



Petäjäveden kunta

Korttelin 43 asemakaavamuutos

Kaavaselostus, valmisteluvaihe

Vireille tulo 16.9.2019 § 137

Kunnanvaltuusto x.x.2020

Lainvoimainen kaava x.x.2020

FCG ●

KORTTELIN 43 ASEMAKAAVAMUUTOS

1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

1.1 Tunnistetiedot

Asemakaavan selostus koskee 19.10.2020 päivättyä kaavakarttaa.

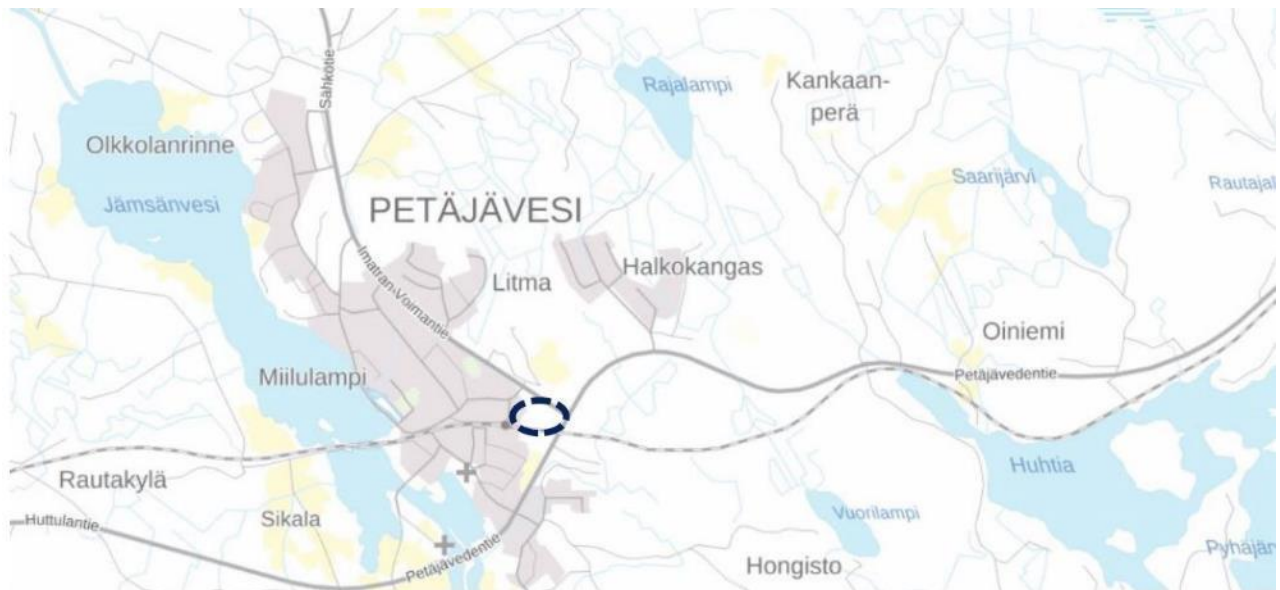
Petäjaveden kunnan puolesta työtä ohjaa aluearkkitehti Susanna Paananen. Kaavoituksen laadinnasta vastaavat FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy:stä Tuomo Järvinen ja Jari Alatalo. Taloudellisia vaikutuksia on arvioinut johtava asiantuntija Taina Ollikainen.

1.2 Kaava-alueen sijainti

Suunnittelualue sijoittuu Petäjaveden keskustaán, valtatie nro 18 (Imatran Voimantie) ja valtatie 23 (Petäjävendentie) risteysalueen tuntumaan. Suunnittelualueita rajaa etelässä rautatie, lännessä Varastotie ja Koulutie. Alueen pinta-ala on 4,1 ha.

Asemakaavan muutos koskee voimassa olevan asemakaava korttelia 43 ja siihen liittyviä katuja (Varastotie, Mestarintie ja Koulutie). Kaavamuutosalue rajautuu maanteihin Valkolantie (Imatran Voiman tie) ja Petäjävendentie / Keuruuntie (Valtatie 13).

Asemakaavan muutoksella muodostuu kortteli 43 ja siihen liittyvät maantie- ja katualueet.



Kuva 1 Suunnittelualueen likimääräinen sijainti (sininen katkoviiva). (Kartta ©Maanmittauslaitos)

1.3 Kaavan nimi ja tarkoitus

Korttelin 43 asemakaavamuutoksen tarkoituksena on mahdollistaa alueelle vähittäiskaupan suuryksikön sijoittuminen. Vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan maankäyttö- ja rakennuslaissa yli 4 000 kerrosneliömetrin suuruista vähittäiskaupan myymälää. Kaavatyössä tarkastellaan myös korttelin käyttötarkoitusten sekä määräysten ajantasaisuus tarvittaessa muilta osin. Nykyisen asemakaavan mukainen asemakaavakatu Mestarintie poistetaan ja asumiseen tarkoitettulle alueelle osoitetaan ajoyhteys. Asemakaavakatua ei ole rakennettu. Samassa yhteydessä Varastotien nimi muutetaan Mestarintieksi.

1.4 Selostuksen sisällysluettelo

1	Perus- ja tunnistetiedot.....	1
1.1	Tunnistetiedot	1
1.2	Kaava-alueen sijainti.....	1
1.3	Kaavan nimi ja tarkoitus	1
1.4	Selostuksen sisällysluettelo	2
1.5	Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista.....	3
1.6	Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista.....	3
2	Tiivistelmä	1
2.1	Kaavaprosessin vaiheet	1
2.2	Asemakaava.....	1
2.3	Asemakaavan toteuttaminen	1
3	Lähtökohdat	2
3.1	Selvitys suunnittelualueen oloista.....	2
3.2	Suunnittelutilanne	13
4	Asemakaavan suunnittelun vaiheet	19
4.1	Asemakaavan suunnittelun tarve.....	19
4.2	Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset	19
4.3	Osallistuminen ja yhteistyö	19
4.4	Asemakaavaratkaisun tavoitteet.....	21
5	Asemakaavaluonnoksen kuvaus.....	21
5.1	Kaavan rakenne	21
6	Kaavan vaikutukset.....	25
6.1	Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen	25
6.2	Vaikutukset rakennettuun ympäristöön ja maisemaan	25
6.3	Vaikutukset luontoon	27
6.4	Vaikutukset teknisen huollon järjestämiseen	27
6.5	Liikenteelliset vaikutukset	27
6.6	Kaupalliset vaikutukset.....	27
6.7	Vaikutukset yhdyskuntatalouteen.....	29
6.8	Vaikutukset terveyteen ja turvallisuuteen	29
6.9	Vaikutukset eri väestöryhmien toimintamahdollisuuksiin lähiympäristössä, sosiaalisiin oloihin ja kulttuuriin	29
6.10	Ympäristövaikutukset.....	29

Tuomo Järvinen

19.10.2020

6.11	Ympäristön häiriötekijät	29
6.12	Ilmastovaikutukset	30
6.13	Asemakaavan suhde olemassa oleviin selvityksiin ja suunnitelmiin	31
7	Asemakaavan toteutus.....	31
7.1	Näkemäalueet	31
7.2	Hulevesien hallinta rakennusvaiheessa.....	31
7.3	Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat.....	31

1.5 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista

- 1 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
- 2 Luontoselvitys 2020
- 3 Kaupallinen selvitys 2020
- 4 Seurantalomake

1.6 Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista

- Palvalahti-Kintaus osayleiskaava ja siihen liittyvät selitykset
- Petäjäveden keskustan osayleiskaava ja siihen liittyvät selvitykset
- Petäjäveden kunnan rakennusjärjestys
- Jyväskylän seudun liikennejärjestelmä JYSELI 2025
- Valtakunnallinen tieliikenne-ennuste 2030, Liikennevirasto
- Valtateiden 18 ja 23 kehittämisselvitys Jyväskylä-Keuruu
- Petäjäveden kauppapaikat; liikenneasema, liiketontti ja Palvalahti, kaupallisten vaikutusten arviointi, Santasalo 2007

19.10.2020

2 TIIVISTELMÄ

2.1 Kaavaprosessin vaiheet

- Vireilletulo Petäjäveden kunnanhallituksessa 16.9.2019 § 137
- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä 14.10.2019 – 15.11.2019
- Kaavaluonnos nähtävillä __. __. 2020 - ____ . ____ . 2020

2.2 Asemakaava

Asemakaavan länsiosalla on neljä asuintonttia. Itäosa on liikerakennusten korttelialuetta, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön sekä muita myymälä- ja ravintolatiloja. Kaavassa osoitetaan istutettavia / puus-
toisena säilytettäviä alueita ja istutettavia puurivejä, maisemointitarkoituksessa ja liito-oravien kulkuyhteyk-
sien turvaamiseksi.

2.3 Asemakaavan toteuttaminen

Asemakaavaa voidaan toteuttaa sen saatua lainvoiman.



Kuva 2: Näkymä Varastotieltä suunnittelualueelle ©Google

19.10.2020

3 LÄHTÖKOHDAT

3.1 Selvitys suunnittelualan oloista

3.1.1 Yleiskuvaus

3,5 ha:n suunnittelualan länsiosalla on kaksi erillispientaloa ja yksi rivitalo. Itäosa on rakentamaton. Alueelle on ajettu täytemaata ja siitä muodostuneella kentällä säilytetään puutavaraa. Suunnittelualue sijoittuu taajama-alueen reunalle. Maasto laskee vt18:lta rautatielle päin n. 5 m. Alueen rakennettu osa on puustoinen.



Kuva 3: Ortoilmakuva ©MML

3.1.2 Luonnonympäristö

Maisemarakenne, maisemakuva

Valtateiden risteysalue on keskeinen maisemakohta saavuttaessa kuntaan pohjoisesta. Alueella on ”näyteikunamerkitystä” kuntakuvassa. Nykyisellään korttelialue on pääosin metsäinen ja pensoittunut.

Suunnittelualueella ei sijaitse valtakunnallisesti tai maakunnallisesti arvokkaita maisema-alueita. (Ympäristöministeriö/Ympäristönsuojeluosasto: Arvokkaat maisema-alueet, Maisema-aluetyöryhmän mietintö 66/1992; 1992).

19.10.2020



Kuva 4: Näkymä valtatieltä 23 (Petäjäviedentie) etelästä, suunnittelualue vasemmalla. ©Google



Kuva 5: Vt23 ja Imatran Voiman tien liittymä pohjoisesta. ©Google



Kuva 6: Talvinäkymä Imatran Voiman tieltä kaakosta. ©Google



Kuva 7: Talvinäkymä Imatran Voiman tieltä luoteesta. ©Google

19.10.2020



Kuva 8: Valtatien 23 (Petäjäviedentie) allittava rata. Suunnittelualue oikealla. ©Google



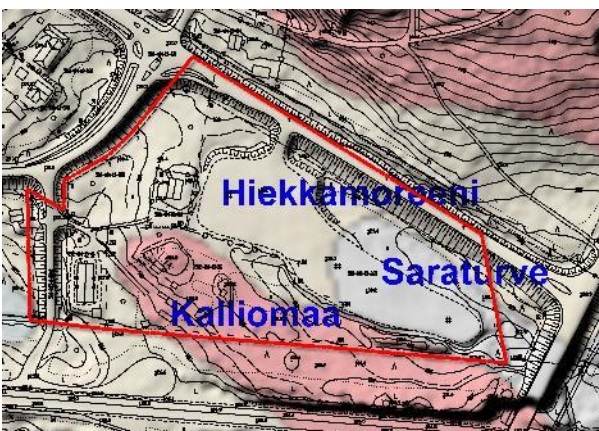
Kuva 9: Alueen uudempi omakotitalo ja rivitalo. ©Google

Luonnonolot

Kallio- ja maaperä

Petäjäveden kallioperässä vallitsevat yleisesti happamat syväkivet, granodioriitti ja kvartsidioriitti. Myös graniittia esiintyy.

Suunnittelualueen maaperä on pohjoisosalta ja pääosin hiekkamoreenia, itäpää on saraturvetta. Radan puoleisella osalla on kalliomaata. Suunnittelualueen koillisosaan on tuotu täyttömaata.



Kuva 10: Alueen maaperä ©GTK

19.10.2020

Rakennettavuus

Kalliomaa on maarakentamisen kannalta sikäli ongelmaton, että se kantaa eikä roudi. Sen sijaan rakennuspohjaa ja kunnallistekniikkaa perustettaessa kallion louhinta lisää rakennuskustannuksia merkittävästi. Louhittavuuteen vaikuttavat kallion kivilajien porattavuus, räjäytettävyyys sekä seinämien tukemistarve ja louhintajälki.

