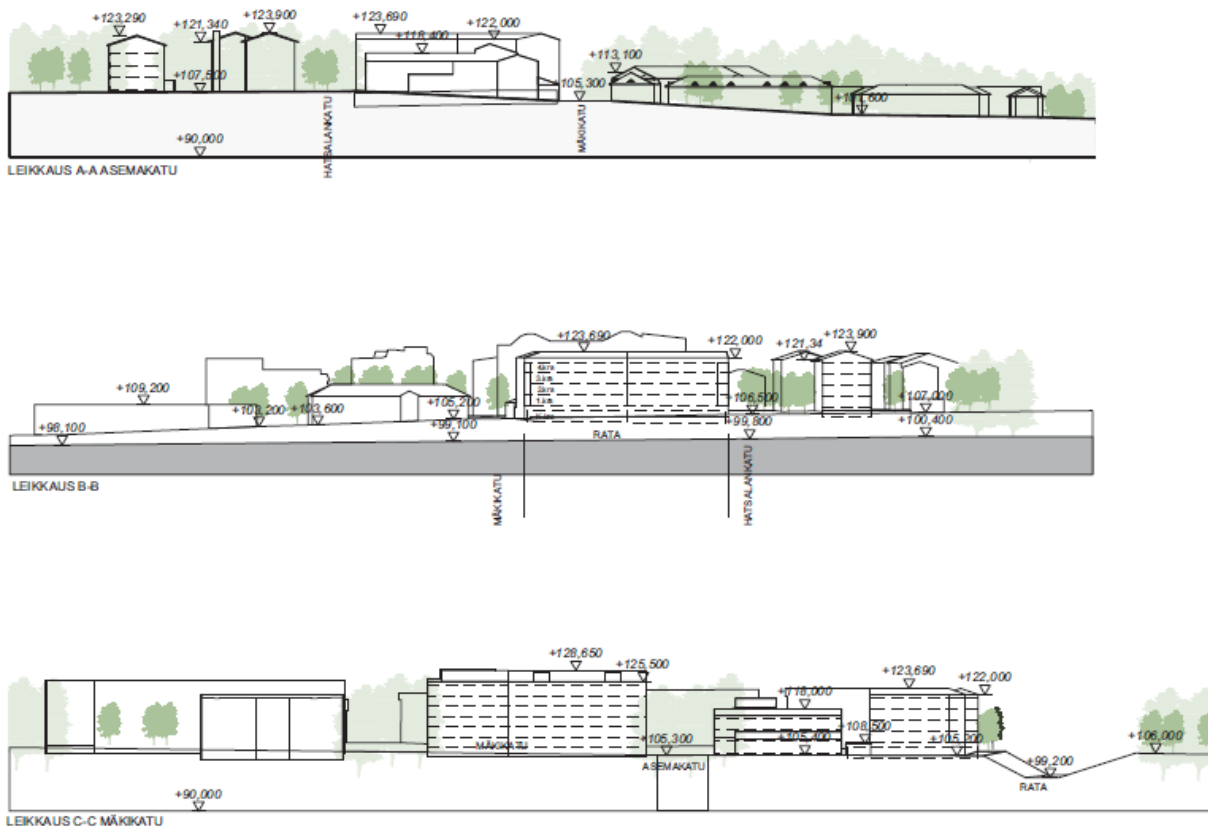
töllä olevien asuntojen näkymiä tai lähi- tai kaukomaisemaa eikä heikentävän naapuri-kiinteistöjen olosuhteita tai asumisviihtyvyyttä kohtuuttomasti.

5.3 Aluevaraukset

5.3.1 Korttelialueet

Asemakaavassa tontti 3-1-6 on merkitty monikäyttöisyyden mahdollistavasti asuin-, liike-, toimisto- ja palveluasumISRakennusten korttelialueeksi (ALP-2). Asuntoihin johtavista porrashuoneista on oltava välitön yhteys leikkiin ja oleskeluun varatulle tontin osalle. Asuntoja ei saa sijoittaa ensimmäiseen maanpäälliseen kerrokseen, mikäli ikkunat eivät ole vähintään 170 cm korkeudella katutasosta.

