

Porvoon keskustan yleispiirteinen suunnitelma

Porvoon keskustan yleispiirteinen suunnitelma

Tilaaja	Porvoon kaupunki (Eero Löytönen, kaupunkisuunnittelupäällikkö)
Tekijä	Uusi Kaupunki kollektiivi Oy & WSP OY
Valmistunut	01.11.2018
Pohjakartat ja viistoilmakuvat	Porvoon kaupunki, ellei toisin mainittu
Muu kuvamateriaali	Uusi Kaupunki kollektiivi Oy tai WSP Oy, ellei toisin mainittu
Ohjausryhmä	Hanna Linna-Varis Eero löytönen Pekka Mikkola Anne Rihtniemi-Rauh Emilia Saatsi

Tekijät	
<u>Uusi Kaupunki -kollektiivi Oy</u>	<u>WSP Oy</u>
Projektinvetätäjä: Olli Metso (MUUAN Oy)	Timo Kärkinen Jouni Ikäheimo Katarina Wallin Simo Airaksinen Esa karvonen Leena Gruzdaitis Sauli Sarjamo
AVARRUS: Niilo Ikonen, Severi Helsten Studio Puisto Arkkitehdit: Julius Kekoni Kaleidoscope: Miia-Liina Tommila, Silje Klepsvik MUUAN: Olli Metso, Aleksi Rastas, Anna Koskinen Virkkala de Vocht: Sofia deVocht, Petri Herrala	

Sisällysluettelo

5	9	15	33	69	71
1. Johdanto	2. Analyysi	3.Vaihtoehto- tarkastelut	4. Yleispiirteinen suunnitelma	5. Suunnitelmasta to- teutukseen	6. Yhteystiedot
6 1.1 Johdanto	10 2.1 Analyysi	16 3.1 Vaihtoehtotarkastelut	34 4.1 Työpaja	70 5.1 Suunnitelmasta toteutukseen	72 6.1 Yhteystiedot
7 1.2 Suunnittelualue	11 2.2 Katuverkko	17 3.2 Ydinkeskustan korttelit	38 4.2 Yleispiirteinen suunnitelma		
8 1.3 Suunnitteluteemat	12 2.3 Pysäköinti	18 3.3 Liikennejärjestelmät	40 4.21 Liikenne ja pysäköinti		
	14 2.4 Pyöräliikenne	20 3.4 Linja-autoasema	45 4.22 Täydennysrakentamisen paikat ja laajuus		
		21 3.5 Joukkoliikenne	47 4.23 Täydennysrakentamisen tyypit		
		25 3.6 Pysäköinti	48 4.24 Korttelikohtaiset tutkielmat		
		26 3.7 Liikenteen toimivuus	53 4.25 Täydennysrakentamisen referenssejä		
		28 3.8 Tori	54 4.26 Ydinalueet		
			63 4.27 Kadut		

Liitteet:
Liite 1: Nimbuksen kortteli, ideasuunnitelmat
Liite 2: Ranta, ideasuunnitelmat

1. Johdanto

1.1 Johdanto

Taustaa hankkeesta:

- Uusi Porvoo -työpaja 2017
- Kaupunkilaisille avoin tilaisuus, jossa kerättiin ideoita keskustan kehittämiseksi
- Nyt askel eteenpäin
- Yleispiirteinen suunnitelma
- Liikenne ja liikkuminen keskiössä
- Kaupunkirakenne ja täydennysrakentamisen paikat
- Kaupunkikuva
- Torialue



1.2 Suunnittelualue

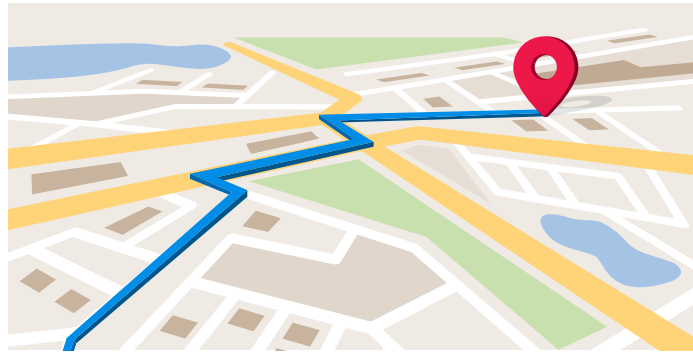
Suunnittelualue:

- Empirekeskusta
- Yhteydet vanhaan kaupunkiin ja Länsirannalle
- Keskiössä torialue ja Mannerheiminkadun varren korttelit
- Liikennejärjestelmä, pysäköinti ja joukkoliikenne ydinkeskustassa (torialueen ympäristö)
- Kävelykeskusta, kävelypainotteiset alueet
- Täydennysrakentamisen paikat koko keskustassa



Suunnittelualue
Suunnittelualueen fokus

1.3 Suunnitteluteemat



Liikennejärjestelmä & Pysäköinti

- Liikennejärjestelmän muutos
- Erilaiset katutyypit
- Pysäköinnin paikat ja määrät
- Kävelypainotteiset alueet ja kevyen liikenteen reitit



Torialue & linja-autoasema

- Linja-autoaseman sijainti, torilla vai muualla?
- Torialueen luonne
- Torialueen toiminnot



Täydennysrakentamisen paikat & laajuus

- Täydennysrakentamisen paikat
- Täydennysrakentamisen tyypit, uudisrakentaminen, lisäkerrokset, julkinen rakentaminen...
- Täydennysrakentamisen laajuudet



Ydinalueet

- Yhteyden keskustojen välillä
- Katualueiden viihtyisyys
- Torialue ympäristöineen
- Ydinkorttelit Mannerheiminkadun varrella

2. Analyysi

2.1 Analyysi

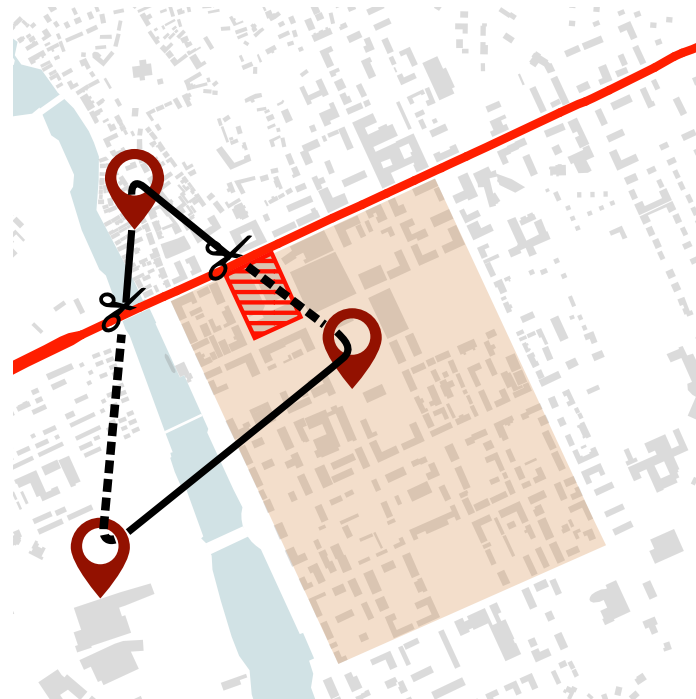
Lähtökohtia työlle



- 1 Vanha kaupunki
- 2 Empirekeskusta
- 3 Länsiranta

Kolme keskustaa

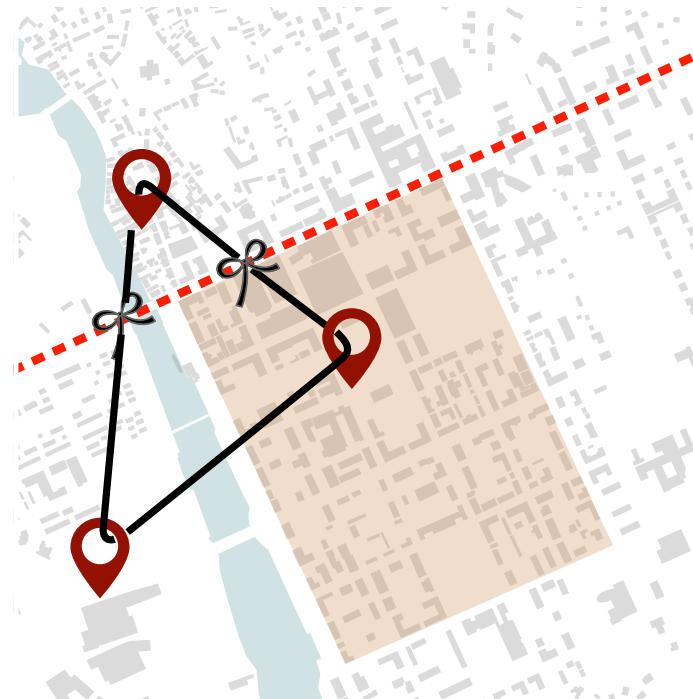
- Kolme eriluonteista keskustaa



- Mannerheiminkatu
- Muurin muodostava kortteli

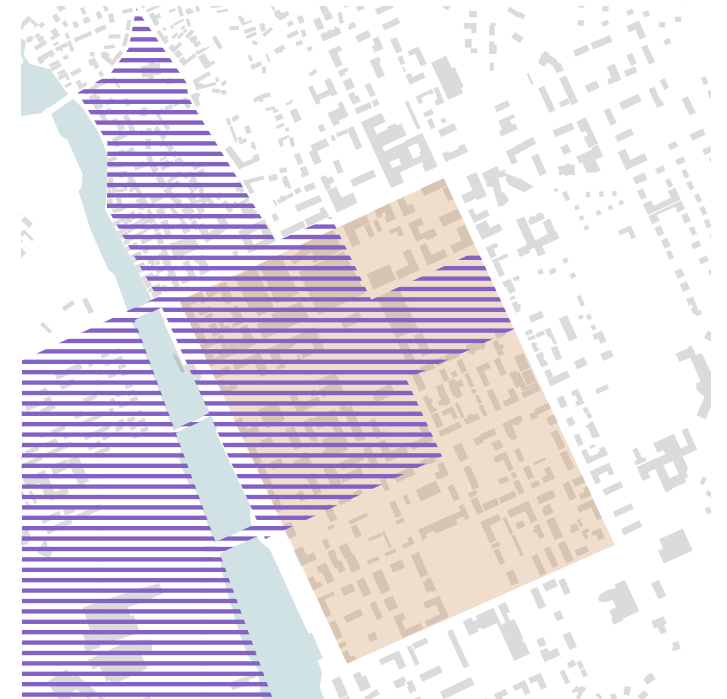
Muuri keskustojen välillä

- Mannerheiminkatu muurina keskustojen välillä
- Ydinkorttelit avainasemassa keskustan kehittämisessä



Keskustojen yhdistäminen

- Tavoitteena murtaa muuri



- Jalankulkukaupunki

Kävely-ystävällinen alue

- Kolmen keskustan muodostama yhtenäinen kävelypainotteinen kokonaisuus

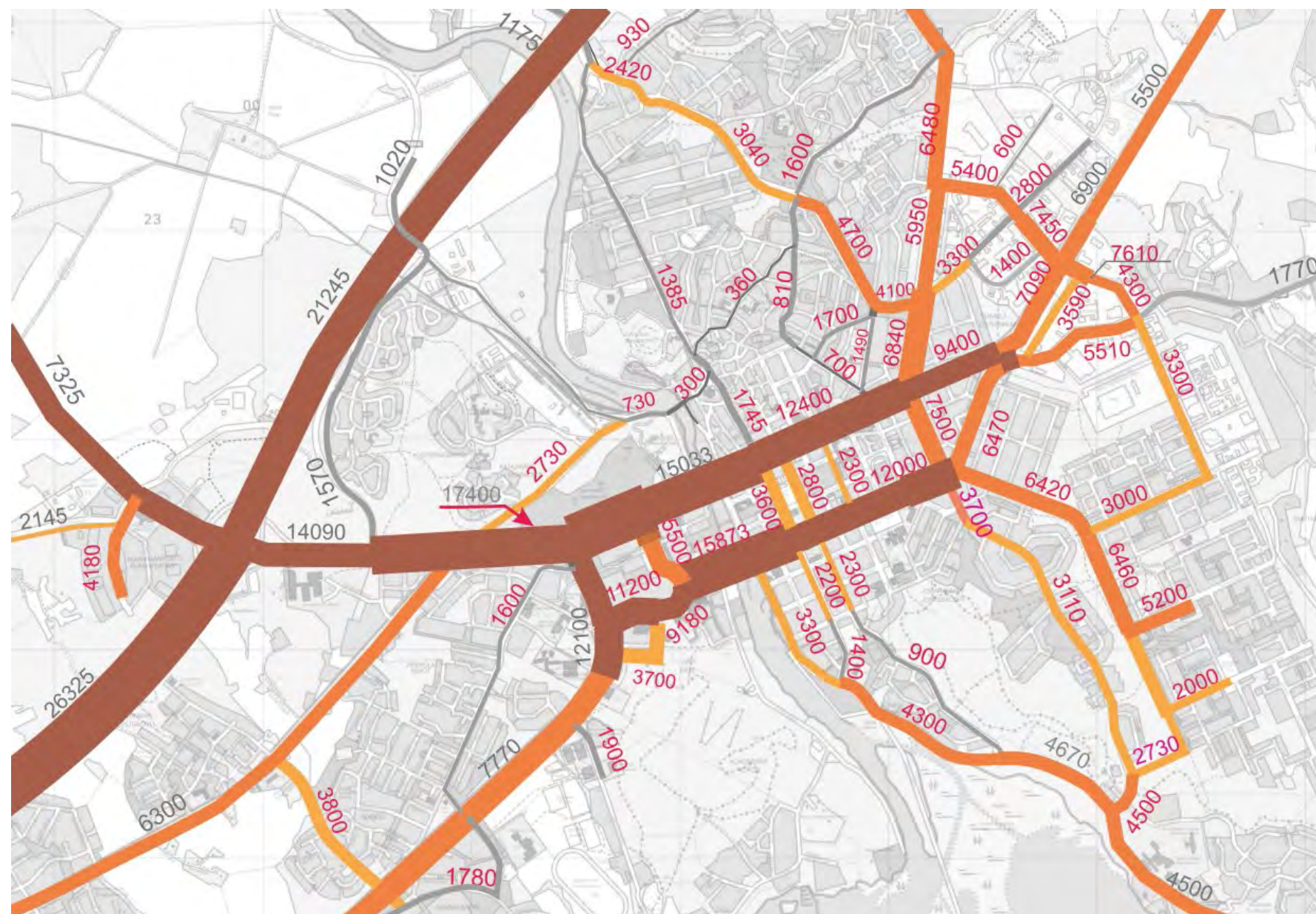
2.2 Katuverkko

Nykytilanne

Porvoon keskustan autoliikenteen kannalta tärkeimmät kadut ovat Mannerheiminkatu ja Aleksanterinkatu. Liikennettä on molemmilla noin 15 000 autoa päivässä. Mannerheiminkadun rooli autoliikenteen pääkatuna johtuu sen roolista yhteytenä moottoritielelle (vt 7). Länsirannan kasvu yhdessä sillan kanssa on korostanut Aleksanterinkadun roolia ja liikennemääriä sillä.

