

Puijonkatu välillä Asemakatu - Tulliportinkatu yleissuunnitelmavaihtoehtojen asettaminen nähtäville

Kaupunkirakennelautakunta 26.02.2025 § 35
5519/10.03.01.00/2024

Valmistelijat / lisätiedot:
liikennejärjestelmäsuunnittelija Matti Vänskä, puh. 044 718 5463
kaupunkisuunnittelujohtaja Ilkka Laine, puh. 044 718 5401
etunimi.sukunimi(at)kuopio.fi

Päätösehdotus

apulaiskaupunginjohtaja KYP Jari Kyllönen

Kaupunkirakennelautakunnalle esitetään että, se hyväksyy Puijonkadun yleissuunnitelmavaihtoehdot nähtäville oloa varten Asemakadun ja Tulliportinkadun välille.

Päätös

Merkittään, että liikennejärjestelmäsuunnittelija Matti Vänskä ja suunnitteluinsinööri Mikko Niskanen saapuivat kokoukseen tämän asian käsittelyn ajaksi.

Merkittään, että jäsen Eero Wetzell poistui esteellisenä (yhteisöjäävi) kokouksesta tämän asian käsittelyn ajaksi.

Päätösehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

Selostus

Lähtökohdat

Yleistä:

Puijonkadun kehittämiseksi kohdistuu kaikkien liikkumismuotojen kehittämisen lisäksi myös mm. viihtyisyyteen ja keskustan elinvoimaan liittyviä tavoitteita. Lisäksi suunnitteluhankkeen alussa tunnistettiin Puijonkadun liikenneratkaisuilla olevan merkittäviä vaikutuksia myös muulle katuverkolle. Näin ollen yleissuunnitelmien laatiminen aloitettiin tekemällä liikenneselvitys missä tarkasteltiin hyvin laajasti eri mahdollisuuksia Puijonkadun kehittämiseksi vaikutuksineen. Liikenneselvityksen aikana tunnistetuista kolmesta vaihtoehtoista kehittämisratkaisusta laadittiin yleissuunnitelmaluonnokset:

- Vaihtoehto 1: Puijonkadun ajoneuvoliikenteen liikennejärjestelyt säilyvät nykyisellään
- Vaihtoehto 2: Puijonkadun yksisuuntaistaminen
- Vaihtoehto 3: Joukkoliikennekatu

Puijonkadulle on laadittu hyväksytty katusuunnitelma vuonna 2013 välille Asemakatu - Maljalahdenkatu. Katusuunnitelman toimenpiteitä ei lähdetty toteuttamaan katusuunnitelman hyväksymisen jälkeen, koska tuolloin oli tiedossa kadunvarren kiinteistöjen kehittämistoimenpiteitä ja ei ollut järkevää toteuttaa kadun saneerausta ennen näiden hankkeiden valmistumista. Katusuunnitelmassa esitetyt periaatteet pohjautuvat vuonna 2006 laadittuun Kuopion keskustan osayleiskaavan liikenneselvitykseen, missä Puijonkatu on esitetty joukkoliikennekatuna välillä Suokatu Tulliportinkatu ja kadun länsireunalle on esitetty pyörätie. Samassa selvityksessä on Puijonkadulle esitetty alustavana poikkileikkauksena vuoden 2013 katusuunnitelman mukainen poikkileikkaus.

Vuoden 2013 katusuunnitelmassa on esitetty nykyiseen katupoikkileikkaukseen jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteiden parantamista sekä katuvihreän

lisäämistä. Katusuunnitelmassa nykyistä ajorataa on kavennettu erottamalla pysäköintipaikat reunakivellä ja istuttamalla puita pysäköintipaikkojen väliin. Kadun molemmilla puolilla on esitetty jalkakäytävät sekä kadun länsipuolella on erillinen pyörätie. Joukkoliikenteen osalta katusuunnitelmassa on esitetty linja-autopysäkki Suokadun liittymän pohjoispuolelle.

Vuoden 2024 loppupuolelle valmistuneessa Kuopion torialueen kehittämistyössä "Kuopio Market Square design concept – Gehl architects" asetettiin myös Puijonkadun tulevaisuuden kehittämiselle seuraavat tavoitteet:

- Viihtyisä sisääntulo asemakeskukselta torille
- Aktiiviseen liikkumiseen kannustava katutila sekä liikenneturvallisuuden parantaminen
- Katuvihreän lisääminen

Liikenneympäristö:

Vuoden 2013 jälkeen ovat sekä liikenneympäristö että maankäyttö muuttunut merkittävästi Puijonkadun läheisyydessä. Yhtenä isoimpana muutoksena Kuopion matkakeskusalueen maankäytön muutokset ja ratapiha-alueen kehittäminen.

Jalankulun ja pyöräilyn osalta valtakunnalliset suunnitteluohjeet ovat muuttuneet ja esteettömyyden osalta periaatteet ovat täsmentyneet. Kaupungin laatimassa pyöräilyväylien verkostotarkastelussa (2019) Puijonkatu on esitetty pyöräliikenteen pääreittinä pohjoisesta keskustaan saavuttaessa. Torialueen eteläpuolella on toteutettu Puijonkadulle eroteltu jalankulku- ja pyöräilyväylä muutamia vuosia sitten ja tämän suunnittelualueen toimenpiteet täydentävät keskustan etelä- pohjoissuunnassa lävistävän yhteyden. Vuonna 2024 valmistuneessa Kuopion esteettömyyden yleissuunnitelmassa Puijonkatu on esitetty esteettömyyden laatureittinä ja esteettömyys toimenpiteinä on esitetty pyöräilyn erottelu jalankulusta kadun länsireunalla ja erotusalueiden toteuttaminen kadun itäreunalla.

