



Kuopion kaupunki  
Kaupunkiympäristön suunnittelupalvelut  
Asemakaavoitus

# ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN SELOSTUS

## LINJA-AUTOASEMAN YMPÄRISTÖ

(arkistonumero 759, asian:o 7937/2016)

6.5.2013 / 8.12.2016 / 30.3.2017



**VIREILLETULOSTA ILMOITETTU: 5.2.2010**

**HYVÄKSYMISKÄSITTELY: KAUPUNGINVALTUUSTO**

**KAAVANLAATIJA: KUOPION KAUPUNKI, KAUPUNKIYMPÄRIS-  
TÖN SUUNNITTELUPALVELUT, ASEMAKAA-  
VOITUS**

## **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-alueita 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 Kaavatyön aikana tutkitut vaihtoehdot
    - 4.5.2 Valitun vaihtoehdon vaikutusten selvittäminen, arviointi ja vertailu
    - 4.5.3 Asemakaavan muutosratkaisun valinta ja perusteet
  
- 5 ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN KUVAUS**
  - 5.1 Kaavamuutoksen rakenne**
    - 5.1.1 Mitoitus
    - 5.1.2 Palvelut
  - 5.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen**
  - 5.3 Aluevaraukset**
    - 5.3.1 Korttelialueet
    - 5.3.2 Muut alueet
  - 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...2	Asemakaavan muutoksen seurantalomake
2/1	Asemakaavan muutokartta
2/2...7	Merkintöjen selitykset ja asemakaavamääräykset
3/1-16	Viitesuunnitelma
4	Poistokartta / ote ajantasa-ase­makaavasta
5.1	Viranomaisneuvottelujen ja esittelytilaisuuksien muistiot
5.2	Valmisteluvaiheen lausunnot ja mielipiteet, vastine
5.3	Ehdotusvaiheen lausunnot ja muistutukset, vastine
5.4	Toisen ehdotusvaiheen lausunnot, muistutus, kommentti, vastine
6	Tulvavesien hallintasuunnitelma
7	Liikenteen toimivuustarkastelu
8	Korkean rakentamisen selvitys
9.1	Maaperän pilaantuneisuustutkimus
9.2	PIMA-taustaselvitys
10	Rakennettavuusselvitys
11	Meluse­lvitys
12	Tärinä- ja runkomeluse­lvitys
13	Kuopion rautatieaseman rakennushistoriaselvitys

## KUVAT

- 1 Kansikuva
- 2 Viistoilmakuva alueesta vuodelta 2014
- 3 Raideliikenteen melu päivällä
- 4 Tieliikenteen melu päivällä
- 5 Polkupyöriä rautatieasemalla
- 6 Polkupyöriä linja-autoasemalla
- 7 Rautatieasema
- 8 Linja-autoasema
- 9 Maanomistus
- 10 Ote Kuopion seudun maakuntakaavasta
- 11 Ote Pohjois-Savon maakuntakaavasta
- 12 Kuopion keskustan kulttuuriympäristöt
- 13 Ote keskeisen kaupunkialueen yleiskaavasta
- 14 Ote Kuopion kaupunkikeskustan master plan 2025 luonnoksesta
- 15 Ote ajantasa-asemakaavasta
- 16 Ote korkean rakentamisen selvityksestä
- 17 Asemapiirros ensimmäisestä asemakaavan valmisteluvaiheesta
- 18 Havainnekuva ensimmäisestä asemakaavan valmisteluvaiheesta
- 19 Asemapiirros Technopoliksen esittämästä ratkaisusta
- 20 Havainnekuva Technopoliksen esittämästä ratkaisusta
- 21 Asemapiirros NCC:n esittämästä ratkaisusta
- 22 Havainnepiirros NCC:n esittämästä ratkaisusta
- 23 Asemakaavaaluonnos toisesta valmisteluvaiheesta
- 24 Asemapiirros toisesta valmisteluvaiheesta
- 25 Havainnekuva toisesta valmisteluvaiheesta
- 26 Valmisteluvaiheen jälkeinen jatkosuunnittelu vaihtoehto 1
- 27 Valmisteluvaiheen jälkeinen jatkosuunnittelu vaihtoehto 2
- 28 Havainnekuva valmisteluvaiheen jälkeisestä jatkosuunnittelun vaihtoehdosta 1
- 29 Havainnekuva valmisteluvaiheen jälkeisestä jatkosuunnittelun vaihtoehdosta 2
- 30 Asemapiirros ensimmäisestä ehdotusvaiheesta
- 31 Havainnekuva Puijon suunnasta
- 32 Havainnekuva liikenne- ja saattohikan välistä
- 33 Pohjois-eteläsuuntainen leikkaus vuoden 2013 ehdotuksesta
- 34 Havaintokuva asemakadun kulmauksen liike-toimistorakennuksesta (2013)
- 35 Maiseman topografia
- 36 Näkymä Kallavedeltä
- 37 Leikkaus pohjois-eteläsuunnassa
- 38 Varjostus 1.9. klo 16
- 39 Näkymä Puutarhakadulta Pohjolankadun suunnasta
- 40 Liikenneverkko
- 41 Liikennepiha ja saattoaukio
- 42 Aamupäivän huipputuntitarkastelun liikennemäärät ja liittymien käyttöasteet
- 43 Iltapäivän huipputuntitarkastelun liikennemäärät ja liittymien käyttöasteet
- 44 Autopaikkojen käyttö tarkoituksen mukaan vuorokauden aikana
- 45 Pysäköintilaitoksen ensimmäinen kerros ja huoltopiha
- 46 Polkupyörien sijaintipaikkoja
- 47 Kuva polkupyörien valvotusta pysäköintilaitoksesta
- 48 Kuva polkupyörien valvotusta pysäköintilaitoksesta
- 49 Kuva kattopuutarhasta
- 50 Kuva kattopuutarhasta
- 51 Asemakaavaehdotus (2016)
- 52 Asemapiirustus (2016)
- 53 Ilmavalokuviasovite etelästä
- 54 Havainnekuva saattoaukiolta (2016)
- 55 Ekotehokkuus (ekojälki)
- 56 Keskiäänitasot pihakannella päivällä
- 57 Tärinä- ja runkomelun mittauspisteet

# LINJA-AUTOASEMAN YMPÄRISTÖ

## ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN SELOSTUS

### 1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavan muutoksen selostus, joka koskee 4.9.2012 päivättyä ja 6.6.2013, 8.12.2016, 11.1.2017 ja 30.3.2017 muutettua asemakaavakarttaa.

Asemakaava koskee: Kuopion kylän (407) kiinteistöyksiköiden 407-2-0 osaa.

Asemakaavan muutos koskee: Kuopion kaupungin  
11. kaupunginosan (Linnanpelto) kortteleita 40 ja 55 sekä puisto-, liikenne- ja katualueita.  
3. kaupunginosan (Maljalahti) kortteleita 41 ja 42 sekä rautatie- ja katualueita.

Asemakaavalla muodostuu: 27. kaupunginosan (Puijo) suojaviheralue.

Asemakaavan muutoksella muodostuu: Kuopion kaupungin  
3. kaupunginosan (Maljalahti) korttelin 42 tontit 2...8, korttelin 50 tontti 1 ja 2 sekä rautatie- ja katualueita.  
11. kaupunginosan (Linnanpelto) katualueita.

Sitovalla tonttijaolla muodostuu 3. kaupunginosan (Maljalahti) korttelin 42 tontit 2... 8  
korttelin 50 tontti 1 ja 2

Alueen sijainti: Suunnittelualue sijaitsee Kuopion ruutukaavakeskustan pohjoisreunalta. Savon radan Kuopion rautatieaseman matkustajaratapiha jakaa suunnittelualueen kahteen osaan: eteläiseen ja pohjoiseen osaluueeseen. Suunnittelualue rajautuu idässä Maaherrankatuun, lännessä hautausmaahan, pohjoisessa Puutarhakatuun ja etelässä Asemakatuun.

Kaavatunnus: 295

Kaavan tarkoitus:

Asemakaavan muutoksella mahdollistetaan nykyisen linja-autoaseman alueen kehittäminen matkakeskukseksi, sekä sen yhteyteen keskittäväksi ja toimintaa tukevaksi toimisto- ja liiketiloja sisältäväksi työpaikka-alueeksi.

## 2 TIIVISTELMÄ

### 2.1 Kaavoitusprosessin vaiheet

Kaupunginhallitus hyväksyi 17.5.2004 § 282 tarveselvityksen pohjalta tehdyn matkakeskuksen yleissuunnitelman ja päätti, että matkakeskuksen hankesuunnitelman laatiminen ja linja-autoaseman ja rautatieaseman alueen asemakaavan tarkistus käynnistetään yleissuunnitelman vaihtoehdon 1/a pohjalta.

Kaupunginhallitus hyväksyi matkakeskuksen hankesuunnitelman ja yksityiskohtaisen suunnittelun käynnistämisen 20.3.2006 § 186.

Linja-autoaseman ympäristön maankäytön kehittämiseksi päätettiin laatia asemakaavan muutos. Työ on sisältynyt vuosien 2009-2016 kaavoitusohjelmaan (KH 26.1.2009).

Kaupunkisuunnitteluryhmän kokouksessa 5 / 2009 päätettiin, että linja-autoaseman ympäristöä kehitetään vuoden 2008 syksyllä sovittuun suuntaan eli liikennöinnin ohessa toimisto- ja liikerakentamisen alueena.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on oli nähtävillä vireille tulon yhteydessä alkuvuodesta 2010.

Asemakaavan valmisteluaineisto pidettiin nähtävillä ja pyydettiin lausunnot 18.11. - 17.12.2010. Luonnokset esiteltiin yleisötilaisuudessa 1.12.2010. Valmisteluaineistosta jätettiin yhteensä 12 lausuntoa ja mielipidettä.

Kaavatyötä jatkettiin valmisteluaineistosta saatujen kannanottojen ja käytyjen neuvottelujen pohjalta ja luovuttiin ajatuksesta sijoittaa pysäköintiä maanalaisiin tiloihin. Tämän jälkeen kiinnitettiin enemmän huomiota tulvariskien hallintaan ja suunnitteluun jatkettiin toteuttajanäkökulmasta.

Museoviraston kanssa neuvoteltiin 18.4.2011 Museoviraston vierailun yhteydessä.

Useiden luonnosvaihtoehtojen jälkeen päädyttiin asettamaan valmisteluaineisto uudelleen nähtäville ja lausunnoille, koska kaava muuttui oleellisesti luovuttaessa maanalaisesta pysäköinnistä ja Puijonkadun ja Puutarhakadun kulmaan rakentamisesta. Linja-autokenttä palautettiin em. syistä johtuen nykyiselle paikalleen.

Asemakaavan valmisteluaineisto asetettiin uudelleen nähtäville ja lausunnoille 17.9.-17.10.2012. Saatiin viisi lausuntoa ja yksi eriävä mielipide.

Asemakaavaehdotus valmisteltiin alkuvuodesta 2013. Asemakaavoitus esitti jatko-suunnittelun pohjaksi näkemyksensä ja saamiensa lausuntojen perusteella yhden tornin ratkaisua. Kaupunkirakennelautakunta 27.2.2013 § 38 yhtyi tulevan rakennuttajan esittämän kolmen tornin vaihtoehdon taakse ja valitsi sen asemakaavaehdotuksen pohjaksi. Suunnittelua on sen jälkeen ohjattu kolmen tornin pohjalta ympäristöön sopivammaksi.

Asemakaavaehdotus oli nähtävillä 27.5. -28.6.2013. Ehdotusta esiteltiin yleisötilaisuudessa 30.5.2013. Ehdotuksesta saatiin seitsemän lausuntoa ja yksi mielipide. Ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelu pidettiin 9.8.2013.

Korjattu asemakaavaehdotus valmistui lokakuussa 2013, mutta sitä ei viety enää päätöksäntekoon maankäytösopimuksen puuttuessa. Kesällä 2015 Technopolis Oyj ilmoitti vetäytyvänsä hankkeesta. Alkuvuodesta 2016 Kuopion kaupunki haki julkisen (Hilma) markkinavuoropuhelukutsun kautta alueen toteuttamisesta kiinnostuneita rakennusliikkeitä ja aloitti sen jälkeen heidän kanssaan vuoropuhelut. Kesällä 2016 yhteistyökumppaniksi ja alueen tulevaksi rakentajaksi valittiin Lapti Oy. Kuopion kaupunki, VR-Yhtymä Oy ja Rakennusliike Lapti Oy solmivat yhteistoimintasopimuksen 21.6.2016.

Asemakaavaehdotus oli toisen kerran nähtävillä 16.1. -17.2.2017. Ehdotuksesta järjestettiin yleisötilaisuus 1.2.2017. Ehdotuksesta saatiin viisi lausuntoa, yksi muistutus ja yksi kommentti. Niille laadittiin vastineet. Ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelu pidettiin 27.3.2017.

## **2.2 Asemakaavan muutos**

Asemakaavan muutoksella on tarkoitus mahdollistaa yhteistoimintasopimuksen mukaisesti ympäristöön sopiva asuin-, liike-, toimisto-, palvelu- ja yleisten tilojen rakentaminen, mahdollistaen myös henkilöliikenne- ja tavaraliikenneterminaalin sekä pysäköintitalon rakentamisen. Alueelle mahdollistetaan korkea rakentaminen.

## **2.3 Asemakaavan muutoksen toteuttaminen**

Uudisrakentaminen on mahdollista käynnistää asemakaavan muutoksen perusteella heti kun se kaavatilanteen sekä teknisten ja taloudellisten toteuttamisedellytysten puolesta on mahdollista.

Rakentaminen on tarkoitus toteuttaa vaiheittain. Bussien liikennöinnin on toimittava alueella keskeytyksettä rakentamisen aikana. Alueen infrastruktuuri uusittiin 2013 - 2014 ja siihen saatiin EAKR:n tukea.

Radan alapuolisen maanalaisen tilan laajentaminen mahdollistetaan. Maanalaisten tilojen peruskorjaus on arvioitu toteutuvan ratasaneerauksen yhteydessä lähivuosina. Peruskorjaus käsittäisi lähinnä kunnostuksen, hissien rakentamisen ja portaiden uusimisen. Korjauksen tarkempi toteutusajankohta on vielä päättämättä.



### 3 LÄHTÖKOHDAT

#### 3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

##### 3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Alueen kaupunkikuvaa leimaa vielä keskeneräisyys: rakentumattomuus ja hajanaisuus. Junassa matkaavalle syntyy yleiskuvana poikkeuksetta negatiivinen vaikutelma Kuopiosta ja sen elinvoimaisuudesta. Alueen toteutus on käynnistynyt 2013 ja odottaa nyt uudisrakennusvaihetta.

Yksittäiset rakennukset, entinen linja-autoasema, matkahuoltorakennus ja radan eteläpuolella sijaitseva rautatieasema kertovat alueen olevan bussi- ja raideliikennekäytössä. Rautatien eteläpuolella sijaitseva, funktionaalista rautatiearkkitehtuuria edustava rautatieasema ja sen ympäristö ovat kaupunkikuvallisesti onnistunein osa aluetta, vaikka sekin edellyttää enemmän toiminnallisuutta ja rautatiepuiston kunnostamista. Rautatieaseman länsipuolen kulmaus toimii pysäköintialueena, jota Puijonkadun varrella rajaa muutama täysikasvuinen lehmus.

Alueen taustaksi hahmottuu pohjoispuolella rikkaiden rinteeksi kutsuttu Päivärinteen asuinalue ja sen luoteispuolella, Puijonkadun länsipuolella Kuopion Iso hautausmaa. 1920-luvulla rakennetut 5-kerroksiset kerrostalot Asuntola ja Päivölä kohoavat arvokaina Maaherran kadun päätteenä.

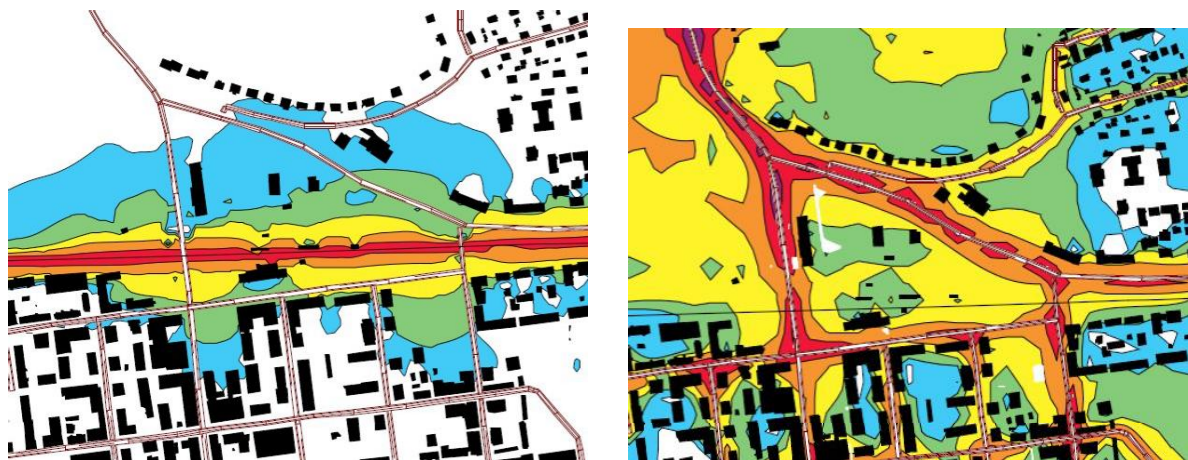
Asemakaavan muutos alue rajautuu pohjoisessa 2013 - 2014 saneerattuun Puutarhakuuun, lännessä Puijonkatuun, joka toimii kaupungin pohjoisena sisääntuloväylänä ja etelässä Asemakatuun. Nämä kaikki kadut ovat vilkkaasti liikennöityjä.



KUVA 2. VIISTOILMAKUVA ALUEESTA VUODELTA 2014



Alue on vilkkaasta ympäröivästä katu- ja raideliikenteestä johtuen meluisa. Puijonkadulla on voimassa nopeusrajoitus 50 km/h. Asemakadulla ja Puutarhakadulla on voimassa nopeusrajoitus 40 km/h.



KUVAT 3-4: RAIDELIIKENTEEN JA TIELIIKENTEEN MELU PÄIVÄLLÄ

Raideliikenteen tärinä ei ole suuri, koska Kuopion rata-alue on rakennettu Rautatieaseman alueella sorapatjan päälle, alapuolinen maaperä on hienojakoista savea ja silttiä ja junien nopeudet asemanalueella ovat hyvin alhaiset.

Alueelta puuttuvat kunnolliset joukkoliikenteen odotustilat. Alue ei täytä esteettömyydelle asetettuja vaatimuksia. Rautatieasemalla on invaluisia, mutta laiturialueelle siirtyminen ei täytä esteettömyyden edellytyksiä, kuin ei myöskään laiturialueelta juunaan nouseminen. Joukkoliikenteen opastusjärjestelmä on puutteellinen.

Takseilla on pysäkit linja-autoasemalla ja rautatieaseman läheisyydessä Asemakadulla. Saattoliikenne sekoittuu samalle alueelle bussi-, huolto- ja taksiliikenteen kanssa. Rahtiliikenne ja huoltoajo sijoittuvat samalle alueelle muun liikenteen kanssa. Pysäköintipaikkoja on vähän ja ovat sijoittuneet alueelle epämääräisesti.

Kuopion rautatieaseman ja linja-autoaseman ympäristössä ei ole riittävästi asianmukaisia polkupyörätelineitä ja -katoksia. Polkupyörät ovat usein joutuneet ilkeiksi, mikä on rajoittanut niiden käyttöä jatkoyhteysmuotona.



KUVAT 5-6. POLKUPYÖRIÄ RAUTATIEASEMALLA JA LINJA-AUTOASEMALLA

Alueen keskeneräisyydestä ja epämääräisyydestä johtuen aluetta ei koeta turvalliseksi ja viihtyisäksi.

### 3.1.2 Luonnonympäristö

Suunnittelualue ja sen ruutukaavakeskustaan kuuluva lähiympäristö ovat pääosin rakennettua kaupunkiympäristöä.

Rautatieaseman itäpuolisella alueella on arvokasta ja harvinaista puustoa. Alue tunnetaan ns. aseman puistona, joka on syntynyt 1930 luvulla Valtion Rautateiden puutarhaosaston toiminnan tuloksena.

Alueen maaperä on huonosti kantavaa silttiä ja savea. Kallio on paikoin yli kahdenkymmenen metrin syvyydessä.

Pohjavedenpinnan taso on mitattu kahdesta putkessa ja sen on todettu olevan 2,7...3,4 m:n syvyydellä maan pinnasta.

Alueen läpi virtaa laajan valuma-alueen hulevedet. Alueella on esiintynyt hulevesitulvia.

### 3.1.3 Rakennettu ympäristö

Suunnittelualue sijaitsee ruutukaavakeskustan pohjoisreunalla, pääosin asuin- ja asuinkerrostalokortteleiden ympäröimänä. Alueen pohjoispuolella on matalampaa rakentamista ja Asemakadun eteläpuolella korkeampia asuin-liikekerrostaloja. Alueen halkoo valtakunnallinen rautatie ja sen länsipuolella on laaja Ison hautausmaan alue.

Asemakadulla oleva rautatieasemarakennus on valmistunut 1934 ja sen on suunnitellut arkkitehdit Thure Hällström ja Jarl Ungern. Rautatieasemarakennus edustaa 1920-luvun pohjoismaisen klassismin ja funktionalistisen tyyli-suunnan taitekohtassa toteutunutta tyyllistä risteytystä. Rakennuksen omistaa VR-Yhtymä Oy. Rakennuksen itä- ja länsipuolilla on laajahkot kivetyt / asfaltoidut, puuistutusten reunustamat pysäköinti-alueet. Rautatieaseman yhteydessä on majoitustoimintaa, ravintolapalvelut ja autovuokraamo.



KUVA 7. RAUTATIEASEMA

Puijonkadun pohjoispäässä oleva linja-autoasemarakennus on valmistunut vuonna 1959 ja sen on suunnitellut arkkitehti Seppo Ruotsalainen. Rakennus edustaa ajalleen tyypillistä funktionalismista ammennettua suomalaista humaania modernismia. Rakennuksen omistaa Kiinteistö Oy Kuopion Linjuri ja se toimii tällä hetkellä liiketalona. Linja-autoaseman luovutussopimuksessa on sovittu asumismahdollisuuden säilyminen.



KUVA 8. LINJA-AUTOASEMA

Rakennuksen itäpuolella on laaja, asfaltoitu linja-autojen laituri- ja pysäköintialue. Alueen keskellä on Matkahuolto Oy:n käytössä oleva tavara-aseman yksikerroksinen, harjakattoinen rakennus. Rakennuksen omistaa Kuopion kaupunki.