Pääkatujen välisillä keskustan kaduilla liikennemäärät ovat huomattavasti pienemmät, 2000 – 4000 autoa päivässä. Keskustaan saapuu merkittävästi liikennettä myös Tolkistentietä ja Rantakatua pitkin.

Mannerheiminkatu ja sen vilkas liikenne muodostavat kaupunkia jakavan esteen vanhan Porvoon ja empirekeskustan välillä. Pääkaupunkiseudun suunta on autoliikenteessä dominoiva, joten estevaikutukset vähentäminen vaatii useita samanaikaisia toimenpiteitä.



2.3 Pysäköinti

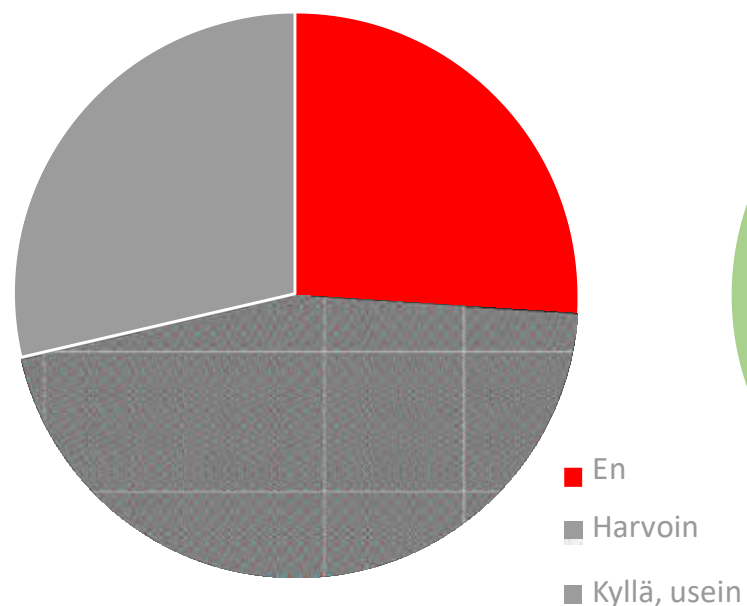
Nykytilanne

Empirekeskustan alueella yhteensä 439 henkilöautojen pysäköintipaikkaa kadunvarsilla ja yleisillä alueilla sekä 5 linja-autojen pysäköintipaikkaa. Maksullisia pysäköintipaikkoja on 365 kpl (83 %), aikarajoituksellisia pysäköintipaikkoja 12 kpl (3 %) ja vapaata pysäköintiä 62 paikkaa (14 %). Lisäksi Empirekeskustan alueella on yksityistä pysäköintiä. Maksullisen pysäköintipaikan tuntiveloitus on 2 €/h/paikka (sis. alv 24 %). Tarkastelualueen aikarajoituksellisilla paikoilla aikarajoitus on 30 minuuttia.

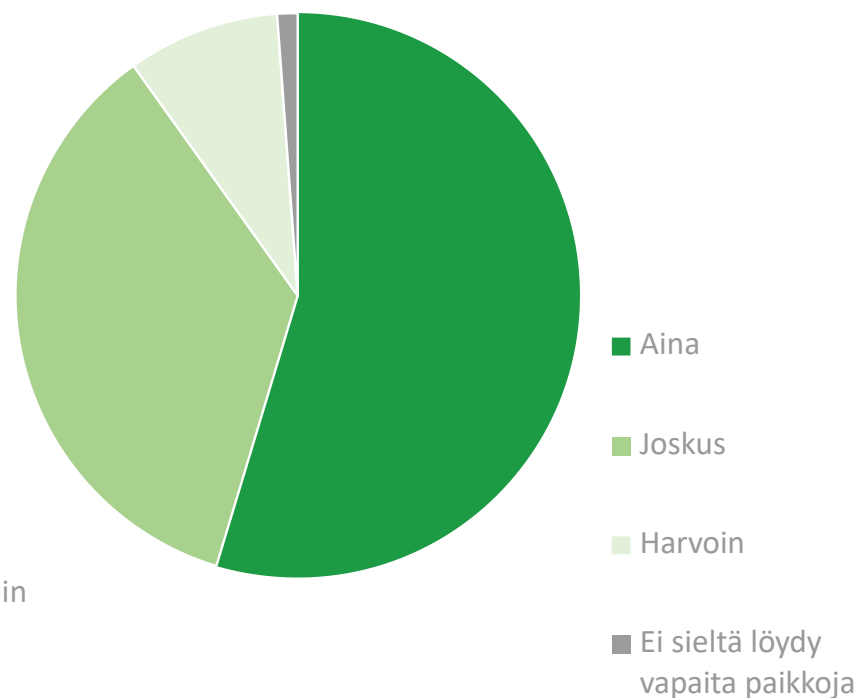
Tarkastelualueen eteläpuolella pysäköinti on pääosin vapaata. Maksullisen pysäköinnin alue jatkuu noin korttelin verran tarkastelualueen itäpuolelle, minkä jälkeen pysäköinti on korttelin verran aikarajoituksellista (1–4 h). Tarkastelualueen pohjoispuolella on sekä maksullisia että aikarajoitettuja pysäköintipaikkoja.

Maksullisten pysäköintipaikkojen vuoden keskimääräinen käyttöaste on noin 0,25. Käyttöasteet vaihtelevat kuitenkin jokin verran vuodenajan ja pysäköintipaikkojen sijainnin mukaan, mutta kuormitusaste ei ole milloinkaan lähes 1. Pysäköintipaikoista ei ole siis tarkastelualueella pulaa ja hinnoittelu ohjaa pysäköintiä siten, että vapaita paikkoja on aina tarjolla. Tämä tulos saatiin myös huhtikuussa 2018 toteutetussa kyselyssä (kuvat alla).

Pysäköitkö alueella, kun käyt keskustassa?



Löydätkö alueelta kadun varresta helposti pysäköintiruudun?



Nykyiset
pysäköintipaikat

Pysäköintialueet

Linja-autot

Pysäköintipaikkoja
yht. 439 kpl
+ 5 kpl linja-autot

2.3 Pysäköinti

Pysäköinnin täyttöaste

Drone-kuvaus

Torstai 26.4.2018, klo 9.23–9.39



Pysäköintipaikkojen täyttöastetta selvitettiin drone-kuvauksen avulla huhtikuussa. Tulokset vahvistavat sen, että pysäköintipaikoista ei empire-alueella ole työpäivinä pulaa. Kuvauslentoja tehtiin kaksi: toinen aamupäivällä ja toinen iltapäivällä.

Drone-kuvaus

Torstai 19.4.2018, klo 13.42–13.57

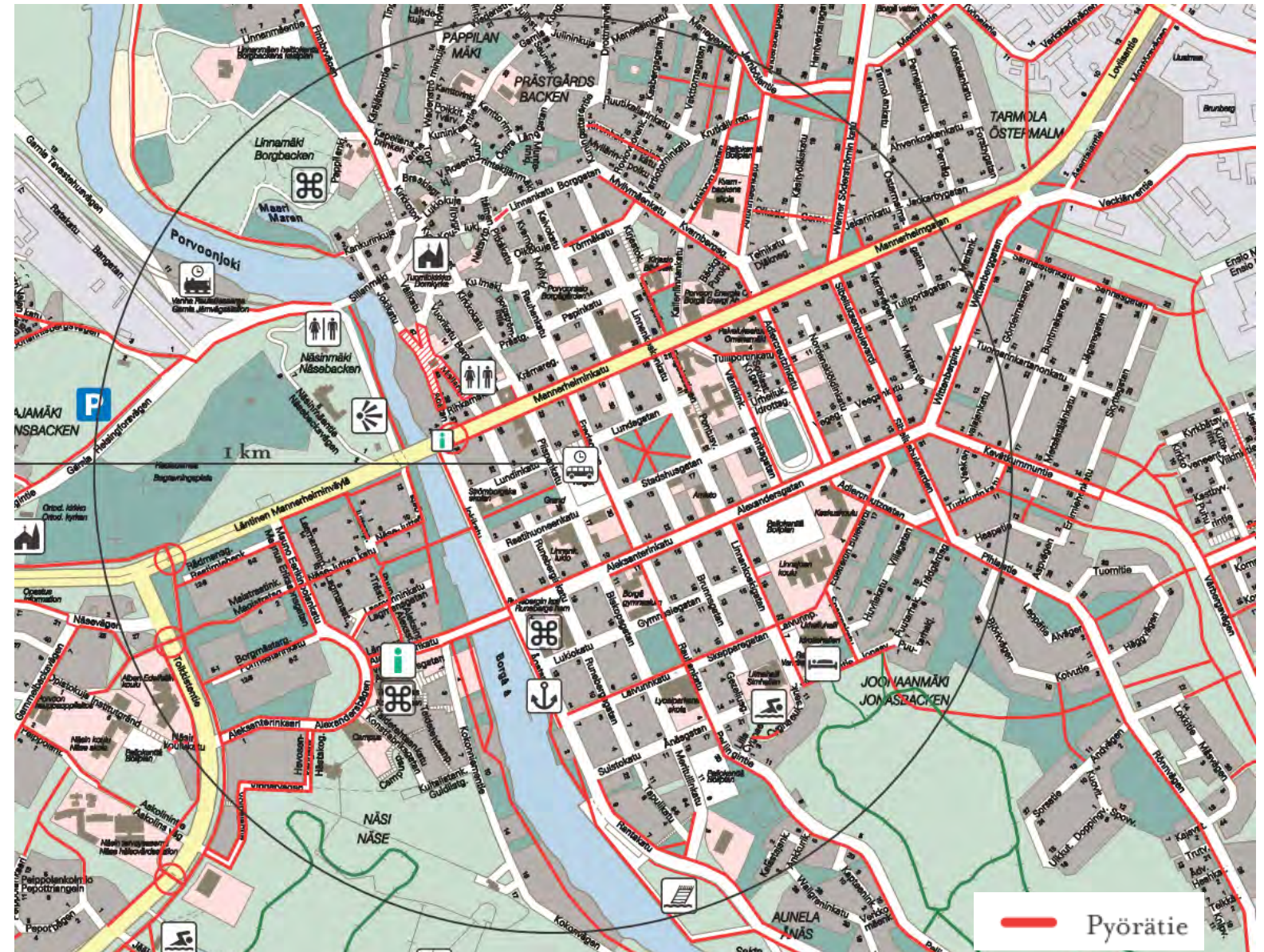


2.4 Pyöräliikenne

Nykytilanne

Porvoon keskustan pyöräilyverkko on varsin kattava ja yhdistävä. Merkittävin puute pyöräliikenteen verkossa on Mannerheiminkadun silta, jolla ei ole pyörätietä. Tätä puutetta paikkaa vain kävelijöitä ja pyöräilijöitä palveleva oma silta, joka sijaitsee Runeberginpuiston jatkeena. Puiston ja sillan välissä oleva Jokikatu kuitenkin katkaisee pahasti yhteyden keskustasta Länsirannalle.

Pyöräilijöitä on laskettu kesällä joen ylittävillä silloilla (Mannerheiminkatu, kävelysilta ja Aleksanterinkatu) kesäkuun alkupuolella. Laskenta-aikana klo 9.00-14.00 silloilla oli 920 pyöräilijää, joista 50 % Aleksanterinkadun sillalla, 40 % kävelysillalla ja 10 % Mannerheiminkadun sillalla. Mielenkiintoista on, että Mannerheiminkadun sillalla pyöräilijöitä, vaikka sillä kohdin kadulla ei ole pyörätietä. Tämä kertoo, että tällä kohdalla on kysyntää pyörätielle.