Kuopion seudun joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat yleisesti lähes kaksinkertaistuneet (noin 4,8 miljoonaa matkustajaa v. 2013 ja noin 9,0 miljoonaa matkustajaa v. 2024). Joukkoliikennettä ollaan myös kehittämässä tulevaisuudessa ja Puijonkatua pitkin liikennöivä linja numero 4 on yksi ensimmäisistä joukkoliikenteen runkolinjoista, mitkä ovat aloittamassa liikennöinnin kesällä 2026.

Vuonna 2024 hyväksytyssä Vt5 Puijonkadun ja Kellolahdentien eritasoliittymä ja katuverkosto, Masterplan-suunnitelmassa on esitetty toimenpiteitä millä parannetaan Kuopion matkakeskuksen ja keskustan saavutettavuutta kaikilla kulkumuodoilla. Autoliikenteen osalta yhtenä toimenpiteenä on uuden Puijonkadun rampin toteuttaminen valtatieltä 5 etelästä Puijonkatuun. Tämä ramppi toteutuessaan ohjaa toriparkkiin kulkevaa liikennevirtaa nykytilaa suoremmin parantaen toriparkin saavutettavuutta ja aiheuttaen vähäisempiä liikennehaittoja muulle katuverkolle.

Tammikuussa 2025 valmistuneessa Kuopion keskeisen kaupunkialueen kaupan selvityksessä Puijonkatu on suunnittelualueella osoitettu keskustan ensisijaisena kehittämisvyöhykkeenä erityisesti aseman (matkakeskus) suuntaan ja kadulla tulisi kiinnittää erityistä huomiota katutilan elävyyteen, aktiivisuuteen ja hot spotteihin. Selvityksessä todetaan myös, että keskustassa katutasen liiketilojen keskeisemmät sijoittumiskriteerit ovat käyttötarkoitukseen soveltuvien

liiketilojen saatavuus, näkyvyys ja vuokrataso sekä saavutettavuus (liikenneyhteydet ja pysäköinti).

Nykytilanne

Alla on tiivistetystä esitetty eri kulkumuotojen nykytila ja ongelmat. Laajemmin asioita on esitetty päätösesityksen liitteenä olevassa liikenneselvityksessä.

Henkilöautoliikenne

Puijonkatu on suunnittelualueella pohjoisesta keskustaan saapuvan liikenteen pääkatu. Kadun liikennemäärä nykytilassa suunnitteluosuudella vaihtelee n. <2 000...3 200 ajon./vrk. välillä. Puijonkadulla on erityisesti keskustan merkittävimmän pysäköintialueen, toriparkin, osalta merkittävä rooli. Kuopion pysäköinti Oy:ltä saatujen tietojen mukaisesti noin 2/3 toriparkkiin kulkevasta liikennevirrasta saapuu pohjoisesta Puijonkadun kautta. Tämä liikennevirta on suurimmillaan Puijonkadun välillä Suokatu - Maljalahdenkatu (n. 3 200 ajon./vrk) mihin yhdistyy sekä Puijonkadulta pohjoisesta tuleva liikenne sekä Suokadulta idästä ja lännestä toriparkkiin menevä liikenne. Pienimmillään Puijonkadun liikenne on nykytilassa toriparkin sisäänajon ja Tulliportinkadun välillä n. 800 ajon./vrk.)

Toriparkkiin kulkevan liikennevirran lisäksi Puijonkatua käytetään nykytilassa kadunvarren kiinteistöjen liikenteeseen sekä muualle keskustaan suuntautuvan liikenteen reittinä. Nämä liikennevirrat ovat kuitenkin pienempiä kuin toriparkkiin saapuvan liikenne. Nykytilassa Puijonkatua käytetään myös keskustasta poistuvan liikenteen katuna. Selvityksen aikana tehtyjen liikennelaskentojen mukaan yksi merkittävä liikennevirta on Puijonkadulta keskustan suunnasta Asemakadulle, erityisesti idän suuntaan kääntyvä liikenne.

Suunnittelualueella muiden katujen liikennemäärät vaihtelevat Maljalahdenkadun n. 1 300 ajon./vrk ja asemakadun vajaan 7 000 ajon./vrk välillä. Suunnittelualueen ulkopuolella (Asemakadusta pohjoiseen) Puijonkadun liikennemäärä kasvaa >8 000 ajon./vrk. Haapaniemenkadun liikennemäärä on nykytilassa välillä Asemakatu - Suokatu noin 3 700 ajon./vrk. ja välillä Suokatu Maljalahdenkatu noin 3 300 ajon./vrk. Suokadun liikennemäärä Haapaniemenkadun ja Puijonkadun välillä on nykytilassa noin 4 300 ajon./vrk.

Puijonkadulla on nykytilassa koko suunnittelualueella yhteensä 21 kadunvarren asiointipysäköintipaikkaa, joista 12 sijoittuu välille Asemakatu - Suokatu ja 9 välille Suokatu - Maljalahdenkatu. Pysäköintipaikat ovat maksullisia (maksuvyöhyke 2) arkisin ja lauantaisin klo. 8–16 välillä.

Ongelmat:

Suunnittelualueella autoliikenteen osalta ongelmat keskittyvät pääosin Asemakadulle Haapaniemenkadun ja Puijonkadun liittymäalueille. Erityisesti Asemakadun lännestä saapuva liikennevirta ruuhkautuu Puijonkadun ja Asemakadun välillä. Pääasiallisia syitä ruuhkautumiselle ovat Asemakadun ja Puijonkadun liittymän yleinen liikennemäärä kaikilta neljältä liittymähaaralta sekä Haapaniemenkadun ja Puijonkadun liittymien lyhyt liittymäväli.

Muutoin suunnittelualueella ei ole normaalista keskusta-alueen liikenteestä poikkeavia autoliikenteen ongelmia.

