



# 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-han- ketta, jonka rahoittajina ovat Maakuntaliitto (EAKR), Savonlinnan kaupunki ja Savonlinnan kaupunkikeskustan kehittämissyhdystys (Sakke) ry. Yleissuunnitelman lisäksi EU-hankkees- sa 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 kes- kustaan 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 selvitys- työhön liikennevalojen muuttamiseksi hälytysajoneuvoja suosiviksi kaupunkikeskustoissa. Lisäksi seuraava Savonlinnan seudun liikennejärjestelmätyöryhmän hanke tulee olemaan joukkoliikenteen edistäminen.

Työn aikana järjestettiin kaksi sidosryhmätilaisuutta, johon kutsuttiin mm. luottamushenkilöi- tä, asiantuntijoita, suunnittelualan yrityksiä, kiinteistön edustajia, viranomaisia, liikennöi- sijöitä, 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 keskus- tan 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.

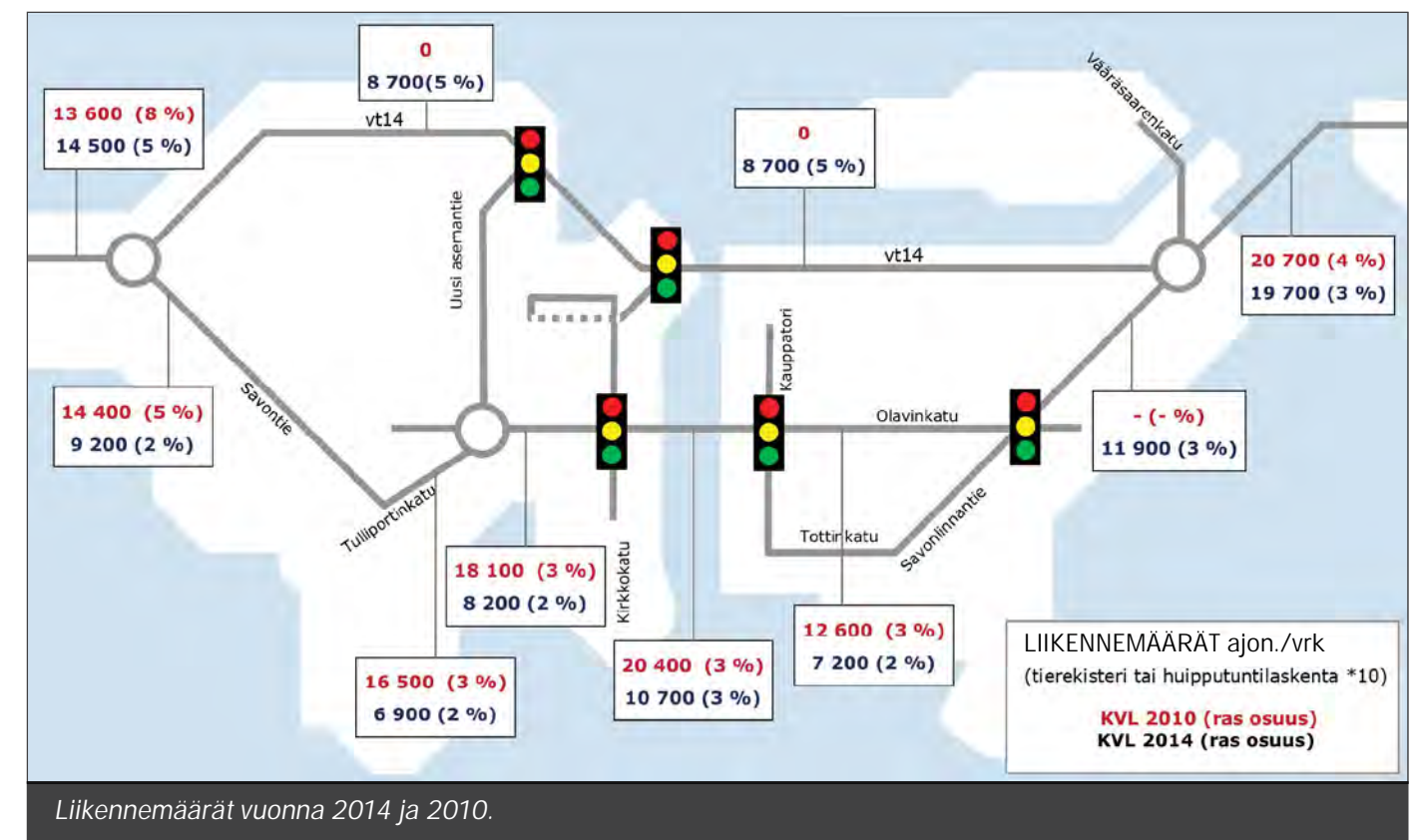
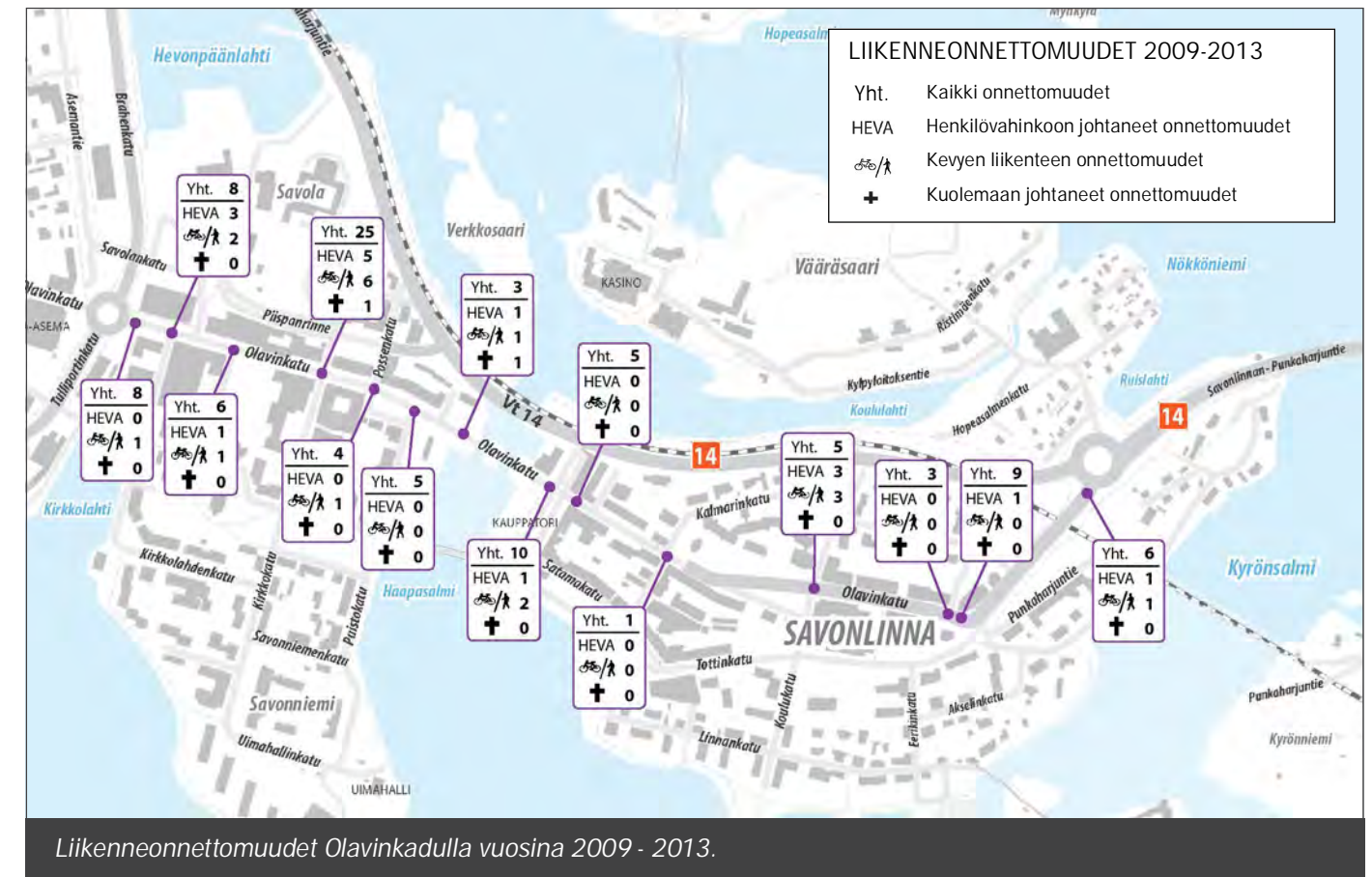
## RINNAKKAISVÄYLÄ

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 myyjiä palvelevan pysäköintitarjonnan parantaminen
- Torin huoltoajon parantaminen (mm. tavaroiden purku ja pakkaaminen sekä jätehuolto)
- Pyöräilyn ja pyöräpysäköinnin huomioiminen
- Torin avaaminen molemmilta silloilta



Kuva sidosryhmätilaisuudesta.