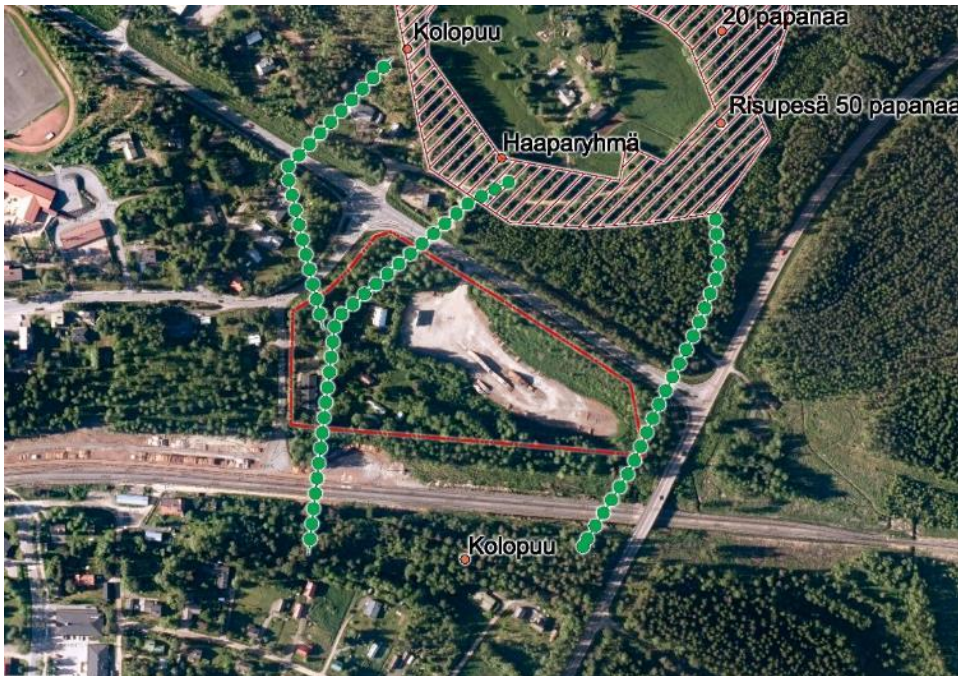
Moreenit muodostavat yleensä kantavan rakennuspohjan, jolle tiet ja kunnallistekniikka voidaan perustaa ilman erityistoimenpiteitä. Hienoaineksen määrän mukaan moreeni voi olla joko heikosti tai kohtalaisesti routivaa.

Eloperäinen maalaji **turve** on rakennus- ja maastustustavaksi lähes käyttökelvoton heikon kantavuuden ja suuren kokoonpuristuvuuden vuoksi. Turpeen ns. primaaripainuma tapahtuu muutamassa minuutissa, ja se saattaa olla puolet kokonaispainumasta. Sekundaaripainuma saattaa kestää kymmeniä, joskus satoja vuosia. Eloperäisten maalajien kantavuuteen vaikuttavat myös kerroksen paksuus ja alla olevan maan laatu. Jos turpeen kerrospaksuus on pieni, voidaan käyttökelvoton maamassa korvata rakennusteknisiltä ominaisuuksiltaan paremmalla maamassalla. Jos kerrokset ovat paksuja, joudutaan rakentamisessa turvautumaan muihin pohjavahvistustoimiin.

GTK:n aineisto esittää maaperästä vain suuret linjat, varsinaisia rakentamistoimenpiteitä varten on suoritettava hankekohtaiset pohjatutkimukset tarkempien perustamisolosuhteiden selvittämiseksi.

Luonto

Alueen pohjois- ja eteläpuolella on aiemmin tunnistettu liito-oravareviirit. 2020 tehdyn tarkistuksen¹ yhteydessä eteläpuolella olevalta kuviolta ei löytynyt papanoita, mutta alue voi siitä huolimatta olla edelleen asuttu tai vain väliaikaisesti asumaton. Alueella on lajille hyvin soveltuvaa rehevää metsää ja kolopuu. Kulkuyhteyksimahdollisuus liito-oravalle alueiden välillä suositellaan luontoselvityksessä kaavassa turvattavaksi.



Kuva 11: Liito-oravareviiri ja mahdolliset kulkureitit

¹ Latvasilmu 2020

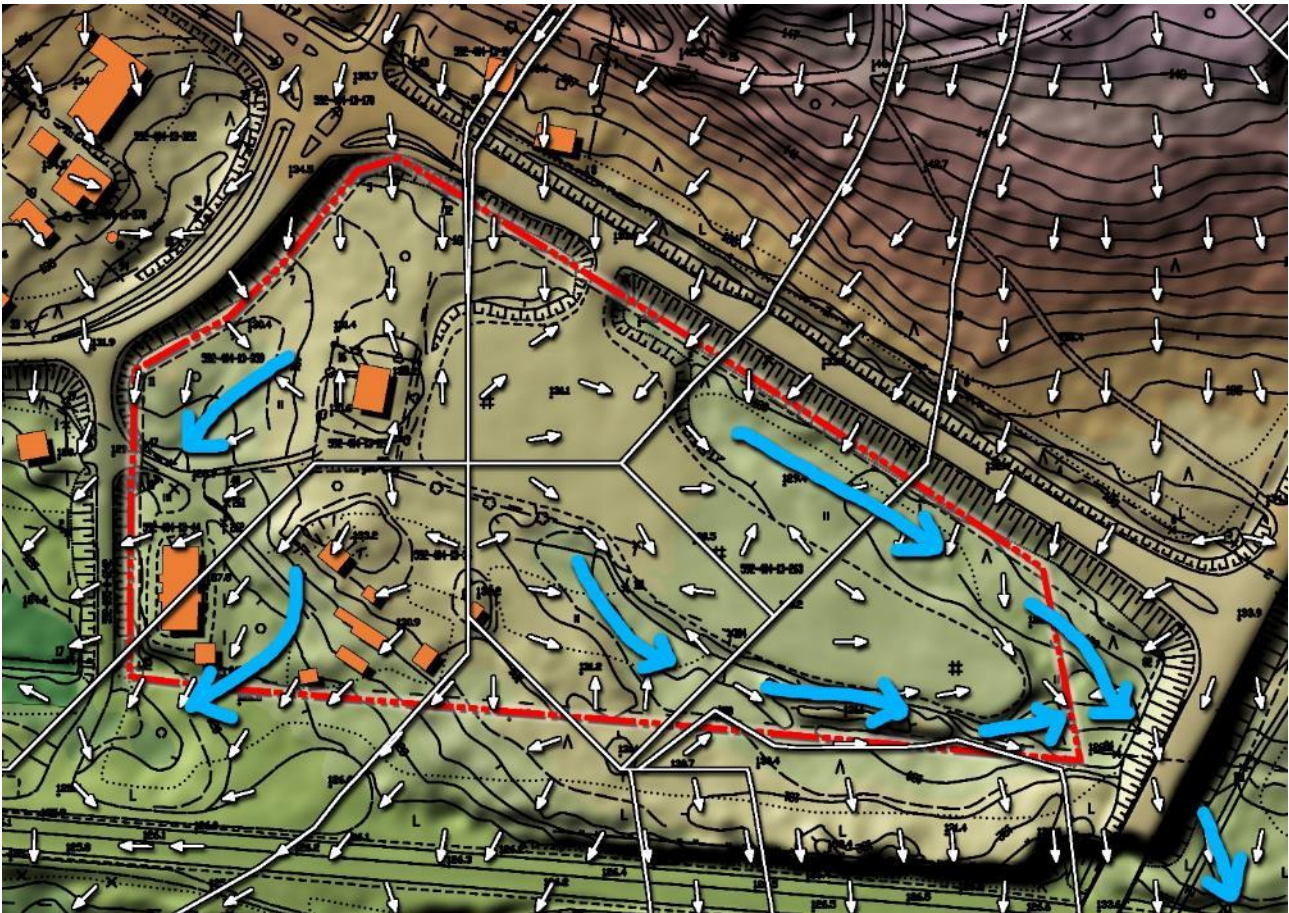
19.10.2020

Vesistöt ja vesitalous

Alue ei ole pohjavesialuetta eikä siellä ole vesistöjä. Perimätiedon mukaan alueella on ollut lähde. Kunnasta saadun tiedon mukaan lähde on kuitenkin tuhoutunut ilmeisesti maan siirron yhteydessä².

Alueen pintavedet kulkeutuvat pinnanmuotojen perusteella alla olevan kuvan mukaisesti, suurin osa alueen itäosaan ja sieltä edelleen maantien alittavaan rumpuun. Aluetta rakennettaessa ja pinnoitettaessa imeytyminen vähenee ja huleveden määrä lisääntyy.

Maantierummun kapasiteetin ylittymisen ja tulvimisen ehkäisemiseksi on hulevesiä syytä alueella viivyttää siten, ettei sen määrä rummussa lisäännä nykyisestä.



Kuva 12: Valuma-alueet ja valumasuunnat (MML korkeusaineisto, Civil3D)

² Tieto voimassa olevan asemakaavan selostuksesta

19.10.2020



Kuva 13: Mallikuva, jossa maaston muotoja on liioiteltu 5-kertaisesti

Maa- ja metsätalous

Aluetta käytetään puutavaran varastointiin.

3.1.3 Muinaisjännökset

Alueelta ei ole tiedossa muinaismuistolain (295/1963) rauhoittamia kiinteitä muinaisjännöksiä³.

3.1.4 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaava-alueella

Petäjaveden väestöllinen huoltosuhde on 2020 tasapainossa eli työikäisiä on enemmän kuin lapsia ja eläkeläisiä. Kunnan väkiluku on viimeiset kymmenen vuotta ollut laskusuunnassa⁴. Itse kaava-alueella on n. kymmenen asukasta.



Väestömuutos vuoteen 2030 mennessä on Tilastokeskuksen vuoden 2015 ennusteen mukaan +249 asukasta (+6,4 %) ja vuoden 2019 ennusteen mukaan -546 asukasta (-14 %). Väestön sijoittumista on kuvattu kattavasti selostuksen liitteenä olevassa kaupallisessa selvityksessä.

Yhdyskuntarakenne

Rautatie jakaa Petäjaveden keskustan kahteen osaan. Rautatien voi alittaa vain yhdessä kohden, Kirkkotiellä ja ylikulkusiltaja ei ole rakennettu. Suunniteltavana oleva alue sijoittuu keskustaaajaman reuna-alueelle. Alue rajautuu merkittäviin liikenneväyliin; valtateihin 18 ja 23 sekä Koulutiehen, joka on yksi keskustaan saapumisen kolmesta päälähestymisreitistä.

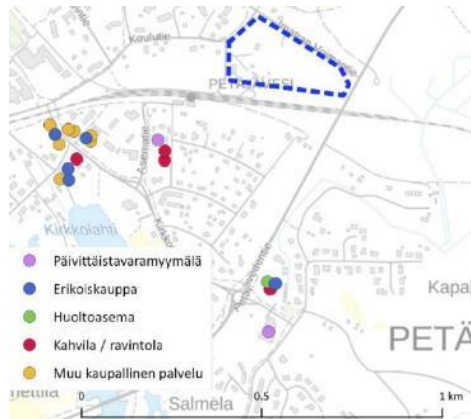
³ Lähteet: Petäjaveden arkeologinen inventointi, Pirjo Rautiainen, 2005 ja Ympäristökarttapalvelu Karpalo 17.9.2020

⁴ Tilastokeskus

19.10.2020

Palvelut

Petäjaveden keskustan palvelut ovat kävelymatkan etäisyydellä alle kilometrin päässä. Kaupalliset palvelut keskittyvät Kirkkotien lähiympäristöön. Kirkkotien ja Siltatien liittymän ympäristössä sijaitsee päivittäistavaramyymälä, erikoisliikkeitä sekä muita kaupallisia palveluja (ravintola, pankit). Kirkkotien ja valtatie 23 liittymän ympäristössä sijaitsee päivittäistavaramyymälä ja liikenneasema sekä polttoaineen jakelupiste.

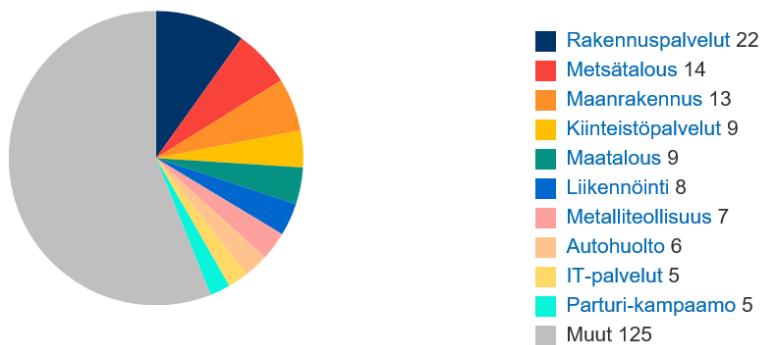


Kuva 14: Keskustan kaupalliset palvelut

Työpaikat, elinkeinotoiminta

Suunnittelualueella ei lähtötilanteessa ole työpaikkoja tai elinkeinotoimintaa.

Petäjaveden suurin työnantaja on kunta, ja valtaosa työpaikoista on palvelujen parissa. Yrityksistä eniten liikevaihtoa tuotti vuonna 2019 Petäjaveden Metalli Oy Ab, ja suurin työnantaja oli Tilitoimisto T Pesonen Oy.



Kuva 15: Petäjaveden suurimmat toimialat

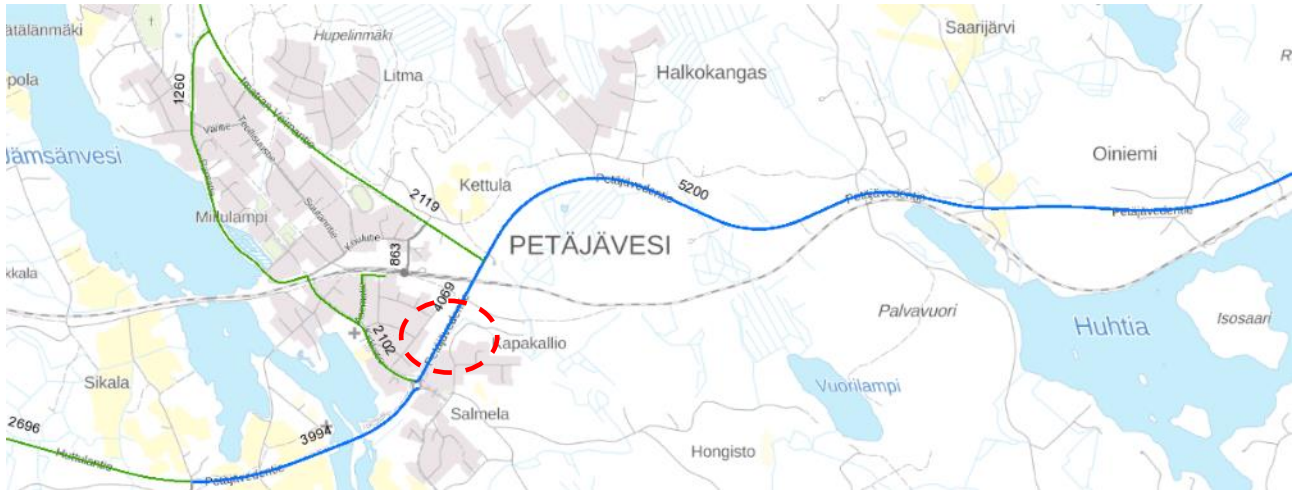
Virkistys

Itse alue ei sovellu virkistykseen valtateiden ja rautatien melun johdosta. Lähiympäristössä on runsaasti virkistykseen soveltuvia metsäalueita ja liikuntapalveluita.