Tontille ei ole merkitty rakennusoikeutta, vaan rakennusten massa on määritelty rakennusalan ja rakennuksen korkeusaseman avulla. Rakennuksen julkisivupinnan ja vesikaton leikkauskohdan ylimmäksi korkeusasemaksi on määritetty länsipuoleisia rakennuksia noudatellen + 122.00.



KUVA 44. UUDISRAKENNUS, 4 KRS, ALUELEIKKAUKSET

Tontin laskennalliseksi rakennusoikeudeksi muodostuu noin 3 000 k-m², mikä merkitsee tonttitehokkuutta $e=1.52$. Mikäli kerrosala käytettäisiin kokonaan asumiseen, uudisrakennukseen tulisi noin 40–45 asuntoa. Autopaikkannormit ovat keskusta-alueella käytetyn mukaisia: asuminen 2 ap/3 as, liike- ja toimistokäyttö 1 ap/60 Km² ja palveluasuminen 1 ap/200 Pm². Tonttia varten varattavista autopaikoista on kutakin 10 asuntoa kohti osoitettava 1 autopaikka vieraspaikoiksi (1 vap-2/10 as); 40 asunnon osalta tämä tarkoittaa 4 vierasautopaikkaa. Kaikki vaadittavat autopaikat sijoitetaan tontin

maalaiseseen pysäköintitilaan, jonne ajoyhteys on Mäkikadun kautta. Tämän mahdollistamiseksi tonttia koskee kaavamääräys, jonka mukaan alueelle saa kaavassa osoitetun rakennusoikeuden lisäksi rakentaa osittain tai kokonaan maanpinnan alapuolella olevia tai niihin liittyviä maanpäällisiä asukkaiden yhteiskäyttö- ja pysäköintitiloja (mapp). Polkupyöränormi esitetään liikerakentamiselle: 1 pp/150 Km². Asuntojen polkupyöräpysäköinti toteutetaan rakennusjärjestyksen määräysten mukaan (polkupyörien säilytyspaikkoja tulee asukkaita varten olla vähintään kaksi paikkaa asuntoa kohden ja vähintään puolet paikoista tulee olla katetussa tilassa).

Koska alue sijoittuu radan läheisyyteen, rautatien puoleiselle rakennusmassa osalle on merkitty asuinhuoneiden ulkoseinien sekä ikkunoiden ja muiden rakenteiden ja laitteiden ääneneristävyysnormiksi liikennemelua vastaan 40 dB(A). Tämä normaalisti käytettyä korkeampi ääneneristävyysvaatimus on merkitty korvaamaan sitä, ettei rakennuksen massan muodon vuoksi voida edellyttää, että asuinhuoneistojen ikkunat sekä parvekkeet tai muut asuntokohtaiset ulko-oleskelutilat eivät saisi olla yksinomaan liikenneväylän suuntaan. Katujen puoleisilla osuuksia normi on 35 dB(A). Asuinhuoneiden parvekkeet on varustettava suljettavin parvekelasein.

Koska viereisellä rata-alueella kuljetetaan myös vaarallisia aineita, on kaavamerkinnällä edellytetty, että toteutettaviin asuin-, liike- ja toimistotiloihin on järjestettävä hätäpysytyskytkimellä varustettu ja jäähdyttävä koneellinen ilmanvaihto ja tuloilmanotto on sijoitettava oleskelupihan puolelle (iv-1). Piha-alueelle on merkitty leikki- ja oleskelu-alueeksi varattu alueen osa (le) sekä ohjeellinen I-kerroksinen rakennusala talousrakennusta varten (t). Mikäli liittyminen sadevesiviemäriverkostoon ei ole mahdollista, hulevedet tulee käsitellä kiinteistökohtaisesti viivytyspainanteiden tai muiden rakenteiden avulla (hule-8).

Alueen suunnittelua ja toteutusta ohjaa massoittelun osalta rakentamistapaohje (rto), jona toimii selostuksen liitteinä 3.1–3.4 oleva havaintoaineisto (Arkkitehtitoimisto Helamaa ja Pulkkinen Oy / Kuopion kaupunki).

