PORVOO BORGÅ

AK 540

PORVOON TORI

ASEMAKAAVASELOSTUS

14.12.2021

Ehdotus hyväksyttäväksi

:

Kaupunginvaltuusto xx.xx.2022 § xx

# 1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

## 1.1 Tunnistetiedot

**PORVOO**
**PORVOON TORI**
Kaupunginosa 2, tori, katu- ja puistoalue

**Asemakaavan muutos**
Asemakaavan muutos koskee toria, puistoa ja osaa Lundinkadusta kaupunginosassa 2

**Asemakaavan käsittely:**
Vireilletulo: Kaavoituskatsaus 2019

Asemakaava virallisesti nähtävänä:
Kaupunkikehityslautakunta 17.6. - 14.9.2020 84§

Asemakaavan hyväksyminen:
Kaupunkikehityslautakunta 14.12.2021 § x
Kaupunginhallitus x.x.2022 § xx
Porvoo kaupunginvaltuusto xx.xx.2021 xx

## 1.2 Kaava-alueen sijainti

Tori sijaitsee kaupunginosassa 2 Raatihuoneenkadun, Piispankadun ja Rauhankadun rajaamana. Suunnittelualueeseen kuuluu myös Rauhankadun ja Piispankadun välinen osa Lundinkatua. Suunnittelualue on kooltaan noin 12400 m². **Liite 1**

## 1.3 Kaavan nimi ja tarkoitus

Asemakaava 540 Porvoon tori.
Kaavalla tutkitaan torin uudistamista, joukkoliikenne- ja liikennejärjestelyjä, rakentamisen ja toimintojen sijoittumista torilla sekä torin kaupunkitilaan liittyviä suojeluarvoja.

Asemakaavamuutoksen tavoitteena on kaupungin strategian mukaisesti viihtyisä, elävä ja vetovoimainen kaupunkikeskusta, jossa voidaan kehittää ja kokeilla uusia ideoita ja liiketoimintamahdollisuuksia, parantaa palveluita, lisätä turvallisuutta, esteettömyyttä ja joukkoliikenteen sekä kevyen liikenteen toimivuutta. Tavoitteena on asemakaavalla ja kaavan toteutuksessa tukea kaupungin tavoitteita hiilineutraalina kaupunkina, kestävän arjen kaupunkina ja kiertotalouskaupunkina.

Kaavamuutoksen keskeisimmät vaikutukset on arvioitu nykytilanteeseen ja voimassa olevaan asemakaavaan verrattuna. Erilliset vaikutusselvitykset on tehty keskustan elinvoiman ja sosiaalisten vaikutusten osalta. Vaikutusten arviointi on kuvattu kootusti selostuksenkohdassa 5.2 Kaavan vaikutukset.

Alue on merkittävä kehittämiskohde, jonka toteuttamisella on vaikutuksia lähikortteleihin ja katuihin ja laajemmin koko keskustan viihtyisyyteen.

## 1.4 Selostuksen sisällysluettelo


1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT ... 2
1.1 Tunnistetiedot ... 2
1.2 Kaava-alueen sijainti ... 2
1.3 Kaavan nimi ja tarkoitus ... 2
1.4 Selostuksen sisällysluettelo ... 1
1.5 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista ja taustaselvityksistä ... 2
1.5.1 Liitteet ... 2
1.5.2 Muut taustaselvitykset ja lähdemateriaali ... 2
2 TIIVISTELMÄ ... 3
2.1 Kaavaprosessin vaiheet ... 3
2.2 Asemakaava ... 4
2.3 Asemakaavan toteuttaminen ... 4
3 LÄHTÖKOHDAT ... 4
3.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ... 4
3.2 Selvitys suunnittelualueen oloista ... 5
3.2.1 Alue osana kaupunkirakennetta ... 5
3.2.2 Rakennettu ympäristö ... 5
3.2.3 Viherympäristö ... 6
3.2.4 Kaupunkimaisema ... 7
3.2.5 Hulevedet ... 8
3.2.6 Pohjavesi, maaperä, perustilaselvitys ja pilaantuneisuus ... 8
Pohjavesi 8
Maaperä 9
Maaperän pilaantuneisuus ... 9
Rakennettavuus ... 9
3.2.7 Kunnallistekniikka ... 9
3.2.8 Liikenne ja pysäköinti ... 10
3.2.9 Maanomistus ... 11
3.2.10 Asukkaat ... 11
3.3 Kaava-aluetta koskevat päätökset, suunnitelmat ja selvitykset ... 11
3.3.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat ... 11
3.3.2 Yhteenveto selvityksistä ... 11
3.4 Suunnittelutilanne ... 13
3.4.1 Maakuntakaava ... 13
3.4.2 Osayleiskaava ... 13
3.4.3 Vuoden 1970 asemakaava ... 14
4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET ... 14
4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve ... 14
4.2 Asemakaavan tavoitteet ... 15
4.3 Päätökset ... 15
4.3.1 Osallistuminen ja yhteistyö ... 15
4.3.2 Nettikysely torin käyttäjille ... 15
4.3.3 Mielipiteet luonnoksesta ... 16
4.3.4 Alustavat lausunnot luonnoksesta ... 16
4.3.5 Mielipiteiden ja lausuntojen vaikutukset kaavaehdotuksen sisältöön ... 17
4.3.6 Ehdotuksen valmistelu ... 18
4.3.7 Muistutukset ehdotuksesta ... 18
4.3.8 Lausunnot ehdotuksesta ... 18
4.3.9 Muistutusten ja lausuntojen vaikutukset kaavaehdotuksen sisältöön ... 18
5 ASEMAKAAVAN KUVAUS ... 18
5.1.1 Mitoitus ... 20
5.1.2 Hulevedet ... 21
5.1.3 Pilaantuneet maa-alueet ... 21
5.1.4 Tekniset järjestelmät ja rasitteet ... 21
5.1.5 Tonttijako ... 21
5.1.6 Asemakaavamerkinnät- ja määräykset ... 21
5.1.7 Nimistö ... 24
5.2 Kaavan vaikutukset ... 24
5.2.1 Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ... 24
5.2.2 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön ja kaupunkikuvaan ... 24
5.2.3 Vaikutukset kaupunkiluontoon ja ilmastoon ... 24
5.2.4 Vaikutukset liikenneolosuhteisiin ja pysäköintiin kaava-alueella ja lähiympäristössä ... 25
5.2.5 Vaikutukset talouteen ... 26
5.2.6 Vaikutukset terveyteen ja turvallisuuteen ... 27
5.2.7 Sosiaaliset vaikutukset ... 28
5.3 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat ... 28
5.4 Toteuttaminen ja ajoitus ... 28

## 1.5 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista ja taustaselvityksistä

### 1.5.1 Liitteet

1. Sijaintikartta
2. Ote yleiskaavasta
3. Ote ajantasa-asemakaavasta
4. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
5. Yhteenveto kuulemisesta
6. Yhteenveto nettikyselystä
7. Illustraatio
8. Rakennustapaohjeet

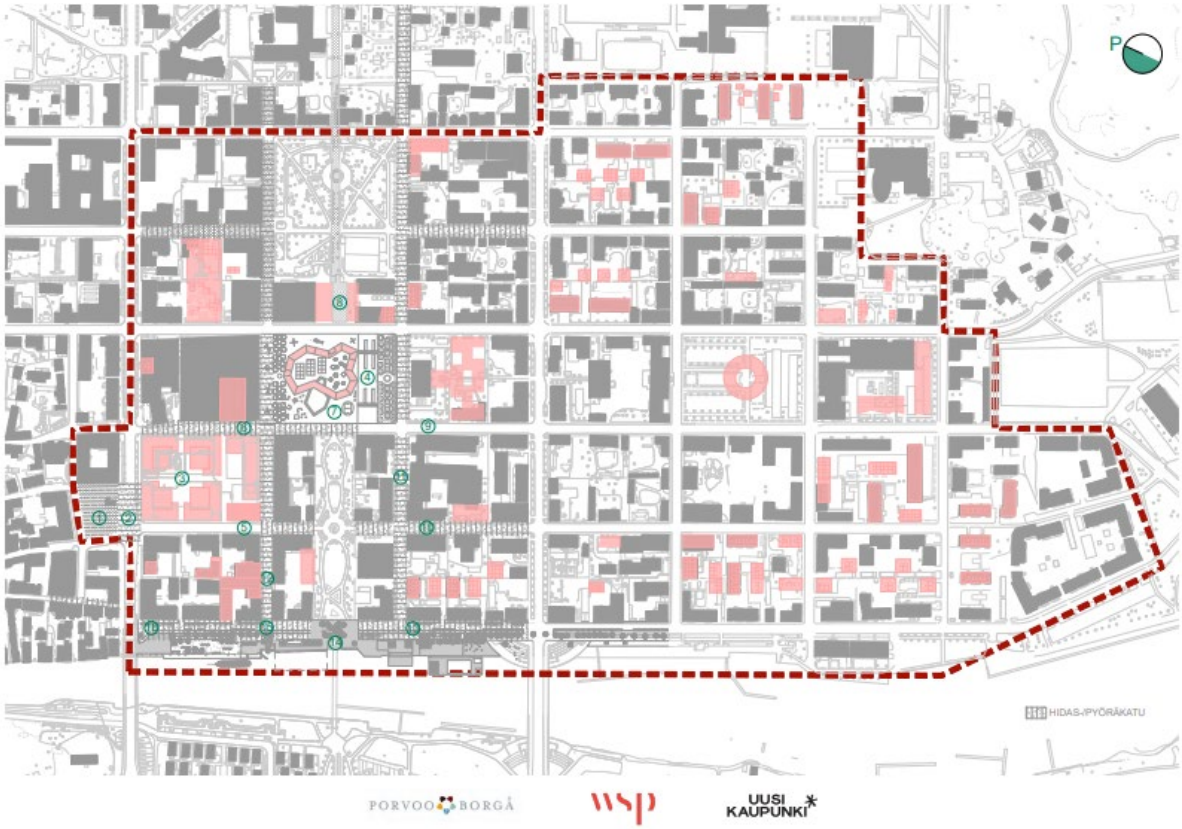
### 1.5.2 Muut taustaselvitykset ja lähdemateriaali

Selvitys 1 Viitesuunnitelma Torille ALA arkkitehdit, Masu Planning, Sitowise, 2020
Selvitys 2 Viitesuunnitelmaan liittyvä liikenneselvitys, Sitowise, 2020
Selvitys 3 Porvoon tori – tori, joka muutti kasvonsa, Harju, 2020
Selvitys 4 Selvitys maaperän pilaantuneisuuden ja puhdistustarpeen arvioinnista: Maaperän pilaantuneisuustutkimus, Lundinkatu 7a, Porvoo Ramboll Finland 28.11.2019
Selvitys 5 Selvitys kaava-alueen rakennettavuudesta: Rakennettavuusselvitys, Porvoon tori, Porvoo, Ramboll Finland 8.5.2020
Selvitys 6 Kauppahallin toteuttamisselvitys, Newsec 2019
Selvitys 7 Pysäköintiselvitys, Porvoon kaupunki, 2019
Selvitys 8 Linja-autoaseman sijaintivaihtoehtojen vertailu, Porvoon kaupunki, 2019
Selvitys 9 Linja-autoliikenteen ”Yli yön” -toimivuustarkastelu, Porvoon kaupunki 2020
Selvitys 10 Sosiaalisten vaikutusten arviointi, Kaupunkikettu, 2020
Selvitys 11 Keskustan elinvoimatarkastelu, Salokorpi oy, 2020
Selvitys 12 Viitesuunnitelma torin asemakaavaluonnosta varten, ALA arkkitehdit, Masu Planning, Sitowise, 2019
Selvitys 13 Keskustan kehittämisen yleissuunnitelmia, WSP, Uusi Kaupunki Kollektiivi,2018
Selvitys 14 Liikennemäärät Porvoossa, keskimääräinen vuorokausiliikenne, Porvoon kaupunki
Selvitys 15 Torin viitesuunnitelman kustannusarvio
Selvitys 16 Linja-autoterminaalin sijoittamisvaihtoehdot 2021, Porvoon kaupunki
Selvitys 17 Porvoon tori – Toteuttamisen vaiheistustarkastelu – Toimiva tori muutoksen aikana – ALA arkkitehdti, Sitowise, Masu Planning, 2020

## 2 TIIVISTELMÄ

### 2.1 Kaavaprosessin vaiheet

Asemakaavan muuttaminen käynnistettiin toimenpiteenä Porvoon keskustan kehittämisohjelmalle. Kehittämissuunnitelmaa tehtiin vuosina 2017 ja 2018. Huhtikuussa vuonna 2017 järjestettiin keskustan kehittämisen tulevaisuusvisioita kartoittava työpaja kauppakeskus Lundissa. Näkemyksensä kävi kertomassa runsas joukko porvoolaisia - asukkaita, yrittäjiä sekä virkamiehiä ja päättäjiä. Työpajassa kerättyjen ajatusten pohjalta koottiin viisi tulevaisuusvisiota torin ja sitä ympäröivien kortteleiden kehittämiseksi. Suunnitelmissa ydinkeskusta esiintyy monenlaisen toiminnan näyttämönä. Työtä jatkettiin strategiaseminaarilla 2017 ja työpajaseminaarilla 2018. Seminaarien tulosten pohjalta laadittiin visio keskustan kehittämissuunnitelmaksi (Porvoon keskustan yleispiirteinen suunnitelma, Uusi Kaupunki Kollektiivi ja WSP Finland, 2018). Keskustan kehittämisen vauhdittamiseksi kaupunki päätti lähteä edistämään yleisten alueiden kehittämistä ja torin asemakaavan uudistaminen otettiin työohjelmaan.




*Keskustan yleissuunnitelma 2018, Porvoon kaupunki, Uusi Kaupunki Kollektiivi, WSP Finland*

Asemakaavamuutoksen tavoitteena on kehittää torista korkeatasoinen, elinvoimainen, viihtyisä ja vehreä kaupunkielämän keskus, jossa kohtaavat ihmiset ja palvelut. Tavoitteena on, että tori ja siihen liittyvät palvelut ovat helposti ja turvallisesti eri käyttäjäryhmien saavutettavissa.

Asemakaavaluonnos laadittiin yhteistyössä kaupungin ja konsultteina toimineiden ALA arkkitehtien, MASU planning -maisema-arkkitehtitoimiston sekä liikennesuunnittelusta vastaavan Sitowisen kanssa.

Asemakaavaluonnos ja osallistumis- ja arviointisuunnitelma olivat nähtävillä 7.11.2019 – 7.1.2020. Nähtävilläolon aikana tehtiin runsaasti vuorovaikutusta. Kaavaratkaisua ja siihen sisältyvää ideasuunnitelmaa esiteltiin kaikille avoimessa yleisötilaisuudessa Kulttuuritalo Grandissa marraskuussa 2019. Tilaisuuteen osallistui n. 250 henkilöä. Lisäksi luonnosta esiteltiin mm. vanhusneuvostolle, yrittäjille, nuorisovaltuustolle sekä oppilaskuntien hallituksille. Valmistelun aikana neuvoteltiin linja-autoalan yrittäjien sekä kaupungin eri toimialojen kanssa. Luonnoksesta oli mahdollista jättää mielipiteitä kirjaamoon tai osallistua nettipohjaiseen kyselyyn. Kysely olikin suosittu, ja siihen saatiin yli 400 vastausta. Lisäksi saatiin 16 mielipidettä ja neljä alustavaa lausuntoa. Yhteenveto lausunnoista ja mielipiteistä sekä vastineet niihin ovat liitteessä 5. Nettikyselyn tulosten yhteenveto on liite 6.

Kaavaratkaisua työstettiin kaupunkisuunnittelun, kuntatekniikan ja konsulttien yhteistyönä keväällä 2020. Valmistelun aikana kuultiin myös Porvoon Energiaa, Porvoon vettä, yrittäjäjärjestöjä sekä linja-autoyrittäjiä. Valmisteluvaiheen vuorovaikutustilaisuudet pidettiin etätapaamisena koronaviruksesta johtuvan valtakunnallisen poikkeustilan takia.

Kaavaehdotus oli nähtävillä 17.6. - 14.9.2020. Lausuntoja saatiin seitsemän ja muistutuksia kuusi, joista kaksi oli samoja, mutta eri allekirjoittajalta. Yhteenveto lausunnoista ja muistutuksista on liitteessä 5. Asemakaavaehdotuksen nähtävillä olon jälkeen asemakaavaa varten on laadittu kaksi uutta selvitystä, joista toisessa (Selvitys 16) tarkastellaan linja-autoterminaalin sijoittamisvaihtoehtoja kaupungissa ja toisessa (Selvitys 17) torin toteuttamisen vaiheistamisen mahdollisuuksia. Asemakaavaselostusta on täydennetty selvitysten osalta sekä kaupunkikuvaan liittyvän vaikutusten arvioinnin osalta.

### 2.2 Asemakaava

Asemakaava muodostuu katualueesta, torialueesta ja historiallisesta puistosta. Alue on kooltaan noin 1,3 hehtaaria. Torin käyttötarkoitukseksi on varattu yleinen jalankulku, oleskelu, kaupunkitapahtumat, torikauppa ja kahviloiden terassit. Torialueelle on osoitettu pysyvien rakennusten ja ulkokatsomon rakennusalat sitovina, mutta muiden toimintojen paikat ovat sijainniltaan ohjeellisia.

Yksi rakennuspaikka on varattu toripaviljongille, johon saa sijoittaa palvelutoimintoja, kuten ravintolan, kahvilan tai kioskin, sekä matkailua palvelevia toimintoja. Rakennukseen tulee sijoittaa toria palvelevat yleisö-wc-tilat sekä rakennuksen katokseen linja-automatkustajia palveleva kokoava tiedotus linja-autoaseman toiminnasta ja aikatauluista.

Kaksi rakennusalaa on varattu kioskeille, joista toinen on kiinteä kioski ja toinen torialueella sijaitseva siirrettävä kesäkioski. Piispankadun ja Rauhankadun varrelle on varattu tilaa linja-autokatoksille sekä jätehuollolle.

Torialue on varattu kevyenliikenteen alueeksi ja linja-autojen mahdollisuus pysäköidä torilla tai kulkea sen poikki poistuu. Joukkoliikenteen pysäkit sijoittuvat torialueen reunalle asemakaava-aluetta rajaavien katujen varsille.

### 2.3 Asemakaavan toteuttaminen

Asemakaavan toteuttamista varten on laadittu rakennustapaohje. Toteuttaminen käynnistynee kaavan saatua lainvoiman ja katusuunnitelmien valmistuttua.

Kaavan toteutumiseen liittyvän paviljongin ja kioskin toteuttajaksi haetaan yksityisiä toimijoita. Kaupunki vuokraa maa-alueet ja kilpailuttaa toimijat.

## 3 LÄHTÖKOHDAT

### 3.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (2017) koskevat asemakaavamuutosta seuraavilta osin. Tavoitetta ja sen huomioonottamista on kuvattu alla olevassa taulukossa.

TOIMIVAT YHDYSKUNNAT JA KESTÄVÄ LIIKKUMINEN

| | |
|---|---|
| Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä. | Torin ja sen ympäristön suunnittelussa jalankulku- ja pyöräilyreittien lähtökohtana on niiden kytkeminen olemassa olevaan verkostoon ja verkoston toimivuuden parantaminen keskustassa. Kaavan yhteydessä on tehty tarkastelua lähialueen polkupyöräverkoston toimivuuden parantamiseksi.<br><br>Kaavaratkaisu turvaa esteettömät ja turvalliset kävelyreitit ja joukkoliikenteen saavutettavuuden kaupungin keskustassa. |

| | |
|---|---|
| | Kaavan vaikutusten arvioinnissa huomioidaan joukkoliikenteen järjestelyihin liittyvät muutokset ja tunnistetaan tarpeet joukkoliikennepalvelujen kehittämiseen koko kaupungissa. |

TEHOKAS LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

| | |
|---|---|
| Edistetään valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja verkostoja sekä varmistamalla edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavara- ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle. | Torin ja sen ympäristön suunnittelussa on lähtökohtana joukkoliikenteen toimivuus kaupungin keskustassa. Kaavaratkaisulla mahdollistetaan eri liikennemuotojen toiminta keskustassa. Lisäksi huomioidaan matka- ja kuljetusketjujen toteutuminen joukko- ja rahtiliikenteen osalta.<br><br>Kaavan vaikutusten arvioinnissa huomioidaan joukkoliikenteen järjestelyihin liittyvät muutokset ja tunnistetaan tarpeet joukkoliikennepalvelujen kehittämiseen koko kaupungissa. |

TERVEELLINEN JA TURVALLINEN ELINYMPÄRISTÖ

| | |
|---|---|
| Suunnittelussa varaudutaan lisääntyviin myrskyihin, rankkasateisiin ja taajamatulviin. | Kaavamääräyksissä edellytetään huomioitavaksi 1/100 vuodessa toistuvalla sateella hulevesitulvan alaiseksi joutuva alue ja huleveden ohjaaminen tulvareitille. |
| Ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja. | Torisuunnitelman tavoite on lisätä kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen käyttöä. Yksityisautoilun väheneminen ja hidastuminen vähentää ilmanlaatuun ja meluun liittyviä haittoja. |

ELINVOIMAINEN LUONTO- JA KULTTUURIYMPÄRISTÖ SEKÄ LUONNONVARAT

| | |
|---|---|
| Huolehditaan valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvojen turvaamisesta. | Torin ominaispiirteet ja arvot sekä ympäröivän rakennuskannan arvot otetaan huomioon toria uudistettaessa. Torista on laadittu rakennetun ympäristön selvitys, johon liittyy arvotuslause, joka huomioidaan kaavaratkaisussa. |

## 3.2 Selvitys suunnittelualueen oloista

### 3.2.1 Alue osana kaupunkirakennetta

Alue sijaitsee Porvoon keskustassa palvelujen äärellä. Päivittäistavarakaupat, lukuisat harrastusmahdollisuudet sekä monet työpaikat ovat lähistöllä. Joukkoliikenneyhteydet ovat hyvät.

Vuoden 2018 syksyyn asti Matkahuolto toimi torilla sijainneessa rakennuksessa. Rakennus asetettiin käyttökieltoon sisäilmaongelmien vuoksi. Rakennus on purettu vuonna 2020.

### 3.2.2 Rakennettu ympäristö

”Porvoon tori syntyi C.L. Engelin vuoden 1832 asemakaavassa suorakulmaisten korttelien rajaamaksi kaupungin pääaukioksi. Tori päällystettiin vuonna 1858, minkä jälkeen maistraatti siirsi torikaupan sinne. Torin kaupunkitilallista merkitystä on vahvistanut 1860-luvulla luotu jokirannan ja Runeberginpuiston kautta torille ulottuva puistoakseli. Myös kulttuurielämä sijoittui torille Societetshusetin (myöhemmin Seurahuone ja Seurahovi) ja 1932 valmistuneen teatteritalo Svenska Gårdenin (myöhemmin Grand) myötä. Tori oli Engelin asemakaavassa myös hallintotori ja sen etelälaidalle valmistui kaupungintalo 1892. Torilla symmetrisesti sijaitsevat kaksi lehmuspuistikkoa ovat peräisin 1800-luvulta. Kaupungintalon edustalla oleva puistikko on säilynyt hyvin.

Liikenne on ollut merkittävä tekijä torin historiassa, sillä tori on luonteva kaupunkiin saapumisen paikka. 1930-luvulla avara tori valjastettiin linja-auto-liikenteen käyttöön ja Shell rakennutti torille yhdistetyn bensiini- ja linja-

autoaseman. Taksiyrittäjät rakennuttivat torille taukotilan 1971 ja Matkahuolto uuden linja-autoaseman 1972. Erinomaiset liikenneyhteydet ovat keskeisiä torin toiminnan kannalta, vaikka rakennukset ovat vaihtuneet.

Toriympäristö muuttui voimakkaasti 1960-1980-luvuilla, kun kaupungin ja liike-elämän tavoitteena ollut tehokas liikekeskusta tarkoitti vanhojen puurakennusten purkamista. Pankit rakennuttivat uudenaikaiset edustusrakennukset torin laidalle, ja kauppa vähitellen siirtyi torilta sisätiloihin. Toria ympäröivien katujen pinnoite vaihtui mukulakivestä asvalttiin pääosin 1960-luvulla, mutta torin vanha kiveys säilyi 1990-luvulle asti." [1]

Porvoon torin sekä torin eteläpuolisen korttelin kaupungintalon tontti ja Runeberginpuisto kuuluvat valtakunnallisesti arvokkaaseen rakennettuun ympäristöön. Runeberginpuiston eteläpuolella on Jung & Jungin suunnittelema, vuonna 1935 valmistunut funktionalistinen Grand ja puiston pohjoispuolella vuonna 1915 valmistunut wieniläisjugend-vaikutteinen, Berthel Forsiuksen suunnittelema pankkirakennus, jossa nykyisin toimii kahvila Cabriole. Tämän pohjoispuolella on vuonna 1959 rakennettu Niilo Kokon suunnittelema liike- ja asuinrakennus. Torin pohjoisreunalla sijaitsee nauhaikkunainen Jorma Vuorelman suunnittelema asuin- ja toimistorakennus vuodelta 1967. Sen vieressä on Juha Laurilan suunnittelema, vuonna 1996 valmistunut, postmodernistinen kauppakeskus Lundi. Torin itäreunan pohjoisin rakennus on 1967 valmistunut Aarne Piiraisen suunnittelema pankki- ja liikerakennus. Korttelin keskellä on Osmo Solansuun suunnittelema hotelli Seurahovi vuodelta 1975 ja sen eteläpuolella matala liikerakennus, joka valmistui vuonna 1961 Tuomas Väyrysen suunnitelmien mukaan. Liikerakennuksen taustalla on torimaisemaa rajaava kuusikerroksinen kerrostalo samalta ajalta. Torin eteläreunan puiston takaa pilkottaa vuonna 1893 valmistunut Carl Rosenborgin suunnittelema uusrenessanssityylinen kaupungintalo. Kaupungintalon kanssa samalla tontilla sijaitsee ravintolaksi muutettu vanha julkinen käymälä vuodelta 1928 ja Piispankadun puolella siniseksi maalattu jugend-vaikutteinen puutalo vuodelta 1908.[2]

Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt (RKY, 2009) kuvauksen mukaan:

> *"Arkkitehti C.L. Engelin ruutukaava-alue Porvoossa on ollut yksi Suomen merkittävimmistä empiren suunnitteluperiaatteiden ja -ihanteiden mukaan toteutetuista asemakaavoista. Alkuperäisestä kaavasta on säilynyt korttelijako, yhtenäisiä katunäkymiä ja yksittäisiä asuinrakennuksia sekä merkittäviä julkisia rakennuksia, kuten kaupungintalo, lyseo, kuurojen koulu, tori ja puistoja. --*
>
> *--Asemakaavan mukaiset merkittävimmät aukiot ovat korttelin käsittävä kauppatori ja puolitoista korttelia käsittävä kaupunginpuisto sekä Porvoon lukioon liittyvä puisto. Kauppatorilta johtaa Porvoonjoen rantaan leveä puistokatu. -- Kaupungintalo on yksi kaupunginosan merkittävimmistä julkisista rakennuksista." [3]*

Toripinnat koostuvat vaihtelevasti graniitti- ja betonikiveyksistä. Linja-autojen liikennöintialue on asfaltoitu. Kalusteita on eri sarjoista, joista osa on kiinteitä ja osa kevyempiä. Mainoslaitteita, pollareita, pyörätelineitä, opasteita, sähkölaitteita ja kioskeja on soviteltu ympäristöön kulloisenkin tarpeen mukaisesti ilman laajempaa kokonaissuunnitelmaa. Yleisvaikutelma on kirjava ja kuluneisuudessaan apea.

### 3.2.3 Viherympäristö

Torin eteläreunalla on 1860-luvulla istutettu puistikko. Siinä on kolme lehmusriviä ja niiden välissä kaksi hiekkakäytävää. Puiston keskellä, kaupungintalon pääoven kohdalla on kukkaympyrä. Käytävä istutuksen ympärillä on kivetty. Muuten polut ovat hiekkakäytäviä. Torin puolella puiden välissä on pidetty pyörätelineitä ja puiden väliin on myös tehty pieni sähkökaappi. Kesäisin puistikon itäreunalla on ollut jäätelökioski.

Torin keskivaiheilla on köynnöstelineitä, jotka rajaavat linja-autoasemaa ja torikaupalle varattua aluetta. Torin pohjoisreunalla on lehmuksia. Suurin osa niistä on nuoria, mutta joukossa on muutama vanhempi, jotka voivat olla peräisin alkuperäisestä sommitelmasta, jonka mukaisesti torin kummassakin päädyssä oli puistikko. Torin pohjoispäähän sijoittuva rakentaminen alkoi murentaa symmetristä puistosommitelmaa 1900-luvun alussa, kun ensimmäiset polttoaineenjakeluasemat sijoitettiin alueelle.

---

[1] Porvoon tori – tori, joka muutti kasvonsa, Harju, 2020 (Selvitys 3)
[2] Porvoon empirekeskustan inventointi 2014, Porvoon kaupunki
[3] http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1531 (viitattu 18.2.2020)

### 3.2.4 Kaupunkimaisema

Kaupunkikuva torin ympärillä on rakennusten osalta moninainen. Yhtenäisin räystäskorkeus on Lundinkadulla. Muualla rakennusten korkeudet vaihtelevat 1-6 kerroksen välillä. Rakennusten rakentamisajankohdan vaihtelu näkyy kerroksellisena arkkitehtuurina ja kaupunkikuva on kirjava. Torin eteläreunan puisto on lehtevänä aikana niin peittävä, ettei kaupungintalo juuri näy torin maisemassa, vaan puisto piirtää vihreän rajan torille. Myös muualla torimaisemassa on tärkeitä kaupunkivihreän elementtejä. Runeberginpuisto osallistuu torimaisemaan, samoin torin pohjoisreunan yksittäiset puut, vaikka alkuperäisen symmetrisen puistosommitelman luomaa tilaa ei voi enää tavoittaa. Vuonna 2019 torilta purettiin taksikuljettajien taukotila. Vanha linja-autoasema purettiin vuonna 2020. Kuluneisuus ja kerroksellisuus määrittelevät torin maisemaa.

Väliaikaisuus ja kausiluonteisuus kuuluvat oleellisesti torimaisemaan. Torikojut kootaan ja puretaan päivittäin. Torilla on aktiivisia kauppiaita, vaikka vakituisia myyjiä on vähän, ja etenkin talvikuukaudet ovat hiljaisia. Paikallinen erikoisuus ovat kahvilabussit. Maisemaan kuuluvat myös pysäköintipaikat, joita on torin eteläreunalla ja pohjoisreunalla pysäköintikenttinä ja katujen varsilla. Linja-autojen tuottama liikennemaisema on hallitseva aukion pohjoispuoliskolla. Linja-autoille varattu alue on noin neljännes torista. Vinolaitureita on seitsemän ja lisäksi kolme lähtöpaikkaa on linja-autoaseman vanhan rakennuksen edessä. Lisäksi linja-autoille on varattu 3-4 ns. ajantasauspaikkaa, jotka sijaitsevat linja-autoille varatun alueen eteläreunalla. Lisäksi palvelulinja käyttää pääasiassa jalankululle varattua ns. Kompassiaukiota ja paikallisliikenteelle on varattu kaksi pysäkkiä Rauhankadulta ja yksi Piispankadulta. Linja-autoille on ajantasauspaikkoja (5 kpl) myös kaupungintalon takana Rauhankadulla sijaitsevalla pysäköintialueella.

Lundinkatu torin kohdalta on pääasiallisesti kävelykatua. Tosin Piispankadulta on ajoreitti Lundinkadun suunnassa taksiasemalle ja Lundin kauppakeskuksen maanalaiseen pysäköintilaitokseen.

*Tori elokuussa 2018. Matkahuolto ja taksiasema ovat vielä paikoillaan. Torin eteläreunan ja Runeberginpuiston vihreys ovat hallitsevia.*

Suunnittelualueella on kaupunkikuvallista merkittävyyttä. Se on yksi keskustan merkittävimmistä julkisista tiloista. Linja-autoliikenne tuo alueelle huomattavasti matkustajia. Kaavatyötä aloitettaessa alueen kaupunkikuva on ollut heikko, eikä toria pidetä juurikaan paikkana viihtymiselle, vaan enemmän terminaalimaisena läpikulkualueena.