19.10.2020

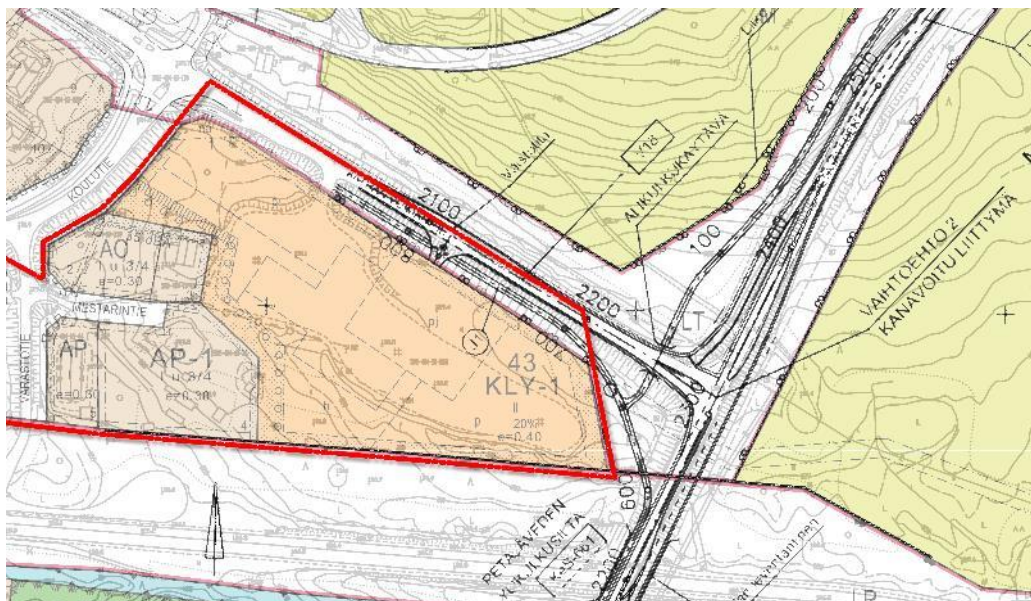
3.1.5 Liikenne

Imatran Voimantien liikennemäärä on 2119, Petäjavedentien 4069 ja Koulutien 863 ajoneuvoa vuorokaudessa.



Kuva 16: Vuoden keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL) (Kartta ©: Väylävirasto, 2018) Suunnittelualue on osoitettu punaisella katkoviivalla.

Voimassa olevan asemakaavan LT-aluevaraus on vt23/18 liittymäalueesta vuonna 2008 laaditun aluevaraus-suunnitelman mukainen (kuva alla). Ko. kanavoitu liittymäratkaisu tulppasaarekkeella ja erillisellä oikeallekääntymiskaistalla on todettu **vt18/23 kehittämiselvityksessä (2018)** edelleen ajantasaiseksi tavoitetilaksi. Samoin jalankulun ja pyöräilyn yhteydet sekä alikulkukäytävä. Liittymäalueesta ei ole vielä laadittu maantielain mukaista tiesuunnitelmaa, minkä vuoksi liikennealuetta ei ole vielä lunastettu tiealueeksi. Lunastuksia ei nykyisin tehdä ennen varsinaisen rakentamisen käynnistymistä. ELY-keskus on ohjeistanut säilyttämään alueen asemakaavassa aluevaraussuunnitelman mukaisesti liikennealueena.



Kuva 17: Voimassa oleva asemakaava ja vt23/18 aluevaraussuunnitelma 2008

19.10.2020

3.1.6 Rakennettu kulttuuriympäristö

Alueella on yksi rivitalo ja kaksi pientaloa.



Kuva 18: Uudempi omakotitalo ja rivitalo (Kuva: ©Google)

Kiinteistössä RN:o 13:36 (K43 T4) sijaitsee **mäkitupalaisasumus** Haapakallio – Kuula, jonka päärakennus on peräisin vuodelta 1897. Seuraavassa Päivi Anderssonin (K-S Museo) ja Liisa Bergiuksen (K-S Ymp.keskus) 18.8.2006 paikalla suorittamaan katselmukseen perustuva rakennusinventointi:

Haapakallio – Kuula on mäkitupalaisasumus avokallioisella tontilla. Rakennuksen hirsirunko on vuodelta 1897, valmistunut oletettavasti Jyväskylä – Haapamäki – rautatien rakentamisen aikoihin, mahdollisesti rautatien rakentajaperheen asumukseksi. Päärakennusta on uudistettu 1940- tai 1950-luvulla ulkovooraus rakentamalla, ikkunat uusimalla ja rakentamalla päätykuisti joko osaksi tai kokonaan. Asuinrakennus sijaitsee avokalliolla ja on tunnistettavissa 1890-luvun mäkitupalaisasunnoksi, joskin korjausrakennettuna.

Pihapiiriin kuuluu uudehko oleskelukatos keskellä pihaa, pienen nurmikkokaistan takana Valkolantielle päin on lato, päärakennuksesta hieman alempana pitkä navetta-vaja (riviaitta?) rakennus, jotka on rakennettu yhteen ja vuorattu samanaikaisesti yhtenäiseksi rakennukseksi. Tämän pitkän vajarakennuksen alapuolella on tilustien päässä melko kookas autotalli/kenties traktoritalli. Rakennukset ovat mäensyrjässä ja kalliolla pihapiirinä, jolla on paikallista maisemallista ja historiallista arvoa. Kalliopaljastumat ja rakennetun ympäristön hienopiirteisyys sekä sijoittuminen maisemaan kertovat oman aikakautensa rakennusperinteestä ja asuiskulttuurista.



Kuva 19: Mäkitupalaisasumus

19.10.2020

Petäjäveden vanha ja uusi kirkko ympäristöineen, RKY

Petäjäveden vanhan ja uuden kirkon RKY-alue sijoittuu 0,5 km:n etäisyydelle suunnittelualueesta lounaaseen.



Kuva 20: vanha ja uusi kirkko

Petäjäveden vanha kirkko on pohjoismaisen puurakentamistaidon ja –perinteen korkeatasoinen ja hyvin säilynyt esimerkki. Kirkossa yhdistyvät ainutlaatuisella tavalla kansanomaisen puurakennustaito ja hirsisalvostekniikka sekä yleiseurooppalaiset kirkkoarkkitehtuurin tyylipiirteet. Maisemalliset puitteet kirkolle luo Jämsänveden Kirkkolahti, jonka äärelle on sijoittunut myös seurakunnan uusi kirkko. Agraarimaiseman ympäröimä vanha kirkko sekä kirkonkylän taajamassa sijaitseva uusi kirkko muodostavat vuosisataisen katkeamattoman seurakunnallisen jatkumon sekä asutusrakenteen kehitystä kuvastavan parin. Petäjäveden vanha kirkko tapuleineen ja kirkkotarhoineen on sisällytetty Unescon Maailmanperintöluetteloon (Museovirasto).

3.1.7 Tekninen huolto

Alue on Petäjäveden kunnallisen vesi- ja viemäriverkoston piirissä. Kaukolämpöverkosto (Petäjäveden Energia) on rakennettu taajamaan, mutta verkosto ei ulotu suunnittelualueelle. Kunnan keskustassa on sadevesiviemärinti, joka ulottuu nykyisellään kunnantalon luo.

Suunnittelualueella ei ole merkittäviä sähköjohtoja tai muuntamoja. Valtatien 18 toisella puolen kulkee 20 kV ilmajohto. Verkkoyhtiönä on Vattenfall Verkko Oy.

Petäjävedellä on kattavat valokuituyhteydet.

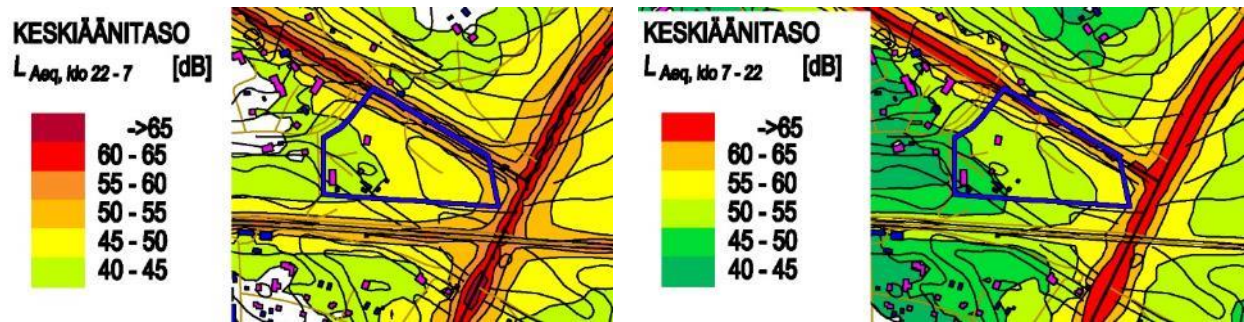
3.1.8 Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt

Suunnittelualue on sekä rauta- että valtateiden melualueita. Osayleiskaavoitusta 2011 varten tehtiin Petäjäveden keskustaajaman alueelle **meluselvitys**.

Valtioneuvoston päätöksessä 993/1992 on annettu melulle ohjearvot, joita keskiäänitaso ei saisi ylittää. Olevilla asuinalueilla melutason ohjearvo on yöllä 50 dB ja päivällä 55 dB. Korttelin 43 olevien asuintonttien alueella melutaso on yöllä 40 – 50 dB ja päivällä 45 – 55 dB, eli melun ohjearvot eivät ylitä korttelin 43 olevien asuintonttien osalta.

Liiketontiksi ajatellun osan päivämelu on tasoa 50 – 55 dB. Liikehuoneiden päivämelun ohjearvo on sisällä 45 dB. Ulkoseinän tavanomaisen ääneneristävyyden ollessa n. 30 dB ei ohjearvo ylitä sisätiloissa.

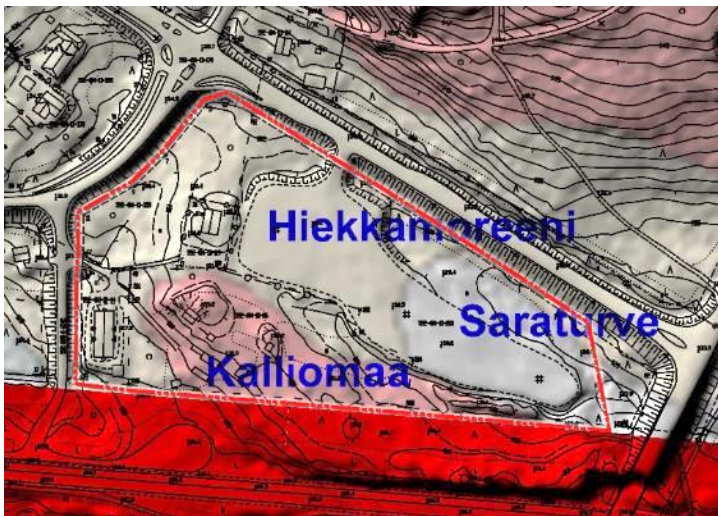
19.10.2020



Kuva 21: Otteet osayleiskaavoitusta 2011 varten tehdystä meluselvityksestä suunnittelualueen kohdalta. Vasemmalla yö-, oikealla päivä-äänitasot

Osayleiskaavoitusta 2011 varten tehtiin myös tärinäselvitys, jossa tarkasteltiin erityisesti rautatien aiheuttamaa tärinää keskustassa. Selvityksen mukaan rakennusten minimietäisyys radasta tulisi moreenialueilla olla 15-25 m radasta ja pehmeiköillä 40-100 m radasta. Laskennallisten epävarmuuksien takia suositellaan suurempia, noin kaksinkertaisia etäisyyksiä rakentamiselle.

Suunnittelualueen eteläraja on 100 m:n päässä radasta ja suunnittelualueen eteläosa on kalliomaata. Tärinästä ei siten todennäköisesti ole merkittävää haittaa rakentamiselle suurimmalla osalla aluetta. Suunnittelualueen itäpää on GTK:n maaperätietojen mukaan saraturvetta ja etäisyys radasta n. 150 m. Tällä alueen osalla voi esiintyä tärinää, johon rakentamisessa tulee varautua.

