

MIKKELIN KAUPUNKI

949 Veturitallin alueen asemakaavamuutos

Asemakaavaselostus
(Luonnos)

Kaupunkiympäristölautakunnan käsittelyssä 14.6.2022 §88

7.6.2022

1 Perus- ja tunnistetiedot

1.1 Tunnistetiedot

Kaavan työnimi:	Veturitallin alue
Kaavatunnus:	949
Kaavan MliDNRO:	2021-4372 (10 02 03)
Yhteyshenkilö:	Kalle Räinen, asemakaavapäällikkö puh. 044 794 2525, etunimi.sukunimi@mikkeli.fi
Kaavakonsultti:	Kalle Rautavuori, arkkitehti SAFA, Finnish Consulting Group Oy puh. 050 430 9566, etunimi.sukunimi@fcg.fi

1.2 Kaava-alueen sijainti

Asemakaavan muutosalue sijaitsee Valtatie 5:n, Vilhonkadun, Mannerheimintien, Porrassalmenkadun ja Päiviönkadun / Ristiinantien välisellä alueella. Alue on ns. veturitallin alue sekä Porrassalmenkatu 1:n kiinteistö rautatien länsipuolella. Suunnittelualueen kokonaispinta-ala on noin 18 ha.



Kuva 1. Kaava-alueen sijainti ilmakuvassa.

Asemakaavan muutos koskee seuraavia kiinteistöjä:

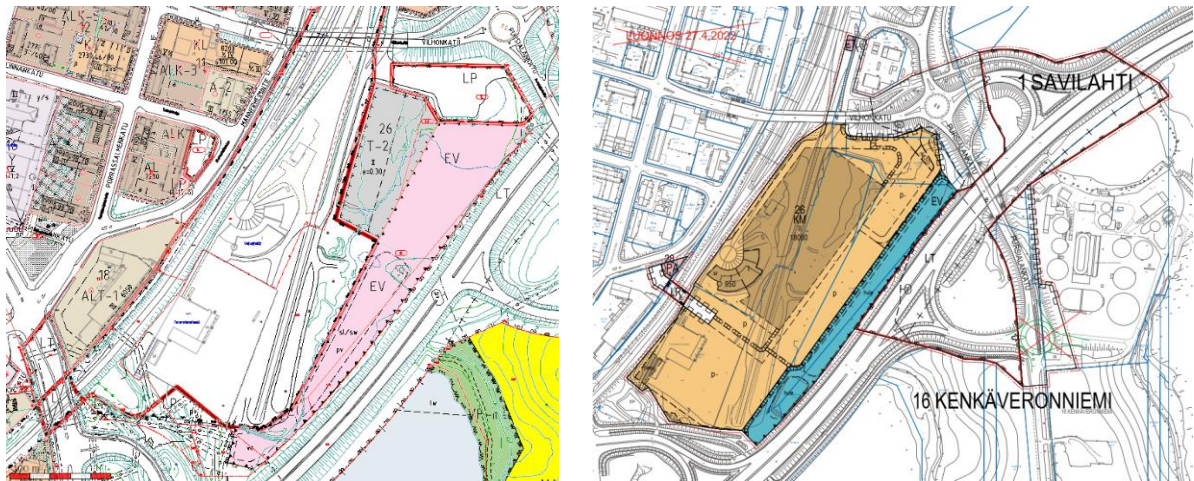
491-1-18-1; 491-1-18-800; 491-1-9901-0; 491-1-9906-0; 491-1-9908-0; 491-1-9909-0; 491-16-1-1;
491-16-1-2; 491-16-9901-0; 491-402-5-55; 491-402-6-38; 491-402-10-1; 491-402-13-5; 491-402-17-0;
491-402-876-4; 491-871-6-13; 491-895-0-5.

7.6.2022

1.3 Tavoitteet

Asemakaavan muutoksen tavoitteena on mahdollistaa uuden Prisman rakentaminen veturitallien ja lokkiluhdan alueelle. Asemakaavan muutosta hakee Osuuskauppa Suur-Savo. Muutoksella pyritään kasvattamaan alueen rakennusoikeutta ja mahdollistamaan toimivat liikenne- ja pysäköintijärjestely. Asemakaavan muutoksella kehitetään keskustan alueen kaupallista palvelukokonaisuutta. Lisäksi hankkeen aikana ratkaistaan rakennussuojelulliset asiat ja selvitetään hulevesiin ja pohjavesiin liittyvät kysymykset.

1.4 Asemakaavamuutos



Kuva 2. Voimassa oleva asemakaava ja asemakaavaluonnos.

Asemakaavamuutoksella pääosin rautatiealuetta oleva alue muutetaan liikerakennusten korttelialueeksi vähittäiskaupan suuryksikölle.

1.5 Kaavamuutoksen keskeiset vaikutukset

Muutos kaupunkikuvaan on merkittävä johtuen kaava-alueen keskeisestä sijainnista yhdyskuntarakenteessa ja liikenteen solmukohdassa. Asemakaavamuutoksen myötä alue muuttuu lähes kokonaisuudessaan rakennetuksi ja kytkee alueen osaksi nykyistä kaupunkirakennetta. Uuden rakentamisen myötä kaupunkikeskustan raja siirtyy tällä kohdalla rautatiestä valtatie reunaan. Veturitallit ovat olleet tähän asti alueen kiintopiste alueen vähäisen rakentamisen takia. Rakennus on tärkeä osa Mikkelin kaupunkikuvallista kokonaisuutta Mannerheimintielle ja se muodostaa tärkeän kohteen osana maisemaa myös Viitostieltä katsottaessa. Vaikka veturitallit säilytettäisiin kokonaan tai osittain, muuttuu niiden rooli kaupunkikuvassa merkittävästi. Pinta-alalta suuri hypermarket täyttää valtaosan alueesta ja muodostaa aluetta dominoivan elementin. Kaupunkikuvallisiin vaikutuksiin vaikuttaa merkittävästi rakennuksen ulkoarkkitehtuuri ja liittyminen mahdollisesti säilytettävään veturitalliin. Kaavamääräyksillä ohjataan rakentamisen laatua ja Mikkelin keskustan kaupunkikuvaan sopimista.

Kaavaluonnoksessa veturitallien vanhin osa osoitettu sr-suojelumerkinnällä. Rakennuksen uudemmat osat sisältyvät rakennusalaan, jolloin niiden säilyttäminen on mahdollista, mutta niitä ei ole asemakaavalla suojeltu. Vanhimman osan suojelemisella säilytettään osa arvokasta kulttuuri- ja rakennushistoriaa, mutta menetetään veturitallille ominainen kaarimuoto. Vaikkakin rakennus on

7.6.2022

alun perin ollut vain osa kaarta, jota on tarpeen mukaan laajennettu uudella sektorilla. Veturitallien osittaisen purkamisen myötä menetetään rakennushistoriallisia ja kaupunkikuvallisia arvoja, mutta mahdollistetaan yhdyskuntarakenteen kannalta keskeisen osan kehittäminen ja täydentäminen sekä Mikkelin ydinkeskustan kaupallisten palveluiden parantaminen.

Asemakaavamuutoksen myötä Kuopiontien varressa tulee säilymään hulevesiallas, mutta muutosten myötä alueen ei arvioida enää olevan naurulokille soveltuva elinympäristö. Todennäköistä on, että naurulokit eivät kaavan mukaisen rakentamisen jälkeen enää alueella pesi ja siirtyvät alueelta muualle. Tällöin tulisi keskustan läheisyyteen luoda toinen lajille hyvin sopiva kosteikkoalue.

Kaava-alueen liikenteellisiä vaikutuksia tutkitaan laajempaan kokonaisuuteen Satamalahden liikenneselvityksen yhteydessä. Selvitystyö on kesken ja liikenteellistä vaikutusten arviointia täydennetään selvityksen tulosten perusteella ehdotusvaiheessa.

Vaikutusten arviointia täydennetään myös hulevesisuunnitelman valmistumisen myötä ehdotusvaiheessa.



Kuva 3. Kuvapari nykytilanteesta ja asemakaavan mahdollistamasta muutoksesta (Ark'idea Oy)

7.6.2022

1.6 Selostuksen sisällysluettelo

1	PERUS- JA TUNNISTETIEDOT	1
1.1	Tunnistetiedot	1
1.2	Kaava-alueen sijainti	1
1.3	Tavoitteet	2
1.4	Asemakaavamuutos	2
1.5	Kaavamuutoksen keskeiset vaikutukset	2
1.6	Selostuksen sisällysluettelo	4
1.7	Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista	5
1.8	Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista	5
2	LÄHTÖKOHDAT	7
2.1	Selvitys suunnittelualueen oloista	7
2.2	Alueen yleiskuvaus	7
2.2.1	Luonnonympäristö	7
2.2.2	Rakennettu ympäristö	14
2.2.3	Liikenne	23
2.2.4	Yhdyskuntatekniikka	24
2.2.5	Palvelut ja virkistys	24
2.2.6	Maanomistus	24
2.3	Suunnittelutilanne	25
2.3.1	Valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet (VAT)	25
2.3.2	Maakuntakaava	26
2.3.3	Yleiskaava	26
2.3.4	Asemakaava	32
2.3.5	Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset	33
3	ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET	34
3.1	Asemakaavan suunnittelun tarve	34
3.2	Asemakaavan tavoitteet	34
3.2.1	Mikkelin kaupungin tavoitteet	34
3.2.2	Asemakaavamuutoksen hakijan tavoitteet	34
3.2.3	Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet	34
3.2.4	Prosessin aikana syntyneet tavoitteet, tavoitteiden tarkentuminen	34
3.2.5	Asemakaavan yhteydessä laaditut selvitykset	34
3.3	Osallistuminen ja yhteistyö	35
3.3.1	Osalliset	35
3.3.2	Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt	35
3.3.3	Viranomaisyhteistyö	35
3.4	Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset	36
3.4.1	Aloite	36
3.4.2	Vireilletulo	36
3.4.3	Aloitussvaihe	36
3.4.4	Tavoitevaihe	38
3.4.5	Valmisteluvaihe	38

7.6.2022

3.4.6	Ehdotusvaihe	38
3.4.7	Hyväksymisvaihe.....	39
3.5	Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	39
3.5.1	Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet.....	39
3.5.2	Suunnitteluvaiheiden käsittelyt ja päätökset	39
4	ASEMAKAAVAN KUVAUS	40
4.1	Kaavan rakenne	40
4.1.1	Mitoitus	40
4.2	Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen	41
4.3	Aluevaraukset.....	42
4.3.1	Korttelialueet.....	42
4.3.2	Muut alueet	42
4.4	Kaavan vaikutukset.....	42
4.4.1	Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen	42
4.4.2	Vaikutukset rakennettuun ympäristöön ja maisemaan	42
4.4.3	Vaikutukset rakennettuun kulttuuriympäristöön.....	44
4.4.4	Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön.....	44
4.4.5	Vaikutukset maa- ja kallioperään, veteen, hulevesiin, ilmaan ja ilmastoon	45
4.4.6	Vaikutukset liikenteeseen.....	46
4.4.7	Vaikutukset elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin	48
4.4.8	Muut vaikutukset.....	48
4.5	Ympäristön häiriötekijät	48
4.6	Kaavamerkinnot ja -määräykset	48
4.7	Nimistö	48
5	ASEMAKAAVAN TOTEUTUS	49
5.1	Toteuttaminen ja ajoitus	49

7.6.2022

1.7 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (23.3.2022)
TÄYDENTYY EHDOTUSVAIHEESSA selvitysten valmistuttua

1.8 Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista

- Kantakaupungin osayleiskaavan 2040 selvitystyöt
- Mikkelin satama-alueen, Mannerheimintien ja rautatiealueen rakennushistoriaa, Mikkelin kaupunki, 2007
- Kenkäveron puhdistamon ja Veturitallin alueiden luontoselvitys 2010
- Mikkelin vanha veturitalli- Rakenteiden kunto- ja haitta-ainetutkimus, sisäilmaselvitys sekä maaperän ympäristö- ja geotekniset tutkimukset, Ramboll, 2012
- Satamalahden Luontoselvitys, FCG, 2015
- Mikkelin helikopterikentän suunnitelma: Suunnitelma kentän koosta, sektoreista ja käytettävyydestä, Aii Airspace Design, 2017
- Mikkelin veturitallinlahden viitasammakkoselvitys, Enviro, 2018
- Mikkelin keskikaupunkialueen naurulokkikartoitus, Enviro, 2018-2020
- Geotekninen rakennettavuusselvitys, Ramboll, 2021
- Maaperän pilaantuneisuus- ympäristötekkinen selvitys, Ramboll, 2022
- Riskinarvio- veturitallin alue, Ramboll, 2022
- Maaperän ympäristötekkinen lisätutkimus, Ramboll, 2022
- Prisma Mikkeli Pohjavesiselvitys, Ramboll, 2022
- Mikkelin veturitallit- Rakennushistoriallinen selvitys, Ramboll, 2022
- Veturitallinlahden alueen lokki- ja viitasammakkoselvitys, FCG, tekeillä 2022
- Satamalahden liikenneselvitys, tekeillä 2022
- Hulevesiselvitys, tekeillä 2022

7.6.2022

2 Lähtökohdat

2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

Alueella toimii Postin logistiikkakeskus ja lisäksi alueella on VR:n ratapihan ylläpitoon liittyviä toimintoja. Veturitallit ovat tällä hetkellä tyhjillään.

Veturitallien vanhin osa valmistui vuonna 1889 yhdessä koko Savon radan kanssa. Tallirakennus oli 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 on kahdeksankulmainen vesitorni.

Alueen länsiosassa on ns. Veturitallin kosteikko.

2.2 Alueen yleiskuvaus

2.2.1 Luonnonympäristö



Kuva 4. Ilmakuva suunnittelualueesta 1960-luvulta (Mikkelin kaupunki)

7.6.2022

2.2.1.1 Arvokkaat luontokohteet

Veturitallinlahti on ollut osa Kaihunlahtea. Nyt sen erottaa Kaihunlahdesta valtatie 5. Lahden keskimääräinen vesisyvyys noin 30 senttimetriä. Mikkelin kaupunki johtaa valtatie pohjoispuolelta tulevia hulevesiä lammen kautta Saimaaseen. Kohde on Ratakadun asemakaavan muutoksessa merkitty EV-alueeksi (Suojaviherväalue. Linnustollisesti arvokas alue, jonka luonnonolojen muuttaminen on kielletty).

Veturitallinlahdella on naurulokin yksi Etelä-Savon suurimmista yhdyskunnista. Vuonna 2008 pesiviä pareja oli noin 350 paria. Vuoden 2014 kartoituksessa arvioitiin, että lahdella pesii vähintään 225 paria. Kohteen luonnonsuojelullinen arvo perustuu suureen naurulokin yhdyskuntaan. Linnustoon kuuluvat myös telkkä, sinisorsa ja haapana.

Lahdella kasvillisuus on rehevää, leveäosmankäämien valtaamaa. Siellä täällä kasvaa mm. kurjenmiekkää. Rannalla on runsaita vehkakasvustoja, joukossa on saraa ja kurjenjalkaa. Kaupungin puoleinen rantametsä on lehtipuuvaltaista ja nuorta. Rannan tuntumassa on tiheä pajukko. Lampea on pidetty mahdollisesti viitasammakon lisääntymisalueena.

2.2.1.2 Eläimistö

Suunnittelualueelle laaditaan parhaillaan lokki- ja viitasammakkoselvitystä (FCG, 2022).

Kosteikkoalue on muuttunut viime vuosina hieman kuivemmaksi (Kuvat 2–5). Tämä johtuu vuonna 2014 aloitetusta ja vuonna 2017 päättyneestä Valtatie 5 parannushankkeesta Mikkelin kohdalla. Tässä hankkeessa rakennettiin toinen ajorata ja lisäkaistoja Pitkäjärven ja Aseman välille sekä parannettiin eritasoliittymiä, katuja ja kevyen liikenteen yhteyksiä. Valtatie 5 parannustöiden yhteydessä Veturitallinlahden rakennettiin hulevesiallas, johon johdetaan valtatiellä 5 syntyvien hulevesien lisäksi Nuijamiehen kaupunginosassa (50 ha) muodostuvat hulevedet. Allas otettiin käyttöön huhtikuussa 2015. Alueella on myös pato. Talvella 2017–18 tehtiin selvitysalueella puuston ja pensaikon raivaus.

Viitasammakko

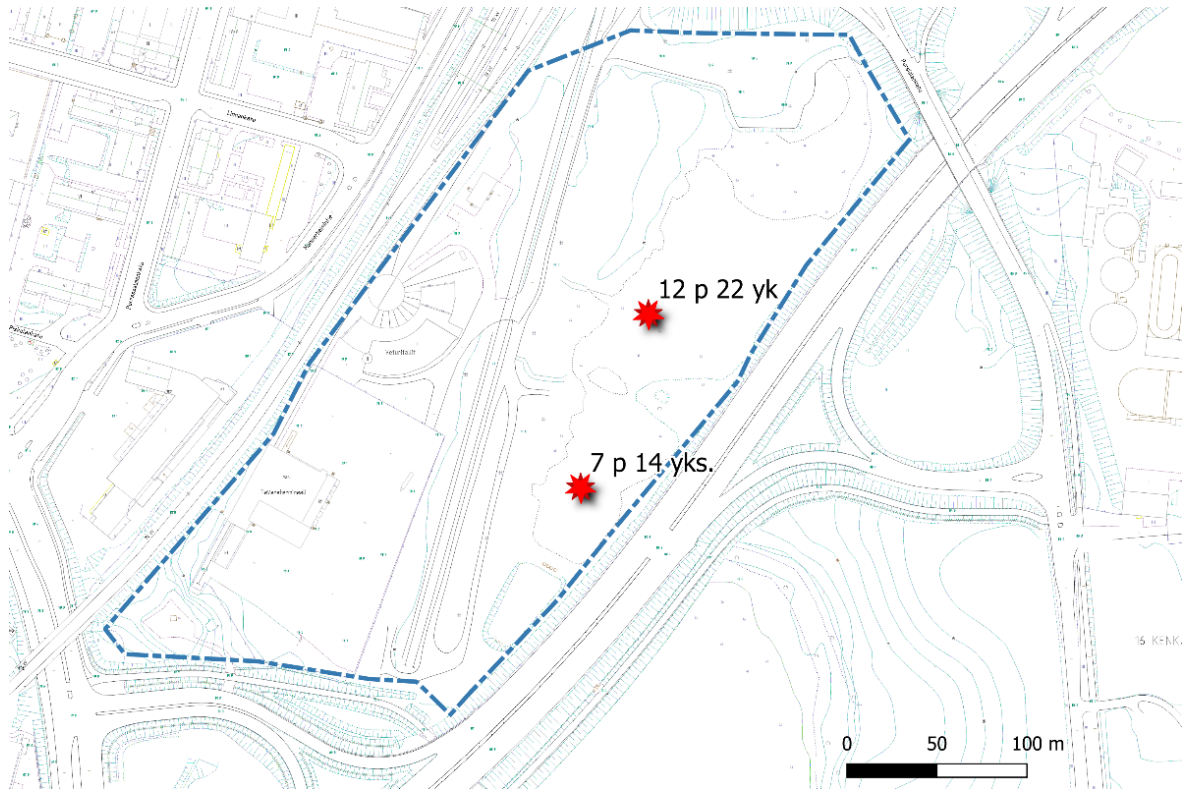
Veturitallien alueelta ei ole tehty viitasammakosta varmaa havaintoa, vaikka alueelta on kartoitettu viitasammakkoa useasti.

Naurulokki

Veturitallinlahdella eli entisen veturitallin läheisellä kosteikolla on pesinyt pitkään usean sadan parin suuruinen naurulokkiyhdyskunta. Vuonna 2014 lahdella oli vähintään 225 parin kokoinen yhdyskunta (FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy 2015). Vuonna 2015 ja 2016 naurulokkeja pesi Veturitallinlahdella, mutta osa oli siirtynyt keskustassa virastotalon ja kirjastotalon katoilla, valtatie 5 parantamisen aiheuttaman häiriön vuoksi (Lammi & Vauhkonen 2020).

Keväällä 2017 koko Veturitallinlahden yhdyskunta asettui keskussairaalan katoille, eikä veturitallin kosteikolla pesinyt lainkaan lokkeja. Pesimäpaikan vaihtaminen johtui siitä, että kosteikko muuttui osittaisen täyttämisen ja hulevesijärjestelmien rakentamisen takia lokeille huonommin sopivaksi. Veturitallinlahdella ei pesinyt naurulokkeja vuosina 2018–2020. Huhtikuussa 2018 kohteella nähtiin parikymmentä yksilöä (Natunen 2018). Vuoden 2022 huhtikuussa alueella nähtiin 19 paria aloittamassa pesintää. Seuraava kartoituskäynti alueelle tehdään kesäkuussa 2022.

7.6.2022



Kuva 5. Naurulokki havainnot 22.4.2022 (FCG Oy)



Kuva 6. Valokuva alueesta, jolla naurulokkien pesäpaikat sijaitsevat. Taustalla Postin tavaraterminaalirakennus. (Jari Kärkkäinen, 2022)

7.6.2022

2.2.1.3 Rantaviiva



Kuva 7. Rantaviivan muutokset suunnittelualueella. Vihreä katkoviiva ~1800-luku, punainen 1944, magenta 1964 ja musta 1977. (Ramboll 2021)

7.6.2022

2.2.1.4 Maaperä

Maanpinta on veturitallin alueella tasolla +77,8...+78,5 (N2000). Veturitallin piha-alueella on todettu 2...5 m syvyydelle ulottuvat täyttömaakerrokset, jonka alapuolella perusmaana silttistä hiekkaa ja liejua. Alueen täyttökerrosten seassa on todettu paikoin arinarakennetta sisältäen ratapölkkyjä ja muuta sahatavaraa 0,8...2,5 m syvyydellä maanpinnasta. Veturitallin kaakkoispuolelle asennetun pohjavesiputken (GA3) asennuksen yhteydessä kallio on havaittu 12 m syvyydessä ja Savonradan vieressä veturitallin länsipuolella pohjavesiputkessa (GA5) kallio on havaittu 13,7 m syvyydellä maanpinnasta.

Kiinteistön pohjoisosassa pistoraiteiden ympäristössä pintamaa on hiekkaa ja sepeliä. Maanpinta on pistoraiteella tasolla +77,8...78,2 ja muutoin +77,7...78,5. Täyttömaata (hiekkä, sora sekä puuperäinen täyttö) on havaittu tutkimuksissa noin 2,2...3,3 m syvyyteen maanpinnasta. Täyttömaiden seassa on paikoin havaittu arinarakenne, jolla alueen kantavuutta on parannettu. Alueen perusmaana on todettu silttistä hiekkaa, silttiä sekä liejua. Alueen pohjoisosaan asennetun pohjavesiputken asennuksen yhteydessä kallio on havaittu 15,2 metrin syvyydessä.



Kuva 8. Mikkelin keskustan maaperä, 1:20000. Suunnittelualueen maaperä on lähes kokonaan täyttemaata (Ta, tiivis viivarasteri). Alueen eteläkärjessä on kaistale hiekkaa (Hk). Kaavarajaus merkattu likimääräisesti punaisella viivalla. (MML, GTK 2022)

Suunnittelualueelle on tehty vuonna 2021 geotekninen rakennettavuusselvitys (Ramboll 2021). Selvityksen mukaan alueen rakennettavuus vaihtelee alueen osien välillä. Alueen maankäytön suunnittelussa tulee huomioida mm. luontaiset pohjasuhteet ja maapinnan korkeusasema. Lisäksi tulee huomioida kunnallisteknisten järjestelmien rakentamisen mahdollisuus.

7.6.2022

2.2.1.5 Pilaantuneet maa-alueet

Suunnittelualueelle on laadittu maaperän pilaantuneisuus -selvitys (Ramboll 2022). Selvitystyössä on tutustuttu alueella tehtyihin ympäristötekniikan tutkimusten raportteihin, joiden perusteella on laadittu yhteenveto alueen maaperän pilaantuneisuudesta (Kuva 9). Työ sisältää esityksen tarvittavista jatkotoimenpiteistä pilaantuneeseen maahan liittyen suunniteltua rakentamista ja tulevaa maanäyttöä varten. Lisäksi alueelle on laadittu riskinarvio (Ramboll 2022).

Vuoden 2012 tutkimuksen yhteydessä näytteitä otettiin veturitallin lattiasta (33 tutkimuspisteestä) ja sen alapuolisesta maaperästä (23 tutkimuspisteestä). Veturitallin lattian alapuolisissa maanäytteissä on todettu öljyhiilivetyjen keskitiskeitä >C10-C21 (63...4 900 mg/kg), raskaita öljyhiilivetyjakeita >C21-C40 (160...8 900 mg/kg) sekä PAH-yhdisteitä (summapitoisuus <3...39 mg/kg). Myös piha-alueella todettiin kohonneita hiilivetyjen pitoisuuksia. Hiilivetyjä todettiin pääasiassa täyttömaassa 0...2,2 m syvyydellä maan pinnasta, mutta rakennuksen ulkopuolella öljyistä maa-ainesta on havaittu vielä 3,5 m syvyydellä. Pihan kääntöpöydän alueella todettiin hiilivetyjen lisäksi lyijyä, enimmillään ylemmän ohjearvon ylittävä pitoisuus.

Helmikuussa 2022 tehdyissä lisätutkimuksissa veturitallin läheisyyteen tehtiin tutkimuspiste 2702KP, jossa todettiin ylemmän ohjearvon ylittävät pitoisuudet öljyhiilivetyjen keskitiskeitä (1 700 mg/kg) ja raskaita öljyhiilivetyjakeita (2 700 mg/kg) syvyydellä 2-3 m. Näytteestä tehtiin myös fraktiokohtainen analyysi, jonka perusteella pitoisuus koostuu valtaosin (noin 80 % kokonaispitoisuudesta) alifaattisista fraktioista >C16-C35.

Haitta-aineet rakenteissa

Veturitallin lattiasta otetuissa tiili- ja betoninäytteissä on todettu kohonneina pitoisuuksina öljyhiilivetyjä ja PAH-yhdisteitä. Suurimmat öljyhiilivetyjen pitoisuudet on todettu huoltomonttujen betonilattioissa (8 200...11 000 mg/kg). Huoltomonttujen betoninäytteissä todettiin myös pieninä pitoisuuksina PCB-yhdisteitä (summapitoisuus 0,08 mg/kg). Lisäksi rakenteissa on todettu asbestia ja PAH-yhdisteitä. Materiaalinäytteissä todettiin lisäksi pieniä haihtuvien orgaanisten yhdisteiden kokonaispitoisuuksia (TVOC). Vuonna 2012 laaditun raportin mukaan on oletettava, että kaikki rakennuksen alapohjat ovat öljyyntyneitä, mikä lisäksi öljyjä ja kreosoottiyhdisteitä voidaan olettaa imeytyneet seinien maanalaisiin osiin.

Riskiarvioinnin johtopäätökset

Tarkastelun perusteella veturitallin rakennuksen alapuolisessa maaperässä sekä rakenteissa esiintyy haitta-aineita pitoisuuksina, joista voi aiheutua terveys- ja viihtyvyyshaittaa. Lisäksi kaikkia sisäilmariskin kannalta oleellisia haitta-aineita ei kohteen maaperästä ole tutkittu. Tutkimusten yhteydessä rakennuksissa on todettu kreosootin ja homeen hajua.

Arvioinnin perusteella kohteessa on suunnitellussa käyttötarkoituksessa tarve riskinhallintatoimenpiteille. Rakennuksen alapuolisesta maaperästä sisäilmaan kulkeutuvien haitta-aineiden määrää voidaan pienentää poistamalla haitta-ainepitoiset maa-ainekset rakennuksen alta tai johtamalla haitallisia aineita sisältävä maaperän huokosilma hallitusti pois rakennuksen alta ulkoilmaan esimerkiksi asentamalla alapohjaan radonputkistot. Lisäksi on todennäköisesti tarpeen estää haihtuvien yhdisteiden purkautumista rakenteista purkamalla rakenteet tai eristämällä haitta-aineita sisältävät rakenteet.

7.6.2022



Pohjavesi

Alueella on todettu myös painetasoltaan pohjavedestä lievästi (n. 0,5–1,0 m) poikkeava vesikerros, ”orsivesi”. Orsivedet liikkuvat tiiviissä täytössä hitaasti pääosin koilliseen, kosteikon kuivatuussuuntaa

7.6.2022

kohden, mutta varsinaisen muodostumisalueen rajalla tapahtuu myös liikkumista länteen ja sekoittumista pohjaveteen.

Orsiveden pinnankorkeus vanhan rantaviivan läheisyydessä (GA6) ja seuraa pohjavedenpinnan tapaan Saimaan veden pinnan liikkeitä, kun taas rakennusalueen keskellä (GA4 ja GA2) pinnankorkeuden vaihtelu on vähäisempää ja riippuvainen Saimaan pinnankorkeuden lisäksi alueelle tulevan veden määrästä, kuivatustasosta ja näissä tapahtuvista muutoksista.

Vedenpinnankorkeus oli rakennusalueen pohjoisosassa 13.12.2021 suoritettuna näytteenoton aikaan välillä +76,92... +76,44.

Alueelle on laadittu erillinen pohjavesiselvitys (Osuuskauppa Suur-Savo, Prisma Mikkeli, Pohjavesiselvitys, Ramboll Finland Oy, 10.2.2022).

Pintavesi

Alueella ei ole hulevesiviemärointiä, vaan pintavedet imeytyvät maahan. Lähin vesistö, Saimaa, sijaitsee lähimmillään noin 300 m etäisyydellä koillisessa. Kohteen itäpuolella sijaitseva Veturitallinlahti oli vielä 1950-luvulla kiinteä osa Saimaata, mutta VT-5 rakentamisen yhteydessä se rajautui erilliseksi "lammekseen" ja toimii nykyisin osana hulevesien sääntelyjärjestelmää. Lampi purkaa vetensä koilliseen nimettömään altaaseen ja edelleen entisen Kenkäveronniemen jätevedenpuhdistamon läheisyydestä Saimaaseen. Lammen pinta-ala on noin 1,24 ha.

2.2.2 Rakennettu ympäristö

Kaava-alue sijaitsee Mikkelin kaupungin itälaidalla Saimaan rannalla. 1800-luvun ensimmäisellä puoliskolla rannalle muodostui Mikkelin satama. 1800-luvun lopulla sataman läheisyyteen rakennettiin Savon rata ja Mikkelin rautatieasema. Satama ja rautatie toimivat tärkeinä sahatavaraliikenteen solmukohtana.

Radan valmistuttua vuonna 1887 kaava-alueesta sijaitsi kuivalla maalla vain radan veturitallit ja tavarapiha. Vuoden 1933 ilmakuvasa veturitallin ympärillä on varastorakennuksia ja niiden eteläpuolella kenttä halkojen säilyttämistä varten. Veturitallilla on myös oma laiturinsa. Suurin osa kaava-alueesta sijaitsi matalan Kaihunlahden päällä.

7.6.2022



Kuva 10. Ilmakuva suunnittelualueesta vuodelta 1933. Asemakaavan likimääräinen rajausta merkattu punaisella viivalla. (MML)

Satama-aluetta on laajennettu useaan otteeseen täyttämällä matalia ranta-alueita. Kaava-alueen itälaidan järven pohjaa on täytetty 1980-luvun alussa valtatie 5 rakennustöiden aikana (Kuva 11).



Kuva 11. Ilmakuva suunnittelualueelta vuodelta 2020. (MML)

7.6.2022



Näkymä Kuopiontieltä pohjoiseen kohti kaava-aluetta.



Näkymä Kuopiontieltä kaava-alueen kohdalta.



Näkymä Pursialankadun sillalta lounaaseen kaava-alueelle.

7.6.2022



Näkymä Vilhonkadun sillalta etelään kaava-alueelle.

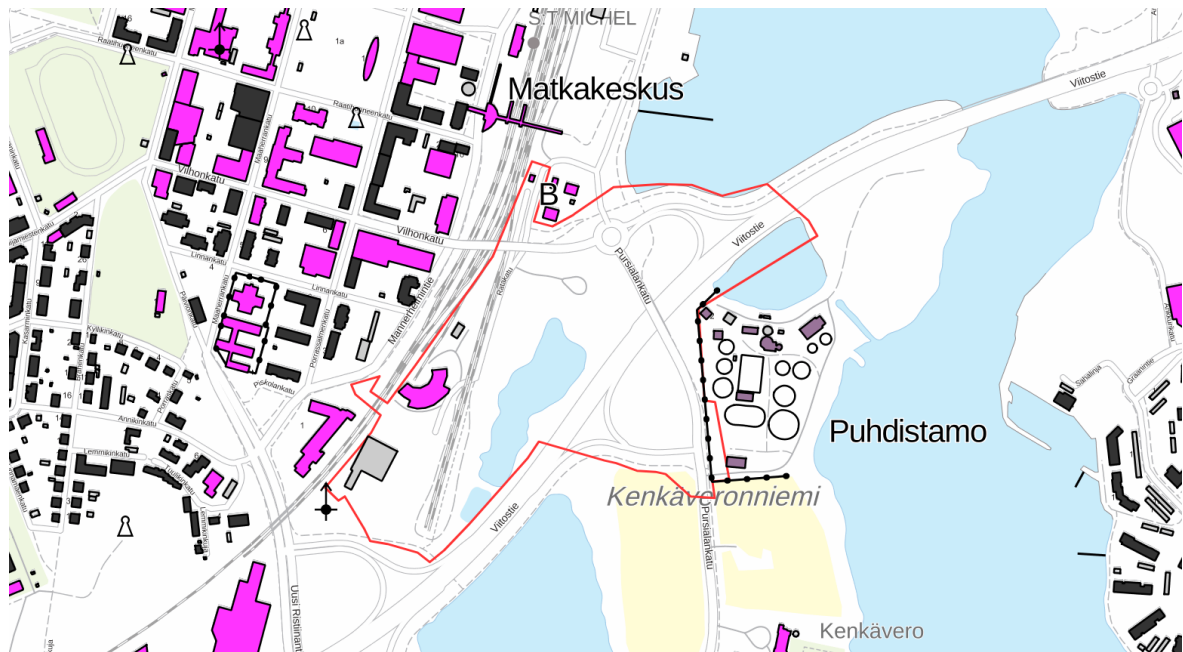


Näkymä Mannerheiminkadulta itään kaava-alueelle.

Kuva 12. Ote Näkymä kuvia nykytilanteesta (Google 2011).

7.6.2022

2.2.2.1 Rakennukset



Kuva 13. Suunnittelualueen rakennukset (MML)

Veturitalit

Tontti sijoittuu ratapihan eteläpään Mannerheimintien ja Viitostien väliin. Veturitali sijaitsee länsipuolella kulkevan Savon radan ja itäpuolella kulkevan kahden pistoraitteen välissä. Tallille kuljetaan pohjoisesta Ratakatua pitkin. Alueen länsipuolella on Mikkelin keskusta ja itäpuolella on Kaihunlahden pohjukasta umpeutuva kosteikkoalue. Veturitali on rakennettu tontille puolikaaren muotoon niin, että vanhimman tallin pääty on länsi-luoteeseen ja viimeksi rakennetun tallin pääty pohjoiseen. Sisäkaari osoittaa luoteeseen ja ulkokaari kaakkoon. Veturitalleista on laadittu keväällä 2022 rakennushistoriallinen selvitys (Ramboll, 2022).

7.6.2022



Kuva 14. Kuva veturitalleista (Mikkelin veturitallit- Rakennushistoriallinen selvitys, Ramboll 2022)

Selvityksen mukaan Veturitalli edustaa tyypillisesti 1800-luvun lopun ja 1900-luvun alun teollisuusarkkitehtuuria ja se on rakennettu Valtion rautateiden arkkitehdin piirtämien tyyppipiirustusten mukaan. Tyyppipiirustukset on laatinut Knut Nylander, ja niitä on käytetty Savon radan lisäksi Vaasan ja Oulun rautateiden asema-alueilla. Nylanderin piirtämät rakennukset edustavat tyyliltään uusrenessanssia.

Punatiilistä muurattua julkisivua koristavat 1800-luvun lopun veturitalleille tyypilliset koristeaiheet, kuten räystäiden hammaslistat ja vinoneliön muotoiset komerokoristeet. Pilttuissa on suuret pariovet ja isot, pieniruutuiset ikkunat. Veturitalleihin kuuluu olennaisena osana kulmikas, pyramidikattoinen vesitorni. Käyttötarkoituksen muuttumisen myötä rakennukseen on tehty jonkin verran muutoksia, mutta se on ulkoiselta hahmoltaan ja suurimmaksi osaksi myös sisätiloiltaan säilyttänyt alkuperäiset ominaispiirteensä ja on helposti tunnistettavissa rakennustyyppinsä edustajaksi. Eri aikoina tehdyt laajennukset ovat tunnistettavissa ja ne lisäävät rakennuksen historiallista kerroksellisuutta. Levyillä peitetyt ikkuna-aukot vaikuttavat tällä hetkellä rakennuksen ulkoasuun heikentävästi, mutta levyt ovat helposti poistettavissa.

Arvot ja säilyneisyys

Mikkelin veturitallilla on rakennushistoriallisia, historiallisia ja maisemallisia/kaupunkikuvallisia arvoja.

7.6.2022

Rakennus edustaa tyylipuhtaasti 1800-luvun lopun uusrenessanssityylistä punatiiliarkkitehtuuria yleisesti ja erityisesti Valtion rautateiden tyyppipiirustusten mukaan tehtyjä veturitallirakennuksia. Rakennuksen poikkeuksellinen muoto ja siihen liittyvä vesitorni perustuvat rakennuksen käyttöön höyryveturien tallina. Rakennus on tehty ajan tavan mukaan huolellisesti korkealuokkaisista materiaaleista.

Veturitallin historialliset arvot liittyvät erityisesti liikenteen historiaan, mutta välillisesti myös teollisuuden ja kaupankäynnin historiaan osana Mikkelin kaupungin kehitystä. Rakennuksella on merkitystä historiallisen ilmiön todisteena ja tietoa lisäävänä esimerkkinä (historiallinen todistusvoimaisuus). Rakennus ilmentää alkuperäistä tyyliä ja sen käyttö on jatkunut alkuperäistä vastaavana osassa rakennusta.

Rakennus on tärkeä osa Mikkelin kaupunkikuvallista kokonaisuutta Mannerheimintielle ja se muodostaa tärkeän kohteen osana maisemaa myös Viitostieltä katsottaessa. Säilyneisyydeltään Veturitalli on hyvin säilynyt kohde. Rakennuksessa tehdyt muutokset ovat niin pieniä, että alkuperäinen ilme on säilynyt. Julkisivuun tehdyt muutokset on tehty vanhaa kunnioittaen, ja ne tuovat rakennukseen historiallista kerroksisuutta. Sisätiloissa muutokset ovat suurimpia tallin vanhimmassa päässä, joka on muutettu toimistotiloiksi.

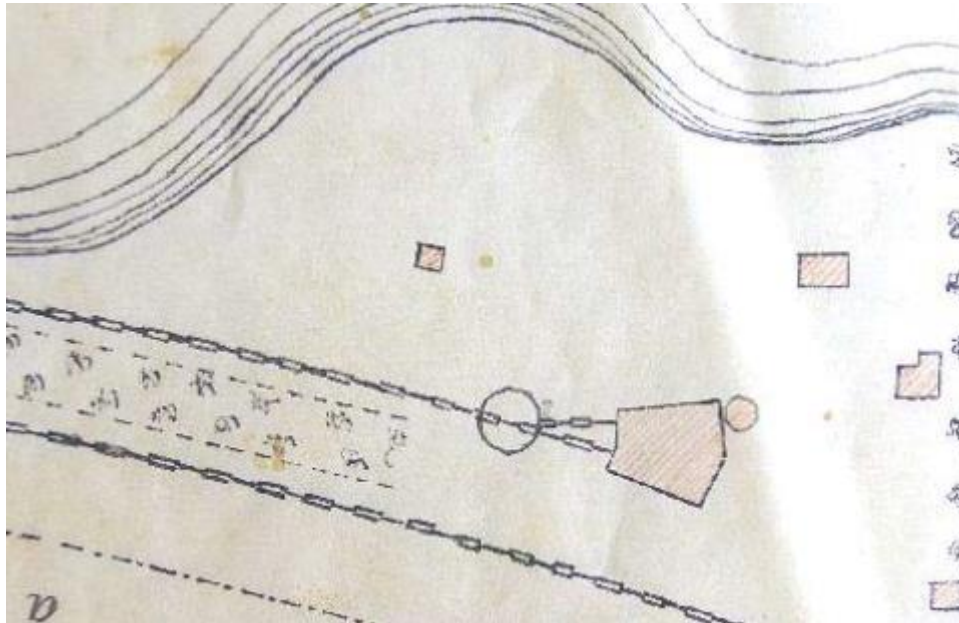
Suositukset

Rautatierakennuksiin liittyy paljon historiallisia, rakennushistoriallisia ja kaupunkikuvallisia arvoja, minkä vuoksi ne usein onkin suojeltu. Mikkelin veturitalli on arvotettu maakunnallisesti merkittäväksi ja se on suojeltu Mikkelin kantakaupungin osayleiskaavassa.

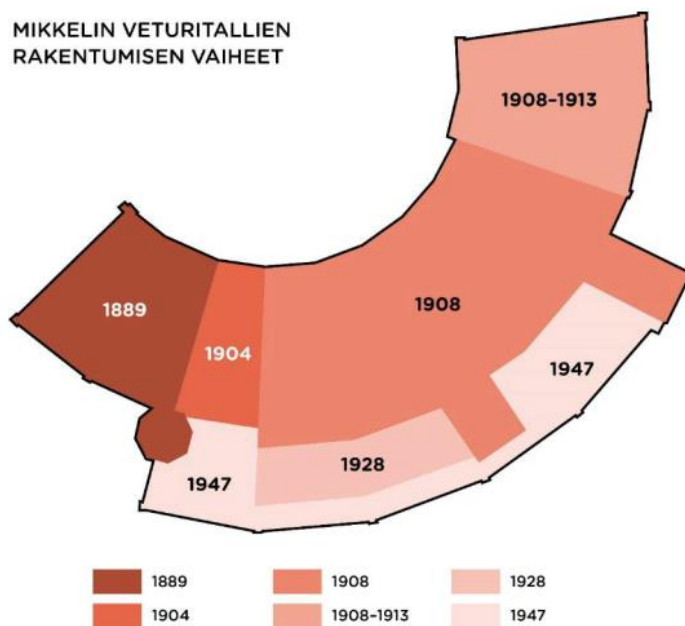
Historiallisen rakennuksen todistusvoimaisuuden kannalta parasta olisi, jos se pihapiireineen voisi säilyä mahdollisimman alkuperäisen kaltaisessa käytössä. Tämä ei aina ole mahdollista ja veturitallejakin on muutettu uuteen käyttöön esimerkiksi Pieksämäellä ja Salossa.

Mikkelin veturitalli sijaitsee aivan keskustan kupeessa ja sille on varmasti mahdollista löytää tulevaisuudessa uutta käyttöä. Käyttöä suunniteltaessa on otettava huomioon myös rakennuksen kuntotutkimukset ja haitta-ainekartoitukset. Rakennusta tulee kehittää sen ominaispiirteet huomioiden. Keskeisiä ominaispiirteitä veturitallille ovat sen erikoinen muoto, tiilijulkisivut koristeluineen ja vesitorni, joiden säilyminen tulee turvata.

7.6.2022



Kuva 15. Ote ratainsinööri Orrmanin vuoden 1893 kartasta. Kuvassa näkyy alkuperäinen kaksipilttuinen veturitalli. (Mikkelin kaupunginarkisto)



Huoltorakennus

Veturitallien pohjoispuolella sijaitsee vuonna 1951 rakennettu puinen VR:n huoltorakennus, joka on nykyisin tyhjiillään. Rakennus on alkuperäisessä kunnossa. Puurunkoinen, 1,5-kerroksinen ja harjakattoinen rakennus on verhoiltu pystyrimalaudoituksella, ja se on sävyltään keltainen. (Kuva 16)

7.6.2022



Kuva 16. VR:n vuonna 1951 rakennettu huoltorakennus (Petri Enqvist, 2006)

Postin tavaraterminaali

Kaava-alueen eteläosassa sijaitsee Postin terminaali. Postin tavaraterminaalin alue on aiemmin toiminut alueella sijaitsevan veturitallien ja puutavaran varastoalueena. Tavaraterminaalin alueella, sen koilliskulmalla, on sijainnut maanpäällinen polttonesteiden jakelupaikka.

VR:n sähkömuuntamo

Alueen pohjoisosassa sijaitsee rautatien toimintaa liittyvä sähkömuuntamo. (Kuva 17)

7.6.2022



Kuva 17. Rautatiehen liittyvä sähkömuuntamo (Google 2011)

2.2.3 Liikenne

Suunnittelualue sijaitsee liikenteen solmukohdassa. Alueen itäpuolella kulkee Kuopiontie (vt 5) ja alueen eteläpuolella on Lahdentien (vt 13) ja Lappeenrannantien (vt 15) eritasoliittymä. Suunnittelualueen pohjoispuolella on Vilhonkadun, Laiturikadun, Pursialankadun ja Kuopiontien rampin muodostama kiertoliittymä. Lisäksi alue rajautuu länsipuolella rautatiehen. Kaava-alueelle kuljetaan Vilhonkadun ali rautatiensuuntaista Ratakatua pitkin.

Suunnittelualue kuuluu parhaillaan tekeillä olevan Satamalahden liikenneselvityksen alueeseen. Selvitykseen sisältyy mm. liikenne-ennuste ja tavoiteliikenneverkko. Liikenneselvitysluonnos valmistuu kesäkuussa 2022.

7.6.2022



Kuva 18. Liikenne-ennuste 2040 (ajon./vrk). Ennuste ei sisällä Satamalahden maankäytön tuotosta (Ramboll).

2.2.4 Yhdyskuntatekniikka

Alue on liitettävissä olemassa olevaan kunnallistekniikan verkostoon.

2.2.5 Palvelut ja virkistys

Alue tukeutuu Mikkelin keskustan palveluihin.

