

## SAVONLINNAN KESKUSTAN PYSÄKÖINNIN KEHITTÄMINEN



Diplomityö Oulun yliopiston arkkitehtuurin osastolle  
valvoja professori Helka-Liisa Hentilä  
Oulussa 30.9.2009 Matias Topi



Osasto Arkkitehtuurin osasto		Laboratorio Yhdyskuntasuunnittelun laboratorio	
Tekijä Matias Topi		Työn valvoja professori Helka-Liisa Hentilä	
Työn nimi Savonlinnan keskustan pysäköinnin kehittäminen			
Oppiaine Arkkitehtuuri	Työn laji Diplomityö	Aika 30.9.2009	Sivumäärä 32 + 8
Tiivistelmä <p>Diplomityö liittyy Savonlinnan kaupunkikeskustan kehittämishankkeeseen. Tässä työssä aiheessa on keskitytty keskustan pysäköintiin. Lähtökohtana on keskustan pysäköinnin nykytilan kartoitus. Työn toinen osio käsittää keskustaan sijoittuvat suunnitelmat.</p> <p>Kartoituksessa keskusta on jaettu seitsemään eri tarkastelualueeseen. Alueet rajautuvat keskustan kaupallisten ja julkisten palvelujen sekä asuinrakentamisen mukaan. Toisena tekijänä ovat liikenteen pääväylien linjaukset. Kartoitus tarkentui työn edetessä keskustan läpikulkevaan pääkatuun liittyviin kortteleihin. Näissä kortteleissa sijaitsee pääosa palveluista. Keskustan pysäköintiä on tarkasteltu asiointiin keskittyneillä pysäköintialueilla, pysäköintilaitoksissa ja kadunvarsilla. Keskeinen tekijä on pysäköinnin liittyminen kaupunkiympäristöön.</p> <p>Keskustan pysäköinnin nykytilan kartoituksen ja keskustan kehittämisen tavoitteiden pohjalta on ydinkeskustaan rajattu neljä suunnittelualuetta. Suunnittelualueet liittyvät keskustan erilaisiin palveluihin, korttelirakenteisiin sekä katu- aukio- ja puistoalueisiin. Pysäköinti liittyy osaksi keskustan ajoneuvo- ja kevyen liikenteen reittejä. Suunnitelmissa käsitellään kolmea teemaa 1) kadunvarsipysäköinti ja kaupunkiympäristö, 2) keskitetty pysäköinti sekä 3) pysäköinti, liiketila ja asunto keskustassa.</p> <p>Keskustan rakennetun ympäristön kehittämisen lähtökohtana on uuden rakentamisen sovittaminen kaupungin luonteenomaisiin piirteisiin. Savonlinnan kaupunkiympäristön tunnistettavia piirteitä ovat nauhamainen saarille syntynyt keskusta, vaihteleva maaston korkeus ja kaupunkia ympäröivä Saimaan vesistö.</p>			
Säilytyspaikka			
Muita tietoja			

*Kiitos työn valvojalle professori Helka-Liisa Hentilälle Oulun yliopiston arkkitehtuurin osastolta.*

*Kiitos Savonlinnan kaupungin Teknisen viraston kaupunkisuunnittelun yksikköön Päivi Behmille ja Risto Aallolle mahdollisuudesta tehdä diplomityö Savonlinnaan. Kiitos myös muille tapaamisiin ja käytännön avustukseen osallistuneille henkilöille Tekniseltä virastolta.*

*Kiitos ohjauksesta liikennesuunnittelun osalta diplomi insinööri Tuomo Vesajoelle Ouluun.*

*Kiitos vanhemmilleni tuesta työn aikana.*

*Matias Topi*

## Sisällysluettelo

<b>Johdanto</b>	1
<b>1 Lähtökohdat</b>	2
1.1 Savonlinnan keskustan pysäköintipaikkojen kartoitus	2
1.2 Tarkastelualueet	2
1.3 Tarkastelumenetelmät ja pysäköinnin kartoituksen rajaus	2
1.4 Autopaikkatiedot tarkastelualueilla A ja B	3
1.5 Pysäköinti kortteleissa ja katualueella	7
1.5.1 Pysäköintialueet	7
1.5.2 Pysäköintilaitokset	10
1.5.3 Kadunvarsipysäköinti	12
<b>2 Tavoitteet</b>	15
<b>3 Suunnittelualueet</b>	16
3.1 Suunnittelualueiden rajaukset	16
3.2 Pysäköinnin teemallinen jakaminen suunnittelualueilla	16
3.2.1 Kadunvarsipysäköinti ja kaupunkiympäristö	17
3.2.2 Pysäköinnin keskittäminen	17
3.2.3 Pysäköinti, liiketila ja asunto keskustassa	17
<b>4 Suunnitelmien selostukset</b>	18
4.1 Suunnittelualue 1 Matkustajasataman ympäristö	18
4.2 Suunnittelualue 2 Kauppatori ja Tarkastamonkatu	21
4.3 Suunnittelualue 3 Puistokatu 3	25
4.4 Suunnittelualue 4 Olavinkatu 51 ja Piispanrinne	28
<b>5 Lopuksi</b>	31
<b>Kirjallisuusluettelo</b>	32

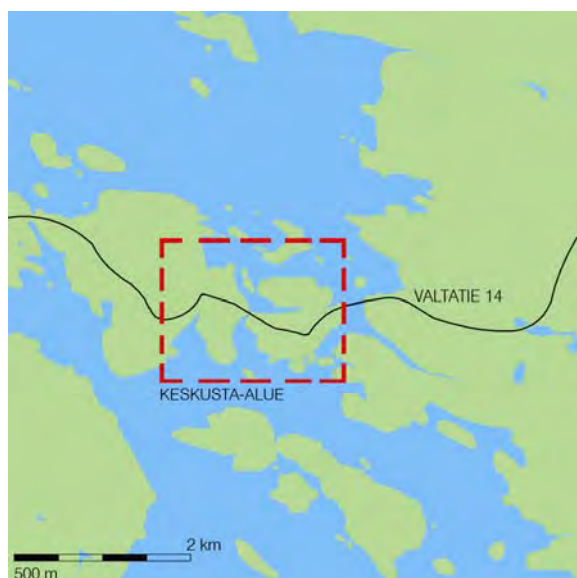
**Liitteet:** Planssipienennökset 8 kpl

## Johdanto

Diplomityö liittyy Savonlinnan kaupunkikeskustan kehittämishankkeeseen. Aiheessa keskitytään keskustan pysäköintiin ja siihen liittyvään kaupunkiympäristöön. Työ käsittää keskusta-alueen asiointipysäköinnin nykytilan kartoituksen sekä suunnitelmaosion. Suunnitelmissa keskustan kehittämisen lähtökohtana on pysäköinti.

Savonlinna on Saimaan vesistöjen ympäröimä vajaan 30000 asukkaan kaupunki. Kesäisin kaupungin väkimäärä kasvaa huomattavasti matkailijoiden vaikutuksesta. Kaupungin erityispiirteenä on nauhamainen saarille syntynyt keskusta. Keskustan kaupat, palvelut, harraste- ja kulttuuripaikat seuraavat kaupunkia halkovaa pitkää pääkatua ja tästä rannoille johtavia sivukatuja. Osana kaupunkikuvaa on vaihteleva maaston korkeus, joka avaa paikoin pitkiäkin näkymiä kaupungin ylle. Kaupungin ytimen muodostavat kaksi salmen erottamaa kaupunginosaa. Vanhaan kaupunginosaan keskustan itäpuolelle on keskittynyt julkisia palveluja, tori, matkustajasatama ja kaupungin tunnetuin nähtävyys Olavinlinna. Pääosa keskustan majoituspalveluista on itäisessä kaupunginosassa. Liiketilat ovat pääosin ”kivijalkakauppoja” rakennusten katutasossa. Suuremmat kaupalliset toiminnot, kuten kauppakeskukset ovat sijoittuneet läntiseen kaupunginosaan. Liiketilat ovat suurelta osin pääkadun varrella. Pääkatu on tällä hetkellä vilkkaasti liikennöity ja sitä käyttävät sekä kaupungin läpi kulkeva että sisäinen ajoneuvoliikenne. Pysäköintiratkaisut ja ajoneuvoliikenne on hallitseva näkymä keskustassa. Jalankulku ja muu kevyt liikenne on joutunut monin paikoin sopeutumaan tähän tilanteeseen.

Keskustan kaupunkikuvaa muovaa lähitulevaisuudessa suunnitteilla oleva ohitustie ja rautatien siirtäminen. Suunnitelmien mukaan tie kulkee keskustan pohjoispuolelta. Tie tulee olemaan osin lähellä ydinkeskustaa. Rautatie siirtyy keskustan länsipuolella ohitustien rinnalle. Keskustan ajoneuvoliikenteen osalta muutos vaikuttaa esimerkiksi kaupungin läpi ajavan raskaanliikenteen siirtymiseen nykyiseltä pääkadulta ohitustielle. Ohitustiesuunnitelma on otettu mukaan suunnitelmaosioon.



Savonlinna

# 1 Lähtökohdat

## 1.1 Savonlinnan keskustan pysäköintipaikkojen kartoitus

Työ alkoi Savonlinnan keskustan pysäköinnin tarkastelulla korttelitasolla ja katutilassa. Tarkastelun huomioita olivat pysäköinnin jakaantuminen eri kaupunginosissa ja keskustan erilaiset pysäköintipaikat. Keskeiseksi tekijäksi muodostui asiointipysäköinnin liittyminen keskustan kaupunkiympäristöön. Kartoitus rajautui työn edetessä koskemaan pysäköinnin suhdetta kaupunkirakenteeseen, kaupunkikuvaan sekä autopaikkamääriä. Kartoitus tehtiin syksyn 2008 aikana.

## 1.2 Tarkastelualueet

Pysäköinnin kartoituksessa keskusta on jaettu seitsemään eri tarkastelualueeseen (Kartta 1 s.4). Tarkastelualueiden jakoperusteena on kaupallisten ja julkisten palvelujen sekä asumisen sijoittuminen keskustassa (Kartta 2 s.5). Toisena tekijänä ovat liikenteen pääväylien ja rautatien linjaukset (Kartta 3 s.6). Kaupunkia halkovan pääkadun varrelle on keskittynyt valtaosa julkisista ja kaupallisista palveluista. Pääkatuun liittyvät korttelit on jaettu kahteen tarkastelualueeseen A ja B, jotka rajaavat nauhamaisen kaupungin ydinkeskustan itäisen ja läntisen osan. Ydinkeskustan muodostavien tarkastelualueiden A ja B välissä on keskustan läpi kulkevan salmen ylittävä silta. Salmi yhdistää keskustan etelä- ja pohjoispuolilla olevat vesistöt. Itäinen tarkastelualue A on osa vanhaa kaupunginosaa. Läntinen tarkastelualue B on keskittynyt toimisto- ja liikerakentamiseen.

Kartoituksessa on lisäksi mukana viisi keskustaan liittyvää erillistä tarkastelualueetta C-G, joilla on pääosin asumista tai maankäyttö liittyy yksittäisiin kaupan yksiköihin, pieniin liiketiloihin ja yksittäisiin yleisiin rakennuksiin. Erillisillä tarkastelualueilla asiointipysäköinti on keskittynyt toimintakohtaisesti. Alueet ovat väljempää ydinkeskustaa ympäröivää kaupunkirakennetta.

Keskustan maankäyttöä on tarkasteltu tyypeittäin: yleiset rakennukset, liike- ja toimistorakennukset, asuin- ja liikerakennukset sekä asuinrakennukset. Kartta-aineistossa on erikseen merkitty rakennukset, joissa liikehuoneistot sijaitsevat katutasossa. Lisäksi karttaan on merkitty henkilöliikenteen asemat. Asuinrakennukset käsittävät asuinkerrostalot ja asuinpientalot. Liike- ja toimistorakennukset sisältävät kaupallista toimintaa ja toimistoja. Yleisiin rakennuksiin kuuluu julkiset palvelut, hallinto, koulutus ja kirkkorakennukset.