## 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 kioski näkymän edessä.
- 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 jalankulutilaa
- Jalankululle ja pyöräilylle lisää tilaa poistamalla autokaistoja
- Puukujanne rinteen eteläpuolella potentiaalinen kehityskohde
- Voisiko Auvisen rinteen jyrkkyysvaikutusta 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 lännen 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 ajoratapysäkinä
- Kaksikaistainen osuus päätetään Kirkkokadun liittymään (erillinen vasemmallekääntymiskaista)

### VAIHTOEHTO 3b:

- Kaksikaistainen osuus päätetään pitkälle sillalle (bussiliikenteen pysäkkisyvennyksellä)
- 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:ssä ja VE2:ssä
- + Jalankulkijoilla lisää tilaa, tosin vähemmän kuin VE1:ssä ja VE2:ssä
- + Tilaa kalusteille (penkit, istutukset), tosin vähemmän kuin VE1:ssä ja VE2:ssä
- 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
- Auvaisen rinteeseen ei voi rakentaa kaksisuuntaista pyörätietä

### VAIKUTUKSET (3b):

- + Vasemmalle kääntymiset kanavoidaan omille kaistoille ei peräänajoriskiä

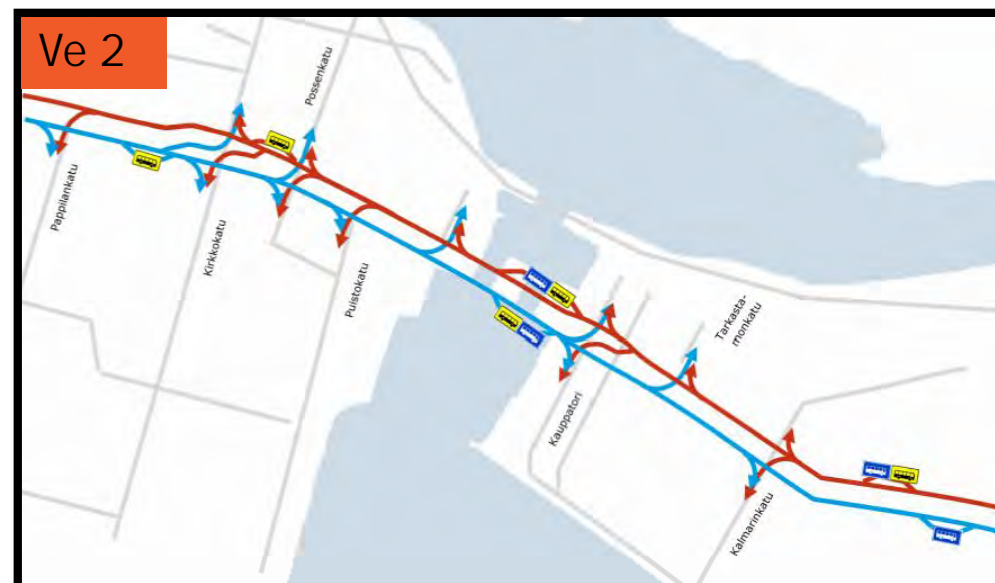
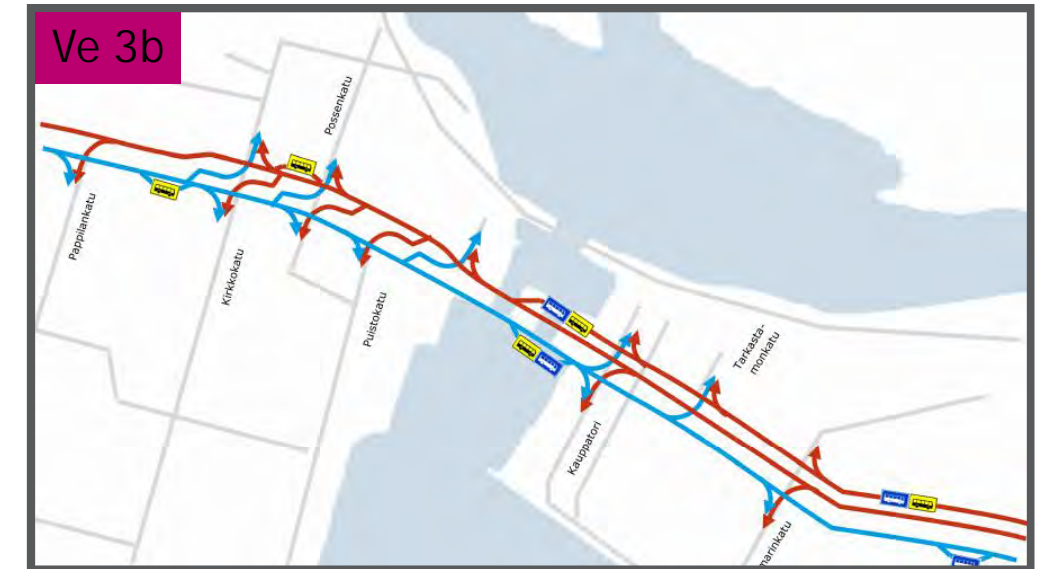
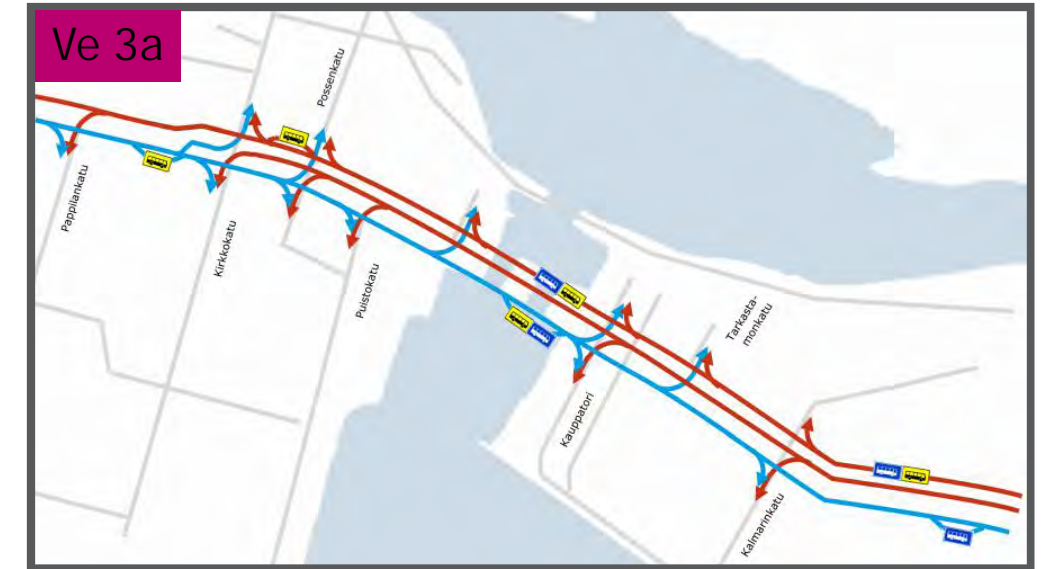
## LIIKENTEEN TOIMIVUUS

Valtatien 14 uusi linjaus on muuttanut Savonlinnan keskusta-alueen liikennemääriä merkittävästi. Laitaatsalmen ja Kasinosaaren 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 jalankulkumatkojen osuutta, tulee 1+1 -kaistaisen Olavinkadun kapasiteetti riittämään myös tulevaisuudessa.



## VALITTU VAIHTOEHTO

Suunnitelman ohjausryhmä valitsi jatkokatukasteluun vaihtoehdon 2 (1+1-kaistainen Olavinkatu). Vaihtoehdon 2 liikenteellisen ratkaisun todettiin täyttävän parhaiten kadulle asetetut tavoitteet. Ratkaisu on myös luonnollinen jatkumo hyväksytylle katusuunnitelmalle välillä Asematie-Possenkatu (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



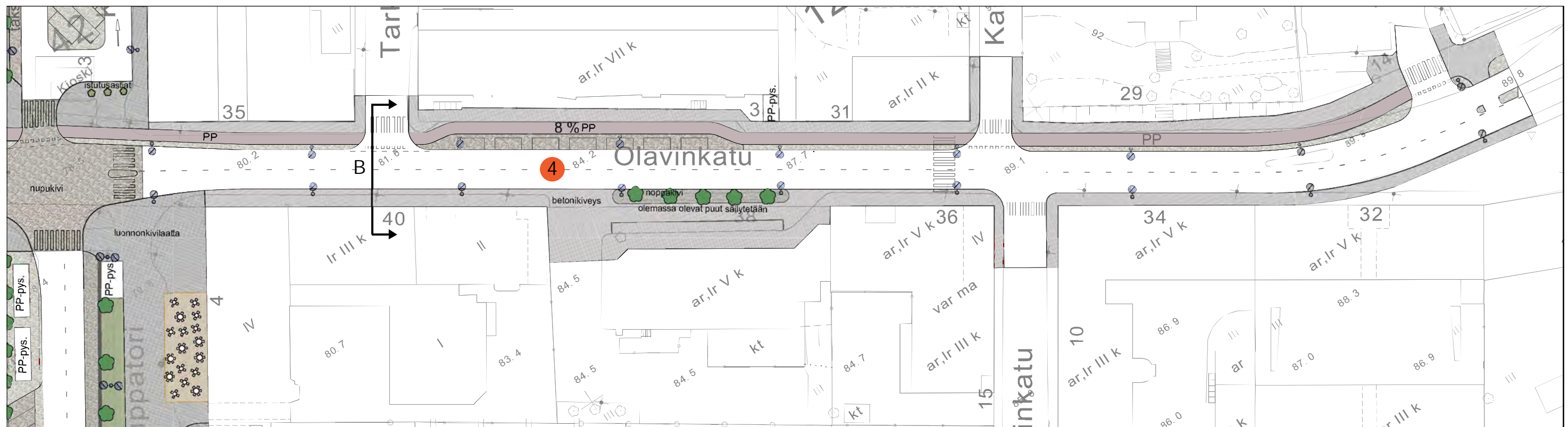




Havainnepoikkileikkaus A, Possenpuiston kohdalta itään.



Havainnepoikkileikkaus B, Auvisenrinteen kohdalta itään.







1. Näkymä Olavinkadusta idän suuntaan.





2. Näkymä Possenuiston etelälaidalta itään.



3. Näkymä Puistokadun suunnasta länteen.



4. Näkymä Olavinkadulta Verkkosaarenkadun liittymästä länteen.





5. Näkymä Olavinkadulta Pitkäsillan kohdalta länteen.





6. Näkymä Olavinkadulta Pitkäsillan kohdalta itään.



7. Näkymä Auvisen rinteestä länteen.



8. Näkymä Olavinkadulta Auvisenrinteen suuntaan.



# RATKAISU - KAUPPATORI JA ASEMA-AUKIO

## SUUNNITTELUPERIAATTEET

Kauppatorin liikenteellinen ratkaisu perustuu valitun verkkovaihtoehdon 2, Alueen kokonaisuudessa hahmottuu kolme osa-alueita: asema-aukio, Seurahuoneen edusta ja katu sekä varsinainen torialue. Merkittävin toiminnallinen muutos tapahtuu hotellin edustalla, josta pohjoiseen ajavien ajokaistat siirretään puukujanteen länsipuolella etelään suuntautuvien ajokaistojen yhteyteen. Tämä järjestely vapauttaa Seurahuoneen edustan torikonaisuuteen liittyväksi viihtyisäksi terassialueeksi, jolle isompien tapahtumien yhteydessä torikauppaakin voi laajentua. Kauppatorin kaikki suunnitteluratkaisut suunnitellaan esteettömyden vaatimukset täyttäväksi.

## KOhteet

### Kohde 5: Seurahuoneen edusta

Ylempi ajorata muutetaan viihtyisäksi jalankulkualueeksi, jolle voidaan sijoittaa Kauppatoria ja kiinteistöjä tukevia toimintoja kuten terasseja ja myyntikojuja. Alueen pinnan toteuttaminen torimaisena samaan tasoon lisää alueen käyttömahdollisuuksia ja antaa signaalin käyttäjälle kaikille liikkujille yhteisestä tilasta.

Kiinteistölle ajo ja hotellin asiakkaiden lyhytaikainen pysäköinti sallitaan alueella. Liikkuminen autolla tapahtuu muiden toimintojen ehtoilla.

### Kohde 6: Kauppatorin katu

Kauppatorin katu toteutetaan kaksisuuntaisena. Kadun varren autojen vinopysäköinti säilyy nykyisellä paikallaan. Nykyinen linja-autopysäkki siirretään Pitkällesillalle.

Pysäköintivyöhykkeen Olavinkadun puoleiseen päähän varataan alueen keskeinen pyöräpysäköintialue, joka palvelee sekä torin käyttäjiä että linja-autolla matkustajia. Tässä voidaan harkita myös pyöräpysäköinnin kattamista katoksilla.

Kadun mutkan kohdalle toteutetaan torimyyjiä palveleva lastaus- ja jätteidenkeräysalue.

### Kohde 7: Kauppatori

Kauppatorin varsinainen myyntialue torikelloineen säilyy nykyisellä paikallaan ja torimyyntipaikkojen määrä säilyy samana. Jalankululle luodaan rannan

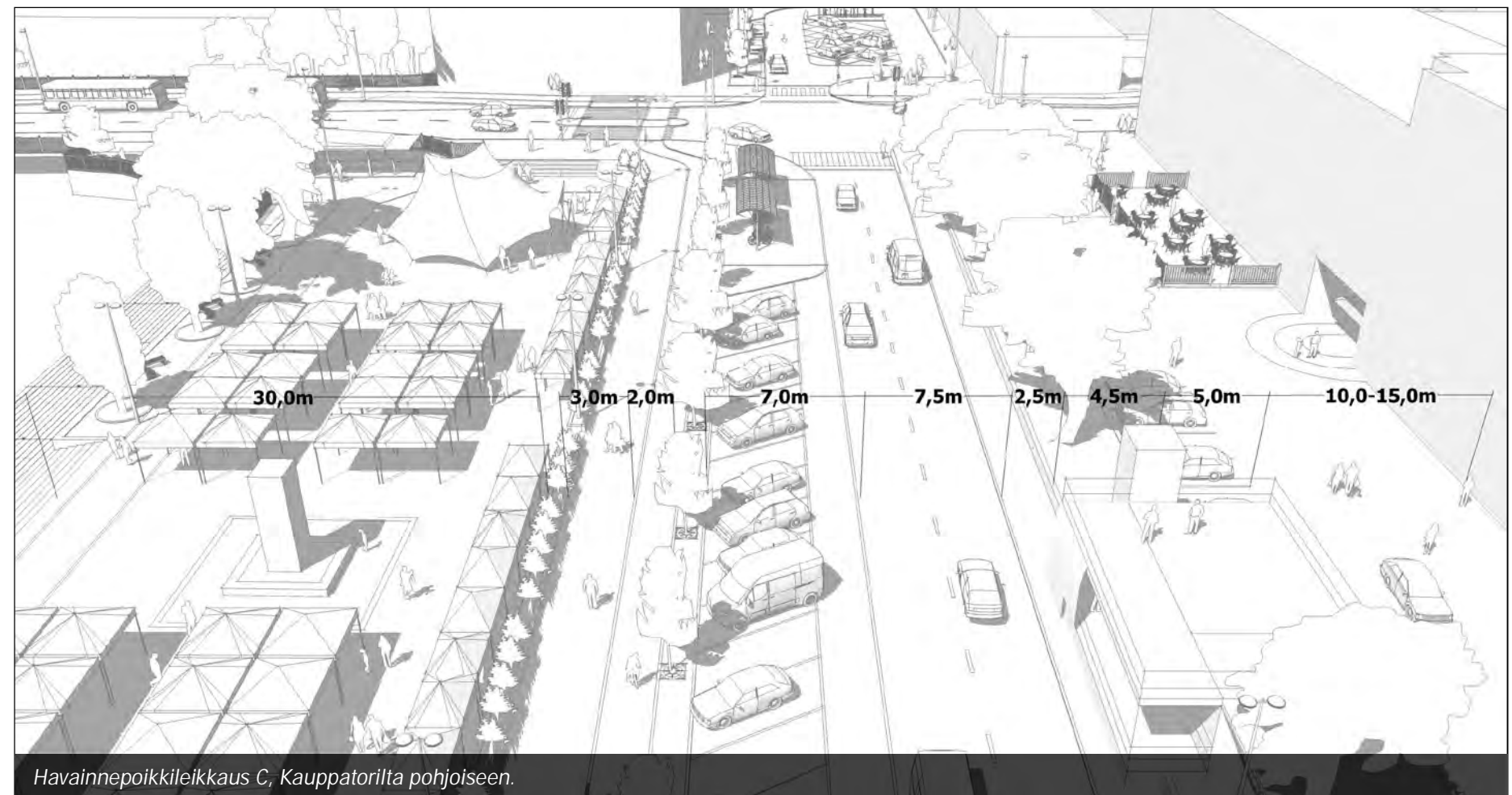
puolelle viihtyisä reitti, joka houkuttelee istuskelemaan veden äärelle. Tällä reitillä rakennetaan esteettömät luiskayhteydet sekä Olavinkadun että Torisillan suuntaan. Rannan käyttöä lisätään rakentamalla nykyisen rantamuurin vierelle puinen laiturialue koko torin mitalle.

Palveluja järjestetään uudelleen nykyistä selkeämpiin kokonaisuuksiin. Nykyiset kalatuotteisiin ja -palveluihin liittyvät toiminnot kootaan yhdeksi kokonaisuudeksi kelluvaksi "kalamaailmaksi" torin eteläpäähen. Nykyiset wc- ja kalanmyyntikoju puretaan pois, millä saadaan avarrettua rantaviivan näkymiä. Torikahvilarakennus uusitaan nykyisen kokoisena torin eteläpäähen. Torin pohjoispään kojun paikalle toteutetaan inforakennus, johon sijoittuvat myös wc:t, varasto ja kahvila.

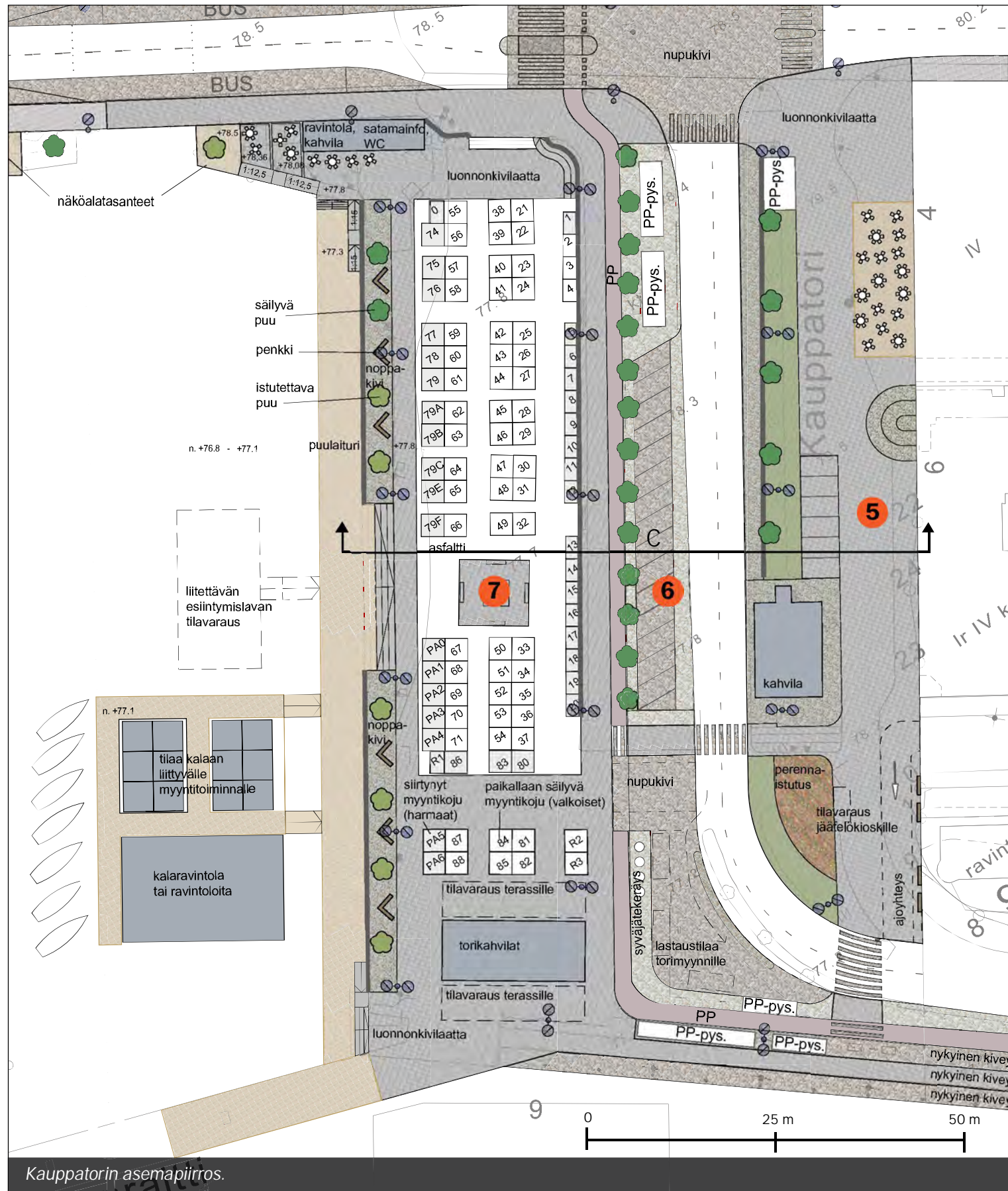
Torikellon ja rantamuurin portaiden kohdalle on varattu alue siirrettävälle kelluvalla esiintymislavalle.

### Kohde 8: Kauppatorin Asema-aukio

Asema-aukion järjestelyitä kehitetään sujuvammiksi. Nykyinen kioskirakennus puretaan, jolloin saadaan alueelle ajo selkeämmäksi ja turvallisemmaksi sekä suora näköyhteys aseman ja kauppatorin välille. Aseman saattopysäköinti on saarekkeena ajolenkin keskellä ja taksiasema aukion länsireunalla.





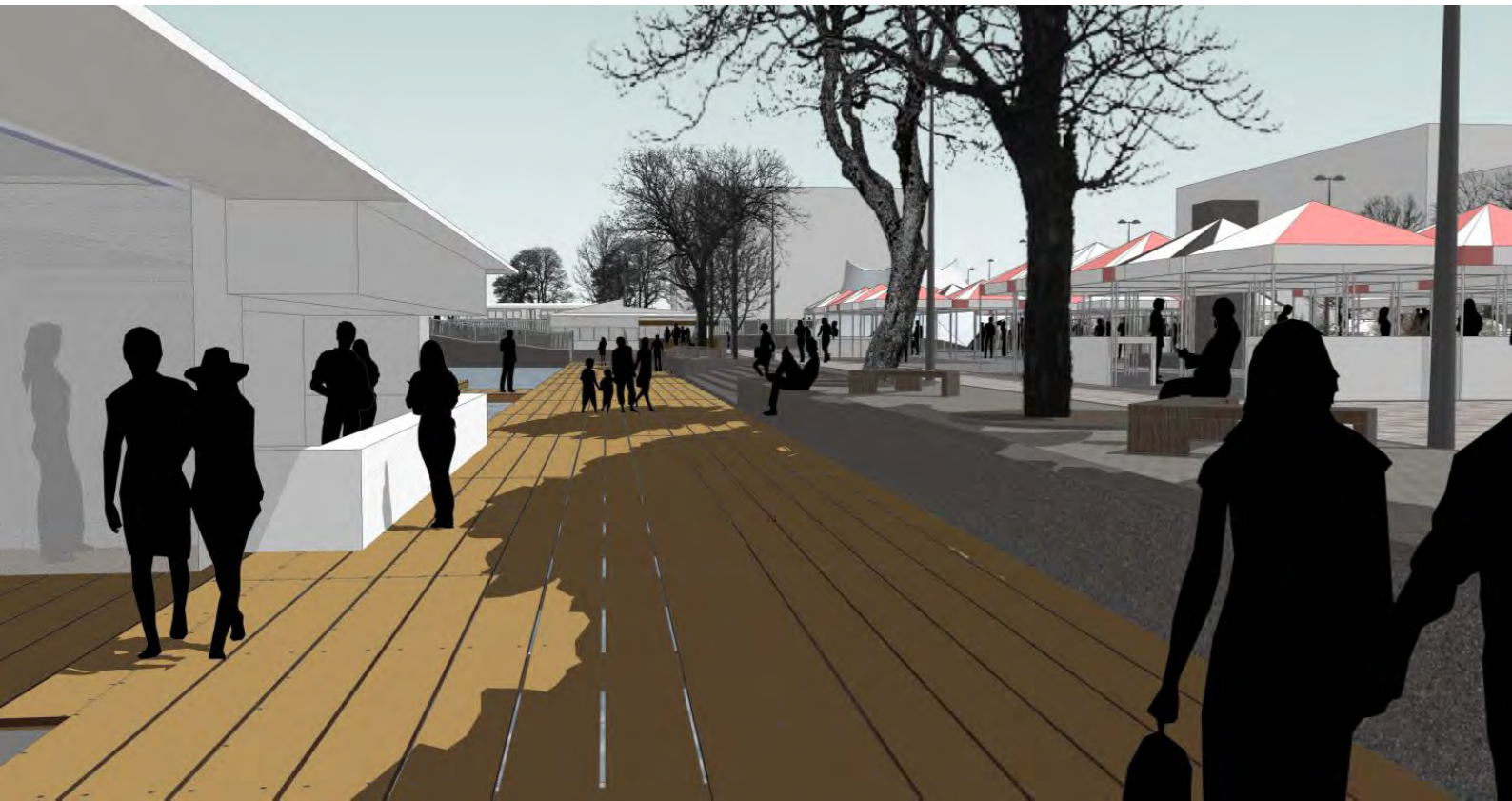






9. Näkymä Kauppatorista.





10. Näkymä kauppatorin länsireunan laiturialueelta pohjoiseen.



11. Näkymä Haapasalmenraitilta kauppatorin suuntaan.



12. Näkymä torin eteläkulmasta pohjoiseen.



13. Näkymä asema-aukiolta etelään.





14. Näkymä torin pohjoisosasta.





15. Näkymä Seurahuoneen edustalta etelään.



# KAUPUNKIKUVA

## OLAVINKADUN KAUPUNKIKUVA

Olavinkatua kehitetään koko matkaltaan yhtenäisenä, tyyliltään nykyaikaisena, keskustan pääkatuna. Suunnittelualueella jatketaan samaa yleisilmettä ja laadutusta kuin juuri parannetulla Olavinkadun länsiosalla on toteutettu.

Miljoonatalon edustan puukujanne ja Possenpuisto saavat katuvihreän jatkumon uudesta Olavinkadun molemminpuolisesta puukujanteesta sillalle saakka. Tästä muodostuu Olavinkadulle jaksokokonaisuus, jonka luonnetta leimaa vahvasti katuvihreä. Auvisenrinteen lyhyt puukujanne pyritään säilyttämään, mutta tarvittaessa se voidaan myös uudistaa.

## KAUPPATORIN ALUEEN KAUPUNKIKUVA

Merkittävin kaupunkikuvallinen muutos toteutetaan Seurahuoneen edusalueella, joka muuttuu varsinaista kauppatoria täydentäväksi torimaiseksi jalankulkualueeksi. Kauppatorin alueen kaupunkikuvallinen ilme säilyy pääpiirteissään nykyisen luonteisena - tunnelma muodostuu tutuista elementeistä, kuten kivimuurit, puut ja torikello.

Uusi kelluva kalamaailma, uusittava torikahvilarakennus ja torin pohjoispään nykyisen myyntikojun paikalle toteutettava info-, varasto- ja kahvilarakennus toteutetaan yleisilmeeltään keveinä ja vaaleina, tämän päivän arkkitehtuurina, joka kuitenkin ottaa huomioon sijaintinsa vakiintuneen kulttuurimiljöön osana.

Kauppatorin nykyiset puut säilytetään. Seurahuoneen edusalueella lähellä julkisivua kasvavat puut voidaan poistaa. Rantavyöhykkeellä jäljellä olevat puut säilytetään ja täydennetään yhtenäiseksi kujanteeksi istuttamalla uusia puita. Kadun mutkan kohdan viheralueelle toteutetaan näyttävä perennaistutus. Kauppatorin Asema-aukion länsireunalle istutetaan puukujanne kauppatorin kujanteen jatkumoksi sitomaan alueita kaupunkikuvallisesti yhdeksi kokonaisuudeksi.

## PINTAMATERIAALIT

Savonlinnan keskustan julkisten alueiden pintamateriaalit toteutetaan pääpiirteissään vuonna 2009 valmistuneessa kaupunkiympäristön laatukäsikirjassa esitettyjen periaatteiden sekä ohjeesta vuonna 2014 valmistuvan päivityksen mukaisesti. Liikejulkisivujen suunnitteluun valmistuu niin ikään vuonna 2014 käsikirja, jonka periaatteet tulee huomioida kadun jatkosuunnittelussa.

Olavinkadulla pintamateriaaleina ovat ajoradalla ja erillisellä pyörätiellä asfaltti. Jalkakäytävät sekä kadun pysäköintipaikat pinnoitetaan harmailla ja mustilla betonikiveyksillä. Välikaistat kivetään harmailla noppakivillä. Possenpuistoa ja katua kehitetään aukiomaiseksi pinnoittamalla ajorata ja jalkakäytävä yhtenäisesti luonnonkivellä, ajorata nupukivillä ja jalkakäytävä luonnonkivilaatoilla. Puistikon keskelle toteutettava istuskeluaukio on kivituhkapintainen.

Kauppatorilla pintamateriaaleina ovat ajoradalla ja erillisellä pyörätiellä asfaltti. Jalkakäytävä ja hotellin edustan alue pinnoitetaan harmailla luonnonkivilaatoilla. Välikaistat pinnoitetaan harmailla luonnonkivisillä lohkopintaisilla luonnonkivilaatoilla ja noppakivillä yhtenäisesti uudistetun Satamapuistonkadun kanssa. Pysäköintipaikat ja torikauppioiden lastausalue pinnoitetaan harmailla ja mustilla nupu- tai noppakivillä.

Varsinaisen kauppatorin etelä- ja pohjoispää sekä rannan raitti pinnoitetaan harmaalla luonnonkivilaatoituksella. Muu kauppatorin alue voidaan jättää asfalttipintaiseksi tai pinnoittaa muun alueen kanssa yhdenmukaisesti luonnonkivilaatoilla.

Olavinkadulla torin kohdan jalkakäytävien luonnonkiveystä jatketaan linja-autopysäkeille. Kauppatorin kohdan suojatiet toteutetaan yläpinnaltaan ristipäähakatuiilla luonnonkivillä, jotta ne yhdistävät asema-aukion ja hotellin edustankin yhtenäiseksi Kauppatorin jalankulun alueeksi.

## KADUNKALUSTEET JA VARUSTEET

Savonlinnan keskustan kalusteiden ja varusteiden kokonaisuus muodostuu seuraavista vakiokalusteista:

- penkit
- roska-astiat
- valaisimet ja valaisinpylväät
- aidat ja kaiteet
- pollarit
- puiden runko- ja juuristosuojat
- kausikasvien istutusastiat
- terassikalusteet

Nämä kalusteet ja varusteet toteutetaan lähtökohtaisesti kaupunkiympäristön laatukäsikirjassa esitettyjen periaatteiden mukaisesti. Kauppatorin rannan raitin puukujanteen yhteyteen on esitetty peruskalusteista poikkeavat istuimet, jotka mahdollistavat istuskelun sekä järven että torin suuntaan. Istuimiin voisi myös esimerkiksi integroida valaistusta.

Julkisen tilan pienarkkitehtuuria ohjaavat yleiset rakennustapaohjeet kaupunkiympäristön rakenteille, kuten kioskeille.

Torikauppioiden lastausalueen yhteyteen toteutetaan jätteiden syväkeräysalue yhdenmukaisesti Satamapuistonkadun syväkeräysten kanssa.

## VALAISTUS

Alueen tekniikaltaan vanhentuneet valaisinkalusteet uusitaan urakan yhteydessä. Valaisin ja pylväsmalleina käytetään Design-manuaalin mukaisia tuotteita. Katualueet, sekä torin kadunpuoleinen reuna valaistaan korkeilla ja selkeälinjaisilla Savonlinnan omilla valaisinpylväillä. Kauppatorin ranta-alueen valaistus toteutetaan pienimittakaavaisella puistovalaisintyyppisellä valaistuksella. Puurivistöjen kohdalla valaisinpylväiden paikat pyritään pitämään ennallaan, jotta puiden juuria ei vahingoiteta kaivamisen seurauksena.

## TAIDE SAVONLINNAN YDINKESKUSTASSA

Taide vahvistaa kaupungin identiteettiä ja luo maamerkkejä ja etappeja kulkureittien varrelle. Taiteen keinoin on mahdollista nostaa kaupunkitilan laatua mieleenpainuvalla tavalla.

Taidehankintojen onnistumiseksi keskeistä on mm.

1. Aloittaa keskustelu taiteen hankkimisen tavoista ajoissa (kilpailu, tai muu taiteilijavalinnan tapa)
2. Valita ammattitaiteilija ennen katusuunnittelun aloitusta
3. Taiteilijan tiivis yhteistyö muun suunnittelutiimin kanssa
4. Teoksen rakentamisen ajoitus suhteessa muuhun rakentamiseen

Kun teoshankinnat valmistellaan ajoissa, ja toteutetaan samassa aikataulussa muun ympäristön uudistamisen kanssa, säästetään kustannuksia ja päästään tasokkaampaan lopputulokseen teoksen ja ympäristön suhteessa. Suunnittelu- ja materiaalikustannuksia voidaan hallita myös korvaamalla tavallisia rakenteita – istutuksia tai kadun kalusteita - taiteilijan suunnittelemissa muodoissa, jolloin teoksen kustannukset asettuvat osittain tai kokonaan muuten toteutuvien rakenteiden kustannusten tilalle.

Taide sijoittuu luontevasti paikkoihin, joissa esim.

- jokin tilallinen jakso vaihtuu toiseen
- on mahdollisuus turvalliseen joutenoloon ja katseluun
- on tarpeen merkata tärkeää kohtaa kaupunkirakenteessa

Tällaisia alueita vanhassa, kävelypainotteisessa ydinkeskustassa voisivat olla esimerkiksi:

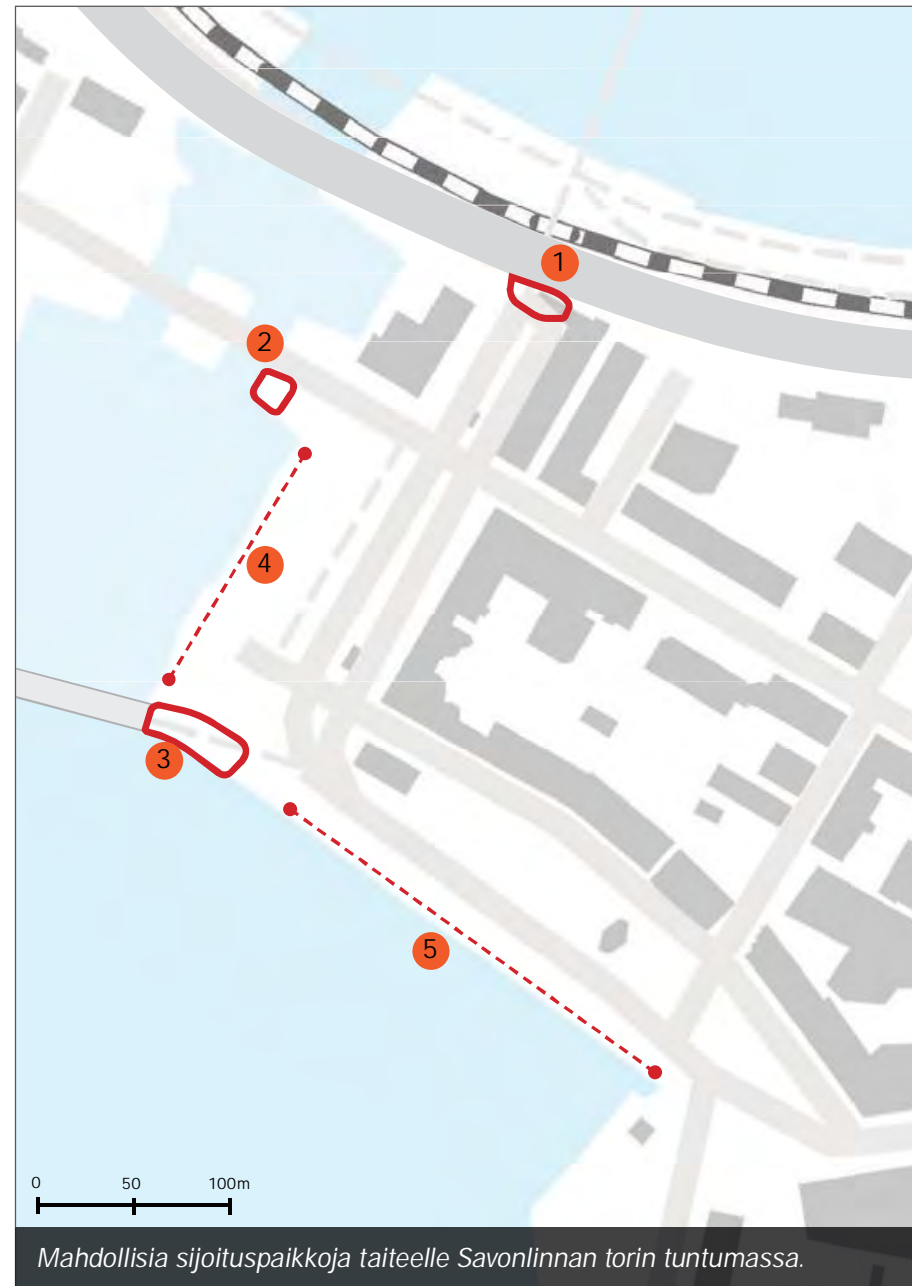
1. Saapuminen rautatieasemalle
2. Saapuminen näköalatasanteen kautta torille - suunnitelmassa esitetty puu olisi mahdollista korvata taideteoksella
3. Saapuminen torille Haapasalmenraitin kautta

Taiteella voidaan myös elävöittää jaksottaisia tiloja, joissa siirrytään paikasta toiseen kävellen. Jaksottainen teos voi muodostua pienistä osista, jotka:

- eivät haittaa kulkua, mutta tuovat siihen mielenkiintoa
- kiinnittyvät esimerkiksi kaiteisiin, kiveykseen, tai muihin kadun rakenteisiin

Jaksottaiset taiteen paikkoja torin läheisyydessä ovat esimerkiksi:

4. Uusi laituriyhteys sillalta sillalle torin länsilaidalla
5. Torilta kohti Olavinlinnaa johtava laiturialue





# PYSÄKÖINTI

## AUTOLIIKENNE

Savonlinnassa on ominaista pysäköintikysynnän sesonkiluonteisuus. Erityisesti kesäaikana pysäköintipaikkatarve on suurimmillaan, muina vuodenaikoina kysyntä on pienempää. Suunnitelman tekohetkellä ei ole ollut tiedossa sellaisia uusia toimintoja, jotka olennaisesti edellyttäisivät pysäköintikapasiteetin nostoa erityisesti hiljaisempana ajankohtana.

Koska suunnittelualueella ei ole keskitettyä pysäköintiä, katuratkaisuissa on pyritty säilyttämään mahdollisimman paljon kadunvarsipysäköintiä. Tärkeissä kohteissa, kuten Kauppatorilla ja Asema-aukiolla pysäköinnin tehokkuutta parannetaan rajoittamalla pysäköinnin kestoa.

Suurin pysäköintipaine kohdistuu suunnittelualueella Kauppatoriin ja sen lähialueisiin. Muun muassa torimyyjien ja -asiakkaiden pysäköintipaikkojen sijoittelua on tutkittu työn yhteydessä.

Ensimmäisessä vaiheessa Kauppatorin pysäköintipainetta siirretään olemassa olevan noin 300 metrin päässä Kauppatorista sijaitsevan Tottinkadun pysäköintilaitokseen. Laitoksen käyttöasteen parantaminen edellyttää sekä laitokseen että sen ulkopuolelle kohdistuvia toimenpiteitä:

- Laitoksen kuntotarkastus ja perusparannus
- Laitoksen opastaminen P-Torina hyvissä ajoin ydinkeskustan ulkopuolelta
- Torin ja laitoksen välisen kävely-yhteyden vetovoimaisuuden lisääminen

