

20.9.2005



RÄNNIKATUJEN KEHITTÄMISSUUNNITELMA

Kaupunginhallitus 17.10.2005 (556 §)

SISÄLLYS

JOHDANTO

1. LÄHTÖKOHDAT

- 1.1 Työn tarkoitus
- 1.2 Suunnittelualue
- 1.3 Suunnittelutilanne
 - 1.3.1 Yleiskaava
 - 1.3.2 Asemakaava
 - 1.3.3 Rakennusluvut
 - 1.3.4 Muut suunnitelmat
- 1.4 Menetelmät

2. SELVITYKSET

- 2.1 Kaavahistoria ja kaupunkikuva
 - 2.1.1 Kaavahistorian vaiheita
 - 2.1.2 Kaupunkikuva
 - Katutilan sulkeutuneisuus – avoimuus
 - 2.1.3 Yhteenveto
- 2.2 Liikenne
 - 2.2.1 Ajoneuvo- ja huoltoliikenne
 - 2.2.2 Kevyt liikenne
 - 2.2.3 Yhteenveto
- 2.3 Rännikatujen peruskorjaus
 - 2.3.1 Korjatut rännikadut
 - 2.3.2 Korjaamattomat rännikadut
 - 2.3.3 Yhteenveto

3. TAVOITTEET

**Kaupunkikuva ja -miljöö
Toiminnallisuus**

4. KEHITTÄMISSUUNNITELMA

- 4.1 Kaupunkikuvan kehittäminen
- 4.2 Toiminnallinen kehittäminen
- 4.3 Keskustatoimintojen kehittäminen
- 4.4 Asuinalueen kehittäminen
- 4.5 Väinölänniemen alueen kehittäminen
- 4.6 Erytyskatujen kehittäminen
- 4.7 Vaikutukset
- 4.8 Vertailu tavoitteisiin

5. TOTEUTTAMINEN

6. SUUNNITTELUVAIHEET

LIITTEET:

- Liite 1: Nykytilanne, asemakaavojen mukainen tilanne**
 - Liite 2: Vahvistettujen asemakaavojen mukainen ruutukaava-alueen laajeneminen**
 - Liite 3: Rännikatujen käyttöönoton ajoitus**
 - Liite 4: Nykytilanne, kaupunkikuva**
 - Liite 5: Esimerkkejä peruskorjatuista rännikaduista**
 - Liite 6: Esimerkkejä epäkohdista**
 - Liite 7: Toimenpiteet, visuaalinen**
 - Liite 8: Toimenpiteet, toiminnallinen**
 - Liite 9: Yhteenvetotaulukko**
-

JOHDANTO

Rännikatujen kehittämissuunnitelma kuuluu yhtenä osaraporttina laadittavana olevaan Kuopion keskustan osayleiskaavaan, jossa muodostetaan periaatteet keskustan kehittämiseksi pitkälle tulevaisuuteen. Osayleiskaava tarkoittaa vuonna 2001 oikeusvaikutteiseksi tullutta keskeisen kaupunkialueen yleiskaavaa ja se ohjaa asemakaavojen laadintaa sekä liikenne- ja ympäristösuunnittelua keskustassa.

Raportti sisältää Rännikatujen kehittämissuunnitelman sekä sen pohjana olleet perustiedot, tavoitteet ja vaikutustarkastelun. Suunnitelmaan kuuluu myös ehdotus vaiheittain etenemisen aikataulusta. Kehittämällä rännikatuverkostoa osana keskustan katu- ja kevyen liikenteen verkkoa edistetään kaupunkikuvan kohenemistä ja liikenneturvallisuutta, sekä tuetaan keskustan kilpailukykyä, vetovoimaisuutta, sosiaalista sisältöä ja historiallista kerroksellisuutta. Rännikatuverkostoa kehitetään suunnitelmallisesti katujen ja kortteleiden sekä nykyisistä että tavoitteellisista lähtökohdista.

Kehittämissuunnitelma auttaa suunnittelijoita, päättäjiä ja keskeisiä sidosryhmiä hahmottamaan kokonaisuuden nopeasti ja antaa valmiit peruslähtökohdat jatkotyöskentelyyn. Yksittäiset tekijät ja toteuttajat saavat perusohjeistuksen. Suunnitelmassa annetaan rännikatujen kehittämiseksi tavoiteltava, jota kaupunkikuvaan ja –miljööseen sekä toiminnallisuuteen liittyvät tavoitteet täydentävät. Kehittäminen tapahtuu vaiheittain.

Rännikatujen kehittämissuunnitelma on laadittu Kuopion kaupungin teknisen viraston kaavoitusosaston yleiskaavatoimistossa yhteistyössä asemakaavatoimiston, kunnallisteknisen osaston ja ympäristökeskuksen kanssa. Yleiskaavatoimistossa työstä ovat vastanneet Juha Romppanen, Kaisa-Mari Immonen ja Pirjo Jokiniemi.

Kuopio 20.9.2005

1. LÄHTÖKOHDAT

1.1 Työn tarkoitus

Kehittämissuunnitelman tarkoituksena on määrittää Kuopion rännikatuverkoston kehittämisen yleispiirteiset kaupunkikuvalliset ja toiminnalliset tavoitteet yksityiskohtaista suunnittelua varten. Suunnitelma palvelee keskustan ja sen liikennejärjestelmän kehittämistä, osayleiskaavoitusta, alueen asemakaavoitusta, katusuunnittelua sekä kaupunkikuvan kehittämistä rännikatujen osalta.

1.2 Suunnittelualue

Kehittämissuunnitelman toimenpiteet kohdistuvat rännikatualueisiin ja niihin rajautuviin kiinteistöihin. Suunnitelmassa ei oteta kantaa kiinteistöillä sijaitseviin rakennuksiin lukuun ottamatta niiden sijoittumista katulinjaan nähden. Rännikadut sijaitsevat Kuopion keskustassa ruutukaava-alueella. Suunnittelu kohdistuu vanhojen karttojen, asemakaavojen ja toteutuneiden rännikatujen perusteella 46:een suurkortteliin, joissa on yhteensä 132 rännikatuosuutta. Ne ovat pääosin kevyen liikenteen sekä tonteille suuntautuvan ajoneuvo-, asiointi- ja huoltoliikenteen käytössä.

1.3 Suunnittelutilanne

1.3.1 Yleiskaava

Alueella on voimassa kaupunginvaltuuston 11.12.2000 hyväksymä oikeusvaikutteinen Keskeisen kaupunkialueen yleiskaava. Parhailaan laadittavan Keskeisen kaupunkialueen yleiskaavaa tarkentavan keskustan osayleiskaavan on tarkoitus valmistua vuonna 2006. Keskustan viimeisin kaupunginhallituksen hyväksymä osayleiskaavaluonnos, joka ei edennyt luonnosvaihetta pidemmälle, on vuodelta 1984. Viimeisin kaupunginvaltuuston hyväksymä keskustan osayleiskaava on vuodelta 1974.

1.3.2 Asemakaava (liite 1)

Koko ruutukaavakeskusta on asemakaavoitettu. Vanhimmat voimassa olevat kaavat ovat vuodelta 1903 ja muutamien kortteleiden alueella 1940-60 -luvulta. Laajamittaisesti keskustan

kaavat uudistettiin 1970-luvun puolivälissä. Myöhemmin laaditut kaavamuutokset on tehty hankekohtaisesti. Keskustan laajin yhtenäinen 1980-luvun uudiskaava on entisellä kasarmialueella Puistokadun länsipuolella.

Rännikatujen varsilla sijaitsevat tontit on rakennettu pääosin voimassa olevien asemakaavojen mukaan. Rännikatualueet sisältyvät yleensä useamman korttelin kaavassa muutosalueeseen, mutta kahden eri aikaan laaditun hankekohtaisen kaavan välissä saattaa olla myös aiemman kaavan mukainen katuosuus.

Rännikadut voidaan nykyistä liikennettä koskevien asemakaavamääräysten perusteella luokitella seuraavasti:

- Yleinen jalankulkukatu (ajoneuvoliikenne kielletty)
- Jalankululle ja pyöräilylle varattu katu
- Jalankulkukatu, jolla huoltoajo on sallittu
- Jalankululle ja pyöräilylle varattu katu, jolla huoltoajo on sallittu.
- Jalankulkukatu, jolla tontille ajo on sallittu, mikäli se on ainoa mahdollisuus olevia rakenteiden vuoksi.
- Jalankululle ja pyöräilylle varattu katu, jolla tontille ajo on sallittu.
- Katu.
- Autopaikkojen korttelialue, jolle on osoitettu yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa, myös tontille ajo on sallittu osalla ko. aluetta.
- Pihakatu. Joitakin katuosuuksia on osoitettu liikennemerkein pihakaduiksi kaava määräyksistä poiketen.

Pysäköinti on rännikaduilla yleensä kielletty, mutta asukas- ja asiakaspysäköinti on monin paikoin yleistä.

Muutaman rännikadun yläpuolelle on myönnetty oikeus rakentaa katualueen ylitse viereisten kortteleiden rakennuksiin liittyviä tiloja siten, että vapaa alikulkuoikeus mahdollistetaan. Rakennettavaksi sallittu kerrosala on osoitettu määräyksessä. Kyseinen oikeus on myönnetty kaupakeskus Carlsonille (1982) Lapinlinnankadun ja Sokokselle (1977) Torikadun ylitykseen.

Vuonna 2002 hyväksytyssä niin sanotussa postimerkkiasemakaavassa on osoitettu Ajurin aukio -niminen katuaukio Ajurinkadun ja Lapin-

linnankadun risteykseen. Aukiota on korostettu rakennusten kulmien sisäänvedoilla sekä kadun pintarakentamisen keinoin.

1.3.3 Rakennusluvut

Tontille ajo tapahtuu yleensä rakennusluvassa osoitetun ajoreitin kautta. Joissakin tapauksissa olemassa olevien rakenteiden vuoksi tontille johtava ajoreitti on jouduttu osoittamaan rännikadun kautta. Muutamille tonteille ajetaan rakennusluvasta vastaisesti rännikadulta, vaikka tontille ajoyhteys on rakennusluvassa osoitettu suoraan pääkadulta.

Muutamissa kortteleissa jätekatos on sallittu rakentaa rännikadun reunaan siten, että huoltoajo on sallittu kaavamääräysten vastaisesti rännikadun kautta.

1.3.4 Muut suunnitelmat

Keskustan alueelle on laadittu ja laadittavana useita suunnitelmia. Kehittämissuunnitelman kannalta keskeisiä ovat:

- Kuopion rakennusperinnön ja kulttuuriympäristöjen hoito-ohjelma 1995
- Torin ympäristö, 1997
- Kuopion rännikatuverkoston historiallis-kaupunkikuvallinen selvitys, 1997
- Kaupan sijoittuminen, 2002
- Keskustan valaistuksen yleissuunnitelma, 2003
- Keskustan liikennesuunnitelma, 2004-

1.4 Menetelmät

Kehittämissuunnitelma perustuu aiempiin suunnitelmiin ja selvityksiin, voimassa oleviin kaavoihin, lähdekirjallisuuteen, maastokäynteihin ja havainnointiin sekä eri asiantuntijatahojen väliseen yhteistyöhön.

2. SELVITYKSET

2.1 Kaavahistoria ja kaupunkikuva

2.1.1 Kaavahistorian vaiheita (liite 2 ja 3)

Kuopion rännikatualuejärjestelmä on Suomessa ainutlaatuinen. Yhtä laajaa, lähes koko ruutukaava-alueen kattavaa, kahden erilevyisen kadun hierarkiaa ei ole säilynyt muissa kaupungeissa. Rännikadut esiintyivät ensimmäisen kerran Pehr Kjellmanin vuonna 1775 laatimassa Kuopion toista perustamista (v.1782) valmisteleavassa asemakaavaluonnoksessa. Vaikka kuningas Kustaa III:n vuonna 1776 hyväksymässä asemakaavassa ei rännikatuja ollut lainkaan, esiintyivät rännikadut kuitenkin vuonna 1788 Daniel Hallin laatimassa inventointiasemakartassa. Kaupunki oli siis rakennettu Kjellmanin laatiman luonnoksen mukaisesti leveisiin pääkatuihin ja puolta kapeampiin kujakatuuihin. Kujakadut jakoivat pääkatujen rajaaman suurkorttelin neljään osaan. Tarkemmin asemakaavoituksen kehityksen historiaa on tarkasteltavissa Jaakko Tolosen Teknillisen korkeakoulun oppilastyössä vuodelta 1961 sekä Maisa Siiralan rännikatuja koskevasta tutkimustyöstä edellä mainitussa korkeakoulussa vuodelta 1969.

Rännikatualueen alkuperäisestä funktiosta palokujina tai kaupunkihierarkkisesti pääkatuja kapeampina kujakatuina on erilaisia näkemyksiä. Marjut Kirjakan tekemän tutkimuksen, The Orthogonal Finnish town 1620-1860, mukaan rännikadut on rakennettu ensisijaisesti palosoliksi. Kun taas Toivo Kahran mukaan kahden erilevyisen kadun hierarkia juontaa juurensa jo keskiaikaisesta Keski-Euroopasta. Kahran kirjoittaman Kuopion kaupungin Taloushallinnon historian mukaan kujakaduista käytettiin Kuopion rakennusjärjestyksessä (1823) nimitystä kuja (gränd) sekä talouspöytäkirjoissa myös kujakatu (grän gattan). Näin ollen ruotsinkielien gränd-sanasta kuopiolaiset olisivat vääntäneet kujaa merkitsevän nimityksen rännikatu. Toisaalta joidenkin 1800-luvun lehtikirjoitusten mukaan rännikatu –nimi on alunperin tullut kansankieleen siitä, että katu on ollut kirjaimellisesti ränni, navetoiden ja sadevesien viemäri, jossa jalkaisin kulkeminen on vaatinut korkeita kengänvarsia. Vielä vuonna 1881 Uno Gyllingin piirtämässä asemakaavakartassa rännikatualueen nimet olivat kujia: Lukkarinkuja, Koljonniemenkuja jne.

