



LAPPEENRANNAN KAUPPATORI JA UUSI KAUPPAHALLI ASEMAKAAVAN MUUTOS

Asemakaavaselostus

Luonnos 11.12.2025



LAPPEENRANNAN KAUPPATORI JA UUSI KAUPPAHALLI ASEMAKAAVAN MUUTOS JA TONTTIJAKO

11 TYKKI-KIVIHARJU, TORIALUE JA OSILLE KATUALUEITA

ASEMAKAAVAN SELOSTUS, JOKA KOSKEE JOULUKUUN 11. PÄIVÄNÄ 2025 PÄIVÄTTYÄ ASEMAKAAVAKARTTAA

KAAVANUMERO K2740

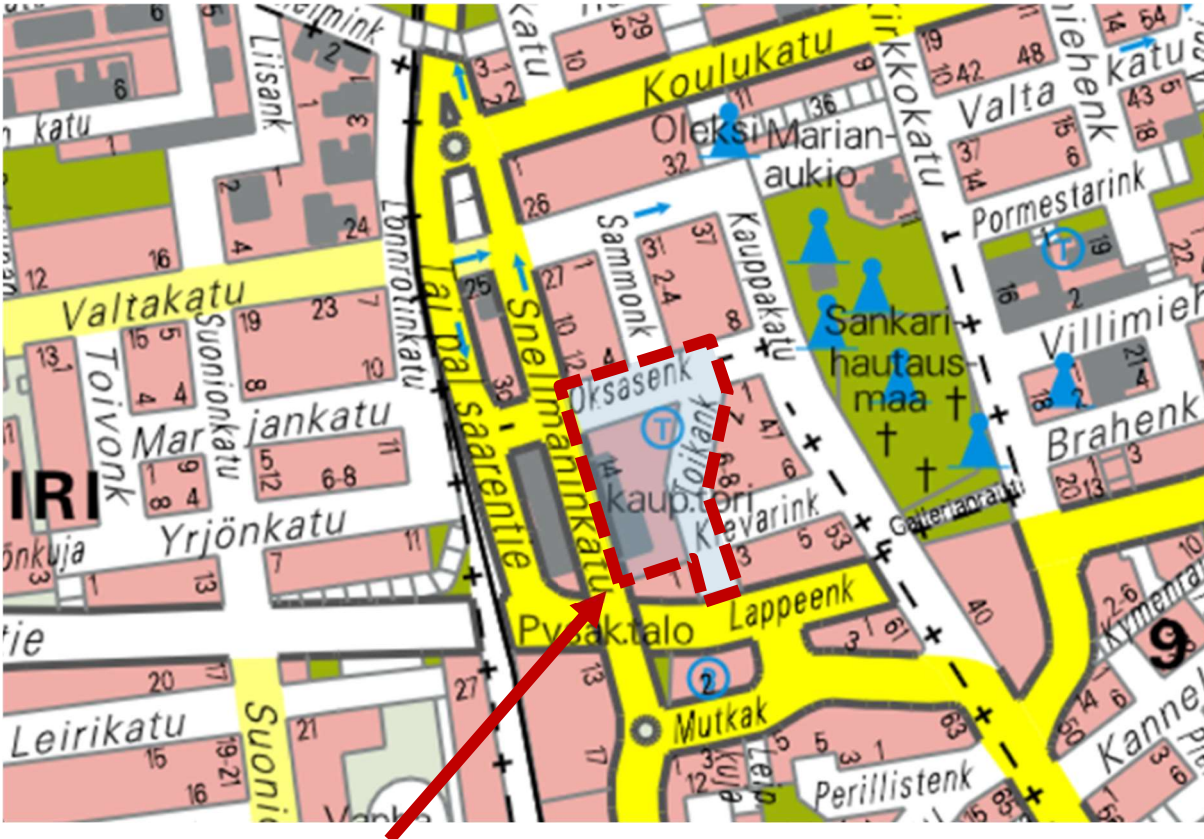
1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

1.1 Tunnistetiedot

Asemakaavan muutos ja tonttijako	11 Tykki-Kiviharju, torialue ja osille katualueita
Muodostuu	11 Tykki-Kiviharju, kortteli 76, tontti 1, torialue ja katualueita
Tonttijako	11 Tykki-Kiviharju, osat tori- ja katualueita
Muodostuu	11 Tykki-Kiviharju, kortteli 76, tontti 1
Kaavanlaatija	Kaavoitusarkkitehti Kimmo Hautamaa puh. 040 647 4889 sähköposti: etunimi.sukunimi@lappeenranta.fi Asemakaava-arkkitehti Matti Veijovuori puh. 040 660 5662 sähköposti: etunimi.sukunimi@lappeenranta.fi Kaupunginarkkitehti Maarit Pimiä puh. 040 653 0745 sähköposti: etunimi.sukunimi@lappeenranta.fi
Vireille tulo	Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavaluonnos ovat nähtävillä 18.12.2025. – 26.1.2026.
Hyväksytty	KV . .2026

1.2 Kaava-alueen sijainti

Asemakaavamuutos koskee Lappeenrannan ydinkeskustassa sijaitsevaa Kauppatorin aluetta, osoitteessa Snellmaninkatu 14 sekä osia Kievarin- ja Oksasenkaduista sekä Toikankatua kokonaisuudessaan. Torikorttelia rajaavat Snellmanin- ja Oksasenkatu sekä idässä kortteli 1 ja etelässä kortteli 59. Suunnittelualueen pinta-ala on 1,4227 ha.



Kuva 1: Kaava-alueen raja on merkitty punaisella katkoviivalla. (Lappeenrannan kaupunki)

1.3 Kaavan nimi ja tarkoitus

Kaavan nimi	Lappeenrannan Kauppatori ja uusi kauppahalli, asemakaavan ja tonttijaon muutos.
Tavoite	Kaavamuutoksen tavoitteena on mahdollistaa torialueen kokonaisvaltainen kehittäminen rakennetun kulttuuriympäristön arvot huomioiden. Kaavamuutoksella mahdollistetaan uudistetun torialueen ja uuden kauppahallin rakentaminen. Suunnittelussa huomioidaan alueen kaupunkikuvallinen merkitys sekä ydinkeskustan liikenteellinen toimivuus.

1.4 Selostuksen sisällysluettelo

1	PERUS- JA TUNNISTETIEDOT	2
1.1	Tunnistetiedot	2
1.2	Kaava-alueen sijainti	3
1.3	Kaavan nimi ja tarkoitus	3
1.4	Selostuksen sisällysluettelo	4
1.5	Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista	5
1.6	Luettelo muista kaava-aluetta koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista	6
2	TIIVISTELMÄ	7
2.1	Kaavaprosessin tausta ja suunnitteluvaiheet	7
2.2	Asemakaava	7
2.3	Asemakaavan toteuttaminen	8
3	LÄHTÖKOHDAT	8
3.1	Selvitys suunnittelualueen nykytilanteesta	8
3.1.1	Alueen yleiskuvaus	8
3.1.2	Luonnonympäristö ja maisema	11
3.1.3	Rakennettu ympäristö	13
3.1.4	Arkeologinen kulttuuriperintö ja rakennettu kulttuuriympäristö	34
3.1.5	Kaupunkikuva	36
3.2	Torimyynti	39
3.3	Väestö ja työpaikat	40
3.4	Ympäristön häiriö- ja riskitekijät	40
3.5	Maanomistus	43
3.6	Suunnittelutilanne	44
3.7	Muut suunnitelmat, selvitykset ja päätökset	48
4	ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET	48
4.1	Suunnittelun tausta ja käynnistäminen	48
4.2	Osallistuminen ja yhteistyö	51
4.3	Suunnitteluvaiheet	51
4.4	Asemakaavan tavoitteet	52
4.5	Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot ja niiden vaikutukset	54
5	ASEMAKAAVAN KUVAUS	62
5.1	Kaavan rakenne	62
5.2	Mitoitus	63
5.3	Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen	64
5.4	Aluevaraukset	64
5.4.1	Korttelialueet	64
5.4.2	Muut alueet	65
5.5	Yhdyskuntatekninen huolto ja väestönsuojelu	66
5.6	Ympäristön häiriötekijät	67
5.7	Kulttuuriympäristö	67
5.8	Asemakaavamerkinnot ja -määräykset	68
5.9	Nimistö	71

5.10	Tonttijako	71
6	ASEMAKAAVAN TOTEUTTAMISEN VAIKUTUKSET	72
6.1	Tutkimukset ja selvitykset, arviointimenetelmä	72
6.2	Ekologiset vaikutukset – vaikutukset luonnonympäristöön	72
6.2.1	Vaikutukset maisemaan.....	72
6.2.2	Vaikutukset maa- ja kallioperään	73
6.2.3	Vaikutukset luonnonympäristöön	73
6.2.4	Vaikutukset pinta- ja pohjaveteen	75
6.2.5	Ilmastovaikutusten arviointi	76
6.3	Taloudelliset vaikutukset	77
6.3.1	Aluetaloudelliset vaikutukset.....	77
6.3.2	Vaikutukset infraverkon toteutuskustannuksiin	79
6.4	Liikenteelliset vaikutukset.....	79
6.4.1	Vaikutukset liikenneverkkoon, kevyen liikenteen yhteyksiin ja joukkoliikenteeseen	79
6.4.2	Vaikutukset pysäköintiin	82
6.4.3	Vaikutukset liikennemääriin, liikenteen toimivuuteen ja liikenneturvallisuuteen.....	84
6.4.4	Meluvaikutukset	89
6.5	Sosiaaliset vaikutukset	91
6.5.1	Vaikutukset palvelujen saatavuuteen	91
6.5.2	Vaikutukset ihmisen elinoloihin ja elinympäristöön.....	92
6.5.3	Vaikutukset ulkoilureitistöihin ja virkistysalueisiin	93
6.6	Kulttuuriset vaikutukset	94
6.6.1	Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen	94
6.6.2	Vaikutukset rakennuksiin ja rakenteisiin	94
6.6.3	Vaikutukset yhdyskuntateknisen huollon verkostoihin ja katuihin	95
6.6.4	Vaikutukset kaupunkikuvaan	95
6.6.5	Vaikutukset rakennettuun kulttuuriympäristöön ja arkeologiseen kulttuuriperintöön.....	98
6.7	Seudullisten suunnitelmien ja yleiskaavan toteutuminen.....	100
6.8	Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutuminen	100
7	ASEMAKAAVAN TOTEUTTAMINEN	102
7.1	Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat.....	102
7.2	Toteuttaminen ja ajoitus	102
7.3	Kaavan hyväksyminen	102

1.5 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
- MRA 30 §:n ja MRA 27 §:n kuulemisissa saatu palaute ja sen huomioiminen
 - Karttaote osallisista, joita on kuultu kirjeitse tai sähköpostitse
 - MRA 30 §:n kuulemisessa saadut lausunnot (*lisätään luonnoskuulemisen jälkeen*)
 - Kaavanlaatijan vastineet MRA 30 §:n kuulemisessa saatuihin lausuntoihin ja mielipiteisiin mielipide (*lisätään luonnoskuulemisen jälkeen*)
 - Kaavaluonnoskarta (*lisätään luonnoskuulemisen jälkeen*)
 - MRA 27 §:n kuulemisessa saadut lausunnot, muistutukset ja kaavanlaatijan vastine (*lisätään kuulemisen jälkeen, jos lausuntoja ja/tai muistutuksia tulee*)
- Havainnekuvat
- Asemakaavan tilastolomake
- Tonttikartta

6. Lappeenrannan kauppahallin rakennushistoriaselvitys (18.9.2025, hyv. 21.10.2025, Ramboll Finland Oy)
7. Lappeenrannan Kauppatorin asemakaavamuutoksen liikennetarkastelu (12.12.2025 WSP Finland Oy)
8. Ilmastovaikutusten arviointi 11.12.2025
9. Lappeenrannan kauppatorimyyjien kysely toimintaympäristöstä 7.8.2025
10. Liikennemelutarkastelu (16.12.2025 Ramboll Finland Oy)
11. Asemakaavakartta 11.12.2025

1.6 Luettelo muista kaava-aluetta koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista

- Lappeenrannan uuden kauppahallin hankesuunnitelma (luonnos). Etelä-Karjalan Osuuskauppa Eekoo 2025
- Rakennettu Lappeenranta, kaupunginosat, (Kaija Kiiveri-Hakkarainen 2006)
- Lappeenrannan keskustan osayleiskaava, rakennetun kulttuuriympäristön selvitys (Tmi Lauri Putkonen, Tengbom Eriksson Arkkitehdit Oy, 2013)
- Lappeenrannan kaupunki, Keskiosan osayleiskaava, Luontoselvitys (Pöyry Finland Oy, 7.9.2016)
- Lappeenrannan keskustaajaman alueen meluselvitys (WSP Finland Oy 31.1.2021)
- Lappeenrannan liikenne-ennuste (WSP Finland Oy 4.6.2021)
- Kioski –kulttuuriympäristötietokanta.

2 TIIVISTELMÄ

2.1 Kaavaprosessin tausta ja suunnitteluvaiheet

Kaavamuuotos kuuluu Lappeenrannan kaupungin vuosien 2025-2027 kaavoitusohjelmaan kohteena 1; *Kauppatorin ja ympäristökortteleiden kehittäminen*. Asemakaavamuutoksen laatiminen on käynnistynyt vuonna 2025 Etelä-Karjalan Osuuskaupan ja Lappeenrannan kaupungin aloitteesta. Asemakaavamuutoksen taustalla on tarve mahdollistaa uuden kauppahallin, kahvikioskien ja päivittäistavarakaupan rakentaminen nykyisen Kauppatorin pohjoisreunalle sekä uudistetun Kauppatorin ja maanalaisen pysäköintilaitoksen toteuttaminen.

Suunnittelualueen keskeisen sijainnin vuoksi kaavatyön yhteydessä on tarkasteltu liikenteen toimivuutta laajemmalla alueella Kauppatorin ympäristössä. Lappeenrannan kaupungin kaupunkisuunnittelu on laatinut asemakaavatyön pohjaksi luonnoksia ja havainnekuvia uuden kauppahallin ja päivittäistavaraliikkeen viitesuunnitelmien pohjalta.

Asemakaavan vireille tulosta on ilmoitettu kuuluttamalla asemakaavaluonnoksen ja osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS:n) nähtävillä olosta lehtikuulutuksella Etelä-Saimaassa 17.12.2025 sekä henkilökohtaisilla kirjeillä osallisille. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma, kaavaluonnos ja muu suunnitelmaa havainnollistava materiaali ovat nähtävillä 18.12.2025 – 26.1.2026 välisenä aikana. OAS pidetään Alueidenkäyttölain (AKL) 62 §:n ja 63 §:n mukaisesti nähtävillä 18.12.2025 alkaen koko kaavaprosessin ajan.

Nähtävillä olon aikana asemakaavaluonnoksesta pyydetään lausunnot suunnittelussa osallisina olevilta viranomaisilta ja kaupungin hallintokunnilta. Myös muilla osallisilla on mahdollisuus antaa kaavasta mielipide. Hankkeesta järjestetään luonnosvaiheen kuulemisen yhteydessä asukastilaisuus 14.1.2026 klo 16.30-18.00 Lappeenrannan kaupungintalon 1.kerroksen kokoustila Venlassa. Tilaisuus järjestetään avoimet ovet-tyyppisenä.

Kaavaluonnosta tarkistetaan saatujen mielipiteiden sekä annettujen lausuntojen perusteella ja laaditaan asemakaavaehdotus. Kaavaehdotus käsitellään ja hyväksytään kaupunkikehityslautakunnassa ja kaupunginhallituksessa. Kaupunginhallitus asettaa kaavaehdotuksen nähtäville MRA 27 §:n mukaisesti 30 päiväksi. Kuulemisen jälkeen asemakaavaa voidaan tarkistaa saatujen muistutusten ja lausuntojen perusteella. Tämän jälkeen asemakaava viedään kaupunginhallituksen ja kaupunginvaltuuston käsiteltäväksi ja hyväksyttäväksi.

Asemakaava on laadittu Lappeenrannan kaupungin kaupunkikehityksen toimialan kaupunkisuunnittelussa. Kaupunkiorganisaatiosta työhön ovat osallistuneet lisäksi mm. Lappeenrannan toimitilat Oy, kadut ja ympäristö -vastuualue, maaomaisuuden hallinta sekä rakennusvalvonta.

2.2 Asemakaava

Asemakaavamuutos mahdollistaa uuden kauppahallin ja päivittäistavarakaupan toteuttamisen nykyisen torialueen pohjoisosaan sekä alueen kehittämisen monipuolisena kaupan ja kahvilapalvelujen alueena. Voimassa olevan asemakaavan *torialueen* pohjoisreunalle muodostetaan uusi kortteli numero 76 *liikerakennusten korttelialueeksi (KL)*. Uuden, muodostettavan tontin 1 rakennusoikeus on 2550 kerros-m², jossa on lisäystä voimassa olevan asemakaavan rakennusoikeuteen 300 kerros-m². Tontin 1 pinta-ala on 2993 m² ja

kerrosluku II. Rakennuksen vesikaton ylimmän kohdan korkeusasema on +115.0 ja harjansuunta Oksasenkadun suuntainen. Piha-alueet tulee suunnitella ja toteuttaa yhte-näiseksi kokonaisuudeksi liittyen torialueeseen niin kasvillisuuden, rakenteiden, toiminto-jen kuin kulkureittien osalta. Piharakenteen tulee liittyä esteettömästi torin likimääräiseen tasoon +105,6 korttelin eteläreunan osalla ja piha-alueiden tulee olla kivettyjä.

Suunnittelualueen keskiosa säilyy toriaukiona ulottuen Toikankadulle sekä koillisessa Ok-sasenkadulle. Torialueen koilliskulmaan on osoitettu puin ja pensain istutettava alueen osana. Kauppatorin keskeisen alueen alapuolelle on mahdollista rakentaa *maanalainen tila, johon saa sijoittaa autojen säilytystilan kahteen kerrokseen sekä varasto- ja väestön-suojatiloja*. Maanalainen tila jatkuu myös KL-korttelin alueelle sekä osittain Toikan- ja Kie-varinkadun alapuolelle jatkuen Lappeenkadun reunaan. Nykyisen torin eteläosan jalan-kulkuväylä muuttuu katualueeksi ja Kievarinkatu jatkuu nykyisen Toikankadun kulmasta Snellmaninkadulle.

Asemakaavassa on lisäksi annettu määräyksiä mm. kaupunkikuvasta, hulevesien hallin-nasta, pohjavedestä ja pysäköinnistä.

2.3 Asemakaavan toteuttaminen

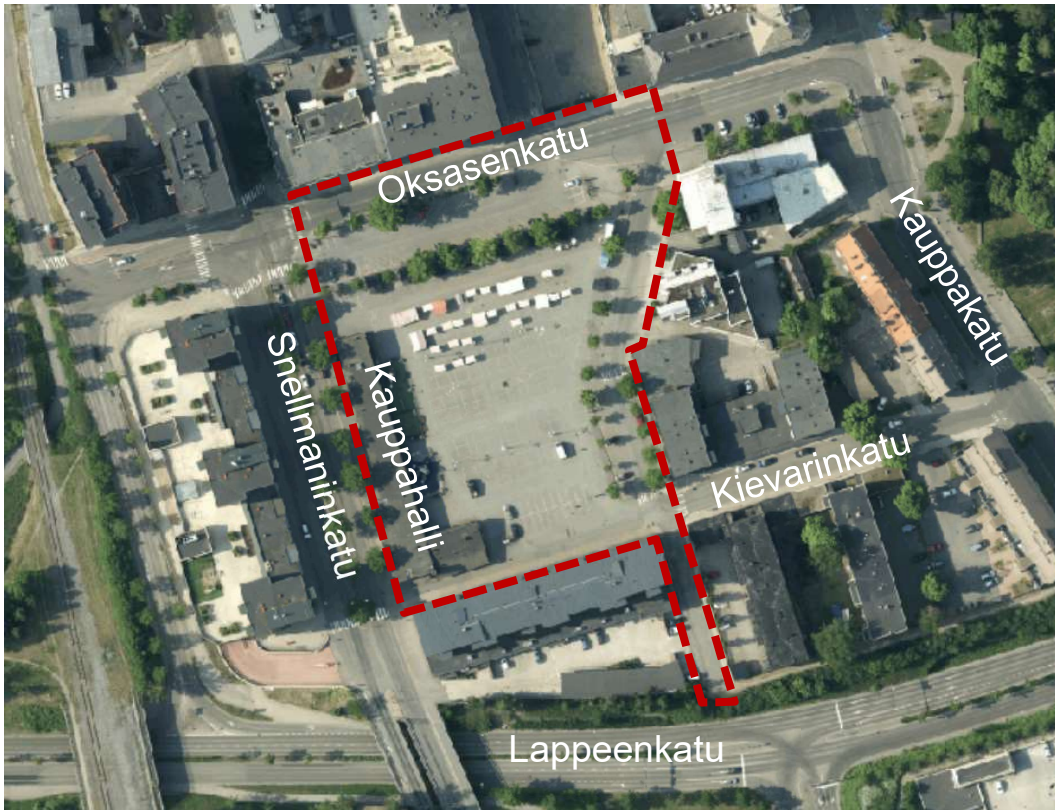
Asemakaavan toteuttaminen voidaan käynnistää asemakaavamuutoksen saatua lainvoi-man ja.

3 LÄHTÖKOHDAT

3.1 Selvitys suunnittelualueen nykytilanteesta

3.1.1 Alueen yleiskuvaus

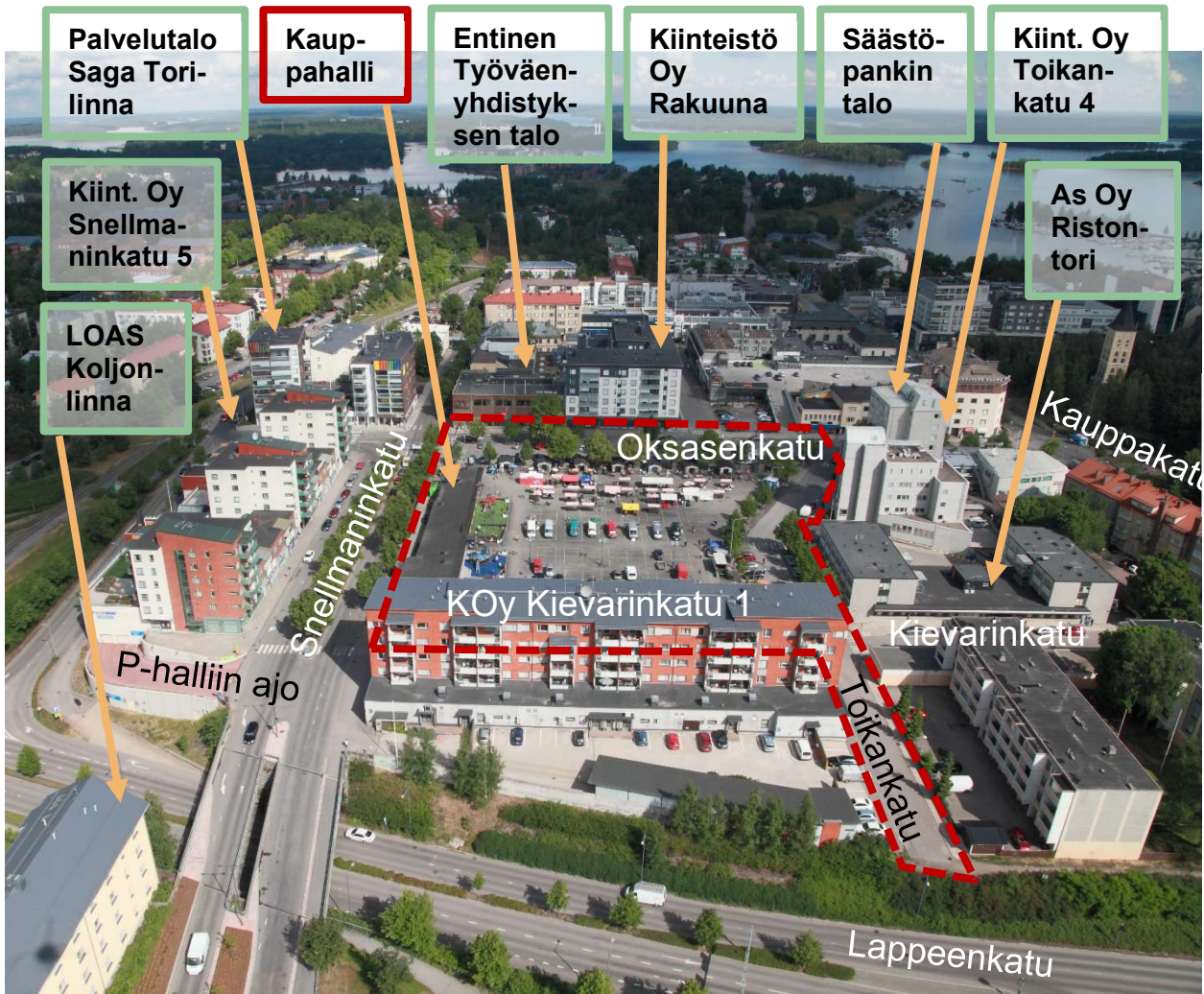
Suunnittelualue sijaitsee Lappeenrannan ydinkeskustassa. Alueen länsiosassa on vuonna 1956 valmistunut kauppahalli ja pohjoisosassa 1980-luvun alkupuolella valmistu-neet kahvilakioskit.



Kuva 2: Kaavamuutosalue on merkitty ilmakuvaan punaisella katkoviivalla. (Trimble Locus, Lappeenrannan kaupunki)

Kaavamuutosalue rajautuu pohjoisessa Oksasenkadun pohjoisreunaan, idässä Toikankadun itäreunaan, etelässä kortteliin 59 ja lännessä Snellmaninkatuun.

Lappeenrannan Kauppatori sijaitsi vuoteen 1956 satamassa, hyvien vesiyhteyksien ja jäätien äärellä. Kaupungin laajentumisen ja tieverkoston kehittyessä tori siirrettiin keskeisemmälle sijainnille, tärkeiden katuyhteyksien varrelle sekä lähemmäksi uusia kerrostalovaltaisia asuinalueita. Snellmaninkadun varteen rakennettu uusi kauppahalli laajensi elintarvikkeiden tarjontaa merkittävästi ja laajensi keskustan kaupallista toimintaa.



Kuva 3: Ilmakuvassa on esitetty Kauppatorin suunnittelualue punaisella katkoviivalla ja ympäristön rakennuksia. (Lappeenrannan kaupunki)

Seuraavien vuosikymmenten aikana keskustan kaupallinen toiminta keskittyi Kauppatorin ja Valtakadun ympäristöön. Torin vetovoima on vahvistanut ympäristön rakentumista aina 1900-luvun loppupuolelle saakka, mutta tämän jälkeen keskusta-alueen reunoille rakennetut laajat kaupan keskittymät ovat siirtäneet kaupallisen toiminnan painopistettä kehäkadun varrella oleviin kauppakeskukseen IsoKristiinaan ja Galleriaan sekä lentokentän ja Myllymäen suunnilla oleville markettien alueille. Lisäksi elintarvikkeiden hankinnassa tapahtunut yhteiskunnallinen muutos on vähentänyt torien ja kauppahallien merkitystä, ruokaostosten siirtyessä markettien valikoimasta tehtäväksi joko itse, keräilypalvelun tai lähetipalvelun avulla.

Suunnittelualue on rakennettua kaupunkiympäristöä, jossa kadut ja torialue ovat asfaltoituja. Kaikkia toria ympäröivien katujen varsilla on puurivejä. Torialueella on kaupunkikuvaan sekä kulttuurihistoriaan liittyviä arvoja.

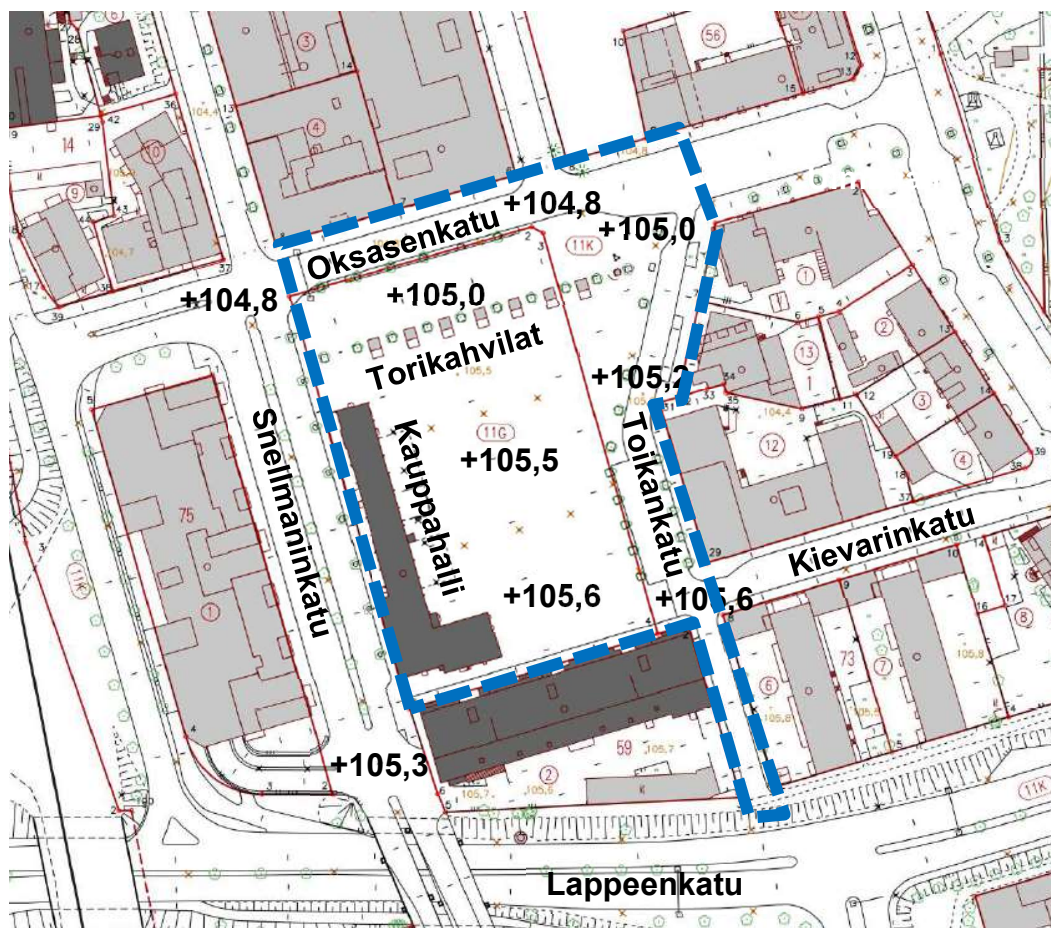
3.1.2 Luonnonympäristö ja maisema

- Maastonmuodot, maa- ja kallioperä

Suunnittelualue sijaitsee ensimmäisen Salpausselän reunamuodostuman yläosassa ja on kokonaisuudessaan rakennettua kaupunkialuetta. Suunnittelualue on osa laajaa Salpausselän lakitasannetta, jolle on rakentunut pääosa Lappeenrannan keskusta-alueesta, ja joka käsittää myös Leirin työpaikka-alueet ja koko lentokentän alueen. Kaavamuutoksen kohteena oleva alue laskee korkeussuhteiltaan hyvin loivasti kohti pohjoista. Alueen maaperä on maaperäkartan mukaan hiekkamoreenia.

Suunnittelualueen matalin kohta +104,8 metriä merenpinnasta on alueen pohjoisreunalla, Oksasenkadulla. Alueen korkein kohta +105,6 sijaitsee Kievarinkadun ja Toikankadun risteyksessä. Korkeuseroa sijaintien välillä on 0,8 metriä. Ajoliittymät suunnittelualueelle ovat katualueilta ja liittymäkorkeudet vaihtelevat katujen korkotasojen mukaisesti.

Kallioperä on syvällä Salpausselän maakerrosten alla, eikä se tule suunnittelualueella millään osin näkyviin.



Kuva 4: Kuvaan on merkitty suunnittelualue sini-sellä katkovii-valla ja maanpinnan korkeusasetmat kaavamuutosalueella. (Locus Trimble Cloud)

- Pohjavesi

Suunnittelualue kuuluu Huhtiniemen (0540501) pohjavesialueeseen ja sen muodostumis-alueeseen. Huhtiniemi on luokitukseltaan 1E-luokan pohjavesialue eli vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue, jossa on muun lainsäädännön nojalla suojeltuja, suoraan pohjavedestä riippuvaisia, luonnontilaisia tai luonnontilaisen kaltaisia, merkittäviä pinta-vesi- ja maaekosysteemejä.

- Kasvillisuus

Asemakaavamuutosta varten ei ole laadittu erillistä luontoselvitystä, koska alueen maanpinta on pääosin asfalttia ja alueen kasvillisuutta edustavat lähinnä 38 lehmusta. Puustolle on laadittu kuntoarvio (25.4.2025 Lappeenrannan kaupunki), jossa kolmen puun kunto on todettu heikoksi, 27 puuta on hyväkuntoisia ja kaksi poistettavaa puuta on mahdollista siirtää uudelle kasvupaikalle.

Oksasenkadun eteläreunalla kasvaa viisi lehmusta, torikahviloiden rivistössä 10 lehmusta, Toikankadun varrella 15 lehmusta ja suunnittelualueen ulkopuolella, Snellmaninkadun itäreunalla kasvaa kahdeksan lehmusta.



Kuva 5: Torialueen lehmuksia katsottuna Oksasen- ja Snellmaninkatujen risteyksestä, oikealla kauppahalli. (26.6.2025 Lappeenrannan kaupunkisuunnittelu)

- Luontoarvot

Suunnittelualueelle ei sijoitu luonnonsuojelulain (64 ja 65 §) suojeltuja luontotyypppejä, vesiläillä (2 luku 11 §) suojeltuja vesiluontotyypppejä, metsälain (10 §) erityisen tärkeitä elinympäristöjä tai uhanalaisiksi arvioituja luontotyypppejä (Kontula & Raunio 2018). Suunnittelualueelta tai sen lähiympäristöstä ei ole tiedossa uhanalaisten tai muuten huomion-arvoisten lajien havaintoja (Suomen Lajitietokeskus 2024 ja 2025). Alueella ei ole uhanalaisille lajeille (Hyvärinen ym. 2019) tai luontodirektiivin liitteen IV (a) lajeille (Nieminen & Ahola 2017) sopivia elinympäristöjä.

Selvitysalueita lähin luonnonsuojelualue on Pappilanniemi (YSA238103) noin 1,5 kilometrin päässä pohjoispuolella (SYKE 2025). Seuraavaksi lähimmät luonnonsuojelualueet ja

lähimmät Natura 2000 -alueet sijaitsevat 3–5 kilometrin päässä. Lähiympäristöön ei sijoitu osayleiskaavan luontoselvityksessä mainittuja luontokohteita (Pöyry Finland Oy 2016).

- Johtopäätökset

Selvitysalue sijoittuu rakennetulle kaupunkialueelle. Tarkastelun perustella siellä ei ole erityisiä luontoarvoja, eikä kesäaikaisia maastokartoituksia pidetä tarpeellisina. Kadunvarsi- ja puustolla on maisemallista arvoa ja puut rikastuttavat rakennettua kaupunkiympäristöä, joten niiden säilyttäminen on suositeltavaa.

3.1.3 Rakennettu ympäristö

- Suunnittelualueen asemakaavoituksen historiaa

Lappeenrannan siviiliasutus siirtyi 1700-luvun lopulta lähtien Linnoitusniemen ulkopuolelle ja asuinrakennukset rakentuivat Viipurin ja Savonlinnan teiden risteyksessä sijaitsevaan ”Suureen esikaupunkiin”. Esikaupunki käsitti aluksi kolme itä-länsisuuntaista katua ja kolme pohjois-eteläsuuntaista katua. Keskustaa laajennettiin pitkään tontti kerrallaan ilman erityisiä kaavallisia tavoitteita. 1800-luvun kuluessa esikaupunki laajeni käsittämään nykyisen ydinkeskustan alueen. Suunnittelualue oli vielä tässä vaiheessa kaupunkirakenteen ulkopuolella ja kuului Lappeen pitäjään.

Suuren esikaupungin korttelit ja tontit mitattiin ensimmäistä kertaa vuonna 1825 maanmittari G.A. von Zweigbergin laatimaa karttaa varten. Tällöin suuri esikaupunki oli jo levittäytynyt pääkadun länsipuolelle ja edelleen kohti Taikananlahtea sekä Lappeen kirkon eteläpuolelle. Kaupunkialue muodostui renessanssin ihanteen mukaisesti suorista, kohtisuorasti risteävistä kaduista ja pääosin suorakaiteen muotoisista kortteleista. Kortteleiden uusi leveä jäsentely vaikutti siihen, että päärakennus rakennettiin tontin kadun puolelle ja kadun suuntaisesti.

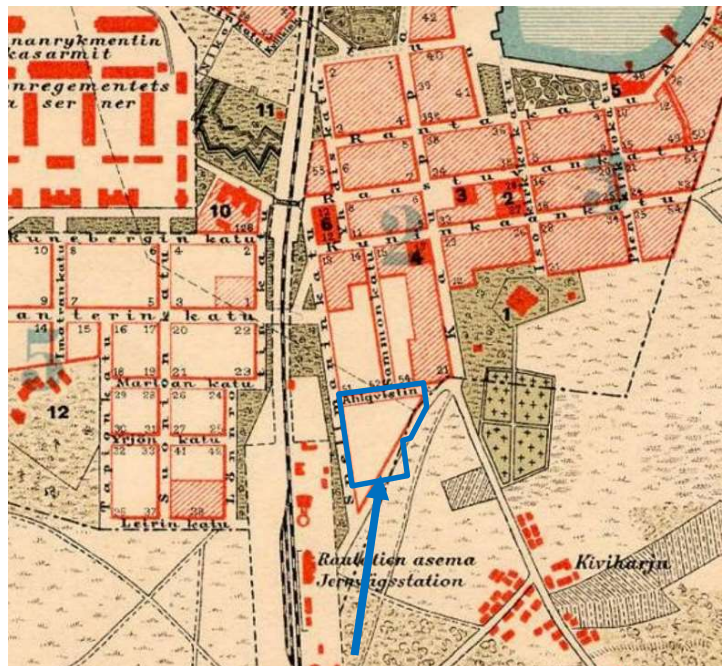
Kaupungin ensimmäinen painettu kartta laadittiin vuonna 1838 Claes Wilhelm Gylénin toimesta. Suunnittelualue sijaitsi silloisen rakennetun kaupunkialueen eteläreunalla.

Lappeenranta mitattiin jälleen vuonna 1849 rakennusjärjestystä varten. Uudessa tonttikartassa tonttien muotoa täsmennettiin suorakaiteiksi, pirstaleisia pieniä tontteja yhdistettiin ja pääväylän itäpuolisten kortteleiden sisäosiin kaavoitettiin paloturvallisuutta edistäviä puutarhavyöhykkeitä. Samalla Toinen kaupunginosa jaettiin kahteen osaan ja Suuri Kirkkokatu rajasi uudet idän puoleiset alueet Kolmanteen kaupunginosaan. Uusi rakennusjärjestys oli ensimmäinen merkittävä säädös, joka vaikutti rakennustapaan ja koko kaupunkikuvaan. Se muun muassa kielsi kaksikerroksisten puurakennusten rakentamisen, sääti yksikerroksisten rakennusten maksimitat ja määräsi tonteille jätettävistä avoimista alueista. Rakennusjärjestystä uudistettiin useampaan kertaan ja vuoden 1874 rakennusjärjestyksessä sallittiin ensimmäistä kertaa niin sanotut yhdistelmätalot, joka mahdollisti kaksikerroksisen talon rakentamisen alaosan ollessa kivirakenteinen ja yläosan puurakenteinen.



Kuva 6: Suunnittelualueen sijainti on merkitty punaisella katkoviivalla vuoden 1893 ns. Senaatin kartassa, suunnittelualueen halki kulki tie rautatieasemalle. (Kansallisarkisto)

Maanmittari Albin Hannikaisen vuonna 1892 laatimassa niin sanotussa Keisarinkaavassa ja sen pohjalta vuonna 1894 piirrettyssä kartassa Lappeenrannan keskusta-alue on laajentunut merkittävästi, kun Rakuunamäen varuskunta-alue oli rakentunut Suuren esikaupungin länsipuolelle ja kaupunkialueiden rajalla kulki pohjois-etelä-suuntainen rautatie, joka oli valmistunut pistoraiteena Simolasta vuonna 1885. Rata mahdollisti keisarin ensimmäisen vierailun Lappeenrantaan junalla 4.8.1885. Asemakaavaan on merkitty keisarin-asemalta lähtevä ja kaupunkirakenteeseen viistosti kulkeva katu kohti Lappeen kirkkoa, joka on alkuosaltaan Lappeenrannan kaupungin puolella ja lähestyessään Ahlqvistinkatua (nykyistä Oksasenkatua), siirtyä katu Lappeen pitäjän puolelle ja muodostaa kolmion mallisen aukion, johon Kauppatori myöhemmin rakentuu.



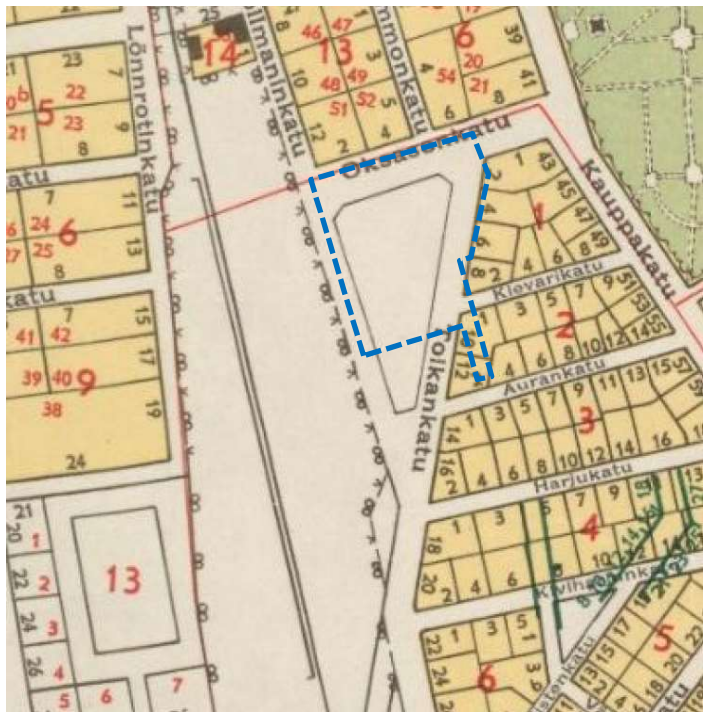
Kuva 7: Kuvassa Keisarin kaavasta laadittu vuoden 1894 kartta, Suunnittelualueen sijainti on merkitty sinisellä viivalla. (Museoviraston digitaaliarkisto)

Kaupungin hallinnollinen alue oli 1930-luvulle asti suppea ja ulottui eteläosaltaan vain nykyisen Kauppatorin ympäristöön. Samaan aikaan hallinnollisten rajojen ulkopuolelle kasvoi laaja suunnittelematon esikaupunkiasutus. Esikaupunkien liitoksessa vuonna 1932 Lappeen pitäjän puolella sijainnut esikaupunkiasutus siirtyi Lappeenrannan kaupungin rajojen sisäpuolelle.

Lappeenrannan keskustan alueelle vahvistettiin vuonna 1936 Viipurin asemakaava-arkkitehdin Otto-livari Meurmanin laatima yleisasemakaava, joka käsitti vuonna 1932 kaupunkiin liitetyt laajat esikaupunkialueet. Vuoden 1935 kaupunginvaltuuston päätöksen mukaisesti, asemakaavassa vaihdettiin Ahlqvinkadun nimeksi Oksasenkatu ja viistosti kohti rautatieasemaa kulkevan Rautatienkadun nimeksi vaihdettiin Toikankatu. Lappeenrannan uuden torin ja kauppahallin tarve nousi esiin 1930-luvulla. Uudistuksen toteutuminen kuitenkin viivästyi sotavuosien seurauksena ja Toikankadun vieressä ollutta, ”Kisakentäksi” kutsuttua kolmion mallista aluetta aloitettiin kutsua jo ennen virallista siirtopäätöstä ”Uudeksi toriksi”.

