



OLAVINKADUN YLEISSUUNNITELMA

Vaihe II: Possenkatu - Kauppatori - Kaupungintalo



Savonlinnan kaupunki



Euroopan unioni
Euroopan aluekehitysrahasto



Yleissuunnitelman ohjausryhmä:

Kari Tikkanen, tekninen johtaja / ohjausryhmän puheenjohtaja

Harri Halko, rakennuspäällikkö / ohjausryhmän varapuheenjohtaja

Päivi Behm, EU-hankkeen projektipäällikkö / ohjausryhmän sihteeri

Risto Aalto, kaavoituspäällikkö

Timo Okkonen, suunnittelupäällikkö

Jyri Sipinen, Savonlinnan Vesi

Olli Sironen, tekninen lautakunta

Matti Mäkelä, tekninen lautakunta

Harri Luukkanen, tekninen lautakunta

Matti Lundenius, tekninen lautakunta

Pekka Kinnunen, SAKKE ry

Raija Suomalainen, SAKKE ry

Kari Kärkkäinen, Savonlinnan seudun yrittäjät

Kauko Pesonen, Savonlinnan torikauppiat

Ritva Wahl, vammaistoimikunta

Pekka Turtiainen, vanhusneuvosto

Noora Kippola, nuorisovaltuusto

Miro Brunou, nuorisovaltuusto

Arto Tolvanen, Savonlinnan kauppakamariosasto

Kaj Lindh, Kaupunkikeskusta 2015–hanke, varalla Juha Pelkonen

Riitta Vahela-Kohonen, Savonlinnan Yrityspalvelut Oy

Ramboll Finland Oy:

Jouni Lehtomaa, projektipäällikkö

Lauri Vesanen, projektisihteeri / pääsuunnittelija

Jari Mäkynen, arkkitehti, kaupunkikuva

Juho Suolahti, suunnittelu

Petteri Laamanen, kuvasovitteet

Maija Kovari, torisuunnittelu, taide

Mikko Peltonen, taitto

SISÄLTÖ

ESIPUHE.....	3
LÄHTÖKOHDAT.....	4
TAVOITTEET.....	6
LIIKENTEELLISET VAIHTOEHDOT.....	8
RATKAISU - OLAVINKATU.....	10
RATKAISU - KAUPPATORI JA ASEMA-AUKIO.....	16
KAUPUNKIKUVA.....	22
PYSÄKÖINTI.....	24
VAIKUTUKSET.....	25
TOTEUTTAMINEN.....	26
KUSTANNUKSET.....	26
VAIHEISTUS.....	26
JATKOTOIMENPITEET.....	26
LIITE 1: TUTKITUT VAIHTOEHDOT.....	27
LIITE 2: SUUNNITELMAKARTTA.....	28

ESIPUHE

Olavinkatu on Savonlinnan keskustan valtasuoni ja myös valtakunnallisesti merkittävä pääkatu ja kulttuurimiljö. Olavinkadun kehittämisen tavoitteena on luoda kadusta toimiva ja nykyaikainen katu, jolla pääosassa ovat jalankulku, pyöräily ja joukkoliikenne. Rinnakkaistien (vt14) käyttöönotto ja keskustan sisääntuloliittymien valmistuminen vuonna 2013 on tuonut mahdollisuuden kehittää Olavinkatua ruuhkaisesta ja meluisasta valtatiestä kaupunkimaiseksi pääkaduksi, jossa on mukava oleskella ja jossa ostos- ja asiointipalvelut ovat helposti saavutettavissa. Tavoitteena on muutoksista huolimatta säilyttää kadun perinteinen ja omaleimainen luonne sekä korostaa edelleen Olavinkadun asemaa Savonlinnan kaupungin keskeisenä tapahtumapaikkana.

Kadulle suunnitellut ratkaisut perustuvat vuonna 2010 laadittuun yleissuunnitelmaan sekä Olavinkadun länsiosasta vuonna 2013 hyväksytyyn katusuunnitelmaan, joka on toteutumas- sa ensimmäisessä vaiheessa. Nyt laaditussa yleissuunnitelmassa tarkennetaan Olavinkadun liikenneratkaisuja välillä Possenkatu – Kalmarinkatu sekä esitetään ratkaisuja Kauppatorille ja Asema-aukiolle. Yleissuunnitelma on osa ”Savonlinna kaupunkikeskusta 2015” EU-hanketta, jonka rahoittajina ovat Maakuntaliitto (EAKR), Savonlinnan kaupunki ja Savonlinnan kaupunkikeskustan kehittämissyhdystys (Sakke) ry. Yleissuunnitelman lisäksi EU-hankkeessa rahoitetaan Sakke ry:n toimintaa, laaditaan ensimmäisenä Suomessa liikejulkisivujen suunnittelukäsikirja eli ohje kaupallisten julkisivujen uudistamiseen, päivitetään Savonlinnan katu ympäristön designmanuaali eli ohje katu ympäristön suunnitteluun sekä hankitaan keskustaan uudet jouluvalot. Hankkeen lisäksi Savonlinnan kaupunki on ollut mukana kävelyn ja pyöräilyn edistäminen keskustassa EU-hankkeessa yhteistyössä Savonlinnan suurimpien työnantajien ja oppilaitosten kanssa. Kaupunki osallistuu myös itäsuomalaiseen selvitystyöhön liikennevalojen muuttamiseksi hälytysajoneuvoja suosiviksi kaupunkikeskustoissa. Lisäksi seuraava Savonlinnan seudun liikennejärjestelmätyöryhmän hanke tulee olemaan joukkoliikenteen edistäminen.

Työn aikana järjestettiin kaksi sidosryhmätilaisuutta, johon kutsuttiin mm. luottamushenkilöitä, asiantuntijoita, suunnittelualan yrityksiä, kiinteistön edustajia, viranomaisia, liikennöitsijöitä, maanomistajia, liikkeenharjoittajia, seudun liikennöitsijöitä ja kaupungin virkamiehiä. Ensimmäisessä tilaisuudessa keskusteltiin työn lähtökohdista ja vaihtoehtoista sekä ideoitiin yhdessä ratkaisuja. Jälkimmäisessä tilaisuudessa osallistujat kommentoivat lähes valmiita suunnitelmaluonnoksia.

Suunnitelmia esiteltiin yhteensä kolmessa yleisötilaisuudessa työn alussa, keskivaiheilla ja työn lopussa. Keskimmäisen yleisötilaisuuden yhteydessä järjestettiin myös kaikille avoin kävelykierros. Erikoiskohteista järjestettiin erillisiä tilaisuuksia asianosaisten kanssa. Työtä esiteltiin myös sen eri vaiheessa kaupungin tekniselle lautakunnalle, valtuustolle ja keskustan kehittämisen työryhmälle. Vuoropuhelun myötä esiin nousseet toiveet sekä ajatukset alueesta on pyritty ottamaan huomioon suunnittelussa.