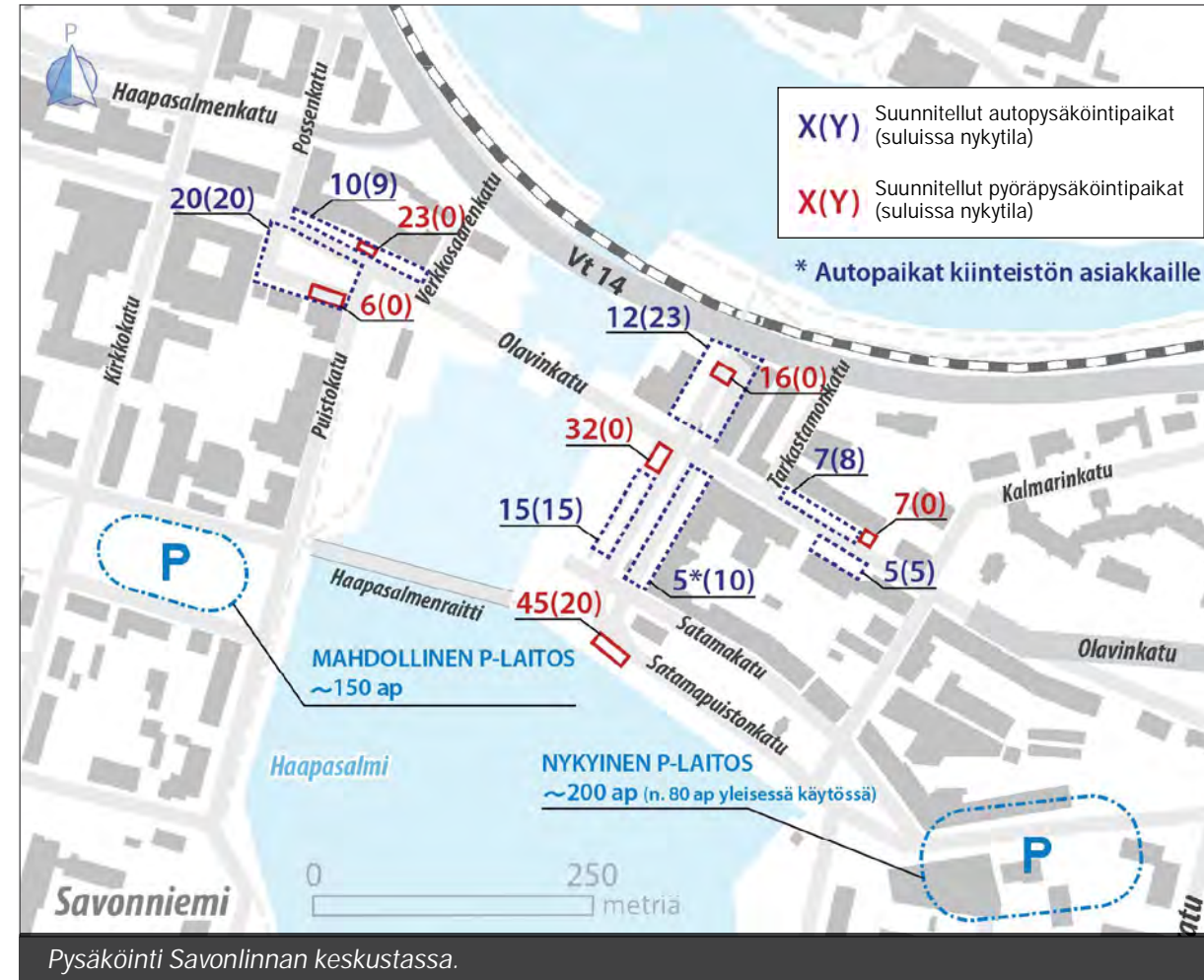
Satamakadulle vuonna 2011 tehty saneeraus antaa hyvät lähtökohdat toripysäköinnin kytkemiselle läheiseen laitokseen. Torin sesonkiaikana torimyyntin laajentaminen Satamakadulle lisää yhteyden houkuttelevuutta.

Toisessa vaiheessa tutkitaan uuden pysäköintilaitoksen toteuttamista Kirkkopuiston kentälle, josta on toteutettavissa lyhyt ja laadukas kävely-yhteys Haapasalmenraittia pitkin Kauppatorille

Kirkkopuistoon sijoittuvan mahdollisen uuden laitoksen kaupunkikuvalliset tekijät, kustannukset ja tekninen toteutettavuus on selvitettävä jatkosuunnittelussa.

## PYÖRÄPYSÄKÖINTI

Katuratkaisuissa esitetään pyöräpysäköintiä kattavasti koko suunnittelualueelle. Suurin pysäköintipaine kohdistuu niin ikään Kauppatorin yhteyteen, jonne sijoitetaan yhteensä yli 90 pyöräpaikkaa. Osa telineistä voidaan poistaa talviajaksi.





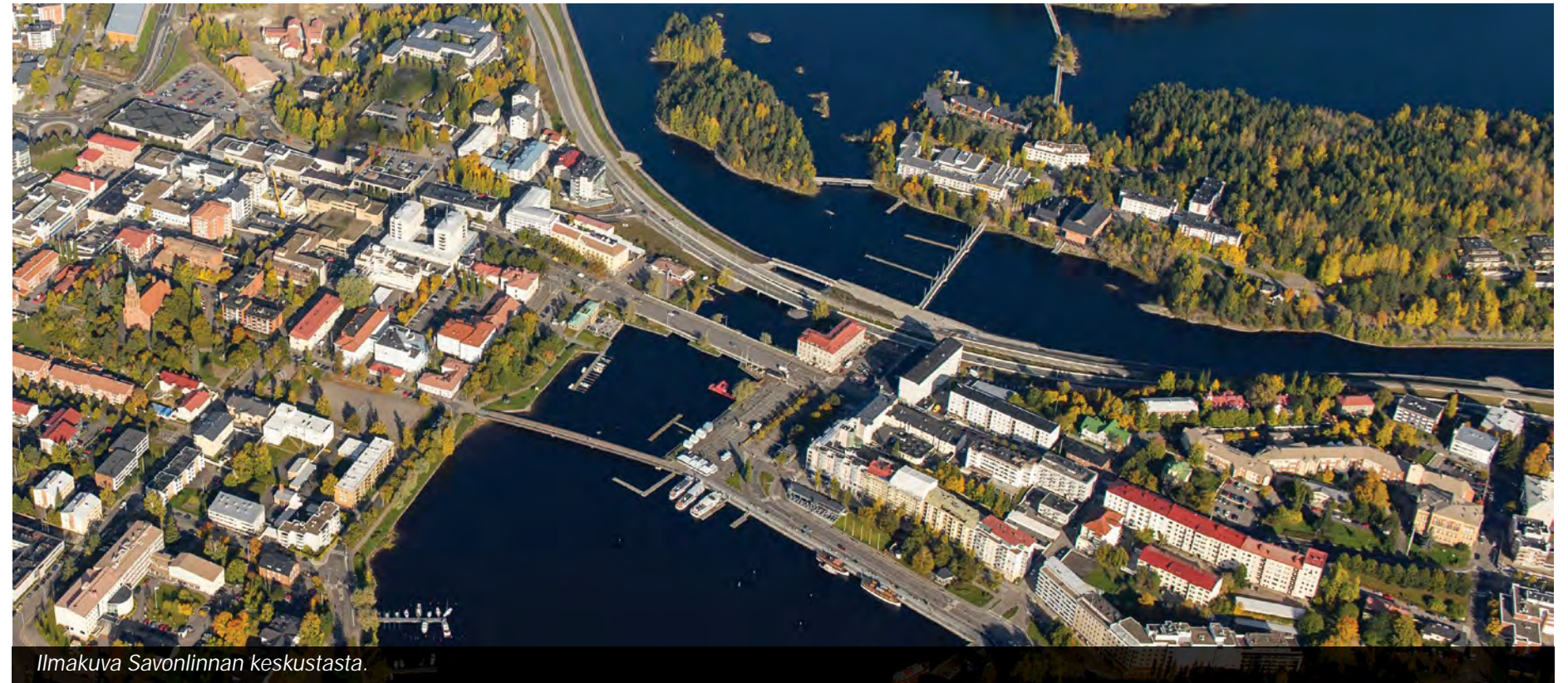
# VAIKUTUKSET

## SAAVUTETTAVUUS, ESTEVAIKUTUS JA LIIKENNETURVALLISUUS

- Autoliikenne ja erityisesti keskustan ohittava liikenne käyttää aikaisempaa enemmän Rinnakkaisväylää (vt14). Olavinkadulla liikenne vähenee entisestään lisäksi viihtyvyyttä keskustassa.
- Liikennemelu ja päästöt vähenevät Olavinkadulla pienenevän liikennemäärän myötä. Melun vaikutuksia voidaan vähentää myös rakenteellisin ratkaisuin uudisrakentamisvaiheessa.
- Olavinkadun estevaikutus pienenee kadun muuttuessa keskustan toimintoja palvelevaksi pää- ja liikekaduksi.
- Liikenneturvallisuus paranee Olavinkadulla, kun liikenne vähenee ja kadunylitysmatkat pienenevät (kahden samansuuntaisen ajokaistan ylityspoistuu). Liikennenympäristön muutos tukee alhaisempaa nopeusrajoitusta ja vähentää ajonopeuksia. Ajonopeuksien lasku lieventää vastaavasti onnettomuuksien vakavuutta. Uudet liittymäjärjestelyt parantavat niin ikään liikenneturvallisuutta.

## JOUKKOLIIKENNE, JALANKULKU JA PYÖRÄILY

- Kauko- ja lähiliikennepysäkkien keskittäminen pitkälle sillalle selkeyttää joukkoliikenteen asemaa ydinkeskustassa ja lisää sen houkuttelevuutta helpottaen vaihtoja ja pysäkin valintaa.
- Jalankulkijoiden olosuhteet suunnittelualueella paranevat merkittävästi tilan lisääntyessä ja melun ja liikennemäärän vähentyessä. Myös esteettömyys paranee jalankulkutilan lisääntyessä ja leventyessä, sekä kadunylitysten lyhentyessä.
- Laadukkaan pyöräyhteyden toteuttaminen edesauttaa pyöräilyn kulkumuoto-osuuden kasvamista ja parantaa keskustan saavutettavuutta pyöräillen
- pyöräily erotetaan muista liikennemuodoista, jolloin sekä jalankulkijoiden että pyöräilijöiden liikenneturvallisuus paranee
- Pyöräpysäköinnin lisääminen helpottaa pyörällä keskustaan saapuvien alueella liikkumista.
- Nykyistä laadukkaampi pyörätie Olavinkadulla saattaa nostaa pyöräilijöiden nopeuksia ja lisätä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden välisiä konflikteja. Konfliktin riskiä pyritään vähentämään käyttämällä pyörätiellä punaista asfalttia erottamaan muusta pintamateriaaleista.
- Lyhyemmät kadunylitysmatkat helpottavat kadunylitystä



## HUOLTOLIIKENNE

- Huoltoliikenteen olosuhteet paranevat jalankulkualan leventyessä ja autoliikenteen vähentyessä Olavinkadulla. Itse huoltoliikennejärjestelyihin tulevat muutokset ovat kokonaisuutena vähäisiä. Järjestelyjen toimivuus saattaa edellyttää kuitenkin yhteisistä pelisäännöistä sopimista (esimerkiksi koko- ja aikarajoitus).

## PYSÄKÖINTI

- Katuratkaisussa ei esitetä suuria muutoksia pysäköintimääriin
- Mahdollisen pysäköintilaitoksen toteuttaminen / olemassa olevan laitoksen parantaminen tukevat keskustan saavutettavuutta autolla

## HÄLYTYSAJONEUVOT

- Rinnakkaisväylä mahdollistaa hälytysajoneuvojen entistä jouhevamman reitinvalinnan tilanteesta ja kohteesta riippuen. Leveä ajorata mahdollistaa hälytysajoneuvon väistämisen Olavinkadulla.