Torista on teetetty rakennetun ympäristön selvitys kaavatyön yhteydessä. (Selvitys 3) Sen yhteydessä laadittiin arvotus, jonka mukaan:

*"Porvoon tori on säilynyt C.L. Engelin vuoden 1832 asemakaavan mukaisesti suorakulmaisten korttelien rajaamana kaupungin pääaukiona. Alue on osa valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä (Empire-Porvoon puutalokorttelit ja julkiset rakennukset, RKY 2009). Porvoon ruutukaava-alue on yksi Suomen merkittävimmistä empiren suunnitteluperiaatteiden ja -ihanteiden mukaan toteutetuista asemakaavoista. Tori on arvokas esimerkki tyypillisestä 1800-luvun lopun kaupunkisuunnitteluihanteisiin liittyvästä monumentaaliaukiosta, jonka eteläreunalla sijaitseva kaupungintalo on yksi kaupungin merkittävimmistä julkisista rakennuksista.*

*Tori sijaitsee kaupan, hallinnon ja liikenteen keskiössä. Toriympäristön monipuoliset rakennushistorialliset kerrostumat juontuvat torin muuttuvasta roolista kaupungin ytimessä. Torin pinnoitteet ja sitä ympäröivät rakennukset ovat muuttuneet ja monenlaiset rakennelmat ja liikenteen, torikaupan sekä pysäköinnin jäsentely torialueella hämärtävät alkuperäistä asetelmaa. Muutoksista huolimatta torin kaupunkirakenteellinen aukiotila ja -sommitelma ovat hyvin hahmotettavissa rakennusten ja puistikoiden avulla.*

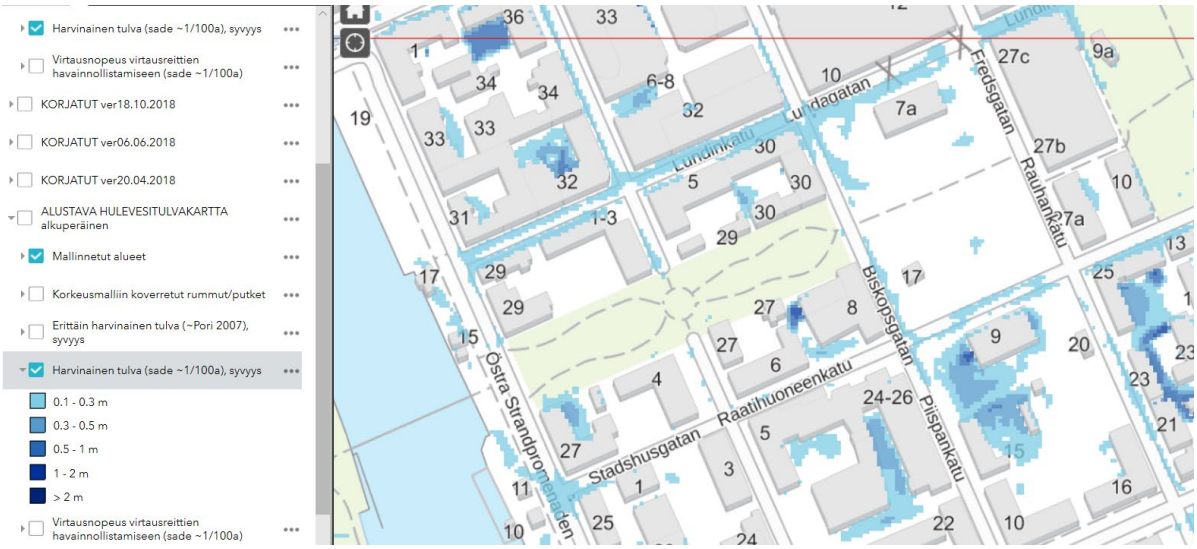
*Torin kaupunkitilallista merkitystä on vahvistanut 1860-luvulla luotu jokirannan ja Runeberginpuiston kautta torille ulottuva puistoakseli. Toriin läheisesti liittyvien kaupunkipuistojen ja -puistikoiden sarjaa ovat jatkaneet torin itäpuolella Seurahuoneen tontin takana sijaitseva Kaupunginpuisto ja kaupungintaloon liittyvät sivupuistikot. Torilla symmetrisesti sijaitsevat kaksi kolmirivistä lehmuspuistikkoa ovat arvokas osa torikokonaisuutta. Etenkin kaupungintalon puoleisen puistikon puut ovat varttuneet iäkkäiksi ja 1800-luvun sommitelma on säilynyt eheänä. Toriin liittyvät viheralueet ja torin puistosommitelmat ovat arvokas ilmentymä 1800-luvun lopulla alkaneesta kaupunkipuistojen tulemisesta ja merkityksestä kaupunkielämälle. Viherakseleilla on paitsi ekologista ja esteettistä arvoa, myös toiminnallista merkitystä miellyttävinä jalankulkijan liikkumis- ja oleskeluympäristöinä.*

*Torikauppa on yksi torin alkuperäisistä käyttötarkoituksista ja se kokoaa yhä ihmisiä torille. Kaupungin hallintorakennus torin laidalla ylläpitää toista alkuperäistä käyttötarkoitusta, hallintotoria. Lisäksi torit ovat muodostuneet kaupunkitiloiksi, joihin ihmiset kokoontuvat niin järjestettyihin kuin vapaammin syntyviin tapahtumiin tai mielenilmauksiin. Avoimella toritilalla on arvoa perinteisen kaupan ja sosiaalisen kaupunkielämän mahdollistajana.*

*Liikenne on ollut merkittävä tekijä torin historiassa, sillä tori on luonteva kaupunkiin saapumisen paikka. Linja-autoliikenne on tuonut kaupungin keskustaan vuosikymmeniä kaupunkilaisia ja matkailijoita tehden alueesta helposti saavutettavan ja tunnetun. Joukkoliikenteellä on toiminnallista arvoa, joka ylläpitää ja vahvistaa torin käyttöön, kuten torikauppaan ja oleskeluun, liittyviä toimintoja."*

### 3.2.5 Hulevedet

Pääosa alueesta on asfaltoitua tai kivettyä. Maaperä on savea ja edellytykset imeytymiselle ovat heikot. Parhaiten imeytymistä tapahtuu kaupungintalon edustan puistikossa, jossa puiden alla on hiekkaa ja nurmea. Puistikon puut hyötyvät imeyttävästä pinnasta. Suomen ympäristökeskuksen (SYKE) alustavan tulvariskikartoituksen mukaan 1 /100 vuodessa toistuvalla sateella erityisesti Lundinkadun kohdalla kertyy hulevettä. Hulevesiviemärin ohittavat tulvavedet voidaan ohjata Lundinkatua kohti Porvoonjokea. Tulvareitin rakentaminen on huomioitu kaavamääräyksissä.




*Suomen ympäristökeskuksen tulvakarttapalvelun mukaan hulevesitulva saattaa tuoda vettä Lundinkadun kautta kohti Porvoonjokea. Tämä tulee huomioida kadun suunnittelussa, siten että ne toimivat vettä ohjaavana tulvareittinä.*

### 3.2.6 Pohjavesi, maaperä, perustilaselvitys ja pilaantuneisuus

Tontilta on tehty maaperätutkimus ja rakennettavuusselvitys vuonna 2019 torin pohjoisosalta ja 2020 muilta osin. Samalla tutkittiin myös sulfidisaven esiintyminen.

#### Pohjavesi

Lähin luokiteltu pohjavesialue (Porvoo, VHA2, 0161251 A) sijaitsee noin 400 metrin etäisyydellä kohteesta luoteeseen. Torin pohjoisosan tutkimusalueella pohjavesiputken mittauksen perusteella 7.11.2019 pohjavesi on tasossa +4,68. Pohjavesi on vettä huonosti läpäisevän savikerroksen alapuolella paineellinen. Alueelle on asennettu yksi pohjaveden tarkkailuputki.

### Maaperä

Alueen maapinta on suhteellisen tasainen. Maanpinta on korkeimmillaan alueen kaakkoisreunassa noin tasossa +10,2 josta se laskee tasaisesti luoteiskulmaan tasoon +7,8. Alueen kaltevuus on noin 1 – 3 %, keskimäärin noin 1,5 %. Linja-autoaseman ympärillä on selkeitä painumia. Torin alueen painumat ovat olleet hyvin tasaisia, eivätkä torialueella painumaerot ole merkittäviä.

Savikerros on alueella noin 1-6 metriä paksu. Savikerros on ohuimmillaan alueen eteläosassa, josta sen paksuus kasvaa tasaisesti torin pohjoisosaa kohti. Syvimmillään savikerros on pohjoisosassa noin 4-6 metriä. Kallionpinta on 4-11 metrin syvyydellä maanpinnasta. Kallionpinta vaihtelee arviolta tasolla -1 …+4,5, ollen syvimmillään alueen pohjoisreunassa. Kallionpinta nousee kaakkoisosassa lähemmäs maanpintaa noin tasoon +4,5. Kallionpinnan päällä on ohut noin metrin paksuinen moreenikerros, jonka päällä on 1-4 metrin silttinen hiekkakerros. Kaikissa pohjatutkimuskairauksissa ei havaittu selkeästi tiivistä moreenikerrosta.

Kairausten perusteella alueen täyttökerrokset ovat 1-2 metrin paksuisia. Täyttökerros on näytteiden perusteella sekalaista soraa ja moreenia. Torin historiatietojen perusteella täyttöjen seassa on oletettavasti vanhoja torin ja liikennöintiin liittyviä pintarakenteita kuten kiveystä tai asfalttia.

Alueella tutkittiin savimaaperän sulfidisuutta ja aggressiivisuutta yhdestä näytepisteestä, neljästä eri näytteestä. Tutkimusten perusteella ei havaittu kaivua ja saven varastointia rajoittavaa happamoitumista. Muissa pohjatutkimuksissa ei havaittu aistihavaintojen perusteella sulfidisuutta.

Pohjavettä on havainnoitu kahdesta mittausputkesta, torin pohjois- ja eteläosista. Pohjaveden pinnan painetaso on mittausten perusteella noin 3-4 metrin syvyydessä maanpinnasta ja tasossa noin +4,5…+6.

### Maaperän pilaantuneisuus

Keskeinen sijainti kaupunkirakenteessa ja pitkäaikainen käyttö ovat tekijöitä, joista voi aiheutua uhkia maaperälle. Torin pohjoispäässä on ollut polttoaineenjakelupiste jo 1900-luvun alussa. Polttoaineaseman sijaintialueelta otetuissa maanäytteissä ei todettu valtioneuvoston asetuksessa 214/2007 esitettyjä alempia ohjearvoja ylittäviä haitta-ainepitoisuuksia. Muutamissa pohjasavinäytteissä havaittiin kynnysarvot ylittäviä alkuainepitoisuuksia (yleisesti arseenia ja myös kobolttia, nikkeliä ja vanadiinia), mutta niiden arvioidaan olevan alueen luontaisten taustapitoisuuksien tasolla. Pilaantuneisuuden ja puhdistustarpeen arviointi on tehty viitearvovertailuna. Tutkimusalue on torialue, joka vastaa tavanomaista maankäyttöä. Tämän takia arvioinnin viitearvoina käytetään Vna 214/2007 esitettyjä alempia ohjearvoja. Suoritetussa tutkimuksessa ei todettu pilaantunutta maa-ainesta ko. viitearvoon verrattuna.

Tutkimusalueella Matkahuollon vanhan rakennuksen läheisyydessä todetut ns. kynnysarvomaat on huomioitava alueella mahdollisesti suoritettavissa kaivutöissä, koska niiden kuljetus kohteen ulkopuolelle ei ole vapaata. Kynnysarvomaat on toimitettava sellaiselle maankaatopaikalle, jolla on ympäristölupa kyseisen maa-ainesjätteen vastaanottamiseen. Mikäli Matkahuollon purkamistyön aikana havaitaan maaperässä aikaisemmista tutkimuksista poikkeavaa, kuten alemman ohjearvopitoisuuden ylittäviä haitta-ainepitoisuuksia tai purkualueen ulkopuolelle jääviä maanalaisia säiliöitä tai muita rakenteita, tulee tiedot ottaa huomioon alueen suunnittelussa.

### Rakennettavuus

Torialueelle perustettavat kummut nousevat nykyisen maanpinnan yläpuolelle noin metrin. Arvioidut painumat ovat ehdotetulla sijainnilla noin 10 senttimetriä. Kummut on suositeltava rakentaa niin että pienet painumat eivät riko rakennetta. Painumia voidaan myös hallita kevennysrakenteilla. Kummuille suositeltu maksimikaltevuus on 1:3. Yli 1,5 metriä korkeiden kumpujen osalta suositellaan tarkasteltavaksi erikseen painumat ja maaperän stabiliteetti.

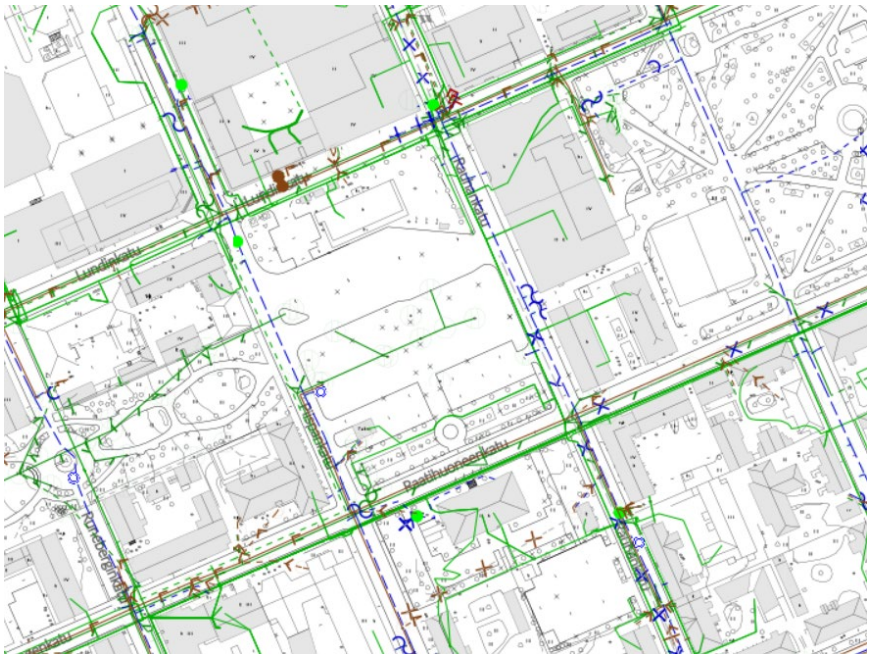
Amfiteatteri, penkit, infotaulut, katokset ja muut kevyet rakenteet voidaan perustaa maanvaraisena, mikäli kuorma maapohjaan on korkeintaan 20 kN/m2. Suuret kuormat esim. nosturit tai lavarakenteet tulee tarkastella erikseen.

(Selvitykset 4 ja 5)

## 3.2.7 Kunnallistekniikka

Kaava-alue on liitetty kunnallistekniikkaan. Vesijohdot kulkevat Rauhankadun ja Piispankadun kohdalla ja viemärit Lundinkadun kävelykadun ja Raatihuoneenkadun kohdalla. Hulevesiviemäreitä kulkee Lundinkadulla, Raatihuoneenkadulla, Piispankadun eteläosalla ja torin keskikohdalla.

Alueella on sähkö- ja telekaapeleita katujen suuntaisesti ja katuvalojen kaapeleita puistossa ja torilla. Kaapelit tulee huomioida suunnittelussa.



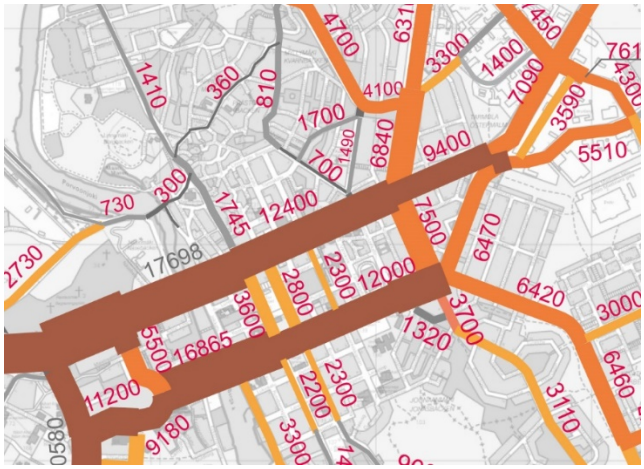

*Sähkö-, vesihuolto-, tietoliikenne-, vesihuolto- ja katuvaloverkostot torin alueella ja lähikaduilla. (2020)*

### 3.2.8 Liikenne ja pysäköinti

Nykyinen katuverkko palvelee korttelin tarpeita sekä osittain välittää keskustan poikki kulkevaa liikennettä. Alueelta on suoritettu liikennelaskenta maaliskuussa 2020. Sen mukaan Piispankadun keskimääräinen vuorokausiliikenne on noin 4 150 ajon/vrk ja Rauhankadun 3 400 ajon/vrk. Tuntitasolla liikenne on molemmilla kaduilla vilkkainta klo 16-17, jolloin Piispankadulla on noin 310 ajon/h ja Rauhankadulla 260 ajon/h. Piispankatu ja Rauhankatu ovat yksisuuntaisia torin pohjoispuoleisen korttelin osalta ja torin kohdalla kaksisuuntaisia. Raatihuoneenkatu on kaksisuuntainen. Lundinkatu on yksisuuntainen torin länsipuolella ja torin kohdalla kävelykatu lukuun ottamatta ajoa linja-autoaseman päädyssä sijaitsevalle taksien pysäköintialueelle ja pysäköintilaitokseen.

Pysäköintipaikkoja torilla on tällä hetkellä 29 kappaletta. Kun mukaan otetaan torin ympärillä olevat kadunvarsipaikat, on autopaikkoja 67 kappaletta. Kaavatyön aikana laaditun pysäköintiselvityksen mukaan paikkojen täyttöaste on arkisin keskipäivällä noin 50% ja lauantaisin keskipäivällä noin 70 %. (Selvitys 7)

Ydinkeskustan pyöräliikenteen järjestelyt ovat jäsentymättömät ja katkonaiset. Linja-autoaseman eteläpuolella torin halki kulkee erillinen, mutta kapea kaksisuuntainen pyörätie. Lisäksi Rauhankadulla on ydinkeskustan halki kulkeva kaksisuuntainen pyörätie, joka on kuitenkin mitoitukseltaan riittämätön ja pyöräily sekoittuu jalankulun kanssa. Piispankadulla pyörätietä ei ole, ja pyöräily tapahtuu ajoradalla muun ajoneuvoliikenteen yhteydessä. Piispankadulla Lundinkadun pohjoispuolella pyöräily on sallittua ajoradallakin ainoastaan torilta pohjoiseen, sillä Piispankatu on kyseisellä kohdalla yksisuuntainen. Pyöräily ohjautuu keskustaympäristössä voimakkaasti puistoihin (mm. Runeberginpuistoon), joissa pyöräily sekoittuu kävelyn ja oleskelun kanssa. Pyöräpysäköintipaikkoja on vanhan linja-autoaseman kohdalla ja torin eteläreunan puiston kohdalla. Linja-autoaseman läheisyydessä olevat pysäkit ovat hyvin suosittuja. Lisäksi läheisen Kaupunginpuiston reunalla on suosittu pyöräparkki, jota mahdollisesti käyttää osa linja-automatkustajista.




*Ote liikennemääristä alueen läheisillä kaduilla. (2018)*

### 3.2.9 Maanomistus

Kaupunki omistaa suunnittelualueen.

### 3.2.10 Asukkaat

Suunnittelualueella ei ole asukkaita. Suunnittelualue rajautuu Rauhankatuun, Raatihuoneenkatuun ja Piispankatuun. Pohjoisessa alue rajautuu kortteliin 24, siten että Lundinkadun kävelykatu kuuluu suunnittelualueeseen. Suunnittelualueen välittömässä ympäristössä on asuin- ja liikekerrostaloja.

## 3.3 Kaava-aluetta koskevat päätökset, suunnitelmat ja selvitykset

### 3.3.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat

Kaavaluonnosta edelsi pitkä keskustan kehittämisen visiotyö, jonka lopputuloksena syntyi Porvoon keskustan yleispiirteinen suunnitelma (Uusi kaupunki kollektiivi ja WSP Finland). Torin ja linja-autoaseman kehittäminen olivat yksi suunnitelman neljästä osakokonaisuudesta. Linja-autoaseman sijainnille oli löydetty neljä mahdollista paikkaa, josta tarkemmin tutkittiin kolmea vaihtoehtoa. Vaihtoehdot olivat terminaalisijainti Rauhankadun suuntaisesti torin reunalla, terminaalimainen läpiajettava ratkaisu torin eteläreunalla ja sijoittaminen kokonaan torialueen ulkopuolelle. Vaihtoehdot olivat luonnosmaisia, eikä niiden toteutettavuutta tai vaikutuksia arvioitu.

Asemakaavaluonnos laadittiin yhteistyössä kaupungin, ALA arkkitehtien, MASU planning -maisema-arkkitehtitoimiston sekä liikennesuunnittelusta vastaavan Sitowisen kanssa. Suunnittelun yhteydessä selvitettiin linja-autoaseman sijaintia keskustan pysäköintipaikkojen käyttöastetta, kauppahallin mahdollista sijoittamista torille tai sitä ympäröiviin kortteleihin. (Ks. kohta 1.5.2 Muut taustaselvitykset ja lähdemateriaali)

Kauppahallin toimintaedellytyksiä tarkemmin tarkasteltaessa todettiin toiminnan edellyttävän vähintään 1000 k-m$^2$ laajuista tilaa, minkä takia hallin sijoituspaikkaa päätettiin etsiä toria ympäröivistä liikekiinteistöistä. Esitetyn laajuista rakennusta pidettiin liian suurena Porvoon torille sijoitettavaksi. Ristiriitoja olisi syntynyt niin rakennusperintöön ja aukion tilasommitelmaan liittyvien arvojen kuin hallin edellyttämän huoltoliikenteen ja joukkoliikenteen yhteensovittamisen kanssa. Kaupallisesta näkökulmasta hallin todettiin kuitenkin olevan Porvooseen torin lähistölle sopiva toiminto ja vahvistavan toriin liittyviä palveluita.

### 3.3.2 Yhteenveto selvityksistä

Torin historiaselvityksessä kartoitettiin torin menneitä vuosia ja nykytilaa. Tori on kaupunginosan 2 ja Porvoon keskustan tärkein julkinen kaupunkitila. Se perustuu C.L. Engelin kaavaan ja siihen liittyvät 1800-luvun lopulla toteutetut puistosommitelmat. Selvityksen yhteydessä laadittiin arvotus. (ks. kohta 3.2.4. Kaupunkimaisema) Selvitys 3

Alueelta laadittiin selvitys maaperän pilaantuneisuuden ja puhdistustarpeen arvioinnista, jossa maanäytteissä ei todettu valtioneuvoston asetuksessa 214/2007 esitettyjä alempia ohjearvoja ylittäviä haitta-ainepitoisuuksia. Muutamissa pohjasavinäytteissä havaittiin kynnysarvot ylittäviä alkuainepitoisuuksia (yleisesti arseenia ja myös kobolttia, nikkeliä ja vanadiinia), mutta niiden arvioidaan olevan alueen luontaisten taustapitoisuuksien tasolla. Suoritetussa tutkimuksessa ei todettu pilaantunutta maa-ainesta. Matkahuollon vanhan rakennuksen läheisyydessä todetut ns. kynnysarvomaat on huomioitava kaivutöissä. Kynnysarvomaat on toimitettava maankaatopaikalle, jolla on ympäristölupa kyseisen maa-ainesjätteen vastaanottamiseen.

Maaperäselvityksen mukaan päällimmäinen maakerros alueella on noin metrin paksuinen täyttökerros. Täyttökerroksen alla on savea noin 3-5 metriä. Saven alla on hiekkaa, jonka alla on moreenia ja sen alla kallio. Kallionpinta on 7-11 metrin syvyydellä maanpinnasta. Selvitys 4 ja 5

Alueen historiatietojen ja pohjatutkimusten perusteella ei ole odotettavissa, että nykyisellä tasauksella maanperä painuisi merkittävästi. Ehdotetuissa suunnitelmissa ei torialueen yleinen pinnantasaus nouse, eivätkö torin rakenteet pääosin vaadi järeitä pohjarakenteita kuten stabilointia. Rakennukset suositellaan perustettavaksi paaluille.

Maaperästä ei löytynyt sulfidisuutta, eikä maaperän kaivamista ja läjittämistä rajoittavaa happamoitumista. Pohjavesi torialueella on 3-4 metrin syvyydellä maanpinnasta, eikä tavanomaisissa torialueen kunnostustoimissa aiheuta ongelmia.

Mikäli alueelle suunnitellaan paikkaa nosturille tai suurikokoiselle lavarakennelmalle, suositellaan kyseiset alueet perustettavan paalulaatalle ja tarkasteltavan erikseen. Selvitys 5

Pysäköintitarkastelun mukaan 250 metrin etäisyydellä Porvoon torista on tarjolla kaupungin hallinnoimana (katujen varsilla, pysäköintialueilla ja torilla) yhteensä noin 660 autopaikkaa lisäksi samalla etäisyydellä on tarjolla noin 320 paikkaa yksityisellä pysäköintialueella tai pysäköintilaitoksessa. Tarkastelun mukaan paikkojen käyttöaste on noin 50% sekä arjen että lauantain vilkkaimpana hetkenä (noin 500 vapaata pysäköintipaikkaa). Suunnittelutilanne tulisi vähentämään torilta tai sen välittömästä läheisyydestä noin 90 paikkaa. Pysäköintipaikkojen vähenemisestä huolimatta ydinkeskustan pysäköintikapasiteetti on riittävä tutkituille arjen ja lauantain vilkkaimmille hetkille. Pysäköintipaikkojen vähenemisen myötä keskustassa arvioitiin olevan edelleen 400 vapaa pysäköintipaikkaa tarkasteluhetkinä. Selvitys 7

Linja-autoaseman vaihtoehtoisia sijainteja selvitettiin kaavatyön alkuvaiheessa. Vertailussa olivat neljä vaihtoehtoa: sijainti korttelissa 25, sijainti torin eteläreunalla, sijainti toria rajaavien katujen varsilla ja sijainti korttelissa 35 kaupungintalon takana. Kokonaistaloudellisen, toiminnallisten ja kaupunkikuvallisten perustelujen pohjalta jatkotyöstettäväksi valittiin vaihtoehto, jossa pysäkit sijoitettiin Rauhankadun, Raatihuoneenkadun ja Piispankadun varrelle ja keskitystä terminaalivaihtoehdosta luovuttiin. Samalla tunnistettiin haasteita, joita kaupunkipysäkkeihin perustuva ratkaisu saattaa aiheuttaa. Järjestelmä edellyttää liikennejärjestelmän tarkastelua laajemmin kaupunkirakenteessa, joukkoliikenteen sujuvuuden huomioimista katu-, liikennevalo- ja kaistajärjestelyissä sekä mahdollisesti myöhemmin rakennettavaa varikkotyyppistä terminaalia kaupunkikeskustan ulkopuolelle. Lisäksi toimiva pysäkkijärjestely torilla voi edellyttää pysäkkien käyttöön liittyvää aikataulusuunnittelua ja aikatauluohjausta. Selvitys 8

Kaavatyön tueksi tehtiin ns. ”yli yön” -toimivuustarkastelu, jossa nykyinen joukkoliikenne siirrettiin uuteen pysäkkijärjestelmään. Tarkastelu osoitti, että suunnitellut järjestelyt toimivat hyvin suurimman osan päivästä. Vilkkaimpina hetkinä aamulla ja illalla Piispankadun porrastetut laiturit täyttyvät ja kapasiteetti on hetkittäin täynnä. Merkittävämpiä haasteita esiintynee Raatihuoneenkadulla, joissa erityisesti saariston suunnalta tulevat vuorot tarvitsevat varsin paljon samanaikaista pysäkkikapasiteettia. Raatihuoneenkadulla kapasiteettiongelma toistuu aamun ja illan vilkkaimpien tuntien lisäksi iltapäivällä 13-15 välisenä aikana. Raatihuoneenkadun tilannetta voidaan pyrkiä helpottamaan aikatauluja säätämällä, mutta saaristosta tulevien linjojen aikataulut on suunniteltu erityisesti koululaisliikennettä varten ja aikataulujen muutosvarat ovat niukat. Tilanteen helpottamiseksi suunnitelmassa on osoitettu ylimääräinen pysäkki Piispankadulle Raatihuoneenkadun eteläpuolelle. Ylimääräisestä pysäkistä huolimatta järjestelyiden toimivuuden varmistaminen vaatii jatkotarkastelua. Selvitys 9

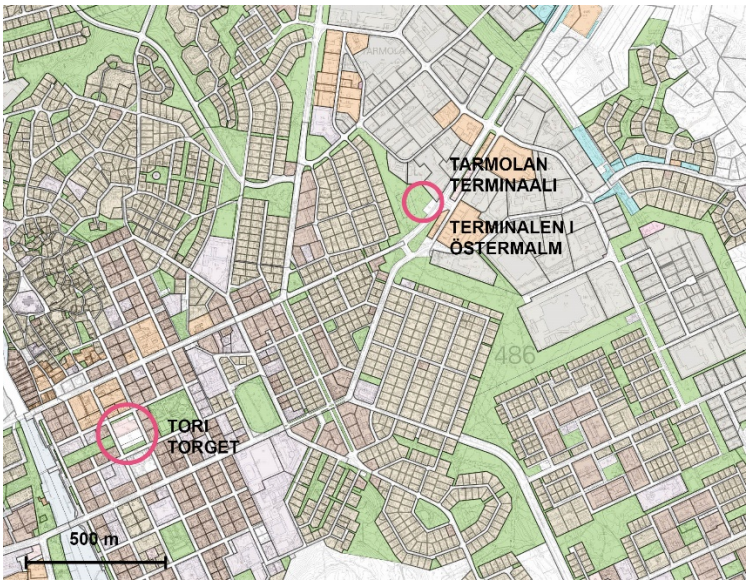
Viitesuunnitelman sosiaalisia vaikutuksia arvioitiin erillisellä selvityksellä. (Selvitys 10) Selvityksen mukaan asemakaavamuutoksen toteuttaminen lisää positiivisia sosiaalisia vaikutuksia tekemällä alueesta viihtyisämmän, turvallisemman ja houkuttelevamman oleskeluympäristön ja kaupunkielämän näyttämön.

Positiiviset sosiaaliset vaikutukset liittyvät ihmisten hyvinvointiin, hyvän kaupunkiympäristön tuottamaan iloon sekä kaupallisen- ja palvelutarjonnan mahdollisuuksien lisääntymiseen ja näin ollen keskustan elinvoiman kehittymiseen.

Suunnitelman vaikutuksista keskustan elinvoimaan teetettiin erillinen selvitys (Selvitys 11). Selvityksen mukaan suunnitelman toteuttaminen parantaa keskustan elinvoimaisuutta houkuttelemalla käyttäjiä viipymään ja asioimaan alueella. Lisääntyvä käyttö torilla kohdistaa kysyntää erityisesti kahvila- ja ravintolapalveluihin. Kaupan ja palveluiden lisääntyvä kysyntä parantaa elinvoimaa kokonaisuutena.

Kaavan ehdotuksen tarkistusvaiheessa laadittiin selvitys joukkoliikenteen varikkotyyppisen terminaalin sijoittamisesta Porvooseen. (Selvitys 16) Selvityksessä nousi esiin kaksi vaihtoehtoista sijaintia. Saavutettavuudeltaan ja palvelutasoltaan paremmaksi vaihtoehdoksi selvityksessä arvioitiin Loviisantien varrelle Tarmolaan sijoitettava

vaihtoehto. Selvityksen perusteella terminaali mahdollistaa jouhevan liikkumisen keskustan pysäkkien, tori mukaan lukien, ja moottoritien välillä. Sijainti voisi myös parantaa Tarmolan työpaikka-alueen saavutettavuutta joukkoliikenteellä. Alue on voimassa olevassa asemakaavassa varattu katualueeksi ja puistoksi. Terminaalin rakentaminen edellyttää asemakaavamuutosta. Terminaalin kustannuksiksi arvioitiin selvityksessä alustavasti maanrakennuskustannusten osalta 150 000 euroa. Muita kustannuksia syntyy liittymistä, linja-autojen latauspisteistä sekä pienimuotoisesta kuljettajien wc- ja taukotilasta. Kokonaiskustannukseksi on arvioitu noin 350 000–450 000 euroa varustelutasosta riippuen. Terminaalijärjestelyyn voi liittyä myös vähäisiä välilisiä kustannuksia, joita aiheutuu mm linja-autopysäkkien sijoittamisesta uusille reiteille.




*Terminaalin sijainti Tarmolassa.*

Kaavaehdotuksen tarkistusvaiheessa laadittiin selvitys, jossa tarkasteltiin torin toteuttamisen vaiheistusta ja toimintaedellytyksiä 3–5 vuotta kestävän muutoksen aikana. Selvityksessä esitetään mahdollinen tapa torityömaan etenemisen vaiheistukseen ja joukkoliikenteen sekä torikaupan toimintaan työmaan aikana. Lähtökohtana selvityksessä on pidetty torikaupan ja joukkoliikenteen toimintaa alueella koko työmaan ajan. (Selvitys 17)

## 3.4 Suunnittelutilanne

### 3.4.1 Maakuntakaava

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa (30.10.2014) Porvoon keskusta on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi ja seutukeskukseksi ja sitä ympäröivä alue taajamatoimintojen alueeksi. Tämän lisäksi alue kuuluu valtakunnallisesti arvokkaaseen rakennettuun kulttuuriympäristöön (RKY Empire-Porvoon puutalokorttelit ja julkiset rakennukset 2009)

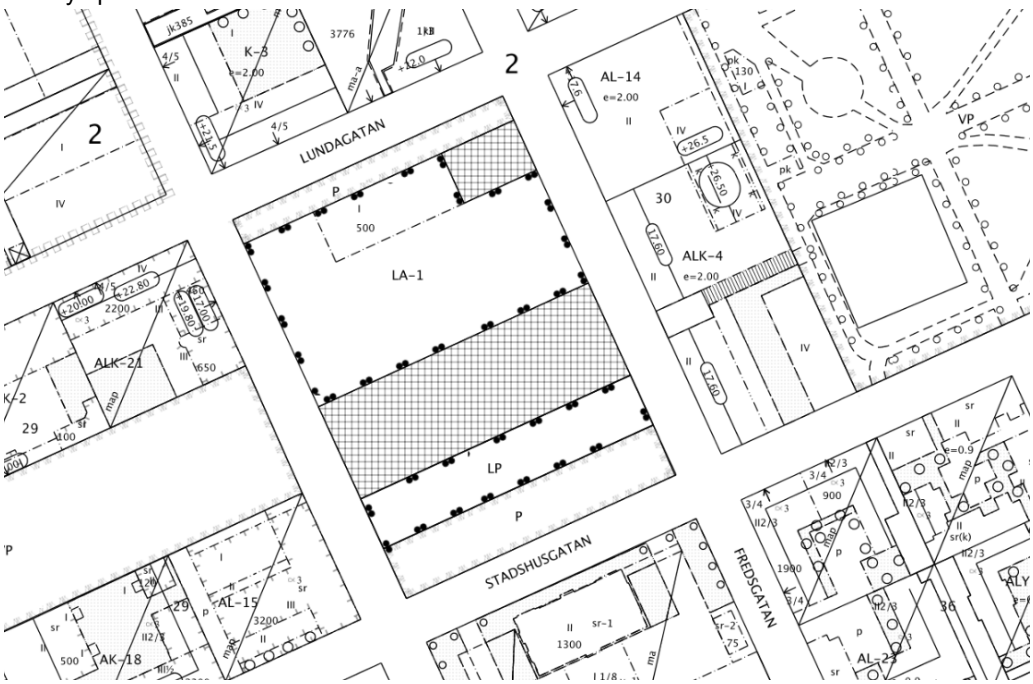
### 3.4.2 Osayleiskaava

Keskeisten alueiden osayleiskaavassa vuodelta 2006 alue on merkinnällä C ”Keskustatoimintojen alue”. Pystyraidoitus osoittaa alueen, jolla on säilytettäviä ympäristöarvoja. Kaavamääräyksen mukaan: ”Alueen suunnittelussa on varmistettava kulttuurihistoriallisten ja kaupunkikuvallisten ja kaupunkirakenteellisten arvojen, luonnon ja maiseman arvojen sekä alueen omaleimaisuuden säilyminen ja kulttuurihistoriallisesti merkittävän rakennuskannan säilyminen.” Lisäksi alueelle on osoitettu kevyen liikenteen reitti.

*Ote vuoden 2006 yleiskaavasta*

### 3.4.3 Vuoden 1970 asemakaava

Voimassa oleva asemakaava torialueelta on vuodelta 1970. Lundinkadun reunaan on osoitettu kapea puistoalue P ja sen eteläpuolella on lähes puolet torista kattava LA-1 -alue - Linja-autoasema. Merkitylle rakennusalalle saadaan rakentaa linja-autoliikennettä varten asemarakennus, jonka enimmäiskerrosala on 500m2 ja enimmäiskerrosluku yksi.” Lisäksi torille on osoitettu torialuetta ja LP pysäköintialuetta sekä torin eteläreunalle puistoalue. Toria ympäröivät katualueet kuuluvat muihin kaavoihin.




*Kuva: Ote ajantasa-asemakaavasta.*

## 4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

### 4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve

Porvoon torin kehittäminen on noussut kaupungin keskustan kehittämistoimenpiteiden kärkihankkeeksi. Keskustan elinvoimaisuutta halutaan lisätä ja torin toimintojen muuttuminen ja alueen ränsistyminen tuovat eteen väistämättömän uudistustarpeen.

Kaupungin strategian mukaan kaupunki kehittää kaupunkiympäristön esteettömyyttä ja toimii julkisen liikenteen ja kevyen liikenteen parantamiseksi. Strategian mukaan kaupunkiin kehitetään viihtyisää, elävää ja vetovoimaista kaupunkikeskustaa. Kaupunki toimii myös kestävien arkivalintojen mahdollistamiseksi. Tavoitteena on, että kaupunkilaisia palvelee toimiva syöttö- ja joukkoliikenne. Lisäksi strategisia tavoitteita, joihin erityisesti asemakaavan toteuttamisella voidaan vaikuttaa, ovat kiertotalous ja hiilineutraalius.