3. Vaihtoehtotarkastelut

3.1 Vaihtoehtotarkastelut

Vaihtoehdot ja työpaja:

- Osana suunnitteluprosessia on tutkittu erilaisia yleispiirteiseen suunnitelmaan liittyvien osa-alueiden vaihtoehtoisia ratkaisutapoja
- Vaihtoehdot esiteltiin osallistavassa työpajassa, jossa niitä kehitettiin yhdessä kaupunkilaisten kanssa
- Työpajassa esiin nousseiden näkemysten perusteella ratkaisuja tutkittiin pidemmälle
- Toimivimpien ja toivotuimpien ratkaisujen pohjalta laadittiin lopullinen yleispiirteinen suunnitelma (*4.0 Yleispiirteinen suunnitelma*)

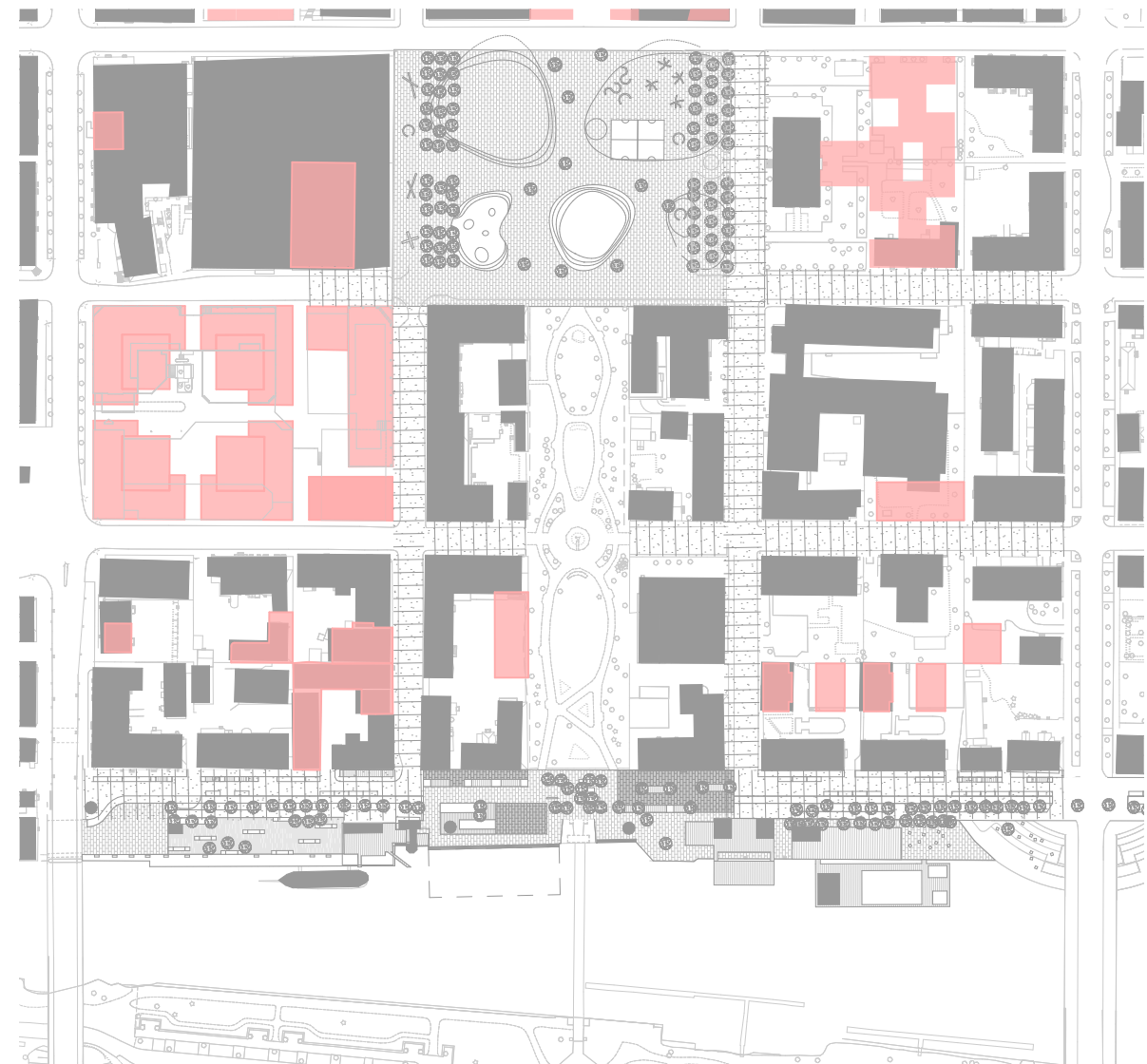


3.2 Ydinkeskustan korttelit

Vaihtoehtotarkastelut



V1



V2

3.3 Liikennejärjestelmä

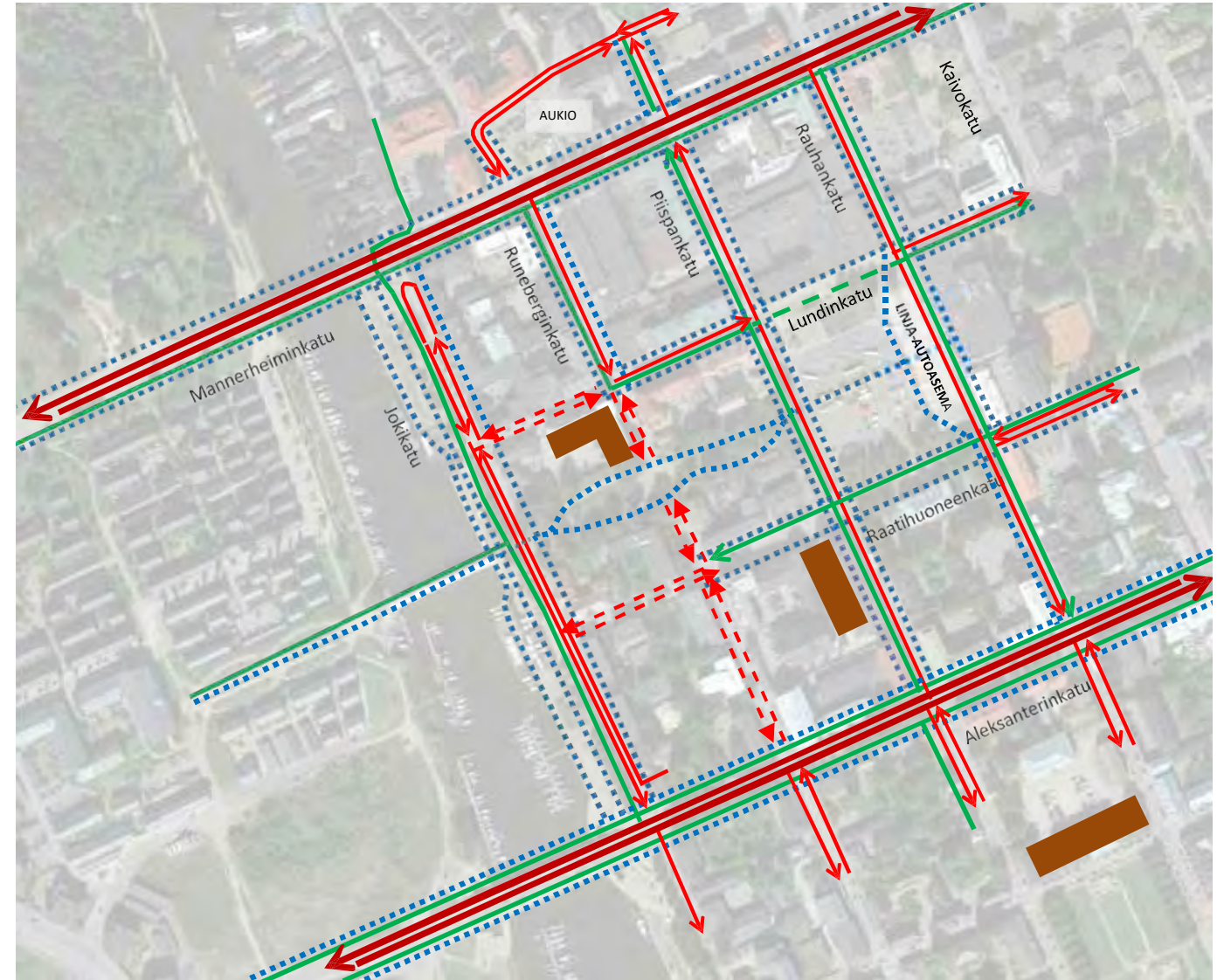
vaihtoehto 1

Vaihtoehdossa 1 keskustan katuverkossa on rauhoitettu autoliikennettä Runeberginkadulla Lundinkadun eteläpuolelta Aleksanterinkadulle sekä Lundinkatua ja Raatihuoneenkatua Jokikadun ja Runeberginkadun välillä. Katuosuudet on muutettu hidaskaduiksi, joilla autolla ajaminen on mahdollista, mutta hitaasti. Kaduilla on edelleen pysäköintiä.

Pyöräilyn olosuhteita on parannettu useilla katuosuuksilla. Merkittävin uusi pyörätie on Mannerheiminkadulla sillalla kadun eteläreunalla oleva pyörätie. Tila sille on saatu poistamalla autoliikenteeltä sillalla oleva toinen itään johtava kaista.

Rihkamatorilta on poistettu valtaosa pysäköinnistä. Torin alle ei ole sijoitettu rakenteellista pysäköintiä. Pysäköintipaikkoja on vähennetty myös kaduilta, että saadaan tilaa pyörä-teille.

Mannerheiminkadun estevaikutusta vähennetään Rihkamatorin etelänurkalla mm. liikennevalojen ajoituksen avulla.



V1

Merkinnät

	Pääkatu		Kävely
	Kokoojakatu		Pyöräily
	Hidaskatu		Koulu

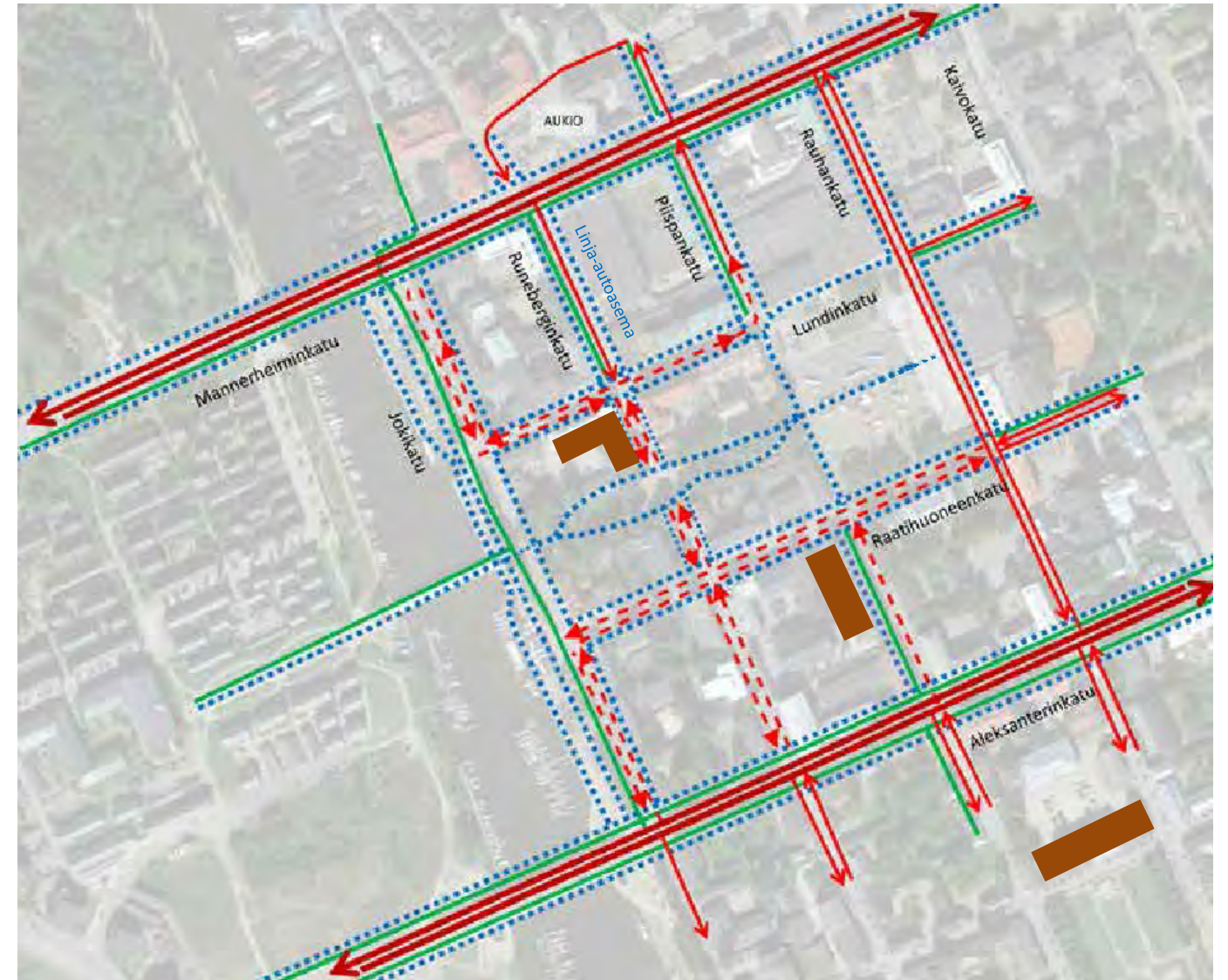
3.3 Liikennejärjestelmä

vaihtoehto 2

Vaihtoehdossa 2 keskustan katuverkkoa on rauhoitettu enemmän kuin vaihtoehdossa 1. Käytännössä keskustan läpiajo on estetty Jokikadun ja Rauhankadun välisellä alueella.

Myös tässä vaihtoehdossa Rihkamatorilta on poistettu valtaosa pysäköinnistä. Torin alle ei ole sijoitettu rakenteellista pysäköintiä. Rihkamatorilta ja katujen varsilta poistuvalla pysäköinnille on esitetty korvaavia paikkoja kortteliin 25.

Ideasuunnitelman yhteydessä ei ole tehty yksityiskohtaisia toimivuustarkasteluja. Osana keskustan tarkempia suunnitelmia on syytä tarkistaa liikenneverkon keskeisten katujaksojen toimivuus simuloimalla.



V2

Merkinnät

	Pääkatu		Kävely
	Kokoojakatu		Pyöräily
	Hidaskatu		Koulu

3.4 Linja-autoasema

Kehittämismvaihtoehdot

Linja-autoaseman kehittämiseksi tarkasteltiin neljää vaihtoehtoa.

VE 0 (+) Nykytilanne ja sen vähäinen kehittäminen

Linja-autoasema on nykyisellä paikallaan. Linja-autoasemaa kehitetään esimerkiksi rakentamalla linja-autoasemarakennuksen edustalle viistolaiturit sekä rakentamalla laitureille korotetut odotustilat.

VE 1. Rauhankatu

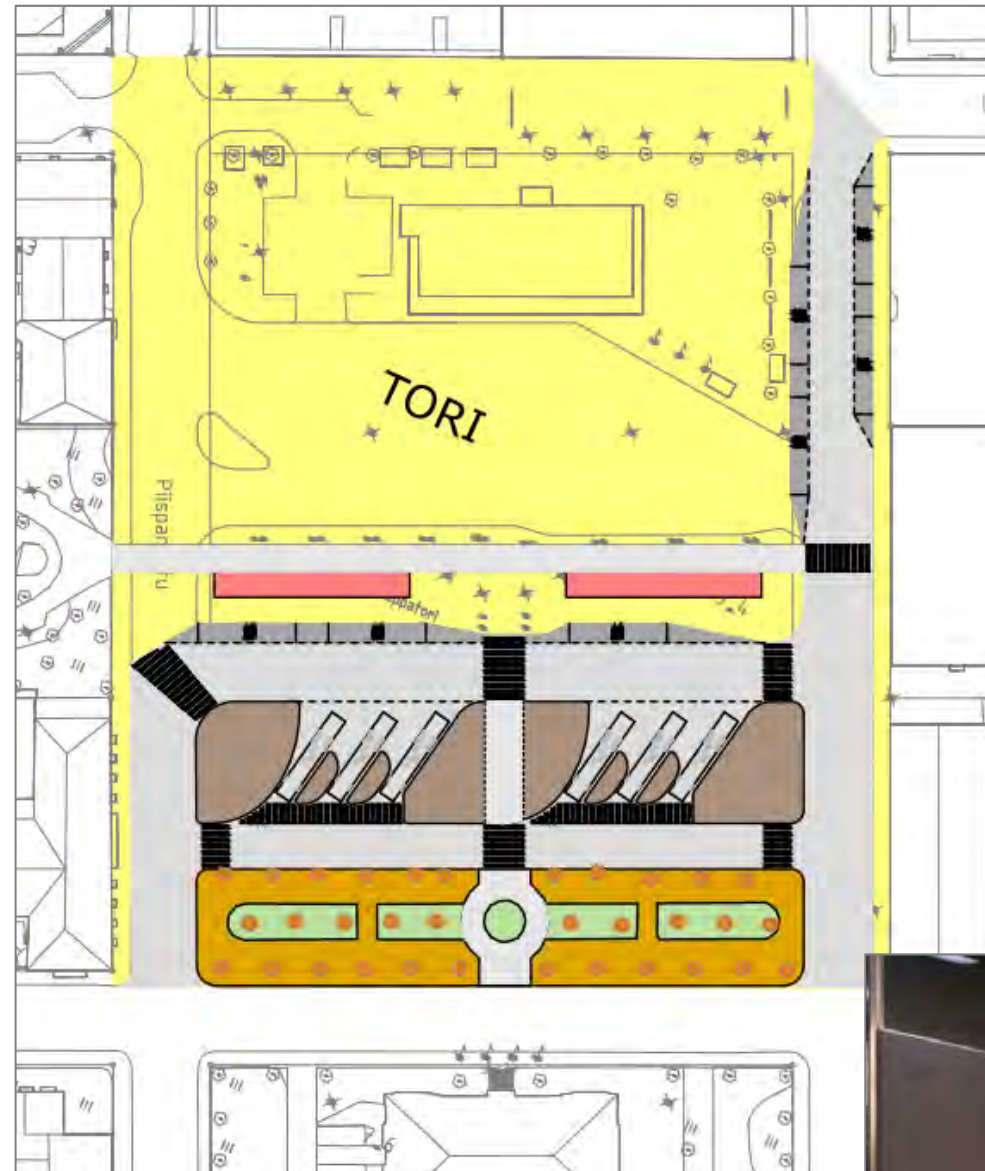
Bussiliikenne keskitetään Rauhankadulle. Paikallisliikenteellä on kadunvarsipysäkit. Pitkämatkaiselle liikenteelle terminaalialue torin kohdalla.

VE 2. Torin etelälaita

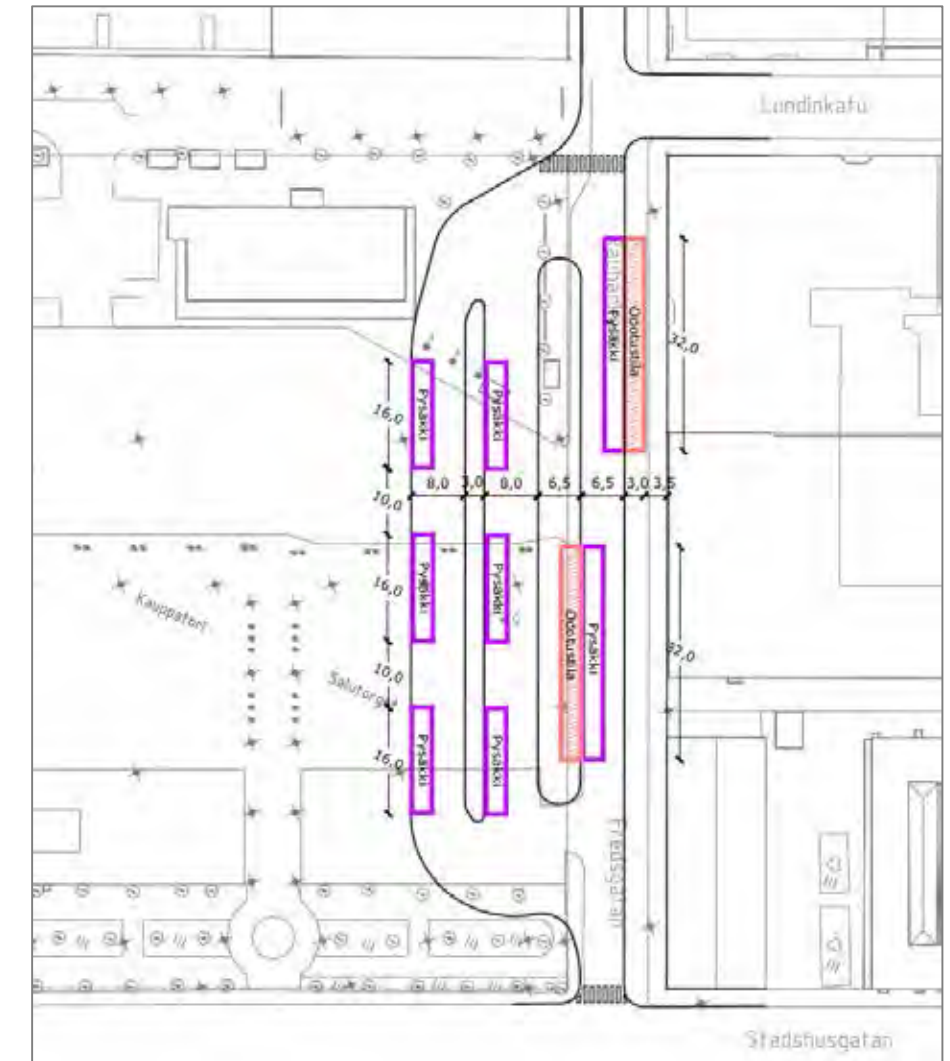
Pitkämatkaisen liikenteen terminaali torin etelälaidalla. Paikallisliikenteen pysäkit Rauhankadulla. Bussit liikennöivät molemmissa suunnissa Rauhankatua.

VE 3. Linja-autoasema korttelissa 25

Pitkämatkaisen liikenteen asema sijoittuu kortteliin 25 ja linja-autoaseman päälle rakennetaan rakennus. Paikallisliikenne on Piispankadulla, joka muutetaan Mannerheiminkadun puoleisesta päästään joukkoliikennekaduksi.



Vaihtoehto 2, hahmotelma



Vaihtoehto 1, hahmotelma



Vaihtoehto 3, referenssi (Kampin terminaali, Helsinki)

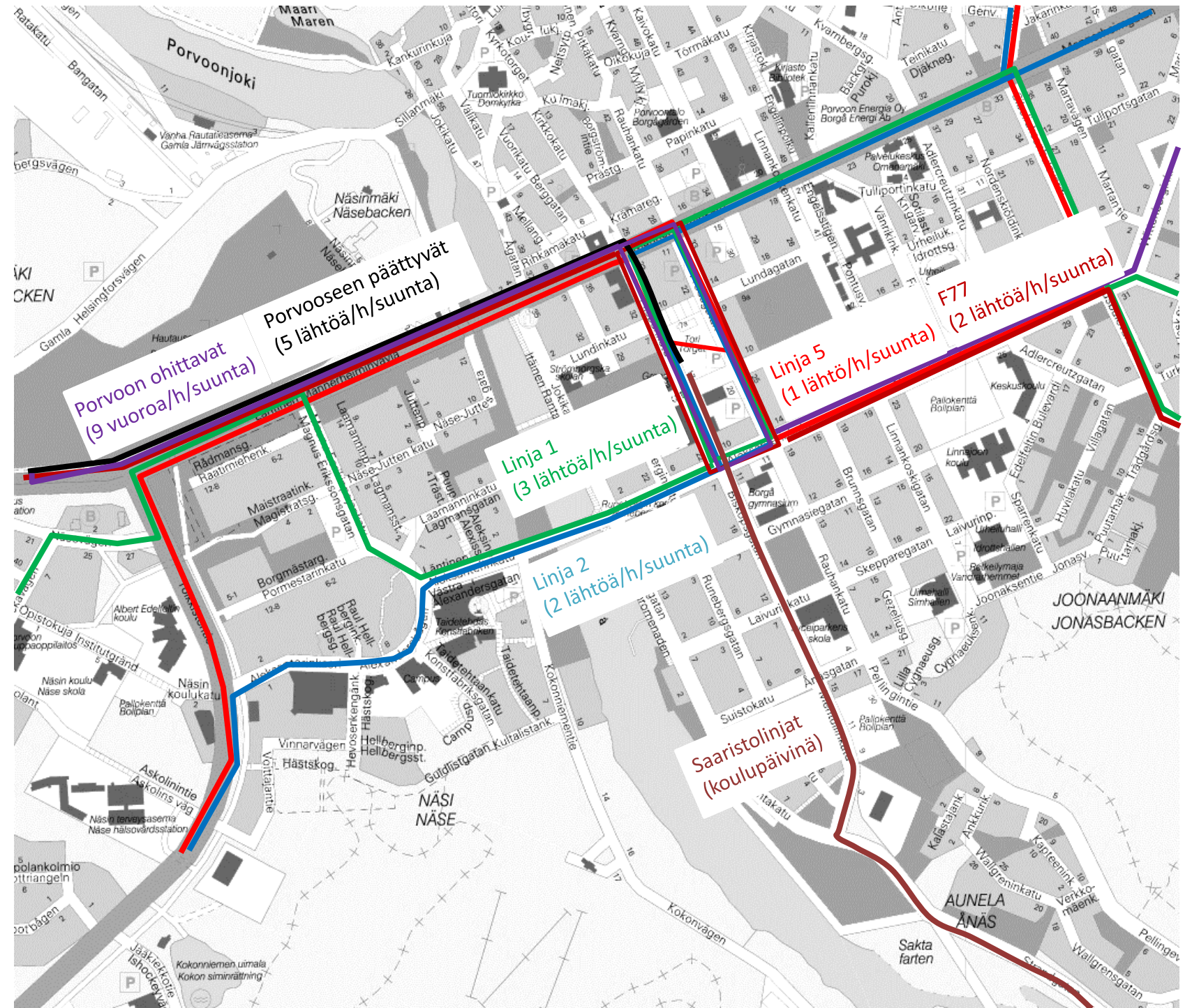
3.5 Joukkoliikenne

Nykytilanne

Porvoon linja-autoasema on erittäin vilkas niin matkustajamäärillä kuin liikenteen määrällä mitattuna. Porvoon torilla oleva linja-autoasema muodostaa nykyisin paikallis- ja pitkämatkaisen liikenteen solmukohdan. Joukkoliikenteen nykyiset vuoromäärät on esitetty oheisessa kuvassa.

