

KAAVANLAATIJAN VASTINEET 6.10.2021

Kurkilahden asemakaava

TIIVISTELMÄT LUONNOSVAIHEEN KUULEMISESSA SAADUISTA LAUSUNNOISTA JA HUOMAUTUKSISTA SEKÄ KAAVANLAATIJAN VASTINEET NIIHIN

Kaavaluonnos on pidetty nähtävillä 15.10.-15.11.2020.

LAUSUNNOT:

1. Etelä-Savon pelastuslaitos 15.10.2020

Ei huomautettavaa.

2. Savonlinnan maakuntamuseo 20.10.2020

Osa kaava-alueesta on valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä (Mäntyharjun rautatieasema-alue), joka on huomioitu P/s-merkinnällä ja rakennusten suojelumerkinnöillä. Alueen kaavatekstissä ei kuitenkaan ole alueen kohdalla merkintää museoviranomaisten lausunnosta (lisärakentaminen, katokset jne.) toimenpiteiden yhteydessä.

Kaavaselostuksessa kunnantalo ja virastokeskus on kirjattu ”kulttuurisia arvoja omaaviksi kohteiksi” ja että tavoitteena on tärkeän rakennuskannan säilyminen. Myöhemmin tekstissä niiden arvoja kuitenkin vähätellään, eikä asia näy mitenkään kaavakartassa.

Vastine: Lisätään kaavamääräyksiin (P/s) vaatimus museoviranomaisten lausunnosta toimenpiteiden yhteydessä.

Kurkilahden asemakaavan luonnos valmistui kesän 2020 aikana ja asetettiin nähtäville syksyllä 2020. Kaavaluonnoksessa kyseiselle virastokeskukselle ei ollut tarvetta osoittaa suojelumerkintöjä nykyisen maakuntakaavan tai yleiskaavan perusteella. Asiasta tehtiin laaja kokonaisarvio. Kaavan perusselvityksissä rakennus todettiin kyllä paikallisesti merkittäväksi yhtenä parhaiten säilyneistä asemakylän modernin rakennetun kulttuuriympäristön arkkitehtuurikohteista. Mutta toisaalta kunnan ja Senaattikiinteistöjen vastineissa todettiin, ettei talon ylläpidon edellytyksiä ole, eikä peruskorjaaminen ole nykyisille omistajille realistinen tai kohtuullinen vaihtoehto. Uusiakaan omistajia ei löytynyt. Kyseinen virastokeskus purettiin jo syksyllä 2020.

Purkaminen ei haittaa kaavoitusta (MRL 139§), sillä huonokuntoisen puretun rakennuksen tilalle voidaan kaavoittaa tehokasta asuin- ja liiketoimintaa taajaman kehittämisen kannalta keskeiselle paikalle. Todettakoon myös, että kaavaratkaisussa tullaan toisaalla suojelemaan kaikki perusselvityksissä kulttuurihistoriallisesti arvokkaiksi kohteiksi (K1) luokitellut rakennukset:

asemarakennus, tavaramakasiini, vahtitupa, aseman talousrakennus sekä kenkätehtaan vanha puoli 50-luvulta. Nämä muodostavat Kurkilahden itä- ja pohjoisrannalle merkittävän suojeluarvoja sisältävän kokonaisuuden. Lahden eteläosissa keskitytään nyt enemmän uudisrakentamiseen ja keskustan kehittämiseen. Myöskään nykyinen kunnantalo ei ole selvitysten perusteella niin arvokas, että se vaatisi asemakaavassa suojelumerkintöjä. Purkaminen on tämänkin useista kosteusvaurioista kärsineen rakennuksen todennäköisin vaihtoehto jatkossa.