## 4.2 Asemakaavan tavoitteet

Torialueen kehittämiseen on valittu viisi toisiinsa kytkeytyvää tavoitekokonaisuutta. Tavoitteita ei aseteta tärkeysjärjestykseen, vaan onnistunut kokonaisratkaisu palvelee kaikkia osa-alueita ja saa torialueen kukoistamaan. Tavoitekokonaisuudet ovat kaupunkikuvan kohentaminen, liikennejärjestelyjen parantaminen, palveluiden lisääminen, oleskeluympäristön kehittäminen ja kaupunkivihreän parantaminen. Tavoitteita on avattu tarkemmin osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa (Liite 4)

## 4.3 Päätökset

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 2017 §137 torin asemakaavan muuttamisesta ja 2018 §199 asemakaavamuutoksen käynnistämisestä 2019. Lisäksi päätettiin, että kaavatyön yhteydessä linja-autoaseman osalta tutkitaan ja vertaillaan yleissuunnitelmaa tarkemmin eri toteuttamisvaihtoehtoja ja -paikkoja sekä sijaintia kaupungintalon takana.
Vireilletulosta on ilmoitettu kaavoituskatsauksen yhteydessä vuonna 2019. Suunnitelma oli kaupunkikehityslautakunnassa 29.10.2019 §167.

### 4.3.1 Osallistuminen ja yhteistyö

Asemakaavan muutosta on valmisteltu yhteistyössä rakennusvalvonnan, Porvoon Veden, Porvoon Energian ja Porvoon kaupunkikehityksen eri toimijoiden kanssa.

Nähtävilläolon aikana tehtiin runsaasti vuorovaikutusta. Kaavaa ja siihen sisältyvää ideasuunnitelmaa esiteltiin kaikille avoimessa yleisötilaisuudessa. Lisäksi luonnosta esiteltiin mm. vanhusneuvostolle, yrittäjille ja nuorisovaltuustolle sekä oppilaskuntien hallituksille. Valmistelun aikana neuvoteltiin linja-autoalan yrittäjien sekä kaupungin eri toimialojen kanssa. Luonnoksesta oli mahdollista jättää mielipiteitä kirjaamoon tai osallistua nettipohjaiseen kyselyyn. Kysely olikin suosittu ja siihen vastasi yli 400 osallistujaa. Lisäksi kirjaamoon jätettiin 14 allekirjoitettua ja kaksi nimetöntä mielipidettä.

Osallistuminen on toteutettu osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti. Suunnitelmasta käyvät ilmi osalliset, osallistuminen ja vuorovaikutus. Kysymyksessä on MRL 66 § 2 momentissa tarkoitettu kaava, joka edellyttää viranomaisneuvottelua. Aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu pidettiin ja työvaiheen viranomaisneuvottelu pidettiin 3.5.2019 ja työneuvottelut 15.11.2019 sekä 25.2.2020 liite 4

Kaavaluonnos ja muu valmisteluaineisto olivat nähtävillä MRA 30 §:n mukaisesti 7.11.2019 – 7.1.2020 kaupungin internetpalvelussa www.porvoo.fi. Luonnoksista pyydetiin mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti osallisilta. Samalla pyydettiin alustavia lausuntoja viranomaisilta. Lausunnot ja mielipiteet sekä kaupungin vastineet niihin on esitetty liitteessä 5.

Kaavaehdotus ja muu valmisteluaineisto olivat nähtävillä MRA 27§:n mukaisesti 17.6. - 14.9.2020. Ehdotuksesta pyydettiin lausunnot ja muistutukset osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti. Lausunnot ja mielipiteet sekä kaupungin vastineet niihin on esitetty liitteessä 5.

### 4.3.2 Nettikysely torin käyttäjille

Torin asemakaavan uudistamistyön aikana toivottiin nettikyselyllä näkemyksiä torin käytöstä, ideasuunnitelmasta ja asemakaavaluonnoksesta. Kyselyyn osallistui yli 400 vastaajaa. Myös nuorten vastaajien ryhmä tavoitettiin hyvin.

Vastausten mukaan torille saavuttiin tasaisesti eri liikennemuodoilla. Kevytliikenne, autoilu ja joukkoliikenne toivat kukin torille noin kolmanneksen vastaajista. Linja-auton käyttö oli suosittua vastaajien keskuudessa. 44 % kaikista vastaajista ja 61% nuorista käytti linja-autoa usein. Joukkoliikenteen tärkeys korostui myös nuorten muissa vastauksissa.

Tori on suosittu paikka tapaamisille ja siellä liikutaan usein seurassa. Kuitenkin jopa 30% vastanneista nuorista koki torin turvattomaksi ympäristöksi. Turvattomuuden tunnetta herättivät eniten muut käyttäjät, päihtyneet sekä torin poikki kulkeva liikenne.

Toria käytetään monipuolisesti. Suosituinta oli odottaa linja-autoa tai vain kävellä torin poikki. Asiointi torin lähellä ja ystävien tapaaminen olivat tavallisia vastauksia. Kyselyyn vastanneet eläkeläiset olivat innokkaita toripalveluiden käyttäjiä.

Nykyisen torin parhaina puolina nähtiin torimyyjät, istutukset, bussien saavutettavuus, torin avaruus, kaupungintalon puoleinen puistikko, torin ympäristön kaupat sekä pysäköintipaikat. Vastauksissa korostui myös se, ettei toria pidetä miellyttävänä, eikä tori nykyisellään houkuttele viihtymään.

Torin kehittämisessä nuoret toivoivat selvästi aikuisia enemmän vapaata oleskelutilaa, peli- ja toimintapaikkoja, mukavia bussikatoksia, penkkejä, kiinnostavaa arkkitehtuuria, vanhojen puiden säilyttämistä ja uusien puiden istuttamista. Aikuiset puolestaan toivoivat nuoria enemmän ympärivuotista toimintaa, kaupunkitapahtumia, konsertteja sekä sujuvaa autoilua, mutta myös kävelypainotteista ympäristöä.

Kyselyssä pyydettiin vastaajilta omia ideoita torille. Vastauksia saatiin yli 200. Suosituimpia toiveita olivat paremmat oleskelupaikat, kauppahalli, puiden lisääminen, linja-autoaseman sijoittaminen torille tai sen välittömään läheisyyteen. Myös toritoiminta ja pysäköintipaikat saivat kannatusta.

Nettikyselyn tulosten yhteenveto on liite 6.

### 4.3.3 Mielipiteet luonnoksesta

Nettikyselyn yhteydessä kaavasta saatiin 177 mielipidettä. Lisäksi saatiin kirjaamoon 16 mielipidettä.

Mielipiteistä asemakaavaluonnokseen myönteisesti suhtautuvia oli noin puolet. Vastauksissa saatiin kannustavia kommentteja ja suunnitelmaa pidettiin innostavana ja hienona.

Huonona suunnitelmaa piti alle viidennes vastaajista. Kehitettävää suunnitelmasta löysi yli kolmannes vastaajista. Suunnitelmassa epävarmuutta herättivät bussipysäkkien riittävyys, bussien sijainti torin reunoilla ja huoli torin autioitumisesta. Suunnitelmaa pidettiin myös haasteellisena toteuttaa. Liite 5 Yhteenveto mielipiteistä ja vastineet

*Yllä olevassa taulukossa on esitetty taulukoitu yhteenveto kyselyn kautta saaduista mielipiteistä.*

### 4.3.4 Alustavat lausunnot luonnoksesta

Alustavat lausunnot saatiin Itä-Uudenmaan pelastuslaitokselta, Porvoon museolta, Ympäristöterveydensuojelulta, ja Uudenmaan Elinkeino-, Liikenne-, ja Ympäristökeskukselta

PELASTUSLAITOS
Itä-Uudenmaan pelastuslaitoksella ei ollut huomautettavaa kaavasta

PORVOON MUSEO

Porvoon museo piti tärkeänä kaupunkirakenteen ja aukion säilymistä Engelin kaavan mukaisena. Museon mukaan oleskelurakenteiden tulee pysyä matalina, jotta aukion mittasuhteet ovat edelleen hahmotettavissa. Lisäksi museo painotti suunnittelun ja toteutuksen korkeatasoisuutta ja pinnan muotoilujen osalta mahdollisuutta palauttaa tilanne myöhemmin myös tasaiseksi. Museo piti eteläosan puistikon suojelumerkintöjä riittävinä.

YMPÄRISTÖTERVEYDENSUOJELU

Lausunnossa esitettiin, että torimyyjillä tulee olla käytettävissä kohtuullisella etäisyydellä toiminnasta tukitila tiskaukseen. Lisäksi elintarvikemyyjät tarvitsevat erillisen käymälän, joka ei voi olla yleisö-wc.

Lausunnon mukaan torimyyjillä tulee olla saatavilla sähköä, puhdasta vettä ja viemäri likavesille.

Kiinteälle kioskille ja kesäkioskille edellytetään sähkön lisäksi vesipistettä ja viemäröintiä. Kioskien katsotaan kokonsa puolesta soveltuvan vain jäätelökioskeiksi tai pakattujen elintarvikkeiden myyntipaikoiksi.
Jätehuollon järjestelyissä tulee kiinnittää erityistä huomiota siihen, etteivät jätteet houkuttele rottia tai lintuja tai etteivät jätteet aiheuta kohtuutonta hajuhaittaa.

UUDENMAAN ELINKEINO-, LIIKENNE-, JA YMPÄRISTÖKESKUS

Uudenmaan ELY-keskuksen lausunnossa pidettiin linja-autojen siirtämisen myötä syntyvää kulttuuriympäristön avoimuuden korostumista ja ihmislähtöisyyttä torille luontevana. Matkahuollon purkamisen todettiin vievän palan linja-autoliikenteen rakennushistoriasta. Suunnitellun uudisrakennuksen todettiin kuitenkin kokonsa ja esitettyjen havainnekuvien perusteella muodostavan laadukkaan kerrostuman toriympäristöön. Toriympäristön uusia käyttömuotoja kuten leikkiä, oleskelua ja tapahtumatoimintaa sekä uusia rakenteita pidettiin luontevina alueelle. Kaavamääräysten katsottiin tukevan laadukkaan toriympäristön muodostumista. ELY-keskus katsoi, että asemakaavan tulee laatia rakennustapaohjeet. Lausunnon mukaan asemakaavaluonnos on rakennussuojelun ja kulttuuriympäristön osalta maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimusten mukainen ja toteuttaa valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita.

Joukkoliikenteen järjestelyjen osalta ELY-keskus totesi, ettei suunnitelmassa ole huomioitu tilausajoliikenteen pysäköintiin paikkoja, eikä matkailuliikenteen toimintaedellytyksiä ole tuotu esiin. Vuoroliikenteen osalta lausunnossa kannettiin huolta erityisesti aamu- ja iltapäivän ruuhkatuntien järjestelyistä ja katsottiin, että mikäli järjestelyt ovat liikenteenharjoittajien kannalta toimimattomat, voivat liikennöitsijät siirtää vuorojaan vaihtoehtoisille reiteille tai lakkauttaa vuoroja kokonaan. Lisäksi rajallisten ja joustamattomien pysäkkijärjestelyiden katsottiin voivan rajoittaa uusien joukkoliikennepalveluiden syntymistä seudulle, jos selkeitä matkaketjuja ei ole tarjolla.

ELY-keskus katsoi, että linja-autojen pysäköintiin tulisi varata riittävästi tilaa mahdollisimman läheltä toria turhan liikenteen välttämiseksi. Lisäksi kiinnitettiin huomiota rahtipalveluiden toimivuuteen ja kuljettajien taukotiloihin.

Pysäkkien hajasijoittamisen katsottiin aiheuttavan haasteita esteettömyyden toteutumiselle ja informaation onnistumiselle erityisesti vaihtoyhteyksissä.

Lisäksi ELY-keskus edellytti maaperän pilaantuneisuuden ja sulfaattimaiden selvittämistä.

### 4.3.5 Mielipiteiden ja lausuntojen vaikutukset kaavaehdotuksen sisältöön

- Asemakaavan liitteeksi on laadittu rakennustapaohje, jossa täsmennetään useita kaavan vaatimuksia koskien esimerkiksi esteettömyyttä, rakentamisen laatua ja opastusta.
- Joukkoliikenteen toimivuudesta nykyisillä aikatauluilla on laadittu erillinen selvitys. Muita tarkemmin kaavan yhteydessä selvitettyjä asioita ovat mm. pysäköintijärjestelyt, vaikutukset elinvoimaan, sosiaaliset vaikutukset sekä maaperä ja rakennettavuusselvitys.
- Linja-autojen laituriratkaisuja on kehitetty joustavammiksi ja kapasiteetiltaan paremmiksi.
- Rahtiliikenteelle on varattu laituri Matkahuollon toimipisteen edestä.
- Takseille on varattu paikka torin viereisestä korttelista.
- Rakennustapaohjeessa edellytetään kokonaisvaltaisen opastussuunnitelman toteuttamista alueelle.
- Torikauppiaiden tarvitsemat tukitilat ja sähkön- sekä vedensaanti on huomioitu kaavassa.
- Tapahtumien tarvitsema sähkönsaanti on huomioitu rakennustapaohjeessa.

- Kaavamääräyksissä on esitetty enimmäiskorkeudet maarakenteille ja ulkokatsomoalueelle.
- Kaavatyön tueksi on laadittu selvitys maaperästä, sulfaattisavista, pilaantuneisuudesta ja rakennettavuudesta.
- Jätehuollon määräyksiä on tarkennettu rakennustapaohjeessa.

### 4.3.6 Ehdotuksen valmistelu

Luonnosvaiheen jälkeen ehdotusta on työstetty yhteistyössä Porvoon kaupunkikehityksen eri toimijoiden kanssa.

Ehdotuksen valmisteluvaiheessa järjestettiin vuorovaikutustilaisuus yrittäjäjärjestöille, jotka olivat sitä luonnoksesta jätetyssä mielipiteessään toivoneet. Lisäksi järjestettiin neuvottelu liikennöitsijöiden kanssa. Valtakunnallisten poikkeusolojen takia vuorovaikutus ehdotuksen valmisteluvaiheessa on järjestetty verkkokokouksina.

Ehdotus asemakaavamuutokseksi oli nähtäville asettamista varten kaupunkikehityslautakunnassa 26.5.2020 § 84. Asemakaavaehdotus ja muu suunnitteluaineisto pidettiin maankäyttö- ja rakennusasetuksen 27 §:n mukaisesti nähtävänä 17.6.2020 – 14.9.2020.

### 4.3.7 Muistutukset ehdotuksesta

Muistutuksia saatiin viisi, joista yhdellä oli kaksi jättäjää. Muistutuksissa kannettiin huolta joukkoliikenteen toimintaedellytyksistä, pysäköintipaikkojen riittävyydestä ja saattoliikenteen huomioimisesta. Muistutuksissa sekä kannatettiin, että vastustettiin kauppahallia ja torin muutoksia. Yhteenveto muistutuksista ja vastineista on esitetty liitteessä 5.

### 4.3.8 Lausunnot ehdotuksesta

Lausunnot saatiin Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta, Porvoon vedeltä, Porvoon museolta ja Vammaisneuvostolta. ELY-keskus nosti esiin tarpeen kattavamman joukkoliikenneuudistuksen suunnitteluun sekä kaavamääräysten tarkistamiseen pilaantuneiden maiden osalta. Porvoon vesi lausui tarpeesta huomioida enemmän sadevesien viivytystä. Porvoon museo esitti täydennettäväksi kaavan vaikutusten arviointia valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön osalta. Vammaisneuvosto toivoi osaa torikojuista pysyviksi, muistutti esteettömyydestä ja viihtyisyydestä sekä joukkoliikenteen toiminnan turvaamisesta ja sen helposta saavutettavuudesta sekä taksiaseman ja liikuntaesteisten pysäköinnin tarpeesta. Lisäksi Vammaisneuvosto toivoi toria reunustavien katujen kehittämistä kävelypainotteisiksi.

Yhteenveto lausunnoista ja vastineista on esitetty liitteessä 5.

### 4.3.9 Muistutusten ja lausuntojen vaikutukset kaavaehdotuksen sisältöön

Asemakaavaehdotusta on muutettu nähtävilläolon jälkeen seuraavasti. Asemakaavaehdotuksen nähtävillä olon jälkeen asemakaavaa varten on laadittu kaksi uutta selvitystä, joista toisessa (Selvitys 16) tarkastellaan linja-autoterminaalin sijoittamisvaihtoehtoja kaupungissa ja toisessa (Selvitys 17) torin toteuttamisen vaiheistamisen mahdollisuuksia. Asemakaavaselostusta on täydennetty selvitysten osalta sekä kaupunkikuvaan ja talouteen liittyvän vaikutusten arvioinnin osalta. Kaavamääräyksiä on muutettu pilaantuneiden maiden käsittelyn ja hulevesien ohjaamista koskevien määräysten osalta. Rakennustapaohjetta ja kaavaselostusta on korjattu tekstin jäsentelyn ja kieliasun osalta ja vähäisesti määräysten osalta.

## 5 ASEMAKAAVAN KUVAUS

Asemakaavaehdotuksen ratkaisu perustuu luonnoksesta edelleen kehitettyyn suunnitelmaan. (Selvitys 1) Kaavoituksen aikana tutkittiin vaihtoehtoja linja-autoaseman sijainnille, laiturijärjestelmän toimivuudelle, paviljongin, torikaupan sekä oleskelu- ja leikkialueiden sijoittamiselle, kauppahallin sijoittamiselle torille tai sen viereisiin kortteleihin.

Ehdotusvaiheessa on esillä vaihtoehto, jota on kehitetty luonnosvaiheesta saadun palautteen pohjalta.

Kaavassa alue on merkitty yhtenäiseksi torialueeksi, jota jäsennetään erilaisin käyttötarkoitusmerkinnöin, joista osa on sitovia ja osa ohjeellisia. Sitovina on esitetty paviljongin, kioskin ja amfiteatterin rakennusalat. Ohjeellisia ovat bussikatokset, kausikioski sekä kummuille ja puistolle varatut alueen osat.

Lundinkadun kohdalla katualue on merkitty jalankululle ja polkupyöräilylle varatuksi kaduksi, jolla tontille ajo on sallittu.

Eteläreunan puisto on osoitettu historiallisen puisto, jonka ominaispiirteet tulee säilyttää. Alueelle ei saa sijoittaa rakennuksia, kesäkioskeja tai rakennelmia, kaapeleita tai johtoja, Vain Raatihuoneenkadulle osoitettu linja-autokatos saa ulottua puiston puolelle. Maanpintaa ei saa kivetä. Puiston restaurointi tulee tehdä historiallista sommitelmaa, pintamateriaaleja ja lajistoa noudattaen. Restauroinnin ja puuston uudistamisen tulee nojautua puistohistorialliseen selvitykseen ja siinä todettuihin arvoihin.

Kaavaratkaisussa torin keskelle on tuotu torikaupan, oleskelun ja jalankulun ympäristö. Torin eteläisen puistikon asemaa on vahvistettu suojelumääräyksillä ja torin pohjoisempaan päätyyn on sijoitettu uusi palvelurakennus ja uusi tulkinta paikalla aikaisemmin olleesta puistikosta. Torin aurinkoiseen eteläreunaan sijoittuu suuri amfiteatterimainen katsomo ja oleskelurakenne, jonka sisäosaa voidaan käyttää myös liikunta-alustana. Toinen eteläreunan mahdollinen toiminto on toripinnan muotoilu kumpumaisemaksi, joka houkuttelee liikkujia käyttämään toria monipuolisen toiminnan alustana.

*Ideakuva viitesuunnitelman mukaisesta Porvoon torista kaupunkielämän keskuksena. Sen hillitty yhtenäisyys ja kiehtovan monipuolinen toiminnallisuus houkuttelevat sekä paikallisia että matkailijoita viettämään aikaa juuri täällä. (Havainnekuva ALA arkkitehdit, Masu Planning ja Sitowise)*

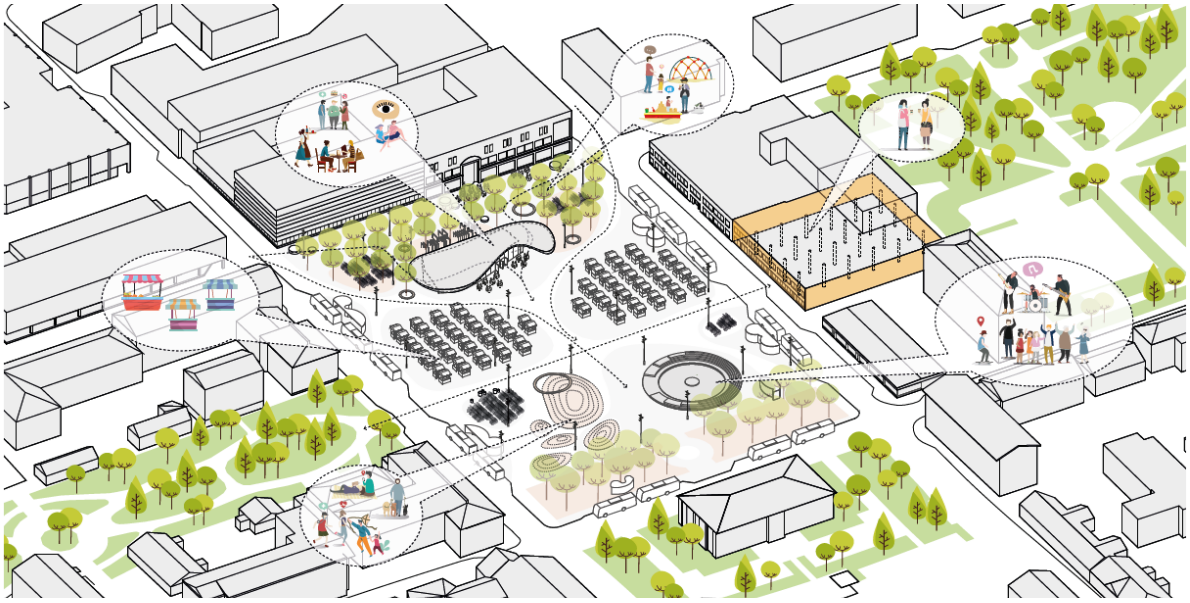
Kävelyä lukuun ottamatta kaikki liikenne on sijoitettu toria ympäröivään katuverkkoon kaava-alueen ulkopuolelle. Linja-autoasema muuntuu kaupunkipysäkeiksi ja torin puolelle on sijoitettu katujen varsille linja-automatkailijoita palvelevat suuret pysäkkikatokset. Linja-autoaseman kokoava informaatio sijoittuu palvelurakennuksen katoksiin. Joukkoliikenteen saavutettavuuteen ja esteettömiin reitteihin torin poikki on kiinnitetty erityistä huomiota. Kaavamääräyksissä edellytetään kokoavan informaatiopisteen lisäksi myös pysäkkikohtaista informaatiojärjestelmää.

Liikennejärjestelmään kohdistuvia muutoksista on laadittu kaavatyötä varten selvitys (Selvitys 2)

Kaukoliikenteen pysäkit ovat porrastettuja vinolaitureita. Yhdeltä porrastetulta laiturilta voi lähteä liikkeelle noin 10 ajoneuvoa tunnissa. Porrastettuja vinolaituripaikkoja linja-autoasemalle tulee yhteensä yhdeksän, minkä lisäksi kadun suuntaisia pysäkkejä on kuusi, joista yksi on lähinnä Raatihuoneenkadulla pysähtyviä linjoja koskeva varapaikka. Varapysäkkiä jouduttaneen käyttämään Raatihuoneenkadun pysäkkien kannalta vilkkaimpina ajankohtina (aamu ja iltapäivän vilkkaimpina tunteina). Varapysäkki sijaitsee Piispankadulla Linnankosken lukion kohdalla. Suunnitelman mukaisten pysäkkien yhteenlaskettu välityskyky tuntia kohden on samalla tasolla nykyisten järjestelyiden kanssa

Kaupungintalon eteläpuolelle voidaan järjestää neljä ajantasauspysäkkiä, jotka palvelevat myös tilausajopysäkkeinä. Näille tulee kuitenkin etsiä uusi sijainti viimeistään siinä vaiheessa, kun tontti rakennetaan. Mahdollinen paikka yhdelle tai kahdelle ajantasaus- ja tilausajopysäkille voidaan osoittaa Raatihuoneenkadulta Kaupunginpuiston kohdalta. Pidemmällä aikavälillä järjestelmää tulisi pyrkiä kehittämään niin, että pidempikestoiselle ajantasaukselle on löydettävissä paikkoja ydinkeskustan ulkopuolelta.

Kaavatyön tueksi tehtiin ns. ”yli yön” toimivuustarkastelu, jossa nykyinen joukkoliikenne siirrettiin uuteen pysäkkijärjestelmään. Tarkastelu osoitti, että suunnitellut järjestelyt toimivat hyvin suurimman osan päivästä. Vilkkaimpina hetkinä aamulla ja illalla Piispankadun porrastetut laiturit täyttyvät ja kapasiteetti on hetkittäin täynnä. Merkittävämpiä haasteita esiintynee Raatihuoneenkadulla, joissa erityisesti saariston suunnalta tulevat vuorot tarvitsevat varsin paljon samanaikaista pysäkkikapasiteettia. Raatihuoneenkadulla kapasiteettiongelma toistuu aamun ja illan vilkkaimpien tuntien lisäksi iltapäivällä 13-15 välisenä aikana. Raatihuoneenkadun tilannetta voidaan pyrkiä helpottamaan aikatauluja säätämällä, mutta saaristosta tulevien linjojen aikataulut on suunniteltu erityisesti koululaisliikennettä varten ja aikataulujen muutosvarat ovat vähäiset. Tilanteen helpottamiseksi suunnitelmassa on osoitettu ylimääräinen pysäkki Piispankadulle Raatihuoneenkadun eteläpuolelle. Ylimääräisestä pysäkistä huolimatta järjestelyiden toimivuuden varmistaminen vaatii jatkotarkastelua. (Selvitys 9)



*Tori tarjoaa yhtä monta paikkaa torikaupalle kuin ennenkin. Tämän lisäksi se tarjoaa laajoja avoimia tiloja tapahtumien järjestämiseen, ulkoauditorion monenlaisille tilaisuuksille ja urheiluun sekä loivia, matalia kumpuja esimerkiksi skuuttaukseen. Puistikoissa voi olla keinupenkkejä, tavallisia penkkejä ja hauskoja mahdollisuuksia leikkiin. Lukittavia polkupyörätelineitä on runsaasti pääreittien varsilla. (Kuva viitesuunnitelmasta ALA Masu Planning Sitowise)*

### 5.1.1 Mitoitus

Alueen rakennusoikeus on osoitettu kerroneliömetreissä (k-m$^2$).

Kaava mahdollistaa yhden 250 k-m$^2$ laajuisen palvelurakennuksen, minkä lisäksi rakennuksella voi olla kellari. Lisäksi torille on mahdollista rakentaa yksi 18 k-m$^2$ laajuinen kiinteä kioski. Lisäksi torille voidaan sijoittaa yksi kesäkioski torikojuille varatulle alueelle. Puistomuuntamolle on osoitettu rakennuspaikka ja 13 k-m$^2$ rakennusoikeus torin pohjoisreunalta.

Asemakaavassa polkupyöräpaikkoja edellytetään toteutettavaksi torille vähintään 300. Polkupyöräpaikkojen mitoituksessa on huomioitu keskustasijainti ja alueen käyttö polkupyöräilijöitä palvelevana joukkoliikenteen liityntäpysäköintinä.

### 5.1.2 Hulevedet

Alueelle tulee kaavan toteuttamisen yhteydessä rakentaa uusi hulevesiverkosto. Lundinkadun kohdalle voi Suomen ympäristökeskuksen hulevesitulvakarttojen mukaan aiheutua tulvimista kerran sadassa vuodessa toistuvalla sateella. Kaavan erityismääräysten mukaisesti tulvamahdollisuus tulee huomioida hulevesiverkoston mitoituksessa tai mahdollistaa Lundinkadun toimiminen tulvareittinä siten, ettei vesi ohjaudu kellareihin, jätevesiverkostoon eikä jätevedenpumppaamoihin.

### 5.1.3 Pilaantuneet maa-alueet

Torin pohjoisosan perustilaselvityksessä ei todettu valtioneuvoston asetuksessa 214/2007 esitettyjä alempia ohjearvoja ylittäviä haitta-ainepitoisuuksia. Muutamissa pohjasavinäytteissä havaittiin kynnysarvot ylittäviä alkuainepitoisuuksia (yleisesti arseenia ja myös kobolttia, nikkeliä ja vanadiinia), mutta niiden arvioidaan olevan alueen luontaisten taustapitoisuuksien tasolla. Suoritetussa tutkimuksessa ei todettu pilaantunutta maa-ainesta.

Kaavan erityismääräyksissä edellytetään Matkahuollon vanhan rakennuksen läheisyydessä todettujen ns. kynnysarvomaat huomioimista kaivutöissä, koska niiden kuljetus kohteen ulkopuolelle ei ole vapaata. Kynnysarvomaat on toimitettava asianmukaiseen vastaanottopaikkaan. Maaperän kunnostamiseen liittyvä suunnittelu tulee aloittaa hyvissä ajoin ennen alueen maanrakennustöiden aloittamista. Kunnostamista koskevissa kysymyksissä tulee olla yhteydessä Porvoon kaupungin kuntatekniikkaan.

Radonturvallinen rakentaminen on otettava huomioon alueelle rakennettaessa.

### 5.1.4 Tekniset järjestelmät ja rasitteet

Suunnittelualueen ulkopuolisilla katualueilla on vesijohtoja. Torin länsireunalla on vesipiste ja viemärilinja kulkee Lundinkadulla, Raatihuoneenkadulla ja Piispankadun eteläosassa. Hulevesiviemäri kulkee torin keskiosalla ja Lundinkadulla sekä Piispankadulla ja Raatihuoneenkadulla. Alueella on tietoliikennekaapeleita.

### 5.1.5 Tonttijako

Asemakaavamuutosalueelle ei muodostu tontteja.

### 5.1.6 Asemakaavamerkinnät- ja määräykset

Asemakaavassa on käytetty seuraavia kaavamerkintöjä:

**VPH/s** Historiallinen puisto, jonka ominaispiirteet tulee säilyttää. Alueelle ei saa sijoittaa rakennuksia, kesäkioskeja tai rakennelmia, kaapeleita tai johtoja. Raatihuoneenkadulle osoitettu linja-autokatos saa ulottua puiston puolelle. Maanpintaa ei saa kivetä. Puiston restaurointi tulee tehdä historiallista sommitelmaa, pintamateriaaleja ja lajistoa noudattaen. Restauroinnin ja puuston uudistamisen tulee nojautua puistohistorialliseen selvitykseen ja siinä todettuihin arvoihin.

**eko** Ohjeellinen torin osa, jolle voi sijoittaa kierrätys- ja jätejärjestelmä

**k** Kiinteäksi rakennettavan ympärivuotisesti toimivan kioskin rakennusala

**ki** Siirrettävän kesäkioskin ohjeellinen sijoituspaikka. Kioskin enimmäiskoko 10 k-m2

**kt** Katokselle varattu alueen osa. Pysäkkikatosten tulee olla läpinäkyviä ja keveitä torin länsireunan arvorakennusten ja Kaupungintalon julkisivujen huomioimiseksi.

**l** Ohjeellinen torin osa, jolle voidaan sijoittaa joukkoliikennettä palvelevia rakenteita.

**le** Oleskeluun ja toiminnalliseen oleskeluun varattu alueen osa

**una** Ulkonäyttämölle varattu alueen osa

**pav / ma** Paviljonkirakennuksen rakennusala, jolle saa sijoitta palvelutoimintoja, kuten ravintolan, kahvilan tai kioskin, sekä matkailua palvelevia toimintoja. Pääkäyttötarkoituksen mukaisia tiloja voidaan sijoittaa rakennuksen kohdalle maan alle rakennusoikeuden rajoittamatta.

**vp** Puistomaisesti puin ja pensain istutettava alueen osa

**tori** Yleiselle jalankululle, oleskelulle, kaupunkitapahtumille, konserteille, torikaupalle ja kahviloiden ulkotarjoilualueelle varattu alue.

**en** Energiahuollolle varattu rakennusala

**pp/t** Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu, jolla tontille ajo ja huoltoajo paviljongille on sallittu. Ajoradan tulee olla samalla korkeudella ympäröivän kadun ja torin kanssa. Materiaalien tulee jatkua yhtenäisinä katu- ja torialueiden välillä

**ERITYISMÄÄRÄYKSET:**

**Tori**
Alueelle on varattava tilaa yleiseen jalankulkuun jalankulun pääsuuntiin sekä tilaa torikauppaan, oleskeluun, toiminnalliseen oleskeluun ja erilaisille kulttuuri- ja kaupunkitapahtumille. Aukio tulee suunnitella yhtenäiseksi ohjeellisista rajoista riippumatta. Alue on suunniteltava ja toteutettava tasaukseltaan, istutuksiltaan, kalustukseltaan, varusteiltaan ja valaistukseltaan arvokkaalle aukiolle sopivaksi kokonaisuudeksi.

Torin poikki kulkeviin yhteyksiin ja linja-autopysäkkien saavutettavuuteen esteettömästi tulee kiinnittää erityistä huomiota.

Torin pääasiallisen pintamateriaalin tulee olla luonnonkiveä tai muuta kestävyydeltään ja ulkonäöltään korkeatasoista materiaalia.

Torille voidaan sijoittaa tapahtumia varten tilapäisiä lava- ja katsomorakenteita.

Valaistuksesta tulee tehdä erillinen kokonaissuunnitelma, joka sovitetaan torin elementteihin ja toimintoihin. Valaisintolppiin tai toripintaan tulee liittää mahdollisuus tapahtumien tarvitsemiin sähkökytkentöihin.

**Polkupyörät**
Torille ja Lundinkadun kävelykadulle tulee varata vähintään 300 polkupyöräpysäköintipaikkaa, joista vähintään 2/3:ssa tulee olla runkolukitusmahdollisuus. Pyöräpysäköintipaikkoja tulee sijoittaa eri puolille toria. Niihin liittyvien rakenteiden tulee olla arkkitehtuuriltaan torin muiden rakenteiden ja kalusteiden kanssa yhteen sopivia. 1/5 pyöräpaikoista tulee olla katettuja.

**vp-alue**
Uudelle vp-alueelle tulee istuttaa pitkäikäisiä kaupunkipuita. Puita tulee olla vähintään 30, josta 20 tulee olla suurikasvuisia jalopuita. Puiden kasvualustan kantavuuteen ja kestävyyteen tulee kiinnittää erityistä huomiota. Vähintään 1/3 vp-alueesta on päällystettävä vettä läpäisevällä pinnoitteella. Puiden juuristoalueelle ei saa sijoittaa johtoreittejä. Alueelle saa sijoittaa polkupyörien pysäköintipaikkoja. Tarvittavat perustusrakenteet tulee tehdä puistikon rakennusvaiheessa. Jälkikäteen tehtäviä kaivutöitä juuristoalueella tulee välttää.

**l-alue**
Torin l-alueelle sijoittuvien linja-automatkustajia palvelevien odotuskatosten tulee olla omaleimaisia, läpinäkyviä, arkkitehtuuriltaan mielenkiintoisia ja keskenään yhtenäisiä. Katoksiin tai niiden kohdalle tulee tehdä kaapelointivaraus valaistusta ja digitaalisia näyttöjä varten.

**Opastus**
Linja-autoliikennettä varten tulee tehdä erillinen opastussuunnitelma. Opastus tulee järjestää pysäkkikohtaisesti sekä keskitetysti paviljongin yhteyteen. Opastusjärjestelmän tulee palvella myös näkövammaisia. Esteettömyyden saavuttamiseksi tuntoon perustuvat opastemerkinnät katupinnalla tulee pitää puhtaina myös talvikaudella.

