

Olavinkadun yleissuunnitelma

Savonlinnan keskustan kehittäminen



Vipuvoimaa
EU:lta
2007–2013



Euroopan unioni
Euroopan sosiaalirahasto



RAMBOLL

2010

Sisältö

1	Lähtökohdat ja ongelma-analyysi.....	4
1.1	Suunnittelualue ja ongelmat.....	4
1.2	Onnettomuudet.....	5
2	Tavoitteet.....	6
3	Liikennejärjestelyt	8
3.1	Liikennemäärät	8
3.2	Autoliikenneverkko.....	9
3.3	Jalankulkuyhteydet	10
3.4	Pyörätieverkko	11
3.5	Joukkoliikenneverkko	12
3.6	Pysäköinti.....	13
4	Tutkitut vaihtoehdot.....	14
4.1	Olavinkatu.....	14
4.2	Kauppatori ja matkustajasatama	15
5	Yleissuunnitelma.....	16
5.1	Suunnitteluperiaatteet.....	16
5.2	Asematiehaara - Kirkkokatu	18
5.3	Kirkkokatu - Tori	20
5.4	Kauppatori.....	22
5.5	Matkustajasatama.....	24
6	Toteuttaminen	25
6.1	Vaikutukset.....	25
6.2	Kustannusarvio	25
6.3	Jatkotoimenpiteet	26
	Liitteet	27

Alkusanat

Yleissuunnitelma koskee Savonlinnan keskustaa halkovaa Olavinkadun läntistä osaa, Kauppatoria ja Matkustajasatamaa. Merkittävä alkusysäys työlle ovat rinnakaistiesuunnitelmat, jotka toteutuessaan mahdollistavat Olavinkadun ja koko keskustan nykyisen liikenneverkon kehittämisen nykyistä paremmin asutusta, elinkeinotoimintaa sekä muita keskustan toimintoja palveleviksi kaduiksi. Työn lähtökohtana on ollut erityisesti jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden olosuhteiden parantaminen, viihtyisyyden lisääminen ja keskustan liiketoiminnan elinvoimaisuuden ja kilpailukyvyn vahvistaminen.

Yleissuunnitelman alkuvaiheessa järjestettiin tavoitetyöpaja, johon kutsuttiin Olavinkadun asukkaita, maanomistajia, liikkeenharjoittajia, seudun liikennöitsijöitä ja kaupungin virkamiehiä. Työpajassa käsiteltiin käyttäjien toiveita tulevan kehityksen suhteen. Työskentelyn tuloksena esiin nousseet toiveet sekä ajatukset alueesta ovat toimineet suunnittelun lähtökohtana.

Suunnitelmia esiteltiin kahdessa yleisötilaisuudessa työn keskivaiheilla ja työn lopussa. Ensimmäisen yleisötilaisuuden yhteydessä järjestettiin myös kaikille avoin kävelykierros sekä erillinen tilaisuus yrittäjille ja kiinteistönomistajille. Työtä esiteltiin myös sen eri vaiheessa kaupungin tekniselle lautakunnalle, valtuustolle ja keskustan kehittämisen työryhmälle.

Savonlinnan kaupungin puolesta työn ohjauksesta vastaavaan projektiryhmään ovat kuuluneet Kari Tikkanen, Päivi Behm, Risto Aalto, Jyri Sipinen, Heikki Mäkäläinen, Jaana Huovinen sekä Riitta Vahela-Kohonen Savonlinnan seudun kuntayhtymästä. Yrittäjien puolelta mukana ovat olleet Pekka Kinnunen, Olli Österlund, Kauko Pesonen ja Merja Auvinen.

Työn tekemiseen osallistuivat Ramboll Finland Oy:stä projektipäällikkö Jouni Lehtomaa, liikennesuunnittelijat Lauri Vesanen, Ruut-Maaria Mattsson ja Juha Siitonen sekä maisemasuunnittelija Tuula Mikkonen. Havainnekuvista ja taitosta vastasivat graafikot Juha Nikkilä, Olli Virta ja Antti Timonen.

Savonlinna 30.11.2010
Projektiryhmä

Tiivistelmä

Valtatien 14 rakentaminen ja siihen liittyvät maankäytön ja liikenneväylien kehittämistoimenpiteet johtavat merkittävään infrastruktuurin muutokseen ja kehittymiseen Savonlinnan keskustan alueella. Samassa yhteydessä kehittämistoimenpiteiden kohteeksi tulee lukuisa joukko myös muita alueita ja kohteita keskustassa. Eräs tärkeimmistä kehityskohteista on nykyinen Olavinkatu, joka on Savonlinnan kaupungin keskeisin - ja samalla myös ongelmallisin - katuosuus. Parhaillaan rakennettava rinnakkaistie mahdollistaa Olavinkadun, kauppatorin, matkustajasataman ja koko muun keskustan kehittämisen toimivammaksi, turvallisemmaksi ja viihtyisämmäksi.

Eräs merkittävä rinnakkaistiehen liittyvä mahdollisuus on ajoneuvopysäköinnin kehittäminen keskustassa. Rinnakkaistien myötä vapautuva ratakäytävä mahdollistaa suoran yhteyden rinnakkaistieltä keskustan pysäköintilaitokseen. Tällä on suuri merkitys Olavinkadun ja koko katuverkon kuormituksen kannalta. Suora yhteys ohikulkutieltä varmistaa myös sen, että keskustaan poiketaan asioimaan kuten ennenkin.

Yleissuunnitelmassa oletuksena on, että karkeasti noin puolet liikenteestä siirtyy käyttämään ohikulkuväylää. Useassa tapauksessa Olavinkadun ollessa edelleen suorin ja houkuttelevin yhteys, myös suunnitelmassa esitetyillä Olavinkadun ratkaisuilla vaikutetaan suoraan siihen kuinka suuri osuus liikenteestä siirtyy ohikulkutielle.

Suurin muutos Olavinkadulla on ajokaistojen vähentäminen neljästä kahteen. Ajoradan kaventaminen luo aivan uutta tilaa jalankulkijoille ja pyöräilijöille ja mahdollistaa myös mm. liiketoiminnan laajentamisen kaduille. Ajokaistojen vähentäminen pienentää samalla kadunylitykseen tarvittavaa matkaa ja parantaa ylityksen turvallisuutta. Pyöräilylle varataan tilaa ajoradan pohjoispuolelle ja vastaavasti ajoradan eteläpuolelle varataan tilaa kadunvarsipysäköinnille.

Kauppatorille luodaan lisää tilaa ja mahdollisuuksia uusien ajo- ja tasojärjestelyin. Tavoitteena on parantaa erityisesti torin monikäyttöisyyttä. Myös asema-aukiolle on luotu paremmat puitteet saattoliikenteelle ja turvattu lyhytaikaisen pysäköinnin tarpeet.

Katutilan monikäyttöisyyden tukeminen ja mahdollistaminen on yksi suunnittelun lähtökohdista. Monikäyttöinen tila mahdollistaa toimintojen kehittämisen myös muuhun käyttöön kuin liikenteeseen. Olavinkadun kehittäminen toimivaksi, eläväksi ja viihtyisäksi vuoden ympäri on ohjannut merkittävästi ratkaisujen löytämistä ja valintaa.



1 Lähtökohdat ja ongelma-analyysi

1.1 Suunnittelualue ja ongelmat

Suunnittelualue rajautuu siten, että alueen nykytilaa ja verkollisia vaihtoehtoja on arvioitu laajempaan kokonaisuutena sisältäen lähes koko Savonlinnan keskustan ydinalueen ja tulevan rinnakkaistien liittymiseen. Varsinainen yleissuunnitelma koskee Olavinkatua, Kauppatoriä sekä Matkustajasatamaa.

Suunnittelualueen merkittävimmät ongelmat:

- Alueella tapahtuu paljon onnettomuuksia erityisesti liittymissä.
- Raskas liikenne kulkee Savonlinnan keskustan läpi (Olavinkatu/Kauppatori/Tottinkatu).
- Jalankululle ja pyöräilylle varattu tila on kapea ja turvaton.
- Kauppatoria reunustavat vilkasliikenteiset kadut rajaavat toritoiminnot pienelle alueelle. Torilla on vähän ympärivuotista toimintaa.
- Suunnittelualueella ei ole keskitettyä pysäköintilaitosta.
- Suunnittelualueen liikenneympäristö ja sisäänkäynnit eivät tue esteetöntä liikkumista.
- Pyöräpysäköinnille ei ole varattu tilaa / telineitä.
- Olavinkadun suuret pituuskaltevuudet aiheuttavat ongelmia erityisesti talvella.
- Linja-autoasema sijaitsee kaukana Kauppatorista. Olavinkadun länsiosassa on vähän pysäkkejä.



Kuva 1. Suunnittelualue

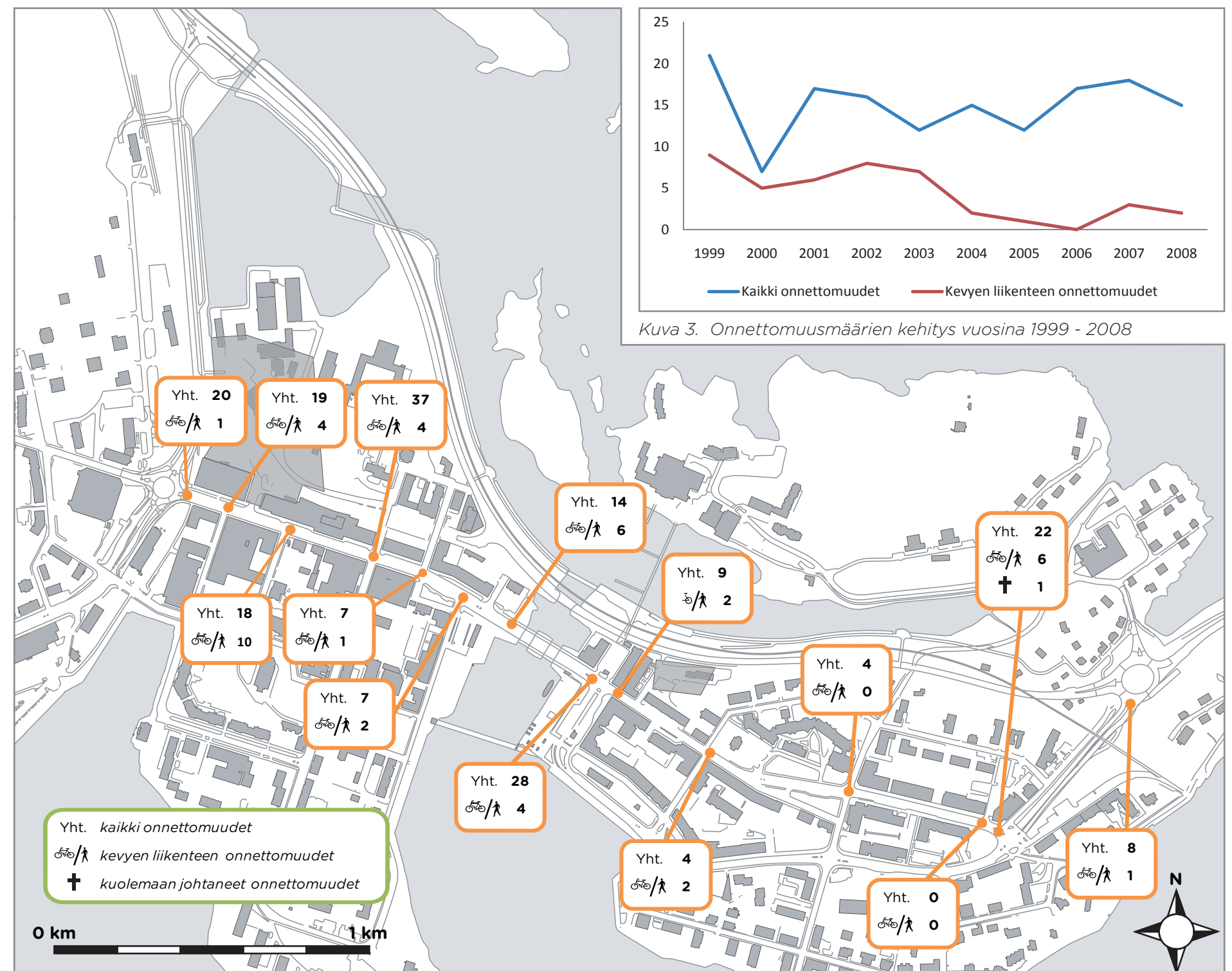
1.2 Onnettomuudet

Olavinkadun liittymissä on vuosien 1999–2008 aikana tapahtunut yhteensä 197 poliisin tietoon tullutta onnettomuutta eli noin 20 onnettomuutta vuodessa. Onnettomuuksista vajaa viidennes on johtanut jonkun osapuolen – lähes aina jalankulkijan tai pyöräilijän - loukkaantumiseen. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia liittymissä on tapahtunut tarkasteluaikana yksi. Kuitenkin vuoden 2009 ennakkotietojen perusteella Verkkosaarenkadun liittymässä menehtyi jalankulkija.