5.4 Kaavan vaikutukset

5.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Kaavan vaikutuksia rakennettuun ympäristöön on selvitetty osaltaan aiemmin kohdissa ”4.5 Asemakaavan muutosratkaisun vaihtoehdot ja niiden vaikutukset” ja ”5.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen”.

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 lisää keskustan palvelujen kysyntää ja edesauttaa näin niiden säilymistä.

5.4.2 Vaikutukset ilmastoon, luontoon ja luonnonympäristöön

Kaava-alue sijoittuu olevaan kaupunkirakenteeseen ja liikenneverkostoon ja on pääosin rakennettua kaupunkiympäristöä. Alue on erittäin hyvien liikenneyhteyksien äärel-

lä ja saavutettavissa kaikkien liikennemuotojen avulla. Autoliikenneyhteydet toimivat olevan katuverkon välityksellä.

Täydennysrakentaminen on ilmastopoliittisen ohjelman mukaista, koska se tiivistää kaupunkirakennetta ja tontin tehokkaampi käyttö vähentää osaltaan yhdyskuntarakenteen ulkopuolelle suuntautuvan asuntorakentamisen paineita. Keskustan täydennysrakentaminen hyödyntää olemassa olevaa kunnallistekniikkaa ja on siten myös kaavataudellisesti perusteltua.

Uudisrakentaminen lisää osaltaan paikallisesti ajoliikennettä kellaripysäköintitiloihin Asemakadun ja Mäkikadun kautta. Alue kuuluu kuitenkin keskustan ruutukaava-alueeseen, jolla on normaalia keskustan katuliikennettä. Siihen nähden hankkeen aiheuttamalla asukasliikenteellä (korkeintaan 35 ajoneuvoa vuorokaudessa) ei ole merkitystä liikennekokonaisuus eikä päästö- ja melutasot huomioiden. Varikkotoiminnan lopettamisen myötä raskaan liikenteen määrä alueella vähenee, joten tältä osin liikenteelliset vaikutukset ovat positiivisia.

Alueen rakentamisella ei ole vaikutusta luontoon eikä luonnonympäristöön.

5.5 Ympäristön häiriötekijät

Asemakaavatyön tausta-aineistoon liittyvät tie- ja raideliikennemeluselvitys (Promethor Oy), liikennetärinä- ja runkomeluselvitys (Promethor Oy) sekä maaperän pilaantuneisuustutkimukset (Ramboll Finland Oy). Selvitykset on laadittu kaavatyön valmisteluvaiheen aluerajauksen mukaisesti koskien koko korttelia 3-1.

Melu:

Liikennemeluselvityksessä tie- ja raideliikenteen aiheuttamia melutasoja on tarkasteltu laskennallisesti ennustetilanteessa vuonna 2030. Tarkastelussa on määritetty melutasot ulko-oleskelualueilla ja mahdollinen meluntorjunnan tarve, parvekkeisiin kohdistuvat melutasot ja parvekelasitustarpeet sekä julkisivujen ääneneristävyysvaatimukset kahdella eri vaihtoehtoisella ennustemallilla (valmisteluaineiston vaihtoehdot VE1 ja VE2).

Tie- ja raideliikennemeluselvityksessä todetaan, että piha-alueiden melutaso on oleellisilta osin vastaava molemmissa vaihtoehtotilanteissa. Kummassakin vaihtoehdossa rakennusten massoittelu rajoittaa melun leviämistä merkittävimmitä melunlähteiltä ja ohjeavot alittuvat lähes koko sisäpihan alueella. Erityisiä melusuojauksia ei ole tarpeen rakentaa. Myös julkisivun äänitasoerovaatimukset ovat oleellisilta osin vastaavia molempien vaihtoehtojen osalta. Julkisivun äänitasoerovaatimukset radan puoleisella rakennuksella ovat radan puoleisella julkisivulla 40 dB ja itä- ja länsipuoleisilla julkisivuilla 32–36 dB. Asemakadun puoleisella rakennuksella puolestaan kadun puoleisella julkisivulla 34 dB ja itä- ja länsipuoleisilla julkisivuilla 30 dB.