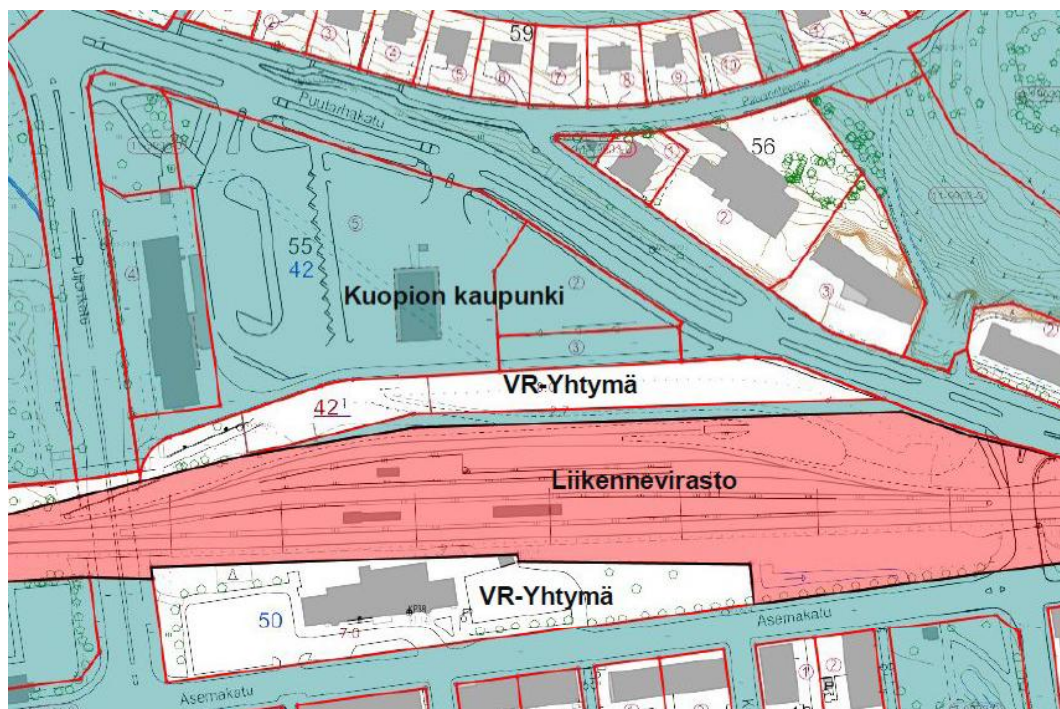
Asemakaavamuutoksen aikana alueelta ovat poistuneet ST1-huoltoasema, jonka maanvuokrasopimus Kuopion kaupungin kanssa päättyi 30.6.2013 ja poikkeamislavalla toiminut Kuopion Taimela Oy.

Matkustajaratapihalla on Liikenneviraston omistamat puuverhotut, teräsrakenteiset laiturikatokset. Katokset kuuluvat Museoviraston laatimaan valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen luetteluun. Kuopion rautatieasema-alue kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin rautatieasema alueisiin (RKY).



### 3.1.4 Maanomistus

Alueella maanomistajia ovat Kuopion kaupunki, Liikennevirasto ja VR Yhtymä Oy.



KUVA 9: MAANOMISTUS

## 3.2 Suunnittelutilanne

### 3.2.1 Kaava-alueita 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 aluerakenteeseen sekä eheytyvään yhdyskuntarakenteeseen ja elinympäristön laatuun liittyviä erityistavoitteita. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet huomioidaan ensisijaisesti maakuntakaavoituksessa ja yleiskaavoituksessa.

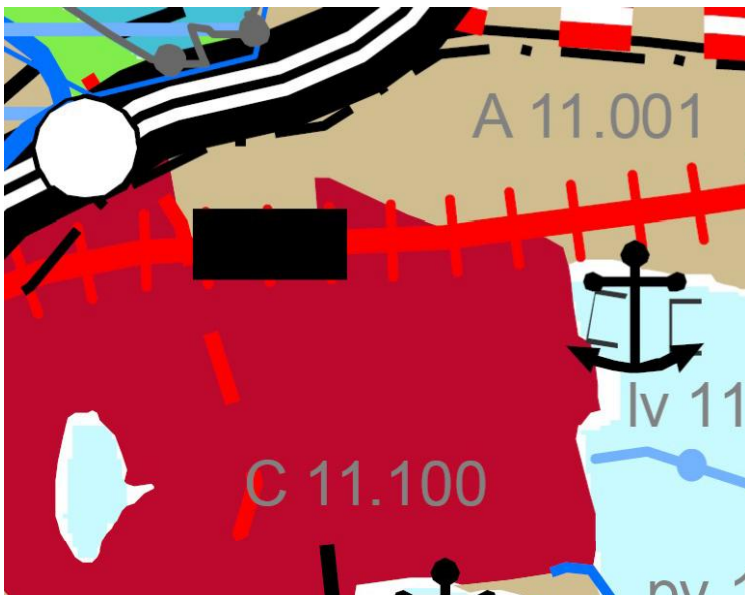
Linja-autoaseman ympäristöön kohdistuu seuraavia valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita:

1. Toimiva aluerakenne
  - Aluerakenteen kehittäminen monikeskuksisena ja verkottuvana sekä hyviin liikenneyhteyksiin perustuvana kokonaisuutena.
  - Kaupunkien ja maaseudun vuorovaikutuksen kehittäminen

2. Eheytyvä elinkeinorakenne ja elinympäristön laatu
  - Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen
  - ihmisten terveydelle aiheutuvien haittojen ja riskien ennalta ehkäisy ja olemassa olevien haittojen poistaminen
  - edellytykset ilmastomuutokseen sopeutumiselle
3. Luonto- ja kulttuuriympäristö
  - Kansallisen kulttuuriympäristön säilyminen
4. Toimivat yhteydet ja energiahuolto
  - Liikennejärjestelmän kehittäminen eri kulkumuodot käsittävinä kokonaisuuksina
  - Henkilöautoliikenteen tarpeen vähentäminen ja ympäristöä vähän kuormittavien liikennemuotojen käyttöedellytysten parantaminen
  - valtakunnallisesti merkittävien liikenneyhteyksien kehittämismahdollisuuksien turvaaminen

### Maakuntakaava

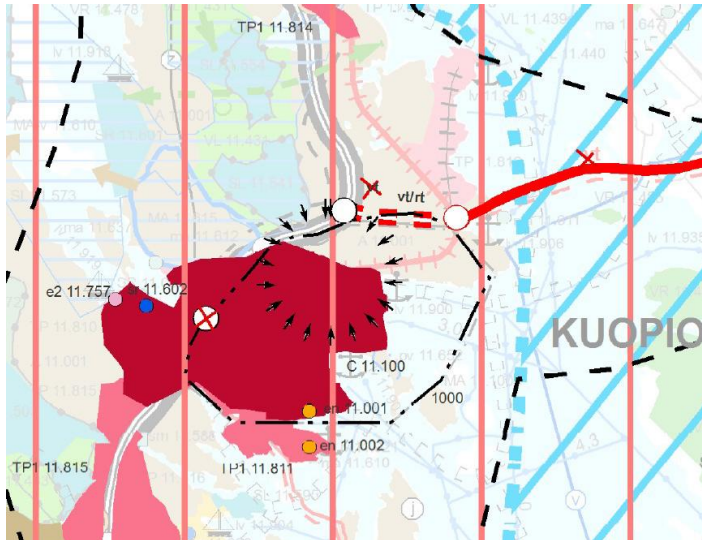
Ympäristöministeriö on 3.7.2008 vahvistanut Kuopion seudun maakuntakaavan. Alue on maakuntakaavassa keskustatoimintojen aluetta (C11.100) ja taajamatoimintojen aluetta (A 11.001) sekä liikennepaikka, jonka läpi kulkee nopean junaliikenteen rata. Suunnittelualueutta koskee maakuntakaavassa suunnittelumääräys: ”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 kaupunkirakenteeseen.”



KUVA 10: OTE KUOPION SEUDUN MAAKUNTAKAAVASTA

Muutokset Kuopion seudun maakuntakaavaan on vahvistettu 3.7.2008.

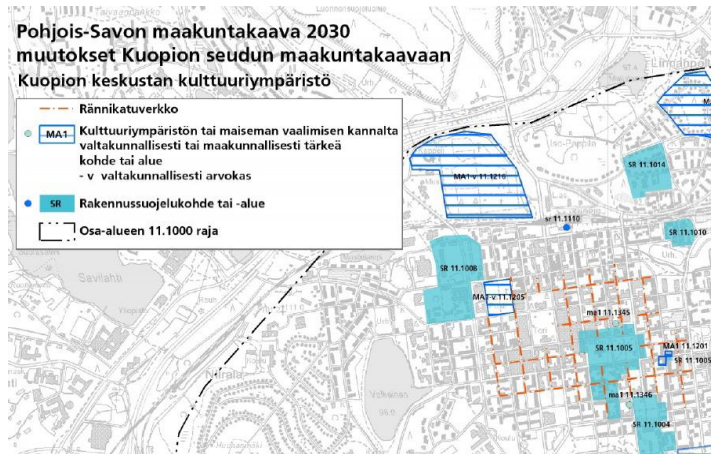
Pohjois-Savon maakuntakaavassa, joka on vahvistettu ympäristöministeriössä 7.12.2011, on osoitettu suurimpien keskusten rautatieasemien ympäristöön kohdistuva yhdyskuntarakenteen eheyttämistarvemerkintä. Suunnittelumääräys: ” Aluetta kehitetään joukkoliikenteen ja erityisesti raideliikenteeseen tukeutuvana tehokkaasti rakennettuna keskustatoimintojen alueena. Alueella on otettava huomioon alueidenkäytön suunnittelussa myös liityntäpysäköinti.” Pohjois-Savon maakuntakaavassa on Kuopion rautatieasemaa koskeva rakennussuojelukohdemerkintä sr 11.1110.



KUVA 11: OTE Pohjois-Savon maakuntakaavasta

Kuopion seudun maakuntakaavassa ja Pohjois-Savon maakuntakaavassa suunnittelualueen pohjoispuolinen Ison hautausmaan alue on merkitty kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta valtakunnallisesti tärkeäksi kohteeksi 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.



KUVA 12: KUOPION KESKUSTAN KULTTUURIYMPÄRISTÖT



Yleiskaava, yleiskaavalliset selvitykset

Kaupunginvaltuusto on 11.12.2000 hyväksynyt keskeisen kaupunkialueen yleiskaavan. Se tuli voimaan oikeusvaikutteisena kaupunginhallituksen päätöksellä 13.8.2001. Kuopion keskeisen kaupunkialueen yleiskaavassa alue on merkitty liikenne- ja rautatieliikenne- ja huoltoaseman korttelialueeksi (L, LR, LH). Hautausmaan reunusta on osoitettu virkistysalueeksi (V).



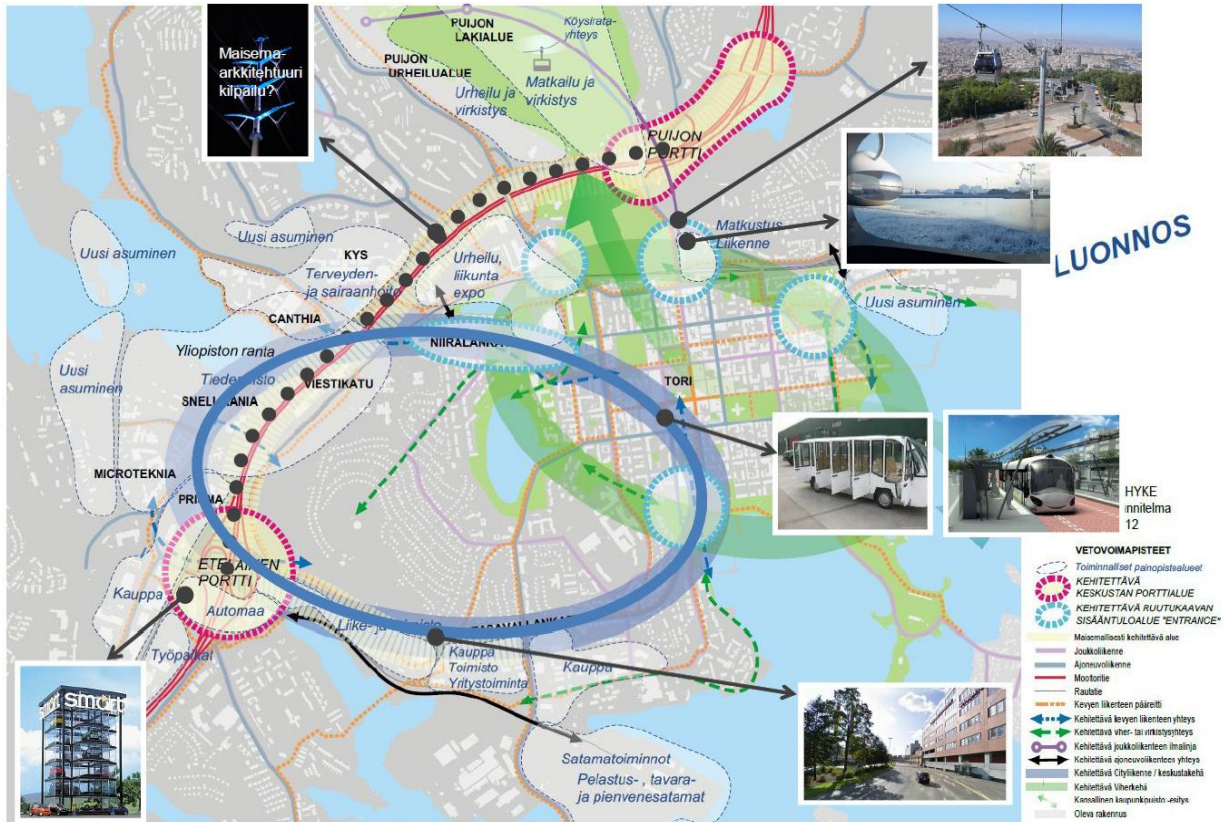
KUVA 13: OTE KESKEISEN KAUPUNKIALUEEN YLEISKAAVA

Linja-autoasema- ja rautatieasemarakennukset on merkitty suojeltaviksi rakennuksiksi (SR-1). Rautatieaseman itäpuolella olevalla puistomaisella alueen osalla ympäristö tulee säilyttää (sr-4).



Yleiskaavallinen selvitys Kuopion kaupunkikeskustan master plan 2025

Kuopion kaupunkikeskustan master plan 2025 luonnoksessa alue on osoitettu matkustus-, liikenne- ja työpaikka-alueeksi. Tämän lisäksi on merkitty köysiratayhteys asema-alueelta Puijon lakialueelle.



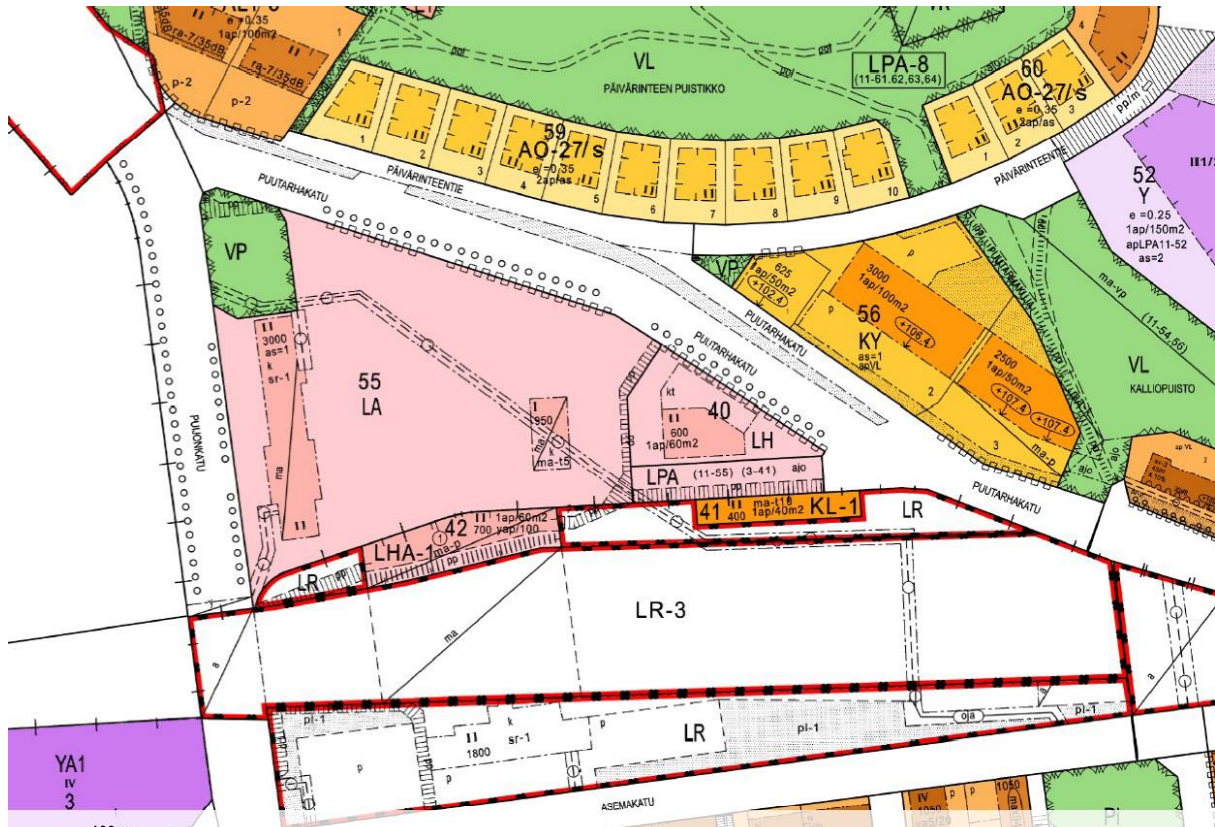
KUOPION KAUPUNKIKESKUSTAN MASTER PLAN 2025, Strateginen maankäytön suunnittelu



KUVA 14: OTE KUOPION KAUPUNKIKESKUSTAN MASTER PLAN 2025 LUONNOKSESTA

## Asemakaavat

Linja-autoaseman ja rautatieaseman alueella on voimassa ympäristöministeriön 2.11.1988 vahvistama asemakaava (kaavatunnus 1020). Rata-alueella ja sen pohjoispuolella (ratapenkassa sisääntuloaukon kohdalla) on voimassa kaupunginvaltuuston 2.4.2007 hyväksymä asemakaava (kaavatunnus 667). Hautausmaan kulmauksessa ei ole aiempaa asemakaavaa. Asemakaavassa alue on osoitettu linja-autoasemankorttelialueeksi (LA), huoltoaseman korttelialueeksi (LH), autopaikkojen korttelialueeksi (LPA), liikerakennusten korttelialueeksi (KL-1), henkilöliikenneterminaalialueeksi (LHA-1), rautatiealueeksi (LR ja LR-3), puistoalueeksi (VP) sekä katualueeksi.

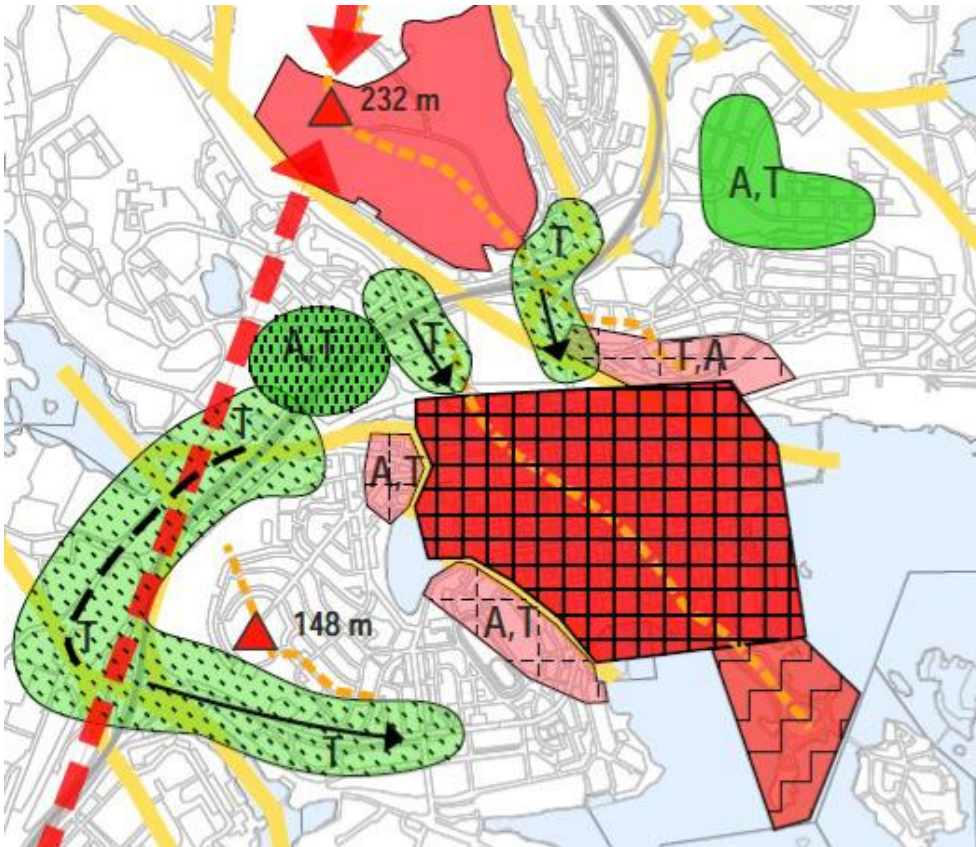


KUVA 15: OTE AJANTASA-ASEMAKAAVASTA

## Korkeiden rakennusten selvitys

Kaupunginhallitus on 19.1.2009 hyväksynyt Korkean rakentamisen selvityksen siten, että korkean rakentamisen mahdollisuus ratkaistaan aina yksityiskohtaisen asemakaavoituksen yhteydessä. Selvitys ei ota yksiselitteisesti kantaa korkean rakentamisen soveltuvuuteen, jättäen varaa erilaisille tulkinnoille. Alue soveltuu hyvin toimistorakentamiseen sijoittuen suurien työpaikka-alueiden tuntumaan, riskitekijänä saattaa kuitenkin olla liikenteen sisäinen ruuhkautuminen.