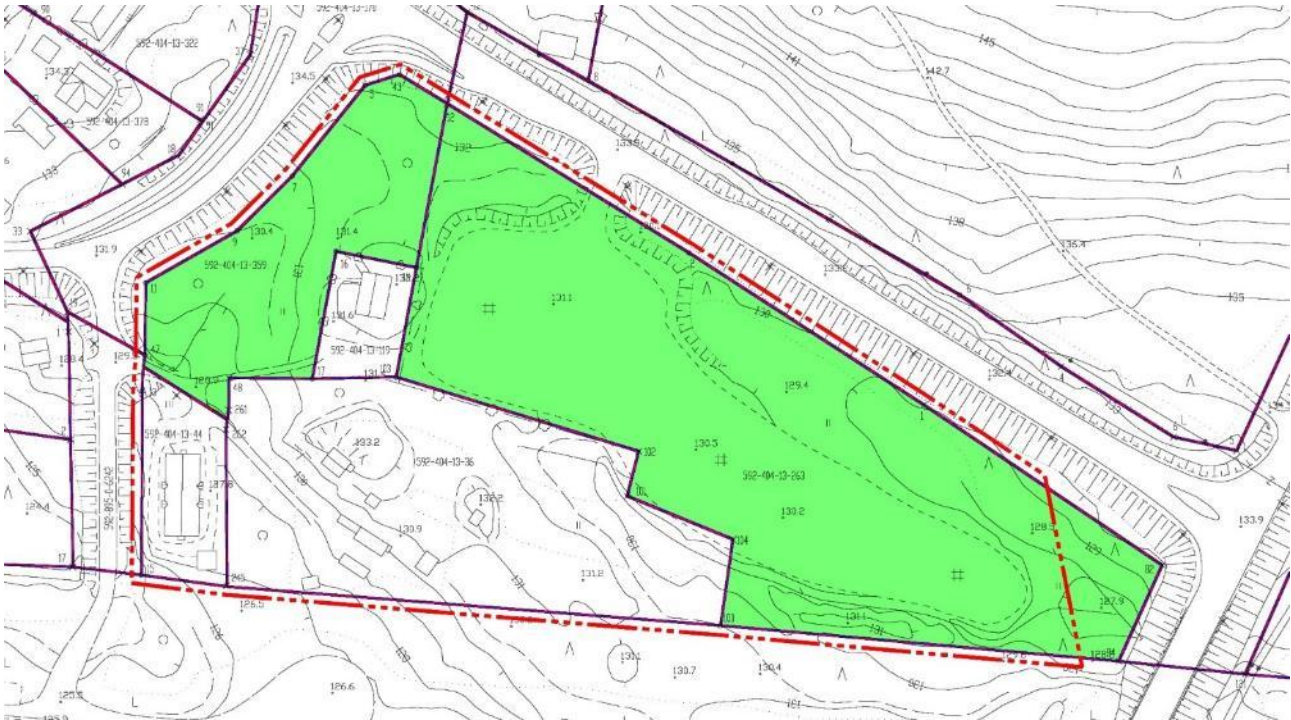


Kuva 22: Kuvaan merkitty punaisella 100 m:n bufferi radasta.

3.1.9 Maanomistus

Suunnittelualueella on sekä kunnan että yksityistä maanomistusta. Tieluheet ovat valtion omistuksessa.

19.10.2020



Kuva 23: Kunnan maanomistus esitetty vihreällä

3.2 Suunnittelutilanne

3.2.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT) ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää. Ne on otettava huomioon ja niiden toteuttamista on edistettävä maakunnan suunnittelussa, kuntien kaavoituksessa ja valtion viranomaisten toiminnassa. Uudet valtioneuvoston hyväksymät valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet astuivat voimaan 1.4.2018.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat:

- Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen
- Tehokas liikennejärjestelmä
- Terveellinen ja turvallinen ympäristö
- Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat
- Uusiutumiskykyinen energiahuolto

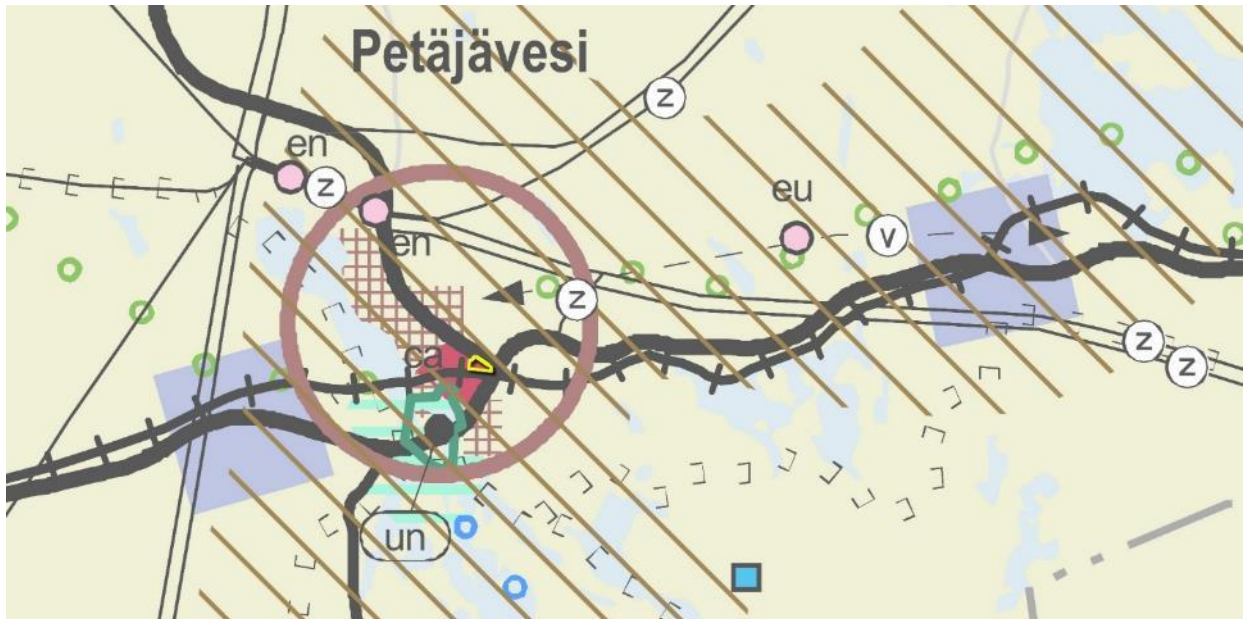
3.2.2 Keski-Suomen maakuntastrategia

Maakunnan strategia ohjaa maakuntakaavoitusta ja maakuntaohjelmaa. Strategiassa on määritetty visio, millaisessa maakunnassa elämme ja teemme töitä vuonna 2040. Visiona on, että vuonna 2040 Keski-Suomi on osaava ja hyvinvoiva bio- ja digitalouden kansainvälinen maakunta. Aluekehittämisen toimenpiteet keskitetään strategiassa valittuja bio-, digi- ja osaamistaloutta edistäviin teemoihin.

3.2.3 Maakuntakaava

Alueella on voimassa Keski-Suomen maakuntakaava. Kaava on tullut lainvoimaiseksi KHO:n päätöksellä 28.1.2020.

19.10.2020



Kuva 24 Ote Keski-Suomen maakuntakaavasta. Suunnittelualue on merkitty keltaisella.

Suunnittelualueelle tai sen läheisyyteen sijoittuvat seuraavat aluevaraukset/merkinnät:

ca

Keskustatoimintojen alakeskus (ca)

Merkinnällä osoitetaan seudullisesti merkittävä keskustatoimintojen alakeskus. Alakeskuksissa on asutuksen lisäksi kauppaan ja palveluihin liittyviä toimintoja.



Suunnittelumääräys: Alakeskuksen kehittämisessä tulee kiinnittää erityistä huomiota ydinkeskustan ja muun taajaman selkeään rajaukseen sekä keskusta-alueen viihtyisyyteen ja esteettömyyteen. Alueiden käytön suunnittelussa on huolehdittava joukkoliikenteen toimintaedellytyksistä ja turvallisista kevytliikenteen yhteyksistä sekä turvattu maakunnallisesti ja valtakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt. Kohdemerkinnällä osoitettu alue on määriteltävä yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa siten, että muodostuu eheä, keskustahakuisiin toimintoihin painottuva kokonaisuus. Keskustatoimintojen alakeskuksiin saa sijoittaa seudullisesti merkittäviä, keskusta-alueille soveltuvan vähittäiskaupan suuryksiköitä.

Kuva 25: Petäjäveden Keskustatoimintojen alakeskuksen rajaus maakuntakaavassa

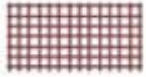
Suunnittelualue sijoittuu kahden valtatie risteyksialueelle. **Valtateinä** osoitetaan valtakunnallista ja maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä välittäviä maanteitä. Kantateinä osoitetaan valtateitä täydentäviä, maakuntia palvelevia maanteitä, jotka yhdistävät kaupunkitasoisia keskuksia tärkeimpiin liikennesuuntiin. Alueella on voimassa MRL 33 §:n mukainen ehdollinen rakentamisrajoitus. **Valta- ja kantateitä** tulee kehittää käyttäjälähtöiseen palvelutasoajatteluun perustuen siten, että varmistetaan etenkin pitkämatkaisen liikenteen sujuvuus ja turvallisuus.

Teillä tulee varautua kevytväyläjärjestelyihin taajamien ja kylämäisen asutuksen kohdalla sekä linjausmuutoksiin, eritasoliittymiin, rinnakkaistie- ja liittymäjärjestelyihin sekä lisäkaistoihin/ohituskaistoihin, jotka täsmennyvät tarkemman suunnittelun yhteydessä.

19.10.2020



Kulttuuriympäristön vetovoima-alueena osoitetaan maakunnan kulttuuriympäristön monimuotoiset aluekeskittymät. *Alueen kehittämisessä tulee hyödyntää kulttuuriympäristön monimuotoisuutta. Alueidenkäytön suunnittelulla edistetään kulttuuriympäristöjen kestävää käyttöä ja hoitoa. Alueilla metsien hoito ja käyttö perustuvat voimassa olevaan metsälainsäädäntöön.*



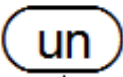
Seudullisesti merkittävä tiivistettävänä taajamana osoitetaan **kehitettävä ja palvelut säilyttävä taajama**. *Taajamaa ylläpidetään ja kehitetään seudullisesti kattavien palvelujen keskuksena. Kehittämisessä hyödynnetään olemassa olevaa rakennetta kiinnittäen huomiota viihtyisyyteen ja esteettömyyteen. Alueen suunnittelussa on otettava huomioon kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen tarpeet sekä turvattu maakunnallisesti ja valtakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt ja luonnonsuojelun kohteet.*



Valtakunnallisesti merkittävänä pääratana osoitetaan valtakunnallisesti merkittävät nopeaa henkilöliikennettä ja raskasta tavaraliikennettä palvelevat sähköistetyt pääradat. Alueella on voimassa MRL 33 §:n mukainen ehdollinen rakentamisrajoitus. *Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on varauduttava tasoristeysten poistamiseen.*



Suunnittelualueen lounaispuolelle sijoittuu **valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö**. Merkinnällä osoitetaan valtakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen rakennettu kulttuuriympäristö. *Alueen suunnittelussa on otettava huomioon kulttuurihistoriallisen rakennetun ympäristön kokonaisuus, ominaispiirteet ja identiteetti. Alueen käyttöä on ohjattava siten, ettei näitä arvoja heikennetä.*



UNESCO:n maailmanperintökohteena (un) osoitetaan YK:n kulttuuri- ja tiedejärjestö UNESCO:n maailmanperintökohte. *Kohdetta ja sen lähiympäristöä on suunniteltava siten, että maailmanperintökohteen rakennus- ja kulttuurihistorialliset sekä maisemalliset arvot säilyvät ja vahvistuvat.*




Maakuntakaavassa suunnittelualue sijoittuu **biotaloutteen tukeutuvalle alueelle**, jona osoitetaan pääasiassa maa- ja metsätaloustalouden käyttöön tarkoitettuja alueita. *Suunnittelumääräys: Alueen suunnittelussa varmistetaan maa- ja metsätalouden ja muiden maaseutuelinkeinojen toiminta- ja kehittämisedellytykset sekä turvataan hyvien ja yhtenäisten metsä- ja peltoalueiden säilyminen maaseutuelinkeinojen käytössä.*

vt/kt

Suunnittelualueen välittömään läheisyyteen, sen eteläpuolelle sijoittuu **valta-/kantatie (vt/kt)**. *Valtateinä osoitetaan valtakunnallista ja maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä välittäviä maanteitä. Kantateinä osoitetaan valtateitä täydentäviä, maakuntia palvelevia maanteitä, jotka yhdistävät kaupunkitaajamien keskuksiä tärkeimpiin liikennesuuntiin. Alueella on voimassa MRL 33 §:n mukainen ehdollinen rakentamisrajoitus. Teillä tulee varautua kevytväyläjärjestelyihin taa-jamien ja kylämäisen asutuksen kohdalla.*

19.10.2020

 Suunnittelualue sijoittuu **valta-/rautatien kehittämisakselille**. Merkinnällä osoitetaan Keski-Suomen Strategiassa määritelty toiminnallisesti merkittävä liikennekäytävä. *Alueidenkäytön suunnittelussa kehittämisakselilla tulee kiinnittää huomiota pitkämatkaisen liikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen sekä liikenteen ja matkailun palveluihin ja yritystoiminnan edistämiseen. Väylien kehittämisen tulee perustua matkojen ja kuljetusten käyttäjälähtöiseen palvelutasojatteluun. Kehittämisakselit ovat myös joukkoliikenteen laatukäytäviä, joiden liityntäyhteyksiä ja -pysäköintiä tulee kehittää.*

Maakuntakaavassa on annettu koko maakuntaa koskevia suunnittelumääräyksiä koskien:

- biotaloutta
- turvetuotantoa
- vähittäiskaupan suuryksiköitä
- uusiutuvaa energiaa
- erityistoimintoja
- kulttuuriympäristöä
- luonnonvaroja

Koko maakuntaa koskevista maakuntakaavan suunnittelumääräyksistä suunnittelukohdetta koskevat:

Vähittäiskaupan suuryksikkö

Seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan suuryksikön koon alarajaksi määritellään, ellei selvitysten perusteella taajamakohtaisesti muuta osoiteta:

- päivittäistavarakaupan seudullisesti merkittävän suuryksikön koon alaraja on 4 000 k-m²
- erikoistavarakaupan seudullisesti merkittävän suuryksikön koon alaraja on 4 000 k-m²

Edellä mainitut rajat ylittävät kaupan suuryksiköt osoitetaan maakuntakaavassa erikseen kerrosalamitoitukseen. Edellä mainittuja pienempiä, paikallisesti merkittäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä on mahdollista toteuttaa kunnan omaan suunnitteluun ja vaikutusten arviointiin perustuen.