Joukkoliikenne

Puijonkatu on keskusta-alueella joukkoliikenteen pääväylä pohjoisten linjojen osalta. Puijonkatua pitkin kulkee yhteensä seitsemän (7) paikallisliikenteen joukkoliikennelinjaa (linjat nro. 4, 21, 31, 32, 35 ja 40). Nykytilassa Puijonkadulla ei ole joukkoliikenteen pysäkkejä suunnittelualueella. Pohjoisten linjojen käyttämät pysäkit on sijoitettu Suunnittelualueen eteläpäähän Tulliportinkadulle ja Maljalahdenkadulle. Nykytilassa joukkoliikenne käyttää Puijonkatua poistuessaan keskustasta (pohjoinen ajosuunta) ja saapuu keskustaan Haapaniemenkatua pitkin (etelän ajosuunta).

Ongelmat:

Joukkoliikenteen osalta alueen suurimmat ongelmat ovat matka-aikojen ennustettavuus, erityisesti aamun ja iltapäivän ruuhkahuippujen aikana. Puijonkadulla joukkoliikenteen toimivuutta heikentää erityisesti liikennevalo-ohjattujen liittymien tiheys sekä Puijonkadun ja Suokadun liittymäalueella erillisten kääntymiskaistojen puute. Lisäksi keskustaan saapuvien vuorojen osalta ongelmana talviaikaan on Asemakadun jyrkkä pituusprofiili Haapaniemenkadun liittymässä.

Jalankulku ja pyöräily

Puijonkadun länsireunalla oleva yhdistetty jalankulku- ja pyöräilyväylä on pohjoisesta keskustaan saapuvalla pyöräliikenteelle suoriin ja selkein reitti. Pyöräliikenteen kierrättäminen esim. Myllykadun tai Käsityökadun rännikatujen kautta toisi reittiin epäjatkuvuuskohdan heikentäen reitin sujuvuutta ja turvallisuutta. Jalankulun osalta Puijonkadun itäreunan jalkakäytävä on suoriin yhteys matkakeskuksen ja torialueen välillä.

Itä- länsisuuntaisella jalankulku- ja pyöräliikenteellä Hapelähteenkatu (rännikatu) on käytetty yhteys. Suokatu on määritetty pyöräliikenteen verkostotarkastelussa pääreitiksi.

Ongelmat:

Suurimmat ongelmat jalankululle ja pyöräilylle nykytilassa muodostavat Puijonkadun länsireunan yhdistetyn väylän sujuvuus- ja turvallisuusongelmat erityisesti välillä Suokatu - Tulliportinkatu, missä väylä on kapea. Yhdistetty väylä on myös esteettömyydelle ongelmallinen. Väylän kapeuden tuomia ongelmia korostaa liikekiinteistöiden ovien ja portaiden sijoittuminen katutilaan.

Itäreunan jalkakäytävällä ongelmat ovat samankaltaisia. Jalkakäytävä on hyvin kapea erityisesti Suokadun ja Maljalahdenkadun välillä ja väylää kaventaa entisestään liikekiinteistöjen portaat ja ovet.

Lisäksi Asemakadun ja Puijonkadun liittymäalueella tilanahtaus asettaa erityisesti pyöräliikenteelle ja esteettömyydelle ongelmia.

Yleiset periaatteet kehittämiselle

Liikenneselvityksen alussa Puijonkadun kehittämiselle määritettiin neljä päätavoitetta, mihin kaikkia vaihtoehtoja vertailtiin vaikutusten osalta:

- Puijonkadun viihtyisyyden lisääntyminen
- Keskustan saavutettavuuden kehittäminen
- Keskustan pysäköinnin kehittäminen
- Joukkoliikenteen sujuvuuden ja palvelutason kehittäminen

Tavoitteet pohjautuvat kaupungin strategiaan ja aiemmissa selvityksissä (mm. Kuopion seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma ja Kuopion kaupunkiseudun joukkoliikenneohjelma) linjattuihin päätöksiin/kehittämislinjauksiin. Valitut tavoitteet ovat myös linjassa edellä mainitun Kuopion torialueen kehittämistyössä Puijonkadulle tunnistettuihin tavoitteisiin nähden.

Kaikissa vaihtoehtoissa yhteistä on erotellun jalankulku- ja pyöräilyväylän toteuttaminen kadun länsireunalle sekä torialueen ja matkakeskuksen välisen esteettömän jalankulkureitin toteuttaminen kadun itäreunalle. Muutoin liikennejärjestelyt poikkeavat eri vaihtoehtoissa. Vaihtoehtoista eri kulkumuodoittain on kerrottu tiivistetysti alla ja tarkemmin vaikutuksineen liitteenä olevassa liikenneselvityksessä.

Vaihtoehtojen liikenteellisten vaikutusten selvittämiseksi laadittiin suunnittelualueelle liikenne-ennusteet, mitkä huomioivat eri vaihtoehtojen eroavaisuudet mm. ajosuuntien ja ajorajoitusten suhteen sekä koko kaupungin maankäytön muutokset ja yleisen kasvun. Liikenne-ennusteet laadittiin Kuopion seudun liikennemallilla (KUOMA). Lisäksi suunnittelualueella laadittiin vielä erilliset toimivuustarkastelut liittymistä. Toimivuustarkastelut on raportoitu liikenneselvitykseen kaikkien Puijonkadun liittymien osalta sekä lisäksi kriittisen Asemakadun ja Haapaniemenkadun liittymän osalta.

Yleissuunnitelmavaihtoehdot

Vaihtoehto 1

Autoliikenne:

Välillä Asemakatu - Suokatu kaksisuuntainen liikenne ja ajoradan peruspoikkileikkaus on yksiajoratainen 1+1 kaistainen katu, missä kaistojen leveys on 3,5 metriä ja ajoradan kokonaisleveys 7,0 metriä. Asemakadun liittymäalueella pohjoisen ajosuuntaan lisäksi toinen kääntymiskaista, leveys 3,5 metriä ja ajoradan kokonaisleveys 10,5 metriä. Välillä Suokatu - Maljalahdenkatu kaksisuuntainen liikenne ja ajoradan peruspoikkileikkaus on yksiajoratainen 1+1 kaistainen katu, missä kaistojen leveys on 3,5 metriä ja ajoradan kokonaisleveys 7,0 metriä. Välillä Maljalahdenkatu - Tulliportin kaksisuuntainen liikenne toriparkin sisäänajorampille asti ja siitä etelään yksisuuntainen liikenne pohjoisen ajosuuntaan (nykytila). Liittymät liikennevalo-ohjattuja nykytilan mukaisesti ja Puijonkadulla ei erillisiä kääntymiskaistoja pl. Asemakadun liittymän pohjoinen ajosuunta.