Eniten onnettomuuksia tapahtuu Olavinkadun länsiosassa, jossa kevyen liikenteen kadunylitystarve on suurin. Olavinkadun itäosassa onnettomuusalttein liittymä sijaitsee Viiskulmassa.

Liikennevalot eivät ole riittäneet kokonaan takaamaan kadunylittäjän turvallisuutta, sillä Kirkkokadun liittymän ohella myös Kauppatorin sekä Asemantien liittymissä on tapahtunut kevyen liikenteen onnettomuuksia. Valo-ohjatuissa liittymissä tapahtuu myös suhteellisesti enemmän peltikolareita kuin muissa Olavinkadun valo-ohjaamattomissa liittymissä.

Kymmenen vuoden aikajänteellä tarkasteltuna liittymissä tapahtuneiden onnettomuuksien määrä on pysynyt likipitään ennallaan. Jalankulku- ja pyöräilyonnettomuudet ovat hienoisessa laskussa. Todellinen tilanne on kuitenkin tilastoa huonompi, sillä esimerkiksi vain murto-osa lievisistä onnettomuuksista tulee poliisin tietoon.



Kuva 2. Liittymissä tapahtuneet onnettomuudet vuosina 1999-2008

2 Tavoitteet

Hanketta ohjaava työryhmä hyväksyi suunnittelua koskevat liikenteelliset ja ympäristölliset tavoitteet:

- Liikennemäärä Olavinkadulla vähenee kolmasosaan.
- Korkein nopeustaso alueella on 30 km/h.
- Kadun autoille varattua tilaa vähennetään ja kadulla on yksi kaista suuntaansa.
- Liikennevaloliittymien määrää pyritään vähentämään
- Osuudella ei tapahdu henkilövahinkoihin johtavia onnettomuuksia.
- Pyöräliikenteelle muodostetaan yhtenäiset reitit ja keskitetylle pyöräpysäköinnille varataan tilaa.
- Kauppatori – Casino kävelyakselia korostetaan.
- Joukkoliikenteen tarpeet otetaan huomioon etenkin torin ja kaupallisen keskittymän ympäristöissä.
- Asiakaspysäköintiä kehitetään pääosin pysäköintilaitosten avulla.
- Olavinkatu muodostuu toiminnoiltaan erilaisista jaksoista, joiden ominaispiirteitä korostetaan.
- Katutilasta tulee aikaisempaa esteettömämpää.
- Rakentamisen laatu on korkeatasoista.
- Parantunut katutilan viihtyisyys edesauttaa kävelyn lisääntymistä.
- Katutilan monikäyttöisyys mahdollistaa erilaisia toimintoja eri vuodenaikoina.

Pohjana edellä mainituille tavoitteille ovat sidosryhmille järjestetyn työpajatilaisuuden tulokset. Työpajassa selvitettiin keskustan eri toimijaryhmien edustajien näkemyksiä suunnittelulle asetettavista tavoitteista; millaiset asiat ovat toivottavia ja mitkä vältettäviä keskustan kehittämisessä. Työryhmät kokosivat omat tavoitteensa avainsanoiksi ja kuviksi.

Tärkeimmiksi koetuiksi tavoitteiksi nousivat:

- Yksi ajokaista suuntaansa välillä Asemantie – Kauppatori
- Korkea laatutaso
- Esteetön kaupunki
- Keskitetty asiakaspysäköinti
- Kadusta viihtyisä kävely-ympäristö
- Ei henkilövahinko-onnettomuuksia
- Nopeustaso enintään 30 km/h



Kuvat 4-5. Työpajatilaisuus

Työpajatilaisuudessa kootut avainsanat teemaryhmittäin

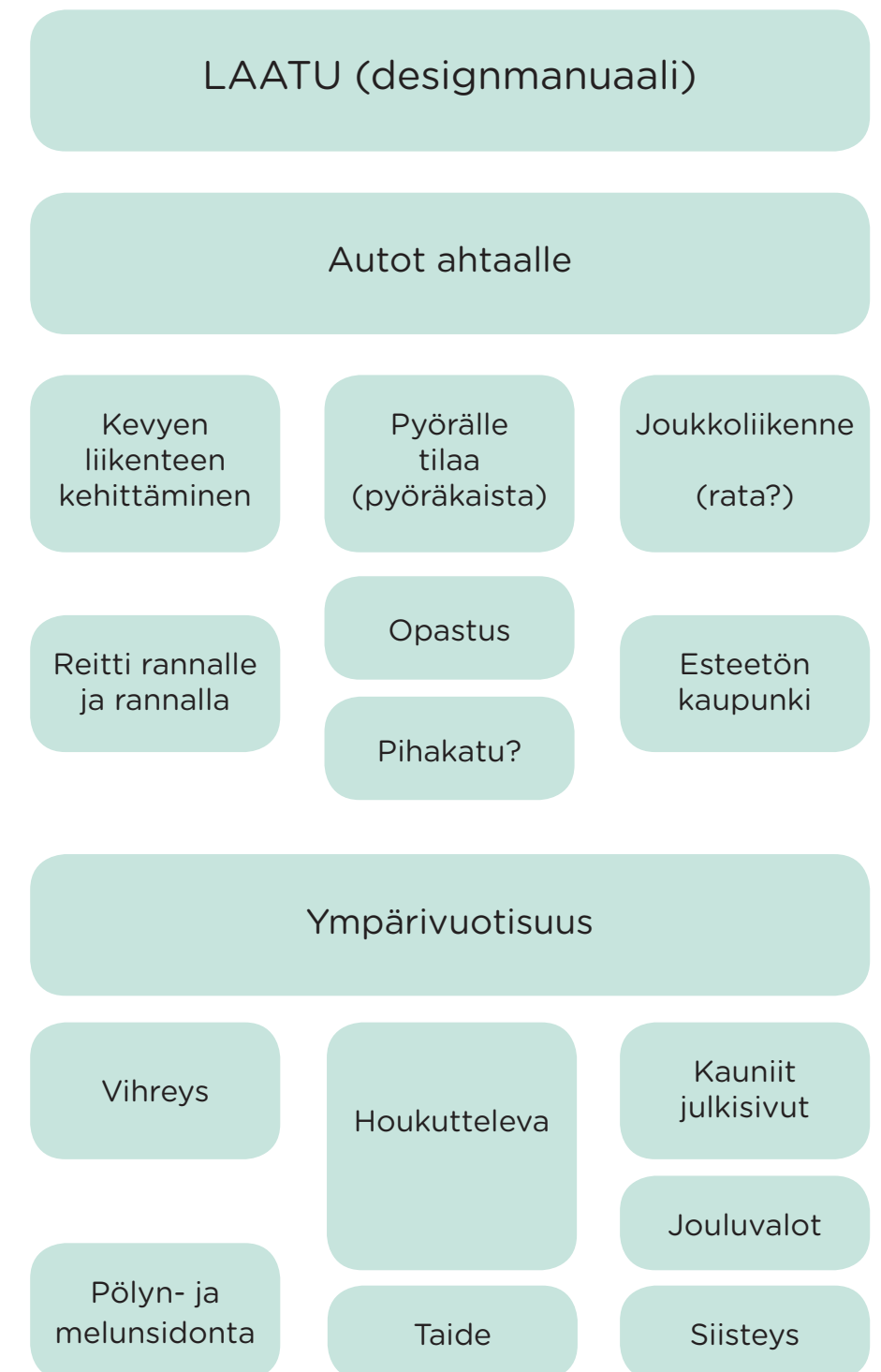
Ryhmä A, teemana liikkumisolosuhteet



Ryhmä B, teemana pysäköinti



Ryhmä C, teemana tilan jakaminen



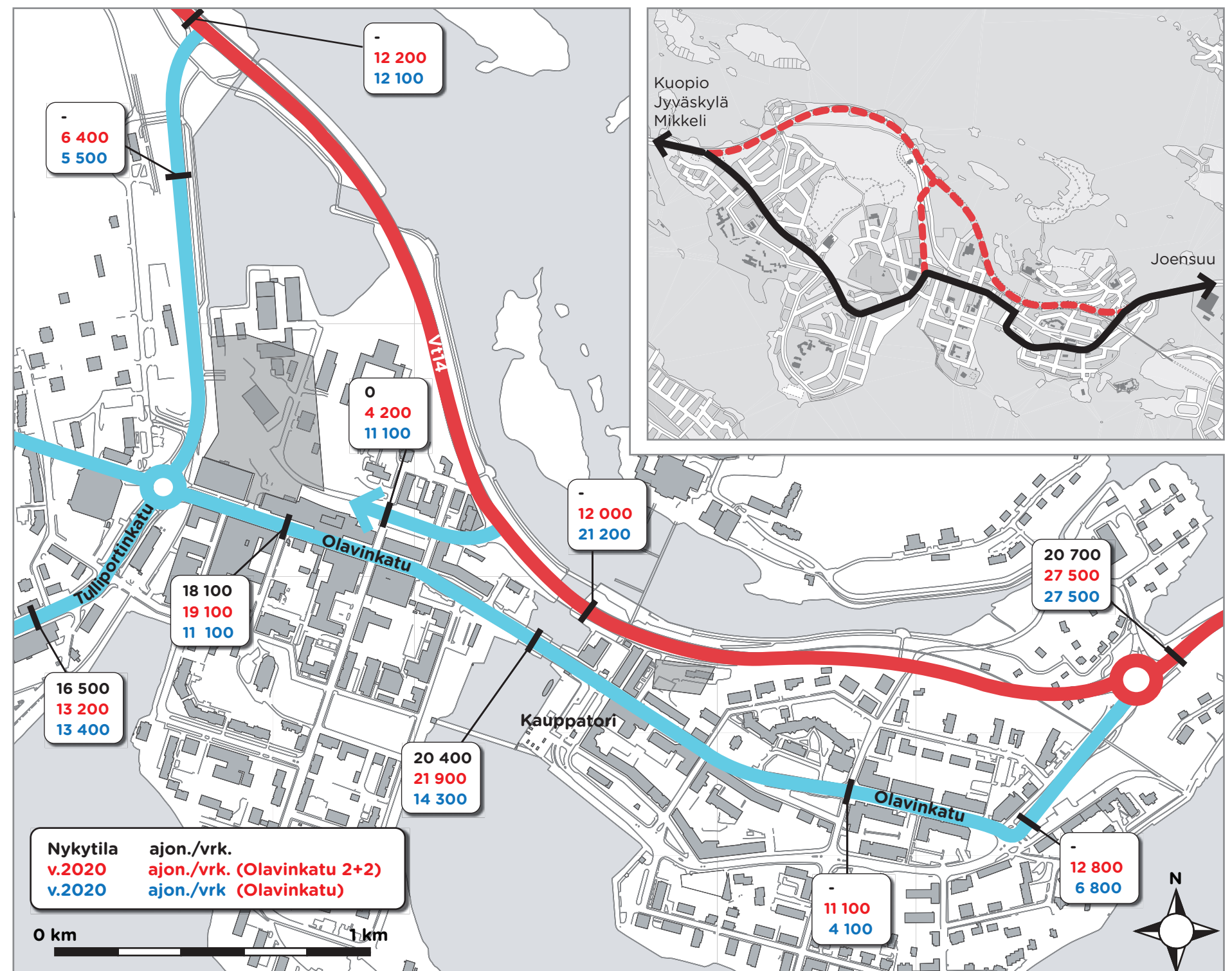
Kuva 6. Työpajatilaisuudessa kootut avainsanat teemaryhmittäin

3 Liikennejärjestelyt

3.1 Liikennemäärät

Olavinkadulla kulkee nykyisin Kauppatorin länsipuolella noin 15 000 – 20 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kauppatorin kohdalla Olavinkadun liikenne jakautuu Kauppatorille (noin 8 300 ajon./vrk) ja Olavinkadun itäsuuntaan (noin 12 600 ajon./vrk).