Uusiutuva energia

Asuin-, kauppa-, teollisuus-, työpaikka- tai vapaa-ajan alueita suunniteltaessa on mahdollisuuksien mukaan selvitettävä geoenergian ja puun hyödyntämismahdollisuudet.

Kulttuuriympäristö

Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon tunnetut muinaisjäännökset ja maakunnallisesti merkittävät rakennetun kulttuuriympäristön kohteet sekä arvokkaat perinnemaisemat. Ajantasainen tieto on tarkistettava museoviranomaiselta ja perinnemaisemien osalta toimivaltaiselta viranomaiselta. Maakunnallisesti merkittävät rakennetun kulttuuriympäristön kohteet on esitetty maakuntakaavan alueluettelossa.

3.2.4 Yleiskaavatilanne

Petäjaveden Keskustan yleiskaava on valmistunut v. 2011. Osayleiskaavassa on osoitettu keskustan kehittämisen painopistealueet ja pyritty myös tuomaan Keski-Suomen maakuntakaavan tavoitteita tarkempaan suunnitteluun, ja näin huomioitu Petäjaveden asema laajemmassa aluerakenteessa. Teollisuus- ja työpaikka-alueiden osalta tavoitteena on ollut riittävien aluevarausten osoittaminen, jotta Petäjaveden työpaikkaomavaraisuutta voidaan parantaa.

19.10.2020

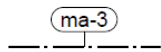


Kuva 26: Ote lainvoimaisesta yleiskaavasta. Suunnittelualueen raja on osoitettu kuvaan keltaisella katkoviivalla.

Suunnittelualueelle on osoitettu **kaupallisten palvelujen alue (KM)**, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suur-yksikön. Alueelle sijoittuu myös **pientalovaltaista asuinaluetta (AP)**. Pohjois-eteläsuuntaan suunnittelualueelle sijoittuu **ekologinen yhteystarve**. Liito-oravan mahdollinen kulkureitti. Yhteystarpeen lähiympäristössä on säilytettävä riittävästi puustoa tai muita rakenteita, jotka mahdollistavat liito-oravan liikkumisen yhteystarpeen osoittamien alueiden välillä. **Kevyen liikenteen yhteystarve** sijoittuu valtateiden reunamille. Yhteystarpeen ensisijaisena tavoitteena on osoittaa ne yhteysvälit, joilla kevyen liikenteen olosuhteita tulisi parantaa erityisesti turvallisuuden ja esteettömyyden näkökulmasta. Yhteystarve ei välttämättä tarkoita uutta kevyen liikenteen väylää, vaan se voidaan toteuttaa yksityisteiden kautta kulkevana yhteytenä.

Noin 150-200 metrin etäisyydelle suunnittelualueesta lounaaseen sijoittuu yleiskaavan seuraava aluerajaus: *maisemallisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokas alue. Keski-Suomen maakuntakaavassa osoitettu arvokas rakennettu kulttuuriympäristö (ma-3).*

19.10.2020



MAISEMALLISESTI JA KULTTUURIHISTORIALLISTA ARVOKAS ALUE.
KESKI-SUOMEN MAAKUNTAKAAVASSA OSOITETTU ARVOKAS RAKENNETTU
KULTTUURIYMPÄRISTÖ.

Petäjaveden kirkkomiljö ja Petäjaveden rautatieasema ympäristöineen.

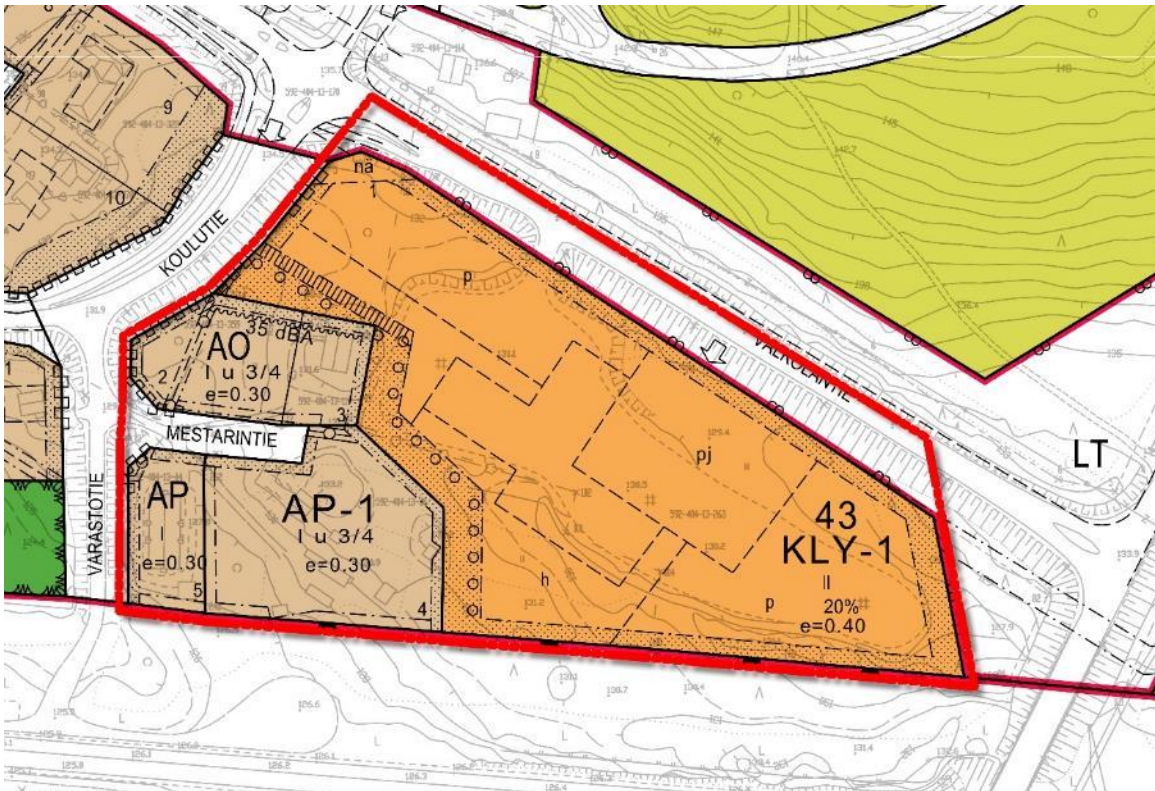
Rakennustaiteellisesti ja miljöö yhtenäisyyden kannalta tärkeitä rakennuksia tai rakennusryhmiä ei saa purkaa eikä niiden ulkoasua muuttaa siten, että niiden miljöö kannalta arvokas luonne turmeltuu.

Alueen rakentamisessa on otettava huomioon rakennusten ja maiseman kulttuurihistoriallinen arvo. Alueella tapahtuva uudis-, korjaus- ja laajennusrakentaminen tulee sovittaa väreiltään, pintamateriaaleiltaan ja mittakaavaltaan olemassa olevaan rakentamiseen.

Museoviranomaiselle tulee varata tilaisuus lausunnon antamiseen ennen suojelu-kohteita koskevien lupahakemusten ratkaisemista.

3.2.5 Asemakaavatilanne

Alueella on voimassa **vt 23:n ja vt 18:n risteys** -niminen asemakaava, jonka Petäjaveden kunnanvaltuusto on hyväksynyt 5.11.2007.



Kuva 27: Ote asemakaavayhdistelmästä

Asemakaavassa suunnittelualueelle on osoitettu **liikerakennusten ja hallintorakennusten korttelialuetta** (KLY-1). Alueelle saa rakentaa alle 2000 k-m² suuruisen vähittäiskaupan myymälän ja/tai huoltoaseman ja/tai paljon tilaa vaativan erikoistavaran myymälän, sekä toimitiloja julkisen hallinnon tarpeisiin.

Rakennusoikeutta KLY-1 – korttelissa on kaiken kaikkiaan 9 737 kem².

19.10.2020

Alue tulee rajata suojaistutuksin korttelin asuintonteille päin. Suojaistutus tulee tehdä puin, pensain ja aitauksin niin, että suojavaikutus on ympärivuotinen. Korttelialueen asiakasliikenne, paikoitus, huoltoliikenne ja jalankulkualueet tulee erotella selkeästi toisistaan. Autopaikoitusalueet tulee jäsennöidä istutuksin. Autopaikoja tulee järjestää 1 ap / 50 k-m², paljon tilaa vaativan erikoistavaran myymälälle 1ap / 150 k-m².

Rakennustavassa, mukaan lukien mainoksien ja mainostornien sijoitus, on huomioitava alueen toimiminen maamerkinä ja samalla on huolehdittava, ettei kansainvälisesti tunnistetun vanhan kirkon asema ja miljöö rikkoudu. Mainokset eivät saa aiheuttaa valtatie liikenneturvallisuutta heikentävää häikäisyä tai häiriötä.

Suunnittelualueelle sijoittuu myös **asuinpientalojen korttelialuetta, AP** sekä **asuinpientalojen korttelialuetta, AP-1**. AP-1 -alueella on ja/tai sille voidaan rakentaa rivitaloja, kytkettyjä pientaloja ja erillisiä pientaloja asumistarkoituksiin. Alueella on vanha mäkitupalaisasumus, jonka rakennuskantaan uusi rakentaminen on sopeutettava mittasuhteiltaan, materiaaleiltaan ja sijoitukseltaan. Suunnittelualueelle on osoitettu em. lisäksi erillispientalojen korttelialue, AO.

3.2.6 Rakennusjärjestys

Petäjaveden nykyinen rakennusjärjestys on tullut voimaan 1.2.2017.

3.2.7 Pohjakartta ja raja-aineisto

Suunnittelualueen pohjakartta on valmistunut 2016. Tasokoordinaattijärjestelmä on ETRS-GK25 ja korkeusjärjestelmä N2000.

4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

Kaavaprosessi, osalliset ja osallistuminen on kuvattu selostuksen liitteenä olevassa osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa (OAS).

4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve

Voimassa olevassa 2007 laaditussa asemakaavassa korttelialueelle saa rakentaa alle 2000 kem²:n suuruisen vähittäiskaupan myymälän ja/tai huoltoaseman ja/tai paljon tilaa vaativan erikoistavaran myymälän, sekä toimitiloja julkisen hallinnon tarpeisiin.

Voimassa olevassa oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa suunnittelualueelle on osoitettu kaupallisten palvelujen alue (KM), jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön. Vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan nykyisessä maankäyttö- ja rakennuslaissa yli 4 000 kerrosneliömetrin suuruista vähittäiskaupan myymälää.

Kaavamuutoksen tavoitteena on mahdollistaa alueelle vähittäiskaupan suuryksikön toteuttaminen. Samalla kaavatyössä tarkastellaan korttelin käyttötarkoitusten sekä määräysten ajantasaisuus muilta osin, esim. julkisen hallinnon tiloille ei ole alueella tarvetta.

4.2 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

Hanke on aloitettu kunnan aloitteesta ja pääosin kunnan omistuksessa olevia maita koskien. Oleville asuntoalueille ei olla osoittamassa lisää rakennusoikeutta. Kaavan yhteydessä ei ole tarkoitus tehdä maankäyttöso-
pimuksia.

4.3 Osallistuminen ja yhteistyö

Vuorovaikutus kaavaprosessin aikana toteutetaan MRL:n ja selostuksen liitteenä olevan, laaditun Osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) mukaisesti.

19.10.2020

4.3.1 OAS:sta annettu palaute

OAS on ollut nähtävillä 14.10.2019 – 15.11.2019. välisenä aikana. Lausunnon osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta ovat antaneet Väylävirasto, Jyväskylän kaupungin ympäristöterveydenhuolto, Keski-Suomen museo sekä kaksi yksityishenkilöä.

Seuraavassa lyhennelmät OAS:sista saadusta palautteesta. Palaute huomioidaan mahdollisuuksien mukaan kaavan valmisteluvaiheen aineistoa laadittaessa.

Väylävirasto:

Väylävirastolla ei ole huomautettavaa asemakaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus.

Jyväskylän kaupungin ympäristöterveydenhuolto:

Suunnitelmassa on tarkoitettu kasvattaa olemassa olevan kaavan mukaista vähittäiskaupan yksikön pinta-alaa (2000 k-m²) vähintään kaksinkertaiseksi (4000 k-m²). Tällöin tulee kaavamääräyksissä erityisesti huomioida suunnittelualueella jo sijaitsevat asumiseen käytettävät korttelialueet. Kaupan suuryksikön perustaminen edellyttää myös riittävien ja turvallisten liikenneyhteyksien varaamista suunnittelualueelta.

Keski-Suomen museo:

Keski-Suomen museo pitää tärkeänä, että kaavan vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja kirkonkylän kulttuuriympäristöön selvitetään huolella. Kaupallisen toiminnan painopiste on jo siirtynyt kävelyetäisyydellä keskustassa olevista kirkonkylän historiallisista kauppakiinteistöistä valtatie 23 varteen. Uuden myymälän rakentamista tulee ohjata kaavamääräyksiin.

Nykyisissä Petäjäveden kunnan rakennusperintöinventoinneissa ei ole riittäviä tietoja kyseisestä kiinteistöstä. Kaavaselostuksessa kohde mainitaan nimellä "mäkitupalaisasumus". Kaavan vaikutusarvioinnissa voidaan määrittellä uudisrakentamisen vaikutukset tähän historialliseen pihapiiriin, mikäli sillä todetaan olevan kaavan sisältöön vaikuttavia suojeluarvoja.

Asemakaavoitettavalta alueelta ei tunneta kiinteitä muinaisjäännöksiä eikä alue ole arkeologisesti potentiaalia. Keski-Suomen museolla ei ole huomautettavaa asemakaavan muutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan arkeologisen kulttuuriperinnön osalta.