Pitkämatkaisessa liikenteessä kuljetetaan rahtia, minkä vuoksi linja-autoasemalle ajetaan myös Matkahuollon paketti- ja kuorma-autoilla sekä tavaraa tuovien ja hakevien ajoneuvoilla.

Porvoon linja-autoaseman suurilla matkustajamäärillä on merkittävä torin ympäristöä elävöittävä vaikutus. Toisaalta suuri osa torista on aamuisin ja iltaisin bussien täyttämä ja muina aikoina varsin tyhjä.



3.5 Joukkoliikenne

VE1 Rauhankatu

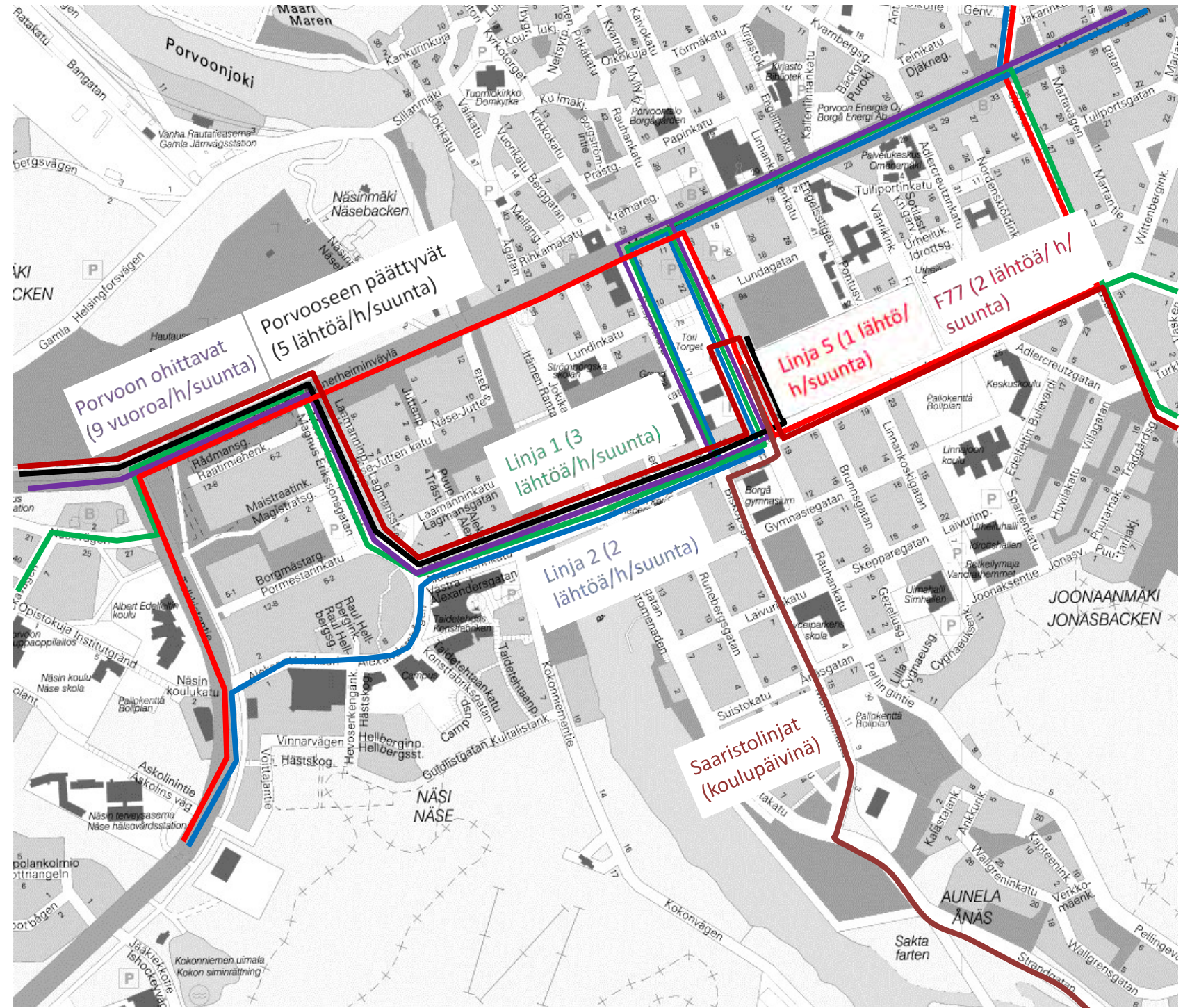
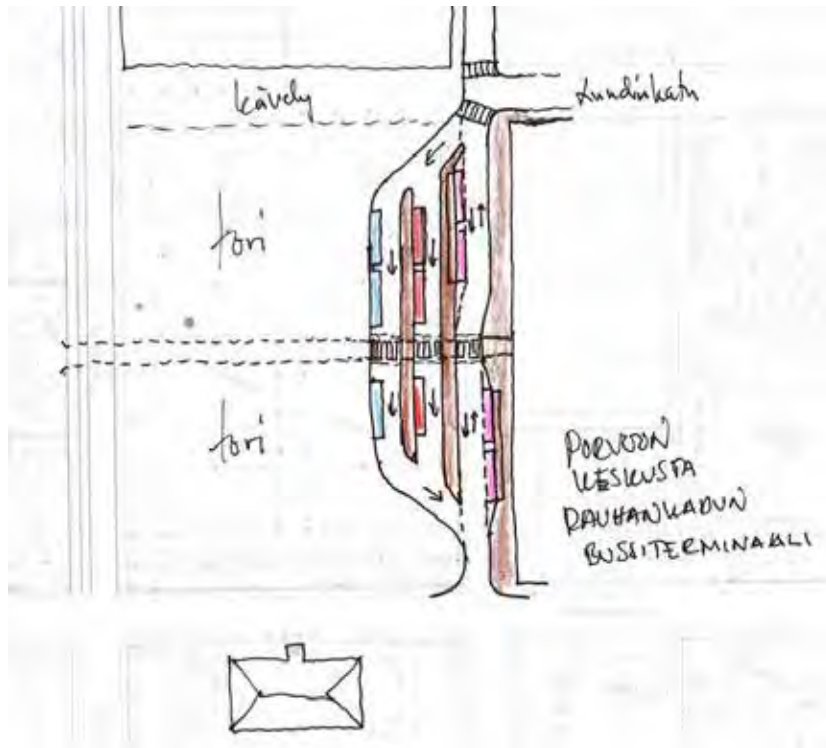
- Selkeä keskustaterminaali, jonka kautta kaikki bussit kulkevat
- Lyhyet vaihtomatkat bussien välillä
- Bussiliikenne keskittyy yhdelle kadulle
- Bussiliikenteen tarvitsema tila on lähes yhtä suuri kuin nykyisin
- Bussiliikenne keskittyy yhdelle kadulle, mikä voi edellyttää muun liikenteen rajoittamista

Porvoon läpi ajavat jako

- 862, 863 3/aht, 2/iht
- Muut: 14/aht, 17/iht

Porvooseen päättyvät jako

- 788 2/ht
- 848 3/ht
- 861 3/ht



3.5 Joukkoliikenne

VE2 Terminaali torin etelälaidalla

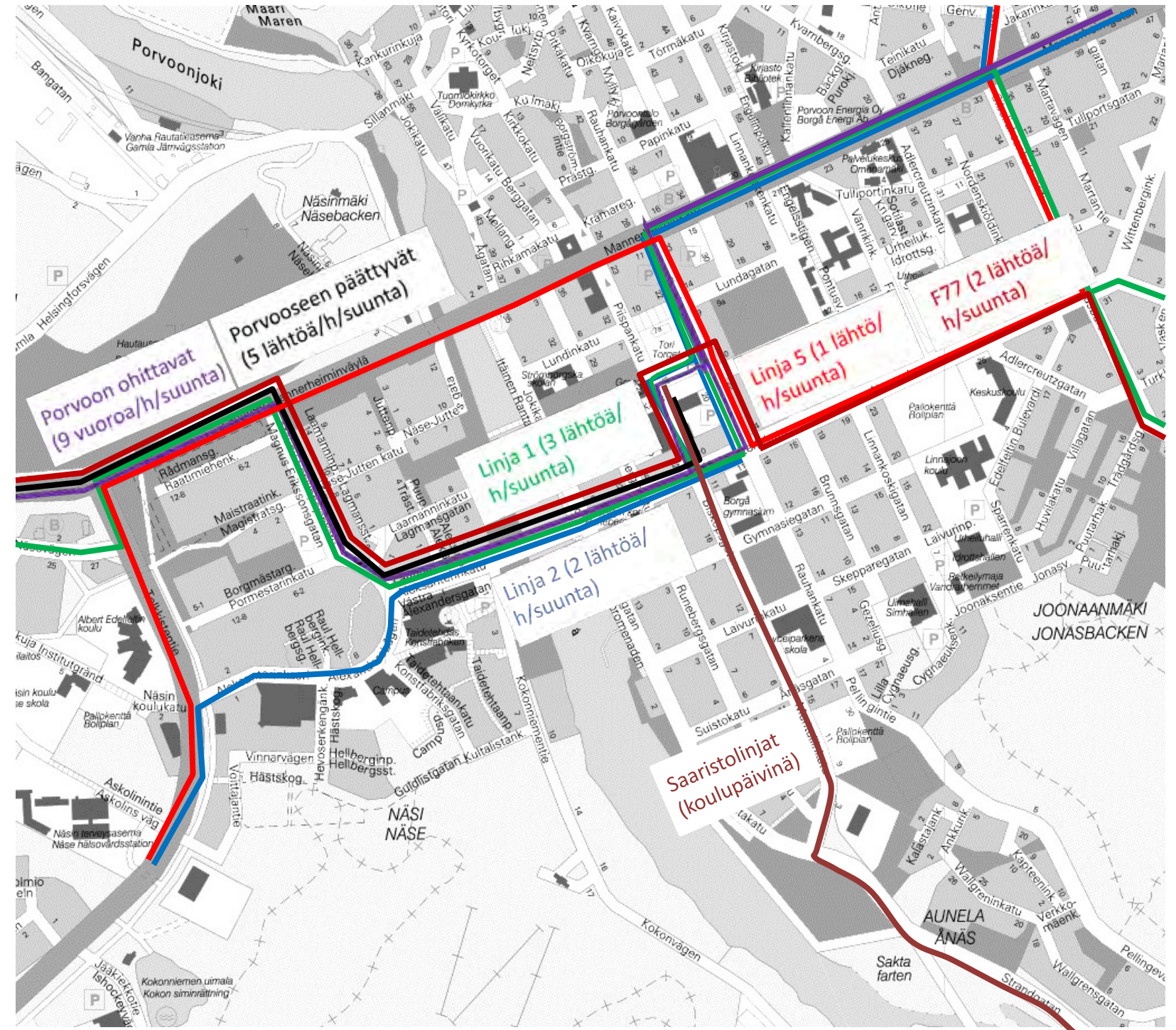
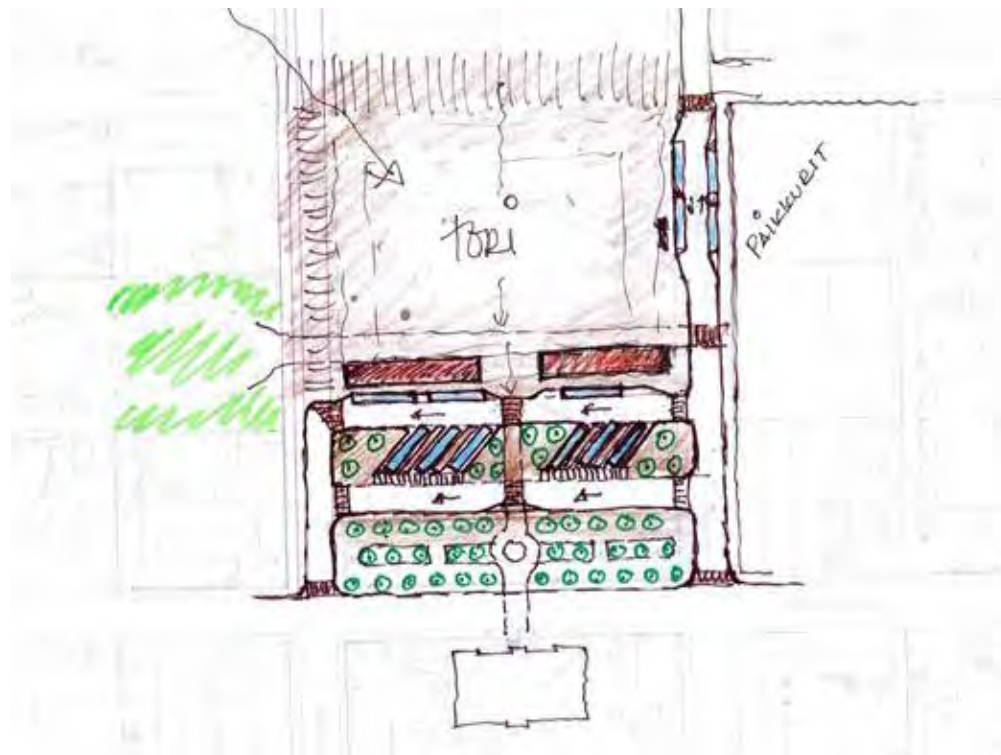
- Linja-autoasema torin laidalla, mikä antaa mahdollisuuksia torin kehittämiselle
- Selkeä keskustaterminaali, jonka kautta kaikki bussit kulkevat
- Lyhyet vaihtomatkat bussien välillä
- Bussiliikenne keskittyy yhdelle kadulle
- Bussiliikenteen tarvitsema tila on lähes yhtä suuri kuin nykyisin

Porvoon läpi ajavat jako

- 862, 863 3/aht, 2/iht
- Onni F77 3/ht
- Linja 5 2/ht
- Muut: 14/aht, 17/iht

Porvooseen päättyvät jako

- 788 2/ht
- 848 3/ht
- 861 3/ht



VE3 kortteli 25

-

- 788 2/ht
- 848 3/ht
- 861 3/ht



3.6 Pysäköinti

Vaihtoehtotarkastelut

Kävely- ja pyöräilymahdollisuuksien parantaminen vähentää pysäköintipaikkoja keskustassa Mannerheiminkadun, Rauhankadun, Aleksanterinkadun ja joen rajaamalla alueella noin 55 %. Vähennyksen määrä vaihtelee hieman vaihtoehtoitain.