**Rajoitukset korkealle rakentamiselle**  
(yli 8 kerrosta)




-  Ruutukaava-alue, jolla rakentamiskorkeus on ympäröivien rakennusten korkuinen
-  Luonnonsuojelu ja Natura-alueet
-  Kultuurihistorialliset arvot
-  Näkymälinjat Puijolle
-  Laaksonpohjat
-  Silhuetin säilymisen kannalta tärkeä vedenjakaja
-  160 m Lakiaste ja korkeus
-  Ruutukaavakeskustan reuna-alue, jolla rakentamisen enimmäiskorkeus ei saa ylittää olevien rakennusten korkeutta

**Korkealle rakentamiselle soveltuva vyöhyke**

1. kategoria

-  Asuin / toimisto
-  Toimisto

2. kategoria

-  Asuin / toimisto
-  Sisääntuloväylä
-  Uhka liikenteen sujuvuudesta

KUVA 16: OTE KORKEAN RAKENTAMISEN SELVITYKSESTÄ

## Rakennushistoriaselvitys

Arkkitehtitoimisto Hannu Puurunen on laatinut rakennushistoriaselvityksen Kuopion rautatieasemasta 30.12.2016. Selvityksessä on arvona nostettu esille rautatieaseman ja laiturikatosten lisäksi rautatieaseman kiinteä sisustus sekä henkilö- ja tavaratunneli.

### 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 ilmastomuutokseen 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 uusiin maapoliittinen ohjelma on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 14.12.2015. Maapoliittisessa ohjelmassa kaupunki päättää maapolitiikan strategiset tavoitteet, toimintaperiaatteet ja tarpeen mukaan käytettävät maapoliittiset keinot. Maapolitiikan 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.

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 piha- ja 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

Alueelle on laadittu 2.11.1988 tonttijako ja lohkomistoimitus tehty 25.4.1989. 6.10.2006 on lohkottu tontit 297-11-55-4 ja 5. Tontit on merkitty tonttirekisteriin.

## Pohjakartta

Suunnittelualueen pohjakartta on kaavoitusmittausasetuksen (1284 / 99) mukainen.

## Rakennuskiellot

Alueella ei ole voimassa olevaa rakennuskieltoa.

## Suojelupäätökset

Säilytysmerkinnät kaavoissa:

Asemakaava (YM 2.11.1988): sr-1 (rautatiasema ja linja-autoasema); pl-1 (Asemakadun varren puusto säilytettävä)

Kuopion yleiskaava, keskeinen kaupunkialue 2001: SR-1 (rautatiasema); sr-4 (puistosta osa). Kuopion seudun maakuntakaava (mv 23.8.2006): MA 11.1202 Asemakadulta vankilalle (Rautatieasema); ma 11.1339 Linja-autoasema.

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.

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.

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

Kuopion kulttuuriympäristö – strategia ja hoito-ohjeet –ohjelmassa kaava-alueen länsipuoliset, 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 länsipuoleisella 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 arvo- kas tai kaupunkikuvan kannalta merkittävä luonne säilyy. Kyseiset rakennukset kuuluvat Asemakadulla säilyneeseen puurakennuskantaan, joka on toteutettu 1900-luvun molemmin puolin.

#### Muut selvitykset:

Asemakaavatyöhön liittyvät selvitykset on osaltaan selostettu kohdassa ”5.5. Ympäristön häiriötekijät”.

## **4 ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN SUUNNITTELUN VAIHEET**

### **4.1 Asemakaavan muutoksen suunnittelun tarve**

Alue on kaupungin kannalta tärkeä liikennealue, joka liittyy kiinteästi keskusta-alueeseen. Kaupungin veto- ja elinvoimaisuuden sekä kehittymisen kannalta korkeatasoiseen liike- ja toimistorakentamiseen tarvitaan lisää tiloja, jotka täyttävät niin sijainniltaan kuin toteuttamistavoiltaan ajanmukaiset vaatimukset. Alueella on erinomaiset joukkoliikenneyhteydet, yhteydet ympäröiviin alueisiin, joka joillekin yrityksille on merkittävä sijaintiin vaikuttava tekijä. Asuinrakentaminen alueelle tuo elävyyttä pitäen alueen toiminnassa koko vuorokauden. Asumisen yhdistäminen vilkasliikenteiselle alueelle luo myös Kuopion mittakaavassa uutta kaupunkiympäristöä kattopihoineen ja monipuolisine lähipalveluineen, jota ei vielä aiemmin ole toteutettu.

### **4.2 Suunnittelun käynnistyminen ja sitä koskevat päätökset**

Asemakaavan muutostyö sisältyi kaupunginhallituksen hyväksymiin asemakaavoituksen vuosien 2009 - 2016 työohjelmiin sekä kaavoituskatsauksiin.

Asemakaava tuli vireille 5.2.2009 teknisen lautakunnan päätöksellä.

Asemakaavoituksen käynnistyi uudelleen Kuopion kaupungin, VR-yhtymän ja Raken- nusliike Lapti Oy:n allekirjoitettua yhteistoimintasopimuksen 21.6.2016.

### **4.3 Osallistuminen ja yhteistyö**

#### **4.3.1 Osalliset**

Osallisia ovat VR-Yhtymä Oyj, Liikennevirasto, Linjuri Oy, ELY-keskuksen ympäristö- ja liikennevastuualueet, Kuopion Energia, Kuopion Vesi, kaupungin viranomaiset, naapurikiinteistöt, alueen käyttäjät ja kaikki ne muut, joihin kaavan vaikutukset kohdistuvat.

#### 4.3.2 Vireilletulo

Asemakaavan muutostyö on sisältynyt asemakaavoituksen vuosien 2009-2016 työohjelmiin sekä kaavoituskatsauksiin työnumerolla 295. Asemakaavamuutos on tullut vireille 5.2.2009 teknisen lautakunnan päätöksellä. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma pidettiin nähtävillä 11.2.- 25.2.2010 ja valmistelu- ja ehdotusaineistojen nähtävillä olon yhteydessä 18.11. - 17.12.2010.

#### 4.3.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt

Kaavamuutoksen käynnistyessä järjestettiin alueen toimijoiden ja eri asiantuntijoiden kanssa workshop.

Sidosryhmille järjestettiin tiedotus- ja keskustelutilaisuus valmisteluaineistosta joulukuussa 2010. Aineisto lähetettiin tiedoksi ELY-keskuksen ympäristövastuualueelle. Kirjallisen lausunnot pyydettiin valmisteluvaiheen kuulemisen ja nähtävillä pidon yhteydessä 18.11. - 17.12.2010.

Tämän jälkeen alueen suunnittelua jatkettiin toteuttajanäkökulmasta Technopolis Oyj:n kanssa. Erinäisten luonnosvaiheiden jälkeen asemakaavan valmisteluaineisto asetettiin uudelleen nähtäville ja lausunnoille 17.9. - 17.10.2012 väliseksi ajaksi. Valmisteluaineistoa esiteltiin 27.9.2012 valtuustosalissa pidetyssä esittely / yleisessä keskustelutilaisuudessa.

Loppuvuodesta 2012 käynnistettiin alueen kunnallistekninen suunnittelu, jota varten muodostettiin ohjausryhmä.

Kaavaa liittyviä esittelyjä ja neuvotteluja on käyty useaan kertaan liikennöitsijöiden kanssa. Sosiaaliseen mediaan on perustettu 2011 keskusteluryhmä, jossa tuotu ajatuksia.

Kaavaehdotus oli 27.5.-28.6.2013 virallisesti nähtävillä ja lausunnoilla. Ehdotusta esiteltiin 30.5.2013 järjestetyssä info- ja keskustelutilaisuudessa.

Tämän lisäksi on pidetty epävirallisia esittelyjä, mm. Männistön asukasyhdistykselle, rotareille, vammaisneuvostolle ja naapurikiinteistöille.

Hankkeen valmistelu on tehty yhteistyössä hakijan Rakennusliike Lapti Oy:n arkkitehtisuunnittelusta vastaavan Serum Arkkitehdit Oy:n kanssa. Suunnitelmia esiteltiin marraskuussa 2016 yhdessä Rakennusliike Lapti Oy:n kanssa alueen liikennöitsijöille, lähialueen asukkaille ja alueesta kiinnostuneille yrityksille. Saatu palaute otettiin huomioon asemakaavaa laadittaessa.

Asemakaavaehdotus oli toisen kerran nähtävillä 16.1. -17.2.2017. Ehdotuksesta järjestettiin yleisötilaisuus 1.2.2017.



#### 4.3.4 Viranomaisyhteistyö

Kaavatyön osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä valmisteluaineisto on lähetetty ELY-keskuksen ympäristövastuualueelle tiedoksi. Kaavatyöstä on pidetty alkuvaiheen viranomaisneuvottelu 2010 ja lisäksi 2011 keväällä kuultiin Museoviraston näkemys valmisteluvaiheen suunnitelmista. Asemakaavan vaiheita on esitelty ELY-keskuksen kuukausikokousten yhteydessä, kun uutta on asiassa ilmennyt.

Ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelut on pidetty 9.8.2013 ja 27.3.2017.

### 4.4 Asemakaavan muutoksen tavoitteet

#### 4.4.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

##### Yleiskaavan ohjausvaikutus

Hallituksen esityksessä eduskunnalle rakennuslainsäädännön uudistamiseksi (HE 101/1998) todetaan ehdotetun maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n yksityiskohdaisissa perusteluissa, että ohjeena oleminen tarkoittaa asemakaavaa laadittaessa sitä, että yleispiirteisissä kaavoissa tehdyt maankäytölliset ratkaisut on otettava asemakaavan laatimisen perustaksi ja niissä tehdyistä maankäyttöä koskevista perusratkaisuista voidaan poiketa vain rajoitetusti, ja edelleen, että asemakaavalla kuitenkin tarkennetaan yleispiirteisissä kaavoissa tehtyjä ratkaisuja. Yleiskaavan ohjausvaikutus ei näin ollen tarkoita sitä, että ohjaavaa kaavaa tulisi noudattaa sellaisenaan, vaan yleispiirteisempää maankäyttösuunnitelmaa voidaan täsmentää yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Merkittävää on, että ohjaavan kaavan keskeiset tavoitteet tai ratkaisut eivät saa vaarantua.

Linja-autoaseman alueella on voimassa oikeusvaikutteinen keskeisen kaupunkialueen yleiskaava, jossa alue on osoitettu liikennealueeksi, rautatiealueeksi ja huolto-asemien alueeksi. Keskeisen kaupunkialueen yleiskaava valmistui samoihin aikoihin kun ensimmäisiä matkakeskuksia alettiin Suomessa suunnitella ja rakentaa. Matkakeskuksiin yhdistyvät tavallisesti liiketilat ja palvelut, jopa asumista ja majoitustoimintaa.

Asemakaavoitettava hanke ei ole ristiriidassa yleiskaavan alueelle kohdistuvan tavoitteen (liikennealue) kanssa. Hanke tarkoittaa valmisteilla olevaa keskustan yleiskaavan tavoitteita monimuotoisena nykyaikaisena liikennealueena, jonka oleellisena osana on liikekeskus, palvelut ja asuminen. Liikennealueet ja niihin liittyvät palvelut muodostavat yhdessä logistisen kokonaisuuden maan tasossa, jossa saavutettavuus ja esteettömyys ovat tärkeitä. Muut tilat ja asuminen sijoittuvat ylempiin kerroksiin.

##### Kaupungin asettamat ja suunnittelualueesta johdetut tavoitteet

Matkakeskus on nimetty seudun liikennestrategian aiesopimuksen kärkihankkeeksi.

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 kasvusopimuksen 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. Alue liittyy kolmeen valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön Kuopion rautatieympäristöt, Kuopion Iso hautausmaa ja Linnapellon asuinalue, joten rakentamisen kaupunkivalliseen sovittamiseen kiinnitetään erityisesti huomiota.

Asuinympäristön laatuun liittyvänä tavoitteena on luoda mahdollisimman viihtyisä asuinympäristö. Tämä pyritään turvaamaan riittävällä piha- ja leikkialueella, viereisten katualueiden tilajärjestelyillä sekä ohjaamalla toteutusta huomioimaan tarvittavat kaupunkikuvaan, turvallisuuteen, ääneneristävyyteen ja huoneistojen sijoittamiseen liittyvät seikat.

Koska alue sijaitsee tulvariskialueella, kellaritiloja ei osoiteta kaavassa.

Tavoitteena on saada alueelle korkeaa rakentamista.

Toiminnallisia tavoitteita ovat olevan kaupunkirakenteen tukeminen, jalankulku- ja joukkoliikenneväyöhykkeiden vahvistaminen, hyviin liikenneyhteyksiin tukeutuminen, alueen elinvoimaisuuden lisääminen, toimitilojen ja asuntojen tarpeellisuus keskustassa sekä rakentamisen energiatehokkuus.

#### Alueen oloista ja ominaisuuksista johdetut tavoitteet

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

Yhtäläisesti tavoitteena on löytää ratkaisu, josta ei aiheudu kohtuutonta haittaa naapuriinteistöille. Keskusta-alueen muutos- ja täydentämISRakentaminen aiheuttaa kuitenkin aina joitakin muutoksia olevaan tilanteeseen, mutta se kuuluu tavanomaiseen keskusta-alueen kehittämisen vaikutuksiin

## **4.5 Asemakaavan muutoksen vaihtoehdot ja niiden vaikutukset**

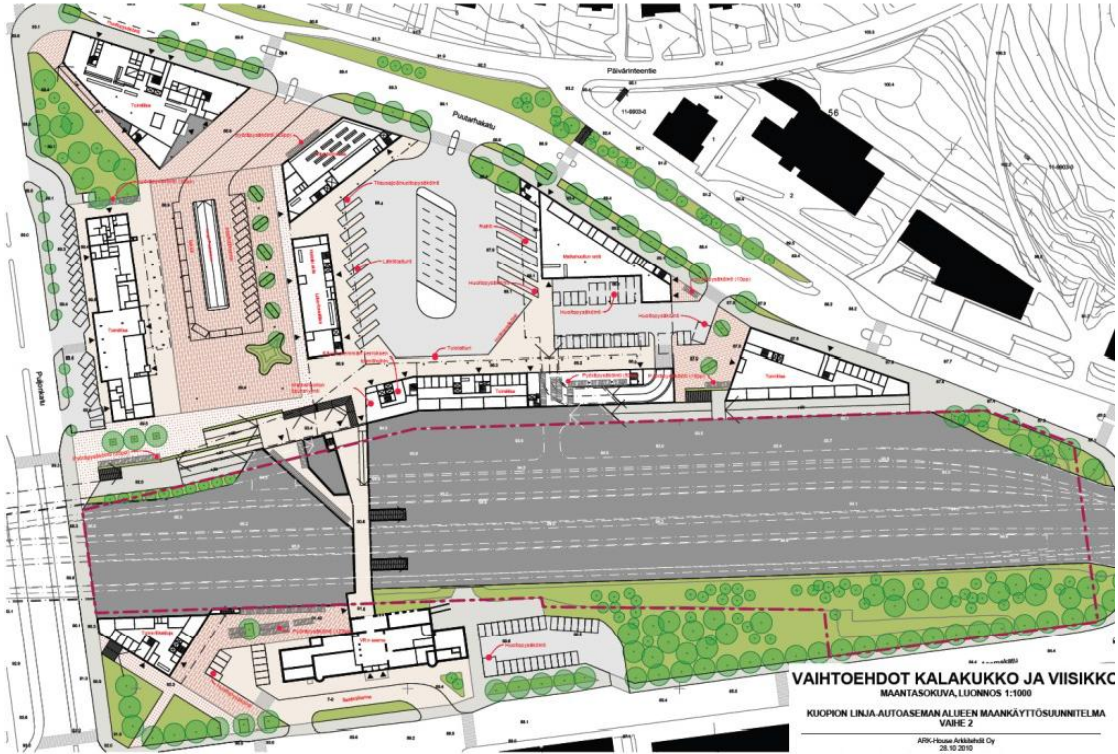
### **4.5.1 Kaavatyön aikana tutkitut vaihtoehdot**

Asemakaavasta on laadittu kaavaprosessiin aikana useita vaihtoehtoja.

Ensimmäinen valmisteluvaihe (2010)

Ensimmäisen valmisteluvaiheessa pysäköinti oli pääosin sijoitettu maan alle ja linja-autokenttä siirretty alueen keskelle. Nykyisen linja-autokentän paikalla sijaisi oleskeluaukio ja maanalaiseen pysäköintiin johtava ajoluiska.

Puijonkadun ja Puutarhakadun kulmaan oli vireillä hanke liike-toimistorakennuksen rakentamiseksi



KUVA 17: ASEMAPIIRROS ENSIMMÄISESTÄ ASEMAKAAVAN VALMISTELUVAIHEESTA



KUVA 18: HAVAINNEKUVA ENSIMMÄISESTÄ ASEMAKAAVAN VALMISTELUVAIHEESTA (VAIHTOEHTO VIISIKKO)

Asemakaavan ensimmäisessä valmisteluvaiheessa asetettiin nähtäville valmisteluaineisto, joka koostui neljästä vaihtoehdosta:

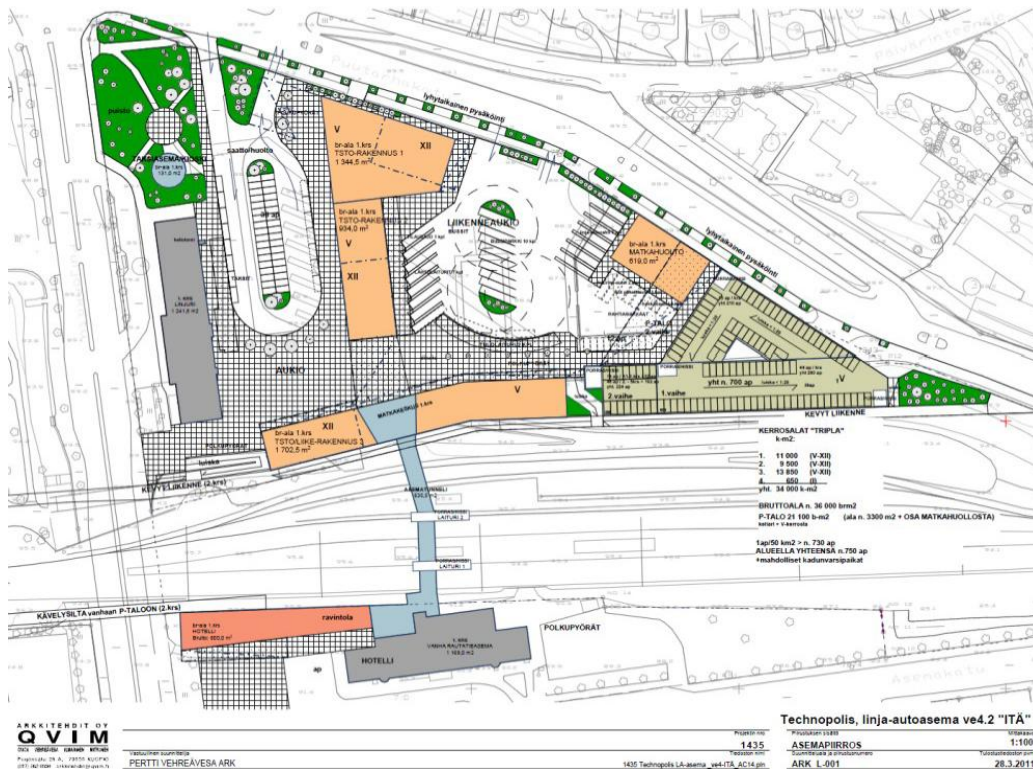
1. Veturi, jossa oli junamainen, pitkä radan suuntainen massa ratapenkassa ja yksi 11-kerroksinen torni.
2. Kalakukossa radan suuntainen rakennusmassa oli katkaistu ja yksi 11-kerroksinen torni.
3. Viisikko muodostui viidestä erillisestä rakennusmassasta ja yhdestä 11-kerroksisesta tornista.
4. Viisikko tornilla oli muutoin sama kuin viisikko, mutta torni oli 20-kerroksinen

Valmisteluaineiston nähtävillä olon jälkeen päätettiin luopua maanalaisesta pysäköintiratkaisusta tulvariskin ja rakentamisen kalleuden vuoksi.

Puijonkadun ja Puutarhakadun kulmaukseen suunniteltavan rakennuksen tuleva rakentaja ilmoitti vetäytyvänsä tonttivarauksesta löytäessään valmiit tilat Savilahdesta. Tämän jälkeen perusteet linja-autokentän siirtämisestä alueen keskelle poistuivat ja palattiin suunnittelussa alkutilanteeseen, jossa tutkitaan myös linja-autokentän säilyminen nykyisellä paikallaan.

### Ensimmäisen valmisteluvaiheen kuulemisen jälkeinen suunnitteluvaihe (2011)

Technopolis Oyj ilmoitti kiinnostuksensa aluetta kohtaan ja teetti suunnitelmia, jotka olivat lähtöisin yrityksen omista liiketoiminnallisista lähtökohdista.



KUVA 19: ASEMAPIIRROS TECHNOLIUKSEN ESITTÄMÄSTÄ RATKAISUSTA





ARKKITEHDIT OY  
**QVIM**  
Oskari Penttinen, Antti Penttinen  
Puhelin: 040 501 1000  
www.qvim.fi

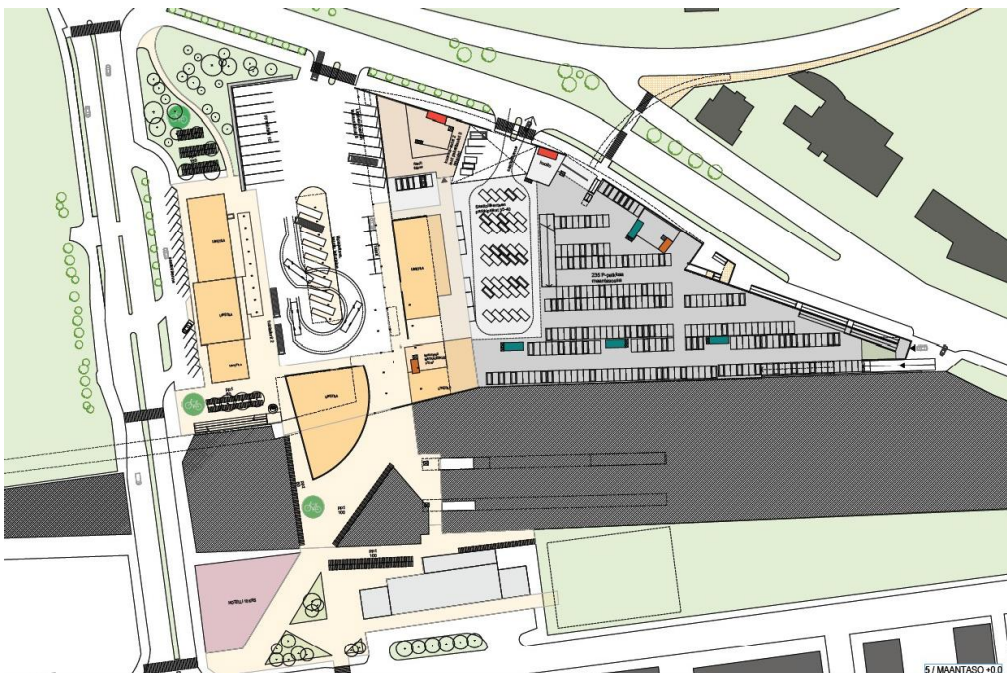
PERTTI VEHRÄVESÄ ARK.

