

PIEKSÄMÄEN KAUPUNKI

Vanhan varikkoalueen asemakaavamuutos

Selostus 17.10.2012, tark. 26.11.2012



Pieksämäen kaupunki

Vireilletulo: 13.4.2011

Kaavaluonnokset nähtävillä: 9.7.2012-17.8.2012

Kaavaehdotus nähtävillä: 22.10.-20.11.2012

Hyväksytty teknisessä lautakunnassa: 29.11.2012 § 88

Hyväksytty kaupunginhallituksessa: 4.12.2012 § 171

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa: 11.12.2012 § 71



SISÄLLYSLUETTELO

1	PERUS- JA TUNNISTETIEDOT	4
1.1	Kaava-alueen sijainti	5
1.2	Asemakaavakartta.....	6
1.3	Kaavan tarkoitus.....	6
2	TIIVISTELMÄ	6
2.1	Kaavaprosessin vaiheet	6
3	LÄHTÖKOHDAT	7
3.1	Lähtökohtaraportti	7
3.2	Alueen yleiskuvaus.....	7
3.3	Luonnonympäristö	8
3.3.1	Maisemarakenne, maisemakuva	8
3.3.2	Pinnanmuodot	8
3.3.3	Maaperä, rakennettavuus	8
3.3.4	Rakentamistaso.....	10
3.3.5	Kasvillisuus.....	10
3.3.6	Eläimistö	12
3.3.7	Vesistöt.....	13
3.3.8	Pohjavedet.....	13
3.3.9	Hulevedet	14
3.3.10	Luonnonsuojelu	15
3.4	Rakennettu ympäristö	15
3.5	Yhdyskuntarakenne.....	16
3.5.1	Väestön rakenne ja kehitys.....	16
3.5.2	Työpaikat ja elinkeinotoiminta.....	17
3.5.3	Palvelut.....	17
3.5.4	Virkistys	17
3.5.5	Liikenne	17
3.5.6	Muinaisjäännökset.....	18
3.5.7	Yhdyskuntatekninen huolto.....	18
3.5.8	Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt, melu, tärinä ja pilaantuneet maat	18
3.6	Maanomistus	22
3.7	Sosiaalinen ympäristö	22
3.8	Suunnittelutilanne.....	23
3.8.1	Kaava-alueita koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset	23
4	ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET	28
4.1	Asemakaavan suunnittelun tarve	28
4.2	Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset.....	28
4.3	Osallistuminen ja yhteistyö.....	29
4.3.1	Osalliset.....	29
4.3.2	Vireilletulo ja työn käynnistäminen.....	29
4.3.3	Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt.....	29
4.3.4	Viranomaisyhteistyö.....	29
4.4	Asemakaavan tavoitteet	29
4.4.1	Alustavat tavoitteet	29
4.4.2	Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet	30
4.4.3	Prosessin aikana syntyneet tavoitteet, tavoitteiden tarkentuminen.....	33
4.5	Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	36
4.5.1	Alustavien vaihtoehtojen kuvaus	36
4.5.2	Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet	38
4.5.3	Mielipiteet ja niiden huomioonottaminen.....	39
5	KAAVAN KUVAUS	39
5.1	Kaavan rakenne	39
5.1.1	Mitoitus	40
5.1.2	Korttelialueet.....	40
5.2	Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen.....	46
5.3	Kaavan vaikutukset	46
5.3.1	Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen	46
5.3.2	Vaikutukset väestöön.....	47
5.3.3	Vaikutukset liikenteeseen	47

5.3.4	Vaikutukset työpaikkoihin, elinkeinotoimintaan, työttömyyteen.....	49
5.3.5	Vaikutukset kauppaan	49
5.3.6	Vaikutukset yhdyskunta- ja energiatalouteen	50
5.3.7	Kauppakesittymän vaikutukset kuntatalouteen	50
5.3.8	Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin	51
5.3.9	Vaikutukset kaupunkikuvaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön.....	53
5.3.10	Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön	53
5.4	Suhde valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin	56
5.5	Suhde maakuntakaavoitukseen	58
5.6	Suhde voimassa olevaan yleiskaavaan	58
5.7	Nimistö.....	58
6	KAAVAN TOTEUTUS.....	58
6.1	Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat.....	58
6.2	Toteuttaminen ja ajoitus	58
6.3	Toteutuksen seuranta.....	59

Luettelo selostuksen liitteistä

LIITE 1	Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
LIITE 2	Kartta yhdyskuntatekniikasta
LIITE 3	Muistio viranomaisneuvottelusta 30.3.2012
LIITE 4	Pienennös asemakaavakartoista, kaavamerkinnot ja – määräykset
LIITE 5	Pienennös osayleiskaavakartasta, kaavamerkinnot ja – määräykset
LIITE 6	Havainnekuvat
LIITE 7	Kaavaluonnosvaiheesta saatu palaute ja kaavoittajan vastineet
LIITE 8	Seurantalomake
LIITE 9	Kaavaehdotusvaiheesta saatu palaute ja kaavoittajan vastineet
LIITE 10	Muistio viranomaisneuvottelusta 23.11.2012

Luettelo kaavan liiteaineistoista

- Lähtökohtaraportti, AIRIX Ympäristö Oy 2011
- Rakennushistoriaselvitys koskien Viljava Oy:n omistuksessa olevia viljasiiloja ja Myllyrakennusta, Pieksämäen kaupunki 2012
- Liikenneselvitys, AIRIX Ympäristö Oy 2012
- Hulevesiselvitys, Ramboll 2012
- Pieksämäen entinen junavarikko, Pilaantuneen maaperän kunnostusraportti, Ramboll 2012
- Pieksämäki vanhan veturitallin alue, Rakennettavuusselvitys, Ramboll 2012
- Pieksämäen vanha veturitalli, Rakenne-, haitta-aine-, maaperä ja geotekniset tutkimukset sekä rakennuksen sisätilamittaus, Ramboll 2012
- Kaupallinen selvitys, Liidea Oy 2011
- Liikennemeluselvitys, FCG 2012
- Tärinäselvitys, Ramboll 2012
- Luontoselvitys, Biologitoimisto Vihervaara 2012

1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Tunnistetiedot

Asemakaavamuutos koskee Pieksämäen kaupungin 1 kaupunginosan, korttelin 99, tilan Vanhat Veturitallit 3:62, osia tiloista Lappu 2:97, Valtion rautatiealue 8:1 ja Rautatieasema 60:0, osia kortteleista 96 ja 109 sekä katualueita Pieksämäen keskustassa.

Asemakaavan muutoksella muodostuu Pieksämäen kaupungin 1. kaupunginosan, korttelit 96, 99 ja 109 sekä katu- ja puistoaluetta.

Kaavan nimi: Vanhan varikkoalueen asemakaavamuutos

Kaavan laatija:

projektipäällikkö Tapio Toropainen, puh. 010 2414 241
sähköposti: tapio.toropainen(at)airix.fi

kaavoitusarkkitehti Maritta Heinilä, puh. 010 2414 276
sähköposti: maritta.heinila(at)airix.fi

AIRIX Ympäristö Oy
Ratamestarinkatu 7 a 21, 00521 Helsinki

Työnumero: E24782

Yhteyshenkilöt:

kaavoituspäällikkö Pekka Häkkinen, puh. 044 588 3223
sähköposti: pekka.hakkinen(at)pieksamaki.fi

maankäyttöinsinööri Anssi Tarkiainen, puh. 0400 855 597
sähköposti: anssi.tarkiainen(at)pieksamaki.fi

PL 125, 76101 Pieksämäki
käyntiosoite Naarajärven palvelupiste Kanttila 2. krs, Vilhulantie 5, Naarajärvi
faksinumero (015) 7883 631

Kaavan vireilletulo: 13.4.2011

Hyväksytty teknisessä lautakunnassa: 29.11.2012 § 88

Hyväksytty kaupunginhallituksessa: 4.12.2012 § 171

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa: 11.12.2012 § 71

1.1 Kaava-alueen sijainti

Suunnittelualue käsittää korttelin 99, tilan Vanhat Veturitallit 3:62, osia tiloista Lappu 2:97, Valtion rautatiealue 8:1 ja Rautatieasema 60:0, osia kortteleista 96 ja 109 sekä katualueita Pieksämäen keskustassa.

Suunnittelualue sijaitsee Pieksämäen ydinkeskustassa; tori sijaitsee aivan suunnittelualan luoteisnurkalla. Idässä alue rajautuu rautatiealueeseen ja lounaiskulmasta Kangaskadun teollisuusalueeseen. Lännessä suunnittelualuetta rajaa Kangaskatu, jonka toisella puolella on kerros-, rivi- ja omakotitaloista koostuvia asuinalueita.

Pohjoiselta osaltaan suunnittelualue kuuluu osaksi valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä, jolla sijaitsevat VR:n vanhat veturitallit torneineen, Myllykadun varrella sijaitseva korkeasiiloinen Suomen Viljava Oy:n viljavarasto ja rautatien vesitorni. Tontilla 1-96-8 sijaitsee Pieksämäen Teknologiatalo Latomo, entinen Raamattutalo, joka on suojeltu rakennussuojelulain nojalla ympäristöministeriön päätöksellä 7.4.2000.

Kaava-alueen pinta-ala on noin 10,5 hehtaaria.

Kuva: Kaava-alueen rajaus



1.2 Asemakaavakartta

Selostus koskee 17.10.2012 päivättyä ja 26.11.2012 tarkistettua asemakaavaehdotuskarttaa.

1.3 Kaavan tarkoitus

Kaavan tarkoituksena on kehittää Pieksämäen ydinkeskustan kaupunkikuvaa ja palveluja. Tavoitteena on suunnitella kevyen liikenteen, ajoneuvoliikenteen ja logistiikan osalta viihtyisiä, toimivia ja turvallinen ympäristö, jossa monipuoliset palvelut, tapahtumat ja toiminnot yhdistyvät.

Kaupunki on käynyt neuvotteluja yrittäjien kanssa mahdollisen uuden kaupan suuryksikön sijoittamisesta keskustan alueelle. Pieksämäen keskustan eteläosiin laaditun osayleiskaavatyön yhteydessä kaupan suuryksiköt on päätetty sijoittaa kaupungin ydinkeskustaan mm. nyt käsiteltävälle asemakaavamuutosalueelle.

Vanhon veturitallien alueelle 27.1.1995 vahvistettua asemakaavaa ei ole toteutettu, joten asemakaava on nähty tarpeelliseksi muuttaa. Asemakaavamuutoksen yhteydessä on päätetty ratkaista tonttien 1-96-8, 1-99-1 ja 1-109-9 autopaikkojen sijoittaminen tilan Vanhat Veturitallit 593-402-3-62 alueelle. Samalla on todettu olevan tarvetta tontin 1-96-8 vanhentuneen asemakaavan ajantasaistamiselle. Tontilla sijaitsee Pieksämäen Teknologiatalo Lato, joka on suojeltu rakennussuojelulain nojalla ympäristöministeriön päätöksellä 7.4.2000. Latoa ei ole voimassa olevassa asemakaavassa merkitty säilytettäväksi.

2 TIIVISTELMÄ

2.1 Kaavaprosessin vaiheet

- Pieksämäen kaupunki osti 27.7.2010 tilan Vanhat Veturitallit 593-402-3-62 WH 2005 /NIAM III EAST (Asset) Oy:ltä.
- Tekninen lautakunta päätti kokouksessaan 13.4.2011 (37 §) käynnistää asemakaavamuutoksen laatimisen kaupungin ydinkeskustaan VR:n vanhojen veturitallien alueelle.
- Kaavan vireille tulosta on kuulutettu Pieksämäen Lehdessä ja kaupungin ilmoitustaululla
- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) nähtävillä kaupungintalon ilmoitustaululla ja Naarajärven palvelupisteessä 16.4.2012 lähtien. OAS on julkaistu myös kaupungin kotisivuilla www.pieksamaki.fi kohdassa Ajankohtaista.
- Aloituskokouksen viranomaisneuvottelu (MRL 66§) järjestettiin 30.3.2012.
- Viranomaistyöpalaveri järjestettiin 6.6.2012
- Kaavaluonnos asetetaan nähtäville 9.7.2012–17.8.2012 (MRL 62 §, MRA 30 §)
- Viranomaistyöpalaveri järjestettiin 19.9.2012
- Tekninen lautakunta 17.10.2012
- Asemakaavaehdotus nähtävillä 22.10.-20.11.2012
- Yleisötilaisuus 8.11.2012
- Viranomaisneuvottelu 23.11.2012
- Hyväksytty teknisessä lautakunnassa: 29.11.2012 § 88
- Hyväksytty kaupunginhallituksessa: 4.12.2012 § 171
- Hyväksytty kaupunginvaltuustossa (MRL 52 §):11.12.2012 § 71

3 LÄHTÖKOHDAT

3.1 Lähtökohtaraportti

Kaava-alueesta on laadittu vuonna 2008 erillinen lähtökohtaraportti, jota on päivitetty vuoden 2011 aikana vastaamaan tarkemmin nykytilannetta. Raportissa on esitelty suunnittelualan lähtökohtia, jotka on koottu olemassa olevan kirjallisen aineiston, tehtyjen selvitysten sekä karttojen ja maastotyöskentelyn pohjalta.

Liiteasiakirja: Pieksämäen keskustan eteläosan osayleiskaava – Vanhan varikkoalueen asemakaavamuutos, Lähtökohtaraportti 19.11.2008, tarkistettu 16.11.2011 ja 25.1.2012, AIRIX Ympäristö Oy.

Lähtökohtaraportin laatimisen jälkeen on laadittu täydentäviä aluetta koskevia selvityksiä, jotka on huomioitu kaavaehdotuksen suunnittelussa. Selvitykset ovat kaavan liiteaineistossa.

3.2 Alueen yleiskuvaus

Asemakaava-alue sijaitsee rautateiden risteyksessä Pieksämäen rautatieaseman yhteydessä. Alue kehittyi vuosien 1889–1940 aikana yhdeksi maamme merkittävimmistä risteysasemista. Rautatiealueen järjestelypihasta tuli 1940 itäisten yhdysratojen luovutusten vuoksi maan tärkein. Ratapihaa laajennettiin pitkin 1940-lukua. Sortavalan ja Elisenvaaran menetysten jälkeen ohjattiin kaikki Karjalasta ja Savosta saapuva tavarakuljetus Pieksämäen kautta.

Pohjoisosa suunnittelualueesta on tiiviisti rakennettua kaupungin ydinkeskustaa. Vanha Raamattutalo, rautateiden vesitorni ja viljasiilot myllyineen sijaitsevat Myllykadun varrella. VR:n vanhat veturitallit ovat viljasiilojen eteläpuolella ja niissä toimii kesäisin ravintola.



Kuva: Yleiskuva alueen pohjoisosasta, kuvassa vanhat veturitallit, viljasiilot ja rautatien vesitorni

Suunnittelualan eteläosassa, Kangaskadun varrella, on aiemmin sijainnut vuosien 1913–1960 aikana toteutettu rautatieläisten asuntoalue, jolla sijaitsi puisia

asuinrakennuksia, talousrakennuksia ja muutama maakellari. Rakennukset on purettu ja nykyisin suuri osa Kangaskadun varren alueesta on rakentamatonta.

Pieksämäen vanha puinen asemarakennus 1880-luvun lopulta sijaitsee asemakaava-alueen ulkopuolella Savon radan itäpuolella. Rakennuksessa on nykyisin Savon radan museo.

3.3 Luonnonympäristö

3.3.1 Maisemarakenne, maisemakuva

Kaava-alueen maisema on perusluonteeltaan hoitamatonta vanhaa ratapiha-aluetta. Suunnittelualueen pohjoisosassa rakennuksia reunustaa kauniita korkeita mäntyjä. Alueen eteläosan luonnonmaisema on perusluonteeltaan metsäinen.

3.3.2 Pinnanmuodot

Alue on pääpiirteittäin erittäin tasainen viettäen yleispiirteisesti etelästä ja lännestä pohjoisen ja idän suuntaan. Korkeimmillaan maanpinta on alueen eteläreunalla tasolla n. +123.00. Alueen yleistaso on n. tasolla +121.0...+121.50. Alimmillaan maanpinta on Myllykadun varressa tasolla +120.80. Vanhan Veturitallin lattiataso on tasolla +122.00.¹

3.3.3 Maaperä, rakennettavuus

Alueelle on laadittu rakennettavuusselvitys (Ramboll 4.7.2012). Lähtötietoina selvityksessä käytettiin vanhaa kartta-aineistoa, vanhaa pohjatutkimustietoa, alueelle tehtyjen ympäristötekniikkakunnostusten tietoja ja uusia selvitystä varten tehtyjä pohjatutkimuksia. Tutkitulle alueelle tehtiin vuoden 2012 toukokuussa maaperätutkimuksina yhteensä 35 painokairausta ja 15 puristinheijarikairausta. Häiriintyneitä maanäytteitä otettiin 8 tutkimuspisteestä yhteensä 20 kappaletta ja pohjavesiputkia asennettiin 6 kappaletta.

Selvityksen johtopäätöksenä todettiin, että Alue soveltuu pohjasuhteiltaan pääosaltaan hyvin talonrakentamiseen. Alueen rakentamisen suunnittelussa tulee kuitenkin huomioida erityisesti pohjavedenpinnan taso, turpeen ja täytemaan esiintyminen sekä radan aiheuttamat värinävaatimukset.

Turpeen ja täytemaan poiston takia on suositeltavaa harkita mahdollista esirakentamista alueella. Esirakentamisella minimoidaan rakennusaikaiset suurten maanrakennustöiden aiheuttamat haitat ja riskit.

Maaperä

Painokairausten mukaan kaava-alueen eteläosalla tiiviin ja kivisen pohjareunan yläpinta on n. tasolla n.+117.0 ja pohjoisosassa alimmillaan tasolla n.+110.0.

Täytemaata on yleisesti koko kaava-alueella. Täytemaa on laadultaan hyvin vaihtelevaa ja se sisältää osin vanhoja rakennekerrostäyttöjä (Sr, Hk), mutta myös orgaanisia aineita, kuten hiiltä ja puuta. Uuden veturitallin kohdalla tehdyn pilaantuneen maan massanvaihdon kohdalla täytemaan paksuus on ollut enimmillään jopa n. 5.0 m.

¹ Pieksämäki vanhan veturitallin alue, rakennettavuusselvitys, Ramboll 2012

Täytemaan alapuolella on yleisesti turvetta lähes koko kaava-alueella. Turve on osin maatunutta. Paksuimmillaan turvekerros on radan varressa alueen koilliskulmassa, jossa turvekerroksen paksuudeksi havaittiin enimmillään n. 3m. Paksumuotoja ei havaittu alueen luoteisosassa Vanhan Veturitallin länsipuolella.

Turvekerroksen alapuolella hallitsevana luonnollisena maalajina on paksu ja tiiveydeltään vaihteleva silttinen hiekka/hienohiekkakerros, jossa on paikoin karkeampia soraisia kerroksia. Kalliota peittää tiivisrakenteinen silttiä ja hiekkaa sisältävä moreenimuodostuma.

Alueen perusmaa on routivaa, tärinän ja veden vaikutuksesta herkästi häiriintyvää ja tiiveydeltään vaihtelevaa.

Rakennettavuus, perustamistavat

Alueen rakennettavuus vaihtelee alueen osien välillä huomattavasti. Alueen tarkemmassa suunnittelussa tulee huomioida mm. luontaiset pohjasuhteet, turvekerroksen esiintyminen, täytemaat, pohjavedenpinnan korkeusasema sekä rautatien asettamat erityisvaatimukset (melu, tärinä, radan stabiliteetti).

Karkeapiirteisesti alue voidaan jakaa kahteen osa-alueeseen:

1. pituussuunnassa länsipuolinen alue, jossa ei esiinny merkittävästi turvetta ja täyttöä ja kantava luonnollinen maapohja on lähellä maanpintaa
2. itäpuolinen lähellä rataa oleva alue, jossa on yleisesti turvekerrosta ja paksumuotoja sekalaisia täyttöjä

Suurella osalla tutkittua aluetta perusmaan yläosan muodostavat vanhat täytöt ja paksu turvekerros. Kantavien rakenteiden tulee ulottua näiden kerrosten alapuolelle kantavaan perusmaahan.

Länsipuolisella osa-alueella 1 voidaan kevyet rakennukset perustaa taloudellisesti maanvaraisesti antura- tai laattaperustuksille. Lattioiden alta poistetaan täytemaa massanvaihdolla.

Radan varren puolella osa-alueella 2 on paksumuotoja sekä turvetta. Turpeen alapuolinen maa on löyhärakenteista. Tällä alueella tulee rakennukset perustaa kantavaan maakerrokseen tukeutuville paaluille. Paaluina voidaan käyttää normaaleja lyötäviä teräsbetonipaaluja. Paalupituus on 8...14 m. Pohjatutkimusten mukaan paaluja ei tarvitse varustaa kalliojärjillä, eikä tehdä systemaattista esirei'itystä tms. tavanomaisesta poikkeavia toimenpiteitä. Alueella ei ole rataa ja Vanhaa Veturitallia lukuun ottamatta erityisiä paalutusta rajoittavia tekijöitä.

Vanhan Veturitallin ja rautatien läheisyydessä tulee lyöntipaalutuksen ympäristövaikutukset arvioida tapauskohtaisesti ja tarvittaessa käyttää lyötäviä teräspalkkipaaluja.

Koska rakentaminen tulee etenemään alueella vaiheittain, voidaan aiemmin rakennettujen rakennusten läheisyydessä joutua tärinä/painumasyistä käyttämään lyötäviä teräspalkkipaaluja.

Paalutettavalla alueella lattiat tulee lähtökohtaisesti rakentaa kantavina ja maata vasten valettuina. Kellarillisissa rakennuksissa voidaan myös harkita massanvaihtoa

lattian alla turpeen alapintaan. Vaihtoehtona voidaan pysäköintikäyttöön tulevien alimpien kerrosten lattiat tehdä asfalttipintaisina massanvaihdolle tai/ja turve stabiloida tuhka/sementtistabiloinnilla.

Suurialaisissa rakennuksissa, joista osa sijaitsee paalutettavalla ja osa maanvaraisella alueella tulee suorittaa painumalaskelmat painumaerojen ja niiden aiheuttamien kulmakiertymien selvittämiseksi. Painumaerojen takia voidaan myös maanvaraisen osan perustukset joutua paaluttamaan.

Piha-alueiden perustaminen

Keskeisten piha-alueiden alta on poistettava oleva täyttö ja turve massanvaihdolla. Turve voidaan myös lujittaa stabiloimalla. Kaivuissa saatavia hyvälaatuisia täyttöjä voidaan käyttää rakennekerrosten alapuolisissa yleistäyttöissä ja/tai rakennekerrosten alaosassa.

Koska turpeen ja täytemaan poisto ja korvaaminen massanvaihdolla lisää kustannuksia, on suositeltavaa rakentaa viheralueet ja piha-alueet mahdollisimman yhtenäisinä ja laajoina kokonaisuuksina. Tällöin voidaan selkeästi rajata alueet, joille massanvaihtotöitä ei tehdä.

Mikäli tulevat piha-alueiden täyttötaso on >1.0 m nykyisen maanpinnan yläpuolella, tulee myös luonnollisen pohjamaan painumat huomioida.²

Rakennettavuusselvitys on esitetty kokonaisuudessaan kaavan liiteaineistossa.

3.3.4 Rakentamistaso

Alimpien kerrosten lattiat on suositeltavaa rakentaa pohjavedenpinnan tason yläpuolelle. Rakennettavuusselvitystä varten mitatut pohjavedenpinnan tasot ovat pohjavedenpinnan korkeasta tasosta johtuen edustavia.

