

Liikennesuunnittelun Seura ry

Liikennesuunnittelukilpailu 2019

27.09.2019/KT,TvK



Fiskars - monen toimijan kyläkeskus, ideakilpailu opiskelijoille

Fiskars - många aktörers bycentrum, idétävling för studerande

Kilpailuaika 27.09. – 03.12.2019

Sisällysluettelo

A. Kilpailukutsu

- A.1 Kilpailun järjestäjä, luonne ja tarkoitus
- A.2 Kilpailusta ilmoittaminen
- A.3 Työryhmä ja sen osallistujien valinta
- A.4 Ilmoittautumisasiakirjat ja ilmoittautumisasiakirjojen sisäänjättö
- A.5 Kilpailuseminaari
- A.6 Palkinnot
- A.7 Arviointiryhmä
- A.8 Kilpailun säännöt
- A.9 Kilpailun aikataulu
- A.10 Osallistumisoikeus
- A.11 Kilpailukielet
- A.12 Kilpailuasiakirja

B. Kilpailualueen ja lähiympäristön kuvaus

- B.1 Kilpailutehtävän tausta
- B.2 Sijainti ja rajaus
- B.3 Alueen historia
- B.4 Nykytilanne
 - B.4.1 Liikenne ja saavutettavuus
 - B 4.1.1 Joukkoliikenne
 - B 4.1.2 Matkailu
 - B 4.1.3 Paikalliset tiet ja asukasperäinen liikenne
 - B 4.1.4 Kävely ja pyöräily
 - B 4.1.5 Seututie 104 ja läpiajoliikenne
 - B.4.2 Rakennettu ympäristö
 - B 4.3 Maisema
 - B.4.4 Maanomistus
- B.5 Väestörakenne

C. Kilpailun strategiset tavoitteet ja alueen suunnittelu

- C.1 Liikenne
 - C.1.1 Autoliikenne
 - C.1.2 Jalankulku ja pyöräliikenne
 - C.1.3 Joukkoliikenne ja matkailuliikenne
 - C.1.4 Raideliikenne
 - C 1.5 Teollisuusliikenne ja sen vaatima tiestö
- C.2 Katu- ja puistoympäristö
- C.3 Miljö ja sosiaalinen ympäristö
- C.4 Kaavamuutostarpeet
- C.5 Toteutettavuus kaupungin hankeohjelmien puitteessa
- C.6 Fiskars Oy:n kehitystavoitteet maanomistajana

D. Kilpailuehdotusten toteutus

D.1 Kilpailun tavoitteet

D.2 Ehdotusten laadintaohjeet

D.3 Kilpailusalaisuus

D.4 Kilpailuehdotusten sisäänjätö

E. Kilpailun ratkaiseminen

E.1 Arvosteluperusteet

E.2 Kilpailuehdotusten julkisuus

E.3 Kilpailun ratkaiseminen ja tuloksen julkistaminen

E.4 Jatkoimenpiteet kilpailun jälkeen

E.5 Kilpailuehdotusten käyttöoikeus

Fiskarsin kyläkeskuksen ideakilpailu

A. Kilpailukutsu

A.1 Kilpailun järjestäjä, luonne ja tarkoitus

Korkeakoulu- ja yliopisto-opiskelijoille suunnatun Fiskarsin kylän liikennesuunnittelukilpailun järjestää Liikennesuunnittelun Seura ry (jatkossa "LSS"). Kilpailu järjestetään yhteistyössä Suomen Arkkitehtiiton (jatkossa "SAFA"), Raaseporin kaupungin, Fiskars Oyj:n, Fiskarsin käsityöläisten, muotoilijoiden ja taiteilijoiden osuuskunta Onoman sekä ELY-keskuksen kanssa.

Liikennesuunnittelukilpailulla LSS tukee strategisen liikennesuunnittelun luovaa, moniammatillista ryhmätyöskentelyä ja ideoiden siirtymistä toteutussuunnitteluun.

Fiskarsin kylä Raaseporin kaupungissa on valittu kilpailukohteeksi seuraavista syistä.

1. Fiskars on kulttuurihistoriallinen kohde, joka kehittyi sekä asuinympäristönä, että matkailukohteena. Se sijaitsee muista taajamista eristyneenä omana alueena. Alue on saavutettavissa vain kahdesta suunnasta, alueen lävitse kulkevaa seututietä pitkin.
2. Alueen suunnitteluun ja kehitykseen vahvasti vaikuttavia organisaatioita on runsaasti. Kunta (kaavoitus ja yleissuunnittelu, paikallisteiden pito), perinteinen suuryritys (maan- ja kiinteistönomistus, markkinointi-intressi), taiteilija- ja yrittäjäosuuskunta (toimintaympäristö, brändäys), valtio (seututien pito) kehittävät aluetta yhteistyössä.
3. Liikenteellisesti kulttuurihistoriallisesti merkittävässä kohteessa, on melko pienellä alueella sekä kunnan ja valtion ylläpitämää tietä että poikkeuksellisen paljon suuryrityksen omistamaa ja osittain ylläpitämää tiestöä. Näiden suunnittelu ja hallinta muodostavat kiinnostavan ja haasteellisen tehtävän.
4. Liikenteellisesti, taajamatyyppisessä kyläympäristössä on henkilöautoilun lisäksi poikkeuksellisen paljon jalankulkua ja polkupyöräilyä sekä linja-autoliikennettä, erityisesti matkailuliikennettä.
5. Uutta, raskaalle teollisuusliikenteelle sopivaa tietä on suunnitteilla kunnan ja yrityksen toimesta.
6. Potentiaalia paikallista viihdekäyttöä on myös pienimuotoiselle vesi- ja raideliikenteelle, joista jäljemmästä kehityshankkeesta vastaa paikallinen yhdistys.
7. Asukkaiden lisäksi kohteen palveluita käyttää suuri joukko koti- ja ulkomaisia matkailijoita. Sen vuoksi alueella on erilaisten palveluiden ja tapahtumien myötä hyvin monia toimintoja, joiden liikenteellinen ja yhdyskunnallinen nivoutuminen yhteen on suunnitelmallinen haaste.

8. Kohteessa on myös poikkeuksellisen kiinnostava sikermä sosiaalista, kulttuurista ja yrityshistoriaa, joka elää ja muuttuu edelleen. Niiden huomioon ottamisen merkitys alueen suunnittelussa korostuu.
9. Kohde ei kuitenkaan ole matkailijan ulkoilmamuseo. Liikennettä, infrastruktuuria ja miljöötä ollaan jatkuvasti kehittämässä. Asuinympäristön, matkailukohteen ja kulttuurihistoriallisen nähtävyyden yhdistelmän tulisi säilyisi myös tulevaisuudessa.

Liikennesuunnittelukilpailu on luonteeltaan ideakilpailu. Raaseporin kaupungilla on kuitenkin tarve kehittää kohdealuetta, joten kilpailuideoita voidaan hyödyntää toteutussuunnittelun konkreettisina lähtökohtina.