Yksityishenkilö 1:

Haapakallion tontin kautta ei saa tulla läpikulkua liikekiinteistötontille.

Yksityishenkilö 2:

Korttelin 43 tonttien suoja-alueen on oltava samansuuruinen tontin joka kohdassa, mitkä rajoittuvat kaavassa muutettavaan alueeseen. Nyt esitetyssä kaavamuutosasiakirjassa ei näin ole merkitty. Ei ole omistamasi tontin yhden kulmapyykin kohdalla tapahtunut. Koska siihen ei ole merkitty suoja-alueita ollenkaan, vaan ns. kapulatie tai mikä onkaan kulkee ihan rajapyykin vierestä. Ehdotankin että suojavyöhyke tulee kiertää tonttini rajoja myötäillen kaavamuutoksen kohteena olevan alueen puolella. Lisäksi Mestarintie tulisi rakentaa kaavan mukaisesti ja ohjata kevytliikenne muutoksen kohteena olevalle alueelle sitä kautta.

4.3.2 Viranomaisyhteistyö

Kaavaluonnoksesta ja kaavaehdotuksesta pyydetään osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitetyiltä viranomaisilta lausunto. Tiivistelmä lausunnoista, niihin annetut vastineet sekä niiden pohjalta kaava-asiakirjoihin tehdyt muutokset ja täydennykset esitetään kaavaselostuksen liiteasiakirjoissa.

Ehdotusvaiheen nähtävillä olon jälkeen, kun palaute on saatu, järjestetään tarvittaessa viranomaisneuvottelu.

19.10.2020

4.4 Asemakaavaratkaisun tavoitteet

Kaavamutoksen tavoitteena on mahdollistaa alueelle vähittäiskaupan suuryksikön toteuttaminen. Kaavatyössä tarkastellaan myös korttelin käyttötarkoitusten sekä määräysten ajantasaisuus muilta osin.

Suunnittelutilanne on kuvattu edellä kohdassa 3.2 Suunnittelutilanne, sivu 13. Asemakaavan tavoite on yleiskaavan mukainen. Luontselvityksen perusteella pyritään varmistamaan liito-oravan kulkuyhteydet alueen poikki.

Osallisten tavoitteet selviävät kaavaprosessin kuluessa kuulemisvaiheiden kautta.

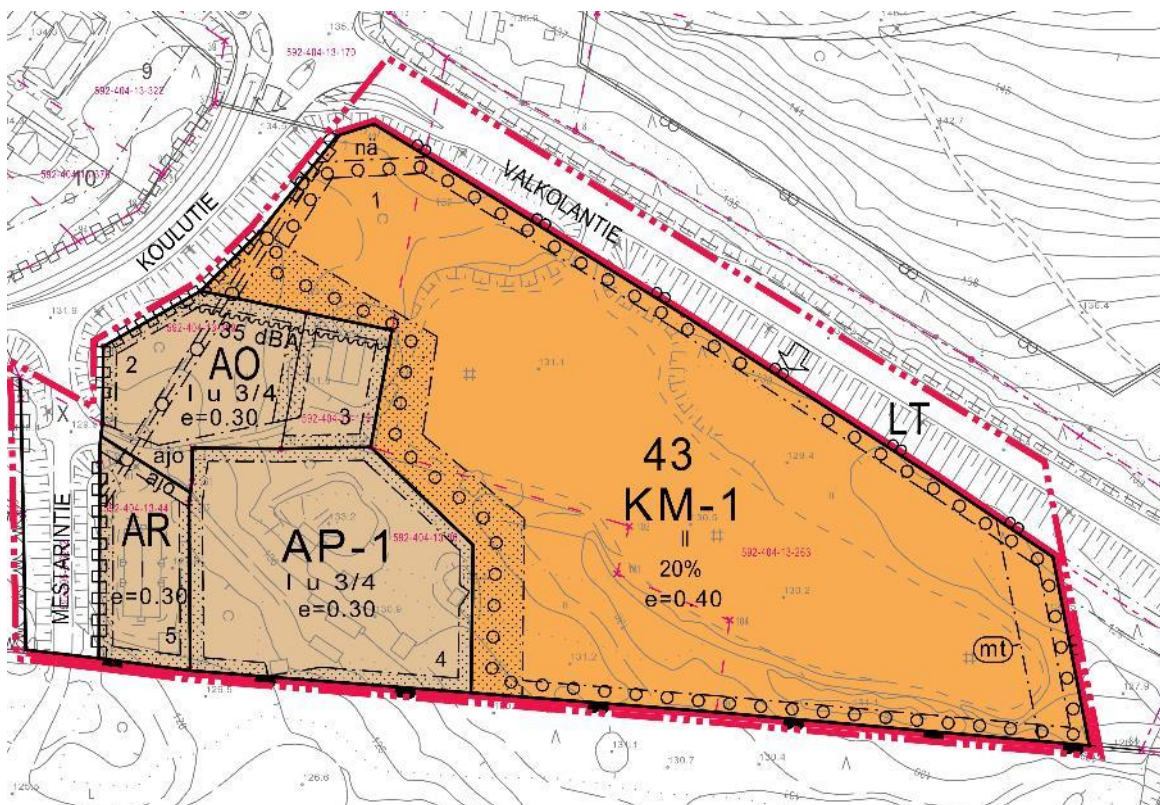
5 ASEMAKAVALUONNOKSEN KUVAUS

5.1 Kaavan rakenne

Kaavan perusrakenne ei eroa merkittävästi voimassa olevasta asemakaavasta.



Kuva 28: Ote asemakaavayhdistelmästä



Kuva 29: Asemakaavaluonnos 19.10.2020

Pääosa muutoksen kohteena olevasta korttelista 43 on kaavaluonnoksessa **liikerakennusten korttelialue** (KM-1), jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön sekä muita myymälä- ja ravintolatiloja.

19.10.2020

Korttelialueella sallitaan moottoriajoneuvojen polttoaineen jakelu ja ajoneuvojen pesu. Korttelialueen asiakasliikenne, paikoitus, huoltoliikenne ja jalankulkualueet tulee erotella selkeästi toisistaan. Alue tulee rajata suojaistutuksin korttelin asuintonteille päin. Suojaistutus tulee tehdä puin, pensain ja aitauksin niin, että suojavaikutus on ympärivuotinen. Korttelialueen asiakasliikenne, paikoitus, huoltoliikenne ja jalankulkualueet tulee erotella selkeästi toisistaan. Autopaikoitusalueet tulee jäsennöidä istutuksin. Autopaikkoja tulee järjestää 1 ap / 50 kem², paljon tilaa vaativan erikoistavaran myymälälle 1ap / 150 kem². Rakennustavassa, mukaan lukien mainoksien ja mainostornien sijoitus, on huomioitava alueen toimiminen maamerkinä. Mainokset eivät saa aiheuttaa valtatie liikenneturvallisuutta heikentävää häikäisyä tai häiriötä.

Alueen lounaisosan asuintontit todetaan kaavallisesti toteutuman mukaisina. Mestarintie – katualue poistuu ja korvataan ajoyhteydellä rakentumattoman tontin 2 kautta tonteille 3 ja 4. Ajorasite on merkitty jo ole-massa olevan ajoreitin mukaisesti.

AR

Rivitalojen ja muiden kytkettyjen asuinrakennusten korttelialue.

AP-1

Asuinpientalojen korttelialue. Alueella on ja/tai sille voidaan rakentaa rivitaloja, kytkettyjä pientaloja ja erillisiä pientaloja asumistarkoituksiin. Alueella on vanha mäkitupalaisasumus, jonka rakennuskantaan uusi rakentaminen on sopeutettava mittasuhteiltaan, materiaaleiltaan ja sijoitukseltaan.

AO

Erillispientalojen korttelialue.

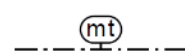
KM-1

Liikerakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön sekä muita myymälä- ja ravintolatiloja. Korttelialueella sallitaan moottoriajoneuvojen polttoaineen jakelu ja ajoneuvojen pesu. Korttelialueen asiakasliikenne, paikoitus, huoltoliikenne ja jalankulkualueet tulee erotella selkeästi toisistaan. Alue tulee rajata suojaistutuksin korttelin asuintonteille päin. Suojaistutus tulee tehdä puin, pensain ja aitauksin niin, että suojavaikutus on ympärivuotinen. Korttelialueen asiakasliikenne, paikoitus, huoltoliikenne ja jalankulkualueet tulee erotella selkeästi toisistaan. Autopaikoitusalueet tulee jäsennöidä istutuksin. Autopaikkoja tulee järjestää 1 ap / 50 kem², paljon tilaa vaativan erikoistavaran myymälälle 1ap / 150 kem². Rakennustavassa, mukaan lukien mainoksien ja mainostornien sijoitus, on huomioitava alueen toimiminen maamerkinä. Mainokset eivät saa aiheuttaa valtatie liikenneturvallisuutta heikentävää häikäisyä tai häiriötä.

LT

Maantiealue.

Valkolantien (Imatran Voimantien) maantiealuetta on otettu kaavamuutokseen mukaan, koska voimassa olevan kaavan korttelialueen raja poikkeaa hieman lunastetun tiealueen nykyisestä rajasta.



Rakennusala, jolle saa sijoittaa mainostornin. Tornin korkeuden tulee olla pienempi kuin etäisyys maantien ajoradan reunaan.

Tornialue sijoittuu maantien näkemäalueen ulkopuolelle.

5.1.1 Mitoitus

Kaavamuutosalueen kokonaispinta-ala on 41 270 m².

KM-1 – korttelialueen pinta-ala on 24 928 m², jollaa tehokkuusluvulla e=0,40 rakennusoikeudeksi muodostuu 9 971 kem².

Asuintonttien tehokkuusluvut ovat voimassa olevan kaavan mukaiset. Mestarintien katualueen tullessa tonttien osaksi tonttien rakennusoikeudet kasvavat vähäisessä määrin.

19.10.2020

Riviotsikot	Summa / Pinta- ala	Summa / Rakennusoikeus
AO	3670	1101
AP-1	5716	1715
AR	1697	509
Katu	1812	0
KM-1	24168	9667
LT	4217	0
Kaikki yhteensä	41280	12992

Kaavamuutoksen yhteydessä voimassa olevan kaavan ”Varastotie” muutetaan ”Mestarintieksi”.

5.1.2 Asemakaavamääräykset

Liito-oravat

Istutettavat alueen osat ja puurivit on toteutettava tai hoidettava siten, että ne soveltuvat liito-oravan kulukuväilyksi.

Pysäköinti

–AO- ja AP-1 -tonteilla on rakennettava 2 ap / asunto.

–AP - tonteilla on rakennettava 1 ap / asunto + 1 vieraspaikka 5 asuntoa kohti.

Ulkovarastointi

Ulkovarastointialueet on maisemoitava näkösuojan muodostavalla laadukkaalla aidalla tai ympärivuotisella kasvillisuudella.

Hulevedet

Hulevedet on viivytettävä tai imeytettävä tontilla 1 m³ / 100 m² läpäisemätöntä pintaa kohden ennen johtamista avo-ojiin. Kenttäalueiden likaantuneet hulevedet tulee johtaa öljyn- ja hiekanerottimien kautta. Rakennuslupa-asiakirjoihin tulee sisältyä hulevesien (mukaan lukien kattovedet) käsittelysuunnitelma, jonka sopeutumisesta alueelle tulee pyytää tarvittavat viranomaislausunnot.

Tärinä

Rakentamisessa tulee huomioida mahdollinen rataliikenteestä aiheutuva tärinä. Tärinän torjuntavastuu on kiinteistön omistajan vastuulla.

19.10.2020



Kuva 30: Koulutien alkupää ©Google

19.10.2020

6 KAAVAN VAIKUTUKSET

Vaikutusten arvioinnin tarkoituksena on ennakkoon arvioida kaavan toteuttamisen merkittävät vaikutukset tehtäessä kaavaa koskevia ratkaisuja. Vaikutusten arvioinnissa lähtökohtana on kaavan toteuttamisen vaikutusten vertailu nykytilaan. Vaikutusten selvittäminen perustuu alueelta käytössä oleviin perustietoihin, alueella suoritettuihin maastokäynteihin, aluetta koskeviin selvityksiin ja suunnitelmiin, osallisilta saataviin lähtötietoihin, lausuntoihin ja huomautuksiin sekä laadittavien suunnitelmien ympäristöä muuttavien ominaisuuksien analysointiin.

6.1 Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Kaavamuuoksessa esitetty yhdyskuntarakenne on yleiskaavan mukainen. Toteutuessaan alue laajentaa ja vahvistaa taajama-alueita. KM-korttelin sijainti on liikenteellisesti erinomainen. Keskeisellä paikalla sijaitsevan hoitamattoman alueen taajamakuva kohentuu.