1435  
1435 TEHTAVALUELA-ASEMA -04/15\_A01.LA.pdf

Technopolis, linja-autoasema ve4.2 "ITÄ"  
1435  
hankkijat MATKALIIKETO  
ARK L-006  
16.5.2011

KUVA 20: HAVAINNEKUVA TECHNOLIISEN ESITTÄMÄSTÄ RATKAISUSTA

VR-Yhtymä Oy yhdessä Rakennusliike NCC:n tilasi Arkkitehtitoimisto Optiplanilta vaihtoehtoisen suunnitelman. Matkakeskuksen yhteyteen liitetty asuntorakentaminen ei noudattanut silloista kaupungin tavoitetta toimisto-liikerakentamisen alueena. Alueen arvioitu toteutumisaika oli kymmenessä vuotta, mitä pidettiin liian pitkänä ajanjaksona.



ATRIUM-KESKUS / Työpaikat-Asuminen-Kauppa-Palvelut

VISIO 2020

optiplan NCC

KUVA 21: ASEMAPIIRROS NCC:N ESITTÄMÄSTÄ RATKAISUSTA



KUVA 22: HAVAINNEKUVA NCC:N ESITTÄMÄSTÄ RATKAISUSTA

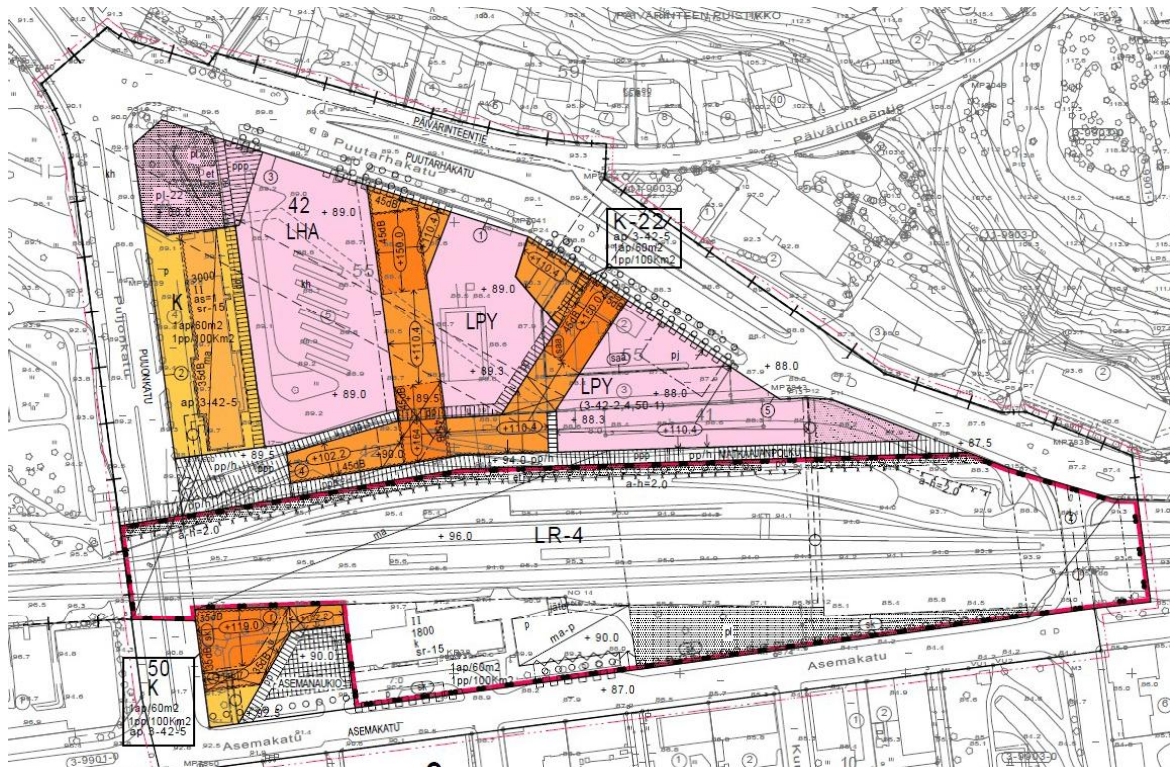
Alkuvuodesta 2012 alettiin valmistella EAKR-tukihakemusta hulevesiputken siirtämiseksi rakentamisen alta sekä Puutarhakadun, linja-autokentän ja tulvavesiviivytysalueiden rakentamiseksi.

Tukirahoituksen saamista ei haluttu vaarantaa asemakaavan viivästyessä tai mahdollisen kaavavalituksen vuoksi. Päätettiin linja-autokentän paikka pitää nykyisellä paikallaan, jolloin nykyinen voimassa oleva asemakaava mahdollistaa hankkeen toteuttamisen. Aiemmin mainitut saneeraukset toteutettiin vuosina 2013-2014.

Suunnittelua jatkettiin Technopolis Oyj:n kanssa yhteistyössä.



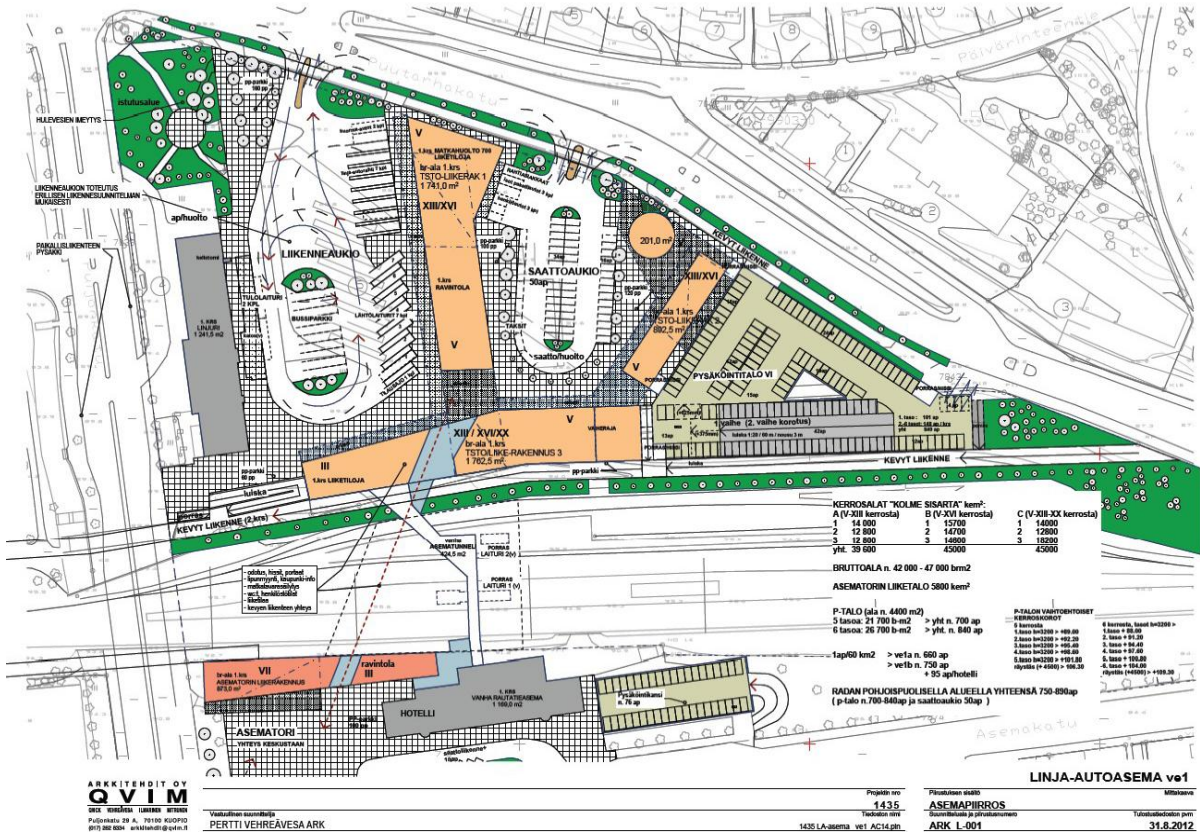
Toinen valmisteluvaihe (2012)



KUVA 23: ASEMAKAAVALUONNOS TOISESTA VALMISTELUVAIHEESTA

Asemakaavamuutoksen tavoite oli siirtynyt liike-toimistorakentamisen rakennusoikeuden määrään ja tarkastelu sen rinnalla liikenteen toimivuuteen. Kaavatyön rinnalla käydyt maaneuvottelut kaupungin ja VR-Yhtymän välillä ohjasivat voimakkaasti rakennusoikeuden määrän sijoittumista omistusalueille johtaen lopulta siihen, että kaikissa nähtävillä asetetuissa vaihtoehdoissa rakennusoikeutta muodostui alueelle hieman liikaa mitä ympäröivien katujen liikenne pystyisi hyvin toimiakseen välittämään. Pysäköintitalo suunniteltiin 840 autopaikkaiseksi. Liikenteen toimivuustarkastelussa oli todettu pysäköintitalon toimivan hyvin yhdellä ajoliittymällä 600 autopaikkaisena.





KUVA 24: ASEMAPIIRROS TOISESTA VALMISTELUVAIHEESTA



KUVA 25: HAVAINNEKUVA TOISESTA VALMISTELUVAIHEESTA (VAIHTOEHTO B)

Vaihtoehdossa A kaikki toimistotornit olivat 13-kerroksisia. Asemakaavamuutosalueen rakennusoikeuden kokonaismäärä ilman pysäköintitiloja oli 50 200 k-m<sup>2</sup>.

Vaihtoehdossa B kaikki toimistotornit olivat 16-kerroksisia. Asemakaavamuutosalueen rakennusoikeuden kokonaismäärä ilman pysäköintitiloja oli 55 600 k-m<sup>2</sup>.

Vaihtoehdossa C toimistotornit olivat 13-kerroksisia Puutarhakadun varressa ja 20-kerroksinen torni radan varressa. Asemakaavamuutosalueen rakennusoikeuden kokonaismäärä ilman pysäköintitiloja oli 55 600 k-m<sup>2</sup>.

Kaikissa ratkaisuissa bussiliikenne oli erotettu saatto-, liityntä-, henkilö-, taksi-, jalankulku- ja pyöräliikenteestä omaksi liikenneaukiokseen liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden parantamiseksi. Alueen sisälle oli osoitettu leveät esteettömät väylät jalankululle ja pyöräilylle ja polkupyöräpaikkoja 1 polkupyöräpaikka sataa toimistoliikekerrosalaneliömetriä kohti. Autopaikkoja alueelle tuli rakentaa yksi kuuttakymmentä kerrosalaneliömetriä kohti.

Maanpäällinen liikekerros palvelee matkakeskuksen välittömiä tarpeita kuten odotustilat, lipunmyynti, wc-tilat, kaupunki-info, matkatavarasäilytys, rahtitavaraterminaali, kahvila- ja ravintolatilat, r-kioski, kukkakauppa ja liikennöitsijöiden sosiaalitalat.

Kaupungin laajennettu kaupunkikuvatyöryhmä arvioi kaikki nähtävillä olleet vaihtoehdot ympäristöön sopimattomiksi ja esitti ratkaisuksi yhtä 16-kerroksista kapeaa tornia.

### Toisen valmisteluvaiheen kuulemisen jälkeinen suunnittelu (2012)

Laadittujen selvitysten, saatujen lausuntojen ja mielipiteiden perusteella kaupunkirakennelautakuntaan asemakaavoitus laati kaksi ”kevennettyä” vaihtoehtoa, joista kaupunkirakennelautakunnan tuli valita ratkaisu asemakaavaehdotuksen pohjaksi.

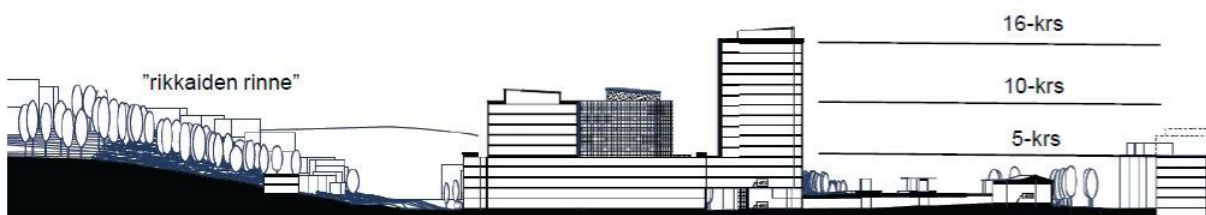


KUVA 26: VALMISTELUVAIHEEN JÄLKEINEN JATKOSUUNNITTELU VAIHTOEHTO 1

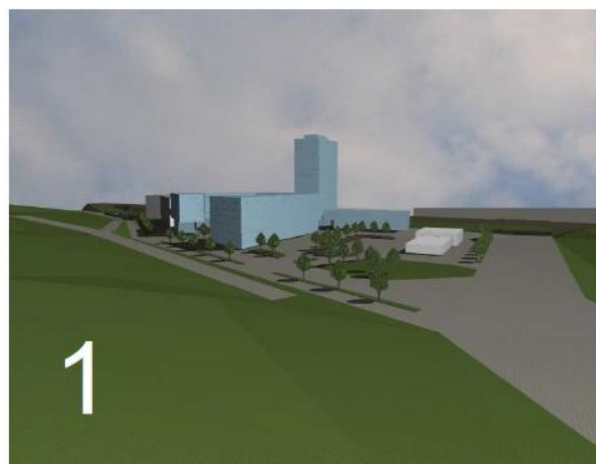


**2**  
31 100 kem<sup>2</sup>

Tulevan rakentajaehdokkaan ja yritystoimen näkemys valittavaksi vaihtoehdoksi on yksi 16-kerroksinen toimistotorni sekä kaksi 10-kerroksista tornia 5-kerroksisen "jalkaosan" päällä. Vieressä sijaitseva pysäköintitalo on jalkaosan korkuinen.



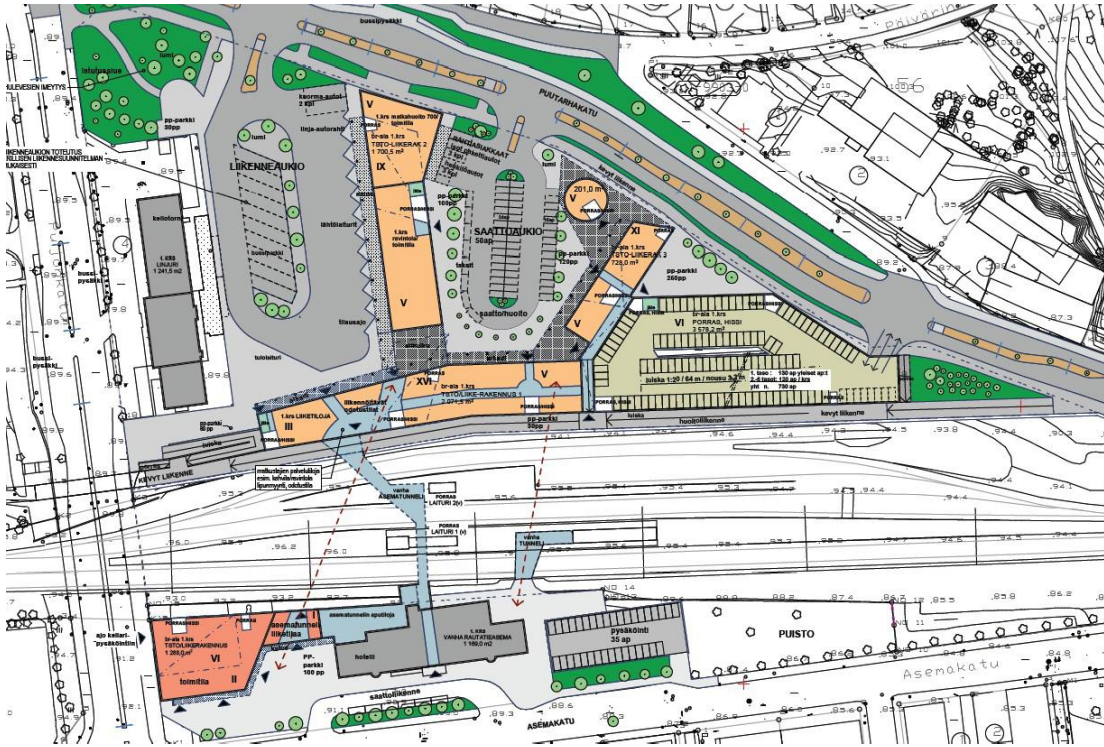
KUVA 27: VALMISTELUVAIHEEN JÄLKEINEN JATKOSUUNNITTELU VAIHTOEHTO 2



KUVAT 28-29: HAVAINNEKUVAT VALMISTELUVAIHEEN JÄLKEISISTÄ JATKOSUUNNITTELUN VAIHTOEHDOISTA

Kaupunkirakennelautakunta valitsi Technopolis Oyj:n esittämän kolmen tornin ratkaisun kaavaehdotuksen pohjaksi. Tässä ratkaisussa radan pohjoispuolelle syntyisi noin 31 000 k-m<sup>2</sup> uutta rakennusoikeutta pysäköintitilojen lisäksi, mikäli maanpäällinen olisi kaksi kerrosta korkea tilaa normaalisti käytetyllä toimistorakennuksen runkosyvyydellä 15 m.

Ensimmäinen ehdotusvaihe (2013)



KUVA 30: ASEMAPIIRROS ENSIMMÄISESTÄ EHDOTUSVAIHEESTA

Asemakaavaehdotus oli 15.5.2013 § 90 kaupunkirakennelautakunnassa.

Tässä ehdotuksessa linja-autoaseman ympäristö esitettiin liike-toimistorakentamisen alueena, jonka yhteyteen maanpinnan tasossa sijoittuivat matkakeskuksen eri toiminnot ja liikennealueineen. Toimistotomien väliin sijoittuvalla aukiolla oli saattoliikenteen pysäköintipaikat, rahtitavaran nouto ja taksiliikenne. Linja-autokenttä ja Puutarhakatu esitettiin sellaisena kuin se sitten vuosina 2013 - 2014 toteutettiin. Hautausmaan kulmaukseen esitettiin saneerauksen yhteydessä rakennettu suojaviheralue, jota käytetään hule- ja tulvavesien hallintaan.

Rautatieaseman kulmaukseen oli osoitettu toimisto- ja liikerakennuksen tontti, jossa oli rakennusoikeutta 5 200 k-m<sup>2</sup>. Rautatieasema osoitettiin liike- ja toimistorakennusten korttelialueiksi, joissa rakennusoikeuden määrä säilytettiin samana, 1 800 k-m<sup>2</sup>.

Radan pohjoispuolelle oli suunniteltu ohjeellisesti n. 36 000 k-m<sup>2</sup> palvelu-, liike- ja toimistorakentamista, tarvittavan pysäköintitalon 21 500 k-m<sup>2</sup> lisäksi. Nykyisen linja-autoaseman käyttötarkoitus oli muutettu nykyisten toimintojen mukaisesti liike- ja toimistorakennusten tontiksi, jossa rakennusoikeuden määrä säilyi samana, 3 000 k-m<sup>2</sup>.

Junaradan alapuolelle mahdollistettiin uusien yhdyskäytävien ja toimintaa palvelevien liiketilojen rakentaminen. Rautatieaseman itäpuoliselle pysäköintialueelle esitettiin 2-kerroksisen pysäköintikannen rakentamista. Asemakadun kulmaukseen rakennettavalle liike-toimistorakennukselle mahdollistettiin kellaritiloihin pysäköintitilojen rakentaminen ja suuntaisliittymä Puijonkadulle.



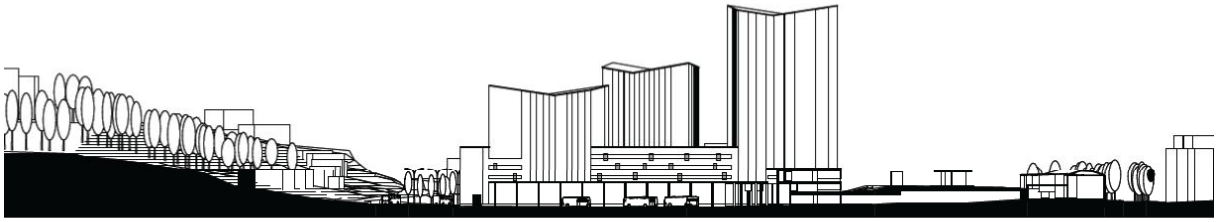
Radan pohjoispuolelle suunnitelmassa esitettiin yhteensä noin 780 autopaikkaa ja eteläpuolelle 130 autopaikkaa. Polkupyöräpaikkoja koko alueelle osoitettiin yhteensä 760.