3. Etelä-Savon maakuntaliitto 6.11.2020

Lausunnon mukaan kaava-alue sijoittuu taajamakuvallisesti ja toiminnallisesti poikkeuksellisen merkittävään solmukohtaan, johon sisältyy koko kunnan vetovoiman näkökulmasta huomattavaa kehittämispotentiaalia. Jotta kaavaratkaisu vahvistaisi maksimaalisesti taajaman identiteettiä, on suunnittelukohteen arvot sekä keskeisen sijainnin tarjoamat kehittämismahdollisuudet syytä selvittää kokonaisvaltaisemmin ja huomioida tarvittaessa kaavamerkinnöissä. Monipuoliset ja laadukkaat satamapalvelut on yksi niistä tavoitteista, joita Mäntyharjun kunta on kuntastrategiassa keskustaajaman kehittämisen osalta itselleen asettanut. Kaavaluonnoksen ote Mäntyharjun ydinkeskustan kehittämiseen on kyllä mahdollistava, mutta maakuntaliiton näkemyksen mukaan turhan varovainen.

Kaavaratkaisu ei varsinaisesti ohjaa taajamakuvallisesti ja toiminnallisesti kunnianhimoisempaan suuntaan. Kunta on vuosikausia panostanut kuntakeskuksen kehittämiseen ja siihen liittyviin selvityksiin, mihin nähden kaavaluonnos saisi olla nyt esitettyä selvästi tavoitteellisempi. Mäntyharjun kunnalla on ainutlaatuinen tilaisuus yhdistää raideliikenne-, seututieliikenne-, vesistöliikenne- ja retkeilyreitiverkostot aivan kuntakeskuksen ytimessä vieläpä Repoveden kansallispuistoon linkittyen. Kaavan jatkosuunnittelun yhteydessä on syytä pohtia kuinka ja missä kohden nämä eri liikkumismuodot kohtaavat, mitä se edellyttää pysäköintipaikoilta (liityntäparkki?), katoksilta, laitureilta, uudisrakentamiselta, polttoainehuollolta, majoittumiselta jne. Mäntyharjun käyntikorttina toimivan Kurkilahden aluetta suunniteltaessa olisi hyvä selvittää tarkemmin alueen mahdolliset ominaispiirteet (kulkuväylät, näkymät, rakenteet, kasvillisuus..) ja määritellä alueen tavoiteltua käyttöä tukevat ympäristön laatuvaatimukset tarvittaessa kaavamääräyksiin.

Vastine: Kaavaratkaisu on reunaehdot huomioon ottaen tehokas, hyvin monipuolinen ja mahdollistava, jos sitä varsinkin arvioidaan suhteessa kunnan resursseihin ja taajamassa viime vuosina tapahtuneeseen rakentamiseen ja investointeihin. Täysin ylimitoitettut ja käytettävissä olevista resursseista irrotettut tavoitteet tai varsinkaan aluevaraukset eivät palvele ketään osapuolta tai mitään päämäärää. Kaikki lausunnossa mainitut alueen kehittämistoimenpiteet on mahdollista toteuttaa kaavaratkaisun tarkemmassa jatkosuunnittelussa, kunhan rahoittaja ja toteuttaja löytyy. Toki keskeisen ympäristön laatuvaatimukset huomioon ottaen, kuten lausunnossa todetaankin.

Suunnittelualueelle sijoittuu Mäntyharjun entinen kunnantalo (valmistunut 1966), joka sisältyy vuonna 2015 tehtyyn Etelä-Savon Modernin rakennuskannan teemainventointiin (Etelä-Savon kulttuuriperintö- tietokanta ESKU). Selvityksessä esitetään kunnantaloa maakunnallisesti merkittäväksi kohteeksi. Kaavatyötä varten on teetetty Mäntyharjun Kurkilahden kulttuuriympäristöselvitys ja kenkätehtaan rakennushistoriaselvitys (Raportti 25.2.2018, Selvitystyö Ahola). Selvitykset ovat varsin laadukkaita ja niiden tulokset on huomioitu kaavaluonnoksessa muutoin, paitsi entisen kunnantalon ja virastokeskuksen osalta, joihin ei ole osoitettu selvityksessä esitettyjä säilyttämismääräyksiä. Kaavan toteuttaminen ei kuitenkaan edellytä kyseisten rakennusten

purkamista, vaan kaava kyllä mahdollistaa niiden säilyttämisen, mikä on jo sinänsä hyvä eri vaihtoehtoja sisältävä ratkaisu. Maakuntaliitto kuitenkin katsoo, että kaavaselostuksessa tulisi esittää asianmukaiset perustelut kulttuuriympäristöarvojen turvaamatta jättämiselle ainakin ent. kunnantalon osalta.