**eko**
Jätekeräyksen tulee mahdollistaa jätteiden lajittelu ja kierrätys. Torin jätehuolto tulee järjestää siten, ettei se muodostu maisemallisesti haitalliseksi. Säiliöiden maanpällisten osien tulee olla kooltaan enintään tavanomaisen jäteastian kokoisia. Katutasoon sijoitetut kontit eivät ole sallittuja torilla.

**le-alue**

Ohjeellisella torin le-alueella voidaan maanpintaa muotoilla siten, että toripinta muodostaa oleskeluun ja leikkiin soveltuvia peruspinnankorkeudesta poikkeavia alueita. Pinnan korkeimman ja alimman korkeusaseman välinen ero saa olla enintään 1,2 metriä.

**una-alue**
Torin osa, jolle voidaan sijoittaa erilaisia kaupunkitapahtumia palveleva ulkonäyttämöalue, jonka korkeusasema voi olla torin peruspinnan alapuolella. Katsomorakenne saa ulottua enintään 1,2 metriä torin peruspinnan korkeusaseman yläpuolelle. Katsomo tulee toteuttaa siten, ettei siihen tarvita kaidetta. Katsomorakenteeseen tulee toteuttaa myös ulkokehälle oleskelupaikkoja.

Ulkonäyttämöalueen päällysteen tulee toimia myös ulkopelialueena sekä kesä- että talvikaudella.

Rakenteisiin tulee integroida tapahtumia palveleva sähkönsaanti. Ulkonäyttämöalue voidaan kattaa väliaikaisella rakenteella tapahtumien aikana.

**Paviljonki**
Paviljongin kantavien rakenteiden tulee olla puurakenteisia ja arkkitehtuurissa tulee suosia puurakentamiselle ominaisia ratkaisuja.
Rakennuksen katon saa suunnitella oleskelualueeksi. Katon tulee olla viherkatto, mikäli se ei toimi oleskelualueena. Rakennuksen kaikkien julkisivujen tulee olla pääjulkisivuja ja läpinäkyviä.
Mainoslaitteiden tulee olla kooltaan hillittyjä ja arkkitehtuuriin sovitettuja. Erillisiä mainostolppia ei sallita.

Rakennuksen katon tulee muodostaa itä- ja länsipäätyihin vapaasti käytettävät katokset, jotka palvelevat erityisesti linja-autoja odottavia matkustajia. Katoksiin tulee sijoittaa linja-autoliikenteen yleisopasteet ja roska-astiat.

Paviljonkiin tulee sijoittaa esteetön yleinen käymälä sekä huoltotila ja käymälä torikauppiaille, mikäli näitä tiloja ei sijoiteta muualle torin läheisyyteen. Käymälöitä tulee voida käyttää paviljongin aukioloajoista riippumatta.

Paviljongin toiminnan edellyttämän jäte- ja varastotilan tulee liittyä kiinteästi rakennukseen, eivätkä keittiön jäteastiat tai -rullakot saa sijaita erillään torialueella. Asiakkaita palvelevat roska-astiat sijoitetaan vuokra-alueelle.

Ulkotarjoilualuetta ei saa aidata tai rajata kiinteillä rakennelmilla.

**Kioskit**
Pysyvän kioskin tulee olla yleisilmeeltään läpinäkyvä, pohjamuodoltaan pyöreänomainen ja arkkitehtuuriltaan ja materiaaleitaan arvokkaalle aukiolle sopiva.

Kausikioski ei saa olla paikalla ympärivuotisesti.

Kioskeihin saa liittyä ulkotarjoilualue, jonka tulee kuulua vuokra-alueeseen. Ulkotarjoilualuetta saa rajata, eikä sille saa sijoittaa päivänvarjoja tai katoksia. Pysyvän kioskin paikalle saa sijoittaa enintään 10 k-$m^2$ laajuisen kausikioskin, mikäli pysyvää kioskia ei ole toteutettu.

Erillisiä jäteastioita ei saa sijoittaa rakennuksen ulkopuolelle. Asiakkaita palvelevan roska-astian tulee olla kioskin vuokra-alueella.

**Muuntamo**
Puistomuuntamon julkisivumateriaalin tulee olla aukion ilmeeseen sopiva ja arkkitehtuuriltaan korkeatasoinen. Rakennuksessa tulee olla viherkatto.

**Hulevedet**
Hulevesitulvariski tulee huomioida hulevesikanavien mitoituksessa. Pinnantasauksen tulee mahdollistaa Lundinkadun toimiminen tulvareittinä siten, ettei vesi ohjaudu kellaritiloihin, jätevesiverkostoon, eikä jätevedenpumppaamoihin.

**Pilaantuneet maat ja radon**
Kynnysarvomaat on toimitettava asianmukaiseen vastaanottopaikkaan. Maaperän kunnostamiseen liittyvä suunnittelu tulee aloittaa hyvissä ajoin ennen alueen maanrakennustöiden aloittamista. Kunnostamista koskevissa kysymyksissä tulee olla yhteydessä Porvoon kaupungin kuntatekniikkaan.

Radonturvallinen rakentaminen on otettava huomioon alueelle rakennettaessa.

**Rakennustapaohje**
Asemakaavaan liittyy sitova rakennustapaohje.

### 5.1.7 Nimistö

Asemakaavassa torille on annettu nimi Porvoon tori. Tämä nimitys on käytössä yleisesti puhekielessä torista puhuttaessa. Virallisesti alueella ei aikaisemmin ole ollut nimeä.

Torin etelälaidan puisto kuuluu historiallisesti torialueeseen. Se on kuitenkin erotettu jo aikaisemmassa kaavassa puistoalueeksi ja nyt merkitty historialliseksi puistoalueeksi. Puistolla ei ole virallista nimeä. Kaavassa sille on annettu nimeksi Toripuisto.

## 5.2 Kaavan vaikutukset

Vaikutukset verrataan nykytilanteeseen ja voimassa olevaan asemakaavaan.

### 5.2.1 Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Kaavalla ei ole merkittäviä yhdyskuntarakenteeseen liittyviä vaikutuksia. Joukkoliikenteen pysäkit säilyvät alueella. Merkittävää määrää rakentamista ei sijoitu alueelle. Kehittämisellä on vaikutusta viherympäristöön ja oleskelun ympäristöön. Toteutumisesta aiheutuu välillisiä positiivisia vaikutuksia keskustan elinvoimaisuuteen.

### 5.2.2 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön ja kaupunkikuvaan

Suunnitelman toteuttaminen muuttaa olennaisesti torin kaupunkikuvaa. Torialue eheytyy jalankulun, oleskelun ja torikaupan sekä kaupunkitapahtumien alueeksi. Pysäköintipaikat poistuvat katujen varsilta ja linja-autoliikenne siirretään katuverkkoon torin ympärille.

Puiston toteuttaminen torin pohjoispäähän palauttaa uudella tulkinnalla 1800-luvun lopun aukiosommitelman, jossa torin kumpaankin päähän liittyi puistikko. Suunnitelma lisää kaupunkivihreää ja torin pohjoisreunalla. Torin eteläpäädyn osalta asemakaavamuutos turvaa historiallisesti merkittävän kaupunkipuistikon jatkuvuutta myös siinä tulevassa tilanteessa, jossa puiden kunto edellyttää niiden uusimista.

Toripaviljongin, kioskin ja bussikatosten rakentaminen torille tuovat torille uusia arkkitehtonisesti kiinnostavia elementtejä. Torisuunnitelma on kokonaisvaltainen ja tähtää korkeatasoiseen arkkitehtuuriin sekä alueen yhtenäiseen ja huoliteltuun ilmeeseen. Muutos poistaa torilta sinne aikojen saatossa kertyneitä eri aikakausien kalusteita, varusteita ja rakennelmia. Torin rakennetun ilmeen muutoksesta voi muodostua merkittävä keskustan vetovoimaa lisäävä osatekijä.

Rakennetun ympäristön muutos ja suunnitelman mukaiset varusteet houkuttelevat asukkaita ja vierailijoita käyttämään toria ympärivuotisesti aikaisempaa aktiivisemmin. Suunnitelmaa luo nykyistä paremmat puitteet ympärivuotiselle kaupunkielämälle. Jalankulkureittien vapautuminen torialueella ja toimintojen tarjoaminen eri ikä- ja käyttäjäryhmille tekevät torista tasa-arvoista ja turvallisesti käytettävää julkista ulkotilaa.

Vaikutukset valtakunnallisesti arvokkaaseen kulttuuriympäristöön ovat positiivisia. Asemakaavan toteuttaminen kohentaa huomattavasti alueen virttynyttä ilmettä, houkuttelee ihmisiä viihtymään ja viettämään aikaa keskeiseen kaupunkiympäristöön. Lisääntyvä käyttäjämäärä voi auttaa torin perinteisen toiminnan, torikaupan, elvyttämisessä. Pohjoisosan puistikon uudelleentulkinta tasapainottaa torin tilallista hahmoa, kun aikaisempi symmetrinen, puistikoiden rajaama kaupunkitila eheytyy. Kaupungintalon edessä, Raatihuoneenkadulla, suunnitelma aiheuttaa jossain määrin katutilan viihtyisyyden ja miljöön esteettistä heikentymistä niissä tilanteissa, kun kaikilla pysäkeillä on linja-auto. Vaikka tilanteet ovat päivittäin toistuvia, ovat ne kuitenkin hetkellisiä, eivätkä aiheuta pysyvää haittaa ympäristölle. Pysäkkien toteuttaminen puiston katveeseen edellyttää huolellista yhteensovittamista puuston vaatiman tilatarpeen kanssa.

### 5.2.3 Vaikutukset kaupunkiluontoon ja ilmastoon

Torin eteläpäädyn vanhojen lehmusten aseman turvaaminen ylläpitää kaupunkiluonnon monimuotoisuutta keskeisellä keskusta-alueella. Puut tarjoavat elintilaa hyönteisille sekä linnuille. Puiden alla olevalla hiekka- ja nurmipintaisella alueella on mahdollista imeyttää hulevesiä. Suurikokoiset puut tarjoavat varjoa hellepäivinä. Torin muutosten ansiosta puisto liittyy jälleen paremmin toriin ja on helpommin jalankulkijoiden saavutettavissa, kun pysäköintialueet poistetaan puistikon ja torikaupalle varatun alueen välistä.

Torin pohjoisreunan puistikolla kohennetaan kaupunkikuvallista tilannetta ja lisätään kaupunkivihreän määrää keskustassa. Uuden puistikon puuksi on valittu pitkäikäisiä ja lajeiltaan ja kannoiltaan kasvitaudeille vastustuskykyisiä jalopuita. Pohjoisen puistikon alueelle saadaan lisää hulevesiä imeyttävää pintaa puiden elinvoimaisuuden vahvistamiseksi.

Suunnitelman ilmastovaikutukset ovat pääasiassa välillisiä. Hyötyjä voi kertyä kevyen liikenteen reittien parantamisesta ja sitä kautta lisääntyvästä ilmastoviisaasta liikkumisesta. Myös linja-autoliikenteen saavutettavuus keskustassa tukee ilmastoviisaan liikkumisen edellytyksiä.

Suunnitelman toteuttamisen yhteydessä voidaan ilmastovaikutuksia vertailla ja antaa ilmastovaikutuksille painoarvoa esimerkiksi paviljongin, toripinnan ja valaistuksen toteuttamiseen tähtäävien kilpailutusten pisteytyksessä. Toteuttamisessa tulee suosia pitkäikäisiä ja ilmastoystävällisiä materiaaleja. Toteutuksen vertailussa tulee arvioida tuotteiden elinkaaren ilmastovaikutukset. Purettaville kalusteille, varusteille ja pinnoitteille tulisi löytää uudelleenkäyttöä erilaisilla kiertotalousmalleilla. Torin rakentamisessa suurimmat suorat ilmastopäästöt liittynevät maanrakennustöihin.

Pilaantuneiden maiden osalta puhdistustarve on huomioitu kaavassa.

Radonilta suojautuminen on huomioitu kaavassa.

### 5.2.4 Vaikutukset liikenneolosuhteisiin ja pysäköintiin kaava-alueella ja lähiympäristössä

Kaavamuutoksella on merkittäviä vaikutuksia torin ja sen ympäristön liikenneolosuhteisiin.

Linja-autojen terminaali poistuu torilta ja alue muuttuu jalankulun ja oleskelun ympäristöksi. Jalankulku- ja oleskeluympäristön kehittyminen parantaa alueen vetovoimaa oleskelun ja ajanvieton näkökulmasta. Lisäksi jalkakäytävät toria ympäröivissä kortteleissa on esitetty suunnitelmassa huomattavasti nykyistä leveämpinä, mikä tukee kävelymyönteisen ympäristön kehittymistä ja parantaa ympäröivien kiinteistöjen toimintaedellytyksiä. Pyöräliikenteen osalta suunnitelmassa mahdollistetaan turvalliset yhteydet keskustan halki, jotka palvelevat esimerkiksi yhteyksiä alueen kouluihin, kaupallisiin palveluihin sekä luonnollisesti itse torille.

Katujen varsille sijoittuvat laituri- ja pysäkkijärjestelyt mahdollistavat liikennöinnin sekä Aleksanterinkadun, että Mannerheiminkadun suuntaan. Kaavatyön yhteydessä tehdyn selvityksen perusteella havaittiin, että erityisesti Raatihuoneenkadun edustalla olevien pysäkkien kapasiteetin osalta ei ole juurikaan kasvuvaraa. Lisäksi esitetyn järjestelmän kapasiteetti on hetkittäin täysin käytössä Piispankadun kaukoliikenteen laitureilla. Mannerheiminkadun suuntaan hakeutuvien lähtöjen määrän kasvattaminen on kuitenkin huipputunteinakin mahdollista vilkkaimman 15 minuutin jakson ulkopuolella. Järjestelmän toimivuuden varmistaminen vaatii aikataulusuunnittelua, mikä ei Porvoon markkinaehtoisen joukkoliikennejärjestelmän tapauksessa ole ongelmatonta. Yhteistä aikataulusuunnittelua tai reittisuunnittelua liikennöitsijöiden välillä ole, joten kukin taho joutuu tekemään aikataulu- ja reittisuunnittelua itsenäisesti.

Joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantaminen on kaupungin strateginen tavoite. Suunnitelman voidaan nähdä olevan ensimmäinen askel kaupungin joukkoliikennejärjestelmän kehittämisessä. Joukkoliikennelinjojen päätepisteiden osalta jouduttaneen tulevaisuudessa harkitsemaan muitakin sijainteja torin lisäksi, jolloin esimerkiksi keskitetympi terminaaliratkaisu ydinkeskustan ulkopuolella voisi tulla kyseeseen. Ydinkeskustan ulkopuolinen terminaali mahdollistaisi myös pidemmät ajantasaukset ja mahdolliset sähköbussien lataukset. Terminaalin sijoittaminen keskustan ulkopuolelle voi olla mahdollisuus lisätä joukkoliikenteen palvelutasoa reitin varrella, mikä edellyttää kaupungin investointeja katujen varsille sijoitettaviin pysäkkeihin. Kaavatyön jälkeen on käynnistymässä kattava joukkoliikenneselvitys, jonka yhteydessä kehitysmahdollisuuksia voidaan tutkia yhdessä joukkoliikenteen järjestämistavan kanssa. Kaavaehdotuksen tarkistuksen yhteydessä laadittiin selvitys joukkoliikenneterminaalin sijoittamisesta kaupunkiin. Selvityksessä parhaaksi vaihtoehdoksi liikennöinnin, asukasmäärien sekä työpaikkojen saavutettavuuden kannalta nousi Tarmolaan Lovisantien varrelle sijoitettava varikkotyyppinen terminaali. Terminaalille ajateltu paikka sijaitsee katu- ja puistoalueella. Toiminnan sijoittaminen paikalle edellyttää asemakaavamuutosta. Kaupunkisuunnittelulautakunta on päättänyt terminaalia koskevan kaavamuutoksen käynnistämisestä 12.10.2021 § 149.

Muutokset katuverkossa aiheuttavat liikenteen muutoksia läheisillä katualueilla. Toria ympäröivän katuverkon osalta esitetään verkollisia muutoksia joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantamiseksi ja torin ympäristön rauhoittamiseksi. Piispankatu ja Rauhankatu muutetaan yksisuuntaisiksi Lundinkadun ja Raatihuoneenkadun välisellä osuudella. Mannerheiminkadun suuntaan hakeutuvan joukkoliikenteen sujuvuuden maksimoimiseksi Piispankadun osuus Lundinkadulta Mannerheiminkadulle muutetaan joukkoliikennekaduksi, jonka varrella on pyörätie ja jalkakäytävät. Tällä osuudella sallitaan ainoastaan ulosajo Lundin pysäköintilaitoksesta ja liikenne muihin kadunvarren kiinteistöihin. Henkilöautoliikenteen reitit Raatihuoneenkadulta Mannerheiminkadulle kulkevat jatkossa Piispankadulta, Lundinkadulle ja edelleen ja Runeberginkadulle, sillä Lundinkatu muutetaan yksisuuntaiseksi idästä länteen. Rauhankadun osuus torin kohdalla muutetaan niin ikään joukkoliikennekaduksi bussiliikenteen sujuvoittamiseksi ja torin reunan pysäkeillä tapahtuvan matkarahdin käsittelyn turvaamiseksi. Autoliikenteen verkon muutosten myötä Linnankoskenkadun rooli keskustan poikki kulkevan liikenteen yhteytenä korostuu. Runeberginkadun rooli kasvaa etelä-pohjoissuuntaisen liikenteen välittäjänä. Lisäksi Raatihuoneenkadun liikenteen määrä voi lisääntyä torin molemmin puolin.

Pysäköintipaikat polkupyöräpysäköintiä lukuun ottamatta poistuvat torilta. Torin ja sen ympäristön kehittäminen aiheuttaa merkittäviä muutoksia myös lähialueiden liikenne- ja pysäköintijärjestelyihin. Pysäköintiin kohdistuvista muutoksista ja pysäköinnin tarjonnasta on laadittu erillinen tarkastelu. (Selvitys 7) Selvityksen mukaan torin ympäristössä on runsaasti vapaita paikkoja, vaikka uudistuksen seurauksena torilta ja sitä rajaavilta kaduilta sekä lähialueita vähenee noin 90 autopaikkaa. Suunnitelmassa on esitetty saattoliikenteen, taksien ja liikuntarajoitteisten pysäköintimahdollisuudet torin viereisten korttelien katualueilla.

Asemakaavamuutoksen toteuttaminen parantaa joukkoliikenteen käyttäjien turvallisuutta. Nykyisessä tilanteessa matkustajat joutuvat nousemaan autoihin ajoradalta ja ylittämään linja-autoille varatun ajoradan linja-autoihin noustessa. Nykyisestä läpiajettavasta laiturijärjestelmästä huolimatta linja-autoilla joudutaan ajoittain peruuttamaan aseman alueella. Asemakaavaehdotuksessa torin reunoille sijoittuvat vinopysäkit ja kadun suuntaiset pysäkit eivät edellytä peruuttamista, ja matkustajat nousevat kyytiin jalankulkualueeksi varatulta torialueelta.

Turvallisuus paranee myös torin muilla osilla, kun huoltoliikenteen rajoittamatonta läpiajoa tai palvelulinjan liikennöintiä ei tule enää jalankulkualueelle. Lisäksi liikenneturvallisuus paranee torin ympäristössä, kun katualueet toteutetaan nykyistä rauhallisempina ja osittain joukkoliikenteelle varattuina. Lisäksi turvallisuutta parantaa jalankulun ja pyöräilyn erottaminen toisistaan sekä Piispankadulla että Rauhankadulla. Jalkakäytävien ja pyöräteiden mitoitusta kehitetään myös sellaiseksi, että molemmat kulkumuodot mahtuvat liikkumaan sille varatussa tilassa huomattavasti nykyistä paremmin. Kehitystoimenpiteillä on vaikutusta myös torin ympäristön risteysten turvallisuuteen. Liikenteen nopeuksien rauhoittumisen myötä risteysten turvallisuus paranee jo itsessään. Lisäksi erityisesti pyöräliikenteen reitit selkeytyvät ja pyöräilijöitä on helpompi ennakoida myös muiden liikkujien (esimerkiksi autoilijoiden) näkökulmasta. Rauhakadulla pyörätien siirto kadun itäreunalle parantaa myös nykyisin ongelmallista kohtaa kauppakeskus Lundin kohdalla, missä kapea pyörätie kulkee alamäkeen rakennuksen kulman vierestä.

Torin rakentaminen edellyttää muutoksia teknisen huollon verkostoihin. Rakentamistyö vaikuttaa merkittävästi lähialueen liiketeen ajojärjestelyihin. Työnaikaisissa järjestelyissä pyritään mahdollisimman vähäisiin rakennusaikaisiin haittoihin.

### 5.2.5 Vaikutukset talouteen

Torin uudistamisen kokonaiskustannuksiksi on viitesuunnitelman perusteella laskettu perustamistavan mukaan arvioksi 8 - 10 miljoonaa euroa.

| | |
|---|---|
| Torin pinnan päällysteet (Tori ja Lundinkatu) | 2 500 000 euroa |
| Kalusteet, varusteet sekä ulkokatsomo | 420 000 euroa |
| Linja-autopysäkit | 650 000 euroa |
| Vesi ja viemäri | 210 000 euroa |
| Istutukset | 55 000 euroa |
| Sähkö, valaisimet, puistomuuntamo ja opasteet | 270 000 euroa |
| Raivaus | 83 000 euroa |
| Työmaa- ja tilaajatehtävät (VE1-VE3) | 1 700 000 – 2 300 000 euroa |
| Pohja- ja maarakenteet<br>VE 1 vaahtolasikevennys<br>VE 2 pilaristabilointi<br>VE 3 massanvaihto | <br>720 000 euroa<br>920 000 euroa<br>2 200 000 euroa |
| Katualueet torin ulkopuolella | 940 000 euroa |

Paviljongin hinta-arvio on noin 3 miljoonaa euroa. Paviljonki ei ole mukana edellä olevassa torin uudistamisen kustannusarviossa. Kaupunki vuokraa paviljongin rakennuspaikan yrittäjälle, joka vastaa rakennuskustannuksista. Kaikkia torin käyttäjiä palvelevien rakennuksenosien kuten yleisten käymälöiden vuokrausperusteista sovitaan myöhemmin.

Kustannuslaskelma on alustava ja viitesuunnitelmaan perustuva. Hinnat on esitetty ilman arvonlisäveroa. Tarkempien kustannusten saamiseksi tarvitaan toteutusvaiheen suunnittelua ja laskentaa. Alustavat kustannuslaskelmat on esitetty selvityksessä 15.

Kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti korkeatasoinen keskustori nostaa alueen kaupallista, toiminnallista ja sosiaalista asemaa. Alueen hyvä saavutettavuus ja monipuoliset käyttömahdollisuudet luovat uusia mahdollisuuksia kaupunkielämälle ja kaupalle. Kaupungin investoinnit alueella palvelevat keskustan kehittämistä ja kaupungin vetovoimaisuutta laajemmin.

Uudisrakentaminen alueella on vähäistä, mutta kohentuvan kaupunkikuva ja toimintaympäristö ovat vetovoimatekijöitä kaupalle. Uudisrakentamisen torille tarjoamat kauppapaikat ovat vähäisiä, eivätkä ne heikennä muiden alueella toimijoiden mahdollisuuksia. Toria rajaavien katujen liiketilat, etenkin ravintolat ulkotarjoilualueineen voivat osallistua paremmin katu- ja torielämään.

Joukkoliikennettä palvelevan terminaalin kustannuksia arvioitiin sijaintiselvityksen yhteydessä. Terminaalin kustannukset muodostuvat tarvittavasta maarakentamisesta ja alueen pinnoittamisesta, joiden kustannuksiksi on arvioitu alustavasti noin 150 000 euroa. Muita kustannuksia syntyy liittymistä, linja-autojen latauspisteistä sekä pienimuotoisesta kuljettajien wc- ja taukotilasta. Kokonaiskustannukseksi on arvioitu noin 350 000–450 000 euroa varustelutasosta riippuen. Terminaalijärjestelyyn voi liittyä myös vähäisiä välilisiä kustannuksia, joita aiheutuu mm linja-autopysäkkien sijoittamisesta uusille reiteille.

Vaikutuksista keskustan elinvoimaan on laadittu kaavatyön yhteydessä erillinen selvitys. (Selvitys 10) Selvityksen mukaan Ihmisten viihtyminen ja viipyminen lisää kulutusta palveluihin. Elinvoima on siis lähes suorassa yhteydessä miellyttäväksi koettujen paikkojen sijaintiin ja ”kohdekohteiden” parempaan saavutettavuuteen. Torin asemakaavamuutoksen vaikutukset alueen elinvoimaan ovat selvityksen mukaan seuraavat:

- *Korkeatasoisesti uudistettuna torista tulee kohde, joka houkuttelee asukkaita ja vierailijoita viipymään ja asioimaan alueella. Tulevaisuudessa matkailijatkin saattavat viipyä vanhan kaupungin lisäksi Porvoon torilla ja käyttää alueen palveluita.*

- *Torisuunnitelmassa oleva paviljonkirakennuksen ”läpinäkyvyys” (vanhan linja-autoaseman sijaan) avartaa näkymää torilta kävelykadulle ja kauppakeskus Lundiin. Se parantaa vuorovaikutusta torin ja kauppakeskuksen välillä.*

- *Liikkeissä asioiva asiakas kulkee aina lopulta jalkaisin, jonka vuoksi miellyttävä ja turvallinen kävely-ympäristö on tärkeä. Parkkipaikkojen saavutettavuus Porvoon torin lähikortteleissa on hyvällä tasolla, joten kävelymatka parkkipaikoilta torialueelle ei ole pitkä.*

- *Lisääntynyt oleskelu ja viipyminen torin alueella tulee kasvattamaan kaupan ja palveluiden kysyntää ja siten alueen elinvoimaa kokonaisuutena. Torin pohjoislaidan kauppakeskus ja viereinen hypermarket sekä alueen kivijalkaliikkeet hyötyvät lisääntyneestä vetovoimasta.*

- *Lisääntynyt palvelukysyntä kohdistuu erityisesti kahvila- ja ravintolapalveluihin, mikä tulisi ottaa huomioon alueen liikekiinteistöjen suunnittelussa ja kehittämisessä.*

### 5.2.6 Vaikutukset terveyteen ja turvallisuuteen

Torisuunnitelman myötä esteettömyys alueella paranee. Kävelypinnat voidaan rakentaa ilman reunakiviä ja kaavassa huomioidaan laadukkaan opastuksen toteuttaminen kaikille käyttäjäryhmille.
Liikenneturvallisuutta voidaan parantaa kaava-aluetta rajaavilla katualueilla.

Kaavaehdotus luo edellytykset kaupunkimaiselle terveelle ja viihtyisälle toimintaympäristölle. Vähenevä läpiajoliikenne vähentää alueen meluisuutta.

Kaavaehdotus parantaa linja-automatkustajien turvallisuutta, kun laiturialueelle ei tarvitse enää kulkea ajoradan ylitse. Linja-autojen liikennöinti katualueen vinolaitureissa ei myöskään edellytä peruuttamista.

Asemakaava luo edellytykset palo- ja pelastusturvallisuuden määräysten mukaiselle jatkosuunnittelulle ja toteutukselle.

### 5.2.7 Sosiaaliset vaikutukset

Keskustan kehittämisen yhteydessä tehdyissä kyselyissä tori on koettu jokseenkin ankeaksi paikaksi, lähinnä pakollisen oleskelun ja läpikulun ympäristöksi. Toisaalta torilla asioiville ja siellä kauppaa harjoittaville paikka on merkityksellinen. Monipuolisen kaupunkielämän kehittäminen alueella mahdollistaa alueen kehittymisen kaupungin sydämeksi, jossa viihtyvät eri käyttäjäryhmät.

Torin asemakaavan yhteydessä teetettiin kaavatyön tueksi erillinen vaikutusten arviointi suunnitelman sosiaalisista vaikutuksista (Selvitys 11). Arvioinnin mukaan:

- *Sosiaalisesta näkökulmasta paikan keskeinen vahvuus, asema joukkoliikenteen keskuksena, säilyy ilman siihen liittyviä haittoja. Saavutettavuus pysyy yhtä hyvänä samalla kun ratkaisut auttavat kehittämään ympäristöä sellaiseksi, joka saa pysähtymään ja viettämään aikaa.*

- *Paviljongin terassi ja puistossa olevat sosiaalisen kanssakäymisen tilat jatkavat luontevasti liikekeskustan toimintoja, integroiden sen toriin.*

- *Liikunta, leikki ja temppuilu ovat vielä vähän käytettyjä julkisen tilan monipuolistamisen muotoja, joita terveellisen elämän trendi tukee. Sekä tiloja aktiivisesti käyttävät että – määrältään luultavimmin merkittävämpi joukko – käyttämisen uteliaat katselijat ovat samalla potentiaalisia asiakkaita torin ja lähiympäristön kaupallisille palveluille.*

- *Esitystaiteen monikäyttötila amfiteatteri mahdollistaa kulttuuritoiminnan ja katsomolle voi ennustaa suosiota aamupäivisin eläkeläisten ja iltapäivisin koululaisten istuskelu- ja jutustelupaikkana.*

- *Kaiken kaikkiaan vanhojen torilla kävijöiden voi ennustaa pysyvän, samalla kun uudet ratkaisut houkuttelevat uusia kävijöitä. Luonteeltaan avoimet julkiset tilat ovat oleellisia kaupunkilaisten omaksi ottamisen ja siten sosiaalisten vaikutusten kannalta.*

- *Torin uudistaminen luo uuden kysyntätilanteen palvelujen kehittämiselle torinlaidoilla ja lähiympäristössä. On syytä olettaa, että nykyiselle keskustakehitykselle tyypillisten palvelujen tarjonta lisääntyy ja muuttuu profiililtaan nykyistä monipuolisemmaksi, jos visioitu uudistus toteutetaan ja tori nousee – tai pikemminkin palaa – yhdeksi kaupungin julkisen elämän keskukseksi. On ilmeistä, että uudistettu tori lunastaa paikkansa reittien kiintopisteenä, mikä lisää yritysvetoista kiinnostusta lähikiinteistöjen, etenkin entisen Citymarketin korttelin kehittämiseen.*

## 5.3 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat

Asemakaavan toteuttamista ohjaa rakennustapaohje, joka hyväksytään osana asemakaavaa.

## 5.4 Toteuttaminen ja ajoitus

Tavoitteena on, että asemakaava hyväksytään vuoden 2020 aikana Kiinteistö voidaan vuokrata tai myydä asemakaavan saatua lainvoiman. Toteutus on mahdollista aloittaa rakennusluvan hakemisen jälkeen.

Maaperän puhdistaminen voidaan tehdä toteutuksen yhteydessä Porvoon kaupungin laatiman ja Uudenmaan ELY-keskuksen hyväksymän kunnostussuunnitelman mukaisesti. Pilaantuneen maaperän puhdistamisesta on tehtävä ympäristönsuojelulain 136 §:n mukainen ilmoitus Uudenmaan ELY-keskukselle. Maaperän kunnostamiseen liittyvä suunnittelu tulee aloittaa hyvissä ajoin ennen alueen maanrakennustöiden aloittamista.