6.2 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön ja maisemaan

MRL 117 mukaisesti rakennuksen tulee aina soveltua rakennettuun ympäristöön ja maisemaan sekä täyttää kauneuden ja sopusuhtaisuuden vaatimukset. Kaavassa on erikseen annettu rakentamisen laatua koskevia määräyksiä;

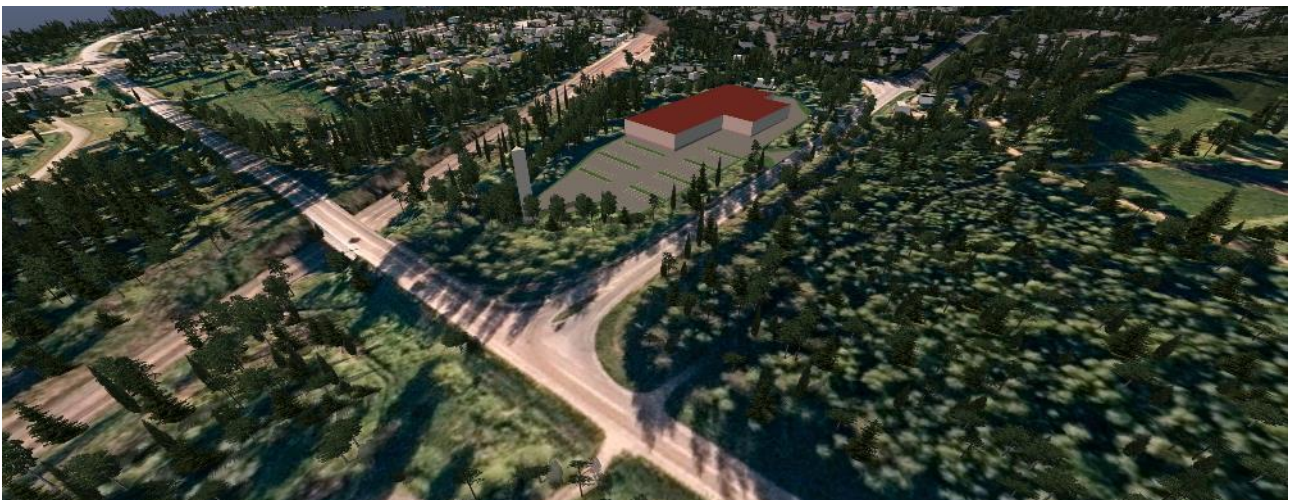
Alue tulee rajata suojaistutuksin korttelin asuintonteille päin. Suojaistus tulee tehdä puin, pensain ja aitauksin niin, että suojavaikutus on ympärivuotinen. Autopaikoitusalueet tulee jäsenöidä istutuksin.

Rakennustavassa, mukaan lukien mainoksien ja mainostornien sijoitus, on huomioitava alueen toimiminen maamerkinä. Mainokset eivät saa aiheuttaa valtatie liikenneturvallisuutta heikentävää häikäisyä tai häiriötä.

AP-1 – korttelialueen osalta: *”Alueella on vanha mäkitupalaisasutus, jonka rakennuskantaan uusi rakentaminen on sopeutettava mittasuhteiltaan, materiaaleiltaan ja sijoitukseltaan”.*

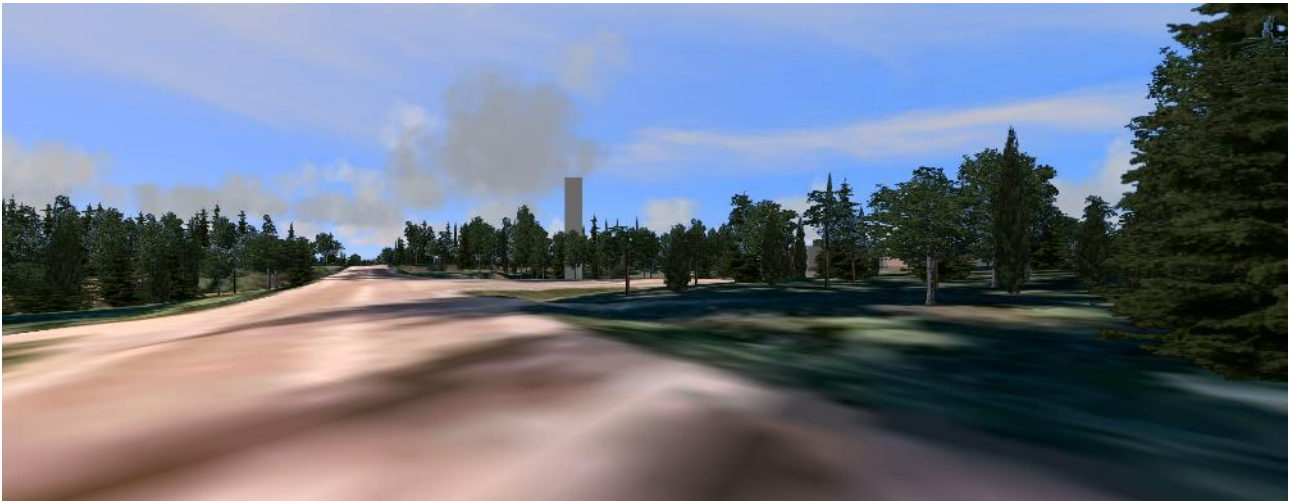
Suunnittelualan lounaispuolelle sijoittuvalta yleiskaavan mukaiselta ma-3 alueelta ei synny näköyhteyttä KM-kortteliin, mikäli nykyisellä LR-alueella olemassa oleva puusto säilytetään. KM-korttelin eteläosaan on kaavassa osoitettu istutettava puurivi, joka myös osaltaan estää näköyhteyttä alueiden välillä.

Kaava-alueesta on laadittu MML:n aineistoihin perustuva, mittasuhteiltaan realistinen 3d-malli, josta ohessa näkymiä. Kaava mahdollistaa rakennusten massoittelemisen myös mallissa esitetystä poikkeavasti.

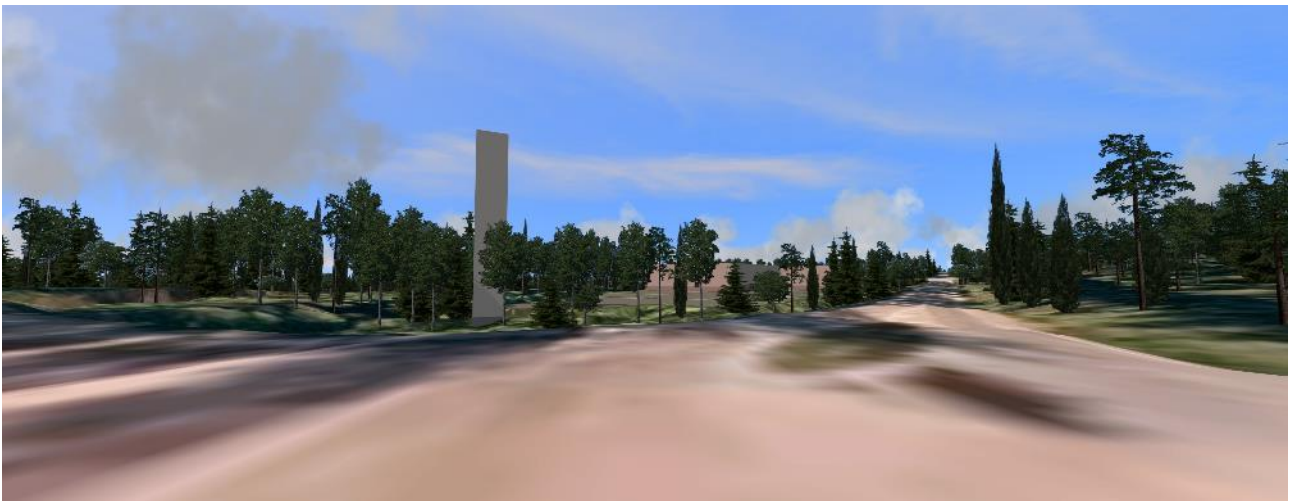


Kuva 31: Yleisnäkökymä kaakosta, virtuaalimalli

19.10.2020



Kuva 32: Näkymä pohjoisesta tultaessa, mainostorni 30 m korkea.



Kuva 33: Näkymä valtatie - Imatran Voimantien risteyksestä.



Kuva 34: Virtuaalimallinäkymä vanhalta asemalta kohti suunnittelukorttelia. Vain mainostornin huippu on nähtävissä puiden yli.

Virtuaalimallista tuotettuja videoita on nähtävissä ja virtuaalimalli ladattavissa osoitteessa <http://www.skjkl.fi/Petajavesi/K43/>.

19.10.2020

6.3 Vaikutukset luontoon

Alueelle ei ole merkittäviä luontoarvoja. Alueen olevat asuintontit ovat puustoisia eikä kaavamuutoksella ole niihin juuri vaikutusta. KL-1 – korttelialueen osalta rakentaminen keskittyy tontin keskialueelle, joka on täyttömaata ja puutonta. Tontin reunojen puiset ja pensaikkoiset vyöhykkeet on kaavan mukaisesti tarkoituksenmukaista säilyttää. Kaavamuutos mahdollistaa liito-oravien kulkemisen alueen kautta. Kaavamuutoksella ei ole merkittäviä luontovaikutuksia.

6.4 Vaikutukset teknisen huollon järjestämiseen

Alueen tekninen huolto on yhdistettävissä kunnan olevaan verkostoon.

6.5 Liikenteelliset vaikutukset

Kaavamuutoksella ei esitetä merkittäviä muutoksia tie- tai katuverkkoon. Mestarintie poistuu katuna ja kulkuyhteys tonteille osoitetaan ajorasitteena.

Asemakaavassa esitetyn liittymäkohdan sijainti Imatran Voimantieltä korttelialueelle perustuu vt23/18 liittymäalueesta vuonna 2008 laadittuun aluevaraussuunnitelmaan.

Kaavan toteutumisen myötä lisääntyvä liikenne heikentää liikenneturvallisuutta yleisellä tasolla. Liikenteen kasvu on myös osin kaavasta riippumaton ilmiö. Liikenteen yleisestä lisääntymisestä johtuva liikenneturvallisuuden heikkeneminen on kuitenkin sen verran lievää, ettei yleiskaavatasolla ole katsottu olevan tarvetta esittää erityisiä parantamistoimia.

Kaavan toteutuminen lisää lyhytmatkaista liikennettä valtateilla 18 ja 23 Petäjaveden keskustan kohdalla. Tämä ei ole kaikilta osin suotavaa, sillä lyhytmatkaisen liikenteen lisääntyminen heikentää pitkänmatkaisen liikenteen sujuvuutta, ja valtateiden pääasiallinen tehtävä on välittää pitkämatkaista liikennettä. Petäjaveden keskustan kohdalla kuitenkin kokonaisliikennemäärät ovat melko matalat, joten lisääntyvä liikenne ei merkittävästi heikennä liikenteen sujuvuutta valtateilla. Seudullisesti kaavan toteutuminen lisää Petäjaveden ja Jyväskylän välistä työmatkaliikennettä ja näin liikennesuoritetta Jyväskylän seudulla.

Kaavalla ei ole merkittäviä vaikutuksia joukkoliikenteen järjestämiseen. Kaavassa esitetty muutos on sen verran vähäinen, ettei se tarjoa merkittäviä mahdollisuuksia esimerkiksi raideliikenteen kehittämiseen Jyväskylän suuntaan. Toisaalta taajaman kasvu auttaa säilyttämään nykyiset joukkoliikenneyhteydet myös tulevaisuudessa.

Tavaraliikenteen kannalta vähittäiskaupan suurmyymälän sijoittuminen valtateiden varteen on suotavaa, sillä näin syöttävä raskas liikenne pääsee suoraan päätieverkolle. Näin myös raskaan liikenteen aiheuttamat haitat asuin- ja muille alueille minimoituvat, kun tavaraliikenne ei käytä keskustan sisäistä katuverkkoa. Kaava edistää olevan puutavaran kuormausalueen siirtoa Rautakylän teollisuusalueen pohjoispuolelle. Uudella paikalla kuormausaluetta olisi mahdollista kehittää ilman, että sen aiheuttamat ympäristöhäiriöt mahdollisesti rajoittaisivat sen toimintaa.

6.6 Kaupalliset vaikutukset

Vähittäiskaupan suurmyymälän toteutumisella olisi erittäin todennäköisesti myönteisiä vaikutuksia kunnan talouteen.

6.6.1 Kaupallinen selvitys

Vuonna 2007 laadittiin Petäjaveden kaupallisia palveluita koskeva selvitys (Petäjaveden kunta: Petäjaveden kauppapaikat, Liikenneasema, Liiketontti ja Palvalahti, 5.7.2007). Selvityksessä kuvattiin Petäjaveden kaupallinen palveluverkko ja arvioitiin ostovoiman ja liiketilatarpeen kehitystä. Selvityksen päivityksessä 2.3.2020

19.10.2020

arvioitiin korttelin 43 asemakaavamuutoksen kaupalliset vaikutukset ja esitettiin suositukset asemakaavamuutoksen laadintaa varten. Selvitys on kaavaselostuksen liitteenä.

6.6.2 Voimassa oleva asemakaava

Voimassa olevassa asemakaavassa (2007) pääosa korttelin 43 kaavamuutosalueesta on osoitettu *liikerakennusten ja hallintorakennusten korttelialueeksi (KLY-1)*. Kaavamääräyksen mukaan alueelle saa rakentaa *alle 2 000 kem² suuruisen vähittäiskaupan myymälän ja/tai huoltoaseman ja/tai paljon tilaa vaativan erikoistavaramyymälän, sekä toimitiloja julkisen hallinnon tarpeisiin*.

6.6.3 Asemakaavaluonnos

Asemakaavaluonnoksessa vastaava korttelialue on *”Liikerakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön sekä muita myymälä- ja ravintolatiloja (KM-1)”*.

Vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan nykyisessä maankäyttö- ja rakennuslaissa vähintään 4 000 kerrosneliömetrin suuruista vähittäiskaupan myymälää. Vähittäiskaupan suuryksikköä ei saa sijoittaa maakunta- tai yleiskaavan keskustatoiminnoille tarkoitettun alueen ulkopuolelle, ellei alue ole asemakaavassa erityisesti osoitettu tätä tarkoitusta varten⁵. Asemakaavamuutoksella mahdollistetaan suunnittelualueelle voimassa olevaa asemakaavaa suurempi liiketilan mitoitus. Keski-Suomen maakuntakaavan ja Petäjaveden keskustan osayleiskaavan kaavamääräysten mukaan suunnittelualueelle on mahdollista sijoittaa pinta-alaltaan yli 4 000 kem²:n ja merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö.