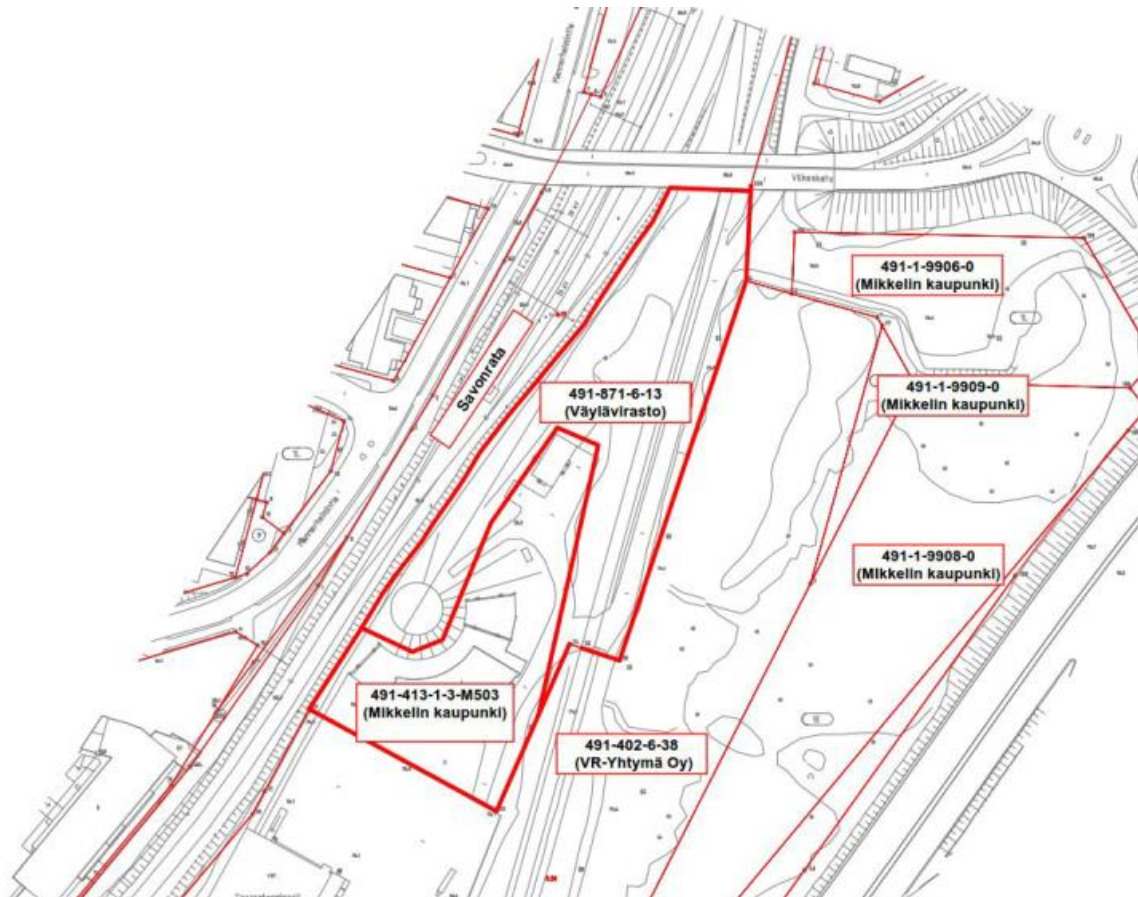
Suunnittelualue on osin luonnontilaista kosteikkoa, mutta alueen vaikean saavutettavuuden ja vilkasliikenteisten liikenneväylien takia alue ei ole virkistyskäytössä.

2.2.6 Maanomistus

Suunnittelualueen maanomistus on jakautunut Mikkelin kaupungille, Väylävirastolle, Senaatti-kiinteistöille, VR-Yhtymä Oy:lle sekä yksityisille maanomistajille. Kaavahankkeen aikana maaomaisuuden järjestelyt ratkaistaan erillisin sopimuksin.

Veturitallin alueen kehittämisestä solmittiin aiesopimus, joka allekirjoitettiin 24.8.2021. Aiesopimuksen mukaisia sopimusosapuolia olivat Mikkelin kaupunki, Osuuskauppa Suur-Savo sekä VR-Yhtymä Oy. Aiesopimuksen tavoitteena oli veturitallin alueen maankäytön muuttaminen siten, että alueelle voitaisiin rakentaa Osuuskauppa Suur-Savon uusi Prisma-hypermarket.

7.6.2022



Kuva 19. Maanomistustilanne kaavan vireilletulovaiheessa.

2.3 Suunnittelutilanne

2.3.1 Valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet (VAT)

Valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet ovat osa Maankäyttö- ja rakennuslainmukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää. Niiden tehtävänä on varmistaa valtakunnallisesti merkittävien seikkojen huomioon ottaminen maakuntien ja kuntien kaavoituksessa sekä valtion viranomaisten toiminnassa. VAT – tavoitteiden kokonaisuuksista kaikki (lukuun ottamatta Helsingin seudun erityiskysymyksiä) ovat tässä kaavatyössä merkityksellisiä. Huomioon otettavat kokonaisuudet:

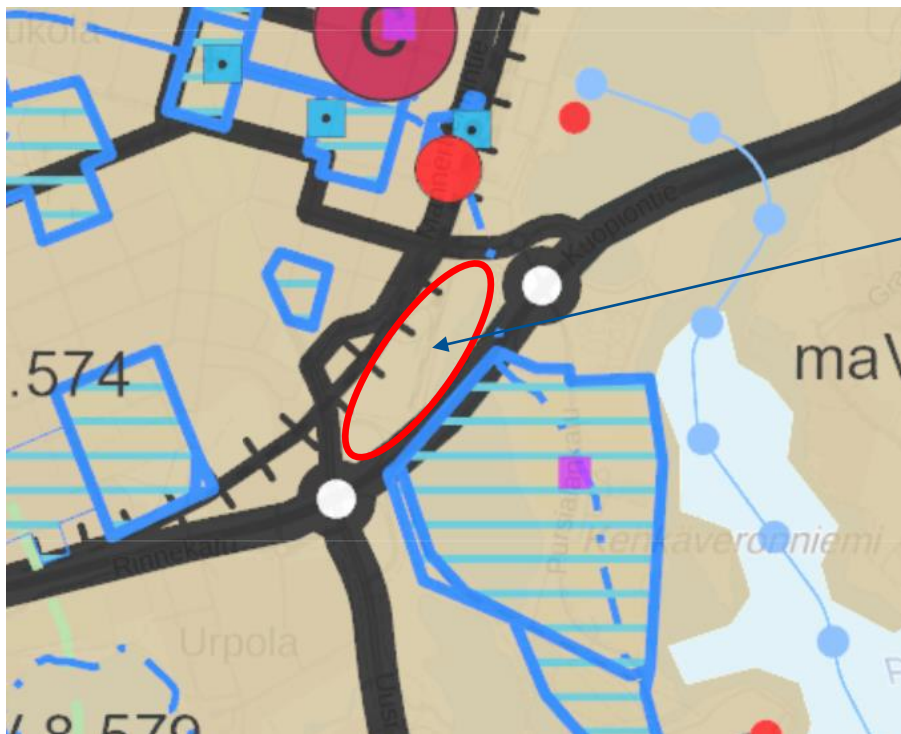
- Toimiva aluerakenne
- Eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu
- Kulttuuri- ja luonnonperintö, virkistyskäyttö ja luonnonvarat
- Toimivat yhteysverkot ja energiahuolto
- Luonto- ja kulttuuriympäristöinä erityiset aluekokonaisuudet (Vuoksen vesistöalue).

”Vuoksen vesistöalueella ohjataan matkailua, vesistöjen virkistyskäyttöä ja vesiliikennettä sekä rakentamista ja muuta maankäyttöä siten, että järviluonnon, maiseman ja kulttuuriperinnön erityispiirteet säilyvät.”

7.6.2022

2.3.2 Maakuntakaava

Alueella on voimassa Etelä-Savon maakuntakaava (2010) sekä vaihemaakuntakaavat 1 ja 2 (2016). Alla olevassa karttaotteesta on esitetty maakuntakaavojen yhdistelmä. Alue on osoitettu taajamatoimintojen alueeksi (A 8.1). Maakuntakaavassa on osoitettu maakunnallisesti arvokkaina kohteina Mikkelin taajama-alueen rakennuksia, joista Veturitallit on osoitettu kulttuuriympäristön ja / tai maiseman vaalimisen kannalta maakunnallisesti merkittävänä kohdemerkinnällä (ma 8.693). Suunnittelumääräyksen mukaan ”Kohteen ja sen ympäristön suunnittelussa on otettava huomioon kulttuurihistoriallisesti arvokas kokonaisuus ja erityispiirteet”. Lisäksi aluetta koskee Hirolan varalaskupaikan suoja-alue merkintä (svl2 8.666). Alue kuuluu Pursialan pohjavesialueeseen merkinnällä (pv.8.271)



Kuva 20. Ote Etelä-Savon maakuntakaavayhdistelmästä. Suunnittelualueen likimääräinen sijainti on merkitty karttaan punaisella soikiolla.

2.3.3 Yleiskaava

Alueella on voimassa vuonna 2019 hyväksytty Mikkelin kantakaupungin osayleiskaava 2040. Mikkelin kantakaupungin osayleiskaava koostuu seitsemästä oikeusvaikutteisesta teemakartasta. Suunnittelualueen sijainti on osoitettu keltaisella soikiolla.

Yhdyskuntarakenteen ohjaus -teemakartalla suunnittelualue on osoitettu Keskustatoimintojen alue / C-3 Keskusta-asuminen.

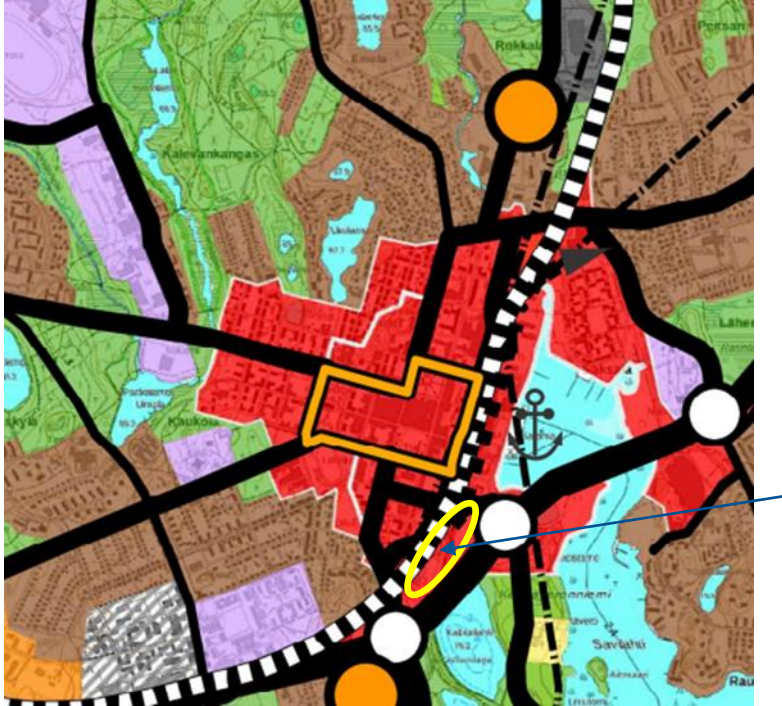
Monitoiminnallinen tiivistyvä keskustatoimintojen alue. Suunnittelussa tulee edistää viihtyisiä ja turvallisia oleskelu-, kävely-, pyöräily- ja joukkoliikenneympäristöjä.

Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksiköitä. Alueen täydennysrakentamisessa tulee huomioida kulttuuriympäristön arvot, keskustan maisemallinen merkitys sekä

7.6.2022

kaupunkikuvan korkea laatu. Alueen tarkemmat määräykset koskien rakentamistapaa, -laatua ja määrää osoitetaan asemakaavassa.

Asemakaavoituksessa tulee noudattaa karttojen 2-7 merkintöjä ja määräyksiä.



Kuva 21. Ote yhdyskuntarakenteen ohjaus -teemakartta

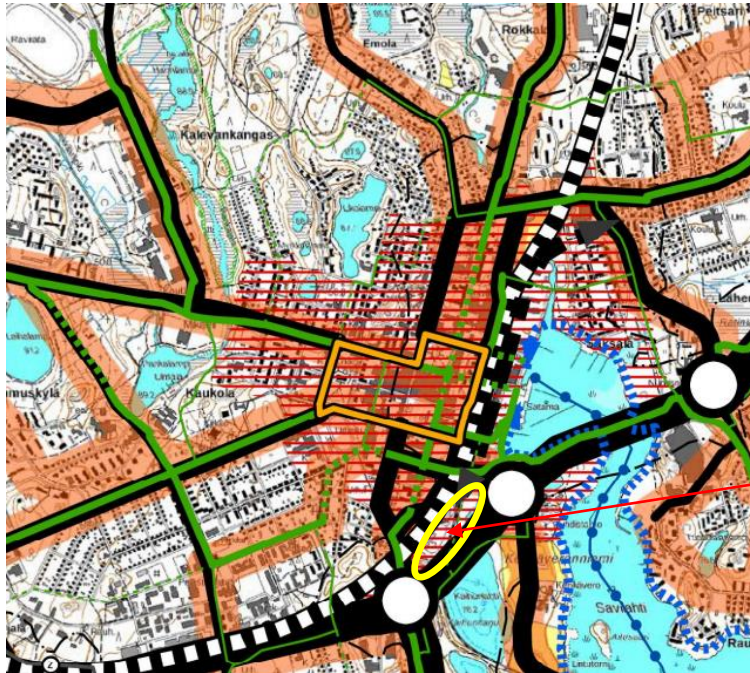
Liikenne ja verkostot -teemakartalla suunnittelualueella on merkintä pysäköintinormista.

Pysäköintinormin tavoite on helpottaa maltillista täydennysrakentamista keskustatoimintojen alueella pysäköintipaikkoja koskevan rakentamisvelvoitteen osalta. Pysäköintinormi on ohjeellinen ja edellyttää aina tapauskohtaista harkintaa. Hotellien, elokuvateattereiden ja vastaavien, toiminnoiltaan erityispiirteisten kohteiden osalta pysäköintitarve tarkastellaan aina tapauskohtaisesti tarkemman suunnittelun yhteydessä.

Vähintään 50 % kiinteistön pysäköintipaikoista tulee sijaita kiinteistöllä tai sen välittömässä läheisyydessä (enintään 50 m etäisyydellä). Kaikkien pysäköintipaikkojen tulee olla vähintään 300 m etäisyydellä kiinteistöstä.

Yhteystarve Veturitallialueen ja Saksalan kaupunginosan välillä.

7.6.2022



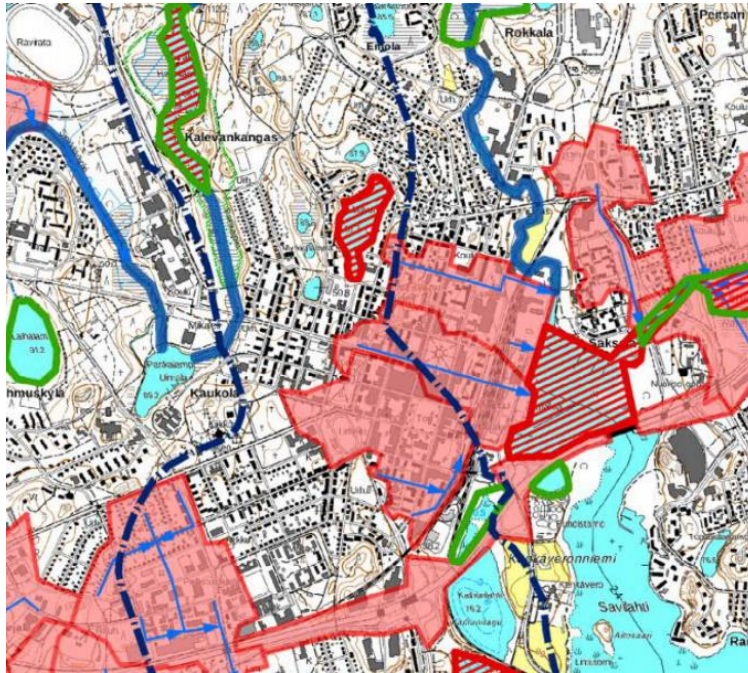
Kuva 22. Ote liikenne ja verkostot -teemakartasta.

Vesitalous -teemakartalla suunnittelualue on osoitettu pohjavesialue merkinnällä. Alue kuuluu Hanhikankaan, pohjavesialueeseen, joka on vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue (luokka 1).

Alueella on kielletty sellaiset toimenpiteet (mm. jätevesien imeyttäminen), joista voi olla ympäristönsuojelulain 17 §:ssä esitetyn pohjaveden pilaamiskiellon vastaisia seurauksia (527/2014).

Alueen rakentamista ja muuta maankäyttöä rajoittaa vesilaissa esitetty vesi-taloushankkeiden yleinen luvanvaraisuus (587/2001). Tarkemman suunnittelun yhteydessä on huomioitava paikallisissa pohjavesien suojelusuunnitelmissa esitetyt periaatteet.

7.6.2022



Kuva 23. Ote vesitalous-teemakartasta.

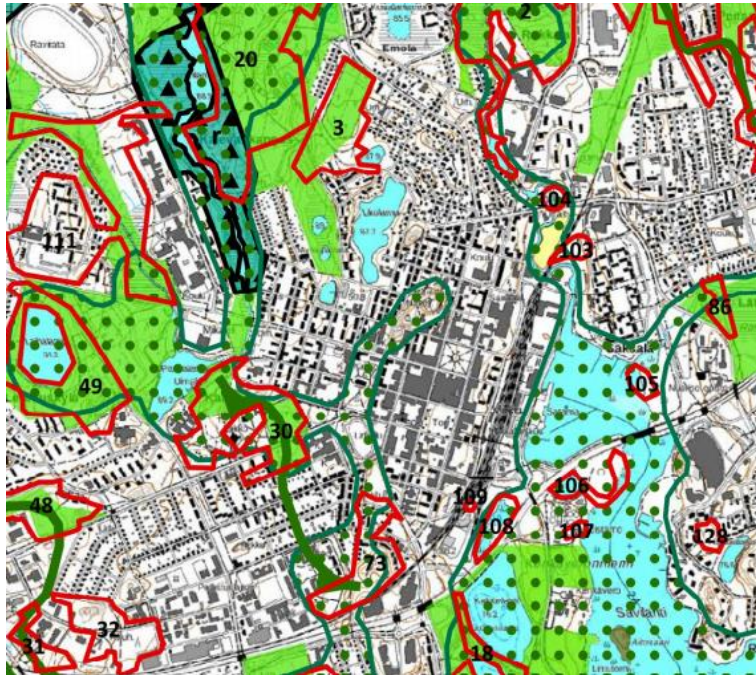
Viherrakenne -teemakartalla suunnittelualueelle on osoitettu kaavamerkinnot

Luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeä alue tarkemman suunnittelun yhteydessä alueen arvot tulee selvittää ja huomioida. Alueen rakentaminen ja muokkaaminen tulee tapahtua luonnonarvoja heikentämättä. Numerointi viittaa kaavaselostuksen kohdeluetteloon.

Sinivihreäsydän

Kaupunki- ja maisemarakenteen osa, johon sisältyy ekologian, vesitalouden ja virkistykseen kannalta tärkeitä viher- ja vesiympäristöjä. Alue tulee säilyttää rakenteeltaan katkeamattomana ja mahdollisimman leveänä luontoarvoiltaan monimuotoisena viher- ja vesialueverkko. Maankäytön suunnittelussa tulee huomioida pohjavesien imeytyminen, pinta- ja pohjavesien hyvä laatu sekä hulevesien määrällinen ja laadullinen hallinta. Alueen virkistysellisiä, maisemallisia ja kulttuurihistoriallisia arvoja tulee vaalia sekä kehittää korkealaatuiseksi. Viherympäristöiksi. Alueen ulottuvuudet täsmentyvät tarkemman suunnittelun yhteydessä

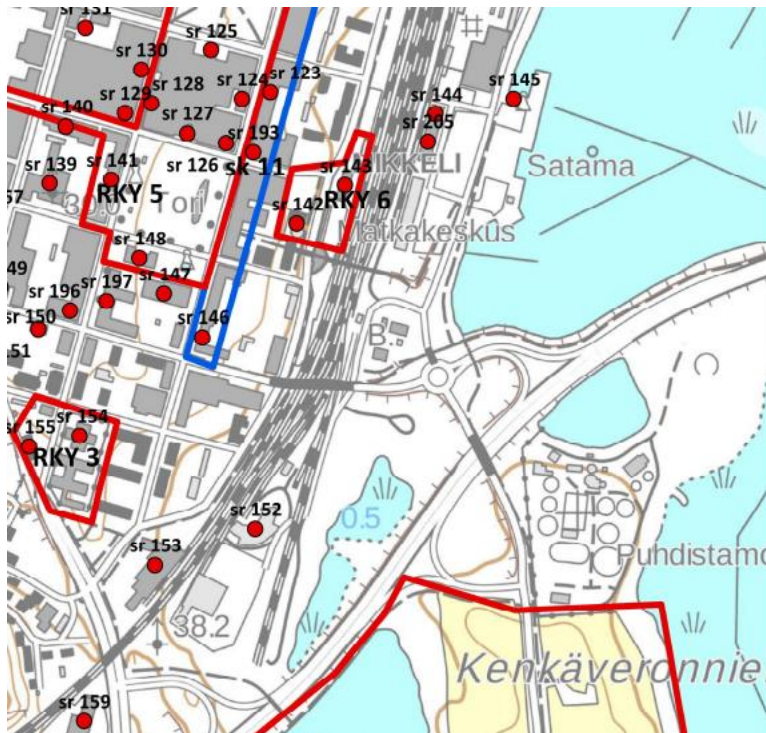
7.6.2022



Kuva 24. Ote viherrakenne -teemakartasta.

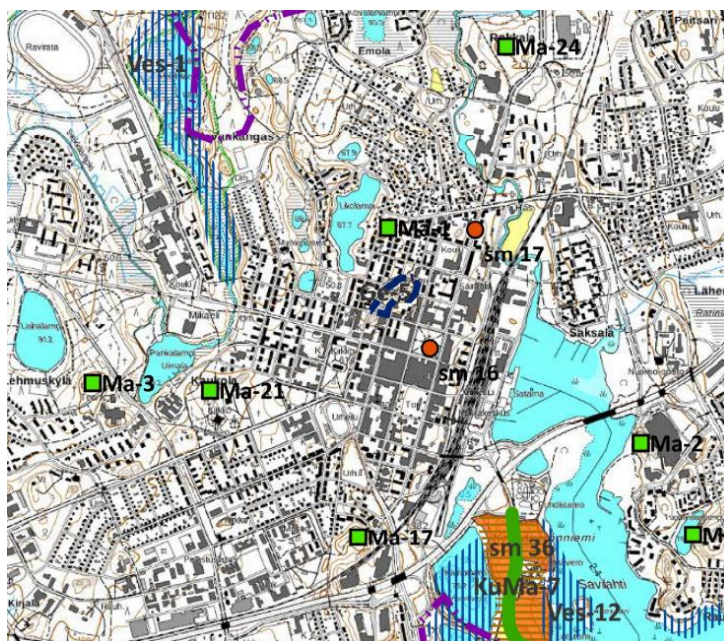
Kulttuuriympäristö -teemakartalla suunnittelualueelle on ositettu rakennussuojelukohde sr 152 (Veturitallit). Rakennussuojelukohteen suunnittelumääräys on seuraava: Rakennussuojelukohde, jonka arvokas rakennuskanta ja lähiympäristö tulee säilyttää. Suoritettavissa muutos-, korjaus- ja laajennustoimenpiteissä on säilytettävä kohteen kulttuuri- ja rakennushistorialliset arvot. Kohteiden arvo ja ominaispiirteet on esitetty kaavaselostuksessa. Maakunnallisesti arvokkaita kohteita koskevista toimenpiteistä ja suunnitelmista on neuvoteltava museoviranomaisen (Museovirasto tai maakuntamuseo) kanssa.

7.6.2022



Kuva 25. Ote kulttuuriympäristö -teemakartasta.

Maisema -teemakartalla suunnittelualueelle ei ole osoitettu merkintää, mutta suunnittelu alue rajautuu Kenkäveron kulttuurimaisema-alueeseen. KUMA



Kuva 26. Ote maisema-teemakartasta.

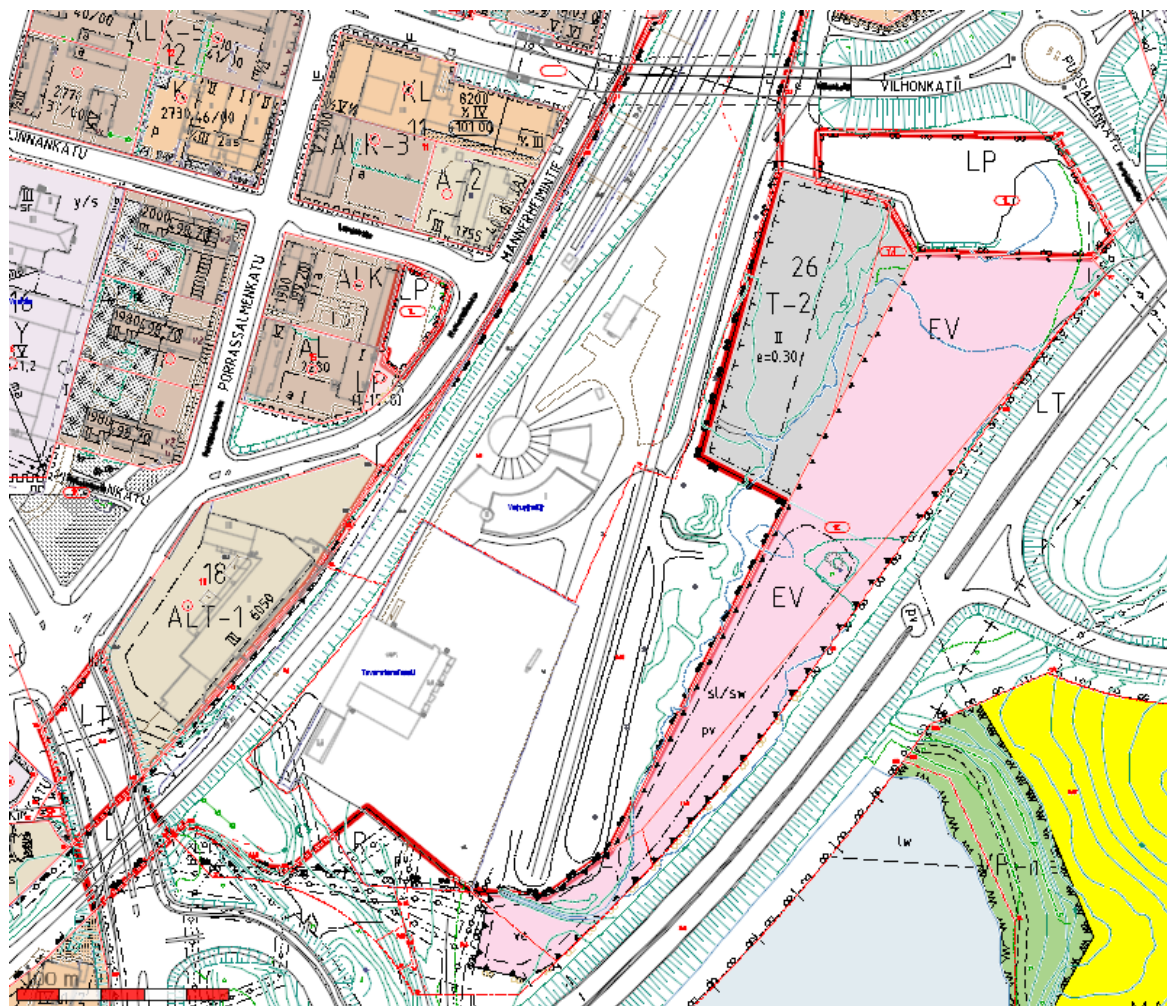
Voimaan jäävät osayleiskaavat kartalla alue on esitetty asemakaavoitettuna alueena.

7.6.2022

2.3.4 Asemakaava

Suunnittelualueen ajantasa-asemakaava koostuu useasta eri asemakaavasta.

Korttelin 18 asemakaava on hyväksytty 17.8.1978. Kortteli 18 on merkitty kaavaan merkinnällä ALT (Liike- ja pienteollisuusrakennusten korttelialue.) Veturitallin ja rata-alueen kaava on hyväksytty 17.9.1981. Alue on merkitty rautatiealueeksi (LR). Koillisosan asemakaava on hyväksytty 14.2.1992. Koillisnurkassa on pysäköintialue (LP) Kortteli 26 on osoitettu teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueeksi (T-2). Kortteliin saa rakentaa enintään kaksikerroksisia rakennuksia tehokkuudella $e=0,3$. Vuonna 2014 vahvistetussa asemakaavassa suojaviheralueelle (EV) alueelle on osoitettu määräys linnustollisesti arvokkaasta alueesta, jonka luonnonolojen muuttaminen on kiellettyä. Alueen eteläosaan on osoitettu varaus hulevesiallasta varten (ve). Asemakaavassa on annettu määräys myös pohjavesialueesta (pv).



Kuva 27. Ote suunnittelualueen ajantasaisesta asemakaavasta.

7.6.2022

2.3.5 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Suunnittelualueen naapurissa olevan entisen jätevesipuhdistamon alueen maankäytön mahdollisuuksia selvitetään. Tavoitteena on muuttaa alueen maankäyttö palvelemaan matkailua ja kaupallista toimintaa. Alueelle asetetaan tulevaisuudessa vireille asemakaavan muutos.

Radan länsipuolella Porrassalmenkadun ja radan väliseen kortteliin laaditaan parhaillaan suunnitelmia, joiden perusteella alueella käynnistyy asemakaavamuutos tulevaisuudessa. Alue kytkeytyy Veturitallien alueen kaavamuutokseen radan alittavan uuden katuyhteyden kautta.

Asemakaavan toteuttamiseksi laaditaan maankäyttösopimuksia.

Kaavahankkeen kannalta tärkeitä tausta-aineistoja ovat:

- Kantakaupungin osayleiskaavan 2040 selvitystyöt
- Mikkelin satama-alueen, Mannerheimintien ja rautatiealueen rakennushistoriaa, Mikkelin kaupunki, 2007
- Kenkäveron puhdistamon ja Veturitallin alueiden luontoselvitys 2010
- Mikkelin vanha veturitalli- Rakenteiden kunto- ja haitta-ainetutkimus, sisäilmaselvitys sekä maaperän ympäristö- ja geotekniset tutkimukset, Ramboll, 2012
- Satamalahden Luontoselvitys, FCG, 2015
- Mikkelin helikopterikentän suunnitelma: Suunnitelma kentän koosta, sektoreista ja käytettävyydestä, Aii Airspace Design, 2017
- Mikkelin veturitallinlahden viitasammakkoselvitys, Enviro, 2018
- Mikkelin keskikaupunkialueen naurulokkikartoitus, Enviro, 2018-2020
- Geotekninen rakennettavuusselvitys, Ramboll, 2021
- Maaperän pilaantuneisuus- ympäristötekkinen selvitys, Ramboll, 2022
- Riskinarvio- veturitallin alue, Ramboll, 2022
- Maaperän ympäristötekkinen lisätutkimus, Ramboll, 2022
- Prisma Mikkeli Pohjavesiselvitys, Ramboll, 2022
- Mikkelin veturitallit- Rakennushistoriallinen selvitys, Ramboll, 2022
- Veturitallinlahden alueen lokki- ja viitasammakkoselvitys, FCG, tekeillä 2022
- Satamalahden liikenneselvitys, tekeillä 2022
- Hulevesiselvitys, tekeillä 2022

7.6.2022

3 Asemakaavan suunnittelun vaiheet

3.1 Asemakaavan suunnittelun tarve

Alueen asemakaava on pääosin vanhentunut eikä vastaa kaupungin tavoitetta kehittää aluetta yleiskaavan mukaisesti keskustatoimintojen alueena.

3.2 Asemakaavan tavoitteet

3.2.1 Mikkelin kaupungin tavoitteet

Asemakaavan muutoksen tavoitteena on mahdollistaa uuden Prisman rakentaminen veturitallien ja lokkiluhdan alueelle. Muutoksella pyritään kasvattamaan alueen rakennusoikeutta ja mahdollistamaan toimivat liikenne- ja pysäköintijärjestely. Asemakaavan muutoksella kehitetään keskustan alueen kaupallista palvelukokonaisuutta. Lisäksi hankkeen aikana ratkaistaan rakennussuojelulliset asiat ja selvitetään hulevesiin ja pohjavesiin liittyvät kysymykset.

3.2.2 Asemakaavamuutoksen hakijan tavoitteet

Asemakaavan muutosta hakee Osuuskauppa Suur-Savo. Kaavamuutoksen tavoitteena on mahdollistaa hypermarketin (Prisman) rakentaminen veturitallien ja lokkiluhdan alueelle.

3.2.3 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Asemakaavoitusta ohjaavassa yleiskaavassa alue on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi.

Mikkeliin on tarkoitus luoda kaupungille uutta rantakaupungin imagoa ja toteuttaa kaupungin strategista tavoitetta "Modernin palvelun kasvukeskus Saimaan rannalla". Kohdealueeksi on valittu Satamalahden alue. Alueen suunnittelemiseksi Mikkelin kaupunki järjesti kansainvälisen arkkitehtuurikilpailun 2012-2013. Satamalahden rakentaminen tullaan aloittamaan alueen eteläosasta tästä ns. Veturitallin alueesta.

3.2.4 Prosessin aikana syntyneet tavoitteet, tavoitteiden tarkentuminen

Päivitetään tarvittaessa kaavaprosessin edetessä.

3.2.5 Asemakaavan yhteydessä laaditut selvitykset

Suunnittelualueelle laaditaan kaavoitustyön pohjaksi tarvittavat selvitykset ja havainnollistavat aineistot. Olevat selvitykset, suunnitelmat otetaan huomioon kaavatyössä. Lisäselvitykset ja havainnollistavat aineistot laaditaan kaavamuutoksen hakijan toimesta

Tehtäviä selvityksiä:

- Liikenneselvitys ja liikenteen toimivuustarkastelu
- Veturitallien rakennushistoriaselvitys (RHS)
- Hulevesiselvitys ja -suunnitelma
- Maaperän rakennettavuusselvitys
- Luontoselvitys (viitasammakot ja lokit)
- Pilaantuneet maat -selvitys
- Satamalahden liikenneselvitys
- Vaikutukset pohjavesiin

7.6.2022

- Muut hankkeen yhteydessä vaadittavat selvitystyöt tarkentuvat kaavaprosessin myötä.

3.3 Osallistuminen ja yhteistyö

Kaavan vireille tulosta ja osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävillä olosta ilmoitetaan osallisille kirjeellä. Aineisto on nähtävillä kaupungin verkkosivuilla (www.mikkeli.fi).

Kaavas suunnitelman nähtävillä olosta valmistelu- ja ehdotusvaiheissa ilmoitetaan kaupungin virallisissa ilmoituslehdissä sekä kaupungin verkkosivuilla (www.mikkeli.fi).

3.3.1 Osalliset

Kaavoitusmenettelyn tulee perustua riittävään vuorovaikutukseen osallisten kanssa ja myös tätä kautta saatavaan asiantuntemukseen (MRL 1 §). Osallisia ovat kaikki ne, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa sekä viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään. Alla on lueteltu suunnittelutyön keskeiset osalliset:

- Kaavan ja sen vaikutusalueen maanomistajat, asukkaat, yritykset ja elinkeinon harjoittajat
- Viranomaiset, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään:
 - Kaupungin hallintokunnat
 - rakennusvalvonta
 - ympäristöpalvelut
 - kaupunkiympäristö
 - Etelä-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (alueidenkäyttö ja kaavoitus)
 - Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskus (liikenneasiat)
 - Etelä-Savon maakuntaliitto
 - Väylävirasto
 - VR
 - Senaatti-kiinteistöt
 - Museovirasto
 - Alueellinen vastuumuseo / Savonlinna - Riihisaari
 - Etelä-Savon pelastuslaitos
 - Mikkelin vesilaitos
 - Etelä-Savon Energia Oy
 - Suur-Savon Sähkö Oyj
 - teleoperaattorit

3.3.2 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt

Asemakaavan muutosluonnoksen nähtävillä olon aikana järjestetään vuorovaikutteinen yleisötilaisuus, jossa esitellään kaavaluonnoksen materiaali. Tilaisuudessa osallisilla on mahdollisuus kommentoida ja arvioida kaavaratkaisua. Kommentit kerätään ylös ja huomioidaan mahdollisuuksien mukaan kaavaehdotusvaiheessa. Tilaisuuden ajankohdasta tiedotetaan kaavaluonnoksen nähtäville asettamisen yhteydessä.

Tarvittaessa kaavan ehdotusvaiheessa järjestetään vuorovaikutteinen yleisötilaisuus.

3.3.3 Viranomaisyhteistyö

Kaavaprosessin aloitusvaiheessa toimitetaan osallistumis- ja arviointisuunnitelma tiedoksi viranomaisosallisille ja tarvittaessa järjestetään Mikkelin kaupungin ja Etelä-Savon ELY-keskuksen

7.6.2022

kanssa aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu. Kaavan valmisteluaineistosta ja kaavaehdotuksesta pyydetään lausunnot asianomaisilta viranomaisilta. Ehdotusvaiheessa järjestetään tarvittaessa viranomaisneuvottelu. Tarvittaessa kaavatyön edetessä järjestetään työneuvotteluja viranomaisten kanssa.

3.4 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

3.4.1 Aloite

Asemakaavan muutosta hakee Osuuskauppa Suur-Savo.

3.4.2 Vireilletulo

Asemakaavan muutos on laitettu vireille 23.3.2022.

3.4.3 Aloitusvaihe

3.4.3.1 OAS

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) asetettiin nähtävillä 23.3.2022 Mikkelin kaupungin verkkosivuilla sekä kaupunkisuunnittelun tiloissa. OAS:sta saatiin yhteensä kuusi lausunto (Pohjois-Savon ja Etelä-Savon ELY-keskukset, Mikkelin seudun ympäristöpalvelut, Väylävirasto, Etelä-Savon maakuntaliitto ja Etelä-Savon pelastuslaitos).

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa päivitetään tarvittaessa suunnittelutyön aikana. Jos osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan tulee oleellisia muutoksia, niistä tiedotetaan erikseen.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatu palaute:

ELY-keskukset

Pohjois-Savon ELY-keskus ehdottaa, että kaavarajusta tarkennetaan siten että on mahdollista ottaa huomioon hulevesien johtamiseen tarvittavat alueet sekä valtatie 5 eteläpuolisen rampin ja Pursialankadun mahdollinen kiertoliittymä. Erityistä huomiota tulee osoittaa hulevesien käsittelyyn ja johtamiseen sekä jalankulun ja polkupyöräilyn sujuvien ja turvallisten yhteyksien järjestämiseen.

Etelä-Savon ELY-keskus huomauttaa, että OAS:iin on päivitettävä uusimmat valtakunnalliset alueidenkäytöntavoitteet (VAT).

Mikkelin seudun ympäristöpalvelut

Mikkelin seudun ympäristöpalvelut muistuttaa, että asemakaavaa laadittaessa yleiskaava ohjaa kaavoitusta. Ympäristöpalvelujen näkemyksen mukaan kantakaupungin osayleiskaavan aluerajaukset, jotka koskevat hulevesien säätelyaluetta, ja viher- ja vesialueverkostoa, tulee huomioida nyt laadittavassa asemakaavassa riittävänä kasvipeitteisenä viheralueena ja hulevesien säätelyalueena.

Kaava-alueelle tehtävät maanrakennustyöt vaativat poikkeusluvan naurulokkien pesimisalueella (nk. lokkiluhta). Kaava-alueelle laadittavana olevan luonto- ja linnustoselvityksen tulosten perusteella tulee arvioida, tuleeko poikkeuslupatarpeen tarve arvioida uudelleen.

Veturitallin luhdan alueelle tulee varata myös asemakaavan muutoksessa riittävät edellytykset ja riittävä pinta-ala hulevesien käsittelylle ja myös hulevesien viivyttämislle tulvatilanteessa. Osana valmisteltavan kaavan taustaselvityksiä tulee laatia koko lokkiluhdan alueen yläpuolista hulevesialuetta koskeva ajantasainen tarkennettu selvitys kunnan hulevesijärjestelmästä.

7.6.2022

Suunnitelmasta tulisi ilmetä, mitkä hulevesien hallintaan liittyvistä toimista on tarpeen/suosittelavaa toteuttaa valmisteltavan kaavan alueella, ja mitkä kaava-alueen yläpuolisella hulevesialueella. Hulevesien hallinnan yleissuunnitelma tulisi liittää jo kaavan valmisteluaineistoihin.

Rakentamisen yhteydessä tulee suunnitella riittävät hulevesien tulvareitit.

Alueen suunnittelun lähtökohtana tulee olla, että alueella esiintyvät pilaantuneet maa-ainekset poistetaan ja korvataan puhtailla maa-aineksilla.

Kaavan tausta-aineistoksi tulisi laatia riittävä liikenneselvitys ja melumallinnus uusien liikennejärjestelmien vaikutuksesta nyt suunniteltavana olevan alueen läheisyydessä sijaitseviin asuinrakennuksiin nähden.

Pohjavesialueen vuoksi alue ei sovellu polttonesteiden jakelupisteen sijaintipaikaksi.

Väylävirasto

Suunnittelussa tulee ottaa huomioon rautatien suoja-alue (ratalaki 37 §), joka ulottuu 30 metrin etäisyydelle lähimmän raitaan keskilinjasta. Aluetta koskevat myös toimenpiderajoitukset (39 §).

Radan välittömään läheisyyteen rakennettaessa tulee huomioida mahdollista vaikutukset radan stabiiliteettiin ja pohjavesiolosuhteisiin.

Rautatien suoja-alueelle toteutettavien raiteiden, pengerrysten ja maantäyttöjen geotekniset suunnitelmat, sekä hulevesiä koskeva tarkempisuunnitelma tulee hyväksyttävä Väylävirastossa ennen rakentamista.

Uusista radan alittavien katujen tai kevyen liikenteen väylien taitorakenteista tulee laatia Väyläviraston kanssa erillinen sopimus, jossa sovitaan rakenteen toteuttamisesta, omistuksesta ja kunnossapidosta.

Radan läheisyyteen rakennettaessa neitseelliselle alueelle tulee varmistua, että alueella muodostuvat hulevedet eivät vaikeuta radan kuivatusta tai aiheutta haittaa radan rakenteille. Lähtökohtaisesti hulevesiä ei saa johtaa radan kuivatusjärjestelmiin. Vastuu kustannuksista kunnalla/alueen toteuttajalla.

Kaavahankkeen myötä Mikkelin ratapihan ja veturitallien ympäristön raiteistoon tulee kohdistumaan muutoksia. Kaavoitettava alue sisältää pääosin VR:n omistamia yksityisraiteita, mutta kaavan vaikutukset ulottuvat liikenteellisesti myös kaava-alueen ulkopuolelle ratapihan vaihteisiin ja raiteistoon. Ennen kuin Väylävirasto voi toteuttaa muutoksia ratapihan vaihteisiin ja raiteisiin, tulee VR:n irtisanoa raiteitaan koskeva yksityisraidesopimus.

Kaikessa radan läheisyyteen sijoittuvassa rakentamisessa on huomioitava sähköradan turvallisuus- ja niiden aiheuttamat rajoitukset rakennusten rakentamiseen, kunnossapitoon ja käyttöön.

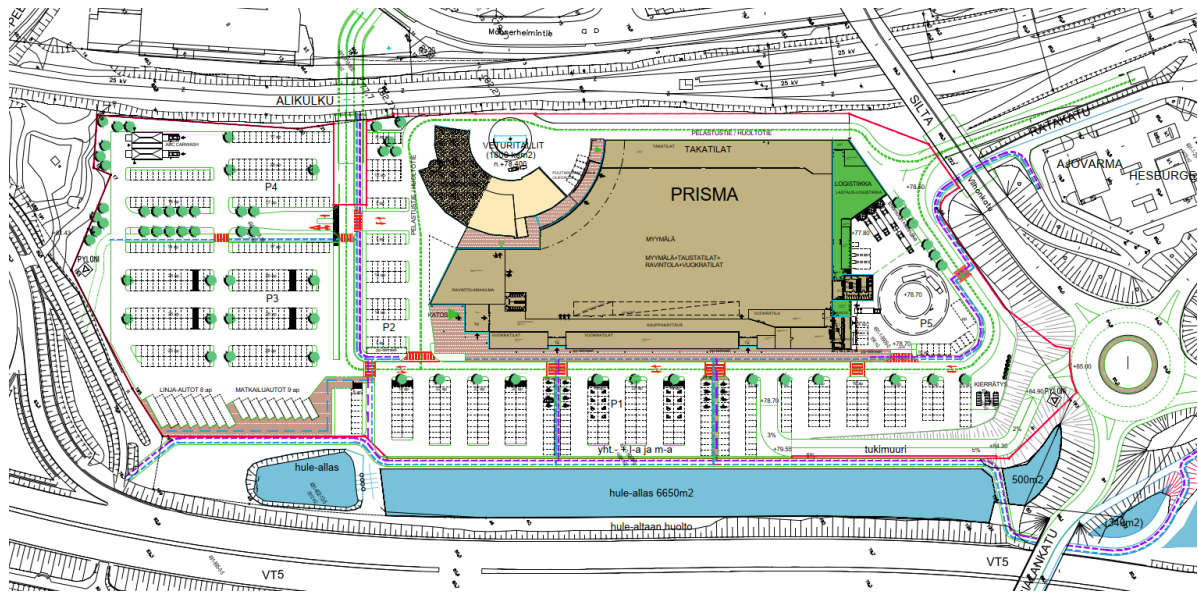
Väylävirasto edellyttää, että kaavoitettaessa alueita radan läheisyydessä on tapauskohtaisesti otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat melu-, runkomelu- ja värinähaitat.

Etelä-Savon maakuntaliitto

Etelä-Savon maakuntaliitto osoittaa muutamia tarkennuksia OAS:ssa esitetyn Etelä-Savon vuonna 2010 hyväksytyssä ja 2016 päivitetyn maakuntakaavan sisältöön, joiden osalta OAS on tarpeen päivittää.

7.6.2022

3.4.4 Tavoitevaihe



Kuva 28. Ote Arkkitehtitoimisto Ark'idea Oy:n tontinkäyttösuunnitelmasta.

Asemakaavaratkaisun pohjaksi Ark'idea Oy on laatinut tontinkäyttösuunnitelman, jossa alueelle on sijoitettu hypermarket ja kehitetty alueen liikenneyhteyksiä.

