Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	915 Varkaus	**Täyttämispvm**	09.08.2019
Kaavan nimi	Vetovoimakeskuksen asemakaava		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	02.05.2018
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	17.08.2017
Hyväksymispykälä		**Kunnan kaavatunnus**	
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	12,2875	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	6,8963
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	5,3912

Ranta-asemakaava

Rantaviivan pituus [km]

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

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**12,2875**	**100,0**	**34745**	**0,28**	**6,8642**	**13251**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä	0,9634	7,8	2100	0,22	-0,0151	0
C yhteensä						
K yhteensä	9,0094	73,3	32645	0,36	5,5984	13251
T yhteensä						
V yhteensä	0,0000		0		-0,0781	0
R yhteensä						
L yhteensä	2,3147	18,8	0		1,3590	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

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

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

Alamerkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**12,2875**	**100,0**	**34745**	**0,28**	**6,8642**	**13251**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä	0,9634	7,8	2100	0,22	-0,0151	0
Y	0,9634	100,0	2100	0,22	0,9634	2100
YK	0,0000		0		-0,9785	-2100
C yhteensä						
K yhteensä	9,0094	73,3	32645	0,36	5,5984	13251
K	2,6134	29,0	15145	0,58	-0,8443	-4249
KM	6,3960	71,0	17500	0,27	6,4427	17500
T yhteensä						
V yhteensä	0,0000		0		-0,0781	0
VP	0,0000		0		-0,0095	0
VL	0,0000		0		-0,0686	0
R yhteensä						
L yhteensä	2,3147	18,8	0		1,3590	0
Kadut	2,3147	100,0	0		1,3590	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

KOOSTE SAAPUNEESTA PALAUTTEESTA JA LAADITUT VASTINEET

OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA

1. Liikennevirasto 2
2. Suomen turvallisuusverkko oy 3
3. Telia oyj 4

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma asetettiin nähtäville 17.8.2017. Lausuntoja saatiin 3 kpl.

LAUSUNNOT

1. LIIKENNEVIRASTO

Lausunto 13.9.2017 LIVI/5821/03.01.02/2017	***Vastine***
2.1 Rautatien tasoristeys	
Kaavatyön yhteydessä tulisi selvittää mahdollisuudet poistaa nykyinen Käärmeniementien tasoristeys ajoneuvoliikenteeltä. Kun kaava-alueelle sijoitetaan uusi suuri kaupan yksikkö, lisää tämä myös tasoristeyksen liikennemääriä. Liikenneviraston mielestä kaupan ajoneuvoliikenne olisi tarkoituksenmukaista ohjata kulkemaan keskustan kautta: Ratkaisu rauhoittaisi Käärmeniementien läpikulkua ja lisäisi liikennemääriä keskustan palveluiden vierellä. Jalankulkuun tämä reitti toisi kohtuuttoman suuren lisämatkan. Käärmeniementien tasoristeys on nykyisin puomiohjattu. Rataliikenteen nopeusrajoitus alueella on 40 km/h. Tiettävästi rataliikenne, erityisesti vaunujen järjestelyliikenne läheisellä ratapihalla, aiheuttaa jo nykyisin ajoittaisia ruuhkia ko. tasoristeykseen.	Liikenneselvityksen yhteydessä tutkittiin mahdollisuudet poistaa Käärmeniementien tasoristeys. Joutenniemestä on suunniteltu tärkeä joukkoliikenneyhteys Käärmeniementien kautta Vetovoimakeskukseen. Tasoristeyksen käyttäjämäärät lisääntyvät. Pyritään tekemään suunta vähemmän kiinnostavaksi muulle liikenteelle mm. opastusjärjestelyin.
2.2 Rautatien suoja-alue	
Ratalain 37 §:n mukainen rautatien suoja-alue ulottuu 30 metrin etäisyydelle radan keskilinjasta. Liikennevirastolla on ratalain mukaisesti oikeus rajoittaa muun muassa puuston kasvua sekä rakentamista suoja-alueella. Oikeus ei koske rakennuksen pitämistä asemakaava-alueella (RataL 41 §), mutta siitä huolimatta ohjaamme rakentamista ensisijaisesti muualle kuin suoja-alueelle. Suoja-alueelle rakennettaville rakennuksille kohdistuu myös tyypillisesti suurimmat rautatien melu- ja tärinähaitat. Toivomme, että kaavoituksella ohjataan rakentamista ja suojapuustoa sijoitettavaksi yli 30 metrin etäisyydelle rautatiestä. Pysäköintialueet, aidat ja matalat rakennelmat sekä matala puusto ovat kuitenkin täysin hyväksyttyjä myös suoja-alueella. Huomioikaa kuitenkin, että rautatien tasoristeyksen näkemäalueille ei tule osoittaa minkäänlaisia rakennelmia tai puustoa (RataL 38 §).	Rautatien suoja-alue huomioidaan suunnittelussa lausunnon ja viranomaisneuvotteluissa sovitun mukaisesti.
2.3 Raideliikenteen melu-, runkomelu ja tärinä	
Kaavoitettaessa alueita radan läheisyydessä, on	Varkauden kaupungin alueelle tehdyssä liikenne- ja teollisuusmeluselvityksessä 2013 - 2030

tapauskohtaisesti otettava huomioon junaliikenteen aiheuttamat melu-, runkomelu- ja tärinähaitat. Teollisuus- ja liikealueilla korostuu tyypillisesti lähinnä mahdolliset tärinähaitat rakennuksille. Melun- ja tärinäntorjunnassa tulee kiinnittää erityistä huomiota haittojen ennaltaehkäisyyn toimintojen sijoitusratkaisuista päätettäessä. Kaavatyön yhteydessä tulee laatia riittävät selvitykset melun ja tärinän leviämisestä ja osoittaa niiden pohjalta tarvittavat kaavamääräykset haittojen torjumiseksi. Asuinkortteleiden osalta kaavoituksessa tulee noudattaa VTT:n selvityksen *Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksesta* (VTT tiedotteita 2278) mukaisia suosituksia tärinästä. Suositusten mukaan uudella asuinalueella asuinrakennuksen tärinä ei saa ylittää arvoa 0,30 mm/s eikä vanhalla asuinalueella arvoa 0,60 mm/s. Liikenteen tärinästä ja runkomelusta 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 liikennetärinän arviointi* (VTT tiedotteita 2425, Espoo 2008). Julkaisuissa on annettu tärinään liittyviä suosituksia. Julkaisuja on saatavissa sähköisenä internetistä osoitteesta: http://www.vtt.fi/publications/index.jsp Kaava-alue sijaitsee rautatie- ja maantieliikenteen sekä keskustatoimintojen vaikutusalueilla. Erityisesti mahdollisessa meluselvityksessä on huomioitava kaikkien näiden yhteisvaikutus.	huomioitiin tieliikenteen, raideliikenteen ja Stora Enso Oy:n Varkauden tehtaiden melupäästöt (FCG 2013). Asemakaavoituksen yhteydessä mitattiin tärinää maaperästä suunnittelualueella ja laadittiin tärinäselvitys. VTT:n ohjeiden mukaan määritetyt tärinän ja runkomelun tunnusluvut täyttävät raja- ja ohjearvot paitsi aivan alueen länsilaidalla, jossa rakenteissa esiintyvää tärinää ja runkomelua voidaan vähentää massavaihdoin ja/tai eristekerroksin. Selvityksen tulos huomioitiin kaavamääräyksissä.
2.4 Hulevesien suunnittelu	
Hulevedet tulee kaikissa olosuhteissa kyetä johtamaan poispäin rautatiealueesta. Vesien virtaussuunnat tulee suunnitella mieluiten jo kaavoituksen yhteydessä, ja rakentaa kohteiden vaatimat uudet ojitusjärjestelyt. Lähtökohtaisesti hulevesiä ei saa johtaa rautatien sivuojiin.	Lausunto huomioitiin hulevesiselvityksessä. Hulevesien nykytila kartoitettiin ja laadittiin hulevesien hallitsemiseksi hulevesisuunnitelma.

2. SUOMEN TURVALLISUUSVERKKO OY

Lausunto 22.8.2017 Nro 355/00.01.02/2017/3/Y-LUOTT	***Vastine***
3.1	
Ei lausuttavaa tai osallistumistarvetta suunnittelukokonaisuuteen.	Lausunto merkitään tiedoksi.

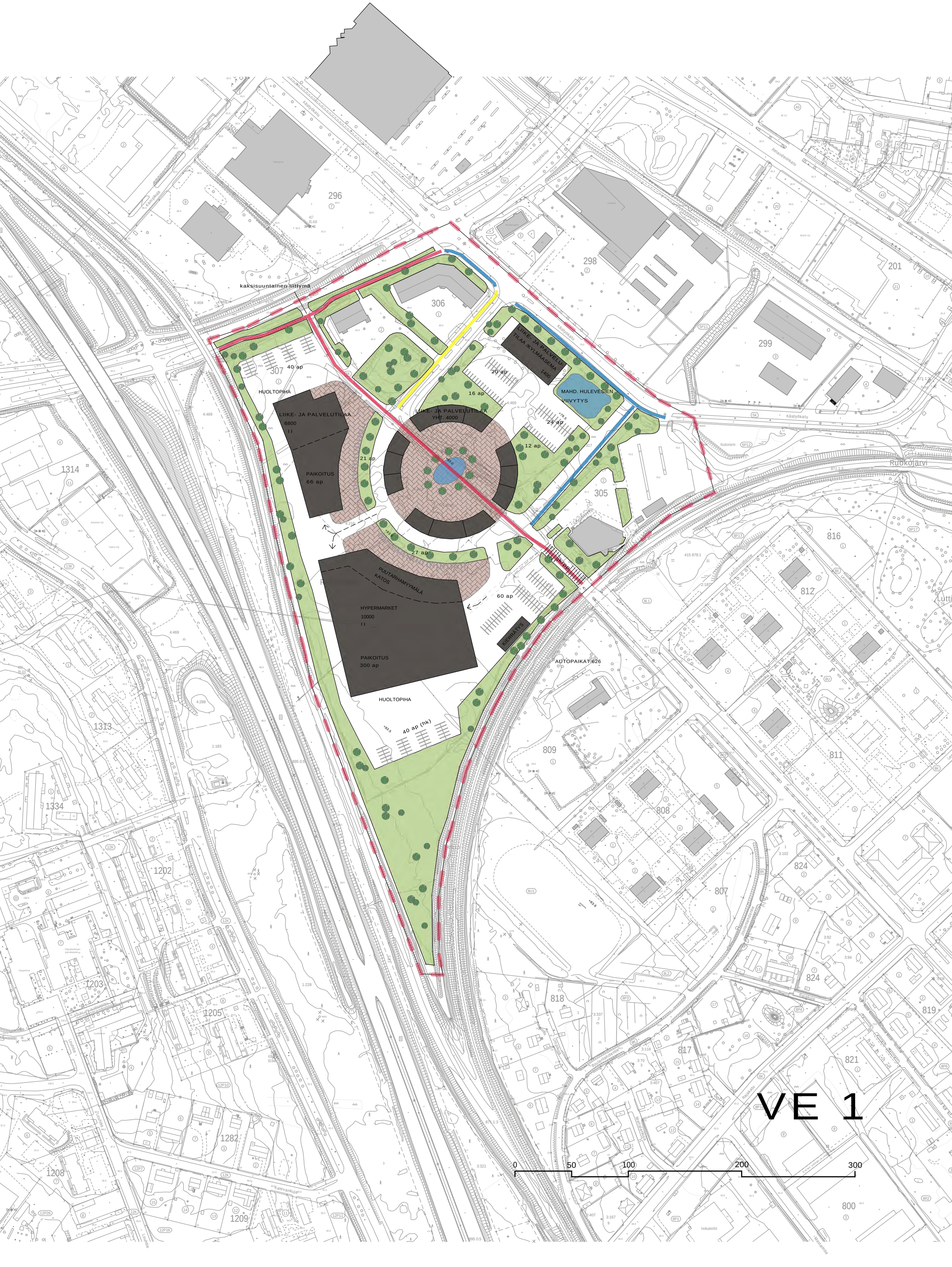
3. TELIA OYJ

Lausunto 4.9.2017	***Vastine***
3.1	
Liitteenä olevassa kartassa on Telian kaapeloinnit kaava-alueella. Uusia kaapelointeja ei ole suunnitelmissa. Johtojen sijaintitiedustelut osoitteessa verkkoselvitys.fi. Kaapeleiden siirtotarpeista ilmoitus vähintään 12 viikkoa ennen tarvetta.	Lausunto merkitään tiedoksi ja huomioidaan jatkosuunnittelussa.