## 1.3 Tarkastelumenetelmät ja pysäköinnin kartoituksen rajaus

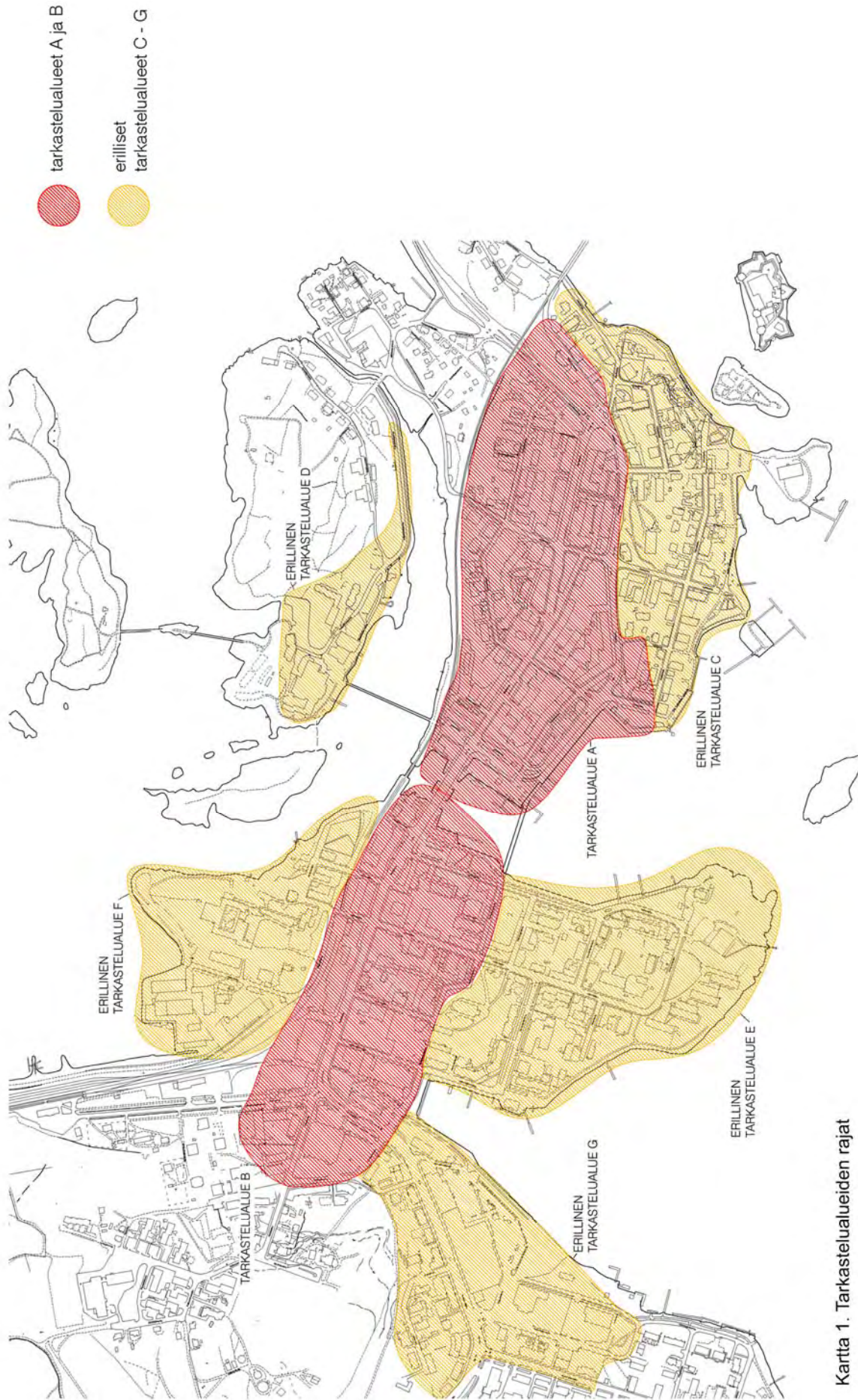
Pysäköinnin nykytilanteen kartoitus on tehty maastokäynneillä, ilmakuvien perusteella, voimassa olevan asemakaavan sekä rakennuslupien ja kaupungin yleisistä pysäköintialueista ja kadunvarsipysäköinnistä tehtyjen karttojen mukaan. Tarkastelussa on selvitetty kortteleiden maankäyttöä, autopaikkojen lukumäärää ja sijoittumista korttelin sisällä sekä katualueella. Autopaikat on jaettu asiointipysäköintiin liittyviin pysäköintialueisiin, pysäköintilaitoksiin ja kadunvarsipysäköintiin. Korttelien sisällä on yleisten asiointipaikkojen lisäksi

tonteilla sijaitseva asukkaille tai työpaikoille osoitettua pysäköintiä. Pysäköintilaitokset on jaettu erillisiin pysäköintitaloihin, kellaripysäköintiin ja pysäköintikansiin. Kadunvarsipysäköinnin sijoittuminen katu-alueille on esitetty kartta-aineistossa omalla merkinnällä (Kartta 4 s.7).

#### **1.4 Autopaikkatiedot tarkastelualueilla A ja B**

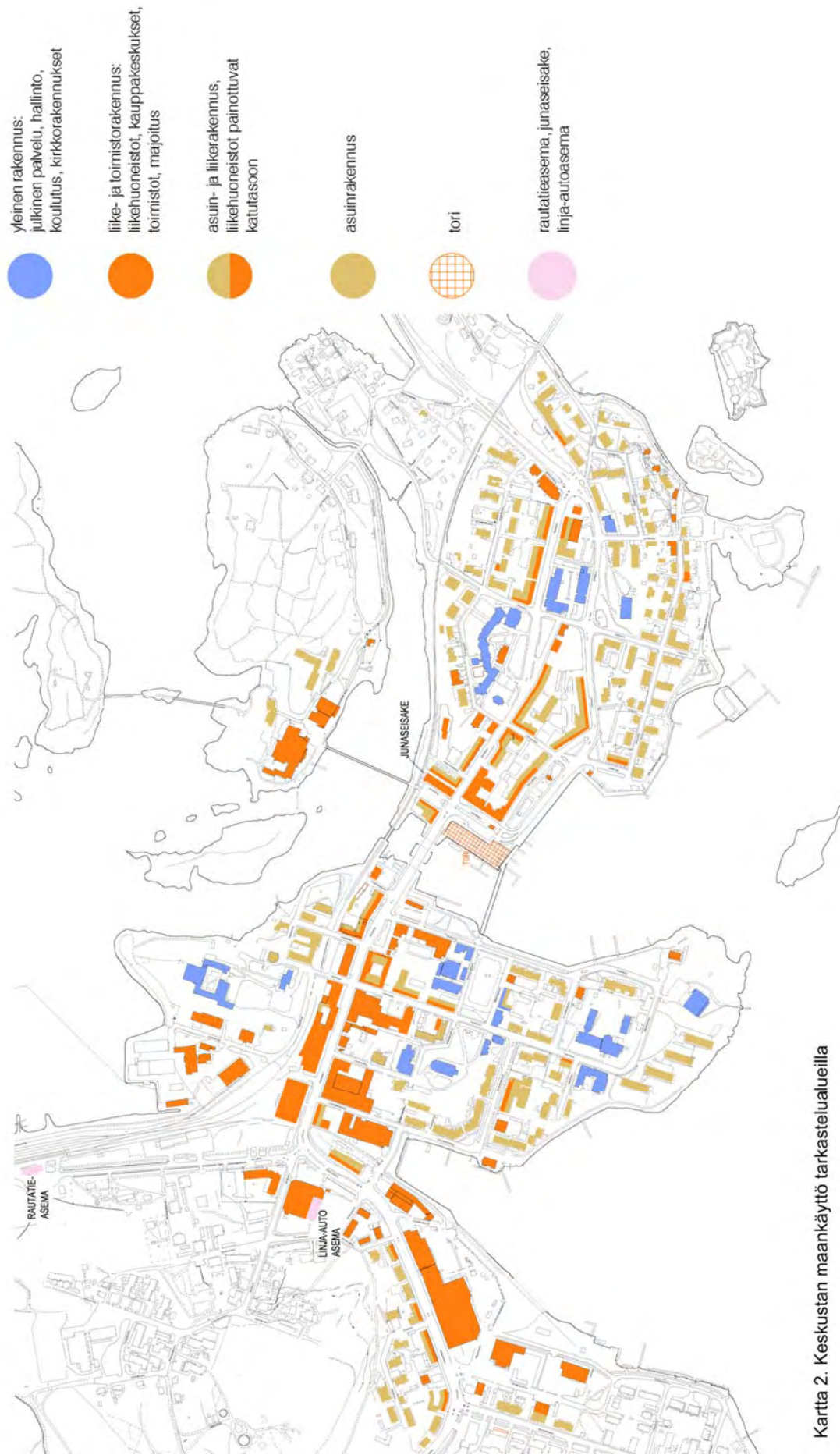
Ydinkeskustan muodostavilla tarkastelualueilla A ja B on kartoituksessa mukana olleilla pysäköintipaikoilla yhteensä noin 2180 autopaikkaa. Lisäksi kortteleiden sisällä on pysäköintialueilla ja rakennusten kellaritiloissa nimettyjä ja asukaspysäköintiin osoitettuja autopaikkoja. Nimetyt autopaikat on erikseen osoitettu tietyille käyttäjälle liittyen esimerkiksi liiketiloihin. Itäisessä kaupunginosassa tarkastelualueella A on noin 1050 autopaikkaa ja läntisessä kaupunginosassa tarkastelualueella B noin 1130 autopaikkaa. Näissä autopaikkamäärissä on mukana sekä kaupungin ylläpitämät että muut pysäköintipaikat. Osa pysäköintipaikoista oli nimettyjä autopaikkoja. Erityisesti pysäköintilaitoksissa oli paljon nimettyjä autopaikkoja. Kartoitushetkellä tarkastelualueen A pysäköintilaitoksissa olevista paikoista noin puolet oli nimettyjä autopaikkoja. Tarkastelualueella B pysäköintilaitosten autopaikoista oli nimettyjä noin 2/3.

Tarkastelualueen A autopaikoista on 26 % pysäköintialueilla, 28 % pysäköintilaitoksissa ja 46 % kadunvarsilla. Pysäköintilaitokset käsittävät rakennuksen maanalaiset tilat, erillisen pysäköintirakennuksen ja pysäköintikannet. Tarkastelualueella B autopaikoista on 40 % pysäköintialueilla, 33 % pysäköintilaitoksessa ja 27 % kadunvarsilla. Tarkastelualue A on väljempää kaupunkirakennetta. Asiointipysäköinti on painottunut kadunvarsille. Toimisto- ja liikerakentamiseen keskittyneellä tarkastelualueella B asiointipysäköinti on painottunut pysäköintialueille.