3.4.5 Valmisteluvaihe

Kaavaluonnos perustuu Arkkitehtitoimisto Ark'idea Oy:n laatimaan tontinkäyttösuunnitelmaan (20.4.2022). Kaavaluonnos ja valmisteluvaiheen aineisto asetetaan nähtäville 30 vuorokaudeksi Mikkelin maankäyttö- ja kaupunkirakenneyksikössä sekä kaupungin verkkosivuilla.

Nähtävillä oloaikana osallisella on mahdollisuus antaa mielipide kaavaluonnoksesta (MRA 30 §). Kaavaluonnoksesta pyydetään lausunnot viranomaisilta, kunnan hallintokunnilta sekä muilta tarpeelliseksi katsottavilta osallisilta.

Asemakaan muutosluonnoksen nähtävillä olon aikana järjestetään vuorovaikutteinen yleisötilaisuus, jossa esitellään kaavaluonnoksen materiaali. Tilaisuudessa osallisilla on mahdollisuus kommentoida ja arvioida kaavaratkaisua. Kommentit kerätään ylös ja huomioidaan mahdollisuuksien mukaan kaavaehdotusvaiheessa. Tilaisuuden ajankohdasta tiedotetaan kaavaluonnoksen nähtäville asettamisen yhteydessä.

3.4.6 Ehdotusvaihe

Kaavaehdotusaineisto laaditaan kaavaluonnoksen ja valmisteluvaiheesta saadun palautteen perusteella.

Mikäli katsotaan tarpeelliseksi, kaavaehdotuksen nähtävillä olon aikana järjestetään luonnosvaiheen yleisötilaisuutta vastaava avoin tilaisuus, jossa esitellään kaavaehdotuksen materiaali. Tilaisuuden ajankohdasta tiedotetaan kaavaehdotuksen nähtäville asettamisen yhteydessä.

7.6.2022

3.4.7 Hyväksymisvaihe

Kaavan hyväksymisaineisto laaditaan kaavaehdotuksen ja kaavaehdotusaineistosta saadun palautteen perusteella.

3.5 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

3.5.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Asemakaavaratkaisu perustuu alueelle tehtyihin selvityksiin ja viitesuunnitelmaan, jota on tehty kaavatyön kanssa rinnakkain. Alueen useat reunaehdot ovat ohjanneet suunnittelua, ja kaavassa on pyritty ympäristö huomioiden saavuttaa aloitusvaiheessa asetetut tavoitteet.

3.5.2 Suunnitteluvaiheiden käsittelyt ja päätökset

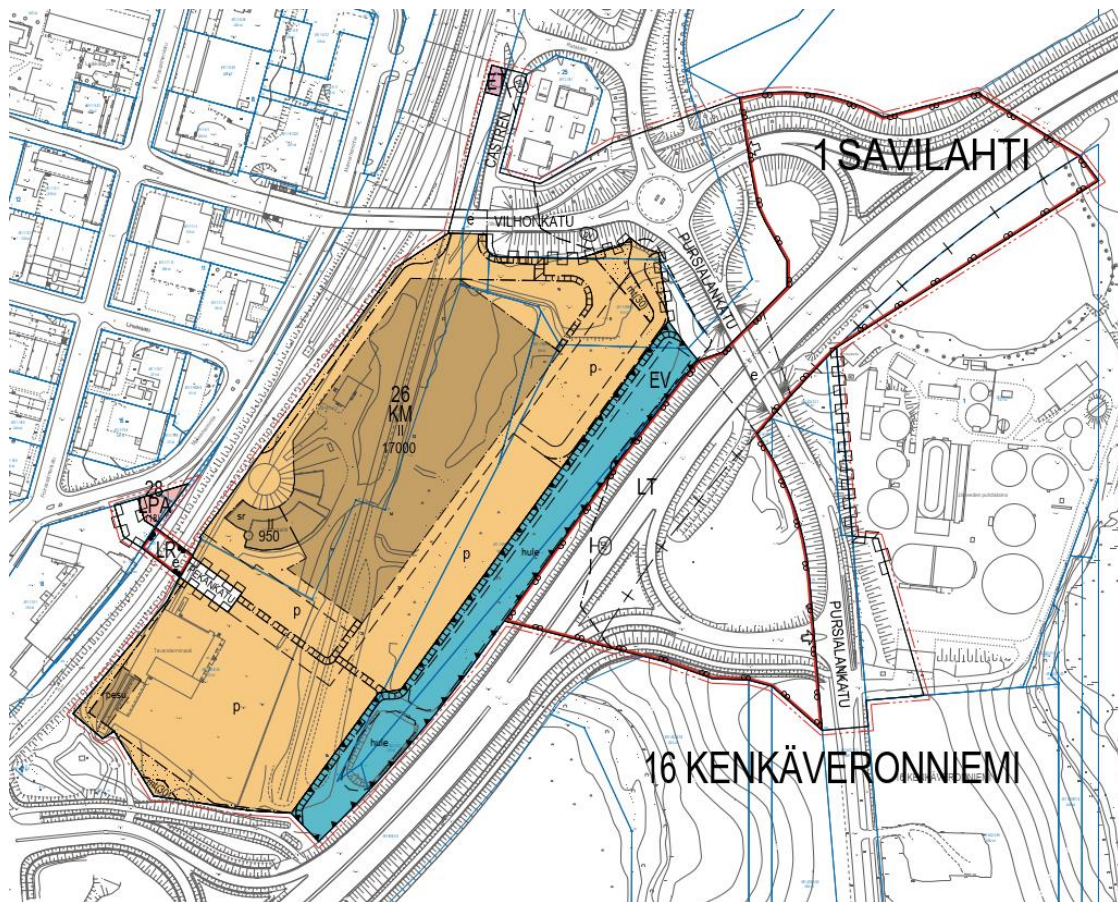
7.6.2022

4 Asemakaavan kuvaus

4.1 Kaavan rakenne

Asemakaavan muutoksella muodostetaan *liikerakennusten-* (KM) ja *autopaikkojen korttelialue* (LPA), *yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien ja rakennusten ja laitosten alue* (ET) sekä katu-, yleisen tien-, rautatie- ja suojaviheraluetta.

Liikerakennusten korttelialueelle osoitetaan ohjeellisena pysäköintialueet ja ajoreitit. Korttelialueen läpi kulkee *yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa* (pp), joka jatkuu suojaviheralueelle.



4.1.1 Mitoitus

Liikerakennusten korttelialueelle osoitetaan kerrosalaa 17 000 kem². Ilmoitetun kerrosalaan ei lasketa rakennuksen teknisiä rakennelmia. Ilmoitetun kerrosalan lisäksi alueelle on mahdollista rakentaa autopesula ja kaksi mainostornia. Lisäksi asemakaavalla suojeltavalle veturitallien vanhimmalle osalle osoitetaan rakennusoikeutta 950 kem². Korttelin tehokkuusluku (e) on 0,27.

Alueelle muodostuu arvioin mukaan noin 80 uutta työpaikkaa.

Kaava-alueen pinta-ala on noin 16,2 hehtaaria ja aluetehokkuus (e) noin 0,11.

7.6.2022

Pinta-alat			
Aluevaraus	Pinta-ala (ha)	Kerrosala (k-m ²)	Tehokkuus (e)
ET	0,0180	-	-
EV	1,1676	-	-
KM	6,6397	17 950	0,27
katu	3,0285	-	-
LPA	0,0404	-	-
LR	0,0499	-	-
LT	5,1836	-	-
YHTEENSÄ	n. 16,1886	n. 17 950	0,11

4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen

Asemakaavan yleismääräysten mukaan uuden rakentamisen tulee sopia Mikkelin kaupunkimaisemaan ja kaupungin silhuettiin. Korttelialue on toteutettava arkkitehtuuriltaan korkeatasoisesti. Rakennuskokonaisuuden tulee ilmentää tämän päivän korkeatasoista rakentamista ja suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota uuden rakentamisen liittymiseen olemassa olevaan kaupunkikuvaan. Valtatien puoleisten julkisivujen sekä piha-alueiden tulee olla edustavia ja yleisilmeeltään siistejä. Korttelialueella ei sallita ulkovarastointia. Alueen ulkomuunnalätilojen pitää sijaita julkisivuseinien takana. Teknisiä tiloja saa sijoittaa katolle, eikä näitä tiloja lasketa kerrosalaan. Katolle sijoitettavat tekniset tilat tulee integroida osaksi rakennusmassaa ja rakennuksen arkkitehtuuria. Korttelin mainoksien ja mainoslaitteiden tulee olla ilmeeltään hillittyjä ja yhtenäisiä. Kortteliin saa sijoittaa tarvittavan määrän muuntamoita, tiloja ei lasketa kerrosalaan. Pysäköintirivit on rajattava ja jäseneltävä puu- ja pensasistutuksin sekä valaisimilla. Valaisimien tulee olla pylväsvalaisimia. Valonheittimet eivät ole sallittuja. Rakentamaton tontin osa, jota ei käytetä kulkuväyläksi tai pysäköintialueeksi, on kunnostettava puistomaiseksi ja istutettava. Suojaviheralueet ja yhdyskuntateknistä huoltoa varten osoitetut erityisalueet on rakennettava kaupunkikuvaansopivaksi. Ajoneuvojen kulkureitit tulee rakentaa hitaaseen ajotapaan ohjaaviksi. Pysäköintialueet ja kulkuväylät päällystetään kestopäällysteellä tai kiveyksillä. Jalka- ja pyöräväylät on erotettava ajoneuvoliikenteen alueista pintamateriaaleilla, istutuksilla ja/tai rakenteilla. Polkupyörille sekä liikuntaesteisille tulee osoittaa erilliset pysäköintialueet lähelle liikkeiden sisäänkäyntejä.

Korttelialueille on laadittava rakennusluvan yhteydessä kuivatus- ja hulevesisuunnitelma ja hyväksyttävä se rakennusvalvonnassa. Hulevesiratkaisut tulee toteuttaa rakentamisen yhteydessä. Pysäköinti-, liikenne-, lastaus- ja purkausalueet on päällystettävä vettä läpäisemättömällä materiaalilla. Tontilla syntyvät hulevedet tulee johtaa öljyn- tai hiekanerotuksen tai suodatuksen kautta hulevesien viivytysjärjestelmään. Öljyn- ja hiekanerotusjärjestelmä tulee varustaa näytteenottokaivolla. Viivytävien rakenteiden (maanalaiset viivytyskaivannot ja -säiliöt, suodatus-, viivytys- ja imeytyspainanteet) tilavuuden tulee olla vähintään 2 m³/100 m² läpäisemätöntä pintaa kohti. Viivytysrakenteiden tulee tyhjentyä 12 tunnin kuluessa täyttymisestään ja niissä tulee olla suunniteltu ylivuoto.

Kaava-alue sijaitsee lähes kokonaisuudessaan vedenhankinnalle tärkeällä pohjavesialueella (Pursiala). Alueelle sijoitettava toiminta ei saa huonontaa alueen pohjaveden laatua. Alueella ei saa irrallaan varastoida tai säilyttää pohjavettä likaavia tai pohjaveden laatuun vaikuttavia aineita.

7.6.2022

Alueelle ei saa sijoittaa maanalaisia öljy- tai kemikaalivarastoja. Jätevesiviemärit tulee rakentaa siten, että niiden tiiviys on helposti tarkastettavissa.

Korttelialueen maaperän pilaantuneisuus tulee tutkia ja kunnostaa pilaantuneet alueet ympäristöviranomaisten hyväksymien suunnitelmien mukaisesti ennen rakennustöiden aloittamista.

4.3 Aluevaraukset

4.3.1 Korttelialueet

KM Liikerakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön.

LPA Autopaikkojen korttelialue

4.3.2 Muut alueet

LT Yleisen tien alue

LR Rautatiealue

ET Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue

EV Suojaviheralue

4.4 Kaavan vaikutukset

4.4.1 Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Kaavamuutoksen myötä nykyinen Prisma voi siirtyä lähemmäs Mikkelin ydinkeskustaa ja yhdyskuntarakenteessa nykyistä keskeisemmälle paikalle. Tällä hetkellä vajaakäytössä oleva alue täydentyy kapallisilla palveluilla, jotka ovat kaavamuutoksen jälkeen hyvin saavutettavissa kaikilla kulkumuodoilla. Kaavamuutos täydentää ja tiivistää olemassa olevaa kaupunkirakennetta.

4.4.2 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön ja maisemaan

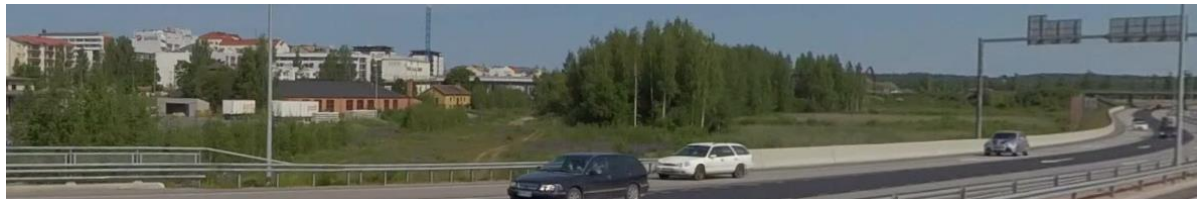
Muutos kaupunkikuvaan on merkittävä johtuen kaava-alueen keskeisestä sijainnista yhdyskuntarakenteessa ja liikenteen solmukohdassa. Alueen maanpinta on ympäröivää aluetta alemmalla tasolla ja sekä pohjois- ja eteläpuolelle on valtatie eritasoliittymät. Lisäksi hypermarket rakennukset ovat massaltaan melko matalia ja pääosin yhdessä tasossa, toiseen kerrokseen saattaa sijoittua toimisto- ja teknisiä tiloja. Näistä lähtökohdista johtuen uusi rakentaminen ei tule näkymään merkittävästi kaukomaisemassa. Koska kaava sallii korkeintaan 30 m korkeiden mainostornien rakentamisen, tulevat mahdolliset mainostorni näkymään maisemassa kaupunkiin saavuttaessa. Merkittävimmin muutos kaupunkikuvassa tulee näkymään valtatie eritasoliittymistä sekä kaava-alueen ohi kulkevalta Kuopiontieltä. Keskustan suunnasta Mannerhaimintieltä

7.6.2022

katsottuna muutosta vähentää korkeahko ratapenikka, joka peittää näkyvyyttä. Keskustan suunnasta muutos näkyy parhaiten kerrostalojen ylemmistä kerroksista.

Kaava-alue on tällä hetkellä pääosin rakentamatonta aluetta. Radan varsi on yleisilmeeltään epämääräistä rata- ja logistiikka-aluetta. Länsiosa on pääosin luonnontilaista, johon on rakennettu hulevesialtaita. Asemakaavamuutoksen myötä alue muuttuu lähes kokonaisuudessaan rakennetuksi ja kytkee alueen osaksi kaupunkirakennetta. Uuden rakentamisen myötä kaupunkikeskustan raja siirtyy tällä kohdalla rautatiestä valtatie reunaan.

Veturitallit ovat olleet tähän asti alueen kiintopiste alueen vähäisen rakentamisen takia. Rakennus on tärkeä osa Mikkelin kaupunkikuvallista kokonaisuutta Mannerheimintielle ja se muodostaa tärkeän kohteen osana maisemaa myös Viitostieltä katsottaessa. Vaikka veturitallit säilytettäisiin kokonaan tai osittain, muuttuu niiden rooli kaupunkikuvassa merkittävästi. Pinta-alalta suuri hypermarket täyttää valtaosan alueesta ja muodostaa aluetta dominoivan elementin. Kaupunkikuvallisiin vaikutuksiin vaikuttaa merkittävästi rakennuksen ulkoarkkitehtuuri ja liittyminen mahdollisesti säilytettävään veturitalliin. Kaavamääräyksillä ohjataan rakentamisen laatua ja Mikkelin keskustan kaupunkikuvaan sopimista.



HAVAINNEKUVA ETELÄSTÄ KUOPIONTIELTÄ

Kuva 29. Kuva pari asemakaavan mahdollistamasta maiseman muutoksesta (Google 2011 / Ark'idea Oy)



Kuva 30. Muutosta havainnollistavat leikkauspiirustukset lounaasta ja kaakosta (Ark'idea Oy)

7.6.2022

Kaavamääräyksiä ja vaikutusten arviointia täydennetään ehdotusvaiheessa kaavaratkaisun varmistuessa.

4.4.3 Vaikutukset rakennettuun kulttuuriympäristöön

Kaavaluonnoksessa veturitallien vanhin osa osoitettu sr-suojelumerkinnällä. Rakennuksen uudemmat osat sisältyvät rakennusalaan, jolloin niiden säilyttäminen on mahdollista, mutta niitä ei ole asemakaavalla suojeltu. Vanhimman osan suojelemisella säilytetään osa arvokasta kulttuuri- ja rakennushistoriaa, mutta menetetään veturitallille ominainen kaarimuoto. Vaikkakin rakennus on alun perin ollut vain osa kaarta, jota on tarpeen mukaan laajennettu uudella sektorilla.

Veturitalleista tehdyn rakennushistoriaselvityksen mukaan tallit ovat tärkeä osa Mikkelin kaupunkikuvallista kokonaisuutta Mannerheimintielle ja se muodostaa tärkeän kohteen osana maisemaa myös Viitostieltä katsottaessa. Rautatierakennuksiin liittyy paljon historiallisia, rakennushistoriallisia ja kaupunkikuvallisia arvoja. Historiallisen rakennuksen todistusvoimaisuuden kannalta parasta olisi, jos se pihapiireineen voisi säilyä mahdollisimman alkuperäisen kaltaisessa käytössä. Tämä ei aina ole mahdollista ja veturitallejakin on muutettu uuteen käyttöön esimerkiksi Pieksämäellä ja Salossa. Käyttöä suunniteltaessa on otettava huomioon myös rakennuksen kuntotutkimukset ja haitta-ainekartoitukset.

Veturitallien purkamisen myötä alueen maisema muuttuu ja menetetään pala Mikkelin historiaa sekä muistuma rautatiehistoriasta. Säilyttämällä osa rakennuksesta säilytetään myös pieni osa tätä historiaa osana uutta rakennetta. Maisemalliset vaikutukset ovat vähäisemmät, koska veturitallit jäisivät joka tapauksessa uuden massiivisen rakentamin varjoon. Veturitallien rakenteet ja maaperä sisältävät tehtyjen selvitysten perusteella haitta-aineita, jotka vaikeuttavat rakennukseen saneraamista uuteen käyttötarkoitukseen. Rakennuksesta on kuitenkin mahdollista säilyttää joitakin rakenteita osana uutta market-rakennusta.

Veturitallien osittaisen purkamisen myötä menetetään rakennushistoriallisia ja kaupunkikuvallisia arvoja, mutta mahdollistetaan yhdyskuntarakenteen kannalta keskeisen osan kehittäminen ja täydentäminen sekä Mikkelin ydinkeskustan kaupallisten palveluiden paraneminen.

Kaavan suojelumääräystä ja vaikutusten arviointia täydennetään ehdotusvaiheessa kaavaratkaisun varmistuessa.

Alueella ei ole tiedossa olevia muinaisjäännöksiä.

4.4.4 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Veturitallien alue on osoitettu Mikkelin kantakaupungin osayleiskaavassa 2040 luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeäksi alueeksi, koska entisen veturitallin läheisellä kosteikolla on pesinyt pitkään usean sadan parin suuruinen naurulokkiyhdyksunta. Naurulokki on uhanalainen (vaarantunut, VU) laji (Hyvärinen ym. 2019). Naurulokki on myös rauhoitettu luonnonsuojelulain nojalla. Laji on myös EU:n lintudirektiivin muuttolintu. Koko maan naurulokkikannaksi on arvioitu noin 95 000–110 000 pesivää paria (Valkama ym. 2011).

Veturitallinlahdella ei pesinyt naurulokkeja vuosina 2018–2020, mutta alueen kosteikolla oli huhtikuussa (22.4.2022) eteläosalla 7 paria ja keskiosalla 12 paria aloittamassa pesintää. Kosteikko soveltuu siis tällä hetkellä lajin pesimäpaikaksi.

7.6.2022

Naurulokkien pesäpaikanvalintaan keväällä vaikuttavat ainakin edellisvuoden kokemukset, vallitsevat olosuhteet (mm. vedenkorkeus, kasvillisuuden tila) ja pesäpaikan turvallisuus. Jos yhdyskunnan pesintä on onnistunut hyvin, on todennäköistä että linnut palaavat pesimään samalle paikalle seuraavana vuonna. Pesimäaikainen vakava häirintä tai pesintöjen tuhoutuminen voi saada linnut vaihtamaan pesäpaikkaansa. Vedenpinnan korkeus kosteikolla voi vaikuttaa siihen, asettuvatko lokit paikalle vai eivät.

Asemakaavamuutoksen myötä Kuopiontien varressa tulee säilymään hulevesiallas, mutta muutostenmyötä alueen ei arvioida enää olevan naurulokille soveltuva elinympäristö. Todennäköistä on, että naurulokit eivät kaavan mukaisen rakentamisen jälkeen enää alueella pesi ja siirtyvät alueelta muualle. Tällöin tulisi keskustan läheisyyteen luoda toinen lajille hyvin sopiva kosteikkoalue. Tehtyjen selvitysten perusteella tällaiseksi sopisi Naistinki, jonka kunnostamiseksi tulisi laatia erillinen suunnitelma. Järven kunnostaminen hyödyttäisi muitakin taantuneita lintuvesi- ja kosteikkolajeja, joille sopivia pesimäpaikkoja on Mikkelin keskustan tuntumassa enää hyvin vähän. Hujaksen pesimäalue säilyy todennäköisesti naurulokeille sopivana vielä pitkään. Lähitulevaisuudessa tulisi kuitenkin raivata pois nevalle kasvaneet koivut ja pajut, jotka heikentävät kohteen avosuoluonnetta. Naurulokit suosivat pesimäpaikoillaan avointa ympäristöä, jossa voidaan helpommin havaita pedot ja puolustautua niitä vastaan. Puut toimivat myös muna- ja poikastappioita aiheuttavien varisten tähytyspaikkoina. Toimenpide hyödyttäisi myös muuta suon linnustoa. Kokonaisuus huomioiden naurulokkien houkuttelevuus kosteikolle olisi suotavaa, sillä se vähentäisi kattopesintöjä ja loisi edellytykset pesintöjen onnistumiselle.

Alueella ei kevään 2022 maastikäynnillä havaittu viitasammakoita.

Vaikutusten arviointia täydennetään ehdotusvaiheessa luontoselvityksen valmistuttua.

4.4.5 Vaikutukset maa- ja kallioperään, veteen, hulevesiin, ilmaan ja ilmastoon

Koska maaperän ympäristöteknisissä tutkimuksissa on todettu kynnysarvotason ylittäviä haitta-ainepitoisuuksia ja kohde sijaitsee veden hankintaa varten tärkeällä pohjavesialueella, tulee maaperän pilaantuneisuus ja puhdistustarve arvioida riskiperusteisesti. Tulevan rakentamisen myötä alueella on tarpeen toteuttaa mittavia maarakennustöitä. Alueelle on tehty lukuisia erillisiä selvityksiä ja osalle alueesta on tehty jo riskienarviointi. Pilaantuneen maan kunnostustarve tulee arvioitavaksi alueen tulevan maankäytön ja rakentamisen varmistuttua. Kaavamuutoksen ja alueen kehittämisen myötä maaperä tullaan kunnostamaan laajana kokonaisuutena ja sillä on positiivinen vaikutus pohjavesiin ja maaperään.

Rakentamisessa mahdollisia pohjaveden virtausolosuhteisiin vaikuttavia toimenpiteitä ovat paalutus sekä pohjavedenpinnan alapuolelle ulottuva maankaivu ja massanvaihdot. Rakennettava alue sijoittuu harjumuodostuman liepeelle osittain vanhan järvenpohjan alueelle, jossa maaperän pintaosassa esiintyy liejukerrostumia ja niiden alapuolella silttisiä hiekkakerrostumia. Pohjavedenpinta esiintyy alueella hyvin lähellä nykyistä maanpinnantasoa. Rakentamisen yhteydessä alueelta on suunniteltu poistettavaksi pilaantuneita maa-aineksia sekä maanpintaosan liejukerrostumia/pehmeiköitä. Pohjavedenpinnantasosta johtuen maankaivu ulottuu tällöin pohjavedenpinnan alapuolelle. Rakennettavan alueen pohjaveden ja orsiveden havaintopisteissä esiintyy tutkimusten perusteella pohjaveden kemiallisen tilan arvioinnissa käytettävien pohjaveden ympäristölaatu normien ylittäviä pitoisuuksia. Pohjaveden ympäristölaatu normin ylittäviä haitta-ainepitoisuuksia esiintyy myös rakennettavan alueen ulkopuoleisissa havaintoputkissa etelä-luoteispuolella, jossa pohjaveden pinnantasoa on alempana rakennettavaan alueeseen nähden.

7.6.2022

Rakentamisen yhteydessä toteutettavat massanvaihdot ja löyhien hienoaineskerrostumien korvaaminen täyttömaakerroksilla voivat siten mahdollisesti vaikuttaa orsi- ja pohjavedessä esiintyvien haitta-aineiden kulkeutumiseen. Pursialan pohjavesialueelle aiemmin laaditun virtausmallin mukaan pohjaveden virtaus Mikkelin keskustaaajaman alueella suuntautuu kohti harjun ydinosa ja edelleen etelään kohti Kattilalahtea sekä osin kohden Kaihunlahtea (Geologian tutkimuskeskus 2013, 2017). Harjun ydinosa sijoittuu Kaihunharjulta kohti Kattilanlahtea suuntautuvaa kalliopainannetta.

Rakennusten perustaminen edellyttää paalutusta. Alueella ei ole suunniteltu toteutettavaksi laajamittaisia massanvaihtoja, vaan paalutus tehdään täyttökerrosten läpi arviolta noin 15 metrin syvyyteen. Alueella on tutkimuksissa todettu pilaantunutta maaperää. Alueella tehdään pilaantuneen maan kunnostamisen osalla massanvaihtoa. Lisäksi rakennuksen alueelta poistetaan eloperäistä ainesta sisältäviä täyttöjä. Massanvaihtojen täytöt tehdään tarvittaessa tiiviillä, heikosti vettä läpäisevillä materiaaleilla, esimerkiksi moreenilla. Tällöin vähennetään alueella mahdollisesti tapahtuvaa vajovesien kulkeumista rakennuksen peruskaivannon ja paalutuksen kautta pohjaveteen. Maaperässä haitta-aineet sijaitsevat pääosin tiiviin (lieju, silttinen hiekka) maakerroksen yläpuolella ja alueella ei ole tiiviitä savi- tai silttivalikerroksia, joiden puhkaisulla tapahtuisi muutoksia pohjaveden pinnankorkeuteen tai virtausolosuhteisiin. Näin ollen haitta-aineiden ei arvioida merkittävästi kulkeutuvan pohjaveteen tai pohjaveden virtausolosuhteiden muuttuvan. Paalutuksen seurauksena maaperä häiriintyy hieman ja haitta-aineet voivat pienialaisesti liikkua maaperän häiriintymisen myötä. Öljyhiilivedyt esiintyvät ja kulkeutuvat tyypillisesti pohjavesikerroksen pintaosassa, jolloin niiden kulkeutumisen harjualueen suuntaan paalutuksen seurauksena arvioidaan vähäiseksi, koska maaperän pintaosa on tutkimusten perusteella pääosin silttistä ja heikosti vettä johtavaa. PAH-yhdisteet eivät ole erityisen liukenevia veteen ja niiden kulkeutuminen pohjaveteen arvioidaan vähäiseksi.

Rakentamisen vaikutuksesta vähäiseksi arvioidun haitta-aineiden kulkeutumisen ja pitkän etäisyyden perusteella rakentamisesta ei aiheudu riskiä alueen vedenhankinnalle. Maankaivun vaikutuksesta alueen nykytila voi häiriintyä ja vaikuttaa tilapäisesti haitta-aineiden kulkeutumiseen. Mahdollisten vaikutusten havaitsemiseksi alueen pohjaveden tilaa tulisi tarkkailla ennen kaivutyötä, sen aikana ja sen jälkeen pohjavesiriskin hallitsemiseksi. Jatkosuunnittelun yhteydessä on suositeltavaa laatia erillinen rakentamisvaiheen pohjaveden hallintasuunnitelma. Pohjaveden hallintasuunnitelmaan sisällytettävällä pohjaveden pinnankorkeuden ja laadun seurannalla varmistetaan, ettei rakentamisella aiheuteta haitallisia laadullisia tai määrällisiä vaikutuksia alueen pohjavesiolosuhteisiin.

Alueelle laadittava hulevesiselvitys on vielä kesken. Kaavan ehdotusvaiheessa asemakaavan hulevesimääräyksiä tarkennetaan ja tarkistetaan ja vaikutusten arviointia täydennetään tarpeen mukaan.

4.4.6 Vaikutukset liikenteeseen

Kulku kaava-alueelle tapahtuu tällä hetkellä Vilhonkadun ali Ratakatua pitkin. Asemakaavamuutos mahdollistaa alueelle kaksi uutta kulkuyhteyttä. Uusi Pekankatu kulkee rautatien ali ja yhtyy Mannerheimintiehen. Toinen uusi yhteys liittyy alueen pohjoisosan kiertoliittymään Vilhonkadun ja Pursialankadun väliin. Pääosa hypermarketin liikenteestä arvioidaan kulkevan uutta Pekankatua pitkin. Alueen itäosan EV-alueelle on osoitettu yleiselle jalankululle ja pyöräilylle varattu alueen osa. Jalankulun ja pyöräilyn reitti jatkuu kaava-alueelta lännensuuntaan Pekankatua pitkin radan ali, pohjoisessa Vilhonkadun ali ja mahdollisesti Pursialankadun ali nykyisille kevyen liikenteen reiteille.

7.6.2022

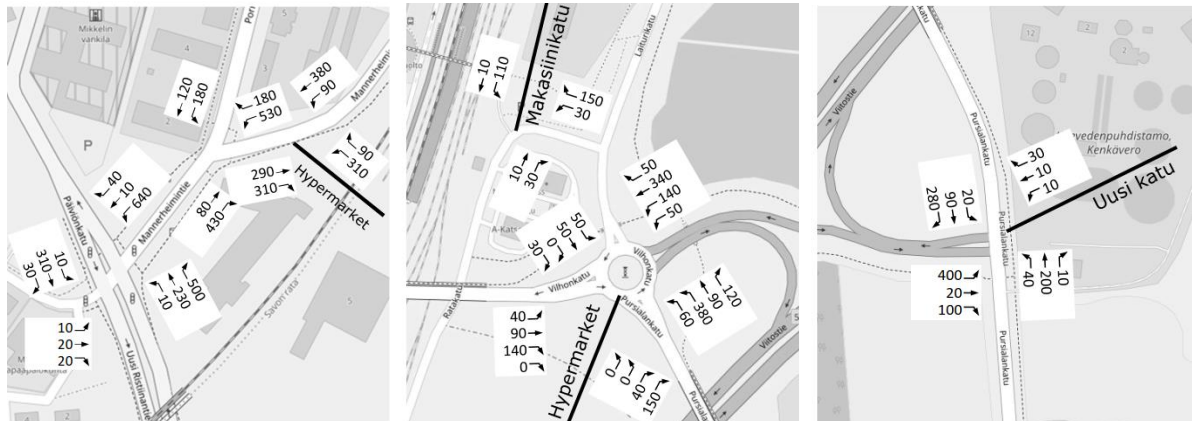
ja etelässä Lappeenrannantien kevyen liikenteen väylään. Radan ja rakennusalan väliin on jätetty pelastustielle tilavaraus.

Kaava-alueen liikenteellisiä vaikutuksia tutkitaan laajempaan kokonaisuuteen Satamalahden liikenneselvityksen yhteydessä. Selvitystyö on kesken ja liikenteellistä vaikutusten arviointia täydennetään selvityksen tulosten perusteella ehdotusvaiheessa.



Kuva 31. Tavoiteverkkohierarkian keskeneräinen luonnos (Satamalahden liikenneselvitys, SitoWise, 2022)

7.6.2022



Kuva 32. Liikennemallin mukainen ennuste 2040 kaava-alueen liittymissä (Satamalahden liikenneselvitys, Sito-Wise, 2022)

4.4.7 Vaikutukset elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin

Mikkelin kaupallinen rakenne ei muutu merkittävästi kaavamuutoksen myötä. Mikkelin nykyinen Prisma sijaitsee vajaan kilometrin etäisyydellä kaava-alueesta Savilahden itäpuolella. Kaavamuutoksen myötä Prisma siirtyy lähemmäksi Mikkelin keskustaa ja kaavaa mahdollistaa nykyistä markettia suuremman yksikön rakentamisen.

Alueen rakentamisessa merkittäviä lisäkustannuksia aiheuttavat asiat ovat mm. rakenteiden paalutukset, kantava alapohjarakenne sekä paksut louheella tehtävät massanvaihdot / massastabilointi kosteikkoalueella sekä maaperän puhdistaminen. Kaavan toteuttaminen vaatii myös uuden kadun ja radan alikulun rakentamisen.

4.4.8 Muut vaikutukset

4.5 Ympäristön häiriötekijät

Korttelialueen rakennusten suunnittelussa ja sijoittelussa tulee huomioon rautatien aiheuttama tärinä.

4.6 Kaavamerkinnot ja -määräykset

Kaavamerkinnot ja -määräykset on esitetty asemakaavakartalla.

4.7 Nimistö

Kaavamuutoksella muodostuva uusi katualue nimetään Pekankaduksi ja Ratakadun nimeksi Vilhonkadun pohjoispuolella osoitetaan Castren.

7.6.2022

5 Asemakaavan toteutus

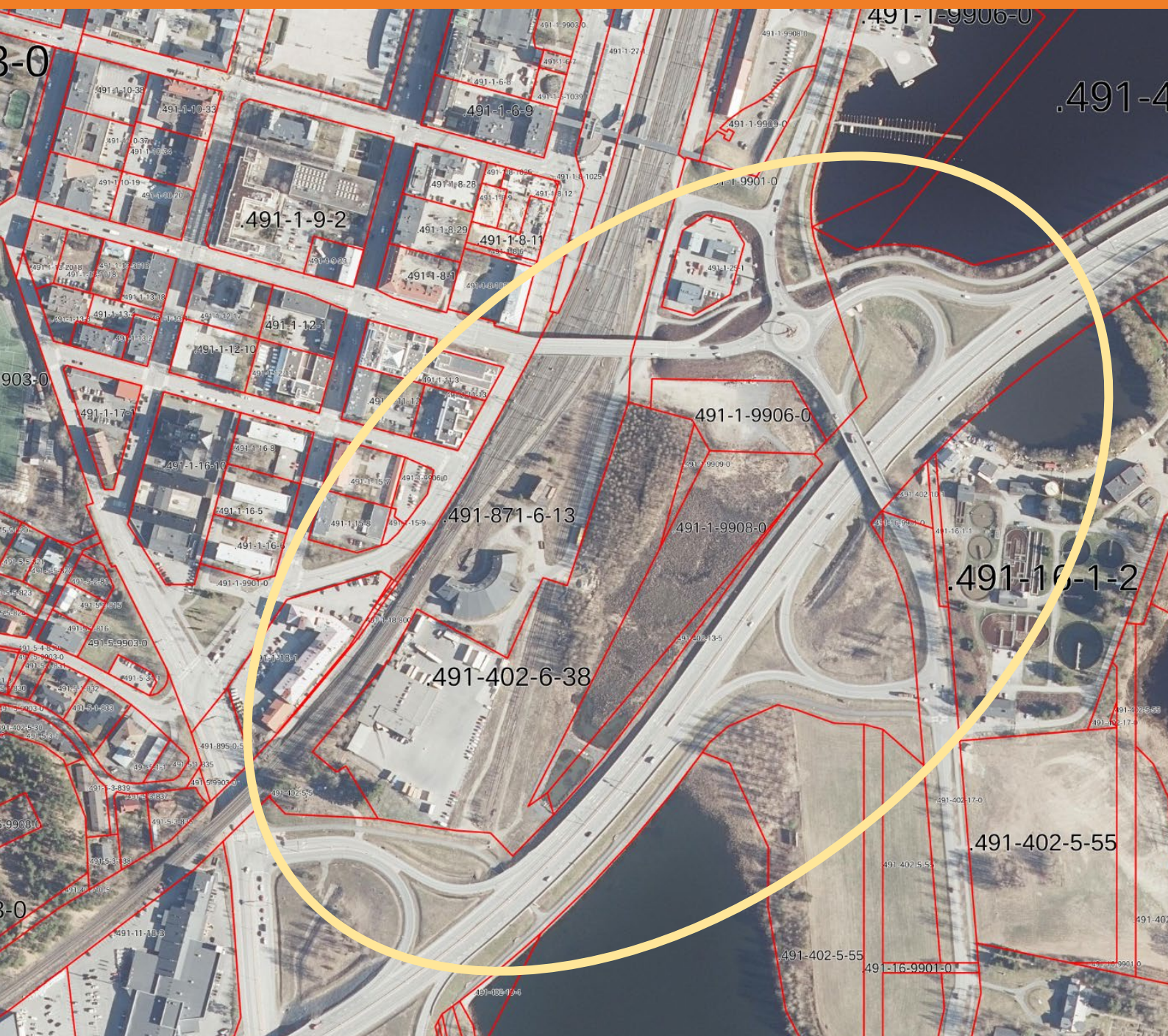
5.1 Toteuttaminen ja ajoitus

Kaavaa voidaan alkaa toteuttaa heti kaavan saatua lainvoiman. Mikkelin kaupunki valvoo viranomaisvalvonnalla kaavan toteutusta. Rakentaminen alueella tulee ajoittaa niin, ettei naurulokkien pesintää häiritä.

Riittävän liikenteellisen saavutettavuuden takia alueelle tulee rakennettavaksi ainakin uusi Pekankatu sekä radanalikulku.

Alueella on tehtävä lisätutkimuksia maaperän pilaantuneisuuden ja haitta-aineiden esiintymisen selvittämiseksi ennen rakentamisen aloittamista ja maaperä on tarvittaessa puhdistettava.

MliDno-2021-4372 (10 02 03)

Mikkelin kaupunki**Asumisen ja toimintaympäristön palvelualue /
Kaupunkikehitys / Maankäyttö ja kaupunkirakenne
PL 33, 50101 Mikkeli****MIKKELI****Kalle Räinä****Asemakaavapäällikkö p. 044 794 2525****S-posti: kalle.raina@mikkeli.fi****VETURITALLIT ASEMAKAAVANMUUTOS****Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 23.3.2022; 7.6.2022**

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on lakisääteinen (MRL 63 §) kaavan laatimiseen liittyvä asiakirja, jossa esitetään suunnitelma kaavan laatimisessa noudatettavista osallistumis- ja vuorovaikutusmenettelyistä sekä kaavan vaikutusten arvioinnista.

1. SUUNNITTELUALUE

Asemakaavan muutosalue sijaitsee Valtatie 5:n, Vilhonkadun, Mannerheimintien, Porrassalmenkadun ja Päiviönkadun / Ristiinantien välisellä alueella. Alue on ns. veturitallin alue sekä Porrassalmenkatu 1:n kiinteistön osa rautatien länsipuolella. Suunnittelualan kokonaispinta-ala on noin 18 ha. Suunnittelualan sijainti ja likimääräinen raja-alue on esitetty osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) kannessa.

Asemakaavan muutos koskee seuraavia kiinteistöjä:

491-1-18-1; 491-1-18-800; 491-1-9901-0; 491-1-9906-0; 491-1-9908-0; 491-1-9909-0; 491-16-1-1; 491-16-1-2; 491-16-9901-0; 491-402-5-55; 491-402-6-38; 491-402-10-1; 491-402-13-5; 491-402-17-0; 491-402-876-4; 491-871-6-13; 491-895-0-5.

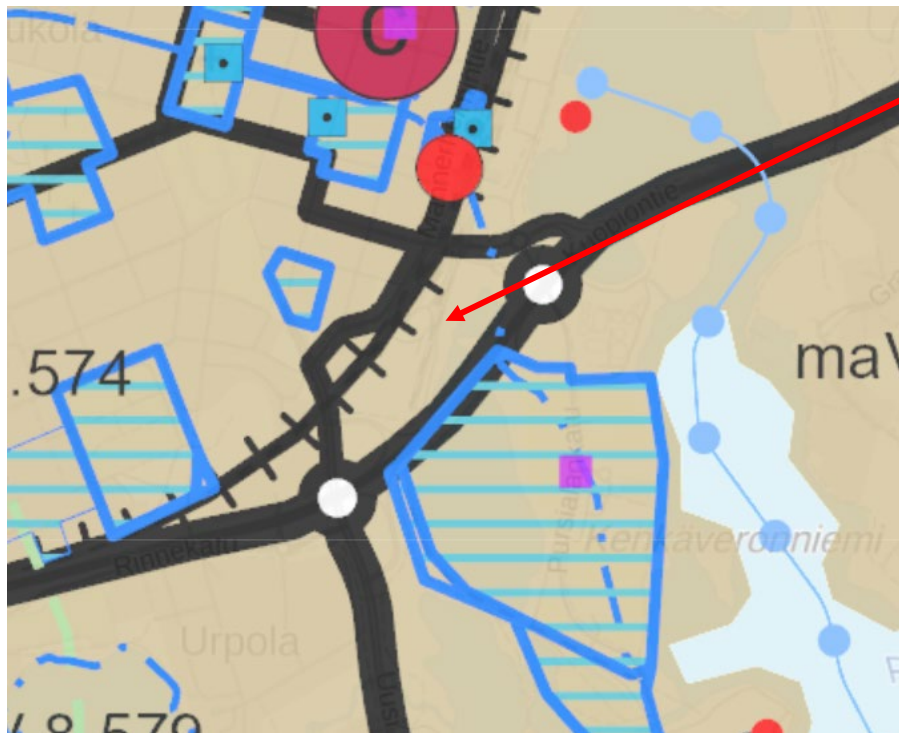
2. TAVOITTEET

Asemakaavan muutoksen tavoitteena on mahdollistaa uuden Prisman rakentaminen veturitallien ja lokkiluhtien alueelle. Asemakaavan muutosta hakee Osuuskauppa Suur-Savo. Muutoksella pyritään kasvattamaan alueen rakennusoikeutta ja mahdollistamaan toimivat liikenne- ja pysäköintijärjestelyt. Asemakaavan muutoksella kehitetään keskustan alueen kaupallista palvelukokonaisuutta. Lisäksi hankkeen aikana ratkaistaan rakennussuojelulliset asiat ja selvitetään hulevesien ja pohjaveteen liittyvät kysymykset.

Valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet (VAT) ovat osa Maankäyttö- ja rakennuslainmuokasta alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää. Niiden tehtävänä on varmistaa valtakunnallisesti merkittävien seikkojen huomioon ottaminen maakuntien ja kuntien kaavoituksessa sekä valtion viranomaisien toiminnassa. Uudistetut 1.4.2018 voimaan tulleet alueidenkäyttötavoitteet sisältävät muun muassa toimiviin yhdyskuntiin ja kestäväan liikkumiseen, tehokkaaseen liikennejärjestelmään, terveelliseen ja turvalliseen elinympäristöön, elinvoimaiseen luonto- ja kulttuuriympäristöön sekä luonnonvaroihin ja uusiutumiskykyiseen energiahuoltoon liittyviä tavoitteita.

2.1 Maakuntakaava

Alueella on voimassa Etelä-Savon maakuntakaava (2010) sekä vaihemaakuntakaavat 1 ja 2 (2016). Alla olevassa karttaotteessa on esitetty maakuntakaavojen yhdistelmä. Alue on osoitettu taajamatoimintojen alueeksi (A 8.1). Veturitalleille on osoitettu merkintä ma 8.693. Lisäksi aluetta koskee Hiirolan varalaskupaikan suoja-alue merkintä (svl2 8.666). Alue kuuluu Pursialan pohjavesialueeseen merkinnällä (pv.8.271)



*Ote Etelä-Savon maakunta-
kaavayhdistelmästä. Suunnit-
telualueen likimääräinen si-
jainti on merkitty karttaan pu-
naisella nuolella.*

Alueella on voimassa vuonna 2019 hyväksytty Mikkelin kantakaupungin osayleiskaava 2040. Mikkelin kantakaupungin osayleiskaava koostuu seitsemästä oikeusvaikutteisesta teemakartasta. Suunnittelualan sijainti on osoitettu keltaisella nuolella.

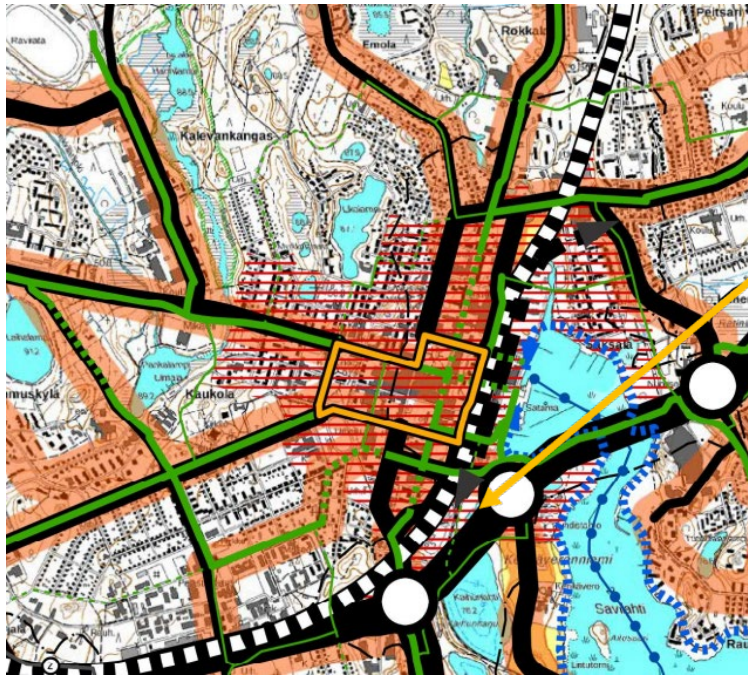


Yhdyskuntarakenteen ohjaus -teemakartalla suunnittelualue on osoitettu Keskustatoimintojen alue / C-3 Strategian keskustatoimintojen alue

Monitoiminnallinen tiivistyvä keskustatoimintojen alue. Suunnittelussa tulee edistää viihtyisiä ja turvallisia oleskelu-, kävely-, pyöräily- ja joukkoliikennenympäristöjä.

Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksiköitä. Alueen täydennysrakentamisessa tulee huomioida kulttuuriympäristön arvot, keskuksen maisemallinen merkitys sekä kaupunkikuvan korkea laatu. Alueen tarkemmat määräykset koskien rakentamistapaa, -laatua ja määrää osoitetaan asemakaavassa.

Asemakaavoituksessa tulee noudattaa karttojen 2-7 merkintöjä ja määräyksiä.

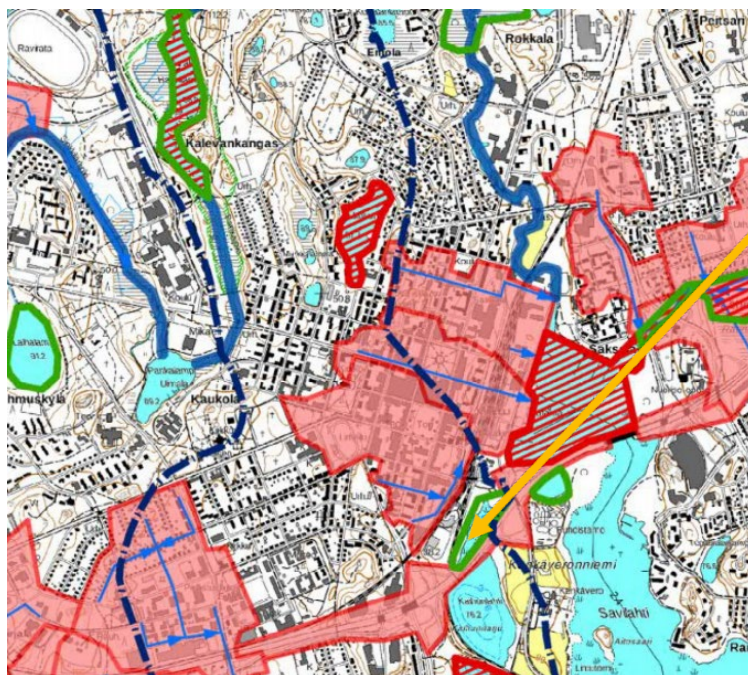


Liikenne ja verkostot -teemakartalla suunnittelualueella on merkintä pysäköintinormista.

Pysäköintinormin tavoite on helpottaa maltillista täydennysrakentamista keskustatoimintojen alueella pysäköintipaikkoja koskevan rakentamisvelvoitteen osalta. Pysäköintinormi on ohjeellinen ja edellyttää aina tapauskohtaista harkintaa. Hotellien, elokuvateattereiden ja vastaavien, toiminnoiltaan erityispiirteisten kohteiden osalta pysäköintitarve tarkastellaan aina tapauskohtaisesti tarkemman suunnittelun yhteydessä.

Vähintään 50 % kiinteistön pysäköintipaikoista tulee sijaita kiinteistöllä tai sen välittömässä läheisyydessä (enintään 50 m etäisyydellä). Kaikkien pysäköintipaikkojen tulee olla vähintään 300 m etäisyydellä kiinteistöstä.

Yhteystarve Veturitallialueen ja Saksalan kaupunginosan välillä.

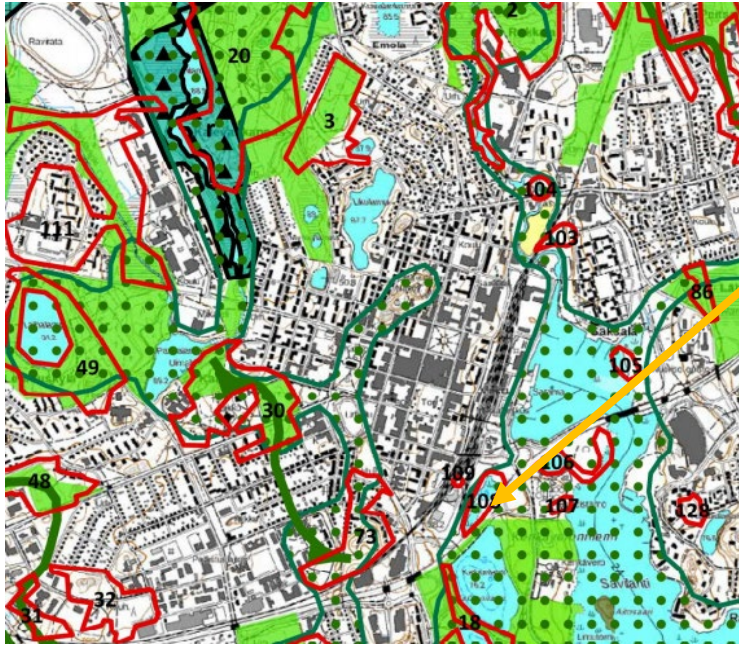


Vesitalous -teemakartalla suunnittelualue on osoitettu pohjavesialue merkinnällä. Alue kuuluu Hanhikankaan, pohjavesialueeseen, joka on vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue (luokka 1).

Alueella on kielletty sellaiset toimenpiteet (mm. jätevesienimeyttäminen), joista voi olla ympäristönsuojelulain 17 §:ssä esitetyn pohjaveden pilaamiskiellon vastaisia seurauksia (527/2014).

Alueen rakentamista ja muuta maankäyttöä rajoittaa vesilaissa esitetty vesitaloushankkeiden yleinen luvanvaraisuus (587/2001). Tarkemman suunnittelun yhteydessä on huomioitava paikallisissa pohjavesien suojelusuunnitelmissa esitetyt periaatteet.

Alueelle on osoitettu Hulevesien sääntelyalue merkintä. Merkinnällä on osoitettu alueet, jotka ovat tärkeitä hulevesien sääntelyyn.



Viherrakenne -teemakartalla suunnittelualueelle on ositettu kaavamerkinnot

Luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeä alue tarkemman suunnittelun yhteydessä alueen arvot tulee selvittää ja huomioida. Alueen rakentaminen ja muokkaaminen tulee tapahtua luonnonarvoja heikentämättä. Numeointi viittaa kaavaselostuksen kohde luetteluun.

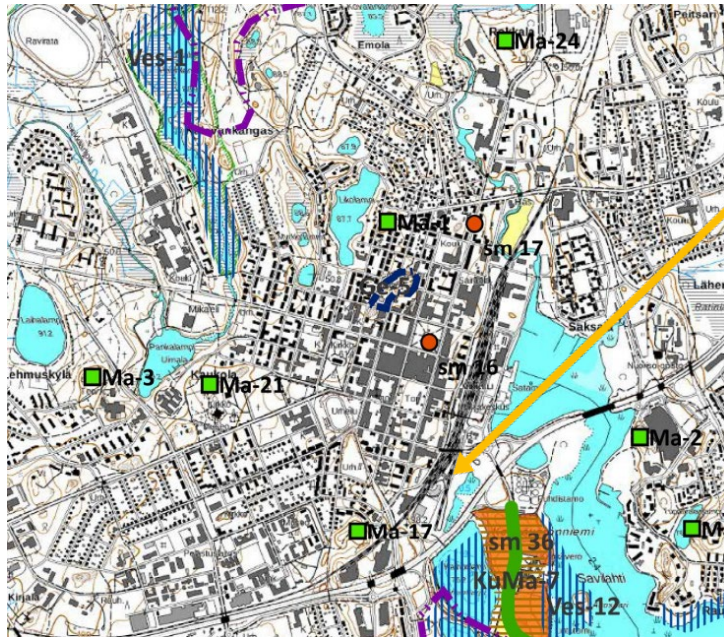
Sinivihreäsydän

Kaupunki- ja maisemarakenteen osa, johon sisältyy ekologian, vesitalouden ja virkistyskannalta tärkeitä viher- ja vesiympäristöjä. Alue tulee säilyttää rakenteeltaan katkeamattomana ja mahdollisimman leveänä luontoarvoiltaan monimuotoisena viher- ja vesialueverkkona. Maankäytön suunnittelussa tulee huomioida pohjavesien imeytyminen, pinta- ja pohjavesien hyvä laatu sekä hulevesien määrällinen ja laadullinen hallinta. Alueen virkistyselisiä, maisemallisia ja kulttuurihistoriallisia arvoja tulee vaalia sekä kehittää korkealaatuisiksi. Viherympäristöiksi. Alueen ulottuvuudet täsmentyvät tarkemman suunnittelun yhteydessä



Kulttuuriympäristö -teemakartalla suunnittelualueelle on ositettu rakennussuojelukohde sr 152 (Veturitallit)

Suunnittelualue rajautuu Kenkäveron pappilan kulttuurimaisema-alueeseen KuMa-7.



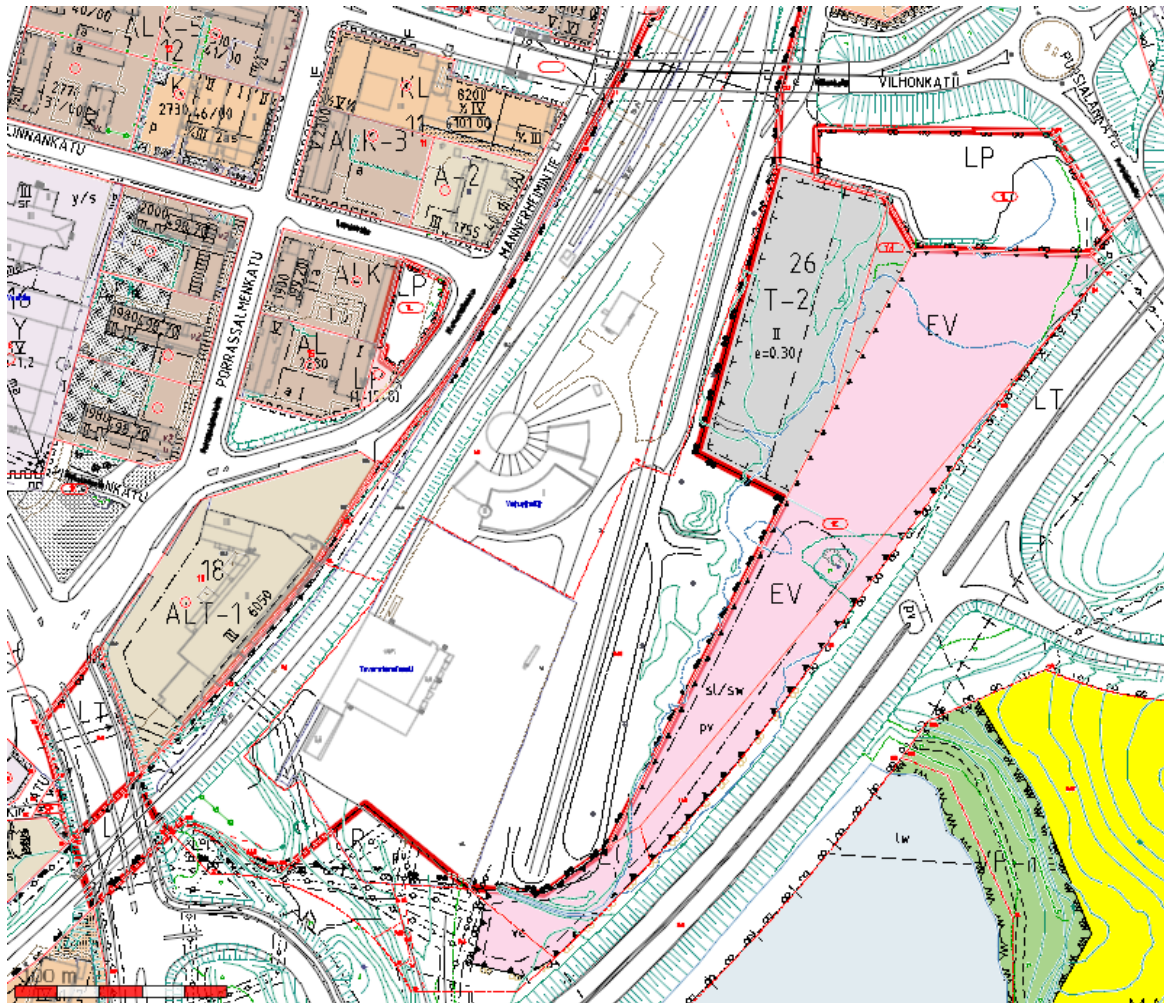
Maisema -teemakartalla suunnittelualueelle ei ole osoitettu merkintää, mutta suunnittelu alue rajautuu Kenkäveron kulttuurimaisema-alueeseen. KUMA

Voimaan jäävät osayleiskaavat kartalla alue on esitetty asemakaavoitettuna alueena.

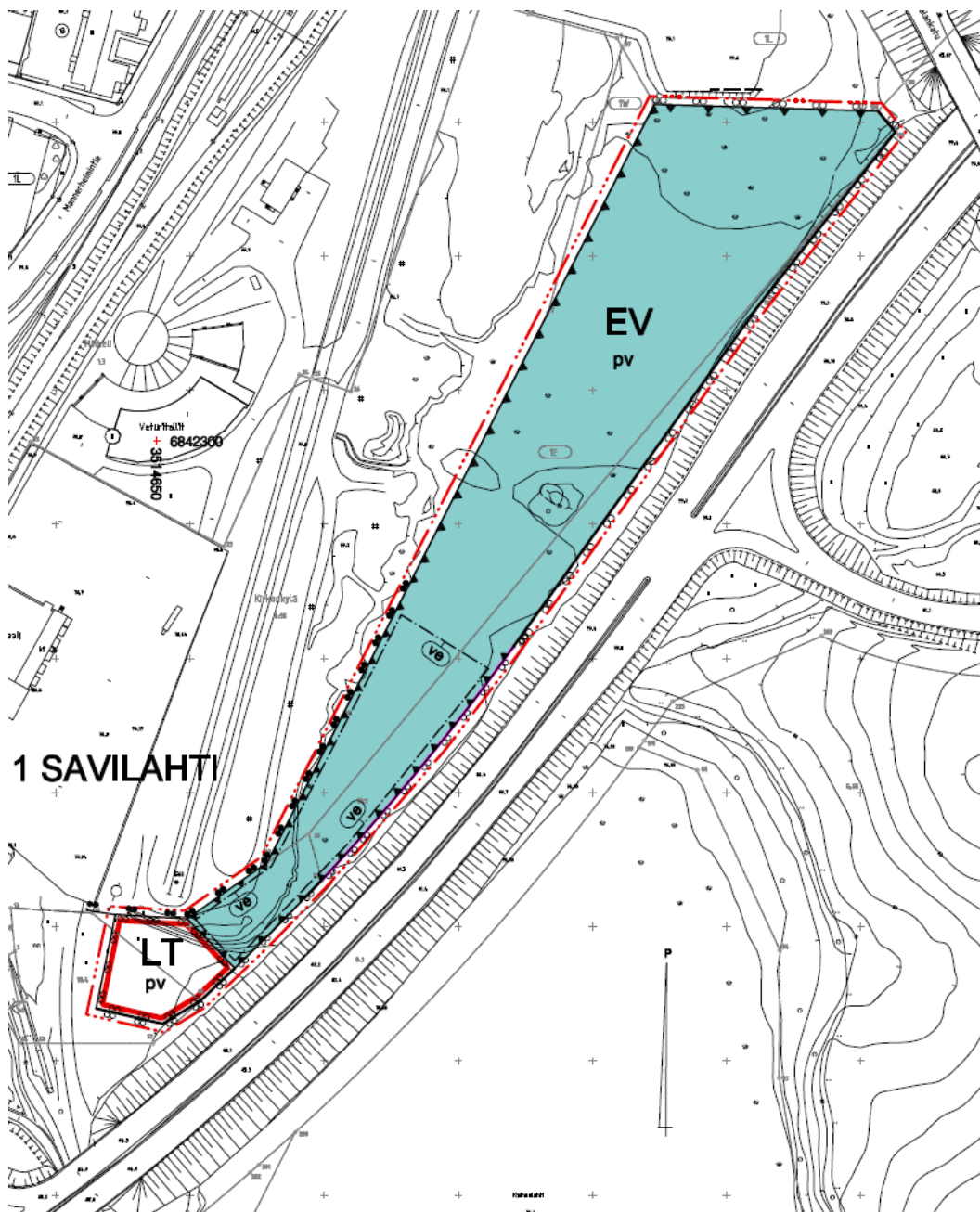
2.3 Asemakaavat

Suunnittelualueen **ajantasa-asemakaava** koostuu useasta eri asemakaavasta.

Korttelin 18 asemakaava on hyväksytty 17.8.1978. Kortteli 18 on merkitty kaavaan merkinnällä ALT (Liike- ja pienteollisuusrakennusten korttelialue.) Veturitallin ja rata-alueen kaava on hyväksytty 17.9.1981. Alue on merkitty rautatiealueeksi (LR). Koillisosan asemakaava on hyväksytty 14.2.1992. Koillisnurkassa on pysäköintialue (LP) Kortteli 26 on osoitettu teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueeksi (T-2). Kortteliin saa rakentaa enintään kaksikerroksisia rakennuksia tehokkuudella $e=0,3$. Vuonna 2014 vahvistetussa asemakaavassa suojaviheralueelle (EV) alueelle on osoitettu määräys linnustollisesti arvokkaasta alueesta, jonka luonnonolojen muuttaminen on kiellettyä. Alueen eteläosaan on osoitettu varaus hulevesiallasta varten (ve). Asemakaavassa on annettu määräys myös pohjavesialueesta (pv)



Asemakaavaote alueesta.



Ote vuoden 2014 lokkilutakon asemakaavasta.

Nykytilanne ja veturitallien historiaa

Alueella toimii Postin logistiikkakeskus ja lisäksi siellä on VR:n ratapihan ylläpitoon liittyviä toimintoja. Veturitallit ovat tällä hetkellä tyhjiään.

Veturitallien vanhin osa valmistui vuonna 1889 yhdessä koko Savon radan kanssa. Tallirakennus oli 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 kaksipilttuisten tallin koilliskulmassa on kahdeksankulmainen vesitorni.

Alueen länsiosassa on ns. Veturitallin kosteikko.

Tulevaisuuden visio

Mikkeliin on tarkoitus luoda kaupungille uutta rantakaupungin imagoa ja toteuttaa kaupungin strategista tavoitetta "Modernin palvelun kasvukeskus Saimaan rannalla". Kohdealueeksi on valittu Satamalahden alue. Alueen suunnittelemiseksi Mikkelin kaupunki järjesti kansainvälisen arkkitehtuurikilpailun 2012-2013. Satamalahden rakentaminen tullaan aloittamaan alueen eteläosasta tästä ns. Veturitallin alueesta.



Satamalahden arkkitehtuurikilpailun voittajaehdotus "Vesireittejä".

2.4 Maanomistus

Suunnittelualueen maanomistus on jakautunut Mikkelin kaupungille, Väylävirastolle, VR-Yhtymä Oy:lle sekä yksityisille maanomistajille. Kaavahankkeen aikana maaomaisuuden järjestelyt ratkaistaan erillisin sopimuksin.

2.5 Muut hankkeet, suunnitelmat, päätökset

Suunnittelualueen naapurissa olevan entisen jätevesipuhdistamon alueen maankäytön mahdollisuuksia selvitetään. Tavoitteena on muuttaa alueen maankäyttö palvelemaan matkailua ja kaupallista toimintaa. Alueelle asetetaan tulevaisuudessa vireille asemakaavan muutos.

2.6 Maankäyttösopimus

Asemakaavan toteuttamiseksi laaditaan maankäyttösopimuksia.

3. KAAVAN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI JA SELVITYKSET

3.1 Vaikutusten arviointi

Kaavaprosessin aikana arvioidaan kaavamuutoksen toteuttamisen merkittäviä välittömiä ja välillisiä vaikutuksia (MRL 9 § ja MRA 1 §). Vaikutusten arviointi perustuu selvityksiin ja muuhun kaavoitus-työn aikana saatuun tietoon.

Vaikutuksia arvioidaan suunnittelutyön aikana koko kaavaprosessin ajan ja se perustuu riittäviin lähtötietoihin tietojen selvittämiseen. Arvioidut vaikutukset kuvataan kaavaselostuksessa.

Asemakaavan tunnistetut merkittävät vaikutukset

Kaupallista vaikutusalueita on koko kaupunkialue. Liikenteellisesti vaikutukset kohdistuvat valtatien 5 ja Satamalahden ja keskustan alueen liikennevertoihin. Hulevesien vaikutusalueita on koko suunnittelualue ja sen alapuoliset valuma-alueet Saimaalle saakka. Lisäksi huomioon otavana on Pur-sialan pohjavesialue. Asemakaavalla on myös rakennettuun- ja luonnonympäristöön liittyviä vaikutuksia.

3.2 Lähtötietoina olemassa olevat selvitykset

Kaavahankkeen kannalta tärkeitä tausta-aineistoja ovat:

- Kantakaupungin osayleiskaavan 2040 selvitystyöt
- Kenkäveron puhdistamon ja Veturitallin alueiden luontoselvitys 2010
- Viitasammakkoselvitys (2018)
- Mikkelin vanha veturitalli, rakenteiden kunto- ja haitta-ainetutkimus, rakenteiden kunto- ja haitta-ainetutkimus, sisäilmaselvitys sekä maaperän ympäristö- ja
- Geotekniset tutkimukset (5.1.2012)
- Porrassalmenkatu 1, rakennushistoriaselvitys.

3.3 Kaavaa varten laadittavat selvitykset

Suunnittelualueelle laaditaan kaavoitustyön pohjaksi tarvittavat selvitykset ja havainnollistavat aineistot. Olevat selvitykset, suunnitelmat otetaan huomioon kaavatyössä. Lisäselvitykset ja havainnollistavat aineistot laaditaan kaavamuutoksen hakijan toimesta

Tehtäviä selvityksiä:

- Liikenneselvitys ja liikenteen toimivuustarkastelu
- Veturitalleista laaditaan rakennushistoriaselvitys (RHS)
- Vaikutukset hulevesiin ja hulevesisuunnitelma
- Selvitys maaperän rakennettavuudesta
- Luontoselvitys (Viitasammakot ja lokit)
- Pilaantuneet maat
- Satamalahden liikenneselvitys
- Vaikutukset pohjavesiin
- Vaikutuksen meluun
- Muut hankkeen yhteydessä vaadittavat selvitystyöt tarkentuvat kaavaprosessin myötä.

4. SUUNNITTELUTYÖN OSALLISET

Kaavoitusmenettelyn tulee perustua riittävään vuorovaikutukseen osallisten kanssa ja myös tätä kautta saatavaan asiantuntemukseen (MRL 1 §). Osallisia ovat kaikki ne, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa sekä viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään. Alla on lueteltu suunnittelutyön keskeiset osalliset:

- Kaavan ja sen vaikutusalueen maanomistajat, asukkaat, yritykset ja elinkeinon harjoittajat
- Viranomaiset, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään:
 - Kaupungin hallintokunnat
 - rakennusvalvonta
 - ympäristöpalvelut
 - kaupunkiympäristö
 - Etelä-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (alueidenkäyttö ja kaavoitus)
 - Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskus (liikenneasiat)
 - Etelä-Savon maakuntaliitto
 - Väylävirasto
 - VR
 - Museovirasto
 - Alueellinen vastuumuseo / Savonlinna - Riihisaari
 - Etelä-Savon pelastuslaitos
 - Mikkelin vesilaitos
 - Etelä-Savon Energia Oy
 - Suur-Savon Sähkö Oyj
 - teleoperaattorit

5. KAAVOITUKSESTA TIEDOTTAMINEN JA OSALLISTUMINEN

Kaavan vireille tulosta ja osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävillä olosta ilmoitetaan osallisille kirjeellä. Aineisto on nähtävillä kaupungin verkkosivuilla (www.mikkeli.fi).

Kaavasunnitelman nähtävillä olosta valmistelu- ja ehdotusvaiheissa ilmoitetaan kaupungin virallisissa ilmoituslehdissä sekä kaupungin verkkosivuilla (www.mikkeli.fi).

5.1 Aloitusvaihe

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) pidetään nähtävillä 30 päivän ajan Mikkelin kaupungin verkkosivuilla sekä kaupunkisuunnittelun tiloissa. Tuona aikana osalliset voivat jättää mielipiteitä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta.

Kaupunki voi tarvittaessa neuvotella Etelä-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (ELY-keskuksen) kanssa osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) riittävydestä ja toteuttamisesta. Osallisella on mahdollisuus esittää ELY-keskukselle neuvottelun käymistä OAS:n riittävydestä ennen kaavaehdotuksen asettamista julkisesti nähtäville. Jos suunnitelma on ilmeisen puutteellinen, ELY-keskuksen on viivytyksettä järjestettävä kunnan kanssa neuvottelu suunnitelman täydennystarpeiden selvittämiseksi. Neuvotteluun on kutsuttava esityksen tehnyt osallinen ja tarpeen mukaan ne viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaan asia liittyy (MRL 64 §).

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa päivitetään tarvittaessa suunnittelutyön aikana. Jos osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan tulee oleellisia muutoksia, niistä tiedotetaan erikseen.

5.2 Tavoitevaihe

Tarkennetaan kaavaa koskevia tavoitteita mm. osallisilta saadun palautteen perusteella sekä täydennetään perusselvityksiä.

5.3 Valmisteluvaihe

Valmisteluvaiheessa suunnitellaan kaavaratkaisun periaatteet. Laaditaan tarvittaessa kaavaluonnos ja sen valmisteluaineisto pidetään nähtävillä Mikkelin maankäyttö- ja kaupunkirakenneyksikössä sekä kaupungin verkkosivuilla vähintään 30 päivän ajan. Kaavan nähtävillä olosta ja voimaan tulosta kuulutetaan kaupungin virallisissa ilmoituslehdissä sekä muussa kunnassa asuville maanomistajille tavallisella kirjeellä.

Nähtävillä oloaikana osallisella on mahdollisuus antaa mielipide kaavaluonnoksesta (MRA 30 §). Kaavaluonnoksesta pyydetään lausunnot viranomaisilta, kunnan hallintokunnilta sekä muilta tarpeelliseksi katsottavilta osallisilta.

Yleisötilaisuus

Asemakaan muutosluonnoksen nähtävillä olon aikana järjestetään vuorovaikutteinen yleisötilaisuus, jossa esitellään kaavaluonnoksen materiaali. Tilaisuudessa osallisilla on mahdollisuus kommentoida ja arvioida kaavaratkaisua. Kommentit kerätään ylös ja huomioidaan mahdollisuuksien mukaan kaavaehdotusvaiheessa. Tilaisuuden ajankohdasta tiedotetaan kaavaluonnoksen nähtävillä asettamisen yhteydessä.

5.4 Kaavaehdotus

Kaavaehdotus asetetaan julkisesti nähtävillä Mikkelin kaupunkisuunnitteluun sekä kaupungin verkkosivuilla 30 päivän ajaksi. Nähtävillä oloaikana osallisella on mahdollisuus antaa muistutus (MRA 27 §). Kaavaehdotuksesta pyydetään lausunnot viranomaisilta, kunnan hallintokunnilta sekä muilta tarpeelliseksi katsottavilta osallisilta (MRL 65 §). Saatu palaute otetaan huomioon kaavaehdotuksen valmistelussa hyväksymiskäsittelyä varten. Muistutuksen tehneille, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa, ilmoitetaan kunnan perusteltu kannanotto esitettyyn mielipiteeseen.

Yleisötilaisuus

Mikäli katsotaan tarpeelliseksi, kaavaehdotuksen nähtävillä olon aikana järjestetään luonnosvaiheen yleisötilaisuutta vastaava avoin tilaisuus, jossa esitellään kaavaehdotuksen materiaali. Tilaisuuden ajankohdasta tiedotetaan kaavaehdotuksen nähtävillä asettamisen yhteydessä.

5.5 Hyväksymisvaihe ja muutoksenhaku

Käsitellään muistutukset ja lausunnot sekä tarkistetaan kaavaehdotus tarvittaessa. Asemakaavan hyväksyy Mikkelin kaupunginvaltuusto. Kaavan hyväksymisestä ilmoitetaan MRL 67 § ja MRA 94 §:n mukaisesti. Kaavaehdotuksesta muistutuksen jättäneille ja siinä yhteydessä osoitteensa ilmoittaneille lähetetään vastine. Valtuuston hyväksymispäätös lähetetään heille, jotka ovat sitä pyytäneet. Asemakaavan hyväksymistä koskevaan päätökseen voi hakea muutosta valittamalla päätöksestä Itä-Suomen hallinto-oikeuteen ja edelleen Korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Mikäli valituksia kaupunginvaltuuston hyväksymispäätöksestä ei jätetä, kaava saa lainvoiman 30 vuorokauden kuluessa Mikkelin kaupunginvaltuuston päätöksestä.

5.6 Viranomaisyhteistyö

Kaavaprosessin aloitusvaiheessa toimitetaan osallistumis- ja arviointisuunnitelma tiedoksi viranomaisosallisille ja tarvittaessa järjestetään Mikkelin kaupungin ja Etelä-Savon ELY-keskuksen kanssa aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu. Kaavan valmisteluaineistosta ja kaavaehdotuksesta pyydetään lausunnot asianomaisilta viranomaisilta. Ehdotusvaiheessa järjestetään tarvittaessa viranomaisneuvottelu. Tarvittaessa kaavatyön edetessä järjestetään työneuvotteluja viranomaisten kanssa.

6. ALUSTAVA AIKATAULU

Kunkin kaavavaiheen osallistumismahdollisuudet on kuvattu edellisessä luvussa. Alla on esitetty kaavan tavoiteaikataulu, jota päivitetään tarvittaessa:

VALMISTELUVAIHE

3 / 2022 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtäville 30 päivän ajaksi.

LUONNOSVAIHE

6-7 / 2022 Kaavaluonnos nähtäville 30 päivän ajaksi.

EHDOTUSVAIHE

9-11 / 2021 Kaavaehdotus nähtäville 30 päivän ajaksi.

HYVÄKSYMINEN

12 / 2022 Kaavan hyväksyminen.

Mikkelissä 23.3.2022; päivitetty 6.6.2022



Kalle Ränä
Asemakaavapäällikkö

MIKKELIN KAUPUNKI

Verkkosivut: www.mikkeli.fi

Ei mittakaavassa

MIKKELI

ASEMAKAAVAN MUUTOS
LUONNOS

1:2000

Asemakaava koskee: Mikkelin kaupungin kiinteistöjä 491-1-13-1; 491-1-13-800; 491-1-9901-0; 491-1-9906-0; 491-1-9908-0; 491-1-9909-0; 491-16-1-1; 491-16-1-2; 491-16-9901-0; 491-402-5-55; 491-402-6-38; 491-402-10-1; 491-402-13-5; 491-402-17-0; 491-402-876-4; 491-871-6-13; 491-895-0-5.

Asemakaavalla muodostuu:
1. kaupunginosan (Savilahden) korttelit 26 ja 28 sekä katu-, yleisen tien-, rautatie- ja suojaviheralueita.

16. kaupunginosan (Kenkäveronniemi) katu- ja yleisen tien alueita.

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

MIKKELI xx.xx.2022

MAANKÄYTTÖPÄÄLLIKKÖ

JUKKA PIISPA

MIKKELIN KAUPUNKI ASUMISEN JA TOIMINTAYMPÄRISTÖN PALVELUALUE MAANKÄYTTÖ JA KAUPUNKIRAKENNE

LAAT.	PIIRT.	TARK.	MIUTOS
-------	--------	-------	--------

MIKKELI 7.6.2022

ASEMAKAAVAPÄÄLLIKKÖ

KALLE RÄINÄ

VIREILLE TULO

23.3.2022

KAUPUNKIYMPÄRISTÖLAUTAKUNTA

14.6.2022

KAUPUNGINHALLITUS ALUST.

NÄHTÄVILLÄ

KAUPUNGINHALLITUS HYVÄKSYNYT

KAUPUNGINVALTUUSTO HYVÄKSYNYT

LAINVOIMAINEN

MIKKELI	7.6.2022	NUMERO
ASEMAKAAVAPÄÄLLIKKÖ	KALLE RÄINÄ	949
DNRO	2021-4372	LIITE X

ASEMAKAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET:

KM
LIIKERAKENNUSTEN KORTTELIALUE, JOLLE SAA SIOJITTA VÄHITTÄISKAUPAN SUURYKSIKÖN.

LT
YLEISEN TIEN ALUE.

LR
RAUTATIEALUE.

LPA
AUTOPAikkojen korttelialue.

ET
YHDYSKUNTAOTEKNISTÄ HUOLTOA PALVELEVIA RAKENNUSTEN JA LAITOSTEN ALUE.

EV
SUOJAVIHERALUE.

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

+
Kaupungin- tai kunnanosan raja.

Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.

Osa-alueen raja.

Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.

Kaupungin- tai kunnanosan numero.

Kaupungin- tai kunnanosan nimi.

Korttelin numero.

Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.

Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.

Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.

Rakennusala.

Alueen osa, jolle saa sijoittaa mainostornin, jonka korkeus on maanpinnasta mitattuna enintään luvun osoittama metrimäärä.

Ohjeellinen rakennusalue, jolle saa sijoittaa autopesulan.

Istutettava alueen osa.

Katu.

Yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa.

Ohjeellinen pysäköimispaikka.

Eritasoristeys.

Ajoneuvoliittymän likimääräinen sijainti.

Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.

(18)
Suluissa olevat numerot osoittavat korttelit, joiden autopaikkoja saa alueelle sijoittaa.

Suojeltava rakennus.

(pv)
Vedenhankintaa varten tärkeä pohjaviesialue.

hule
Sijainniltaan ja laajuudeltaan ohjeellinen hulevesien käsittelyyn varattu alueen osa.

YLEISMÄÄRÄYKSET

1§
Autopaikkoja on rakennettava toteutettavaa kerrosalaa kohti vähintään seuraavasti:

- toimisto-, liike- ja myymälätilat 1 ap / 50 k-m²
- varastotilat 1 ap / 400 k-m²

Pyöräpaikkoja on rakennettava toteutettavaa kerrosalaa kohti vähintään seuraavasti:

- toimisto-, liike- ja myymälätilat 1 pp / 100 k-m²
- tuotanto- ja varastotilat 1 pp /400 k-m

Korttelialueella tulee varautua sähköautojen latauspisteisiin ja autonomisesti lentävien jakeluvälineiden laskeutumis- ja latauspisteisiin.

2§
Korttelialueille on laadittava rakennusluvan yhteydessä kuivatus- ja hulevesisuunnitelma ja hyväksyttää se rakennusvalvonnassa. Hulevesiratkaisut tulee toteuttaa rakentamisen yhteydessä.

3§
Pysäköinti-, liikenne-, lastaus- ja purkausalueet on päällystettävä vettä läpäisemättömällä materiaalilla. Tontilla syntyvät hulevedet tulee johtaa öljyn- tai hiekanerotuksen tai suodatuksen kautta hulevesien viivytysjärjestelmään. Öljyn- ja hiekanerotusjärjestelmä tulee varustaa näytteenottokaivolla. Viivytävien rakenteiden (maalalaiset viivytyskaivannot ja -säiliöt, suodatus-, viivytys- ja imeytyspainanteet) tilavuuden tulee olla vähintään 2 m³/100 m² läpäisemätöntä pintaa kohti. Viivytysrakenteiden tulee tyhjentyä 12 tunnin kuluessa täyttymisestään ja niissä tulee olla suunniteltu ylivuoto.

949 Veturitallit Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saadut lausunnot

1. Pohjois-Savon Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Veturitallien alueen asemakaavamuutos, osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Mikkelin kaupunki on pyytänyt Pohjois-Savon ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueelta (ELY-keskus) lausuntoa veturitallien alueen asemakaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta (OAS). Suunnitteluala sijaitsee valtatie 5, Vilhonkadun, Mannerheimintien ja Uusi Ristiinantien välisellä alueella. Asemakaavamuutoksen tavoitteena on mahdollistaa uuden Prisman rakentaminen veturitallien ja lokkiluhdan alueelle. Asemakaavan muutosta hakee Osuuskauppa Suur-Savo. Asemakaavamuutoksessa tarkastellaan mm. alueen rakennusoikeutta, liikenne ja pysäköintijärjestelyjä sekä hulevesiin liittyviä kysymyksiä.

Uuden Prisman hankkeesta on perustettu "hankeryhmä" syksyllä 2021, jossa ELY-keskus on ollut mukana mm. liikenteeseen ja hulevesien johtamiseen liittyvissä asioissa.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa on esitetty kattava lista kaavaa varten laadittavista selvityksistä, joista osaa on jo laadittu hankeryhmän toiminnan aikana. Prisman liikenteellisiä vaikutuksia ja vaihtoehtoisia liikenneympäristön parantamistoimenpiteitä on mallinnettu mm. VISSIMin avulla. ELY-keskuksella ei ole huomautettavaa OAS:ssa mainittuihin selvitystarpeisiin.

Kaavassa tulee kiinnittää erityistä huomiota hulevesien käsittelyyn ja johtamiseen sekä jalankulun ja pyöräilyn sujuvien ja turvallisten yhteyksien järjestämiseen. Asemakaavarajauksessa tulee ottaa huomioon mahdolliset hulevesien johtamiseen tarvittavat alueet.

ELY-keskuksen näkemyksen mukaan myös valtatie 5 eteläpuolisen rampin ja Pursialankadun liittymän alue tulee ottaa mukaan kaava-alueeseen, jotta saataisiin kaavallinen valmius mahdollisesti myöhemmin toteutettavaan kiertoliittymään. Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty viraston sähköisessä asianhallintajärjestelmässä. Asian on esitelty

Liikennejärjestelmäasiantuntija Henri Heikura ja ratkaissut Yksikön päällikkö Terhi Nissinen.

Kaavoittajan vastine:

Merkitään tiedoksi

MIKKELIN SEUDUN YMPÄRISTÖPALVELUT LAUSUNTO ASEMAKAAVAN MUUTOKSESTA VETURITAL- LIEN ALUEELLA Mikkelin maankäyttö ja kaupunkirakenne -yksikkö pyytää mielipiteitä Mikkelin Veturitallien alueen asemakaavan muutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Asemakaavan muutoksen tavoitteena on muuttaa Veturitallien alueen asemakaavaa niin, että alueelle on mahdollista rakentaa uusi Prisma pysäköintialueineen. Asemakaavan muutosalueella sijaitsee tällä hetkellä Postin logistiikkakeskus ja VR:n ratapihan ylläpitoon liittyviä toimintoja. Alueen itäreunalla Vt5:n välittömässä läheisyydessä sijaitsee kosteikkoalue, ns. lокkiluhta, johon on Vt 5:n perusparannuksen yhteydessä vuosina 2012-2015 rakennettu hulevesiallas ja hulevesikosteikko, johon johdetaan hulevedet laajahkolta noin 100 ha kokoiselta valuma-alueelta läntisen kantakaupungin alueelta. Aiemmin hulevedet johdettiin Kattilanlahteen, jossa hulevesien arvioitiin aiheuttavan potentiaalisen riskin Kaihunlahden vedenlaadulle ja sitä kautta pohjavedelle. Veturitallin luhdasta hulevedet johdetaan Kenkäveron puhdistamoalueen ojaan myöten Saimaaseen ja kauemmas pohjavesialueesta. Aiemmin Veturitallin luhdassa on ollut Etelä-Savon mittakaavassa merkittävä naurulokkiyhdyiskunta. Todennäköisesti alueen kuivumisen ja Vt5:n rakentamisen aiheuttaman häiriön myötä naurulokit ovat siirtyneet vuosina 2017-2020 muualle (lähinnä keskusta-alueen katoille) pesimään. Vuonna 2021 alueella esiintyi jälleen pesiviä naurulokkeja mutta yhdyskuntaa alueelle ei tuolloin muodostunut. Alueelta on tehty luontoselvityksiä mukaan lukien viitasammakko- ja lокkikartoituksia, ja alueelle laadittiin vuonna 2018 hulevesikosteikon kunnostussuunnitelma hulevesien käsittelyn tehostamiseksi ja lокkien pesintäolosuhteiden parantamiseksi. Hulevesikosteikon kunnostamista ei kuitenkaan ole toteutettu. Alueelta on olemassa myös selvitystietoa sedimentin, maaperän ja pohjaveden haitta-aineista. Hulevesialtaan rakentamisen ja Vt 5:n perusparannuksen yhteydessä selvitettiin erityisesti kosteikkoalueen maaperän, sedimentin ja pohjaveden haitta-aineita (VT5 parantaminen Mikkelin, Ympäristötekniikan riskikartoitus. Ramboll 2012). Alueella on todettu kohonneita öljyhiihivetyjen ja muiden haitta-aineiden pitoisuuksia. Alue sijaitsee Mikkelin kaupungin vedenhankinnan kannalta tärkeällä Pursialan pohjavesialueella.	Kaavoittajan vastine: Merkitään tiedoksi
---	---

Alueella on voimassa 25.4.2022 vuonna 2019 hyväksytty Mikkelin kantakaupungin osayleiskaava 2040, joka koostuu seitsemästä oikeusvaikutteisesta teemakartasta. Mikkelin seudun ympäristöpalvelujen lausunto: Mikkelin kantakaupungin osayleiskaavan 2040 viherrakenneteemakartassa Veturitallin luhdan kosteikkoalue on merkitty merkinnällä ”Luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeä alue”. Kaavamääräykseksi on annettu seuraavaa: tarkemman suunnittelun yhteydessä alueen arvot tulee selvittää ja huomioida. Alueen rakentaminen tulee tapahtua luonnonarvoja heikentämättä. Lisäksi Veturitallin luhdan kosteikkoalue on osa Mikkelin kantakaupungin osayleiskaavan ns. sinivihreää sydäntä, johon sisältyy ekologian, vesitalouden ja virkistykseen kannalta tärkeitä viher- ja vesiympäristöjä. Kaavamääräyksenä on esitetty, että alue tulee säilyttää rakenteeltaan katkeamattomana ja mahdollisimman levänä luontoarvoiltaan monimuotoisena viher- ja vesialueverkko. Lisäksi määrätään, että maankäytön suunnittelussa tulee huomioida pohjavesien imeytyminen, pinta- ja pohjavesien hyvä laatu sekä hulevesien määrällinen ja laadullinen hallinta. Kantakaupungin osayleiskaavan Vesitalous teemakartalla koko kosteikkoalue on merkitty merkinnällä ”hulevesien säätelyalue”. Yleiskaava tulee olla ohjeena laadittaessa asemakaavaa (MRL § 42). Ympäristöpalvelujen näkemyksen mukaan kantakaupungin osayleiskaavan aluerajaukset, jotka koskevat hulevesien säätelyaluetta, ja viher- ja vesialueverkostoa, tulee huomioida nyt laadittavassa asemakaavassa riittävästi kasvipeitteisenä viheralueena ja hulevesien säätelyalueena. Ely-keskuksesta on tiedusteltu luonnonsuojelulain mukaisista poikkeuslupan tarvetta maarakennustöille ns. lokkiluhdan alueella. Luonnonsuojelulain mukaiset poikkeuslupan tarpeen arvioinnit on keskitetty Varsinais-Suomen elyyn. Varsinais-Suomen ely-keskuksen vastauksen mukaan tämänhetkisessä tilanteessa (10-20 pesivää naurulokkiparia vuonna 2021) Varsinais-Suomen ely-keskuksen myöntämää poikkeuslupaa naurulokkien pesimäluhdan alueen maankäytön muuttamiselle ei tarvita mutta mikäli parimäärä olennaisesti kasvaa, tulee luvantarve arvioida uudelleen. Veturitallien alueesta on tilattu ajantasainen luonto- ja linnustoselvitys, joka valmistuu kesän 2022 jälkeen. Selvityksen tulosten perusteella tulee arvioida, tuleeko poikkeuslupatarpeen tarve arvioida uudelleen. Hulevesitulvat on viime vuosina tunnistettu kaupunkiympäristöissä yhdeksi suurimmista ilmastomuutoksen mukanaan tuomista riskeistä. Hulevesitulevien tasaamiseksi ja viivyttämiseksi sekä hulevesien luonnonmukaiseksi käsittelemiseksi kaupunkiympäristössä tulee varata riittävästi	
--	--

alueita. Mikkelin kaupunki on perustanut Veturitallin hulevesien käsittelyaltaat ja varannut ns. lokkiluhdan alueen hulevesien viivytys- ja käsittelyalueeksi Vt5:n perusparannuksen yhteydessä. Samalla hulevesikuormaa saatiin vähennettyä lähempänä vedenottamoa sijaitsevalta
25.4.2022

Kaihunlahdelta, jonne läntisen kaupunkialueen hulevedet aiemmin johdettiin ilman viivytys- ja käsittelyrakenteita. Kaavan suunnitellusta sisällöstä saatavilla olevan suunnittelutiedon perusteella hankkeessa on tarkoitus varata valtaosa (noin 75%) ns. lokkiluhdan alueen hulevesikosteikon alasta (noin 2 ha) kaupan rakennusten ja niitä tukeviin liikenteen ja pysäköinnin tarpeisiin. Alueen kautta johdetaan luoteesta Urheilupuiston alueen ja Nuijamiehen kaupunginosan suunnasta kaupunkihulevesiä ja lännestä tiealueen hulevesiä lähes 100 ha maapinta-alalta. Alue on alavaa, rakentaminen suunnitellaan ilmeisesti toteutettavan melko matalalle ja Saimaassa säännöllisesti esiintyvillä korkeimmilla vedenkorkeuksilla Saimaan vedenpinta vaikuttaa hulevesijärjestelmän välityskykyyn. Tämä muodostaa merkittävän haasteen hulevesien määrälliseen ja laadulliseen hallintaan. Tällä hetkellä hulevesien hallinnan lähtötietoina on käytettävissä vuonna 2017-2018 osana kantakaupungin osayleiskaava taustaselvityksiä laadittu yleispiirteinen hulevesijärjestelmän kuvaus. Alueen maankäyttöä koskevalla päätöksellä on käytännössä vaikutuksia myös aiemmin mainittujen hulevesialueen latvoilla olevien kaupunginosien maankäytön suunnitteluun (kunnan hulevesijärjestelmän vaikutusalue) ja kaupunki-infran hulevesirakenteiden rakentamistarpeisiin.

Ympäristöpalvelut katsoo, että Veturitallin luhdan alueelle tulee varata myös asemakaavan muutoksessa riittävät edellytykset ja riittävä pinta-ala hulevesien käsittelylle ja myös hulevesien viivyttämiseksi tulvatilanteessa.