Kuopiossa 7.12.2017

Annu Tulonen
Yksikön päällikkö

Pirjo Pellikka
kaavoitusarkkitehti


kaksisuuntainen liittymä
HUOLTOPIHA
LIIKE- JA PALVELUTILAA
6800
I I
PAIKOITUS
66 ap
40 ap
307
21 ap
306
16 ap
LIIKE- JA PALVELUTILAA
YHT. 4000
20 ap
LIIKE- JA PALVELU-
TILAA /KYLMÄASEMA
1400
MAHD. HULEVESIEN
VIIVYTYS
24 ap
12 ap
27 ap
PUUTARHAMYYMÄLÄ
KATOS
HYPERMARKET
10000
I I
PAIKOITUS
300 ap
60 ap
KIERRÄTYS
HUOLTOPIHA
40 ap (hk)
AUTOPAIKAT 626
Käsityökatu
Kämpikuja
Jäppiläntie
Relanderinkatu
Ruokojärvi
Tapionkatu
Kalevankuja
Loulintie
Käpykankaantie
Lemmenpaikku
Lemmenlaaksontie
Joutsenlahdentie
Porukankuja
Metsäntie
Käsmenlaaksontie
Raijakuja
Taapelokuja
Käpyrinne
Valtra Oy
Autokari Oy
Würth Oy
Carlson
McDonald's
Tokmanni
Ruokoniemi
296
298
299
201
305
816
812
811
809
808
807
824
819
818
817
821
800
1314
1313
1334
1202
1203
1205
1282
1208
1209
0
50
100
200
300
VE 1

yksisuuntainen liittymä

lk/pp

LIIKE- JA PALVELUTILAA
5500
+83.6

LIIKE- JA PALVELUTILAA
2800

ABC-POLTTOAINEJAKELU
BENSIINISÄ
PAIKOITTUJA TARJOUSSA
ALAASOLLEN

HYPERMARKET 12500
+83.6

KESÄPIHA

HUOLTOPIHA
+83.5

41 AP (hk)

45 AP (hk)

ajo molempiin suuntiin

AUTOPAIKAT 803

Käsityökatu

Jäppilänkatu

Jäppilänkatu

Kämmenkatu

Kämmenkatu

Kämmen

kaksisuuntainen liittymä

LIIKE-/PALVELUTILAA
5000
I I

HUOLTOPIHA

22 ap

23 ap

LIIKE-/PALVELUTILAA
YHT. 4000

LIIKE- JA PALVELU-
TILAA/KAUPPAA
1400

20 ap

MAHD. HULEVESIEN
VIIVYTYS

24 ap

PAIKOITUS
150 ap

50 ap

40 ap

86 ap

HYPERMARKET
10000

KIERRÄTYS

AUTOPAIKAT 455

HUOLTOPIHA

40 ap (hk)

Käsityökatu

Jäppilänkatu

Relanderinkatu

Kämpikuja

Ruokojärvi

Ruokoniemi

Lemmenniementie

Porukankuja

Taaperokuja

Rajakatu

Joutsenlahdentie

Merilaivankuja

Käärmeniementie

Taplonkatu

Kalevankuja

Käpykankaantie

Loulintie

Lemmenpolku

Limpilänkuja

Mestaninntie

VE 1B

0 50 100 200 300

Maankäytön vaihtoehdot 1/2

	Liikenne	Kunnallistekniikka ja rakennettavuus	Ympäristö: luonto, pohja- ja pintavedet	Elinkeinoelämä, palvelut ja kauppa
VE1 +	• Paikoitus osin rakennusten alla jättää tilaa muille toiminnoille. Asiakasmukavuus eri vuodenaikoina • Jäppiläntien 2-suuntainen liittymä vähentää liikenteen painetta Jäppiläntien-Käsityökadun liittymästä. • Käsityökadulle ei tarvita 2+2, jos Jäppiläntieltä on uusi 2-suuntainen katu. • Saavutettavuus kaikilla liikennemuodoilla • Selkeä yhteys Käärmeniemestä Vetovoimakeskukseen. Jk/pp taso/ali/yli	• Rakennukset eivät sijoitu paaluperustusta edellyttävälle alueelle.	• Hulevesien käsittelyn kannalta paras vaihtoehto, koska läpäisevää pintaa jää eniten (viheraluetta, pysäköinti osin rakennuksissa) ja pienimmät valumat. • Ei merkittäviä luontoarvoja, joihin kohdistuu muutoksia.	• Tarjoaa eniten mahdollisuuksia monipuoliseen liike-elämän kehittämiseen. • Outlet –kylä/sisäliikuntapuisto houkuttelee asiakkaita muihin kauppoihin. • Tuo palveluita lähiasukkaille. ja laajemmalle asiakaskunnalle.
VE1 -	• Käärmeniementieltä pääsee alueelle autolla, muttei takaisin. Vähentää asuinalueen häiriötä, muttei ole toimiva ratkaisu. Liikennemäärät kasvavat Käärmeniementiellä. • Autoliikenteen liikennemäärät kasvavat.	• Edellyttää eniten muutoksia aluelämpöverkon sijaintiin ja vesihuoltolinjan siirtoa.	• Jäppiläntien metsikkö poistuu pääosin. • Paikoituksen sijoittaminen rakennuksen alle: Jos kellarikerroksessa, niin vaatii todennäköisesti hulevesipumppaamon (kellari salaojitettava) • Kapea viheralue niskaojan rakentamiseen (Livin vaatimus hulevesiä ei saa ohjata radan sivuojiin) eteläpuoleisen radan ja paikoitusalueen välissä.	• Yrityskierron jälkeen mahdolliset tyhjät toimitilat
VE2 +	• Jäppiläntien 1-suuntainen liittymä jakaa liikennettä lännestä alueelle, vähentää pääkadun liittymän liikennettä. • Käsityökadulle tarvitaan 2+2, koska Jäppiläntieltä on yksisuuntainen liittymä. • Saavutettavuus kaikilla liikennemuodoilla • Hypermarketin kiertoliittymä: saapuva ja poistuva liikenne toimii joustavasti. • Yhteys Käärmeniemestä jk/pp+ katu	• Rakennukset eivät sijoitu paaluperustusta edellyttävälle alueelle. • Tarvitaan vähiten uutta katualuetta.	• Ei merkittäviä luontoarvoja, joihin kohdistuu muutoksia. • Jäppiläntien metsikkö säilyy pääosin.	• Tuo palveluita lähiasukkaille ja laajemmalle asiakaskunnalle. • Rakennusten muoto mahdollistaa helpoimmin yrityskierron ja uusien sijoittumisen.
VE2 -	• Tasopaikoitus vie paljon tilaa. • Suora yhteys Käärmeniementieltä Jäppiläntien suuntaan heikentää liikenneturvallisuutta (edellyttää kiertoliittymää tai muita toimenpiteitä). • 2 -suuntainen Käärmeniementie ja kiertoliittymä lisäävät merkittävästi liikennettä Käärmeniementiellä ja asuinalueen läpi. • Autoliikenteen liikennemäärät kasvavat.	• Edellyttää vesihuoltolinjan siirtoa.	• Eniten vettä läpäisemättömiä pintoja, suurimmat valumat. • Kapea viheralue niskaojan rakentamiseen (Livin vaatimus hulevesiä ei saa ohjata radan sivuojiin) etelänpuoleisen radan ja paikoitusalueen välissä • Kapea viheralue länsipuolen radan välissä => alueen tasauksen sovittaminen ratapenkkaan, vaatiiko tukimuurin?	• Yrityskierron jälkeen mahdolliset tyhjät toimitilat
VE1b +	• Jäppiläntien 2-suuntainen liittymä vähentää liikenteen painetta Jäppiläntien-Käsityökadun liittymästä. Käsityökadulle ei tarvita 2+2, jos Jäppiläntieltä on uusi 2-suuntainen katu. • Kiertoliittymä Käsityökadulla: saapuva ja poistuva liikenne toimii joustavasti eri suuntiin. • Hypermarketin kiertoliittymä: saapuva ja poistuva liikenne toimii joustavasti. • Saavutettavuus kaikilla liikennemuodoilla		• Eniten viheraluetta niskaojan rakentamiseen (Livin vaatimus hulevesiä ei saa ohjata radan sivuojiin) eteläpuoleisen radan ja paikoitusalueen välissä. • Ei merkittäviä luontoarvoja, joihin kohdistuu muutoksia.	• Tuo palveluita lähiasukkaille ja laajemmalle asiakaskunnalle.
VE1b -	• Tasopaikoitus vie paljon tilaa. • 2 –suuntinen Käärmen iementie ja kiertoliittymä lisäävät merkittävästi liikennettä Käärmeniementiellä ja asuinalueen läpi. • Autoliikenteen liikennemäärät kasvavat.	• Koillisosassa rakennukset paalutettava. • Edellyttää vesihuoltolinjan siirtoa.	• Jäppiläntien metsikkö poistuu pääosin.	• Yrityskierron jälkeen mahdolliset tyhjät toimitilat