Pohjatutkimusten mukaan suositeltava alimman kerroksen lattiataso on n. +120.80, jolloin rakennukset pystytään kuivattamaan ilman merkittävää pohjavedenpinnan alentumista. Tätä syvemmälle menevien lattiatasojen suunnittelu edellyttää erityistä asiantuntemusta vesimäärien ja pohjavedenpinnan alentamisen ympäristövaikutusten suunnittelussa.³

Alueelle laaditun hulevesiselvityksen mukaan ensimmäisen kerroksen alin lattiakorko tulee olla + 123,8 (Pekka Häkkinen, Pieksämäen kaupunki).⁴

3.3.5 Kasvillisuus

Valtaosa suunnittelualueesta on avointa ja lähes kasvitonta sorakenttää. Alueelta on purettu vanha varikkorakennus, ja ympäröivällä alueella on tehty maaperän puhdistus.

Alueelle tehtiin kesän 2012 aikana luontoselvitys, jonka mukaan kasvillisuus on jaettu seuraaviin osa-alueisiin:

² Pieksämäki vanhan veturitallin alue, rakennettavuusselvitys, Ramboll 2012

³ Pieksämäki vanhan veturitallin alue, rakennettavuusselvitys, Ramboll 2012

⁴ Pieksämäki, vanha varikkoalue, hulevesiselvitys, Ramboll heinäkuu 2012

1. **Vanhat männyt.** Valtapuustona on parikymmentä vanhaa, järeää kilpikaarnamäntyä, jotka muodostavat alueelle tärkeän maisemaelementin. Alikasvoksena ja harvakseltaan sekapuuna kasvaa rauduskoivua, raitaa ja pihlajaa. Pensaskerroksessa on joitakin tuomia. Kenttäkerroksessa kasvaa niittymäistä kulttuurivaikutteista lajistoa: runsaimpina punanata, puna-apila, valkoapila, juolavehnä, voikukka, pietaryrtti ja syysmaitiainen. Lisäksi seassa kasvaa yleisesti kaakonhanhikkia ja hietapitkäpalkoa. Alue suositellaan säilytettäväksi.

2. **Puhdistettu alue.** Rikka- ja piennarkasvillisuutta, kuten pihasauniota, pujoa ja savijäkkärää alkaa levitä laitaosille. Pohjoisosassa pietaryrtti, maitohorsma ja lupiini kasvavat jo peittävästi. Paikoin tavataan ratapihoille tyypillisiä ratakrassia ja hietapitkäpalkoa.

3. **Koivuvaltaista reunuspuustoa.** Tiheän, enimmäkseen nuoren koivikon seassa kasvaa raitaa, haapaa, kiiltopajua ja halavaa. Kenttäkerroksen lajistoon kuuluvat mm. maitohorsma, lupiini, pelto-ohdake ja mesiangervo.

4. **Koivulehto.** Puhdistetun maa-alueen ja radan väliin on jäänyt lehtokaistale, jonka halkaisee syvä oja. Valtapuusto koostuu varttuneista, melko tasaikäisistä hieskoivuista, ja seassa kasvaa muutama puumainen tuomi. Tuomea kasvaa myös pensaskerroksessa yleisesti, paikoin myös puna- ja mustaherukkaa. Kenttäkerrosta hallitsevat mesiangervo, maitohorsma ja korpikastikka, runsaina kasvavat myös peltokorte, nokkonen ja koiranputki. Ojan laidalla kasvaa myös vaateliain lehtolajeihin kuuluvaa koiranvehnää. Aukkoisessa pohjakerroksessa tavataan suikerosammalia. Lehtolajisto painottuu ojan läheisyyteen.

5. **Murskekasa ja kasviton sora-alue.**

6. **Radanvarsi.** Sivuraiteen pientareilla kasvaa vanhoille ratapientareille tyypillisesti harvaa, mutta monipuolista kasvistoa, kuten kanadankoiransilmää, karvaskallioista, ruotsinpitkäpalkoa, hietapitkäpalkoa, tuulenlentoa ja kaakonhanhikkia.

7. **Lehtimetsä.** Selvitysalueen eteläosa on tiheää lehtipuuvaltaista metsää. Puusto koostuu paljolti nuorista, mutta myös varttuneista raudus- ja hieskoivuista, raidoista, haavoista, pihlajista ja männyistä. Seassa kasvaa harvakseltaan kuusia, erityisesti taimina. Myös yksittäisiä puistopuista levinneitä tammen ja vaahterantaimia esiintyy. Pensaskerroksessa tavataan paikoin tuomea ja korpipaatsamaa.

Kenttäkerros on monilajinen ja vaihtelee pienipiirteisesti eri puolilla kuviota ollen paikoin heinävaltainen, paikoin niittykasvivaltainen, osin aukkoisen ja paikoin puutarha-karkulaislajien hallitsema. Runsaimpiin lajeihin kuuluvat mm. maitohorsma, puna-apila, ahomansikka, voikukka, leskenlehti, hietakastikka, nurmitädyke, nokkonen, niittysuolaheinä, piharatamo, koiranheinä, vuohenputki, idänukonputki, nuokkotalvikki, pietaryrtti ja jättipalsami. Pohjakerros on laikuittainen, ja siinä esiintyy mm. kynsi-, lehvä- ja suikerosammalia sekä ketopartasammalta ja seinäsammalta. Kenttä- ja pohjakerroksen lajisto on pitkälti kulttuurivaikutteista, sillä sitä hallitsevat piha-, puutarha- ja niittylajit. Nykyisen metsän paikalla on ilmeisesti ollut ennen taloja, mahdollisesti laidunnustakin.

8. **Kulttuurivaikutteista metsää,** joka koostuu hieskoivu-mäntyvaltaista nuoresta sekapuustosta. Pohjakerrosta hallitsevat kangasmetsäsammalet, kuten seinäsammal ja metsäkerrossammal.

9. Tienpiennar- ja reunuspuustoa. Kangaskadun läheisyydessä kasvaa harvaa puustoa: varttuneita ja vanhoja mäntyjä, nuoria-, varttuneita hies- ja rauduskoivuja sekä pari vaahteraa. Raita, kiiltopaju, vadelma ja tuomi sekä villiintyneet puutarhapensaat viitapihlaja-angervo ja rusopajuangervo muodostavat melko tiheän pensaikon. Kenttäkerroksessa kasvaa yleisiä piennar- ja rikkakasveja, enimmäkseen maitohorsmaa ja lupiinia. Kuvion keski- ja pohjoisosassa ovat heinävaltaisia. Pohjoisosassa avoimella laikulla kasvaa melko runsaasti villiintyneitä puutarhalajeja, kuten suopayrttiä, suomentatarta, tarhatyräkkiä, karhunköynnöstä ja rohtoraunioyrttiä. Alue suositellaan säilytettäväksi.⁵



KUVA: Pieksämäen asemakaavamuutosalueen luontoselvitykset Biologitoimisto Vihervaara Oy, 2012

3.3.6 Eläimistö

Lepakot

Kaava-alueelle laadittiin lepakkoselvitys heinä-elokuussa 2012. Selvityksen mukaan alue ei vaikuta lepakoiden kannalta edulliselta elinympäristöltä. Siippalajien suosimia kosteapohjaisia varttuneita korpia ei alueella ole. Ulkoisesti alue soveltuu parhaiten pohjanlepakon ruokailualueeksi, mutta saattaa olla tuulisella säällä liian avoin.

⁵ Pieksämäen asemakaavamuutosalueen luontoselvitykset Biologitoimisto Vihervaara Oy, 2012

Alueella havaittiin yksi viiksi-/isoviiksisipiippa. Pohjanlepakoita ei havaittu, mutta etenkin loppukesällä alueella saalistaneita yksilöitä ainakin satunnaisesti. Lisääntymisyhdyskuntia ei tämän kartoituksen yhteydessä havaittu, eikä niitä todennäköisesti alueella ole.

Selvityksen mukaan alueen merkitys lepakoille on vähäinen eikä maankäyttöä ole syytä rajoittaa lepakoiden huomioimiseksi.

Liito-oravat

Liito-oravakartoitus tehtiin heinäkuussa, jolloin alueen soveltuvuus arvioitiin maastokäynnillä kasvillisuus- ja lepakkokartoituksen yhteydessä.

Liito-oravalle soveltuvien elinympäristöjen arviointi tehtiin nk. asiantuntija-arviona, jossa metsikön soveltuvuuden arviointi perustui kartoittajan kokemukseen liito-oravametsistä. Liito-oravalle soveltuva metsä on keski-ikäinen tai sitä vanhempi kuusikko, jossa kasvaa sekapuuna haapaa, koivua ja leppää.

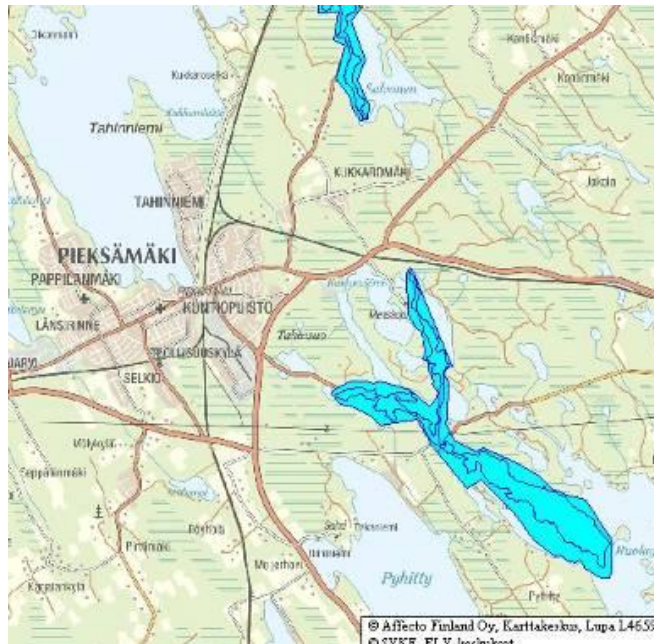
Liito-oravalle soveltuvaa elinympäristöä ei havaittu. Tarkempaa kevääseen sijoittuvaa kartoitusta ei havaintojen perusteella ole tarvetta suositella.⁶

3.3.7 Vesistöt

Vesistöjä on kuvailtu tarkemmin lähtökohtareportissa.

3.3.8 Pohjavedet

Suunnittelualueella ei sijaitse merkittäviä pohjavesialueita. Lähin pohjavesialue sijaitsee noin suunnittelualueelta noin 2 km itään.⁷



Kuva: Pohjavesialueet Hertta-tietokannassa (aineiston ottamispäivä 29.4.2011)

⁶ Pieksämäen asemakaavamuutosalueen luontoselvitykset Biologitoimisto Vihervaara Oy, 2012

⁷ Hertta-tietokanta (aineiston ottamispäivä 29.4.2011)

Alueen pohjavesipinnan taso vaihtelee läheisen Pieksänjärven veden korkeuden mukaan. rakennettavuusselvitystä varten asennetuissa pohjavesiputkissa pohjavedenpinta havaittiin tasoilla +117.96 - +121.38. Korkeimmat pohjavedenpinnan tasot havaittiin alueen eteläreunalla ja alimmat alueen koillisreunalla radan varressa. Yleisesti pohjavedenpinnan taso on n. tasolla +119.50.

Pohjavedenpinta laskee etelästä pohjoiseen päin kohti Pieksänjärveä. Pohjavedenpinnan taso on yleisesti lähellä turvekerroksen alapinnan tasoa. Turvekerroksen yläpinnassa on paikallisesti havaittu myös orsivettä.⁸

3.3.9 Hulevedet

Alueelle on laadittu alustava asemakaavatasoinen hulevesiselvitys (Pieksämäki, vanha varikkoalue, hulevesiselvitys, Ramboll heinäkuu 2012). Työn tarkoituksena oli selvittää hulevesien hallintaperiaatteet vanhojen veturitallien alueella. Lisäksi selvitettiin erillisessä tarkastelussa viereisten vesi- ja jätevesijohtojen mitoituksen riittävyys (Ramboll 3.7.2012, Pieksämäki, Vanha varikkoalue, Jätevesiviemäreiden ja vesijohtojen kapasiteettitarkastelu).

Selvityksessä hulevesien hallintamenetelmät määritettiin hyvän hallinnan periaatteen (BMP, Best Management Practise) ja hulevesien määrällisestä ja laadullisesta kuormituksesta aiheutuvien haittojen minimoinnin kannalta.

Hulevesien hallitsemiseksi niiden syntypaikoilla, ehdotettiin uusille tonteille yleisesti kaavamääräyksissä käytettävää ohjetta hule-100, jonka mukaan tontilla on viivytettävä 1,0 m³ hulevettä jokaista läpäisemätöntä 100 m² kohden. Kiinteistöjen hulevedet johdetaan tällöin hulevesiverkostoon hulevesiä viivyttävän tai pidättävän järjestelmän kautta.

Järjestelmä riittää varastoimaan 100 % 10 mm mitoitusateella muodostuvista hulevesistä. Järjestelmällä on hallittu ylivuoto hulevesiverkostoon tai tulvareitille. Mitoitusateella 10 mm tarvittava viivytystilavuus on 1,0 m³ / 100 päällystettyä m². Alle 10 mm sateet (noin 98 % sadetapahtumista) järjestelmä viivyttää kokonaisuudessaan.

Imeyttäminen varikkoalueella ei ole sallittua ns. nuhraantuneiden maiden takia, minkä vuoksi veden imeytyminen viivytysrakenteista maaperään on estettävä rakentamalla viivytysrakenteiden pohjat vesitiiviiksi. Nuhraantuneiksi maiksi kutsutaan maainesta, jonka haitta-ainepitoisuudet ovat Valtionneuvoston asetuksen (214/2007) mukaisten kynnyisarvojen ja alempien ohjearvojen välissä.

Selvityksessä esitettiin kaksi vaihtoehtoista ratkaisua hulevesien hallitsemiseksi. Kaavaehdotus on valmisteltu ratkaisun ve 1 perusteella. Vaihtoehdossa 1 hulevedet johdetaan kaava-alueen itäreunaa pitkin putkeen DN 1000 ja liitetään tontin pohjoispuolelta nykyiseen DN1000 linjaan.

Vanhan varikon alueen osalta vaihtoehdon 1 tavoitteena on, etteivät muilta valuma-alueilta johtuvat virtaamat varikkoalueelle lisäänty, minkä vuoksi huleveden johtuminen suunnittelualueen keskellä sijaitsevan, radan alittavan painuneen kivirummun läpi estetään. Suunnittelualueen eteläisin ratarumpu säilytetään nykyisellään, jotta virtaama varikon alueella kasvaisi mahdollisimman vähän.⁹

⁸ Pieksämäki vanhan veturitallin alue, rakennettavuusselvitys, Ramboll 2012

⁹ Pieksämäki, vanha varikkoalue, hulevesiselvitys, Ramboll heinäkuu 2012

Hulevesiselvitys on esitetty kokonaisuudessaan kaavan liiteaineistossa.

3.3.10 Luonnonsuojelu

Asemakaavoitettavalla alueella ei ole luonnonsuojelu- eikä luonnonsuojeluohjelma-alueita. Ympäristöhallinnon ympäristötietojärjestelmän tietokannassa ei ole aiempia tietoja uhanalaisten tai harvinaisten lajien esiintymistä.

3.4 Rakennettu ympäristö

Asemakaava-alue rajautuu luoteisnurkaltaan Pieksämäen toriin. Torin nurkalla sijaitsee rakennussuojelulailta suojeltu Vanha Raamattutalo vuodelta 1949. Myllykadun ja Kangaskadun risteyksessä sijaitsee Suomen Viljava Oy:n mylly- ja viljasiilorakennus. Viljasiilot kohoavat 34 metrin korkeuteen ja toimivat alueen maamerkinä. Myllykadun pohjoispuolella sijaitsee vuonna 1950 rakennettu rautatien vesitorni, joka on kunnostettu toimistokäyttöön. Vesitornin koillispuolelle on rakenteilla uusi toimistotalo. Alueen pohjoisreunalla kaava-alueen ulkopuolella on vanha postin talo 1980-luvulta ja postin takana Pieksämäen rautatie- ja linja-autoasema. Suuri osa asemakaava-alueen pohjoisosasta kuuluu valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön (Pieksämäen rautatieläisympäristöt, RKY 2009).



Kuva: Kuva etelästä kaavan pohjoisosaan: vanhat veturitallit (punatiili), Suomen Viljava Oy:n viljasiilot (valkoinen) ja Vanha raamattutalo (keltainen).



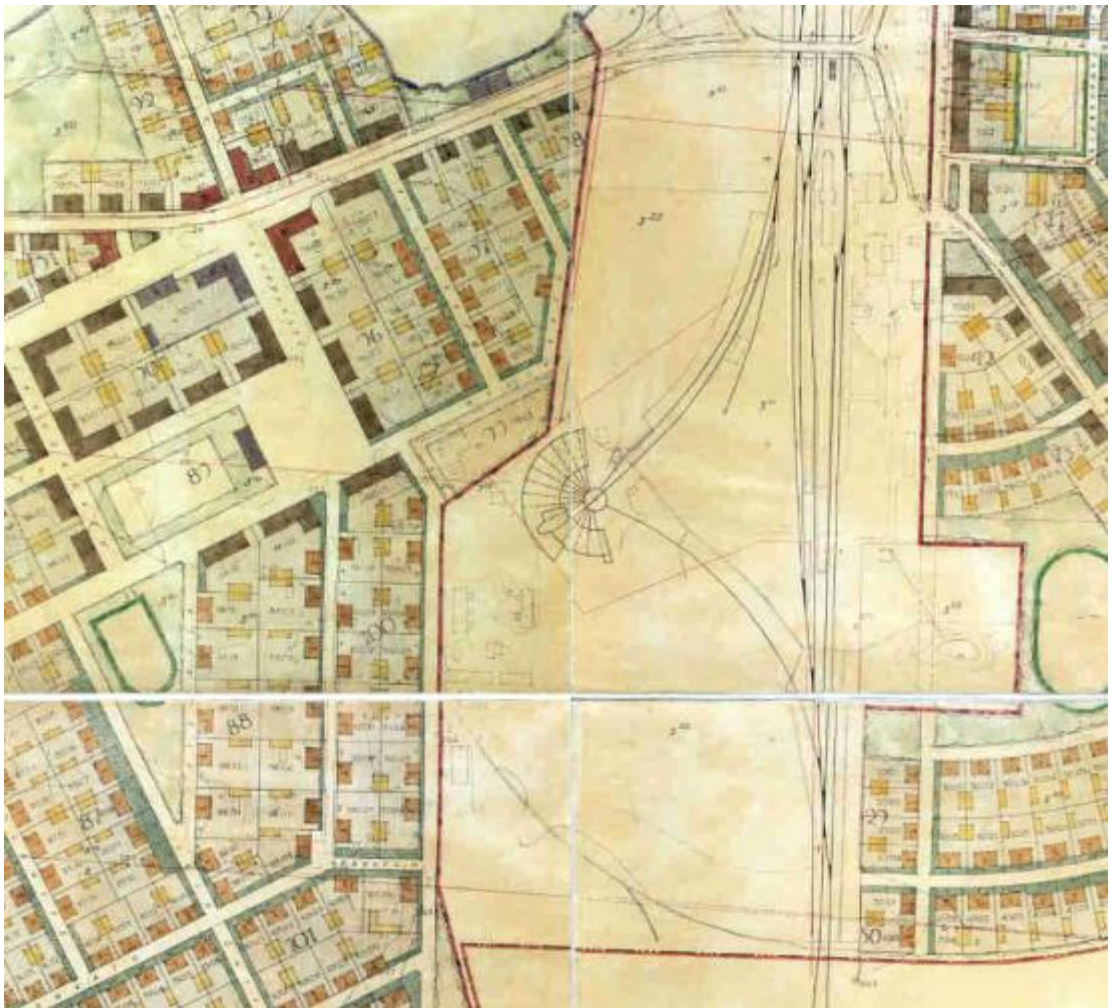
Kuva: Kuvassa rautatien vesitorni ja vanha postin talo. Alueella kulkee edelleen raitteita.

3.5 Yhdyskuntarakenne

Asemakaava-alue tukeutuu kaupungin ydinkeskustaan. Keskusta on rakentunut Otto I. Meurmanin vuonna 1937 hyväksytyn asemakaavan pohjalta. Kaava-alueen luoteisreunalla on Pieksämäen tori ja sitä ympäröimä liikekeskusta. Alueen pohjoispuolella kulkee Pieksämäen Keskuskatu, jonka molemmin puolin sijaitsee suurin osa kaupungin nykyisistä liiketiloista. Koillisessa on Pieksämäen rautatie- ja linja-autoasema. Kaavoitettavan alueen eteläpuolella on Kangaskadun teollisuusalue.

Alueella on kattava liikenneverkko, sekä kevyen liikenteen verkosto. Liikennettä on kuvattu tarkemmin erillisessä liikenneselvityksessä, joka on kaavan liiteaineistossa.

Alue on liitetty kunnalliseen vesi- ja viemäriverkostoon. Kartta alueen yhdyskuntatekniikasta on liitteenä 2.



KUVA: ote Pieksämäen 1. asemakaavasta, Otto I. Meurman, vahvistettu 10.11.1937.

3.5.1 Väestön rakenne ja kehitys

Vuoden 2010 lopulla Pieksämäen kaupungissa asui 19 869 asukasta. Väkiluku laski edellisestä vuodesta noin 280 asukkaalla. Tilastokeskuksen laatiman väestöennusteen mukaan Pieksämäen seudun asukasluku laskee myös tulevaisuudessa. Vuoteen 2020 mennessä asukasluvun ennustetaan laskevan noin 1400 asukkaalla (- 7 %) ja vuoteen 2030 mennessä noin 2150 asukkaalla (-11 %).

Toissijaisella vaikutusalueella, eli niin sanotulla lähimarkkina-alueella, asui vuonna 2010 noin 144 451 asukasta (pl.Pieksämäki). Tilastokeskuksen väestöennusteen mukaan alueen väestömäärä on vuonna 2030 noin 141 100 asukasta (- 2 %). Laajimmalla vaikutusalueella, eli niin sanotulla markkina-alueen reunalla, asui vuonna 2010 noin 357 300 asukasta. Alueen väestömäärä kasvaa vuoteen 2030 mennessä 6 %.¹⁰

Asemakaava-alueella ei asuta.

3.5.2 Työpaikat ja elinkeinotoiminta

Asemakaava-alueella on seuraavia työpaikkoja ja elinkeinoja:

- Ravintola Wanhat Weturitallit
- Trouble & Bouble Tuotanto Oy
- Light Bros Corporation Oy
- KPA Unicon Oy
- Enercosys Oy
- Naaran Mainos Q Oy
- Metso Minerals Finland Oy
- Suomen Viljava Oy
- Proxion Oy

3.5.3 Palvelut

Julkiset palvelut

Asemakaava-alueella ei ole julkisia palveluja.

Kaupalliset palvelut

Asemakaava-alueella ei sijaitse kaupallisia palveluja. Pieksämäen ydinkeskustan kaupalliset palvelut ja tori sijaitsevat asemakaava-alueen reunalla.

Asemakaavoitettava alue on Pieksämäen eteläisten keskusta-alueiden osayleiskaavassa (hyväksytty kaupunginvaltuustossa 14.2.2012.) osoitettu alueeksi, jolle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksiköitä ja tilaa vaativaa erikoiskauppaa, keskustaan soveltuvaa asumista sekä hallinto-, toimisto-, palvelu- ja myymälätilaa. Osayleiskaavan yhteydessä alueelle laadittiin kaupallinen selvitys, joka on asemakaavan liiteaineistossa.

3.5.4 Virkistys

Alueen eteläosan lehtomaisilla metsäalueilla kulkee virkistyskäytössä syntyneitä hoitamattomia polkuja. Aluetta ei ole aiemmissa aluetta koskevissa kaavoissa osoitettu virkistyskäyttöön.