Rännikadut rakentuivat 1700- ja 1800-luvuilla ruutukaava-alueen korttelien rakentumisen myötä vaihteittain. Ne olivat hiekkapäälysteisiä kulkuväyliä tai milloin niitä ei vielä ollut avattu käyttöön, ne olivat mm. kortteleita palvelevia kasvimaita ja kotieläinten laitumia. Perinteisesti rännikatutila oli askeettinen, pelkistetty ja rakennusten pitkien julkisivujen, päätyjen tai puuaidan ja porttien rajaama. Puut, pensaat ja muut istutukset sijaitsivat tonttien puolella aitojen takana. Rakennusten sisäänkäynnit olivat pihojen puolella. Rännikatujen varsille sijoituivat korttelien vähemmän arvokkaat ja sekundääriset rakennukset, jotka olivat pienempiä ja matalampia kuin pääkatujen varsilla. Julkiset rakennukset ja porvaristalot sijoituivat kortteleissa aukoiden ja pääkatujen varsille. Rännikatujen varteen sijoituivat työväen asunnot sekä piha- ja navettarakennukset. Myös rännikatujen varsien aidat olivat vaatimattomampia kuin pääkaduilla. Rännikatutonteillakin rakennusten sijainnilla oli oma hierarkiansa siten, että arvokkaimmat tontit olivat rännikadun ja pääkadun risteyksissä, toiseksi arvokkaimmat rännikatujen risteyksissä ja hierarkiassa vaatimattomimmat rännikatujen näiden väliin jäävillä osilla. Rännikadun varren tyyppillinen rakennus oli punainen hirsiaitta, jollaisia on säilynyt muun muassa Sorvarinkadulla ja Ajurinkadun pohjoisosassa.

Rännikatutilat ovat kautta historiansa eläneet jatkuvaa muutosta. Rännikatujen luonteen muuttuminen siirryttäessä puukaupungista kivi-kaupunkiin alkoi vähitellen 1800-luvulla. Aluksi kivitalotkin rakennettiin vanhan periaatteen mukaan kiinni katulinjoihin ja tontit aidattiin. Perinteinen puukaupungin rakennuksilla rajattu pienimittakaavainen suljettu katutila säilyi 1940-luvulle saakka huolimatta siitä, että rakennusten korkeus kasvoi.

Sodan jälkeisissä asemakaavoissa tuotiin Kuopion ruutukaava-alueelle kokonaan uusia periaatteita, kuten sisäänvedot katulinjasta, rakennusten vapaa sijoittelu ja avoimet korttelit. Avoimuuden periaate rikkoi perinteisen rakennuksen ja aidoin suljetun katualueen. Etenkin 1950-luvun lopun ilmiönä tontille sijoitettiin yksi suuri rakennusmassa hieman pääkadun katulinjasta sisään. Kadun ja rakennuksen väliin jäävä kapea osa määrättiin istutettavaksi alueeksi. Muut tontin reunat jäivät avoimiksi. Vierekkäisten tonttien sisäpihat yhdistettiin yhteiseksi oleskelupihaksi.

Yksityisautoilun yleistymisen johti autopaikamääräysten huomioimiseen kaavoissa 1960-luvulla. Määräyksissä vaadittiin tietyn paikkamäärän toteuttamista asuntoa tai liiketilaa kohti. Usein autopaikat täyttivät valtaosan aiemmin oleskeluun varatuista piha-alueista. 1970-luvun kaavoissa autopaikat sallittiin rakennettaviksi myös maan alle sekä pysäköintitaloihin, mutta näitä ei juurikaan toteutettu. Vasta 1980-luvulla pysäköintiongelmia ratkottiin rakentamalla pysäköintirakennuksia.

Kråkströmin vuonna 1972 laatimassa keskustan osayleiskaavassa suunnittelupaine kohdistui ensisijaisesti suojelu- ja säilytystavoitteisiin, pysäköintipolitiikkaan ja liikennejärjestelmän tarkistamiseen. Rännikadut varattiin suunnitelmassa periaatteessa jalankululle, tavoitteeksi asetettiin moottoriajoneuvoliikenteen ja paikoituksen kieltäminen. Huoltoajo ja tontille ajo sallittiin vain mikäli olemassa olevien rakenteiden vuoksi ajoa ei voitu muuten järjestää.

Kerrosluku rännikatujen varrella rajattiin kahteen, nurkkapisteeet määrättiin rakennettavaksi, itse katuosuuksilla sallittiin sisäänvetoja ja aukkoja. Tilaa rajaavana tekijänä saattoi olla rakennus, aita tai tiivis istutus. Rännikatu tuli rakentaa vaihtelevaksi ja mielenkiintoiseksi jalankulkijan havaintotiheyden huomioiden.

Suurimmaksi ongelmaksi todettiin niin sanottujen rännikatukenttien korjaaminen. Rännikatukentällä tarkoitettiin suorkorttelin keskiosaan jäävää, tavallisesti paikoitukseen käytettävää aluetta, joka on muodostunut rakennettaessa koko korttelin kerrosala V-VII - kerroksisina massoina pääkatujen varteen.

Keskustan osayleiskaavaluonnoksessa vuodelta 1984 asetettiin päätavoitteeksi ruutukaava-alueen historiallisen asemakaavan erityispiirteinä rännikatujen suljetun korttelirakenteen ja tilallisen yhtenäisyyden säilyttäminen. Jo edellisessä keskustan osayleiskaavassa esitetyt rännikatuperiaatteet säilyivät pääosin samanmuotoisina: museoviraston suosituksen mukaan korkeimmat rakennukset sijoitetaan pääkatujen varsille ja korkeintaan kaksikerroksiset rännikatujen varsille. Eroavuuksista merkittävimpana uudessa kaavaluonnoksessa rännikadut varattiin sekä jalankululle että pyöräilylle. Periaatteisiin kuului edelleen moottoriajoneuvoliikenteen ja pysäköinnin kieltäminen kuitenkin niin, että sallittiin

sellainen tonttien huoltoajo, jota ei voitu muuten järjestää.

1970- ja 1980-luvun toteutuksissa ei rännikatujen rakentamisperinnettä useinkaan kunnioitettu. Aitoa puukaupungin rännikatumiljöötä ei enää yhden tontin mittaista katuosuutta pidempänä löydy. Kadun toinen reuna tai viereinen tontti on uudisrakennettu eri aikakausia edustavilla rakennuksilla jättäen kadun reunan rajaamatta. Viime vuosien suunnitelmissa on jälleen tavoiteltu rännikatujen pienimittakaavaista luonnetta.

Kuopion rakennusperinnön ja kulttuuriympäristöjen hoito-ohjelmassa (v. 1995) Kuopion keskustan kaava on luokiteltu valtakunnallisesti merkittäväksi kohteeksi nimenomaan vuodelta 1776 säilyneen asemakaavan perusrakenteen vuoksi. Suojelutavoitteena pidetään rännikatuverkoston sekä korttelijaon säilyttämistä pääosin ennallaan.

Rännikatuverkosto sisältyy Ympäristöministeriön laadittavana olevaan ”Valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt” - luetteloon. Museovirasto on tehnyt vuonna 2005 esityksen ympäristöministeriölle vahvistettavaksi rännikatuverkoston arvottamisesta valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi.

2.1.2 Kaupunkikuva (liite 4)

Rännikaduilla on merkittävä osuus Kuopion keskustan kaupunkirakenteessa jo kaupungin perustamisesta lähtien olemassa olleena piirteinä. Rännikatujen kaupunkikuva on kuitenkin melko hajanainen useiden vuosikymmenten aikana tapahtuneen rakentamisen tuloksena. Tyyllilajit ja mittakaavat vaihtelevat jo yhden korttelin matkalla. Paikoin puutteellisen rajautumisen aiheuttaa rakennusten sijoitus kauas tontin katulinjasta, tontin rakentamattomuus, tontin rajaamattomuus tai rajaamisen riittämättömyys: matala tai harva aita, pensas tms. Yhdistävänä tekijänä on säilynyt katujen vakioleveys noin 7,2 m.

1800-luvun puutalokorttelin ja rännikatumiljöön piirteitä on parhaiten nähtävissä Sorvarinkadun museokorttelissa, johon suurin osa rakennuksista on siirretty keskustan muista osista. Puu-Kuopion piirteitä omaavia rännikatukortteleita sijaitsee muun muassa Hallikadun eteläosassa sekä Lapinlinnankatu – Hatsalankatu korttelissa.

Muulla puukaupungin rännikatualueen olemassaolo tarkoittaa lähinnä periaatetta tontinrajaan kiinni rakentamisesta ja paikoin matalana säilytettyä mittakaavaa.

Kun tarkastellaan arkkitehtonisesti merkittävien rakennusten sijaintia katuverkoston suhteen, on todettavissa, että kaupunkirakenteellisesti ja arkkitehtonisesti merkittävät rakennukset, sekä rakennushistoriallisesti merkittävät suojelukohteet sijaitsevat pääosin pääkatujen varsilla. Rännikadun tai –katujen näkemien päätteinä merkittävimpinä rakennuksina ovat kaupungintalo, tuomiokirkko ja kauppahalli sekä uudempi rakennuskantaa edustava kirjasto.

Vuoden 2005 tilanteessa tärkeimmät korttelit, joissa on yleiskaavassa suojeltavaksi esitettyjä tai asemakaavalla suojeltuja vanhoja puutaloja rännikatujen varsilla jäljellä, ovat:

- Hatsalankatu–Pikku-Pietarin piha (myös Kuopas, Torikatu 15)
- Hatsalankatu – Lapinlinnankatu (Puistokadun ja Minna Canthin kadun suuntiin; leipomo, koulu, nuorisopaja)
- Ajurinkatu – Suokatu (vossikkatalli, antiikkiliike)
- Hallikatu – Koljonniemenkatu (koulu, Kummisetä, päiväkot)
- Sorvarinkatu – Koljonniemenkatu (Niiralan Kulman toimisto, päiväkot)
- Sorvarinkatu (museokortteli)

Vuoden 2005 tilanteessa rännikadut, joilla on kaupunkikuvallisesti tärkeä pääte, ovat:

- Lapinlinnankatu (tuomiokirkko)
- Vahtivuorenkatu (tuomiokirkko toisessa suunnassa ja Kallavesi toisessa)
- Sorvarinkatu (tuomiokirkko toisessa suunnassa ja Kallavesi toisessa)
- Puusepänkatu (tuomiokirkko)
- Hallikatu (kaupungintalon torni ja kauppahallin seinä)
- Myllykatu (kaupungintalo ja sen torni toisessa suunnassa Asemakoulu)
- Maljalahdenkatu (Sankaripuiston muuri ja porras)
- Käsityökatu (Haapaniemen piippu)
- Lukkarinkatu (Kirjasto)
- Kirjastokatu (Kirjasto)

Keskusta-alue hahmottuu erilaisiin aluekokonai-

suuksiin: ydinkeskustapalvelujen aluekokonaisuuteen ja eri luonteisiin asuinaluekokonaisuuksiin sekä näiden välisiin vaihettumisalueisiin. Aluekokonaisuuden muodostaa jokin yhteinen tekijä: toiminta, rakentamistyyli ja –aika sekä ympäristö. Vaihettumisalueella eri luonteiset aluekokonaisuudet lomittuvat keskenään.

Ydinkeskustan palvelut sijoittuvat pääosin torin ympäristöön. Alueelle on luonteenomaista tiivis rakentaminen ja liiketoiminnan sijoittuminen katutasoon. Asuinalueilla liiketiloja on vähän. Asuinalueet jakautuvat lähes kaupunginosarajojen mukaisesti Maljalahden/Vahtivuoren, Kuopionlahden ja Väinölänniemen (Vanhan Kuopion alue) aluekokonaisuuksiin.

Vanhan Kuopion aluekokonaisuus sijoittuu Piispanpuiston ympäristöön, jolta kaupungin rakentaminen on aloitettu. Vanhaan Kuopioon luettava alue yhdistää merkittäviä miljööalueita, joille sijoittuu keskustan vanhinta rakennuskantaa. Sataman, Sorvarinkadun sekä lääninhallituksen merkittävät miljööalueet muodostavat vanhan kaupungin aluekokonaisuuden rungon, jota täydentää Tuomiokirkko sekä Snellmanin ja Piispanpuistot. Vahtivuorenkatu välittää yhteyden Tuomiokirkolta satamaan, Piispankadun yhdistäessä Snellmanin puiston lääninhallituksen miljööalueeseen. Niemenkadun eteläisten korttelien puistomainen vehreys on luonteeltaan muista asuinalueista poikkeava. Rännikadun puut on kokeiluluonteisesti istutettu perinteistä poiketen katualueelle. Puistomainen ilme soveltuu avoimeen korttelirakenteeseen. Niemenkadun korttelien kautta Väinölänniemen puistoalue työntyy ruutukaava-alueen sisään. Puistomaisuutta tukee alueen käyttö puistona 1800-luvun loppupuolelle saakka.

Rännikatutilojen sulkeutuneisuusastetta on tutkittu tontin rajaan, tai lähes rajaan, sijoittuvien rakennusmassojen suhteen. Oleva tilanne on luokiteltu kolmeen ryhmään: suljettu >50%, puoliavoin 25-50% ja avoin <25%. Jako kuvaa eri vuosikymmenten mukanaan tuomat muutokset ympäristöön sekä aikakausien erilaiset kaupunkikuvalliset tavoitteet.

Suljetuiksi katutiloiksi luokiteltuja rännikatuja on tarkastelualueella vajaa puolet kaikista rännikaduista. Suljetut katutilat sijoittuvat pääasiassa ydinkeskustan alueelle. Valtaosa näistä katutiloista rajautuu kaupakeskuksiin, jotka on

rakennettu täyttämään koko korttelin pinta-ala. Muutamia suljettuja katutiloja rajautuu asuinkortteleihin, jotka ovat puutalovaltaisia tai täydennysrakennettu 1980-luvulla tai myöhemmin.