Porvoo xx.xx.2021

_____

Emilia Saatsi
kaavoitusarkkitehti

Dan Mollgren
kaupunkisuunnittelupäällikkö

**AK 540**
**DP 540**

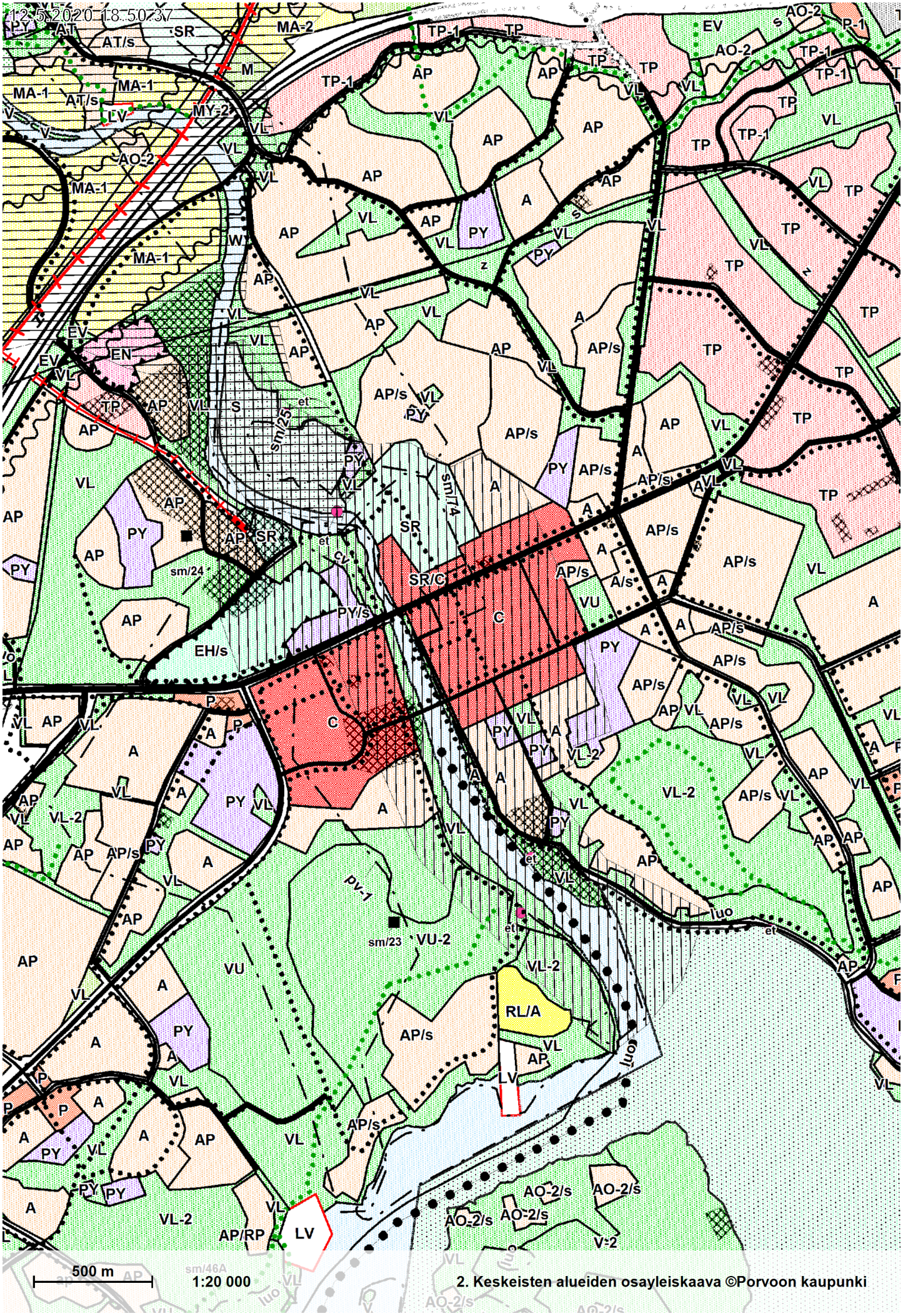
# ALUEEN SIJAINTI
# OMRÅDETS LÄGE

Liite 1
Bilaga 1

100 m

1:3 000

Ortokuvat 2017 ©Porvoon kaupunki

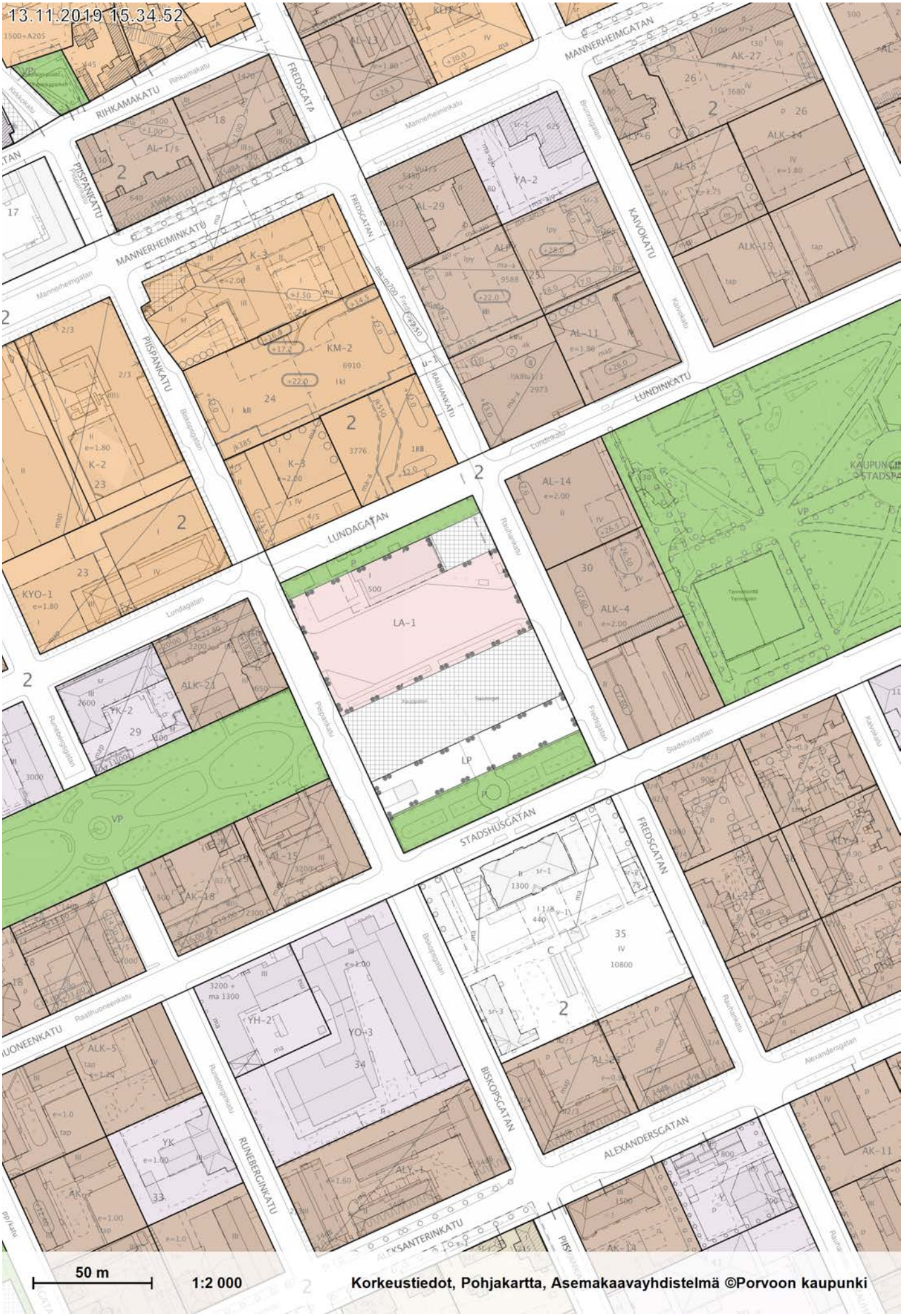



2. Keskeisten alueiden osayleiskaava ©Porvoon kaupunki

**AK 540**
**DP 540**

# AJANTASA-ASEMAKAAVA
# DETALJPLANESAMMANSTÄLLNING

Liite 3
Bilaga 3

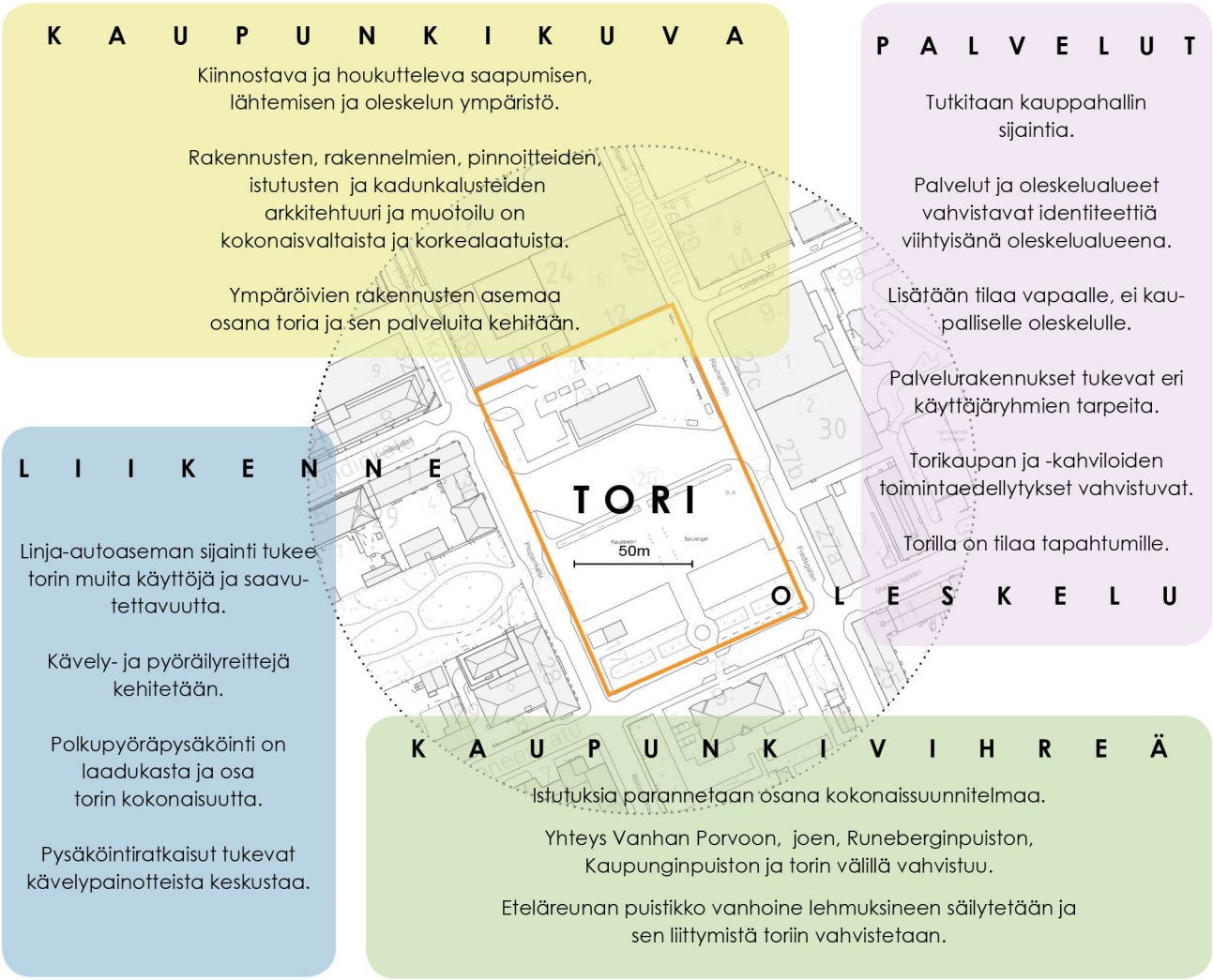


# OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA

## PORVOO
# ASEMAKAAVA 540 TORI

## 2. KAUPUNGINOSA, TORI, KATU- JA PUISTOALUEET

**Asemakaavamuutos koskee osaa Lundinkadusta sekä Raatihuoneenkadun, Piispankadun ja Rauhankadun rajaamaa toria ja puistoa kaupunginosassa 2.**




### ASEMAKAAVAN TAVOITTEET JA ALUERAJAUS

| NRO 540 | ASEMAKAAVAMUUTOS |
|---|---|
| **1. Suunnittelualue** | Asemakaava-alue käsittää torin sekä Raatihuoneenkadun varrella olevan puiston sekä osan Lundinkadusta. |
| **2. Hankkeen taustaa** | Asemakaavan laatiminen sisältyy kaupunkisuunnittelun työohjelmaan vuodelle 2019. |

## 3. Suunnittelun tavoite

Torialueen kehittämiseen on valittu viisi toisiinsa kytkeytyvää tavoitekokonaisuutta. Tavoitteita ei aseteta tärkeysjärjestykseen, vaan onnistunut kokonaisratkaisu palvelee kaikkia osa-alueita ja saa torialueen kukoistamaan.

KAUPUNKIKUVAN KOHENTAMISEN TAVOITE

Tavoitteena on luoda torista kiinnostava ympäristö, jossa arkkitehtuuri on korkealaatuista ja läpäisee koko alueen. Kokonaisarkkitehtuuriin kuuluvat kadun pinta ja muotoilu, istutukset, hulevesien hallinta, kadunkalusteet, opasteet sekä istutusten ja ajoväylien rajaukset. Erityisen tärkeään asemaan nousevat linja-autolaiturien katokset ja mahdolliset palvelurakennukset. Onnistunut arkkitehtuuri houkuttelee paikalle, on toiminnallista ja eheyttää kaupunkitilaa.

Toria rajaavat rakennukset ja niihin liittyvät erilaiset arvot huomioidaan. Valtakunnallisesti arvokkaaseen rakennettuun ympäristöön (RKY-kohteet) kuuluvien rakennusten roolia vahvistetaan. Liiketilojen mahdollisuutta hyödyntää katutilaa ja siten osallistua torin palvelutarjontaan parannetaan. Erilaiset toimijat ja yritykset torin ympärillä ovat arvokas lisä torin palveluihin. Kaupunki suhtautuu myönteisesti torin ympäristön kiinteistöjen kehitys- ja kohentamishankkeisiin.

LIIKENNEJÄRJESTELYJEN PARANTAMISEN TAVOITE

Liikennejärjestelyt ratkaistaan kokonaisvaltaisesti tavoitellen kevytliikennepainotteista ympäristöä. Torille ja sen ympäristöön sijoittuu monia kaupungin keskeisiä palveluita ja liikkeitä, joiden saavutettavuus huomioidaan. Polkupyörien pysäköintijärjestelyt ja niihin liittyvät rakennelmat ovat osa torin kokonaisratkaisua. Paikkoja sijoitetaan useampaan kohtaan. Erityistä huomiota kiinnitetään linja-autoaseman läheisyydessä oleviin polkupyörien säilytysratkaisuihin, jotka palvelevat liityntäliikennettä.

Henkilöautoille tarkoitettuja pysäköintipaikkoja torilla vähennetään. Pysäköinnin riittävyys varmistetaan osana selostuksen vaikutustenarviointia.

Tutkitaan eri liikennemuodoille jaetun tilan (shared space) mahdollisuuksia torilla ja sitä rajaavilla kaduilla.

Liikenneturvallisuutta ja yleistä henkilöturvallisuutta lisääviä ratkaisuja tutkitaan osana kokonaisarkkitehtuuria.

Varmistetaan jakeluliikenteen toimivuus.

Jalankulku ja pyöräilyreittejä kehitetään ja yhteyksiä muihin merkittäviin jalankulkualueisiin ja viheralueisiin kohennetaan.

Esteettömyys ja opasteiden kokonaissuunnitelma huomioidaan kaikissa liikennejärjestelyissä ja arkkitehtuurissa.

Torilla on merkittävä asema osana keskustan, Vanhan Porvoon ja Länsirannan liikennevirtoja ja palvelualueita. Tavoitteena on parantaa alueen houkuttelevuutta, alueiden välisten reittien laatutasoa ja vahvistaa palveluntarjoajien toimintaedellytyksiä.

Linja-autoaseman sijoittamisvaihtoehtoja tutkitaan ja arvioidaan ehdotettujen sijaitivaihtoehtojen vaikutusta liikennevirtoihin, toiminnallisuuteen ja saavutettavuuteen. Torin lisäksi tutkitaan sijaintia kaupungintalon eteläpuolella ja ns. Elannon-korttelissa.

PALVELUIDEN LISÄÄMISEN TAVOITE

Kaavoituksen yhteydessä teetetään selvitys kauppahallin sijoittamismahdollisuudesta torille tai sen lähiympäristöön. Selvityksen tavoitteena on tutkia kaupallisia ja toiminnallisia edellytyksiä kauppahallin sijoittamiselle torille tai sen lähiympäristöön. Selvitys tuottaa taustatietoa kiinteistökehittämisen taustatueksi ja arvioi torin kehittämisen vaikutusta ympäröiviin kiinteistöihin. Kaupungintalon tontin ke-

hittäminen voimassa olevan asemakaavan mukaisesti on osa taloudellisuustarkastelua. Kauppahallin, ravintoloiden tai mahdollisten muiden palvelurakennusten tavoitteena on tukea myös perinteistä torikauppaa ja vahvistaa siihen liittyvää kulttuuria. Kauppahalli voi olla myös muita käyttöjä yhdistävä hybridirakennus.

Torialueen suunnittelussa huomioidaan erilaisten kaupunkitapahtumien vaatima tila. Tori on perinteinen kaupankäynnin alue ja vakituisen torikaupan lisäksi alueella toivotaan jatkossakin olevan tilaa markkinoille, pienimuotoisille konserteille tai muille kaupunkitapahtumille. Osa palvelurakennuksista voi tukea näitä toimintoja.

Torilla osoitetaan palvelurakennusten lisäksi myös paikka kesäkioskille.

OLESKELUYMPÄRISTÖN KEHITTÄMISEN TAVOITE

Tori on tulevaisuudessa viihtymisen alue, jossa arkkitehtuuri ja rakenteet tukevat toiminnallisuutta. Eri käyttäjäryhmät on huomioitu, mutta niille ei varata erillisiä aidattuja tai muuten rajoitettuja alueita. Tori on yhteistä tilaa, jossa on tilaa oleskelulle ja toiminnalle vapaasti käytettävissä olevassa julkisessa tilassa. Julkinen oleskelutila toimii yhteydessä kaupallisiin palveluihin.

KAUPUNKIVIHREÄN PARANTAMISEN TAVOITE

Torin vahvuus on 1850-luvun lopulla istutettu lehmuspuistikko, jonka iäkkäät puut ovat arvokas osa torin ilmettä. Ne muodostavat vihreän ja varjoisan paikan torin eteläreunalle. Pohjoisreunan lehmukset ovat nuoria ja niiden kasvuolosuhteet kivetyllä katupinnalla ovat haasteelliset. Olemassa oleva linja-autoasema ja -katokset peittävät puita taakseen.

Lehmuspuistikot ovat olennainen osa vakiintunutta oleskelulle ja jalankululle varattua kaupunkitilasommitelmaa. Siihen kuuluvat torin lisäksi jokiranta ja 1860-luvulla perustettu puisto torin ja jokirannan välillä, joka vuonna 1885 nimettiin Runeberginpuistoksi. Tilasommitelma katkeaa torin itäreunan kortteliin, johon 1800-luvun sijoittui seurahuoneen puistikoineen. Seurahuoneen puistikko oli yksityinen ja aidattu. Kaupunki ryhtyi jo 1870-luvulla kehittämään Seurahuoneen itäpuolella Kaivopuistoa, josta myöhemmin tuli Kaupunginpuisto. Vanha Seurahuone puistikoineen on purettu ja korvattu uusilla rakennuksilla. Yhteys torilta Kaupunginpuistoon vanhan Seurahuoneen korttelin läpi on kapea, tonteilla kulkeva yleiselle jalankululle varattu korttelin osa.

Tavoitteena on turvata torin eteläreunan puistikon säilyminen ja lehmusten asema sekä parantaa puistikon yhteyttä toriin niin visuaalisesti kuin toiminnallisesti. Houkuttelevan jalankulkuyhteyden kehittämistä joen ja puiston välillä tutkitaan. Tavoitteena on parantaa ja lisätä istutusalueita torilla ja huomioida hulevesien hallinta osana viherrakennetta. Uudistettavat istutukset ovat osa torin kokonaisarkkitehtuuria.

**4. Lähtötiedot**
(kaavatilanne, kaavan toteutuminen yms.)

Alueen sijainti ja pinta-ala:
Suunnittelualue sijaitsee Porvoon keskustassa. Suunnittelualue on kooltaan 1,3 ha.

Alue on luokiteltu valtakunnallisesti arvokkaaksi kulttuuriympäristöksi (RKY 2009). Empire-Porvoon puutalokorttelit ja julkisten rakennukset -kohdekuvauksessa aluetta luonnehditaan seuraavasti ” - - *Arkkitehti C.L. Engelin ruutukaava-alue Porvoossa on ollut yksi Suomen merkittävimmistä empiren suunnitteluperiaatteiden ja -ihanteiden mukaan toteutetuista asemakaavoista. Alkuperäisestä kaavasta on säilynyt korttelijako, yhtenäisiä katunäkymiä ja yksittäisiä asuinrakennuksia sekä merkittäviä julkisia rakennuksia, kuten kaupungintalo, lyseo, kuurojen koulu, tori ja puistoja. -- Asemakaavan mukaiset merkittävimmät aukiot ovat korttelin käsittävä kauppatori ja puolitoista korttelia käsittävä kaupunginpuisto sekä Porvoon lukioon liittyvä puisto. Kauppatorilta johtaa Porvoonjoen rantaan leveä puistokatu. –”*

Maakuntakaava:
Itä-Uudenmaan maakuntakaavassa (vahvistettu 30.10.2014) kaava-alue kuuluu

keskustatoimintojen alueeseen. Alue on valtakunnallisesti arvokasta rakennettua kulttuuriympäristöä

Yleiskaava:
Keskeisten alueiden osayleiskaavassa (hyväksytty 15.12.2004) kaava-alue on osoitettu keskustoimintojen alueeksi (C).

Asemakaava:
Torilla on voimassa vuonna 1970 hyväksytty asemakaava. Katualueilla olevat asemakaavat on hyväksytty vuonna 1911 (Rauhankatu), 1995 (Piispankatu) ja 1982 (Lundinkadun ja Rauhankadun risteys)

Omistussuhteet:
Suunnittelualue on kaupungin omistuksessa.

Asukkaat:
Suunnittelualueella ei asu ketään. Suunnittelualueen ympärillä olevilla tonteilla on liike-, toimisto-, ja asuinrakennuksia. Eteläreunalla on kaupungintalo.

Rakennuskanta:
Torilla on vuonna 1971 rakennettu ja myöhemmin remonteissa uudistettu linja-autoasema, joka on tällä hetkellä tyhjillään. Matkahuollon palveluita ei enää ole torilla. Rakennukseen liittyy sen alla oleva väestönsuoja. Rakennus on päätetty purkaa. Torin eteläreunalla on taksinkuljettajien käytössä ollut, vuonna 1971 rakennettu pienehkö taukotila. Rakennus on päätetty purkaa. Muita rakennuksia ei ole.

Luonnonympäristö ja maisema:
Suunnittelualue on urbaania kaupunkimaisemaa. Merkittävin kasvillisuus muodostuu eteläreunan lehmuspuistikosta. Ympäröivä rakennuskanta on vaihtelevan ikäistä. Vanhin rakennus on eteläreunalla oleva 1892 rakennettu kaupungintalo. Sen asema torin eteläreunalla on kaupunkirakenteellisesti merkittävä, mutta rakennuksen ja avoimen torin välissä oleva lehmuspuisto peittää kesäaikaan kaupungintalon julkisivut torilta tarkasteltuna. Vasta puistikossa tarkasteltuna rakennus näyttää osallistuvan torin rajaukseen. Rakennuksen keskiakselin edessä, torin laidalla sijainneet koristeistutukset liittivät rakennuksen toriin ja korostivat pääsisäänkäyntiä.

Eteläreunan puistikolla on aikaisemmin ollut vastinpari torin pohjoisreunalla ja avoin torialue on rajautunut neliömäisesti näiden väliin. Nykyiset pohjoisreunan puuistutukset ovat nuorempia, pienikokoisia ja peittyvät osittain Matkahuollon rakennuksen taakse. Torin ja linja-autoaseman väliin on tehty köynnöspylväitä, jotka rajaavat torimyynnille varattua tilaa liikennealueesta. Tilaa rajaavia elementtejä on torimaisemassa kasvillisuuden ja rakennelmien lisäksi runsaasti myös pienempinä elementteinä, kuten istutusastioina, penkkeinä, liikennettä rajaavina erilaisina kivipollareina, odottelukatoksina, pyörätelineinä ja katoksina sekä kioskeina. Torin runsas jäsentely ei tue tilakokemusta, joka syntyisi rakennusten tai puistikkojen rajaamasta aukiosta. Tällä hetkellä tori on enemmän sarja toimintoja, joita erottavat erilaiset avustavassa roolissa olevat tilanjakajat.

Katu- ja toripinnat on päällystetty betonikivin, luonnonkivin ja asfaltilla. Torin pohjoisreunalla on erotettu pyörätie. Jalankululle varatut alueet ovat ajorataa ylempänä. Kadunkalusteita on useita erilaisia.

Torin eteläreunalla yhden empire-korttelin tontin leveydeltä toria rajaa Runeberginpuisto, joka rakennettiin 1800-luvun lopulla torin ja jokirannan yhdistäväksi englantilaistyyliseksi puistikoksi. Puisto on osa Porvoon kansallista kaupunkipuistoa. Runeberginpuiston pohjoisreunalla sijaitsee kahvila, joka alun perin rakennettiin pankiksi vuonna 1914. Puiston eteläreunalla on teatteri ja ravintola Grand vuodelta 1935. Muut ympäristön rakennukset on rakennettu seuraavilla vuosikymmenillä 1980-luvulle mennessä. Arkkitehtuuri, materiaali- ja värivalikoima sekä rakennusten korkeus ovat vaihtelevia. Länsireunan rakennukset ovat kaikki keltaisia, lukuun ottamatta torin kulmaan asettuvaa Linnankosken lukiota,

jonka väri muutettiin 2018 keltaisesta vihertäväksi. Pohjois- ja itäreunan rakennusten liiketilat avautuvat torille suurin näyteikkunoin.

Kunnallistekniikka:
Suunnittelualue on liitetty kunnallistekniikkaan.

## 5. Perusselvitykset

Kaava-alueelle on laadittu/laaditaan seuraavat selvitykset:

- *Viitesuunnitelma Torille ALA arkkitehdit, Masu Planning, Sitowise, 2020*
- *Viitesuunnitelmaan liittyvä liikenneselvitys, Sitowise, 2020*
- *Porvoon tori – tori, joka muutti kasvonsa, Harju, 2020*
- *Selvitys maaperän pilaantuneisuuden ja puhdistustarpeen arvioinnista: Maaperän pilaantuneisuustutkimus, Lundinkatu 7a, Porvoo Ramboll Finland 28.11.2019*
- *Selvitys kaava-alueen rakennettavuudesta: Rakennettavuusselvitys, Porvoon tori, Porvoo, Ramboll Finland x.5.2020*
- *Kauppahallin toteuttamisselvitys, Newsec 2019*
- *Pysäköintiselvitys, Porvoon kaupunki, 2019*
- *Linja-autoaseman sijaintivaihtoehtojen vertailu, Porvoon kaupunki, 2019*
- *Linja-autoliikenteen "Yli yön" -toimivuustarkastelu, Porvoon kaupunki 2020*
- *Sosiaalisten vaikutusten arviointi, Kaupunkikettu, 2020*
- *Keskustan elinvoimatarkastelu, Salokorpi oy, 2020*
- *Viitesuunnitelma torin asemakaavaluonnosta varten, ALA arkkitehdit, Masu Planning, Sitowise, 2019*
- *Keskustan kehittämisen yleissuunnitelmia, WSP, Uusi Kaupunki Kollektiivi,2018*
- *Liikennemäärät Porvoossa, keskimääräinen vuorokausiliikenne, Porvoon kaupunki*
- *Torin viitesuunnitelman kustannusarvio*
- *Porvoon tori, toteuttamisen vaiheistustarkastelu – Toimiva tori muutoksen aikana 8.12.2020, ALA arkkitehdit, Masu Planning, Sitowise,*
- *Linja-autoaseman kehittämisvaihtoehdot 2021, Porvoon kaupunki, Kuntatekniikka*

## 6. Kaavoituksen keskeisimmät vaikutukset

Kaavoituksen keskeisimmät vaikutukset arvioidaan nykytilanteeseen ja voimassa olevaan asemakaavaan verrattuna. Vaikutuksista ei tehdä erillisiä selvityksiä vaan ne arvioidaan asemakaavan laatimisen yhteydessä osana kaavaprosessia.

Seuraavat vaikutukset arvioidaan:
- Vaikutukset kaupunkiluontoon
- Vaikutukset rakennettuun ympäristöön ja kaupunkikuvaan
- Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen
- Vaikutukset alueen liikenne- ja pysäköintiolosuhteisiin.
- Vaikutukset talouteen
- Vaikutukset terveyteen ja turvallisuuteen
- Sosiaaliset vaikutukset

| | |
|---|---|
| **7. Osalliset** | 7.1 Maanomistajat<br>Porvoon kaupunki<br><br>7.2 Naapurimaanomistajat:<br>Rajanaapurit<br><br>7.3 Yritykset:<br>Porvoon elävä keskusta ry<br>Porvoon yrittäjät ry<br>Telia Sonera Finland Oyj<br>Elisa Oyj<br>Porvoon Energia Oy/kaukolämpö<br>Porvoon Sähköverkko Oy<br>Porvoon Alueverkko Oy<br>Linja-autoliitto / Porvoossa toimivat linja-autoyritykset, Koiviston Auto<br>Posintra<br><br>7.4. Viranomaiset ja muut tahot:<br>Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus<br>Itä-Uudenmaan pelastuslaitos<br>Porvoon museo<br><br>Vanhusneuvosto<br>Vammaisneuvosto<br>Nuorisovaltuusto<br><br>7.5 Porvoon kaupungin yksiköt:<br>Kaupunkikehitys<br>Maapolitiikka<br>Kaupunkimittaus<br>Kuntatekniikka<br>Rakennusvalvonta<br>Ympäristönsuojelu<br>Matkailu<br><br>Kulttuuri- ja vapaa-aikapalvelut<br>Liikuntapalvelut<br>Nuorisopalvelut<br><br>Sosiaali- ja terveystoimi<br>Terveydensuojelu<br><br>Porvoon Vesi<br><br>7.6 Luottamuselimet:<br>Kaupunkikehityslautakunta<br>Terveydensuojelujaosto<br><br>7.7 kaikki kuntalaiset<br><br>7.8 muut osallisiksi itsensä tuntevat. |
| **8. Osallistumisen ja vuorovaikutuksen järjestäminen** | Viranomaisneuvottelu:<br>- Asemakaavahanke edellyttää viranomaisneuvottelua (MRL 66 § 2 mom). Aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu pidettiin 5.3.2019 ja työvaiheen viranomaisneuvottelu pidettiin 3.5.2019 ja työneuvottelut 15.11.2019 sekä 25.2.2020.<br><br>Suunnitteluvaiheen kuuleminen: (MRL 62 §, MRA 30 §)<br>- **Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä luonnos** ja muu suunnittelumateriaali ovat esillä palvelupiste Kompassissa, Rihkamatori B, katutaso ja internetissä Porvoon kaupungin internetpalvelussa (www.porvoo.fi). Osallisille varataan mahdollisuus esittää kirjallisia mielipiteitä.<br>- Kaavaluonnoksen nähtävillä olosta tiedotetaan kirjeellä kaava-alueen maanomistajille/-haltijoille sekä naapurimaanomistajille/-haltijoille, lisäksi kuulutus kaupungin |

virallisella ilmoitustaululla, kaupungin internetpalvelussa.

- Kommentit pyydetään sähköpostitse kohdissa 7.3 - 7.5 mainituilta osallisilta. Suunnittelutyötä tehdään yhteistyössä edellä mainittujen osallisten kanssa ja tarvittaessa järjestetään neuvotteluja.

Neuvottelukierros:
- Saatujen kommenttien pohjalta järjestetään tarvittaessa neuvotteluja eri tahojen kanssa.

Virallinen kuuleminen: (MRL 65 §, MRA 27 §)
- **Kaavaehdotus** ja muut kaava-asiakirjat ovat virallisesti esillä palvelupiste Kompassissa, Rihkamatori B, katutaso ja internetissä Porvoon kaupungin intranetpalvelussa (www.porvoo.fi). Osallisille varataan mahdollisuus esittää kirjallisia muistutuksia.
- Kaavaehdotuksen nähtävillä olosta tiedotetaan kirjeellä kaava-alueen maanomistajille/-haltijoille ja naapurimaanomistajille/-haltijoille, lisäksi kuulutus kaupungin virallisella ilmoitustaululla, kaupungin intranetpalvelussa sekä sanomalehdissä Uusimaa, Östnyland ja Itäväylä.

- Viralliset lausunnot: (MRA 28 §)
  Terveydensuojelujaosto
  Itä-Uudenmaan pelastuslaitos
  Porvoon vesi
  Porvoon museo
  Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Perusteltu kannanotto muistutuksen johdosta:(MRL 65 § 2)
- Muistutuksen tehneille, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa, toimitetaan kaupungin perusteltu kannanotto esitettyyn muistutukseen.

Ilmoitus kaavan hyväksymisestä (MRL 67 §, MRA 94 §)
- Kirjallinen ilmoitus Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle sekä niille, jotka ovat sitä kirjallisesti pyytäneet ja samalla ilmoittaneet osoitteensa. Kuulutus kaupungin internetpalvelussa www.porvoo.fi.

Kaavan lainvoimaisuudesta kuuluttaminen (MRA 93 §)
- Kuulutus kaupungin internetpalvelussa www.porvoo.fi.

Kaavoitustyö aloitettiin keväällä 2019. Tavoitteena on, että Porvoon kaupunginvaltuusto hyväksyy asemakaavamuutoksen vuoden 2022 aikana.

**10. Valmistelusta vastaavat**

kaavoitusarkkitehti
Emilia Saatsi
puh. 040 489 5749
etunimi.sukunimi@porvoo.fi

suunnitteluavustaja
Christina Eklund
puh. 040-4895755
etunimi.sukunimi@porvoo.fi

Kaupunkisuunnittelu
PL 23
06101 PORVOO

Käyntiosoite: Rihkamatori B, III kerros

**Päiväys** 29.10.2019, 26.5.2020, 8.11.2021

Dan Mollgren
kaupunkisuunnittelupäällikkö

**PORVOO**

# ASEMAKAAVA 540 TORI

**Kaupunginosa 2, tori-, katu- ja puistoalueet**

## ASEMAKAAVAMUUTOS

Asemakaavamuutos koskee osaa Lundinkadusta ja Raatihuoneenkadun, Piispankadun ja Rauhankadun rajaamaa toria ja puistoa kaupunginosassa 2.

## 1. Asemakaavaluonnos on ollut nähtävinä 7.11.2019 – 7.1.2020.

*Alla on yhteenveto lausunnoista ja mielipiteistä.*

| LAUSUNTO/MIELIPIDE, MRL 30 § | KAUPUNKISUUNNITTELUN VASTINE JA LAUSUNNON VAIKUTUKSET ASEMAKAAVAEHDOTUKSEN SISÄLTÖÖN |
|---|---|
| **1. Itä-Uudenmaan pelastuslaitos**<br>Pelastuslaitoksella ei ole huomautettavaa. | |
| **2. Porvoon museo**<br><br>Kaavaehdotuksen tavoitteet ovat torin käyttöhistorian jatkumisen kannalta positiiviset.<br><br>Porvoon tori kuuluu valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön nimeltään Empire-Porvoon puutalokorttelit ja julkiset rakennukset. Aukio perustuu arkkitehti C.L. Engelin vuonna 1832 laatimaan asemakaavaan samoin kuin keskuspuisto ja Runebergin puisto. Kaavatyön yhteydessä laaditaan Toriympäristön käyttöhistorian selvitys.<br><br>Porvoon museo pitää tärkeänä, että Engelin kaavan mukaan toteutettu aukio säilyy ennallaan malliltaan ja pysyy tilana hahmotettavissa. Torin Lundinkadun puoleinen reuna on ollut pitkään rakennettu ja kaavassa ehdotettu paviljonki on mittakaavaltaan soveltuva kyseiselle paikalle. Oleskeluun ja toiminnalliseen oleskeluun varattujen alueiden sekä ohjeellisen ulkonäyttämön alueen rakenteet tulee Porvoon museon näkemyksen mukaan pysyä matalina, jotta aukion mittasuhteet ovat edelleen hahmotettavissa. Rakenteiden tulee olla korkeatasoisesti suunnitellut sekä mahdollisuuksien mukaan olla sellaisia, että tori olisi palautettavissa tasaiseksi. Porvoon museo katsoo, että kaupungintalon edustan puiston suojelumerkinnät ovat riittäviä ja pitää lisäksi tärkeänä, että yhteydet Keskuspuistoon ja Runebergin puistoon ovat toimivat. | **Vastine ja vaikutukset kaavaehdotukseen**<br><br>*Kaavamääräyksissä on esitetty enimmäiskorkeudet maarakenteille ja ulkokatsomoalueelle.*<br><br>*Ympäristön suunnittelun ja toteutuksen laadun varmistamiseksi asemakaavan tueksi on laadittu viitesuunnitelma ja rakennustapaohje* |
| **3. ELY**<br><br>**Kulttuuriympäristö**<br>Suunnittelualue kuuluu valtakunnallisesti merkittävään Empire-Porvoon kulttuuriympäristöön | Ympäristön suunnittelun ja toteutuksen laadun varmistamiseksi asemakaavan tueksi on laadittu viitesuunnitelma ja rakennustapaohje<br><br>Asemakaavoituksen tueksi on laadittu pysäköintitarkastelu keskustan alueelta. Tarkasteluun sisältyi ns. |

(www.rky.fi). Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaan mainittujen kulttuuriympäristöjen arvot on turvattava.

Tori on osa Empire-Porvoon 1800-luvun asemakaavaratkaisua. Tori kytkeytyi aiemmin nykyistä selkeämmin Runeberginpuistoon ja idässä Kaupunginpuistoon. Torin itälaitaa hallitsi Seurahuone, joka on purettu ja korvattu uudisrakennuksella. Yhteys Kaupunginpuistoon on käytännössä hävinnyt, lukuun ottamatta talojen välistä kulkevaa kapeaa yhteyttä.

Torin ja sen ympäristön kaavoitus- ja rakennushistoriaa on tutkittu asemakaavaprosessin aikana. Selvitysluonnosta esiteltiin työneuvottelussa ja se vaikutti asiantuntevasti laaditulta. Tori on merkittävä julkinen tila ja sillä on ollut useita käyttötarkoituksia. Sen keskeinen ominaispiirre on avoimuus. Torin arvot on tunnistettu osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa. Nykyisin sitä rajaa pohjoisessa Matkahuollon rakennus 1970-luvulta ja eteläpäähän on keskittynyt pysäköintiä ja taksiasema. Isoa osaa toria hallitsevat linja-autolaiturit linja-autoineen. Torin keskivaiheilla on torikauppaa.