KUVA 31: HAVAINNEKUVA PUIJON SUUNNASTA

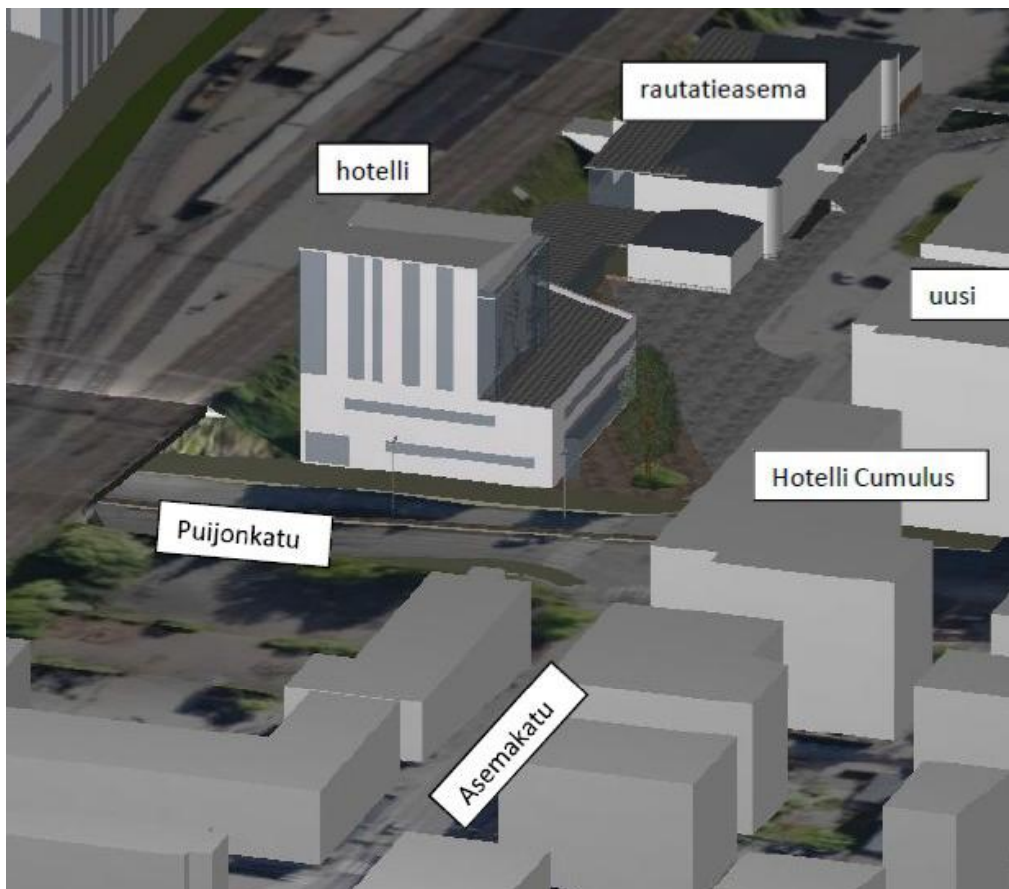


KUVA 32: HAVAINNEKUVA LIIKENNE- JA SAATTOPIHAN VÄLISTÄ.



KUVA 33: POHJOIS-ETELÄSUUNTAINEN LEIKKAUS VUODEN 2013 EHDOTUKSESTA

Vuoden 2013 ehdotuksessa esitettiin kolme tornia, jotka olivat korkeudeltaan 16-, 11- ja 9-kerroksia. Matalampi liike-toimistorakentaminen oli 5-kerroksinen ja pysäköintitalo kuusi kerrosta korkea.



KUVA 34: HAVAINTOKUVA ASEMAKADUN KULMAUKSEN LIIKE-TOIMISTORAKENNUKSESTA

#### 4.5.2 Valitun vaihtoehdon vaikutusten selvittäminen, arviointi ja vertailu

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

Ehdotus on laadittu aikaisemmissa vaiheissa saatu palaute huomioituna. Uutta aiempiin vaiheisiin nähden tässä viimeisimmässä ehdotuksessa on asuminen.

Hankkeesta aiheutuvat keskeiset myönteiset tai kielteiset vaikutukset esitetty arvioiden seuraavin symbolein:

- +++ merkittävä myönteinen vaikutus ja/tai laaja vaikutusalue
- ++ kohtalainen myönteinen vaikutus ja/tai kohtalainen vaikutusalue
- + vähäinen myönteinen vaikutus ja/tai vähäinen vaikutusalue
- 0 vaikutuksia ei ole
- vähäinen kielteinen vaikutus ja/tai vähäinen vaikutusalue
- kohtalainen kielteinen vaikutus ja/tai kohtalainen vaikutusalue
- merkittävä kielteinen vaikutus ja/tai laaja vaikutusalue

Vaikutuksen kohde	+/0/-	Sanallinen selitys
<b>KAUPUNKIRAKENNE</b>		
- liittyminen kaupunkirakenteeseen	++	Liittyy olemassa olevaan / täydentää sitä
- olemassa olevien rakenteiden hyväksikäyttö	++	Liittyy olemassa olevaan / täydentää sitä
- yhdyskuntatekniikka (energia, vesi, jäte)	++	Helposti liitettävissä nykyiseen verkostoon
- virkistysalueet	0	tukeutuu Puijon ja Maljalahden alueeseen
- kaavatalous	+	ratkaisujen tehokkuus
<b>YMPÄRISTÖ</b>		
- rakennettu ympäristö	-	korkean rakentamisen sovittaminen ympäristöön
- häiriötekijät	-	liikennemäärä lisääntyy
- erityispiirteet	+	Huomioi ja hyödyntää olemassa olevia rakenteita, suojelukohteet säilyvät
<b>LIIKENNE</b>		
- liikenneverkko	0	ei muuta järjestelyjä
- ajoneuvoliikenne	++	Puutarhakatu on saneerattu
- jalankulku ja pyöräily	++	selkiytyy ja esteettömyys paranee
- huoltoliikenne	-	tarve kasvaa, suuntaisliittymä
- liikenneturvallisuus	+	luodaan erotettu liikenneverkosto
- pysäköinti	++	Pysäköintipaikat lisääntyvät
<b>SOSIAALISET VAIKUTUKSET</b>		
- elinolot ja viihtyisyys	+	kohtaamispaikka, sosiaalinen ympäristö, esteettömyys liikuttaessa
<b>KUNNALLISTALOUS</b>		
- määrärahat / hankkeen kustannusarvio	0	määrärahat investointiohjelman mukaan
- elinkeinoelämä	+	tukee elinkeinoelämää
<b>YRITYSVAIKUTUKSET</b>	+++	tukee keskustan elinvoimaisuutta ja luo uusia työpaikkoja



## Vaikutukset rakennettuun ympäristöön ja kaupunkikuvaan

Valtatie 5 jakaa Puijon ja linja-autoaseman ympäristön maisemallisesti eri alueiksi. Alueiden välillä säilyy yhteys erityisesti maiseman muodoista johtuen. Keskinäiset rakentamisen vaikutukset näkyvät erityisesti kaukomaisemassa, avoimesta ympäristöstä tarkasteltaessa. Puijon torni on kaupunkikuvallinen dominantti, joka on saanut vahvan hyväksynnän ajan saatossa. Kaikkea keskusta-alueen korkeaa rakentamista suhteutetaan ja arvioidaan Puijon torniin.



KUVA 35: MAISEMAN TOPOGRAFIA

Maisemallisesti linja-autoaseman alue sijoittuu Kuopion Ison Hautausmaan, Pappilanmäen väliseen alavaan laaksoon, joka rajautuu etelässä keskustan ruutukaava-alueeseen ja idässä Asemakadun itäpäähän rakentamiseen ja laajemmin tarkasteltuna Hapelähteenpuistoon ja Maljalahden satama-alueeseen.

Pappilanmäen rinteessä sijaitsee Rikkaiden rinteeksi kutsuttu, pääosin kaksikerroksinen Päivärinteen omakotitaloalue ja sen itäpuolella rinteestä ylväästi ja arvokkaasti kohoavat 1920-luvulla rakennetut kerrostalot, vaaleaksi rapattu Asuntola ja punatiilinen Päivölä. Asuntola ja Päivölä ovat asemakaavassa suojelumerkittyjä ja luokitellaan maakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi. Päivärinne on myös luokiteltu maakunnallisesti merkittäväksi kulttuuriympäristöksi.

Kuopion rautatieympäristö, joka käsittää alueena Asemakadun, Puijonkadun, Puutarhakadun ja Maaherrankadun välisen alueen, on Museoviraston valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö. Alue liittyy eteläosasta Asemakatuun, josta alkaa keskustan ruutukaava-alue. Asemakadun rakentaminen rautatieaseman vastapäätä on

pääosin 6-7-kerroksista, vesikaton leikkauskohdassa korkeimmillaan +118.40. Rautatieaseman vastapäätä on muutama vuosi sitten rakennettu asuinliiketalo, joka poikkeaa voimakkaasti rakennetusta ympäristöstä.

Suunniteltu rakentaminen vaikuttaa kaupunkikuvaan ja luo osaltaan mielikuvaa Kuopion rakennetun ympäristön laadusta. Suunnittelualueella on tällä hetkellä 1-2-kerroksista rakentamista, joten uudisrakentaminen muuttaa lähiympäristöä suhteessa naapurikiinteistöihin. Korkea rakentaminen saattaa vaikuttaa asuntojen lähi- ja kaukomaisemanäköaloihin.

Radan varren muurimainen rakentaminen toimii meluasuojana Päivärinteen asuinalueelle, vaikka rakentaminen saatetaan myös nähdä heikennyksenä avoimien näkymien katketessa laituri-alueelle ja Asemakadulle. Tornirakentamisen välistä avautuu jatkosakin näkymiä, vaikka ei enää aiempaa kokonaisnäkymää. Muutos on suuri ja se vaatii alkuun totuttautumista etenkin niille, jotka ovat kauan asuneet ja nähneet alueen aina väljästi ja matalasti rakennettuna. Rakentumattomaan, keskeneräisen oloiseen, jäsenymättömään ympäristöön on totuttu, joka saatetaan nähdä myös arvona valoisuuden ja keskustanäkymien ansioista.

Uusi asemakaavassa osoitettu rakentaminen tuo palvelut lähelle ja siistii alueen yleisilmeen luoden nykyistä paremman kaupunkikuvan ja mielikuvan Kuopion kehityksestä junalla tai bussilla matkaavalle. Lähipalvelut, hyvät liikenneyhteydet ja siistiytynyt ympäristö nostaa lähellä sijaitsevien olevien rakennusten arvoa ja alueen vetovoimaisuutta asuin- ja työpaikka-alueena.

Asemakaavan ja hankkeen toteuduttua myös alueen toiminnallisuus ja henkilöturvallisuus paranevat, esimerkiksi tulvavesien hallinta, liikenneturvallisuus ja liikkumisen esteettömyys.



KUVA 36: NÄKYMÄ KALLAVEDELTA

Tornien korkeus on sovitettu kaukomaisemaan siten, että rakentamisen korkeus myötäilee taustalla olevan puuston korkeutta. Korkein 16-kerroksinen toimistotorni sijoittuu lähimmäksi rata-alueetta. Korkea rakentaminen synnyttää maisemallisen maamerkin alueelle, mutta jää edelleen maisemassa alisteiseksi Puijon tornille, likimain samaan korkeuteen Tuomiokirkon tornin kanssa.



KUVA 37: LEIKKAUS POHJOS-ETELÄ SUUNNASSA

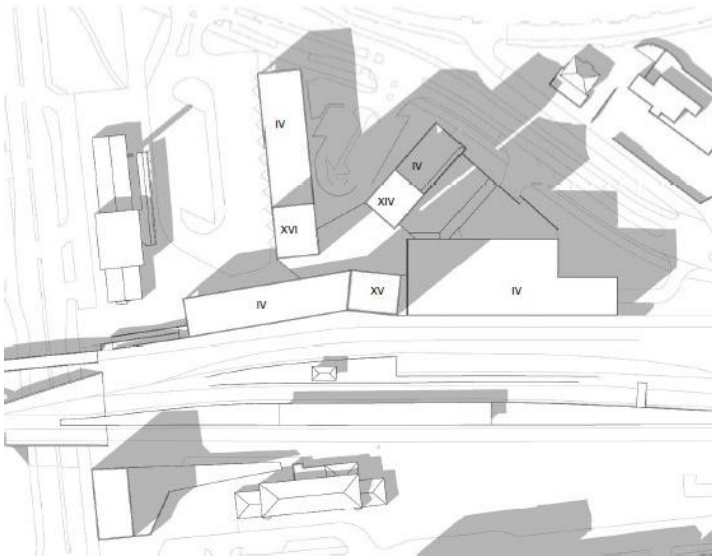
Puijonkadun ja Asemakadun kulmaukseen, rautatieaseman länsipuolelle, on asemakaavassa osoitettu tontti asuin-, liike-, toimisto- ja palveluasumiselle. Tämän rakennuksen korkeus on sovitettu Asemakadun vastakkaisella puolella olevaan rakentamisen korkeuteen.

Rautatieaseman läheiselle rakentamiselle asetetaan korkeat ympäristövaatimukset, joka on asemakaavassa osoitettu sk-merkinnällä (kaupunkikuvallisesti tärkeä alue tai alueen osa). Tämä merkintä asettaa samalla vaatimukset viereisen puiston kunnostukselle ja hoidolle. Puisto toivotaan palautettavan siihen asemaan, mikä sillä on sen varhaisina aikoina viime vuosisadalla ollut. Asemakadun varteen merkitty puurivi on yleiskaavallisessa tarkastelussa asetettu tavoite katkeamattomasta viheryhteydestä.

Alueen rakennusten arkkitehtuuri voi poiketa aiemmasta rakentamisesta jo historiallisten kerrostumien erottumiseksi, mutta sen tulee olla kuitenkin ympäristövastuullista ja yleisilmeeltään läheisiin RKY- alueisiin sovitettua. Uuden rakentamisen tarkemmassa suunnittelussa tulee huomioida myös Asemakadun pohjoispuolen puurakentaminen, Asemakoulu ja Työväenasunto-osakeyhtiö Puijon talot, vaikka ne eivät ole aivan välittömässä yhteydessä, leveän Puijonkadun jakaessa ne eri alueiksi.

Rakentamisen varjovaikutuksia on tutkittu eri vuoden aikoina ja kellonaikoina tarkastellen, ks. viitesuunnitelma, liite 3. Varjotarkastelun perusteella kesäkuun ja syyskuun alussa varjot eivät vielä ulotu Puutarhakadun pohjoispuolen asumiseen saakka. Maa-liskuussa varjot jo yltyvät varjostavan ajanjakso jäädessä kuitenkin suhteellisen lyhytaikaiseksi.

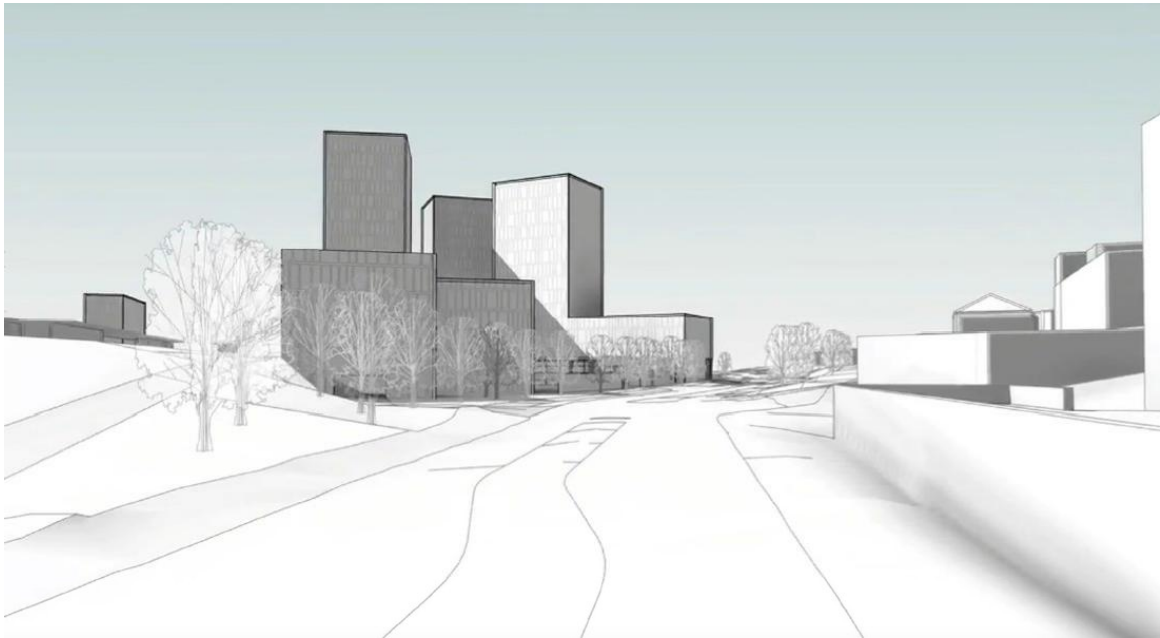




KUVA 38: VARJOSTUS 1.9. KLO 16

Puutarhakadun varressa rakentaminen on pienimittakaavaisempaa, asuin-  
toimistorakentamisen ollessa 4-kerroksista. Pysäköintitalo on kaavassa mahdollistettu  
rakennettavaksi 5-kerroksiseksi, joka on havainnollisesti tämän mahdollisuuden mukai-  
sesti kuvassa 39.

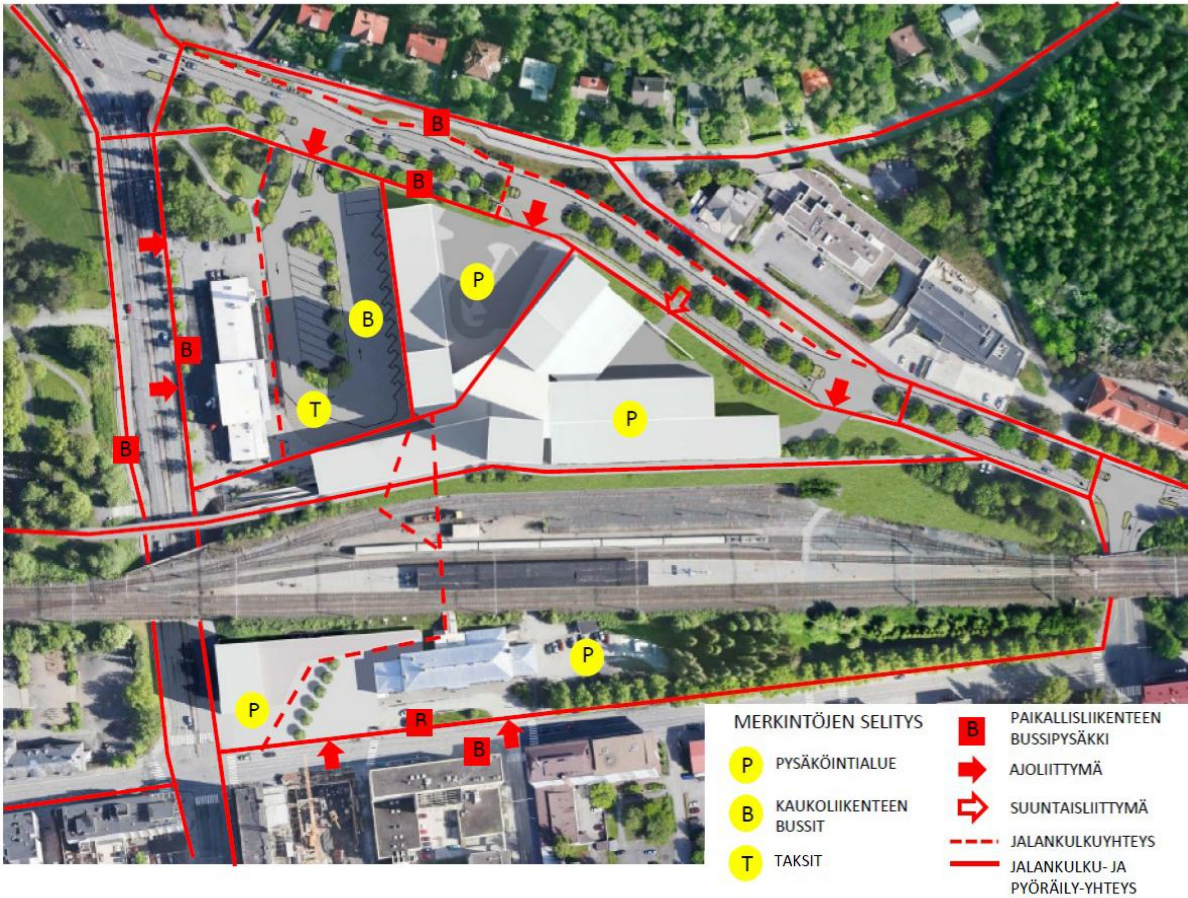
Asemakaavassa edellytetään Puutarhakadun varteen tonteille istutettavaksi puita,  
joiden tarkoituksena on kaupunkikuvan ja viihtyisyyden parantaminen.



KUVA 39: NÄKYMÄ PUUTARHAKADULTA POHJOLANKADUN SUUNNASTA



Vaikutukset liikenteeseen, terveellisyteen ja turvallisuuteen



KUVA 40: LIIKENNEVERKKO

Alue sijoittuu ruutukaavakeskustan reuna-alueelle ja on liikenteellisesti hyvin saavutettavissa eri liikennemuodoilla. Kaava-alueella on korkealle penkereelle sijoittuva Kuopion henkilöratapiha, joka osin muodostaa liikkumiseen estevaikutuksen.

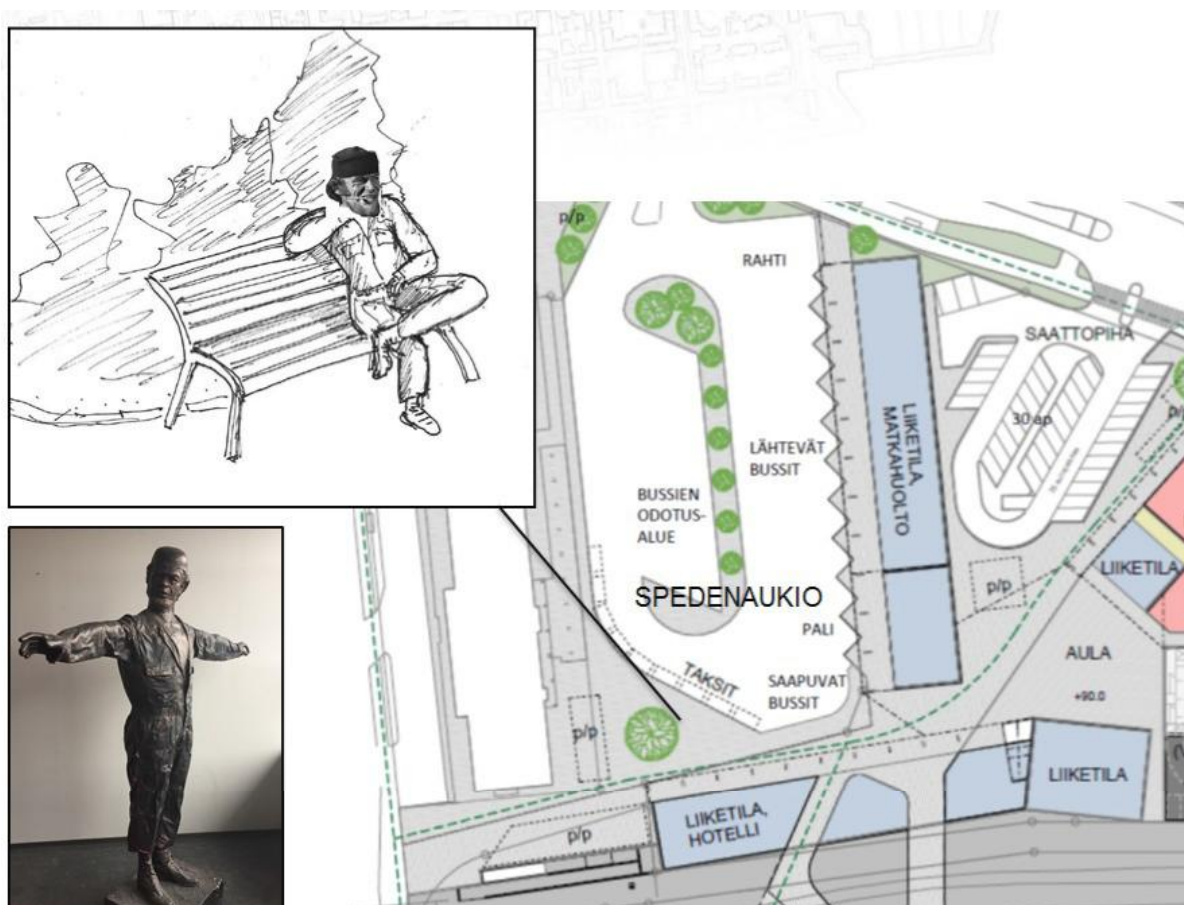
**Jalankulku ja pyöräily**

Alue sijoittuu keskustan jalankulkuvyöhykkeen reuna-alueelle, josta on hyvät jalankulku- ja pyöräily-yhteydet keskustan kaupalliseen ytimeen. Kaava-alueen länsireunalla kulkee etelä-pohjois-suuntainen pyöräilyn pääreitti. Lisäksi kaava-alueen halki, radan pohjoispuolella kulkee itä-länsisuuntainen alueellinen pyöräilyreitti. Viimeksi mainitun kautta mahdollistetaan myös osa radan ja matkakeskusalueelle suunniteltujen toimintojen huoltoliikenteestä. Asemakaavassa osoitetaan lisäksi alueen läpi kulkevat kävely- ja pyöräily-yhteystarpeet. Polkupyöräpysäköinnin osalta asemakaavassa edellytetään maankäytön toimintojen osalta normein ohjattua pysäköintipaikkojen rakentamista sekä erikseen liityntäpysäköintiin tarkoitettujen pysäköintipaikkojen rakentamista. Liityntäpysäköintiin tarkoitettuja polkupyörien pysäköintipaikkoja edellytetään rakennettavan yhteensä 300 kpl, joka on noin kaksinkertainen määrä alueella havaittuihin, pysäköityihin polkupyöriin nähden. Suojaisaa polkupyörien säilyttämistilaa on mahdollista rakentaa pysäköintilaitoksen yhteyteen.