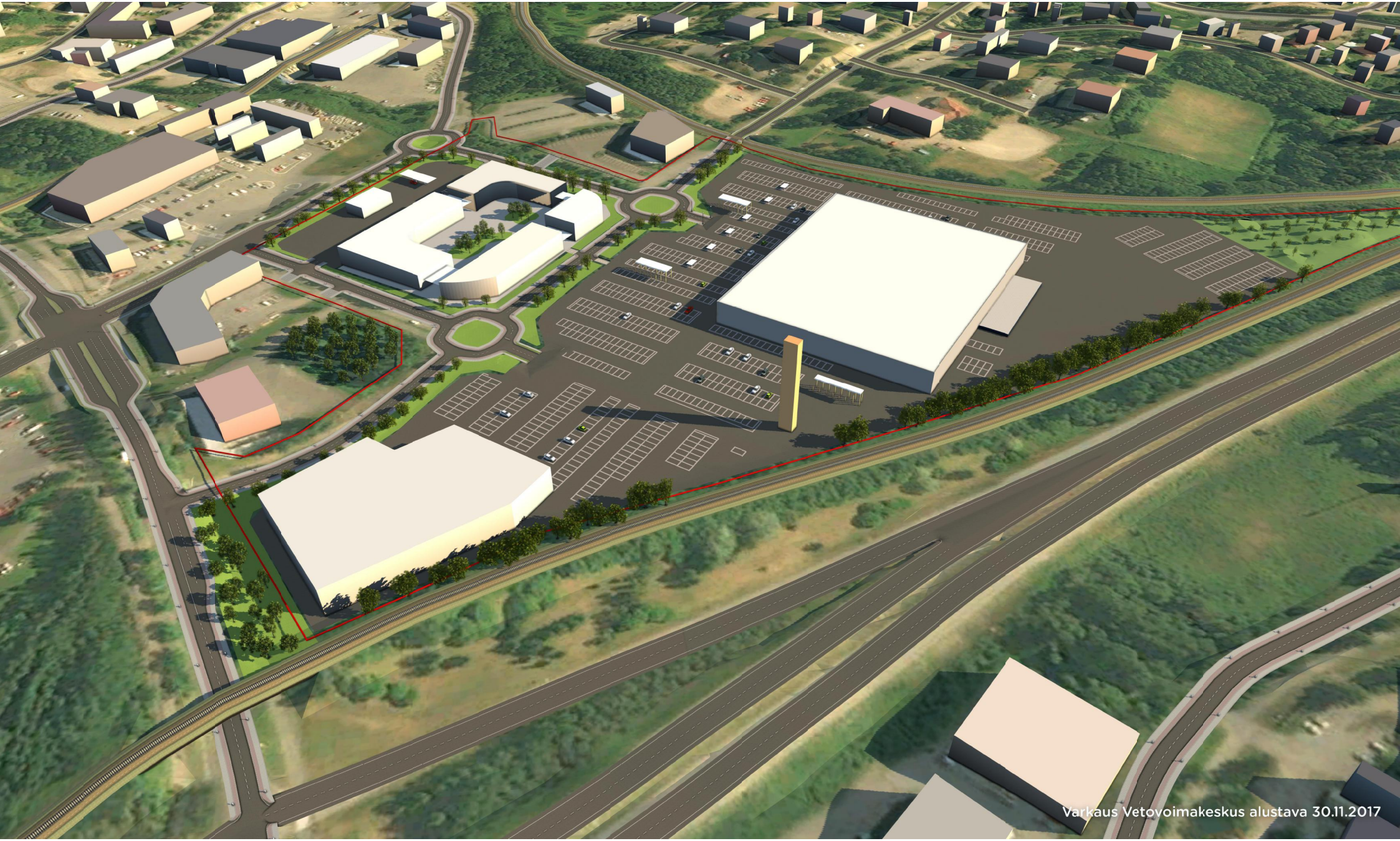
Maankäytön vaihtoehdot 2/2

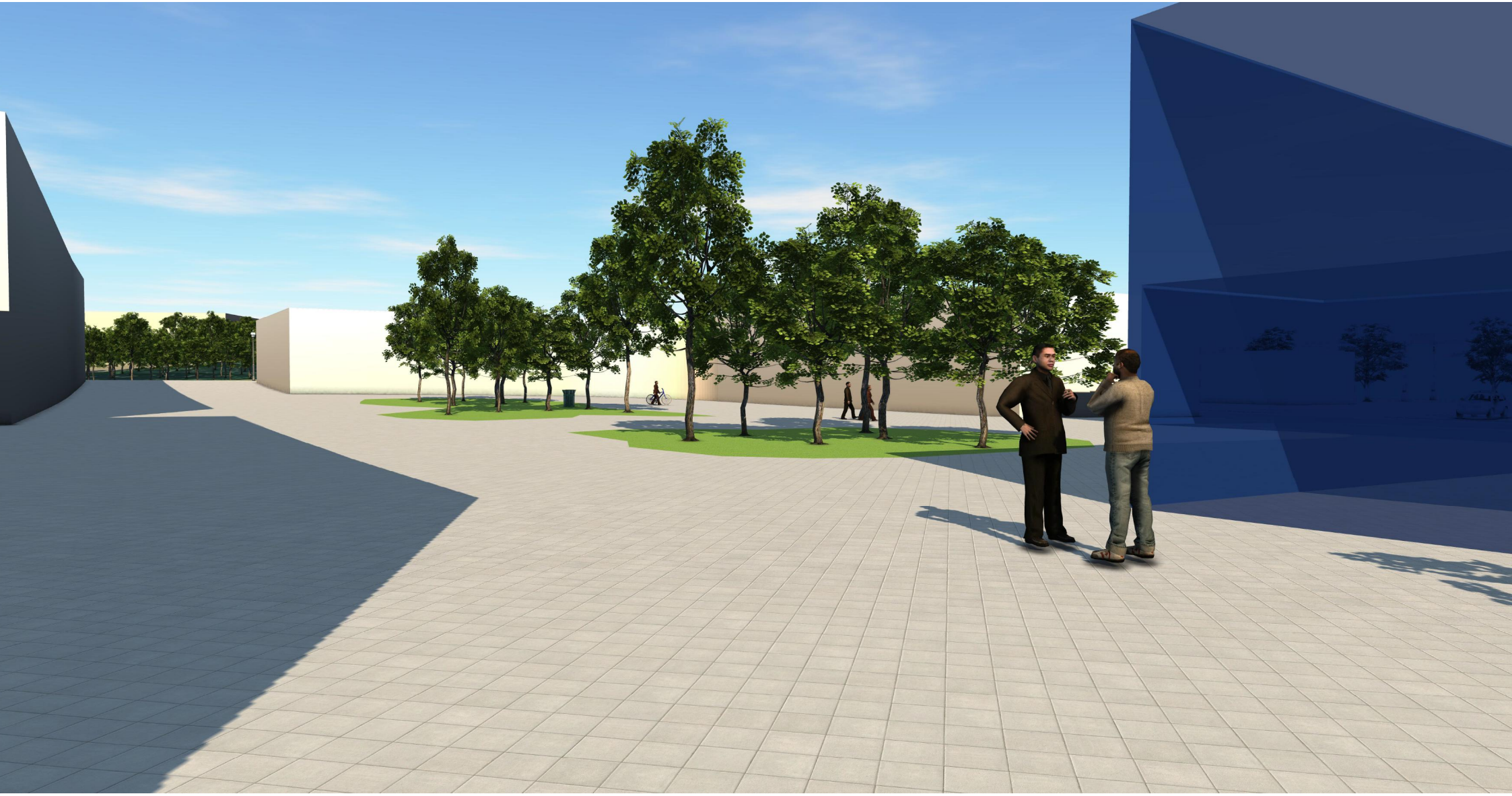
	Ihmisten elinolot	Ympäristöhäiriöt	Rakennettu ympäristö	Kaupunkikuva ja maisema
VE1 +	• Uusi kaupallinen/vapaa-ajan ympäristö vilkastuttaa sosiaalista ympäristöä. • Tuo luontevan kohtaamispaikan lähialueen asukkaille. • Käärmeniementieltä pääsee alueelle autolla, muttei takaisin. Jäppiläntieltä pääsee alueelle muttei pois. Vähentää asuinalueen häiriötä. • Uusia liikuntamahdollisuuksia.	• Tärinälle herkkiä toimintoja ei sijoiteta raidealueiden varteen. • Vt5 ja radan varsi soveltuu hyvin äänimaiseman puolesta isojen rakennusmassojen sijoittamiseen ja osin torjuu vt5 melua. VE1 paras.	• Katuverkko ja rakennukset muodostavat moniulotteisen ja selkeän ympäristön. • Käsityökadun katuympäristö rajautuu paremmin. • Isot rakennusmassat ovat vt5 ja radan suuntaisesti, jättää tilaa alueella muille toiminnoille. Rakennusmassat jakautuvat tasaisimmin alueelle. • Hypermarketin laajentamiselle tilaa, koska vähän tilaa vievää tasopaikoitusta.	• Näkyviin kaupungin kaupallinen sisääntulo. parhaiten. • Näkymät alueelle saavuttaessa ovat hyvät (viheralue/rakennus, ei laaja paikoitusalue) • Vt5:n eteläiseen liittymään laadukas II krs julkisivukuva, uusi kaupunkikuvallinen elementti • Paikoitus rakennusten katolla tai alla vähentää paikoituskentän määrää => painopisteessä rakennettu/ viherympäristö • Outlet -kylä sydämenä
VE1 -	• Asuinympäristön maankäytön muutokset, liikenne ja joutomaan rakentaminen voidaan kokea negatiivisena.	• Edellyttää eniten muutoksia aluelämpöverkon sijaintiin ja vesihuoltolinjan siirtoa.		
VE2 +	• Uusi kaupallinen/vapaa-ajan ympäristö vilkastuttaa sosiaalista ympäristöä.	• Vt5 ja radan varsi soveltuu hyvin äänimaiseman puolesta isojen rakennusmassojen sijoittamiseen ja osin torjuu melua.		• Jäppiläntien ja Käsityökadun varteen jää viheralueita.
VE2 -	• Laaja tasopaikoitusalue voidaan kokea ankeana, jollei rytmitellä. • Asuinympäristön maankäytön muutokset, liikenne ja joutomaan rakentaminen voidaan kokea negatiivisena. • Käärmeniementiellä ajo molempiin suuntiin lisää liikennemääriä ja läpikulkua asuinalueella merkittävästi.	• Sijoittuminen lähelle rata-aluetta edellyttää mahdollisesti tärinävaimennusta. Rakennusten etäisyys radasta suositellaan yli 30 metriin (Livi)	• Kaksiakselinen katuverkko ja rakennukset muodostavat selkeän, mutta yllätyksettömän ja tavanomaisen ympäristön. • Hypermarketin laajentamisen tilanvaraus pieni.	• Yksittäiset, I krs massat eivät hahmotu Vt5:ltä. • Näkymät alueelle saavuttaessa ovat laajaa paikoitusaluetta. • Käsityökadun rakennettu ympäristö ei hahmotu, koska rakennusmassat ovat kauempana. • Rakennusmassat yksitoikkoisia ja massat vaativat rakennussuunnittelua hyvän kaupunkiympäristön tuottamiseksi. • Pysäköinti hallitsee katuympäristöä.
V1b +	• Uusi kaupallinen/vapaa-ajan ympäristö vilkastuttaa ympäristöä. • Tuo luontevan kohtaamispaikan lähialueen asukkaille.	• Tärinälle herkkiä toimintoja ei sijoiteta raidealueiden varteen	• Katuverkko ja rakennukset muodostavat moniulotteisen ja selkeän ympäristön. • Käsityökadun ympäristö rajautuu paremmin.	• Alueelle saavuttaessa näkymä on rakennettuun ympäristöön ja paikoitusalueelle. • Pysäköinti jaoteltu osiin, mutta hallitsee osin katuympäristöä.
V1b -	• Asuinympäristön maankäytön muutokset, liikenne ja joutomaan rakentaminen voidaan kokea negatiivisena.		• Hypermarketin laajentamisen tilanvaraus pieni, koska tasopaikoitus vie tilaa.	• Alueelle saavuttaessa näkymä on rakennettuun ympäristöön ja paikoitusalueelle. • Pysäköinti jaoteltu osiin, mutta hallitsee osin katuympäristöä.

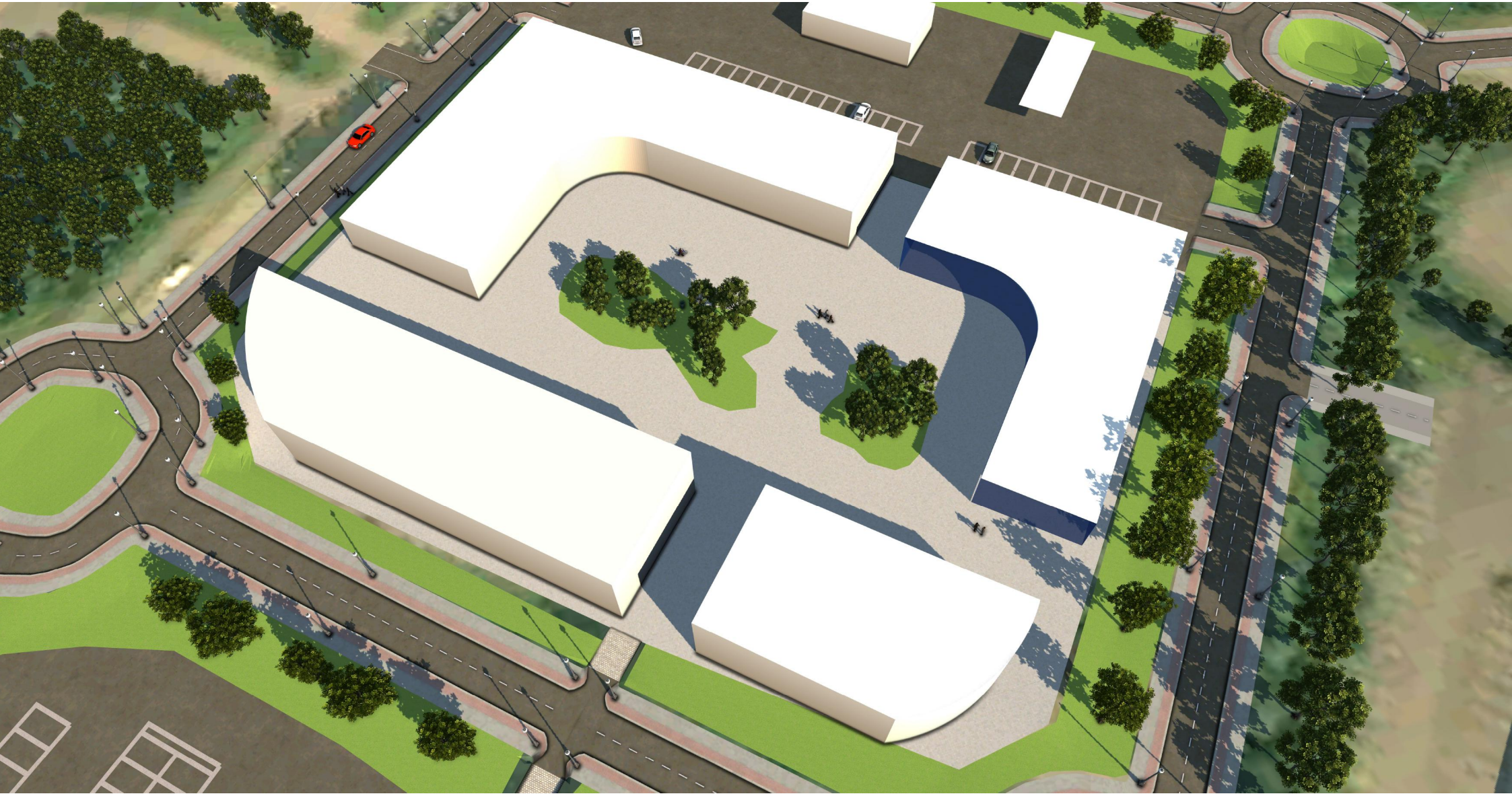
Varkaus Vetovoimakeskus alustava 30.11.2017

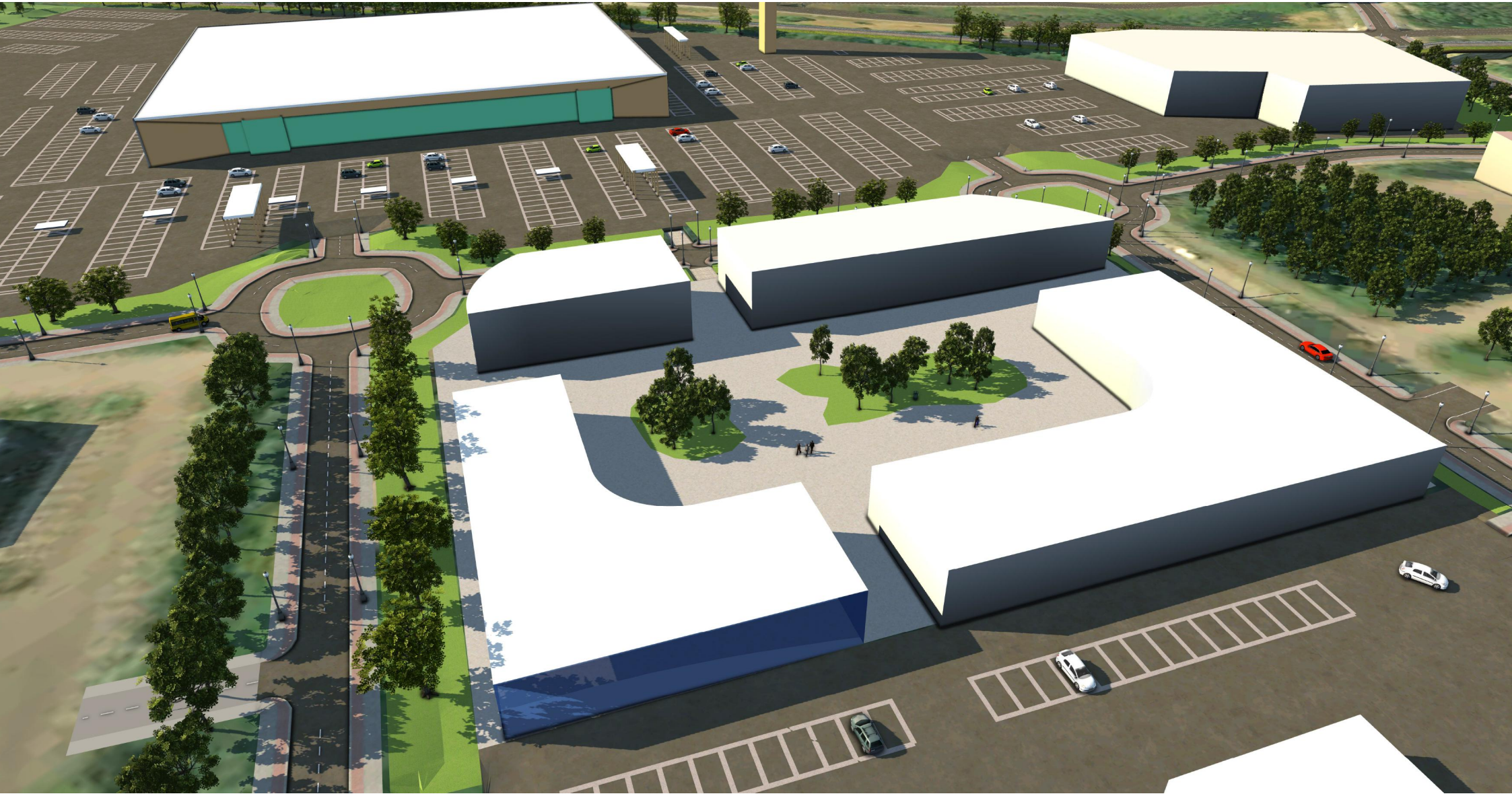
Varkaus Vetovoimakeskus alustava 30.11.2017