Savonlinna 4.11.2014

Yleissuunnitelman ohjausryhmä

LÄHTÖKOHDAT

KESKUSTAN YLEISSUUNNITELMA

Olavinkadun yleissuunnitelma valmistuu vuonna 2010. Suunnitelmassa esitetään Olavinkadun muuttamista 1+1-kaistaiseksi keskustan pääkaduksi. Suunnitelman keskeinen tavoite on parantaa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden asemaa kadulla sekä luoda olosuhteet viihtyisälle olemiselle ja kaupan kehittymiselle.

KATU- JA RAKENNUSSUUNNITELMA

Olavinkadun katu- ja rakennussuunnittelu välillä Asemantien risteys - Possenkatu käynnistyy syyskuussa 2012 painottuen toteutukseen tähtäävään tekniseen suunnitteluun sekä erityisesti kadun liikenneturvallisuuden parantamiseen. Suunnitelman liikenteelliset ja tilanjaolliset periaatteet perustuvat aikaisemmin laadittuun yleissuunnitelmaan. Katusuunnitelma on hyväksytty teknisessä lautakunnassa helmikuussa 2014.

YLEISSUUNNITELMAN TARKISTUS

Savonlinnan kaupunki käynnistää nyt laadittavan yleissuunnitelman tarkistuksen välille Possenkatu – Kalmarinkatu. Työssä tutkitaan uusia vaihtoehtoja ja verrataan niitä nykytilaan tai sen pieneen parantamiseen. Lisäksi jo käytössä oleva rinnakkaisväylä antaa mahdollisuuden tarkistaa liikenteen siirtymistä eri vaihtoehtoisissa.

2010

2011

2012

2013

2014

2015

ONNETTOMUUDET

Olavinkatu on luokiteltu 1. luokkaan vuosina 2013 - 2015 parannettavaksi kohteeksi seudun liikenneturvallisuussuunnitelmissa ja seudun liikennejärjestelmäsuunnittelussa.

Olavinkadulla on vuosina 2009-2014 sattunut yhteensä 15 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta (3 heva-onnettomuutta/vuosi), joista kaksi oli kuolemaan johtaneita kevyen liikenteen onnettomuuksia. Poliisin tietoon tulee näiden lisäksi vuosittain noin 15 kpl omaisuusvahinko-onnettomuutta. Tilastojen perusteella Olavinkadun vaarallisin liittymä sijaitsee Kirkkokadulla.