3.5.5 Liikenne

Asemakaavoitettavassa alueella ei ole varsinaista tie- tai katuverkkoa, alueen kaupunkimaisessa pohjoisosassa kulkee Myllykatu ja muuten alue rajoittuu suurelta osaltaan Kangaskatuun sekä rataan. Ajoneuvoliikenne Vanhalle varikkoalueelle

¹⁰ (Tilastokeskus 2011, PX-Web/ Väestö) Liidea Oy:n kaupallinen selvitys 2011

kulkee käytännössä Keskuskadun kautta. Alueen pääliittymä on Myllykadun liittymä, josta on myös kulku rautatieasemalle sekä torille.

Alueelle pääsee myös Keskuskadulta esim. Pajukadun ja edelleen Keskuskadun suuntaisen Häyrisentien kautta, jolloin reitti kulkee torin sivuitse. Tällöin vältetään ajamasta osasta Keskuskadulla sijaitsevista valo-ohjatuista liittymistä, mutta tämä on myös yksi ajoneuvoliikenteen reitti keskustan kaupallisten palveluiden luokse. Lähempänä asemakaavoitettavaa aluetta ajoneuvoliikenteen reitti voi kulkea alueelle myös Kauppakadun ja Tallikadun kautta.

Alue on saavutettavissa myös valtatieltä 23 ja kantatieltä 72, jotka kulkevat samassa linjauksessa taajaman eteläpuolella. Sieltä reitti alueelle kulkee Vanhan Mikkelintien ja Kangaskadun kautta.

Asemakaavoitettavan alueen liikenne on maankäytöstä johtuen nykyisin melko vähäistä. Kangaskatu on taajaman eteläosan kiertävä katuyhteys. Kangaskadun varrella on nykyisin asutusta ja työpaikka-aluetta sekä rakentamatonta maa-aluetta.

Asemakaava-aluetta varten on laadittu liikenneselvitys, joka on kaavan liiteaineistossa.

3.5.6 Muinaisjäännökset

Tiedossa olevien lähteiden mukaan kaava-alueella ei ole valtakunnallisesti tai maakunnallisesti merkittäviä muinaisjäännöksiä.

3.5.7 Yhdyskuntatekninen huolto

Suunnittelualue on liitettävissä vieressä sijaitseviin olemassa oleviin kunnallisteknisiin verkostoihin. Savon Voima Oyj:n kaukolämpöverkko kulkee jo alueella, joten rakennettavat kiinteistöt on mahdollista liittää kaukolämpöverkkoon.

Kartta alueen yhdyskuntatekniikasta on liitteenä 2.

3.5.8 Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt, melu, värinä ja pilaantuneet maat

Melua alueelle aiheuttavat liikenne ja teolliset toiminnot. Alue sijaitsee rautatien vierellä. Suunnittelualueen merkittävin melun lähde on liikenne. Pääväylät Valtatie 23, Joroistentie sekä Keskuskatu ovat tärkeimmät tieliikennemelulähteet. Alueella on myös jonkin verran teollisuusmelua.

Rautatie aiheuttaa värinää. Värinälle ei ole määritetty ohje- tai yleisesti hyväksytyjä raja-arvoja, joka vaikeuttaa värinän huomioimista kaavoituksessa ja rakentamisessa. Rautatieliikenteen aiheuttama värinä on harvoin niin voimakasta, että se yksin aiheuttaa rakennuksille välitöntä vaurioitumisriskiä.

Liikenne- ja rautateistä aiheutuvaa melua ja värinää on tutkittu tarkemmin aluetta koskevan osayleiskaavatyön aikana. Ympäristöhäiriöitä on käsitelty tarkemmin myös kaavan liiteaineistona olevan lähtökohtaraportin yhteydessä.

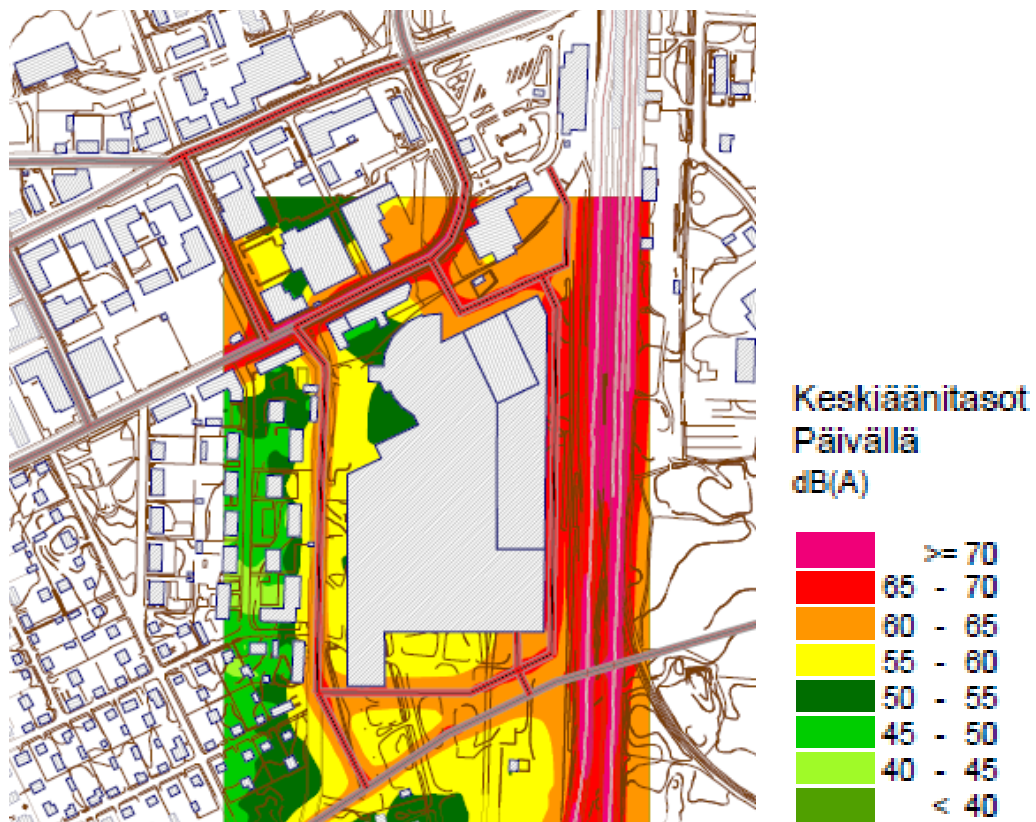
Syksyn 2012 aikana on laadittu myös kaava-aluetta koskevat tarkemmat melu- ja värinäselvitykset.

Melu

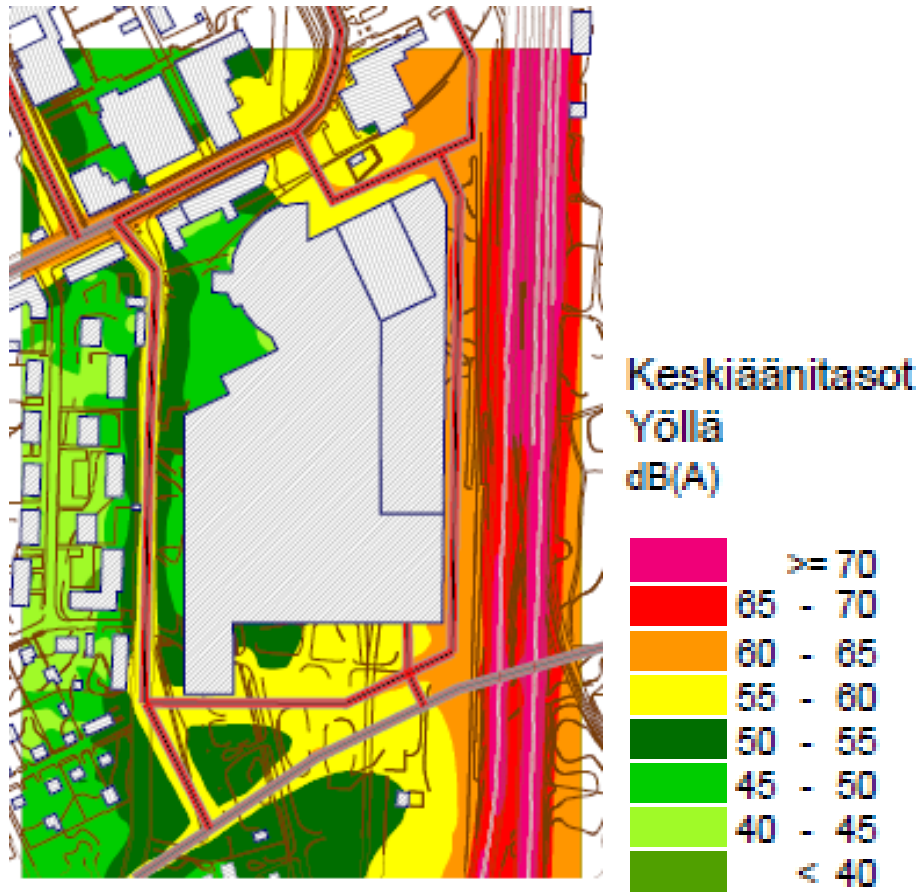
FCG suunnittelu ja tekniikka Oy:ssä laadittiin syksyllä 2012 kaava-alueita koskeva tarkempi meluselvitys. Meluselvityksessä on ollut mukana suunnittelualueen nykyiset ja tulevat lähikadut ja -tiet sekä rata-alue.

Käytettävissä olevilla liikennetiedoilla ja tulevalla kauppakeskuksen rakentamisella on selvityksen mukaan kauppakeskuksen länsipuoleisen asuntoalueen melutilanteeseen melua vaimentava vaikutus. Melu vaimenee pääasiassa kauppakeskuksen suojaavalla vaikutuksella raideliikennemeluun nähden.

Kauppakeskuksella ja rautatiealueen ylittävällä mahdollisella uudella sillalla voi olla Pieksämäen kaupungin liikennevirtoihin merkittävä vaikutus. Ajoneuvoliikenteen jakautuminen uudella tavalla voi selvityksen mukaan vaikuttaa asemakaava-alueen länsipuoleisen asuinalueen melutasoihin.¹¹



¹¹ Pieksämäki, vanha varikkoalue, Meluselvitys FCG suunnittelu ja tekniikka Oy 2012



KUVISSA: meluselvityksen mukaiset melukartat (FCG suunnittelu ja tekniikka Oy, 2012)

Meluselvitys on kokonaisuudessaan kaavan liiteaineistossa.

Tärinä

Ramboll Finland Oy on syksyllä 2012 tehnyt selvityksen rautatieliikenteen aiheuttamista tärinähaitoista ja arvioinut mahdollisesti tarvittavia suojaustoimenpiteitä asemakaava-alueella. Alueelle suoritettiin tärinäriskikartoitus noudattaen soveltuvin osin VTT:n ohjeita "Suositus liikennetärinän arvioimiseksi maankäytön suunnittelussa" ja "Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksesta".

Kaava-alueen reunalla kulkee sekä henkilö- että tavaraliikennettä ja liikenne on ympärivuorokautista. Junien nopeudet ovat suhteellisen alhaiset, koska suunnittelualue sijaitsee aivan Pieksämäen aseman vieressä, jossa junien nopeus saa olla enintään 90 km/h.

Merkittävin tärinän leviämiseen vaikuttava tekijä on liikenteen lisäksi maapohjan ominaisuudet. Tärinän leviämiseen vaikuttaa oleellisesti myös maapohjasuhteet rata- ja tiealueen ulkopuolella ja erityisesti rakennusten perustamisalueella.

Rakennuksen rakenteilla on merkittävä vaikutus rakennuksessa koettavaan tärinään. Riittämättömästi jäykistetyillä, puurunkoisilla ja kaksikerroksisilla rakennuksilla tärinä voi aikaansaada rakennuksen värähtelyä vaakasuuntaan. Jännemitoiltaan pitkät ja joustavat lattiarakenteet vahvistavat vastaavasti pystysuuntaista värähtelyä resonoidessaan.

Junaliikennetärinän osalta uusille asuinrakennuksille hyväksyttävä värähtelyluokka C täyttyy suunnittelualueella selvityksen mukaan asuinrakennuksissa yli 35 metrin etäisyydellä raiteesta 1-kerroksisten rakennusten osalta ja yli 90 metrin etäisyydellä raiteesta yli 1-kerroksisten rakennusten osalta. Liikerakennuksille hyväksyttävä värähtelyluokka C täyttyy 1-kerroksisten rakennusten osalta yli 15 m etäisyydellä raiteesta ja yli 1-kerroksisten rakennusten osalta yli 35 m etäisyydellä raiteesta. Etäisyydet määritetään raiteen keskeltä.

Lasketun ennustemallin mukaan rakenteiden vaurioriski on merkityksetön kaikkien rakennusten osalta yli 10 metrin etäisyydellä raiteesta. Suunnittelualueella etäisyydet määräytyvät ihmisen häiritsevyysskriteerin perusteella.¹²

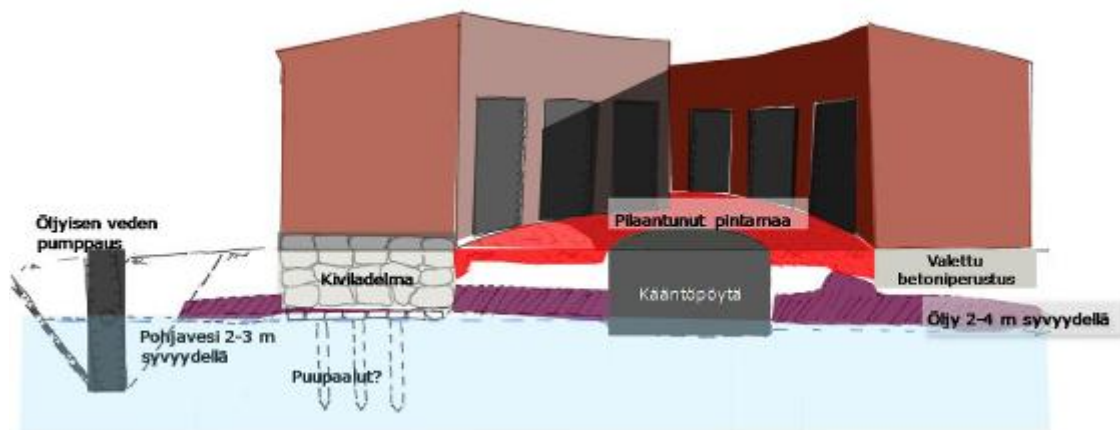
Tärinäselvitys on kokonaisuudessaan kaavan liiteaineistossa.

Pilaantuneet maat

Kaava-alueen aikaisempi maankäyttö on aiheuttanut maaperän pilaantumista. Alue toimi VR:n varikkoalueena 1900-luvun alusta aina 1980-luvulle. Tämän jälkeen tiloja on vuokrattu ulkopuolisille, jolloin alue on toiminut mm. varasto-, huolto- ja korjauskäytössä. Alueella on sijainnut junaraiteita ja maanalaisia öljysäiliöitä. Öljysäiliöitä ja maanalaisia rakenteita on tietävästi purettu 1980- ja 90-luvuilla.

Kaava-alueelle tehdyissä tutkimuksissa havaittiin mineraaliöljyillä ja metalleilla pilaantuneita maa-aineksia. Alueella toteutettiin vuoden 2011 aikana pilaantuneen maaperän kunnostus massanvaihdolla, siten että haitta-aineista ei aiheutuisi haittaa alueen rakentamiselle tai ihmisten terveydelle alueen tulevassa maankäytössä.

Alueella saavutettiin kunnostuksen luvassa esitetyt kunnostustavoitteet, ainoastaan veturitallin lähialueille sekä sen alle jäi kunnostustavoitteet ylittävät pitoisuudet öljyjä.¹³



Kuva: Viitteellinen kuva kohteen pilaantuneiden maiden esiintymisestä. Sisäpihalla maaperää ovat pilanneet PAH-yhdisteet ja öljy ja rakennuksen alla on 2-4 metrin syvyydellä öljyinen kerros pohjaveden pinnan tuntumassa¹⁴

¹² Pieksämäki, vanha varikkoalue, Tärinäselvitys Ramboll Finland Oy 2012

¹³ Pieksämäen kaupunki, Pieksämäen entinen junavarikko, pilaantuneen maaperän kunnostus, Ramboll maaliskuu 2012

¹⁴ Pieksämäen kaupunki, veturitallin maaperän pilaantuneisuustutkimus, Ramboll huhtikuu 2012

Veturitallin alueella on havaittu noin 2-4 metrin syvyydellä maanpinnasta pohjaveden pinnan tuntumassa öljyistä maata. Öljyinen kerros on levinnyt lähes koko rakennuksen alueelle (n. 5000 m²). 2-4 metrin syvyydellä oleva öljy ei sisällä juurikaan keveitä haihtuvia komponentteja, joten siitä ei rakennuksen alla sijaitessaan selvityksen mukaan pääse kulkeutumaan haitallisia yhdisteitä. Öljyhiilivedyistä voi kuitenkin päästä rakennuksen sisäilmaan öljyn hajua.

Kaava-alueen pohjavettä on seurattu, eikä pohjavedessä ole havaittu merkittäviä öljypitoisuuksia. Pohjaveden öljypitoisuudet ovat olleet enimmillään 1 mg/l luokkaa. Öljy ei tähän mennessä tehdyn koepumppaustulosten perusteella kulkeudu pohjaveden mukana, sillä se on sitoutunut turpeeseen ja maapartikkeleihin. Öljyn poistaminen maaperästä on selvityksen mukaan käytännössä mahdotonta rakenteita vaurioittamatta.

Öljyjen kulkeutuminen muulle kaava-alueelle, joka on jo kunnostettu, on estetty veturitallin kaakkoispäätyyn tehdyssä kaivannossa maan sisäisin eristerakentein. Veturitallin koillispäädyn jäännöspitoisuudet koostuivat suurimmaksi osaksi raskaista jakeista (esim. voiteluöljy, raskas polttoöljy), joiden leviämisen katsotaan olevan alueella heikompi kuin esimerkiksi dieselin (kaakkoispääty).

Veturitallin sisäpihalla sijaitsevan kääntöpöydän alueella on havaittu pintamaassa 0-2 metrin syvyydellä öljyhiilivetyjen lisäksi PAH-yhdisteitä. PAH-yhdisteet ovat luultavasti peräisin kreosootilla kyllästetyistä ratapölkyistä. Kreosootti -öljy on haitallista ja voimakkaan hajuista.¹⁵

Kunnostusraportit on esitetty kokonaisuudessaan kaavan liiteaineistossa.

3.6 Maanomistus

Pieksämäen kaupunki omistaa suurimman osan kaava-alueesta. Kaupungin omistuksessa ovat kaava-alueelta seuraavat kiinteistöt:

593-1-96-8, 593-402-3-62, 593-402-2-97 ja 593-1-109-9.

Kiinteistö Oy Pieksämäen Tekniikkatorni omistaa rautatien vesitornin kiinteistön nro 593-1-109-10.

VR yhtymä Oy omistaa kiinteistön nro 593-402-60-0.

Liikennevirasto omistaa kiinteistöt 593-402-3-23 ja 593-402-8-1.

Avena Siilot Oy omistaa myllyn ja viljasiilojen kiinteistön nro 593-1-99-1.

3.7 Sosiaalinen ympäristö

Alueen vanhalla rautatieläisympäristöllä ja siihen liittyvillä rakennuksilla ja rakennelmilla on merkittävä historiallinen arvo kaupungin identiteetin ja asukkaiden kannalta.

¹⁵ Pieksämäen kaupunki, veturitallin maaperän pilaantuneisuustutkimus, Ramboll huhtikuu 2012

3.8 Suunnittelutilanne

3.8.1 Kaava-alueita koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

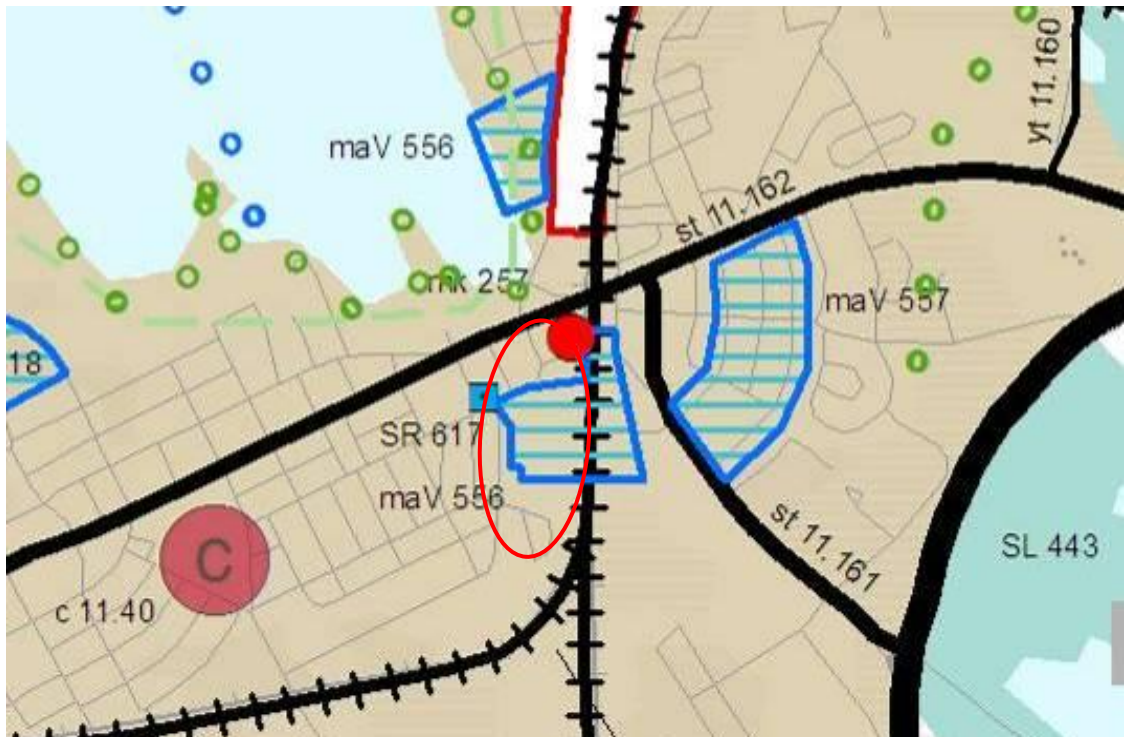
Maakuntakaava

Ympäristöministeriö on vahvistanut Etelä-Savon maakuntakaavan 4. lokakuuta 2010. Kaava astui samalla voimaan. Kaava on laadittu koko Etelä-Savon maakunnan alueelle ja siinä käsitellään kaikkia aluevaraustyyppisiä. Vanhat seutukaavat on kumottu muilta osin paitsi ohjeellisen oikoratavarauksen osalta välillä Lahti-Heinola-Mikkeli. Ympäristöministeriö on vahvistanut maakuntakaavan muilta osin paitsi seuraavien merkintöiden osalta:

- **km 11.42 Pieksämäki, Naiskangas, vähittäiskaupan suuryksikkö**
- km 5.40 Juva, Vehmaa, vähittäiskaupan suuryksikkö
- km 8.42 Mikkeli, Itäporthi, vähittäiskaupan suuryksikkö
- km 16.42 Savonlinna, Länsiporthi, vähittäiskaupan suuryksikkö

Maakuntakaavassa kaava-alueelle kohdistuvat seuraavat merkinnät:

- Keskustatoimintojen kohdemerkintä C
- Taajamatoimintojen alue A
- maV 556 Kulttuuriympäristön ja/tai maiseman vaalimisen kannalta valtakunnallisesti merkittävä alue
- SR 617 Rakennussuojelukohde



KUVA: ote 4.10.2010 vahvistetusta maakuntakaavasta, punainen ellipsi kuvaa likimääräistä suunnittelualuetta

Yleiskaava

Aluetta on käsitelty Pieksämäen keskustan eteläosien osayleiskaavan yhteydessä, joka on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 14.2.2012.