Kolmasosa rännikaduista kuuluu puoliavoimien katutilojen ryhmään. Puoliavoimia katutiloja sijoittuu puistojen ja rakentamattomien tonttien yhteyteen. Osa puoliavoimista katutiloista rajautuu usean aikakauden rakentamista edustaviin korttelialueisiin tai vuosille 1960-1980 sijoittuvan rakentamisen kortteleihin. Avoimeksi, alle 25%, luokitellut katutilat sijoittuvat pääosin ruutukaava-alueen reunoille, joissa rakennuskanta on pääosin myös vuosien 1960-1980 välisenä aikana rakennettua. Aikakauden ihanteisiin kuului avoin korttelirakenne, jossa koko tontin rakennusoikeus sijoitettiin yhteen korkeaan rakennusmassaan pääkadun varrelle. Näin tontista jäi useimmiten kolme sivua täysin rakentamatta.

Talvi luo oman vaikutuksensa kaupunkikuvaan. Rännikatujen reunoille kasautuvat lumikinokset rajaavat katutilaa ja kaventavat mitoituksen jalankulkijan mittakaavaan oivalliseksi. Näkyvät ovat avoimia puiden ollessa lehdettömiä – ruutukaava-alue hahmottuu selkeämmin kuin kesällä.

2.1.3 Yhteenveto

Eri aikakaudet ovat jättäneet jälkensä kaupunkirakenteeseen. Aikakausille tyypilliset ihanteet ovat muuttaneet rännikatujen rakennetta ja funktiota. Lähes muuttumattomana alkuperäisestä 1770-luvun lopulla laaditusta ruutukaava-alueen asemakaavasta ovat säilyneet vain katulinjaukset ja -leveydet.

Kaupunkikuvallisesti rännikaduilla on suuri merkitys Kuopion keskustan ilmeeseen. Yli 200-vuotiseen kaupungin kehityshistoriaan kuuluneet ja leveysiltään lähes muuttumattomina säilyneet rännikadut juuri tekevät Kuopiosta Kuopion.

Puukaupungin rännikadun ilme rakentui jalankulkijan mittakaavaan soveltuvasta rakentamisesta: matalien, yksikerroksisten rakennusten ja näitä yhdistävien aitojen luomasta suljetusta katutilasta. Katutilaan toi paikoin vihreyttä aitojen ylitse kurottuneet puiden lehvästöt. Rännikatumiiljöö oli luonteeltaan vaatimaton ja muuntuva. Aitoja vanhan rännikatumiiljöön kriteerit täyttäviä

osuuksia ei juurikaan ole jäljellä.

Puukaupungin suljetuista kortteleista täysin poikkeavana tyylinä nousi sotien jälkeisen ajan ihanteeksi avoin korttelirakenne, joita keskustan reuna-alueille sijoittuu runsaasti. Avoimen korttelirakenteen tavoitteena oli luoda ihmisille mahdollisimman paljon vihreää puistotilaa oleskeluun sijoittamalla koko tontin rakennusoikeus yhdeksi suureksi rakennusmassaksi, jolloin muu tontti jäi istutettavaksi nurmialueeksi. Tällöin kuitenkin rikkoutui puukaupungin perinteinen suljettu katutila rännikatujen reunojen jäädessä rajaamattomiksi.

Yksityisautojen lisääntyminen toi ongelmia pysäköintialueiden järjestämisessä. Alun perin hevosajoneuvomitoituksella rakentuneessa kaupungissa kohdattiin uusi ongelma; minne autot sijoitetaan. Kaavoissa ratkaisua haettiin maanalaisilla pysäköintitiloilla sekä pysäköintirakennuksilla, jotka usein miten jäivät kuitenkin toteutumatta.

1970-luvun alussa huomattiin voimakkaan uudisrakentamisen johtavan vanhan puukaupungin rännikatumiljööön häviämiseen. Tähän pyrittiin puuttumaan osayleiskaavatasolla kiinnittäen huomiota erityisesti suojelu- ja säilytystavoitteisiin, pysäköintipolitiikkaan ja liikennejärjestelmän tarkistamiseen.

Keskustan rakennuskannan vaihtelevuudesta huolimatta on havaittavissa aluekokonaisuuksia, jotka yhdistyvät esimerkiksi toiminnan tai rakennustyylin kautta. Aluekokonaisuudet noudattavat lähes nykyisiä kaupunginosarajoja.

2.2 Liikenne

2.2.1 Ajoneuvo- ja huoltoliikenne

Rännikatujen liikennettä on ohjattu asemakaavamääräyksillä eri aikoina vaihtelevin tavoittein. Erityisesti 1970-luvulla laadituissa asemakaavoissa rännikatuja osoitettiin jalankulkukaduiksi. 1980-luvulla laadituissa asemakaavoissa rännikaduilla sallittiin jalankulun lisäksi pyöräilyliikenne. Nykyinen keskustan liikennejärjestelmä pohjautuu vuoden 1989 tavoitteellisiin koko keskustaa koskeviin suunnitelmiin, joita on tapauskohtaisesti muutettu ja täydennetty. Vaikka ajoneuvoliikenteen poistaminen rännikaduilta on

pitkään ollut periaatteellinen tavoite, on liikenne monin paikoin hyväksytty sekä kaavamääräyksissä että rakennusluvuissa vielä viime vuosina.

Huoltoajoa tapahtuu rännikaduilla käytännössä melko runsaasti. Pääosa liikenteestä on kevyehköä asuintalojen huoltoja ja asukasliikennettä palvelevaa. Vähäisen henkilöautoliikenteen haitta ei liene suuri, mutta suuremmat mitoitus- ja vaativat kookkaat kuorma-autot kapeilla rännikaduilla estävät kevyen liikenteen sujuvuutta ja aiheuttavat vaaratilanteita.

Huolimatta rännikatujen fyysisen olemuksen muuntumisesta uudisrakentamisen myötä, on rännikatuverkosto edelleen oleellinen osa ruutukaavakeskustan liikenneverkkoa. Joidenkin tonttien liikenteelle sekä huoltoajolle on rännikatu olemassa olevilla rakenteilla ainoa vaihtoehto. Suurkortteleiden sisimpien tonttien huollon ja tontille ajon järjestäminen ilman rännikatuverkostoa ja tontin sisäisiä järjestelyjä oleellisesti muuttamatta näyttää nykyisellään olevan monin paikoin mahdotonta.

Teollisuuden ja työpaikka-alueiden keskustasta poistumisen myötä on raskas liikenne lähes hävinnyt ruutukaava-alueelta. Raskasta liikennettä tuottaa nykyisin lähinnä suurten myymäläyksiköiden sekä kiinteistöjen huoltoajo, mikä sijoittuu pääasiassa torin lähivyöhykkeelle ja sataman suunnassa olevien työpaikkakortteleiden yhteyteen.

Peruskorjaamattomien rännikatujen varsia käytetään jonkin verran asukas- ja vieraspyysäköintiin pysäköintikiellosta huolimatta. Sattumanvaraisesti pysäköidyt ajoneuvot aiheuttavat epämääräisyyttä ja epäviihtyisyyttä. Ympäristön kunnostus on vähentänyt rännikaduilla tapahtunutta luvatonta pysäköintiä.

2.2.2 Kevyt liikenne

Periaatteellisena tavoitteena on ollut rännikatujen osoittaminen ruutukaava-alueen kevyen liikenteen väylästäksi täydentämään kevyen liikenteen verkostoa. Yhtenäisiä koko kaupungin halki katkeamatta kulkevia reittejä muodostavat itä-länsisuunnassa ainoastaan Koljonniemenkatu ja pohjois-eteläsuunnassa Ajurinkatu ja Käsityökatu. Muut rännikadut katkeavat joko puistojen tai suurten julkisten rakennusten tont-

tien vuoksi.

Kaupunginhallitus hyväksyi 9.6.1997 ”Torin ympäristö” -raportin yhteydessä tavoitteellisen kevyen liikenteen pääväylästä ruutukaava-alueelle. Keskustan läpi kulkevat ns. nopeat katkeamattomat pääväylät on sijoitettu Puijonkadun länsireunaan ja Kauppakadun eteläreunaan. Samoin vuonna 2000 laaditussa oikeusvaikutteisessa Keskeisen kaupunkialueen yleiskaavassa Puijonkatu, Kauppakatu, Satamakatu ja Puistokatu on hyväksytty kevyen liikenteen pääyhteyksiksi.

Suoritettujen laskentojen perusteella on Kirjastokatu torilta Käsityökadulle vilkain kevyen liikenteen väylä. Vuoden 2004 laskennan perusteella vuorokautinen kokonaisliikennemäärä on ollut noin 9 500, joista jalankulkijoita on ollut valtaosa, noin 85%. Sokokselta torikadun suuntaan on laskennassa todettu noin 8 100 kevyen liikenteen tapahtumaa vuorokaudessa. Kattavia laskentoja ei muiden rännikatujen liikenteestä ole suoritettu. Etenkin jalankulkuliikenne keskittyy torin reunoilla sijaitsevien kauppakeskusten ympäristöön.

Kevytliikenne on keskustassa pääsääntöisesti turvallista. Kevytliikenteelle paikoin ongelmia tuottaa rännikaturisteyksien huonot näkemäolosuhteet, kaduille aukeavat liikkeiden ovet sekä rännikatujen ja pääkatujen risteyksissä ajoradan ja jalkakäytävän väliset korkeuserot. Rekisteröityjä loukkaantumiseen johtaneita kevyen liikenteen onnettomuuksia tapahtuu vuosittain alle kymmenen. Nämä eivät ole yleensä olleet vakavia. Kevyen liikenteen loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet ovat tapahtuneet usein miten rännikadun ja pääkadun risteyksessä. Moniin rännikatu - pääkatu -risteyksiin onkin sijoitettu ydinkeskustassa liikennevalot liikenne turvallisuuden parantamiseksi.

Pyöräpysäköinti on keskustassa selkiintymättömyttä ja satunnaisesti pysäköidyt pyörät ovat paikoin esteenä sekä jalankulkijoille että pyöräilijöille. Parannusta pyöräpysäköinti-ongelmaan on tuonut Sokoksen taakse sijoitetut katetut pyörätelineet.

2.2.3 Yhteenveto

Toiminnallisesti rännikadut palvelevat nyky-

sin erityisesti kevyttä liikennettä, huoltoajoa ja tonteille ajoa. Periaatteellisena tavoitteena on ollut ajoneuvoliikenteen poistaminen kokonaan rännikaduilta. Suurkorttelien sisimpien tonttien huolto ja tonteille ajo on kuitenkin monin paikoin kaavallisesti sallittua. Ajoneuvoliikenteen ohjaamista pois rännikaduilta hankaloittaa vanha suurkorttelijako, jossa rännikatuverkosto palvelee suurkorttelin sisällä neljän useampaan tonttiin jaetun pienen korttelin liikennettä. Monet tontit on käytännössä rakennettu siten, että ainoa mahdollinen ajoyhteys on järjestettävissä rännikadun kautta tai viereisen tontin läpi.

Pysäköinti on kielletty useimmilla rännikaduilla. Luvatonta asukas- ja vieraspysäköintiä tavataan etenkin peruskorjaamattomilla rännikatuosuuksilla.

Pyöräilijöille ongelmia ydinkeskustassa aiheuttaa kevyen liikenteen reittien jatkumattomuus. Vanhaan kaavarakenteeseen kuuluva julkisten rakennusten, puistojen ja torin muodostama suurkorttelien luode-kaakkoinen ketju katkaisee pääosan rännikaduista. Jyrkät mäki- ja kulkusuudet hankaloittavat myös läpikulkua, eikä näin ollen mikään rännikaduista toimi joustavana läpiajoväylänä. Torin ympäristössä runsaslukuisten jalankulkijoiden ja pyöräilyliikenteen kohtaaminen aiheuttavat vaaratilanteita.

Kevyelle liikenteelle turvallisuusrisikin muodostavat rännikaduilla tapahtuva huoltoajo, tonteille suuntautuva liikenne, huonot näkemäolosuhteet rännikaturisteyksissä ja kaduille avautuvat liikkeiden ovet. Kaupungin läpi suuntautuvalla pyöräilyliikenteelle on esitetty yhtenäisiä reittejä Puijonkadulle, Kauppakadulle, Satamakadulle ja Puistokadulle.

2.3 Rännikatujen peruskorjaus

2.3.1 Korjatut rännikadut (liite 5)

Rännikatujen peruskorjaus käynnistettiin vuonna 1986 Niemenkadulta kokeiluluonteisesti perinteisistä tavoitteista poiketen. Keskeisinä lähtökohtina ovat olleet katujen rooli kevyen liikenteen väylinä ja osana asuin ympäristöä sekä katutasoon liittyvän liiketoiminnan tarpeet. Korjaus sisältää rännikatujen kunnallistekniikan, pintarakenteet, valaisimet, kalusteet, istutukset

ja ajo-oikeuksien tarkistuksen. Vuosittaiseksi etenemisvauhdiksi on vakiintunut yksi rännikaturisteys eli yhden suurkorttelin alueella olevat neljä rännikatuosuutta. Kunnostettujen rännikatujen osuus kaikista rännikaduista on tällä hetkellä noin 43 %.

Korjatut rännikadut voidaan jakaa käytön ja ympäristön statuksen mukaan kolmeen ryhmään:

1. Kaupallisessa ydinkeskustassa torilähi-
vyöhykkeellä sijaitsevat kadut, jotka liittyvät kaupalliseen toimintaan ja ovat samalla kulutusta kestäviä kävely- ja pyöräilyalueita. Erityistä kulutuskestävyyttä ja arvokkuutta edustavat välittömästi toriin liittyvät luonnonkivimateriaalleilla päällystetyt katualueet.
2. Pääasiassa asuinkortteleihin liittyvät rännikadut, joille on luonteenomaista kodikas viihtyisyys ja jalankulkijan mittakaavaisuus.
3. Erityiskadut, joiden erityispiirteet liittyvät historiaan, kulttuuriin tms.; esimerkkinä korttelimuseoon liittyvä Sorvarinkatu

Kustannukset/ Laatu- taso

Toteutuneen hintatason mukaan pintatyö voidaan jakaa kahteen laatuluokkaan:

- I laatuluokka : 60-75 €/m²
- II laatuluokka : 30-55 €/m²

Laadukkaan katukorjauksen mallina voidaan pitää Haapaniemenkatua Sokoksen kohdalla. Se edustaa kalleinta toteutusta, jossa on käytetty pääosin luonnonkiveä. Kustannus pintatyön osalta asettuu välille 60-75 €/m² riippuen materiaalista ja kivienladonnasta. Luonnonmateriaaleina on käytetty harmaata, punaista ja mustaa kiveä eri muotoisina ja eri tavoin työstettyinä. Osa alueesta on pinnoitettu betonikivellä, jonka ladontamalli ja väri vaihtelee.