Kilpailun tarkoituksena on löytää uusia ideoita ja ratkaisuja, joilla jäsenetään kohdealueen olemassa olevia sekä suunniteltavia liikennealueita, ja niiden suhdetta toisiinsa sekä niiden suhdetta muuhun miljööseen. Jäsentämisessä on tärkeää huomioida kaikkien käyttäjä- ja sidosryhmien erityistarpeet. Näitä ryhmiä on niin paljon, että juuri niiden moninaisuuden tunnistaminen, hallinta, painottaminen ja tyydyttäminen ovat kilpailun keskeisiä haasteita.

Vaikka kohteena on konkreettinen ja alueellisesti selkeästi rajautuva kyläkeskus, kilpailussa haetaan yleis- ja yhteissuunnittelun ongelmien ja tavoitteiden yhdistymistä alustaviin muotoilu- ja toteutusratkaisuihin.

A.2 Kilpailusta ilmoittaminen

Kilpailusta ilmoitetaan 3.9.2019, korkeakoulujen sekä LSS:n verkkosivuilla ja SAFA:n kilpailukalenterissa.

A.3 Työryhmä ja sen osallistujien valinta

Liikennesuunnittelukilpailun tavoitteita, sisältöä ja tuloksia käsittelee työryhmä, joka toimii kilpailun tuomaristona.

Tuomariston kokoonpano on seuraava:

Kalle Toiskallio, valtiot.tri, puheenjohtaja, Liikennesuunnittelun Seura ry

Pentti Murole, professori h.c., dipl.ins, Liikennesuunnittelun Seura ry

Sami Sahala, älyliikenneasiantuntija, Liikennesuunnittelun Seura ry

Raimo Tengvall, valtiot.maist, Liikennesuunnittelun Seura ry

Piia Nordström, dipl.ins, Raaseporin kaupunki

Emilia Saatsi, arkkitehti, maisema-arkkitehti, Suomen arkkitehtiliitto SAFA ry

Kilpailusihteeri:

Tanja von Knorring, BTA, Liikennesuunnittelun Seura ry

Liikennesuunnittelukilpailun toteutuksesta vastaa LSS:n kilpailutoimikunta ja sen alaisuudessa LSS:n toimisto.

A.4 Ilmoittautumisasiakirjat ja ilmoittautumisasiakirjojen sisäänjätö

Kunkin kilpailutyöryhmän tulee jättää LSS:n verkkosivujen kautta löytyvä ilmoittautumislomake täytettynä 27.09.2019 alkaen sähköpostitse, sähköpostiviestin pdf-liitteenä, osoitteeseen toimisto@liikennesuunnittelunseura.fi.

A.5 Kilpailuseminaari

Kilpailun järjestäjät esittelevät kilpailutehtävää kilpailuun ilmoittautuneille työryhmille kilpailu seminaarissa, joka järjestetään tiistaina 08.10.2019 klo 10–12 Fiskarsin kylässä - tarkempi paikka ilmoitetaan kutsussa, joka toimitetaan ilmoittautuneille työryhmille. Kysymyksiä voi myös esittää sähköpostitse osoitteeseen toimisto@liikennesuunnittelunseura.fi.

A.6 Palkinnot

Voittanut joukkue saa 2.100,00 euron suuruisen palkinnon. Toiseksi sijoittunut joukkue saa 900,00 euron palkinnon. Kilpailutyön perusteella Raaseporin kaupungilla on oikeus tilata tai jättää tilaamatta voittajalta tai muulta joukkueelta jatkosuunnittelutöitä. Palkinnoille on anottu verovapautta.

A.7 Arviointiryhmä

Arviointiryhmä toimii kilpailun tuomaristona, ja siinä on kahdeksan jäsentä mukaan lukien SAFA:n edustaja. Arviointiryhmän sihteerinä toimii LSS:n kilpailutoimikunnan sihteeri.

A.8 Kilpailun säännöt

Kilpailussa noudatetaan ensisijaisesti tätä kilpailuohjelmaa. Kilpailuohjelman laadinnassa on otettu huomioon SAFA:n ja LSS:n kilpailutoimikunnan kilpailusääntöjen periaatteet. Kilpailun arviointiryhmä päättää sääntöjen soveltamisesta mahdollisissa ristiriitatilanteissa tapauskohtaisesti. Kilpailun järjestäjät ja arviointiryhmä ovat hyväksyneet tämän kilpailuohjelman.

A.9 Kilpailun aikataulu

Kilpailusta tiedottaminen alkaa 03.09.2019
Kilpailutehtävien luovutus osallistujille 27.09.2019
Kilpailuaika 27.09. – 03.12.2019

A.10 Osallistumisoikeus

Osallistumisoikeus on Suomessa olevien yliopistojen ja korkeakoulujen päätoimisilla opiskelijoilla. Kilpailutyötä luovutettaessa arviointiin, jokaisen opiskelijan oppilaitokseltaan saama todistus opinto-oikeudesta on liitettävä kilpailuasiakirjojen tekijätietoihin.

A.11 Kilpailukielet

Kilpailuohjelma julkaistaan suomeksi. Osa Raaseporin kaupungin toimittamista liitteistä on ruotsiksi. Kilpailutyöt voi tehdä suomeksi, ruotsiksi tai englanniksi.

A.12 Kilpailuasiakirja

Kilpailuasiakirjan muodostavat tämä kilpailuohjelma, ja sen liite, pohjakartta fiskars20190902.dwg, joka on Autocad -muotoinen tiedosto.

B. Kilpailualueen ja lähiympäristön kuvaus

B.1 Kilpailutehtävän tausta

Tieteellis-ammattillisena yhdistyksenä Liikennesuunnittelun Seura pyrkii korostamaan liikennesuunnittelun moniammatillistumista ja yhteistyötä monen toimijan kesken. Liikennesuunnittelu halutaan nähdä osana laajempaa yhdyskuntasuunnittelua, joka tuottaa helposti saavutettavaa, kiinnostavaa, kaikille liikkujaryhmille turvallista työ-, asumis-, vapaa-ajan sekä liiketoimintaympäristöä.

Arkkitehtuurin piirissä ja arkkitehtien ammattillisilla yhdistyksillä on vankka perinne suunnittelukilpailuista. Ne ovat yksi uralla etenemisen keino arkkitehtitoimistoille ja opiskelijoille. Sen sijaan nuori liikennesuunnittelija rekrytoituu tyypillisemmin suoraan konsulttitoimistoon tai julkisen sektorin suunnitteluyksiköihin, ilman erityisen henkilökohtaisen innovatiivisuuden tai panostuksen osoitusta, kenties opinnäytettä lukuunottamatta. LSS haluaa nyt osaltaan tarjota mahdollisuutta moniammatillisen ryhmän voimanponnistukselle.