Kartta 1. Tarkastelualueiden rajat



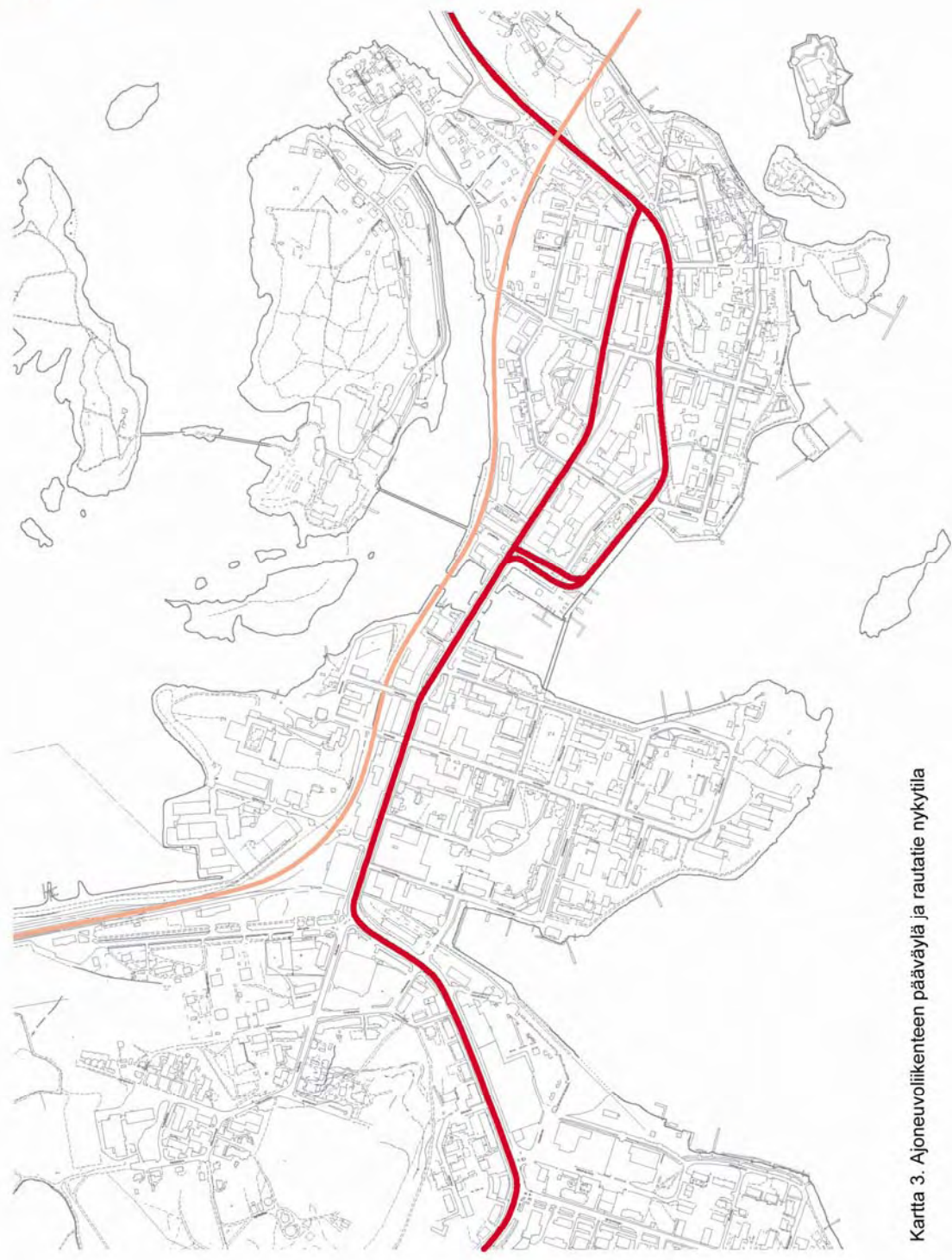


Kartta 2. Keskustan maankäyttö tarkastelualueilla

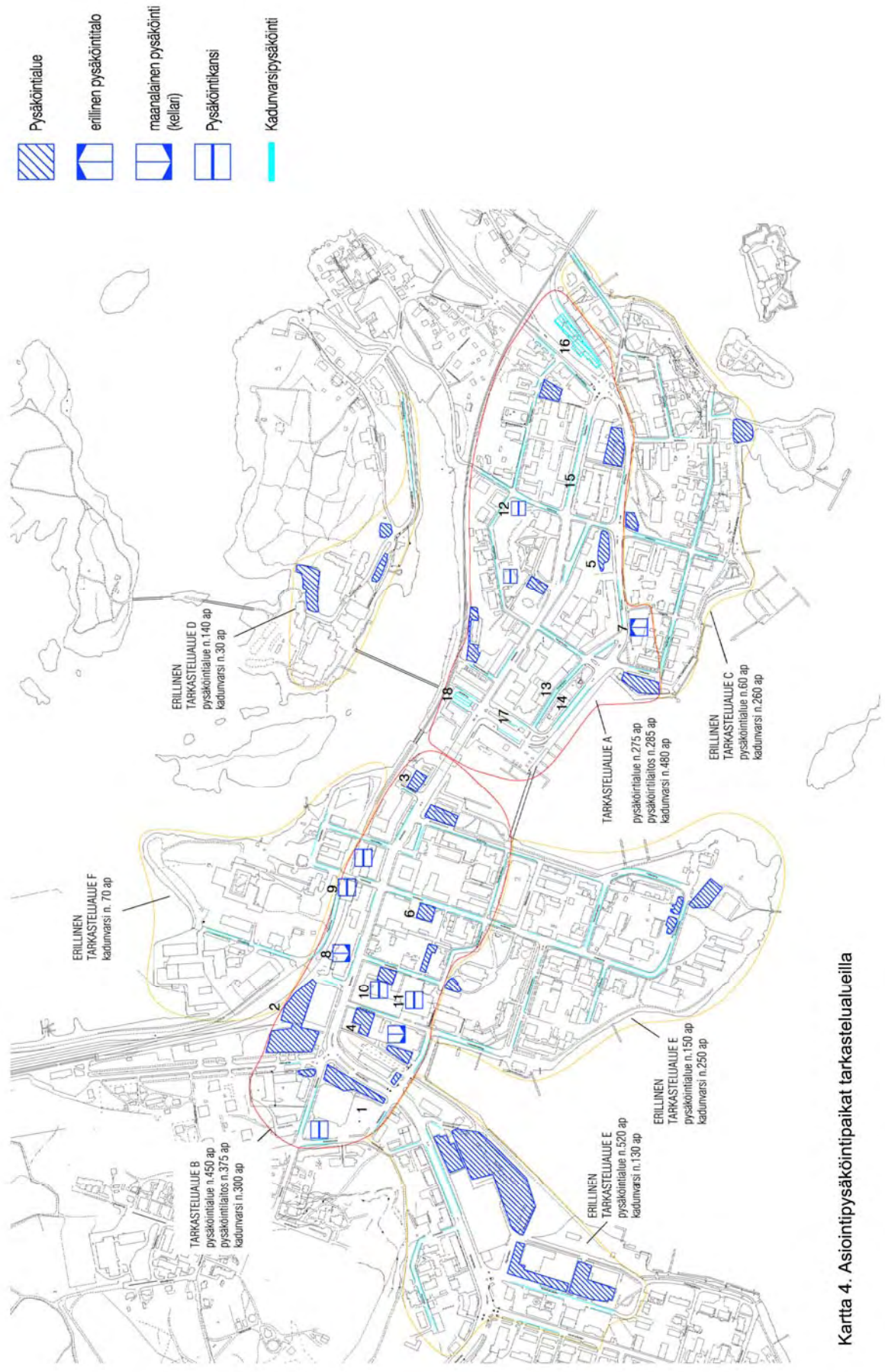
ajoneuvoliikenteen  
pääväyliä



rautatie



Kartta 3. Ajoneuvoliikenteen pääväyliä ja rautatie nykytila

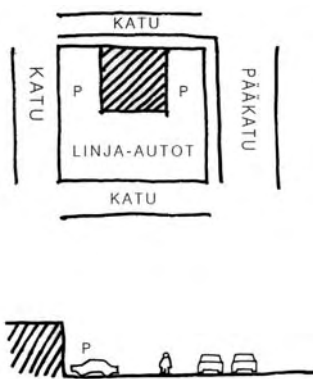


Kartta 4. Asiointipysäköintipaikat tarkastelualueilla

## 1.5 Pysäköinti kortteleissa ja katualueella

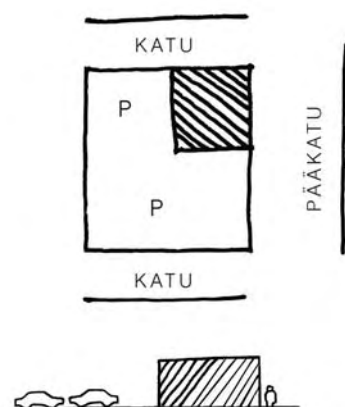
Pysäköinnin nykytilan tarkastelussa on kartoitettu tyypillisiä asiointipysäköintipaikkoja Savonlinnan keskustassa. Esimerkit ovat ydinkeskustan muodostavilta tarkastelualueilta A ja B. Pysäköinnin liittymistä kaupunkirakenteeseen on selvitetty sen sijoittumisella kortteleiden sisällä ja katualueella. Pysäköintitavat on jaettu pysäköintialueisiin, pysäköintilaitoksiin ja kadunvarsipysäköintiin. Pysäköintilaitokset jakaantuvat pysäköintitaloihin, kellaripysäköintiin ja pysäköintikansiin. Pysäköinnin sijoittuminen kaupunkiympäristöön on esitetty piirrosdiagrammissa ja valokuvassa. Rajaus on tehty pysäköintiin liittyvän rakennuksen, katualueen ja puistoalueen mukaan. Kohteet on numeroitu tarkastelualueiden asiointipysäköintipaikoista laadittuun karttaan (Kartta 4 s.7).

### 1.5.1 Pysäköintialueet



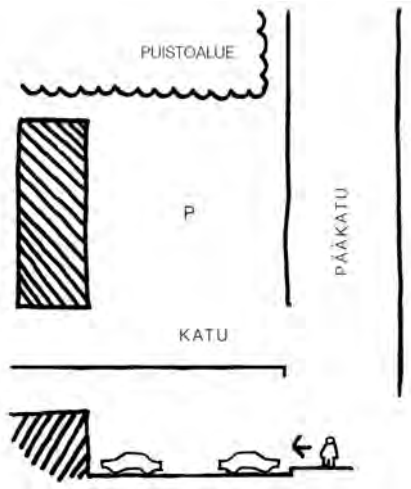
#### 1) Kortteli 47 tarkastelualue B

Pysäköintialueet ja liikennealueet ovat erillisen rakennuksen ympärillä. Pysäköinti on osin pysäköintikannella. Rakennus rajautuu yhdeltä sivulta suoraan katuun. Ympäristö on autoliikenteelle painottunutta avonaista kaupunkirakennetta.



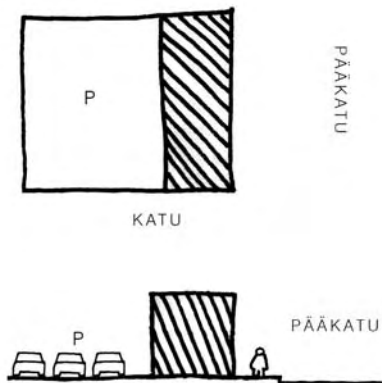
#### 2) Kortteli 21 tarkastelualue B

Pysäköintialue on sijoittunut rakennuksen kahdelle sivulle. Rakennus rajautuu pääkatuun, josta on suora jalankulkuyhteys liiketiloihin.



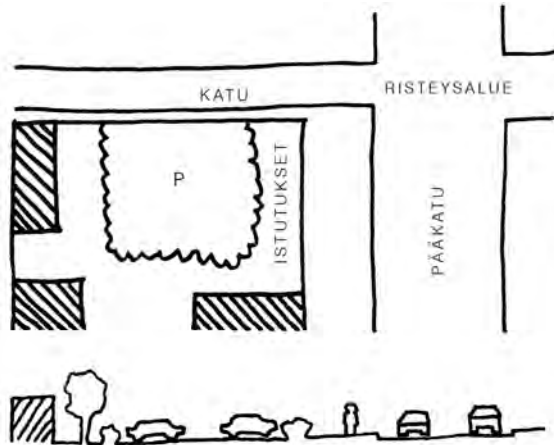
### 3) Kortteli 5 tarkastelualue B

Pysäköintialue sijaitsee pääkadun varrella. Jalankulkuyhteys pääkadulta rakennukseen kulkee pysäköintialueen läpi.



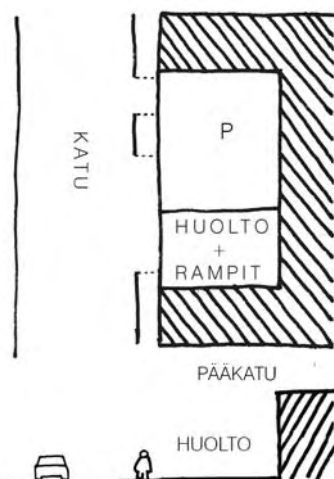
### 4) Kortteli 9 tarkastelualue B

Pysäköintialue on pääkatuun nähden rakennuksen takana. Pääkadulta on suora jalankulkuyhteys rakennukseen.



### 5) Kortteli 14 tarkastelualue A

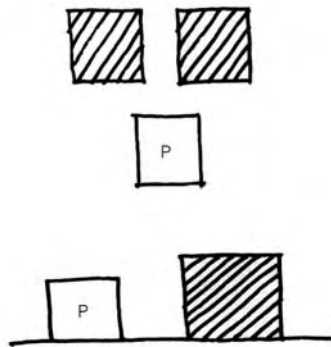
Pysäköintialue sijaitsee korttelin kulmassa rajautuen risteysalueeseen ja kahdelta sivulta rakennuksiin. Pysäköintialueen ympärillä on istutuksia ja puustoa. Osittain istutukset ovat hoitamattomia. Ympäristöä hallitsee risteys- ja pysäköintialue.



### 6) Kortteli 11 tarkastelualue B

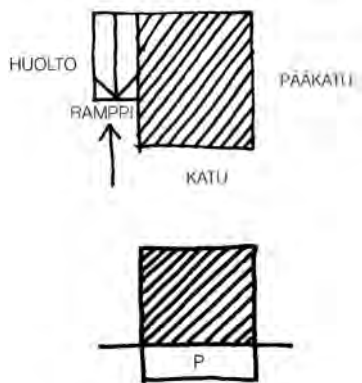
Pysäköintialue on sijoittunut sivukadun varrelle rakennusten rajaamaan taskuun. Pysäköinnistä on suora jalankulkuyhteys katutasan liiketiloihin. Katualueen, jalkakäytävän ja huoltoyhteyden välillä ei ole selkeitä rajoja.

## 1.5.2 Pysäköintilaitokset



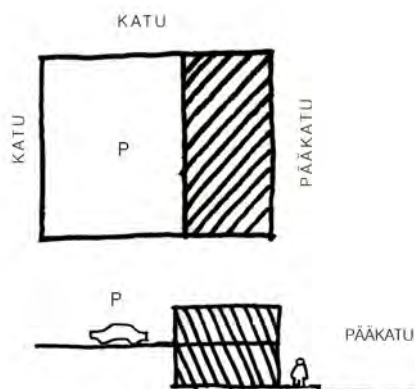
### 7) Kortteli 34 tarkastelualue A

Pysäköinti sijaitsee erillisessä pysäköintitalossa. Rakennus on näkyvä osa kaupunkiympäristöä. Pysäköintitalo voi palvella useampaa kohdetta.



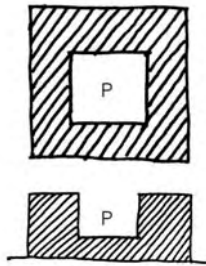
### 8) Kortteli 8 tarkastelualue B

Pysäköintipaikat sijaitsevat liikerakennuksen kellarissa. Pysäköinnistä on lyhyt jalankulkuyhteys liiketiloihin. Pysäköinnin sekoittuminen huoltoliikennealueeseen ja huomaamaton liittyminen katuverkkoon ei houkuttele ajamaan pysäköintitalaan.



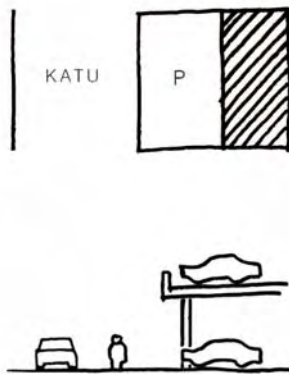
### 9) Kortteli 8 tarkastelualue B

Pysäköinti sijaitsee pääkatuun nähden rakennuksen takana olevalla pysäköintikannella. Pääkadulta on suora jalankulkuyhteys rakennukseen. Pysäköinti on maaston korkeuseroja seuraten rakennuksen toisen kerroksen tasolla. Toisen kerroksen liiketilat ovat näin paremmin näkyvissä.



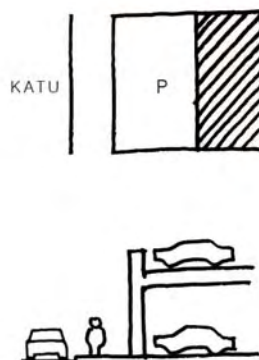
#### 10) Kortteli 10 tarkastelualue B

Pysäköinti sijaitsee rakennuksen keskellä toisessa kerroksessa. Pysäköinnistä on lyhyt matka liiketiloihin. Toisaalta pysäköintikannelle on pitkä ajomatka.



#### 11) Kortteli 10 tarkastelualue B

Pysäköinti on maantasossa ja avonaisella kannella. Katutason liikennealue, pysäköinti ja jalkakäytävä eivät rajaudu selkeästi.

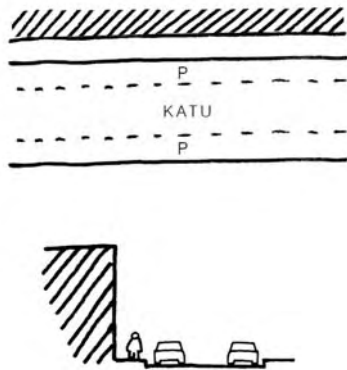


#### 12) Kortteli 11 tarkastelualue A

Pysäköinti on sijoitettu korttelin kulmaan umpinaiseen maantasoon sekä avonaiselle kannelle. Maantasoa rajaa kivimuuri.