Ajurinkadun osuuksille Kauppakatu- Lapinlinnankatu sekä Kauppakatu- Torikatu on rakennettu katulämmitys, joka on suunniteltu ja toteutettu yhteistyössä kaupungin ja kiinteistöjen kanssa.

Toiseen laatuluokkaan kuuluvaa toteutusta edustavat asuinkortteleiden sisäiset Museo-
katu Asemakadulta Tulliportinkadulle sekä

Puusepänkatu Asemakadulta Kauppakadulle. Hintaa saadaan edullisemmaksi toteuttamalla pääosa kadusta asfalttipintaisena. Kiveyksiä ja istutuksia on käytetty ainoastaan kadun ilmeen parantamiseksi. Katujen kesäisin varsin vihreä ilme on saatu aikaan kiinteistöjen rajoille sijoitetuilla puustutuksilla sekä kadun reunoille sijoitetuilla nurmialueilla. Keskine-
liöhinta on näissä toteutuksissa ollut 33 €/m².

Lähimmäksi puukaupungin aikaista rännikadun tunnelmaa ja pintakäsittelyä on päästy Sorvarinkadulla. Tämä erityiskatu on pinnoitettu Museo-
korttelin kohdalla keskeltä sorapintaa muistuttavalla sirotepintaisella asfaltilla. Reunaviisteet, jotka puukaupungin aikaan saattoivat olla kivetyt tai ruohottuneet, on ladottu pyöreistä mukulakivistä. Kadun toteutus kuuluu laatuluokkaan II.

2.3.2 Korjaamattomat rännikadut (liite 6)

Korjaamattomien rännikatujen pinnoitteena on reunasta reunaan ulottuva asfaltti. Vanhoja sora- tai kivi-pinnoitteita ei ole enää jäljellä, kuten ei myöskään reunoille veden rakennuksista poispäin ohjaamiseen tehtyjä kivi-pintaisia kallistuksia. Katu on pikemminkin yhtä tasaista asfalttipintaa, joka ei jäsenny edes tonttien rajoilla. Paikoin vanhan rännikadun luonne on hävinnyt täysin tonttien asfaltoitujen pysäköintikenttien yhdistyessä rajaamattomina katualueeseen. Lähes vastaavasta asiasta on kyse sataman alueen korttelissa Lukkarinkadun jatkeella. Vaikka kyse on varsin uudesta toteutuksesta katutilan jäsentymisen kannalta, toteutus on jäänyt heikoksi. Osasyynä on se, että alueella ei ole katualuetta, vaan yleiselle liikenteelle varattu alueen osa.

Koko kadun levyinen asfalttikenttä mahdollistaa kaksisuuntaisen ajoneuvoliikenteen sekä mielivaltaisen pysäköinnin. Katupinnan jäsentymättömyys sekä yksityiskohdiltaan rikkaiden katujulkisivujen hävittäminen on aiheuttanut jalankulkijan mittakaavan katoamisen useilla rännikatuosuuksilla.

2.3.3 Yhteenveto

Korjaamattomien rännikatujen pintarakenteet ovat kunnoltaan kohtuulliset. Kaupunkikuvalliset puutteet ovat kuitenkin merkittävät. Katutila ei

rajaudu ja on epäviihtyisä kolkoudessaan: laajat asfalttikentät, yksitoikkoisuus, vaihtelevuuden ja jalankulkijan mittakaavan puute.

Korjatuilla rännikaduilla on onnistuttu suhteellisen hyvin luomaan katutilan elävyyttä ja vaihtelevuutta sekä jalankulkijan mittakaavaa jaksottamalla ja rajaamalla katutilaa mm. kiveyksillä. Entisiä reunaviisteitä on mukailtu nykyisillä nurmetetuilla tai kivityillä reunakorokkeilla. Mitä ilmeisimmin kadun pinnan jaksotuksilla on onnistuttu luomaan käyttäjien arvostamaa vaihtelevuutta, jota puukaupungissa edustivat mm. julkisivujen suhteet, koristeellisuus, portit jne. Ongelmakohtia ovat edelleen tonttien ja katualueen rajavyöhykkeet. Tontin rajaus on usein jäänyt epämääräiseksi rakennusmassojen sisäänvedoista johtuen, eikä rajaa ole kokonaisvaltaisen katutilan muodostumisen kannalta selvennetty aidoilla tai istutuksilla.

Valaisinpylväiden kokoa madaltamalla katutila on saatu myös pystysuunnassa kevyen liikenteen käyttäjien mittakaavaan sopeutuvaksi. Yhtenäinen valaistuksen toteutus tietyllä alueella vahvistaa lisäksi alueen identiteettiä.

Kaikki viime vuosina peruskorjatut kadut palvelevat käyttäjiään suhteellisen hyvin. Katurakenteilla (esim. kivipollarit ja reunakorotukset) on pystytty korostamaan kevyen liikenteen keskeistä roolia syrjäisemmälläkin rännikaduilla niin, että ajoneuvoliikenne näyttää välttävän tarpeetonta läpiajoa.

Huomattavimmat kehittämistarpeet painottuvat valaistuksen sekä kadunkalusteiden yhtenäistämiseen, miljöökokonaisuuksien kehittämiseen, näkymien korostamiseen sekä katualueen ja vierekkäisten kiinteistöjen rajavyöhykkeiden kokonaisvaltaiseen suunnitteluun.

3. TAVOITTEET

Kuopion rännikatujen kehittämiselle asetetaan seuraava tavoitetilä:

Rännikatuja kehitetään ympäristöltään viihtyisänä, Kuopion ominaispiirrettä korostavana jalankulku- ja pyöräilyverkostonä, jossa jalan ja pyörällä liikkuminen on miellyttävää, turvallista ja esteetöntä.

Tavoitetilan lisäksi on osa-tavoitteet, jotka koskevat kaupunkikuvaa ja –miljöötä sekä toiminnallisuutta. Toiminnallisuuden keskeisimmät kehittämistarpeet ovat rännikatujen kytkeminen osaksi keskustan kevyen liikenteen verkostoa ja kevyen liikenteen olosuhteiden parantaminen.

Kaupunkikuva ja -miljöö

- Rännikatujen ominaispiirrettä kaupunkikuvan rikastuttajana vahvistetaan.
- Rännikatujen katunäkymät pidetään avoimina.
- Rännikatujen katutilan muodostumista jäsennetään ja perinteiseen tapaan sulkeutuvuutta vahvistetaan olemassa olevien rakenteiden puitteissa.
- Luonteeltaan ja mittakaavaltaan yhtenäisiä miljöökokonaisuuksia säilytetään ja täydennetään niiden omaleimaisuutta kehittämällä.
- Rännikatuihin rajautuvat säilytettävät ja säilytettäväksi suositeltavat rakennukset sekä muut merkittävät kohteet hyödynnetään rännikatunmiljöön muodostamisessa.
- Rännikaduilla käytettävien ratkaisujen ja materiaalien laatutasoa parannetaan rakenteellinen ja toiminnallinen ympäristö huomioiden.

Toiminnallisuus

- Rännikatuja kehitetään osana keskustan kevyen liikenteen verkostoa; kevyen liikenteen liikkumismahdollisuuksia parannetaan.
- Ajoneuvo- ja huoltoliikenne rajataan rännikaduilla mahdollisimman vähäiseksi. Pyöräköinti sallitaan vain osoitetuilla paikoilla.
- Liikenneturvallisuutta parannetaan.
- Rännikatujen kautta tapahtuva tonteille ajo poistetaan mahdollisuuksien mukaan.

4. KEHITTÄMISSUUNNITELMA

Rännikatujen kehittämissuunnitelma on yleissuunnitelmatasoinen suunnitelma, joka kuuluu yhtenä osaraporttina laadittavana olevaan Kuopion keskustan osayleiskaavaan. Suunnitelma ottaa kantaa kaupunkikuvaan ja toimintoihin liikenteellisestä näkökulmasta.

Suunnitelman lähtökohtana on rännikatuverkoston säilyttäminen kulttuurihistoriallista perinnettä kunnioittaen, kuitenkin kehitystä jarruttamatta. Keskeisinä näkökohtina on verkoston kehittäminen jalankulkukaupunkiin kuuluvana kevyen liikenteen verkostona ja kaupunkikuvaan liittyen katutilan mittasuhteiden säilyttäminen: katualueen leveys ja rajaus, näkymät ja istutukset.

Rännikatujen kehittämisen suhteen ruutukaava-alue jakautuu kolmeen aluekokonaisuuteen; keskustatoimintojen alueeseen, asuinalueeseen ja Väinölänniemen alueeseen. Keskustatoimintojen alue liittyy kaupalliseen ydinkeskustaan ja käsittää lähinnä toria ympäröivät rännikadut. Asuinalue käsittää muun ruutukaava-alueen lukuun ottamatta Väinölänniemen aluetta, johon liittyy keskeisesti kaupungin kehityshistoriaa, jonka perusteella aluetta voidaan tässä suunnitelmassa kutsua Vanhan Kuopion alueeksi. Erityisen ominaispiirteen omaavia rännikatuja ovat Sorvarinkatu, Vahtivuorenkatu, Hallikatu ja Kirjastokatu.

Rännikatuja koskevat kehittämistoimenpiteet on koottu taulukkomuotoon. Taulukosta käy ilmi rajauksen, asemakaavan muutoksen, erityisvalaistuksen, katulämmityksen tarpeet sekä pintarakenteiden laatutavoite ja kadun käyttötarkoitus. Taulukossa on tuotu esille myös peruskorjatut ja korjaamattomat kadut. (liitteet 9 ja 10).

4.1 Kaupunkikuvan kehittäminen (liite 7)

Miljöökokonaisuudet koostuvat tiettyjen toimintojen tai rakennustyylien kokonaisuuksista. Toimenpiteissä tulee huomioida keskustan eri osien ympäristön erityispiirteet, joita tulee täydentää ja kehittää. Kortteleiden ominaispiirteiden korostaminen on erittäin suotavaa, kuitenkin unohtamatta korttelista toiseen jatkuvan aluekokonaisuuden yhtenäisen ja harmonisen vaikutelman jatkumista. Yhteisiä tekijöitä voivat olla valaistus, katutilan jäsenitys, materiaalit ja laatoitustapa,

jotka muodostavat punaisen langan yhdistäen kadun tai alueen yhdeksi kokonaisuudeksi. Kaupunkikuvallisena tavoitteena on perinteisten rännikatujen omainen sulkeutuva katutila. Rajausta voi muotoutua rakennuksista, rakenteista, puustosta tai istutuksista. Rajaustavan valinnassa on tärkeää huomioida rakennustyylin ja kyseisen aikakauden kaupunkikuvalliset tavoitteet. Esimerkiksi perinteisten puurakenteisten aitojen korkeus vaihtelee 1,6-2,1 metriin, kuitenkin esimerkiksi vaakasuuntaista teräsputkirakenteista rajausta ei tule ulottaa näin korkeaksi, vaan korkeus voi vaihdella 0,5-1,0 m rakenne ja ympäristö huomioiden. Katutilan rakentaminen jalankulkijan mittakaavaiseksi toteutuu materiaalivalintojen, yksityiskohtien ja mitoituksen kautta.

Rännikatujen suljetun katutilan periaatetta jatketaan uusiutuvien tonttien ja kortteleiden kohdilla. Katutila rajataan rakennuksin ja rakentein. Rännikaduille ominainen 7,2 metriä leveä katutila ei täytä nykyisiä Suomen rakentamismääräyskokoelman osien E1 ja G1 määräyksiä rakennusten 8 metrin etäisyydestä kadunrajaan kiinni rakennettaessa. Rakennushankkeen tai katusuunnitelman yhteydessä tulee kuitenkin tapauskohtaisesti harkita kadunleveyttä ja tarvittaessa poiketa rakentamismääräyskokoelman määräyksestä. Maankäyttö- ja rakennuslain 171 § :n mukaan toimivalta poikkeamispäätöksen tekemiseen on kaupungilla. Tällöin kyseeseen tulee asemakaavan (ns. suojelukaavan) laatiminen, jossa kulttuurihistoriallisten arvojen säilyttäminen edellyttää poikkeamista voimassa olevista määräyksistä. Mikäli asemakaava laaditaan niin, että rakentamismääräyskokoelman E1 etäisyysvaatimus ei täyty, on mahdollista poikkeamistarpeen poistamiseksi huolehtia paloturvallisuuden toteutumisesta asemakaavamääräyksin. Vihreyttä katutilaan tuodaan kadun reunaan tonttien puolelle istutettavilla puilla. Keskustatoimintojen alueella tapauskohtaisen harkinnan perusteella istutukset toteutetaan istutusaltaisiin.

Rännikatujen näkymät tulee pitää avoimina kaupungin ominaispiirteiden ja kaupunkirakenteen rajauksien hahmottamiseksi ja vahvistamiseksi. Katujen päätteinä sijaitsevat kaupunkikuvallisesti tärkeät kaukonäkymät; Kallavesi, rakennukset ja puistot, jotka personoivat katutiloja. Katutilalle omintakeisen ilmeen luovia elementtejä tulee korostaa esimerkiksi valaistuksella.