Olavinkadun läpikulkuliikennettä siirtyy ohikulkutien toteuttamisen jälkeen merkittävästi ohikulkutielle. Mikäli Olavinkadun liikennejärjestelyt jäävät ohikulkutien toteuttamisen jälkeen nykyiselleen, pysyy Olavinkadun liikenne nykytasolla ja vain liikenteen kasvu siirtyy ohikulkutielle. Kaventamalla Olavinkatua ja hidastamalla sen ajonopeutta, saadaan Olavinkadun liikennemääristä jopa 40-60 % siirrettyä ohikulkutielle.



Kuva 7. Liikennemäärät

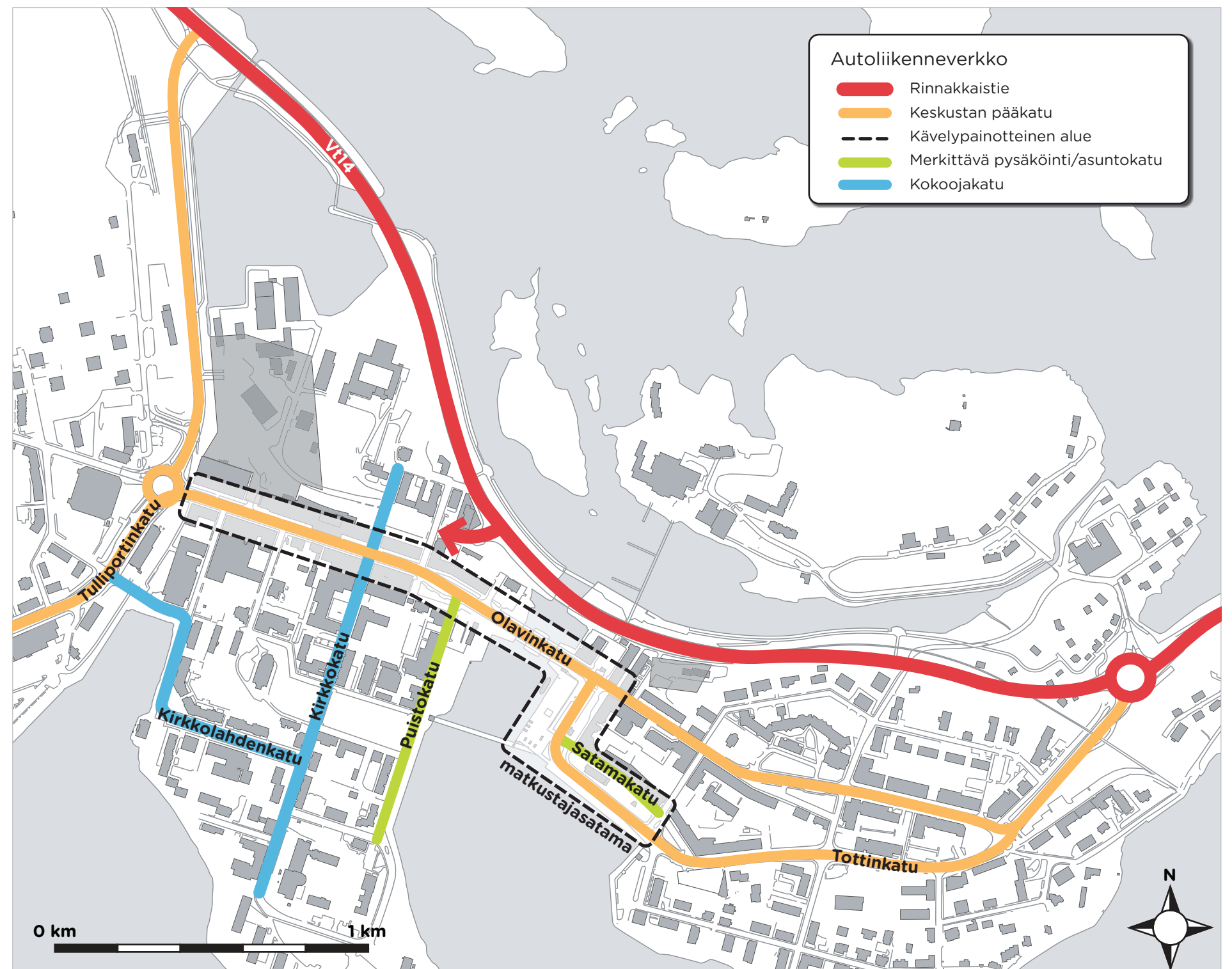
3.2 Autoliikenneverkko

Olavinkatu, Tulliportinkatu ja Tottinkatu ovat keskustan pääkatuja. Olavinkatu välittää keskustan sisäistä liikennettä, palvelee liikekeskustan tarpeita, asiointia ja matkailua sekä toimii joukkoliikenteen pääväylänä ja hälytysajoreittinä. Katujakso Tulliportinkadun liittymästä aina Matkustajasatamaan asti muodostaa kokonaisuuden, jossa liikenteellinen pääpaino on jalankululla ja pyöräilyllä.

Rinnakkaistie välittää pitkämatkaista ja raskasta liikennettä. Tie kytkeytyy keskustan katuverkkoon kolmesta liittymästä, joista keskimmaisesta on suora yhteys mahdolliseen keskitettyyn pysäköintilaitokseen.

Muita merkittäviä kokoojakatuyhteyksiä keskustassa ovat lännessä keskustan asumista, liiketoimintaa, asiointia ja pysäköintiä palveleva Kirkkokatu sekä Kirkkolahdenkatu (Kirkkolahden ajoyhteys Tulliportinkadulle). Merkittäviä pysäköintikatuja keskustassa ovat Puistokatu ja Satamakatu, jotka palvelevat erityisesti Kauppatorin asiakaspysäköintiä.

Muut katualueet noin kahden korttelin etäisyydellä Olavinkadusta ovat keskustan ajokatuja, jotka palvelevat asumista, kiinteistöjen liikennettä sekä Olavinkadun liikkeen asiointi- ja kiinteistöpysäköintiä. Tätä kauempana olevat katualueet palvelevat lähinnä asumista ja muita toimintoja.

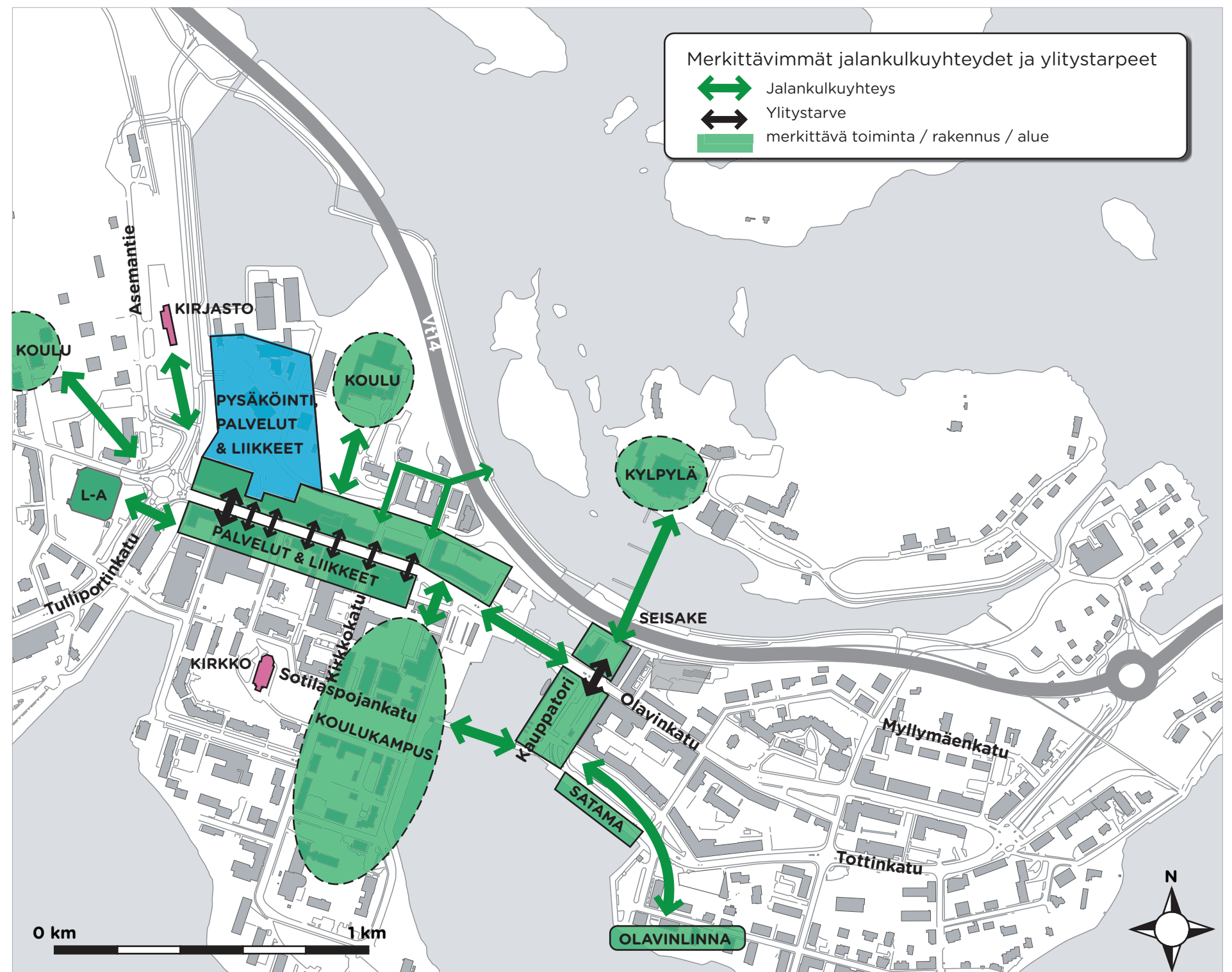


Kuva 8. Autoliikenneverkko

3.3 Jalankulkuyhteydet

Keskeisiä kevyen liikenteen yhteyksiä eri toimintojen välillä vahvistetaan ja tuetaan kehittämällä suunnittelualueen sisäisiä ja siihen ulkopuolelta kytkeytyviä jalankulkuyhteyksiä ja ylitystarpeita:

- Savolan kauppala-alueella on paljon liiketoimintaa kadun molemmilla puolilla. Tämä lisää kadunylitystarvetta koko alueella.
- Kauppatorin alueella jalankulkuvirrat ovat ”monisuuntaisia”. Korkeuserojen selkeyttäminen jalankulun ja pyöräilyn toimintaedellytyksiä sekä esteettömyyttä.
- Rinnakkaistien yhteydessä toteutettavat ratkaisut Asema-aukion kohdalla vahvistavat pohjois-eteläsuuntaista kävelyakselia. Kauppatorin alueen kehittäminen vahvistaa akselia entisestään.
- Laadukas, turvallinen ja viihtyisä jalankulkuyhteys ydinkeskustasta Olavinlinnaan, matkan varrelle sijoitetut palvelut, nähtävyydet ym. toiminnot lisäävät reitin houkuttelevuutta.
- Keskustan ydinalueilla sijaitsevat laitospysäköintiratkaisut tukevat keskustan toimintoja ja palveluja. Avainasemassa ovat erityisesti jalankulkuyhteydet laitoksista keskustaan.
- Olavinkadun ratkaisuilla voidaan lisätä jalankulkuyhteyden houkuttelevuutta Kauppatorin ja Savolan alueen välillä. Keskeisissä roolissa ovat toiminnot alueiden välissä.
- Muita merkittäviä jalankulkuyhteyksiä ovat mm. linja-autoasema ja uusi kirjasto alueen länsipäässä, kirkko ja koulukampus Savonniemen alueella sekä lukio ja peruskoulu Olavinkadun pohjois- ja länsipuolella.