Junaradan ja Asemakadun puoleisilla julkisivuilla päiväajan keskiäänitason saavuttamiseksi parvekkeiden lasitusten lisäysvaimennusvaatimukset ovat yli 8 dB. Normaalilla raollisella parvekelasituksella saavutetaan yleensä noin 7 dB:n vaimennus. Parvekkeen vaimennusta voidaan parantaa esimerkiksi toteuttamalla lasitus tiivistettynä,

paksummilla parvekelaseilla tai sijoittamalla parvekkeelle ääntä absorboivaa materiaalia. Tämänkaltaisilla ratkaisuilla saavutetaan normaalisti noin 10 dB:n vaimennus.

Asemakadun puoleisella julkisivulla julkisivuun kohdistuva päiväajan keskiäänitaso on suurimmillaan noin 67 dB, jolloin lisäsvaimennustarve on noin 12 dB. Tämän suuruisen vaimennuksen saavuttaminen saattaa edellyttää parvekelasituksen osalta erikoisratkaisuja. Lasituksen aikaansaamaan vaimennukseen vaikuttaa lasitusratkaisun lisäksi muun muassa parvekkeen koko ja rakenne sekä lasituksen pinta-ala. Mikäli kyseisillä parvekkeilla halutaan varmuudella saavuttaa päiväajan ohjearvo, tulee lasituksen mitoittaa silloin, kun parvekkeen rakenne ja mitat ovat selvillä. Lisäksi yleisen käytännön mukaan sellaisia asuinhuoneistoja tulisi välttää, jotka avautuvat vain yhteen suuntaan. Tie- ja raideliikennemeluserelvitys on selostuksen liitteenä 5, ja siinä esitetään mm. julkisivujen ja parvekelasitusten ääneneristävyysvaatimukset ohjearvon täyttämiseksi rakennusten eri sivuilla.

Kaavassa rautatien puoleiselle rakennusmassa osalle on merkitty asuinhuoneiden ulkoseinien sekä ikkunoiden ja muiden rakenteiden ja laitteiden ääneneristävyysnormiksi liikennemelua vastaan 40 dB(A). Tämä normaalisti käytettyä korkeampi ääneneristävyysvaatimus on merkitty korvaamaan sitä, ettei rakennuksen massan vuoksi voida edellyttää, että asuinhuoneistojen ikkunat sekä parvekkeet tai muut asuntokohtaiset ulko-oleskelutilat eivät saisi olla yksinomaan liikenneväylän suuntaan. Katujen puoleisilla osuuksilla normi on 35 dB(A). Asuinhuoneiden parvekkeet on varustettava suljettavien parvekelasein.

Tärinä:

Liikennetärinä- ja runkomeluserelvityksessä on arvioitu mittaustulosten ja havaintojen perusteella raideliikenteen tärinän aiheuttamaa vaurioriskiä, viihtyvyyshaittaa ja runkomelua suunniteltaville rakennuksille. Selvityksessä todetaan, ettei tärinä aiheuta suunnittelualueen rakennuksille vaurioriskiä eikä myöskään mittausta- ja arviointitulosten perusteella viihtyvyyshaittaa. Tärinä ei aseta erityisvaatimuksia rakennusten korkeuksille tai välipohjien mitoittamiseen. Runkomelun mittaustulosten (äänitasomittaus) ja värähtelysignaaleista arvioidun runkomelutasojen perusteella raideliikenne ei aiheuta asuinrakennuksille käytettävää suositusarvoa 35 dB(A) ylittäviä runkomelutasoja, joten rakennuksiin ei tarvitse suunnitella erillistä runkomelun vaimennusta. Vastaavan naapurikiinteistön käyttäjien mukaan raideliikenteestä ei aiheudu rakennukseen mainittavaa värähtelyä eikä runkomelua. Ainoastaan rautatienpuoleisissa huoneissa ilmäänenä kantautuva melu koetaan ajoittain häiritsevänä, mikä tulee suunnittelukohteessa huomioida julkisivujen ääneneristävyden oikealla mitoittamisella. Liikennetärinä- ja runkomeluserelvitys on selostuksen liitteenä 6.