Osayleiskaavassa kaava-alueelle kohdistuvat seuraavat merkinnät:

- Keskustatoimintojen alue C, kaavamääräys:

"Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksiköitä ja tilaa vaativaa erikoiskauppaa, keskustaan soveltuvaa asumista sekä hallinto-, toimisto-, palveluja myymälätilaa. Alueelle voidaan sijoittaa myös alueen sisäisiä liikenneväyliä, pysäköintitiloja, virkistys- ja puistoalueita sekä yhdyskuntateknisen huollon alueita. Aluetta suunniteltaessa tulee kiinnittää erityistä huomiota kevyen liikenteen, julkisen liikenteen ja huoltoliikenteen sekä pysäköintijärjestelyjen tarkoituksenmukaisuuteen ja alueen viihtyvyyteen. Alueen rakennukset tulee suunnitella arkkitehtuuriltaan korkealaatuisiksi ja ne tulee sovittaa osaksi alueen valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä (Pieksämäen rautatieläisyympäristöt ja Pieksämäen Keskuskatu, RKY 2009). Asemakaavoituksen yhteydessä on selvitettävä maaperän pilaantuneisuus ja meluntorjuntakeinot."

- Suojeltava rakennus sr, kaavamääräys:

"Rakennus- tai kulttuurihistoriallisesti tai kaupunkikuvallisesti arvokas rakennus, jonka purkaminen on maankäyttö- ja rakennuslain 41 § 2 mom:n nojalla kielletty. Rakennuksen ulkoasua ei saa muuttaa siten, että sen rakennus- tai kulttuurihistoriallisesti arvokas tai kaupunkimiljöön kannalta arvokas luonne turmeltuu. Suojelutavoitteet toteutetaan asemakaavalla. Yleiskaavan suojelumääräys ohjaa asemakaavojen muutoksia. Asemakaava alueen ulkopuolella suojelutavoitteet voidaan toteuttaa erillispäätöksin. Indeksinumeron mukaiset kohdetiedot osayleiskaavan selostuksessa."

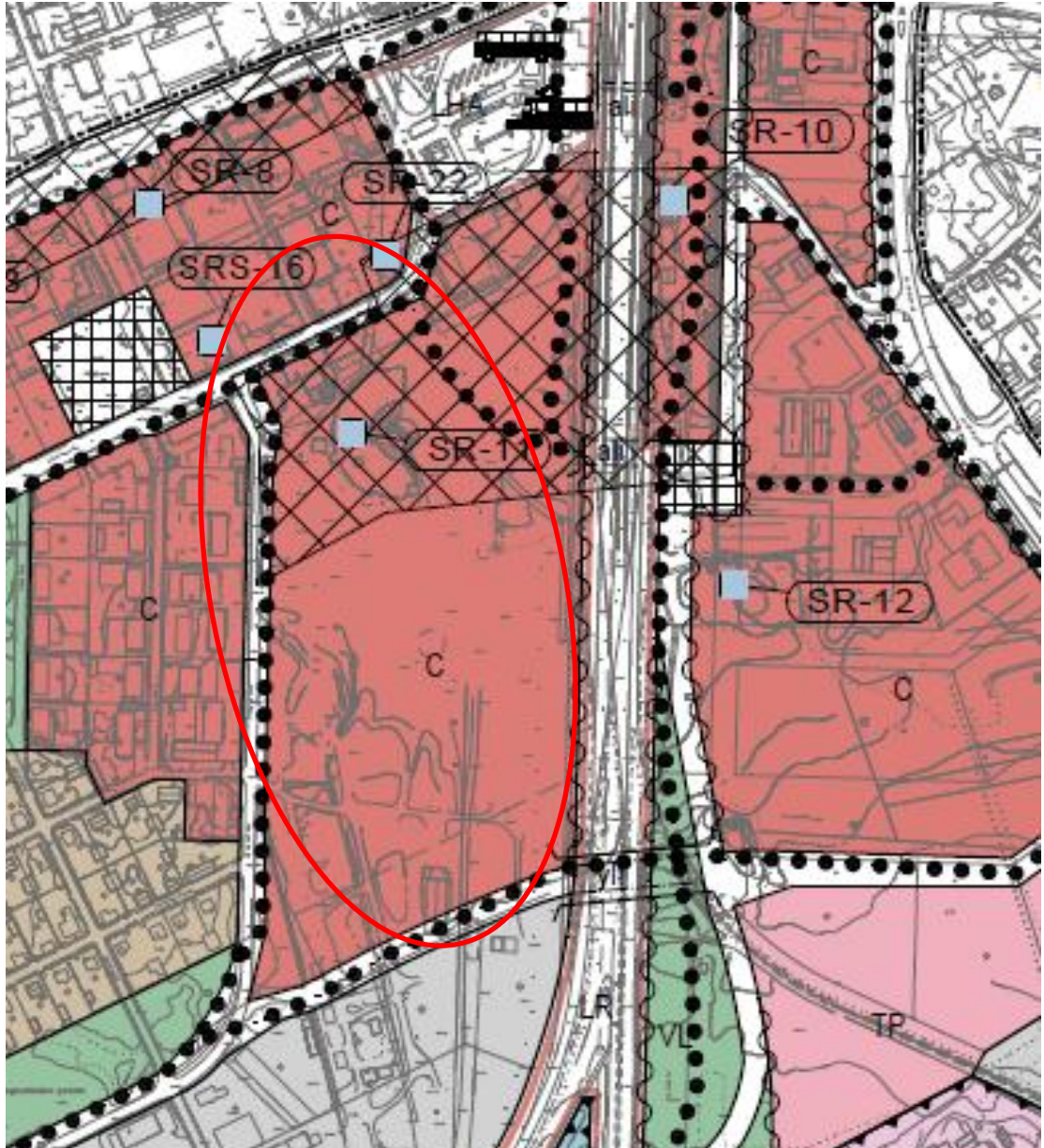
- Rakennussuojelulain nojalla suojeltu rakennus srs, kaavamääräys:

"Rakennusta koskevat suojelumääräykset on annettu rakennussuojelulain mukaisessa suojelupäätöksessä."

- Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY 2009), kaavamääräys:

"Rasterimerkinnällä on osoitettu Valtioneuvoston vahvistamat valtakunnallisesti merkittävät rakennetun kulttuuriympäristön rajaukset. Aluetta koskevissa suunnitelmissa on otettava huomioon alueen historiallisesti tai kaupunkikuvan kannalta arvokkaat rakennukset, rakennusryhmät ja asemakaavalliset periaatteet. Asemakaavaa laadittaessa on varmistettava kulttuurihistoriallisten arvojen säilyminen. Museoviranomaiselle tulee varata tilaisuus lausunnon antamiseen ennen alueella tehtäviä muutos- ja korjaustöitä."

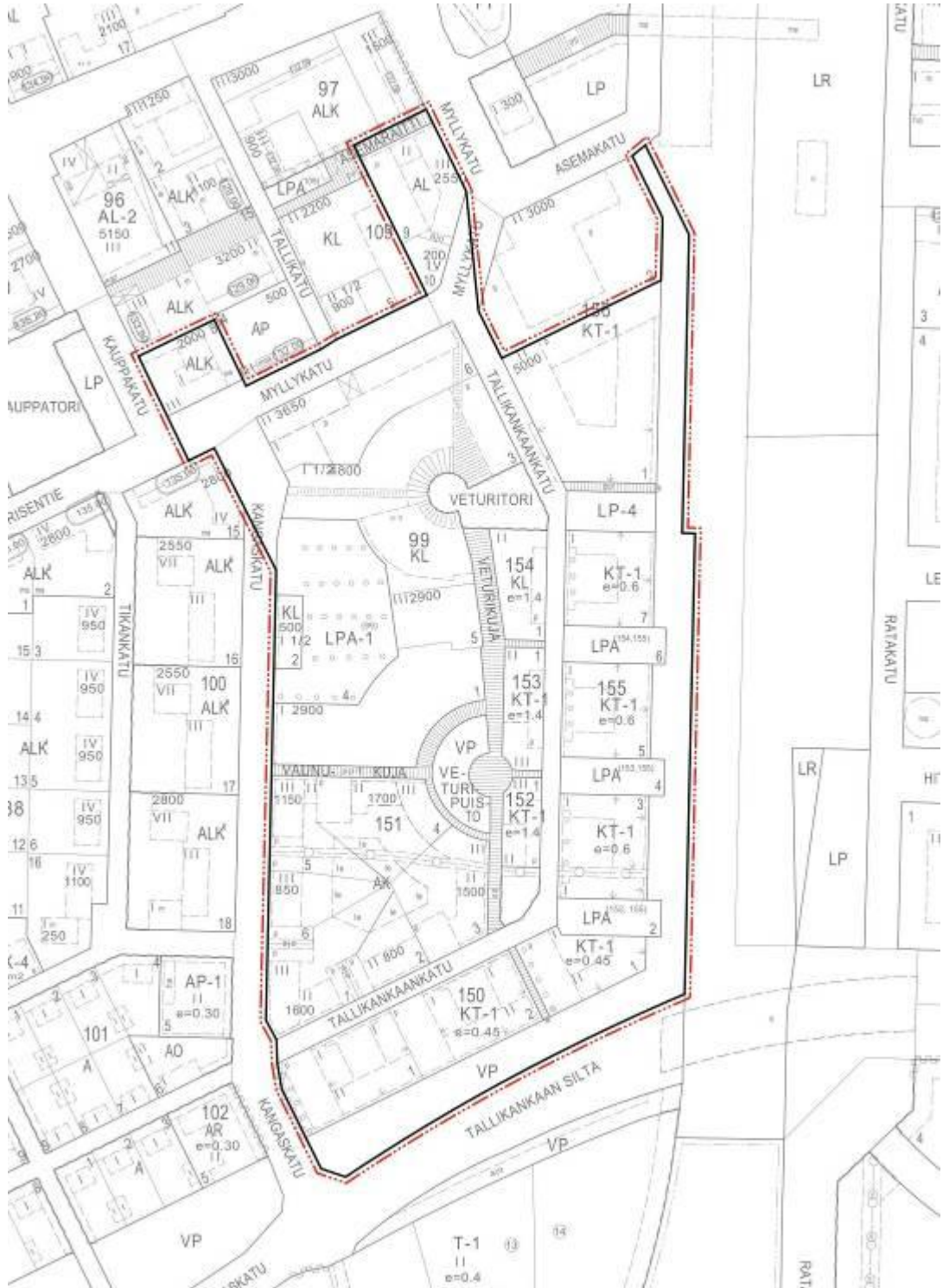
- Lisäksi palloviivalla on osoitettu kevyen liikenteen reitit. Sijainti on ohjeellinen.



KUVA: ote 16.11.2011 päivätystä ja 25.1.2011 tarkistetusta osayleiskaavasta, punainen ellipsi kuvaa likimääräistä suunnittelualuetta.

Asemakaava

Suunnittelualue on kauttaaltaan asemakaavoitettu. Vanhojen veturitallien alueelle 27.1.1995 vahvistettua asemakaavaa ei ole toteutettu. Tontin 1-96-8 asemakaava on vanhentunut; tontilla sijaitsee Pieksämäen Teknologiatalo Latomo, joka on suojeltu rakennussuojelulain nojalla ympäristöministeriön päätöksellä 7.4.2000. Latomoa ei ole voimassa olevassa asemakaavassa merkitty säilytettäväksi.



KUVA: Ote ajantasa-asemakaavasta. Kaava-alue rajattu punaisella.

Rakennusjärjestys

Pieksämäen kaupungin rakennusjärjestys on tullut voimaan 1.1.2007.

Rakennusjärjestyksessä on koko entisen Pieksämäen kaupungin hallinnollinen alue asemakaava-alueutta lukuun ottamatta määritelty MRL 16 § 3 mukaisesti suunnittelutarvealueeksi.

Pohjakartta

Pieksämäen kaupungin numeerinen pohjakartta täyttää kaavoitusmittausasetuksen (1284/99) vaatimukset.

Rakennuskiellot

Alueella ei ole voimassa rakennuskielloja.

Lähtötiedot

Asemakaavan lähtötiedot on koottu lähtökohtaraportiksi talvella 2011-2012: *Pieksämäen keskustan eteläosan osayleiskaava – Vanhan varikkoalueen asemakaava, Lähtökohtaraportti 19.11.2008, tarkistettu 16.11.2011 ja 25.1.2012, AIRIX Ympäristö Oy.*

Käytettävissä olevat selvitykset

Muinaismuistot, kulttuuriympäristö, rakennukset ja rakennusperintö

- Kulttuuriympäristö ja rakennusperintöselvitys, 7.10.2008, Insinööritoimisto LIIDEA Oy, tarkistettu 5.7.2011 AIRIX Ympäristö Oy.
- Kulttuuriperintörekisteri / Etelä-Savon maakuntaliitto
- Etelä-Savon rakennusperintö, Etelä-Savon seutukaavaliitto 1984
- Kulttuuriympäristöselvitys. Etelä-Savon Kulttuuriperinnön kehityslinjat, jatkumot ja murrokset. Etelä-Savon maakuntakaava. Etelä-Savon maakuntaliiton julkaisu 88:2007.
- Vanhan varikon alueen historiallinen rakennuskanta, tilanne IX/2006, Pieksämäen kaupunki
- Vanhan varikon alueen historiallinen rakennuskanta, 1993, Pieksämäen kaupunki
- Pieksämäen vanha veturitalli. Rakenne-, haitta-aine-, maaperä ja geotekniset tutkimukset sekä rakennuksen sisätilamittaus 23.4.2012, Tutkimusraportti Ramboll

Elinkeinot, kauppa ja palvelut

- Kaupallisten vaikutusten arviointi Pieksämäki 2011, Keskustan eteläisten osien osayleiskaava, Vanhan varikkoalueen asemakaava, 17.8.2011, LIIDEA Oy
- Pieksämäen kauppakesittymän markkina-analyysi, 9.5.2008. Pieksämäen kaupunki, Etelä-Savon liitto; Tuomas Santasalo Ky
- Kaupan palveluverkkoselvitys, Kaupan suuryksiköiden sijoitusmahdollisuudet, 30.4.2008, Etelä-Savon maakuntaliitto, Tuomas Santasalo Ky Etelä-Savon kaupan palveluverkkoselvitys. Etelä-Savon maakuntaliitto julkaisu 73:2006

Liikenne, melu ja värinä

- Pieksämäen liikennejärjestelmän kehittäminen, Insinööritoimisto LIIDEA Oy, 19.11.2008, tarkistettu AIRIX Ympäristö Oy, DI Tuomas Miettinen,

Pieksämäen kaupunki, keskustan eteläosien osayleiskaava, liikenneselvitys
15.11.2011

- raideliikenteen meluselvitys, AIRIX Ympäristö Oy, 3.11.2008
- raideliikenteen tärinäselvitys, Oy Finnrock Ab, Geotesti Oy
- Varkaus-Pieksämäki –seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma, Joroisten kunta, Leppävirran kunta, Pieksämäen kaupunki, Varkauden kaupunki, Kaakkois-Suomen tiepiiri, Savo-Karjalan tiepiiri, Itä-Suomen lääninhallitus, Etelä-Savon maakuntaliitto, Pohjois-Savon liitto, helmikuu 2007
- Keskuskadun liikenteellinen kehittämissuunnitelma, Insinööritoimisto LIIDEA Oy, 2008
- Ympäristötekniinen lisätutkimus, VR:n vanha varikkoalue, Pieksämäki, Ramboll Finland Oy, marraskuu 2005

Luonto ja eläimistö

- Pieksämäen kaupungin maaperäkartta
- Pieksämäen entinen junavarikko. Pilaantuneen maaperän kunnostus 9.3.2012, Kunnostusraportti, Ramboll

Laadittavat selvitykset

Aluetta koskien on laadittu vuoden 2012 aikana seuraavat selvitykset:

- rakennushistoriaselvitys koskien Viljava Oy:n omistuksessa olevia viljasiiiloja ja myllyrakennusta
- liikenneselvitys
- hulevesiselvitys
- rakennettavuusselvitys
- luontoselvitys
- tärinäselvitys
- meluselvitys

4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve

Pieksämäen kaupunki osti 27.7.2010 tilan Vanhat Veturitallit 593-402-3-62 WH 2005 /NIAM III EAST (Asset) Oy:ltä. Ajankohtaista tarvetta kaavan laatimiseen aiheutti yrittäjien kanssa käydyt keskustelut mahdollisen uuden kaupan suuryksikön sijoittamisesta keskustan alueelle.

4.2 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

Tekninen lautakunta päätti kokouksessaan 13.4.2011 (37 §) käynnistää asemakaavamuutoksen laatimisen kaupungin ydinkeskustaan VR:n vanhojen veturitallien alueelle.

4.3 Osallistuminen ja yhteistyö

4.3.1 Osalliset

Osalliset ilmenevät tarkemmin liitteenä 1 olevasta osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta.

4.3.2 Vireilletulo ja työn käynnistäminen

Asemakaavan vireilletulosta on kuulutettu 16.4.2012 Pieksämäen Lehdessä, kaupungin Internet-sivuilla sekä kaupungin ilmoitustaululla.

4.3.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt

Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt selviävät kaavaselostuksen liitteenä olevasta osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Asemakaavasta järjestettiin yleisötilaisuus kaavaehdotuksen nähtävilläoloaikana 8.11.2012 klo 17 Kanttilassa, osoitteessa Vilhulantie 5 76100 Pieksämäki. Paikalle saapui 15 kuulijaa.

4.3.4 Viranomaisyhteistyö

Maankäyttö- ja rakennuslain § 66 ja mukainen viranomaisneuvottelu on järjestetty 30.3.2012. Muistio kokouksesta on kaavaselostuksen liitteenä nro 3.

Viranomaisten kanssa on järjestetty kaavaa koskevat työpöytäkokoukset 6.6.2012 ja 19.9.2012.

Viranomaisosallisilta on saatu kaavaluonnosten nähtävilläoloaikana ennakkolausunnot. Lausunnot ja niihin laaditut vastineet ovat kaavaselostuksen liitteenä nro 7.

Kaavaehdotuksesta pyydettiin lausunnot osallisilta viranomaistahoilta. Lausunnot ja niihin laaditut vastineet ovat kaavaselostuksen liitteenä nro 9.

Maankäyttö- ja rakennuslain § 66 ja mukainen viranomaisneuvottelu on järjestetty ehdotusvaiheessa 23.11.2012. Muistio kokouksesta on kaavaselostuksen liitteenä nro 10.

4.4 Asemakaavan tavoitteet

4.4.1 Alustavat tavoitteet

Suunnittelun keskeisenä tavoitteena on kehittää Pieksämäen ydinkeskustan kaupunkikuvaa, palveluja ja matkailua. Tavoitteena on suunnitella kevyen liikenteen, ajoneuvoliikenteen ja logistiikan osalta viihtyisiä, toimivia ja turvallinen keskustalaajennus, jossa monipuoliset palvelut, tapahtumat ja toiminnot yhdistyvät. Asemakaavan tavoitteena on lisäksi tutkia uusien kaupan suuryksikköjen sijoittamista kaupungin ydinkeskustaan.

Suunnittelun laadullisina tavoitteina on kaupunkirakenteen eheyttäminen korkeatasoisella arkkitehtuurilla, sekä elinympäristön viihtyisyyden, terveellisuuden ja turvallisuuden parantaminen. Suojelutarpeiden osoittaminen ja uuden rakentamisen sovittaminen osaksi valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä ovat niin ikään asemakaavan keskeisiä kysymyksiä. Kaava-alueella sijaitsee

arvokkaiden rakennusten lisäksi myös säilyttämisen arvoisia mäntyjä, joiden ainakin osittainen säilyttäminen on yksi kaavan alustavista tavoitteista.

Tärkeä osa kaavoitusta ovat liikenneverkon ratkaisut. Yksittäisenä toiminnallisena tavoitteena on luoda houkutteleva ja turvallinen kevyen liikenteen yhteys torin ja muun ydinkeskustan sekä uusien palvelujen välille.

4.4.2 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Maankäyttö- ja rakennuslain 24 §:n 2 momentin mukaan alueidenkäytön suunnittelussa on huolehdittava valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden huomioon ottamisesta siten, että edistetään niiden toteuttamista. Valtioneuvoston päätös valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkistamisesta tuli voimaan 1.3.2009. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä niiden soveltamisala on tarkemmin selostettu julkaisuissa, jotka löytyvät ympäristöhallinnon kotisivuilta www.ymparisto.fi/vat.

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kuusi asiakokonaisuutta ovat:

1. toimiva aluerakenne
2. eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu
3. kulttuuri- ja luonnonperintö, virkistyskäyttö ja luonnonvarat
4. toimivat yhteysverkot ja energiahuolto
5. Helsingin seudun erityiskysymykset
6. luonto- ja kulttuuriympäristöinä erityiset aluekokonaisuudet

Tavoitteet tulee ottaa huomioon asemakaavaa laadittaessa. Asemakaavaa koskevia valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita ovat mm. seuraavat:

Erityisesti harvaan asutulla maaseudulla ja taantuvilla alueilla kiinnitetään alueidenkäytössä huomiota jo olemassa olevien rakenteiden hyödyntämiseen sekä elinkeinotoiminnan ja muun toimintapohjan monipuolistamiseen.

Alueidenkäytöllä edistetään yhdyskuntien ja elinympäristöjen ekologista, taloudellista, sosiaalista ja kulttuurista kestävyyttä. Olemassa olevia yhdyskuntarakenteita hyödynnetään sekä eheytetään kaupunkiseutuja ja taajamia. Taajamia eheyttäessä parannetaan elinympäristön laatua.

Kaupunkiseutujen työssäkäyntialueilla varmistetaan alueidenkäytölliset edellytykset asuntorakentamiselle ja sen tarkoituksenmukaiselle sijoittumiselle sekä hyvälle elinympäristölle. Kaupunkiseutuja kehitetään tasapainoisina kokonaisuuksina siten, että tukeudutaan olemassa oleviin keskuksiin. Keskuksia ja erityisesti niiden keskusta-alueita kehitetään monipuolisina palvelujen, asumisen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueina.

Alueidenkäytön suunnittelussa on edistettävä olemassa olevan rakennuskannan hyödyntämistä sekä luotava edellytykset hyvälle taajamakuvalle. Taajamia kehitettäessä on huolehdittava siitä, että viheralueista muodostuu yhtenäisiä kokonaisuuksia.

Alueidenkäytössä on ehkäistävä melusta, tärinästä ja ilman epäpuhtauksista aiheutuvaa haittaa ja pyrittävä vähentämään jo olemassa olevia haittoja. Uusia asuinalueita tai muita melulle herkkiä toimintoja ei tule sijoittaa melualueille varmistamatta riittävää meluntorjuntaa.

Liikennejärjestelmä ja alueidenkäyttö sovitetaan yhteen siten, että vähennetään henkilöautoliikenteen tarvetta ja parannetaan ympäristöä vähän kuormittavien

liikennemuotojen käyttöedellytyksiä. Erityistä huomiota kiinnitetään lisäksi liikenneturvallisuuden parantamiseen.

Museoviraston laatiman inventoinnin Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt (RKY 2009) mukaan Pieksämäen valtakunnallisesti arvokkaat kohteet ovat seuraavat:

- *Kivelän talo*
- *Kontiopuiston omakotialue*
- *Pieksämäen Keskuskatu*
- *Pieksämäen maaseurakunnan kirkonmäki*
- ***Pieksämäen rautatieläisympäristöt***
- *Savon järvimalmiruukit*
- *Vaalijalan kuntoutuskeskus*

Maakuntakaavan antamat tavoitteet

Maakuntakaavassa kaava-alueelle kohdistuvat seuraavat merkinnät:

- Keskustatoimintojen kohdemerkintä C
- Taajamatoimintojen alue A
- maV 556 Kulttuuriympäristön ja/tai maiseman vaalimisen kannalta valtakunnallisesti merkittävä alue
- SR Rakennussuojelukohde

Aluevarausmerkinnällä A osoitetaan maakuntakeskuksen ja seutukeskusten taajamatoimintojen alueet.

Merkintä sisältää asumisen, kaupan, matkailun, palvelujen, hallinnon, teollisuus- ja muiden työpaikka- ym. taajamatoimintojen alueita. Samoin siihen sisältyy virkistys-, puisto- ja erityisalueita sekä pääväyliä pienempiä liikennealueita. Lisäksi merkintä sisältää erikseen luetellut arvokkaat luonnon- ja kulttuuriympäristökohteet. Merkintä ei estä maa- ja metsätalouskäytössä olevien alueiden säilyttämistä nykyisessä käytössä. Alueen maankäyttö ja rakentaminen edellyttävät yksityiskohtaisempaa suunnittelua ja vaikutusten arviointia.

Suunnittelumääräys:

Maakuntakaavan keskusverkon (maakuntakeskus, seutukeskukset ja paikalliskeskukset) yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota alueen oloista johtuviin erityisiin tarpeisiin:

- *kilpailukykyisen tonttitarjonnan varmistamiseen hyödyntämällä ja eheyttämällä olemassa olevaa kaupunki- ja yhdyskuntarakennetta*
- *seudullisten asiointi- ja palvelualueiden toiminnallisen vuorovaikutuksen kehittämiseen ja tukemiseen*
- *seudullisten ja paikallisten palvelu-, työpaikka-, teollisuus- ja matkailualueiden mitoitukseen ja toimintojen yhteensovittamiseen kestävä kehityksen periaatteet huomioiden.*

- palvelujen ja työpaikkojen saavutettavuuteen julkisella kulkuvälineellä ja kevyen liikenteen avulla
- vapaa-ajan asumisen ja matkailun kytkemiseen kiinteäksi osaksi muuta palvelu- ja yhdyskuntarakennetta
- riittävien virkistysalueiden varaamiseen, virkistysalueiden ja ulkoilureittien seudulliseen jatkuvuuteen sekä yhteyksiin taajamakeskukseen ja palveluihin
- taajamien rakentamattomiin ranta-alueisiin, yhteyksiin luontoon, rantaan ja veteen
- alkutuotannon ja maiseman kannalta merkittävien yhtenäisten peltoalueiden säilyttämiseen tuotannossa
- luonnon, erityisesti järvi- ja rantaluonnon sekä alueella sijaitsevien kulttuuriympäristön ja/tai maiseman kannalta tärkeiden alueiden ja kohteiden kulttuuri- ja luonnonperintöarvojen vaalimiseen ja säilymiseen sekä kestävään aluetaloudelliseen hyödyntämiseen
- Ilmastonmuutoksen ehkäisyyn ja ilmastonmuutoksesta aiheutuvien haittojen, kuten tulvavaaran lisääntymisen, huomioimiseen.

Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on huomioitava maakuntakaavan kohdeluettelossa yksilöidyt valtakunnallisesti ja/tai maakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristön kohteet ja alueet sekä muinaisjäännökset.

Kohdemerkinnällä C osoitetaan maakunta- ja seutukeskusten keskustatoimintojen alueiden yleispiirteinen sijainti. Alueelle voidaan sijoittaa vähintään seudullisesti merkittäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä. Alueen kehittäminen, maankäyttö ja rakentaminen edellyttävät yksityiskohtaisempaa suunnittelua ja vaikutusten arviointia.

Suunnittelumääräys:

Keskustatoimintojen alueiden sijainti ja laajuus on määritettävä yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa siten, että alueet muodostavat toiminnallisesti yhtenäisen keskustahakuisiin toimintoihin painottuvan kokonaisuuden. Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan seudullisia suuryksiköitä. Alueen suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota alueen liikennejärjestelyihin.

Alueen käyttöä suunniteltaessa on huomioitava kohdeluettelossa yksilöidyt valtakunnallisesti ja/tai maakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristön kohteet ja alueet sekä muinaisjäännökset.

Kaupungin strategiset tavoitteet

Pieksämäen kaupungin strategiset kehittämistavoitteet on määritelty vuodelle 2020:

1. Tasapainoisen kehittämisen mahdollistava vahva talous
2. Työpaikkoja lisäävä elinkeinopolitiikka

Vuoteen 2020 mennessä luodaan 2500 uutta työpaikkaa ja väestön vähentyminen on kääntynyt lieväksi kasvuksi.

3. Kaupungissa on kilpailukykyiset, tehokkaasti tuotetut palvelut.

4. Kaupungin kaupan palvelut ovat niin vetovoimaisia, että niitä käyttävät kaikki itäsuomalaiset.

Kaupunkiin toteutetaan vähintään 100 000 k-m² suuruiset kaupan ja matkailun palvelurakennukset. Investointien työllistävä vaikutus on vähintään 1000 työntekijää.

5. Alueellisesti järkevä kehitys.

6. Asiakaslähtöinen, motivoitunut ja ammattitaitoinen henkilöstö

Pieksämäen kaupungin elinkeinostrategiassa tavoitteena on vuoteen 2020 mennessä luoda Pieksämäellä 2 500 uutta työpaikkaa. Tavoite jakautuu toimialoittain seuraavasti:

1. metalli 200

2. rautatielogistiikka 100

3. hoivapalvelut 100

4. kauppa 800

5. yritysten sähköiset 200 peruspalvelut
(mm. palkkahallinto, kirjanpito, call-center)

6. matkailu 100

- palveluiden tuotteistaminen hyvinvointialan kanssa

7. hygienialiiketoiminta 200

8. logistiset palvelut 200

- hyvän logistisen sijainnin hyödyntäminen esim. verkkokaupan jakelukeskuksena tai Kuljetusyritysten terminaalipaikkana

9. hyvinvointiala 200

(sis. alan koulutuspalvelut)

10. luonnonvara-alan uudet liiketoimintamahdollisuudet 200
(mm. bioenergia)

11. muut 200

yht. 2500

4.4.3 Prosessin aikana syntyneet tavoitteet, tavoitteiden tarkentuminen

Osallisten alustavat tavoitteet

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin ennen kaavaluonnoksen nähtävällepanoa yhteensä 6 lausuntoa tai mielipidettä.

Pohjois-Savon ELY-keskuksen liikenne- ja infravastuualue totesi, ettei heillä ole huomauttamista osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Pohjois-Savon ELY-keskuksen mukaan kaavamuutoksen tavoitteena on mahdollistaa uuden kaupan suuryksikön sijoittaminen keskustan alueelle Pieksämäen keskustan eteläosien osayleiskaavaan sisältyvien tavoitteiden mukaisesti (Keskustatoimintojen alue C). Heidän mukaansa osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa on huomioitu kiitettävästi liikenteelliset vaikutukset, aluetta koskien on tarkoitus laatia liikenneselvitys. Raideliikenteen osalta on käytettävissä tuoreet melu- ja värinäselvitykset. Kaavan

suunnittelualueeseen ei sisälly maantien alueita. Lisäksi kaavahankkeen osallisissa on sisällytetty Liikennevirasto ja Pohjois-Savon ELY-keskuksen liikenne ja infravastuualue.

Museoviraston näkökulmasta vanhan veturitallin ympäristön osallistumis- ja arviointisuunnitelma on asianmukainen eikä sen johdosta ole seuraavien yleishuomioiden lisäksi muuta todettavaa:

Asemakaavan tarkoituksena ja tavoitteena on tärkeitä selkeästi todeta, että kaavalla varmistetaan kulttuurihistoriallisten arvojen säilyminen. Kaavan tavoitteistoon on tässä kaavahankkeessa erityisen perusteltua sisällyttää olemassa olevan (rautatieliikenteeseen kytkeytyneen) rakennuskannan ja suunnitellun uudisrakentamisen tasapainoinen ja tarvittaessa innovatiivinenkin yhteensovittaminen.

Museoviraston kannanotot huomioidaan osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa ja kaavan tavoitteissa.

Pieksä Ry kertoi mielipiteessään jäsenyritystensä olevan erittäin tyytyväisiä, että ns. vanhojen veturitallien alueen kehittäminen on edistynyt kaavamuutokseen asti. Heidän mukaansa keskustan asukkaille, yrityksille ja matkailijoille on tärkeää, että olemassa olevat kiinteistöt ja kohteet ovat jatkossakin hyvin, turvallisesti ja helposti saavutettavissa kaavamuutoksen jälkeen. Seuran mukaan kaupungin ydinkeskustan, torin ja veturitallien alueen yhteys on oltava selkeä, helppokulkuinen ja turvallinen sekä jalankulkijoille että pyöräilijöille. Heidän mielestään pysäköintitilojen tulisi sijaita mieluummin alueen pohjoisosissa, jolloin ne palvelisivat hyvin myös keskustassa asiointia. Kaupunkikuvallisesti ikäviä laajoja asfalttikenttiä tulisi välttää suunnittelussa. Veturitallien alueen huoltoajo tulisi pääsääntöisesti tapahtua alueen eteläosan kautta Kangaskadulta tai alueelle mahdollisesti rakennettavan Joroistentien yhdyksillän kautta. Tällöin rekkujen kaupungin läpi ajaminen ei lisääntyisi. Muutoinkin raskaan rekkalaston liikennöintiä Keskuskadulla tulisi rajoittaa ja ohjata muille reiteille. Rakennusten suunnittelun suhteen seura toivoo ympäröivän rakennuskannan muotokielen huomioimista esim. punatiiliverhouksella. Samoin tulisi huomioida näkymä rautatielle, jotta alue näyttäytyisi edukseen myös rautatiellä matkustavien suuntaan. Alueella tulisi huomioida myös lapset ja lapsiperheet ja alueella voisi toimia lapsille tarkoitettu toimintapiste/lapsiparkki.

Pieksä Ry:n kannanotot huomioidaan osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa ja kaavan tavoitteissa.

Pieksämäen vammaisneuvoston mielipiteessä pyydetään kiinnittämään erityishuomiota sekä ympäristön että rakennusten esteettömyyteen. Asemakaavan muutosalue on keskeisellä paikalla kaupungissa ja sinne tuleva kaupan keskittymä vetää puoleensa kaikkia kaupunkilaisia. Historiallisesti alueella on pieksämäkeläisille suuri merkitys ja tunnearvo. Kävelyä, rollaattoria, pyörätuolia ja lastenvaunuja varten on oltava RT-korttien ja SURAKU-ohjeiden mukaiset väylät ainakin Kangaskadun, torin ja liikenneaseman suuntiin. Myös näkö- ja kuulovammaisten erikoistarpeet on huomioitava. Esteettömiä autopaikkoja on sijoitettava em. ohjeiden mukaisesti. Samoin levähdyspaikkoja, joiden yhteyteen voidaan laittaa tauluja kertomaan siitä, mitä alueella oli ennen. Myös julkisen liikenteen pysäkit on oltava esteettömiä.

Pieksämäen vammaisneuvoston kannanotot huomioidaan osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa ja kaavan tavoitteissa. Osa tavoitteista tulee huomioida alueen ja rakennusten tarkemman suunnittelun yhteydessä.

Pieksämäki-Seura Ry esittää, että viljasiilot ja vanha veturitalli säilytetään Vanhan Raamattutalon ja VR:n vanhan vesitornin tavoin tulevassa asemakaavan suunnittelussa. Niillä on vaikutusta Pieksämäen kaupungin maisemaan, kaupunkikuvaan sekä kulttuuriperintöön.

Pieksämäki-Seuran kannanotto huomioidaan kaavasuunnittelussa mahdollisuuksien mukaan.

Risto Ockenström esittää Osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävillöiden yhteydessä seuraavaa:

Kaavoitettava alue tulisi rajata siten, että nykyinen S-marketin tontti sekä siitä Myllykadulle ulottuva alue otetaan mukaan kaava-alueeseen. Perusteluna esitetään, että osuuskauppa Suur-Savon mahdollinen luopuminen nykyisestä S-marketin tontista voidaan ottaa huomioon ko. alueen käyttötarkoituksen mahdollisena muutoksena.

Viljasiilot ja veturitallit tulee säilyttää ja niille tulee suunnitella kaupallisesti kannattavia käyttötarkoituksia.

Aluetta pitää kehittää sekä palvelujen tuottamisen että asumisen tarpeisiin. Vähittäiskaupan lisäksi alue soveltuu muidenkin palvelujen sijaintipaikaksi. Asumista varten alueelle kannattaa suunnitella korkeita rakennuksia, joiden alakerroksissa voi olla yritys- ja palvelutiloja ja ylemmissä kerroksissa erityisesti vanhusväestön tarpeet huomioivia asuntoja.

Kaava-alueen laajentaminen pohjoiseen nykyisen S-marketin tontille ei ole kaupungin tavoitteiden mukaista. Muutoin Risto Ockenströmin kannanotto huomioidaan kaavasuunnittelussa mahdollisuuksien mukaan.

Eino Törrönen esittää, että kaavoituksen yhteydessä huomioitaisiin veturitalleille tilanvaraus museoveturille ja veturitallille järjestettäisiin raideyhteys.

Eino Törrösen kannanotto on huomioitu kaavasuunnittelussa ja sen toteuttamiselle on jätetty vielä merkitymätön tilanvaraus kaavaluonnosvaihtoehdossa 4. Raideyhteys vaatii vielä tarkempaa tutkimista, jota jatketaan kaavaehdotusvaiheessa.

Kaavaluonnosvaiheessa esitetyt tavoitteet

Luonnosvaiheessa nähtävillä olleen aineiston herättämät mielipiteet ja lausunnot, sekä niihin laaditut vastineet ovat kaavaselostuksen liitteenä nro 7.

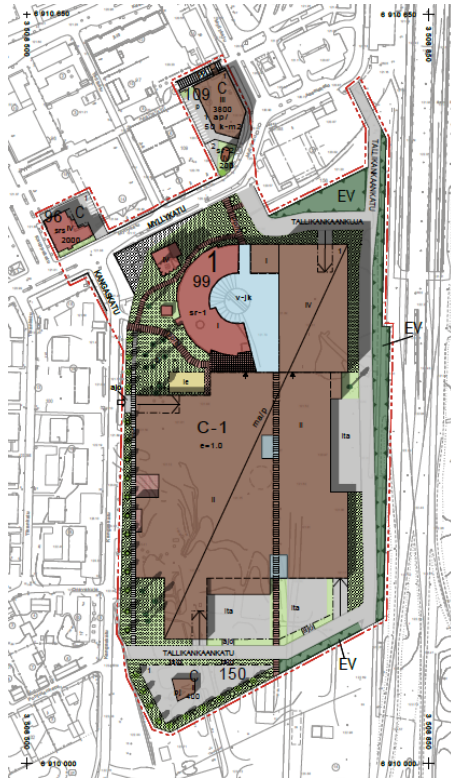
Kaavaehdotusvaiheessa esitetyt tavoitteet

Ehdotusvaiheessa nähtävillä olleen aineiston herättämät muistutukset ja lausunnot, sekä niihin laaditut vastineet ovat kaavaselostuksen liitteenä nro 10.

4.5 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

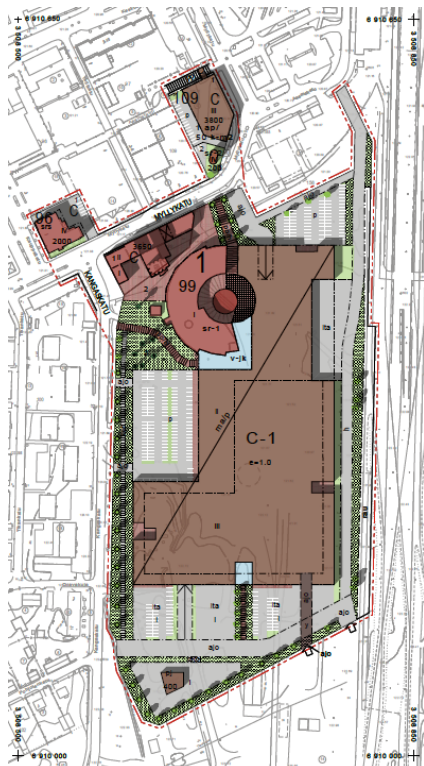
4.5.1 Alustavien vaihtoehtojen kuvaus

Asemakaavaluonnokseksi asetettiin nähtäville 4 toisistaan poikkeavaa vaihtoehtoa. Tavoitteena oli, että vaihtoehdot herättäisivät runsaasti mielipiteitä ja ehdotuksia suunnitelman jatkotyöstämiseksi.



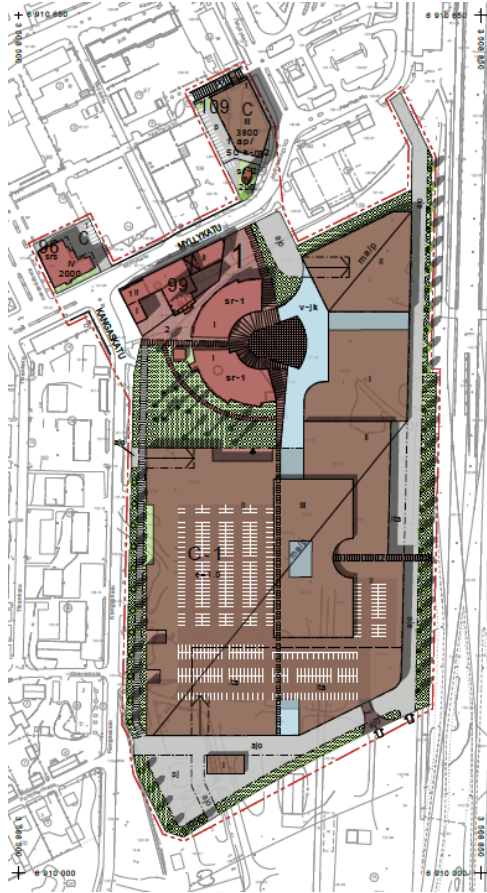
VE 1

Vaihtoehdossa 1 tavoitteena on purkaa myllyrakennus ja korostaa veturitallien ja kauppakesittymän näkyvyyttä torin suuntaan. Viljasiilot voidaan säästää tarvittaessa. Veturitallien viereinen männikkö säilytetään ja alueesta luodaan puistomainen ja siellä sijaitsee myös leikkialue. Uudet rakennukset yhdistetään veturitalleihin valokattein, jonka yhteyteen tulee katettu tori. Lastaus ja huolto tapahtuvat uudelta Tallikankaankadulta rakennusmassan etelä- ja länsipuolelta. Pysäköinti on osoitettu maan alle ja rakennusmassan pohjoisnurkkaan yleiseen pysäköintilaitokseen.



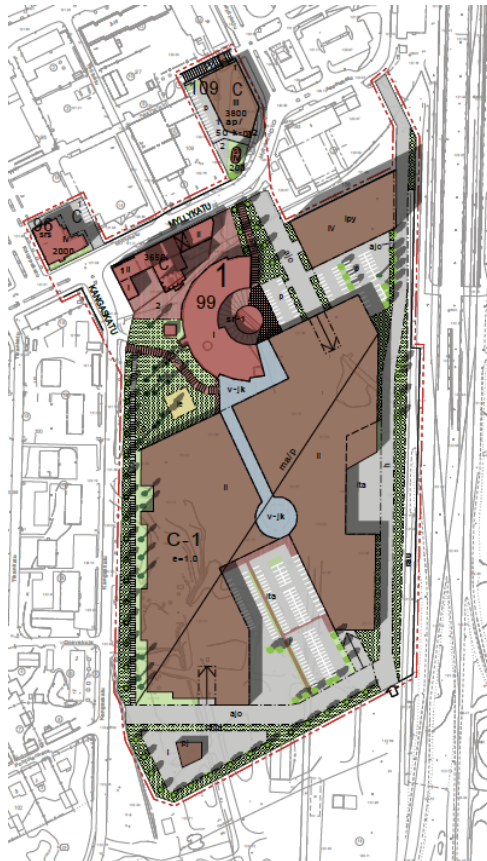
VE 2

Vaihtoehdossa 2 mylly ja viljasiilot voivat säilyä. Kangaskadun reunalle on osoitettu maanpäällinen pysäköintialue, joka voidaan myöhemmässä vaiheessa osoittaa myös rakentamiselle. Muutoin pysäköinti on osoitettu maan alle ja rakennuksen kolmanteen kerrokseen alueen eteläosassa. Kolmanteen kerrokseen on yhteys myös mahdolliselta uudelta sillalta. Veturitallien ja uuden rakentamisen väliin jätetään torialue, joka voidaan halutessa kattaa. Rakennusmassan sisällä kulkee valokatteinen ostoskatu, jonka ympärille pienemmät putiikit voivat sijoittua. Liikenne- ja lastaus on ratkaistu kuten vaihtoehdossa 1.



VE 3

Vaihtoehdossa 3 mylly ja viljasiilot voivat säilyä. Pysäköinti on osoitettu maan alle ja rakennuksen toisen kerroksen katolle. Käynti maanalaiseen pysäköintiin on Kangaskadun pohjoisosasta, Myllykadulta ja kaava-alueen eteläpuolelta. Maanalainen pysäköinti on järjestetty siten, että pysäköinti on jaettu kahteen osaan. Veturitallien kohdalla ei ole maanalaista pysäköintiä. Kattopysäköintiin on mahdollista ajaa suoraan uudelta sillalta. Rakennusmassassa on myös kolmikerroksinen osuus, johon pääsee myös kevyen liikenteen siltaa pitkin radan itäpuolelta. Veturitallien ja uuden rakentamisen väliin jätetään torialue, joka voidaan halutessa kattaa. Rakennusmassan sisällä kulkee valokatteinen ostoskatu, jonka ympärille pienemmät putiikit voivat sijoittua. Liikenne- ja lastaus on ratkaistu kuten vaihtoehdossa 1.



VE 4

Vaihtoehdossa 4 on huomioitu kaava-alueen pohjoispuolen koordinaatisto. Mylly ja viljasiilot voivat säilyä. Pysäköinti on osoitettu maan alle, yleiseen pysäköintilaitokseen alueen koillisnurkalle, sekä maanpäällisiin pysäköintialueisiin rakennusmassan etelä- ja pohjoispuolille. Käynti maanalaiseen pysäköintiin on Myllykadulta ja kaava-alueen eteläpuolelta. Veturitallien sisäpiha yhdistyy pysäköintialueeseen, jota voidaan käyttää myös suurempien tapahtumien torialueena. Rakennusmassan sisällä kulkee valokatteinen ostoskatu, jonka ympärille pienemmät putiikit voivat sijoittua. Liikenne- ja lastaus on ratkaistu kuten vaihtoehdossa 1.

4.5.2 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Luonnosvaiheesta saadun palautteen pohjalta päätettiin valita luonnosvaihtoehdot 3 ja 4, joiden pohjalta suunnittelua jatkettiin kaavaehdotukseksi. Kaavaehdotukseksi jalostettu suunnitelma sisältää elementtejä myös muista vaihtoehdoista.

Sekä Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen että Museoviraston lausuntojen mukaan vaihtoehto 4 toteuttaa kaavan tavoitteita parhaiten kulttuuriympäristön – ja rakennussuojelun näkökulmista. Keski-Savon ympäristötoimen lausunnon mukaan sekä vaihtoehdot 3 että 4 ovat kokonaisuudeltaan, kaupunkikuvallisesti-, maisemallisesti- ja viihtyisyydeltään parhaimmat vaihtoehdot.

Lähialueen asukkaat vastustivat erityisesti vaihtoehtoa 2, jossa Kangaskadun varteen oli osoitettu maanpäällisiä pysäköintialueita.

Kaavaehdotuksessa rakentamisen sijoittuminen päätettiin toteuttaa luonnosvaihtoehdon 4 mukaisesti, jolloin uuden rakentamisen suunta mukailee alueen pohjoispuolisten korttelien rakentamista. Laajalla rakennusalueella kaupunkikuvan koordinaatisto kääntyy etelässä huomioiden Kangaskadun länsipuoleisten kortteleiden koordinaatiston.

Veturitallien näkyminen sekä torin että rautatien suuntaan on huomioitu kaavaehdotuksessa. Kaava-alueen koillisnurkalle on esitetty VII –kerroksista rakennusala, johon voi sijoittaa mm. yleisen pysäköintitalon (lpy). Myös Vanhan raamattutalon, viljasiilojen ja myllyn, sekä uuden yritystalon ja vesitornin kortteleiden autopaikkoja voidaan osoittaa lpy-rakennusalueelle.

Pysäköintiä on osoitettu sekä maan alle, etelään maanpinnan tasoon, kerrokseen lpy-alueelle että katolle. Kattopysäköintiin johtaa ramppi mahdolliselta uudelta sillalta kaava-alueen eteläpuolelta. Pysäköinti-, huolto- ja lastausalueet tulee suojata rakennusmassoin, aidoin tai istutuksin siten, etteivät ne aiheuta melu- tai pakokaasuhaittoja lähialueen asukkaille.

Hulevesien viivyttäminen kaava-alueella on huomioitu EV-1 korttelialueella rautatiealueen reunalla. EV-1 alueelle tulee myös rakentaa kaavamääräysten mukaan aita estämään kulku C-1 korttelialueelta radan suuntaan.

Liikenteellisesti alueen sisääntulo tapahtuu Myllykadulta ja Kangaskadun eteläpäästä. Uudelta mahdolliselta sillalta on myös mahdollisuus rakentaa ramppi suoraan rakennuksen kattokerroksen pysäköintiin. Kaava-alueella kiertää katu- ja kevyen liikenteen alueet, joita pitkin sisäinen liikenne, huoltoajo ja pelastusliikenne on mahdollista toteuttaa. Laajan rakennusalan läpi on vaadittu rakennettavan yleinen kevyen liikenteen väylä. Väylä on mahdollista kattaa ja tehdä osaksi rakennuksen sisätiloja. Uusi kevyen liikenteen silta on osoitettu myös rautatien itäpuoliselta Kontiipuiston alueelta yhdistyksen rakennusmassan kolmanteen kerrokseen.

Veturitallit ja kääntöpöytä on suojeltu. Uusi rakentaminen on esitetty yhdistyvän veturitalleihin esimerkiksi valokattein. Veturitallien länsipuolelle on osoitettu leikkialue, maisemallisesti arvokkaat männyt on esitetty säästettäväksi ja tilaa on jätetty myös katuaukiomaiseen oleskeluun.

Viljasiilojen ja myllyrakennuksen korttelialue on osoitettu /S merkinnällä, jonka mukaan alue tulee säilyttää. Kaavamääräykset sallivat kuitenkin rakennusten innovatiivisen laajentamisen ja osittaisen purkamisen uuden toiminnan niin vaatiessa.

Tavoitteena on, että rakennukset voidaan liittää toiminnallisesti osaksi muuta veturitallien ympäristöä. Viljasiilorakennus on mahdollista liittää fyysisestikin kiinni veturitalleihin.

VR:n vesitorni on esitetty suojeltavaksi kaupunkikuvallisesti arvokkaana. Kiinteistön pysäköinti on mahdollista osoittaa korttelin C-1 alueelta yleisen pysäköinnin rakennusosalta.

4.5.3 Mielipiteet ja niiden huomioonottaminen

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin palautetta, joka on esitetty kohdassa 4.4.3. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa on täydennetty palautteen perusteella.

Luonnosvaiheessa nähtävillä olleen aineiston herättämät mielipiteet ja lausunnot, sekä niihin laaditut vastineet ovat kaavaselostuksen liitteenä nro 7.

Kaavaehdotusvaiheesta saatujen lausuntojen pohjalta kaavaselostusta täydennettiin koskien pilaantuneita maa-alueita ja korttelialueelle C-1 osoitettuja kerrosalamääriä. Pilaantuneita maa-alueita on kuvattu kohdassa 3.5.8. "Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt, melu, värinä ja pilaantuneet maat". Kaavamääräyksiä täydennettiin ja korjattiin koskien merkintöjä sr-7, sr-8 ja saa sekä alimman rakentamiskorkeuden osalta. Lisäksi ajoneuvoliittymän likimääräisen sijainnin merkintätapaa korjattiin. Kaavan hulevesiä koskeviin yleisiin määräyksiin muutettiin termi "alin lattiakorkeus" muotoon "alin suositeltava rakentamiskorkeus" sekä lisättiin maininta *veturitallien puupaaluperustuksista*. Lisäksi lisättiin vaikutustenarviointeihin tarve uuden sillan rakentamisesta rautatien yli (Tallikankaansilta), mikäli Valtatie 23 ja Vanhan Mikkelin tien risteyksen liikenneturvallisuutta ei pystytä parantamaan.

Ehdotusvaiheessa nähtävillä olleen aineiston herättämät muistutukset ja lausunnot, sekä niihin laaditut vastineet ovat kaavaselostuksen liitteenä nro 10.

5 KAAVAN KUVAUS

5.1 Kaavan rakenne

Asemakaavavaihtoehdot mahdollistavat vanhoihin veturitalleihin kytkeytyvän uuden kauppakesittymän rakentamisen. Pysäköinti alueella on järjestetty sekä pysäköintitaloon, maantasoon, kellariin että rakennuksen katolle.

Asemakaavassa on osoitettu uudet liittymät alueelle ja alueen sisäiset katujärjestelyt. Kauppakesituksen henkilöautoilla tapahtuva asiakasliikenne ohjataan alueelle Keskuskadun suunnasta Myllykadun kautta kaava-alueen pohjoisreunalta, sekä Vanhan Mikkelin tien suunnasta kaava-alueen eteläpuolelta Kangaskadulta. Huoltoliikenne ohjataan kulkemaan Kangaskadun teollisuusalueen suunnasta ja Keskuskadun suunnasta matkakesituksen kautta. Kevyen liikenteen verkostoa alueen läpi parannetaan.

Kaavaehdotuksessa on mm. rakennusten ja rakennelmien suojelemiseen, esteettömyyteen, hulevesien hallintaan sekä korkeatasoiseen kaupunkikuvaan tähtäviä määräyksiä.

5.1.1 Mitoitus

Korttelialue	Pinta-ala ha	Kerrosala k-m ²	Kortteli- Tehokkuus ek
C/S	0.3430	8700	2.54
C	0.4777	6000	1.26
C-1	7.9526	87478	1.10
EV-1	0.7195		
KADUT, TIET	0.9940		
KAAVA-ALUE yht.	10.4868	102178	0.97

Autopaikkojen lukumäärän mitoitus

Kaavamääräysten mukaan jokaista päivittäistavarakaupan 35 kerrosalaneliometriä kohti on rakennettava yksi autopaikka (1ap/35k-m²). Muunlaista maankäyttöä varten on rakennettava yksi autopaikka 50 kerrosalaneliometriä kohti (1ap/50k-m²). Tonttien 96-1, 109-1, 109-2 ja 99-1 autopaikkoja voidaan osoittaa tontin 99-2 yleiseen pysäköintiin tarkoitetun rakennusalan yhteyteen.

5.1.2 Korttelialueet

Kaavaehdotuksessa suunnittelualue on jaettu korttelialueeksi C, C/S tai C-1, sekä suojaviheralueeksi EV-1.

Korttelialue C sisältää korttelin nro 109 tontit 1 ja 2, sekä korttelin nro 96. Korttelialueelle C on osoitettu kokonaiskerrosalaksi yhteensä 6000 k-m². Osa korttelialueen pysäköintipaikoista voidaan osoittaa tontin 99-2 yleiseen pysäköintiin tarkoitetun rakennusalan yhteyteen.

Kaavamääräyksen mukaan:

C Keskustatoimintojen korttelialue.

Alueelle voidaan sijoittaa keskusta soveltuvaa asumista sekä hallinto-, toimisto-, palvelu- ja myymälätilaa. Asuintiloja ei tule sijoittaa rakennusten maantasokerrokseen.

Korttelialue C-1 sisältää korttelin nro 99 tontin 2. Korttelialueelle C-1 on osoitettu korttelitehokkuudeksi e=1,1, mikä tarkoittaa kokonaiskerrosalana yhteensä 87478 k-m². Kokonaiskerrosalasta enintään 23 % saa osoittaa päivittäistavarakauppaa varten ja enintään 57 % tilaa vaativaa erikoiskauppaa varten. Päivittäistavarakaupan osalta kokonaiskerrosala on täten enintään 20 120 k-m² ja tilaa vaativan erikoiskaupan osalta enintään 49 862 k-m².

Kaavamääräyksen mukaan:

C-1 Keskustatoimintojen korttelialue.

Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan myymäläkeskittymä, vähittäiskaupan suuryksiköitä, erikoiskauppaa, tilaa vaativaa erikoiskauppaa, matkailua palvelevia tiloja, kulttuuri- ja vapaa-ajan toimintoja sekä hallinto-, toimisto-, palvelu- ja myymälätilaa. Alueelle voidaan sijoittaa myös alueen sisäisiä liikenneväyliä, pysäköintitiloja, virkistys- ja puistoalueita sekä yhdyskuntateknisen huollon alueita.

Alueen kokonaiskerrosalasta enintään 23 % saa osoittaa päivittäistavarakauppaa varten ja enintään 57 % tilaa vaativaa erikoiskauppaa varten.

Rakennusten tulee arkkitehtuuriltaan ja julkisivumateriaaleiltaan sopeutua suojeltaviin veturitalleihin ja muuhun ympäröivään valtakunnallisesti arvokkaaseen rakennettuun kulttuuriympäristöön. Kangaskadun, Myllykadun ja rautatien puoleisten julkisivujen korkeatasoisuuteen tulee kiinnittää erityistä huomiota.

Alueen laajan yhtenäisen rakennusalan kautta on järjestettävä pohjois-eteläsuuntainen kevyen liikenteen yhteys. Kevyen liikenteen yhteyden tulee olla esteetön ja vähintään 4 metriä leveä. Yhteyden kattaminen ei vähennä korttelille osoitettua rakennusoikeutta.

Korttelialue C/S sisältää korttelin nro 99 tontin 1, jolla sijaitsevat viljasiilo- ja myllyrakennukset. Korttelialueelle C/S on osoitettu kokonaiskerrosalaksi yhteensä 8700 k-m². Osa korttelialueen pysäköintipaikoista voidaan osoittaa tontin 99-2 yleiseen pysäköintiin tarkoitetun rakennusalan yhteyteen.

Kaavamääräyksen mukaan:

C/S Keskustatoimintojen korttelialue, jolla ympäristö säilytetään.

Alueelle voidaan sijoittaa kulttuuri- ja vapaa-ajan toimintoja, työpajatyyppejä tiloja, matkailua palvelevia tiloja, keskustaan soveltuvaa asumista sekä liike-, toimisto-, palvelu- ja myymälätilaa. Alueelle voidaan sijoittaa myös sisäisiä liikenneväyliä, pysäköintiä, istutusalueita sekä yhdyskuntateknisen huollon alueita.

Alueella sijaitsevien viljasiilojen ja myllyrakennusten maamerkkiluonne ja pääosa rakenteista tulee säilyttää. Rakennuksissa saa suorittaa kaavassa osoitetun käyttötarkoituksen edellyttämiä peruskorjaus- ja muutostöitä, kuten osittainen purkaminen ja laajentaminen niin, että säilyttämisen perusteena olevat arvot eivät vähene. Rakennukset saa osittain yhdistää kattamalla viereisiin rakennuksiin. Rakennuksia koskevista muutos- ja korjaustoimenpiteistä on neuvoteltava Museoviraston kanssa ennen rakennustoimenpiteisiin ryhtymistä tai luvan myöntämistä.

Korttelialueeksi EV-1 on merkitty kaava-alueen rautatiehen rajautuva suojaviheralue, jolle sijoitetaan korttelialuetta C-1 palvelevat hulevesien viivytysrakenteet ja kulun C-1 korttelialueelta rautatielle estävä aita.

Kaavamääräyksen mukaan:

EV-1 Suojaviheralue.

Alueelle tulee sijoittaa korttelialuetta palvelevat hulevesien viivytysrakenteet. Veden imeytyminen viivytysrakenteista maaperään on estettävä.

Alueen itäreuna tulee aidata kokonaisuuteen sopivalla aidalla estämään kulku C-1 korttelialueelta ratapihalle.

Katualueet

Myllykatu ja Kangaskatu on merkitty kaavaluonnoksissa katualueiksi. Lisäksi pohjoisosan sisäinen katualue on merkitty erilliseksi korttelialueeksi. Muut ajoväylät on osoitettu C-1-korttelialueeseen kuuluvaksi.

Ympäristön laatua koskevat kaavamääräykset

C-1 aluetta koskevat seuraavat ympäristön laatua tavoittelevat kaavamääräykset:

Rakennusten tulee arkkitehtuuriltaan ja julkisivumateriaaleiltaan sopeutua suojeltaviin veturitalleihin ja muuhun ympäröivään valtakunnallisesti arvokkaaseen rakennettuun kulttuuriympäristöön. Kangaskadun, Myllykadun ja rautatien puoleisten julkisivujen korkeatasoisuuteen tulee kiinnittää erityistä huomiota.

Pilaantunut alue on kunnostettava ja/tai riskit arvioitava ennen rakentamista. Alueen kunnostustoimenpiteillä ei saa vaarantaa suojeltavan veturitallin rakenteita eikä siihen liittyviä rakennelmia. (Merkitty kaavakartalle saa-merkinnällä.)

Korttelialueella on viivytettävä 1,0 m³ hulevettä jokaista läpäisemätöntä 100 m² kohden. (Merkitty kaavakartalle hule-100 –merkinnällä.)

Koko asemakaava-alueetta koskevat seuraavat määräykset:

kaupunkikuvaa ja esteettömyyttä koskevat seuraavat yleiset määräykset:

Sisätiloissa kulkevat yleiset kevyen liikenteen reitit tulee yhdistää katkeamattomasti valaistuna ympäröivien ulkotilojen kevyen liikenteen pääreitteihin. Valaistuksen on tuettava liikkumisen esteettömyyttä korostaen tasoeroja ja helpottaen orientoitavuutta. Kaikki yleisen jalankulun pääreitit ulko- ja sisätiloissa, sekä yhteydet joukkoliikennekeskukselle on toteutettava esteettöminä.

Valaistuskalusteiden, kadunkalusteiden ja pintamateriaalien tulee olla laadultaan ja muotoilultaan korkeatasoisia. Mainoslaitteet tulee sijoittaa yhtenäisen suunnitelman mukaan.

Veturitallien lännen puoleisen piha-alueen suunnittelussa tulee huomioida esteetön yhteys kohti olemassa olevaa toria. Piha-alueelle tulee osoittaa yleistä tilaa leikkiin, tapahtumiin ja oleskeluun, ottaen kuitenkin huomioon jalankulun, pyöräilyn ja huoltoliikenteen tarpeet.

Korttelialueen C-1 rakennusmassan kaupunkikuvallista vaikutelmaa ja mittakaavaa tulee keventää jaksottaen julkisivua siten, että yhtenäinen katkeamaton julkisivupinta saa olla enintään 60 metriä pitkä.

Rakennusten pohjois- ja lännenpuoliset julkisivut on aukotettava ja käsiteltävä arkkitehtonisesti ja kaupunkikuvallisesti yksityiskohdiltaan kiinnostavina muodostaen miellyttävää jalankulkumiljöötä. Aukioihin ja sisäisiin jalankulkuväyliin liittyvät tilat on varattava myymälä-, ravintola-, kahvila- ja muihin palvelutiloihin.

Maanpäälliset lastaus- ja pysäköintialueet tulee jäsenöidä puurivein ja matalin istutuksin. Lastaus- ja pysäköintialueiden läpikulkevat kevyen liikenteen reitit tulee erottaa ajoväylistä päällysmateriaalein ja/tai puurivein.

Rakentamattomat tontinosat, joita ei käytetä liikenteeseen tai leikki- ja oleskelupaikoiksi, on istutettava tai pidettävä luonnonmukaisena huolitellussa kunnossa.

Ilmanvaihtokonehuone- ja tekniset tilat saa rakentaa kaavassa osoitetun rakennusoikeuden lisäksi. Em. tilat tulee sijoittaa pääosin rakennuksen päämassaan ja niiden julkisivuissa tulee noudattaa pääjulkisivujen materiaaleja.

Rakentamisen vaiheistamista koskevat määräykset:

Korttelialueen C-1 rakentaminen tulee vaiheistaa siten, että rakentaminen aloitetaan Kangaskadun puolelta rakennusalan pohjoisosasta, suojeltavien veturitallien välittömästä läheisyydestä. Lastaus-, pysäköinti- ja huoltoalueet tulee suojata rakennusmassoin, aidoin ja/tai istutuksin siten, etteivät ne heikennä kaupunkikuvaa tai aiheuta pakokaasu- tai meluhaittoja läheisille asuinkortteleille.

Hulevesiä koskevat määräykset:

Kiinteistöjen hulevedet johdetaan hulevesiverkoston hulevesiä viivyttävän tai pidättävän järjestelmän kautta erillisen hulevesiselvityksen mukaisesti. Hulevesiä ei saa imeyttää korttelialueella C-1 nuhraantuneiden maiden vuoksi. Veden imeytyminen viivytyksrakenteista maaperään on estettävä. Hulevesien käsittelyn toimenpiteet on esitettävä rakennusluvan yhteydessä.

Uudisrakennusten ensimmäisen kerroksen alin suositeltava rakentamiskorkeus tulee olla vähintään N43 +123,8. Tätä syvemmälle menevien 1.krs:n lattiatasojen suunnittelu edellyttää erityisiä selvityksiä vesimäärien ja pohjavedenpinnan alentamisen ympäristövaikutuksista ja hulevesien hallinnasta, veturitallien puupaaluperustuksista sekä olemassa olevasta kunnallistekniikasta.

Melua koskevat määräykset:

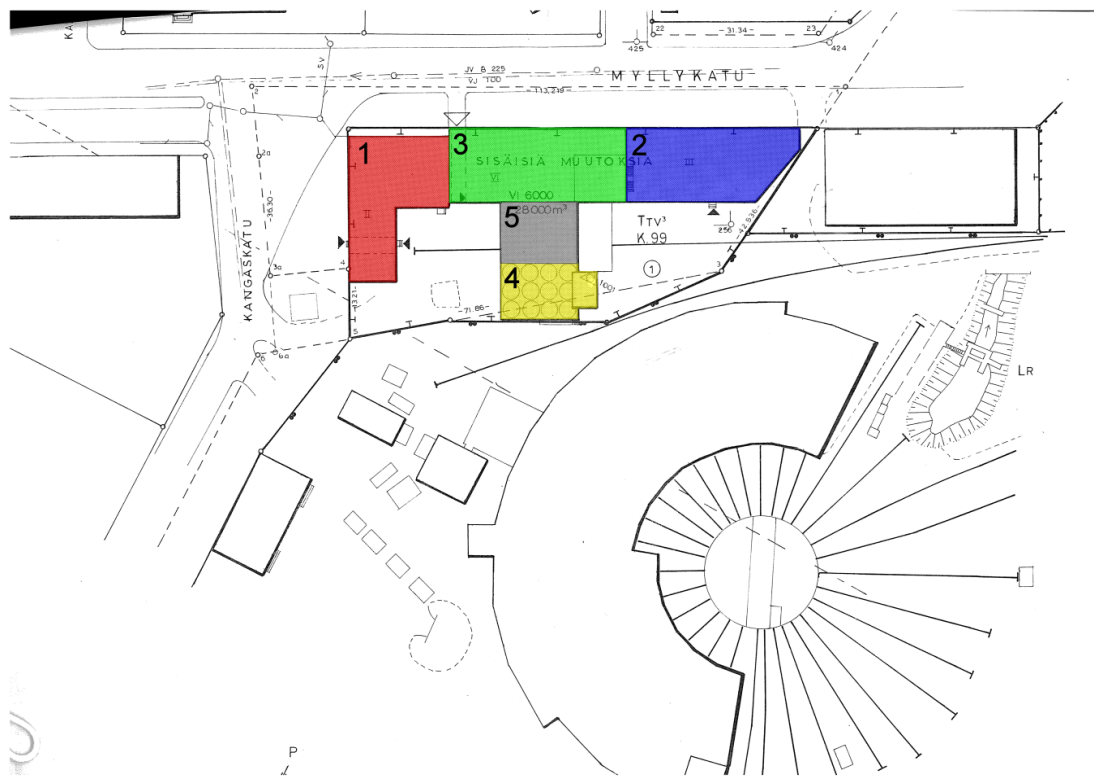
Kortteleissa on noudatettava melutasojen ohjearvoista annettua valtioneuvoston päätöstä n:o 993/1992. Rakennusten ulkoseinien, ikkunoiden ja muiden rakenteiden ääneneristävyyden tulee olla sellainen, että valtioneuvoston päätöksen antamat arvot toteutuvat. Rakennuslupavaiheessa rakentajan tulee esittää meluntorjuntasuunnitelma, joka sisältää seinien rakennekuvat ja asemapiirroksen, jossa esitetään asumiseen tarkoitettujen korttelien osalta leikki- ja oleskelualue, jolla sallittuja meluohjearvoja ei ylitetä.

Suojelumerkinnot

C/S- Merkinillä on osoitettu säilytettävä viljasiilojen ja myllyn rakennusten ympäristö.

Kaavamääräyksen mukaan:

Alueella sijaitsevien viljasiilojen ja myllyrakennusten maamerkkiluonne ja pääosa rakenteista tulee säilyttää. Rakennuksissa saa suorittaa kaavassa osoitetun käyttötarkoituksen edellyttämiä peruskorjaus- ja muutostöitä, kuten osittainen purkaminen ja laajentaminen niin, että säilyttämisen perusteena olevat arvot eivät vähene. Rakennukset saa osittain yhdistää kattamalla viereisiin rakennuksiin. Rakennuksia koskevista muutos- ja korjaustoimenpiteistä on neuvoteltava Museoviraston kanssa ennen rakennustoimenpiteisiin ryhtymistä tai luvan myöntämistä.



KUVA: Viljavarasto-myllyn rakennusvaiheet

1. Alkuperäinen rakennus rakennettu n. 1920 ja sitä on laajennettu 1939. Alkuperäinen käyttö ruismylly
2. Tehdusrakennus on rakennettu 1939. Alkuperäinen käyttö Matkalaukku oy, matkalaukkujen valmistus
3. Vehnämylly on 6-kerroksinen rakennus, joka on valmistunut n. vuonna 1945.
4. Viljasiilot valmistuneet vuonna 1949, 12 kpl sylinterin muotoisia silloja käsittävä rakennus. Siilot kohoavat 34 metrin korkeuteen maanpinnasta ja elevaattori- / porrastorni kohoaa 38 m:n korkeuteen Pieksämäen tämän hetken korkeimpana rakennusmassana maanpinnasta mitattuna.

5. Välisiilo viljavarastolle valmistunut vuonna 1959. Rakennus sisältää purkauskatoksen, varastotiloja ja viljasiilot 5 kpl.¹⁶

sr-7 Suojelumerkinnällä on osoitettu Veturitalli (1890) ja siihen liittyvä kääntöpöytä. Puoliympyrän muotoisella, kahdella tornilla varustetulla veturitallilla on ollut tärkeä merkitys Savon radan ja poikittaisradan käytössä. Alkuun kolmen veturin tallia on laajennettu, nykyisin pilttuita on 16. Rautatieläisten yhdistys on toiminut rakennuksessa 1920-luvulta alkaen.

Kaavamääräyksen mukaan:

Suojeltava rakennus ja rakennelma.

Suojelumerkinnällä osoitetaan kulttuurihistoriallisesti arvokkaat vanhat veturitallit ja kääntöpöytä. Suojelumerkintä koskee historiallisia rakennusosia ja ominaispiirteitä. Rakennuksessa suoritettavien korjaus- ja muutostöiden tulee olla rakennuksen arvokkaan luonteen ja historialliset ominaispiirteet säilyttäviä. Museovirastolle on varattava tilaisuus lausunnon antamiseen ennen rakennuslupaa tai muuttamista koskevan hakemuksen ratkaisemista.

sr-8 Suojelumerkinnällä on osoitettu Rautatien vesitorni (1950). Vesitorni on rakennettu tyyppiirustusten mukaan 1950-luvulla ja se on peruskorjattu toimistokäyttöön 1990-luvulla. Rakennuksella on erityisasema kaupunkikuvallisena maamerkinä.

Kaavamääräyksen mukaan:

Suojeltava rakennus.

Suojelumerkinnällä osoitetaan kaupunkikuvallisesti arvokas vesitornirakennus. Rakennuksessa suoritettavien korjaus- ja muutostöiden tulee olla rakennuksen arvokkaan luonteen ja historialliset ominaispiirteet säilyttäviä. Museovirastolle on varattava tilaisuus lausunnon antamiseen ennen rakennuslupaa tai muuttamista koskevan hakemuksen ratkaisemista.

srs Rakennussuojeluilla suojeltu rakennus –merkinnällä on osoitettu Vanha Raamattutalo (1949). Rakennus on suojeltu rakennussuojelulailla vuonna 2000. Arkkitehti Yrjö A. Waskisen suunnittelema Vanha Raamattutalo rakennettiin Suomen Kirjon Sisälähetysseuran kirjapaino- ja toimistorakennukseksi. Rakennus laajennettiin ja peruskorjattiin aikuiskoulutuskeskuksen käyttöön 1974-75. Nykyisin rakennus on toimistokäytössä. Rakennus edustaa sodanjälkeistä functionalismia ja siinä on lukuisia ajalle tyypillisiä romanttisia yksityiskohtia.

Kaavamääräyksen mukaan:

Rakennussuojelulailla suojeltu rakennus.

¹⁶ Pieksämäen viljavarasto ja myllyrakennus Rakennushistoriaselvitys, Pekka Häkkinen, Pieksämäen kaupunki 2012

Merkinnällä osoitetaan Vanha Raamattutalo. Rakennusta koskevat suojelumääräykset on annettu rakennussuojelulain mukaisessa suojelupäätöksessä.

Lisäksi on osoitettu säästettäväksi veturitallien viereiset maisemallisesti arvokkaat männyt.

Kaavamääräyksen mukaan:

Alueen osa, jonka puustoa tulee hoitaa elinvoimaisena siten, että sen maisemallinen arvo säilyy.

5.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen

Istutettavat alueet ja torialue antavat mahdollisuuden rakentaa alueelle viihtyisiä kaupunkimaisia ulkotiloja viherrakentamisen keinoin. Kaavamääräyksillä tavoitellaan alueelle korkealaatuista arkkitehtuuria.

5.3 Kaavan vaikutukset

Vaikutusten arvioinnin tarkoituksena on selvittää tarpeellisessa määrin kaavan toteuttamisen aiheuttamat vaikutukset ennakolta. Ympäristövaikutusten selvityksessä käsitellään myös periaatteet mahdollisten haitallisten vaikutusten estämiseksi tai lieventämiseksi.

Asemakaavatyössä on pyritty tunnistamaan ja selvittämään kaikki merkittävät kaavan toteutukseen liittyvät vaikutukset. Arvioinnissa tutkitaan nykytilanteeseen aiheutuvia muutoksia silloin, kun asemakaava on toteutunut kokonaan. Vaikutuksia tarkastellaan tarpeen mukaan eri alueellisilla tasoilla: koko kaava-alueella ja sen lähiympäristössä koskevana, koko kaupunkia koskevana sekä kaupallisen palvelukeskuksen osalta myös koskien lähikuntia ja maakunnallista tasoa.

Vaikutusarviot on tehty asiantuntija-arvioina, joiden pohjana on käytetty laadittuja selvityksiä ja kirjallisuutta, maastokäyntejä, mitoitustarkasteluja, vuorovaikutusta viranomaisten kanssa sekä mediakeskustelun seuranta. Arvioinneissa hyödynnetään myös tietoa vastaavista kaupallisista palvelukeskuksista sekä kaavoitustyön aikana eri osallistahoilta saatavaa palautetta. Pääosa vaikutusten arvioinneista on tehty kaavaehdotusvaiheessa, jolloin kaavaluonnosvaihtoehdoista on saatu palautetta vuorovaikutuksen ja lausuntojen kautta ja on valittu luonnosvaihtoehdoista kaavaehdotukseksi jatkettava ratkaisu.

5.3.1 Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Yhdyskuntarakenteen toimivuus ja eheys

Kaavan toteutuessa kaupunkirakenne ja keskusta tiivistyy. Täydennysrakentaminen eheyttää rautatien ja nykyisen keskusta-alueen välialuetta, joka on nykyisellään vajaakäyttöinen ja kaupunkikuvalliselta ilmeeltään keskeneräinen. Uusi kauppakeskittymä tukee nykyistä Pieksämäen kaupallista painopistettä ja keskustan palveluja. Uudet oleskelualueet, puistot ja kevyen liikenteen reitit yhdistävät nykyisen torin ja kaupallisen keskustan myös linja-auto- ja rautatieasemaan.

Kaava huomioi uuden sillan rakentamisen suunnittelualueen etelärajalle ja esittää uuden kävelysillan rakentamista Kontiopuiston alueelta radan yli suunnittelualueelle.

Kaupan alan suuri lisäys alueella edellyttää huomattavia toimenpiteitä, joilla tie- ja katuverkko, liittymät, sillat ja liikenteen ohjausjärjestelmät saatetaan sellaiseen kuntoon, että lisääntyvä liikenne sujuu. Liikenne Pieksämäelle kasvaa myös lähikunnista, mikä voi aiheuttaa tarpeita liikenneverkon kehittämiseksi myös laajemmalla alueella. Liikenneverkkoa voidaan kuitenkin kehittää vaiheistetuksi kaava-alueen rakentumisen mukaan.

Olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyväksikäyttömahdollisuudet

Uusi kauppakeskittymä sijoittuu keskustaan ja olemassa oleva yhdyskuntarakenne voidaan hyödyntää. Uusi kauppakeskittymä täydentää olemassa olevan aukon kaupunkirakenteessa ja liikenteellinen sijainti voidaan hyödyntää erinomaisesti.

Uuden kauppakeskittymän rakentaminen muuttaa Pieksämäen keskustan palveluyksikköjen määrää ja luonnetta. Hankkeen myötä keskustan kaupallinen painopiste siirtyy keskustan itälaidalle. Vanhan varikkoalueen kaupan alan kasvaessa osa keskustan nykyisistä myymälöistä siirtyy ja liiketiloja tyhjenee. Tyhjenevien liiketiloiden voidaan nähdä uhkaavan kaupunkikuvaa, mutta toisaalta esimerkiksi aleneva vuokrataso voi antaa tilaa uusille toimijoille tai toimialoille.

5.3.2 Vaikutukset väestöön

Mikäli kaava-alue toteutuu laajassa mittakaavassa on sillä positiivinen merkitys Pieksämäen kaupungin työpaikkojen, imagon ja vetovoimaisuuden kannalta. Alueen rautateihin liittyvän kulttuuriperinnön hyödyntäminen omalaatuisen kauppakeskittymän yhteydessä vahvistaa paikallista identiteettiä ja kiinnittää asukkaita kotiseutuunsa. Jos alueen kehittyminen välillisine vaikutuksineen lisäisi kunnan elinvoimaisuutta erityisen paljon, voisi alueen muuttotappio pysähtyä ja väestön kasvu saattaisi kääntyä nousuun.

5.3.3 Vaikutukset liikenteeseen

Vaikutukset ajoneuvoliikenteen järjestämiseen

Ajoneuvoliikenteeseen kohdistuvat muutokset liittyvät Myllykatuun. Myllykadun liittymää täydennetään kääntymiskaistalla. Kadun pääsuunta muuttuu Vanhalle varikkoalueelle. Toimenpiteellä on tarkoitus ohjata liikenne Keskuskadulle. Sillä pyritään myös siihen, että Häyrisentien ei käytettäisi reittinä Vanhalle varikkoalueelle.

Kangaskadun ja Vanhan Mikkelin tien liittymän parantamisella pyritään siihen, että valtatie 23 kautta alueelle saapuva liikenne käyttäisi tätä reittiä, eikä tulisi Pieksämäen keskustan kautta.

Mikäli Vanhan Mikkelin tien ja Valtatie 23 liittymän liikenneturvallisuutta ei nykyisestä saada parannettua, tulee liittymän liikenneturvallisuusriski ottaa myös huomioon tarpeen aiheuttavana tekijänä uuteen Joroistentien jatkeeseen ja rautatien ylittävään siltayhteyteen varautumisessa. Valtatie 23 kautta kaupan alueelle tuleva liikenne johdetaan tavoitetilanteessa Joroistentien jatkeen uuden katu- ja siltayhteyden kautta.

Liikenteen sujuvuus heikkenee hieman Häyrisentiellä/Myllykadulla torin suunnasta tullessa. Kangaskadun ja Myllykadun liittymän parantaminen ja uusi väistämisvelvollisuus Myllykadun pääsuunnalle heikentävät hieman liikenteen sujuvuutta. Toisaalta alueen suunnittelun tavoitteena on turvata kevyen liikenteen liikkuminen torilta Vanhalle varikkoalueelle. Liikenteen sujuvuus ei kuitenkaan ole ajallisesti kovin merkittävää.

Vaikutukset liikennemääriin

Vanhalla varikkoalueella tapahtuva kaupan alan merkittävä lisäys kasvattaa huomattavasti alueen liikennemääriä. Liikennemäärien on laskettu kasvavan suunnittelualueella noin 5250 ajoneuvolla vuorokaudessa. Liikenteen kokonaismäärä ei kuitenkaan kasva näin paljoa.

Suurin osa liikenteen kasvusta tapahtuu kaupunkikeskustassa. Muista kunnista Pieksämäelle suuntautuva liikenne kasvaa jonkin verran kaikilla kaupungin sisään-tuloväylillä ja liikennejärjestelmän toimivuus vaatii infrastruktuurin kehittämistoimia.

Vaikutukset asiointiliikenteeseen

Vanhalla varikkoalueella tapahtuva kaupan alan merkittävä lisäys kasvattaa huomattavasti alueen liikennemääriä. Suurin osa liikenteen kasvusta tapahtuu kaupunkikeskustassa. Muista kunnista Pieksämäelle suuntautuva liikenne kasvaa kaikilla kaupungin sisääntuloväylillä ja liikennejärjestelmän toimivuus vaatii infrastruktuurin kehittämistoimia.

Pieksämäen keskustan nykyisellä liikenneverkolla on ongelmana keskustan läpiajon sujuvuus. Ohikulkuteiden sijasta on helpompaa käyttää Keskuskatua, jonka luonteeseen läpikulku soveltuu huonosti. Hankkeen myötä syntyy selkeä tarve liikenneverkon kehittämistoimenpiteille. Liikenneverkon kehittämistoimenpiteet on alustavasti määriteltävä Pieksämäen keskustan osayleiskaavan laatimisen yhteydessä. Asemakaavan yhteydessä on lisäksi tarkasteltu lähialueen liikenneratkaisuja erillisessä liikenneselvityksessä.

Hankkeen myötä paraneva palvelutarjonta vähentää Pieksämäeltä muualle suuntautuvaa asiointiliikennettä. Päivittäistavarakauppa on matkatuotoksiltaan selkeästi erikoistavarakauppaa runsaampaa ja näin ollen riittävän parkkipaikkamäärän rakentaminen kaupunkikuvan kannalta edullisesti (esim. maan alle tai kerroksiin) on kustannuksiltaan huomattavasti kalliimpaa kuin paikoituksen sijoittaminen maantasoon parkkikentälle.

Vaikutukset joukkoliikenteeseen

Vanha varikkoalue on hyvin saavutettavissa joukkoliikenteellä. Jatkossa joukkoliikenne voi olla houkutteleva vaihtoehto asiointiliikenteelle, koska Pieksämäen matkakeskus on lyhyen kävelymatkan päässä. Joukkoliikenteen suosioon vaikuttaa kuitenkin sen palvelutaso.

Vaikutukset kävelyyn ja pyöräilyyn

Alue on hyvien kävely- ja pyöräily-yhteyksien saavutettavissa. Se yhdistetään kaupungin nykyiseen kevyen liikenteen verkkoon. Vanhan varikkoalueen rakentamisessa otetaan huomioon toimivat kevyen liikenteen yhteydet. Alueelle on osoitettu pyörille omat katetut pysäköintitilat sisääntulojen läheisyydestä.

Puistot, aukiot ja kaduntasossa sijaitsevat ravintola-, kahvila- ja myymälätilat luovat miellyttävää jalankulkumiljöötä. Osa kevyen liikenteen reiteistä on mahdollisuus sijoittaa suojattuihin sisätiloihin. Kynnys kulkea joko pyöräillen tai kävellen laskee, kun sekä pyörien pysäköinti on järjestetty että yhteydet keskustaan ja muualla taajamaan ovat kunnossa sekä esteettömiä ja viihtyisiä käyttää.

Myllykadun ja Kangaskadun liittymän parantaminen on edellytys sille, että torin suunnalta on toimiva yhteys Vanhalle varikkoalueelle.

Vaikutukset liikenneturvallisuuteen

Liikenneturvallisuus voi heiketä hieman liikennemäärien kasvaessa. Alue on kuitenkin taajama-aluetta, missä on mahdollista toteuttaa liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä. Liikenneturvallisuuden tilaa on seurattava ja tarvittaessa tehtävä liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä, esim. liikenteen rauhoittaminen tai kevyen liikenteen ylitysten turvaaminen.

5.3.4 Vaikutukset työpaikkoihin, elinkeinotoimintaan, työttömyyteen

Rakentamisvaiheessa hankkeen arvioidaan työllistävän välittömästi vuodeksi 400 henkilöä ja välillisesti toiset 400 henkilöä. (Arvio perustuu Kaupan suuryksiköiden vaikutusten selvittäminen ja arviointi-oppaassa esitettyyn kaavaan hypermarketin rakentamisvaiheen työllistävyysvaikutuksista.)

Toimintavaiheen työllisyysvaikutuksia on vaikea arvioida ilman tarkkaa kuvaa alueelle sijoittuvista toimialoista. Yhdessä vähittäiskaupan myymälässä työskentelee keskimäärin 4,1 kokoaikaista työntekijää. Tavaratalot, hypermarketit ja pienemmät päivittäistavarakaupat ovat henkilöstömäärältään keskimääräistä suurempia. Henkilöstömäärältään suurimpia erikoistavarakaupanmyymälöitä ovat apteekki-, kodintekniikka-, kirja-, vaate-, huonekalu- sekä rakennus- ja sisustustarvikekaupan myymälät.

Hankkeen nettovaikutusta työllisyyteen on pitkällä tähtäimellä vaikea arvioida, sillä osa alueelle syntyvistä työpaikoista on siirtymää muista kaupan toimipisteistä (keskustan liikkeet ym.). Lisäksi hanke vaikuttaa välillisesti useiden eri toimialojen työpaikkakehitykseen.

Lähes puolet Pieksämäen työttömistä on yli 50-vuotiaita ja kolmasosa työttömistä on luokiteltu vajaakuntoisiksi. Kaupan alan työpaikkojen lisääntyminen ei välttämättä edesauta heidän työllistymistään.

5.3.5 Vaikutukset kauppaan

Elinkeinoelämän toimintaedellytykset

Merkittävimmät vaikutukset koskevat Pieksämäen kaupallisen palvelutarjonnan ja kaupallisen omavaraisuuden huomattavaa kasvua. Erityisesti erikoiskaupan kehittyminen vähentää Pieksämäeltä muualle suuntautuvia ostovoiman siirtymiä.

Erikoistavarakaupan liiketilan lisäys ylittää alueen ostovoimaan perustuvan liiketilan lisätarpeen ja kaupan kannattavuus edellyttää ostovoiman siirtymiä koko markkina-alueelta.

Myös päivittäistavarakaupassa liiketilanlisäys ylittää lähivaikutusalueen ostovoiman selvästi. Erikois- ja päivittäistavarakaupan liiketilojen kaavoituksella ei kuitenkaan pyritä pelkästään lisäämään kaupan pinta-alaa, vaan myös tarjoamaan nykyisille kaupan toimijoille paremmin niiden liiketoimintaan soveltuvat toimitilat. Nykyaikaista liikepaikkatarjontaa kehittämällä pyritään parantamaan vähittäiskaupan toimintaedellytyksiä Pieksämäen keskustassa.

Toissijaisen vaikutusalueen haja-asutusalueiden pt-kaupan verkko on supistunut melko vähäiseksi. Hankkeella ei arvioida olevan suurta merkitystä tämän verkon säilymiseen, vaan sille suurempi uhka muodostuu väestön alueellisesta kehityksestä.

Hanke aiheuttaa huomattavan määrän myymäläsiirtymiä Pieksämäen keskustasta kaavoitettavalle alueelle. Keskustan nykyisten liiketilojen vapautuminen ja mahdollinen liiketilojen vuokratason aleneminen mahdollistaa uusien toimialojen kehittymisen ja sijoittumisen keskustaan. Keskustan nykyisten liiketilojen hyödyntämismahdollisuudet muihin tarpeisiin (asuminen, majoitus tms.) ovat rajalliset.

Riippuvuus etäisestä ostovoimasta kasvaa merkittävästi.

5.3.6 Vaikutukset yhdyskunta- ja energiatalouteen

Infrastruktuurin rakentamisesta, käytöstä ja kunnossapidosta sekä palvelujen toteuttamisesta ja ylläpidosta aiheutuvat kustannukset ja tulot

Asemakaavan periaateratkaisu on kaavataloudellisesti edullinen: uusi kauppakeskusalue sijoittuu ydinkeskustaan rakennettujen alueiden ja hyvien liikenneyhteyksien läheisyyteen, mikä tarkoittaa mm. verkostojen lyhyitä liityntäpituuksia sekä säästää ylläpitokustannuksissa.

Uudisrakennusalueet ovat liitettävissä kunnallistekniseen verkostoon ja kaukolämpöverkkoon.

5.3.7 Kauppakesittymän vaikutukset kuntatalouteen

Välittömät ja välilliset menot

Välittömät tulot koostuvat useista yksittäisistä tuloeristä. Verotuloja kunta saa palkoista, kiinteistöverosta ja yhteisöverosta. Palkoista saatavat välittömät verotulot liittyvät kaupan rakentamisvaiheeseen eli hankkeen työllistämien henkilöiden palkoista maksettaviin kunnallisveroihin. Pieksämäen kunnalle rakentamisvaiheen palkoista saatavien kunnallisverotulojen merkitystä pienentää se, että tulot jakautuvat työntekijöiden asuinpaikan mukaan useammalle kunnalle.

Välillisiä tuloja syntyy mm. työllisyysvaikutuksien seurauksena. Koska nettovaikutus työllisyyteen on positiivinen, kertyy välillisiä tuloja työpaikkojen lisääntymisen

seurauksena kasvavista kunnallisveroista sekä vähentyvistä toimeentulotukimaksuista.

Jos kaupan lisäyksellä voidaan nostaa Pieksämäen vetovoimaisuutta matkailukohteena, syntyy välillisiä tuloja myös matkailun kautta.

Hankkeen merkittävimmät positiiviset talousvaikutukset syntyisivät sitä kautta, että alueen kehittyminen välillisine vaikutuksineen lisäisi kunnan elinvoimaisuutta niin paljon että alueen muuttotappio saataisiin pysäytettyä ja käännettyä väestön kasvu nousuun.

Kaupan lisäalan rakennuttamisen välittömät menot koostuvat suunnittelu-, kaavoitus- ja rakennusvalvontamenoista sekä kunnallistekniikan rakentamisen ja kunnossapidon kustannuksista. Merkittävimmät menot aiheutuvat liikennealueiden rakentamisesta ja kunnossapidosta.

Mikäli hanke johtaisi päivittäistavaramyymäläverkon harvenemiseen ja sitä kautta liikuntarajoitteisten henkilöiden omatoimisen kaupassakäynnin loppumiseen voisi kunnalliselle sosiaalitoimelle aiheutua lisäkustannuksia ao. henkilöille ostosten tekoa korvaavista varten tarjottavista palveluista. Tässä tapauksessa näin ei kuitenkaan arvioida käyvän.

Välillisiä menoja voi kertyä myös keskustan myymäläpoistumien seurausvaikutuksista (kiinteistöjen vuokratulojen laskeminen) sekä keskustan kehittämistoimenpiteistä.

Liikennekustannukset

Sillan tarve liittyy Keskuskadun nykyisten liittymien kapasiteetteihin ja Valtatien 23 ja Vanhan Mikkelintien risteyksen liikenneturvallisuusriskiin. Mikäli liikenne ruuhkautuu jatkuvasti keskuskadulla ja lähiverkostossa tai Valtatien 23 ja Vanhan Mikkelintien risteyksen toimivuutta ja liikenneturvallisuutta ei pystytä parantamaan, niin liikennejärjestelmää täydennetään uudella Joroistentien jatkeella ja ajoyhteydellä radan yli.

Sillan kustannusarvio on noin 2,7 milj. euroa (ALV 0 %) ja siihen liittyvän kadun ja kevyen liikenteen väylän kustannusarvion on noin 0,5 milj. euroa (ALV 0 %). Kustannusarviossa on oletettu sillan pituudeksi noin 80 metriä ja leveydeksi 11 metriä. Sillan liikenteellinen poikkileikkaus on 1+1 kaistainen silta, jossa on kevyen liikenteen väylä. Kevyen liikenteen väylä lisääminen toisellekin puolelle siltaa nostaa kustannuksia noin 0,7 milj. euroa. Kustannusarviossa ei ole huomioitu siltapaikan vaatimia pohjavahvistusratkaisuja.

Kaavan vaikutukset energian käyttöön

Uudisrakennusalueet ovat liitettävissä korttelialueen reunalla kulkevaan kaukolämpöverkkoon. Kaava-alueen Kangaskadun puoleisella reunalla kulkee myös sähkönsiirtoverkosto ja alueen läpi tietoliikenneverkko. Kaava-alueen liittäminen olemassa olevaan energiansiirtoverkostoon ei aiheuta muusta rakentamisesta poikkeavia vaikutuksia.

5.3.8 Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Vaikutukset maa- ja kallioperään

Länsipuolisella osa-alueella voidaan kevyet rakennukset perustaa maanvaraisesti antura- tai laattaperustuksille. Lattioiden alta joudutaan poistamaan olemassa oleva täytemaa massanvaihdoilla.

Radan varren puolella on paksuja täyttöjä sekä turvetta. Turpeen alapuolinen maa on löyhärakenteista. Tällä alueella tulee rakennukset perustaa kantavaan maakerrokseen tukeutuville paaluille. Paaluina voidaan käyttää normaaleja lyötäviä teräsbetonipaaluja. Paalupituus on 8...14 m. Pohjatutkimusten mukaan paaluja ei tarvitse varustaa kalliokärjillä, eikä tehdä systemaattista esireiitystä tms. tavanomaisesta poikkeavia toimenpiteitä.

Alue on pääpiirteittäin erittäin tasainen viettäen yleispiirteisesti etelästä ja lännestä pohjoisen ja idän suuntaan. Korkeimmillaan maanpinta on alueen eteläreunalla tasolla n. +123.00. Alueen yleistaso on n. tasolla +121.0...+121.50. Alimmillaan maanpinta on Myllykadun varressa tasolla +120.80. Vanhan Veturitallin lattiataso on tasolla +122.00. Kaavamääräysten mukaan rakentamisen alin lattiataso on ilman erityisselvityksiä + 123,8. Tämä johtaa erityisesti sisäänkäyntien yhteydessä ainakin osittaiseen maantason korottamiseen piha-alueilla esteettömyyden saavuttamiseksi.