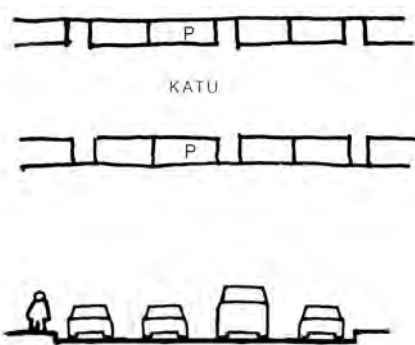


### 1.5.3 kadunvarsipysäköinti



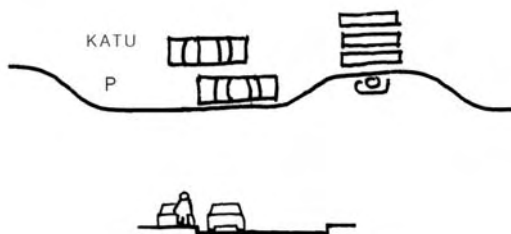
#### 13) Satamakatu tarkastelualue A

Pysäköinti sijaitsee kivijalkakauppoihin rajautuvalla hidasliikenteisellä kadulla. Autopaikat ovat kadunvarren suuntaispysäköintinä.



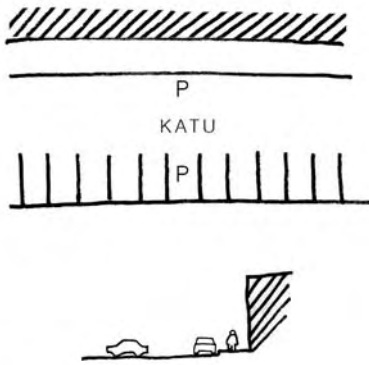
#### 14) Satamapuistonkatu tarkastelualue A

Pysäköintipaikat ovat kadunvarren suuntaispysäköintinä. Leveä katualue hallitsee kaupunkiympäristöä.

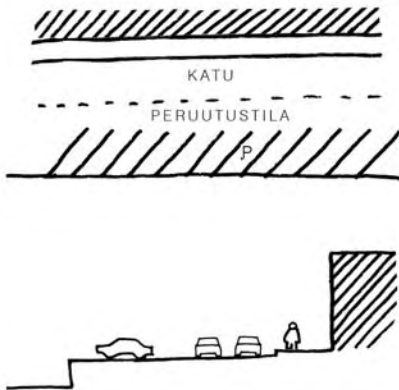


#### 15) Olavinkatu 22 tarkastelualue A

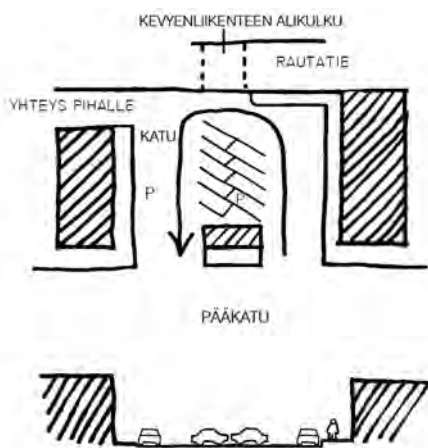
Pysäköintipaikat sijaitsevat syvennyksissä pääkadun varrella. Jalkakäytävän levitykset parantavat jalankulkijan näkyvyyttä.



16) Punkaharjankatu tarkastelualue A  
 Pysäköintipaikat ovat kohtisuorasti katuun nähden. Alueella on lisäksi kadunvarren suuntaispysäköintiä. Pysäköinti sijaitsee vähäliikenteisen kadun varrella.



17) Kauppatori 6 tarkastelualue A  
 Pysäköinti on sijoittunut kadunvarrelle vinopaikkoina. Vilkasliikenteisellä kadulla pysäköinti vaatii peruutustilan. Pysäköinti rajautuu katualueen porrastukseen.



18) Kauppatorinaukio tarkastelualue A  
 Pysäköintipaikat ovat katualueen keskellä vinopaikkoina. Aukion sivuilla on lisäksi kadunvarren suuntaispysäköintiä. Alue liittyy taskuna pääkatuun. Aukion laidoilla kiertää jalkakäytävä, joka osin katkeaa liikennealueeseen.

## 2 Tavoitteet

Tiiviissä kaupunkiympäristössä pysäköinti on sovittava kaupunkirakenteen sisälle kehittämällä olemassa olevaa rakennettua ympäristöä. Päämääränä on keskustan pitäminen elinvoimaisena. Osa keskustan kehittämistä on myös kaupungille luonteenomaisten piirteiden säilyttäminen. Savonlinnan keskustan erityinen nauhamainen rakenne, vesistö, vaihtelevat maastonmuodot ja vanhat rakennukset antavat suunnittelulle mielenkiintoisia lähtökohtia.

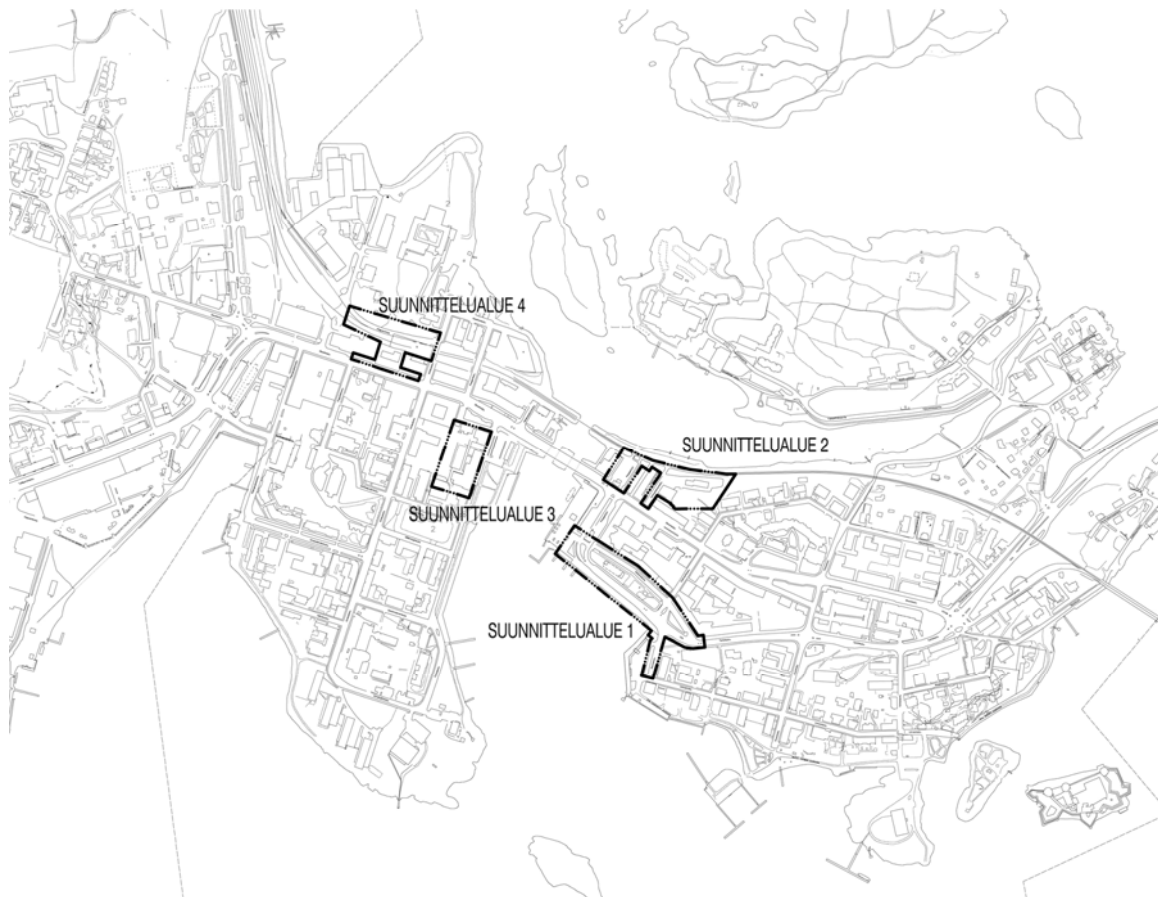
Kaupungin keskusta-alueella ajoneuvoliikenteen, pysäköinnin ja kevyen liikenteen rajapinnat ja sijoittuminen kortteleihin eivät ole selkeitä ja aiheuttavat hajautunutta kaupunkiympäristöä. Tämä ei myöskään suosi jalankulkua tai pyöräilyä. Tavoitteena on, että pysäköintipaikat ovat helposti löydettävissä, mutta kaupungin kokonaiskuvassa painottuvat rakennusten julkisivut, aukiot, kevyen liikenteen alueet, puistot ja ympäröivä vesistö. Savonlinnan nauhamainen kaupunkirakenne levittää palvelut pitkälle alueelle, jolloin kaupankäynnin tarvitsemat asiointipysäköintipaikat kohdentuvat sen mukaan. Yksi suuri pysäköintilaitos ei palvele koko keskustaa. Selkeillä reiteillä, sijainnilla, rajaamisella ja monipuolisilla pysäköintipaikoilla voidaan tarjota vaihtoehtoja erilaisiin asiointitilanteisiin. Keskitetty pysäköinti palvelee pidempiaikaista asiointia erityisesti ruuhka-aikoina perjantai-iltapäivällä ja lauantaina, jolloin asiointi kohdistuu useampaan kohteeseen. Tällöin yhdellä pysäköintikerralla voidaan saavuttaa monta käyntikohtaa välttämättä turhaa autolla liikkumista. Pidempiaikainen pysäköinti palvelee myös työpaikkapysäköintiä sekä matkailijoita vilkkaana kesäaikana. Rajoitettu lyhytaikainen kadunvarsipysäköinti palvelee asiointia yhdessä käyntikohteessa.

Suunnittelussa tavoitteena on ollut pysäköintipaikkojen sijoittuminen kohtuulliselle etäisyydelle palveluista. Eri kaupunkien pysäköinnistä tehdyssä selvityksessä on todettu, että pysäköintikerran kesto on mitattuina suurimpina käyttöaikoina perjantaina 1,4 - 1,7 ja lauantaina 1,1 - 1,5 tuntia. Pienemmissä kaupungeissa kesto on yleisesti ollut hiukan lyhyempää kuin suurissa. Pysäköintipaikan sijainnilla on merkitys kuinka kaukana on ensimmäisen käyntikohteen. Selvityksen mukaan lyhyt tai kohtuullinen etäisyys on autoijoiden mielestä ollut alle 400 metriä. Kävellessä saavutettavan alueen halkaisijana voidaan pitää 400 - 1000 metriä riippuen pysäköinnin sijoittumisesta käyntikohteeseen nähden. (*Kaupunkien keskusta-alueiden pysäköinnin nykytila*. Ympäristöministeriön julkaisu 3/1985).

## 3 Suunnittelualueet

### 3.1 Suunnittelualueiden rajaukset

Keskustan pysäköinnin nykytilan kartoituksen ja keskustan kehittämisen tavoitteiden pohjalta on kohdennettu eri suunnittelualueet, joissa käsitellään pysäköintiä kaupunkiympäristössä eri yhteyksissä (Kartta 4). Suunnittelualueet liittyvät keskustan erilaisiin maankäytön kohteisiin, korttelirakenteeseen sekä katu-, aukio- ja puistoalueeseen.



Kartta 4. Suunnittelualueiden rajaukset

### 3.2 Keskustan pysäköinnin teemallinen jakaminen suunnittelualueilla

Suunnittelualueilla pysäköinti liittyy kolmen eri teeman mukaan keskustan palveluihin, asumiseen sekä osaksi kaupunkiympäristöä. Teemat ovat 1) kadunvarsipysäköinti ja kaupunkiympäristö, 2) pysäköinnin keskittäminen sekä 3) pysäköinti, liiketila ja asunto keskustassa. Ensimmäistä teemaa kadunvarsipysäköinti ja kaupunkiympäristö käsitellään suunnittelualueilla 1 ja 2. Toinen teema pysäköinnin keskittäminen liittyy suunnittelualueille 2 ja 3. Kolmatta teemaa pysäköinti, liiketila ja asunto keskustassa on käsitelty suunnittelualueella 4.

### **3.2.1 Kadunvarsipysäköinti ja kaupunkiympäristö**

Kadunvarsipysäköinti liittyy kaupunkiympäristöön yhtenä toiminnallisena ja näkyvänä osana. Pysäköinti palvelee erityisesti asiointia kadunvarren liiketiloihin. Pyrkimyksenä on kaupunkiympäristöön sopeutuva kadunvarsipysäköinti. Rakennusten, ajoneuvoliikenteen, pysäköinnin ja kevyen liikenteen välillä voi olla erilaisia rajaavia tekijöitä kuten korkeuserot, päällystemateriaalien vaihtelut, muurit, pollarit, valaisimet, istutukset ja tielinjauksen syvennykset. Pysäköintipaikkojen sijoittuminen pienempiin ryhmiin vähentää autojen hallitsevaa asemaa kaupunkikuvassa.

### **3.2.2 Pysäköinnin keskittäminen**

Tiiviissä kaupunkiympäristössä keskitetty pysäköinti kokoaa yhteen pysäköintilaitokseen erilaiset keskustan maankäytön vaatimat autopaikat. Saman autopaikan voi jakaa eri käyttäjien kesken vuoroittaispysäköintinä.