Hulevesien hallinta laadittavan kaavan alueella on tarkoituksenmukaista ratkaista määrällisen hallinnan tarpeen osalta MRL 103j § 3. momentissa kuvatulla tavalla hulevesien hallintaa koskevin kaavamääräyksinä. Osana valmistettavan kaavan taustaselvityksiä tulee laatia koko lokkiluhdan alueen yläpuolista hulevesialuetta koskeva ajantasainen tarkennettu selvitys kunnan hulevesijärjestelmästä. Mahdollisuuksien mukaan tulee pyrkiä huomiomaan ennustettu ilmastonmuutoksen vaikutus sadevesien määrään ja sitä kautta hulevesien hallintaan.

Osana kaavasuunnitelmaa esitetään laadittavan koko hulevesivaluma-aluetta koskeva hulevesien hallinnan yleissuunnitelma. Suunnitelmasta tulisi ilmetä, mitkä hulevesien hallintaan liittyvistä toimista on tarpeen/suositeltavaa

toteuttaa valmisteltavan kaavan alueella, ja mitkä kaava-alueen yläpuolisella hulevesialueella. Hulevesien hallinnan yleissuunnitelma tulisi liittää jo kaavan valmisteluaineistoihin, jolloin hulevesien käsittelylle varattavan alueen laajuutta olisi mahdollista arvioida rinnakkain kaavatyön ja hulevesien käsittelyn suunnittelun yhteydessä.

Tavanomaista yksityiskohtaisempi suunnittelu ja ohjaus on kyseisellä alueella tarpeen, jotta hulevesien määrälliseen sekä laadulliseen hallintaan ja yleiskaavan muihin ympäristöllisiin varauksiin liittyvät keskeiset vaatimukset voidaan sovittaa riittävällä 25.4.2022

Mikkelin seudun ympäristöpalvelut Mikkelin toimipaikka Mäntyharjun toimipaikka Kangasniemen toimipaikka Maaherrankatu 9-11/ PL 33 Sairaalantie 5 Otto Mannisen tie 2 50100 Mikkelä 52700 Mäntyharju 51200 Kangasniemi Puh. 015 1941 ymparistopalvelut(at)mikkeli.fi

tarkkuudella ja merkitä selkeästi asemakaavan oikeusvaikutteiseen osaan. Keskeiset osat koko hulevesialuetta koskevasta hulevesien hallintasuunnitelmasta voidaan esittää kaavaselvitysten ohella kaavanselostuksessa.

Alueen rakentamisen yhteydessä tulee suunnitella riittävät tulvareitit hulevesien johtamiselle myös tulvatilanteessa ja huomioida alueen alavuus ja suhde Saimaan pinnan tasoon alimpia rakennuskorkeuksia säädettyä.

Alueen suunnittelun lähtökohtana tulee olla, että alueella esiintyvät pilaantuneet maa-ainekset poistetaan ja korvataan puhtailla maa-aineksilla, mikä on pohjaveden suojelun näkökulmasta parannus nykyiseen tilanteeseen. Alueelta on olevassa maaperän ja sedimenttien haitta-ainetutkimuksia. Kattavan kunnostussuunnitelman laatimista varten nämä tiedot tulee kartoittaa ja koota yhteen ja varautua lisätutkimuksiin. Kunnostuksen suunnittelussa tulee myös arvioida kunnostustyön aikaiset mahdolliset riskit pohjavedelle.

Mikäli alueen liikennejärjestelyt toteutetaan tällä hetkellä suunnitelluissa esitetyn kaltaisena, liikenne keskustan suuntaan Mannerheimintietä pitkin tulee lisääntymään huomattavasti nykyisestä. Kaavan tausta-aineistoksi tulisi laatia riittävä liikenneselvitys ja melumallinnus uusien liikennejärjestelmien vaikutuksesta nyt suunniteltavana olevan alueen läheisyydessä sijaitseviin asuinrakennuksiin nähden.

Pohjavesialueen vuoksi alue ei sovellu polttonesteiden jakelupisteen sijaintipaikaksi.

Tämä lausunto on valmisteltu ympäristönsuojeluyksikön ja terveystalvontayksikön yhteistyönä.

Mikkelissä 25.4.2022

1. Etelä-Savon Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus Lausunto asemakaavan muutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta (OAS); Mikkelin kaupungin 1. kaupunginosa (Savilahti), Veturitalien alue Asemakaavamuutoksen laatimisen OAS:ssa on riittävällä tavalla kuvattu hankkeen lähtökohdat ja tavoitteet. Kaavahankkeen periaatteellinen kulku, sen aikataulutus ja osallisten vaikutusmahdollisuudet selviävät OAS:sta. Kaavahankkeen erityiset vaikutukset on tunnistettu OAS:ssa, ja niiden arvioimista varten on käytössä useita aiempien kaava- ym. hankkeiden selvityksiä, joiden lisäksi OAS:n mukaan tullaan laatimaan kaava-alueen erityisolosuhteista johtuen lisäselvityksiä, joiden perustella maankäytön muutosten vaikutuksia pystytään riittävällä tavalla arvioimaan. Etelä-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella (ELY-keskus) ei ole huomautettavaa OAS:n takia. Yleisesti kaavamuutoshankkeesta ELY-keskus toteaa, että kantakaupungin osayleiskaava antaa riittävän ohjeistuksen asemakaavan muutokselle. Eri yksityiskohdista on ennen kaavahankkeen varsinaista aloitusta työneuvottelujen yhteydessä hanketoteuttajan, konsulttien, kaupungin ja eri viranomaisten kesken käyty kattavaa ja tarkentavaa keskustelua alueen erityisarvojen selvitystarpeista ja myös niiden mahdollisista vaikutuksista kaavan lopputulokseen. Työneuvotteluja on tarkoitus käydä jatkossakin. OAS:ssa esitetyt vanhentuneet valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet on syytä päivittää 2017 uudistettujen tavoitteiden mukaisiksi. Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty viraston sähköisessä asianhallintajärjestelmässä. Asian on esitellyt maankäyttöasiantuntija Jouni Halme ja ratkaissut yksikön päällikön sijainen, luonnonsuojeluasiantuntija Pasi Ryhänen.	Kaavoittajan vastine: Lausunnon johdosta osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa päivitetään.
Väylävirasto Väylävirasto on tutustunut asemakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan ja antaa lausuntonsa rautateiden näkökulmasta. Rautatien suoja-alue, toimenpiderajoitukset ja kasvillisuus radan varressa Muistutamme, että ratalain 37 § mukainen rautatien suoja-alue joka ulottuu 30 metrin etäisyydelle lähimmän raiteen keskilinjasta. Talla alueella radanpitäjällä on oikeus poistaa rautatien turvallisuutta vaarantava kasvillisuus tai rajoittaa sen korkeutta. Lisäksi kasvillisuutta voidaan poistaa tasoristeysten näkemäalueilta.	Kaavoittajan vastine: Merkitään tiedoksi

Edellä mainitulla rautatien suoja-alueella on voimassa myös ratalain 39 § mukaiset toimenpiderajoitukset. Toimenpiderajoitusten mukaan rautatien suoja-alueella ei saa muuttaa maanpinnan muotoa, tehdä ojitusta tai muuta kaivu-työtä siten, että muutoksesta voi aiheutua vaaraa rautatieliikenteen turvallisuudelle tai haittaa radanpidolle. Rakennuspaikkaa palvelevien pysyvien rakenteiden, kuten esimerkiksi rakennusten perustusten, ankkurointien ja tukiseinien, ulottaminen rautatiealueelle on lähtökohtaisesti kielletty.

Kaavoituksessa tulee huomioida, että kaikki rakennuspaikan vaatimat rakenteet tulee kyetä toteuttamaan rakennuspaikan alueella. Poikkeustapauksessa rakenteista tulee laatia sopimus Vaylaviraston kanssa ennen rakennusluvan myöntämistä. Myös tilapäiset, rakentamisen aikaiset rakenteet ja työmaa-alue vaativat erillisen sopimuksen Vaylaviraston kanssa ennen rakennusluvan myöntämistä.

Radan stabiliteetti ja louhintatyöt

Radan välittömaan läheisyyteen rakennettaessa tulee huomioida mahdolliset vaikutukset radan stabiliteettiin ja pohjavesiolosuhteisiin. Radan stabiliteetti on suunnittelussa huomioitava Liikenneviraston ohjeen B15 Radan stabiliteetin laskenta, olemassa olevat penkereet mukaisesti https://julkaisut.vayla.fi/pdf4/rhk_b15_radan_stabiliteetin_laskenta.pdf.

Lausunto 2 (4)

VAYLA/2229/03.01.02/2022

4.4.2022

Rautatien suoja-alueelle toteutettavien raiteiden, pengerrysten ja maantayttojen geotekniset suunnitelmat, sekä hulevesiä koskeva tarkempisuunnitelma tulee hyväksyttävä Vaylavirastossa ennen rakentamista. Ratalaki 37 §, 39 §. Rakentamisen yhteydessä tulee toteuttaa Vaylaviraston erikseen vaatimat radan perustusten tarkkailutyöt. Mahdollisten louhintojen osalta rautatien läheisyydessä on noudatettava Liikenneviraston ohjetta Louhintatyöt rautatien läheisyydessä (Liikenneviraston ohjeita 23/2013), joka on saatavissa Vaylaviraston verkkosivuilta osoitteesta <http://www.vayla.fi/julkaisut/ohjeet>

Radan alitukset

Uusista radan alittavien katujen tai kevyen liikenteen väylien taitorakenteista tulee laatia

Väyläviraston kanssa erillinen sopimus, jossa sovitaan rakenteen toteuttamisesta, omistuksesta ja kunnossapidosta.

Hulevedet

Radan läheisyyteen rakennettaessa neitseelliselle alueelle tulee varmistua, että alueella muodostuvat hulevedet eivät vaikeuta radan kuivatusta tai aiheuttaa haittaa radan rakenteille. Lahtokohtaisesti hulevesiä ei saa johtaa radan kuivatusjärjestelmiin. Uuden rakentamisen seurauksena lisääntyvät hulevedet, myös rankkasateet huomioon ottaen, ei saa lisätä radan alittaviin rumpuihin kohdistuvaa kuormitusta. Tarpeen mukaan selvitettävä muutokset virtaamissa ja tarvittavat toimenpiteet. Mikäli uusia hulevesiä johdetaan radan alittavan rummun kautta, tulee selvittää rummun kapasiteetin riittävyys.

Tarvittaessa on toteutettava viivytysaltaita tai lisättävä rummun kapasiteettia.

Vastuu kustannuksista kunnalla/alueen toteuttajalla.

Raiteistomuutokset

Kaavahankkeen myötä Mikkelin ratapihan ja veturitallien ympäristön raiteistoon tulee kohdistumaan muutoksia. Kaavoitettava alue sisältää pääosin VR:n omistamia yksityisraiteita, mutta kaavan vaikutukset ulottuvat liikenteellisesti myös kaava-alueen ulkopuolelle ratapihan vaihteisiin ja raiteistoon. Ennen kuin Väylävirasto voi toteuttaa muutoksia ratapihan vaihteisiin ja raiteisiin, tulee VR:n irtisanoa raiteitaan koskeva yksityisraidesopimus.

Sähkörata

Kaikessa radan läheisyyteen sijoittuvassa rakentamisessa on huomioitava sähköradan turvallisuusetiäisyydet ja niiden aiheuttamat rajoitukset rakennusten rakentamiseen, kunnossapitoon ja käyttöön. Sähköradan rakenteissa kulkee hengenvaarallinen 25 000 V jännite noin 3,5 metrin korkeudesta ylöspäin. Sivullisten tulee pysytellä kaikissa olosuhteissa vähintään 2 metrin etäisyydellä jännitteisistä osista (myös sähköratapylväässä sijaitsevasta paluujohtimesta) ja työkoneiden on pysyteltävä vähintään 3 metrin etäisyydellä jännitteisistä osista. Hyvin lähelle rataa suunniteltujen

Lausunto 3 (4)

VAYLA/2229/03.01.02/2022

4.4.2022

rakennusten osalta on kiinnitettävä huomioita sähkörataturvallisuuteen ja sähköradan aiheuttamiin rajoitteisiin rakentamisen ja käytön aikana. Sähköradan osalta on noudatettava seuraavia ohjeita: Sähkörataohjeet (Liikenneviraston ohjeita 7/2016)

https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lo_2016-07_sahkorataohjeet_web.pdf,

Ratatekniset ohjeet osa 5 Sahkoistetty rata (Liikenneviraston ohjeita 21/2013)

https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf3/lo_2013-21_rato_5_web.pdf ja Rautatiealueelle

tulevien kiinteiden laitteiden ja rakenteiden maadoitusuunnittelu (Liikenneviraston ohjeita 3/2010)

https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf3/lo_2010-13_rautatiealueelle_tulevien_web.pdf.

Raideliikenteen melu, runkomelu ja tärinä

Väylävirasto edellyttää, että kaavoitettaessa alueita radan läheisyydessä on tapauskohtaisesti otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat melu-, runkomelu- ja tarinahaitat. Melun- ja tarinantorjunnassa tulee kiinnittää erityistä huomiota haittojen ennaltaehkäisyyn toimintojen sijoitusratkaisuista päätettäessä. Kaavatyön yhteydessä tulee laatia riittävät selvitykset melun ja tarinan leviämisestä ja osoittaa niiden pohjalta tarvittavat kaavamääräykset haittojen torjumiseksi.

Melun osalta kaavoituksessa on noudatettava Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaisia melun ohjearvoja. Lisäksi on huomioitava esimerkiksi raskaasta tavarajunaliikenteestä, ratapihan toiminnasta tai vaihteiden ylityksestä aiheutuva hetkellinen maksimimelutaso Uudenmaan ELY-keskuksen oppaan Melun- ja tärinätorjunta maankäytön suunnittelussa (2/2013) mukaisesti (sisätiloissa hetkellinen maksimimelu yöaikaan alle 45 dB AF-max). Melualueelle ei tule kaavoittaa melulle herkkää maankäyttöä ilman asianmukaisia selvityksiä ja tarvittavaa melunsuojausta.

Runkomelun osalta tulee huomioida VTT:n laatiman esiselvityksen Maaliikenteen aiheuttaman runkomelun arviointi (VTT tiedotteita 2468) suositus runkomelutason rajaarvosta (L_{pr}m) 30/35 dB. Yleensä runkomeluhaitat ulottuvat 60 m (pehmeikkö) - yli 200 m (kallio) etäisyydelle rautatiestä (VTT:n tiedotteita 2468). Kaavoituksessa on huomioitava raideliikenteen tarinan aiheuttama rakennuksen vaurioitumisriski ja vaikutus asuinmukavuuteen. Tärinällä herkkää maankayttoä ei tule osoittaa tärinäherkille alueille ilman tärinänvaimennustoi-

menpiteitä edellyttävää kaavamerkintää tai -määräystä. Tärinälle herkällä maaperällä kuten savikolla tärinä voi ulottua jopa yli 200 metrin päähän radasta. Tärinälle herkimpiä rakennuksia ovat yleensä puolitoista tai kaksikerroksiset puurakenteiset talot. Tärinähaittojen poistaminen jo rakennetuilta alueilta jälkikäteen on vaikeata, ellei mahdotonta ja korjaustoimenpiteet kalliita.

Tärinän osalta kaavoituksessa tulee huomioida VTT:n selvitys Suositus liikennetarinan mittaamisesta ja luokituksesta (VTT tiedotteita 2278). Suosituksen mukaan asuinrakennuksen tarina ei saa ylittää uusilla asuinalueilla värähtelyluokan C arvoa $V_{w,95} \leq 0,30$ mm/s ja vanhoilla asuinalueilla värähtelyluokan D arvoa $V_{w,95} \leq 0,60$

Lausunto 4 (4)

VAYLA/2229/03.01.02/2022

4.4.2022

mm/s. Mikäli kyse ei ole asuinrakennuksesta ja tilojen käyttötarkoitus on sellainen, että liikenteen ei katsota haittaavan lepoa (esim. kaupat, kahvilat, ostoskeskukset, tavaratalot, liikuntatilat), tavoiteraja voi olla kaksinkertainen em. arvoihin nähden (VTT tiedotteita 2569). Liikenteen tärinästä ja runko-melusta on lisäksi olemassa mm.

seuraavat VTT:n julkaisut: Suositus liikennetärinän arvioimiseksi maankäytön suunnittelussa (VTT working papers 50, Espoo 2006), Ohjeita liikennetärinän arviointiin (VTT tiedotteita 2569, Espoo 2011) ja Rakennukseen siirtyvän liikennetarinan arviointi (VTT tiedotteita 2425, Espoo 2008).

Julkaisuissa on annettu tarinaan liittyviä suosituksia. Julkaisuja on saatavissa sähköisenä osoitteesta:

<http://www.vtt.fi/publications/index.jsp>.

Väylävirasto muistuttaa, että melun- ja tarinantorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnittelemista toimenpiteistä melun- ja tarinantorjunta-tarve syntyy. Näin ollen Väylävirasto ei osallistu uuden maankäytön johdosta aiheutuviin mahdollisiin melun- ja tarinantorjunnan kustannuksiin. Väylävirastolla ei ole muuta huomautettavaa kaavahankkeesta. Maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus.

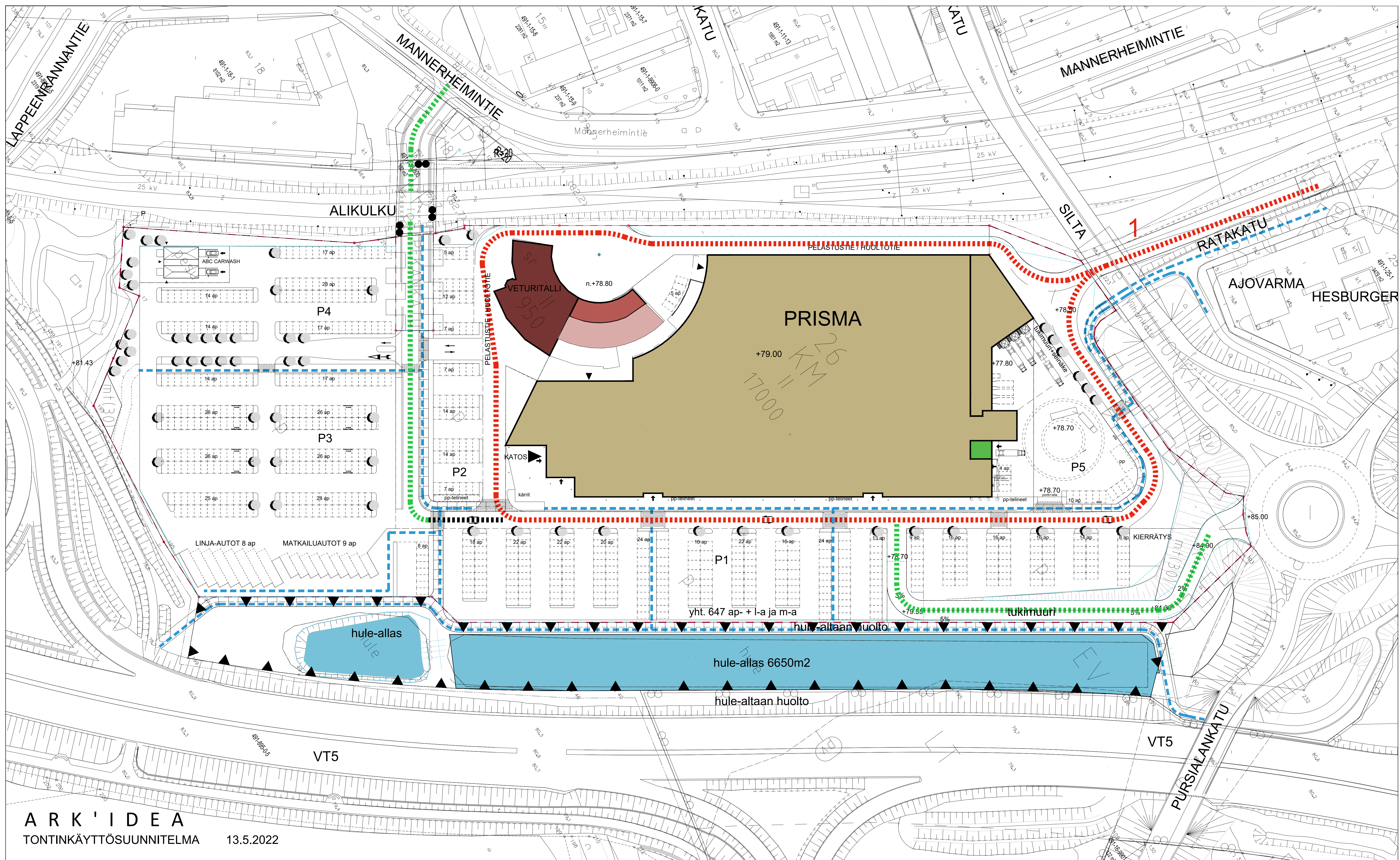
Etelä-Savon maakuntaliitto Lausunto Veturitallit asemakaavanmuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta Asemakaavahanke kohdistuu Valtatie 5:n, Vilhonkadun, Mannerheimintien, Porrassalmenkadun ja Päiviönkadun / Ristiantien väliselle alueelle. Alue on ns. veturitallin alue sekä Porrassalmenkatu 1:n kiinteistön osa rautatien länsipuolella. Suunnittelualueen kokonaispinta-ala on noin 18 ha. Kaavamuutoksen tavoitteena on mahdollistaa uuden Prisman rakentaminen veturitallien ja lokkiluhtan alueelle. Muutoksella pyritään kasvattamaan alueen rakennusoikeutta ja mahdollistamaan toimivat liikenne- ja pysäköintijärjestely. Asemakaavan muutoksella kehitetään keskustan alueen kaupallista palvelukokonaisuutta. Lisäksi hankkeen aikana ratkaistaan rakennussuojelliset asiat ja selvitetään hulevesiin ja pohjavesiin liittyvät kysymykset. Etelä-Savon vuonna 2010 hyväksytyssä ja vuonna 2016 päivitetystä maakuntakaavassa suunnittelualue on osoitettu taajamatoimintojen alueeksi (A 8.1). Maakuntakaavassa on osoitettu maakunnallisesti arvokkaina kohteina Mikkelin taajama-alueen rakennuksia, joista Veturitallit on osoitettu kulttuuriympäristön ja / tai maiseman vaalimisen kannalta maakunnallisesti merkittävänä kohdemerkinnällä (ma 8.693). Suunnittelumääräyksen mukaan <i>”Kohteen ja sen ympäristön suunnittelussa on otettava huomioon kulttuurihistoriallisesti arvokas kokonaisuus ja erityispiirteet”</i>. Lisäksi maakuntakaavassa suunnittelualue kuuluu Pursialan pohjavesialueeseen (pv.8.271) ja aluetta koskee Hirolan varalaskupaikan suoja-alue merkintä (svl2 8.666). Vuonna 2019 hyväksytyssä, ja juridisesti asemakaavatyötä ohjaavassa, Mikkelin kantakaupungin osayleiskaava 2040 Yhdyskuntarakenne teemakartalla suunnittelualue on osoitettu Keskustatoimintojen alueena / C-3 Strateginen keskustatoimintojen alue. ”Suunnittelussa tulee edistää viihtyisiä ja turvallisia oleskelu-, kävely-, pyöräily- ja joukkoliikenneympäristöjä. Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksiköitä. Alueen täydennysrakentamisessa tulee huomioida kulttuuriympäristön arvot, keskustan maisemallinen merkitys sekä kaupunkikuvan korkea laatu. Alueen tarkemmat määräykset koskien rakentamistapaa, -laatua ja määrää osoitetaan asemakaavassa.” OAS:ssa sanotaan ko. teemakartan osalta, että suunnittelua on osoitettu keskustatoimintojen alue C-3 / Keskusta-asuminen. Maakuntaliiton käsityksen mukaan C-1 alue sisältää keskusta-asumisen ja ko. alue on C-3, aluetta, joten OAS:ia voisi päivittää tämän osalta.	Kaavoittajan vastine: Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan päivitetään ja korjataan lausunnon johdosta.
---	---

Osayleiskaavan liikenne ja verkostot -teemakartalla alueelle on osoitettu pysäköintinormi (Vähintään 50 % kiinteistön pysäköintipaikoista tulee sijaita kiinteistöllä tai sen välittömässä läheisyydessä, enintään 50 m etäisyydellä ja kaikkien pysäköintipaikkojen tulee olla vähintään 300 m etäisyydellä kiinteistöstä) ja yhteystarve Veturitallialueen ja Saksalan välille sekä ohjeellinen pyöräilyn aluereitti. Viherrakenne -teemakartalla suunnittelualueelle on osoitettu kaavamerkinnät luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeä alue. Kaavamääräyksen mukaan tarkemman suunnittelun yhteydessä alueen arvot tulee selvittää ja huomioida. Alueen rakentaminen ja muokkaaminen tulee tapahtua luonnonarvo- ja heikentämättä. Lisäksi suunnittelualueelle on osoitettu sinivihreä sydän, kaupunki- ja maisemarakenteen osa, johon sisältyy ekologian, vesitalouden ja virkistyksen kannalta tärkeitä viher- ja vesiympäristöjä. Alue tulee säilyttää rakenteeltaan katkeamattomana ja mahdollisimman leveänä luontoarvoiltaan monimuotoisena viher- ja vesialueverkkona. Maankäytön suunnittelussa tulee huomioida pohjavesien imeytyminen, pinta- ja pohjavesien hyvä laatu sekä hulevesien määrällinen ja laadullinen hallinta. Alueen virkistysellisiä, maisemallisia ja kulttuurihistoriallisia arvoja tulee vaalia sekä kehittää korkealaatuisiksi viherympäristöiksi. Vesitalous -teemakartalla suunnittelualue on osoitettu pohjavesialue merkinnällä. Alue kuuluu Hanhikankaan, pohjavesialueeseen, joka on vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue (luokka 1). Alueella on kielletty sellaiset toimenpiteet (mm. jätevesienimeyttäminen), joista voi olla ympäristönsuojelulain 17 §:ssä esitetyn pohjaveden pilaamiskiellon vastaisia seurauksia (527/2014). Alueen rakentamista ja muuta maankäyttöä rajoittaa vesilaissa esitetty vesitaloushankkeiden yleinen luvanvaraisuus (587/2001). Tarkemman suunnittelun yhteydessä on huomioitava paikallisissa pohjavesien suojelusuunnitelmissa esitetyt periaatteet. Alueelle on osoitettu myös hulevesien sääntelyalue -kaavamerkintä osayleiskaavassa, joka OAS:sta näyttäisi puuttuvan. Kulttuuriympäristö -teemakartalla suunnittelualueelle on osoitettu rakennussuojelukohde sr 152 (Veturitallit). Rakennussuojelukohteen suunnittelumääräys on seuraava: Rakennussuojelukohde, jonka arvokas rakennuskanta ja lähiympäristö tulee säilyttää. Suoritettavissa muutos-, korjaus- ja laajennustoimenpiteissä on säilytettävä kohteen kulttuuri- ja rakennushistorialliset arvot. Kohteiden arvo ja ominaispiirteet on esitetty kaavaselostuksessa. Maakunnallisesti arvokkaita kohteita koskevista toimenpiteistä ja suunnitelmista on neuvoteltava museoviranomaisen (Museovirasto tai maakun-	
--	--

tamuseo) kanssa. Maisema -teemakartalla suunnittelualueelle ei ole osoitettu merkintää, mutta suunnittelu alue rajautuu Kenkäveron pap-pilan kulttuurimaisema-alueeseen KuMa-7. Maakuntaliitto katsoo, että osallistumis- ja arviointisuunni-telmassa osoitetut tavoitteet ovat maakuntakaavan mukaisia. Etelä-Savon maakuntaliitto kiinnittää huomiota osallistumis- ja arviointisuunnitelman tavoitteet kohtaan. Siinä on esitetty valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) osalta vanhentuneet VAT:it, jotka tulisi korvata uusilla. Valtioneuvosto korvasi ko. VAT:it 14.12.2017 päätöksellään ja uudet vatit löytyvät osoitteesta: https://www.ymparisto.fi/download/noname/%7B67CD97B8-C4EE-4509-BEC0-AF93F8D87AF7%7D/133346. Etelä-Savon maakuntaliitto lausuu veturitallien osalta, että prosessissa kannattaa hyödyntää veturitallien osalta Etelä-Savon maakuntaliiton Reittiopasta (https://www.esavo.fi/reittiopas), jossa opastetaan rakennus-ten arvon, käytön ja kunnon arvioimisessa sekä suunnittelus-sa. Esimerkiksi oppaassa mainittu osallistava ideointi, tai muu vastaava, rakennuksen uudenaiseen käyttöönottoon, voisi olla kokeilun arvoista kaavaprosessin edetessä. Ottaen huomioon alueen sijainti nykyisessä rakenteessa ja asemakaavalla alueelle mahdollistettavan kaupallinen toimin-ta on alueen suunnittelussa kiinnitettävä erityisistä huomiota alueen liikennejärjestelyihin. Etelä-Savon maakuntaliitto toi-voo, että saavutettavuuteen keskustan suuntaan kiinnitetään huomiota ja matkasta tehdään kävellen / pyöräillein mielen-kiintoinen. Tämä voisi lisätä Prismaan pysähtyvän ohiajoli-i-kenteen keskustaan suuntautuvia käyntejä, mikä keskustan elinvoimaisuuden ja palveluiden säilymisen kannalta on tavoiteltavaa.	
Pelastusviranomaisen lausunto asemakaavan muutokseen 1. kaupunginosan (Savilahden) Veturitallien alueella Kohde Asemakaavan muutos 1. kaupunginosan (Savilahti) Veturital-lien Asia: Osallistumis- ja arviointisuunnitelma / Asemakaavan muutos Mikkelin kaupungin 1. kaupunginosa (Savilahti), Vetu-ritallien alue.	Kaavoittajan vastine: Merkitään tiedoksi

Asemakaavan muutoksen tavoitteena on mahdollistaa uuden Prisman rakentaminen veturitallien ja lokkiluhdan alueelle sekä kasvattaa alueen rakennusoikeutta ja mahdollistaa toimivat liikenne- ja pysäköintijärjestelyt.

Pelastusviranomaiselle tulee olla mahdollista lausua asema-kaavaluonnoksesta, kaavan luonnos- / ehdotusvaiheessa.

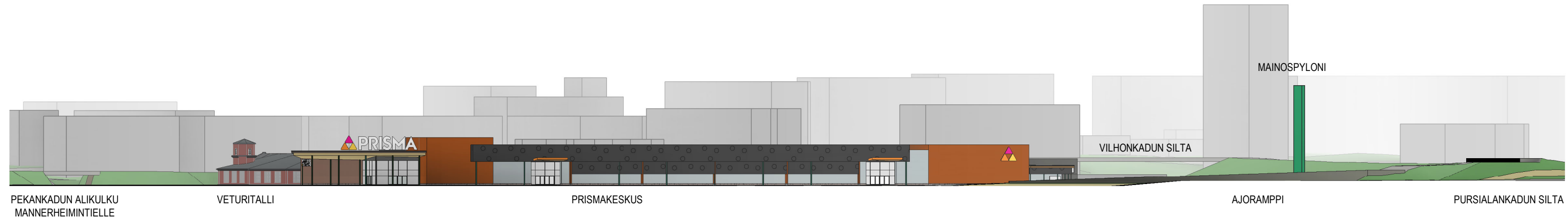




KAUPUNKISILHUETTI LOUNAASTA



HAVAINNEKUVA ETELÄSTÄ KUOPIONTIELTÄ



KAUPUNKISILHUETTI KAAKOSTA

Tilaja

Osuuskauppa Suur-Savo co. Antti Viskari (FH Invest Oy)

Asiakirjatyyppi

Raportti

Päivämäärä

30.3.2022

Mikkelin veturitallit

Rakennushistoriallinen selvitys



Ramboll Finland Oy

Y-tunnus 0101197-5, ALV rek.

Kotipaikka Espoo

Kuvaus	Rakennushistoriallinen selvitys
Päivämäärä	30.03.2022
Laatija	Niina Uusi-Seppä, Liina Luoma
Tarkastaja	Kirsikka Siik
Hyväksyjä	Antti Viskari, FH Invest Oy
Hyv.pvm.	30.3.2022

SISÄLLYS

1	Johdanto	5
1.1	Selvityksen kohde ja yleiskuvaus	5
1.2	Selvityksen tarkoitus ja käytetyt menetelmät	5
2	Kohteen status maankäytössä ja arvotetussa kulttuuriympäristössä	7
2.1	Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet	7
2.2	Maakuntakaava	8
2.3	Yleiskaava	9
2.4	Asemakaava	11
3	Historiallinen tausta	12
3.1	Mikkelin kaupungin historiaa	12
3.2	Savon radan rakentaminen	14
3.3	Kohteen suunnittelija Valtion rautatiet	15
3.4	Alueen rakentumisen vaiheet	18
3.5	Veturitallin rakentumisen vaiheet	23
4	Rakennuksen nykytila ja säilyneisyys	26
4.1	Ulkotilainventointi	27
4.1.1	Pihapiiri ja ympäristö	27
4.1.2	Julkisivut	33
4.2	Sisätilainventointi	53
4.2.1	Tilahahmo ja keskeiset elementit	53
4.2.2	Keskeiset materiaalit	54
4.2.3	Tila 11 (toimistotila)	54
4.2.4	Tila 9	64
4.2.5	Tila 10 (vesitorni)	70
4.2.6	Tilat 6–8	73
4.2.7	Tilat 2–5	82
4.2.8	Tila 1	87
5	Kohteen ominaispiirteet	93
5.1	Nykytila	93
5.2	Merkitys osana laajempaa yhteiskunnallista taustaa	94
5.3	Suhde ympäröivään kaupunkirakenteeseen ja rakennuskohteisiin	95

6	Arvot ja luokitusperusteet	96
6.1	Arvojen määrittely	96
6.1.1	Arkkitehtoniset ja rakennustekniset arvot	96
6.1.2	Historialliset arvot	96
6.1.3	Maisemalliset arvot	97
6.2	Säilyneisyys	97
7	Johtopäätökset ja suositukset	98
7.1	Alueeseen liittyvät arvot	98
7.2	Rakennukseen liittyvät arvot	98
7.2.1	Arkkitehtuuri ja tyylipiirteet	98
7.2.2	Arvot ja säilyneisyys	99
7.2.3	Suosituks	99
8	Lähdeluettelo	100
8.1	Arkistolähteet	100
8.2	Kartta-aineistot ja ilmakuvat	100
8.3	Kirjallisuus	100
8.4	Muu lähdeaineisto	100

1 Johdanto

1.1 Selvityksen kohde ja yleiskuvaus

Selvityksen kohteena on Mikkelin kaupungissa tontilla 491-871-6-13 sijaitseva veturitalli. Veturitalli sijaitsee puoli kilometriä Mikkelin asemasta etelään osoitteessa Ratakatu 7.

Vanhin osa tiilirakennuksesta on valmistunut vuonna 1889 samaan aikaan Savon radan kanssa. Tallirakennusta on myöhemmin laajennettu useaan otteeseen. Alueella on sijainnut VR:n ratapihan ylläpitoon liittyviä toimintoja, mutta VR:llä ei ole enää käyttöä rakennukselle ja kiinteistö on myyty. Veturitalleilla on tällä hetkellä vuokralaisia, mutta rakennus on vajaakäytöllä.



Kuva 1. Mikkelin keskustaa Maanmittauslaitoksen kartalla. Veturitallin sijainti merkitty punaisella nuolella. Lähde: Paikkatietoikkuna

1.2 Selvityksen tarkoitus ja käytetyt menetelmät

Alueella on valmisteilla asemakaavanmuutos, jonka tavoitteena on mahdollistaa kävelyetäisyydellä Mikkelin keskustasta ja rautatieasemasta sijaitsevan alueen rakentaminen. Veturitallin alueelle on suunnitteilla Prisma-kauppakeskus ja alueen kaavoituksen yhtey-

dessä tulee ratkaistavaksi, miten veturitalli on liitettävissä kauppakeskukseen tai voidaan se tai osia siitä purkaa. Selvityksen tarkoituksena on koota yhteen tiedot rakennuksen historiasta, muutosvaiheista ja nykytilasta sekä arvioida rakennuksen arvoja, ominaispiirteitä ja muutoskestävyyttä.

Selvityksen lähdeaineistona on käytetty maanmittauslaitoksen karttoja ja ilmakuvia, kaavakarttoja, rakennuspiirustuksia ja -selityksiä, vanhoja valokuvia ja kirjallisia lähteitä. Selvitystä varten on saatu piirustusaineistoa Mikkelin kaupungilta. Niiden avulla on arvioitu rakennuksen ominaispiirteitä, muutoksia ja säilyneisyyttä.

Maastokäynti on tehty 17.2.2022 (FM Liina Luoma). Sen yhteydessä kohde on valokuvattu sisältä ja ulkoa. Samalla on tarkasteltu rakennuksen nykytilaa ja säilyneisyyttä sekä merkitystä osana ympäristöä. Mikkelin kaupunginarkistossa on tutustuttu veturitalleja koskevaan aineistoon.

Selvityksen lopuksi on arvioitu kohteen rakennushistoriallisia, historiallisia ja maisemallisia arvoja.

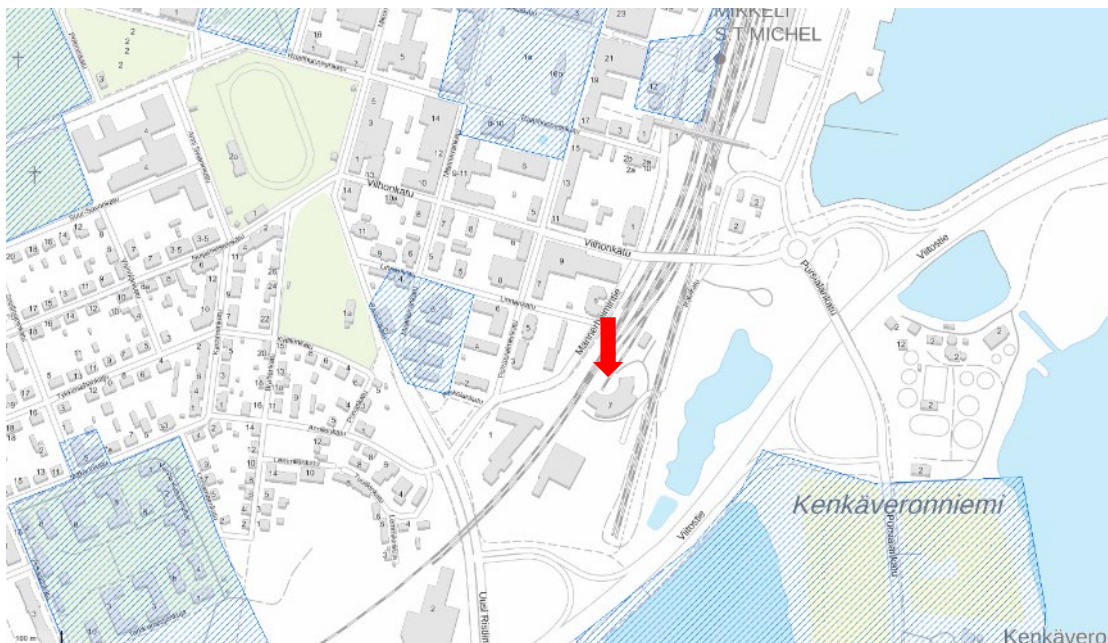
Raportoinnista ovat vastanneet Niina Uusi-Seppä ja Liina Luoma. Tilaajan yhteyshenkilöinä olivat Rauno Hämäläinen (SOK) ja Antti Viskari (FH Invest Oy).

2 Kohteen status maankäytössä ja arvotetussa kulttuuriympäristössä

2.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvoston valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita koskeva päätös tuli voimaan 1.4.2018. Päätös edellyttää, että valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvot, kohteiden alueellinen monimuotoisuus ja ajallinen kerroksisuus turvataan maakuntien suunnittelussa ja kuntien kaavoituksessa sekä valtion viranomais-ten toiminnassa. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaan suomalaisen kulttuuriympäristön kokonaisuus perustuu viranomaisten laatimiin valtakunnallisiin inventointeihin, jotka koskevat valtakunnallisesti arvokkaita maisema-alueita, valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä (RKY) ja valtakunnallisesti merkittäviä arkeologisia kohteita. RKY on Museoviraston laatima inventointi, joka on valtioneuvoston päätöksellä otettu maankäyttö- ja rakennuslakiin perustuvien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkoittamaksi inventoinniksi rakennetun kulttuuriympäristön osalta 1.1.2010 alkaen.

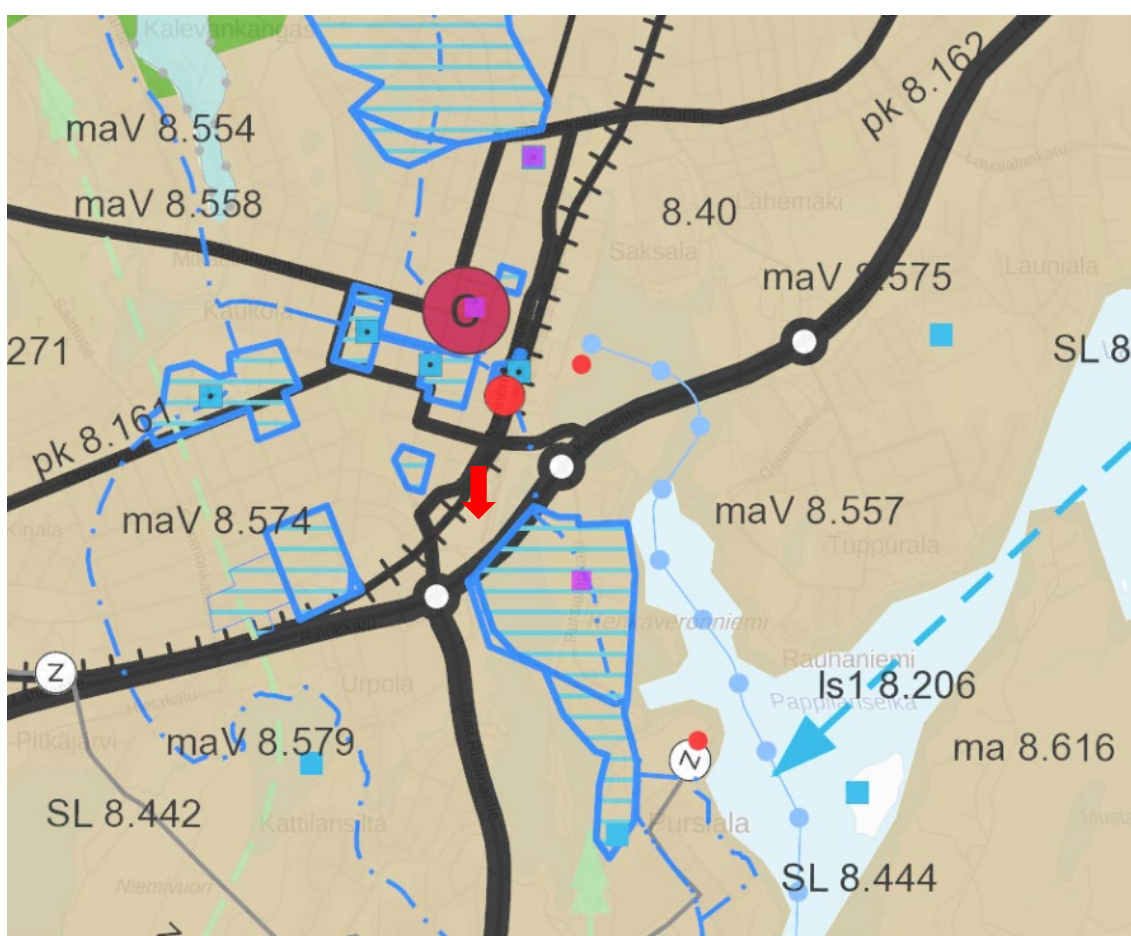
Mikkelin veturitallirakennusta ei ole määritelty valtakunnallisesti merkittäväksi, mutta sen pohjoispuolella sijaitseva Mikkelin rautatieasema on. Kaupungissa on useita muitakin valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä (RKY), joista veturitallia lähimpinä ovat rakennuksen kaakkoispuolella sijaitseva Kenkäveronniemen pappila-alue, länsipuolella sijaitseva Mikkelin vankila ja luoteispuolella sijaitseva Mikkelin hallitustori.



Kuva 2. Veturitallin läheisyydessä sijaitsevat RKY-alueet. Kartta: Maanmittauslaitos. Paikkatietokkuna.

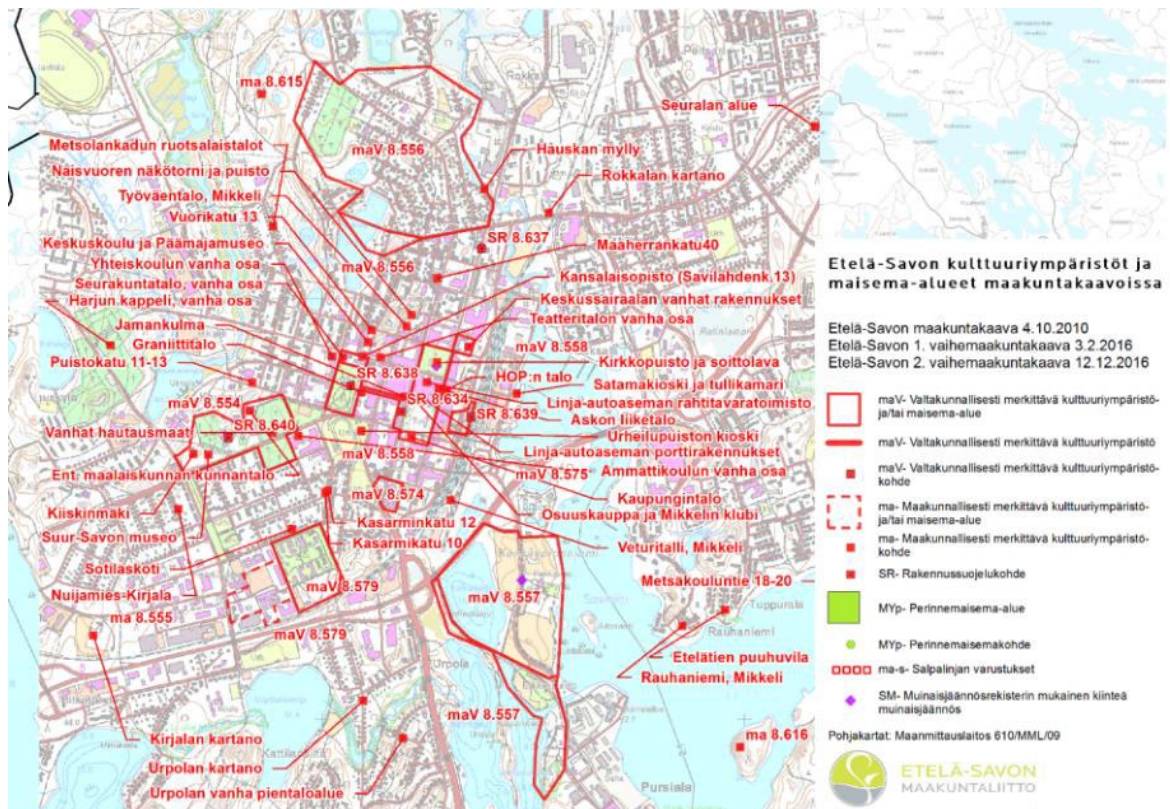
2.2 Maakuntakaava

Etelä-Savon maakuntakaavassa (vahvistettu 4.10.2010) veturitalli sijoittuu taajamatoimintojen alueelle. Alueen läpi kulkee Savonrata (päärata/runkorata). Aluetta rajaavat valtatie/runkotie Helsinki-Sodankylä, pääkatu Mannerheimintie sekä seututie Vilhonkatu. Alue on pohjavesialuetta (pv). Veturitalli on maakunnallisesti merkittävä kohde, johon liittyy rakennushistoriallisia ja maisemallisia arvoja. *1880-luvulla rakennettu tiilinen veturitalli kuuluu Savon radan historialliseen rakennuskantaan. Yksikerroksisen, puoliympyrämuotoisen rakennuksen muurasi kiertävä rakennusporukka, joka siirtyi tallin valmistuttua vankilan laajennustyömaalle. Se on rautatiemiljöön historialliseen rakennuskantaan kuuluva rakennus, joka on toinen Etelä-Savon kahdesta veturitallista.*¹



Kuva 3. Ote Etelä-Savon maakuntakaavasta. Kohteen likimääräinen sijainti osoitettu kuvaan punaisella nuolella. Lähde: Etelä-Savon liitto.