Liikennemäärät kasvavat liikenne-ennusteen mukaisesti Puijonkadulla. Välillä Asemakatu - Suokatu liikennemäärä on ennustetilanteessa n. 4 100 ajon./vrk. (+37 %) ja välillä Suokatu - Tulliportinkatu n. 2 800...3 600 ajon./vrk (+30 %). Muulla katuverkolla Haapaniemenkadun liikennemäärä hiukan laskee (-25 %). Pääasiallinen syy tähän on Asemakadun kapasiteetin täyttyminen ennustetilanteessa kaupungin maankäytön kehittymisestä seuraavan yleisen liikenteen kasvun myötä ja liikenne ohjautuu ennusteen mukaisesti enemmän erityisesti Vuorikadulle (+120 %). Asemakadulla liikennemäärä kasvaa erityisesti Puijonkadun länsipuolella maankäytön kehittymisestä johtuvasta yleisestä liikenteen kasvusta johtuen (+50 %).

Joukkoliikenne:

Joukkoliikenteen ajoreitit nykytilan mukaisesti. Joukkoliikenne käyttää Puijonkatua pohjoisen suuntaan ajettaessa ja suunnitteluosuudella ei pysäkkejä (nykytila). Lähimmät pysäkit sijoittuvat Häpelähteenkadun eteläpuolisella

alueella linjasta riippuen joko Maljalahdenkadulle (keskusta 9) tai Tulliportinkadulle (keskusta 3 tai 4) ja Häpelähteenkadun pohjoispuolisella alueella Puijonkadulle välillä Asemakatu - Puutarhakatu (matkakeskus P). Ei muutoksia torialueen pysäkkijärjestelyissä.

Katu ympäristö ja pysäköinti:

Välillä Asemakatu - Suokatu kadun länsireunalla viher-/pysäköintikaista, leveys 3,5 m, missä yhteensä kuusi asiointipysäköintipaikkaa sekä pyöräpysäköintipaikat Suokadun liittymässä. Välillä Suokatu - Maljalahdenkatu kadun länsireunalla viherkaista, leveys 3,0 m, missä pyöräpysäköintipaikat Maljalahdenkadun liittymässä, ei kadunvarsipysäköintipaikkoja.

Jalankulku ja pyöräily:

Välillä Asemakatu - Suokatu kadun länsireunalla eroteltu jalankulku ja pyöräilyväylä pl. Asemakadun liittymäalue, missä väylä yhdistetty tilanahtauden vuoksi. Erotellun väylän peruspoikkileikkaus on 6,0 metriä, missä jalkakäytävän leveys on 3,0 metriä ja pyörätien leveys on 3,0 metriä. Kadun itäreunalla jalkakäytävä, leveys pääosin n. 3,8 metriä, mutta Asemakadun liittymäalueella n. 3,5 metriä. Jalkakäytävä on esteettömyyden laatureitti ja varustettu ohjausraidalla.

Välillä Suokatu - Maljalahdenkatu länsireunalla eroteltu jalankulku ja pyöräilyväylä, väylän peruspoikkileikkaus on 4,5 metriä, missä jalkakäytävän leveys on n. 2,25 metriä ja pyörätien leveys on n. 2,25 metriä. Itäreunalla jalkakäytävä, leveys n. 2,5 metriä ja väylällä ohjausraita.

Välillä Maljalahdenkatu - Tulliportinkatu kadun länsireunalla eroteltu jalankulku- ja pyöräilyväylä Maljalahdenkadun liittymäalueella ja sen eteläpuolella (toriparkin sisäänajorampin kohdalla) yhdistetty väylä, leveys n. 3,5 metriä. Itäreunalla jalkakäytävä, leveys n. 5,5 metriä ja väylällä ohjausraita.

Vaihtoehto 2

Autoliikenne:

Puijonkatu muutetaan välillä Asemakatu - Maljalahdenkatu yksisuuntaiseksi etelän ajosuuntaan. Välillä Asemakatu - Maljalahdenkatu ajoradan peruspoikkileikkaus on yksiajoratainen 2-kaistainen katu, missä kaistojen leveys on 3,5 metriä ja ajoradan kokonaisleveys 7,0 metriä. Itäinen ajokaista on joukkoliikennekaista ja läntinen ajokaista yleisen liikenteen käytössä. Suokadun liittymäalueella lisäksi erillinen vasemmalle kääntymiskaista Suokadulle itään, millä turvataan joukkoliikenteen toimivuus. Välillä Maljalahdenkatu - Tulliportin kaksisuuntainen liikenne. Välillä Maljalahdenkatu - toriparkin ajoramppi ajoradan peruspoikkileikkaus yksiajoratainen 2+1-kaistainen, missä etelän suuntaan on kaksi ajokaistaa ja pohjoisen ajosuuntaan yksi. Etelän ajosuunnan kaistoista läntinen on toriparkkiin johtava ajokaista, leveys 3,25 m ja itäinen on joukkoliikennekaista, leveys 3,5 m. Pohjoisen ajosuunnan kaista ohjaa Tulliportinkadulta idästä saapuvan liikennevirran Maljalahdenkadun kautta edelleen Haapaniemenkadulle. Kaistan leveys 3,5 m.

Häpelähteenkadun liittymästä liikennevalot esitetään poistettavaksi toisen ajosuunnan liikenteen poistumisen vuoksi, mutta Asemakadun, Suokadun ja Maljalahdenkadun liittymissä liikennevalot.