Vuoroittaispysäköinnissä pysäköintipaikka palvelee kahta tai useampaa erillistä maankäytöllistä toimintaa. Toimintojen pysäköinnin huippu kohdistuu eri aikoihin päivän, viikon, kuukauden tai jonkin vuodenajan sesongin mukaan. Pysäköinti voi palvella keskustan asiointia, työpaikkoja ja asumista. Pysäköintipaikkojen käyttöä jatketaan toimistojen hiljaisina aikoina vastaamaan lisääntyvää pidempiaikaista asiointipysäköintiä perjantai-iltaisain sekä lauantaiapäiväisin. (Victoria Transport Policy Institute. Shared Parking. www-dokumentti. luettu 10.2.2009, sivu päivitetty 22.2.2008. <<http://www.vtpi.org/tdm/tdm89.htm>>)

Pysäköintilaitos antaa mahdollisuuden tiiviimpään autopaikkojen järjestämiseen, joka vapauttaa tilaa kevyelle liikenteelle. Selkeillä ja rajatuilla ajoneuvoliikenne- ja jalankulkualueilla voidaan vaikuttaa pysäköinnin ja keskustan palvelujen saavutettavuuteen sekä ympäristön viihtyisyyteen.

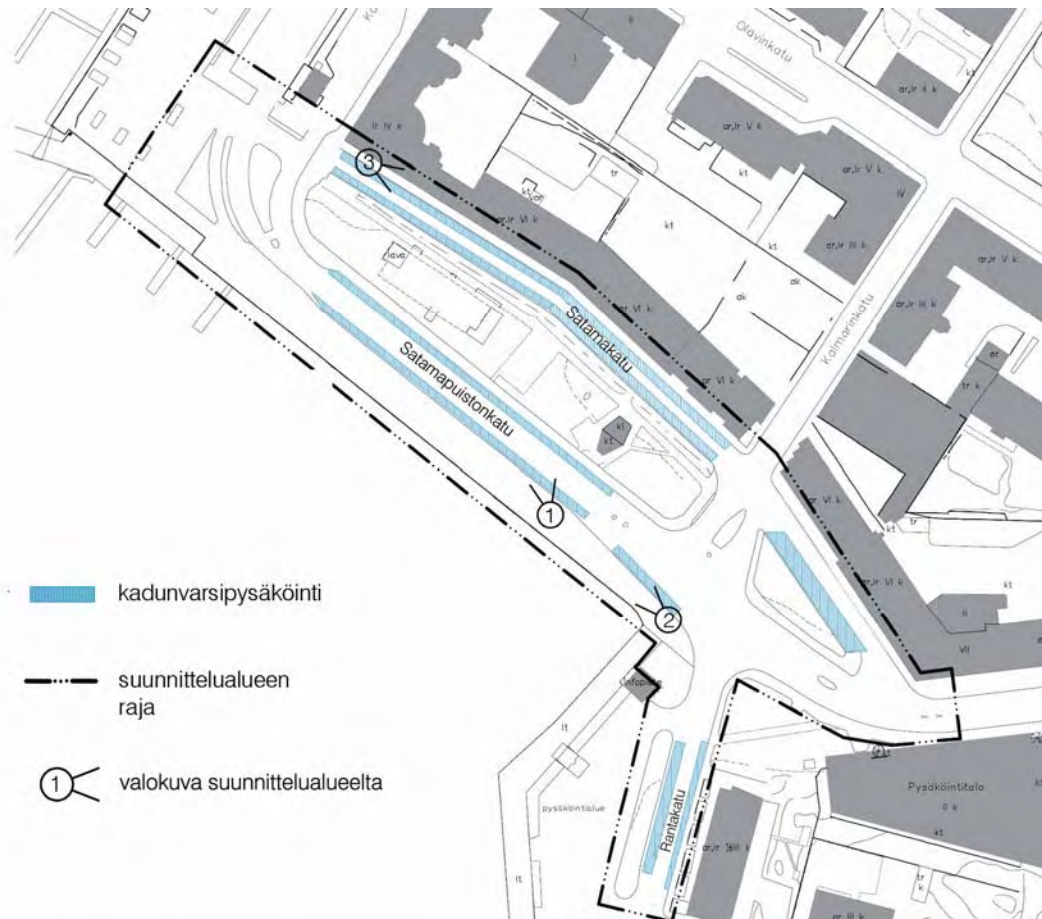
### **3.2.3 Pysäköinti, liiketila ja asunto keskustassa**

Liikerakentamiseen painottuneessa keskustassa rakennus sovitetaan kaupunkirakenteeseen niin, että pääkadulta on suora kävely-yhteys liiketiloihin. Ajoneuvoliikenne pysäköintipaikalle on sivukadulta tai ydinkeskustaa ympäröivältä kehätieltä. Ajoneuvoliikenne ei risteä kevyen liikenteen kanssa suoraan vilkkaalta pääkadulta. Pysäköinnissä huomioidaan selkeät reitit autopaikalta liiketiloihin sekä asuntoihin. Keskustan pysymistä elinvoimaisena ja aktiivisena myös iltaisin tuetaan asuntojen sijoittamisella liikerakentamisen yhteyteen. Tiiviissä keskustassa polkupyöräilijöitä voidaan huomioida pysäköintikäytännöllä, jossa kadunvarren pysäköintiruutu varataan pyörän säilyttämistä varten.

## 4 Suunnitelmien selostukset

### 4.1 Suunnittelualue 1 Matkustajasataman ympäristö

Suunnittelualue 1 on rajattu itäisessä kaupunginosassa sijaitsevaan matkustajasataman ympäristöön (Kartta 5). Alueeseen liittyy laivalaituri, Satamapuistonkatu, puistoalue sekä kapea Satamakatu jota rajaa kuusikerroksiset liike- ja asuinrakennukset. Suunnittelualueen asiointipysäköinti sijaitsee kadunvarsilla. Pysäköinti on järjestetty pääosin ajoradan suuntaispysäköintinä. Satama-alueen kokonaispysäköintitarjontaan liittyvät alueen itäpuolella sijaitsevat erillinen pysäköintitalo sekä pysäköintialue. Nämä eivät kuulu suunnittelualueeseen. Kadunvarsipysäköinti palvelee sataman, torin, kivijalkakauppojen ja puistossa sijaitsevan kioskin ja kesäravintolan käyttäjiä. Nykyisellään Satamapuistonkadun liikenne ja pysäköinti ovat hallitsevasti esillä kaupunkikuvassa.



Kartta 5. Suunnittelualue 1, nykytilanne



1) Satamapuistonkatu



2) Satamapuistonkatu, kevyen liikenteen reitit



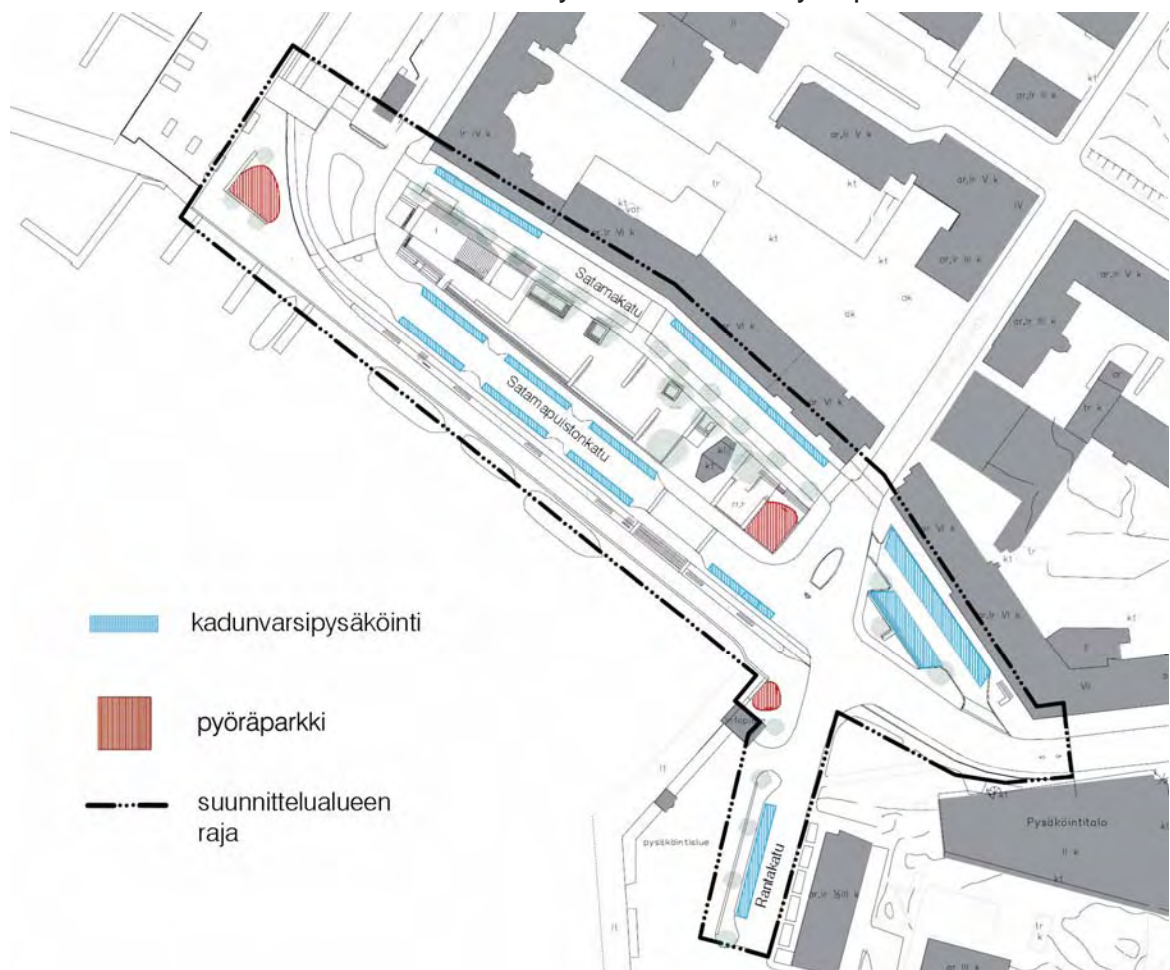
3) Satamakatu, "kivijalkakaupat"

Suunnittelualueen pysäköinti käsittelee teemaa 1) kadunvarsipysäköinti ja kaupunkiympäristö (Kartta 6). Suunnitelmassa aluetta kehitetään kokonaisuutena satama-alueena, johon kuuluvat promenadi, katualue, urbaani puisto ja pohjoisosan hidasliikenteinen liikekatu. Kadunvarsilla on pysäköintiä. Promenadiin ja puistoalueeseen liittyy pyöräparkit.

Suunnittelualueella keskeinen puistoalue jää nykyisellään huomaamattomaksi katualueen vierellä ja näkymät järvelle katkeavat liikenteeseen ja pysäköityihin autoihin. Puistoalueen esilletuomiseksi ja näkymien saamiseksi puistoa on korotettu porrastetusti ylemmäksi Satamapuistonkadun tasosta.

Kadunvarsipysäköinti on rajattu ryhmiin katulinjauksen syvennyksillä ja valaisimilla. Puistoalueella on vanha kioski, joka säilytetään. Kioski on lähellä katutasoa, jolloin kadunvarsipysäköinnin katkaisemisella tällä kohdin saadaan näkymät järvelle. Puiston länsiosan ylin maanpinnan korkeus on samassa tasossa alueen pohjoisosan Satamakadun kanssa. Puistoon on sijoitettu pysyvä paviljonkirakennus, joka toimii kahvilana tai vastaavassa käytössä. Rakennuksen yhteydessä on esiintymislava ja katsomo. Puistossa voidaan pitää erilaisia pienimuotoisia tapahtumia kuten Savonlinnassa pidettäviin Oopperajuhlisiin liittyen.

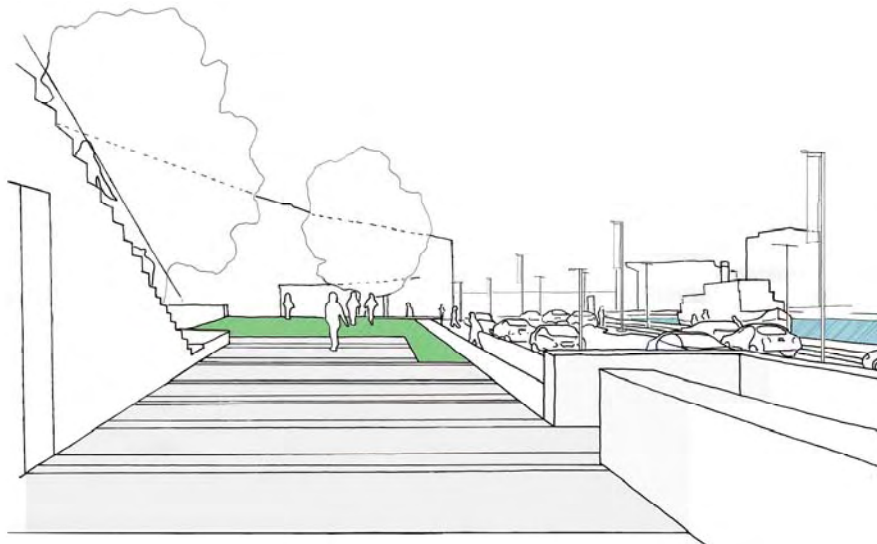
Alueen toiminnallisia ja visuaalisia rajapintoja erottavat muurit, kadunkalusteet, päällysteiden materiaali- ja väri vaihtelut, istutukset sekä rakennukset. Toiminnot ovat saavutettavissa esteettömästi kevyen liikenteen väyliä pitkin.