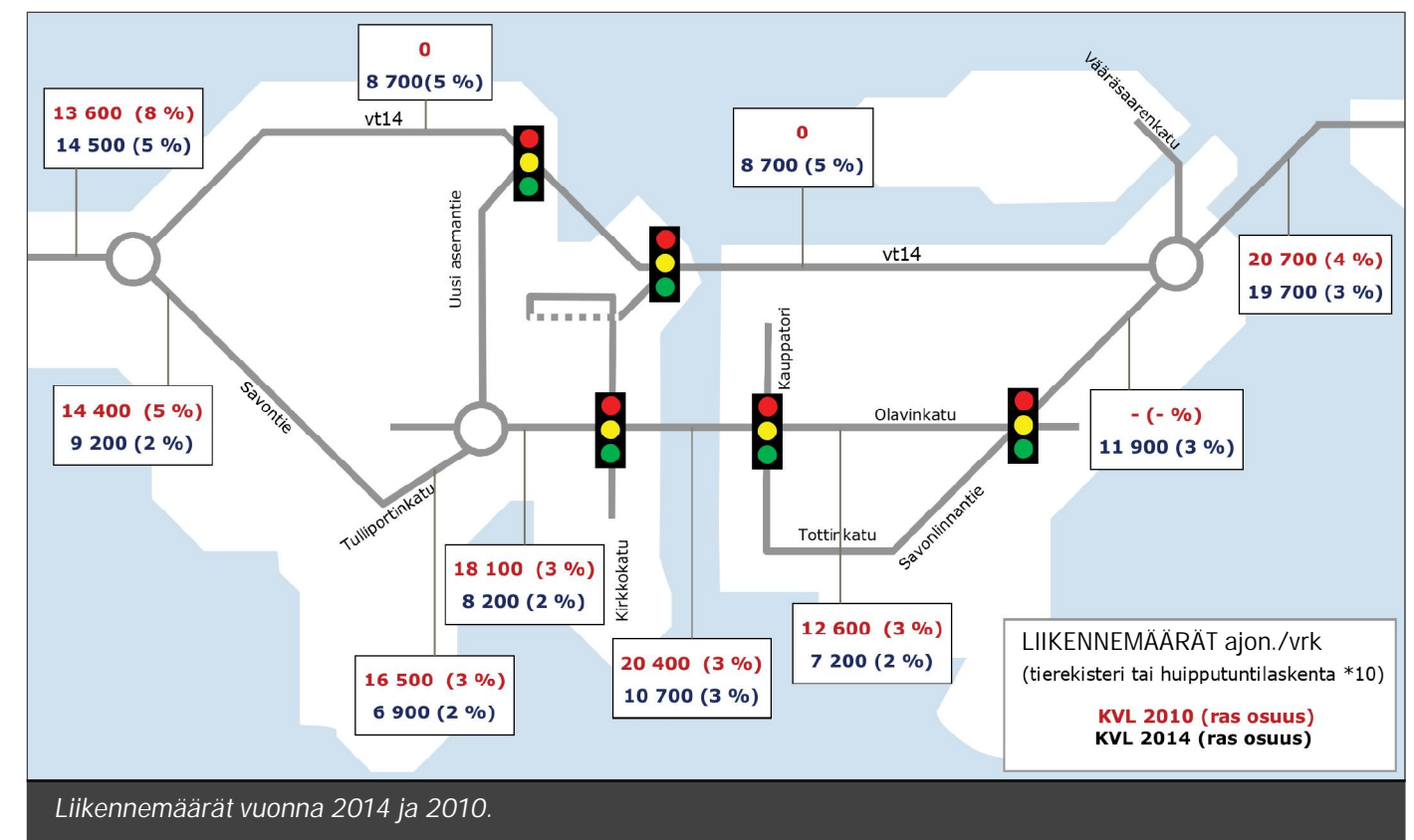
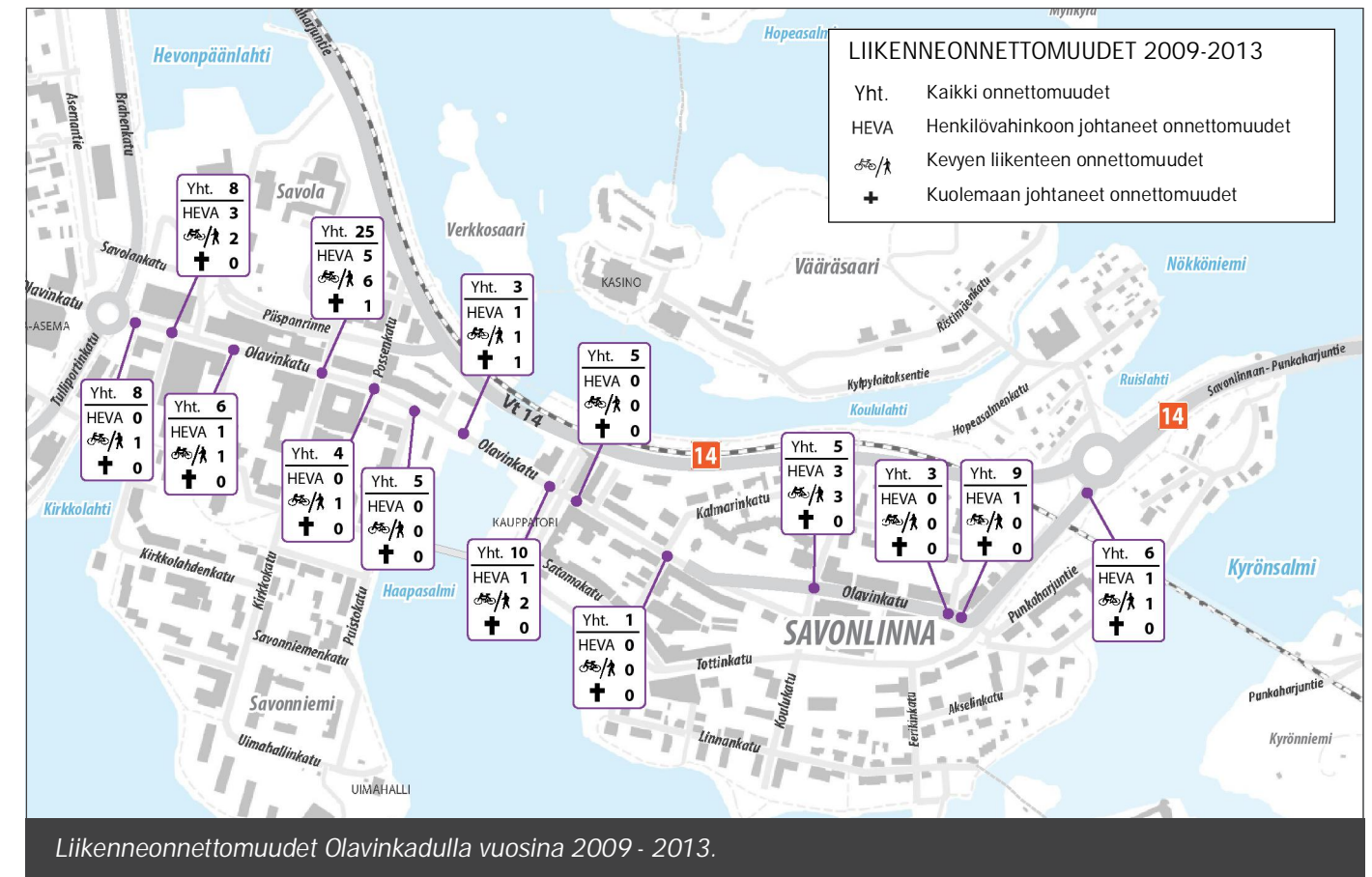
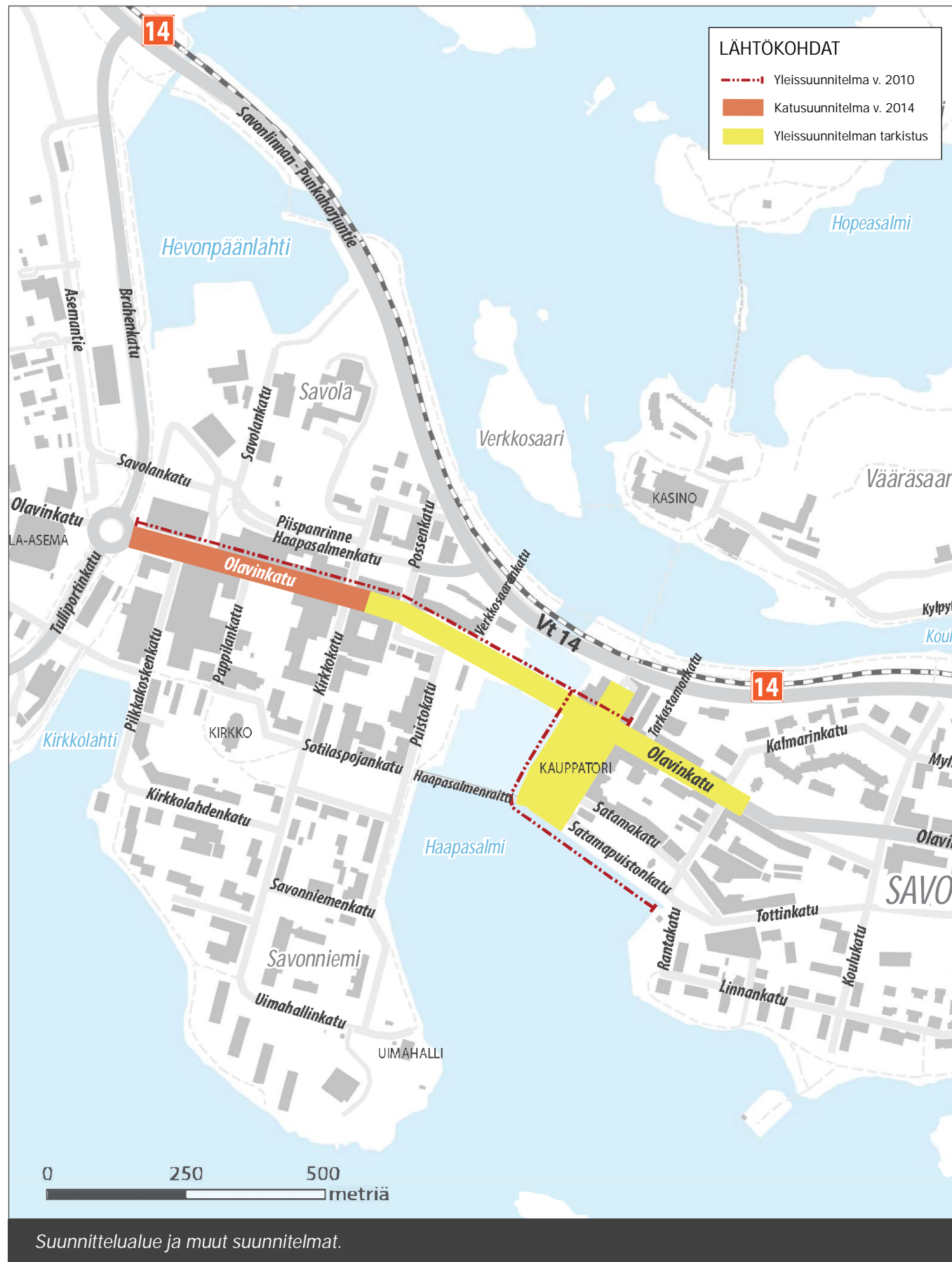
Liikenneonnettomuustilasto ei ole tarpeeksi kattava rinnakkaisväylän turvallisuusvaikutusten arvioimiseksi Olavinkadulla. Viitteitä turvallisuuden paranemisesta on kuitenkin havaittavissa, sillä vuonna 2013 Olavinkadulla sattui yli puolet vähemmän onnettomuuksia kuin aikaisempina vuosina, eikä yksikään vuoden 2013 onnettomuuksista johtanut henkilövahinkoihin. Rinnakkaistien valmistumisen jälkeen autoilijoiden nopeustaso Olavinkadulla on kuitenkin noussut. Väljän liikennetilän aiheuttama ajonopeuksien nousu lisää vakavien onnettomuuksien riskiä.