Kuva 9. Jalankulkuyhteydet

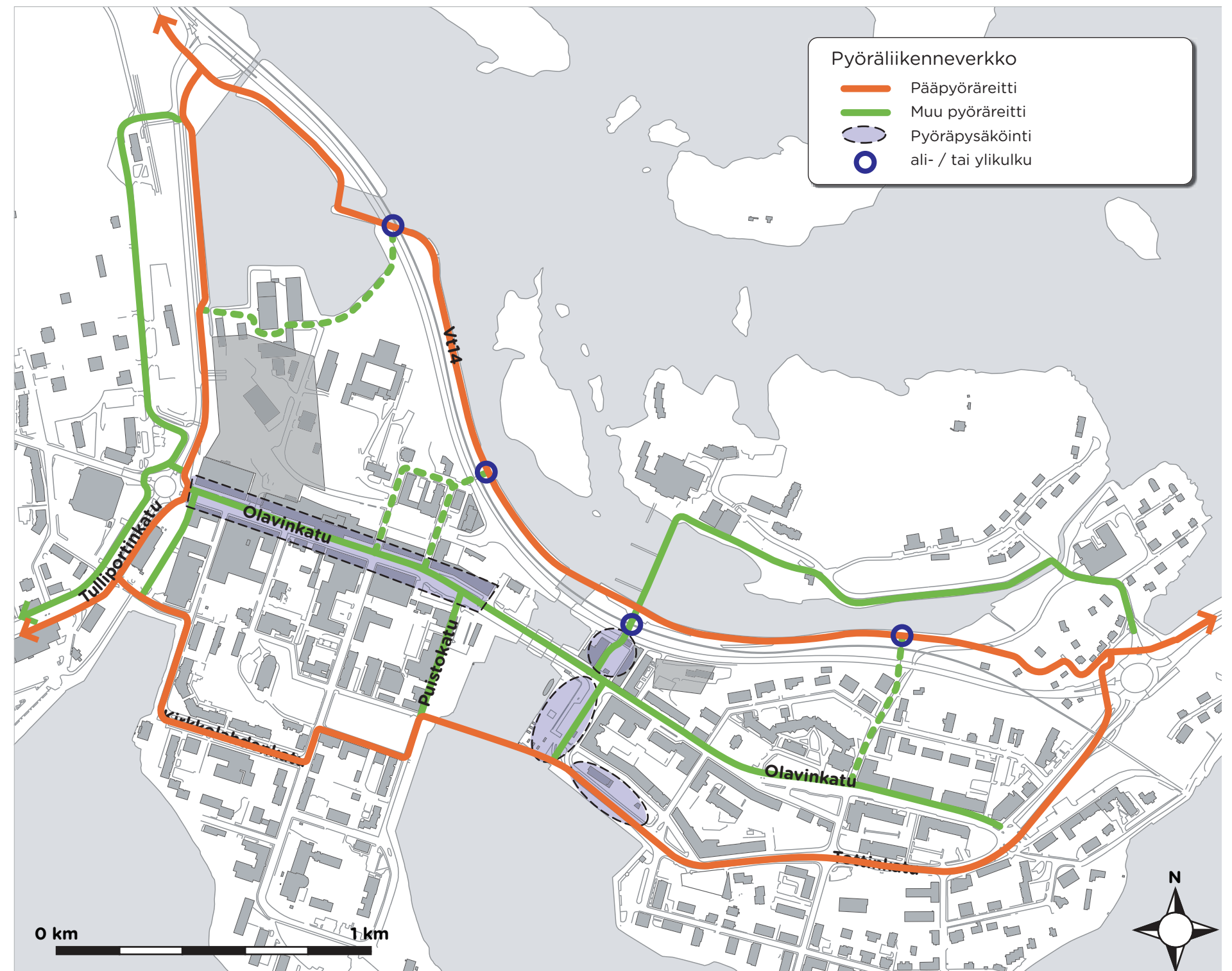
3.4 Pyörätieverkko

Olavinkadun ohella keskustan läpi kulkee kaksi itä-länsisuuntaista pyöräreittiä. Paikallisempi pääraitti kulkee etelämpänä Kirkkolahdenkatua ja Haapasalmen raittia pitkin Matkustajasataman ohi. Seudullisempi (nopea / pitkämatkainen pyöräily) pääpyöräreitti kulkee ohikulkuväylän kevyen liikenteen väylällä, josta on yhteys keskustaan alikulkujen kautta.

Olavinkadun pohjoisreunan jalkakäytävällä on korkeatasoinen kaksisuuntainen pyörätie koko matkalla välillä Asematie- Tarkastamonkatu. Koska alueella on paljon poikittaisia jalankulkuvirtoja, pyöräilijöiden ajonopeudet tulee pitää alhaisena erottelusta huolimatta.

Pyöräpysäköintiä lisätään tuntuvasti erityisesti Olavinkadulla ja Kauppatorilla. Rautatieseisaketta sekä mahdollista Cityterminaalia varten varataan tilaa myös liityntäpyöräpysäköinnille.

Olavinkadun itäosan pyöräyhteyttä parannetaan ja täydennetään.



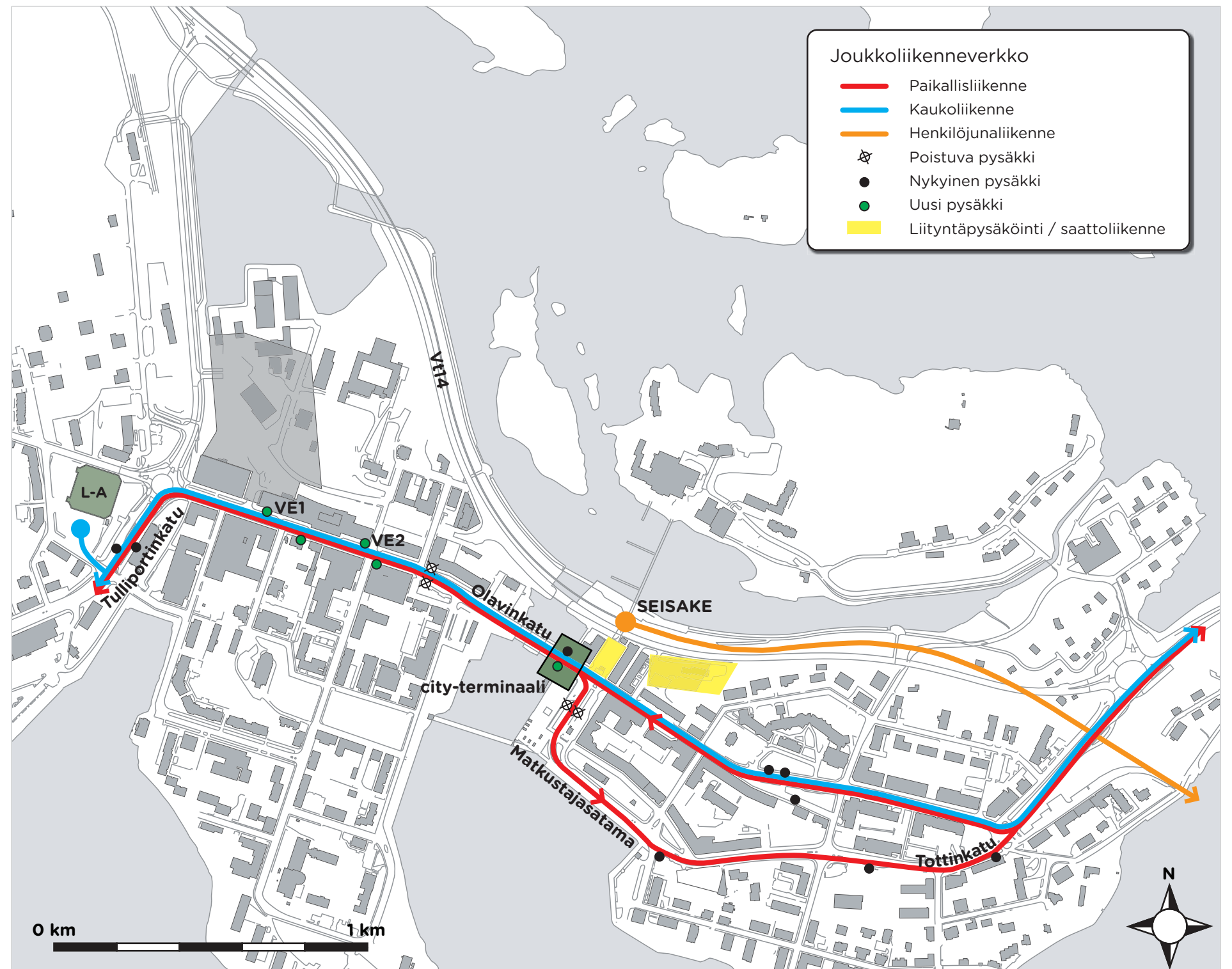
Kuva 10. Pyörätieverkko

3.5 Joukkoliikenneverkko

Linja-autoasema Tulliportinkadulla toimii nykyiseen tapaan linja-autoliikenteen pääterminaalina. Korkeuserojen vuoksi paikallisliikenne kiertää idän suuntaan mennessä Matkustajasataman ja Tottinkadun kautta. Pitkämataikainen linja-autoliikenne käyttää Olavinkatua.

Olavinkadulla on Kauppatorin kohdalla keskitetty paikallis- ja kaukobussiliikennettä palveleva laadukas pysäkkialue (Cityterminaali). Eri palveluiden ja toimintojen (bussit, raiteliikenne, taksit, saattoliikenne) keskittäminen samalle alueelle helpottaa niiden käyttämistä ja eri kulkumuotoihin siirtymistä. Terminaaliin kytkeytyvät laadukkaat odotustilat voidaan toteuttaa joko Kauppatorin puolelle rakennettavalla erillisellä rakennuksella tai käyttämällä hyväksi olemassa olevien kiinteistöjen tiloja. Odotustiloihin voidaan liittää lipunmyynnin ohella myös kahvilatoimintaa ja matkailuneuvontaa.

Olavinkadun länsiosassa on uusi pysäkkipari keskeisessä kohdassa Savolan kauppa-alueella. Vaihtoehtoinen sijainti pysäkkiparille on Kirkkokadun liittymässä. Tämä edellyttää kuitenkin nykyisen Olavinkadun pohjoispuoleisen rakennuksen seinälinjan siirtämistä.



Kuva 11. Joukkoliikenneverkko

3.6 Pysäköinti

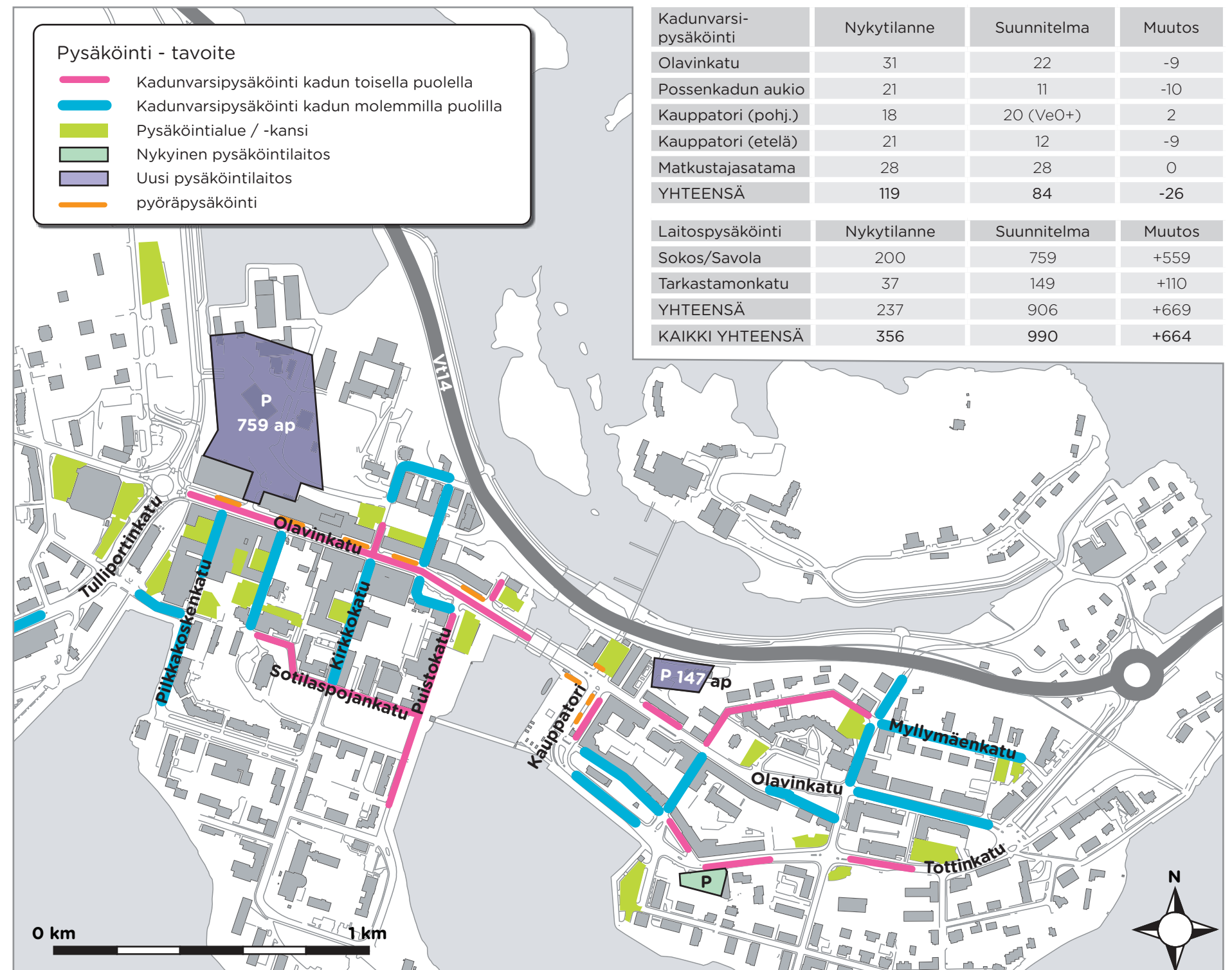
Olavinkadun eteläreunaan on osoitettu kadunvarsipysäköintiä erityisesti kadun länsiosaan, jossa on paljon lyhytaikaista asiointitarvetta. Jalkakäytävän tasolle korotettu kadunvarsipysäköinti mahdollistaa tarvittaessa pysäköintipaikkojen poistamisen, mikäli tilaa tarvitaan muuhun käyttöön.