Yleiskaavan laatiminen alkoi Lappeenrannassa 1950-luvun alussa. Kaavan tavoitteena oli vahvistaa Lappeenrannan asemaa alueellisenä keskuksena Viipurin menetyksen jälkeen. Yleiskaava yhdisti Lappeen maalaiskunnan ja Lauritsalan kauppalaan suunnittelun osaksi kaupungin kaavoitusta. Lappeenrannan yleiskaava tilattiin Otto-I. Meurmanilta, joka siirsi suunnittelutyön toimistossaan arkkitehti Olli Kiviselle. Uusi yleiskaava noudatti funktionalismin periaatetta ja eri toiminnot jaettiin erillisiksi kokonaisuuksiksi. Yleiskaavaluonnos oli kaupunginvaltuuston hyväksyttävänä 1953, mutta kaava sai lainvoiman vasta vuonna 1956.

Kaupunkirakenteessa



Kuva 8: Vuonna 1936 valmistui Otto-livari Meurmanin laatima yleisasemakaava, kaavamuutosalue on merkitty sinisellä katkoviivalla. (Museoviraston digitaaliarkisto).



Kuva 9: Suunnittelualueen sijainti on merkitty sinisellä katkoviivalla Olli Kivisen vuonna 1956 vahvistetussa yleiskaavassa ja kauppahalli on sijoittunut osaksi kaupunkirakennetta. (Museoviraston digitaaliarkisto)

merkittävää on uuden ydinkeskustaa kiertävän kehäkadun linjaus, joka vastaa monelta kohdin nykyisen Lappeenkadun ja Helsingintien linjausta. Lisäksi Snellmaninkadun ja Lappeenkadun risteykseen on osoitettu liikenneympyrä, jonka pohjoispuolelle on sijoitettu uusi kauppatori. Uuden kauppatorin ja kauppahallin rakentamisvalmistelut aloitettiin yleiskaavan mukaiselle sijainnille ja nämä valmistuivat vuoden 1956 syksyllä.

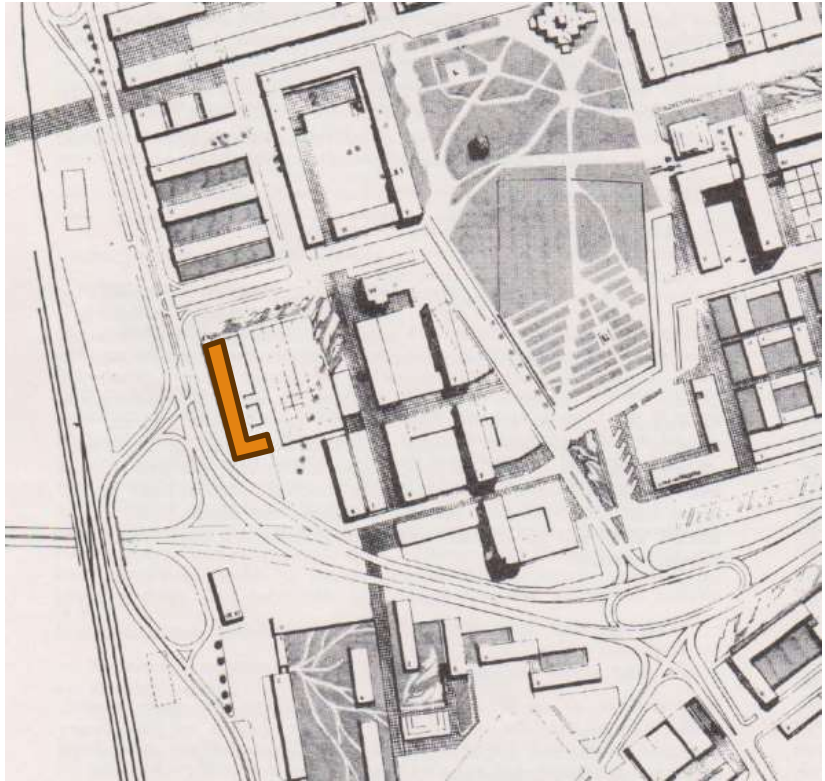
Yleiskaavan lähtökohta vanhalla kaupunkialueella oli ajan hengen mukaisesti lähes kaikkien vanhojen rakennusten purkaminen ja rakentaa vallinneen ihanteen mukaisesti tonteille vapaasti sijoitettavia rakennuksia. Myös suunnittelualueen ympäristössä sijainneen pientalovaltaisen asuinrakentamisen tilalle on esitetty lamellikerrostaloja ja kaupunkikuvaavaa avartavia aukioita. Lähes kaiken vanhan rakennuskannan hävittämisen taustalla oli monitahoinen yhteiskunnallinen muutos, jossa kehitystä parempaan osoitettiin korvaamalla menneistä ajoista muistuttavat vanhat rakennukset uusilla ja moderneilla rakennuksilla. Uusi ja suurempi rakentamisen mittakaava edellytti kivirakenteiden käyttöä, joka nosti asuntojen hygieniatasoa ja viihtyisyyttä. Lisäksi autojen lisääntyminen edellytti uudenlaista maankäyttöä toimivan kaupunkirakenteen toteuttamiseksi. Vasta 1900-luvun loppupuolella rakennusperinnön säilyttäminen on tullut myös Suomessa laajemmin osaksi asemakaavojen laadintaa.

Uuden kauppahallin ja Kauppatorin mahdollistavaa asemakaavaa ei ole säilynyt kaupunginarkistossa. Vuonna 1958 Reino Ahjopalon laatima asemakaavan muutoskartta on säilynyt ja siinä uudelle keskustan ohittavalle kehäkadulle on osoitettu katualue yhdistämään Toikankatu ja Kauppakatu. Torikorttelista alkava kolmion muotoinen pientalovaltainen esikaupunkialue on katkaistu itä-länsisuunnassa, johtaen usean rakennuksen purkamiseen, uuden Helsingintien rakentamisen mahdollistamiseksi. Kaavakartassa ei ole kaavamerkintöjä Kauppatorille eikä kauppahallille ja siten on mahdollista, ettei kireässä aikataulussa ole edes laadittu asemakaavaa Kauppatorille ja kauppahallille ennen niiden rakentamisen aloitusta vuonna 1955.



Kuva 10: Reino Ahjopalon 24.1.1958 laatima asemakaava keskustan ohittavalle kehäkadulle, sijaiten Kauppatorin etelä- ja kaakkoispuolella. Kauppahallin sijainti on merkitty valkoisella nuolella. Keskustan ohittavan kehäkadun kaivuutyöt on jo aloitettu Toikankadun länsipuolella ja kadun ylittävä rautateiden silta on jo rakennettu, mutta purettu veturitalli on edelleen kartalla. (Lappeenrannan kaupunki)

Lappeenrannan keskustan suunnittelusta järjestettiin vuonna 1963 asemakaavan suunnittelukilpailu. Sen tavoitteena oli löytää toteutusmalli Keskuspuiston ympäristön kortteleihin rajoittuen Olli Kivisen yleisasemakaavan mukaisen keskustan kehäkadun rajamalle alueelle. Palkintolautakunta päätti palkita kolme kilpailuun osallistunutta ehdotusta seuraavasti: voittajana nimi-merkki "villimiehen arkivaatteet" – arkkitehti Erkki Juutilainen, toiselle sijalle "kiskis kippurahäntä" – professori Olli Kivinen, arkkitehdit Jouko Rastimo ja Arto Sipinen ja kolmannelle sijalle "kahtamoinen" – arkkitehti Kalle-Heikki Narinen. Voittaneen suunnitelman todettiin olevan yleiskaavaan nojautuva, hyvin tutkittu ja varman tuntui- nen ehdotus, jossa keskustaa

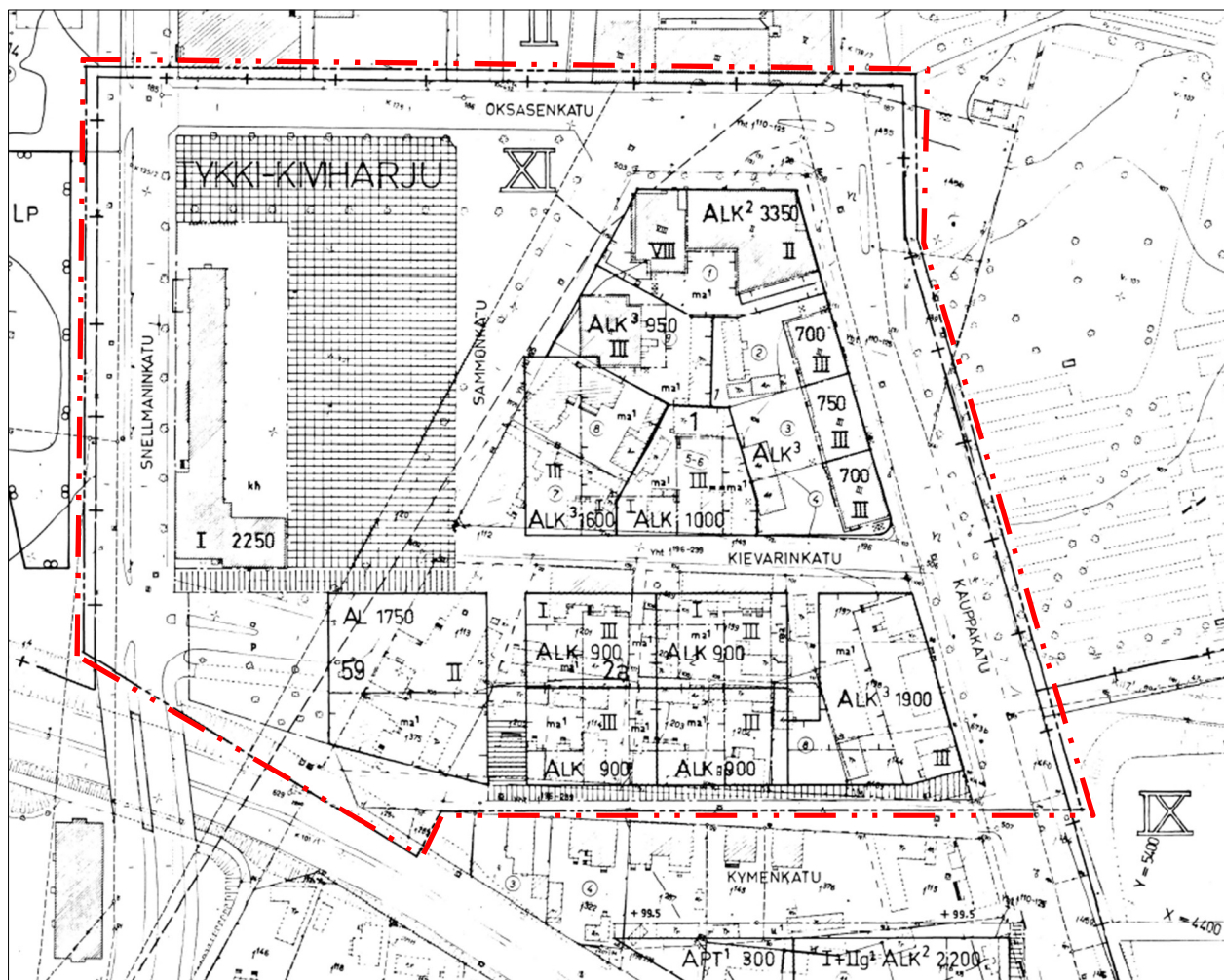


Kuva 11: Arkkitehti Erkki Juutilaisen voittanut ehdotus "Villimiehen arkivaatteet" vuoden 1963 keskustan suunnittelukilpailussa, jossa Snellmaninkatu jakautuu kauppahallin kohdalla useaksi ajorampiksi kohti keskustan kiertävää kehäkatua. Kauppahalli on merkitty ruskealla värillä. (Arkkitehti-lehti 3/1963)

ympäröivä rengaskatu on osoitettu selvästi huolto- ja pysäköintiliikenteen kokoajaksi ja Kirkkokatu on keskustan osalta vapautettu kokonaisuudessaan ajoneuvoliikenteeltä. Kaupungin hallinto- ja kulttuurikeskus oli ehdotuksessa liitetty vakuuttavasti Peltolan puutaloalueen kortteleiden tilalle tuleviin uusiin autoilun mittakaavan mukaisiin kortteleihin sekä niiden pohjoispuoleiseen itä-länsisuuntaiseen puistovyöhykkeeseen. Autojen pysäköinti oli ratkaistu ryhmittämällä pysäköintipaikat kehäkadun tuntumaan, korttelikeskustojen pysäköintialueille sekä pihojen ja rakennusten alapuolelle rakennettaviin pysäköintitaloihin. Uuden ajattelutavan kaupunkirakenne oli tuomassa lisääntyvän ajoneuvoliikenteen pulmat ajankohtaisiksi ja yhtenä ratkaisuna oli esitetty jalankulkuliikenteelle, todennäköisesti vilkasliikenteiseksi muodostuvan kehäkadun ylitykseen sekä taso- että eritasojärjestelyjä. Ehdotus ei kuitenkaan vielä tässä vaiheessa ollut puhtaasti kaksitasoinen, laajoihin kansirakenteisiin perustuva. Kuitenkin suunnitelman ominainen piirre on laajojen alueiden vaa- raaminen ajoneuvoliikenteelle ja risteysalueille; muutoksen seurauksena on olemassa olevan kaupunkirakenteen pirstaloituminen.

Vuonna 1971 laadittiin asemakaavan muutos Kauppatorin ja viereisen torikorttelin alueelle. Kaupunginvaltuuston 29.5.1972 hyväksymässä ja Erkki Juutilaisen laatimassa kaa- vassa Oksasenkadun eteläpuolelle osoitettiin Snellmaninkadun ja Sammonkadun väliin torialue sekä kauppahallille laajennuksen mahdollistava rakennusalue ja rakennusoikeus 2250 kerros-m². Torialue on rajattu suorakulmaiseksi, mahdollistaen Sammonkadun jat- kamisen Kievarinkadulle aikakaudella vallinneiden kaupunkisuunnittelun tavoitteiden mu- kaisesti. Sammonkadun ja Kauppakadun välinen korttelialue on osoitettu yhdistettyjen

liike- ja asuinkerrostalojen korttelialueeksi, jossa on säilytetty Säästöpankin talon ja Kauppakadun varrella olevien kolmikerroksisten ns. kauppiastalojen kerrosluvut ja rakennusoikeus toteutuneiden rakennusten mukaisina. Muille korttelin osille on osoitettu pääosin kolmikerroksisten rakennusten rakennusalueet ja yhdistävälle rakennusosalle yksikerroksinen rakennusalue.



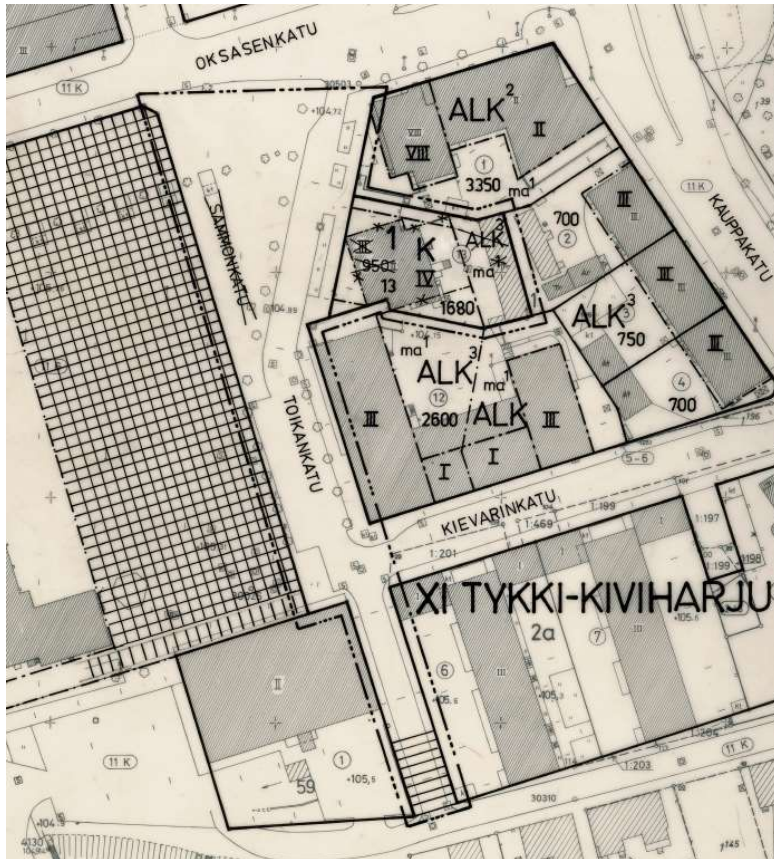
Kuva 12: 29.5.1972 hyväksytty asemakaava mahdollisti liike- ja asuinkerrostalojen rakentumisen Kauppatorin ja Kauppakadun välisiin kortteleihin sekä poisti Kievarinkadun ajoyhteyden Snellmaninkadulle. (Lappeenrannan kaupunki).

Kievarinkadun katualuetta on laajennettu kohti etelää, jossa torin eteläreunalle on merkitty yleiselle jalankululle varattu alueen osa. Kievarinkadun eteläpuolelle on torin kohdalla osoitettu kaksikerroksisen liikerakennuksen korttelialue. Lisäksi Kievarinkadun eteläpuolelle on osoitettu Sammonkadun ja Kauppakadun väliselle osalle yhdistettyjen liike- ja asuinkerrostalojen korttelialue, jossa on pääosin kolmikerroksisten rakennusten rakennusalueet ja niitä yhdistäville rakennusosille yksikerroksinen rakennusalue. Korttelialueen eteläpuolelle on merkitty yleiselle jalankululle varattu alueen osa, yhdistäen Sammon- ja Kauppakadun. Kaavamuuotosalue päättyy eteläreunaltaan alustavana linjauksena olevalle keskustan kehäkadulle, joka on nimetty Kymenkaduksi.

Juutilaisen asemakaavassa siihen asti kolmion muotoinen Kauppatori muuttui suorakulmaisemmaksi, kun torikorttelin lounaiskulma ja osa Toikankadusta liitettiin toriaukioon. Vanhasta katulinjauksesta jäi muistuttamaan torin koillisosan kolmion muotoinen alue Sammonkadun laajentumana. Torin suorakulmaistamista oli esitetty jo Kivisen

yleiskaavassa, jossa torin itäreunalle oli piirretty pitkä Sammonkadun suuntainen rakennusmassa. Suorakulmainen koordinaatisto vastasi aikakauden kaavoitusihanteita, joiden mukaisesti myös Keskuspuiston itäpuolinen katuverkko integroitiin keskustan ruutukaavan koordinaatistoon.

Kauppatorin itäreunalle ja osalle torikorttelia laadittiin asemakaavan muutos, jonka kaupunginvaltuusto on hyväksynyt 25.8.1986. Kaavamuutoksessa Sammonkatu on poistettu Oksasenkadun eteläpuolelta ja jäljelle jäänyt kadun osa on nimetty Toikankaduksi. Torikorttelin tontilla 13 on rakennusala laajennettu lähes koko tontin alueelle, kerrosmäärä on lisätty neljään (IV) ja rakennusoikeus on korotettu 1680 kerros-m²:iin samalla kun käyttötarkoitus on muutettu liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi (K).



Kuva 13: Torikortteliin vuonna 1986 hyväksytty asemakaava mahdollisesti nelikerroksisen liike- ja toimistotalon sijoittumisen Kauppatorin itäreunalle. Toteutunut rakennus on monimuotoinen ja osittain viisikerroksinen, kaupunkikuvassa selvästi erottuvat tornitalo. (Lappeenrannan kaupunki).

- Lappeenrannan Kauppatorin ja kauppahallin sekä näiden ympäristön rakentuminen

Nykyisen Kauppatorin alue on ollut 1800-luvulla osa kaupungin eteläistä aluetta. Alueen merkitys lisääntyi 1800-luvun lopulla, kaupunkirakenteen laajentuessa Ahlqvistinkadun (nykyisen Oksasenkadun) pohjoisreunalle. Ahlqvistinkadun eteläpuolelle jäi kolmiomainen alue, joka rajautui viistolta sivultaan kaupungin sekä Lappeen pitäjän väliseen rajaan. Viisto linjaus oli suoriin reitti vuonna 1885 valmistuneelta rautatieasemalta kaupungin keskusta-alueelle ja tähän muodostui kulkuväylä, joka on merkitty vuonna 1908 Valter Thomén laatimassa asemakaavassa Rautatienkatuna ja jatkui Lappeen kirkon vieritse kohti itää, nykyiselle Pormestarinkadulle. Vuonna 1936 laaditussa Otto-livari Meurmanin yleiskaavassa Rautatienkatu on nimetty Toikankaduksi ja se päättyy Oksasenkadulle, rajaten selkeän korttelirakenteen torin itäreunalle rakentuneena esikaupunkialueena. Toikankatu oli tärkeä kulkuyhteys keskusta-alueelta Simolantielle, kohti Paraisten Kalkkivuori Oy:n kaivosta ja jatkuen maantienä Haminan suuntaan.



Kuva 14: Toikankatu katsottuna kohti etelää, oikealla Kauppatori ja kauppahallin eteläpääty, taustalla VR:n 4-kerroksinen asuinrakennus Koljonlinna. (Juhola Esko 1959 Lappeenrannan museot)

Ahlqvistinkadun (Oksasenkadun) ja Kauppakadun risteykseen rajoittuvalla tontilla oli rakennettu puinen yksikerroksinen asuinrakennus ja laajennukselle on haettu rakennuslupaa vuonna 1894. Lehtitalo Oy Etelä-Savo hankki tontin haltuunsa vuonna 1926 ja rakennutti kaksikerroksisen kivirakennuksen vuonna 1927, joka usean laajennusvaiheen jälkeen nousi nykyiseen viiden kerroksen korkeuteen ja tunnetaan kaupunkikuvallisesti merkittävänä Karjalankulman rakennuksena. Oksasenkadun puoleinen rakennusosa on kaksi- ja kolmikerroksinen. Rakennuksen julkisivut peruskorjattiin vuonna 2018, jolloin Kauppakadun puoleisessa julkisivussa olleet aaltopeltilevyt poistettiin ja alkuperäinen julkisivun rappaus palautettiin, korostaen viidennen kerroksen tiilimuurausta.



Kuva 15: Karjalankulma on Kauppakadun varrella kaupunkikuvallisesti merkittävä. (2019 Lappeenrannan kaupunkisuunnittelu)

Ahlqvistinkadun länsipäätyyn oli rakentunut 1800-luvun lopulla näyttävä puolitoistakerroksinen puurakennus, joka ostettiin Työväenyhdistyksen käyttöön vuonna 1900. Rakennusta laajennettiin vuonna 1906 vastaamaan laajentuneen yhdistystoiminnan tarpeita. Rakennuksen juhlasalissa näytettiin elokuvia vuosina 1910–1912. Rakennus siirtyi vuonna 1918 työväenyhdistykseltä tykistörykmentin käyttöön miehistön majoitustilaksi.

Kuva-arkistojen perusteella nykyiselle torialueen pohjoisosalle on haudattu keväällä 1918 sisällissodassa kaatuneita punaisten puolella sotineita sotilaita, mutta myöhemmin vainajat on siirretty hautausmaille. Työväenyhdistyksen talo tuhoutui tulipalossa myöhemmin samana vuonna.



Kuva 16: Lappeenrannan työväentalo vuonna 1918 ja torin pohjoisreunalle haudataan sisällissodassa kaatuneita punaisten sotilaita. (Tuntematon kuvaaja 1918, Lpr Museot)

Sisällissodan jälkeisenä aikana työväenyhdistyksen toiminta oli vähäistä eikä uutta rakennusta heti lähdetty rakentamaan palaneen rakennuksen tilalle. Työväenyhdistyksen toinen talo valmistui vuonna 1925. Rakennuksen salissa sai alkunsa lappeenrantalainen teatteritoiminta ja työväenteatterin toiminta muutettiin myöhemmin Lappeenrannan kaupunginteatteriksi.



Kuva 17: Ilmakuvassa vuodelta 1939 erottuu kolmion mallinen aukio, jonka vasenta reunaa rajoittaa puurivistöjen reunustama Snellmaninkatu ja oikeaa reunaa viistosti kaupunkirakenteeseen sijoittuva Toikankatu, joka muistutti vuoden 1932 kuntaliitoksessa poistuneen Lappeenrannan kaupungin ja Lappeen pitäjän välisen rajan sijainnista. Oikeassa reunassa erottuu Lappeen pitäjän puolelle 1900-luvun alkupuolella rakentunut esikaupunkialue (Maanmittauslaitos)

Puurakenteinen työväentalo purettiin vuonna 1981 ja tilalle rakennettiin kaksikerroksinen, kivirakenteinen liike- ja toimistorakennus, jossa yhdistyksen kokoustilat sijoituivat toiseen

kerrokseen ja maantaso- sekä kellarikerrokset olivat liiketiloja. Työväenyhdistys toimi rakennuksessa vuosina 1983–2018 ja nykyisin rakennus on tyhjiään, odottamassa purkamista ja uuden asemakaavan mahdollistaman, osittain seitsemäkerroksisen asuin- ja liikerakennuksen rakentumista.

Ahlqvistin- ja Sammonkadun risteyksen itäpuolella sijaitsi 1900-luvun alkupuolella rakennut Vapaapalokunnan rakennus. 1960-luvun lopulla rakennuksen purkamisen jälkeen alue muutettiin korttelin itäreunalle valmistuneen Centrum-liikerakennuksen asiakkaiden pysäköintialueeksi. Karjalankulman puoleisella tontin osalla oli ajoramppi liikekeskuksen katolla sijainneelle pysäköintialueelle. Liikerakennus purettiin vuonna 2021 ja paikalla sijaitsee nykyisin hyönteisille viljelty keto, odottaen vuonna 2018 laaditun asemakaavan mahdollistamien, kuusikerroksisten asuin- ja liikerakennuksien rakentumista.



Kuva 18: Näkymä Kauppatorilta pohjoiseen 1960-luvulla, kuvan keskellä VPK:n talo, oikeassa reunassa Karjalankulman länsipääty. (Lindqvist Kaleva 1960-69 Lpr museot)

Lappeenrannan Kauppatori sijaitsi 1900-luvun alkupuolella satamassa, hyvien vesiyhteyksien ja jääteiden äärellä, mahdollistaen elintarvikkeiden ja erilaisten tuotteiden tuomisen myytäväksi eteläisen Saimaan alueelta. Kaupungin laajentumisen ja tieverkoston kehittyessä tori siirrettiin vuonna 1956 keskeisemmälle sijainnille kaupungin keskustassa, lähemmäksi uusia kerrostalovaltaisia asuinalueita Leirin alueella sekä pientalovaltaisia Tykki-kiviharjun ja Peltolan alueita, helpottaen elintarvikkeiden hankintaa.



Kuva 19: Lappeenrannan Kauppatori ja kauppahalli vuonna 1956, taustalla veturitallit ja vasemmassa reunassa rautatieläisten asuinkerrostalo Koljonlinna. (Poutvaara Matti 1959 Lpr Museot)

Snellmaninkadun varteen rakennettu uusi kauppahalli valmistui myös vuonna 1956. Yksikerroksinen rakennus edustaa selkeää jälleenrakennuskauden arkkitehtuuria, jossa punatiilit pilasterit rytmittävät pitkiä, vaaleaksi rapattuja julkisivuja. Tyyliltään 1950-luvun

modernismia edustava kauppahallirakennus on kaupunginarkkitehti Reino Ahjopalon suunnittelema. Yksikerroksinen rakennus on pitkän L-kirjaimen muotoinen. Pitkä sivu sijoittuu torin länsireunalle Snellmaninkadun varrelle, jota reunustaa vanha lehmuskuja. Siipiosa sijoittuu torin etelälaidalle. Rakennuksen kerrosala on 770 m² ja tilavuus 3910 m³. Kauppahallin elintarvikkeiden tarjonnan mahdollisti asukasmäärän lisääntyminen Lappeenrannan teollisuuden palvelukseen ja samalla keskusta-alueen kaupallinen toiminta laajentui torin ympäristöön. Kauppahallirakennuksen keskiosalla oli kolme myyntiosastoa pitkän käytävän varrella, jossa sijaitsivat vihannesosasto, lihaosasto ja kalaosasto, käsittäen yhteensä 21 myyntipaikkaa. Pohjoispäädyssä oli toripöytävarasto sekä autovaaka. Eteläpäädyn siipiosassa oli talonmiehen asunto, yleiset WC-tilat, vakaajan toimisto, kahvila, lämpökeskus. Kalan, lihan ja vihannesten jäähdyttämötilat sijaitsivat Snellmaninkadun puoleisella sivulla ja kulkuyhteyksien varrella olevat portaat tekivät tiloista epäkäytännöllisiä.



Kuva 20: Kauppahallin myyntikäytävällä asiakkaita vuonna 1956. (Kuvapaja 1956, Lappeenrannan museot)

Kauppahallin torin puoleiseen julkisivuun, rakennuksen keskivaiheille on lisätty ulkoneva, lasiseinäinen sisäänkäynti vuonna 1967. Samalla torimyyjien tiloihin rakennuksen pohjoispäähän tehtiin uusi ikkuna sekä ovi ja suunnitelmat on laatinut Reino Ahjopalo. 1970-80-luvuilla tehtiin rakennuksen sisälle muutoksia, kuten asennettiin koneellinen ilmanvaihto, ikkunat ja ovet on uusittu sekä torivalvojan toimiston ja sosiaalitilojen sijainteja on muutettu.

Seuraavien vuosikymmenten aikana Lappeenrannan kaupallinen toiminta keskittyi Kaupatorin ja Valtakadun ympäristöön. Torin vetovoima on vahvistanut ympäristön rakentamista aina 1900-luvun loppupuolelle saakka, mutta tämän jälkeen keskusta-alueen reunoille rakentuneet laajat markettien keskittymät ovat siirtäneet kaupallisen toiminnan painopistettä lentokentän ja Myllymäen suunnille. Lisäksi elintarvikkeiden hankinnassa tapahtunut muutos on vähentänyt torien ja kauppahallien merkitystä asukkaiden ruokahuollossa, ruokaostosten siirryttyä yhä enemmän marketteihin. Vastauksena kauppahallin vähentyneeseen asiakasvirtaan, rakennusta kehitettiin perusparannuksella vuonna 2001. Tuolloin 1004 m²:n kerrosalasta muutettiin 800 m²:n aluetta, jolloin osa torin puoleisista ikkunoista ja Snellmaninkadun sisäänkäynti suurennettiin sekä lisättiin oven edustalle ulkokatos. Vuonna 1978 toripöytävarastoon rakennetut torimyyjien WC-tilat siirrettiin

sisäänkäynnin yhteyteen. Myyntipisteiden väliseiniä poistettiin ja kahvio siirrettiin alkupe-
räisten lihamyyntipisteiden sijainnille. Vuonna 2006 tehtiin muutostöitä kauppahallin il-
manlaadun parantamiseksi.



Kuva 21: Lappeenrannan kauppahallin pohjoispääty, vasemmalla lasten leikkipaikka ja oikealla Snellmaninkatu. (Lappeenrannan kaupunkisuunnittelu 2025)

Kauppatorin pohjoisreunalla alkoi torimyyntin kanssa samanaikaisesti virvokkeiden myy-
minen kevytrakenteisista kioskeista, joiden toiminnasta on muodostunut keskeinen osa
Lappeenrannan torikulttuuria. Pyörien päälle rakennetuille kahvimyyntikojuille Reino Ah-
jopalo oli laatinut yksityiskohtaiset suunnitelmat vuonna 1956. Aluksi lapekatteisten kios-
kien etuseinän edessä oleva levy oli saranoitu ja tämä nostettiin kahden tolpan varaan,
muodostaen katoksen
myyntitiskin yläpuolelle. Rakennelmaa täydennet-
tiin siirrettävillä seinäk-
keillä, joiden muovikelmut
antoivat suojaa tuulelta ja
sateelta. Hyvän sään
ajaksi seinäkkeet nostet-
tiin kioskin sivuseinälle.
Seinäkkeet muodostivat
intiimiin anniskelutilan,
jossa kerrottiin viimeisim-
mät kuulumiset ja juorut.
Kioskien keskeiseksi
myyntituotteeksi kehittyi



*Kuva 22: Lappeenrannan Kauppatorin "vetykioskeja" vuo-
"atomi", jossa lihapiirakan delta 1968. (Kaatonen Reino 1968 Lappeenrannan museot)*
välissä on kinkkua tai kananmunaa. Myöhemmin tuotetta on kehitetty, kun täytteinä ovat
molemmat vaihtoehdot ja nimeksi on annettu "vety". Sittenmin kahvilarakennelmista on
alettu käyttää nimitystä "vetykioskit". Kioskit uusittiin 1980-luvun alussa, jolloin torin reu-
nalle rakennettiin seitsemän kioskia, joiden harjakatto ulottui myös anniskelualueen ylä-
puolelle, tarjoten suojaa asiakkaille myös syksyisin ja keväisin.

Lappeenrannan yleisasemakaavan laati vuonna 1953 arkkitehti Olli Kivinen. Siinä Kauppatori ja kauppahalli sijoittuivat nykyisille paikoilleen. Alueen merkitystä korostamaan oli kaavassa osoitettu korkean rakennuksen paikka Toikankadun ja Osasenkadun risteykseen, maameriksi torikorttelin pohjoisreunalle. Olli Kivinen sai tehtäväksi suunnitella tälle paikalle Säästöpankin pankki- ja asuinkerrostalon, joka valmistui samana vuonna 1956 kun yleiskaava sai kaupunginvaltuuston hyväksynnän ja uusi Kauppatori sekä kauppahalli aloittivat toimintansa.



Kuva 23: Kuvan keskellä Säästöpankin 8-kerroksinen asuin- ja lii-kerakennus, vasemmalla Oksasenkatu ja Karjalankulman 5-kerroksinen liike- ja toimistorakennus, oikealla ns. torikorttelin länsireunalla oleva puurakenteinen asuinrakennus. (Kivinen Olli 1960-69, Lpr museot)

Torin itäreunalle valmistunut kahdeksankerroksinen asuin- ja lii-kerakennus poikkesi merkittävästi Lappeenrannan rakennuskannasta, edustaen modernia arkkitehtuuria ja uutta rakennustekniikkaa. Rakennuksen kaksikerroksinen liiketilojen rakennusosa niveltyy luontevasti viistoon Kauppakadun ja Oksasenkadun risteykseen. Mittakaavaero korkean torniosan ja vallitsevan pientalovaltaisen rakennuskannan välillä oli merkittävän suuri, mutta uuden yleiskaavan tavoitteena olikin korvata keskusta-alueen puutalot kivirakenteisilla kerrostaloilla, edustamaan modernia ja elinvoimaista kaupunkia.

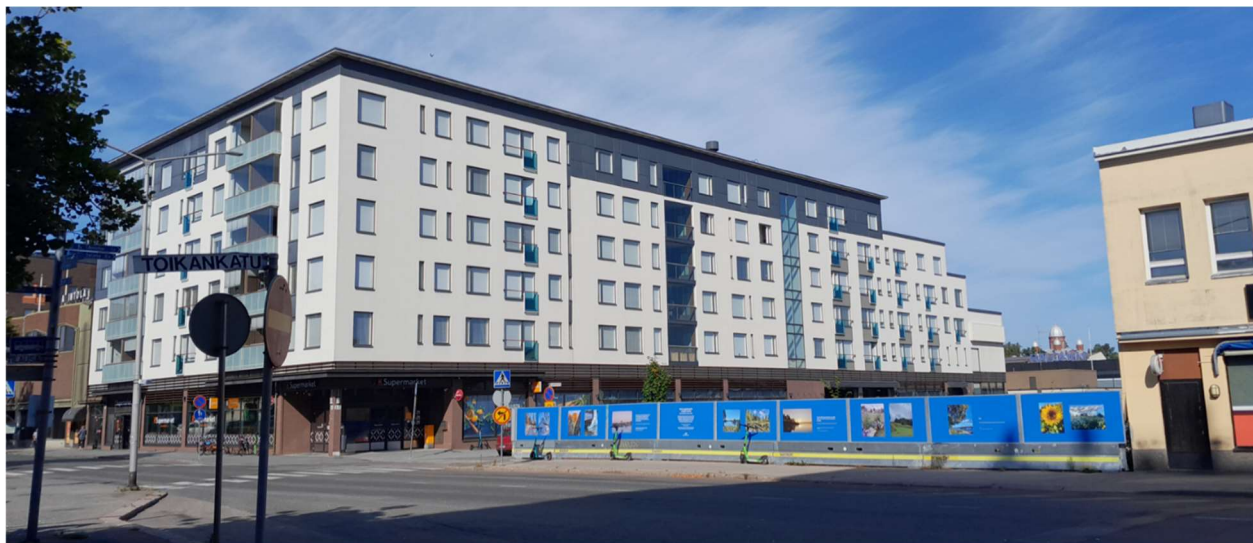
Sammonkadun länsipuolella sijaitsi asuinkäytössä ollut puolitoistakerroksinen asuinrakennus ja piharakennukset vuoteen 1970 saakka. Näiden tilalle rakennettiin Keskon kaksikerroksinen tavaratalo vuonna 1972. Arkkitehtitoimisto Reijo Ailuksen suunnittelema rakennus oli nimetty Kauppatorin Liiketalo Oy:ksi ulottuen $\frac{3}{4}$ -osalle tonttia ja pohjoisosa jätettiin pysäköintialueeksi. Jo vuonna 1982 keltatiilistä lii-kerakennusta laajennettiin ulottumaan tontin pohjoisrajalle.



Kuva 24: Lappeenrannan Liiketalo Oy vuonna 1982, taustalla rakennetaan Työväenyhdistyksen lii-kerataloa. (Mikonsaari Aarne 1982 Lpr Museot)

Liikerakennus purettiin vuonna 2017 ja tilalle valmistui vuonna 2019 Arkkitehtitoimisto Edifican suunnittelema kuusikerroksinen asuin- ja lii-kerakennus Kiinteistö Oy Rakuuna ja Asunto Oy Rakuuna, jossa maantasokerroksessa on pääosalla lii-keratilaa sekä huoltotilat, kahdelle kellaritasolle sijoittuvat autojen pysäköintitilat ja ylempiin kerroksiin sijoittuvat

asunnot. Rakennus edustaa uuden mittaluokan kaupunkitaloa, jonka kuusi kerrosta luovat kaupunkimaista ilmettä katukuvaan, mutta poikkeaa selkeästi keskusta-alueella vallitsevasta kaksi- ja kolmikerroksisesta rakennuskannasta.



Kuva 25: Oksasenkadun ja Sammonkadun risteyksessä oleva kuusikerroksinen asuin- ja liikerakennus sekä oikeassa reunassa Karjalankulman kaksikerroksinen länsipääty. (Lappeenrannan kaupunkisuunnittelu 2025)

Toikankadun varrelle Lappeen pitäjän puolelle rakentui 1900-luvun alkupuolella puurakenteisia puolitoistakerroksisia asuinrakennuksia ennen kuin alue liitettiin osaksi Lappeenrannan hallinnollista aluetta vuoden 1932 kuntaliitoksessa. Vuonna 1936 Otto-livari Meurmanin laatimassa yleisasemakaavassa Kauppakadun ja Toikankadun väliin jää pientalovaaltainen, kolmion mallinen korttelialue, joka jakautuu pienempiin osiin poikkikaduilla, kuten Kievarinkatu, Aurankatu ja Harjukatu. Alkuperäisestä korttelirakenteesta on säilynyt vain Kievarinkadun pohjoispuolelle jäävä ”torikortteli” kun taas muut korttelit on kaavoitettu kaupungin keskustaa kiertävän kehäkadun tilavaatimusten ehdoilla. Torikorttelin länsireunalla olleet puutalot on purettu 1970- ja 1980-luvuilla, tehden tilaa Kauppatorin ympäristön uusille liikerakennuksille. Toikankadun linjaus on kadonnut lähes kokonaan kaupunkikuvasta.



Kuva 26: Torikorttelin vanhoja rakennuksia, keskellä Toikankatu 8, vasemmassa reunassa Toikankatu 4, taustalla Säästöpankin talo ja oikeassa reunassa Kievarinkatu. (Roiha Pentti 1972 (Lpr museot))

Säästöpankin talon eteläpuolisella tontilla, Toikankatu 4:ssä toimi kaksikerroksisessa Reino Ahjopalon vuonna 1959 suunnittelemassa rakennuksessa Karjalan Rauta 1970-luvun alkuun saakka, kunnes Vakuutus Oy Pohjola osti kiinteistön ja aloitti suunnittelun laajennusvaihtoehdoista. Arkkitehtitoimisto Eino Tuompo laati vuonna 1972 suunnitelman uudesta kolmikerroksisesta liikeraennuksesta, mutta vuotta myöhemmin haettiin lupaa vain vanhan rakennuksen muutoksille, jossa ikkunajako on muutettu nauhaikkunoiksi. Vuonna 1987 aloitettiin uuden Pohjola-yhtiön toimistorakennuksen rakentaminen Eino Tuompon suunnitelman mukaisesti ja monimuotoinen, kunnianhimoista arkkitehtuuria edustava rakennus valmistui vuonna 1988. Vertikaalisuutta korostavan rakennuksen julkisivut ovat klinkkeripintaisia ja eri koordinaatistossa olevat rakennusosien limittyminen toisiinsa on toteutettu taidokkaasti.



Kuva 27: Kuvan etualalla Kauppatori, takana Kievarinkatu, oikeassa reunassa Pohjolan liike- ja toimistorakennus, vasemmalla Säästöpankin talo, Oksasenkatu ja Karjalankulma, taustalla Lappeen kirkon kellotapuli (Lappeenrannan kaupunkisuunnittelu 2025)

Toikankatu 6-8:ssä sijaitsee Kiinteistö Oy Ristontori. Rakennuksessa sijaitsi aluksi Alkon myymälä Toikankadun puoleisessa liiketilassa ja Kansaneläkelaitoksen asiakaspalvelutilat Kievarinkadun puolelle aukeavassa yksikerroksisessa osassa. Liiketilojen yläpuolella on pohjois-eteläsuuntaisesti kaksi asuinkerrosta. Rakennuksen luoteiskulman yksikerroksinen rakennusosa työntyy osittain Toikankadulle, Erkki Juutilaisen laatiman asemakaavan mukaisesti korostaen tavoitetta muokata korttelirakenteet suorakulmaiseksi. Pesu- betonijulkisivuisen rakennuksen on suunnitellut arkkitehti Pauli Vuorinen ja se on valmistunut vuonna 1978.



Kuva 28: Kuvan keskellä As Oy Ristontori ja edustalla Toikankatu, taustalla Säästöpankin talo ja vasemmassa reunassa Oksasenkatu ja Karjalankulman länsipääty. (Rinno Kenzi 1982 Lpr museot)

Toikankadun ja Snellmaninkadun risteysalue on muuttunut useasti vuosikymmenten kuluessa, muokaten Lappeenrannan keskustaan johtaneen kulkuväylän linjausta. Vuonna 1948 Valtionrautatiet Oy rakennutti katujen risteyskeskustan länsipuolelle henkilöstön asuinkerrostalon. Nelikerroksinen jälleenrakennuskauden tyyliä edustava rakennus on

julkisivuiltaan rapattu ja kaupunkikuvallisesti merkittävä rakennus. Viistosti kaupunkirakenteeseen sijoittunut Toikankatu on antanut dynaamisen vaikutelman torialueelle ja on aluksi ollut pääväylä torimyynnin huoltoajolle, etelän suunnalta tulleille tuotteille.

Lappeenrantaan vuonna 1953 arkkitehti Olli Kivisen laatimassa yleiskaavassa autoistumisen kehitys oli huomioitu. Keskusta-alueen ympärille osoitettu kehäkatu edellytti tilavauksia liikenteen risteyksille, mikä samalla tarkoitti rakennetun kaupunkiympäristön menetyksiä uusien katualueiden rakentamiseksi. Uusi itä-länsisuuntainen kulkuyhteys oli kuitenkin tärkeä keskustan viihtyisyyden kannalta, sillä se vähensi Valtakadun läpikulkuliikennettä.