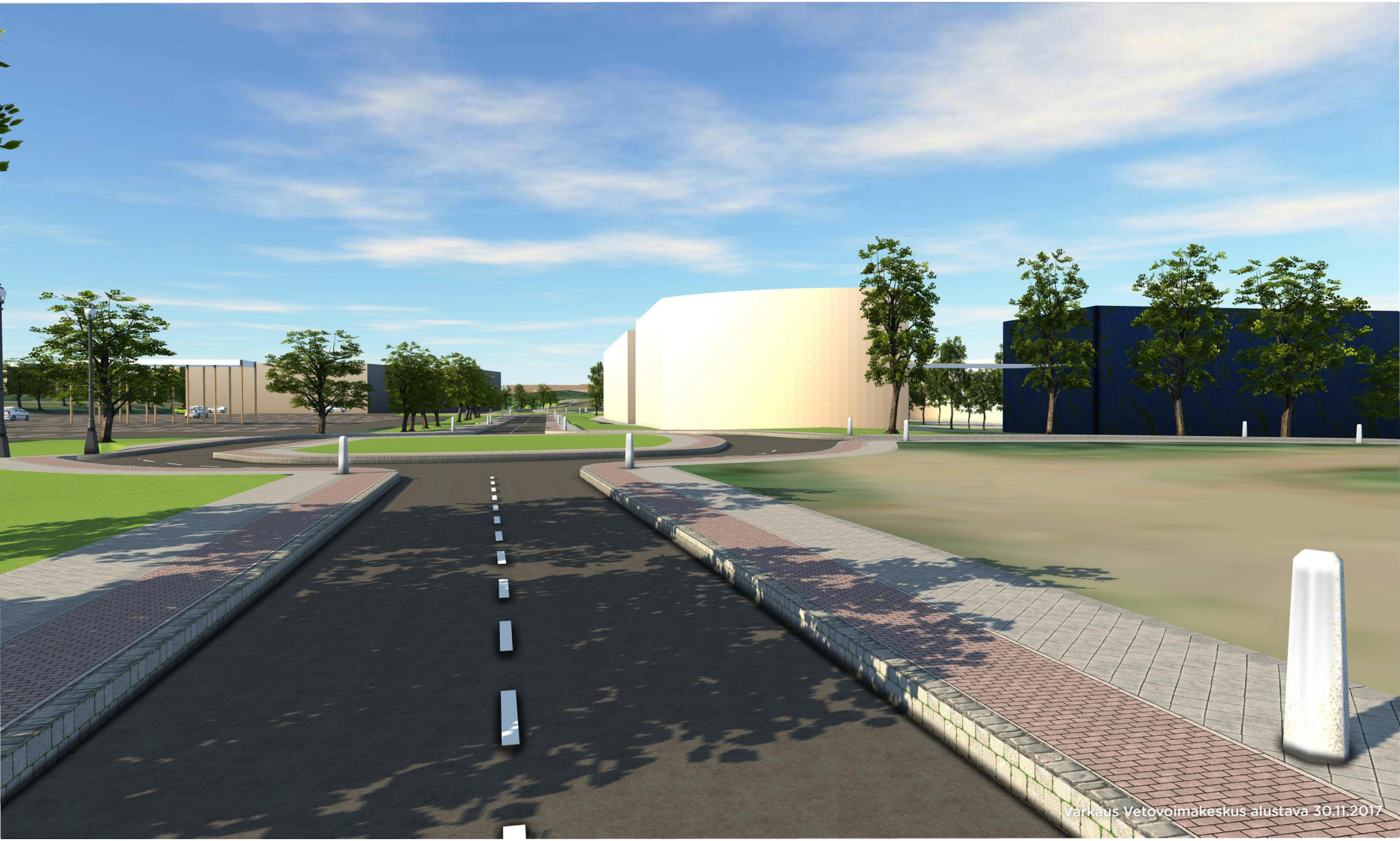
Varkaus Vetovoimakeskus alustava 30.11.2017


Varkaus Vetovoimakeskus alustava 30.11.2017





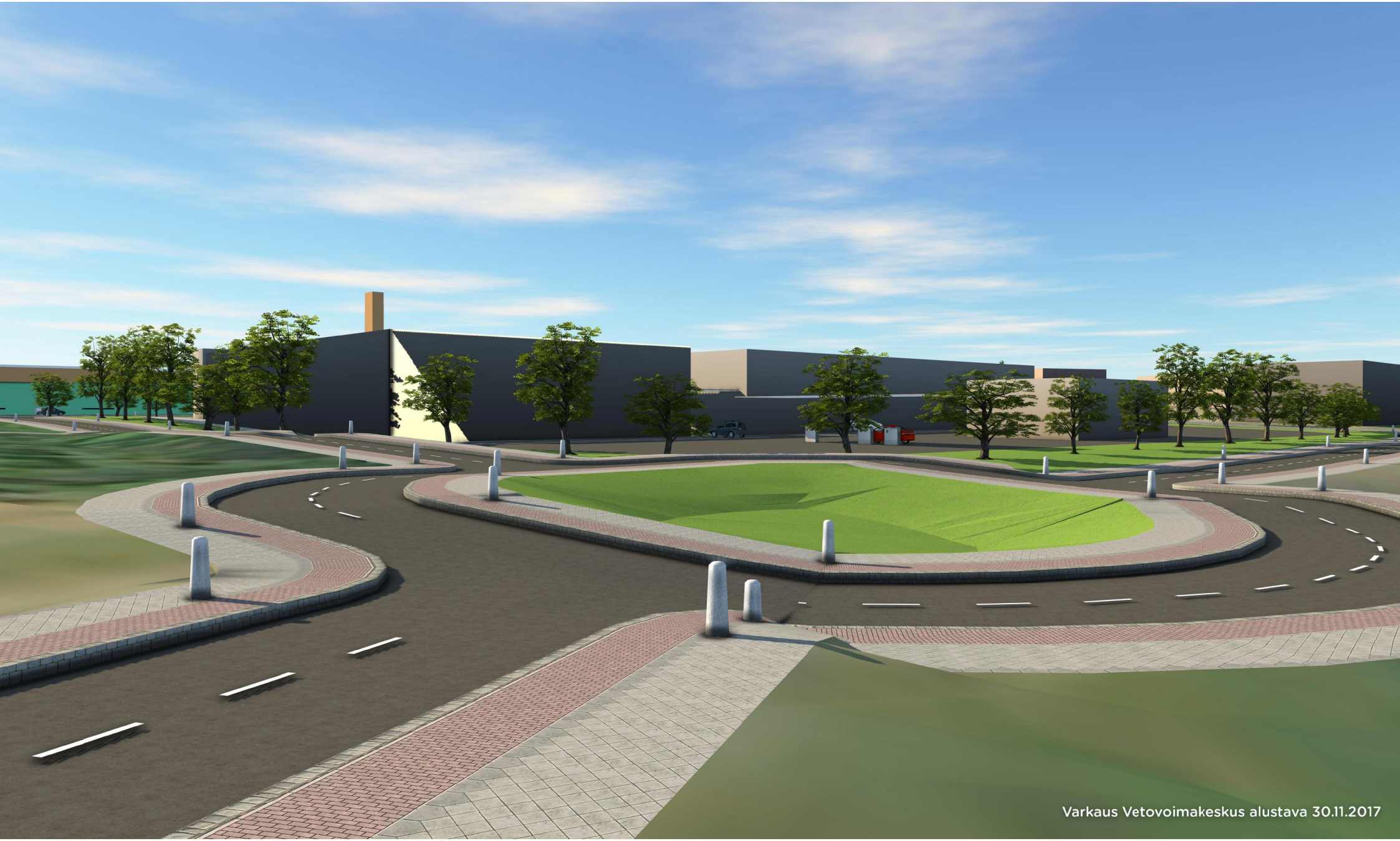


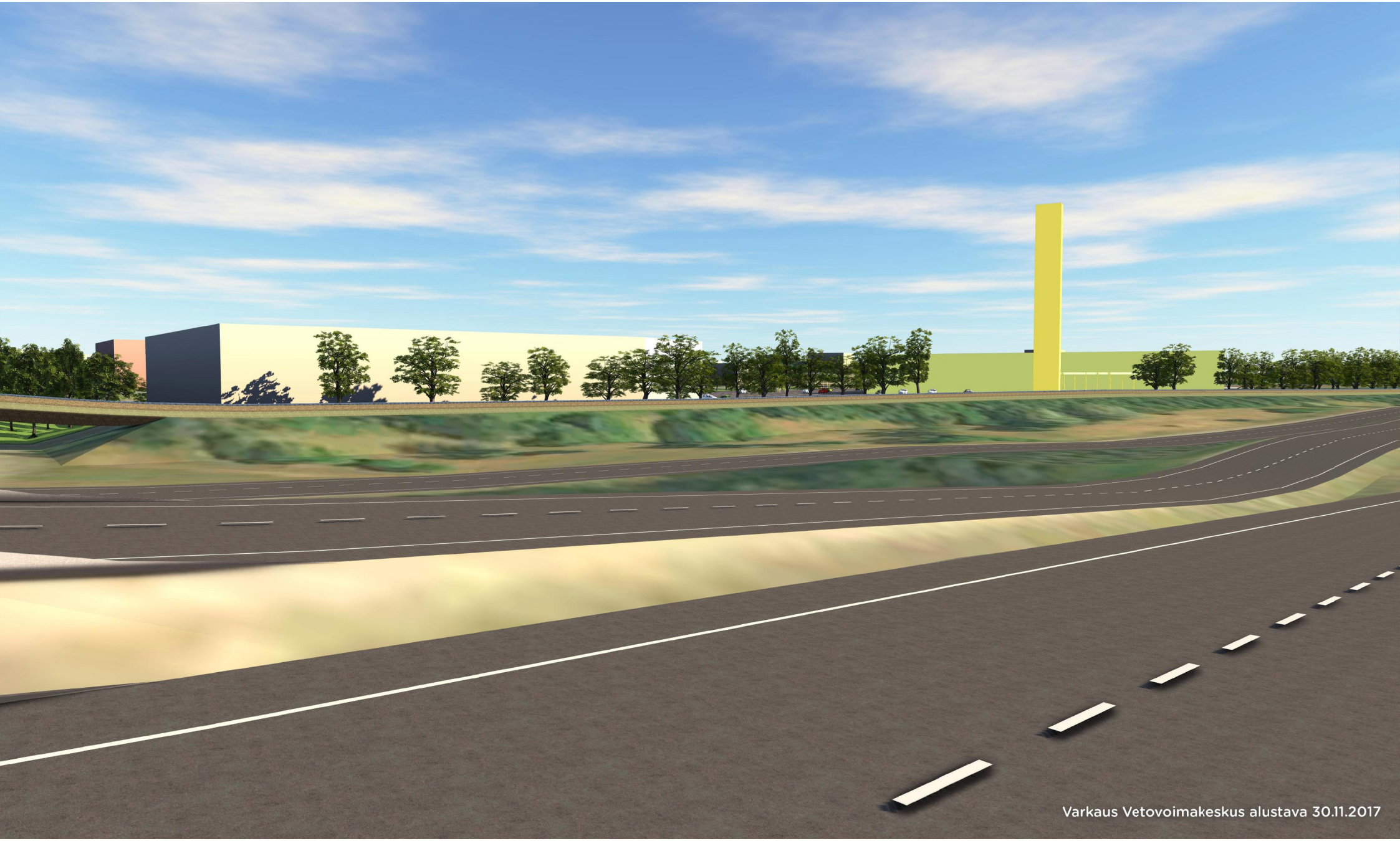

Varkaus Vetovoimakeskus alustava 30.11.2017

Varkaus Vetovoimakeskus alustava 30.11.2017

Varkaus Vetovoimakeskus alustava 30.11.2017

Varkaus Vetovoimakeskus alustava 30.11.2017


Varkaus Vetovoimakeskus alustava 30.11.2017


Varkaus Vetovoimakeskus alustava 30.11.2017

Varkaus Vetovoimakeskus alustava 30.11.2017

KOOSTE SAAPUNEESTA PALAUTTEESTA JA LAADITUT VASTINEET

1.	Pohjois-Savon liitto	2
2.	Pohjois-Savon ELY-keskus	2
3.	Keski -Savon ympäristötoimi	3
4.	Liikennevirasto	3
5.	Rakennusvalvonta	5
6.	Stuve	5
7.	Tukes	5
8.	Oy Woikoski Ab	5
9.	Jehovan todistajat	6
10.	Mainostoimisto Luode	7
11.	PeeÄssä	7
12.	Mielipide	9
13.	Mielipide	10
14.	Mielipide	10
15.	Mielipide	11
16.	Mielipide	12
17.	Mielipide	12
18.	Mielipide	13
19.	Kuntalaisen suullinen mielipide	13
20.	Mielipide	13
21.	Mielipiteet	13

Asemakaavan valmisteluvaiheen kuulemisen aineisto asetettiin nähtäville 15.1.–12.2.2018 väliseksi ajaksi. Aineistosta pyydettiin lausunnot viranomaisilta ja muilla kaavan osallisilla oli mahdollisuus jättää siitä mielipide. Lausuntoja saatiin 8 kappaletta ja mielipiteitä 107 kappaletta.