Maaperän pilaantuneisuus:

Maaperän pilaantuneisuustutkimuksen mukaan tarkasteluissa ei havaittu viitteitä kotonneista öljyhiilivetytyypitoisuuksista tai muista haitta-aineista eikä myöskään jätejakeita maaperässä. Alueella ei todettu merkittäviä raskasmetallipitoisuuksia. Tutkimuksen perusteella maaperä voidaan luokitella pilaantumattomaksi. Tarvetta pilaantuneen maaperän kunnostus- tai riskienhallintatoimenpiteille tai lisätutkimuksille ei aineiston perusteella ole. Maaperän pilaantuneisuustutkimus on selostuksen liitteenä 7.

Muut tekijät:

Viereistä junarataa pitkin kuljetetaan ajoittain vaarallisia aineita. Tästä syystä kaavaan sisältyy merkintä, jonka mukaan asuin-, liike- ja toimistotiloihin on järjestettävä hätäpysäytyskytkimellä varustettu ja jäähdyttävä ilmanvaihto; tuloilmanotto on sijoitettava oleskelupihan puolelle (iv-1).

Kaavassa on myös hulevesiä koskeva merkintä, jonka mukaan mikäli liittyminen sadevesiviemäriverkostoon ei ole mahdollista, hulevedet tulee käsitellä kiinteistökohtaisesti viivytyspainanteiden tai muiden rakenteiden avulla (hule-8). Hulevesien käsittelyn yleisenä tavoitteena on muun muassa imeyttää ja viivyttää hulevesiä niiden syntypaikoilla.

5.6 Kaavamerkinnot ja -määräykset

Asemakaavassa on käytetty Kuopion kaupungin käytössä olevia kaavamerkintöjä ja -määräyksiä. Niitä on selostettu kohdassa ”5.3.1 Korttelialueet” ja ne sisältyvät liitteinä 2/1 ja 2/2–2/4 oleviin kaavakarttaan merkintöineen ja määräyksineen.

5.7 Nimistö

Alueeseen ei sisälly nimiä edellyttäviä alueita.

5.8 Kaavatalous

Suunnittelualue on osa Kuopion ydinkeskustan kaupunkirakennetta, joten aluetta palvelevat kadut, johdot ja kaapelit ovat pääosin jo toteutettu. Alueella on valmiina vesi- ja viemäriverkosto sekä kaukolämpö-, pien- ja keskijänniteverkosto, joihin uusi rakentaminen tullaan liittämään.

Uudisrakentaminen parantaa energiatehokkuutta. Kaavaratkaisu tiivistää keskustan kaupunkirakennetta ja hyödyntää olemassa olevaa kunnallistekniikkaa ja palveluverkostoa ja on siltä osin kestävä kehityksen tavoitteiden mukainen ja kaavataloudellisesti perusteltu.

Mikäli katualueita uudistetaan, katujen pintaremontin kustannushaarukka on 120 €/m²–210 €/m².

6 ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN TOTEUTUS

Uudisrakentaminen on mahdollista toteuttaa heti sen jälkeen, kun se on kaavallisesti sekä valitun rakentajatahon puolesta mahdollista.

Alueen suunnittelua kaavan tarkoittamalla tavalla tullaan ohjaamaan kaupunkikuvatyöryhmän, rakennusvalvonnan ja asemakaavoituksen yhteistyönä, jonka pohjana on alueelle laadittu rakennustapaohje. Rakentamistapaohjeena (rto) toimii selostuksen

liitteinä 3.1–3.4 oleva havaintoaineisto (Arkkitehtitoimisto Helamaa ja Pulkkinen Oy / Kuopion kaupunki).

Kuopiossa 17.11.2016

Martti Lätti
asemakaavapäällikkö

Anne Turkia
kaavoitusinsinööri