RINNAKKAISVÄYLÄ

Keskustan ohittava rinnakkaisväylä (vt14) on avattu syksyllä 2013. Iso osa raskaasta liikenteestä sekä noin puolet Olavinkadun henkilöliikenteestä siirtyi rinnakkaisväylälle. Liikennemäärän vähenemisen johdosta myös melu ja päästöt Olavinkadulla ovat vähentyneet merkittävästi.

SAVONLINNAN SYVÄVÄYLÄ

Savonlinnan syväväylän siirto sisällytetään valtion talousarvioesitykseen vuodelle 2015. Väylä siirretään kulkemaan Kyrönsalmesta Laitaatsalmeen Savonlinnan kohdalla. Laitaatsalmi avarretaan ja oikaistaan syväväyläliikenteen tarpeita vastaavaksi ja valtatielle 14 rakennetaan tarvittavat kiinteät alikulkukorkeudeltaan 24,5 metrin sillat. Toimenpide sujuvoittaa vesiliikenteen ohella myös rinnakkaistien liikennettä kääntösillan jäädessä pois käytöstä.



TAVOITTEET

YLEISET TAVOITTEET

Suunnittelun tavoitteet on johdettu 1.vaiheen suunnittelun yhteydessä määritellyistä tavoitteista. Tällöin koko Olavinkadun kehittäminen tapahtuu yhtenäisesti yhteisten perustavoitteiden mukaan. Tavoitteita on lisäksi täydennetty toiseen vaiheeseen sisältyvillä yksilöidyillä tavoitteilla.

Koko Olavinkadun kehittämiseen liittyvät keskeiset tavoitteet ovat:

- Liikennemäärän vähentäminen siten, että ohikulkutien käyttöönoton jälkeinen liikenteen vähentyminen jatkuu edelleen. Uudeksi tavoitteeksi asetetaan 40 % vähentyminen.
- Liikenteen käyttönopeus koko Olavinkadulla on 30 km/h
- Kadulla on perusratkaisuna yksi kaista suuntaansa.
- Olavinkadulla ei tapahdu henkilövahinko-onnettomuuksia.
- Pyörä- ja kävelyverkko muodostuu yhtenäiseksi ja reitit ovat katkeamattomia.
- Pyöräpysäköinti on reittien varrella.
- Esteettömyyden toteuttaminen on myös oleellinen osa julkisen tilan kehittämistä.

Olavinkadun toiseen vaiheen kehittämisessä korostuvat Kauppatorin kehittämisen tavoitteet. Näitä ovat Kauppatori-Casino kävelyakselin korostaminen, torin asiakaspysäköinnin kehittäminen ja katutilan monikäyttöisyys. Keskustan junaseisakkeen ja Kauppatorin vaikutusalueelle kehitetään joukkoliikenteen solmupiste, jossa yhdistyvät juna- ja bussiliikenne sekä taksi- ja polkupyöräliikenne. Rakentamisen laatu on korkeatasoista.

KAUPPATORI

Torisuunnittelun osalta on käyty vuoropuhelua torilla työskentelevien yrittäjien ja muiden alueella toimivien ammattilaisten kanssa useassa vaiheessa suunnittelun aikana. Toimijoiden esiintuomia tavoitteita ovat olleet:

- Torin mittasuhteiden säilyttäminen, laajentaminen ei tarpeellista
- Torin läpinäkyvyyden parantaminen
- Torin laiturialueiden parantaminen
- Torikellon/tilanjakajan säilyttäminen
- Huviveneiden paikkojen lisääminen
- Torin monikäyttöisyyden lisääminen (tilaisuudet kesällä ja esimerkiksi tilapäinen pysäköinti talvella)
- Hotellin edustan kehittäminen
- Torin asiakkaita ja myyjä palvelevan pysäköintitarjonnan parantaminen
- Torin huoltoajon parantaminen (mm. tavaroiden purku ja pakkaaminen sekä jätehuolto)
- Pyöräilyn ja pyöräpysäköinnin huomioiminen
- Torin avaaminen molemmilta silloilta



Kuva sidosryhmätillaisuudesta.

SIDOSRYHMÄPALAVERISSA ESIIN NOUSSEITA TAVOITTEITA

OLAVINKADUN LÄNSIOSA

- Olavinkadun poikkileikkaus 1+1
- Puistokadulle pysäköintiä (2 kaistaa + pys.kaista)
- Olavinkadun pyöräväylä pohjoispuolelle
- Olavinkadulle kääntymiskaistat Kauppatorille ja Puistokadulle
- Miljoonatalon edustan lisätila – Mihin käyttöön?
- Vesistön rannan ja puiston elävöittäminen (vaihtuva taidepuisto, valotaide)
- Lisää pyöräpysäköintipaikkoja
- Charter-liikenteelle jätto- ja noutopaikka (lyhytaikainen)
- "Hesburger"-puiston hyödyntäminen

PITKÄSILTA

- Vesistön hyödyntäminen (mm. tapahtumat, katselupaikkoja mm. sillalle, Puistokadulle, torille, esiintymislava)
- Sillalle toteutettava pysäkkialue joukkoliikenteelle, oheistiloja läheisistä kiinteistöistä
- Sillan elävöittäminen
 - istuintaskut sillalle
 - valaistus
 - laituri keskeltä alas
 - viherrakentaminen (kukat jne.)