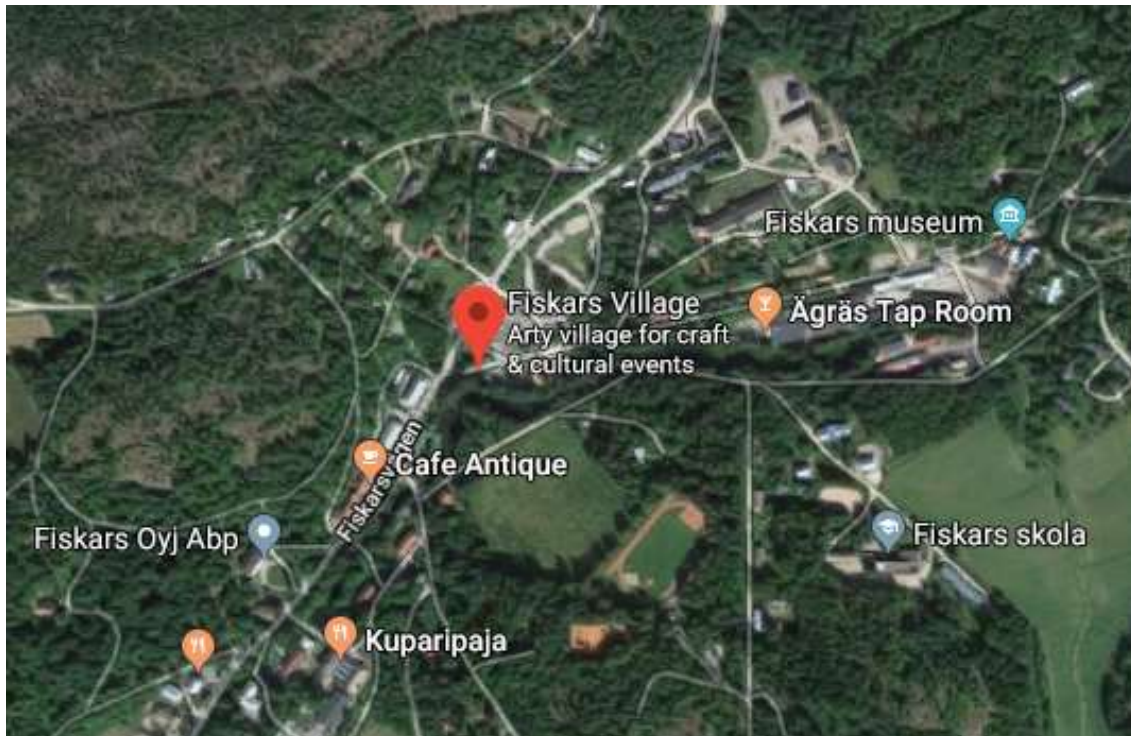
Kohdealue on paitsi kulttuurihistoriallinen, myös kaupallisesti orientoitunut, suurehkolle ja maksukykyiselle turistimäärälle tarkoitettu ruukkialuemuseo ja taideteollisuus- ja käsityökauppakeskus. Alue on myös persoonallinen asuinalue, jonka suosio on lisääntynyt viime vuosikymmeninä nimenomaan taiteiden- ja taideteollisuusammattilaisten keskuudessa. Asukkaiden pihapiirit ja etenkin niiden toiminnot sekoittuvat paikoin paikalliseen tiestöön, joka on paljolti soratietä.

Toiminnallisesti kohdetta leimaa yhdistelmä historiallista / vanhaa teollisuusaluetta, tori-, kauppa- ja myyntinäyttelyjen keskittymää sekä pihakatumaista miljöötä sekä pysäköintialueita. Kausittain suurehkot kävijämäärät (vuosittain noin 25 000 vierailijaa) saattaisivat edellyttää hiukan kaupunkimaisempaa infrastruktuuria, joka erottaisi selkeämmin julkisen, kaupallisen ja yksityisen tilan sekä istutukset, nurmikot ja kulkuväylinä käytettävät pinnat toisistaan. Toisaalta vanhan, 1600-luvulla rakennetun mutta pääosin 1800-luvulta säilyneen infrastruktuurin väljä maan- ja tilankäyttö korostaa alueen historiallista houkuttelevuutta.

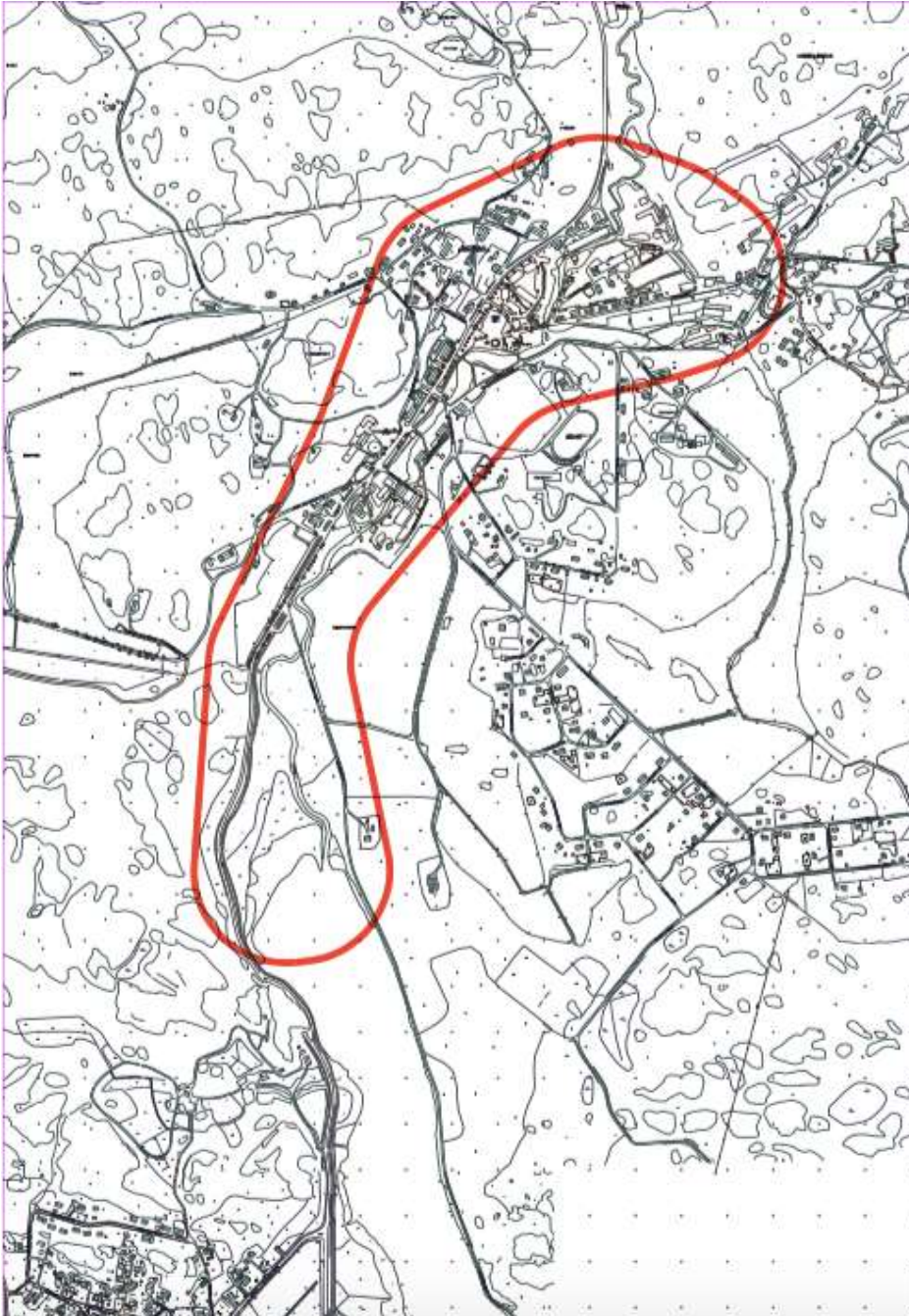
Seudulla on useita vanhoja ruukkeja, joissa on jonkin verran käsityö- ja taideteollisuustuotteiden myyntiä sekä muuta ja alkuperäisten toimintojen tuottamaa asutusta ja toimintaa. Näiden ruukkien välillä ei tiettävästi ole juurikaan yhteistyötä. "Fiskars villageksi" brändätty Fiskarsin kyläkeskus on niistä selvästi menestynein ja laajin. Pääkaupunkiseudulta päin saapuvan kulkijan silmiin osuu seudun kantateillä vain hyvin satunnaisesti opasteita näihin ruukkeihin. Kulkijan silmissä ne eivät muodosta minkäänlaista kokonaisuutta tai jatkumoa.