Liikennemäärät Puijonkadulla pysyvät nykytilan tasolla tai laskevat nykyisestä yleisestä liikenteen kasvusta huolimatta. Liikenne-ennusteen mukaisesti

Puijonkadulla välillä Asemakatu - Suokatu liikennemäärä on ennustetilanteessa n. 3 000 ajon./vrk. (+0 %) ja välillä Suokatu - Tulliportinkatu n. 1 000 ajon./vrk (-50...70 %). Muulla katuverkolla Haapaniemenkadun liikennemäärä laskee nykytilaan nähden (-38 %) Suokadun ja Asemakadun välillä keskustaan saapuvan liikennevirran jäädessä pois. Haapaniemenkadulla välillä Maljalahdenkatu - Suokatu liikennemäärä sen sijaan kasvaa hiukan nykytilaan nähden (+3 %) vaikka katu muuttuu yksisuuntaiseksi, koska mm. kaikki toriparkista poistuva liikenne ohjautuu Haapaniemenkatu pitkin Suokadun liittymään verrattuna nykytilaan missä osa liikenteestä ohjautuu Maljalahdenkadun kautta Puijonkadulle. Asemakadulla liikennemäärä kasvaa maankäytön kehitymisestä johtuvasta yleisestä liikenteen kasvusta sekä liikenteen uudelleen reitittymisen takia. Puijonkadun yksisuuntaistaminen lisää Vuorikadun lisääntyvän liikenteen myötä myös Asemakadun liikennettä Puijonkadun itäpuolella (+27 %). Maljalahdenkadun liikennemäärä laskee nykytilaan nähden (-23 %). Suokadulla liikennemäärä pysyy muutoksista huolimatta nykytasolla.

Joukkoliikenne:

Joukkoliikenteen ajoreitit päinvastaiset nykytilaan nähden. Joukkoliikenne saapuu keskustaan Puijonkatua pitkin ja poistuu pohjoisen suuntaan Haapaniemenkatu. Puijonkadulle ei pysäkkejä (nykytila). Keskustaan saapuvat vuorot pysähtyisivät jatkossakin keskusta 1 pysäkillä Tulliportinkadulla. Pohjoisen ajosuunnan osalta tässä vaihtoehdossa jouduttaisiin muuttamaan pysäkkijärjestelyt torin ympäristössä kokonaisuudessaan. Nykyiset Tulliportinkadun kaupungintalon eteläpuolisille ja Maljalahdenkadun pysäkeille tulee löytää uudet korvaavat paikat. Nämä jouduttaisiin järjestelemään siten, että nykyistä Tulliportinkadun eteläreunalle ennen Haapaniemenkadun liittymää olevaa keskusta 6 pysäkkiä jatkettaisiin mahdollistamaan toisen linja-auton pysähtyminen sekä toteuttamalla uudet neljän (4) yhtäaikaisen linja-auton pysäkit Haapaniemenkadulle välillä Tulliportinkatu - Maljalahdenkatu. Nämä pysäkkimuutokset ovat tilanpuolesta juuri ja juuri toteutettavissa, mutta toimenpiteistä huolimatta jäisi iso riski, ettei pysäkkikapasiteetti ole riittävä ja linja-autot jäisivät toistensa taakse "mottiin" ja näin ollen kaikkien pohjoisten linja-autovuorojen toimivuus ja sujuvuus heikkenee huomattavasti nykytilaan nähden.

Katu ympäristö ja pysäköinti:

Välillä Asemakatu - Suokatu kadun länsireunalla viher-/pysäköintikaista, leveys 3,5 m, missä yhteensä kuusi asiointipysäköintipaikkaa sekä pyöräpysäköintipaikat Suokadun liittymässä. Välillä Suokatu - Maljalahdenkatu kadun länsireunalla viherkaista, leveys 3,0 m, missä pyöräpysäköintipaikat Maljalahdenkadun liittymässä, ei kadunvarsipysäköintipaikkoja. Suokadulle Puijonkadun liittymän läntisen tulohaaran alueelle mahdollista lisätä maksimissaan kaksi kadunvarsipysäköintipaikkaa asiointipysäköinnille Suokadulta poistettavan vasemmalle kääntymiskaistan vuoksi.

Jalankulku ja pyöräily:

Välillä Asemakatu - Suokatu kadun länsireunalla eroteltu jalankulku ja pyöräilyväylä kokonaisuudessaan (myös Asemakadun liittymäalueella). Erotellun väylän peruspoikkileikkaus on 6,0 metriä, missä jalkakäytävän leveys on 3,0 metriä ja pyörätien leveys on 3,0 metriä. Kadun itäreunalla jalkakäytävä, leveys pääosin n. 3,8 metriä, mutta Suokadun liittymäalueella n. 3,3 metriä. Jalkakäytävä on esteettömyyden laatureitti ja varustettu ohjausraidalla. Asemakadun liittymäalueelle saadaan merkittävästi lisätilaa nykytilaan verrattuna

Välillä Suokatu - Maljalahdenkatu länsireunalla eroteltu jalankulku ja pyöräilyväylä, väylän peruspoikkileikkaus on 4,5 metriä, missä jalkakäytävän leveys on n. 2,25 metriä ja pyörätien leveys on n. 2,25 metriä. Itäreunalla jalkakäytävä, leveys n. 2,5 metriä ja väylällä ohjausraita.

Välillä Maljalahdenkatu - Tulliportinkatu kadun länsireunalla eroteltu jalankulku- ja pyöräilyväylä Maljalahdenkadun liittymäalueella ja sen eteläpuolella (toriparkin sisäänajorampin kohdalla) yhdistetty väylä, leveys n. 3,5 metriä. Itäreunalla jalkakäytävä, leveys n. 5,0 metriä ja väylällä ohjausraita.