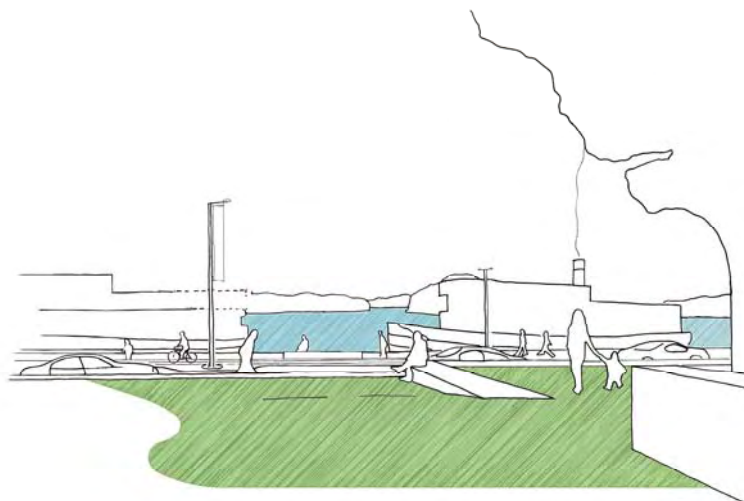
Kartta 6. Suunnittelualue 1

Satamakadulta poistuneita kadunvarsipaikkoja on korvattu lisäämällä Satamakadun itäpuolen erillisen katualueen pysäköintipaikkoja. Alue on nostettu samalle korolle jalankulkualueiden kanssa. Pysäköintiä on rajattu muureilla, valaisimilla, istutuksilla ja materiaalin vaihteluilla. Kadunvarsipysäköinti jatkuu "kivijalkakauppojen" reunustamalla Satamakadulla. Suunnittelualueella on pysäköintipaikkoja yhteensä kadunvarsilla 60 autopaikkaa, 8 paikkaa varattu invapysäköinnille. ja 16 moottoripyöräpaikkaa. Puistossa ja promenadilla on n.125 polkupyöräpaikkaa. Suunnittelualueen itäpäähän on Rantakadulle sijoitettu syvennykseen pysähtymistila kahdelle bussille.

Sataman promenadi on rajattu toiminnallisesti eri vyöhykkeisiin. Kadunvarsipysäköinnin ja kevyelle liikenteelle varatun alueen jakaa välikaista, joka erottaa katualueen ja toimii suojatilana pysäköidyistä autoista poistumisesta varten. Kevyen liikenteen reitti on jaettu pyörätiehen sekä jalankulkualueeseen. Näiden välissä on erotuskaista, jossa sijaitsee kadunkalusteet ja promenadin valaisimet. Satama-alueelle on sijoitettu pyöräparkkeja sekä pyörätien varteen että puistoon. Pyörätie ja pyöräparkit on erotettu muusta katualueesta tunnistettavalla värillä ja materiaalilla.



Näkymä uudelta paviljongilta puistoon ja Satamakadulle.

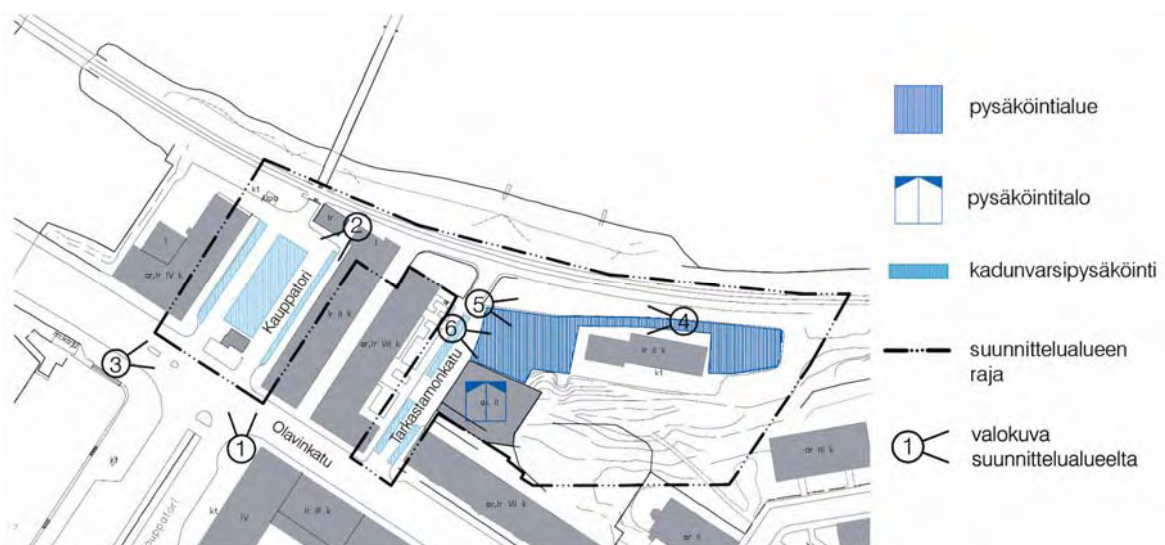


Näkymä puistosta satamalaiturille



## 4.2 Suunnittelualue 2 Kauppatori – Tarkastamonkatu

Suunnittelualueen 2 länsipuolen muodostaa Kauppatori ja itäpuolen Tarkastamonkatu (Kartta 7). Kauppatori muodostaa aukion, joka rajautuu itäpuolelta kaksikerroksiseen liikerakennukseen ja länsipuolelta viisikerroksiseen asuin- ja liikerakennukseen. Pohjoisosaa rajaa katutasoa noin kahta metriä ylempänä oleva rautatie, johon liittyy junaseisake. Eteläsivu avautuu Olavinkadun risteysalueelle ja tästä edelleen torille. Kevyt liikenne kulkee aukion reunoilla. Kevyen liikenteen väylät ovat osittain kapeita ja sekoittuvat ajoneuvoliikenteen kanssa. Ajoneuvoliikenteen sisään-tulo- ja poistumisreitit ovat aukion eteläsivulla. Aukion ja risteysalueen välissä on erillinen pieni kioskirakennus. Kioskin keskeinen sijainti korostaa rakennusta huomattavasti ympäristössä.



Kartta 7. Suunnittelualue 2, nykytilanne



1) Kauppatori, keskellä erillinen kioskirakennus, vasemmalla asuin- ja liikerakennus



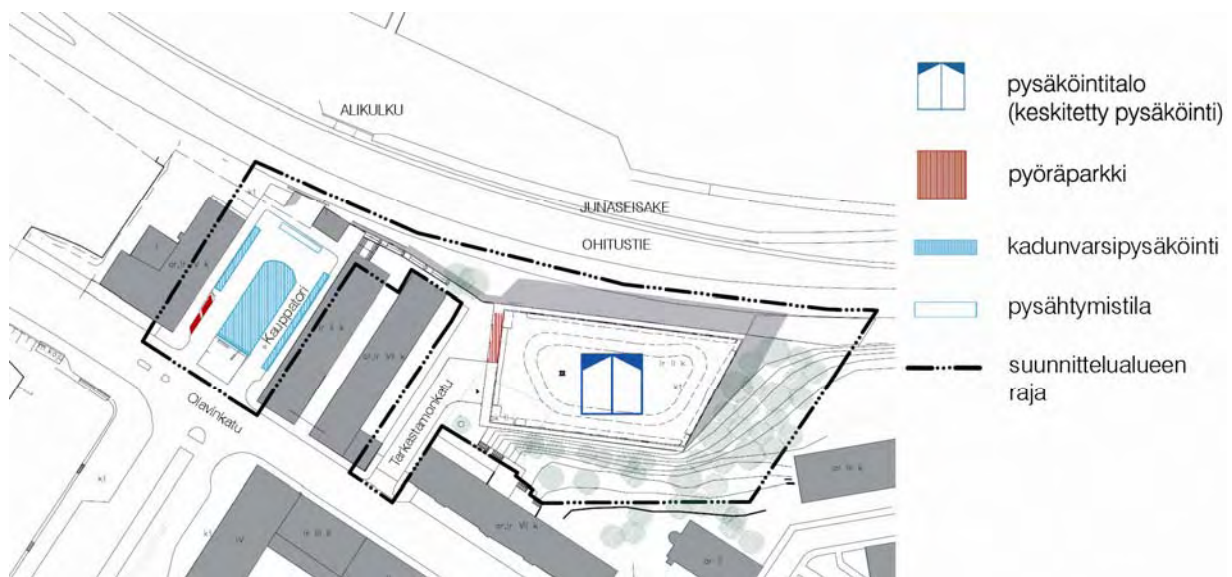
2) näkymä vanhalta junaseisakkeelta Kauppatorille



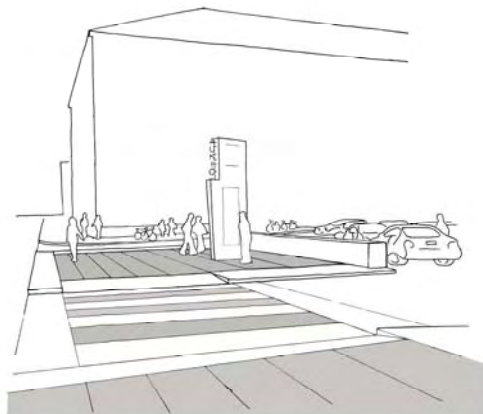
3) erillinen kioskirakennus, taustalla kaksikerroksinen liikerakennus sekä kerrostalo

Tulevaisuudessa aukion pohjoisosaa muokkaa ohitustie. Ohitustien linjaus on tiesuunnitelmien mukaan nykyisen junanradan kohdalta. Rata tulee kulkemaan ohitustien pohjoispuolella. Ohitustiesuunnitelmiin liittyvälle uudelle junaseisakkeelle kuljetaan Kauppatorilta lähtevän alikulun kautta.

Kauppatorin pysäköinti liittyy teemaan 1) kadunvarsipysäköinti ja kaupunkiympäristö. Suunnitelman lähtökohtia ovat liiketiloja palveleva lyhytaikainen kadunvarsipysäköinti, pyöräpysäköinnin järjestäminen, jalankulkuväylien parantaminen ja junaseisakkeen saattoliikenne (Kartta 8). Junaseisake tulee muutoksen myötä olemaan ydinkeskustan ainoa matkustajaliikennettä palveleva asema. Päärautatieasema siirtyy kaupungin itäpuolelle, noin kahden kilometrin päähän ydinkeskustasta. Nykyinen junaliikenne on kuitenkin vähäistä, joten kadunvarsipysäköinti toimii jatkossakin osana liiketilojen lyhytaikaista asiointipysäköintiä. Aukiolle liittyy saattoliikennettä palveleva lyhytaikainen pysähtymistila ("kiss & ride"), jossa matkustaja jätetään asemalle tai otetaan kyytiin. Saatto- ja noutoliikennettä palvelee myös alueen yleinen kadunvarsipysäköinti. Aukion itälaidalla on taksien pysäköinti ja taksiasema. Keskustan puoleiselle etelälaidalle on suunnitelmassa esitetty aukiota merkkäava jalankulkualue ja infotaulu. Nykyisellään paikalla oleva pieni kioski on sijoitettu uuteen paikkaan alikulun yhteyteen taksiaseman vastakkaiselle puolelle osaksi ohitustien ja junanradan alikulua. Kadunvarrelta on varattu pysäköintiruudut pyörien säilyttämistä varten. Aukiolla on kadunvarsilla yhteensä 19 autopaikkaa, 2 paikkaa varattu invapysäköinnille ja lisäksi taksipaikat. Kadun varrella on n. 15 polkupyöräpaikkaa.



Kartta 8. Suunnittelualue 2

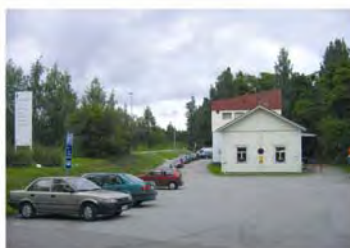


Näkymä Kauppatorin edustan jalankulkualueelle ja infotaululle.

Suunnittelualueen 2 itäpuoli Tarkastamonkatu käsittää nykyisellään pysäköintialueen, pienen pysäköintitalon sekä alueen keskellä vanhan asuin- ja liikerakennuksen. Pysäköinnillä ei ole selkeitä rajaavia tekijöitä, joten se on levinnyt hallitsemattomasti. Vanhassa pysäköintitalossa on 30 autopaikkaa, jotka on varattu asukkaille. Vanha asuin- ja liikerakennus jää lähelle ohitustien linjausta, jolloin sen käyttö vaikeutuu.



4) pysäköintialue



5) pysäköintialue sekä vanha liike- ja asuinrakennus

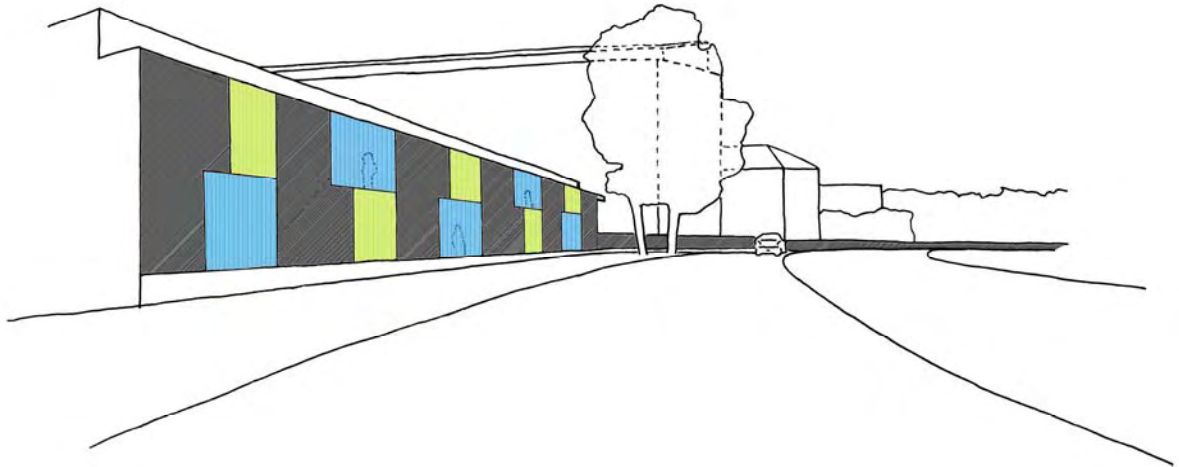


6) pysäköintialue ja vanha pysäköintitalo

Suunnitelmassa alueelle sijoitetaan uusi pysäköintitalo (Kartta 8 s.22). Pysäköintitalo liittyy teemaan 2), pysäköinnin keskittäminen. Ympäristön pysäköintijärjestelyitä on koottu yhteen saman katon alle. Vanha pysäköintitalo sekä asuin- ja liiketila on suunnitelmissa purettu. Uuteen pysäköintitaloon sijoittuu yleisiä autopaikkoja, jotka palvelevat itäisen kaupunginosan palveluja ja toria sekä junalla matkustavien pitkäaikaista pysäköintiä ("park & ride"). Lisäksi rakennuksessa on työpaikka- ja asukas-pysäköintiä. Rakennuksen sisääntulojulkisivulle on sijoitettu pyöräparkki. Pyöräparkki on rajattu tunnistettavalla värillä. Autopaikat sijaitsevat kahdessa puolikerrostasossa. Asiointipaikkaa hakeva liikenne kiertää koko kerroksen ja poistuva liikenne käyttää rakennuksen keskiosan lyhyempää reittiä. Pysäköintitalossa on 144 autopaikkaa sekä 3 paikkaa varattu invapysäköinnille. Pyöräparkissa on n.25 paikkaa.