## Esteettömyys

Ympäristöä koskee korkea esteettömyyden vaatimus. Tonttitoimintojen väliset kulkuyhteydet sekä joukkoliikenteen matkustajia palvelevat tilat ja alueet rakennetaan pyörätuolilla liikkuvan, näkövammaisen tai muulla tavoin toimintarajoitteisen käytettäväksi. Asemakaavassa on esteettömyyttä koskeva määräys dfa/.

## Joukkoliikenne



KUVA 41: LIIKENNEPIHA JA SAATTOAUKIO

Liikenneaukiolle on rakennettu odotusalue yhdelletoista bussille, 7 lähtevälle bussille, kolme paikkaa rahtiliikennettä varten, yksi paikka kuorma-autolle ja yksi palveluliikenteelle (pali). Saapuvalla bussilla tulee määrittää sellainen paikka, josta on lyhyt etäisyys vaihtaa toiseen bussiin tai junaan. Kuvassa 41 saapuvan bussin paikka on osoitettu liikenteen solmukohtaan, josta on lyhyt yhteys myös saattopihalle. Nykyinen saapumispaikka linja-autoaseman edessä on johtanut useisiin vaarallisiin tilanteisiin, kun matkustaja on oikaissut liikenneaukion läpi kiiiruhtaessaan jatkoyhteysbussiin. Vuonna 2014 rakennettu liikenneaukio mahdollistaa useita vaihtoehtoja toimintojen sijoittelulle. Tarkempi liikenneaukion suunnittelu tehdään asemakaavatyön jatkona 2017, uudisrakentamisen rakennussuunnittelun edetessä. Liikenneaukio nimetään Spedenaukioksi, johon varataan paikka Pertti "Spede" Pasasen muistomerkille.

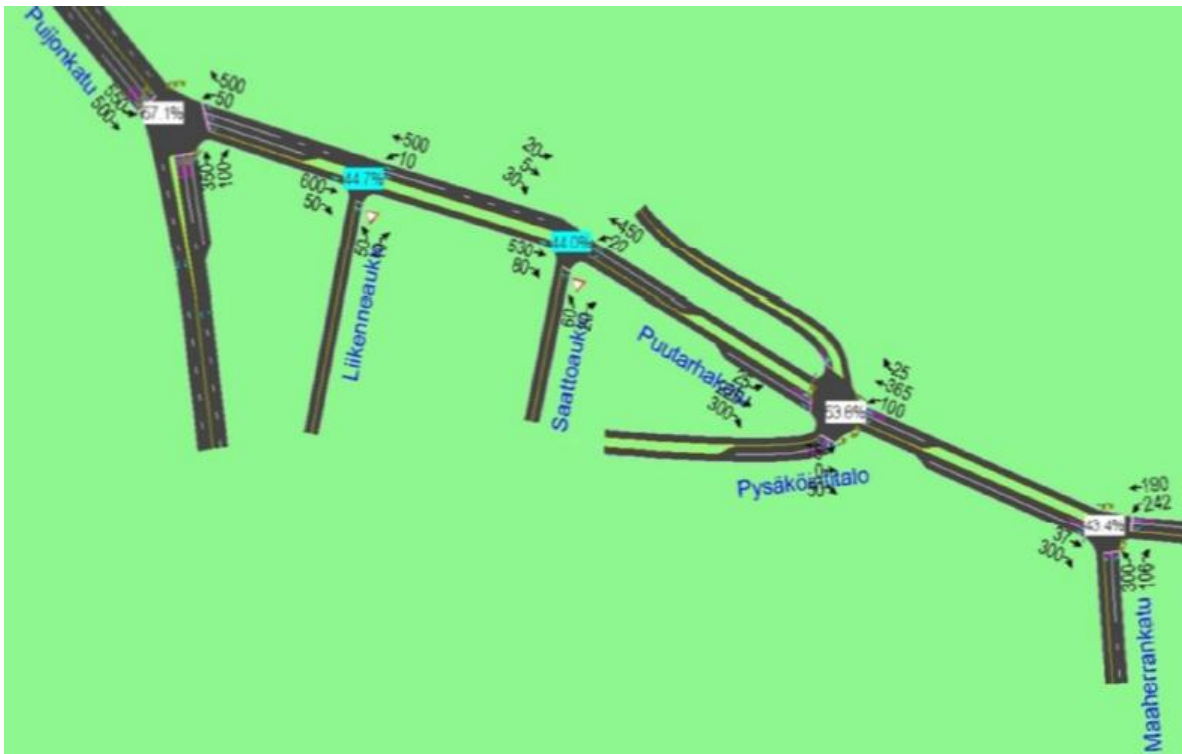
## Taksiliikenne

Taksit sijoittuvat radan pohjoispuolella liikenneaukiolle bussien kanssa ja radan eteläpuolella nykyiselle paikalle Asemakadun varteen. Takseille tärkeää on sijainti, saavutettavuus ja näkyvyys.

## Ajoneuvoliikenne

Alueen rakentaminen lisää ajoliikennettä Puutarhakadulla.

Kaavan mahdollistamien uusien toimintojen aiheuttama vuorokautinen uusi matkatuotos on 2920 ajon/vrk (saapuvaa ja lähtevää, ajoneuvojen lkm/vrk.) Tuotos on laskettu Ympäristöministeriön ohjeen (Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa, Suomen ympäristö 27/2008) mukaisesti ja tuotoslaskennassa on huomioitu eri toiminoista syntyvät matkaketjut.



KUVA 42: AAMUPÄIVÄN HUIPPUTUNTITARKASTELUN LIKENNEMÄÄRÄT JA LIITYMIEN KÄYTTÖASTEET

Pysäköintitaloon johtavan liikennevirran oletetaan tulevan suurimmaksi osaksi Puijonkadulta pohjoisesta. Vaikka Puutarhakadun liikennemäärä itään päin kasvaa nykyisestä merkittävästi, pysyvät kuormitusasteet kauttaaltaan riittävän alhaisina. Liittymien käyttöasteet osoittavat, että varakapasiteettia on runsaasti käytettävissä ja liikenne on aamun huipputuntina sujuvaa.





KUVA 43: ILTAPÄIVÄN HUIPUTUNTITARKASTELUN LIKENNEMÄÄRÄT JA LIITYMIEN KÄYTTÖASTEET

Iltapäivän ruuhkatunteina liittymien käyttöasteet ovat korkeimmillaan, mutta edelleen liikenteen toimivuus säilyy vähintään tyydyttävällä tasolla. Maaherrankadulla, pysäköintitalon ja Puijonkadun risteyksissä on valo-ohjaus. Saattoaukion liittymä toimii valo-ohjaamattomana vielä vuosia, mutta maankäytön aiheuttama lisäliikenne aiheuttaa ongelmia pidemmällä tähtäimellä, minkä vuoksi tulee varautua rakentamaan liikennevalot kyseiseen liittymään. Liikenneaukion risteystä käyttävät linja-autot ja taksit. Koska linja-autoliikenteen määrä ei ole kovin suuri, se voi toimia pitkään ilman valo-ohjausta. Ruuhka-aikaan risteuksen syntyvät jonot saattavat hieman hidastaa taksiliikennettä, mutta muina aikoina ei ongelmia synny.

Liikenteen toimivuustarkastelu on liitteenä, liite 7.



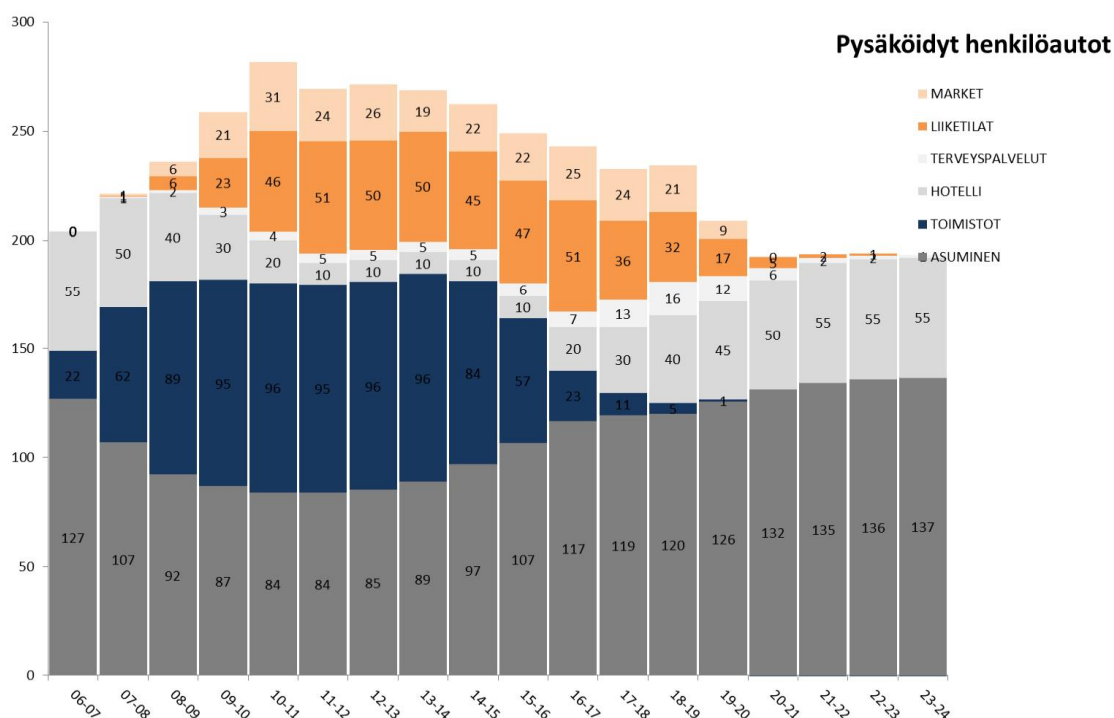
## Autopaikat

Autopaikkanormi on 1 ap/60 m<sup>2</sup> toimisto-liikerakentamisen, 1 ap/200 m<sup>2</sup> palveluasumisen ja 2 ap/ 3 asuntoa asuinrakentamisen osalta.

Pysäköintitalo on osoitettu rakennettavaksi LPA-14 tontille.

Tontille 3-42-8 on kaavaan osoitettu autopaikkojen korttelialue (LPA-14), johon on mahdollista rakentaa 4-5-kerroksinen pysäköintilaitos. Viides pysäköintikerros on varaus, joka mahdollistaisi merkittyjen autopaikkojen rakentamisen, yleisen pysäköintipaikkojen määrän kasvattamisen ja hieman lähialueen asukkaiden autopaikkoja. Varaus parantaa myös polkupyöräpaikkojen sijoittamisen pysäköintilaitokseen.

Marketin asiointikäyntiä varten on suunniteltu 30 - 40 autopaikkaa pysäköintilaitokseen ja liityntäpysäköintiä varten noin 100 autopaikkaa. Osa yleisistä pysäköintipaikoista luetaan kuuluvan kaupungin pysäköintilaitosverkkoon. Liityntäpysäköintipaikkoja on mahdollista sijoittaa kaavan mukaan myös rautatieaseman itäpuoliselle pysäköintialueelle.



KUVA 44: AUTOPAIKKOJEN KÄYTTÖ TARKOITUKSEN MUKAAN VUOROKAUDEN AIKANA

Koska alueelle on suunniteltu erilaisia maankäyttötoimintoja, joiden pysäköintitarve vaihtelee vuorokauden eri aikoina, voidaan normin mukaisesta autopaikkamäärästä vähentää 30 % niiden autopaikkojen osalta, jotka sijoitetaan nimeämättöminä pysäköintilaitokseen.



KUVA 45: PYSÄKÖINTILAITOKSEN ENSIMMÄINEN KERROS JA HUOLTOPIHA

Lisäksi alueelle rakennetaan saatto- ja asiointiliikennettä varten lyhytaikaiseen pysäköintiin tarkoitettuja pysäköintipaikkoja 30 - 40 kpl (LPA-15 -alue). Saman saattopihan kautta toimii myös matkahuollon pakettien noutaminen. Saattoaukio on tarkoitettu ensisijaisesti saattoliikenteen tarpeisiin, ei marketin pysäköintialueeksi.

Radan eteläpuolelle, rautatieaseman viereiselle tontille on mahdollista rakentaa tontin tarvitsemat autopaikat kellaritilaan. Rautatieaseman edessä säilytetään muutama inva-paikka.

### Huoltopihan liittymä

Huoltoliittymä voi vaikuttaa jonkin verran Puutarhakadun sujuvuuteen, mutta vaikutus jää kohtalaisen vähäiseksi. Liittymä rakennetaan suuntaisliittymänä Puutarhakadun keskisaarekkeen vuoksi. Suuntaisliittymä aiheuttaa huoltoliikenteessä kiertoa. Huoltoliittymä heikentää hieman jalankulun ja pyöräilyn liikenneturvallisuutta.

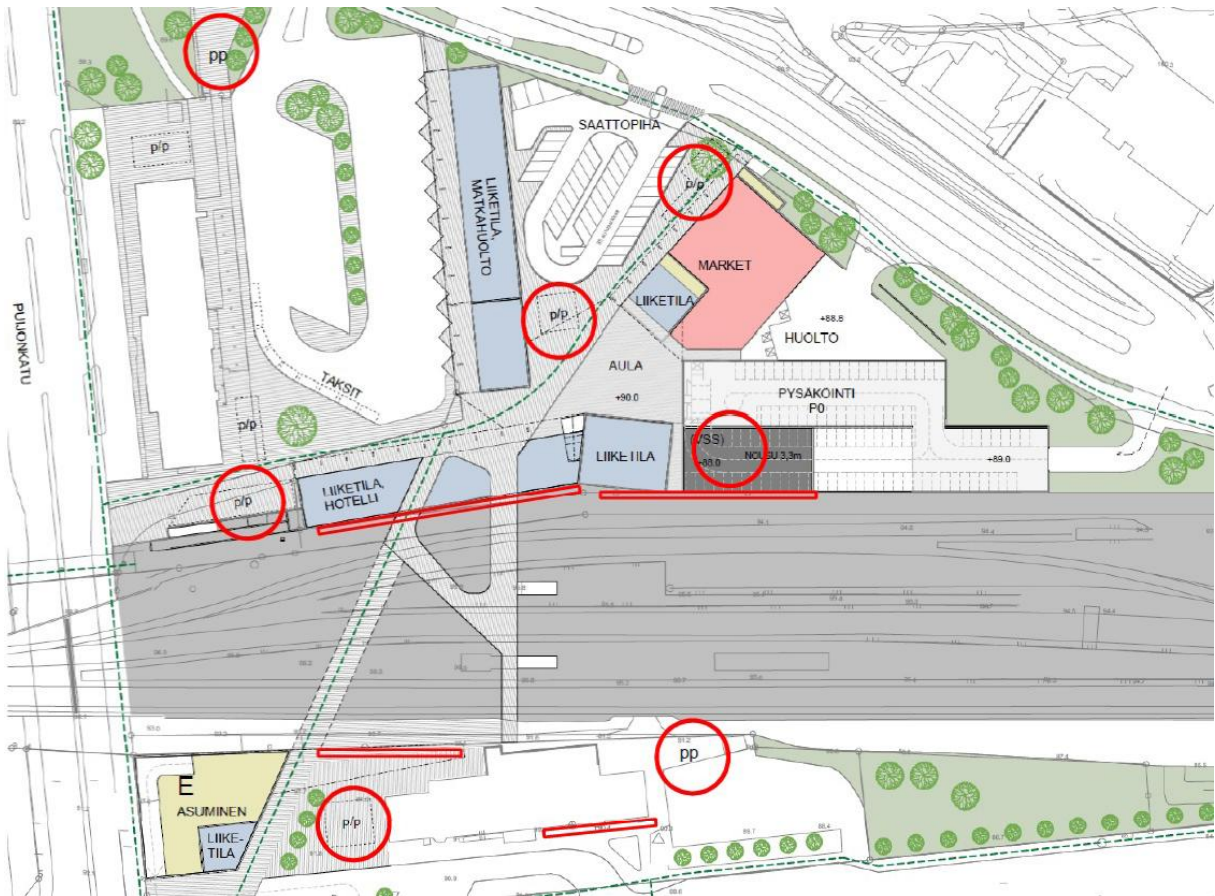
### Polkupyöräpaikat

Liityntäpysäköintiä varten tarvitaan alueelle 300 polkupyöräpaikkaa. Asemakaavassa on liityntäpysäköintipaikat merkitty radan molemmiin puolin. Radan eteläpuolelle on osoitettu kaksi liit-pp/75 merkinnällä ja radan pohjoispuolelle vastaavalla tavalla.

Alueelle tulee toteuttaa yksi polkupyöräpaikka 60 toimisto-liikekerrosneliömetriä ja kaksi polkupyöräpaikkaa asuntoa kohti rakennusjärjestyksessä osoitetulla tavalla.

Polkupyöräpaikat sijoitetaan tarkoituksen mukaisella tavalla alueelle. Polkupyörät sijoitetaan pääsääntöisesti katoksiin.

Laskennallisen rakennusoikeuden perusteella liityntäpolkupyörät mukaan lukien alueelle tulee noin 1 000 polkupyöräpaikkaa.



KUVA 46: POLKUPYÖRIEN SIJAINNITPAIKKOJA

Pysäköintitalon pohjakerrokseen on mahdollista rakentaa ajorampin alle valvottu polkupyörien liityntäpysäköintitila.



KUVAT 47-48: KUVIA POLKUPYÖRIEN VALVOTUSTA PYSÄKÖINTILAITOKSESTA

### Vaikutukset hulevesiin

Luonnontilaista vettä läpäisevää pintaa on kaavamuutosalueella Puutarhakadun ja Puijonkadun kulmauksessa olevalla istutettavalla ja maisemoitavalla alueen osalla, joka on tarkoitettu ympäristöstä kertyvien hulevesien viivyttämiseen ja käsittelyyn sekä hautausmaan kulmauksessa olevalla suojaviheralueella, jossa sijaitsevat hulevesien viivytyksaltaat. Radan eteläpuolella on Aseman puisto, joka on tarkoitus säilyttää ja kunnostaa rakennetuksi puistoalueeksi.

Vettä läpäisemättömien pintojen määrän kasvaessa hulevesien virtaus kasvaa nykyiseen tilanteeseen nähden. Suurin muutos nykyiseen nähden tapahtuu ratapenkan alueelle, jossa oleva puusto korvataan rakentamisella (pysäköintitalo ja toimisto-liiketila). Kaikki rakennetut korttelialueet ovat jatkossa joko vettä läpäisemättömiä asfalttia, kiveystä tai kattopintaa.

Puutarhakadun ja linja-autokentän saneerauksessa on jo huomioitu asemanalueen tuleva rakentaminen, syntyvien, lisääntyvien hulevesien vastaanottaminen ja viivyttäminen sekä puhdistus ennen Maljalahteen johtamista uusitun tulvavesiputken kautta.

Bussikentän vettä läpäisemättömiltä pinnoilta kertyvät hulevesien epäpuhtaudet pudistetaan paikalla ennen niiden imeytystä hulevesiputkeen ja vesistöön laskemista. Hulevesien hallinnasta on laadittu selvitys.

Kaikkia rakentamattomia korttelialueita koskee hule-15 ohje, jonka mukaan tontilla tulee varautua imeyttämään ja viivyttämään hulevesiä. Rakennuslupa-asiakirjoihin tulee sisältyä hallintasuunnitelma, vaikka Puutarhakadun saneerauksen jälkeen hulevesien vastaanottokapasiteetti on hyvä. Ongelmia saattaa kuitenkin ilmetä Maljapuron alajuoksulla, jolloin viivyttäminen tonteilla on tarpeen.

Määräyksellä tavoitellaan leikki- ja oleskelualueiden hyödyntämistä viherrakentamiseen, jolla pystytään luomaan viihtyisää, terveellistä ja ekotehokasta kaupunkiympäristöä, samalla kun varaudutaan ilmastonlämpenemisen vähitellen yleistyviin sääilmiöihin ja rankkasateisiin.

### Vaikutukset työllisyyteen ja talouteen

Täydennysasuinrakentamisella on vaikutusta keskustan elinvoimaisuuteen, palvelujen säilymiseen ja kehittymiseen. Hankkeella on rakentamisaikana positiiviset vaikutukset työllisyyteen, talouteen ja kaupungin verotuloihin. Kaupunki saa alueen rakentamisen jälkeen vuokratuloa tonteista sekä kiinteistövero.