Vesiolosuhteisiin

Päälystettyjen pintojen lisääntyminen kasvattaa muodostuvien hulevesien määrää ja vaikuttaa huonontavasti hulevesien laatuun. Kaavassa on huomioitu hulevesien viivyttäminen korttelialueella EV-1. Lisäksi on merkitty hulevesiä varten uusi johtolinja. Hulevesistä on annettu laaditun selvityksen perusteella kaavamääräyksiä, joiden mukaan kiinteistöjen hulevedet johdetaan hulevesiverkostoon hulevesiä viivyttävän tai pidättävän järjestelmän kautta erillisen hulevesiselvityksen mukaisesti. C-1 korttelialueelle esitetään kaavamääräyksissä merkintä hule-100, jonka mukaan tontilla on viivytettävä 1,0 m³ hulevettä jokaista läpäisemätöntä 100 m² kohden. Hulevesiä ei saa imeyttää korttelialueella C-1 nuhraantuneiden maiden vuoksi. Lisäksi veden imeytyminen viivytyksrakenteista maaperään on estettävä. Hulevesien käsittelyn toimenpiteet on vaadittu esitettäväksi rakennusluvan yhteydessä.

Hulevesiselvityksen mukaisesti on määrätty rakentamiselle alin lattiakorko, jonka tulee olla vähintään + 123,8. Tätä syvemmillä menevien lattiatasojen suunnittelun on esitetty edellyttävän erityisiä selvityksiä vesimäärien ja pohjavedenpinnan alentamisen ympäristövaikutuksista ja hulevesien hallinnasta, sekä olemassa olevasta kunnallistekniikasta.

Hulevesiselvityksessä on esitetty myös ratkaisu alueen tulvavesien hallitsemiseksi.

Kaavamääräysten ja hulevesiselvityksen mukaan toimittaessa kaavaratkaisulla ei ole huonontavia vaikutuksia vesiolosuhteisiin.

Ilman laatuun ja ilmastoon

Asemakaavan toteuttamisen aiheuttamat Ilmaan kohdistuvat vaikutukset muodostuvat lähinnä liikenteen päästöistä ja rakentumisvaiheissa rakentamiseen liittyvästä pölystä.

Kauppakesittymän rakentaminen lisää liikennettä ja liikenteen päästöjä alueella.

Kauppakeskittymän sijoittaminen pikkukaupungin rataverkon yhteyteen on kaupan kannalta uusi ratkaisu, josta ei Suomessa ole kokemuksia. Todennäköisesti kauppakeskittymän asiakasliikenne valtaosin perustuu kuitenkin henkilöautoiluun, jolla on ilmastovaikutuksia. Kauppakeskittymä lisää henkilöautolla tapahtuvaa asiointiliikennettä, mutta myös edistää joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä.

5.3.9 Vaikutukset kaupunkikuvaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön

Kaupunkikuvaan

Asemakaavan toteuttaminen muuttaa rautatieltä tarkasteltuna kaupunkikuvaa entistä keskustamaisemmaksi.

Rakentaminen mahdollistaa ydinkeskustan ja rautatien välisen keskusta-alueen voimakkaan kaupunkikuvallisen kehittämisen. Kauppakeskittymän rakentaminen voi luoda dynaamista mielikuvaa, mutta toisaalta tuo pikkukaupungin laidalle suurta mittakaavaa. Uuden ja vanhan rakentamisen yhdistäminen innovatiivisella tavalla luo mielenkiintoista kerroksellista ympäristöä ja voimakasta paikallisuutta.

Kaupunkikuvan viihtyisyys turvataan kaavamääräyksin. Aluetta suunniteltaessa tulee kiinnittää erityistä huomiota kevyen liikenteen, julkisen liikenteen ja huoltoliikenteen sekä pysäköintijärjestelyjen tarkoituksenmukaisuuteen ja alueen viihtyvyyteen. Alueen rakennukset tulee suunnitella arkkitehtuuriltaan korkealaatuisiksi ja ne tulee sovittaa osaksi alueen valtakunnallisesti merkittävää kulttuuriympäristöä. Kaupunkikuvan positiivisen kehityksen kannalta keskeistä on myös erilaisten puistojen ja viheralueiden laadukas toteutus muotoilultaan laadukkain valaisimin, kadunkalustein ja pintamateriaalein. Esteettömyyden vaatimukset ja myymälöiden, kahviloiden, ravintoloiden ja kulttuuripalveluiden sijoittaminen katutasoon luo mittakaavaltaankin miellyttävää elävää kaupunkitilaa.

Rakennettuun kulttuuriympäristöön

Rakennetun kulttuuriympäristön suojelu, huomioiminen ja hyödyntäminen vetovoimatekijänä ovat kaavan lähtökohtana. Uutta ja vanhaa rakentamista on mahdollista yhdistää innovatiivisella tavalla toiminnan ehdoilla.

Rakennettua ympäristöä on osittain suojeltu /S, sr – tai srs –merkinnöillä. Kaavamääräyksissä on lisäksi määrätty uudisrakentamisen julkisivujen sovittaminen olemassa olevaan rakennuskantaan.

Muinaismuistoihin

Suunnittelualueelta ei ole tiedossa esihistoriallisen ajan muinaisjäännöksiä. Muinaismuistolain (295/63) mukaan kiinteät muinaisjäännökset ovat rauhoitettuja. Rauhoitus on automaattinen eikä vaadi erityisiä toimenpiteitä. Myös tuntemattomat kiinteät muinaisjäännökset ovat rauhoitettuja. Tässä mielessä asemakaava ei vaaranna muinaisjäännöksiä.

5.3.10 Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön

Alueen identiteettiin ja imagoon

Toteutuessaan kaavahankkeella on myönteisiä vaikutuksia koko kaupungin imagoon. Rautatieläisympäristön voimakas kehittäminen ja nostaminen esiin voimistavat Pieksämäen identiteettiä rautatiekaupunkina. Rakentamisen korkeatasoisuus niin rakennusten kuin piha-alueiden osalta luo arvokasta ympäristöä, joka toimii kaupungin käyntikorttina erityisesti rautatien suuntaan.

Vaikutukset asuinympäristöön

Liike- ja työpaikkarakentaminen soveltuu liikenneväylien ja teollisuusalueen läheisyydessä sijaitsevalle alueelle, joka ei ole asumiselle otollista.

Lisääntyvästä liikenteestä voi olla haittaa Kangaskadun varren asuinalueelle. Kaavaratkaisuissa Kangaskadun varren asuinalueet on pyritty huomioimaan rauhoittamalla katu huolto- ja lastausliikenteeltä. Kaavamääräysten mukaan huolto-, lastaus- ja pysäköintialueet on suojattava rakennuksen, aidoin tai istutuksin siten, etteivät ne aiheuta melu- tai pakokaasuhaittoja lähialueen asutukselle.

Kauppakesittymän synnyttämät työpaikat ja alueen kaupunkikuvan parantuminen vaikuttavat positiivisesti asuntojen kysyntään.

Vaikutukset palveluiden saavutettavuuteen eri väestöryhmien kannalta

Palveluiden saavutettavuudessa tapahtuvat muutokset ovat kaupan palveluiden osalta pääasiassa myönteisiä. Alueen asukkaiden tavoitettavissa oleva palvelutarjonta paranee erityisesti erikoistavarakaupan osalta. Myös päivittäistavarakaupan pinta-ala kasvaa, mutta jo nykyinen päivittäistavarakaupan tarjonta palvelee hyvin Pieksämäen asukkaita.

Negatiivisia vaikutuksia palveluiden saavutettavuuteen voi syntyä jos päivittäistavarakaupan palvelut heikkenevät muualla keskustassa, taajamissa tai haja-asutusalueilla.

Virkistys

Kaavassa esitetyillä uusilla ja säilytettävillä istutus-, leikki- ja torialueilla on alueella asioiville ja tuleville työpaikoille merkitystä elvyttävän kokemuksen lähteenä ja rakennettaessa kauppakesittymä viheralueiden merkitys rakennetun ympäristön vastapainona tulee korostumaan. Kaavan mahdollistamat kulttuuri- ja vapaa-ajan palvelut, ravintolat ja kahvilat tarjoavat toteutuessaan runsaasti erilaisia virkistysmahdollisuuksia alueella.

Koettu ympäristö: luonnon- ja kulttuuriympäristö, esteettisyys

Maisemallisesti merkittävät männyt Kangaskadun varrella on esitetty säästettäväksi. Kauppakesittymän rakentaminen tuottaa laajamittaista sääolosuhteilta suojattua ja varsin esteetöntä ja valvottavissa olevaa sisätilaa. Suurten kauppakesittymien toiminnallisessa sisällössä ja visuaalisessa toteutuksessa korostuu harvoin paikallinen omaleimaisuus; vapaa-ajan ympäristöt samanlaistuvat. Pieksämäen kohdalla kauppakesittymä saa lisäarvoa alueen historiallisesti merkittävästä rakennetusta kulttuuriympäristöstä.

Kunnianhimoisessa ja asiakkaiden tarpeita kohtaaman pyrkivässä liiketoiminnassa on mahdollisuuksia kehittää mittavasta kauppakeskusvolyymistä myös uudella lailla asukkaiden arkea kohentavaa ympäristöä.

Terveys: melu, värinä, turvallisuus, pilaantuneet maat

Liikennealueet aiheuttavat melua lähialueilleen. Kaavan melualueille sallimat toiminnot soveltuvat alueille, joille kohdistuu liikenteen melua.

Kaavoituksen yhteydessä on hyödynnetty tieliikenne- ja raidemeluselvityksiä sekä alueelle laadittua värinäselvitystä. Kaavaratkaisussa on huomioitu laadittujen selvitysten tulokset siten, että eri toimintojen sijoittuminen alueelle huomioi melun ja värinän vaatimat etäisyydet.

Käytettävissä olevilla liikennetiedoilla ja tulevalla kauppakeskuksen rakentamisella on meluselvityksen mukaan kauppakeskuksen länsipuoleisen asuntoalueen melutilanteeseen melua vaimentava vaikutus. Melu vaimenee pääasiassa kauppakeskuksen suojaavalla vaikutuksella raideliikennemeluun nähden.

Kauppakeskuksella ja rautatiealueen ylittävällä uudella sillalla voi olla Pieksämäen kaupungin liikennevirtoihin merkittävä vaikutus. Ajoneuvoliikenteen jakautuminen uudella tavalla, voi vaikuttaa asemakaava-alueen länsipuoleisen asuinalueen melutasoihin. Kaavaehdotuksessa on esitetty suora yhteys uudelta sillalta rakenteelliselle parkkipaikalle. Maantasoparkkipaikalle pääsee kääntymään heti sillan jälkeen olevasta risteyksestä. Näin kauppakeskuksen liikenne uudesta sillasta huolimatta ei aiheuta suurta meluvaikutusta lähitaloille.

Junaliikennetärinän osalta uusille asuinrakennuksille hyväksyttävä värähtelyluokka C täyttyy asuinrakennuksissa yli 35 metrin etäisyydellä raiteesta 1-kerroksisten rakennusten osalta ja yli 90 metrin etäisyydellä raiteesta yli 1-kerroksisten rakennusten osalta. Asumista ei ole kaavaehdotuksessa osoitettu alle 90 metrin etäisyydelle raiteen keskilinjasta.

Liikerakennuksille hyväksyttävä värähtelyluokka C täyttyy 1-kerroksisten rakennusten osalta yli 15 m etäisyydellä raiteesta ja yli 1-kerroksisten rakennusten osalta yli 35 m etäisyydellä raiteesta. Etäisyydet määritetään raiteen keskeltä. Kaavaehdotuksen liikerakennukset sijaitsevat lähimmillään noin 35 m etäisyydellä raiteesta, eli värähtelyluokka C täyttyy suunnitelluissa liikerakennuksissa.

Lasketun ennustemallin mukaan rakenteiden vaurioriski on merkityksetön kaikkien rakennusten osalta yli 10 metrin etäisyydellä raiteesta, eli rakenteiden värinästä johtuva vaurioituminen ei ole vaarana suunnittelualueella.

Alueen itäreunan rakentaminen vaatii paalutusta, mikä aiheuttaa rakennustyön aikana värinää ja työmaamelua. Tämä voidaan huomioida rakennusluvuissa ja työmaajärjestelyissä.

Kaavaan liittyvässä liikenneselvityksessä on esitetty toimenpiteitä, joilla parannetaan liikenneturvallisuutta. Mikäli liikenne lisääntyy runsaasti Vanhalla Mikkelintiellä, eikä Valtatien 23 ja Vanhan Mikkelintien risteyksen liikenneturvallisuutta pystytä parantamaan, tulee liikenneverkkoa täydentää ja liikenneturvallisuutta parantaa uudella Joroistentien jatkeella ja rautatien ylittävällä sillalla.

Kaavassa on pilaantuneita maa-alueita koskevia määräyksiä. Vanhojen veturitallien kunnostamisen yhteydessä pilaantuneet maat tulee puhdistaa ohjearvojen mukaisesti tai käyttää muita menetelmiä pilaantuneiden maiden aiheuttamien vaikutusten estämiseksi. Maaperän puhdistamisessa ja uudisrakentamisessa tulee huomioida suojeltavien veturitallien paaluperustukset.

Sosiaaliset vaikutukset

Sosiaalisilla vaikutuksilla tarkoitetaan ihmiseen, yhteisöön tai yhdyskuntaan kohdistuvia vaikutuksia, joka aiheuttaa muutoksia ihmisten hyvinvoinnissa tai hyvinvoinnin jakautumisessa. Kyseessä on siis hankkeen vaikutukset ihmisten jokapäiväisiin toimintoihin ja elämän laatuun. Yleisesti ottaen hankkeiden arvioidaan synnyttävän pääasiassa positiivisia vaikutuksia. Positiivisia vaikutuksia syntyy mm. kunnan väestönkehitykseen ja työllisyyden parantumiseen, sekä paikallisuuden tunteen voimistumiseen.

5.4 Suhde valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin

Seuraavaan taulukkoon on koottu asemakaavaa koskevat keskeiset valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja miten kaava vastaa näihin tavoitteisiin.

Valtakunnallinen alueiden käyttötavoite	Vanhan varikkoalueen asemakaavamuutos
<i>Erityisesti harvaan asutulla maaseudulla ja taantuvilla alueilla kiinnitetään alueidenkäytössä huomiota jo olemassa olevien rakenteiden hyödyntämiseen sekä elinkeinotoiminnan ja muun toimintapohjan monipuolistamiseen.</i>	Itä-Suomen kaupan palveluverkon kehittäminen Pieksämäellä parantaa pieksämäkeläisten ja myös laajemminkin itäsuomalaisten elinympäristön laatua lisäämällä kaupan ja palveluiden valikoimaa ja vähentämällä matkoja vastaaviin kauppakeskittyymiin. Alueella on olemassa oleva kunnallistekninen verkosto ja kaukolämpöverkko, sekä hyvä liikenneverkosto.
<i>Alueidenkäytöllä edistetään yhdyskuntien ja elinympäristöjen ekologista, taloudellista, sosiaalista ja kulttuurista kestävyyttä. Olemassa olevia yhdyskuntarakenteita hyödynnetään sekä eheytetään kaupunkiseutuja ja taajamia. Taajamia eheyttäessä parannetaan elinympäristön laatua.</i>	Aluerakenteen kannalta kaava toteuttaa valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden vaatimukset. Kaavan avulla kehitetään toista Etelä-Savon seutukeskuksista, Pieksämäkeä. Kaava keskittää rakentamisen olemassa oleviin rakenteisiin tukeutuvaksi. Kaava-alue sijaitsee kaupungin ydinkeskustan ja rautatieyhteyksien välissä ja täydentää ja eheyttää yhdyskuntarakenteessa olevan aukon. Kaavalla on sovitettu yhteen alueelle kohdistuvat elinkeinoelämän tarpeet ja elinympäristön laadun kohottamistavoitteet. Itä-Suomen kaupan palveluverkon kehittäminen Pieksämäellä parantaa Itä-Suomen aluerakennetta vähentämällä muualle Suomeen suuntautuvan ostosmatkailun tarvetta. Kaupan ja työpaikkojen sijoittaminen hyödyntää olemassa olevia infrastruktuureja.

<p><i>Kaupunkiseutujen työssäkäyntialueilla varmistetaan alueidenkäytölliset edellytykset asuntorakentamiselle ja sen tarkoituksenmukaiselle sijoittumiselle sekä hyvälle elinympäristölle. Kaupunkiseutuja kehitetään tasapainoisina kokonaisuuksina siten, että tukeudutaan olemassa oleviin keskuksiin. Keskuksia ja erityisesti niiden keskusta-alueita kehitetään monipuolisina palvelujen, asumisen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueina.</i></p>	<p>Kaavaratkaisu pyrkii luomaan alueesta monipuolisen kulttuuri- ja vapaa-aika-, palvelu- ja myymäläalueen, jota elävöittävät puistot, aukiot, katetut kauppakadut ja istutukset.</p> <p>Monipuolisten palvelujen lisäksi kaava-alueelle on osoitettu myös asumista kulttuuri- ja rakennushistoriallisten kohteiden yhteydessä kaava-alueen pohjoisosissa.</p>
<p><i>Alueidenkäytön suunnittelussa on edistettävä olemassa olevan rakennuskannan hyödyntämistä sekä luotava edellytykset hyvälle taajamakuvalle. Taajamia kehitettäessä on huolehdittava siitä, että viheralueista muodostuu yhtenäisiä kokonaisuuksia.</i></p>	<p>Kaavaratkaisu hyödyntää olemassa olevaa rakennuskantaa ja luo edellytykset kaupungin keskusta sopivalle taajamakuvalle. Rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaita ja kaupunkikuvassa maamerkkimäisiä rakennuksia säilytetään ja niiden yhteyteen sallitaan innovatiivista uudisrakentamista.</p> <p>Kaava ei riko olemassa olevia viheralueita.</p>
<p><i>Alueidenkäytössä on ehkäistävä melusta, tärinästä ja ilman epäpuhtauksista aiheutuvaa haittaa ja pyrittävä vähentämään jo olemassa olevia haittoja. Uusia asuinalueita tai muita melulle herkkiä toimintoja ei tule sijoittaa melualueille varmistamatta riittävää meluntorjuntaa.</i></p>	<p>Alueelle on laadittu melu- ja tärinäselvitykset ja niiden tulokset on huomioitu rakennusten sijoittelussa. Kaavamääräyksillä ja kaavaratkaisulla on pyritty suojaamaan lähialueen asutusta lisääntyviltä melu- ja pakokaasuhaitoilta.</p>
<p><i>Liikennejärjestelmä ja alueidenkäyttö sovitetaan yhteen siten, että vähennetään henkilöautoliikenteen tarvetta ja parannetaan ympäristöä vähän kuormittavien liikennemuotojen käyttöedellytyksiä. Erityistä huomiota kiinnitetään lisäksi liikenneturvallisuuden parantamiseen.</i></p>	<p>Kaavatyön yhteydessä on tehty liikenneselvitys. Liikenneselvityksen yksi painopiste on ollut kevyen liikenteen edellytysten ja olosuhteiden parantaminen.</p> <p>Kaava-alue sijaitsee ydinkeskustan, linja-autoaseman ja rautatieaseman läheisyydessä, joten kaava-alueen saavutettavuus kevyellä liikenteellä ja joukkoliikenteellä on erinomainen.</p> <p>Kaavassa on varaukset kehitettäville kevyen liikenteen yhteyksille.</p>
<p><i>Museoviraston laatiman inventoinnin Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt (RKY 2009) mukaan Pieksämäen valtakunnallisesti arvokkaat kohteet ovat seuraavat:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Kivelän talo • Kontiopusiston omakotialue • Pieksämäen Keskuskatu • Pieksämäen maaseurakunnan kirkonmäki • Pieksämäen rautatieläisyympäristöt 	<p>Kaavaratkaisun lähtökohtana on ollut valtakunnallisesti arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön huomiointi ja hyödyntäminen vetovoimatekijänä ja paikan identiteetin muodostajana.</p> <p>Kaavaratkaisu huomioi suojelumerkinnöin ja kaavamääräyksin valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön (Pieksämäen rautatieläisyympäristöt, RKY 2009).</p> <p>Suojelumerkintöinä on käytetty /S, sr ja srs -</p>

<ul style="list-style-type: none">• Savon järvimalmiruukit• Vaalijalan kuntoutuskeskus	merkintöjä.
---	-------------

5.5 Suhde maakuntakaavoitukseen

Alueella on voimassa maakuntakaavaa täsmentävä oikeusvaikutteinen osayleiskaava, jonka mukainen kaavaehdotus on.

5.6 Suhde voimassa olevaan yleiskaavaan

Asemakaava on voimassa olevan osayleiskaavan mukainen ja tarkentaa osayleiskaavan alueiden aluevarauksia.

5.7 Nimistö

Asemakaavalla on osoitettu uusi Myllykadulta kaava-alueen korttelille C-1 johtava Tallikankaankatu.

6 KAAVAN TOTEUTUS

6.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat

Kaavasta on esitetty havainnekuva kaavaselostuksen liitteenä, joka esittää yhden vaihtoehdon kaavan toteuttamisesta. Lisäksi on viitteellisiä näkymäkuvia, jotka esittävät kaavaa laatineen arkkitehdin näkemyksen alueen toteuttamisesta.

6.2 Toteuttaminen ja ajoitus

Kaavan toteutus alkaa kaavan saatua lainvoiman. Pohjoisosan korttelin C liikerakennuksen osalta toteutuminen on jo käynnissä.

Korttelialue C-1 voidaan toteuttaa vaiheittain. Korttelin toteuttaminen on kaavamääräyksissä esitetty käynnistettävän kaava-alueen pohjoisosasta vanhojen veturitallien yhteydestä Kangaskadun varrelta. Kevyen liikenteen yhteyksien, katuaukioiden ja torien sekä istutusalueiden toteuttaminen tulee tehdä mahdollisimman yhtäaikaisesti ensimmäisten liikerakentamishankkeiden kanssa.

Kangaskadun asuinalueet tulee huomioida rakentamisen vaiheesta huolimatta siten, että huolto-, lastaus- ja pysäköintialueet on suojattu Kangaskadun asuinalueista rakennusmassoin, aidoin tai istutuksin.

Liikenne- ja katuverkosta on laadittu alustava yleissuunnitelma. Yleissuunnitelman periaatteita tulee tarkentaa ja katuratkaisut rakentaa samassa tahdissa rakentamisen vaiheistumisen kanssa.

Uusi radan ylittävä silta sijoittuu asemakaavoitettavan alueen eteläpuolelle. Silta luo suoran yhteyden radan länsipuolisilta alueilta Pieksämäen keskustaan. Silta sijoittuu Joroistentien ja Kangaskadun väliin. Sillan tarve liittyy Keskuskadun nykyisten liittymien kapasiteetteihin ja Valtatien 23 ja Vanhan Mikkelintien risteyksen

liikenneturvallisuusriskiin. Mikäli liikenne ruuhkautuu jatkuvasti keskuskadulla ja lähiverkostossa tai Kangaskadun ja Vanhan Mikkelin tien risteyksen toimivuutta ja liikenneturvallisuutta ei pystytä parantamaan, niin liikennejärjestelmää täydennetään uudella Joroistentien jatkeella ja ajoyhteydellä radan yli.

6.3 Toteutuksen seuranta

Toteutuksen yhteydessä seurataan mm. kerrosalan toteutumista. Seuranta jatketaan alueen käyttöönoton jälkeen mm. työpaikkojen toteutumisen, melun, ilmansaasteiden, liikennemäärien kehittymisen, vesistöjen vedentilan ja pysäköintipaikkatarpeen osalta. Toteutusta seurataan rakennuslupaharkinnan ja -valvonnan sekä katusuunnittelun ja -rakentamisen yhteydessä.

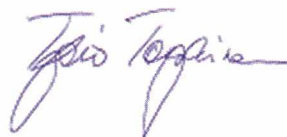
Pieksämäellä 17.10.2012, tark. 26.11.2012

AIRIX Ympäristö Oy

Maritta Heinilä
Arkkitehti SAFA, YKS-506



Tapio Toropainen
DI, Projektipäällikkö



Pieksämäen kaupunki


Pekka Häkkinen
Kaavoituspäällikkö


Tapani Mähönen
Tekninen johtaja