Vaihtoehtoisina pysäköintiratkaisuuksina on selvitetty alla esitettyjä ratkaisuja. Rakenteellinen pysäköinti on kallista kadunvarsipysäköintiin verrattuna. Erityisen kallista on rakentaa pysäköintilaitos maan alle siten, että rakennus ei sisällä muuta käyttöä. Torinaluspysäköinnin kustannuksia nostavat haastavat pohjarakennusolosuhteet. Elannon kortteleissa on mahdollista rakentaa samalla muutakin, mikä madaltaa rakentamiskynnystä. Uusiutuvisissa kohteissa rakennetaan pysäköintiä kohteen omaa tarvetta vastaavasti.

Pysäköinnin vaihtoehtoisen ratkaisumallit ovat:

A. Toriparkki

- paikkoja noin 300
- kustannukset noin 15 – 25 milj. euroa

B. Pysäköintilaitos Elannon korttelissa

- paikkoja noin 300 kpl (kahdessa kerroksessa)
- kustannukset noin 8-10 milj. euroa

C. Ei korvaavia paikkoja poistuvien tilalle

- pysäköintipaikkojen tehokkaampi käyttö
- mahdollisesti pysäköintimaksujen korotus

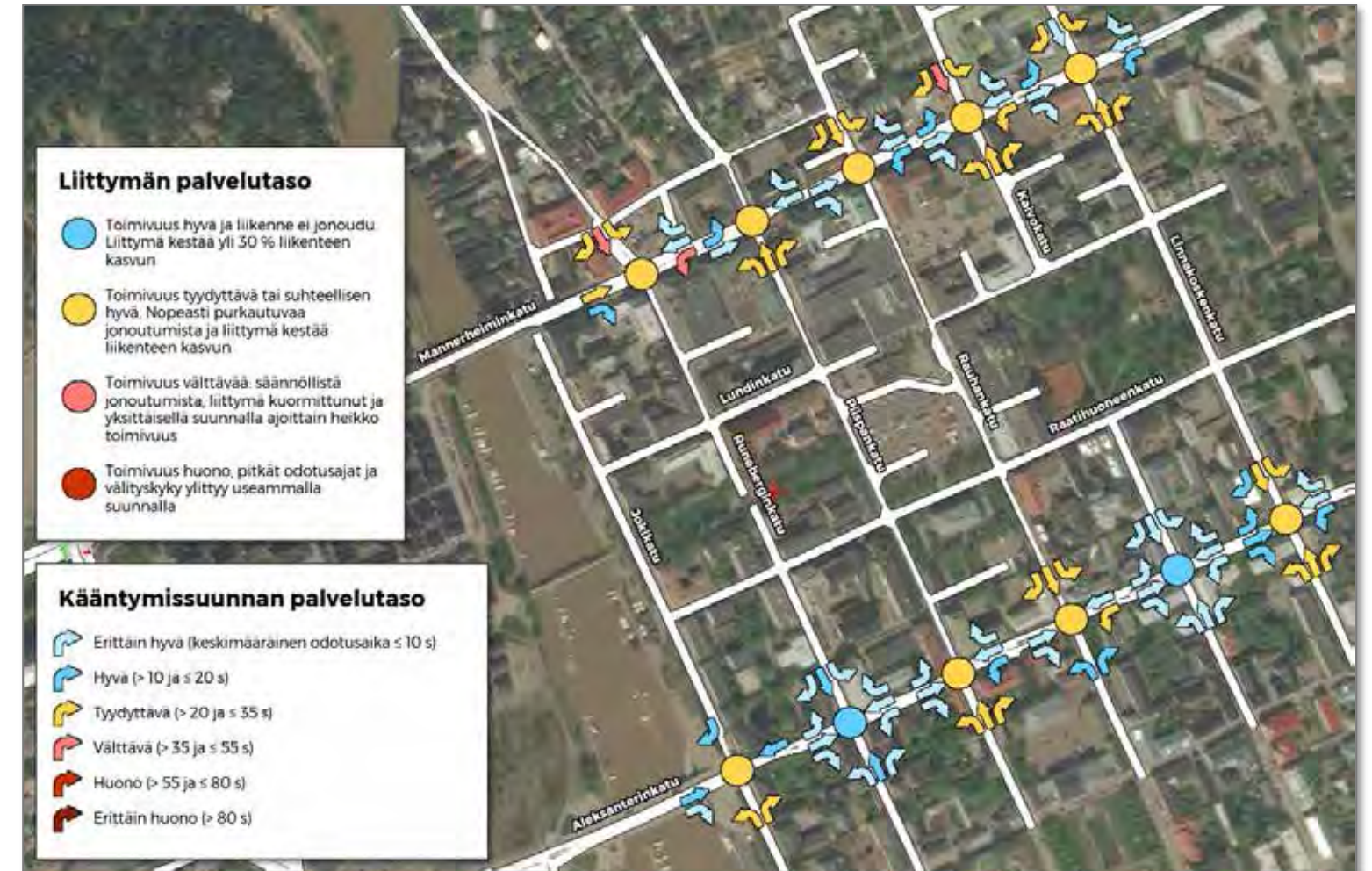


3.7 Liikenteen toimivuus

Liikennejärjestelmävaihtoehto 1

Vaihtoehdon 1 muutokset liikenneverkossa vaikuttavat liikenteen suuntautumiin keskustan katuverkolla. Hidaskatuosuuden vaikutuksesta liikennemäärät vähenevät Runeberginkadun eteläosassa. Liikennemäärät sitä vastoin kasvavat muutamissa kohdin Rauhankatua, Raatihuoneenkataa ja Kaivokataa. Piispankadun pohjoispäässä liikennemäärien kasvu on merkittävä. Mannerheiminkadun ja Aleksanterinkadun poikkileikkausliikennemääriin vaihtoehdon 1 verkkomuutoksilla ei ole huomattavaa vaikutusta.

Liikenneverkon toimivuudessa ei ole merkittävää eroa nykytilanteeseen nähden. Verkko välittää liikennettä tyydyttävästi. Yksittäisillä liittymien haaroilla palvelutaso jää välttäväksi. Liikenne jonoutuu nykytilaa vastaavasti merkittävimmin Mannerheiminkadun ja Runeberginkadun liittymän länsihaaralla. Jono yltää maksimissaan Porvoonjoen ylittävän sillan vastarannan puolelle. Jono pääsee kuitenkin edelleen lähes aina purkautumaan yhden valokierron aikana, eikä pitkäkestoista jonoutumista ehdi muodostua.

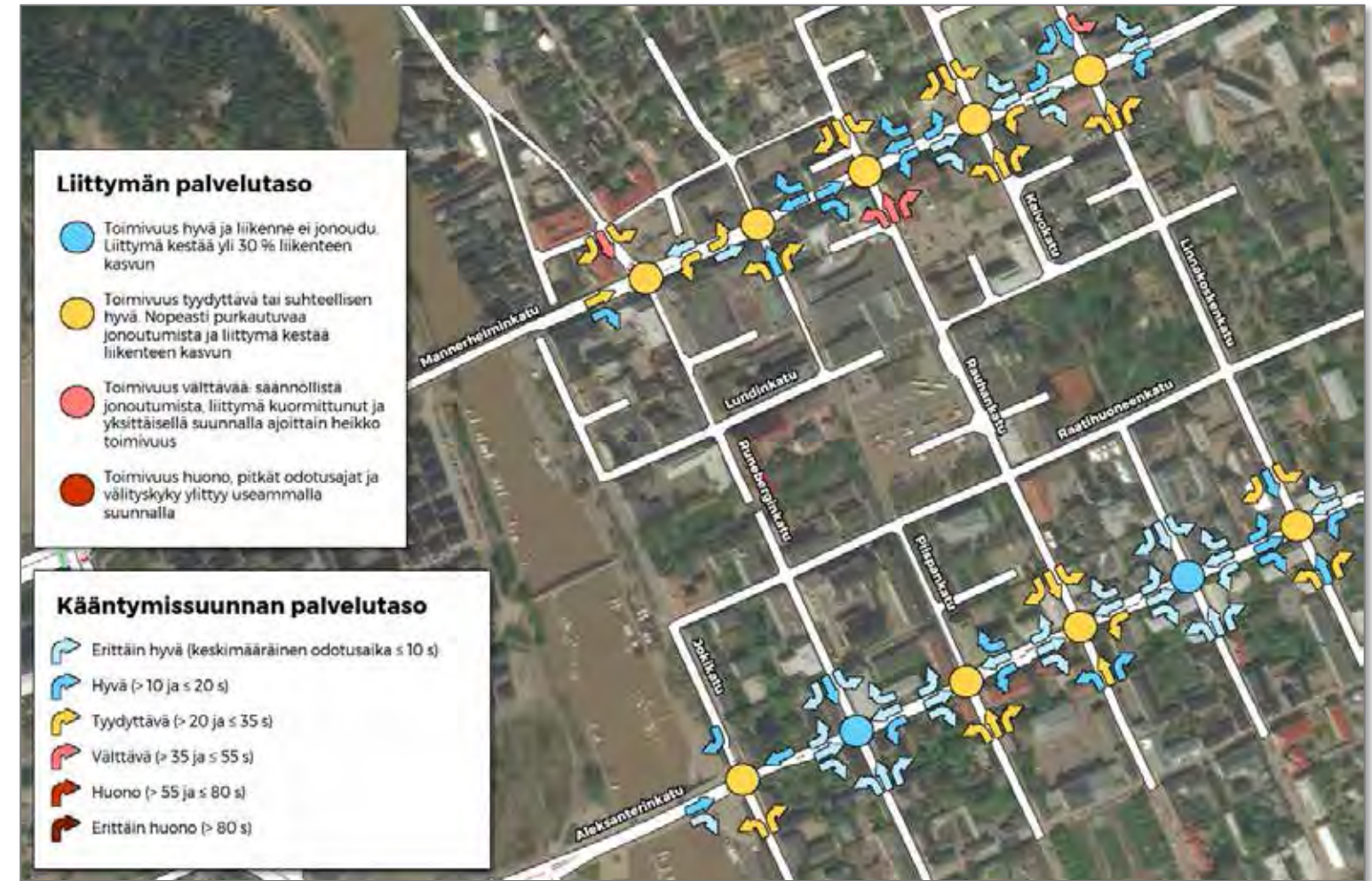


3.7 Liikenteen toimivuus

Liikennejärjestelmävaihtoehto 2

Vaihtoehdon 2 muutokset liikenneverkossa vaikuttavat liikenteen sijoittumiseen keskustan katuverkolla vaihtoehtoa 1 merkittävämmän. Liikennemäärät vähenvät Raatihuoneenkadulla välillä Piispankatu – Rauhankatu sekä Runeberginkadun ja Piispankadun eteläpäissä. Poikkileikkausliikennemäärät sitä vastoin kasvavat etenkin Rauhankadulla, mutta myös Lundinkadulla Piispankadun ja Runeberginkadun välisellä osuudella, Mannerheiminkadulla Rauhankadun ja Piispankadun välillä sekä Aleksanterinkadulla Runeberginkadun ja Rauhankadun välillä.

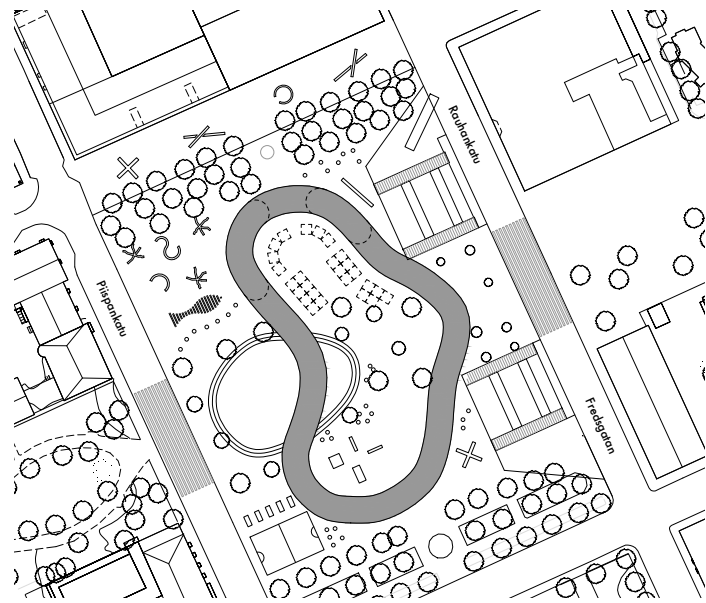
Keskustan katuverkko välittää verkko liikennettä nykytilannetta vastaavasti. Yksittäisillä liittymien haaroilla palvelutaso jää välttäväksi, kuten vaihtoehdon 1 verkolla. Myös tässä liikenne jonoutuu merkittävimmin Mannerheiminkadun ja Runeberginkadun liittymän länsihaaralla. Jono ylittää pisimmillään Porvoonjoen ylittävän sillan vastarannan puolelle. Pitkäkestoista jonoutumista ei kuitenkaan pääse muodostumaan sillä jono purkautuu useimmiten yhden valokierron aikana.



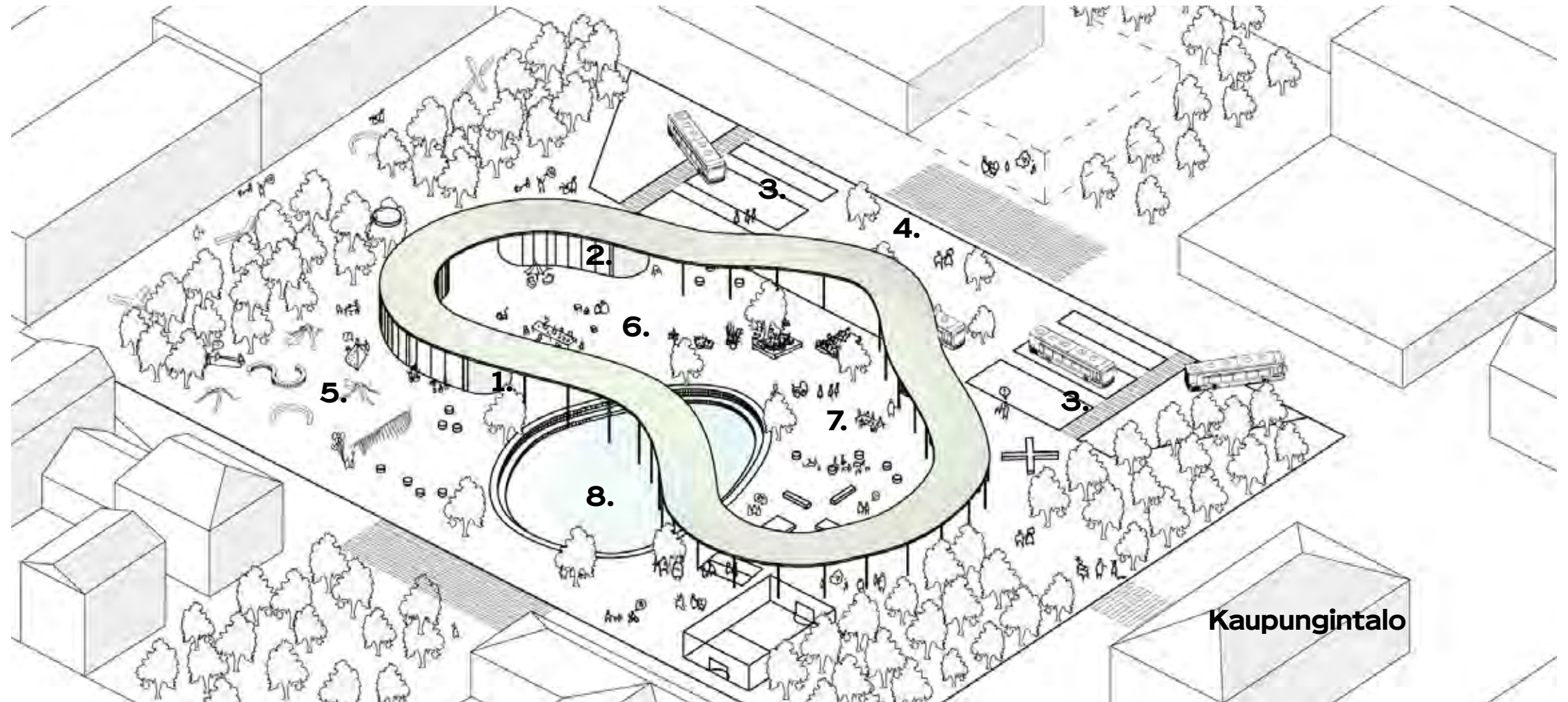
3.8 Tori

V1 Linja-autoasema Rauhankadun varrella

- Linja-autoasema Rauhankadulla
- Rahti Lundinkadun varrella katoksen alla
- samoin kauppahalli, joka painottuu ravintola- ja kahvilatoimintaan.
- Katoksen alla sijaitsee myös esimerkiksi esiintymislava, katettua torimyyntiä sekä erilaisia harrastustoimintoja, kuten petanque- ja pingiskenttiä.
- Torilla on tekemistä kaiken ikäisille.
- Empire-kaavan mukainen puurivi myös Lundinkadun varrella.



Asemapiirustus



Aksonometria lounaasta

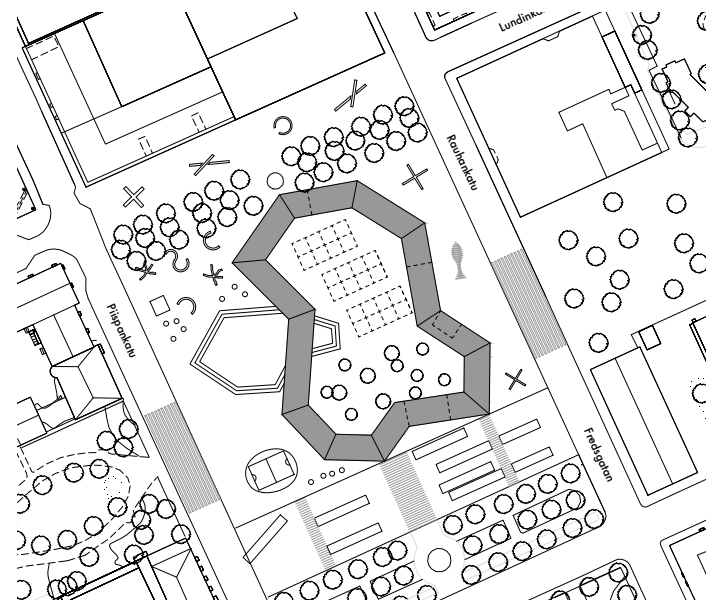
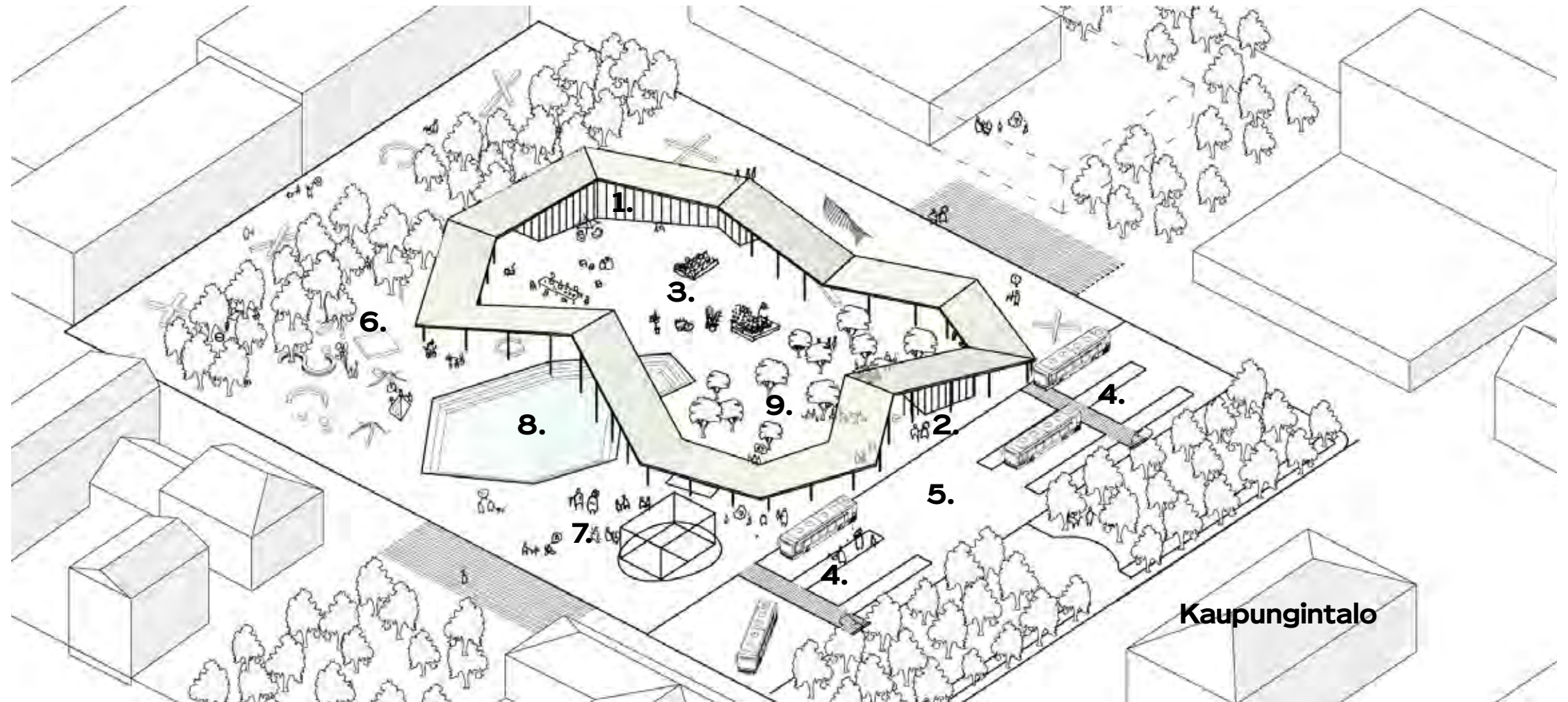
Funktiot ja pinta-alat

1. Kauppahalli, 300 kem²
kauppahalli on torin vetonaula!
2. Linja-autoasema, 180 kem²
Lämmin odotustila ja lipunmyynti
3. Pysäkkialue
odotusalueen katoksen alla
4. Shared space -alue
Linja-autojen ja kevyen liikenteen risteyskohta, parempi yhteys torin ja kaupunginpuiston välillä.
5. Lasten ja nuorten vapaa-aika, n. 1000 m²
leikkivälineitä, kiipeilytelineitä, skeittausrakenteita sekä parkour-telineitä.
6. Torikauppa
Noin 1800 m²
7. Aikuisten ja seniorien alue, noin 1400 m²
Alue sisältää esimerkiksi shakkipöytiä, petanque-kenttiä ja kuntoiluvälineitä.
8. Hulevesiallas

3.8 Tori

V2 Linja-autoasema torin etelälaidalla

- Linja-autoasema torilla kaupungintalon puoleisen sivun puurivistöjen vierellä.
- Katosrakenne rajaa sisäänsä oleelliset funktiot.
- Kauppahalli sijaitsee Rauhankadun ja Lundinkadun kulmassa. Sen torinpuoleinen terassi on suojaisa ja aurinkoinen paikka.
- Katoksen sisäpuolella sijaitsee torimyynti ja eteläpuolinen kirsikkapuutarha.



Asemapiirustus

Aksonometria lounaasta

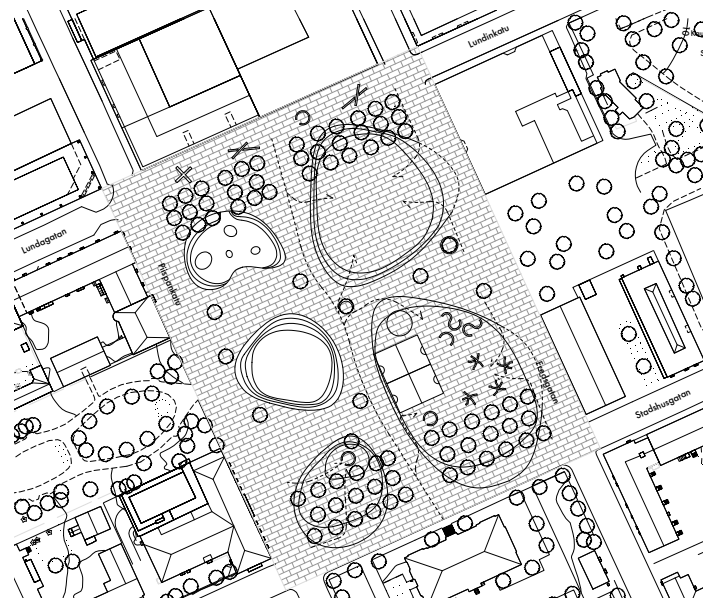
Funktiot ja pinta-alat

- | | | |
|---|---|--|
| 1. Kauppahalli, n. 300 kem ²
<i>kauppahalli on torin vetonaula!</i> | 4. Linja-autojen pysäkit | 7. Aikuisten ja seniorien oleskelu- ja toiminta-
alue. <i>Alueella sijaitsevat esimerkiksi
kuntoiluvälineet ja katettu tanssiparketti</i> |
| 2. Linja-autoaseman tilat, esim. rahti. 200 m ² | 5. Linja-autojen ja kevyen liikenteen shared
space -alue | 8. Hulevesiallas |
| 3. Torimyynti, n. 1400 kem ²
<i>Myös katettua tilaa</i> | 6. Lasten ja nuorten toiminta-alue. <i>Noin
1000 m²; leikkivälineitä, kiipeilytelineitä,
skeittausrakenteita sekä parkour-telineitä.</i> | 9. Kirsikkapuutarha |

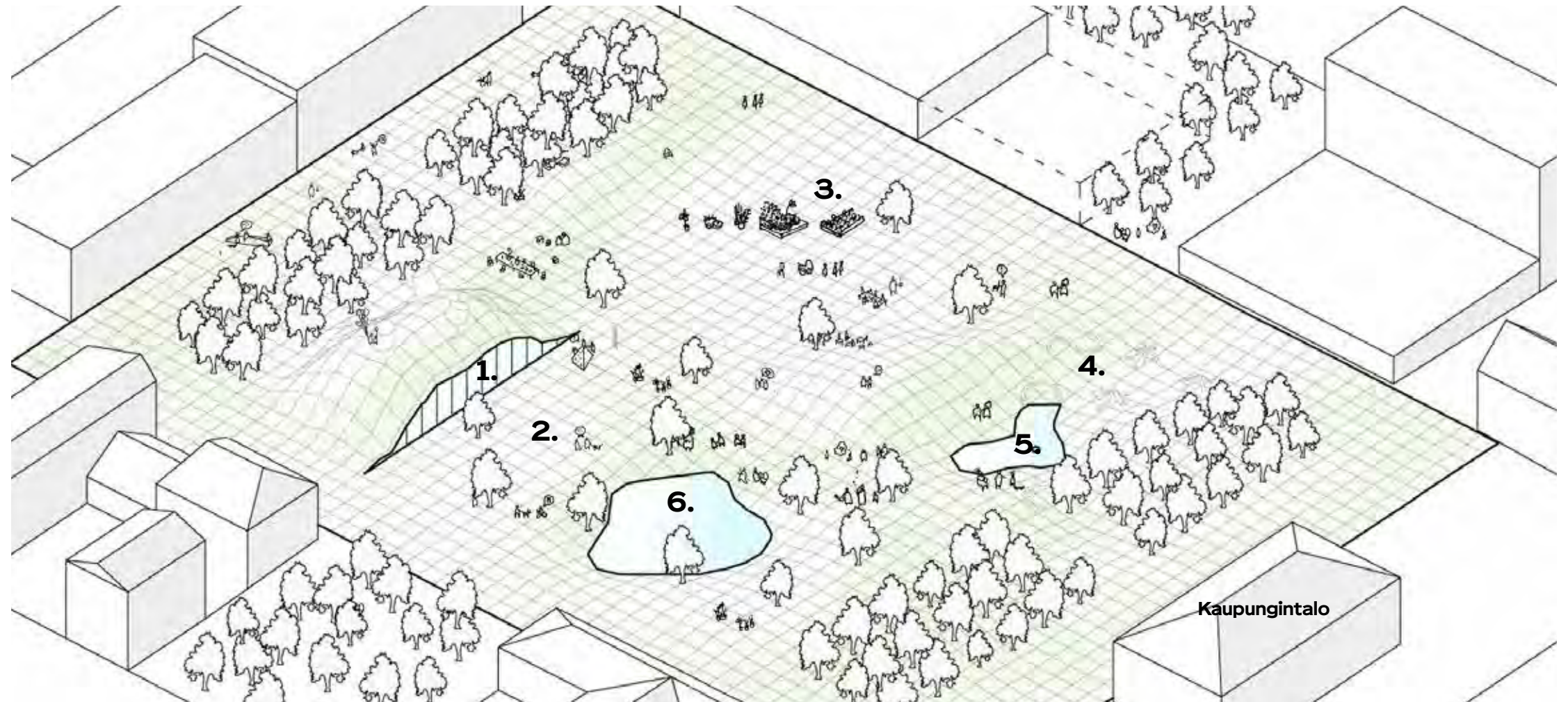
3.8 Tori

V3 Linja-autoasema korttelissa 25

- Linja-autoasema Elannon korttelissa
- Torialue rauhoitettu kevyelle liikenteelle ja oleskelulle.
- Torikivetyk kattaa torin sitä reunustavine katuineen.
- Kumpuileva maisema jakaa suuren torialueen pienempiin paikkoihin
- Lopputulos on mielenkiintoinen, vahvaidentiteettinen ja ihmisläheinen torialue, joka luo mikroilmastollisesti suotuisia oleskelupaikkoja.
- Liikuntaesteisille varataan esteettömät kulkuyhteydet kaikille torin alueille (kuvattu katkoviivoin).kuvassa).



Asemapiirustus



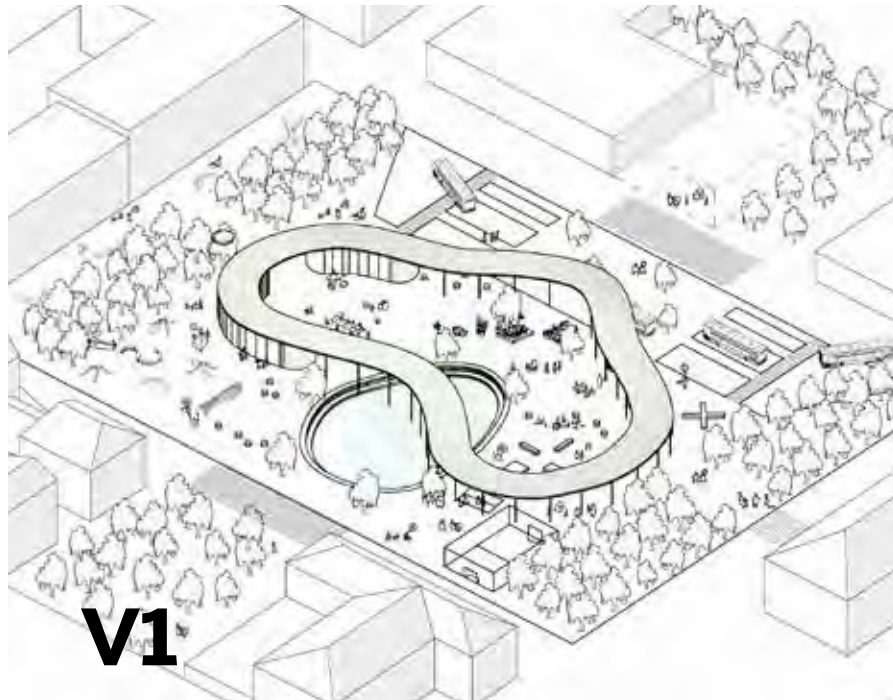
Aksonometria lounaasta

Funktiot ja pinta-alat

- | | | |
|--|---|------------------------------|
| 1. Kauppahalli, 500 kem ²
<i>Pieniä ravintoloita, kahviloita ja deli-tyyppisiä putiikkeja sisältävä kauppahalli on torin vetonaula!</i> | 3. Torimyynti, n. 2000 kem ² | 5. Lasten kahluuallas |
| 2. Kauppahallin terassialue, n. 800 m ²
<i>Syö ja juo ulkona sään salliessa.</i> | 4. Lasten ja nuorten vapaa-aika, n. 2000 kem ²
<i>Sisältää esimerkiksi leikkivälineitä, kiipeilytelineitä, skeittausrakenteita sekä parkour-telineitä.</i> | 6. Hulevesiallas |

3.8 Tori

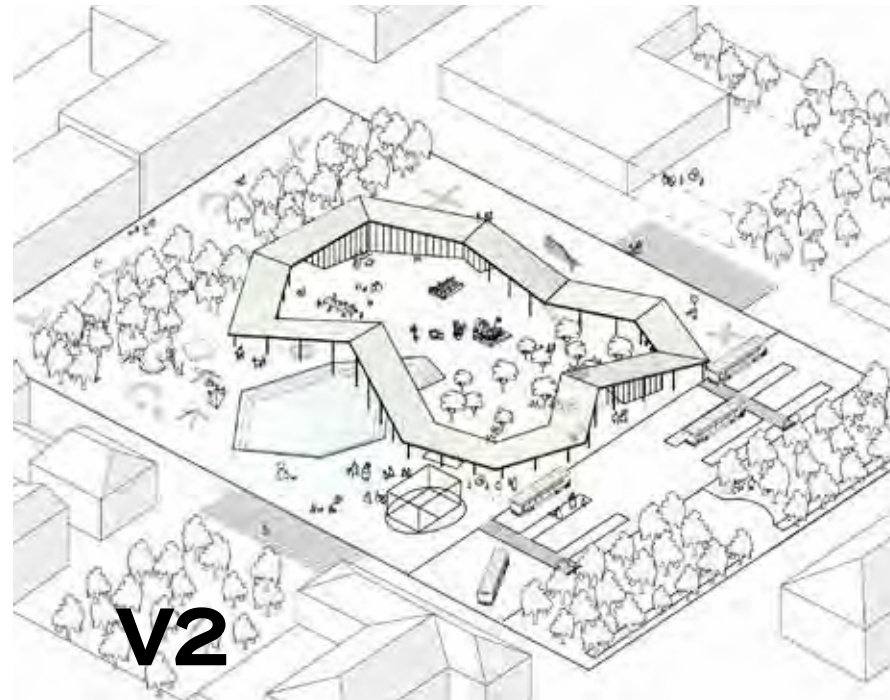
Torivertailu



V1

Linja-autoasema Rauhankadun varrella

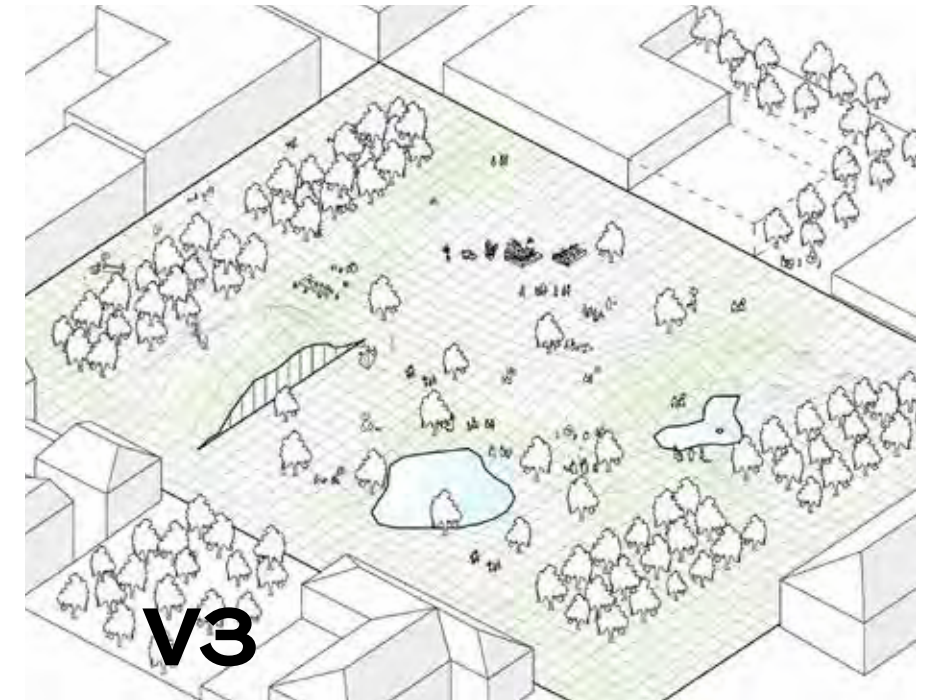
- + Luo torille lukuisia viihtyisiä tiloja
- + Linja-autot eivät häiritse kevyttä liikennettä
- + Kulkuyhteydet torin poikki paranevat
- + Tori vehreytyy ja saa raikastavan hulevesialtaan
- + Torin aktivoiva nähtävyys
- Rauhankatu runsaasti liikennöity katu



V2

Linja-autoasema torin etelälaidalla

- + Luo torille lukuisia viihtyisiä tiloja
- + Linja-autot eivät häiritse niin paljon kevyttä liikennettä
- + Kulkuyhteydet torin poikki paranevat
- + Tori vehreytyy ja saa raikastavan hulevesialtaan
- + Aktivoi torin
- Yhteys kaupungintalolle hieman muita versioita heikompi



V3

Linja-autoasema korttelissa 25

- + Luo torille lukuisia viihtyisiä tiloja
- + Alue on rauhoitettu kevyelle liikenteelle
- + Kulkuyhteydet torin poikki erinomaiset
- + Tori vehreytyy ja saa raikastavia hulevesialtaita
- + Keskustaa aktivoiva nähtävyys
- Rakentamiskustannukset korkeammat