Valaistussuunnittelun lähtökohtana on Kuopion

keskustan valaistuksen yleissuunnitelma, jota tässä suunnitelmassa on hieman tarkennettu. Tavallisemmasta koko keskustan rännikaduille sijoittuvasta kevyen liikenteen valaisintyyppistä poikkeaa torin ympäristön ja niin sanotun Vanhan Kuopion erityisvalaisimet, joilla kyseisiä alueita korostetaan selvästi erottuviksi aluekonaisuuksiksi.

Katuaukioiden avaaminen kaupallisessa ydinkeskustassa rännikaturisteyksiin ei ole suotavaa, vaan kulmapisteet on rajattava rakentein. Katujen ylitykset ovat mahdollisia siltatyyppisinä kapeina ylityksinä Torin ympäristö- raportissa esitetyillä alueilla Sokoksen ja Minnan kortteleissa sekä Anttilan ja Sektorin välisellä katualueella, umpinaisen massan rakentaminen ei kuitenkaan ole suotavaa. Mahdollisen ylityksen merkitys kaupunkikuvaan on arvioitava tapauskohtaisesti.

Katualueelle sijoitettavat tekniset laitteet, sähkökaapit yms. tulee sijoittaa katu ympäristöön sovit- taen häiriöttömästi esimerkiksi katutilaa rajaaviin rakenteisiin. Liikennemerkeissä käytetään pien- tä kokoa, merkit kiinnitetään liikennemerkkipy- väisiin tai rakennuksiin. Mainosten tulee olla mittakaavaan ja rakennusten tyyliin soveltuvia.

Yhtenäisen kaupunkikuvan ja katutilan muodostumisen kannalta kiinteistön omistajien kanssa tulee neuvotella raja-alueiden mukaan ottami- sesta toteutukseen.

4.2 Toiminnallinen kehittäminen (liite 8)

Rännikatujen kehittämisen lähtökohtana on ke- vyen liikenteen ensisijaisuus. Rännikadut toimi- vat osana keskustan kevyen liikenteen verkos- toa. Keskustan läpi kevyen liikenteen mahdol- listavia, pääreiteiksi soveltuvia rännikatuja ovat Käsityökatu, Museokatu, Koljonniemenkatu ja Maljalahdenkatu. Näiltä kaduilta ajoneuvo- liikenne tulee poistaa mahdollisuuksien mu- kaan kokonaan. Rakenteellisten muutosten yhteydessä siirretään myös muiden rännikatu- osuuksien kaavan tai rakennusluvan vastaiset tonteille ajot pääkadun kautta tapahtuviksi.

Myllykatua ja siihen liittyvää Hapelähteenka- dun osaa kehitetään kävelypainotteisen kadun toimintaperiaatteiden pohjalta painottaen kevyt- liikennettä, mutta huomioiden asiointiliikenteen

tarpeet. Kadulla nopeusrajoitus on 20 km/h, ajorataa ei eroteta jalkakäytävästä normaalilla reunakivellä, nopeutta rajoitetaan myös raken- teellisin keinoin, katu voi olla yksisuuntainen autoliikenteen määrän vähentämiseksi ja pysä- köintipaikat osoitetaan liikennemerkeillä ja erilai- sella päällystemateriaalilla.

Selkeiden asuntoalueiden sisällä, missä ajo- neuvoliikennettä ei voi poistaa, olevia rännika- tuosuuksia kehitetään pihakatuina. Kaduilla ajo- nopeus on 20 km/h, ajorataa ei eroteta jalkakäy- tävästä, ajoneuvojen pysäköinti mahdollistetaan vain merkityillä alueilla, mieluiten aikarajoituksin. Rännikaduista ei tehdä pitkäaikaisen pysäköin- nin sallivia pysäköintialueita.

Huoltoliikenne poistetaan mahdollisuuksien mu- kaan ja vilkkaimmilla kevyen liikenteen osuuksil- la se rajataan hiljaisimpaan vuorokauden aikaan tapahtuvaksi. Ajoneuvoliikenteen estämiseksi tarkoitetut esteet eivät ole suotavia. Mikäli täl- lainen on välttämätön, tulee sen soveltua niin materiaaleiltaan kuin muodoltaan rännikatunä- kymään, esimerkiksi puomit ovat vieraita ele- menttejä jatkuvassa katutilassa.

Vilkkaimmissa pää- ja rännikatujen risteyksissä käytetään liikennevalo-ohjausta liikenneturvalli- suuden parantamiseksi.

4.3 Keskustatoimintojen alueen kehittäminen

Keskustatoimintojen alue liittyy olennaisesti kaupalliseen ydinkeskustaan ja käsittää toria ympäröivien kortteleiden rännikatujen lisäksi Myllykadun ja Kirjastokadun. Rännikatuihin liit- tyvä alueen toiminta on liiketoimintaa, oleskelua, viihtymistä sekä läpikulkua palvelevaa. Asumi- seen liittyvät aktiviteetit ovat vähäisiä. Alueen rännikaduille on tyypillistä rakennuksin tai raken- tein suljettu katutila.

Myllykatu ja siihen liittyvä Hapelähteenkadun osa on kohdassa 4.2 kuvattu kävelypainotteise- na katuna.

Toria kiertävä rännikatujen kehä ja Kirjastokatu on:

- katualueeltaan kokonaan kivetty, kadun- pintamateriaalien laadun osalta korkeata- soista luonnonkiveä / betonia, mahdolliset istutukset ovat istutusaltaisissa

- toteutustavaltaan laatuluokkaan I kuuluva pinnoitteiden laadun, sävyn yms. valinnassa yhtenäinen, tavoitteena ehjän kokonaiskuvan muodostuminen
- valaistukseltaan yhtenäinen, nykyisen valaisintyyppin mukainen sekä merkittävien rakennusten ja puistojen yksilöllisen valaistuksen huomioiva, ks. Keskustan valaistuksen yleissuunnitelma
- torikehän keskeisten rännikatualueen osalta katulämmityksen ja kattamisen mahdollistava, johon suunnittelussa tulee varautua. Katulämmitys käsittää kevyen liikenteen vilkkaimmat rännikatuosuudet. Kattaminen on mahdollinen Ajurinkadulla Sokoksen takana ja Minnan korttelissa sekä Kirjastokadulla torin ja Käsityökadun välisellä osuudella. Katteen tulee olla läpinäkyvä joko puoli- tai kokokate.
- kadunkalusteiden osalta yhtenäinen

4.4 Asuinalueen kehittäminen

Suunnitelman asuinalue käsittää keskustatoimintojen alueen ympärillä olevat alueet lukuun ottamatta Väinölänniemen aluetta, joka vastaa lähes Väinölänniemen kaupunginosan rajausta.

Asuinalueen rännikatuja kehitetään suunnitelmallisesti katujen ja kortteleiden nykyisistä ja tavoitteellisista lähtökohdista. Katujen rakenteet mitoitetaan toiminnallisten tarpeiden mukaan.

Asuinalueen rännikatualueen kehittämisessä on huomioitava:

- pääosa katualueesta toteutetaan asfalttipintaisena, kiveyksiä ja nurmetusta käytetään ainoastaan kadun ilmeen monipuolistamiseen
- toteutustavaltaan kadut ovat laatuluokkaan II kuuluvia
- katualueen jäsentelyssä on noudatettava perinteisen rännikatualueen jäsentelyn periaatteita: keskellä varsinainen kulkuväylä ja reunoilla rakennuksista vettä pois ohjaavat kivet tai nurmattuneet viisteet. Viisteet voidaan korvata korotetulla reuna-kivellä.
- pinnoitteiden laadun, sävyn yms. valinnassa yhtenäinen, tavoitteena ehjän kokonaiskuvan muodostuminen
- rännikatu on sulkeutuva katutila, jonka

rajauksessa tulee huomioida alueen kokonaisuus, rakennustyyli ja kyseisen aikakauden kaupunkikuvalliset tavoitteet

- valaistuksen tulee olla yhtenäinen ks. Keskustan valaistuksen yleissuunnitelma
- puuistutukset sijoittuvat katualueen reunan tontin puolelle
- alueilla missä ajoneuvoliikennettä ei voi poistaa, rännikatuja kehitetään pihakatutila
- kalusteiden tulee olla yhtenäiset

Niemenkadun pohjoispäässä muodostuu uutta rännikatu vanhan meijerialueen kortteleiden muuttuessa asuinkäyttöön. Kauppakadun ja Suokadun väliselle uudelle rännikatuosuudelle on kaksi toteutusvaihtoehtoa koskien puiden istutustapaa. Ensimmäinen istutustapa noudattaa perinteistä menettelyä, jossa istutukset sijaitsevat rännikadun reunassa tontin puolella. Vaihtoehtoinen istutustapa mahdollistaa puiden istuttamisen katualueelle. Vaihtoehto voidaan vain tässä poikkeuksellisesti sallia koska:

- toteutus vehreänä ratkaisuna on samanlainen Niemenkadun eteläpään kanssa liittäen uuden katuosuuden Hapelähteenpuistoon vastaavalla tavalla kuin eteläosa liittyy Väinölänniemeen
- uusi katuosuus samoin kuin eteläinenkin katuosuus on ollut varhaisen vaiheen asemakaavan mukaista puistoaluetta
- ratkaisulla osaltaan myötävaikutetaan Hapelähteenpuiston ja Väinölänniemen viheryhteyden muodostumiseen, mikä samalla edesauttaa keskusta-alueen kiertävään viherkehän syntymistä

4.5 Väinölänniemen alueen kehittäminen

Aluetta voidaan kutsua Vanhan Kuopion alueeksi, koska alueeseen liittyy kaupunkirakenteen kehityshistoriaa ja rakennushistoriallisesti merkittäviä kohteita ja aluekokonaisuuksia. Rännikadusta keskeisiä ovat Sorvarinkatu, Vahtivuorenkatu sekä osuudet Koljonniemenkadusta, Piispankadusta ja Sepänkadusta.

Erityispiirteenä on Niemenkatu, jonka nykyinen istutusten toteutus ei vastaa perinteisiä rännikadun toteuttamisen periaatteita. Nykyinen toteutus Kallanrannan ja Kirkkokadun välillä voidaan kuitenkin säilyttää, koska katutilan avoin toteu-

tus liittyy keskeisesti kortteleiden nykyiseen toteutukseen ja kyseisen aikakauden kaupunkikuvallisiin tavoitteisiin. Lisäksi toteutusta voidaan perustella Väinölänniemen puistoalueella, joka aikoinaan on yltänyt Kirkkokadulle asti.

Väinölänniemen alueen rännikatujen kehittämisen tavoitteet ovat samansuuntaiset asuinalueiden kehittämistavoitteiden kanssa. Erityispiirteenä on kuitenkin vanhan Kuopion alueen ominaisuuden ja yhtenäisyyden vahvistaminen.

4.6 Erityiskatujen kehittäminen

Erityiskatuja ovat Sorvarinkatu, Vahtivuorenkatu, Hallikatu ja Kirjastokatu. Näillä kaduilla on erityinen ominaispiirre, joka liittyy kulttuuriin, historiaan tms. Katujen peruskorjauksessa tulee ominaispiirteet ottaa huomioon ja vahvistaa niitä.

Sorvarinkatu

Sorvarinkatu on keskustan ainoa vanhaa rännikatutiljoitusta muistuttava katu, joka kuuluu Vanhan Kuopion aluekokonaisuuteen. Kadun suunnittelussa on huomioitava:

- kadun pinnoitteena asfaltin päälle lisätty sirotepinta
- toteutus kuuluu laatuluokkaan II
- katualueen jäsentelyssä on noudatettava perinteisen rännikatualueen jäsentelyn periaatteita: keskellä varsinainen kulkuväylä ja reunoilla rakennuksista vettä pois ohjaavat kivettyt viisteet (mukulakivi)
- katutila on suljettu rakennuksin, aidoin ja niihin liittyvin portein
- valaisimet perinteisen tyyppiset (vrt. nykyinen toteutus), pollarit ovat metalliset
- katualueella ei ole istutuksia eikä kalusteita. Puuistutukset ovat katualueen reunassa tontin puolella.
- näkymä kirkolta järvelle ja päinvastoin tulee säilyttää avoimena

Vahtivuorenkatu

Vahtivuorenkatu on matkailuun ja kulttuuriin liittyvä sataman ja tuomiokirkon välinen rännikatu. Kadun ja siihen liittyvän rakennuskannan kehittämisessä tulee kiinnittää huomiota säilyneisiin

arvokkaisiin rakennuksiin. Vahtivuorenkatu lukeutuu Vanhan Kuopion alueeseen. Kadun suunnittelussa on huomioitava

- kadun pinnoitteena asfaltin päälle lisätty sirotepinta
- toteutus kuuluu laatuluokkaan II
- katualueen jäsentelyssä on noudatettava perinteisen rännikatualueen jäsentelyn periaatteita: keskellä varsinainen kulkuväylä ja reunoilla rakennuksista vettä pois ohjaavat kivettyt viisteet (mukulakivi)
- katutila on suljettu rakennuksin, aidoin ja niihin liittyvin portein
- valaisimet perinteisen tyyppiset (vrt. Sorvarinkadun toteutus), pollarit ovat metalliset
- katualueella ei ole istutuksia eikä kalusteita. Puuistutukset ovat katualueen reunassa tontin puolella.
- näkymä kirkolta järvelle ja päinvastoin tulee säilyttää avoimena

Hallikatu

Hallikatu on kulttuuriin liittyvä rännikatu kauppatorin ja musiikkikeskuksen välillä. Kadun suunnittelussa on huomioitava:

- katualueen jäsentelyssä on noudatettava perinteisen rännikatualueen jäsentelyn periaatteita: keskellä varsinainen kulkuväylä ja reunoilla rakennuksista vettä pois ohjaavat kivettyt viisteet
- toteutustavaltaan katu kuuluu kahteen laatuluokkaan, joista torikehään liittyvä osuus sisältyy laatuluokkaan I. Toteutuksessa tulee huomioida kahden laatutason nivoutuminen yhtenäiseksi kokonaisuudeksi
- katutila on suljettu rakennuksin, aidoin ja niihin liittyvin portein
- katualueella on erityisvalaistus Keskustan valaistuksen yleissuunnitelman mukaisesti
- katualueella ei ole istutuksia. Puuistutukset ovat katualueen reunassa tontin puolella.
- kalusteet ovat mahdollisia
- kaupungintalon ja kauppahallin näkymä tulee säilyttää

Kirjastokatu

Kirjastokatu on kulttuuriin liittyvä rännikatu torin

ja kirjaston välillä. Katu on merkittävä sijaintinsa ja suuren kevyen liikenteen käyttäjämäärien perusteella. Kadun kehittämistä on selostettu kohdassa 4.3. Kadun luonnetta kaupallisen torialueen ja kulttuurin yhdistäjänä voidaan korostaa erityisellä teemalla, esimerkiksi katukiviin kirjoitetut runot tms. sekä katutilaa rajaavien seinien elävöittäminen taiteella.