¹ Etelä-Savon kulttuuriperintötietokanta (www.esku.fi/asp/kohde_det.aspx?KOHDE_ID=20902)



Kuva 4. Etelä-Savon maakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt liitekartalla. Lähde: Etelä-Savon liitto.

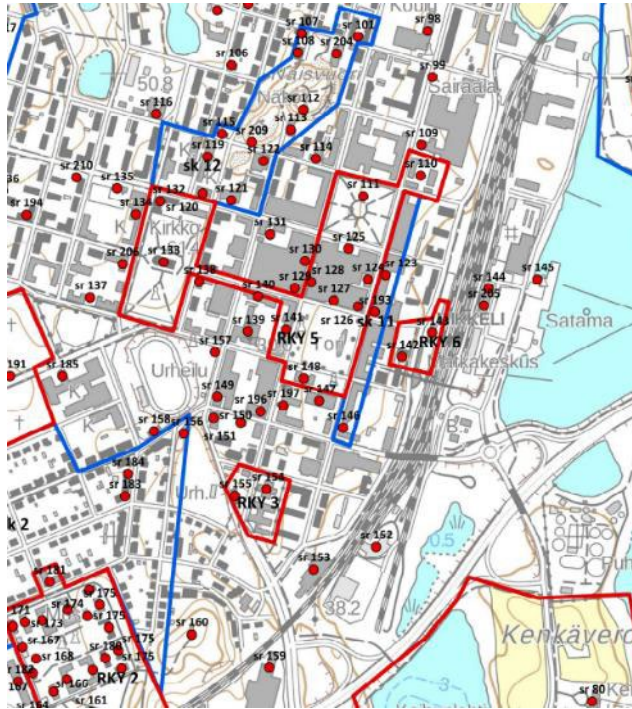
2.3 Yleiskaava

Mikkelin kantakaupungin osayleiskaava 2040 on saanut lainvoiman 15.8.2019. Veturitalin alue on kaavassa Keskustatoimintojen aluetta (C-3 Strateginen keskustatoimintojen alue). Kaavamääräys: *Monitoiminnallinen tiivistyvä keskustatoimintojen alue. Suunnittelussa tulee edistää viihtyisiä ja turvallisia oleskelu-, kävely-, pyöräily- ja joukkoliikenneympäristöjä. Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksiköitä. Alueen täydennysrakentamisessa tulee huomioida kulttuuriympäristön arvot, keskustan maisemallinen merkitys sekä kaupunkikuvan korkea laatu. Alueen tarkemmat määräykset koskien rakentamista, -laatua ja määrää osoitetaan asemakaavassa. Asemakaavoituksessa tulee noudattaa karttojen 2–7 merkintöjä ja määräyksiä.*



Kuva 5. Ote kantakaupungin osayleiskaavasta 2040. Kohteen likimääräinen sijainti osoitettu sinisellä nuolella. Lähde: Mikkelin kaupunki.

Veturitalli on yleiskaavassa osoitettu merkinnällä sr 152. Maakunnallisesti merkittävä. MRL 30§. *Rakennussuojelukohde, jonka arvokas rakennuskanta ja lähiympäristö tulee säilyttää. Suoritettavissa muutos-, korjaus- ja laajennustoimenpiteissä on säilytettävä kohteen kulttuuri- ja rakennushistorialliset arvot. Kohteiden arvo ja ominaispiirteet on esitetty kaavaselostuksessa. sr-alkuinen numerointi viittaa kaavaselostukseen. Suunnittelumääräys: Valtakunnallisesti tai maakunnallisesti arvokkaita kohteita koskevista toimenpiteistä ja suunnitelmista on neuvoteltava museoviranomaisen (Museovirasto tai maakuntamuseo) kanssa. Paikallisesti arvokkaita kohteita koskevista toimenpiteistä ja suunnitelmista on neuvoteltava Mikkelin kaupungin kaupunkisuunnittelupalveluiden ja museotoimen kanssa.*



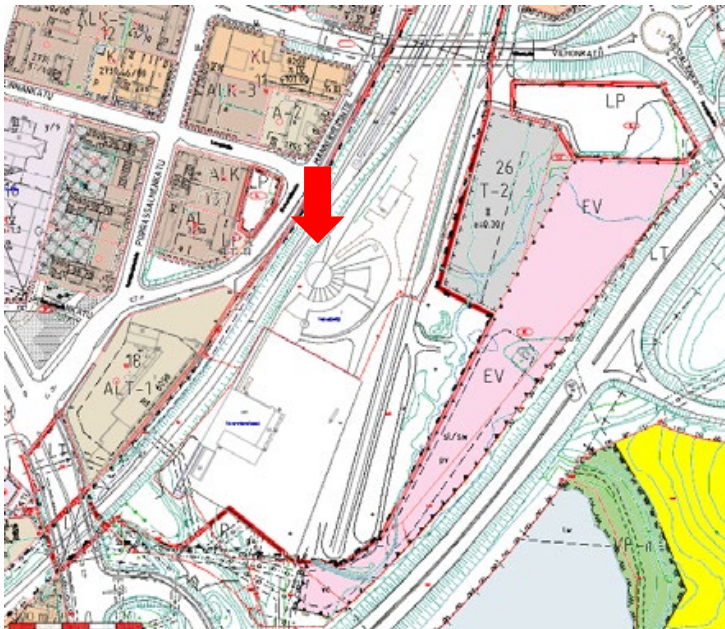
Kuva 6.

Kantakaupungin osayleiskaavan kulttuuriympäristön suojeluksikohteita koskeva liitekartta. Veturitalli on osoitettu merkinnällä sr 152.

Lähde: Mikkelin kaupunki

2.4 Asemakaava

Veturitallin ja rata-alueen kaava on hyväksytty 17.9.1981. Alue on merkitty rautatiealueeksi (LR).



Kuva 7. Mikkelin keskustan asemakaavayhdistelmä. Lähde: Mikkelin kaupunki



3 Historiallinen tausta

3.1 Mikkelin kaupungin historiaa

Mikkeli on ollut tärkeä taloudellinen keskus itäisessä Suomessa 1700-luvulta lähtien. Kaupunki perustettiin vuonna 1838, jolloin siitä tuli myös Mikkelin läänin pääkaupunki. Ensimmäisen luonnoksen kaupungin ruutuasemakaavaksi laati C.L. Engel. Mikkeli on sijaintinsa vuoksi ollut sotien aikana strategisesti tärkeä paikka. Erityisesti Mikkeli tunnettiin päämajakaupunkina, jollaisena se toimi sisällissodan loppuvaiheessa vuonna 1918, talvisodassa 1939–40, jatkosodassa 1941–44 ja Lapin sodassa 1944–45. (Lähde: Mikkelin historiaa kaupungin kotisivuilla. Linkki avautuu uuteen ikkunaan.)

Marsalkka Mannerheim sai talvisodan alkaessa käyttöönsä esikuntajunan, jossa oli veturi, kaksi makuuvaunua, ravintola- konduktööri- ja ilmatorjuntavaunut sekä autojen kuljetusvaunu. Mannerheimin makuuvaununa oli Rautatiehallituksen virkavaunu A 90, jota hän

käytti vuoteen 1946 saakka. Tämän jälkeen vaunu toimi VR:n pääjohtajan vaununa ja ti-
lausajoliikenteessä vuoteen 1989 asti, jolloin se paloi osittain. Mikkelin kaupunki korjautti
vaunun ja se siirrettiin Mikkelin asemalle vuonna 1992.³

Ennen Savon radan rakentamista, Mikkeli oli varsin pieni kaupunki. Vuonna 1856 vahvis-
tetussa kaupunkien yleisessä rakennusjärjestyksessä kaupungit oli jaettu koon mukaan
neljään luokkaan. Mikkeli kuului neljänteen luokkaan, joten siellä oli vielä sallittua raken-
taa yksikerroksisia puutaloja koko keskusta-alueelle toisin kuin isommissa kaupungeissa,
joissa keskustoihin tuli rakentaa korkeampia kivitaloja. Puutalot rakennettiin paloturvalli-
suussyistä harvaan. Vuonna 1878 Mikkelissä oli 227 asuinrakennusta. Pääkadut olivat
vielä hiekkateitä ja syrjäkaduilla laidunnettiin lehmiä. Teollisuuslaitokset ja verstaat suo-
siteltiin rakennettavaksi kaupunkien laidoille erilleen asuinrakennuksista. Vesijohto Mik-
keliin saatiin 1900-luvun alkupuolella, viemärointi oli rakennettu jo 1800-luvun puolella.⁴

Mikkeli oli vuonna 1900 pinta-alaltaan vain 7 km². Asukkaita siellä oli 3677. Asuminen
kaupungin alueella kävi ahtaaksi ja Mikkelin lähistölle alkoikin rakentua esikaupunkialu-
eita kuten Emola ja Lähenmäki. Kaupunkiin nämä alueet liitettiin vasta vuonna 1931.⁵
Mikkelin pinta-ala on myöhemmin laajentunut merkittävästi, kun kaupunkiin on liitetty
Mikkelin maalaiskunnan lisäksi Anttola, Haukivuori, Ristiina ja Suomenniemi.

Mikkelin satama sijaitsee Savilahden rannalla kaupungin itälaidalla. Ensimmäiset laiturit
sinne oli suunniteltu jo Engelin kaavaehdotuksessa vuonna 1837. Satama-alueita on laa-
jennettu useaan otteeseen täyttämällä matalia ranta-alueita. Laivareitin kohdalta mata-
laa lahtea on jouduttu ruoppaamaan ja syventämään. Sataman merkitys kasvoi Savon
radan valmistuttua, koska Mikkeli oli Kouvolan ja Kuopion välillä ainoa paikka, jossa Sai-
maa ja rautatie kohtasivat. Satama-alueella oli 1800-luvun lopulla pakkahuone ja kauppi-
aiden makasiineja.⁶ Nykyisin satama on lähinnä matkailukäytössä.

Asema-alueen pohjoispuolelle perustettiin 1800-luvun lopulla saha, josta tuli läänin suu-
rin. Tärkein lähtevä rahti Mikkelin asemalta olikin puutavara.⁷

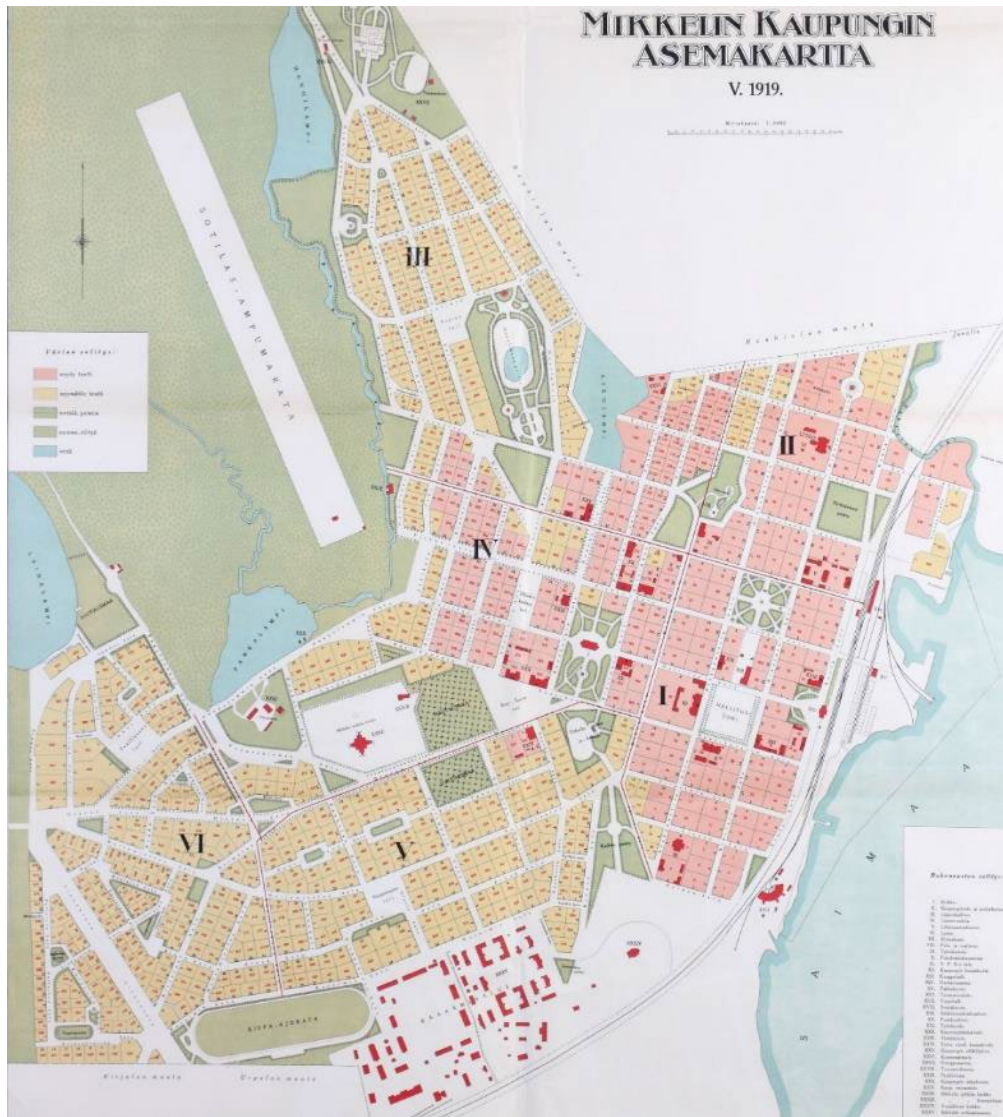
³ Iltanen 2009, s. 289.

⁴ Wirilander 2008, s.142-145.

⁵ Wirilander 2008, s.156-158.

⁶ Enqvist 2007, s.30-38.

⁷ Iltanen, s. 288-290



Kuva 8. Mikkelin kaupungin asemakartta vuodelta 1919. Veturitali on jo rakennettu täyteen mittaansa. Lähde: Suomen Rautatiemuseon karttakokoelma

3.2 Savon radan rakentaminen

Päätös Savon radan rakentamisesta tehtiin vuoden 1887 valtiopäivillä. Savon rata alkoi Kouvolasta ja se linjattiin kulkemaan Mikkelin, Haukivuoren, Pieksämäen ja Suonenjoen kautta Kuopioon. Aluksi Mikkeliin suunniteltiin risteysasemaa, mutta lopulta Jyväskylän rata linjattiin lähtemään Pieksämäeltä. Mikkeliissä Savon radan linjausta suunniteltiin ensin kaupungin länsipuolelle, mutta vuonna 1886 rata päätettiin rakentaa kaupungin itä-laidalle sataman läheisyyteen.

Kunnat kilpailivat rautateistä, koska ne vilkastuttivat asemapaikkakuntien elinkeinoelämää. Kaupankäynti vilkastui, kun tavaroiden kuljetus helpottui ja ostajien määrä lisääntyi. Radat mahdollistivat myös teollisuuden sijoittumisen muuallekin kuin vesikuljetuksille sopiviin kohtiin. Rautatieläiset muodostivat uuden asiakaskunnan ja vilkastunut toiminta

toi paikkakunnille lisää muutakin väkeä niin palvelualoille kuin teollisuuteenkin. Palkka-työläiset olivat riippuvaisempia kauppojen tarjonnasta kuin maalla omavaraistaloudessa asuvat. Mikkelissä kauppiaiden määrä lisääntyi Savon radan perustamispäätöksen ja radan valmistumisen välisenä aikana 34:sta 61:een. ⁸

Savon rata avattiin liikenteelle 1.10.1889, mutta ensimmäinen veturi oli nähty Mikkelissä jo joulukuussa 1887. Heti radan valmistumisen jälkeen rakennettiin tyyppipiirustusten mukaiset asemarakennukset, pysäkit, tavaramakasiinit ja veturitallit. ⁹ Kaksipilttuinen veturitalli sijoitettiin asema-alueen eteläpäähän ja sen taakse sijoitettiin kahdeksankulmainen vesitorni. Tallin takana oli laaja kenttä halkojen varastointia varten.

Mikkelin aseman piirustukset hyväksyttiin senaatissa vuonna 1888. Ne pohjautuivat Oulun ja Vaasan rautateiden suurimpien asemien tyyppipiirustuksiin. Asemarakennusta laajennettiin vuosina 1902 ja 1925. ¹⁰

Mikkelin rautatieasema on toinen alkuperäisistä Savon radan III luokan asemista, ja ainoa säilynyt ylemmän luokan asemarakennus Savon radalla. Mikkelin asema on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö, ja se on suojeltu Lailla rakennusperinnön suojelemisesta. ¹¹

3.3 Kohteen suunnittelija Valtion rautatiet

Rautateistä ensimmäisenä Suomessa avattiin Helsinki-Hämeenlinna-rata vuonna 1862. Seuraavalla vuosikymmenellä rataverkon piiriin pääsivät mm. Turku ja Tampere. 1880-luvulla rakennettiin Savon radan lisäksi rata Tampereelta Seinäjoen kautta Vaasaan ja Ouluun. Savon rataa jatkettiin Kuopiosta Kajaaniin 1900-luvun alussa.

Rautatieliikennepaikat on luokiteltu niiden merkittävyyden perusteella. Ensimmäiseen luokkaan kuuluivat tärkeimmät risteys- ja kaupunkiasemat. Mikkelin kuului luokkaan III. Asemien lisäksi perustettiin pienempiä liikennepaikkoja, pysäkkejä. Asemat ja pysäkit olivat itsenäisiä liikennepaikkoja, joilla oli henkilö- ja tavaraliikennettä. 1920-luvun lopulla alettiin perustaa tasoristeysten yhteyteen miehittämättömiä henkilöliikenteen pysähdyspaikkoja, joita alettiin kutsua seisakkeiksi. ¹²

Ensimmäiset asemarakennukset suunnitteli Hämeen lääninarkkitehti Carl Albert Edelfelt. Myöhemmin useimmat asemarakennukset tehtiin tyyppipiirustuksilla ja vain suurimmat

⁸ Wirilander 2009, s. 308–309

⁹ s. 301–3

¹⁰ Valanto 1982, s.62

¹¹ www.rky.fi

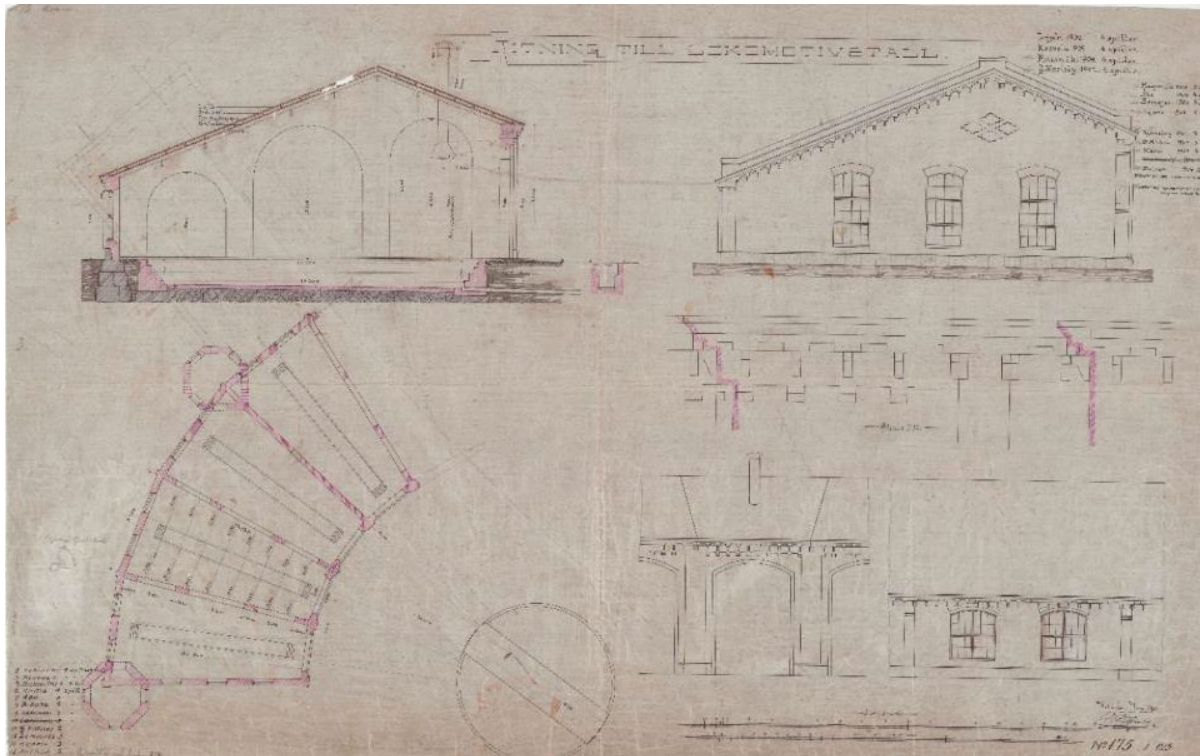
¹² Iltanen s. 10–12

asemat suunniteltiin yksilöllisesti. Ensimmäisenä tyyppipiirustuksia käytettiin vuonna 1870 avatun Pietarin radan asemilla. Tyyppipiirustukset oli laatinut Knut Nylander, joka nimitettiin vuonna 1876 valtionrautateiden rataosaston arkkitehdiksi. Rautatierakennusten piirustuksia ei aina ole signeerattu, mutta vaikuttaa siltä, että Nylander olisi suunnitellut vielä Vaasan ja Oulun rautateiden asemarakennukset, joiden mukaan myös Mikkelin asema on rakennettu. Nylanderin piirtämät rakennukset edustavat tyyliltään uusrenessanssia. Asema-alueille rakennettiin tyyppipiirustusten mukaisesti myös makasiinit ja tavara-asemat, veturitallit ja työntekijöiden asuinrakennuksia kuten asemapäällikön talo ja eri kokoisia vahtitupia. Nylanderin jälkeen rautateiden arkkitehdiksi tuli Bruno Granholm vuonna 1892 ja vuodesta 1907 alkaen valtion rautateiden arkkitehtina toimi Thure Hellström.

Rautateillä puurakennukset tehtiin usein omana työnä, mutta muurattavat rakennukset teetettiin urakoitsijoilla. Rautatierakennukset on tehty huolella ja mm. perustuksiin kiinnitettiin erityistä huomiota junien aiheuttaman värinän vuoksi.¹³ Asemille rakennettiin myös puisto, joka puukujineen ja kukkaistutuksineen muodosti keskeisen osan asemamiljöötä.

Valtion rautatiet muutettiin vuonna 1995 valtion omistamaksi osakeyhtiöksi, joka harjoittaa henkilö- ja tavaraliikennettä rautateillä ja maanteillä. VR-Yhtymä Oy:n nimi vaihtui vuonna 2011 muotoon VR Group. Rataverkon haltijana toimii nykyisin Vöylävirasto. 2000-luvulle tultaessa junaliikenne oli automatisoitu eikä VR-Yhtymällä ollut enää käyttöä kaikille asemille rakennuksineen. Asema-alueiden rakennuskantaa on sen vuoksi myyty ja muutettu uuteen käyttöön. Veturitalleille on kehitetty uutta käyttöä esimerkiksi Pieksämäellä, jossa tallit on kunnostettu tapahtumatoriksi ja Salossa, jossa talleissa toimii Salon taidemuseo.

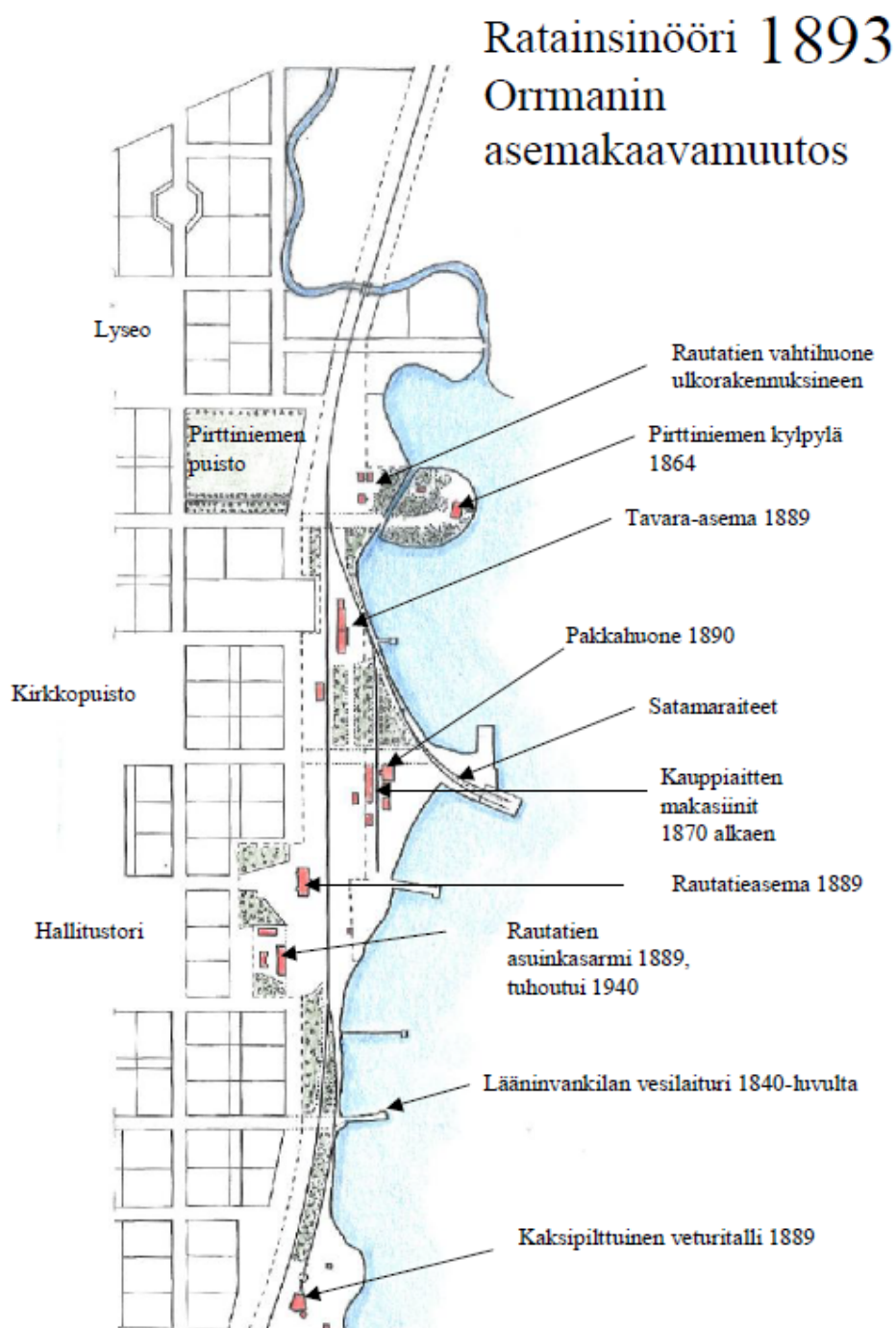
¹³ Valanto s. 5–10



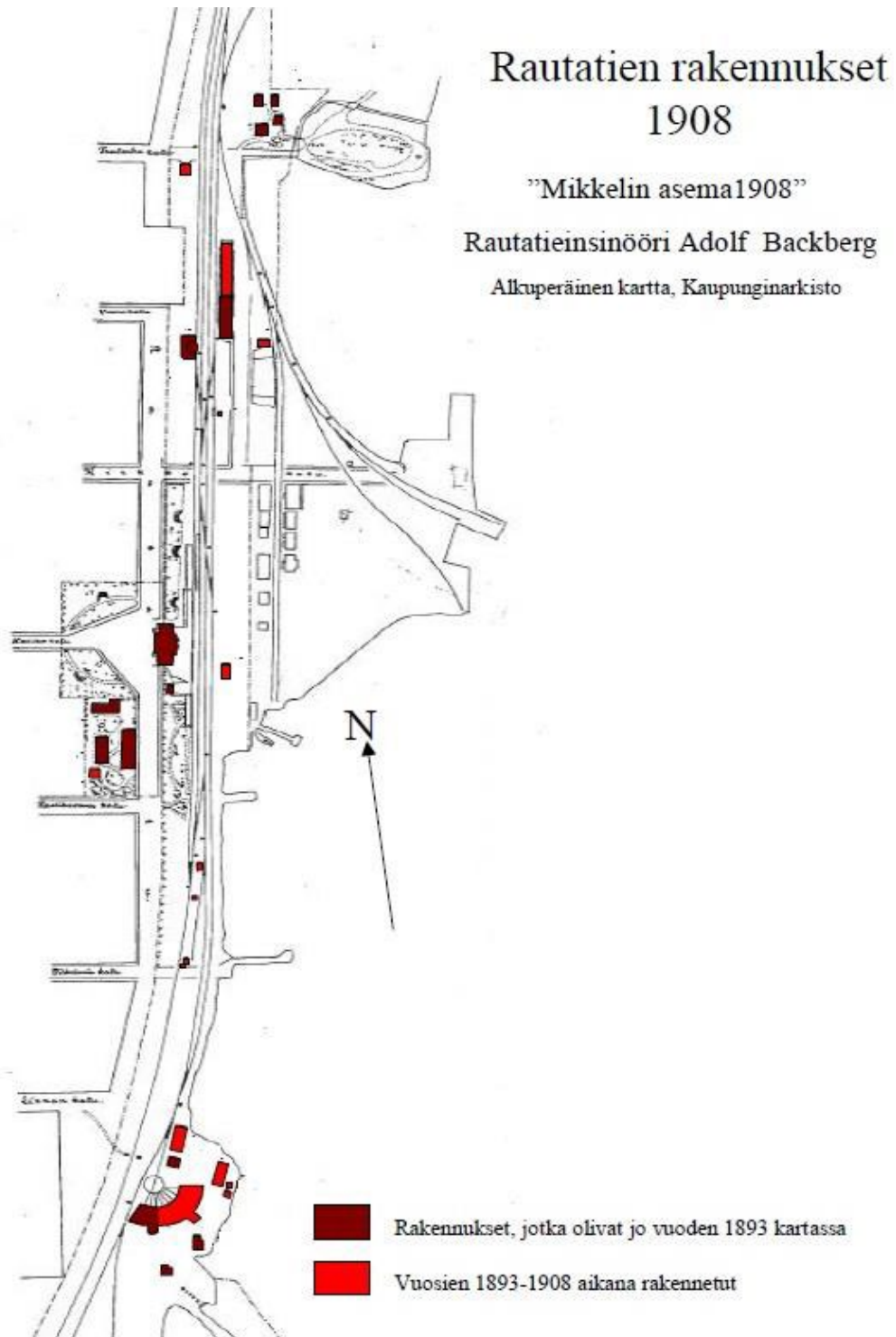
Kuva 9. Veturitallin tyyppipiirros, jonka mukaan talleja on jonkin verran muunneltuna rakennettu mm. Terijoelle, Kouvolaan, Seinäjoelle, Poriin ja Mikkeliin. Pilttuuta voitiin lisätä tarpeen mukaan. Lähde: Kansallisarkisto.

3.4 Alueen rakentumisen vaiheet

Veturitallin alueen rakentumisen vaiheita on tarkasteltu vanhoista asemakaavakartoista, Mikkelin asema-aluetta kuvaavista kartoista ja historiallisista ilmakuvista.



Kuva 10. Vuoden 1893 asemakaavakartassa näkyvät asema-alueen rakennukset ja puistoalueet, jotka sijoittuvat kapealle vyöhykkeelle kaupungin keskustan ja rannan väliin. Veturitalli on vielä kaksipilttuinen. Lähde: Mikkelin kaupunki.



Kuva 11. Mikkelin asema-aluetta vuonna 1908 kuvaavassa kartassa veturitallia on jo laajennettu. Veturitallin pihapiirissä on varastohuoneita. Lähde: Mikkelin kaupunki.



Kuva 12. Vuoden 1933 ilmakuvassa veturitallin ympärillä on varastorakennuksia ja niiden eteläpuolella kenttä halkojen säilyttämistä varten. Veturitallilla on myös oma laiturinsa. Lähde: Maanmittauslaitos Paikkatietoikkuna, Historialliset ilmakuvat.



Kuva 13. Vuoden 1944 ilmakuvassa vesialue veturitallin kohdalla on jo alkanut umpeutua. Lähde: Maanmittauslaitos Paikkatietoikkuna, Historialliset ilmakuvat.



Kuva 14. Vuoden 1962 ilmakuvassa halkokenttä on tyhjentynyt. Rakennuksen keskellä olevia taloja on pidennetty ja vesitorni on jäänyt rakennuksen sisään. Veturitallin pohjoispuolelle on rakennettu uusi huoltorakennus (1951). Kenkäveronniemen ja sataman välille on muodostettu maayhteys. Lähde: Mikkelin kaupunki.



Kuva 15. Vuoden 1989 ilmakuvassa entiselle halkokentälle on tullut uudisrakennus ja pysäköintialue. Veturitallin ympäristössä olleet varastorakennukset on purettu. Alueen itäpuolelle on valmistunut Viitostie ja vesialue on umpeutunut. Lähde: Maanmittauslaitos Paikkatietoikkuna, Historialliset ilmakuvat.



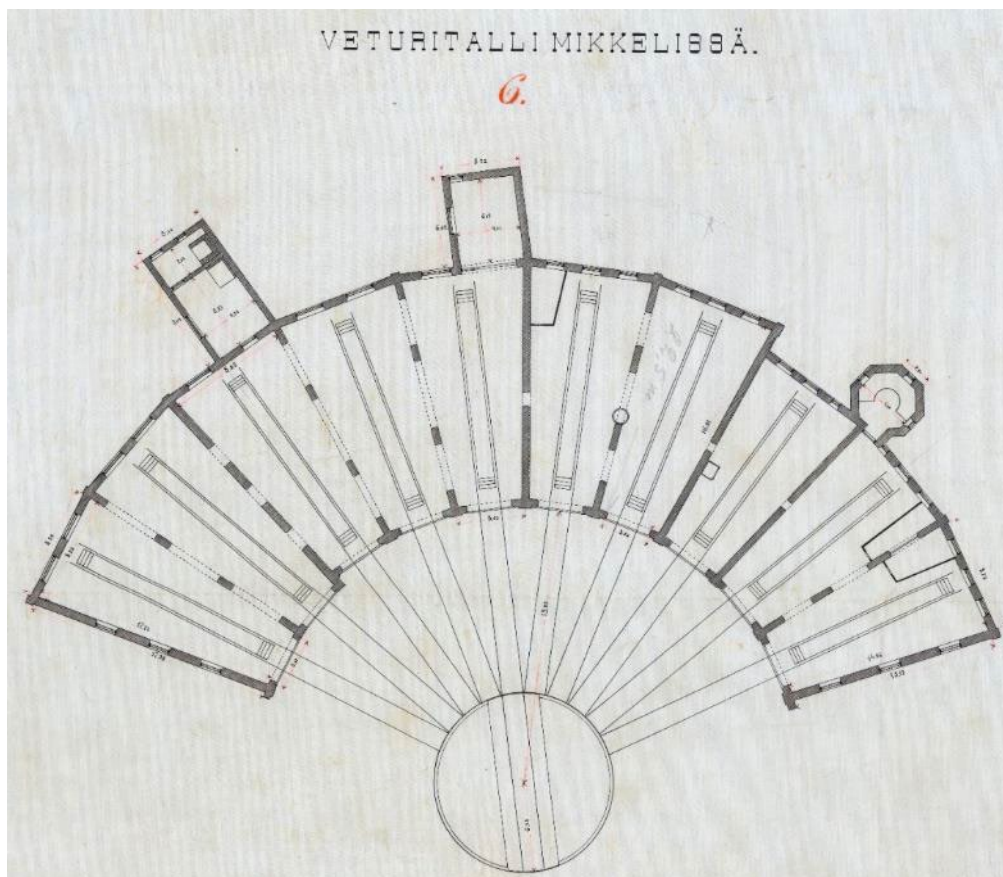
Kuva 16. Vuoden 2000 ilmakuvassa veturitallin piha-alueella näyttäisi olevan pieniä varastorakennuksia, -katoksia tai -kontteja. Lähde: Maanmittauslaitos Paikkatietoikkuna, Historialliset ilmakuvat.



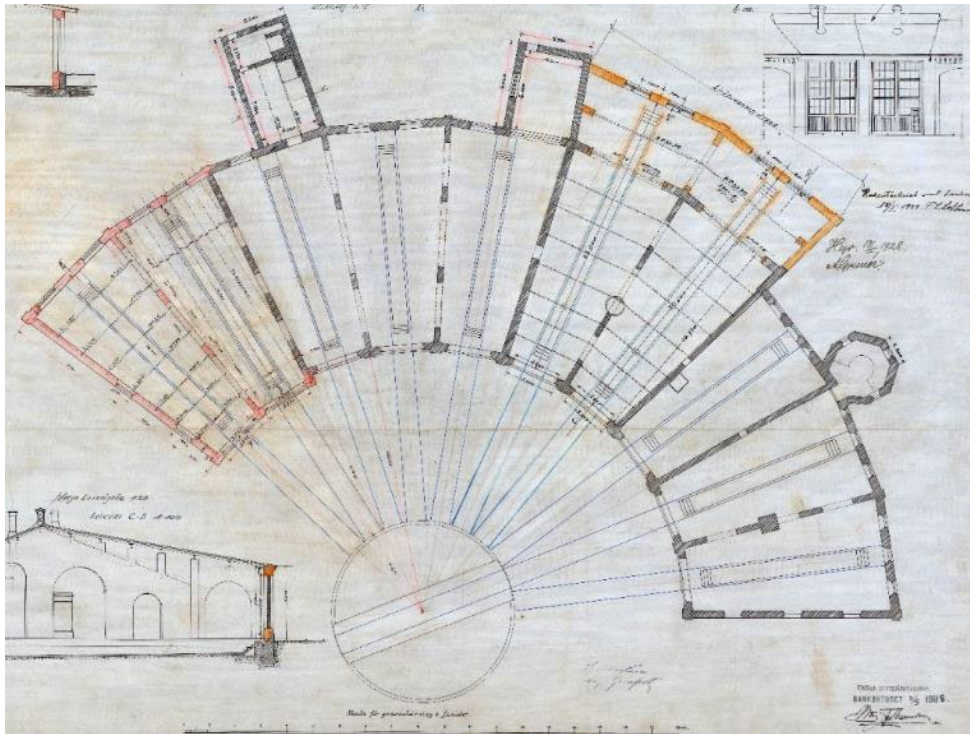
Kuva 17. Vuoden 2020 ilmakeku esittää nykyistä tilannetta alueella. Veturitallin pihapiiri on autoitunut. Veturien kääntöpöytä on säilynyt, mutta talleista ei enää johda sille raiteita. Lähde: Maanmittauslaitos Paikkatietoikkuna, Historialliset ilmakuvat.

3.5 Veturitallin rakentumisen vaiheet

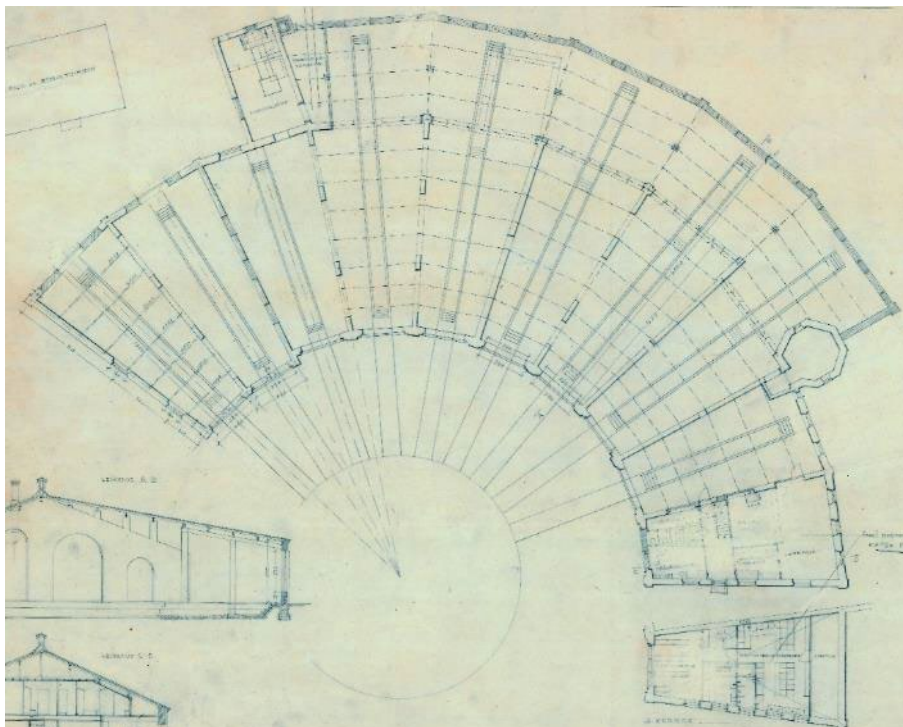
Veturitallien vanhin osa valmistui vuonna 1889 yhdessä koko Savon radan kanssa. Tallirakennukseen tehtiin ensin kaksi pilttuuta ja vesitorni. Vuonna 1904 tallia laajennettiin yhdellä lisäpilttuulla. Vuonna 1908 toteutetun suunnitelman mukaan veturitallissa oli jo ainakin kahdeksan pilttuuta, joista uudet seitsemän olivat suurentuneen veturikaluston vuoksi kaksi metriä vanhoja pidempiä. Kaksi viimeistä pilttuuta on rakennettu vuosien 1908–13 välillä. Vuonna 1928 pidennettiin pilttuuta 4 ja 5 seitsemällä metrillä. Vuonna 1947 rakennusta laajennettiin jälleen pidentämällä pilttuuta 3–7.



Kuva 18. Mittauspiirros vuodelta 1913, jolloin kaikki 10 pilttuuta oli jo rakennettu. Pilttuut 4–10 rakennettiin kaksi metriä pidemmiksi kuin kolme ensimmäistä. Vanhimmat pilttuut ovat kuvan oikeassa reunassa, ja vesitorni on toisen ja kolmannen pilttuun välissä. Rakennuksen keskivaiheilla on rungon ulkopuolella erillinen huonetila, jonka alkuperäinen käyttötarkoitus ei ole tiedossa. Seitsemännen pilttuun kohdalla näyttäisi olleen sauna ja pesutilat. Myöhemmin siihen on tehty pannuhuone.

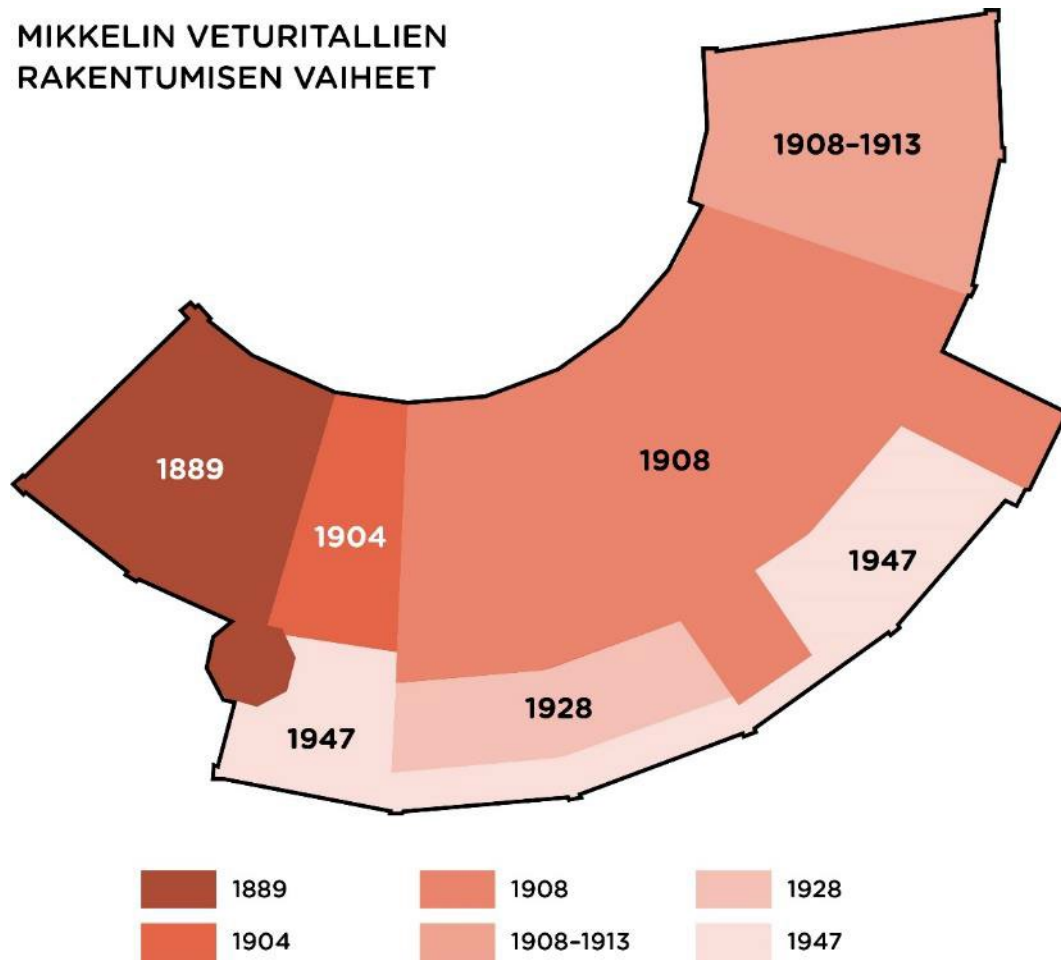


Kuva 19. Vuonna 1908 päivättyyn piirustukseen on lisätty vuonna 1928 kahteen pilttuuseen tehty pidennys (n. 5,7 m). Piirustuksesta voi päätellä, että pilttuut 9 ja 10 on rakennettu muita myöhemmin, mutta kuitenkin ennen vuotta 1913.