Rakennus rajautuu ohitustielinjauksen mukaan. Ohitustielle sekä uudelle junaseisakkeelle avautuva julkisivu toimii taideseinänä ja osana ohitustien melumuuria. Suunnitelmassa julkisivumateriaalina on tummapolttoinen tiili sekä metallisäleikkö. Metallisäleikön kautta saadaan ilmanvaihto sekä luonnonvalo.

Pysäköintitalon ja Kauppatorin välillä kulkee uusi jalankulkureitti. Kulkureitiltä on suunnitelmissa purettu vanhaa junaseisaketta palvellut liikerakennuksen osa. Pysäköintitalon taideseinä jatkuu muurina jalankulkureitin ja ohitustien välissä. Rakennuksen aktivoinniksi katolle on osoitettu varaus lasten liikennepuistolle.



Näkymä ohitustieltä



Näkymä Tarkastamonkadulta

### 4.3 Suunnittelualue 3 Puistokatu 3

Suunnittelualue 3 sijaitsee liike- ja toimistorakentamiseen painottuneessa läntisessä kaupunginosassa Puistokadun korttelissa. Suunnittelualue on rajattu Puistokatu 3:n sisäpihalle. Korttelin itälaidalla sijaitsee matkailupalvelu, pienempiä liiketiloja ja vanha koulurakennus, jossa toimii nykyisin matkailun ja vapaa-ajan alan yrityksiä ja koulutusta. Korttelin länsipuolella on asuin- ja liikerakennuksia. Eteläpuolelta suunnittelualueetta rajaa musiikkiopisto. Nykyinen pysäköinti on järjestetty sisäpihan maantason pysäköintialueena (Kartta 9).



Kartta 9. Suunnittelualue 3, nykytilanne



1) Sisäpihan pysäköintialue



2) Sisäpiha

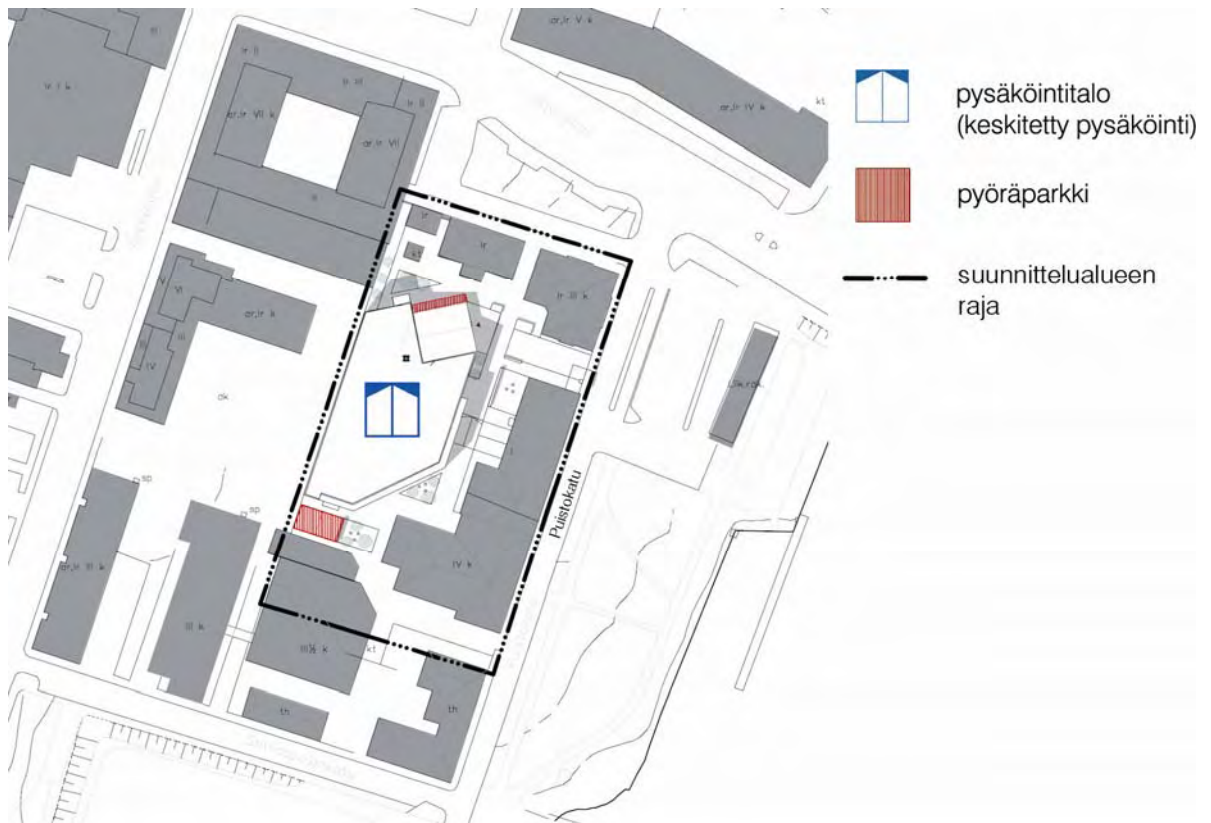


3) Sisäpihan ajotie

Suunnitelma liittyy teemaan 2), pysäköinnin keskittäminen. Lähtökohtia ovat keskustan tiivistäminen ja korttelin työpaikkoihin ja vapaa-aikaan liittyvä maankäyttö, joka sisältää liike-, toimisto- ja yleisiä rakennuksia. Suunnitelmassa sisäpihalle on sijoitettu kaksikerroksinen pysäköintitalo (Kartta 10 s.27). Rakennuksen pohjakerros on osittain maanalainen. Pysäköintitalo palvelee korttelin työpaikkoja sekä vuoroittaispysäköintiä. Pysäköintipaikkojen tarjonnalla turvataan keskustan pysyminen houkuttelevana työpaikoille. Tavoitteena on pysäköintitalon aktiivinen käyttö jolloin pysäköintipaikkojen käyttöä voidaan jatkaa toimistojen hiljaisina aikoina vastaamaan lisääntyvää pidempiaikaista asiointipysäköintiä perjantai-iltaisoin sekä lauantapäiväisin. Pysäköintipaikat voivat palvella myös musiikkiopiston tilaisuuksia. Lisäksi matkailun kannalta vilkkaana kesäaikana, erityisesti heinäkuussa, jolloin on vähemmän tarvetta työpaikkapysäköinnille, autopaikat on mahdollista hyödyntää yleisessä pysäköintikäytössä. Keskitetyllä vuoroittaispysäköinnillä voidaan vähentää keskustan kokonaispysäköintimäärää. Pysäköinniltä vapautuva tila voidaan käyttää kaupunkiympäristön viihtyisyyden ja toimivuuden parantamiseen.

Suunnitelma käsittää pysäköintitalon lisäksi pyöräparkit ja sisäpihan kulkureitit. Rakennuksen sijoittumisella ja kerroskorkeudella on huomioitu sisäpihan näkymiä sekä maantasosta että ympäröivistä rakennuksista. Tultaessa korttelin sisäpihalle hahmottuu aluksi laajempi näkymä ja taas lähempänä rakennuksia rajautuu kulkureitti sisäpihan läpi. Pysäköintitalon katolle on sijoitettu puutarha, joka näkyy sisäpihaa ympäröiviin asuin- ja liikerakennuksiin.

Pysäköintitalon ensimmäinen taso on puoli kerrosta sisäpihan maantasa alempana. Rakennuksen länsipuolella maantaso nousee toisen kerroksen tasolle. Suunnitelmissa julkisivumateriaalina on vaalea betonielementti ja metallisäleikkö. Metallisäleikön läpi saadaan rakennukseen luonnonvalo sekä hoidetaan ilmanvaihto. Autopaikat on sijoitettu vinopysäköintinä, joka helpottaa ajettavuutta pysäköintiruutuihin. Kulkuyhteys rakennukseen on puoli kerrosta nousevien ramppien kautta. Molemmille tasoille on oma yhteys. Liikenne on tasoilla yksisuuntaista ja rampeilla kaksisuuntaista. Rakennuksen sivuilla on porras- ja luiskayhteydet pysäköintitilaan ja katon puutarhaan. Pysäköintitalossa on 79 autopaikkaa ja 2 paikkaa varattu invapysäköinnille. Pyöräparkeissa on n. 70 paikkaa.



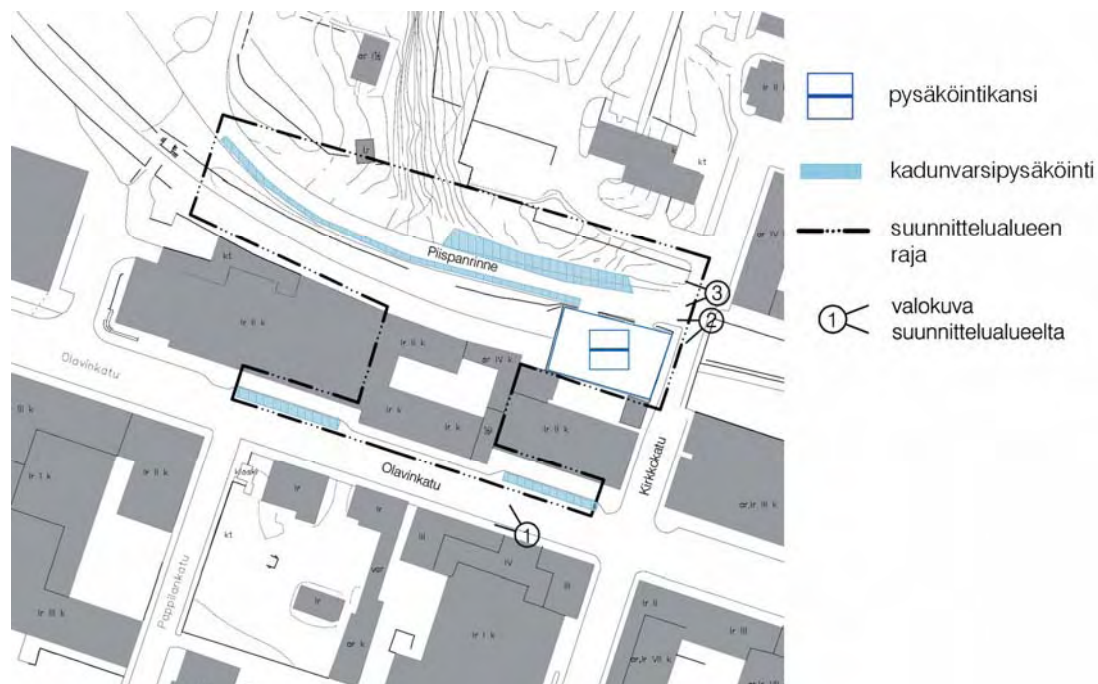
Kartta 10. Suunnittelualue 3



Näkymä sisäpihan jalankulkualueelta, vasemmalla pysäköintitalon julkisivu

#### 4.4 Suunnittelualue 4 Olavinkatu 51 ja Piispanrinne

Suunnittelualue 4 sijaitsee läntisessä kaupunginosassa korttelissa 8. Alue kuuluu Savonlinnan liikekeskustan kehittämialueeseen. Suunnittelualueeseen kuuluva nykyinen rakennuskanta on peräisin 1900-luvun alkupuolelta. Korttelia rajaa pohjoisessa rautatie ja eteläpuolelta Olavinkatu. Suunnittelualueeseen kuuluvan tontin pohjoisosassa on alkujaan tekstiilitehtaana ollut rakennus, jossa on tällä hetkellä pieni elokuvateatteri sekä liikehuoneisto. Pohjoisreunalla on lisäksi neljäkerroksinen asuinsiipi. Rakennukset rajautuvat rautatiehen. Olavinkadun puoleisella osalla on vuonna 1932 rakennettu yksikerroksinen kivinen liikerakennus. Liikerakennuksen pohjoispäässä on matala asuinsiiven osa. Vanhoihin liikehuoneistoihin on kadulta erilliset sisäänkäynnit. Rakennusten keskellä on pieni sisäpiha, jonne kuljetaan liikerakennuksen keskellä olevan porttikäytävän kautta. Sisäpihalla on tällä hetkellä sekä "etupihan" että "takapihan" toimintoja. Elokuvateatterin, liikehuoneiston ja asuntojen sisäänkäynnit ovat pihan kautta. Lisäksi piha toimii liikkeiden huoltoalueena ja pysäköintipaikkana. Tontilla ei ole erillisiä pysäköintijärjestelyjä. Sisäpihalle mahtuu vain muutama auto. Pysäköidyt autot tukkivat helposti sisäänkäynti- ja huoltoyhteydet. Suunnittelualueeseen kuuluu lisäksi Piispanrinteellä rautatien päällä oleva pysäköintikansi sekä kortteliin 8 liittyvä Olavinkadun varsi ja Piispanrinteen katualue (Kartta 11).