6.6.4 Vähittäiskaupan palveluiden nykytila Petäjävedellä

Petäjaveden nykyiset vähittäiskaupan palvelut saavuttavat vain osan kunnan oman väestön ostovoimasta. Siirtymät Jyväskylään ja Keuruulle ovat nykytilanteessa huomattavia ja siirtymät todennäköisesti kasvavat, jos palvelutarjontaa ei saada lisättyä ja monipuolistettua Petäjävedellä.

6.6.5 Asemakaavamuutoksen vaikutukset

Korttelin 43 asemakaavamuutos mahdollistaa palvelutarjonnan lisääntymisen ja monipuolistumisen Petäjaveden keskustassa. Lisätarjonnalla ostovoimaa saadaan jäämään Petäjävedelle nykyistä enemmän ja kaupallisen vetovoiman vahvistuessa se voi houkuttaa myös uusia palveluita sijoittumaan keskustaan.

6.6.6 Kaupallisen tilan tarve

Petäjaveden oman väestön ostovoiman kehityksen mahdollistama vähittäiskaupan ja kaupallisten palvelujen liiketilan lisätarve vuosina 2018-2030 on yhteensä noin 5 600 - 11 100 kem². Päivittäistavarakaupan ja muun erikoiskaupan liiketilan lisätarve vuoteen 2030 mennessä on noin 2 200 - 4 300 kem², josta pääosan tulisi sijoittua Petäjaveden keskustan alueelle. Tilaa vaativan erikoiskaupan, autokaupan ja huoltamotoiminnan liiketilan lisätarve vuoteen 2030 mennessä on noin 2 100 - 4 200 kem², josta osa voi sijoittua myös keskustan ulkopuolelle, esimerkiksi Palvalahden alueelle. Kaupallisten palvelujen liiketilan lisätarve on 1 300 - 2 600 kem², josta pääosan tulisi sijoittua Petäjaveden keskustaan, mutta osa voi sijoittua myös keskustan ulkopuolelle. Petäjaveden oman väestön kysynnän lisäksi asemakaava-alueen sijainti valtatievarressa mahdollistaa myös ohikulkuliikenteen kysynnän hyödyntämisen.

6.6.7 Korttelin 43 liiketilan kokonaismitoitus

Petäjaveden väestön kysyntään ja liiketilan lisätarpeeseen perustuen korttelin 43 liiketilan kokonaismitoitus voisi olla suuruusluokaltaan noin 4 000 - 5 000 kem², josta osa olisi päivittäistavarakaupan, osa erikoiskaupan ja osa kaupallisten palvelujen liiketilaa. Tällöin Petäjaveden oman väestön ostovoiman pohjalta arvioitu liiketilan lisätarve riittäisi kattamaan uuden liiketilan rakentamisen, eikä rakentamisella olisi haitallisia vaikutuksia

⁵ MRL 71d

19.10.2020

olemassa olevien myymälöiden toiminta- ja kehitysedellytyksiin. Mitoitus mahdollistaisi myös Palvalahden asemakaavamuutoksen suunnitellun vähittäiskaupan mitoituksen (alle 4 000 kem²).

6.6.8 Yhteenveto

Korttelin 43 uudet kauppapaikat parantavat ja monipuolistavat Petäjaveden kaupallista palvelutarjontaa ja lisäävät sitä kautta kuntalaisten asiointea oman kunnan palveluihin Jyväskylässä ja Keuruulla asioinnin sijaan ja rinnalla. Osa asemakaava-alueille sijoittuvasta toiminnasta on uutta, mikä aiheuttaa kilpailua alueella ja edellyttää olemassa olevilta ydinkeskustan myymälöiltä toimia uudessa kilpailutilanteessa. Suositellut liiketilan mitoitukset ovat kuitenkin siinä määrin kohtuullisia, ettei markkinoiden muutos heikennä nykyisten myymälöiden toimintaedellytyksiä.

6.7 Vaikutukset yhdyskuntatalouteen

Kunnalle syntyy kuluja katuverkon ja kunnallistekniikan rakentamisesta. Katualueet lyhenevät kaavamuutoksella noin 100 m. Johdot ovat liitettävissä viereisen rakentuneen alueen verkostoon. Tuloja kunnalle syntyy uusien yritysten ja työpaikkojen tuomista verotuloista.

6.8 Vaikutukset terveyteen ja turvallisuuteen

Asemakaavan mukaisilla toiminnoilla ei ole erityisiä vaikutuksia terveyteen tai turvallisuuteen. Kaavoituksella ei ole vaikutuksia esim. ulkoilureitistöihin eikä alue ole ennestään erityistä virkistätymisaluetta.

6.9 Vaikutukset eri väestöryhmien toimintamahdollisuuksiin lähiympäristössä, sosiaalisiin oloihin ja kulttuuriin

Toteutuessaan alue tarjoaa uusia työmahdollisuuksia, millä on positiivisia vaikutuksia paikallisille ja työn perässä muuttaville.

Kaavamuutosalue sijoittuu Petäjaveden taajamaan, jossa asutusta ja liikerakentamista on lomittain jo ennestään. Liikerakentamiselle osoitetun korttelin välittömään läheisyyteen sijoittuu omakotitaloasutusta. Samassa korttelissa, asutuksen ja liikerakentamisen väliin osoitetaan istutettava tai puustoisena säilytettävä alueenosa, antamaan näkösuojaa liikerakennuksen suuntaan.

6.10 Ympäristövaikutukset

Asfaltti- ja sorapinnoilta muodostuvat hulevedet voivat sisältää liikenteestä, materiaalien kulumisesta ja talvikunnossapidosta peräisin olevia epäpuhtauksia kuten kiintoainesta, raskasmetalleja ja öljyä. Asfalttipinnoilta syntyvä runsas hulevesivalunta huuhtoo mukaansa pintojen epäpuhtaudet tehokkaasti ja toistuvasti pienemmälläkin sadetapahtumilla. Asemakaavamääräyksellä veloitetaan asfaltoitujen tonttien pihakaivot varustettaviksi öljyn- ja hiekanerotuksella tai suodatuksella.

Kattopinnoilta muodostuvat hulevedet ovat laadultaan suhteellisen puhtaita sisältäen vain mahdollisia tuulen kuljettamia epäpuhtauksia.

Kaavamääräyksissä ja –merkinnöissä on annettu hulevesien käsittelyä koskevat määräykset.

6.11 Ympäristön häiriötekijät

6.11.1 Melu

Ympäristön merkittävin häiriötekijä on liikennemelu. Nopeusrajoitus suunnittelukohdetta sivuavilla teillä on 60 km/h. Korttelin 43 olevien asuintonttien alueella osalta melun ohjearvot eivät ylitä. Liiketontin päivämelu on tasoa 50 – 55 dB. Ulkoseinän tavanomaisen ääneneristävyyden ollessa n. 30 dB ei ohjearvo 45 dB ylitä liikehuoneistojen sisätiloissa. Vähittäiskaupan suuryksikkö ei ole liikennemelulle erityisen herkkää toimintaa.

19.10.2020

6.12 Ilmastovaikutukset

Vähähiilisessä ja resurssitehokkaassa yhdyskuntakehityksessä päästöjä voidaan vähentää olemassa olevan rakenteen hyödyntämisen lisäksi edistämällä työpaikkojen, palvelujen ja vapaa-ajanalueiden saavutettavuutta sekä parantamalla kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen hyödyntämismahdollisuuksia. Lähtökohtaisesti tiivis kuntarakenne vaatii hajautunutta kuntamallia vähemmän materiaaleja ja toimii resurssitehokkaammin.

Suunnittelualue laajentaa jo olemassa olevaa taajama-aluetta ja liittyy näin ollen jo rakennettuun infrastruktuuriin. Alue on helposti saavutettavissa valtatievarrella. Alueelle on mahdollista matkustaa joukkoliikennettä hyödyntäen. Valtatievarrelle sijoittuu linja-autopysäkkejä suunnittelualueen kohdalla. Joukkoliikenne puolestaan on avainasemassa resurssitehokkaan yhdyskuntakehityksen muodostumisessa. Joukkoliikenteen avulla voidaan vähentää päästöjä ja käyttää vähemmän polttoainetta suhteessa kuljetettuun henkilömäärään. Alue on taajama-alueelta jalan ja polkupyörällä tavoitettavissa.

Liikenne- ja viestintäministeriön tavoitteena on laskea liikenteen päästöt nollaan vuoteen 2045 mennessä. Tähän päästään mm. kuljetuksia tehostamalla, vähäpäästöisiä liikennevälineitä käyttämällä sekä kasvattamalla uusiutuvien polttoaineiden osuutta. Henkilö- ja rekkaliikenteen päästöihin vaikuttaa mm. uusiutuvien polttoaineiden käyttö sekä liikennevälineen vähäpäästöisyys. Tavaraliikenteessä ja logistiikassa kuljetusten tehostamisella voidaan vähentää päästöjä.

Rakentaminen kuluttaa aina luonnonvaroja. Jo alumiinin, teräksen, muovien ja hiili-intensiivisen sementin⁶ tehokkaammalla kiertotalouden mukaisella uudelleenkäytöllä voitaisiin vähentää teollisuuden päästöjä yli 50 %:lla⁷. Asemakaavassa ei kaavamääräyksin kuitenkaan vaikuteta rakennusten rakennusmateriaaleihin, joten suunnittelun pääpaino onkin ollut tehokkaan ja toimivan yhdyskuntarakenteen muodostamisessa, jossa huomioidaan mm. kunnalle asemakaavoituksesta syntyvien veloitteiden kustannukset.

Valtaosa kaava-alueesta on hyvää rakennusmaata ja perustusolosuhteet ovat hyvät aivan itäosaa lukuun ottamatta.

Rakennettavuus vaikuttaa asemakaavoituksessa ja sitä kautta resurssitehokkaassa yhdyskuntakehityksessä siihen, millaisiin paikkoihin ylipäätään on järkevä rakentaa. Haastavammat perustusolosuhteet ja heikommille rakennettavuuden alueille rakentaminen lisäävät materiaalien kulutusta merkittävästi.

Resurssitehokkuuden kannalta on olennaista, millaiset välimatkat esimerkiksi jätehuollon verkostolle muodostuu ja millaisille luontoarvojen alueille huollon alueita sijoittuu, ettei niistä koidu ympäristölle merkittävää haittaa. Suunnittelualueen sijainti ei pidennä jätehuollon verkoston reittejä eikä suunnitellulle alueelle sijoitu sellaisia luontoarvoja, jotka estäisivät alueen rakentumisen. Suunnittelun alueen läheisyyteen ei myöskään sijoitu sellaisia luontoarvoja, joita rakentaminen heikentäisi.

Rakennusvalvonta voi osaltaan ohjata rakentajia pohtimaan rakennusten muuntautuvuutta erilaisiin käyttötarkoituksiin, jotta turhalta purkamiselta vältytään ja käyttötarkoituksenmuutokset tulevaisuudessa olisivat joustavampia. Näin voidaan huomioida rakennusmateriaalien käytössä resurssitehokkuutta.

⁶ *Poltetaan kalkkikivi millä polttoaineella tahansa, sen poltosta tulee sementtiklinkkeritonnia kohden noin 500 kiloa hiilipäästöjä (Finsementti, Cement Sustainability Initiative 2016)*

⁷ *Industrial Transformation 2050, Material Economics*

19.10.2020

6.13 Asemakaavan suhde olemassa oleviin selvityksiin ja suunnitelmiin

Maankäytön suunnittelua ohjaa oikeusvaikutteinen yleiskaava. Asemakaavan muutos toteuttaa yleiskaavatasolla asetettuja tavoitteita.



Kuva 35: Korttelin radan sivun puoleista pusikkoa. ©Google

7 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Asemakaavaa voidaan toteuttaa, kun se on kuulutuksella saanut lain voiman. Toteuttamista ohjaa ja valvoo kunnan rakennusvalvonta. Tienpitoviranomaista tulee kuulla naapurina rakennuslupavaiheissa.

7.1 Näkemäalueet

Liittymäalueille ei saa sijoittaa tavaraa, rakennelmia tai laitteita, joista tai joiden käytöstä voisi aiheutua vaaraa liikenneturvallisuudelle tai haittaa tienpidolle. Näkemäalueilla ei kasvillisuutta saa päästää muodostamaan näkemäestettä.

7.2 Hulevesien hallinta rakennusvaiheessa

Rakentamisen aikaiset hulevedet ovat poikkeuksetta laadultaan huonoja, koska hulevesiin huuhtoutuu mm. häiriintyneistä maakerroksista runsaasti kiintoainesta. Kiintoaineskuormituksen lisäksi ympäristöä kuormittavia päästöjä voivat olla mm. työmaakoneiden öljy- ja polttoainepäästöt, roskat ja mahdolliset ympäristön kannalta haitalliset kemikaalit kuten maalit ja liuottimet. Ilman hallintaa tästä aiheutuva tilapäinen kiintoaineskuormitus voi nousta haitallisemmaksi kuin valmiin alueen aiheuttama pitkäaikainen kuormitus.

Rakennusvaiheen hallintamenetelmät tulee suunnitella tapauskohtaisesti ja niiden tulee olla rakenteeltaan ja toiminnaltaan yksinkertaisia, helposti toteutettavissa sekä kustannuksiltaan edullisia. Menetelmillä pyritään ensisijaisesti rakennusalueelta tulevan kiintoaineskuormituksen vähentämiseen rakennettavan alueen alapuolella ja toissijaisesti myös virtaamien hallintaan tulvahaittojen ja eroosion estämiseksi.

Suunnittelualue tulee rakentumaan pitkän ajan kuluessa, joten rakentamisen aikaisten hulevesien hallinnassa tulee huomioida rakentamisen vaiheistus.

7.3 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat

Niiltä osin, kuin asemakaavassa ei ole toisin määrätä, noudatetaan rakentamisessa kunnan rakennusjärjestystä.

19.10.2020 Jyväskylä

FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy