

## HKS 7 Porvoonjoen kaupunkirannat



- Muinaisjäännörekisteri
- Rakennetut kulttuuriympäristöt RKY
- Valtakunnallinen maisemakokonaisuus
- Natura-alueet
- Suojeluohjelma-alueet
- Luonnonsuojelualueet
- Kansallinen kaupunkipiisto
- Peruskartta

### Suojelu- ja rauhoituspäätökset

Joen rantavyöhyke ei kuulu valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun ympäristöön eikä joessa ole vedenalaista kulttuuriperintöä. Mannerheiminkadun sillan lähin torialue on osa Vanhan Porvoon kaupunkiarkeologista muinaisjäännösalueita. Rantavyöhyke sijoittuu kuitenkin valtakunnallisesti merkittävään Vanhan Porvoon ja Empire-Porvoon valtakunnallisesti merkittävään kulttuuriympäristön taitekohtaan.

### Maanomistus

Porvoon kaupunki omistaa ranta-alueet ja Runebergin puiston.

### Historia

Vanhan Porvoon korttelit ulottuivat 1800-luvun alussa nykyiselle Raatihuoneen kadulle asti. Vuonna 1830 keisari Nikolai I kiinnitti matkallaan huomiota kaupungin epäsäännölliseen rakenteeseen ja määräsi kaupungin kaavoitettavaksi ”noudattamalla suurinta mahdollista ja paikalle soveltuvaa säännönmukaisuutta”. Kauppakaupungille piti muodostaa avara ja edustava satamaranta, josta palon sattuessa myös saataisiin helposti vettä sammutukseen.

Vuonna 1843 C.L. Engel laatimassa asemakaavassa oli jokea kohtaan poikkisuorasti kaksi leveää pääkatua puukujanteineen. Ranta pääkatujen välillä oli osoitettu satama-alueeksi. Satamarannan järjestelyistä ja puukujanteista on säilynyt Stjernvallin suunnitelma vuodelta 1864. Siinä oli kahdella puurivillä reunustettu promenadikäytävä. Sataman eteläpuolelle oli kaavassa osoitettu kolme rantamakasiinien korttelia, joista ainakin keskimäinen toteutettiin 1800-luvun puolella välissä.

Nykyistä Runebergin puiston puistoakselia ei ollut Engelin kaavassa torin ja satamarannan välillä, vaan alue oli osa asuinkorttelia. Porvoon porvaristo alkoi vaurastua 1840-luvulta lähtien ja julkisille ulkotiloille tuli tarvetta. Kaupungin ensimmäinen puisto rakennettiin seuraavien yhteyteen yksityistilaksi, joka ei ollut auki kaikille kaupunkilaisille. Tori haluttiin yhdistää rantaan ’Esplanadilla’, joka olisi kaikille avoin. Keisari suostui vuonna 1863 asemakaavan muutokseen, jossa korttelien 28 ja 29 keskimäiset tontit muutettiin puistoksi. Päätös herätti kaupunkilaisissa yleistä tyytymättömyyttä, ja porvaristo päätti lähes yksimielisesti lunastaa tontit. ’Esplanadi’ perustettiin vuonna 1866 yleiseksi kävelyn ja kokoontumisen paikaksi,

'allmänt promenad- och samlingställe'. Suunnitelma tilattiin vuonna 1866 kuuluisalta puutarha-arkkitehdilta, Knut Forsbergilta. Kaupunkilaisten mielissä kangasteli uusi englantilainen puistotyylly, jossa keskiakselilla olisi sveitsiläinen konditoria ja musiikkipaviljonki.

Puistoa muutettiin ensimmäisen kerran 1880-luvulla, koska puistoon päätettiin sijoittaa Runebergin patsas. Suunnitelma puiston muutoksista tilattiin J. Wallmarkilta vuonna 1883. Patsaan valmisti kansallisrunoilijan oma poika, Walter Runeberg. Patsas pystytettiin vuonna 1885 ja se oli Porvoon ensimmäinen julkinen muistomerkki. Kaupunkilaiset keräsivät tarvittavat varat patsaan valutyöhön. Puistoon on tuotu pieni pikkiveistos 1900-luvun alussa. Gustav Nyström tarkasteli puiston uudelleenjärjestelyjä vuonna 1911 pääasiassa toria koskevan asemakaavan yhteydessä.

Jokikadun ranta oli merkittävä matkustajasatamana, kauppapaikkana ja sosiaalisesti. Höyrylaiva Runeberg alkoi liikennöidä Porvoon ja Helsingin väliä vuonna 1869. Rannan torialueella saattoi ostaa saaristolaisten tuotteita suoraan rantaan kiinnittyneistä veneistä. Silakkamarkkinat olivat suuri tapahtuma. Esimerkiksi vuoden 1889 markkinoilla oli rannassa 14 suurempaa alusta ja 122 venettä. Useimmat niistä myivät kalaa, mutta myös muuta, kuten veistotöitä ja pellavaa, oli myynnissä. Rannalla 'flaneerattiin' ja vietettiin aikaa ja kesällä huviteltiin katselemalla Höyrylaivoja ja välillä eksoottisiakin vieraita. Talvella Joen jäällä oli luistinrata.

Jokikadun ranta oli liikenteellisesti vilkas. Kevyenliikenteen ja ajopelien vilkkaan liikenteen ongelmia syntyi varsinkin laivojen saapuessa. Ensimmäinen vakava polkupyörän ja hevosen välinen onnettomuus sattui keväällä 1895. Autoilun lisääntyessä rannan puukujanteen merkitys turvallisena kävelyalueena korostui. 1930-luvulla rantaan rakennettiin bensiinikioski, josta polttoainetta jaettiin sekä veneille, että autoille. Kun alueen asemakaava uudistettiin 1980-luvulla, merkittiin rantakaista torialueeksi, puukujanteen alue puistoksi ja Jokikadun ajotie katualueeksi. Virkistyskäyttöä palvelemaan osoitettiin rannan torialueille viisi rakennuspaikkaa kioski-, kahvila tai ravintolarakennukselle.

Joen Länsiranta kuului Näsin kartanolle 1880-luvulle asti. Rannassa oli ankkuripaikkoja ja joidakin makasiineja ja Näsin kartanon talouteen liittyviä rakennuksia kuten sauna. Muuten rannat ja Kokonmäen hienojakoiset alarinteet olivat avointa viljelymaisemaa. 1800-luvun lopussa alueelle tuli teollisuutta ja puutavaran vientiin liittyvää varasto ja laivaustoimintaa. Länsiranta oli puutavaran viennin kannalta merkittävä ensimmäiseen maailmansotaan asti. Kaupunkilaiset olivat huolissaan puutavaran varastoinnista ja lastauksesta monesta syystä. Talvella tupakanpoltto luistinradalla pelotti palovaaran vuoksi, kevään tullen valiteltiin lastausmelusta. Tukinuitto aiheutti haittaa myös matkustajalaivoille, sillä tehtailija August Eklöf uitatti joella tukkeja täysin piittaamatta vesiliikenteestä. Teollisuus alkoi väistyä Länsirannalta 1900-luvun lopussa. Länsirannalle päätettiin rakentaa moderni puukaupunki. Alueelta

jouduttiin puhdistamaan paljon pilaantuneita maita, ennen kuin asuntojen ja puistojen rakentaminen voitiin aloittaa.

*Kuva 1 Satamasuunnitelma vuodelta 1864.*





*Kuva 2. Natalia Linsenin väritetty valokuva Runebergin puistosta on vuodelta 1898, Porvoon museo.*

## Maiseman kehitys

Jokilaakson maisematila muuttui viljelymaisemasta kaupunkimaisemaksi 1800-luvun kuluessa. Silti joki säilytti maisematilaa määrittävän asemansa. Joen länsirannalla säilyi avoin viljelymaisema eheänä 1800-luvun lopulle asti. Silloin rantaniityille perustettiin teollisuutta ja sahan puutavaravarastoja. Laakson eteläpäässä pehmeimmät tulvarannat olivat niittyinä ja laitumina. Niiden metsittyminen alkoi 1900-luvun puolivälissä, kun Näsin kartanolla lopetettiin karjanpito. Joen itärannalle rakentui uusi kaupunginosa 1800-luvun toisella puoliskolla.

Empirekaupunginosaan rantaan rakennettiin uusi satama, rantapromenadi puuriveineen ja uusi Jokikatu vaiheittain, sillä rakennettujen kortteleiden purkaminen ei ollut yksinkertaista. Satamarannan rakentaminen aloitettiin matkustajasatamasta Raatihuoneenkadun kohdalla, mihin tuli Runeberg laivan laituri. Siinä ei ollut vanhoja asuinkortteleita. Aluksi rakennettiin puulaiturit. Niitä korvattiin 1880- tai 1890-luvulla kivimuureilla. Osa rantaviivasta tehtiin graniittisena satamalaiturina, johon suuremmat laivat saattoivat kiinnittyä. Osa satamarannasta oli torialuetta, jossa leveät portaat johtivat veteen. Niissä saaristolaiset pääsivät pienemmin venein kiinnittymään rantaan ja myymään tuotteitaan suoraan kaupunkilaisille. Kalatorin porraskiveys oli käytännöllinen, sillä asiakkaat pääsivät vesirajaan jalkaisin huolimatta veden korkeuden vaihteluista. Lähes koko satamaranta oli mukulakivin kivetty.

Rantapromenadin puurivit on valokuvista päätellen istutettu heti rantaosuuksien rakentamisen yhteydessä. Alkuperäinen puulaji näyttää olleen puistolehmus. Tulvien vuoksi on osa istutuksista kuollut varsinkin alavilla kohdilla. Korvaavia istutuksia on tehty paikoin hieskoivuilla 1900-luvun taitteesta lähtien ja paikoin hopeasalavilla vuodesta 1940 lähtien. Eteläpäässä, mistä pakkahuone ja makasiinit purettiin 1920-luvulla, istutettiin aluksi lehmuksia, sitten hieskoivuja ja hopeasalavia. Pajut leikattiin vuosittain pulloharjan muotoisiksi.

*Kuva 2 Nathalia Linsen kuvasi satamarannan vuonna 1898 Näsin kiveltä. Porvoon museo*



Esplanadin, joka pian nimettiin Runebergin puistoksi, istutustöihin päästiin vasta nälkävuosien jälkeen keväällä 1872. Englantilaistyyllisen puiston keskelle ei rakennettu kahvilapaviljonkia vaan puiston keskelle pystytettiin Runebergin patsas vuonna 1885. Puisto menetti hienopiirteisen maaston muotoilun, kun puistoa tasattiin uuden suunnitelman ja alavaan osaan nousseiden tulvien vuoksi. Hartwallin vesikioski sijoitettiin puiston Jokikadun puoleiseen päähän 1880-luvulla. Puiston tilavaikutelma vastasi vuosikymmenien ajan englantilaistyyppistä puistoa. Sen pensasistutukset ja puusto olivat hyvin monilajisia ja latvusten sävykirjo monivahteinen. Puuston kasvaessa ja puiden leikkaamisen loppuessa 1930-luvulla varjostus lisääntyi ja lajirunsaat pensasistutukset olivat jo vähentyneet. Puistoa kunnostettiin 1950-luvulla, jolloin lisättiin kesäkukkaistutuksia. Siinä vaiheessa pensastot olivat suureksi osaksi poistettu, puistoa hallitsivat suuriksi kasvaneet havupuut ja puiston tilavaikutelma oli jo hyvin yksinkertainen. Kaupungin metsäyöntekijät niittivät puiston nurmen viikatteella 1970-luvulle asti. Vuonna 1992 tehtiin perusparannus, jolloin patsaan ympäristöön luotiin oleskelutila joka kivettiin.

Jokikadulla oli usein tulvia, joten katua päätettiin korottaa jo 1880-luvulla. Vasta aivan 1800-luvun lopussa päästiin satamaranta rakentamaan nykyiselle Mannerheiminkadulle asti, kun tieltä purettiin viimeiset vanhat rantamakasiinit. Uudet isot rantamakasiinit oli rakennettu Aleksanterinkadun ja Levinin huvilan puutarhan väliin. Siinä oli hyvin pehmeä maaperä ja maata tuettiin erilaisin kivirakennelmin ja paalutuksin. Silti makasiinirakennukset kallistelivat, je ne purettiin 1920-luvulla. Levinin huvilan eteläpuolella säilyi luonnonmukainen vuoteen 1933, jolloin ranta tasattiin ja paalutettiin puulaiturirannaksi.

Satamarantaan alettiin rakentaa 1900-luvun lopulla palveluja kuten kahviloita, rantaravintoloita sekä jäätelö- ja juomakioskeja. Ravintolalaiva Glückaufin yhteyteen rakennettiin tyyliiltään romantisoiva paviljonki 1990-luvun alussa. Kaksimastoinen teräsalus m/s Glückauf on rakennettu Saksassa vuonna 1898. Aluksi laiva kuljetti hiekkaa ja sementtiä Suomen ja Ruotsin välillä ja sittemmin hiekkaa Porvoon ja Helsingin välillä. Vuonna 1984 laiva kunnostettiin kaupaksi. Vuonna 1987 se muutettiin ravintolalaivaksi ja vuonna 1996 se peruskorjattiin. Hiekan myöhemmin takakannelle on rakennettu terassi. Ravintola toimii kesäaikaan.

Kolme siltaa ylittää Porvoonjoen. Näistä vanhin on Mannerheiminkadun silta, jonka Tie- ja vesirakennushallitus rakensi vuonna 1957 osaksi valtakunnallista tieverkkoa. Sen kansipalkit ovat terästä ja muut rakenteet betonia. Runeberginpuiston kohdalle rakennettiin kevyen liikenteen riippusilta 1970-luvun lopulla. Silta sai aikanaan betonirakennepalkinnonkin. Aleksanterinkadun silta on uusin ja avattiin liikenteelle vuonna 2004. Sillan arkkitehti on Mikko Kaira. Betoniseen 22 metriä leveään siltaan liittyy kummallakin rannalla sillan alittavat kevyen liikenteen väylät ns. siltalaiturit ja vesiputousaiheet.

Empirekaupunginosa rakentui vaiheittain joten Jokikadun varrelle syntyi eri vuosikymmenien rakennustyytlejä edustava julkisivurivi. Siinä on kertaustyytlejä, kansallisromantiikkaa ja funktionalismia edustavia rakennuksia. Viimeinen Vanhan Porvoon epäsäännöllisen korttelijaon mukaisesti Välikadun varrella sijainnut vanha asuinrakennus purettiin vasta 1970-luvulla. 1970-luvulla purettiin vanhat rakennukset neljältä tontilta ja niiden tilalle rakennettiin ajan tyyliin kolmi-nelikerroksisia tasakattoisia asuinkerrostaloja betonielementeistä. Näiden julkisivut on jo korjattu 2000-luvun alkuvuosina. Siten satamarannan julkista tilaa rajaa edustava rivi ajan mukana kehittyneitä arkkitehtuurin tyylihistoriaa 1800-luvun puolivälistä 2000-luvulle.

Länsirannan ilme muuttui rakennetuksi kaupungiksi 1970-luvulla, kun pelloille nousivat korkeat kerrostalot. Teollisuus ja varastot väistyivät Länsirannalta 1900-luvun lopulla. Teollisuuden väistyessä rannasta puhdistettiin laajoilta alueilta pilaantunutta maaperää. Aivan vuosisadan lopulla aloitettiin Länsirannan modernin puukaupunkialueen asuntorakentaminen. Siihen liittyvä rantavyöhyke kaavoitettiin puistoksi.

## 2000-luvun alussa

Nykyisen empirekaupunginosan rannan maisematilaa hallitsee joki. Tilan rajaa Jokikadun varressa 620 metriä pitkä julkisivujen rivi. Se muodostuu 15 tontin julkisivuista. Kukin edustaa aikansa rakennustapaa 150 vuoden ajanjaksolla. Kuudella tontilla on 1800-luvulta empiretyylin ja kertaustyylien mukaisia rakennuksia, neljällä tontilla on 1900-luvun alun rakennuksia, yhdellä on jugend-tyylinen kerrostalo vuodelta 1904 ja 1930-luvulla rakennettu myymälä edustaa funktionalismia. Yhdellä tontilla rakennus on 1950-luvun puolesta välistä ja neljällä tontilla on 1970-luvun betonielementti kerrostaloja. Maisematilan päätteinä ovat 1800-luvun rakennukset, Vanhan Porvoon rajalla kaksikerroksinen Tiilimakasiini ja etelässä Levinin huvila vanhoine lehmuksineen.

Jokiranta on säilyttänyt suosionsa julkisena olohuoneena, kaikille avoimena kaupunkitilana Porvoossa. Kaupunkirannassa vietetään aikaa, sen läpi kuljetaan ja katsellaan veneitä joella. Nykyiseen satamarannassa on liikennettä eroteltu siten, että rantaviivan tuntumassa on vapaa kävelyalue ja paljon tilaa oleskeluun ja ajan viettoon, puukujanteella ajetaan pyörällä ja Jokikadulla on hidasta ajoneuvoliikennettä ja pysäköintiä. Rannan vapaa kulku on estynyt tai kaventunut enää kahden rantaravintolan kohdalla, missä vanhat vuokrasopimukset ovat voimassa 2020-luvun alkuun. Useat kesäkahvila-ravintolat ja kioskit ovat rakentuneet palvelemaan kaupunkilaisia ja vierailijoita.

Satamarannan alue on kohennettu 2000-luvun alussa. Kujanteen yhteyteen on rakennettu uudenaikaiset puistokäytävät, istuskelualueita ja leikkipaikka. Istutuksia on uudistettu. Kävelyalueet on pinnoitettu punasävyisin betonikivin. Vanha mukulakivipinnoite on monin paikoin saattanut säilyä uuden pinnan alle. Alkuperäinen kalatori on palautettu avoimeksi ja korjatuilla rantarappusilla istuskellaan taas. Osa rantamuureista uusittiin betonimuureiksi vuonna 2004. Osa on kunnostettu siten, että pinnaksi on palautettu vanha graniittipaasimuuri.

Runebergin puistoa perusparannettiin 2010-luvulla. Historiallisen puiston vanhimmasta puustosta ovat lehmukset ja tammetsikat vielä varsin hyväkuntoisia. Perusparannuksessa

rakennettiin uudenaikainen valaistus ja nurmialueiden metallireunatuennat samalla kun käytäviä levennettiin. Istutuksista uusittiin osa alkuperäisen lajiluettelon mukaan. Puistonpenkit uusittiin kiinteiksi alkuperäistä säilynyttä mallia kopioiden.

*Kuva 5. Vanha Kalatori on palautettu avoimeksi suurelta osalta.*





*Kuva 4. Runebergin puistossa tapahtuu.*

Länsirannan puolella rantapuistoja on rakennettu 2000-luvun alussa sitä mukaa kuin viereen on noussut asuinkortteleita. Rantapuistoista ensimmäisenä toteutettiin kärhöpuisto. Sen nurmikaista on suosittua oleskelualueutta ja kärhöjenlajiston runsautta ja kukintaa tullaan ihaillemaan kauempaakin. Graniittinen rantamuuri muodostaa lukuisten pienveneiden kotisataman. Runeberginpuiston puistoakselia jatkettiin vastaparilla, August Eklöfin puistolla. Sen on suunnitellut kaupunginpuutarhuri Mikko Kaunisto puistosuunnittelun oppilaskilpailun voittaneen Marika Suotulan ehdotuksen pohjalta.

### **Erityiset arvot**

Satamaranta on oleellinen kulttuurihistoriallisten ja maisemallisten arvojen vuoksi ja se on sosiaalisesti tärkeä yhteisenä avoimena kaupunkitilana. Kulttuurihistorialliset arvot kiinnittyvät tietoon paikan pitkästä historiasta ja käytön jatkuvuuteen. Se tulee näkyväksi tilan jäsenyksessä, katujulkisivujen ja siltojen arkkitehtuurin aikakausissa sekä pienissä katkelmissa alkuperäistä muuria, kalatorin portailla sekä rantamuurin graniittipaasissa.

Jokirannan maisemalliset arvot liittyvät joen näkymiseen ja siihen, että jokilaakson maisematailan hahmottuu tässä Porvoon ainutlaatuisiksi kaupunkimaisemaksi. Runebergin puistossa osa kaupunkikuvallisista ja historiallisista arvoista kiinnittyy vanhojen puiden mittaviin runkoihin ja latvuksiin. Muutokset ja tilavaikutelman köyhtyminen ovat heikentäneet puistohistoriallisia arvoja.

Sosiaaliset arvot kiinnittyvät kaupunkitilan vapaaseen käyttöön ja mahdollisuuksiin järjestää erilaisia kulttuuriin ja vapaa-ajan viettoon liittyviä tapahtumia. Virkistysarvoja tukevat monipuoliset ravitsemuspalvelut. Joki on kulkuväylä, veneilyn kotisatama ja edustaa kaupunkiluontoa ja luonnonvoimia kaupunkikeskustassa.

### **Riskitekijät - Uhkatekijät, herkkyys ja mahdollisuudet**

Satamarannan alkuperäinen jäsenyys ja käyttötarkoitus julkisena vapaana ulkotilana ja satamana ovat säilyneet ja turvattu asemakaavalla.

Palvelurakennusten ja tilapäisten rakenteiden arkkitehtuuri ovat tärkeitä miljööön arvon muodostumisessa. Kalusteiden ja pintojen rakennusmateriaalit ovat muuttuneet muutaman keran puolentoista vuosisadan kuluessa. Vanhan pintamateriaalin, mukulakiveyksen, palauttaminen on mahdollista vain paikoin, sillä esteetön kulku ja palvelurakennusten terassipintojen puhtaanapito edellyttävät tasaisempaa pintaa. Epäonnistuneet suunnitteluratkaisut, tilapäiset rakennelmat ja alueen huono huolto voisivat muuttaa ilmeen suttuiseksi. Isot rakenteet ja tiiviit korkeat istutukset voivat peittää Jokikadun varren vanhojen rakennusten julkisivuja ja siten heikentää alueen historiallista vaikutelmaa.

Kevyen liikenteen läpikulun sujuvuutta ja risteysalueiden turvallisuutta voi parantaa. Jalankulun ja oleskelun mahdollisuudet paranevat, kun rantatörmä vapautuu ja avautuu kulkemiseen. Silloin reipastahtinen kävely ohjautuu kujanteelle. Läpikulkupyöräilyä voidaan sujuvoittaa ohjaamalla se katualueelle. Julkisen tilan avoimuutta kaikille tasapuolisesti uhkaa toritilan vuokraaminen kaupallisten palvelujen käyttöön. Tilan sosiaalista käyttöä uhkaa myös autotilun suosiminen ja ajonopeuksien nostaminen. Jos katu- ja toritiloja otetaan lisää pysäköintikäyttöön, vähenevät niiden käyttömahdollisuudet erilaisissa tapahtumissa.

Kevyenliikenteen sillan päätteet ovat ajoittain ruuhkaisia. Siltojen esteettömyys on vaikea kysymys, sillä varsin jyrkät sillat muodostavat pysyvän kulkuesteen liikuntarajoitteisille. Siltojen korkeus seuraa vaatimuksia laivaväylän kulkuaukon koon mitoituksesta. Mannerheiminkadun sillan pituuskaltevuus on riittävän loiva, mutta sillalla ei ole nykyisin osoitettu riittävästi tilaa kevyelle liikenteelle. Kevyenliikenteen silta on ehkä mahdollista korvata uudella loivemmalla sillalla.

Porvoonjoki on alueen vaikuttavin maisemallinen tekijä. Joen näkyvyyttä uhkaa liian korkeiden laivojen tai lauttarakennelmien tuominen joen maisematilaan.

Vanha puusto muodostaa osan Satamarannan julkisen tilan jäsenyydestä ja Runebergin puiston historiallisesta vaikutelmasta. Puuston vähittäinen uudistaminen on vaikea toteuttaa. Uusien puistojen runsaat istutukset vaativat paljon hoitoa. Ulkotilojen käyttäjät roskaavat ympäristöä, missä lukuisat palvelurakennukset tarjoavat mukaan otettavia annoksia. Jos resurssit eivät riitä ylläpitoon, vaikutelma muuttuu nopeasti nuhjuiseksi.

## **Asemakaava**

Itärannalla on uusi asemakaava, jossa on otettu huomioon vanhan satamarannan erityiset arvot. Länsirannalla modernin puukaupungin rantakaista on puistoa, jossa on varauksia virkistystä palveleville rakennuksille.

## **Käyttösuunnitelma ja rajoitukset**

Vanha satamaranta säilyy kaavan mukaan julkisena kaupunki. Torialueet ja Jokikadun katutila ovat osa julkista tilaa ja käytettävissä tapahtumapaikkoina. Pysäköinti ja ajoneuvoliikenne väistävät tarvittaessa tapahtumien aikana alueen sosiaalista käyttöä. Ajoneuvoliikenteen ajonopeus pidetään matalana ja läpiajoliikennettä rajoitetaan, jotta pyöräily ja kadun ylitys ovat turvallisia.

Runebergin puisto on historiallinen puisto, jossa tavoitteena on historiallisten piirteiden säilyttäminen ja palauttaminen. Sen käyttömuotona säilyy alkuperäinen oleskelu ja kävely. Puistossa jatketaan hienoja Runebergiin liittyvien tapahtumien perinteitä. Puistoon sopivat myös muut pienimuotoiset tapahtumat, jotka eivät edellytä rakenteiden ja teknisten laitteiden tuomista puistoon.

## **Hoidon suositukset**

Keskeiset julkiset alueet hoidetaan tarkoituksenmukaisesti yhteistyössä tapahtumien järjestäjien ja palvelurakennusten toimijoiden kanssa.