0896

MIKKELIN KAUPUNKI
tekninen toimi / kaupunkisuunnittelu
PL 33, 50101 Mikkeli
Ilkka Tarkkanen
puh. 050 311 7130,
e-mail: etunimi.sukunimi@mikkeli.fi

MANNERHEIMINTIE 10
ASEMAKAAVAN MUUTOS
SELOSTUS

VIREILLE TULOSTA ILMOITETTU	17.5.2011
TEKNINEN LAUTAKUNTA HYVÄKSYNYT	22.5.2012 § 89, 15.12.2015 § 173, 13.12.2016 § 148
KAUPUNGINHALLITUS HYVÄKSYNYT ALUSTAVASTI	4.6.2012 § 195, 18.1.2016 § 17, 16.1.2017 § 11
NÄHTÄVILLÄ	1.8. - 31.8.2012, 4.2. - 7.3.2016, 26.1. - 27.2.2017
KAUPUNGINHALLITUS HYVÄKSYNYT	6.11.2017 § 148
KAUPUNGINVALTUUSTO HYVÄKSYNYT	
LAINVOIMAINEN	

MANNERHEIMINTIE 10 ... 1
ASEMAKAAVAN MUUTOS ... 1
SELOSTUS ... 1
1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT ... 3
1.1 Tunnistetiedot ... 3
1.2 Kaava-alueen sijainti ... 3
1.3 Kaavan nimi ja tarkoitus ... 3
1.4 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista ... 3
2 TIIVISTELMÄ ... 4
2.1 Kaavaprosessin vaiheet ... 4
2.2 Asemakaava ... 6
2.3 Asemakaavan toteuttaminen ... 6
3 LÄHTÖKOHDAT ... 7
3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista ... 7
3.1.1 Alueen yleiskuvaus ... 7
3.1.2 Ympäristön tila, luonnonympäristö ... 8
3.1.3 Rakennettuympäristö ... 9
3.1.4 Palvelut ... 11
3.1.5 Liikenne ... 11
3.1.6 Maanomistus ... 11
3.2 Suunnittelutilanne ... 12
3.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset ... 15
4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET ... 19
4.1 Asemakaavasuunnittelun tarve ... 19
4.2 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset ... 19
4.3 Osallistuminen ja yhteistyö ... 19
4.3.1 Osalliset ... 19
4.3.2 Vireilletulo ... 19
4.3.3 Osallistuminen, vuorovaikutusmenettelyt ja viranomaisyhteistyö ... 19
4.4 Asemakaavan tavoitteet ... 20
4.4.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet ... 20
4.4.2 Prosessin aikana syntyneet tavoitteet, tavoitteiden tarkentuminen ... 21
4.5 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet ... 21
5 ASEMAKAAVAN KUVAUS ... 23
5.1 Kaavan rakenne ... 23
5.1.1 Mitoitus ... 23
5.2 Palvelut ... 24
5.3 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen ja jatkosuunnitteluohjeet ... 24
5.4 Kaavan vaikutukset ... 24
5.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön ... 24
5.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön ... 25
5.4.3 Muut vaikutukset ... 25
5.5 Ympäristön häiriötekijät ... 25
5.6 Kaavamerkinnät ja määräykset ... 26
6 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS ... 27
6.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat ... 27
6.2 Toteuttaminen ja ajoitus ... 27
6.3 Toteutuksen seuranta ... 27

1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

1.1 Tunnistetiedot

Asemakaavan muutos koskee Mikkelin kaupungin 1.kaupunginosan (Savilahti) korttelin 8 tontin 1025 määräalaa 491-1-8-1025-M501.

1.2 Kaava-alueen sijainti

Kaava-alue sijaitsee Mikkelin keskustassa, ruutukaavakeskustan itäreunassa, Vilhonkadun ja Mannerheimintien kulmauksessa.

1.3 Kaavan nimi ja tarkoitus

Kaavan työnimenä on "Kiinteistö Oy Mannerheimintie 10". Kohde sijaitsee keskustan korttelissa 8.

Asemakaavan muutoksen tavoitteena on saattaa kiinteistö vastaamaan muun korttelin 8 tasoa niin rakentamisen tehokkuuden kuin kaupunkikuvallisten arvojen osalta. Kaavamuutos mahdollistaa kiinteistön kehittämisen yhdessä viereisen ns. myllysiilon alueen kanssa. Tarkoituksena on muodostaa yhteinen kokonaisuus joka pitää sisällään kulttuuria, asumista, palveluasumista ja muita palvelumahdollisuuksia hyödyntäen synergiaetuja niin yhteisten tilojen, ajoreittien kuin pysäköintimahdollisuuksienkin osalta. Korttelin 8 uudisrakentamiselle haetaan korkeaa arkkitehtonista ilmettä ja se on ensimmäinen osa Satamalahden suunnitelman toteutusta jossa keskusta laajenee Saimaan rannalle.

Yksityisten kiinteistönomistajien ja kaupungin välille laaditaan maankäyttösopimus.

1.4 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista

1. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
2. Asemakaavan seurantalomake
3. Asemakaavakartta ja määräykset
4. Ajantasakaava
5. Havainnekuvia, hahmotelmilla on tutkittu massoittelua (ei mittakaavassa)
6. Ympäristötekninen historiaselvitys, 13.1.2012, Ramboll
7. Rakennushistoriaselvitys, 4.4.2012, Pekka Piiparinen
8. Rakennustekninen kuntoarvio, 18.12.2014 FCG
9. Museoviraston lausunto 296/303/2004
10. Mikkelin satama-alueen, Mannerheimintien ja rautatiealueen rakennushistoriaa, Petri Enqvist 28.2.2007
11. OAS:n lausunnot ja mielipiteet
12. Vuoden 2012 Ehdotusvaiheen lausunnot ja vastineet
13. Kevään 2016 Tarkistetun ehdotusvaiheen lausunnot ja vastineet
14. Alkuvuoden 2017 Tarkistetun ehdotusvaiheen lausunnot ja vastineet

2 TIIVISTELMÄ

2.1 Kaavaprosessin vaiheet

Korttelia 8 tutkittiin ”Siilon ja myllyn tontti lähiympäristöineen” -asemakaavamuutoksen yhteydessä, joka sai lain voiman 17.3.2011. Kaupungin alkuperäisenä tarkoituksena oli kaavoittaa koko kortteli 8 yhtenä prosessina, mutta omistusjärjestelyistä yms. syistä se ei ollut mahdollista kaupungin esittämässä aikataulussa. Mannerheimintie 10 asemakaavamuutos päätettiin laatia erillisenä prosessina. ”Siilon ja myllyn tontti lähiympäristöineen” -asemakaavamuutoksen yhteydessä esille tuli tarve rakentaa kiinni Mannerheimintie 10 tonttirajaan jolloin olemassa oleva sisäänkäynti liiketiloihin estyisi ja porrashuoneen ikkunat jouduttaisiin peittämään. Museovirasto oli antanut lausunnon Matkakeskuksesta vuonna 2004 (katso liite 9). Sovittiin, että kaupunki tarkastelee rakennusoikeuden määrää ottaen huomioon olemassa olevan rakennuksen arkkitehtoniset ja historialliset arvot ja tehokkuustavoitteet ydinkeskustan kortteleille. Päätettiin tutkia myös kerrosluvun mahdollista korottamista voimassa olevaan asemakaavaan nähden.
Asemakaavamuutoksen tehokkuusluvun tavoite on e=3,0 joka vastaa vuoden 2011 asemakaavan tehokkuuslukua.

Kaavamuutoksen hakija on Mikkelin kaupunki yhteisymmärryksessä Kiinteistö Oy Mannerheimintie 10 kanssa ja siihen liittyy maankäyttösopimuksia. Kaavamuutosalueen kiinteistönomistajien kanssa on käyty keskusteluja kaavaprosessin aikana kaavan tavoitteista.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on asetettu julkisesti nähtäville 17.5.2011.

Kaavakonsulttina toiminut Ramboll sai työnsä päätökseen vuoden 2012 ehdotusvaiheessa ja kaupunki on jatkanut sen jälkeen kaavan valmistelua omana työnään.

Asemakaavan muutosehdotus käsiteltiin kaupunginhallituksessa 4.6.2012 joka asetti sen nähtäville ajalle 1-31.8.2012.

Nähtävillä olon jälkeen kaavaprosessissa otettiin aikalisä koska maanomistaja halusi selvittää nykyisen kiinteistön uusiokäyttöä. Maanomistaja laati kiinteistön kunnosta selvityksen ja kehitti erilaisia vaihtoehtoisia suunnitelmia uusiokäytöstä. Omistaja on todennut, että kiinteistöstä saatavat vuokratulot eivät kata hoidosta koituvia kustannuksia. Kiinteistöä on ollut myynnissä ja kaupunki on omalta osaltaan todennut, että sillä ei ole mahdollisuutta ostaa ja kunnostaa kiinteistöä.

Omistaja tuli alkuvuodesta 2015 siihen tulokseen, että nykyisen kiinteistön säilyttäminen ja vuokraaminen eivät ole taloudellisesti kannattavaa ja irtisanoi kiinteistössä sijaitsevien liikkeiden vuokrasopimukset.

Omistaja on vuonna 2015 jättänyt sisään purkuhakemuksen Mannerheimintie 10 rakennuksesta. Alueellinen ELY-keskus on todennut, että paras tapa edetä olisi ratkaista purkaminen tai mahdollinen uusiokäyttö kaavallisesti. Omistaja on tämän jälkeen vetänyt purkuhakemuksen takaisin ja jäänyt odottamaan kaavaprosessin valmistumista.

Omistaja, alueellinen ELY-keskus, Museovirasto ja kaupunki ovat keskustelleet mahdollisista etenemismalleista ja keskusteluiden perusteella kaupunki tuli syksyllä 2015 siihen tulokseen, että kaavaprosessia voidaan jatkaa tavalla, joka ottaa joustavasti esille nykyisten rakennusten säilyttämisen tai niiden purkamisen ja korvaamisen uudisrakennuksilla.

Merkittävistä muutoksista johtuen asemakaavan muutosehdotus asetettiin uudestaan nähtäville.

Tarkistettu kaavaehdotus oli teknisessä lautakunnassa 15.12.2015 ja kaupunginhallituksessa 18.1.2016 joka asetti sen nähtäville ajalle 4.2-7.3.2016.

Alueellinen ELY-keskus totesi lausunnossaan, että kaupungin kaavassa tavoittelema joustavuus sisälsi kaksi toteutusvaihtoehtoa joka ei heidän mielestään vastaa lain tulkintaa. Käytännössä lausunto pakottaa kaupungin valitsemaan olemassa olevan rakennuksen suojelun kaavalla tai uudisrakentamista suosivan toteutusmallin välillä. Asemakaavaehdotusta on muokattu uudisrakentamisen mahdollistavaksi kaavaprosessin aikana esille tulleihin syihin pohjautuen. Kaavaehdotus oli teknisessä lautakunnassa 13.12.2016 ja kaupunginhallituksessa 16.1.2017 joka asetti sen nähtäville ajalle 26.1–27.2.2017.

Viereisellä kaava-alueella vuoden 2011 kaavasta oli jäänyt vahvistamatta ns. siilojen ja valssimyllyn alue. Kaupunki käynnisti tätä koskevan asemakaavamuutoksen 7.3.2016. Kaavamuutos käsittää laajemman alueen ja sen tarkoitus on mahdollistaa mm. alueelle suunnitellut palvelutalon, kerrostalot ja kaupungin museorakennusten toteuttaminen. Hankkeeseen kuuluu myös ajoreitti Mannerheimintieltä museon alle sijoittuvaan pysäköintilaitokseen, reittiä on mahdollista hyödyntää Mannerheimintie 10 huoltoajoon ja tontille sijoittuvan maanalaisen pysäköintilaitoksen ajoon. Se edellyttää sopimista mahdollisista rasitteista osapuolten välillä. Ajomahdollisuutta rajaa juridiset määritteet ja sen toteutusmahdollisuus riippuu siitä kuinka monta tonttia ajoreittiä rasittaa.

Mannerheimintie 10:stä ja viereisestä ns. Valssimyllyn asemakaavamuutoksesta järjestettiin yhteinen asukastilaisuus 16.3.2017 jossa selostettiin kummankin kaavamuutoksen vaikutuksia kortteliin 8 ja Mikkelin kaupunkikuvaan. Asukastilaisuudessa esitetyt mielipiteet on otettu huomioon kaavan jatkotyössä.

15.6.2016 Valssimyllyn asemakaavasta järjestetyssä viranomaisneuvottelussa ELY-keskuksen kanssa todettiin, että viljasiilot voidaan purkaa.

30.8.2016 Valssimyllyn asemakaavasta järjestetyssä työneuvottelussa ELY-keskuksen kanssa todettiin, että valssimylly voidaan purkaa.

Valssimyllyn asemakaavan ehdotusvaiheen jälkeen kaupunki päätti luopua tavoitteestaan siirtää Mikkelin taidemuseo kortteliin 8. Taidemuseolle varattuihin tiloihin on suunniteltu palvelutaloa täydentäviä toimintoja. Valssimyllyn asemakaava hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 12.6.2017

Valssimyllyn asemakaavan pysäköintinormi perustuu Kantakaupungin osayleiskaavassa esitettyihin periaatteisiin jonka pohjalta ydinkeskustan pysäköintinormia on väljennetty. Mannerheimintie 10 pysäköintimääräykset on päivitetty vastaamaan ko. osayleiskaavan ja Valssimyllyn asemakaavan normeja. Päivityksen seurauksena pysäköintinormi on väljentynyt verrattuna ehdotusvaiheen tilanteeseen.

Taidemuseon siirron peruuntuminen ei vaikuta Mannerheimintie 10 kaavaan. Valssimyllyn kaavassa esitetty ajoyhteys Mannerheimintie 10 puolelle säilyy entisellään. Taidemuseon puuttuminen vaikuttaa Mannerheimintien katujulkisivuihin, niitä ei ole päivitetty koska museon tilalle tulevan rakennusmassan laajuudesta tai laadusta ei ole tietoa.

Valssimyllyn kaavassa osoitettu ajoyhteys Mannerheimintie 10 kiinteistölle toteutuu samaan aikaan kun Valssimyllyn kaavan ajoyhteys uuteen parkkihalliin rakennetaan. Sen toteutus vaatii palvelutalon, Raatihuoneenkadun kerrostalojen ja kaupungin välistä koordinaatiota. Kaupunki järjesti 14.8.2015 tarjouskilpailun siilojen uusiokäytöstä ja siihen liittyvästä Raatihuoneenkadun rakennusoikeuden hyödyntämisestä jonka JL-rakentajat voittivat. Tarjouskilpailun jälkeen ja Valssimyllyn kaavaprosessin aikana todettiin, että siilot voidaan purkaa.

Tällä hetkellä keskustellaan siitä onko kaupungin ja JL-rakentajien kanssa hahmoteltu sopimus hyväksyttävissä. Mahdollisesti tarjouskilpailun uusiminen, rakennusten purkaminen ja maanomistajien väliset sopimusasiat vaikuttavat toteutusaikatauluun ja siten Mannerheimintie 10 ajoyhteyden toteutukseen.

2.2 Asemakaava

Voimassa olevan vuoden 2004 kaavan käyttötarkoitusmerkintä on (AL), asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialuekeskustatoimintojen korttelialue. Tontin suurin sallittu rakennusoikeus on tällä hetkellä 6 500 k-m² ja rakennusten suurin sallittu kerrosluku VI. Katso myös kohta 3.2

Kaavamuutoksen tavoitteena on muuttaa (AL) merkintä keskustatoimintojen korttelialueen merkinnäksi (C) ja nostaa rakennusoikeus samalla tasolle kuin muualla korttelissa 8 käytetty tavoitteellinen tehokkuusluku e=3,0. Rakennusoikeudeksi muodostuu tällöin n. 8 991 k-m². Kerroslukutavoite on VII – XII. Voimassa olevaan asemakaavaan nähden kaava-alueen rakennusoikeus lisääntyy n. 2 500 k-m² ja rakennusten suurin sallittu kerrosluku nousee 1-2 kerrosta ja Vilhonkadun sekä Mannerheimintien kulmauksessa 6 kerrosta.
Lisäksi maan alle on mahdollista sijoittaa pääkäyttötarkoituksen mukaisia tiloja 2 600 k-m² esim. liiketilaa, mutta ne eivät voi olla asuintiloja.

Alueen länsireunassa kulkee Vilhonkadun ja Raatihuoneenkadun yhdistävä kevyenliikenteen yhteys, jolla huoltoajo on sallittu.

Tavoitteena on päästä ratkaisuihin, jotka tonttirajoista välittämättä tuovat sujuvuutta, käytettävyyden lisäarvoa ja tilansäästöä korttelikokonaisuuteen, hyödyntäen kaikkia korttelin 8 asukkaita ja käyttäjiä.

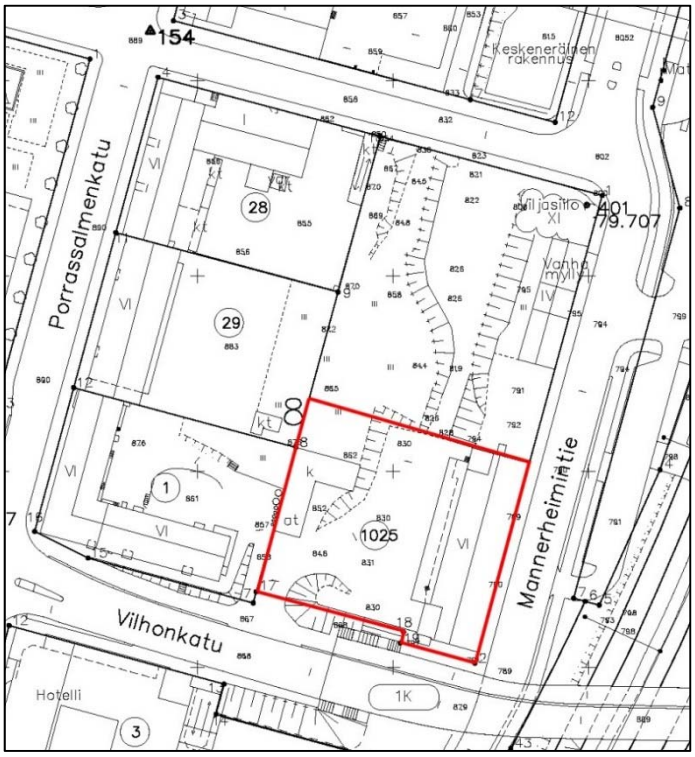
2.3 Asemakaavan toteuttaminen

Asemakaavan toteuttamisesta vastaavat kiinteistön omistajat. Toteutuksen seuranta tapahtuu kaupungin rakennusvalvonnan toimesta. Maanalainen pysäköinti pyritään yhdistämään yhdeksi kokonaisuudeksi korttelissa 8, mahdollistaen ajon Mannerheimintieltä yksittäisiin pysäköintitiloihin. Katso myös kohta 2.1

3 LÄHTÖKOHDAT

3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

3.1.1 Alueen yleiskuvaus



Kaavamuutosalue sijaitsee aivan keskustassa, torin läheisyydessä, valtateille johtavan Vilhonkadun sillan ja Aseman eritasoliittymän rampin tuntumassa ruutukaavakeskustan itäreunassa.

Tontin ja sen ympäristön rakennuskanta on mikkeliläisittäin korkeaa, 6-8 kerroksista. Samassa korttelissa sijaitsevaan viljasiilojen ja myllyn alueelle suunnitellaan parhaillaan asumista. Viljasiilot on katsottu muodostavan tärkeän historiallisen maamerkin jonka hahmo ja korkeus tulee säilyä kaupunkikuvassa. Siilot on tarkoitus purkaa ja niiden tilalle tuleva uudisrakennus luo korvaavan kaupunkikuvallisen elementin. Viereiselle tontille on suunniteltu palvelutaloa, jonka korkeus vastaa Porrassalmentien nykyisten rakennusten korkeuksia. Palvelutalon yleiset tilat avautuvat osittain Mannerheimintie 10 sisäpihan suuntaan ja korttelin suunnitteluosapuolet ovat keskustelleet siitä miten esitetyt/suunnitellut tavoitteet voidaan yhdistää kaikkia hyödyttävällä tavalla. Mannerheimintie 10 kohdalla voimassa olevan asemakaavan mukaista rakennusoikeutta on käyttämättä noin 2 000 k-m².

Maasto laskee melko jyrkästi itään kohti Mannerheimintietä, korkeuseroa alueen länsi- ja itäpuolella on noin seitsemän metriä. Kaava-alueen pinta-ala on 2 997 m². Mannerheimintien varressa sijaitseva liikerakennus, SOK:n vanha toimisto- ja varastorakennus, on merkittävällä paikalla osana Mikkelin sisääntulonäkymää.

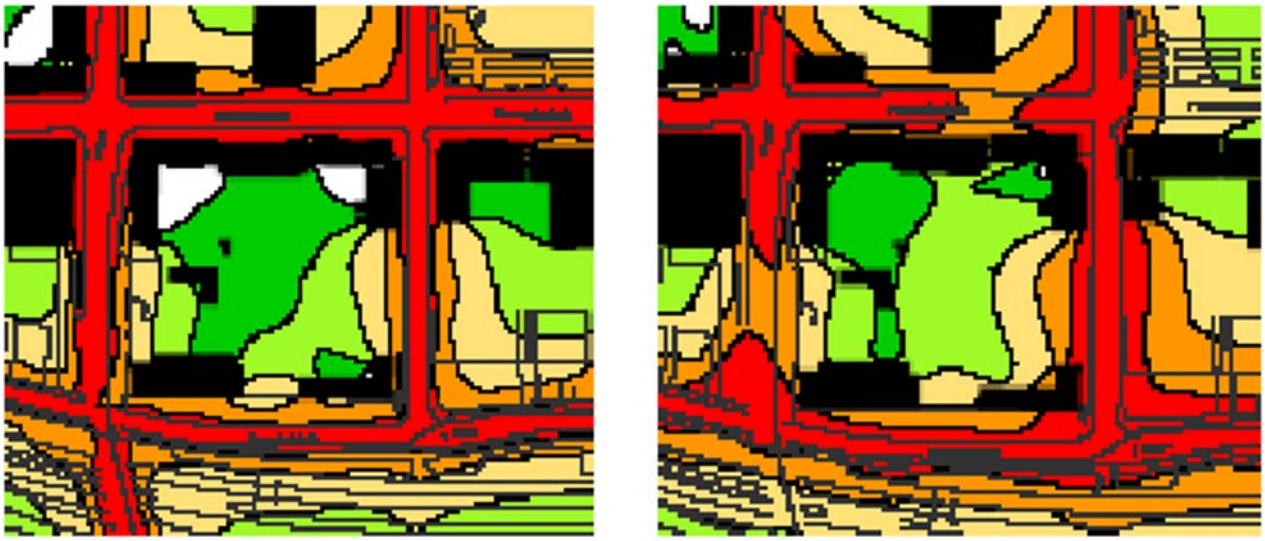
3.1.2 Ympäristön tila, luonnonympäristö

Kaava-alueella ei ole luonnon biologisen monimuotoisuuden kannalta arvokkaita kohteita, eikä uhanalisia tai harvinaisia lajeja. Suunnittelualue on suurelta osin asfaltoitua piha- ja paikoitusaluetta, alueen keskellä on muutamia puita. Puustoon ei kuitenkaan lajinsa eikä ikänsä puolesta sisälly sellaisia arvoja, että niiden säilyttämistä kannattaisi ottaa suunnittelun lähtökohdaksi.

Keskusta-alueen linnuston muodostavat tyypilliset kulttuurin seuralaislajit.

Ilman laatu keskustassa on pääosin hyvä tai tyydyttävä. Yksittäiset ohjearvojen ylitykset ovat alkukeväästä.

Nykytilanteessa melutasot alueella nousevat erityisesti katujulkisivuilla yli ohjearvojen. Alueella on huolehdittava rakennusten ulkovaipan riittävästä melun eristävyydestä ja myös rakennusmassojen sijoittelulla voidaan vähentää melua kortteleiden piha-alueilta. Myös junaradan tärinä on huomioitava rakenneratkaisuissa. Alueen melumäärät nykytilanteessa sekä keskusta-alueen liikenneverkon uudistuksen jälkeen on esitetty alla olevassa kuvassa.



Melutasot: keskustan yleissuunnitelman mukaisten liikennejärjestelyjen (mm. ajo toriparkkiin) ennakoitu muutos sunnittelualueella on osoitettu oikealla, lähtökohtatilanne vasemmalla. Mannerheimintie on väylistä alin. Oranssin alueen melutaso L-Aeq dB(A) on 60-65 ja punaisen yli 65 eli tasoja jotka edellyttävät rakenteellisia erityistoimia mm. asuinrakennuksissa. Myös junaradan tärinä on huomioitava rakenneratkaisussa.

Alueen maaperä on hyvin rakennettavissa. Syviä kellareita on pohjaveden korkeuden takia syytä välttää. 13.1.2012 tehdyn ympäristöteknisen historiaselvityksen (liite 6) mukaan kaava-alueella on varastoitu polttonesteitä alueen eteläosassa. Kohdealueelle esitetään tehtäväksi maaperän ympäristöteknisiä tutkimuksia. Tutkimukset tulisi kohdentaa historiaselvityksessä paikallistetulle riskialueelle (polttonesteiden varastointi). Lisäksi tutkimuksissa tulisi selvittää purettujen rakennusten kohdat (mahdolliset rakennusjätteet), kiinteistöllä mahdollisesti sijainneen pistoraiteen kohta sekä kiinteistön maaperän yleinen tila. Tutkittavia haitta-aineita ovat öljyhiilivedyt ja metallit. Tutkimuspisteiden alustavat sijainnit on esitetty liitteenä 5 olevassa historiaselvityksen tutkimussuunnitelmakartassa.

Kaava-alue sijaitsee vedenhankinnan kannalta tärkeällä pohjavesialueella (Pursiala 649151).

3.1.3 Rakennettuympäristö

Ilmakuva suunnittelualueesta

Kaava-alueella sijaitsee kuusikerroksinen liikerakennus, ns. Rejlersin- talo, sekä erillinen talousrakennus. Rejlersin- talo on rakennettu vuonna 1950 ja se on toiminut alkujaan SOK:n konttori- ja keskusvarastona. Rakennuksessa on nähtävissä funktionalismille ja modernismille tunnusomaisia piirteitä. Mannerheimintien puoleisella julkisivulla on merkittävä asema osana Mikkelin sisääntulonäkymää keskustaan idästä saavuttaessa. Rakennus on osa Mannerheimintien varren teollisuuden ja kaupan rakennusten kokonaisuutta. Tilat ovat tällä hetkellä tyhjinä.

SOK:n vanha varastorakennus sisäpihan puolelta sekä erillinen talousrakennus

Katunäkymä Mannerheimintieltä

Vilhonkadun varren rakennuskantaa naapuri tontilla

Suunnittelualueen ympäristössä on asuin- ja liikerakennuksia sekä rakennusjäänteitä vanhasta teollisuuden ja kaupan toiminnoista. Porrassalmenkadun ja Vilhonkadun varret ovat rakentuneet vuosien 1949 ja 1975 välillä ja edustavat oman aikansa korkeaa asuin- ja liikekerrostalorakentamista Mikkelissä. Mannerheimintien varressa sijaitsevat valssimylly ja siilorakennus ovat harvoja säilyneitä muistomerkkejä Mikkelin rautatieaseman vaikutusalueelle 1900-luvun alussa syntyneestä ja vielä 1900-luvun puolivälissä kukoistaneesta monipuolisesta teollisuuden ja kaupan rakentamisesta.

Suomessa on tutkittu viljasiilojen uusiokäyttöä ja betonirakenteista on löydetty mikrobeja jotka muodostavat terveysriskin. Mikkelin viljasiilot voidaan purkaa terveyssyihin nojaten, mutta niiden hahmo tulee säilyä kaupunkikuvassa ja siilojen tilalle on suunniteltu kerrostaloa.

Valssimyllyn kunto on selvityksissä todettu olevan niin huono, että se ei kestä uudisrakentamista. Museoviraston ja ELY-kanssa käytyjen keskusteluiden jälkeen on todettu, että taidemuseon sijoittuminen alueelle on kaupunkilaisten ja alueen yleisen kehittymisen kannalta positiivista. Taidemuseon tulo ja siilojen korvaaminen uudella kerrostalolla sekä palvelutalon sijoittuminen muodostavat yhdessä merkittävän edistysaskeleen koko Mannerheimintien kaupunkikuvan parantamiselle ja toteutettuna korkealuokkaisesti syntyvä kokonaisuus muodostaa sellaiset arvot joiden pohjalta voidaan hyväksyä myllyrakennuksen purku. Mannerheimintie 10 suunnitellaan osaksi tätä kokonaisuutta.

Kaupunki on kevään 2017 aikana päättänyt, että Taidemuseo säilyy entisellä paikallaan ja ns. Siilomyllyn alueen kehittämistä jatketaan ilman museota.

Mikkelin satama-alueen, Mannerheimintien ja rautatiealueen rakennushistoriaa on avattu Petri Enqvistin selvityksessä vuodelta 2007 (liite 10).

Kaava-alueesta on tehty 4.4.2012 rakennushistoriaselvitys, jossa on tarkemmin kuvattu alueen rakennettu ympäristöä (liite 7).

Kaava-alueelta ei tunneta kiinteitä muinaismuistoja.

3.1.4 Palvelut

Mikkelin keskustan palvelut ovat hyvin saavutettavissa.

3.1.5 Liikenne

Keskustan yleissuunnitelmassa on ratkaistu keskusta-alueen liikennejärjestelmä. Liikenteen sujuvuutta on tarkasteltu myös osana ns. Satamalahden osayleiskaava-aluetta. Nyt esitetty rakennusoikeuden määrä ja järjestelyt eivät tuota liikenteellisiä ongelmia.
Korttelin 8 ns. siilomyllykaavassa on todettu, että mahdolliset maanalaiset pysäköintikerrokset tulee yhdistää ja olemassa olevat liittymät voidaan säilyttää, mutta pääsisäänkäynti pysäköintihalleihin on osoitettu tapahtuvaksi Mannerheimintien puolelta.
Korttelin 8 kiinteistöjen maanalaiset pysäköintitilat on mahdollista yhdistää ja ajo tiloihin voidaan toteuttaa joko omalta tontilta tai sitten käyttämällä korttelin 8 yhteistä ajoreittiä joka on osoitettu ns. Valssimyllyn asemakaavassa tapahtuvaksi Mannerheimintien puolelta. Katso myös kohta 2.1

3.1.6 Maanomistus

Kaava-alue on kokonaisuudessaan yksityisessä omistuksessa. Tontin 8 määräalan 491-1-8-1025-M501 omistaa Kiinteistö OY Mannerheimintie 10. Mikkelin kaupunki omistaa suunnittelualueen pohjoispuolella sijaitsevan korttelin 8 koilliskulman, jossa sijaitsevat valssimylly ja viljasiilot.

Kartassa kaupungin omistamat maa-alueet on esitetty harmaalla, Mannerheimintie 10 alue on esitetty vahvalla punaisella rajauksella.

3.2 Suunnittelutilanne

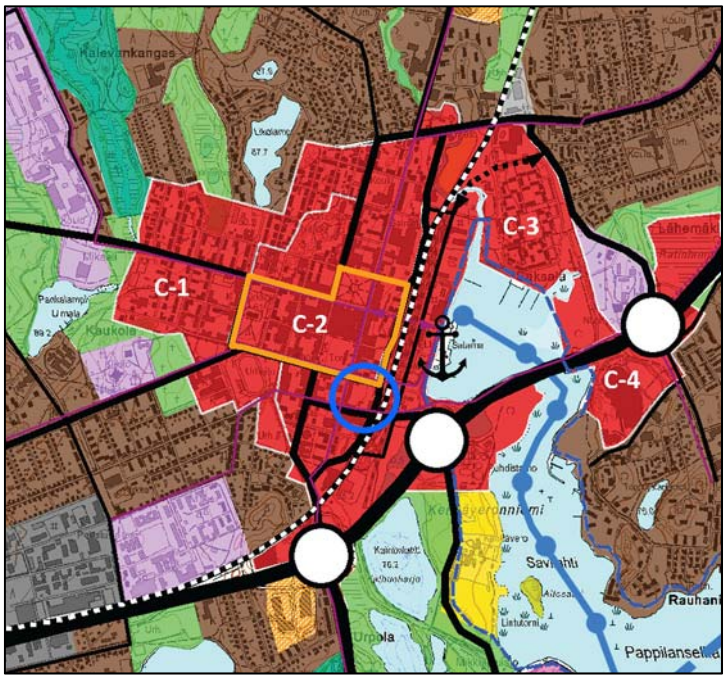
Maakuntakaava

Etelä-Savon maakuntakaavassa (Ympäristöministeriö vahvistanut 4.10.2010) suunnittelualue on taajamatoimintojen aluetta ja sivuaa keskustatoimintojen ydinaluetta. Rakennetun kulttuuriympäristön tai kulttuurimaiseman kohteita tai muita erityiskohteita ei suunnittelualueelle ole merkitty.

Yleiskaava

Oikeusvaikutuksettomassa vuoden 1990 yleiskaavassa suunnittelualue on keskustatoimintojen aluetta.

Suunnittelukohde merkitty punaisella ympyrällä.

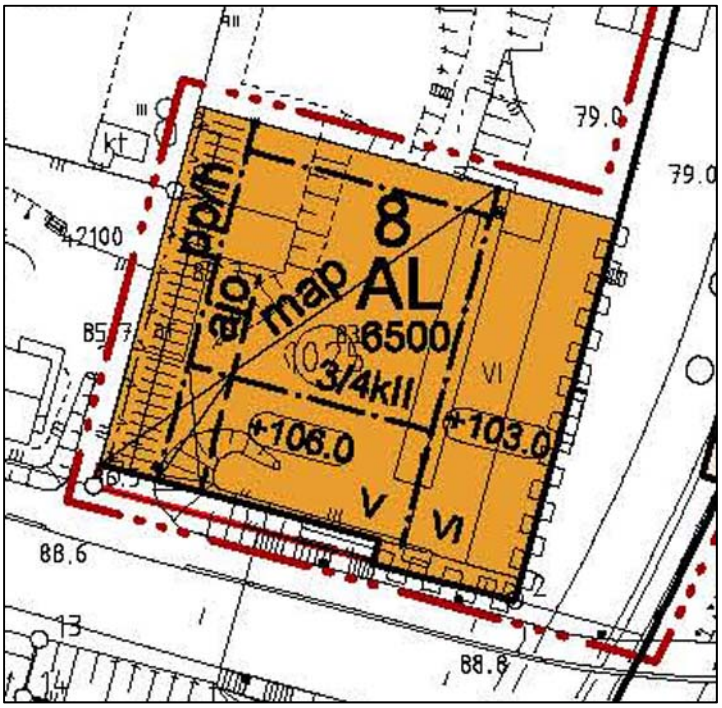


Suunnittelukohde merkitty sinisellä ympyrällä.

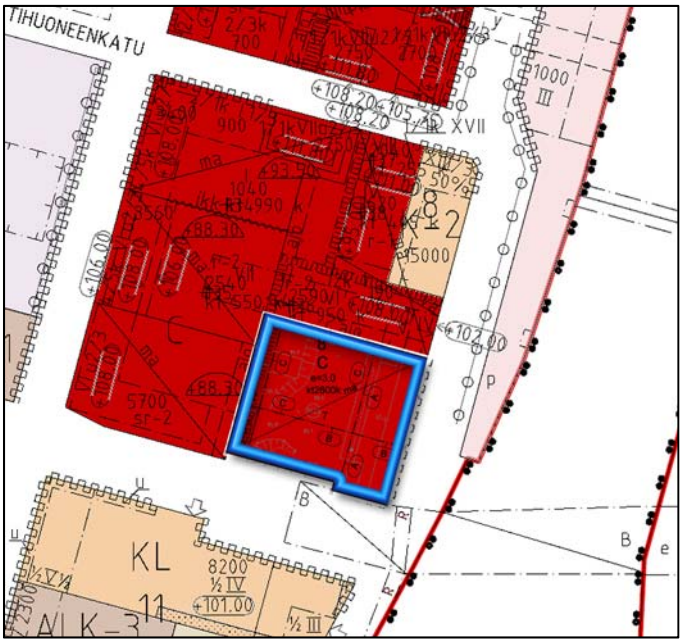
Kantakaupungin osayleiskaava

Uudessa oikeusvaikutteisessa kantakaupungin osayleiskaavassa alue on keskustatoimintojen aluetta. Kaavan tavoitevuosi on 2040. Osana yleiskaavatyötä tutkitaan mm. rakentamisen tehokkuutta, liikennettä ja pysäköintinormeja. Yleiskaava on ollut nähtävillä alkuvuodesta 2017 ja tavoitteena on saada kaava lain voimaiseksi kesällä 2018.

Asemakaava



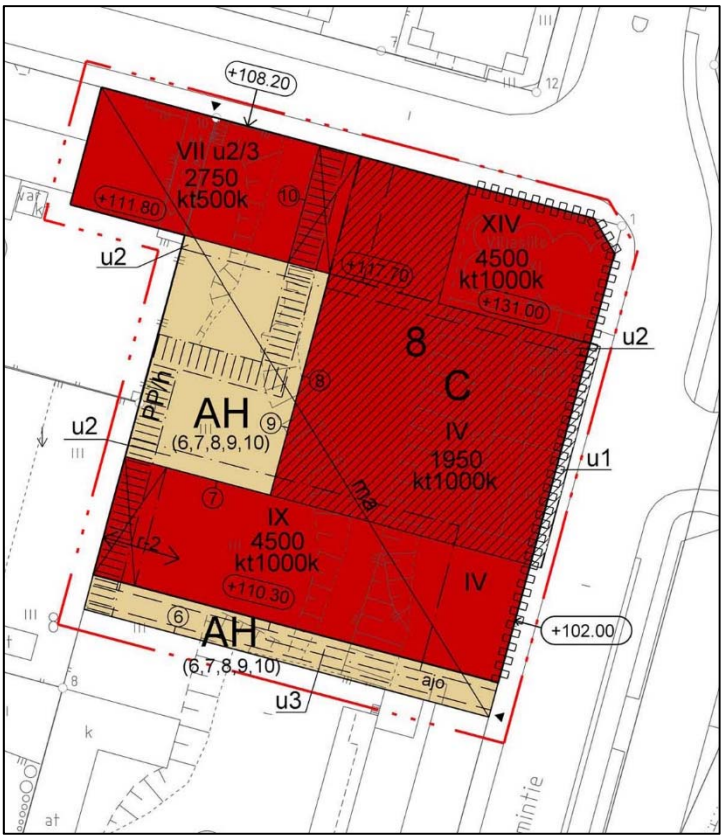
Voimassa olevassa asemakaavassa (lainvoimainen 18.11.2004) määräala on (AL) asuin- ja liikehuoneistojen korttelialuetta. Rakennusalojen kerrosluvut ovat V ja VI sekä rakennusoikeus 6 500 k-m², joka on tehokkuuslukuna ilmoitettuna noin e=2.17. Tontin määräalan ja sen lähiympäristön rakennuskanta on mikkeliläisittäin korkeaa, 6-8 kerroksista. Voimassa olevan asemakaavan mukaista rakennusoikeutta määräalalla on käyttämättä noin 2 000 k-m².



Muilta osin korttelin 8 asemakaava on saanut lainvoiman 17.3.2011 Lukuun ottamatta siilon ja myllyn aluetta, jossa on voimassa 14.10.1991 vahvistunut asemakaava. Porrassalmenkadun varren tontit ovat korttelissa 8 pääosin 6-kerroksisille asuin- ja liikerakennuksille osoitettuja ja rakennusoikeudet ovat suurimmaksi osaksi toteutuneita. Uuden kaavan mukaista rakentamista on suunniteltu aloitettavaksi vuonna 2017.

Ote ajantasakaavasta, uutta Valssimyllyn asemakaava ei vielä näy kuvassa.

Valssimyllyn asemakaavamuutos



7.3.2016 käynnistettiin ns. Valssimyllyn asemakaavamuutos. Tavoitteena on mahdollistaa alueelle suunniteltujen kerrostalojen, palvelutalon ja museon sekä niiden yhteisen pysäköintihallin toteutus.

Kaavaprosessin ns. ehdotusvaiheen jälkeen kaupunki luopui tavoitteestaan siirtää taidemuseo tontille.

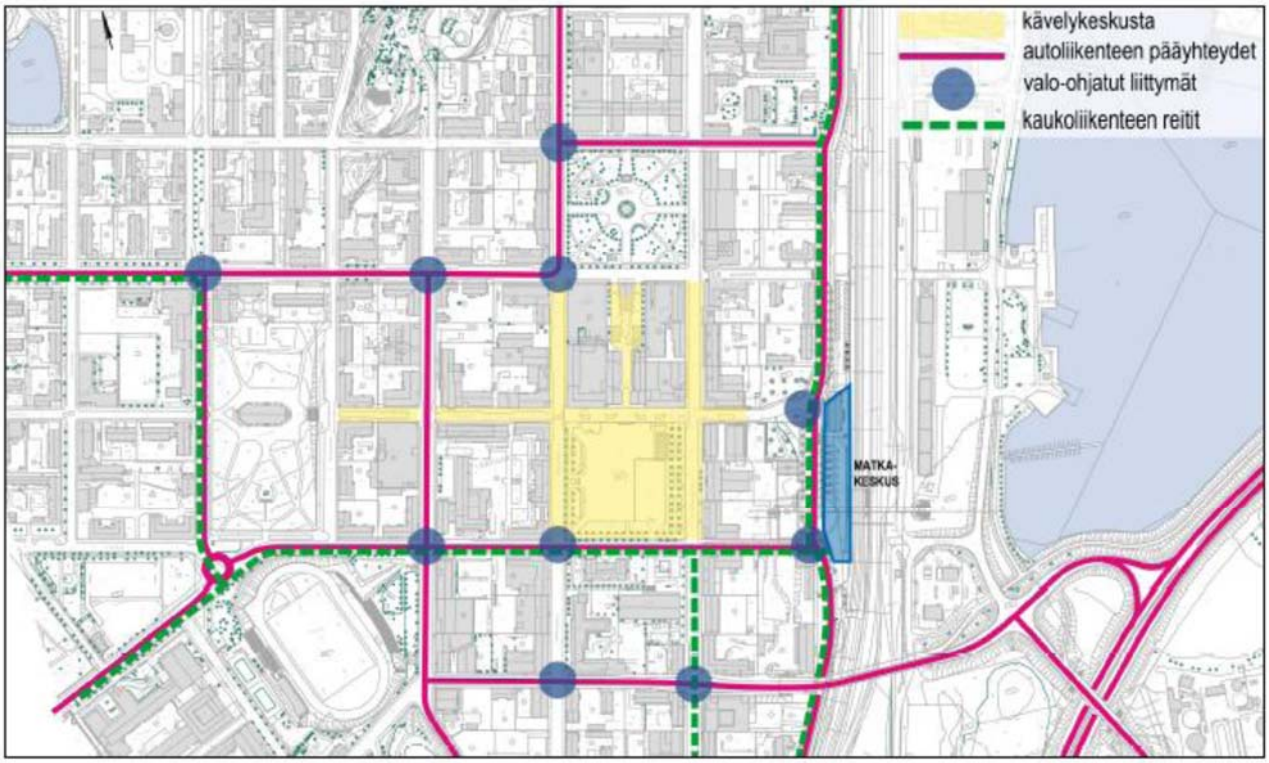
Kaava sai lain voiman 27.7.2017

3.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Asemakaava-aluetta tutkittiin ”Siilon ja myllyn tontti lähiympäristöineen” – asemakaavamuutoksen yhteydessä. Tuolloin todettiin, että koko korttelin 8 sisäosien suunnittelu tulee tehdä kokonaisuutena. Aloitettu kaavatyö päätettiin kuitenkin aikataulusyistä viedä loppuun ja tehdä Kiinteistö Oy Mannerheimintie 10 asemakaavamuutos omanaan.

Tavoitteena on saattaa kiinteistö vastaamaan muun korttelin 8 tasoa niin rakentamisen tehokkuuden kuin kaupunkikuvallisten arvojen osalta. Kaavamuutos mahdollistaa kiinteistön kehittämisen yhdessä viereisen ns. myllysiilon alueen kanssa, jonne kaupunki on rakentamassa uutta taidemuseota. Tarkoituksena on muodostaa yhteinen kokonaisuus joka pitää sisällään museon, asumista, palveluasumista ja muita palvelumahdollisuuksia hyödyntäen synergiaetuja niin yhteisten tilojen, ajoreittien kuin pysäköintimahdollisuuksienkin osalta. Korttelin 8 uudisrakentamiselle haetaan korkeaa arkkitehtonista ilmettä ja se on ensimmäinen osa Satamalahden suunnitelman toteutusta jossa keskusta laajenee Saimaan rannalle.

Vuonna 2008 laaditussa Mikkelin keskustan yleissuunnitelmassa on ratkaistu keskusta-alueen liikennejärjestelmä. Liikenteen sujuvuutta on tarkasteltu myös osana ns. Satamalahden osayleiskaava-aluetta.



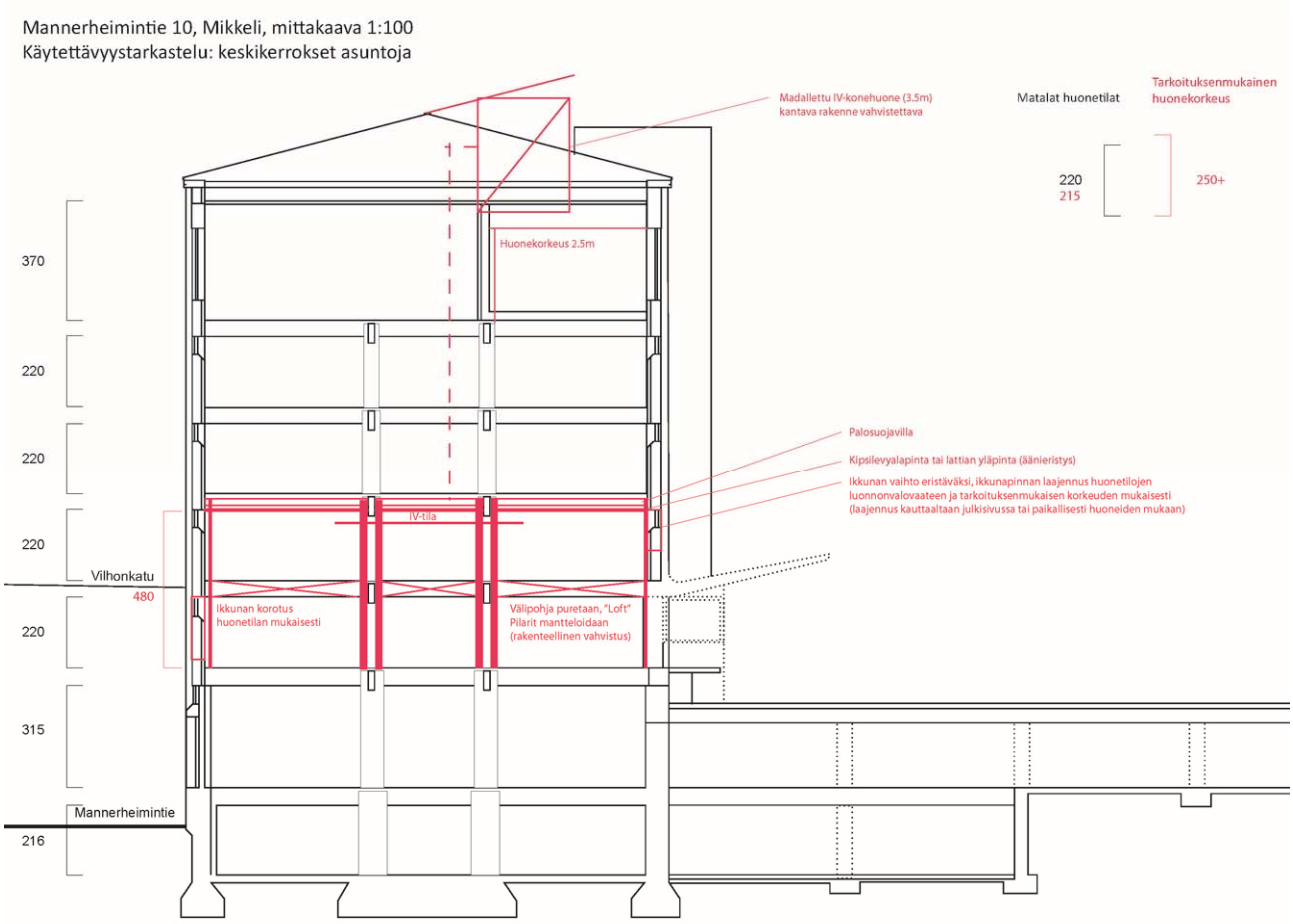
Suunnitelma: autoliikenteen pääyhteydet ja joukkoliikenteen reitit kävelykeskustan rakentamisen jälkeen.

Arkkitehtitoimisto Seppo Asikainen Oy on laatinut Kiinteistö Oy Mannerheimintie 10 asemakaavan muutosta perustelevia luonnoksia, jossa on tutkittu uudisrakentamisen tehokkuutta, kerroslukua, liittymistä olemassa olevaan ympäristöön sekä maanalasta paikoitusjärjestelyä.

Museoviraston kanssa on käyty keskusteluita sisäpiharatkaisun mahdollistamisesta ja keskusteluiden perusteella SOK:n vanhan toimisto- ja varastorakennuksen sisäpihanpuoleinen lippa voidaan purkaa ja rakennusta voidaan korottaa yhdellä kerroksella. Museovirasto on jo vuonna 2004 todennut, että rakennuksen arkkitehtoninen luonne tulisi pyrkiä säilyttämään, katso liite 9.

Mannerheimintie 10 uusiokäyttöä on tutkittu erilaisiin käyttötarkoituksiin. Suurimman ongelman uusiokäytölle asettaa rakennuksen kerroskorkeus ja aukotus. Rakennuksen aukotus on suunniteltu varastointia varten ja ei täytä esim. asuinrakentamisen normistoa. Rakennuksen käyttö esim. asuntona vaatisi koneellisen ilmanvaihdon jota kerroskorkeuden takia on mahdotonta sijoittaa yläpohjarakenteisiin. Kerroskorkeus ei muutenkaan täytä normiston mukaista vapaata huonekorkeutta. Asuminen tai toimistokäyttö voitaisiin toteuttaa yhdistämällä kaksi kerrosta, joka mahdollistaisi vaadittavat LVI asennukset. Yhdistämisellä rakennuksen kerrosluku vähenisi kuudesta neljään. Omistaja on todennut, että tällöin vuokrattava pinta-ala vähenee ja vaikka vuokratuotto per neliö kohoaa, ei vuokratuotto kokonaisuudessaan riitä kattamaan uudistamisesta koituneita kustannuksia. Katso myös kohta 2.1

Nykyisessä kaavassa Mannerheimintien puoleinen rakennusmassan harjakorkeudeksi on määritetty + 103,0. Vuosina 2011-13 Museoviraston ja ELY-keskuksen kanssa käytyjen neuvotteluiden perusteella rakennuksen päälle sallittiin sijoittaa sisäänvedetty, 2/3 normaalin kerroksen alasta oleva, lisäkerros, tämän lisäkerroksen myötä kaavaan on määritetty harjakorkeudeksi + 104,20. Rajoituksilla säilytetään näkymiä korkeammalta sijaitsevilta naapurikiinteistöiltä kohti itää ja Saimaata.



Kuva: käytettävyystarkastelussa tutkittiin kerroskorkeutta ja normistoa uusiokäyttöä ajatellen.

Kaavaprosessin aikana on todettu, että Mannerheimintie 10 kiinteistöllä on rakennushistoriallisia arvoja. Kaupunki on käynyt neuvotteluita rakennuksen suojelutavoitteista sekä Museoviraston että alueellisen ELY-keskuksen kanssa. Museovirasto on todennut jo kaavoituksen alkuvaiheessa vuosina 2011-2013, että rakennusta voidaan korottaa yhdellä kerroksella ja sisäpihan puolella oleva

lastaussillan suojakatos voidaan purkaa. Kiinteistön omistaja on tämän jälkeen selvittänyt rakennuksen kuntoa ja uusiokäyttömahdollisuuksia.
Vuonna 2015 Museoviraston kanssa käydyissä tarkemmissa keskusteluissa todettiin, että rakennus edustaa paikallisesti merkittävää rakennuskantaa, mutta sillä ei ole maakunnallista tai sitä laajempaa rakennushistoriallista arvoa. Alueellinen ELY-keskus on todennut, että rakennus edustaa paikallisia arvoja ja on esittänyt, että rakennus suojellaan. Kaupunki totesi vuonna 2015, että rakennus pyritään ensisijaisesti säilyttämään ja se merkitään ehdollisella suojelumerkinnällä joka antaa mahdollisuuden tutkia vaihtoehtoisia etenemismalleja jos säilyttäminen ei uusiokäytön kannalta ole taloudellisesti tai rakennusteknisesti mahdollista.

Keskusteluissa ELY-keskuksen kanssa sekä heidän lausunnossaan 2016 on todettu, että kaupungin/maanomistajan tulee valita selkeä linja suojelun tai uudisrakentamisen välillä. Perustuen edellä mainittuihin selvityksiin kaupunki katsoo, että suojelu ei välttämättä takaa rakennuksen säilymistä ja kunnostamista vaan on selkeä vaara, että kunnostustöiden puutteessa rakennus rapistuu ja se joudutaan lopulta purkamaan.

Viitaten kohdan 1.3 tavoitteisiin kaupunki katsoo myös, että uudisrakentamisella pystytään tuottamaan huomattavan korkeatasoinen kokonaisuus joka tuo esille alueen historiaa uudisrakennusten muodoissa ja julkisivuissa parantaen selkeästi Mannerheimintien varren kaupunkikuvallista sekä ympäristön laatua. Samalla tavoite toteutuessaan tuo kaupunkilaisille selkeää lisäarvoa ja parantaa kaupungin kulttuuritarjontaa sekä antaa selkeän signaalin kaupungin kokonaiskehityksen positiivisesta suunnasta ja toimii koko Satamalahden hankkeen pilottikohteena.

Alueellinen ELY-keskus ei esitä rakennuksen suojelua lausunnossaan 22.6.2017.

Havainnekuva Valssimyllyn asemakaava-alueelta. Palvelutalon ja Mannerheimintie 10 väliin jää ajoyhteys huoltoajoa ja pysäköintiä varten.

Kaavatyön aikana tehdyt selvitykset:

- Ympäristötekninen historiaselvitys, 13.1.2012, Ramboll, Liite 6
- Rakennushistoriaselvitys, 4.4.2012, Pekka Piiparinen, Liite 7
- Rakennustekninen kuntoarvio, 18.12.2014 FCG, Liite 8

4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

4.1 Asemakaavasuunnittelun tarve

Asemakaavan muutos laaditaan Mikkelin kaupungin aloitteesta, yhteisymmärryksessä maanomistajan kanssa. Alueen kaavoitus on tullut ajankohtaiseksi vuonna 2011 korttelin 8 kokonaisuuden suunnittelun myötä. Samalla nostetaan alueen rakennusoikeus vastaamaan kaupungin tavoiterakennustehokkuutta, joka ydinkeskustassa ja korttelissa 8 on e=3.0

4.2 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

Kaavamuutosalueen kiinteistönomistajien kanssa on käyty keskusteluja kaavatyön tavoitteista vuodesta 2010 lähtien ja niitä on päivitetty kaavaprosessin aikana.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtäville tulosta ja asemakaavatyön vireille tulosta on ilmoitettu 17.5.2011

Katso myös kohdat 2.1 ja 3.2.1

4.3 Osallistuminen ja yhteistyö

4.3.1 Osalliset

Osalliset selviävät osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta, liite 1.

4.3.2 Vireilletulo

Kaavoituksen vireille tulosta on tiedotettu MRL 63§:n mukaisesti 17.5.2011. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on asetettu samalla nähtäville.

4.3.3 Osallistuminen, vuorovaikutusmenettelyt ja viranomaisyhteistyö

Osallisille ja muille alueen kaavoitusprosessista kiinnostuneille on järjestetty mahdollisuus vuoropuheluun kaavasuunnittelusta vastaavien kanssa.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on ollut nähtävillä kaupungin palvelupisteessä 17.5.2011 lähtien. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta jätettiin 2 kirjallista huomautusta ja kolme viranomaislausuntoa, katso liite 11.

Asemakaavaehdotus oli teknisen lautakunnan käsiteltävänä 22.5.2012 ja kaupunginhallituksessa 4.6.2012 joka asetti sen nähtäville ajalle 1.-31.8.2012. Nähtävilläoloaikana siitä saatiin 8 lausuntoa. Osallispalautetta ei jätetty, katso liite 12.

Nähtävillä olon jälkeen selvitettiin rakennuksen uusiokäyttöä.

Museoviraston kanssa on neuvoteltu 17.8.2015 ja alueellisen ELY-keskuksen kanssa 15.9.2015.

Selvitysten ja neuvotteluiden tuloksena kaavaa muokattiin ja se asetetaan uudestaan nähtäville tarkistettuna ehdotuksena. Tarkistetusta ehdotuksesta jätettiin 8 lausuntoa, katso liite 13.

Lausuntojen ja mielipiteiden perusteella asemakaavaehdotusta on muokattu edelleen ja merkittävimmät muutokset koskevat nykyisten rakennusten merkintätapaa. Näiden säilyttämistä koskevat merkinnät on poistettu ja kaava sallii nykyisten rakennusten purkamisen ja korvaamisen uudisrakennuksilla. Muutosten johdosta asemakaavaehdotus asetetaan uudestaan nähtäville ja osallisilta pyydetään lausunnot.

Kaava oli nähtävillä ajalla 26.1–27.2.2017 ja asukastilaisuus järjestettiin 16.3.2017. Tilaisuudessa käsiteltiin sekä Mannerheimintie 10 kaavamuutosta että ns. Valssimyllyn asemakaavamuutosta.

4.4 Asemakaavan tavoitteet

4.4.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kaupungin asettamat tavoitteet

Asemakaavan muutoksen tavoitteena on saattaa kiinteistö vastaamaan muun korttelin 8 tasoa niin rakentamisen tehokkuuden kuin kaupunkikuvallisten arvojen osalta. Kaavamuutos mahdollistaa kiinteistön kehittämisen yhdessä viereisen ns. myllysiilon alueen kanssa, jonne kaupunki oli kaavaprosessin alkuvaiheessa tavoittelemassa mm. taidemuseota. Tarkoituksena on muodostaa yhteinen kokonaisuus joka pitää sisällään museon, asumista, palveluasumista ja muita palvelumahdollisuuksia hyödyntäen synergiaetuja niin yhteisten tilojen, ajoreittien kuin pysäköintimahdollisuuksienkin osalta. Korttelin 8 uudisrakentamiselle haetaan korkeaa arkkitehtonista ilmettä ja se on ensimmäinen osa Satamalahden suunnitelman toteutusta jossa keskusta laajenee Saimaan rannalle.

Mikkelin kaupungin ydinkeskustan tavoiteltu rakennustehokkuusluku on e=3.00. Asemakaavan laatimisen yhteydessä tutkitaan onko tällä alueella, ympäristön kaupunkikuva huomioon ottaen, mahdollista päästä samaan tehokkuuteen. Samalla tutkitaan myös kerrosluvun korottamista ottaen huomioon korttelissa 8 tapahtuneet muutokset.

Tavoitteena on siirtää nykyiset autojen pihapaikat maana alle ja muodostaa vihreä piha-alue asukkaiden oleskelu- ja leikkialueeksi. Piha pyritään yhdistämään sekä Raatihuoneenkatuun että Vilhonkatuun korttelin halkaisevalla kevyen liikenteen väylällä.

Kaava-alue liittyy tiiviisti koko korttelin 8 kehittämiseen.

Alueen oloista ja ominaisuuksista johdetut tavoitteet

Vanhojen rakennusten säilyttämistä on tutkittu laaja-alaisesti ja pyritty löytämään joustava, kaikkia osapuolia tyydyttävä toteutusmalli.
Tavoitteena on mahdollistaa uudisrakentaminen tontilla siten, että siitä muodostuu luonteva osa korttelin 8 muuta rakentamista sekä laajemmin katsottuna nivoutuu Mannerheimintien uudisrakennusten sarjaan ja keskustan laajenemiseen Saimaalle Satamalahden hankkeen avulla.

Suunnittelutilanteesta johdetut tavoitteet

Etelä-Savon maakuntakaavassa suunnittelualue on taajamatoimintojen aluetta ja sivuaa keskustatoimintojen aluetta. Yleiskaavassa alue on keskustatoimintojen aluetta. Asemakaavamuutoksen tavoitteet eivät ole ristiriidassa maakuntakaavan tai yleiskaavan merkintöjen kanssa.

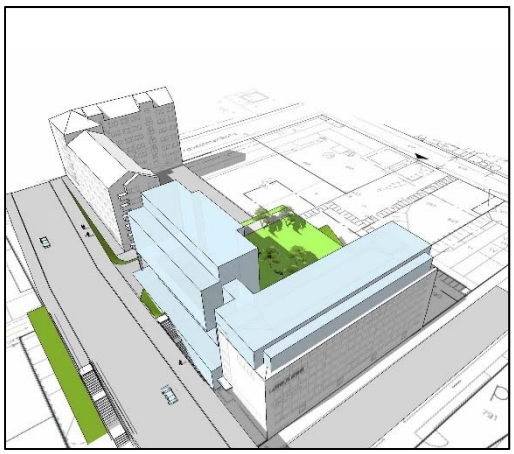
4.4.2 Prosessin aikana syntyneet tavoitteet, tavoitteiden tarkentuminen

Prosessin aikana todettiin tavoitteeksi tarkastella mahdollisen lisäkerroksen vaikutusta rakennusoikeuteen ja tarkentaa määräyksiä tältä osin. Omistajataho on tehnyt vuoden 2012 ehdotusvaiheen nähtävillä olon jälkeen rakennusteknisen kuntoarvion ja selvittänyt kohteen uusikäytön mahdollisuutta. Kohdassa 3.2.1 on selostettu tarkemmin selvityksiä ja niiden johtopäätöksiä. Näiden perusteella tavoitetta on muutettu siten, että nykyiset rakennukset voidaan purkaa ja korvata uudisrakentamisella.

4.5 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

0-vaihtoehto on jättää kaava-alue nykyiselleen. Kaavan tavoitteena on mahdollistaa alueen kehittämisen osana keskustan yleistä uudistamista ja osana Satamalahden projektia jonka seurauksena keskustan ilme valtatie 5:n suuntaan muuttuu merkittävästi. 0-vaihtoeto säilyttäisi nykyisen SOK:n varastorakennuksen.

0-vaihtoehto



1-vaihtoehto (hahmotelma)

1-vaihtoehto on 0-vaihtoehto täydennettynä uudisrakentamisella. Vaihtoehdossa varastorakennuksen päälle voidaan sijoittaa vajaa lisäkerros ja Vilhonkadun varteen, rakennuksista vapaalle olevalle osuudelle, osoitetaan uudisrakentamista. 2-vaihtoehdossa vanhat rakennukset puretaan ja kaava-alue rakennetaan uudestaan. Maanomistajan taloudelliset kannattavuuslaskelmat puoltavat 2-vaihtoehdon toteuttamista sillä varastorakennuksen kerroskorkeus ei täytä nykyisiä määräyksiä ja normeja.

2- vaihtoehto (hahmotelma)

Korttelia 8 on suunniteltu kokonaisuutena ja viereisen Valssimyllyn kaavan ratkaisu vaikuttaa Mannerheimintie 10 kaavaan. Valssimyllyn kaavassa lähtökohtana on ollut olemassa olevien rakennusten; viljasiilojen ja valssimyllyn säilyttäminen sekä suojelu. Valssimyllyn kaavatyön aikana on käynyt ilmi, että viljasiilojen betonista on löytynyt mikrobeja jotka muodostavat terveysriskin ja valssimyllyn rakenteet eivät todennäköisesti kestä uudisrakentamisen tuottamaa tärinää ja viljasiilojen purkua ilman merkittävää riskiä rakenteiden sortumisesta. Siten kumpikin rakennus tullaan purkamaan. Valssimyllyn 0-vaihtoehto ei siten ole mahdollista toteuttaa.
Tarkasteltaessa kumpaakin kaava-aluetta voidaan todeta, että kaavatyön aikana esille tulleet rajoitteet eivät puolla 0-vaihtoehtoa ja taloudellisesti 1-vaihtoehto ei ole realistinen. 2-vaihtoehto tarjoaa parhaat mahdolliset edellytykset tavoitteiden toteuttamiseksi.

Katso myös kohdat 3.2.1, 4.4.1 ja 4.4.2

5 ASEMAKAAVAN KUVAUS

5.1 Kaavan rakenne

Koko kaava-alueen päämaankäyttömerkintä on keskustatoimintojen korttelialue (C). Kaava on jaettu neljään rakennusalaan joiden kerrosluku vaihtelee VI ja XII välillä.

Vilhonkadun puoleinen rakennusmassan harjakorkeus on samassa tasossa kuin viereisen As. Oy Porrastalon harjakorkeus + 109,3. Räystäskorkeudeksi on määrätty + 106,3. Määräysten perusteella on mahdollista tehdä samanlainen harjakatto kuin As. Oy Porrastalolla, kaavassa ei kuitenkaan ole määrätty kattomuotoa.

Nykyisessä kaavassa Mannerheimintien puoleinen rakennusmassan harjakorkeudeksi on määritetty + 103,0. Museoviraston ja ELY-keskuksen kanssa käytyjen neuvotteluiden perusteella rakennuksen päälle sallittiin sijoittaa sisäänvedetty, 2/3 normaalin kerroksen alasta oleva lisäkerros, tämän lisäkerroksen myötä harjakorkeudeksi tuli + 104,20 joka on säilytetty myös uudisrakennuksen harjakorkeutena. Rajoituksilla säilytetään näkymiä korkeammalta sijaitsevilta naapurikiinteistöiltä kohti itää ja Saimaata.

Vilhonkadun ja Mannerheimintien kulmaan on mahdollista tehdä korkeampaa rakentamista aina 12 kerrokseen saakka. Kulmaus sijaitsee keskustaan johtavan pääreitin varressa ja toimii luonteeltaan maamerkkinä muodostaen samalla parin hieman korkeamman ns. siilorakennuksen ja/tai sen korvaavan uudisrakennuksen kanssa.

Sisäpihan rakennusala on osoitettu asukkaiden piha- ja oleskelualueeksi. Pihan korkeustaso on pyritty sovittamaan yhteen viereisen siilojen ja myllyn alueen pihan sekä yleisten alueiden kanssa.

Asemakaava ohjaa autopaikoituksen maan alle.

Vuoden 2004 ja vuoden 2011 kaavoissa esitetty kevyen liikenteen reitti korttelin 8 läpi on säilytetty.

Rakennusoikeutta on nostettu vastaamaan muun korttelin 8 rakennusoikeuden tasoa joka on e=3,0. Sen lisäksi saadaan muita kuin asuintiloja rakentaa kt kaavamääräyksen mukaisesti enintään 2 600 k-m².

Asemakaavan muutosehdotuksen kaavakartta määräyksineen on esitetty liitteessä 3.

5.1.1 Mitoitus

Kaava-alueen pinta-ala on 2 997 m². Koko kaava-alue on osoitettu keskustatoimintojen korttelialueeksi (C). Muodostettavan uuden tontin, tontti nro 7, rakennusoikeudeksi tulee 8 991 k-m², joka on tehokkuuslukuna noin e=3,0. Sen lisäksi maanalaisia tai rinteeseen, pääkäyttötarkoitukseen luettavia tiloja, saa rakentaa 2 600 k-m². Rakennusoikeus kohoaa tällöin 11 591 k-m². Ilmoittamalla maan-alaisten tilojen mitoituksen kaupungilla on mahdollisuus veloittaa niistä maankäyttömaksu mikä ei aiemmin ole ollut mahdollista. Rakennusoikeus kaava-alueella nousee 2 491 – 5 091 k-m² riippuen käyttötarkoituksesta.

Autopaikkanormi perustuu Kantakaupungin osayleiskaavassa hahmoteltuun normiin jota on jo sovellettu valssimyllyn asemakaavassa. Normi väljentää pysäköintivaatimuksia.

Pysäköintihallissa 1 ap/100 k-m2, useamman kiinteistön yhteisessä pysäköintihallissa 1 ap/130 k-m2, palvelutalot 1 ap/300 k-m2. Liikehuoneistot 1 ap/65 k-m2. Toimistot, ravintolat ja kokoustilat 1

ap/70 k-m2 ja useamman kiinteistön yhteisessä pysäköintihallissa 1 ap/85 k-m2. Hotellien ja kulttuurikohteiden pysäköintivaade ratkaistaan tapauskohtaisesti. Kaikki vakituisessa käytössä olevat autopaikat on osoitettava pihakannen alle sijoitettavaan maanalaiseen paikoitukseen.

5.2 Palvelut

Keskustatoimintojen (C) kaavamerkintä mahdollistaa alueelle monenlaisia käyttötarkoituksia. Uudisrakennuksen maantasokerrokseen tullaan luultavimmin rakentamaan liiketiloja ja toiseen kerrokseen toimistotiloja, suurin osa rakennusoikeudesta on luultavasti asumista. Olemassa olevan vanhan SOK:n varastorakennuksen tuleva käyttötarkoitus selviää myöhemmin kiinteistön kehittämisen yhteydessä, mikäli rakennus säilyy.

Kaava-alueen keskeinen sijainti mahdollistaa kaupungin keskustan palveluiden käyttämisen.

5.3 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen ja jatkosuunnitteluohjeet

Kaavaratkaisu jatkaa ruutukaavalle ominaista kaupunkirakennetta, jossa rakennukset sijoitetaan kadunvarrelle, ja korttelin sisälle muodostuu suojaisa sisäpiha. Ympäristön viihtyisyyttä ja turvallisuutta on lisätty sijoittamalla autopaikat maan alle. Rakennuksen sisäpihan puolelle tavoitellaan samanlaista maanalaista pysäköintimallia kuin muualla korttelissa 8. Mallissa sisäpiha tulee kokonaan asukkaiden käyttöön ja eri kiinteistöyhtiöiden tilat voidaan yhdistää toisiinsa muodostaen koko korttelin kattavan viher- ja virkistyskokonaisuuden. Nykyiset sisäpihojen autopaikat on siirretty maan/kansirakenteiden alle muodostaen yhtenäisen pysäköintikokonaisuuden, jonka pääsisäänkäynti on Mannerheimintien puolelta, sen hyödyntäminen edellyttää mahdollisia rasitejärjestelyitä ja sitä, että juridiset ehdot täyttyvät tonttien läpiajon osalta.

Rakennusten rakennusalojen sijoittumisella ja kaavamääräyksillä on pyritty varmistamaan ehyen korttelikokonaisuuden syntyminen. Rakennusten räystään / harjan ylimmän korkeusaseman määrittämisellä on pyritty parantamaan uudisrakentamisen sopivuutta kaupunkikuvaan ja olemassa oleviin rakennuksiin. Uudisrakennuksen räystäs- ja harjakorkeudet ovat samat kuin Vilhonkadun olemassa olevassa rakennuksessa. Luontevaa liittymistä rakennettuun ympäristöön on lisätty myös elementtisaumojen näkymisen kieltävällä yleismääräyksellä sekä julkisivumateriaalien määrittämisellä.

Vilhonkatu toimii yhtenä merkittävimmistä sisäänajoreitistä keskustaan. Kaupunkikuvassa tämä on otettu esille mahdollistamalla kaupunkikuvallinen elementti symboloimaan sisäänajoreittiä ja joka samalla muodostaisi toimivan kaupunkikuvan koko korttelin 8 ja erityisesti siilojen osalta.

Rakennusvalvonnan tehtävä on katsoa, että jatkosuunnittelussa aikaansaadaan omaleimaista ja korkeatasoista ympäristöä (rakennusten sijoittelu, massoittelu, kattomuodot, aukotukset, materiaalit ja värit rakennuksissa ja sisäpihoilla, istutukset, asuntoratkaisujen monipuolisuus ja muuntojoustavuus, maantasokerrosten liike- ja työtilojen keskustaan sopiva ilme jne.)

5.4 Kaavan vaikutukset

5.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Vaikutuksia on arvioitu siltä kannalta, että nykyiset rakennukset puretaan ja korvataan uudisrakennuksilla. Mannerheimintien varsi on ollut pitkään vajaakäytöllä ja monet kadun varren rakennukset ovat päässeet rapistumaan hoidon puutteessa. Korttelin 8 julkisivu valtatie 5 suuntaan on hyvin näkyvästi esillä ja tämän julkisivun päivittäminen avaa merkittävän mahdollisuuden kaupungille

muokata julkisuuskuvaansa. Mannerheimintien varrella on muutaman vuoden aikana tapahtunut paljon positiivista kehitystä, lähinnä sen pohjoisosaan on noussut tai on nousemassa kerrostaloja jotka muotokieleltään edustavat raikasta ja tyypillisestä kaupunkikuvasta poikkeavaa näkemystä. Keskussairaala on jo tehnyt sekä suunnittelee tekevänsä merkittäviä investointeja uudisrakennuksiin sekä vanhojen korjauksiin, jotka tulevat muuttamaan koko Mannerheimintien luonnetta selkeästi parempaan suuntaan. Korttelin 8 sijainti keskustaa kohti menevän reitin varrella on merkittävä. Uudisrakentamisen seurauksena Mannerheimintie 10 tulee vastaamaan muuta korttelin 8 kohdalla tapahtuvaa uudisrakentamista Mannerheimintien varrella. Alueelle sijoittuvat kulttuuri-, palvelu- ja asumisen hankkeet tulevat muodostamaan houkuttelevan kokonaisuuden kaupungin asukkaille ja myös muille kaupungista kiinnostuneelle vierailijoille. Vanhaa teollisuuskulttuurimiljöö väistyy uuden kulttuuriympäristön tieltä ja kaupungin sekä muiden osapuolten tavoitteena on tehdä siitä parempi kokonaisuus kuin yksittäisten rakennusten suojelulla ja uusiokäytöllä olisi saatu aikaan.

Korttelialueen lisärakentaminen antaa mahdollisuuden toteuttaa porttiaihe yhden kaupungin merkittävimmän sisääntuloväylän yhteyteen ja kaavassa on tätä varten mahdollistettu korkeampi rakentaminen.

5.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Autopaikoituksen rakentaminen maan alle mahdollistaa sisäpihan istuttamisen vehreäksi ja yhtenäiseksi koko korttelin alueella.

5.4.3 Muut vaikutukset

Ympäristön laadun ja palveluiden määrän ja tason noustessa kaupungin keskustan vetovoimaisuus myös asuinalueena kohoaa. Taloudellisesti, hallinnollisesti, suunnittelussa ja toteutuksessaan hanke on vaativa yhteistoimintaluonteestaan ja keskeisestä, pinnanmuodoltaan kaltevasta paikasta johtuen.

Koko korttelin 8 läpi kulkeva yleinen kevyen liikenteen väylä on kaavoitettu suunnittelualueelle voimassa olevan asemakaavan mukaisesti ja koko kortteli huomioon ottaen.

Uusi asuinrakentaminen lisää jossakin määrin alueen liikenteen määrää, mutta mahdollistaa omalta osaltaan maanalaisen paikoituksen järjestämisen korttelin alueelle, vapauttaen pihat asukkaiden virkistyskäyttöön.

5.5 Ympäristön häiriötekijät

Liikenne on lähikaduilla vilkasta ja myös bussiliikennettä sisältävää. Liikenteen melu vaatii kaavakartan määräysten mukaisia suojauksia rakenteissa, tilojen sijoittelussa ja aukotuksessa.

Rakentaminen aiheuttaa häiriötä kohteen lähiympäristössä. Haitta on väliaikainen ja viereisten liiketilojen toiminta voidaan suunnitelmallisella työn vaiheistuksella kohtuullisesti turvata. Kaavamääräyksissä on säilytetty naapurirakennusten perustusten häiriöttömyyden turvaaminen.

Suunnittelualueella ei ole merkittävää puustoa. Rakennussuunnitteluvaiheessa laadittavaksi tulevat tonttialueiden vihersuunnitelmat on edellytetty kaupungin kaupunkiympäristö-yksikön tarkistettaviksi. Tontin pihasuunnitelmassa on otettava huomioon korttelin 8 kokonaisuus ja yhtenäisyys.

5.6 Kaavamerkinnät ja määräykset

Liitteessä 3 on esitetty kaavaehdotuksen merkinnät ja määräykset.

6 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

6.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat

Liitteessä 5 on esitetty hahmotelmia ja tutkielmia massoittelusta.

6.2 Toteuttaminen ja ajoitus

Asemakaavan toteuttaminen voidaan aloittaa kaavan tultua lainvoimaiseksi.

Kiinteistön omistajien kanssa neuvotellaan maankäyttösopimus ennen kaavaehdotuksen hyväksymistä. Kiinteistön omistajien on tehtävä keskenään sopimuksia maanalaisen paikoituksen toteuttamisesta sekä sen käytöstä.

6.3 Toteutuksen seuranta

Seuranta tapahtuu Mikkelin kaupungin rakennusvalvonnan toimesta.

Mikkelissä 14.8.2017

Ilkka Tarkkanen
Kaavoituspäällikkö

LIITE 1.1

MIKKELIN KAUPUNKI

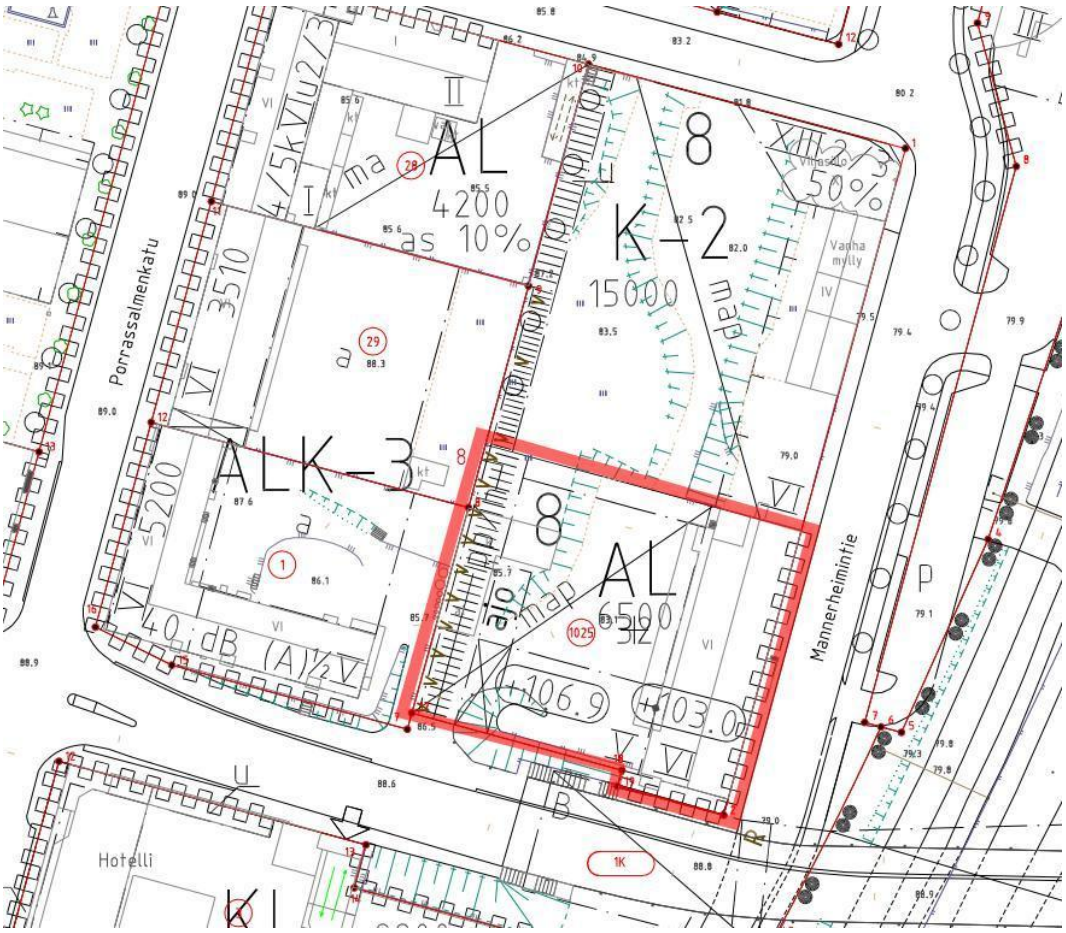
Savilahden kaupunginosassa kortteli 8, tontin 1025 määräala
0896 KIINTEISTÖ OY MANNERHEIMINTIE 10

ASEMAKAAVAN MUUTOS
OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA

16.5.2011, päivitetty 13.12.2016

1. Tehtävä

Asemakaavan muutos.



2. Suunnittelualue

Savilahden 1.kaupunginosassa kortteli 8, tontin 1025 määräala. Suunnittelualueen rajaus on esitetty kuvassa. Kaava-alueen pinta-ala on 2993 m2.

Kyseessä on nk. Rejlersin tontti Vilhonkadun ja Mannerheimintien kulmauksessa.

3. Hakijat

Mikkelin kaupunki yhteisymmärryksessä Kiinteistö Oy Mannerheimintie 10 kanssa.

4. Tavoitteet

Asemakaavan muutoksen tavoitteena on luoda edellytykset kaupunkikeskustassa sijaitsevan kiinteistön kehittämiselle ympäristön laatutekijät huomioiden. Tavoitteena on tutkia mahdollisuuksia kiinteistön täydennysrakentamiselle kaupunkirakenteeseen sopivalla tavalla, maanalaisen autopaikoituksen toteuttamiselle sekä korttelin sisäpihan yhtenäistämiselle.

Kaava-alue liittyy tiiviisti muuhun korttelin kehittämiseen, alueen käyttötarkoitusmerkintä tulisi olla sama koko korttelin 8 alueella.

Yksityisten kiinteistönomistajien ja kaupungin välille laaditaan maankäyttösopimus.

5. Nykytilanne ja suunnittelun lähtökohdat

Kaavamuutosalue sijaitsee torin, matkakeskuksen, rautatien, valtateille johtavan Vilhonkadun sillan ja Kaihun rampin tuntumassa ruutukaavakeskustan itäreunassa.

Etelä-Savon maakuntakaavassa (Ympäristöministeriö vahvistanut 4.10.2010) suunnittelualue on taajamatoimintojen aluetta ja sivuaa keskustatoimintojen ydinaluetta.

Yleiskaavassa (1990) suunnittelualue on keskustatoimintojen aluetta.

Ajantasa-asemakaavassa (lainvoimainen 18.11.2004) määräala on asuin- ja liikehuoneistojen korttelialuetta. Rakennusten kerrosluvut ovat V ja VI sekä rakennusoikeus 6500 k-m2, joka on tehokkuuslukuna noin e=2.17.

Tontin ja sen lähiympäristön rakennuskanta on mikkeliläisittäin korkeaa, 6-7 kerroksista. Voimassa olevan asemakaavan mukaista rakennusoikeutta määräalalla on käyttämättä noin 2000 k-m^2.

Asemakaava-aluetta tutkittiin ”Siilon ja myllyn tontti lähiympäristöineen” –asemakaavamuutoksen yhteydessä. Tuolloin todettiin, että koko korttelin 8 sisäosien suunnittelu olisi hyvä tehdä kokonaisuutena, mutta johtuen maanomistajien eri aikataulutavoitteista päätettiin, että Mannerheimintie 10 tilannetta tulee tarkastella omana kaavamuutoksena jolla on hyvin samansuuntaiset tavoitteet kuin viereisellä viljasiilojen ja valssimyllyn alueella.

Kaupungin yleinen tavoite keskusta-alueen kortteleiden rakennustehokkuudeksi on noin e=3,0. Asemakaavan laatimisen yhteydessä tutkitaan onko tällä alueella, ympäristön kaupunkikuva huomioon ottaen, mahdollista päästä samaan tehokkuuteen. Autopaikat on tällöin rakennettava maan alle. Lähtökohtana on Mannerheimintien yhtenäinen ilme sekä koko korttelin 8 alueella yhtenäinen ja vehreä sisäpiha.

Lisäksi tutkitaan, minkälaisia rakennussuojelun tarpeita kaava-alueella olevaan rakennukseen kohdistuu.

6. Maanomistus

Suunnittelualueen omistaa Kiinteistö Oy Mannerheimintie 10.

7. Arvioitavat vaikutukset

Kaavasuunnittelun yhteydessä selvitetään asemakaavan muutoksen ja sen mahdollistaman rakentamisen vaikutukset ympäristöön, kaupunkikuvaan, rakennushistoriaan, naapuritontteihin, liikenteeseen, yhdyskuntatalouteen sekä palvelutarjontaan. Tämä tapahtuu prosessissa asiantuntijoiden ja osallisten kanssa.

8. Osalliset

Alueen ja naapuruston kiinteistönomistajat, asukkaat ja yritykset, Museovirasto, Etelä-Savon ELY-keskus, Etelä-Savon maakuntaliitto, Etelä-Savon Energia, MPY, TeliaSonera, Mikkelin poliisilaitos, Mikkelin museot, rakennusvalvonta, pelastuslaitos, Mikkelin Vesilaitos, ympäristöpalvelut, Miset Oy, Mikkeli-Seura ry, Mikkelin matkakeskus, kaupungin kiinteistöhallinto, Matkahuolto, Savonlinja Oy, Ulataksi Oy, VR Oy ja Liikennevirasto.

Listaa täydennetään tarpeen ja osoitetun kiinnostuksen mukaan kaavoitusprosessin edetessä.

9. Osallistumisen ja vuorovaikutuksen järjestäminen

Kaavamuutosalueen kiinteistönomistajien kanssa on käyty vuonna 2010 keskusteluja kaavatyön tavoitteista.

Nimetyille osallisille ilmoitetaan kaavatyön käynnistämisestä kirjeitse. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta voi jättää nähtävillä olon aikana mielipiteitä.

10. Käsittelyaikataulu

Kaavamuutoksen vireille tulosta ja valmistelun aloittamisesta ilmoitetaan osallisille kirjeitse toukokuussa 2011 ja samalla postitetaan tämä osallistumis- ja arviointisuunnitelma. Tavoitteena on viedä asemakaavan muutosehdotus tekniseen lautakuntaan syksyn 2011 aikana, sitten kaupunginhallituksen kautta nähtäville ja sen jälkeen kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi vuoden 2011 lopussa.

11. Asemakaavan laatimisen vastuu- ja yhteyshenkilöt

Asemakaavaehdotusta valmistelevat:

Mikkelin kaupungin edustaja:
Kaavoituspäällikkö Ilkka Tarkkanen, p. 050 311 7130, ilkka.tarkkanen@mikkeli.fi

Kirjallinen palaute Mikkelin kaupungin kaupunkisuunnitteluun os. Pl. 278, 50101 MIKKELI tai sähköpostitse toimistosihteeri Kirsi Avelin, kirsi.avelin@mikkeli.fi, p 040 129 4792

LIITE 2.1

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	491 Mikkeli	**Täyttämispvm**	24.07.2017
Kaavan nimi	1. kaupunginosa, Savilahti, Kiinteistö Oy Mannerheimintie 10		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	14.05.2011
Hyväksymispykälä		**Kunnan kaavatunnus**	896
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	0,2997	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	0,2997

Ranta-asemakaava **Rantaviivan pituus [km]**

Rakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**
Lomarakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**0,2997**	**100,0**	**8991**	**3,00**	**-0,2997**	**2491**
A yhteensä					-0,2997	-6500
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä	0,2997	100,0	8991	3,00	0,0000	8991
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä						
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä					

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä				

Alamerkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**0,2997**	**100,0**	**8991**	**3,00**	**-0,2997**	**2491**
A yhteensä					-0,2997	-6500
AL					-0,2997	-6500
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä	0,2997	100,0	8991	3,00	0,0000	8991
C	0,2997	100,0	8991	3,00	0,0000	8991
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä						
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

LIITE 3.1

896

1. SAVILAHTI, KORTTELIN 8 OSA, MANNERHEIMINTIE 10

1 SAVILAHTI

1:500

Asemakaavamerkinnät ja -määräykset:

LIITE 3.2

C

Keskustoimintojen korttelialue.
Alueelle saa sijoittaa palvelu-, liike-, kulttuuri-, viihde-, hallinto- ja asuinrakentamista.
Alueen liikennöinti ja pysäköinti on järjestettävä korttelikohtaisesti kiinteistöjen välisin rasittein.
Asumista ei saa sijoittaa maantasokerroksiin kadun puolella.
Asunnoista on oltava turvallinen pääsy leikki- ja oleskelualueelle, jota on varattava vähintään 10 m2 kutakin asuinkerrosalan 100 m2 kohti.

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.

Osa-alueen raja.

1

Kaupunginosan numero.

SAV

Kaupunginosan nimi.

8

Korttelin numero.

e=3,0

Tehokkuusluku eli kerrosalan suhde tontin pinta-alaan.

Kerrosluku.

kt2600k

Luku osoittaa kuinka suuren osan rakennuksen enintään kahteen kellarikerrokseen sijoitettuna saa kerrosalaneliömetreinä ilmoitetun rakennusoikeuden lisäksi käyttää työ-, toimisto-, liike-, kokoontumis- tai varastotiloina, jotka eivät kuitenkaan saa aiheuttaa ympäristöhäiriöitä.
Toimistotilaa saadaan sijoittaa osittain maanalaisiin, ikkunallisiin kellaritiloihin.
Työtilan suunnittelussa on tällöin kiinnitettävä erityistä huomiota ilmanvaihdon riittävyyteen, uloskäytävien turvallisuuteen ja valaistukseen, tarpeellisten varajärjestelmien tarkoituksenmukaisuuteen sekä työtilan viihtyisyyteen(MRA 52.2§).
Työtilojen suunnittelussa on noudatettava soveltuvin osinasuntosuunnittelulle asetettuja asuinhuonetta koskevia vaatimuksia.

+104.2

Rakennuksen vesikaton ylimmän kohdan suurin sallittu korkeusasema.

+102.0

Rakennuksen julkisivun ja vesikaton leikkauskohdan ylin korkeusasema.

Nuoli osoittaa rakennusalan sivun, johon rakennus on rakennettava kiinni.

Rakennukseen jätettävä kulkuaukko.

pp/h

Jalankululle ja pyöräilylle varattu alueen osa, jolla huoltoajo on sallittu.
Mahdollisimman esteetön yhteys on oltava Vilhonkadulta Raatihuoneenkadulle. Niiltä osin kuin yhteys läpäisee rakennuksen, se on pidettävä aina auki yleisenä kulkuväylänä ja sen vapaan kulkuleveyden on oltava vähintään 3,5 metriä.

ma

Maanalainen tila.

Ajoneuvoliittymän ohjeellinen sijainti.

YLEISMÄÄRÄYKSET:

Autopaikkoja on rakennettava seuraavasti:
Pysäköintihallissa 1 ap/100 k-m2, useamman kiinteistön yhteisessä pysäköintihallissa 1 ap/ 130 k-m2, palvelutalot 1 ap/300 k-m2. Liikehuoneistot 1 ap/65 k-m2. Toimistot, ravintolat ja kokoustilat 1 ap/70 k-m2 ja useamman kiinteistön yhteisessä pysäköintihallissa 1 ap/85 k-m2. Hotellien ja kulttuurikohteiden pysäköintivaade ratkaistaan tapauskohtaisesti.

Autopaikat on sijoitettava maanalaisiin tiloihin ja pihakannen alle ja niille johtavat kulkuyhteydet on rakennettava niin, että ei estetä saman korttelin muiden kiinteistöjen liittymistä niihin. Autopaikkojen sijoittuessa useamman kiinteistön yhteiseen pysäköintihalliin, saa autopaikkojen määrää vähentää 10 %vaaditusta. Rakennusvalvonta voi lupakäsittelyssään hyväksyä osan kullekin kiinteistölle vaadituista autopaikoista sijoitettavaksi myös muille korttelin 8 tonteille, kun se osoitetaan kiinteistöjen kesken tehdyllä sopimuksella ja sijaintipiirroksella.

Autopaikkamäärästä saa vähentää 25 % jos vanha SOK:n varastorakennus säilytetään.

Polkupyöränormi 1 ppp / 30 k-m2.

Jäte- ja tavarahuoltotilat on toteutettava siten, että ne eivät aiheuta häiriötä ympäristölle. Ne, samoin kuin väestönsuojatilatkin, voidaan toteuttaa korttelin muiden kiinteistöjen tai kortteleiden kanssa yhteisesti. Katujulkisivuilta ei saa avautua isoja lastausovia.

Ajoramppien, ilmanvaihtokonehuoneiden, näkyvien ilmanvaihtolaitteiden ja muiden teknisten rakennelmien on sopeuduttava arkkitehtooniseen yleisratkaisuun kaupunkikuvaa rumentamatta.

Pihakansi tulee olla kokonaan nurmetettu ja istutettu, liikkumiselle tarkoitetut reitit tulee olla pinnoitettu/laatoitettu kiveyksellä tai kivituhkalla.
Pihasuunnittelussa on pyrittävä viereisten tonttien kesken yhteiskäyttöisyyteen päällekkäisten toimintojen ja tilan pilkkoutumisen vähentämiseksi ja hallittuun kokonaisuuteen pääsemiseksi.
Pihataso tule sovittaa yhteen naapurikiinteistöjen kanssa siten, että jalankululle ja polkupyöräilylle varatusta alueen osasta on esteetön kulku naapurikiinteistöön.
Pihatason korkeus saa olla ns.valssimyllyn kiinteistöä vasten enintään +85.10 tarvittavilta osin ja pihataso voi muualla nousta aina tasoon +86.70.
Istutettavista alueista tulee laatia kaupungin viheralueista vastaavan yksikön hyväksymä vihersuunnitelma rakennusluvan liitteeksi ennen rakennustöiden aloittamista. Istutettavien lehtipuiden rungon ympäryksen on metrin korkeudella maasta oltava vähintään 12-15 cm ja havupuiden korkeuden maasta vähintään 150-180 cm. Tontilla on oltava vähintään yksi täyteen mittaansa kasvava pihapuu, joka voi olla myös istutuskaukalossa pihakannella.

Niiltä osin, kun tonteilla on katualueeseen liittyviä kevyen liikenteen alueita, on niiden korkeusasemat ja päällysteet sovitettava kaupungin omistuksessa olevien jalkakäytävien suunnitelmiin yhtenäisen kokonaisuuden aikaansaamiseksi.

Suunnittelualue on kaupunkikuvallisesti tärkeä alue, jossa uudisrakentaminen tulee toteuttaa kaupunkikuvallisesti korkeatasoisesti ja alueen historiaan soveltuen kaavaselostuksessa esitettyjen periaatteiden mukaisesti.

TEKNISET MÄÄRÄYKSET:

Merkityn rakennusoikeuden lisäksi saa rakentaa porrashuone- ja sisääntulotilojen (sisältää hissikuilut) 15 m2 ylittävän osan kussakin asuinkerroksessa.

Asuin-, palvelu- ja toimistotiloissa on katujen puoleisten ulkoseinien, ovien ja ikkunoiden ääneneristävyyden oltava vähintään 35 dB(A).

Asunnot ja majoitushuoneet on suunniteltava siten, että keskimääräinen sisämelutaso on alle 35 dB(A) päivällä ja alle 30 dB(A) yöllä. Liike- ja toimistotilojen sisätilojen päiväohjearvo on alle 45 dB.

Mikäli rakennukseen sijoitetaan discoja, tanssiravintoloita tai muita voimakasta melua tuottavia toimintoja, on suunnittelussa ja rakentamisessa huomioitava yöaikaiselle matalataajuiselle melulle annetut ohjearvot (Sosiaali- ja terveysministeriön asumisterveysohje 2003:1).

Talojen rakenteissa on huomioitava rautatie- ja ajoneuvoliikenteen aiheuttama tärinä niin, että se ei kohtuuttomasti häiritse sisätilojen käyttäjiä eikä heikennä rakennusten kestävyyttä.

Asemakaavan toteuttaminen vaatii naapurikiinteistöjen yhteisiä järjestelyjä ja keskinäisiä sopimuksia, jotka tulee esittää rakennusluvan hakemisen yhteydessä.

Julkisivuissa näkyvät elementtisaumat on kielletty.

Merkityn kerrosalan lisäksi saa rakentaa ilmanvaihtokonehuoneita ja muita teknisiä tiloja siten, että ne eivät riko kaavamääräyksiä, jotka koskevat kerroslukua, rakennusalueen rajaa, vesikaton ylintä korkeusasemaa ja julkisivupinnan sekä vesikaton leikkauskohdan ylintä korkeusasemaa.

Tälle asemakaava-alueelle laaditaan erillinen sitova tonttijako.

TEKNISIÄ OHJEITA:

Rakennusten väliset etäisyydet ja ryhmittely on mitoitettava siten, että hälytysajoneuvot pääsevät tarvittaessa kaikkien uloskäytävien ja varaulosteiden läheisyyteen.

Pihakansitasojen kantavat rakenteet on mitoitettava pelastuslaitoksen ohjeen mukaan.

Rakentamisen vaikutukset lähellä sijaitsevien rakennusten perustusten säilymiseen on selvitettävä perustusten suunnittelun yhteydessä ja olevien perustusten säilyminen toimivina on turvattava.

Ulkoalueiden sulanapitoalueet sekä veden poisjohtamisen ja lumenkäsittelyn periaatteet on esitettävä rakennuslupaviranomaisille rakennusluvan hakemisen yhteydessä.

Ennen rakennustöiden aloittamista tulee rakennuslupa-asiakirjoihin liittää kirjallinen selvitys rakennusalueen maaperän puhtaudesta siltä osin, kuin alueellinen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus sitä edellyttää.

M I K K E L I

ASEMAKAAVAN MUUTOS

LIITE 3.5
1:500

Asemakaavan muutos koskee:
1. kaupunginosan, Savilahden
korttelin 8 osaa tonttia 1025.

Asemakaavan muutoksella muodostuu:
1. kaupunginosan Savilahden
kortteli 8 tontti 7.

POHJAKARTTA TÄYTTÄÄ MAANKÄYTTÖ- JA RAKENNUSLAIN 54A §:N VAATIMUKSET.

MIKKELI 13.12.2016

MAANKÄYTTÖINSINÖÖRI

JUKKA PIISPA

M I K K E L I N K A U P U N K I

T E K N I N E N T O I M I

K A U P U N K I S U U N N I T T E L U

MUUTOS	MUUTOS	MUUTOS	MUUTOS
29.11.2012	15.12.2015	13.12.2016	14.8.2017

LAAT.	PIIRT.	TARK.
	L.T./JK	

VIREILLE TULO 17.5.2011

TEKNINEN LAUTAKUNTA 22.5.2012 § 89, 15.12.2015 § 173
13.12.2016 § 148

KAUPUNGINHALLITUS ALUST. 4.6.2012 § 195, 18.1.2016 § 17
16.1.2017 § 11

NÄHTÄVILLÄ 1.8. - 31.8.2012, 4.2. - 7.3.2016
26.1. - 27.2.2017

KAUPUNGINHALLITUS HYVÄKSYNYT 6.11.2017 § 148

KAUPUNGINVALTUUSTO HYVÄKSYNYT

LAINVOIMAINEN

MIKKELI 12.3.2012

KAAVOITUSPÄÄLLIKKÖ

ILKKA TARKKANEN

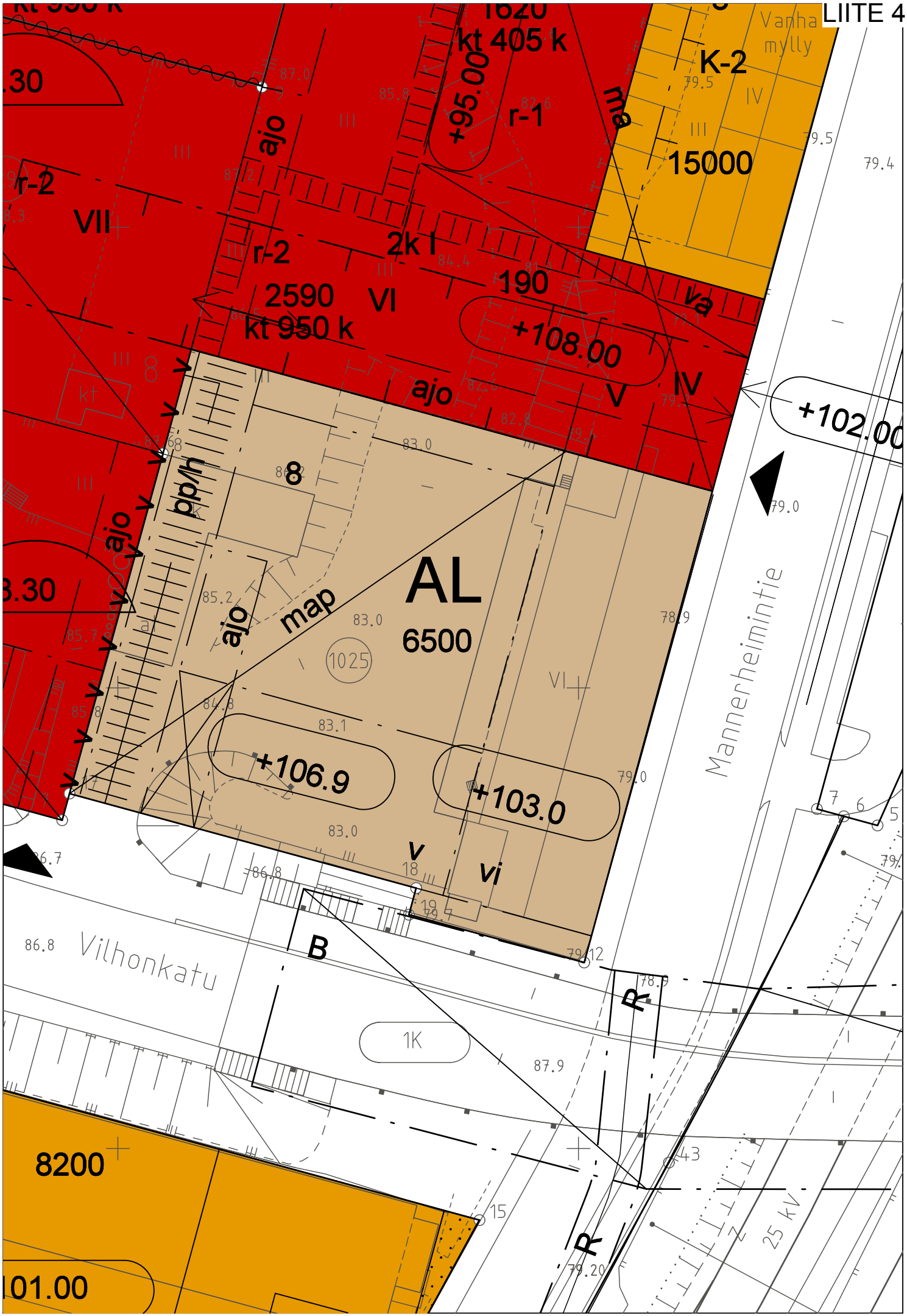
DNRO 2022/2011

NUMERO

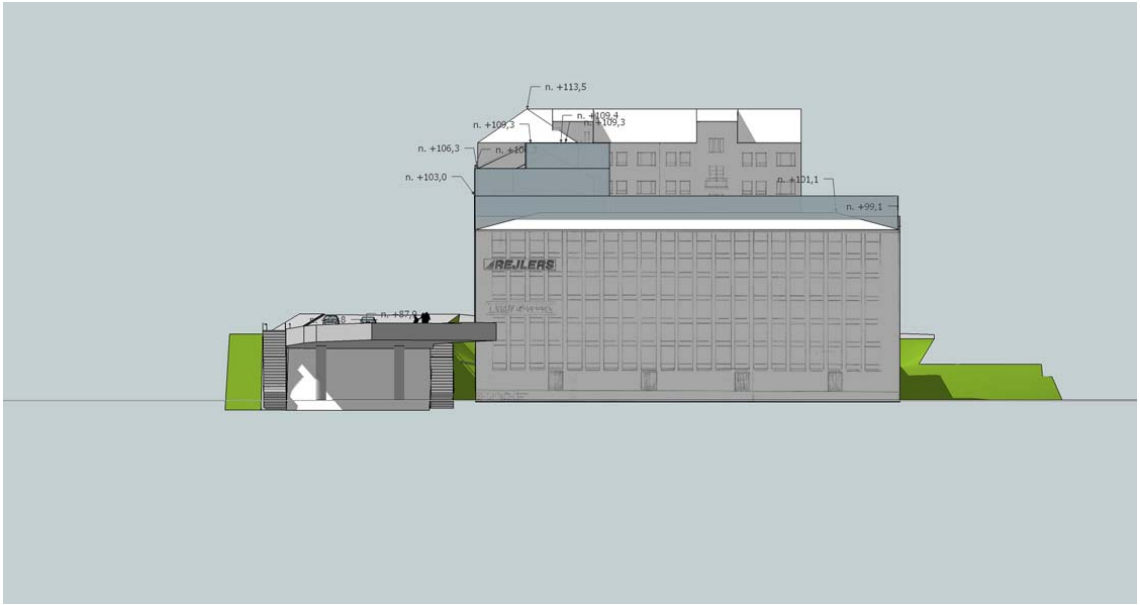
896

LIITE 3

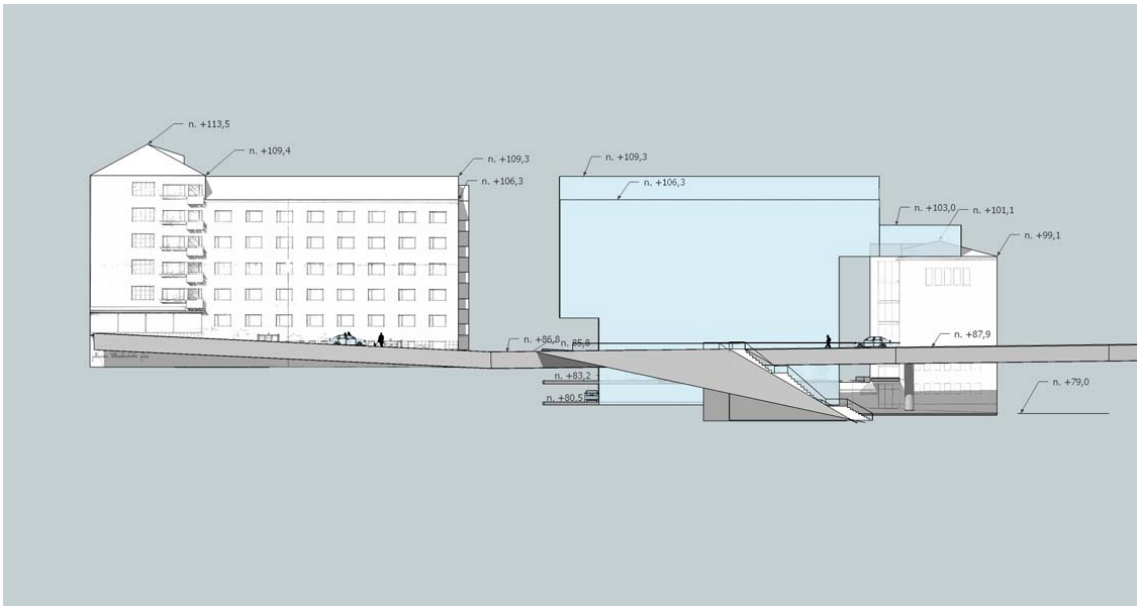
LIITE 4



ajantasakaava.dgn 18.11.2016 10:00:14 1:0.5



Kaavaprosessin aikana on tutkittu olemassa olevan rakennuksen säilyttämistä ja mahdollista lisäkerrosta. Hahmotelman avulla on määritetty eri massojen enimmäiskorkeudet kaavaan.



Massoittelu Vilhonkadun suuntaan.

Vuonna 2015 tutkittiin korkeampaa rakentamista Vilhonkadun kohdalla, kaavassa korkeamman rakentamisen osuutta ei ole sallittu niin paljon kuin kuvassa näkyy.

LIITE 6

Vastaanottaja
Mikkelin kaupunki, Hannu Peltomaa

Asiakirjatyyppi
Historiaselvitys

Päivämäärä
1/2012

MANNERHEIMINTIE 10, MIKKELI

YMPÄRISTÖTEKNINEN HISTORIASELVITYS

RAMBOLL

MANNERHEIMINTIE 10, MIKKELI
YMPÄRISTÖTEKNINEN HISTORIASELVITYS

Tarkastus	**13.1.2012**
Päivämäärä	**13.1.2012**
Laatija	**A. Partanen**
Tarkastaja	**I. Kiukas**
Hyväksyjä	**M. Penttinen**
Kuvaus	**Selvitysraportti**

Viite	82140972

Ramboll
Jääkärikatu 33
50130 MIKKELI
T +358 20 755 7360
F +358 20 755 7361
www.ramboll.fi

SISÄLTÖ

1.	**Johdanto**	**1**
2.	**Työn suoritus**	**1**
2.1	Sijainti	1
2.2	Historia	2
2.3	Riskikohteet	2
2.4	Aikaisemmat tutkimukset ja kunnostukset	3
3.	**Yhteenveto ja pohdinta**	**3**

LIITTEET

Liite 1	Esiselvitys- ja tutkimussuunnitelmakartta	1:1000

1. JOHDANTO

Tilaajan toimeksiannosta Ramboll Finland Oy on tehnyt ympäristöteknisen historiaselvityksen Mikkelissä katuosoitteessa Mannerheimintie 10 sijaitsevasta ns. siilokorttelista. Työn tarkoituksena oli selvittää kiinteistöllä harjoitetun toiminnan luonnetta sekä toiminnasta aiheutunutta mahdollista maaperän pilaantumisriskiä. Selvityksen avulla arvioidaan mahdollisten maaperätutkimusten tarvetta sekä helpotetaan tutkimustyön suunnittelua. Selvitystyö toteutettiin vanhojen ilmakuvien sekä arkistomateriaalin pohjalta.

Tilaajan edustajana työssä on toiminut Mikkelin kaupungilta, kaupungingeodeetti Hannu Peltomaa. Ramboll Finland Oy:ssä työstä on vastannut projektipäällikkönä Mikko Penttinen. Työn on suorittanut projektipäällikkö Iiro Kiukas ja suunnittelija Aki Partanen.

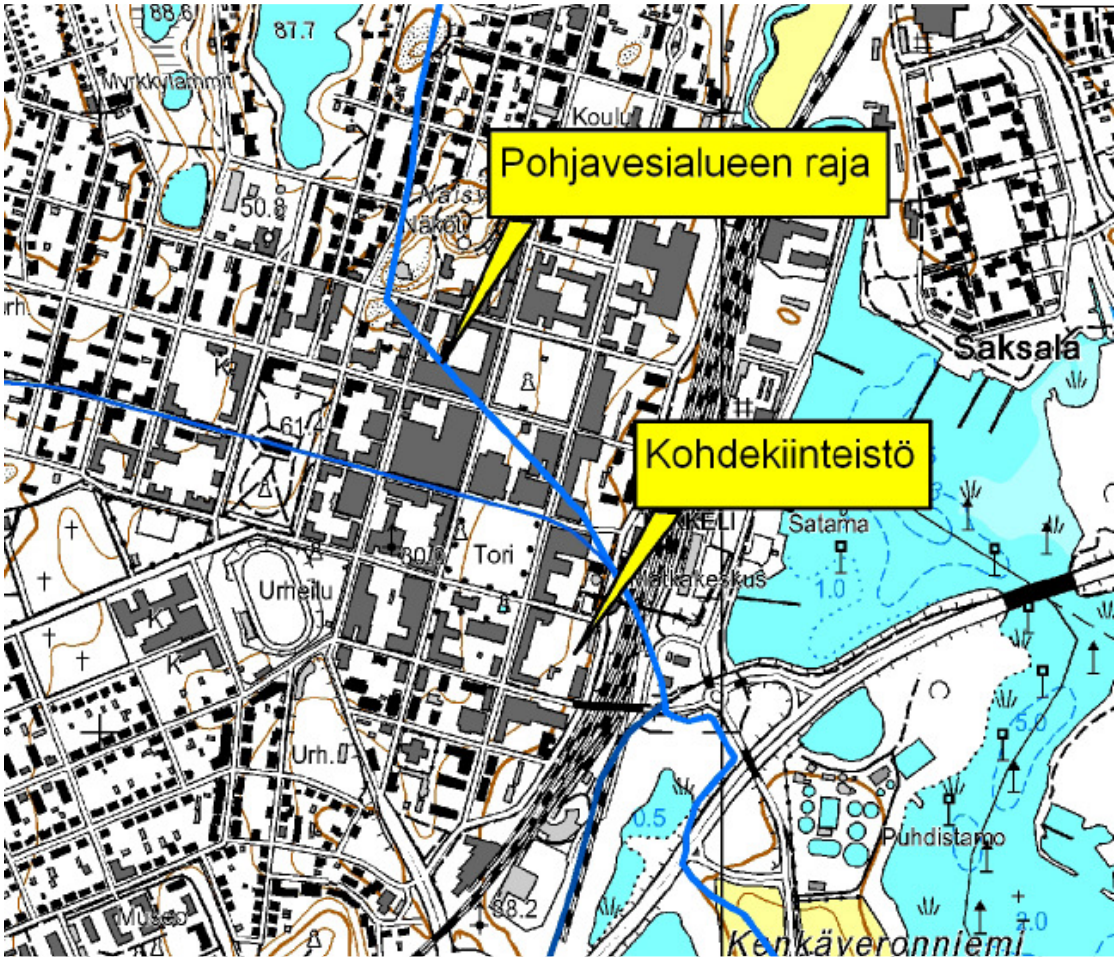
2. TYÖN SUORITUS

Selvitystä varten tarkasteltiin vanhoja pohja- ja asemapiirroksia sekä ilmakuvia vuosilta 1944 ja 1964. Selvityksessä käytettiin hyväksi myös Mikkelin kaupungin arkiston vanhoja rakennus- ja sijoituslupia.

2.1 Sijainti

Kohdealue sijoittuu Mikkelin keskustassa, Mannerheimintien, Raatihuoneenkadun, Porrassalmenkadun ja Vilhonkadun rajaamalle alueelle. Kohteen kiinteistörekisteritunnus on 491-1-8-1025 ja osoite Mannerheimintie 10. Kohteen sijainti on esitetty alla olevassa sijaintikartassa. Kiinteistön omistaa Mikkelin kaupunki.

Lähin vesistö (Saimaa) sijaitsee noin 250 m kohteesta itään. Kohdealue sijoittuu vedenhankinnan kannalta tärkeälle pohjavesialueelle (Pursiala, 0649151). Pohjavesialueen rajat on esitetty sijaintikartassa.

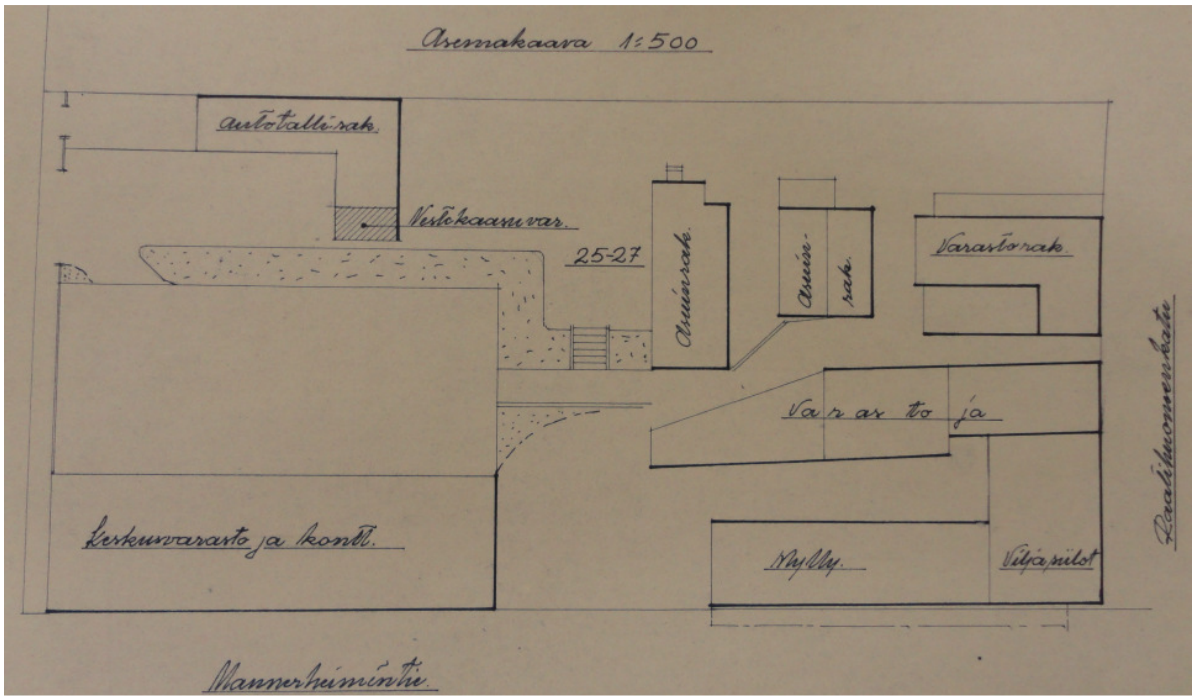


Kuva 1. Sijaintikartta

2.2 Historia

Kohdealueella on 1940- luvulla toiminut Savon Valssimylly Oy. Vuonna 1949 Savon Valssimylly Oy:lle on myönnetty lupa pistoraiteen rakentamista varten. Lupahakemuksen liitteenä olevassa kuvassa raiteet on esitetty kulkemaan kiinteistön rajalla Mannerheimintien länsipuolella. Lisäksi pistoraide on kuvan perusteella kulkenut myös kiinteistön sisällä. Suomen Osuuskauppojen keskuskunnalle on myönnetty vuonna 1950 lupa rakentaa tontin kaakkoiskulmaan, Mannerheimintiehen ja Vilhonkatuun rajautuva, rakennus. Rakennus on merkitty vuoden 1964 asemakuvassa keskusvarasto- ja konttorirakennukseksi. Ennen tätä kiinteistön etelälaidalla on sijainnut pienempi rakennus. Keskusvarasto- ja konttorirakennuksen länsipuolella on sijainnut ennen vuotta 1964 5 m^3 öljysäiliö, joka on korvattu 15 m^3 säiliöllä. Mahdollisesta säiliöiden poistosta ei ole tietoa.

Suomen Osuuskauppojen keskuskunnalle on myönnetty vuonna 1963 rakennuslupa viljasiiloille. Kiinteistön lounaiskulmassa oleva autotallirakennus on tehty vuoden 1949 jälkeen ja vuonna 1964 sen itäpäätyyn on rakennettu nestekaasuvarasto. Kiinteistön luoteiskulmassa ja pohjoissivulla 1950 – ja 1960 luvulla olleet neljä rakennusta on nykyisin purettu. Vuoden 1964 asemakuvassa rakennuksista kaksi keskemmällä kiinteistöä sijainneista on merkitty asuinrakennuksiksi ja Raatihuoneenkatuun rajautuvat rakennukset varastoiksi. Alue toimii tällä hetkellä pysäköintialueena. Kuvassa 1 on asemakuva vuodelta 1964.



Kuva 2. Asemakaava siilokorttelista vuodelta 1964.

2.3 Riskikohteet

Maaperän pilaantumisen kannalta kohdealueen riskikohteita ovat kiinteistön etelälaidalla sijainneet kaksi öljysäiliötä. Mahdollisesta säiliöiden poistosta ei ole tietoa. Vanhan myllyn ja siilojen alueella on mahdollisesti käytetty öljyä rakennusten energian tuotantoon. Alueella mahdollisesti käytettyjä, esiintyviä haitta-aineita ovat:

- Mineraaliöljyt
- Metallit

Kiinteistöllä tai sen läheisyydessä on rekisteröity tapahtuneeksi muutama pieni öljy-/kemikaali vahinkoja. Vahingot, niiden laatu ja tehdyt torjuntatoimet on esitetty taulukossa 1.

Taulukko 1. Kemikaalivahingot, niiden laatu ja tehdyt toimenpiteet

vuosi	kohde	määrä (L)	kemikaali	torjuntatoimet
1982	Mannerheimintie 10	10	Hydrauliikkaöljy	Purutettu
1992	Mannerheimintie 10		Sinol	Ei toimia vanhaa
1996	Mannerheimintie 10	30	Jäteöljy	öljy ja öljyinen lumi kerätty ja imeytetty turpeeseen

2.4 Aikaisemmat tutkimukset ja kunnostukset

Siilojen ja Mannerheimintien väliseltä alueelta on otettu vuonna 2005 Ramboll Finland Oy:n suorittamien, Matkakeskukseen liittyneiden tutkimusten yhteydessä maanäytteitä yhdestä tutkimuspisteestä (alueella aikoinaan sijainneen pistoraiteen kohdalta). Maaperässä ei todettu pilaantuneisuutta tutkituilla haitta- aineilla (öljyjakeet, metallit).

Ympäristöhallinnon maaperän tilan tietojärjestelmässä (MATTI) ei ole merkintöjä kiinteistöstä.

3. YHTEENVETO JA POHDINTA

Kohdealueella harjoitettu toiminta aiheuttaa alueelle mahdollisen maaperän pilaantumisriskin.

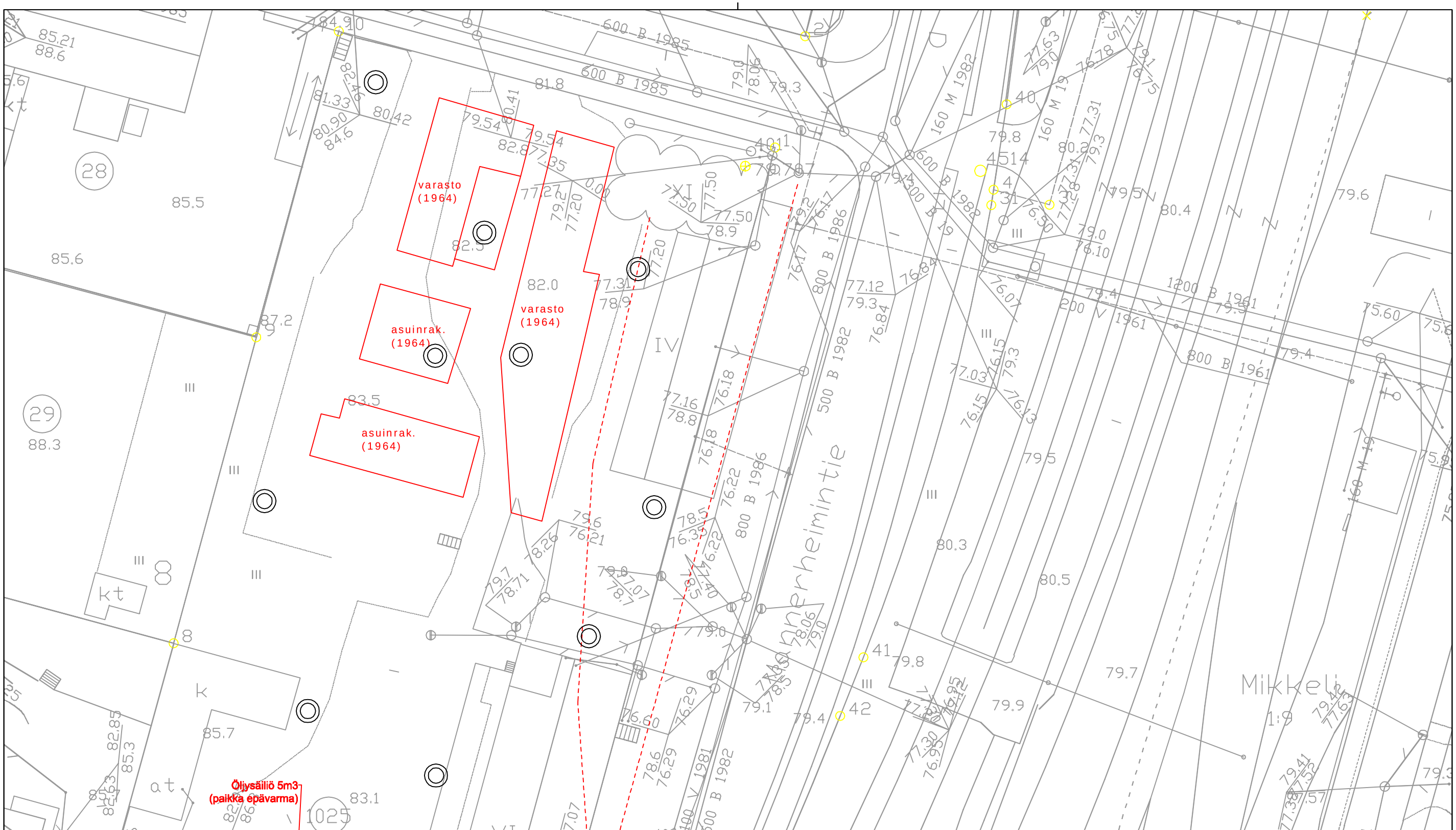
Kohdealueella on varastoitu polttonesteitä kiinteistön eteläpuolella. Säiliöiden poistosta ei ole tietoa. Polttonesteitä on mahdollisesti käytetty myös kiinteistön pohjoispuolella vanhan myllyn ja meijerin rakennuksissa. Kohdealue sijoittuu vedenhankinnan kannalta tärkeälle pohjavesialueelle (Pursiala, 0649151).

Kohdealueelle esitetään tehtäväksi maaperän ympäristöteknisiä tutkimuksia. Tutkimukset tulisi kohdentaa tässä historiaselvityksessä paikallistetulle riskialueelle (polttonesteiden varastointi). Lisäksi tutkimuksissa tulisi selvittää purettujen rakennusten kohdat (mahdolliset rakennusjätteet), kiinteistöllä mahdollisesti sijainneen pistoraiteen kohta sekä kiinteistön maaperän yleinen tila. Tutkittavia haitta-aineita ovat öljyhiilivedyt ja metallit. Tutkimuspisteiden alustavat sijainnit on esitetty liitteenä olevassa tutkimussuunnitelmakartassa.

Mikkelissä 13. tammikuuta 2012
Ramboll Finland Oy

Mikko Penttinen
projektipäällikkö

Aki Partanen
suunnittelija



k.osa/ kylä	kortteli/ tila	Tontti/ Rn:o	Viranomaisen merkintöjä
Rakennustoimenpide			Piirustuslaji / Juokseva nro
Rakennuskohteen nimi ja osoite Mikkelin kaupunki Viljasiilo-korttelin ympäristötekninen historioaselvitys			Piirustuksen sisältö Esiselvitys- ja tutkimussuunnitelma-kartta Mittakaava 1:1000
RAMBOLL Ramboll Jääkärinkatu 33 50130 Mikkeli puh. 020 755 7360 fax 020 755 7361			Suunn ala / Työnro 140972 / Tiedosto
			Piirustusnro / Piirustuksia / Muutos
hyv. MPn			suunn. APa / piirt. IKi / pvm 13.1.2012

RAKENNUSHISTORIASELVITYS

SOK:n entinen konttori- ja varastorakennus Mikkelissä

Pekka Piiparinen 4.4.2012

Selvityksen laatija Pekka Piiparinen

Selvityksen tilaaja Mikkelin kaupungin kaupunkisuunnittelu

Sisällys

1. Johdanto 4

2. Kohteen perustiedot 5

3. Rakennuksen tekniset tiedot 1950-luvun alussa 8

4. Ympärilläoleva rakennettu ympäristö 15

5. Rakennuksen historia ja muutosvaiheet 21
   - 5.1. Rakennuksen ja tontin toimintahistoriaa 21
   - 5.2. Suunnittelijat 28
   - 5.3. Talon rakenne ja sen muutokset 30

6. Kohteen nykytila 34

7. Yhteenveto 36

8. Lähdeluettelo 37

LIITE 1: Kohteesta otetuttuja valokuvia

LIITE 2: Rakennuspiirustuksia

1. JOHDANTO

Rakennushistoriaselvitystä Mikkelissä sijaitsevasta Mannerheimintie 10:stä eli SOK:n entisestä konttori- ja varastorakennuksesta lähdettiin tekemään asemakaavamuutoksen vuoksi (1. kaupunginosa, kortteli 8 ja tontin 1025). Kesäkuussa 2011 Museovirasto esitti lausunnossaan, että muun muassa rakennussuojelutarpeiden vuoksi kohteesta olisi tehtävä rakennushistoriaselvitys. Omalta osaltani selvitys lähti liikenteeseen kaavan laatijan Ramboll Finland Oy:n tiedustellessa minua tekemään selvitystä. Lopulta laadin tässä esitettävän työn Mikkelin kaupungin kaupunkisuunnittelulle.

Olemassaolevaa tutkittua tietoa SOK:n entisestä konttori- ja varastorakennuksesta ei käytännössä ole. Mikkelin rakennusinventointitilanne näyttää vaatimattomalta. Maakuntamuseolla ei ole hallussaan tehtyjä inventointeja, kuten ei myöskään kaavoituksella. Paras kohdettani koskeva tutkittu lähde on Petri Enqvistin tekemä selvitys *Mikkelin satama-alueen, Mannerheimintien ja rautatiealueen rakennushistoriaa* (2007).

SOK:n historiasta tehty teos *Yhdessä eteenpäin – SOK 100-vuotta* (2004) antaa laajan yleiskäsityksen keskusliikkeen kehityksestä 2000-luvulle saakka. Teoksessa kuvataan hieman myös piirikonttorien toimintaa, josta voi saada käsitystä myös Mikkelin konttori- ja varastorakennuksen toiminnasta.

Tärkeimmäksi lähteeksi muodostui Matkahuolto Oy:n arkisto. Sieltä löytyi huomattava määrä rakennuspiirustuksia ja –selostuksia, karttoja ja muita asiakirjoja, jotka liittyivät SOK:n entiseen konttori- ja varastorakennukseen. Alkuperäiset rakennuspiirustukset löytyivät Mikkelin kaupungin rakennusvalvonnasta. Huomattava apu oli myös Mikkelin kaavoitukselta saamani tiedot kohteen ympärillä olleista asemakaavojen muutoksista. Kaavoituksesta sain myös edellä mainitun Petri Enqvistin selvityksen sekä viistoilmakuvia. SOK:n entisestä konttori- ja varastorakennuksesta sain kattavat sisäkuvat Rejlersin henkilökunnan ystävällisen opastuksen avustuksella.

2. KOHTEEN PERUSTIEDOT

Kohteen nimi:	SOK:n entinen konttori- ja varastorakennus / Rejlersin talo
Kohteen osoite:	Mannerheimintie 10, Mikkeli
Kohteen sijainti:	1. kaupunginosa, kortteli 8 ja tontti 1025 (kohteen rakentamisvaiheessa tontin numerotunnus oli 25 – 27)
Kohteen lyhyt kuvaus:	Kohde on kuusikerroksinen aumakattoinen rakennus. Mannerheimintien varressa se muodostaa pitkän – noin 50 metrin pituisen – yhtenäisen julkisivun. Pääjulkisivu Mannerheimintielle sekä läntinen julkisivu muodostuu korkeista valkoisiksi maalatuista rapatuista pilastereista sekä niiden välissä olevista beigenvärisistä rapatuista seinäpinnoista. Kuudennen kerroksen ikkunat ovat suuret konttori-ikkunat, kun taas muiden kerrosten ikkunat ovat pieniä ja kapeita. Porraskäytävien ikkunat ovat suuret ja valoisat. Rakennuksen pohjois- ja eteläpäädyissä on aavistuksenomaiset torniosat, jotka liittyvät rakenteellisesti kohteen hissi- ja porraskäytäviin
Rakennusluvan myöntämisajankohta:	14.12.1950
Kohteen valmistumisvuosi:	1952
Lopputarkastuksen ajankohta:	14.2.1952
Suunnittelijat:	Armas Lehtinen ja Matti Haapala
Urakoitsija:	Rakennusteknikot Oy
Kohteen rakennuttaja:	Suomen Osuuskauppojen Keskuskunta r.l. (SOK)
Kohteen alkuperäinen käyttötarkoitus:	Toimi SOK:n konttori- ja varastorakennuksena, josta käsin mm. toimitettiin tavaraa piirin osuusliikkeisiin

Kohteen nykyinen omistaja: Kiinteistö Oy Mannerheimintie 10

Kohteen isännöitsijä: Mikkelin Asuntokeskus Oy

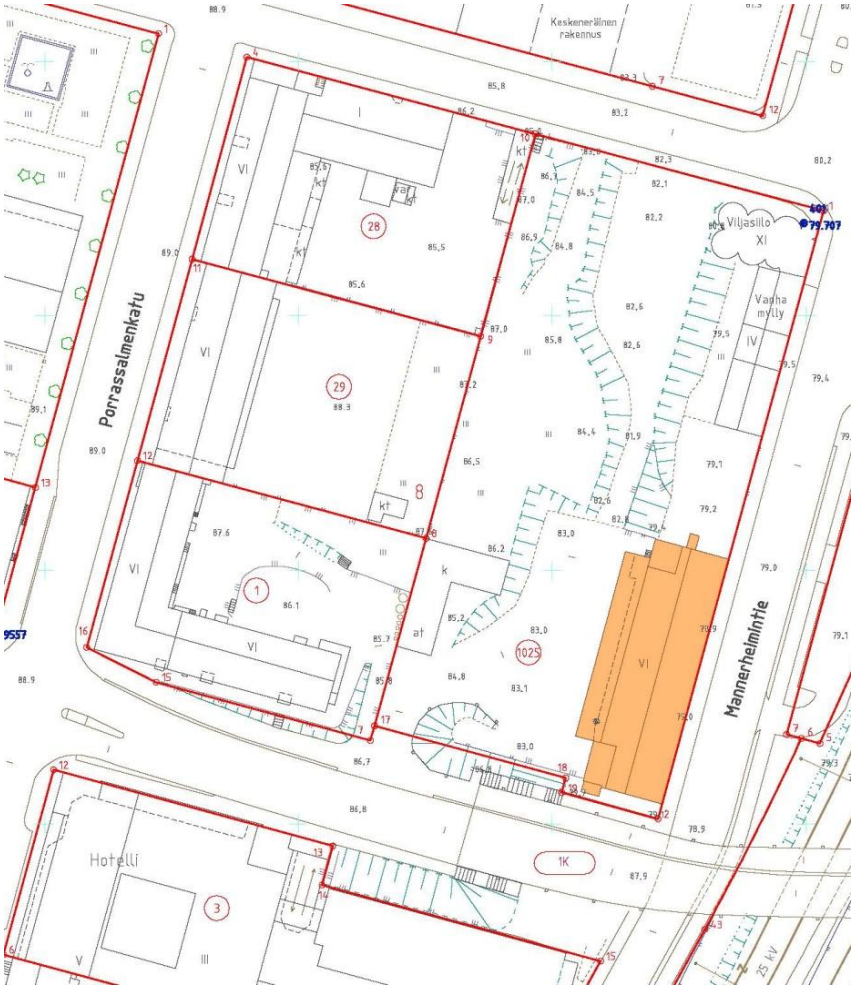
Kaavatilanne: Voimassa olevassa asemakaavassa (vahvistettu 2004) kohteen ympäristö on asuin- ja liikehuoneistojen korttelialuetta. Tonttitehokkuuslukuna on 2.17.

Meneillään on asemakaavan muutos, jonka tavoitteena on tutkia mahdollisuuksia kiinteistön täydennysrakentamiselle kaupunkirakenteeseen sopivalla tavalla, maanalaisen autopaikoituksen toteuttamiseksi sekä korttelin sisäpihan yhtenäistämiseksi

Inventointitilanne: Kohdetta ei ole inventoitu

Tunnistekuva:

Sijainti kartalla:



3. RAKENNUKSEN TEKNISET TIEDOT 1950-LUVUN ALUSSA[1]

Kokonaistilavuus:	20 500 m^3
Lattiapinta-ala:	5 860 m^2, joka jakautuu seuraavasti: - lämmittämättömät varastotilat 3 000 m^2 - lämmitetyt varastotilat 1 900 m^2 - jäähdytetyt varastotilat 90 m^2 - konttoritilat 612 m^2 - huoltotilat 620 m^2
Kerroslukumäärä:	Kuusi kerrosta, joista kellari ja ensimmäinen kerros jatkuvat maan alle. Kuudes kerros on suunniteltu toimisto- ja myyntitilaksi, kun taas muissa kerroksissa suurin lattiapinta-ala on suunniteltu varastotiloiksi
Runkojärjestelmä:	palkki-pilarijärjestelmä
Välikattorakenteita kannattavat pilarit ja palkit:	Teräsbetonia
Julkisivumateriaali:	Rapattu tiiliverhous. Joissakin kohdissa esim. luonnonkivimateriaalia, kuten lastauskatoksen alla oleva seinäpinta (liuskekivestä)
Ulkoseinien muuraus:	Punaisesta tiilestä. Pitkät julkisivut muurattu yhden kiven vahvuisiksi

[1] Kohteen rakennusselitys 1.12.1950 sekä päiväämätön asiakirja, jossa kerrotaan vastavalmistuneen SOK:n konttori- ja varastorakennuksesta. Oy Matkahuolto Ab:n arkisto

Ulkoseinien eristys:

Ulkoseinillä olevat betonipilarit, leuka- ja tasoituspalkit eristetty tiilen muurausta vastaan korkilla.

Konttorikerroksen ja porrashuoneisen patterisyvennykset eristetty korkkilevyillä

Kivijalka:

Rakennuksen kaikkien sivujen kivijalka luonnonkivestä (liuskekivi).

Kivijalan päällys, sisäpuoli sekä perusmuurin yläpuoli eristetty kahteen kertaan tehdyllä bitumisivelyllä kellarikerroksen osalta.

Muurauksesta kivijalka eristetty lastuvillalevyillä

Katot ja välipohjat:

Vesikatto ja muut katokset kuparipeltiä.

Kellarikerroksessa tuhkahuoneen katto valettu massiivisena betonilaattana.

Kellarikerroksen, kolmannen ja viidennen kerroksen katot kaksoisontelolaattoja, samoin ensimmäisen kerroksen katto entisen asuinhuoneiston kohdalla ja toisen kerroksen katto pesu- ja ruokailutilojen osalta. Muualla varastojen välipohjat on valettu ylälaattaisena pukkiholvina.

Ensimmäisen kerroksen yläpohja, joka muodostaa pihatason, on tehty kaksoisontelolaattaisena. Tämän päälle lämpöeristyksenä veturin polttotuhkaa, vesieristyksenä bitumihuopaa, 5 cm:n paksuinen tasausbetonikerros ja lopuksi 3 cm:n asfalttikerros.

Toisen kerroksen varastonhoitajan huoneen katto eristetty rakennusrungon sisällä korkki-materiaalilla.

Kaikissa välipohjissa on käytetty täytteenä veturin polttotuhkaa

Kattotuolit:	Puuta
Sisäseinien pinnat:	Konttorikerroksen, porrashuoneiden, entisen asuinhuoneiston, entisen pesu- ja ruokailuhuoneiden seinät rapattu (mikäli ei ole tullut seinälaattoja). Myös entisen varastonhoitajan huone lastauslaiturin vieressä sekä wc-tilat rapattu
Sisäpuolen muuraus:	lämpimissä tiloissa lapetiilivuoraus 5 cm:n ilmaraolla (kuudennessa kerroksessa ilmarakoon vielä yhden tuuman lasivillamatto). Osa sisäseinistä muurattu sahajauhotiilestä
Ikkunat:	Varaston pitkien sivujen varastojen, porrashuoneiden yläpuolella sekä varastonhoitajan huoneen ulkoikkunoiden rakenteet raudasta. Pohjoisen julkisivun ikkunat muurattu lasitiilestä, samoin kuin kattilahuoneen ikkunat. Lämpimiin tiloihin asennettiin kaksinkertaiset ikkunat
Ikkunoiden päällykset:	Yleensä ottaen raudoitettuja tiiliholveja. Toisarvoisissa tiloissa ikkuna- ja oviaukkojen päälle teräsbetonipalkit, jotka konstruoitu ja eristetty lämmön johtumisen estämiseksi
Lämmitysmuoto:	Lämmitykseen voitu käyttää halkoja, koksia tai öljyä

Ilmanvaihtorakenteet:

Kuudennessa kerroksessa koneellinen tuuletus. Muissa kerroksissa painovoimainen ilmanvaihto.

Ilmanvaihtohormien päät muurattu punaisesta normaalitiilestä vesikaton yläpuolelle. Ilmanvaihtohormien yläpäät varustettu kuparisella piipunhatulla.

Kuudennen kerroksen vaakasuorat kanavat teräsbetonista ullakkotilaan. Kerroksen entisen myyntihallin ilmanvaihtokanavat tehty kattolaatan ja peiterakenteen väliin. Suuren myyntihallin ilmanvaihtokanavat tehty kattolaatan ja peiterakenteen väliin

Lastaussilta:

Lastaussillan kansi ja portaat teräsbetonista.

Lastaussillan katoksen ulokepalkit ja niitä sitova juoksupalkki teräsbetonista. Katoksen päällys ponttilankkua. Lastaussillan katto kuparipeltiä

Pääsisäänkäynti:

Pääsisäänkäynnin lippa valettu teräsbetonista ja katto kuparipeltiä

Hissit:

Valmistuessaan asennettu kolme tavarahissiä (2 kpl. 2 000 kg ja 1 kpl. 100 kg) sekä yksi henkilöhissi

Jäähdytyshuoneet:

Seinät tehty sahajauhotiilestä. Lämpöeristys kattoihin ja lattiaan korkkilevystä bitumilla kiinnitettynä. Katto rapattu. Lattia tehty 4 cm:n paksuisesta raudoitetusta suojabetonista, jonka päälle lattialaatat

Räystäät:

Teräsbetonia

Räystäskourut ja syöksytorvet:

Räystäskourut betonista ja syöksytorvet kuparista. Betoniset räystäskourut vuorattu sisältä laudalla ja päällystetty kuparipellillä

Ikkunapenkit:

Konttoritilojen ja entisen asuinhuoneiston ikkunapenkit valettu marmorimosaiikista. Konttoritiloissa käytetty myös valkoista sementtiä. Varastojen ikkunapenkit betonista

Portaat ja porraskaiteet:

Pääporras lattioineen ja tasoineen marmorimosaiikista. Sivuporras teräsbetonista. Ulkopuoliset portaat graniitista.

Porraskaiteet raudasta, jotka varustettu kiillotetuilla ja koivuisilla käsijohteilla. Myös porrashuoneiden ikkunoidensuojukset tehty raudasta

Ovet:

Yleisesti ottaen ovet vaneriovia. Poikkeuksena kuudennen kerroksen konttorin ovet, jotka jalopuupintaisia vaneriovia. Ovien karmit samasta materiaalista kuin ovetkin.

Raudasta tehty varastosta ulos ja portaisiin johtavat ovet, lastausillan ovet, varaston väliovet sekä porrashuoneiden ulko-ovet.

Palo-ovet karmeineen päällystetty galvanoiduilla levyillä, jonka alle vähintään 2 cm:n asbestikerros

Lattiat:

Kellarin ja ensimmäisen kerroksen maapohjaiset lattiat on valettu 6 cm:n paksuiseksi teräsbetonilaataksi, jonka päälle laitettu eritys (voima- tai tervapaperi). Tämä pinta eristetty. Eristyksen suojaksi valettu 6 cm:n paksuinen hiekkabetoni, jonka päällä betonilaatat.

WC-, pesu- ja ruokailutilat päällystetty alun perin lattialaatoilla.

Jäähdytys- WC- ja pesuhuoneiden lattiat vesieristetty bitumihuovalla.

Konttoritilat sekä entisen asunnon lattiat päällystetty linoleummatolla (korkkimatto).

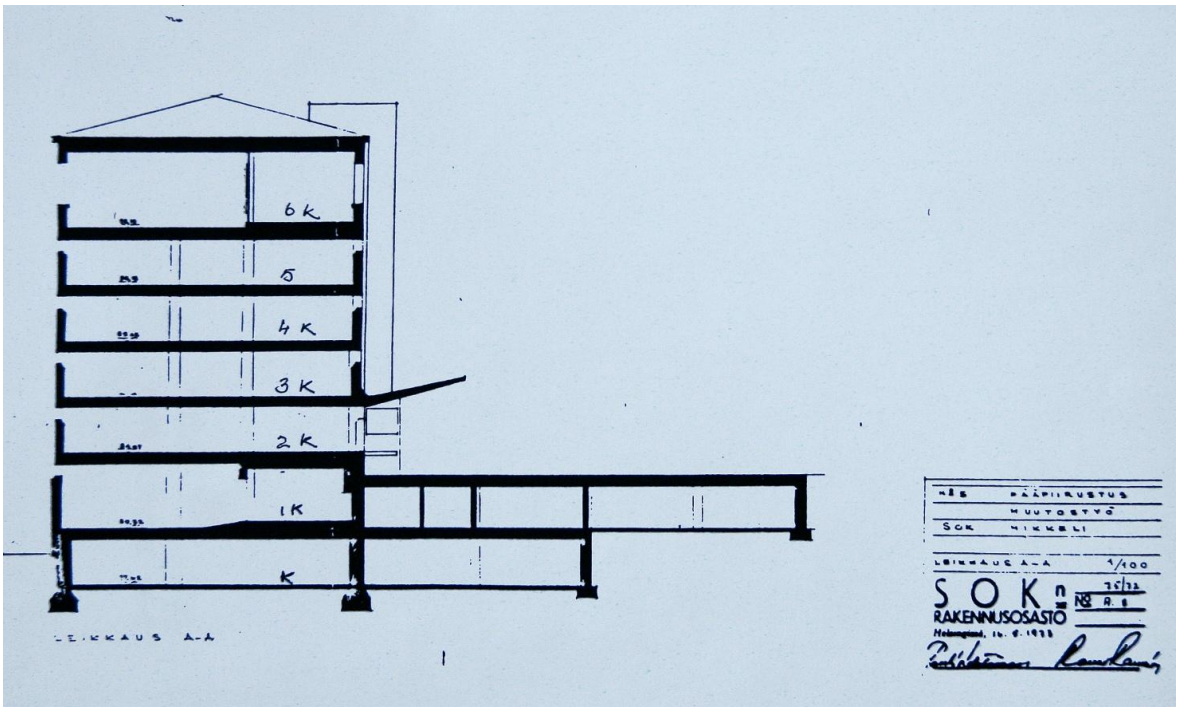
Eteis- ja myyntihalli sekä käytävä ja kahvihuone päällystettiin kumimatolla.

Kylmien varastojen lattiat betonista teräshierrettynä

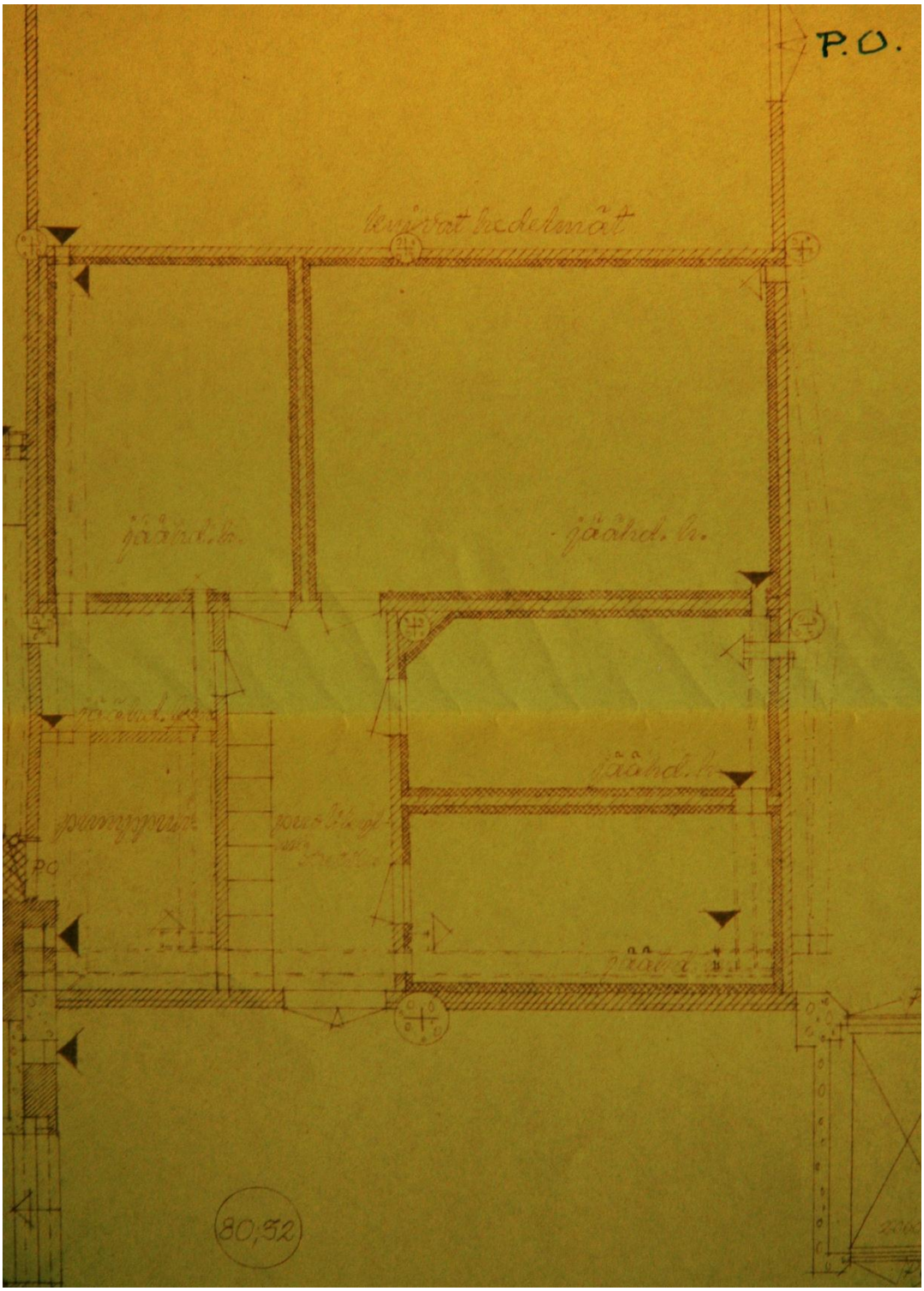
Lyijylevyeristys:

2 mm:n lyijylevyllä eristetty seuraavat kohdat: savupiipun, kattiloiden, kantavien pilareiden ja kantavien sisäseinien alustat.

Myös vesieristys liikuntasaumojen kohdalla lyijylevystä



Leikkauspiirros vuoden 1950 piirustuksissa.



Ensimmäisessä kerroksessa sijaitsivat mm. jäähdyttämötilat.

4. YMPÄRILLÄOLEVA RAKENNETTU YMPÄRISTÖ

Korttelin 8 rakennuskantaa. Vasemmalla Mannerheimintien varressa SOK:n entinen konttori- ja varastorakennus, mylly ja siilo. Oikealla korttelin länsilaidassa sijaitsevat asuin- ja liikehuoneistot, jotka ovat valmistuneet vuosina 1949, 1965 ja 1975. Kuva Mikkelin kaupungin kaupunkisuunnittelu

Kortteli 8 on muodostunut kaksijakoiseksi, sillä sen itäosa Mannerheimintien varrella on rakentunut aikoinaan etupäässä teollisuuden tarpeisiin, kun taas Porrassalmenkadun rakennukset liittyvät suoraan kaupungin liikekeskustan toimintoihin ja keskusta-asumiseen. Porrassalmenkadun varrella korttelissa 8 ovat seuraavat rakennukset: Kiinteistö Oy Sammonkulma (1965), As Oy Porrastalo (1949) ja Asunto Oy Porraskartano (1975).[2]

Korttelin 8 koillisosassa Mannerheimintien varressa on punatiilinen myllyrakennus, jonka ensimmäiset osat valmistuivat vuonna 1921 ja jota laajennettiin vuonna 1941. Tuolloin myllyrakennus siirtyi SOK:n omistukseen. Myllyn vieressä on massiivinen teräsbetonirakenteinen siilorakennus, joka valmistui 1960-luvun alkupuoliskolla.[3]

[2] Asemakaavan selostus; 1. kaupunginosassa kortteleiden 6 ja 8 osia. Lainvoimainen 17.3.2011. Mikkelin kaupungin kaupunkisuunnittelu
[3] Enqvist 2007, s. 6 sekä asemakaavan selostus; 1. kaupunginosassa kortteleiden 6 ja 8 osia. Lainvoimainen 17.3.2011. Mikkelin kaupungin kaupunkisuunnittelu

SOK:n entisen konttori- ja varastorakennuksen kanssa samalla tontilla on vanha autotallirakennus, joka valmistui vuonna 1927 ja joka on edelleen olemassa. Alun perin tämä vinkkelin muotoinen rakennus valmistui Mikkelin Puutavaraosakeyhtiön tynnyriliimaverstaaksi, jossa oli myös laskuhuone, vaja ja autotalli.[4]

SOK:n konttori- ja varastorakennuksesta etelään toisella puolella Vilhonkatua sijaitsee Sokos Hotel Vaakuna Mikkeli, joka kuuluu osana Osuuskauppa Suur-Savon toimintaa. Sen päärakennusmassa Vilhonkadun ja Porrassalmenkadun kulmauksessa on valmistunut vuonna 1985. Vilhonkadun ja Mannerheimintie kulmauksessa sijaitsee Sokos-hotellin uudempi rakennusmassa, joka on valmistunut vuonna 2006.[5]

Oikealla korkea teräsbetoninen siilorakennus ja vasemmalla valssimylly. Myllyrakennuksen vanhimmat osat ovat Savon Valssimylly Oy:n rakennuttamia. Teräsbetonisen siilorakennuksen rakennuttajana toimi Osuuskauppa Suur-Savo. Kuva Pekka Piiparinen

[4] Enqvist 2007, s. 5
[5] Heikki Vauhkosen sähköposti 27.3.2012

Kiinteistö Oy Sammonkulma on valmistunut vuonna 1965 ja sen on suunnitellut Eero Jokilehto.[6] *Kuva Pekka Piiparinen*

As Oy Porrastalon (1949) on suunnitellut Eero Jokilehto.[7] Rakennus sijaitsee Porrassalmenkadun ja Vilhonkadun kulmauksessa korttelissa 8. *Kuva Pekka Piiparinen*

[6] Asemakaavan selostus; 1. kaupunginosassa kortteleiden 6 ja 8 osia. Lainvoimainen 17.3.2011. Mikkelin kaupungin kaupunkisuunnittelu

[7] Asemakaavan selostus; 1. kaupunginosassa kortteleiden 6 ja 8 osia. Lainvoimainen 17.3.2011. Mikkelin kaupungin kaupunkisuunnittelu

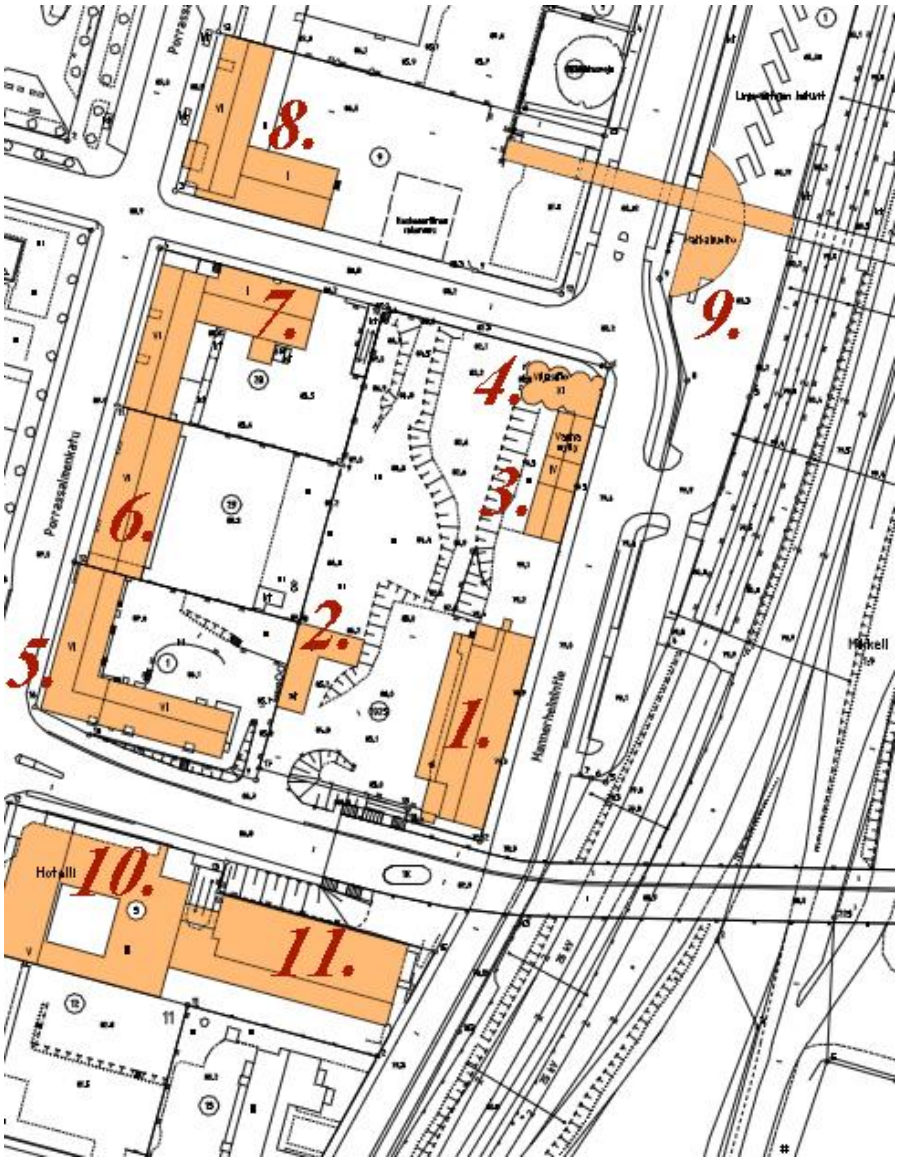
Asunto Oy Porraskartano (1975) on vedetty hieman sisään viereisten rakennusten katulinjasta. Rakennuksen on suunnitellut Unto Kärkkäinen.[8] Kuva Pekka Piiparinen

Vanha autotallirakennus sijaitsee keskellä korttelia 8. Se on valmistunut vuonna 1927. Kuva Pekka Piiparinen

[8] Asemakaavan selostus; 1. kaupunginosassa kortteleiden 6 ja 8 osia. Lainvoimainen 17.3.2011. Mikkelin kaupungin kaupunkisuunnittelu

Näkymä Vilhonkadulta länteen. SOK:n entisen konttori- ja varastorakennuksen vieressä kadun toisella puolella on Sokos-hotellin laajennus (2006). Kuva Pekka Piiparinen

Sokos Hotel Vaakuna Mikkelin päärakennusmassa Vilhonkadun ja Porrassalmenkadun kulmauksessa on valmistunut vuonna 1985. Kuva Pekka Piiparinen



Korttelin 8 ja sen lähiympäristön rakennukset ja niiden valmistumisvuodet:

1. *SOK:n entinen konttori- ja varastorakennus (1952)*
2. *Vanha autotallirakennus (1927)*
3. *Valssimylly (1921 ja laajennus 1941)*
4. *Siilo (1960-luvun alkupuolisko)*
5. *As Oy Porrastalo (1949)*
6. *Asunto Oy Porraskartano (1975)*
7. *Kiinteistö Oy Sammonkulma (1965)*
8. *SYP:n talo (1954)*
9. *Matkakeskus (2007)*
10. *Sokos Hotel Vaakuna Mikkeli (1985)*
11. *Sokos Hotel Vaakuna Mikkelin laajennus (2006)*

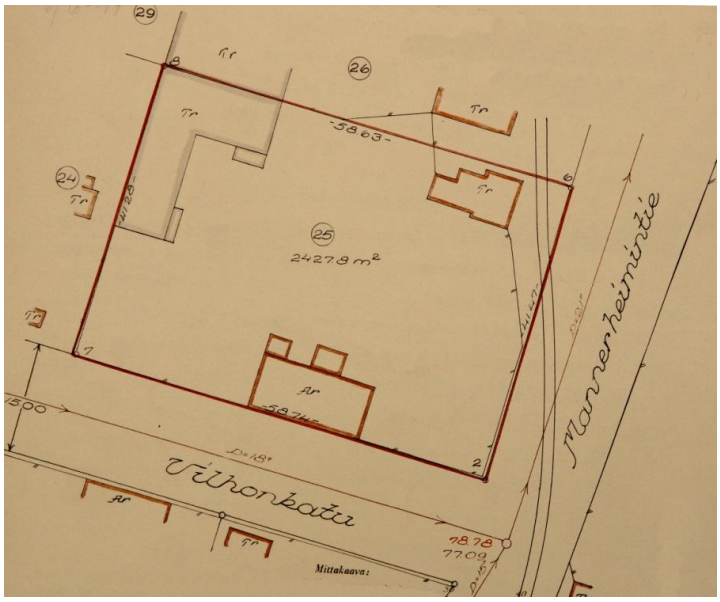
Kartta Pekka Piiparinen

5. KOHTEEN HISTORIA JA MUUTOSVAIHTEET

5.1. Rakennuksen ja tontin toimintahistoriaa

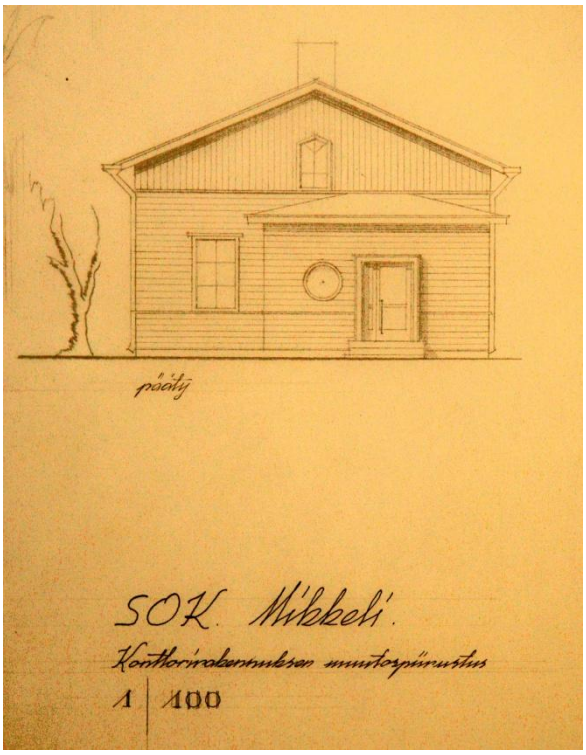
Nykyisen Mannerheimintie 10 sekä koko korttelin 8 historia kertoo osaltaan niin Mikkelin satama- ja rautatiealueen teollisuudesta kuin SOK:n alueellisesta toiminnasta. Teollisuuden ja elinkeinoelämän lisäksi korttelin 8 historia liittyy vahvasti myös kaupungin liikekeskustan kehittymiseen. Rakennuksena entinen SOK:n konttori- ja varastorakennus kertoo niin Mikkelin kuin ennen kaikkea SOK:n elinkeinoelämän historiallisesta kehityksestä.

Ennen vuonna 1952 valmistunutta SOK:n konttori- ja varastorakennusta korttelin 8 tontti 1025 oli Mikkelin puutavaraosakeyhtiön hallinnassa (vuodesta 1922 lähtien). Jo aiemmin puutavaraosakeyhtiö oli hankkinut kaksi muuta korttelin tonttia omistukseensa. Entisen SOK:n konttori- ja varastorakennuksen paikalla Mannerheimintien ja Vilhonkadun kulmauksessa sijaitsi asuinrakennus, joka purettiin 1930-luvun lopulla.[9]



Vuodelta 1947 olevasta kartasta huomataan, että nykyisen tontin 1025 länsireunassa sijaitsee tynnyriliimaverstas, jossa oli myös laskuhuone, vaja ja autotalli. Rakennus valmistui vuonna 1927 ja se on yhä olemassa. Sen sijaan tontin kaksi puurakennusta on purettu. Kartta Oy Matkahuolto Ab:n arkisto

[9] Enqvist 2007, s. 5



6.5.1940 päivätty rakennuksen muutospiirustus esittänee väliaikaiseksi tarkoitettua mutta toteutettua SOK:n Mikkelin piirin konttorirakennusta, joka korvattiin uudella konttori- ja varastorakennuksella vuonna 1952. Puurakennus sijaitsi korttelin 8 kesiosassa. Vuonna 1952 puinen konttorirakennus muutettiin asuinrakennukseksi.[10] Kuva Matkahuolto Oy:n arkisto

SOK:n Mikkelin konttori- ja varastorakennus valmistui vuonna 1952.[11] Varastot muuttivat rakennukseen heinäkuussa ja konttoritilat otettiin käyttöön elokuussa.[12] Lopputarkastus rakennuksessa suoritettiin 21.2.1952.[13] Rakennuksen pääurakoitsijana toimi Rakennusteknikot Oy ja tärkeimmät aliurakoitsijat olivat lämpö- ja vesiurakoinnista vastannut Mikkeli Vesi ja Lämpö Oy ja sähköurakoinnista Itäsuomalainen Sähkö Oy. Kone Oy toimitti rakennukseen hissit. Puiset ikkunanpokat ja ovet tulivat SOK:n Vaajakosken tehtailta, kun taas rautaovet toimitettiin Ovila Oy:n toimesta. Jäähdyttämön koneet

[10] Entisen SOK:n konttorirakennuksen muutospiirustukset (konttorirakennuksesta asuinrakennukseksi). Mikkelin kaupungin rakennusvalvonta
[11] Mm. Kuujo, Väänänen, Lakio ja Hassinen 1988, s. 304. Kuitenkin esim. isännöitsijätoimisto Mikkelin Asuntokeskus Oy:n mukaan rakennus on valmistunut vuonna 1956 (Heikki Millerin haastattelu 23.3.2012)
[12] Päiväämätön asiakirja, jossa kerrotaan vastavalmistuneen SOK:n konttori- ja varastorakennuksesta. Oy Matkahuolto Ab:n arkisto
[13] Lopputarkastuksesta suoritettu pöytäkirja 21.2.1952. Oy Matkahuolto Ab:n arkisto

toimitti Morus Oy.[14] Rakennuksen suunnittelivat SOK:n rakennusosaston arkkitehdit Armas Lehtinen ja Matti Haapala.

SOK:n ja Osuuskauppa Suur-Savon suhde SOK:n varastorakennusten tilojen käyttäjänä on epäselvä, sillä Suur-Savon keskusvarasto siirtyi vuonna 1952 SOK:lta vuokrattuihin tiloihin.[15] Herää kysymys, siirtyikö myös Osuuskappa Suur-Savon varastotoimintaa juuri valmistuneeseen kuusikerroksiseen rakennukseen vai johonkin jo olemassa olleeseen SOK:n tilaan. Osuusliike Suur-Savon toimintakertomuksessa vuodelta 1953 todetaan, että eräänä toimipaikkana sillä oli konttori- ja keskusvarasto,[16] mikä viittaa itsenäisesti hallittuun tilaan. Uunituoreen keskusvarastonsa Osuuskauppa Suur-Savo sai vuonna 1960.[17]

Ensimmäiset osuuskaupat syntyivät Suomeen 1800- ja 1900-lukujen taitteessa ja Suomen Osuuskauppojen Keskuskunta (SOK) perustettiin Tampereella vuonna 1904. SOK:n perustaminen liittyi siihen, että toimintaansa aloittelevat osuuskaupat tarvitsivat yhteisen elimen avustamaan liiketoimintansa suunnittelussa, osuuskaupan johtamisessa ja hallinnoinnissa, tavaranhankinnassa ja osuuskauppa-aatteen edistämisessä.[18] Pian perustamisensa jälkeen SOK alkoi harjoittaa myös itse liiketoimintaa välittämällä tavaroita jäsenistön osuuskaupoille. Osuuskauppojen tavaranhankintaa varten SOK perusti ensimmäiset aluekonttorinsa vuonna 1906. Samalla SOK laajentui oikeaksi tukkukaupaksi. Omaa teollista tuotantoaan se alkoi harjoittaa vuodesta 1917 lähtien.[19]

SOK:lle ajanjakso 1920-luvulta 1960-luvulle oli jatkuvaa toiminnan laajentumisen ja monipuolistumisen kautta. Esimerkiksi 1930-luvulla SOK rakennutti eri puolille Suomea aluekonttori- ja varastorakennuksia.[20] SOK:n varastorakennuksista tuotteet kuljetettiin suoraan myymälöihin ilman välivarastointia osuuskauppojen varastoissa. SOK:n keskusvarastot taas sijaitsivat pääkaupunkiseudulla.[21]

---

[14] Irtolehti konttori- ja varastorakennuksen pinta-alatiedoista sekä urakoitsijoista sekä päiväämätön asiakirja, jossa kerrotaan vastavalmistuneen SOK:n konttori- ja varastorakennuksesta. Oy Matkahuolto Ab:n arkisto
[15] Osuuskauppa Suur-Savo 1916-1966, s. 63
[16] Osuuskauppa Suur-Savon toimintakertomus vuodelta 1953, s. 7
[17] Osuuskauppa Suur-Savo 1916-1966, s. 69
[18] Herranen 2004, s. 5
[19] Herranen 2004, s. 65 ja 67
[20] Herranen 2004, s. 94
[21] Herranen 2004, s. 125

SOK:n Mikkelin konttori nykyisessä Mannerheimintie 10:ssä oli aikoinaan yksi kolmestatoista piirikonttorista, joista käsin SOK hoiti osuuskauppojen palvelua tavaran toimituksin, tarkistuksin sekä valistus- ja opetustoimin. *Muuttuvaa Mikkeliä* –teoksen mukaan piirikonttori oli perustettu Mikkeliin vuonna 1946,[22] mutta konttori- ja varastorakennuksen rakentamisen yhteydessä tehty asiakirja kertoo, että piirikonttori perustettiin Mikkeliin jo vuonna 1940. Perustaminen tapahtui sen jälkeen, kun Viipuri oli menetetty. Tilapäiseksi aiotun piirikonttorin ja varaston toiminta saatiin käynnistettyä Savon Valssimylly Oy:n omistamalla tontilla nykyisessä korttelissa nro. 8.[23] Samaan kortteliin valmistui vuonna 1952 pysyväisluonteiseksi tarkoitettu konttori- ja varastorakennus. 1940- ja 1950-lukujen taitteessa Mikkelin konttoripiiri käsitti lähinnä Mikkelin, Pieksämäen ja Savonlinnan talousalueilla yhteensä 32 kuntaa.[24]

Muuttuvaa Mikkeliä –teoksen mukaan SOK:n Mikkelin konttori lakkautettiin vuonna 1974 ja toiminnot siirrettiin Kouvolaan. Herrasen (2004) mielestä konttori- ja varasto lakkautettiin kuitenkin vasta vuonna 1979.[25] Kouvolaan perustettiin vuonna 1979 myös aluevarasto.[26] Tutkimani asiakirjat eivät kerro, mitä Mikkelissä sijainneessa SOK:n entisessä konttori- ja varastorakennuksessa tapahtui 1970-luvun jälkipuoliskon ja vuoden 1983 välisenä aikana. Jälkimmäisenä vuotena SOK luopui lopullisesti kiinteistöstä.

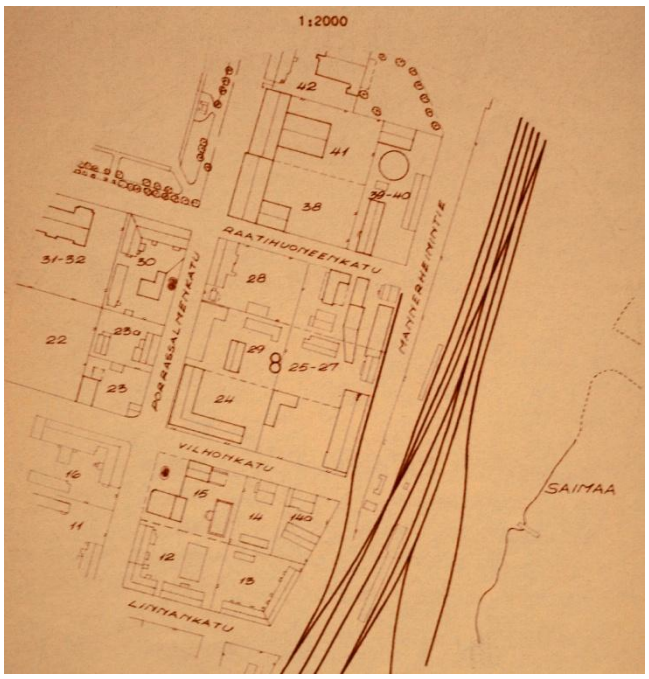
Herrasen teoksesta saadaan käsitystä SOK:n konttori- ja varastorakennusten toiminnasta. Sodanjälkeiset aluekonttorit saivat toimia melko itsenäisinä alueillaan ja konttorien johtajat toimivat laajoin valtuuksin varustettuina keskusliikkeen aluejohtajina. Konttorien tavaraosastojen päälliköt olivat suoraan johtajien alaisia, eivätkä siis toimineet pääkonttorin asianomaisen tavaraosaston alaisuudessa. Konttorin tarkastaja valvoi osuuskauppojen taloudellista asemaa antaen tarvittaessa liikkeenhoidollista neuvontaa. Samalla tarkastaja oli konttorinjohtajan oikea käsi.[27]

---

[22] Kuujo, Väänänen, Lakio ja Hassinen 1988, s. 306
[23] Päiväämätön asiakirja, jossa kerrotaan vastavalmistuneen SOK:n konttori- ja varastorakennuksesta. Oy Matkahuolto Ab:n arkisto
[24] Kuujo, Väänänen, Lakio ja Hassinen 1988, s. 306
[25] Kuujo, Väänänen, Lakio ja Hassinen 1988, s. 305 – 306 sekä Herranen 2004 s. 124
[26] Herranen 2004, s. 208
[27] Herranen 2004, s. 214 - 215

Matkahuolto Oy:n arkistossa olevasta päiväämättömästä asiakirjasta, joka voidaan kuitenkin ajoittaa rakennuksen valmistumisen ajoille, todetaan, että Mikkelin konttori- ja varastorakennuksessa tavaroiden saapuminen ja vieminen ensimmäisen kerroksen varastotiloissa tapahtui rautateitse. Sen sijaan autoilla tapahtunut varastointiliikenne hoidettiin toisen kerroksen varastosta käsin.[28]

SOK:n aluekonttorien kaupallinen toiminta oli tukkumyyntiä eli tavaroiden hankintaa, varastointia, hinnoittelua ja myyntiä osuuskaupoille. Lisäksi konttorit harjoittivat nk. suurkuluttajamyyntiä teollisuudelle, rakennusliikkeille ja kunnille. Ulkomaiset tuotteet saapuivat aluekonttoreihin SOK:n pääkaupunkiseudulla olevista varastoista, kun taas kotimaisten tuotteiden osalta konttorit sopivat itse teollisuusyritysten kanssa. Tosin SOK:n pääkonttori kävi alustavia neuvotteluja toimitusehdoista.[29] SOK:n Mikkelin konttorissa työskenteli 1950-luvun lopulla 56 henkilöä.[30]



Vuonna 1961 laaditusta kartasta voidaan nähdä, miten SOK:n konttori- ja varastorakennuksen eteen aina siilolle saakka kulki pistoraide. Kartta Oy Matkahuolto Ab:n arkisto

[28] Päiväämätön asiakirja, jossa kerrotaan vastavalmistuneen SOK:n konttori- ja varastorakennuksesta. Oy Matkahuolto Ab:n arkisto
[29] Herranen 2004. s, 216
[30] Kuujo, Väänänen, Lakio ja Hassinen 1988, s. 306

Entinen SOK:n Mikkelin konttori- ja varastorakennus edusti aikoinaan melko tyypillistä SOK:n toiminnallista konseptia kyseisestä rakennustyypistä. Itäsuomalaisittain esimerkiksi Kuopion SOK:n konttori- ja varastorakennus (1941) suunniteltiin Mikkelin tapaan hyvien liikenneyhteyksien varrelle satama-alueelle. Myös Kuopion rakennuksessa ylimpään kerrokseen sijoitettiin toimisto-osa sekä tuotteiden esittelytilat, kun taas alemmat kerrokset nelikerroksisesta rakennuksesta varattiin pääasiassa varastokäyttöön.[31]

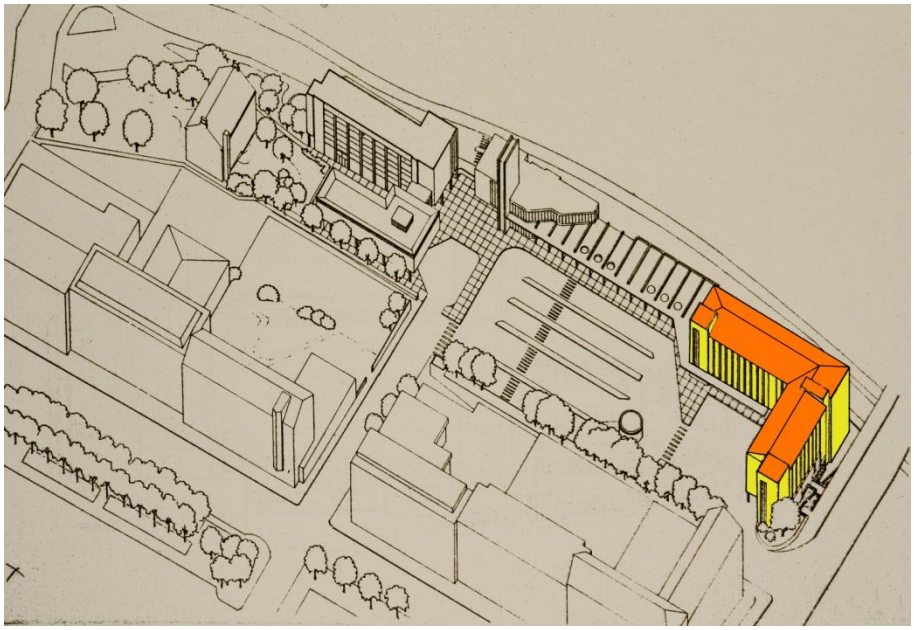
Kun SOK luopui Mikkelissä 1970-luvulla konttori- ja varastorakennuksen toiminnastaan, tontille pyrittiin ideoimaan uutta toimintaa. Erilaisten selvitysten ja mm. arkkitehtikutsukilpailun avulla pyrittiin 1970- ja 1980-luvuilla löytämään tontille ja koko korttelin itäosaan sopivaa käyttötarkoitusta.[32] 1970-luvun lopulta lähtien kortteliin 8 ja sen lähialueille on tehty myös lukuisia asemakaavan muutoksia, joiden avulla on pyritty järjestämään alueen uutta käyttöä. Asemakaavan muutokset ovat tietyllä tavalla vahvistaneet korttelin 8 kaksijakoisuutta. Esimerkiksi vuonna 1979 tehdyssä asemakaavan muutoksessa korttelin länsiosat Porrassalmenkadun varrella osoitettiin edelleen yhdistettyjen liike- ja asuinkerrostalojen alueeksi, kun taas korttelin itäosa jätettiin käytettäväksi jatkossakin teollisuudelle, mutta lisäksi sinne oli mahdollista rakentaa liikerakennuksia.[33]

SOK:n vetäytymisen seurauksena tulleiden uusien maankäyttösuunnitelmien johdosta maanomistusolot muuttuivat 1980-luvulla. Vuonna 1983 SOK möi konttori- ja varastorakennuksen sekä siinä olevan tontin Oy Matkahuolto Ab:lle ja Savonlinja Oy:lle, jotka muodostivat hallinnointia varten uuden kiinteistöyhtiön Kiinteistö Oy Mannerheimintie 10.[34] SOK:n vetäytyessä pois rakennuksesta sen suurimmiksi tilanhaltijoiksi tulivat vuokralaisina Rejlers Oy ja vuoteen 2011 saakka Kaluste Vehviläinen, joka harjoitti huonekalukauppaa. Ylimpiin kerroksiin sijoittui Rejlers Oy ja toiseen, kolmanteen ja osittain neljänteen kerrokseen Vehviläinen.[35]

---

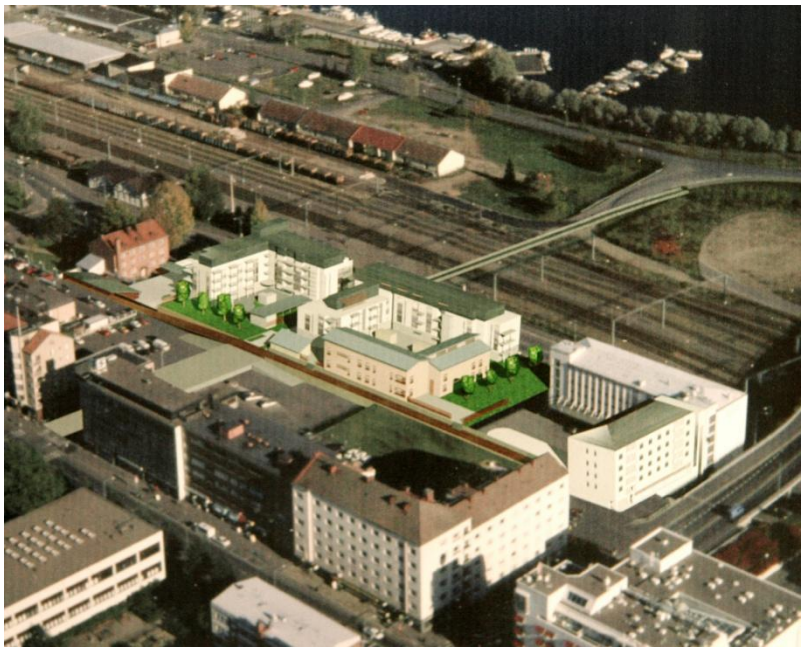
[31] Riekki 2005, s. 88
[32] Mikkelin matkakeskus, toteuttamisedellytykset 1997, s. 2
[33] Asemakaavan muutos 9.5.1979. 1. kaupunginosa, korttelit 8 ja 11. Oy Matkahuolto Ab:n arkisto
[34] Mm. Kiinteistö Oy Mannerheimintie 10:n suostumus Mikkelin kaupungille 17.4.1985 viemäröintitoimia varten. Oy Matkahuolto Ab:n arkisto
[35] Heikki Millerin haastattelu 23.3.2012

Maan- ja kiinteistönomistusolojen uudelleenjärjestelyjen jälkeen korttelin 8 kehittämistä pyrittiin jatkamaan. 1980-luvun lopulla Mikkelin kaupunki ja Matkahuolto Oy ostivat linja-autoasemaa varten tarvittavan maa-alueen Mannerheimintien varrelta ja osapuolet perustivat Mikkelin Liikennetalo Oy:n hankkeen toteuttajaksi. Vuonna 1991 alueelle vahvistettiin uusi asemakaava, jossa linja-autoasema sijaitsi pysäköintikansien päällä lähellä keskustan korkeustasoa. Hankkeeseen liittyi myös hotelliprojekti.[36] Lopulta 1990-luvun alun lama kaatoi suunnitelmat.[37] Laman helpottaessa tutkittiin vielä linja-autoaseman toimintojen sijoittamista kortteliin 8 ja sen lähialueelle, mutta lopulta vuonna 1997 tehdyssä selvityksessä linja-autoasemaa alettiin suunnitella lähemmäksi rautatieasemaa.[38] Linja-autoaseman kohtalo saatiin ratkaistua matkakeskushankkeen myötä. Matkakeskus valmistui lopulta vuonna 2007.



1980-luvulla käydyn arkkitehtikilpailun teos "Vivace", jossa SOK:n konttori- ja varastorakennus olisi säilytetty, mutta rakennusta olisi laajennettu lisäsiivellä. Suunnitelman suurimpana tavoitteena oli sijoittaa Linja-auto-asema kortteliin 8, mutta alueelle suunniteltiin myös mm. kulttuuriin ja matkailuun liittyviä toimintoja.[39] Kuva Oy Matkahuolto Ab:n arkisto, väritys Pekka Piiparinen

[36] Mikkelin matkakeskus, toteuttamisedellytykset 1997, s. 2
[37] Kalevi Mäkisen haastattelu 29.3.2012
[38] Mikkelin matkakeskus, toteuttamisedellytykset 1997, s. 5
[39] Arkkitehtuurikutsukilpailu Mikkelin linja-autoasemasta. Päiväämätön asiakirja. Oy Matkahuolto Ab:n arkisto



Suunnittelukeskus Oy:n tekemä havaintokuva vuodelta 1998 Mikkelin matkakeskusalueeksi. Suunnitelmissa säilytettiin SOK:n entinen konttori- ja varastorakennus, mutta myös tässä suunnitelmassa siihen liitettiin lisärakennusmassa Vilhonkadun puolelle. Kuva Oy Matkahuolto Ab:n arkisto

5.2. Suunnittelijat

SOK suunnitteli itse rakennuksensa, mutta samalla sen rakennusosasto ohjasi myös osuuskauppojen myymäläkiinteistöjen arkkitehtuuria.[40] Näin SOK:n rakennusosastolla on ollut huomattava rooli suomalaisen elinkeinoelämään liittyvien rakennusten suunnittelussa. SOK:n Mikkelin konttori- ja varastorakennuksen pääsuunnittelijana toimi arkkitehti Armas Lehtinen, jota avustivat arkkitehti Matti Haapala, rakennusmestari Niilo Koivisto sekä taiteilija Arvi Nihtilä.[41] Rakennuksen pääpiirustukset ovat signeeranneet Lehtinen ja Haapala yhdessä.

[40] Herranen 2004, s. 102
[41] Päiväämätön asiakirja, jossa kerrotaan vastavalmistuneen SOK:n konttori- ja varastorakennuksesta. Oy Matkahuolto

Arkkitehti Armas Lehtisen urasta on tietoja niukalti. Lehtinen syntyi Turussa vuonna 1905 ja valmistui Teknillisen korkeakoulun arkkitehtuurin osastolta vuonna 1935.[42] SOK:lle suunnittelemiensa rakennusten perusteella hän teki pitkähkön uran SOK:n rakennusosaston palveluksessa. SOK:n rakennusten lisäksi hän on suunnitellut mm. Vaajakosken kirkon (1954),[43] Helsingin Punavuoressa Uudenmaankatu 30:n (1961) yhdessä Pauli Lehtisen kanssa[44] ja Helsingin Munkkiniemeen kuusikerroksisen asuinrakennuksen As Oy Laajakulma (1963) osoitteessa Laajalahdentie 9.[45]

Arkkitehti Matti Haapala syntyi Oulussa vuonna 1923 ja hän valmistui Teknillisen korkeakoulun arkkitehtuurin osastolta vuonna 1949. Samana vuonna hän aloitti työuransa SOK:n rakennusosastolla, josta hän jäi pois vuonna 1964. Tämän jälkeen Haapala siirtyi Maaseudun Keskusrakennustoimiston arkkitehtiosaston päälliköksi.[46] Haapalan suunnittelupöydältä ovat tulleet SOK:n töiden lisäksi mm. Helsingin Maunulan kaupunginosaan ajalleen hyvin tyypillinen kolmikerroksinen asuinkerrostalo Koivikkotie 30, joka valmistui vuonna 1957.[47]

Yhdessä Lehtinen ja Haapala suunnittelivat mm. SOK:n Joensuun konttori- ja varastorakennuksen laajennuksen 1950-luvun alussa.[48]

---

[42] Diplomi-insinöörit ja arkkitehdit 1965
[43] Jyväskylän seurakunnan internetsivut osoitteessa http://www.jyvaskylanseurakunta.fi/alueseurakunnat/vaajakoski/
[44] Korttelit.fi-internetsivut osoitteessa http://www.korttelit.fi/rakennus.php/id/854
[45] Helsingin kaupunginmuseon rakennusinventointi osoitteessa http://www.hel2.fi/kaumuseo/rakennusinventoinnit/munkka/jakelu/rakennukset/09103000200013001.htm
[46] Diplomi-insinöörit ja arkkitehdit 1965
[47] Maunula-seuran internetsivut osoitteessa http://www.maunula.net/index.php?option=com_content&view=article&id=168&Itemid=
[48] Joensuun kulttuuri- ja rakennushistorialliset kohteet 1995, s. 53

5.3. Talon rakenne ja sen muutokset

SOK:n vuonna 1920 perustetulla rakennusosastolla hahmottui seuraavalla vuosikymmenellä nk. osuuskauppafunkkis, jonka merkittävimpänä suunnittelijana oli arkkitehti Erkki Huttunen.[49] Mikkeliin valmistunut SOK:n konttori- ja varastorakennus edustaa tätä SOK:n suunnitteluperinteen sodanjälkeistä jatkumoa.

SOK:n Mikkelin konttori- ja varastorakennus valmistui kuusikerroksiseksi, joista ylimpään kerrokseen sijoitettiin konttoritilat. Muiden kerrosten suurimmat kerrosneliöt muodostuivat suurista lämmitetyistä ja lämmittämättömistä varastotiloista. Kellarikerros ja ensimmäinen kerros jatkuivat osin pihan alle. Kellarikerrokseen oli sijoitettu suuren varastotilan lisäksi myös kattilahuone ja tuhkahuone. Kellarikerroksen eteläpäätyyn tuli myös rakennuksen pääsisäänkäynti. Ensimmäisessä kerroksessa sijaitsi mm. talonmiehelle suunniteltu asunto (2 huonetta ja keittiö), polttoainehuone, kattilahuone ja neljä jäähdyttämöhuonetta. Kuivien hedelmien varastointiin suunniteltiin oma tilansa. Ensimmäisen kerroksen suurimmat tilat olivat kuitenkin lämmitetty ja lämmittämätön varasto.[50]

Toiseen kerrokseen sijoittui sosiaalitiloja, kuten ruokailutila ja pesuhuone. Myös pakkaamo, lähettämö sekä suuri lämmittämätön varastotila yhdessä hieman pienemmän lämpimän varastotilan kanssa sijaitsivat toisessa kerroksessa. Rakennuksen kolmas kerros suunniteltiin pelkästään lämmitetylle ja lämmittämättömälle varastotilalle. Neljäs ja viides kerros olivat yhtenäistä lämmintä varastotilaa lukuun ottamatta portaikkoja ja hissikuiluja. Yhteensä rakennuksessa oli neljä hissiä, joista yksi henkilöliikennettä varten.[51]

Kuten todettua, sijoitettiin rakennuksen ylimpään kerrokseen konttorihuoneet, joita valmistui yhteensä 10 kpl. Kuudennen kerroksen konttoritilan korkeus oli muita suurempi, 3.70 metriä. Muiden tilojen korkeudet olivat välillä 2.15 – 3.15 metriä. Konttoritilojen

---

[49] Herranen 2004, s. 126 - 127

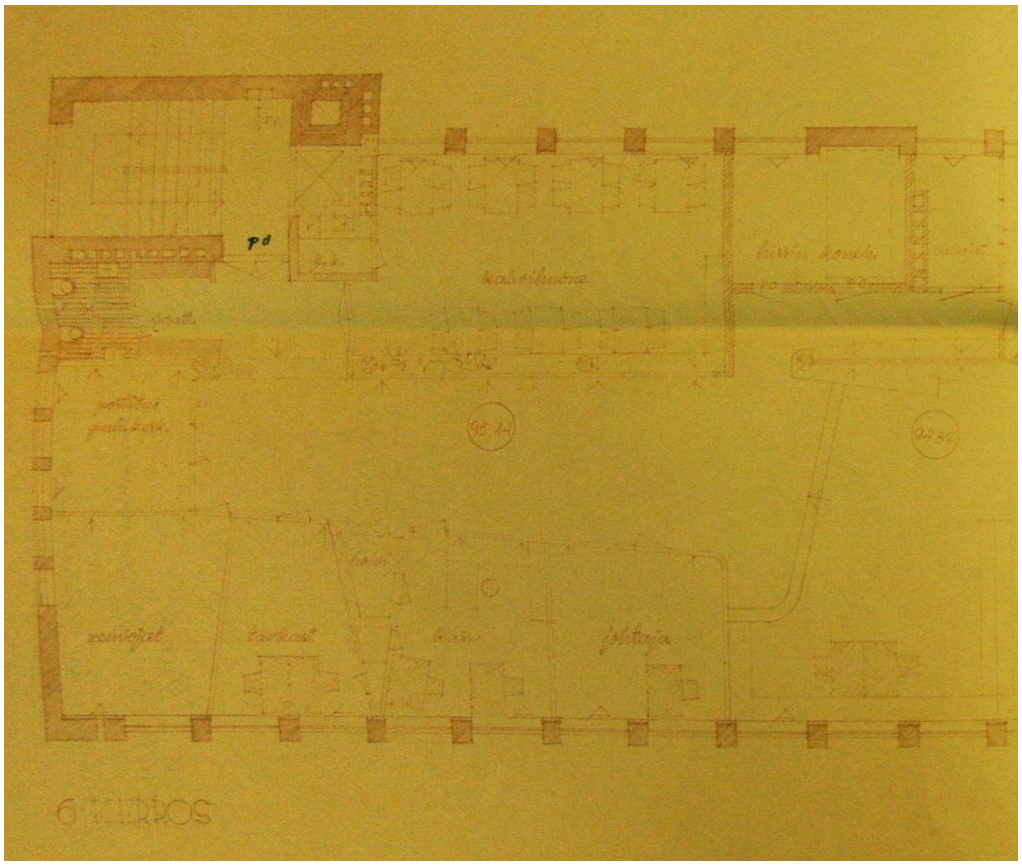
[50] Mannerheimintie 10:n rakennuspiirustukset 16.10.1950. Mikkelin kaupungin rakennusvalvonta sekä Päiväämätön asiakirja, jossa kerrotaan vastavalmistuneen SOK:n konttori- ja varastorakennuksesta. Oy Matkahuolto Ab:n arkisto

[51] Mannerheimintie 10:n rakennuspiirustukset 16.10.1950. Mikkelin kaupungin rakennusvalvonta sekä SOK:n Mikkelin konttori- ja varastorakennuksen rakennusselvitys 1.12.1950. Oy Matkahuolto Ab:n arkisto

lisäksi kuudenteen kerrokseen tulivat mm. kahvihuone, postitushuone ja toisen tavarahissin konehuone. Tilallisesti suurin alue oli kuitenkin suunniteltu myyntihallia varten. Myyntihallin seinät rapattiin ja katto vuorattiin insuliittilevyillä. Ullakolla sijaitsivat henkilöhissin sekä toisen tavarahissin konehuone.[52]

Kuudennen kerroksen konttoritiloissa on edelleen huomattava määrä alkuperäisiä 1950-luvun elementtejä, kuten sisäovia. Rakennussuunnitelmissa ovien pintamateriaaliksi määriteltiin jalava. Kuva Pekka Piiparinen

[52] Mannerheimintie 10:n rakennuspiirustukset 16.10.1950. Mikkelin kaupungin rakennusvalvonta sekä myyntihallin katon rakennuspiirustukset 25.8.1951. Oy Matkahuolto Ab



Kuudennen kerroksen tilasuunnittelussa huomiota herättävät mm. epäsymmetriset konttorihuoneet. Rakennuspiirustuksista voidaan päätellä, että jo suunnitteluvaiheessa oli pitkälti tiedossa konttorihenkilökunnan määrä ja heidän tehtävänsä. Ote alkuperäisistä rakennuspiirustuksista. Mikkelin kaupungin rakennusvalvonta

Talon pääjulkisivumateriaaliksi valittiin rappaus. Sokkeli vuorattiin luonnonkivillä ja katon materiaaliksi valittiin kuparipelti. Porraskäytävät suunniteltiin valoisiksi suurin ikkunapinnoin.[53] Arkkitehti Petri Enqvist toteaa rakennuksen ulkonäöstä, että ”Mannerheimintien puoleisessa julkisivussa ei ole kuitenkaan osattu päättää korostetaanko vaaka vai pystysuuntaa – on valittu molemmat.” Rakennuksen pitkittäisissä julkisivuissa onkin korkeat pilasterit, kun taas horisontaalisuutta korostavat pienien nauhaikkunoiden sarjat. Vain ylimmän konttorikerroksen ikkunat ovat muita suurempia.

[53] Mannerheimintie 10:n rakennuspiirustukset 16.10.1950. Mikkelin kaupungin rakennusvalvonta

Rakennuksen länsisivulle rakennettiin lastauslaituri, joka katettiin kuparipellillä. Tästä Enqvist toteaa, että ”rakennuksen mittainen katos antaa vahvan vaakasuunnan korostuksen 1930-luvun hengessä.”[54]

Lastauslaituri sijaitsee rakennuksen länsipuolella. Taustalla siilo ja valssimyllyn rakennus. Kuva Pekka Piiparinen

Julkisivujen lisäsi rapattiin myös sisätiloja. Siellä mm. konttoritilat, lämpimät varastotilat, asuinhuoneisto, komerot, käytävät, ruokailu- ja muut sosiaalitilat sekä porrashuoneet saivat rappauksen. Sen sijaan kylmävarastojen sisäseinät slammattiin.[55]

Vuosikymmenten saatossa rakennuksen sisäosiin on tehty lukuisia muutoksia, mutta näistä on tullut vastaan vain vähän dokumentoitua materiaalia. Neljästä muutoksesta olen löytänyt kirjalliset – melko puutteelliset - dokumentit. Vuonna 1969 tehtiin muutoksia ensimmäiseen ja toiseen kerrokseen. Tuolloin ensimmäiseen kerrokseen tehtiin mittavia muutostöitä, kuten lämmittämättömän varastotilan muuttaminen lämmitetyksi.[56] Jossakin

[54] Enqvist 2007, s. 7
[55] SOK:n Mikkelin konttori- ja varastorakennuksen rakennusselvitys 1.12.1950. Oy Matkahuolto Ab:n arkisto
[56] Loppuraporttipöytäkirja koskien Mannerheimintie 10:n 1. kerroksen muutostöitä 28.5.1969, takaussitoumus 28.5.1969, muutostöitä koskevat rakennuspiirustukset sekä päiväämätön rakennusselitys ensimmäisen kerroksen muutostöitä varten (muista asiakirjoista voidaan päätellä, että asiakirja koskee vuoden 1969 muutoksia). Oy Matkahuolto AB:n arkisto

vaiheessa myös toinen kerros koki lämpimän varastotilan laajennuksen,[57] ja neljänteen kerrokseen – kuitenkin ennen vuotta 1982 – rakennettiin rakennuksen henkilökunnalle ruokala.[58] Matkahuolto Oy:n arkistossa on rakennusselvitysasiakirja, jossa ohjeistetaan laajasti urakoitsijoita rakennuksen ensimmäisen kerroksen melko mittavista korjaustöistä. Asiakirjaa ei ole päivätty eikä sen sisällöstä voida päätellä korjaustöiden tarkkaa ajankohtaa.[59] On mahdollista, että tämän asiakirjan korjaus- ja muutostyöt liittyvät vuoden 1969 suunnitelmiin ja toteutuksiin. Vuonna 1979 on kirjattu muutokset rakennuspiirustuksiin toisen, neljännen ja kuudennen kerroksen osalta. Epäselvistä rakennuspiirustuksista on vaikea hahmottaa, mitä muutoksia kerroksissa on tehty. Myös rakennustapaselostus puuttuu.[60]

Ainoat purkutoimenpiteet ovat kohdistuneet rakennuksen Vilhonkadun puoleiseen aitaan. Se oli valettu betonista ja vuorattu luonnonkivillä. Aita oli päällystetty kuparipellillä.[61]

6. KOHTEEN NYKYTILA

Nykyisin Mannerheimintie 10:ssä toimii vuokralaisina lukuisia yrityksiä, joista suurin on pohjoismainen insinööritoimisto Rejlers Oy. Yhtiön Suomen pääkonttori toimii juuri Mannerheimintie 10:ssä. Rakennuksessa sillä on etupäässä toimistotilaa neljännessä, viidennessä ja kuudennessa kerroksessa. Kellarikerroksessa toimii Kimmo Kuokkanen Oy:n ja ensimmäisessä kerroksessa Platom Oy:n, Saimaan Kodinkonehuollon, Blackgroup Oy:n, Deltaline Oy:n ja Stuntman Postimyynti Oy:n toimitilat. Piharakennuksessa on Pyöräkeskus.[62] Rakennuksen omistava Kiinteistö Oy Mannerheimintie 10 on keskittynyt vuokraamaan tiloja ulkopuolisille toimijoille.[63]

---

[57] Päiväämätön rakennusselitys SOK:n Mikkelin konttorin varaston muutostyötä varten. Oy Matkahuolto Ab:n arkisto. Kuitenkin vuonna 1979 päivätyissä piirustuksissa varastotila oli edelleen jaettu lämmitetyksi ja lämmittämättömäksi.
[58] SOK:n kiinteistöosaston ja R.Linnakosken selvitys rakennuksesta 17.11.1982. Oy Matkahuolto Ab:n arkisto
[59] Päiväämätön rakennusselvitys Mikkelin konttori- ja varastorakennuksen muutostyötä varten. Oy Matkahuolto Ab:n arkisto
[60] Moniste, jossa on SOK:n Mikkelin konttori- ja varastorakennusten piirustukset. Kolmeen kerrokseen on suunniteltu muutostyöt. Oy Matkahuolto Ab:n arkisto
[61] Rakennuspiirustus tukimuurista ja sen aidasta Vilhonkadun puolella. Päivätty 25.9.1950. Oy Matkahuolto Ab:n arkisto
[62] Vuokralaistilanne Kiinteistö Oy Mannerheimintie 10:ssä 1.1.2011 sekä Heikki Millerin haastattelu 23.3.2012
[63] Heikki Millerin haastattelu 23.3.2012

Rakennus on säilyttänyt huomattavan määrän alkuperäistä ilmettään, ennen kaikkea julkisivujen osalta. Siellä täällä julkisivuissa esiintyy kuitenkin vaurioita.
Myös sisätiloista löytyy paljon 1950-luvun alussa suunniteltuja ja rakennettuja elementtejä, kuten toimistokerrosten ovet ja puiset seinäpaneelit, henkilöhissi, porraskäytävät, varastotilojen ikkunoiden rautaiset kehykset, tuuletusluukut, varastotilojen valaisimia jne. Näistä lisää kuvaliitteessä.

Eräs alkuperäisimmässä asussaan oleva tila on pääporraskäytävä. Siellä ovat mm. rautaiset porraskaiteet koivuisine käsijohteineen sekä suurten ikkunoiden edessä olevat rautaiset ikkunasuojukset. Seinät ovat rapatut ja portaat on tehty marmorimosaiikista.[64]

Henkilöhissiä sisältä. Hissin alkuperäiset elementit ovat säilyneet. Kuva Pekka Piiparinen

[64] Mm. SOK:n Mikkelin konttori- ja varastorakennuksen rakennusselvitys 1.12.1950. Oy Matkahuolto Ab:n arkisto

7. YHTEENVETO

SOK:n entisen konttori- ja varastorakennuksesta olevia dokumentteja tarkastelemalla voidaan saada käsitystä SOK:n konttorityön ja elintarvikejakelun historiasta. Rakennukseen kätkeytyy myös SOK:n piiritoiminnan historiaa.

Rakennuksen suunnittelu ja toteutus kertovat SOK:n oman rakennustoiminnan historiasta, joka oli vuosikymmenten ajan sangen laajaa. Mikkelin konttori- ja varastorakennuksen rakentamiseen liittyi valtakunnallisia toimijoita, kuten hissit toimittaneen Kone Oy sekä monia paikallisia ja alueellisia rakennusalan yrityksiä. Myös SOK:n oma ikkuna- ja ovitehdas osallistui kohteen rakentamistoimiin. Konttori- ja varastorakennuksen suunnittelu tapahtui sen sijaan valtakunnan tasolla, SOK:n omalla suunnitteluosastolla. Suunnittelu pohjautui jo totuttuun SOK:n konttori- ja varastorakennusten suunnittelutapaan, jossa ylimpään kerrokseen sijoitettiin konttori- ja myyntitilat ja alempiin etupäässä varastotoimintoja. Mikkelin SOK:n konttori- ja varastokohde antaa tässä mielessä hyvän kuvan oman aikansa SOK:n alueellisen konttori- ja varastorakennuksen suunnittelusta.

SOK:n entisen konttori- ja varastorakennuksen rakennettu ympäristö on ajallisesti hyvin kerroksellinen ja toiminnallisesti monipuolinen. Kortteli 8, jossa SOK:n entinen konttori- ja varastorakennus sijaitsee, antaa omalta osaltaan hyvää käsitystä niin Mikkelin liike- ja elinkeinoelämän kuin teollisuuden, liikennöinnin ja asumisenkin historiasta. Korttelin toiminnot ovat liittyneet samanaikaisesti ja vahvasti sekä kaupungin liikekeskustaan että rautatiealueeseen ja satamaan.

8. LÄHDELUETTELO

Kirjallisuus:

Diplomi-insinöörit ja arkkitehdit. Matrikkeli. Helsinki 1965

Herranen, Timo: Yhdessä eteenpäin – SOK 100 vuotta. Helsinki 2004

Kuujo, Erkki: Entisajan Mikkeli – Mikkelin kaupungin vaiheita 1838 – 1917. Mikkeli 1971

Kuujo, Erkki, Väänänen, Kyösti, Lakio, Matti ja Hassinen, Esa: Muuttuvaa Mikkeliä – Mikkelin kaupungin historia II 1918 – 1986. Pieksämäki 1988

Osuuskauppa Suur-Savo 1916-1966 : katsaus Osuuuskauppa Suur-Savon toimintaan vuosina 1916-1966 / V. Lähdeoja. Mikkeli 1966

Riekki, Helena: Kuopion kaupungin rakennushistoria – kaupungin rakentamisvaiheita vuodesta 1875. Oulu 2005

Painamattomat lähteet:

Enqvist Petri: Mikkelin satama-alueen, Mannerheimintien ja rautatiealueen rakennushistoriaa (2007)

Joensuun kulttuuri- ja rakennushistorialliset kohteet 1995

Mikkelin matkakeskus, toteuttamisedellytykset 1997

Osuuskauppa Suur-Savon toimintakertomus vuodelta 1953

Arkistolähteet:

Mikkelin kaupungin kaupunkisuunnittelu:

- asemakaavan selostus; 1. kaupunginosassa kortteleiden 6 ja 8 osia. Lainvoimainen 17.3.2011

Mikkelin kaupungin rakennusvalvonta:

- Mannerheimintie 10:n rakennuspiirustukset
- Lokakuussa 1952 päivätty karttapiirustus polttoaineen jakelupisteestä SOK:n konttori- ja varastorakennuksen pohjoispäätyyn
- 5.10.1952 päivätty asuinrakennuksen asemapiirros I kaupunginosassa, korttelissa 8 ja tontilla 25-27
- Entisen SOK:n konttorirakennuksen muutospiirustukset (konttorirakennuksesta asuinrakennukseksi)

Mikkelin maakuntakirjasto:

- Osuuskappa Suur-Savo r.l:n toimintakertomus vuodelta 1953

Oy Matkahuolto AB:n arkisto:

- Mannerheimintie 10:n muutostöiden loppukatselmuspöytäkirja 28.5.1969
- SOK:n kiinteistöosaston ja R.Linnakosken selvitys rakennuksesta 17.11.1982
- Päiväämätön rakennusselitys SOK:n Mikkelin konttorin varaston muutostyötä varten
- Päiväämätön asiakirja, jossa kerrotaan vastavalmistuneen SOK:n konttori- ja varastorakennuksesta
- SOK:n Mikkelin konttori- ja varastorakennuksen rakennusselvitys 1.12.1950
- Päiväämätön työselitys SOK:n konttori- ja varastorakennuksen lämmitys-, tuuletus- ja viemärijohtolaitteita varten

- Mannerheimintie 10:n rakennuspiirustukset 16.10.1950. Mikkelin kaupungin rakennusvalvonta sekä myyntihallin katon rakennuspiirustukset 25.8.1951
- Arkkitehtuurikutsukilpailu Mikkelin linja-autoasemasta
- Takaussitoumus 28.5.1969
- Päiväämätön rakennusselvitys Mikkelin konttori- ja varastorakennuksen muutostyötä varten
- Asemakaavan muutos 9.5.1979. 1. kaupunginosa, korttelit 8 ja 11
- Tonttikartta 6.5.1947. 1. kaupunginosa, kortteli 8 ja tontti 25

Internetlähteet:

Jyväskylän seurakunnan internetsivut osoitteessa http://www.jyvaskylanseurakunta.fi/alueseurakunnat/vaajakoski/. Luettu 25.3.2012

Korttelit.fi-internetsivut osoitteessa http://www.korttelit.fi/rakennus.php/id/854. Luettu 25.3.2012

Maunula-seuran internetsivut osoitteessa http://www.maunula.net/index.php?option=com_content&view=article&id=168&Itemid=. Luettu 27.3.2012

Helsingin kaupunginmuseon rakennusinventointi Laajalahdentie 9:stä (1963) osoitteessa http://www.hel2.fi/kaumuseo/rakennusinventoinnit/munkka/jakelu/rakennukset/09103000200013001.htm. Luettu 27.3.2012

Haastattelut:

Heikki Miller 23.3.2012 (Mikkelin Asuntokeskus Oy)

Kalevi Mäkinen 29.3.2012 (Matkahuolto Oy)

Sähköpostit:

Heikki Vauhkonen Pekka Piipariselle 27.3.2012 (Vauhkonen toimii Osuusliike Suur-Savon kiinteistöpäällikkönä)

LIITE 1: kohteesta otetuttuja valokuvia

Viistoilmakuvan etualalla kortteli 8 ja Mannerheimintie 10. Kuva Mikkelin kaupungin kaupunkisuunnittelu

Itäistä ja pohjoista julkisivua. Edessä kulkee Mannerheimintie. Kuva Pekka Piiparinen

SOK:n entisen konttori- ja varastorakennuksen itäistä julkisivua, jota voidaan pitää kohteen paraatijulkisivuna . Kuva Pekka Piiparinen

Paikka paikoin julkisvuissa on vaurioita, kuten kuvassa itäisen julkisivun rapatussa tiilipilasterissa. Kuva Pekka Piiparinen

Mannerheimintie 10:n eteläpääty, jonka kellaritasossa on henkilöstön pääsisäänkäynti. Kuva Pekka Piiparinen

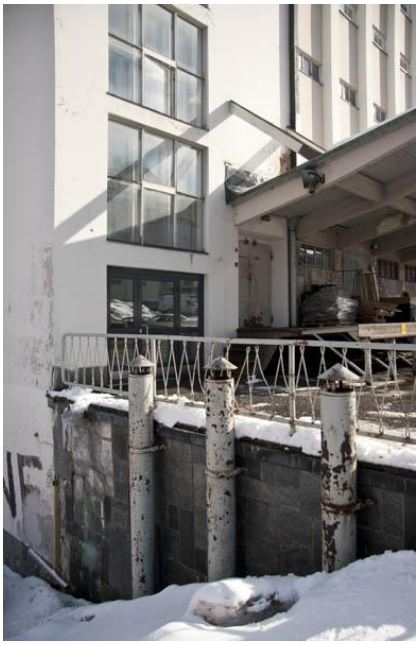
Läntistä julkisivua, joka on huomattavasti monivivahteisempi itäiseen nähden. Kuva Pekka Piiparinen

Vilhonkadun toisella puolella Mannerheimintie 10:ntä sijaitsee Sokos-hotellin laajennus vuodelta 2006. Kuva Pekka Piiparinen

Pääsisäänkäynti. Kuva Pekka Piiparinen

Lastauslaiturin palkit on tehty teräsbetonista, kun taas palkkien päällys on 2 ½ tuuman ponttilankusta. Katto on päällystetty kuparipellillä. Kuva Pekka Piiparinen

Rakennus pohjoisesta kuvattuna. Tästä kuvakulmasta katsottuna näkyvät selkeänä rakennuksen päädyissä olevat pienet torniaiheet. Kuva Pekka Piiparinen



Yksityiskohta kohteen pohjoisen ja läntisen julkisivun yhtymäkohdasta. Sokkeli on vuorattu luonnonkivillä. Kuva Pekka Piiparinen

Kuudennen kerroksen avointa toimistotilaa, jossa mittavimmin alkuperäistä edustaa takaseinän puupaneeliseinäkkeet. Kuva Pekka Piiparinen

Kuudennen kerroksen konttorihuoneet ovat uusittu käytännössä täysin. Kuva Pekka Piiparinen

Toimistokerrosten väliin on rakennettu puiset porraskaiteet mitä todennäköisimmin 1980-luvulla. Kuva Pekka Piiparinen

Hissin ulkopuolella olevaa seinustaa, jossa on mm. alkuperäinen kerroslukumittari ja hissin kutsupainike. Kuva Pekka Piiparinen

Varasto-osastoissa näkyy vahvasti talon rakenteellisia elementtejä. Kohteen runkojärjestelmänä on paikallaan valettu pilari-palkkijärjestelmä. Kuva Pekka Piiparinen

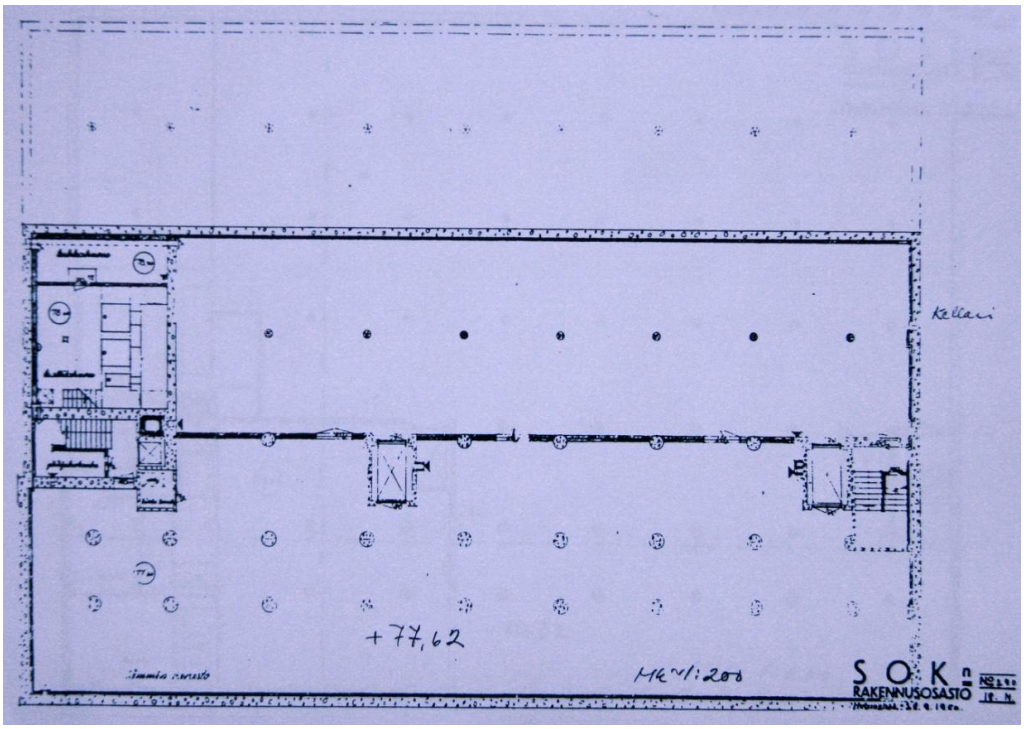
Edelleen varastokäytössä olevien huoneiden ikkunoiden karmit ovat alkuperäistä materiaalia eli rautaa. Kuva Pekka Piiparinen

Varastotiloissa on vielä jäljellä 1950-luvun valaisimia. Kuva Pekka Piiparinen

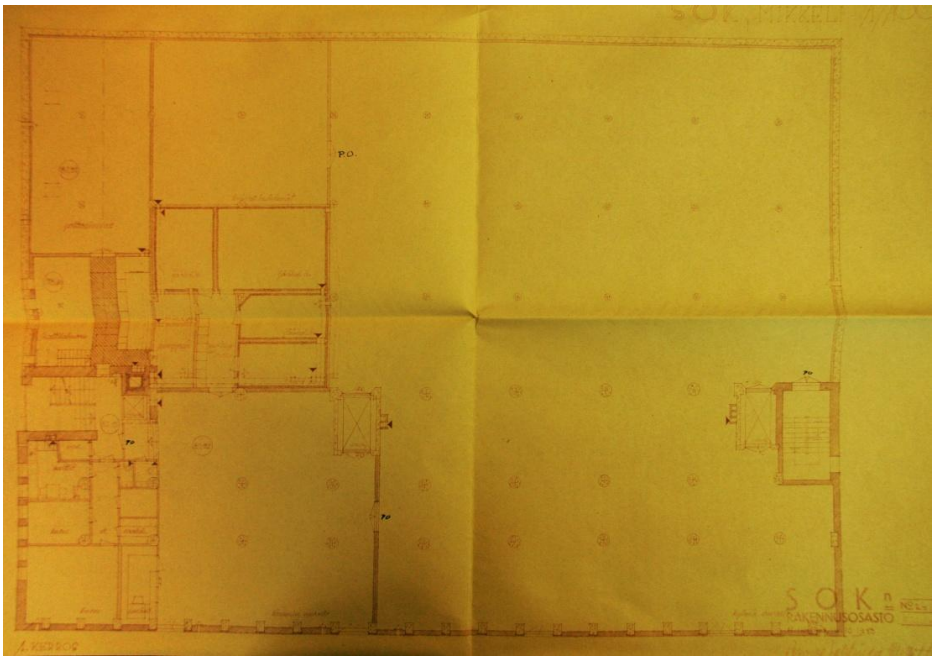
Pääporraskäytävässä ovat säilyneet mm. alkuperäiset rautaiset porraskaiteet ja ikkunansuojukset. Näiden lisäksi alkuperäistä ilmettä tuovat myös marmorimosaiikista valetut portaat ja lattiat. Kuva Pekka Piiparinen

Pääporraskäytävän rautaovia, jotka lienevät alkuperäisiä. Kuva Pekka Piiparinen

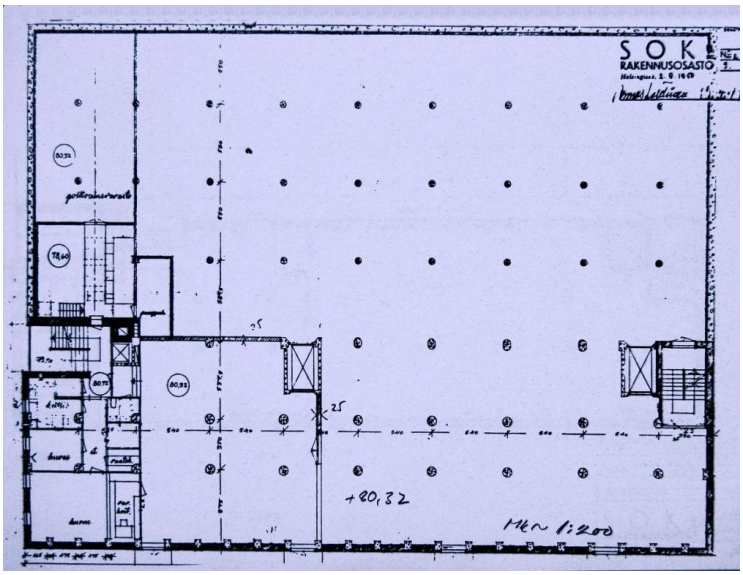
LIITE 2: Rakennuspiirustuksia



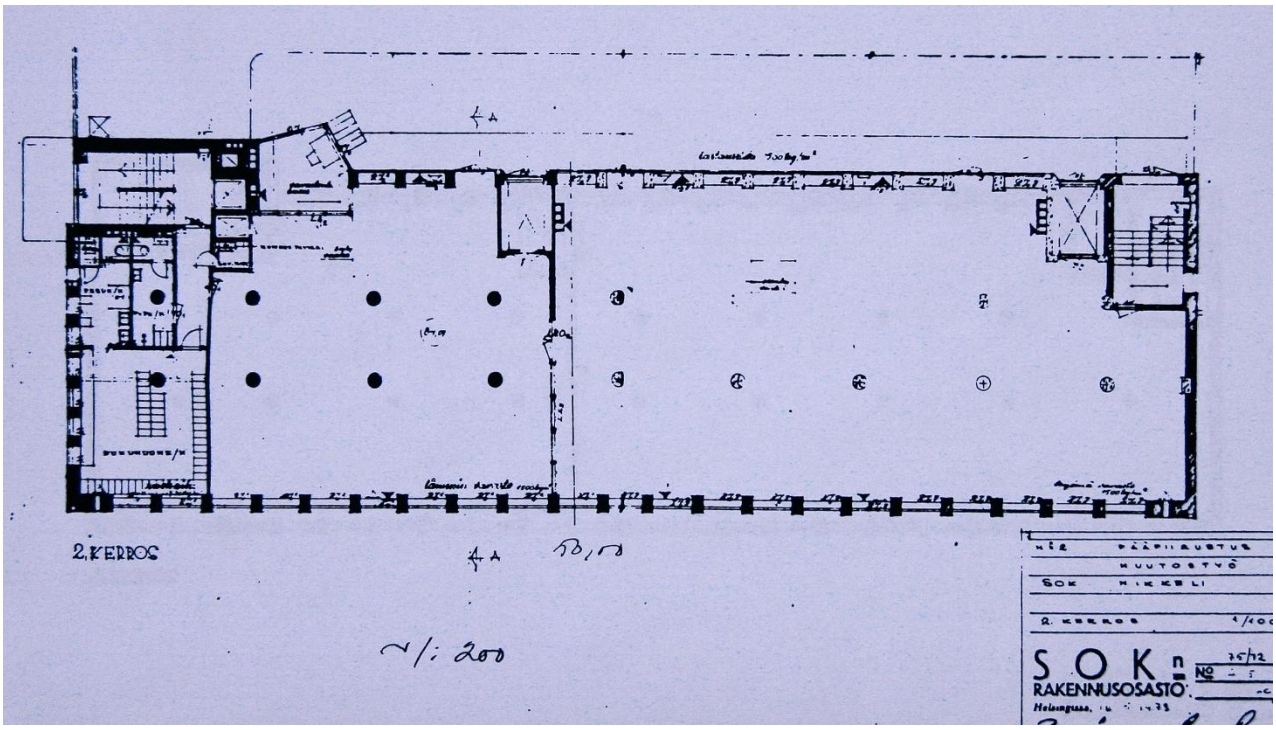
Kellarikerros vuoden 1950 piirustuksissa. Suuret varastotilat oli jaettu siten, että piirustuksen yläpuolinen osa oli lämmittämätön ja alaosa lämmitetty varasto.



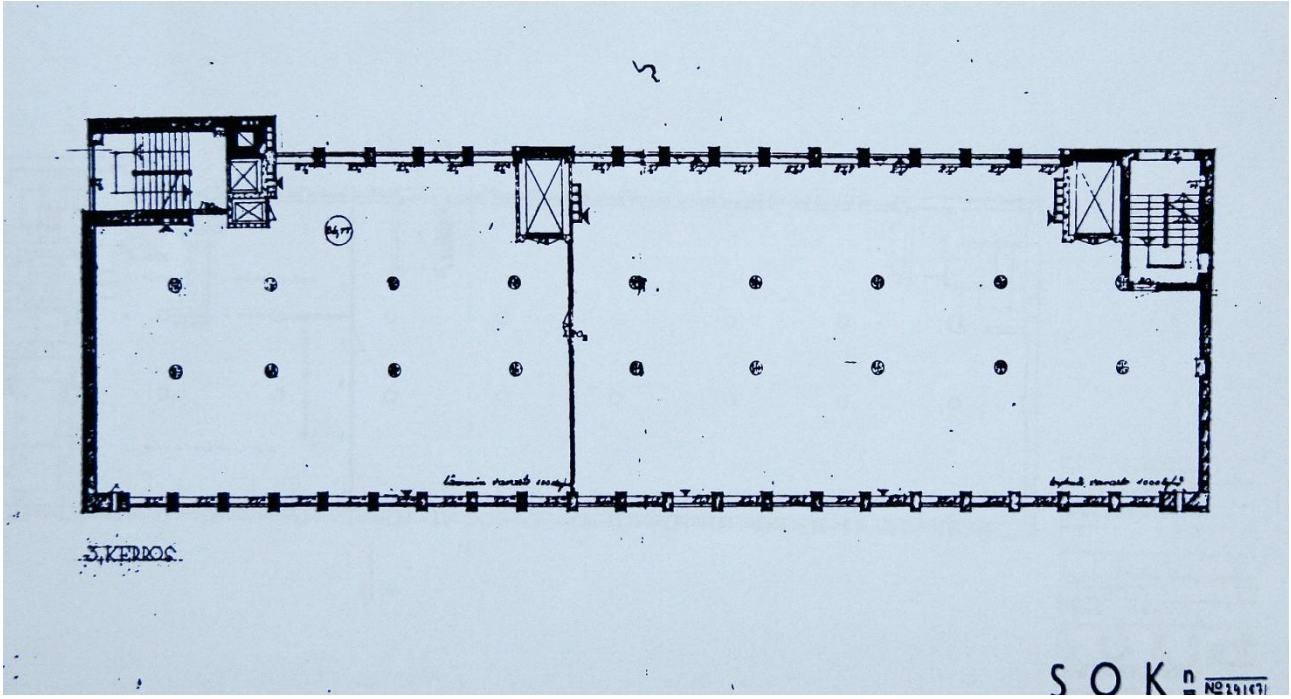
Alun perin ensimmäisessä kerroksessa sijaitsivat varastotilojen lisäksi mm. jäähdyttämötilat.



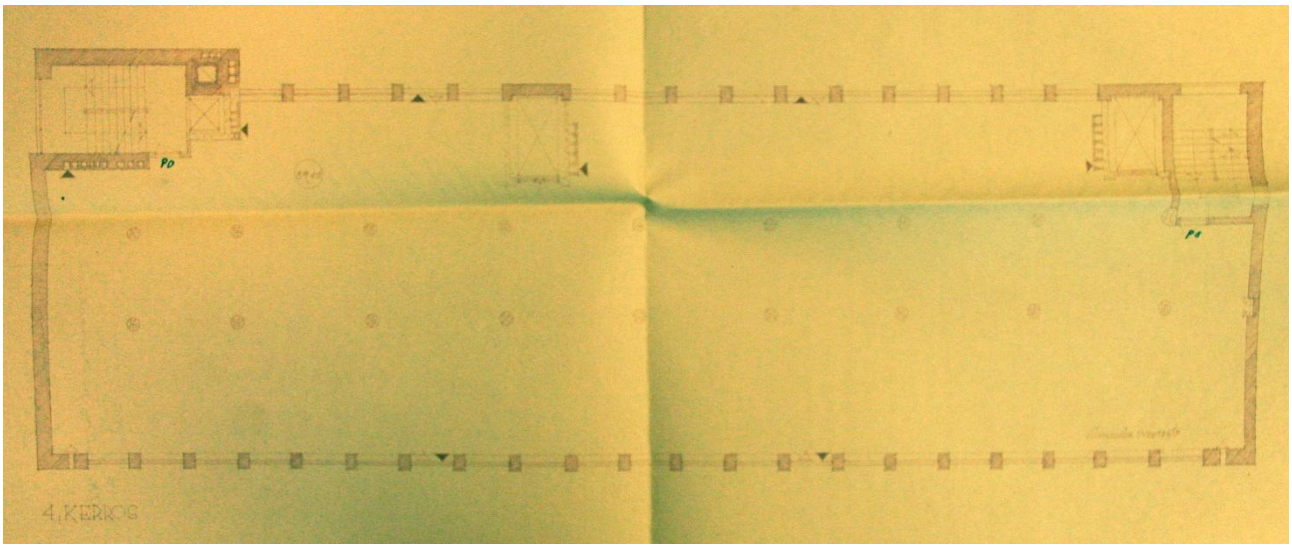
Ensimmäinen kerros 1970-luvulla. Jossakin vaiheessa suurta varastotilaa on laajennettu ja jäähdyttämöt on poistettu.



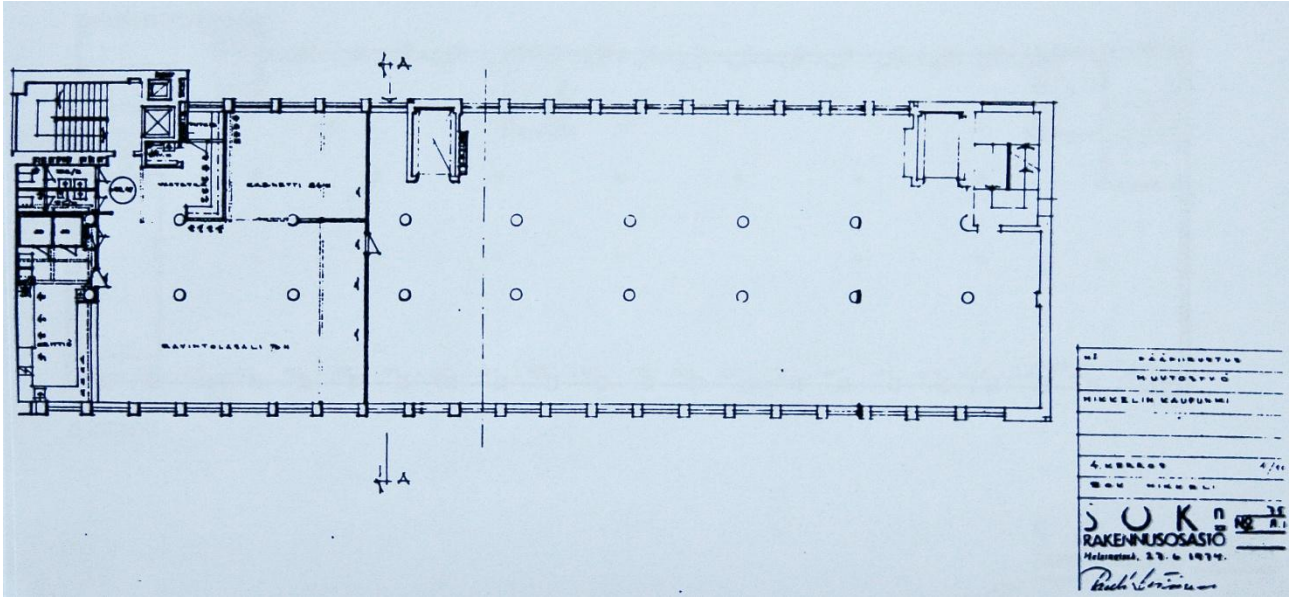
Toinen kerros vuoden 1979 muutospiirustuksessa. Alkuperäisiin piirustuksiin nähden mm. pesuhuonetilaa oli pienennetty.



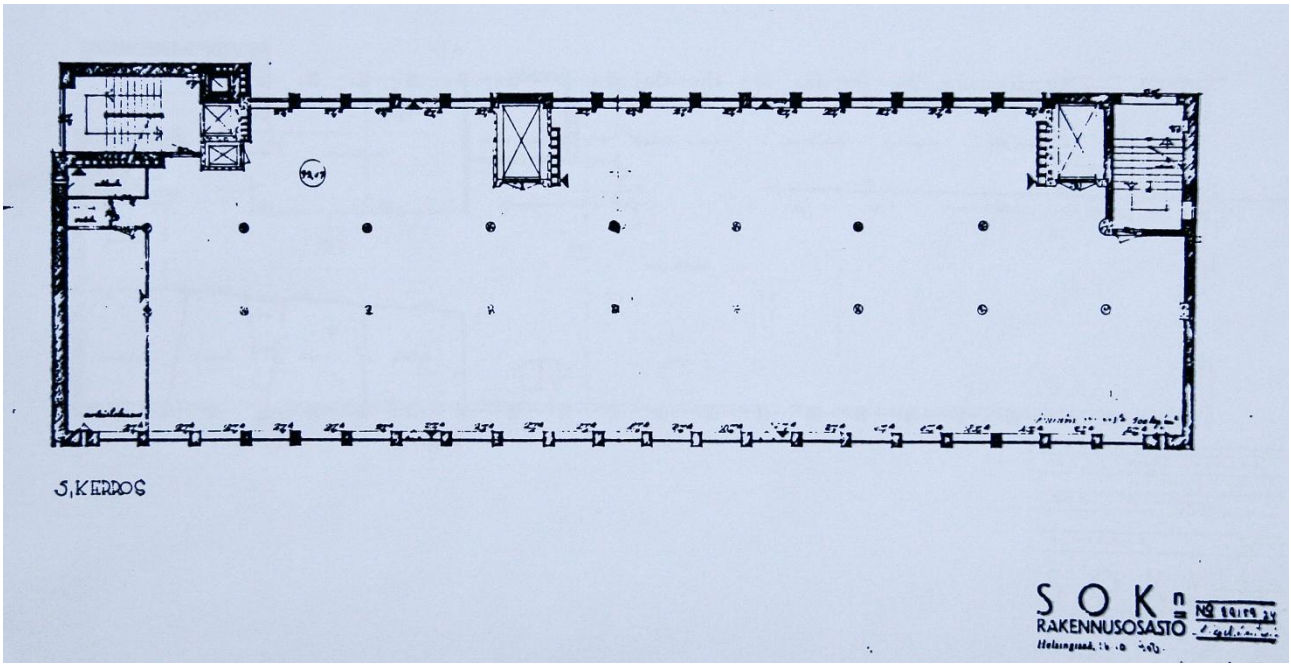
Kolmas kerros vuoden 1950 piirustuksissa.



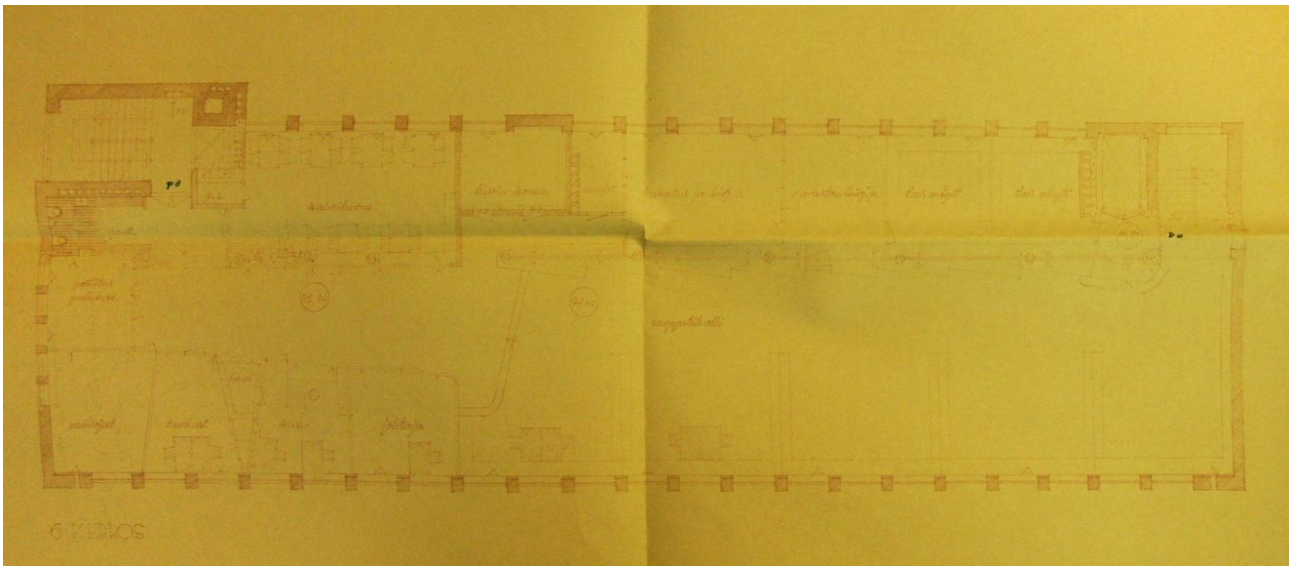
Neljäs kerros vuoden 1950 piirustuksissa.



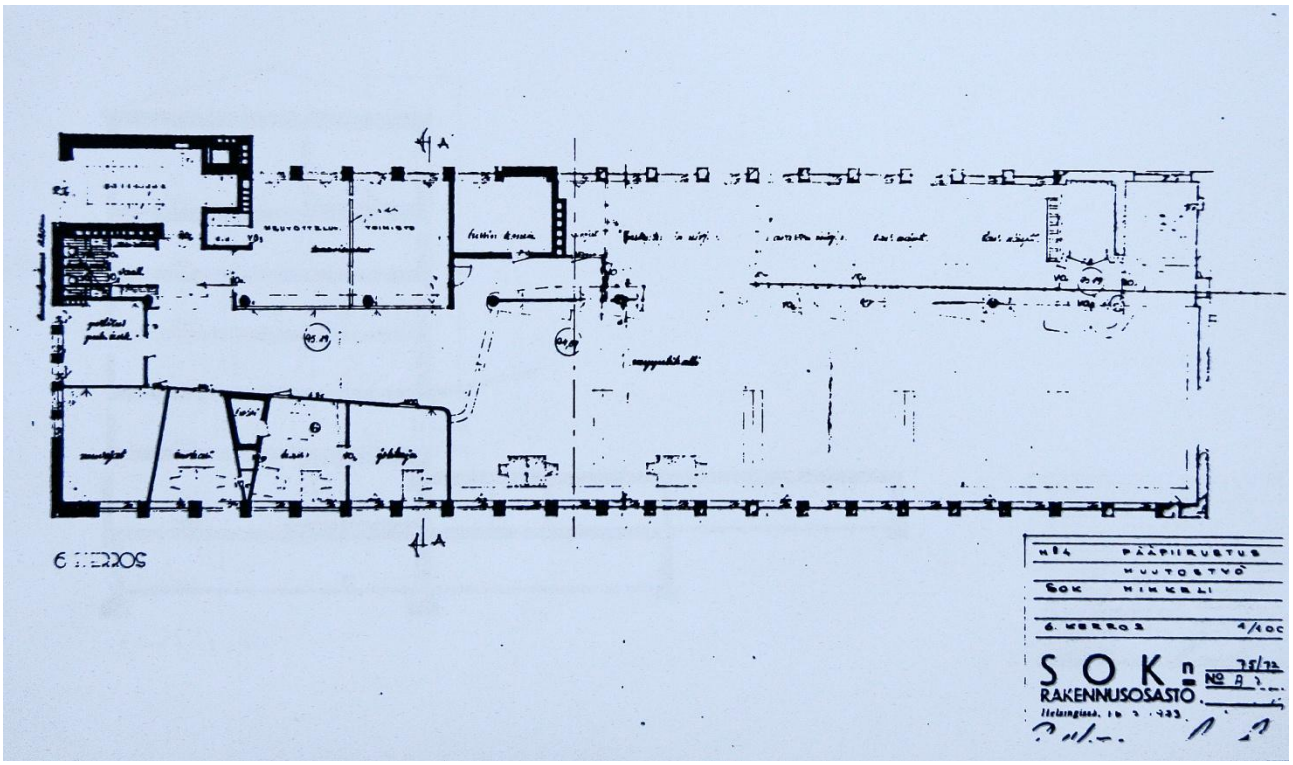
Neljäs kerros vuoden 1979 muutospiirustuksissa. Alun perin kerroksen varastotila oli suuri yhtenäinen lämmitetty tila. Tilaa jaettiin ennen kaikkea ruokalatilan ja kabinettitilan vuoksi.



Viides kerros vuoden 1950 piirustuksissa. Nykyisin tila on mm. toimistoina.



Kuudes kerros vuoden 1950 piirustuksissa.



Kuudes kerros vuoden 1979 muutospiirustuksissa.

LIITE 8

OY MATKAHUOLTO AB

Mannerheimintie 10, Mikkeli

Rakennustekninen kuntoarvio

FCG SUUNNITTELU JA TEKNIIKKA OY 18.12.2014 P24952

Lomperi Kari

18.12.2014

Sisällysluettelo

1 Yleistä ... 2
1.1 Kohde ... 2
1.2 Tilaaja ... 2
1.3 Tutkimusryhmä ... 2
1.4 Kuntoarvion tavoitteet ja rajaukset ... 2
1.5 Käytettävissä olleet asiakirjat ... 3
2 Kuntoarvion tulokset ... 3
2.1 Päällysrakenteet ... 3
2.2 Aluevarusteet ... 3
2.3 Putkirakenteet ... 4
2.4 Julkisivun täydennysosat ... 4
2.5 Perustukset ja alapohja ... 4
2.6 Rakennusrunko ... 4
2.7 Julkisivut ja perusmuuri ... 5
2.8 Vesikatto ... 5
2.9 Ikkunat ... 5
2.10 Ovet ... 6
2.11 Hissit ... 6
2.12 Sisätilat ... 6
2.12.1 Kellarikerros ... 6
2.12.2 1. kerros ... 6
2.12.3 2. kerros ... 6
2.12.4 3. – 6. kerros ... 7
2.12.5 Ullakko ... 7
2.12.6 Porrashuoneet ... 7
3 Yhteenveto ... 7

Liitteet

Liite 1: Kuvia rakennuksesta ... 1

Mannerheimintie 10, Mikkeli

1 Yleistä

1.1 Kohde

Kohde: Oy Matkahuolto Ab (entinen SOK:n konttori- ja varastorakennus)
Osoite: Mannerheimintie 10
Kaupunki: Mikkeli
Rakennuksia: 1 kpl
Kerroksia: kellari + 6 kerrosta

Kiinteistö sijaitsee Mannerheimintien ja Porrassalmenkadun välin jäävässä korttelissa Mikkelin keskustan läheisyydessä. Talo on alkujaan rakennettu SOK:n konttori- ja varastorakennukseksi, jonka ylimpään 6. kerrokseen oli sijoitettu toimistotilat ja muut kerrokset olivat pääosin varastotiloja. Varastotiloiksi rakennettujen kerrosten vapaa korkeus on vain noin 2200 mm, mikä rajoittaa tilojen käyttöä. Rakennus valmistui vuonna 1952. Valmistumisen jälkeen rakennukseen on tehty useita käyttötapamuutoksia.

Noin puolet kellarikerroksesta sijaitsee näkyvän rakennuksen osalla ja noin puolet itäpihan alla. 1. kerros ulottuu vielä kellarikerrosta pidemmälle pihan alla.

Rakennuksen kellarikerros on varastokäytössä. 1.-3. kerroksessa on osittain liiketiloja ja 4.-6. kerrosten toimistotiloina olleet tilat ovat tällä hetkellä tyhjillään.

1.2 Tilaaja

Oy Matkahuolto Ab
Hannu Tukonen
Lauttasaarentie 8
00200 Helsinki

1.3 Tutkimusryhmä

FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy
Osmontie 34
00610 Helsinki
rak.ins. Kari Lomperi, laatija

Kuntoarvion teon aikana tiloja esitteli kiinteistön huoltomies Jari Kärkkäinen.

1.4 Kuntoarvion tavoitteet ja rajaukset

Tämän kuntoarvion tavoitteena oli arvioida kiinteistön rakennustekninen kunto jatkosuunnittelua tai muihin toimenpiteisiin liittyvää päätöksentekoa varten. Tavoitteena ei ollut perusteellisesti selvittää rakennuksen kuntoa mittauksin ja ottamalla näytteitä olemassa olevista rakenteista, joten kuntoarvio perustuu ainoastaan 5.12.2014 pidettyyn katselmukseen ja

katselmuksen aikana tehtyihin silmämääräisiin havaintoihin. Mitään mittauksia ei kohteessa ole tehty.

Tähän kuntoarvioon ei sisälly LVI- tai sähkötekniikkaa eikä korjausten kustannusarviota. Voidaan kuitenkin todeta, että valtaosa taloteknisistä asennuksista on alkuperäisiä ja ilmanvaihto on suunniteltu painovoimaiseksi. Tilojen vuokralaiset ovat teettäneet joihinkin tiloihin ilmanvaihtoa parantavia paikallisia järjestelmiä ja joidenkin tilojen sähköasennukset on uusittu. Rakennusta on alun perin lämmitetty koksilla ja haloilla, kaukolämpöön on siirrytty v. 1993. Putkien läpivienteihin ei ole pääsääntöisesti tehty palokatkoja.

Tontilla on myös autotallirakennus, jonka kunto on erittäin huono (kuva 2). Tässä arviossa ei ole huomioitu autotallirakennusta.

1.5 Käytettävissä olleet asiakirjat

Rakennuksesta oli käytössä rakennusvalvonnasta saadut rakentamisen aikaiset pääpiirustukset ja v. 1987 tehtyjen muutosten pääpiirustukset. Rakennepiirustuksia ei ollut käytettävissä. Niiden puuttuminen ei kuitenkaan haitannut kuntoarvion tekoa, koska runko on paikalla valettu/muurattu ja rakenteet ovat pääosin näkyvissä.

Rakennuksesta on tehty 4.4.2012 päivätty Rakennushistoriaselvitys, joka sisältää mm. kattavan kuvauksen alkuperäisen rakennuksen teknisistä ratkaisuista.

Kohteesta on tehty v. 2012 myös ympäristötekninen historiaselvitys.

2 Kuntoarvion tulokset

2.1 Päällysrakenteet

Rakennus rajoittuu Mannerheimintien puolelta (itäjulkisivu) suoraan yleiseen jalkakäytävään. Pohjois- ja eteläpäädyissä on asfaltoitu piha-alue. Rakennuksen länsipuolella on asfaltoitu sisäpiha, jonka alla on osittain kellaritilat.

Päällysrakenteet ovat tyydyttävässä kunnossa. Niissä on joitakin vedenpoistojärjestelmän toimimattomuudesta ja kulumisesta aiheutuneita vaurioita.

Itäpuolen piha-alueen alla olevan maanalaisen kerroksen katon vedeneristys on todennäköisesti alkuperäinen ja se tulisi uusia. Kattolaatan ja kellarin seinän liitoskohdassa esiintyykin useita vesivuotoja (kuvat 18 ja 21).

2.2 Aluevarusteet

Tontilla ei juuri ole mitään varusteita.

2.3 Putkirakenteet

Rakennuksen salaojituksesta olemassa olosta ei ole tietoa, mutta kellarikerroksen vesivaurioista ja keväisin lattialle nousevasta pohjavedestä päätellen salaojitus ei toimi jos sellaista ylipäätään on rakennettukaan.

Vesikaton sadevedenpoistojärjestelmän toimimattomuus on merkittävä syy rakenteellisiin vaurioihin. Syöksytorvet vuotavat ja kastelevat tiilestä muurattua julkisivua, jossa on pahoja pakkasvaurioita. Katoilta tulevat sadevedet on johdettu syöksytorvien kautta kadulle tai pihalle. Länsisivun syöksytorvet on alun perin johdettu kellariin, mutta ne ovat aiheuttaneet kellaritiloissa vesivuotoja, mistä syystä syöksytorvista tuleva sadevesi on johdettu pihalle lastauslaiturin alle. Tämä puolestaan aiheuttaa veden tulvimista ja vuotoja ulkoseinän ja pihakannen liitoskohdassa.

Syöksytorvet ovat vuotaneet ja siten kastelleet ja vahingoittaneet julkisivua (kuvat 4, 5 ja11).

2.4 Julkisivun täydennysosat

Ulkopuolinen talotikas ei täytä nykymääräyksiä. Siitä puuttuu turvakisko tai selkäkaari sekä ylä- ja alapään turvavarusteet (kuva 3). Tikkaan kiinnityskohdat ulkoseinään tulisi tarkastaa. Tikas tulisi mieluiten kokonaisuudessaan uusia.

Rakennuksen länsisivun lastauslaiturin päällä on katos. Katos on kiinnitetty julkisivuun välipohjan kohdalta vetotangoilla, jotka ovat joko teräsbetonisia tai betonilla vuorattuja teräsprofiileja. Vetotankojen kunto tulisi selvittää, koska vetoterästen tai teräsprofiilin poikkiruostuminen aiheuttaa katoksen sortumisen. Katoksen vesikattopellityksen alla oleva puurakenne on osittain lahonnut ja maali sen pinnasta irronnut. Katoksen vedenpoisto on myös puutteellinen, vesi kastelee rakennuksen vedenpoiston tavoin kellarin seinää. Katoksen alla on lastauslaituri ja portaat, joiden betonirakenteissa on jonkin verran kulumaa ja joitakin pakkasvaurioita (kuvat 11-13).

2.5 Perustukset ja alapohja

Rakennuksen perustamistavasta ei ole rakennesuunnitelmien puuttuessa tietoa, mutta se on todennäköisesti perustettu maanvaraisesti. Kellarin betonilattian alapuolelta puuttuu vaurioista päätellen kapillaarisen vedennousun katkaiseva kerros ja vaikka sellainen olisikin rakennettu, vesi ei pääse poistumaan puuttuviin salaojiin. Alapohjan betonilaatta on rakennuksen sisäosalla kohtuullisessa kunnossa, mutta rakennuksen ulkoseinien kohdalla laatassa ja kellarin seinän alaosassa on paljon vesivahinkoja, jotka johtuvat pääosin sadeveden ja pohjaveden poistojärjestelmän ongelmista (kuvat 16-22).

2.6 Rakennusrunko

Kantavina pystyrakenteina toimivat teräsbetonipilarit ja –palkit. Rakennuksen ylin 6. kerros on alun perin suunniteltu toimistotiloiksi ja siellä kerroskorkeus on alempia kerroksia suurempi. Alimpien kerrosten matalan kerroskorkeuden ja primaari- ja sekundaaripalkiston johdosta uusien taloteknisten asennusten teko on lähes mahdotonta.

Rakennuksen pilareissa, palkeissa ja betoniseinissä on pitkälle kehittyneitä vesivahinkoja erityisesti kellarissa ja jonkin verran 1. kerroksessa (kuvat 16-22). Kellarin seinissä ja portaikossa on havaittavissa maalin hilseilyä, mikä johtunee siitä, että maakosteus pääsee seinille. Kellarin seinien ulkopuolella ei ole todennäköisesti perusmuurilevyä ja salaojituskerroksia. Ylemmissä kerroksissa rakennusrunko on kohtalaisessa kunnossa eikä vaurioita ole näkyvissä. Kantavissa rakenteissa ei ole puutteita lukuun ottamatta silmämääräisesti havaittavia vesivaurioita.

Vesivahingot ovat syövyttäneen betoniteräksiä suojaavan peitteen osittain kokonaan tai betoniteräkset ovat ruostuneet niin, että ne ovat laajetessaan rikkoneet betonirakenteen (kuva 21). Vauriot ovat kuitenkin paikallisia ja korjattavissa eivätkä ne aiheuta rakennuksen sortumavaaraa tällä hetkellä. Jatkuessaan vauriot kuitenkin heikentävät rungon kuormankantokykyä.

2.7 Julkisivut ja perusmuuri

Rakennuksen julkisivut on rapattuja, sokkelissa ja seinän alaosassa on käytetty liuskekiviverhoilua. Rakennuksen länsipuolella liuskekiviä on irronnut perusmuurista (kuvat 7-9). Ulkoseinät on poltetusta savitiilestä muurattuja seiniä, muurauksen ulkopuolella on kolmikerrosrappaus. Ilmanvaihtokanavat on rakennettu hormeina tiiliseiniin (kuva 17).

Rappaus ja tiiliseinä on pääosin hyvässä kunnossa. Joissakin kohdissa pystysyöksyt ovat päässeet vuotamaan ja aiheuttaneet pahoja vaurioita tiilimuuraukselle. Näitä vaurioita esiintyy myös ikkunoiden pielissä (kuva 25). Tilimuurauksen korjaus on kuitenkin suhteellisen helppoa. Koko rakennuksen rappaus tulisi uusia tai tehdä siihen suuria paikallisia korjauksia.

2.8 Vesikatto

Rakennuksen vesikatto on tehty kuparipellistä, jonka alla on umpilaudoitus. Vesikatto on vedenpitävä, merkittäviä vuotojälkiä ei todettu. Pelti kaipaa kuitenkin uudelleenmaalausta, nykyinen maali on hyvin kulunut (kuva 14).

Kulku vesikatolle on mahdollista kattoluukun kautta. Vesikatolla ei kuitenkaan ole kulkusiltoja. Vesikourujen ja syöksytorvien vuodot ja tukkeutumiset ovat aiheuttaneet julkisivun vesivahingot. Vesikourujen tarkastaminen ja huolto on nykytilanteessa hankalaa ja edellyttää turvavaljaiden käyttöä. Vesikatolle tulisi asentaa kulkusillat ja muut käyttöturvallisuuden edellyttämät varusteet.

2.9 Ikkunat

Ainoastaan ylimmän kerroksen ikkunat ovat normaalikokoiset. Alimmissa kerroksissa on matalat yläikkunat.

Ylimpien kerrosten toimistokäytössä olleiden tilojen ikkunat on uusittu ja ne ovat hyvässä kunnossa.

Alempien kerrosten sekä porrashuoneiden ikkunat ovat sen sijaan alkuperäisiä joko 1- tai 2-lasisia metallirunkoisia ikkunoita. 1. ja 2. kerrosten liiketiloiksi muutettujen tilojen alkuperäisiä ikkunoita ei ole uusittu.

Rapatun julkisuvun osalla olevien ikkunoiden vesipellit ovat todennäköisesti alkuperäisiä. Vesipellit ovat kuitenkin osittain ruostuneet ja maalipinta irtoillut. Vesipeltien päiden kittiliitokset puuttuvat.

2.10 Ovet

Ulko-ovet ovat alkuperäisiä teräsovia. Länsisivun hätäpoistumistie kadulle on tällä hetkellä peitetty lämmöneristyslevyllä, joka on kiinnitetty ja saumattu uretaanivaahdolla. Hätätilanteessa kulkuaukon avaaminen on mahdollista.

Sisäovet ovat pääosin alkuperäisiä ja ne ovat tyydyttävässä kunnossa.

2.11 Hissit

Rakennuksessa on kaksi tavarahissiä ja yksi henkilöhissi. Ne ovat uusimisen tarpeessa.

2.12 Sisätilat

2.12.1 Kellarikerros

Maanvarainen betonilaatta on kohtuullisessa kunnossa, siinä esiintyy kuitenkin halkeamia ja putkien läpimenot on tiivistämättä. Eteläpään lämmönjakohuoneen kohdan kellaritiloihin nousee pohjavesi keväisin. Vanhan koksiaukon kohdalla on huomattavia vesivuodon aiheuttamia betonin syöpymiä ja rapautumista. Kellarin ulkoseinissä on paljon kosteuden aiheuttamaa maalipinnan hilseilyä. Kellarin ympärysseinien liitos kellarin kattoon ei ole tiivis: Mannerheimintiellä kulkevan liikenteen melu kuuluu selvästi kellariin.

Sisäseinät ovat maalattuja, maalipinta on vesivaurioiden johdosta hilseillyt ja muutenkin huonossa kunnossa.

Kellarikerroksen viemärissä on esiintynyt vuotoja. Viemäriputkien kunto on huono.

2.12.2 1. kerros

Pihan alaisissa tiloissa esiintyy samoja vesivuodoista johtuvia ongelmia kuin kellarikerroksessa. Katon vedeneristystä on paikattu bitumilla. Vedeneristyksen kunto on syytä tutkia rakenneavauksilla. Myymälätiloissa on katoksen kohdalla vesivuotoja keväisin.

Myymälätilojen pintarakenteet on pääosin rakennettu vanhojen pintojen päälle. Myöhemmin rakennetussa betonilattiassa on pahoja halkeamia, sitä ei ole katkaistu rakennuksen liikuntasauman kohdalta.

2.12.3 2. kerros

Alemman kerroksen tavoin myymälätilojen pintarakenteet on pääosin rakennettu vanhojen pintojen päälle.

2.12.4 3. – 6. kerros

Ylimpien kerrosten lattia- ja seinäpinnat ovat välttävässä kunnossa. Toimistotiloissa on matalat levyrakenteiset jakoseinät.

2.12.5 Ullakko

Umpilaudoituksessa on näkyvissä useita nauloja, jotka ovat turvallisuusriski matalassa ullakkotilassa. Vesikattoa tukeva puurunko on tuettu ullakkotilan lattian betoniseen palopermantoon. Ullakon lattiassa on rakennuksen pituussuuntainen kanavatila.

Ullakkotilaan pääsee hissikonehuoneen kautta. Ullakon palopermanto on kohtalaisessa kunnossa (kuva 15).

2.12.6 Porrashuoneet

Eteläpään portaiden mosaiikkibetonipinta ja kaiteet ovat kaiteet on säilytetty alkuperäisinä. Kaiteet eivät täytä nykyisten määräysten mukaisia korkeusvaatimuksia (kuva 23).

Pohjoispään portaiden betonipinta ja kaiteet ovat myös alkuperäisinä. Kaiteet eivät täytä nykyisten määräysten mukaisia korkeusvaatimuksia.

5. ja 6. kerrosten välille on myöhemmin rakennettu puurakenteinen sisäporras.

3 Yhteenveto

Rakennuksen ylläpitoon kuuluvat säännölliset korjaukset on laiminlyöty usean vuoden ajan ja tämä on aiheuttanut paljon lisävaurioita. Vedenpoistojärjestelmän vuodot ovat vaurioittaneet julkisivua ja runkoa. Teknisesti nämä vauriot voidaan kuitenkin hoitaa paikallisin korjauksin.

Maanalaisen kerroksen vedeneristyksen kunto tulisi selvittää. Mikäli se on alkuperäinen, sen uusiminen on tarpeen.

Salaojat eivät toimi kunnolla, jos niitä on olemassakaan. Salaojat ja kellarin seinien ulkopuolinen täyttö vettä hyvin läpäisevällä sepelillä tulisi rakentaa ja samalla kellarin ulkoseinille tulisi asentaa perusmuurilevy ja lämmöneristys.

Rakennuksen vaipan lämmöneristävyys on huono niin ulkoseinien, ikkunoiden kuin yläpohjan osalta. Ullakon lisäeristäminen on suhteellisen helppoa ja seinien lisäeristäminen voidaan tehdä esim. lämpörappauksella, mutta tällä toimenpiteellä on kuitenkin vaikutusta ulkoarkkitehtuuriin.

Suurin osa rakennuksen seinä- ja lattiapinnoista tulisi uusia.

Rakennuksen talotekniikka tulisi uusia käytännössä kokonaan, koska rakennus ei vastaa nykypäivän vaatimuksia. Matalan kerroskorkeuden vuoksi uuden talotekniikan asentaminen välikerroksiin on erittäin hankalaa ja talotekniikka tulisi kuitenkin uusia. Mataliin välikerroksiin on mahdollista asentaa vain paikallisia ilmanvaihdon tulo- ja poistopisteitä, jolloin kerrosten

jakaminen pienempiin tiloihin on rajallista. Rakennuksen matalat kerrokset soveltuvatkin parhaiten alkuperäisen käyttötarkoituksen mukaisiksi varastotiloiksi. Rakennuksen katolle tai kellaritiloihin tulisi rakentaa iv-konehuone.

Yhteenvetona voidaan todeta, että rakennuksen korjaus on teknisesti mahdollista, mutta tarvittavien korjaustöiden laajuus huomioiden se ei ole taloudellisesti tarkoituksenmukaista. Mikäli korjaukseen kuitenkin päädytään, ennen korjausten varsinaista suunnittelua kannattaa tehdä kustannusarvio korjaustöistä. Tämä edellyttää korjausten alustavaa suunnittelua ja tietoa rakennuksen aiotusta käyttötarkoituksesta.

FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy

Kari Lomperi
rakennesuunnittelija
rakennetekniikka-toimiala

Hyväksynyt:

Arja Sippola
arkkitehti SAFA
kaupunkikehitysjohtaja

Liite 1: Kuvia rakennuksesta

kuva 1, rakennuksen länsisivu

kuva 2, pihan autotallirakennus

kuva 3, tikas ei täytä turvamääräyksiä, julkisivussa maalivaurioita

kuva 4, vuotava vesi on rapauttanut julkisivun

kuva 5, vesikouru ja syöksytorvi vuotavat

kuva 6, rakennuksen pohjoispääty

kuva 7, syöksytorvesta vuotanut vesi on aiheuttanut perusmuurin rapautumisen

kuva 8, liuskekivet ovat irronneet perusmuurin pinnasta

kuva 9, vuotava syöksytorvi vaurioittaa perusmuuria

kuva 10, eteläpäädyn sisääntulokatoksen maanalaisen osan seinän viereiset istutukset tulisi poistaa

kuva 11, katoksen vedenpoistojärjestelmä vuotaa

kuva 12, katoksen alapinnan betonipalkeissa ja puuverhouksessa on pintavaurioita

kuva 13, vedenpoisto katoksen huoltotason alla

kuva 14, vesikaton pinnoitus kaipaa uusintaa

kuva 15, vesikaton puurakenne on tuettu ullakon palopermantoon

kuva 16, kellarin seinän vesivaurioita; alkuperäisiä sähköasennuksia

kuva 17, kellarin seinissä on paljon halkeamia

kuva 18, kellarin katon vesivaurioita

kuva 19, alkuperäisiä viemäriasennuksia

kuva 20, kellarin seinän alaosan vesivaurioita

kuva 21, kellarin vesivaurioita

kuva 22, pilarin alapään vesivaurioita kellarissa

kuva 23, eteläpään portaan pinnoitus on kunnossa, kaide ei täytä nykyisiä turvallisuusmääräyksiä

kuva 24, läpivientejä ei ole tiivistetty palokatkomassalla

kuva 25, eteläpäädyn porrashuoneen ikkuna on alkuperäinen; ikkunan pielessä vesivaurioita

kuva 26, pilarin liikuntasauma toimistokerroksessa

kuva 27, painovoimaisen ilmanvaihdon säleikkö

LIITE 9

8.9.2004 296/303/2004

Mikkelin kaupunginhallitus
PL 33
50101 MIKKELI

Lausuntopyyntö 23.6.2004

MIKKELIN KAUPUNGIN 1. KAUPUNGINOSAN KORTTELIN 8 SEKÄ KATU-, LIIKENNE- JA VIRKISTYSALUEEN ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS / MATKAKESKUS

Asemakaavan muutosehdotus koskee rautatieaseman ympäristöä, jonne keskitetään paikallis- ja kaukoliikenteen toimintoja matkakeskukseksi.

Kaavamuutoksen yhteydessä suojellaan vanha rautatieasema merkinnällä sr-ra. Museovirasto esittää, että kaavaan merkitään, että rakennus sisältyy vuonna 1998 solmittuun sopimukseen valtakunnallisesti merkittävien asema-alueiden suojelusta (YM, päätös 9.12.1998 diaarinro 2/562/96).

Rautatierakennuksiin kuuluvat tiilinen asuinrakennus ja ns. vara-asema Mannerheimintien länsipuolella on merkitty suojeltavaksi sr-py. Museovirasto pitää rautatieympäristön ja asemarakennuksen ymmärrettävyyden kannalta hyvänä ja asianmukaisena näidenkin rakennusten suojelua. Asemapuiston jäänteistä on syytä säilyttää niin paljon kuin mahdollista.

Vilhonkadun kulmassa oleva entinen SOK:n konttori ja varasto ovat SOK:n rakennuskonttorin suunnittelua 1950-luvulta. Museovirasto esittää, että rakennukselle etsitään sen luonteeseen soveltuva käyttö ja mahdollisissa muutostöissä pyritään säilyttämään rakennuksen arkkitehtoninen luonne.

Asemakaavan selostuksen kuvaus kaava-alueen rakennetusta ympäristöstä on puutteellinen eikä se tarjoa riittävää tietoa nykyisestä rakennuskannasta, mikä vaikeuttaa kaavan tulkintaa.

Kaavan hyväksymistä koskeva päätös virallisine valitusosoituksineen sekä päätökseen liittyvä kaavakartta ja kaavaseloste pyydetään maankäyttö- ja rakennusasetuksen 94 §:n perusteella toimittamaan viipymättä Museovirastolle.

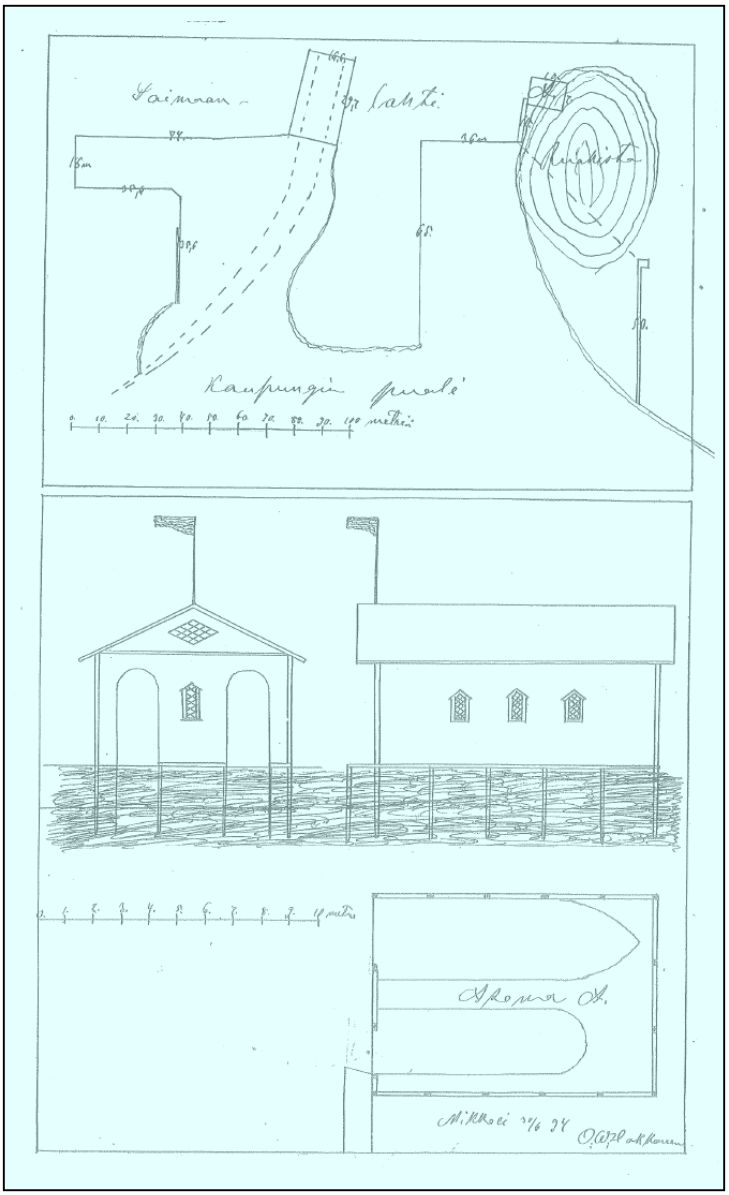
Yli-intendentin sijainen,
tutkija Helinä Koskinen

Tutkija Sinikka Joutsalmi

Tiedoksi Etelä-Savon ympäristökeskus
Mikkelin kaupungin museot

JOU/SRi

Mikkelin satama-alueen, Mannerheimintien ja rautatiealueen rakennushistoriaa



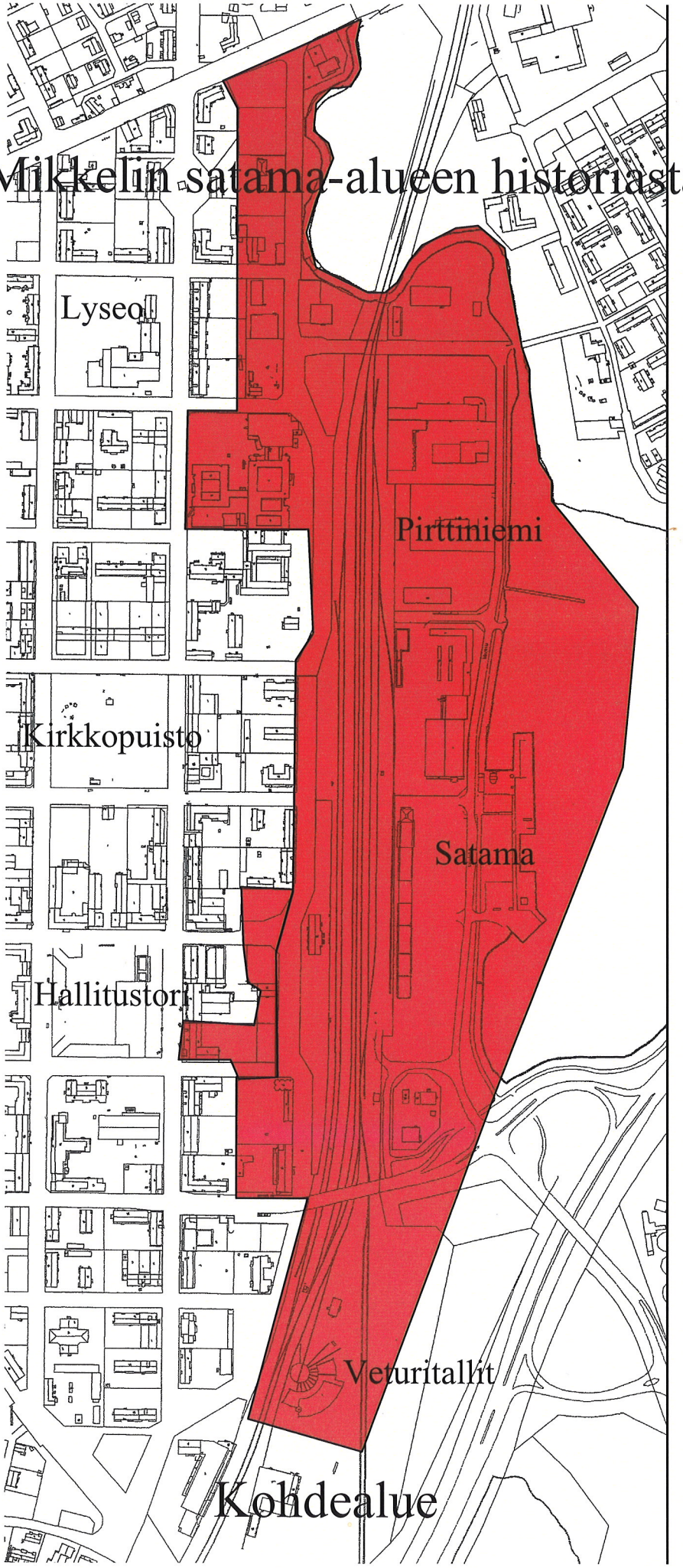
Mikkelin kaupunki / Kaupunkisuunnittelu / Petri Enqvist / 28.2.2007

1-8-2 ja 3 / Mannerheimintie 10 5
Tontti 9/25 5
Tontti 8/26 6
Tontti 7/27 6
Nykytilanne 8
Tonttien 7 / 27, 8 / 26 ja 9 / 25 piirustukset Mikkelin maakunta-arkistossa: 8
1-6-1039, katuaukio ja 1-6-7, ... 10
1-6-1039, katuaukio ja 1-6-7, ... 11
Mannerheimintie 10-12 11
1-6-38, Porrassalmenkatu 17 13
1-6-38, Porrassalmenkatu 17 14
1-20-1 Pakkahuone / tullikamari 16
1-20-1 Pakkahuone / tullikamari 17
Tullikamarin perustaminen ja ensimmäiset suunnitelmat 17
pakkahuonetta varten 17
Werner Polónin pakkahuonesuunnitelma 1889 17
Pakkahuoneen rakentaminen 1889-1890 18
Uusi tullikamari 1929 18
Tullikamarin laajennus ja uusi varasto 1940-1941 19
Tullikamarin ja pakkahuoneen piirustukset Mikkelin maakunta-arkistossa: 19
1-20-2 ja 1-24-1 Sataman makasiinirivit 21
Ensimmäiset makasiinit 21
Kaupunginrakennusmestari Oikaraisen makasiinisuunnitelmat 22
Kaupungininsinööri von Fieandtin makasiinisuunnitelma 1915 22
Kaupungininsinööri Erkki Tammiston makasiinisuunnitelma 1935 22
1930-luvun suunnitelmat itäisen makasiinirivin rakentamiseksi 23
1940-luvun makasiinisuunnitelmat – Tuominen / Jokilehto 23
Jokilehdon varastorakennussuunnitelmat 1948 24
Satamamakasiinien piirustukset Mikkelin maakunta-arkistossa: 25
1-21-3 Tullikatu 1 / Laiturikatu 4 26
1-21-3 Tullikatu 1 / Laiturikatu 4 27
1-22-3 Veturikatu 1 / Laiturikatu 4a 27
Suur-Savon Osuuskaupan betonivalimo ja halkosirkkeli 1936 27
Montonen Oy:n ja Viipurin Kauppa Oy:n varastot 1947-48 27
Lautatarha-alue 28
Vuokratontit vuonna 1968 28
Mikkelin Rautakauppa Oy:n rakennukset 28
Tontti 1-22-3 28
Satamalaiturit ja muut satama-alueen rakennukset 29
Satamalaiturit ja muut satama-alueen rakennukset 30
Satamalaiturit 30
Yleistä satama-alueesta 30
Ensimmäiset laiturit 1838 30
Satamapuisto –”rotunda” 31
Laitureiden korjaukset ja laajennukset 1849-1868 31
Lastauslaiturin laajennus ja korjaus 1869-1871 32
Laiturikorjauksia 1879-1888 33
Satama ja rautatien rakentaminen 1889 34
Halkolaituri 34
Sataman laajennussuunnitelmat 1908-1915 35

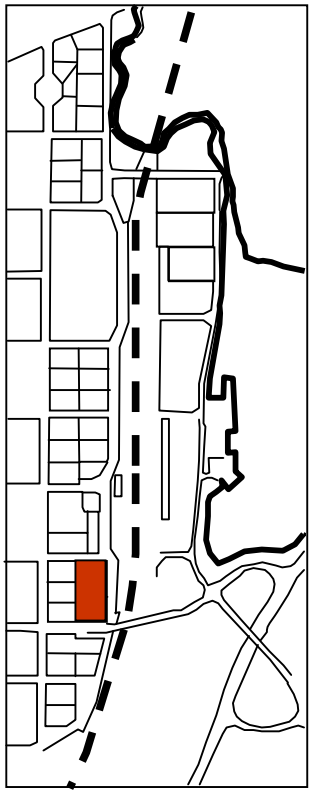
”Moottorilaiturit” 1911 ja 1921. 36
Uusi pistolaituri 1925 ja 1930-luvun rakennustyöt 36
Satamalaiturit 1940-luvulla 36
Satamalaitureitten uusiminen betonilaitureiksi 1959 37
Pohjoisen pistolaiturin purkaminen ja muuttaminen 37
katetuksi venelaituriksi 1959 37
1990-luvun satamatyöt 37
Satama-alueen rakennukset 38
”Huussi” 1871 38
Kauppiaitten makasiinit ja pakkahuone (ks. erilliset sivut) 38
Kauppias Johan Pylkkäsen uimahuone 1870 38
Siviili-insinööri Carstensin ”järvikylpylä” 1883 38
Kauppias Pöndisen höyrymyllysuunnitelma 1893 39
Kauppias Pylkkäsen pienen höyrylaivan vaja 1894 39
Rakennusmestari Oikaraisen suunnitelma 39
satamatoimistoa ja makkia varten 39
Satamakatos ja paviljonki 1912 39
Mikkelin Melojien kanoottivaja 1933 40
Patjas Oy:n sirkkeli ja höyläämö 1945 40
Satamapiirustuksia Maakunta-arkistossa 40
2-6-99, Mannerheimintie 30 / Olkkolankatu 2 41
2-6-99, Mannerheimintie 30 / Olkkolankatu 2 42
Tontin 99 piirustuksia Mikkelin maakunta-arkistossa: 42
2-6-100 Pirttiniemenkatu 3 / 43
2-6-100 Pirttiniemenkatu 3 / 44
Mannerheimintie 28 44
Tontin 100 piirustuksia Mikkelin maakunta-arkistossa: 45
2-10-1108 Olkkolankatu 1 / 46
2-10-1108 Olkkolankatu 1 / 47
Mannerheimintie 32 47
Seppä Hämäläisen paja 47
Parkitusekstraktitehdas 1917 48
Virvoitusjuomatehdas ”Mesikko” 48
Tontin 108 piirustuksia Mikkelin maakunta-arkistossa: 48
2-17-1 Pirttiniemen kylpylä ja puisto 49
2-17-1 Pirttiniemen kylpylä ja puisto 50
Pirttiniemen kylpylärakennus 1864-1905 50
Pirttiniemi kylpylän palon 1905 jälkeen 51
Pirttiniemen puisto ja ravintola 52
2-14-1 Mannerheimintie 3 / Saksalankatu 5 55
2-14-1 Mannerheimintie 3 / Saksalankatu 5 56
Tontin 107 piirustuksia Mikkelin maakunta-arkistossa: 57
2-15-2 Mannerheimintie 1a / Saksalankatu 4 58
2-15-2 Mannerheimintie 1a / Saksalankatu 4 59
Tontin 101 piirustuksia Mikkelin maakunta-arkistossa: 59
2-16-1, Saksalankatu 1 60
2-16-1, Saksalankatu 1 61
Tontti n:o 104 61
Tontti n:o 105 61
Yhdistetyt tontit 104 ja 105 62
Tonttien 104 ja 105 piirustuksia Mikkelin maakunta-arkistossa: ... 62
2-10-1111 Mannerheimintie 34 64

2-10-1111 Mannerheimintie 34 65
2-10-112 Mannerheimintie 36 65
Tonttien 111 ja 112 piirustuksia Mikkelin maakunta-arkistossa: ... 66
2-10-118 Mannerheimintie 38 / 67
2-10-118 Mannerheimintie 38 / 68
Tenholankatu 2.....68
Tontin 113 piirustuksia Mikkelin maakunta-arkistossa: 68
2-17-2, Saksalankatu 2 / Laiturikatu 8.....69
2-17-2, Saksalankatu 2 / Laiturikatu 8.....70
2-17-106, Laiturikatu 10 70
Tontti 2-17-2 (entinen 102 tai 106) 71
Tontti 2-17-106 72
Tontin 106 piirustuksia Mikkelin maakunta-arkistossa: 72
Rautatiealueen rakennukset 73
Rautatiealueen rakennukset 74
Rautatien rakentaminen 1887-1889..... 74
Rautatiealueen ensimmäiset rakennukset..... 75
Lähteet 77
Painamattomat lähteet..... 77
Painetut lähteet 77
Kirjallisuus..... 77

Mikkelin satama-alueen historiasta



1-8-2 ja 3, Mannerheimintie 10



1-8-2 ja 3 / Mannerheimintie 10

Nykyisen korttelin numero 8 Mannerheimintien puoleinen osa muodostui kolmesta tontista, jotka vuoden 1838 kaavassa olivat numeroilla 7, 8, ja 9. Vuoden 1883 kaavassa keskustan tontit numeroitiin uudestaan, jolloin tontista 7 (Mannerheimintie / Raatihuoneenkatu) tuli 27, tontista 8 tuli 26 ja tontista 9 (Vilhonkatu / Mannerheimintie) tuli tontti 25. Kaikki tontit ostettiin jo kaupungin ensimmäisessä tonttihuutokaupassa elokuussa 1838. Tontit 8 ja 9 rakennettiin jo kaupungin empirekaudella ja tontti 7 vasta 1870-luvulla.

Tontti 9/25

Ensimmäiseksi rakennettiin tontti numero 9/25. Seppä C. F. Tallgren rakensi asuinrakennuksen Vilhonkadun ja Rantakadun (Mannerheimintie) kulmaan. Tontin pohjoisreunalle Tallgren rakensi pajarakennuksen, joka sijoitettiin pääty Rantakadulle päin.* Rakennusten piirustukset oli vahvistettu vuonna 1843. Tontin omistajaksi tuli vuonna 1853 seppä Adolf Domander, jonka leski Johanna omisti talon vielä vuonna 1888. Domanderin aikana valmistui toinen asuinrakennus Vilhonkadun puolelle. Piirustukset vahvistettiin huhtikuussa 1862. Entisestä aumakattoisesta empirerakennuksesta poiketen uusi rakennus oli satulakattoinen ja siinä oli jyrkästä rinteestä johtuen alarinteen puolella korkea kivijalka. Seuraava omistajasuku – Aukusti Kekkonen ja sittemmin leskensä – omistivat taloa vuoteen 1918 asti, jolloin omistajaksi mainitaan Heikki Walkonen. Kekkosen poika eli perheensä ja äitinsä kanssa vielä vuokralaisena. Vuonna 1920 talon ”hallitsijaksi” mainitaan Iivari Väänänen ja seuraavana vuonna ”osakeyhtiö Suur-Savolainen”.

Vuonna 1922 tontin hallitsijana oli Mikkelin puutavaraosakeyhtiö, joka jo edellisenä vuonna oli hankkinut viereiset tontit 8/26 ja 7/27 hallintaansa. Yhtiö rakensi rautatieltä pistoraiteen, joka johti kaikkien tonttien kautta myllyrakennuksen ja viljavaraston väliin. Tässä yhteydessä purettiin tontin 9/25 vanha pajarakennus (1843). Vuonna 1927 rakennettiin tontin länsireunaan tiilirakenteinen vinkkelirakennus, jossa oli tynnyrinliimausverstas, laskuhuone, vaja ja autotalli. Rakennus on edelleen olemassa, kokonaan autotalliksi muutettuna. Tontin ensimmäinen asuinrakennus katujen kulmauksesta häviää jossakin vaiheessa 1930-luvun lopulla.

Mikkelin puutavaraosakeyhtiön jälkeen tontti siirtyi SOK:n omistukseen. SOK:n rakennusosastossa laadittiin vuonna 1950 suunnitelmat (Lehtinen & Haapala) Vilhonkadun ja Mannerheimintien kulmaan rakennettavasta kuusikerroksisesta varasto- ja konttorirakennuksesta, joka 50 metriä pitkänä työntyy entisen tontti 8/26 puolelle (jo vuoden 1931 henkikirjassa merkittiin nämä kolme tonttia yhtenäisellä merkinnällä ”25/27”). Tässä yhteydessä purettiin 1860-luvun asuinrakennus Vilhonkadun varrelta ja ulkorakennukset ylärinteen tiilirakenteista verstas-/ tallirakennusta lukuun ottamatta.

---

* Rakennukset näkyvät von Wrightin piirroksessa vuodelta 1850, Entisajan Mikkeli s. 227.

Tontti 8/26

Vaskenvalaja Simon Skarén vahvistutti vuonna 1845 tontille 8/26 rakennussuunnitelmat. Asuinrakennus sijoitettiin Rantakadun varteen ja ulkorakennus tontin 9/25 vastaiselle reunalle. Tontti oli Skarénin jälkeen ensin kirjansitoja Fickin ja sitten kauppias Göösin omistuksessa. Vuonna 1852 tontin osti karvarimestari Josef Mielo, jonka hallussa tontti oli aina vuoteen 1874. Seuraava omistaja räätäli Hiskias Tuukkanen kaivatti tontille kaivon ja rakennutti uuden ulkorakennuksen, jonka vuonna 1876 suunnitteli lääninarkkitehti Axel Gustaf Loenbom. Samassa piirustuksessa Loenbom näytti tontin muiden rakennusten silloisen tilanteen - Skarénin vuoden 1845 suunnitelmien jälkeen oli myös tontin päärakennusta jossakin vaiheessa laajennettu pohjoiseen päin ja rakennettu ulkoportaat katujulkisivuun. Entinen tontin omistaja karvarimestari Mielo asui vielä vuonna 1890 Tuukkasen vuokralaisena ja henkikirjan mukaan ”yli-ikäisenä”.

Vuonna 1883 suunnitteli arkkitehti K. Lund tontin luoteiskulmaan pakarituparakennuksen, jota myöhemmin jatkettiin itään päin niin, että jyrkässä rinteessä voitiin laajennukseen tehdä myös huoneita sisältävä kellarikerros. Tähän rakennukseen, joka purettiin vasta 1990-luvun alussa, oli lääninarkkitehti Armas Rankka suunnitellut vinotukien varaan rakentuvan erkkeriverannan (1914). Tontin siirtyessä Savon Valssimylly Oy:n omistukseen sijoitettiin tähän rakennukseen konttoritilat. Vuonna 1952 konttoritilat muutettiin asuinhuoneiksi rakennusmestari Mosse Räsäsen suunnitelman mukaan.

Vuonna 1902 tontti myytiin ”Mikkelin väkiviinatavarain osakeyhtiölle”, joka jo vuonna 1898 oli ostanut viereisen tontin 7/27, jossa oli insinööri Carstensin viinapolttimo. Vuonna 1921 tontit myytiin Mikkelin puutavaraosakeyhtiölle. Mannerheimintien varren vanhaa ulkorakennusta lyhennettiin puoleen 1920-luvulla rakennetun rautatien pistoraiteen rakentamisen yhteydessä. Vanhaa päärakennusta (1845) lyhennettiin pohjoisesta 3,6 metriä valssimyllyn viljavaraston laajentamisen yhteydessä 1940. Rakennus purettiin lopullisesti vasta 1950- ja 1960 lukujen taitteessa.

Tontti 7/27

Jostakin syystä - mahdollisesti tontin vaikeista korkeussuhteista johtuen - tonteista viimeisenä rakennettiin Raatihuoneenkadun ja Rantakadun kulmatontti. Aivan käyttämättömänä tontti ei kuitenkaan ollut, sillä jo vuonna 1839 kollegiassessori Johan Reinhold Holmberg oli anonut lupaa rakentaa tontilla olevalle rinteelle (sluttning) kalkinpolttouunin. Holmberg rakensi samaan aikaan ainakin yhtä kalkkiruukkitaloa kaupunkiin.

Värjäri Ammondt aikoi vuonna 1856 rakentaa tontille värjäämöä ja ilmeisesti ennätti myös jotakin toteuttaa. Järjestysoikeus käski kuitenkin purkaa rakennuksen. Kysymys lienee ollut epäselvyydestä tontin omistussuhteissa.

Siviili-insinööri Constantin Carstens osti tontin vuonna 1875. Carstens omisti ja asui myös palokujan länsipuolella olevaa tonttia 12/28 (Porrassalmenkatu 15 / Raatihuoneenkatu 4). Vuonna 1877 laati lääninarkkitehti

Loenbom suunnitelmat Carstensin etikkatehdasta ja viinapolttimoa varten. Kahta vuotta aikaisemmin vahvistettu Mikkelin uusi rakennusjärjestys määräsi ”teollisuusrakentamisesta” seuraavasti:

> *”Käsityöpaikat ja laitokset, jotka saattaawat likaisuutta ja pahaa haisua, owat, asianomaisten wirkakuntain tarkemman määräyksen mukaan kussakin seikassa, asetettawat joko kaupungin syrjäisimpiin osiin tahi sen piirin ulkopuolille; samaten myös wiinantekotehtaat, oluttehtaat ja teurashuoneet.”*

Loenbomin suunnitelman mukaan kadun kulmaukseen rakennettiin pohjaltaan neliön muotoinen asuinrakennus, jossa oli keittiö, kaksi asuinhuonetta ja myymälä (butik), johon oli sisäänkäynti Raatihuoneenkadulta. Toinen sisäänkäynti oli pihan puolelta keittiöön. Suunnitelmassa satulakattoinen rakennus on suunnattu pääty Raatihuoneenkadulle päin. Toteutusvaiheessa rakennusta tai sen vesikattoa käännettiin niin, että pääty suuntautuikin Rantakadulle päin. Varsinaisessa ”tehdasrakennuksessa” oli kaksi huonetta, joista pienempi oli etikkatehdas ja suurempi tislaushuone. Rantakadun suuntaisena rinteeseen sijoitettu rakennus oli poikkeava rakenteeltaan. Rinnettä vasten oleva seinä oli koko huonekorkeudeltaan luonnonkiveä. Kolme muuta seinää olivat maanpäällisiltä osiltaan ristikkorakenteiset. Puisten runkotolppien välit oli muurattu tiilestä. Kolmas rakennus tontilla oli jääkellari. Tehtaan polttoaineena käyttämät halot varastoitiin tontin kohdalle, Rantakadun (Mannerheimintie) ja rantaviivan väliselle alueelle.

Tontin kohdalla käytetään henkikirjoissa aina vuoteen 1921 nimeä ”tehtailija Carstensin viinapolttimo”, vaikka tehdas oli jo vuonna 1898 siirtynyt oston kautta alun perin lahtelaiselle tehtaalle, joka Mikkelissä toimi nimellä Mikkelin väkiviinatavarain osakeyhtiö. Vuonna 1921 Mikkelin puutavaraosakeyhtiö osti tontin ja vahvistutti saman vuoden lopulla arkkitehti Väinö Vähäkallion laatimat suunnitelmat valssimyllyä ja viljavarastoa varten. Vanhat polttimon aikaiset rakennukset jäivät vielä paikoilleen. Vanhaa tislaamorakennusta, jonka kylkeen oli rakennettu kolmekerroksinen tiilirakennus, korotettiin ja uusittiin vuonna 1925, ja uusi makasiinirakennus tehtiin vanhan tehdasrakennuksen taakse, ylärinteen puolella olleen pulpettikattoisen varaston paikalle. Varaston eteläpuolella oli vanha, alaosaltaan kivirakenteinen asuinrakennus, jonka länsipäädyn ”päällä” oli erillinen asuinhuone, jota vuonna 1952 jatkettiin rakennusmestari Mosse Räsäsen suunnitelman mukaan.

Vanhan tiilirakennuksen ja mylly-/ viljavarastorakennuksen väliin johdettiin rautatieltä pistoraide, joka kulki kaikkien kolmen tontin kautta. Vuonna 1940, jolloin mylly oli siirtynyt SOK:n omistukseen, tehtiin viljavarastorakennukseen laajennus.[*] Korkean puhdistuslaitososan eteläpuolelle tehtiin

---

[*] Kaupunginarkistossa säilytettävässä luettelossa, joka koskee Talvisodan pommituksissa vaurioituneita tai tuhoutuneita rakennuksia, mainitaan, että Savon Valssimylly Oy:n tontilla 26 osoitteessa Mannerheimintie 8, olisi tuhoutunut kolme kivirakennusta. Rakennukset on taulukossa merkitty luokkaan 1. eli kokonaan hävitetyt! Numerolla 26 tarkoitetaan todennäköisimmin sekä tonttia 26 että 27. Kokonaan hävitetty tarkoittanee kivirakennusten kohdalla tulipalon aiheuttamaa puuosien tuhoutumista?

alkuperäisen varastosiilo-osan kokoinen jatko. Vanhaa kadunvarsirakennusta (1845) ei vielä tässä vaiheessa purettu vaan ainoastaan lyhennettiin Vuonna 1949 pistoraide muutettiin kulkemaan Mannerheimintien ja viljavaraston välistä. Samassa yhteydessä rakennettiin lastaussillan päälle teräsrakenteinen vesikatos.

Raatihuoneenkadun kulmassa oli vanha viinatehtaan asuinrakennus aina 1960-luvun alkuun, jolloin paikalle rakennettiin betonirakenteinen viljasiilo. Tuolloin mylly oli jo SOK:n omistuksessa joten siilosuunnitelma laadittiin SOK:n rakennustoimistossa (Arthur Elg 14.2.1963).

Nykytilanne

Tonttien 26 ja 27 rakennuksista on tällä hetkellä jäljellä Mannerheimintien reunalla oleva mylly- / viljavarastorakennus ja betonisiilo. Muut rakennukset purettiin siinä yhteydessä, kun alueelle oltiin suunnittelemassa uutta liikenneasemaa 1980- ja 1990-lukujen taitteessa. Myllyrakennuksen kohdalla alkaa alkuperäinen väritys tulla näkyviin uudempien maalikerrosten pudottua pois. Puhtaaksimuuratut tiilipilasterit erottuvat viereisestä, alun perin vaaleasta rappauspinnasta. Myllyrakennus oli 1960-luvulla sopeutettu naapurirakennusten (siilo ja konttori-/ varastorakennus) funkkishenkeen maalaamalla ulkoseinät kauttaaltaan vaaleiksi. Seuraava väritys oli toinen äärimmäisyys – kauttaaltaan voimakas punaruskea sävy.

Tonttien 7 / 27, 8 / 26 ja 9 / 25 piirustukset Mikkelin maakuntaarkistossa:

9 / 25
tontin n:o 9 kansiossa:

- vuonna 1843 vahvistetut piirustukset asuinrakennusta ja verstas-/pajarakennusta varten9/25
- vuonna 1862 vahvistetut asuinrakennuspiirustukset

tontin n:o 25 kansiossa:

- piirustus rakennukseen jossa on tynnyrin liimausverstas, vaja, laskuhuone ja autotalli 10.1.1927
- Piirustus 20 m^3 petrolisäiliön sijoittamiseksi tontille 25, syyskuu 1933

8 / 26
tontin n:o 8 kansiossa

- vuonna 1845 vahvistetut piirustukset asuinrakennusta varten
- piirustus uutta ulkorakennusta varten, A. Loenbom 1876
- piirustus asuinrakennusta varten, K. Lund 1883
- piirustus ulko-oven tekemisestä vanhaan kadunvarsirakennukseen, K. Lund 12.4.1886
- asuinrakennuksen muutos, W. A. Tötterström 30.3. 1907 (koskee pakarituparakennusta)
- verannan suunnitelma, A. Rankka 10.8.1914

7 / 27

tontin n:o 7 kansiossa:

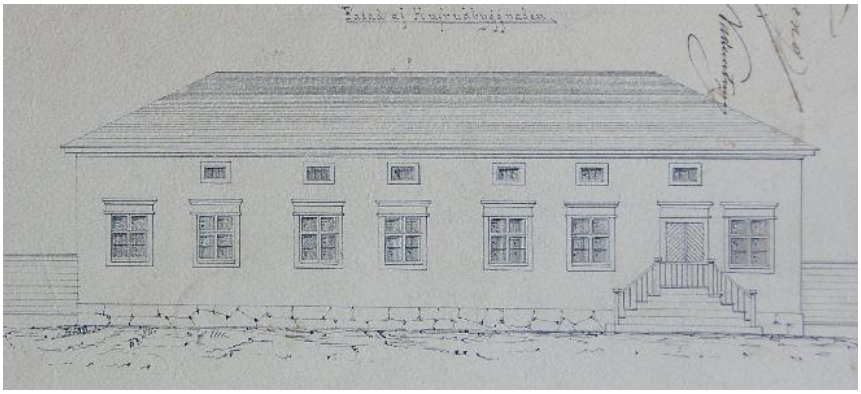
- piirustus kadunvarsirakennusta varten (ei toteutunut)
- piirustus etikkatehdasta, tislaamoa ja asuinrakennusta varten, A. Loenbom 1877

tontin n:o 27 kansiossa:

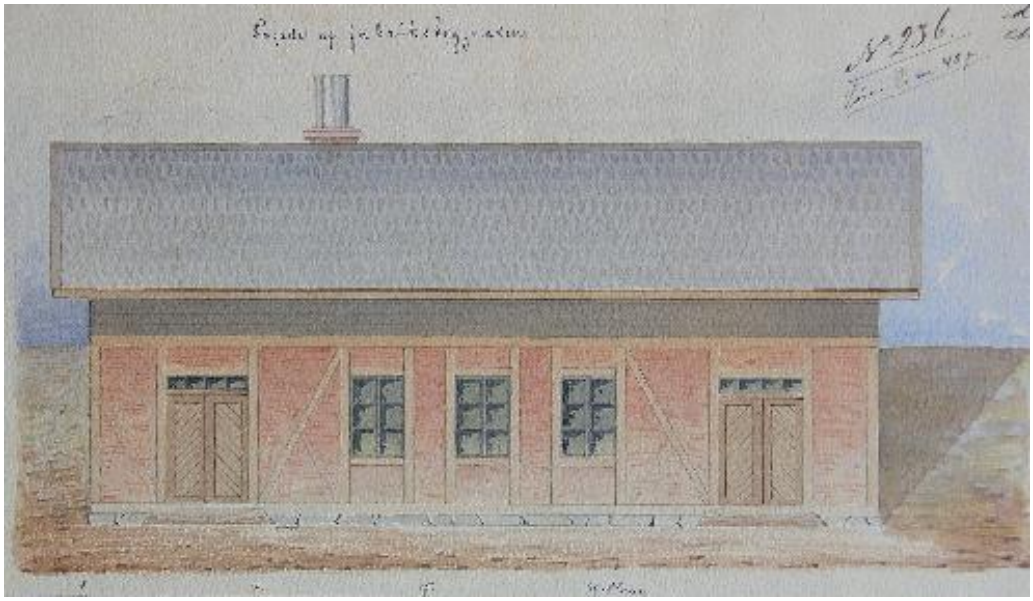
- piirustus viljavarastorakennusta varten, Väinö Vähäkallio
- muutos ja lisärakennus tontille 27, T. Pessa 4.1925
- piirustus makasiinirakennusta varten, Kalle Kontio 24.7.1928

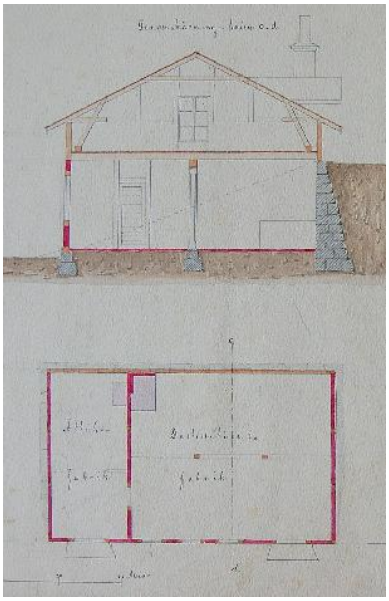
1-8-2 ja 3 / Mannerheimintie 10-12

Seppä C. F. Tallgrénin asuinrakennuksen ja pajan suunnitelma vuodelta 1843, Vuorikadun (Vilhonkadun) ja Rantakadun (Mannerheimintie) kulmatontille (tontti 9 / 25). Mikkelin maakunta-arkisto, tontti n:o 9.



Vuonna 1845 vahvistettujen suunnitelmien mukaan rakennettu vaskenvalaja Simon Skarénin asuinrakennus vuoden 1876 mukaisessa asussa. Rakennusta oli jatkettu ja siihen oli tehty ovi ja ulkoportaat katujulkisivuun. Tontti 8 / 26. Mikkelin maakunta-arkisto, tontti n:o 8.





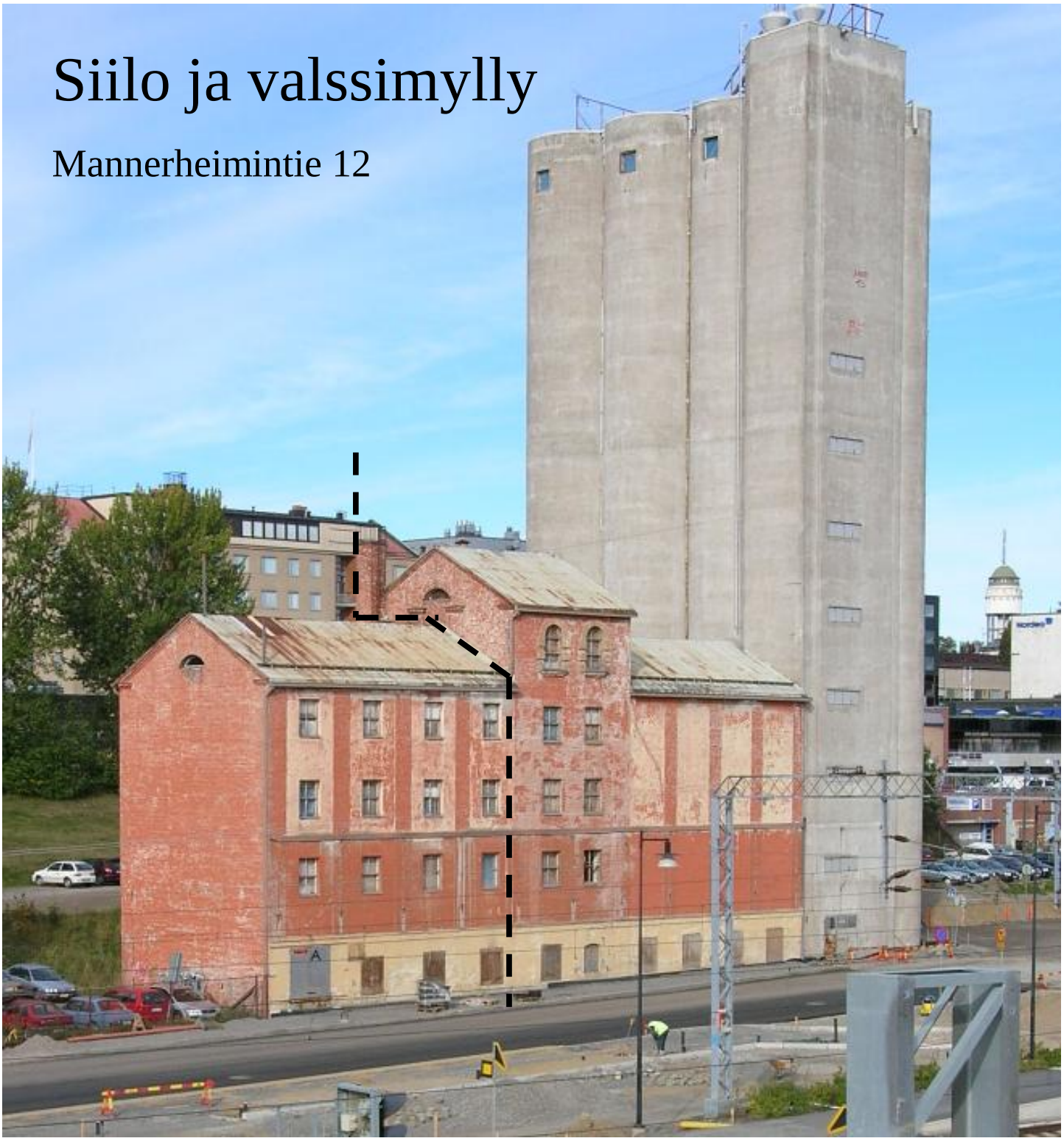
Lääninarkkitehti Loenbomin suunnitelmat siviili-insinööri Carstensin etikka- ja viinatehdasta varten vuodelta 1877. Jyrkkään rinteeseen ”upotettu” rakennus oli tehty poikkeuksellisesti ristikkorakenteella – puiset runkotolpat joiden välit on tiilimuurattu. Tontti 7 / 27. Mikkelin maakunta-arkisto, tontti n:o 7.

1-8-3, Mannerheimintie 12

Vielä 1980-luvulla oli Valssimyllyn tontilla lukuisia rakennuksia, joista osa oli perua Carstensin etikka- ja viinatehtaan ajoilta. Rakennukset purettiin paikalle sijoitettavaksi aiotun linja-autoaseman suunnittelun yhteydessä.

1-8-2 ja 3, Mannerheimintie 10 - 12

1980-luvun lopulla korttelin numero 8 itäreunan julkisivu oli lähes tämän päivän kaltainen. Tontin sisällä sen sijaan tilanne oli huomattavasti nykyisestä poikkeava. Ylä- ja alakuvassa näkyvä keltainen puurakennus oli alun perin keskimmäisen tontin länsireunassa sijaitseva pakarituparakennus (K. Lund v.1883) Rakennuksen kulmassa oleva erkkeri toteutettiin lääninarkkitehti Armas Rankan vuonna 1914 tekemän suunnitelman mukaan.



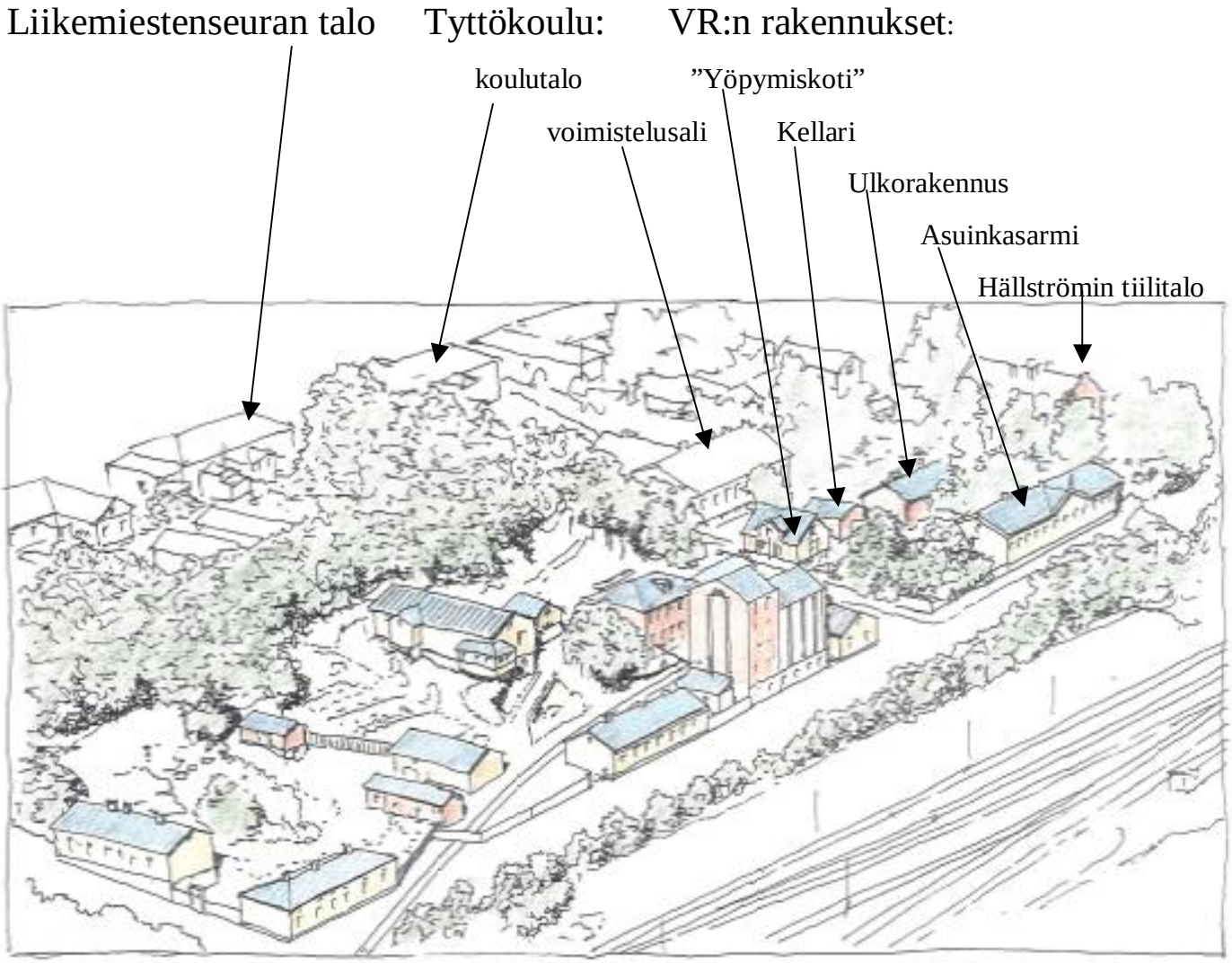
Mikkelin Puutavara Oy:n sisaryhtiö Savon Valssimylly Oy rakensi vuonna 1921 Mannerheimintien varteen myllyrakennuksen arkkitehti Väinö Vähäkallion suunnitelmien mukaan. Alkuperäinen rakennus on katkoviivan oikealla puolella. Viivan vasemmalla puolella oleva rakennusosa tehtiin vuonna 1941, jolloin mylly oli siirtynyt SOK:n omistukseen.

Teräsbetonirakenteisen siilorakennuksen pääpiirustukset valmistuivat SOK:n rakennusosastolla Armas Lehtisen ja Arthur Elgin signeeraamina vuonna 1963.

1-8-2, Mannerheimintie 10

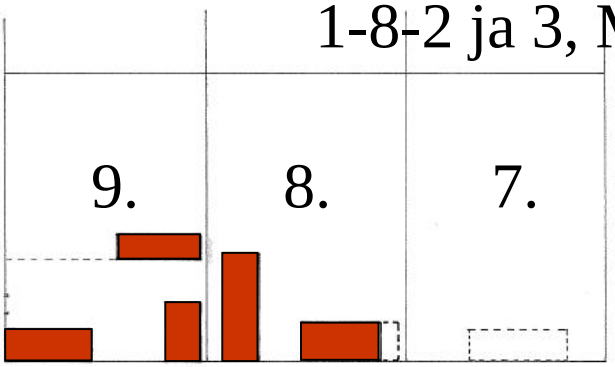
SOK:n rakennuskonttori, joka oli 1930-luvulla ollut johtava funktionalistisen tyylin suosija, jatkoi 1950-luvulla samalla linjalla. SOK:n keskusvarastorakennus suunniteltiin vuonna 1950. Mannerheimintien puoleisessa julkisivussa ei ole kuitenkaan osattu päättää korostetaanko vaaka vai pystysuuntaa – on valittu molemmat. Pihan puolella lähes koko rakennuksen mittainen katos antaa vahvan vaakasuunnan korostuksen 1930-luvun hengessä.

1-8-3, Mannerheimintie 10 -12

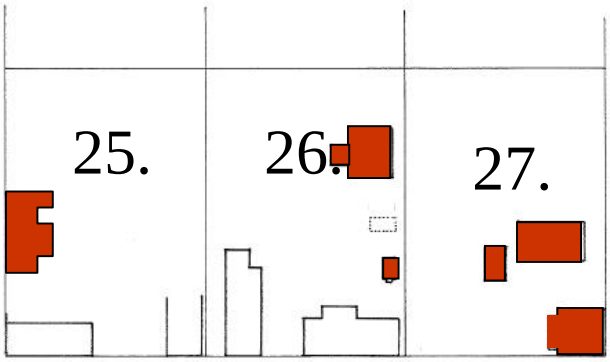


Piirustus vuonna 1926 otetun ilmakuvan (Mikkelin kaupunginmuseo) perusteella (P.E. 2007).

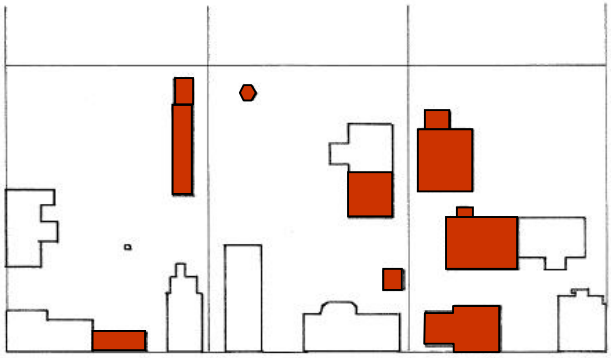
1-8-2 ja 3, Mannerheimintie 10



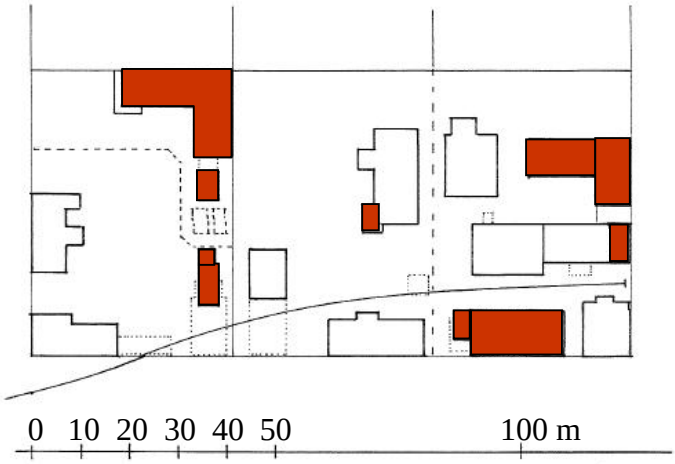
~1850



1883

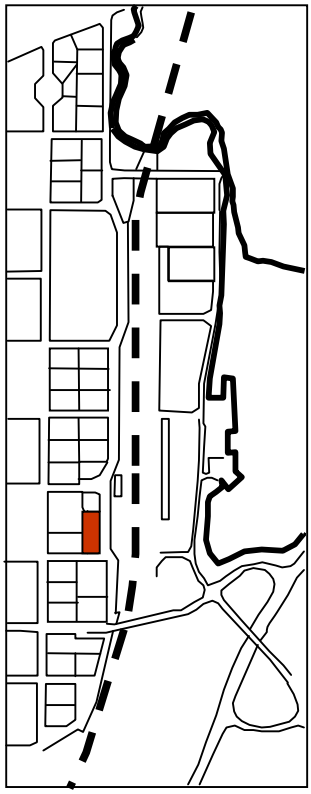


1909



1928

1-6-1039, katuaukio ja
1-6-7, Mannerheimintie 10



1-6-1039, katuaukio ja 1-6-7, Mannerheimintie 10-12

Vuonna 1887 pakkolunastettiin Savon rautatietä varten maa-alue Mikkelin kaupungin sataman ja silloisen Rantakadun (Mannerheimintie) väliltä. Lunastusalue laajeni yhdessä kohdassa Rantakadun länsipuolelle vanhaan asuinkorttelirakenteeseen. Tulevan rautatieaseman eteen järjesteltiin aukio, jota reunustivat puistoalueet molemmin puolin Hallituskatua. Hallituskadun pohjoispuolelta lunastettiin puistoa varten apteekkari Wasastjernan rakentamaton tontti n:o 44 (vanha n:o 33) – Wasastjernan perilliset asuivat viereisellä tontilla n:o 45 (vanha n:o 34, nyk. 1-3-1). Hallituskadun eteläpuolelta puistoksi lunastettiin tontti n:o 43 (vanha n:o 1), jonka tuolloin omisti maanmittausoppilas K. G. Nyman. Eteläisen puistotontin eteläpuolella olleet kaksi tonttia (n:o 39 ja 40) lunastettiin rautatieläisten asuintonteiksi. Näistä tontti n:o 40 (vanha n:o 2) oli tuolloin vielä rakentamatta – se oli yhdessä läntisen naapurinsa tontti n:o 41 (vanha tontti n:o 5, nyk. 1-8-41) kanssa muodostettu yleiseksi promenadiksi 1840-luvulla. Tontteja n:o 39 (vanha n:o 3) ja n:o 38 (vanha numero 4) omisti tuolloin Mikkelin suomalaisen tyttökoulun kannatusyhdistys – ”Toivo” - osakeyhtiö.

Vanhojen tonttien n:o 39 ja 40 muodostamasta kokonaisuudesta käytän jatkossa nimitystä ”rautatien asuintontti”. Alue jakautuu nykyään kolmeen osaan. Pohjoisimpana puistoa vastassa on tontti 1-6-7, jossa on Thure Hällströmin suunnittelema kolmikerroksinen, alun perin rautatieläisten asuinrakennukseksi vuonna 1923 tehty tiilitalo. Keskimmäisen osan muodostaa katuaukio, jolla sijaitsee sodanaikainen laitesuoja. Eteläisimmän osan muodostaa otsikossa mainittu tontti 1-6-1039.

Ensimmäisessä vaiheessa (1887-1889) rautatien asuintontille rakennettiin kolme rakennusta, jotka sijoitettiin tontin puiston puoleiseen osaan. Puistoa vastassa oli 20 x 8,5 metrin kokoinen puinen varastorakennus, jonka paikalle vuonna 1923 kohosi edellä mainittu Hällströmin tiilitalo. Rantakadun (Mannerheimintie) puolella oli 32,8 x 9,7 metrin kokoinen puinen asuinrakennus, jonka pitkää julkisivua oli jäsennetty vain viisi senttiä muusta seinäpinnasta ulos työntyvällä poikkipäätyisellä keskirisaliitilla. Vanhojen kuvien mukaan päätyjen räystäät oli koristeltu rautatierakennuksille tyypillisillä leikkauksilla. Tämän rakennuksen kohdalla oli länsipuolella saman suuntainen puinen talousrakennus. Ratainsinööri Orrmanin asemakaavamuutoskartan (1893) mukaan ei tontilla näyttäisi olleen alun perin muita rakennuksia. Vuoden 1908 kartassa (Backberg) talousrakennuksen eteläpuolelle on sijoitettu pieni rakennus, jonka sanotaan kartan luettelossa olevan jääkellari. Tontin Raatihuoneenkadun puoleinen eteläpää on kartassa merkitty istutusalueeksi ja kasvaa vuonna 1926 kookkaita puita. Vuodelta 1926 olevassa ilmakuvassa näkyy tontin lounaiskulmaan nousseen uusi puinen asuinrakennus, josta vuonna 1940 käytetään nimitystä ”yöpymiskoti”. Rakennus oli pohjaltaan 9,4 x 8,8 metriä ja siinä oli Raatihuoneenkadun puoleisessa julkisivussa poikkipääty. Luultavasti ullakkokerroksessa oli asuinhuoneita. Rakennus on mahdollisesti valmistunut samassa yhteydessä tiilisen asuinrakennuksen kanssa (1923). Samassa kuvassa näkyy myös talousrakennus yöpymiskodin pohjoispuolella, mutta lienee hieman yöpymiskotia vanhempi rakennus.

Rautatien asuintontin ensimmäiset asukkaat olivat vuoden 1890 henkikirjan mukaan* asemapäällikkö Karl Heyno ja vaimonsa Aina, ratamestari Moses Heininen ja vaimo Karolina, asemamiehen esimies Johan Wickström ja vaimo Erika, asemamies Viktor Storm ja vaimo Ida, wekselimies Erik Paasonen ja vaimo Helena, wekselimies Johan Siippainen ja vaimo Maria sekä koneenpuhdistaja Petter Hyttinen ja vaimonsa Amanda. Kaiken kaikkiaan asukkaita tontilla oli 14 aikuista, 16 lasta ja yksi piika. Seuraavana vuonna 1891 mainitaan asukkaiden joukossa uusia virkanimikkeitä. Rautatien kirjurina mainitaan F. F. Engström, kaksi telegrafistia rouva Anna Löfström ja neiti Emilia Tojkander ja jarruttaja Antti Kymäläinen.

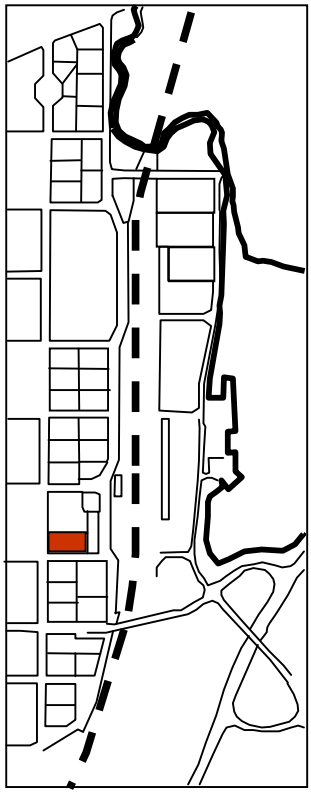
Talvisodan pommituksissa tuhoutuivat kaikki tontin puiset rakennukset. Jo kesäkuussa 1940 laadittiin suunnitelmat uusista, palaneiden rakennusten perustuksille tehtävistä rakennuksista. Suunnitelmat on allekirjoittanut Ratateknillisen toimiston huonerakennusjaostossa J. Ungern. Mannerheimintien varren pitkän asuinrakennuksen perustuksille tehtiin yksinkertainen satulakattoinen puinen (?) rakennus, jonka ulkoseinät rapattiin. Rakennuksessa oli suunnitelman mukaan viisi asuntoa. Yöpymiskodin paikalle tehtiin ulkonäöltään edellä mainittua vastaava mutta lyhyempi (9,4 x 22,5 m) rapattu ”yöpymiskoti”, jonka kohdalla mainitaan rakennusmateriaaliksi ”Kiri”-laatat (lastusementti). Rakennuksessa oli kymmenen yöpymishuonetta, pesuhuone, liinavaatevarasto, kahvihuone ja siivoojanhuone. Tuhoutuneen rakennuksen säilyneessä kellarissa oli sauna ja mankelihuone. Vuonna 1962 yöpymisrakennusta jatkettiin pohjoiseen 12 metriä. Kolmanneksi rakennettiin pieni (7,5 x 4,5 m) pesutuparakennus joka sijoitettiin vanhimman talousrakennuksen eteläpään tienoille. Näiden rakennusten suunnitelmien asemapiirroksissa ei laitesuojaa ole vielä merkitty.

Nykyään on rautatien entisellä asuinrakennustontilla enää laitesuoja ja Hällströmin tiilirakennus jäljellä. Vuoden 1940 asuinrakennukset purettiin 1980-1990-lukujen vaihteessa ja niiden paikalle rakennettiin tilapäiset paikoitusalueet.

---

* Vuonna 1889, jolloin rautatien rakennukset valmistuivat, on henkikirjassa vielä tontin omistajina ”Toivo” - osakeyhtiö (39) ja kunnallisneuvos A. Kyander (40).

1-6-38, Porrassalmenkatu 17



1-6-38, Porrassalmenkatu 17

Entinen tyttökoulun tontti (tai Yhdyspankin tontti) oli kaupungin ensimmäisessä asemakaavassa tontti n:o 4. Vuoden 1883 asemakaavassa tontti sai uudeksi numerokseen 38. Raatihuoneenkadun ja Nikolainkadun (Porrassalmenkatu) kulmatontin huusi ensimmäisessä tonttihuutokaupassa itselleen komissiomaanmittari Carl Müller. Kauppias August Wikberg omisti tonttia seuraavaksi mutta hänkin vain huhtikuulle 1840, jolloin Gabriel Poppius osti tontin. Myös rakennuspiirustukset vahvistettiin huhtikuussa 1840. Poppius osti vuonna 1843 myös palokujan toisella puolella olleen tontin n:o 39, joka pysyi kuitenkin rakentamattomana. Vuonna 1872 kauppias J. G. Liukkoinen osti Poppiuksen perikunnalta molemmat tontit.

Vuonna 1884 Liukkoisen tontit osti viittä vuotta aikaisemmin perustetun Mikkelin suomalaisen tyttökoulun kannatusyhdistys – ”Toivo”-osakeyhtiö. Koulu oli ollut jo perustamisvuodestaan 1879 vuokralla samalla paikalla. Vuonna 1887 oli tontilla henkikirjan mukaan kolme ”hyyryläistä”: opettajattaret Rosa Ingman ja Sofia Hagman sekä kaupunginpalvelija Alexander Wälström ja vaimonsa Gustafa.

Koulu toimi tontilla olleissa vanhoissa rakennuksissa. Porrassalmenkadun puolella oli 34 x 10,8 metrin suuruinen, Poppiuksen aikainen päärakennus (suunnitelman vahvistus 1840), joka poikkesi tavanomaisista Mikkelin empiretaloista julkisivun keskellä olevalla poikkipäätykolmiolla (vrt. lääninhallituksen talo). Alkuperäisiä suunnitelmia en ole löytänyt, mutta Kansallisarkistossa on olemassa muun muassa ratamestari A. Rytkösen tekemät piirustukset vuodelta 1909 (pohja- ja asemapiirustukset). Niiden mukaan keskellä päärakennusta oli koko rungon syvyinen 8,2 x 10,4 metrin suuruinen ”Rukous Sali”, jonka molemmilla ulkoseinillä oli kolme ikkunaa. Rukoussalin pohjoisseinällä oli kaksi ovea, joista toinen luokkahuoneeseen ja toinen eteiseen, johon oli käynti pihan puolelta kuistin kautta. Luokkahuoneen takana pohjoispuolella oli opettajainhuone ja eteisen takana pohjoispuolella luokkahuone. Rukoussalin eteläseinällä oli kaksi ovea, jotka johtivat kahteen luokkahuoneeseen. Näiden luokkien eteläpuolella oli vielä yksi luokka ja eteinen, johon käynti oli pihan puolelta. Päärakennuksessa oli kaikkiaan viisi luokkahuonetta (luokat III-VII), jotka entisinä asuinhuoneina olivat läpikuljettavia.

Raatihuoneenkadun puoleisella sivulla oli pitkä ulkohuonerakennus, josta osa oli sisustettu opetustiloiksi. Rakennuksen länsipäädyssä oli kuisti, johon oli käynti sekä pihalta, että Raatihuoneenkadulta. Kuistilta päästiin eteiseen, jonka vieressä oli opettajanhuone. Sekä eteisestä, että opettajanhuoneesta johti ovet koko rungon levyiseen luokkahuoneeseen (luokka VIII), jonka takana oli kamarin ja keittiön käsittävä asuinhuoneisto. Rakennuksen loppuosa itään päin oli ulkohuoneita. Päärakennus ja ”ulkorakennus” olivat yhdistetyt toisiinsa varastotiloja (”konttoreita”) ja kellarin sisältävällä rakennusosalla.

Rautatiealueeseen pakkolunastettiin Rantakadun puoleisesta tontista n:o 39 noin 37 metriä leveä osa. Ratainsinööri Orrmanin vuoden 1893 asemakaavamuutoskartassa tonttien väliin näyttäisi jääneen palokujan lisäksi eräänlainen ei kenenkään maa. Nämä alueet yhdistettiin sittemmin koulutonttiin,

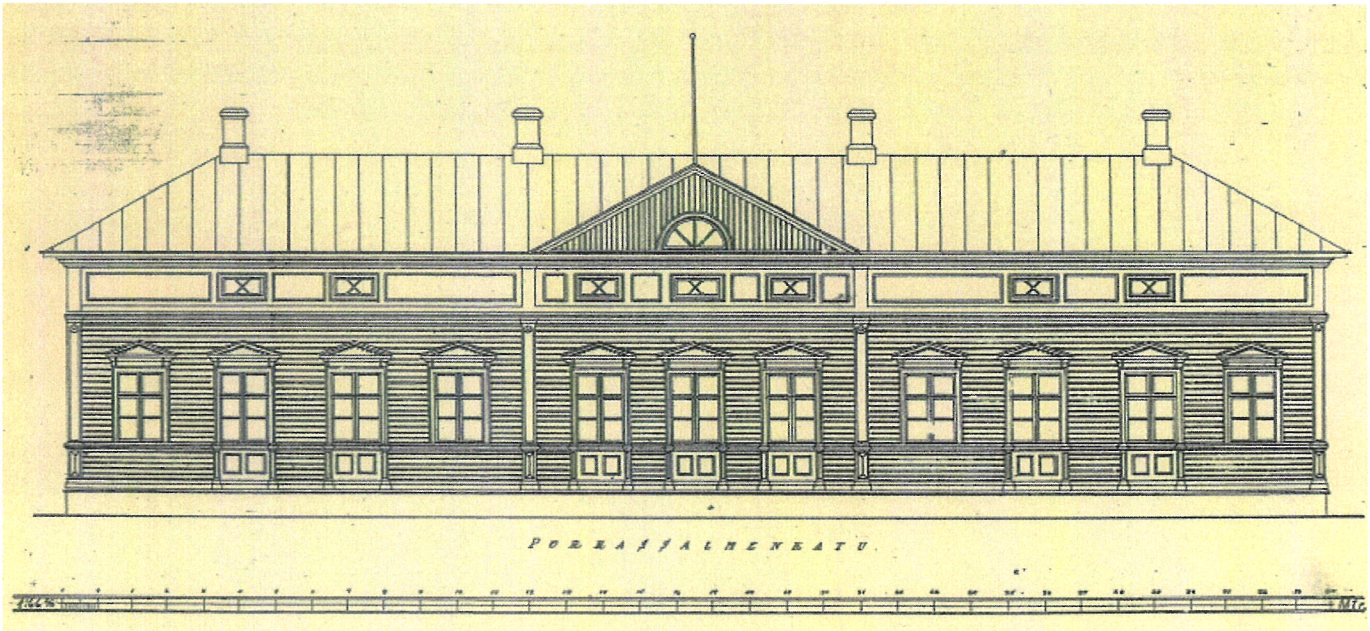
jotta voitiin sijoittaa tontin itäreunaan uusi, voimistelusalin ja kaksi luokkaa sisältävä uudisrakennus vuonna 1899. Edellä mainitussa Rytkösen pohjapiirustuksessa on esitetty myös voimistelusalirakennus, joka oli kooltaan 13 x 24,5 metriä. Rakennus oli sijoitettu tontille pääty Raatihuoneenkadulle päin. Rakennukseen kuljettiin pihan puolella olevan kuistin kautta, josta tultiin koko rungon syvyiseen eteiseen, jonka pohjoispuolella oli kaksi luokkaa (luokat I ja II). Eteisen eteläpuolella oli 9,5 x 12,5 metrin suuruinen voimistelusali, johon liittyi pihan puolen sivulla pukuhuone.

Neljäs rakennus tyttökoulun tontilla oli pieni käymälärakennus, joka oli sijoitettu tontin koilliskulmaan voimistelusalirakennuksen suuntaisena.

Rakennusten myöhemmistä muutoksista voidaan mainita arkkitehti Henrik Bruunin suunnitelma vuodelta 1923. Kun koulutoiminta alun perin oli sovitettu vanhan rakennuksen huoneisiin – todennäköisesti lähes sellaisinaan, oli nyt suunnitelmissa suurehkoja käytännön muutoksia, joilla tähdättiin läpikuljettavien huoneiden ongelmien poistamiseen. Vanha rukoussali jaettiin väliseinällä siten, että Porrassalmenkadun puolelle muodostui luokkatila ja pihan puolelle eteinen, josta käsin päästiin useisiin luokkahuoneisiin. Rakennuksen pohjoispäästä siirrettiin opettajainhuone muualle ja muodostettiin uusi luokkahuone ja sen ja entisen rukoussalin väliin tehtiin wc-tila. Samassa yhteydessä rakennusta laajennettiin uudella Raatihuoneenkadun puoleisella siipirakennuksella. Bruun esitti suunnitelmissaan eräitä muutoksia vanhan rakennuksen julkisivuihin. Suunnitelmaa ei kuitenkaan tältä osin toteutettu. Vaikkei alkuperäisiä piirustuksia vuodelta 1840 ole säilynyt on koulurakennuksista olemassa hyvä piirustusaineisto vuodelta 1931, jolloin rakennus lääninarkkitehti Kalle Kontion johdolla mitattiin.

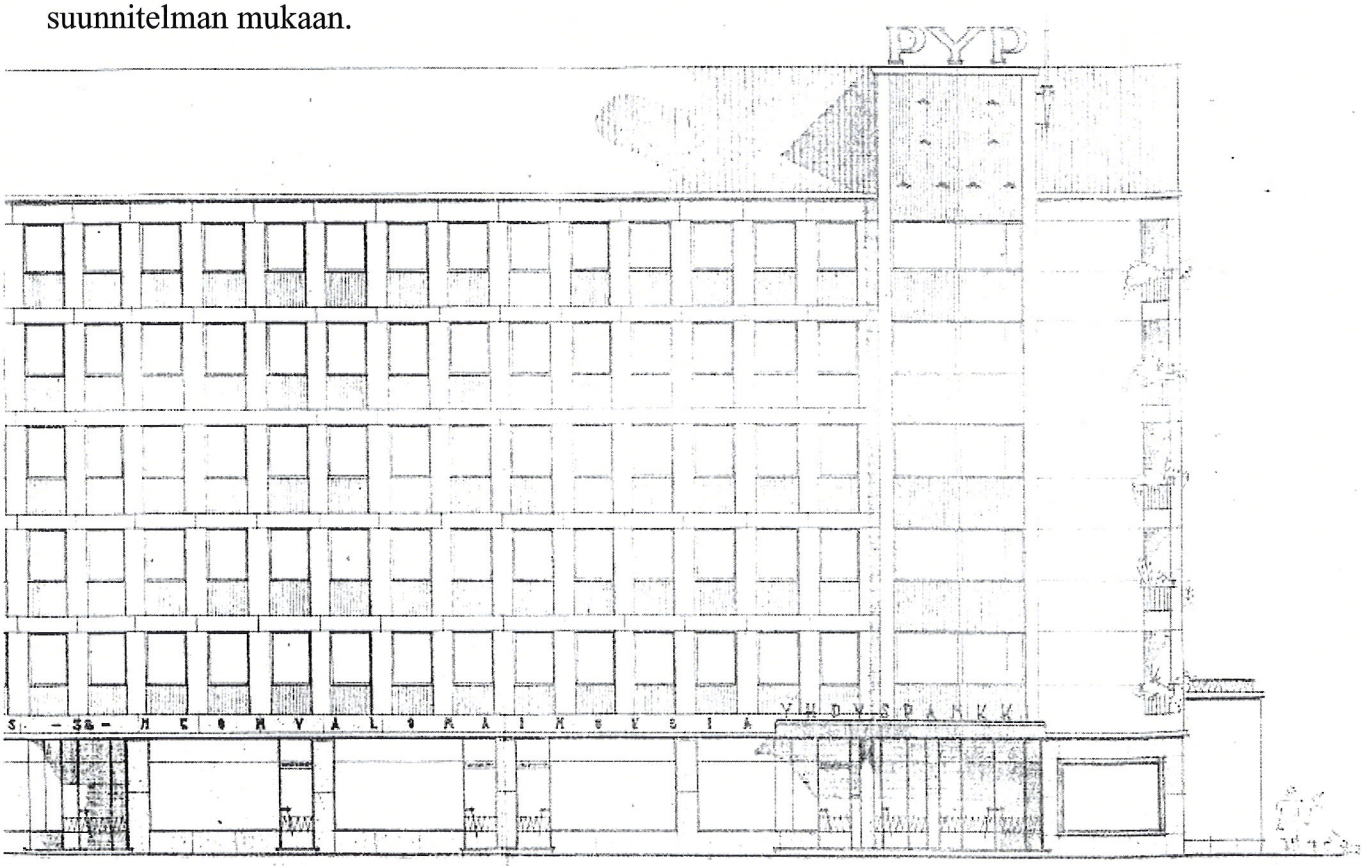
Talvisodan pommituksissa koulutontin rakennukset tuhoutuivat ja tontti oli rakentamattomana aina 1950-luvun puoliväliin saakka. Pohjoismaiden Yhdyspankki rakensi tontille kuusikerroksisen toimitalon. Rakennuksen suunnitteli vuonna 1954 arkkitehti Jaakko Tähtinen, joka oli 1940-luvulla suunnitellut Mikkeliin Saksalankadun varrella olleen myllyn siilorakennuksen ja vanhan myllyrakennuksen muutoksen.

1-6-38, Porrassalmenkatu 17



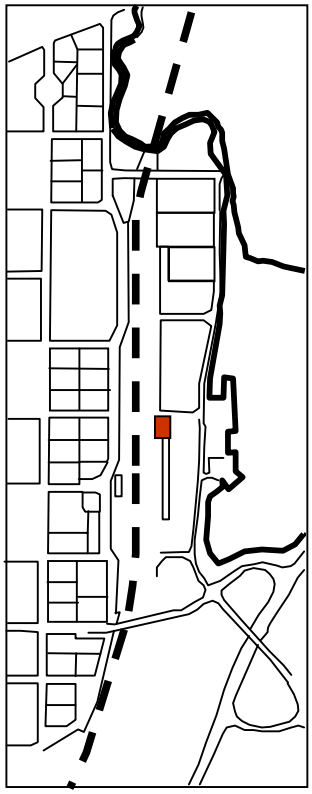
Mikkelin tyttökoulun julkisivu Porrassalmenkadulle vuonna 1931 tehdyn mittapiirustuksen mukaan. Alkuperäisestä 1840-luvun fasadista on jäljellä ikkunaryhmittely. Pilasterit ja ikkunakehykset ovat todennäköisesti 1890-luvulta.

Tyttökoulun rakennukset tuhoutuivat Talvisodan pommituksessa. Pohjoismaiden Yhdyspankin talo rakennettiin koulun paikalle arkkitehti Jaakko Tähtisen vuonna 1954 tekemän suunnitelman mukaan.



Tampere: 24.7.54

1-20-1, Pakkahuone / tullikamari



1-20-1 Pakkahuone / tullikamari

Tullikamarin perustaminen ja ensimmäiset suunnitelmat pakkahuonetta varten

Mikkelin tullikamari aloitti toimintansa Mikkelin satamassa vuoden 1878 alusta. Tulli- eli pakkahuoneeksi vuokrattiin aluksi tilat kauppias C. Pöndisen rantamakasiinista. Pöndinen oli ostanut vuonna 1872 kuolleen kauppias Juho Pylkkäsen kauppaliikkeen, joten kysymys oli Juho Pylkkäsen vuonna 1870 rakentamasta makasiinista (ks. Sataman makasiinirivit).

Ensimmäiset omaa pakkahuonerakennusta varten laaditut suunnitelmat ovat vuodelta 1883. Tuolloin valtuusmiesten määräämä valiokunta, jossa oli mukana lääninarkkitehti Loenbom, esitti pakkahuoneen sijoitettavaksi satamaan, Kirkkokadun (Savilahdenkatu) eteläreunaan kauppiaitten satamamakasiinien läheisyyteen. Valiokunta suositteli paikkaa siitä huolimatta, että maa oli ”*jotenkin vetelä*”. Ehdotettu pakkahuone olisi ollut kooltaan noin 28 x 9 metriä. Rakennuksen toteutus viivästyi ja tilapäisesti yhdistettiin kolme Pikkutorin tukkipuotia toimittamaan pakkahuoneen virkaa. Joulukuussa 1887 maistraatti muistutti valtuusmiehiä vuoden 1878 keisarillisesta julistuksesta, jonka mukaan kaupunki oli velvollinen rakentamaan pakkahuoneen. Myös maistraatti ehdotti paikaksi satamaa. Kesäkuussa 1888 oli valtuusmiehillä edessään uusia pakkahuoneen suunnitelmia, joihin liittyi rautatien piiri-insinööri K. W. Branderin suunnitelma satama- ja makasiiniraiteen rakentamisesta (ks. Satamalaiturit ja satama-alueen muut rakennukset). Valtuusmiehet siirsivät pakkahuoneasiaa vielä eteenpäin – suunnitteluvaliokunnan piti tehdä uusi versio, josta varastomakasiini (nederlagsmagasin) piti jättää pois.

Werner Polónin pakkahuonesuunnitelma 1889

Uudet suunnitelmat laati vuoden 1888 lopulla arkkitehti Werner Polón, joka oli yleisten rakennusten ylihallituksen palkkaamana tullut Mikkeliin valvomaan lääninvankilan laajennustyötä (kirjepaperissa painettuna: *”Werner Polón Ledande Arkitekten för St Michels Länsfängelse Byggnader”*). Polón vaikutti aktiivisesti Mikkelin rakentamisessa parin vuoden ajan. Muita Polónin kaupungille tekemiä suunnittelutöitä olivat mm. pesuhuone Pankajoen rannassa, Naisvuoren paviljongin muutos ja ”keilirata” ja toteuttamatta jäänyt suunnitelma kaupungintaloa varten. Polón suunnitteli Mikkeliin myös joukon yksityistaloja, joista nykyään on olemassa vain niin sanottu vanha Pusan talo.

Polónin suunnitelmassa pakkahuonerakennus sijoitettiin, Loenbomin suunnitelmasta poiketen, pääty Kirkkokadulle päin, rannan puoleisen makasiinirivin päätteeksi. Pakkahuoneen kaakkoiskulmalta siirrettiin vuodelta 1871 ollut ”hyyskä” (ks. Satamalaiturit ja satama-alueen muut rakennukset) muualle. Lopullisissa piirustuksissa, jotka Polón on päivännyt 2. helmikuuta 1889, rakennus oli jaettu pohjaltaan kolmeen päätilaan. Järvenpuoleisen sivun pituiselta avoverannalta tultiin suureen, koko rungon syvyiseen tavaramakasiiniin, johon oli samassa akselissa toinen sisäänkäynti toiselta pit-

kältä sivulta. Makasiinissa ei ollut kuin kaksi ikkunaa, molemmat järven puolelle. Kirkkokadun puoleisesta päädystä oli kaksi ulkoporrasta, joista toinen johti rannanpuolen verannalle ja toinen ”konttoreiden” kautta ”Stempelihuoneeseen”, jonka kautta kuljettiin varsinaiseen pakkahuoneeseen. Rakennukseen tehtiin vain yksi uuni, joka sijoitettiin niin, että se lämmitti sekä pakka- että stempelihuoneen. Polónin pakkahuonesuunnitelman asemapiirustukseen ei ole merkitty makasiinirivien väliin rakennettavaa satamarataan liittyvää pistoraidetta, joka kuitenkin pakkahuoneen rakentamisen aikoihin toteutettiin. Pistorata oli aluksi vain yksiraiteinen. Toisen raiteen rakentamisesta tehtiin päätös vasta 1904.

Pakkahuoneen rakentaminen 1889-1890

Jo marraskuun lopulla 1888 oli tehty päätös rahoittaa pakkahuoneen rakentaminen rautatiealueen pakkolunastuksesta saatavilla varoilla. Pakkahuoneen urakkahuutokauppa pidettiin toukokuussa 1889 ja urakoitsijaksi valittiin lyseon vahtimestari A. G. Svanström. Alkuperäisen aikataulun mukaan rakennuksen olisi pitänyt olla valmis jo saman vuoden lokakuussa.* Rakennus valmistui kuitenkin vasta vuoden 1890 lokakuussa ja työ vastaanotettiin tammikuun puolella 1891, siitä huolimatta, että seinähirret olivat tuoretta petäjää vaaditun kuivan hongan asemesta.

Uusi tullikamari 1929

Vanha pakkahuone purettiin uuden tullikamarirakennuksen tieltä vuonna 1929. Kaksikerroksisen tiilirakennuksen suunnitteli kaupungininsinööri Heikki Kuokkanen. Tiilirakennus tehtiin ”kovaan pohjaan saakka” lyödylle paaluperustukselle ja se valmistui joulukuussa 1929. Rakennuksen ensimmäisessä kerroksessa oli eteinen, josta oli kulku tullaushuoneeseen ja portaaseen. Tullaushuoneesta oli yhteys tiilirakennuksen puolella olevaan lämpimään varastohuoneeseen ja kylmään hirsirakenteiseen makasiiniin. Toisessa kerroksessa oli eteisen lisäksi viisi huonetta: toimisto, tullinhoitajan huone, laboratorio, pakettihuone ja päivystäjän huone.

Ensimmäisen kerroksen tilojen yhteydessä mainittu hirsinen makasiini, joka oli kiinni tiilirakennuksessa, herättää kysymyksiä. Vuoden 1929 kunnalliskertomuksessa on kaksi hiukan eri käsityksen antavaa mainintaa. Toisessa yhteydessä todetaan, että ”*pakkahuoneen yhteyteen rakennettiin punaisista tiilistä uusi kaksikerroksinen tullikamari*”. Toisaalla todetaan yksiselitteisesti, että ”*pakkahuone purettiin ja tilalle rakennettiin uusi 2.kerroksinen rakennus, jossa nykyään on sekä tullikamari että pakkahuone* ”. Uuden makasiinin mitoitus ei täsmää vanhan pakkahuoneen mittoihin, joten on luulta-

---

* Rakennustyötä hidasti kivijalan korkeuteen liittyvä ongelma: lokakuussa 1889 todettiin, että kivijalka ei ollut kuin muutaman tuuman maanpinnan yläpuolella. Svanströmin mukaan ongelma aiheutui siitä, että rautatien ratavalli oli tehty korkeammaksi kuin oli ollut alun perin tarkoitus ja maanpinta pakkahuoneen ympärillä olisi noussut kivijalan tekemisen jälkeen. Svanström joutui lopulta korottamaan pakkahuoneen kivijalkaa. Tarkastuspöytäkirja ei tarkkaan ilmoita, missä vaiheessa rakennuksen hirsirunko tällöin oli. Joka tapauksessa lattiavuoliaiset olivat jo paikalla ja seinähirsiäkin, koska niiden todettiin olevan ”märkiä osaksi harmaaksi muuttuneita petäjähirsiä 7 tuumaa latvasta ja nyt ottavat hometta sekä seiniin että nurkkiin…”

vaa, että Polónin suunnittelema vanha pakkahuone purettiin kokonaisuudessaan ja uusi hirsimakasiini tehtiin uuden tiilirakennuksen rakentamisen yhteydessä.

Tullikamarin laajennus ja uusi varasto 1940-1941

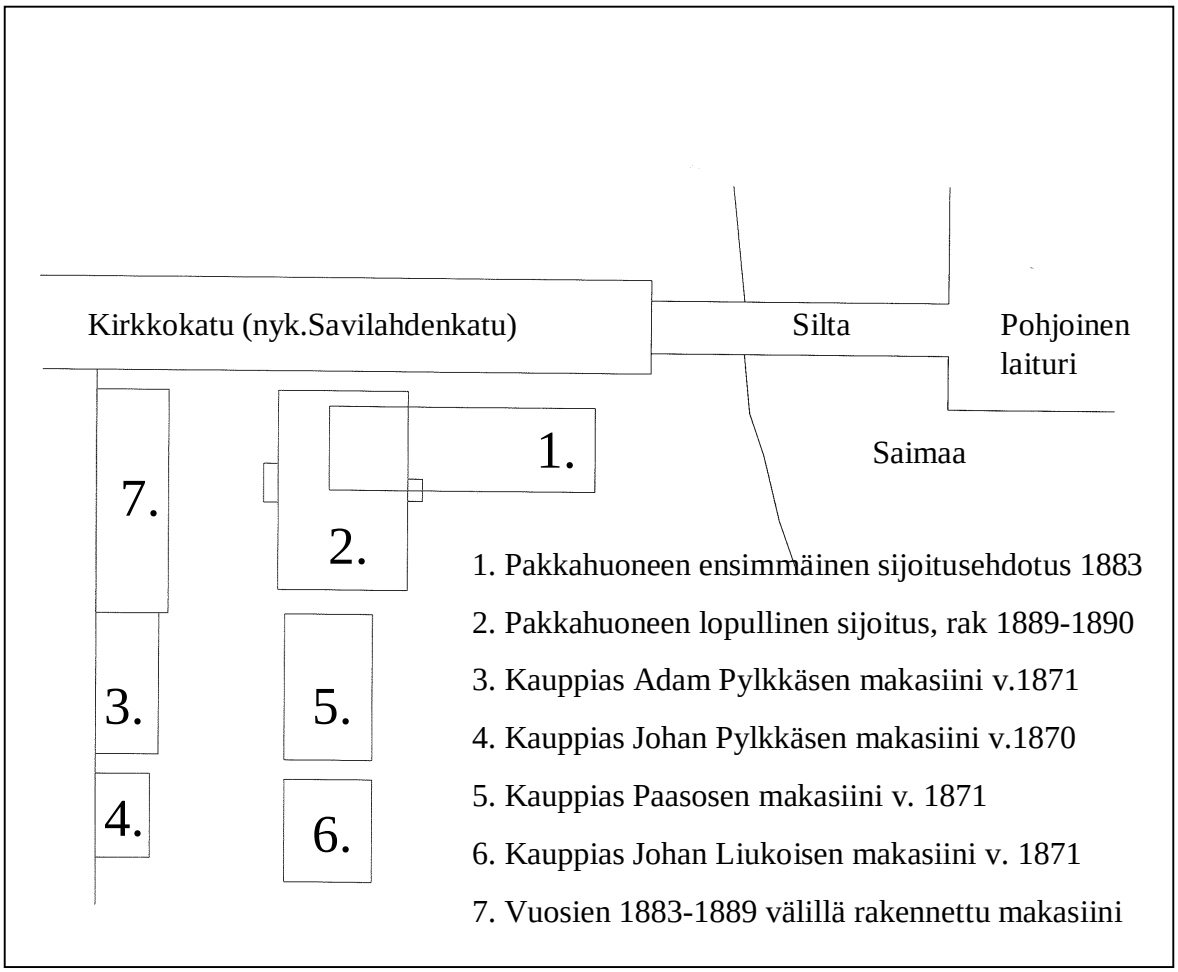
Talvisodan ensimmäisissä Mikkeliin kohdistetuissa pommituksissa 5.1.1940 sai sataman tullirakennus osuman ja sen puinen varasto-osa tuhoutui täysin. Myös kivisen tullirakennuksen vesijohto- ja lämmityslaitteisto kärsi vaurioita. Välirauhan aikana tullirakennus korjattiin ja samalla laajennettiin 4,5 metriä etelään päin. Laajennettuun osaan sijoitettiin satamatoimiston tilat. Myös uusi 27 metriä pitkä betoniseinäinen varasto rakennettiin. Suunnitelmat oli laatinut arkkitehti Kauko A. Tuominen (varaston suunnitelman päiväys 16.10.1940). Tuominen oli aikanaan ehdolla Mikkelin ensimmäiseksi kaupunginarkkitehdiksi. Vuonna 1945 tehdyssä valinnassa Tuominen oli kaupunginhallituksen kannattama ehdokas, mutta valtuusto valitsi kaupunginarkkitehdiksi Eero Jokilehdon. Tuominen valittiin sittemmin Savonlinnan kaupunginarkkitehdiksi.

Tullikamarin ja pakkahuoneen piirustukset Mikkelin maakuntaarkistossa:

Mikkelin maistraatin rakennuspiirustukset, laatikko ”sekalaiset”:

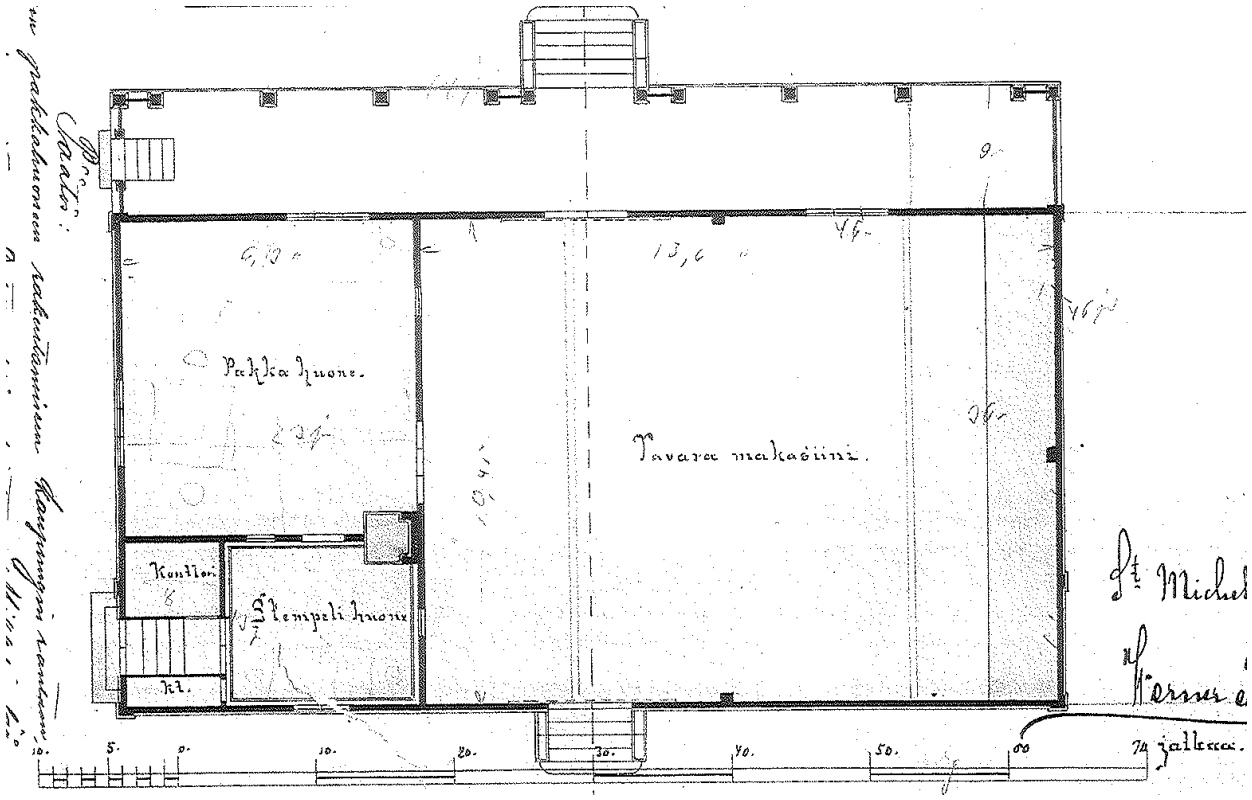
- Werner Polónin pakkahuonesuunnitelman julkisivupiirustukset (2 kpl) Huom! Piirustus, jossa on asema-, pohja- ja leikkauspiirros on kaupunginarkistossa.
- Uuden tullikamarin alkuperäispiirustukset (Heikki Kuokkanen 1929)

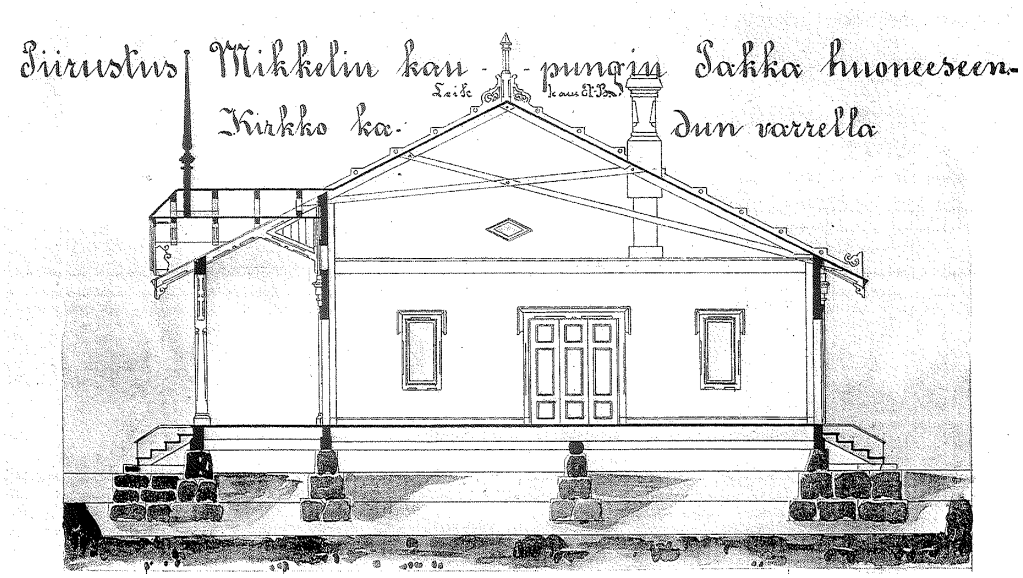
1-20-1 Pakkahuone / tullikamari



Mikkelin satamaan sijoitettavan pakkahuoneen suunnittelua varten perustettiin toimikunta vuonna 1883. Toimikunta, jonka yhtenä jäsenenä oli lääninarkkitehti A. Loenbom, laati pakkahuoneen (1.) sijoittamista kuvaavan piirustuksen, johon oli merkitty myös silloiset kauppiaitten makasiinit (3.-6.) ja satamalaituri. Myös alkuperäisessä piirroksessa on laiturista esitetty vain kaksi reunaviivaa, joten sen perusteella ei voida varmuudella arvioida laiturin todellista laajuutta. Yllä olevaan jäljennökseen on lisätty vuonna 1890 valmistuneen pakkahuoneen lopullinen paikka (2.) ja myöhemmin rakennettu makasiini (7.). Alkuperäinen lyijykynäpiirustus: valtuusmiesten kokouspöytäkirjan liite 18.12.1883, kaupunginarkisto.

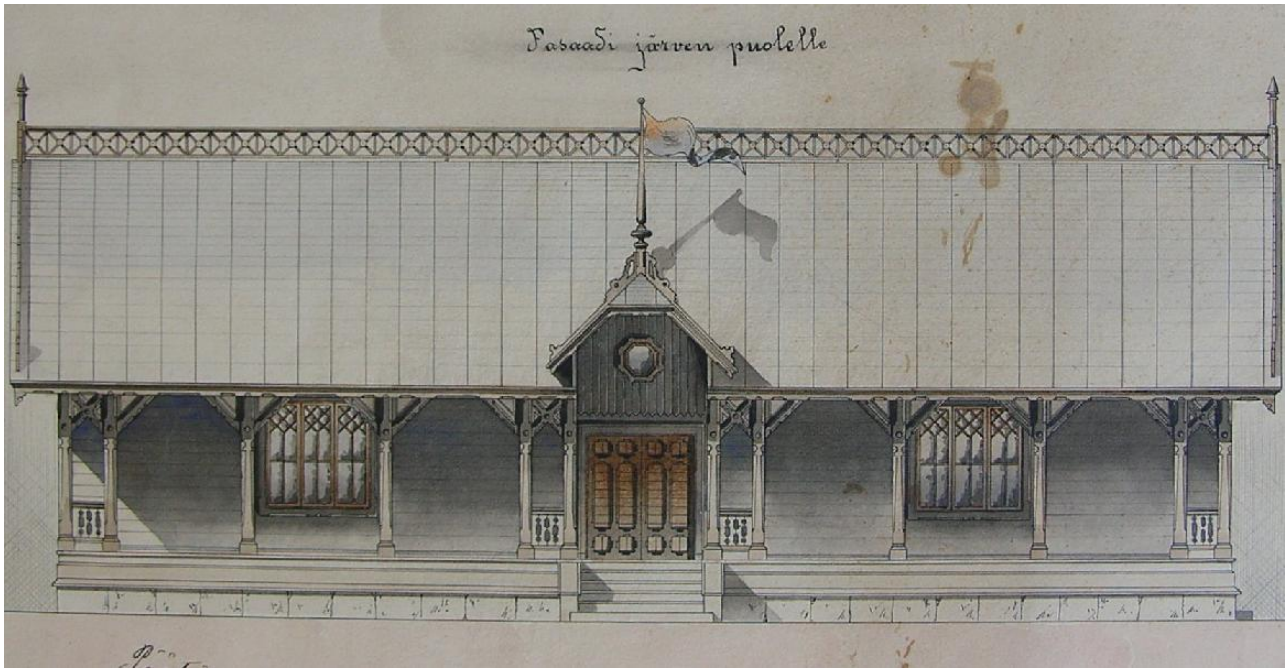
1-20-1 Pakkahuone / tullikamari





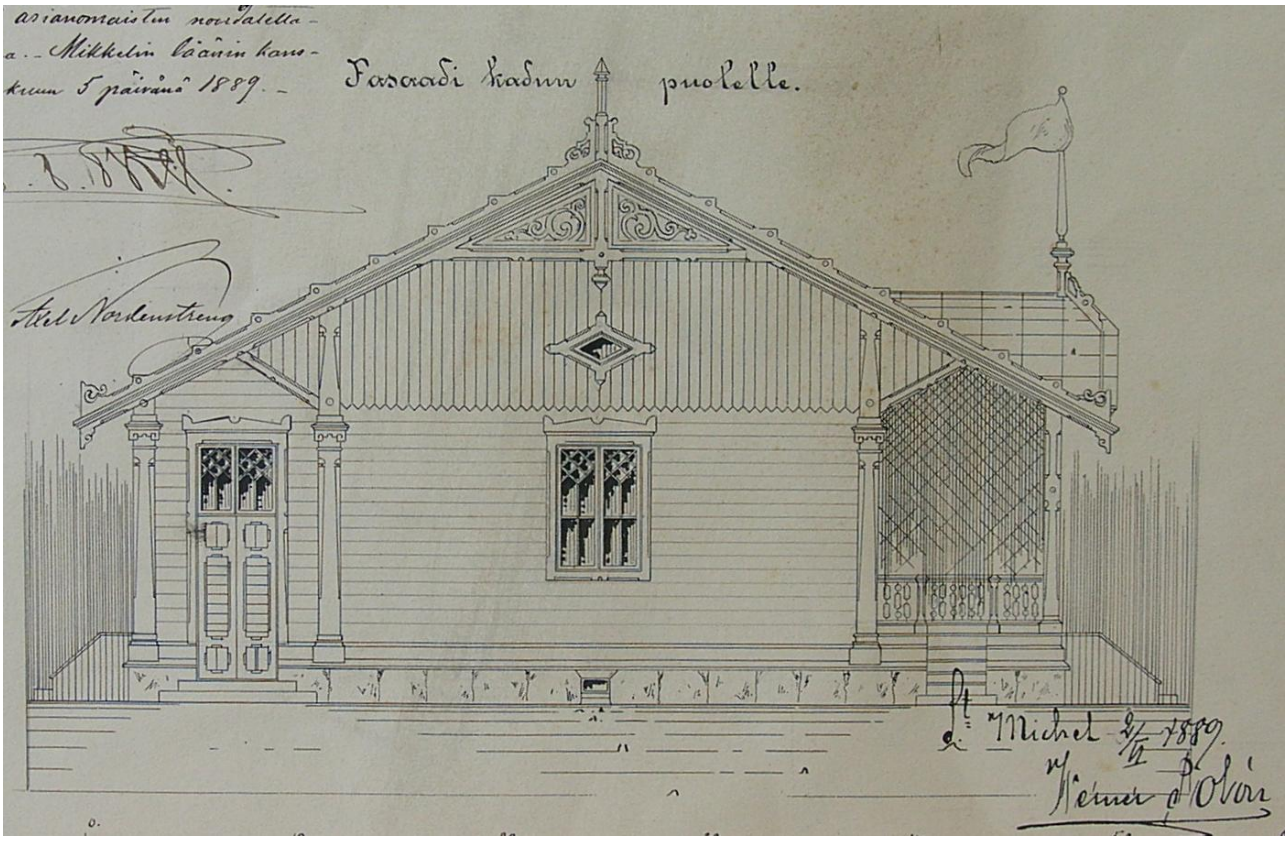
Arkkitehti Werner Polónin suunnitelma pakkahuonetta varten (2.2.1889). Pohjapiirustus ja leikkaus. Mikkelin kaupunginarkisto.

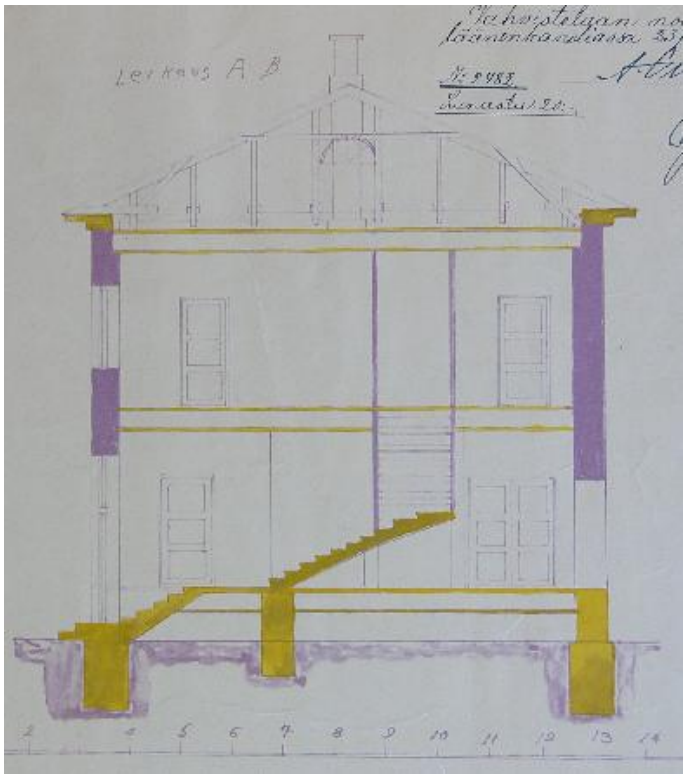
1-20-1, pakkahuone / tullikamari

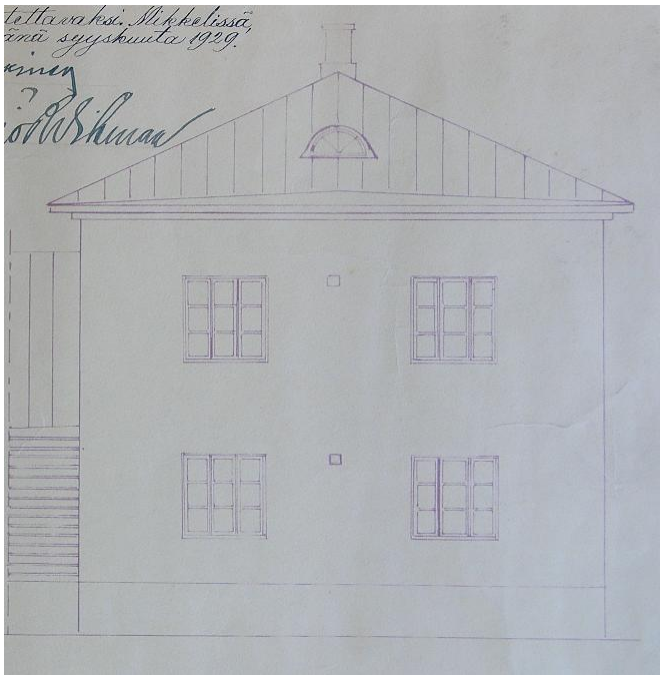


Mikkelin sataman pakkahuone – Werner Polón 1889.

Rakennuksen urakoi lyseon vahtimestari A. G. Svanström 1889-1891. Rakennus purettiin vuonna 1929 uuden tullikamarirakennuksen tieltä. Julkisivupiirustukset, Maistraatin rakennuspiirustukset, sekalainen. Mikkelin maakunta-arkisto.



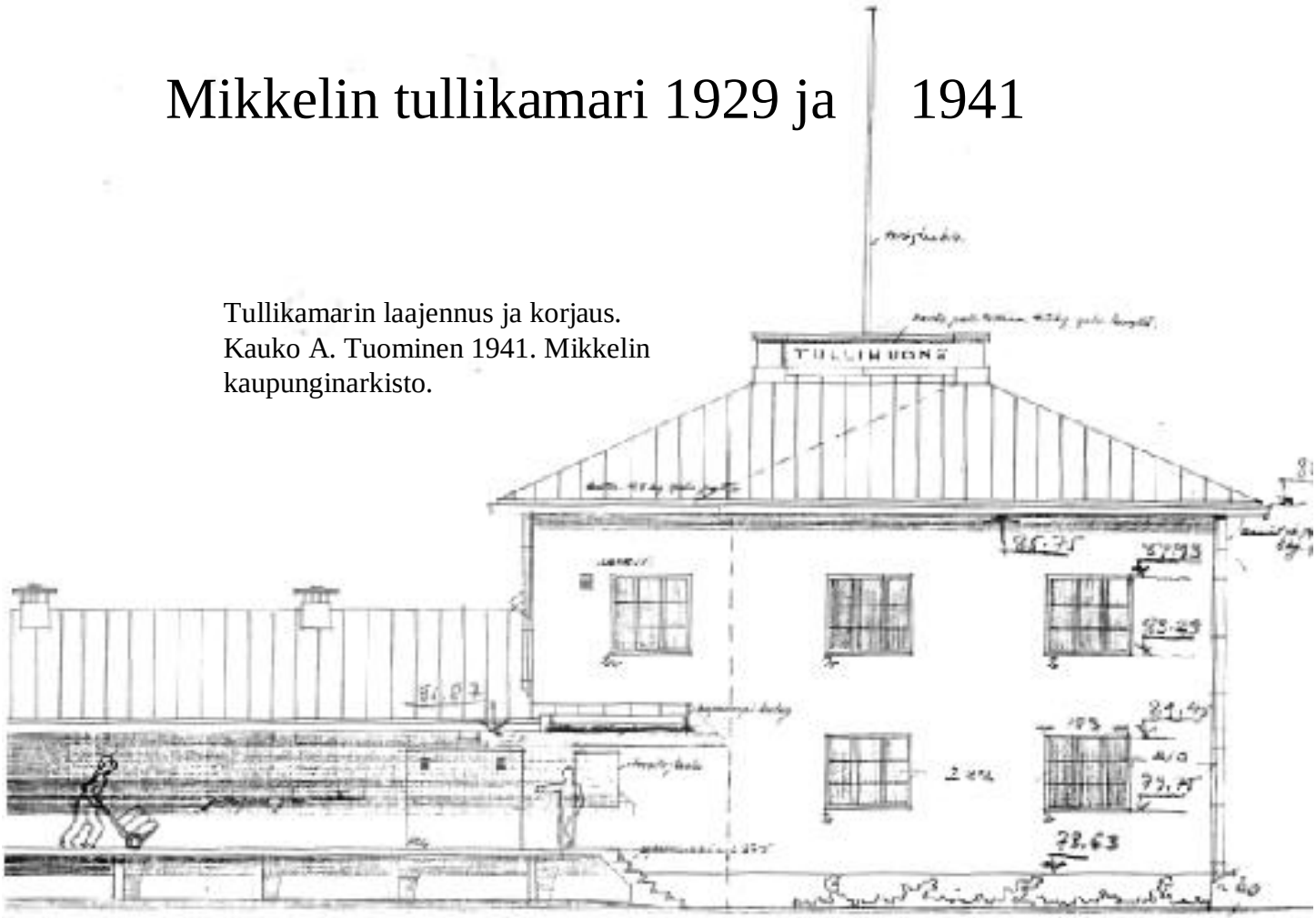




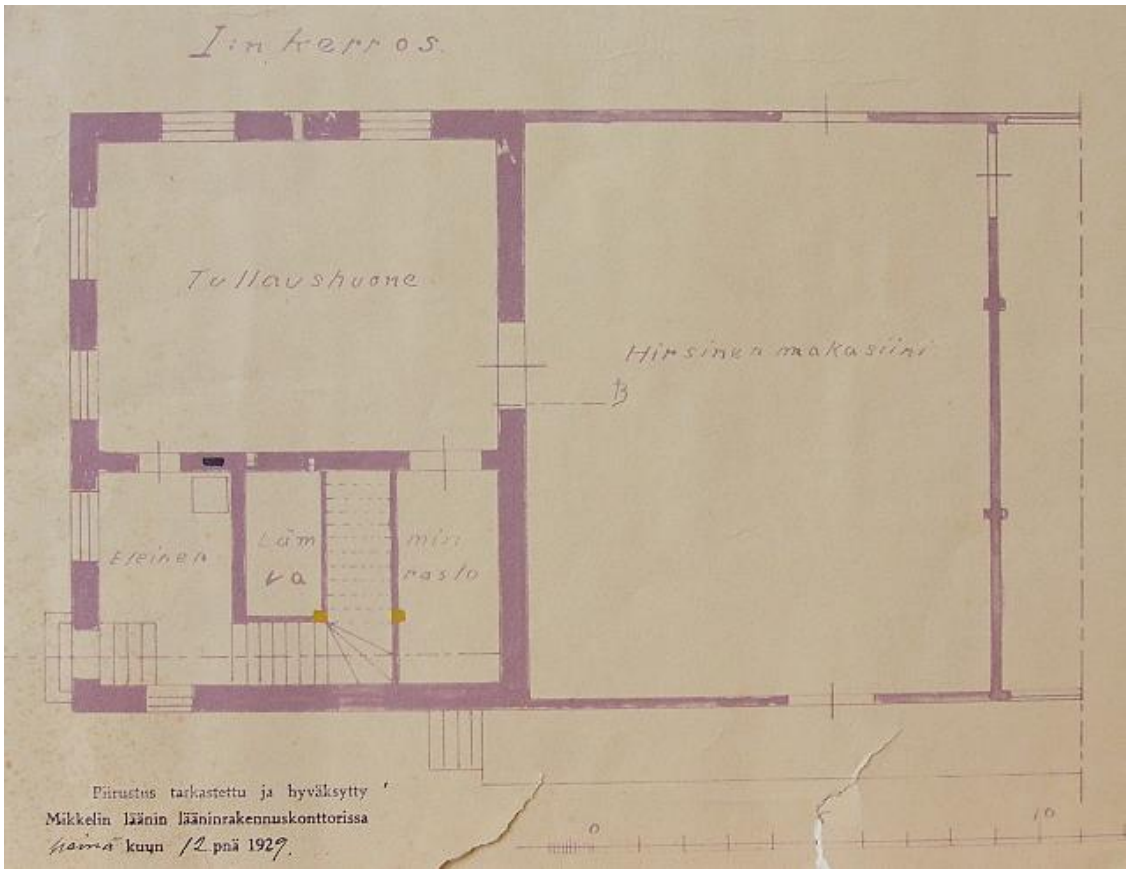
Tullikamarin (pakkahuone) alkuperäispiirustukset. kaupungininsinööri Heikki Kuokkanen 1929. Maakunta-arkisto.

Mikkelin tullikamari 1929 ja 1941

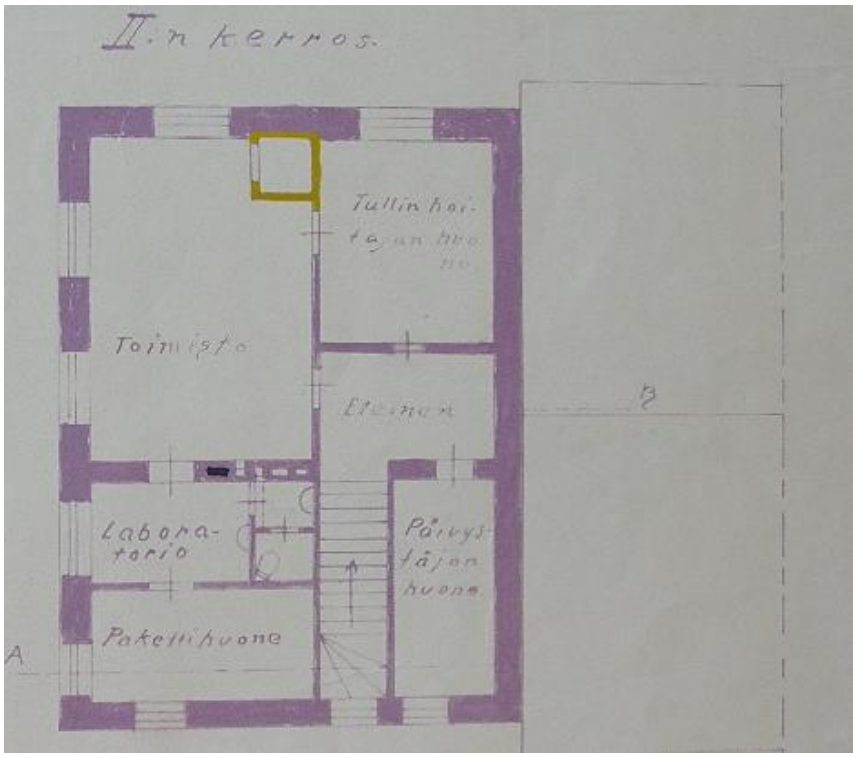
Tullikamarin laajennus ja korjaus. Kauko A. Tuominen 1941. Mikkelin kaupunginarkisto.



1-20-1, pakkahuone / tullikamari

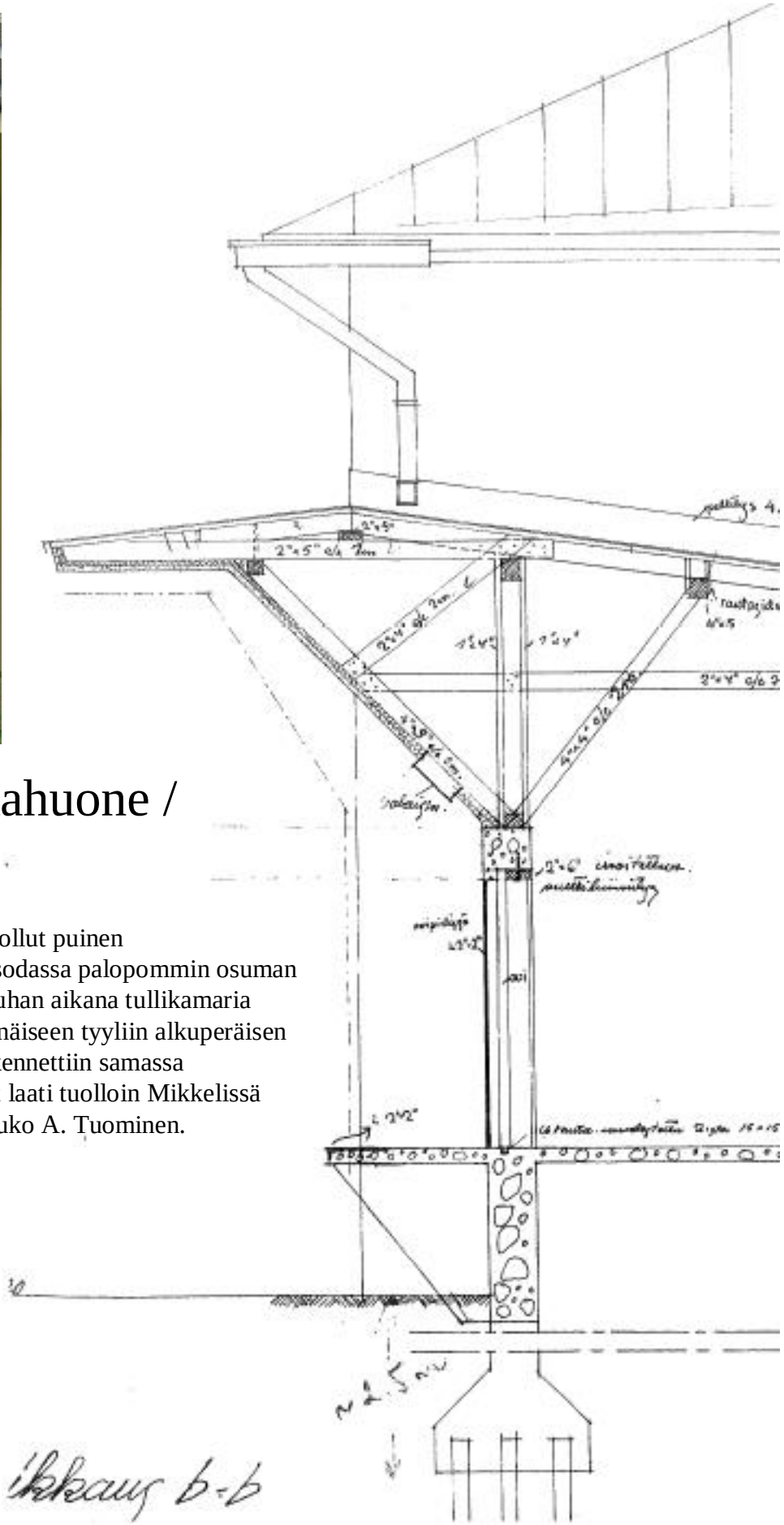


Tullikamarin (Pakkahuone) alkuperäiset pohjapiirustukset. Kaupungininsinööri Heikki Kuokkanen 1929. Maistraatin rakennuspiirustukset, sekalainen. Maakunta-arkisto.



1-20-1, Pakkahuone / tullikamari

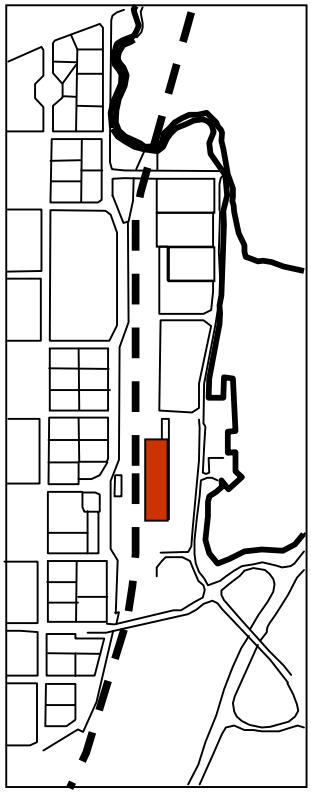
Valokuvat syksyllä 2006.P.E.



1-20-1, Pakkahuone / tullikamari

Tullikamarin yhteydessä ollut puinen varastorakennus sai talvisodassa palopommin osuman ja tuhoutui täysin. Välirauhan aikana tullikamaria laajennettiin etelään yhtenäiseen tyyliin alkuperäisen kanssa ja uusi varasto rakennettiin samassa yhteydessä. Suunnitelmat laati tuolloin Mikkelissä vaikuttanut arkkitehti Kauko A. Tuominen.

1-20-2 ja 1-24-1, Sataman makasiinirivit



1-20-2 ja 1-24-1 Sataman makasiinirivit

Kaupungin ensimmäinen rakennusjärjestys vuodelta 1838 edellytti, että satamiin ja lastauspaikoille tehtävät puodit (aitat) ja makasiinit rakennetaan tarkasti paalutettuun järjestykseen, asiasta ilmoitetaan kaupungin hallinnolle ja rakennetaan tarpeellista ”kauneutta ja säännönmukaisuutta” noudattaen (”*i viss utstakad ordning; efter derom hos Stads Styrelsen skedd anmälan, och bör äfven vid deras uppförande nödig prydlighet och regelbundet skick iakttagas*”).

Ensimmäiset makasiinit

Kuujon mukaan sataman ensimmäiset varastomakasiinit olisi tehty vasta 1870-luvulla. Kuitenkin jo vuonna 1859 vahvistutti kauppias Petter Kiuru piirustuksia kaupungin rantaan tehtävää kalkkimakasiinia varten. Kiurun makasiinin tarkemmasta sijainnista ei ole tietoa. Vuonna 1870 sai kauppias Juho Pylkkänen luvan rakentaa makasiinin satama-alueelle. Huhtikuussa vuonna 1871 kauppias Adam Pylkkänen anoi lupaa rakentaa makasiini ”Savolahden” rantaan, kauppias Johan Pylkkäsen makasiinin pohjoispuolelle ja kaikin osin sen kaltaisena mutta kooltaan suurempana. Adam Pylkkänen joutui palaamaan asiaan myöhemmässä kokouksessa, johon hän toi myös julkisivupiirustuksen. Makasiinin ovet tuli sijoittaa itään eli rannan puolelle. Maistraatti edellytti, että Pylkkäsen piti maalata makasiini siistiksi. Vielä samana vuonna toi kauppias Paasonen maistraatin kokoukseen

> ”*riitningin joka kuvailee ulko- ja pohja-näön kaksi-suojaseen makasiiniin, jota hakia sano aikovansa rakentaa kaupungin rantaan Johan ja Adam Pylkkäsen makasiinien vastapäätä, 20 kyynärää niistä itään päin.*” Maistraatti katsoi ”*hyväksi tähän myödyttää, sillä keinoin ja ehdolla että Paasonen rakentaa ovet Pylkkäsien makasiiniin tahi luoteeseen päin … ja että hakia katolle asettaa jotakin korestia, esimerkiksi semmoisia kuin herra Lindholm nykyiselle uudelle pykyylleen, ja että hakia makasiinin itäseinälle asettaa viisi soikeata kapeata valeikkunata.*”

Samassa kokouksessa haki ”kauppamies” Johan Gabriel Liukoinen myös makasiinin rakentamislupaa. Liukoisen makasiini piti sijoittaa Paasosen makasiinin jatkoksi. Rakennusten välille piti jäädä kolmen kyynärän (1,78 m) väli ”eli rann-katu”.

Näiden neljän makasiinin sijainnin vahvistaa vuodelta 1883 oleva pakkahuonerakennuksen sijoitussuunnitelma (lopullinen suunnitelma 1889, ks. erilliset sivut). Arkkitehti Loenbomin lyijykynäpiirustuksessa on neljä vanhaa makasiinirakennusta kahdessa rivissä ja rivien päädyt Kirkkokadun (Savilahdenkatu) suuntaisina. Pakkahuoneen lopullisen suunnitelman (1889) asemapiirrokseen on ennättänyt länsipuoliseen riviin yksi makasiini lisää Kirkkokadun puoleiseen reunaan. Rakennukset vaihtelivat niin pituudeltaan kuin myös runkosyvyydeltään.

Kaupunginrakennusmestari Oikaraisen makasiinisuunnitelmat

Ensimmäinen makasiinirakentamisen yhtenäistämiseen tähtäävä suunnitelma on kaupunginrakennusmestari August Oikaraisen laatima ”*Ehdotus kaupungin asemakartan laajentamiseksi makasiinitonteilla”* vuodelta 1899. Oikarainen muodostaa vanhoista makasiiniriveistä kaksi korttelia ja niiden jatkoksi etelään päin kaksi uutta korttelia. Rannan puolelle itään on merkitty vielä kolmas makasiinitonttirivi, jossa on kaksi korttelia. Kaikkiaan kortteleissa olisi suunnitelman mukaan ollut 36 tonttia.

Oikarainen uudisti suunnitelman vuonna 1905, poistaen yhden makasiinikortteleista. Neljä vuotta myöhemmin Oikarainen laati suunnitelman kahdeksankymmentä metriä pitkää kivirakenteista makasiinirakennusta varten. Pitkää rakennusmassaa oli rytmitetty päissä ja keskellä olevilla koristeellisilla poikkipäädyillä. Varmuuden vuoksi piirustukseen oli laskettu rakennukselle neliöhinnat eri materiaaleilla: ”tiilistä 70:- , pedongista 60:- ja puusta 45:- markkaa neliömetriltä.

Oikaraisen asemakaavaehdotus vahvistettiin vuonna 1906 mutta rakennussuunnitelmaa ei toteutettu. Käytännössä myöhempinä vuosina makasiinirakennusten sijoituksessa noudatettiin Oikaraisen kaavoittamaa linjaa, lukuun ottamatta rannan puoleista kolmatta riviä, jota ei koskaan rakennettu.

Kaupungininsinööri von Fieandtin makasiinisuunnitelma 1915

Vuonna 1909 tehdyssä Piponiuksen pohjakarttamittauksessa on makasiiniriveissä pakkahuoneen puolella kolme suurin piirtein samankokoista rakennusta. Pistoratojen länsipuolella olevassa rivissä oli kaksi suurempaa ja neljä pienempää rakennusta ja eteläpäässä, reilusti muista erillään varastorakennus aivan rantaviivassa. Tämä ”kirjavampi” länsipuolinen rivi korvattiin yhtenäisen suunnitelman mukaisella pitkällä varastorivillä kaupungininsinööri Lennart von Fieandtin vuonna 1915 laatimien piirustusten mukaan. Runkosyvyydeltään 7,6 metrinen varasto oli korkeudeltaan 4,2 metriä maan pinnasta räystäälle. Rakennuksessa oli aikakaudelle tyypillinen mansardikatto, jonka räystäältä nouseva lape oli lähes pystysuora ja sisäänpäin kaartuva. Rakennus oli sijoitettu niin, että junanvaunu asettui vain 1,3 metriä rakennuksen ulkoseinästä. Rakennusrivin länsipuolelle oli sijoitettu ajotie, jota varten oli Rautatiehallitukselta vaihdettu tarvittava alue vuonna 1900.

Kaupungininsinööri Erkki Tammiston makasiinisuunnitelma 1935

Länsipuolista varastomakasiiniriviä rakennettiin von Fieandtin suunnitelman mukaisesti noin 130 metriä. Siitä etelään päin jatkettiin Erkki Tammiston kaupungin rakennustoimistossa vuonna 1935 suunnitteleman, yksinkertaisemman satulakattoisen varastotyypin mukaisesti. Tammiston suunnitelma oli tehty alun perin itäisen makasiinirivin makasiineja varten, mutta siitä on variaatio vuodelta 1938, joka on tarkoitettu länsipuolen rivistöön. Kokonaispituus läntisellä varastorivillä oli pisimmillään noin 190 metriä. Varastot

rakennettiin yhdeksi pitkäksi kokonaisuudeksi – oli luovuttu Oikaraisen ajatuksesta katkaista varastorivit Savilahdenkadun suuntaisella ajotiellä.

1930-luvun suunnitelmat itäisen makasiinirivin rakentamiseksi

Poiketen yhtenäisestä läntisestä makasiinirivistä oli itäisessä rivissä vielä 1930-luvulla tullikamarin ja sen varaston jälkeen pitkiä aukkoja. Kaupunki oli vuonna 1914 varannut itäisestä rivistä tilaa mahdollista pakkahuoneen laajentamista varten. Rivin loppuosa oli varattu tilapäisten varastojen rakentamista varten. Pulkkisen vanha makasiini (on jo Piponiuksen vuoden 1909 mittauksessa) sai olla rivissä edelleen, kunhan sen julkisivut muutettiin hyväksyttyjen piirustusten (von Fieandt) mukaisiksi. Vuonna 1935 kauppias Jordan anoi kaupungilta makasiinitonttia, mutta läntisen makasiinirivin sanottiin olevan täynnä. Sen vuoksi kaupunginhallitus päätti, että itäpuolisesta rivistä oli varattava tontteja ja niille rakennettava ”*kaikki samojen, ennakolta vahvistettavien piirustusten mukaan*”. Kun ei oltu varmoja minkälaisia piirustusten tulisi olla, päätettiin pyytää Kauppiasyhdistykseltä lausuntoa. Yhdistyksen ehdotus oli pohjaltaan 8x8 metriä oleva makasiini. Samalla yhdistys toivoi makasiinirivien ympäri kiertävää tietä, ”*koska sen jälkeen kuin makasiiniraiteiden ja rautatiealueen välillä olevat tontit olivat kaikki tulleet rakennetuiksi ei enää ollut tilanpuutteen vuoksi mahdollista kääntää ajoneuvoja makasiinirivistön päässä, kuten tähän asti, vaan ajoneuvo oli peruutettava kuormauspaikalle*.” Jo Oikaraisen kaavassa 1906 ollut ajatus makasiinirivien puolessa välissä kulkevasta ”välikadusta” herätettiin tässä vaiheessa henkiin. Kauppiasyhdistys ei lämminnyt ajatukselle, koska tällöin olisi jouduttu purkamaan vähintään yksi varasto tien paikaksi.

Kaupungin rakennustoimisto laati suunnitelman, jonka mukaan sijoitettiin Pulkkinen Oy:n makasiinista etelään 13 kappaletta 8 x 8 metrin suuruisia tontteja. Kolmannen ja neljännen tontin väliin jätettiin 6 metrin aukko ”tulevaisuudessa tehtävää poikkikatua varten”. Samassa yhteydessä rakennustoimistossa tehtiin myös varsinainen rakennussuunnitelma makasiineja varten (Erkki Tammisto1935, ks. yllä). Tammiston suunnitelman mukaisia varastoja toteutettiin itäiseen varastoriviin ennen Talvisotaa ilmeisesti neljä kappaletta.

1940-luvun makasiinisuunnitelmat – Tuominen / Jokilehto

Arkkitehti Kauko A. Tuominen oli suunnitellut Talvisodassa tuhoutuneen tullin varastorakennuksen paikalle uuden betonirakenteisen varaston vuonna 1940. Samoilla piirustuksilla oli tarkoitus jatkaa itäistä varastoriviä etelään päin. (ks. Pakkahuone / tullikamari). Tuominen teki myös suunnitelman läntisen varastorivin uusimiseksi. Näitä suunnitelmia ei kuitenkaan toteutettu.

Sotien jälkeen varastorakentaminen lähti käyntiin sekavissa oloissa. Toukokuussa 1947 tuhosi tulipalo kaksi varastoa itäisen makasiinirivin eteläpäästä ja seitsemän varastoa läntisen rivin eteläpäästä (1930-luvun lopulla rakennetut varastot). Kahta kuukautta myöhemmin maistraatti esitti läntisen varastorivin jäljelle jääneen osan purkamista. Kaupunginhallitus ei kuitenkaan

suostunut purkamiseen – varastoista oli suuri puute eikä kaupungilla ollut mahdollisuutta varata uutta aluetta rautatien läheisyydessä. Uutta paikkaa varastosuojille kuitenkin etsittiin. Muun muassa Kymiyhtiön alueeseen kuuluvan Saksalan pellon ostamista suunniteltiin – pelto oli jo 1930-luvulla kaavoitettu varastorakentamista varten. Yllä mainitun tulipalon seurauksena ja rakennusaineiden säännöstelyn vuoksi monet kauppiaat ja liikkeet halusivat rakentaa väliaikaisia varastosuojia. Osuuskauppa Suur-Savo anoi lupaa ”tilapäiselle” puurakenteiselle varastolle ”*kunnes liike on tilaisuudessa rakentaa kaupungilta vuokraamalleen pakkahuoneen suunnassa olevalle varastosuoja-alueelle vuokrasopimuksen mukaisen tulenkestävän varaston (Tuomisen tyyppipiirustus 1941).*” Kiinteistölautakunta päätti Osuuskauppa Suur-Savon, ja muidenkin tulipalossa varastonsa menettäneiden kohdalla, antaa mahdollisuuden tehdä Tuomisen piirustuksen mukaiset varastot puurakenteisina ja rapattuina. Mikäli sekään ei vuoden 1948 kevään kuluessa olisi onnistunut, olisi annettava mahdollisuus tehdä tilapäiset puurakenteiset varastot palaneiden paikalle. Jälkimmäiseen ratkaisuun jouduttiin menemään – 26.2.1948 päivättiin suunnitelma läntisen makasiinirivin palaneitten varastojen paikalle tehtävästä puurakenteisesta varastorakennuksesta, jossa oli Osuuskauppa Suur-Savon lisäksi tilat Osuusliike Savonseudun ja Savon Rautakauppa oy:n varastoiksi.

Vuonna 1948 (28.12.) vahvistettiin kaupunginarkkitehti Jokilehdon laatima asemakaavamuutos, joka koski satama-aluetta aina Raatihuoneenkadusta Saksalankatuun saakka. Kaavan ensimmäinen versio oli päivätty jo 14.11.1945. Siinä esitettiin uusi Laiturikadun linjaus Saksalanjoen partaalta vanhojen makasiinirivien ohi Raatihuoneenkadun kohdalle, johon sijoitettiin rautatien tasoylikäytävä. Vanha kulku satamaan Savilahden kohdalta esitettiin poistettavaksi. Kadun eteläinen osa leikkasi vanhaa itäistä makasiinirivi ä poistaen siitä eteläisimmän osan. Satamaradan pohjoispuoli oli merkitty teollisuuskortteliksi ja eteläpuoli rautatie- ja satama-alueeksi – vanhojen makasiinirivien paikoille ei merkitty rakennusalaa. Vuonna 1948 kaavaa muutettiin koska varastomakasiineille ei löytynyt paikkaa muualta kuin satama-alueelta. Laiturikadun eteläistä osaa linjattiin lähemmäs rantaa. Vanhojen makasiinien kohdalle rautatien ja Laiturikadun väliin sijoitettiin uudelleen varastokortteli, jonka linjaus rautatiealueen puolella kulki vanhan läntisen makasiinirivin yli – maistraatti oli heinäkuussa 1947 määrännyt läntisen rivin purettavaksi! Korttelissa oli entisen itäisen makasiinirivin kohdalle merkitty 135 metriä pitkä rakennusala kaksikerroksisia varastorakennuksia varten tullikamarin eteläpuolelle ja pohjoispuolelle 50 metriä pitkä rakennusala vastaavaan tarkoitukseen. Satamaraiteiden pohjoispuolinen osa oli edelleen teollisuuskortteli n:o 17, jonka länsireunaan radan suuntaiseksi oli merkitty kolmas rakennusala (135 m) kaksikerroksisia varastorakennuksia varten. Kun varastorakentaminen käynnistyi (ks. alla) tehtiin vielä tarkistus laiturikadun linjaukseen, jotta saatiin tullikamarin kohdan varastoriviä jatkettua 45 metriä etelään päin.

Jokilehdon varastorakennussuunnitelmat 1948

Jokilehto laati kaavan lisäksi myös suunnitelmat makasiinirakennuksia varten, joita sitten käytännössä tyyppipiirustukseksi muuttuneella suunnitelmalla rakennettiin neljä kappaletta. Piirustusten mukaan rakennusten run-

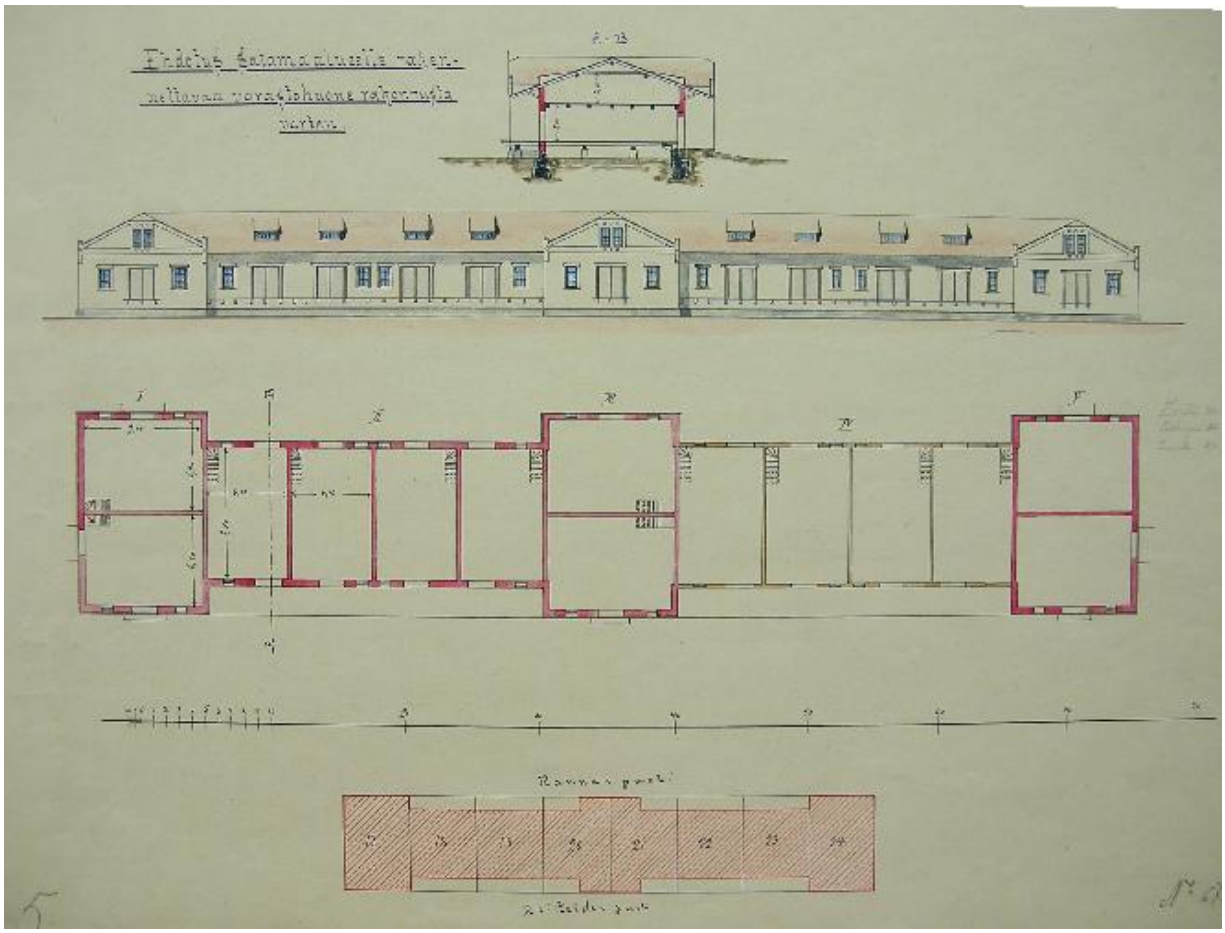
kosyvyys on 13 metriä mutta pituudet vaihtelivat. Varastoissa on vapaalta huonekorkeudeltaan 1800 mm korkea puoliksi maan alla oleva kellarikerros. Ensimmäisen kerroksen lattia ja molemmilla pitkillä sivuilla oleva lastaussilta ovat 1200 mm maanpinnasta. Ensimmäisen kerroksen vapaa korkeus on 2400 mm. Jokilehdon 14 rivin mittaisen työselityksen (1.9.1948) mukaan perustukset piti tehdä rautabetonista paaluttamalla, perusmuurit säästöbetonista ja seinät sementtitiilistä. Kellarin lattia oli rautabetonia samoin kuin kellarin kattovälipohjan ylälaattapalkisto. Ensimmäisen kerroksen ja avoimen korkean ullakon välipohja oli puurakenteinen. Rakennuksen vesikate oli sementtitiiltä. Portaat kellariin, lastaussillat ja tavarakuilut piti tehdä rautabetonista. Varastorakennusrivin yhtenäistämiseksi Jokilehto suunnitteli rakennuksiin yhtenäisen, vesikaton harjalle sijoitetun lautarakenteisen mainostekstitaulun, joka ulottui koko rakennuksen ja sitä kautta koko rakennusrivin pituudelta. Julkisivupiirustuksen mukaisesti rakennusten ulkoseinät rapattiin.

Kun Jokilehdon varastorakennuksia lähdettiin toteuttamaan, oli itäisessä varastorivissä jäljellä kaksi vanhaa puista varastorakennusta, joista toisen purkamisen jäljiltä on varastorivissä nykyään aukko. Runkosyvyydeltään kapean varaston päätyjen jäljet ovat näkyvissä nykyisten varastojen päätyseinien rappauksessa. Eteläisempi vanhoista puisista varastoista korvattiin vasta 1950-luvulla uudella. Kysymys oli SOK:n kankirautavarastosta, joten sen suunnitelma laadittiin SOK:n omassa rakennustoimistossa (18.2.1955). Paitsi peltikattoisena, erottuu varasto myös poikkeavilla julkisivuillaan viereisistä, Jokilehdon suunnitelman mukaisista varastoista. Jokilehdon suunnitelmissa oli myös varastorivin päättävä, toisesta päädystään aumakattoinen versio. Aumattuun kattoon oli esitetty vielä kattoikkuna. Tätä rivin päättävää rakennusta ei kuitenkaan koskaan tehty.

Satama-alueen varastorakentamiskysymys oli uudelleen esillä 1960-luvun puolivälissä. Vuonna 1964 maistraatti taas kerran esitti vanhojen makasiinien purkamista (koskee ilmeisesti vain länsipuolen puumakasiinirivistöä). Satama-alueen käyttösuunnitelmaa ei oltu vielä laadittu eikä hyväksytty, eikä keskustan yleiskaava ja asemakaavamääräykset olleet vielä valmiina. Valtuuston mielestä uusia varastopaikkoja ei voitu luovuttaa, vaikka tarvetta olisi ollut ”paitsi varastotarkoituksiin, myös eräiden ajankohtaisten teollisuuskysymysten ratkaisemista varten”. Kaupunki oli kuitenkin varannut määrärahan uuden varaston rakentamista varten. Rakennus oli suunniteltu tehtäväksi ”uudemman makasiinirivin jatkoksi tullikamarirakennuksesta pohjoiseen”. Hanke ei kuitenkaan toteutunut. Läntisen makasiinirivin purkaminenkin tapahtui vasta 1960- ja 1970-lukujen taitteessa.

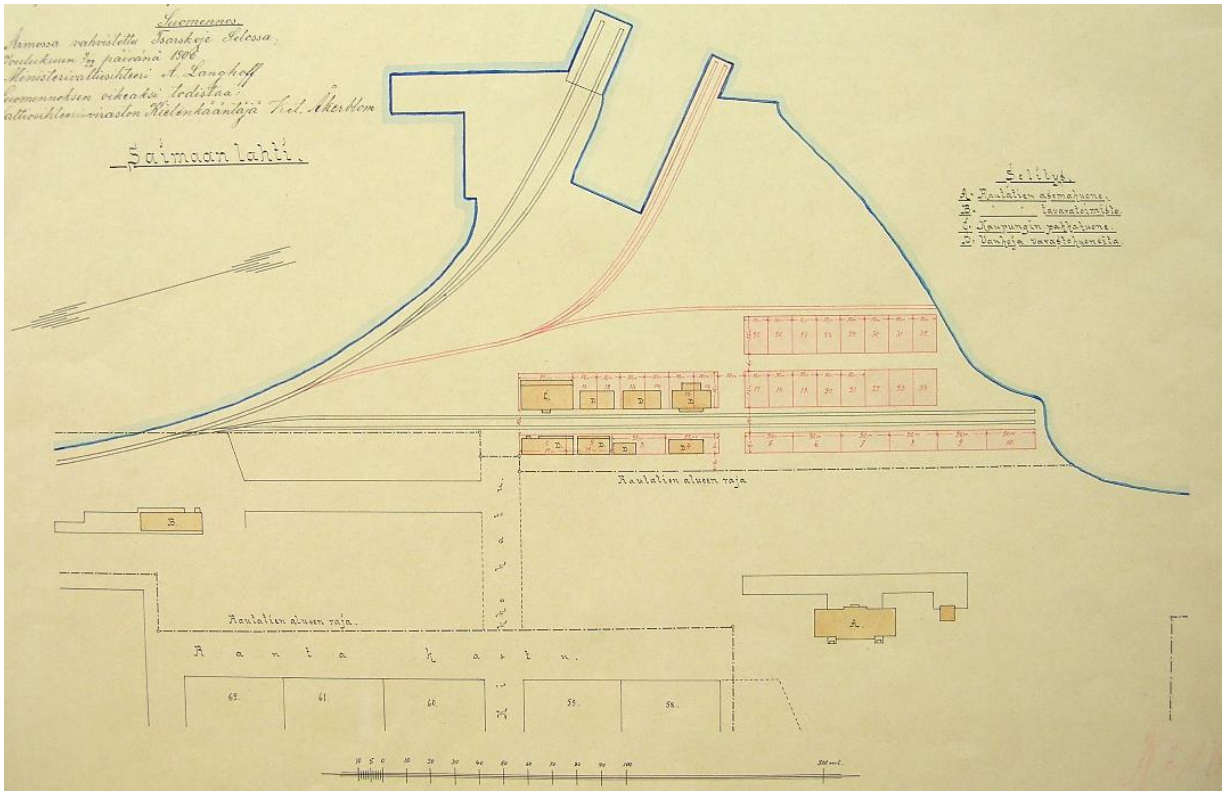
Satamamakasiinien piirustukset Mikkelin maakunta-arkistossa:

Mikkelin maistraatin rakennuspiirustukset, ”sekalaiset” - laatikko:
von Fieandtin makasiinipiirustus (sinikopio), sama piirustus myös kaupunginarkistossa.

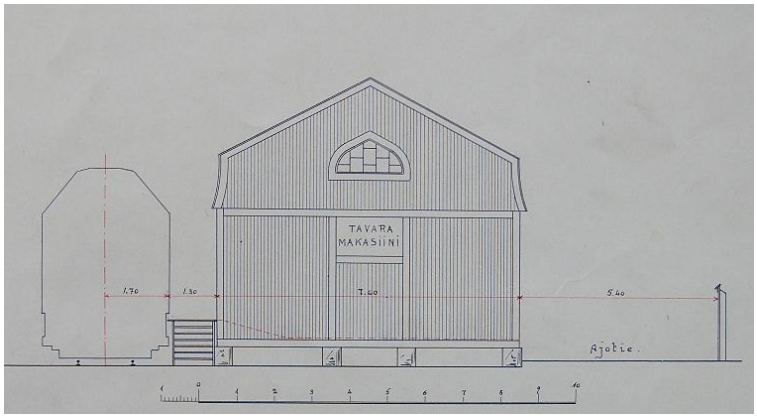


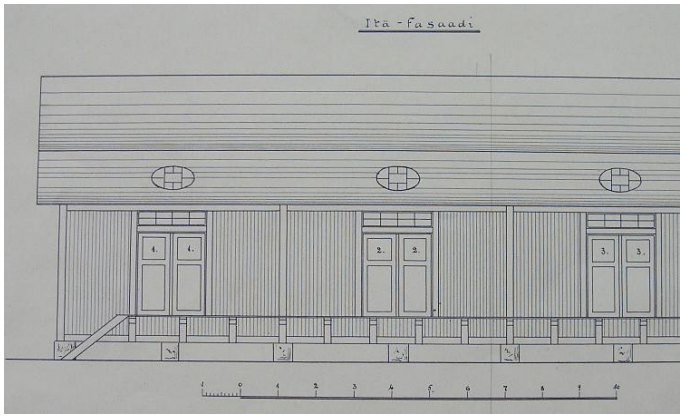
1-20-2 ja 1-24-1 Sataman makasiinirivit

Kaupunginrakennusmestari August Oikaraisen toteutumaton suunnitelma makasiinirakennusta varten vuodelta 1909 ja vuonna 1906 vahvistettu ”Ehdotus kaupungin asemakartan laajentamiseksi makasiinitonteilla”. Mikkelin kaupunginarkisto.

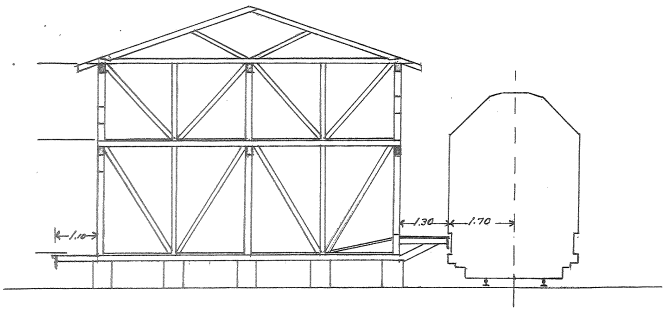


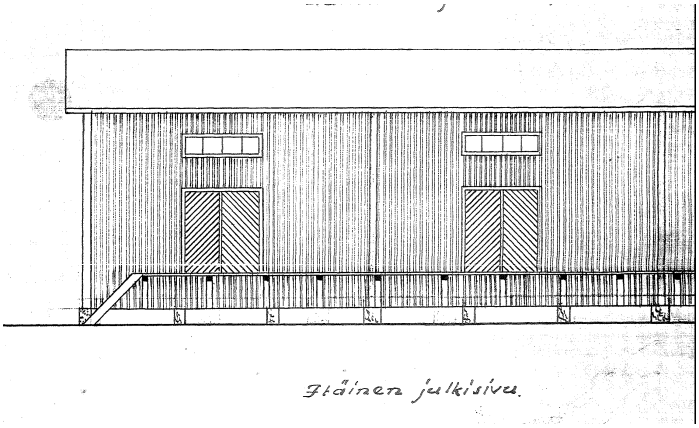
1-20-2 ja 1-24-1 Sataman makasiinirivit





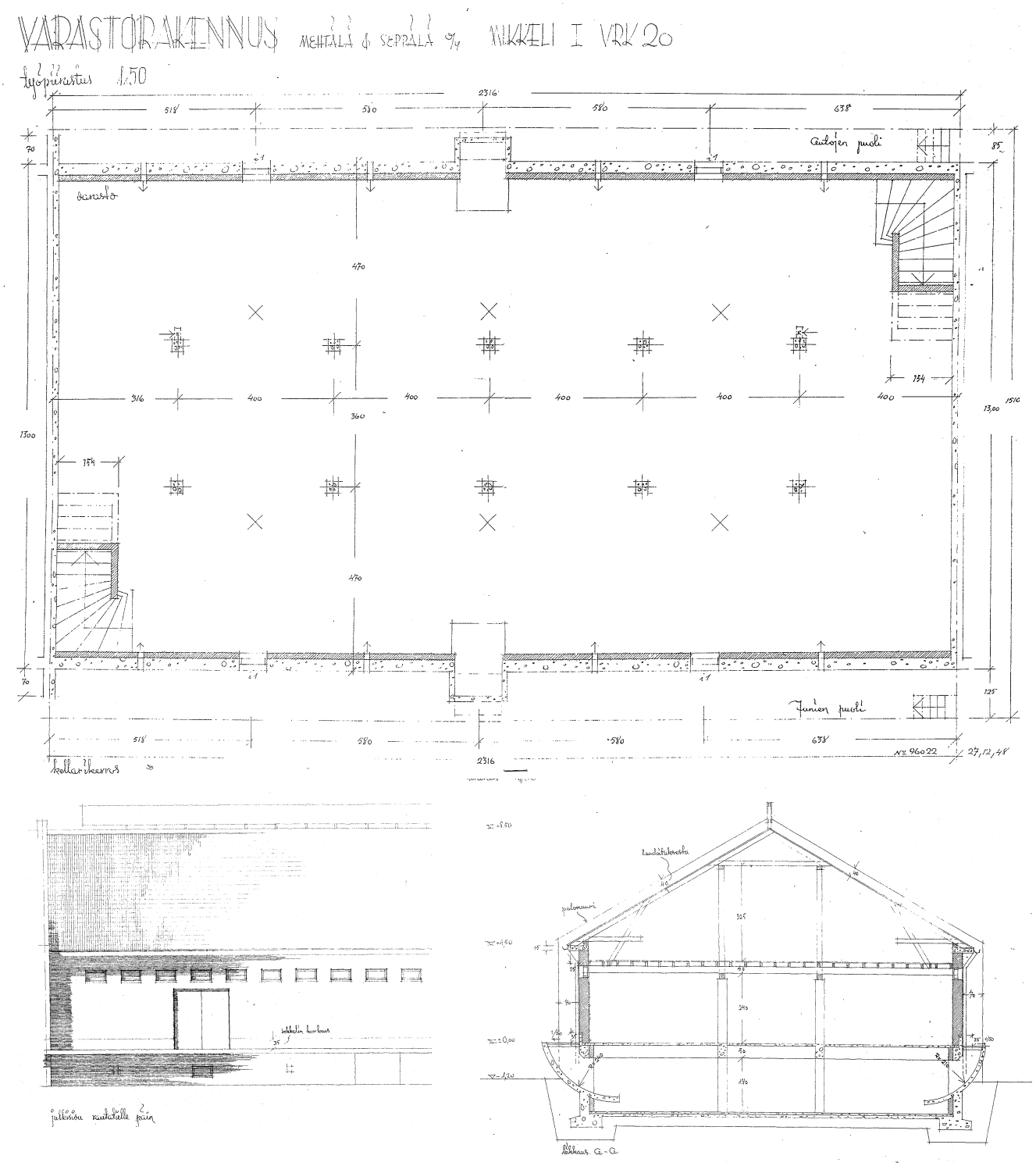
Kaupungininsinööri Lennart von Fieandtin varastomakasiinisuunnitelma vuodelta 1915. Rakennuksella korvattiin länsipuolisen makasiinirivin eri aikoina vuodesta 1870 lähtien rakennetut makasiinit. Suunnitelman mukaista makasiiniriviä toteutettiin noin 135 metriä.





Kaupungininsinööri Erkki Tammisto laati vuonna 1935 suunnitelman varastorakennustyyppiä varten. Tällä tyyppipiirustuksella rakennettiin jatkoa von Fieandtin suunnitelman mukaan aloitetussa läntisessä makasiinirivissä. Myös itäiseen riviin oli tarkoitus tätä piirustusta käyttää, mutta ei ole aivan varmaa toteutettiinko suunnitelmaa rannan puolella.

1-20-2 ja 1-24-1 Sataman makasiinirivit



Kaupunginarkkitehti Eero Jokilehdon suunnitelma Mehtälä&Seppälä Oy:n varastorakennusta varten (27.12.1948). Kellarikerroksen pohja, julkisivukatkelma ja leikkaus.

1-20-2 ja 1-24-1 Sataman makasiinirivit

n. 1889

n.1915

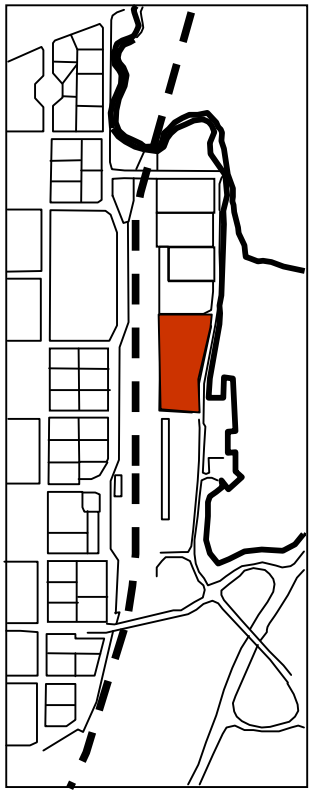
n. 1960

1-20-2 ja 1-24-1 Sataman makasiinirivit

Rannanpuoleinen makasiinirivi syksyllä 2006. Kaupunginarkkitehti Eero Jokilehdon vuonna 1948 tehdyn suunnitelman mukaisten varastojen rivistä erottuu peltikattoinen ”kankirautavarasto”, joka rakennettiin vuonna 1955 SOK:n rakennustoimistossa laadittujen piirustusten mukaan.

Tullihuoneen ja –varaston jatkeena olevassa makasiinirivissä on aukko puretun puurakenteisen varaston kohdalla. Puisen varaston kohta erottuu rappaamattomana viereisestä seinäpinnasta. Yläkuva otettu sairaalan katolta toukokuussa 2005. Viereinen kuva syyskuu 2006.

1-21-3, Tullikatu 1 / Laiturikatu 4
1-22-3, Veturikatu 1 /Laiturikatu 4a



1-21-3 Tullikatu 1 / Laiturikatu 4
1-22-3 Veturikatu 1 / Laiturikatu 4a

Nykyinen Carlsonin rautakaupan ja Mikkelin Venemyynti Oy:n alue oli vielä 1950-luvulla suurimmaksi osaksi vesialuetta. Jo vuoden 1914 satamasuunnitelmissa alue oli ollut tarkoitus täyttää ja yhdistää Pirttiniemeen. Jokilehdon vuoden 1945 kaavamuutosehdotuksessa alue oli esitetty täytettäväksi osaksi teollisuuskortteli 17 aluetta (tontit 103a, 103b ja 103c). Jokilehdon kaava vahvistettiin joulukuussa 1948. Siihen oli tehty ajan kuluessa joitakin muutoksia. Laiturikadun eteläpään linjaus oli muutettu, ja yllämainitun täyttöalueen kohdalla oli teollisuustontit viivattu yli ja niiden radan puoleiseen reunaan oli lisätty kaksikerroksisen varastorakennuksen rakennusala. Kaavan mukaisesti oli tulevan Laiturikadun itäreunaan suunnitellun rantalaiturin perustukset ja ”kiviheitoke” rakennettu vuonna 1949. Maaliskuussa 1960 kaupunginhallitus esitti lääninsairaalan laajennustyömaan kaivumaitten kaatopaikaksi kyseisen ”rantamakasiinilahden”. Rantalaituri rakennettiin valmiiksi ilmeisesti vuonna 1961, mutta Laiturikadun mainitaan olleen rakenteilla vielä vuonna 1964.

Suur-Savon Osuuskaupan betonivalimo ja halkosirkkeli 1936

Alueen lounaiskulmaan, rautatien ja silloisessa rantaviivassa kulkeneen satamaradan väliin, tullikamarin pohjoispuolelle, rakennettiin vuonna 1936 Suur-Savon Osuuskaupan betonivalimo. Suunnitelman oli laatinut rakennusmestari Aug. Mehtälä. Paikalla oli jo jonkin aikaa toiminut liikkeen halkosirkkeli. Valimo, joka tuotti lähinnä sementtikattotiiliä, vaurioitui Talvisodan pommituksissa, mutta jatkoi toimintaansa vielä sotien jälkeen. Rakennus oli laajuudeltaan 9,5 x 36,5 metriä ja rakennettu suurimmaksi osaksi puusta. Rakennuksen sisällä oli kuitenkin tiilirakenteinen osasto, joka sisälsi neljä ”karkaisuhuonetta”. Piilotasakattoisen rakennuksen ”funktionalistinen” julkisivu oli länteen rautatien suuntaan. Jokilehdon vuoden 1948 kaavassa rakennuksen paikalle piirrettiin kaksikerroksisen varastorakennuksen rakennusala. Vuonna 1964 kaupunki oli varannut määrärahan paikalle rakennettavaa varastorakennusta varten, mutta hanketta ei toteutettu.

Montonen Oy:n ja Viipurin Kauppa Oy:n varastot 1947-48

Varsinaisten makasiinirivien vuokratonttien lisäksi kaupunki vuokrasi varastotontteja myös muualta satama-alueelta. Satamaradan kaarteen ja pohjoisen rantaviivan väliin jääneellä alueella oli kaksi vuokratonttia. Alempi tontti oli vuokrattu ensin metsähallituksen hiilivarastoa varten vuonna 1941 ja vuonna 1948 tontti vuokrattiin Viipurin Kauppa Oy:lle sillä ehdolla, että anoja voisi käyttää metsähallituksen varastorakennusta ”sellaisenaan”. Kookkaamman pohjoisen varaston rakensi vuonna 1947 Montonen Oy. Varastorakennukset olivat paikallaan 1960-luvun lopulle saakka.

Lautatarha-alue

Vuonna 1963 täyttöalueen eteläosa oli jaettu kahdeksi vuokrattavaksi varastoalueeksi. Pohjoisempana oli Mikkelin rakennuspuun varastoalue, ja eteläpuolta vuokrasi Mikkelin Lautatarha Oy. Seuraavana vuonna haettiin rakennuslupaa Mikkelin Lautatarha Oy:n puolelle rakennettavaa varastorakennusta varten. Asemapiirroksen mukaan Mikkelin rakennuspuun puolella oli jo olemassa varastorakennus. Saman vuoden (1964) pohjakartta näyttää, että koko alue varastoista Pirttiniemeen saakka olisi lautatarhaa tai muuta varastoaluetta.

Vuokratontit vuonna 1968

Vuonna 1968 alue oli jaettu kahdeksaan vuokrapalstaan. Yllämainitut kaksi aluetta olivat molemmat tässä vaiheessa Mikkelin Lautatarha Oy:llä, niiden pohjoispuolella laiturikadun reunassa oli kaksi Mikran palstaa, joiden välistä kulki tiealue (nyk. Veturikatu). Rautatien puolella oli pohjoisesta lukien Mikkelin Pikakuljetusliike, Pellonraivaus Oy, T. Konki ja Kumpp. sekä Osuuskauppa Suur-Savo. Viimeksi mainittu oli rakentanut tontilleen teräskehärunkoisen varastorakennuksen (suunnitelma 1967) rata-alueen varteen. Paikasta muodostettiin tontti 1-21-2.

Mikkelin Rautakauppa Oy:n rakennukset

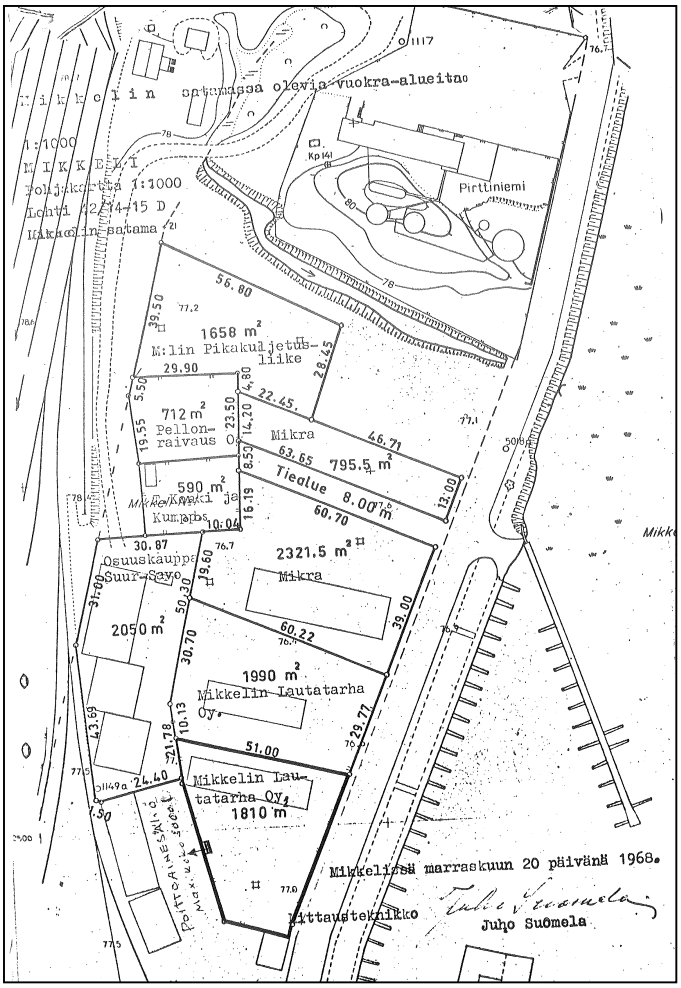
Mikkelin Rautakauppa Oy ryhtyi rakentamaan Laiturikadun ja Tullikadun rajoittamaa aluetta vuodesta 1965 lähtien. Ensin valmistui varastorakennus vuonna 1965 entisen Suur-Savon Osuuskaupan valimon paikalle, rata-alueen reunaan, pääty Tullikadulle päin. Kymmenen vuotta myöhemmin valmistui Laiturikadun ja Tullikadun kulmaan myymälä- /varastorakennus, jota vuosien kuluessa jatkettiin useaan otteeseen. Samoin laajennettiin edellä mainittua varastorakennusta useamman kerran. Vanha lautatarha-alue ja sen pohjoispuolella ollut Mikran palsta yhdistettiin edellä mainittuihin rakennuspaikkoihin ja muodostettiin tontiksi 1-21-1. korttelin tontit 1 ja 2 yhdistettiin Carlsonin rautakaupan tontiksi 1-21-3 2000-luvun alussa.

Tontti 1-22-3

Kuten yllä lautatarha-alueen kohdalla todettiin, oli nykyisen Veturikadun ja Pirttiniemen välinen alue lautatarhaa. Paikka jaettiin kahdeksi varastotontiksi 1960-luvun lopulla. Nykyisin yhtenä tonttina olevalla paikalla on Mikkelin venemyynti, jonka rakennus oli alun perin Suur-Savon Osuuskaupan kylmä juuresvarasto (suunnitelma 1985).

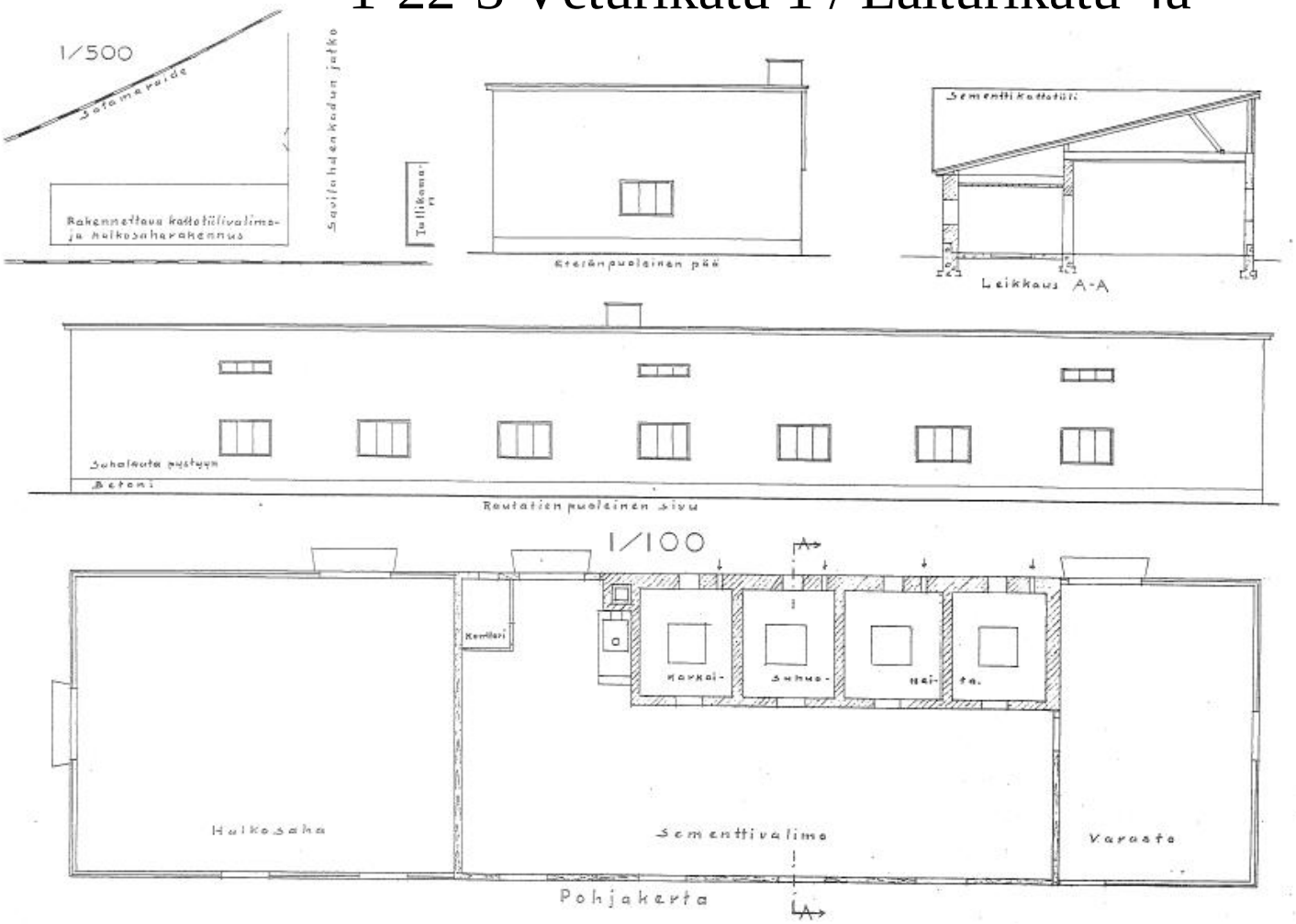
Mikkelin veneenmyynti Oy:n halli Veturikadun varrella sijaitsee suhteellisen lähellä ikivanhaa Maunukselanlahden venevalkamaa. P.E. 2006.

1-21-3, Tullikatu 1 / Laiturikatu 4 ja 1-22-3 Veturikatu 1 / Laiturikatu 4a



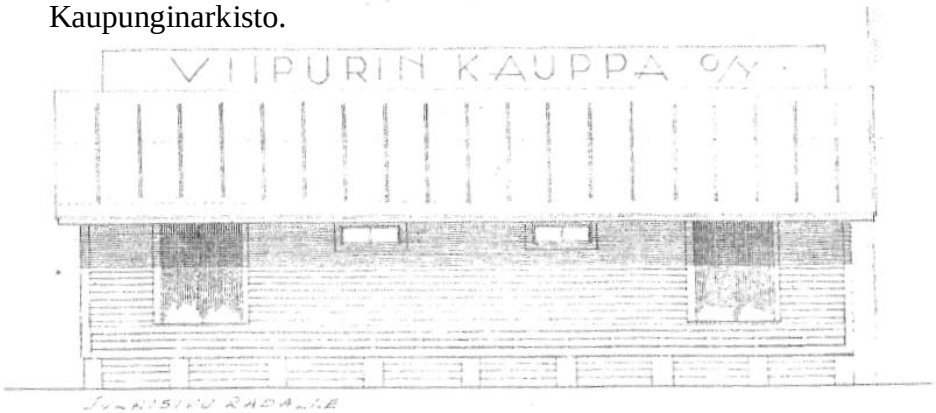
Vuonna 1968 oli Laiturikadun, Pirttiniemen ja rautatiealueen välinen täyttöalue jaettu useiden vuokralaisten kesken. Maistraatinarkisto, kaupunginarkisto.

1-21-3, Tullikatu 1 / Laiturikatu 4 ja 1-22-3 Veturikatu 1 / Laiturikatu 4a

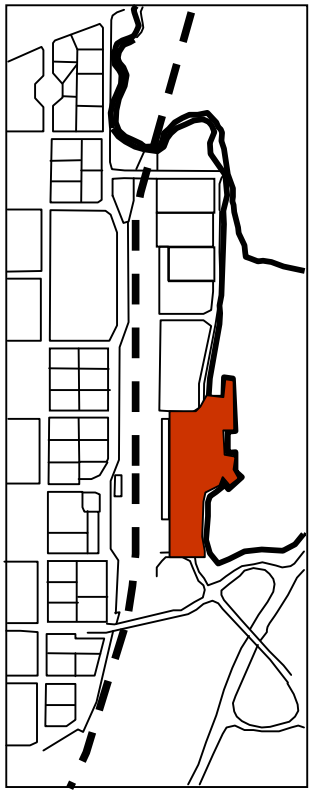


Vuonna 1936 rakensi Suur-Savon Osuuskauppa halkosirkkeilin ja sementtikattotiilitehtaan Tullikamarin pohjoispuolelle radan varteen. rakennuksen suunnitteli rakennusmestari Aug. Mehtälä.

Sataman alue oli sodan jälkeisinä vuosina useiden liikkeiden ja yritysten varastojen sijoituspaikkana. Yksi niistä oli Viipurin Kauppa Oy. Molemmat piirustukset maistraatin arkisto. Kaupunginarkisto.



Satamalaiturit ja satama-alueen muut rakennukset



Satamalaiturit ja muut satama-alueen rakennukset

Satamalaiturit

Yleistä satama-alueesta

Mikkelin kaupungin sataman laitureiden varhaishistoriaa selvitettäessä on ongelmana tarkan piirustusaineiston puute. Ensimmäisissä asemakaavoissa laiturit esitetään pikemmin idealistisina ja ensimmäisen varsinaisen laituripiirustuksen (1837) toteuttamisen tarkkuudesta ei ole varmuutta. Ensimmäinen suhteellisen luotettavana pidettävä piirustus on vasta vuodelta 1883 ja sekin näyttää silloisen Kirkkokadun (Savilahdenkatu) päässä olleen laiturin vain osittain. Asiakirjoissa laitureista käytetään lukuisia eri nimityksiä – *brygga, landnings bryggor, lastage bryggor, lastbryggan, strand bryggor, norra bryggan, södra bryggan, bro (bron till stadens lastage plats), bryggsbroarne, sataman ryki ja silta, lastiryki, pistolaituri, paalulaituri jne.* Ei voi aina olla varma, mistä laiturista tai sen osasta on kysymys. Alun perin varsinaisia laitureita oli kaksi – pohjoinen ja eteläinen. Näistä edellinen kehittyi varsinaiseksi laivalaituriksi. On mahdollista, että eteläinen laituri oli jonkin aikaa kokonaan poissa tai ainakin selkeästi vaatimattomampana kuin alun perin. Ensimmäisessä säilyneessä koko satama-aluetta näyttävässä kartassa (1887) eteläinen laituri on taas olemassa, mutta alkuperäisestä suunnastaan poikkeavana.

Aikojen kuluessa satama-aluetta laajennettiin useaan otteeseen täyttämällä matalia ja ruohikkoisia ranta-alueita. Satama-alueella tarvittiin laiturien lisäksi enemmän ja enemmän vapaata varastolaania, joka täyttyi halkopinoista ja rakennustarvikkeista. Uudestaan ja uudestaan jouduttiin matalaa vesialuetta laitureiden ja laivareitin kohdalla ruoppaamaan ja syventämään. Sotien jälkeen Mikkelin satamatoiminta jaettiin kahteen paikkaan. Uusi tavarasatama rakennettiin Pursialaan, ja vanha satama jäi lähinnä matkustajaliikenteen käyttöön.

Ensimmäiset laiturit 1838

Satamalaitureiden rakentaminen oli uuden kaupungin ensimmäinen rakennuskohde. Engelin kaavaehdotuksessa (1837) oli esitetty kaksi L-kirjaimen muotoista laituria sijoitettaviksi torin pohjoispuolisen ja kirkkotorin eteläpuolisen kadun jatkeeksi. Varsinaisen laiturisuunnitelman oli samana vuonna 1837 signeerannut Arvid von Cederwall, joka oli koskenperkausjohtokunnan (Strömrensning-Corpsen) ensimmäisen luokan insinööri ja everstiluutnantti. Suunnitelmassa laiturit on sijoitettu Engelin ehdotuksen mukaisesti, mutta muotoiltu eri tavoin. Kuusi metriä leveän ja viisikymmentäkolme metriä pitkän laiturisillan päässä on neliön muotoinen (15 x 15 m) laajennus. Suunnitelman mukaan laitureissa on kaiteet, joissa on keskellä kulkusiltaa molemmilla sivuilla portaat. Laiturin pään laajennukseen on merkitty portaat kolmelle sivulle. En ole tähän mennessä löytänyt mitään vahvistusta sille, rakennettiinko laiturit tämän suunnitelman mukaisiksi. Joka tapa-

uksessa laitureita rakennettiin kaksi (pohjoinen ja eteläinen laituri). Cederwallin suunnitelma oli käsittelyssä lääninkansliassa touko- kesäkuussa 1838 ja oletettavasti rakennustyö tehtiin kesän kuluessa.

Kronikoitsija Koranterin mukaan (1848) ensimmäiset laiturit jäivät kuiville Siikasalmen perkauksen seurauksena. Tähän ei löydy suoranaista vahvistusta järjestysoikeuden pöytäkirjoista, joissa laiturit ovat esillä muutaman kerran 1840-luvun aikana. Ensimmäinen maininta on marraskuulta 1839, jolloin päätettiin tasoittaa ja ojittaa se osa Kirkkokatua (Savilahdenkatu), joka Nikolainkadulta (Porrassalmenkatu) johtaa pohjoiselle laiturille. Vuonna 1843 päätettiin uhkasakon voimalla estää asukkaita varastoimasta laitureilla tiiliä, lautoja, lankkuja, polttopuita ja hiekkaa. Pelättiin laitureiden vaurioituvan ja lahoavan. Paria vuotta myöhemmin laitureiden todettiin olevan rappeutuneet ja korjauksen tarpeessa. Korjaustyö toteutettiin luultavasti vuonna 1846. Samana vuonna tehtiin satamaan kaksi vesiallasta (vatten reservoirer), joilla pyrittiin helpottamaan vedenottoa tulipalotilanteissa. Olivatko vanhat laiturit niin ”kuivilla”, että veden nosto niiden kautta ei onnistunut? Vesialtaiden koosta ja tarkemmasta rakennustavasta ei ole varmaa tietoa. Ilmeisesti ne tehtiin rantaa täyttämällä ja ojittamalla. Mahdollisesti reunoja vahvistettiin puurakentein.

Satamapuisto –”rotunda”

Engelin kaavaehdotuksessa (1837) ollut puolipyöreä satamapuisto siirtyi lopulliseen vuoden 1838 asemakaavaan ja oli olemassa myös vuosien 1869 ja 1883 kaavoissa. Ei voida varmuudella sanoa, toteutettiinko puistoa ollenkaan. Ainoa löytämäni maininta puistosta on vuodelta 1846, jolloin lääninsihteeri Cederhvarfin ehdotuksesta oltiin muodostamassa sataman ulkopuolisista ranta-alueista vuokrattavia plantaaseja. Cederhvarf totesi, että plantaasien läntinen rajalinja voitiin vetää suorassa linjassa ohi ”rotundan”. Rantaplantaasien vuokraajien velvollisuuksiin kuului alueen aitaaminen ja lehtipuiden istuttaminen plantaasien reunaan asemakaavan mukaisiin kohtiin. Näin ainakin teoriassa saatiin syntymään ensimmäisiin asemakaavoihin merkityt runsaat puurivistöt. Mikäli rotundapuisto oli olemassa, se hävisi viimeistään rautatien rakentamisen yhteydessä 1887-89.

Laitureiden korjaukset ja laajennukset 1849-1868

Laitureille johtavia ”teitä” täytettiin ja tasoitettiin vuonna 1849. Samalla pohjoisen laiturin tien ojia kunnostettiin. Huhtikuussa 1851 laati rakennusmestari Tuhkalainen kustannusarvion kummankin laiturin kunnostamisesta. Tarkempaa tietoa siitä, mitä korjattiin, ei ole. Vuoteen 1860 asti puhutaan laitureista monikossa. Marraskuussa 1860 rakennusmestari Tuhkalainen, kauppias Molander ja värjäri Ahlberg määrättiin tarkastamaan kaupungin lastauspaikan siltaa, jonka todettiin olevan niin huonokuntoinen , että se piti rakentaa uudeleen. Korjaustyö annettiin tehtäväksi seuraavana kesänä. Lastauslaituri oli tarkoitus tehdä kivestä, mutta kun kukaan ei suostunut työtä ottamaan, päädyttiin tekemään entisen kaltainen laituri (enahanda brygga som den förre) tukeista ja lankuista. Myös vuonna 1863 puhutaan vain yh-

destä laiturista, kun päätettiin veneitä varten pitää vapaana ja avoimena 120 metrin pituinen osa rantaa laiturista etelään.

Lastauslaiturin laajennus ja korjaus 1869-1871

Syksyn kuluessa vuonna 1869 suunniteltiin maistraatissa lastauslaiturin (yksikössä!) pidentämistä. Laajennusosaan tuli tehdä kaksi luukkua, joista roskat voitiin siivota pois. Laituria tuli laajentaa siten, että uusi osa oli kuusi syltä (10,7 metriä) itään päin ja 10 syltä (17,8 m) pitkä ja 7 syltä (12,5 m) leveä pohjoiseen päin. Marraskuun ensimmäisenä päivänä 1869 pidetyssä urakkahuutokauppatilaisuudessa annettiin vielä uusia tarkennuksia: lähimpänä sillan kantta olevat tukit piti peittää tuohella, ja pohjoiseen suuntautuva uusi vinkkeli ei saanut olla poikittain, vaan kolmiomaisesti (tredubbigt) tai vinosti (snednad). Ensimmäisessä huutokaupassa halvinta, raatimies Ahlbergin tarjousta ei hyväksytty, vaan päätettiin pitää uusi huutokauppa, jossa urakasta jätettiin pois laiturin vanhan osan korjaukset. Ahlbergin tarjous oli tuolloinkin (22.11.1869) halvin ja hän sai urakan tehdäkseen. Työn tuli olla valmis vuoden 1871 purjehduskauteen mennessä.

Lastauslaiturin vanhan osan korjaus oli jätetty pois edellä mainitusta laajennusurakasta. Joulukuussa 1870 pidetyssä katselmuksessa vanhan osan todettiin kuitenkin olevan korjauksen tarpeessa. Vanhojen kansilankkujen päälle piti laittaa 23 tolttia (276 kpl) uusia ”täyspitkiä ja täysleveitä plankuja”. Uudet käsipuut piti myös tehdä ja maalata öljymaalilla. Laiturille johtava tie piti varustaa kivijalalla. Korjausurakan sai tehdäkseen puuseppämestari K. A. Widlöf. Talven 1871 aikana tehty työ syynättiin toukokuun 22. päivänä. Työ todettiin varsin hyvin tehdyksi:

> *”Se osa rykiä , jonka hän on uudesta kansittanut, on kansitettu seitsemän tuumaa leveillä ja runsaasti kolme tuumaa paksuilla usian vuoden kuivaneilla ja hyvin terveillä lankuilla, jotka on hyvästi kiinnitetty vahvoilla rautanauloilla, kuin myös sillan kaiteet ja alushirret on kyllä kelvolliset ja hyvin vahvasti varustetut, ja se pätkä tiestä, joka käypi sillasta mantereeseen on korjattu varsin kunnollisesti, niin hyvin reunakivien kuin myös hiekan puolesta ja korkeudesta, vaan sillan kaiteiden maalaus on jotenkin törkiä, näin julkisella paikalla, sillä se on ainoasti karkealla punasella maalilla maalattu, niin hyvin kaiteet kuin niteetkin yhtä näköseksi…”*

Raatimies Ahlbergin urakoima laiturin laajennus syynättiin pari viikkoa myöhemmin 10. kesäkuuta 1871. Myös tämä urakka oli kelvollisesti tehty. Ainoastaan laiturin pituudessa oli puolen sylin heitto, mikä johtui Ahlbergin mielestä, siitä, että vanhan sillan oletettiin huutokaupassa olevan 10 syltä pitkä, kun se olikin ollut vain 9,5 syltä pitkä. Sekä laiturin vanha osa että laajennus päätettiin vielä sivellä tervalla.

Laiturikorjauksia 1879-1888

1870-luvun lopulla oli laiturin pidentäminen taas esillä. Hankkeen eteneminen lienee ollut hidasta, mikäli on uskominen ”Uusi Suometar”-lehden artikkelia vuoden 1879 toukokuulta:

> *”Kaupungin laivasilta oli viime syksyllä jotenkin huonossa tilassa, waan ei sen korjuulle näy olewan kiirutta pantu, koska wasta puita metsästä kootaan. Talvella se tosin oli sileä ja eheä, joka lieneekin pettänyt asianosaisia, waan nytkös kiiru käteen kun se alkaakin haihtua.”*

Mikäli vuoden 1879 laajennus toteutettiin, ei sen tuoma apu ollut kovin pitkäaikainen, sillä jo vuosina 1883-84 tehtiin jälleen laajennus- ja korjaustöitä. Tuolloin laituria jatkettiin 16 jalkaa (4,75m) itään päin ja 64 jalkaa (19 m) pohjoiseen. Urakoitsijana toiminut M. Paasonen (tuleva nahkatehtailija) ”suostui” vielä kesäkuussa 1884 korjaamaan laivasillan kannen sekä rakentamaan satamamestarille laivasillan viereen konttorin.

Vuodelta 1883 oleva ensimmäinen pakkahuonesuunnitelma näyttää myös satamalaiturin hahmon ja laajuuden. Tosin varsinaisen laituriosan reunaviivoja ei ole piirretty loppuun saakka. Piirustuksen mukaan kadun jatkeena on 5,5 metriä leveä ja 30 metriä pitkä kulkusilta, jonka päästä leviävästä laituriosasta on piirretty näkyviin 17 x 23 metrin laajuinen alue.

Ensimmäinen (säilynyt) kartta, joka näyttää Mikkelin sataman laiturit kokonaisuudessaan ja muutoin, kuin kaavojen ideaalina, on vasta vuodelta 1887, jolloin oltiin suunnittelemassa Savon rautatietä. Komissiomaanmittari Hahl merkitsi karttaansa rautatietä varten tarvittavan pakkolunastusalueen rajat. Karttaan on myös esitetty laiturit sekä Kirkkokadun (nyk. Savilahdenkatu) että Hallituskadun jatkeeksi. Tosin viimemainittu laituri poikkeaa kadun suunnasta. Molemmissa laitureissa on kulkusillan päässä poikittainen ”T-sakara”. Jää epäselväksi, missä vaiheessa eteläinen laituri oli rakennettu uudestaan. Kolmas kartassa näkyvä laituri on nykyisen Vilhonkadun kohdalla ja se oli rakennettu jo 1840-luvun alussa vankilan vedenhankintaa varten.

Hahlin kartta ei ole välttämättä aivan luotettava satama-alueen rakennusten ja rakenteiden osalta. Siitä esimerkiksi puuttuu kokonaan satamassa jo tuolloin olleet makasiinit. Toisaalta kartan tarkkuutta puolustaa pohjoislaiturin luoteiskulmassa näkyvät ”kaksi rantaviivaa” – vuonna 1885 oli päätetty laajentaa satama-aluetta täyttämällä rantaa Vuorikadun kohdalta laitureille päin. Hahlin kartta ja 1880-luvulta oleva valokuva vahvistavat joka tapauksessa sen tiedon, että satamalaitureista pohjoinen oli selkeästi muodostunut päälaituriksi. Sen kohdalla oli jo Cederwallin suunnitelmassa (1837) merkitty olevan veden syvyyttä kuusi jalkaa (1,78 m) kun eteläisen laiturin päässä oli vain viisi jalkaa (1,5 m). Samoin pohjoiselle laiturille johtava Kirkkokatu (Savilahdenkatu) oli muodostunut selkeäksi pääväyläksi satama-alueelle.

Satama ja rautatien rakentaminen 1889

> *”Vielä v. 1885 oli Mikkelin satama verrattain pieni, ehkäkin siltä suuriarvoinen kaupungille ja sen ympäristölle, vieläpä koko maakunnallekin. Kun sanottuna vuonna valtiopäivillä päätettiin Savon rata rakennettavaksi, alettiin samalla kiinnittää entistä suurempata huomiota Mikkelin satamaan. Olihan paikka ainoa Kouvolan-Kuopion välillä, jossa mainittu rautatieliikenne saattoi tulla kosketuksiin Saimaalla tapahtuvan laivaliikenteen kanssa.” A. Rytkönen: Murtotietoja Mikkelistä.*

Mikkelin satama oli ollut varsin vaatimaton ja vähän liikennöity ilmeisesti aina 1880-luvulle saakka. Pääsyynä oli Mikkeliin johtavien vesireittien kapeus ja mataluus. Savon rautatien rakentaminen 1887-89 käynnisti Mikkelin sataman huomattavan kehityksen. Olihan Mikkeli ainoa paikka Kouvolan ja Kuopion välillä, jossa Saimaan vedet ja rata kohtasivat. Kesällä 1887 ”Savonrautatierakennuksen piiri-insinööri Herra” K. W. Brander ilmoitti Mikkelin maistraatille, että radan kustannusarvioon oli varattu summa ”*sellaisen laivalaiturin rakentamisen avuksi tämän kaupungin satamaan, johon voi johtaa radan rautatien tavarakartanolta*”. Lisäksi Brander tiedusteli, suostuisiko kaupunki sellaista rakentamaan ja mihin paikkaan? Kaupunki pohti asiaa lähes puolitoista vuotta ja päätyi laiturin rakentamisen kannalle. Vuoden 1889 aikana rakennettiin pystypaalutuksen varaan tehty laituri, joka päätettiin uudella arkulla yhdistää vanhaan laivalaituriin. Uudelle laiturille johdettiin silloisen asema-alueen pohjoisimman vaihteen kohdalta (Pirttiniemen kohdalta) sivuraide, joka vielä laiturilla jakautui kahteen kiskopariin. Satamaraiteelta vedettiin raide myös pakkahuoneen ja makasiinien väliin.

Halkolaituri

Uuden satamalaiturin teko aiheutti muutoksia myös muualle vanhaan satamaan ja ranta-alueelle laajemminkin. Vielä samana vuonna 1889 päätettiin rakentaa uusi kalalaituri ”*entisen kalalaiturin kulmasta pitkin rantaa Hallituskatuun asti*”. Tarkoitukseen arveltiin tarvittavan 1040 pituussyltä hirsiä”. Hirsiarkkujen vierus oli tarkoitus täyttää ”lastuilla” ja niiden päälle ajetulla hiekalla. Vuoden 1890 joulukuussa satamamestari Hokkanen esitti suunnitelmansa ”*laiturin rakentamiseksi kaupungin rantaan laivasillalta etelään päin…*” Valtuusto päätti teettää laiturin ”vähitellen”. Jää epäselväksi onko kysymys samasta laiturihankkeesta. Aikakaudelta on olemassa kaksi karttaa, jotka näyttävät satama-aluetta enemmän tai vähemmän tarkasti. Vuoden 1893 lopulla ratainsinööri Oskar Orrman, joka toimi sivutoimisena kaupungininsinöörinä, laati kaupungin asemakaavamuutoksen, johon on ratainsinöörin tarkkuudella esitetty rautatiealueen ja sataman rakenteet. Orrmanin kartta on päivätty vuoden 1893 puolella ja siinä ratakiskoilla varustetun sataman pistolaiturin eteläpuolella näyttäisi olevan ”rakentamaton” rantaviiva. Kesäkuussa 1894 päiväsi satamamestari Hokkanen suunnitelman kauppias A. Pylkkäsen venevajaa varten (ks. Sataman muut rakennukset). Suunnitelman yhteydessä on mitoitettu piirustus satamalaitureista. Piirustuksessa näkyy uusi halkolaituriksi nimitetty laituri, joka alkaa noin 40 metriä satama-

laiturin eteläpuolelta. Rantaviivasta lähtee suorareunainen laituri, jonka pohjoisreuna on 65 metriä pitkä ja siihen nähden suorakulmaisesti tehty 36 metriä pitkä itäreuna, jonka eteläkulmasta alkaa rakentamaton rantaviiva. Laiturin rakentaminen oli ilmeisesti aloitettu hätäaputyönä marraskuussa vuonna 1893.

Huhtikuussa vuonna 1907 päätettiin yhdistää satamalaituri ja halkolaituri 35 metriä pitkällä laituriarkulla. Arkun ja rannan väli piti täyttää laitureiden tasoon. Samassa yhteydessä päätettiin rakentaa satamalaiturille vievästä raiteesta haarautuva 246 metriä pitkä pistoraide halkolaiturille. Samalla todettiin, että ”*nyt veden alhaalla ollessa ryhdyttäisiin poistamaan kaikki vanhat jätteet, uimahuoneiden pohjat y.m.*” Satamaa oli tarkoitus siistiä täyttämällä pakkahuoneen pohjoispuolella ollut ratakiskojen väliin jäänyt vesiperäinen notkoalue.

Sataman laajennussuunnitelmat 1908-1915

Vuosina 1908-1915 laadittiin useita suunnitelmia satama-alueen laajentamiseksi ja satamaraiteiden uudelleen sijoittamiseksi. Ensimmäisen suunnitelman laati rautatieinsinööri Adolf Backberg, joka päiväsi suunnitelmansa Kouvolassa syyskuussa 1908. Backbergin suunnitelmassa satama-aluetta oli tarkoitus laajentaa sekä etelään että pohjoiseen. Eteläpuolella on suunnitelmassa laaja täyttö aina Vilhonkadun kohdalta, vankilan laiturilta halkolaiturin eteläkärkeen. Pohjoispuolella oli suunnitelmassa tarkoitus täyttää Pirttiniemen ja sataman välinen lahti. Laajennetulle satama-alueelle Backberg suunnitteli kuusi läpiajettavaa raidetta ja vielä vanhalle matkustajalaiturille kaksi pistoraidetta. Backbergin suunnitelmaa ei kuitenkaan toteutettu.

Mikkelin ensimmäiseksi vakinaiseksi kaupungininsinööriksi vuonna 1911 valittu rautatieinsinööri Lennart von Fieandt laati vuosina 1913-14 useita sataman laajentamiseen liittyviä suunnitelmia. Mikkelin kaupunki osti vuonna 1911 Pursialan tilan. Vuonna 1913 von Fieandt laati suunnitelman sataman tekemisestä Pursialaan ja sinne kahden kilometrin mittaisen rautatien vetämisestä. Hanke osoittautui liian kalliiksi (toteutui kolme vuosikymmentä myöhemmin), minkä vuoksi von Fieandt laati kolme suunnitelmavaihtoehtoa vanhan sataman laajentamiseksi. Kaupungin valtuusmiehet hyväksyivät von Fieandtin suunnitelmista vaihtoehdon, jossa oli tarkoitus laajentaa satamalaituria ”*pohjoiseen päin aina Pirttiniemeen saakka ulottuvalla, vanhan laiturin suuntaisella, vaan tätä 78 metriä länteen päin olevalla laiturilla*”. Oli myös tarkoitus rakentaa uudet satamaraiteet, jotka olisivat liittyneet päärataan sekä pohjoisessa että etelässä. Työt käynnistettiin vuoden 1914 lokakuussa, mutta laiturin laajentamisesta Pirttiniemeen oli jo luovuttu. Pohjoislaituria vahvistettiin lisäpaalutuksella mutta suunniteltua etelän suunnasta laiturille tulevaa rataa ei kuitenkaan enää toteutettu (1. maailmansota). Vahvistustöissä käytettiin perinteisten puupaalujen ja täyttöjen lisäksi myös – ensimmäistä kertaa – ”betoneerausta”.

”Moottorilaiturit” 1911 ja 1921.

Vuonna 1911 havahduttiin tilanteeseen, että satamassa tarvittiin ”venesilta moottori-, höyry- ja soutuvenheille”. Lääninarkkitehti Otto Holmin laatima piirustus oli valtuusmiesten nähtävillä huhtikuussa 1911. Valtuusto pidensi suunniteltua laituria 50 metrin pituiseksi ja määräsi, että laituri oli ”kiireesti rakennettava”. Laituri rakennettiin laivalaiturin pohjoiseen päin olevan siiven suuntaisena, sen länsireunasta 30 metriä länteen päin. Vuonna 1916 laiturin ”säilytysosastoja” pienennettiin. Tulvavuonna 1924 piti moottorilaituria korottaa puoli metriä.* Samalla laituria jatkettiin 12 metriä Pirttiniemeen päin. Seuraava laiturin pidennys tehtiin vuonna 1935, jolloin tehtiin 20 metriä uutta laituria.

Vuonna 1921 sataman eteläpuolelle rakennettiin uusi ”moottorilaituri”.

Uusi pistolaituri 1925 ja 1930-luvun rakennustyöt

Tulvakesän 1924 aiheuttamien vaurioiden korjaamisen ohessa satamaan rakennettiin vuonna 1925, halkolaiturin eteläkärjestä alkaen, uusi 35 metrin pituinen pistolaituri. Laiturille vedettiin myös kahdet raiteet. Halkolaiturille johtava vanha raide jäi entiselle paikalleen. Vuonna 1931 uusittiin vanhan (pohjoinen) pistolaiturin pohjoinen reuna. Eteläisen reunan uusiminen jäi tehtäväksi talvella 1932. Vuonna 1931 oli myös rakennettu uutta hirsiarkkua 60 metriä, mutta ei mainita mihin kohtaan satamassa. Kaiken kaikkiaan uusittiin tuona vuonna laiturikantta 600 neliömetrin alalta. Vuonna 1935 uusittiin jommankumman paalulaiturin raiteita kannattava ylärakenne kokonaan.

Vuonna 1936 tehtiin satamalaiturin ja Mikkelin melojien paviljongin välille soutuveneiden säilytyspaikkaa. Pohjoisen moottorivenelaiturin vieressä olevaa rantaa täytettiin Urpolanjoen tietyömaalta louhitulla kivellä ja muulla täytemaalla.

Satamalaiturit 1940-luvulla

Talvisodan pommitusvaurioiden korjaamisen lisäksi tehtiin satamassa vuonna 1941 myös laajennustöitä. Pohjoista ”paalulaituria” (pistolaituri) jatkettiin 17,2 metriä leveänä 35 metrin pituudelta. Samalla raiteita siirrettiin ja laiturirakenteita vahvistettiin kestämään nostureiden painon. Laiturille asennettiin neljä Savonlinnan Lypsyniemen konepajalla rakennettua ”kääntökurkea”. Aivan ensimmäisistä nostureista ei ollut kuitenkaan kysymys – jo vuonna 1904 oli tehtailija Sjöström (Mikkelin konepaja ja rautakauppa) saanut luvan omalla kustannuksellaan pystyttää laiturille ”kiintonaisen nostolaitoksen raskaampien esineitten nostamista varten”. Vielä samana vuonna 1941 rakennettiin pieni kapearaiteinen paalulaituri (30 metriä) sahatavaran purkamista varten.

---

* Vuoden 1924 vedenkorkeuden lukemaa en ole löytänyt. Vuonna 1912 (25.syyskuuta) veden pinta Mikkelin satamassa oli ollut 76,23 ja vuotta myöhemmin (15.10.1913) 75,66. Kuuluisan ”valarikon” vuoden 1899 vedenkorkeus oli ollut peräti 77,66.

Vuonna 1945 pohjoista paalulaituria jatkettiin vielä 20 metriä. Samana vuonna oli kaupunginarkkitehti Jokilehto laatinut ensimmäisen asemakaavamuutosehdotuksensa satama-alueelle. Ehdotuksessa oli uuden Laiturikadun rakentaminen pohjois-etelä- suunnassa Raatihuoneenkadulta sataman halki Saksalankadulle. Kaavailtu tielinja kulki vanhan pohjoisen moottorilaiturin kohdalta. Kaava vahvistettiin vuonna 1948 ja samana vuonna tehtiin päätös hätäaputöinä rakentaa tulevan Laiturikadun rantaan aiottu katulinjan suuntainen kivilaituri. Vuonna 1949 rakennettiin työttömyystyönä kivilaiturin perustustyöt. ”*Suunnitelman mukaan tehtiin 180 metrin pituinen alusrakenne ankkuriraudoitusta ja laattaa lukuun ottamatta valmiiksi. Samalla rakennettiin alusrakenteen varaan väliaikainen 142 m pituinen moottorilaituri 55 venettä varten*.”

Satamalaitureitten uusiminen betonilaitureiksi 1959

Vuosikymmenten ajan oli vanhoja puulaitureita korjailtu, vahvistettu ja laajennettu. 1950-luvun lopulle tultaessa oli edessä perusteellisempi uusimisvaihe. Vuoden 1957 kunnalliskertomus kuvasi laitureiden kuntoa: ”*Kaikki laiturit alkavat jo olla niin lahoja, ettei ole mahdollista pitää niitä liikennöitävässä kunnossa. Aivan lähiaikoina on pakko ryhtyä melko suuriin uudistustöihin*.” Vuonna 1958 laadittiin suunnitelma matkustajalaiturin muuttamiseksi betonipaalulaituriksi. Suunnitelman mukainen rakennustyö toteutettiin vuoden 1959 aikana – lopputarkastus pidettiin 15. kesäkuuta. Sataman uusimistyön huipennukseksi sijoitettiin satamaan kaupunginarkkitehdin suunnittelema vaakunakilpi.

Pohjoisen pistolaiturin purkaminen ja muuttaminen katetuksi venelaituriksi 1959

Matkustajalaiturin uusimisen yhteydessä vanhasta sata metriä pitkästä pistolaiturista purettiin noin 70 metriä. Jäljelle jääneestä osasta rakennettiin lähtemään kolme metriä leveä kulkusilta, jonka päähän rakennettiin 30 metriä pitkä katettu venelaituri, jossa katettuja paikkoja oli 20. Vain kaksi vuotta laiturikatoksen valmistumisen jälkeen todettiin venevajasta, ettei se ”tuloväylällä harmahtavaksi patinoituneena” ollut matkailijoille paras mahdollinen näkymä. Venevaja päätettiin maalata – ilmeisesti jo alun perin punaiseksi. Vuonna 1973 laati apulaiskaupunginarkkitehti Hilkka Vattulainen suunnitelman, jolla katettua venevajaa jatkettiin. Venelaituri katoksineen purettiin 1990-luvun alkuvuosina.

1990-luvun satamatyöt

Viimeisimmät satamassa toteutetut laiturityöt tehtiin vuonna 1994, jolloin rakennettiin uusi huoltolaituri ja vierasvenelaituri. Suunnitelmat laati Satamatekninen Oy Hamnteksniska Ab. Edellisenä vuonna oli toteutettu uusi kelluva venelaituri.

Satama-alueen rakennukset

”Huussi” 1871

Pakkahuoneen ja kauppiaitten makasiinien lisäksi satamassa ei vielä 1880- ja 1890-luvuilla ollut juuri muita rakennuksia kuin vuonna 1871 rakennettu ”huussi”. Käymälärakennuksen tarve oli ollut jo pitkään nähtävissä ja kesäkuussa 1871 sellainen päätettiin rakentaa kauppias Johan Pylkkäsen makasiinin itäpuolelle. Satamaan johtavalta tieltä (Savilahdenkatu) paikalle johtava polku piti korottaa, hiekoittaa ja tulevaisuudessa polun reunat istuttaa sopivilla pensailla. Piirustuksen ja kustannusarvion sai laatiakseen raatimies Ahlberg, joka ”lainasi” huussin ikkunoihin koristeelliset kehykset Kenkäveron pappilasta, jonka hän oli urakoinut pari vuotta aikaisemmin. Huussirakennus oli kooltaan 8 x 5 kyynärää (4,75 x 3 m) ja se oli jaettu kahteen huoneeseen (kaksi- ja nelireikäiset). Halukkaiden rakentajien puuttuessa, ”joutui” Ahlberg myös urakoimaan rakennuksen. Rakennusvaiheessa huussin ovien eteen tehtiin vielä ”sermit” ja keltaisen keittomaalin sijasta Ahlberg olikin maalauttanut rakennuksen öljymaalilla. Koristeosat oli maalattu valkoisiksi. Huussirakennus jouduttiin siirtämään toiseen paikkaan uuden Pakkahuonerakennuksen tieltä vuonna 1889.

Kauppiaitten makasiinit ja pakkahuone (ks. erilliset sivut)

Kauppias Johan Pylkkäsen uimahuone 1870

Samanaikaisesti makasiinirakennuksen luvan haun yhteydessä toukokuussa 1870 kauppias Johan Pylkkänen anoi lupaa ”kaupungin alaisen Savolahden rantaan rakentaa lautaisen uimahuoneen, joka tulisi seisomaan vähäisen etelässä residenssikadun linjasta”. Kaupunki myönsi luvan, mutta ei ole varmuutta rakensiko Pylkkänen uimahuoneen. Hahlin kartassa vuodelta 1887 on kyllä sillä tienoolla rakennus rantaviivassa vesialueen puolella.

Siviili-insinööri Carstensin ”järvikylpylä” 1883

Kesäkuussa vuonna 1883 Rantakadun ja Raatihuoneenkadun kulmatontilla viinapolttimoa ja etikkatehdasta pitävä, siviili-insinööri Carstens anoi lupaa rakentaa ”kylpylän” Vuorikadun alapuolella olevan kivisillan itäiseen päätyyn. Kylpylä (Sjö-badhus) oli käytännössä puinen laituri, jonka päässä olivat pukuhuoneet (toalet), joista päästiin laskeutumaan portaita myöten järvestä rajattuihin lautaseinäisiin altaisiin (bassin). Kivilaiturin puolella oli lipunmyyntikoppi (kontor). Valtuusmiehet myönsivät ”hyvin mielellään” luvan uimahuoneen rakentamiseen, ja ”Pellervo” -lehden tiedon mukaan rakennus oli valmistumassa heinäkuun alussa 1883.

Kylpylän sijainnista ei voida olla aivan varmoja. Carstens mainitsee anomuksessaan Vuorikadun, joka kuitenkin ennen Müllerin vuoden 1883 asemakaavan vahvistamista tarkoitti nykyistä Vilhonkatua, jonka kohdalla sijaitsi vankilan laituri. Hahlin vuoden 1887 kartassa on nykyisen Vuorikadun (ent. Koulukatu) kohdalla rantaviivassa ”pykälä”, joka voisi olla Carstensin mainitsema ”kivisilta” (stenbro). Sillä kohdalla on myöhemmissä kartoissa

ja 1800- ja 1900-lukujen taitteessa otetussa valokuvassa laiturisillan päässä oleva venetalas.

Kauppias Pöndisen höyrymyllysuunnitelma 1893

Huhtikuussa 1893 halusi kauppias Pöndinen vuokrata 1000 neliömetrin laajuisen tontin satamasta rakentaakseen tontille höyrymyllyn. Rahatoimikamarin mielestä rakennus olisi tullut ”liian lähelle muita rannalla olevia rakennuksia”. En ole löytänyt mitään piirustusta, joka näyttäisi suunnitellun myllyn paikkaa, mutta voisi olettaa, että kyseessä olisi ollut ranta-alue makasiinien itäpuolella. Valtuusmiehet hylkäsivät Pöndisen anomuksen.

Kauppias Pylkkäsen pienen höyrylaivan vaja 1894

Kauppias Aatu Pylkkänen anoi lupaa rakentaa pienelle höyrylaivalleen satamaan vajan. Anomukseen suostuttiin ehdolla, että mikäli halkolaituria, jolle vajaa suunniteltiin, olisi tulevaisuudessa suurennettava, olisi vaja siirrettävä muualle. Satamamestari Hokkasen laatimassa suunnitelmassa on pohjaltaan 10 x 7 metriä kokoinen satulakattoinen vaja, jossa on tila kahdelle veneelle. Suunnitelman julkisivuissa on pikkuruutuiset ”goottilaiset” ikkunat ja uljaat kaarevapäätteiset oviaukot. Valokuvien perusteella vaja myös toteutettiin. Epäselväksi jää mikä oli se pieni höyrylaiva, jota vajassa säilytettiin – Pylkkäsen ”Pontus” tuskin vajaan mahtui.

Rakennusmestari Oikaraisen suunnitelma satamatoimistoa ja makkia varten

Vuodelta 1900 on olemassa rakennusmestari August Oikaraisen suunnitelma satamatoimistoa ja makkirakennusta (käymälä) varten. Suunnitelman mukaan satamatoimiston pieni puurakennus sijoitettiin satamaan johtavan Kirkkokadun (Savilahdenkatu) ja laiturille johtavan raiteen rajoittamaan kulmaukseen. Makki, joka korvasi kolme vuosikymmentä vanhan ”huussin”, linjattiin satamatoimiston kanssa samaan linjaan, silloisen eteläisimmän varastomakasiinin kohdalle. Piponiuksen kartta vuodelta 1909 osoittaa, että rakennukset myös toteutettiin.

Satamakatos ja paviljonki 1912

Vuonna 1912 rakennettiin satamalaitureiden tienoille kaksi uutta rakennusta. Kaupungininsinööri L. von Fieandtin suunnitelman mukaan rakennettiin matkustajalaiturille satamakatos. Arkkitehti Selim A. Lindqvist sai suunnitellakseen paviljonkirakennuksen vuonna 1911 rakennetun moottorilaiturin tuntumaan. Rakennusten sanottiin valmistuneen ”laivaliikenteen alkuun” vuonna 1912. Vuonna 1921 kioskin pohjoispuolelle tehtiin laajennus, johon sijoitettiin satamakonttori ja säilytyshuone. Samassa yhteydessä satamakatosta laajennettiin länteen päin ottamalla entinen hevoskatos katoksen yhteyteen. Avoimet katoksen osat laudoitettiin umpeen ”joten katos muuttui umpinaiseksi tavalliseksi tavaran säilytyssuojaksi”. Vuonna 1945 rakennusta laajennettiin rakennusmestari Uuno Rytkösen suunnitelman ”Huolintaliik-

keen huoneiston laajentamiseksi” mukaan. Satamakatos on sittemmin purettu mutta paviljonki on kunnostettuna alkuperäisellä paikallaan.

Mikkelin Melojien kanoottivaja 1933

Vuonna 1933 perustettu Mikkelin melojat rakensi satamalahdelle kanoottivajan, jota laajennettiin vuonna 1935. Kanoottivaja sijaitsi rantaviivassa makasiinirivien eteläpään tienoilla.

Patjas Oy:n sirkkeli ja höyläämö 1945

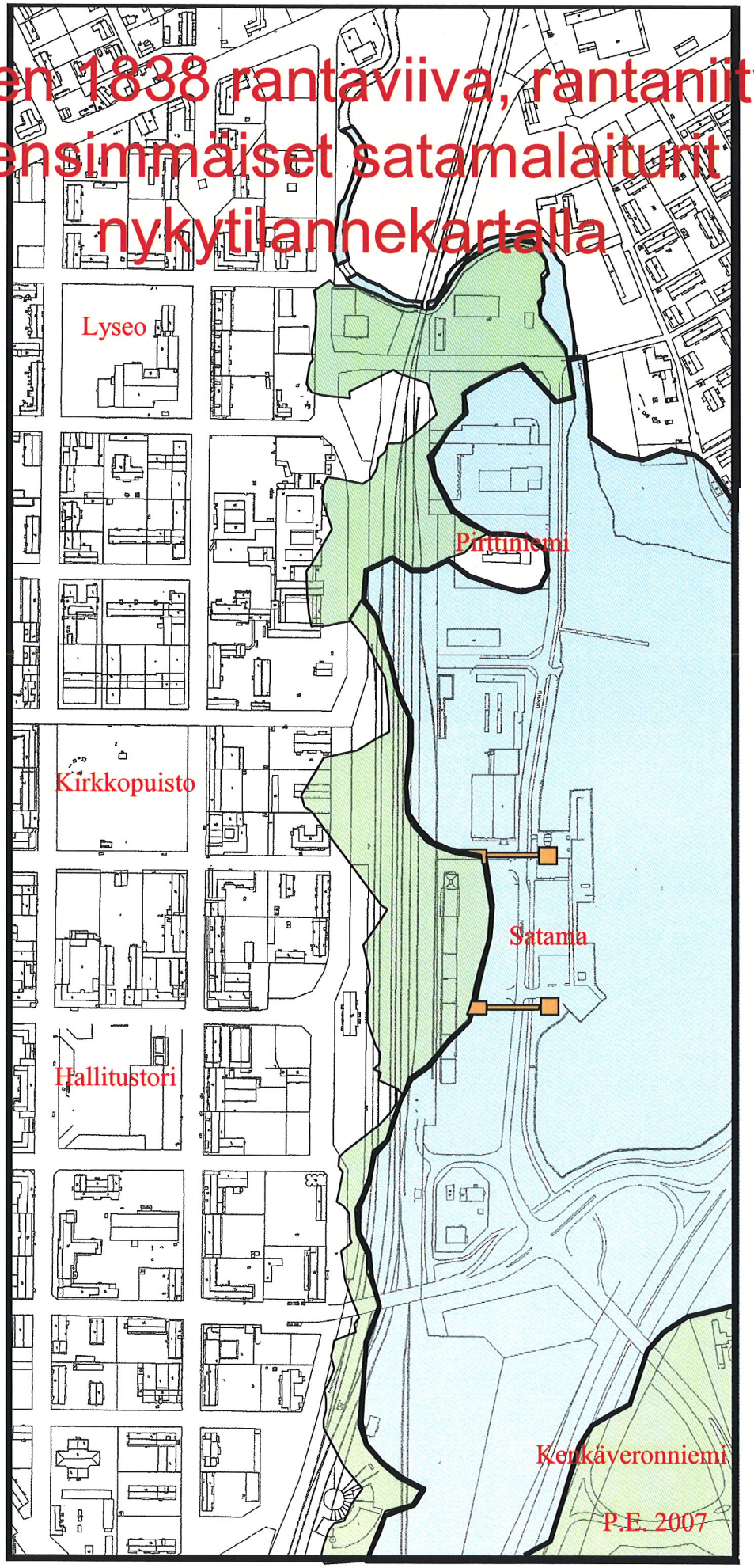
Vuonna 1945 Patjas Oy jätti anomuksen vuokrata tukkisirkkeliä ja höyläämöä sekä niiden varastoa varten maa-aluetta satamasta. Kaupunki vuokrasi yhtiölle alueen, joka sijaitsi sataman eteläosassa Löydön sahan lautatarha-alueen ja ”liikemiesten varastohuoneiden” välistä alueen viideksi vuodeksi. Vuonna 1946 Patjas Oy jätti siirrettävän ruokailu- ja työkaluvajan piirustukset hyväksyttäväksi. Vuonna 1948 kaupunginhallitus ei enää ollut suopea Patjas Oy:n hakemuksille perustellen kantaansa seuraavasti:

> ”*Koska k.o. alue ei ole teollisuusaluetta ja koska kh pitää suotavana, että vanhan sataman alueella olevat muutkin satamaliikennettä ja sen edellyttämän puutavaran varastointia haittaavat tilapäiset varastosuojat ja laitteet olisi lähitulevaisuudessa poistettava…*”

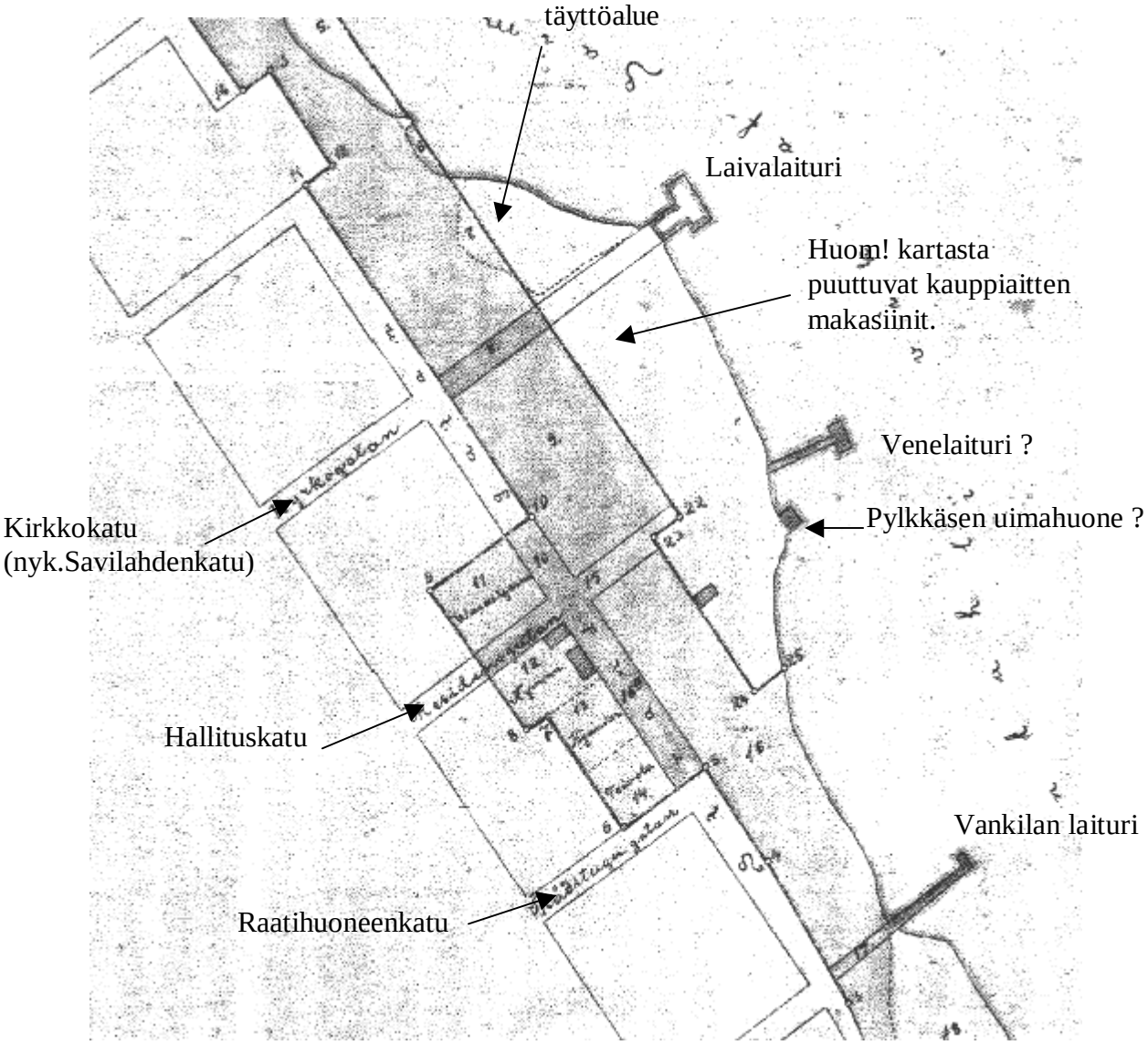
Satamapiirustuksia Maakunta-arkistossa

Arvid von Cederwallin laiturikartta. Aktikartta 5 / 12 1838. Mikkelin läänihallitus, lääninkanslian arkisto.