Kuva 29: Snellmanin- ja Toikankadun risteysalue vuonna 1964, "torikorttelin" tasapainoinen kaupunkirakenne jatkuu etelään kohti Tykki-Kiviharjua (Maanmittauslaitos 1964)
Kuvassa korostettu kauppahallin ja Koljonlinnan sijainnit.

Uuden keskustan ohittavan kadun linjaus liitti Simolantien loivalla S-mutkalla Snellmaninkatuun, kiertäen Valtionrautateiden asuintalo Koljonlinnan. Samalla kulkuyhteys Snellmaninkadulta Toikankadulle siirtyi kehäkadun ylittävän sillan pohjoispuolelle.



Kuva 30: Snellmanin- ja Toikankadun risteysalue vuonna 1970, kun keskustan ohittava kehäkatu on rakennettu ja Snellmaninkadun alitse kulkeva kaivanto katkaisee Toikankadun. (Maanmittauslaitos 1970)

Vuonna 1972 hyväksytyssä Lappeenrannan keskusta-alueen asemakaavassa Erkki Juutilainen oli jo poistanut juuri valmistuneen Toikankadun liittymän Snellmaninkadulle ja Kauppatorin etelälaidalle oli osoitettu kaksikerroksisen asuin- ja liikerakennuksen rakennusalue, jolle rakennettiin 1970-luvulla kaksikerroksinen Kiinteistö Oy Paulintori. Liikerakennus jatkoi Kievarinkadun eteläreunan rakennusrivistöä lännen suuntaan. Kievarinkatu muuttui kauppahallin kohdalla kevyen liikenteen väyläksi. Liikerakennuksessa toimi aluksi Sokos-halli ja myöhemmin erillisiä

pienempiä liikeyrityksiä. Kiinteistö Oy Paulintori haki 1990-luvun lopulla asemakaavan muutosta, joka lisäisi rakennusoikeutta kattamaan lamavuosien aiheuttamia muutoksia rakennuksen arvossa. Kerrosmäärien lisäämisen ongelmaksi tiedostettiin varjostusvaikutus torin suuntaan. Aluksi suunnitelmissa olleen kolmen tornimaisen rakennuksen tilalle kaavoitettiin viiden kerroksen korkuinen yhtenäinen rakennus ja samalla hyväksyttiin rakennuksen varjostus torialueelle talvikuukausien aikana. Uusi asemakaava on hyväksytty valtuustossa 31.3.1999. Arkkitehtitoimisto Timo Vuoren suunnittelema viisikerroksinen asuin- ja liikerakennus valmistui vuonna 2000. Kauppatorin puoleiset, rakennuksen nelikerroksiset rakennusosat sekä yksikerroksinen liiketilojen osa ovat vaaleaksi rapattuja ja muilta osin julkisivut ovat punaista tiiltä. Varjostusvaikutuksen vastapainoksi rakennus rajaa torialueen eteläreunaa ja luo selkeälinjaista kaupunkitilaa. Punatiilisten ja rapattujen julkisivujen vaihtelu jäsentää julkisivua ja tuo sitä lähemmäs ympäristön mittakaavaa.



Kuva 31: Kauppatorin eteläreunalla sijainnut liikerakennus Paulintori, jossa toimi Sokos-halli. (Mikonsaari Aarne 1980-85 Lpr museot)



Kuva 32: Lappeenrannan Kauppatori ja taustalla Kiinteistö Oy Kievarinkatu 1 ja oikealla kauppahalli. (Lappeenrannan kaupunkisuunnittelu 2023)

Snellmaninkadun länsipuoli kauppahallin kohdalla oli 1980-luvun alkuun saakka Valtionrautateiden asema-aluetta, jossa oli mm. veturitalli ja muita talousrakennuksia sekä

työntekijöiden asuinaluetta. 1980-luvulla rakennusten purkaminen alkoi ja alue muok-
kaantui pala palata autojen pysäköintialueeksi. 1980-luvun lopulla alueelle laadittiin ase-
makaavan muutos, jossa muodostetun korttelin 75 alueelle oli mahdollista rakentaa kak-
sikerroksinen rakennusosa ja lisäksi kolme erillistä viisikerroksista rakennusosaa, muo-
dostaen yhteensä seitsemän kerrosta korkeita torneja, rakennusoikeuden ollessa 7600
kerros-m².



*Kuva 33: Kuvassa Snellmaninkadun kuusikerroksinen asuinkerrostalo, jossa kaksiker-
roksiset rakennusosat yhdistävät kolme torniosaa. (Lappeenrannan kaupunkisuunnit-
telu 2025)*

Asemakaavan mahdollistamalle asuin- ja liikerakennukselle on haettu rakennuslupa vuonna 1990. Rakennuksen kellarikerrokset ehdittiin rakentaa, mutta vuosikymmenen alussa alkanut lama-aika pysäytti rakennushankkeen. Kiinteistö Oy Lappeenrannan Kauppatorille haettiin uusi rakennuslupa vuonna 1993 Arkkitehtitoimisto Mikko Heikkilän laatimilla suunnitelmilla ja kolme kuusikerroksista torniosaa käsittävä asuin- ja liikeraken-
nus valmistui vuonna 1995. Rakennuksen liiketiloihin sijoittui Intersport-ketjun urheilutar-
vikeliike ja nykyisin laaja liiketila on jaettu pienempiin osiin. Rakennuksen kolme kellari-
kerrosta on jaettu kuudelle tasolle, mahdollistaen autojen pysäköinnin tehokkaasti ja
osalle tasoista sijoittuu kaupungin hallinnoiman Williparkin pysäköintilaitos Toriparkki. Ajo-
yhteys pysäköintitiloihin on Snellmaninkadulta ja Lappeenkadulta.

Kauppatorin luoteispuolella, Snellmaninkadun ja Oksasenkadun risteyksen länsipuolella,
rajautuen Taipalsaarentiehen, sijaitsi vuonna 1951 rakennettu Lappeenrannan energian
kytkinkenttä, joka poistui käytöstä vuonna 2011 ja muutettiin korttelin pysäköintialueeksi.
Kentän pohjoispuolella sijaitsevat arkkitehti Per Björkvallin suunnittelemat päämuuntoase-
marakennus sekä toimistorakennus. Vuonna 2013 järjestettiin tontinluovutuskilpailu, jossa
haettiin ratkaisua kytkinkentän rakentamiseksi tehokkaalla ja kaupunkikuvallisesti korkea-
tasoisella ratkaisulla. Kilpailun voittajaksi valittiin neljästä ehdotuksesta ”pekka ja pätkä”.
Ehdotuksessa oli kuusi- ja kahdeksankerroksiset asuinrakennukset, joiden väliin jäi yksi-
kerroksinen, kuusikerroksiseen rakennusosaan liittyvä palvelutilojen rakennusosa. Yksi-
kerroksisen osan katolle sijoittui asukkaiden ulko-oleskelualue. Suunnitelman oli laatinut
Arkkitehtipalvelu Oy, arkkitehtinä Jaska Lautala. Asemakaava laadittiin voittaneen ehdo-
tuksen mukaisesti ja rakennusoikeus kahdelle tontille oli 5600 kerros-m².

Kilpailuehdotuksen havainnekuvien mukaiset rakennukset valmistuivat vuonna 2016. Korttelin kuusikerroksisessa rakennuksessa sijaitsee vanhustalveluun keskittynyt Saga Torilinna ja kahdeksankerroksisessa rakennuksessa on omistusasuntoja.



Kuva 34: Näkymä Kauppatorilta länteen, vasemmassa kulmassa kauppahalli, takana Kiinteistö Oy Snellmaninkatu 5, seuraavana oikealla Torilinna Sagan kahdeksan- ja kuusikerroksiset asuin- ja palvelurakennukset, puuston takana sijaitseva entinen Työväenyhdistyksen talo ja oikeassa reunassa Kiinteistö Oy Rakuuna. (Lappeenrannan kaupunkisuunnittelu 2025)

- Katuverkko

Suunnittelualan länsireunalla kulkee Snellmaninkatu, joka on luokitukseltaan 2+2-kaistainen pääkatu. Katualan leveys on 27 metriä sijoittuen likimain kaavamuuotosalueen korkeustasolle. Ajoinen leveys on 7 metriä ja niiden välisellä noin kaksi metriä leveällä keskikorokkeella on lehmusrivistö. Katu on asfaltoitu ja sen molemmilla reunoilla on 2-2,5 metrin levyinen tila autojen pysäköintipaikoille, ajoradan suuntaisesti. Kadun länsireunalla on ajoradan reunaan rajautuva jalkakäytävä ja itäreunalla pyöräilyn pääreitillä toimiva jalankulku- ja polkupyörätie sekä lehmusrivistö.

Suunnittelualan pohjoisosalla oleva Oksasenkatu on luokitukseltaan 1+1-kaistainen tonttikatu, jonka katualan leveys on torialueen kohdalla 15,2 metriä ja laajenee kaavamuuotosalueen itäreunalla, Toikankadun risteysalueen kohdalla 28 metriin. Katu on asfaltoitu ja sen etelärajalla kasvaa viisi lehmusta. Kadun pohjoisreunalla on kadun reunaan rajautuva yhdistetty jalkakäytävä ja pyöräilyn paikallisreitti. Oksasenkadun itäosassa on ajoradan eteläpuolella pysäköintipaikkoja kohtisuoraan ajorataan nähden

Suunnittelualan itäreunalla oleva Toikankatu on luokitukseltaan 1-kaistainen tonttikatu, jonka yksisuuntaisen katualan leveys eteläosalla on 18,2 metriä ja puolivälin jälkeen katualue leventyy viistosti ollen leveimmillään 47 metrin levyinen. Katu on asfaltoitu ja sen reunoilla on autojen pysäköintipaikkoja: eteläosassa kohtisuoraan ajorataan nähden ja pohjoisempana suuntaispysäköintinä. Kadun länsireunalla on lehmusrivistö ja lisäksi viiden lehmuksen rivi itäreunalla, alkaen Kievarinkadun risteyksestä. Toikankadun itäreunalla on jalkakäytävä, joka kulkee osittain korttelin 1 tontin 12 luoteisosalla.

Suunnittelualan eteläosalle sijoittuva Kievarinkatu kaavamuuotosalueen kaakkoiskulmalla on 1+1-kaistainen tonttikatu, jonka katualan leveys on 15 metriä. Kievarinkatu

muuttuu Toikankadun risteyksen länsipuolella torialueeksi, jonka eteläreunalla kulkee jalakäytävästä alkava pyöräilyn paikallisreitti. Katu on asfaltoitu ja torialueen kohdalla on jalankulkureitin osalla kiveys.

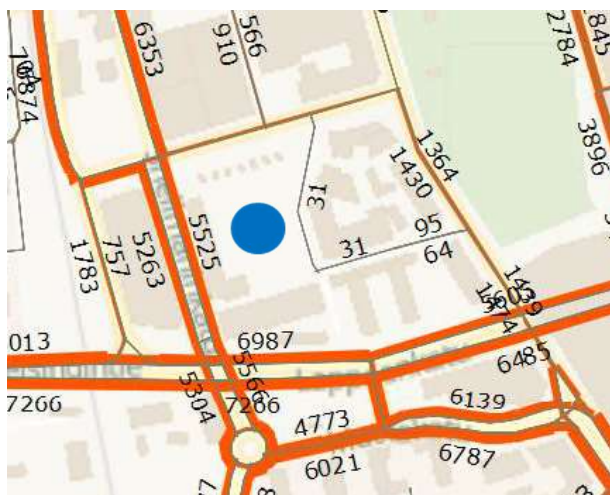
- Liikenne

Suunnittelualue sijaitsee Snellmaninkadun varrella, joka on osa kaupungin ydinkeskustan kehäkatua alkaen Mutkakadun liikenneympyrästä ja päättyen Koulukadun liikenneympyrään. Kehäkatu jatkuu Koulukadulla kohti itää. Snellmaninkatu on tärkein kaupungin keskusta-alueen ohittava, pohjois-eteläsuuntainen liikenneyhteys kohti kaupungin pohjoispuolella sijaitsevia kaupunginosia sekä Taipalsaaren kuntaa. Snellmaninkadun varrella sijaitsee pääosin asuin- ja liikerakennuksia. Suunnittelualueella ei sijaitse joukkoliikenteen vaihtopysäkkejä, mutta Toikankadun länsireunalla on taksien odotuskaista. Ajoneuvoliikenne aiheuttaa pakokaasu- ja hiukkaspäästöjä sekä nostaa melutasoa.

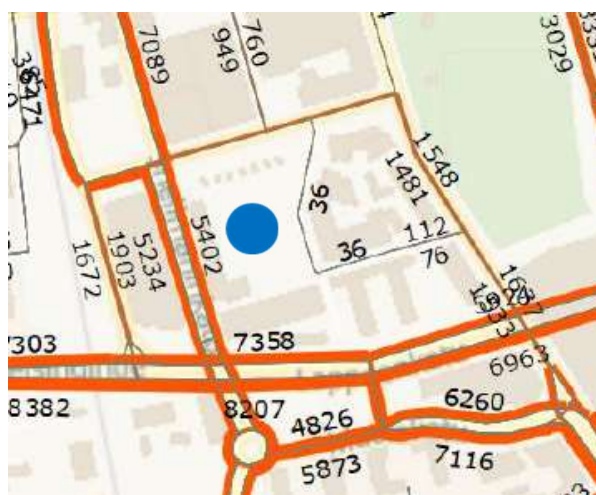
Lappeenrannan kaupunki on teettänyt ajoneuvoliikenteen nykytilaennusteen vuodelta 2020 ja liikenne-ennusteen vuodelle 2040 (WSP Finland Oy 2020). Ennuste pohjautuu nykyisille maankäyttötiedoille ja ennusteelle maankäytön kehityksestä väestöennusteen skenaario 3 mukaisesti, jossa asukasmäärä lisääntyisi noin 4000 asukkaalla ja olisi vuonna 2040 75000 asukasta.

Nykytilanteessa vuoden 2020 liikennemäärän mukaisesti ajoneuvoja kulki vuorokaudessa Snellmaninkadulla 5263 ajoneuvoa etelään ja 5525 ajoneuvoa pohjoiseen. Oksasenkadun ajoneuvomääriä ei ole ilmoitettu, mutta Kauppakadun liikennemäärä vastaa likimain myös Oksasenkadun ajoneuvomääriä ollen noin 1400 ajoneuvoa sekä pohjoiseen että etelään. Toikankadulla kulki 31 ajoneuvoa pohjoiseen.

Vuoden 2040 ennusteessa kulkisi Snellmaninkadulla vuorokaudessa 5234 ajoneuvoa etelään ja 5402 pohjoiseen. Oksasenkadun ajoneuvomääriä ei ole ilmoitettu, mutta Kauppakadun ennustettu liikennemäärä vastaa likimain myös Oksasenkadun ajoneuvomääriä, ollen noin 1500 ajoneuvoa sekä pohjoiseen että etelään. Toikankadulla kulkisi ennusteen mukaan 36 ajoneuvoa pohjoiseen.



Kuva 36: Vuoden 2020 ajoneuvomäärät vuorokauden aikana Lappeenrannan keskustan alueella. (31.1.2020 WSP Oy)



Kuva 35: Vuoden 2040 liikenne-ennusteen mukaiset ajoneuvomäärät vuorokauden aikana Lappeenrannan keskustan alueella. (31.1.2020 WSP Oy)

Kauppatorin toiminta keskittyy aamusta hieman yli puoleen päivään ja kahvilakioskien toiminta jatkuu iltapäivälle. Asiakkaiden liikenne keskittyy siten koko päivän ajalle eikä lisää ajoneuvomäärää merkittävästi tiettyinä vuorokauden aikoina. Vuonna 2020 Snellmaninkadulla oli illan huipputunnin aikana 409 ajoneuvoa etelään ja 580 pohjoiseen. Oksasenkadulla kulki suunnittelualueen itäreunalla 111 ajoneuvoa itään ja 113 länteen. Toikankadun eteläosalla kulki 4 ajoneuvoa pohjoiseen.

Vuoden 2040 ennusteessa kulkisi illan huipputunnin aikana Snellmaninkadulla 240 ajoneuvoa etelään ja 611 pohjoiseen. Oksasenkadulla kulkisi suunnittelualueen itäreunalla 130 ajoneuvoa itään ja 147 länteen. Toikankadun eteläosalla kulkisi 9 ajoneuvoa pohjoiseen.

Asemakaavan toteuttamisesta aiheutuvia liikennemääriä on käsitelty tarkemmin selostuksen vaikutusosassa sekä asemakaavaa varten laaditussa liikenteen toimivuustarkastelussa, joka on kaavaselostuksen liitteenä 7.



Kuva 37: Vuoden 2020 iltahuipputunnin liikennemäärät. (31.1.2020 WSP Finland Oy)



Kuva 38: Vuoden 2040 iltahuipputunnin liikennemäärät. (31.1.2020 WSP Finland Oy)

- Yhdyskuntatekniikka

Alueen yhdyskuntatekniset verkostot sijoittuvat pääosin toria ympäröiville katualueille. Katualueille sijoittuvat sähkö- ja tietoyhteyskaapelit, vesijohdot, sadevesi- ja jätevesiviemärit, sekä kaukolämpöverkosto. Suunnittelualueen pohjoisreunalla sijaitsee merkittävä kaupungin vesihuollon paineputki (päävesijohto).

Suunnittelualueella ja sitä ympäröivillä kiinteistöillä muodostuvat hulevedet johdetaan kokonaisuudessaan hulevesiverkostoon. Alueella ei ole merkittäviä tulvariskialueita. Harvinaisen ja erittäin harvinaisen tulvan riskialueita on osalla Toikankatua ja Snellmaninkatua.

Turvallisuussyiden vuoksi yhdyskuntatekniikan karttoja ei esitetä kaavaselostuksessa.

- Lentoestepinnat

Suunnittelualue sijaitsee alueella, jossa ovat voimassa Lappeenrannan lentokentän aiheuttamat korkeusrajoitukset. Korkeusrajoituspinta, jonka yläpuolelle ei saa ulottua mitään rakenteita eikä luonnonesteitä on kaavamuutosalueen länsireunalla +130 metriä merenpinnasta ja itäreunalla noin +133 metriä. Torialueen pohjoisreunalla korkeusrajoituspinta nousee noin +140 metriin.



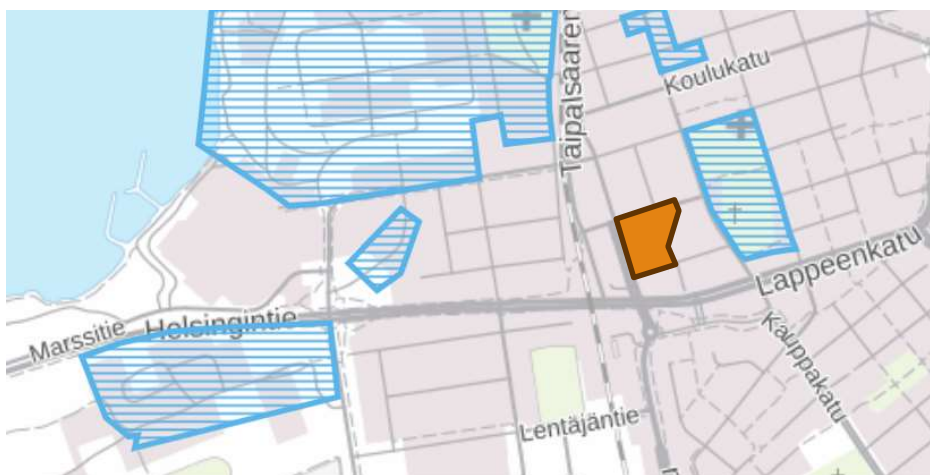
Kuva 39: Lentoliikenteen korkeusrajoitukset. Suunnittelualue on merkitty punaisella. Lähde: Lappeenrannan lentoasema Oy, Ilmailulaitos, EFLP AGA M3-6 mukaiset lentoesterajoituspinnat 9.9.2016.

3.1.4 Arkeologinen kulttuuriperintö ja rakennettu kulttuuriympäristö

Suunnittelualueella ja sen lähiympäristössä ei ole Museoviraston muinaisjäänne rekisteriin merkittyjä kiinteitä muinaisjäänneksiä (lähde: <http://kulttuuriymparisto.nba.fi>). Suunnittelualueen pohjoisreunalle on haudattu vuoden 1918 helmi-maaliskuussa sisällissodassa kaatuneita taistelijoita. Tiettävästi vainajat on siirretty myöhemmin virallisille hautausmailla.

– Valtakunnalliset kohteet

RKY on Museoviraston laatima inventointi, joka on valtioneuvoston päätöksellä otettu maankäyttö- ja rakennuslakiin perustuvien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkoittamaksi inventoinniksi rakennetun kulttuuriympäristön osalta 1.1.2010 alkaen. Maankäyttö- ja rakentamislaki on muuttunut vuoden 2025 alusta alkaen siten, että rakentamislaki on astunut voimaan erillisenä lakina ja maankäyttölakia valmistellaan uudeksi alueidenkäyttölakiksi. Suunnittelualueella ei ole valtakunnallisesti merkittäviä rakennetun kulttuuriympäristön kohteita.



Kuva 40: Kartta Lappeenrannan valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön (RKY 2009) kohteista, alueet on merkitty sinisellä viivoituksella ja suunnittelualue ruskealla värillä. (Museovirasto)

Museovirasto on määritellyt valtakunnallisesti merkittävään rakennetuksi kulttuuriympäristöksi (RKY 2009) suunnittelualueen itäpuolella sijaitsevan Lappeen Marian kaksoisristikirkon, joka on vihitty käyttöön vuonna 1794 ja tämän eteläpuolella olevan sankarihautausmaan. Suunnittelualueen pohjoispuolella sijaitseva Lappeenrannan raatihuone

lähimpine tontteineen on valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY 2009) *Lappeenrannan raatihuone ja kauppiastalot*. Kohde on kuvattu seuraavasti: Lappeenrannan raatihuoneen lähellä on keskellä uudistunutta rakennuskantaa säilynyt sirpale empirekauden puukaupunkia. Raatihuone sijaitsee Kauppakadun, kaupungin vanhan pääkadun varrella, minne sijoittuivat arvokkaimmat yksityistalotkin. Wolkoffin ja Tasiinin talot ovat kaupungin 1800-luvun venäläisten kauppaporvareiden kauppa- ja asuintaloja. Lappeenrannan empiretyylinen raatihuone kellortorneineen kuvastaa pienen Lappeenrannan hallinnon tilatarpeita rakennusaikana 1820-luvulla. Siipirakennukseen rakennettu sali on vuodelta 1845.

Suunnittelualueen luoteispuolella sijaitsee RKY-alue *Lappeenrannan linnoitus- ja varuskuntakaupunki*, johon sisältyvät muun muassa Rakuunamäki ja varuskuntasairaalan alue sekä sen länsipuolella sijaitsevalle leirikentälle 1930-luvulla noussut Lappeenrannan määsotakoulu.

- Maakunnalliset kohteet

Suunnittelualueella ei ole maakunnallisesti merkittäviä rakennetun kulttuuriympäristön kohteita. Suunnittelualueen pohjoispuolella sijaitsee maakuntakaavaan ja yleiskaavaan maakunnallisesti merkittävänä rakennettuna kulttuuriympäristönä merkitty kokonaisuus (ma-mk) *Poliisilaitoksen kortteli*. Korttelissa toimii nykyisin väistötiloissa Voisalmen päiväkotia. Seurahuoneen puinen rakennus valmistui vuonna 1850 ja laajennus vuonna 1887. Korttelissa sijaitsevat myös klassististyylinen poliisiaseman rakennus ja entinen palolaitoksen vaunuvaja. Kortteli on keskustan osayleiskaavan 2030 rakennetun kulttuuriympäristön selvityksessä (kohde 6) maininnalla ”*maakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö, keskustan ainoa ehjä puutalokortteli*”.

Suunnittelualueen eteläpuolella sijaitseva maakuntakaavaan maakunnallisesti merkittävänä kohteena merkitty Lappeenrannan vanha asema on tuhoutunut tulipalossa vuonna 2013.

- Paikalliset kohteet

Suunnittelualueen luoteispuolella sijaitseva niin sanottu Energian kortteli ja entinen asemapäällikön talo muodostavat paikallisesti merkittävän kokonaisuuden. Vuonna 1906 rakennettu asemapäällikön puutalo on arkkitehti Bruno Granholmin laatimien tyyppipiirrosten mukainen, osoitteessa Snellmaninkatu 3. Korttelin pohjoisreunalle valmistuivat Lappeenrannan sähkölaitoksen toimitalo ja muuntamorakennus vuonna 1928. Nämä klassistisen tyylin mukaiset rakennukset suunnitteli arkkitehti Martti Välikangas. Korttelin keskiosalle valmistui vuonna 1951 Per Björkvallin suunnittelema päämuuntamorakennus, joka toimi 2010-luvulle Lappeenrannan Energian virasto-toimistorakennuksena. Korttelin vanhat rakennukset on määritelty keskustan osayleiskaavan 2030 rakennetun kulttuuriympäristön selvityksessä (kohde 7) maininnalla ”*paikallisesti merkittävä arkkitehtonisesti arvokas kokonaisuus*”.

Suunnittelualueen itäreunaan rajoittuvalle tontille rakennettavasta Säästöpankin liiketalosta järjestettiin arkkitehtuurikilpailu vuonna 1955, jonka voittajaksi nousi arkkitehti Olli Kivinen. Kahdeksankerroksinen asuin- ja liikerakennus, Lappeenrannan uusi maamerkki valmistui vuonna 1956. Torin puoleisen julkisivun ranskalaiset parvekkeet luovat

arkkitehtuurille elävää rytmiikkaa. Kohde on yleiskaavan selvityksessä maininnalla *”Kaupunkikuvallinen maamerkki 1950-luvulta”*.

Suunnittelualueen itäreunaan rajoittuvan niin sanotun torikorttelin itäreunalla on säilynyt kolmen liike- ja asuinrakennuksen ryhmä. Kolmikerroksiset, jälleenrakentamiskauden arkkitehtuuria edustavat rakennukset ovat julkisivuiltaan rapattuja. Kauppakatu 45 on vuodelta 1946, Kauppakatu 47 on vuodelta 1950 ja Kauppakatu 49 vuodelta 1956. Kohde on yleiskaavan selvityksessä maininnalla *”Paikallisesti merkittävä jälleenrakennuskauden liike- ja asuinrakennusten ryhmä”*.

Torin koillispuolella hallitsevalla paikalla Kauppakadun varrella sijaitseva Karjalan Kulma on rakennettu sanomalehti Etelä-Savon toimitukseksi ja kirjapainoksi 1927 (arkkitehti V. Keinänen). Rakennusta laajennettiin vuonna 1936 (T.A. Elo) ja vuonna 1949 Kauppakadun puoli korotettiin viisikerroksiseksi (arkkitehti Paavo-Henrik Salminen). Samassa yhteydessä rakennukseen sijoitettiin Aarne Ervin suunnittelema Lappeenrannan Kerhon ravintola, joka tuhoutui palossa 1961. Kohde on yleiskaavan selvityksessä maininnalla *Paikallisesti merkittävä arkkitehtonisesti arvokas rakennus, liittyy Keskuspuiston miljööseen*.

Suunnittelualueen lounaispuolella osoitteessa Snellmaninkatu 13 sijaisteva asuinkerrostalo Koljonlinna valmistui vuonna 1948 VR:n työntekijöille. Rakennus edustaa jälleenrakennuskauden arkkitehtuuria molemmissa päädyissä olevine erkkerivyöhykkeineen. Rakennus peruskorjattiin vuosina 2004–2005 opiskelija-asuntolaksi. Kohde on yleiskaavan selvityksessä maininnalla *Paikallisesti merkittävä jälleenrakennuskauden kerrostalo*.

3.1.5 Kaupunkikuva

Kauppatorin ja sitä reunustavien kortteleiden kaupunkikuva on yleisilmeeltään monimuotoinen ja vaihteleva. Alueen rakennuskanta on uusiutunut vuoden 1956 jälkeen lähes kokonaan eikä torin ympärillä ole Karjalankulman rakennuksia lukuun ottamatta säilynyt 1900-luvun alkupuolen rakennuskantaa. Torin alueen kaupunkikuvaa ovat pitkään leimanneet keskeneräisyys ja muutokset. Rakennusten kerrosmäärien vaihtelu on suurta ja kaupunkikuvassa on havaittavissa modernismin, postmodernismin ja nykyaikaisen arkkitehtuurin piirteitä.

Suunnittelualueen pohjoisreunalla oleva Oksasenkatu sijoittuu maastollisesti lähes tasaiselle alueelle ja on vain kahden korttelin mittainen, avaten näkymän Kauppatorille. Oksasenkadun pohjoisreunalla olevat kaksi-, kolme- ja kuusikerroksiset rakennukset luovat urbaania katutilaa, jota hieman rikkoo kadun keskiosalla oleva rakentumaton tontti. Kadun eteläreunalla sijaitsee lehmusten rivistö, joka erottaa torin pysäköintialueen kadusta ja tekee torialueesta puistomaisen. Väljyys ja vehreys lisäävät alueen viihtyisyyttä.



Kuva 41: Näkymä Oksasenkadulta Snellmaninkadun risteyksestä kohti itää, vasemmalla entinen Työväenyhdistyksen talo, seuraavana oikealla Kiinteistö Oy Rakuuna, Sammonkadun risteys ja Karjalankulma, taustalla Kirkkopuisto, keskellä kuvaa Kauppatorin pysäköintialue ja kahvilakojut, oikeassa reunassa kauppahalli. (Lappeenrannan kaupunki-suunnittelu 2025)

Oksasenkatuun vinosti liittyvän Toikankadun itäreunalla sijaitsee kahdeksankerroksinen entinen Säästöpankin talo, jonka julkisivut ovat vaaleasta betonista valmistettua levyä pii-lokiinnityksellä. Seuraavana vinolla katuosuudella on viisikerroksinen entinen Pohjola-yhtiöiden toimistorakennus, jonka osiin jaettu rakennusmassoittelu saa suunnat Oksasenkadun ja Toikankadun koordinaatistoista, tehden klinkkerilaatoilla vuoratusta betonielementtirakennuksesta hyvin monimuotoisen. Seuraavana Toikankadun kääntyessä kohti etelää, sijaitsee entinen Alkon ja Kansaneläkelaitoksen asuin- ja liikerakennus, jonka elementtijulkisivujen vertikaaliaiheiset osat ja rakennusten päädyt ovat pesubetonipintaisia ja ikkunoiden väliset osat ovat maalattua betonia. Rakennuskokonaisuuden kahden kolmi-kerroksisen osan päädyt rajautuvat Kievarinkadulle ja näiden väliin jäävä osa sekä Toikankadun puoleisen rakennuksen pohjoiskärki ovat yksikerroksisia ja näiden kattoräystästyöntyy katoksena katualueelle, luoden ihmisen mittakaavaan sopivaa kaupunkirakennetta.

Myös Kievarinkatu 3:n ja 5:n (kadun eteläpuolella) katuun rajautuvat liiketilat ovat yksikerroksisia. Näiden takana nousevat neljän kerroksen korkuiset asuinrakennukset, joiden ensimmäisessä kerroksessa on asukkaiden aputiloja. Ensimmäisen kerroksen julkisivut ovat pääosin maalattuja betonielementtejä ja ylempien kerrosten julkisivujen pintamateriaalina on pääosin pesubetoni. Sekä Kievarinkadun pohjois- että eteläpuolen rakennukset ovat arkkitehtuuriltaan vaatimattomia. Rakennusten arkista vaikutelmaa korostavat pesubetoniset, uritetut tai kokonaan käsittelemätöntä betonia olevat julkisivupinnat.

Torin eteläpuolelle sijoittuva viisikerroksinen asuin- ja liikerakennus Kiinteistö Oy Kievarinkatu 1 on torialuetta selväpiirteisesti rajaava rakennus, jossa maantasokerroksen julkisivutehosteet luovat pienempää yhden kerroksen mittakaavaa julkisivun porrastuksella ja sisäänkäyntien katoksilla. Yksikerroksista rakennusosaa on korostettu rakennuksen päädyissä julkisivumateriaalien vaihdoksilla. Myös punatiilinen pääjulkisivu torin suuntaan on jaoteltu osiin neljän kerroksen korkuisilla, vaaleaksi rapatuilla rakennusosilla, joiden katoille muodostuu terasseja viidennen kerroksen asunnoille, elävöittäen kaupunkikuvaa.



Kuva 43: Näkymä Kievarinkadulta kohti Snellmaninkatua, vasemmassa reunassa Kievarinkatu 3-5:n yksikerroksista liiketilaa, seuraavana Toikankatu, Kievarinkatu 1:n viisikerroksinen asuin- ja liikerakennus, kauppahalli ja taustalla Snellmaninkatu 5:n asuinrakennuksen torniosa. Oikealla entinen Alkon ja Kansaneläkelaitoksen toimitila- ja asuinrakennus. (Lappeenrannan kaupunkisuunnittelu 2025)

Kauppatorin länsireunalla sijaitseva Lappeenrannan kauppahalli rajaa torialuetta Snellmaninkadun suuntaan. Tämän jälleenrakennuskauden arkkitehtuuria edustavan rakennuksen musta peltikatto korostaa horisontaalisuutta. Punatiilipilareiden rytmittämät julkisivut ovat vaaleaa rappausta ja ympäristön uudemmat rakennukset mukailevat samoja julkisivujen materiaaleja. Kauppahallin länsipuolella sijaitseva Snellmaninkatu on vehreä keskikorokkeen ja itäreunalla sijaitsevien lehmusrivistöjen ansiosta. Puuston vehreys luo viihtyisää kaupunkikuvaa. Kadun länsireunaa rajaa Kauppatorin kohdalla kaksikerroksinen rakennus, jonka yläpuolella olevat kolme neljäkerroksista rakennusosaa muodostavat kaupunkikuvallisesti merkittävän kokonaisuuden. Maantasokerroksessa Snellmaninkadun suuntaan sijoittuvat liiketilojen laajat ikkunapinnat sekä keskiosalla sijaitseva syvennys elävöittävät katukuvaa.



Kuva 42: Näkymä Kauppatorilta luoteeseen, vasemmalla kauppahalli, tämän taustalla Kiinteistö Oy Snellmaninkatu 5, seuraavana oikealla Energian korttelin palveluasuntola Saga Torilinna, puiden takana oleva entinen Työväenyhdistyksen talo, Asunto Oy Snellmaninkatu 10 ja oikeassa reunassa Kiinteistö Oy Rakuuna. (Lappeenrannan kaupunkisuunnittelu 2025)

Snellmaninkadun ja Oksasenkadun risteyksessä sijaitsevat kuuden ja kahdeksan kerroksiset asuin- ja palvelurakennukset rajaavat torialuetta kaupunkikuvallisesti luoteen suunnalta. Rakennusten tummanruskea tiilijulkisivu ja värikkäät julkisivutehosteet muodostavat toriympäristön katukuvaan mieleen painuvan maamerkin.

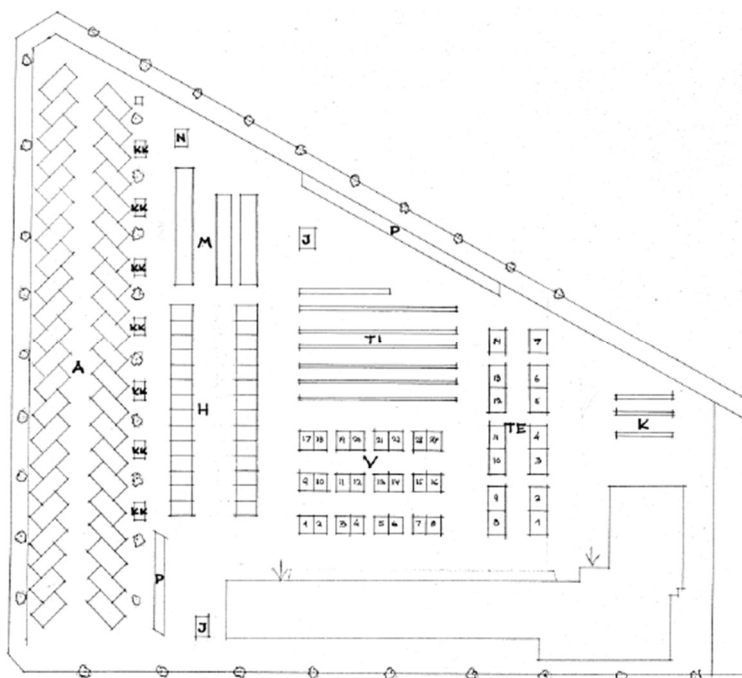
Kaupunkitilana Kauppatori on nykyisin suhteellisen selvärajainen rakennusten rajaama aukio. Toria reunustava rakennusrivistö katkeaa Oksasenkadun pohjoispuolella Weeran korttelin tyhjän tontin kohdalla. Lisäksi entisen työväentalon tontti hahmottuu kauempaa katsottuna aukkopaikana kahden korkeamman rakennuksen välissä. Oksasenkadun pohjoissivu täydentyy tulevaisuudessa kuitenkin yhtenäiseksi 5-6-kerroksiseksi rakennusrivistöksi kyseisten tonttien toteuduttua voimassa olevan asemakaavan mukaisesti.

Toria ympäröivä rakennuskanta edustaa monipuolisesti 1900-luvun lopun ja 2000-luvun alun tyylejä. Kaupunkikuvallisesti huomionarvoisia ovat toria kolmella sivulla reunustavat puurivit, jotka pehmentävät merkittävästi sen yleisilmettä. Kauppahallirakennus edustaa 1950-luvun pelkistettyä arkkitehtuuria eikä sen hahmossa ole tavoiteltu erityistä näyttävyttä tai kaupunkikuvallista painoarvoa. Toritilaa rajaavana rakennuksena kauppahalli on kuitenkin kaupunkikuvallisesti keskeinen.

3.2 Torimyynti

Lappeenrannalla on pitkät kaupankäynnin perinteet. Jo keskiajalla kaupunki tunnettiin suurista tervamarkkinoistaan ja torikauppa kytkeytyi tiiviisti Viipurin ja Pietarin kauppasuhteisiin. Nykyisen Lappeenrannan Kauppatorin, ”ylätorin”, erityispiirteenä on säilynyt viljelijöiden ja tuottajien oma suoramyynä, joka muodostaa edelleen torikaupan perustan. Perinteisiin kuuluvat paikalliset tuotteet, kuten Lemmin perunat, Nuijamaan mansikat ja Viipurin rinkelit.

Vuonna 1957 torin pohjoisosassa, Oksasenkadun varrella oli 43 myyntipaikkaa autoista myyville (A), seuraavina kohti etelää siirryttäessä olivat seitsemän kahvimyyntipaikkaa, joiden jälkeen sijoittui 2 riviä hevosajoneuvojen (H) ja maalaistuotteiden myyntipaikkaa (M), vihannesmyynä (V) ja tilapäiset myyntipaikat (TI) oli järjestetty hallin suuntaisesti torin keskiosiin. Torin eteläpäässä oli tekstiilimyyntipaikat (TE) sekä kolme riviä kalamyynäpenkkejä (K). Myöhemmässä järjestelyssä Oksasenkadun varrella sijainneet autoista-myyntipaikat muutettiin pysäköintialueeksi ja hevospaikkoja muutettiin autoista myyville soveltuviksi.



Kuva 44: Alkuperäinen Kauppatorin torimyyntipaikkojen järjestely, laatinut Reino Ahjopalo vuonna 1957. (Lappeenrannan kaupunki)

Kauppatorin nykyinen järjestely pohjautuu torin ympäristössä tapahtuneisiin muutoksiin, jossa Kievarinkadun eteläpuolelle vuonna 2000 rakentunut viisikerroksisen asuin- ja liikerakennuksen langettama varjo, erityisesti talvikaudella, on ohjannut myyntipaikkojen sijoittumisen kahvilakojujen viereiselle alueelle ja torin keskiosalla sijaitsevat suoraan autoista myyvien paikat. Torimyyntipaikat on mitoitetu 4 x 4 metrin ruutuihin ja paikkoja on yhteensä noin 110, joista 20 sijaitsee varjoisalla torin eteläosalla ja ovat muutettuina autojen pysäköinti-alueeksi. Torimyyntipaikkojen väliset käytävät ovat pohjois-etelän suuntaisesti 2 metriä ja itä-länsi-suuntaisesti 3 metriä leveitä. Torin eteläreunalla on tärkeä pysäköinti-alue suuremmille paketti- ja kuorma-autoille. Kesäkaudella 2025 torin myyntipaikoista oli käytössä enimmillään 54 paikkaa. Kevätmarkkinoilla käytössä oli noin 80 myyntipaikkaa.

Torin myyntialueen supistumiseen on osaltaan vaikuttanut myös muutos kotitalouksien ruokatarvikkeiden hankinnassa, joka nykyisin painottuu vähittäistavarakauppoihin, unohtamatta jatkuvasti laajentuvaa robotikujetusten palvelua.

Torialueella on nykyisin yhteensä 76 autojen pysäköintipaikkaa. Snellmanin-, Oksasen-, Toikan- ja Kievarinkatujen varsilla on yhteensä 50 autopaikkaa. Torialueella ja sen läheisyydessä sijaitsee yhteensä 126 autopaikkaa.

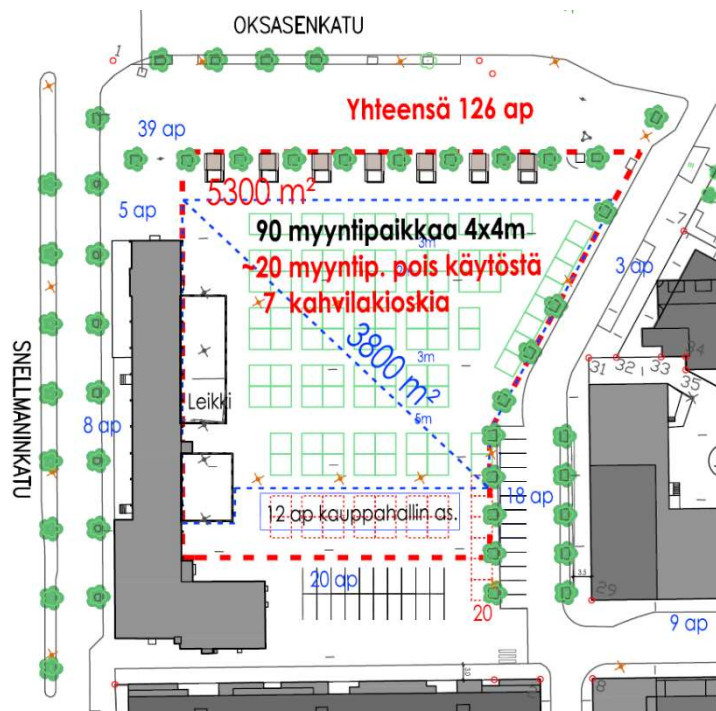
3.3 Väestö ja työpaikat

Suunnittelualueella ei ole tällä hetkellä vakinaisia asukkaita. Työpaikkoja sijaitsee kaava-muutosalueella noin 20-100 käsittäen Kauppatorin ja kauppahallin myyntiin sekä torikahviloiden asiakaspalveluun liittyviä työtehtäviä.

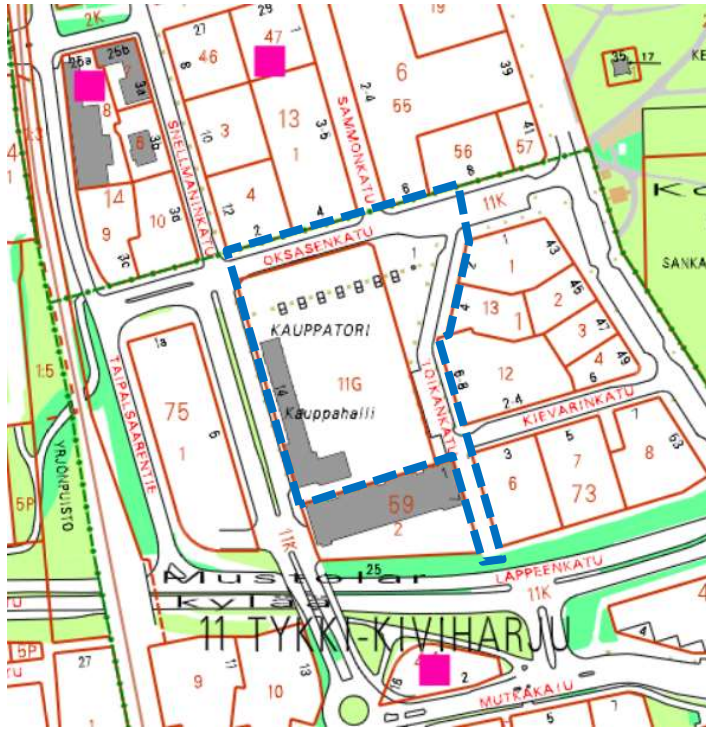
Lappeenrannan Kauppatorin ja kauppahallin lähiympäristössä sijaitsee keskusta-alueen liike- ja toimistotiloja, työllistäen satoja työntekijöitä.

3.4 Ympäristön häiriö- ja riskitekijät

Alueelta ei ole tiedossa ympäristöä pilaavaa tai ympäristöhäiriöitä aiheuttavaa toimintaa eikä tehdasmelusta aiheutuvia ympäristöhäiriöitä. Suunnittelualueella ei sijaitse toimintoja, jotka aiheuttaisivat melua, pölyä tai tärinää. Ympäristökarttapalvelu Karpalon maaperän tila ja pilaantuneet maa-alueet-karttatiedoissa ei ollut merkintää tiedosta maaperän tilan osalta. Pilaantuneiden maiden MATTI-rekisterin ja muiden käytettävissä olevien tietojen mukaan alueella ei ole ympäristömyrkyjä tai pilaantuneita maa-aineksia.



Kuva 45: Kauppatorin järjestely vuonna 2025
(Lappeenrannan kaupunkisuunnittelu)



Kuva 46: Karttaan on merkitty puneravilla neliöillä MATTI-järjestelmän ilmoittamat ja suunnittelualueen läheisyydessä sijaitsevat pilaantuneiden maa-ainesten sijainnit, kaavamuu-tosalue on merkitty sinisellä katkoviivalla. (Trimble Locus 3.10.2025)

- Melu

Valtioneuvoston päätöksen 993/92 mukaiset yleiset melutason ohjearvot on esitetty oheisessa taulukossa.

	Melun A-painotettu keskiäänitaso (ekvivalenttitaso), L_{Aeq} , enintään	
	Päivällä klo 7-22	Yöllä klo 22-7
ULKONA		
Asumiseen käytettävät alueet, virkistysalueet taajamissa ja niiden välittömässä läheisyydessä sekä hoito- tai oppilaitoksia palvelevat alueet	55 dB	50dB ^{1) 2)}
Loma-asumiseen käytettävät alueet ⁴⁾ , leirintäalueet, virkistysalueet taajamien ulkopuolella ja luonnonsuojelualueet	45 dB	40 dB ³⁾
SISÄLLÄ		
Asuin-, potilas- ja majoitus-huoneet	35 dB	30 dB
Opetus- ja kokoontumistilat	35 dB	-
Liike- ja toimistohuoneet	45 dB	-
<i>Vnp 993/92 mukaiset yleiset melun ohjearvot. L_{Aeq}=melun A-painotettu keskiäänitaso (ekvivalenttitaso).</i> <i>1) Uusilla asuinalueilla yöajan ohjearvo on 45 dB. Oppilaitoksia palvelevilla alueilla ei sovelleta yöohjearvoa.</i> <i>2) Yöohjearvoa ei sovelleta sellaisilla luonnonsuojelualueilla, joita ei yleisesti käytetä oleskeluun tai luonnon havainnointiin yöllä.</i> <i>3) Loma-asumiseen käytettävillä alueilla taajamassa voidaan soveltaa asumiseen käytettävien alueiden ohjearvoja.</i> <i>Jos melu on luonteeltaan impulssimaista tai kapeakaistaista, mitattuun tai laskettuun arvoon lisätään 5 dB ennen vertaamista ohjearvoon.</i>		

Kuva 47: Valtioneuvoston päätöksen 993/92 mukaiset yleiset melun ohjearvot.

Aiemmin mainitun liikenne-ennusteen pohjalta WSP Finland Oy on laatinut Lappeenrannan keskustaaajaman alueen meluselvityksen vuonna 2021. Meluvyöhykkeet selvitettiin melun laskentamallin avulla. Laskentamalli toimii 3D-maastomallin pohjalta, eli se ottaa melun leviämisen laskennassa huomioon mm. maaston muodot, rakennukset ja

meluesteet. Selvityksessä määritettiin melun laskentamallin avulla alueen melutasot nykyliikenteellä sekä vuoden 2040 ennusteliikenteellä alueen suunnitellulla maankäytöllä. Melumallinnus on tehty Cadna A/ 2022 ympäristömelun laskentaohjelmiston pohjoismaisilla tie- ja raideliikennemelun laskentamalleilla. Laskentamallin tarkkuus on tieliikennemelun mallintamisen osalta noin ± 2 dB ja raideliikennemelun osalta melulaskentojen tarkkuus on ± 3 dB.

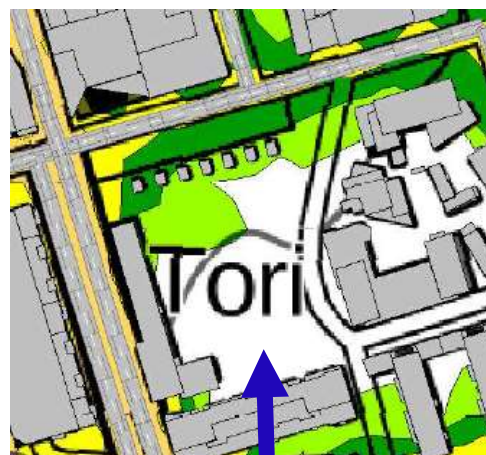
Suunnittelualueen torialueelle ei ole määritelty ulkomelun ohjearvoja. Liike- ja toimistohuoneille on määritelty sisämelulle 45 dB:n päiväajan ohjearvo.

Suunnittelualueella Snellmaninkatu tuottaa korkeimman tieliikennemelutason. Meluselvityksen mukaan nykytilanteessa suunnittelualueelle aiheutuva päiväajan liikennemelun keskiäänitaso on päiväaikana Snellmaninkadun reunavyöhykkeellä 65-70 dB(A), Oksasenkadun reunavyöhykkeellä 60-65 dB(A) ja pääosalla kaavamuutosaluetta alle 55 dB(A). Alhaisimmat melutasot ovat torialueen eteläosassa.

Yöaikana keskiäänitaso on Snellmaninkadun reunavyöhykkeellä 55–60 dB(A), Oksasenkadun reunavyöhykkeellä pääosin alle 50 dB(A) ja pääosalla kaavamuutosaluetta alle 45 dB(A). Nykytilanteessa kauppahallin toimiessa meluesteenä, melun ohjearvot alittuvat suurimmalla osalla kaavamuutosaluetta.



Kuva 49: Kuvassa on esitetty vuoden 2020 päiväajan kello 7–22 liikennemelun keskiäänitasot. Suunnittelualueen sijainti on merkitty sinisellä nuolella. (WSP Finland Oy 26.4.2021)



Kuva 48: Kuvassa on esitetty vuoden 2020 yöajan kello 22–7 liikennemelun keskiäänitasot. Suunnittelualueen sijainti on merkitty sinisellä nuolella. (WSP Finland Oy 26.4.2021)

Lappeenrannan keskustaajaman alueen meluselvityksessä on mallinnettu ennustetilanne nykyisellä rakennusmassoittelulla. Koska torialueen rakennuskanta tulee kaavamuutoksen myötä muuttumaan, ei tässä yhteydessä ole tarpeen käsitellä mainitun meluselvityksen ennustetta.

Kaavamuutosalueelle on laadittu asemakaavoituksen tueksi erillinen melutarkastelu, jossa on mallinnettu ennusteliikenteen mukainen melutaso asemakaavan mahdollistamalla rakennusmassoittelulla ja muilla rakenteilla. Selvityksen tuloksia on selostettu tarkemmin tämän kaavaselostuksen vaikutusosassa.

Varsinaisella suunnittelualueella ei tällä hetkellä sijaitse toimintoja, jotka aiheuttaisivat valtioneuvoston päivä- ja yöajan keskiäänitason ohjearvot ylittäviä melutasoja.

Lentoliikenteen melu

Suunnittelualue sijoittuu noin yhden kilometrin etäisyydelle Lappeenrannan lentoaseman kiitotien itäpäädyssä. Lappeenrannan lentoaseman lentokonemeluselvityksen (Finavia Oyj, Ympäristöyksikkö, 23.5.2011) mukaan suunnittelualue sijaitsee 55 dB:n lentomelualueen ulkopuolella. Alue ei sijaitse maakuntakaavaan merkityllä lentomelualueella.

3.5 Maanomistus

Karttaan vihreällä merkityt alueet omistaa Lappeenrannan kaupunki ja valkoisella merkityt tontit sekä vaalean harmaat rakennukset omistavat yksityiset maanomistajat tai muut toimijat. Suunnittelualue on merkitty punaisella katkoviivalla. (Trimble Locus Cloud)



Kuva 50: Vihreällä merkityt alueet omistaa Lappeenrannan kaupunki ja valkoisella merkityt tontit sekä vaalean harmaalla merkityt rakennukset omistavat yksityiset maanomistajat tai muut toimijat. Suunnittelualue on merkitty punaisella katkoviivalla. (2.10.2025 Trimble Locus Cloud)

Merkinnällä tarkennetaan laatukäytävän keskuksien suunnittelutavoitteita. Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on huolehdittava siitä, että kohdealueelle sijoittuvat toiminnot ja alueen maankäytön ratkaisut eheyttävät kaupunki-/taajamarakennetta ja ne antavat hyvät mahdollisuudet kevyen liikenteen sekä joukkoliikenteen kehittämiseen ja lähipalveluiden toteutumiseen. Yhdyskuntarakenteen eheyttämistä suunniteltaessa on turvattava riittävät lähivirkistysalueet.

Etelä-Karjalan 1. Vaihemaakuntakaava on hyväksytty maakuntavaltuustossa 24.2.2014 ja Ympäristöministeriö on vahvistanut sen 19.10.2015. Vaihekaavassa tarkastellaan erityisesti kaupan, matkailun, elinkeinojen ja liikenteen tarvitsemia aluevarauksia.

Vaihemaakuntakaavassa suunnittelualue on osoitettu kokonaisuudessaan keskustatoimintojen alueena (C). Merkinnällä osoitetaan keskustahakuisten kaupan, palvelujen, hallinnon, asumisen ja muiden toimintojen yleispiirteinen sijainti. Keskustatoimintojen alue sisältää tarvittavat liikennealueet, puistot sekä viheralueet ja -vyöhykkeet. Suunnittelumääräyksenä on että, alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota alueen viihtyisyyteen, omaleimaisuuteen ja kaupunki kuvan tasapainoisuuteen sekä huolehdittava eri liikennemuotojen järjestelyjen tarkoituksenmukaisuudesta ja häiriöttömyydestä. Aluetta suunniteltaessa on varauduttava riittävään ja monipuoliseen keskustatoimintaa tukevaan asunto-, työpaikka- ja keskustapalvelujen tarjontaan sekä keskustojen lähikauppojen säilymiseen. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota laadukkaaseen viherrakentamiseen ja viihtyisiin puistomaisiin alueisiin sekä maisema-arvojen ja kulttuuriympäristön ominaispiirteiden säilyttämiseen. Erityisesti jalankulun ja kevyen liikenteen verkostoa sekä joukkoliikenteen laatua ja sujuvuutta tulee kehittää.

Alueelle voidaan sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä tai niihin vaikutuksiltaan verrattavia kaupallisia palveluita. Aluetta suunniteltaessa on varauduttava riittävään palvelutarjontaan. Vähittäiskaupan suuryksiköiden koko on mitoitettava ja niiden toteutus ajoitettava yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa siten, ettei niillä ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia muiden keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin. Suuryksikön toteuttaminen tulee kytkeä ajallisesti ympäröivien taajamatoimintojen toteuttamiseen.

Keskustatoimintojen alueen merkinnän kuvaus ja suunnittelumääräys korvaavat voimassa olevan Etelä-Karjalan maakuntakaavan (v. 2011) keskustatoimintojen aluetta koskevan kuvauksen ja suunnittelumääräyksen.

- Yleiskaava

Alueella on voimassa Lappeenrannan keskustaajaman osayleiskaava 2030 (keskustan osa-alue). Yleiskaava on hyväksytty Lappeenrannan kaupunginvaltuustossa 24.4.2017.

Osayleiskaavassa suunnittelualue on merkitty keskustatoimintojen alueena, jolla kaupalliset ja julkiset palvelut sekä kulttuuripalvelut painottuvat (C-1). Alueelle saa sijoittaa keskustaan soveltuvaa asumista sekä hallinto-, toimisto-, palvelu- ja myymälätiloja. Aluetta suunniteltaessa tulee kiinnittää erityistä huomiota julkisen liikenteen, jalankulun ja pyöräilyn toimivuuteen sekä pysäköinti- ja huoltoliikenteen järjestelyihin. Suunnittelussa tulee pyrkiä eheyttämään kaupunkikuvaa. Kaupunkikuvallisesti merkittävät ja

kulttuurihistoriallisesti arvokkaat rakennukset tulee ottaa erityisesti huomioon uudisrakentamisen suunnittelussa. Tavoiteltava rakentamisen tehokkuus vaihtelee välillä $e=2,0$ ja $e=4,0$.

Suunnittelualueen keskiosalle on merkitty katuaukio/ tori (ruutuviivoitus).



Kuva 52: Ote keskustan 2030 osayleiskaavasta. Suunnittelualueen raja on merkitty keltaisella katkoviivalla. (Lappeenrannan kaupunki)

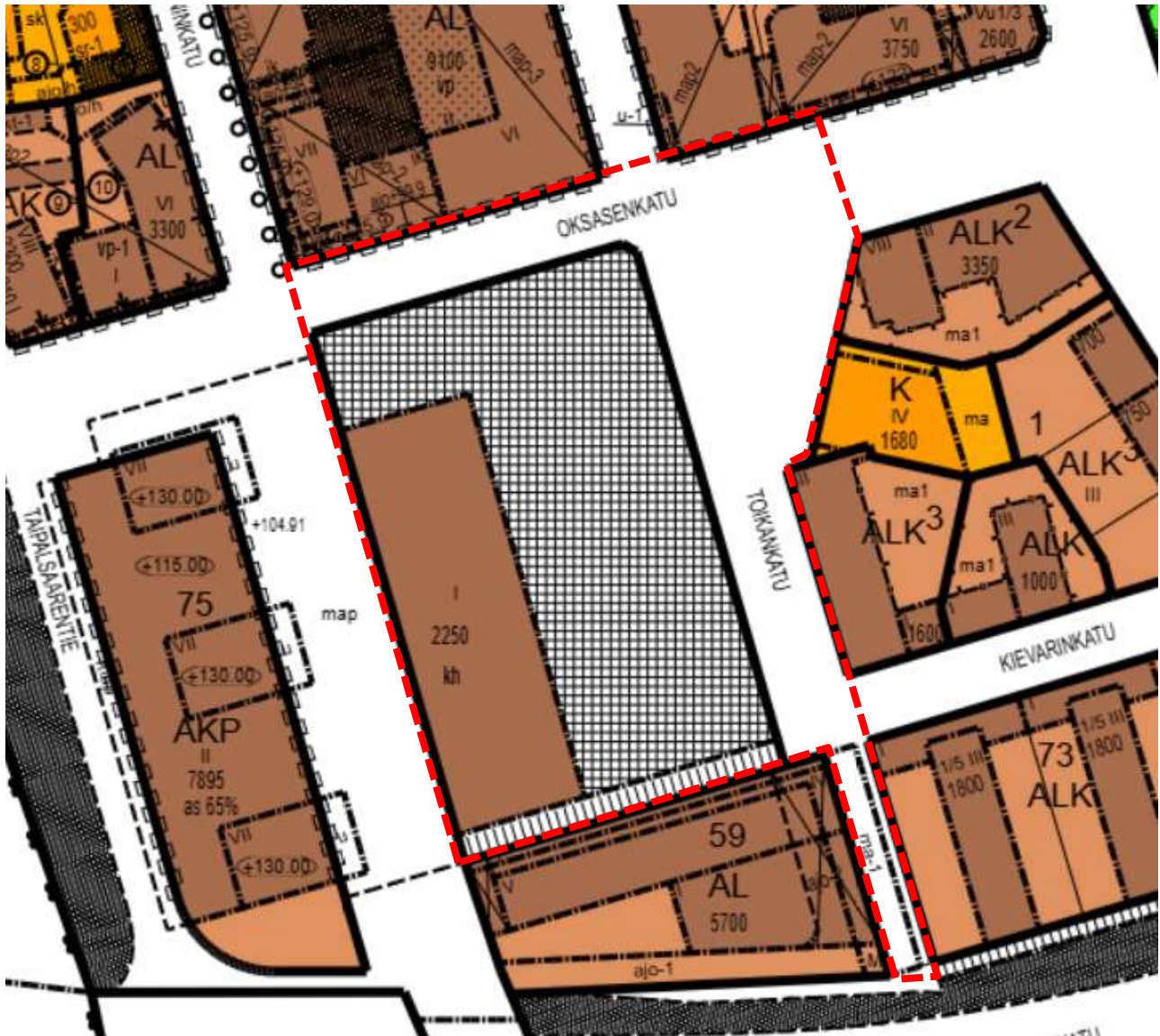
Aluetta koskee myös merkintä *Kulttuurihistoriallisesti arvokas kävelypainotteinen ydinkeskusta-alue* (vino viivoitus). Kävelypainotteisen alueen katujen ja aukoiden pintamateriaalien, kalusteiden ja valaistuksen laadun tulee olla korkeatasoisempia kuin normaalissa katuympäristössä ja soveltua kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön. Kävelypainotteisella alueella voidaan erikseen osoittaa kävelykatuja ja kävelypainotteisia katuja. Kävelykadut tulee toteuttaa turvallisina, korkealaatuisina ja esteettöminä ensisijaisesti jalankulkua palvelevina ympäristöinä. Moottoriajoneuvoliikenteen nopeutta tulee rajoittaa nopeusrajoituksen lisäksi rakenteellisin keinoin.

Suunnittelualueen länsireunalla Snellmaninkatu on merkitty pääkatuna (pk) ja kadun itäreuna on osoitettu pyöräilyn laatukäytävänä (violetti palloviiva). Suunnittelualueen pohjoisreunalla sijaitseva Oksasenkatu on merkitty kevyen liikenteen reittinä (musta palloviiva).

Osayleiskaavassa suunnittelualueen koillisreunalla oleva entinen Säästöpankin pankkitalo on merkitty kaupunki-, taajama- tai kyläkuvallisesti merkittävänä kohteena (sk 77). Paikallisesti merkittävä alue tai kohde, jolla on kaupunkikuvallisia, maisemallisia, arkkitehtonisia tai kulttuuriympäristöön liittyviä arvoja. Alueelle on mahdollista toteuttaa uudis- tai täydennysrakentamista ja peruskorjauksia sekä muutoksia alueen arvot ja ominaispiirteet huomioon ottaen. Mahdollinen suojelutarve ratkaistaan asemakaavassa tai muun tarkemman suunnittelun yhteydessä. Aluetta koskevista suunnitelmista on pyydetty museoviranomaisen lausunto. Numerotunnus viittaa osayleiskaavaselostuksen liitteessä olevan kulttuuriympäristöselvityksen kohdeluetteloon.

- Asemakaava

Kauppatoria ja kauppahallia koskeva asemakaava on hyväksytty 29.5.1972 ja vahvistettu sisäministeriössä 30.8.1972. Kaavamerkintä on katuaukio tai tori, alueen länsireunalle on ositettu kauppahallin rakennusala ja rakennusoikeus on 2250 kerrosalaneliömetriä. Torin eteläreunalle on osoitettu yleiselle jalankululle varattu korttelin tai alueen osa.



Kuva 53: Ote ajantasa-asemakaavasta, suunnittelualue on merkitty punaisella katkoviivalla. (Trimble Locus Cloud 2.10.2025)

Tontteja varten tulee varata pysäköintipaikkoja vähintään seuraavasti: asunnot 1 autopaikka/75 m² kerrosalaa, liikehuoneistot 1 autopaikka/45 m² kerrosalaa ja hotellit 1 autopaikka/1,5 vierashuone. Asemakaavassa on lisäksi seuraavia yleisiä määräyksiä:

- Rakennuksiin ei saa varsinaisten kerrosten lisäksi rakentaa säilytystilaa ullakko-kerrokseen.
- Julkisivu tai pääty, joka ulottuu naapuritontin rajalle, on käsiteltävä julkisivuna.
- Tontilla ei saa kaataa puustoa ilman maistraatin lupaa.
- Rakennusten tulee ulottua rakennusalan kadunpuoleisiin rajoihin, ja mikäli eri tonttien rakennusalat yhtyvät tonttien rajalla, tähän rajaan.
- Maanalainen tila, jonka kautta on ajo torin alle sijoitettavaan maanalaiseen yleiseen pysäköintiin Lappeenkadulta.

- Rakennusjärjestys

Rakennusjärjestys on maankäyttö- ja rakennuslakia sekä maankäyttö- ja rakennusasetusta ja kunnan kaavoja täydentävä asiakirja. Lappeenrannan kaupungin rakennusjärjestys on tullut voimaan 1.8.2020 ja valmisteilla on vuoden 2025 alussa voimaan astuneen rakentamislain sekä tähän liittyvien asetusten mukainen rakennusjärjestys.

- Pohjakartta

Asemakaavan pohjakarttana on käytetty kaupungin laatimaa numeerista asemakaavan pohjakarttaa. Pohjakartta täyttää alueidenkäyttölain 752/2023 vaatimukset.

3.7 Muut suunnitelmat, selvitykset ja päätökset

Lappeenrannan kaupungin kaupunkisuunnittelu on laatinut viisi vaihtoehtoa Kauppatoriin liittyvien toimintojen sijoittumisesta alueelle. Lähtökohtana on ollut Etelä-Karjalan Osuuskapan teettämä torin viitesuunnitelma, jonka on laatinut Arkkitehtitoimisto Suunnittelu-huone Oy 27.2.2025. Viitesuunnitelmaa on päivitetty rinnan asemakaavamutoksen kanssa.

WSP Oy on laatinut Kauppatorin ympäristön liikenneselvityksen (12.12.2025), joka sisältää liikenteellisen toimivuustarkastelun sekä vertailutaulukon viidestä eri luonnosvaihtoehdosta.

Ramboll Finland Oy on laatinut Kauppatorin alueelle liikennemelutarkastelun (16.12.2025), joka sisältää melumallinnuskartat nyky- ja ennustetilanteessa ennustetuilla liikennemäärillä.

Suunnittelualueen ja sen lähiympäristön rakennettua kulttuuriympäristöä on käsitelty myös mm. seuraavissa selvityksissä: Rakennettu Lappeenranta, kaupunginosat, (Kaija Kiiveri-Hakkarainen 2006). Lappeenrannan keskustan osayleiskaavaan liittyen on laadittu rakennetun kulttuuriympäristön selvitys (Tmi Lauri Putkonen, Tengbom Eriksson Arkkitehdit Oy, 17.12.2013).

Lappeenrannan keskustaajaman alueelle on tehty ajoneuvoliikenteen liikennemäärien nykytilaennuste sekä liikenne-ennuste vuodelle 2040 (WSP Oy 31.1.2021). Tätä selvitystä käytetään hyödyksi soveltuvin osin myös tässä asemakaavan muutoksessa.

Lappeenrannan keskustaajaman alueelle on tehty meluselvitys (WSP 4.6.2021). Tätä selvitystä käytetään hyödyksi soveltuvin osin myös tässä asemakaavan muutoksessa.

4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

4.1 Suunnittelun tausta ja käynnistäminen

Lappeenrannan kaupunki ja Eekoo Kiinteistöt Oy ovat solmineet Kauppatorin alueen kehittämistä yhteistoimintasopimuksen, jossa on sovittu muun muassa kaavoituksen käynnistämisestä ja maanomistukseen liittyvistä järjestelyistä sekä rakennusten, kauppatorin ja muiden yleisten alueiden suunnittelusta ja toteutuksesta. Yhteistoimintasopimus on hyväksytty kaupunginhallituksessa 16.6.2025. Alueen toteutuksen yksityiskohdista sovitetaan erillisellä toteuttamissopimuksella.

Asemakaavamuutoksen taustalla on tarve mahdollistaa uuden kauppahallin, kahvikioskien ja päivittäistavarakaupan sekä pysäköintitilojen rakentaminen torin yhteyteen sekä kehittää Kauppatorin aluetta nykyaikaista toritoimintaa vastaavaksi.

Uudelle kauppahallille ja torialueelle on laadittu viitesuunnitelma, jota on kehitetty yhteistyössä osuuskaupan ja Lappeenrannan kaupungin kaupunkikehityksen toimialan kesken vuoden 2025 kesän ja syksyn aikana. Suunnittelutyön lähtötietoja torialueen ja kahvilatoiminnan osalta on kysytty toriyrityksiltä kyselyn ja kahden työpajan avulla.

Kaavamuutos kuuluu Lappeenrannan kaupungin vuosien 2025-2027 kaavoitusohjelmaan kohteena 1 *Kauppatorin ja ympäristökortteleiden kehittäminen*. Kaavoitusohjelma on hyväksytty kaupunkikehityslautakunnassa ja kaupunginhallituksessa.

Kauppatorin kehittämisen taustaa

Kauppatorin kehittämistä on tutkittu useissa eri vaiheissa, jo ennen nykyisen kehittämissuunnitelman käynnistymistä. ”Meijän City” keskustan kehittämissuunnitelman yhteydessä Kauppatorin alueelle laadittiin kolme pääkehittämisvaihtoehtoa, joista kuultiin asukkaita ja torialueen yrittäjiä. Meijän Cityn asukaskyselyn yhteydessä Kauppatorin alue nousi esille alueena, joka erityisesti kaipaa kehittämistä. Meijän Cityn kehittämissuunnitelma ja aluekohtaiset kehittämiskortit on hyväksytty kaupunkikehityslautakunnassa 16.6.2021.

Kehittämissuunnitelman hyväksymisen jälkeen käynnistyi ”ydinkeskustan kestävä tulevaisuus” -kehittämisshanke, jossa tutkittiin kauppatoriyrityksyyden tulevaisuutta sekä torialueen kehittämistä. Hankkeen yhteydessä selvitettiin toriyrityksien sekä torin käyttäjien näkemyksiä ja toiveita kauppatorin kehittämisestä. Kehittämissuunnitelman yhteydessä tutkittiin myös kauppahallin uudistamisen ja laajentamisen mahdollisuuksia Meijän City kehittämissuunnitelman ideoihin pohjautuen.

Lähtötietokysely Kauppatorin nykytilasta ja kehittämisestä asiakkaille ja yrittäjille järjestettiin 13.12.2021 – 16.2.2022. Asukaskyselyyn saatiin lähes 200 vastausta. Kyselyssä pyydettiin lisäksi kommentteja Meijän City keskustan kehittämissuunnitelman yhteydessä tehdyistä kolmesta Kauppatorin kehittämisvaihtoehdosta, jotka on esitelty tarkemmin kaavaselostuksen kohdassa 4.5.

Kyselyssä asiakkaat kertoivat asioivansa pääasiassa Kauppatorin ulkomyyntipisteillä sekä vetykojuilla. Kauppahallissa ilmoitti asioivansa miltei puolet vähemmän.

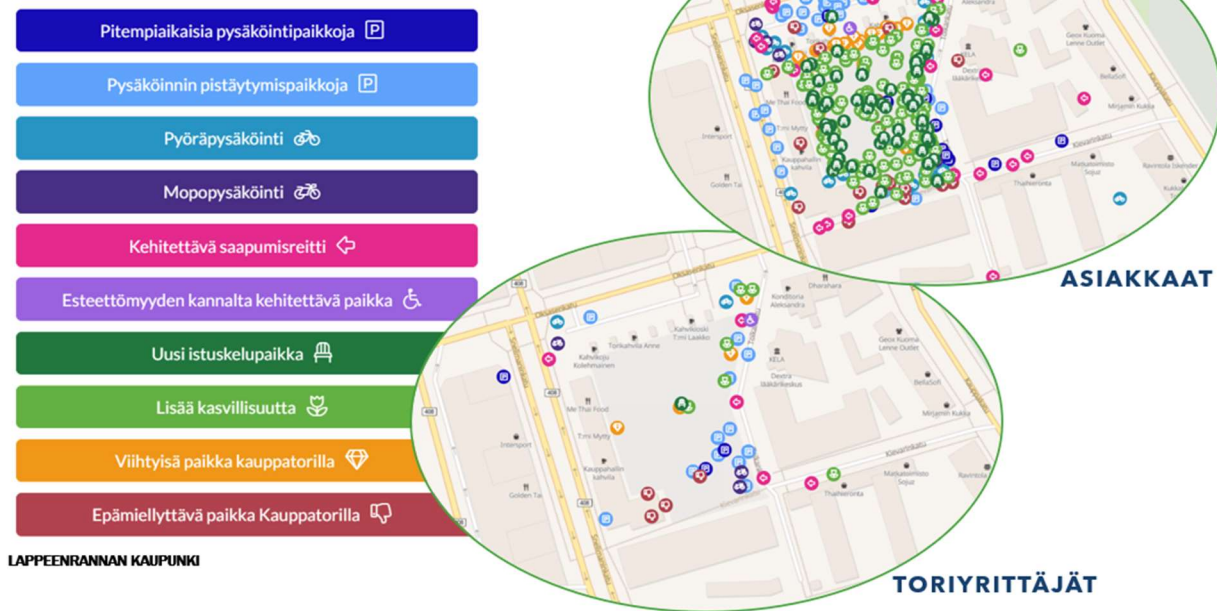
Kauppatorialueen yrittäjille suunnattuun kyselyyn vastasi yli 20 yrittäjää, joista suurin osa oli toiminut kauppatorilla yli 10 vuotta. Vastaajista suurimman osan päämyyntiartikkeli oli elintarvikkeet. Seuraavaksi eniten vastaajissa oli kahvikioskien ja muiden ruokapaikkojen pitäjiä. Suurin osa vastaajista piti myyntipöytää ulkona tai myi tuotteet suoraan autostaan.

Asukas- ja yrittäjäkyselyiden perusteella torialueen kehittämiselle tunnistettiin suuri tarve. Asukkaiden ja asiakkaiden näkökulmasta eniten toivottiin torialueen kehittämistä siten, että aluetta käytetään myös muiden isojen tapahtumien (esim. konsertit ja festarit) järjestämiseen markkinoiden ohella. Lisäksi toivottiin lisää vehreyttä rakentamalla pysyvä viheralue sekä toivottiin, että torialueelle luodaan erilaisia oleskelualueita.

Toriyrityksien näkökulmasta tärkeimmiksi kehittämiskohteiksi tunnistettiin kauppatorin ympärivuotisen käytön edistäminen muuntojoustavien palvelujen avulla. Lisäksi pidettiin tärkeänä, että torialuetta käytetään myös muiden isojen tapahtumien järjestämiseen

markkinoiden ohella. Lisäksi esitettiin toive torialueen hyödyntämisestä nykyistä enemmän pysäköintialueeksi.

Karttavastaukset



Kuva 54: Asiakas- ja toriyrittäjäkyselyn karttavastausten yhteenveto vuodelta 2022. (Lappeenrannan kaupunki)

Sekä asiakkaista että yrittäjistä pääosa piti ideaa koilliskulman viheralueen kehittämisestä hyvänä. Alueelle toivottiin kunnon keidasta, jossa olisi penkkejä ja tyylikäs sadekatos. Yrittäjien näkökulmasta yhtenäistä toria ilman kokonaisuutta rikkovia kiinteitä istutuksia pidettiin hyvänä. Asiakkaiden näkökulmasta torille toivottiin myös istuskelupaikkoja, puita ja muita viheristutuksia viihtyisyyden parantamiseksi. Myös riittävien pysäköintipaikkojen tarve lähialueella tai maanalaisessa pysäköintilaitoksessa nähtiin tärkeänä alueen kehittämisen kannalta. Lisäksi toivottiin myyntipaikkojen määrän pienentämistä, joka johtaisi väljempään ja helpommin kuljettavaan torialueeseen.

- Suuntaviivat kauppatorin jatkokehittämiselle

Kehittämishankkeen lopputuloksena tunnistettiin tavoitteita Kauppatorin jatkokehittämiselle. Rakentamisen osalta on mahdollista edetä pienin, kosmeettisin toimenpitein tai sitten voimakkaammalla uudisrakentamisella. Alueen uudisrakentamisen osalta todettiin, että torialueen koon muuttaminen voisi parantaa torin toimivuutta ja toritoimintojen järjestämistä. Markkinoiden aikana torialue voisi laajentua viereisille kaduille.

Lisäksi pohdittiin, miten alueen rajaaminen rakennuksilla vaikuttaisi alueen varjostukseen ja viihtyisyyteen. Jos torille rakennetaan enemmän (esim. kauppahalli, toripysäköinti), mihin toriyrittäjät siirtyisivät rakentamisen ajaksi? Lisäksi pohditutti, palaavatko asiakkaat (tai yrittäjät) torille rakentamisen jälkeen vai vaihtaako Lappeenrannan Kauppatori jälleen keran paikkaa?

Viihtyisyyden osalta asukkaiden ja yrittäjien näkemykset erosivat. Asukkaat ja asiakkaat toivoivat alueelle runsaasti lisää vehreyttä, istuskelupaikkoja ja myöhäisempiä

aukioloaikoja. Viihtyisyys voisi lisätä asiakkaiden viipymää torilla. Lisäksi pohdittiin torien pidempiä aukioloaikoja ja iltatapahtumien mahdollisuutta. Yrittäjien vastauksissa korostui lähipysäköinnin tarve. Asiakkaat eivät kokeneet sitä kuitenkaan ongelmaksi. Kaikki toivoivat torin koilliskulman kehittämistä viheralueena ja oleskelun keitaana.

Alueen yrittäjien aktiivista osallistumista torin kehittämiseen pidettiin keskeisenä. Myös yhteisen ymmärryksen muodostaminen kehittämisen päämäärästä (kaupunki/päätäjät – toriyrittäjät – asiakkaat) nähtiin erittäin tärkeänä.

- Kauppatorin asemakaavamuutoksen lähtökohtia

Vuosien varrella on pohdittu myös Kauppatorin siirtoa uuteen sijaintiin ja tutkittu mahdollisuutta sijoittaa monitoimiareena torin alueelle. Nyt valmistelussa oleva Kauppatorin ja uuden kauppahallin rakentaminen varmistavat torin säilymisen ja kehittämisen nykyisellä paikallaan. Laadittu asemakaava mahdollistaa pääosan aikaisemmissa kehittämisvaiheissa tunnistetuista kehittämistarpeista sekä alueen yrittäjien kuin myös asiakkaiden näkökulmasta. Asemakaavan valmistelussa on hyödynnetty aikaisemmassa vaiheessa kerättyä tietoa kehittämistarpeista sekä hyödynnetty laadittuja luonnosvaihtoehtoja suunnittelun tausta-aineistona.

4.2 Osallistuminen ja yhteistyö

Osallistumis- ja vuorovaikutusmenettelyä sekä vaikutusarviointia varten on laadittu osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS, liite 1), jossa on myös lueteltu kaavatyössä osallisena olevat maanomistajat, viranomaiset ja muut tahot.

Kaavoituksen vireille tulosta sekä kaikista merkittävistä kuulemis- ja päätöksentekovaiheista ilmoitetaan kaupungin ilmoitustaululla sekä kaupungin virallisessa ilmoituslehdessä Etelä-Saimaassa. Lähialueen asukkaita ja maanomistajia informoidaan henkilökohtaisella kirjeellä asemakaavan luonnosvaiheessa.

Asemakaavaluonnoksesta järjestetään 14.1.2026 kaikille avoin asukastilaisuus, josta tiedotetaan luonnosvaiheen kuulemisen yhteydessä. Kaavatyön valmisteluajana on lisäksi järjestetty kolme kuulemis-/ tiedotustilaisuutta toriyrittäjille sekä erikseen tilaisuus Kauppatorin alueen muille yrittäjille.

Kaava-aineistot pidetään nähtävillä Lappeenrannan asiakaspalvelukeskus Winkissä, joka sijaitsee pääkirjastossa osoitteessa Valtakatu 47 (1.kerros) ja kaupungin verkkosivulla www.lappeenranta.fi / Kaavoitus > Nähtävillä olevat kaavat.

Viranomaisyhteistyö

Asemakaavaluonnoksesta pyydetään lausunnot osallisena olevilta viranomaisilta, jotka on lueteltu OAS:ssa. Tarvittaessa pidetään ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelu (AKL 66 §, MRA 26 §) sen jälkeen, kun asemakaavaehdotus on pidetty MRA 27 §:n mukaisesti nähtävillä. Kaavamuutoksesta ei ole tarpeen järjestää aloitusvaiheen viranomaisneuvottelua.

4.3 Suunnitteluvaiheet

Asemakaavamuutoksen laatiminen on käynnistynyt keväällä 2025. Suunnittelun aluksi on laadittu osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) sekä alustavia luonnosvaihtoehtoja.

Kaavan vireille tulosta ilmoitetaan kuuluttamalla asemakaavaluonnoksen ja osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS:n) nähtävillä olosta lehtikuulutuksella 17.12.2025 sekä henkilökohtaisilla kirjeillä osallisille. OAS pidetään AKL:n 62 §:n ja 63 §:n mukaisesti nähtävillä ja MRA 30 §:n mukaisesti kommentoitavana alkaen 18.12.2025 kaavaprosessin ajan.

Asemakaavaluonnos, OAS ja valmisteluaineisto pidetään MRA 30 §:n mukaisesti nähtävillä 18.12.2025 – 26.1.2026. Nähtävillä olon aikana kaavasta pyydetään lausunnot suunnittelussa osallisena olevilta viranomaisilta ja kaupungin hallintokunnilta. Myös muilla osallisilla on mahdollisuus antaa kaavasta mielipide.

Asemakaavaluonnoksesta järjestetään yleisötilaisuus 14.1.2026 Lappeenrannan kaupungintalon 1. kerroksen kokoushuone Venlassa alkaen klo 16:30.

Asemakaavaluonnosta tarkistetaan saatujen mielipiteiden ja lausuntojen perusteella ja laaditaan kaavaehdotus. Kaavaehdotus käsitellään ja hyväksytään kaupunkikehityslautakunnassa ja kaupunginhallituksessa.

Kaupunginhallitus asettaa kaavaehdotuksen nähtäville MRA 27 §:n mukaisesti 30 päiväksi ja pyytää lausunnon Kaakkois-Suomen ELY-keskukselta (Lupa- ja valvontavirasto alkaen 1.1.2026). Asemakaavaa ja selostusta voidaan tarkistaa mahdollisten lausuntojen sekä muistutusten perusteella. Tämän jälkeen kaava viedään kaupunginhallituksen käsiteltäväksi ja kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi.

Hyväksymispäätöksestä on mahdollista valittaa Itä-Suomen Hallinto-oikeuteen. Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan (AKL 188 §).

Asemakaava on laadittu Lappeenrannan kaupungin kaupunkisuunnittelussa yhteistyössä Lappeenrannan kadut ja ympäristö -vastualueen kanssa.

4.4 Asemakaavan tavoitteet

Asemakaavan suunnittelun yleisenä tavoitteena on mahdollistaa Kauppatorin kehittäminen osana Lappeenrannan ydinkeskustan toimintoja. Kaavamutoksella mahdollistetaan uuden kauppahallin rakentaminen nykyiselle torialueelle kahvilakioskien ja pysäköintialueen paikalle sekä autojen maanalaisen pysäköintihallin rakentaminen torin ja kauppahallin alapuolelle. Katualueita laajennetaan tarvittavin osin liikenteen toimivuuden varmistamiseksi. Erityistä huomiota kiinnitetään kevyen liikenteen edellytysten turvaamiseen sekä laadukkaan ja houkuttelevan jalankulku- ja pyöräily-ympäristön muodostamiseen. Viheralueiden määrää toriaukiolla pyritään lisäämään.

Nykyinen kauppahalli ja kahvikioskien rakennukset on tarkoitus purkaa. Kievarinkatu avataan ajoneuvoliikenteelle Snellmaninkadulle asti. Toikankadun tilalle muodostetaan Ok-sasenkadulta kahdelle tontille johtava ajoyhteys sekä maanalaiseen pysäköintitilaan johtava ajoluiska Kievarinkadulta. Lisäksi Snellmaninkadun katualuetta laajennetaan, millä mahdollistetaan kevyenliikenteen väylän parantaminen Kauppatorin kohdalla.

Lappeenrannan kaupungin Lappeenranta 2037 -strategian tavoitteisiin kuuluu elinvoimaisen ja kestäväen kaupungin kehittäminen. Tavoitteena on kehittää suunnittelualuetta kiinteänä osana ydinkeskustan aluetta laadukkaiden palvelujen alueena. Tavoitteena on tiivistää olemassa olevaa kaupunkirakennetta ja tarjota torin perinteeseen liittyvää

kulttuuriympäristöä myös tulevaisuudessa, mahdollistaen toritoiminnan kehittämisen nykyaikaiseen elämäntapaan soveltuvaksi.

Kaupunkikuvallisena tavoitteena on kehittää Kauppatoria toimivaksi kaupunkielämysten kokonaisuudeksi, laadukkaan viherympäristön arvoja lisäämällä. Tavoitteena on kehittää alueesta yleisilmeeltään ja arkkitehtuuriltaan korkealaatuinen ja monipuolinen kokonaisuus.

Lappeenrannan kaupungin ilmasto-ohjelman tavoitteena on toteuttaa kestävästä rakentamisesta, kaavoitusta ja maankäyttöä. Lisäksi tavoitteena on kestävästä liikkumisen kehittäminen ja edistäminen.

Toriyrittäjien tavoitteet. Tavoitteena on kehittää torialuetta vetovoimaiseksi kauppaja- ja tapahtumapaikaksi, jossa perinteistä torimyyntiä on mahdollista kehittää nykyaikaiseen elämäntapaan sopivaksi. Torialueelle tulee sijoittua riittävästi torimyyntipaikkoja ja tilat myös autosta tapahtuvalle myynnille.

Osallisten tavoitteet. Alueen asukkaiden näkökulmasta tavoitteena on kehittää Lappeenrannan ydinkeskustan viihtyisyyttä ja palveluiden tarjontaa sekä säilyttää kulttuurihistoriallisesti arvokas kaupunkirakenne. Asukkaiden kannalta tärkeää ovat myös Kauppatorin sijainti joukkoliikenneyhteyksien äärellä, sujuvat ajoneuvoliikenteen yhteydet sekä turvalliset kevyen liikenteen yhteydet.

Seudulliset tavoitteet. Etelä-Karjalan maakuntakaavan tavoitteena on kehittää keskusta-toimintojen aluetta. Suunnittelumääräyksen mukaan alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota alueen viihtyisyyteen, omaleimaisuuteen ja kaupunkikuvan tasapainoisuuteen sekä huolehdittava eri liikennemuotojen järjestelyjen taroituksenmukaisuudesta ja häiriöttömyydestä. Aluetta suunniteltaessa on varauduttava riittävään ja monipuoliseen keskustatoimintoja tukevaan asunto-, työpaikka- ja keskustapalvelujen tarjontaan sekä keskustojen lähikauppojen säilymiseen. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa erityistä huomiota tulee kiinnittää maisema- ja kulttuuriarvojen sekä rakennushistoriallisten ominaispiirteiden säilyttämiseen ja vapaa-ajan palvelujen sekä virkistysarvojen turvaamiseen. Erityisesti jalankulun ja kevyen liikenteen verkostoa sekä joukkoliikenteen laatua ja sujuvuutta tulee kehittää.