Ohikulkutiehen kytkeytyvä keskitetty laitospysäköintiratkaisu lisää tuntuvasti Olavinkadun länsiosan pysäköintipaikkatarjontaa ja parantaa samalla koko keskustan vetovoimaisuutta. Suora yhteys rinnakkaistieltä pysäköintilaitokseen vähentää tarvetta ajaa keskustan katuverkolla ja edesauttaa näin Olavinkadulle asetettujen liikennetavoitteiden toteutumista.

Tarkastamonkadun uusi pysäköintilaitos tukee mm. Kauppatorin sekä joukkoliikenteen liityntäliikenteen tarpeita. Olemassa olevat kadunvarsipaikat torin ympäristössä osoitetaan pääosin lyhytaikaista pysäköintiä varten. Matkustajasatamassa ja Satamakadulla säilyy nykyinen pysäköintitarjonta.

Pyöräpysäköintiä on sijoitettu tasaisesti koko suunnitelualueelle. Pyöräpysäköintipaikkoja on yhteensä noin 200.

Auto- ja pyöräpysäköintipaikkamäärät tarkentuvat laitospysäköintiratkaisujen täsmentyessä.



Kuva 12. Pysäköinti

4 Tutkitut vaihtoehdot

4.1 Olavinkatu

Suunnitelman aikana tutkittiin useita erityyppisiä ratkaisuja Olavinkadun ja Kauppatorin tilankäytölle. Keskeinen jatkosuunnittelun kannalta ratkaistava tekijä Olavinkadulla oli pyöräilyn sijoittuminen kadun poikkileikkaukseen. Tutkitut vaihtoehdot pyöräilyn järjestämiselle olivat:

Ve1. pyöräily ajoradalla

Ve2. yksisuuntaiset pyörätiet kadun molemmilla puolilla

Ve3. kaksisuuntainen pyörätie kadun molemmilla puolilla

Ve4. kaksisuuntainen pyörätie kadun eteläpuolella

Ve5. kaksisuuntainen pyörätie kadun pohjoispuolella

Ve6. yhdistetty kevyen liikenteen väylä kadun molemmilla puolilla.

Jatkosuunnitteluun valittiin vaihtoehdot 4-6, joista laadittiin suunnitelmaluonnokset tarkempaa arviointia ja lopullista valintaa varten.

Hylätyt:

Ve1. Pyöräily ajoradalla.

- + Jalankulkijoille eniten tilaa, helpottaa poikittaista liikkumista.
- ± Edellyttää maksimissaan 20 km/h nopeusrajoitusta.
- Linja-autopysäkkien kohdat ongelmallisia.
- Vaara- ja onnettomuustilanteet autoliikenteen kanssa.
- Tällaiseen liikkumiseen ei ole totuttu Savonlinnassa.

Ve2. Yksisuuntaiset pyörätiet molemmin puolin katua.

- + Ei kohtaamistilanteita muiden pyöräilijöiden kanssa.
- Pyöräilijöiden ajonopeudet nousevat, mikä heikentää jalankulkijoiden turvallisuutta.
- Jakaa kadun poikkileikkauksen useaan eri osaan
- Edellyttää etäisyyttä pysäköityihin autoihin (avautuvat ovet).
- Yksisuuntaista pyörätietä ajetaan usein väärään suuntaan.

Ve3. Kaksisuuntainen pyörätie kadun molemmilla puolilla.

- + Erittäin hyvä palvelutaso pyöräilijöille.
- Vie tilaa yhteensä noin 6 metriä kadun poikkileikkauksesta
→ pois jostain muusta.
- Huonontaa jalankulkijan asemaa erityisesti kohteissa, joissa on paljon poikittaista jalankulkuliikennettä.
- Jakaa poikkileikkauksen useaan eri osaan.

Hyväksytyt:

Ve4. Kaksisuuntainen pyörätie kadun eteläpuolella

- + Yhdistyy muihin kevyen liikenteen reitteihin luontevasti.
- + Nopeustaso säilyy alhaisempana vastaanajavien pyöräilijöiden takia.
- + Kadun pohjoispuoli voidaan pyhittää jalankululle
- Välikaistattomalla katujaksolla vaarana ohitukset jalankulkualueen puolelta.
- autopysäköinti auringonpuolella, pyöräily varjon puolella.

Ve5. Kaksisuuntainen pyörätie kadun pohjoispuolella

- + Olavinkadun pohjoispuolen toiminnot (mm. palvelut ja oppilaitokset) parhaiten saavutettavissa.
- + Tuetaan eteläpuolen asiakaspysäköintiä – pohjoispuolella korostuu laitospysäköinti.
- + Pyöräilijät valoisammalle puolelle, autot varjoisammalle.
- + Pyörätie kytkeytyy parhaiten rinnakkaistien kevytliikenneverkkoon.
- Pyörätie kytkeytyy huonommin Kauppatoriin ja Matkustajasatamaan.

Ve6. Yhdistetty kevyen liikenteen väylä kadun molemmilla puolilla.

- + Jalankulkijoille eniten tilaa, helpottaa poikittaista liikkumista.
- + Ajoneuvopysäköintiä voidaan toteuttaa tarvittaessa molemmilla puolilla.
- + Puusto ja valaistus voidaan sijoittaa lähemmäs ajorataa
→ rajaa ajorataa visuaalisesti tehokkaammin.
- Pyöräilijät joutuvat pujottelemaan jalankulkijoiden seassa
→ vaaratilanteita.

4.2 Kauppatori ja Matkustajasatama

Kauppatorin asema-aukiolle tutkittiin kolmea erityyppistä ratkaisua:

- Ve1. Läntisen puolen kevyen liikenteen väylän leventäminen. Saattoliikenne ja taksiasema jäävät aukiolle. Uusi rakennus alueen keskellä (esim. wc, kioski ja taksin taukotilat).
- Ve2. Uusi rakennus alueen keskellä (esim. wc, kioski ja taksin taukotilat). Suora jalankulkuyhteys rakennuksen vieritse Olavinkadulle ja alikulkuun. Saattoliikenne, taksiasema ja lyhytaikaista pysäköintiä.
- Ve3. Asema-aukion nykytilanteen kehittäminen poistamalla nykyinen kioskirakennus ja lisäämällä istutuksia alueen keskiosaan (VeO+).

Edellä mainittujen vaihtoehtojen yhteydessä tutkittiin alavaihtoehtoina asema-aukion liittymän (aukion itä/länsireunalla) sekä taksiaseman sijaintia (aukion reunoilla/rakennuksen vieressä). Yleissuunnitelma laadittiin vaihtoehdon 3 (VeO+) pohjalta. Taksin taukotilojen sijoittaminen vaikuttaa lopulliseen ratkaisuun mm. liittymän sijainnin osalta.

Kauppatorille tehtyä alkuperäistä suunnitelmaluonnosta muokattiin saatujen kommenttien perusteella siten, että nykyinen Cafe Torppa -rakennus voidaan säilyttää.

Matkustajasatamassa tutkittiin kahta erilaista liikennejärjestelyä Rantakadun liittymäalueelle.

- Ve1. Kiertoliittymän rakentaminen. Edellyttää liittymähaarojen uudelleenlinjauksia.
- Ve2. Liittymän porrastaminen. Edellyttää Rantakadun liittymähaaran uudelleenlinjausta.

Suunnittelua jatkettiin porrastetun liittymävaihtoehdon pohjalta.



Kuva 13. Esimerkki tutkituista vaihtoehdoista: 2-suuntainen pyörätie Olavinkadun eteläpuolella



Kuva 14. Esimerkki tutkituista vaihtoehdoista: Yhdistetyt kevyen liikenteen väylät molemmin puolin Olavinkatua

5 Yleissuunnitelma

5.1 Suunnitteluperiaatteet

Yleissuunnitelman lähtökohtana toimivat tavoitetyöpajassa esitetyt ja työn aikana hyväksytyt tavoitteet ja periaatteet. Savonlinnan kaupungin valtuusto linjasi suuntaa-antavassa äänestyksessään 3.9.2010, että suunnitelmia jatketaan Olavinkadun osalta vaihtoehdon C pohjalta, jossa 2-suuntainen pyörätie sijaitsee kadun pohjoispuolella ja kadunsuuntainen pysäköinti tien eteläpuolella.

Tilan mitoittamisessa käytetyt peruseriaatteet:

- Olavinkatu on 1+1-kaistainen alhaisen nopeustason (20-30 km/h) katu, jolla huomioidaan erityisesti kävelijöiden ja pyöräilijöiden tarpeet.
- Kadun toimintojen tarpeet määrittelevät tilankäsittelyn ja jaksottelevat tilaa kadun pituussuunnassa.
- Ajouradan leveys on 7,5 metriä, mikä mahdollistaa kahden raskaan ajoneuvon kohtaamisen, mutta ei rohkaise korkeisiin nopeuksiin.
- Olavinkadulla on 2-suuntainen pyörätie ajoradan pohjoispuolella. Pyörätien leveys vaihtelee 2 metristä 2,5 metriin käytettävissä olevasta tilasta riippuen.
- Kaduilla käytetään yleisesti matalia reunakiviä (2-3 cm). Matala reunakivikorkeus mahdollistaa mm. autoilijoiden väistämisen ajoradan ulkopuolelle, mikäli esimerkiksi hälytysajotilanne sitä edellyttää.
- Olavinkadun aurinkoisemmalla pohjoispuolella on enemmän tilaa oleskelulle. Vastaavasti kadun varjoisammalla eteläpuolella on kadunvarsipysäköintiä. Myös Kauppatorin istuskeluportaat avautuvat länteen.
- Kadunylityskohdat on keskitetty liittymien kohdalle. Ylityskohtia on mahdollista lisätä myöhemmässä vaiheessa tärkeiksi katsottuihin kohtiin, kun kiinteistöratkaisut Olavinkadulla täsmentyvät.
- Kadunvarsipysäköintipaikat on sijoitettu pareittain liittymien väliselle alueelle. Paikkojen lopullinen lukumäärä ja tarve riippuvat kiinteistöjen pysäköinnin kehittämisestä ja suojateiden sijoittelusta.
- Kirkkokadun ja Kauppatorin liittymät säilytetään valo-ohjattuna. Valo-ohjaus voidaan kuitenkin poistaa, mikäli liikennemäärät Olavinkadulla pienenevät oletettua enemmän.
- Olavinkadun kävelypainotteiselle osuudelle saapumista korostetaan mm. materiaalin vaihtumisella.
- Katujen kuivatus ja kuivatusrakenteiden kapasiteetti mitoitetaan niin, että hulevedet voidaan johtaa vesistöihin hallitusti. Materiaalivalinnoilla (esim. viherkaistat / nupukivi ajoradalla) voidaan myös jonkin verran pienentää vesistöihin koituvaa kuormitusta tulvatilanteessa.