Kaavaratkaisun myötä linja-autot siirtyvät torin laidoille ja Matkahuollon rakennus on tarkoitus korvata uudisrakennuksella. Linja-autojen siirron myötä torin avoimuus korostuu ja käytön kannalta se muuttuu ihmisläheisemmäksi, mikä on torille luontevaa. Matkahuollon rakennuksen purkamisen myötä menetetään osa linja-autoliikenteen rakennushistoriaa. Rakennus on kokenut muutoksia ja se on tyhjillään.

Uudisrakennus vaikuttaa kokonsa ja havainnekuvien perusteella
muodostavan uuden laadukkaan kerrostuman toriympäristöön.

Torin eteläosa muuttuu tapahtumapainotteiseksi. Vaikka uudet rakenteet muuttavat torin ilmettä, mahdollistavat ne torin käytön lisääntymistä leikin, oleskelun ja erilaisten tapahtumien muodossa, mitkä ovat luontevia torin käyttömuotoja kaupan lisäksi. Myös jälkimmäinen toiminta on edelleen mahdollista. Järjestelyjen myötä yhteys Runeberginpuistoon ja edelleen jokirantaan saattaa selkeytyä. Kaavamääräykset tukevat laadukkaan toriympäristön muotoutumista. Alueelle on syytä laatia rakentamistapaohjeet. ELY-keskus katsoo, että asemakaavaluonnos on rakennussuojelun ja kulttuuriympäristön osalta maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimusten mukainen ja toteuttaa valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita.

**Joukkoliikenne**
Kaupunki on tarkastellut neljää eri vaihtoehtoa linja-autoaseman sijaintivaihtoehdoiksi ja tarkemman suunnittelun kohteeksi on valittu vaihtoehto, jossa linja-autopysäkit sijoittuvat torin ympärillä oleville kaduille. Pysäkkien hajasijoittaminen kadunvarsi-”yli yön” -tarkastelu, jossa pysäköintipaikkoja vähennettiin alueelta suunnitelman mukaisesti. Käytössä olleet paikat sijoitettiin lähialueiden vapaille pysäköintipaikoille. Selvityksen mukaan alueella on hyvin vapaana olevaa pysäköintitilaa myös siinä tapauksessa, että pysäköintipaikkoja poistetaan alueelta viitesuunnitelman mukaisesti. (Selvitys 7)

Tilausajoliikenteelle ja ajantasaukselle on asemakaavaehdotukseen liittyvässä liikenteen viitesuunnitelmassa (selvitys 2) osoitettu paikka kaupungintalon eteläpuolelle. Lisäksi tilausajoja voidaan ohjata Piispankadulle Linnankosken lukion kohdalla olevalle varapysäkille tai Kaupunginpuiston kohdalle varattavalle pysäkille. Kaupunginpuiston kohdalle tehtävä pysäkki tulee kyseeseen lähinnä siinä tapauksessa, että kaupungintalon tontin eteläosa rakentuu asemakaavan mukaisesti.

Kuljettajat voivat taukojensa aikana käyttää kaikille torin julkista käymälää. Mahdollista lienee myös, että Matkahuolto ja linja-autoyrittäjät järjestävät sosiaalitilat kuljettajille.

Joukkoliikenteen pysäkkijärjestelyitä on kehitetty asemakaavaluonnoksen nähtävilläolon jälkeen. Ehdotuksessa yhdeksän laituria vinopysäköitäviä viistolaitureita, jotka eivät edellytä peruuttamista. Ratkaisu joustavoittaa peräkkäisiä lähtöjä, helpottaa rahdin käsittelyä ja lisää laitureiden kapasiteettia. Lyhyempiä ajantasauksia on myös mahdollista tehdä laitureilla. Uuden pysäkkijärjestelmän toimivuudesta tehtiin nykyisillä aikatauluilla toimivuustarkastelu (Selvitys 9) Tarkastelu osoitti, että suunnitelma on hyvin toimiva suurimman osan päivästä. Ruuhkatunteina uudessa järjestelmässä on hetkittäin ahtautta, mutta haasteita voidaan ratkaista hyvin pienillä aikataulumuutoksilla tai reittimuutoksilla, jolloin torilla on käytettävissä vapaata laiturikapasiteettia, sillä ruuhkautuminen koskee ainoastaan Raatihuoneenkadun pysäkkejä. Ruuhkautumisen ja häiriötilanteiden varalle suunnitelmaan lisättiin ylimääräinen pysäkki Piispankadulle.

Porvoossa toimii markkinaehtoinen joukkoliikenne eikä yhteistä aikataulusuunnittelua tai reittisuunnittelua liikennöitsijöiden välillä ole. Joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantaminen on kaupungin strateginen tavoite. On huomattava, että nykyisellääkin torin linja-autoasema on rajallisen kokoinen, eikä laajentamisen mahdollisuuksia ole. Suunnitelman voikin nähdä olevan ensimmäinen askel kaupungin joukkoliikennejärjestelmän kehittämisessä. Joukkoliikenteen lisääminen torin keskialueella voisi aiheuttaa entistä enemmän liikenneturvallisuuden heikkenemistä, viihtyvyyshaittoja ja estevaikutusta torin muiden toimintojen ja keskustan kaupallisten palveluiden välillä. Joukkoliikenteen toimintaedellytykset torilla muuttuvat torisuunnitelman myötä. Onkin mahdollista, että liikenteen kasvun myötä kaupungin tulee selvittää tarvetta liikennöitsijöitä palvelevan pysäkkien aikataulutusjärjestelmän kehittämiseen ja

| | |
|---|---|
| pysäkeiksi koskee kauko- ja paikallisliikenteen pysäkkejä sekä ajantasauspysäkkejä. Lisäksi joudutaan hankkimaan pitempiaikaiselle odotukselle ja sähköautojen lataukseen tarkoitettuja pysäköintipaikkoja kauempaa torista.<br><br>Porvoon kaupunki on myös kesäisin erittäin suosittu matkailukohde ja tilausajoliikenteelle ei ole varattu lyhyt- ja pitkäaikaiseen pysäköintiin paikkoja. Lisäksi mikäli torille haluttaisiin myös vierailevia turistiryhmiä niin tähän tarkoitukseen ei torin ympärillä ole varattu ryhmien jättämistä ja ottamista varten tarvittavia tilausliikenteen pysäkkejä. Matkailuliikenteen toimintaedellytyksiä ei ole tuotu esille kaavatyössä.<br><br>Porvoon joukkoliikenne on pääosin markkinaehtoista ja liikenteenharjoittajat voivat pääsääntöisesti päättää vuorojensa reitit ja aikataulut. Nykyisin Porvoo linja-autoasema on hyvin vilkkaassa käytössä aamu- ja iltapäivän ruuhkatunteina ja mikäli pysäkkien määrä tai muut järjestelyt joukkoliikenteen kannalta ovat liikenteenharjoittajien kannalta toiminallisesti huonot tai riittämättömät, voivat he siirtää vuorojaan kulkemaan vaihtoehtoisille reiteille tai jopa lakkauttaa vuoroja kokonaan. Lisäksi rajalliset ja tiloiltaan joustamattomat pysäkkijärjestelyt voivat rajoittaa uusien joukkoliikennepalveluiden syntymistä koko Porvoon seudulle, jos selkeitä vaihtoyhteyksiä ja matkaketjuja ei ole tarjolla.<br><br>Linja-autojen lyhyt- ja pitkäaikaistapysäköintiä varten tulisi myös varata riittävästi tiloja mahdollisimman läheltä ja helposti saavutettavasti, jotta vältyttäisiin turhalta liikennöinniltä keskustan alueella. Myös kuljettajien taukotilamahdollisuudet tulee huomioida. Lisäksi linja-autojen kuljettaman rahdin siirtäminen matkahuollon tiloista torin läpi toiselle puolelle on ongelmallista ja tuo mahdollisesti erilliselle ylimääräiselle liikenteelle paineita.<br><br>Pysäkkien hajasijoittaminen torin eri laidoille aiheuttaa myös haasteita esteettömyyden toteutumiselle ja informaation onnistumiselle erityisesti vaihtoyhteyksissä.<br><br>Pilaantuneet maat ja sulfaattimaat<br><br>Maaperän pilaantuneisuus on selvitettävä ja maaperä tarvittaessa kunnostettava ennen rakennustöitä.<br><br>Geologian tutkimuskeskuksen ”Happamat sulfaattimaat" -karttapalvelun perusteella sulfaattimaiden esiintymisen todennäköisyys kaava-alueella on kohtalainen. Sulfaattimaat tulee tarvittaessa huomioida alueen jatkosuunnittelussa. | varikkotyyppisen joukkoliikenneterminaalin sijoittamiseen kaupungin ydinkeskustan ulkopuolelle. Ydinkeskustan ulkopuolinen terminaali mahdollistaisi pidemmät ajantasaukset ja sähköbussien lataukset. Terminaalin siirtäminen keskustan ulkopuolelle voi olla mahdollisuus lisätä liikenteen palvelutasoa kokoojakaduilla, mikä edellyttää kaupungin investointeja katujen varsille sijoitettaviin pysäkkeihin. Kaavatyön aikana on käynnistynyt kattava joukkoliikenneselvitys, mutta se ei ole ollut käytettävissä kaavatyön aikana tai ohjannut kaavoitusta, jossa on tukeuduttu nykytilanteen liikennöitsijämäärään ja aikatauluihin.<br><br>Nykyinen linja-autoasema ei ole esteetön. Kaukoliikenteen vinolaitureilta lähteviin linja-autoihin noustaan liikennöintialueelta ja toisaalta paikallisliikenteen pysäkit on jo sijoitettu katujen varsille. Jo nykyisellään esimerkiksi Rauhankadulle saapuvan paikallisliikenteen käyttäjän on ylitettävä tori poikittain päästäkseen esimerkiksi Helsinkiin lähteviin linja-autoihin, jotka lähtevät läheltä Piispankatua tai Piispankadulta. Opastusta näiden välillä ei ole, puhumattakaan näkövammaisille tarkoitetuista opasteista. Järjestelmän muutos edellyttää huolellista suunnittelua, mutta se ei aiheuta estettä nykyistä paremmalle esteettömyydelle. Liikennöintialueen poistuessa torin keskeltä on tilaa opastettujen reittien järjestämiseen hyvin.<br><br>**Vaikutukset kaavaehdotukseen**<br>*Asemakaavan liitteeksi on laadittu rakennustapaohje.*<br>*Joukkoliikenteen toimivuudesta nykyisillä aikatauluilla on laadittu erillinen selvitys.*<br>*Laituriratkaisuja on kehitetty joustavammiksi ja kapasiteetiltaan paremmiksi.*<br>*Rahtiliikenteelle on varattu laituri Matkahuollon toimipisteen edestä.*<br>*Rakennustapaohjeessa edellytetään kokonaisvaltaisen opastussuunnitelman toteuttamista alueelle.*<br>*Kaavatyön tueksi on laadittu selvitys maaperästä, sulfaattisavista, pilaantuneisuudesta ja rakennettavuudesta*. (Selvitykset 4 ja 5) |
| **4. Ympäristöterveydensuojelu**<br>Torimyyjillä tulee olla käytettävissä kohtuullisella etäisyydellä toiminnasta tukitila, jossa elintarvikemyyjät voivat tiskata astioita ja elintarviketoimintaan | **Vastine:**<br><br>Torikauppiaiden tukitilat sijaitsevat tällä het- |

| | |
|---|---|
| liittyviä välineitä. Elintarvikemyyjät tarvitsevat käyttöönsä erillisen käymälän, joka ei voi olla yleisö-wc. Torimyyjillä tulee olla saatavilla sähköä, puhdasta vettä ja osoitettu viemäri likavesille.<br><br>Sekä kiinteä kioski että kesäkioski tarvitsevat sähkön lisäksi vesipisteen ja viemäröinnin. Elintarvikevalvonta huomauttaa, että kioskirakennukset soveltuvat vain jäätelökioskeiksi tai pakattujen elintarvikkeiden myyntipaikoiksi. Valmistukselle ei ole tilaa rakennusalan pienen koon vuoksi. Kioskimyyjät tarvitsevat lisäksi sosiaalitilat.<br><br>Jätehuollon järjestelyissä tulee kiinnittää erityistä huomiota siihen, että se ei houkuttele rottia tai lintuja. Jätehuollosta ei myöskään saa aiheutua kohtuutonta hajuhaittaa. | kellä ns. Tele-talossa. Uutta paviljonkia koskevissa asemakaavamääräyksissä on edellytetty, että rakennukseen tulee sijoittaa myös esteetön yleinen käymälä sekä huoltotila ja käymälä torikauppiaille, mikäli näitä tiloja ei sijoiteta muualle torin läheisyyteen.<br><br>Ravintolan jätejärjestelmä edellytetään sijoitettavaksi rakennukseen sisälle. Torin yleinen jätejärjestelmä on syväkeräyssäiliöillä toteutettava.<br><br>**Vaikutukset kaavaehdotukseen**<br>*Torikauppiaiden tarvitsemat tukitilat ja sähkön- sekä vedensaanti on huomioitu kaavassa.*<br><br>*Jätehuollon määräyksiin on kiinnitetty huomiota rakennustapaohjeessa.* |

# ASEMAKAAVA 540 TORI

EHDOTUSVAIHEEN KUULEMINEN – MIELIPITEET (MRA 30 §)

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä luonnos asemakaavamuutokseksi ovat olleet nähtävänä 7.11.2019 – 7.1.2020 palvelupiste KOMPASSissa. Kuulutukset kaupungin virallisella ilmoitustaululla, sanomalehdissä Uusimaa, Östnyland ja Itäväylä sekä kaupungin internetpalvelussa. Naapureille ilmoitettiin kirjeitse nähtävilläolosta.

Nähtävilläolon aikana tehtiin runsaasti vuorovaikutusta. Kaavaa ja siihen sisältyvää ideasuunnitelmaa esiteltiin kaikille avoimessa yleisötilaisuudessa. Lisäksi luonnosta esiteltiin mm. vanhusneuvostolle, yrittäjille ja nuorisovaltuustolle sekä oppilaskuntien hallituksille. Valmistelun aikana neuvoteltiin linja-autoalan yrittäjien sekä kaupungin eri toimialojen kanssa. Luonnoksesta oli mahdollista jättää mielipiteitä kirjaamoon tai osallistua nettipohjaiseen kyselyyn. Kysely olikin suosittu ja siihen vastasi 406 osallistujaa. Kyselyn kautta kaavasta jätti mielipiteen 177 osallistujaa, lisäksi kirjaamoon jätettiin 14 allekirjoitettua ja kaksi nimetöntä mielipidettä. Alustavat lausunnot saatiin Itä-Uudenmaan pelastuslaitokselta, Elinkeino-, Liikenne-, ja Ympäristökeskukselta, Porvoon museolta ja Ympäristöterveydensuojelulta.

## Yhteenveto saaduista mielipiteistä

Enemmistö mielipiteen jättäjistä piti suunnitelmaa onnistuneena ja ympärivuotisen oleskelun ja viheralueiden laadun parantamista pidettiin tärkeänä.

Mielipiteissä toivottiin linja-autoliikenteen järjestelyiden tarkempaa suunnittelua ja esitettiin liikennealueen säilyttämistä torin keskellä. Myös Matkahuollon palveluiden toivottiin palaavan torin keskiöön. Katujen varsille sijoittuvaa suunnitelmaa pidettiin toimimattomana ja pysäkkimäärää riittämättömänä etenkin Raatihuoneenkadun osalta. Linja-autoliikenteen toiminnallisuuden kehittämiseen kiinnitettiin huomiota myös pakettipalvelujen toimivuuden, kuljettajien taukomahdollisuuksien ja tilausliikenteen osalta. Myös sähköbussien latausmahdollisuutta toivottiin torille.

Liikennejärjestelyt, jossa linja-autoliikennettä suuntautuu enemmän Aleksanterinkadun ja Länsirannan kautta kohti Helsinkiä huolestuttivat.

Pysäköintiä keskustassa ja torin lähistöllä pidettiin tärkeänä. Pysäköinnin ja henkilöautoliikenteen sallimista torin ympäristössä pidettiin lähistön liiketoiminnan kannalta välttämättömänä. Myös liikuntaesteisten pysäköinnin huomioiminen nostettiin esiin.

Torikauppaa pidettiin tärkeänä ja sen sekä väliaikaisjärjestelyistä torin uudisrakentamisen aikana kannettiin huolta. Torin uudistamissa pohditutti uuden torin vetovoima, ympärivuotinen käyttö ja tapahtumien suunnittelu ja markkinointi.

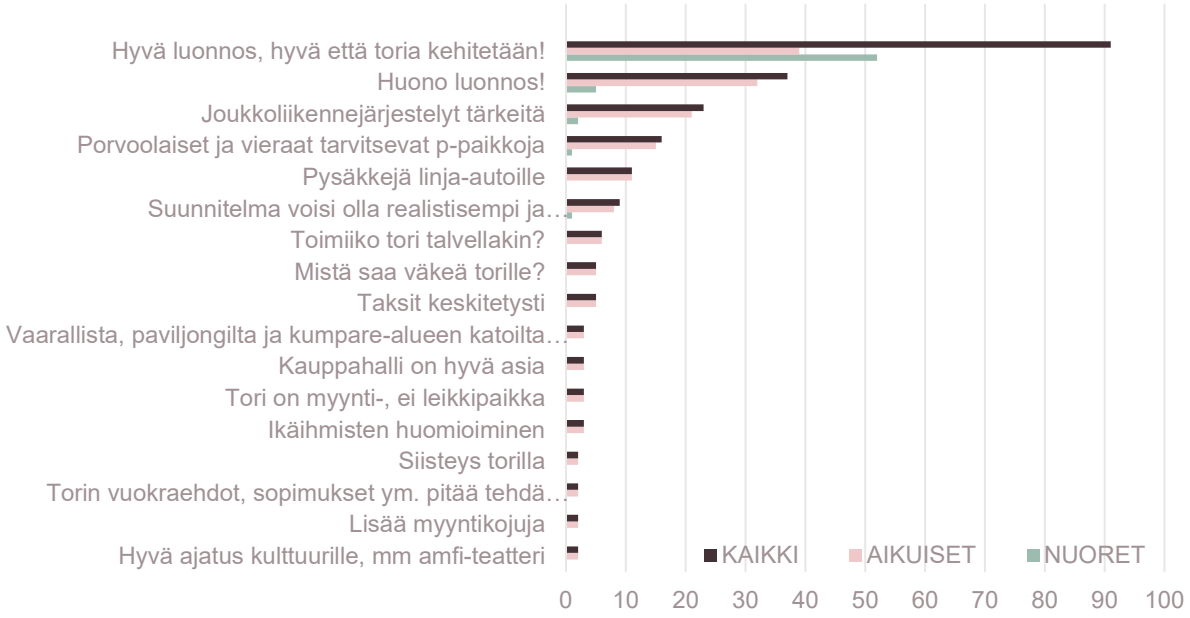
Mielipiteissä oli myös laadittu erilaisia vaihtoehtoisia järjestelyjä torille, kuten linja-autoterminaalin sijoittamista kaupungintalon taakse tai ns. Elannon-kortteliin (kortteli 25).

Jatkosuunnittelussa toivottiin huomioitavan myös paremmin esteettömyyttä torilla ja sitä ympäröivillä kaduilla. Huomiota toivottiin kiinnitettävän myös turvallisuuden tunnetta lisäävään valaistukseen. Esteettömyyden kannalta linja-autoliikenteen hajauttamista torin ympärille pidettiin heikennyksenä.

Nettikyselyn kautta lasketuissa mielipiteissä Mielipiteistä asemakaavaluonnokseen myönteisesti suhtautuvia oli noin puolet ja vastauksissa saatiin kannustavia kommentteja ja suunnitelmaa pidettiin innostavana ja hienona.

Huonona suunnitelmaa piti noin 17 % vastaajista. Kehitettävää suunnitelmasta löysi noin 37% vastaajista. Epävarmuutta herättivät bussipysäkkien riittävyys, bussien sijainti torin reunoilla ja huoli torin autioitumisesta. Suunnitelmaa pidettiin myös liian suureellisena ja haasteellisena toteuttaa.

Alla olevassa taulukossa on esitetty taulukoitu yhteenveto kyselyn kautta saaduista mielipiteistä.




## Vastine

Asemakaavoituksen tueksi on laadittu pysäköintitarkastelu keskustan alueelta. Tarkasteluun sisältyi ns. ”yli yön” -tarkastelu, jossa pysäköintipaikkoja vähennettiin alueelta suunnitelman mukaisesti. Käytössä olleet paikat sijoitettiin lähialueiden vapaille pysäköintipaikoille. Selvityksen mukaan alueella on hyvin vapaana olevaa pysäköintitilaa myös siinä tapauksessa, että pysäköintipaikkoja poistetaan alueelta viitesuunnitelman mukaisesti. Torin viereisiin kortteleihin jää myös kadunvarsipaikkoja lyhytaikaiseen pysäköintiin, liikuntaesteisten pysäköintiin sekä saattoliikenteeseen. (Selvitys 7. Katso myös selostuksen kohta 3.3 Kaavaa koskevat päätökset, suunnitelmat ja selvitykset)

Suunnittelun aloitusvaiheessa tutkittiin useita sijainteja linja-autoasemalle. Kokonaistaloudellisuuden, liikenteen, kaupunkikuvan ja kaupunkitilan käytön kannalta parhaaksi vaihtoehdoksi arvioitiin ratkaisu, jossa pysäkit on sijoitettu luonnoksen ja ehdotuksen mukaisesti katujen varsille. (Selvitys 8)

Torin liikenteelliset muutokset ovat välttämättömiä paremman jalankulku- ja oleskeluympäristön aikaansaamiseksi. Kaavatyön yhteydessä laadittiin erillisselvityksinä sosiaalisten vaikutusten arviointi ja vaikutustenarviointi keskustan elinvoimaan. Kummassakin arvioinnissa nostettiin esiin kävely-ympäristöjen kaupallinen menestys. Selvityksissä arviointiin torisuunnitelman oleskelu- ja kevyenliikenteen ympäristöä parantavan vaikutuksen lisäävän keskustan kaupallista houkuttelevuutta. (Selvitykset 10 ja 11. Katso myös kaavaselostus kohta 5.2.5 ja 5.2.7)

Tilausajoliikenteelle on asemakaavaehdotukseen liittyvässä liikenteen viitesuunnitelmassa (Selvitys 2) osoitettu paikka kaupungintalon eteläpuolelle. Lisäksi tilausajoja voidaan ohjata Piispankadulle Linnankosken lukion kohdalla olevalle varapysäkille tai Kaupunginpuiston kohdalle varattavalle pysäkille. Kaupunginpuiston kohdalla tehtävä pysäkki tulee kyseeseen lähinnä siinä tapauksessa, että kaupungintalon tontin eteläosa rakentuu asemakaavan mukaisesti.

Kuljettajat voivat taukojensa aikana käyttää kaikille torin julkista käymälää. Mahdollista lienee myös, että Matkahuolto ja linja-autoyrittäjät järjestävät yhteistyössä sosiaalitilat kuljettajille.

Joukkoliikenteen pysäkkijärjestelyitä on kehitetty asemakaavaluonnoksen nähtävilläolon jälkeen. Ehdotuksessa yhdeksän laituria vinopysäköitäviä viistolaitureita, jotka eivät edellytä peruuttamista. Ratkaisu joustavoittaa peräkkäisiä lähtöjä, helpottaa rahdin käsittelyä ja lisää laitureiden kapasiteettia. Lyhyempiä ajantasauksia on myös mahdollista tehdä laitureilla. Uuden pysäkkijärjestelmän toimivuudesta tehtiin nykyisillä aikatauluilla toimivuustarkastelu (Selvitys 9). Tarkastelu osoitti, että suunnitelma on hyvin toimiva suurimman osan päivästä. Ruuhkatunteina uudessa järjestelmässä on ahtautta, mutta haasteita voidaan ratkaista hyvin pienillä aika- tai reittimuutoksilla, jolloin alueella on käytettävissä vapaata laiturikapasiteettia, sillä ruuhkautuminen koskee ainoastaan Raatihuoneenkadun pysäkkejä. Ruuhkautumisen ja häiriötilanteiden varalle suunnitelmaan lisättiin ylimääräinen pysäkki Piispankadulle.

Porvoossa toimii markkinaehtoinen joukkoliikenne eikä yhteistä aikataulusuunnittelua tai reittisuunnittelua liikennöitsijöiden välillä ole. Joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantaminen on kaupungin strateginen tavoite. On huomattava, että nykyisellääkin torin linja-autoasema on rajallisen kokoinen, eikä laajentamisen mahdollisuuksia ole. Suunnitelman voikin nähdä olevan ensimmäinen askel kaupungin joukkoliikennejärjestelmän kehittämisessä. Joukkoliikenteen lisääminen torin keskialueella voisi aiheuttaa entistä enemmän liikenneturvallisuuden heikkenemistä, viihtyvyyshaittoja ja estevaikutusta torin muiden toimintojen ja keskustan kaupallisten palveluiden välillä. Joukkoliikenteen toimintaedellytykset torilla muuttuvat torisuunnitelman myötä, ja on mahdollista, että liikenteen kasvun myötä kaupungin tulee selvittää mahdollisuus varikkotyyppiseen joukkoliikenneterminaaliin keskustan ulkopuolella. Ydinkeskustan ulkopuolinen terminaali mahdollistaisi myös pidemmät ajantasaukset ja sähköbussien lataukset. Terminaalin siirtäminen keskustan ulkopuolelle voi olla mahdollisuus lisätä joukkoliikenteen palvelutasoa reitin varrella.

Nykyisellään linja-autoasema ei ole esteetön. Kaukoliikenteen vinolaitureilta lähteviin linja-autoihin noustaan liikennöintialueelta ja toisaalta paikallisliikenteen pysäkit on jo sijoitettu katujen varsille. Jo nykyisellään esimerkiksi Rauhankadulle saapuvan paikallisliikenteen käyttäjän on ylitettävä tori poikittain päästäkseen Helsinkiin lähteviin linja-autoihin, jotka lähtevät läheltä Piispankatua tai jotkut vuorot Piispankadulta. Opastusta näiden välillä ei ole, puhumattakaan näkövammaisille tarkoitetuista opasteista. Järjestelmän muutos edellyttää huolellista suunnittelua, mutta se ei aiheuta estettä nykyistä paremmalle esteettömyydelle. Liikennöintialueen poistuessa torin keskeltä on tilaa opastettujen reittien järjestämiseen hyvin. Kaavaehdotuksessa on huomioitu myös näkövammaisten erityisopasteet.

Suurien pysäkkikatosten lisäksi torilla on useita istuskelu- ja toimintapaikkoja. Rakennustapaohjeessa on myös painotettu levähtämiseen sopivien penkkien saatavuutta ympärivuotisesti etenkin ikääntyneiden käyttäjien huomioimiseksi.

**Vaikutukset kaavaehdotuksen sisältöön**

*Asemakaavan liitteeksi on laadittu rakennustapaohje, jossa täsmennetään useita kaavan vaatimuksia koskien esimerkiksi esteettömyyttä, rakentamisen laatua ja opastusta.*

*Liikenteen toimivuudesta nykyisillä aikatauluilla on laadittu erillinen selvitys. Muita tarkemmin kaavan yhteydessä selvitettyjä asioita ovat mm. pysäköintijärjestelyt, vaikutukset elinvoimaan, sosiaaliset vaikutukset sekä maaperä ja rakennettavuusselvitys.*

*Linja-autojen laituriratkaisuja on kehitetty joustavammiksi ja kapasiteetiltaan paremmiksi.*

*Rahtiliikenteelle on varattu laituri Matkahuollon toimipisteen edestä.*

*Takseille on varattu paikka torin viereisestä korttelista-*

*Rakennustapaohjeessa edellytetään kokonaisvaltaisen opastussuunnitelman toteuttamista alueelle.*

*Torikauppiaiden tarvitsemat tukitilat ja sähkön- sekä vedensaanti on huomioitu kaavassa.*

*Tapahtumien tarvitsema sähkönsaanti on huomioitu rakennustapaohjeessa.*

# ASEMAKAAVA 540 PORVOON TORI

# EHDOTUSVAIHEEN KUULEMINEN - LAUSUNNOT (MRA27 §)

**Asemakaavan muutos**
Asemakaavan muutos koskee Porvoon toria

Ehdotus on ollut nähtävinä 17.6. - 14.9.2020

| **Lausunto** | Kaupunkisuunnittelun vastine ja ***vaikutukset asemakaavaehdotuksen sisältöön*** |
|---|---|
| **1. Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus**<br><br>ELY-keskuksella ei ole huomautettavaa asemakaavaehdotuksesta kulttuuriympäristön ja rakennussuojelun osalta.<br><br>**Joukkoliikenne**<br>Torin asemakaavan suunnittelun yhteydessä on tehty useita liikennejärjestelmään ja joukkoliikenteeseen kohdistuvia selvityksiä. Suurimmaksi ongelmaksi on osoittautunut, että uudet liikennejärjestelyt korvaavat lähinnä nykyisiä järjestelyjä, eikä joukkoliikenteen kasvulle ole luotu mahdollisuuksia. Lähitulevaisuudessa keskustan ulkopuolelle sijoitettavan bussiterminaalin tarve on erittäin todennäköinen.<br><br>Kattavamman joukkoliikenneuudistuksen suunnittelu on välttämätöntä ja meneillään olevan joukkoliikenneselvityksen tuloksia on varauduttava toteuttamaan ainakin vaiheittain, esimerkiksi suunniteltuja varapysäkkejä lisäämällä. Lähtökohtaisesti bussilinjoilla sekä turistiliikenteellä tulisi olla ennalta määritetyt vakiopysäkit. Asemakaavaan tulee liittää riittävien rahtipalvelu- sekä kuljettajien sosiaalitilojen suunnittelu ja toteuttaminen.<br><br>**Pilaantuneet maat ja sulfaattimaat**<br>Kaavaehdotuksessa on määräys, että kynnysarvomaat on toimitettava sellaiselle maankaatopaikalle, jolla on ympäristölupa kyseisen maaainesjätteen vastaanottamiseen. ELY-keskuksen näkemyksen mukaan määräys saattaa tarpeettomasti rajata maiden vastaanottopaikkoja ja estää hyötykäyttöä. ELY-keskus esittää määräyksen muuttamista esim. muotoon ”Kynnysarvomaat on toimitettava asianmukaiseen vastaanottopaikkaan.”<br>Sulfaattimaiden esiintyminen on asemakaavassa selvitetty riittävästi. | Vastine:<br><br>Asemakaavaratkaisu perustuu linja-autoliikenteen osalta malliin, jossa joukkoliikennepysäkit ovat läpiajettavia, lyhyeen pysähdykseen varattuja pysäkkejä, joilla ei pääsääntöisesti lepuuteta linja-autoja pidempien ajantasausten aikana. Vinolaiturijärjestelmä mahdollistaa linjoille nykyisen kaltaiset vakiopysäkit. Suunnitelman mitoitus perustui koronatautia edeltävään linja-autoliikenteen määrään, ja se oli sovitettavissa esitettyyn asemakaavaratkaisua tukevaan viitesuunnitelmaan.<br><br>Tarve toriympäristön kehittämiselle on monitahoinen. Kaupungin keskeisimpään julkiseen tilaan on sovitettava erilaisia tarpeita ja tavoitteita. Linja-autoliikenteen kehittäminen on yksi kaupungin strategisista tavoitteista. Torialueen kohdalla kohtuullisen toimivan, mutta miljööltään tympeän, monina päivän hetkinä vajaakäyttöisen ja vaaralliseksikin koetun linja-autoaseman tilantarve estää nykyisellä päätepysäkkityyppisellä ratkaisulla muiden tavoitteiden saavuttamisen torin kehittämisessä. Esitetty asemakaavan torisuunnitelma on muutos nykyiseen tilanteeseen, jossa linja-autoille on varattu laajasti tilaa, jota ei voida hyödyntää muuhun käyttöön. Uuden suunnitelman mukaiset pysäkit palvelevat edelleen keskustassa asuvia ja asioivia.<br><br>Linja-autoliikenteen kasvun ja sähköistymisen tukemiseksi kaavatyössä tunnistetiin tarve varikkotyyppiselle terminaalille. Terminaalin tarve ei ole välitön, etenkin kun korona on vähentänyt huomattavasti vuoroja. Kaupunki kuitenkin tavoittelee joukkoliikenteen kasvua, ja terminaalin toteuttaminen voi tulla liikenteen palauduttua ja kasvaessa tarpeelliseksi lyhyelläkin aikavälillä, 5-7 vuoden sisällä. Kaupunki käynnistää terminaalin edellyttämän asemakaavan muutoksen valmistelun Tarmolassa.<br><br>Lisäpysäkkejä on mahdollista toteuttaa torin ympärille rajattu määrä. Lisäpysäkkien toteuttaminen Tarmolan terminaalin ja torin välillä on mahdollista, ja ratkaisu parantaisi matkustajien palvelutasoa, kun linja-auton kyytiin pääsisi lähempää. Matkustajien hajaantuminen vähentää jonkin verran torilla pysähtymiseen tarvittavaa aikaa. Ajantasausta tarvitsevien vuorojen osalta lepuuttaminen tapahtuisi Tarmolan terminaalilla. Kaavatyössä tunnistettiin tarve myös mahdolliselle joukkoliikenneyrittäjiä palvelevalle pysäkkien kapasiteettia kuvaavalle sovellukselle ja eri reittivaihtoehtojen kehittämiselle. Nämä ratkaisut voivat olla osa myöhemmin tapahtuvaa torin joukkoliikennealustan kehittämistä. Asemakaavamuutos ja joukkoliikenteen kasvun tuomat mahdolliset lisätarpeet johtavat muutokseen keskustan joukkoliikenteen toimintatavassa, mikä voi johtaa myös järjestelmän kehittämisen myötä joukkoliikenteen parempaan palvelutasoon. |