## TALOUS

- Investoinnilla on työllistäviä ja veroa tuottavia pitkäjänteisiä positiivisia vaikutuksia. Toimintaympäristön elävöitymisen myötä olemassa oleva yritystoiminnan mahdollisuudet kehittää toimintaansa paranevat.
- Kaupunkikuvallisen ilmeen paraneminen luo myös mahdollisuuksia uudelle yritystoiminnalle ja kiinteistöjen arvon säilymiselle.
- Asumisviihtyvyyden paranemisella luodaan edellytyksiä kaupungin tonttipolitiikan onnistumiselle.



# TOTEUTTAMINEN

## KUSTANNUKSET

Yleissuunnitelman kustannusarvio on kokonaisuudessaan noin 5 miljoonaa euroa. Osa-alueittain kustannus jakautuu seuraavasti:

Hankeosa	Kustannus (€)	Tot.vaihe
Possenpuisto	500 000	1
Olavinkatu (väli Possenkatu Kauppatori)	1 250 000	1
Kauppatorin liikennejärjestelyt ja ylätori	900 000	2
Asema-aukio	350 000	3
Auvisen rinne	600 000	4
Kauppatori	1 400 000	5

Kustannuslaskennassa käytetyt pintamateriaalit noudattavat sivulla 22 esitetyjä periaatteita. Kustannuslaskennassa\* ei ole huomioitu Pitkäsillan eteläpuolelle tehtävää näköalatasannetta eikä torin rantaan tehtäviä kelluvia rakenteita. Kelluvan kalamaailman alustava kustannusarvio rakennuksineen on laituritoimittajan arvion mukaan noin 2 miljoonaa euroa. Yleissuunnitelmavaiheessa taiteeseen käytettävänä osuutena voidaan pitää noin 1%:a hankkeen kokonaiskustannuksista.

\*Kustannukset on laskettu In-Infra.netin Fore-kustannuslaskennan avulla hankeosatarkkueella. Laskennassa on käytetty maanrakennuskustannusindeksiä 112,77 (2010=100).

## VAIHEISTUS

Esitetyt liikenneratkaisut edellyttävät suuria muutoksia sekä infrastruktuurille että maankäytölle. Tämän vuoksi hanke on suunniteltava toteutettavaksi vaiheittain. Vaiheistussuunnittelulla varmistetaan, että hanke on mahdollista toteuttaa kokonaisuudessaan. Samalla saadaan tietoa kustannusten jakautumisesta ajallisesti.

Koko alueen kehittyminen tapahtuu suunnitelman mukaan viidessä vaiheessa edellä kuvatun kustannusjaon mukaisesti. Olavinkadun katusuunnitelmaosuus (Asemantie – Possenkatu) toteutetaan ennen tässä työssä mainittujen osavaiheiden toteuttamista.



## JATKOTOIMENPITEET

Katujen muutostyöt edellyttävät katu- ja rakennussuunnitelmien laatimista. Jatkosuunnittelun yhteydessä tässä yleissuunnitelmassa esitetyt ratkaisut tarkennetaan. Erityistä huomiota tulee kiinnittää suunnitteluun mm. olemassa olevien silta- ja muiden taitorakenteiden lähistöllä.

On suositeltavaa, että myös Olavinkadun itäosasta laaditaan ensimmäisessä vaiheessa yleissuunnitelmataasoiset ratkaisut, jotta kadulle esitetyt ratkaisut ja tavoitteet voidaan ohjelmoida toteutettavaksi kokonaisuutena.



# LIITE 1: TUTKITUT VAIHTOEHDOT

## TORIN YMPÄRISTÖN KATURATKAISUT

Kauppatorikadun liikennejärjestelyjen osalta työssä tutkittiin kahta katutilallista vaihtoehtoa. Vaihtoehdot pohjautuivat aikaisemmin valittuun liikennevaihtoehtoon, jossa Kauppatorikadun torin puoleinen alempi ajorata muutetaan kaksisuuntaiseksi ja nykyinen ylempi ajorata varataan jalankulkijoille ja kiinteistön toimintojen käyttöön. Molemmissa vaihtoehdoissa nykyisten katupuiden ja kiinteistön rajaama katutila toimii yhteisen tilan\* periaatteella (Shared Space).

### VAIHTOEHTO 1:

- Seurahuoneen edustalta ei ole läpiajoyhteyttä Olavinkadulle.
- Charterpysäköintipaikka toteutetaan Kauppatorin kadun yhteyteen syvennyksenä
- Kauppakadun viistopysäköinti muutetaan suuntaispysäköinniksi torin kohdalla

### Vaikutukset:

- + Läpiajon ja charterliikenteen kieltäminen Seurahuoneen edustalta antaa paremmat mahdollisuudet kehittää aluetta kiinteistön ja kaupungin muuttuviin tarpeisiin (mm. terassit, myyntikojut)
- + Charterpysäköinti alemmalla tasolla ei muodosta näkemäestettä kiinteistöltä torin suuntaan
- Pysäköintipaikat Kauppatorin kadulla vähenevät nykyisestä

### VAIHTOEHTO 2:

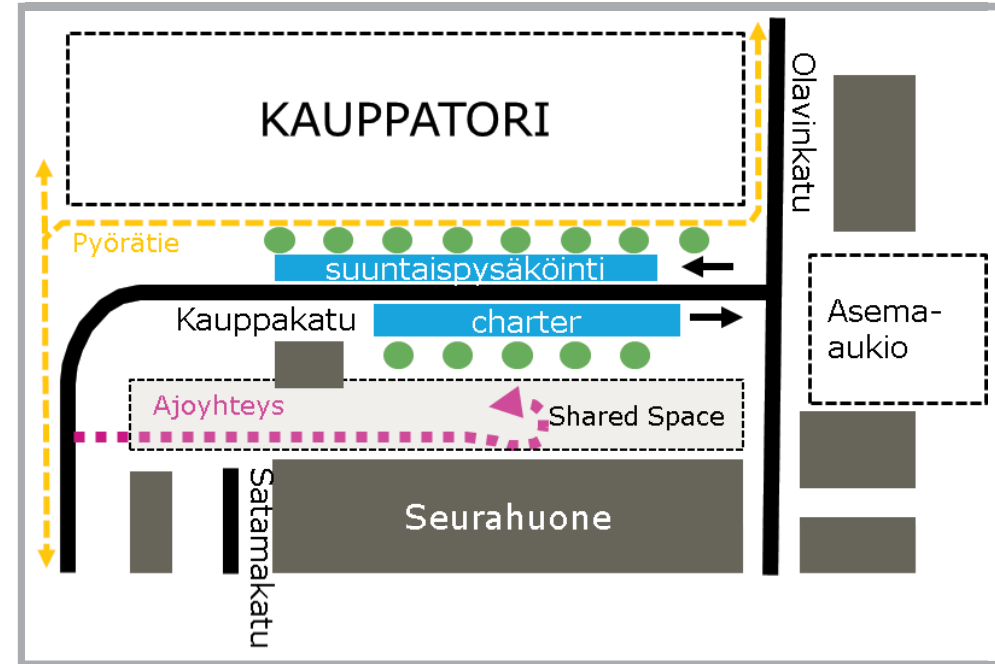
- Ylemmältä tasolta läpiajoyhteys Kauppatorin kadulle
- Charterpysäköintipaikka mahdollista toteuttaa hotellin eteen
- Kauppatorikadun pysäköinti säilyy nykyisellään (viistopysäköinti)

### Vaikutukset:

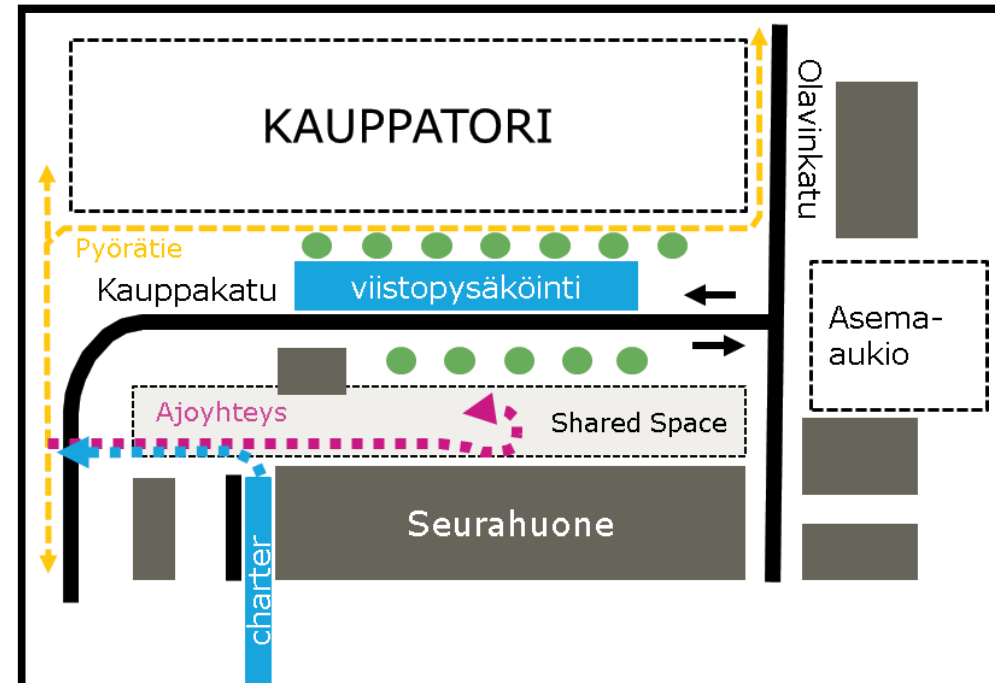
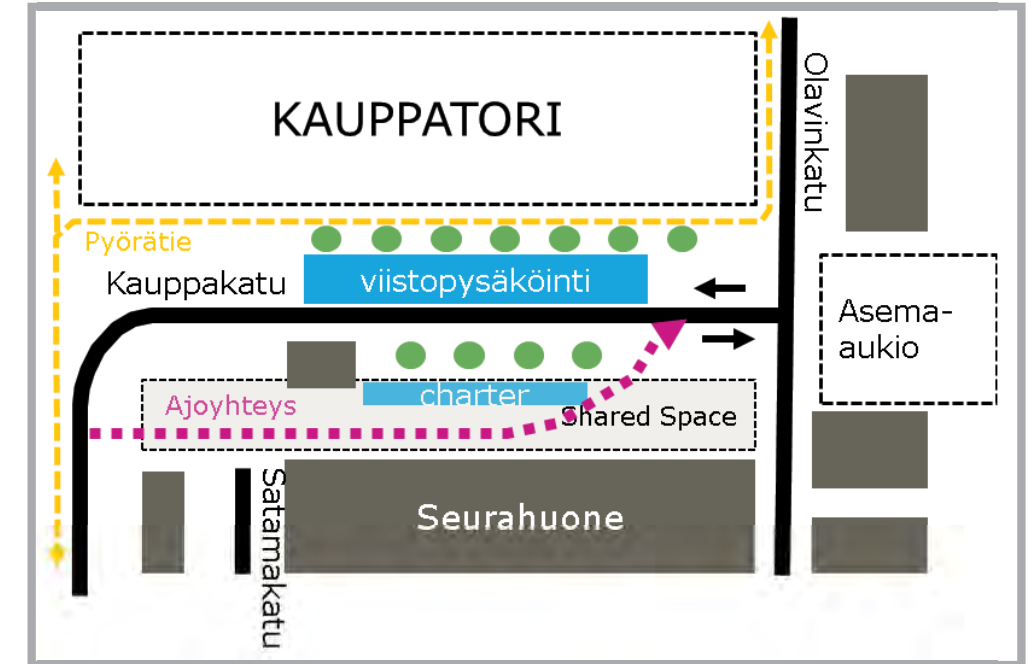
- + Nykyiset pysäköintijärjestelyt Kauppatorin kadulla säilyvät
- Charterpysäköinti hotellin edessä rajaa alueen suunnittelua ja peittää näkymät torille
- Liittymäkulma Kauppatorin katuun takaviistosta muuhun liikenteeseen nähdä