LAUSUNNOT

1. POHJOIS-SAVON LIITTO

Lausunto 22.1.2018	*Vastine*
Pohjois-Savon liitto toteaa ettei heillä ole maakuntakaavoituksen näkökulmasta huomatettavaa luonnoksesta. Liitto pitää tärkeänä sitä, että vetovoimakeskukseen sijoittuvat kaupan toimijat valikoitaisiin siten, ettei toiminnoilla olisi negatiivisia vaikutuksia Varkauden Kauppakadun kaupallisiin toimintoihin. Lisäksi liitto korostaa sujuvien kävely- ja pyöräily -yhteyksien toteuttamisen tärkeyttä vetovoimakeskuksen alueelle. Pohjois-Savon maakuntaohjelman 2018-2021 tavoitteen mukaisesti sähkö- ja biopolttoaineen tankkausverkostoa tulee kattavasti rakentaa erityisesti vilkkaimmille työssäkäyntireiteille sekä biokaasun tuotannon yhteyteen myös maaseutualueille. Sijaintinsa vuoksi Joutenlahti soveltuisi hyvin osaksi tankkausverkostoa.	Kaupungin tavoitteena on, ettei alueelle tulevalla toiminnalla ole haitallisia vaikutuksia olemassa oleviin yrityksiin. Katusuunnitelmissa on varauduttu jalankulun- ja pyöräilyn yhteyksien kehittämiseen. Suunnitelmat on huomioitu kaavakartan aluevarauksissa, merkinnöissä ja määräyksissä. Varkauteen suunnitellaan sähköautojen latauspisteitä. Pohjois-Savossa ei vielä ole yksityisautoilijoille biokaasun tankkauspisteitä. Kaava mahdollistaa polttoaineen jakeluaseman sijoittamisen korttelille KL 308. Määräyksiä latauspaikkojen toteuttamisesta ei ole tarpeen antaa. Ei muutosta kaavaehdotukseen.

2. POHJOIS-SAVON ELY-KESKUS

Lausunto 12.2.2018	*Vastine*
ELY-keskuksen näkemyksen mukaan vuorovaikutus on onnistuneesti järjestetty asemakaavaprosessissa. *Kaavamääräykset:* ELY-keskus esittää harkittavaksi yleismääräysten täsmentämistä rakentamista koskien. Esimerkiksi epäselväksi jää määräys puun käyttöön liittyen, onko rakenteissa käytettävä pääasiassa puuta. Määräyksen tavoite jää runkomateriaalien osalta osalta osittain epäselväksi.	Rakentamista koskevia määräyksiä erityisesti puun käyttämisestä rakennusmateriaalina täsmennetään kaavaedotukseen. Tavoitteena on, että alueen tulee ilmentää puurakentamista. Ei muutosta kaavaehdotukseen.
Hulevedet: Hulevesiselvitys on perusteellisesti laadittu. Selvityksessä on myös hyvin kiinnitetty huomiota rakentamisen aikaisiin hulevesiin, sillä merkittävin osa hulevesistä syntyy juuri rakentamisen aikana. Huomiota tulee kiinnittää selvityksessä esitettyihin tulvavaaravyöhykkeisiin, jotka perustuvat ELY-keskuksen tekemään tulvakartoitukseen keskimäärin kerran 250 vuodessa toistuvalla tulvalla. Kyseisessä kartoituksessa ei ole otettu huomioon Joutenlahden laskuojassa mahdollisesti esiintyvää padotusta, joten kartan mukaiset tulva-alueet voivat hyvinkin tulvia 250 vuotta tavallisemmallakin tulvalla (esim. kerran 20 – 100 vuodessa toistuvalla tulvalla). Lisäksi ilmastonmuutos lisää selvitysten mukaan Saimaan tulvien todennäköisyyttä, mikä heijastuu myös Joutenlahden laskuojaan.	Merkitään tiedoksi. Ei muutosta kaavaehdotukseen.
Liikenne	Merkitään tiedoksi.

Kaavan yhteydessä tehty liikenteen vaikutusten arviointi on kattava. Siinä on arvioitu kaavan mahdollistaman maankäytön aiheuttamat muutokset liikennemäärissä ja liikenteen suuntautumisessa, katu- ja maantieverkon kehittämistarpeet ja niiden edellyttämät tilavaraukset. Kaavan aluevarauksissa on huomioitu liikenneselvityksen ja katusuunnitelmien kaistajärjestelyjen, kiertoliittymien sekä jalankulun ja polkupyöräilyn väylien tilantarpeet. Liikenneselvityksessä on selvitetty liikenteen toimivuus eri liittymä- ja katuvaihtoehdoilla.	Ei muutosta kaavaehdotukseen

3. KESKI -SAVON YMPÄRISTÖTOIMI

Lausunto 22.1.2018	*Vastine*
Paikoitusalueiden maisemoinnissa on edellytettävä myös pensaita ja puita istutusalueille. Pelkkä nurmi ei ole kaupunkikuvallisesti eikä viihtyvyyden lisäämisen tavoitteille riittävä taso. Muutoin Keski-Savon ympäristötoimella ei ole huomautettavaa.	Asemakaavassa määrätään, että pysäköintialueet tulee jäsennellä esimerkiksi pintamateriaaleilla, istutuksilla ja valaisimilla. Valtatiehen ja rautatiehen rajautuvat alueet on maisemoitava kerroksisella kasvillisuudella. Kaavamääräyksellä pyritään jättämään suunnittelulle mahdollisuuksia. Kaavaselostuksessa kuvataan tarkemmin, mitä määräyksellä tavoitellaan. Ei muutosta kaavaehdotukseen.

4. LIIKENNEVIRASTO

Lausunto 16.2.2018	*Vastine*
Käärmeniementien tasoristeys Maankäytöllä ja kaavoituksella ei tule lisätä tasoristeyksen liikennemääriä ja siten heikentää rata- ja tieliikenneturvallisuutta. Kaavoituksella tulee pikemminkin pyrkiä vähentämään tasoristeysten lukumäärää, ohjaamalla liikennettä keskitetysti yhä harvempiin tasoristeyksiin. Liikennevirasto katsoo, että kaavatyön yhteydessä ei riittävästi selvitetty, millaisin keinoin kaupunki sitoutuu ehkäisemään tasoristeyksen liikennemäärien kasvua. Kaavaselostuksessa esitetyt keinot – hidasteet, opasteet, nopeusrajoitukset ja ajokaistojen kaventaminen – eivät ole riittävän tehokkaat hillitsemään Käärmeniementien läpiajoliikennettä. Kaavaluonnoksessa ei ole esitetty varauduttavan tasoristeyksen alikulkuun. Mikäli alikulun rakentaminen on mahdotonta, maankäytön keinot ovat ainoa keino hillitä Käärmeniementien läpikulkuliikenteen kasvua. Yhtenä ratkaisuna olisi Käärmeniementien tasoristeykseen johtavan katuosan liikenteen rajoittaminen ainoastaan joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn käyttöön. Käärmeniementielle osoitettu eteläisempi kiertoliittymä voi myös muodostaa etuajo-oikeudesta johtuvaa jonoutumista tasoristeyksen suuntaan. Kaavassa on syytä tarkastella huolellisesti, onko nyt esitetty 50 metrin etäisyys riittävä, ettei ajoneuvojono ylety tasoristeykseen saakka.	Liikenneselvityksessä arvioitiin kaavassa esitettävän maankäytön aiheuttamat muutokset liikennemääriin, liikenteen suuntautumiseen ja katuverkon kehittämistarpeet ja tilavaraukset. Jäppiläntieltä rakennettavalla uudella valo-ohjatulla liittymällä Vetovoimakeskukseen vähennetään Jäppiläntien-Käsityökadun risteyksen nykyisinkin ruuhkautuvaa liikennettä. Vetovoimakeskukseen liittyvä viranomaisneuvottelu pidettiin 28.2.2018. Neuvottelussa käytiin läpi myös Liikenneviraston kannanotto liikenteen lisääntymisestä Käärmeniementien tasoristeyksessä. Vaikka huipputunnin ennustettu liikennemäärän on ennustettu kolminkertaistuvan noin 300 ajoneuvoon tunnissa, ei liikennemäärä siitäkään huolimatta ole merkittävä huomioiden alueen sijainti keskustassa. Maltillisen liikennemäärä ennusteen vuoksi kaupunki esitti ratkaisumalliksi liikenteen rajoittamista vaiheittaisilla toimenpiteillä liikenteen määrän kasvamisen ja sen aiheuttamien ongelmien ilmettyä. Vaiheittaisia toimenpiteitä olisivat seuraavat: 1. nopeusrajoitusten laskeminen alueella 2. painorajoitukset 3. töyssyt, hidasteet, ajoradan kavennukset Jos näillä toimenpiteillä ei saavuteta riittäviä tuloksia, harkitaan seuraavia toimenpiteitä: 4. Käärmeniementien yksisuuntaistaminen tasoristeyksen kohdalla

	5. tasoristeyksen ylittämisen salliminen ainoastaan joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä 6. liikenteen katkaisu kokonaan tasoristeyksen kohdalta Liikennevirasto hyväksyi kaupungin ratkaisumallin. Lausunnossaan Liikennevirasto esitti myös tutkittavaksi alikulkutunnelin rakentamista radan alitse. Konsultti teki tarkastelun jonka perusteella alikulkutunnelin rakentaminen todettiin mahdottomaksi toteuttaa tien ja radan korkeusasemien vuoksi. Em. toimien lisäksi Käärmeniementien liikenneturvallisuutta voidaan parantaa rakentamalla kevyen liikenteen väylä Käärmeniementien länsi puolelle välille VT23-Rajakatu. Vetovoimakeskuksen alueen opastusta ei järjestetä Käärmeniementien kautta. Liikenteen rajoittamisen toimenpiteistä laaditaan kaavoituksen yhteydessä suunnitelmat, joita voidaan tarvittaessa esitellä alueen asukkaille ja muilla asiasta kiinnostuneille. Tasoristeyksestä ei myöskään tule poistaa nykyistä puolipuomi laitosta. Käärmeniementie Joutenlahden asuinalueen kautta ei ole vetovoimakeskuksen pääväylä. Vetovoimakeskuksen aluetta kehitetään vaiheittain, jolloin ratkaisut voidaan tehdä liikenteen kehityksen mukaan. Liikennerajoitukset tarkastellaan liikenteen ohjaussuunnitelmassa. Ei muutosta kaavaehdotukseen.
Tasoristeyksen näkemäalueen merkitseminen kaavaan Kaavaan tulee merkitä Käärmeniemen tasoristeyksen näkemäalue myös risteyksen luoteiskulmaan kauppakeskuksen paikoitusalueen kohdalle. Kaavaluonnokseen on jo merkitty näkemäalue tasoristeyksen koilliskulmaan. Rautatien näkemäalue tulee kaavassa osoittaa rakentamattomaksi alueeksi, eikä näkemäalueelle tule osoittaa ajoneuvojen paikoituspaikkoja. Käärmeniementien tasoristeykseen vapaa näkemäalue tulee 6 metrin etäisyydelle raiteen keskilinjasta olla vähintään 180 metriä radan molempiin suuntiin. Tarkemmin näkemäalueen mitoista on kerrottu Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa näkemäalueista (28.1.2011).	Viranomaisneuvottelussa 28.2.2018 todettiin, että koska virallinen näkemäalue on voimassa olevassa asemakaavassa esitettyä pienempi, eikä ulotu YK- tai KM-korttelialueille, näkemäalueen merkintä poistetaan Käärmeniementien tasoristeyksen yhteydestä.
Rakennusalan etäisyys ratasillasta Kaavan koillisosassa rakennusalan lähin etäisyys ratasillasta (rautatien keskilinja) on 15 metriä. Tämä on kaavassa riittävä etäisyys ratasiltaan. Kaavan toteutusvaiheessa on varmistuttava siitä, ettei hankkeella ole haitallisia vaikutuksia ratasillan, radan tai tien perustuksiin eikä kuivatusolosuhteisiin. On laadittava geotekninen selvitys, jotta hanke voidaan suunnitella siten, ettei se haittaa sillan, radan eikä tien stabiliteettiä eikä aiheuta haittaa sillan, radan eikä tien perustuksille. Rakentamisen vaikutus sillan, radan ja tien stabiliteettiin ja painumiseen tulee tarkastaa Liikenneviraston suunnitteluohjeiden mukaisesti pätevän geoteknisen suunnittelijan toimesta. Tarkastelujen tulee perustua pohjatutkimuksiin. Rataa lähellä sijaitsevien rakennusten ja rakenteiden pohjarakennesuunnitelmat (perustamistavat, perustukset, kuivatusrakenteet, pohjarakenteet ja työnaikaiset rakenteet) tulee hyväksyttää etukäteen	Geotekninen selvitys pohjatutkimuksineen edellytetään laadittavaksi ennen rakennuslupien myöntämistä. Kaavaan lisätään tätä koskeva määräys.