Erilaiset tilojen käyttäjät maksavat vuokraa tiloista tai ostavat tiloja hallintaansa. Kiinteistöpalveluyritykset huolehtivat kohteen huollosta, ylläpidosta ja korjauksista. Lisäksi kaupunki huolehtii ympäröivien katujen, linja-autokentän ja hulevesien käsittelyalaiden ym. yleisten alueiden huollosta ja kunnossapidosta.

Yhdyskuntarakentamisen kustannuksia on arvioitu kohdassa 5.8. kaavatalous.



## Sosiaaliset vaikutukset

Uudisrakentaminen parantaa sosiaalista ympäristöä ja kanssakäymistä. Rakennettavat työpaikat ja palvelut luovat suotuisan ympäristön ihmisten väliselle vuorovaikutukselle. Alueen valvonta ja valaistu ympäristö luo nykyistä turvallisemman ympäristön liikkua. Alueelle on kaavailtu rakennettavan kahvila- ja ravintolapalvelujen lisäksi mm. ja hoiva palveluja, kauppa, R-kioski, kukkakauppa ja matkahuollon palvelut. Asuntojen pihalueet on suunniteltu rakennettavan pihakansille, talojen katoille. Pihoista toivotaan rakentuvan viihtyisiä kattopuutarhoja, jotka edistävät asukkaiden keskinäistä sosiaalista kanssakäymistä ja tarjoaa lapsille leikkipaikkoja.



KUVAT 49-50: KUVIA KATTOPUUTARHOISTA

Sosiaalista kanssakäymistä parantaa osaltaan myös esteetön ympäristö liikkua, jossa ovat hissit, luiskat ja hyvä opastusjärjestelmä. Liikenteellisesti alue on toteutettavissa kaikilla liikkumismuodoilla.

Kaavaratkaisun vaihtoehdot eivät heikennä mahdollisuuksia käyttää virkistysalueita tai yhteyksiä virkistysalueille, koska alue ei liity virkistysalueisiin. Kaavan vaikutus alueen viihtyvyyteen (melu, saasteet, ympäristövaikutukset) ei heikkene nykytilanteeseen nähden.

Uudisrakentaminen muuttaa lähiympäristöä suhteessa naapurikiinteistöihin. Korkea rakentaminen saattaa vaikuttaa valittavasta toteutusvaihtoehdosta riippuen olevien asuntojen lähi- ja kaukomaisemanäkälöihin.

## Yritysvaikutukset

Kuopion kaupunginhallitus päätti 7.3.2011 ottaa käyttöön yritysvaikutusten arvioinnin päätöksenteossa. Yritysvaikutusten arviointi tulisi tehdä ainakin silloin, kun tunnistetaan, että päätös saattaa vaikuttaa esim. yrityksen tai yritysten kustannuksiin, investointeihin, liikennejärjestelyihin, saavutettavuuteen tai muuhun päivittäiseen toimintaan.

		++	+	+ -	-	- -	Merkkien selitykset
1.	Edistääkö seudun kilpailukykyä?	x					++
2.	Lisääkö seudun yritystoiminnan monipuolistumista ja markkinarakennetta?		x				Merkittävä ja pitkäaikainen myönteinen vaikutus
3.	Vaikuttaako positiivisesti työpaikkojen muodostumiseen?	x					+
4.	Mahdollistaako yritysten pitkäjänteisen kehittämisen?		x				Lyhytaikainen, myönteinen vaikutus
5.	Vaikuttaako yritysten työvoiman saantiin?	x					+ -
6.	Vaikuttaako yritysten tavara- ja työpaikkaliikenteeseen?	x					Ei vaikutusta
7.	Onko vaikutusta yritysten asiakasvirtaan?	x					-
8.	Onko hankintaa mahdollisuus jakaa pieniin osiin?		x				Lyhytaikainen, kielteinen vaikutus
9.	Onko yrityksiä, joiden liiketoimintaan vaikuttaa		x				- - Merkittävä ja pitkäaikainen kielteinen vaikutus

Alueelle sijoittuu noin 18 000 kerrosneliometriä uutta toimitilaa (käyttötarkoitus muu kuin asuminen ja palveluasuminen). Viitesuunnitelmassa on osoitettu noin 1 000 m<sup>2</sup> laajuinen kauppa, 7 000 m<sup>2</sup> toimistotilaa, 4 000 m<sup>2</sup> hotelli ja lisäksi liike- ja hoivapalveluja. Alueella on myös laajat välilliset työllisyysvaikutukset, mm. kuljetus- ja palvelualalle. Toimistotilararve henkilö kohti on pienentynyt voimakkaasti viime vuosien aikana siirryttäessä avokonttoreihin ja siirrettäviin työpisteisiin. Kokonaistyöpaikkamäärä on alustavan esitetyn tilajakauman perusteella noin 500. Työpaikkojen jakauma eri toimialoille on laaja. Asemakaava ei sido toimitilojen ja asuntojen välistä tilajakaumaa. Ohjaavuus tapahtuu lähinnä auto- ja polkupyöränormien välityksellä.

Sijainnillisesti paikka on hyvin saavutettavissa eri liikennemuodoilla, mikä edesauttaa yritysten työvoiman saantia. Hyvät joukkoliikenneyhteydet vähentävät oman auton tarvetta työmatkaliikenteessä. Alueelle hakeutuvat ennen kaikkea sellaiset yritykset, joiden toiminnassa hyvät joukkoliikenteen yhteydet ja saavutettavuus ovat tärkeitä. Tällaiset yritykset toimivat usein jo valmiiksi kansainvälisillä markkinoilla. Hyvät liikenneyhteydet ja saavutettavuus tukevat yritysten kansainvälistymispyrkimyksiä.

Kuopion kaupunki luopui 2006 nykyisestä linja-autoasemasta ja vuokrasi ostajalta Kiinteistö Oy Linjurilta linja-autoaseman odotustilat tarkoituksenaan pitää ne siihen saakka kunnes uudet nykyaikaiset toimitilat tulevasta, rakennettavasta matkakeskuksesta ovat valmistuneet. Siirtyminen uusiin tiloihin on viivästynyt arvioidusta ja kaupunki on jatkanut vuokrasopimusta. Nykyisen voimassa olevan asemakaavan mukaan linja-autoasema kuuluu linja-autoaseman korttelialueeseen ja sillä säilyy tärkeä rooli asemanseudun palvelujen tarjoajana. Linja-autoaseman säilyminen turvataan asemakaavassa käyttötarkoituksen muutoksella liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi vastaamaan sen nykyistä käyttöä ja lisäksi sr-15 merkinnällä. Sr-merkintä on jo nykyi-

sessä asemakaavassa. Uudessa rakennetussa toimintaympäristössä Kiinteistö Oy Linjurin liiketoimintaedellytysten nähdään paranevan, vaikka kaupungin vuokrasopimuksen päättymisen nähdään uhkana liiketoiminnalle. Aseman alueen kehittämiseen liittyvät tavoitteet on määritetty valtakunnallisissa alueidenkäytöntavoitteissa ja maakuntakaavassa, jotka yleiskaavaa ja asemakaavaa laadittaessa tulee ottaa huomioon, ks. luku 3.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset.

VR-yhtymä Oy selvittää mahdollisuuksiaan luopua rautatieaseman omistuksesta sekä rautatieaseman roolia ja käyttöä tulevassa uudessa kokonaisuudessa. Rautatieaseman säilyminen ja toiminnan jatkuminen turvataan muuttamalla käyttötarkoitus liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi. Toimintaympäristön kehittyessä myös rautatieaseman liiketoimintaedellytysten nähdään paranevan, kun asiakasvirrat alueella kasvavat ja alueelle rakennetaan myös asumista. Rautatieasema on kaavamerkinnällä ositettu suojeltavaksi. Rautatieaseman lisäksi valtakunnallisesti arvokkaisiin kulttuuriympäristöihin luetaan kuuluvan myös laiturikatokset sekä henkilö- ja tavaratunneli. Kaavassa alue on osoitettu rky aluemerkinällä.

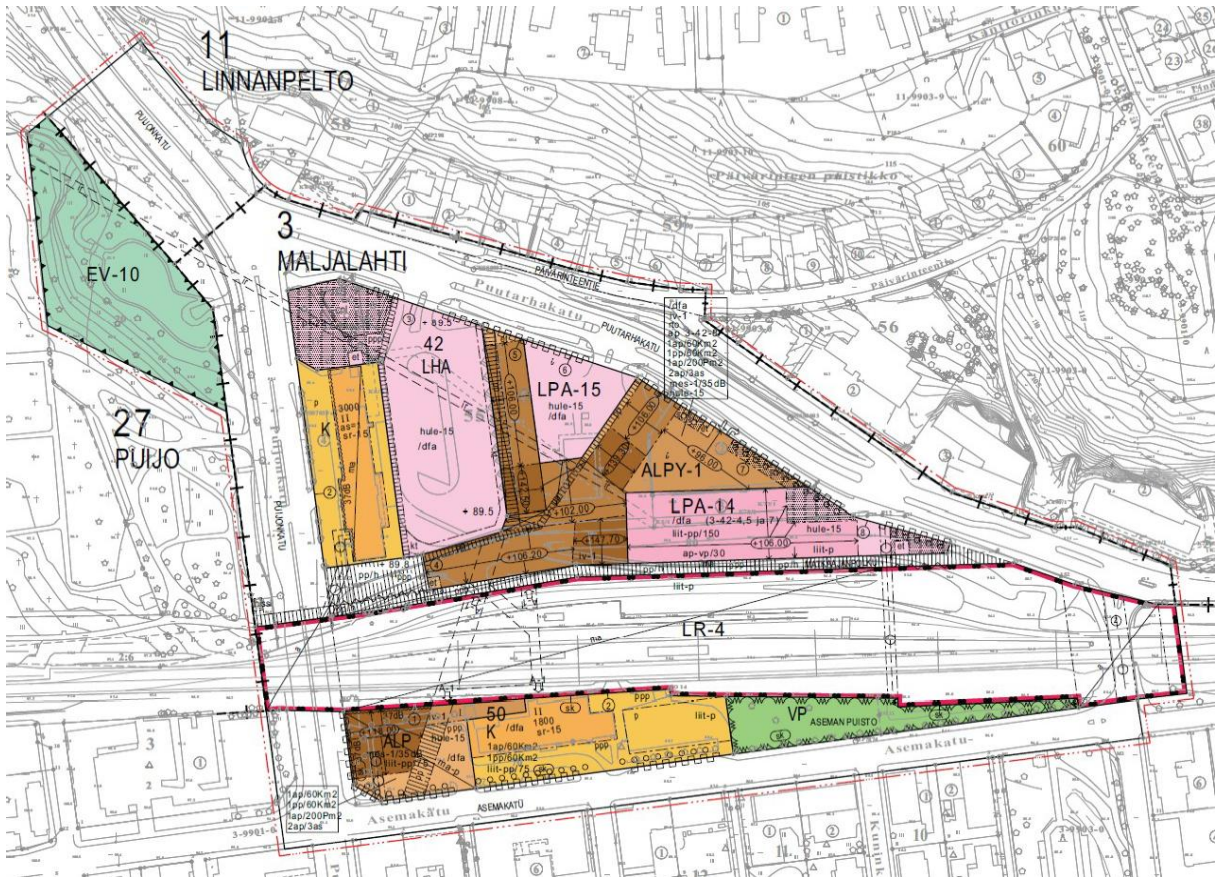
#### 4.5.3 Asemakaavan muutosratkaisun valinta ja perusteet

Asemakaavan vaihtoehtotarkastelu on sisällynyt asemakaavan valmisteluvaiheeseen. Asemakaavaehdotus on laadittu kiinteässä yhteistyössä alueen tulevan rakentajan kanssa yhteistoimintasopimuksen tavoitteiden mukaisesti. Asemakaavan ehdotusvaiheessa ei ole laadittu vaihtoehtoisia ratkaisuja. Ehdotusta laadittaessa on huomioitu aiempi saatu palaute

## 5 ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN KUVAUS

### 5.1 Kaavamuutoksen rakenne

Asemakaavan muutoksella alue kaavoitetaan asuin-, liike-, toimisto- ja palvelu- ja yleistenrakennusten korttelialueeksi (ALPY-1), toimisto- ja liikerakennusten korttelialueeksi (K), henkilöliikenneterminaalin korttelialueeksi (LHA), rautatiealueeksi (LR-4). Rakennuksien tarvitsemat leikki- ja oleskelualueet toteutetaan pihakansille. Autopaikat sijoitetaan tontille tai pysäköintitaloon (LPA-14). Suunnittelualueetta ympäröivä kunnallistekninen verkosto on valmiiksi rakennettu ja säilyy pääosin ennallaan.



KUVAT 51: ASEMAKAAVAEHDOTUS (2016)

#### 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 massoittelemalla (rakennusalat ja rakennusten korkeudet) avulla. Rakennuksen korkeus on määritetty rakennuksen julkisivupinnan ja



vesikaton leikkauskohdan ylimmän korkeusaseman avulla. Maanalaisille tiloille ei kaavassa myöskään osoiteta rakennusoikeutta.

Tässä asemakaavassa rakennusoikeuden määrä on määritetty laskennallisesti rakennusten kerrosten lukumäärien, kerroskorkeuksien ja rakennusten runkosyvyyksien perusteella. Lähtökohtaisesti tieto perustuu konsultin laatimaan viitesuunnitelmaan ja antamiin tietoihin.

Suojelumerkittyjen, rautatieaseman ja entisen linja-autoaseman rakennusoikeudet ovat samat kuin voimassa olevassa asemakaavassa. Näiden tonttien osalta rakennusoikeus on merkitty lukuina.

Radan pohjoispuolella asuinrakentamisen osuus ei saa ylittää kolmasosaa (33 %) alueen kokonaisrakentamisen määrästä. Tämä on osoitettu kaavamerkinnällä.

Laskennallinen rakennusoikeus viitesuunnitelman (rto) perusteella:

	tontti	Käyttötarkoitus	ro (kem <sup>2</sup> )
Linja-autoasema	42-2	K	3 000 (1 519)
bussikenttä	42-3	LHA	0
tontti A	42-4	ALPY-1	10 475
tontti B	42-5	ALPY-1	12 018
liikennepiha	42-6	LPA	0
tontti C	42-7	ALPY-1	6 375
pysäköintitalo	42-8		11 344
tontti E	50-1	ALP	4 495
Rautatieasema	50-2	K	1 800 (1 729)
<b>Yhteensä</b>			<b>49 507 (3 248)</b>

Edellä on sulkuihin merkitty käytetyn rakennusoikeuden määrä.

Alueelle on osoitettu (aluerajaus ma) lisäksi maanalaista rakennusoikeutta rautatiealueelle, radan alapuolelle, yhteyskäytävien, liiketilojen ja raideliikennettä palvelevien tilojen rakentamiseksi. Maanalaista pysäköintitilaa on merkitty myös rautatieaseman viereiselle tontille 50-1 (tontti E).

Alueelle syntyy uutta rakennusoikeutta ilman pysäköintitaloa ja maanalaisia tiloja yhteensä 33 360 k-m<sup>2</sup>.

Radan pohjoispuolelle on esitetty 16, 15 ja 14-kerrosta korkeat tornit ja 4-kerroksinen ”jalkaosa” sekä 4-5-kerroksinen pysäköintitalo. Radan eteläpuolelle on esitetty 7-8-kerroksinen rakennus, johon tulee rakentaa liiketiloja vähintään 200 m<sup>2</sup>.

### 5.1.2 Palvelut

Alue tukeutuu alueen ja keskustan palveluihin. Alueelle on alustavasti suunniteltu mm. kauppaa, hotellia, R-kioskia, hoivapalveluja, lääkäriasemaa ja autovuokrausta. Osa palveluista sijaitsee jo alueella. Asemakaava ei ohjaa niiden tarkempaa sijoittumista.

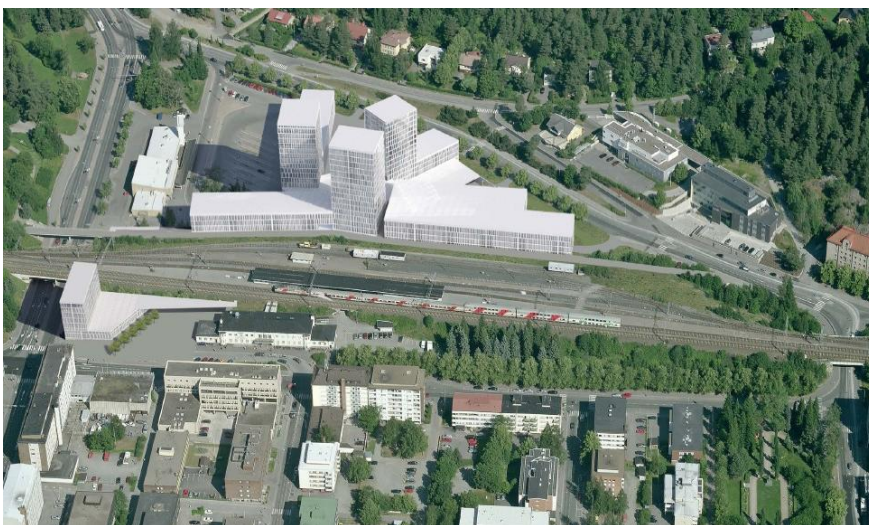
Alueelle ei osoiteta enää polttoaineenjakelepaikkaa. Sähköautojen lataaminen on mahdollista sijoittaa esim. kaupan pysäköintipaikkojen yhteyteen, pysäköintitalon pohjakerrokseen.

## 5.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen

Alueen rakennukset tullaan toteuttamaan mahdollisimman korkeatasoisina paitsi ympäristön ja kaupunkikuvan niin myös koko alueen ja sen toimitilojen vetovoimaisuuden takia. Alueen julkisten tilojen ja ympäristön rakentamisessa noudatetaan samaa laatutasoa. Valmistelu- ja ehdotusvaiheissa laadittu havaintoaineisto on tavoitteellinen. Se kuvaa rakennusten sijoittumista, rakentamisen korkeutta ja toimintoja maanpäällisessä kerroksessa sekä liikennettä ja pysäköintipaikkojen sijoittamista. Rakentamistapaohjeen viitesuunnitelmassa (rto) on määritetty hyväksyttävä laatutaso. Hyväksytystä laatutasosta on lupa poiketa ylöspäin, mutta ei sitä heikentää.



KUVAT 52: ASEMAPIIRUSTUS



KUVAT 53: ILMAVALOKUVASOVITE ETELÄSTÄ



KUVA 54: HAVAINNEKUVA SAATTOAUKIOLTA

### 5.3 Aluevaraukset

#### 5.3.1 Korttelialueet

**K** Liike- ja toimistorakennusten korttelialue.  
*Majoituspalvelujen sijoittaminen on mahdollista.*

**ALP** Asuin-, liike-, toimisto-, palveluasumisrakennusten korttelialue.

**ALPY-1** Asuin-, liike-, toimisto-, palveluasumis- ja yleisten rakennusten korttelialue. Korttelialueelle saa rakentaa myös henkilö- ja tavaraliikenneterminaalin. Suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota rakennuksen mittasuhteiden ja muun rakennustavan sopeuttamiseen ympäristöönsä. Asuntoja ei saa sijoittaa ensimmäiseen maanpäälliseen kerrokseen. Asuntoihin johdettava porrashuoneista on oltava välitön yhteys leikkiin ja oleskeluun varatulle tontin osalle. Tonttia varten varattavan leikkiin ja oleskeluun tarkoitettua aluetta ei tarvitse sijaita kyseisellä tontilla, eikä sen tarvitse vastata rakennusjärjestyksen vähimmäispinta-alaa koskevia vaatimuksia. Leikki- ja oleskelualueeksi voidaan katsoa myös pihakannet. Pihakansien suojaksi on rakennettava vähintään 1,2 m korkeat rakenteet, joilla saavutetaan leikki- ja oleskelualueella vaadittavat melutaso-ohjearvot.

**LPA-14** Autopaikkojen korttelialue. Kortteliin tulee sijoittaa vähintään 100 autopaikkaa yleistä pysäköintiä, joista 3% tulee olla inva-paikkoja. Osa yleisistä pysäköintipaikoista luetaan kuuluvan kaupungin pysäköintilaitosverkkoon

**LPA** Autopaikkojen korttelialue.

**LHA** Henkilöliikenneterminaalin korttelialue.

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

Ehdotuksen pohjaksi valittiin kaupunkirakennelautakunnan päätöksen mukaisesti kolmen tornin ratkaisu, jossa korkein torni on 16-kerroksinen ja kaksi muuta 15- ja 14-kerroksisia. Alueelle sijoittuva korkea rakentamisen sijoittaminen perustuu korkean rakentamisen selvitykseen, joka on hyväksytty kaupunginhallituksessa 23.2.2009 § 91. Toiminnallisesti alue on tulkittu sen perusteella korkealle rakentamiselle sopivaksi.

Autopaikkojen korttelialueelle (LPA) saa sijoittaa korttelin 42 tonttien 4,5 ja 7 autopaiikat.

Uudisrakentamista koskeviin kortteleihin on merkitty julkisivupinnan ja vesikaton leikkauskohdan ylimmät korkeusasemat. Alueeseen on liitetty rakentamistapaohjemerkinä (rto), jolla viitataan viitesuunnitelman (liitteet 3.1–3.16) mukaiseen toteutukseen rakennusten ja pysäköintipaikkojen sijoittamisen osalta. Havaintokuvista on nähtävissä se periaate, miten tornitalot ja sen 4-kerroksinen toimistotalustamassa sekä 5-kerroksinen pysäköintitalo tulee sijoittaa; tarkempi julkisivusuunnittelu tulee tehdä rakennuslupavaiheessa, mutta sen tulee noudattaa esitettyä laatutasoa.

Leikki- ja oleskelualueet sijoitetaan pihakansille, tasoon +102.0 ja +106.0, jossa saavutetaan leikki- ja oleskelualueella vaadittavat melutaso-ohjearvot. Muita oleskelualueita on mahdollista lisäksi rakentaa muille kattoalueille, joissa toteutuu paremmin pihajalustien valoisuus, mutta ei vaadittavat melutaso-ohjearvot.

5.3.2 Muut alueet

**EV-10** Suojaviheralue, jota voidaan käyttää hule- ja tulvavesien hallintaan.

et Alueen osa, jolle saa sijoittaa yhdyskuntateknisiä laitteita ja rakenteita.

pl-22 istutettava ja maisemoitava alueen osa, joka on tarkoitettu ympäristöstä kertyvien hulevesien viivyttämiseen ja käsittelyyn.

rky Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö.