KAUPPATORIN ASEMA-AUKIO

- Pienessä tilassa liikaa toimintoja. Voisiko liityntäpysäköinnin ja saattoliikenteen ohjata muualle?
- Pysäköinnin kesto lyhytaikaiseksi.
- Jalankululle tarpeeksi tilaa
- Merkittävä kohde kaupunkiin saavuttaessa. Nykyinen kioskikiikkeen näköalassa.
- Ratapihan edusta epäsiisti
- Vesistön hyödyntäminen (mm. tapahtumat, katselupaikkoja mm. sillalle, Puistokadulle, torille)
- Sillalle toteutettava pysäkkialue joukkoliikenteelle

KAUPPATORI

- Nykyinen koko hyvä (pienuus viehättää)
- Esiintymispaikka ja muut toiminnot määriteltävä uudelleen
- Järvinäkymät säilytettävä -> lisää läpinäkyvyyttä torilla (lasin käyttö)
- Torikojujen nykyisiä sijainteja muutettava
- Torikauppiaiden autoille tilat lähistöltä (esim. Puistokatu)
- Tapahtumat, katselupaikkoja mm. sillalle, Puistokadulle, torille)
- Sillalle toteutettava pysäkkialue joukkoliikenteelle
- Huviveneilijöiden parempi hyödyntäminen torin asiakkaina (lisää laituri- ja pysäköintipaikkoja)
- Torikadun ja Satamakadun kulmauksessa ajonopeudet liian suuret. Kadun linjaaminen suorakulmaisemmaksi voisi parantaa tilannetta.
- Seurahuoneen edustan rauhoittaminen liikenteeltä
- Hotellin edustalle jätettävä tilaa pysäköinnille (keskusteltiin ns. Shared Space* ratkaisusta)
- Skeittaajat torille toriajan ulkopuolella

*Yhteinen tila (shared space) on nimitys suunnittelumetodille, jonka ajatuksena on kadun ja tilan eri toimintojen yhdistäminen. Yhteisen tilan ratkaisulla tavoitellaan tilannetta, jossa kaikilla liikkujilla on sama nopeus ja jalankulkijat ja pyöräilijät sekä autoliikenne liikkuvat samoilla ehdoilla.

AUVISEN RINNE

- Auvisen rinne vaarallinen ja hankala erityisesti talvella (liukkaus, lumenpoisto)
- Pyöräileminen vaikeaa
- Auki olevat ovet kaventavat entisestään kapeaa jalankulkutilaa
- Jalankululle ja pyöräilylle lisää tilaa poistamalla autokaistoja
- Puukujanne rinteiden eteläpuolella potentiaalinen kehityskohde
- Voisiko Auvisen rinteiden jyrkkyyden vaikutusta lieventää lisäämällä mäkeen levähtämispaikkoja esim. tasanteille (penkit, katetut tilat)
- Tarkastamonkadulla yleiset pysäköintipaikat tarpeelliset

LIIKENTEELLISET VAIHTOEHDOT

Ve 0+

Olavinkadun säilyttäminen nykyisellään 2+2 –kaistaisena

Vaihtoehdossa 0+ Olavinkatu säilytetään suunnitteluvälillä nykyisen kaltaisena. Katutilan leveyden tuntua vähennetään ja turvallisuutta parannetaan pienillä toimenpiteillä.

- Autoliikenteelle jätetään kaksi kaistaa suuntaansa sekä kadunvarsipysäköintiä
- Kadunylitysten liikenneturvallisuutta voidaan parantaa lisäämällä ajoradan keskelle esim. saarekkeitä ja toteuttamalla
- Kadunvarsipysäköinti sijoitetaan jalkakäytävän tasolle korotettuna (reunakiven siirto)

VAIKUTUKSET:

- Rajalliset mahdollisuudet toteuttaa kadulle asetettuja tavoitteita, sillä ajoneuvoliikenne vie edelleen valtaosan katutilasta
- Olavinkadulle jää muita vaihtoehtoja enemmän autoliikennettä ja erityisesti läpikulkuliikennettä
- Liikennetilän väljyys kasvattaa autoilijoiden ajonopeuksia ja lisää onnettomuusriskiä
- Kadunylitysmatkat muodostuvat mahdollisista keskisaarekkeista huolimatta muita vaihtoehtoja pidemmiksi.
- Kahden samansuuntaisen ajokaistan ylittäminen valo-ohjaamattomassa kadunylityskohdassa lisää jalankulkijan onnettomuusriskiä.

Ve 1

Olavinkadun länsiosan yleissuunnitelman mukainen ratkaisu (1+1)

Vaihtoehdossa 1 liikennejärjestelyt toteutetaan vuonna 2010 laaditun yleissuunnitelman mukaisesti.

- Autoliikenteelle varataan yksi kaista suuntaansa koko suunnitteluvälillä (normaalilevyinen ajorata 7,0 metriä).
- Pitkälle sillalle toteutetaan joukkoliikenteen pysäkkipari (pysäkkisyvennykset).
- Kadun pohjoispuolelle toteutetaan kaksisuuntainen pyöräväylä
- Kauppatorinkadun idänpuoleinen ajoväylä muutetaan kaksisuuntaiseksi. Lännepuoleinen ajoväylä jää jalankulun ja pyöräilyn sekä toritoimintojen käyttöön

VAIKUTUKSET:

- + Yhtenäinen katutila ja ilme koko Olavinkadulla
- + Pyöräilijöille järjestettävissä korkeatasoinen kaksisuuntainen pyörätie myös keskustan itäosaan
- + Parantaa jalankulun ja pyöräilyn asemaa kadulla ja luo paremmat edellytykset kiinteistöjen toimintojen kehittämiseksi
- + Hyvät lähtökohdat istutusten ja kadunkalusteiden sijoittelulle
- + Turvalliset kadunylitykset
- + Autoilijoiden nopeustaso säilyy maltillisena
- + Ei houkuttele käyttämään Olavinkatua läpiajooon
- Hotellin eteen jäävä tila jää pieneksi

Ve 2

Katusuunnitelman mukainen ratkaisu

Vaihtoehdossa 2 liikennejärjestelyt mukailevat vuonna 2013 hyväksytyt Olavinkadun länsiosaa koskevat katusuunnitelman ratkaisuja.

Ratkaisut ovat samankaltaiset kuin vaihtoehdossa 1 seuraavien eroavaisuuksin:

- Leveäajoratainen katu (7,8metriä)
- Kauppatorin kadun torinpuoleinen ajoväylä muutetaan kaksisuuntaiseksi. Idänpuoleinen ajoväylä jää jalankulun ja pyöräilyn sekä osittain myös kiinteistöjen toimintojen (mm. hotelli) käyttöön

VAIKUTUKSET (eroavaisuudet vs. ve1):

- + Leveä ajorata mahdollistaa kääntyvän henkilöauton ohittamisen tarvittaessa
- + Seurahuoneen edustalle jäävä yhteisen tilan periaatteella toimiva alue tukee paremmin hotellin toimintoja
- Leveämpi ajorata ei ole visuaalisesti yhtä tehokas laskemaan ajonopeuksia

Ve 3a ja 3b

Olavinkatu 1+2 -kaistainen

Vaihtoehdossa 3a ja 3b Olavinkatu toteutetaan suunnittelujaksolla siten, että länne suuntaan ajoneuvoille varataan kaksi kaistaa suuntaansa ja idän suuntaan yksi kaista suuntaansa. Kauppatorin edustan liikennejärjestelyt toteutetaan kuten vaihtoehdossa 2.