Vaihtoehto 3

Autoliikenne:

Puijonkatu muutetaan joukkoliikennekaduksi välillä Asemakatu - Maljalahdenkatu, missä on ajaminen sallittu toriparkkiin sekä kadun varren kiinteistöille. Välillä Asemakatu - Maljalahdenkatu ajoradan peruspoikkileikkaus on yksiajoratainen 2-kaistainen katu, missä kaistojen leveys on 3,5 metriä ja ajoradan kokonaisleveys 7,0 metriä. Yleisen liikenteen vähentyessä liittymäalueilla ei ole tarvetta erillisille kääntymiskaistoille ja näin ollen Asemakadun liittymäalueelta poistetaan pohjoisen ajosuunnan toinen ajokaista. Välillä Maljalahdenkatu - Tulliportin muutetaan katuosuus kaksisuuntaiseksi, millä mahdollistetaan kaksisuuntainen joukkoliikenne koko suunnitteluosuudella ja toisaalta mahdollistetaan edelleen liikenne Tulliportinkadulta Maljalahdenkadun kautta Haapaniemenkadulle. Välillä toriparkin ramppi - Tulliportinkatu kadun ajoradan leveys muutetaan nykyisestä n. 6,0 metristä 7,0 metriin mikä on minimipoikkileikkaus kaksisuuntaisella joukkoliikennekadulla.

Hapelähteenkadun liittymästä liikennevalot esitetään poistettavaksi merkittävästi vähentyvän liikennemäärän vuoksi, mutta Asemakadun, Suokadun ja Maljalahdenkadun liittymissä liikennevalot säilyvät.

Liikennemäärät Puijonkadulla laskevat nykyisestä yleisestä liikenteen kasvusta huolimatta. Liikenne-ennusteen mukaisesti Puijonkadulla välillä Asemakatu - Suokatu liikennemäärä on ennustetilanteessa n. 600...1 000 ajon./vrk. (-60 %) ja välillä Suokatu - Tulliportinkatu n. 1 000 ajon./vrk (-50...60 %). Liikennemäärän alentuminen edellyttää ajorajoitusten noudattamista mikä taas edellyttää varsinkin muutoksen alussa valvontaa (poliisi). Lisäksi katu ympäristöstä on tarkemmassa suunnittelussa pyrittävä luomaan ajorajoitusta tukeva ja liikenteenohjauksen on oltava selkeää mm. opastuksen osalta. Suokadun osalta kääntymiskaistat Puijonkadulle tulee myös poistaa millä osaltaan vähennetään Puijonkadun houkuttelevuutta.

Muulla katuverkolla Haapaniemenkadun liikennemäärä laskee nykytilaan nähden vähäisesti (-5 %) Suokadun ja Asemakadun välillä. Pääasiallinen syy tähän on Asemakadun kapasiteetin täyttyminen ennustetilanteessa kaupungin maankäytön kehittymisestä seuraavan yleisen liikenteen kasvun myötä (kuten VE1). Tällöin keskustasta poistuva liikenne alkaa hakeutua vaihtoehtoisille reiteille kuten Vuorikatu, Puistokatu ja Maaherrankatu. Haapaniemenkadulla välillä Maljalahdenkatu - Suokatu liikennemäärä sen sijaan kasvaa nykytilaan nähden (+24 %), koska mm. kaikki toriparkista poistuva liikenne ohjautuu Haapaniemenkatu pitkin Suokadun liittymään verrattuna nykytilaan missä osa liikenteestä ohjautuu Maljalahdenkadun kautta Puijonkadulle. Asemakadulla liikennemäärä kasvaa maankäytön kehittymisestä johtuvasta yleisestä liikenteen kasvusta sekä liikenteen uudelleen reitittymisen takia. Puijonkadun ajorajoitukset lisää Vuorikadun lisääntyvän liikenteen (+333 %) myötä myös

Asemakadun liikennettä Puijonkadun itäpuolella (+32 %). Maljalahdenkadun liikennemäärä laskee nykyisestä (-32 %). Suokadun liikennemäärä Haapaniemenkadun ja Puijonkadun välillä kasvaa nykyisestä (+20 %) erityisesti idän ajosuunnalla.

Joukkoliikenne:

Sekä keskusta lähtevä että keskustaan saapuva joukkoliikenne käyttäisi Puijonkatua. Tässä vaihtoehdossa erityisesti talviaikana joukkoliikenteelle ongelmallinen Asemakadulta Haapaniemenkadulle kääntyminen poistuisi. Puijonkadun ja Tulliportinkadun liittymässä ei ajouratarkastelun mukaisesti mahdu yhtä aikaa kääntymään kaksisuuntainen joukkoliikenne, mutta tämä voidaan ratkaista siten, että keskustaan saapuvat vuorot väistävät (odottavat) liittymäalueella keskustasta poistuvaa linjaa. Tämä on kaupungin joukkoliikennepäätöksen näkemyksen mukaan toteutettavissa ilman merkittävää haittaa liikennöinnille. Suunnitteluosuudella ei pysäkkejä Puijonkadulle (nykytila). Lähimmät pysäkit sijoittuvat Hapelähteenkadun eteläpuolisella alueella linjasta riippuen joko Maljalahdenkadulle (keskusta 9) tai Tulliportinkadulle (keskusta 3 tai 4) ja Hapelähteenkadun pohjoispuolisella alueella Puijonkadulle välillä Asemakatu - Puutarhakatu (matkakeskus P). Torialueella ei tarvetta muuttaa pysäkkijärjestelyitä.