\*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.

Tutkittu vaihtoehto 1.



Tutkittu vaihtoehto 2.

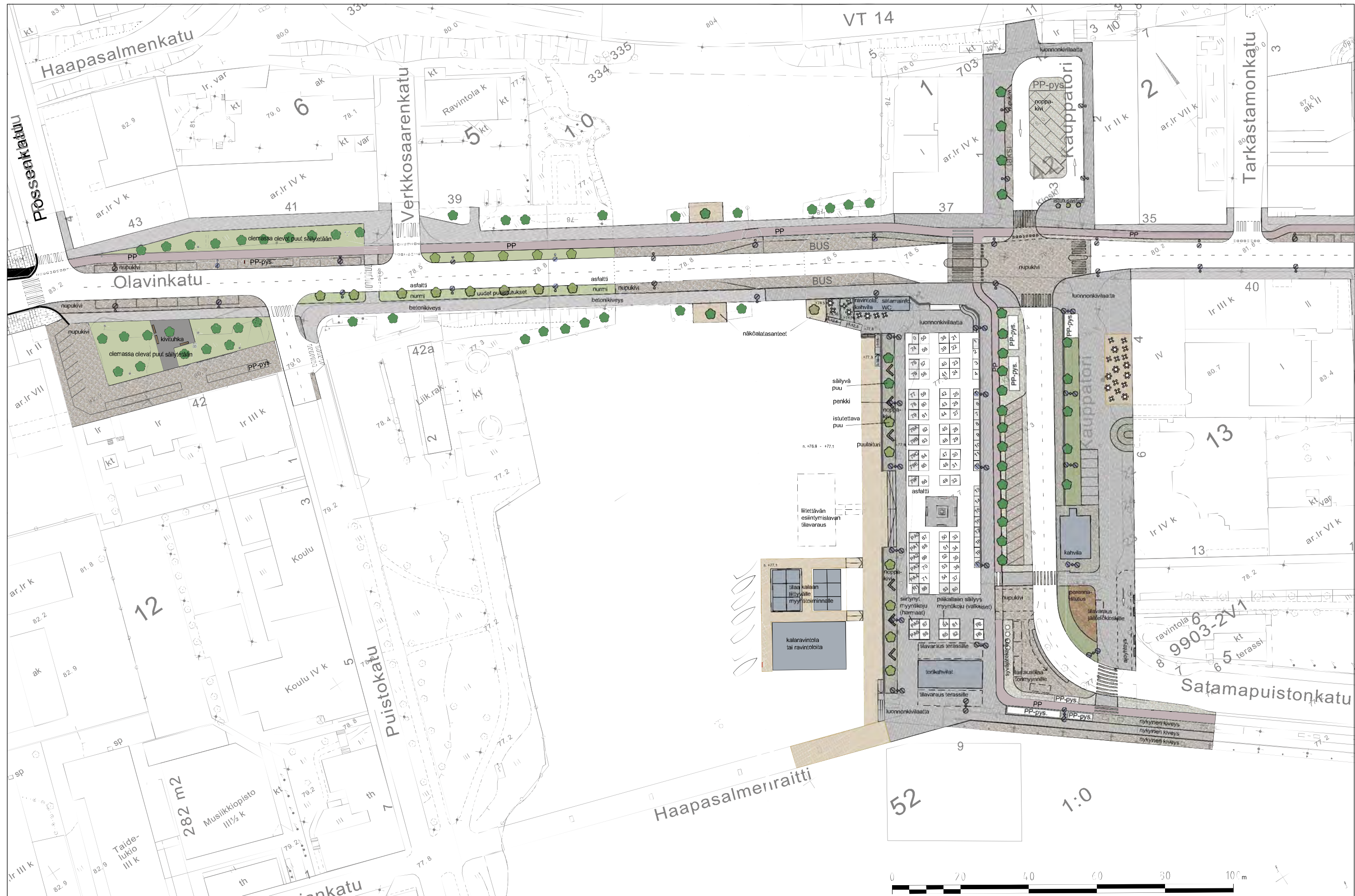


## VALITTU VAIHTOEHTO

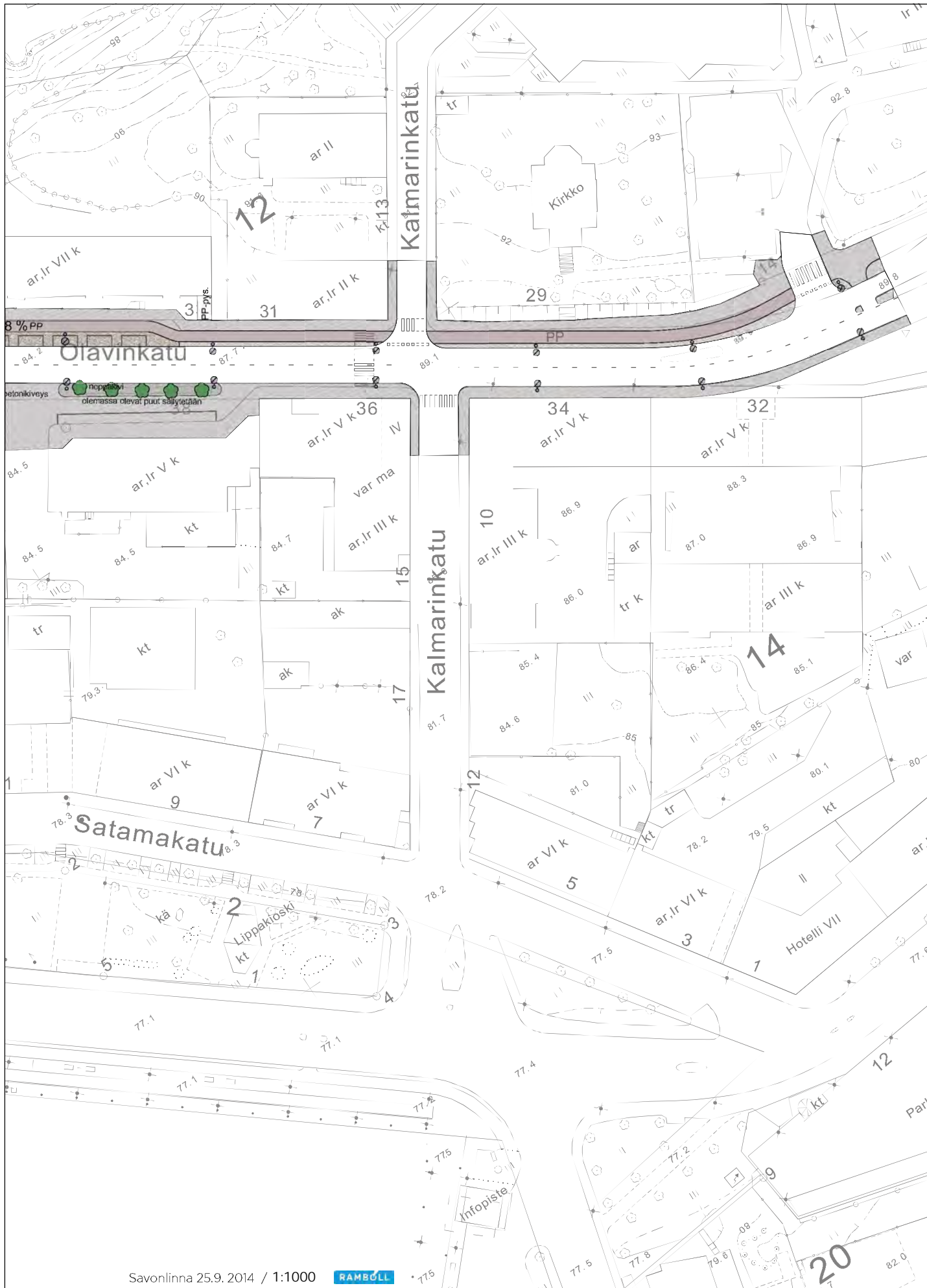
Hankkeen ohjausryhmä päätyi kiinteistön ja torikauppiaiden kommenttien perusteella vaihtoehdosta 1 jatkojalostettuun ratkaisuun, jossa Kauppakadun viistopysäköinti säilytetään. Hotellin Charterpysäköinti ohjataan hotellin eteläisvulle Satamakadun kautta.



LIITE 2: SUUNNITELMAKARTTA







Savonlinna 25.9.2014 / 1:1000