4.7 Vaikutukset

Kaupunkirakenteeseen kehittämissuunnitelmasa esitetyillä toimenpiteillä ei ole vaikutusta. Korttelikohtaisella tasolla uusia rännikatuosuuksia syntyy Niemenkadun pohjoisosaan vanhan meijerin alueelle.

Kaupunkikuva kehittyy katutilan ympäristöä kohentamalla, uudisrakentamalla ja peruskorjaamalla. Muutokset rännikatujen liikennejärjestelyissä antavat hyvän mahdollisuuden kaupunkikuvan kohentamiseen. Katukuva muuttuu eniten katuosuuksilla, missä katualuetta muutetaan nykyisestä jäsentymättömästä, suhteellisen karusta ajoneuvoliikenteen omaavasta kadusta kevyen liikenteen mittasuhteet ja viihtyisyyden huomioivaan ratkaisuun, jolloin kaikki pinnat, valaistus, katutilan kalusteet, istutukset, rajaukset ja näkemät voidaan toteuttaa uusista lähtökohdista ja olemassa olevista vahvuuksista.

Toimenpiteet parantavat Kuopion imagoa ja sen tietoisuutta rännikatuverkoston omaavana modernina kaupunkina.

Kevyen liikenteen turvallisuus paranee, koska ajoneuvo- ja huoltoliikennettä vähennetään rännikaduilta. Lisäksi toiminnallisissa ratkaisuissa kevyen liikenteen asema tuodaan korostetusti esille; kevyen liikenteen katu, kävelypainotteinen katu, pihakatu ja pysäköinnin osoittaminen merkityille paikoille. Osa rännikaduista toimii keskustan läpi johtavina kevyen liikenteen reitteinä, jotka täydentävät pääkadunvarsien reittejä.

Torikehän toimenpiteet korostavat ja jäsenöivät kaupallista ydinkeskustaa ja kävelykeskustan laajuutta. Liiketoiminnan kannalta laaja kävelykeskusta antaa hyviä edellytyksiä ja vaihtoehtoja keskustatoimintojen kehittämiseksi. Rännikatujen osoittaminen toiminnallisten muutosten mukaisiksi aiheuttaa asemakaavamuutoksen valtaosassa kortteleita.

4.8 Vertailu tavoitteisiin

Kehittämissuunnitelma toteuttaa kaupunkirakenteellisia, yleiskaavallisia ja kehittämissuunnitelmalle asetettuja tavoitteita erityisen hyvin. Taulukossa on tarkasteltu tavoitteiden toteuttamista verrattuna nykytilanteeseen. Taulukon plussat ja miinukset eivät ole painoarvoltaan samanlaisia vaan näkökulmakohtaisia.

Tavoite	Nykytila	Kehittämissuunnitelma
kaupunkikuva ja -miljö		
kaupunkikuvan ominaispiirre	+	++
avoimet näkymät	+	++
merkittävät kohteet hyödynnetään rännikatujen elementteinä	0	++
pintamateriaalien tavoitelaatutaso	+	++
katutilan jäsentäminen	+	++
katutilan sulkeutuvuuden vahvistaminen	+	++
yhtenäisien miljöökokonaisuuksien korostaminen	-	++
omaleimaisuuden kehittäminen	+	++
tasapainoinen ja harmoninen katutila	-	++
toiminnallisuus		
osa kevyen liikenteen verkostoa	+	++
ajoneuvo- ja huoltoliikenteen väheneminen	-	+
pysäköinti	-	+
tonteille ajon vähentäminen rännikatujen kautta	-	+
++ Tavoite toteutuu hyvin + Tavoite toteutuu paikoin/osin 0 Tavoitteella ei ole vaikutusta - Tavoite ei toteudu		

5. TOTEUTTAMINEN

Rännikatujen kehittämisessä ja toteutuksessa jatkuvuus on tärkeää. Katujen toteutus tapahtuu nykyisen toimintatavan mukaisesti vuosittaisena tavoitteena vähintään yhden suurkorttelin alueella olevat neljä rännikatuosuutta. Tämä edellyttää säännöllisesti katujen toteutuksen kytkentää vuosittaisiin budjetti- ja toteutusohjelmiin. Kehittämisen jatkuvuutta varmistamaan tarvitaan säännöllisin aikavälein toteutettavaa seurantaa vaikutusten arvioimiseksi. Arvioitavina asioina voisivat olla mm. asukkaiden ja liike-elämän arvostukset, liikenteellinen toimivuus ja turvallisuus sekä ympäristön laatu.

Rännikatujen uusiminen on syytä kytkeä katuosuuksiin, joissa samanaikaisesti on kunnallisteknisiä hankkeita, rakennushankkeita tai katuosuudet ovat kaupunkikuvan kevyen liikenteen käyttäjämäärien suhteen keskeisiä ja merkittäviä. Lähivuosien toteuttamiskohteita ovat:

- Vahtivuorenkatu / Niemenkatu / Sepänkatu
- Sorvarinkatu
- Kirjastokatu / Käsityökatu / Puusepäncatu / Museokatu
- Hallikatu / Lapinlinnankatu

6. SUUNNITTELUVAIHEET

Rännikatujen yksityiskohtaisen suunnittelun aikaisessa työryhmässä tulee ottaa myös kulttuuriympäristön ja kaupunkikuvan asiantuntemus mukaan suunnitteluun. Esteettämyys tulee huomioida etenkin liikekeskustan katupintojen suunnittelussa. Suunnitelmiin tulee varata vammaisneuvoston kommentointimahdollisuus.

Kaupunkikuvallisesti yhtenäisen katutilan saavuttamiseksi on tärkeää kytkeä katuihin rajautuvat tontit mukaan. Puutteellisesti rajautuvien tonttien ongelmien korjaamisen edistämiseksi taloyhtiöillä on mahdollisuudet anoa teknisen lautakunnan myöntämää talkoorahaa.

Voimassa olevan Suomen Rakentamismääräyskokoelman E1- ja G1- osioissa esiintyvien rakennusten 8 metrin etäisyysvaatimuksen ja -määräyksen noudattamiset aiheuttavat uhkan perinteisen rännikadun katutilanleveyden (7,2 m) säilymiselle. Tulevissa asemakaavan muutoksissa tuleekin huomioida määräys 8 metrin säännön alentamiseksi 7,2 metriin kulttuurihistoriallisesti merkittävän, valtakunnallisesti ainutlaatuisen laajan rännikatuverkoston mittasuhteiden säilyttämiseksi myös tulevaisuudessa.

Rännikatujen kehittämistoimenpiteiden jatko-suunnittelun seuraavia vaiheita ovat:

- ohjelman mukaan rännikatujen yksityiskohtainen suunnittelu
- toiminnalliset muutokset ja katutilan leveyden huomioon ottaminen asemakaavamuutosten yhteydessä
- ulkopuolisen hankerahoituksen saamisen selvittäminen toteutusvaiheeseen

20.9.2005	Rännikatutujen kehittämissuunnitelma
18.4.-17.5.2005	Nähtävilläolo
11.4.2005	Kaupunginhallitus hyväksyi luonnoksen
31.3.2005	Kaupunginhallituksen suunnittelukokous
21.3.2005	Museoviraston vierailu Kuopiossa
14.3.2005	Suunnitelmaluonnos
21.1.2005	Kulttuuriympäristöstrategia-ryhmän neuvottelu
21.12.2004	Kulttuuriympäristöstrategia-ryhmän neuvottelu
25.11.2004	Kaupunginhallituksen suunnittelukokous
16.2.2004	Kaupunginhallitus; kaavoituskatsaus

LÄHTEET

- Arkkitehtitoimisto Erik Kråkström ja Aluetutkimus Osmo Järvenpää Ky, *Kuopion keskusta. Tiivistelmä osayleiskaava- ja kaavarunkoselostuksesta 1.3.1972*, Kuopion kaupunki.
- Arkkitehtitoimisto Hannu Puurunen Oy / Sirkka Köykkä, *Kuopion rännikatuverkoston historiallis-kaupunkikuvallinen selvitys 1997*.
- Björk Helena, *Siirrettävät vanhat rakennukset..* Luonnos. KV 21.6.1999.
- Junttila Ulla-Kirsti, *Kaupunkiympäristön suunnittelu*, Miljöörakentamiskoulutus, Rakennustieto Oy, 1995.
- Kahra Taavi, *Kuopion kaupungin taloushallinnon historia 1877-1928*, osat I ja II, Osakeyhtiö Kuopion uusi kirjapaino, Kuopio 1956.
- Kirjakka Marjut, *The Orthogonal finnish town 1620-1860, its structure, components and dimensions*, YTK A23, 1996.
- Kuopion kaupunki, Finnmap Oy, *Keskustan kaupunkikuva 1992*, KH tiedoksi 28.3.1991.
- Kuopion kaupunki, Kaavoitusosasto, *Kuopion kevyen liikenteen yleissuunnitelma*, KH 27.6.1985.
- Kuopion kaupunki, *Kuopion rakennusperinnön ja kulttuuriympäristön hoito-ohjelma 1995*, KH 8.1.1996.
- Kuopion kaupunki, Tielaitos, *Kuopion liikenneturvallisuuksuunnitelma 1996*, KH 28.7.1997.
- Kuopion kaupunki, Tielaitos, Panplan Oy, *Kuopion kaupungin liikennemeluserveys 1991*, YMSU 10.2.1991.
- Kuopion kaupunki, Viatek Oy, *Kuopion keskustan liikenteen kehittämissuunnitelma 1989*, KH 4.12.
- Kuopion kaupungin yleiskaavatoimisto, *Keskeisen kaupunkialueen yleiskaava*, Kaupunginvaltuusto 11.12.2000
- Kuopion kaupungin yleiskaavatoimisto, *Keskustan osayleiskaava, Osallistumis- ja arviointisuunnitelma*, 2.11.2003.
- Kuopion kaupungin yleiskaavatoimisto, Pirinen Maija, *Ajo-yhteydet ja pysäköinti*. Rännikatujen varsilla olevien tonttien havainnointi, 1999.
- Lappalainen Pekka, *Kuopion historia 1*, Kuopion kaupungin esivaiheet ja perustamistoimet, Kustannuskiila Oy, Kuopio, 1982.
- Lilius Henrik, *Suomalainen puukaupunki*, Anders Nyborg A/S, 1985.
- Linkola, Rieki, Säisä, *Pohjois-Savon kulttuurihistorialliset rakennussuojelukohteet*, Kuopio, 1977.
- Mattinen Maire, *Puukaupunkien suojelu*, Ympäristöministeriö, Kaavoitus- ja rakennusosasto, Helsinki, 1985.
- Rakennussuunnittelutoimisto Nylund, *Väinölänniemien käyttösuunnitelma*, KH 14.12.1987.
- Ruotsalainen Kimmo, *Kulttuurihistorialliset rakennuskohteet*, inventointi, 1990.
- Siirala Maisa ja Olli, *Kuopion rännikadut*, Rakennustaiteen historian ja asemakaavaopin tutkimustyö, 1969.
- Tolonen Jaakko, *Kuopion kaupungin asemakaavallinen kehitys*, TKK-oppilastyö, 1961.
- Valolaterna, *Kuopion keskusta-alueen valaistuksen yleissuunnitelma*, 25.03.2003.