Kartta 11. Suunnittelualue 4, nykytilanne



1) Olavinkadun yksikerroksinen liikerakennus



2) Pysäköintialue kannella



3) Piispanrinne, katualue, taustalla suunnittelualueeseen kuuluvia vanhoja rakennuksia

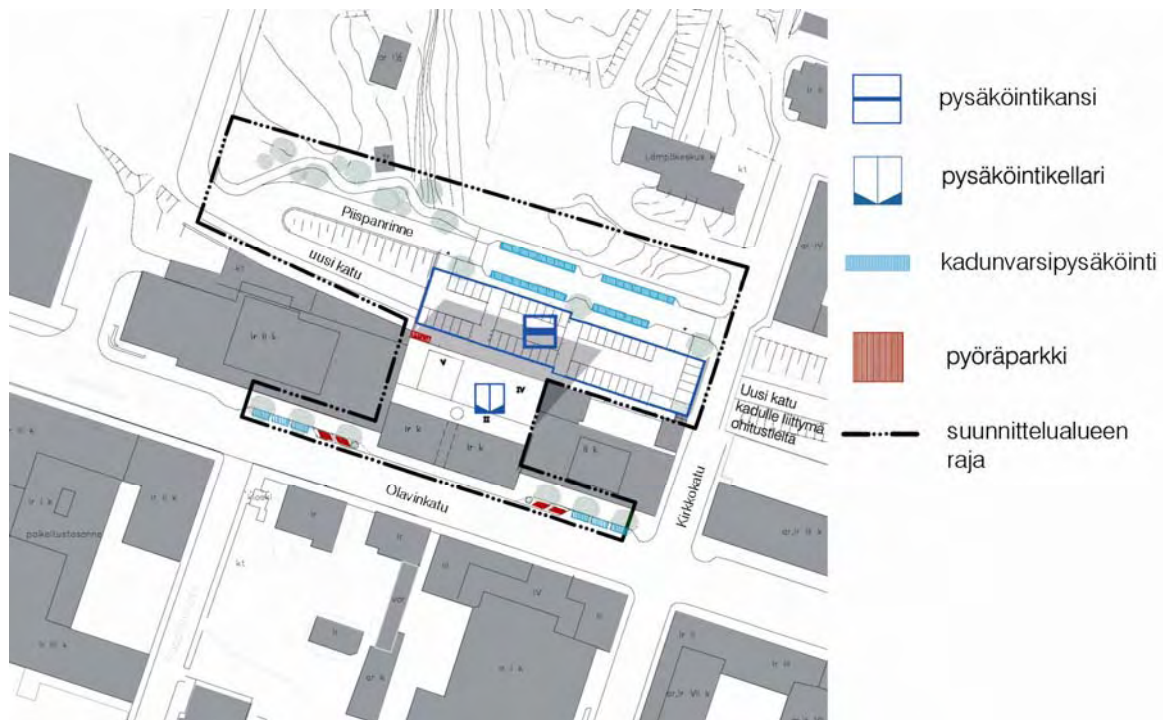


Suunnitelma käsittelee teema 3), pysäköinti, liiketila ja asunto keskustassa. Suunnitelmassa on säilytetty Olavinkadun varren yksikerroksinen liikerakennus osana pääkadun rakennushistoriaa. Vanhaan rakennukseen on liitetty uusi liike- ja asuinrakennus. Maankäytön lähtökohtana on elokuvateatteritoiminnan siirtäminen suunniteltavalle uudelle liikerakennusten alueelle Savolaan, jonne on mahdollista sijoittaa uuden elokuvateatterin vaatima tila. Ohitustiesuunnitelmien mukaisesti korttelia sivuava rautatiealue on muutettu liikennekaduksi. Näiden suunnitelmien mukaisesti uuden kadun itäpäässä on liittymä ohitustieltä.

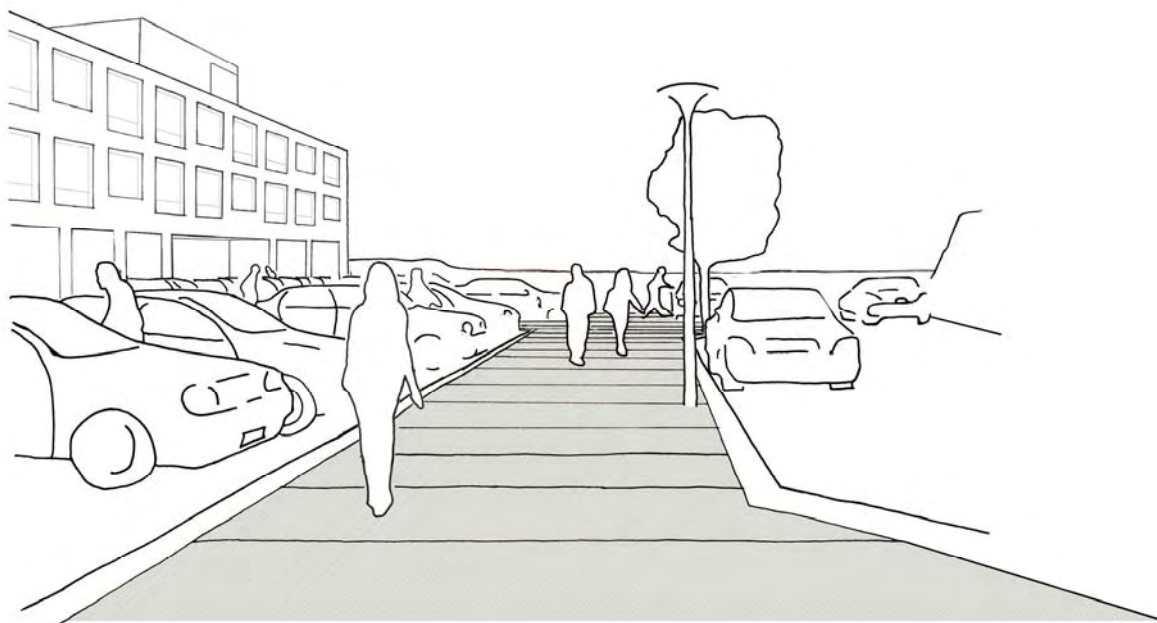
Asuin- ja liikerakennukseen liittyvät pysäköintipaikat on sijoitettu kellariin sekä pysäköintikannelle. Asiointipysäköinti sijaitsee kannella. Asukkaiden ja liiketilöiden henkilökunnan pysäköinti on rakennuksen kellarissa. Suunnittelualueen pohjoisosaan Piispanrinteelle on sijoitettu syvennyksiin kadunvarren suuntaispysäköintiä. Olavinkadun varrelle sekä pysäköintikannelle uuden rakennuksen yhteyteen on sijoitettu pyöräpaikkoja. Lisäksi Olavinkadulla on olemassa olevaa kadunvarsipysäköintiä, joka palvelee erityisesti invapysäköintiä (Kartta 12 s.30).

Suunnittelualueeseen kuuluvaa vanhaa pysäköintikantaa on jatkettu uudella osalla ja pysäköintijärjestelyjä on muutettu. Pysäköintikansi on rakennuksen toisen kerroksen tasolla uuden kadun päällä. Suora ulkoyhteys toiseen kerrokseen mahdollistaa paremman liiketilöiden näkyvyyden. Pääkadulta on jalankulkuyhteys kadunvarren vanhojen liiketilöiden lisäksi vanhan porttikäytävän kautta rakennuksen uuteen osaan. Uudet liiketilat sijaitsevat kahdessa kerroksessa avautuen sekä ulkotilaan että vanhaan osaan. Liiketilöiden huoltoyhteys on kellaritiloista. Rakennuksen kerrosmäärän lähtökohtia ovat Olavinkadun varren säilyminen matalana sekä maaston korkeuserot. Rakennuksen kerrosmäärä nousee Olavinkadun varren vanhasta yksikerroksisesta osasta tontin pohjoisreunan neljään kokonaiseen kerrokseen sekä pienempään viidenteen kerrokseen. Alueen pohjoispuolella olevalla Piispanmäellä maastonkorkeus nousee merenpinnasta tasolle +101,5. Olavinkatu kulkee rakennuksen kohdalla tasojen +82,5 ja +83,5 välillä. Katu nousee korttelin kohdalla itään päin mentäessä. Uusi katu on tasolla +79,8. Kellarikerros on tällä samalla tasolla. Kellarin pysäköintiin ajetaan uuden kadun kautta. Asunnot ovat kolmannessa ja neljännessä kerroksessa. Viidenteen kerrokseen on sijoitettu asuntojen saunatilat ja aputiloja sekä ilmanvaihtokonehuone.

Pysäköintijärjestelyillä pyritään selkeään toiminnalliseen ja visuaaliseen jakoon, jossa kävelyreitit ja ajoneuvoliikenne on erotettu toisistaan. Uudelta kadulta on yhteys Piispanrinteeseen, jonka kautta kuljetaan pysäköintikannelle. Pysäköintikansi on uuden kadun päällä. Toinen liikennereitti on Olavinkadulta valoristeyksen kautta Kirkkokadulle ja tästä edelleen Piispanrinnettä pitkin pysäköintikannelle. Nämä mahdollistavat rakennukseen liittyvän pysäköintiliikenteen ohjaamisen pois pääkadulta, jolloin liikenne ei risteä kevyen liikenteen kanssa. Pysäköintikannen ajoneuvoliikenteellä, pysäköinnillä sekä jalankululla on omat merkityt alueet. Pysäköinti jaksottuu ryhmiin jalankulkureittien mukaan.



Kartta 12. Suunnittelualue 4



Näkymä pysäköintikannelle liittyvältä jalkakäytävältä, vasemmalla uusi liike- ja asuin rakennus

## 5 Lopuksi

Savonlinnan erityinen nauhamainen keskusta muodostaa toimintojen ketjun, jonka varrella palvelut ja liikenteen reitit kohtaavat. Suunnitelmissa pysäköinti liittyy toiminnallisesti ajoneuvoliikenteeseen, pyöräilyyn ja jalankulkuun. Keskustan sisäisessä liikenteessä painotetaan kevyttä liikennettä, jota tuetaan jalankulkualueiden kehittämällä sekä pyörän säilyttämiseen varatuilla paikoilla. Pysäköinnin keskittämällä ja rajatulla kadunvarsipysäköinnillä saadaan katualueille autoliikenteen ja pysäköinnin sijaan laajempi jalankulkualue.

Suunnittelualueiden pysäköintiin liittyvällä uudella rakentamisella on tuettu erilaisia asiointitilanteita ja keskustaan suuntautuvaa vapaa-ajan viettoa. Keskustan autopaikkojen määrää ei ole huomattavasti lisätty vaan rakentamisella on keskitetty kaupunkiympäristön pysäköintijärjestelyjä. Huolellisella pysäköinnin, katujen ja julkisten ulkotilojen suunnittelulla, rakentamisella sekä ylläpidolla luodaan keskustasta viihtyisä ympäristö ja edesautetaan joustavaa liikkumista.

Suunnitelmissa pysäköintiin liittyvää rakentamista on käsitelty yhtenä tunnistettavana osana kaupunkiympäristöä. Esimerkiksi rakennuksen sijoittumisella ja julkisivujen tunnistettavuudella tuetaan rakennuksen toimintaa sekä ohjataan keskustassa liikkumista. Rakentamisella voidaan huomioida kaupungin erityispiirteet sekä säilyttää ja edelleen kehittää omaleimaista keskustaa.

## **Kirjallisuusluettelo:**

Bell, Jonathan: *Architecture*. Basel 2001

Henley, Simon: *The architecture of parking*. New York, 2007

Henrikson, Carl-Henrik: *Parkeringslexikon: en handbok för arkitekter, ingenjörer och planerare*. Tukholma, 1990

Junttila, Ulla-Kirsti: *Kaupunkiympäristön suunnittelu*. Rakennustieto Oy, Tampere, 1995

*Kaupunkien keskusta-alueiden pysäköinnin nykytila*. Ympäristöministeriö, laat. Viatek oy, Helsinki, 1985

*Kaupunkien Liikennesuunnittelu*. Suomen kuntaliitto, Helsinki, 1994

*Keskusta-alueiden pysäköinnin suunnittelu*. Ympäristöministeriö, Helsinki, 1987

*Liikenne yhdyskunnan suunnittelussa*. Ympäristöministeriö, Rakennustieto Oy, Helsinki, 2003

McCluskey, Jim: *Parking: a handbook of environmental design*. Lontoo, 1987

*Mobiiliestetiikka: kirjoituksia liikkeen ja liikkumisen kulttuurista*. toim. Haapala, Ossi; Arto, Naukkarinen, Helsinki, 2006

Reihe, Hanna; Kallio, Riikka: *Pysäköinti, pihakadut ja hidaskadut*. Ympäristöministeriö, Rakennustieto Oy, Tampere, 2004

Somerpalo, Sakari; Meriläinen, Antti: *Rautateiden kaukoliikenteen asemien palvelutaso ja kehittämistarpeet*. Ratahallintokeskus, Helsinki, 2004

Victoria Transport Policy Institute. Shared Parking.  
www-dokumentti. Luettu 10.2.2009, sivu päivitetty 22.2. 2008.  
<<http://www.vtpi.org/tm/tm89.htm>>

Julkaisematon kirjallisuus:

Savonlinnan keskustan osayleiskaavan selostus. Savonlinna, 2000