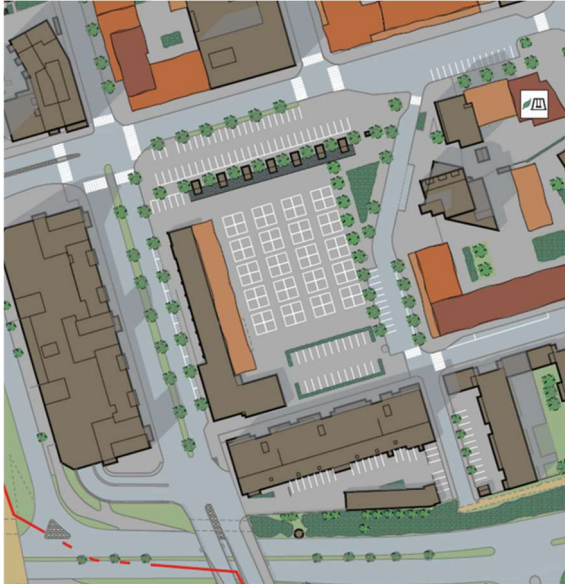
Maakuntakaavassa keskusta-alue on osoitettu kaupunkirakenteen kehittämisen kohdealueena. Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on huolehdittava siitä, että kohdealueelle sijoittuvat toiminnot ja alueen maankäytön ratkaisut eheyttävät kaupunkirakennetta.

Oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa torialue on merkitty katuaukio/ torina (ruutuviivoitus). Aluetta koskee myös merkintä *Kulttuurihistoriallisesti arvokas kävelypainotteinen ydinkeskusta-alue* (vino viivoitus). Merkintä edellyttää torialueen kaupunkiympäristöltä korkeatasoista toteutusta. Yleiskaavassa ei ole rakennuksiin tai alueeseen liittyviä suojelumerkintöjä.

4.5 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

- Alustavat luonnosvaihtoehdot 2021

Torialueen kehittämistä on tarkasteltu osana ydinkeskustaa vuonna 2021 hyväksytyssä keskustan kehittämissuunnitelmassa "Meijän city". Suunnitelma sisälsi kolme Kauppatorin kehittämisevaihtoehtoa (A, B ja C), joista kahdessa nykyinen kauppahallirakennus olisi säilytetty ja yhdessä korvattu uudisrakennuksella. Kaikissa vaihtoehdoissa alueen koillispuolelle oli esitetty laajempi, kehitettävä viheralue.



VE A:

- Vetykioskit säilyvät nykyisellä paikallaan.
- Kioskien väliin ja yläpuolelle rakennetaan katos > ympärivuotinen "terassikausi"
- Nykyistä kauppahallia kehitetään ja sen itäpuolelle rakennetaan lasikattoinen laajennusosa > toiminnallisuus paranee
- Vehreyden ja viihtyisyyden lisääminen
- Leikkialueen säilyttäminen ja tarvittaessa siirto
- Varsinaisen torialueen rajaaminen suorakulmaiseksi istutuksin
- Viheralue torin ja Toikankadun väliin
- Torimyyntipaikkoja noin 80 kpl
- Mahdollinen pysäköintihalli torin alle
- Taksitolpan siirtyminen Toikankadun itäpuolelle



VE B:

- Nykyisen kauppahallin paikalle rakennetaan uudisrakennus > kutsuvampi yleisilme, helppo saatavuus, toiminnallisuus paranee
- Kauppahalli maantasokerroksessa ja päällä mahdollisesti asuin- tai toimistotiloja
- Vetykioskit säilyvät nykyisellä paikallaan tai siirretään uuden kauppahallin yhteyteen
- Kioskien väliin katos > ympärivuotinen "terassikausi"
- Vehreyden ja viihtyisyyden lisääminen
- Leikkialue uuden kauppahallin eteen
- Torialueen rajaaminen suorakulmaiseksi istutuksin
- Viheralue torin ja Toikankadun väliin
- Torimyyntipaikkoja 80 kpl
- Mahdollinen pysäköintihalli torin alle
- Taksitolpan siirtyminen Toikankadun itäpuolelle



VE C:

- Kauppahalli säilyy ja saa viereen uuden katosrakenteen > kutsuvampi yleisilme, helppo saavutettavuus, toiminnallisuus paranee
- Vetykioskit säilyvät nykyisellä paikallaan
- Kioskien väliin laaja katos, jotka jatkuu myös kauppahallin etuosaan > ympärivuotinen "teras-sikausi"
- Vehreyden ja viihtyisyyden lisääminen
- Leikkialueen säilyttäminen ja tarvittaessa siirto
- Viheralue torin ja Toikankadun väliin
- Torimyyntipaikkoja noin 80 kpl
- Mahdollinen pysäköintihalli torin alle
- Taksitolpan siirtyminen Toikankadun itäpuolelle

- Alustavat luonnosvaihtoehdot 2025

Aliempien luonnosvaihtoehtojen pohjalta Lappeenrannan kaupunkisuunnittelu laati kaavamuuotosalueelle alustavia luonnosvaihtoehtoja, joiden lähtökohtana oli nykyisen kauppahallin purkaminen ja uuden kauppahallin, torikahviloiden sekä päivittäistavarakaupan sijoittaminen uudisrakennukseen torialueen pohjoisreunalle. Etelä-Karjalan Osuuskaupan teettämässä suunnitelmassa yksikerroksisen rakennuksen kerrosala on noin 2500 neliometriä, asiakassisääkäynnit sijoittuvat rakennuksen itäosalle ja huoltosisääkäynnit länsiosalle sekä itäpäätyyn. Maanalaiseen autojen pysäköintitilaan johtava ajoyhteys oli osoitettu Oksasenkadulta.

Kaupunkisuunnittelu on tutkinut vaihtoehtona alkuperäiseen esitykseen ajoyhteyttä maanalaiseen pysäköintitilaan Kievarinkadun eri kohdista. Kaikissa vaihtoehdossa rakennettaisiin uusi autojen pysäköintitila torialueen alapuolelle ja lisätään alueella olevien autopaikkojen määrää. Pysäköintihalliin on mahdollista rakentaa vaihtoehdosta riippuen noin 110-170 autopaikkaa.

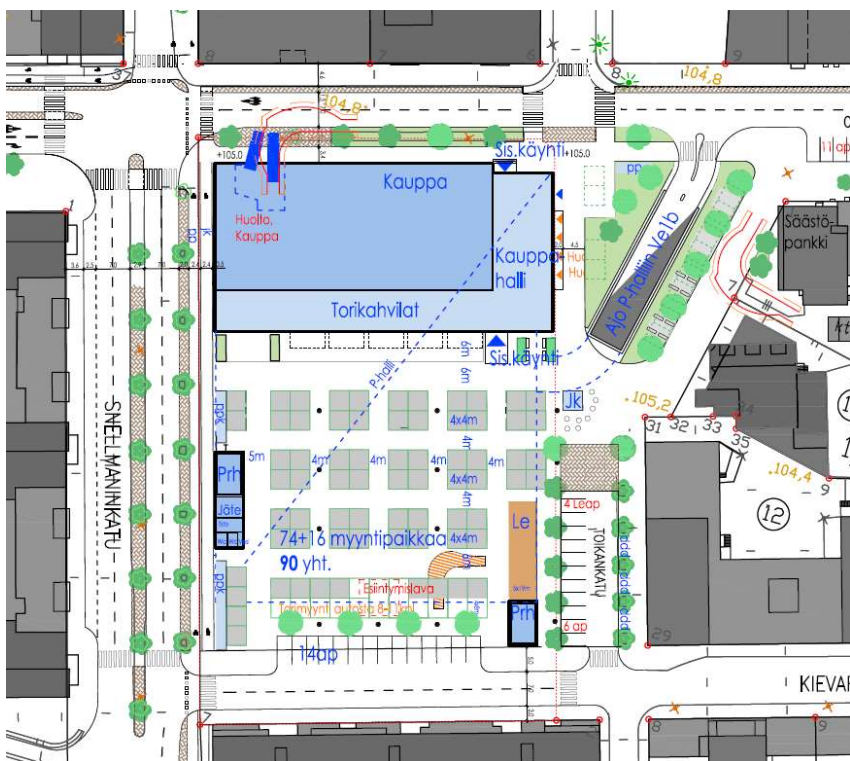
Suunnittelun lähtökohtana oli jatkaa Kievarinkatua Snellmaninkadulle ja lisätä katuverkon toimivuutta. Myös Snellmaninkadun kevyenliikenteen väylää tulee leventää, mikä mahdollistaa eri liikkumismuotojen erottelun toisistaan ja muodostaa polkupyöräilyn laatukäytävän.

Luonnosversio 1a vastaa osuuskaupan teettämää suunnitelmaa, jossa maanalaisen pysäköintihallin ajoyhteys liittyy Oksasenkatuun ja halli sijoittuu uudistetun Kauppatorin alapuolelle. Ajoluiska halliin on vinosti Toikankadun länsireunalla. Samalla Toikankadun yksisuuntainen yhteys Oksasenkadulle on säilytetty. Torialueelle sijoittuu 74 torimyyntipaikkaa ja reuna-alueille 24 maanpäällistä autopaikkaa. Kauppahallin huoltoajo on rakennuksen itäjulkisivulla ja elintarvikemyymälän huoltoajo Oksasenkadun länsiosalla, josta on ajo rakennuksen huoltotaskuun. Suunnitelman mukaan huoltoajoneuvo tukkisi Oksasenkadun itään johtavan liikenneväylän ja olisi riskitekijä liikenteen toimivuuden kannalta. Tämän perusteella kaupunkisuunnittelu tutki huoltoajon siirtoa torin puoleiselle julkisivulle, tarkoituksena varmistaa Oksasenkadun liikenteen sujuvuus. Koska torin puolelle sijoitettu kaupan huoltoajo johtaisi puolestaan ongelmatilanteisiin torimyyntin osalta, sijoitettiin päivittäistavaramyyymälän huoltoajo Oksasenkadun puolelle. Huoltotaskua syventämällä päästiin ratkaisuun, jossa huoltoajoneuvo ei pysäköi ajoradalle, mikä varmistaa liikenteen toimivuuden.



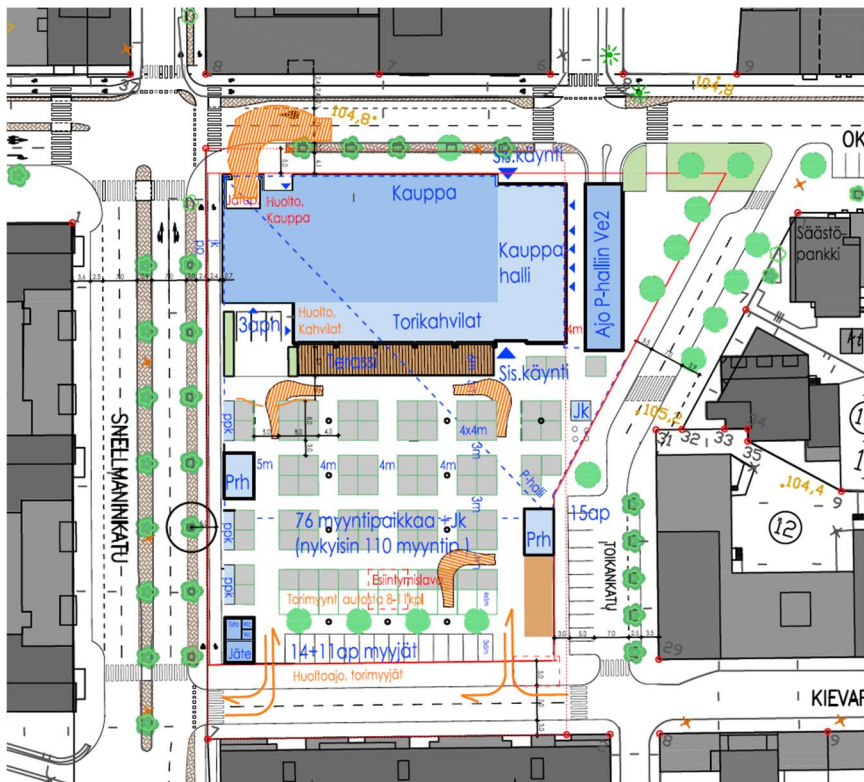
Kuva 55: Kuvassa Kauppatorin viitesuunnitelman **1a** mukaisesti laadittu havainnekuva, jossa on 74 torimyyntipaikkaa ja reuna-alueilla 24 maanpäällistä autopaikkaa. (Lappeenrannan kaupunkisuunnittelu)

Luonnosversiossa 1b maanalaisen pysäköintihallin ajoyhteys liittyy Oksasenkatuun ja pysäköinti sijoittuu osittain uuden kauppahallin alapuolelle, mahdollistaen kuitenkin puurivistön Kievarinkadun varrelle. Ajoluiska on vinosti Toikankadun länsireunalla ja kadun yksisuuntainen ajoyhteys Oksasenkadulle on korvattu huolto- ja tontille ajon sallivalla jalkenkulkualueella sekä uusilla viheralueilla. Torialueelle sijoittuu 74 torimyyntipaikkaa ja markkinoille saadaan sijoitettua 16 lisämyyntipaikkaa. Torin reuna-alueilla on 24 maanpäällistä autopaikkaa. Kauppahallin huoltoajo on itäjulkisivulla ja päivittäistavaramyymälän huolto on Oksasenkadulta, huoltoajoneuvon pysäköinnin mahdollistavan huoltotaskun kautta.



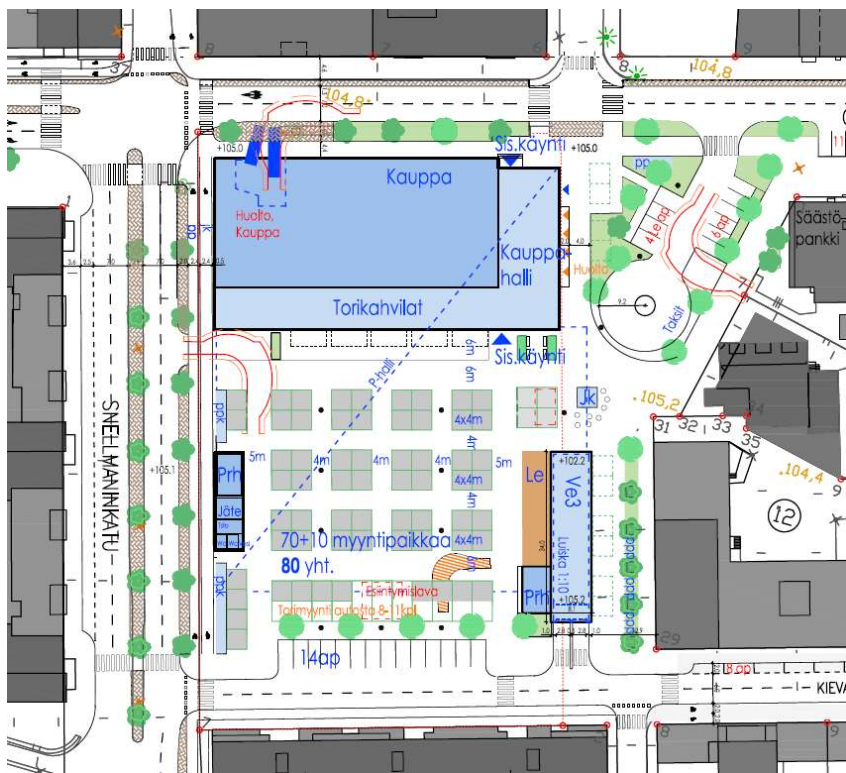
Kuva 56: Kuvassa Kauppatorin viitesuunnitelman **1b** mukaisesti laadittu havainnekuva, jossa on 74 torimyyntipaikkaa ja markkinoilla 16 lisämyyntipaikkaa. Reuna-alueilla on 24 maanpäällistä autopaikkaa. Suunnitelmassa elintarvikemyymälän huoltotaskua on syvennetty siten että huoltoajoneuvot eivät tuki Oksasenkatua koko huollon ajaksi. (Lappeenrannan kaupunkisuunnittelu)

Luonnosversiossa 2 maanalaisen pysäköintihallin ajoyhteys liittyy ve 1:n tapaan Oksasenkatuun, Sammonkadun jatkeena. Pysäköintihalli sijoittuu osittain Kauppatorin alapuolelle mahdollistaen puurivistön Kievarinkadun varrelle. Ajoluiska kauppahallin itäreunalla rajoittaa alueen hyödyntämistä osana ravintolatoiminnan ulkotilana.



Kuva 57: Kuvassa Kauppatorin viitesuunnitelman 2 mukaisesti laadittu havainnekuva. (Lappeenrannan kaupunkisuunnittelu)

Luonnosversiossa 3 maanalaisen pysäköintihallin ajoyhteys liittyy Kievarinkatuun. Pysäköintihalli sijoittuu osittain Kauppatorin alapuolelle mahdollistaen puurivistön Kievarinkadun varrelle. Ajoluiska halliin sijoittuu Toikankadun eteläosan paikalle. Toikankadun pohjoisosasta on muodostettu Oksasenkatuun liittyvä kaksisuuntainen, päättävä katu. Lyhennetty Toikankatu mahdollistaa liikuntaesteisten maanpäällisen pysäköinnin,



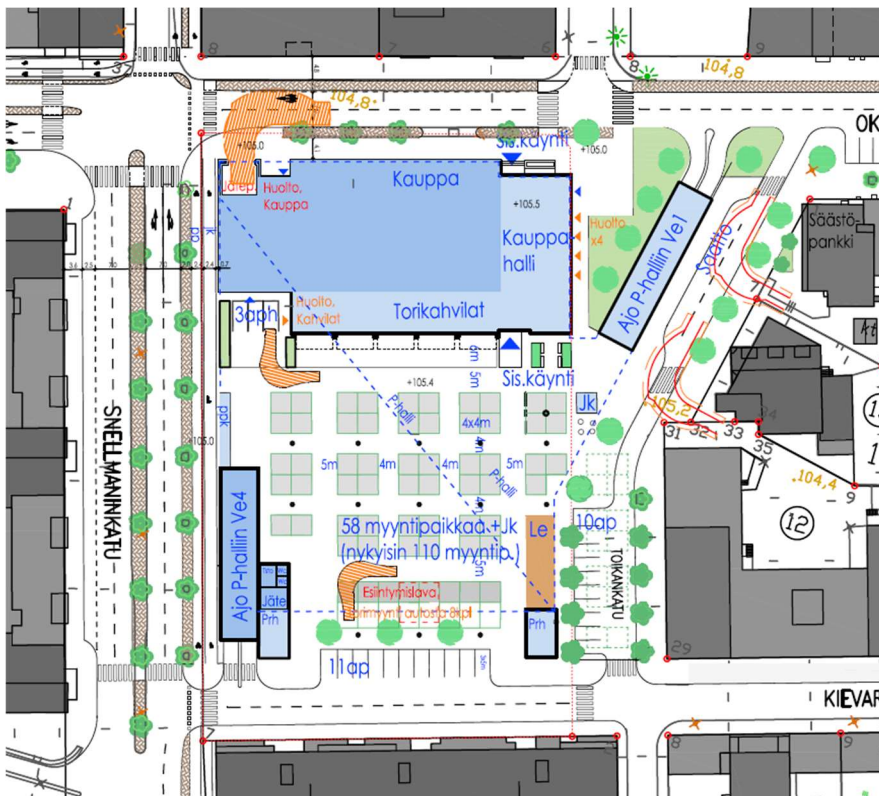
Kuva 58: Kuvassa Kauppatorin viitesuunnitelman 3 mukaisesti laadittu havainnekuva, jossa on 70 torimyyntipaikkaa ja markkinoilla laajennettuna 10 lisämyyntipaikkaa. Reuna-alueilla on 24 maanpäällistä autopaikkaa, saattoliikenteen kääntöpaikka ja taksien noutopiste. (Lappeenrannan kaupunkisuunnittelu)

saattoliikenteen, taksien odotustilan sekä huoltoajon naapurikorttelin tonteille. Torialueelle sijoittuu 70 torimyyntipaikkaa ja markkinoilla laajennettuna 10 lisämyyntipaikkaa. Torin reuna-alueilla on 24 maanpäällistä autopaikkaa, saattoliikenteen kääntöpaikka ja taksien noutopiste. Kauppahallin huoltoajo on itäjulkisivulla ja päivittäistavaramyymälän huolto on Oksasenkadulta, huoltoajoneuvon pysäköinnin mahdollistavan huoltotaskun kautta.

Suunnitelmasta laadittiin myös vaihtoehto 3b, jossa Toikankadun pohjoisosalla pysäköinnin ja taksien tilalla on laajennettu viheralue, jonka keskellä kulkee jalankulkualue ja 16 torimyyntipaikkaa, olemassa olevien puiden lomassa.

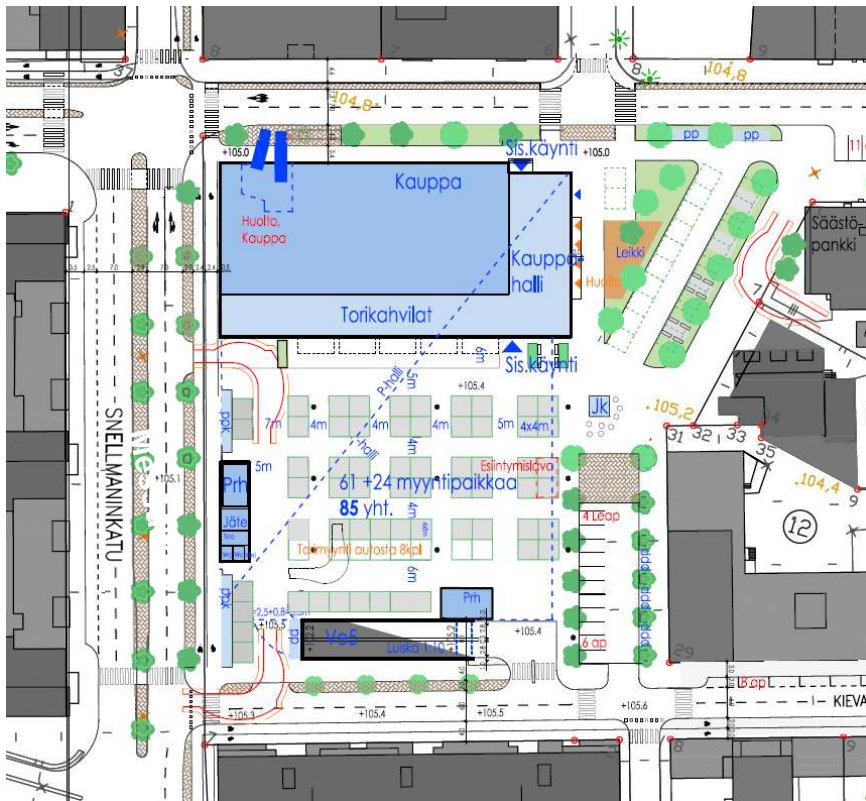
Luonnosversiossa 4 maanalaisen pysäköintihallin ajoyhteys liittyy Kievarinkatuun ja pysäköintihalli sijoittuu osittain Kauppatorin alapuolelle mahdollistaen puurivistön Kievarinkadun varrelle. Ajoluiska sijoittuu Snellmaninkadun suuntaisesti torin länsireunalle, rajaten samalla torialuetta kadun suuntaan. Ajoluiskan ajoyhteyden sijoittuminen lähelle Snellmaninkadun risteystä on liikenteen toimivuuden kannalta ongelmallinen lyhyiden ryhmitystilojen johdosta. Luiskan siirtäminen kauemmaksi risteysalueesta johtaisi puolestaan torialueen supistumiseen ja myyntipaikkojen liian alhaiseen määrään.

Luonnosversiossa 1b+4 maanalaiseen pysäköintihalliin oli tutkittu kaksi ajoyhteyttä, katu-liittymien sijoituessa Toikankadun pohjoisosalle ja Kievarinkadun länsipäätyyn. Pysäköintihalli sijoittuu osittain Kauppatorin alapuolelle mahdollistaen puurivistön Kievarinkadun varrelle. Kievarinkatuun liittyvä ajoluiska sijoittuu Snellmaninkadun suuntaisesti torin länsireunalle, rajaten samalla torialuetta Snellmaninkadun suuntaan. Ajoluiskan ajoyhteyden sijoittuminen lähelle Snellmaninkadun risteystä on liikenteen toimivuuden kannalta ongelmallinen lyhyiden ryhmitystilojen johdosta. Luiskan siirtäminen kauemmaksi risteysalueesta johtaisi puolestaan torialueen supistumiseen ja myyntipaikkojen liian alhaiseen määrään.



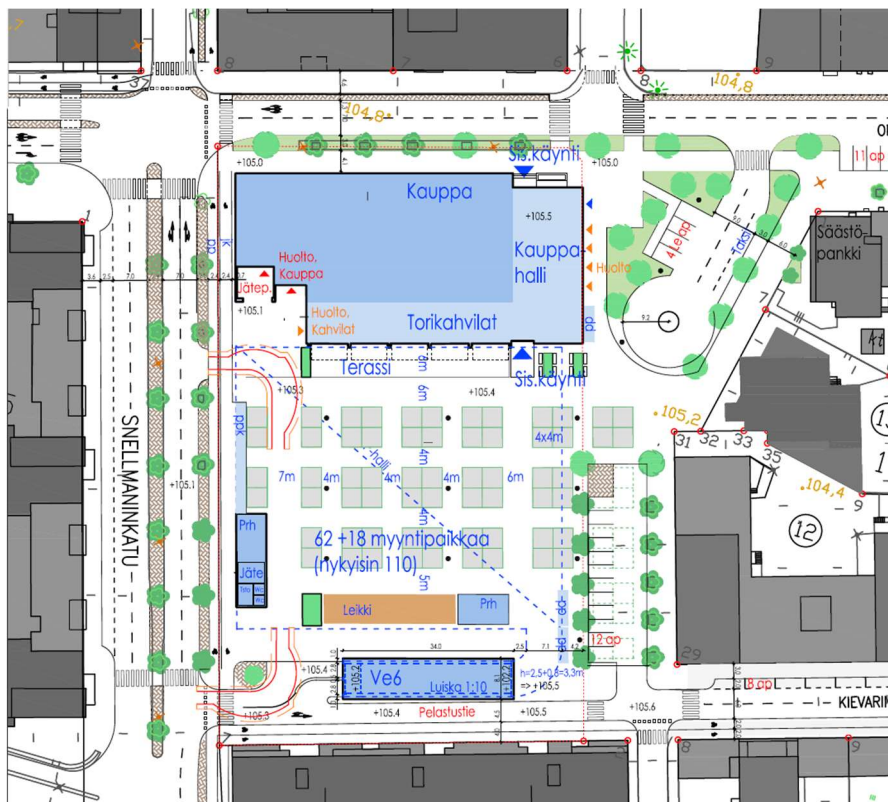
Kuva 59: Kuvassa Kauppatorin viitesuunnitelmien 1b ja 4 mukaisesti laadittu havainnekuva kahdesta ajoluiskasta maanalaiseen pysäköintihalliin. Torilla on 58 torimyyntipaikkaa ja markkinoilla laajennettuna lisäksi 18 myyntipaikkaa. Reuna-alueilla on 11 maanpäällistä autopaikkaa. (Lappeenrannan kaupunkisuunnittelu)

Luonnosversiossa 5 maanalaisen pysäköintihallin ajoyhteys liittyy Kievarinkatuun ja pysäköintihalli sijoittuu osittain uuden kauppatorin alapuolelle, mahdollistaen puurivistön Kievarinkadun varrelle. Ajoluiska sijoittuu Kievarinkadun suuntaisesti torin eteläreunalle. Toikankadun yksisuuntainen ajoyhteys Oksasenkadulle on muutettu ainoastaan huoltoajon naapurikorttelin tonteille sallivaksi ja lisätty viheralue nykyisen Toikankadun pohjoisosalle. Torialueelle sijoittuu 61 torimyyntipaikkaa ja markkinoilla laajennettuna 24 lisämyyntipaikkaa. Torin reuna-alueilla on 10 maanpäällistä autopaikkaa. Kauppahallin huoltoajo on itäjulkisivulla ja elintarvikemyymälän huolto on Oksasenkadulta.



Kuva 60: Kuvassa Kauppatorin viitesuunnitelman 5 mukaisesti laadittu havainnekuva, jossa 61 torimyyntipaikkaa ja markkinoilla laajennettuna 24 lisämyyntipaikkaa. Reuna-alueilla on 10 maanpäällistä autopaikkaa. (Lappeenrannan kaupunkisuunnittelu)

Luonnosversiossa 6 maanalaisen pysäköintihallin ajoyhteys sijoittuu osittain Kievarinkadulle ja kadulla on yksisuuntainen liikenne kohti itää. Torin koilliskulmaan on sijoitettu Oksasenkatuun liittyvä tumppikatu, jolla on neljä lyhytaikaiseen pysäköintiin tarkoitettua autopaikkaa. Torialueelle sijoittuu 61 torimyyntipaikkaa ja markkinoilla laajennettuna 18 lisämyyntipaikkaa. Torin reuna-alueella on 10 maanpäällistä autopaikkaa. Kauppahallin huoltoajo on itäjulkisivulla ja elintarvikemyymälän huolto on Oksasenkadulta.



Kuva 61: Kuvassa Kauppatorin viitesuunnitelman 6 mukaisesti laadittu havainnekuva. (Lappeenrannan kaupunkisuunnittelu)

- Vaihtoehtojen vertailu jatkosuunnittelua varten ja alustava asemakaavaluonnos

Alustavia luonnosvaihtoehtoja vertailtiin liikenteen toimivuuden, torikaupan, kaupunkikuvan, viihtyvyyden ja viherympäristön kannalta. Koska kauppahalli-liikerakennuksen sijainti ja koko oli kaikissa vaihtoehtoissa sama, eivät vaihtoehdot poikenneet toisistaan kaupallisten vaikutusten osalta. Merkittävimpänä perusteena kauppahallin sijoittamiselle kyseiseen paikkaan on tavoite säilyttää torikahvilat likimain nykyisellä sijainnillaan, sijoituen uuden kauppahallin aulatilaan ja mahdollistaen miellyttävän toimintaympäristön koko vuoden ajalle. Sijainti mahdollistaa myös laajentumisen kesäaikana kohti etelää aukeavalle torialueelle ja viihtyisän ulkoanniskelualueen.

Kauppatorille laadituista luonnosvaihtoehtoista laadittiin seuraavalla sivulla oleva, lähinnä määrällisiä kriteerejä koskeva vertailutaulukko, jossa on vertailtu toritoimintojen ja liikenteen toimintaedellytyksiä sekä puuston määrää.

Vaihtoehtojen vertailun keskeisimmäksi suunnittelukysymykseksi muodostui pysäköintiin johtavan rampin sijainti. Vaihtoehtoihin 1 ja 2 sisältyvä Oksasenkatuun liittyvä ramppi sijoittuu keskelle jalankulun tärkeintä tulosuuntaa torin koilliskulmaan, mikä nähtiin kielteisenä asiana. Tästä syystä lähdettiin tutkimaan lisävaihtoehtoja, joissa ajoramppi sijoittuisi torin eteläosaan Kievarinkadun yhteyteen.

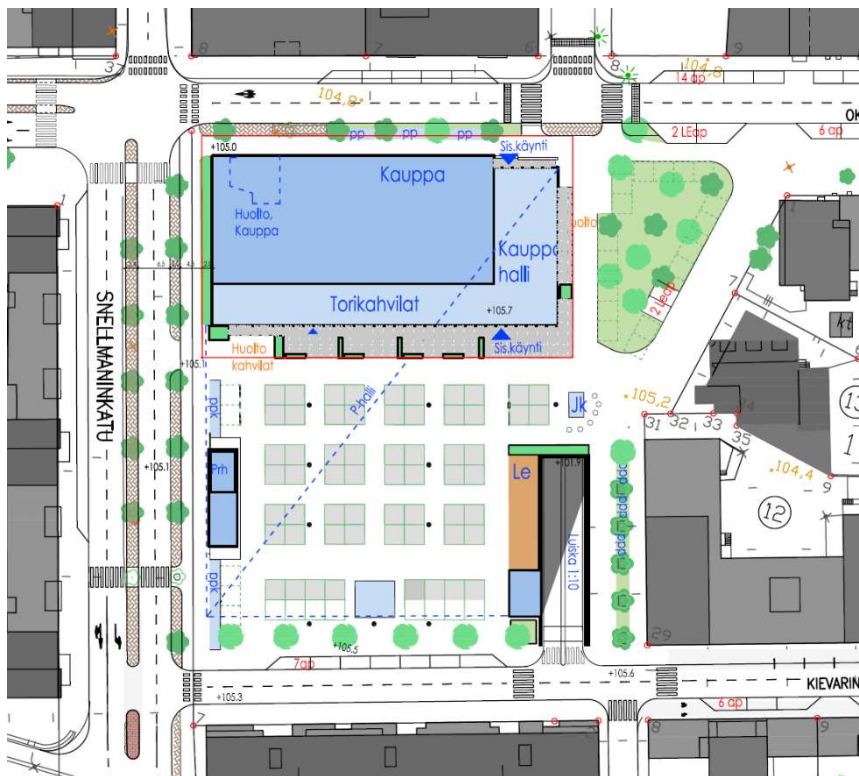
Ajoneuvoliikenteen ohjaaminen Kievarinkadulle mahdollistaa Oksasenkadun kehittämisen jalankulkualueena, mikä on tärkeä kriteeri ja tukee vaihtoehtojen 3-6 valintaa. Kuitenkin vaihtoehto 6:ssa Kievarinkadulle sijoittuva ajoluiska ei mahdollista liikennettä Kievarinkadulla länsisuuntaan, vaan ohjaa ajoneuvoliikennettä Oksasenkadulle. Siten se ei ole samanvertainen kolmen muun vaihtoehdon kanssa.

Kriteerit	Ve1	Ve1b	Ve3	Ve3b	Ve4	Ve5	Ve6
Torimyyntipaikkojen lukumäärä	71	74	70	70	52	61	62
Torimyyntipaikkojen laajennusvara	3	16	4	20	14	20	20
Oksasenkadulta ei ajoa pysäköintihalliin	0	0	10	10	10	10	0
Taksin odotuskaista	5	0	5	5	5	0	0
Liikuntaesteiset maanpäälliset autopaikat	4	4	4	4	4	4	4
Maanpäällisten autopaikkojen määrä	20	20	20	10	17	6	6
Säilyvän puuston lukumäärä	9	15	10	13	14	15	14
Uuden puuston lukumäärä	12	15	18	15	18	18	16
Uusi viheralue Toikankadun pohjoisosalla	0	5	5	10	5	10	10

Kuva 62: Torisuunnitelmien alustavien luonnosten Ve1-Ve6 vertailutaulukko (Lappeenrannan kaupunkisuunnittelu). Jatkosuunnittelussa valitun vaihtoehdon yksityiskohdat ovat täsmentyneet.

Vaihtoehtojen vertailun pohjalta asemakaavaluonnos on laadittu siten, että se mahdollistaa vaihtoehdon 3b:n toteutumisen. Suunnitelmaa on kehitetty ja tarkennettu katujen yleisuunnitelman valmistuttua ja on laadittu vaihtoehto 3c, jossa Toikankadun pohjoisosaan sijoittuvaa kolmion mallista aluetta on muutettu yhtenäiseksi puistomaiseksi viheralueeksi ja puiston reunoilla olevat, kohti toria kulkevat jalankulkureitit mahdollistavat myyntialueen laajentumisen esimerkiksi joulutorin alueeksi tai vaihtoehtoisesti viheralueen keskelle voidaan jäädättää pieni luistelukäytävä. Lisäksi torin ympäristön palvelutarjonta laajenee uuden elintarvikemyymälän ansiosta ja autojen pysäköintipaikkojen lukumäärän lisääntyessä alueen saavutettavuus henkilöautolla on parempi laajan kaupunkirakenteen reuna-alueilta.

Asemakaavaluonnoksen laadinnan pohjana on siis kaupunkisuunnittelun laatima vaihtoehto 3c ja rakennuksen osalta Arkkitehtitoimisto Suunnitteluhuone Oy:n laatima viitesuunnitelma.



Kuva 63: Kuvassa Kaupatorin viitesuunnitelman 3c:n mukaisesti laadittu havainnekuva, jossa 60 torimyyntipaikkaa ja markkinoille laajennettuna 22 lisämyyntipaikkaa. Kievarinkadun varrelle sijoituu 7 maanpäällistä autoa paikkaa ja ajo maanalaiseen pysäköintihalliin. (Lappeenrannan kaupunkisuunnittelu)

5 ASEMAKAAVAN KUVAUS

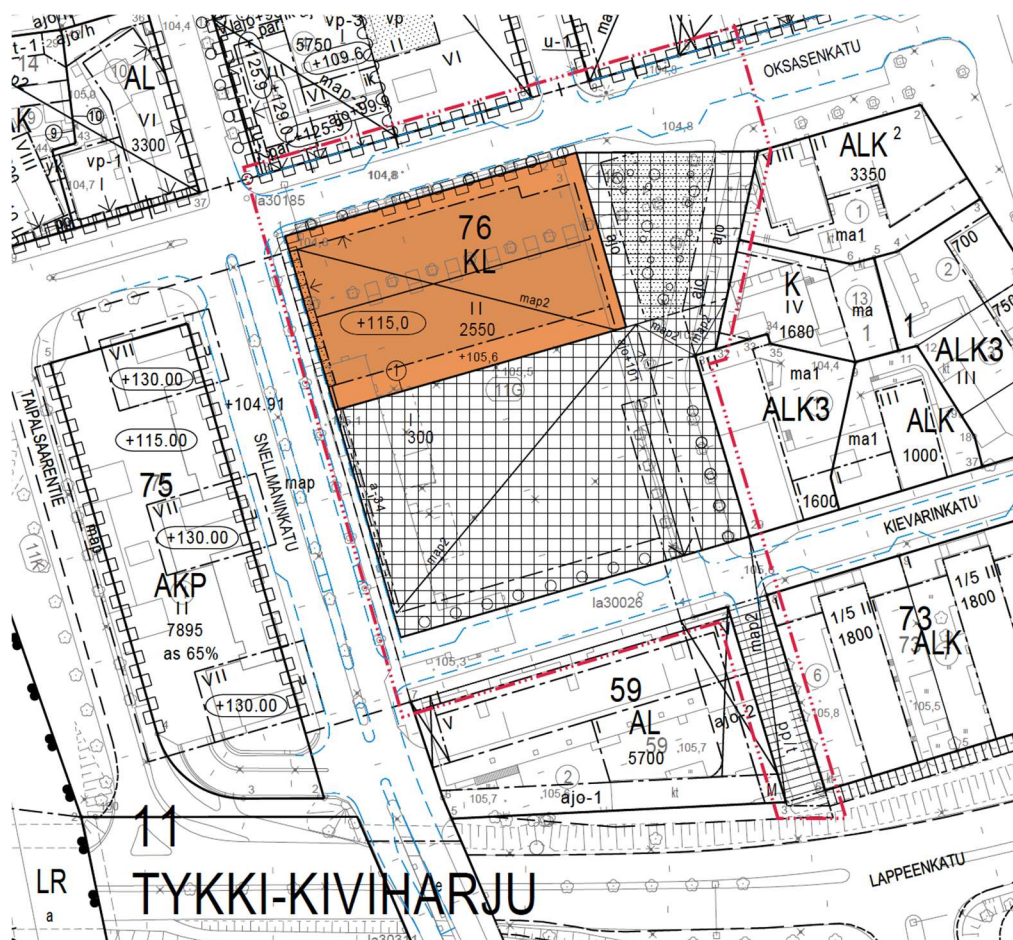
5.1 Kaavan rakenne

Asemakaavamuutoksella mahdollistetaan suunnittelualueen kehittäminen monipuolisena kaupan ja toripalvelujen alueena. Asemakaavamuutos mahdollistaa uuden kauppahallin ja päivittäistavarakaupan toteuttamisen nykyisen torialueen pohjoisosaan. Asemakaavaratkaisu tukeutuu pääosin olemassa olevaan liikenne- ja infraverkkoon, mutta mahdollistaa katualueiden laajentumisen Kievarin-, Snellmanin- ja Oksasenkadulla. Torin alle on mahdollista rakentaa maanalainen pysäköintilaitos, jonka ajoneuvoliittymä on Kievarinkadulla.

Asemakaavassa ei ole määritelty tarkasti uuden kauppahallin massoitteita eikä muita yksityiskohtia, vaan tavoitteena on mahdollistaa moderni, arkkitehtuuriltaan korkeatasoinen hallirakennus. Nykyinen kauppahalli on mahdollista purkaa ja sen alue on osoitettu torialueeksi, jolle on mahdollista rakentaa torimyyntien huoltorakennus ja maanalainen pysäköintilaitos.

Torialueen pohjoisreunalle on muodostettu *liikerakennusten korttelialue* (KL). Uusi kortteli käsittää yhden tontin, jonka rakennusoikeus on 2550 kerros-m² ja tehokkuusluvaksi muodostuu $e=0,87$. Tontille saa sijoittaa kaksi (II) kerrosta korkean rakennuksen. Rakennuksen vesikaton ylimmän kohdan korkeusasema on tasolla +115,0 metriä merenpinnan yläpuolella ja rakennuksen alapuolelle on mahdollista rakentaa maanalainen tila pysäköintiä varten. KL-korttelialueella piha-alueet tulee suunnitella ja toteuttaa yhtenäiseksi kokonaisuudeksi liittyen torialueeseen niin kasvillisuuden, rakenteiden, toimintojen kuin kulkureitien osalta. Piharakenteen tulee liittyä esteettömästi torin likimääräiseen tasoon +105,6 korttelin eteläreunan osalla ja piha-alueiden tulee olla kivettyjä.

Torialue laajenee nykyiselle Toikankadun katualueelle, jonka pohjoispään viiston osan itäreunalle on osoitettu ajoyhteys itäpuolisen torikorttelin länsireunan tonteille. Torialueen eteläosa muuttuu Kievarinkadun 15 metriä leveäksi katualueeksi. Torin länsiosassa muutuu 2 metrin levyinen alue Snellmaninkadun katualueeksi. Torialueen alapuolelle on mahdollista rakentaa maanalainen tila pysäköintiä varten. Lisäksi torialueelle saa rakentaa torimyyntiin ja maanalaiseen pysäköintiin liittyviä yksikerroksisia rakennuksia. Rakennusoikeus on yhteensä 300 kerrosalaneliömetriä. Torin etelä- ja itäreunalle on merkitty istutettavat puurivit sekä maanalaiseen tilaan johtava ajoluiska. Torialueen koillisosaan on merkitty puin ja pensain istutettava alueen osa, jota voidaan hyödyntää monipuolisen oleskelun tai torimyyntin alueena. Koska uudesta torialueesta on merkitty 760 m²:n alue puin ja pensain istutettavaksi alueeksi, säilyy kivetty torialue likimain samankokoisena kuin nykyinen torialue ja uusi viheralue on lisäystä nykyiseen verrattuna.



Kuva 64: Ote 11.12.2025 päivätystä asemakaavaluonnoksesta.

5.2 Mitoitus

Asemakaavan muutosalueen kokonaispinta-ala on 1,4227 ha. Kaavamuutosalueelle muodostuu KL-korttelialue, jonka pinta-ala on 0,3312 ha, torialuetta on 0,6609 ha ja katualueita 0,4306 ha.

Torialueella voimassa olevan kaavan rakennusoikeus on 2250 kerros-m², joka lisääntyy 300 kerros- m²:llä 2550 kerros- m²:iin. Maanalaisia pysäköinti- ja varastotiloja on mahdollista rakentaa kahdelle kellaritasolle yhteensä noin 13600 m².

Torialueeksi kaavoitetun alueen pinta-ala on 6609 neliömetriä, jossa on vähennystä nykyiseen 8615 neliömetrin torialueeseen 2006 m². Mikäli pinta-alojen vertailusta vähennetään rakennusalueiksi merkityt alueet, on uuden torialueen pinta-ala 6247 neliömetriä, jossa on lisäystä nykyiseen 5522 neliömetrin torialueeseen 725 m² eli aukio suurenee noin 13 %:lla. Uudesta torialueesta on merkitty 760 m²:n alue puin ja pensain istutettavaksi alueeksi, jolloin kivetty torialue säilyy likimain samankokoisena kuin nykyinen torialue ja uusi viheralue on lisäystä nykyiseen verrattuna.

	Asemakaavaluonnos	m ²	
Torialue	Torin pinta-ala	8615	
	Nykyinen rakennusoikeus	2250	
	Tehokkuusluku e=	0,26	
KL-kortteli Tontti 1	Korttelin ja tontin 1 pinta-ala	3312	
	Lisäys rakennusoikeuden kerrosalaan	300	
	Uusi rakennusoikeus	2550	
	Tehokkuus e=	0,77	

5.3 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen

Suunnittelualueelle on muodostettu ydinkeskustan kehittämistavoitteiden mukainen keskustan palveluverkkoa täydentävä ratkaisu. Kaava mahdollistaa vanhan kauppahallin purkamisen ja uuden torialueen sekä kauppahallin rakentamisen. Torin alapuolelle rakentuva maanalainen pysäköintitila mahdollista alueiden käytön tehostamisen ja viheralueiden laajentamisen. Snellmaninkadun katualueen laajennus mahdollistaa turvallisten pohjois-etelä suuntaisen kevyenliikenteen väylän rakentamisen torin länsipuolelle, nykyinen lehmusrivistö säilyttäen. Kaavaratkaisu tukee kestävien liikkumismuotojen käyttöä.

Suunnittelualueella ei ole erityisiä säilytettäviä luontoarvoja eikä ympäristöhäiriöihin liittyviä tekijöitä. Kuitenkin alueella olevaa kaupunkikuvallisesti merkittävää puustoa säilytetään mahdollisimman laajasti ja uusia puita istutetaan. Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden osalta kaavaluonnosta voidaan pääosin pitää alueidenkäyttölain ja valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisena. Tavoitteista poikkeaa nykyisen kauppahallin purkaminen, joka on menetys kulttuuriympäristön ja rakennushistorian arvojen kannalta. Kaavaratkaisu mahdollistaa kuitenkin torikulttuurin kehittämisen ja säilymisen.

5.4 Aluevaraukset

5.4.1 Korttelialueet

- Liikerakennusten korttelialue (KL).

Suunnittelualueen ja nykyisen torialueen pohjoisosa on osoitettu *Liikerakennusten korttelialueena* (KL). KL-korttelialueeseen on liitetty noin metrin levyinen kaistale Oksasenkadun katualueesta. Korttelialueelle on mahdollista rakentaa kaksikerroksinen (II) uudisrakennus. Tontin rakennusoikeus on 2550 kerros-m², jossa on lisäystä voimassa olevan asemakaavan torialueen rakennusoikeuteen 300 kerros-m². Rakennuksen pohjois- ja länsisijulkisivujen tulee sijaita rakennusalueen rajalla (nuolimerkintä) ja vesikaton harjan tulee

olla Oksasenkadun suuntainen. Vesikaton ylimmän kohdan korkeusasema saa korkeintaan olla tasolla +115,0 metriä merenpinnan yläpuolella. Rakennuksen alapuolelle on mahdollista rakentaa maanalainen tila, johon saa sijoittaa autojen säilytystilan kahteen kerrokseen sekä varasto- ja väestönsuojatiloja. Kellarikerroksen läpiajot ja kulkuyhteydet korttelin muille tonteille on turvattava ja sovittava rasitesopimuksilla.

KL-alueen rakennuksen julkisivut tulee jakaa pienempiin osiin pilarimaisilla rakenteilla ja korostaa julkisivun tekstuuria valaistuksen avulla. Liikerakennuksen pääsisäänkäyntejä tulee korostaa arkkitehtonisella aiheella ja asiakkaiden aulatilaa tulee johtaa luonnonvaloa. Rakennuksen Oksasenkadun puoleinen huoltopiha tulee kattaa vesikatolla ja ajoaukon tulee olla suljettavissa sisänäkymän estävällä rakenteella. Huoltopihan mitoituksen tulee mahdollistaa keskikokoisen huoltoajoneuvon liikennöinti, estämättä pitkäaikaisesti Oksasenkadun ajoneuvoliikennettä.

Talotekniikkaan liittyvät tilat tulee sijoittaa kerrokseen. Ilmanvaihtolaitteiden vaakaputkistoja ei saa sijoittaa vesikattopinnan yläpuolelle.

Mikäli maanalainen autojen pysäköintitila rakennetaan, tulee kellarin likimääräiseltä tasolta +101 rakenteellisesti mahdollistaa 7 metriä leveä ajoyhteys kortteliin numero 1, merkityn maanalaisen tilan kohdalla. Ajoyhteyden vapaa korkeus tulee olla vähintään 2,3 metriä. Maanalaisista pysäköintipaikoista vähintään 20 pysäköintipaikan ajoura tulee mitoittaa keskikokoisen pakettiauton ajouran mukaisesti.

Tämän asemakaavan alueelle myönnettävistä julkisivuihin kohdistuvista merkittävistä luvanvaraisista toimenpiteistä on pyydettävä lausunto kaupunkikuvatyöryhmältä.

Piha-alueet

KL-korttelialueella piha-alueet tulee suunnitella ja toteuttaa yhtenäiseksi kokonaisuudeksi liittyen torialueeseen niin kasvillisuuden, rakenteiden, toimintojen kuin kulkureittien osalta. Piharakenteen tulee liittyä esteettömästi torin tasoon +105,6 korttelin eteläreunan osalla ja piha-alueiden tulee olla kivettyjä. Säilytettäväksi merkityn puuston kunnosta tulee pyytää kaupunginpuutarhurin lausunto ja säilytettävien puiden rungot tulee suojata rakentamisen ajalle.

Autopaikka- ja polkupyöräpaikoitusta koskevat määräykset

KL-korttelialueella on varattava 1 autopaikka/ 60 krs-m² ja torialueella 1 ap/ 90 krs-m². Autopaikkojen lukumäärää määriteltäessä ulkoseinän 250 mm ylittävää osaa ja aputilojen rakennetun rakennusosan kerrosalaa ei tarvitse ottaa huomioon autopaikkojen laskennassa. KL-korttelissa polkupyörille ja muille kevyenliikenteen kulkuvälineille tulee järjestää pysäköintitilaa 1 m² / 50 kerros-m². Polkupyörien säilytysalueita saa sijoittaa myös torialueelle. Torialueelle tulee rakentaa lisäksi 50 polkupyöräpaikkaa. Säilytysalueiden pyöräpaikat on varustettava runkolukittavilla telineillä.

5.4.2 Muut alueet

- Torialue

Suunnittelualueen keskiosa säilyy nykyisellään torialueena. Nykyisen torialueen eteläosa muuttuu Kievarinkadun 15 metriä leveäksi katualueeksi. Torin länsiosalla muuttuu 2,0 metrin levyinen alue Snellmaninkadun katualueeksi. Torialue laajenee itään ja nykyinen Toikankadun katualue muuttuu kokonaisuudessaan torialueeksi. Pääosalle torialuetta on

mahdollista rakentaa *maanalainen tila, johon saa sijoittaa autojen säilytystilan kahteen kerrokseen sekä varasto- ja väestönsuojatiloja*. Kellarikerroksen läpiajot ja kulkuyhteydet korttelin muille tonteille on turvattava ja sovittava rasitesopimuksilla.

Torialueelle saa rakentaa torimyyntiin ja maanalaiseen pysäköintiin liittyviä yksikerroksisia rakennuksia sekä esiintymislavan. Autojen pysäköintitilojen savunpoiston edellyttämät rakenteet tulee sijoittaa osiksi porrashuonerakennuksia. Torialueen rakennusoikeus on osoitettu kaavakartalla. Rakennusoikeus on yhteensä 300 kerrosalaneliömetriä. Torialueen alapuolella olevan maanalaisen tilan rakenteiden tulee olla riittävät kantamaan torialueen liikennöinti ja pysäköinti kuorma-autoilla.

Torialueen koillisosaan on osoitettu puin ja pensain istutettava alueen osa. Alue voi toimia oleskelualueena ja toriin liittyvien aktiviteettien alueena.

Torialueen osalta autopaikkoja on varattava 1 autopaikka/ 90 krs-m².

- Kadut

Katualueina on osoitettu Oksasenkatu, Kievarinkatu ja Snellmaninkatu suunnittelualueeseen kuuluvilta osiltaan. Snellmaninkadun katualuetta on levennetty 2,0 metrillä itään ja Kievarinkatua on jatkettu Snellmaninkadulle. Lisäksi Oksasenkatua on levennetty 1 metri etelään KL-korttelialueen kohdalla. Toikankadusta on säilynyt vain Kievarinkadun eteläpuolella oleva osa, joka on muutettu jalankululle ja polkupyöräilylle varatuksi alueen osaksi, jolla tontille ajo on sallittu (pp/t).

- Maaperän ja pohjaveden huomioiminen

Kaava-alue kuuluu 1E-luokan pohjavesialueeseen. Alueella on kielletty sellainen rakentaminen ja muut toimenpiteet, joista voi aiheutua ympäristönsuojelulain (pohjaveden pilaamiskielto ja maaperän pilaamiskielto) tarkoittamia seurauksia. Toimenpiteet, joista voi aiheutua vesilain 3 luvun mukaisia seurauksia, kuten vaikutuksia pohjaveden laatuun tai määrään, ovat kiellettyjä ilman vesilain mukaista lupaa. Tehtäessä rakennustöitä pohjavesialueella on kiinnitettävä erityistä huomiota pohjaveden pilaantumisen estämiseksi.

Kaava-alueen maaperästä purkautuu radonkaasua, joka on huomioitava rakennussuunnittelussa. Huoneilman vuosikeskiarvot eivät saa ylittää STM:n antamia kulloinkin voimassa olevia ohjeita.

Kaava-alue on arkeologian konsultointivyöhykkeellä ja ennen maanrakennustöiden aloittamista tulee pyytää alueellisen vastuumuseon arkeologin lausunto.

5.5 Yhdyskuntatekninen huolto ja väestönsuojelu

Kaavan toteuttaminen edellyttää uusien katujen, torialueen sekä yhdyskuntateknisten verkostojen rakentamista. Lisäksi kaavan toteuttaminen edellyttää olemassa oleviin katurakenteisiin muutoksia, joita on kuvattu tarkemmin kaavaselostuksen vaikutusosassa. Lappeenrannan Energiaverkot Oy:n runkovesiputki Kauppatorin pohjoisreunalla tulee siirtää Oksasenkadun nykyiselle katualueelle, puurivin pohjoispuolelle.

Suunnittelualueen hulevedet johdetaan nykyisin kokonaan hulevesiverkostoon. Jatkossa KL-korttelialueen hulevedet tulee kaupungin hulevesien hallintaohjelman mukaisesti imeyttää, tai mikäli tämä ei ole mahdollista, viivyttaa alueella muodostuvia hulevesiä. Kaavassa edellytettyä, vähintään 10 prosenttia torialueen pinta-alasta käsittävää

istutusalueita voidaan hyödyntää torialueella muodostuvien hulevesien imeyttämiseen ja viivyttämiseen.

Kaavan yleisten määräysten mukaan rakentamisluvan yhteydessä tulee esittää selvitys hulevesien hallinnasta ja johtamisesta. Selvityksen pohjalta laadittava hulevesien hallintasuunnitelma ja toteutus tulee laatia Lappeenrannan kaupungin hulevesien hallintaohjelman periaatteiden mukaisesti. Torialueelle on jätettävä istutettavaa aluetta vähintään 10 % sen pinta-alasta. Hulevesiselvityksessä tulee huomioida hulevesien hallinta tulvatilanteissa. Hulevesien hallinnan tekniset yksityiskohdat ratkaistaan rakentamisluvassa.

Pelastuslain 379/2011 mukaan väestönsuoja on rakennettava rakennusta tai samalla tontilla tai rakennuspaikalla olevaa rakennusryhmää varten, jos sen kerrosala on vähintään 1200 neliometriä ja siinä asutaan tai työskennellään tai oleskellaan muutoin pysyvästi. KL-korttelialueelle tulee siten rakentaa pinta-alan edellyttämät väestösuojatilat. Väestönsuojan varsinaisen suojatilan pinta-alan tulee olla vähintään kaksi prosenttia asianomaisen rakennuksen yhteenlasketusta kerrosalasta. Normaalioloissa suojaa voidaan käyttää esimerkiksi varastona edellyttäen, että väestönsuoja voidaan ottaa käyttöön 72 tunnissa.

Suunnittelualue kuuluu Etelä-Karjalan pelastustoimen regressiomallin riskiluokan yksi tasolle ja on saavutettavissa Lappeenrannan paloasemalta kuuden minuutin toimintavalmiusajan sisällä (lähde www.ekpelastuslaitos.fi).

Kaava-alue ei ole ympäristöriskejä aiheuttavan laitoksen eli UPM Kymmenen Kaukaan tehdasalueen konsultointivyöhykkeellä.

5.6 Ympäristön häiriötekijät

Kaavamuutosalueelle ei sijoitu erityisiä ympäristöä kuormittavia toimintoja kuten melu, tärinä tai pölyvaikutus.

Lappeenrannan keskustaajama kuuluu radonin riskialueisiin, minkä vuoksi on annettu tätä koskeva yleismääräys. Sen mukaan huoneilman vuosikeskiarvot eivät saa ylittää STM:n antamia kulloinkin voimassa olevia ohjearvoja.

Suunnittelualue sijaitsee Snellmaninkadun liikennemelualueella. Liikennemelun torjumiseksi asemakaavassa on määrätty 1,5 metrin korkuisen aidan tai vastaavan rakennuksen rakentamisesta toriaukion Snellmaninkadun puoleiselle rajalle. Liikennemeluvaikutuksia on käsitelty tämän kaavaselostuksen vaikutusosassa.

5.7 Kulttuuriympäristö

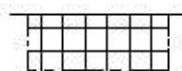
Asemakaavamuutosalueella sijaitsevat vuonna 1956 rakennettu kauppahalli ja vuonna 1983 valmistuneet seitsemän kahvikioskia. Rakennuksilla ei ole maakunta- eikä yleiskaavassa suojelumerkintöjä. Kauppahallista laaditussa rakennushistoriaselvityksessä on tuotu esiin tarve rakennuksen ominaispiirteiden säilyttämiseksi myös jatkossa ja selvityksen mukaan paras vaihtoehto olisi suojelu kaavoituksen keinoin.

Suunnittelualueelta ei tunneta Museoviraston käytettävissä olevien rekisteri- ja arkistointineistojen perusteella muinaismuistolain (295/1963) rauhoittamia kiinteitä muinaisjäännekohteita. Torin alla on mahdollisesti kevättalvella vuonna 1917 haudattuja punaisten kaatuneita taistelijoita, joten ennen maanrakennustöiden aloittamista tulee pyytää alueellisen vastuumuseon arkeologin lausunto.

5.8 Asemakaavamerkinnot ja -määräykset



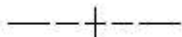
Liikerakennusten korttelialue.



Aukio/tori.



3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.



Kaupungin- tai kunnanosan raja.



Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.



Osa-alueen raja.



Ohjeellinen osa-alueen raja.

11

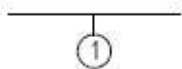
Kaupunginosan numero.

TYKK

Kaupunginosan nimi.

76

Korttelin numero.



Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.



Katu.

OKSASENKATU

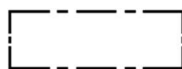
Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.

||

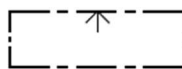
Roomalainen numero osoittaa suurimman sallitun kerrosluvun.

2550

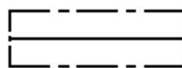
Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.



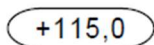
Rakennusala.



Nuoli osoittaa rakennusalan sivun, johon rakennus on rakennettava kiinni.



Rakennuksen harjansuuntaa osoittava viiva.



Rakennuksen vesikaton ylimmän kohdan korkeusasema.



Istutettava alueen osa.



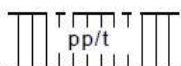
Puin ja pensain istutettava alueen osa.



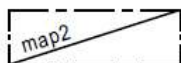
Säilytettävä/istutettava puurivi.



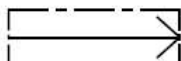
Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.



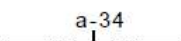
Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa, jolla tontille ajo on sallittu.



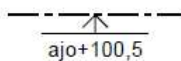
Maanalainen tila, johon saa sijoittaa autojen säilytystilan kahteen kerrokseen sekä varasto- ja väestönsuojatiloja. Kellarikerroksen läpiajot ja kulkuyhteydet korttelin muille tonteille on turvattava ja sovittava rasitesopimuksilla.



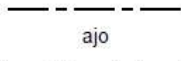
Maanalaisiin tiloihin johtava ajoluiska.



Raja, joka on pääosin rajattava 1,5 m korkealla aidalla tai rakennuksella. Aita tulee toteuttaa laadukkain materiaalein ja sen tulee sopia kaupunkikuvaan ja ympäristöön.



Maanalaisiin tiloihin johtavan liittymän korko ja likimääräinen sijainti.



Ajoyhteys.

+105,6

Katu- tai piha-alueen likimääräinen korkeusasema.

YLEISIÄ MÄÄRÄYKSIÄ:

Kaava-alueen maaperästä purkautuu radonkaasua, joka on huomioitava rakennussuunnittelussa. Huoneilman vuosikeskiarvot eivät saa ylittää STM:n antamia kulloinkin voimassa olevia ohjearvoja.

Kaava-alue on arkeologian konsultointivyohtyhykkeellä ja ennen maanrakennustöiden aloittamista tulee pyytää alueellisen vastuumuseon arkeologin lausunto.

KL-korttelissa polkupyörille ja muille kevyenliikenteen kulkuvälineille tulee järjestää pysäköintitilaa 1 m² / 50 kerros-m². Polkupyörien säilytysalueita saa sijoittaa myös torialueelle. Torialueelle tulee rakentaa lisäksi 50 polkupyöräpaikkaa. Säilytysalueiden pyöräpaikat on varustettava runkolukittavilla telineillä.

Korttelin 76 alueelle saa rakentaa kiinteistökohtaisia muuntamoita maanalaisiin tiloihin.

Rakentamistapa:

Alueen toteuttamisessa ja rakentamisessa tulee huomioida rakentamisen sopivuus kaupunkikuvaan ja maisemaan.

Torialueelle saa rakentaa torimyyntiin ja maanalaiseen pysäköintiin liittyviä yksikerroksisia rakennuksia sekä esiintymislavan. Autojen pysäköintitilojen savunpoiston edellyttämät rakenteet tulee sijoittaa osiksi porrashuonerakennuksia. Torialueen rakennusoikeus on osoitettu kaavakartalla.

Torialueen alapuolella olevan maanalaisen tilan rakenteiden tulee olla riittävät kantamaan torialueen liikennöinti ja pysäköinti kuorma-autoilla.

KL-korttelialueen rakennuksen julkisivut tulee jakaa pienempiin osiin pilarimaisilla rakenteilla ja korostaa julkisivun tekstuuria valaistuksen avulla. Liikerakennuksen pääsisäänkäyntejä tulee korostaa arkkitehtonisella aiheella ja asiakkaiden aulatilaa tulee johtaa luonnonvaloa. Rakennuksen Oksasenkadun puoleinen huoltopiha tulee kattaa vesikatolla ja ajoaukon tulee olla suljettavissa sisänäkymän estävällä rakenteella. Huoltopihan mitoituksen tulee mahdollistaa keskikokoisen huoltoajoneuvon liikennöinti, estämättä pitkäaikaisesti Oksasenkadun ajoneuvoliikennettä.

Talotekniikkaan liittyvät tilat tulee sijoittaa kerroksiin. Ilmanvaihtolaitteiden vaakaputkistoja ei saa sijoittaa vesikattopinnan yläpuolelle.

Mikäli maanalainen autojen pysäköintitila rakennetaan, tulee kellarin likimääräiseltä tasolta +101 rakenteellisesti mahdollistaa 7 metriä leveä ajoyhteys kortteliin numero 1, merkityn maanalaisen tilan kohdalla. Ajoyhteyden vapaa korkeus tulee olla vähintään 2,3 metriä. Maanalaisista pysäköintipaikoista vähintään 20 pysäköintipaikan ajoura tulee mitoittaa keskikokoisen pakettiauton pysäköinnin mahdollistavaksi.

Tämän asemakaavan alueelle myönnettävistä julkisivuihin kohdistuvista luvanvaraisista toimenpiteistä on pyydettävä lausunto kaupunkikuvatyöryhmältä.

Piha-alueet:

KL-korttelialueella piha-alueet tulee suunnitella ja toteuttaa yhtenäiseksi kokonaisuudeksi liittyen torialueeseen niin kasvillisuuden, rakenteiden, toimintojen kuin kulkureittien osalta. Piharakenteen tulee liittyä esteettömästi torinlikimääräiseen tasoon +105,6 korttelin eteläreunan osalla ja piha-alueiden tulee olla kivettyjä.

Säilytettäväksi merkityn puuston kunnosta tulee pyytää kaupunginpuutarhurin lausunto ja säilytettävien puiden rungot tulee suojata rakentamisen ajalle.

Hule- ja pohjavesi:

Rakentamisluvan yhteydessä tulee esittää selvitys hulevesien hallinnasta ja johtamisesta. Selvityksen pohjalta laadittava hulevesien hallintasuunnitelma ja toteutus tulee laatia Lappeenrannan kaupungin hulevesien hallintaohjelman periaatteiden mukaisesti. KL-korttelialueella muodostuvat hulevedet tulee ensisijaisesti käsitellä kiinteistöllä. Torialueelle on jätettävä istutettavaa aluetta vähintään 10 % sen pinta-alasta. Hulevesiselvityksessä tulee huomioida hulevesien hallinta tulvatilanteessa.

Kaava-alue kuuluu 1E-luokan pohjavesialueeseen. Alueella on kielletty sellainen rakentaminen ja muut toimenpiteet, joista voi aiheutua ympäristösuojelulain (pohjaveden pilaamiskielto ja maaperän pilaamiskielto) tarkoittamia seuraamuksia. Toimenpiteet, joista voi aiheutua vesilain 3 luvun mukaisia seurauksia, kuten vaikutuksia pohjaveden laatuun tai määrään, ovat kiellettyjä ilman vesilain mukaista lupaa. Tehtäessä rakennustöitä pohjavesialueella on kiinnitettävä erityistä huomiota pohjaveden pilaantumisen estämiseksi.

AUTOPAikkojen Laskentanormi:

1 ap/ 60 kerros-m ²	KL-korttelialue
1 ap/ 90 kerros-m ²	Torialue

Autopaikkojen lukumäärää määriteltäessä ulkoseinän 250 mm ylittävää osaa ja aputilojen rakennetun rakennusosan kerrosalaa ei tarvitse ottaa huomioon autopaikkojen laskennassa.

Kauppatorin maanalaiseen pysäköintilaitokseen tulee sijoittaa vähintään 130 autopaikkaa. Pysäköintilaitokseen voidaan sijoittaa myös kaavamuutosalueen ulkopuolella sijaitsevien kiinteistöjen velvoiteautopaikkoja. Laitokseen voidaan soveltaa yleisiä pysäköintilaitoksia koskevia autopaikkojen lukumäärään liittyviä huojennuksia.

5.9 Nimistö

Asemakaavan nimistö on voimassa olevan asemakaavan mukaista.

5.10 Tonttijako

Asemakaavalla vahvistetaan tonttijako Tykki-Kiviharjun kaupunginosan korttelin 76 tontille numero 1.

6 ASEMAKAAVAN TOTEUTTAMISEN VAIKUTUKSET

6.1 Tutkimukset ja selvitykset, arviointimenetelmä

Kaavaratkaisulla on vaikutuksia muun muassa rakennettuun kulttuuriympäristöön ja kaupunkikuvaan. Edellä mainittuja vaikutuksia on arvioitu suunnittelun eri vaiheiden yhteydessä. Arvioinnin periaatteet on määritelty osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa. Tämä asemakaavaselostus sisältää asemakaavan toteuttamisen vaikutusten arvioinnin.

Arvioinnin tarkoituksena on tunnistaa kaavaratkaisujen ympäristöllinen merkitys, parantaa tehtävien ratkaisujen laatua sekä havainnollistaa osallisille ja päättäjille asemakaavan sisältöä. Keskeisimmät arvioinnissa käytetyt selvitykset ovat:

- Lappeenrannan kauppahallin rakennushistoriaselvitys (Ramboll Finland Oy 2025)
- Lappeenrannan Kauppatorin asemakaavamuutoksen liikennetarkastelu (WSP Finland Oy 2025)
- Asemakaavan liikennemelutarkastelu (16.12.2025 Ramboll Finland Oy)
- Lappeenrannan keskustaaajaman alueen meluselvitys (WSP Finland Oy 4.6.2021)
- Lappeenrannan liikenne-ennuste 2040. (WSP Oy 31.1.2021)
- Lappeenrannan kaupunki: Keskiosan osayleiskaavan luontoselvitys, Pöyry Finland Oy 7.9.2016.

Vaikutukset on selvitetty kestävän kehityksen ulottuvuuksiin ryhmiteltyinä kokonaisuuksina:

1. Ekologiset vaikutukset
2. Taloudelliset vaikutukset
3. Liikenteelliset vaikutukset
4. Sosiaaliset vaikutukset (esimerkiksi vaikutukset palveluihin)
5. Kulttuuriset vaikutukset (esimerkiksi kaupunkikuvalliset vaikutukset)

Menetelmän avulla on pyritty löytämään vastauksia erityisesti siihen, toteuttaako kaavaratkaisu kokonaisuudessaan kestävä kehitystä. Tärkeimpien vaikutusten tunnistamisen apuna käytettiin AKL 54 §:n asemakaavan sisältövaatimuksia ja niistä johdettuja vaikutuksiin liittyviä kysymyksiä. Asemakaavan vaikutuksia on arvioitu vertaamalla asemakaavaluonnosta alueella voimassa olevan asemakaavan mukaiseen tilanteeseen. Lisäksi vaikutuksia on verrattu tilanteeseen, ettei alueella tapahtuisi mitään muutoksia nykytilanteeseen.

6.2 Ekologiset vaikutukset – vaikutukset luonnonympäristöön

6.2.1 Vaikutukset maisemaan

Suunnittelualue sijoittuu Ensimmäisen Salpausselän reunamuodostuman lakialueelle. Kauppatori on osa laajaa tasannealuetta, deltaa, joka ulottuu ydinkeskustasta lentokentän länsipäähän ja valtatie 6:n eteläpuolelle. Tasanteen pohjoisreuna sijoittuu likimain torin pohjoisreunalle, josta maasto alkaa viettää loivasti Kaupunginlahdelle päin.

Koko suunnittelualue on käytetty yli vuosisadan ajan kaupunkimaiseen rakentamiseen. Alueella ei ole säilynyt alkuperäistä luonnonmaisemaa. Suunnittelualue ei kuulu maise-mallisesti arvokkaisiin tai herkkiin alueisiin eikä sen lähistöllä ole arvokkaita maisema-alueita.

Torialueen huomionarvoisimman maisemallisen elementin muodostavat sitä reunustavat lehmusrivistöt, joille vertikaalisesti kaupunkimaisemaa hallitsevat rakennukset, kuten entinen säästöpankin talo, Pohjola-rakennus ja Kievarinkatu 1 muodostavat taustan. Kaavamuutosalueella on 30 kpl arboristin toimesta eri kuntoisuusasteille määriteltäviä lehmuksia. Lisäksi Snellmaninkadulla on suunnittelualueen kohdalla kaksi rivistöä lehmuksia.

Asemakaavassa KL-korttelialueelle osoitettu enintään kaksikerroksinen uudisrakennus ja torialueelle mahdollistetut yksikerroksiset rakennukset muodostavat korkeuksiltaan suhteellisen yhtenäisen kokonaisuuden, joka mataluutensa ansiosta sopeutuu hyvin torin horisontaaliseen maisemaan ja alistuu mittakaavaltaan toria reunustaviin lehmusrivistöihin.

Keskustan kaukomaisemassa suunnittelualueen rakennukset eivät erotu esimerkiksi Linnoituksen suunnasta tarkasteltuna. Uusi kauppahallirakennus sopeutuu ympäröivään korttelirakenteeseen korkeutensa puolesta. Kuitenkin lähimaisemassa uusi kauppahalli on melko laaja rakennus ja muuttaa torialueen mittasuhteita. Kokonaisuutena uudisrakennusten vaikutus kaupunkikuvaan ja maisemaan on kuitenkin sopusoinnussa ympäröivän kaupunkirakenteen mittakaavan kanssa.

Koska alueella ei ole säilynyt alkuperäistä luonnonympäristöä, ei kaavalla ole luonnonmaisemaan kohdistuvia vaikutuksia. Suunnittelualueella ja sen lähiympäristössä ei ole valtakunnallisesti tai maakunnallisesti arvokkaita maisema-alueita eikä kaavaratkaisulla ole niiden osalta vaikutusta.

6.2.2 Vaikutukset maa- ja kallioperään

Kaavamuutosalue on rakennettua kaupunkiympäristöä, jossa maaperää on kaivettu olemassa olevien rakenteiden perustustöissä ja kulkuväylien rakentamisessa. Suunnittelualueelle osoitettu rakentaminen vaatii jatkossakin maaperän kaivamista rakennusten ja kulkuväylien rakentamiseen yhteydessä.

Suunnittelualueen menneisyyden ja käytettävissä olevien tietojen perusteella alueella ei ole rakentamista estävää maaperän pilaantumista.

Salpausselän alueella maaperässä esiintyy yleisesti radonkaasua. Asemakaavan yleisten määräysten mukaan kaava-alueen maaperästä purkautuu radonkaasua, joka on huomioitava rakennussuunnittelussa.

Kokonaisuutena rakentamisen vaikutuksia maaperään voidaan pitää paikallisina ja merkitykseltään vähäisinä eivätkä ne kohdistu geologisesti tai geomorfologisesti merkittäviin muodostumiin. Maanpintaa joudutaan kaavan toteutuessa kaivamaan, mutta muutos ei ole nykytilanteeseen nähden merkittävä.

Kallioperä on syvällä Salpausselän maakerrosten alla, joten siihen ei kohdistu rakentamisesta vaikutuksia.

6.2.3 Vaikutukset luonnonympäristöön

Suunnittelualue koostuu rakennetusta torialueesta ja katualueista. Alueella ei ole todettu erityisiä luontoarvoja, ja sen eläimistö on todennäköisesti tavanomaisia kaupunkiympäristössä viihtyviä lajeja, kuten oravia, rusakoita ja kettuja.

Nykyinen kasvillisuus tulee puurivien osalta pääosin säilymään, sillä asemakaavaan on merkitty säilytettäviä tai uudelleen istutettavia puurivejä pääosille olemassa olevia

katupuurivejä. Vaikka KL-korttelialueen keskiosalle autojen pysäköintialueen eteläreunalle kasvanut puusto on osittain poistettava, mikä vähentää luonnonympäristöä, tulee korvaavaa uutta puustoa istuttaa lähes poistuvan puuston verran uuden torialueen reunoille. Siten alueen vihreä yleisilme säilyy likimain ennallaan. Rakennusalan raja on asetettu Oksasenkadulla 5 metrin ja Snellmaninkadulla 6 metrin etäisyydelle puiden rungoista mahdollistaen juuristojen säilymisen elinkelpoisena.

Torialueen alapuolelle sijoittuva uusi pysäköintitila vähentää maanpäällisen autojen pysäköinnin tarvetta ja mahdollistaa uusien viheralueiden rakentamisen nykyisen Toikankadun pohjoisosan. Maanalaiseen tilaan johtavan ajoluiskan kohdalla joudutaan poistamaan seitsemän lehmusta Toikankadun länsireunalta, mutta korvaavia puita on mahdollista istuttaa Kievarinkadun varrelle. Kokonaisuutena pysäköintitilaan johtavan ajoyhteyden toteuttaminen ei vähennä viherympäristön määrää.

Osa vanhasta asfaltoidusta tori- ja kauppahallialueesta muuttuu katualueeksi, mutta muutoksella ei ole vaikutusta viherrakennettuun luonnonympäristöön.

Kaavassa osoitettu rakentaminen sijoittuu luonnontilaltaan muuttuneelle alueelle, joka on ollut pitkään rakennettuna. Alueelle ei sijoitu uhanalaisia tai seurannassa olevia luontotyyppiejä. Pitkän aikajänteen ansiosta alueen puusto on varsin kookasta ja sen säilyminen on suurelta osin turvattu kaavamerkinnoilla. Rakennetun ympäristön kaupunkipuusto on saattanut tarjota suojapaikkoja linnuille sekä eläimille ja nämä alueet säilyvät pääosin ennallaan.



Kuva 65: Havainnekuva torialueesta katsottuna kohti etelää, etualalla Oksasenkatu, vasemmassa reunassa entinen Säästöpankin talo, seuraavana oikealla Toikankadun paikalla uusi viheralue ja ajoluiska maanalaiseen pysäköintitilaan, oikealla uusi kauppahallirakennus, taustalla varsinainen torialue. (Lappeenrannan kaupunkisuunnittelu)

Kokonaisuutena kaavan toteuttamisella ei ole kielteistä vaikutusta kasvi- ja eläinlajeihin, sillä Kauppatorialueen lähtökohtana on kautta aikain ollut estää kasvillisuuden muodostuminen myyntialueelle ja estää tuholaisjyrsijöiden pesiytyminen hygieniahaittojen estämiseksi. Asemakaavamuutoksella ei ole myöskään mainittavaa heikentävää vaikutusta

luonnon monimuotoisuuteen, koska rakentaminen sijoittuu alueelle, joka on ollut pitkään rakennettuna.

- Viheryhteydet

Kaavamuutoksella ei arvioida olevan merkitystä ekologisten yhteyksien kannalta. Kaavamuutosalue ei liity laajempaan metsäalueeseen ja luontokokonaisuuteen. Kaavan toteuttaminen ei aiheuta metsäalueiden pirstoutumista eikä ekologisten yhteyksien katkeamista.

- Luontokohteet

Kaava-alueella tai sen välittömässä läheisyydessä ei sijaitse Natura-alueita, valtakunnallisten luonnonsuojeluohjelmien kohteita, luonnonsuojelualueita tai muita valtakunnallisesti arvokkaita luontokohteita eikä kaavalla ole niihin vaikutuksia. Kaava-alueella ei ole vesilain (2 luku 11 § ja 3 luku 2 §) suojeltuja vesiluontotyyppejä tai puroja, luonnonsuojelulain (29 §) suojeltuja luontotyyppejä, metsälain (10 §) erityisen tärkeitä elinympäristöjä tai uhanalaisiksi arvioituja luontotyyppejä. Alueelle ei sijoitu mitään arvokkaita luontokohteita. Kaava-alueella ei ole tiedossa havaintoja uhanalaisista lajeista. Kaavamuutoksen toteutumisella ei ole vaikutusta luontokohteisiin.

6.2.4 Vaikutukset pinta- ja pohjaveteen

Suunnittelualue sijoittuu Vuoksen vesistöalueelle Suur-Saimaan valuma-alueelle. Pien-Saimaaseen kuuluvan Kaupunginlahden ranta on lähimmillään noin 600 metrin etäisyydellä, alueen pohjoispuolella. Asemakaavamuutoksella on vähäisiä positiivisia vaikutuksia pintavesiin, kun suunnittelualueen hulevedet voidaan osittain imeyttää istutettavalla alueella. Kuitenkin rankkasateilla ja tulvatilanteissa hulevedet kulkeutuvat pääosin nykyiseen tapaan hulevesiverkostoon.

Ilmastomuutoksen myötä sateiden rankkuus ja sadetapahtumien lukumäärä ovat lisääntymässä, jolloin hulevesirakenteet kuten viemäriverkostot eivät kykene kerralla vastaanottamaan rankkasateiden suuria vesimääriä ja ns. kaupunkitulvat ovat mahdollisia. Hulevesien hallintaan liittyvät kysymykset ratkaistaan rakennuslupavaiheessa, minkä vuoksi asemakaavan yleismääräyksissä määrätään, että rakentamisluvan yhteydessä tulee esittää selvitys hulevesien hallinnasta ja johtamisesta. Selvityksen pohjalta laadittava hulevesien hallintasuunnitelma ja toteutus tulee laatia Lappeenrannan kaupungin hulevesien hallintaohjelman periaatteiden mukaisesti. Torialueelle on jätettävä istutettavaa aluetta vähintään 10 % sen pinta-alasta. Hulevesiselvityksessä tulee huomioida hulevesien hallinta tulvatilanteessa.

Kaavamuutosalue sijoittuu 1E luokan alueelle 05 405 01 Huhtiniemi. Luokituksen mukaan kaavamuutosalue on vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue, jonka pohjavedestä pintavesi- tai maaekosysteemi on suoraan riippuvainen.

Kaavassa osoitettu rakentaminen ei aiheuta erityistä vaaraa pohjaveden pinnan tason muuttumisesta tai pohjaveden pilaantumisesta. Pohjaveden pinta on Lappeenrannan keskustassa eli entisen Lappeenrannan keskusta-Lauritsalan pohjavesialueen länsipäässä noin 20–30 metrin syvyydellä. Kaavan mahdollistama kaksikerroksinen maanalainen pysäköintilaitos ei näin ollen vaikuta pohjaveden virtaussuuntiin tai korkeuteen.

Rakennettu ja pinnoitettu alue vähentyy nykyiseen alueeseen verrattuna. Uusissa piharakenteissa tulee huomioida huleveden imeytys maakerrokseen sekä niiden viivytys tulvatilanteessa.

6.2.5 Ilmastovaikutusten arviointi

Suunnittelualue (14227 m²) sijoittuu olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen ja on lähes kokonaan vettä läpäisemätöntä maa-aluetta asfaltoitujen tori- ja katurakenteiden sekä rakennusten vesikattojen osalta. Nykyinen torialue (8615 m²) on pääosin rakennettua aluetta ja vettä läpäiseviä alueita ovat ainoastaan puiden tyvialueet. Myös suunnittelualueen kadut (4306 m²) ovat pääosin vettä läpäisemättömiä ja vain puiden ympäriltä löytyy pieniä vettä läpäiseviä alueita.

Kaavamuutoksessa tulee uudella 6609 m²:n torialueella olla istutettavia viheralueita 10 % alueesta eli 661 m², joka on kokonaisuudessaan lisäystä nykytilanteeseen verrattuna. Vettä läpäisemättömiä, kovia pintoja on kaavaluonnoksessa siten 14227-661 = 13566 m². Uuden vettä läpäisevän istutettavan alueen osuus on siten 4,6 % kaavamuutosalueesta, mikä lisää sadevesien imeytymistä maaperään. Lisäksi torialueelle rakennettavien rakennusten mahdolliset viherkatot lisäävät hulevesien viivytystä ja haihtumista.

Kaavamuutoksen ilmastovaikutuksia on arvioitu Lappeenrannan kaupunkisuunnittelun laatimalla vertailutaulukolla, jonka antaman tuloksen perusteella on saatu tiedot vaikutusten arviointiin (Liite 8). Arvio vaikutusten suunnasta tehdään verrattuna alueen nykytilaan. Taulukko jäsentää ilmastovaikutusten osa-alueet seuraavasti:

1. Vaikutukset kasvihuonekaasupäästöihin

- Kaavamuutosalue sijaitsee olemassa olevassa kaupunkirakenteessa, julkisen liikenteen verkoston äärellä. Uusien rakennusten käyttäjien aiheuttama liikkuminen lisää suhteellisen vähäisessä määrin kasvihuonepäästöjä.
- Kaavamuutosalueelta kaadetaan hieman puustoa, jolloin sen hiilivarasto pienenee, mutta uusien istutusten myötä viheralueen lisääntyessä, hiilinielu säilyy likimain ennallaan.
- Uuden asemakaavan mahdollistama uusi kauppahallirakennus johtaa vanhan hallirakennuksen purkamiseen, lisäten kasvihuonepäästöjä lähtötilanteeseen verrattuna. Lisäksi purettavan rakennuksen materiaaleista hyvin vähäinen osa on mahdollista hyödyntää kiertotaloudessa.
- Rakennusten rakenteilta edellytetään rakennuslupamenettelyssä hiiltä sitovia materiaaleja ja hiilipäästöjen rajoittamista säädösten mukaisesti.
- Suunnittelualueella olevaa puustoa säilytetään osittain ja uusia puita istutetaan menetettyjen tilalle, toritoiminnan mahdollistamille sijaintipaikoille.
- Viherkasvustoa istutetaan torialueen reunoille ja hiilinielua saadaan tätä kautta lisättyä.

2. Vaikutukset sopeutumiseen eli yhdyskunnan ilmastokestävyyteen, suunnitelman vaikutukset

- Torialueella hulevesijärjestelmä tulee toteuttaa hulevesiä viivyttäväksi ja on mahdollista rakentaa hulevedet osittain maaperään imeyttäväksi.
- Kaupunkialueella olevalla suunnittelualueella ei ole mahdollista lisätä viher- rakentamista siinä määrin, että luonnon monimuotoisuus lisääntyisi.
- Rakennusten vesikattoja on mahdollista hyödyntää aurinkosähköpaneelien sijoittamiseen, parantaen rakennuksen omavaraisuutta energian kuluksessa ja tarjoten mahdollisuuden päästöttömän energian käyttöön.

Asemakaavamuutos lisää alueen hiilidioksidipäästöjä merkittävästi rakentamisen aikana. Rakennuksen elinkaaren aikana käyttöenergian päästöjen määrään vaikuttaa noin 80 % valittu energiamuoto. Uusiutuvia energialähteitä käytettäessä hiilijalanjälki olisi rakennuksen elinkaaren aikana melko vähäinen. Todennäköisin rakennukseen asennettava lämmitysmuoto kaukolämpö tuotetaan Lappeenrannassa pääosin uusiutuvilla energiamuodoilla ja lämmityksen osalta hiilipäästö on vähäinen. Asemakaavamuutoksella lisätään hiilinielua nykytilanteeseen verrattuna, kun viherrakentamiselle osoitetaan uusi alue, joka on vähintään 10 % uuden torialueen pinta-alasta ja toimii samalla hulevesien imeyttämisen alueena.

6.3 Taloudelliset vaikutukset

6.3.1 Aluetaloudelliset vaikutukset

Lappeenrannan kaupungin ilmasto-ohjelman, asumis- ja maankäyttöohjelman sekä kaupunkirakenneohjelman tavoitteisiin kuuluvat maankäytön tiivistäminen, yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja kaupunkikeskustan kehittäminen. Asemakaavamuutoksen mahdollistama rakentaminen tukee edellä mainittuja tavoitteita laajentamalla päivittäistavarakaupan ja kahviloiden palvelutarjontaa uudella kauppahallirakennuksella ja uudistetulla Kauppatorilla. Palvelujen parantumisella on myönteinen vaikutus kaupungin vetovoimaisuuteen ja imagoon asuinpaikkana. Kaavaratkaisu tukeutuu olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen sekä liikenne- ja infraverkkoon.

- Yrityksiin tai yritysten liiketoimintaympäristöön kohdistuvat vaikutukset

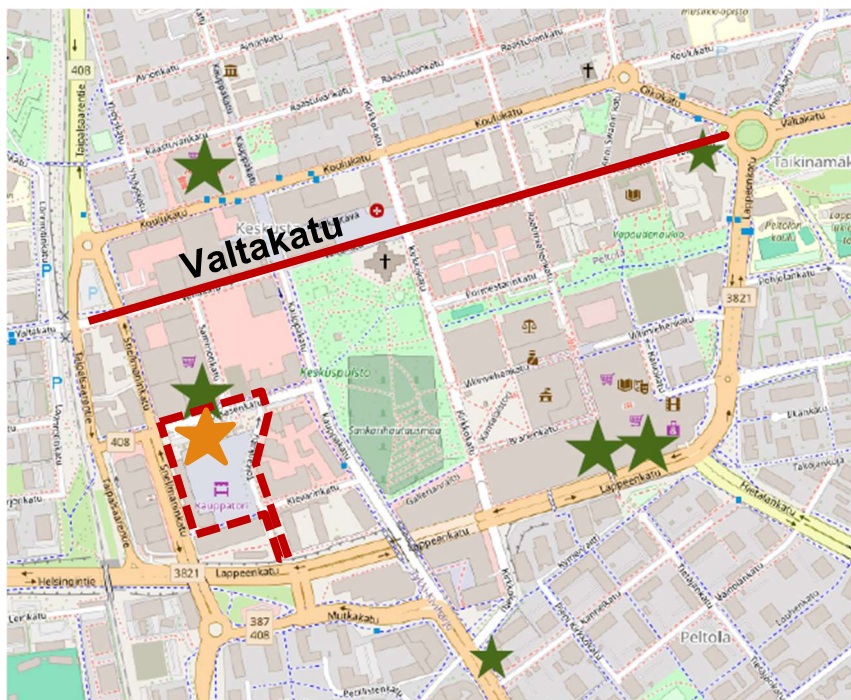
Keskustan kaupallinen rakenne Kauppatorin ympäristössä on pääosin arjen palveluiden tarjontaa, painottuen kahvila- ja palvelutoimintaan. Keskustan painopiste on vuosien myötä siirtynyt IsoKristiinan suuntaan. Nykyistä vetovoimaa heikentävät toteutumattomat uudistushankkeet. Asemakaavan luonnoksessa torialueen käyttötarkoitus säilyy osittain ennallaan ja uusi liikerakentamisen kortteli lisää Lappeenrannan keskustan liiketonttien varantoa. Asemakaavan muutos mahdollistaa nykyisten liiketoimintojen siirtymisen purettavasta kauppahallista uuteen liikerakennukseen sekä lisää uusien yritystoimintojen sijoitumismahdollisuuksia.

Asemakaavaluonnoksen lähtökohtana on ollut uuden päivittäistavarakaupan sijoittuminen Kauppatorin pohjoisreunalle, täydentäen päivittäistavarakauppojen tarjontaa vanhalla keskusta-alueella ja nostaen kauppojen lukumäärän seitsemään. Uusi päivittäistavarakauppa lisää asiakasvirtoja Kauppatorin suuntaan ja parantaa pienliikkeiden ja kauppahallimyyjien liiketoiminnan edellytyksiä. Torille muodostuu uusi päivittäistavarakaupan ”keskittymä” ja kaupan painopiste siirtyy hieman nykyistä etelämmäksi. Kaupan tarjonta ei todennäköisesti oleellisesti muutu, joten uusi kauppa ei vaikuta kokonaistarjontaan tai

nykyisiin päivittäistavarakauppoihin merkittävästi. Uusi kauppa kuitenkin tukee torimyyntiä ja kauppahallitoimintaa ja tarjoaa synergiaetuja.

Halli- ja torikaupalle uusi rakennus tarjoaa uudet toimitilat. Tilat ovat suojaisat ja avautuvat hyvään ilmansuuntaan. Hallin ja torin vetovoima kasvaa uusien tilojen ja S-marketin myötä, päivittäistavarakauppa ja kauppahalli ovat torin kanssa toimiva yhdistelmä ja saavat synergiaetua toisistaan. Hallikaupan rakenne voi muuttua nykyistä enemmän ravintolatoiminnalle.

KL-kaavamerkintä mahdollistaa liiketoimintaan pohjautuvien kauppa- ja kahvilapalvelujen sijoittumisen alueelle, tuottaen arviolta noin 50 työpaikkaa. Torialue mahdollistaa torikauppaan liittyvän myyntitoiminnan ja tuottaa kesäsesongin aikana noin 50 työpaikkaa ja hiljaisempaan talviaikaan noin 10 työpaikkaa. Kuitenkin torimyyntiin liittyy myös ravintoaineiden ja tavaroiden tuotanto, tuottaen kymmeniä työpaikkoja. Voidaan arvioida, että uusi päivittäistavarakauppa ja kauppahalli tuottavat noin 20 uutta työpaikkaa, jotka ovat lisäystä vanhaan torialueen työpaikkamäärään verrattuna. Lisäksi mahdollisesti lisääntyvät asiakasvirrat saattavat lisätä työpaikkoja.



Kuva 66: Nykyiset päivittäistavarakaupat Lappeenrannan ydinkeskustan alueella on merkitty vihreällä tähdellä, Kaupatori punaisella katkovivalla. Oranssi tähti on kaavaluonnoksen mahdollistama uusi market. (25.11.2025 WSP Oy, konsultointikeskustelu)

Torimyyntipaikkoja on nykyisin noin 110 kappaletta 4x4 metrin alueina, mutta torin eteläreunalla 20 myyntipaikalle on osoitettu kauppahallin asiakkaiden pysäköintialue, joten vuokrattavia myyntipaikkoja on siten 90 kpl. Kevään 2025 markkinoilla myyntiä varten oli käytössä 79 paikkaa ja lisäksi 16 myyntipaikkaa oli käytetty pakettiautojen pysäköintiin, joten kaikkiaan käytössä oli 95 torimyyntipaikkaa. Vuoden 2025 aktiivisten kesäkuukausien aikana käytössä oli 54 myyntipaikkaa.

Uudelle torialueelle on osoitettu 60 kpl 4x4 metrin torimyyntipaikkoja. Siten kaavaluonnoksen mahdollistamat 60 myyntipaikkaa ovat nykyiselle torimyyntialueelle riittävä määrä, kun torin reuna-alueille on lisäksi mahdollista sijoittaa markkinoiden ajalle 22 myyntipaikkaa. Näin yhteensä 82 kaavaluonnoksen mahdollistamaa myyntipaikkaa on riittävä määrä markkinoiden järjestämiseen. Kuitenkin keskikokoisten pakettiautojen pysäköinti tulee olla mahdollista maanalaisessa pysäköintihallissa, jotta markkinatapahtuman järjestäminen

olisi mahdollista nykyisessä mittakaavassa. Tämän lisäksi suurten pakettiautojen ja kuorma-autojen pysäköinti tulee järjestää Kauppatorin läheisyydessä sijaitseville maanpäällisille pysäköintialueille.

Kokonaisuutena uusi vetovoimakohde ydinkeskustassa ja onnistunut konsepti voivat lisätä koko keskustan vetovoimaa. Kohde houkuttelee paikallisten ohella myös matkailijoita ja vapaa-ajan asukkaita ja tuo uutta asiakasvirtaa torille. Kaupan mitoituksen näkökulmasta merkitys on vähäinen, uuden pinta-alan osuus nykyiseen kaupan tarjontaan nähden on pientä.

6.3.2 Vaikutukset infraverkon toteutuskustannuksiin

Asemakaavan toteuttaminen edellyttää muutoksia Snellmanin-, Oksasen-, Toikan- ja Kievarinkadun katurakenteissa, aiheuttaen niille välittömiä rakentamiskustannuksia. Lisäksi osin tonttialueita palvelevan kunnallistekniikan verkostojen siirtotyö aiheuttaa infraverkon rakentamiskustannuksia. Koska kunnallistekniikan verkosto kaavamuuotosalueella on varsin vanhaa eli 1950- tai 1980-luvulta, on katualueiden muutosten yhteydessä tarkoituksenmukaista uusia myös muuta infraverkostoa.

KL-korttelirajojen muutoksen ja liikenteen toimivuuden varmistamiseksi Snellmanin-, Oksasen-, Toikan- ja Kievarinkatujen kadunrakentamisen osalta kustannusarviona noin 3 miljoonaa euroa. Infraverkon siirrosta aiheutuvia kustannuksia ei vielä ole tiedossa. Kun arvioon lisätään suunnittelun ja rakennuttamisen kustannukset, voidaan koko hankkeen infran kustannusarvioksi arvioida käytettävissä olevien tietojen pohjalta noin 5 miljoonaa euroa (Alv 0%).

Mahdollisten uusien tonttiliittymien kustannuksista vastaa tontin omistaja.

Kauppahallin rakentamiskustannuksia ei vielä ole laskettuna, mutta karkeasti voidaan arvioida kustannuksen olevan noin 10 miljoonaa euroa. Maanalaisen pysäköintilaitoksen kustannuksiksi voidaan arvioida niin ikään noin 10 miljoonaa euroa. Lisäksi tulevat tori- ja viheralueiden rakentamiskustannukset sekä vanhan kauppahallin purkamiskustannukset.

Alueen maaperä on maaperäkartan mukaan soraa ja hiekkaa eli maaperä on kaikilta osin riittävän kantavaa rakennusten maanvaraiselle perustamiselle. Tonttien rajojen läheisyydessä ei ole perustusten tukemiseen liittyviä erityisiä rakentamiskustannuksia nostavia tekijöitä.

6.4 Liikenteelliset vaikutukset

Liikenteellisten vaikutusten arvio perustuu pääosin WSP Finland Oy:n kaavatyötä varten laatimaan Lappeenrannan kauppatorin liikennetarkasteluun (12.12.2025).

6.4.1 Vaikutukset liikenneverkkoon, kevyen liikenteen yhteyksiin ja joukkoliikenteeseen

Kauppatorin liikenneverkosta laadittiin kaavatyön alussa kolme vaihtoehtoista luonnosta (ve 1-3), minkä jälkeen laadittiin vielä neljä edellisistä vaihtoehtoista kehitettyä lisävaihtoehtoa. Kaikissa vaihtoehtoissa torin länsilaidalla oleva kauppahalli puretaan, uusi kauppahalli toteutetaan torin pohjoisreunalle ja torikannen alle toteutetaan noin 150-paikkainen pysäköintilaitos. Laadittujen vaihtoehtojen merkittävimmät erot olivat pysäköintilaitoksen ajoyhteyden ja kaupan huollon sijainnissa. Asemakaavaa varten laaditussa liikenneselvityksessä tarkasteltiin laadittujen vaihtoehtojen jalankulku- ja pyöräliikenteen järjestelyjä, liikenneturvallisuutta sekä autoliikenteen ja huoltoajon toimivuutta. Lisäksi selvityksessä

arvioitiin uuden maankäytön aiheuttaman liikenteen määrää sekä tarkasteltiin pysäköintilaitoksen ajoyhteyden sijoittamisen vaikutuksia autoliikenteen toimivuuteen kauppatorin läheisyydessä olevissa liittymissä.

- Tutkitut alustavat liikeverkkovaihtoehdot VE 1-3, 4, 1b+4, 5 ja 6

Kaikissa vaihtoehdoissa Kievarinkatua jatketaan nykyisestä Toikankadun liittymästä länteen Snellmaninkadulle saakka. Uusi Kievarinkadun ja Snellmaninkadun liittymä toteutetaan suuntaisliittymänä. Uuden pysäköintilaitoksen ajoyhteydelle on vaihtoehdoissa 1-3 esitetty kolme vaihtoehtoista sijaintia, joista VE 1:ssä ja 2:ssa yhteys pysäköintilaitokseen toteutetaan torin pohjoispuolelta Oksasenkadulta ja VE 3:ssa ajoyhteys on etelästä Kievarinkadulta.

Vaihtoehdoissa 1 ja 2 Toikankatu on säilytetty yksisuuntaisena läpiajokatuna, josta on myös ajoyhteydet torin itäpuolen korttelin kahdelle tontille. Kun Kauppatorin alueen järjestyjä toteutetaan, voidaan Toikankadun yksisuuntaisuus ve 1:ssä ja 2:ssa säilyttää nykyisellään tai vaihtaa ajosuunta etelästä pohjoiseen. Vaihtoehdossa 3 autoliikenne Toikankadulla on katkaistu ja kadun pohjoisosaan on esitetty maantasopysäköintiä sekä ajoyhteydet viereisille tonteille.

Alkuperäisen kolmen vaihtoehdon lisäksi tutkittiin neljä lisävaihtoehtoa, sillä vaihtoehdoissa 1-3 havaittiin useita kehittämistarpeita, kuten pyöräpysäköintijärjestelyihin ja suojateiden turvallisuuteen liittyviä asioita.

Vaihtoehdossa 1b+4 on muista vaihtoehdoista poiketen kaksi ramppia pysäköintilaitokseen, toinen vaihtoehdon 1 mukaisesti Oksasenkadulta ja toinen Kievarinkadulta vaihtoehdon 4 mukaisesti torin länsireunassa, hyvin lähellä Snellmaninkadun liittymää.

Vaihtoehdossa 4 pysäköintilaitoksen ajoramppi on sijoitettu Kievarinkadulle, hyvin lähelle Snellmaninkadun liittymää ja kaupan huolto samalla tavalla kuin vaihtoehdossa 3 rakennuksen lounaiskulmaukseen.

Vaihtoehdossa 5 pysäköintilaitoksen ajoramppi on sijoitettu torin etelälaidalle Kievarinkadun suuntaisesti siten, että ajoliittymä rampille sijoittuu lähelle Toikankadun liittymää. Jotta ajorampille kääntyminen olisi mahdollista, on ramppi sijoitettu noin 6 metrin päähän Kievarinkadun ajoradan reunasta ja ajoliittymä ja ajoramppi esitetty normaalia leveämpinä.

Vaihtoehdossa 6 maanalaisen pysäköintihallin ajoyhteys sijoittuu osittain Kievarinkadulle ja kadulla on yksisuuntainen liikenne kohti itää.

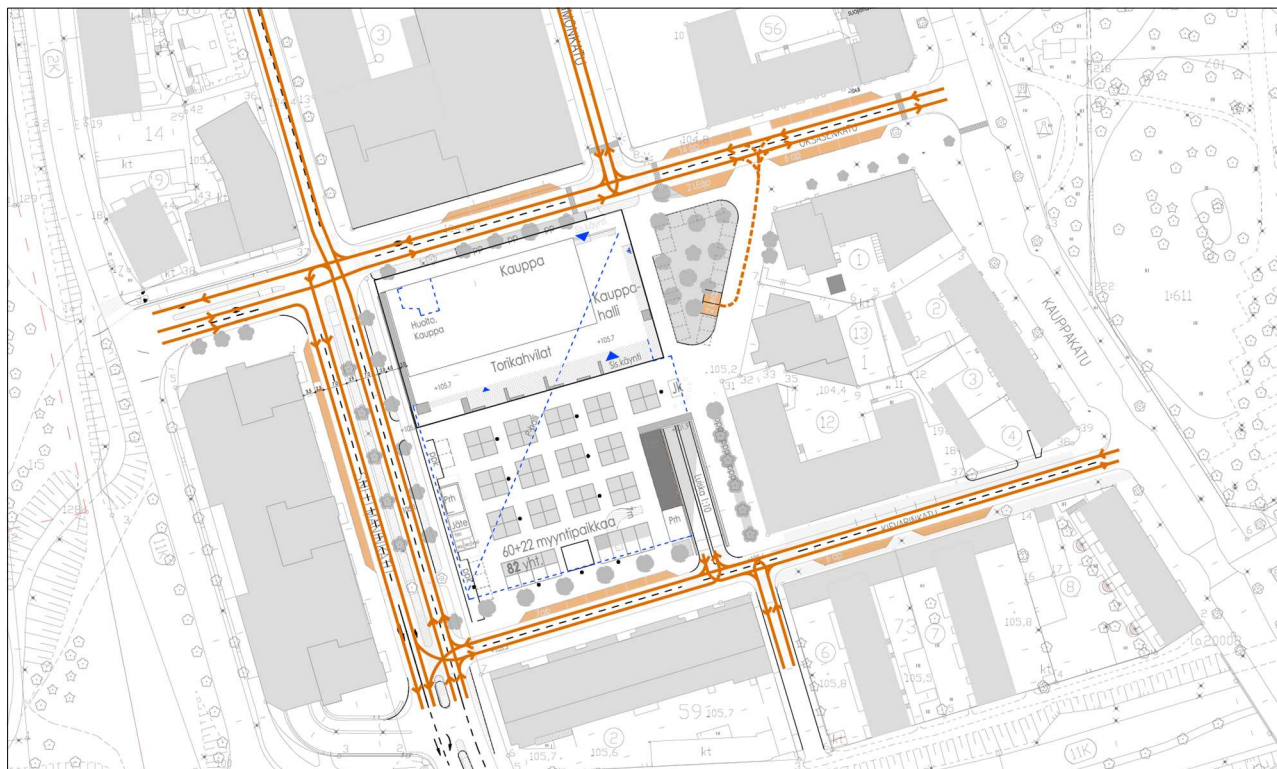
Kaikkien vaihtoehtojen kattava vertailu eri liikennemuotojen toimivuuden ja turvallisuuden sekä muiden ominaisuuksien kannalta on esitetty kaavaselostuksen liitteenä olevassa liikennetarkastelussa ja sen yhteenvetotaulukossa.

- Kaavaratkaisun vaikutukset liikenneverkkoon

Suunnittelun edetessä kehitettiin vaihtoehdosta 3 vaihtoehto 3C, jonka pohjalta asemakaavaluonnos on laadittu. Merkittävin liikenneverkollinen muutos nykytilanteeseen on Kievarinkadun jatkaminen nykyisestä Toikankadun liittymästä länteen Snellmaninkadulle saakka. Autoliikenteen järjestelyt muuttuvat Snellmaninkadun ja Kievarinkadun liittymässä niin, että Kievarinkadulle voi kääntyä Snellmaninkadulta sekä etelän että pohjoisen suunnista ja myös Kievarinkadulta kääntyminen Snellmaninkadulle on mahdollista molempiin suuntiin. Liittymämuutoksen lisäksi nykyinen Toikankadun pohjoisosa muuttuu

pysäköintialueesta jalankulku- ja pyöräliikennepainotteiseksi ajoyhteydeksi, jonka kautta huolto ja tonteille ajo viereiseen kortteliin on mahdollista. Toikankadun eteläosa muuttuu samalla maanlaiseen pysäköintitilaan johtavaksi ajoluiskaksi ja torialueen ohittava ajo-neuvoliikenne siirtyy torin kohdalle rakennettavalle Kievarinkadulle.

Kadunvarsipysäköintiä on järjestelty uudelleen siten, että alueen katujen varsille on jää-mässä noin 35 autopaikkaa, minkä lisäksi uuteen, torin alle rakennettavaan pysäköintilai-tokseen on mahdollista sijoittaa noin 140 autopaikkaa. Kaavaratkaisun mukaiset henkilö-autoliikenteen järjestelyt on esitetty oheisessa kaaviossa.

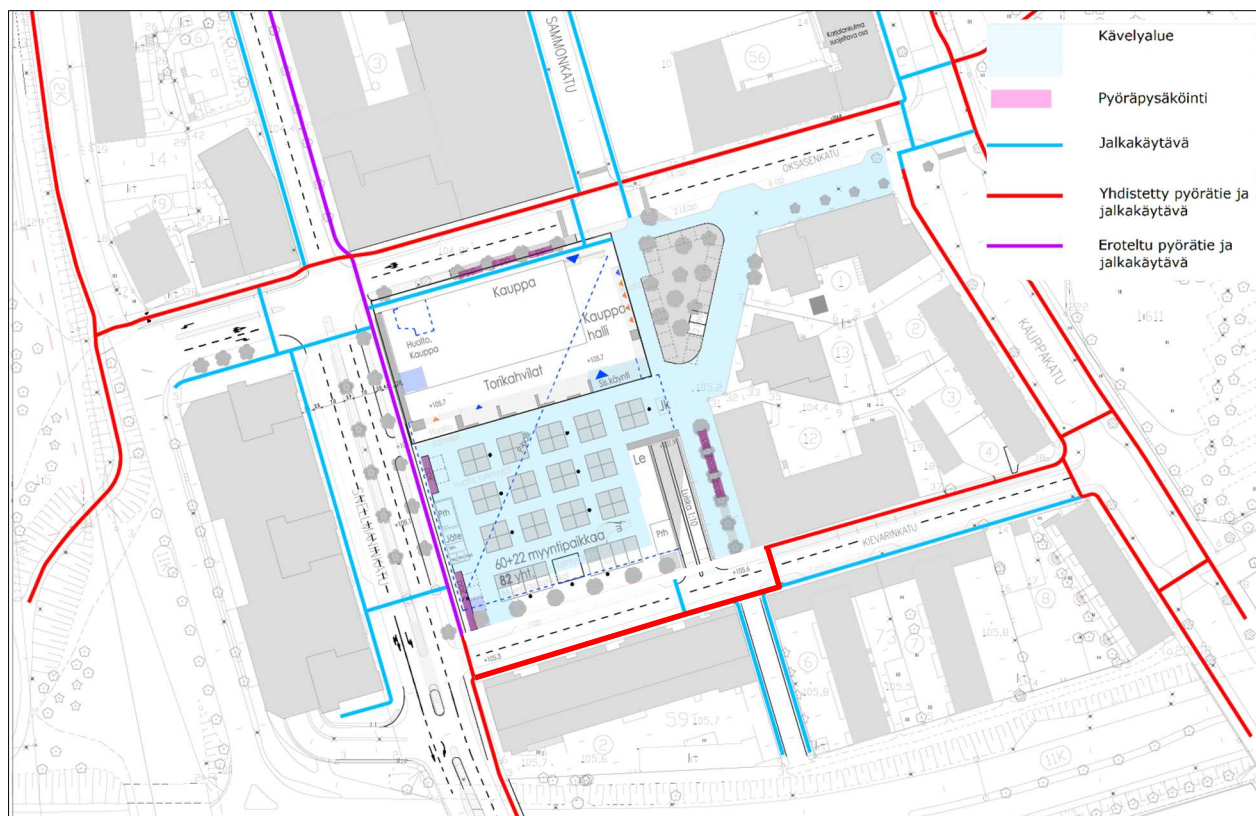


Kuva 67: Henkilöautoliikenteen liikennekaavio ja pysäköintipaikat (12.12.2025 WSP Finland Oy).

- Muutokset jalankulun ja pyöräilyn järjestelyihin

Alueen koillisosassa vapautuu liikennetilaa autoliikenteeltä jalankululle, mikä on perustel-tua huomioiden ydinkeskustaan suuntautuva jalankulkuliikenne. Torialueen koillisosaan muodostuu jalankululle ja pyöräilylle varattu viheralue, joka on rauhoitettu moottoriajoneu-voliikenteeltä. Oksasenkadun itäpäässä autoliikenteelle on edelleenkin varattu pysäköin-tipaikkoja, mutta liikenteen nopeutta voidaan hillitä rakenteellisin ratkaisun, mikä lisää ja-lankulun miellyttävyyttä ja turvallisuutta. Yksityiskohtaisessa suunnittelussa on hyvä hu-mioida näkövammaisten liikkuminen ja harkita tarvittavien ohjaavien elementtien toteutta-mista suunnittelualueelle ja sieltä muun muassa sataman ja keskustan suuntiin.

Myös pyöräilyn edellytykset alueella paranevat, kun torin yhteyteen muodostuu laaja au-toliikenteeltä rauhoitettu alue. Merkittävin parannus on Snellmaninkadun leventäminen itään, mikä mahdollistaa tärkeän pohjois-eteläsuuntaisen jalankulku- ja polkupyöräy-län leventämisen. Pyöräpysäköintiä on kehitetty mahdollistamalla torin ympärille pysäköinti-tilaa eri suunnista tulevalle pyöräliikenteelle. Suunnittelualueen kävelyn ja pyöräilyn järjes-telyt on esitetty oheisessa kaaviokuvassa.



Kuva 68: Jalankulun ja pyöräilyn liikennekaavio (12.12.2025 WSP Finland Oy).

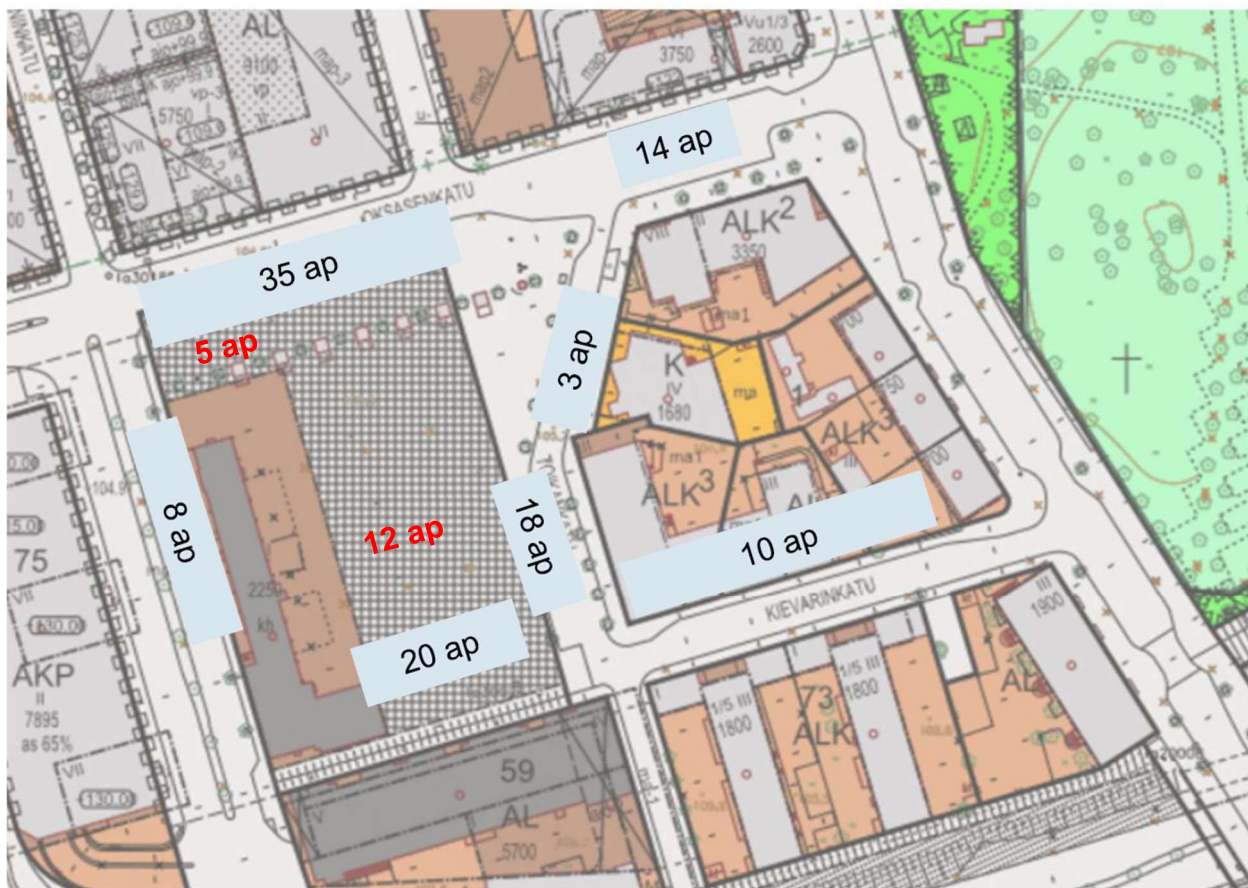
Kokonaisuutena kaavamuutoksella parannetaan kevyen liikenteen yhteyksien toimivuutta muuttamalla Toikankadun pohjoisosan katualue torialueeksi, mahdollistaen jalankulkualueen rakentaminen KL-korttelin kohdalle sekä laajentamalla Snellmaninkadun katualuetta 2,0 metriä torin suuntaan, mahdollistaen jalankulkijoille ja pyöräilijöille leveämmän kulkuväylän.

- Vaikutukset joukkoliikenteeseen

Kaavaratkaisulla ei ole vaikutusta Lappeenrannan paikallisliikenteen linjoihin eikä joukkoliikenteen järjestelyihin, kuten pysäkkien lukumäärään.

6.4.2 Vaikutukset pysäköintiin

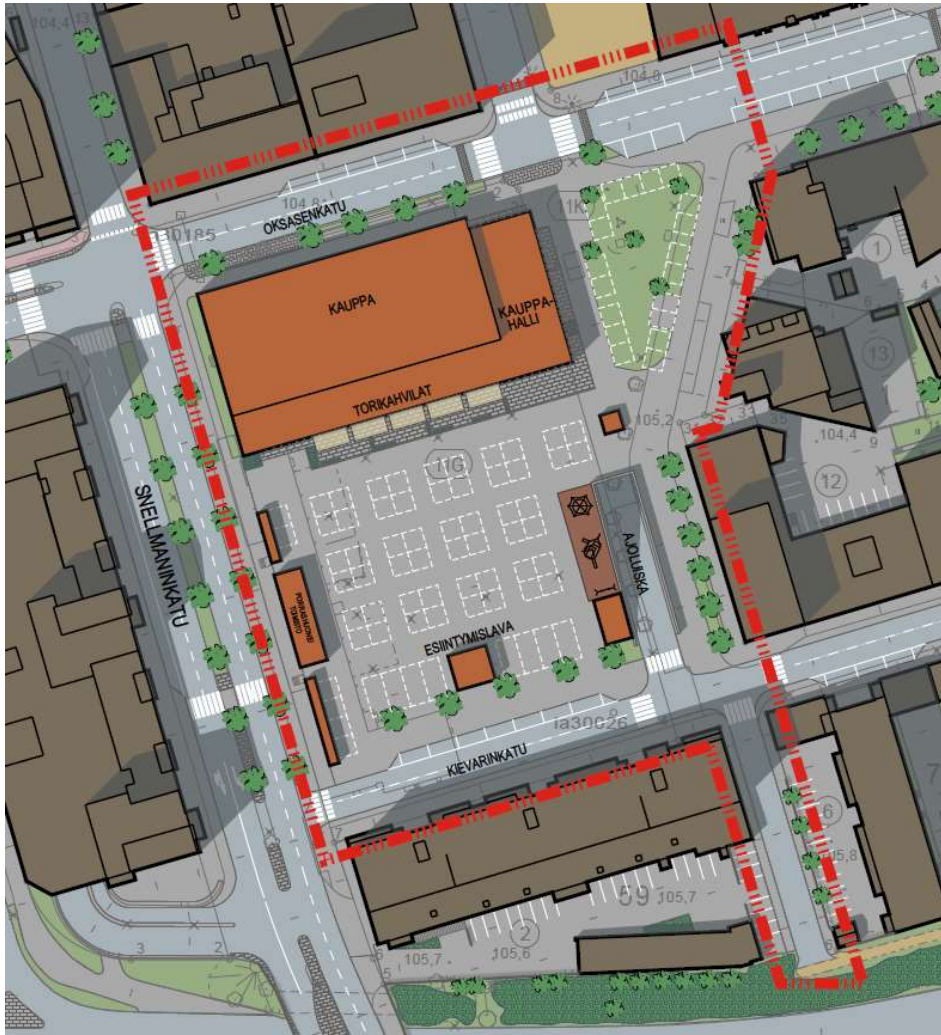
Kauppatorilla ja sen välittömässä läheisyydessä on nykyisin 108 pysäköintipaikkaa, joista 35 paikkaa sijaitsee torin pohjoisreunalla ja 20 eteläreunalla sekä kauppahallin vierustalla 8 paikkaa. Torin itäpuolella olevalla Toikankadulla on nykyisin yhteensä 21 pysäköintipaikkaa, Oksasenkadulla 14 paikkaa ja Kievarinkadulla 10 paikkaa. Lisäksi toriaukiolla on käytössä 17 autopaikkaa eli maantasopaikkoja on yhteensä 125 kpl.



Kuva 69: Nykyiset pysäköintipaikat Kauppatorin ympäristössä (12.12.2025 WSP Finland Oy).

KL-korttelin rakentaminen edellyttää nykyisen torin pohjoisreunalla olevan noin 35 autopaikan pysäköintialueen poistamista ja torialueen siirtyessä kohti etelää, myös torin eteläosassa sijaitsevien 38 autopaikan menetystä. Uuden torialueen ympäristöön laaditussa katujen yleissuunnitelmassa kadunvarsipysäköintipaikkojen määrä vähentyy 37 autopaikkaan. Kokonaisuutena torin ympäristön maanpäällisten autopaikkojen lukumäärä vähentyy 125:stä 37:ään eli 88 autopaikan verran.

Menetettyjen autojen pysäköintipaikat on mahdollista siirtää Kauppatorin alapuolelle sijoittuvaan maanalaiseen pysäköintitilaan, joka tulee mitoittaa kaavan yleisten määräysten mukaan vähintään 130 auton pysäköinnille. KL-korttelin autopaikkavelvoite on 1 autopaikka/60 kerros- m^2 , jolloin 2500 kerros- m^2 :n rakennus edellyttää 42 autopaikan rakentamista. Torille rakennettavien rakennusten autopaikkavelvoite on 1 autopaikka/90 kerros- m^2 , jolloin 300 kerros- m^2 :n kerrosala edellyttää korkeintaan neljän autopaikan rakentamista. 130 autopaikan maanalaisesta pysäköintitilasta jää vapaaksi 84 autopaikkaa Kauppatorin myyjille ja asiakkaille. Torin alapuolella olevaa pysäköintitilaa on mahdollista laajentaa kauppahallirakennuksen alapuolelle, jolloin kaavaan merkitty pysäköintilaitoksen tilavaraus mahdollistaisi noin 140 autopaikkaa. Kauppatorin suurissa markkinatapahtumissa asiakkaat joutuvat siirtymään kauempana sijaitseviin pysäköintitiloihin. Autojen pysäköintiä helpottaa Snellmaninkadun länsipuolella oleva Williparkki Oy:n hallinnoima yleinen pysäköintilaitos P-tori, mutta torimyyjille päivän aikana tapahtuva kulkeminen myyntipaikan ja varastona toimivan auton välillä voi aiheuttaa hankaluuksia.



Kuva 70: Uuden kauppahallin sijoittuminen torikorttelin pohjoisosalle ja torin alapuolella sijaitsevaan maanalaiseen, vähintään 130 autopaikan pysäköintitilaan on ajo Kievarinkadulta, nykyisen Toikankadun eteläosalle sijoittuvan ajoluiskan kautta. Katujen yleissuunnitelmaan on sijoitettu 37 maanpäällistä autopaikkaa. (Lappeenrannan kaupunkisuunnittelu).

6.4.3 Vaikutukset liikennemääriin, liikenteen toimivuuteen ja liikenneturvallisuuteen

- Nykyiset liikennemäärät ja ennuste

Lappeenrantaan laaditun liikennemallin mukaan yleinen autoliikenteen kasvu vuodesta 2020 vuoteen 2040 kauppatorin läheisyydessä olevilla kaduilla vaihtelee. Suurinta kasvu on torin pohjoispuolella kulkevalla Oksasenkadulla, jossa kasvu on noin 13 %. Torin länsipuolella olevalla Snellmaninkadulla liikenteen määrä on suurin, ja sillä kasvua on noin 6 %. Torin itäpuolella kasvu on huomattavan paljon maltillisempaa ollen Kauppakadulla noin 3 %.



Kuva 71. Vasemmalla autoliikenteen määrät iltahuipputunnin aikana 2020 ja oikealla ennustevuonna 2040. (Lähde: Lappeenrannan liikennemalli, WSP Finland Oy 2021)

Kun liikennemallin mukaisia liikennemääriä vertaa suunnittelualueen läheisyydessä olevien liikennevalojen tunnistimien laskemiin liikennemääriin, voidaan todeta, että liikennemallin perusennusteen 2020 autoliikenteen määrät ovat kauttaaltaan alemmalla tasolla. Näin ollen autoliikenteen simuloinneissa on käytetty perusennusteen mukaisia liikennemääriä, joihin on lisätty kauppatorin uuden maankäytön aiheuttama autoliikenteen tuotos.

- Arvio liikennetuotoksesta

Kauppatorin kehittämisen myötä nykyinen kauppahalli puretaan, mutta tilalle rakennetaan uusi, pienempi kauppahalli sekä torikahviloita terasseineen. Olemassa olevan kauppahallin liikennetuotoksen arvioidaan olevan samaa suuruusluokkaa kuin viitesuunnitelmissa esitettyjen uuden kauppahallin ja torikahviloiden liikennetuotos yhteensä. Näin ollen lisäliikennettä arvioidaan syntyvän vain uudesta supermarket -toiminnosta.

Kaupan synnyttämää liikennetuotosta arvioitaessa on käytetty pienen supermarketin keskimääräistä liikennetuotosta, joka Lappeenrannan kokoisella kaupunkiseudulla (45 000–80 000 asukasta) on 220 käyntikertaa kutakin 100 myyntinelikömetriä kohden (ks. alla oleva taulukko).

Pieni supermarket (400–1 000 myynti-m ²)	käyntiä/100 myynti-m ²	
	keskiarvo	vaihteluväli
Helsingin seutu vaikutusalueineen	340	120–1 600
Tampereen ja Turun kaupunkiseudut	220	130–310
Oulun, Jyväskylän, Kuopion ja Lahden kaupunkiseudut	230	80–370
45 000–80 000 asukkaan kaupunkiseudut	220	85–490
20 000–45 000 asukkaan kaupunkiseudut	190	85–380
alle 20 000 asukkaan seudut	160	35–270

Kuva 72. Pienen supermarketin liikennetuotos seuduittain (Lähde: Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa, Suomen ympäristö 27/2008)

Lappeenrannan kokoisella kaupunkiseudulla päivittäistavarakauppoihin suuntautuvista matkoista 58 % tehdään henkilöautolla, 27 % jalan, 14 % polkupyörällä ja 1 % joukkoliikenteellä.

Edellä mainittu kulkutapajakauma on koko seudun keskimääräinen jakauma, ja koska suunniteltu kauppa sijaitsee Lappeenrannan keskustassa jalankulkuvyöhykkeellä, arvioidaan kulkutapajakauman painottuvan keskimääräistä enemmän kestäviin kulkutapoihin ja olevan lähempänä suurten kaupunkiseutujen jalankulkuvyöhykkeiden kulkutapajakaumaa (ks. taulukko alla).

Tampereen ja Turun kaupunkiseudut	Kulkutapa (osuus tehdyistä matkoista, %)			
	jalan	polkupyörällä	henkilöautolla	joukkoliikenteellä
jalankulkuvyöhyke	57 %	5 %	29 %	8 %
joukkoliikennevyöhyke	34 %	6 %	59 %	1 %
autovyöhyke	15 %	11 %	75 %	0 %
keskimäärin koko seudulla	35 %	8 %	55 %	3 %

Kuva 73. Kulkutapajakauma päivittäistavarakauppoihin suuntautuvilla matkoilla Tampereen ja Turun kaupunkiseuduilla (Lähde: Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa, Suomen ympäristö 27/2008)

Lappeenrannan jalankulkualueelle sijoittuvan vähittäistavarakaupan kulkutapajakauman arvioidaan olevan alla olevan taulukon mukainen. Taulukossa on esitetty suunnitellun

kaupan liikennetuotos eri kulkutavoilla, kun marketin myyntipinta-ala on 955 krs-m². Lisäksi taulukossa on arvioitu autoliikenteen määrä, kun henkilöauton keskiuormitus ostosmatkoilla on 1,63 henkilöä/ henkilöauto. Huoltoliikenteen määrän arviossa on huomioitu, että rakennukseen sijoittuu merkittävä määrä pienmyymälöitä, minkä vuoksi huoltoliikenteen arvioidaan toteutuvan enemmän pakettiautoilla kuin kuorma-autoilla.

Kulkutapa	Kulkutapaosuus	Ostos-/huoltokäyntien määrä	liikennemäärä /vrk
Jalankulku	30 %	630	1260 jalankulkijaa
Pyöräily	15 %	309	618 pyöräilijää
Joukkoliikenne	5 %	103	206 jl-matkaa
Henkilöauto	50 %	1160	1289 ajoneuvoa
Raskas liikenne		4	8 ajoneuvoa
Pakettiautot		13	26 ajoneuvoa

Kuva 74. Päivittäistavarakaupan liikennetuotos (12.12.2025 WSP Finland Oy).

Suunnittelualan liikennemäärät vaihtelevat melko voimakkaasti eri vuorokaudenaikoina. Kauppatorin toiminta keskittyy aamusta hieman yli puoleen päivään ja kahvilakioskien toiminta jatkuu iltapäivälle. Asiakkaiden liikenne keskittyy siten koko päivän ajalle eikä lisää ajoneuvomäärää merkittävästi tiettyinä vuorokauden aikoina.

- Liikenteen toimivuus ja turvallisuus

Kauppatorin alueen toimivuustarkastelussa selvitettiin alueen iltahuipputunnin liikenteellinen toimivuus Kauppatorin uudella maankäytöllä ja liikennejärjestelyillä. Liikennemäärätietoina olivat Emme-malli 2020 ja vuoden 2025 ilmaisintiedot Snellmaninkadun ja Oksasenkadun valoliittymästä. Simulointi suoritettiin Vissim-mikrosimulointiohjelmalla, jossa on huomioitu kävely- ja pyöräilyliikenteen vaikutus.

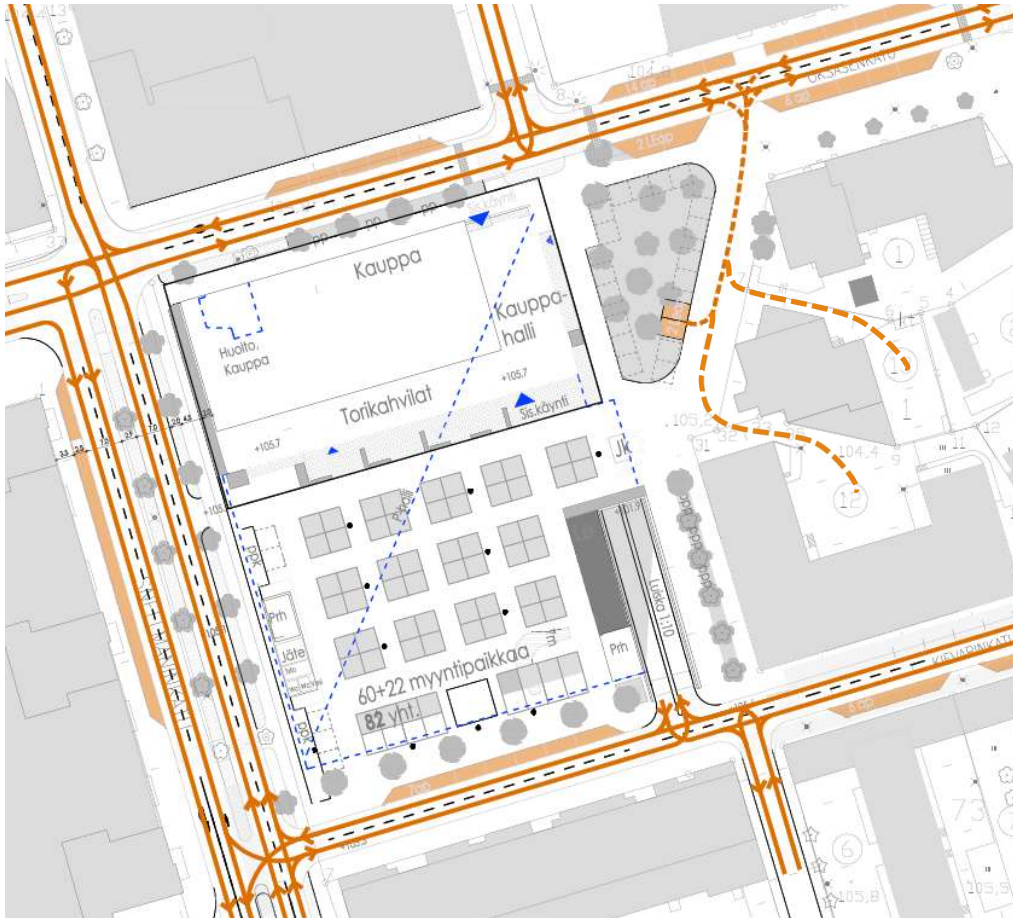
Nykytilanteessa alueen suurimmat liikennevirrat kulkevat Kauppatorin länsipuolella pohjoisen ja etelän välillä. Oksasenkadun valoissa suuret liikennevirrat etelästä pohjoiseen ja länneä oikealle etelään kääntyvät saavat samanaikaisen vihreän vaiheen, mikä jättää Kauppatorin suuntaiselle Oksasenkadun tulosuunnalle riittävästi vihreän aikaa. Sivusuunnilla liikennemäärät ovat lähtötietojen mukaan vähäisiä, noin 10-150 ajoneuvoa iltahuipputunnissa.

Kauppatorin alueen liikenteen palvelutaso on nykyisen **iltahuipputunnin** aikaan vähintään tyydyttävällä tasolla. Liikennevirrat pääsevät valoliittymistä yhden vihreän vaiheen aikana. Iltahuipputunnin liikenteen palvelutaso on kaikissa tutkituissa vaihtoehdoissa pääosin hyvä tai tyydyttävä, mikä on yleisenä keskusta-alueen ruuhka-ajan toimivuutena verrattain hyvällä tasolla. Säännöllisin jono muodostuu Snellmaninkadun ja Oksasenkadun valoliittymään etelän tulosuunnalle; syynä tasainen liikennevirta Snellmaninkadun ja Mutkakadun kiertoliittymästä. Snellmaninkadun hetkellinen maksimijonopituus valoissa on kaikissa tarkasteluvaihtoehdoissa noin 60 metriä; eteläpuolella Kievarinkadun suuntaisliittymästä pääsee hyvin kääntymään pohjoiseen Snellmaninkadulle.

Kauppatorin uuden maankäytön ja pysäköintilaitoksen liikennetuotoksen vaikutus alueen liikenteelliseen toimivuuteen on kokonaisuudessaan vähäinen; tarkasteluvaihtoehtojen liikennevirtojen toimivuudessa välillä ei ole suurta eroa.

Suurin liikennevirtaa hidastava tekijä on Snellmaninkadun kaventuminen yksikaistaiseksi ennen Mutkakadun liikenneympyrää. Kievarinkadun avaaminen uudeksi liikenteen reitiksi todennäköisesti jakaa liikennevirtaa useammalle kadulle ja uuden päivittäistavarakaupan sekä kauppahallin aiheuttamat liikennevirtojen lisääntymiset kuormittavat tasaisemmin ympäristössä olevia risteysalueita.

Torialueen pohjoispuolelle sijoittuvan liiketilan huoltoajo tapahtuu Oksasenkadulta ja hidastaa liikennevirtaa huoltoajoneuvon peruuttaessa rakennuksen huoltotaskuun. Huoltoajoneuvon vaikutus liikennevirtaan huoltotoimenpiteiden aikana on ohjattu kaavamääräyksellä seuraavasti: ”*Huoltopihan mitoituksen tulee mahdollistaa keskikokoisen huoltoajoneuvon liikennöinti, estämättä pitkäaikaisesti Oksasenkadun ajoneuvoliikennettä.*”



Kuva 77:
Kauppatorin liikenneselvitys, henkilöautoliikenne ja pysäköintipaikat Ve3c.
(12.12.2025 WSP Oy)

Kaavassa esitetty maankäyttö vaikuttaa Snellmaninkadun ja Kauppakadun liikennemääriin lisäävästi, mutta uuden maanalaisen pysäköintitilaan johtavan ajoyhteyden sijoittuminen Kievarinkadulle vähentää Oksasenkadun liikennemäärää ja parantaa jalankulkijoiden turvallisuutta sekä lisää viihtyisyyttä. Alueen liikennesuunnittelussa tulee huomioida muutostarpeet katurakenteissa riittävän ja turvallisen tilan varauksista jalankulkualueille. Kaavamuutos ei aiheuta liikenteen toimivuusongelmia nykyiselle katuverkolle.

Snellmaninkadunkadun ylittävän suojatien sijoittaminen Kievarinkadun liittymän pohjoispuolelle voi toteutuessaan olla turvallisuusriski erityisesti pyöräliikenteelle, sillä suojatien sijoittuminen lähelle liittymää, mutta kuitenkin liittymäalueen ulkopuolelle voi aiheuttaa epätietoisuutta väistämisvelvollisuuksissa autoilijoiden ja pyöräilijöiden kesken. Pyöräliikenteen Snellmaninkadun ylitse arvioidaan kuitenkin olevan hyvin vähäistä, koska kadun

länsireunalla ei ole pyörätietä. Suojatien epätavallinen sijoitus risteyksestä irrallaan on turvallisuusriski myös jalankulkijoille varsinkin, kun suojatieylityksissä on osuudet, joissa kaksi ajokaistaa on rinnakkain samaan suuntaan.

Lentoliikenne. Asemakaavan toteuttamisella ei ole vaikutusta lentoliikenteeseen. Korkeusrajoituspinta, jonka yläpuolelle ei saa ulottua mitään rakenteita eikä luonnonesteitä, on suunnittelualueen kohdalla alimmillaan +131 metriä. Asemakaavamuutoksen mahdollistamat korkeintaan kaksikerroksisten rakennusten vesikattorakenteen saavat nousta korkeudelle +115 metriä merenpinnan yläpuolelle.

6.4.4 Meluvaikutukset

Valtioneuvosto on antanut päätöksen yleisistä melutason ohjearvoista (VNp 993/92). Päätöksen mukaan asuinalueilla, virkistysalueilla taajamissa ja taajamien välittömässä läheisyydessä sekä hoito- tai oppilaitoksia palvelevilla alueilla on ohjeena, että melutaso ei saa ylittää ulkona melun A-painotetun ekvivalenttitason (L_{Aeq}) päiväohjearvoa (klo 7–22) 55 dB eikä yöajan ohjearvoa (klo 22–7) 50 dB. Uusilla alueilla melun yöajan ohjearvo on kuitenkin 45 dB. Torialueelle ei ole määritetty ulkomelun ohjearvoa. Sisämelun ohjearvo on liike- ja toimistotiloissa 45 dB päivällä (klo 7–22); yöajalle ei ole määritetty vastaavaa melun ohjearvoa. Asuintiloissa päiväajan ohjearvo on 35 dB ja yöajan 30 dB.

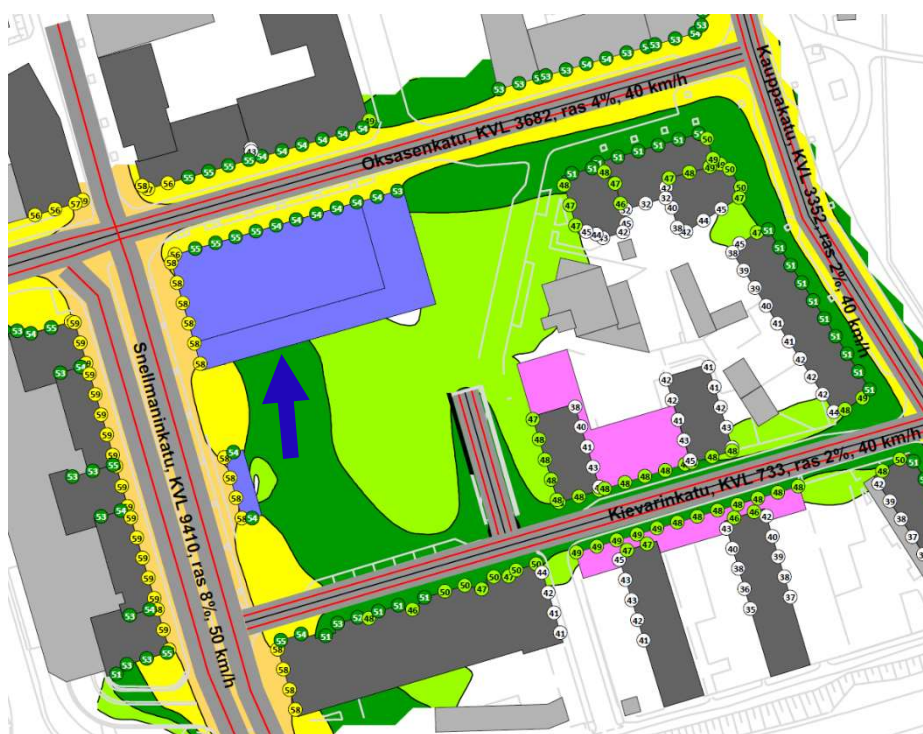
Asemakaavatyön yhteydessä on laadittu meluselvitys (Ramboll Finland Oy 16.12.2025), jonka tarkoituksena oli selvittää liikenteen aiheuttama äänitaso kaava-alueella sekä osoittaa tarvittaessa ne toimenpiteet, joilla tulevassa maankäytössä varmistetaan Vnp 993/92 mukaiset ohjearvot sisätiloissa ja ulko-oleskelualueilla. Työssä määritettiin melun laskentamallin avulla alueen melutasot vuoden 2040 ennusteliikenteellä suunnitellulla maankäytöllä. Meluselvitys on kaavaselostuksen liitteenä 10. Melualue-laskennat on tehty SoundPLAN 9.0 ohjelmalla 5 x 5 metrin laskentapistaruudukkoon ja laskentakorkeutena on käytetty vakiintuneen tavan mukaisesti + 2 metrin korkeutta maanpinnasta. Lisäksi suunniteltujen asuinrakennuksen julkisivujen ja parvekkeiden melutilanteen arvioimista varten on tehty melulaskennat julkisivuihin kohdistuvista keskiäänitasoista kerroksittain.

Vuoden 2040 ennusteessa päiväaikainen melutaso Kauppatorin alueella on Snellmanin- ja Oksasenkatuun rajautuvilla reunaosilla noin 60-65 dB ja torin keskiosalla pääosin alle 60 dB. Yöaikainen melutaso Kauppatorin alueella on Snellmanin- ja Oksasenkatuun rajautuvilla reunaosilla noin 55-60 dB ja torin keskiosalla pääosin alle 50 dB.

Suunnittelualueen länsireunalla sijaitseva kauppahalli suojaa nykyisin Kauppatorin aluetta Snellmaninkadun suunnalta tulevalta liikennemelulta. Alueen rakentuessa kaavaluonnoksen mukaisesti, meluarvot torialueen länsireunalla ovat korkeampia kuin nykytilanteessa. Kuitenkin torialueen länsireunalle on osoitettu maanalaisen pysäköintitilan porrashuoneen ja torimyyjien huoltorakennuksen rakennusala, jotka toteutuessaan vähentävät liikennemelua torialueella. Lisäksi on määrätty torin länsireunan aitaamista 1,5 metriä korkealla aidalla, mikä osaltaan vähentää liikennemelun kantautumista torialueelle.



Kuva 79: Kuvassa on esitetty vuoden 2040 ennustetilanteen päivä-ajan kello 7–22 keskiäänitasot. Kauppahalli ja porrashuone on merkitty sinisellä värillä. (Ramboll Oy 16.12.2025)



Kuva 78: Kuvassa on esitetty vuoden 2040 ennustetilanteen yö-ajan kello 22–7 keskiäänitasot. Suunnittelualan sijainti on merkitty sinisellä nuolella. (Ramboll Oy 16.12.2025)

- Pihamelu

Selvitys osoittaa, että kaikkien toria ympäröivien asuinkortteleiden sisäpihoille jää ennustetilanteessa runsaasti yöajan ohjearvon 50 dB(A):n alittavaa ulko-oleskelualueutta, sillä korkeat rakennusmassat torjuvat tehokkaasti katualueilta kantautuvaa liikennemelua. Ohjearvojen toteutumista ei kuitenkaan voitu todentaa Snellmaninkadun länsipuolisessa korttelissa, jossa oleskelupihat sijoittuvat rakennuksen katolle.

Myös päiväajan ohjearvot alittuvat ennustetilanteessa kaikilla toria ympäröivillä tonteilla siten, että niiden piha-alueille muodostui alueita, joissa keskiäänitaso ei ylitä ohjearvoa 55 dB(A).

- Sisämelu

Liike- ja toimistotiloille on valtioneuvoston päätöksessä määritelty päiväajan ohjearvoksi korkeintaan 45 dB:n keskiäänitaso. Yöajalle ohjearvoa ei ole määritelty. Edellä esitetyn meluennusteen mukaan uuden kauppahallin länsijulkisivuun kohdistuu ennustetilanteessa vuonna 2040 enimmillään 65 dB:n päivämelutaso. Normaaleilla ulkoseinä-, ovi- ja ikkunarakenteilla saavutetaan noin 30 dB:n ääneneristystaso. Näin ollen ei ole tarpeen merkitä kaavaan määräystä seinä- ja ikkunarakenteiden ääneneristävyydestä, koska ääneneristystarve on siten enimmilläänkin noin 20 dB (65 dB miinus 45 dB).

Kaavaratkaisu lisää liikennemäärää kohtuullisessa määrin, minkä seurauksena myös liikennemelun määrä lisääntyy Snellmaninkatuun liittyvällä Kievarinkadulla. Meluselvityksessä esitetyt laskennat julkisivuihin kohdistuvista keskiäänitasoista osoittavat, että Kievarinkadun varrella olevien rakennusten julkisivuihin kohdistuu päiväaikana pääosin alle 60 dB:n äänitaso ja yöaikana pääosin alle 55 dB:n äänitaso, jotka eivät edellytä seinä- ja ikkunarakenteelta erityistä äänen eristävää rakennetta. Asuinrakennuksille on valtioneuvoston päätöksessä määritelty päiväajan ohjearvoksi korkeintaan 35 dB:n keskiäänitaso, jolloin ääneneristävyyden saadaan seuraavasti: 60 dB – sisämelun ohjearvo 35 dB = 25 dB. Yöajan ohjearvo on 30 dB, jolloin ääneneristävyyden saadaan seuraavasti: 55 dB – sisämelun yöajan ohjearvo 30 dB = 25 dB. Normaaleilla ulkoseinä-, ovi- ja ikkunarakenteilla saavutetaan noin 30 dB:n ääneneristystaso, jolloin ei ole tarpeen merkitä kaavaan määräystä seinä- ja ikkunarakenteiden ääneneristävyydestä.

Oksasenkatuun rajoittuviin julkisivuihin kohdistuva päiväajan melutaso on korkeimmillaan 61 – 65 dB ja vastaavat yömelutasot 53 – 58 dB, jotka eivät edellytä edellä esitetyn perusteella erityisiä määräyksiä ääneneristävyydestä. Torin itäpuolella asuinkerrosten julkisivuihin kohdistuvat melutasot jäävät vielä selvästi Oksasenkadun varren rakennuksia matalammiksi.

Snellmaninkadun länsipuolisessa asuinkorttelissa julkisivuihin kohdistuvat päiväajan melutaso ovat korkeimmillaan 66 dB ja vastaavat yömelutasot 59 dB. Myös tämän rakennuksen osalta päästäneen sisätiloissa ohjearvot täyttävään melutasoon. On huomattava, että asemakaavamuutos ei lisää merkittävästi Snellmaninkadun liikennettä ja melutasoja.

6.5 Sosiaaliset vaikutukset

6.5.1 Vaikutukset palvelujen saatavuuteen

Suunnittelualueella sijaitseva kaupungin tarjoama julkinen palvelu on kauppatori erilaisille tapahtumille, kuten torimyynti ja markkinat. Toriaukio toimii myös suurten yleisömaajien tapahtuma-alueena. Muiden palveluiden osalta suunnittelualue tukeutuu Lappeenrannan ydinkeskustaan ja Leirin alueeseen.

Voimassa olevan asemakaavan toritoimintaa palvelevan alueen osittainen muuttuminen liikerakennusten korttelialueeksi (KL) vaikuttaa myönteisesti alueen nykyiseen palvelutarjontaan. Asemakaavan muutos mahdollistaa nykyisten kahvilakioskien siirtymisen lämmitettyyn kauppahallin aulatilaan ja parantaa toimintaympäristön laatua talvikuukausina. Rakentamisen ajalle tulee kuitenkin osoittaa väliaikainen alue toritoiminnalle, koska koko torialue on työmaa-alueena rakentamisen aikana. Rakentaminen heikentää siten väliaikaisesti palvelujen saatavuutta nykytilanteeseen verrattuna. Lisäksi autojen pysäköintijärjestelyihin kohdistuvat muutokset pidentävät jalkaisin kuljettavan matkan osuutta.

Asemakaavamuutoksella ei ole vaikutusta palveluiden alueelliseen saatavuuteen nykytilanteeseen verrattuna. Kaavamuutos vahvistaa keskusta-alueen päivittäistavarakaupan palvelutarjontaa ja parantaa mahdollisuuksia kehittää alueen nykyisiä toripalveluja. Palveluiden saavutettavuudella on kiinteä yhteys asukkaiden viihtyvyyteen. Vaikutuksia kaupan rakenteeseen on käsitelty selostuksen kohdassa 6.3.1.

6.5.2 Vaikutukset ihmisen elinoloihin ja elinympäristöön

Kaavaratkaisun mahdollistama uuden kauppahallin ja päivittäistavarakaupan rakentaminen nykyiselle autojen pysäköintialueelle sekä maanalaisen autojen pysäköintitilan rakentamisen torialueen alapuolelle täydentävät keskusta-alueen palvelutarjontaa. Ennen kauppahallin rakentamisen aloittamista vanha kauppahalli puretaan, jolloin palvelut siirtyvät väistötiloihin rakentamisen ajalle.

Kaavamuutosalueen ympäristössä naapurirakennusten käyttäjille ei aiheudu sellaisia muutoksia, jotka voisivat merkittävästi vähentää niiden viihtyvyyttä, koska kaavan muuttaminen säilyttää torialueen toiminnot ennallaan. Lisääntyvä ajoneuvoliikenne saattaa kuitenkin vähentää jossain määrin Kievarinkadun länsipään asuntojen viihtyvyyttä.

Kauppatorin puusto muuttuu, kun noin 15 puuta joudutaan kaatamaan, mutta korvaavia puita istutetaan torin koilliskulman istutettavalle alueelle sekä torin eteläreunalle, joten uusi torialue ei tältäkin osin vähennä lähiympäristössä olevien asukkaiden asuinvihtyvyyttä merkittävästi. Muutoksen seurauksena maanpäälliset autopaikat vähentyvät ja torialueen pohjoisreuna muuttuu enemmän jalankulkijoiden alueeksi, mikä lisää viihtyvyyttä.

Kaavamuutosalueen pohjoispuolella olevien rakennusten kannalta kaavaratkaisu muuttaa näkymiä torin suunnalle ja mahdollisesti vähentää hieman viihtyvyyttä, kun noin kymmenen metriä korkea kauppahalli rakentuu Oksasenkadun eteläpuolella sijainneen autojen pysäköintialueen sekä torikahviloiden paikalle. Kuitenkin Oksasenkadun reunalla sijaitseva puurivi tulee kaavamääräyksen mukaisesti säilyttää tai tarvittaessa on istutettava uusi puurivi, mikä pehmentää muutoksen vaikutusta.

Kaavamuutosalueelle ei sijoitu toimintoja, jotka aiheuttaisivat ympäristöönsä melua, tärinää, pölyä tai muuta ympäristöhäiriötä. Uuden rakennuksen rakentaminen voi vähentää lähialueen viihtyvyyttä hetkellisesti. Nämä vaikutukset ovat kuitenkin lyhytaikaisia ja lopuvat rakennuksen valmistuttua.



Kuva 80: Uuden Kauppatorin havainnekuva katsottuna idästä, vasemmassa reunaa Kievarinkatu, joka on jatkettu Snellmaninkadulle ja etualalla ajoluiska maanalaiseen autojen pysäköintialueeseen, sijaiten entisen Toikankadun paikalla. (Arkkittehtitoimisto suunnittelu-huone 1.10.2025)

6.5.3 Vaikutukset ulkoilureitistöihin ja virkistysalueisiin

Kaavan toteuttamisella ei ole suoria vaikutuksia rakennettuihin ulkoilureitistöihin ja virkistysalueisiin. Kaavamuutosalueelle ei sijoitu virkistysalueita eikä -reittejä.

Kaavamuutos parantaa yhteyksiä suunnittelun alueen ulkopuolella oleviin virkistysreitteihin. Snellmaninkadun itäreunalla on katualuetta laajennettu, jolla mahdollistetaan kadun reunassa olevan puurivin säilyminen ja pohjois-eteläsuuntaisen kevyenliikenteen väylän levenyttäminen, mikä parantaa kaupunkialueen jalankulun reitistöä.

Toikankadun koilliskulma on muutettu puin ja pensain istutettavaksi torialueeksi, joka toimii käytännössä pienimuotoisena puistikkona torin yhteydessä.



Kuva 81: Toikankadun koilliskulmaan sijoittuvan viheralueen viertse kulkevat torille johdattelevat jalankulkureitit. (Lappeenrannan kaupunkisuunnittelu)

6.6 Kulttuuriset vaikutukset

6.6.1 Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Suunnittelualue liittyy kaikilta sivuiltaan olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen. Kaavamuutoksen mahdollistama rakentaminen tiivistää kaupunkirakennetta Kauppatorilla ja muuttaa avoimen torialueen rajausta. Samalla kaupunkirakentamisen mittakaava ja rakeisuus säilyvät pääosin ennallaan.

Asemakaavan mukainen rakentaminen tukeutuu pääosin olemassa olevaan katuverkkoon. Merkittävin katuverkkoon kohdistuva muutos on Kievarinkadun jatkaminen Snellmaninkadulle, mikä avaa torin etelälaidalle yhtenäisen katuyhteyden ja muodostaa torin ja sen itäpuolella olevan ns. torikorttelin ympärille yhtenäisen kehäkatuyhteyden. Kehäkadun sisällä oleva Toikankatu poistuu katuverkosta. Toikankadun pohjoisosaa korvaamaan on osoitettu ajoyhteys kahdelle tontille pohjoisen suunnasta.

Torialueen rakentamistehokkuus säilyy uuden muodostettavan tontin numero 1 myötä likimain ennallaan. Asemakaavamuutosalueen kokonaispinta-ala on 1,4227 ha ja nykyisen torialueen pinta-ala on 0,8615 ha. Voimassa olevan kaavan rakennusoikeus on 2250 kerros-m². Uuden tontin numero 1 pinta-ala on 0,3312 ha, joten rakennusoikeus nousee vanhan kauppahallin rakennusoikeuteen verrattuna 300 kerros-m² ollen 2550 kerros-m². Uuden tontin 1 tehokkuus on $e=0,77$ ($2550/3312$), joka jää selvästi naapurustossa sijaitsevien tonttien tehokkuuksien alapuolelle.

Kaavahankkeella kehitetään keskustan toiminnallista rakennetta ja jatketaan nykyisen infraverkon hyödyntämistä. Uudet rakennusmassat sopeutuvat vallitsevaan kaupunkirakenteeseen ja täydentävät kaupunkikuvaa tuomalla siihen jalankulkijan mittakaavaa noudattavaa yksi-kaksikerroksista rakentamista.

Asemakaavamuutos tehostaa jo rakennetun infraverkon käyttöä ja tukee yhdyskuntarakenteen eheyttämistä. Kokonaisuutena kaavaratkaisun vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen jäävät maltillisiksi. Alueen toteuttamisella ei ole seudullisia vaikutuksia.

6.6.2 Vaikutukset rakennuksiin ja rakenteisiin

Kaavamuutos mahdollistaa vuonna 1956 valmistuneen kauppahallin purkamisen ja uudisrakennuksen rakentamisen torialueen pohjoisosassa olevalle nykyiselle autojen pysäköintialueelle. Osa uudesta rakennuksesta sijoittuu myös nykyiselle Toikankadun katualueelle laajentuvalle korttelin osalle.

Kauppahallirakennuksen lisäksi myös torialueen perustaso eli päällysteet ja niihin liittyvät hulevesiviemäroinnit ym. rakenteet on tarkoitus purkaa ja korvata uusilla rakenteilla. Nykyisen maapohjaisen torialueen tilalle on mahdollista rakentaa kaksikerroksinen maanalainen pysäköintilaitos, joka käsittää pääosan toriaukiosta. Torin myyntialue sijoittuu siten pääosin kansirakenteena pysäköintilaitoksen päälle.

Nykyinen kauppahalli määritellään rakennushistoriaselvityksessä 1950-luvun modernismia edustavaksi kauppahallirakennukseksi. Rakennuksen purkamisen vaikutuksia on käsitelty tarkemmin kohdassa 6.6.5 *Vaikutukset rakennettuun kulttuuriympäristöön ja kiinteisiin muinaisjäännöksiin*.

Nykyisen kauppahallin purkaminen avaa torille jalankulkijoiden diagonaalisen kulkureitin Oksasenkadulta kohti Leirin kaupallista keskittymää. Torin koilliskulmalle tulevan

viheralueen läpi kulkevan reitin varrelle on mahdollista sijoittaa esimerkiksi joulutori tai muita kausimyyniin perustuvia toreja täydentämään arkista torimyyntiä.

6.6.3 Vaikutukset yhdyskuntateknisen huollon verkostoihin ja katuihin

Asemakaavaluonnoksen mukaisen rakennuksen toteuttaminen aiheuttaa välittömiä vesi-, viemäri- ja energiaverkostojen rakentamistarpeita, kun uudella KL-korttelialueella sijaitseva infraverkosto on siirrettävä katualueille. Uusi rakentaminen tulee kytkeä tulevaan infraverkkoon, mikä aiheuttaa lisäkustannuksia.

Muutosten aiheuttamat kustannukset on eritelty kohdassa *6.4.2 Vaikutukset infraverkon toteutuskustannuksiin*.

Uudelle KL-tontille osoitetaan tarvittavat tonttiliittymät infraverkkoon. KL-korttelialueen hulevesiä tulee kaupungin hulevesien hallintaohjelman mukaisesti mahdollisuuksien mukaan imeyttää, ja mikäli tämä ei ole mahdollista, viivyttää alueella muodostuvia hulevesiä. Kaavassa edellytettyä, vähintään 10 prosenttia torialueen pinta-alasta käsittävää istutusaluetta voidaan hyödyntää torialueella muodostuvien hulevesien imeyttämiseen ja viivytämiseen. Mahdollisissa tulvatilanteissa imeytymätön hulevesi johdetaan viivyttämällä hulevesiverkostoon.

Katualueina on osoitettu Oksasenkatu, Kievarinkatu ja Snellmaninkatu suunnittelualueeseen kuuluvilta osiltaan. Snellmaninkadun katualuetta on levennetty 2,0 metrillä itään ja Kievarinkatua on jatkettu Snellmaninkadulle. Lisäksi Oksasenkatua on levennetty 1 metri etelään nykyisen torialueen kohdalla. Toikankatu on liitetty torialueeseen ja sitä korvaamaan on osoitettu ajoyhteys Oksasenkadulta tonteille 405-11-1-13 (nyk. Toikankatu 4) ja 405-11-1-12 (nyk. Toikankatu 6-8). Katujen poikkileikkaukset ja muut yksityiskohdat ratkaistaan katusuunnitelmissa.

6.6.4 Vaikutukset kaupunkikuvaan

Kaavaratkaisulla on merkittäviä kaupunkikuvallisia vaikutukset sekä katualueille että itse torialueelle. Alueen rakennusten kerrosmäärät ja rakentamisajankohdat vaihtelevat suuresti, minkä vuoksi kaupunkikuva on hyvin moni-ilmeistä. Kaupunkikuvallisesti huomionarvoisia ovat koko torialueella katuja reunustavat puurivit. Kaavaratkaisun yhtenä kaupunkikuvallisena lähtökohtana on tästä syystä ollut uudisrakennuksen sijoittaminen riittävälle etäisyydelle puurivistöistä. Tämä mahdollistaa juuristojen säilymisen elinkelpoisena ja samalla kaupunkikuvan muutokset ovat viherympäristön osalta mahdollisimman vähäiset.



Kuva 82: Näkymä Oksasenkadulta kohti itää, vasemmalla entinen Työväenyhdistyksen talo, tämän takan KOy Rakuuna, Sammonkatu ja taustalla Karjalankulma. Katujen reunoilla oleva puusto säilyy pääosin ennallaan ja uusi kauppahalli sijoittuu keskellä olevan autojen pysäköintialueen paikalle (2025 Lappeenrannan kaupunkisuunnittelu)

Kaupunkikuvan avoimuus Kauppatorin pohjoispuolella muuttuu tiiviimmäksi, kun kaavan mahdollistama uusi kauppahallirakennus rakentuu avoimelle pysäköintialueelle ja rajaa Oksasenkadun katutilaa selkeämmin yhdessä puurivistön kanssa. Kaupunkinäkymä muuttuu myös Snellmaninkadun varrella, kun uusi kauppahalli sijoittuu Oksasenkadun risteyksen läheisyyteen ja rajaa torialueen pohjoisreunaa. Toisaalta, kun vanha kauppahalli puretaan, avautuu torialue Snellmaninkadulle. Kaavassa on kuitenkin määrätty Snellmaninkadun varteen *raja, joka on pääosin rajattava 1,5 m korkealla aidalla tai rakennuksella*. Näin torialueen länsireunalla on jatkossakin rakennuksia ja rakennelmia, jotka rajaavat aukiotilaa jalankulkijan tasolla.

Suuren kokonsa vuoksi uudesta kauppahallista tulee torialuetta hallitseva rakennus, joka muuttaa alueen tilallisia mittasuhteita. Viistoreunainen tori muuttuu enemmän neliömäiseen muotoon samalla kun uusi viheralue torin koilliskulmassa erottuu selkeästi omaksi kokonaisuudekseen. Torin eteläreunalla oleva viisikerroksinen rakennus rajaa torialuetta aikaisempaa selkeämmin vanhan kauppahallin tultua puretuksi.



Kuva 83: Havainnekuva Oksasenkadulta katsottuna itään, vasemmalla Kiinteistö Oy Rakuuna, keskellä 8-kerroksinen Vanha Säästöpankkitalo, oikealla uusi kauppahallirakennus ja market. (Lappeenrannan kaupunkisuunnittelu 2025)

Kaupunkikuvassa Oksasenkadun varrella rakennusten kerrosluvut ja räystäslinjat vaihtelevat toisiinsa nähden, eikä yhtenäistä kaupunkikuvallista korkeuslinjaa ole havaittavissa. Suunnittelualueen länsipuolella olevien kaksikerroksisten, kuusikerroksisten osien väliin jäävien rakennusosien mittakaava vastaa kuitenkin likimain uuden kauppahallin julkisivun korkeutta, luoden kaupunkikuvaa yhtenäistävän tekijän. Uudisrakennuksen vesikaton jäädessä olemassa olevan puuston latvuston alapuolelle kaupunkikuvan peruspiirteet säilyvät kaupunkisilhuetissa kokonaisuutena pitkälti ennallaan.

Liikerakennuksen julkisivujen suunnittelua on asemakaavamääräyksillä ohjattu siten, että rakennusten julkisivut tulee jakaa pienempiin osiin pilarimaisilla rakenteilla ja julkisivun valaistuksella. Rakennuksen pääsisäänkäyntejä tulee korostaa arkkitehtonisella aiheella ja asiakkaiden aulatilaa tulee johtaa luonnonvaloa. Rakennuksen huoltopiha tulee kattaa vesikatolla ja ajoaukon tulee olla suljettavissa sisänäkymän estävällä rakenteella. Talotekniikkaan liittyvät tilat tulee sijoittaa kerroksiin. Ilmanvaihtolaitteiden vaakaputkistoja ei saa sijoittaa vesikattopinnan yläpuolelle. Kaavamääräysten mukaan toteutettuna rakennuksesta muodostuu arkkitehtonisesti tasapainoinen kokonaisuus niin julkisivujen kuin kattomaisemankin osalta. Autojen pysäköintitilojen savunpoiston edellyttämät rakenteet tulee sijoittaa osiksi porrashuonerakennuksia. Lisäksi julkisivuihin kohdistuvista luvanvaraisista toimenpiteistä on pyydettävä lausunto kaupunkikuvatyöryhmältä.



Kuva 84: Näkymä Oksasen- ja Snellmaninkadun risteyksestä kohti etelää ja Mutkakadun liikenneympyrää, oikealla Kiinteistö Oy Snellmaninkatu 5:n asuin- ja liikerakennus ja vasemmalla kauppahalli. (Lappeenrannan kaupunkisuunnittelu 2025)

Laadukkaasti ja huolellisesti toteutettuna asemakaavan mahdollistamalla uudisrakentamisella on positiivinen vaikutus kaupunkikuvaan. Uudisrakennus nousee nykyisin pysäköintialueena toimivalle asfalttikentälle ja avoin kohta Oksasenkadun varrella muuttuu tiiviimmäksi ja selvärajaisemmaksi katutilaksi, jatkaen suunnittelualueen ympäristön korttelirakennetta.



Kuva 85: Havainnekuvan näkymä Snellmaninkadulta kohti etelää, oikealla Kiinteistö Oy Snellmaninkatu 5:n asuin- ja liikerakennus ja vasemmalla uusi kauppahalli. (Lappeenrannan kaupunkisuunnittelu)

6.6.5 Vaikutukset rakennettuun kulttuuriympäristöön ja arkeologiseen kulttuuriperintöön

- Lappeenrannan kauppahalli

Asemakaavamuutos mahdollistaa vuonna 1956 valmistuneen kauppahallirakennuksen purkamisen. Sen paikalle on mahdollista rakentaa torialue ja maanalainen autojen pysäköintitila. Voimassa olevassa keskustan osayleiskaava 2030:ssa kauppahallilla ei ole

suojelumerkintää. Rakennusta ei ole myöskään mainittu maakuntakaavan rakennetun kulttuuriympäristön selvityksessä eikä sillä ole maakuntakaavassa suojelumerkintää.

Kauppahallin rakennushistoriaselvityksessä (Ramboll Oy 21.10.2025) todetaan seuraavasti: *"Kauppahallilla on arkkitehtonisia, historiallisia ja kaupunkikuvallisia arvoja. Rakennus edustaa harvalukuista jälleenrakentamisajan suomalaista kauppahallityyppiä (tyypillisuus ja harvinaisuus), ja kuuluu Suomen nuorimpiin kauppahalleihin. Lappeenrannan kauppahalli ajoittuu kaupunginarkkitehti Ahjopalon tuottoisimpiin suunnitteluvuosiin ja kuuluu hänen modernististen julkisten rakennustensa kokonaisuuteen. Kauppahalli muodostaa tärkeän maamerkin erityisesti Snellmaninkadun varrella ja toriaukion laidalla, josta se näkyy kaikkiin ilmansuuntiin, lisäten kaupunkikuvallista merkitystä.*

Rakennus on säilyttänyt hyvin ominaispiirteensä ulkoarkkitehtuurissa. Julkisivujen muutos on toteutettu niin, ettei alkuperäinen arkkitehtuuri ole kokenut suuria muutoksia. Sisätiloissa muutoksia on tehty runsaammin, mutta kauppahallille luonteenomainen pitkä hallikäytävä ja sen varrella olevat myymälät ovat säilyneet muutoksista huolimatta.

Kauppahallin kulttuurihistoriallinen arvo on siis todettu asemakaavaa varten laaditussa rakennushistoriaselvityksessä. Tästä syystä kaavatyön aikana tutkittiin myös vaihtoehtoja, jotka olisivat mahdollistaneet kauppahallin säilyttämisen. Rakennuksen säilyttäminen olisi kuitenkin edellyttänyt kauppahallitoiminnan jatkumista lähes ennallaan, vaikka toiminnan kehittäminen olisi nykyisten tilojen puitteissa vaikeaa. Hallitoiminnan lähtökohtana ollut elintarvikkeiden myynti on muuttunut merkittävästi rakennuksen olemassaoloaikana. Kauppahallin tarvetta elintarvikkeiden hankintapaikkana ei ole enää samassa määrin, kuin hallin valmistuessa. Kauppahallin korvaaminen uudisrakennuksella sen sijaan mahdollistaa nykyaikaisen ja nykyajan kulutustottumuksia palvelevan kauppahallin rakentamisen. Uudisrakennus tuo alueella lisää asiakasvirtaa ja tukee osaltaan myös kaupunkikulttuurin kannalta tärkeän perinteisen torikaupan jatkuvuutta.

Valtakunnallisissa tai maakunnallisissa inventoinneissa rakennusta ei ole nostettu esille aikakauden kauppahallirakentamisen malliesimerkkinä tai muutoin rakennustaiteellisilta ansioiltaan erityisenä kohteena. Kauppahalliin ja rakennuksen ympäristöön ei liity sellaisia erityisiä suojeluarvoja, joiden perusteella se olisi rakennusperinnön säilyttämiseksi suojeltava. Sen sijaan uudisrakentamisella mahdollistetaan toimivan rakennuskokonaisuuden luominen torialueelle siten, että kaupunkikuva ja kaupunkirakenne eheytyvät sekä toritoimintaan liittyvän kulttuurin jatkuvuus on turvattu.

Asemakaavamuutoksen mahdollistama rakennusten purkaminen täyttää rakentamislain 56 §:ssä mainitut kriteerit. Historiallisesti tai rakennustaiteellisesti arvokkaita rakennuksia tai kaupunkikuvaa ei turmella eikä purkaminen merkitse rakennettuun ympäristöön sisältyvien perinne-, kauneus- tai muiden arvojen hävittämistä eikä haittaa kaavoituksen toteuttamista.

- Vaikutukset arkeologiseen kulttuuriperintöön

Suunnittelualueella ja sen lähiympäristössä ei ole Museoviraston muinaisjäännosrekisteriin merkittyjä kiinteitä muinaisjäännöksiä (lähde: <http://kulttuuriymparisto.nba.fi>). Suunnittelualueen pohjoisreunalle on haudattu vuoden 1918 helmi-maaliskuussa sisällissodassa kaatuneita taistelijoita. Tietävästi vainajat on siirretty myöhemmin virallisille hautaismaille. Siltä varalta, että alueella olisi edelleen vuoden 1918 vainajia on kaavassa määrätty, että

ennen maanrakennustöiden aloittamista tulee pyytää alueellisen vastuumuseon arkeologin lausunto.

6.7 Seudullisten suunnitelmien ja yleiskaavan toteutuminen

Kaavaratkaisu on kaikilta osin vahvistetun maakuntakaavan ja vaihemaakuntakaavan mukainen.

Asemakaavoitusta ohjaavana kaavatasona toimii oikeusvaikutteinen yleiskaava. Kaavamuutos on myös voimassa olevan oikeusvaikutteisen yleiskaavan mukainen. Suunnittelualue on merkitty yleiskaavassa keskustatoimintojen alueena, jolla kaupalliset ja julkiset palvelut sekä kulttuuripalvelut painottuvat (C-1). Alueelle saa sijoittaa keskustaan soveltuvaa asumista sekä hallinto-, toimisto-, palvelu- ja myymälätiloja. Aluetta suunniteltaessa tulee kiinnittää erityistä huomiota julkisen liikenteen, jalankulun ja pyöräilyn toimivuuteen sekä pysäköinti- ja huoltoliikenteen järjestelyihin. Suunnittelussa tulee pyrkiä eheyttämään kaupunkikuvaa. Kaupunkikuvallisesti merkittävät ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaat rakennukset tulee ottaa erityisesti huomioon uudisrakentamisen suunnittelussa. Suunnittelualueelle ei sijoitu yleiskaavassa rakennussuojelukohhteita.

6.8 Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutuminen

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat osa alueidenkäyttölain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) tehtävänä on varmistaa valtakunnallisesti merkittävien seikkojen huomioon ottaminen maakuntien ja kuntien kaavoituksessa sekä valtion viranomaisten toiminnassa. Alueidenkäyttölain ja alueidenkäytön suunnittelun tavoitteista tärkeimmät ovat hyvä elinympäristö ja kestävä kehitys. Alueidenkäyttölain mukaan tavoitteet on otettava huomioon ja niiden toteuttamista on edistettävä maakunnan suunnittelussa, kuntien kaavoituksessa ja valtion viranomaisten toiminnassa.

Valtioneuvoston päätti valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista 14.12.2017. Tällä päätöksellä valtioneuvosto korvaa vuonna 2000 tekemän ja vuonna 2008 tarkistaman päätöksen valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista. Valtioneuvoston päätös on tullut voimaan 1.4.2018. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat:

1. Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen
2. Tehokas liikennejärjestelmä
3. Terveellinen ja turvallinen elinympäristö
4. Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat
5. Uusiutumiskykyinen energiahuolto

Asemakaava on laadittu siten, että se toteuttaa edellä lueteltuja valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita.

Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen (VAT:t, kohta 3.1). Edistetään koko maan monikeskuksista, verkottuvaa ja hyviin yhteyksiin perustuvaa aluerakennetta, ja tuetaan eri alueiden elinvoimaa ja vahvuuksien hyödyntämistä. Luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiseksi sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.

Kaavaratkaisu edistää osaltaan toimivaa aluerakennetta tukemalla Lappeenrannan keskustan palvelutarjontaa ja elinvoimaa. Kaavaratkaisu mahdollistaa rakennusten monipuolisen käytön kaupallisille toiminnoille. Kaavaratkaisuissa on tukeuduttu suunnittelualan

luontaisiin vahvuuksiin, kuten sijaintiin ydinkeskustassa, hyvien liikenneyhteyksien ja palvelujen äärellä. Kaavaratkaisu mahdollistaa osaltaan kauppahallipalvelujen säilymisen ja toritoiminnan kehittämisen.

Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen. Suurilla kaupunkiseuduilla vahvistetaan yhdyskuntarakenteen eheyttä.

Kaavaratkaisu perustuu Lappeenrannan ydinkeskustan olemassa olevan liikenne- ja infraverkon hyväksikäyttöön. Tontin rakentaminen aiheuttaa infraverkon rakentamiskustannuksia katujen muutoksissa ja pysäköintialueen rakentamisessa. Kaava ei edellytä lisäinvestointeja muuhun yhteiskunnan palveluverkkoon. Kaavaratkaisun mahdollistama rakennusoikeuden lisääntyminen vahvistaa yhdyskuntarakenteen eheyttä.

Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.

Merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa.

Alueelle tulevat toiminnot ovat hyvin eri väestöryhmien saavutettavissa, sillä alue sijaitsee Lappeenrannan ydinkeskustassa ja on hyvin saavutettavissa julkisilla liikennevälineillä. Kävelyn ja pyöräilyn edellytykset on säilytetty ja uusi kevyen liikenteen yhteyksiä lisätty.

Terveellinen ja turvallinen elinympäristö (VAT:t, kohta 3.3). Ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja.

Valtioneuvoston päivä- ja yöajan melutasojen ohjearvot eivät koske kaava-alueeseen kuuluvaa torialuetta. Liikerakennusta puolestaan koskevat työtilojen sisämelun ohjearvot, jotka kaavaa varten laadittujen selvitysten perusteella eivät ylity. Kaavassa ei ole ollut tarpeen annettavia rakenteellisia meluntorjuntamääräyksiä.

Haitallisia terveysvaikutuksia tai onnettomuusriskejä aiheuttavien toimintojen ja vaikutuksille herkkien toimintojen välille jätetään riittävän suuri etäisyys tai riskit hallitaan muulla tavoin.

Alueella tai sen läheisyydessä ei ole haitallisia terveysvaikutuksia aiheuttavia toimintoja. Alueella ei ole tiedossa pilaantuneen maan esiintymistä eikä puhdistustarvetta.

Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat (VAT:t, kohta 3.4). Huolehditaan valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvojen turvaamisesta.

Suunnittelualue ei sisälly Museoviraston laatiman RKY-inventoinnin mukaisiin kohteisiin. Kaavaratkaisulla ei ole vaikutusta valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvoihin. Uudistuvalla korttelin osalla edistetään elinympäristön laadun parantamista mahdollistamalla kaupunkikuvan huomioiva uudisrakentaminen ja lisätään viheralueiden määrää torialueen reuna-alueilla. Rakennusten sijoittelussa on huomioitu olemassa oleva puusto ja edellytetty uusien puiden istuttamista. Uudisrakentamisen massoittelussa on huomioitu ympäröivän alueen erityispiirteet ja pyritty kaavamääräyksillä kaupunkikuvallisesti laadukkaaseen ja yhtenäiseen lopputulokseen.

7 ASEMAKAAVAN TOTEUTTAMINEN

7.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat

Asemakaavaselostuksen liitteenä on tontille laadittuja kaksi- ja kolmiulotteisia havainnekuvia. Kuvat ovat osin viitteellisiä ja niissä esitetty rakennusten ulkoasu ja arkkitehtuuri voivat muuttua hankkeen arkkitehtisuunnittelun edetessä.

7.2 Toteuttaminen ja ajoitus

Asemakaavan toteuttaminen on mahdollista asemakaavamuutoksen saatua lainvoiman ja tarvittavien katu- ja yleisen alueen suunnitelmien tultua hyväksytyiksi.

7.3 Kaavan hyväksyminen

Asemakaavan hyväksyy MRL 52 §:n mukaisesti Lappeenrannan kaupunginvaltuusto.

Lappeenrannassa 11.12.2025

Kimmo Hautamaa, kaavoitusarkkitehti

Matti Veijovuori, asemakaava-arkkitehti

Maarit Pimiä, kaupunginarkkitehti