| | |
|---|---|
| | Matkahuollon rahtipalvelut sijaitsevat jo nykyisellään Rauhankadun varrella, suunnittelualueen ulkopuolella. Rahtipalvelujen käyttöön on mahdollista osoittaa Rauhankadulla oleva liiketilan läheinen pysäkki. Kaupunki ei voi kuitenkaan edellyttää Matkahuoltoa sijoittamaan palveluitaan suunnittelualueelle tai sen välittömään läheisyyteen.<br><br>Matkahuolto on Linja-autoliiton omistama yritys, ja kaupunki katsoo, että yrityksen on mahdollista tuottaa sosiaalitilapalvelut kuljettajille. Yleiset käymälät sijoitetaan ensisijaisesti torin uuteen paviljonkiin, ja ne ovat myös kuljettajien käytettävissä. Mikäli tämä ei rakennuksen tilaohjelman puitteissa ole mahdollista, pitää kaupunki mahdollisena torimyyjien, linja-autokuljettajien, kioskien työntekijöiden sekä taksinkuljettajien käymälöiden ja tukitilojen sijoittamista kaupungintalon vieressä sijaitsevaan vanhaan käymälään. Kyseinen rakennus on voimassa olevassa asemakaavassa suojeltu. Alue on varattu keskustatoimintojen korttelialueeksi. Kaava mahdollistaa ehdotetun käymälä- ja taukotilakäytön. Aikaisemmin torimyyjien tukitilat on sijoitettu ns. Tele-taloon, osoitteeseen Raatihuoneenkatu 5. Vanha käymälä ei sijaitse kaava-alueella, eikä toiminnan sijoittamisesta sinne ole tarkoituksenmukaista ohjata tällä kaavamuutoksella, sillä mahdollisia uusia sijoituspaikkoja voi olla muitakin. Toritoiminnan edellytysten kannalta tukitoiminnot ovat välttämättömiä palveluita, joita kaupunki haluaa tarjota, mutta niiden tarkasta sijoittamisesta ei ole mielekästä määrätä asemakaavalla.<br><br>***Asemakaavaehdotuksen tarkistamisen yhteydessä on laadittu lisäselvitys (Selvitys 16) varikkotyyppisen terminaalin sijoittamisesta kaupunkiin. Sijaintia etsittiin riittävän läheltä keskustaa, jotta liikennöintiaika terminaalille olisi kohtuullinen ja terminaalin ja torin välille voitaisiin sovittaa muutamia lisäpysäkkejä. Soveltuviksi paikoiksi arvioitiin alueet Tarmolassa Loviisantien varrella ja Suistohallin kohdalla Meritullinkadulla. Suistohalli sijaitsee hieman lähempänä keskustaa. Merkittävämpiä etuja linja-autoliikenteen reittien, työpaikkojen ja asukaskehityksen kannalta löydettiin kuitenkin Tarmolan vaihtoehdosta. Terminaalin sijoittaminen Tarmolaan mahdollistaisi merkittävää työpaikka-alueen joukkoliikenteen palvelutason kasvattamisen. Torin ja terminaalin välille sijoitettavat mahdolliset pysäkit parantaisivat osaltaan niiden lähistöllä asuvien joukkoliikenteen palvelutasoa. Kaupunki omistaa kummatkin maa-alueet. Koska joukkoliikenne kaupungissa on vähentynyt merkittävästi koronarajoitusten seurauksena ei välitöntä toteutustarvetta terminaalille ole. Maankäytön kannalta kaupunki kuitenkin lähtee tutkimaan aluevarausta ja asemakaavan muutosta joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantamiselle Tarmolassa. Asemakaavanmuutostyön käynnistämisestä on tehty päätös kaupunkisuunnittelulautakunnassa 12.10.2021 §149.***<br>***Terminaalin tuleva tarvetta ja vaikutuksia on avattu kaavaselostuksen vaikutustenarvioinnin kohdissa 5.2.2 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön ja kaupunkikuvaan, 5.2.4 Vaikutukset liikenneolosuhteisiin ja pysäköintiin kaava-alueella ja lähiympäristössä ja 5.2.5 Vaikutukset talouteen***<br><br>***Pilaantunutta maata koskeva määräys on muutettu esitettyyn muotoon.*** |
| **2. Porvoon vesi**<br><br>Ilmastonmuutoksen myötä tulvavesien määrän voidaan ennakoida lisääntyvän ja siksi torialueelle olisi hyvä saada enemmän sadevesien viivytystä kuin nykyisessä suunnitelmassa on mukana. Porvoon vesi toivoo rakennustapaohjeeseen seuraavaa lisäystä: ”Tulvareitin rakentaminen tulee huomioida hulevesi- | **Vastine:**<br><br>Pääosa alueesta on nykyisin asfaltoitua tai kivettyä. Maaperä on savea ja edellytykset imeytymiselle ovat heikot. Parhaiten imeytymistä tapahtuu kaupungintalon edustan puistikossa, jossa puiden alla on hiekkaa ja nurmea. Saveen johtuva ja imeytyvä vesi estää maan pinnan vajoamista ja ympäröivien rakennusten mahdollisten puupalujen kuivumista. Puistikon puut hyötyvät imeyttävästä pinnasta. Mahdollisuudet viivyttämiseen perustuvat rakenteellisiin ratkaisuihin, joita voi olla mahdollista sijoittaa torin rakenteisiin. Kaavaratkaisussa torin pohjoisen puistikon alueelle saadaan lisää hulevesiä imeyttävää pintaa |

| | |
|---|---|
| verkoston mitoituksessa tai mahdollistaa Lundinkadun toimiminen tulvareittinä siten, ettei vesi ohjaudu kellaritiloihin eikä myöskään jätevesiverkostoon eikä jätevedenpumppaamoihin.” | mikä turvaa uusien ja säilyvien kaupunkipuiden elinvoimaisuutta. Rankkasateilla, joilla imeytymistä ei ehdi tapahtua voidaan tulvavedet ohjata Lundinkatua kohti Porvoonjokea.<br><br>***Veden viivyttäminen ja imeyttäminen kasvualustoihin edellyttää tarkempaa jatkosuunnittelua. Asemakaavan rakennustapaohjetta on muutettu siten, että uuden puistikon päällysteeltä edellytetään parempaa vedenläpäisevyyttä. Uudessa puistikossa vähintään 1/3 pinnoitteista tulee olla vettä hyvin läpäisevää. Muilta osin puistikon pinnoitteiden tulee olla vettäläpäiseviä, kuitenkin siten, että kokonaisuus muodostuu toimivaksi sekä kasvillisuuden, että alueelle suunnatun monipuolisen käytön ja kulun kannalta.***<br><br>***Rakennustapaohjetta on täydennetty jätevesiverkostoa ja jätevedenpumppaamoa koskevalla tarkennuksella.*** |
| **3. Porvoon museo**<br><br>Porvoon museo piti luonnosvaiheessa esitetyssä lausunnossaan tärkeänä, että oleskeluun ja katsomoalueisiin liittyvät rakenteet ovat riittävän matalia, jotta torialue pysyy tilana hahmotettavissa. Lisäksi museo piti tärkeänä korkealaatuista suunnittelua ja tilan palautettavuutta ennalleen. Kaavaehdotuksessa tämä on otettu huomioon maarakenteiden ja ulkokatsomoalueiden enimmäiskorkeutena ja lisäksi kaava-alueesta on laadittu viitesuunnitelma ja rakennustapaohje. Kaavamääräyksen mukaan oleskelun ja toiminnallisen alueen (le) ja ulkonäyttämölle varatun alueen (una) enimmäiskorkeudet ovat 1,2m mitattuna torin peruspinnasta. Porvoon museo pitää kaavaehdotuksen ratkaisuja riittävinä. Kaavaselostuksen kohtaan Vaikutukset rakennettuun kulttuuriympäristöön ja kaupunkikuvaan (5.2.2) tulee arvioida kaavan vaikutukset valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön. | **Vastine:**<br><br>***Kaavaselostusta on täydennetty vaikutustenarvioinnin osalta seuraavasti. Vaikutukset valtakunnallisesti arvokkaaseen kulttuuriympäristöön ovat positiivisia. Asemakaavan toteuttaminen kohentaa huomattavasti alueen virttynyttä ilmettä, houkuttelee ihmisiä viihtymään ja viettämään aikaa keskeiseen kaupunkiympäristöön. Lisääntyvä käyttäjämäärä voi auttaa torin perinteisen toiminnan, torikaupan, elvyttämisessä. Pohjoisosan puistikon uudelleentulkinta tasapainottaa torin tilallista hahmoa, kun aikaisempi symmetrinen, puistikoiden rajaama kaupunkitila eheytyy. Kaupungintalon edessä, Raatihuoneenkadulla, suunnitelma aiheuttaa jossain määrin katutilan viihtyisyyden ja miljöön esteettistä heikentymistä niissä tilanteissa, kun kaikilla pysäkeillä on linja-auto. Vaikka tilanteet ovat päivittäin toistuvia, ovat ne kuitenkin hetkellisiä, eivätkä aiheuta pysyvää haittaa ympäristölle. Pysäkkien toteuttaminen puiston katveeseen edellyttää huolellista yhteensovittamista puuston vaatiman tilatarpeen kanssa.*** |
| **4. Ympäristöterveysjaosto**<br>Ei huomautettavaa | **Vastine:**<br>Kirjataan tiedoksi |
| **5. Telia**<br>Ei huomautettavaa | **Vastine:**<br>Kirjataan tiedoksi |
| **6. Itä-Uudenmaan pelastuslaitos**<br><br>Pelastuslaitoksella ei ole huomautettavaa. | **Vastine:**<br>Kirjataan tiedoksi |
| **7. Vammaisneuvoston muistutus**<br><br>Vammaisneuvosto katsoo, että myös toria ympäröivien kortteleiden kehittäminen on tärkeää. Hyviksi esimerkeiksi mainitaan ajatus kauppahallista ja korttelin 23 kehityssuunnitelma, korkeahkoa kulmaa lukuun ottamatta.<br><br>Muistutuksessa torikaupan siirtämistä bussien tilalle pidetään kannatettavana ja toivotaan sen elävöittävän toria iltaisin. Lisäksi ehdotetaan, että osa kojuista voisi olla pysyviä, sähkö- ja lvi-liittymin varustettuja. Paviljonkia pidetään virkistävänä ideana, samoin amfiteatteria. Penkkien ja levähdyspaikkojen riittävyydestä ja ympärivuotisuudesta kannetaan huolta. ¨ | **Vastine:**<br><br>Suunnitelmassa on otettu lähtökohdaksi esteettömyyden laaja huomioiminen. Torin pinnantasaus on suunniteltu yhteneväiseksi ympäröivien suojateiden kanssa. Lisäksi kaavamääräyksissä huomioidaan esteettömyys useassa kohdassa. Torialutta koskevassa määräyksessä ”-- Torin poikki kulkeviin yhteyksiin ja linja-autopysäkkien saavutettavuuteen esteettömästi tulee kiinnittää erityistä huomiota.” ja opastusta koskevassa määräyksessä: ” Linja-autoliikennettä varten tulee tehdä erillinen opastussuunnitelma. Opastus tulee järjestää pysäkkikohtaisesti sekä keskitetysti paviljongin yhteyteen. Opastusjärjestelmän tulee palvella myös näkövammaisia. Esteettömyyden saavuttamiseksi tuntoon perustuvat opastemerkinnät katupinnalla tulee pitää puhtaina myös talvikaudella.” Vammaisneuvoston esittämää ajatusta Näkövammaisten liiton asiantuntemuksen |

| | |
|---|---|
| Lisäksi muistutetaan esteettömyydestä ja yleisesti kauniin ympäristön tarpeesta ja viihtyisyydestä.<br><br>Tärkeänä esteettömyyden kannalta pidetään ratkaisua, jossa torin pinnan korkeus olisi olla sama kuin korotettujen suojateiden, jolloin koko jalankulkualue olisi samassa tasossa. Lisäksi esitetään, että pintamateriaaleina noppakivien muut pienet kivien tulisi olla van vain tilan jakajina ja jäsentäjinä sillä suurina pintoina, ne ovat hankalia liikuntarajoitteisille ja näkövammaisille. Lisäksi toivotaan näkövammaiset huomioivia pintamateriaaleja ohjausraidoitusta sekä valaistus. Näihin ehdotetaan Näkövammaisten liiton konsultointia.<br><br>Kumparealueen toteutuksessa tulisi kyetä varmistamaan diagonaalireitin turvallisuus ja esteettömyys, ottaen huomioon myös kumpareille suunniteltujen liikuntamuotojen vauhdinottoalueen rajaaminen sekä kumparealueen ympärivuotisen ylläpidon edellyttämät resurssit myös kelirikkoaikana.<br><br>Vammaisneuvosto kiinnittää erityistä huomiota toimivan joukkoliikenteen turvaamiseen ja bussien liikkumiseen keskustaan saakka. Lausunnossa todetaan, ettei bussiliikenteen hajauttaminen torin vastakkaisille laidoille palvele vammaisia eikä ikääntyneitä. Lisäksi kannetaan huolta, että epätietoisuus bussin lähtö- ja tulopaikasta aiheuttaa huolta ja pakollisia siirtymiä jatkoyhteyksiin ulkotilan kautta, mikä lisää turvattomuuden tunnetta ja vähentää joukkoliikenteen käytön mielekkyyttä. Tämä voi puolestaan johtaa joukkoliikenteen käytön vähenemiseen. Yhteen paikkaan keskitetyn linja-autoaseman katsotaan parantavan huomattavasti ympäristön hahmotettavuutta, olevan helposti löydettävissä ja palvelevan hitaasti liikkuvia. Lausunnossa ehdotetaan bussikatoksia parempana vaihtoehtona linja-autoaseman sijoittamista Rauhankadun tai Piispankadun laidalle tai kaupungintalon taakse.<br><br>Linja-autoaseman yhteyteen toivotaan taksiasemaa sekä tilaa invataksien esteettömälle kulkemiselle ja pysäköinnille. Apteekin läheisyyteen esitetään sijoitettavaksi niin taksipaikkoja kuin liikkumisesteisten pysäköintipaikkoja. Liikkumisesteisen pysäköintitunnuksella pysäköiville tulee paikkoja olla alueella edelleen riittävästi. Liikuntaesteisen pysäköintitunnuksella pysäköintiin tarvitaan myös ylimääräisiä, tilapäisiä tähän tarkoitukseen olevia paikkoja tapahtumien aikana.<br><br>Vammaisneuvoston mielestä toria reunustavien katujen liikennettä on hyvä kehittää kävelypainotteiseen suuntaan. | hyödyntämisestä pidetään hyvänä ja kaupunki voi edellyttää esimerkiksi suunnitteluvaiheen kilpailutuksessa tämänkaltaisen asiantuntijan mukanaoloa suunnitteluryhmässä.<br><br>Torin halutaan palvelevan kaikkia käyttäjäryhmiä. Viitesuunnitelmassa esitetyn kaltaisen kumpualueen toteuttaminen on mahdollista. Jatkosuunnittelussa tarkastellaan lähemmin alueen huoltoon liittyviä kysymyksiä. Poikittaisten reittien esteettömyys on turvattu aikaisemmin mainitun toripintaa koskevan määräyksen avulla.<br><br>Torisuunnitelma sisältää selviä linja-autojen saavutettavuutta parantavia tekijöitä ja turvallisuusnäkökohtia. Linja-autoille päästäkseen, ei torin kohdalla tarvitse siirtyä katualueelle, vaan odotuspaikka on samassa tasossa toripinnan kanssa. Jo nykyisellään kaukoliikenteen ja lähiliikenteen bussit sijaitseva käytännössä torialueen eri puolilla, joten vaihtoyhteyttä tarvitsevan on nykyisellääkin tarvinnut siirtyä pysäkiltä toiselle. Linja-autoliikenteen muutosten on tunnistettu edellyttävät laadukasta opastusjärjestelmää, joka palvelee niin paikallisia kuin vieraampia käyttäjiä. Opastusjärjestelmän selkeyteen ja saavutettavuuteen on kiinnitetty erityistä huomiota.<br><br>Torialueen asemakaavaan liittyvässä liikenteen viitesuunnitelmassa on osoitettu paikkoja takseille Lundinkadulle torin molemmin puolin. Myös liikuntaesteisten pysäköintipaikkoja on esitetty sekä Lundinkadulle, että Raatihuoneenkadulle. Katualueet eivät sisälly asemakaavaan. Paikkojen lopullinen sijoitus ja määrä ratkaistaan katusuunnitelmassa, joka on mahdollista laatia jo voimassa olevien asemakaavojen perusteella.<br><br>Torin asemakaavatyön yhteydessä laadittiin jo luonnosvaiheessa selvitys linja-autoaseman sijoittamisvaihtoehdoista. Selvityksessä olivat mukana lausunnossa esitetyt paikat. Ne kuitenkin karsiutuivat pois taloudellisten, maisemallisten sekä toiminnallisten syiden takia. Nyt esitetty asemakaavaratkaisu perustuu selvityksessä parhaaksi arvioituun vaihtoehtoon. |

# ASEMAKAAVA 540 PORVOON TORI

EHDOTUSVAIHEEN KUULEMINEN – MIELIPITEET (MRA 27 §)

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä ehdotus asemakaavamuutokseksi ovat olleet nähtävänä MRA 27 §:n mukaisesti 17.6. - 14.9.2020 kaupungin verkkosivuilla ja palvelupiste KOMPASSissa. Kuulutukset kaupungin virallisella ilmoitustaululla, sanomalehdissä Uusimaa, Östnyland ja Itäväylä sekä kaupungin internetpalvelussa. Naapureille ilmoitettiin kirjeitse nähtävilläolosta.

## Yhteenveto saaduista muistutuksista

Muistutuksia tuli kuusi

Muistutuksissa katsottiin, ettei asemakaavaehdotus tue joukkoliikennettä. Huolta aiheutti linja-autolaiturien riittävyys. Muistutuksissa tuotiin esiin, että etelästä tuleville ja sinne palaaville linja-autoille sopivat ainoastaan Raatihuoneenkadun pysäkit, ja että kyseisellä kadulla järjestely aiheuttaa voimassa olevilla aikatauluilla ruuhkaa. Etenkin iltapäivän ruuhkatunteina, matkustajien noustessa kyytiin, nähtiin kaavaehdotuksen ratkaisun olevan haasteellinen. Lisäksi kannettiin huolta siitä, että kuljettajien wc-tauot voivat pidentää tarvetta viipyä pysäkillä, mikäli käymälät eivät sijaitse pysäkin lähellä. Muistutuksessa kuitenkin todettiin, että markkinaehtoisessa liikenteessä muutokset ja aikataulumuutokset voivat olla nopeita ja laituripaikkojen tarve voi myös kasvaa.

Muistutuksessa esitettiin, ettei kaavaehdotuksessa ole huomioitu sähköbussien latausasemien sijoitusta. Lisäksi huomautettiin kaupungin strategian tavoitteesta liittyen joukkoliikenteen houkuttelevuuden lisäämiseen ja Hiilineutraali Uusimaa 2035 -ohjelman kirjauksesta, jonka mukaan kaupunkien on tuettava liikenteen käyttövoiman muutosta, mikä edellyttää kattavan lataus- ja /tai tankkausinfran toteuttamista. Muistutuksessa katsottiin, että edellä mainittuja latauspalveluita tulisi sisällyttää torin suunnitelmaan. Torille katsottiin mahtuvan sekä paviljonki, torikauppa, että linja-autoasema.

Henkilöautojen saattoliikenteelle toivottiin tilaa. Paikkoja toivottiin myös tilausajobusseille. Linja-autojen sijoittelun kaupungintalon eteen pelättiin pilaavan kaupunkikuvaa. Pysäköintipaikkojen riittävyys huolestutti muistutusten jättäjiä ja etenkin liikuntaesteisten mahdollisuuksista saapua keskustaan kannettiin huolta. Muistutuksiin sisältyi ehdotus torikorttelin ja sivukatujen maksuttomasta pysäköinnistä kello kahdeksan ja yhdentoista välillä, pysäköinnin sijoittamisesta torille sekä huomio keskitetyn pysäköintipaikan tarpeesta. Suunnitelman nähtiin heikentävän torin saavutettavuutta ja keskustan näin menettävän kaupallista vetovoimaansa.

Muistutuksiin sisältyi myös ehdotus, johon oli luonnosteltu kauppahallin sijoittuminen sekä linja-autoaseman laitureiden, pysäköinnin, taksin järjestelyt torilla. Esityksessä katsottiin, ettei Lundinkatua voitaisi sulkea, sillä Runeberginkatukin katkeaa puiston takia.

Muistutuksissa yksityisin varoin kustannettava paviljonki nähtiin hyvänä. Toisaalta epäiltiin paviljongin toteutumista yksityisin voimin ja pelättiin toteutuksen päätyvän kaupungin vastuulle. Kantaa otettiin puolesta ja vastaan myös kauppahallia koskien. Paikaksi kauppahallille kaavailtiin sekä Piispankadun vartta että torin keskiosaa. Kustannuksista huolestunut muistuttaja katsoi kalliit pintamateriaalit ja erilaiset ”turhuudet” sopiviksi säästökohteiksi. Toisaalta muistutuksissa myös toivottiin laadukasta ja kauaskantoista toteutusta.

Muistutuksissa huolta kannettiin torikauppiaiden tilanteesta ja muutostöiden aiheuttamasta tarpeesta siirtyä väliaikaisesti toisaalle. Myös kahvilabussien toiminnan katsottiin päättyvän suunnitelman myötä.

Torille toivottiin katettua esiintymis- / ohjelmalavaa av-laitteineen amfiteatterin sijaan. Torin toivottiin olevan kauttaaltaan tasainen.

Joissain muistutuksissa katsottiin lähistöllä olevan riittävästi puistoja ja näin ollen torin puistoa voisi pienentää. Ehdotettiin jopa torin puuston poistamista, jotta tori olisi näin avarampi ja palvelisi paremmin yleisötapahtumia.

## Vastine

Asemakaavaratkaisu perustuu linja-autoliikenteen osalta malliin, jossa joukkoliikennepysäkit ovat läpiajettavia, pysähdykseen varattuja laitureita, joilla ei pääsääntöisesti lepuuteta linja-autoja. Järjestelmä mahdollistaa linjoille nykyisen kaltaiset vakiopysäkit. Suunnitelman mitoitus perustuu koronatautia edeltävään linja-autoliikenteen määrään ja se on sovitettavissa esitettyyn asemakaavaratkaisua tukevaan viitesuunnitelmaan.

Tarve toriympäristön kehittämiselle on monitahoinen. Kaupungin keskeisimpään julkiseen tilaan on sovitettava erilaisia tarpeita ja tavoitteita. Linja-autoliikenteen kehittäminen on yksi kaupungin strategisista tavoitteista, kuten myös viihtyisän ja elinvoimaisen keskustan kehittäminen. Torialueen kohdalla nykyisen kohtuullisen toimivan, mutta miljööltään tympeän, monina päivän hetkinä vajaakäyttöisen ja vaaralliseksikin koetun linja-autoaseman tilantarve estää tämänhetkisellä päätepysäkkityyppisellä ratkaisulla muiden asemakaavatyössä asetettujen tavoitteiden saavuttamisen torin kehittämisessä. Esitetty asemakaavan torisuunnitelma on muutos nykyiseen tilanteeseen, jossa linja-autoille on varattu laajasti tilaa, jota ei voida hyödyntää muuhun käyttöön. Uuden suunnitelman mukaiset läpiajettavat pysäkit palvelevat edelleen keskustassa asuvia ja asioivia.

Linja-autoliikenteen kasvun ja sähköistymisen tukemiseksi kaavatyössä tunnistetiin tarve varikkotyyppiselle terminaalille. Terminaalin tarve ei ole välitön, etenkin kun korona on vähentänyt huomattavasti vuoroja. Kaupunki kuitenkin tavoittelee joukkoliikenteen kasvua, ja terminaalin toteuttaminen voi tulla liikenteen palauduttua ja kasvaessa tarpeelliseksi lyhyelläkin aikavälillä 5-7 vuoden sisällä. Kaupunki käynnistää terminaalin edellyttämän asemakaavamuutoksen valmistelun Tarmolassa.

Lisäpysäkkejä on mahdollista toteuttaa torin ympärille vain rajattu määrä. Sen sijaan lisäpysäkkien toteuttaminen uuden terminaalin ja torin välillä on mahdollista. Tällainen ratkaisu parantaisi matkustajien palvelutasoa, kun linja-auton kyytiin pääsisi useammista paikoista keskustan alueella. Matkustajien hajaantuminen näille pysäkeille vähentää jonkin verran torilla pysähtymiseen tarvittavaa aikaa. Kaavatyössä tunnistettiin myös tarve mahdolliselle joukkoliikenneyrittäjiä palvelevalle pysäkkien kapasiteettia kuvaavalle sovellukselle ja eri reittivaihtoehtojen kehittämiselle. Esimerkiksi reittivaihtoehtojen vähäiselläkin kehittämisellä voidaan kuormitusta tasoittaa torin pysäkkien välillä ja vähentää näin Raatihuoneenkadulle kohdistuvaa ruuhkaisuutta. Nämä ratkaisut voivat olla osa torin joukkoliikennealustan kehittämistä. Asemakaavamuutos ja joukkoliikenteen kasvun tuomat mahdolliset lisätarpeet johtavat muutokseen keskustan joukkoliikenteen toimintatavassa, mikä voi järjestelmän kehittämisen myötä johtaa joukkoliikenteen parempaan palvelutasoon, jos esimerkiksi pysäkkejä on useampia ja ne ovat lähempänä käyttäjiä.

Matkahuolto on Linja-autoliiton omistama yritys, ja kaupunki katsoo, että yrityksen on mahdollista tuottaa sosiaalitilapalvelut kuljettajille. Yleiset käymälät sijoitetaan ensisijaisesti torin uuteen paviljonkiin, ja ne ovat myös kuljettajien käytettävissä. Mikäli tämä ei rakennuksen tilaohjelman puitteissa ole mahdollista, pitää kaupunki mahdollisena torimyyjien, linja-autokuljettajien, kioskien työntekijöiden sekä taksinkuljettajien käymälöiden ja tukitilojen sijoittamista kaupungintalon vieressä sijaitsevaan vanhaan käymälään. Kyseinen rakennus on voimassa olevassa asemakaavassa suojeltu. Alue on kaavassa varattu keskustatoimintojen korttelialueeksi. Kaava mahdollistaa ehdotetun käymälä- ja taukotilakäytön. Vanha käymälä ei sijaitse kaava-alueella, eikä toiminnan sijoittamisesta sinne ole tarkoituksenmukaista ohjata tällä kaavamuutoksella, sillä mahdollisia uusia sijoituspaikkoja voi olla muitakin.

Torisuunnitelma sisältää selviä linja-autojen saavutettavuutta parantavia tekijöitä ja turvallisuusnäkökohtia. Linja-autoille päästäkseen, ei torin kohdalla tarvitse siirtyä katualueelle, vaan odotuspaikka on samassa tasossa toripinnan kanssa. Jo nykyisellään kaukoliikenteen ja lähiliikenteen bussit sijaitseva käytännössä torialueen eri puolilla, joten vaihtoyhteyttä tarvitsevan on nykyisinkin siirryttävä torin poikki pysäkiltä toiselle. Linja-autoliikenteen muutosten on tunnistettu edellyttävät laadukasta opastusjärjestelmää, joka palvelee niin paikallisia kuin vieraampia käyttäjiä. Opastusjärjestelmän selkeyteen ja saavutettavuuteen on kiinnitetty kaavamääräyksissä erityistä huomiota.

Torialueen asemakaavaan liittyvässä liikenteen viitesuunnitelmassa on osoitettu paikkoja takseille Lundinkadulle torin molemmin puolin. Myös liikuntaesteisten pysäköintipaikkoja on esitetty sekä Lundinkadulle, että Raatihuoneenkadulle. Yleisiä pysäköintipaikkoja, joita voidaan osoittaa saattoliikenteelle, on toria rajaavien katujen varsilla välittömästi torin tuntumassa. Katualueet eivät sisälly asemakaavaan. Paikkojen lopullinen sijoitus ja määrä ratkaistaan katusuunnitelmassa, joka on mahdollista laatia jo voimassa olevien asemakaavojen perusteella.

Torin asemakaavatyön yhteydessä laadittiin jo luonnosvaiheessa selvitys linja-autoaseman sijoittamisvaihtoehdoista. Selvityksessä olivat mukana muistutuksissa esitetyt paikat, esimerkiksi torin eteläreuna Muut vaihtoehdot karsiutuivat pois taloudellisten, maisemallisten sekä toiminnallisten syiden takia. Nyt esitetty asemakaavaratkaisu perustuu selvityksessä parhaaksi arvioituun vaihtoehtoon.

Torin toteuttamisesta on laadittu ehdotuksen tarkistuksen yhteydessä toteuttamisselvitys, jossa tutkittiin mahdollisuutta vaiheittaiseen toteutukseen. Selvityksessä etsittiin ratkaisua, jonka avulla torikauppa ja linja-autojen toiminta voidaan säilyttää torilla koko uudistustyön ajan. (Selvitys 17) Asemakaavaehdotus ei ota kantaa kahvilabussien toimintaan. Niiden toiminnasta uudella torilla päätetään torin toteutussuunnittelun yhteydessä. Bussien salliminen edellyttää niille varattavaksi vahvemmin perustettua alustaa, sillä painavat ajoneuvot aiheuttavat toripinnalle painumia. Porvoon torin torikauppa ei ole kovin elinvoimaista. Viihtyisämmän, eri käyttäjäryhmiä houkuttelevan torin voidaan katsoa luovan paremmat edellytyksen myös torikauppakulttuurin vahvistumiselle.

Kaavaehdotuksen taloudellisia vaikutuksia sekä vaikutuksia keskustan elinvoimaan on arvioitu Selvityksen 11 (elinvoima) ja Selvityksen 15 (alustava kustannusarvio) perusteella. Vaikutustenarvioinnin mukaan uudistetulla torilla on positiivisia vaikutuksia keskustan liike-elämään ja viihtyisyyteen.

Torin historialliseen sommitelmaan ovat kuuluneet sivupuistikot, joista eteläisempi on hyvin säilynyt. Puistojen ylläpitäminen ja uudistaminen tukee kaupunkirakennustaiteellisten arvojen säilymistä valtakunnallisesti arvokkaaksi luokitellulla kaupunkiaukiolla. Puusto tarjoaa varjoa kuumina päivinä ja lisää viihtyisyyttä. Puusto, muu kasvillisuus ja sadevesien hyödyntäminen ovat myös tärkeitä kaupunkiluonnon monimuotoisuutta ylläpitäviä tekijöitä.

## Vaikutukset kaavaehdotuksen sisältöön

*Asemakaavaehdotuksen tarkistamisen yhteydessä on laadittu lisäselvitys (Selvitys 16) varikkotyyppisen terminaalin sijoittamisesta kaupunkiin. Sijaintia etsittiin riittävän läheltä keskustaa, jotta liikennöintiaika terminaalille olisi kohtuullinen ja terminaalin ja torin välille voitaisiin sovittaa muutamia lisäpysäkkejä. Soveltuviksi paikoiksi arvioitiin alueet Tarmolassa Loviisantien varrella ja Suistohallin kohdalla Meritullinkadulla. Suistohalli sijaitsee hieman lähempänä keskustaa. Merkittävämpiä etuja linja-autoliikenteen reittien, työpaikkojen ja asukaskehityksen kannalta löydettiin kuitenkin Tarmolan vaihtoehdosta. Kaupunki omistaa kummatkin maa-alueet. Koska joukkoliikenne kaupungissa on vähentynyt merkittävästi koronarajoitusten seurauksena ei välitöntä toteutustarvetta terminaalille ole. Maankäytön kannalta kaupunki kuitenkin lähtee tutkimaan aluevarausta joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantamiselle Tarmolassa. Terminaalin tulevaa tarvetta ja vaikutuksia on avattu kaavaselostuksen vaikutustenarvioinnin kohdissa, 5.2.4 Vaikutukset liikenneolosuhteisiin ja pysäköintiin kaava-alueella ja lähiympäristössä ja 5.2.5 Vaikutukset talouteen*

*Kaavaselostusta on täydennetty kaupunkikuvaa koskevan vaikutustenarvioinnin osalta kohdassa 5.2.2 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön ja kaupunkikuvaan. Vaikutukset valtakunnallisesti arvokkaaseen kulttuuriympäristöön ovat positiivisia. Asemakaavan toteuttaminen kohentaa alueen virttynyttä ilmettä, houkuttelee ihmisiä viihtymään ja viettämään aikaa keskeiseen kaupunkiympäristöön. Lisääntyvä käyttäjämäärä voi auttaa torin perinteisen toiminnan, torikaupan, elvyttämisessä. Pohjoisosan puistikon uudelleentulkinta tasapainottaa torin tilallista hahmoa, kun aikaisempi symmetrinen, puistikoiden rajaama kaupunkitila eheytyy. Kaupungintalon edessä, Raatihuoneenkadulla, suunnitelma aiheuttaa jossain määrin katutilan viihtyisyyden ja miljöön esteettistä heikentymistä niissä tilanteissa, kun kaikilla pysäkeillä on linja-auto. Vaikka tilanteet ovat päivittäin toistuvia, ovat ne kuitenkin hetkellisiä, eivätkä aiheuta pysyvää haittaa ympäristölle. Pysäkkien toteuttaminen puiston katveeseen edellyttää huolellista yhteensovittamista puuston vaatiman tilatarpeen kanssa.*

*Asemakaavaehdotuksen tarkistamisen yhteydessä laadittiin alueen toteuttamisen vaiheistamistarkastelu (Selvitys 17), jossa tutkittiin mahdollisuutta torikaupan ja joukkoliikenteen toiminnan edellytyksille torin muutoksen toteutuksen aikana.*

# ASEMAKAAVA 540 PORVOON TORI

## Asemakaavaluonnosta ja torin ideasuunnitelmaa koskevan verkkokyselyn tulokset

PORVOO
KAUPUNKISUUNNITTELU
31.1.2020

# Sisällys

Yhteenveto ..... 3
Kuuleminen asemakaavaluonnoksen ollessa nähtävillä ..... 4
Nettikysely ja saadut vastaukset ..... 4
Käyttäjät ..... 4
Liikkuminen ..... 5
Turvallisuus ..... 6
Toiminta ..... 6
Kehittäminen ..... 7
Mielipiteet ..... 9

## YHTEENVETO

Torin asemakaavan uudistamistyön aikana toivottiin nettikyselyllä näkemyksiä torin käytöstä, ideasuunnitelmasta ja asemakaavaluonnoksesta. Kyselyyn osallistui yli 400 vastaajaa, ja myös nuorten vastaajien ryhmä tavoitettiin hyvin.

Vastausten mukaan torille saavuttiin tasaisesti eri liikennemuodoilla. Kevytliikenne, autoilu ja joukkoliikenne toivat kukin torille noin kolmanneksen vastaajista.

Linja-auton käyttö oli suosittua vastaajien keskuudessa. 44 % kaikista vastaajista ja 61% nuorista käytti linja-autoa usein. Joukkoliikenteen tärkeys korostui myös nuorten muissa vastauksissa.

Tori on suosittu paikka tapaamisille ja siellä liikutaan usein seurassa. Kuitenkin jopa 30% vastanneista nuorista koki torin turvattomaksi ympäristöksi. Turvattomuuden tunnetta herättivät eniten muut käyttäjät, päihtyneet sekä torin poikki kulkeva liikenne.

Toria käytetään monipuolisesti. Suosituinta oli odottaa linja-autoa tai vain kävellä torin poikki. Asiointi torin lähellä ja ystävien tapaaminen olivat tavallisia vastauksia. Kyselyyn vastanneet eläkeläiset olivat innokkaita toripalveluiden käyttäjiä.

Nykyisen torin parhaina puolina nähtiin torimyyjät, istutukset, bussien saavutettavuus, torin avaruus, kaupungintalon puoleinen puistikko, torin ympäristön kaupat sekä pysäköintipaikat. Vastauksissa korostui myös se, ettei toria pidetä miellyttävänä, eikä tori nykyisellään houkuttele viihtymään.

Torin kehittämisessä nuoret toivoivat selvästi aikuisia enemmän vapaata oleskelutilaa, peli- ja toimintapaikkoja, mukavia bussikatoksia, penkkejä, kiinnostavaa arkkitehtuuria, vanhojen puiden säilyttämistä ja uusien puiden istuttamista. Aikuiset puolestaan toivoivat nuoria enemmän ympärivuotista toimintaa, kaupunkitapahtumia, konsertteja sekä sujuvaa autoilua, mutta myös kävelypainotteista ympäristöä.

Kyselyssä pyydettiin vastaajilta omia ideoita torille. Vastauksia saatiin yli 200. Suosituimpia toiveita olivat paremmat oleskelupaikat, kauppahalli, puiden lisääminen, linja-autoaseman sijoittaminen torille tai sen välittömään läheisyyteen. Myös toritoiminta ja pysäköintipaikat saivat kannatusta.

Mielipiteistä asemakaavaluonnokseen myönteisesti suhtautuvia oli noin puolet. Vastauksissa saatiin kannustavia kommentteja ja suunnitelmaa pidettiin innostavana ja hienona.