Pinnat (Designmanuaalin mukaisesti)

- Olavinkatu (Tulliportinkatu-Kirkkokatu)
 - ajorata: luonnonkivi
 - jalkakäytävät: graniittilaatta
 - pyörätie: asfaltti
- Olavinkatu (Kirkkokatu-Cityterminaali)
 - ajorata: asfaltti
 - jalkakäytävä: betonilaatta
 - pyörätie: asfaltti
- Olavinkatu (Cityterminaali-Kauppatori)
 - ajorata: asfaltti
 - jalkakäytävä: graniittilaatta
 - yhdistetty kevyen liikenteen väylä: graniittilaatta
- Kauppatori (Asema-aukio)
 - ajorata, pysäköintialueet: asfaltti
 - yhdistetty kevyen liikenteen väylä: graniitti-/betonilaatta
- Kauppatori (poislukien torialue)
 - ajorata asfaltti
 - jalkakäytävä: betonikivi
 - yhdistetty kevyen liikenteen väylä: graniitti-/betonilaatta
- Kauppatorin torialueen pinnat määräytyvät jatkosuunnittelussa
- Suojatiet luonnonkiveyksellä

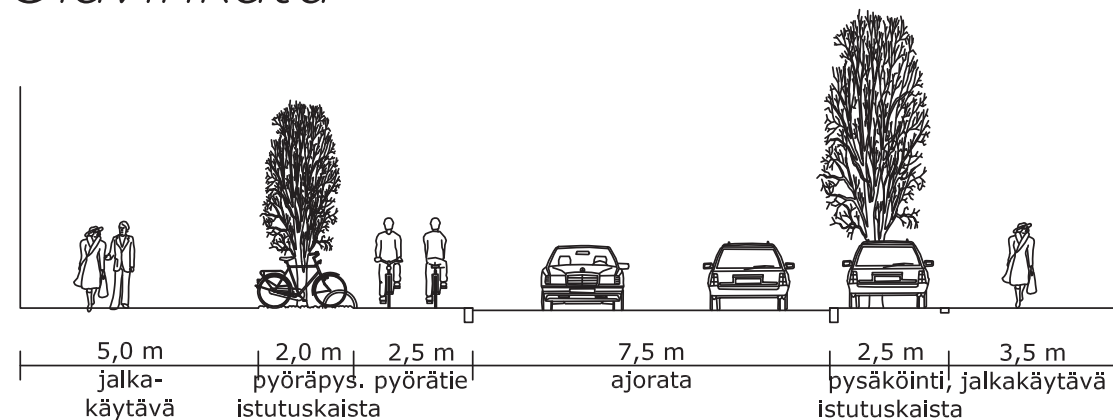
Valaistus:

- Valopylväät sijoitetaan kadun molemmille puolille välikaistalle sekä tarvittaessa rakennusten seinälle /sillan kaiteeseen.
- Valaisin- ja pylväsmallit Designmanuaalin mukaisesti

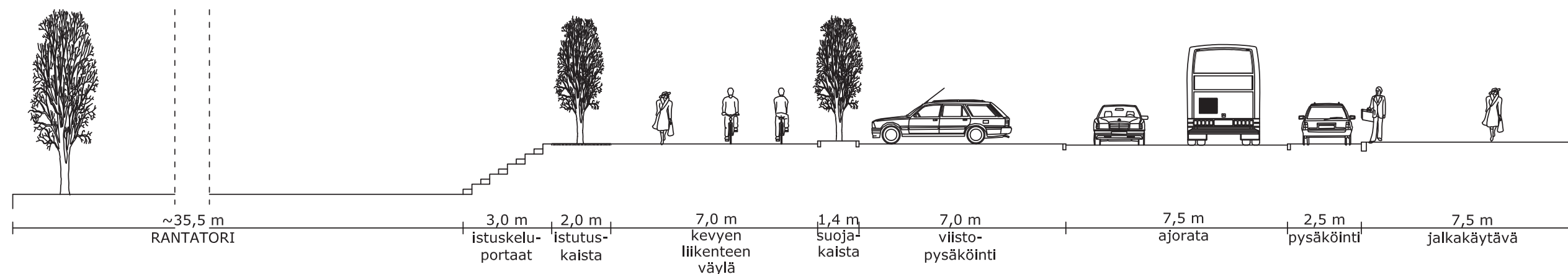
Istutukset ja kalusteet:

- Olavinkadun ja Kauppatorin osalta nykyinen puusto uusitaan
- Puu- ja istutustyypit sekä kalusteet Designmanuaalin mukaisesti

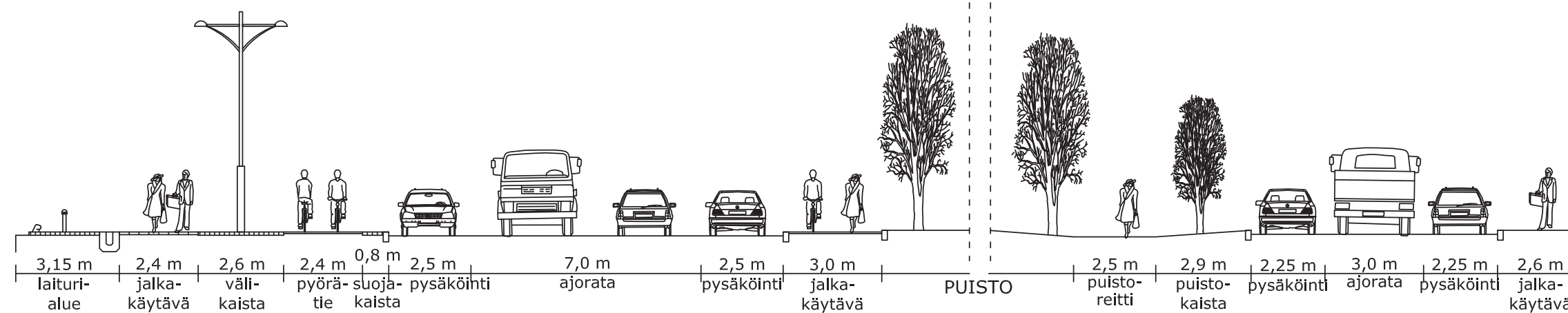
Olavinkatu



Kauppatori



Matkustajasatama



Kuva 15. Poikkileikkausperiaatteet

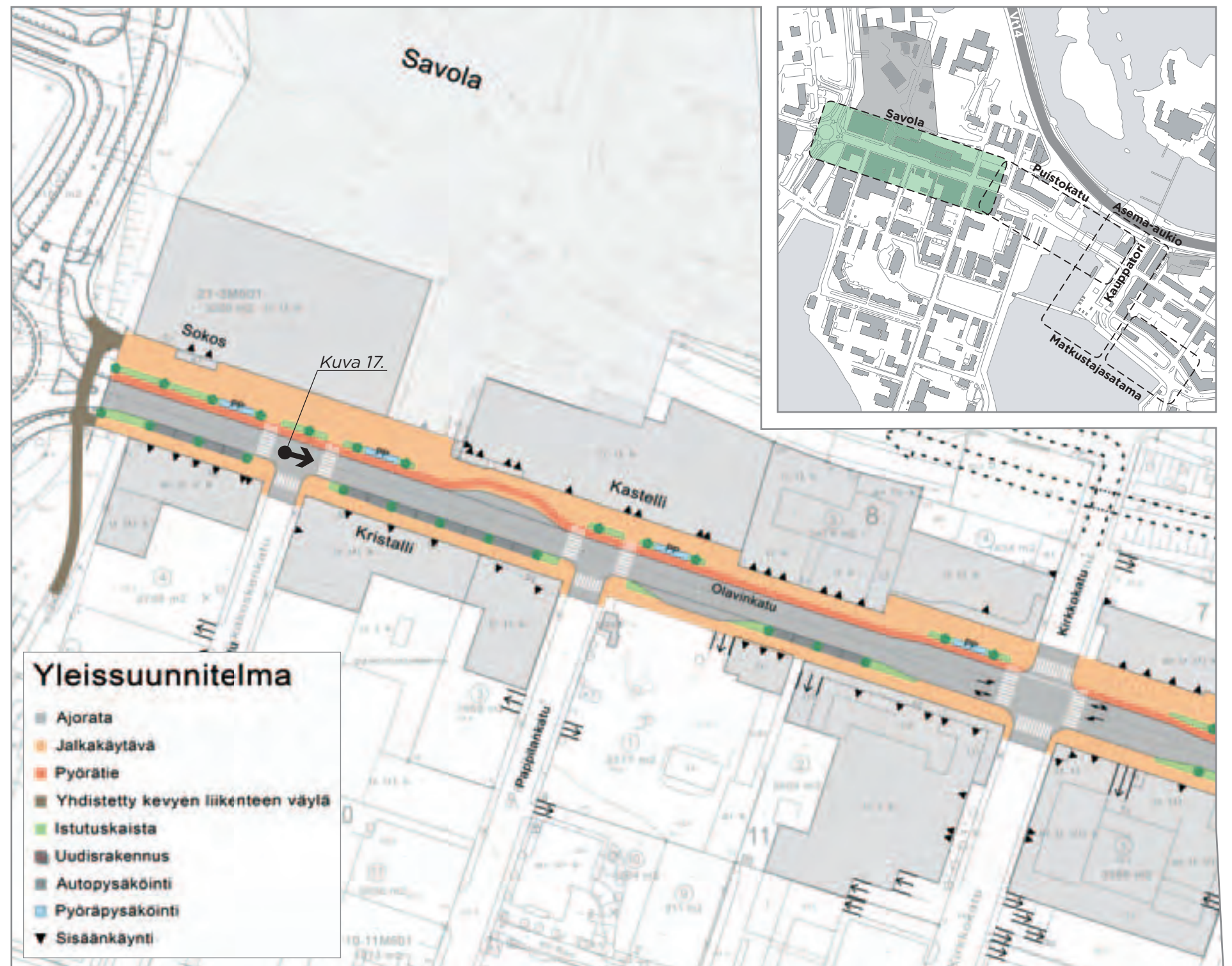
5.2 Asemantiehaara - Kirkkokatu

Alueen asemaa Savonlinnan keskeisimpänä kauppapaikkana tuetaan varaamalla kadulta tilaa jalankululle ja pysäköinnille sekä käyttämällä alueella laadukkaita pintamateriaaleja. Muun muassa ajoradalla käytetään kivetystä luomaan porttivaikutelmaa kauppa-alueelle saavuttaessa.

Kadun eteläreuna on varattu jalankululle ja autopysäköinnille. Kadun pohjoisreunalla on leveä jalkakäytävä sekä kaksisuuntainen pyörätie. Pyöräpysäköinnille on varattu tilaa istutuskaisalta. Rakennusten reunalinja vaihtelee kadun pohjoisreunassa ja luo samalla elävyyttä tilaan. Leveimmillään katutila on Sokoksen kohdalla alueen länsipäässä. Tässä kohtaa pohjoispuolen jalkakäytävältä on mahdollista varata tilaa jalankulun ja pyöräilyn ohella myös muille toiminnoille.

Linja-autopysäkit sijaitsevat Pappilankadun liittymässä keskellä kauppa-aluetta. Vaihtoehtoinen sijainti pysäkiparille on Kirkkokadun liittymässä. Tämä edellyttää kuitenkin muutoksia myös pohjoispuolen rakennusten reunalinjassa.

Kirkkokadun liittymä säilyy valo-ohjattuna. Olavinkadulta on erilliset vasemmalle kääntymiskaistat Kirkkokadulle.