VAIHTOEHTO 3a:

- Linja-autopysäkki toteutetaan pitkällä sillalla pohjoispuolella ajoratapysäkkinä
- Kaksikaistainen osuus päätetään Kirkkokadun liittymään (erillinen vasemmallekääntymiskaista)

VAIHTOEHTO 3b:

- Kaksikaistainen osuus päätetään pitkälle sillalle (bussiliikenteen pysäkkisyvennys)
- Puistokadun ja Possenkadun kohdalle erilliset vasemmallekääntymiskaistat

VAIKUTUKSET (3a):

- + Lisää kapasiteettiä idästä länteen kulkevalle liikenteelle, mikä nopeuttaa hieman joukkoliikennettä
- + Pyöräilijöille järjestettävissä erillinen pyörätie, tosin tiukemmalla mitoituksella kuin VE1:ssa ja VE2:ssa
- + Jalankulkijoilla lisää tilaa, tosin vähemmän kuin VE1:ssa ja VE2:ssa
- + Tilaa kalusteille (penkit, istutukset), tosin vähemmän kuin VE1:ssa ja VE2:ssa
- Lisäkapasiteetti ei ole liikenteen toimivuuden kannalta tarpeellista
- Osa suojateistä ylittää kaksi kaistaa kerrallaan ilman liikennevaloja
- Pitkä kaksikaistainen osuus kannustaa ylinopeuksiin
- Vasemmalle kääntyminen "ohituskaistalta" saattaa johtaa peräänajoihin
- Saattaa lisätä Olavinkadun läpiajooon idästä länteen
- Auvisen rinteeseen ei voi rakentaa kaksisuuntaista pyörätietä

VAIKUTUKSET (3b):

- + Vasemmalle kääntymiset kanavoidaan omille kaistoille ei peräänajoriskiä

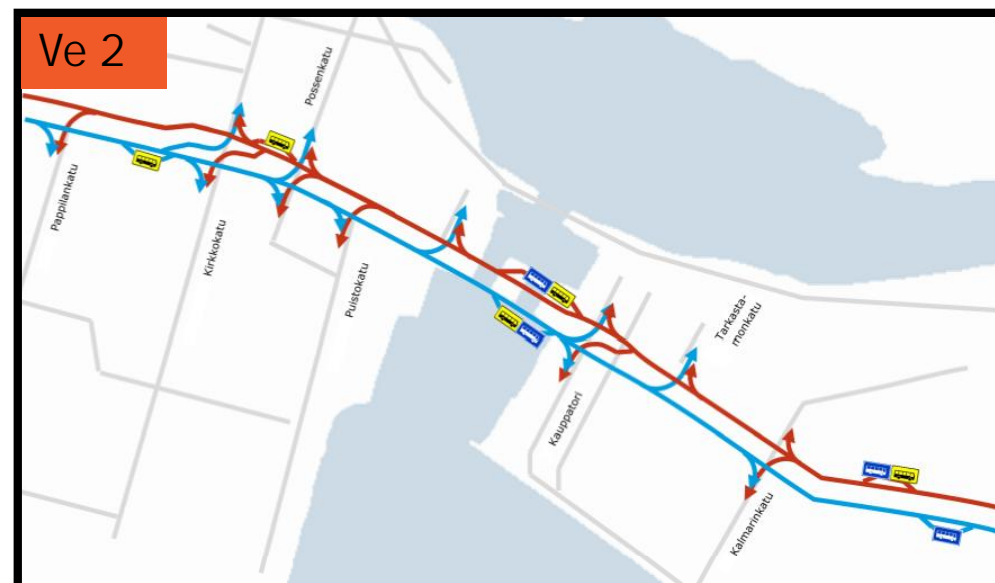
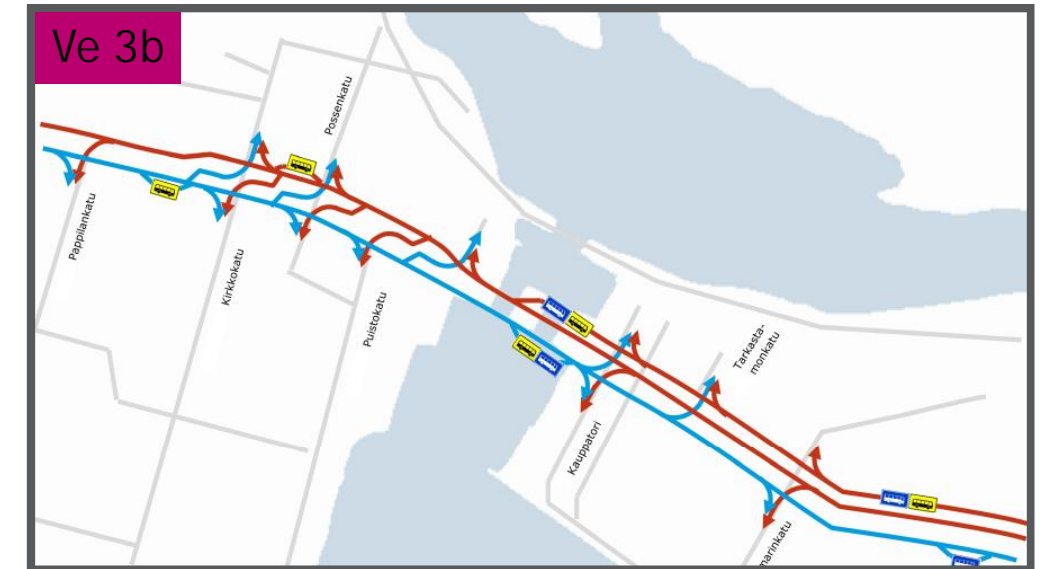
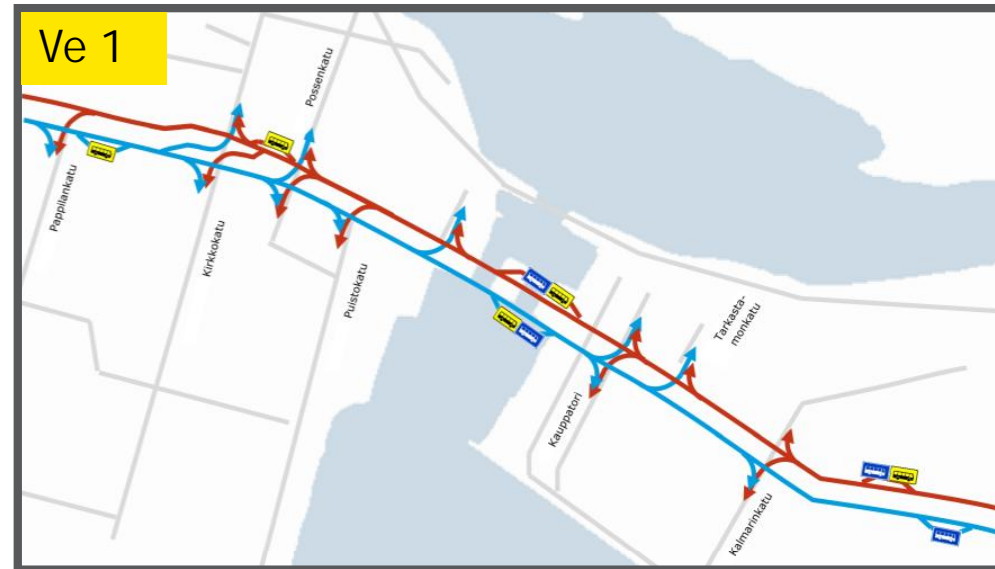
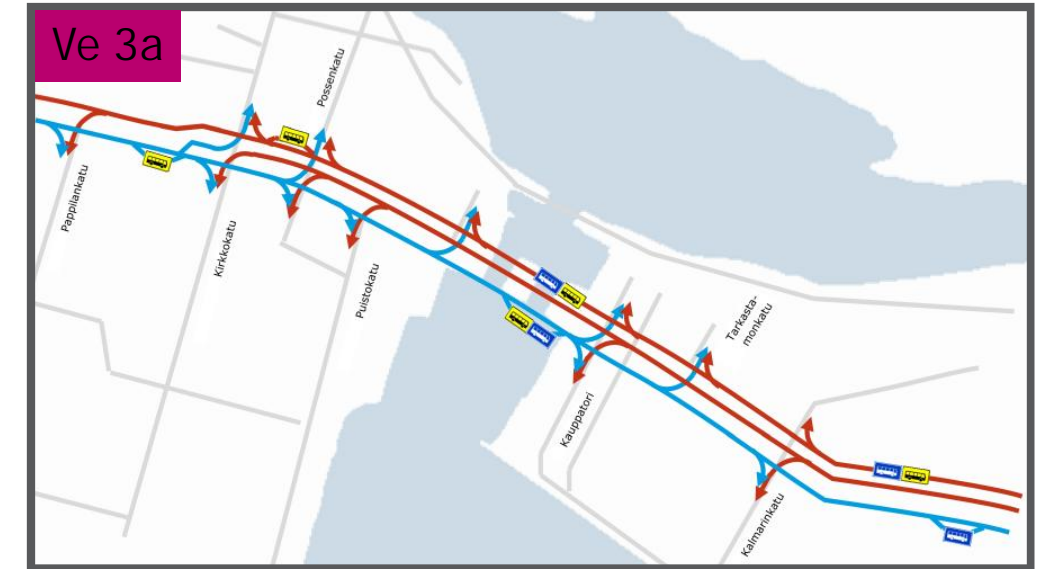
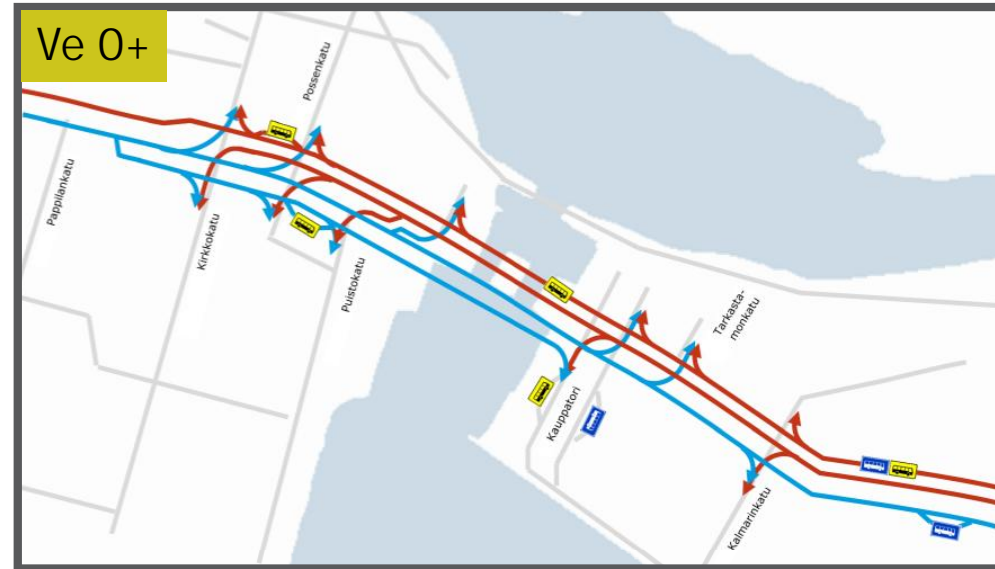
LIIKENTEEN TOIMIVUUS