Katuympäristö ja pysäköinti:

Välillä Asemakatu - Suokatu kadun valoisemmalle itäreunalla viherkaista, leveys 3,0 m, missä kaksi liikuntaesteisen asiointipysäköintipaikkaa sekä kaksi huoltotaskua kadunvarren liikekiinteistöiden tavaraliikenteelle. Välillä Suokatu - Maljalahdenkatu kadun itäreunalla viherkaista, leveys 2,5 m, missä yksi huoltotasku kadunvarren liikekiinteistöiden tavaraliikenteelle. Yleiset asiointipysäköintipaikat poistuvat Puijonkadulta pl. edellä mainitut kaksi liikuntaesteisen pysäköintipaikkaa. Tässä vaihtoehdossa lähimmät pysäköintilaitokset Puijonkadun liikeyrityksiä ajatellen sijoittuvat toriparkkiin (etäisyys lähimmästä kulkuyhteydestä maksimissaan n. 400 metriä), Haapaniemenkadun pysäköintihallista (etäisyys maksimissaan n. 400 metriä) ja matkakeskuksen pysäköintihallista (etäisyys maksimissaan n. 600 metriä). Lähimmät yleiset kadunvarsipaikat sijoittuisivat Asemakadulle Puijonkadun ja Vuorikadun välille (7 ap, etäisyys maksimissaan n. 330 metriä), Haapaniemenkadulle Maljalahdenkadun ja Hapelähteenkadun välille (12 ap, etäisyys maksimissaan n. 350 metriä), Vuorikadulle Tulliportinkadun ja Asemakadun välille (40 ap, etäisyys maksimissaan n. 350 metriä), Tulliportinkadulle Puijonkadun ja Vuorikadun välille (16 ap, etäisyys maksimissaan n. 400 metriä) sekä Suokadulle Haapaniemenkadun ja Vuorikadun välille (9 ap, etäisyys maksimissaan n. 260 metriä). Lisäksi Suokadulle Puijonkadun liittymän läntisen tulohaaran alueelle mahdollista lisätä maksimissaan kaksi kadunvarsipysäköintipaikkaa asiointipysäköinnille Suokadulta poistettavan vasemmalle kääntymiskaistan vuoksi. Näiden lisäksi Myllykadulla (rännikatu) on 10 autopaikkaa. Pyöräpysäköinti on sijoitettu kadun länsireunalla liittymäalueille.

Jalankulku ja pyöräily:

Välillä Asemakatu - Suokatu kadun länsireunalla eroteltu jalankulku ja pyöräilyväylä kokonaisuudessaan (myös Asemakadun liittymäalueella). Erotellun väylän peruspoikkileikkaus on 6,0 metriä, missä jalkakäytävän leveys on 3,0 metriä ja pyörätien leveys on 3,0 metriä. Kadun itäreunalla jalkakäytävä, leveys pääosin n. 3,3 metriä, mutta sekä Asemakadun että Suokadun liittymäalueella levitykset. Jalkakäytävä on esteettömyyden laatureitti ja varustettu ohjausraidalla. Kadun itäreunalle sijoitettu viherkaista siirtää autoliikenteen

kauemmas esteettömästä reitistä parantaen sekä reitin viihtyisyyttä että turvallisuutta. Asemakadun liittymäalueelle saadaan jonkun verran lisätilaa nykytilaan verrattuna

Välillä Suokatu - Maljalahdenkatu länsireunalla eroteltu jalankulku ja pyöräilyväylä, väylän peruspoikkileikkaus on 4,5 metriä, missä jalkakäytävän leveys on n. 2,25 metriä ja pyörätien leveys on n. 2,25 metriä. Itäreunalla jalkakäytävä, leveys n. 2,5 metriä ja väylällä ohjausraita. Myös tällä osuudella kadun itäreunalle sijoitettu viherkaista siirtää autoliikenteen kauemmas esteettömästä reitistä parantaen sekä reitin viihtyisyyttä että turvallisuutta.

Välillä Maljalahdenkatu - Tulliportinkatu kadun länsireunalla eroteltu jalankulku- ja pyöräilyväylä Maljalahdenkadun liittymäalueella ja sen eteläpuolella (toriparkin sisäänajorampin kohdalla) yhdistetty väylä, leveys n. 3,5 metriä. Itäreunalla jalkakäytävä, leveys n. 4,5 metriä ja väylällä ohjausraita.

Kustannukset

Suunnitelman mukaisten katujen ja väylien kokonaiskustannusennuste eri vaihtoehtoilla on:

Vaihtoehto 1.

n. 2,05 M€ (alv. 0 %), sisältäen katu- ja hulevesirakenteet

Vaihtoehto 2.

n. 2,1 M€ (alv. 0 %), sisältäen katu- ja hulevesirakenteet

Vaihtoehto 3.

n. 2,0 M€ (alv. 0 %), sisältäen katu- ja hulevesirakenteet

Vaihtoehtojen välillä ei merkittävää eroa kustannuksissa, mutta pienet erot syntyvät vaihtoehtojen 2 ja 3 osalta Hapelähteenkadun liikennevalojen poistumisesta sekä vaihtoehdossa 2 tarpeesta toteuttaa joukkoliikenteen pysäkkijärjestelyitä torialueella.

Vaikutusten arviointi

Vaikutusten arviointia on tarkemmin esitetty liitteenä olevassa liikenneselvityksessä. Alla on lyhyt kuvaus merkittävimmistä vaikutuksista.

Puijonkadun viihtyisyyden lisääntyminen

Vaihtoehdoissa 1 ja 2 viherkaista sijoittuu kadun länsireunalle, mikä on viihtyisyyden kannalta huonompi puoli, mutta kuitenkin selkeä parannus nykytilaan. Vaihtoehdossa 3 viherkaista sijoittuu kadun itäreunalle, mikä on sekä kasvillisuuden että viihtyisyyden kannalta paras ratkaisu tarjoten valoisamman puolen kasvillisuudelle ja viihtyisemmän ympäristön matkakeskuksen ja torin väliselle kävelyn pääyhteydelle.

Viihtyisyyteen, erityisesti kadunvarren asukkaiden osalta, vaikuttaa myös liikennemäärä. Vaihtoehdoissa 2 ja 3 Puijonkadun liikennemäärä pysyy nykytasolla tai laskee n. 60 % nykyisestä, mikä parantaa Puijonkadun varren kiinteistöiden viihtyisyyttä. Huomioitava on, että näissä vaihtoehdoissa liikenne siirtyy muille kaduille ja erityisesti Vuorikadulla liikennemäärä kasvaa nykytilaan nähden, mikä heikentää Vuorikadun kiinteistöiden viihtyisyyttä.