KUOPIO

RÄNNIKATUJEN
KEHITTÄMISSUUNNITELMA

NYKYTILANNE

ASEMAKAAVOJEN MUKAINEN TILANNE

Luonnos 20.9.2005

-  Yleiselle jalankululle varattu katualue
-  Jalankululle ja pyöräilylle varattu katu
-  Yleiselle jalankululle varattu katualue, jolla huoltoajo on sallittu
-  Yleiselle jalankululle varattu katualue, jonka kautta sallitaan ajoliikenne sellaisille tonteille, joiille jo tapahtuneen rakentamisen vuoksi ei voida järjestää muuta ajoliikenneyhteyttä
-  Katu
-  Rakennusluvnan vastainen tontilleajo
-  Kaavan vastainen tontilleajo



KUOPIO

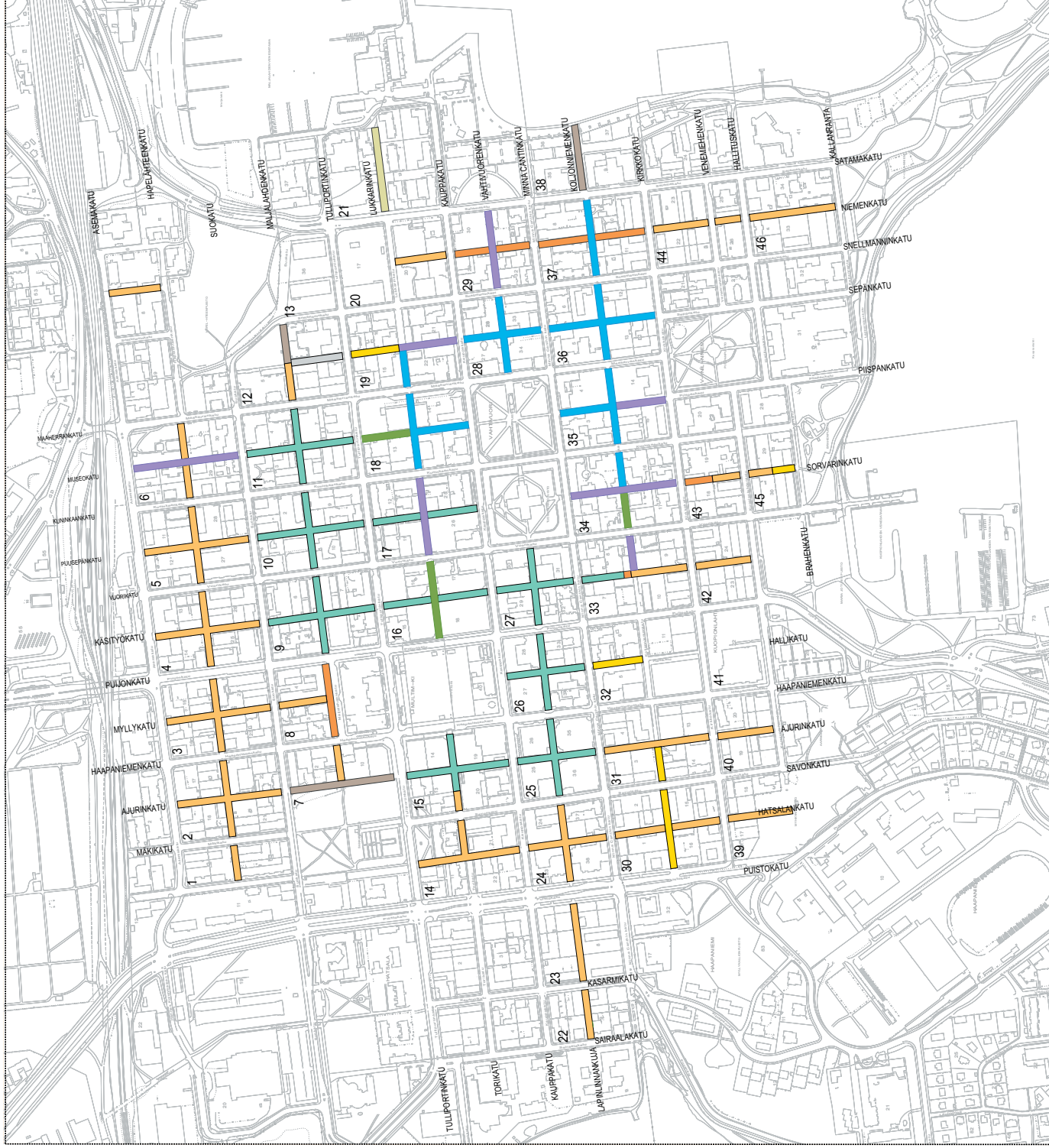
RÄNNIKATUJEN
KEHITTÄMISSUUNNITELMA

TOTEUTUMINEN

VANHOIHIN ASEMAKAAVA- JA MITTAUSKARTTOIHIN
POHJAUTUVA RÄNNIKATUJEN KÄYTTÖNÖNÖN
AJOITUSKARTTA

Luonnos 20.9.2005

- v. 1777 I.R. Hasselblat
- v. 1790 Daniel Hall
- v. 1798 Daniel Hall
- v. 1811 mitauspiirustus
- v. 1838 Gylden
- v. 1881 Uno Gylling
- v. 1901 K.J. Karlsson
- v. 1938 pohjakartta
- v. 1998 Satama-alueen
asemakaavan muutos
- v. 2001 2 - 6 - 6 - korttelin
asemakaavan muutos



KUOPIO

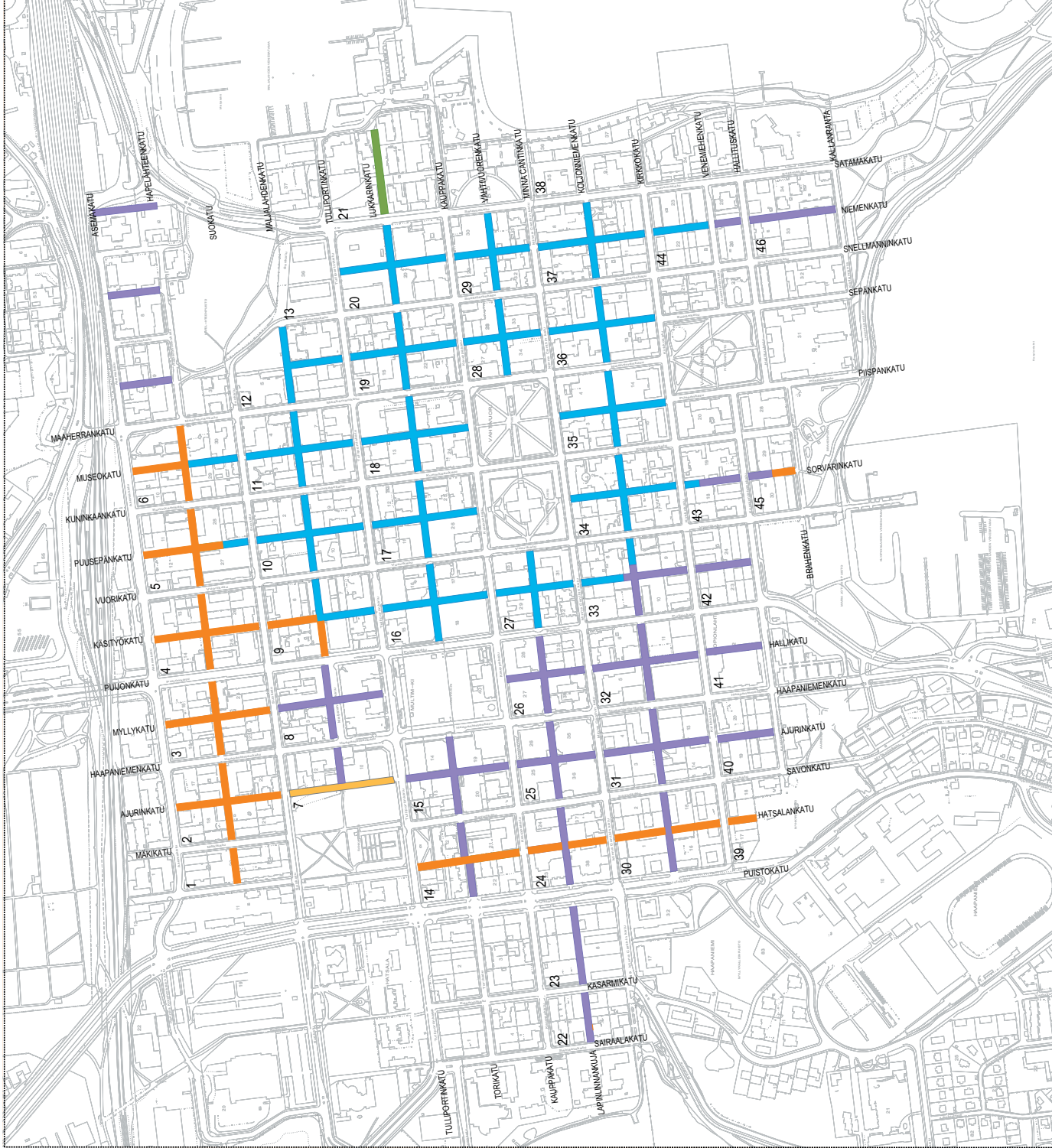
RÄNNIKATUJEN
KEHITTÄMISSUUNNITELMA

KAAVOITUS

VAHVISTETTUIJEN ASEMAKAAVOJEN MUKAINEN
RÄNNIKATUJEN KAAVOITTIMISEN ETENEMINEN

Luonnos 20.9.2005

- v. 1776 Pehr Kjelman
- v. 1869 M. Mohell
- v. 1903 K.J. Karisson
- v. 1925 A.F. Wicksitörn
- v. 1998 Satamakortteleiden kaava








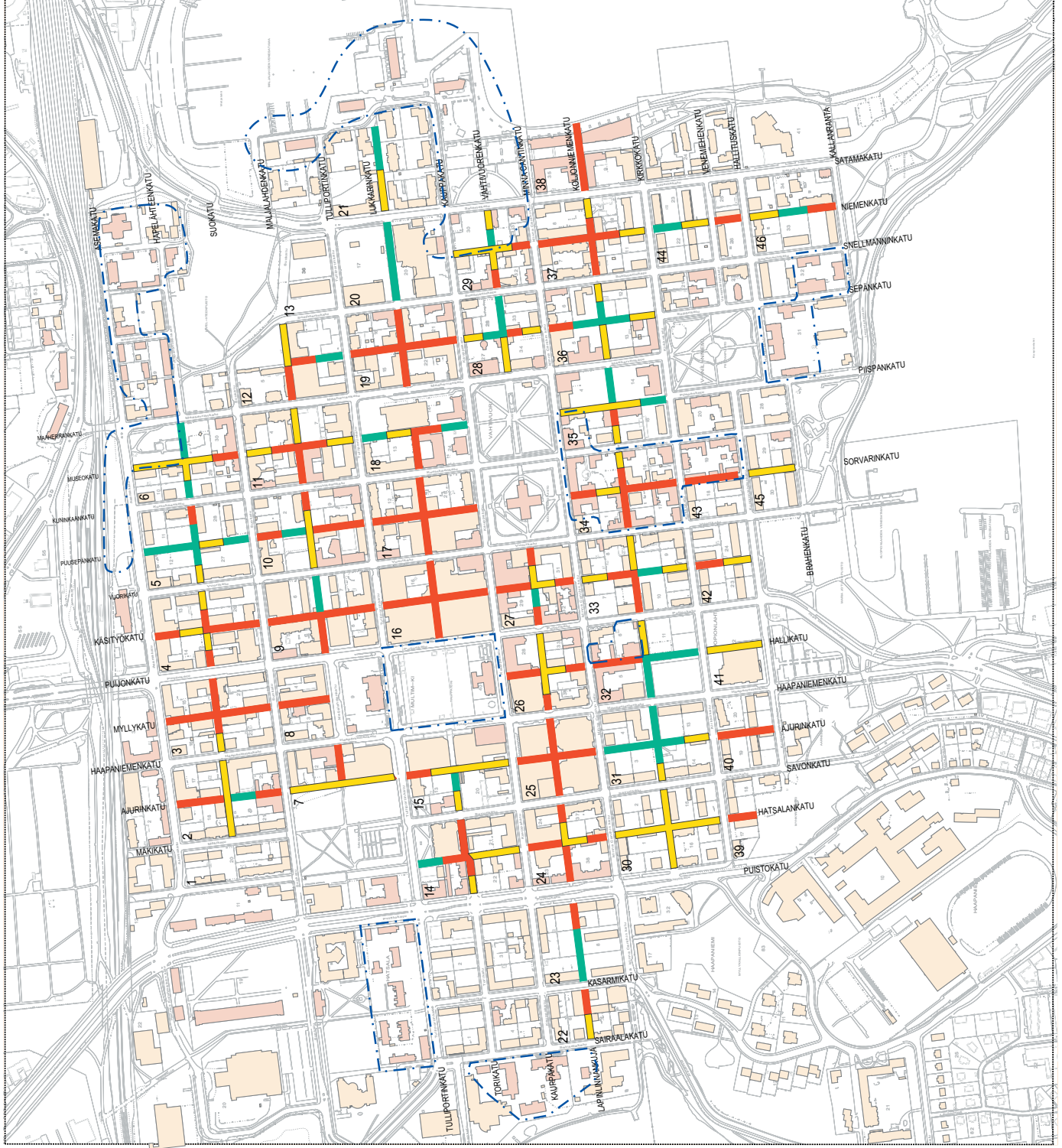
KUOPIO

RÄNNIKATJEN
KEHITTÄMISSUUNNITELMA

NYKYTILANNE KAUPUNKIKUVA

Luonnos 20.9.2005

-  Sujettu > 50 %
-  Puolavoin 25-50 %
-  Avoin < 25 %
-  Avokas majoalue
-  Säilytettävä rakennus



ESIMERKKEJÄ PERUSKORJATUSTA RÄNNIKADUSTA



Ajurinkatu (I-laatu)



Lapinlinnankatu (I-laatu)



Maljalahdenkatu (II-laatu)



Puusepäkatu (II-laatu)



Koljonniemenkatu (II-laatu)



Sorvarinkatu (erityiskatu, II-laatu)

ESIMERKKEJÄ EPÄKOHDISTA, JOITA OVAT:

- katualueen rajaamattomuus
- pinnan jäsentämättömyys
- mittakaavan vaihtelevuus
- näkymän umpeutuminen
- epätasapaino
- valaisimien epäyhtenäisyys
- kasvillisuuden hoitamattomuus



Niemenkatu



Myllykatu



Lapinlinnankatu



Hapelähteenkatu



Niemenkatu



Niemenkatu

KUOPIO

RÄNNIKATUJEN
KEHITTÄMISSUUNNITELMA

TOIMENPITEET

Luonnos 20.9.2005

Pintarakenteiden laatuiluokitus:

I luokka

II luokka

Erikoisvalaisin

Kattamismahdollisuus

"Vanhan Kuopion" valaisin

Katuliämitys

Kadunrajuksen äydeniäinen

Aluekonaisuus

1 Asuinalue

2 Keskustatoimintojen alue

3 Väinölänniemenalue

Vaihtumisalue



KUOPIO

RÄNNIKATJEN
KEHITTÄMISSUUNNITELMA

TOIMENPITEET

Luonnos 20.9.2005

Jalankululle varattu katu

Jalankululle ja pyöräilylle varattu katu

Jalankululle ja pyöräilylle varattu katu,
jolla tontille ajo sallittu

Jalankululle ja pyöräilylle varattu katu,
jolla huoltoajo sallittu

Phakatu

Katu, jossa kevytliikenne huomioidaan

Mahdollinen rännikatuverkoston jatkaminen



RÄNNIKATUJEN KEHITTÄMISSUUNNITELMA

L=länsi I=itä P=pohj. E=etelä	RÄNNIKATU	KÄYTTÖ	LAATU-TAVOITE	RAJAUS-TARVE	ERITYIS-VALAIS-TUS	KATU-LÄMMI-TYS	AIHEUTU- AK-MUU- TOS	AIKA- TAULU	ERITYISTÄ
(1 L	<i>Hapelähteenkatu</i>								nyt tontin osa, ollut rännikatu aikaisemmin)
2 L	Hapelähteenkatu	pp	II	X			X	2009	Jyrkkä ja kavennettu rännikatu
2 I	Hapelähteenkatu	pp+pp/t	II	X			X	2009	
2 P	Ajurinkatu	pp	II	X			X	2009	
2 E	Ajurinkatu	pp+pp/t	II				X	2009	
3 L	Hapelähteenkatu	katu	II	X			X	2010	Asiointikatu, kevyt liikenne painotteinen
3 I	Hapelähteenkatu	katu	II	X			X	2010	Asiointikatu, kevyt liikenne painotteinen
3 P	Myllykatu	katu	II		X		X	2010	Asiointikatu, Kaupungintalo päätteenä
3 E	Myllykatu	katu	II	X	X		X	2010	Asiointikatu, Kaupungintalo päätteenä
4 L	Hapelähteenkatu	pp+pp/t	II	X			X	1999	
4 I	Hapelähteenkatu	pp+pp/t	II	X			X	1999	
4 P	Käsityökatu	pp+pp/t	II	X			X	1999	
4 E	Käsityökatu	pp+pp/h	II				X	1999	
5 L	Hapelähteenkatu	pp	II	X			X	2000	
5 I	Hapelähteenkatu	pp	II	X			X	2000	
5 P	Puusepänkatu	pp+pp/t	II	X			X	1996	
5 E	Puusepänkatu	pp+pp/t	II				X	1996	
6 L	Hapelähteenkatu	pp+pp/t	II	X			X	2000	
6 I	Hapelähteenkatu	pp	II		on		X	1996	Minna Canthin puisto
6 P	Museokatu	pp+pp/t	II				X	1996	
6 E	Museokatu	pp+pp/t	II				X	1996	
7 I	Majalahdenkatu	pp+pp/t	I		X		X	2002	Torkehä: Sankaripuisto päätteenä
7 P	Ajurinkatu	pp	I		X		X	2002	Torkehä
7 E	Ajurinkatu	pp+pp/t	I		X		X	2002	Torkehä
(8 L	Majalahdenkatu								ei ole rännikatu, poikkeaa mitoitukselta)
(8 I	Majalahdenkatu								ei ole rännikatu, poikkeaa mitoitukselta)
8 P	Myllykatu	katu	II		X		X	2010	Asiointikatu, Kaupungintalo päätteenä
9 L	Majalahdenkatu	pp	I*)		X		X	2004	Torkehä
9 I	Majalahdenkatu	pp	I*)		X		X	2004	Torkehä
9 P	Käsityökatu	pp	I*)		X		X	2004	Torkehä, torkehä-Matkakeskus yhteys
9 E	Käsityökatu	pp+pp/t	I*)		X		X	2004	Torkehä
10 L	Majalahdenkatu	pp/t	II	X			X	2000	
10 I	Majalahdenkatu	pp/t	II	X			X	2000	
10 P	Puusepänkatu	pp	II	X			X	2000	
10 E	Puusepänkatu	pp+pp/t	II					2000	
11 L	Majalahdenkatu	pp+pp/t	II					1997	Veteraanitalon liikenne
11 I	Majalahdenkatu	pp	II					1997	
11 P	Museokatu	pp+pp/t	II					1996	Palvelutalon liikenne
11 E	Museokatu	pp/t	II	X				1996	Sosiaali- ja terveysasema; PALI:n pysäkki
12 L	Majalahdenkatu	pp	II	X			X		
12 I	Majalahdenkatu	pp	II				X		näkömä Kallavedelle
(12 P	<i>Sepänkatu</i>								nyt puistoa, mahdollinen rännikadun jatke)
12 E	Sepänkatu	pp+pp/t	II	X					
13 E	<i>Niemenkatu</i>	pp	II	X			X		Tuleva pp-yhteys
(14 L	Torikatu	katu							ei ole rännikatu, poikkeaa mitoitukselta)
14 I	Torikatu	katu	II				X	2009	
14 P	Hatsalankatu	pp+pp/t	II	X			X	2009	Pikku Pietarin pihan puukortteli
14 E	Hatsalankatu	pp/t	II	X				2009	
15 L	Torikatu	pp+pp/t	I	X	X		X	2003	Torkehä
15 I	Torikatu	jk	I						Sokoksen käytävä, rännikadun yli rakentaminen
15 P	Ajurinkatu	pp	I	X	X	X	X	2007	Torkehä
15 E	Ajurinkatu	pp	I		X	on	X	2003	Torkehä
16 L	Kirjastokatu	pp	I*)		X	X		2007	Torkehä
16 I	Kirjastokatu	pp	I*)		X	X		2007	Torkehä
16 P	Käsityökatu	pp	I*)		X	X		2007	Torkehä
16 E	Käsityökatu	pp	I*)		X	X	X	2007	Torkehä
17 L	Kirjastokatu	pp	I*)		X		X	2007	Erityiskatu: tori-kirjasto yhteys
17 I	Kirjastokatu	pp+pp/t	I*)		X		X	2007	Erityiskatu: tori-kirjasto yhteys
17 P	Puusepänkatu	pp	II				X	1998	
17 E	Puusepänkatu	pp	II				X	1998	Tuomiokirkko päätteenä
18 L	Kirjastokatu	pp+pp/t	I*)	X	X		X	2007	Erityiskatu: tori-kirjasto yhteys
(18 I	Kirjastokatu	sisätliä							Ei ole rännikatu, hävinnyt muututtua sisätilaksi)
18 P	Museokatu	pp+pp/t	I/II	X	X		X	2007	Kirjaston edusta I-laatua
18 E	Museokatu	pp+pp/h	I/II	X	X		X	2007	Kirjaston edusta I-laatua
19 L	Lukkarinkatu	pp	II						
19 I	Lukkarinkatu	pk	II				X		
19 P	Sepänkatu	pk	II	X			X		
19 E	Sepänkatu	pp	II	X			X		
20 L	Lukkarinkatu	pp	II	X			X		
20 I	Lukkarinkatu	pp	II	X			X		
20 P	<i>Niemenkatu</i>	pp	II	X			X		Tuleva pp-yhteys
20 E	<i>Niemenkatu</i>	pp	II	X			X		Tuleva pp-yhteys
21 L	Lukkarinkatu	pp+pk	II				X	2000	
21 I	Lukkarinkatu	pk	II	X			X	2004	
22 L	Lapinlinnankuja	pp+pp/t	II	X			X	1990-I.	Sairaala päätteenä

RÄNNIKATUJEN KEHITTÄMISSUUNNITELMA

L=länsi I=itä P=pohj. E=etelä	RÄNNIKATU	KÄYTTÖ	LAATU-TAVOITE	RAJAUS-TARVE	ERITYIS-VALAIS-TUS	KÄTU-LÄMMI-TYS	AIHEUTU- AK-MUU- TOS	AIKA-TAULU	ERITYISTÄ
23 L	Lapinlinnankuja	pp+pp/t	II	X			X		
24 L	Lapinlinnankatu	pp	II						Nuorisotalo, puukortteli
24 I	Lapinlinnankatu	pp+pp/t	II	X					Palvelutalon liikenne
24 P	Hatsalankatu	pp	II				X		
24 E	Hatsalankatu	pp	II	X			X		Koulu, puukortteli
25 L	Lapinlinnankatu	pp+pp/h	I		on		X	1999	Torikehä
25 I	Lapinlinnankatu	pp	I		on	X		1999	Torikehä
25 P	Ajurinkatu	pp	I		on	on		1999	Torikehä
25 E	Ajurinkatu	pp	I		on			1999	Torikehä
26 L	Lapinlinnankatu	pp	I	X	on	X	X	2004	Torikehä
26 I	Lapinlinnankatu	pp+pp/t	I	X	on	X	X	2004	Torikehä
26 P	Hallikatu	pp	I		on	X	X	2004	Torikehä-Musiikkikeskus, Kauppahalli päätteenä
26 E	Hallikatu	pp+pp/t	I	X	X		X	2004	Torikehä-Musiikkikeskus
27 L	Lapinlinnankatu	pp+pp/t	I	X	X	X	X	2008	Torikehä
27 I	Lapinlinnankatu	pp+pp/h	I	X	X		X	2008	Torikehä, Tuomiokirkko päätteenä
27 P	Käsityökatu	pp+pp/t	I		X	X	X	2008	Torikehä
27 E	Käsityökatu	pp+pp/t	I	X	X		X	2008	Torikehä
28 L	Vahtivuorenkatu	pp+pp/t	II	X	X		X	2006	Vanha Kuopio, tori- Matkustajasatama
28 I	Vahtivuorenkatu	pp	II	X	X		X	2006	Vanha Kuopio, tori- Matkustajasatama
28 P	Sepänkatu	pp+pp/t	II	X	X		X	2006	Vanha Kuopio
28 E	Sepänkatu	pp	II	X	X		X	2006	Vanha Kuopio
29 L	Vahtivuorenkatu	pp+pp/t	II		X		X	2006	Vanha Kuopio, tori- Matkustajasatama
29 I	Vahtivuorenkatu	pp	II	X	X		X	2006	Vanha Kuopio, tori- Matkustajasatama
29 P	Niemenkatu	pp	II	X	X		X	2006	Vanha Kuopio
29 E	Niemenkatu	pp+pp/t	II	X	X		X	2006	Vanha Kuopio
30 L	Koljonniemenkatu	pp	II	X			X		
30 I	Koljonniemenkatu	pp+pp/t	II	X			X		
30 P	Hatsalankatu	pp+pp/t	II*)	X			X	1990-l.	
30 E	Hatsalankatu	pp+pk	II*)	X			X	1990-l.	
31 L	Koljonniemenkatu	pp+pp/t	II	X			X		
31 I	Koljonniemenkatu	pp+pp/t	II	X			X		
31 P	Ajurinkatu	pp+pk	II	X			X		
31 E	Ajurinkatu	pp	II				X		
32 L	Koljonniemenkatu	pp+pp/h	II				X	2008	
32 I	Koljonniemenkatu	pp+pp/h	II	X			X	2008	
32 P	Hallikatu	pp+pp/t	II	X	X		X	2008	tori-Musiikkikeskus-Kuopionlahti
32 E	Hallikatu	pp	II	X	X		X	2008	tori-Musiikkikeskus-Kuopionlahti
33 L	Koljonniemenkatu	pp	II	X			X		
33 I	Koljonniemenkatu	pp+pp/t	II	X			X		
33 P	Käsityökatu	pp+pp/t	II	X			X		
33 E	Käsityökatu	pp+pp/t	II	X			X		
34 L	Koljonniemenkatu	pp	II		on			2001	Vanha Kuopio
34 I	Koljonniemenkatu	pp	II		on		X	2001	Vanha Kuopio
34 P	Sorvarinkatu	pk	II		on		X	2001	Vanha Kuopio, Tuomiokirkko päätteenä
34 E	Sorvarinkatu	pk	II	X	on		X	2001	Vanha Kuopio, Kuopionlahti päätteenä
35 L	Koljonniemenkatu	pp+pp/t	II	X	X		X	2009	Vanha Kuopio
35 I	Koljonniemenkatu	pp	II	X	X		X	2009	Vanha Kuopio
35 P	Piispankatu	pp+pp/t	II	X	X		X	2009	Vanha Kuopio, Snellmanipuisto päätteenä
35 E	Piispankatu	pp	II		X		X	2009	Vanha Kuopio, Piispanpuisto päätteenä
36 L	Koljonniemenkatu	pp	II	X	X		X		Vanha Kuopio
36 I	Koljonniemenkatu	pp+pp/t	II	X	X		X		Vanha Kuopio, Kallavesi näkymä
36 P	Sepänkatu	pp+pp/t	II	X	X		X		Vanha Kuopio
36 E	Sepänkatu	pp+pp/t	II	X	X		X		Vanha Kuopio
37 L	Koljonniemenkatu	pp	II				X		
37 I	Koljonniemenkatu	pp	II	X					
37 P	Niemenkatu	pp+pp/t	II				X		
37 E	Niemenkatu	pk	II	X			X		
38 L	Koljonniemenkatu	pk	II				X		katu, joka tulee huomioida rännikadun jatkeena
38 I	Koljonniemenkatu	pk	II				X		katu, joka tulee huomioida rännikadun jatkeena
(38 P	Varastokatu								Ei ole rännikatu)
(38 E	Varastokatu								Ei ole rännikatu)
39 P	Hatsalankatu	pk	II	X			X		Eteläosassa ajoyhteys kallioluolan
40 P	Ajurinkatu	pk	II	X			X		
41 P	Hallikatu	pp	II						
42 P	Käsityökatu	pk	II	X			X		
43 P	Sorvarinkatu	pp+pp/t	II	X	on		X	2001	Vanha kaupunki, museokortteli
(44 L	Venemiehenkatu	pk					X		ei ole rännikatu, poikkeaa mitoitukselta)
(44 I	Venemiehenkatu	pk							ei ole rännikatu, poikkeaa mitoitukselta)
44 P	Niemenkatu	pk	II				X	1986	
44 E	Niemenkatu	pp	II				X	1986	
45 P	Sorvarinkatu	pk	II	X	X		X	2006	Tuomiokirkko-Kuopionl.
46 P	Niemenkatu	pk	II				X	1986	
									YHT. 132 rännikatuosuutta, joista 57 korjattu v.2004
									loppuun mennessä eli 43 %.
	korjattu tai tarkastelun ulkopuolella				*) laatutavoite ei ole toteutunut				
	korjataan				P				korjauksen toteutusvuosi
	Torikehä		L			I			suunniteltu vaiheistus vv.2005-2009
	Erityiskadut								korjataan v.2008 jälkeen
	peruslaatu				E				