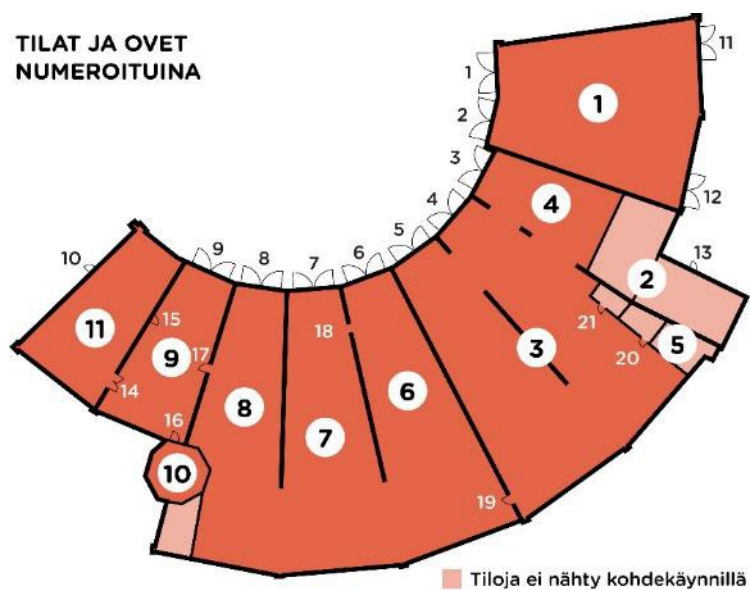
Kuva 20. Muutos vuodelta 1947: pilttuiden 3–7 pidennykset. Aiemmin pidennettyjä kahta pilttuuta pidennettiin hieman lisää. Lisäksi vanha pääty muutettiin VR:n toimistotiloiksi.

MIKKELIN VETURITALLIEN RAKENTUMISEN VAIHEET





4 Rakennuksen nykytila ja säilyneisyys



4.1 Ulkotilainventointi

4.1.1 Pihapiiri ja ympäristö

Tontti sijoittuu ratapihan eteläpäähän Mannerheimintien ja Viitostien väliin. Veturitalli sijaitsee länsipuolella kulkevan Savon radan ja itäpuolella kulkevan kahden pistoraitteen välissä. Tallille kuljetaan pohjoisesta Ratakatua pitkin. Alueen länsipuolella on Mikkelin keskusta ja itäpuolella on Kaihunlahden pohjukasta umpeutuva kosteikkoalue.

Veturitalli on rakennettu tontille puolikaaren muotoon niin, että vanhimman tallin pääty on länsi-luoteeseen ja viimeksi rakennetun tallin pääty pohjoiseen. Sisäkaari osoittaa luoteeseen ja ulkokaari kaakkoon.



Kuva 21. Veturitalli ympäristöineen ilmakuvassa. Lähde: Maanmittauslaitos. Paikkatietoikkuna.

Tontin eteläpuolella toimii Postin kuljetustermiinaali suurine piha-alueineen. Veturitallin pohjoispuolella sijaitsee tyhjillään oleva VR:n entinen huoltorakennus. Se on rakennettu 1950-luvulla, ja on edelleen alkuperäisen kaltaisessa kunnossa. Puurunkoinen, 1,5-kerroksinen ja harjakattoinen rakennus on verhoiltu pystyrimalaudoituksella, ja se on sävyllään keltainen.

Veturitallia kiertää ajokaistan levyinen pihatie, ja keskellä kaaren muotoisen rakennuksen sisäpihaa on alkuperäinen veturien kääntöpöytä. Tontin rajoilla on muutama puu. Veturi-

tallin piha-alue on pääosin avointa hiekkakenttää ja joutomaata, jolla kasvaa lähinnä tavanomaisia piennarlajeja. Erikoisuutena mainittakoon ketotyräruoho, jota kasvaa ratojen välisellä alueella.¹⁵



Kuva 22. Kuva veturitallien länsipäädyltä kohti Postin kuljetustermiinaalia. Toinen kuva on samalta päädyltä kaakkoon päin.



Kuva 23. Entinen huoltorakennus veturitallien pohjoispuolella.

¹⁵ Nironen 2011.



Kuva 24. Vasemmalla veturitallien laajennusosan nurkkaa ja oikealla Postin kuljetustermiinalin piharakennuksia. Tonttien rajalla on verkkoaita sekä muutama puu.



Kuva 25. Näkymä Ratakadulta veturitallien ja VR:n huoltorakennuksen välistä radan yli kohti Mannerheimintietä.



Kuva 26. Kääntöpöytä veturitallien sisäpihalla. Taustalla Savon rata.



Kuva 27. Kääntöpöytä ja veturitallien sisäpiha.



Kuva 28. Näkymä rakennuksen eteläpuolelta Ratakadulta kohti länttä, junarataa ja Mannerheimintietä.



Kuva 29. Näkymä Ratakadulle koillisen suuntaan, jossa näkyy kahden pistoraitteen ylityskohta. Kuvassa rakennuksen uusinta osaa, laajennettua ulkokaarta.



Kuva 30. Kosteikkoalue veturitallien itäpuolella, Ratakadun takana.



Kuva 31. Näkymä veturitallien ulkokaaren puolelta, Ratakadulta kohti pohjoista, jossa näkyy VR:n entinen huoltorakennus.

4.1.2 Julkisivut

Rakennuksesta on havaittavissa sekä ulkoa että sisältä, että sitä on rakennettu useampaan otteeseen. Uusimmat, 1940-luvulla rakennetut osat erottuvat ulkokaaren leveämpänä laajennusosana. Uusimman osan koristelu on vähäisempää kuin vanhoissa osissa.

Tyylillisesti lähinnä uusrenessanssia edustavan rakennuksen runko ja julkisivut on muurattu poltetusta punatiilestä ristilimityksellä. Tiilien koko ja sävy vaihtelee eri aikakausina rakennettujen osien välillä. Julkisivuissa on 1800-luvun lopun veturitalliarkkitehtuurille sekä ylipäättään teollisuusarkkitehtuurille tyypillisiä, klassisia koristeaiheita, kuten vino-neliöistä muodostetut komerokoristeet. Ikkuna- ja oviaukot ovat pääosin holvattuja, ja räystäiden alla on tiilistä muurattuja, päällekkäisiä hammaslistoja.

Pilttuiden laajennusosan perustustapa on eri kuin vanhojen osien. Alun perin perustus tehtiin lankkuarinalle ladottujen luonnonkivien päälle. Myös sokkelit vanhimmissa osissa ovat luonnonkiveä. Laajennusosiin on valettu betonianturat, jotka jatkuvat betonimuurina tiiliseinään saakka. Vesitornin perustus on tehty luonnonkiville ilman lankkuarinaa. ¹⁶



Kuva 32. Kuvassa näkyvä nykyinen väliseinä on alun perin ollut ulkoseinä. Sokkeli on luonnonkiveä, samoin perustukset. Lattia on ladottu tiilistä.

¹⁶ Ramboll 2011 (koekuopat 1–3).



Kuva 33. Rakennuksen idänpuoleinen julkisivu.



Kuva 34. Sisäpihaa kääntöpöydän vierestä kuvattuna. Rakennuksen pohjoispäädyn tilat 1–4.



Kuva 35. Sisäpihaa.



Kuva 36. Kuvan suunta suunnilleen pohjoisesta etelään. Etualalla olevassa rakennuksen pohjoispäädyssä on autotallitoimintaa.



Kuva 37. Vanhimman osan (tilat 11 ja 9) eteläinen julkisivu ja vesitorni (10), sekä vuonna 1947 tehty laajennus.



Kuva 38. Länsipäädyn tiilikoristeluita.



Kuva 39. Tiilikoristeluita länsipäädyssä. Tämä vanhin osa rakennuksesta – kaksi ensimmäistä pilttuuta sekä vesitorni – on kaikkein runsaimmin koristeltu.



Kuva 40. Rakennuksen länsipääty ja vanhin osa, jossa on tehty eniten muutoksia. Vanhoja aukoksia on muurattu umpeen, päätyyn on rakennettu ovi ja ikkunoita on pienennetty.



Kuva 41. Vesitorni vuodelta 1889 kuuluu rakennukseen vanhimpiin osiin (tila nro 10). 1940-luvulla tehty laajennusosa erottuu julkisivussa vaaleampana ja niukemmin koristeltuna.



Kuva 42. 1880-luvun vesitorni ja 1940-luvun laajennusosa.



Kuva 43. Laajennusosan ikkunat on peitetty ilkkivallan vuoksi.



Kuva 44. Laajennusosan alku Ratakadun puolella rakennuksen itäpuolella. Pulpettikattoinen osa, jossa on kaari-ikkuna, on vuodelta 1908. Tilassa on ollut alun perin ilmeisesti sauna ja pesutilat, ja siinä on ollut harjakatto. Myöhemmin tässä tilassa on ollut pannuhuone. Tilaa on korotettu ja siihen on tehty pulpettikatto piipun rakentamisen ja kuvassa vasemmalla näkyvän 1940-luvun laajennuksen yhteydessä.



Kuva 45. Rakennuksen itäpuolta, 1908 rakennettua osaa. Keskellä entinen sauna/pannuhuone ja viimeksi rakennetut pilttuut oikealla. Vasemmalla näkyy 1940-luvun laajennus.

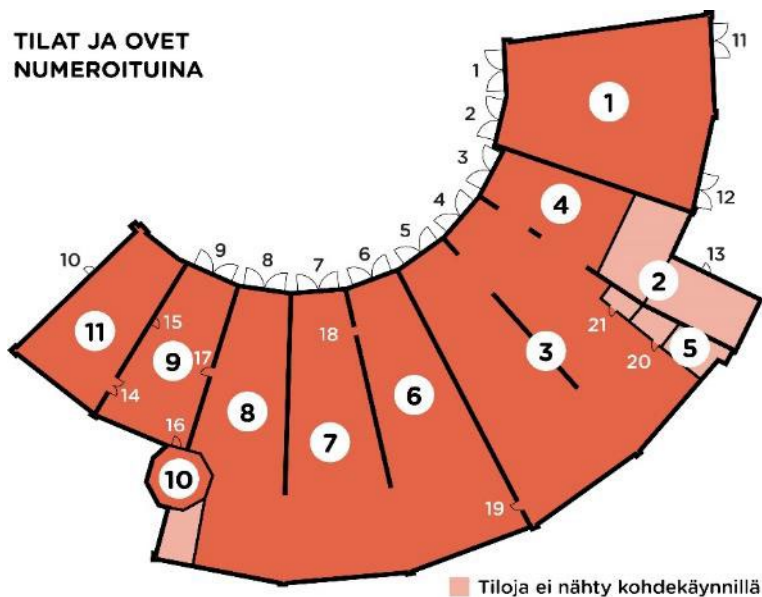


Kuva 46. Oikealla arviolta 1908–1913 rakennetut pilttuut (tila 1) ja vasemmalla osia vuodelta 1908. Umpeen muuratun ikkunan takana on ollut öljysäiliö.

Katto

Kattoja ei kohdekäyntipäivänä näkynyt lumikuorman alta, mutta aiemmista valokuvista päätellen rakennuksessa on kauttaaltaan musta bitumihuopakate. Katto on harjamallinen, mutta sen toinen lape ulkokaaren puolella on huomattavasti pidempi. Kattokulmaa on muutettu laajennusvaiheessa nostamalla ja pidentämällä sitä ulkokaaren puolelta harjalinjan pysyessä samassa kohtaa. Alkuperäisten osien kattopalkit ovat terästä, kun taas laajennusosissa ne ovat betonia. Väli- ja yläpohjat on rakennettu ainoastaan rakennuksen länsipäätyyn, jossa on toimistotiloja kahdessa kerroksessa. Kattotuolit on kannatettu I-palkeista.

Ovet ja sisäänkäynnit

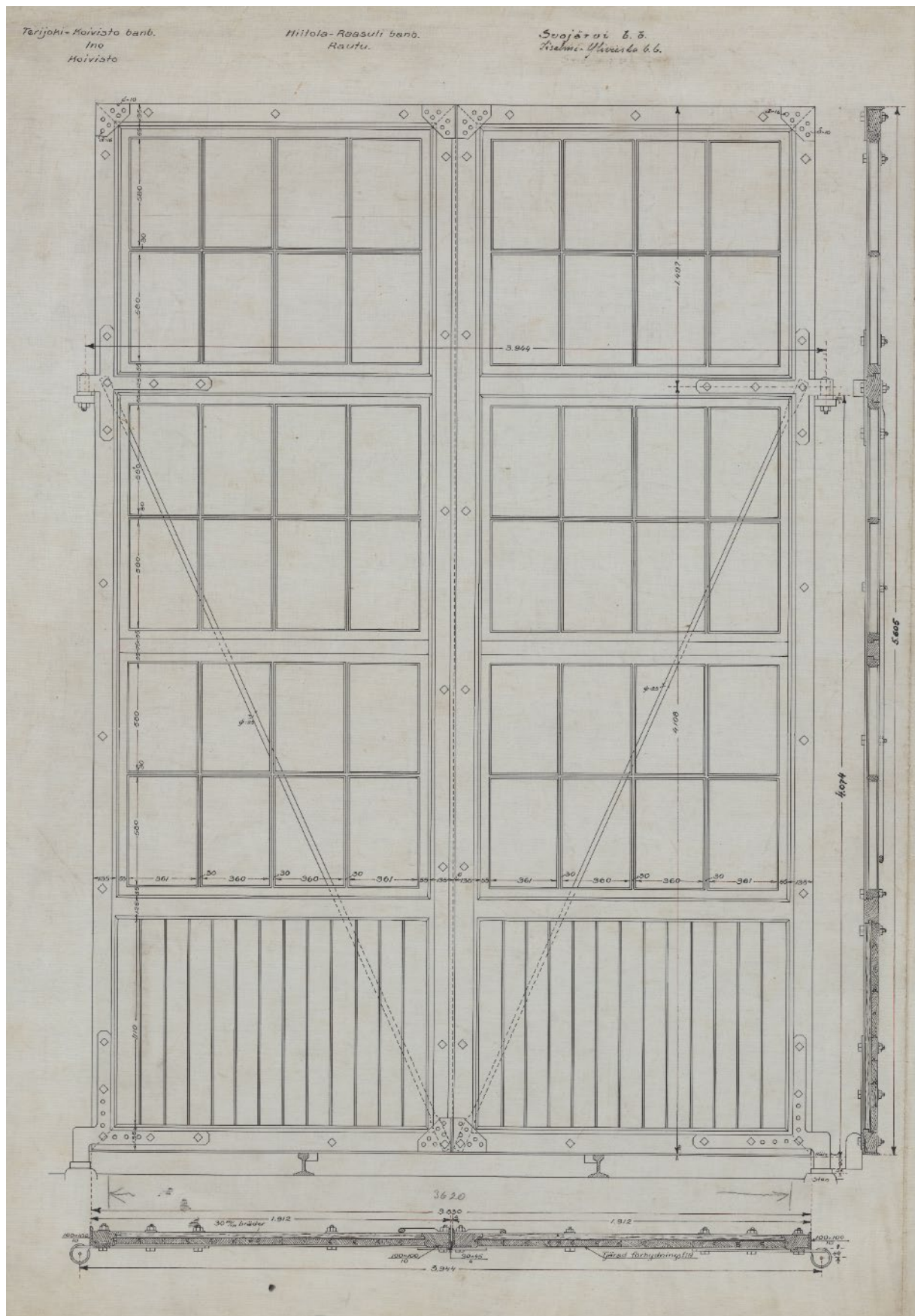


Kuva 47.

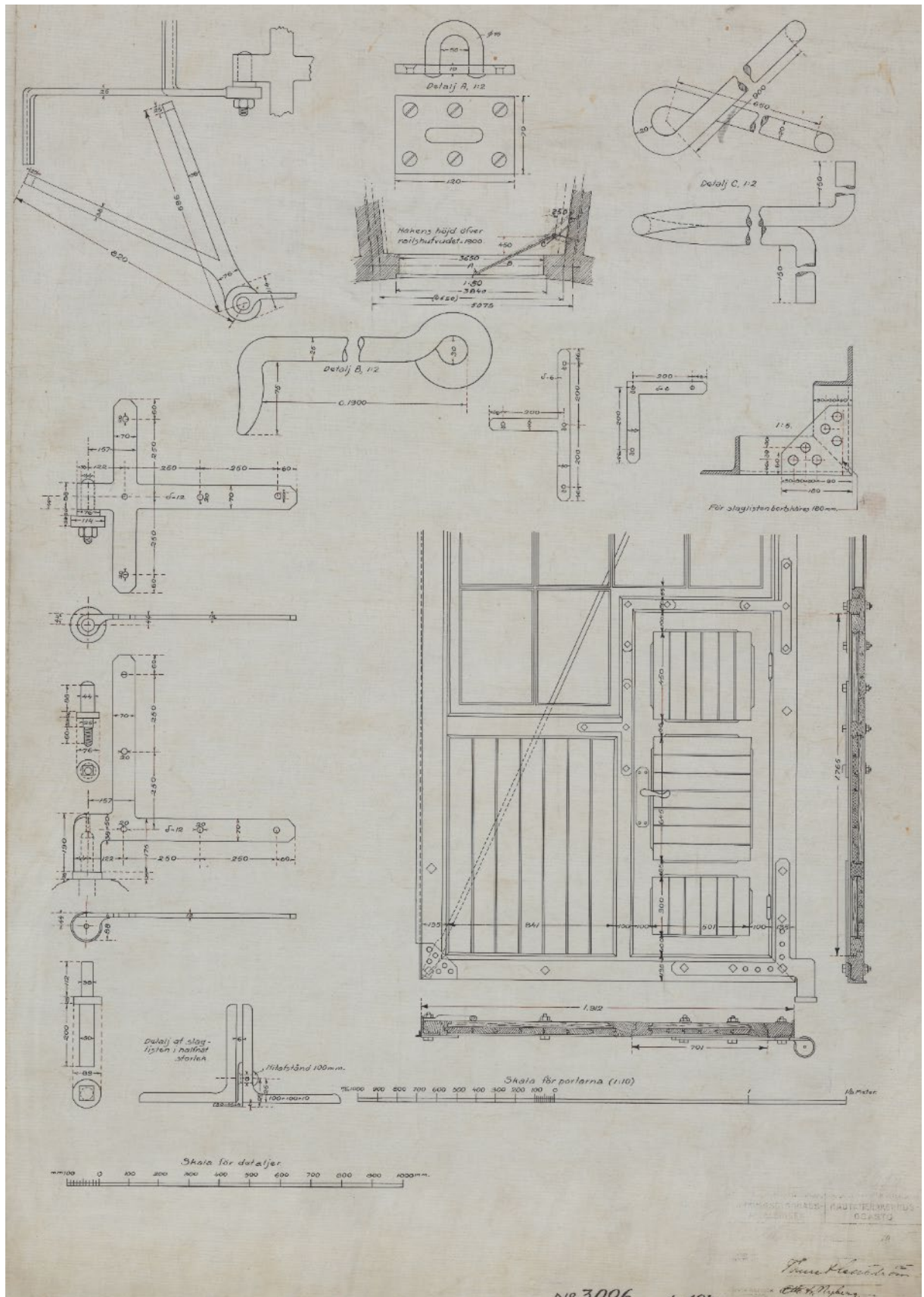
Oheisessa kaaviossa ovet on numeroitu rakennushistoriallista selvitystä varten. Pariiovet 1–9 ovat veturiportteja, joissa on kulkuovet.

Rakennuksen tallinovat tai veturiportit ovat alkuperäiset, mutta niihin on tehty muutoksia. Tallinovat 1 ja 2 poikkeavat muista tallinovista kokonsa puolesta. Ne ovat 5,6 metriä korkeat, 2-lehtiset ovet, joissa on kulkuportti erikseen. Leveyttä oviaukolla on 3,9 metriä. Tallinovissa on ollut kolme 12-ruutuista ikkuna-aukkoa. Myöhemmin ikkuna-aukkoja on paneloitu ja 2000-luvulla melkein kaikki tallinovien ikkunaruudut on peitetty vanerilla ilkeivallan vuoksi. Tallinovat 3–9 ovat muuten samanlaiset, mutta niissä on ollut kaksi ikkuna-aukkoa, ja ne ovat olleet jonkin verran matalampia. Myös niissä on kulkuportit ja alaosa paneloitu. Kaikissa veturitallien ovissa on metalliset vinotuet.

Vanhimman osan eli läntisen päädyn (tila 10) tallinovat on poistettu käytöstä käyttötarkoituksen muututtua. Ovien paikalla on kuusi ikkuna-aukkoa. Länsipäädyn eli toimistotilojen sisäänkäynnin ulko-ovi lienee peräisin 1950-luvulta.



Kuva 48. Detaljipiirustus tallinovista 1 ja 2 ilmeisesti vuodelta 1915. Lähde: Kansallisarkisto.



Kuva 49. Detaljpiirustus tallinovista 1 ja 2 ilmeisesti vuodelta 1915. Lähde: Kansallisarkisto.



Kuva 50. Veturitallin ovet 1 ja 2.



Kuva 51. Tallinivet 3, 4 ja 5.



Kuva 52. Tallinonet 6, 7 ja 8.



Kuva 53. Tallinonet nro 9.



Kuva 54. Ovet 10 (ylhäällä), 11 (alhaalla vasemmalla) ja 12 (alhaalla oikealla).



Kuva 55. Kuvassa pohjoispäädyn tilan toinen takaovi. Umpeen muuratun ikkunan takana on ollut öljysäiliö. Nämä sekä vasemmalla näkyvät ruutuikkunat ja ovi (nro 13) kuuluvat rakennuksen vuoteen 1913 mennessä rakennettuun osaan.

Ikkunat

Merkittävä osa ikkunoista on vaihdettu uusiin 1980-luvun peruskorjauksen yhteydessä. Uudet ikkunat on kuitenkin tehty vanhan mallin mukaan, ja ne ovat puupuitteiset. Yleisin ikkunamalli rakennuksessa on 24-ruutuinen kaari-ikkuna. Toimistopäädyssä on 4- ja 6-ruutuiset ikkunat. Laajennusosan suuret ikkuna-aukot, joista yhdeksän on peitettyinä, ovat 36-ruutuiset.



Kuva 56. Toimistopäädyn ikkunoita länteen päin.



Kuva 57.

Toimistopäädyn ikkunat sisäpihan puolella. Ikkunoiden paikalla oli alun perin ensimmäisen veturitallin ovet. Muutos on tehty todennäköisesti 1940-luvun lopulla.



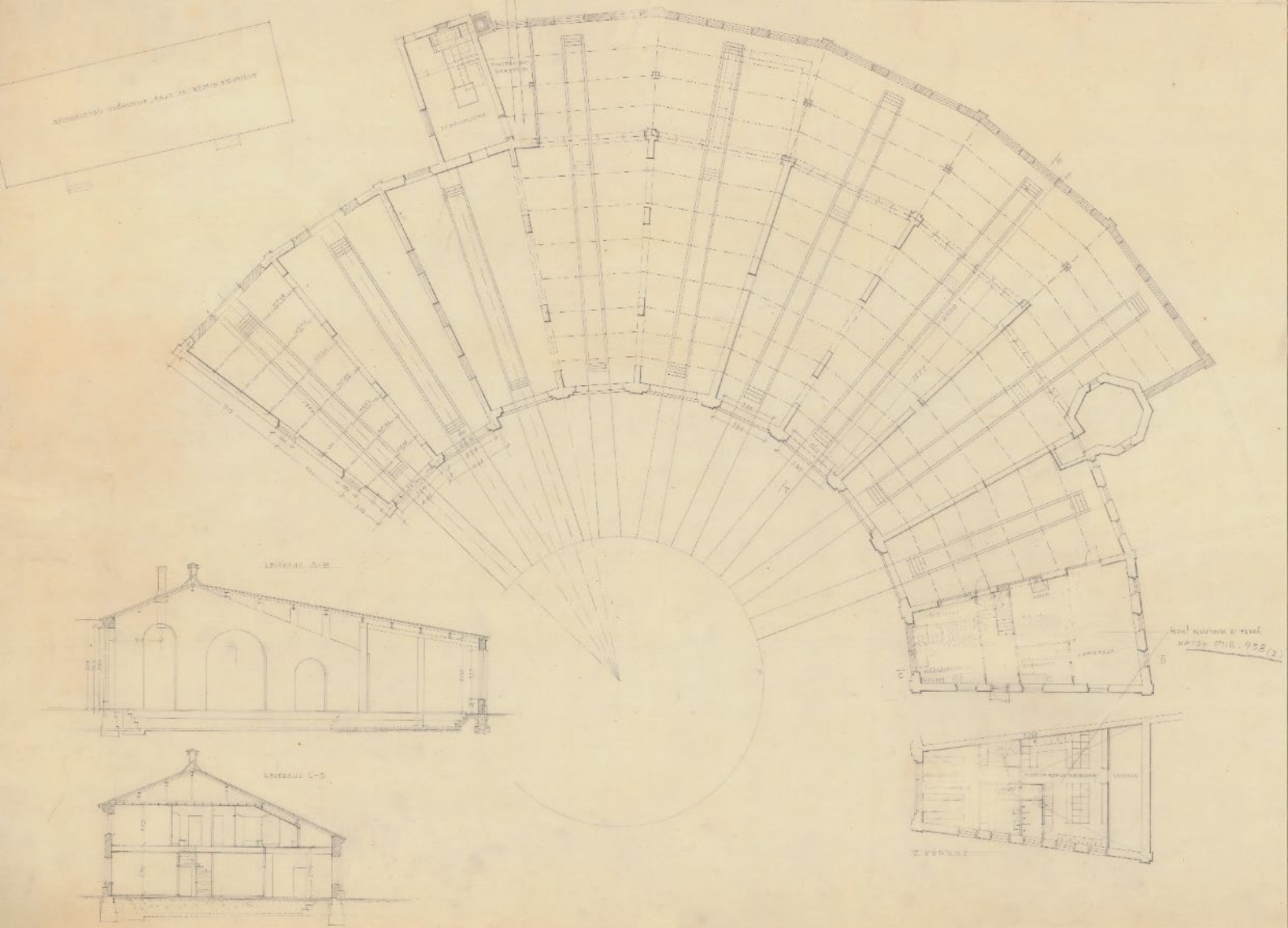
Kuva 58. Toimistopäädyn ikkunat etelän suuntaan.



Kuva 59. Laajennusosan pieniruutuisia ikkunoita etelän suuntaan. Puitteet vaikuttavat alkuperäisiltä.



Kuva 60. Entisen polttoainevaraston ja pannuhuoneen ikkunat.



Kuva 61. Muutospiirustus vuodelta 1947, ja siihen vuonna 1965 tehdyt lisäykset. Lähde: Kansallisarkisto.

4.2 Sisätilainventointi

4.2.1 Tilahahmo ja keskeiset elementit

Puolikaaren muotoisen rakennuksen tilat ovat rakentuneet osissa, mikä näkyy vielä jossain määrin nykyisten väliseinien umpeen muurattuina ikkuna- ja oviaukkoina ja suurina holvikaarina. Pilttuut ovat olleet yhteydessä toisiinsa, ja rakennuksen läpi on päässyt kulkemaan sisätilojen kautta. Nykyisellään alkuperäisiä holvikaaria on näkyvillä enää tiloissa 1, 3 ja 4.

Tilojen korkeus on veturitalleissa kutakuinkin sama, korkeimmillaan noin 8,5 metriä. Uusimmat kaksi pilttuuta pohjoispäässä ovat hiukan matalammat. Ainoastaan kaksikerroksisessa toimistopäädyssä on väli- ja yläpohjarakenteet sekä varsinaiset sisäkattorakenteet. Muut tilat ovat vesikattoon asti avointa tilaa.

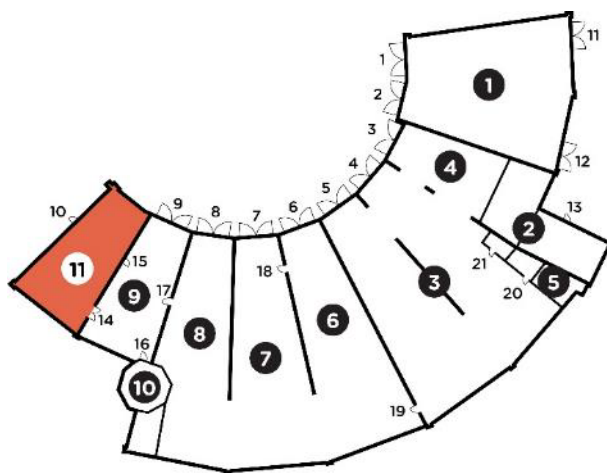
Alapohjissa on maanvaraiset betonilaatat, joiden päällä on vaihtelevat lattiapinnoitteet. Veturikiskot sekä huoltokanaalit on purettu kaikista muista paitsi tiloista 6–8, joissa säilytetään edelleen vanhoja vetureita.

4.2.2 Keskeiset materiaalit

Sisätilojen pintamateriaalina hallitsee punatiili, jota on sekä seinissä että lattioissa. Tiilipinnat ovat suurilta osin valkoiseksi maalattuja tai alun perin kalkattuja, tosin nyt jo harmaiksi pinttyneitä. Toinen keskeinen materiaali on betoni, jota on käytetty etenkin laajennusosien rakennusmateriaalina perustuksissa ja alapohjassa sekä kattopalkeissa. Puuta on käytetty ikkunoissa ja ovissa sekä kattorakenteissa osassa rakennusta.

Seuraavissa alaluvuissa käydään läpi rakennuksen osat järjestyksessä vanhimmasta osasta uusimpaan. Tilojen numerointi noudattelee kuitenkin Mikkelin kaupungin käyttämää tilanumerointia, joka alkaa järjestyksessä uusimmasta eli pohjoispäädystä ja päättyy länsipäättyyn.

4.2.3 Tila 11 (toimistotila)



Ensimmäinen veturipilttuu on rakennettu vuonna 1889. Pilttuu on muutettu VR:n toimistotiloiksi 1940-luvun puolivälin jälkeen, ja tiloja on muutettu 1960-luvulla sekä jälleen 1980-luvulla. Pilttuun leveämmässä, lounaan puoleisessa päädyssä on alun perin toiminut konepaja. Tilassa on nykyään kaksi toimistohuonetta. Sisäpihan puoleisiin tiloihin kuljetaan rakennuksen päädystä. Ensimmäisessä kerroksessa on aulatilaa lisäksi yksi

pieni huone, keittiö/taukohuone, wc-tilat ja varasto. Toisessa kerroksessa on kaksi toimistohuonetta, pukuhuone ja suihkutila sekä yksi matala varastohuone.

Lattiat

Toimistopäädyn 1. kerroksen toimistohuoneissa on harmaa muovimatto ja toisen kerroksen kahdessa huoneessa on vahattu korkkilattia. Muissa huoneissa on muovimattoja. Suihkutilassa on laatoitettu lattia ja wc-tiloissa maalatut betonilattiat.

Portaikko

Kierreportaat ovat 1940-luvulta, jolloin veturipilttuu muutettiin VR:n toimistotiloiksi. Portaita reunustaa pystyrimoitettu kaide, jonka päällä on jyrkää, profiloitu kädenjohdin. Seiniän puolella kädenjohdin on neliskanttinen, se on mahdollisesti vaihdettu.

Seinät

Sisätiloissa on kerrostumia useilta eri aikakausilta. VR:n toimistotilojen 1. kerroksessa on Enso-pahvia, joka on peräisin 1940–50-lukujen vaihteesta. Myös yläkerrassa on Enso-pahvia, mutta siellä seinät ovat pääasiassa levytetyt, sävyltään beige.

Tiilipintaa on näkyvissä ainoastaan 1. kerroksen toimistotilassa (entinen paja). Tiiliseinät on siellä maalattu valkoisiksi.

Ovet

Ensimmäisen kerroksen toimistohuoneiden välillä on uudenaikainen, tehdasvalmisteinen laakaovi. Tilaan kuljetaan viereisen pilttuun (tila 9) kautta alkuperäisistä 2-lehtisistä peiliovista (nro 14).

Toimistopäädyn väliovet ovat 1940-luvun maalattuja, täyspuisia peiliovia.

Ikkunat

Toimisto-osassa on kaikkiaan kuusi ikkuna-aukkoa sisäpihan puolelle, kahdeksan päätyseinällä ja kolme lounaan suuntaan. Ensimmäisen kerroksen lounaan puolen toimistohuoneiden ikkunat ovat uusitut, 1-ruutuiset. Ulkoikkunat ovat alkuperäistä vastaavat.

Sisäpihan puoleiset sekä 2. kerroksen sisäikkunat ovat niin ikään uusitut 1980-luvun peruskorjauksessa. Ne ovat yksiruutuiset, tehdasvalmisteiset puu-alumiini-ikkunat.

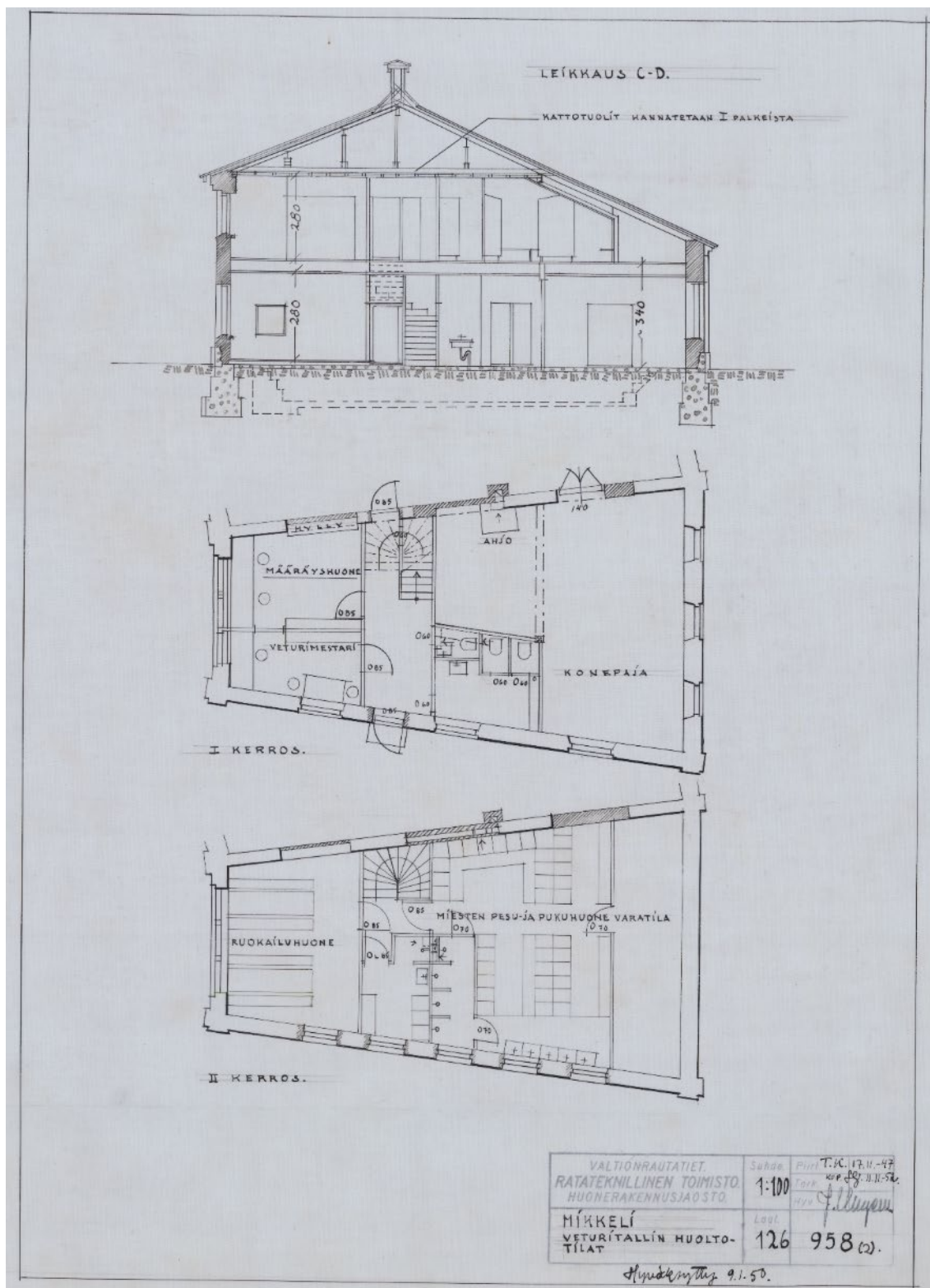
Katot ja valaisimet

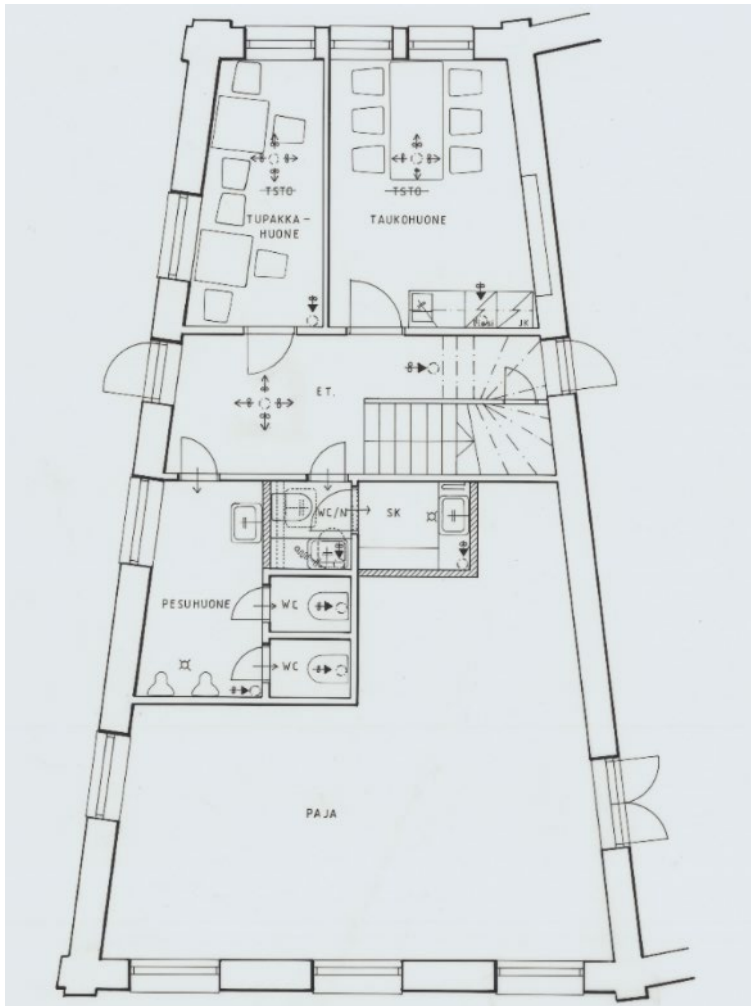
Ensimmäisen kerroksen toimistohuoneiden katot on paneloitu vaaleaksi kuultolakatulla ponttilaudalla. Valaisimet ovat pitkänmalliset loisteputkivalaisimet. Pihanpuolen toimistohuoneissa sekä yläkerrassa on niin ikään pitkät loisteputkivalaisimet. Näissä tiloissa on 1940-luvulta peräisin olevia kattopanelointeja. Kahdessa toimistohuoneessa on todennäköisesti 1980-luvun laminaattipintainen sisäkaton verhoilu.

Talotekniikka

Toimisto-osaan on tehty koneellinen ilmanvaihto 1980-luvun peruskorjauksen yhteydessä. Alakerran toimistohuoneissa on runsaasti koteloiteja ja sähköpistokkeita. Tiloissa on sähköllä toimivat patterit.

Valokuvat ja piirustukset





Kuva 63.

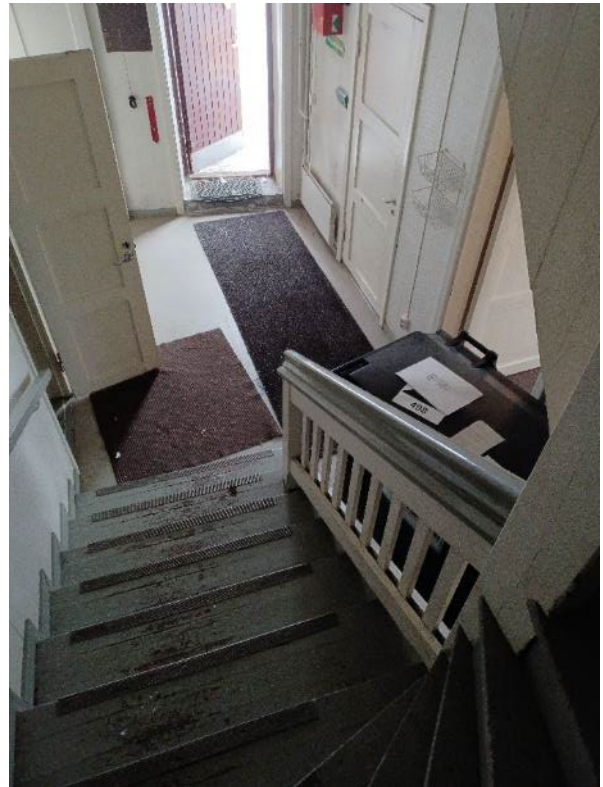
Alakerran pohjapiirustus. "Pajaksi" merkittyyn tilaan kuljetaan viereisen pilttuun (tila 9) kautta. Sisäpihan puolen toimistotiloihin kuljetaan rakennuksen päädyssä sijaitsevasta ovesta. Nykyinen tilajako on 1980-luvun pohjapiirustuksen kaltainen. Lähde: Mikkelin kaupunki.



Kuva 64. Entiseen pajaan tehty toimistotila. Seiniä ei ole vuorattu, vaan alkuperäinen tiilipinta on maalattu valkoiseksi. Valaisimet ovat loisteputkivalaisimia.



Kuva 65. Kaari-ikkunan puitteet on uusittu 1980-luvulla. Sisäpuitteet ovat yksilasiset. Ikkunan suunta lounaaseen, kohti Postin terminaalia.



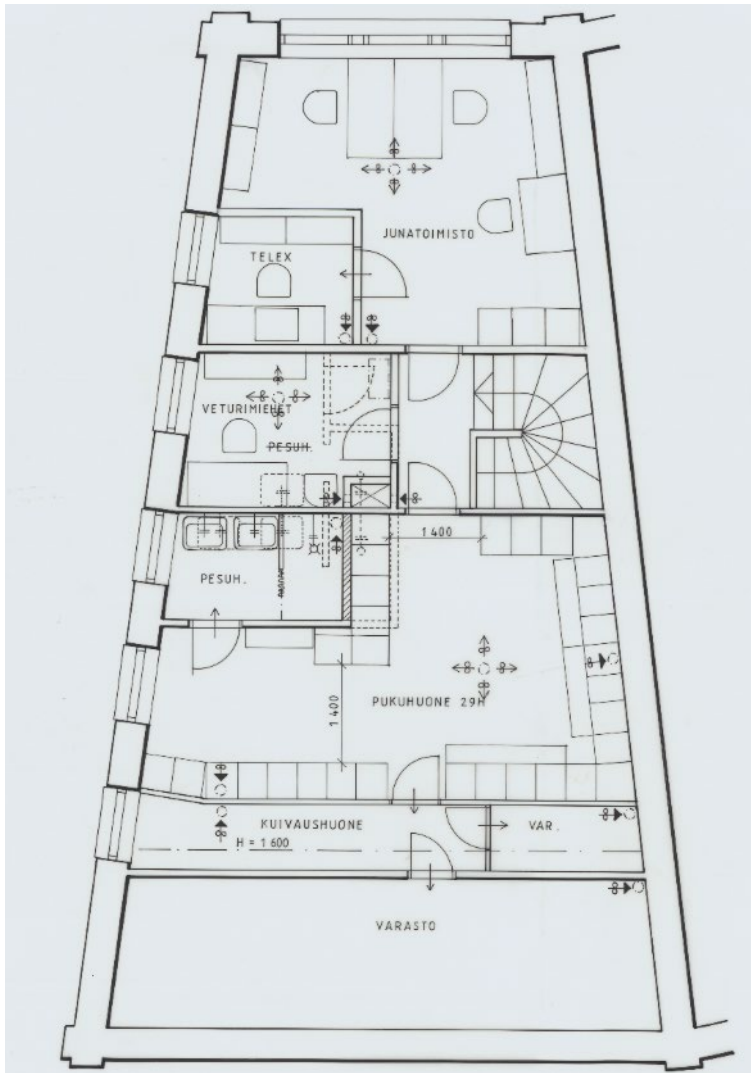
Kuva 66. Portaikko on alkuperäisessä 1940-luvun asussaan.



Kuva 67. Ala-aulan seinät on päällystetty Enso-pahvilla. Väliovet ovat alkuperäisiä.



Kuva 68. Alakerran keittiö ja taukotila.



Kuva 69.

Nykyinen huonejako poikkeaa jonkin verran 1980-luvun pohjapiirustuksesta. Lähde: Mikkelin kaupunki.



Kuva 70.

Pieni toimistohuone, jonka ikkunat antavat länsipäätyyn päin.