Suojeltavan rakennuksen (sr-merkintä) ja historiallisesti arvokkaan rakennuksen (ar-merkintä) määräyksiä on syytä vielä työstää museoviranomaisen kanssa, esim. sr-merkintään on syytä lisätä purkamiskiello. Myös kohteiden rakennusoikeutta kannattaa vielä pohtia, esim. lisärakentaminen ullakolle voi tietyissä tilanteissa olla hyvinkin perusteltua.

Vastine: Perustelut kunnantalon ja virastotalon osalta kohdassa 2. Työstetään sr- ja ar-merkintöjen määräyksiä lausunnossa esitetyllä tavalla.

Kaava-asiakirjoissa on syytä luetella kootusti työssä hyödynnettävät ja mahdollisesti tarvittavat selvitykset ja suunnitelmat. Melualueet ja mahdolliset pilaantuneet maa-alueet tulee selvittää ja tarvittaessa huomioida kaavassa.

Vastine: Meluseelvitystä ei ole nähty tarpeelliseksi, sillä radan lähistölle ei osoiteta uudisrakentamista asumiseen tms.. Alueelta ei ole tiedossa pilaantuneita maa-alueita, jotka tulisi huomioida kaavassa. Lisätään yleisiin määräyksiin maininta maaperän puhtauden selvittämisestä.

4. Pohjois-Savon ELY-keskus: Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue 16.11.2020

Ei huomautettavaa.

5. Mäntyharjun kunta: rakennuslautakunta 17.11.2020

Kaavan pikkutarkkuus maaseututaajaman tarpeisiin voi aiheuttaa poikkeamistarvetta, jota tulee välttää. Rakentamisalueiden rajat muualla kuin näkemäalueella ja erillisten rakennusten rakennuspaikkojen merkitsemisen tarvetta tulee vielä harkita.

Aluevarausten (esim. rantatori, RM, P) ja käyttöominaisuuksien (rakennusoikeudet, kerrosluvut) riittävyttä tulee harkita niin, ettei jouduta turvautumaan poikkeamisiin kaavasta. Korttelit 350 ja 355 tulee ottaa mukaan Kurkilahden asemakaavaan yleiskaavan perusteiden mukaisesti.

Vastine: Rakentamisalueiden rajoissa on pyritty välttämään turhaa pikkutarkkuutta. Muutenkin ratkaisulla on haettu joustavuutta, jotta poikkeamisiin ei helposti jouduta. Kortteli 355 otetaan mukaan kaavaratkaisuun, ks. huomautusten käsittely, kohta 2.

6. Mikkelin seudun ympäristöpalvelut 20.11.2020

Hulevesien keräämiseen ja imeyttämiseen tarvittavat / soveltuvat paikat olisi hyvä selvittää asemakaavatyön yhteydessä ja mahdollisuuksien mukaan merkitä asemakaavaan.

Kaavamääräyksiin määräys alueen rakennusten liittämisestä kunnallistekniikkaan.

Rakentamisen mitoittamisessa tulisi huomioida Kenkätehtaanniemen alueen maisemalliset arvot ja säilyttää alueen puustoinen yleisilme. Onko selvitetty Kenkätehtaanniemen luontoarvot riittäväällä

tarkkuudella? Matkailupalvelujen ja vapaa-ajan asumisen osoittaminen kuntakeskuksen yhteyteen on kestävä matkailun näkökulmasta kannatettava asia. Rakentamisen mitoittamisessa tulisi kuitenkin huomioida Kenkätehtaanniemen alueen maisemalliset arvot ja olemassa oleva puusto maisemallisesti leimaa antavana tekijä ja mitoittaa ja suunnitella alueen rakentaminen siten, että puustoinen yleisilme on mahdollista säilyttää.

Syytä varata mahdollisimman toimivat kävely- ja muut kevyenliikenteen yhteydet Kenkätehtaanniemestä ja aseman ympäristöstä torin ja ruokakauppojen suuntaan. Miten osa-alueilla 3, 4, 5, 7 ja 8 on varmistettu, että uusilla rakennuspaikoilla tai alueilla, joille kaava laajenee, ei ole sellaisia luontoarvoja, jotka voisivat olla rakentamisen esteenä?

Vastine: Alustavan arvion mukaan hulevesien keräämiseen ja imeyttämiseen soveltuvat paikat löytyvät jatkossa helposti puistoalueeksi varatulta alueelta, tarkempi jatkosuunnittelu. Alueen luontoarvot on tarkistettu kesän 2021 aikana, selvitys on selostusosan liitteenä. Lisätään kaavamääräys rakennusten liittämistä kunnallistekniikkaan ja tarkennetaan kaavamääräystä Kenkätehtaanniemen rannassa luontoselvityksen ja lausunnon mukaisesti.

7. Väylävirasto 20.11.2020

Rautatiealueen leveys on riittävä rautatieliikenteen nykykäyttöä ja lisäkehittämistä varten. Asemakaavassa ei ole tarkoitus muuttaa rautatiealueen leveyttä. Asemakaavan mukainen rautatiealue on kaavahankkeen puolella noin 28 metriä raiteen keskilinjasta mitattuna, mikä mahdollistaa tarvittaessa myös lisäraiteen ja rautatien huoltotien rakentamisen rautatiealueen puolelle. Kaavahankkeen vieressä oleva rautatie on nykyisin yksiraiteinen. Tälle rataosalle ei ole tiedossa lisäraidetarvetta, mutta pitkällä ajanjaksolla maankäytössä on kuitenkin syytä varautua rinnakkaisen tai uuden raiteen toteuttamiseen nykyisen ratasillan viereen. Esimerkiksi Lappeenrannassa Saimaan kanavan ylittävä uusi ratasilta rakennettiin vanhan sillan viereen ja vanha silta purettiin pois vasta kun uusi silta ja raide oli otettu käyttöön.

Vastine: Merkitään tiedoksi.

Asemakaavaluonnoksessa suunnitellaan uudisrakennusta, joka sijoittuisi rautatiealueen rajaan kiinni. Väylävirasto muistuttaa, että kaikki tontin rakenteet, myös räystäät, maanalaiset tukirakenteet ja mahdolliset ankkuroinnit, tulee rakentaa tontin puolelle. Väylävirasto ei tule hyväksymään minkään tonttia tai sen käyttöä palvelevien rakenteiden tai kulkuyhteyksien sijoittamista rautatiealueen puolelle.

Vastine: Merkitään tiedoksi.

Kaavahankkeessa mahdollistetaan uutta rakennusoikeutta palvelurakennusten korttelialueelle rautatien välittömään läheisyyteen. Kaavamääräyksissä huomioidaan rautatien melualueiden vaikutus, siten että rakentajan tulee toteuttaa ”riittävät meluntorjuntatoimet”.

Asemakaavamääräyksissä ei kuitenkaan selkeästi kuvata melualueen rajoja. Ilmeisesti liikenne- ja rautatieliikennemelua ei ole tutkittu asemakaavan valmistelutyön yhteydessä. Samoin rautatien tärinästä ei löydy mainintaa kaava-aineistossa.

Kaavan valmistelutyön yhteydessä tulee teettää vielä melu- ja tärinäselvitys, jossa huomioidaan rautatien vaikutus viereisten kortteleiden käyttöön. Kaavamääräyksiin tulee lisätä selvitysten perusteella riittävät melu- ja tärinäalueet sekä näillä alueilla vaadittavat melu- ja tärinätorjunnan toimenpiteet.

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 raja-arvosta (Lpr_m) 30/35 dB. Yleensä runkomeluhaitat ulottuvat 60 m (pehmeikkö) - yli 200 m (kallio) etäisyydelle rautatiestä (VTT:n tiedotteita 2468).

Kaavoituksessa on huomioitava raideliikenteen tärinän aiheuttama rakennuksen vaurioitumisriski ja vaikutus asuinmukavuuteen. Tärinälle herkkää maankäyttöä ei tule osoittaa tärinäherkille alueille ilman tärinänvaimennustoimenpiteitä 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 liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksesta (VTT tiedotteita 2278). Suosituksen mukaan asuinrakennuksen tärinä ei saa ylittää uusilla asuinalueilla värähtelyluokan C arvoa $V_{w,95} \leq 0,30$ mm/s ja vanhoilla asuinalueilla värähtelyluokan D arvoa $V_{w,95} \leq 0,60$ 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 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 osoitteesta: <http://www.vtt.fi/publications/index.jsp>.

Väylävirasto muistuttaa lisäksi, että melun- ja tärinätorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnittelemista toimenpiteistä melun- ja tärinätorjuntatarve syntyy. Näin ollen Väylävirasto ei osallistu uuden maankäytön johdosta aiheutuviin mahdollisiin melun- ja tärinätorjunnan kustannuksiin.

Vastine: Merkitään tiedoksi. Erillistä melu- ja tärinäselvitys ei ole tarpeen laatia, sillä radan läheisyyteen ei osoiteta mitään uudisrakentamista tai toimintoja, jotka olisivat melulle ja tärinälle herkkää. Lisätään kaavamääräyksiin tekstiä tärinään liittyen: Uudisrakennusten rakenteissa on huomioitava rautatie- ja ajoneuvoliikenteen aiheuttama tärinä niin, että se ei kohtuuttomasti häiritse sisätilojen käyttäjiä eikä heikennä rakennusten kestävyyttä.

Radan läheisyyteen rakennettaessa tulee varmistua, että alueella muodostuvat hulevedet eivät vaikeuta radan kuivatusta tai aiheuttaa haittaa radan rakenteille. Lähtökohtaisesti hulevesiä ei saa johtaa radan kuivatusjärjestelmiin.

Vastine: Merkitään tiedoksi.

8. Etelä-Savon ELY-keskus 4.12.2020

Kuntakeskuksen ja Pyhäveden nk. aluevarausyleiskaavassa Kurkiniemen itäosaan osoitettu RM-alue on `siirtynyt` Kenkätehtaan alueelle, jossa se lisäksi on toteutettavissa yleiskaavassa osoitettua mittavampana. Tämä seikka vaatii asemakaavan tarkempia perusteluja.

Vastine: Pinta-alan, ratamelun ja rakennettavuuden kannalta Kenkätehtaanniemi sopii paremmin uudelle merkittävälle matkailun aluevaraukselle. Kenkätehtaalta säilytetään vanha arvokkain osa, suojelumerkintä. Asumista ja liiketiloja osoitetaan lähemmäksi nykyisiä palveluja. Ratkaisu on hyvin pitkälle yleiskaavan mukainen.

Kaavaselostuksessa viitataan yleiskaavojen luontoselvityksiin (2006 ja 2000). Asemakaavatasoista luonto- ja maisemaselvitystä ei ole tehty. Kenkätehtaanniemi on tällä hetkellä rakentamattomalta osaltaan metsäinen ja maisemallisesti tärkeä alue, ja vähintään tämän alueen luonto- ja maisemarvot tulee selvittää tarkemmin. Kenkätehtaanniemeen on kaavaluonnoksessa osoitettu laaja RM-alue, joka sallii kolmekerroksista rakentamista. Voimassa olevassa yleiskaavassa se on osoitettu asuin-, liike- ja toimistorakennusten alueeksi, jolla ympäristö säilytetään (AL/s). Nyt käytettävissä olevan tiedon valoissa vaikuttaisi siltä, että ainakin RM-alueen rakentamisalueen ulkopuolinen ranta-alue tulisi säilyttää luonnontilaisena maisemallisista syistä. Kaavaluonnoksessa esim. alueen puuston käsittelyä ei ohjata millään tavalla. Kurkilahden ranta-alueilla on merkitystä myös ekologisena yhteytenä.

Vastine: Alueen luontoarvot on tarkistettu kesän 2021 aikana, selvitys on selostusosan liitteenä. Tarkennetaan kaavamääräystä Kenkätehtaanniemen rannassa luontoselvityksen ja lausunnon mukaisesti, (s-1) Maiseman kannalta tärkeä ranta-alue.

Rakennetun kulttuuriympäristön osalta kaavatyön perusselvitykseksi on laadittu Mäntyharjun Kurkilahden kulttuuriympäristöselvitys ja kenkätehtaan rakennushistoriaselvitys (Selvitystyö Ahola / Teija Ahola, 2018). Selvityksessä tunnistetut rakennetun kulttuuriympäristön kohteet on melko hyvin huomioitu kaavaluonnoksessa. Pääosa kohteista on osoitettu sr-merkinnällä. sr-määräykseen tulee lisätä maininta siitä, ettei rakennusta saa purkaa. Myös Kurkiniemen päärakennus on ELY-keskuksen näkemyksen mukaan luontevinta osoittaa samalla sr-merkinnällä kuin muutkin suojeltavat kohteet. Kaavaluonnoksen selostuksesta ei tällä hetkellä käy ilmi perusteita eri merkinnöille, jotka kuitenkin sisällöllisesti ovat hyvin lähellä toisiaan. Suojeltavien rakennusten kaavamerkintänä käytetään yleisesti sr-merkintää, jota voidaan tarvittaessa täsmentää jakamalla kohteet sr-1 ja sr-2 (jne.) - luokkiin. Lisäksi on hyvä pohtia, katsotaanko kenkätehtaan ”askel”-mainosvalot säilytettäväksi rakenteeksi, ja tulisiko siitä olla maininta määräyksessä.

Selostuksesta ei myöskään käy ilmi, miksei kulttuuriympäristöselvityksessä K2-luokitellulle kunnantalolle ole osoitettu sen kulttuurihistoriallisen arvon huomioivia määräyksiä.

Päinvastoin huomioimatta jättämistä perustellaan inventoinnilla/kulttuuriympäristöselvityksellä, vaikka selvitys nimenomaan suosittaa rakennuksen huomioimista. Mäntyharjun modernin keskusta-arkkitehtuurin säilymisen kannalta on varsin valitettavaa, että arkkitehtonisesti tasokasta mutta lainvoimaisen purkuluvan saanutta valtion virastotaloa ei kunnassa katsottu säilyttämisen arvoiseksi. Hallintokeskuksen modernia arkkitehtuuria jatkava Koy Reissutori ei ollut edes inventoitavien kohteiden joukossa.

Kaavaluonnoksesta puuttuvat taajamakuvan muotoutumista ohjaavat määräykset kauttaaltaan (massoittelu, kattomaailma, materiaalit jne.). Hallintokeskuksen Mäntyharjun mittakaavassa voimakkaasti kasvavasta rakennuskorkeudesta ei ole edes yhtään havainnekuvaa. Kaavaluonnoksen selostuksessa todetaan, että joustavalla kaavaratkaisulla on pyritty muodostamaan mahdollisimman monipuolinen ja taajamaa kehittävä kokonaisuus.

Kuitenkin lienee syytä huolehtia, ettei joustavuudella perustella suunnittelemattomuutta. Kunnan tavoitetila keskustan kehittämisen suhteen ei täysin ilmene kaavaratkaisusta. Asemakaavoituksen keinoin voisi lähteä rohkeamminkin tarkastelemaan paitsi vanhan kenkätehtaan alueen, myös hallintokeskuksen kehittämistä.

Vastine: Virastotalon ja kunnantalon osalta vastine kohdassa 2. Havainnekuvan hyödyllisyys jäisi pintapuoliseksi, koska tiedossa ei ole (täälläkään) mahdollisen rakennuttajan toiveita. Esitetty korkein kerrosluku (V) jää taajaman keskeisellä paikalla vielä suhteellisen matalaksi, sillä korttelin 359 nykyinen kerrostalo (IV) on harjakorkeudeltaan jo maasto-olosuhteista johtuen korkeammalla. Lisätään yleisiin kaavamääräyksiin keskeisen ympäristön aiheuttamia laatuvaatimuksia. Hallintokeskuksen rohkealle kehittämiselle kaavaratkaisu ei aseta esteitä, vaikka kunnantalon tulevaisuus ei vieläkään ole tarkasti selvillä.

HUOMAUTUKSET

1. 20.10.2020

Kannanotto koskien vahtituvan tonttia 507-413-7-701. Eivät hyväksy kevyen liikenteen polun menemistä tontin läpi; syinä yksityisyyden menettäminen, kulttuurimaiseman ympäristön säilyttäminen, omaisuuden suojeleminen rannassa, kotirauhan häirintä ja todennäköinen ilkeävalta.

Vastine: Kyseinen alue on tällä hetkellä asemakaavassa pelkästään rautatiealuetta ja puistoa. Nykyiset omistajat ovat olleet tietoisia tästä alueen ostamisen aikana. Kaavaratkaisussa säilyy rantaan varattu kevyen liikenteen yhteys, jonka lunastaminen kunnalle pitkällä tähtäimellä on mahdollista. Rakennukset osoitetaan asiaan kuuluvilla suojelumerkinnöillä ja aluevarauksena toimii luontevasti asema-alueen laajempi kokonaisuus (P/s). Tältä osin ei ole syytä muuttaa kaavaratkaisua. Liikennearatkaisut täsmennetään aseman alueella juuri valmistuneen suunnitelman mukaisiksi.

2. 28.10.2020

Ilmoittavat tyytymättömyyden Kurkilahden kaava-alueen rajauksen muutoksesta. Keväällä 2018 myös länsirannan kiinteistöt kuuluivat kaavamuutokseen, mutta nyt alue oli nähtäville jätetyssä luonnoksessa muutosalueen ulkopuolella. Esittävät, että asemakaavan rajausta muutetaan koskemaan myös Kurkilahden länsirannan nyt kaava-alueen ulkopuolelle jätetyt alueet ja esitetään kaava sellaisena kuin se on yleiskaavassakin 13.11.2008 hyväksytty.

Vastine: Huomautuksista selkeästi suurin osa (nro:t 2, 3, 4, 5 ja 7) koski Kurkilahden länsirannan asemakaava-alueen rajausta ja ns. rantaraittia. Nykyisessä asemakaavassa alueella on puistoalue ja kunnalla olisi periaatteessa mahdollista pakkolunastaa se. Sen sijaan yleiskaavassa 2008 aluevaraus kerrostaloille ylettyy rantaan asti. Asemakaavan luonnoksessa kyseinen alue oli jätetty suunnittelun ulkopuolelle ja nykyisen asemakaavan varaan tuoreempia kehittämissuunnitelmia noudattaen.

Kaavoittaja lähetti keväällä 2021 kunnanvaltuuston jäsenille kyselyn koskien kyseistä rantaraittia. Vaikka vastausprosentti jäikin matalaksi, noin 70 prosenttia päättäjistä oli sillä kannalla, ettei pakkolunastukseen ryhdytä rantaraitin toteuttamiseksi. Näin ollen voidaan todeta, että nykyinen asemakaavaratkaisu on vanhentunut. Kaava-alueen rajausta muutetaan nyt koskemaan koko korttelia 355 ja ns. rantaraitti poistetaan kaavasta yksityisiltä maanomistajilta. Alueen päämerkintä taajaman keskeisellä alueella säilyy kerrostalorakentamisessa (AK).

3. 30.10.2020

Huomautuksen näkemyksen mukaan kaava-alueen rajauksen muutoksessa on kyse merkittävästä poikkeamisesta yleiskaavasta. Asunto Oy Mäntyharjun Pentinranta esittää, että asemakaavan rajausta tulee muuttaa 13.11.2008 kunnanvaltuuston päätöksellä hyväksytyn yleiskaavan mukaiseksi.

Vastine: Kohdassa 2.

4. 3.11.2020

Ilmoittaa tyytymättömyytensä tekniselle lautakunnalle asemakaavan valmistelussa tehdystä kaava-alueen rajauksen muutoksesta. Esittää, että kaava-aluetta muutetaan koskemaan myös Kurkilahden länsirannan ja että kaava esitetään sellaisena kuin se on 13.11.2008 yleiskaavassa hyväksytty. Esittää perusteluina vuonna 2003 Mäntyharjun kunnalle lähettämänsä aineiston, johon kuuluu muun muassa asukkailta kerätty nimilista, jossa vastustetaan suunnittelussa ollutta ulkoilu-, puisto- ja kevyenliikenteen väylää. Liitteenä myös Pitäjänuutisten Lukijat-palstalle lähetetty kannanotto.

Vastine: Kohdassa 2.

5. 5.11.2020

Kiinteistön (Pyhävedentie 12) omistajana vastustaa vanhan asemakaavan mukaista kevyenliikenteen väylää, jota on suunniteltu Kurkilahden länsirannalle. Huomautuksen mukaan rantareitti heikentäisi asumisviihtyisyyttä ja aiheuttaisi ylimääräisiä kustannuksia. Esittää, että asemakaavan rajausta tulee muuttaa 13.11.2008 kunnanvaltuuston päätöksellä hyväksytyyn yleiskaavan mukaiseksi.

Vastine: Kohdassa 2.

6. 15.11.2020

Ovat toimineet Rantaravintola Kurkiniemen yrittäjinä vuodesta 2003. Ilmoittavat mielipiteenään, että Kurkilahden asemakaavan tavoitteet, joilla ollaan luomassa edellytyksiä palveluiden kehittämiseksi ja viihtyisälle, elinvoimaiselle Mäntyharjun taajamalle onnistuvat erittäin hyvin. Huomautuksen mukaan rantareitti muodostaa täysin uuden ulkoilureitin ja lähiliikuntapaikan, joka hyödyntää erinomaisesti jo olemassa olevia Kurkilahden alueen mahdollisuuksia.

Toivovat vielä huomioitavan seuraavat yksityiskohdat:

Liikenteen sujuminen Kurkiniemeen on varmistettava: opastus ja valaistus kuntoon, turvallinen kevyt liikenne. Pysäköintipaikkoja tulisi lisätä, kunnan venesataman voisi siirtää Kurkilahden pohjoispuolelle, jolloin venesatama olisi valvonnan alaisena ja jo olemassa olevien palveluiden äärellä koko kesän ajan. Palveluiden kehittämiseksi tulisi olla enemmän kaavan rakennusoikeutta P/s -alueelle, joka ei ole luonnoksessa riittävä. Kysyvät, mahdollistaako Kurkiniemen kaavamerkintä (VP) viihtyisyyttä ja virkistyskäyttöä lisäävät lähiliikuntapaikat sekä kevyet rakennelmat, jotka tukevat myös liiketoiminnallisten palveluiden kehittämistä?

Vastine: Asemanseudun liikenneratkaisut täsmennetään alueelle juuri valmistuneen suunnitelman mukaisiksi. Rakennusoikeutta lisätään maltillisesti ja pysäköintialuetta lisätään alueelle huomautuksen mukaisesti. Muilta osin kaavan varaukset mahdollistavat huomautuksessa esitetyt toiminnot alueelle.

7. 26.11.2020

Osa-aikamäntyharjulainen ja viettää noin puolet kuukaudesta Mäntyharjulla, noin 9 vuotta sitten ostanut as oy Pentinrannasta asunnon. Huomautuksessa todetaan, että Kurkilammen rantaan suunniteltu kevyen liikenteen väylä leikkaisi rannasta uimarantaosuuden. Huomauttaa, että

Askeleen sivusta kulkee jo mainio kevyen liikenteen väylä leveälle jalkakäytävälle ja uimarantaosuuden leikkaamisella rantaraitin vuoksi aiheutettaisiin kohtuutonta haittaa rannan asukkaille.

Vastine: Kohdassa 2.