Vuoden 1838 rantaviiva, rantanititytt ja ensimmäiset satamalaiturit nykytilannekartalla

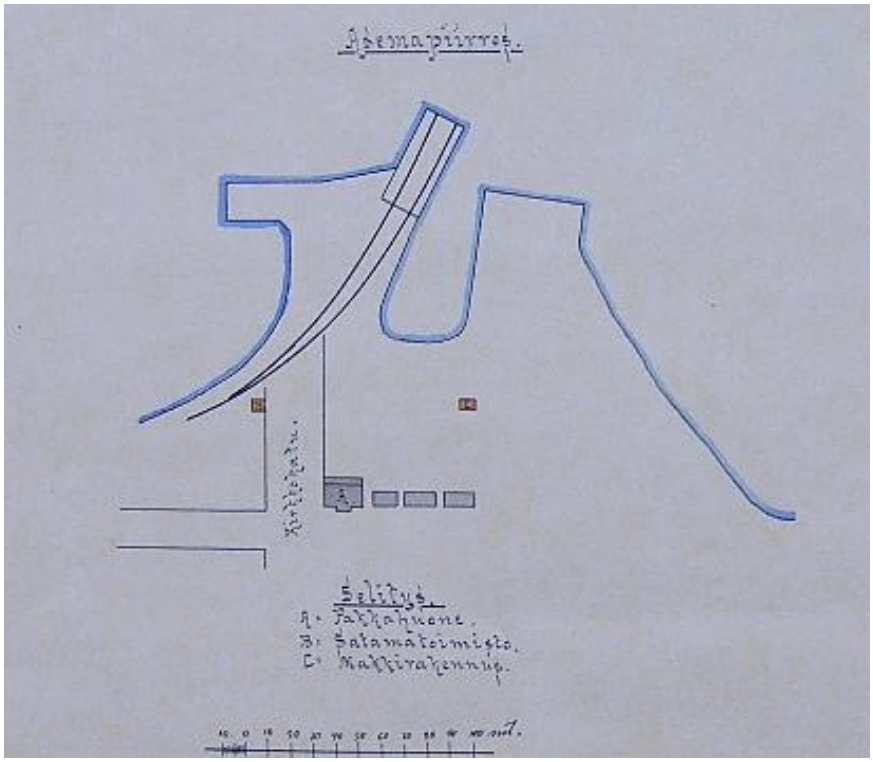


Satamalaiturit ja satama-alueen muut rakennukset

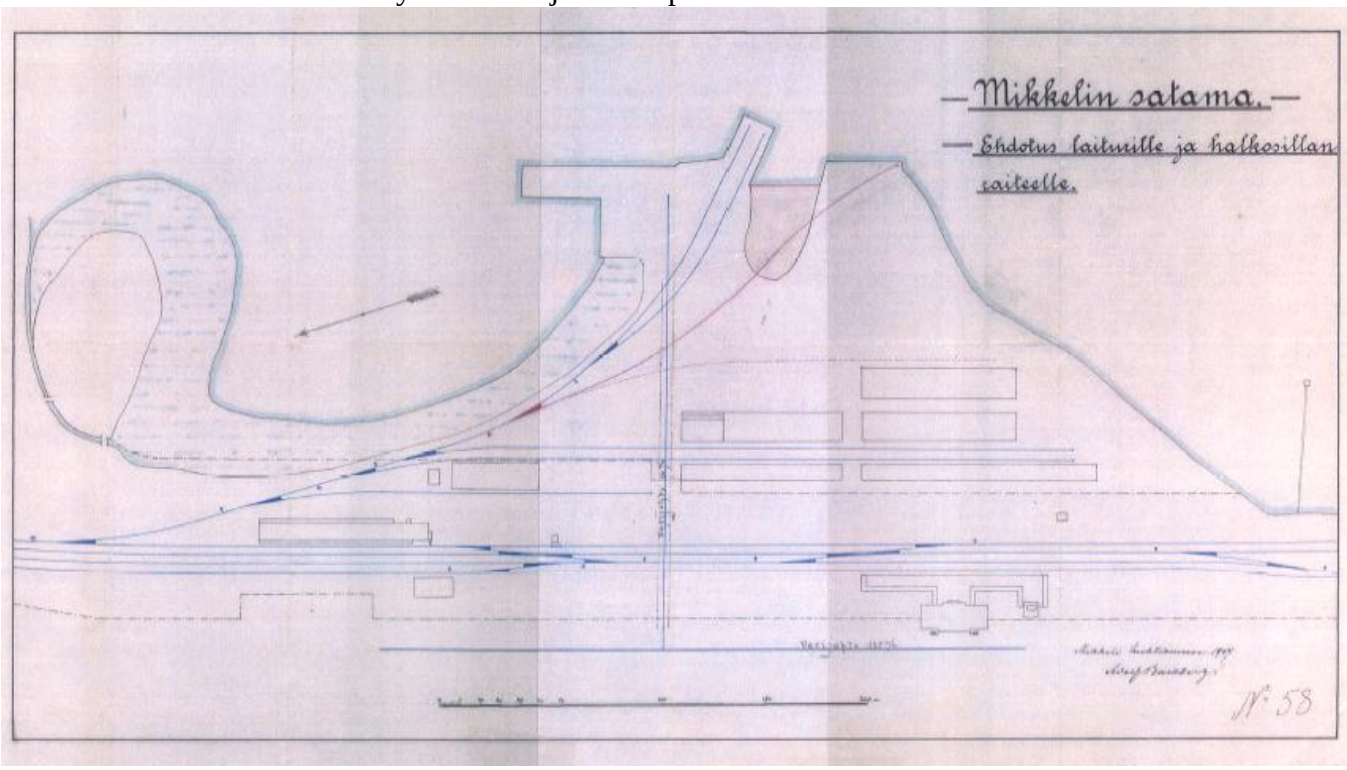


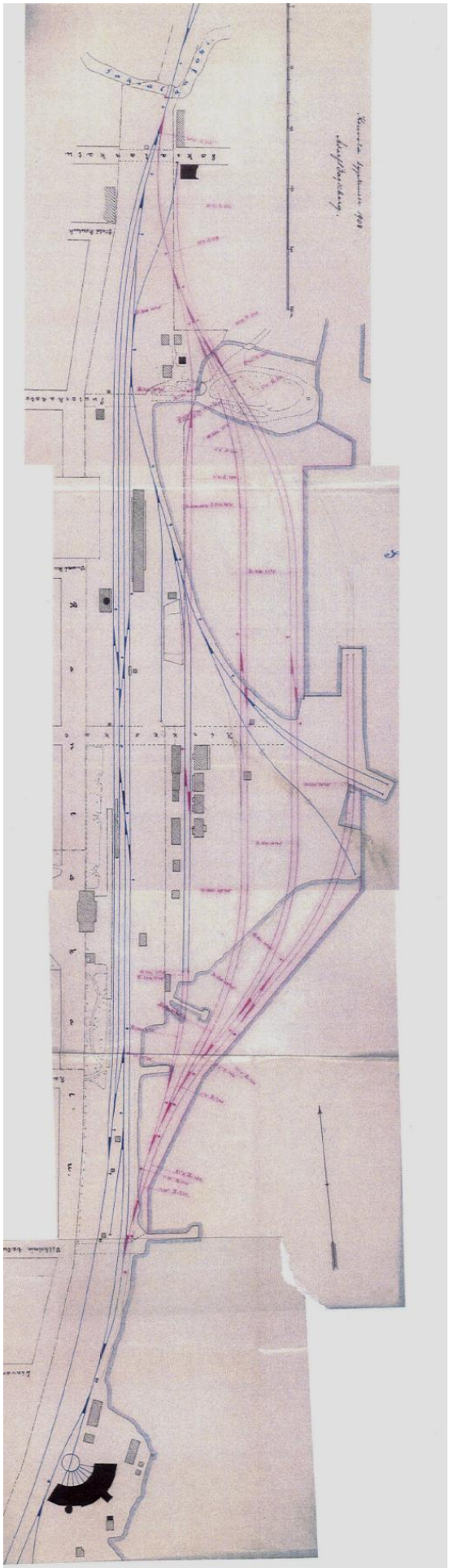
Maanmittari K. J. Hahlin laatima kartta Savon rautatien alueesta Mikkelissä vuodelta 1887 on ensimmäinen kartta, jossa laitureita ei esitetä varhaisten asemakaavakarttojen ideaaleina. Oheinen kartta on osa vanhasta kansallisarkiston fotostaatista, joka on tähän kuvaan käännetty positiiviksi. Fotostaatti on alkuperäisen Hahlin kartan vuonna 1915 laaditusta kopiosta. Alkuperäinen kartta ja kopio, Kansallisarkisto. Fotostaatti, kaupunginarkisto.

Satamalaiturit ja satama-alueen muut rakennukset



Kaksi suunnitelmaa Mikkelin satamasta. Yllä rakennusmestari August Oikaraisen suunnitelma satamatoimistoa ja makkia varten vuodelta 1906. Alakuvassa rautatieinsinööri Adolf Backbergin suunnitelma vuodelta 1907 lastaus- ja halkolaiturin välisen lahdenpohjukan täyttämiseksi ja uuden pistoradan vetämiseksi halkolaiturille

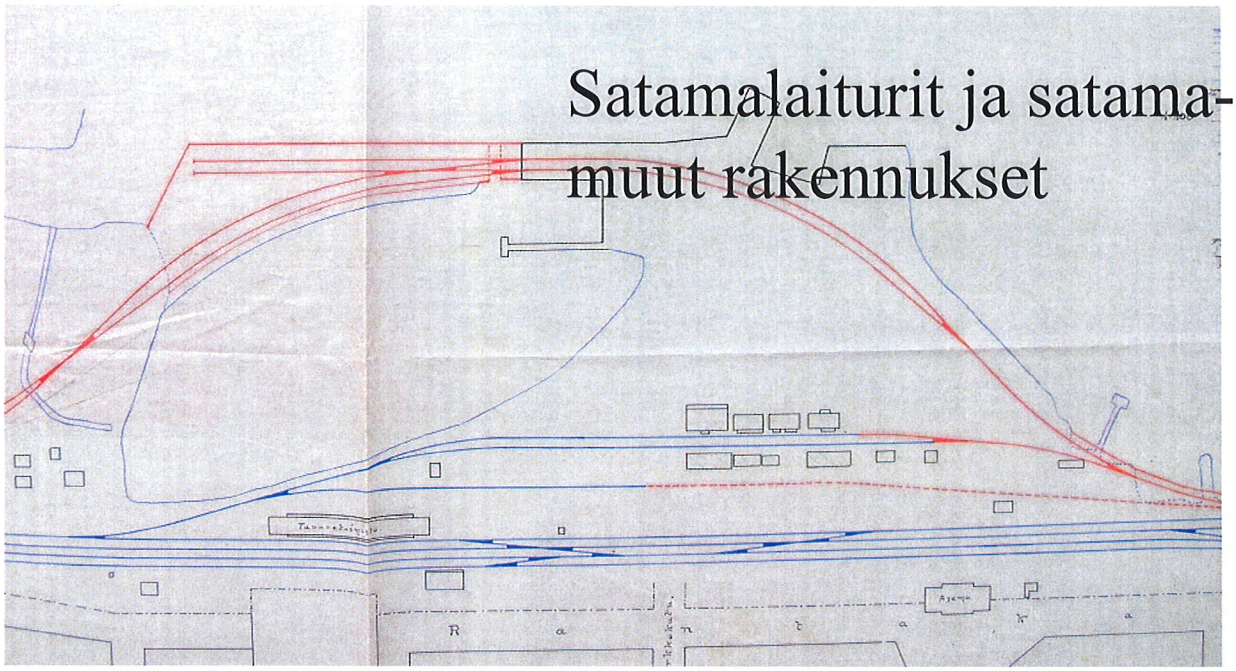


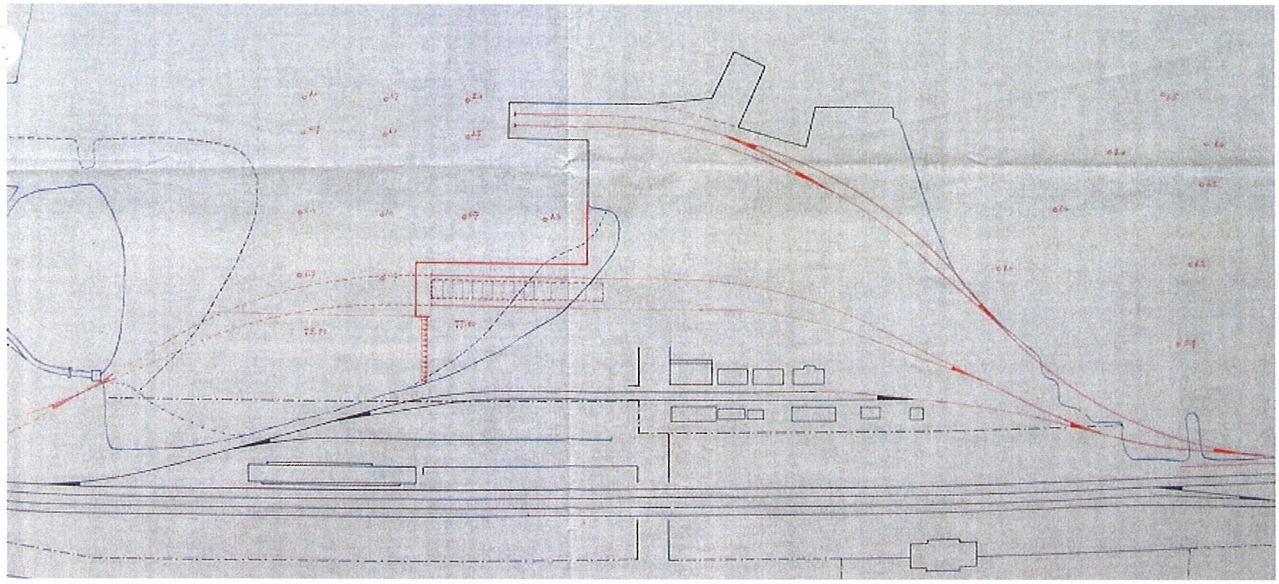


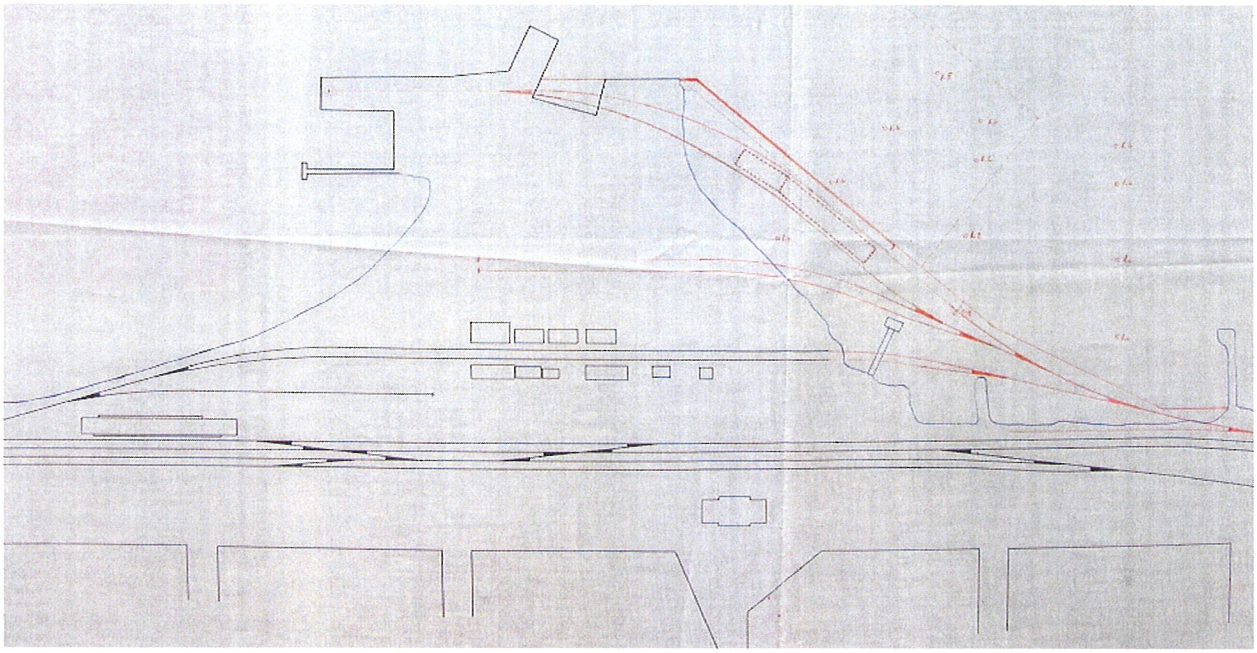
Satamalaiturit ja satama-alueen muut rakennukset

Rautatieinsinööri Adolf Backberg laati vuonna 1908 suunnitelman Mikkelin sataman laajentamiseksi. Satama-aluetta oli tarkoitus täyttää sekä sataman eteläpuolella kuin myös pohjoisessa, jossa olisi täytetty Pirttiniemen ja satamalaitureiden väli kokonaisuudessaan. Backberg esitti tehtäväksi uusia ”läpiajettavia satamaraiteita kaksi kappaletta (merkitty punaisella) ja vanha makasiiniraide olisi myös muutettu läpiajettavaksi. Neljäs uusi raide olisi johtanut matkustajalaiturille. Backbergin suunnitelma otettiin uudelleen esille vuonna 1914, jolloin kaupungininsinööri von Fieandt – rautatieinsinööri hänkin – teki useita sataman laajennusehdotuksia Bacbergin ajatuksiin perustuen. Valtuusmiehet hyväksyivät mittavan laajennushankkeen, mutta ensimmäisen maailmansodan aiheuttama lama esti toteuttamisen.

Satamalaiturit ja satama-alueen muut rakennukset

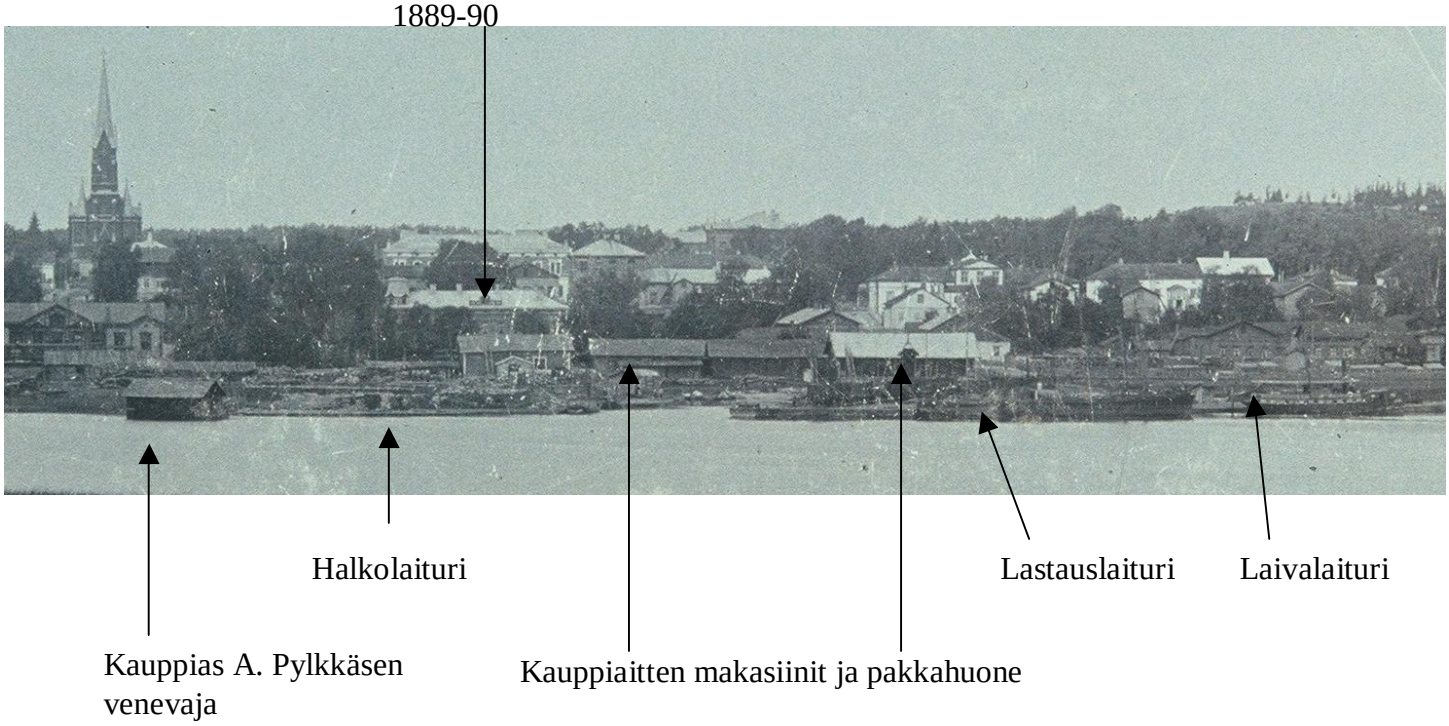




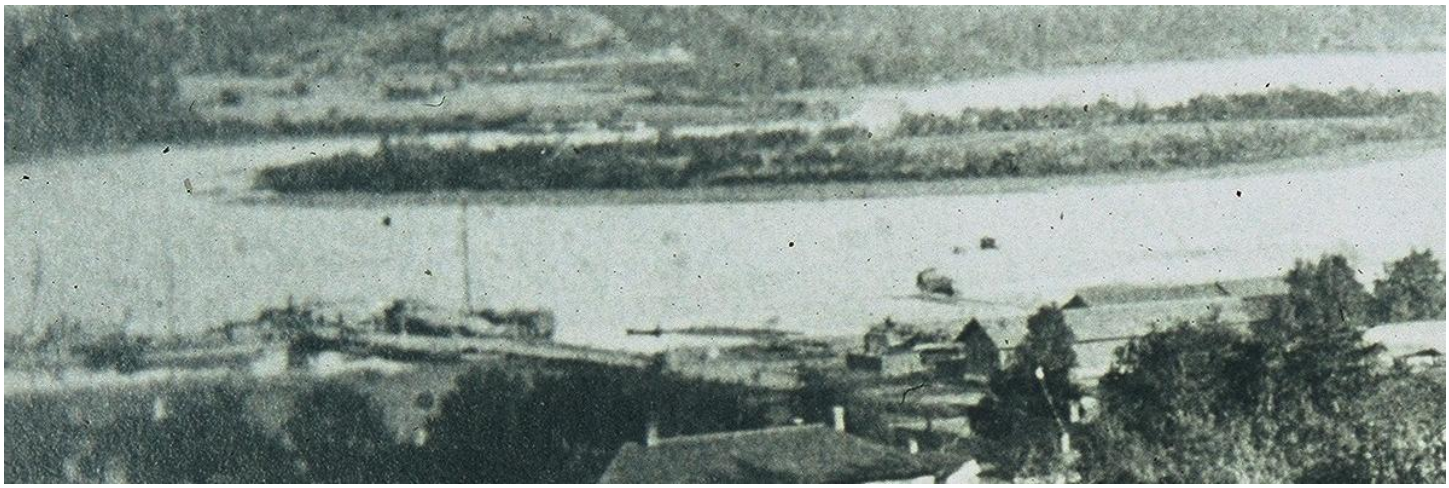


Kaupungininsinööri von Fieandtin kolme sataman laajennussuunnitelmaehdotusta 1914-1915. Mikkelin kaupunginarkisto

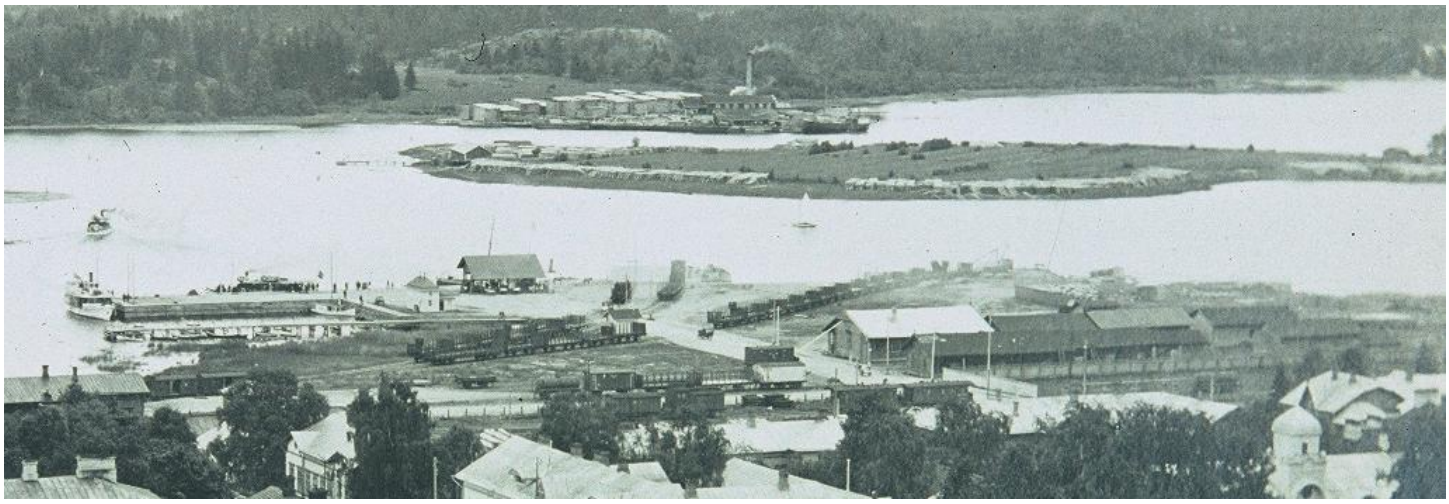
Satamalaiturit ja satama-alueen muut rakennukset



Valokuva (rajaus) Mikkelin satamasta 1800- ja 1900-luvun taitteesta. Mikkelin kaupunginmuseo.

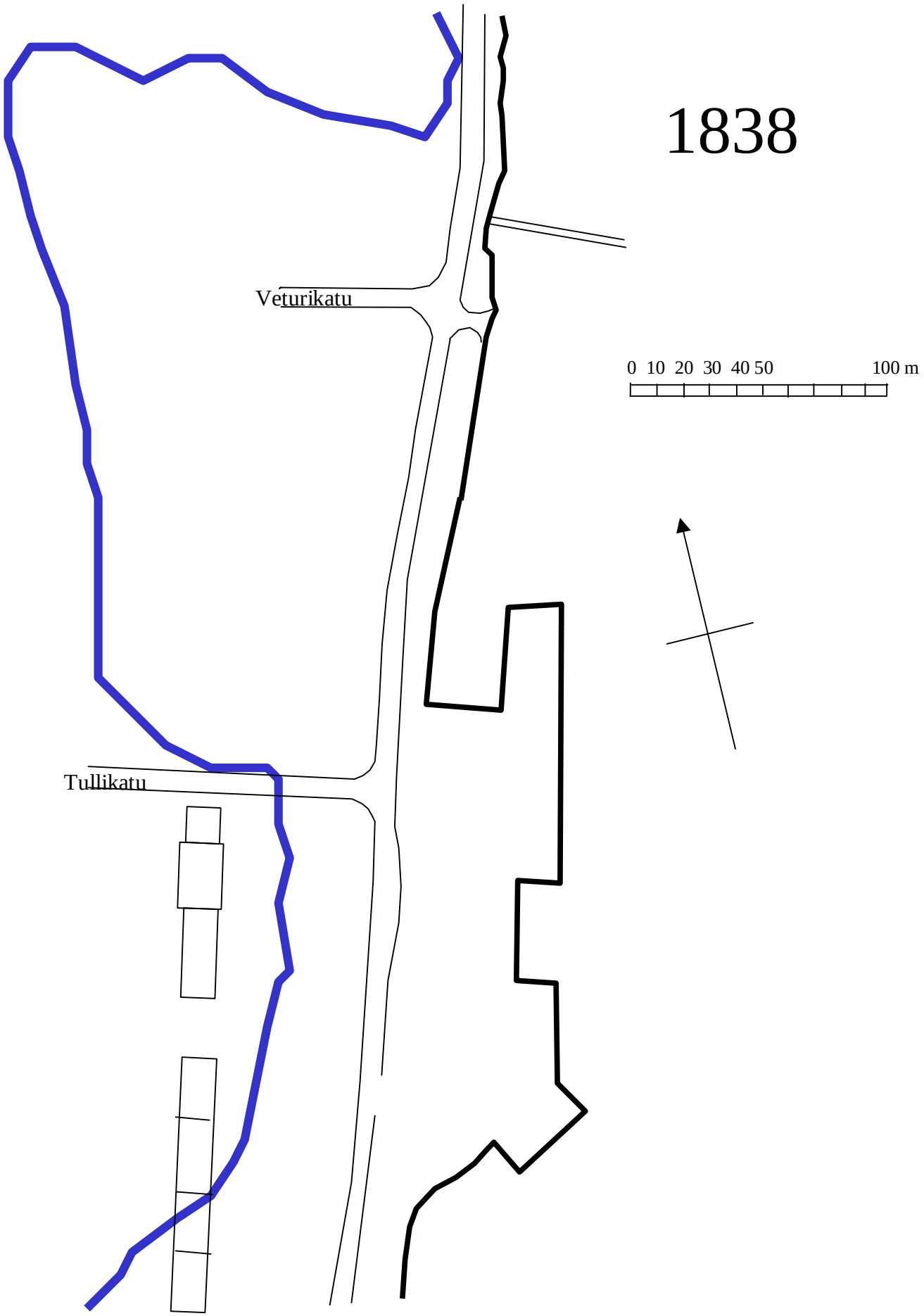


1880-luvulta

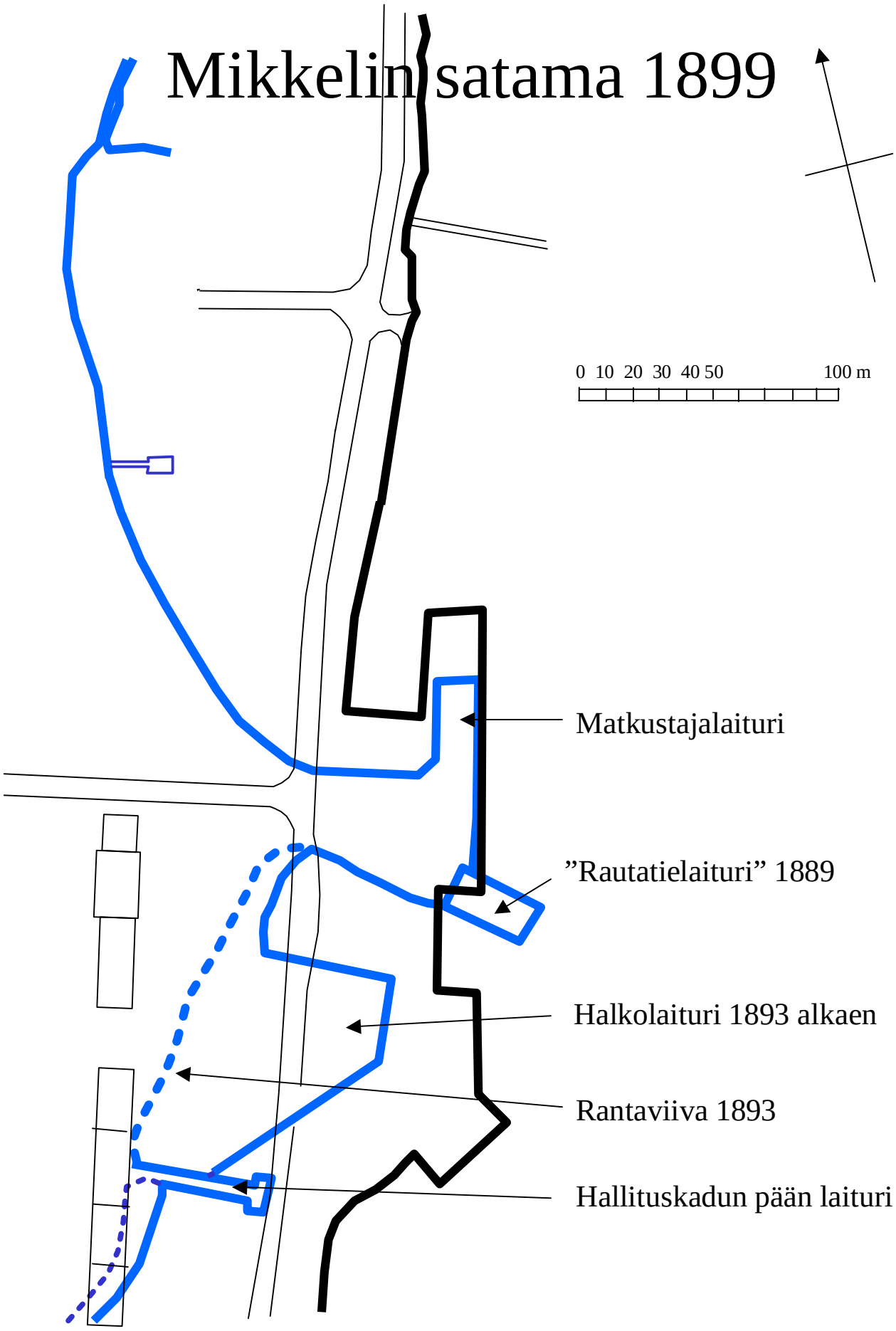


noin 1915

1960-luvulta

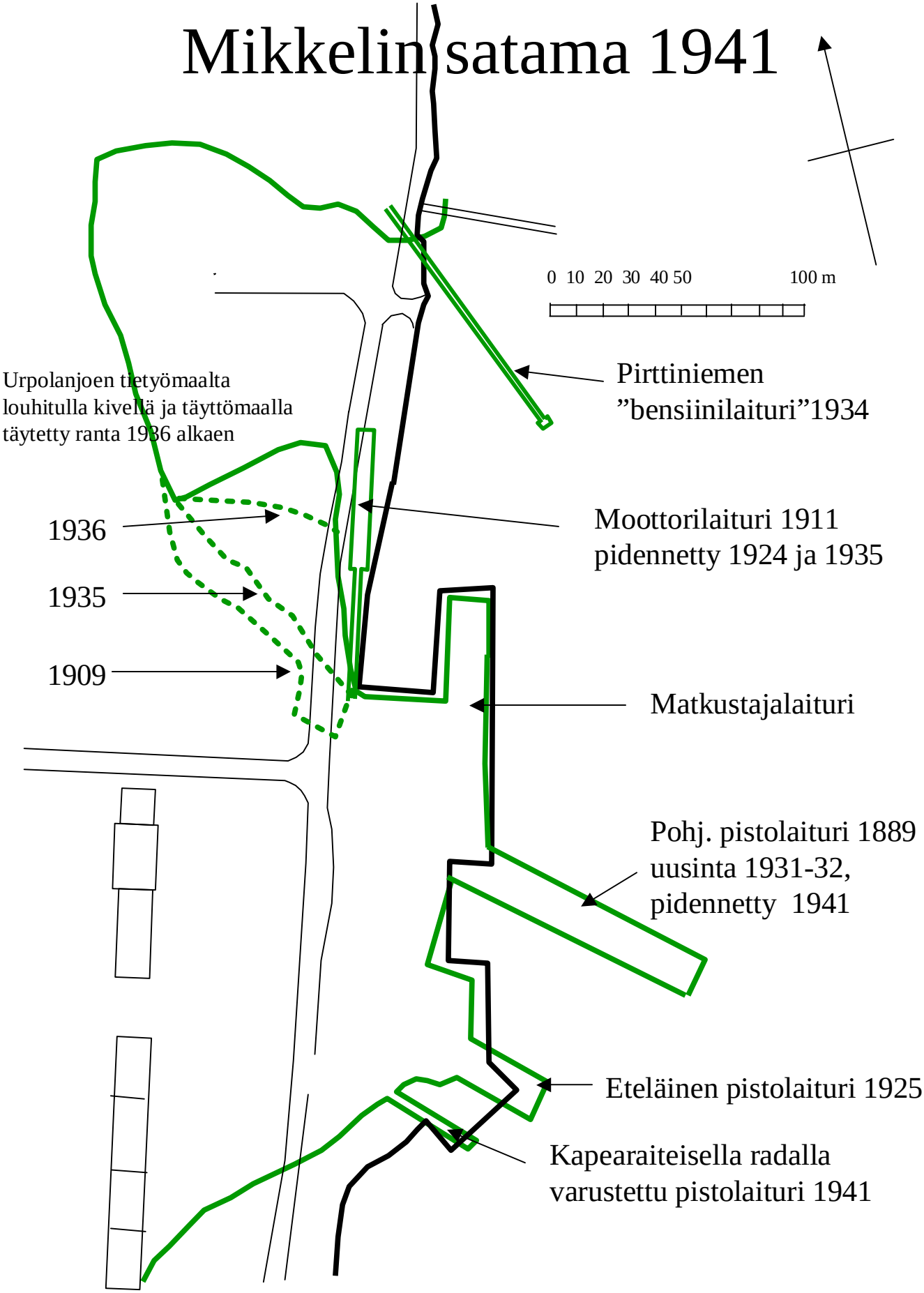

1838
Veturikatu
Tullikatu
0 10 20 30 40 50 100 m

Mikkelin satama 1899

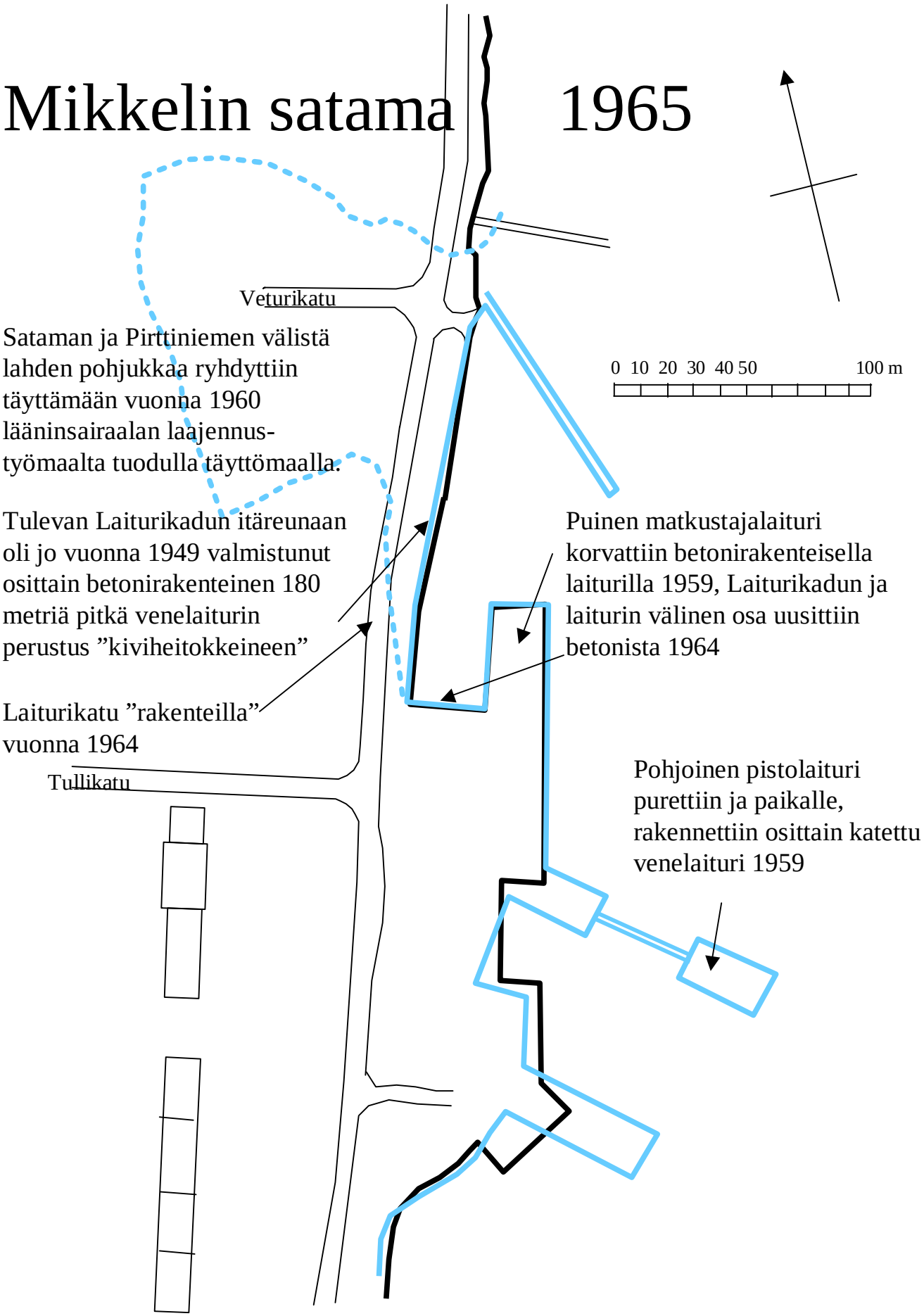


Mikkelin satama 1909

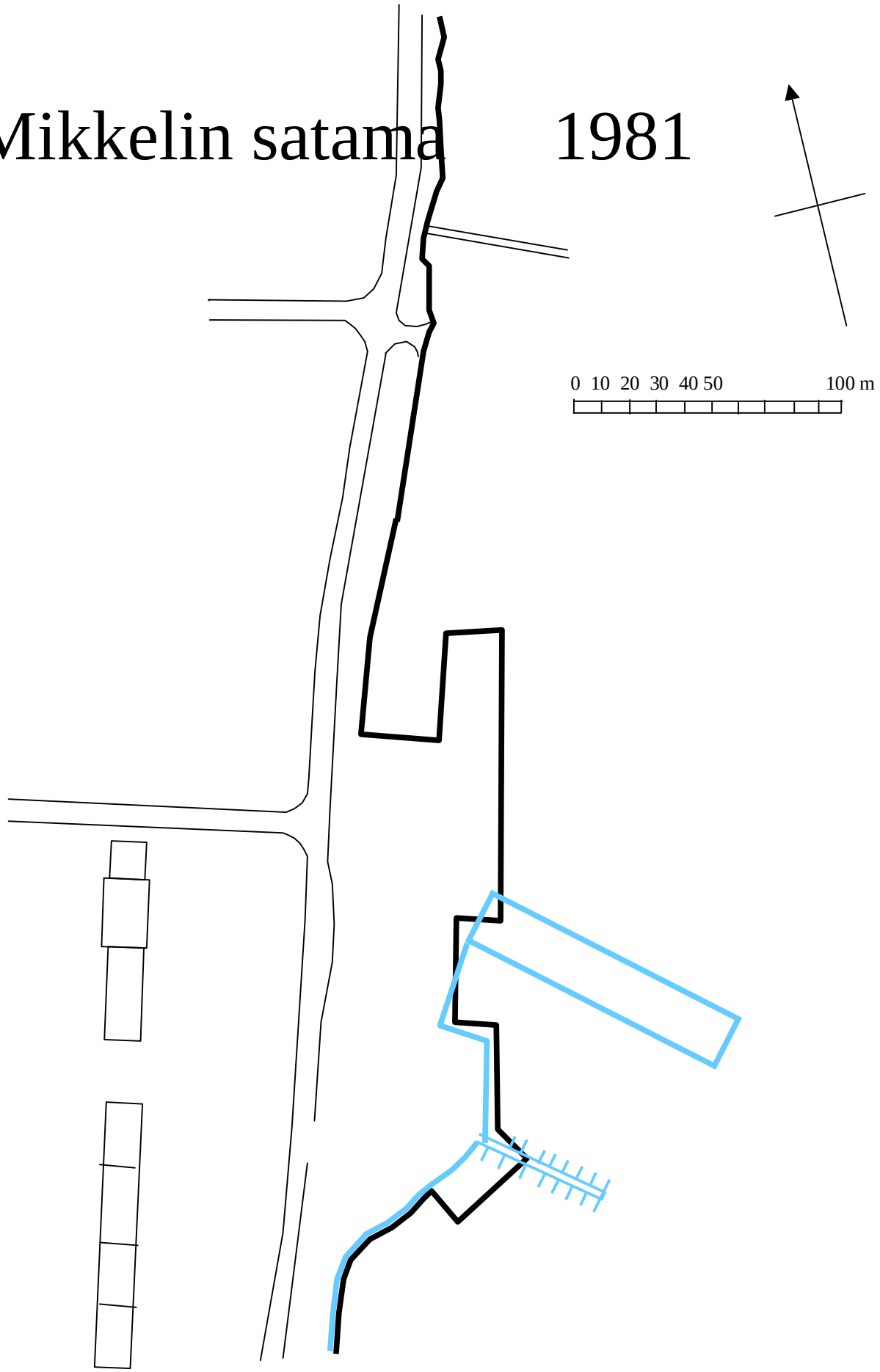
Mikkelin satama 1941

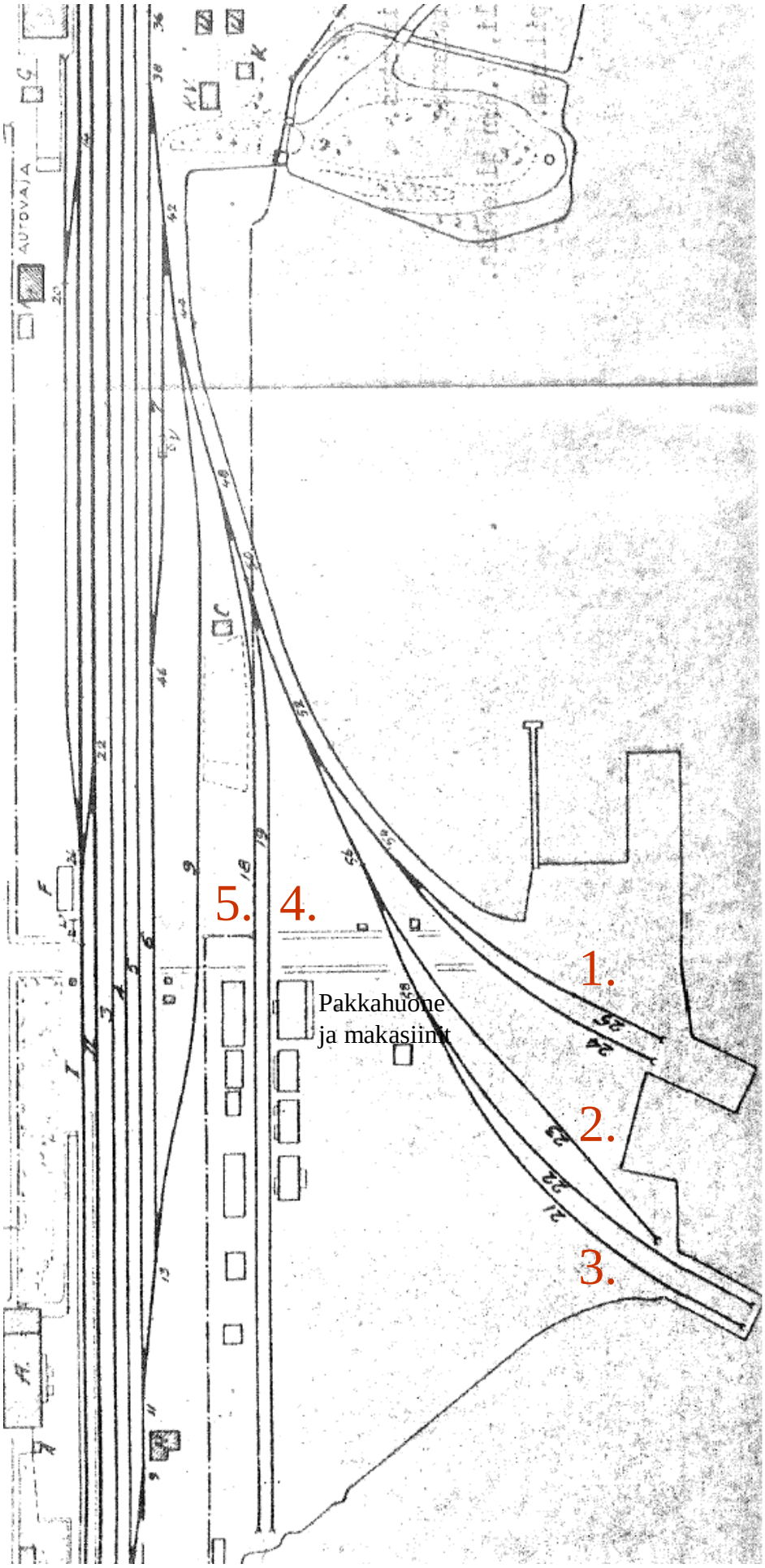


Mikkelin satama 1965



Mikkelin satama 1981





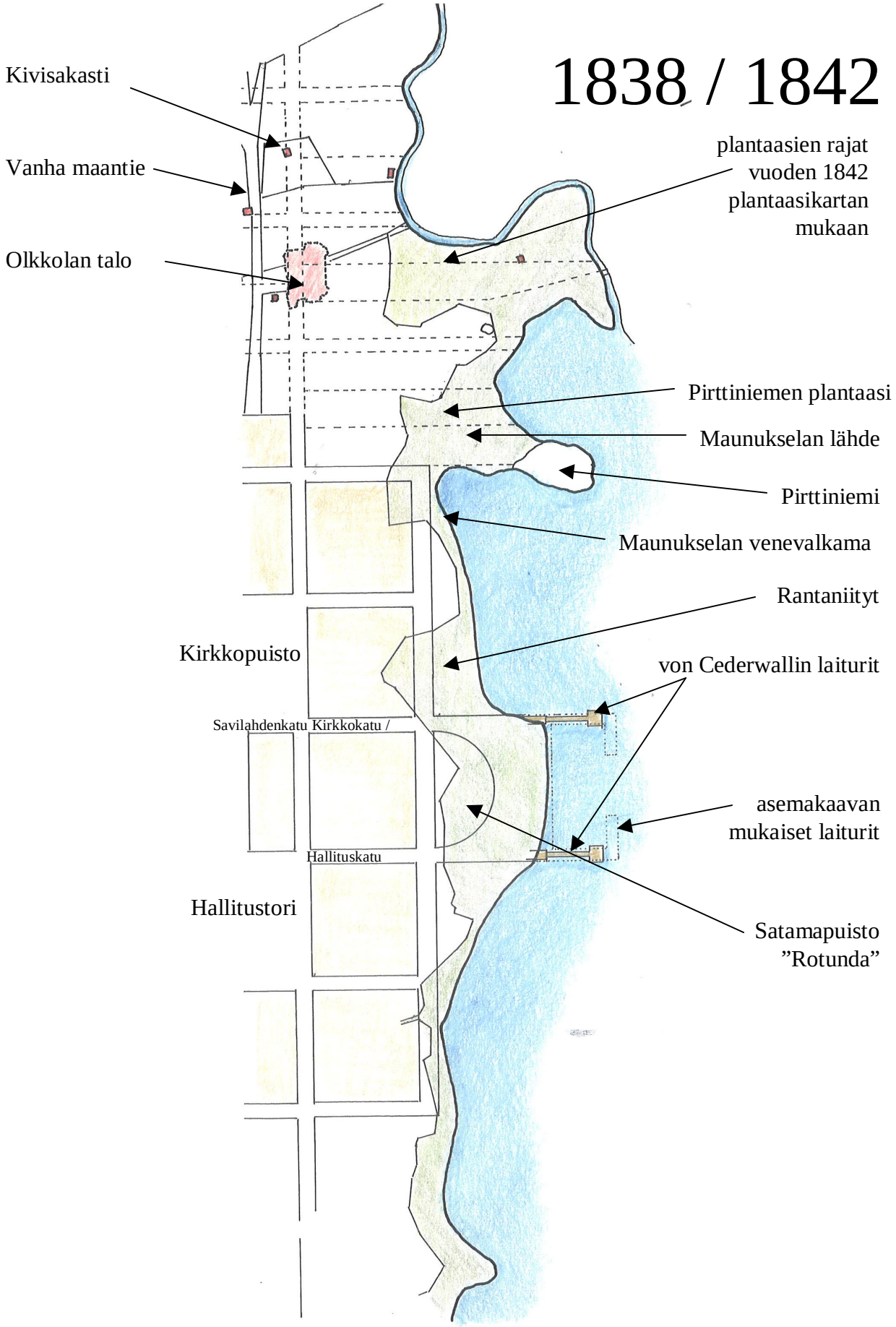
Mikkelin sataman raiteet

Ensimmäiset satama- ja varastoraiteet vedettiin Savonradalta Pirttiniemen vaihteen kohdalta vuonna 1889. Rata haarautui rakenteilla olleen pakkahuoneen ja kauppiaitten makasiinien väliin johtavaksi raiteeksi (4) ja satamaan johtavaksi, ennen laitureita kahteen jakautuvaksi raiteeksi (1). Raiteet kulkivat myös laiturilla vaikka viereinen kuva näyttää toisin.

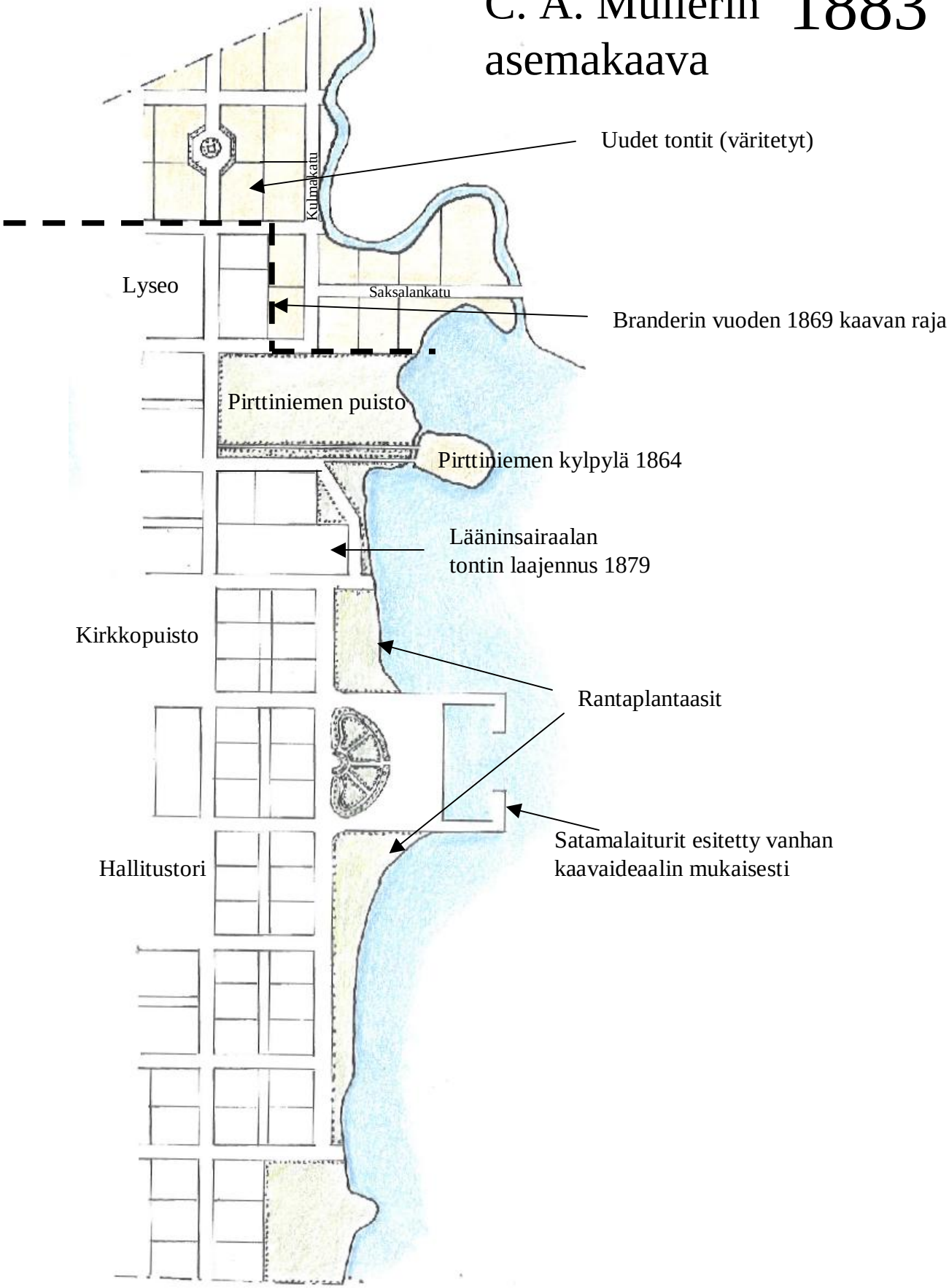
Vuonna 1904 tehtiin päätös toisen raiteen vetämisestä makasiinien väliin (5) ja vuonna 1907 päätettiin tehdä rata halkolaiturille (2). Vuonna 1925 rakennettiin uusi pistolaituri (eteläinen) jolle vedettiin kaksi raidetta (3).

Vuonna 1945 aloitettiin tavarasataman rakentaminen Pursialaan. Raiteet vanhassa satamassa kävivät vähin erin tarpeettomiksi. Vuonna 1959 pohjoinen pistolaituri purettiin ja tilalle rakennettiin venelaituri. Laiturikatu rakennettiin 1964 ja tällöin viimeistään purettiin uuden kadun itäpuolelle jääneet raiteet. Laiturikadun länsipuolelle jääneet raiteet päätettiin vuonna 1975 tarpeettomina purkaa. Vanhoista radoista jäi jäljelle ainoastaan varastorivien kohdalla oleva raide.

Osa VR:n Huonerakennusosaston laatiman autotallisuunnitelman asemapiirustuksesta vuodelta 1936 (karttapohjan tiedot 1925-1929 väliltä). Mikkelin kaupunginarkisto.

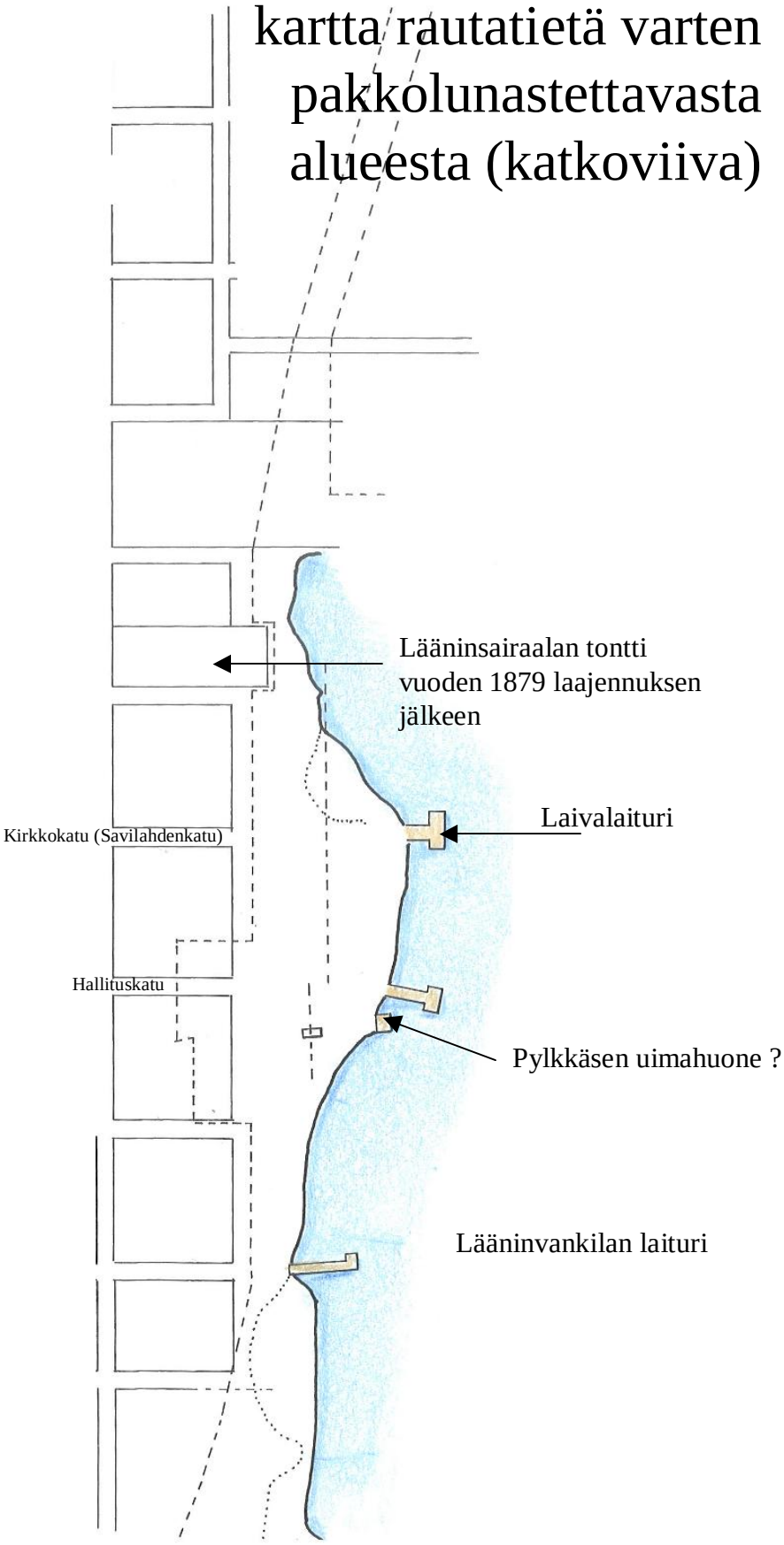

1838 / 1842
Kivisakasti
Vanha maantie
Olkkolan talo
plantaasien rajat vuoden 1842 plantaasikartan mukaan
Pirttiniemen plantaasi
Maunukselan lähde
Pirttiniemi
Maunukselan venevalkama
Rantaniityt
Kirkkopuisto
von Cederwallin laiturit
Savilahdenkatu Kirkkokatu /
asemakaavan mukaiset laiturit
Hallituskatu
Hallitustori
Satamapuisto ”Rotunda”

C. A. Müllerin asemakaava 1883

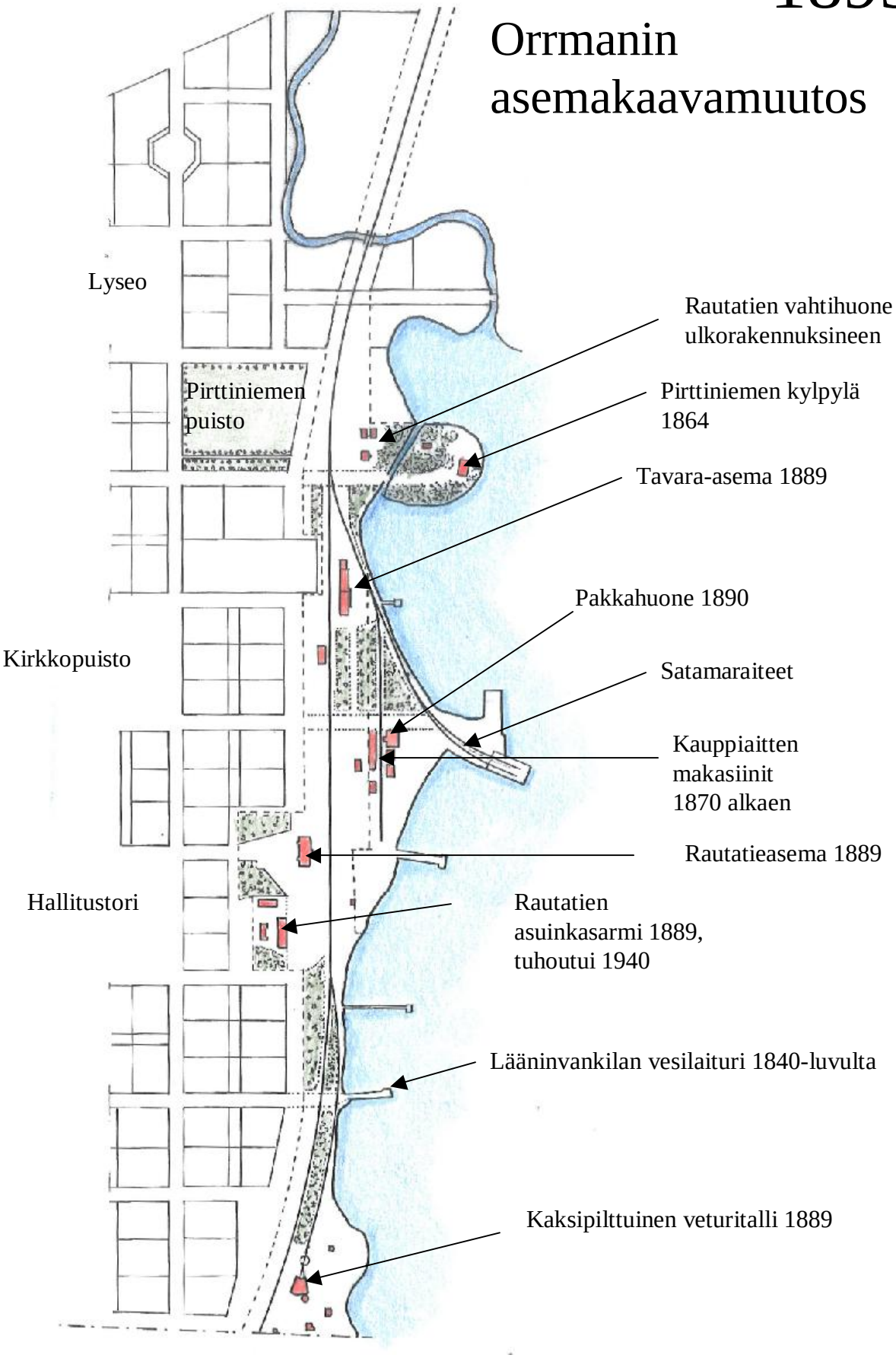


Maanmittari Hahlin laatima kartta rautatietä varten pakkolunastettavasta alueesta (katkoviiva)

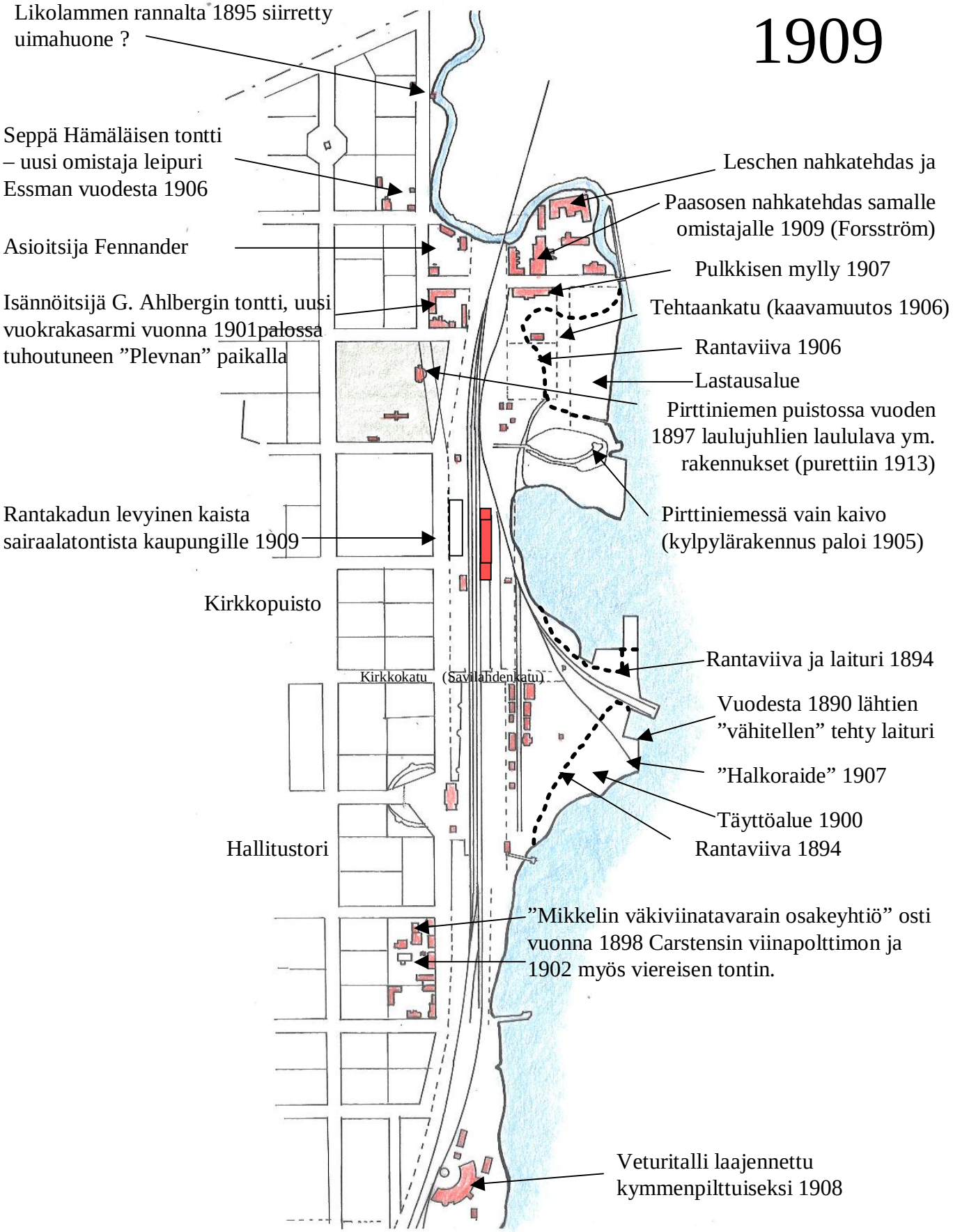
1887



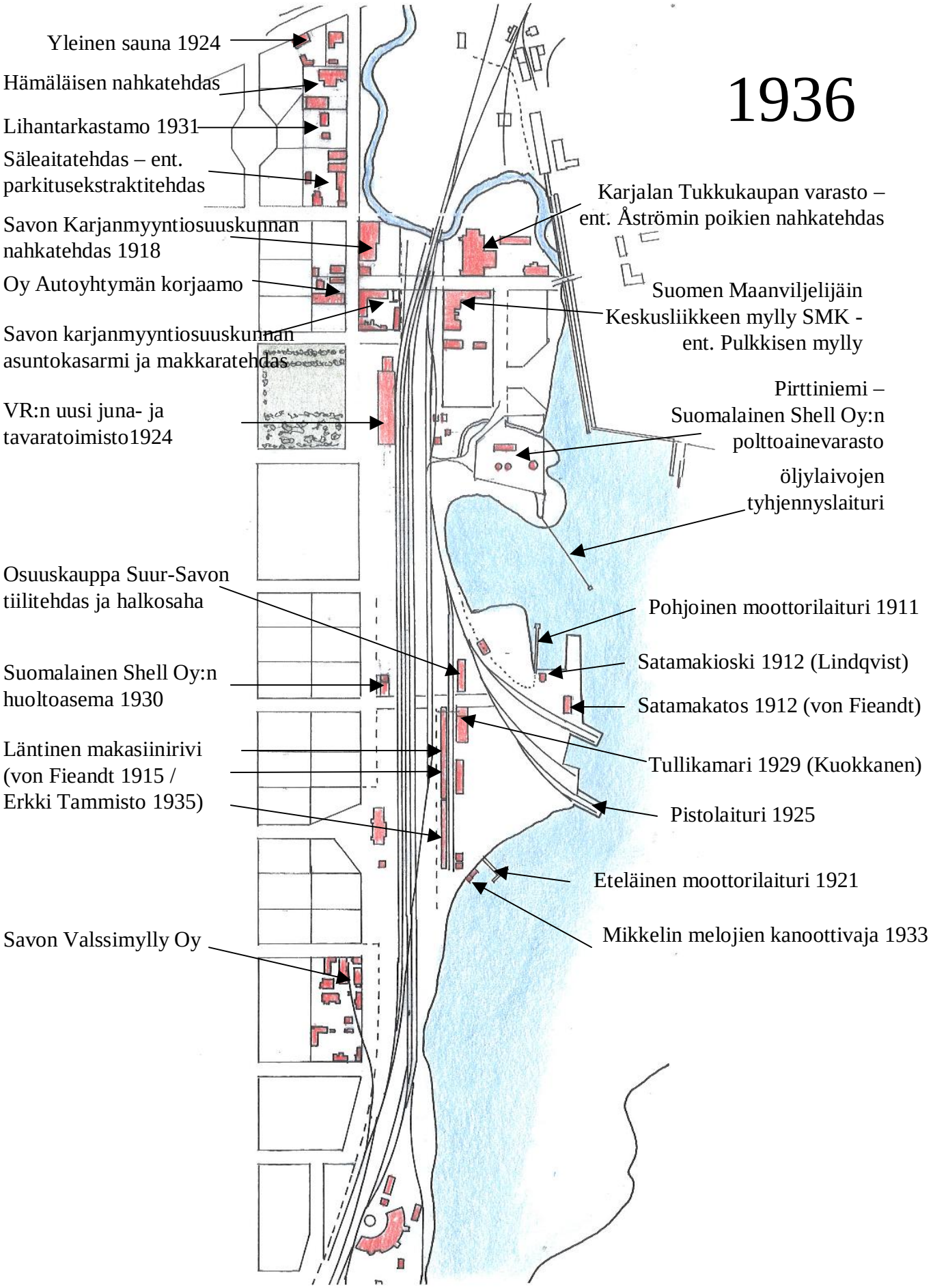
Rataisinööri Orrmanin asemakaavamuutos 1893

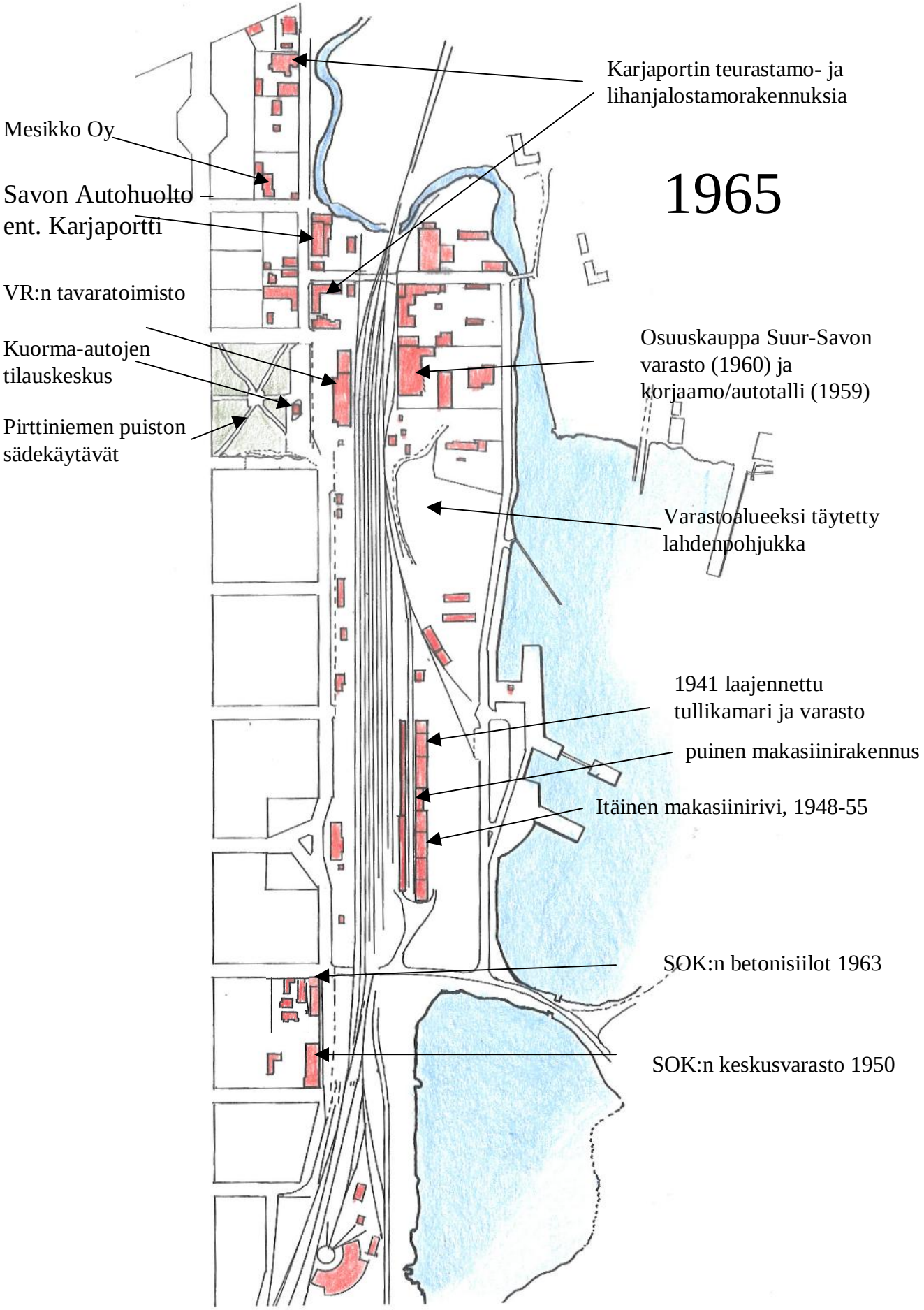


1909

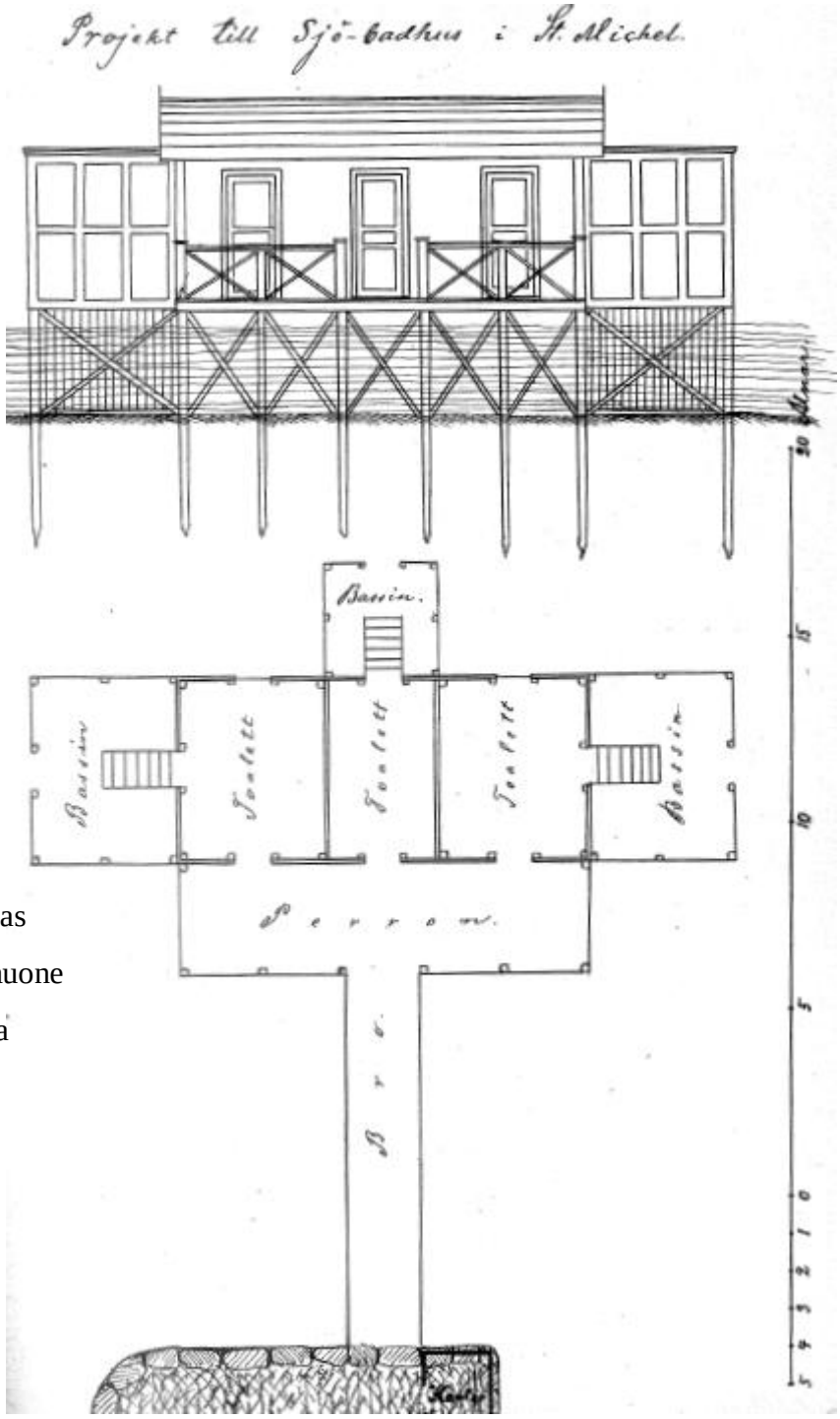

Likolammen rannalta 1895 siirretty uimahuone ?
Seppä Hämäläisen tontti – uusi omistaja leipuri Essman vuodesta 1906
Asioitsija Fennander
Isännöitsijä G. Ahlbergin tontti, uusi vuokrakasarmi vuonna 1901palossa tuhoutuneen ”Plevnan” paikalla
Rantakadun levyinen kaista sairaalatontista kaupungille 1909
Kirkkopuisto
Kirkkokatu (Savilahdenkatu)
Hallitustori
Leschen nahkatehdas ja
Paasosen nahkatehdas samalle omistajalle 1909 (Forsström)
Pulkkisen mylly 1907
Tehtaankatu (kaavamuutos 1906)
Rantaviiva 1906
Lastausalue
Pirttiniemen puistossa vuoden 1897 laulujuhlien laululava ym. rakennukset (purettiin 1913)
Pirttiniemessä vain kaivo (kylpylärakennus paloi 1905)
Rantaviiva ja laituri 1894
Vuodesta 1890 lähtien ”vähitellen” tehty laituri
”Halkoraide” 1907
Täyttöalue 1900
Rantaviiva 1894
”Mikkelin väkiviinatavarain osakeyhtiö” osti vuonna 1898 Carstensin viinapolttimon ja 1902 myös viereisen tontin.
Veturitalli laajennettu kymmenpilttuiseksi 1908

1936


Yleinen sauna 1924
Hämäläisen nahkatehdas
Lihantarkastamo 1931
Säleaitatehdas – ent. parkitusekstraktitehdas
Savon Karjanmyyntiosuuskunnan nahkatehdas 1918
Oy Autoyhtymän korjaamo
Savon karjanmyyntiosuuskunnan asuntokasarmi ja makkaratehdas
VR:n uusi juna- ja tavaratoimisto1924
Osuuskauppa Suur-Savon tiilitehdas ja halkosaha
Suomalainen Shell Oy:n huoltoasema 1930
Läntinen makasiinirivi (von Fieandt 1915 / Erkki Tammisto 1935)
Savon Valssimylly Oy
Karjalan Tukkukaupan varasto – ent. Åströmin poikien nahkatehdas
Suomen Maanviljelijäin Keskusliikkeen mylly SMK - ent. Pulkkisen mylly
Pirttiniemi – Suomalainen Shell Oy:n polttoainevarasto
öljylaivojen tyhjennyslaituri
Pohjoinen moottorilaituri 1911
Satamakioski 1912 (Lindqvist)
Satamakatos 1912 (von Fieandt)
Tullikamari 1929 (Kuokkanen)
Pistolaituri 1925
Eteläinen moottorilaituri 1921
Mikkelin melojien kanoottivaja 1933


1965
Karjaportin teurastamo- ja lihanjalostamorakennuksia
Mesikko Oy
Savon Autohuolto – ent. Karjaportti
VR:n tavaratoimisto
Kuorma-autojen tilauskeskus
Pirttiniemen puiston sädekäytävät
Osuuskauppa Suur-Savon varasto (1960) ja korjaamo/autotalli (1959)
Varastoalueeksi täytetty lahdenpohjukka
1941 laajennettu tullikamari ja varasto
puinen makasiinirakennus
Itäinen makasiinirivi, 1948-55
SOK:n betonisiilot 1963
SOK:n keskusvarasto 1950

Satamalaiturit ja satama-alueen muut rakennukset



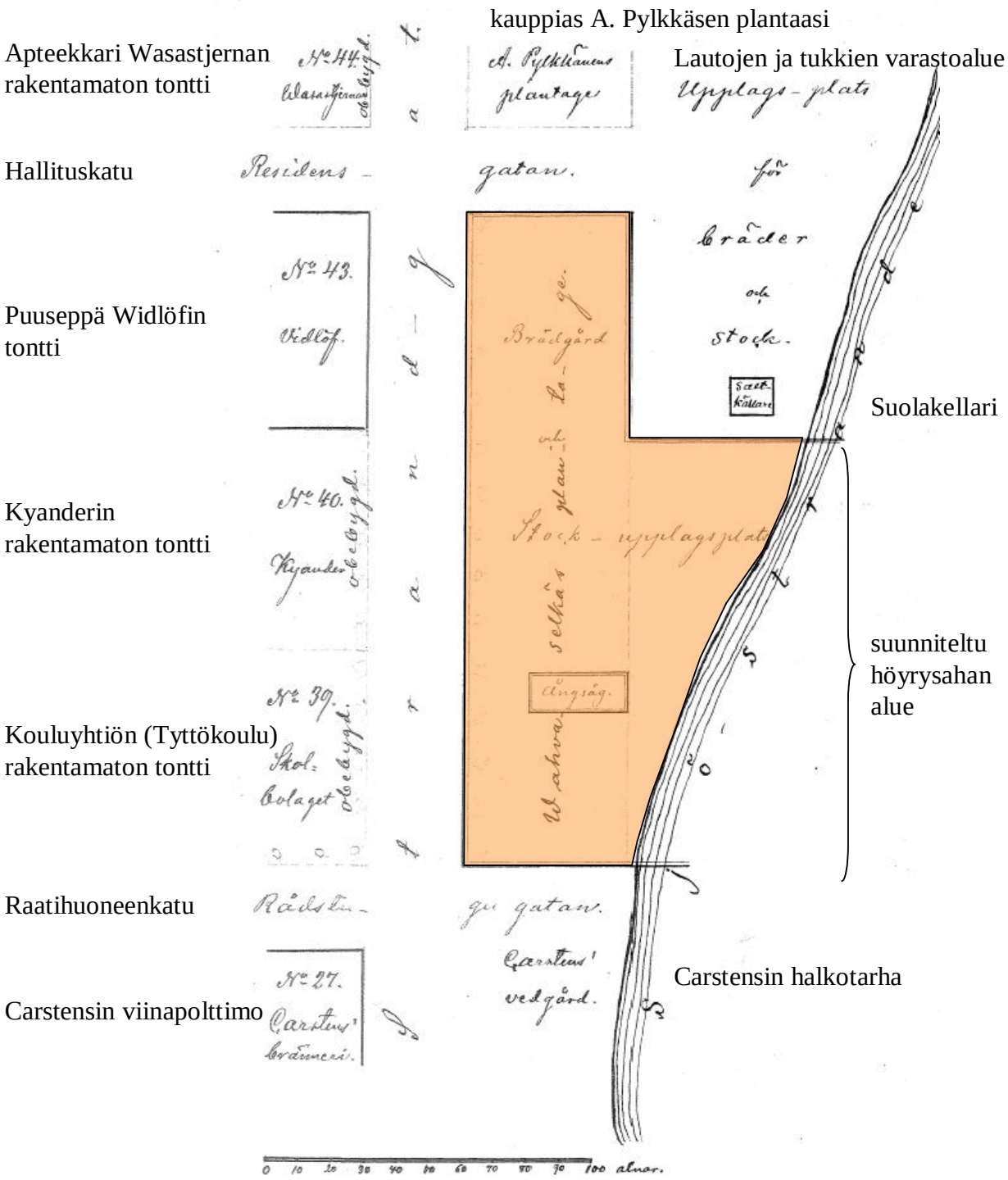
Bassin = vesiallas

Toalett = pukuhuone

Perron = etusilta

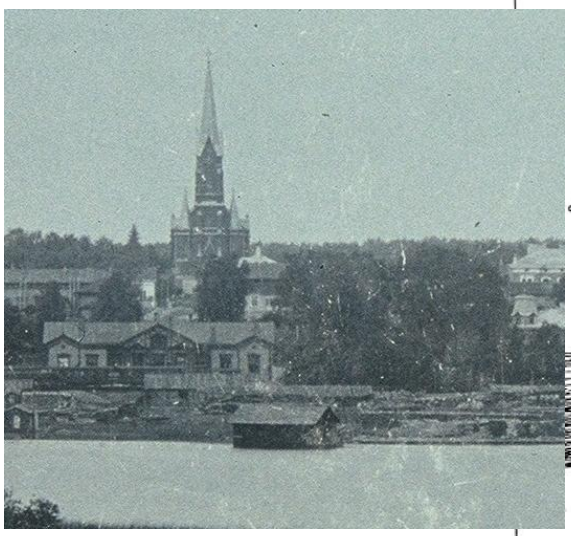
Siviili-insinööri Constantin Carstensin suunnitelma järvikylpylää varten. Valtuusmiehet myönsivät Carstensillle luvan ”hyvin mielellään”. Rakennus myös toteutettiin. Valtuusmiesten pk:n 5.6.1883 liite. Kaupunginarkisto.

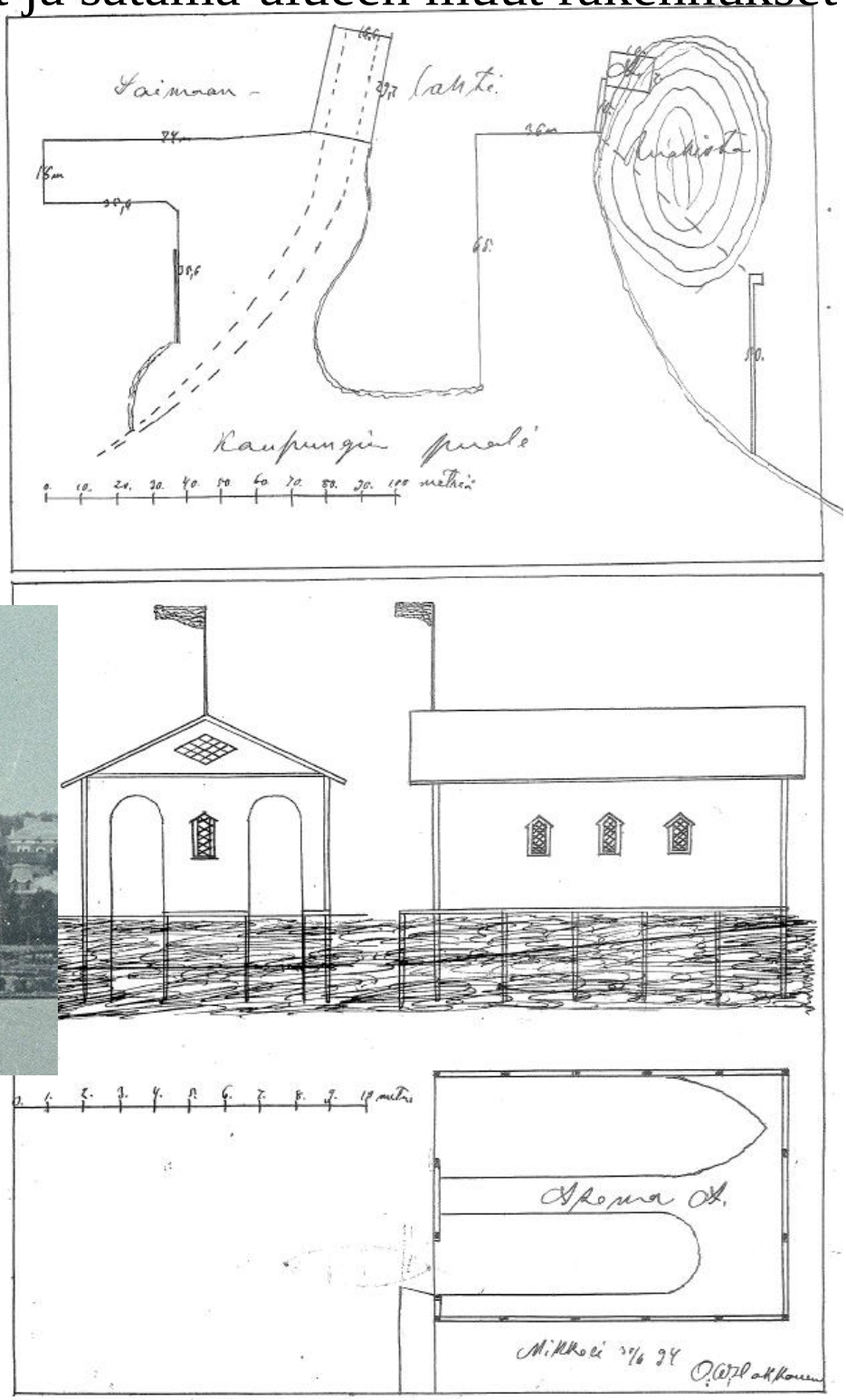
Satamalaiturit ja satama-alueen muut rakennukset



Siviili-insinööri Carstens, jolla oli viinapolttimo nykyisen valssimyllyn tontilla, anoi vuonna 1885 lupaa rakentaa niin sanotulle eteläiselle rantaplantaasille, sataman välittömään läheisyyteen, höyrysahan varastoalueineen. Valtuusmiehet eivät anomukseen suostuneet. Valtuusmiesten pk:n liite 11.11.1885. Kaupunginarkisto.

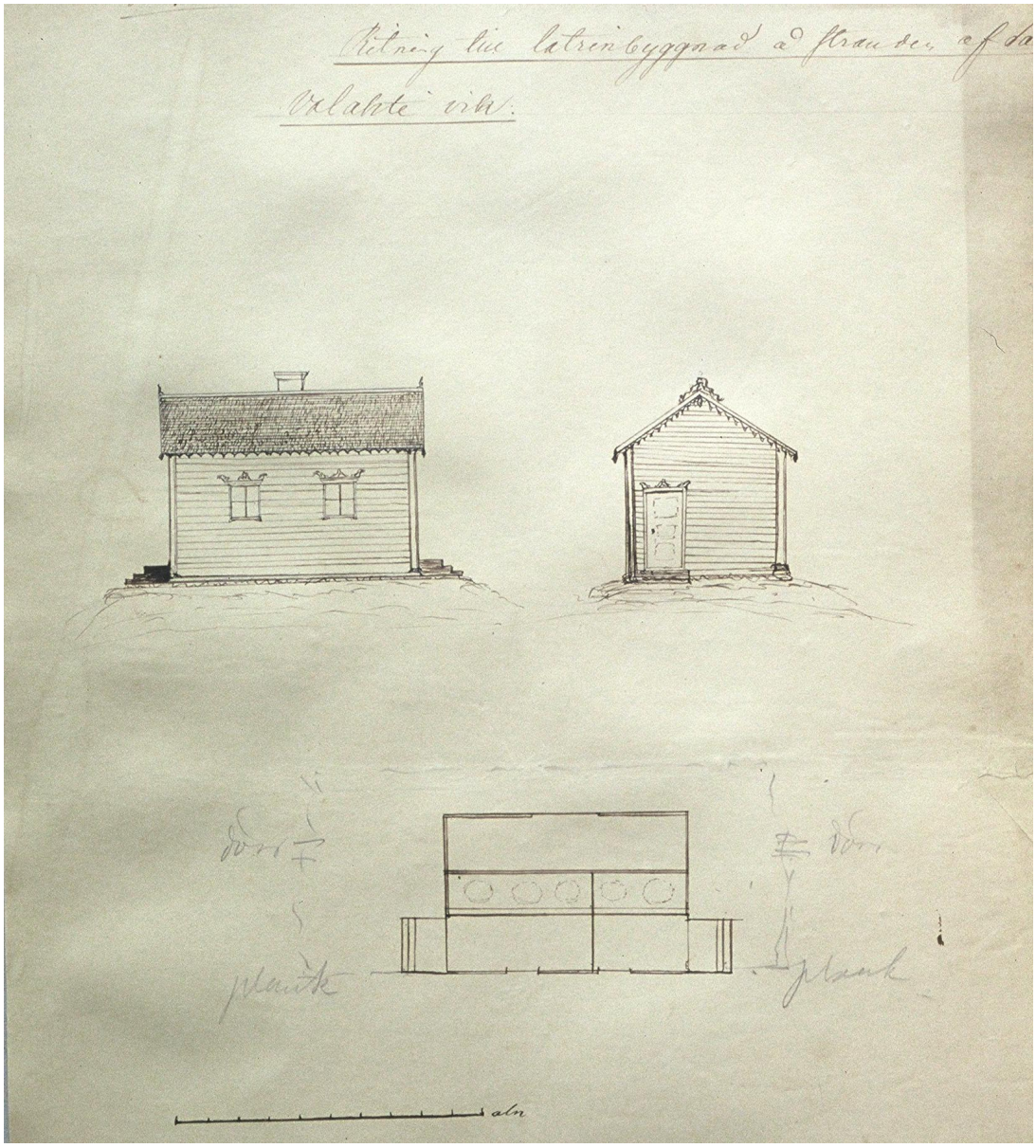
Satamalaiturit ja satama-alueen muut rakennukset





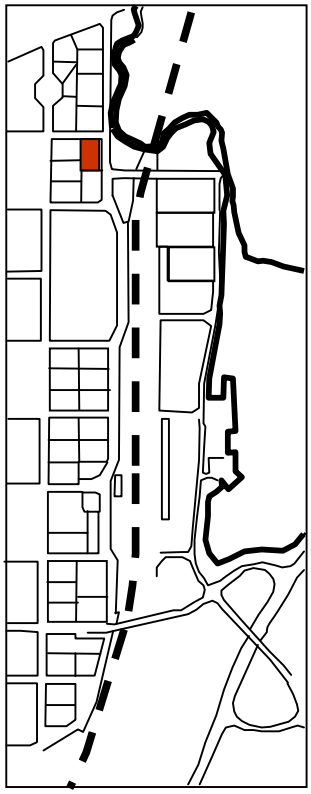
Satamamestari Otto Hokkasen suunnitelma kauppias A. Pylkkäsen pienen hörylaivan vajaa varten 30.6.1894. Suunnitelmassa näytetään tarkkoja mittoja myöten silloinen satamalaiturien tilanne. Pylkkäsen vaja näkyy 1900-luvun alkuvuosina otetussa valokuvassa. Piirustus valtuusmiesten pk:n 5.10.1894 liite. Kaupunginarkisto. Valokuva on rajaus suuremmasta kuvasta. Kaupunginmuseo.

Satamalaiturit ja satama-alueen muut rakennukset



Värjärimestari ja raatimies Ahlbergin ”suunnitelma” sataman huussia varten 1871. Tämän ”tussattun” version lisäksi on olemassa samasta projektista lyijykynäpiirustus järjestysoikeuden pöytäkirjojen liitteenä. Lyijykynäversio on laajempi – se on kuusireikäinen.Sveitsiläistyylisdet lehtisahakoristeet Ahlberg luultavasti omaksui kahta vuotta aikaisemmin urakoimastaan kenkäveron pappilasta. Maistraatin rakennuspiirustukset, sekalainen. Maakunta-arkisto

2-6-99, Mannerheimintie 30 / Olkkolankatu2



2-6-99, Mannerheimintie 30 / Olkkolankatu 2

Kaava-alueen ulkopuoliset Olkkolan talon peltoalueet jaettiin vuonna 1842 plantaaseiksi. Kyseinen tontti osui plantaasien n:o 5 ja 6 kohdalle. Vuoden 1883 kaavassa muodostettiin tonttien Porrassalmenkatu 39, 41 ja 43 itäpuolelle alarinteeseen tontit n:o 99 ja 100. Mahdollisesti rinteen jyrkkyydestä johtui, että tonttien rakentaminen siirtyi aina 1920-luvulle saakka.

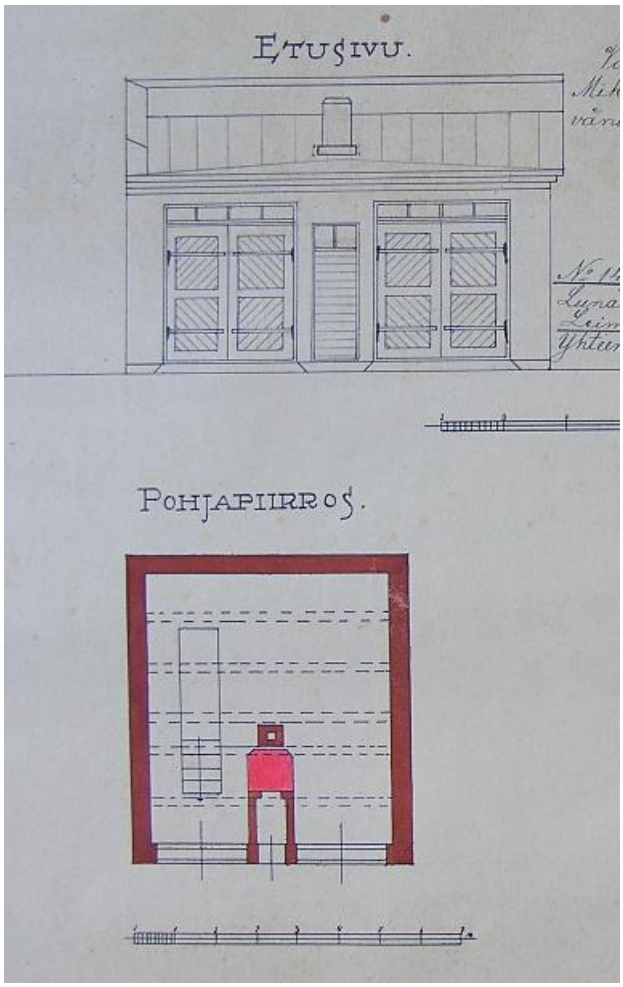
Vuonna 1922 Olkkolankadun pohjoispuolella olevan tontin 108 (nyk.1108) Parkitusekstraktitehdas olisi halunnut rakentaa vastaavanlaisen tehdasrakennuksen tontille 99. Vanhan tehdastontin pannuhuoneesta (kadunkulman vanha paja) olisi johdettu Olkkolankadun alla höyry- ja vesiputket tontille 99. Maistraatin pyytämässä lausunnossa valtuusto antoi luvan tehtaan rakentamiseen kunhan savupiippu ja ilmanvaihtolaitteet tehtäisiin sellaisiksi, ettei ”häiritsevää hajua aiheudu”.

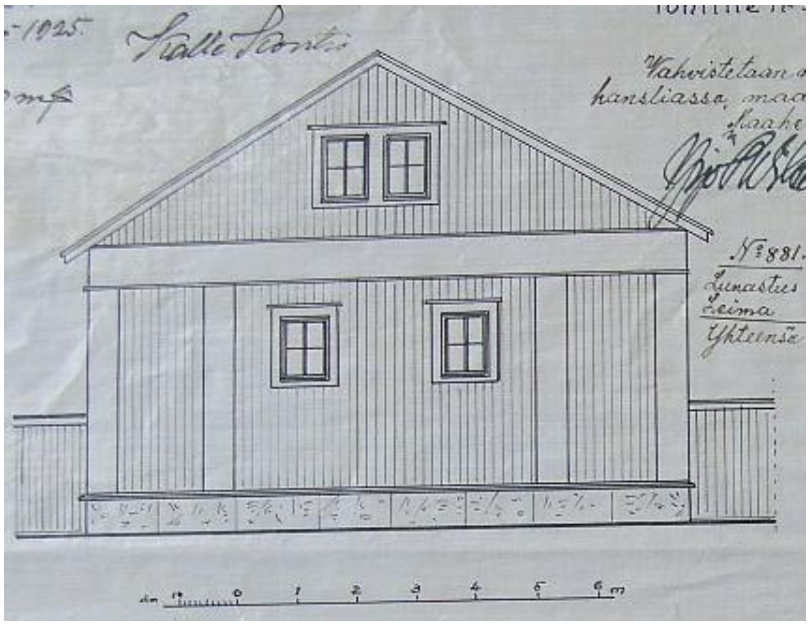
Parkitustehdas joutui lopettamaan toimintansa ilmeisesti jo samana vuonna. Ossian Kyrklundin laatimia suunnitelmia ei toteutettu. Kuitenkin tontin 99 kohdalla näkyy kartoissa kaksi rakennusta - molemmat tontin 100 vastaisella rajalla. Ilmeisesti on kysymyksessä rakennusmestari T. Pessan suunnitelman (1925!) mukainen makasiinirakennus ja aivan tontin lounaiskulmaan rakennettu tiilirakenteinen autotalli (Kalle Kontio 1926). Jää epäselväksi, kenen toimesta ja mihin tarkoitukseen kyseiset rakennukset olivat. Kaupungin historian toisen osan tonttiluettelossa vuodelta 1938 todetaan tontin 99 olevan rakentamaton!

Tontin 99 piirustuksia Mikkelin maakunta-arkistossa:

- Piirustus tehdasrakennusta varten. Lokakuu 1922. Ossian Kyrklund.Vahv. 2.1.1923.
- Piirustus makasiinirakennusta varten … 3.1.1925. T. Pessa. Vahv. 26.3.1925.
- Piirustus uutta autovajaa varten … 6.5.1926 Kalle kontio. Vahv. 27.5.1926.

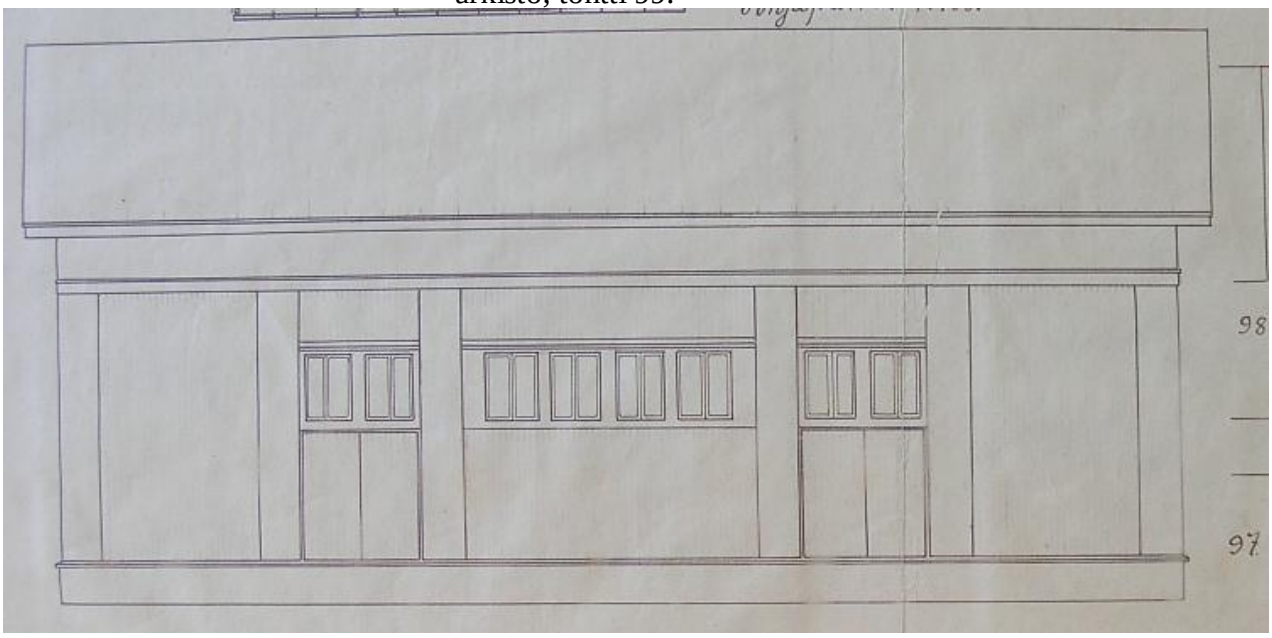
(Huom! Tontin 99 kansiossa kaksi Loenbomin suunnitelmaa vanhalle tontille n:o 99 !)



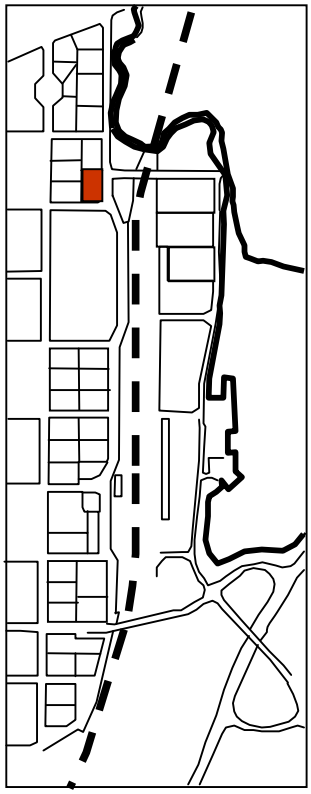


2-6-99 Mannerheimintie 30 / Olkkolankatu 2

1920-luvulla tehtiin ensimmäiset suunnitelmat tontin 99 rakentamiseksi. Vuonna 1922 tontilla 108 (nyk. 1108) toimiva Parkitusekstraktitehdas anoi lupaa saada rakentaa samanlaisen tehtaan tontille 99. Tarvittava höyry ja vesi oli tarkoitus johtaa tontin 108 pannuhuoneesta putkissa Olkkolankadun alta. Valtuusmiehet antoivat luvan ehdolla että tarvittavat savupiiput ja ilmanvaíhtolaitteet rakennetaan niin, ettei haitallista hajua ympäristöön leviä. Tehdashanke ei kuitenkaan lähtenyt käyntiin. Ilmeisesti vain autotalli (Kalle Kontio 1926, vasemmalla ylhäällä) ja makasiinirakennus (T. Pessa 1925 ylhäällä oikealla) toteutettiin. Alla oleva arkkitehti Ossian Kyrklundin suunnitelma tehdasrakennukseksi vuodelta 1922 jäi toteuttamatta. Maistraatin piirustukset, Mikkelin maakunta-arkisto, tontti 99.



2-6-100, Pirttiniemenkatu 3 / Mannerheimintie 28



2-6-100 Pirttiniemenkatu 3 / Mannerheimintie 28

Kaava-alueen ulkopuoliset Olkkolan talon peltoalueet jaettiin vuonna 1842 plantaaseiksi. Kyseinen tontti osui plantaasien n:o 5 ja 6 kohdalle. Vuoden 1883 kaavassa muodostettiin tonttien Porrassalmenkatu 39, 41 ja 43 itäpuolelle alarinteeseen tontit n:o 99 ja 100. Mahdollisesti rinteen jyrkkyydestä johtui, että tonttien rakentaminen siirtyi aina 1920-luvulle saakka.

Rakennusmestari A. Oikarainen suunnitteli tontin luoteiskulmaan, ylärinteen puolelle asuinrakennuksen ja ulkohuonerakennuksen lokakuussa 1920. Ensimmäinen merkintä henkikirjassa on vasta vuodelta 1922, jolloin tontin haltijaksi mainitaan kivenhakkaaja Eero Miettinen. Miettisellä ja vaimollaan Hilmalla mainitaan olleen vuokralainenkin. Oikaraisen suunnitelman mukaiset rakennukset valmistuivat ja vuonna 1923 rakennusmestari J. P. Hyvönen suunnitteli tontin koilliskulmaan, nykyisen Mannerheimintien varteen pääty kadulle päin olevan verstasrakennuksen, joka näyttäisi alun perin olleen myös autokorjaamo. Seuraavana vuonna 1924 tontti on siirtynyt tehtailija Lauri Roineen omistukseen. Roineella mainitaan vuonna 1926 olevan vuokralaisena monttööri Elo Salmi, ja samana vuonna suunnitellaan lisää rakennuksia tontille. Tällä kertaa suunnittelija on rakennusmestari A. Uotila ja kyseessä on toisen verstasrakennuksen toteuttaminen edellisen eteläpuolelle, edelleen pääty Mannerheimintielle päin.

Vuonna 1929 tontin numero 100 oli ilmoitettu myytäväksi. Työväen osuuskauppa, joka oli jo vuonna 1922 turhaan anonut Pirttiniemeä keskusvaraston sijoituspaikaksi, oli nyt halukas rakentamaan keskusvaraston tontille 100. Tavaroiden kuljetusta varten kauppa halusi pistoraiteen ”tavaratoimiston ja aseman välillä olevasta sivutiestä”.

1930-luvulla tontin korjaamorakennukset olivat todennäköisesti jo Oy Autoyhtymän käytössä. Eteläisempää (vuoden 1926 rakennus) verstasrakennusta laajennettiin tuolloin kahteen otteeseen siten, että rakennus ulottuu vuonna 1938 kadun reunasta läntiseen tonttirajaan saakka. Vuodelta 1942 on suunnitelma vanhimman verstasrakennuksen (Autoyhtymän paja ja maalaamorakennus) muutoksesta. Mansardikattoinen rakennus muutettiin pulpettikattoiseksi ja Mannerheimintien puoleinen pääty nostettiin funktionalistisen tasakattoisen näköiseksi. Päätyyn puhkaistiin leveä, suoralla lippakatoksella suojattu ovi, jonka yläpuolelle sijoitettiin kolme pyöreää ikkunaa ja niiden yläpuolelle seinäkiinnitteinen lipputanko.

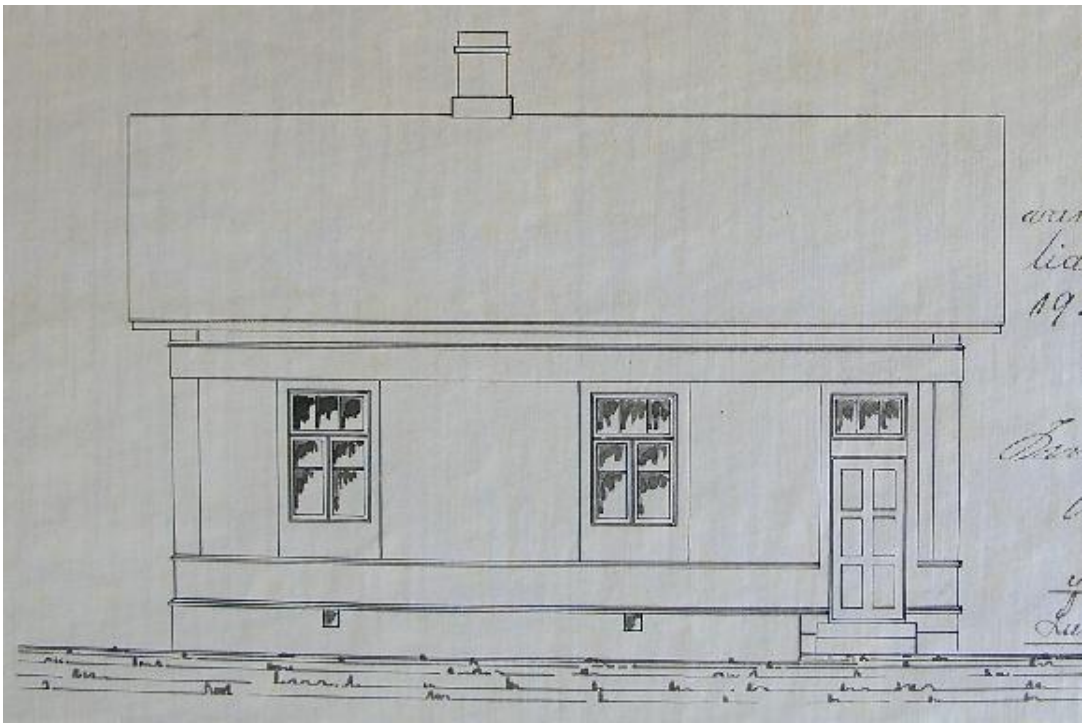
Eteläpuoleiseen autokorjaamorakennukseen tehtiin 1954 Mannerheimintien suuntainen siipiosa, josta käytettiin nimitystä myymälä ja konttorirakennus.

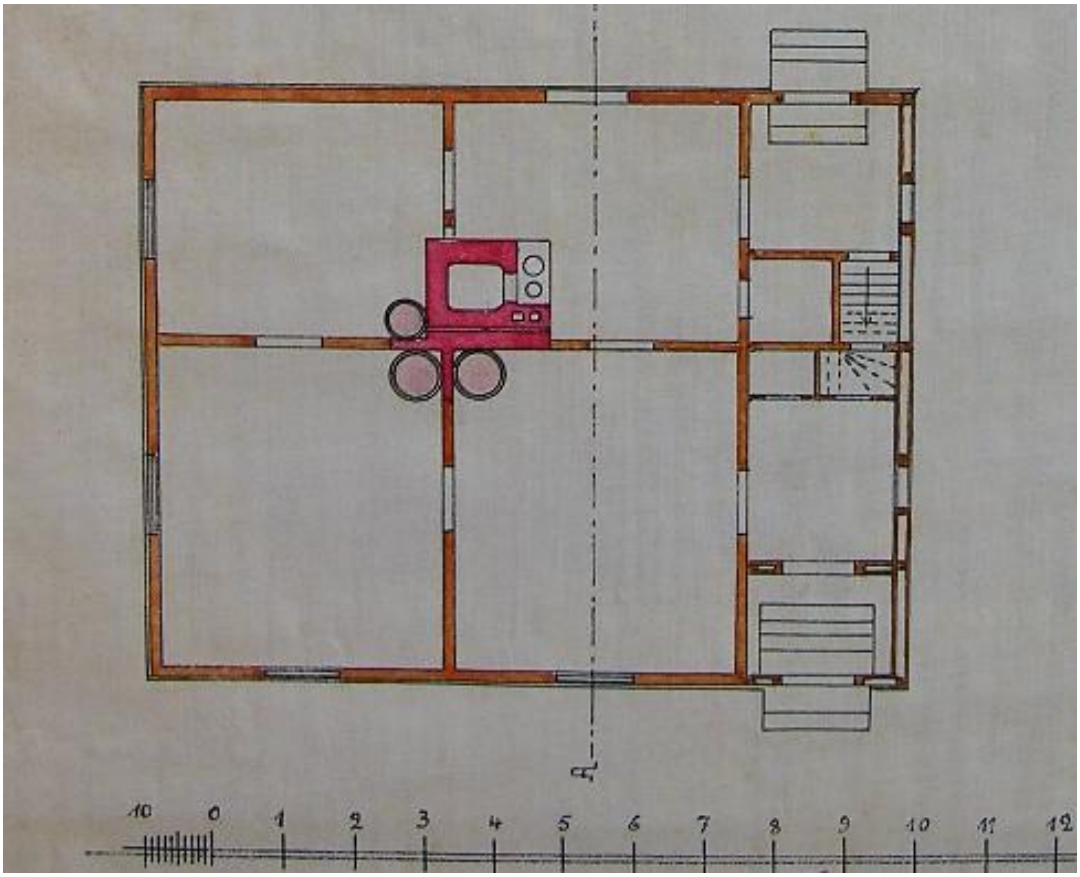
Tällä hetkellä tontin ainoa säilynyt rakennus on pieni kalkkihiekkatiilimuurattu asuinrakennus, joka rakennettiin tontin Pirttiniemenkadun puoleiselle sivulle Vilho Haikon vuonna 1964 tekemän suunnitelman mukaan. Rakennuksen paikalla oli ollut sotien jälkeen rakennettu ”tilapäinen” varastorakennus.

Tontin 100 piirustuksia Mikkelin maakunta-arkistossa:

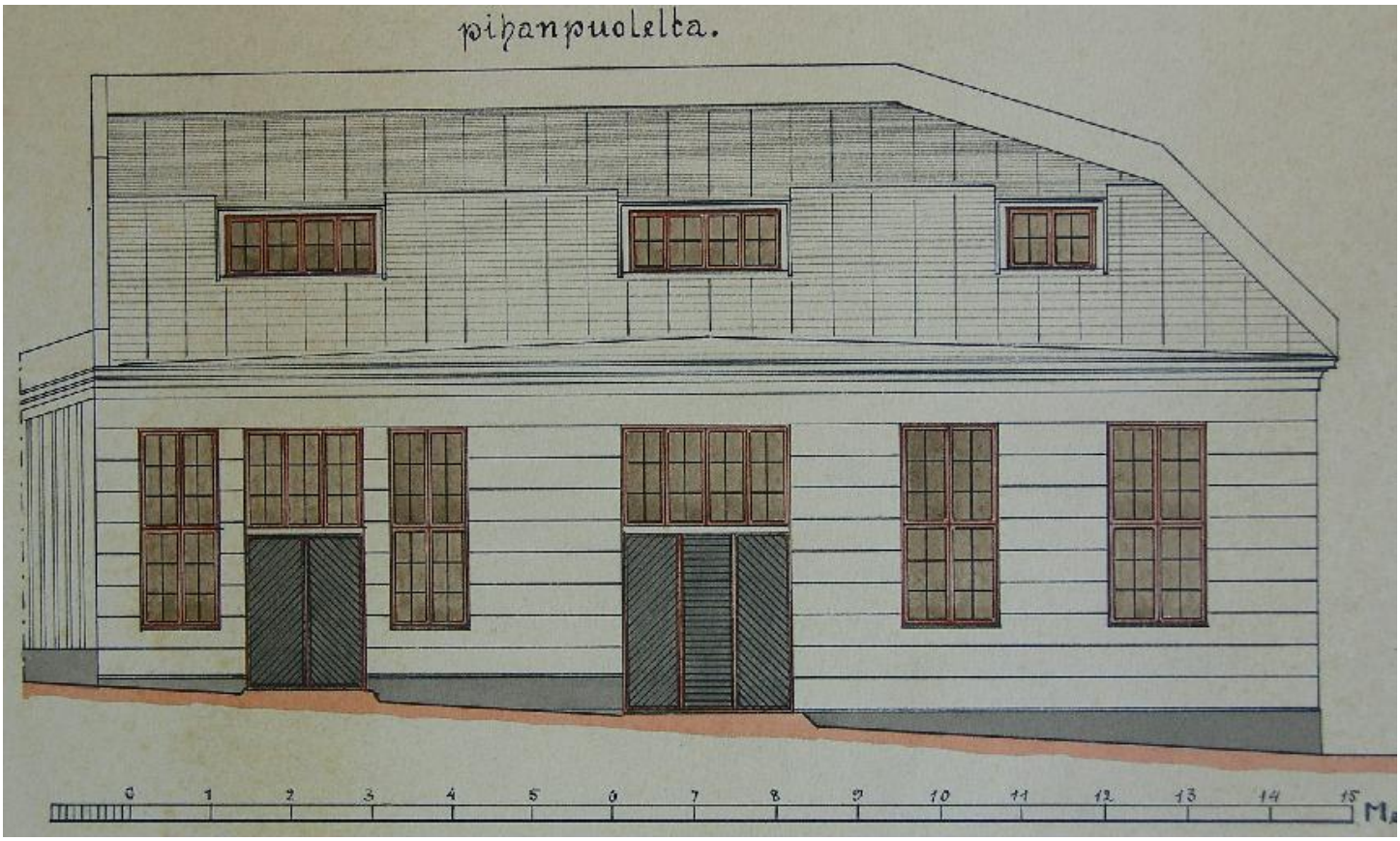
- Asuin- ja ulkohuonerakennuksen piirustus … 19.10.1920. A. Oikarainen. Vahv. 18.11.1920.
- Piirustus konepajarakennuksesta… huhtikuu 1923. J. P. Hyvönen. Vahv. 7.6.1923.
- Autovajarakennuksen piirustus… helmikuu 1926. A. Uotila. Vahv. 6.4.1926.