Kuva 16. Savolan alue



Kuva 17. Havainnekuva Savolan alueelta

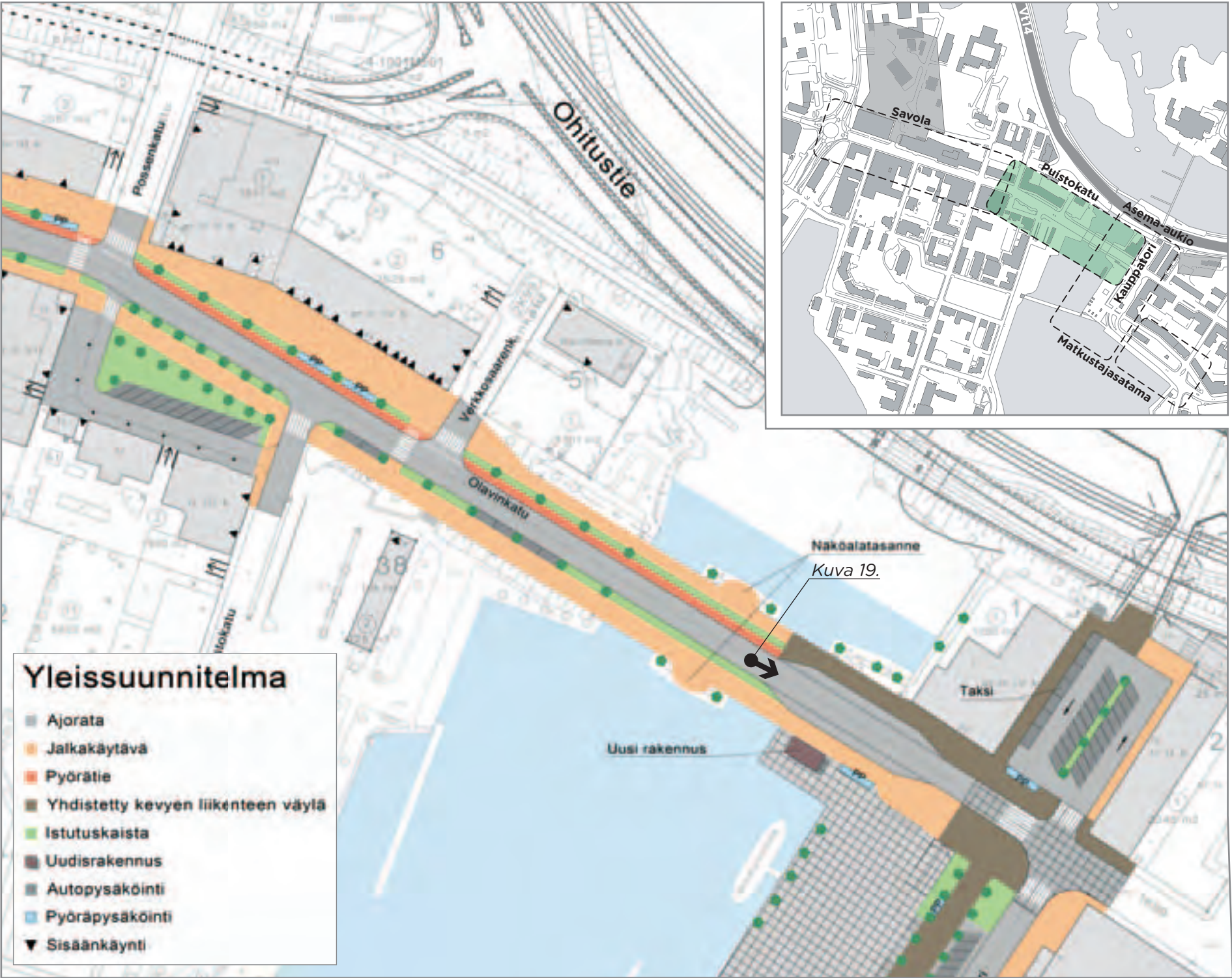
5.3 Kirkkokatu - Tori

Keskeisen kauppaa-alueen ja Kauppatorin väliin jäävä katuja-ko on haastava kohde, sillä kyseisellä katuosuu-
della on pitkä silta ja vähän rakennuksia kadun varressa. Sillan ja aukean alueen saaminen kävelyille ja pyöräilylle
houkuttelevaksi on usein haaste, sillä tällainen ympäristö koetaan usein raskaaksi kulkea jalan tai pyörällä erityi-
sesti talviaikaan.

Erilaisilla välietapeilla voidaan kuitenkin lyhentää pitkältä tuntu-
vaa välimatkaa. Tällaisia ovat suunnitelmassa ehdo-
tetut sillalle ulottuva cityterminaali, sillan keskellä sijait-
seva näköalatasanne sekä Olavinkadun ja Puistokadun
kulmaan sijoittuva aikaisempaa leveämpi puistomainen
alue

Puistomaisen alueen taakse jäävä katuosuu-
s on toteu-
tettu aukiomaisesti, jossa ajorata ja jalkakäytävä ovat
samassa tasossa ja samasta materiaalista. Ajoväylän
paikka kadulla osoitetaan esimerkiksi valaisinpylväin tai
pollarein. Aukiomainen tilankäsittely mahdollistaa koko
katutilan ottamisen tarvittaessa käyttöön esimerkiksi
kadun reunalla olevien gallerioiden näyttelytilaksi. Tarvit-
taessa katu toimii myös pysäköintikatuna.

Myös rakennukset toimivat säänsuojina ja eräänlaisina
välietappeina, mikäli niihin sijoittuu esim. kahviloita tai
 muita palveluja. Potentiaalisia paikkoja lisärakentami-
selle ovat esimerkiksi Puistokadun ja sillan väliin jäävät
alueet Olavinkadun molemmin puolin.



Kuva 18. Puistokadun alue

Olavinkadun yleissuunnitelma



Kuva 19. Havainnekuva sillalta

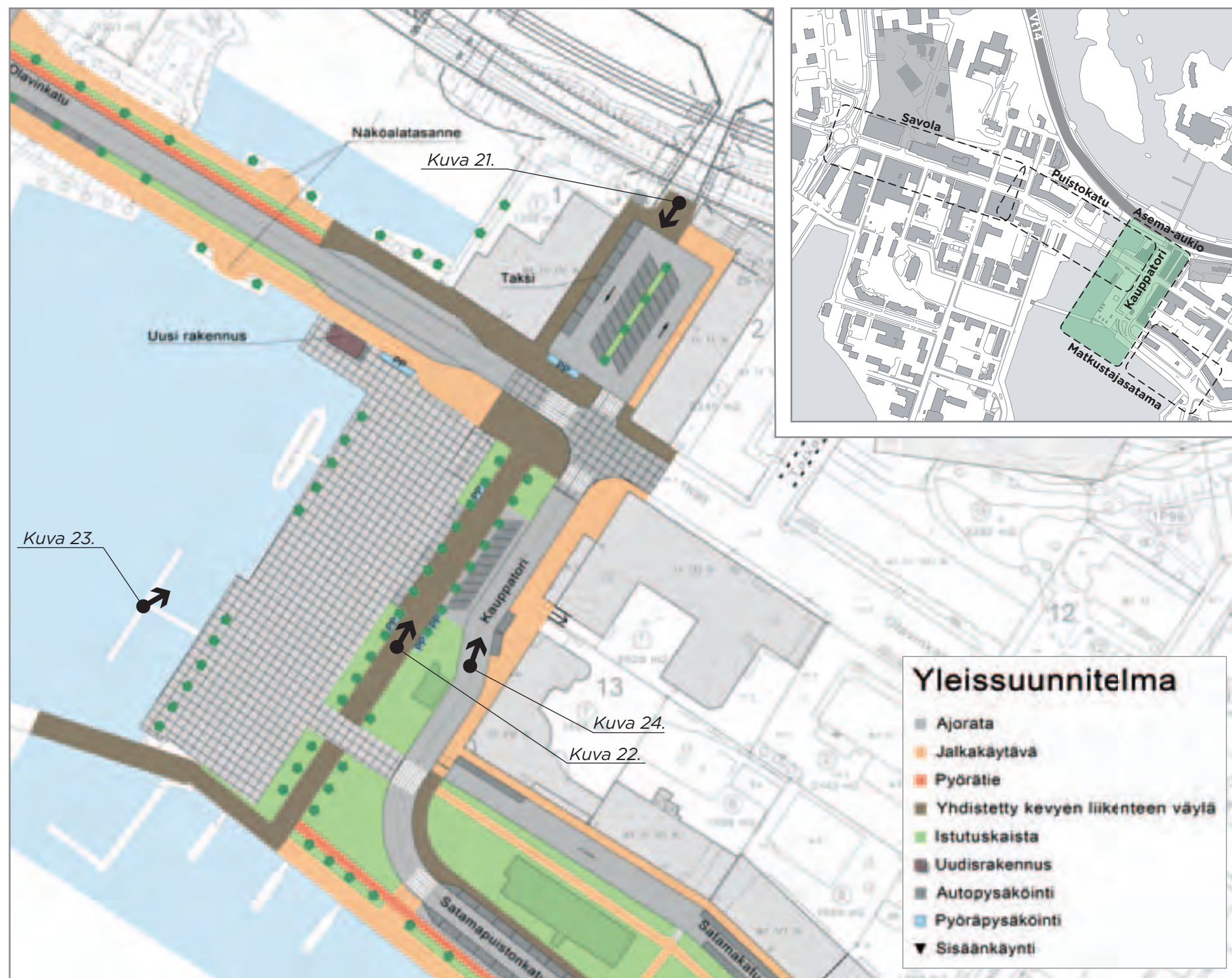
5.4 Kauppatori

Olavinkadulla on Kauppatorin yhteydessä laadukas pysäkkialue (cityterminaali) odotus- ja lipunmyyntitiloineen. Tilat voidaan sijoittaa erilliseen Kauppatorin puolelle sijoittuvaan uuteen rakennukseen tai vaihtoehtoisesti esimerkiksi nykyisten kiinteistöjen kivijalkatiloihin. Tilojen yhteyteen voidaan liittää myös muuta palvelutarjontaa (esim. matkailuinfo, kahvila, wc-tilat).

Asema-aukiolla on taksiasema sekä lyhytaikaisia pysäköintipaikkoja asiointia ja liityntäliikennettä varten. Pyöräpysäköintipaikat aukion reunalla palvelevat liityntäliikennettä sekä asema-aukion liikkeissä ja torilla asioivia. Liittymäalue on valo-ohjattu. Kivetty ajorata liittymäalueella lisää vaikutelmaa kävelypainotteiselle alueelle saapumisesta.

Kauppatori-katu on kaksisuuntainen ja sen varrella on lyhytaikaista asiakaspysäköintiä. Nykyisen alemman ajoradan paikalla on leveä puistomainen kevyen liikenteen väylä, joka parantaa entisestään vahvaa kävely-yhteyttä ja vahvistaa pohjois-eteläsuuntaista Kauppatori – Casino -akselia. Kevyen liikenteen väylä on samassa tasossa Kauppatori-kadun kanssa.

Nykyistä suurempi torialue antaa uusia mahdollisuuksia toritoiminnan kehittämiseksi. Torialue rajautuu itäreunastaan portaisiin, joilla hoidetaan kevyen liikenteen väylän ja torialueen välinen tasoero. Portaiden välissä on istuskeluportaat. Varsinainen torialuetta koskeva suunnitelma laaditaan myöhemmässä vaiheessa.



Kuva 20. Kauppatorin alue



Kuva 21. Havainnekuva asematorin tunnelista kauppatorin suuntaan



Kuva 23. Havainnekuva torialueesta



Kuva 22. Havainnekuva kevyen liikenteen väylältä asema-aukion suuntaan



Kuva 24. Havainnekuva Kauppatori-kadulta asema-aukion suuntaan

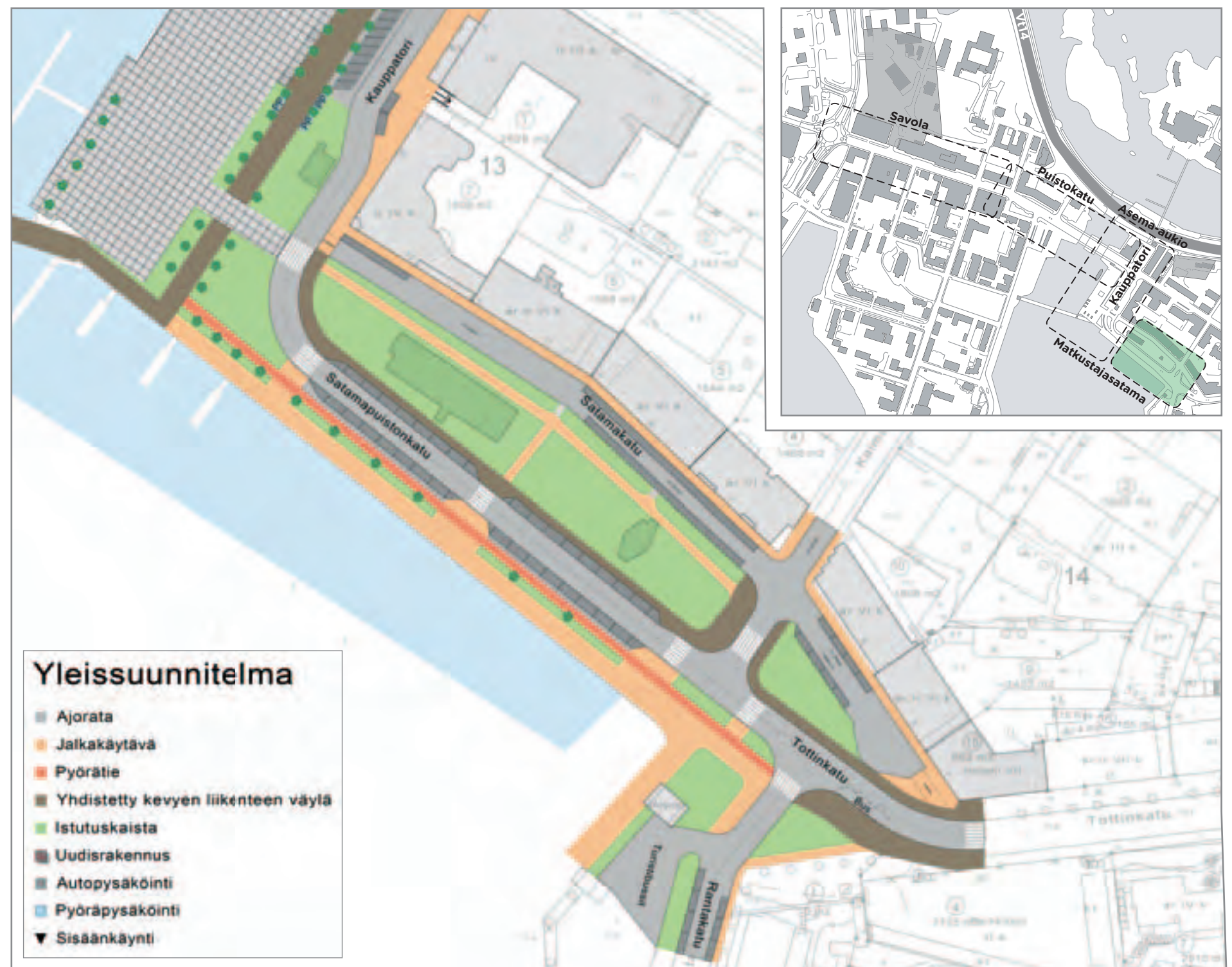
5.5 Matkustajasatama

Matkustajasataman rooli Kauppatori ja matkailua palvelevana alueena säilyy.

Satamakadun ajoyhteys Kauppatori-kadulle on toteutettu korotettuna. Toriautoille on varattu kulkuyhteys torialueelle. Nykyiset aikarajoitukset torille ajamisesta säilyvät.

Satamapuistonkadulla on erillinen pyörätie ajoradan eteläreunassa. Katujakson keskivaiheilla on uusi suojatie, josta on jalankulkuyhteys puiston kautta Satamakadulle. Rantakadun pysäköintialueelle on varattu tilaa turistibussien pysähtymistä / lyhytaikaista pysäköintiä varten.

Rantakadun ja Kalmarinkadun liittymäaluetta on parannettu porrastamalla Rantakadun liittymähaaraa idemmäksi. Katuyhteys Satamakadulta Tottinkadulle on katkaistu ja hotellin eteen on varattu kääntö-/jättöpaikka. Katuosan liikennöinti on muutettu kaksisuuntaiseksi ja pysäköinti kadunsuuntaiseksi. Linja-auton ajoratapysäkki liittymäalueen itäpuolella säilyy nykyisellä paikallaan.



Kuva 25. Matkustajasataman alue

6 Toteuttaminen

6.1 Vaikutukset

Rinnakkaistien ja Olavinkadun suunnitelman toteutuessa liikennemäärät vähenevät Olavinkadulla 40-60 % nykyisestä. Liikenteen päästö- ja meluhaitat vähenevät samalla merkittävästi. Erityisesti raskaan liikenteen siirtyminen rinnakkaistielle vähentää em. haittoja. Liikenteen toimivuus pysyy Olavinkadulla karkeasti ennallaan suunnitelman mukaisessa tilanteessa nykytilanteeseen verrattuna.

Mahdolliset uudet pysäköintilaitosratkaisut parantavat huomattavasti keskustan saavutettavuutta helpottamalla keskustaan saapumista suoraan ohitustieltä. Pyöräpysäköinnin lisääminen helpottaa pyörällä keskustaan saapuvien alueella liikkumista.

Liikenneturvallisuus paranee Olavinkadulla, kun liikenne vähenee ja kadunylitysmatkat pienenevät. Ajonopeuksien lasku lieventää onnettomuuksien vakavuutta. Uudet liittymäjärjestelyt (Tulliportinkadun kiertoliittymä ja Rantakadun porrastettu liittymä) parantavat niin ikään liikenneturvallisuutta.

Rinnakkaistien uusi kevyen liikenteen pääreitti parantaa keskustan läpi kulkevan kevyen liikenteen, erityisesti pyöräilijöiden liikenneturvallisuutta. Nykyistä laadukkaampi pyörätie Olavinkadulla saattaa nostaa pyöräilijöiden nopeuksia ja lisätä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden välisiä konflikteja.

Olavinkadun esteettömyys paranee jalankulkutilan lisääntyessä ja leventyessä. Lyhyemmät kadunylitysmatkat helpottavat kadunylitystä. Sisäänkäyntien esteettömyyttä voidaan parantaa jatkosuunnittelussa mm. nostamalla jalkakäytävien korkeustasoja.

Joukkoliikennepalvelujen keskittäminen asema-aukion yhteyteen (cityterminaali) selkeyttää joukkoliikenteen asemaa ydinkeskustassa ja lisää sen houkuttelevuutta helpottaen vaihtoja ja pysäkin valintaa.

Olavinkadun huoltoliikennejärjestelyihin tulevat muutokset ovat kokonaisuutena vähäisiä. Jalkakäytävällä on kuitenkin entistä enemmän tilaa myös huoltoliikenteelle. Järjestelyjen toimivuus saattaa edellyttää kuitenkin yhteisistä pelisäännöistä sopimista (esimerkiksi koko- ja aikarajoitus).

Hälytysajoneuvojen eteneminen ruuhka-aikaan Olavinkadulla saattaa viivästyä jonopituuksien ollessa suuria. Tämä on kuitenkin ongelma nykytilanteessakin molempien kaistojen ollessa täynnä.

6.2 Kustannusarvio

Suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden kustannuksiksi on arvioitu yhteensä 4,0 M€. Kustannusarvio on jaettu neljään hankeosaan ja se sisältää kaikki kadunparantamiseen liittyvät toimenpiteet (mm. pintamateriaalit, tasauksen muutokset, kasvillisuusrakenteet ja tukimuurit) sekä arvion vesihuollon muutosten aiheuttamista kustannuksista (noin 10% kadunparantamiskustannuksista). Kauppatorin osalta kustannusarvio kattaa liikennealueen sekä torin laajennuksen asfalttipintaisena. Arvio ei sisällä varsinaisen torialueen uudistamiseen liittyviä kustannuksia.

Rakentamiskustannukset on laskettu In-infra-net – kanavan hankeosa- ja rakennusosahinnastoja käyttäen. Kustannusarviossa käytetty maanrakennuskustannusindeksi on 121,8 (09/2010).

Hankeosa	Kustannusarvio
Kiertoliittymä – Kirkkokatu	1,5 M€
Kirkkokatu – Kauppatori	0,6 M€
Kauppatori	1,7 M€
Tottinkatu – Rantakatu	0,2 M€
Kustannukset yhteensä	4,0 M€

6.3 Jatkotoimenpiteet

Suunnitelman toteuttaminen edellyttää tarkempien katukohtaisten suunnitelmien laatimista. Rakentaminen tehdään vaiheittain sovittaen yhteen rinnakkaistien rakentamisen, mahdollisten kunnallisteknisten johtojen ja laitteiden uusimistarpeen sekä kadun kehittämiseen oleellisesti liittyvien kiinteistöjen kehittämisäikataulun kanssa. Tavoitteena on, että muutoksella aiheutetaan mahdollisimman vähän häiriötä liikenteelle rakennusaikana.

Olavinkadun varrella on useita käynnissä olevia ja tulevia kiinteistökehittämisen kohteita, joiden tilanne tulisi ratkaista ennen suunnittelun jatkamista:

- kauppakeskus- ja laitospysäköintiratkaisut
- muut laitospysäköintivaihtoehdot
- tyhjät korttelit ja tontit
- purettavat rakennukset
- tyhjät liiketilat (esim. asema-aukio)

Muun muassa kadunvarsipysäköintipaikkamuutokset edellyttävät kaupungin ja kiinteistöosakeyhtiöiden välistä neuvotteluja.

Muita jatkosuunnittelutarpeita:

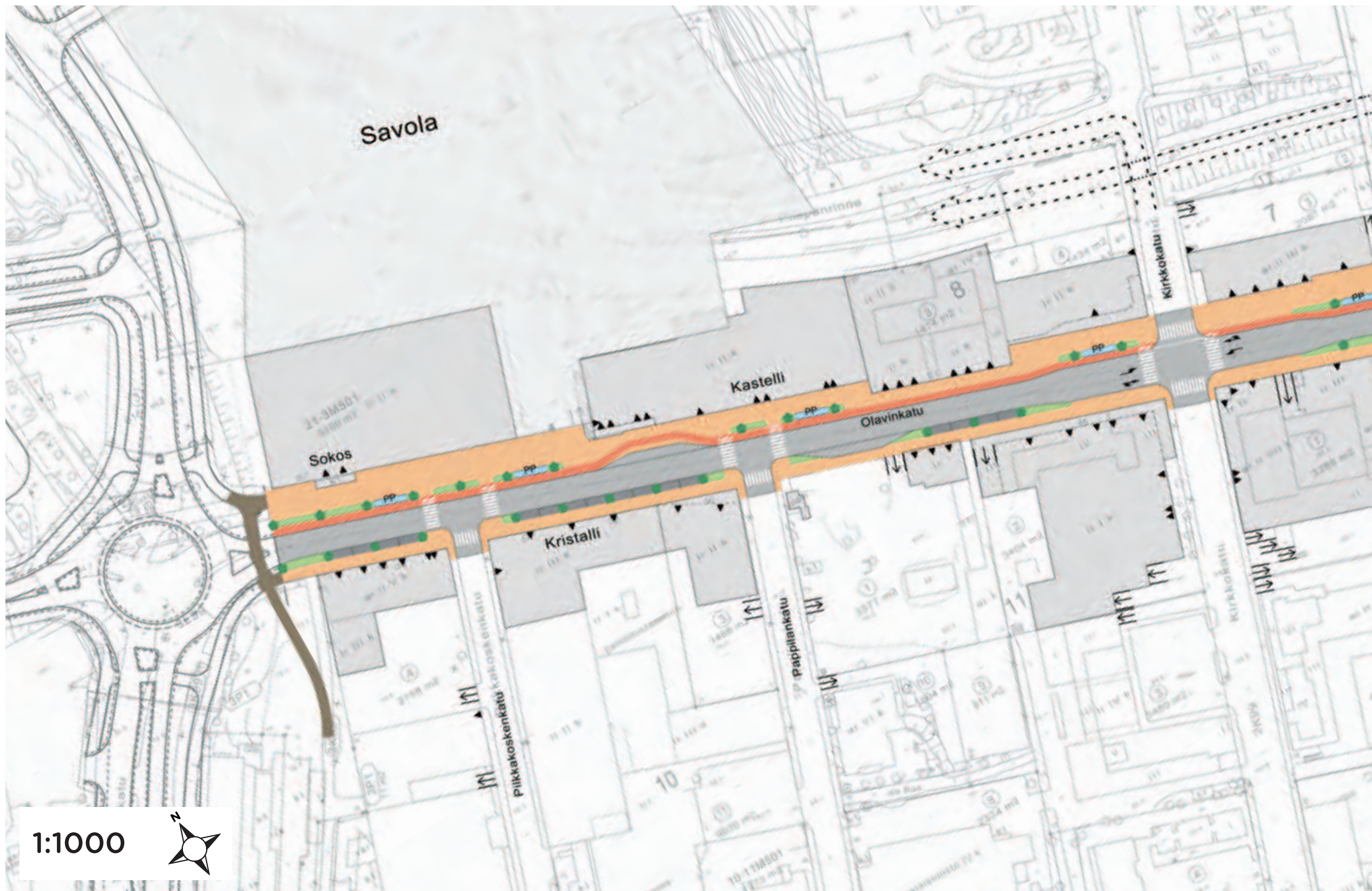
- Tulliportinkadun kiertoliittymän rakennussuunnitelman tarkistaminen vastaamaan yleissuunnitelmaa.
- mahdolliset asemakaavamuutokset
- Kauppatorin torialueen suunnittelu
- Olavinkadun itäosan (Kauppatori – Viiskulma) kehittäminen



Kuva 26. Alustava vaiheittainrakentamisjärjestys

Liitteet

- Suunnitelmakartta 1:1000



1:1000