## 5.4 Kaavamuutoksen vaikutukset

### 5.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Kaavan vaikutuksia rakennettuun ympäristöön on selvitetty ja ”4.5.2 Valitun vaihtoehdon vaikutusten selvittäminen, arviointi ja vertailu”, kohdassa Vaikutukset rakennettuun ympäristöön ja kaupunkikuvaan ja osaltaan kohdassa ”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.

Rakentaminen saattaa vaikuttaa naapurirakennusten asunnoista aukeaviin näkymiin. Muutokset eivät ole kuitenkaan niin merkittäviä, että ne aiheuttaisivat MRL:n 54 §:n tarkoittamaa naapureiden tai muiden kaupunkilaisten elinympäristön laadun sellaista merkityksellistä heikkenemistä, joka ei ole perusteltua kaavan tarkoitus huomioon ottaen.

#### 5.4.2 Vaikutukset ilmastoon, luontoon ja luonnonympäristöön

Kaava on ilmastopoliittisen ohjelman mukainen, koska se tiivistää ja eheyttää kaupunkirakennetta. Tavoitteena on myös vähentää yksityisautoilun tarvetta ja vähentää liikenteen päästöjä hyvillä joukkoliikenneyhteyksillä ja liikenneyhteyksien jouhevalla ketjuttamisella. Saavutettavuuden paraneminen vähentää osaltaan liikennepäästöjä.

Alueen suunnittelussa pyritään hulevesien viivyttämiseen ja kaupungin vesijohtoverkkoon johdettavien hulevesien määrän vähentämiseen.

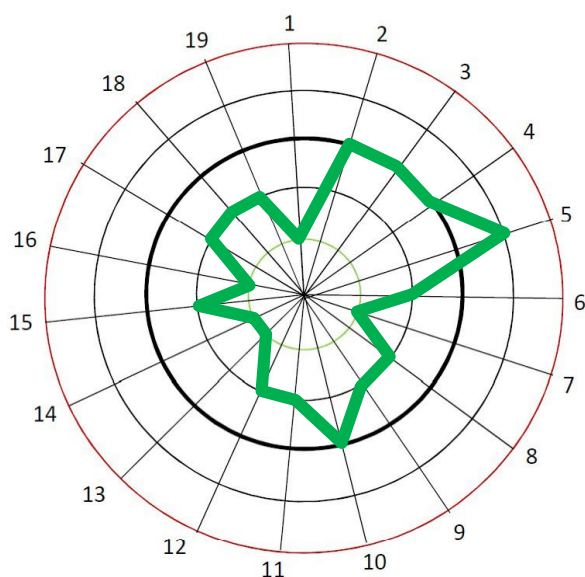
Alueen tehokas käyttö toimitilarakentamiseen sekä liikennejärjestelyjen muutokset tukevat tarkistettujen valtakunnallisten tavoitteiden eheytyvän yhdyskuntarakenteen ja elinympäristön laadun vaatimuksia. Kaavanmuutos on Kuopion ilmastopoliittisen ohjelman 2009–2020 mukainen, koska se tiivistää entisestään kaupunkirakennetta, tukeutuu oleviin liikenneyhteyksiin, mahdollistaa osaltaan liikenneverkkojen kehittämisen niin kevyen liikenteen kuin ajoneuvoliikenteenkin olosuhteiden parantumisen.

Alueen toivotaan rakentuvan ekotehokkaaksi energiasäästäväillä rakentamisratkaisuilla kuten hulevesien määrää vähentävillä viherkatoilla, aurinkopaneelien käyttämisellä käytösähkön tuottamisessa tai vedenlämmityksessä. Aurinkopaneelien asentaminen on mahdollista esimerkiksi pysäköintitalon katolle. Passiivista aurinkoenergiaa voidaan hyödyntää toimitilojen tarkoituksenmukaisella ryhmittelyllä ja jäähdytystarvetta vähentää kaihtimilla ja lipoilla. Käytösähköä pystytään vähentämään mm. ledivalaistuksella ja liiketunnistimien käyttämisellä. Yhteisölliset ratkaisut kuten esimerkiksi yhteiskäyttöiset autot ja polkupyörät ovat osa suunniteltua alueen energiatehokkuutta.

Asemakaavaehdotuksen ilmastovaikutuksia, energiankulutusta ja hiilidioksidipäästöjä on arvioitu seuraavassa asteikolla 1-5.

- |   |  |
|---|--|
| 1 | erinomainen (kuvassa pienin kehä)          |
| 2 | hyvä                                       |
| 3 | normaali (kuvassa keskimäinen, tumma kehä) |
| 4 | tyydyttävä                                 |
| 5 | välttävä (kuvassa uloin kehä)              |

ASIAKOKONAISUUS	Asia nro	Arvioitava asia	Pisteytys 1...5
MAA	1	Aluetehokkuus	1
	2	Maansiirrot	3
	3	Pilaantuneet maat	3
	4	Lähivirkistysalueet ja viljely	3
	5	Maaperän rakennettavuus	4
VESI	6	Hulevesien hallinta ja pohjavedet	2
	7	Tulvasuojelu	1
ENERGIA	8	Rakennusten energiakulutus	2
	9	Sähkötuotanto	2
	10	Lämmöntuotanto	3
	11	Passiivisen aurinkoenergian huomioiminen	2
	12	Ulkovalaistus	2
LIIKENNE JA PALVELUT	13	Joukkoliikenne	1
	14	Kävely ja pyöräily	1
	15	Henkilöauton käyttö ja pysäköinti	2
	16	Palveluiden sijainti ja toimintojen sekoittuminen	1
HIILI- JA MATERIAALIKIERTO	17	rakennusten hiilijalanjälki	2
	18	Jätehuolto	3
	19	Olevan rakennuskannan hyödyntäminen	2



KUVA 55: EKOTEHOKKUUS (EKOJÄLKI)

Alueen on sitä ekotehokkaampi mitä pienempi vihreällä rajatusta alueesta muodostuu.

## 5.5 Ympäristön häiriötekijät

Ympäristöön liittyviä seikkoja on selvitetty tarkemmin selostuksen kohdissa ”5.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen” ja ”5.4.2 Vaikutukset ilmastoon, luontoon ja luonnonympäristöön” sekä liitteissä 6 Tulvavesien hallintasuunnitelma ja 7 Liikenteen toimivuustarkastelu.

### Maaperän pilaantuneisuus

Entisellä huoltoasema-alueella maaperä on kunnostettu massanvaihdoilla kesällä 2013 Pohjois-Savon Ely-keskuksen päätöksen POSELY/561/07.00/2012 mukaisesti. Pohjois-Savon Ely-keskus on lausunnollaan 13.5.2014 hyväksynyt kunnostustyön loppuraportin.

Entisen puutarhamyymälän alue on merkitty pima-tietokantaan statuksella Toimiva. Alueen maaperää ja pohjavettä on tutkinut Ramboll Finland Oy 2014.

Maaperästä on laadittu pilaantuneisuustutkimus 7.11.2012. Pima-taustaselvitys on laadittu 17.11.2016.

Maaperää koskevat selvitykset ovat kaavaselostuksen liitteenä, liitteet 9.1, 9.2 ja 10.

### Melu

Toimitilarakennusten korttelialueille on merkitty rakennuksen ulkoseinien sekä ikkunoiden ja muiden rakenteiden ääneneristävyysvaatimukseksi 35 dB(A). Rautatieaseman viereiselle liike- ja toimistorakentamisen tontille on esitetty Puijonkadun ja radan suuntaan 37 dB(A) ja Asemakadun suuntaan 35 dB(A). Esitetyt ääneneristysmääräykset perustuvat laadittuun meluselvitykseen, liite 11.

Leikki – ja oleskelualueet voidaan sijoittaa pihakannelle. Pihakansien suojaksi on rakennettava vähintään 1,2 m korkeat rakenteet, joilla saavutetaan leikki- ja oleskelualueella vaadittavat melutaso-ohjearvot.

Asuinhuoneistojen parvekkeet on varustettava parvekelasein.

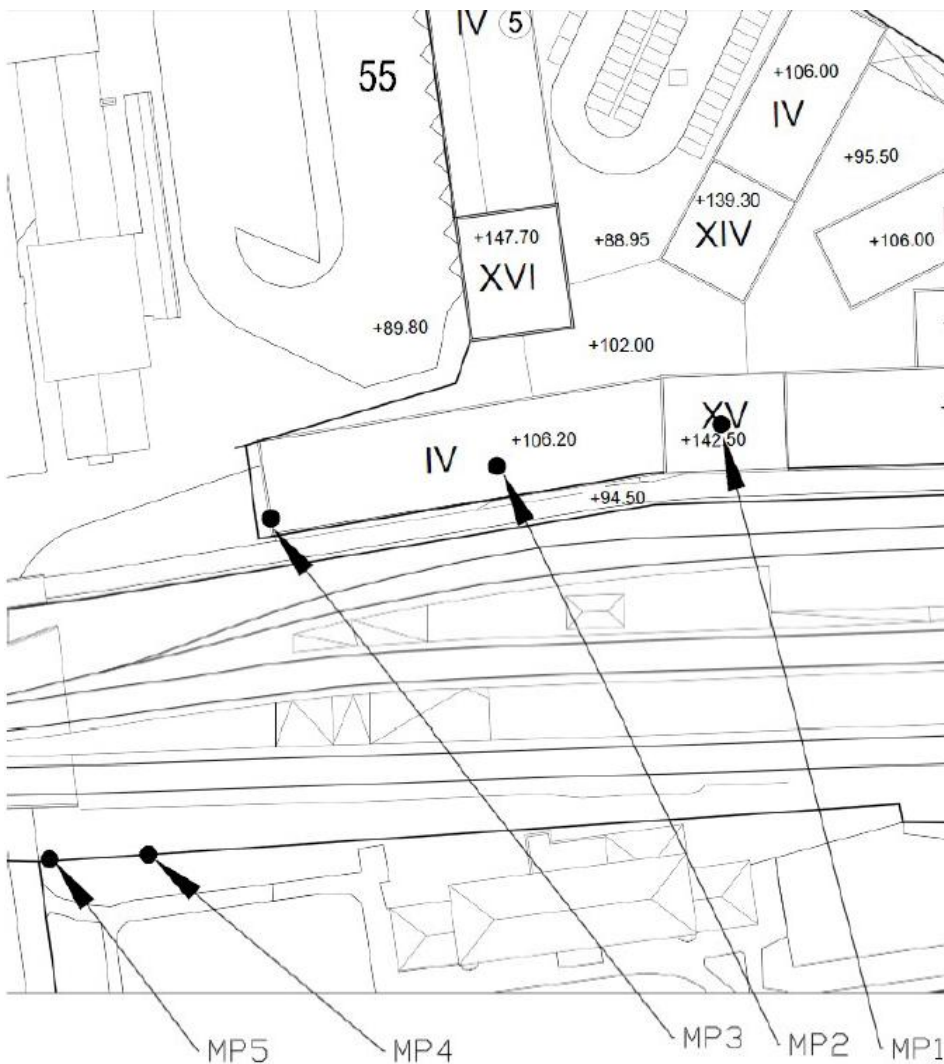
Koska asuntojen sijainti ei vielä ole tässä vaiheessa lopullinen ja asuntojen koko määrittämättä, ei yksityiskohtaisempi seinärakenteiden eristävyksien määrittäminen asemakaavassa ole nyt tarkoituksenmukaista. Rakennuslupa-asiakirjoihin tulee sisältyä meluntorjuntasuunnitelma, jossa laskelmin osoitetaan vaadittavien sisämelutasojen ohjearvojen toteutuminen asuintiloissa.

Rautatieaseman viereinen kulmatontti on ympäröivän liikenteen melun ja raideliikenteen tärinämelun vuoksi vaikea toteuttaa asuinrakentamiseen. Tontti soveltuu paremmin liike- ja toimistorakentamiselle.



KUVA 56: KESKIÄÄNITASOT PIHAKANNELLA PÄIVÄLLÄ

Maaliikenteen tärinä- ja runkomelu



KUVA 57: TÄRINÄ- JA RUNKOMELUN MITTAUSPISTEET



*Kerros, joihin voidaan sijoittaa asuntoja tai liiketiloja ilman vaimennustoimenpiteitä mittauspisteittäin.*

Mittauspiste	Asunto/majoitustila $L_{p_{rm}} \leq 35$ dB	Liiketila $L_{p_{rm}} \leq 45$ dB
MP1	2. krs	1. krs
MP2	2. krs	1. krs
MP3	9. krs	4. krs
MP4	13. krs	8. krs
MP5	12. krs	7. krs

Yllä olevassa taulukossa on esitetty mihin kerrokseen mittauspisteiden kohdalla voidaan sijoittaa asuntoja tai liiketiloja ilman vaimennustoimenpiteistä. Runkomelun vaimennus on tarpeellinen ja tulee suunnitella, jos asuntoja tai liike/toimistotiloja tullaan sijoittamaan yllä olevaan taulukkoon nähden alempiin kerroksiin.

Tärinä- ja runkomeluserelvitys on liitteenä, liite 12.

### Tulvavesien hallinta

Tulvavesien hallinnan suunnittelun lähtökohtana on ollut

ELY:n ohjeen mukaan mitoittavana sateen arvona voidaan käyttää kerran viidessä vuodessa tapahtuvan sadannan pistearvoa 35mm/1vrk. Yleensä kaupunkitekniikassa käytetään mitoituksen lähtökohtana lyhytkestoista sateen rankkuutta. Ilmatieteenlaitoksen seurannan mukaan Kuopiossa on satanut kerran 5 vuodessa tapatuvalla toistuvuudella 36 mm/vrk. Vuonna 2004 on satanut 71mm/vrk. Virtaama on ollut 4-5 m<sup>3</sup>/tunnissa, jonka mukaan on pääteltävissä, että valuma-alueella tapahtuu virtauksen hidastumista.

Vettä läpäisemätön maa-alue kasvu on esitetyn rakentamisen myötä arviolta noin 5 % nykyisestä. Nykyisin alueen läpi kulkeva tulvavesiputki on siirretty 2013-2014 toteutetussa infrastruktuurin saneerauksen yhteydessä Puutarhakadun alle. Saneerauksessa tulvavesiputken virtaamaa on parannettu isommalla putkikoolla, tulvavesien viivyttämiseksi hautausmaan kulmaukseen rakennettavilla tasausalustoilla ja linja-autokentältä pinta-vesien mukana valuvien lyijy, rikki ym. epäpuhtauksien suodattamisella ennen niiden ohjaamista tulvavesiputkeen ja edelleen Maljalahteen. Rakennustasot sijoitetaan ylemmäksi ja valumia ohjataan kaivoihin ja imetysalueille. Asemakaavaan on merkitty ohjeellisia maanpinnan korkoja.

### Muut tekijät

Rata-alueella liikkuu runsaasti tavaraliikennettä. Vaunuissa kuljetetaan myös ympäristölle vaarallisia aineita ja kemikaaleja. Asemakaavassa on varauduttu mahdollisen suuronnettomuustilanteen varalta tuloilman pysäyttämiseen hätäpysäytyskytkimellä. Tuloilmanotto on sijoitettava oleskelupihan puolelle.

## 5.6 Kaavamerkinnät 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 2/2–2/6 oleviin kaavakarttaan merkintöineen ja määräyksineen.

ppp	Ohjeellinen polkupyörän pysäköintialue.
/dfa	Alue, jonka joukkoliikenteen matkustajia palvelevat tilat, alueet ja reitit tulee olla pyörätuolilla liikkuvan, näkövammaisen tai muulla tavoin toimintarajoitteisen saavutettavissa ja käytettävissä.
nuolimerkki ja A-1	Alikulikutunneliyhteyden likimääräinen sijainti. Liikerakentamisessa tulee huomioida yhteyden avaaminen ja esteetön aukiolo. <i>Määräyksellä osoitetaan tavoitteen mukaiset yhteydet ja niiden sijainti.</i>
iv-1	Rakennusalueelle toteutettaviin asuin-, liike- ja toimistotiloihin on järjestettävä hätäpysäytyskytkimellä varustettu ja jäähdyttävä koneellinen ilmanvaihto. Tuloilmanotto on sijoitettava oleskelupihan puolelle.
hule-15	Tontilla tulee varautua imeyttämään ja viivyttämään hulevesiä. Rakennuslupa-asiakirjoihin tulee sisältyä hulevesien hallintasuunnitelma.
liit-p	Alueelle saa sijoittaa liityntäpysäköintiä.
liit-pp/75	Merkintä kauttaviivan jäljessä osoittaa liityntäpolkupyöräpaikkojen määrän. <i>Tällä määräyksellä alueelle on osoitettu yhteensä 300 liityntäpolkupyöräpaikkaa</i>
ap-vp/30	Merkintä kauttaviivan jäljessä osoittaa, kuinka monta prosenttia vuoropysäköintiratkaisulla (ei merkittyjä autopaikkoja) on mahdollista vähentää kaavassa osoitettujen autopaikkojen määrää.
ir	Ilmaradalle varattu alueen osa. Merkinnällä mahdollistetaan ilmahissin rakentaminen aseman alueen osalta Puijon lakialueelle yleiskaavan tavoitteen mukaisesti.
mes-1/35 dB	Merkintä osoittaa korttelialueen, jonka rakennusten ulkoseinien, ikkunoiden ja muiden rakenteiden ja laitteiden ääneneristävyyden on oltava vähintään 35 desibeliä. Rakennuslupa-asiakirjoihin tulee sisältyä meluntorjuntasuunnitelma. Asuinhuoneistojen parvekkeet on varustettava parvekelasein.

- sr-15 Kulttuurihistoriallisesti arvokas rakennus. Rakennusta ei saa purkaa. Rakennuksessa suoritettavien korjaus- ja muutostöiden sekä käyttötarkoituksen muutosten tulee olla sellaisia, että rakennuksen historiallisesti arvokas tai kaupunkikuvan kannalta merkittävä luonne säilyy.
- sr-33 Rautateiden kulttuurihistoriaan liittyvä arvokas rakennus. Rakennusta ei saa purkaa. Rakennuksessa suoritettavien korjaus- ja muutostöiden sekä käyttötarkoituksen muutosten tulee olla sellaisia, että rakennuksen historiallisesti arvokas ja rautatieasema-alueeseen liittyvä merkittävä luonne säilyy. Korjaus- ja muutostöissä on kuultava museoviranomaista.  
*Keskeisin suojelua koskeva osa rautatieasemassa on sisäänkäynti, odotushalli ja tunnelin alkuosa..*

## 5.7 Nimistö

Radan viereen rakennettava kevyen liikenteen väylä on nimetty Matkaajanpoluksi. Radan ja Asemakadun välissä oleva puisto on nimetty Aseman puistoksi. Liikenneaukio on nimetty Spedenaukioksi.

## 5.8 Kaavatalous

Suunnittelualue on osa Kuopion ydinkeskustan kaupunkirakennetta ja alueen infrastruktuuri on saneerattu palvelemaan alueen rakentamista.

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.

Alueen infrastruktuuri on uusittu Puutarhakadun ja bussikentän osalta kokonaan vuosina 2013 – 2014. Remontissa rakennettiin uudestaan Puutarhakatu, bussikenttä ja tulvavesien viivytyksaltaat, hulevesien puhdistamisjärjestelmä ja tulvavesiputki. Rakennuskustannukset olivat kokonaisuudessaan noin 6,5 M€. Alueen loppuunsaattamisen kustannuksien arvioidaan olevan noin 1.6 M€. Kustannukset muodostuvat pääosin liittyvistä ja täydentävistä rakenteista kuten Matkaajanpolusta, liittymisestä rata-alueeseen ja yhdyskäytävään sekä alueen viimeistelystä.

## 6 ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN TOTEUTUS

Alueen arvioitu liike-toimistorakentamisen käynnistyminen ajoittuu arviolta vuodelle 2018. Rakentaminen esitetty toteutettavan kolmessa vaiheessa. Pysäköintitalo rakennetaan myös vaiheittain.

Alueen suunnittelua kaavan tarkoittamalla tavalla tullaan ohjaamaan kaupunkikuvatyöryhmän, rakennusvalvonnan ja asemakaavoituksen yhteistyönä, jonka pohjana on

alueelle laadittu rakennustapaohje. Rakentamistapaohjeena (rto) toimii selostuksen liitteenä oleva viitesuunnitelma, jossa on määritetty tavoitteellinen laatutaso.

Yhteistoimintasopimuksessa on sovittu hankealueen vaiheittain toteutumisesta 3-7 vuoden kuluessa siitä hetkestä kun kaava on saanut lainvoiman sekä toteuttamiseen liittyvästä vastuunjaosta.

Kuopiossa 8.12.2016

Martti Lätti  
asemakaavapäällikkö  
vs. suunnittelujohtaja

Pauli Sonninen  
kaavoitusarkkitehti YKS 364

Asemakaavan muutosehdotusta muutettiin lausuntojen, muistutuksen ja kommentin johdosta seuraavasti:

#### Rautatieaseman kulmatontti

Johtorasitemerkintä poistettiin tontilta. Asemakadun puoleiselle sivulle lisättiin 35 desibelin ääneristävyysmääräys. Tontin autopaikkojen sijoittaminen mahdollistettiin pysäköintitaloon merkinnällä. Oleva väestönsuoja merkittiin maanalaisena tilana. Liiketilojen rakentamisen vähimmäismääräksi osoitettiin merkinnällä 200 m<sup>2</sup>.

#### Rautatieasema

Sr-15 merkintä muutettiin sr-33 merkinnäksi ja lisättiin rky-alueajaus.

#### Raideliikennealue

LR-4 määräyksen selitys muutettiin: museoviranomaisen lausunto tulee pyytää laiturikatosten lisäksi myös kävely- ja tavaratunnelin suunnitelmista.

#### Radan pohjoispuolinen alue

ALPY-1 määräyksen selitystä muutettiin, kun alue osoitettiin meluselvityksessä uudeksi alueeksi: pihakansien suojaksi on rakennettava vähintään 2,5 metriä korkeat rakenteet (aiemmin korkeus oli 1,2 m). Et-alueen ja ilmaradan sijainti tarkennettiin. Rakennusala väljennettiin tontilla 7 ja pysäköintitalossa. Lisättiin asuinrakentamisen osuutta 33 %:iin rajoittava merkintä. Liikenneaukio nimettiin Spedenaukioksi. Linja-autoaseman tontilta poistettiin ääneristävyysmääräys ja tontin etelärajalla ollut ohjeellinen maanpinnan korkeusasemamerkintä.

Kuopiossa 30.3.2017

Martti Lätti  
asemakaavapäällikkö

Pauli Sonninen  
kaavoitusarkkitehti YKS 364

Asiakirja on allekirjoitettu koneellisesti Kuopion kaupungin asianhallintajärjestelmässä. Asiakirjan oikeellisuuden voi todentaa kirjaamosta.