2-6-100, Pirttiniemenkatu 3 / Mannereheimintie 28

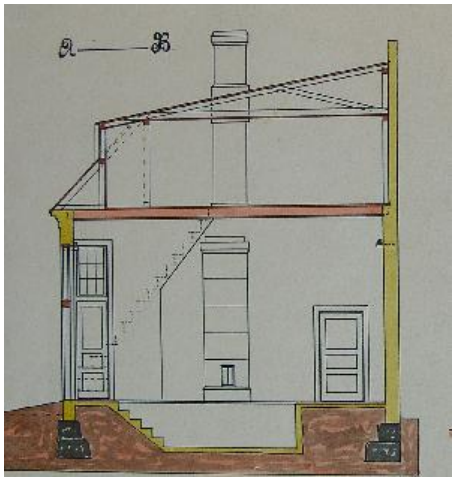


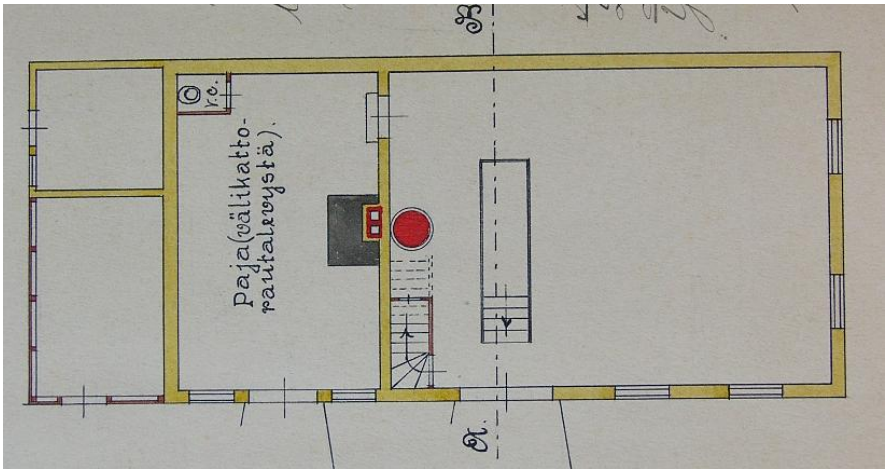


Rakennusmestari August Oikaraisen suunnitelma asuinrakennusta varten vuodelta 1920. Maistraatin rakennuspiirustukset, Mikkelin maakunta-arkisto, tontti n:o 100.



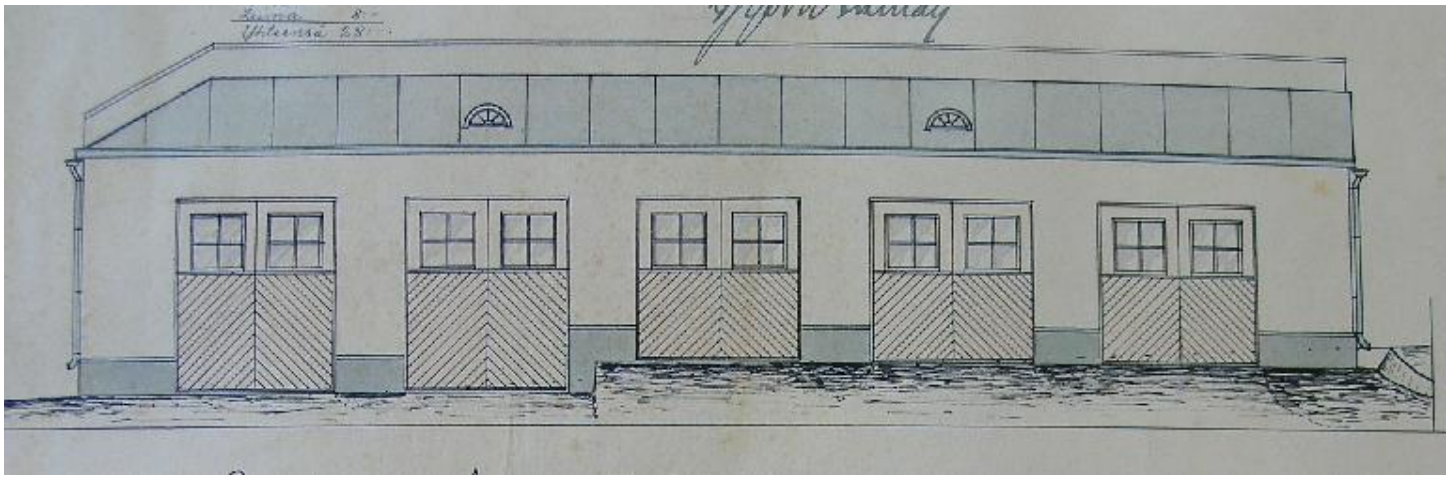
2-6-100, Pirttiniemenkatu 3 / Mannerheimintie 28

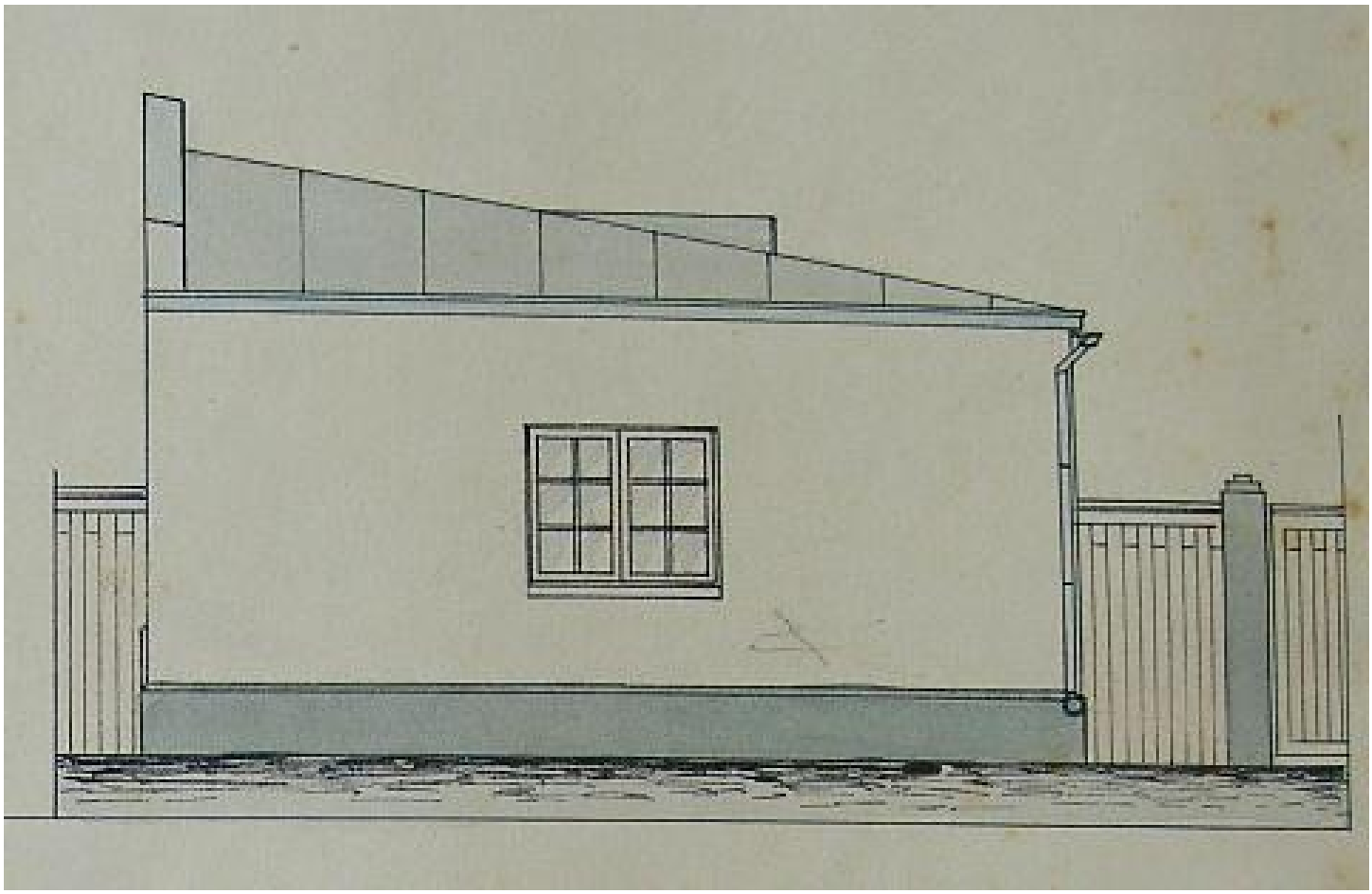




Rakennusmestari J. P. Hyvösen suunnitelma konepajarakennusta (autokorjaamo) varten vuodelta 1923. Pohjapiirustus, pihajulkisivu ja leikkaus. Maistraatin rakennuspiirustukset Mikkelin maakunta-arkisto, tontti n:o 100.

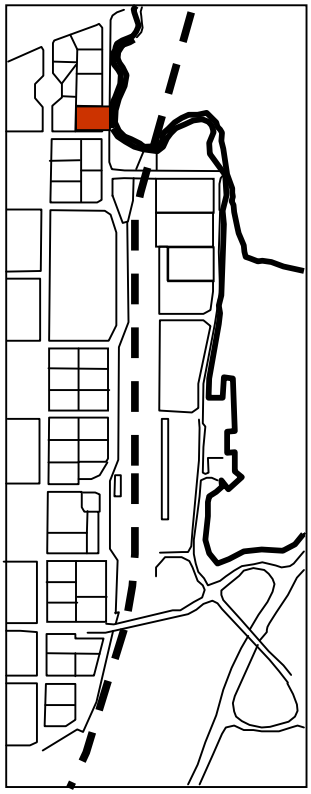
2-6-100, Pirttiniemenkatu 3 / Mannerheimintie 28





Rakennusmestari August Uotilan suunnitelma autotalli- ja korjaamorakennukseksi vuodelta 1926. Yllä pihajulkisivu ja alla pääty Mannerheimintielle. Rakennusta jatkettiin kahdessa vaiheessa. Ensin etelään ja länteen 1930-luvulla ja vuonna 1938 rakennusta jatkettiin uudelleen länteen, jolloin rakennus ulottui kadun laidasta tontin läntiseen rajaan. Vielä 1950-luvulla rakennukseen tehtiin etelään päin lisäsiipi Mannerheimintien reunaan. Maistraatin rakennuspiirustukset, Mikkelin maakunta-arkisto, tontti n:o 100.

2-10-1108, Olkkolankatu 1 / Mannerheimintie 32



2-10-1108 Olkkolankatu 1 / Mannerheimintie 32

Alun perin Hauskan talon (Kirkonkylä n:o 1) peltoa ja rantaniittyä ollut alue muodostettiin vuonna 1842 osaksi plantaasitonttia n:o 17. Plantaasi ulottui Saksalanjoen rantaan saakka, jossa oli kartan mukaan tuolloin kaksi rakennusta.

Seppä Hämäläisen paja

Vuoden 1877 henkikirjassa mainitaan plantaasitontti 17 asukkaaksi seppä Mats (Matti) Hämäläinen.

Maanmittari C. A. Müllerin vuoden 1883 asemakaavassa plantaasitontista 17 muodostettiin kaksi rakennustonttia numeroilla 108 ja 109. Kaupungin tonttikirjan mukaan 115x84 kyynäräisen tontin 108 osti vuonna 1884 seppä Mats Hämäläinen (s.1829), joka oli jo ainakin vuodesta 1877 asunut plantaasitontilla 17. Vuonna 1887 Mats Hämäläisellä ja hänen Anna-vaimollaan (s.1834) oli vuokralaisinaan puuseppä Viktor Heikkinen ja työmies David Manninen.

Seppä Hämäläisen vanha, ilmeisesti plantaasiaikainen päärakennus sijaitsi tontilla nykyisin olevan tiilitalon paikkeilla. Kaksi yhdensuuntaista, päärakennukseen nähden kohtisuorassa olevaa ulkorakennusriviä ulottui aivan Saksalanjoen rantaan. Vuonna 1886 seppä Hämäläinen suunnittelutti uuden pajarakennuksen tontilleen. Suunnitelmat laati silloinen lääninarkkitehti Axel Gustaf Loenbom. Puhtaaksimuurattu tiilirakenteinen paja sijoitettiin silloisten Pohjois-Koulukadun (Olkkolankatu) ja Kulmakadun (Vinkelgatan, myöh Oikokatu, nyk. Mannerheimintie) kulmaan. Pajarakennuksen suunnitelman asemapiirustuksessa näkyvät vanhat ulkorakennukset oli tässä yhteydessä tarkoitus purkaa.

Mats Hämäläinen kuoli vuonna 1889, jonka jälkeen taloa omisti leski Anna. Vuonna 1892 talossa asui lesken lisäksi tämän pojat Ferdinand ja Ernst, sälli Aapraham Turunen, ”sepän työn tekijä” Wille Siitari sekä perheellinen vuokralainen työmies Juuso Arpiainen. Kolme vuotta myöhemmin yhtenä vuokralaisista mainitaan seppä Kalle Hämäläinen perheineen. Vuonna 1905 vuokralle asettuu Kalle Hämäläisen lisäksi ”vaskiseppä” Robert Siiskoinen perheineen.

Tontin omistajaksi vaihtui vuonna 1906 leipuri Jaakko Essman. Seppä Hämäläisen leski asui nyt Essmanin vuokralaisena ja seppä Kalle Hämäläinen oli muuttanut pois. Kuusi vuotta myöhemmin tontin omistajaksi mainitaan edelleen Essman, mutta ”hallitsijaksi” on tullut pitäjän puolella ”hengillä”oleva August Myyryläinen, jonka omistukseen talo myöhemmin siirtyi. Samana vuonna 1912 tontilla toimi Oskar Hokkasen ”mekaanillinen konepaja”. Hokkanen tunnettiin erityisesti moottoriveneistään. Sen vuoksi ei ole ihme, että vuonna 1915 rakennusmestari Oikarainen suunnitteli tontin itäsivulle kadun laitaan 22 metriä pitkän venevajan.

Parkitusekstraktitehdas 1917

Vuonna 1917 tontille rakennettiin arkkitehti Ossian Kyrklundin suunnitelmien mukaan parkitusekstraktitehdas (Suomen Parkitusekstraktitehdas Oy). Vanha pajarakennus muutettiin tehtaan konehuoneeksi. Vaihtoehtoisen suunnitelman mukaan pajarakennuksen julkisivut olisi tässä yhteydessä rapattu ja jäsennelty leveillä nurkkapilastereilla (jäi luultavasti toteuttamatta). Parkitusekstraktitehdas yritti 1920-luvun alussa laajentaa toimintaansa Olkkolankadun toisella puolella olevalle tontille n:o 99. Eräiden tietojen mukaan tehtaan toiminta olisi lopetettu jo vuonna 1922, ja sen jälkeen tontilla olisi toiminut säleaitatehdas. Vuodesta 1927 tontin omistajina olivat Lydia Savolainen ja Juho Arola.

Vuonna 1942 rakennusmestari August Mehtälä laati suunnitelman uutta asuinrakennusta varten. Suunnitelmaa samoin kuin siihen liittyen vanhan pajan ja siihen liittyvän tehdasrakennuksen purkamista ei toteutettu. Vuonna 1949 vanha paja kunnostettiin moottoriverstaaksi. Rakennuksen Mannerheimintien puoleiseen ulkoseinään tehtiin leveä oviaukko, ja vanha ovi pihan puolelta muurattiin umpeen.

Virvoitusjuomatehdas ”Mesikko”

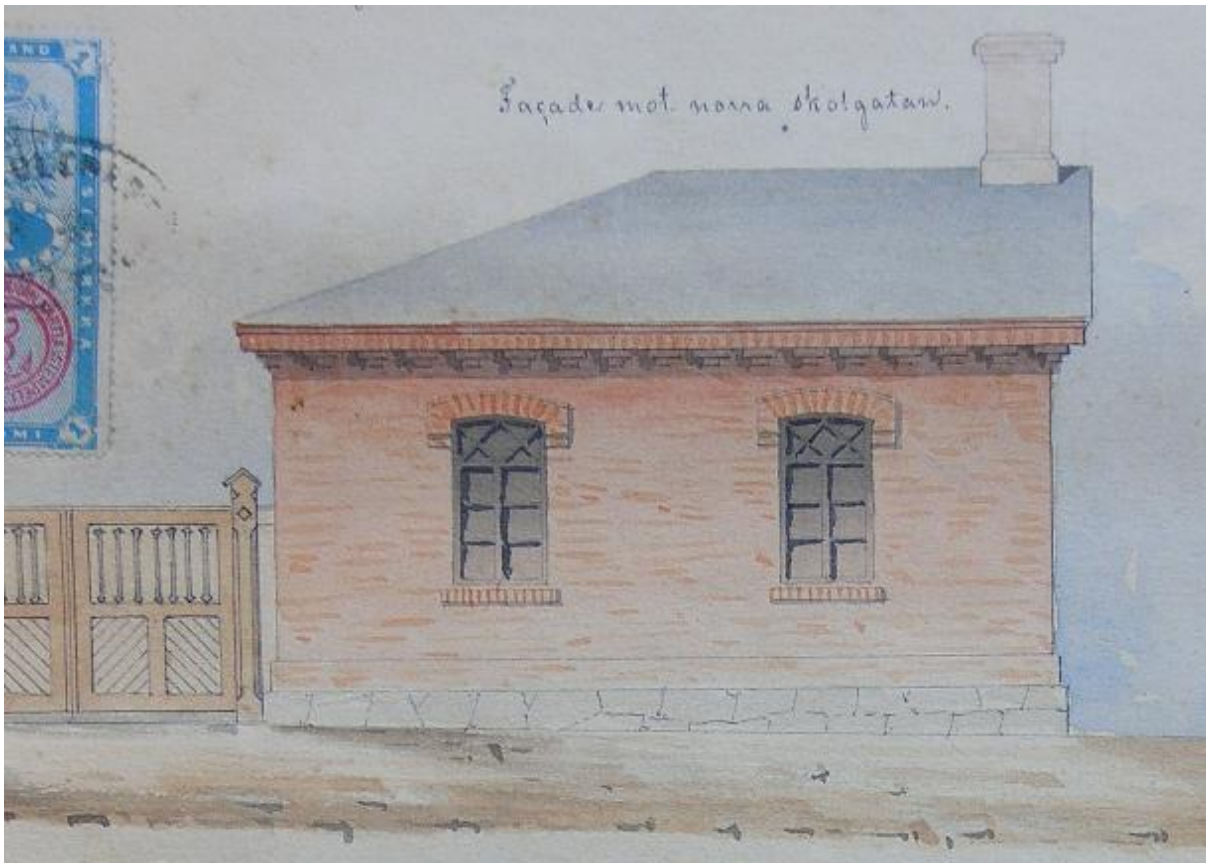
Tontin nykyinen konttori- ja virvoitusjuomatehdasrakennus on mittausosaston rakennuskortistossa merkitty valmistuneeksi vuonna 1960. Kymmenen vuotta myöhemmin tehtiin rakennusmestari Vilho Haikon suunnitelman mukaan rakennuksen lastausillan päälle katos.

Virvoitusjuomatehdasta varten suunnitteli arkkitehtitoimisto Reima Harlo vuonna 1974 uudisrakennuksen, jota ei ilmeisesti toteutettu. Suunnitelman mukaan olisi Mannerheimintien varren talousrakennukset – taas kerran - purettu. Näin ei kuitenkaan tehty, vaan vuonna 1976 kadunvarsirakennuksista muodostettiin yhtenäistävällä mineriittiverhoilulla ”Autosöövis- autotarvikeliike”. Vanha paja piilotettiin mineriittiverhouksen alle toimimaan rengasvarastona.

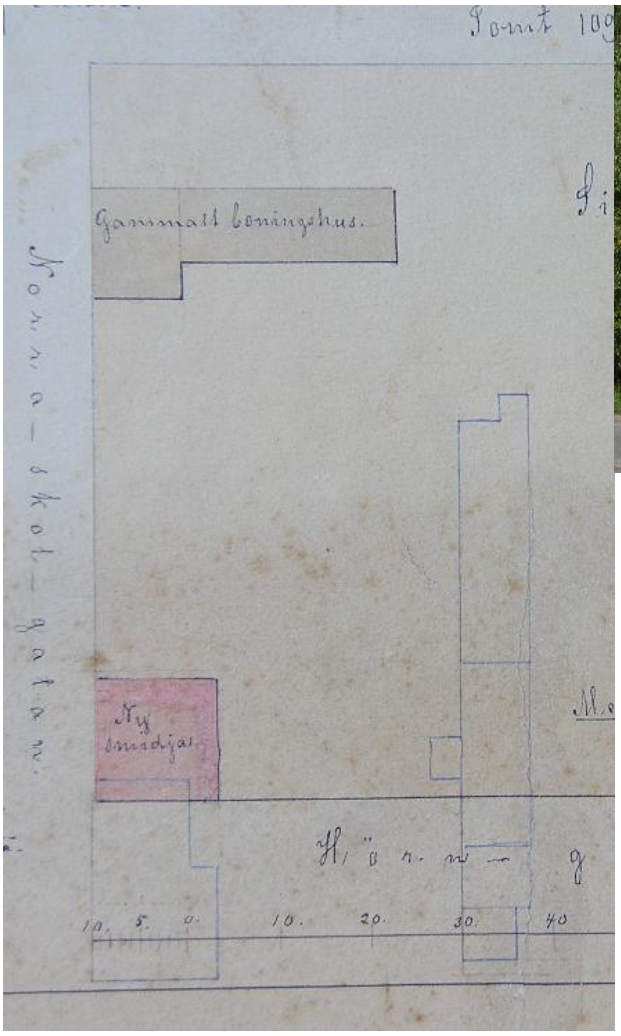
Tontin 108 piirustuksia Mikkelin maakunta-arkistossa:

- Ritning till smidja af sten å tomten 108 … helmikuu 1885. A. Loenbom. Vahv. 10.8.1886.
- Venevajan piirustus … elokuu 1915. A. Oikarainen. Vahv. 15.9.1915.
- Piirustukset tehdasrakennusta varten … toukokuu 1916. Ossian Kyrklund. Vahv. 29.5.1916.
- Piirustus väliaikaista vajaa ja fasadimuutosta varten ... Ossian Kyrklund. Vahv. 29.9.1916.

(Kansiossa myös Kiseleffin suunnitelmat vanhalle tontille n:o 108)

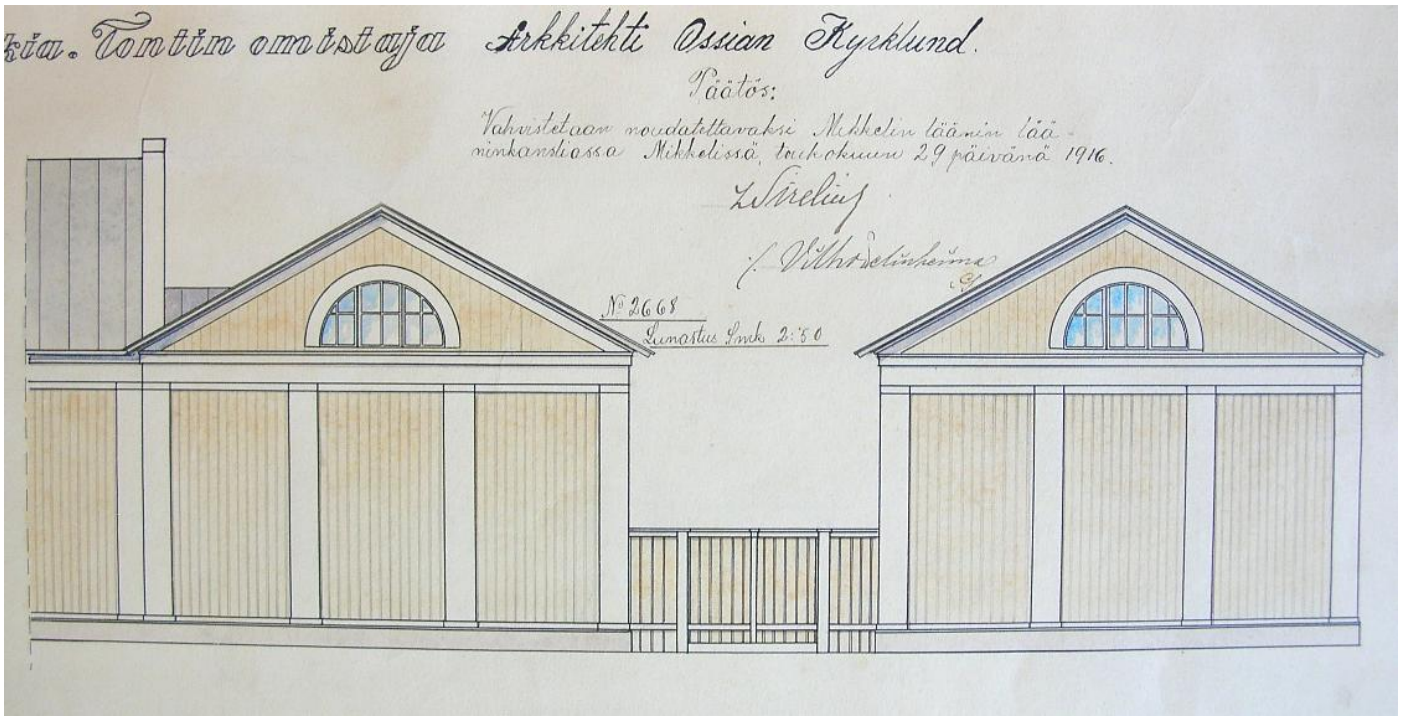


Asemapiirustus ja julkisivukuva. A. Loenbom 1886. Mikkelin maakunta-arkisto.



2-10-1108, Mannerheimintie 32

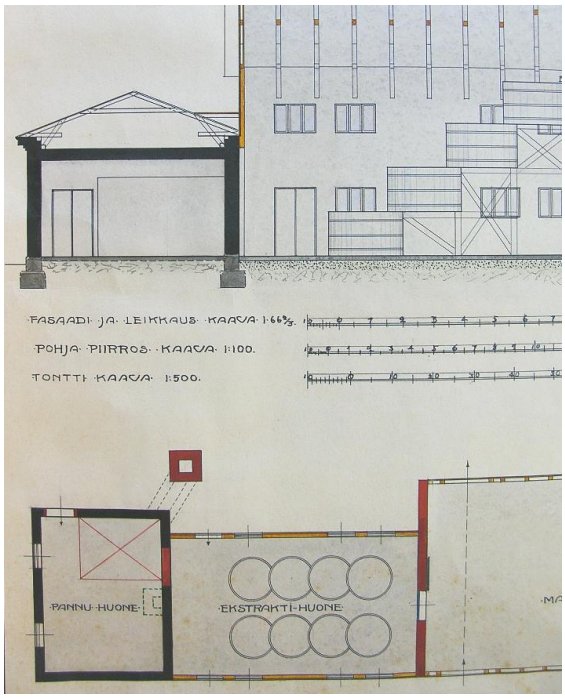
Lääninarkkitehti Loenbomin suunnitelma seppä Hämäläisen pajaa varten vuodelta 1886. Julkisivu Pohjois-koulukadulle (Olkkolankatu) ja asemapiirros, jossa sinisillä viivoilla esitetty purettavaksi ajatellut vanhat, Saksalanjoen rantaan ulottuneet ulkorakennukset. Valokuvassa mineriittipintainen ”Autosöövis”-liikkeen rengasvarasto – mineriittien alla vanha paja ?

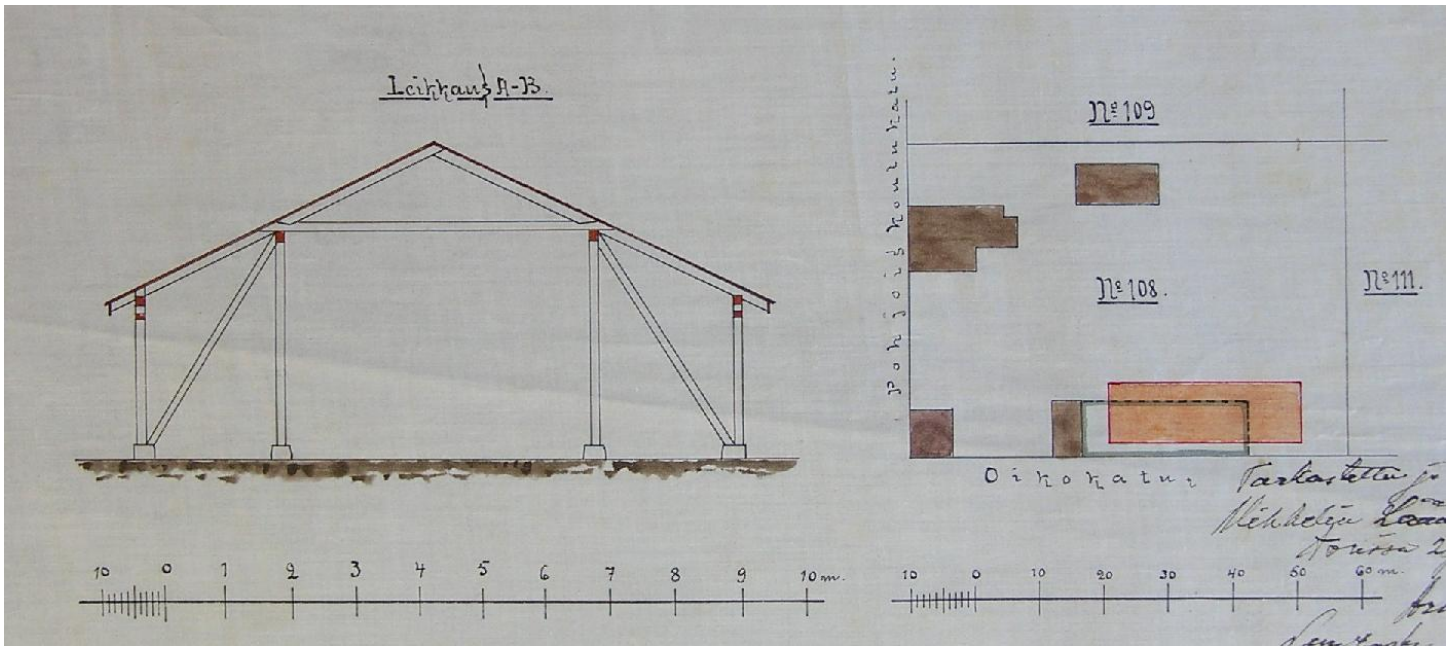


2-10-1108, Mannerheimintie 32

Turkulainen arkkitehti Ossian Kyrklund tontin omistajana suunnitteli tontille tehdasrakennuksen (Suomen Parkitusekstrakti tehdas o.y.), jonka pannuhuoneena toimi vanha pajarakennus vuodelta 1886. Uudet tehdasrakennukset edustivat 20-luvun klassismia jo vuonna 1916.

Piirustukset Mikkelin maakunta-arkistossa.



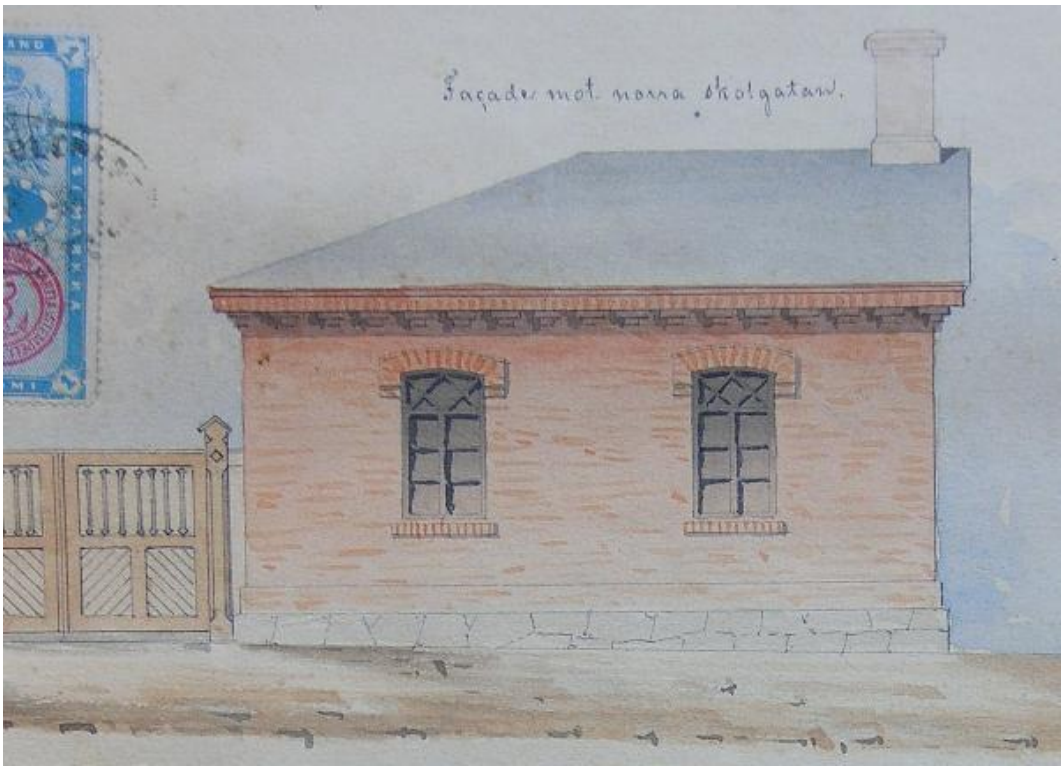


2-10-1108, Mannerheimintie 32

”*Oskar Hokkasen mekaanillinen konepaja A. Hyyryläisen talossa n:o 6 Oikokadun ja Saksalanjoen varrella, on vasta vähemmän aikaa ollut sanotussa paikassa, vaan siltä on jo tullut tuotteistaan laajalti tunnetuksi. Paitsi sitä, että siinä valmistetaan ajo-, maanviljelys- ja talouskaluja, on konepaja saavuttanut maineensa moottorivenheiden rakentajana*.”

A. Rytkönen: ”Murtotietoja Mikkelistä”. Mikkeli 1912.

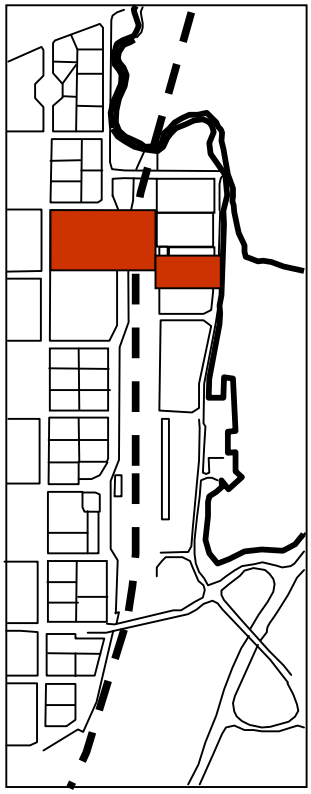
Yläkuvassa rakennusmestari A. Oikaraisen suunnitelma veneliiteriksi, joka todennäköisesti kuului yllä mainitun Oskar Hokkasen toimintaan. Varsinainen konepaja oli luonnollisesti kadunkulmauksen vanhassa pajarakennuksessa (A. Loenbom 1886). Mikkelin maakunta-arkisto.



2-10-1108, Mannerheimintie 32

Virvoitusjuomatehdas ”Mesikko” rakensi vuonna 1960 tillirakenteisen konttori- ja tehdasrakennuksen. Rakennus sijoittui samoille tienoille vanhan, mahdollisesti jo seppä Hämäläisen ajalta olleen asuinrakennuksen paikalle.

Pirttiniemen kylpylä ja puisto



2-17-1 Pirttiniemen kylpylä ja puisto

Alun perin Olkkolan talon maihin kuuluneesta Pirttiniemestä muodostettiin vuonna 1842 plantaasin n:o 1 itäinen puoli. Vuonna 1862 plantaasien n:o 1, 2, ja 3 (näitä kolmea nimitettiin yhteisellä nimellä Pirttiniemen plantaasi) vuokraaja leskirouva Elin Savander luopui vuokraoikeudestaan. Savanderit olivat jo aloittaneet kaivamaan kanavaa, joka erottaisi varsinaisen niemen kärjen muusta plantaasialueesta. Kanava muodostui sitten välirajaksi kaupungin ja perustetun ”yhtiön” välille. ”Yhtiö”, jonka muodostivat everstiluutnantti Carl Tavaststjerna, provinssilääkäri H. Hällström, lasaretin lääkäri J. F. Björklund sekä aliluutnantti Otto Stadius, vuokrasi niemen perustaakseen sinne ”suihku-, kylpy- ja uimahuoneen” (dusch-bad- och simhus).

Pirttiniemen kylpylärakennus 1864-1905

Pirttiniemen kylpylä oli ensimmäisten kahdentoista Suomeen perustettujen kylpylöiden joukossa. Niemenkärjen kalliolle rakennettiin varsinainen kylpylärakennus, joka valmistui 1864. Rakennuksen piirustukset, joiden tekijää ei tiedetä, olivat valmiit helmikuussa 1863. Syksyllä 1863 kylpylärakennus oli tekeillä ja paikallislehden arvion mukaan siitä ”*kyllä huoneiden ja paikan puolesta näyttää tulevan ihana ja kaunis, mutta meidän mielestä monessa suhteessa sekä liian pieni, että osittain sopimatonkin*.” Vankityövoimalla tehty rakennustyö eteni niin, että toukokuussa 1864 ”*kylpyhuoneen laitosta ahkerasti nikerrettiin*.” Paikallislehti mainitsi lisäksi, että *Masinisti Erksson Helsingistä tuli näinä päivinä laittamaan paikoilleen uuden kylpylaitoksemme höyry-pannun ja siihen kuuluvat kappaleet*.” Rakennus valmistui kesäkuun puolivälissä ja kylpylaitos avattiin juhlallisesti 23. kesäkuuta 1864. Maaherra piti avajaisjuhlassa ”lempeän puheen” ja oli myös ensimmäinen kylpijä. Avajaispäivän tapahtumista kertonut paikallislehti kuvasi Pirttiniemeä seuraavasti:

> *”Pirttiniemi on, niinkun edellä mainitsimme, muistissa pidettävällä kohdalla, pyssyn-hollin päässä kaupunnista, mainion ihanalla paikalla, ja piiritetty kauniilta puistikoilta, joissa aina löytyy siimestä. palvelijat kuuluu olevan hyvin sukkelat, nöyrät ja hyvästi taipuneet toimeensa, paikalla löytyy pieni ja siisti ravintola, kaupunnin ruotsalaista kirjastoa voivat kylpijät ratoksensa käyttää, muutamien päivien perästä toivomme keililaitoksen joutuvan valmiiksi, herra Simeliuksen tanssi-sali on vuokrattu kokous-paikaksi kylpijöille, kohta avataan porvariston suomalainen kirjasto, kuvan tekiöitä löytyy kaupunnissa ja toisia tulee. Kun tähän lisäksi tulee, että kaupunnin ympäristö on mitä huvittavampia ja että monenlaisia huvituksia ilman sitä sanotaan olevan tuumassa; niin luulemme että vieraatkin kylpijät saattaavat nyt jo täällä viettää kesänsä melkeen tyytyväisesti. Mitä sitten kun suurempi ja ilosa ravintola tulevaksi kesäksi raketaan Pirttiniemelle!”*

Aivan kuten lehtijutussa oli arveltu, osoittautui alkuperäinen kylpylärakennus heti liian pieneksi. Jo ensimmäisen kesäsesongin päätyttyä rakennusta päätettiin laajentaa. Marraskuussa 1864 oli laajennustyö ”joutunut silminnähtävästi”. Työn arveltiin valmistuvan kesään 1865 mennessä. Samanai-

kaisesti oli valmistunut ”löylysauna” - sen sijaan höyrysaunan tekemisessä oli ongelmia: ”*Huoneeseen ensiksi nimittäin kuuluu syntyvän paksu ja kostea sumu, ja toiseksi jäätyy ja halkeilee torvet, jotka kulkeevat kylmän huoneen läpi*.”

Kylpylärakennuksen kaupunginpuoleista sivua hallitsi kaksi tornia ja poikkipäätyveranta, jonka alaosa oli avoin ja ylempi kerros lasitettu. Tähän ylempään kerrokseen näyttäisi johtaneen avoimet ulkoportaat. Ensimmäinen säilynyt piirros tai kartta, jossa esitetään Pirttiniemen kärjessä olevia rakennuksia, on C. A. Müllerin vuoden 1883 asemakaavakartan Yleisten rakennusten ylihallituksessa muokattu kopio (Mikkelin kaupunginarkisto). Kylpylärakennus olisi sen mukaan ollut vain 8,5x17 metriä pohja-alaltaan! Toinen, pohjoisreunalla näkyvä ulkohuonerakennus oli kooltaan noin 5x10 metriä. Vuodelta 1877 on säilynyt kylpylärakennusta koskeva kuvaus ”Östra Finland-sanomalehdessä: ”*Plantaasin läpi johtaa kaunis koivukuja Pirttiniemen kylpylään, joka sijaitsee järvenrantaniemellä. Noin 10-12 vuotta sitten aistikkaaseen tyyliin rakennettu rakennus näyttää melko somalta kaksine torneineen ja lähdekaivoineen, ja sai aluksi iloita verrattain suuresta terveyttä ja huvia etsivien asiakkaiden määrästä*.” Asiakasmäärä putosi erityisesti kylpylän lääkärin muutettua Lappeenrantaan ja perustettua sinne uuden kylpylän. Pirttiniemi oli muihin kylpylöihin verrattuna huonojen liikenneyhteyksien takana.

Savon rautatielle pakkolunastettu 80 metriä leveä alue katkaisi puiston kahtia. Kylpylärakennus, joka vuodesta 1884 oli toiminut tavallisena saunana, jäi niemen kärkeen. Vuonna 1893 Pirttiniemen kylpylärakennuksessa oli tulipalo, jossa ”vahingot jäivät vähäisiksi”. Luultavasti palon jälkeisessä korjauksessa rakennuksesta kuitenkin purettiin tornit, joita ei enää 1800-1900-lukujen vaihteessa otetussa valokuvassa näy. Vuoden 1905 joulupäivänä oli Pirttiniemessä uudelleen tulipalo, joka tällä kertaa tuhosi rakennuksen perustuksiaan myöten.

Pirttiniemi kylpylän palon 1905 jälkeen

Rautatien eristämäksi jäänyt Pirttiniemen kärki oli kylpylän palon jälkeen ostettu kaupungille (valtuusmiesten hyväksyntä ostolle 29.6.1906) ja ”tasoitettu”. Vuonna 1906 se oli vaihtoehtoisena sijoituspaikkana kaupungin pesulaitokselle. Rakennusmestari August Oikaraisen suunnittelema pesulaitos päädyttiin kuitenkin rakentamaan Pankajoen rannalle. Vuonna 1912 ”herra Bergmanin antaman tutkimustodistuksen perusteella” olisi kuuluisa Pirttiniemen terveyslähde pitänyt sulkea ”epäterveellisenä”. Kaupunki kuitenkin päätti antaa kaivon olla vielä vuoden 1913 ajan käytössä, koska ei vesi nyt aivan pilaantunutta ollut. Asukkaatkin ennättäisivät järjestää veden saantinsa muulla tavalla.

Vuonna 1922 anoi Työväen osuuskauppa saada ostaa Pirttiniemen, johon liike olisi ensi vaiheessa rakentanut keskusvaraston ja myöhemmin teollisuuslaitoksen. Valtuusto ei suostunut kauppaan. Kolme vuotta myöhemmin tamperelainen Oy Excelsior suunnitteli Pirttiniemeen vaneritehdasta, mutta siirtyi kuitenkin toiselle paikkakunnalle.

Vuonna 1929 tehtiin suunnitelmia ja laadittiin kustannusarvioita ”Pirttiniemen alueen mahdollisesta laittamisesta yleiseksi kuormaus- ja varastopaikaksi rautateitse kuljetettavalle tavaralle”.

Vuonna 1931 suoritettiin Pirttiniemessä suuria tasoitustöitä. Jossakin kohdassa madallettiin kalliota ”sataman laituripinnan tasoon”. Kalliota louhittiin 800 kuutiometriä! Suurin osa louhintajätteistä siirrettiin Pirttiniemen pohjoispuolen täyttöalueelle suunnitellulle Tehtaankadulle, joka saatiinkin liikennöitävään kuntoon.

Suomalainen Shell-yhtiö vuokrasi vuonna 1931 Pirttiniemestä 6000 neliömetrin alueen sijoittaakseen sille bensiini- ja petrolisäiliöitä (terveyslähdehän oli jo suljettu!). Vanhan kylpylärakennuksen paikalle kalliolle sijoitettiin kaksi kuusi metriä halkaisijaltaan olevaa peltisylinteriä. Suurin säiliöistä oli yhdeksän metriä halkaisijaltaan ja sijoitettiin aivan niemen kärkeen. Niemen pohjoisreunaan kallion kupeeseen rakennettiin tiilirakenteinen, edelleen olemassa oleva varastorakennus (keilaradan tienoille). Varastoalue aidattiin joka puolelta 2,4 metriä korkealla aidalla. Niemen kaakkoiskärkeen rakennettiin lähes sata metriä pitkä kapea laituri.

Shellin rakennustöiden yhteydessä tehtiin suuria louhinta- ja tasoitustöitä. Louhintajäte hyödynnettiin Saksalankadulta Pirttiniemeen johtaneen Tehtaankadun tasoitustöihin.

Varastoalueella tehtiin rakennustoimenpiteitä ainakin vielä 1978, jolloin myönnettiin putkiston asentamislupa. Nykyään alueella on jäljellä tiilinen pahasti rappeutunut ja rappeutettu varastorakennus, sekä betonisia tukimuureja ja portaita sekä lipputangon teräsjalusta. Vanhan kanavan kaivanto on vielä näkyvissä alueen radan puoleisessa reunassa. Vanhan kylpylärakennuksen kivijalan jäänteitä ei silmämääräisesti näyttäisi olevan jäljellä.

Pirttiniemen puisto ja ravintola

Kaupunki oli jo kesällä 1862 päättänyt muodostaa plantaasien 1, 2, ja 3 alueesta puiston, jonka kautta oli kulkuyhteys kanavan ylittävien siltojen (sillan?) kautta Pirttiniemen kärjen kylpylään. Puistosta oli tarkoitus muodostaa kaupunkilaisten virkistysalue, johon kaupungin oli tarkoitus rakentaa ravintola- ja tanssisalirakennus, keilarata sekä huvimajoja. Lähes kolmen hehtaarin laajuinen Pirttiniemen puistoalue aidattiin ensin riukuaidalla (särentäaita) ja vähitellen korkealla lankkuaidalla. Tosin vielä vuonna 1889 oli puiston pohjoisreunalla kaista, jossa oli ”vanha aidaksista pantu aita”, joka oli mahdollistanut, että puistoon oli syntynyt paljon ”luvattomia polkuja”. Vuonna 1900 päätettiin Nikolainkadun (Porrassalmenkatu) puoleinen aita (”staketti”) korvata uudella ”takomaraudasta rakennusmestari August Oikaraisen sitävasten tehdyn piirustuksen mukaan”. Aidan rakensi Sjöströmin konepaja.

Suuri osa puistosta oli edelleen vuokrattavaa heinämaata. Puiston rakentaminen käynnistyi eteläreunasta, jonne muodostettiin istutetuin koivuin reunustettu puistokäytävä (allée). Puistokäytävä kulki samansuuntaisena rantaan johtavan Puutarhakadun kanssa. Vuonna 1898 päätettiin istuttaa koivu-

rivi myös puiston pohjoisreunaan. Vuoden 1949 kartan mukaan sekä puiston etelä- että pohjoisreunassa oli kaksi rinnakkaista istutettua puuriviä. Jossakin vaiheessa istutettiin myös puiston länsireunaan Nikolainkadun (Porrassalmenkadun) varrelle puurivi.

Tammikuussa 1864 sanottiin ”maaherran Pietarista tuoneen kauniin kaavan Pirttiniemen ravinto-huoneen rakennukseen.” Piirustus ei ilmeisesti kuitenkaan ollut kelvollinen tai riittävä, koska toukokuussa, kun ravintolan rakentamisesta tehtiin päätös, muodostettiin toimikunta, jonka yhtenä tehtävänä oli hankkia piirustukset. Samassa kokouksessa arveltiin, että itse ravintolarakennus voitiin tehdä hirsistä mutta tanssilokaali, joka olisi lähinnä kesäisin käytössä voitaisiin rakentaa lankuista. Rakennustyö päätettiin aloittaa heti kesäsesongin jälkeen. Kesän 1864 aikana kylpylävieraita varten tuli ”*soveliaamman paikan puutteessa, ravintola pidettäväksi aivan lähellä, lahden toisella puolella olevassa, kauniissa Saksalan talossa*.” Elokuussa tehtiin päätös ravintolan paikasta. Jotta rakennus olisi koristanut sekä satamaa, että kaupunkia, se oli sijoitettava tien oikealla puolella olevalle ”kunnaalle” (hympel), niemen poikki kaivetun kanavan ”tälle puolelle”. Vuodelta 1775 olevassa Mikkelin kirkonkylää esittävässä kartassa näkyy mainittu ”kunnas” jolle ravintolarakennus todennäköisimmin sijoitettiin – edellä mainitun ”alléen” päätteeksi.

Jostakin syystä ravintolarakennusta sen paremmin kuin kylpylärakennustakaan ei esitetä vuoden 1869 asemakaavakartassa, jossa kuitenkin on näytetty Pirttiniemen puistoalue koivukujineen. Müllerin vuoden 1883 asemakaavasta olevassa Yleisten rakennusten ylihallituksessa tehdyssä kopiossa on kylpylärakennus ulkorakennuksineen esitetty, mutta siitäkin puuttuu ravintolarakennus. Ravintolarakennus jäi Savonradan pakkolunastusalueelle. Vuonna 1887 rautatieinsinööri Brander lähestyi Mikkelin valtuusmiehiä kirjeellä: ”*Koska on ollut kysymyksessä Savon rautatien rakennukselle lunastaa se osa Pirttiniemestä, jossa on kaupungille kuuluva ravintolapaviljonki ja koska tämä siinä tapauksessa heti tulisi muutettavaksi, niin saan minä Waltuuskunnalta kysyä tahtooko waltuuskunta itse huolettaa sen muuton toiseen paikkaan…*” Valtuusmiehet ”*päättivät suostua antamaan kysymyksessä olevan maa-alan ja paviljongin rautatien tarpeeksi siitä lunastuksesta, jonka pakkoluovutuslautakunta tekee…*” Vuoden 1898 asemakaavamuutoskartoissa on näytetty rautatiealueella Pirttiniemen kanavan länsipuolella kolmen rakennuksen ryhmä – Pirttiniemen vaihteen vahtihuone ulkorakennuksineen. VR:n arkistoissa rakennusten sanotaan olevan rakennetut vuonna 1889. Yksi rakennuksista (vahtitupa) sijoittuu edellä mainitulle kunnaalle ja vielä puistokujan päätteeksi. Ei ole mahdotonta, etteikö vanhaa ravintolapaviljonkia hyödynnetty vahtituvan rakentamisessa.

Pirttiniemen puisto, joka oli rautatien rakentamisen jälkeen pienentynyt korttelin kokoiseksi (vain puolitoista hehtaaria), oli vuoden 1897 laulujuhlien näyttämönä. Lääninarkkitehti John Lybeck suunnitteli puistoon laululavan ja lukuisan joukon ”kahvila- ja virvokepaikkoja”. Osa tilapäisiksi aiotuista rakennelmista säilyi puistossa aina vuoden 1913 marraskuulle, jolloin rahatoimikamari ne ”myi pois vietäviksi”. Neljä vuotta aikaisemmin oli onnistuttu hankkimaan takaisin kaupungille kadunlevyinen osa lääninsairaalalle vuonna 1879 annetusta lisämaasta. Näin oli mahdollista yhdistää Rantakatu , sairaalatontin ja Pirttiniemen puiston kautta kulkien, Kulmakatuun,

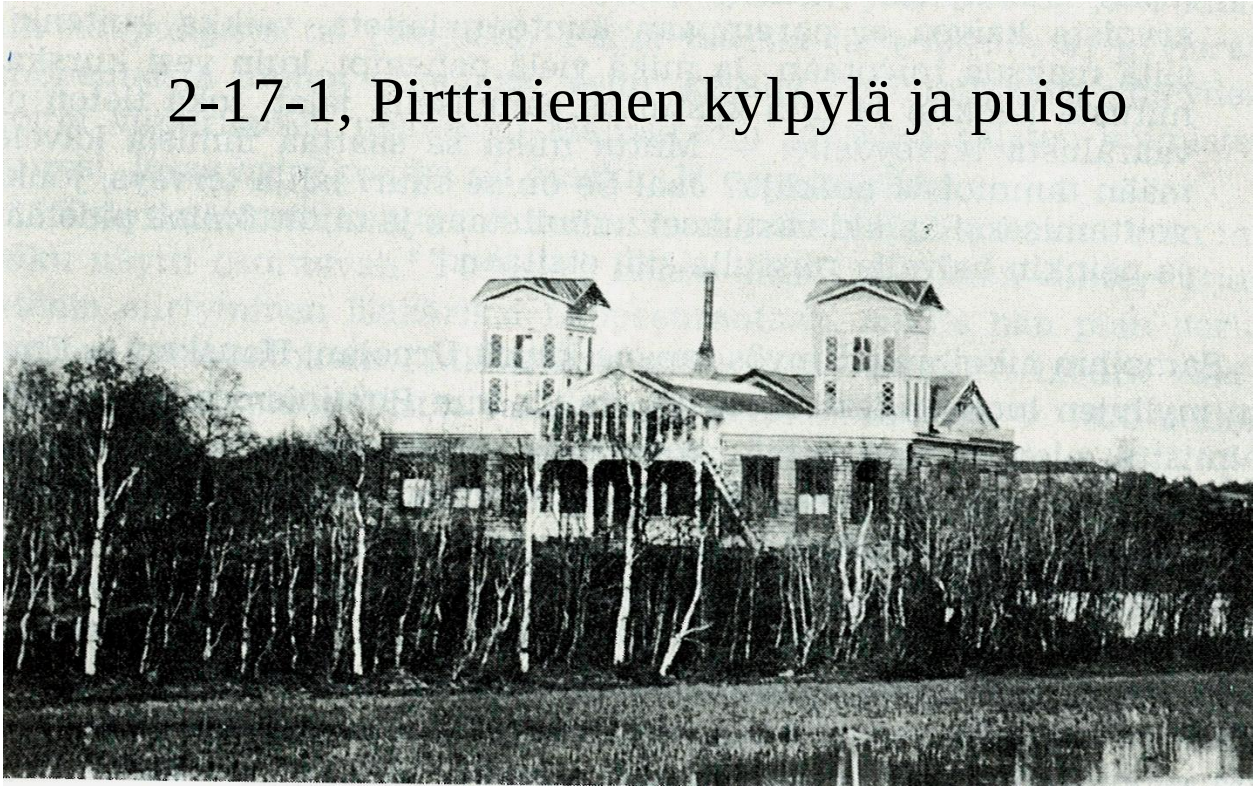
joka tässä yhteydessä sai uuden nimen – Oikokatu. Vuonna 1921 vahvistettiin näille kaduille uusi nimi – Mannerheimintie.

Viimeiset suuret muutostyöt puistossa tehtiin vuosina 1949-50. Puiston itäreunasta lohkaistiin kaista Mikkelin Kuorma-autoasemalle paikoitusalueineen ja bensiininjakeluasemineen. Lisäksi paikalle rakennettiin kuorma-autojen tilauskeskusrakennus. Vastakkaisella puolella Mannerheimintietä oli vuonna 1924 rakennettu ja myöhemmin laajennettu VR:n lähes 140 metriä pitkä tavara- ja junatoimistorakennus varastoineen.* Säilyneelle puistoalueelle rakennettiin uudet diagonaaliset polut, jotka keskellä puistoa laajenivat pieneksi aukioksi Kirkkopuiston tapaan. Puiston luoteiskulmaan Porrassalmenkadun ja Pirttiniemenkadun kulmaukseen rakennettiin vuonna 1955 kioski, jota 1960-luvun puolella laajennettiin. 1970-luvun kartan mukaan myös lounaiskulmassa oli kioski. Pienentynyt Pirttiniemen puisto säilyi aina 1980-luvun lopulle, jolloin keskussairaalan uudisrakennus sen peitti. Jäljelle jäi ainoastaan Sjöströmin konepajan rakentama takorautainen ”staketti”.

---

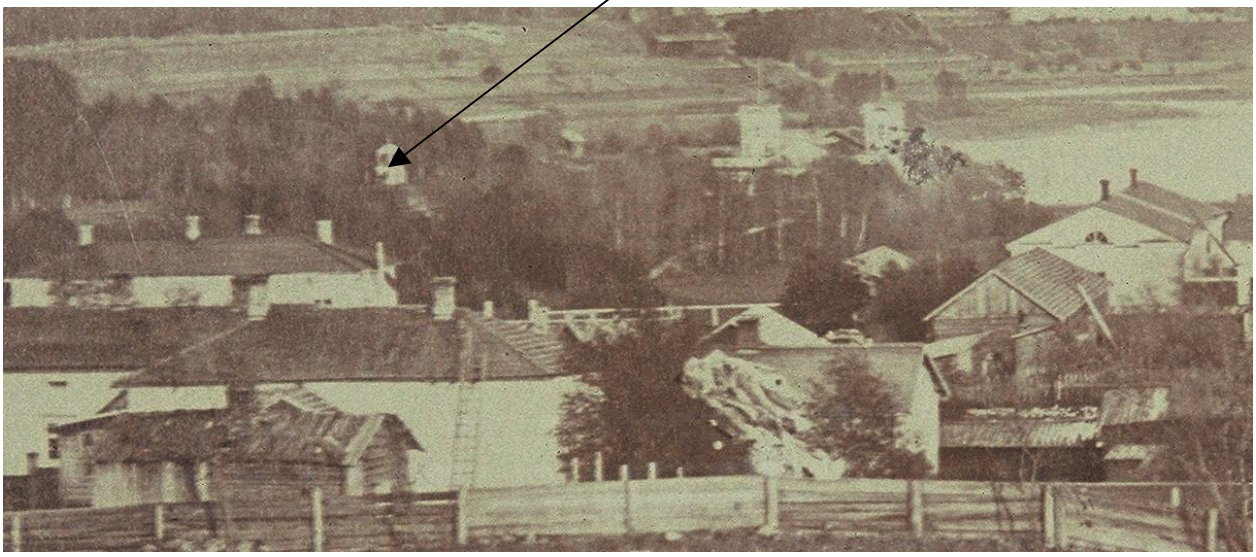
* Alun perin tavaratoimisto oli ollut ratojen itäpuolella sataman ja Pirttiniemen puolivälissä. Jo vuonna 1894 olivat paikalliset kauppiaat esittäneet sen siirtoa ratojen länsipuolelle. Vuonna 1922 kaupunki päätti myydä Mannerheimintien, Etelä-Koulukadun (nyk. Pirttiniemenkatu) ja rautatiealueen välisen maakappaleen Rautatiehallitukselle, jolle uusi tavaraasema sitten rakennettiin

2-17-1, Pirttiniemen kylpylä ja puisto



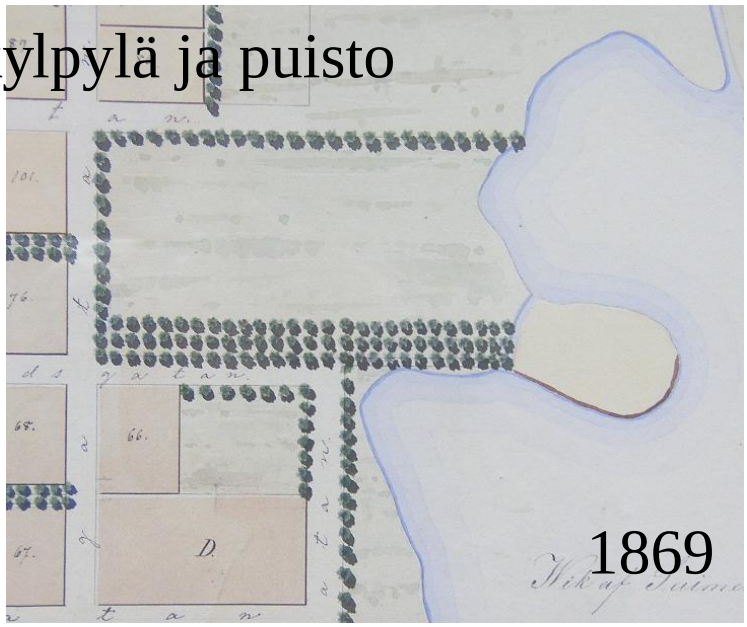
Pirttiniemen kallioiseen kärkeen valmistui kesällä 1864 kylpylärakennus. Ensimmäisen kesän aikana pieneksi osoittautunutta rakennusta jatkettiin jo seuraavana kesänä. Tavalliseksi saunaksi taantunut kylpylärakennus vaurioitui vuonna 1892 tulipalossa. Vaikka kertomusten mukaan vauriot jäivät vähäisiksi, voidaan olettaa, että tuolloin korjaustyön yhteydessä purettiin kuvassa näkyvät tornit, joita ei enää näy eräässä 1900-luvun alun kuvassa. Lopullisesti kylpylärakennus tuhoutui vuoden 1905 joulupäivänä syttyneessä tulipalossa. Kuva kirjasta Entisajan Mikkeli Mikkelin kaupungin vaiheita 1838-1917, s. 233.

Alla oleva kuva on otettu Naisvuorelta mahdollisesti jo 1870-luvulla. Kuvassa erottuu yksi kylpylärakennukselle johtava polku. Erillinen tornimainen rakennus kylpylästä vasemmalle voisi olla puistoon kaavaillun keilaradan toisessa päässä ollut ”torni” tai ravintolapaviljonki. Osa kaupunginmuseon kokoelmassa olevasta valokuvasta.



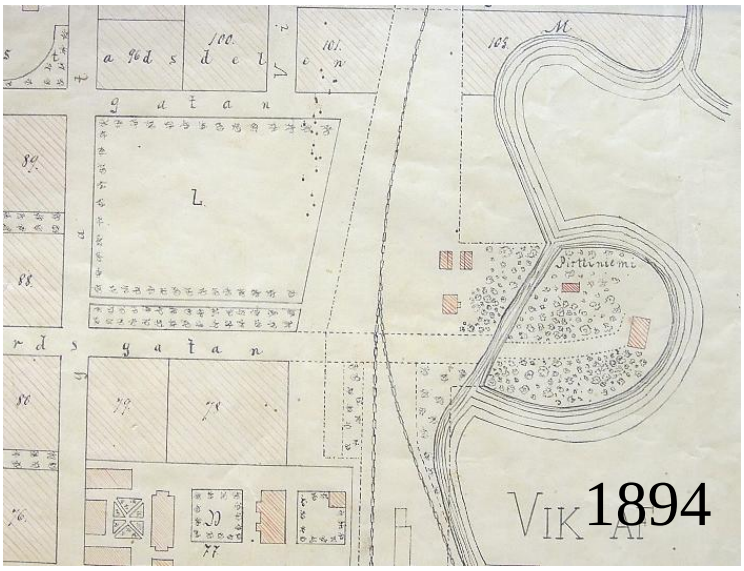
2-17-1, Pirttiniemen kylpylä ja puisto

Vuonna 1869 vahvistettu kaupungin laajennuskaava (Brander) näyttää Pirttiniemen puiston alueen ja kanavan erottaman niemen kärjen, mutta ei viisi vuotta aikaisemmin valmistunutta kylpylärakennusta. Puistoa reunustavat lehtipuurivit ja kaksi puistokäytävää johtaa kohti niemen kärkeä.

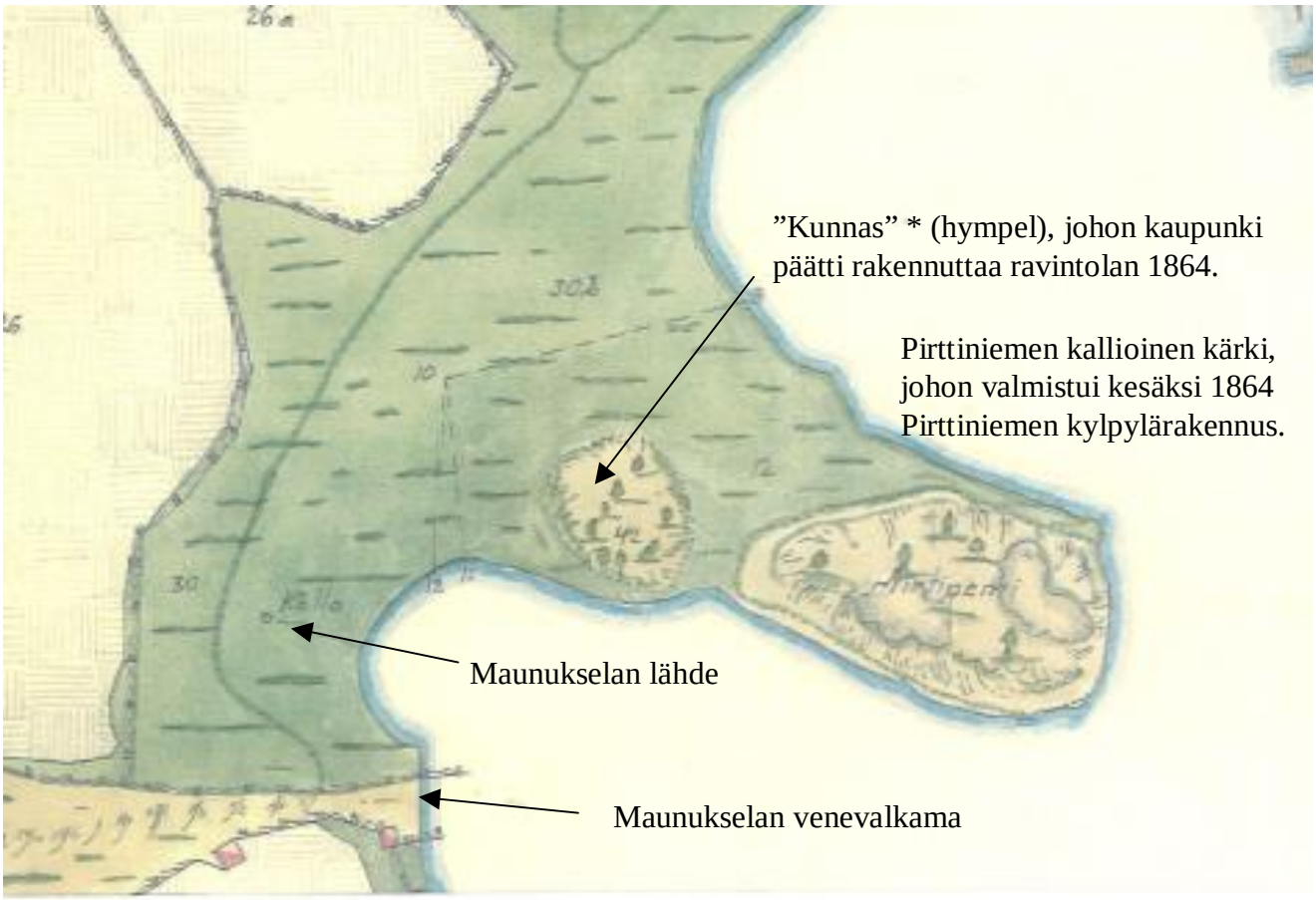


Maanmittari C. A. Müllerin vuonna 1883 vahvistettu asemakaava - tarkemmin sen Yleisten rakennusten ylihallituksessa muokattu versio - on ensimmäinen säilynyt kartta, jossa esitetään Pirttiniemen kylpylärakennukset niemen kärjessä. Puiston puolella ollutta ravintolarakennusta ja huvimajoja ei ole esitetty. Kartassa näkyy myös lääninsairaalan tontin vuonna 1879 tehty laajennus ja uusi taitteinen katulinjaus.

Rautatieinsinööri Orrman laati vuonna 1894 kaavamuutosehdotuksen, joka myös vahvistettiin. Orrman on esittänyt kartassaan tarkasti rautatiealueen silloiset rakennukset ja myös Pirttiniemen kylpylän rakennukset. Pirttiniemen kanavan länsipuolella, rautatiealueella näkyy kolmen rakennuksen ryhmä, joista alimmainen – vahtihuone – on vanha ravintolapaviljongin paikalla. Kaupunki luovutti paviljongin rautatiealueen pakkolunastuksen yhteydessä. Rakennus sijaitsee puistokäytävän linjan päätteenä !



2-17-1, Pirttiniemen kylpylä ja puisto



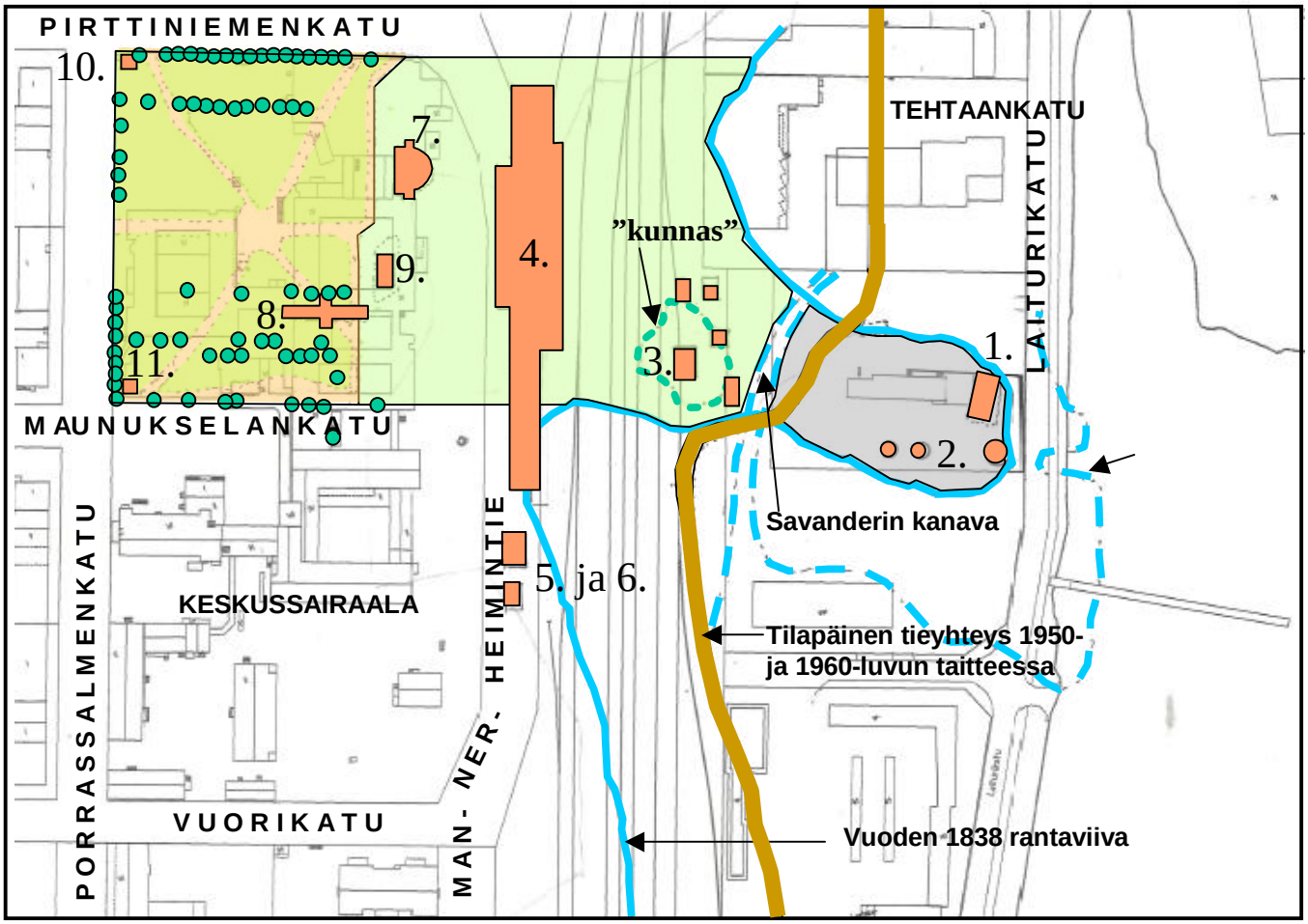
Pirttiniemi Johan Heinriciuksen kartassa vuonna 1775. Kopio vuodelta 1946. Mikkelin kaupunki, mittausosaston arkisto. Alkuperäinen kartta Kansallisarkistossa.

* Kunnas = joka suunnalle viettävä pyöreämuotoinen (pieni) mäki, kumpu, kukkula, kennäs, töyry. Nykysuomen sanakirja 1963.

2-17-1, Pirttiniemen kylpylä ja puisto

Puiston alkuperäinen laajuus 1862-1889

Puiston laajuus
vuodesta 1949 alkaen



Kadonneita rakennuksia:

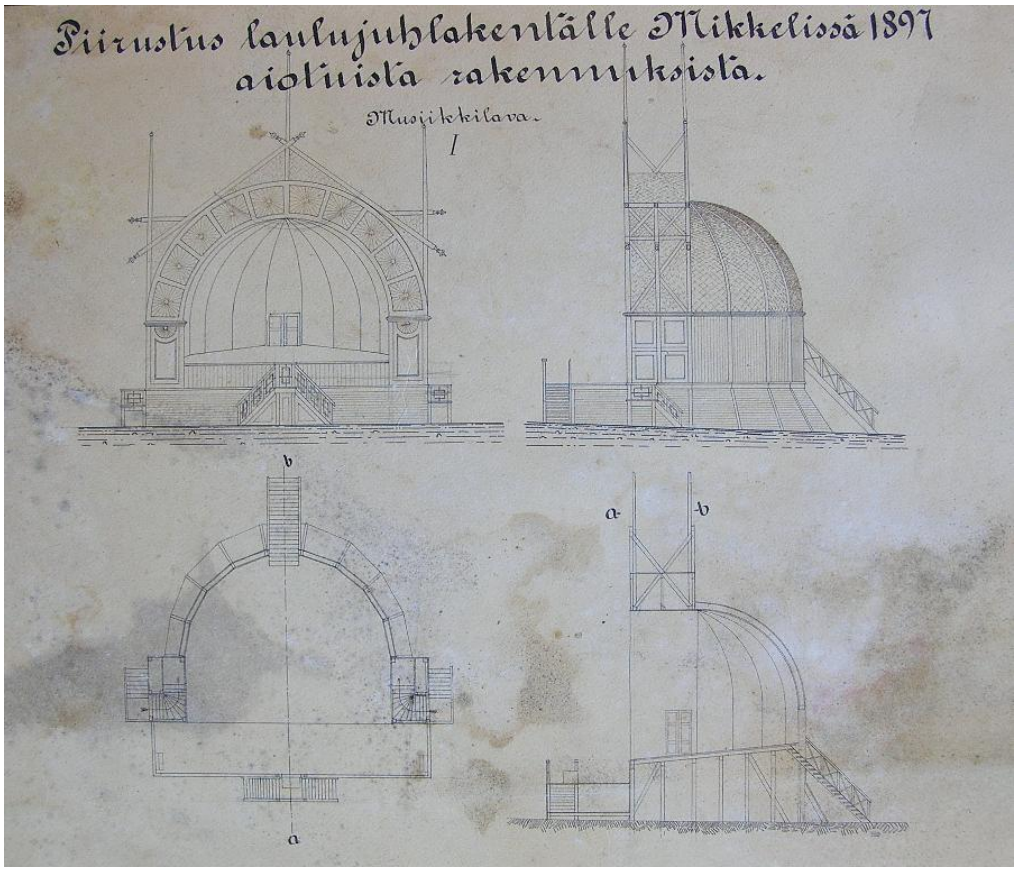
1. Pirttiniemen kylpylä 1864-1905
2. Shellin bensiinisäiliöt 1934-1970-luku
3. VR:n Pirttiniemen vahtihuone (Pirttiniemen ravintolan paikalla) ulkorakennuksineen 1889-1970-luku
4. VR:n tavaravarasto 1924-1980-luvun alku

5. ja 6. VR:n rakennuksia

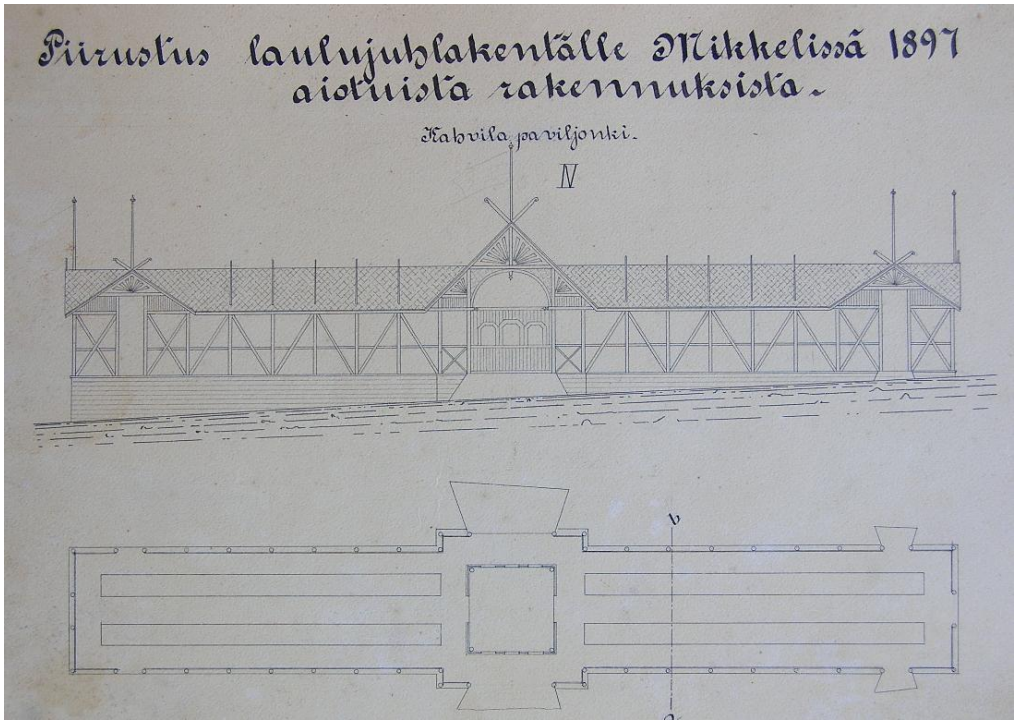
7. Ja 8. Vuoden 1897 laulujuhlarakennuksia vuoteen 1913 asti.

9. Kuorma-autojen tilaustoimisto 1949-
10. Kioski 1955-
11. Kioski

2-17-1, Pirttiniemen kylpylä ja puisto



Vuonna 1897 pidettiin Mikkelissä suuret laulujuhlat, joiden tärkeimpänä tapahtumapaikkana oli Pirttiniemen puisto. Lääninarkkitehti John Lybeck suunnitteli puistoon lukuisia tilapäisrakennuksia. Tässä kuvatut laululava ja kahvilapaviljonki saivat jäädä juhlien jälkeen paikalleen aina vuoteen 1913, jolloin ne huutokaupattiin pois purettaviksi. Maistraatin rakennuspiirustukset, sekalaiset. Mikkelin maakunta-arkisto.



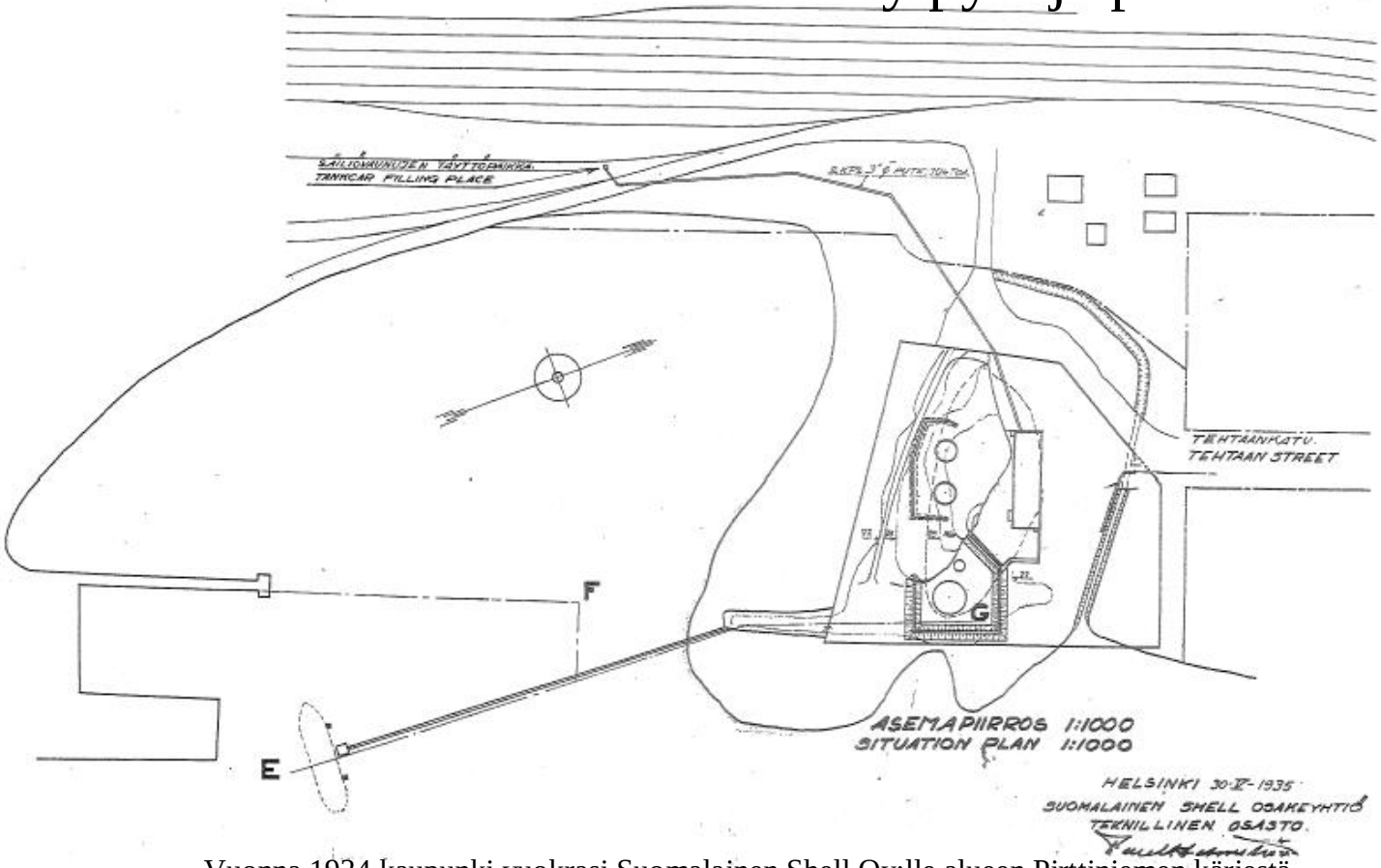
2-17-1 Pirttiniemen kylpylä ja puisto

Pirttiniemen kylpylän paikka keskussairaalan katolta nähtynä toukokuussa 2006. P.E.

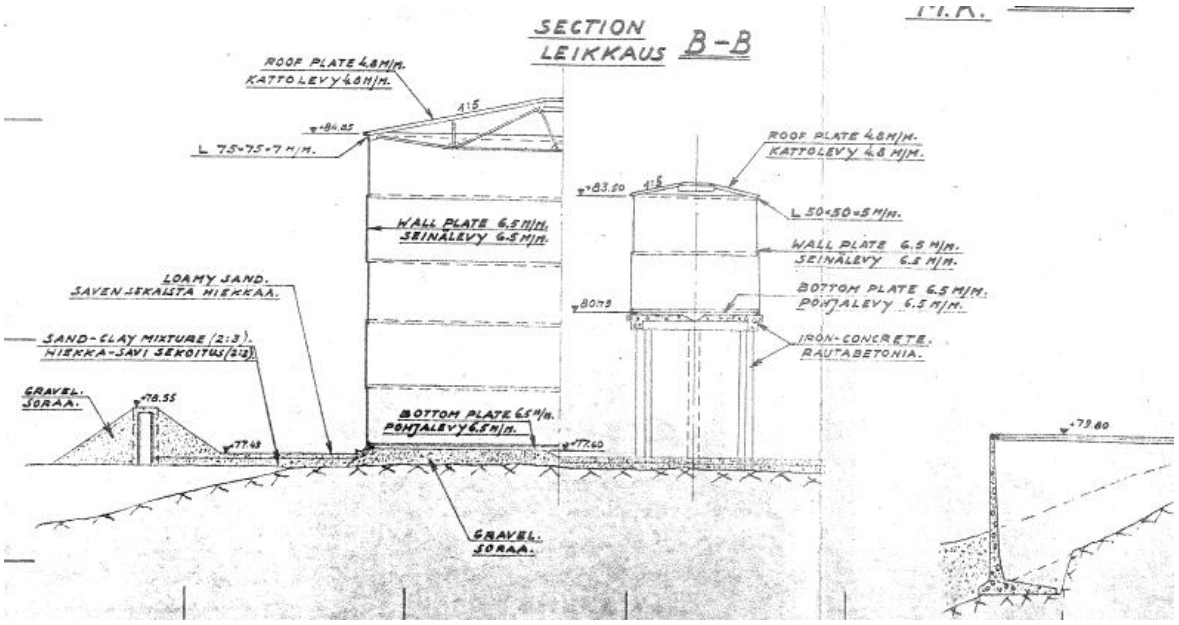
Kauppias Savander, joka vuokrasi niin sanottua Pirttiniemen plantaasia, aloitti kaivamaan kanavaa Pirttiniemen poikki. Kun kylpylä vuonna 1864 valmistui kulki kanavan yli ainakin kaksi siltaa. P.E. lokakuu 2006.

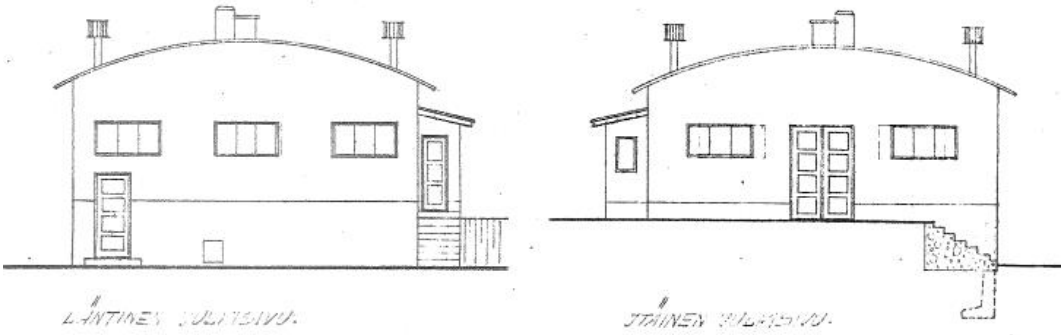
2-17-1 Pirttiniemen kylpylä ja puisto

Pirttiniemen kylpylä ja puisto

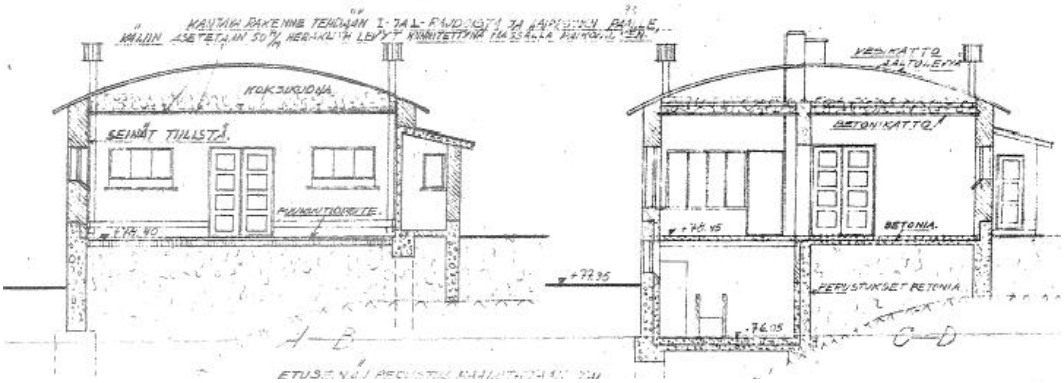


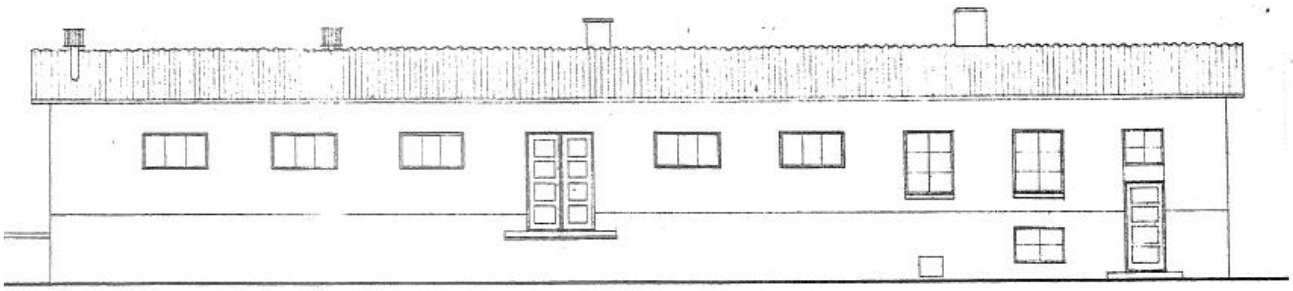
Vuonna 1934 kaupunki vuokrasi Suomalainen Shell Oy:lle alueen Pirttiniemen kärjestä, vanhan kylpylän paikalta. Shell rakensi alueelle kaksi petrolisäiliötä (á 162 m3), yhden bensiinisäiliön (460 m3), yhden kaasuöljysäiliön (17,5 m3) sekä yhden polttoöljysäiliön (30 m3). Polttoaineet tuotiin Mikkeliin laivalla ja tyhjentämistä varten tarvittiin 110 metriä pitkä kapea ”putkilaituri”. Vanhan Pirttiniemen kallioisen kärjen pohjoisreunalle louhittiin rakennuspaikka varastorakennusta (Depot building) varten. Rautatien säiliövaunujen täyttämistä varten vedettiin varastorakennukselta 2 kappaletta kolmen tuuman putkijohtoa. Shellin rakennusten yläpuolella rautatien laidassa oleva rakennusryhmä on VR:n Pirttiniemen vahtitupa ulkorakennuksineen. Mikkelin kaupunginarkisto.

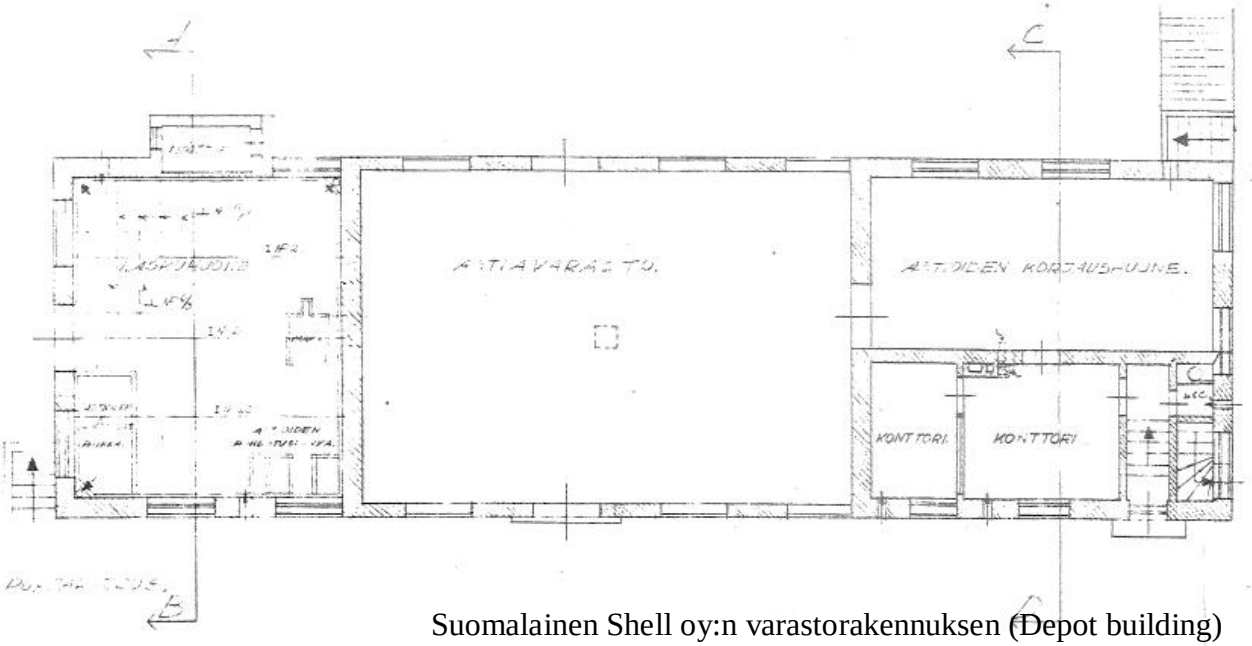




Pirttiniemen kylpylä ja puisto





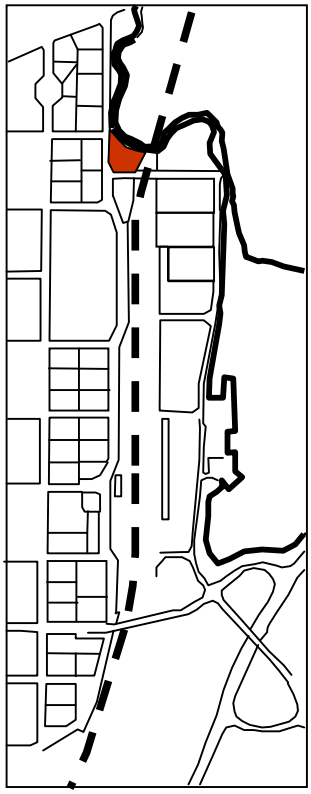


Suomalainen Shell oy:n varastorakennuksen (Depot building) piirustukset 5.6.1935. Kaupunginarkisto.

2-17-1, Pirttiniemen kylpylä ja puisto

Oy Suomalainen Shell pystytti vuonna 1934 /35 Pirttiniemeen vanhan terveys-kylpylän paikalle suuret öljysäiliöt ja kuvan varastorakennuksen (Depot Building) Rakennuksen kaareva kattomuoto ei ollut ainutlaatuinen alueella – lähinaapurissa olleissa kolmessa rakennusmestari J.P. Hyvösen suunnittelemassa nahkatehdas-rakennuksessa oli käytössä sama kattomuoto jo 1910-luvulla. P.E. lokakuu 2006.

2-14-1 Mannerheimintie 3 / Saksalankatu 5



2-14-1 Mannerheimintie 3 / Saksalankatu 5

Alun perin Olkkolan talon Saksalanjoen rantaniittyä ollut alue muodostettiin osaksi plantaasia n:o 6.
C.A. Müllerin vuonna 1883 vahvistetussa asemakaavassa alueesta muodostettiin tontti n:o 107, jonka huusi 651 markalla satulaseppä K. A. Löfvendahl (myös muodossa Löwendahl) joulukuussa 1888. Tällä ”satulamaakari” Löfvendahlilla tontti oli viitisen vuotta. Vuonna 1893 henkikirja mainitsee omistajana olevan konduktööri Johan Levan ja vuonna 1895 Paavo Wahvaselkä. Viime mainitulla oli kaksi perheellistä vuokralaista ”Rautatein asemamiesten esimies” Johan Tolvanen ja palomestari Aug. Räsänen.

Ensimmäiset tonttia koskevat säilyneet rakennuspiirustukset ovat vuodelta 1897, jolloin tonttia omisti värjäri Oskar Wigelius ja vaimonsa Laura (kaksi vuotta aikaisemmin Wigelius oli vuokralla tontilla 106!). Ratamestari A. Rytkönen laati suunnitelmat katujen kulmauksessa jo tuolloin olleen asuinrakennuksen laajentamiseksi ja erillisen suurikokoisen värjäämörakennuksen rakentamisesta Kulmakadun (myöh. Oikokatu ja Mannerheimintie) varteen. Rytkösen suunnitelman asemapiirroksessa on kulmauksen vanhan asuinrakennuksen lisäksi toinenkin vanha asuinrakennus keskellä tonttia sekä pohjoisosassa, Saksalanjoen rannassa oleva ulkorakennus. Nämä vanhat rakennukset olivat todennäköisesti jo Löfvendahlin 1880- ja 1890-lukujen taitteessa rakentamia. Mainittua Rytkösen suunnitelmaa ei toteutettu.

Vuonna 1903 tontti on kauppaneuvos C. F. Pöndisen omistuksessa. Hänellä oli tontilla lukuisia vuokralaisia, joista yksi oli ”värjärintyöntekijä” Edvard Kemppi. Neljä vuotta myöhemmin tontin omisti asioitsija Alfred Fennander, jolla oli vuokralaisena muun muassa 1880-luvun puolivälissä kaupunginrakennusmestarina toimineen, arkkitehdiksi itseään tituleeranneen Karl Lundin leski Hilda.

Nahkuri Mikko Hämäläinen hallitsi tonttia vuodesta 1917 vuoteen 1918, jolloin Mikkelin Karjanmyyntiosuuskunta osti tontin ja Hämäläisen rakennusmestari J. P. Hyvösellä teettämät nahkatehtaan rakennuspiirustukset. Hyvösen kahta vuotta aikaisemmin suunnittelema Joh. Åströmin poikien nahkatehdas hohti uutuuttaan rautatien toisella puolella. Osuuskunnan tehdasrakennus valmistui Kulmakadun varteen keväällä 1920. Nahkuri Mikko Hämäläinen asui tontilla edelleen.

Karjanmyyntiosuuskunnan tehdasrakennus poikkesi Åströmien tehtaasta lähinnä pintarakenteiden osalta. Molemmissa oli Hyvöselle tyypillinen loiva kaarikatto, mutta ulkoseinät olivat jälkimmäisessä kokonaan puhtaaksimuuratut (yläosa lautaverhoiltu), kun edellisessä seinä oli pääosin rapattu – puhtaaksi muuraus muodosti koristeellisen elementin. Tehdasrakennuksen vinkkeliosan kohdalta purettiin vanha ulkorakennus. Vuonna 1924 tehtaaseen tehtiin pieni lisärakennus (rakennusmestari T. Pessa). Suunnitelman asemapiirroksessa ei ole enää merkittynä keskipihan asuinrakennusta. Karjanmyyntiosuuskunta muutti tappiolliseksi käyneen nahkatehtaan vuosina 1940-1941 lihanjalostustehtaaksi (korjaus- ja muutossuunnitelma Aarne Miettinen 12.9.1940). Paria vuotta aikaisemmin osuuskunta oli ostanut tontilla 112 olleen Hämäläisen nahkatehtaan, joka muutettiin teurastamoksi. Vuonna 1941 osuuskunta muutti nimensä Suur-Savon Osuusteurastamoksi.

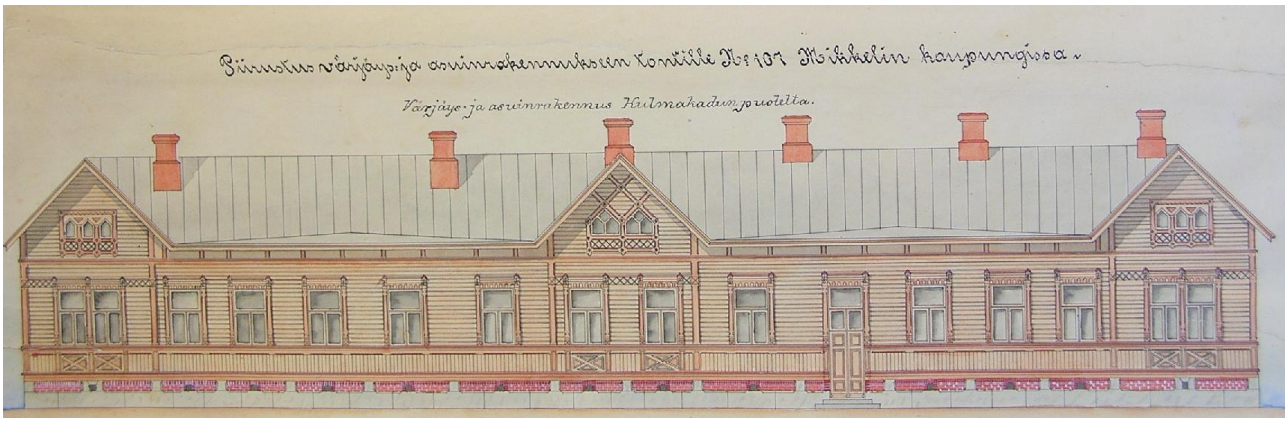
Vielä 1950-luvulla, jolloin uuden nimen ”Karjaportti” ottanut Osuusteurastamo jo oli suunnittelemassa muuttoa Rokkalaan, tehtiin Mannerheimintien varren tehdasrakennuksessa korjauksia. Vuonna 1964 vanha tehdasrakennus muutettiin Savon Autohuollon korjaamoksi. Rakennusmestari Vilho Haikon suunnitelman mukaan vanhan tehdasrakennuksen kaareva katto purettiin ja korvattiin loivalla pulpettikatolla, ikkunat suurennettiin ja julkisivut yksinkertaistettiin. Vuonna 1975 suunnitteli Hannu Forsblom rakennuksen eteläpäätyyn lasiseinäisen autonäyttelytilan.

Saksalankadun ja Mannerheimintien kulmassa ollut, todennäköisesti Löfvendalin 1880- ja 1890-lukujen taitteessa rakentama asuinrakennus säilyi paikallaan 1970-luvun alkuun. Rakennukseen oli tehty muutoksia – muun muassa 1947 oli tehty ullakkohuoneita. Rakennus merkittiin purettavaksi Vilho Haikon vuoden 1972 suunnitelmassa.

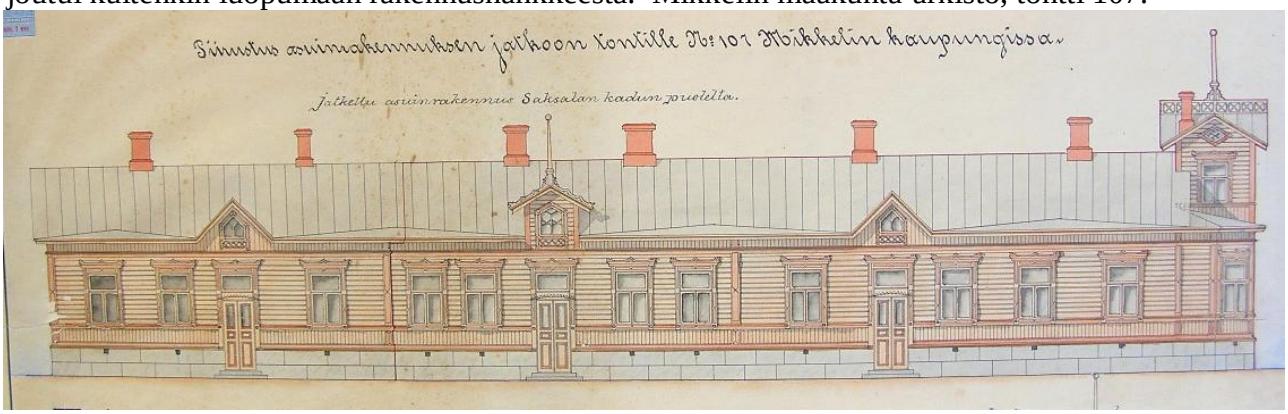
Tontin 107 piirustuksia Mikkelin maakunta-arkistossa:

- Piirustus rakennuksiin tontilla … 2.10.1897 A. Rytkönen. Vahv. 17.10.1897
- Piirustus asuinrakennuksen jatkoon … 2.10.1897 A. Rytkönen. Vahv. 17.10.1897
- Piirustus värjäys- ja asuinrakennukseen tontilla … 2.10.1897 A. Rytkönen. Vahv. 17.10.1897
- Piirustus nahkatehdasrakennuksesta … (2 kpl) lokakuu 1918. J. P. Hyvönen. vahv. 30.11.1918
- Lisärakennuksen piirustus … toukokuu 1924 T. Pessa. Vahv. 2.6.1924.

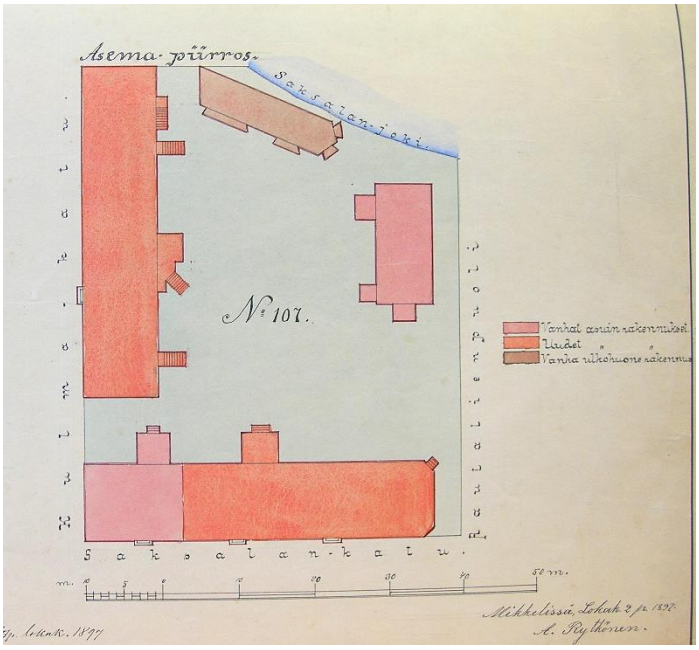
2-14-1, Mannerheimintie 3 / Saksalankatu 5



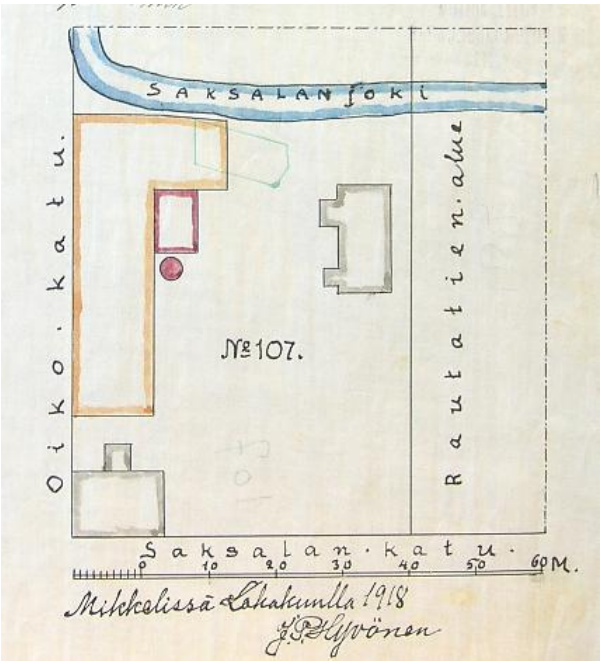
Ratamestari A. Rytkönen laati vuonna 1897 värjäri Oskar Wigeliukselle rakennussuunnitelmia. Yllä oleva piirustus on suunnitellun värjäämön ja asuinrakennuksen julkisivu silloisen Kulmakadun (Mannerheimintie) suuntaan. Pitkä julkisivu on jäsennelty kolmella poikkipäädyllä. Alla oleva piirustus on julkisivu Saksalankadulle ”vanhan asuinrakennuksen jatkoon”. Vanha rakennus näkyy kuvan vasemmassa reunassa. Wigelius joutui kuitenkin luopumaan rakennushankkeesta. Mikkelin maakunta-arkisto, tontti 107.

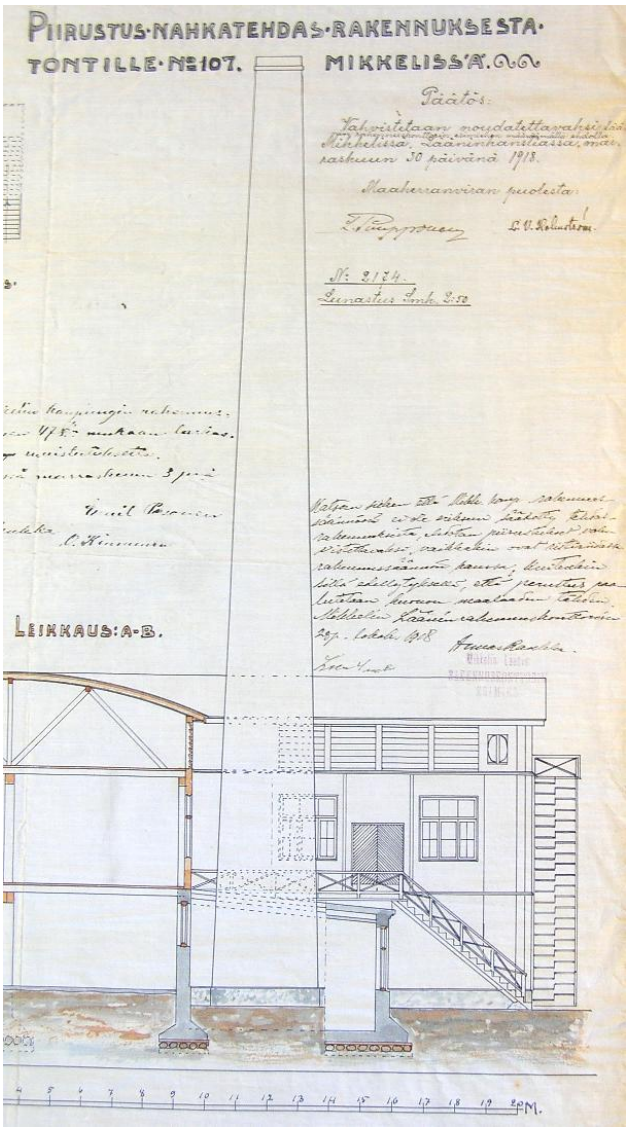


A. Rytkösen asemapiirustus Wigeliuksen toteutumatonta rakennushanketta varten vuodelta 1897. Vanhat, nahkuri Löfvendalin aikaiset asuinrakennukset esitetty vaaleammalla punaisella ja vanha ulkorakennus ruskealla. Aiotut uudisrakennukset esitetty tummemmalla punaisella. Mikkelin maakunta-arkisto, tontti N.o 107.



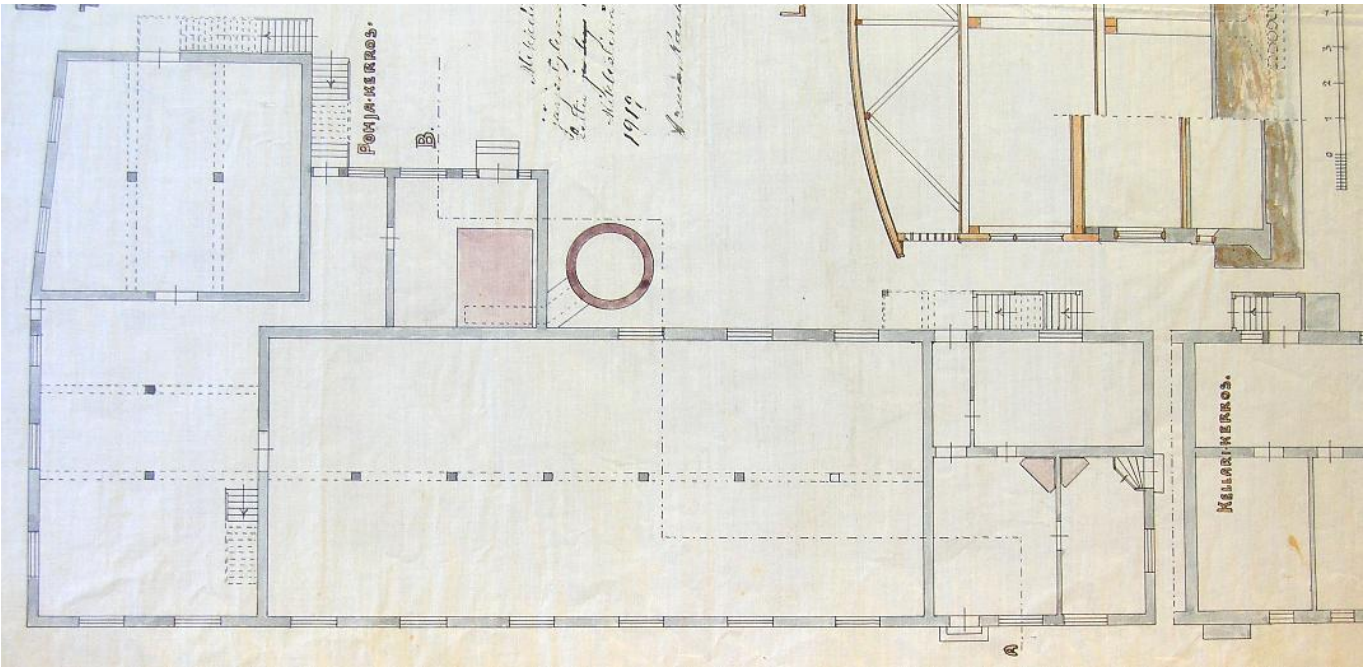
2-14-1, Mannerheimintie 3 / Saksalankatu 5



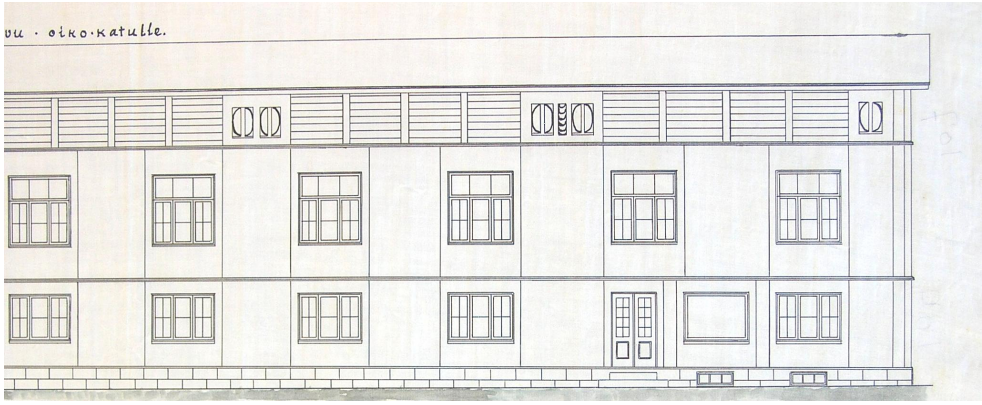


Rakennusmestari J. P. Hyvösen ”toinen” nahkatehdassuunnitelma on vuodelta 1918. Mikkelin Karjanmyyntiosuuskunnan nahkatehdas oli myös kaarevakattoinen. Pohjakerroksen seinät olivat ilmeisesti betonirakenteiset ja toisen kerroksen kohdalla ”tasakertaan” asti tiiltä. Ullakon kohdalla ulkoseinä oli lautarakenteinen.

Yllä oleva asemapiirros näyttää, että nahkuri Löfvendahlin 1890-luvulla rakentamat puutalot säilyivät paikoillaan jokirannan ulkorakennusta lukuun ottamatta. Maistraatin rakennuspiirustukset, tontti 107. Mikkelin maakunta-arkisto.

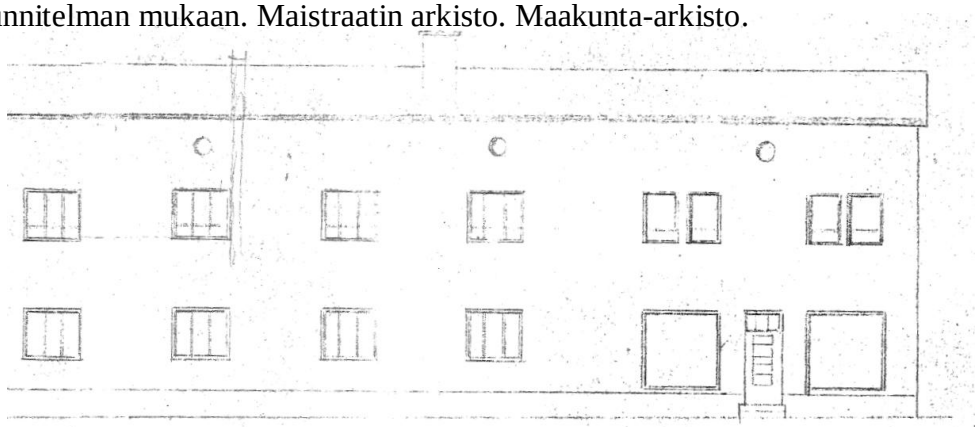


2-14-1, Mannerheimintie 3 / Saksalankatu 5



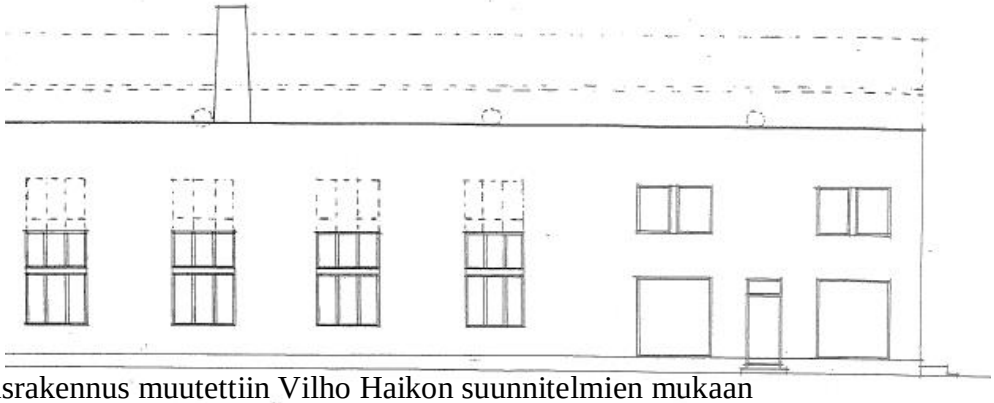
1918

Karjanmyyntiosuuskunnan nahkatehtaan alkuperäinen julkisivu rakennusmestari J. P. Hyvösen vuoden 1918 suunnitelman mukaan. Maistraatin arkisto. Maakunta-arkisto.



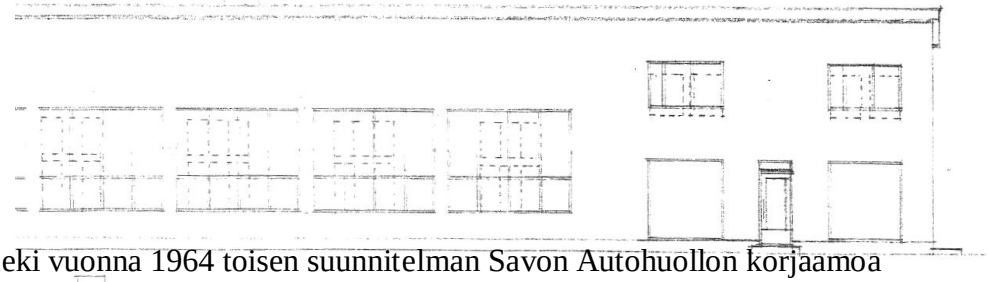
1940

Aarne Miettisen korjaus- ja muutossuunnitelma 12.9.1940. Nahkatehdas muutettiin Osuusteurastamon lihanjalostustehtaaksi. Oikean alakulman suurten ikkunoiden kohdalla oli tehtaan liha- ja maitomyymälät. Maistraatin arkisto, kaupunginarkisto.



1964

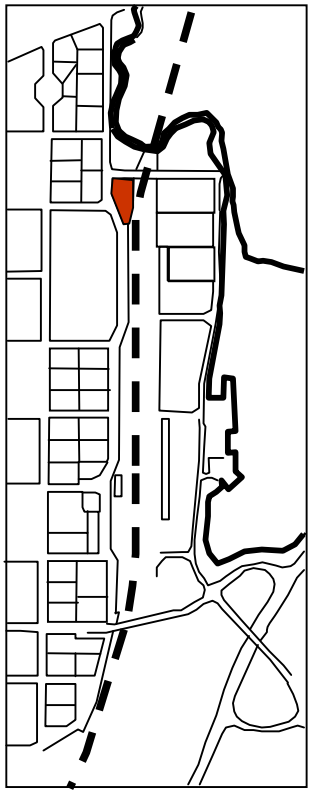
Vuonna 1964 vanha tehdasrakennus muutettiin Vilho Haikon suunnitelmien mukaan Savon Autohuollon korjaamorakennukseksi. Vanha kaareva katto purettiin ja rakennus madallettiin pulpettikattoiseksi. Maistraatin arkisto, kaupunginarkisto.



1964

Rakennusmestari Haiko teki vuonna 1964 toisen suunnitelman Savon Autohuollon korjaamoa varten. Suurennettujen ikkunoiden takana on korjaushalli. Maistraatin arkisto, kaupunginarkisto.

2-15-2, Mannerheimintie 1a / Saksalankatu 4



2-15-2 Mannerheimintie 1a / Saksalankatu 4

Nykyisen sairaalan paikoitusalueen pohjoisosa, joka alun perin oli Olkkolan talon rantaniittyä, muodostettiin vuoden 1883 asemakaavassa tontiksi n:o 101. Savonradan rakentamisen ja lääninsairaalatontin kaavamuutosten jälkeen oli jäljellä neliömäinen tontti, josta A. Rytkönen totesi vuonna 1912:, että se *”oli niitä harvoja taloja kaupungissa , jonka eteen ei naapuri milloinkaan rakenna., sitä kun suojaavat kadut kolmelta ja rautatien alue neljänneltä puolelta. Näin ollen on sillä sanotun kauniin puiston kulmalla (Pirttiniemen puisto) ja Saksalanjoen partaalla hyvin huomattava asema.”*

Nahkatehtailija Mikko Paasonen oli rakennuttanut vuonna 1897 tontille suuren rankorakenteisen vinkkelitalon, jossa oli pieniä vuokra-asuntoja, jotka oli kenties alun perin ajateltu nahkatehtaan työläisille (matka tehtaalle noin 100m). Talosta käytettiin nimitystä ”Plevna” (turkinsodan aikainen taistelupaikka). Seuraavana vuonna valmistui tiilirakenteinen saunarakennus, jonka oli suunnitellut lyseon vahtimestari A. G. Svanström. Sama mies oli 1880-luvun puolivälissä yrittänyt ostaa samaista tonttia, mutta valtuusmiehet olivat hylänneet ostotarjouksen. 5. elokuuta vuonna 1901 syttyi ”Plevnassa” tulipalo, joka oli siihen mennessä tuhoisin Mikkelissä. Rakennus paloi kokonaan siitä huolimatta, että ”*teki (palo-) kunta tarmokasta työtä, vaikka rakennusta ei voitukaan pelastaa, se kun oli kauttaaltaan laudoista rakennettu*”. Tulipalovuonna rakennuksessa asui henkikirjan mukaan vuokralla kolmetoista perhettä ja kaksi perheetöntä vuokralaista.

Palanut tontti oli Paasosen perikunnalla vielä useita vuosia, kunnes sen vuonna 1906 (vahv. 1907) osti kauppias ja isännöitsijä Gustaf Ahlberg. Ahlberg siirsi lääninsairaalan viereiseltä tontilta vanhan sukutalonsa tontin 101 lounaiskulmaukseen, lääninarkkitehti W. A. Tötterströmin suunnitelman mukaiseen asuun muuttaen. Samalla rakennettiin Plevnan paikalle uusi, lähes yhtä suurikokoinen (32 tulisijaa) vuokrakasarmi.

Talvella vuonna 1920 Mikkelin Karjanmyyntiosuuskunta, jolla oli toisella puolella Saksalankatua nahkatehdas (tontilla 107), osti tontin 101 rakennuksineen työntekijöidensä asunnoiksi. Kuusi vuotta myöhemmin osuuskunta rakensi tontin koilliskulmaan kaksikerroksisen makkaratehdasrakennuksen. Suunnitelman oli laatinut rakennusmestari August Uotila helmikuussa 1926.

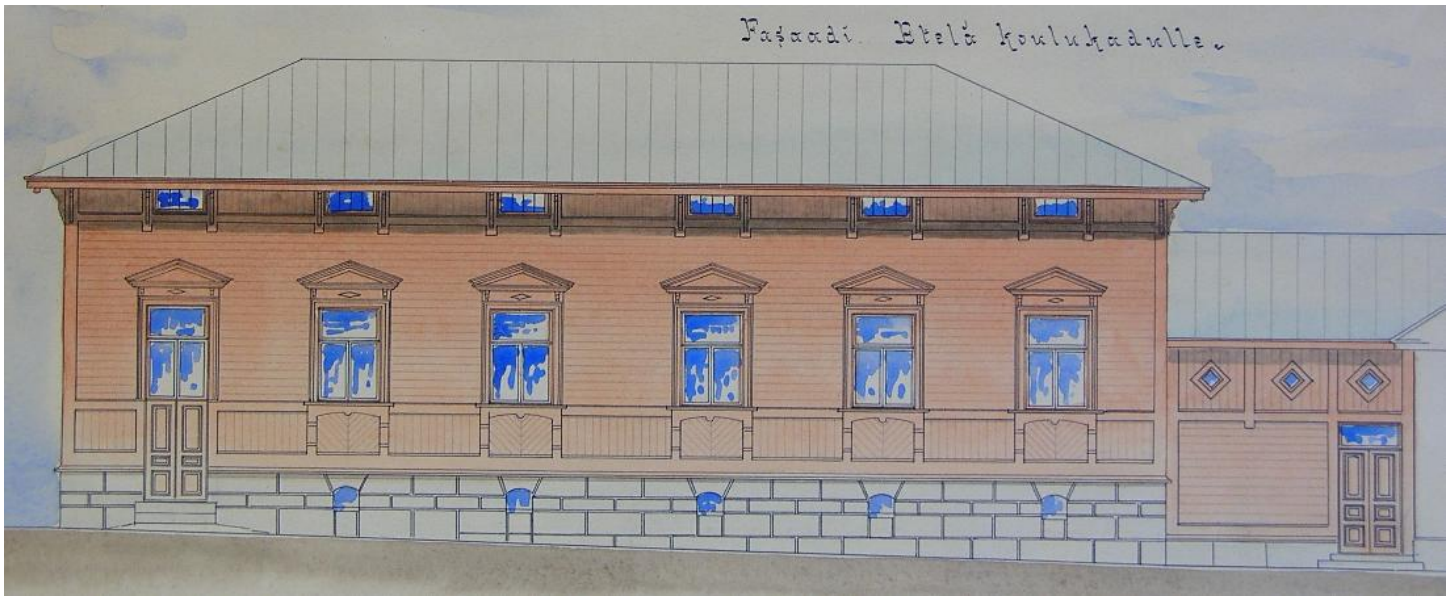
Tontin 101 piirustuksia Mikkelin maakunta-arkistossa:

Piirustus saunarakennukseen … maaliskuu 1898. A. G. Svanström. Vahv. 5.5.1898.
Piirustus uudisrakennusta varten … (2 kpl) marraskuu 1906 W. A. Tötterström. Vahv. 27.12.1906.
Piirustus makkaratehdasrakennusta varten … helmikuu 1926 A. Uotila. Vahv. 11.3.1926.
Piirustus tulisijamuutoksia varten makkaratehdasrak.

2-15-2, Mannerheimintie 1a / Saksalankatu 4

Entinen Mikkelin Karjanmyyntiosuuskunnan makkaratehtaan tontti

nykyinen Keskussairaalan pysäköintialue

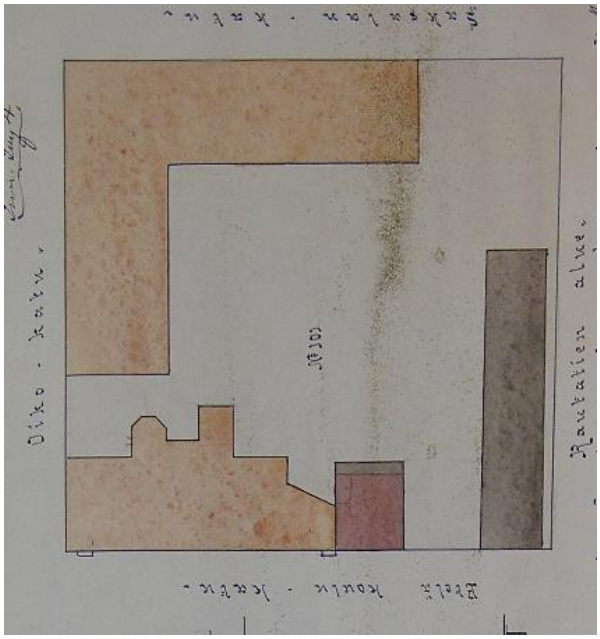


1. Kauppias G. Ahlbergin tontilta 79 siirtämän rakennuksen piirustus (W.A. Tötterström 1906). Mikkelin maakunta-arkisto, tontti 101.

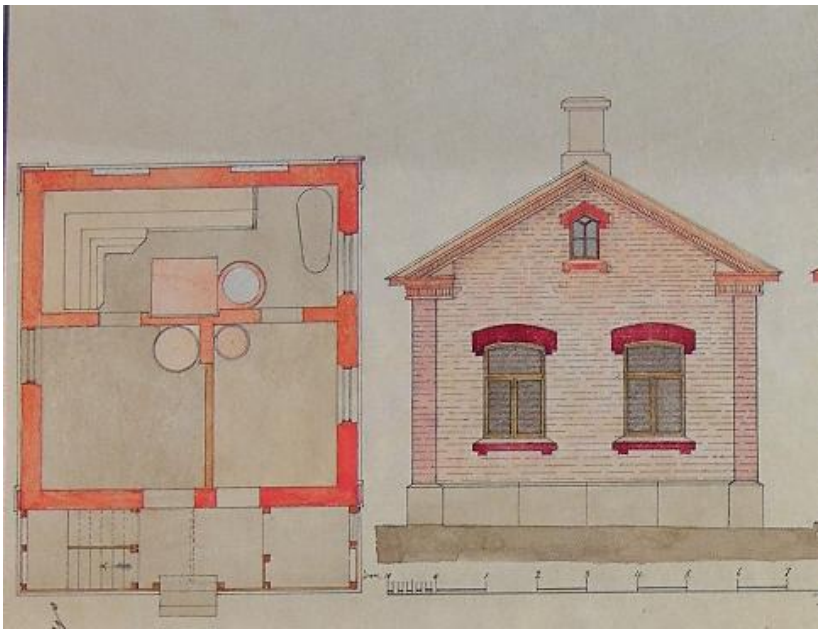
2-15-2, Mannerheimintie 1a / Saksalankatu 4

Ratamestari Rytkönen kuvaa kirjassaan ”Murtotietoja Mikkelistä” vuonna 1912, että tontti 101, joka sijoittui nykyisen Maunukselan korttelin 15 pohjoisosaan, oli *”niitä harvoja taloja kaupungissa, jonka eteen ei naapuri milloinkaan rakenna, sitä kun suojaavat kadut kolmelta ja rautatien alue neljänneltä puolelta. Näin ollen on sillä sanotun kauniin puiston kulmalla (Pirttiniemen puisto) ja Saksalanjoen partaalla hyvin huomattava asema.”*

Tontin rakennukset ovat kaikki purettu ja paikka on nykyään osa sairaalan paikoitusaluetta.



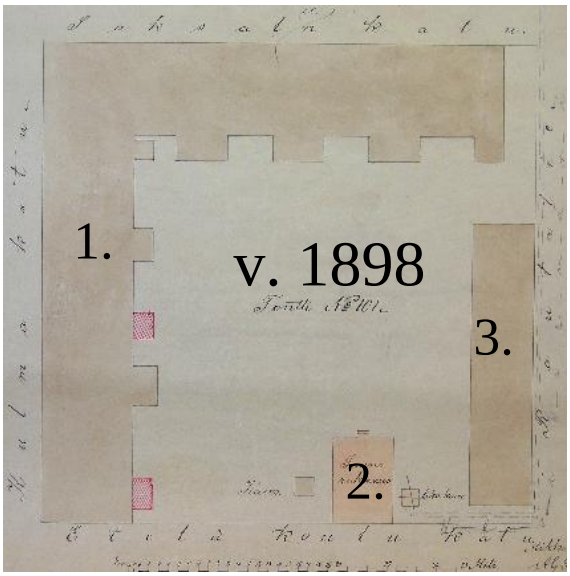
W. A. Tötterströmin asemapiirustus tontin 101 uudelleenrakentamiseksi vuodelta 1906. Mikkelin maakunta-arkisto, tontti 101.



A. Svanströmin suunnitelma tiilirakenteista saunaa varten 1898 (Mikkelin maakunta-arkisto).

2-15-2, Mannerheimintie 1a / Saksalankatu 4

1. Tehtailija Mikko Paasonen rakennutti tontille vuonna 1897 silloisen Mikkelin suurimman, lautarakenteisen vuokrakasarmin, joka tunnettiin nimellä ”Plevna” (turkinsodan aikainen taistelupaikka).

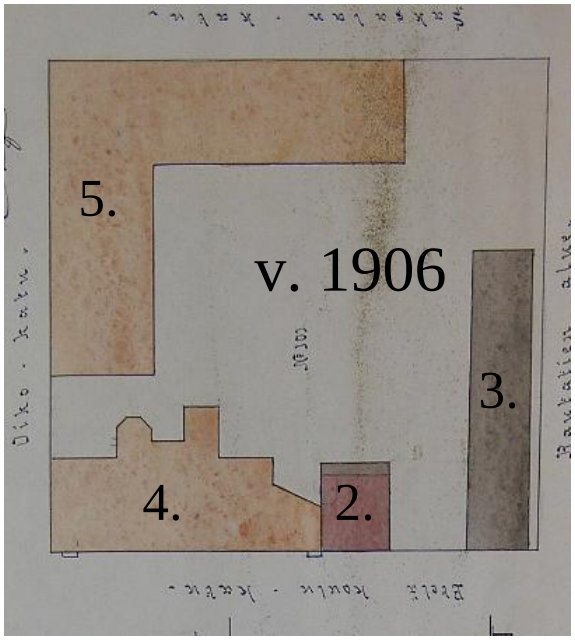


2. Tiilirakenteinen sauna, jonka piirustukset laati lyseon vahtimestari A. G. Svanström vuonna 1898.

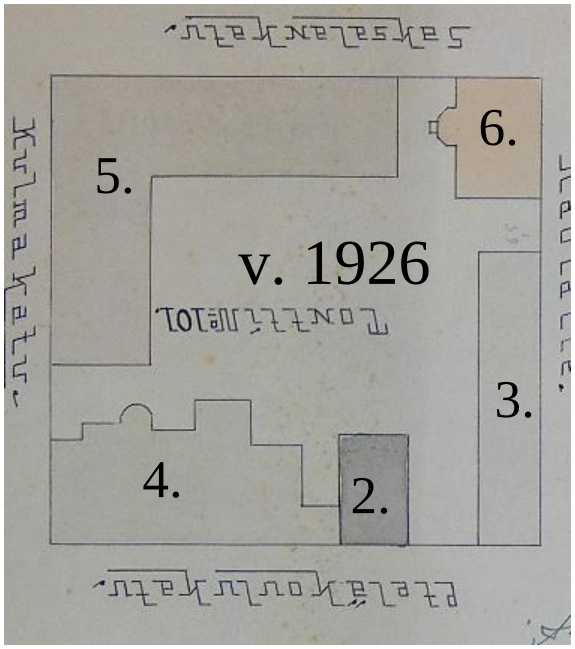
3. ”Plevanan” ulkohuonerakennus (1897?)

4. Kauppias ja isännöitsijä Gustaf Ahlberg osti vuonna 1906 tontin ja siirsi sen lounaiskulmaan sukunsa vanhan asuinrakennuksen lääninsairaalan viereiseltä tontilta.

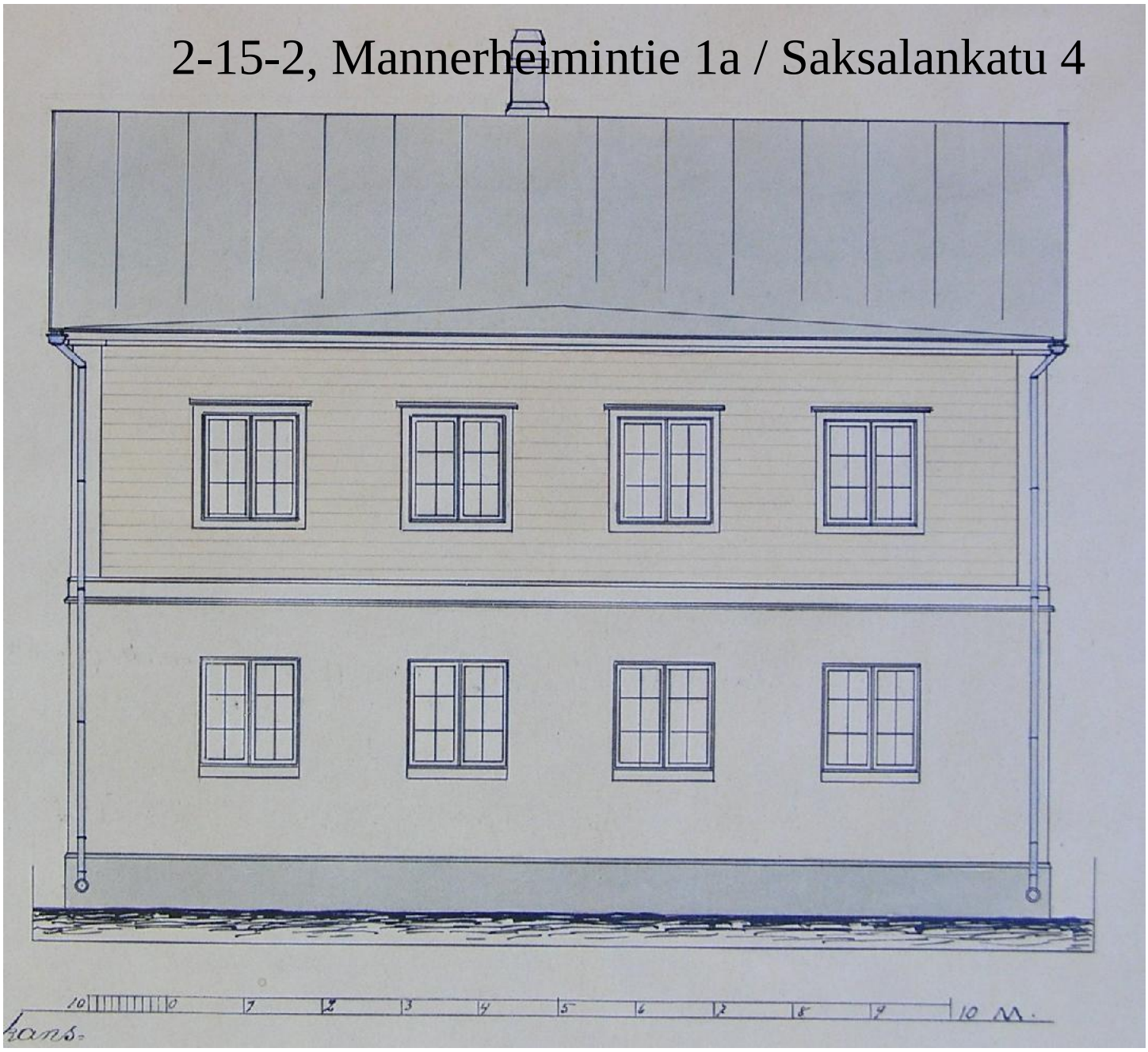
5. Vuonna 1901 oli vuokrakasarmi ”Plevna” tuhoutunut tulipalossa. Gustaf Ahlberg rakennutti samalle paikalle uuden vuokrakasarmin vuonna 1906.



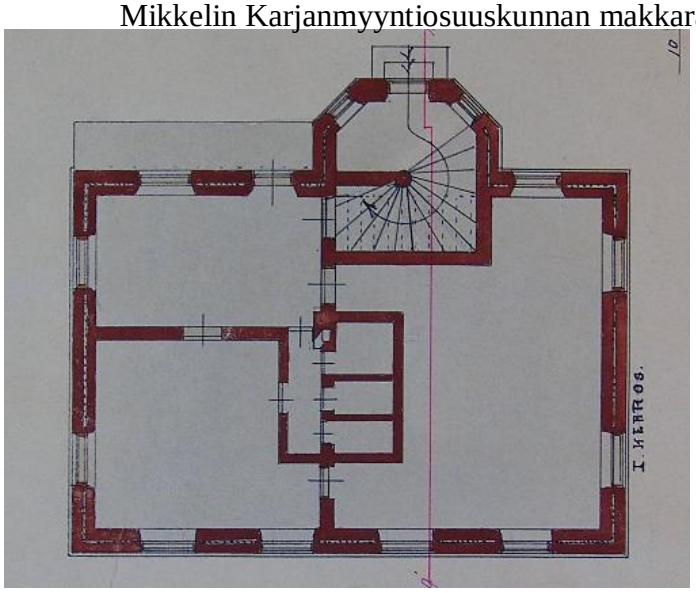
6. Vuonna 1920 oli tontin ostanut Mikkelin karjanmyyntiosuuskunta, joka rakennutti tontin koilliskulmaan kaksikerroksisen makkaratehdasrakennuksen. Suunnitelman tehtaalle oli laatinut vuonna 1926 rakennusmestari August Uotila.

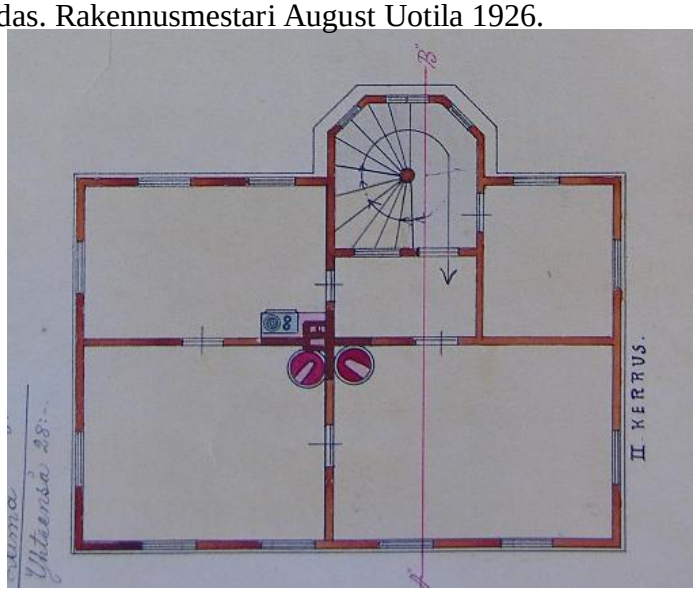


2-15-2, Mannerheimintie 1a / Saksalankatu 4

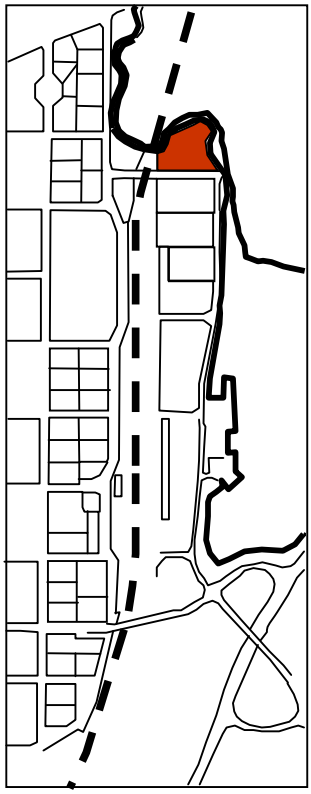


Mikkelin Karjanmyyntiosuuskunnan makkaratehdas. Rakennusmestari August Uotila 1926.





2-16-1, Saksalankatu 1



2-16-1, Saksalankatu 1

Nykyinen Peltopirkan tontti oli alun perin Olkkolan talon joenrantaniittyä, joka vuonna 1842 palstoitettiin osaksi plantaaseja 5 ja 6. Alue tuli kaavoituksen piiriin vuonna 1883, jolloin vahvistettiin maanmittari C. Müllerin laatima asemakaava. Kaavassa alueesta muodostettiin kaksi tonttia numeroilla 104 ja 105 uuden Saksalankadun varteen.

Tontti n:o 104

Nahkuri A. Th. Leschellä oli omistamansa Saksalan talon maalla jo vuonna 1874 karvaamo. 1880-luvulla Lesche rakensi uuden karvaamorakennuksen Saksalanjoen suuhun vastakaavoitetulle tontille 104. Tontin myynti Leschelle vahvistettiin 4.4.1884. Ensimmäinen säilynyt rakennuspiirustus Leschen karvaamosta on vuodelta 1886, jolloin lääninarkkitehti Loenbom laati suunnitelman nahkatehtaan ulkorakennusta varten. Asemapiirroksessa on jo tuolloin olemassa karvaamorakennus joen rannassa ja asuinrakennus Saksalankadun varrella. Samassa piirustuksessa on lyijykynällä hahmoteltu paikka uudelle asuinrakennukselle, jonka lopullisen suunnitelman laati A. Svanström vuonna 1894. Leschen tehtaan työläiset eivät ilmeisesti asuneet tehtaan yhteydessä. Esimerkiksi vuoden 1898 henkikirjassa mainitaan Leschen lisäksi tämän vaimo Johanna, kasvatti Adolfiina Hämäläinen, pari sälliä, yksi renki ja kaksi piikaa. Vuonna 1905 on oman väen lisäksi yksi renki ja yksi piika sekä vuokralaisena perheellinen disponentti, kapteeni Gustaf Stenius.

Leschen tehtaan sanotaan tuhoutuneen tulipalossa vuonna 1889 ”melkein kokonaan palomiesten tarmokkaista ponnisteluista huolimatta”. Edellä mainittu asuinrakennussuunnitelma vuodelta 1894 saattaa olla osa palon jälkeistä uudisrakentamista. Piirustuksen yhteydessä oleva asemapiirros näyttää kuitenkin entisen mallisen karvaamorakennuksen. Joko tehdas rakennettiin samalle kivijalalle tai se pystyttiin palon jälkeen kuitenkin korjaamaan entiseen muotoon.

Lesche laajensi tehtaansa toimintaa vuonna 1906, jolloin tehtiin liimakeittämö ja luujauhomylly. Ei ole piirustusaineistoa, joka näyttäisi sijoitettiinko kyseiset toiminnot vanhoihin rakennuksiin vai tehtiinkö kokonaan uudet tilat. Vuonna 1908 Leschen tehdas teki konkurssin ja uudeksi omistajaksi tuli Fennander & Kumpp.

Tontti n:o 105

Karvarimestari Mikko Paasonen perusti 1880-luvun puolivälissä nahka- ja liimatehtaan Leschen karvaamon viereiselle tontille. Tontin myynti Paasoselle vahvistettiin 16.5.1884. Tehdasrakennukset suunnitteli – parhaiten kirkkoarkkitehtina tunnettu – Josef Stenbäck. Piirustukset on päivätty kesäkuussa 1884. Asemapiirustuksen mukaan tontilla oli jo tuolloin vanha saunarakennus. Tehdasrakennuksen jatkoksi joen rantaan päin sijoitettiin ulkorakennus. Vuonna 1890 arkkitehti Werner Polón suunnitteli tontille asuinrakennuksen Saksalankadun varteen ja joen puolelle ulkorakennuksen.

Polónin asemapiirroksesta näkyy, että tehdasrakennusta oli laajennettu jossakin vaiheessa vuosien 1884-1890 välisenä aikana.

Tehtailija Paasonen asui itse Nikolainkadun (Porrassalmenkatu) varrella vastapäätä lyseota, jolle tontille hän vuonna 1898 suunnittelutti ratamestari A. Rytkösellä kaksikerroksisen ”kivipalatsin” tulipalossa tuhoutuneen asuinrakennuksen tilalle. Nahkatehtaalla olevassa asuintalossa, joka oli jaettu käytävän varrella oleviin hellahuoneisiin (9 kpl), asui vuonna 1893 viisi vuokralaisperhettä, jotka todennäköisesti olivat tehtaan työväkeä. Suurlakkovuonna 1905 vuokralaisia oli jo 12 perhettä – nahkurinsällejä, työmiehiä, suutari ja torvensoittaja. Paasosella oli myös suuri talo tontilla 101 (nykyinen (2-15-2), jossa asui vuokralaisia.

Yhdistetyt tontit 104 ja 105

Leschen tehdas teki konkurssin vuonna 1908 ja Paasosen kuolema vuonna 1899 vaikeutti tehtaan toimintaa. Molemmat tehtaat siirtyivät vuonna 1909 samalle omistajalle. Henkikirjoissa tonttien omistajana mainitaan Viipurissa ”hengillä” oleva assessori Emil Forsström.

Vuonna 1916 tehtaiden omistajaksi tuli torniolainen firma Joh. Åströmin pojat. Heidän toimestaan rakennettiin uusi tiilirakenteinen tehdas rakennusmestari J.P. Hyvösen suunnitelman mukaan. Käytännössä tehdasrakennus asettui entisen tontin 105 puolelle, kaarevakattoinen pääty Saksalankatua vasten. Entiselle Leschen tontille (104) jäi vain Saksalankadun varren asuinrakennus.

Joh. Åströmin poikien nahkatehdas ajautui konkurssiin 1930-luvulle tultaessa. Vielä vuoden 1931 henkikirjassa mainitaan, että tontti 104 oli tehtailija Eino Åströmin ja tontti 105 tehtailijoiden Hemming ja Elias Åströmin hallussa. Seuraavan vuonna molemmat tontit omisti viipurilainen Savo-Karjalan Tukkuliike liikkeenhoitajanaan Erkki I. Haukka. Tukkuliike käytti rakennuksia ilmeisesti vain varastoina. Vanha rakennuskanta hävisi tonteilta ajan kuluessa niin, että viimeisenä purettiin 1990-luvun alussa tiilirakenteinen nahkatehdasrakennus.

Tonttien 104 ja 105 piirustuksia Mikkelin maakunta-arkistossa:

Tontti 104
Ritning till uthusbyggnad å tomten … lokakuu 1886. A. Loenbom. Vahv. 5.11.1886.
Piirustus asuinrakennukseen (2 kpl) helmikuu 1894. A. G. Svanström. Vahv. 27.4.1894.
Piirros kylkiäisrakennukseen 17.8.1895 O. W. Hokkanen
Ehdotus muutoksiin asuinrakennuksessa … 2.4. 1904 G. Stenius. Vahv. 16.4.1904.

Tontti 105
Mikkelin kaupungin 105:lle tontille rakennettavan nahka- ja liimatehtaan piirustus (2 kpl). Kesäkuu 1884. Josef Stenbäck. Vahv.6.11.1884.
Piirustus puurakennukseen … (2 kpl) 27.8.1890 Werner Polón.
Piirustus ulkohuonerakennukseen elokuu 1890. Werner Polón.

Yhdistetyt tontit 104 ja 105
Piirustus tehdasrakennuksesta (2 kpl) … kesäkuu 1916 J. P. Hyvönen.
Vahv. 16.1.1917

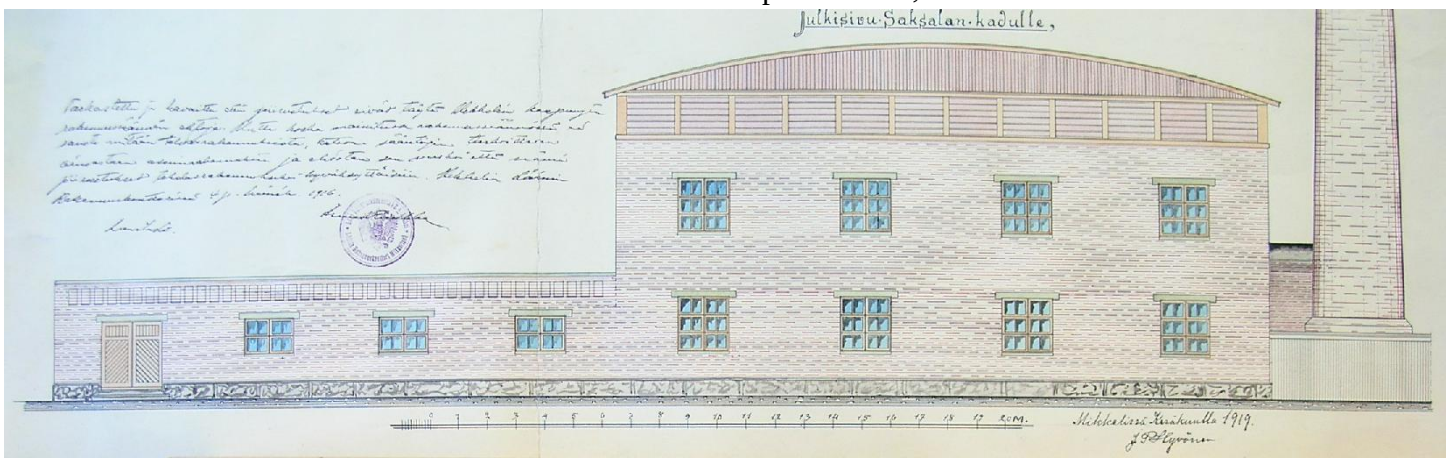
2-16-1, Saksalankatu 1

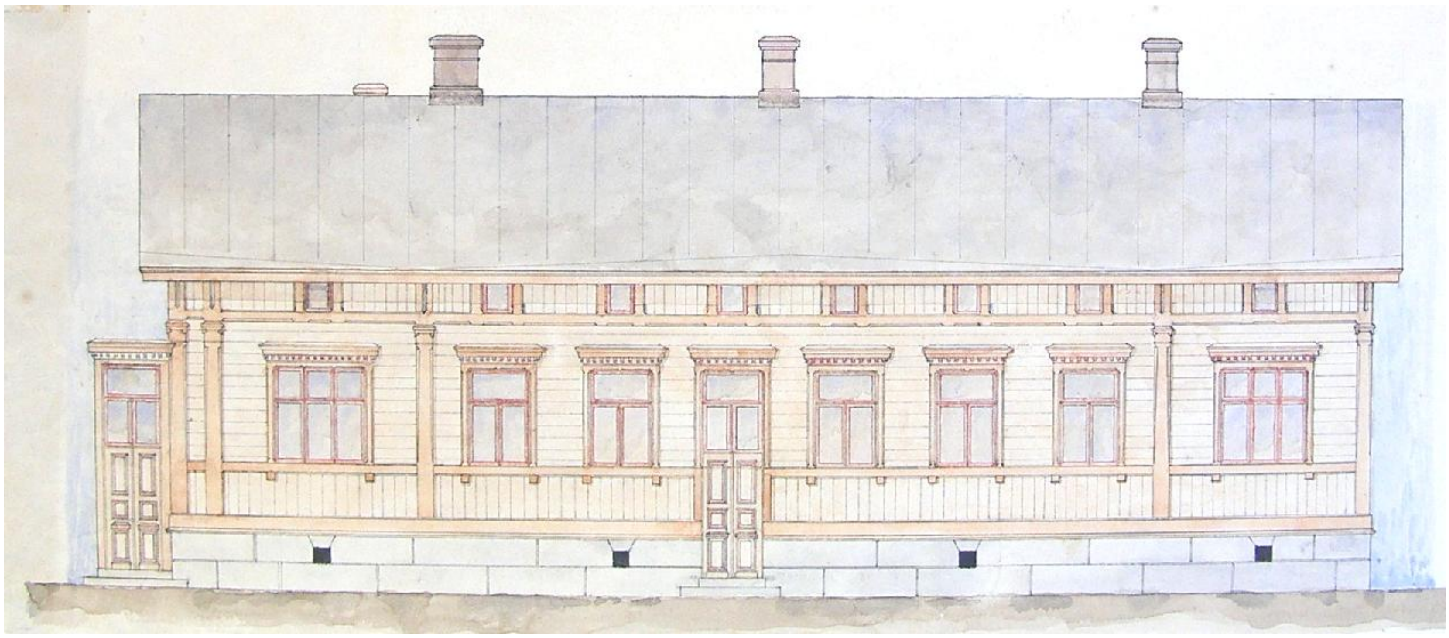
Karvarimestari Mikko Paasosen perustaman nahka-, luujauho- ja liimatehtaan ensimmäiset tehdasrakennukset suunnitteli, parhaiten kirkkoarkkitehtina tunnettu, Josef Stenbäck. Suunnitelmat on päivätty kesäkuussa 1884.

Torniolainen toiminiemi Joh. Åströmin pojat osti Paasosen ja viereisen tontin Leschen nahkatehtaat vuonna 1916 ja samalta vuodelta on rakennusmestari J.P. Hyvösen suunnitelma tiilirakenteista tehdasrakennusta varten. Edellä mainittu Stenbäckin tehdasrakennus purettiin uuden rakennuksen tieltä.

Vuonna 1929 yhdistetyt tontit osti pakkohuutokaupasta Oy Savo-Karjalan tukkuliike. Tiilinen tehdasrakennus purettiin 1990-luvulla ja tontille rakennettiin nykyiset Peltopirkan liike- ja varastotilat.

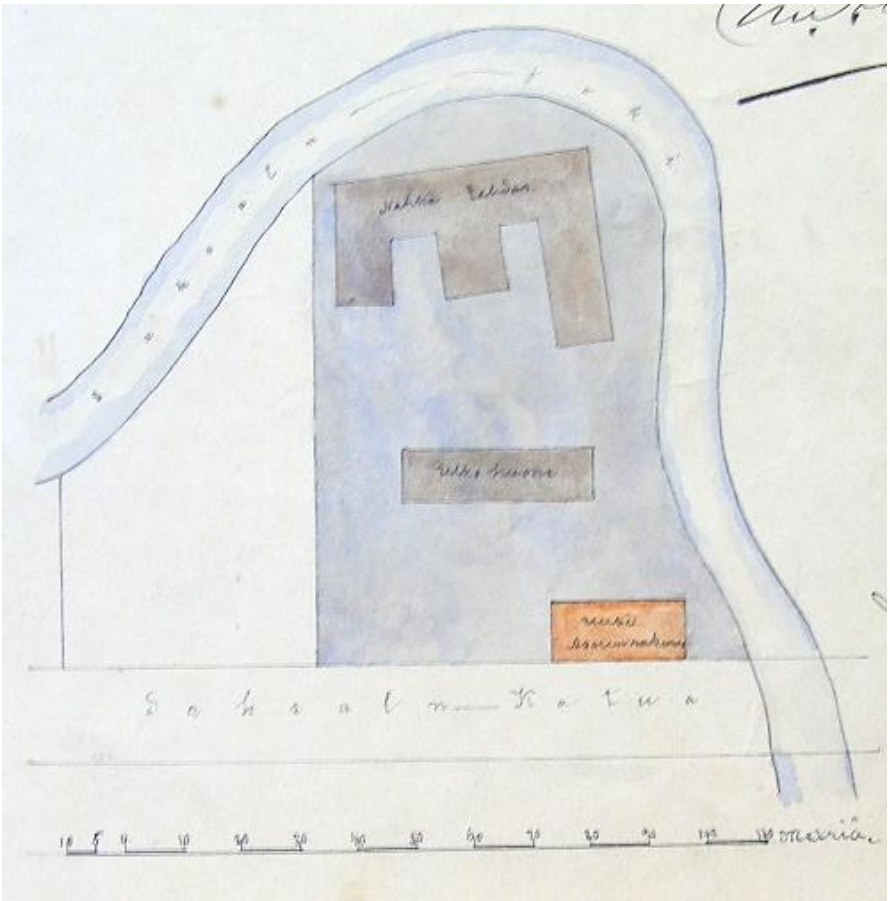
Mikkelin maistraatin rakennuspiirustukset, tontti 105. Mikkelin maakunta-arkisto.





2-16-1, Saksalankatu 1

Nahkurimestari A.T. Lesche oli jo 1870-luvulla perustanut Saksalanjoen varrelle Mikkelin pitäjän puolelle nahkatehtaan. Alakuvan asemapiirustuksessa näkyvästä E-kirjaimen muotoisesta vanhasta tehdasrakennuksesata ei ole löytynyt pohja- tai julkisivupiirustuksia. Yläkuvan asuinrakennuksen suunnitteli lyseon vahtimestari A. G. Svanström vuonna 1894.

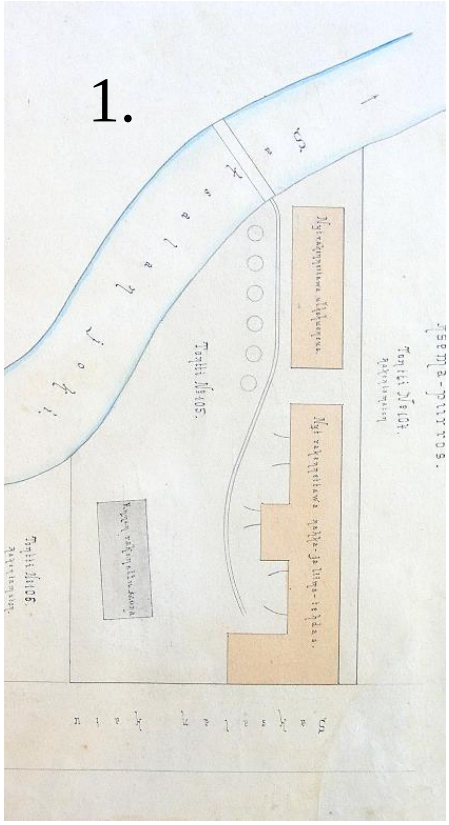


2-16-1, Saksalankatu 1. - entisten nahkatehtaitten tontit 104 ja 105

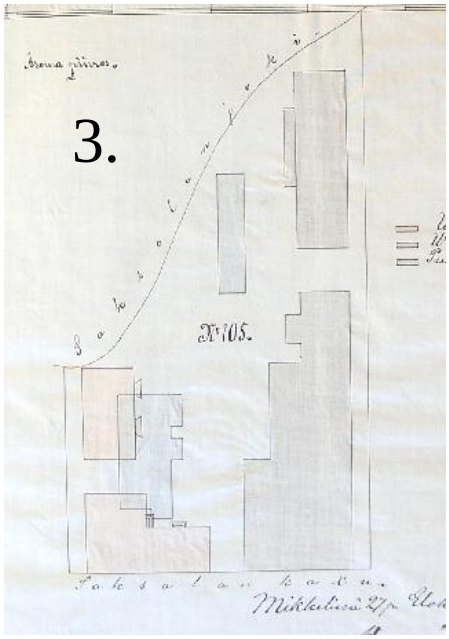
Paasosen nahkatehtaan (tontti 105) ja Leschen nahkatehtaan (tontti 104) alue. Nykyinen Peltopirkka.

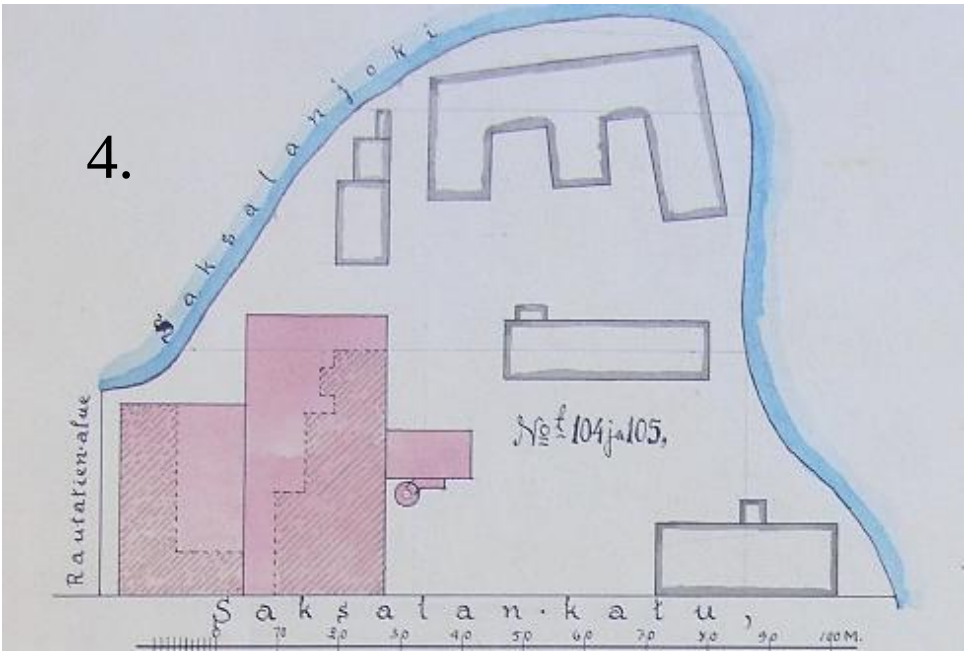
kuvat P.E.2006

2-16-1, Saksalankatu 1, entiset nahkatehtaat

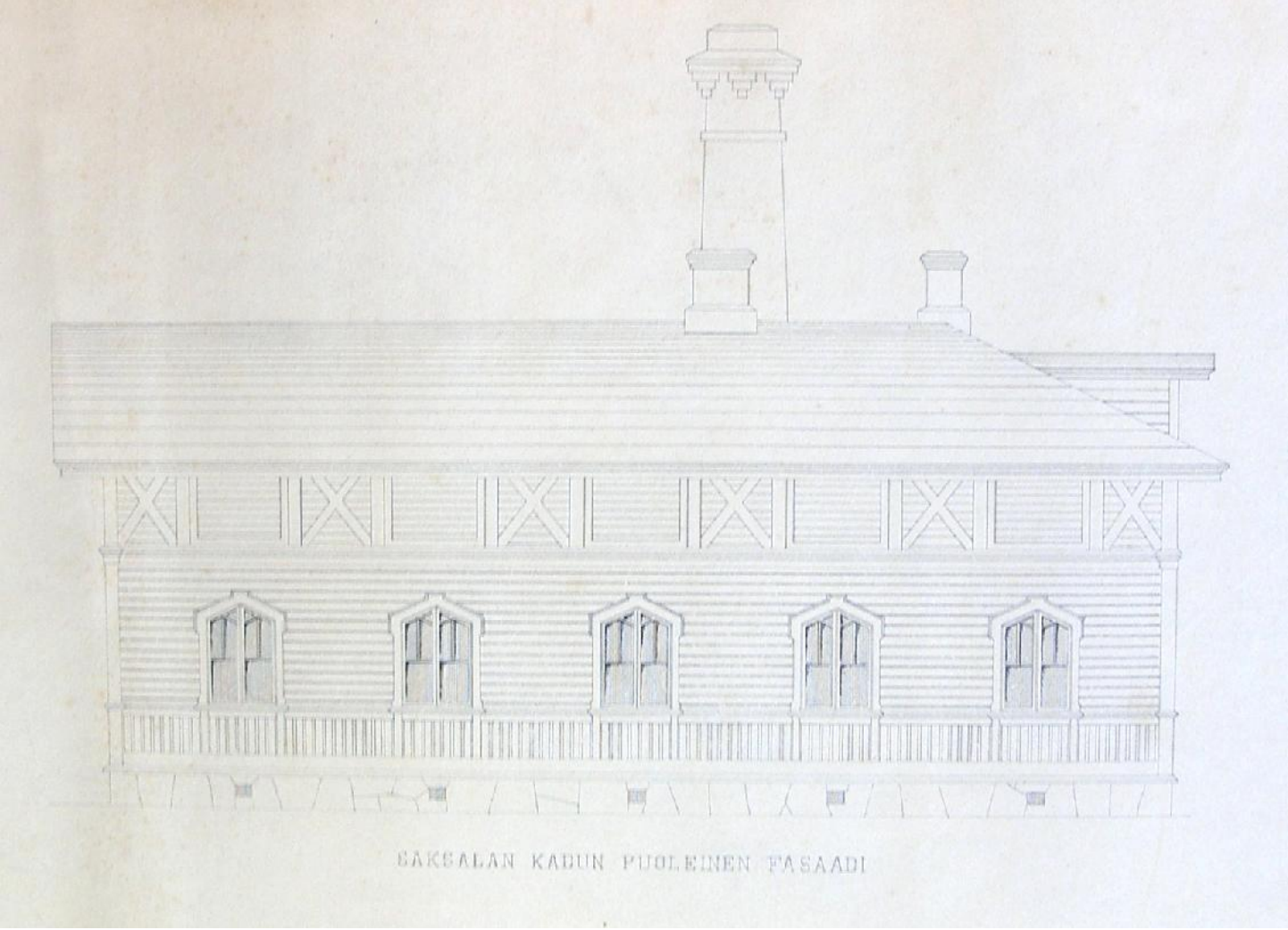


1. Mikko Paasosen nahka- ja luujauhotehdas. Asemapiirustus. Josef Stenbäck 1884.
2. A. Leschen nahkatehdas. Asemapiirustus. A. Loenbom 1886.
3. Paasosen nahkatehdas. Asemapiirustus. Werner Polón 1890.
4. Åströmin poikien nahkatehdas. Asemapiirustus J. P. Hyvönen 1916.



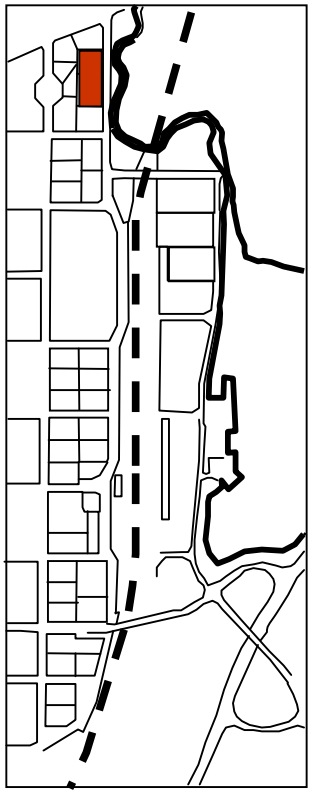


2-16-1, Saksalankatu 1



Paremmin kirkkoarkkitehtina tunnettu Josef Stenbäck suunnitteli vuonna 1884 tehtailija Mikko Paasoselle suunnitelmat luujauho- ja nahkatehdasta varten. Rakennus purettiin vuonna 1916, jolloin Åströmin pojat rakensivat paikalle uuden tiilirakenteisen nahkatehtaan.

2-10-1111, Mannerheimintie 34
2-10-112, Mannerheimintie 36



2-10-1111 Mannerheimintie 34
2-10-112 Mannerheimintie 36

Alun perin Hauskan talon (Kirkonkylä n:o 1) peltoja ja rantaniittyä ollut alue muodostettiin vuonna 1842 osaksi plantaasitonttia n:o 18.

C. A. Müllerin vuonna 1883 vahvistetussa asemakaavassa alueesta muodostettiin rakennustontti n:o 111, joka rajoittui pohjoisessa Tenholankatuun, jonka pohjoispuolella oli tontti 113. Tenholankatua ei kuitenkaan rakennettu kaavan mukaan, vaan linjattiin nykyiselle paikalleen. Tontit järjestettiin uudestaan niin, että tontin 111 pohjoisreunaan kiinni muodostettiin tontti 112, jolla numerolla oli Müllerin kaavassa ollut nykyinen huoltoasematontti 2-18-2. Tontin 112 pohjoispuolelle muodostui tontti 113, joka välillä oli jaettu kahtia ja on nykyään taas yhtenäisenä tonttina 2-10-118. Tontti 111 säilyi rakentamattomana aina 1930-luvulle saakka, jolloin rakennettiin Martti Vihosen suunnitelman (1931) mukainen Lihantarkastus- ja vaakahuonerakennus. Rakennus on edelleen olemassa.

Vuonna 1922 nahkatehtailija Mikko Hämäläinen osti molemmat tontit 111 ja 112 ja ryhtyi rakentamaan tontin 112 puolelle nahkatehdasta rakennusmestari J. P. Hyvösen samana vuonna laatiman suunnitelman mukaan. Tehdasrakennus oli volyymiltään naapuritonttien nahkatehtaiden kaltainen – suorakaiteinen ja kaarikattoinen. Seinät olivat alaosaltaan betonia ja muuttuivat ylempänä tiili- ja puuseiniksi. Rakennus oli sijoitettu tontille pääty Mannerheimintielle päin. Vuonna 1922 Oikokatu (ent. Kulmakatu) oli jo yhdistetty Rantakatuun, ja koko katu oli saanut uuden nimen Mannerheimintie. Tontin rakennussuunnitelmaan kuului myös ulkorakennus, joka sijoittui tontin eteläreunaan tehdasrakennuksen suuntaisesti, pääty Mannerheimintielle päin.

Nahkatehdasrakennuksen kattorakenne uusittiin rakennusmestari A.Uotilan vuonna 1931 tekemän suunnitelman mukaan. Kaarikatto korvattiin tavallisella satulakatolla samalla räystäskorkeutta hieman kasvattaen.

Mikkelin karjanmyyntiosuuskunta, joka omisti nahkatehtaan Mannerheimintien toisella puolella (2-14-1), osti Hämäläisen nahkatehtaan 1930-luvun lopulla. Uusi omistaja muutti pian tehtaan teurastamoksi Vuonna 1941 osuuskunta muutti nimensä Suur-Savon Osuusteurastamoksi. Uutta toimintaa varten rakennettiin ensin Martti Vihosen suunnitelman (1940) mukaan autotallirakennus tontin lounaiskulmaan. Vanha ulkorakennus oli jo tässä vaiheessa hävinnyt. Vihosen suunnitelmaa teuraskarjan navetaksi ei ilmeisesti toteutettu. Vuodelta 1944 on W. O. Rosenlöwin suunnitelma syväjäähdyttämöä varten, joka rakennettiin tontin eteläreunaan pääty Mannerheimintielle päin. Viimeksi mainittu rakennus oli viimeisin tontin rakennuksista ja se purettiin 1990-luvulla.

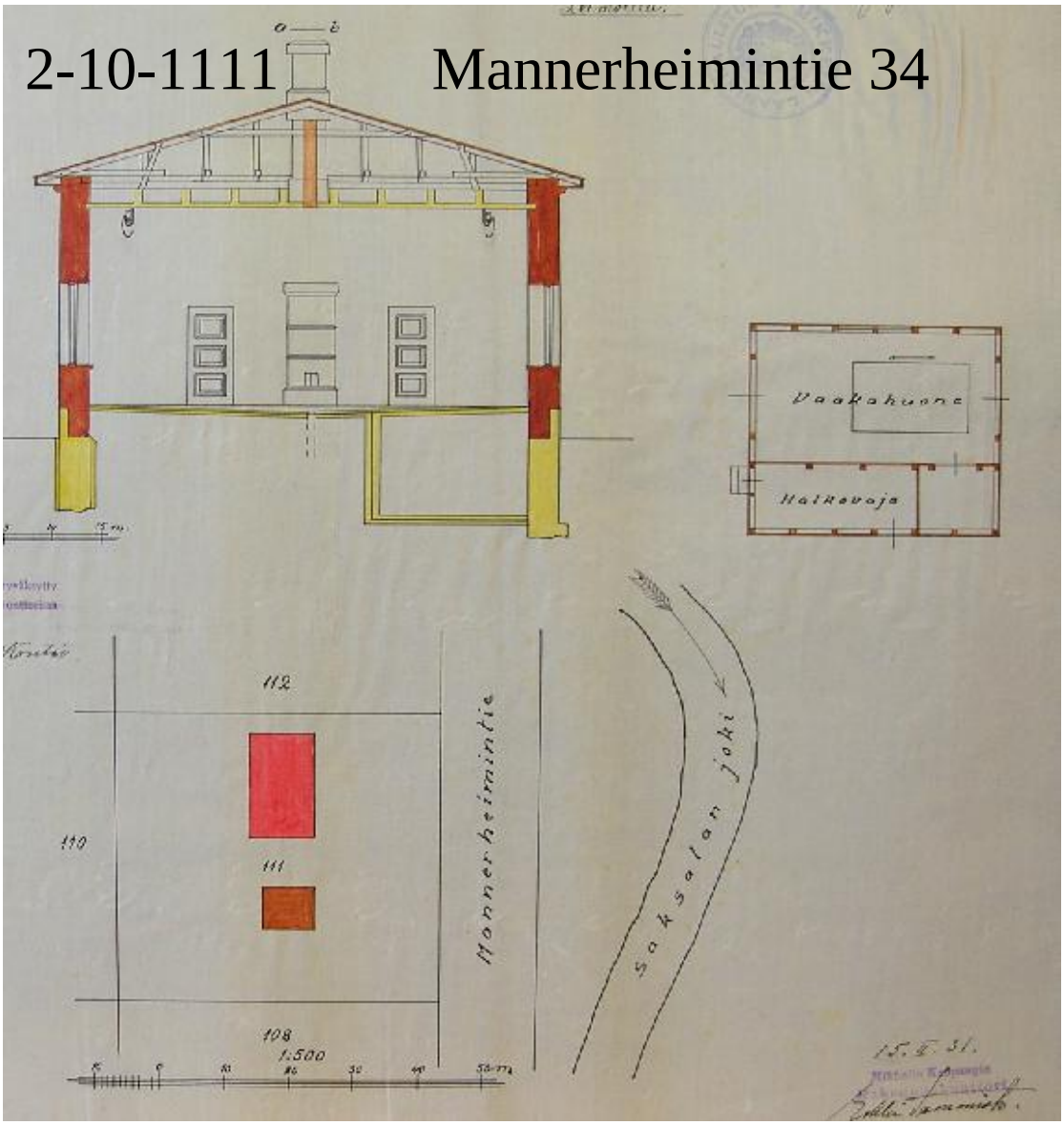
Tonttien 111 ja 112 piirustuksia Mikkelin maakunta-arkistossa:

Tontti 111

- Lihantarkastamo 15.2.1931 Erkki Tammisto. Vahv. 10.6.1931.

Tontti 112
Piirustus nahkatehdasrakennuksesta … huhtikuu 1922 J. P. Hyvönen. Vahv. 15.7.1922

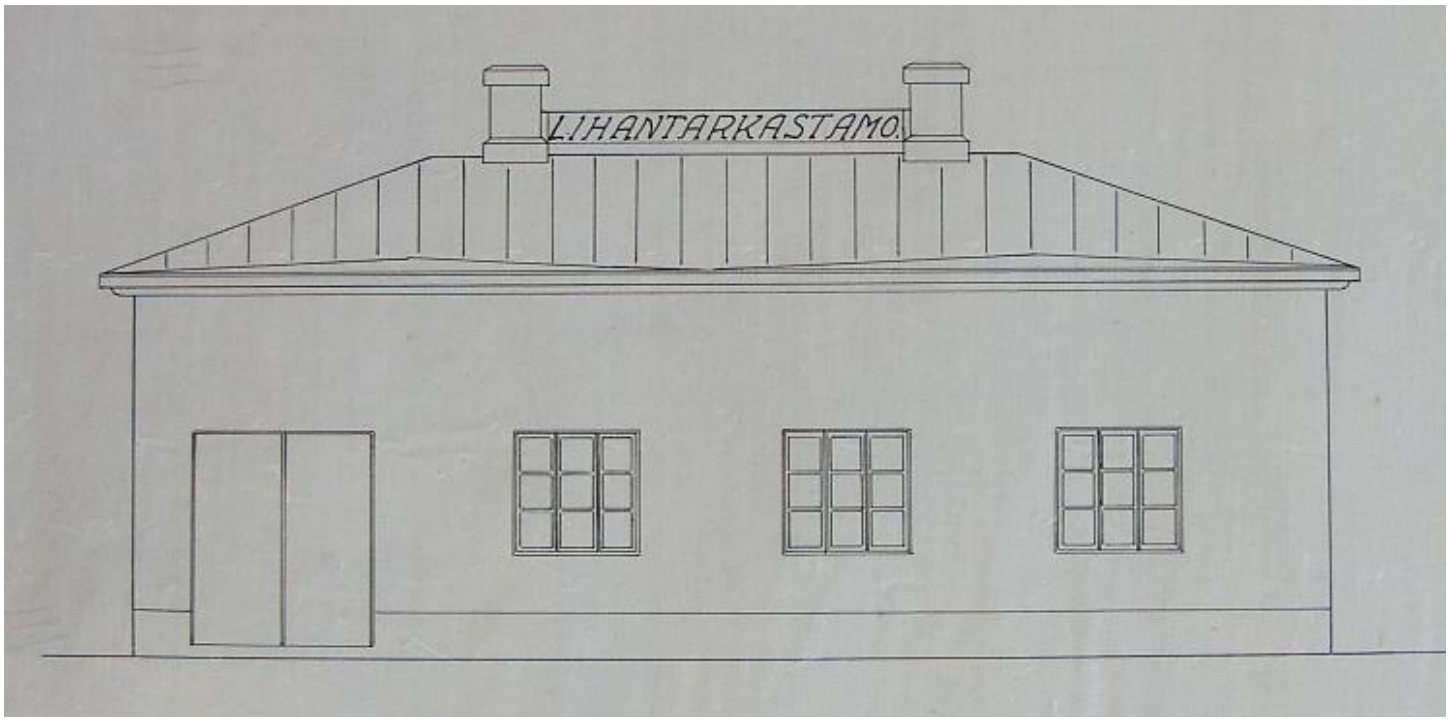
- Piirustus ulkorakennukseen … toukokuu 1922 J. P. Hyvönen. Vahv. 15.7.1922.
- Muutospiirustus tontille 112 syyskuu 1931 A. Uotila. vahv. 12.10.1931.



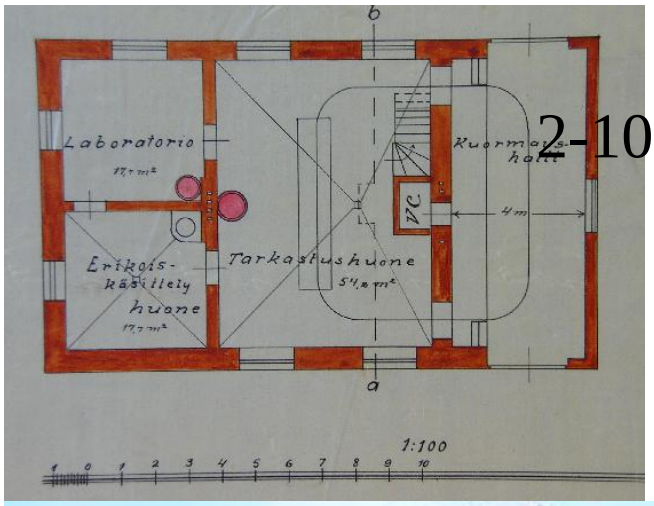
Lihatarkastamon suunnitelma vuodelta 1931. Kaupungininsinööri Erkki Tammisto. Tarkastamorakennuksen leikkaus, asemapiirros ja vaakahuoneen pohjapiirustus. Mikkelin maakunta-arkisto. Tontti 111.
Valokuva, syyskuu 2006 P.E.

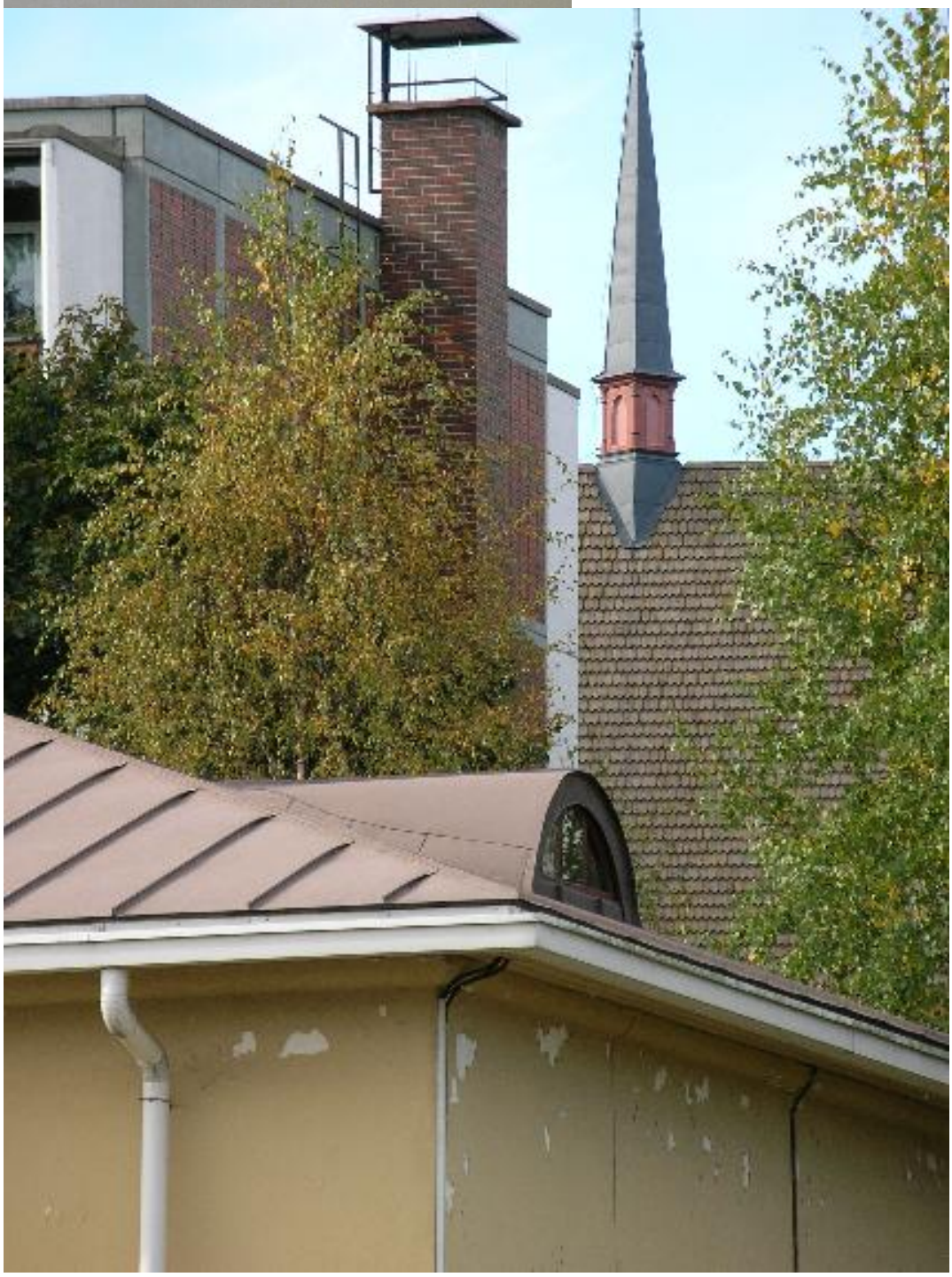
2-10-1111, Mannerheimintie 34

Lihantarkastamorakennus vuodelta 1931(Erkki Tammisto) edustaa yhdessä tullirakennuksen (Heikki Kuokkanen) kanssa kaupungininsinöörien suosimaa niukkaeleistä klassismia. Aumakattoinen rapattu rakennusvolyymi sopeutui helposti vanhaan kaupunkirakenteeseen – 20-luvun klassismi ammensi aineksia empirekauden rakentamisesta. Julkisivupiirustus Mikkelin maakunta-arkisto, tontti 111. Valokuva, syyskuu 2006. P.E.

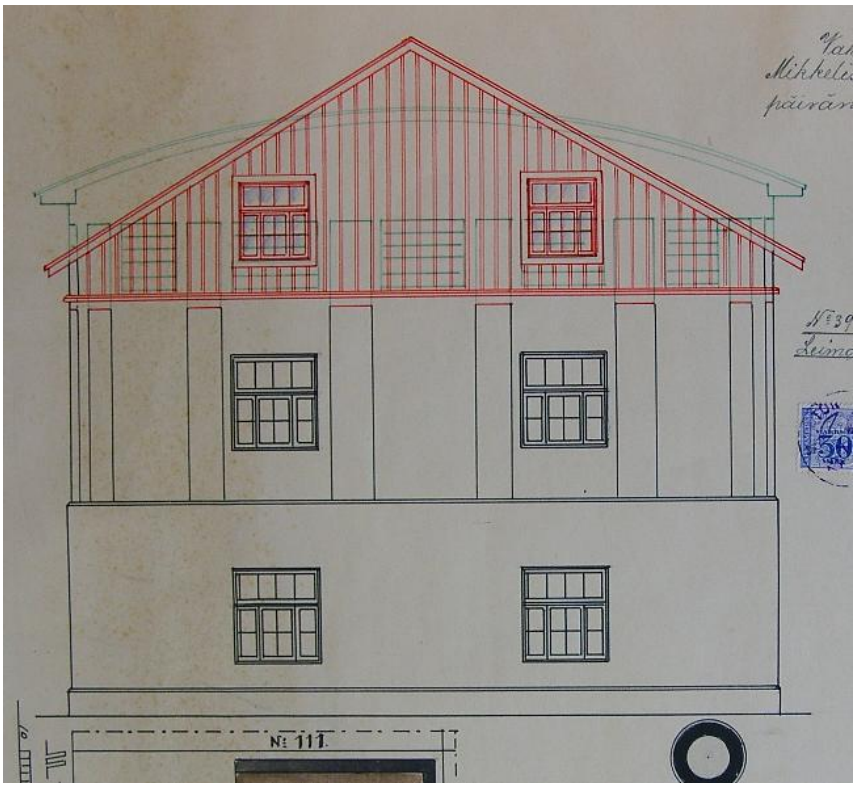


2-10-1111, Mannerheimintie 34

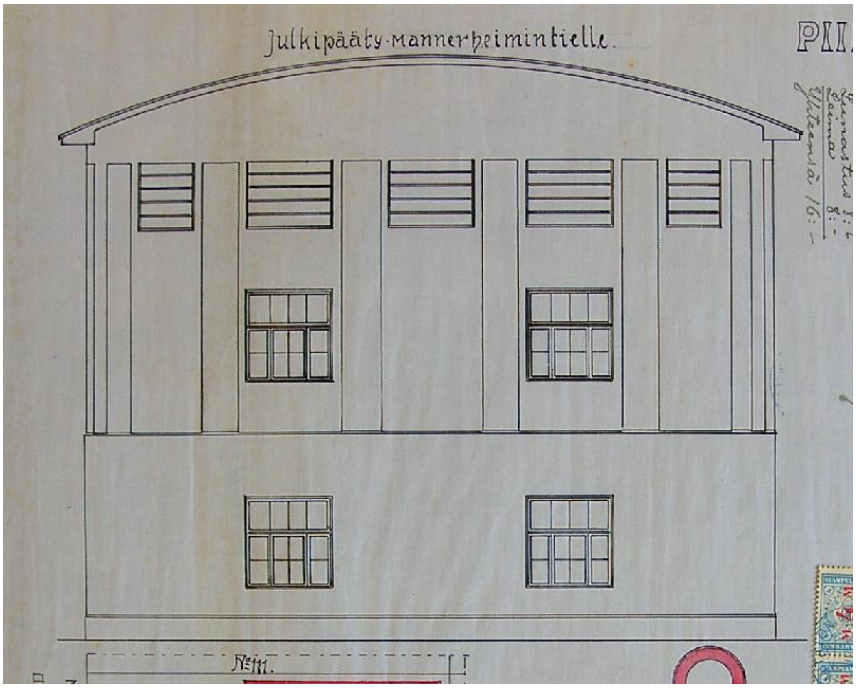




2-10-112
Mannerheimintie 36

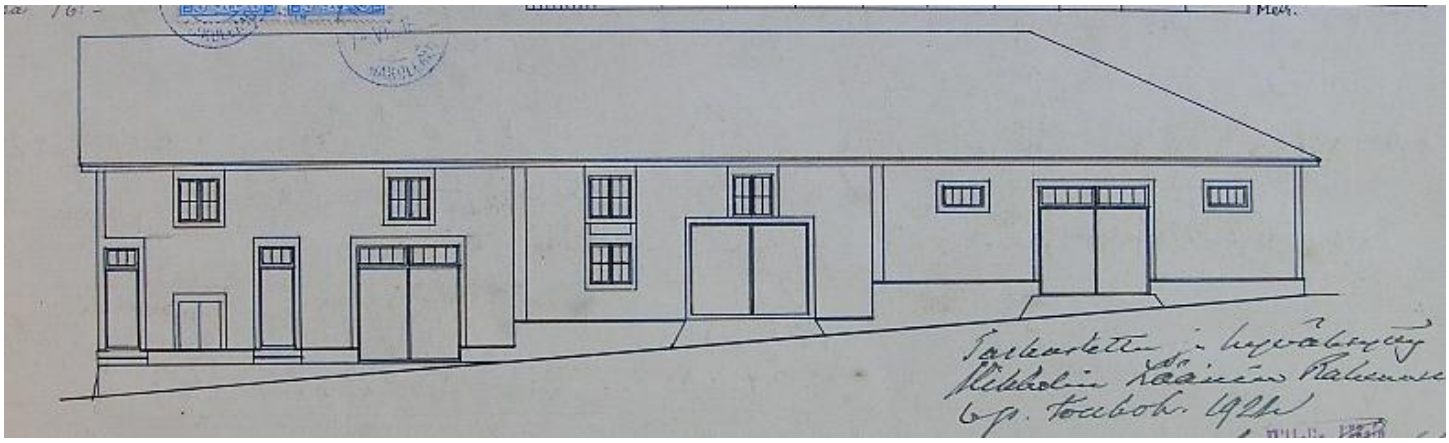


Rakennusmestari J. P. Hyvönen suunnitteli vuonna 1922 Mikko Hämäläiselle nahkatehtaan. Rakennus oli järjestyksessään neljäs nahkatehdas Saksalanjoen alueella. Tehdasrakennuksessa oli Hyvöselle tyypillinen kaareva katto, joka vuonna 1931 muutettiin rakennusmestari A. Uotilan suunnitelman mukaan satulakatoksi.

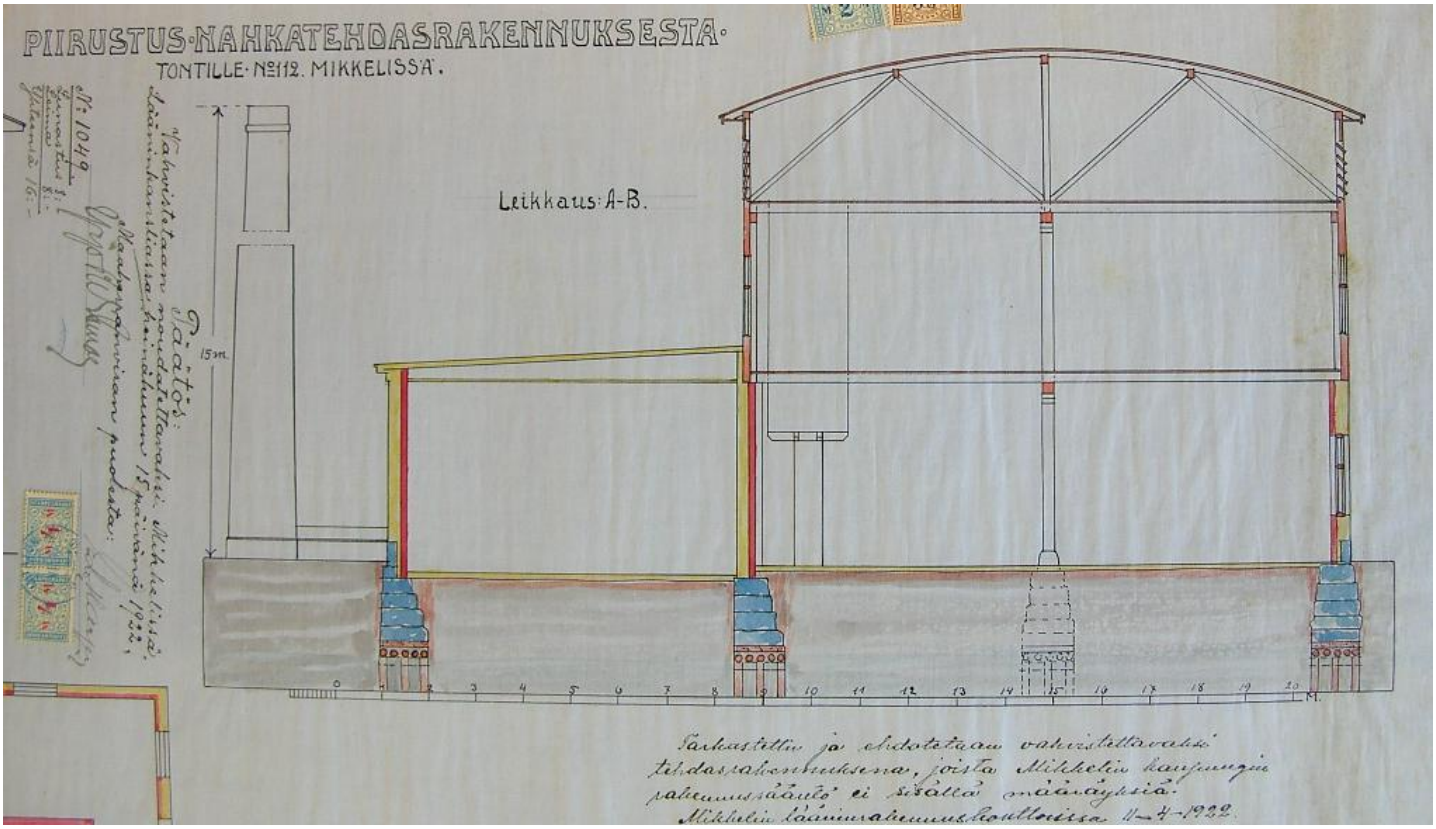


Tontille suunniteltiin myös suurehko ulkorakennus. Kuva alla.

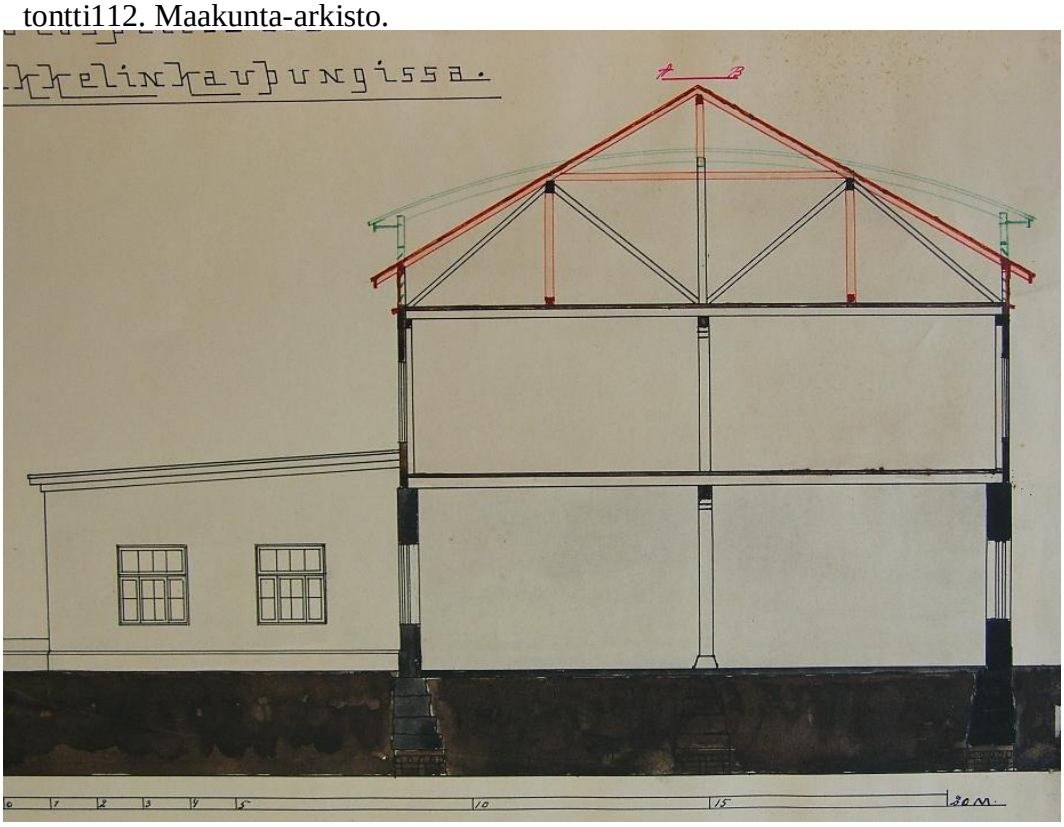
Kaikki piirustukset, maistraatin rakennuspiirustukset rtontti 112. Maakunta-arkisto.



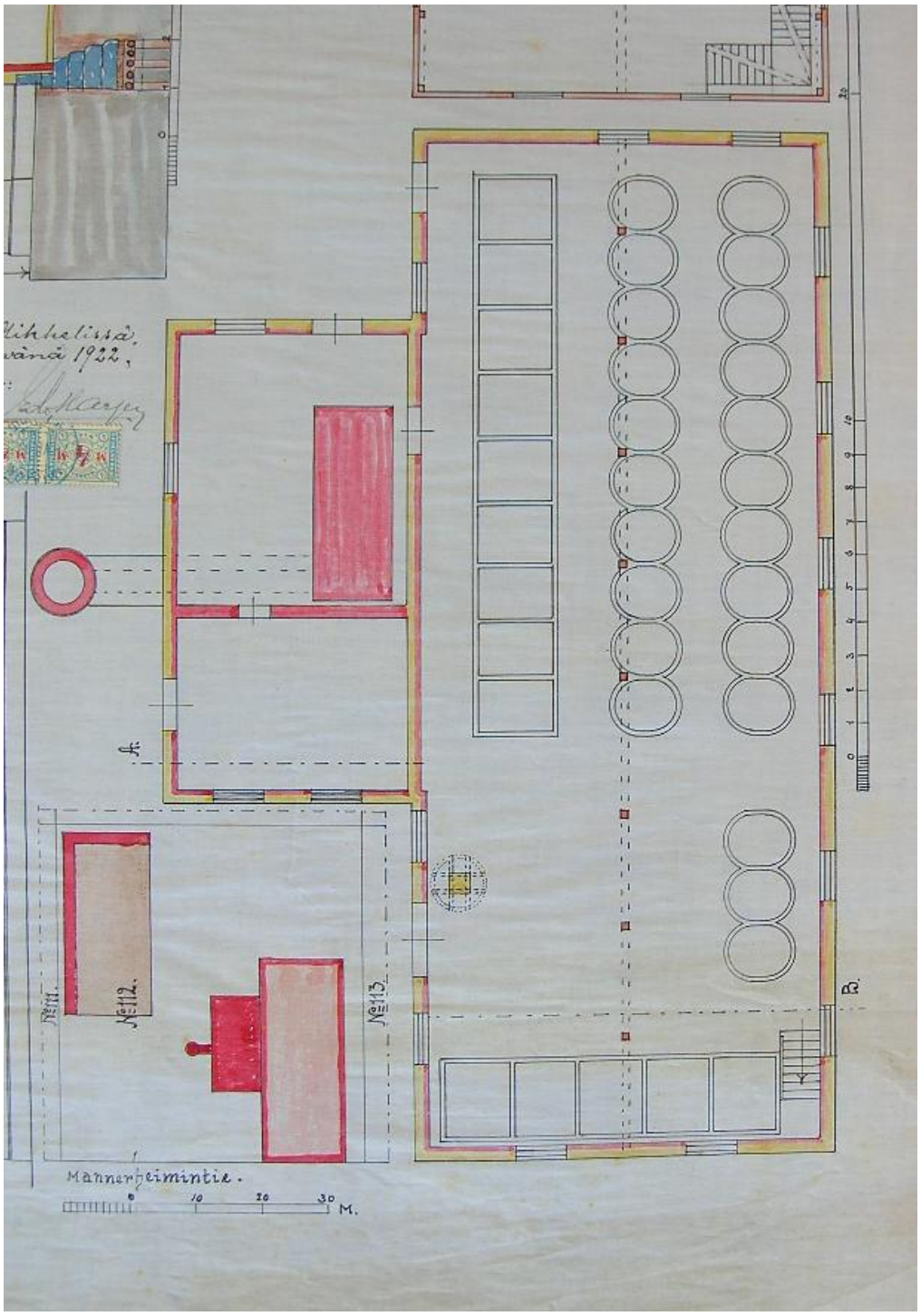
2-10-112, Mannerheimintie 36



Mikko Hämäläisen nahkatehdas. Alkuperäinen leikkaus J. P Hyvönen 1922 ja kattomuutos 1931. A. Uotila. Maistraatin rakennuspiirustukset. tontti112. Maakunta-arkisto.

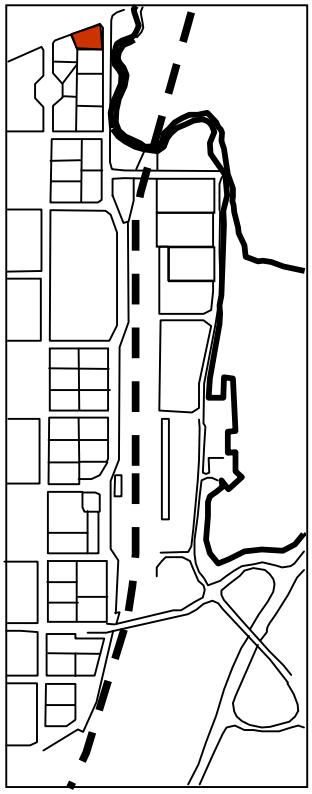


2-10-112, Mannerheimintie 36



Mikko Hämäläisen nahkatehdas. Pohjapiirustus ja asemapiirustus. J. P. Hyvönen 1922. Maistraatin rakennuspiirustukset, tontti 112. Maakunta-arkisto.

2-10-118, Mannerheimintie 38 / Tenholankatu 2



2-10-118 Mannerheimintie 38 / Tenholankatu 2

Alun perin Hauskan talon (Kirkonkylä n:o 1) peltoa ollut alue muodostettiin vuonna 1842 osaksi plantaasitonttia n:o 20.

C. A. Müllerin vuoden 1883 asemakaavassa kohdalle muodostettiin tontti 113, jonka muotoa muutettiin myöhemmissä Tenholankadun järjestelyissä (ks. 2-10-1111 / 2-10-112).
Tontti oli rakentamattomana 1920-luvulle saakka. Vuonna 1924 rakennusmestari J. P. Hyvönen suunnitteli Paavo Lappalaiselle rakennuksen , johon sijoitettiin yleinen sauna. rakennus sijoittui aivan tontin läntiseen reunaan, Tenholankadun varteen. Myöhemmin rakennuksen pohjakerroksessa oli liikehuoneisto, johon vuonna 1967 tehdyn suunnitelman mukaan avattiin suuret näyteikkunat.

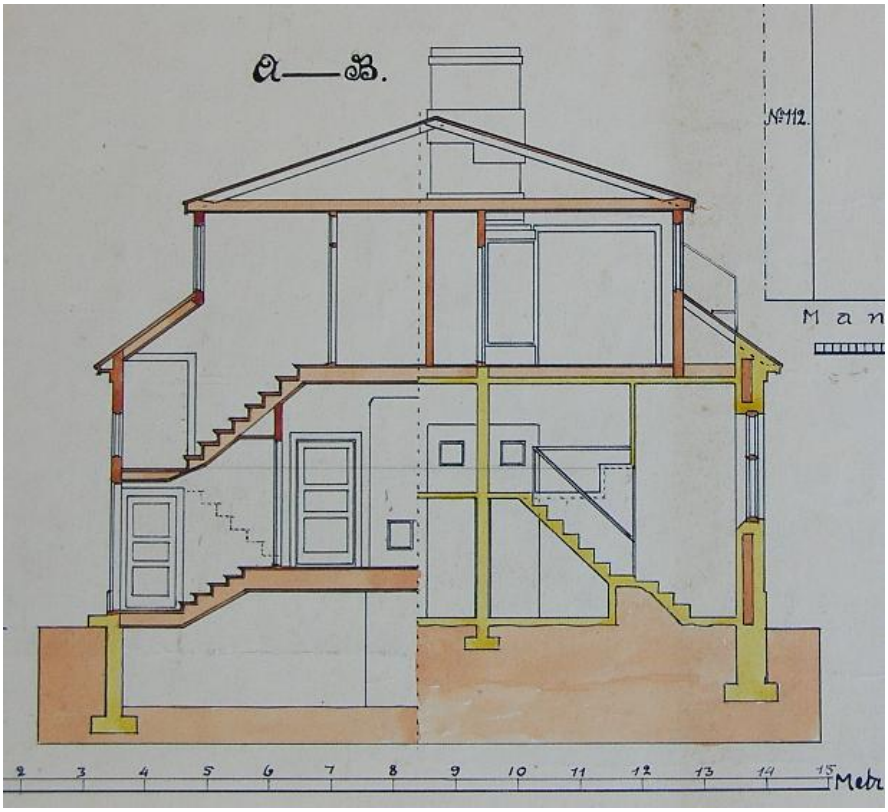
Tontti jaettiin kahtia ilmeisesti jo 1930-luvulla. Mannerheimintien puoleiselle osalle, tontille 113b rakennettiin autotalli ja huoltoasema.

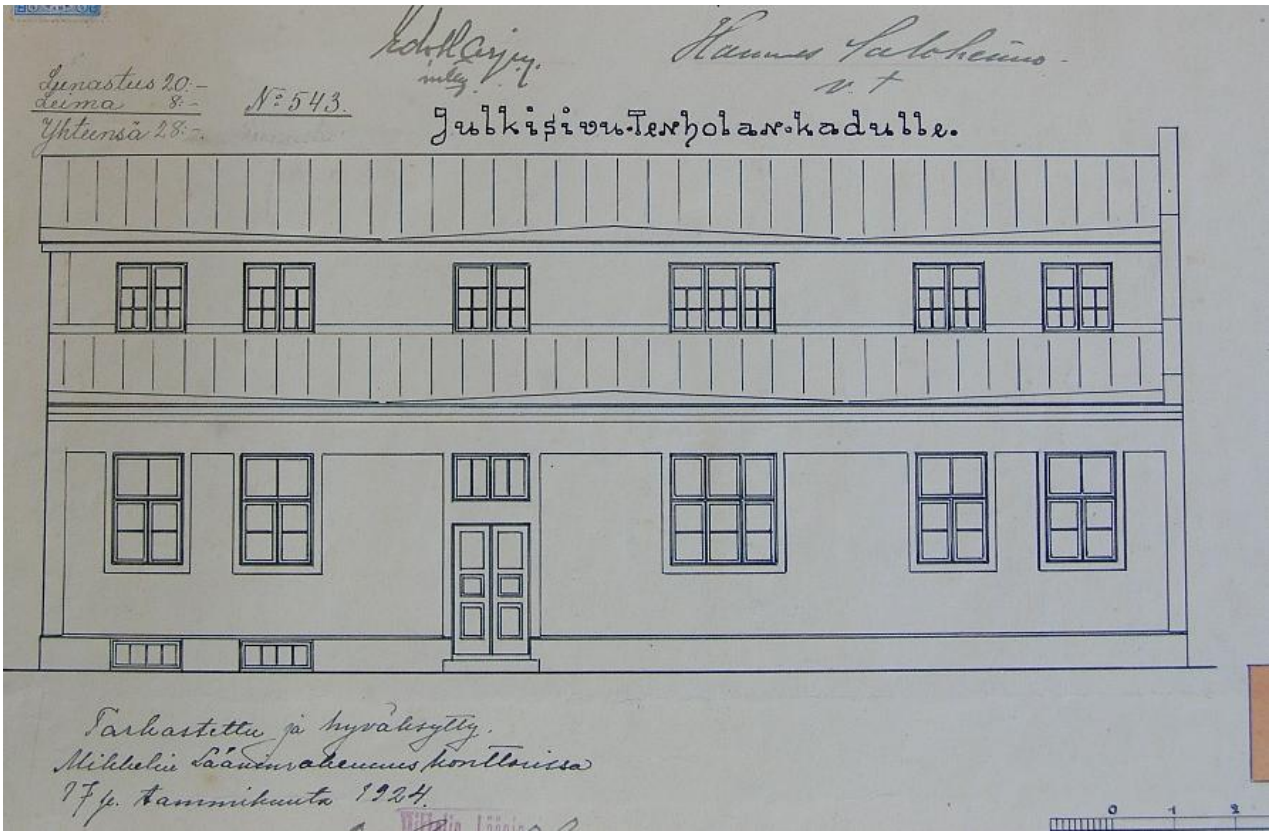
Tontin 113 piirustuksia Mikkelin maakunta-arkistossa:

- Piirustus uudisrakennuksista … tammikuu 1924 J. P. Hyvönen. Vahv. 23.2.1924.
- Piirustus rakennusmuutosta varten … heinäkuu 1931 Kalle Kontio. Vahv. 2.9.1931.
- Ulkohuonerakennuksen piirustus … 22.5.1932 A. Oikarainen. Rak. lupa 15.6.1932
- Tulisijamuutospiirustus … 24.5.1933 Aug. Mehtälä. Vahv. 21.6.1933.

2-10-118 Tenholankatu 2 / Mannerheimintie 38

Vasta vuonna 1924 suunniteltiin ensimmäinen rakennus jo neljäkymmentä vuotta aikaisemmin kaavoitetulle tontille 113. Rakennusmestari J. P. Hyvösen suunnitelman mukaan rakennettiin yleinen sauna, jossa kiinnittää huomiota erikoinen vesikattoratkaisu – eräänlainen säterikatto. Mikkelin maakunta-arkisto, tontti 113.

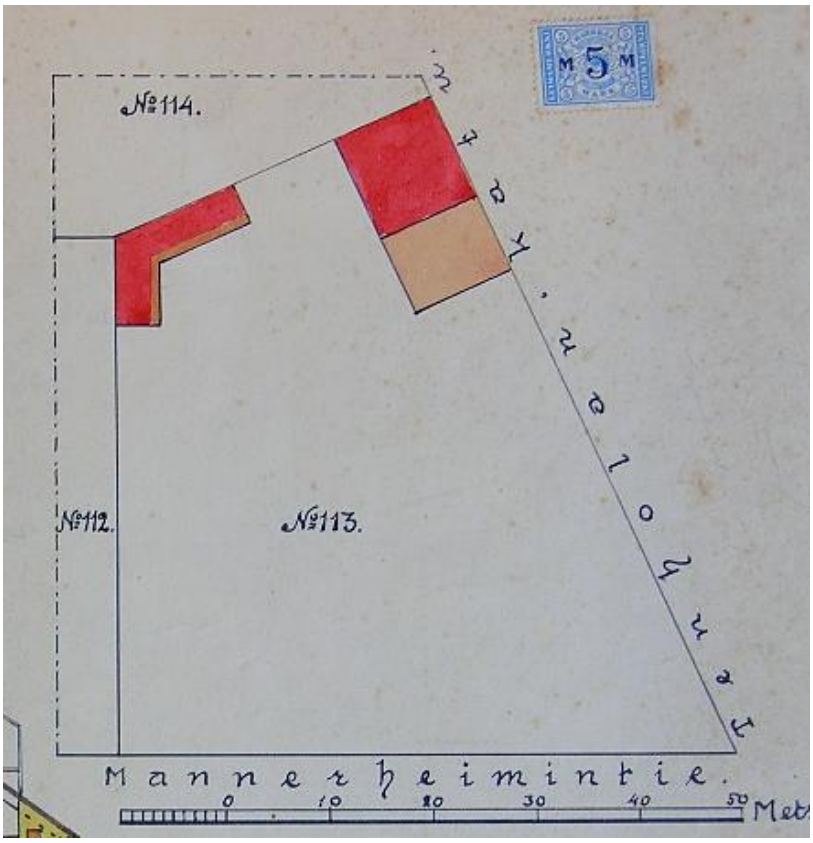




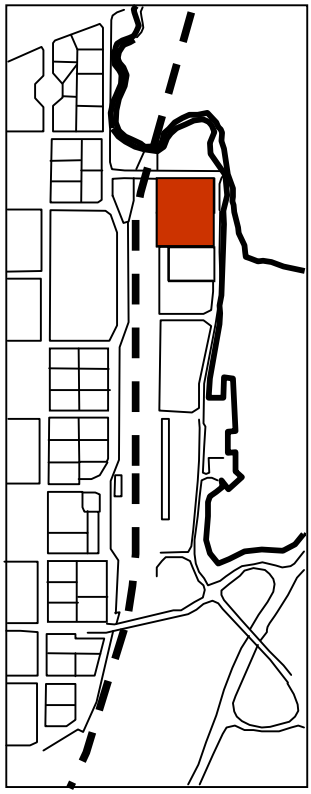
2-10-113 Tenholankatu 2
2-10-2113Mannerheimintie 38

Tyhjentyneiden tonttien 2113 ja 113 taustalla arkkitehti Elli Toikan vuonna 1962 suunnittelema Tenholankatu 4 / Porrassalmenkatu 51 kerrostalo.

Alla olevan asemapiirroksen mukainen tontti 113 jaettiin 1930-luvun lopulla? kahtia. Yleisen saunan tontti säilytti vanhan numeron 113. Mannerheimintien puoleiselle tontille (nyk. 2113 aik. 118) rakennettiin 1930-luvulla klassistinen aumakattoinen autotalli- ja korjaamorakennus.



2-17-2 ja 106, Saksalankatu 2 / Laiturikatu 8 ja 10



2-17-2, Saksalankatu 2 / Laiturikatu 8
2-17-106, Laiturikatu 10

Nykyisistä tonteista 2-17-106 oli vielä 1880-luvun alussa kokonaan vesialuetta ja tontti 2-17-2 Olkkolan talon Saksalanjoen suun rantaniittyä. Jälkimmäinen alue asemakaavoitettiin C. A. Müllerin vuoden 1883 asemakaavassa osaksi pohjoisessa Saksalankatuun rajoittuvaa lastauspaikkaa. Vuonna 1888 valtuusto kieltäytyi vuokraamasta lastauspaikkaa Alexis Nordqvistille, joka olisi halunnut perustaa paikalle höyrysahan ja puunjalostamon (vuotta myöhemmin aloitti pitäjän puoleisella Saksalanjoen rannalla toiminnan Saksalan höyrysaha!). Vuonna 1889 lastauspaikkaa oli tarkoitus raivata. Se arveltiin saatavan kuntoon, kunhan ”*saadaan lupa hakata kasvavat puut ja jättää alle kaikkine oksineen silloin kohta voidaan siellä vastaanottaa hirsiä, halkoja, tiiliä ym. ja niistä lähtevät kuoret ja lastut jäisivät täytteeksi vetelälle paikalle.*” Neljä vuotta myöhemmin keskusteltiin Lastauspaikan ja Pirttiniemen välisen lahdenpohjukan täyttämisestä. Saksalan höyrysahan toimesta oli jo tehty sahanpurulla täyttämällä ”tie” Saksalankadulta Pirttiniemen suuntaan – Mikkelin ensimmäinen pururata! Satamamestari Hokkasen suunnitelman (4.5.1893) mukaan esitettiin nyt tehtäväksi hirsirakenteinen laituriseinämä, joka estäisi ”*sahajauhojen vierymistä väylään päin*”. Vuoden 1898 asemakaavamuutoskartta näyttäisi, ettei laajempaa täyttämistä kuitenkaan vielä tuossa vaiheessa olisi toteutettu.

Vuonna 1889 valmistunut Savon rautatie tuli tonttien läntiseksi naapuriksi ja söi samalla Saksalankadun varrelta kaksi tonttia (numerot 102 ja 106). Vuonna 1904 olisi satamamestari Hokkanen ollut halukas ostamaan tontin numero 103, jolla numerolla lastauspaikkaa tuossa vaiheessa merkittiin. Kaupunki ei suostunut myymään tonttia koska ”*mainittu tontti on epämuodollinen ja rantuetta edelleen vielä vähitellen tullaan täyttämään ja lastauspaikaksi tarvitaan.*” Valtuusto antoi rahatoimikamarille tehtäväksi suunnitella ranta-alueen järjestämistä – ”*miten aluetta paraiten voitaisiin teollisuuslaitoksia varten käyttää.*”

Kaupunginrakennusmestari August Oikarainen laati maaliskuussa 1905 kaavamuutosehdotuksen, jossa otsikon alueesta ja vanhan lahdenpohjukan täyttömaasta muodostettiin uusi lastausalue ja kaksi teollisuustonttia, jotka perivät numeronsa rautatien alle jääneiltä viemiltä tonteilta. Ehdotuksessa on esitetty uuden, Saksalankadulle poikittaisen, Tehtaankadun rakentaminen uuden lastausalueen ja tonttien 102 ja 106 väliin. Tehtaankadun rakentaminen oli käynnissä vielä 1930-luvun alussa, jolloin Suomalainen Shell Oy:n vuokraamasta Pirttiniemen kärjestä kuljetettiin louhinta ja tasoitusjätteitä Tehtaankadun tasoittamiseksi.

Vuonna 1916 lastauspaikka, joka vielä Piponiuksen vuoden 1915 asemakaavaehdotuksessa oli merkitty yhtenäiseksi alueeksi, ehdotettiin jaettavaksi kaupungininsinööri von Fieandtin suunnitelman mukaan kahdeksi tontiksi 103 a ja 103b. Numerolla 103 merkittiin Pirttiniemen kärkeä - vanhan kylpylän paikkaa. Tonttien väliin jäi tiealue, joka rantaan päin mennessä laajeni tonttien kulmat viistämällä muodostetuksi ranta-aukioksi.

Sotien jälkeen aluetta ryhdyttiin kaavoittamaan uudelleen yhdessä satama-alueen kanssa. Kaupunginarkkitehti Eero Jokilehdon ensimmäinen kaavaehdotus on päivätty marraskuussa 1945. Ehdotuksessa edellä mainittujen tonttien alue liitetään osaksi suurta teollisuuskorttelia numero 17, jonka eteläisen osan muodostaa täytettäväksi esitetty sataman ja Pirttiniemen välinen lahti. Korttelin etelärajaksi on merkitty satamalaitureille johtava rata. Korttelin itäreunaan rantaviivaan on esitetty tehtäväksi uusi Laiturikatu. Tehtaankatu merkittiin poistettavaksi ja tontit 102 ja 106 esitettiin laajennettavaksi Laiturikatuun saakka. Jokilehdon lopullinen kaava vahvistettiin 28.12. 1948. Tonttien 102 ja 106 uusi tonttijako sai vahvistuksen 14.11.1951.

Tontti 2-17-2 (entinen 102 tai 106)

Vuonna 1907 kauppaneuvos David Pulkkinen rakensi tontille 102 (nyk. 2-17-2) myllyrakennuksen, jonka oli suunnitellut arkkitehti Henrik Helin. Myllyrakennus sijoittui Saksalankadun ja uuden Tehtaankadun kulmaan, pitkä sivu Saksalankadun suuntaisesti. Jugend-tyylin rationaalisen vaiheen mukaiset julkisivut olivat suunnitelman mukaan osittain rapatut osittain puhtaaksimuuratut ja sokkelissa oli jugendille tyypillistä kiviharkotusta (vrt. Graniittitalo).Rannan puoleisessa päässä oli korkea tiilipiippu. Rakennukseen tehtyjen myöhempien muutosten ja läheltä kuvattujen valokuvien puutteen vuoksi ei voida varmuudella sanoa, toteutettiinko rakennus suunnitelman mukaiseen asuun. Myllyrakennuksen yhteydessä oli puurakenteinen makasiini, joka jatkui tontin rautatien puoleiselle rajalle. Makasiini oli kenties olemassa ennen myllyrakennusta..

Myllyrakennusta laajennettiin aikojen kuluessa useaan otteeseen. Rautatien suuntainen siipirakennus rakennettiin rakennusmestari J. P. Hyvösen vuonna 1915 laaditun suunnitelman mukaan. Nimiöteksti toteaa kyseessä olleen ”piirustus makasiinijatkolle ja asuinrakennukselle”. Mylly jatkoi toimintaansa Mikkelin valssimylly nimisenä aina vuoteen 1930. Vuonna 1939 myllyn osti SMK eli Suomen Maanviljelijäin Kauppa Oy. Vanhaa myllyrakennusta korotettiin jossakin vaiheessa ja sotavuosina se sai lopullisen muotonsa, kun ensin myllyrakennuksen kylkeen lisättiin pilkekuivaamo ja arkkitehti Jaakko Tähtisen vuonna 1943 tehdyn suunnitelman mukaan rakennettiin radan ja Saksalankadun kulmaan siilorakennus ja vuotta myöhemmän suunnitelman mukaan korotettiin radan suuntaista siipeä. Tässä yhteydessä rakennus sai kaupungin suuntaan tyylikkään funktionalistisen ulkonäön.

SMK:n toiminta tontilla jatkui vielä 1970-luvulla, jolloin sodan jälkeisissä kaavamuutoksissa uuteen Laiturikatuun asti laajennetun tontin kaakkoiskulmaan rakennettiin kahdessa vaiheessa korjaamo- ja varastorakennus. Sittemmin tontti siirtyi SOK:n omistukseen. Myllyrakennus siiloineen purettiin 1980-luvun lopulla ja 70-luvun rakennuksiin tehtiin maataloustarvikemyymälä..

Tontti 2-17-106

Vuonna 1917 kauppaneuvos Pulkkinen sai senaatilta suostumuksen anomukseensa ”yhteen rakentaa omistamansa tehdastontit n:o 102 ja 106”. Tontti 106 näyttäisi kuitenkin säilyneen rakentamattomana aina 1930-luvun lopulle, jolloin se siirtyi Osuuskauppa Suur-Savon haltuun. Rakennusmestari Mosse Räsänen suunnitteli tontin Tehtaankadun puoleiseen reunaan 40 x 15 metriä suuren varastorakennuksen. Varasto oli tarkoitus purkaa Osuuskauppa Suur-Savon uuden keskusvarastorakennuksen (nyk. Tokmanni) valmistuttua vuonna 1960. Vuotta aikaisemmin oli valmistunut tontin Laiturikadun puoleiselle sivulle korjaamo- ja autotallirakennus. Myöhemmin länteen päin jatkettu rakennus on edelleen olemassa.

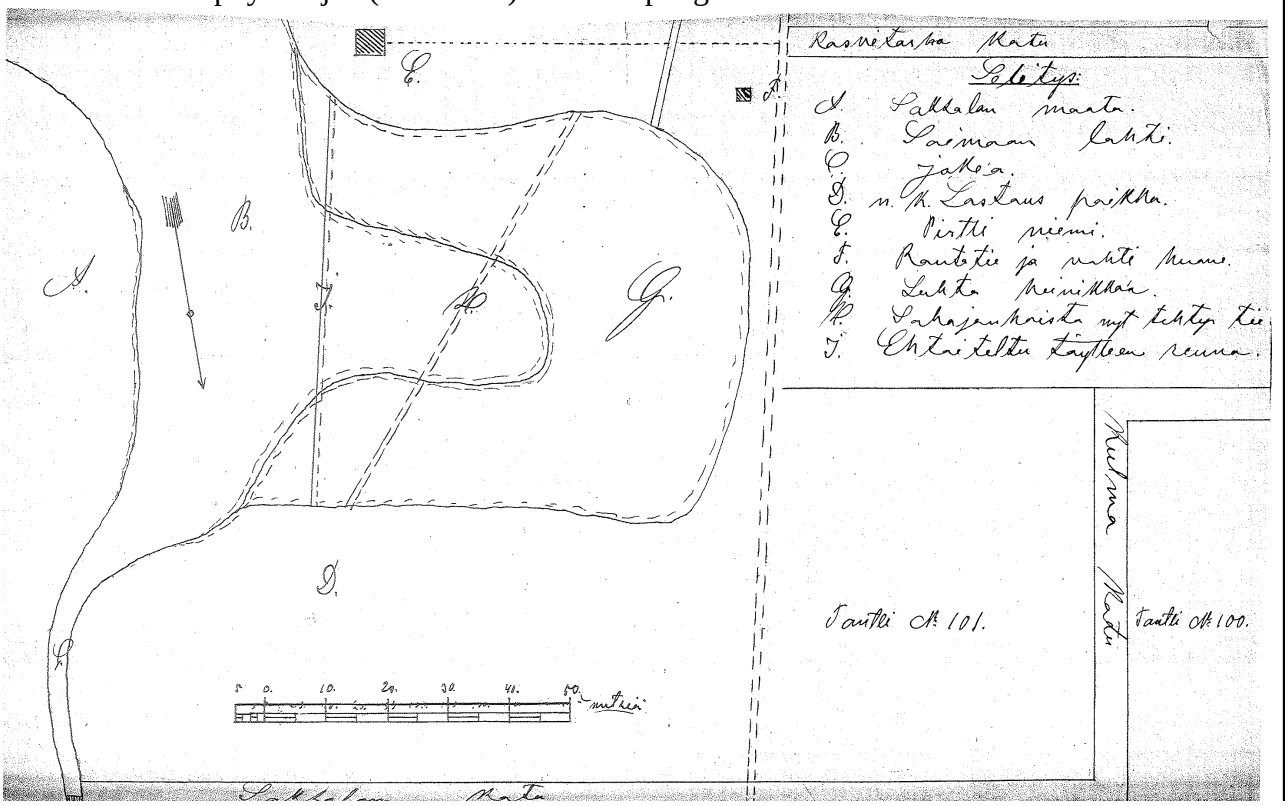
Tontin 106 piirustuksia Mikkelin maakunta-arkistossa:

- Piirustus kauppias D. Pulkkisen höyrymyllyä varten tehdastontille … Henr. R. Helin. Vahv. 12.12.1906
- Leikkauspiirustuksia makasiinin jatko- ja asuinrakennukselle (2 kpl) … helmikuu 1915 J. P. Hyvönen. Vahv. 9.4.1915.
- Piirustus rakennuslisäyksille … heinäkuu 1915 J. P. Hyvönen. Vahv. 15.9.1915.

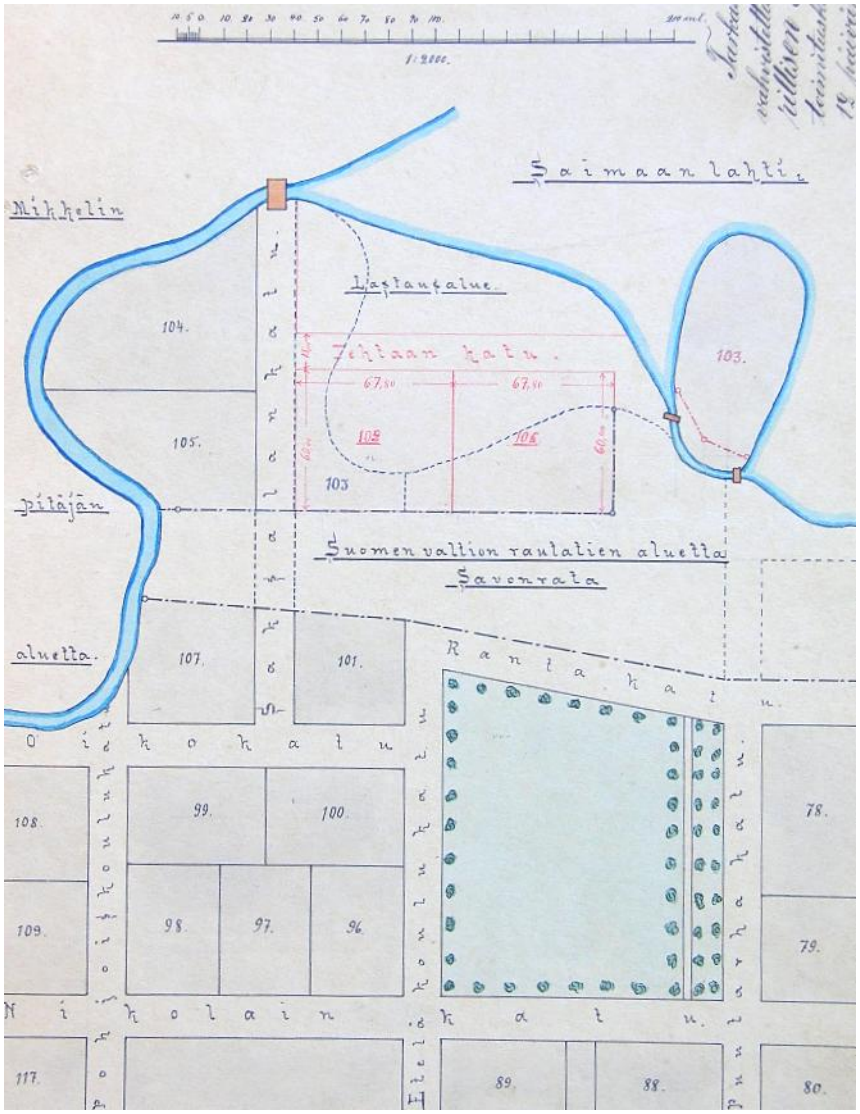
2-17-2 ja 106 Saksalankatu 2/ Laiturikatu 8 ja 10

Carl Müllerin asemakaavassa vuodelta 1883 sijoitettiin Saksalankadun varteen Saksalan joen suuhun lastaus-paikka. Saksalan höyrysahan aloitettua toimintansa vuonna 1889 ryhdyttiin myös lastaus-paikan tienoota raivaamaan ja täyttämään. Kuva on käännetty ylösalaisin (pohjoinen alhaalla), jotta vertailu alla olevan piirustuksen kanssa olisi helpompaa. Kaupungin arkisto.

Satamamestari Oskar Hokkanen piirsi vuonna 1893 suunnitelman Saksalanjoen suun ranta-alueen täyttämiseksi. Saksalan höyrysahan toimesta oli jo rakennettu ”pururata” eli sahajauhoilla tehty tie (H) Saksalankadun eteläpuolen lastausalueelta Pirttiniemeen. Valtuusmiesten pöytäkirjan (25.9.1893) liite. Kaupunginarkisto.

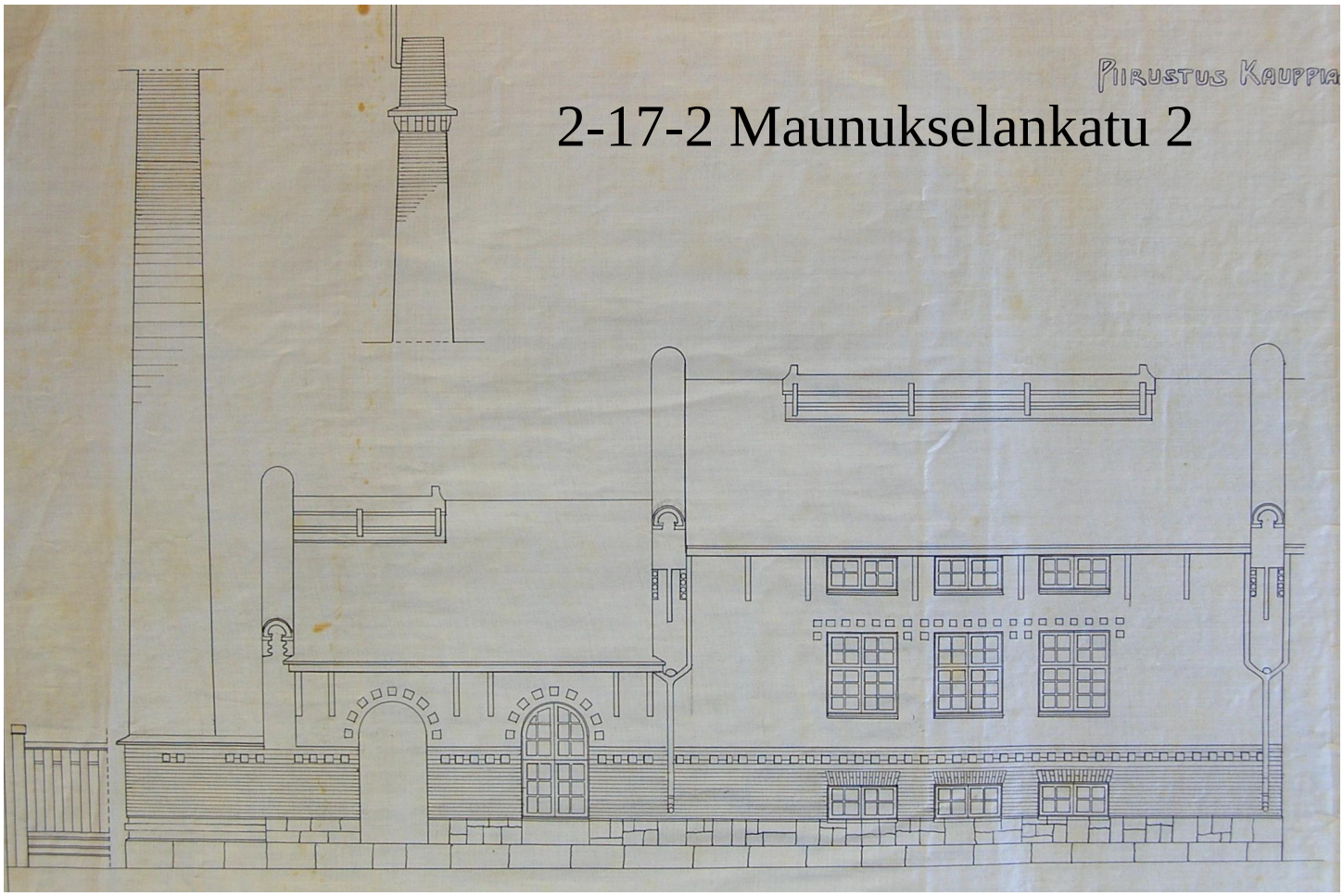


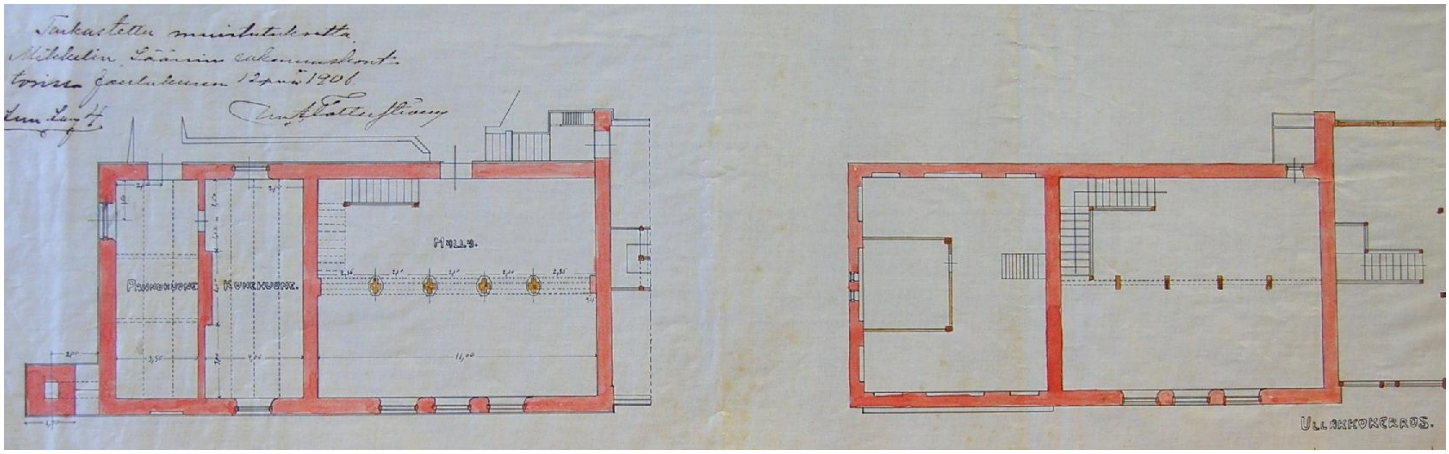
2-17-2 ja 106, Saksalankatu 2 / Laiturikatu 8 ja 10

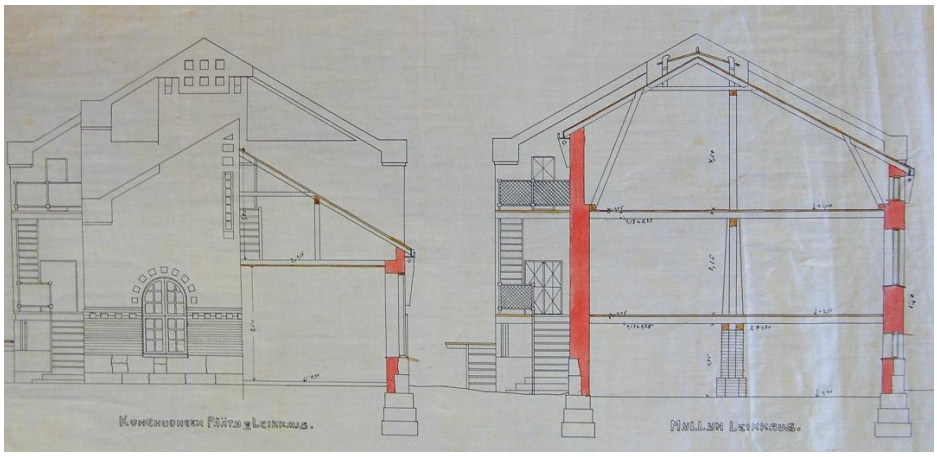


Kaupunginrakennusmestari August Oikarainen laati vuonna 1905 ehdotuksen asemakaavamuutokseksi Saksalankadun ja rautatien välisen lastauspaikan (103) ja täytetyn rannan alueelle. Kaavassa esitettiin uusi radan suuntainen Tehtaankatu, jonka länsipuolelle muodostettiin kaksi ”tehdastonttia” numerot 102 ja 106 (vuoden 1883 kaavassa kyseisillä numeroilla olleet tontit olivat jääneet rautatiealueen alle). Tehtaankadun itäpuolelle jäävä täytetty ranta merkittiin uudeksi lastausalueeksi. Kaava vahvistettiin 12.2.1906. Kauppaneuvos Pulkkinen oli jo vuotta ennen kaavan vahvistamista huutanut itselleen tontin 102 ja hankki myöhemmin myös tontin 106. Vuonna 1917 Pulkkinen sai vahvistuksen tonttien yhdistämiselle. Maistraatin rakennuspiirustukset, sekalainen. Maakunta-arkisto..