Liikennevirastossa. Liikennevirasto määrittää rakentamisaikaiset tarkkailumittaukset ja radan monitoroinnin, joka tulee rakennuttajan kustannettavaksi.	
Liikennevirasto ei osallistu uuden maankäyttömuodon johdosta aiheutuviin mahdollisiin melun- ja tärinäntorjunnan kustannuksiin. Liikennevirastolla ei ole muuta lausuttavaa kaavaehdotuksesta. Maanteiden osalta lausunnon antaa Pohjois-Savon ELY-keskus.	Merkitään tiedoksi.

5. RAKENNUSVALVONTA

Ei lausuntoa 5.2.2018	*Vastine*
Rakennusvalvonnan osalta aiemmat kommentit ja huomautukset on huomioitu asemakaavaluonnoksessa. Näin ollen asiasta ei ole enää enempää lausuttavaa.	Merkitään tiedoksi.

6. STUVE

Lausunto	*Vastine*
Suomen Turvallisuusverkko Oy:llä ei ole lausuttavaa tai osallistumistarvetta suunnittelukokonaisuuteen liittyen.	Merkitään tiedoksi.

7. TUKES

Ei lausuntoa 14.2.2018	*Vastine*
Koska Woikoski Oy on lopettamassa toimintansa Varkaudessa, Tukesilla ei ole huomautettavaa suunnitellusta kaavamuutoksesta.	Merkitään tiedoksi.

8. OY WOIKOSKI AB

Lausunto 16.1.2018	*Vastine*
Kaasupullojen täyttötoiminta tullaan lopettamaan Woikosken Varkauden toimipisteellä viimeistään 30.6.2018. Luonnoksen osalta on syytä ottaa huomioon seuraavat teollisten kaasujen ja nestekaasun varastointiin liittyvät asiat: Mahdollinen tulipalosta johtuva paineen nousu kaasupullossa voi aiheuttaa kaasupullon hajoamisen, jolloin kaasupullo voi lentää jopa 100 metrin päähän. Turva-alue pullon räjähdyksenomaisen hajoamisen aiheuttamille heitteille on 300 metriä. Nestekaasupullojen osalta on huomioitava, että mikäli pullo hajoaa tulipalon vaikutuksena ns. Bleve -ilmiötä, se aiheuttaa lämpö ja painevaikutuksia lähiympäristöön. Bleve -ilmiön mallinnusten perusteella Bleve -räjähdysten merkittävin vaikutus on Blevessä syntyvän tulipallon lämpösäteily, jonka seurauksena ihmisillä on välitön hengenvaara 11 kg:n nestekaasupullon räjähtäessä noin 36 metrin etäisyydellä räjähdyslähteestä ja vammautumisen	Woikosken kaasupullojen täyttötoiminta lopetetaan viimeistään 30.6.2018 ja kaasupullottamon toiminta lakkaa kokonaan joulukuussa 2018, minkä vuoksi konsultointivyöhykettä ei ole huomioitu voimassa olevassa strategisessa yleiskaavassa eikä vireillä olevassa asemakaavassa. Yleiskaava on ohjeena asemakaavan muutosta laadittaessa. Asemakaavan muutoksessa ei sijoiteta hoito-, opetus- tai asuinrakentamista alueelle. Aikataulutuksen mukaan asemakaavan on tavoitteena edetä hyväksymiskäsittelyyn elokuussa 2018, jolloin kaava saa lainvoiman aikaisintaan lokakuussa. Kaavan toteuttaminen ajoittunee siten, ettei Woikosken kaasupullottamo enää ole Käsityökadulla. Ei muutosta kaavaehdotukseen.

riski on noin 58 metrin etäisyydellä. 33 kg:n nestekaasupullon räjähtäessä välitön hengenvaara on noin 51 metrin etäisyydellä räjähdyslähteestä ja vammautumisen riski noin 82 metrin etäisyydellä.	

MIELIPITEET

9. JEHOVAN TODISTAJAT

Mielipide 8.2.2018	*Vastine*
Mielipiteessä viitataan Varkauden kaupungin asemakaavaluonnosta koskeviin asiakirjoihin, osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan ja kaavahanketta koskevaan neuvotteluun 4.9.2017 teknisen toimen johdon kanssa sekä puhelinneuvotteluun 7.2.2018 kaupungininsinööri Viljakainen / Nurmenniemi kesken. Jehovan Todistajat Kuopion srk esittää mielipiteen ilmaisuna kaavaluonnoksesta huomioon otettavaksi seuraavaa: 1) YK ”Kirkkojen ja muiden seurakunnallisten rakennusten korttelialue” merkintä esitetään muutettavaksi Y-merkinnäksi vastaamaan ”Yleisten rakennusten korttelialuetta. Uusi kaavamerkintä antaa joustavuutta mahdollisissa uusissa käyttömuototilanteissa ja tukee omalla tavallaan myös asemakaavaehdotuksen tavoitteita. 2) Tilanteessa rakennusoikeuteen ei esitetä muutosta. Perusteluna tälle on Y-toimntojen edellyttämät riittävät paikoituspaikat. 3) Nykyisten ajoneuvoliittymien käyttö Käärmeniementielle ja Käsityökadulle turvataan kunnes Katu 3 on rakennettu ja sille konventtisalin uusi liittymä tai liittymät toteutettu. 4) Konventtisalin radanpuoleisella sivulla on Valtakunnansalin pääsisäänkäynti. Henkilöliikenne, invataksi ja poikkeustilanteissa hälytysajoneuvot voivat käyttää asemapiirrokseen merkittyä kulku-uraa pääsisäänkäynnille. Käärmeniementien liikenteen vähäisyydestä johtuen liikennöinti on asemakaavan liittymäkiellosta huolimatta ”*hiljaisesti hyväksytty”*. Esitys on, että liittymää voidaan edelleen käyttää entiseen tapaan, mikä vahvistetaan poistamalla liittymäkielto asemakaavasta, jos mahdollista ja /tai varmistetaan rajoittavaa käyttöä tarkoittavalla liikennemerkillä. 5) Huomionarvoista on kiinteistön alueella kulkevat runkoviemärit ja vesijohdot, jodien sijainti ja ylläpitotoimet vahvistetaan asemakaavaan merkityillä rasitemerkinnöillä. Erityinen huomio kohdistuu konventtisalirakennuksen seinälinjan suuntaisiin johtoosiin, niiden rakennustekniseen kuntoon ja	1) Muutos Y-korttelialueeksi mahdollistaisi julkisen hallinnon ja julkisten palvelurakennusten rakentamisen. Muutos huomioidaan kaavaehdotusta valmisteltaessa. 2) Merkitään tiedoksi. 3) Nykyisten ajoneuvoliittymien käyttö turvataan, kunnes katu 3 on rakennettu. 4) Valtakunnansalin pääsisääkäynnin Käärmeniemenkadun puolella on nykyisin hyvä levike saatto-/noutoliikenteen käyttöön, josta pääsee esteettömästi pääsisäänkäynnille. Levike saatto-/noutoliikenteelle säilytetään, mutta se ei vaikuta nykyisen Käärmeniementien liittymän poistamiseen. Pysäköinti estetään, jolloin varmistetaan hälytysajoneuvojen esteetön pääsy. Kaavamerkinnän määräystä katualueen rajan osasta, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää on kaavaluonnosta varten täydennetty tarkentavalla määräyksellä, joka sallii huoltoajon Käärmeniementien tontin nykyisen liittymän kohdalla. Käsityökadun suljettava liittymä voidaan mahdollisesti jättää käyttöön suurempia tilaisuuksia varten. 5) Runkoviemärit ja vesijohdot on kaavaluonnoksessa osoitettu YK-korttelissa kuten voimassa olevassa asemakaavassa. YK-korttelialueen vesihuollon muutosta ei tarkastella tässä asemakaavatyössä. Asiasta on neuvoteltu maanomistajan kanssa 21.3.2018, jolloin todettiin, ettei vesihuoltolija aiheuta haittaa tai rajoitusta rakennuksille.

käyttöikään. Massiivinen vesijohtovuoto jatkuessaan voi aiheuttaa merkittävää vahinkoa pohjakerroksen maanvaraisissa lattiarakenteissa. Parkkialueen puoleinen osa rakennuksen kantavaa runkoa on perustettu paaluille. Puhelinneuvotteluun viitaten perustelluista syistä Keski-Savon Vesi Oy:llä ei ole suunnitelmissa siirtää lähellä rakennusta olevia johto-osia nyt. Vastuukysymyksenä todetaan kiinteistön omistajan vastuu pitää laitteensa kunnossa liittymäkohtaan, josta lähtien vastuu siirtyy vesiyhtiölle Keski-Savon Vesi Oy:lle (vrt. liitekartta nykyinen liittymäkohta). Esitys on, että vesi- ja viemäriverkoston tarkastelua laajennetaan koskemaan korttelin YK 305 tulevaisuuden tilannetta, jossa konventtisalin välittömässä läheisyydessä olevat runkojohdot poistuvat ja uudet johtoreitit ja liittymäkohta osoitetaan (vrt. liitekartta uusi johtolinjaus). 6) Jehovan Todistajat Kuopion srk katsoo, ettei em. seikkojen toteuttamisesta aiheudu omistajayhteisölle mitään kustannuksia.	6) Kaupunki sopii Jehovan Todistajien Kuopion seurakunnan kanssa kustannuksista.

10. MAINOSTOIMISTO LUODE

Mielipide 15.1.2018	*Vastine*
Onko mahdollista saada Jäppilänkadulta-Käärmeniementielle rakennettavalle uudelle kadulle liittymää mainostoimiston tontilta (K 306, tontti 2)? Tontilla käyvät rekat pääsisivät ajamaan tontin läpi ja suora liittymä lyhentäisi tuloa toisesta suunnasta.	Jalankulun ja pyöräilyn väylä ei sijaitse mainostoimiston puoleisella Käärmeniementien osalla, joten liittymällä ei ole vaikutusta jalankulun ja pyöräilyn toimivuuteen. Koska liittymä tulisi kuitenkin sijoittumaan lähelle alueen liikenteen kannalta pääkatuliittymiä ja kiertoliittymää, ei uutta liittymää rakenneta. Tällä varmistetaan liikenteen toimivuus. Liittymästä postuva rekka on väistämisvelvollinen muuhun liikenteeseen verrattuna, joten ongelma voi muodostua pihaan saapuvasta rekasta, joka voi tarvittaessa kulkea toisen liittymän kautta, jossa liikenne on vähäisempää. Katualueen mitoituksen perusteella on tarkistettu, että rekan kääntösäde yltää vastakkaiselle kaistalle ja liittymälle ei ole tilaa. Ei muutosta kaavaehdotukseen.

11. PEEÄSSÄ

Mielipide 14.2.2018	*Vastine*
Peeässä on käynyt kaupungin kanssa neuvottelun 23.1.2018 ja keskustellut asemakaavaluonnoksesta sekä jatkotoimenpiteistä. Kaavaluonnoskommenttien liitteenä muistio tapaamisesta, kommentit asemakaavaluonnokseen 10.2.2018, SitoWisen laskelma hulevesien käsittely- ja investointikustannuk-	

sista sekä kaksi vaihtoehtoa polttoaineen jakelun sijoituksesta, joista VE3 on PeeÄssän näkemyksen mukaan parempi. Yhtiö käy vielä jakeluaseman sijoitussuunnitelmaa läpi. Kaavamerkinnöistä ja -määräyksistä: - Ohjeellisella rakennusalan merkinnällä ei ole erityistä funktiota, joten se voidaan poistaa. Selvitetään, voiko katos sijaita rakennusalan ulkopuolella. - Maanalainen pysäköintitila. Keskusteltiin onko kyseessä maanalainen pysäköinti vai kansipaikoitus. KL-3 korttelialueen määräyksiä voidaan tarvittaessa tarkentaa siltä osin. - Yhteisenä tavoitteena on wau-efekti. Puun ei tarvitse olla julkisivurakenteessa kiinni. - Mietitään määräyksien sisältöä tarkemmin. Kaavaselostukseen voidaan avata määräyksiä. - Huoltopihan eteen on sijoitettava peittävä rakenne, ettei sitä näy viitostielle. Kaavamerkinnöistä ja -määräyksistä 10.2.2018, jotka on käyty palaverissa 23.1.2018 läpi: *Rakennusala:* Prisma liikerakennuksen tontilla rakennusalaa osoittavaa rajamerkintää on väljennetty ja se antaa paremmat mahdollisuudet rakennuksen suunnitteluun. *Osa-alueen raja:* P-alueita rajaava osa-alueen raja ei mahdollista paikoituksen tekemistä ajatellulla tavalla. Suoja-alueet erityisesti kadun ja liittymien kohdalla ovat suuret ja niiden ohjaava tarkoitus jää epäselväksi. *KM-1:* Tontille saa rakentaa mm. katettuja huoltopihoja sallitun kerrosalan lisäksi. Em. katoksia tulee saada rakentaa myös rakennusalan ulkopuolelle. *lh-1:* Polttoaineenjakelulle ja autopesulle varatun tontin tarkemmat suunnitelmat ja ajosimulointi osoittivat, ettei polttoaineenjakelua, sen huoltoa ja autopesua liikennealueineen voida toteuttaa kaavan rakennusalaa osoittavien rajojen mukaisesti. *Yleiset määräykset:* *Rakentamistapa:* Puun määrittäminen rakennuksen pääasialliseksi julkisivumateriaaliksi aiheuttaa noin 6-10 % korotuksen rakentamiskustannuksiin. Puunkäyttö julkisivuissa elävöittävänä materiaalina on suositeltavaa, mutta julkisivun päämateriaalina se aiheuttaa hankkeeseen ryhtyvälle kohtuutonta taloudellista taakkaa rakennusaikana ja koko elinkaaren aikana. Perusteluina rakennusmääräyskokoelman E1 paloturvallisuus, ulkoseinien yleisvaatimukset. *Hulevedet:*	P-alueita rajaavaa osa-alueen rajaa ja sen merkitystä tarkennetaan. Katetut huoltopihat saa rakentaa rakennusalalle. Katoksien rakentamista rakennusalan ulkopuolelle rajoittavat aivan raiteiden läheisyydessä rautatiealue sekä korttelialueen eteläosassa vesihuoltolinja. PeeÄssä on toimittanut tarkennetut suunnitelmat jakeluaseman tontista. KL-3 -korttelialueen rajaa ei ole mahdollista siirtää Käsityökadun suuntaan hulevesiverkoston vuoksi, mutta rakennusaluetta voidaan suurentaa ja tontin rajaa siirtää korttelialueen sisällä. Puuta tullaan käyttämään rakennuksessa siten, että se ilmentää alueen puurakentamista. Puun ei tarvitse olla julkisivurakenteessa kiinni, eikä sitä tarvitse toteuttaa siten, että sen käyttö aiheuttaa em. rakennusteknisiä tai paloteknisiä ongelmia. Määräyksien sisältöä mietitään tarkemmin ja avataan kaavaselostukseen. Huoltopihan eteen on sijoitettava peittävä rakenne, ettei huoltopiha näy viitostielle. Pyloni voidaan sijoittaa vapaasti tonttialueelle osaksi näkymän rajoittamista huoltopihalle. Normaaliolosuhteissa hulevesien viivytyksen mitoituslähtökohdiksi riittäisivät tavanomaisemmin toistuvat sateet. Tässä kohteessa alueen alapuoliset tulvareitit sisältävät kuitenkin osuuksia, kuten radan alittavia siltarumpuja, joiden mitoituksessa ei ole varauduttu valuma-alueen vettäläpäisemättö-

Hulevesien viivytyksen osalta tulee tehdä tarkistuslaskelmat ja selvittää, että toteutus onnistuu siten, että viivytys tehdään kaivoja ja putkikokoja kasvattamalla tai maa-aineksessa paikoitusalueen alla. Ratkaisusta tulee tehdä mahdollisimman huoltovapaa. Käyttämämme asiantuntijan mukaan hulevesien viitysmäärä on liian suuri. Mielestämme viivytyksen tulisi olla alla puolet kaavan vaatimuksesta. Liitteenä on PeeÄssän asiantuntijan lausunto: 1) Viivytystarpeeksi on määritelty 2 m^3/100 m^2 harvoin toistuvalla sadetilanteella eli 1/50…1/100 a. Tarkoituksenmukaisempaa olisi määrittää viivytystarve tavanomaisemmalla eli 1/2…1/5a toistuvalla toistuvalla sadetapahtumalla. Harvoin toistuvista sadetapahtumista aiheutuvat hulevesivirtaamat hoidettaisiin tulvareittejä pitkin. 2) Paikoitusalueiden tulee olla osin vettäläpäisevesiä on aika epämääräisesti sanottu. Lisäksi vedenläpäisevyys aiheuttaa riskejä paikoitusalueen routivvuudelle. Määräys joutaisi kokonaan pois, koska tämä on huomioitu viivytystarpeessa, joka on sidottu läpäisemättömän pinnan määrään. Vaihtoehtoisesti tulisi esittää joku tietty prosenttiosuus vettäläpäisevästä paikoitusalueesta. *Liikenneturvallisuus:* Päärakennuksen pääsisäänkäyntien puolelle tulee jättää pelastusväylä… määräys on epäselvä ja vaikeaselitteinen. Kemikaalikuljetuksien vaikutukset tulee selvittää ennen kaavan hyväksymistä.	män pinnan lisääntymiseen. Ratasilloille ei ole vaihtoehtoista tulvareittiä vaan niiden on pystyttävä johtamaan eteenpäin myös harvinaisemmissa rankkasadetapahtumissa syntyvät hulevesivirtaamat ilman tulvaongelmia. Kohteen alapuolinen hulevesireitti on jo nykyisin tulvivaa ja tulvaherkkää. Täten alueen uusille kiinteistöille on jouduttu ehdottamaan viivytysrakenteita, jotka pystyisivät eliminoimaan syntypaikallaan myös harvinaisempien sadetapahtumien virtaamapiikkejä. Hulevesien osalta tehdään tarkastelu, jonka perusteella voidaan arvioida mitoituksen muutoksen vaikutusta runkoverkkoon ja avo-ojiin. Määräystä tarkennetaan. Päärakennukselle tulee jättää pelastusväylän sekä jalankulku-, taksi- ja huoltoyhteyksien edellyttämä rakennelmista vapaa tila. Suunnitteluvaihe huomioon ottaen ei nähdä tarkoituksenmukaiseksi merkitä kaavakarttaa pelastusväylän ohjeellista sijaintia. Kemikaalikuljetusten vaikutukset rakentamiseen ja kaavan toteuttamiseen selvitetään.

12. MIELIPIDE

Mielipide 28.1.2018	*Vastine*
Kirjoittaja toivoo, että Käärmeniementien varrella asuvien takia laitettaisiin Käärmeniementie radan kohdalta poikki. Jo nyt juhlapyhien aikaan tiellä kulkee runsaasti autoja, jolloin pihasta tulevia ja suojatien ylittäjiä ei kirjoittajan mukaan huomioida. Jos liikenne kolminkertaistuu, tilanne kertautuu. Jos liikenne kulkee Käärmeniementien kautta, pitenee joutenlahtelaisten kauppamatka, sillä pihoista ja parkkipaikoilta on hankala tulla liikenteen sekaan. Kun junat kulkevat ja tie on poikki, tulee tielle ruuhkat, jotka voivat vaikeuttaa mm. hälytysajoneuvojen kulkua. Joskus kun radalla on ongelmia, saattaa mennä pitkänkin aikaa ennen kuin puomit nousevat ja silloin autoletka on Rajakadun risteykseen saakka. Lisäksi autojen pakokaasut aiheuttavat ongelmia lähitalojen asukkaille, kuten Lemmensillantie 2 ja 14 sekä Käärmeniementie 16 sekä 32 asukkaille sekä naapureille.	Liikenneselvityksessä arvioitiin kaavassa esitettävän maankäytön aiheuttamat muutokset liikennemääriin, liikenteen suuntautumiseen ja katuverkon kehittämistarpeet ja tilavaraukset. Jäppiläntieltä rakennettavalla uudella valo-ohjatulla liittymällä Vetovoimakeskukseen vähennetään Jäppiläntien-Käsityökadun risteyksen nykyisinkin ruuhkautuvaa liikennettä. Vaikka huipputunnin ennustettu liikennemäärän on ennustettu kolminkertaistuvan noin 300 ajoneuvoon tunnissa, ei liikennemäärä siitäkään huolimatta ole merkittävä huomioiden alueen sijainti keskustassa. Maltillisen liikennemäärä ennusteen vuoksi kaupunki on esittänyt ratkaisumalliksi liikenteen rajoittamista vaiheittaisilla toimenpiteillä liikenteen määrän kasvamisen ja sen aiheuttamien ongelmien ilmettyä. Vaiheittaisia toimenpiteitä olisivat seuraavat: 1. nopeusrajoitusten laskeminen alueella 2. painorajoitukset 3. töyssyt, hidasteet, ajoradan kavennukset Jos näillä toimenpiteillä ei saavuteta riittäviä tuloksia, harkitaan seuraavia toimenpiteitä:

Kirjoittaja muistelee että aikaisempi kaupunginarkkitehti on verrannut Joutenlahtea slummiin ja sellainen alueesta kirjoittajan mukaan tulee, jos liikenne kulkee ko. tietä.	4. Käärmeniementien yksisuuntaistaminen tasoristeyksen kohdalla 5. tasoristeyksen ylittämisen salliminen ainoastaan joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä 6. liikenteen katkaisu kokonaan tasoristeyksen kohdalta Liikennevirasto ja ELY-keskus ovat hyväksyneet ratkaisumallin. Näiden lisäksi on tutkittu alikulkutunnelin rakentamista radan alitse. Konsultti teki tarkastelun jonka perusteella alikulkutunnelin rakentaminen todettiin mahdottomaksi toteuttaa tien ja radan korkeusasemien vuoksi. Em. toimien lisäksi Käärmeniementien liikenneturvallisuutta voidaan parantaa rakentamalla kevyen liikenteen väylä Käärmeniementien länsi puolelle välille VT23-Rajakatu. Vetovoimakeskuksen alueen opastusta ei järjestetä Käärmeniementien kautta. Liikenteen rajoittamisen toimenpiteistä laaditaan kaavoituksen yhteydessä suunnitelmat, joita esitellään ehdotuksen nähtävillä ollessa. Tasoristeyksestä ei myöskään tule poistaa nykyistä puolipuomi laitosta. Vetovoimakeskuksen alueella oleva Käärmeniementie muutetaan osittain joukkoliikennekaduksi, jolloin alueelle syntyvä läpiajoliikenne vähenee. Tämä vaikuttaa myös Joutenlahden asuinalueen liikennemääriin vähentävästi. Käärmeniementie Joutenlahden asuinalueen kautta ei ole vetovoimakeskuksen pääväylä. Vetovoimakeskuksen aluetta kehitetään vaiheittain, jolloin ratkaisut voidaan tehdä liikenteen kehityksen mukaan. Liikennerajoitukset tarkastellaan liikenteen ohjaussuunnitelmassa. Joutenlahden aluetta ei ole slummialuetta eikä liikenteen lisääntyminen ennusteen mukaisesti muuta tilannetta.

13. MIELIPIDE

Mielipide 28.1.2018	*Vastine*
Käärmeniementiestä ei saa tehdä moottoritietä. Tie tulisi katkaista jostain radan seutuvilta. Joutenlahden ja lähiseudun asukkaat kärsivät. Kirjoittaja sallisi vain jalankulun. Junaliikenne on sen verran vilkasta että tulee vaaran paikkoja kun ihmisillä on kiire.	Vastine kohdassa 12. Käärmeniementien liikenteen ja tasoristeyksen katkaisun osalta.

14. MIELIPIDE

Mielipide 18.1.2018	*Vastine*
Voitaisiinko *valtatie 5:n liikenne ohjata siltaratkaisulla* suoraan nyt suunnittelun alla olevalle alueelle? Asiakasvirrat eivät löydä perille, jos kauppakeskus,	Kaupunki on neuvotellut ELY-keskuksen ja Liikenneviraston kanssa asemakaavan liikenneratkaisuista. Liikenneselvityksessä arvioitiin kaavassa

huoltoasema tai muu palvelu on hankalasti saavutettavissa. Esitetyt vaihtoehdot aiheuttavat alueen sisälle merkittävän edestakaisen liikenteen, joka tulee aiheuttamaan ruuhkia/melua/ päästöjä ja tekee alueesta vastenmielisen. Alueelle pitäisi saada *monikerroksinen parkkihalli* joka parantaisi palvelun laatua ja poistaisi nyt parkkialueeksi merkittyä pinta-alaa. *Uimahallin siirtoa* alueen siirto alueen läheisyyteen kannattaisi harkita. Pelkkä Prisma tai muiden kauppojen siirto ei pelkästään lisää alueen ”vetovoimaa”. Uimahallin tai monitoimihallin tarjoava kokonaisuus olisi jo toinen asia. Alueen läheisyydessä on mm. kaksi pientä urheilukenttää (Joutenlahti ja Käpykangas) joita voisi hyödyntää monitoimihalliratkaisua mietittäessä. Jatkossa voisi Joutenlahteen tulevaa vesiväylää hyödyntää paremmin pienveneiden saamiseksi keskustan palvelujen lähelle.	esitettävän maankäytön aiheuttamat muutokset liikennemääriin ja liikenteen suuntautumiseen. Liikenteen toimivuus ei edellytä valtatieltä 5 siltaa Vetovoimakeskuksen alueelle, eikä suoraliittymä aluelle ole mahdollinen liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden näkökulmasta. Jäppiläntieltä rakennettavalla uudella valo-ohjatulla liittymällä Vetovoimakeskukseen vähennetään Jäppiläntien-Käsityökadun risteyksen nykyisinkin ruuhkautuvaa liikennettä. Jäppiläntien liittymän rakentaminen on tärkeää Vetovoimakeskuksen liikenteen toimivuudelle. Ratkaisu mahdollistaa valtatien 5 kautta selkeät opastukset ja siirtymiset alueelle ja alueelta pois. Selvityksessä tutkittu kiertoliittymä valtatien 5 ja Hasintien liittymään parantaisi liikenteen sujuvuutta. Lisäkaistojen lisäykset Käsityökadulle ja kaava-alueen ulkopuolella Citymarketin liittymän kohdalle selkiyttävät ja parantavat liikenteen toimivuutta. Asemakaavaa varten laadituissa idealuonnoksissa tutkittiin mahdollisuuksia sekä tasopaikoitukseen että paikoitushalliratkaisuksi. Vähittäiskaupan suuryksikön osalta esitetään tasopaikoitusratkaisu. Kaava mahdollistaa maanalaisen pysäköintitilan rakentamisen Käsityökadun kortteliin 308. Kaupungin tavoitteena on päivittäistavarakaupan suuryksikön ohessa varata toimintatiloja lapsille ja lapsiperheille sekä liike- ja palvelutilaa. Navitas Kehitys Oy hakee Vetovoimakeskuksen alueelle toimijoita. Kaava mahdollistaa myös vapaa-ajanpalvelujen kuten sisäliikuntapuiston rakentamisen alueelle. Uimahallin peruskorjauksen hankesuunnitelma on valmistunut v. 2016 ja rakennussuunnittelu käynnissä. Sen sijoittamisesta muualle on olemassa kaupunginvaltuuston päätös.

15. MIELIPIDE

Mielipide 16.1.2018	*Vastine*
Ennuste: ”Käärmeniementien kautta kulkeva läpikulkuliikenen kasvaa kolminkertaiseksi.” Käärmeniementien ja sen varrella olevat asukkaat tulevat olemaan suurin kärsijä koko projektissa. Joutenlahden asuinalue Käärmeniementiellä tulisi kokonaan rauhoittaa vetovoimakeskuksen autoliikenteen läpiajolta (myös rakennusvaiheessa). Keskukseen menevä voi kiertää 5 -tien tai Relanderinkadun kautta. Kun opastus toteutetaan kunnolla, 5 -tien kautta, alueen liikenne ei tule merkittävästi lisääntymään. Kunnalta toivoisin, että alettaisiin suosimaan kevyen liikenteen käyttämistä (ja muita vähäpäästöisiä liikkumismuotoja) jo kaupunkia kehitettäessä.	Kts. vastine kohdassa 12. Käärmeniementien liikenteen ja tasoristeyksen katkaisun osalta. Rakennusvaiheessa työmaaliikenne ohjataan Jäppiläntien kautta Vetovoimakeskukseen ja pois. Opasteet suunnitellaan ja sijoitetaan siten, että ne ohjaavat liikenteen valtatien 5 ja Relanderinkadun/Käsityökadun kautta. Katusuunnitelmissa on tutkittu ja esitetty jalankulun- ja polkupyöräilyn verkosto kaava-alueelle. Asemakaavassa on varattu tilaa katualueelle jalankulku- ja polkupyöräilyreiteille. Kaavassa määrätään polkupyörille varattavista pysäköintipaikoista ja piha-alueille merkittävistä väylistä jalankulkijoille

Melu-, pöly- ja saastehaitat lisääntyvät alueella. Näillä on suora vaikutus asumisterveyteen. Melu kertautuu yön hiljaisina tunteina. Useat asunnot sijaitsevat 10 metrin päässä Käärmeniementiestä, joten läpiajoliikenteen sallimisella on suuri merkitys terveyteen, turvallisuuteen ja viihtyvyyteen. *Rajakadun ja Käärmeniementien risteys* on nykyisellääkin todella vaarallinen huonon näkyvyyden takia. Autoilijat eivät myöskään pysähdy stop -merkkiin. Alueella on jo nyt paljon liikenneturvallisuuteen vaikuttavia tekijöitä(mm. tukkirekat, bussivarikko, muu raskas liikenne, ”pimeä” risteys, toistuvat ylinopeudet). Hidasteiden rakentaminen ei vaikuta pyrkimykseen vähentää Joutenlahden läpiajoliikennettä; turha kiihdyttely ja siitä aiheutuvat haitat tulevat vain lisääntymään.	ja pyöräilijoille. Vetovoimakeskus on saavutettavissa myös joukkoliikennereittejä pitkin. Vetovoimakeskuksen alueella liikennemäärät ovat huomattavasti suuremmat päivällä kuin yöllä. Yöaikaan kaupallisten palvelujen huoltoliikenne ohjataan alueelle Jäppiläntien ja Käsityökadun kautta. Kaavoitettavan alueen pöly- ja ilmapäästöt eivät poikkea muista Käsityökadun kaupallisen ympäristön päästöistä. Kevään katupölykaudella aikana hiukkaspitoisuudet voivat olla korkeita, mutta pitoisuuksiin on mahdollista vaikuttaa kunnossapidollisin keinoin. Vetovoimakeskuksen melupäästöt aiheutuvat asiointi- ja huoltoliikenteestä, jolloin meluvyöhykkeet sijoittuvat katu- ja lastausalueille. Liikenneselvityksessä tutkittiin Käärmeniementien ja Rajakadun risteyksen toimivuus. Selvityksen perusteella risteys toimii lisääntyvästä liikenteestä huolimatta. Kaavalla ei voida vaikuttaa ajokäyttäytymiseen, mutta reitin houkuttelevuuttaa läpiajoon voidaan vähentää.

16. MIELIPIDE

Mielipide 31.1.2018	*Vastine*
Haluan, että Joutenlahti säilytetään rauhallisena ja vetovoimaisena asuinalueena.	Kts. vastine kohdassa 12. Käärmeniementien liikenteen ja tasoristeyksen katkaisun osalta.

17. MIELIPIDE

Mielipide 1.2.2018	*Vastine*
Vastustamme Käärmeniementien käyttöä kulkuyhteytenä kyseiselle keskukselle. Kyseessä on rauhallinen ja paljon asuttu alue, jossa on myös lapsiperheitä. Liikennemäärät tulisivat kasvamaan huomattavasti ja vähentämään alueen turvallisuutta ja viihtyisyyttä. Ottaen huomioon vaihtoehdot, jossa liikenne olisi ohjattu isompia ja vilkkaampia teitä, jotka ovat isompiin liikennemääriin suunniteltu, tuntuisi hurjalta, että niitä ei siihen käytettäisi. Näillä isommilla teillä ei ole asunnot aivan teiden vieressä kiinni kuten Käärmeniementiellä. Muutimme Varkauteen takaisin ja toivottavasti alue säilytettäisiin rauhallisena ja ruvallisena myös lapsille ja liikenne järjestettäisiin muuta kautta. Kaikki alueen ihmiset, joiden kanssa asiasta on keskuteltu ovat samaa mieltä. Muuten alueen kehitys ja palveluiden parantaminen on tervetullutta.	Kts. vastine kohdassa 12. Käärmeniementien liikenteen ja tasoristeyksen katkaisun osalta.

18. MIELIPIDE

Mielipide 6.2.2018	*Vastine*
Idealuonnos 1 paras! Älä rakenna idealuonnos 2. Joutenlahdessa asuu perheet lapsien kanssa ja joka päivä hengittävät autojen bensaa. Ei hyvä! Liikaa parkkipaikkoja. Idealuonnos 1B ei paha myös.	Mielipide merkitään tiedoksi. Idealuonnosten pohjalta kaavan suunnittelua jatkettiin siten, että kaavaluonnos on laadittu idealuonnoksen VE1B pohjalta, johon on yhdistetty tasopaikoitusta ja rakennepaikoitusta. Kaavan ohjausryhmän kanta on, että autopaikoituksessa tulee pyrkiä kompromissiratkaisuun, jossa on sekä tasopaikoitusta että rakennepaikoitusta. Paikoitusalueiden mitoituksella on pyritty varaamaan eri toiminnoille riittävästi pysäköintipaikkoja.

19. KUNTALAISEN SUULLINEN MIELIPIDE

Mielipide 6.2.2018	*Vastine*
Käärmeniementien radan ylitys pitäisi sulkea autoliikenteeltä. Junat kulkevat alueella sen verran hitaasti, että se puurouttaa liikenteen Vetovoimakeskuksen alueella (varsinkin Käärmeniementiellä). Autoletkat on nykyäänkin pitkiä, kun junan ohitusta joutuu odottamaan.	Kts. vastine kohdassa 12. Käärmeniementien liikenteen ja tasoristeyksen katkaisun osalta.

20. MIELIPIDE

Mielipide 12.2.2018	*Vastine*
Hyvinvointikeskus-asiaa. Ei ole järkeä sulkea ylikäytävää, niin kuin on ehdotettu, autoliikenteeltä. Katu kuntoon, Käärmeniementie. Siitähän se Joutenlahtikin elävöityy. Tasapuolinen kohtelu kaupanryhmitteluille! K ja S.	Kts. vastine kohdassa 12. Käärmeniementien liikenteen ja tasoristeyksen katkaisun osalta.

21. MIELIPITEET

Samansisältöisen mielipiteen on allekirjoittanut 97 kuntalaista ja yksi asunto-osakeyhtiön puolesta	*Vastine*
Vetovoimakeskuksen välittömässä läheisyydessä on Joutenlahden asuinalue. Vetovoimakeskus ja sen liikennejärjestelyt vaikuttavat suoraan ja välillisesti tähän asuinalueeseen ja erityisesti Käärmeniementien asukkaisiin. Vaadimme, että moottoriajoneuvoliikenne estetään kaava-aluetta rajaavan rautatien ylitse Käärmeniementiellä. Lyhennelmä perusteluista: - Asuintalot sijaitsevat lähellä katua, jolloin kasvava liikennemäärä aiheuttaa asumiselle haittaa. Kadulla on mm. hoivakoti ikääntyville ja muistisairaille.	Kts. vastine kohdassa 12. Käärmeniementien liikenteen ja tasoristeyksen katkaisun osalta. Kaavoitettavan alueen pöly- ja ilmapäästöt eivät poikkea muista Käsityökadun kaupallisen ympäristön päästöistä. Kevään katupölykaudella aikana

- Haitat ilmenevät katupölynä, meluna ja pakokaasupäästöinä sekä rauhattomuutena. - Rajakadun ja Käärmeniementien risteyksessä sekä stop-risteyksessä seisovat autojonot tyhjäkäyvät keskellä asuinaluetta pientalojen ja hoivakodin kohdalla. Suunnitelmien mukaan liikenteen arvioidaan kolminkertaistuvan ja se voi nousta vielä siitä. - On väärin, että liikenne Relanderinkadulla vähenee ja Käärmeniementiellä moninkertaistuu. Relanderinkatu on suunniteltu autoliikenteen pääväyläksi, eivätkä talot ole vaivan kadun vieressä kuten Käärmeniementiellä. - Alueen vetovoimaisuutta ei saa pilata kasvavan liikenteen aiheuttamilla haitoilla. - Emme usko hidasteiden tehoon. Ne lisäävät vain jarruttamista ja kiihdyttämistä ja sen myötä melu, pöly ja pakokaasupäästöt lisääntyvät. Nopeusrajoituksilla ei myöskään ole merkitystä. Kukaan ei valvo. - Junaradan ylitys on vaarallinen. Liikennemäärien ja kiertoliittymän läheisen sijainnin vuoksi vahinkoriskit kasvavat. - Moottoriajoneuvot eivät tarvitse radan ylitystä. Kevyen liikenteen väylä riittää. Asukkaat ja asiakkaat pääsevät hyvin ajamaan Viitostien tai Relanderinkadun kautta. - Vetovoimakeskukseen tulee kolme liittymää, joita pitkin ajoneuvoliikenne pääsee kulkemaan. Leventäkää niitä tarvittaessa. - Asuinalueemme eriarvoistuminen verrattuna muihin asuinalueisiin on kohtuuton. Asuinalueen rauha tulee turvata. Lisäksi mielipiteenesittäjä on huolisssaan kaupungin kokonaisvaltaisesta kehittämisestä. Kaupunkia tulisi kehittää huomioiden tasapuolisesti kaikki yritykset. Kauppakadun vetovoimaisuuteen satsaus mitätöityy, kun liikennejärjestelyillä kaikki ostovoima kaupungin sisältä haalitaan vetovoimakeskukseen. Tästä osoituksena on Käärmeniementien läpiajon lisäksi kaavailtu uusi bussilinja Joutenlahden kautta Vetovoimakeskukseen. Tämä heikentää kilpailevien kauppaliikkeiden asemaa Prismaan nähden. Kilpailun väheneminen on kuluttajalle kielteinen asia.	hiukkaspitoisuudet voivat olla korkeita, mutta pitoisuuksiin on mahdollista vaikuttaa kunnossapidollisin keinoin. Vetovoimakeskuksen melupäästöt aiheutuvat asiointi- ja huoltoliikenteestä, jolloin meluvyöhykkeet sijoittuvat katu- ja lastausalueille. Kaupunginvaltuuston 27.3.2017 hyväksymässä strategisessa yleiskaavassa Joutenlahden alue on muiden kaupan kehittämiskohteiden joukossa. Tällä asemakaavan muutoksella ja laajennuksella vastataan Joutenlahden kehittämistarpeisiin. Muista kaupan hankkeista kaupunki on käynnistämissä Pohjoisen portin asemakaavoitusta. Kaupungissa on kattava linja-autoliikenneverkosto, joka palvelee eri puolilla toimivia kauppaliikkeitä ja jota on mahdollista täydentää uudella joukkoliikennesuunnalla. Joukkoliikennesuunta palvelee myös Joutenlahden ja Käärmeniemen asukkaita.