Keskustan saavutettavuuden kehittäminen

Autoliikenteen osalta yksi merkittävin keskustan saavutettavuuden tekijä on sujuva ajoyhteys Toriparkkiin. Tämä pystytään turvaamaan kaikissa vaihtoehdoissa. Vaihtoehdossa 2 ja 3 toriparkin saavutettavuus on parempi kuin vaihtoehdossa 1 johtuen siitä, että Puijonkadun liikennemäärä on alhaisempi ja näin ollen Puijonkadun liikennevaloliittymien toimivuus on parempi. Vaihtoehdossa 1 toriparkin saavutettavuus on ennustetilanteessa hiukan nykytilaa huonompi johtuen yleisestä liikenteen kasvusta ja siitä johtuvasta liikennevaloliittymien välityskyvyn heikentymisestä.

Vaihtoehdossa 3 pohjoisesta keskustaan muualla kuin toriparkkiin tai Puijonkadun kiinteistöille saapuva liikenne ohjautuu Asemakadun kautta keskustan itäosiin mennessä Kuninkaankadulle/Maaherrankadulle. Länsiosiin menevä liikenne ohjautuu joko Haapaniemenkadulle tai Puistokadulle.

Keskustan saavutettavuuteen liittyy yleisesti myös Asemakadun ruuhkaisimpien liittymien, Haapaniemenkatu ja Puijonkatu liikenteellinen toimivuus. Kaikissa vaihtoehdoissa liittymien toimivuus heikkenee ja vaihtoehdossa 1 toimivuus heikkenee kaikkein eniten. Yleisen liikenteen toimivuuden kannalta vaihtoehto 2 toimivin ja vaihtoehto 3 sijoittuu näiden vaihtoehtojen välille.

Jalankulun ja pyöräilyn osalta vaihtoehtojen suurimmat erot liittyvät Puijonkadun ja Asemakadun liittymäalueeseen. Vaihtoehdot 2 ja 3 mahdollistavat vaihtoehtoa 1 paremmat järjestelyt kun autoliikenteen osalta ei tarvita niin paljon katualuetta. Vaihtoehdoissa 2 ja 3 voidaan eroteltu jalankulku- ja pyöräilyväylä viedä yhtenäisenä Asemakadun yli ja liittyä rakennettavana olevaan eroteltuun väylään Puijonkadun länsireunalla.

Keskustan pysäköinnin kehittäminen

Pysäköinnin osalta vaihtoehdot 1 ja 2 ovat samanlaisia. Molemmissa vaihtoehdoissa kadun länsireunalla on yhteensä kuusi kadunvarsipaikkaa asiointipysäköinnille. Tämä on 15 autopaikkaa vähemmän kuin nykytilassa vaihtoehdossa 1 ja 13 vähemmän vaihtoehdossa 2 (huomioiden Suokadun paikat). Vaihtoehdossa 3 Puijonkadulle on osoitettu vain kaksi (2) liikuntaesteisen kadunvarsipaikkaa, koska muut yleiset pysäköintipaikat lisäävät Puijonkadun yleistä liikennettä ja vähentäisi ajorajoitusten toimivuutta. Vaihtoehdossa 2 ja 3 voidaan Suokadulle lisätä kaksi (2) kadunvarsipaikkaa nykytilaan nähden. Vaihtoehdossa 3 pysäköintipaikat Puijonkadun kiinteistöjen osalta vähentyvät yhteensä 17 autopaikalla. Huomioitava on, että keskustal alueelle laadituissa pysäköintiselvityksissä on todettu tavoitteeksi keskittää pysäköintiä pysäköintilaitoksiin, millä voidaan osaltaan parantaa katutilan viihtyisyyttä ja vapauttaa katutilaa muuhun käyttöön.

Joukkoliikenteen sujuvuuden ja palvelutason kehittäminen

Joukkoliikenteen osalta keskustan saavutettavuus on paras vaihtoehdossa 3 missä voidaan turvata torialueen pysäkkien toimivuus ja joukkoliikenne käyttää myös keskustaan saapumisessa Puijonkatua, minkä toimivuus erityisesti talviaikaan on parempi kuin nykyisen ajoreitin. Vaihtoehto 2 on joukkoliikenteen osalta ongelmallisinta ja sisältää merkittävän riskin liittyen torialueen pysäkkien toimivuuteen. Vaihtoehto 1 on nykytilan mukainen, mutta yleisen liikenteen toimivuuden heikentyminen vaikuttaa myös joukkoliikenteen toimintaolosuhteisiin negatiivisesti.

Osallistaminen

Liikenneselvityksen ja yleissuunnitelmien laatimisen aikana pidettiin Puijonkadun varren kiinteistöille osallistamistilaisuus 26.11.2024. Tilaisuuteen osallistui kaupungilta hankkeesta vastaavat ja yhteensä 11 osallistujaa kiinteistöiltä. Tarkempi muistio tilaisuudesta on esityksen liitteenä.

Poliisilta on pyydetty lausuntoa yleissuunnitelmavaihtoehtoista 7.2.2025, mutta esityksen kirjoitushetkellä lausuntoa ei ole vielä saatu.

Liitteet

5519/2024 Puijonkatu yleissuunnitelma, vaihtoehto 1

5519/2024 Puijonkatu yleissuunnitelma, vaihtoehto 2

5519/2024 Puijonkatu yleissuunnitelma, vaihtoehto 3

5519/2024 Puijonkadun liikenteellinen selvitys, raportti

5519/2024 Muistio - osallistamistilaisuus 26.11.2024

5519/2024 Vaikutusten ennakkoarviointi Kuopion kaupungin päätöksenteossa