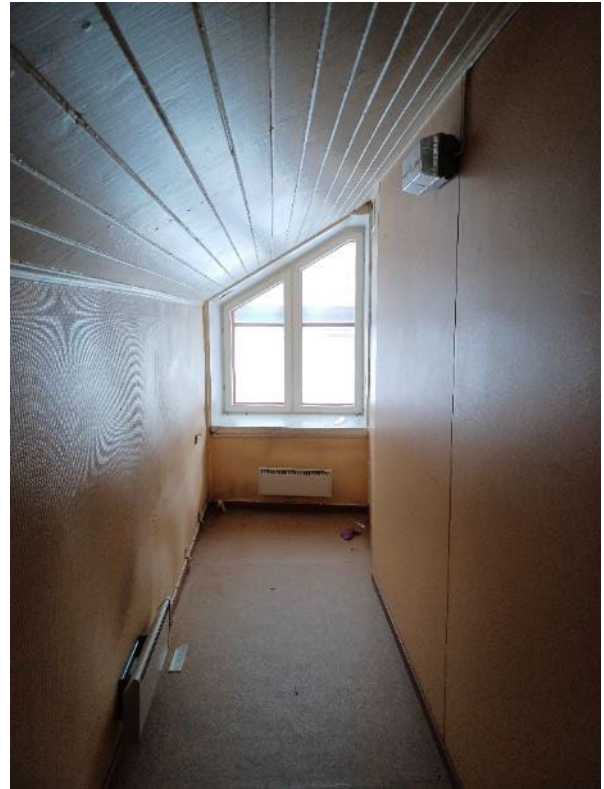
Kuva 71. Isompi toimistohuone, jonka ikkunat ovat sisäpihalle päin.



Kuva 72. Entinen pukuhuonetila.



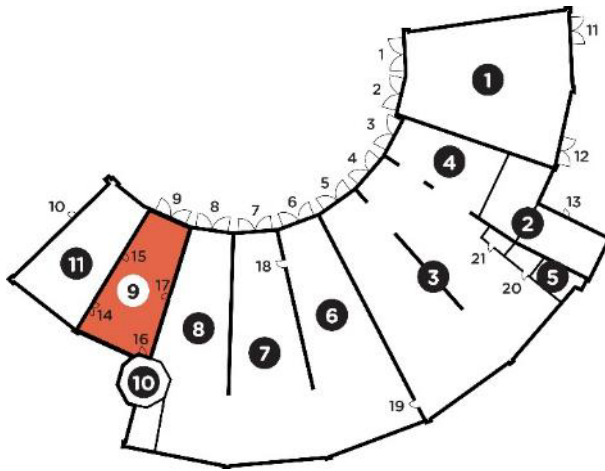
Kuva 73. Yläkerran sisätiloja: (ylhäällä) pukuhuone ja pesuhuone, (vas. alh.) pesuhuoneen ikkuna ja (oik. alh.) näkymä pukuhuoneesta aulan läpi toimistohuoneeseen.



Kuva 74.

Yläkerran tiloja: (vas. ylh.) varastohuoneen ovi pukuhuoneen puolella, (oik. ylh.) varastohuone ja (vas. alh.) portaikon yläkaide.

4.2.4 Tila 9



Lattia

Tilassa on tiililattia. Huoltokanaali on päällystetty laudoilla.

Seinät

Seinät ovat punatiiltä. Niissä on näkyvissä alkuperäinen aukotus sekä osittain vanhaa kalkkimaalipintaa, joka on tummunut noesta.

Ovet

Tilan 9 ja toimistotilan 11 välillä on kaksilehtiset peiliovet (14). Lisäksi toimistotiloihin johtaa puinen sivuovi (15). Myös vesitornin ovi on puinen peiliovi (16). Seuraavaan pilttuuseen, tilaan 8, johtaa rautainen, taottu kaariovi (17), joka on todennäköisesti alkuperäinen.

Ikkunat

Ikkunat on vaihdettu 1980-luvulla yksiruutuisiksi. Ikkuna-aukkoja on kolme – kaksi 16-ruutuista ja yksi 8-ruutuinen – ja ne ovat kaikki lounaan suuntaan. Myös veturiporteissa on moniruutuiset ikkunat, jotka on peitetty.

Katot ja valaisimet

Sisäkattoa ei ole pinnoitettu, vaan kattotuolit ja aluslaudoitus ovat näkyvissä. Laudoitus on ilmeisesti uusittu 1980-luvulla. Seiniin kiinnitetyt valaisimet ovat katuvaloja, eivätkä ne ole alkuperäiset. Katossa on vielä alkuperäinen savutorvi.

Valokuvat ja piirustukset



Kuva 75. Lattia on ladottu punatiilistä.



Kuva 76. Seinissä näkyy alkuperäinen aukotus. Alun perin tiiliseinät ovat olleet kalkatut. Maalipinta on noesta tummunut.



Kuva 77. Veturitalli oli aluksi kaksipilttuinen, ja tämä seinä on ollut ensimmäisen rakennusvaiheen (1889) ulkoseinä.



Kuva 78. Peiliovet 14, 15, 16 ja rautaovi 17 ovat kaikki tilassa nro 9. 14 ja 15 lienevät 1940-luvulta, kun taas 16 ja 17 lienevät rakennuksen ensimmäisen vaiheen ajalta, 1800-luvun lopulta.



Kuva 79.

Veturiportit ovat alkuperäiset. Niiden yläosien ruutuikkunat on peitetty.

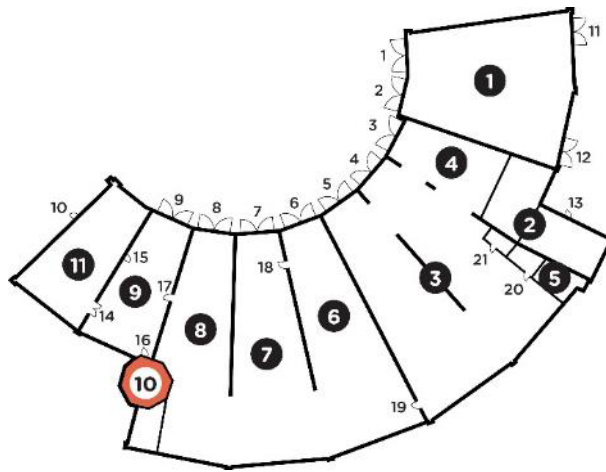


Kuva 80. Ikkunat on uusittu 1980-luvulla, mutta ikkuna-aukkojen muoto sekä ulkopuitteiden ruutujako on alkuperäinen. Valkoisiksi kalkatut seinät ovat tummuneet noesta.



Kuva 81. Kattorakenteita kannattelevat teräksiset I-palkit. Kattotuolit ja aluskate ovat puuta. Valaisin on myöhempää perua.

4.2.5 Tila 10 (vesitorni)



8-kulmainen, kaksikerroksinen vesitorni kiinnittyi alun perin vain yhdestä, pohjoisen puoleisesta seinästään 2-pilttuiseen veturitalliin. Sisäänkäynti vesitorniin sijaitsee tällä seinällä. Toinen sisäänkäynti on ollut idän puoleisella julkisivulla. Kun veturitallin ulkokaarta laajennettiin, jäi vesitorni osittain laajennusosan sisään. Vesitornin käyttötarkoitus on jossain vaiheessa muuttunut, ja sinne on sijoitettu öljysäiliöt polttoöljylle, ”silinteriöljylle” ja

vaunuöljylle, ja nämä ovat edelleen paikallaan. Vesitornin pohjakerroksesta johtaa tikkaat käyntiluukun läpi toiseen kerrokseen.

Lattia

Vesitornissa on betonilattia.

Seinät

Seinät ovat tasoitettua ja maalattua tiiltä.

Ovet

Ovi on kaksilehtinen peiliovi, joka edustaa tyyliltään 1800-luvun lopun aikakautta.

Ikkunat

Ikkunat ovat kapeat, 8-ruutuiset ja pystymalliset kaari-ikkunat. Puitteet vaikuttavat alkuperäisiltä.

Katot ja valaisimet

Sisäkatto on maalattu. Valaisimia ei tilassa näy.

Valokuvat ja piirustukset



Kuva 82. Kuvia vesitornista, jossa on käyttötarkoituksen muutoksen jälkeen säilytetty öljyä.

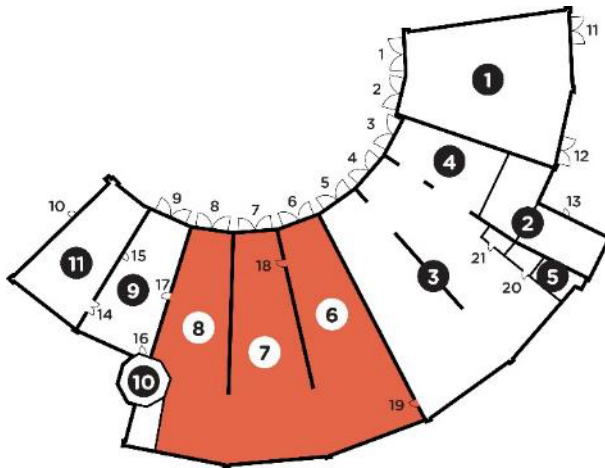


Kuva 83. (vas.) Tikkaat johtavat ylös vesitornin toiseen kerrokseen. (oik.) Ikkuna viereiseen pilttuuseen (tilaan nro 8).



Kuva 84.
Entisen vesitornin sisäänkäynti tila nro 9 puolelta.

4.2.6 Tilat 6-8



Tilat 6, 7 ja 8 ovat selvitystyön aikaan alkuperäisessä käytössään, sillä jokaisessa on vanha veturi, "lättähattu". 1940-luvun laajennuksessa pilttuiden väliseiniä ei ole jatkettu. Tiloja 7 ja 8 erottaa laajennusosassa verkkoaita. Tila 8 on rakennettu näistä ensimmäisenä vuonna 1904 saman mittaiseksi kuin kaksi ensimmäistä pilttuuta. Rakennus oli muutama vuoden ajan 3-pilttuinen, mikä näkyy seinässä myöhemmin täytetyistä ikkunoiden paikoista. Tilat 6 ja 7 on rakennettu vuonna 1908

Kaikissa kolmessa tilassa näkyy selvästi ulkokaaren 1940-luvun laajennusosan raja,

jonka kohdalla pintamateriaalit vaihtuvat. Myös katonrajassa näkyy kattokulman muutos laajennusosan ajalta.

Lattia

Tallin vanhassa osassa (sisäkaaren ja sisäänkäynnin puolella) on tiililattia ja laajennusosassa betonista valettu lattiapinta.

Seinät

Seinät ovat punatiiltä. Niissä on näkyvissä alkuperäinen aukotus sekä vanhaa kalkkimaalipintaa, joka on tummunut noesta.

Ovet

Väliovia ei näissä tiloissa ole, mutta väliseinässä on kulkuaukko (18).

Ikkunat

Alun perin moniruutuisista sisäikkunoista osa on korvattu yksiruutuisilla puupuitteisillä, teollisesti valmistetuilla ikkunoilla. 36-ruutuisia ikkuna-aukkoja on tiloissa yhteensä 9 kappaletta, ja ne ovat kaikki laajennusosan puolella etelään päin. Myös veturiporttien yläosissa on ikkuna-aukot.

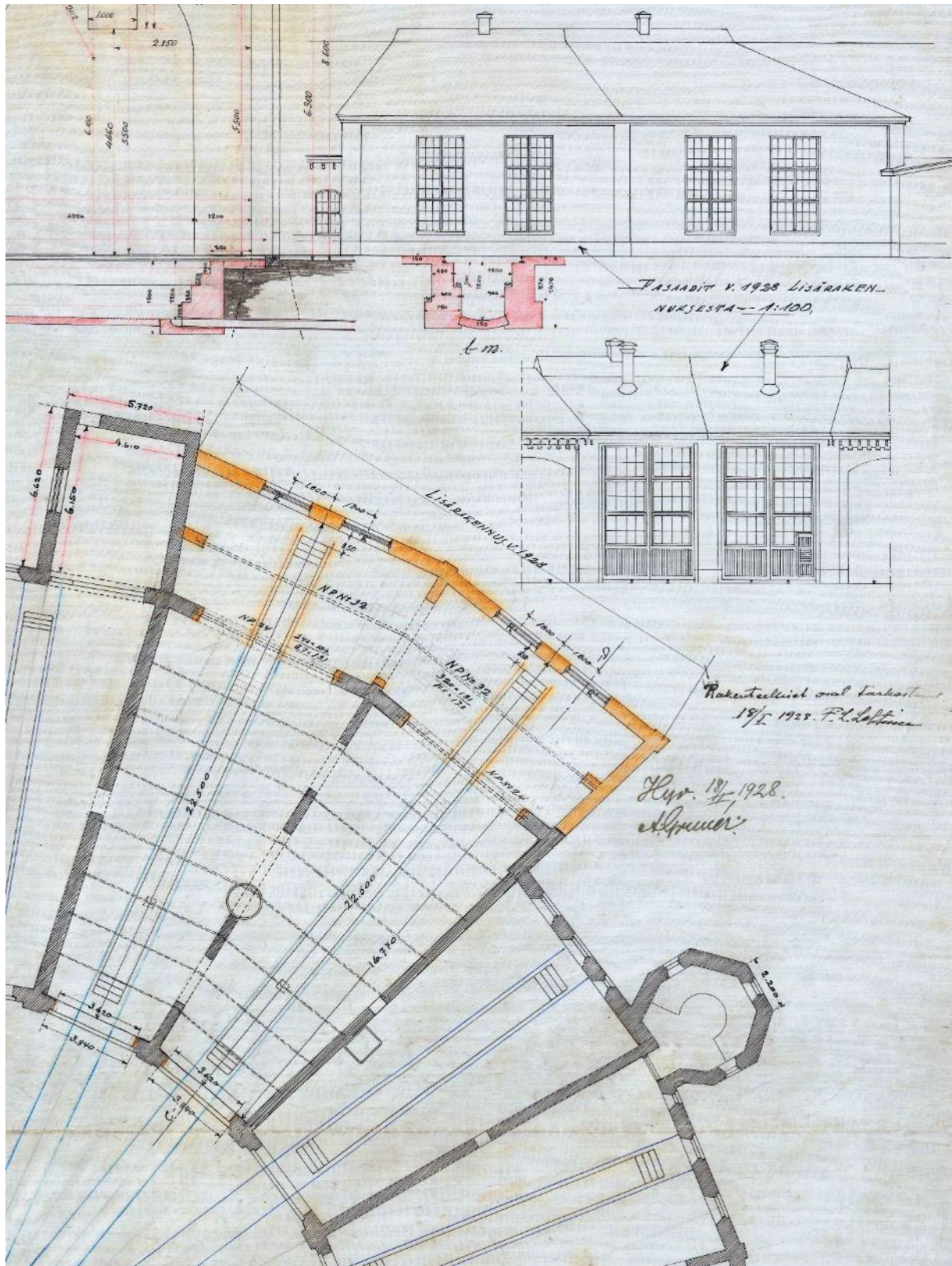
Katot ja valaisimet

Sisäkatot ovat levytetyt. Osa seiniin kiinnitetyistä, pyöreän muotoisista valaisimista lieinee alkuperäisiä.

Talotekniikka

Tiloja on lämmitetty vesikiertoisin ripaputkipattereihin.

Valokuvat ja piirustukset



Kuva 85. Muutospiirustukset tilojen 6 ja 7 laajennusta varten vuodelta 1928. Tila 8 eli kolmas pilttuu on vielä alkuperäisessä muodossaan vesitornin kyljessä. Lähde: Kansallisarkisto.



Kuva 86. Lattiapintoja: (vas. ylh.) tilojen 6 ja 7 laajennusosan lattia on betonia. Tilan perällä näkyy väliovi (19), joka johtaa tilaan 3. (vas. alh.) Alkuperäisen sekä laajennusosan rajakohta, jossa tiililattia vaihtuu betoniksi ja luonnonkivisokkeli niin ikään betoniksi. Kuvassa myös ripaputkipatteri. (oik. alh.) Punatiilistä ladottua lattiapintaa on kaikkien kolmen tilan vanhoissa osissa.



Kuva 87. Vesitorni on jäänyt osittain viereisen pilttuun (tila 8) sisälle.



Kuva 88.
Lättähatun alla oleva huoltokanaali tilassa nro 8.



Kuva 89. Tila nro 8. Viereiseen pilttuuseen kuljetaan kapeasta oviaukosta (18). Seinässä näkyy umpeen muurattuja aukkoja useassa eri kohdassa.



Kuva 90.
Tilan 8 seinäpintaa, edessä vesitorni.



Kuva 91. Tila 7. Kattokulmaa on muutettu ulkokaaren eli laajennusosan puolella. Sisäkatto on levytetty.



Kuva 92. Tilaa 7 ja 8 (takana) jakaa laajennusosan kohdalta verkkoaita. Kuvassa näkyvät hyvin laajennusosan betoniset tukipilarit sekä katon kannattajat ja levytys sekä betonilattia.



Kuva 93. Tila 6. Väliseinän kolme suurta holvikaarta on muurattu umpeen kevytbetoniarkoin, mutta yhteen on jätetty kulkuaukko.



Kuva 94. (kuva ylhäällä ja alh. vas.) Tila 6:n veturiportit. (alh. oik.) Väliovi (19), joka johtaa tilaan 3.



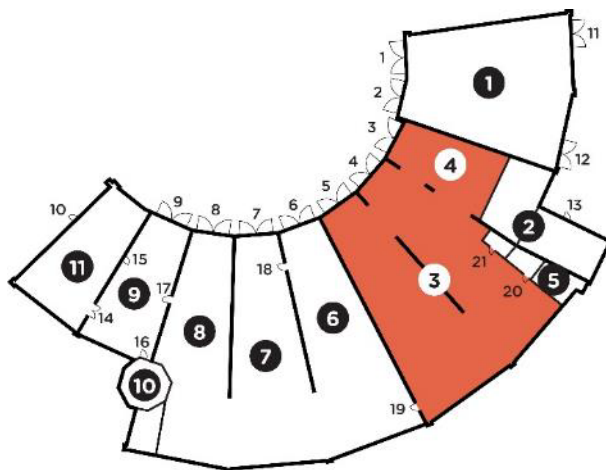
Kuva 95.

Laajennusosan ikkunoita. Ylimmät sisäikkunat ovat yksiruutuisia, muutamissa alimmissa on pienet ruudut. Ylempi kuva tilasta 8 ja alempi tilojen 6 ja 7 päädyistä.



Kuva 96. Osa uusituista ikkunoista on tehty vanhan mallin mukaan. Vanha, kierrettävä valokatkaisija tilan 7 seinässä.

4.2.7 Tilat 2-5



Tilat 3 ja 4 toimivat inventointihetkellä petankin pelaajien harjoitushallina. Tila on avointa lukuun ottamatta kahta kaariholviaukkoista väliseinää. Pilttuiden vieressä sijaitsevat myös tilat 2 ja 5, joissa on ollut pannuhuone ja polttoainevarasto. Näihin tiloihin ei inventointipäivänä pääsyt sisälle.

Lattia

Tilassa on maalattia, tarkemmin ottaen hiekkapinta petankin pelausta varten. Petankkikentät on eroteltu toisistaan betonireunuksin. Lattiassa on ollut huoltokanaalit ja veturiraiteet.

Seinät

Suurin osa seinäpinnoista on valkoiseksi maalattua punatiiltä, mutta tilaan on muurattu kevytbetoniharkkoista pannuhuoneen kohdalle ilmeisesti lisätilaa öljykattilaa varten. Seiniä on maalattu valkoiseksi alun perin kalkkimaalilla. Tilan jakaa kolmen veturin pilttuisiin tiilirakenteiset väliseinät, joissa on ollut kolme suurta holvikaarta (samoin kuin tilassa 1). Holvikaarista yksi on jossain vaiheessa muurattu umpeen.

Ovet

Väliovia on kolme ja ne ovat eri aikakausilta. Yksi vaakapaneloitu pannuhuoneen ovi (nro 20) vaikuttaa alkuperäiseltä. Lisäksi viereiseen, myöhemmin rakennettuun öljykattilahuoneeseen johtaa metalliovi (19). Tilassa on myös uudenaikainen väliovi (19), joka johtaa viereiseen pilttuuseen. Veturiportit on tilassa peitetty vanerilevyin ilmeisesti lämmöneristyksen parantamiseksi.

Ikkunat

Tilassa on viisi 36-ruutuista ikkuna-aukkoa. Alun perin moniruutuisista sisäikkunoista osa on korvattu yksilasisilla puupuitteisilla, teollisesti valmistetuilla ikkunoilla. Veturiporttien yläosissa olevat ikkuna-aukot on osittain peitetty.

Katot ja valaisimet

Sisäkatto on, kuten tilassa 1, levytetty ja pinnoitettu tasoitteella. Katto on tummunut noesta tilan ollessa alkuperäisessä käytössään. Kattokulmaa on muutettu (loivennettu) laajennusvaiheessa, mikä näkyy sisäseinien yläosiin jääneinä aukkoina. Kattopalkisto on laajennusosassa betonia ja vanhassa osassa on teräspalkit.

Osa seiniin kiinnitetyistä, pyöreän muotoisista valaisimista lienee alkuperäisiä.

Talotekniikka

Tilaan tulee sähkö, mutta ei vettä eikä lämpöä. Tilassa on edelleen vanhat savutorvet.

Valokuvat ja piirustukset



Kuva 97. Pilttuiden lattiapinnat on päällystetty hiekalla.



Kuva 98. Tilan ovia: Vasemmalla öljykattilahuoneen (tila 2) metalliovi. Keskellä todennäköisesti alkuperäinen, vaakapaneloitu ovi öljykattilahuoneeseen. Oikeanpuolimmaisessa kuvassa väliovi, joka johtaa viereiseen pilttuuseen (tila 6).



Kuva 99. Ikkunat ovat uusitut. Vain alimmaisissa puitteissa on 6-ruutuinen jako.



Kuva 100. Alkuperäinen kattomuoto näkyy väliseinärakenteissa aukkoina, joita on tukittu erilaisin materiaalein.



Kuva 101. Vasemmanpuoleisessa kuvassa näkyy laajennusosan betonipalkkeja ja oikealla näitä vanhempaa perua olevia I-palkkeja sisäkaaren puolella.

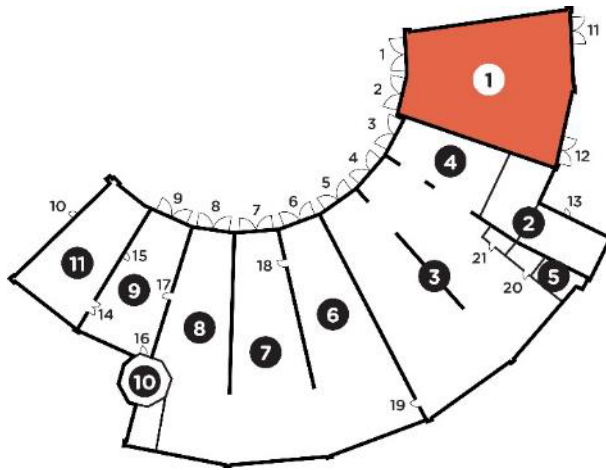


Kuva 102. Alkuperäinen savutorvi.



Kuva 103. Seinässä näkyy vanhoja, umpeen muurattuja ovi- ja ikkuna-aukkoja. Tämäkin seinä on ilmeisesti ollut ulkoseinänä muutaman vuoden ajan. Kattokulmaa on muutettu laajennusosan rakentamisen yhteydessä, mistä näkyy jäljet seinässä.

4.2.8 Tila 1



Tilan 1 muodostavat kaksi pilttuuta rakennuksen pohjoispäädyssä. Valokuvien ja vanhojen karttojen perusteella nämä pilttuut on rakennettu vuosien 1908–1913 välillä.

Inventointihetkellä tilassa sijaitsee yksityinen autotalli ja -korjaamo, joka on toiminut tilassa vuodesta 2014 alkaen. Poikkeuksena muihin talleihin tilaan on sisäänkäynti kahdesta suunnasta: sisäpi-

han puolelta veturitallin ovista länsipuolelta sekä itäpuolelta, jossa molempiin pilttuisiin on matalat tallinovat. Tila on matalampi idän eli ulkokaaren puolelta; se on jonkin verran myös viereisiä pilttuuta matalampi.

Lattia

Tilassa on harmaaksi maalattu betonilattia. Alun perin on lattiassa ollut veturia varten junaraiteet, ja niiden välissä huoltokanaali samaan tapaan kuin tiloissa 6–8.

Seinät

Seinät ovat valkoiseksi maalattua punatiiltä. Viereisen tilan vastaisessa seinässä näkyy umpeen muurattuja ovi- ja ikkuna-aukkoja. Tilasta on todennäköisesti alun perin ollut käynti viereiseen pilttuuseen, tilaan 3–4, jossa nyt sijaitsee petankkihalli. Tila jakautuu kahteen veturipilttuuseen tiilirakenteisella väliseinällä, jossa on kolme suurta kaariaukkoa. Pyöreät valaisimet seinissä ovat alkuperäiset ja toimivat.

Ovet

Tilassa on sisäpihan puolella alkuperäiset, puurakenteiset tallinovat (1 ja 2), joiden yläosissa on moniruutuiset ikkuna-aukot. Ikkunat on lähes kokonaan peitetty vanerilevyillä. Idän puoleisten sisäänkäyntien ovet ovat matalammat, umpinaiset, paneeliverhoillut ja 2-lehtiset puuovet.

Ikkunat

Ikkuna-aukot on jaettu välikarmein neljään 6-ruutuiseen puitteeseen, eli yhteensä yhdessä ikkuna-aukossa on 24 ruutua. Ikkunoiden yläosa on kaareva, tiilikaaren myötäinen. Alun perin moniruutuisista sisäikkunoista osa on korvattu yksilasisilla puupuitteisilla, teollisesti valmistetuilla ikkunoilla. Ulkopuitteet ovat alkuperäisen kaltaiset.

Katot

Sisäkatto on levytetty sekä pinnoitettu jonkinlaisella tasoitteella. Kattoa kannattelevat I-palkit.

Talotekniikka

Tilaan ei tällä hetkellä tule vettä eikä lämpöä, eikä siellä ole viemärointiä. Sähköt kuitenkin toimivat. Katossa on edelleen ilmeisesti alkuperäiset savutorvet.

Valokuvat ja piirustukset



Kuva 104. Tila kuvattuna kohti toista sisäänkäyntiä (ovi 12).



Kuva 105. Tilassa on betonilattia ja tiiliseinät. Puisten, alkuperäisen mallin mukaisten tallinovie (1 ja 2) suuret, moniruutuiset ikkunat on peitetty vanerilla ilkeivallan vuoksi. Ikkunoiden sisäpuutteet vaihdettu 1-ruutuisiksi. Pyöreät valaisimet todennäköisesti alkuperäiset, ja toimivat edelleen.



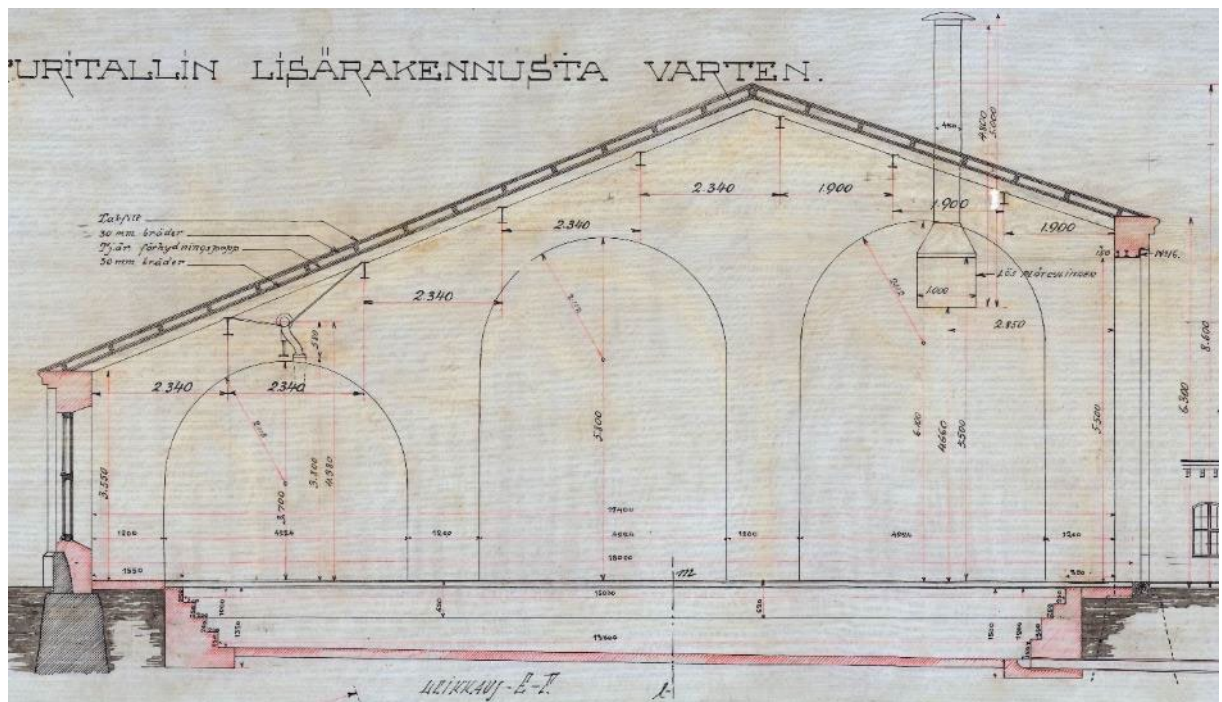
Kuva 106. Umpeen muurattuja oviaukkoja. Seinän takana on tila 3–4 eli petankkihalli. Seinällä näkyvät pyöreät valaisimet ovat alkuperäiset ja toimivat edelleen.



Kuva 107. Näkymä rakennuksen pohjoispäädystä kohti ovea 11.



Kuva 108. Sisäkatto on pinnoitettu tunnistamattomalla tasoitteella. I-palkit on maalattu harmaiksi.



Kuva 109. Leikkauspiirustus tilasta 1 vuodelta 1908. Lähde: Kansallisarkisto.



5 Kohteen ominaispiirteet

5.1 Nykytila

Veturitalli sijaitsee melko tyypillisellä ratapiha-alueella, johon kuuluvat pistoraiteet, veturien kääntöpöytä ja hiekkakenttä. Tallin ympäristöstä on purettu vanhoja huolto- ja varastorakennuksia, mutta yksi 1950-luvun huoltorakennus on säilynyt tontin pohjoispäässä.

Veturitallien erityispiirteenä on niiden kaareva muoto, jota ei Suomessa ole perinteisesti juuri käytetty muissa rakennuksissa. Tallit on rakennettu veturin kääntöpöydän ympärille ja rakennusta on ollut helppo laajentaa tarpeen mukaan uusilla pilttuilla tai pidentämällä niitä.

Veturitalli edustaa tyypillisesti 1800-luvun lopun ja 1900-luvun alun teollisuusarkkitehtuuria ja se on rakennettu Valtion rautateiden arkkitehdin piirtämien tyyppipiirustusten mukaan. Tyyppipiirustukset on laatinut Knut Nylander, ja niitä on käytetty Savon radan

lisäksi Vaasan ja Oulun rautateiden asema-alueilla. Nylanderin piirtämät rakennukset edustavat tyyliltään uusrenessanssia.

Punatiilistä muurattua julkisivua koristavat 1800-luvun lopun veturitalleille tyypilliset koristeaiheet, kuten räystäiden hammaslistat ja vinoneliön muotoiset komerokoristeet. Pilttuissa on suuret pariovet ja isot, pieniruutuiset ikkunat. Veturitalleihin kuuluu olennaisena osana kulmikas, pyramidikattoinen vesitorni. Käyttötarkoituksen muuttumisen myötä rakennukseen on tehty jonkin verran muutoksia, mutta se on ulkoiselta hahmoltaan ja suurimmaksi osaksi myös sisätiloiltaan säilyttänyt alkuperäiset ominaispiirteensä ja on helposti tunnistettavissa rakennustyyppinsä edustajaksi. Eri aikoina tehdyt laajennukset ovat tunnistettavissa ja ne lisäävät rakennuksen historiallista kerroksellisuutta.

Levyillä peitetyt ikkuna-aukot vaikuttavat tällä hetkellä rakennuksen ulkoasuun heikentävästi, mutta levyt ovat helposti poistettavissa.

5.2 Merkitys osana laajempaa yhteiskunnallista taustaa

Rautatiellä ja asemapaikoilla on ollut tärkeä merkitys kaupunkien kehitykselle. Ne ovat mahdollistaneet ihmisten ja tavaroiden liikkumisen ja parantaneet merkittävästi niin teollisuuden kuin kaupallisten palveluidenkin toimintaedellytyksiä. Savon radan linjauksella on ollut keskeinen merkitys Mikkelin kaupungin kasvulle ja elinvoimaisuudelle. Nopea kasvu näkyy myös siinä, miten veturitallia on lyhyessä ajassa laajennettu useilla pilttuilla.

Asema-alueet rakennuksineen kertovat Valtion rautateiden historiasta, joka on merkittävä osa Suomen liikennehistoriaa. Rautateiden rakentaminen alkoi autonomian ajalla 1800-luvun lopulla ja muutamassa vuosikymmenessä rataverkko yhdisti Suomen kaupunkeja lisäten merkittävästi liikkumis- ja kuljetusmahdollisuuksia eri alueiden välillä. Ennen rautateitä liikkuminen ja tavaroiden kuljetus tapahtui joko hevosilla huonoja maanteitä pitkin tai erityisesti Saimaan alueella vesiteitse.

Rautatierakennukset muodostavat oman tunnistettavan kokonaisuutensa rakennetussa ympäristössä toimien samalla esimerkkeinä oman aikakautensa tyylipiirteistä ja laadukaasta rakentamisesta. Rautatien ja asema-alueen sijainti on usein vaikuttanut yhdyskuntasuunnitteluun myös ohjaamalla sitä, minne kaupungin toiminnot ovat sijoittuneet.

5.3 Suhde ympäröivään kaupunkirakenteeseen ja rakennuskohteisiin

Mikkelin ratapiha sijaitsee kapealla vyöhykkeellä kaupungin keskustan ja Saimaan vesistöön kuuluvan Savilahden välissä. Veturitalli sijoittuu Savon radan ja Viitostien väliin ratapihan eteläpäähän, melko etäälle rautatieasemasta. Rakennuksen länsipuolella kulkeva Savon rata erottaa Veturitallin keskustasta, mutta rakennus näkyy radan yli Mannerheimintielle. Mikkelin Matkakeskus sijaitsee noin 400 metrin päässä pohjoisessa.

Veturitalli sijaitsee Savon radan ja kahden pistoraitteen välissä ja sinne kuljetaan pohjoisen suunnasta Ratakatua pitkin. Rakennuksen itäpuolella on Kaihunlahdesta umpeen kuroutuva lahden pohjukka ja eteläpuolella Postin kuljetustermiinali.

Veturitalli sijaitsee aivan Mikkelin keskustan tuntumassa, mutta se on tällä hetkellä melko vaikeasti saavutettava. Aluetta leimaavat raiteiden ohella Viitostien isot kiertoliittymät.



Kuva 111. Veturitalli sijaitsee hyvien liikenneyhteyksien äärellä, mutta melko huonosti saavutettavassa paikassa. Kartta: Maanmittauslaitos, Paikkatietoikkuna.

6 Arvot ja luokitusperusteet

6.1 Arvojen määrittely

Kohteiden arvoja ja ominaispiirteitä on tässä työssä tarkasteltu kolmen määrittelyperusteen kautta: kohteilla voi olla a) arkkitehtonisia/rakennusteknisiä, b) historiallisia ja/tai c) maisemallisia/kaupunkikuvallisia arvoja. Lisäksi on tarkasteltu rakennusten ja ympäristöjen säilyneisyyttä suhteessa alkuperäisiin ominaispiirteisiin tai johonkin merkittävään ja tunnistettavaan kohteen historiaan liittyvään vaiheeseen.

Alla on esitetty arvojen määrittelyjen perusteluina toimineet näkökohdat, sekä niiden pohjalta esitetty arvoluokitus, jota on käytetty.

6.1.1 Arkkitehtoniset ja rakennustekniset arvot

Arkkitehtuuri

Rakennus tai alue edustaa tyylipuhtaasti jonkin ajan tai tietyn tunnetun arkkitehdin rakentamisen tyyliä tai tekemisen tapaa esteettisesti ja/tai toiminnallisesti.

Rakennustekniikka

Rakennus tai alue edustaa joko tyypillisesti tai vaihtoehtoisesti täysin poikkeuksellisesti jonkin rakennusteknisen innovaation tai teknologian kehitystä.

6.1.2 Historialliset arvot

Asutushistoria

Alue tai rakennus edustaa jonkin ajan tyypillistä asuinrakentamista.

Teollisuuden, kaupankäynnin, ja liikenteen historia

Alue tai rakennus edustaa jonkin ajan merkittävää teollisuus- tai liiketoimintaa, tai liikennöinnin muotoja.

Sivistyshistoria

Rakennus edustaa alueen koulutuksen tai muunlaisen sivistyksen levittämisen historiaa.

Aatehistoria

Rakennus tai alue edustaa alueella poliittista kehitysvaihetta.

Henkilöhistoria

Rakennus on toiminut alueella merkittävänä pidettävän historiallisen henkilön kotina tai työpaikkana.

Sosiaalihistoria

Alue edustaa jonkin tietyn aikakauden sosiaalisen luokan arkielämän muodostumista kokonaisuutena (esim. pihapiirit kokonaisuuksina sisältäen rakennukset, kasvillisuuden ja yhteydet ympäristöön).

Kulttuurihistoria

Yleistermi kaikelle sille historialle, jossa ihmisen toiminta on merkittävää ja näkyvää; alueella tai rakennuksessa näkyvät useammat edellä mainitut historian piirteet tai muu merkittävä ihmisen ja yhteiskunnan toiminnan ominaispiirre.

Geologinen historia

Alueella on havaittavissa jääkauden yms. luonnon muutosten historia.

6.1.3 Maisemalliset arvot

Rakennus on tärkeä osa maisemallista/kaupunkikuvallista kokonaisuutta tai muodostaa tärkeän kohteen (maamerkin/kiintopisteen) osana maisemaa/kaupunkikuvaa.

6.2 Säilyneisyys

Kohteita on lisäksi arvioitu säilyneisyyden pohjalta seuraavilla tavoilla:

Hyvin säilynyt kohde

Alue tai rakennus on säilynyt alkuperäisenä, tai muutokset ovat niin pieniä, että alkuperäinen ilme säilyy.

Kohtalaisen hyvin säilynyt kohde

Alueella tai rakennuksessa on voitu tehdä kohtalaisen paljon muutoksia, mutta pääpiirteissään sen hahmo on säilynyt ennallaan ja se on kokonaisuutena tunnistettavissa aikakautensa edustajaksi.

Merkittävästi muutettu kohde

Rakennuksen ulkoiseen hahmoon tai alueen rakenteeseen on tehty merkittäviä muutoksia. Alkuperäisiä tai alkuperäisen kaltaisena kunnostettuja rakennuksen tai alueen osia on kuitenkin mahdollista edelleen tunnistaa. (Merkittävästi muutettuja alueita ei ole otettu tässä työssä inventoitavien kohteiden joukkoon.)

Täysin muutettu kohde

Alkuperäistä rakennusta ei ole enää mahdollista tunnistaa ulkoapäin.

(Täysin muutettuja alueita ei ole otettu tässä työssä inventoitavien kohteiden joukkoon.)

7 Johtopäätökset ja suositukset

7.1 Alueeseen liittyvät arvot

Mikkelin Veturitalli sijaitsee aivan kaupungin keskustan tuntumassa vajaan puolen kilometrin päässä Mikkelin valtakunnallisesti merkittävästä asemasta. Asema-alueella ei ole säilynyt Savon radan rakentamisajalta muita alkuperäisiä rakennuksia kuin asema ja veturitalli, jotka muodostavat asema-alueen päätepiisteet.

Veturitallin piha-alue on säilynyt melko autenttisena veturien kääntöpyörää myöten, vaikka sen ympäristöstä on purettu rakennuksia ja vanhalle halkokentälle on rakennettu Postin kuljetustermiinaali.

Veturitallien lähistöllä sijaitsee useita valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä ja vaikka Savon rata erottaa rakennuksen keskustasta, veturitalli liittyy maisemallisesti osaksi Mannerheimintien kaupunkikuvaa. Rakennuksen helposti tunnistettava punatiilinen julkisivu näkyy myös Viitostielle.

7.2 Rakennukseen liittyvät arvot

7.2.1 Arkkitehtuuri ja tyylipiirteet

Mikkelin veturitalli on rakennettu Valtion rautateiden tyyppipiirustusten mukaan, ja se edustaa 1800-luvun lopun veturitalleille ominaista punatiiliarkkitehtuuria runsaine koristeilueen. Leimallisin piirre veturitalleille on veturien kääntöpöydän ympärille puolikaaren muotoon sommiteltu kokonaisuus, joka on ollut helposti laajennettavissa tarpeen mukaan. Koristeellinen, pyramidikattoinen vesitorni kuuluu niin ikään veturitallien ominaispiirteisiin.

Arkkitehtuuriltaan Mikkelin veturitalli edustaa vanhimmilta osiltaan uusrenessanssia. Sen julkisivuja koristavat päädyissä ja vesitornissa vinoneliöistä muodostetut komerokoristeet ja räystäiden alla tiilistä muuratut hammaslistat. Ikkuna- ja oviaukot ovat pääosin holvattuja. Mikkelin veturitalli on rakennettu pääosin vuosina 1889–1913 melko yhtenäiseen tyyliin. 1940-luvulla tehty laajennus on ajalle ominaiseen tapaan pelkistetympää tyyliä.

7.2.2 Arvot ja säilyneisyys

Mikkelin veturitallilla on rakennushistoriallisia, historiallisia ja maisemallisia/kaupunkikuvallisia arvoja.

Rakennus edustaa tyylipuhtaasti 1800-luvun lopun uusrenessanssityylistä punatiiliarkkitehtuuria yleisesti ja erityisesti Valtion rautateiden tyyppipiirustusten mukaan tehtyjä veturitallirakennuksia. Rakennuksen poikkeuksellinen muoto ja siihen liittyvä vesitorni perustuvat rakennuksen käyttöön höyryveturien tallina. Rakennus on tehty ajan tavan mukaan huolellisesti korkealuokkaisista materiaaleista.

Veturitallin historialliset arvot liittyvät erityisesti liikenteen historiaan, mutta välillisesti myös teollisuuden ja kaupankäynnin historiaan osana Mikkelin kaupungin kehitystä. Rakennuksella on merkitystä historiallisen ilmiön todisteena ja tietoa lisäävänä esimerkkinä (historiallinen todistusvoimaisuus). Rakennus ilmentää alkuperäistä tyyliä ja sen käyttö on jatkunut alkuperäistä vastaavana osassa rakennusta.

Rakennus on tärkeä osa Mikkelin kaupunkikuvallista kokonaisuutta Mannerheimintielle ja se muodostaa tärkeän kohteen osana maisemaa myös Viitostieltä katsottaessa.

Säilyneisyydeltään Veturitalli on hyvin säilynyt kohde. Rakennuksessa tehdyt muutokset ovat niin pieniä, että alkuperäinen ilme on säilynyt. Julkisivuun tehdyt muutokset on tehty vanhaa kunnioittaen, ja ne tuovat rakennukseen historiallista kerroksisuutta. Sisätiloissa muutokset ovat suurimpia tallin vanhimmassa päässä, joka on muutettu toimistotiloiksi.

7.2.3 Suositukset

Rautatierakennuksiin liittyy paljon historiallisia, rakennushistoriallisia ja kaupunkikuvallisia arvoja, minkä vuoksi ne usein onkin suojeltu. Mikkelin veturitalli on arvotettu maakunnallisesti merkittäväksi ja se on suojeltu Mikkelin kantakaupungin osayleiskaavassa.

Historiallisen rakennuksen todistusvoimaisuuden kannalta parasta olisi, jos se pihapiireineen voisi säilyä mahdollisimman alkuperäisen kaltaisessa käytössä. Tämä ei aina ole mahdollista ja veturitallejakin on muutettu uuteen käyttöön esimerkiksi Pieksämäellä ja Sallossa.

Mikkelin veturitalli sijaitsee aivan keskustan kupeessa ja sille on varmasti mahdollista löytää tulevaisuudessa uutta käyttöä. Käyttöä suunniteltaessa on otettava huomioon myös rakennuksen kuntotutkimukset ja haitta-ainekartoitukset. Rakennusta tulee kehittää sen ominaispiirteet huomioiden. Keskeisiä ominaispiirteitä veturitallille ovat sen erikoinen muoto, tiilijulkisivut koristeluineen ja vesitorni, joiden säilyminen tulee turvata.

8 Lähdeluettelo

8.1 Arkistolähteet

Rakennuspiirustukset. Mikkelin kaupunki ja Kansallisarkisto.

Rakennepiirustukset. Mikkelin veturitallien koekuopat 1–3. Ramboll Finland Oy.

8.2 Kartta-aineistot ja ilmakuvat

Vanhat painetut kartat. Maanmittauslaitos. <vanhatpainetutkartat.maanmittauslaitos.fi/>

Historialliset ilmakuvat. Paikkatietoikkuna. Maanmittauslaitos. <kartta.paikkatietoikkuna.fi/>

Yleis- ja asemakaavat. Mikkelin kaupunki. Karttapalvelu.

Maakuntakaava. Etelä-Savon liitto.

8.3 Kirjallisuus

Iltanen Jussi: Radan varrella. Suomen rautatieliikennepaikat. Karttakeskus, 2009.

Pentikäinen, Petri: Savon rautatie. Kouvola-Kuopio 1889–2014. 2014.

Valanto Sirkka: Suomen rautatieasemat vuosina 1857–1920. Museovirasto, 1982.

Wirilander, Hannele: Savon historia IV. Uudistuksiin heräävä Savo 1870–1918. Savon säätiö, 2008.

8.4 Muu lähdeaineisto

Nironen Markku: Kenkäveron puhdistamon ja veturitallien alueiden luontoselvitys. Enviro, 2011.

Enqvist, Petri: Mikkelin satama-alueen, Mannerheimintien ja rautatiealueen rakennushistoriaa. Mikkelin kaupunki, kaupunkisuunnittelu, 2007.

Mikkelin kaupunki: <seutu.wikimikkeli.fi>

Museovirasto: Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt: <www.rky.fi>