Valtatien 14 uusi linjaus on muuttanut Savonlinnan keskusta-alueen liikennemääriä merkittävästi. Laitaatsalmen ja Kasinosaaressa kiertoliittymissä noin puolet autoista jatkaa valtatieen uudelle linjaukselle ja puolet kääntyy vanhalle tielinjaukselle kohti keskustaa. Tämä on selkeästi havaittavissa myös Olavinkadulla, jonka liikennemäärät ovat puolittuneet rinnakkaisväylän valmistumisen myötä. Kokonaisliikennesuoritteeseen valtatieen 14 parantaminen ei ole vaikuttanut suuresti, sillä Haapasalmen siltojen yhteenlaskettu liikennemäärä on samaa luokkaa kuin ennen tielinjauksen valmistumista.

Huomattavasti pienentyneiden liikennemäärien kannalta Olavinkadun 2+2 -kaistainen poikkileikkaus ei ole enää perusteltu. Synchro/SimTraffic mikrosimulointiohjelman mukaan 1+1 -kaistaisen Olavinkadun liittymien palvelutasoluokitus iltapäiväruuhkan aikana on pääsuunnalla hyvä ja sivusuunnilla hyvä tai tyydyttävä. Myöskään liittymien jonot eivät aiheuta ongelmia ruuhka-aikana.

Uudella rinnakkaistiellä on vielä paljon käyttämätöntä kapasiteettia vastaanottamaan lisäliikennettä.

Tilastokeskuksen väestöennusteiden mukaan sekä Savonlinnan että Savonlinnan seutukunnan väestömäärä tulee laskemaan, mistä syystä Olavinkadun liikennemäärien voidaan olettaa kasvavan korkeintaan maltillisesti. Mahdollinen lisäliikenne aiheutuu joko valtakunnallisen liikenteen kasvusta tai muuttoliikkeestä seudun reuna-alueilta kaupunkikeskukseen. Koska valtakunnallinen liikenne ohittaa Olavinkadun valtatieä 14 pitkin ja toisaalta kaupungistuminen lyhentää matkoja ja sitä kautta lisää kävely- ja jalkenkulkumatkojen osuutta, tulee 1+1 -kaistaisen Olavinkadun kapasiteetti riittämään myös tulevaisuudessa.