Huonona suunnitelmaa piti alle viidennes vastaajista. Kehitettävää suunnitelmasta löysi yli kolmannes vastaajista. Suunnitelmassa epävarmuutta herättivät bussipysäkkien riittävyys, bussien sijainti torin reunoilla ja huoli torin autioitumisesta. Suunnitelmaa pidettiin myös haasteellisena toteuttaa.

## KUULEMINEN ASEMAKAAVALUONNOKSEN OLLESSA NÄHTÄVILLÄ

Torin asemakaavoituksen yhteydessä, luonnoksen ollessa nähtävillä 7.11.2019 – 7.1.2020, kyseltiin nettikyselyllä torin käytöstä ja asemakaavaluonnoksesta.

Luonnoksen nähtävilläolon yhteydessä järjestettiin useita yleisötilaisuuksia. Nuorille suunnattuja tilaisuuksia pidettiin nuorisovaltuustolle ja oppilaskunnille sekä Pääskytien yläasteella 9. luokan oppilaille. Lisäksi jaettiin kouluihin julisteita, joissa kerrottiin nähtävilläolosta ja nettikyselystä.

Erilliset tilaisuudet pidettiin myös vanhusneuvostolle. Lisäksi kaavaa on käyty esittelemässä eri yhdistysten tilaisuuksissa.

Kyselyssä kartoitettiin vastaajien tapaa käyttää toria sekä toiveita torin kehittämiseksi. Kysely herätti kiinnostusta ja siihen vastasi kaikkiaan 406 henkilöä. Myös nuoria tavoitettiin hyvin. Nuoria vastaajia oli puolet osallistuneista.

Samassa kyselyssä pyydettiin myös mielipiteitä torin asemakaavaluonnoksesta, joita saatiin 177 nettikyselyn kautta. Mielipiteitä oli mahdollista jättää myös kirjaamoon. Allekirjoitettuja mielipiteitä tuli 14 ja nimettömänä jätettyjä mielipiteitä 2 kappaletta.

## NETTIKYSELY JA SAADUT VASTAUKSET

## KÄYTTÄJÄT

Kyselyyn vastaajista 51% oli koululaisia, lukiolaisia tai muita opiskelijoita oli 4 %, työntekijöitä 20%, yrittäjiä 3,7%, eläkeläisiä 7 %, vanhempainvapaalla olijoita 8,1 % ja työttömiä 3,5%. Loput 2% vastaajat luokittelivat itsensä kategoriaan muu.

Vastaajista yli puolet (53%) asui alle viiden kilometrin päässä torilta. Alle yhden kilometrin päässä 11,1% ja 1-5 kilometrin päässä 41,8 % Porvoon ulkopuolella asui 6% kyselyyn vastanneista. Näistä vastaajista suurin osa asui lähikunnissa tai muualla Uudellamaalla.[1]

Verrattaessa nuoria (koululaiset ja lukiolaiset) aikuisiin, kävi ilmi, että vastanneista nuorista 47% asui yli viiden kilometrin päässä torilta ja 8% muualla kuin Porvoossa. Nuorista 39 % asui yhdestä viiteen kilometriä torilta ja 6 % alle kilometrin päässä. Verrattaessa vastaajaryhmiä eläkeläiset ja muut aikuiset, huomattiin eläkkeellä olevista vastaajista 81 % asui alle viiden kilometrin päässä torilta. 31%:lla eläkeläisistä oli matkaa torille alle kilometri. Muissa aikuisissa alle kilometrin päässä torilla asuvia oli 13 % ja 1-5 km:n päässä asuvia 44%[2]

*Kaikista porvoolaisista asuu alle viiden kilometrin päässä torilta 72%. Porvoolaisista koululaisista asuu alle viiden kilometrin päässä torilta 69% ja eläkeläisistä 77 %*

*Alle kilometrin päässä torilta asuu koululaisista (7-17 vuotiaat) noin 12 % ja eläkeläisistä 30% (yli 65-vuotiaat)[3]*

*Kyselyyn vastanneet nuoret asuivat siis keskimäärin hieman kauempana torista kuin porvoolaiset nuoret yleensä. Eläkeläisten vastauksia tuli hieman enemmän lähempää asuvilta verrattaessa yli 65-vuotiaiden porvoolaisten asuinpaikkaan.*

[1] Lukuja on korjattu siten, että 14 vastaajaa, jotka olivat ilmoittaneet asuvansa muulla paikkakunnalla on luettu yli 5 km:n päässä asuviksi, sillä he olivat ilmoittaneet asuinpaikakseen jonkun Porvoon kylistä.
[2] Kappaleessa esitetyt prosentit on kerrottu kyselyssä ilmoitettujen mukaisesti. Em. virheen takia muualla asuvien joukko voi olla tässä esitettyä hieman pienempi.
[3] Väestötiedot ovat Suomen ympäristökeskuksen Liiteri-palvelusta 22.1.2020. Ikäryhmät poikkeavat hieman kyselystä. Nuorten ikäryhmä Liiterin aineistossa 7-17 vuotiaat. Eläkeläisiä on verrattu Liiterin aineiston yli 65-vuotiaisiin.

## LIIKKUMINEN

Vastaajista torilla kävi päivittäin 16% ja useita kertoja viikossa 27%. Noin kerran viikossa kävijöitä oli saman verran ja pari kertaa kuussa vierailevia 20%. Vain 10% vastaajista kävi torilla tätä harvemmin.

Nuorista 42 % kävi torilla päivittäin tai useita kertoja viikossa ja eläkeläisistä näin teki 66%.

3% vastaajista pitää mukanaan liikkumisen apuvälinettä, rollaattoria, pyörätuolia tai lastenvaunuja.

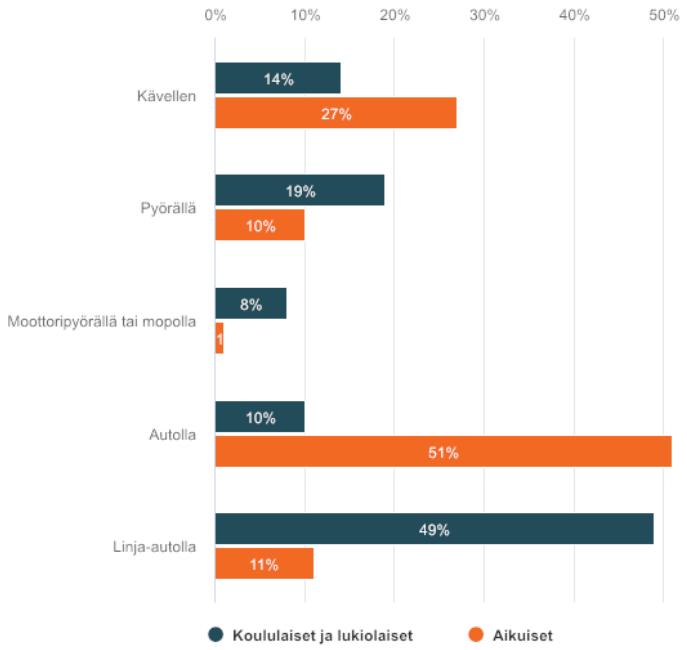
Liikennemuodot jakautuvat siis melko tasaisesti siten että kevyellä liikenteellä, joukkoliikenteellä ja henkilöautoilulla on kullakin kolmanneksen osuus saapujista.

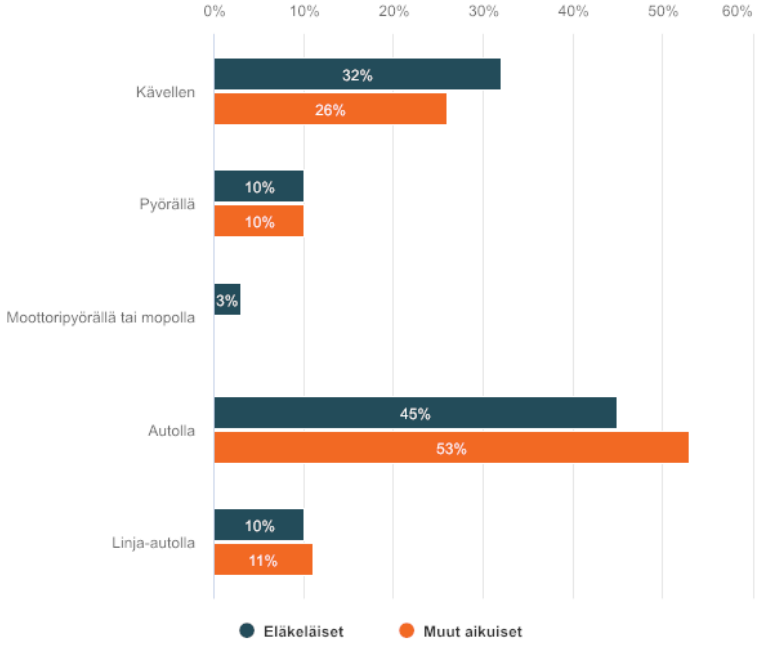
Yleisin tapa saapua torille on linja-auto, jolla paikalle hurautti 31 % vastaajista. Autolla saapui 30% vastaajista, kävellen 20%, pyörällä 15% ja mopolla 4%. Hajonta saapumistavoissa on suurta vertailtaessa nuorten, eläkeläisten ja muiden aikuisten käyttäjäryhmiä. Nuorista linja-autolla tuli torille 49 % käyttäjistä ja autolla vain 10 %. Eläkeläisistä linja-auton valitsi 10% käyttäjistä ja auton 45 % käyttäjistä. Muista aikuisista autolla saapui 53% ja linja-autolla 11%. Nuorista 19% tuli pyörällä ja aikuisista ja eläkeläisistä 10%. Kävellen taas nuorista saapui 14% ja aikuisista 27%. Eläkeläiset olivat hieman muita aikuisia innokkaampia kävelijöitä.

Linja-auton käyttö on suosittua. 44 % vastaajista liikkuu bussilla usein. 29% ei käytä bussia juuri koskaan. Erityisesti nuorille vastaajille joukkoliikenne on tärkeää. Nuorista 61% vastasi kulkevansa usein bussilla, kun taas aikuisista 47 % ilmoitti, etteivät käytä bussia juuri koskaan. Nuorissa enemmistö oli valinnut paikallisliikenteen, kun taas sekä eläkeläisistä, että muista aikuisista enemmistö käytti kaukoliikennettä. Eläkeläiset olivat tosin aktiivisempia myös paikallisliikenteen käyttäjinä. 43 % eläkeläisvastaajista käytti paikallisliikennettä kuin muista aikuisista käyttäjiä paikallisliikenteellä oli vain 23%.

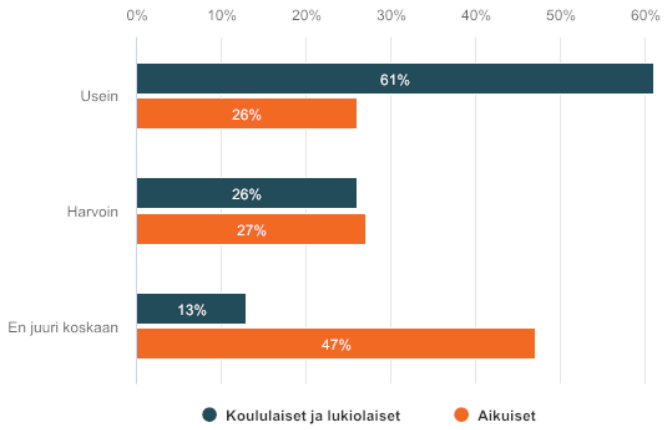
Kokonaisuudessaan kauko- ja paikallisliikenteen käyttäjiä oli yhtä paljon vastaajissa. Kysymyksissä oli tarjottu myös mahdollisuutta valita molemmat vaihtoehdot, mutta teknisen ongelman vuoksi kumpaakin vaihtoehtoa ei pystynyt valitsemaan. Kyselyssä oli kuitenkin myöhemmin mahdollista valita vaihtoehto, ”vaihdan linja-autosta toiseen”, jonka oli valinnut 19% vastaajista.

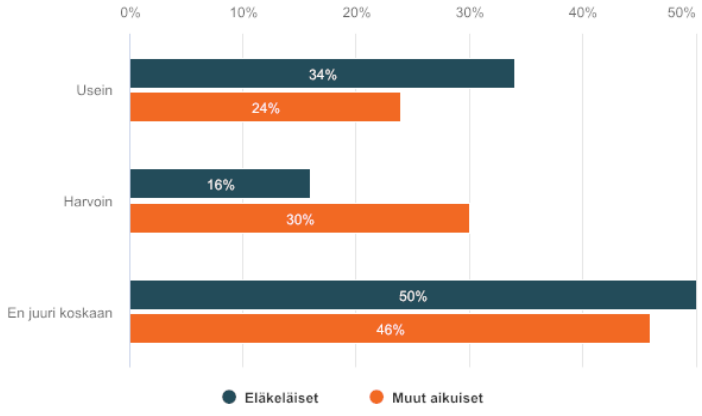
***Miten saavut torille?***



*Kuljetko bussilla?*




## TURVALLISUUS

Torilla vietetään aikaa muiden seurassa. 65 % vastaajista valitsi olevansa torilla seurassa. Enemmistö nuorista, 81%, on torilla seurassa. Eläkeläisistä seurassa on 39%. Muista aikuisista seurassa on 49 % kävijöistä.

Reilu viidennes vastaajista piti toria turvattomana. Nuorista torin koki turvattomaksi lähes kolmannes. Avovastauksissa (yhteensä 95) turvattomuutta koettiin aiheutuvan eniten muista nuorista sekä päihteidenkäyttäjistä ja bussipysäkkien huonosta järjestelystä sekä bussiliikenteestä torin keskellä. Lisäksi mainittiin maahanmuuttajat, valaistus sekä pyöräilyn ja kävelyn risteyskohdat.

Turvattomuuden tunne nousi esiin useita kertoja nuorille suunnatuissa vuorovaikutustilaisuuksissa.

## TOIMINTA

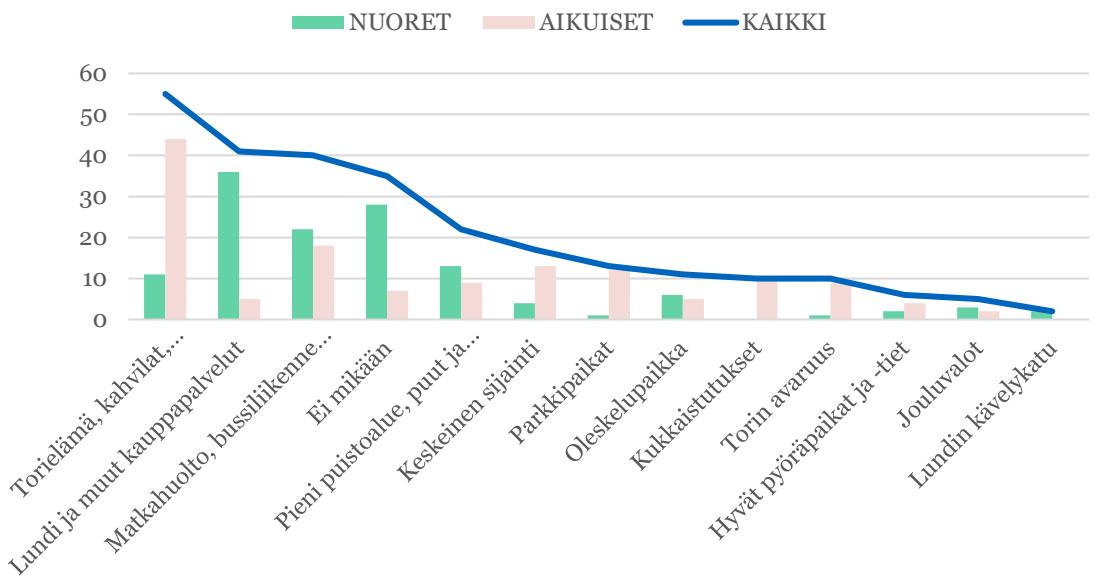
Toria käytetään monipuolisesti. Suosituinta oli odottaa linja-autoa torilla 66% vastaajista, tai vain kävellä torin poikki (64% vastaajista). 55 % asioi torin lähellä ja 44% tapasi ystäviään torilla. 24 % vastaajista pysäköi autonsa torille ja 20 % vietti aikaansa torilla. Aikaa vietettiin penkillä levähtäen 18 % vastaajista, kaupunkielämää katsellen 14% vastaajista, torikahvilassa 23% vastaajista, jäätelöä ostaen 23% vastaajista, Taksin otti 11 % vastaajista.

Torin käytössä vastaukset jakautuivat selvästi tarkasteltaessa nuorten ja eläkeläisten ja aikuisten välisiä eroja. Nuorten ryhmässä yleisin tapa käyttää torilla oli linja-auton odottelu 75% ja eläkeläisillä toriostosten tekeminen 81 %. Muut aikuiset vain kävivät torin lähellä asioilla 67% tai kävelivät torin poikki 64%

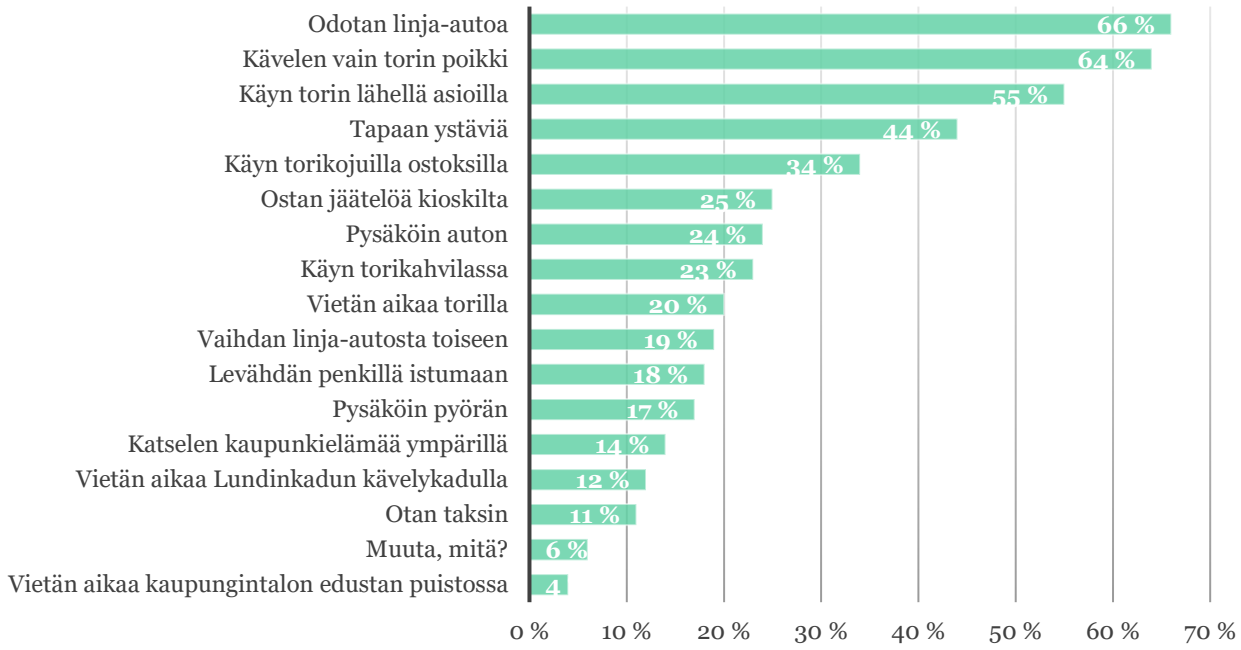
Torin parhaita puolia kysyttiin avovastauksilla Vastauksia kysymykseen, mikä torissa on parasta nykyisin, saatiin 276 vastausta.

Eniten positiivisia mainintoja keräsi torikauppa, kahvilat ja markkinat, jotka saivat 52 mainintaa. Nykyisessä torissa hyvänä pidettiin sitä, että sieltä pääsee kulkemaan linja-autoilla (38 mainintaa). Puistot ja erilaiset istutukset tulivat torin positiivisena asiana esiin 26 kertaa. Kysyttäessä nykyisen torin hyviä puolia huomattavassa määrässä vastauksia toistui, ettei torista löydetty oikein mitään hyvää tai positiivista oli ainoastaan se, että tori tullaan korjaamaan (37 mainintaa). Tämän kaltaiselta vaikuttaa myös se vastausten joukko, joka näki hyvänä lähinnä torin ympäristössä olevat muut palvelut, eikä nimennyt itse torilta mitään hyviä asioita. (42 mainintaa). Nämä vaihtoehdot korostuivat erityisesti nuorten vastauksissa. Aikuiset käyttäjät arvostivat nuoria enemmän torikauppaa. Pysäköinti tai läheinen pysäköinti mainittiin 12 kertaa. Hyvä sijainti yleensä mainittiin useamman kerran torin hyvänä puolena. Ääniä keräsivät myös kauniiksi koetut rakennukset, kuten kaupungintalo, Cabriole, Grand ja Linnankosken lukio sekä pysäköintimahdollisuus pyörillä, jouluvalot, penkit ja avoimuus

*Mikä torissa on parasta? Kooste vapaista kommenteista*




*Mitä teet torilla?*




## KEHITTÄMINEN

Torin kehittämisessä tärkeimmiksi asioiksi saattoi valita monivalinnasta seitsemän tärkeimpänä pitämään vaihtoehtoa. Seitsemän kärkeen nousivat seuraavat kohdat.

Vapaa oleskelutila 53% vastaajista

Joukkoliikenteen palvelut 53 % vastaajista

Penkkejä oleskeluun 53% vastaajista

Siisti palvelurakennus, jossa yleisö-wc 53% vastaajista

Ravintolat ja terassit 52 % vastaajista

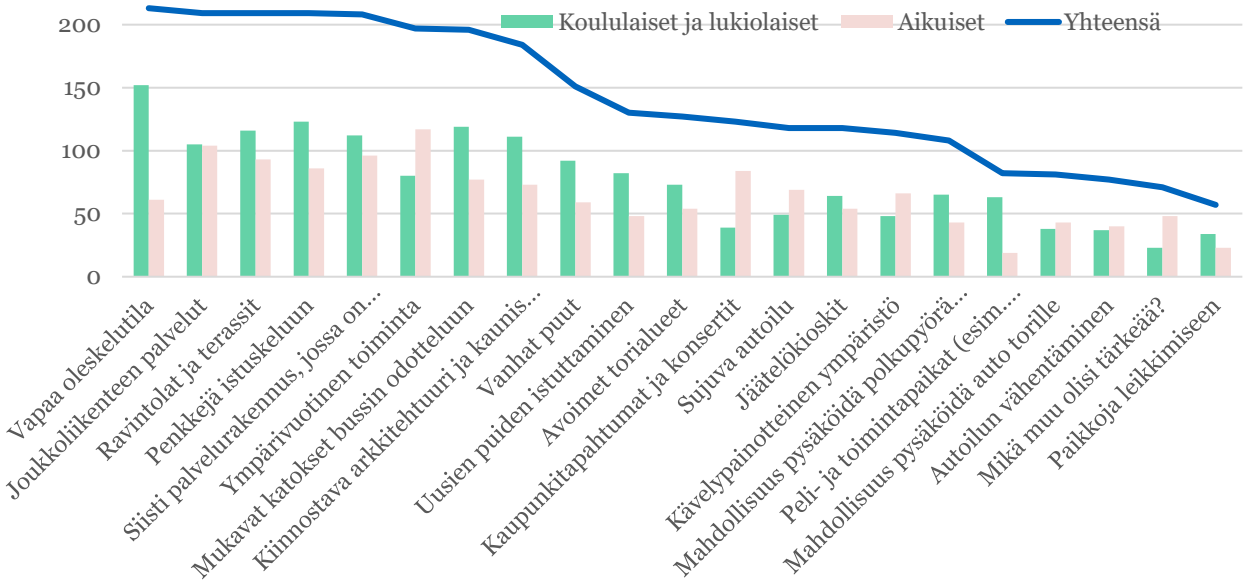
Mukavat katokset bussiodotteluun 50% vastaajista

Ympärivuotinen toiminta 49 % vastaajista

Kahdeksanneksi kiri kiinnostava arkkitehtuuri ja kaunis ympäristö, jota piti tärkeänä 45 % vastaajista. Tämän jälkeen yli 30% piti tärkeänä vanhoja puita, avoimia torialueita, uusien puiden istuttamista, kaupunkitapahtumia ja konsertteja sekä sujuvaa autoilua. Yli 20 % suosion saivat jäätelökioskit, kävelypainotteinen ympäristö, polkupyöräpysäköinti, peli- ja toimintapaikat sekä pysäköinti (21%). Lähes yhtä moni tosin halusi vähentää autoilua torilla (19%)

Nuoret toivoivat selvästi aikuisia enemmän vapaata oleskelutilaa, peli- ja toimintapaikkoja, mukavia bussikatoksia, penkkejä istuskeluun, kiinnostavaa arkkitehtuuria, vanhojen puiden säilyttämistä ja uusien puiden istuttamista. Aikuiset taas toivoivat nuoria enemmän ympärivuotista toimintaa, kaupunkitapahtumia, konsertteja sekä sujuvaa autoilua, mutta myös kävelypainotteista ympäristöä.

***Mikä torilla on tärkeää?***

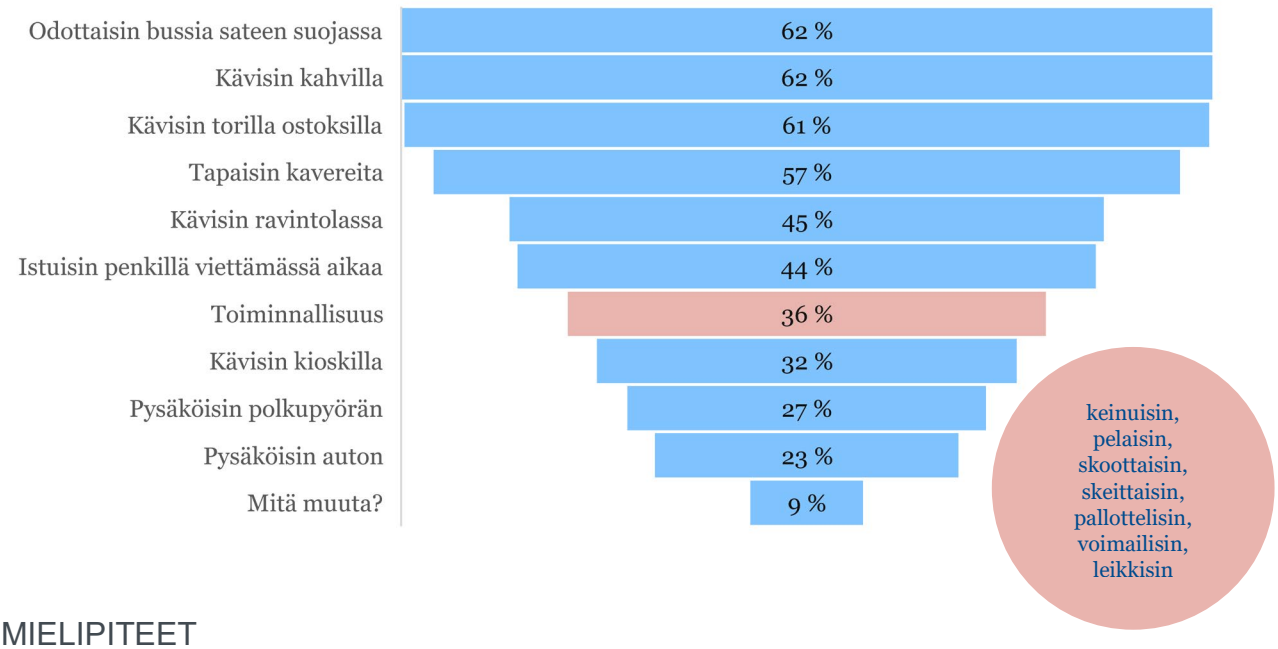



Vapaita vastauksia torin kehittämiseen saatiin 75. Eniten vastauksissa toivottiin kauppahallia (10 mainintaa), linja-autopalvelut ja laadukkaat odottelutilat tai katokset keräsivät myös seitsemän ääntä. Taksipalveluita toivoi kuusi vastaajaa ja parkkipaikkoja neljä vastaajaa. Torikauppa, torin ilmeen parantaminen ja elävä keskusta sekä kahvilat ja toimintaa saivat myös useampia mainintoja.

Kysyttäessä, mitä vastaajat haluaisivat tehdä torilla, mikäli se olisi mahdollista, yli 60% vastaajista haluaisi odottaa bussia sateen suojassa, käydä ostoksilla tai kahvilla torilla. Lähes yhtä paljon suosiota keräsi kavereiden tapaaminen 57% vastaajista. Ravintoloissa kävisi noin 45% vastaajista ja saman verran vastaajista haluaisi vain istuskella torilla. Vähintään yhtä toiminnallisia ympäristöä kuten, katupelejä, keinuja, parkouria, tai skeittauspaikkaa tai polkukarusellia toivoi 36% vastaajista. Myös vaihtoehdossa muu, nousi esiin ulko- ja katupelejä.

Polkupyörän haluaisi pysäköidä 27% vastaajista ja auton 23% vastaajista. Nuorten vastauksissa erottui selvästi suositumpana bussien odottelu ja kavereiden tapaaminen. Aikuiset puolestaan kävisivät enemmän ostoksilla, kahvilla tai ravintolassa ja torilla. Aikuiset myös toivoivat nuoria enemmän kaupunkitapahtumia.

***Mitä tekisin torilla, jos siellä olisi tarvittavia välineitä?***



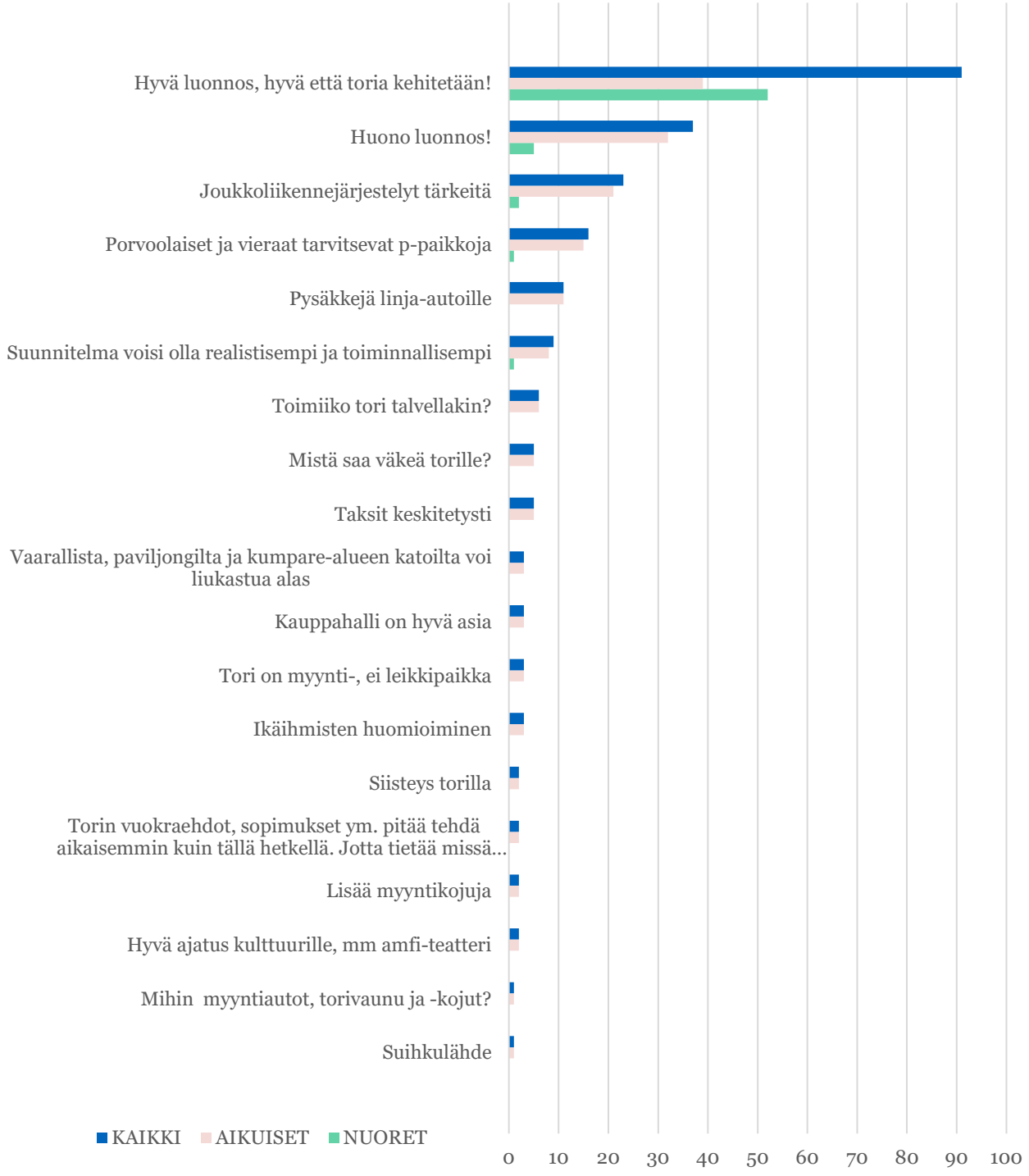

## MIELIPITEET

Kyselyyn vastanneista 72% oli tutustunut torin kehittämiseen liittyvään suunnitelmaan. Asemakaavaluonnokseen oli tutustunut 66% vastaajista.

Avovastauksissa pyydettiin vastaajilta omia ideoita torille. Vastauksia reilut 200. Vastauksissa nousivat suosituimmiksi paremmat oleskelupaikat, puiden lisääminen, linja-autoasema torille tai sen välittömään läheisyyteen. Myös toripaikkojen lisäys ja pysäköinti saivat ääniä.

Mielipiteistä asemakaavaluonnokseen myönteisesti suhtautuvia oli noin puolet ja vastauksissa saatiin kannustavia kommentteja ja suunnitelmaa pidettiin innostavana ja hienona.

Huonona suunnitelmaa piti noin 17 % vastaajista. Kehitettävää suunnitelmasta löysi noin 37% vastaajista. Epävarmuutta herättivät bussipysäkkien riittävyys, bussien sijainti torin reunoilla ja huoli torin autioitumisesta. Suunnitelmaa pidettiin myös liian suureellisena haasteellisena toteuttaa.


Hyvä luonnos, hyvä että toria kehitetään!
Huono luonnos!
Joukkoliikennejärjestelyt tärkeitä
Porvoolaiset ja vieraat tarvitsevat p-paikkoja
Pysäkkejä linja-autoille
Suunnitelma voisi olla realistisempi ja toiminnallisempi
Toimiiko tori talvellakin?
Mistä saa väkeä torille?
Taksit keskitetysti
Vaarallista, paviljongilta ja kumpare-alueen katoilta voi liukastua alas
Kauppahalli on hyvä asia
Tori on myynti-, ei leikkipaikka
Ikäihmisten huomioiminen
Siisteys torilla
Torin vuokraehdot, sopimukset ym. pitää tehdä aikaisemmin kuin tällä hetkellä. Jotta tietää missä...
Lisää myyntikojuja
Hyvä ajatus kulttuurille, mm amfi-teatteri
Mihin myyntiautot, torivaunu ja -kojut?
Suihkulähde
KAIKKI
AIKUISET
NUORET
0
10
20
30
40
50
60
70
80
90
100

ALA MASU PLANNING SITOWISE

LIITE 7

PORVOON TORIN YLEISSUUNNITELMA

Mittakaava: 1:500

08.05.2020