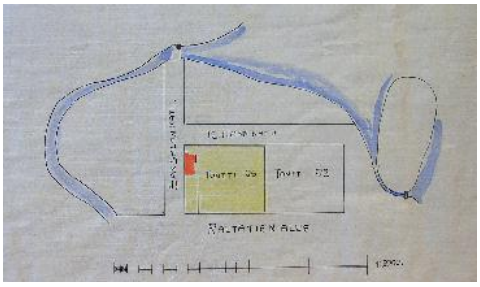
2-17-2 Maunukselankatu 2



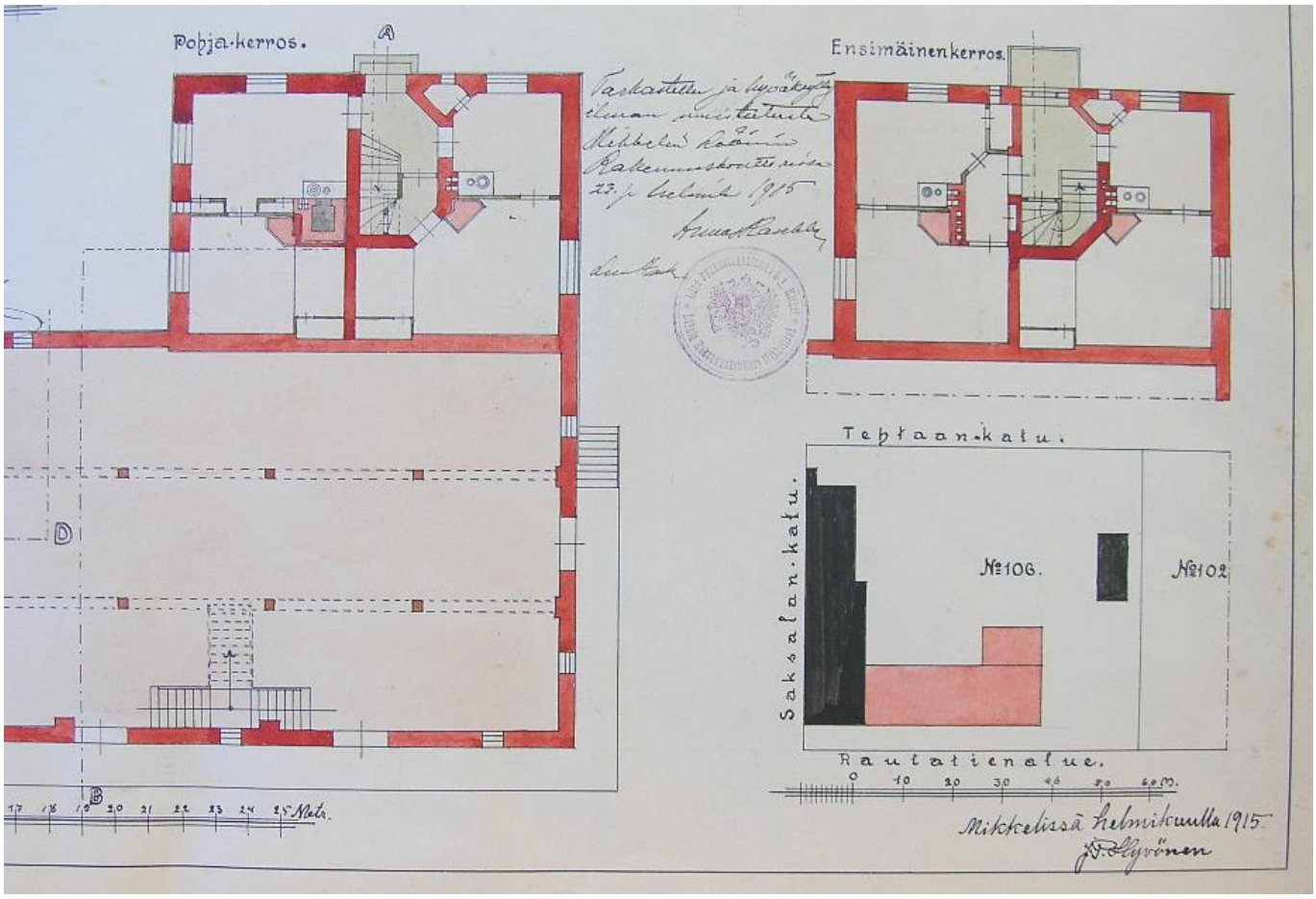




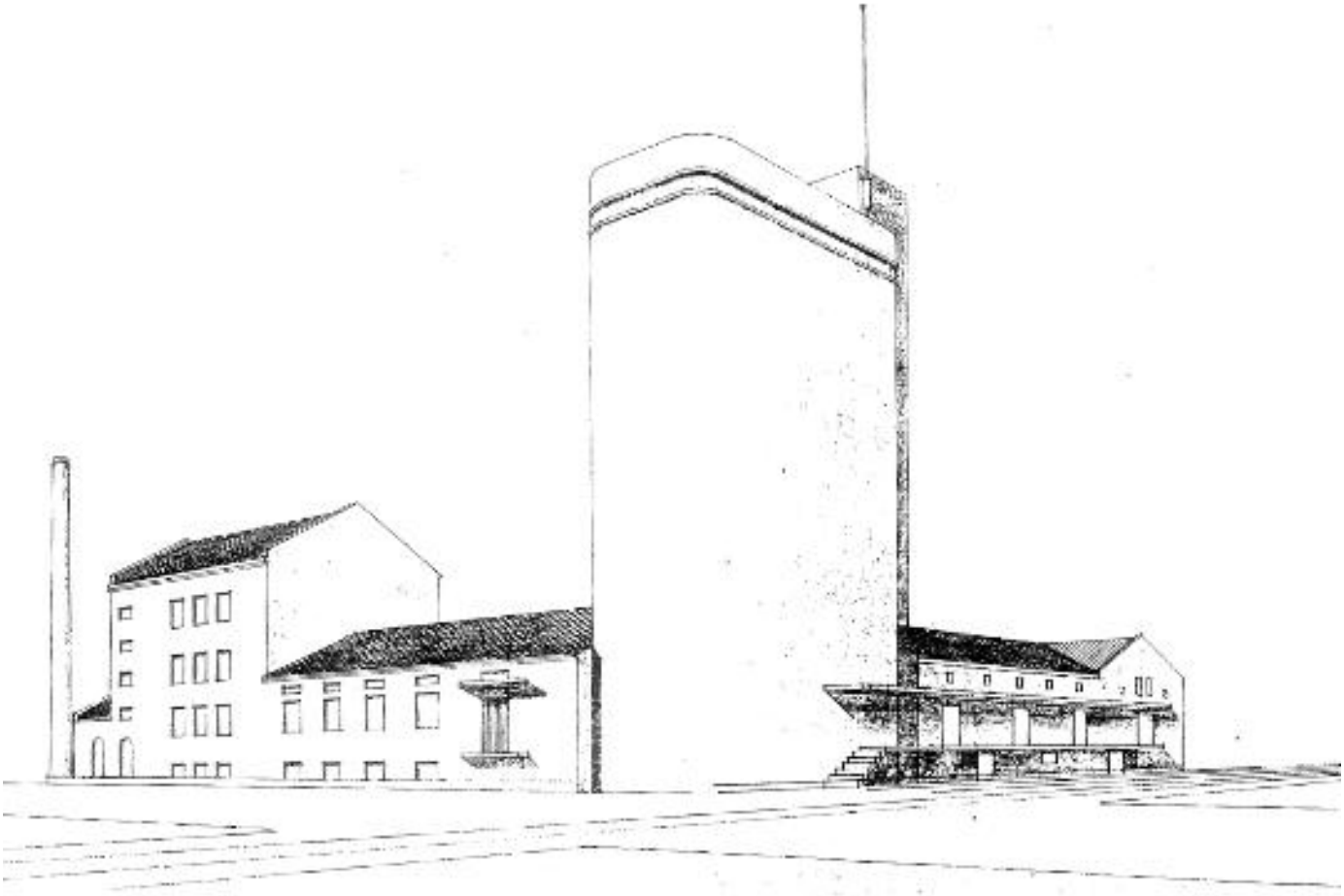
Arkkitehti Henrik Helinin suunnitelmat kauppaneuvos Pulkkisen myllyä varten 1907. maistraatin rakennuspiirustukset Mikkelin maakunta-arkisto.



2-17-2, Saksalankatu 2



Rakennusmestari J. P. Hyvösen ”piirustus makasiinijatkolle ja asuinrakennukselle” Pulkkisen myllyrakennukseen. Helmikuussa 1915 päivätyssä suunnitelmassa kiinnittää huomiota tonttien poikkeava numerointi Oikaraisen vuoden 1906 kaavaan nähden. Oikaraisen kaavan tontti 102 on muuttunut tontiksi 106.



2-17-2 Saksalankatu 2

Arkkitehti Jaakko Tähtinen suunnitteli 1943 kauppaneuvos Pulkkisen myllyn uudelle omistajalle SMK:lle (Suomen maanviljelijäin keskusliike) uuden siilorakennuksen. Perspektiivikuvassa siilon oikealla puolella näkyvä siipirakennus korotettiin uuden suunnitelman mukaan (1944) alla olevan valokuvan mukaiseen ”funktionalistiseen” asuun. Piirustus Mikkelin kaupunginarkisto. Valokuva P.E.

2-17-2 Saksalankatu 2

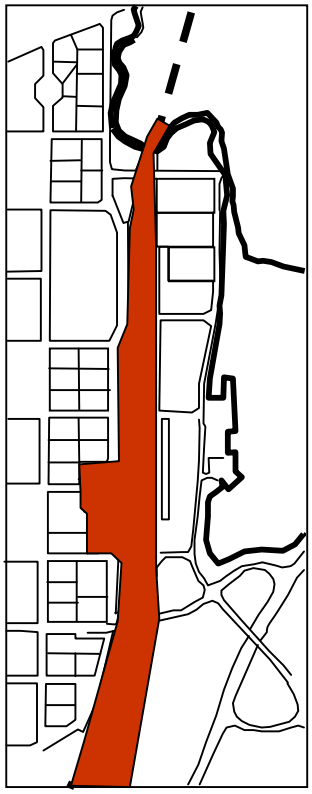
Kauppaneuvos Pulkkisen mylly, myöhemmin SMK:n mylly ja lopulta SOK:n mylly purettiin 1980- ja 1990-lukujen taitteessa. Myllyrakennuksen paikalla on nyt Agri Market myymälän varastokenttä. Yläkuvan oikeassa reunassa näkyvä tiilirakennus on Åströmin poikien nahkatehdasrakennus vuodelta 1916. Valokuvat P.E.

2-17-106, Laiturikatu 8

Lähes kokonaan täyttömaalla oleva tontti oli yhdistetty vuonna 1917 kauppaneuvos Pulkkisen omistamaan myllytonttiin (nyk. 2-17-2). Tontti oli ilmeisesti vain varastoalueena. Alun perin tontit rajautuivat idässä Saksalankadulta alkavaan pohjois-etelä- suuntaiseen Tehtaankatuun, joka kulki nykyisten tonttien puolivälin tienoilla. Vuonna 1948 tehdyn asemakaavamuutoksen mukaisesti rakennettiin uusi Laiturikatu ja vanha Tehtaankatu ja siitä uuteen katulinjaan ulottuva alue yhdistettiin vanhoihin teollisuustontteihin.

Osuuskauppa Suur-Savo rakennutti tontille ensin vuonna 1938 varastorakennuksen ja vuonna 1959 autokorjaamorakennuksen (kuvassa vasemmalla, matala osa) ja keskusvarastorakennuksen (nykyinen Tokmanni) vuonna 1960. Korjaamorakennusta on myöhemmin laajennettu (korkea osa). Kuvassa oikealla nykyisen tontin 2-17-2 puolella oleva Agrimarketin rakennus on

Rautatiealueen rakennukset



Rautatiealueen rakennukset

Rautatien rakentaminen 1887-1889

Savon rautatien linjauksesta oli Mikkelin kaupungin kohdalla kaksi vaihtoehtoa. Ensimmäinen ehdotus, jonka mukaan myös kaupungin uutta, vuonna 1883 vahvistettua asemakaavaa laadittiin, suuntasi rautatien kaupunkia rajaavan Hänninhaudan viereiselle rinteelle. Toinen, lopulta voittanut ehdotus linjasi radan Rantakadun ja sataman välistä. Rata-aluetta varten pakkolunastettiin alue, joka pääsääntöisesti kulki silloisen Rantakadun (Mannerheimintie) itäpuolella (ks. kohta 1-6-1039, katuaukio ja 1-6-7, Mannerheimintie 10)

Radan rakentaminen käynnistyi keväällä 1887. Huhtikuussa työn sanottiin jo olevan hyvässä vauhdissa. Työmaa-alueella, jonka tarkka rajausta ei mainita, sanotaan olleen töissä 1200 henkeä. Ensimmäinen suuri operaatio Mikkelin kaupungin alueella oli ”valtavan Linnanmäen harjun” läpikaivaminen (Nya Pressen 16.4.1887). Kirjoittajan mukaan mikkeliläiset tekivät ahkerasti kävelyretkiä Linnanmäen tienoille seuratakseen miten nopeasti työ sujui. Kaivutyöstä saatu hiekka levitettiin rata-alueelle penkereiksi. Kesäkuussa 1887 kertoi edellä mainittu lehti sataman eteläpuolen ranta-alueella olevasta valtavasta hiekkatöyräästä, joka oli kuljetettu Linnanmäestä.

Kesäkuussa olivat ratatyöt edenneet jo niin pitkälle, että alettiin jo uumoilla seuraavana kesänä voitavan käynnistää tilapäinen liikennöinti Mäntyharjun Kiepinsalmen ja Suonenjoen välisellä osuudella (Nya Pressen 13.6.1887).

Joulukuussa 1887 juhlittiin näyttävästi Mikkelin ensimmäistä veturia - lokomotiivia.

> *”Sunnuntaina 4. joulukuuta nousi aurinko kirkkaalle taivaalle ja keskipäivästä hyvän matkaa iltapäivän puolelle levisi epätavallinen eloisuus kaupungin kaduille. Ihmiset kaikista säädyistä ja luokista, nuoret ja vanhat, suuntasivat kulkunsa kohti yhteistä maalia, kohti paikkaa, jonne oli sijoitettu tänään kokeiltavaksi aiottu lokomotiivi. Veturi, jonka vaunu oli täynnä kansaa, oli päivän kunniaksi koristettu lipuilla. Kun veturin pilli vihelsi ja lokomotiivi liikahti eteenpäin, purkautui väkijoukko äänekkääseen hurraahuutoon.*
>
> *Mikkelin asukkaille, jotka talven pitkinä kuukausina lyhyesti sanottuna ovat vangitut lumi- ja jäämuurien taakse, on rautatie, joka mahdollistaa yhteyden muuhun maailmaan, kuin kangastus, yhtä ihana kuin on fata morgana autiomaassa matkaavalle. Me olemme odottaneet kärsivällisesti ja me saamme vielä odottaa, mutta voimme lohdutta itseämme, onhan meillä jo lokomotiivi.”*
>
> Nya pressen 10. joulukuuta 1887. Käännös P.E.

Rautatiealueen ensimmäiset rakennukset

En ole tätä selvitystä varten hankkinut käyttööni Mikkelin rautatiealueen rakennusten alkuperäistä piirustusaineistoa. Ensimmäisistä rakennuksista on saatavissa tietoa myös muista lähteistä. Ratamestari Rytkösen ”Murtotietoja Mikkelistä” kirjassa mainitaan, että alkuperäisen rakennuskannan muodosti rautatieasemarakennus, vain ”kaksipilttuinen” veturitalli, kasarmirakennus ja tavaratoimisto (Rytkönen ei laskenut mukaan vaatimattomampia asuin- ja ulkorakennuksia).

Ratainsinööri Orrman, joka toimi sivutoimisena kaupungininsinöörinä Mikkelissä, laati vain neljä vuotta radan valmistumisen jälkeen asemakaavamuutoskartan, jossa rautatiealue rakennuksineen on selkeästi ja luultavasti myös tarkasti esitetty. Pirttiniemen kohdalla, jossa radasta erkani satamalaiturille ja makasiinien väliin johtava pistoraide, oli rakennusryhmä, jonka muodosti vahtihuone (Pirttiniemen vaihde) ulkorakennuksineen. Vahtihuone, jonka valmistumisajaksi mainitaan vuosi 1889, oli rakennettu mahdollisesti samalle paikalle, josta ratahallinto pakkolunasti vanhan Pirttiniemen ravintolarakennuksen (ks. kohta Pirttiniemen kylpylä ja puisto). Vahtihuone ulkorakennuksineen purettiin vuonna 1976 (huutokauppa 7.12.1976).

Pirttiniemen vahtituvasta etelään päin, pääradan ja satamaradan välisessä kolmiossa, oli ensimmäinen tavaratoimistorakennus, joka jäi kaupungista katsoen Vuorikadun itäiseksi päätteeksi. Toimiston sijainti radan itäpuolella aiheutti hankaluuksia siellä asioiville. Joulukuussa 1894 Mikkelin kauppiaat jättivät yhteisen esityksen tavaratoimiston laajentamisesta ja siirtämisestä pääradan länsipuolelle. Perusteluna siirrolle oli, että kulku tavaratoimistolle Kirkkokatua (Savilahdenkatu) myöten oli hankala. Erityisesti ongelmaa aiheutti se, että radan ylikäytävän kohta oli huomattavasti katua kapeampi. Kaupunki esitti siirtotoiveen Rautatiehallitukselle, jonka mielestä siirto edellytti ”koko tavarapihan ja vesitornin muuttamisen”. Tavaratoimiston siirto jäi tuossa vaiheessa toteuttamatta.

Tavaratoimiston eteläpuolella ja radan länsipuolella, vastapäätä nykyistä Mannerheimintie 20:tä oli kahdeksankulmainen tiilinen vesitornirakennus, jonka ympärillä oli puurakenteinen rakennus, joka vuoden 1908 kartan mukaan oli hiilivaja. Vesitorni poikkesi veturitallin vesitornista pintakäsittelyn osalta – puhtaaksimuurattujen julkisivuosien välissä oli vaaleaksi rapattuja seinäpintoja. Orrmanin kartassa seuraavana etelään päin, radan itäpuolella kauppiaitten makasiinien korkeudella, on tuntemattomaksi jäävä rakennus, jota ei enää näy vuoden 1908 kartassa. Edelleen etelään päin ja radan länsipuolella on tyyppipiirustusten mukaan rakennettu rautatieasema. Rautatieasemarakennuksen eteläpuolella oli aseman ulkohuonerakennus, jonka kohdalla radan itäpuolella oli pieni rakennus, jota vuoden 1908 kartassa nimitetään resiinavajaksi.

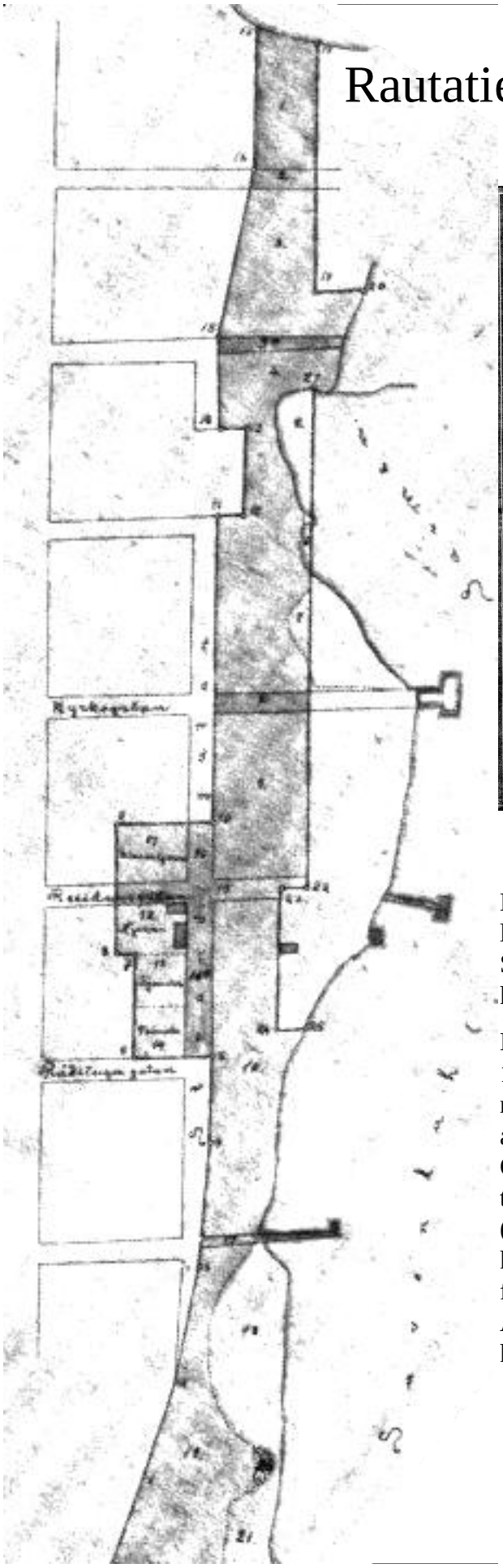
Rautatieaseman länsipuolelle muodostettiin asema-aukio pakkolunastamalla Hallituskadun molemmilta puolilta yhdet asuintontit. Asema-aukion eteläpuolisen puistotontin eteläpuolelta oli pakkolunastettu alue rautatien henkilökunnan asuinkasarmia ja ulkorakennuksia varten (ks. kohta 1-6-1039, ka-

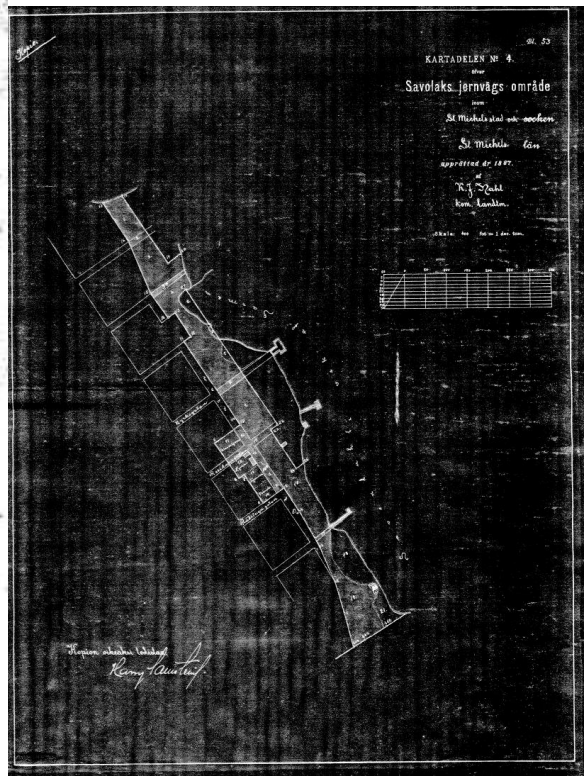
tuaukio ja 1-6-7, Mannerheimintie 10). Puistoa vastaan eli nykyisen tiilirakennuksen kohdalla oli varastorakennus. Varsinainen asuinrakennus oli poikkipäätyinen, Rantakadun suuntainen rakennus. Pihalla oli vielä erillinen ulkorakennus ja vuoden 1908 kartassa myös erillinen jääkellari.

Orrmanin kartassa eteläisimpänä kaupunkialueen puolella on veturitalli ulkorakennuksineen. Kuten Rytkönen totesi, oli tallirakennus ensin vain kaksipilttuinen. Vuonna 1904 tallia laajennettiin yhdellä lisäpilttuulla. Vuonna 1908 toteutetun suunnitelman jäljiltä veturitallissa oli jo kymmenen pilttuuta, joista uudet seitsemän olivat jo suurentuneen veturikaluston mukaan kaksi metriä vanhoja pidempiä. Vuonna 1928 pidennettiin kahta pilttuuta seitsemällä metrillä. Alkuperäisen kaksipilttuisen tallin koilliskulmassa oli ja on edelleen kahdeksankulmainen vesitorni. Veturitallin lähiympäristössä oli Orrmanin kartassa vain neljä pienikokoista ulkorakennusta. Vuonna 1908 rakennuksia oli jo kahdeksan kappaletta.

Tänä päivänä on vanhalla rautatiealueella vain viisi rakennusta. Asemarakennuksen, veturitallin, tiilisen asuinrakennuksen ja kivipintaisen laitesuojan lisäksi on vuonna 1951 valmistunut puinen huoltorakennus.

Rautatiealueen rakennukset





Maanmittari Hahlin vuonna 1887 laatimassa kartassa on esitetty Savon rautatielle pakkolunastettu kaupungin alue.

Hahlin kartasta tehtiin kopio vuonna 1915 kun Mikkelin kaupungin uutta, niin sanottua Piponiuksen asemakaavaa oltiin vahvistamassa. Oheiset kartat ovat jäljennöksiä tuosta kopiosta, jonka fotostaatti (yllä) on Mikkelin kaupunginarkistossa. Vieressä fotostaatista käännetty positiivi. Alkuperäinen Hahlin kartta ja sen kopio Kansallisarkistossa.

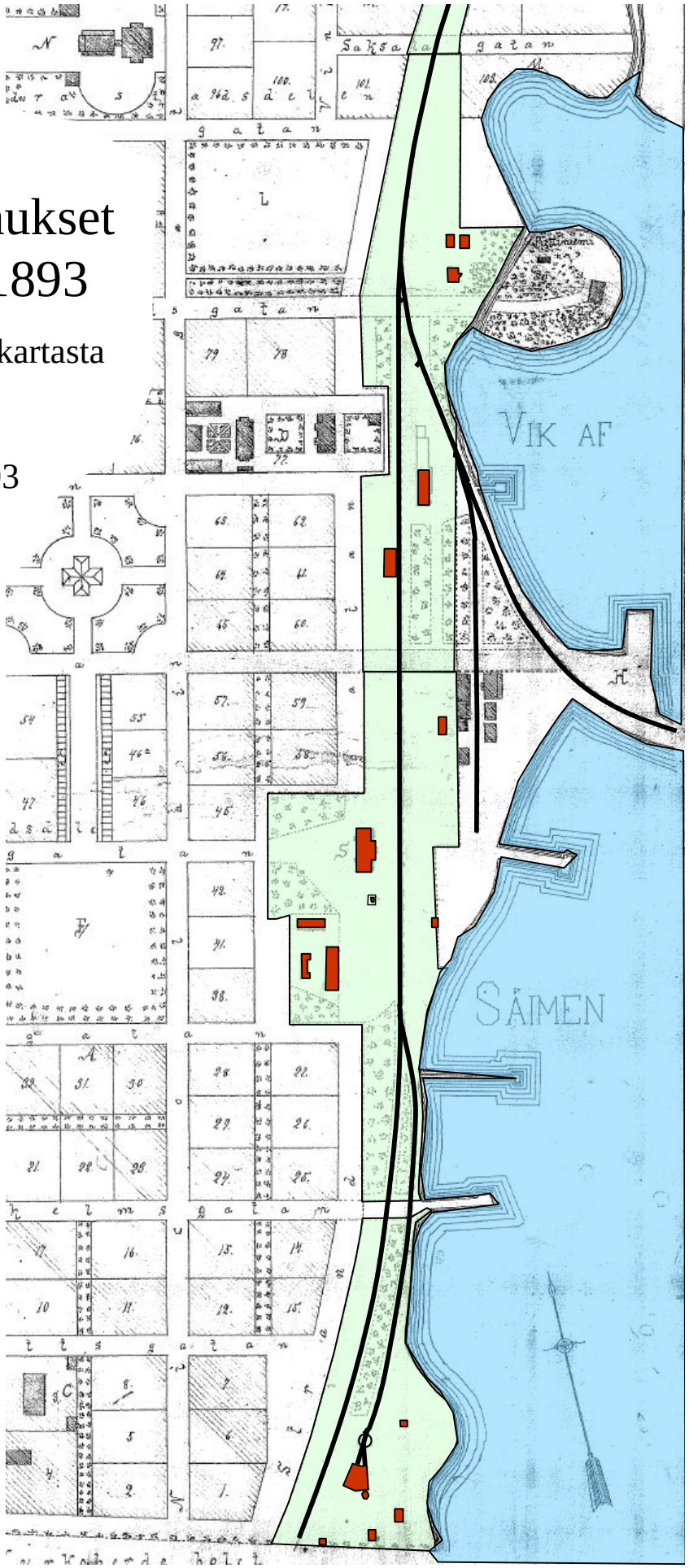
Rautatien rakennukset ja rautatiealue 1893

Osa asemakaavamuutoskartasta

Ratainsinööri

O. A. Orrman 1893

vahv. 27.6.1894

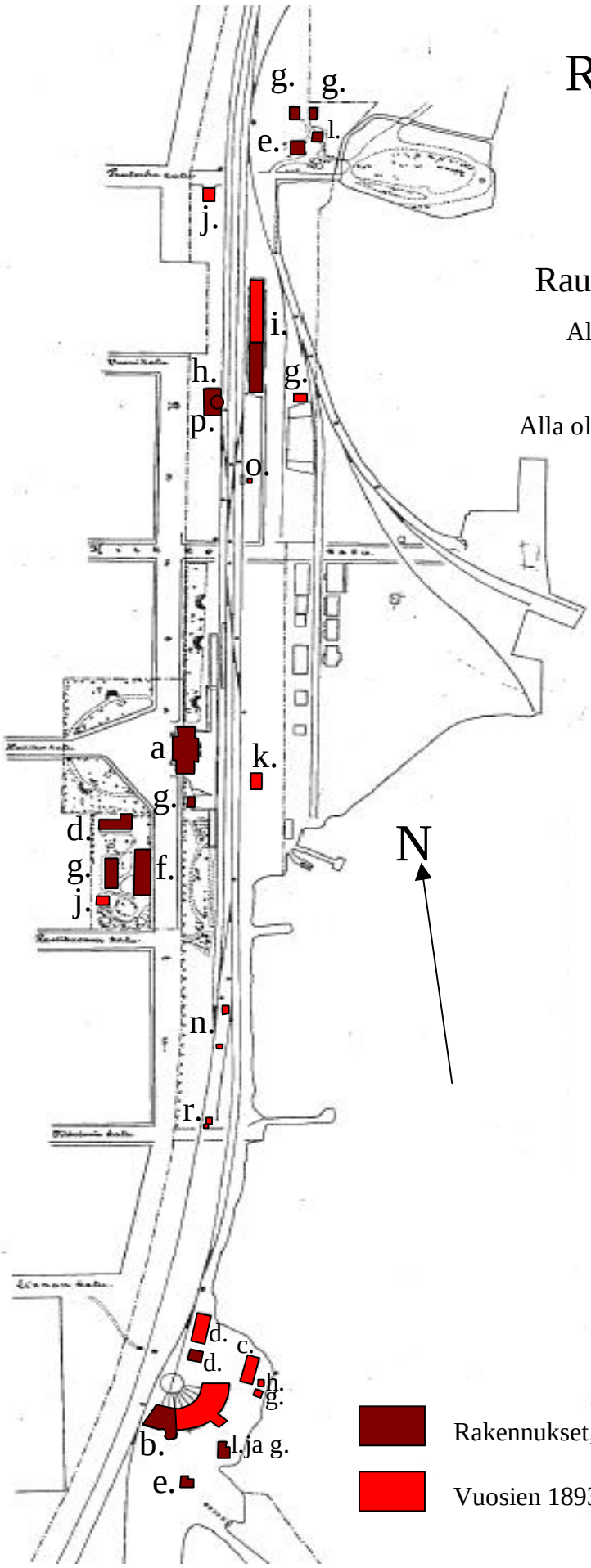


Rautatien rakennukset 1908

”Mikkelin asema1908”

Rautatieinsinööri Adolf Backberg

Alkuperäinen kartta, Kaupunginarkisto



Alla oleva rakennusluettelo Backbergin kartasta

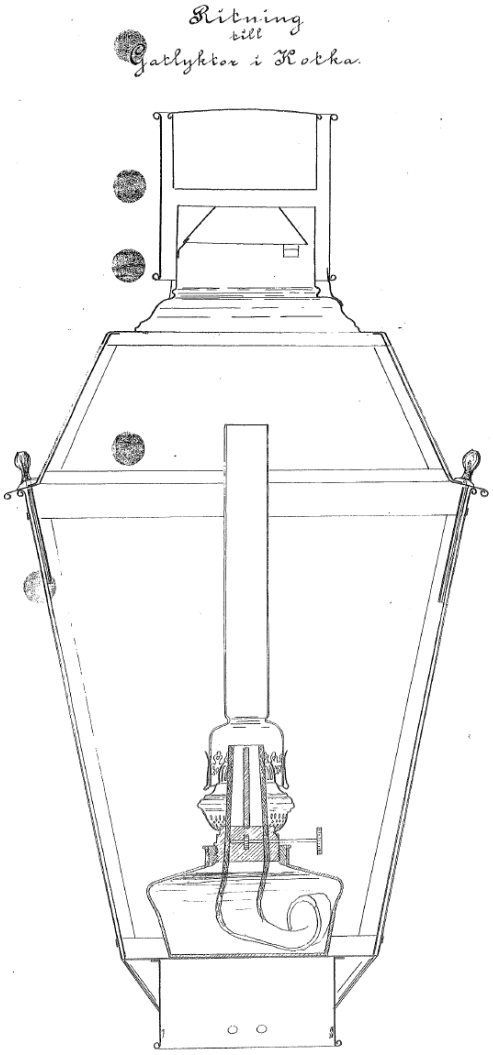
a. veturitalli
b. asemahuone
c. paja
d. varastohuoneita
e. vahtitupia
f. asuinrakennus
g. ulkohuoneita
h. vesitorni
i. tavaratoimisto
j. jääsäiliöitä
k. halkovajoja
l. kellaria
m. saunoja (jää kartan ulkopuolelle)
n. voiteilija ja vahtiputkia
o. vaunuvaaka
p. hiilivaja
r. resiinavaja

Rakennukset, jotka olivat jo vuoden 1893 kartassa

Vuosien 1893-1908 aikana rakennetut

Rautatien rakennukset

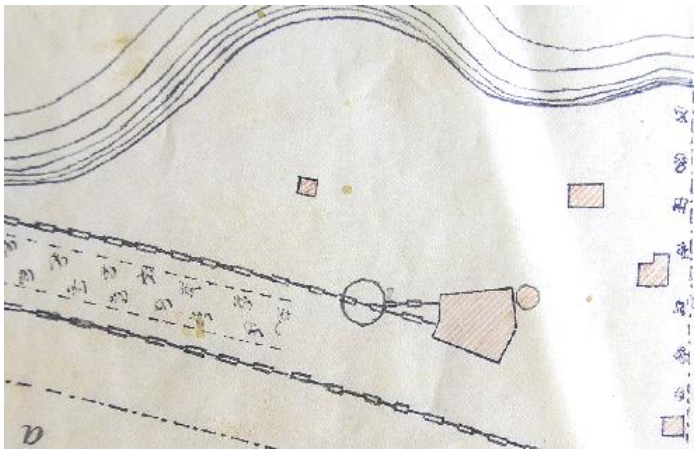
Kuva syksyllä 2006 P.E.



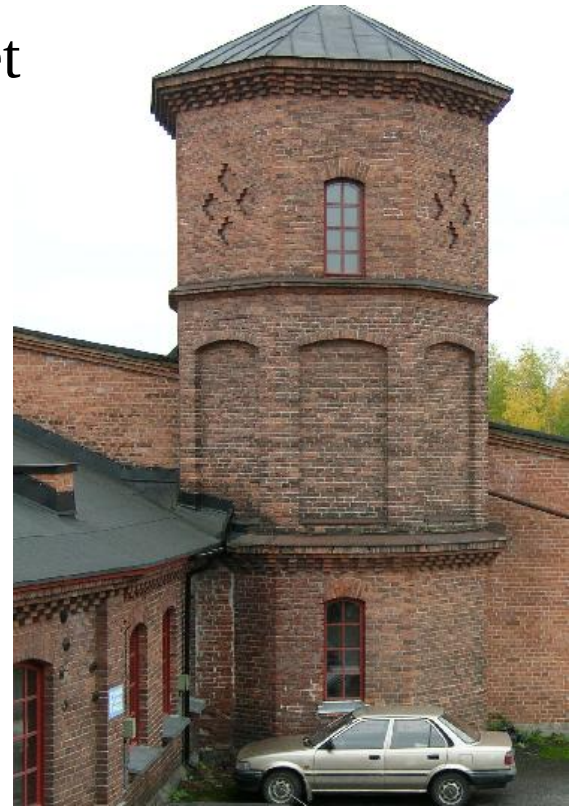
Mikkelin rautatieaseman alkuperäistä suunnittelijaa ei tunneta. Suunnitelma perustui arkkitehti Knut Nylanderin Oulun ja Vaasan radoille laadittuihin tyyppipiirustuksiin. Alun perin täysin symmetristä rakennusta jatkettiin vuonna 1925 pohjoiseen. Ilmeisesti vuonna 1902 rakennettiin keskellä rakennusta olevan poikkipäädyn alun perin avoin veranta umpeen.

Alla olevassa kuvassa (Erkki Kuujo, Entisajan Mikkeli s. 117.) rautatieaseman veranta on jo rakennettu umpeen. Asemalaiturin valaisimet muistuttavat viereisen piirustuksen valaisinta. Piirustus, joka esittää Kotkan kaupungin katuvalaisinta on Mikkelin kaupungin rahatoimikamarin kirjeistössä Fa 2. Kaupunginarkisto.

Rautatien rakennukset

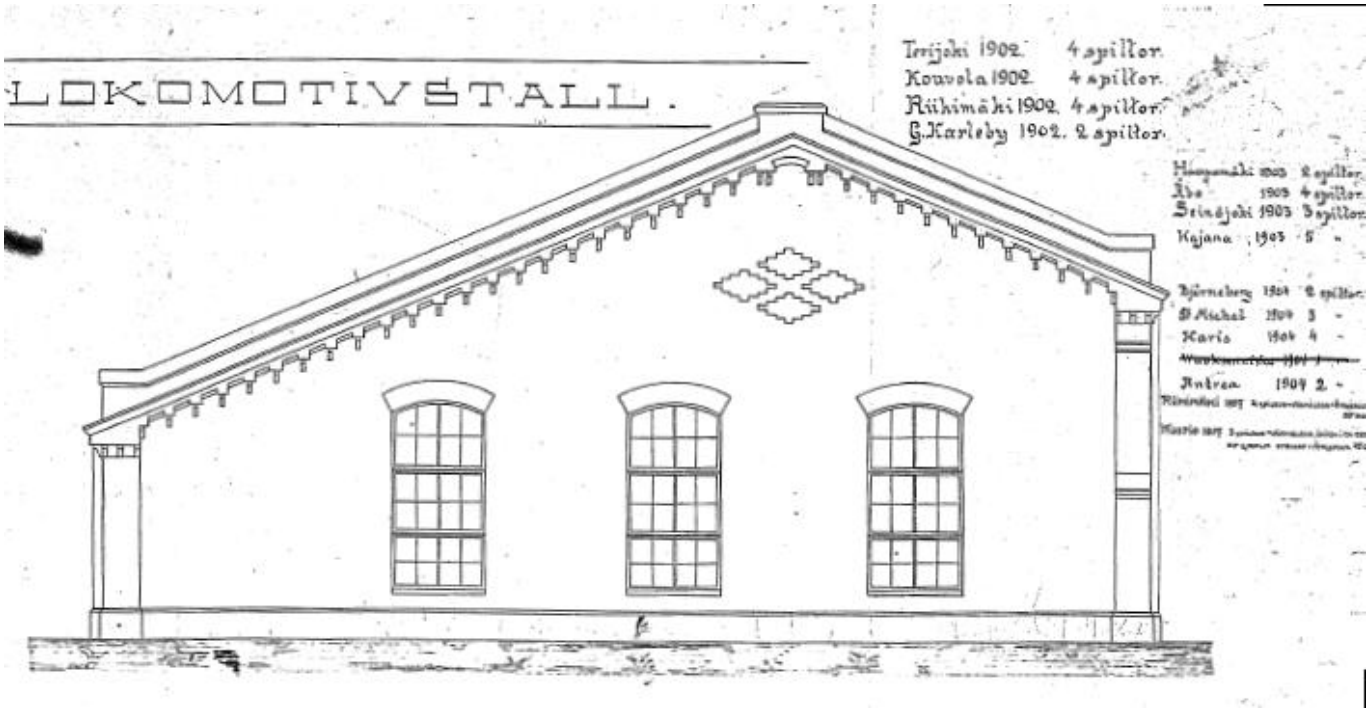


Alkuperäinen kaksipilttuinen veturitalli rataisinööri Orrmanin vuoden 1893 kartassa. Kaupunginarkisto.

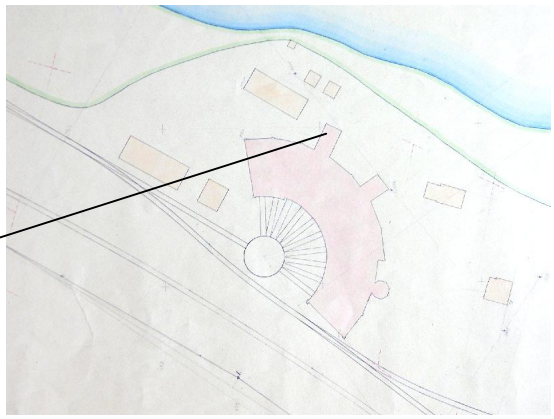


Valokuvat syksyllä 2006 P.E.

Mikkelin veturitallien vanhimman osan päätyseinässä on ilmeisesti maalaamalla yritetty peittää myöhempien ikkunamuutosten aiheuttamat erivärisellä tiilellä tehdyt paikkaukset. Myös yksi piirustuksen mukaisista vinoneliökomeroista on samassa muutoksessa hävinnyt. Julkisivupiirustus: VR, Mikkelin varikon liikkuvan kaluston ym. piirustuksia Ia:1, Maakunta-arkisto.



Myöhemmät muutokset erottuvat veturitallin puhtaaksimuuratussa tiiliseinässä. Nuolella merkitty kapearunkoinen huonetila on jäänyt myöhemmän laajennuksen sisään.

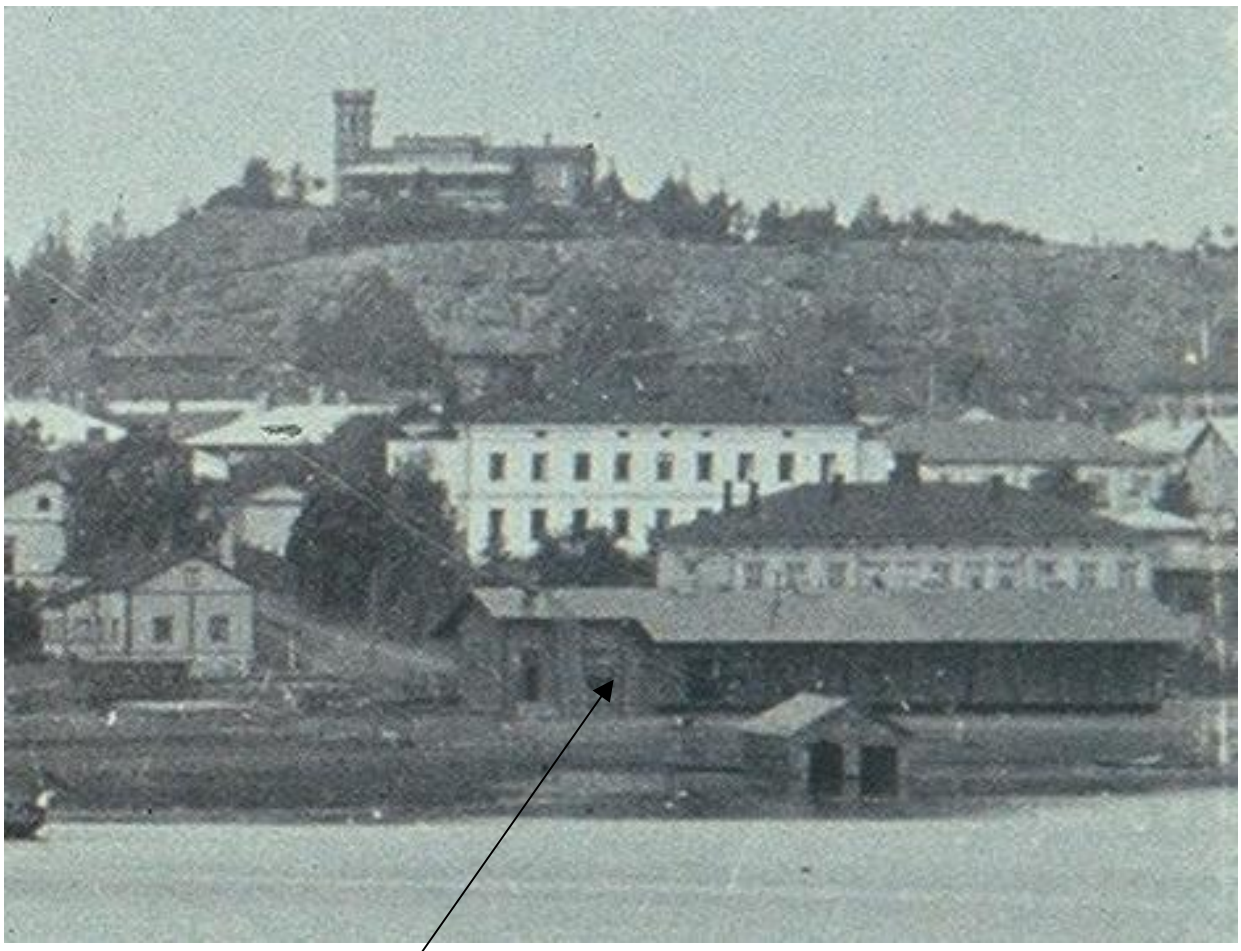


Insinööri Piponiuksen mittauksen mukaan (kaupunginarkisto) veturitalliin johti vuonna 1909 jo 10 kiskoparia. Pilttuiden määrä ei enää kymmnestä kasvanut mutta veturikaluston koon kasvaessa jouduttiin myös pilttuita pidentämään. Veturitallin ympärillä oli joukko erikokoisia puurakenteisia huoltorakennuksia, jotka ovat kaikki hävinneet.

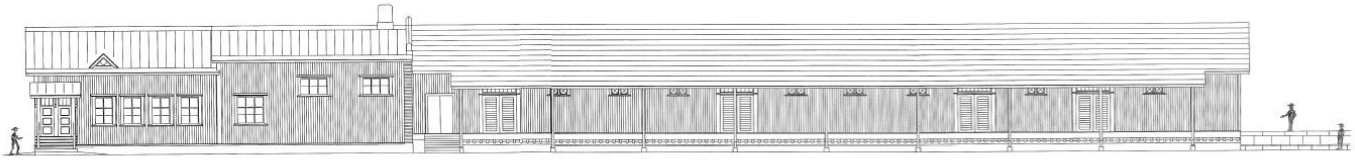
Rautatien rakennukset

Veturitallin kääntöpöytä syksyllä 2006. P.E.

Rautatien rakennukset



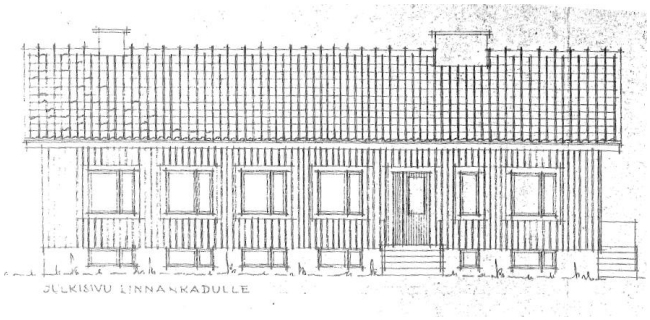
Rautatien ensimmäinen tavaratoimisto Mikkelissä sijoitettiin Vuorikadun päätepisteeksi mutta radan itäpuolelle. Mikkelin kauppiaat jättivät jo vuonna 1894 esityksen , että tavaratoimisto pitäisi siirtää radan länsipuolelle. Toimiston muutto pystyttiin toteuttamaan vasta vuonna 1924. Tavaratoimiston kohdalla rannassa olleen venetalaasta ei ole tarkempaa tietoa.Rajaus 1800- ja 1900-lukujen taitteessa otetusta valokuvasta. Kaupunginmuseo.

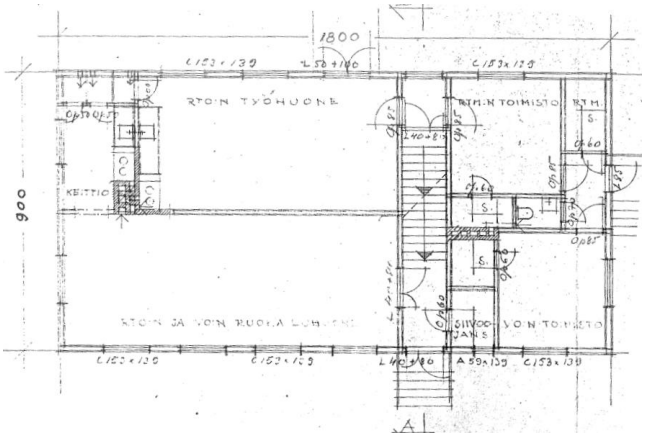


VR:n Tavaratoimisto 1924. Julkisivu länteen.

VR:n uusi tavaratoimistorakennus valmistui vuonna 1924 Pirttiniemen puiston kohdalle Mannerheimintien ja radan väliin. Rakennus purettiin vuonna 1988. Rakennus muodostui lämpimästä toimisto- ja varasto-osasta (25 metriä) sekä kylmästä varastotilasta (57 metriä). Lisäksi rakennukseen liittyi 60 metriä pitkä kattamaton varastoterassi.

Rautatien rakennukset





Yhden käden sormilla ovat laskettavissa VR:n Mikkelissä säilyneet rakennukset. Yksi niistä on vuonna 1951 suunniteltu puinen huoltorakennus. Valtionrautateiden ratateknillisen toimiston huonerakennusjaostossa tehdyn suunnitelman mukainen rakennus on tyypillinen 50-luvun edustaja: korkea betonisokkeli, peiterimavuoraus ja sementtitiilikatto. Piirustukset: Maistraatin arkisto, Kaupunginarkisto. Valokuvat syksyllä 2006 P.E.

Lähteet

Painamattomat lähteet

Elinkeinoelämän keskusarkisto ELKA
Eero Jokilehdon piirustusarkisto

Helsingin yliopiston historiallinen sanomalehtiarkisto

Mikkelin maakunta-arkisto
Mikkelin maistraatin rakennuspiirustukset
Mikkelin kaupungin järjestysoikeuden pöytäkirjat 1838-1863
Mikkelin kaupungin tonttikirjat

Mikkelin kaupunginarkisto
Maistraatin rakennuspiirustukset
Valtuusmiesten pöytäkirjat
Rahatoimikamarin pöytäkirjat
Rahatoimikamarin pöytäkirjojen liitteet
Rahatoimikamarin kirjeistö
Rakennustoimiston arkisto
Henkikirjat
Kaupunginhallituksen pöytäkirjat
Kiinteistölautakunnan pöytäkirjat
Erkki Kuujon kopioimia sanomalehtiotteita.

Mikkelin kaupunginmuseon kuva-arkisto

Painetut lähteet

Mikkelin kaupunginarkisto
Mikkelin kaupungin kunnalliskertomukset 1908-1970

Kirjallisuus

Kuujo, Erkki, Entisajan Mikkeli Mikkelin kaupungin vaiheita 1838-1917. Mikkeli 1971
Kuujo–Väänänen-Lakio–Hassinen, Muuttuvaa Mikkeliä. Mikkelin kaupungin historia II 1918-1986. Pieksämäki 1988
Lakio, Matti, Mikkelin kaupunginvaltuusto 1875-1975
Mikkelin kaupunki 1938. Historiallinen pienoismalli. Pieksämäki 1987.
Rytkönen, A., Murtotietoja Mikkelistä. Mikkeli 1912.
Salovaara, Kalevi, Päämajakaupunki pommituksessa. Punalentäjien hyökkäykset Mikkeliin v. 1940. Mikkeli 1986.

”Mannerheimintie 10” saadut lausunnot OAS:sta	
1. Etelä-Savon Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus	
1.1 Korttelissa sijaitsevalla entisellä SOK:n konttori- ja varastorakennuksella on todettu olevan sen arkkitehtoninen luonne huomioon ottaen erityisiä arvoja (Museoviraston lausunto 8.9.2004), Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa on esitetty tämän rakennuksen historian ja sen lähiympäristön selvittämistä, Etelä-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus suosittelee, että kaavamuutosta varten laadittavassa selvityksessä tuodaan esiin riittävällä tavalla rakennuksen rakennushistorialliset, arkkitehtoniset sekä kaupunki kuvalliset arvot ja että kaavamuutoksessa esitetään näiden arvojen säilyttämisen tavat.	Merkitään tiedoksi.
2. Museotoimi	
2.1 Alueen rakennuskannalla on museotoimen näkemyksen mukaan suuri kaupunkikuvallinen merkitys ja siksi kaavamuutoksessa tulisi huomioida jo olemassa oleva rakennuskanta. Ensisijaisesti tulisi huomioida rakennusten porrasmainen sijoittelu. Suunniteltavan uudisrakentamisen ei tulisi peittää olemassa olevia rakennuksia.	Merkitään tiedoksi.
2.2 Uudisrakentamisen massoittelu ja rakennuskorkeus tulisi mitoittaa ja suunnitella siten, ettei uudisrakentaminen heikennä viereisen tontin myllyrakennuksen kulttuurihistoriallista arvoa.	Merkitään tiedoksi.
2.3 Tässä yhteydessä myös uudisrakennuksissa käytettävän julkisivumateriaalin kaupunkikuvallinen merkitys on syytä huomioida. Kaavassa olisi syytä antaa ohjeistus julkisivumateriaalista. Mikäli mahdollista, niin tontin keskellä alkavan puurivistön voisi säilyttää. Kaavamuutosalueen suunnittelussa olisi syytä huomioida läheisen satama-alueen kehityssuunnitelmat ja hyödyntää Petri Enqvistin laatimaa selvitystä historiallisesta rakennuskannasta ja kenties jopa laajentaa selvitystä.	Merkitään tiedoksi.

3. Museovirasto	
3.1 Mikkelin kaupunki on pyytänyt Museoviraston lausuntoa osoitteessa Mannerheimintie 10 sijaitsevan, Savilahden kaupunginosassa korttelissa 8 olevan tontin 1025 asemakaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Museovirasto on ottanut kantaa korttelikokonaisuuden muita osia koskeneeseen asemakaavamuutokseen useaan otteeseen. Näissä yhteyksissä virasto on esittänyt kantansa myös nyt kaavoitettavan tontin vieressä sijaitsevien siilon ja valssi myllyn kulttuurihistoriallisesta ja kaupunkikuvallisesta merkityksestä sekä edellyttänyt korttelissa tehtävältä täydennysrakentamiselta sen soveltumista miljööseen ja rakennusten ominaispiirteisiin. Nyt kaavoitettava tontti 1025 on tärkeä osa korttelikokonaisuuden historiallista kerrostuneisuutta. Tontilla sijaitseva niin kutsuttu Rejlersin talo eli entinen SOK:n konttori- ja keskusvarastorakennus on suunniteltu vuonna 1950. Se jatkaa SOK:n rakennuskonttorissa 1930-luvulta lähtien suosittua funktionalismia, joskin sodanjälkeisen modernismin hengessä. Mannerheimintien ja Vilhonkadun puolelta katsottuna rakennus on kaupunkikuvallisesti tärkeällä paikalla; se näkyy kauas Vilhonkadun ja Pursialankadun risteykseen saakka. Pihanpuolen julkisivua hallitsee kohteelle erityistä rakennustaiteellista arvoa antava ja alkuperäistä käyttötarkoitusta ilmentävä koko rakennuksen mittainen katos.	Merkitään tiedoksi.
3.2 Osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaan tavoitteena on luoda edellytykset kiinteistön kehittämiselle ympäristön laatutekijät huomioiden. Muutoksen tavoitteena on myös tutkia täydennysrakentamisen mahdollisuutta kaupunkirakenteeseen soveltuvalla tavalla. Museovirasto korostaa tontin asemaa osana historiallista korttelikokonaisuutta ja viittaa Mikkelin kaupungille matkakeskuksen asemakaavamuutoksesta 8.9.2004 antamaansa lausuntoon (dnro 296/303/2004): SOK:n konttori- ja varastorakennuksen arkkitehtoninen luonne tulee säilyttää mahdollisissa muutostöissä.	Merkitään tiedoksi.

3.3 OAS:n mukaan suunnittelun lähtökohtana aiotaan tutkia rakennussuojelun tarpeita kaava-alueella. Rakennussuojelutarpeen selvittämiseksi kaavoituksen pohjana tulee käyttää riittäviä ja ajantasaisia tutkimuksia ja selvityksiä (MRL 9 §). Asemakaavamuutoksen ja rakennuksen käytönkin suunnittelun tarpeisiin on perusteltua laatia rakennushistoriaselvitys SOK:n entisestä keskusvarastorakennuksesta.	Merkitään tiedoksi.
3.4 Museovirasto on valmis osallistumaan rakennushistoriaselvityksen ohjaukseen yhdessä Etelä-Savon ELY-keskuksen kanssa. Museovirastossa asian yhteyshenkilönä toimii tutkija Aura Kivilaakso (aura.kivilaakso@nba.fi, 040-128 6318).	Merkitään tiedoksi.
4. Asunto Oy Porraskartano	
4.1 Asunto Oy Porraskartanon hallitus ilmoittaa Mikkelin kaupungille, että sillä ei tässä vaiheessa ole asemakaavamuutokseen 1. kaupungin osan, korttelin 8 tontin 1025 osalta ole huomautettavaa. Asunto-osakeyhtiö pyytää, että kaavaa laadittaessa otetaan huomioon maanomistajien tasapuolinen kohtelu, ja että kaavalla ei aiheuteta haittaa asunto-osakeyhtiön mahdolliselle rakentamiselle. Asunto-osakeyhtiö pyytää, että sille lähetetään kaikki kaavaan liittyvät tiedotukset.	Merkitään tiedoksi.
5. Asunto Oy Porrastalo Asunto Oy Porrastalo haluaa lausua mielipiteenään asemakaavamuutoksessa 1. kaupunginosan, korttelin 8 tontti 1025 / Mannerheimintie 10 seuraavaa; Yhtiö edellyttää, että jatkokaavoituksessa;	
5.1 Suunnittelualueella oleva kevyenliikenteen väylä säilytetään ao. tontilla	Merkitään tiedoksi.
5.2 Tontin kaavoitus ei saa haitata As Oy Porrastalon mahdollisesti ao. korttelialueen kaavoituksessa vahvistettuja rakennusmahdollisuuksia ja mahdollinen ajoyhteys maanalaiseen yhteispysäköintiin korttelialueella tulee muistaa.	Merkitään tiedoksi. Merkitään tiedoksi.

5.3 Tontin rakennusten rakennuskorkeuksia ei saa nostaa nykyisestä. 5.4 Taloyhtiötä tiedotetaan, kuullaan ja pidetään ajan tasalla kaavoituksen etenemisestä riittävällä aikataululla. Yhtiön puolelta asiaa hoitaa isännöitsijä Martti Lokka.	Merkitään tiedoksi. Merkitään tiedoksi.

”Mannerheimintie 10” vuoden 2012 ehdotusvaiheesta saadut lausunnot ja mielipiteet sekä vastineet niihin	
1. Museovirasto 1.1 Asemakaavamuutoksen tavoitteena on ollut säilyttää entisen SOK:n konttori- ja varastorakennuksen luonne ja asema osana kulttuurihistoriallisesti merkittävää rakennettua kokonaisuutta. Kaavamuutoksessa kiinteistöä ja tonttia kehitetään keskustatoimintojen korttelialueena. Suunnittelualue lukeutuu viereisen myllyn ja viljasiilon tavoin elinkeinohistoriallisesti huomionarvoisiin, satama- ja rautatiealueen vaikutuspiiriin kuuluneisiin Mikkelin kaupunkikeskustan kortteleihin. Rakennussuojelunäkökohtia voidaan arvioida kaavaa varten laaditun perusteellisen rakennushistoriaselvityksen pohjalta (Pekka Piiparinen 4.4.2012). Kaavaratkaisu muuttaa eräitä kiinteistölle tunnusomaisia piirteitä, jotka liittyvät sen varhaisempaan teollisuuskäyttöön ja osuusliikkeen rakennustoimintaan, lähinnä korttelin sisäosassa (autotallirakennus, lastauslaituri ja sen katos). Suojelumääräyksen (sr-1) mukaan rakennuksen Mannerheimintien ja Vilhonkadun julkisivuihin voidaan tehdä vain vähäisiä, palauttavia ja ennalleen palautettavissa olevia muutoksia. Tämä turvaa tyydyttävästi osuusliikkeen arkkitehtisuunnittelua edustavan viisikerroksisen varastorakennuksen kaupunkikuvalliset arvot julkisivujen osalta. Suojeltavan rakennuksen korottaminen lisäkerroksella on kaupunkikuvan kannalta erityisen vaativa suunnittelutehtävä.	Merkitään tiedoksi.
2. Mikkelin kaupungin museot 2.1 Kaava-alue sijaitsee Mikkelin keskustassa, ruutukaavakeskustan itäreunassa, Vilhonkadun ja Mannerheimintien kulmauksessa. Alueen sijainti on keskeinen osana kaupungin itäistä silhuettia, joka muodostaa Mikkelin päänäkymän. Kaavamuutoksen tavoitteena on keskeisellä paikalla olevan tontin parempi hyödyntäminen.	Merkitään tiedoksi.

Alueen suunnitteluprosessi on ollut käynnissä pitkään. Nyt käsiteltävässä kaavamuutoksessa on kulttuuriperintönäkökulmasta katsoen tavoitteena säilyttää kaava-alueella olevan SOK:n vanhan varastorakennuksen luonne ja rooli osana kulttuurihistoriallisesti merkittävää rakennetun ympäristön kokonaisuutta. Asemakaavan muutosehdotuksessa on museoviraston lausunnon mukaisesti liitteenä Pekka Piiparisen erinomainen rakennushistoriaselvitys SOK:n entisestä konttori- ja varastorakennuksesta. Kaavamuutoksen yhteydessä SOK:n varastorakennukselle osoitetaan sr-1-merkintä asianmukaisine selostuksineen asemakaavakartassa.	
2.2 Museotoimen näkemyksen mukaan kohde menettää melkoisesti alkuperäistä ilmettään, kun suojelumerkintä sallii rakennuksen sisäpihan puolenlastauslaiturin ja siihen kuuluvan katoksen purkamisen sekä rakennuksen katolle rakennettavan yhden ylimääräisen kerroksen. Tosin merkintä myös korostaa kohteen kulttuurihistoriallisia ja kaupunkikuvaan liittyviä arvoja ja niiden säilyttämistä. Koko tontin käsittävä ym-1 -merkintä, jolla määritellään uudisrakennuksen ilmettä, mittasuhteita ja värejä, on edellä mainittujen arvojen vuoksi perusteltu.	Kaavan yhtenä tavoitteena on mahdollistaa vanhan rakennuksen säilyttäminen ja sen joustava uusiokäyttö. Toinen merkittävä yleinen tavoite on ollut keskustan sisäpihojen muuntaminen pysäköintialueista asukkaiden oleskelu- ja viherpihoiksi. Keskustassa se on mahdollista toteuttaa siirtämällä pysäköintipaikat maan alle ja vapautunut tila ”palautetaan” asukkaille. Tavoite on tarkoittanut Mannerheimintie 10 kohdalla sitä, että pihakantta joudutaan korottamaan jotta kannen alle mahtuu tarvittava pysäköintipaikkojen määrä. Kannen korotus johtaa siihen, että lastausillan katosta ei pystytä säilyttämään. Asiasta on neuvoteltu Museoviraston kanssa ja todettu, että suojelutavoitteista voidaan tinkiä asukkaiden ja yleisen viihtyvyyden takia.
2.3 Kunnan asettamissa tavoitteissa todetaan selkeästi Mikkelin päänäkymän, kaupungin itäisen silhuetin, merkitys ja arvo. Silhuetin merkityksen korostamisen ja säilyttämisen kannalta uudisrakennuksen kerroskorkeuden nostamisen SOK:n varastorakennuksen yläpuolelle voisi harkita korvattavaksi vähemmän massiivisella vaihtoehdolla, jossa uudisrakennuksen kerroskorkeus määriteltäisiin samalle tasolle varastorakennuksen korkeuden kanssa. Tällöin Savilahdesta länteen jyrkästi nousevan maaston korkeusero ja maaston muotoihin sovitettu porrasmaisesti kohoava rakentaminen tulisi vahvemmin esille kaupunkisilhuetissa.	Vanhan rakennuksen korottaminen on kaavan mukaan mahdollista, mutta se voidaan toteuttaa siten, että sen havaitseminen katutilasta on vaikeaa vetämällä kerros sisäänpäin. Kauempaa tarkasteltuna kerros näky, mutta sulautuu osaksi silhuettia. Kaupungin pitkäaikainen tavoite on ottaa ns. Satamalahden alue hyötykäyttöön rakentamalla se keskustan jatkeeksi jolloin keskusta ulottuisi Saimaan rannalle. Kaupunkikuvallisesti se merkitsee merkittävää muutosta uuden kaupunginosan rakentuessa nykyisen silhuetin ja Saimaan välille. Kaupunkikuva muuttaa muotoaan ja vanhojen osien merkitys muuttuu uusien osien kilpaillessa huomiosta.

3. Mikkelin kaupungin Ympäristölautakunta / Ympäristöpalvelut	
3.1 Mikkelin kaupunginhallitus pyytää Mikkelin ympäristölautakunnan lausuntoa Mikkelin kaupungin 1. kaupunginosan (Savilahti) korttelin 8 tontin nro 1025 osan asemakaavan muutosehdotuksesta (Mannerheimintie 10). Alue sijaitsee Vilhonkadun ja Mannerheimintien kulmauksessa. Kaavamuutoksen hakija on Mikkelin kaupunki yhteisymmärryksessä Kiinteistö Oy Mannerheimintie 1 O:n kanssa. Asemakaavan muutoksen tavoitteena on luoda edellytykset kaupunkikeskustassa sijaitsevan kiinteistön kehittämiselle rakennuksen arkkitehtoniset ja historialliset arvot huomioon ottaen. Tavoitteena on tutkia maanalaisen autopaikoituksen mahdollisuutta, korttelin sisäisten kulkureitistöjen sujuvoittamista ja kiinteistön täydennysrakentamista kaupunkirakenteeseen sopivalla tavalla.	Merkitään tiedoksi.
3.2 Alue sijaitsee vedenhankinnan kannalta tärkeällä pohjavesialueella. Ramboll Oy:n tekemässä ympäristöteknisessä historiaselvityksessä ehdotetaan alueelle maaperän ympäristöteknistä tutkimusta, jossa tulisi selvittää ennen kaikkea öljyhiilivedyt ja metallit. Ko. kaava-asiassa lausunnon antaa Mikkelin ympäristölautakannan puolesta Mikkelin Seudun Ympäristöpalvelut (1.1.2009 voimaan tullut Mikkelin Seudun Ympäristöpalvelujenjohtosääntö 9§). Myös Ympäristöpalvelut suosittaa alueelle ympäristöteknistä tutkimusta ennen alueen rakentamista. Kaavan teknisissä määräyksissä on annettu määräyksiä rakennusten melu- ja tärinäsuojauksesta.	Kaavamääräyksissä on mukana Mikkelin kaavoissa yleisesti käytetty kaavamääräys: ” *Ennen rakennustöiden aloittamista tulee rakennuslupa-asiakirjoihin liittää kirjallinen selvitys rakennusalueen maaperän puhtaudesta siltä osin, kuin alueellinen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus sitä edellyttää*.”
3.3 Ympäristöpalveluilla ei ole huomautettavaa ko. asemakaavan muutosehdotuksesta.	Merkitään tiedoksi.
4. **Mikkelin kaupungin rakennusvalvonta**	
4.1 Rakennusvalvonnalla ei ole huomautettavaa.	Merkitään tiedoksi.
5. Kiinteistö Oy Mannerheimintie 10	
5.1 Kaavaselostuksessa todetaan, että tarve kaavamuutoksen tekoon syntyi Siilon ja myllyn tontista lähiympäristöineen asema-	Kaavaehdotusta laadittaessa on tiedostettu eri tahojen osittain ristiriitaiset tavoitteet ja kaavoituksessa otettiin aikalisä tavoitteiden yhteensovittami-

	kaavamuutoksen yhteydessä. Tuolloin todettiin, että koko korttelin suunnittelu tulee tehdä kokonaisuutena. Aikataulusyistä aloitettu siilon ja myllyn ympäristön asemakaavatyö päätettiin kuitenkin viedä loppuun ja tehdä Kiinteistö Oy Mannerheimintie 10 omistaman määräalan asemakaavan muutos omanaan. Selostuksessa kerrotaan edelleen, että kaavamuutoksen hakija on Mikkelin kaupunki yhteisymmärryksessä Kiinteistö Oy Mannerheimintie 1 O:n kanssa. Vaikka kaupunki ja maanomistaja ovat käyneet kaavoitusprosessin aikana useita neuvotteluja, ei nyt nähtävillä ole kaavaehdotus kaikilta osin ole maanomistajan tavoitteiden mukainen. Kaavaehdotukseen sisältyy useita kaavamerkintöjä ja määräyksiä, jotka rajoittavat jatkosuunnittelua eivätkä edesauta aikaansaada omaleimaista ja korkeatasoista ympäristöä, johon mm. kohdan 5.3 lopussa viitataan.	seksi. Tauon aikana muu osa korttelista 8 sai lain voiman ns. Siilomyllyn kaavalla ja kantakaupungin osayleiskaava on laitettu vireille. Siilomyllyn kaavan rakennusoikeuden tavoitetaso on e=3,0 joka on oleellisesti korkeampi kuin Mannerheimintie 10 alkuperäinen tavoite. Samaa tavoitetasoa haetaan sovellettuna laajemmalle alueelle kantakaupungin osayleiskaavassa. Voidaan todeta, että kaavaa on merkittävästi päivitetty kaavaprosessin aikana ja että suojelun osalta on laadittu kompromissiratkaisua joka sallii kohteen joustavan kehittämisen. Merkittävien muutosten johdosta kaava tullaan asettamaan uudestaan nähtäville asemakaavanmuutosehdotuksena ja siitä tullaan pyytämään uudet lausunnot.
5.2	SOK:n vanhan toimisto- ja varastorakennuksen hyvin yksityiskohtainen suojelumerkintä rajoittaa rakennuksen käyttömahdollisuuksia niin paljon, että edellytykset rakennuksen peruskorjaamiselle ovat käytännössä hyvin kyseenalaisia. Rakennuksen julkisivut joudutaan ääni- ja lämpöeristysvaatimusten takia uusimaan ja uusimisen yhteydessä pitää olla mahdollisuus parantaa myös tilojen luonnonvalaistusta.	Katso kohta 5.1
5.3	Rakennuksen 2 - 5 kerrosten kerroskorkeudet ovat niin matalat, että L VIA tekniikan ja kerrosäänieristyksen rakentamisen seurauksena huonekorkeudet ovat vain hieman yli 2 metriä, ellei rakennuksen välipohjia osittain aukoteta, mikä vähentää sallitusta rakennusoikeudesta käytettävää määrää.	Rakennuksen uusiokäytön rajoitukset ovat tiedossa ja rakennuksesta on laadittu kuntoarvio. Rajoitteiden takia ehdotetulle suojelulle on haettu sellainen ratkaisu joka mahdollistaa kohteen joustavan käytön. Katso myös kohta 5.1
5.4	Asemakaavamuutosehdotuksessa oleva suojelumääräys ei ole kohtuullinen maanomistajalle. Edellä lausutun perusteella esitämme kaavamuutosehdotukseen seuraavia muutoksia: Vanhan SOK:n toimisto- ja varastoraken-	Katso kohdat 5.1 ja 5.3

nuksen kaavamerkintä sr-1:n määräys kirjoitetaan: "Kulttuurihistoriallisista ja kaupunkikuvallisista syistä säilytettävä rakennus. Uudisrakentamisen tai korjaus- ja muutostöiden tulee olla sellaisia, että rakennuksen kaupunkikuvan kannalta merkittävä luonne säilyy. Sisäpihan puolella saa lastauslaiturin ja siihen kuuluvan katoksen purkaa pihalle rakennettavan kannen/maanalaisen pysäköinnin tieltä. Raatihuoneenkadun puoleisen päädyn ikkunat ja oviaukot voidaan peittää viereisellä tontilla olevalla rakennusmassalla, joka ulottuu tontin rajaa kiinni". Myös kaavamerkintä voidaan muuttaa esim. sr-5:ksi.	
5.5 Uudisrakennuksen rakennusalaa osoittava määräys muutetaan seuraavaksi: "Nuoli osoittaa sivun, johon rakennus tai yhtenäinen parvekelinja on rakennettava kiinni. Rakennusalamerkinnän syvyys mitta muutetaan 16,5 metriksi". Rungon syvyyden lisäyksellä saavutetaan joustava rakennusmassoittelun mahdollisuus.	Kaavamääräyksiä on päivitetty. Kaavan ensisijainen tavoite on säilyttää vanha rakennus, toissijaisesti voidaan esittää sen korvaamista kokonaan uudella rakennuksella. Rakennuksen runkosyvyys riippuu ensi- tai toissijaisesta toteutuksesta. Kummassakin tavoitteessa tulee rakennusmassat toimia kokonaisuutena kaupunkikuvaa luotaessa. Ensisijaisessa tavoitteessa vanha rakennus säilyy jolloin Vilhonkadun uudisrakennusmassa tulee toimimaan edellä mainitun rakennuksen ja As. Oy Porrastalon yhdistävänä elementtinä jolloin kaavamääräykset yhteen sovittavat mainitut rakennukset niin julkisivujen kuin runkosyvyydenkin osalta.
5.6 Uudisrakennuksen korkeutta nostetaan + 30 cm niin, että vesikaton ylin korkeusasema on 109,6 metriä ja julkisivupinnan ja vesikaton leikkauksen ylin kohta korkeusasema on 106,6 metriä. Korotus mahdollistaa normaalit kerroskorkeudet ja terveen vesikattorakenteen.	Normaalit kerroskorkeudet ja terve vesikatto ovat kaavan tavoitteita kuten myös kaupunkikuvallinen yhteensovittaminen joita räystäs- ja harjakorkeudet edesauttavat.
5.7 Uudisrakennusta koskeva ym-1 kaavamerkintä poistetaan tai kirjoitetaan määräykseksi: "Tontille rakennettavan uudisrakennuksen katujulkisivujen tulee sopeutua ympäristöönsä".	Kaavamääräyksiä on päivitetty.
5.8 Autopaikoista YLEISMÄÄRÄYKSIIN lisätään lause "Pihakannelle voidaan sijoittaa lyhytaikaista paikoitusta kiinteistön hoitoa ja saattoliikennettä varten enintään 3 ap".	Pysäköinti on määrätty toteutettavaksi maan alle ja piha-alue on soitettu oleskelu- ja leikkialueeksi. Huoltoajo ja normaali saattoliikenne on sallittu.

5.9 Polkupyöräpaikat kohdassa YLEISMÄÄRÄYKSET teksti kirjoitetaan muotoon: "Tonttialueen jäsentelyssä tulee ottaa huomioon polkupyörien pysäköintipaikkojen riittävyys ja sijoittaminen. Polkupyöräpaikkoja on osoitettava vähintään 1 ppp/asunto jotka sijoitetaan katettuun varastoon ja lisäksi piha-alueelle vähintään 30 ppp".	1 ppp/asunto ei vastaa nykynormistoa. Kaupungin strateginen tavoite on edistää kävelyä ja pyöräilyä etenkin keskustassa, tavoite vaatii riittävän määrän polkupyöräpaikkoja. Kaavassa esitettyä normia tullaan käyttämään muissakin keskustan kaavoissa.
5.10 Kohdassa TEKNISET MÄÄRÄYKSET ensimmäinen lause muutetaan määräykseksi "Merkityn rakennusoikeuden lisäksi saa rakentaa porras- sisääntulo- ja hissikuilutiloja enintään 10 % rakennusoikeuden määrästä".	Kaavamääräyksiä on päivitetty.
5.11 Kaupungin kanssa tehtävässä maankäyttösopimuksessa on sovittava paikoituskansille Mannerheimintielle johtavan ajoluiskan rakentamisesta ja kustannusjaosta sekä tontilta mahdollisesti löytyvän pilaantuneen maaperän poistamisesta ja kustannusjaosta.	Merkitään tiedoksi. Maanomistaja vastaa pilaantuneiden maiden puhdistuksesta omalla kustannuksellaan.
6. **Etelä-Savon maakuntaliitto**	
6.1 Etelä-Savon maakuntaliitolla ei ole huomautettavaa kaavasta.	Merkitään tiedoksi.
7. Etelä-Savon pelastuslaitos	
7.1 Kaava mahdollistaa maanalaisen pysäköinnin rakentamisen. Jatkosuunnittelussa tulisi huomioida, että maanalaiset tilat ovat pelastustoiminnan kannalta ongelmallisia ja pelastusviranomainen voi määrätä erityisiä turvallisuusvaatimuksia. (Pelastuslaki 379/2011 82 §)	Merkitään tiedoksi.
8. **Etelä-Savon poliisilaitos**	
8.1 Koskien asemakaavan muutosta Mikkelissä kiinteistö Oy Mannerheimintie 10 ei Etelä-Savon poliisilaitoksella ole lausuttavaa.	Merkitään tiedoksi.

”Mannerheimintie 10” vuoden 2016 ehdotusvaiheesta saadut lausunnot ja mielipiteet sekä vastineet niihin.	
1. Museovirasto	
1.1 Asemakaavan muutoksessa tutkitaan kaupunkikeskustassa sijaitsevan Mannerheimintie 10:n kiinteistön kehittämisen ja rakennussuojelun yhteensovittamista liittyen tiivisti muuhun korttelin kehittämiseen. Kiinteistöllä sijaitsee vuonna 1950 SOK:n konttori- ja keskusvarastoksi valmistunut kuusikerroksinen liikerakennus, jossa on funktionalismille ja modernismille tunnusomaisia arkkitehtuuripiirteitä ja joka on osa Mannerheimintien varren teollisuuden ja kaupan kokonaisuutta. Nämä kohteen ja alueen kulttuuriympäristön taustat ja historialliset lähtökohdat on kaavaa varten riittävästi selvitetty.	Merkitään tiedoksi.
1.2 Sen sijaan rakennuksen uusiokäytön mahdollisuuksia ja käytettävyyttä on kaava-aineistossa selvitetty melko kapea-alaisesti ja lähinnä perustuen läpikäyviin uusimistarpeisiin ja normivaatimuksiin. Ehdotettu kaavaratkaisu sisältää mahdollisuuden rakennuksen säilyttämiseen mutta myös sen korvaamisen uudisrakentamisella.	Maanomistaja hankki tontin aikanaan Matkakeskuksen rakentamista varten, kaupungin toimesta keskus päätettiin sijoittaa rautatieaseman yhteyteen ja sitä koskeva asemakaavamuutos valmistui vuonna 2006. Omistajan toiminnan kannalta tontti on käynyt tarpeettomaksi ja se on ollut pitkään myynnissä. Omistaja on tehnyt kuntoselvityksiä kohteesta ja pyrkinyt aktiivisesti löytämään rakennukselle uusikäyttöä. Rakennuksen funktio varastona aiheuttaa kuitenkin huomattavia rajoituksia millaista uusikäyttö voisi olla ja on tutkittu sitä mitä muutokset maksavat ja millaiseksi rakennuksen vuokrataso tai myyntihinta tämän jälkeen on. Omistaja on todennut, että nykyinen toiminta tai muutokset eivät ole kannattavia ja on irtisanonut vuokrasopimukset. Rakennus on tällä hetkellä tyhjillään ja omistaja on lopettanut kohteen markkinoinnin/ylläpidon. Kaupungilla ei ole tarvetta rakennukselle. Mahdolliseen suojelumerkintään esitettäviä poikkeuksia käsittelee rakennusvalvonta rakennuslupa-asiana. Menettely mahdollistaa poikkeamiset, mutta turvallisuutta ja ihmisten hyvinvointia koskevista säännöistä ja normeista on hyvin vaikea poiketa. Jokainen kohde tulee käsitellä tapauskohtaisesti ja harkita esitettyjen toimenpiteiden vaikutus suojeltuihin arvoihin.
1.3 Museovirasto kiinnittää huomiota siihen, että ehdotettu kaavaratkaisu saattaa vaikeuttaa kiinteistön kehittämisessä perustel-	Korttelia 8 kehitetään ns. Valssimyllyn kaavamuutoksella samanaikaisesti Mannerheimintie 10 kaavoituksen kanssa. Kaupunki on saattanut osapuolet

lusti tavoiteltua tiivistä liittymistä korttelin muuhun kehittämiseen. Rakentamisen järjestelyn tulkinnanvaraisuus ja ennakoimattomuus on ongelmallista etenkin suhteessa korkeatasoisena kaupunkirakentamiskohteena kehitettävään viereiseen mylly- ja siilorakennusten alueeseen.	yhteen ja hankkeita on koordinoitu siten, että tulevaisuudessa mahdollisimman moni hyötyy tehtävistä ratkaisuista. Kaavakarttaa ja merkintöjä on selkeytetty.
1.4 Mannerheimintie10:n kaavahankkeen osallisena Museovirasto on johdonmukaisesti puoltanut kiinteistön kehittämistä sitovaan, hallittua muuntamista sallivaan rakennussuojelutavoitteeseen perustuen. Museovirasto katsoo, että SOK:n entisen liikerakennuksen osoittaminen asemakaavan rakennussuojelukohteeksi turvaisi nyt ehdotettua kaavaratkaisua paremmin sekä kyseisen rakennuksen että laajemman korttelikokonaisuuden sisältämät rakennetun ympäristön arvot.	Osapuolet ovat aktiivisesti yrittäneet löytää sellaisen joustavan kokonaisuuden jolla mahdollistetaan rakennuksen uusiokäyttö ja säilyttäminen osana Mikkelin kaupunkikuvaa. Museovirasto ja ELY-keskus ovat toimineet tässä esimerkillisesti. Kaupunki on osallisena viereisen ns. Myllysiilon alueen kehittämisessä ja on pyrkinyt siihen, että korttelin 8 vanhat rakennukset, suojeltavat rakennukset ja uudisrakennukset integroidaan mahdollisimman hyvin nyt kehitteillä olevaa kokonaisuutta.
1.5 Suojeltavan rakennuksen korottaminen lisäkerroksella on kaupunkikuvan kannalta erityisen vaativa suunnittelutehtävä.	Merkitään tiedoksi.
2. Etelä-Savon ELY-keskus	
2.1 Kaavaehdotuksessa esitetty ratkaisu sisältää kaksi erilaista toteuttamisvaihtoehtoa ja -mahdollisuutta jotka ovat maankäyttövaikutuksiltaan toisistaan poikkeavia. Etelä-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) toteaa käsityksenään, ettei asemakaavaehdotusta voi tässä muodossa hyväksyä. Maankäyttö ja rakennuslain 50 §:n mukaan asemakaavan tarkoitus on maankäytön yksityiskohtainen järjestäminen. Kaava joka antaa maankäytön toteuttamiselle kaksi käytännössä täysin erilaista lopputulosta ei ELY-keskuksen käsityksen mukaan täytä tätä vaatimusta.	Kaupunki on pyrkinyt kaavaratkaisussaan tuomaan osapuolten erilaiset arvot yhteen tavalla joka mahdollistaisi Mannerheimintie 10 joustavan toteutuksen. Lausunnon perusteella kaavamerkintöjä ja määräyksiä on päivitetty. Muutokset ovat luonteeltaan merkittäviä ja kaava asetetaan uudestaan nähtäville.
2.2 Kaavaratkaisun tulee olla riittävän selkeä ja yksityiskohtainen ja tässä nimenomaisessa kohteessa ELY-keskuksen käsityksen mukaan sillä on ratkaistava mm. alueen erityiskohteen eli entisen SOK:n varastorakennuksen tuleva tilanne. Kaavaehdotuksessa esitetyillä ensi- ja toissijaisilla toteutusvaihtoehdoilla ei maankäytön ja sen vaikutusten lopputulosta voi arvioida eikä ottaa kantaa siihen täyttääkö kaavaehdotus kaikilta osin maankäyttö ja rakennuslain 54 § mukaiset	Katso kohta 2.1

sisältövaatimukset.	
3. Mikkelin kaupungin museot	
3.1 Tontti rakennuksineen edustaa paikallisesti merkittävää rakennuskantaa kertoen paikallisesta kaupan ja teollisuuden historiasta. Tontilla olevat rakennukset edustavat 1950-luvun kauppalista ja teollista rakentamista. SOK:n varastorakennus on vuodelta 1952 ja autotallirakennus vuodelta 1927. Tontin ja rakennusten kaupunkikuvallinen merkitys on suuri. Tämän tontin ja viereisen tontin ns. Siilotontin rakennuskanta kuvastaa alueen rakennuskannan kerroksellisuutta. Tässä mielessä kyseessä olevan tontin rakennukset edellyttävät suojelua. Museotoimen näkemyksen mukaan tulee SOK:n entinen varastorakennus suojella julkisivun ja porraskäytävien osalta kaavamerkinnöillä.	Merkitään tiedoksi, katso myös kohdat 1.2-2.2.
3.2 Kaavassa on hahmoteltu vaihtoehtoja käyttäen kolmea vaihtoehtoa rakennusten ABC sijoittelusta. Kaavassa oleva kartta ei anna selvää kuva vaihtoehtojen sijoittelusta tontille. Havainnepiirrokset avaisivat kaavaa ymmärrettävämpään suuntaan.	Katso kohta 2.1
3.3 Museotoimen näkemyksen mukaan tontin rakennushistorialliset arvot tulisi huomioida suojelumerkinnöillä ja rakennusten sijoittelua kaavakartassa tulisi selkeyttää.	Katso kohdat 1.2-2.2.
3.4 Museotoimen näkemyksen mukaan kohde menettää melkoisesti alkuperäistä ilmettään, kun suojelumerkintä sallii rakennuksen sisäpihan puolenlastauslaiturin ja siihen kuuluvan katoksen purkamisen sekä rakennuksen katolle rakennettavan yhden ylimääräisen kerroksen. Tosin merkintä myös korostaa kohteen kulttuurihistoriallisia ja kaupunkikuvaan liittyviä arvoja ja niiden säilyttämistä.	Kaupunki katsoi, että tällä ratkaisulla saadaan aikaan kaikille asukkaille vapaa viher-, oleskelu- ja leikkipiha jos autot voidaan sijoittaa maan alle. Se edellyttää lipan purkamista. Arvokohteiden suojelussa törmätään usein kunnostustoimenpiteiden kalleuteen. Kaupunki, Museovirasto ja alueellinen ELY keskus ovat etsineet joustavaa rakennuksen uusiokäyttöä jolla kohde säilyy ja omistajalle luodaan mahdollisuus kattaa osa kunnostuskuluista hyödyntämällä uutta rakennusoikeutta. Ylimääräinen kerros on vedetty sisään katulinjasta jolloin alkuperäisen rakennuksen hahmo säilyy lähikaduilta tarkasteltaessa. Katso myös kohdat 1.2-2.2.
3.5 Koko tontin käsittävä ym-1 -merkintä, jolla määritellään uudisrakennuksen ilmettä, mittasuhteita ja värejä, on edellä mainittu-	Merkitään tiedoksi.

jen arvojen vuoksi perusteltu.	
4. Etelä-Savon maakuntaliitto 4.1 Etelä-Savon maakuntaliitolla ei ole huomautettavaa kaavasta.	Merkitään tiedoksi.
5. Etelä-Savon pelastuslaitos 5.1 Etelä-Savon pelastuslaitoksella ei ole huomautettavaa kaavasta.	Merkitään tiedoksi.
6. Liikennevirasto 6.1 Liikennevirasto on tutustunut asemakaavan muutosedotukseen ja antaa lausuntonsa rautateiden näkökulmasta. Liikennevirastolla ei ole huomautettavaa kaavahankkeesta. Maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus.	Merkitään tiedoksi.
7. Mikkeli-Seura ry 1.3.2016 7.1 Mikkeli-seura on käsitellyt kokouksessaan 10.2.2016 asiakodassa mainitun ehdotuksen ja ilmoittaa, että seura on antanut jo aikaisemmin kyseisen alueen käyttöä ja rakennuksia koskevan lausunnon, joten se tyytyy toteamaan, että osuuskaupan komea rakennus tulisi pyrkiä säilyttämään ilmiasultaan kaupungin elinkeinohistorian, arkkitehtuurin sekä kaupunkikuvan kerrokselliseuuden varjelemiseksi. 28.3.2016 7.2 Kaava-alueella sijaitsee kuusikerroksinen liikerakennus, ns. Rejlersin-talo, sekä erillinen talousrakennus. Rejlersin talo valmistui vuonna 1952 SOK:n konttori- ja keskusvarastoksi, ja sen suunnittelivat SOK:n rakennusosaston arkkitehdit Armas Lehtinen ja Matti Haapala. Rakennus edustaa aikansa tyypillistä rakennushistoriaa funktionalismin ja modernismin piirteineen ja liittyy tiiviisti Mikkelin taloushistorian kehitykseen. Yhdessä korttelin siilo- ja myllyrakennusten kanssa se muodostaa kaupunkikuvallisen kokonaisuuden Mikkelin radan varteen syntyneestä liiketoiminnasta. 1900-luvun alussa syntyneestä ja vielä 1900-luvun puolivälissä kukoistaneesta monipuolisesta teollisuuden ja kaupan rakentamisesta ei Mikkelissä juuri ole muita säilyneitä kokonaisuuksia.	Merkitään tiedoksi.

7.3 Mylly- ja siilorakennukset ovat jo suojeltuja, ja harvinaisen ja paikallisesti merkittävän kokonaisuuden säilymisen kannalta Mikkeliseura katsookin, että myös ns. Rejlersin-talo tulisi kaavamuutoksessa suojella. Talon Mannerheimintien puoleisella julkisivulla on myös merkittävä asema osana Mikkelin sisääntulonäkymää keskustaan idästä saavuttaessa. Rakennuksella on siis rakennushistoriallisia, arkkitehtonisia sekä kaupunkikuvallisia arvoja. Mahdollisissa muutostöissä SOK:n konttori- ja varastorakennuksen arkkitehtoninen luonne tulee säilyttää nojautuen tehtyyn rakennushistoriaselvitykseen. Etenkin Mannerheimintien ja Vilhonkadun puoleisten julkisivujen tulisi säilyä ennallaan.	Katso kohdat 1.2-2.2
7.4 Jotta rakennuksen luonne säilyisi, Mikkeliseura suhtautuu varauksella suunniteltuun lisäkerroksen rakentamiseen.	Katso kohta 3.4
7.5 Sisäpihan lastauslaituri ja etenkin lippa ovat olennainen osa funktionalistista rakennushistoriaa, ja ne pitäisi parhaan mukaan pystyä säästämään.	Kaupungin tavoitteena on vapauttaa sisäpiha asukkaiden käyttöön ja se edellyttää autojen siirtämistä maan alle. Maanalaisen pysäköinti vaatii riittävästi kerroksia pohjavesipinnan yläpuolelle. Vaadittava parkkipaikkojen määrä riippuu toiminnan laadusta, saattaa olla, että pysäköintitasoja tarvitaan vain yksi jolloin lippaa ja pysäköintilaituria ei välttämättä tarvitse purkaa. Kohteen tullessa kokonaan asuinkäyttöön vaaditaan useampi pysäköintitaso ja lippa yms. joudutaan purkamaan. Neuvotteluissa on katsottu, että asukkaiden viihtyvyys on tärkeä kriteeri ja että ne voidaan yhteen sovittaa suojeluarvojen kanssa.
7.6 Tontin sisäpihalla sijaitsee Mikkelin puutavaraosakeyhtiön vuonna 1927 rakentama entinen tynnyriliimaverstas, jossa oli myös lasku huone, vaja ja autotalli. Mikkelin ydinkeskustassa ei ole jäljellä toista vastaavaa rakennusta. Lähikortteleissa vain rautatieaseman ja ns. rautatieläisten asuintalon rakennukset edustavat ennen sotia rakennettua rakennuskantaa. Myös tämän rakennuksen säilyminen olisi toivottavaa. Jos näin ei käy, rakennus pitäisi dokumentoida huolellisesti ennen purkua.	Merkitään tiedoksi.
8. Asunto Oy Porrastalo 8.1 Asunto Oy Porrastalo käsitteli 14.3.2016 pi-	

tämässään kokouksessa sekä Mannerheimintien 10 että Valssimyllyn kaavoitusta ja kuuli Ilkka Tarkkasen esityksen asiaan liittyen. Samalla sovittiin, että yhtiö voi antaa oman lausuntonsa ja kannanottonsa asiaan liittyen muutetussa aikataulussa.	
8.2 Aluksi Asunto Oy Porrastalo haluaa todeta, että nyt esitellyssä olevat kaksi (2) kaavaa olisi pitänyt valmistella yhtenä kokonaisuutena. Kahden erillisen pistekaavan tekeminen ja valmistelu ei ole kenenkään etu.	Johtuen maanomistajatahojen erilaisista aikatauluista kaavat päätettiin toteuttaa itsenäisinä.
8.3 Esim, Asunto Oy Porrastalo on nyt voimassa olevassa kaavassa hyväksynyt yhtiön julkisivulle sr merkinnän, hyväksynyt yhteiset kulkurasitteet ja periaatteet yhtiön ullakkorakentamisessa. Nyt korttelialueen muilta toimijoilta ei välttämättä enää vaadita yhteisesti aikanaan hyväksyttyjä pelisääntöjä. Ilkka Tarkkasen esityksessä tuli esille mahdollisuus tarkastella korttelin autopaikkavelvoitteita uudelleen myös Porrastalon osalta.	Asunto Oy Porrastalo on aikoinaan suunniteltu asuinrakennukseksi ja siihen se soveltuu erinomaisesti tänäkin päivänä. Rakennussuojelua arvioitaessa otetaan esille aina kohteen arvot ja määritetään ovatko paikallisia, maakunnallisia vai valtakunnallisia. Suojelua arvioitaessa tulee harkittavaksi kuinka hyvin kohdetta voidaan hyödyntää ja millaisia rajoituksia toiminalle on syytä antaa. Lisäksi tulee arvioida onko rakennus siinä kunnossa että se voidaan vielä pelastaa ja mitkä ovat vaadittavien toimenpiteiden kustannukset kiinteistön omistajalle. Lähtökohtaisesti suojelukohde pyritään aina suojelemaan, mutta jos se ei ole mahdollista niin sekin tulee perustella ja selvittää riittävän tarkasti. Katso myös kohta 1.2 Pysäköintinormia on mahdollista tarkistaa. Taustalla on Kantakaupungin osayleiskaavan yhteydessä määritettävästä uudesta pysäköintinormista jota tullaan hyödyntämään keskustan alueella.
8.4 Yhtiökokous päätti tietyillä reunaehdoilla hyväksyä esitetyt kaavamuutokset ilman valituksia. Asunto Oy Porrastalo esittää, että yhtiön omistaman tontin 491-4-1-210 autopaikkavelvoitetta muutetaan sellaiseksi, että yhtiö voi toteuttaa ullakkotilojen lisärakentamisen nykyisten olemassa olevien autopaikkojen mukaisesti. Yhtiöllä on omalla pihalla yhteensä 4 tallipaikkaa ja 26 pihapaikkaa. Yhtiön nykyiset paikat riittävät nykykäytössä autopaikkaa haluaville.	Mannerheimintie 10 kaavassa voidaan ottaa kantaa vain kaava-alueelle sijoittuviin toimintoihin.
9. Tomi Antinoja	
9.1 Mulla saattaisi olla hyvä idea vanhalle va-	Merkitään tiedoksi. Katso myös kohta 1.2

rastorakennukselle: kulttuuritalo. Elikkä se tarkoittaisi sitä että kellarikerrokseen (siihen kerrokseen jossa taitaa toimia vielä Stuntman mutta jossa on toiminut aikaisemmin Saimaan Kodinkonehuolto ja Mikkelin musiikkitarvike) tulisi jonkinlainen monitoimitila. Ensimmäiseen kerrokseen tulisi kahvilaravintola joka tarkoittaisi sitä että lastauslaituri olisi puoleksi tavaraliikenteen käytössä ja puoleksi taas terassina / esiintymislavana. Toiseen kerrokseen tulisi iso sali klubi-iltoja sekä teatteriesityksiä varten. Kolmas kerros voisi toimia mediapajana ja varsinkin kun Deltaline on ilmoittanut käyttävänsä tiloja satunnaisesti kun on joutunut muuttamaan sieltä pois. Muihin kerroksiin tulisi mm. treeni- ja varastotiloja. Lisäksi ihannejuttu olisi se jos rakennukseen saisi myös kunnon äänitysstudion jonka ylläpitäjänä voisi toimia vaikka minä. Mikäli Savonlinja Oy ja Matkahuolto Oy ovat valmiita luopumaan rakennuksesta silloin se tarkoittaisi sitä että rakennukselle täyttyy etsiä uusia omistajia jolloin Savonlinja voisi toimia vaikka vähemmistöosakkaana tai sitten Savonlinjan ja Matkahuollon osakkeet kiinteistöstä siirtyisivät uusien omistajien käsiin. Kulttuuritaloksi muuttaminen taitaa olla ainoa mahdollisuus rakennuksen uusiokäyttöön - ainakin minun mielestä koska tilat ovat varmasti niin isoja että yhtä hyvin voisin ajatella kulttuurikäyttöä rakennukselle. Tosin se vaatisi niin peruskorjausta kuin jopa hissin rakentamista. Mannerheimintie 10 ja vanha myllytontti voisivat muodostaa yhdessä kulttuurimatkailukohteen jos Mannerheimintien viereen suunnitellaan taidemuseon uusia tiloja. Mutta voisin ajatella rakennukselle nimeksi vaikka Vilhonkulma joka tulisi siitä kun rakennus sijaitsee Vilhonkadun sillan kupeessa.	

”Mannerheimintie 10” 26.1-27.2.2017 nähtävillä olleesta ehdotusvaiheesta saadut lausunnot ja mielipiteet sekä vastineet niihin.	
1. Museovirasto	
1.1 Ehdotetun kaavaratkaisun mukainen uudisrakentaminen korvaisi vuonna 1950 valmistuneen Mannerheimintietä reunustavan kuusikerroksisen entisen osuusliikkeen konttori- ja varastorakennuksen. Liike-elämää ja kauppaa maakunnassa edustavien kulttuuriympäristöjen ja Mikkelin paikallisen merkittävän rakennusperinnön kannalta tämän rakennuksen poistuminen olisi menetys.	Kaavaprosessin aikana on selvitetty mahdollisuuksia säilyttää rakennus ja pyritty löytämään sellainen lopputulos joka tyydyttäisi kaikkia osapuolia. Kaava on ollut ehdotuksena nähtävillä kolmena eri versiona heijastaen pyrkimystä löytää sopiva ratkaisu.
1.2 Kohteen rakentamishistoriaa ja nykytilannetta on selvitetty varsin huolekkaasti, ja yhtäläistä paneutumista olisi kaivattu myös sen uudiskäytön mahdollisuuksien tutkimiseen.	Uusiokäyttöä on hahmoteltu asemakaavan selostuksessa kohdassa 3.2.1 mm. seuraavasti: ”*Mannerheimintie 10 uusiokäyttöä on tutkittu erilaisiin käyttötarkoituksiin. Suurimman ongelman uusiokäytölle asettaa rakennuksen kerroskorkeus ja aukotus. Rakennuksen aukotus on suunniteltu varastointia varten ja ei täytä esim. asuinrakentamisen normistoa. Rakennuksen käyttö esim. asuntona vaatisi koneellisen ilmanvaihdon jota kerroskorkeuden takia on mahdotonta sijoittaa yläpohjarakenteisiin. Kerroskorkeus ei muutenkaan täytä normiston mukaista vapaata huonekorkeutta. Asuminen tai toimistokäyttö voitaisiin toteuttaa yhdistämällä kaksi kerrosta, joka mahdollistaisi vaadittavat LVI asennukset. Yhdistämisellä rakennuksen kerrosluku vähenisi kuudesta neljään. Omistaja on todennut, että tällöin vuokrattava pinta-ala vähenee ja vaikka vuokratuotto per neliö kohoaa, ei vuokratuotto kokonaisuudessaan riitä kattamaan uudistamisesta koituneita kustannuksia.*” Kaupunki katsoo, että uusiokäyttöä on tutkittu riittävästi päätöksenteon pohjaksi.
1.3 Kohteeseen liittyviä rakennushistoriallisia ja maisemallisia arvoja eritellään tarkemmin Etelä-Savon kulttuuriperintötiekannassa.	Merkitään tiedoksi.
2. Etelä-Savon ELY-keskus	
2.1 Kaava-alueella sijaitsee vuonna 1950 valmistunut entinen SOK:n konttori- ja varastorakennus, jonka suunnittelivat SOK:n rakennusosaston arkkitehdit Armas Lehtinen ja Matti Haapala. Ns. osuuskauppafunkiksen sodanjälkeistä jatkumoa edustavasta rakennuksesta on laadittu kattava rakennushistoriaselvitys (Pekka Piiparinen 4.4.2012).	Merkitään tiedoksi.

Mikkelin liikekeskustan ja rautatie- ja linja-autoaseman välissä sijaitsevalla kohteella on rakennushistoriallisia ja maisemallisia, mutta myös Mikkelin elinkeino- ja liike-elämään liittyviä arvoja. Kyseessä on paikallisesti merkittävä, kulttuurihistoriallisesti arvokas kohde.	
2.2 Mikkeli-Seura ry on 28.3.2016 todennut, että tontin ulkorakennus vuodelta 1927 on alkujaan ollut Mikkelin puutavaraosakeyhtiön tynnyriliimaverstas, ja ettei Mikkelin ydinkeskustassa ole enää yhtään vastaavaa rakennusta jäljellä. Seura on esittänyt myös tämän rakennuksen dokumentointia.	Katso kohta 6.3
2.3 Kaavaehdotuksen mukainen ratkaisu todennäköisesti johtaa konttori- ja varastorakennuksen sekä tontin ulkorakennuksen purkamiseen. Tällöin kiistatta menetetään alueen kulttuurihistoriaan ja maisemaan liittyviä arvoja. Kaavan yleismääräykset myöntävät autopaikkamäärään 25 % vähennyksen, mikäli SOK:n rakennus säilytetään.	Katso kohta 1.2
2.4 Kokonaisuutena kaavaehdotus kuitenkin sallii tontille mittavaa uudisrakentamista.	Kaupungin yhtenä tavoitteena on ollut saattaa ydinkeskustan tavoiteltu tehokkuusluku e=3,0 voimaan Mannerheimintie 10 kohdalla. Toteutuessaan kaavamuutos saattaa maanomistajan yhdenvertaiseen asemaan.
2.5 Kuten kaavaselostuksessakin useaan otteeseen todetaan, on korttelin 8 sijainti merkittävä sekä kaupunkikeskustan osana että erityisesti kaupungin siluettia Vt5:n suunnasta ajatellen. Selostuksessa viitataan useasti Mannerheimintie 10:n ja viereisen viljasiilo/valssimylly -tontille muodostuvan taidemuseon yhtenäiseen kokonaisuuteen, alueella tavoiteltavaan korkeatasoiseen arkkitehtuuriin ja uudistuvan kokonaisuuden kaupunkikuvaa parantavaan vaikutukseen. Tavoitteet ovat hyvät, ja kaavatyössä niiden tulisi siirtyä myös kaavakartalle ja -määräyksiin. Kaavaehdotuksesta kaupunkikuvaa koskevat määräykset puuttuvat lähes täysin elementtisaumat kieltävää määräystä lukuun ottamatta. Epäselväksi jää, miten kaava varmistaa uudisrakentamisen korkean arkkitehtonisen ilmeen (selostus, s. 3) tai sen, että tontille toteutuu "huomattavan	Kaavamääräyksiä on päivitetty. Kaavamääräyksiin on lisätty ehdotuksen mukainen yleismääräys: *”Suunnittelualue on kaupunkikuvallisesti tärkeä alue, jossa uudisrakentaminen tulee toteuttaa kaupunkikuvallisesti korkeatasoisesti ja alueen historiaan soveltuen kaava selostuksessa esitettyjen periaatteiden mukaisesti.”*

korkeatasoinen kokonaisuus joka tuo esille alueen historiaa uudisrakennusten muodoissa ja julkisivuissa parantaen selkeästi Mannerheimintien varren kaupunkikuvallista sekä ympäristön laatua" (s. 15).	
2.6 Kaavaehdotus mahdollistaa Mannerheimintien ja Vilhonkadun kulmaan jopa 12-kerroksisen rakennuksen, jota perustellaan pariksi siilotontille suunnitellulle 14-kerroksiselle, siilon korkeutta imitoivalle rakennukselle. Tällöin siilon tai sen korvaavan kerrostalon maamerkki-ajatus osaltaan häviää. Kerroskorkeuden merkittävän noston vuoksi kaavaselostuksessa olisi syytä esittää useampia havainnekuvia sekä tontista että kaupungin siluetista eri suunnista tarkasteltuna rakennusoikeuden toteutuessa täysimääräisenä. Nyt kaavaselostuksessa on esitetty yksi havainnekuva, sekin naapuritontilta. Kaavaselostuksessa todetaan, että "rakennusvalvonnan tehtävä on katsoa, että jatkosuunnittelussa aikaan saadaan omaleimaista ja korkeatasoista ympäristöä (rakennusten sijoittelu, massoittelu, kattomuodot, aukotukset, materiaalit ja värit rakennuksissa ja sisäpihoilla, istutukset, asuntoratkaisujen monipuolisuus ja muuntojoustavuus, maantasokerrosten liike- ja työtilojen keskustaan sopiva ilme jne.)" (s. 21). Useista lainauksessa luetelluista tavoitteista on syytä määrätä jo kaavassa, jolloin niiden ohjausvaikutus olisi huomattavasti suurempi. Entisen SOK:n konttori- ja varastorakennuksen mahdollinen purkaminen olisi menetys sekä kaupunkikuvan että rakennushistorian kannalta. Rakennuksen ominaisuudet (esim. kerroskorkeus) kuitenkin tekevät siitä vaativan muutossuunnittelukohteen. Kaupunkikuvalliselta kannalta on tärkeää, että mahdollinen korvaava uudisrakentaminen suunnitellaan huolella ja siihen paneudutaan riittävästi jo kaavasuunnittelun yhteydessä. Kerroskorkeuksien vaikutuksesta on tehtävä nyt esitettyä laajempi kaupunkikuvallinen tarkastelu, Mannerheimintien tämän kohdan kokonaisuutta ajatellen se on syytä tehdä yhdessä valssimyllyn ja siilon hankkeiden kanssa. Kaavamääräyksillä tulee varmistaa, että uudisrakentaminen on jatkossa arkkitehtuuriltaan korkeatasoista ja kaupunkikuvaan sopivaa.	Kaavaselostusta on päivitetty ja täydennetty havainnollistavalla materiaalilla.

2.7 Kaavaselostusta tulee päivittää viljasiilon/valssimyllyn tontin nykytilanteen osalta. Kaavamuutoksen osaperustelunahan ei voi esittää taidemuseokokonaisuutta, kun näyttää ettei sellaista ole alueelle tulossa. 2.8 EL Y-keskuksella ei ole muuta huomautettavaa kaavaehdotuksen johdosta.	Kaavaselostusta on päivitetty.
3. Mikkelin kaupungin museot Mikkelin kaupungin museot pitäytyy aikaisemmin antamassaan lausunnossa koskien Mannerheimintie 10 asemakaavaa: 3.1 Tontti rakennuksineen edustaa paikallisesti merkittävää rakennuskantaa kertoen paikallisesta kaupan ja teollisuuden historiasta. Tontilla olevat rakennukset edustavat 1950-luvun kauppalista ja teollista rakentamista. SOK:n varastorakennus on vuodelta 1952 ja, autotallirakennus vuodelta 1927. Tontin ja rakennusten kaupunkikuvallinen merkitys on suuri. Tämän tontin ja viereisen tontin, ns. Siilotontin rakennuskanta kuvastaa, alueen rakennuskannan kerroksellisuutta. Tässä mielessä kyseessä olevan tontin rakennukset edellyttävät suojelua. Museotoimen näkemyksen mukaan tulee SOK:n entinen varastorakennus suojella julkisivun ja porraskäytävien osalta kaavamerkinnöillä.	Asemakaavan selostuksessa kohdassa 3.2.1 on avattu suojelun edellytyksiä ja rajoitteita sekä miksi nyt on päädytty kaavassa esitettyyn ratkaisuun. Ohessa lainaus kappaleen viimeisestä osiosta: *”Keskusteluissa ELY-keskuksen kanssa sekä heidän lausunnossaan 2016 on todettu, että kaupungin/maanomistajan tulee valita selkeä linja suojelun tai uudisrakentamisen välillä. Perustuen edellä mainittuihin selvityksiin kaupunki katsoo, että suojelu ei välttämättä takaa rakennuksen säilymistä ja kunnostamista vaan on selkeä vaara, että kunnostustöiden puutteessa rakennus rapistuu ja se joudutaan lopulta purkamaan.”* ja ” *... kaupunki katsoo myös, että uudisrakentamisella pystytään tuottamaan huomattavan korkeatasoinen kokonaisuus joka tuo esille alueen historiaa uudisrakennusten muodoissa ja julkisivuissa parantaen selkeästi Mannerheimintien varren kaupunkikuvallista sekä ympäristön laatua. Samalla tavoite toteutuessaan tuo kaupunkilaisille selkeää lisäarvoa ja parantaa kaupungin kulttuuritarjontaa sekä antaa selkeän signaalin kaupungin kokonaiskehityksen positiivisesta suunnasta ja toimii koko Satamalahden hankkeen pilottikohteena.”* Asemakaavan selostuksessa kohdassa 4.5 on vertailtu eri toteutusvaihtoehtoja. Vertailuun on sisällytetty ns. Valssimyllyn kaavamuutos ja korttelia 8 on tarkasteltu kokonaisuutena. Tiivistettynä Valssimyllyn alueella sijaitsevat siilot ja valssimyllyrakennukset puretaan ja SOK-varastorakennusten säilyt-

	täminen ei ole taloudellisesti kannattavaa, siten uudisrakentaminen on tavoitteiden mukainen toteutusvaihtoehto.
3.2 Lisärakentaminen tekee mahdolliseksi rakennuskorkeuden kasvattamisen. Kaavassa esitetyillä rakennuskorkeuksilla osa Porrastalon asunnoista menettää näkymänsä Saimaalle.	Kaupunkien kehitys heijastaa omaa aikaansa ja tavoitteita. Valtioneuvoston tavoite kestävästä kehityksestä tarkoittaa m. olemassa olevan infran hyödyntämistä ja asumisen yhdistämistä saatavilla olevien palveluiden yhteyteen. Tavoitteet johtavat väistämättä myös tehokkuuden nostoon ydinkeskustoissa mikä näkyy mm. kohonneina kerroslukuina. Kaupungin tavoite ydinkeskustassa on nostaa tehokkuusluku tasolle e=3,0. Mannerheimintien varrella kerrostalojen kerrosluku on tyypillisesti 6-8. Mannerheimintie 10 kohdalla kerroslukua on nostettu maltillisesti vajaalla ullakkokerroksella kerroslukuun VI ¾. Merkittävämpi muutos on osoitettu Mannerheimintien ja Vilhonkadun kulmaukseen johon on haettu vastaparia siilojen maamerkille.
3.3 Viereiselle tontille ns. Siilotontille valmistellaan uutta asemakaava, joka vaikuttaa myös Mannerheimintie 10:n asemakaavoitukseen. Koska tonttien välille on suunniteltu yhteisiä ratkaisuja mm. pysäköintitiloja oli syytä käsitellä asemakaavamuutokset yhtenä kokonaisuutena. Tällöin päästäisiin yhteiseen kaupunkikuvan kannalta parhaaseen ratkaisuun.	Kaupungin alkuperäisenä tarkoituksena oli kaavoittaa koko kortteli 8 yhtenä prosessina, mutta omistusjärjestelyistä yms. syistä se ei ollut mahdollista kaupungin esittämässä aikataulussa. Tavoite yhteneväisestä lopputuloksesta saavutetaan myös erillisillä prosesseilla.
4. Etelä-Savon maakuntaliitto	
4.1 Etelä-Savon maakuntaliitolla ei ole kommentoitavaa kaavasta.	Merkitään tiedoksi.
5. Etelä-Savon pelastuslaitos	
5.1 Etelä-Savon pelastuslaitoksella ei ole huomautettavaa asemakaavan muutosehdotukseen.	Merkitään tiedoksi.
6. Mikkeli-Seura ry 1.3.2016	
6.1 Aiemmassa lausunnossaan kyseisestä kaavamuutoksesta 28.3.2016 Mikkeli-Seura otti kannakseen nykyisen rakennuskannan suojelun mahdollisimman pitkälle. Perusteena oli mm. se, että ns. Rejlersin talo ”edustaa aikansa tyypillistä rakennushistoriaa funktionalismin ja modernismin piirteineen ja liittyy tiiviisti Mikkelin taloushistorian kehitykseen. Yhdessä korttelin siilo- ja myllyrakennusten kanssa se muodostaa kaupunki-	Merkitään tiedoksi.

kuvallisen kokonaisuuden Mikkelin radan varteen syntyneestä liiketoiminnasta. 1900-luvun alussa syntyneestä ja vielä 1900-luvun puolivälissä kukoistaneesta monipuolisesta teollisuuden ja kaupan rakentamisesta ei Mikkelissä juuri ole muita säilyneitä kokonaisuuksia. Rakennuksella on rakennushistoriallisia, arkkitehtonisia sekä kaupunkikuvallisia arvoja.”	
6.2 Uudesta asemakaavan kuvauksesta voi ymmärtää, että suojelusta on päätetty luopua. Vaikutuksia rakennettuun ympäristöön on arvioitu siltä kannalta, että nykyiset rakennukset puretaan ja korvataan uudisrakennuksilla. Mikkeli-Seura on pettynyt ratkaisuun. Toisaalta kannatamme lämpimästi taidemuseohankkeen etenemistä naapurissa, ja ymmärrämme kaupungin halun kehittää korttelia kokonaisuutena. Mikkeli-Seura toivookin, että mahdollisessa uudisrakentamisessa pyritään arkkitehtonisesti toistamaan vanhan teollisuusmiljöön ilmettä tai muuten tuomaan esiin alueen historiaa. (Vrt. sairaalan uudisrakennukseen tuleva taideteos, joka viittaa Pirttiniemen puistoon). Rakennusmassan korkeudessa toivomme myös malttia, jotta kaupunkikuva keskustasta satamaan päin ei mene tukkoon.	Mannerheimintien 10 asemakaava ja samaan aikaan vireillä oleva ns. Valssimyllyn asemakaava sijoittuvat kumpikin kortteliin 8. Kaavojen tavoitteita on mietitty siten, että lopputukoksena syntyy yhteneväinen kaupunkikuva. Kummassakin kaavassa on samoja piirteitä, kuten vanhan teollisuusmiljöön arvojen säilyttäminen. Kaavaprosessien aikana on käynyt ilmi, että vanhojen rakennusten säilyttäminen joko ei ole mahdollista esim. terveyssyistä, rakenteellisesti tai taloudellisesti järkevää. Siinä tapauksessa, että vanhoja arvoja ei pystytä säilyttämään on lähtökohdaksi otettu näiden arvojen esille tuominen uudisrakennusten massoittelussa ja julkisivuissa. Lisäksi tilalle pyritään saamaan sellaisia arvoja jotka hyödyttävät kaupunkilaisia yhtä paljon ja joita voidaan pitää korvaavina arvoina. Mannerheimintien puolella rakennusmassat ovat pysyneet samalla tasolla kuin ne Museoviraston kanssa aikoinaan oli sovittu.
6.3 Kuten aiemmassakin lausunnossamme, Mikkeli-seura toivoo, että ennen mahdollista purkua tontin sisäpihalla sijaitseva Mikkelin puutavaraosakeyhtiön vuonna 1927 rakentama entinen tynnyriliimaverstas pitäisi dokumentoida huolellisesti.	Koko kiinteistön rakennuskanta sekä historia eri rakennusvaiheineen on inventoitu vuonna 2007 Mikkelin kaupungin toimesta. ”*Mikkelin satama-alueen, Mannerheimintien ja rautatiealueen rakennushistoriaa*” selvityksen on laatinut Petri Enqvist. Rakennus liittyy kiinteistön ja samalla Mikkelin teolliseen historiaan. Muutostyöt ja rakennuksen kunto huomioiden siihen ei kuitenkaan sisälly sellaisia arvoja kuin kiinteistön muuhun rakennuskantaan.
7. Savonlinnan maakuntamuseo	
7.1 Savonlinnan maakuntamuseo toteaa, ettei sillä ole arkeologisen kulttuuriperinnön osalta huomauttamista asemakaavan muutoksen ehdotuksesta. Rakennetun kulttuuriympäristön osalta lausunnon antaa Museovirasto.	Merkitään tiedoksi.