VALITTU VAIHTOEHTO

Suunnitelman ohjausryhmä valitsi jatkotarkasteluun vaihtoehdon 2 (1+1-kaistainen Olavinkatu). Vaihtoehdon 2 liikenteellisen ratkaisun todettiin täyttävän parhaiten kadulle asetetut tavoitteet. Ratkaisu on myös luonnollinen jatkumo hyväksytyille katusuunnitelmalle välillä Asematie-Pössenkatu (1+1) sekä toteutetulle Rinnakkaisväylälle.

RATKAISU - OLAVINKATU

SUUNNITTELUPERIAATTEET

Suunnittelujakson ratkaisuperiaatteet perustuvat Olavinkadulla välillä Asemakatu-Possenkatu katusuunnitelman ja valitun verkkovaihtoehdon 2 periaatteisiin.

- Yksi ajokaista / suunta
- Leveä ajorata (7,8m)
- Matalat reunakivet
- Kadunvarsipysäköinti jalkakäytävän tasoon korotettuna
- Laadukas kaksisuuntainen pyöräväylä kadun pohjoispuolella
- Pyöräpysäköintiä

KOhteet

Kohde 1: Possenpuisto

Suunnittelualueen länsireunassa sijaitsevan puistomaisen aukion keskelle toteutetaan viihtyisiä oleskelu- ja istuskelualue, joka voi toimia tarvittaessa myös esimerkiksi läheisen Gallerian ulkonäyttelytilana. Rakennusten ja puiston

väliin jäävä pysäköintialue jää lyhytaikaiseen asiointipysäköintiin. Madaltamalla jalkakäytävän ja ajoradan välistä reunakiveä ja käyttämällä yhtenäistä pintamateriaalia rakennusten ja Olavinkadun väliin jäävää tilaa voidaan tarvittaessa tilapäisesti hyödyntää myös muuhun käyttöön.

Kaukoliikenteen pysäkki puiston reunassa siirtyy uuteen paikkaan pitkälle sillalle.

Kohde 2: Paikka nuorisolle

Verkkosaarenkadun ja vesistön rajaama ranta-alue esitetään varattavaksi nuorisokäyttöön. Alueen mahdollisen jatkosuunnittelun tavoitteena on aktivoida nuoret mukaan kehittämään aluetta.

Kohde 3: Pitkäsilta

Sillan estevaikutusta pienennetään lyhentämällä pitkälle länteen ulottuvia kaiteita. Lisäksi sillan länsipuolella katutilaa kavennetaan visuaalisesti kadun molemmin puolin sijoittuvalla uudella puurivistöllä. Sillan keskelle toteutetaan näköalatasanne.

Sillan itäosaan toteutetaan kauko- ja lähiliikenteen pysäkkipari. Pysäkki sijait-

see keskeisellä paikalla toriin ja Kauppatorin Asema-aukioon nähden. Sillan ja torin välistä kävely-yhteyttä parannetaan (ks. Kauppatori).

Kohde 4: Auvisen rinne ja suunnittelualueen itäreuna

Katujakso toteutetaan samalla periaatteella kuin muualla Olavinkadulla jatkamalla kaksisuuntaista pyörätietä kadun pohjoispuolella aina suunnittelualueen itäreunaan asti.

Olavinkatu 38 kohdalla sijaitseva puusto pyritään säilyttämään kadun saneerauksen yhteydessä. Puiden kasvuympäristöä parannetaan leventämällä kasvualustaa kiinteistölle päin.

Kiinteistölle kuuluva katu-/pysäköintialue ehdotetaan toteutettavaksi kadun suunnitteluperiaatteiden mukaisesti Olavinkadun saneerauksen yhteydessä. Matala reunakivi jalkakäytävän reunassa ja yhtenäinen katupinnoite antavat käyttäjälle signaalin kaikille yhteisestä tilasta.

Kadun pohjoispuolelle jätetään lyhytaikaista kadunvarsipysäköintiä palvelemaan liikekiinteistöjä

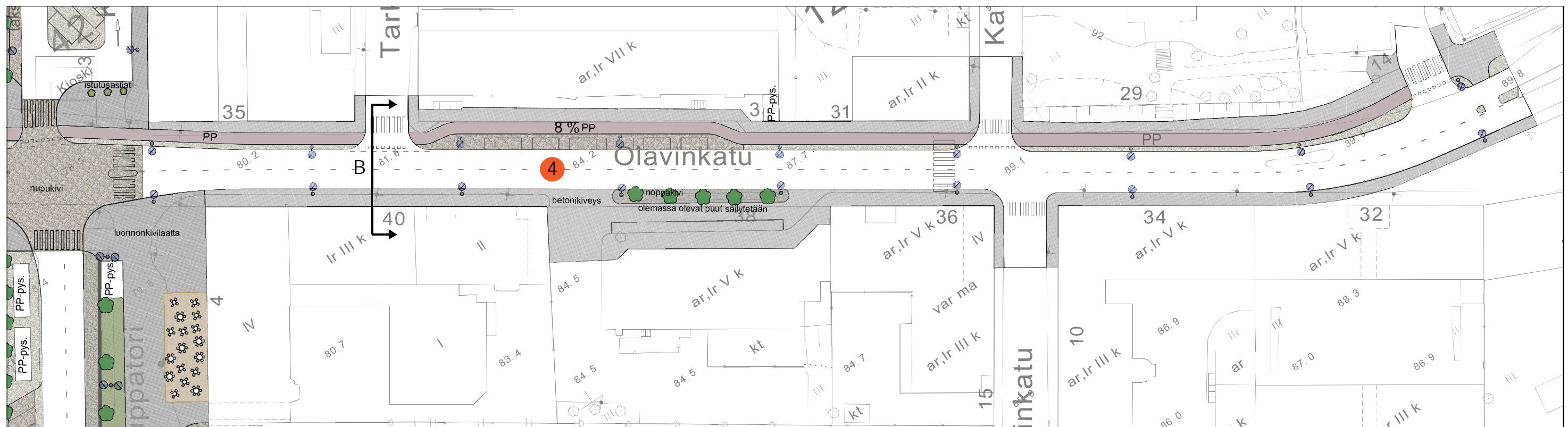




Havainnepoikkileikkaus A, Possenpuiston kohdalta itään.



Havainnepoikkileikkaus B, Auvisenrinteen kohdalta itään.





1. Näkymä Olavinkadusta idän suuntaan.



2. Näkymä Possenuiston etelälaidalta itään.



3. Näkymä Puistokadun suunnasta länteen.



4. Näkymä Olavinkadulta Verkkosaarencadun liittymästä länteen.



5. Näkymä Olavinkadulta Pitkäsillan kohdalta länteen.



6. Näkymä Olavinkadulta Pitkäsillan kohdalta itään.



7. Näkymä Auvisen rinteestä länteen.



8. Näkymä Olavinkadulta Auvisenrinteen suuntaan.