B.2 Sijainti ja rajaus

Fiskarsin kylä sijaitsee autolla 88 km (1h 20 min) Hgistä ja 112 km (1h 35 min) ajomatkan päässä Turusta.



Kuvat: Googlen karttanäkymiä.



Kuva: Kohdealueen karkea rajaus punaisella viivalla (Raaseporin kaupunki).

Kohteen kokonaisalue on luode-kaakko-suunnassa noin 700 metriä leveä ja koillinen-lounassuunnassa noin 1600 metriä pitkä. Sen maanmuodollisena keskusakselinä voi pitää koillisesta kaakkoon hyvin hiljaa virtaavaa vesistöä, jolla on tällä hetkellä lähinnä maisemallinen ja tilaa jakava luonne. Kilpailutöiden toiminnalliset ratkaisut voivat tarvittaessa mennä hiukan näiden rajojen yliin. Alunperin ruukin ja alueen tiestö on rakentunut nimenomaan kahden yhdistyvän joen muodostaman vesireitin ympärille, sillä se on aikanaan tarjonnut kuljetusreitit ja vesivoimaa.

B.3 Alueen historia

Fiskarin kylä (ruotsiksi ja yleisesti puhekielessä Fiskars) kehittyi saksalaissyntyisen Peter Thorwösten 1649 perustaman rautaruukin ympärille. Ruukissa jalostettiin myös kuparia. Ruukin osti vuonna 1822 John Jacob von Julin, joka perusti Fiskariin 1830 hienotaetehtaan ja 1836 Suomen ensimmäisen konepajan.



Kuva. Pikkupässi oli käytössä Fiskarsin–Pohjankurun radalla vuoteen 1952 (Kuva: Fiskarsin museo).

Teollisuusyhdyskunnan kehitys oli nopeaa, ja tehtaat ja pajat tuottivat tarve-esineitä saksista ja puukoista auroihin ja voimansiirtolaitteisiin. Tuotteiden kuljettamista varten Fiskarista Pohjankurun satamaan oli vuosina 1891–1952 käytössä kapearaiteinen rautatie. Fiskars Oyj:n historia alkaa Fiskarsin ruukista, mutta yhtiöllä ei ole kylässä enää teollista toimintaa.

Nykyään ruukki on elinvoimainen suomalaisen taiteen ja muotoilun keskus. Ruukin alueella on asukkaita kuutisensataa, ja paikka on erityisesti taiteilijoiden, käsityöläisten ja muotoilijoiden suosiossa. Varsinkin kesäisin Fiskarsin ruukki on suosittu matkailukohde. Myös talvisin näyttelyt, kokous-, majoitus- ja ravintolapalvelut sekä työpajat ja myymälät tarjoavat nähtävää ja koettavaa.

Raaseporin kaupunki myi vuonna 2012 yrittäjä Olli Muuraiselle sata omistamaansa ruukkiasuntoa Fiskarista ja Pinjaisista (Billnäs). Asukkailla oli kaksi vuotta oikeus asua entisin ehdoin. Siitä kymmenen vuoden kuluttua (vuodesta 2022 eteenpäin) puolet asunnoista on säilytettävä vuokratkäytössä. Fiskarsin alueelle on kaavoitettu 140 uutta tonttia.

(Lähde Wikipedia)

B.4 Nykytilanne

Kohdan B.4 havainnot nykytilanteesta perustuvat kilpailu-alueen tarkasteluun, jonka aurinkoisena arkipäivänä 25.06.2019 tekivät LSS:n ja Raaseporin kaupungin edustajat.

B.4.1 Liikenne ja saavutettavuus

Kohteen helppo saavuttaminen suuremmilta kaupunkiseuduilta on käytännössä yksityisauton ja tilausbussien varassa, sillä liityntäliikennettä ei Karjaan juna-asemalta ole. Karjaan matkakeskuksesta, josta on arkisin seitsemän kertaa päivässä linja-autoyhteys. Näistä yhteyksistä kahdella on vaihtoyhteys Helsingistä ja iltavuorolla suora linja-auto yhteys Helsingistä Fiskarsiin. Aamuvuorolla (klo 08.20 Fiskarsista) on yhteys Helsinkiin. Myös polku- ja moottoripyörällä saavutaan alueelle. Polkupyöräilijöiden määrä on lisääntymässä.

B 4.1.1 Joukkoliikenne

Joukkoliikenne alueella on yksityisen liikenneharjoittajan (Ampers Busstrafik Ab) omaehtoisena liikenteenä järjestettyä. Vuoroja on maanantaista perjantaihin seitsemän suuntansa, välillä Fiskars - Karjaa (-Tammisaari, osa vuoroista jatkaa Tammisaareen). Sen lisäksi kunnan ostoliikenteenä ajetaan koululaisvuoroja Karjaalle. Myös koulutakseilla ajetaan lähikylistä Fiskarsin koululle.

Viikonloppuisin Fiskarsiin tai sieltä pois ei pääse lainkaan joukkoliikennettä käyttäen.

B 4.1.2 Matkailuliikenne

Tilausbussien määrä on ajoittain runsasta, mutta samanaikaisesti kylällä on keskimäärin vain pari kolme linja-autoa. Fiskarsissa järjestettävien tilaisuuksien yhteydessä ja Helsinkiin saapuvien laivaristeilyjen aikana määrä moninkertaistuu. Näille osoitetut liikennejärjestelyt ovat puutteellisia. Bussit joutuvat myös kiertoajelun yhteydessä kiertämään ison lenkin asuinalueella, käyttäen hyvinkin kapeaa pihatietä. Lisäksi linja-autojen pysäköintialueella on sesonkiaikana ongelmia, koska pysäköintipaikkoja on vain kolme. Lisäksi henkilöautot pysäköivät usein näille paikoille estäen linja-autojen pysäköinnin.

Vilkkaimpina päivinä jopa kaksi-kolmekymmentä bussia on samanaikaisesti kylällä. Ne tukkivat sekä Seututie 104:n että ne muutamat bussille sopivat pysäköintialueet (torilla sekä Lukaalin vieressä).

B 4.1.3 Paikalliset tiet ja asukasperäinen liikenne

Muutamalla alueen sorapintaisella kylätiellä vallitsee suorastaan idyllinen tunnelma: satunnainen auto ajaa läpi hiljaksiin, paikallisia lapsia kuljeskelee ja pyöräilee. Siellä täällä kulkee muutaman turistin ryhmiä. Asuintalojen pihoiden on henkilöautoja.

Asukkaiden liikkuminen tuntuu perustuvan jonkin verran polkupyöräilyyn, mutta ennen muuta yksityisautoiluun. Esimerkiksi suurempaa päivittäistavarakauppaa alueella ei ole, lukuunottamatta K-Market Fiskarsia.



Kuva: Kohdekäynnin 25.6.2019 havaintoja.

Alueella on useita sorapintaisia paikallisia teitä, joista huomattavin on Peltorivi. Tietä reunustavat punaiset pari sataa vuotta vanhat puurakennukset sekä muutama 1800-luvun ja uudempi teollisuushalli.

Sorateilla ei ole eroteltu kulkumuotoja, poislukien noin metrin korkuisia tolpparivistöjä, jotka erottavat kevyen liikenteen tilan ajoradasta. Samanlaisilla tolilla on erotettu pääkadun (seututie 104) ajoradasta tilaa jalankulkijoille.



Kuva: Fiskarsin pääkatua (Seututie 104). Wikipedia.

Tiet eivät muodosta mitään erityistä rakennetta tai asetelmaa, ruutukaavasta puhumattakaan. Ne tuntuvat olevan muodoltaan suhteessa lähinnä vesistöön ja kantatiehen. Paikallistiellä liikkuu turistien lisäksi pyöräilevää nuorisoa. Vaikutelma on hyvin pihakatunomainen.

Paikallisteistä ei ole suoritettu erillistä liikennelaskentaa.

B 4.1.4 Kävely ja pyöräily

Pääasiallinen kulkutapa alueella on kävely. Muutaman soratien paaluilla erotetun reunakaistaleen lisäksi alueella on muutamia puistopolkuja.

Paitsi paikallisten lasten, myös joidenkin alueeseen tutustuvien turistien näkee ajavan pyörällä. Seututietä ajaa alueen läpi useita matkapyöräilijöitä pienissä ryhmissä. Pysäköintialueella näkyy jokunen urheilupyöräilijä, jotka ovat tuoneet pyöränsä mukanaan autollaan.

Alueella on myös pyörävuokraamo ja turistien kohdekohtaista pyöräilyä näkyy. Vuosittain alueella pidetään jopa 5000 osallistujan pyörämessut, jonka aikana pyöräliikenne on varsin vilkasta.

Kävely- ja pyöräliikenteen määristä ei ole tehty selvitystä.

B 4.1.5 Seututie 104 ja läpiajoliikenne

Alueen läpi kulkee valtion seututie St 104 (Fiskarsintie), jonka varressa on pääosa kilpailukohteen vanhimmista ja merkittävimmistä rakennuksista.

Näissä rakennuksissa on nyt hotellimajoitusta, myymälöitä, näyttelyitä ja muutama kahvila/ravintola. Seututien poikki kulkee muutaman sadan metrin matkalla, kolme kiveyksellä korostettua suojatietä. Kiveys on painunut muuta ajoradan asfalttipinnoitetta voimakkaammin, ja kaipaa uudistusta. Lisäksi löytyy kaupan kohdalta yksi ajorataan maalattu suojatie. Luonteva ajonopeus on seututiellä olisi kylän kohdalla noin 30-40 km/h, mutta ylinopeudet ovat yleisiä. Seututie ja kylämäinen pienimittakaavaisuus muodostavat yhdessä Suomen oloissa mielenkiintoisen kontrastin.

Seututien 104 keskivuorokausiliikenne on tiejaksolla Pohja - Särkijärvi, KVL = 996 ajoneuvoa / vrk. Huipputuntiarvoa (HTK) ei ole mitattu Fiskarsin kohdalta, mutta voidaan olettaa sen olevan 80..100 ajoneuvoa tunnissa. (Väylävirasto)

Raskaan liikenteen läpiajoliikennettä on nykyään suhteellisen vähän, sillä 40 km nopeusrajoitus ei houkuttele valitsemaan St 104 reitiksi. Turun suunnalta tulee Salon kautta kuitenkin jonkin verran liikennettä Pohjankurun satamaan ja Karjaalle. Tarkemmat liikennelaskennat erityisesti raskaan kaluston ja näitten läpiajoliikennemääristä puuttuvat.

B 4.1.6 Pysäköinti

Pysäköinti on keskitetty kahdelle p-alueelle. Infrastruktuuri henkilöautoille saati polkupyörille on heikosti opastettua. Vierailijoiden hiekkapohjainen, 130 autopaikan laajuinen pysäköintialue keskusaukiolla oli kesäisenä arkipäivänä täynnä, vaikka alueella ei ollut erityisen paljon vierailijoita. Tapahtumien yhteydessä saadaan lisäpysäköintitilaa alueen eteläpään peltoalueelta (n. 200 ap). Hiukan suurempi hiekkakenttä on torikauppioiden autojen käytössä, joskaan tätä ei ole erikseen merkitty.

Paikoin on epäselvää, onko jokin tila pensaiden välissä pysäköintialuetta vai esim. jalankulkuväylää. Alueella ei ole aluepysäköintikieltoa eikä juuri tiejaksokohtaisia rajoituksiakaan, joten pysäköinnin ylikysyntä voisi helposti tukkia paikallisteiden varret ja pihojen edustat.

Kaupallisessa käytössä olevien kiinteistöjen piholla on muutamien autopaikkojen verran pysäköintitilaa, mutta niiden organisointi saati opastus on hyvin puutteellista. Tilausbusseille ei ole osoitettu muuta pysäköintialuetta, kuin kolme paikkaa päätepysäkin vieressä. Linja-autojen odotusalueita ei seututien varressa ole erikseen järjestetty kyytiin nousijoille tai poisjääville. Tälle olisi selvä tarve, koska joukossa on myös ikäihmisten ryhmiä.

B.4.2 Rakennettu ympäristö

Fiskarsin voi jakaa Ylä- ja Alaruukkiin, jotka ovat muodostuneet kahden risteävän tien varteen. Torilta jokea ylöspäin sijaitseva Yläruukin alue on rakentunut neljän vuosisadan kuluessa ruukin laajetessa. Alueen rakennukset edustavat ruukkiyhteisön eri toimintoja teollisuudesta maatalouteen ja nykyisin idyllisiin työväenasuntoihin. Nykyisin rakennuksissa toimii muun muassa myymälöitä, työtiloja sekä Fiskarsin museo.

Paitsi alueita, seuraavassa esitellään myös muutama merkittävä rakennus. Lähteinä ovat Fiskarsin kyläyhdistys ry / Fiskars Museum ja Fiskars Village sekä kilpailutoimikunnan havainnot.

Tori-alue

1800– ja 1900–lukujen vaihteessa käytiin torikauppaa Fiskarsissa vanhan hienotaepajan luona, lähellä nykyistä Hotel Tegeliä. Viimeistään ennen ensimmäistä maailmansotaa torin paikka siirtyi alueelle kasarmirakennuksia vastapäätä.

Myynnissä oli kaikkea tuon ajan välttämättömyksiä, kuten ruokatavaraa, vaatekankaita ja kenkiä sekä pientavaraa kuten nappeja, solkia ja silmälaseja.

Tammisaarelaiskalastajat tulivat Pohjankurun kautta ”pikkupässi”-junalla ja yöpyivät Fiskarsissa ennen myyntipäivää. Heti aamusta torin kerrotaan olleen täynnä kuhinaa. Vaatekankaita varten otettiin mittoja, rouvat kiertelivät ja maistelivat ruokia, vertailivat hintoja ja tinkivät.

Lotta Svärd -järjestö käynnisti kioskitoiminnan Fiskarsissa kesällä 1937. Alun perin kioskirakennus sijaitsi nykyisen leikkikentän kohdalla. Lotat myivät kahvia ja kahvileipää sekä limonadia. Lupa saatiin myös tupakkatuotteiden myynnille. Myöhemmin kioskia ovat pyörittäneet ainakin Fiskars idrottsförening sekä Martat.

Toisen maailmansodan aikana, jolloin suurin osa tavaroista oli kortilla, torin toiminta oli hiljaista. Sodan jälkeen myynti vilkastui, mutta ajan myötä torin merkitys alkoi kuitenkin vähentyä. Kokonaan torimyynti loppui 1960-luvun lopulla tai viimeistään 1970-luvun alussa kylän teollisen toiminnan kuihtuessa.

Kylän uuden heräämisen myötä torimyyntikin on palannut. Torin uudeksi paikaksi muutoutui Fiskarsin tien ja Peltorivi-nimisen tien risteys. Ensimmäinen uuden aikakauden toripäivä pidettiin 12.6.1993. Torin toiminnan käynnisti tuolloin Fiskarsin kyläseura, joka tarjosi ilmaisia myyntipaikkoja kyläläisille linja-autopysäkin vieressä. Nykyään seuran sääntöjen mukaan torilla myydään ensisijaisesti taidetta, käsitöitä, luomutuotteita sekä vanhoja tavaroita.

PELTORIVIN (ÄKERRADEN) ASUINTALOT

Peltorivin nykyiset rakennukset on rakennettu 1829 ja 1834 välisenä aikana työläisten asunnoiksi. Tien varrella oli jo aikaisemmin rakennettuja työläisten asuntoja, joista vanhimmat olivat tuolloin noin 40-vuoden ikäisiä. Uudet rakennukset tehtiin entisten paikoille ja vanhoista rakennuksista säilyi pääosin vain kivijalat. Työläisasuntoihin aiemmin kuuluneet pienet navetat kadun toisella puolella purettiin samassa yhteydessä.

Rakentamisessa käytettiin monin paikoin Fiskars-yhtiön muualla omistamista maataloista purettuja hirssiä. Tarpeen mukaan puutavaraa saatiin myös ruukin omalta sahalta. Rakennusten kattojen tiilet ovat pääosin vieläkin alkuperäisiä Fiskarsin ruukissa vesivoimakäyttöisessä laitoksessa valmistettuja. Jo 1800-luvun alussa rakennukset saivat punamultaisen värinsä. Talojen valkoiset nurkkalaudat ovat myöhemmältä ajalta.

Torilta katsoen Peltorivin toista rakennusta laajennettiin huomattavasti tai se rakennettiin kokonaan uudelleen 1890-luvulla. Siinä aloitti tuolloin toimintansa ruukin ensimmäinen alakoulu, joka toimi rakennuksessa vuoteen 1896 saakka. 2000-luvun ensimmäisen vuosikymmenen loppuun saakka talossa toimi kunnallinen perhepäiväkoti.



Kuva:

Näkymä Peltoriviltä (Fiskars Museum).

Ajan kuluessa osa Peltorivin asunnoista on toiminut harrastetiloina, kahvilana ja nuorisotiloina. 1970- ja 1980-luvuilla rakennukset olivat huonossa kunnossa ja pääosin tyhjiillään. 1990-luvulla talot kunnostettiin ja muutettiin kunnan vuokra-asunnoiksi. Kunta myi rakennukset yrittäjä Olli Muuraiselle vuonna 2012.

AURAPAJA

Peltorivin ja joen välissä, punaisten rakennusten jälkeen oikealla puolella, oleva pitkä U-kirjaimen muotoinen rakennuskompleksi koostuu monesta eri vaiheessa rakennetusta osasta. Ensimmäinen osa rakennettiin vuonna 1914. Se korvasi 1885 käyttöön otetun auranvalmistustilan konepajan vieressä.

Uuden aurapajan valmistuskapasiteetti oli 13 000 auraa vuodessa. Ensimmäisen maailmansodan aikana aurojen valmistus kasvoi sellaisiin mittasuhteisiin, että se kattoi koko maan aurojen tarpeen. Vuosina 1924–1928 oli aurojen kysyntä edelleen vilkasta, joten Aurapajaa laajennettiin ja modernisoitiin. Kapasiteetti nousi 36 000 auraa vuodessa. Sodan jälkeen alkoi traktorivetoisten aurojen valmistus. Laitosta laajennettiin edelleen useaan otteeseen, pääasiassa sen joenpuoleista siipeä. Rakennuksen länsipäädyn suuri, 3000 m² kokoinen halli rakennettiin alun perin aurojen kokoamishalliksi vuonna 1974. Auratuotanto jatkui 1980-luvulle saakka.

1980-luvun puolivälissä Aurapajan entinen kasaushalli muutettiin veitsien tuotantoon. Fiskarsin koko veitsituotanto siirrettiin aurapajan toiseen päähän – nykyiselle Veitsitehtaalle. Tuotanto säilyi rakennuksessa vuoteen 2001 saakka, jolloin tehtaan tuotanto siirrettiin läheiseen Billnäsin ruukkiin. Veitsitehdas oli Fiskarsin ruukin viimeinen toiminnassa ollut tuotantolaitos.



Kuva: Entinen Fiskarsin veitsitehdas (Fiskars Museum).

Nykyisin rakennuksessa on käsityö- ja taideteollisuuspuoteja ja alan työtiloja. Rakennuskompleksin sisäpihalla toimii Fiskarsin laatupuu, joka sahaa erikoispuutavaraa lähinnä puusepille. Vuonna 2010 järjestettiin Fiskarsin antiikkipäivät ensimmäistä kertaa Aurapajan veitsitehtaan hallissa. Antiikkipäivät pidetään edelleen vuosittain samassa paikassa.

UUSI KESKUSAUKIO

Uuden torin yhteydessä sijaitsee Keskusaukio. Sen puinen WC-rakennus ja leikkiapuisto ovat ainoat nykyaikaiset rakennelmat. Puusto on vehreää ja väljää, miljöön on lehto- tai puistomaista. Nurmikot rajautuvat ajo- ja kävelyväyliin ilman erityisiä reunakiviä tms. rajauksia.

Keskusaukiolla on Ampers busstrafik Ab:n liikennöimien linja-autojen päätepysäkki, tilausbussien pysäköinti, useita pysäköintialueita, uusi Peltorivin alkupää, Fiskarsin tori ja info-taulu. Peltorivin nykyinen linjaus ei ole kaupungin edustajien mukaan toivottu keskusaukion alueella.

Keskusaukio on kaiken kaikkiaan hajanainen miljöön. Sen lävitse kävelevät ja pyöriävät niin matkailijat kuin asukkaat. Ajoneuvoliikenne niin Yläruukkiin kuin pysäköintiinkin kulkee keskusaukion lävitse. Linja-autot ajavat alueen lävitse sen kaikkiin kulkusuuntiin.

ALA-RUUKKI

Ala-ruukin pääkatuna toimii seututie 104, Fiskarsintie. Sen reunalla ovat saapumissuunnasta Pohja kk:lta ensimmäisenä Lukaali, arkkitehti Waldemar Aspelinin suunnittelema vuosisadan vaihteen kertaustyyliä edustava kylän seuraintalo, joka valmistui vuonna 1896 ruukin asukkaiden yhteistyönä. Talo on edelleenkin alkuperäisessä käytössään. Talosta löytyy myös yleisölle avoin ravintola.

Lukaalin jälkeen kohoaa vanha vierastalo Fiskars Wärdshus, kylän hotelli ja "parempi ravintola". Fiskars Wärdshus - "Wärssy" - on palvellut asiakkaitaan vuodesta 1836 ja on Suomen vanhin yhtäjaksoisesti toiminut majatalo. Hotellissa on neljä modernia matkustaja-huonetta.

Stenhuset eli Kivimuuriksi kutsuttu ruukin päärakennus – "corps de logis" – rakennettiin vuosina 1816 - 1822. Alunperin se oli omistajan asunto ja ruukin hallinnollinen keskus. Uusklassisen rakennuksen ensimmäiset suunnitelmat laati Pehr Granstedt, jonka piirustuksia täydensivät Charles Bassilta tilatut lisäsuunnitelmat, ja myös C.L. Engel osallistui suunnittelutyöhön. Nykyään rakennus on Fiskars-yhtiön edustuskäytössä, eikä ole avoinna yleisölle.

Tien oikealla puolella, matkailijoiden suosiossa oleva Kuparipaja rakennettiin alunperin vuonna 1818. Kaksikerroksinen kivitalo paloi vuonna 1855, mutta se rakennettiin uudelleen. Kuparivasaratoiminnan loputtua rakennuksen alakertaan sijoitettiin hienopajan tuotantoa ja yläkertaan hiomo. Kolmannen kerroksen rakennus sai vuonna 1898. Kuparipajassa on nykyään näyttely- ja myymälätilaa sekä ravintola kahdessa kerroksessa. Se toimii useimmille alueella saapuville matkailijoille levähdyspaikkana.

Varsinaisen kylätiemiljööön muodostavat rakennukset Tornikellorakennus ja kasarmirakennukset.

Punatiilinen Tornikellorakennus vuodelta 1826 oli alunperin koulu. Rakennusta korotettiin 1830-luvulla ja se sai toiseksi siivekseen tallirakennuksen. Samalla sen katolle nousi puinen kellotorni, jonka aito Könnin kello (nro 9) on vuodesta 1842 ilmoittanut ajan ruukkilaisille. Rakennuksen eri vaiheiden suunnitteluun ovat vaikuttaneet C.L. Engel, A. Peel sekä A.F. Granstedt. Nykyään rakennuksessa on myymälöitä, mm. Fiskars Oyj:n myymälä, kahvila ja asuntoja.

Kasarmit rakennettiin alunperin työntekijöille. Vanhempi kasarmi, (pohjoinen) on arkkitehti C.L. Engelin suunnittelema ja valmistui 1827. Uusi Kasarmi (eteläinen), on J.E. Wiikin suunnittelema ja valmistui vuonna 1852. Näiden kahden Empire-tyylisen rakennuksen välissä sijaitseen puinen tilanhoitajan talo, joka valmistui vuonna 1849. Rakennukset on restauroitu 1990-luvulla ja uusi Kasarmi remontoidaan vuosina 2018/2019. Nykyään Kasarmit ovat asuinkäytössä. Katutasolla sijaitsee kahvila sekä useita myymälöitä.

B 4.3 Maisema

Fiskarsin Ruukki on paitsi historialtaan myös luonnoltaan omanlaisensa. Vehmaan jokilaakson mikroilmasto poikkeaa lähiseuduista, mikä näkyy poikkeuksellisen rikkaana kasvi- ja eläinkuntana, johon kuuluu monia näille leveysalueille harvinaisia lajeja. Yleisilmeeltään alue muistuttaa keskieurooppalaista maisemaa. Fiskars on laaksossa, kahden harjun välissä. Kun ruukkia lähestyy etelästä, kalliotunnelin kautta, edessä avautuu runollinen maisema niittyineen ja rannalla laiduntavine lehmineen.

Alueen ilmettä hallitsee Fiskars-joki, joka on paikoin lumpeista lähes ummessa oleva lampimainen vesistö. Kajakkimelontatapahtumaa lukuunottamatta vesistö ei käytetä liikkumiseen. Jokea juoksutetaan pienenä koskena kahden nykyään ravintolakäytössä olevan rakennuksen välistä, entinen mylly ja voimalaitos sekä kuparipaja. Alueella kasvaa runsaasti jalopuita ja muita harvinaisia kasvilajeja.

B.4.4 Maan- ja kiinteistönomistus

Kohdealuetta hallitsee sen historiallinen tausta yksityisenä metalliteollisuusalueena, ruukkina, jonka edelleen suurelta osin omistaa Fiskars Oyj. Kohdealueen avulla Fiskars Oyj myös markkinoi juuriaan ja nykyisiä design-tuotteitaan. Tätä tukee käsityöläis-, taiteilija- ja design-yhteisön asettuminen Fiskarsiin, myös asukkaiksi.

Osa vanhoista punaisista asuinpuutaloista sivurakennuksineen on yksityisen yrittäjän omistuksessa (Olli Muurainen). Hän on hankkinut laajoja omistuksia myös läheisen Billnäsin ruukin alueelta.

Yksittäisiä asuintontteja kilpailualueen välittömässä läheisyydessä on myyty lähinnä eläköityneille yksityishenkilöille, osa vuokrataan edelleen kohtuuhintaisin vuosivuokrin omakotitalorakentajien käyttöön.

Seututie 104:n maapohja on väyläviraston hallinnoimaa valtion maata. Muut tiet sijaitsevat Fiskars Oyj:n maapohjalla ja ovat joko Fiskars Oyj hallinnoimia tai yksittäisten tiekuntien hallinnoimia teitä. Kaupunki ja Fiskars Oyj päättävät yhteistyössä paikallisista tiejärjestelyistä ja muista niitä koskevista toimenpiteistä. Seututien osalta nämä päätetään yhteistyössä väyläviraston kanssa.

Maanomistus ei rajoita kilpailijoiden suunnitelmaa.

B.5 Väestörakenne

Fiskarsin kylän keskusaukiosta kahden kilometrin säteellä asuu reilut 500 henkeä, joista suuri enemmistö on suomenkielisiä, vaikka Raaseporin kaupunki onkin selvästi ruotsinkielinen. Väestöllinen huoltosuhde on lähes 1,7 (325 työkäistä kohden on 192 ei-työkäistä).

Asukkaista	Lukumäärä	Osuus, %
0-6-vuotiaita	30	5,8
7-14-vuotiaita	50	9,6
15-64 vuotiaita	325	62,8
65 vuotta täyttäneitä	112	21,5
Kaikki yhteensä	517	99,7
suomenkielisiä	437	84,5
ruotsinkielisiä	63	12,2
muunkielisiä	17	3,3
Yhteensä	517	100

Taulukko: Väestön ikärakenne ja äidinkieli 2 km säteellä Fiskarsin keskusaukiosta.
(Taulukon tiedot: Raaseporin kaupunki)

C. Kilpailun strategiset tavoitteet ja alueen suunnittelutilanne

C.1 Liikenne

C.1.1 Autoliikenne

Fiskarsin kylän lävitse kulkee Fiskarsintie (Seututie 104). Fiskarsintie muodostaa kaikkien liikennemuotojen käyttämän pääväylän. Fiskarsintien yhteydessä olevan paikallisen katuverkon muodostavat pienimittakaavaiset soratiet jotka pääsääntöisesti noudattavat linjaustensa osalta maasto-olosuhteita.

Kaupungin tavoite on parantaa liikenneturvallisuutta, samalla kun Fiskarsin kylän pienimittakaavainen luonne on säilytettävä. Pysäköintijärjestelyjä on syytä selkeyttää.

C.1.2 Jalankulku- ja pyöräliikenne

Jalankulku- ja pyöräliikenteen pääväylät ovat Fiskarsintien, Hälleforsintien ja Peltorivin yhteydessä. Jalankulkuteitä ja -polkuja on lisäksi syntynyt luonnostaan niin Fiskarsintien, Fiskarsinjoen kuin rakennusten ympärille.

Alueen käyttöä ajatellen, kulttuuri-, tilaisuus- ja liiketoimintakohteena samalla myös elävänä asuinympäristönä, olisi Raaseporin kaupungin mielestä toivottavaa että olemassa oleva jalankulkuväylien verkosto säilytetään, ja että sitä kehitetään tavalla joka enemmänkin vastaa urbaania ympäristöä kuin kyläympäristöä. 12 km pituinen, Ratavallin-niminen kevyenliikenteen väylä kulkee Karjaan keskustan ja Fiskarsin välillä.

St104:n kevyenliikenteen järjestelyjä on syytä kehittää Fiskarsin kylän kohdalla.

C.1.3 Joukkoliikenne ja matkailuliikenne

Eriyisesti matkailuliikenteen osalta on suunnitelmassa huomioitava ajoittain hyvinkin vilkkaan tilausajossa olevien linja-autojen määrä, niiden pysäköintitarpeet alueella jotka ovat nykyisellään riittämättömät, sekä matkustajien jättö- ja nousupaikat niin, että nämä ovat toimivat ja sopeutuvat arvokkaaseen ympäristöön.

Joukkoliikenne on järjestetty omaehtoisena yrittäjävetoisena liikenteenä, mutta toivottavaa on, että joukkoliikenne palvelisi niin asukkaita kun matkailijoita riittävän hyvin.

C.1.4 Raideliikenne

Vanhan kapearaiteisen junaradan jälleenrakentaminen reilun kilometrin pituisena ratana siten, että se palvelee matkailijoita Alaruukin ja Yläruukin välillä, on - jos tämä sisältyy kilpailuehdotukseen - suunniteltava siten että se soveltuu alueen arvokkuuteen ja miljööseen.

C.1.5 Tuotantoalueiden liikenne ja sen vaatima tiestö

Pienteollisuuden, tuotannon ja kunnallistekniikan alueet sijaitsevat Yläruukissa, Peltorivin välittömässä läheisyydessä. Raskaan liikenteen nykyinen väylästä ei ole toiminnallinen ja kaupunki katsoo, että niin liikenneturvallisuuden kuin raskaan liikenteen ja muun teollisuusliikenteen toiminnallisuuden kehittäminen on tärkeää. Tavoitteena on, että Malcolmintie toimisi raskaan liikenteen runkoväylänä. Malcolmintien katusuunnitelma on laadittavana.

C.2 Katu- ja puistoympäristö

Tavoite on, että suunnittelualueen yleisiä alueita ja puistoja hoidetaan arvokkaalla tavalla. Alue muodostaa sellaisenaan näyteikkunan vanhaan kulttuuriympäristöön johon liittyy korvaamattomia kulttuuriarvoja. Yleisten alueiden ja kaupunkikuvan kehittäminen tulee tapahtua huomioiden nämä arvot.

Keskusaukion osalta on toivottavaa, että suunnitelmissa tarkastellaan koko aukion toimivuutta ja ulottuvuutta. Myös Peltorivin eteläisen osan linjausta on tarkasteltava.

C.3 Sosiaalinen ympäristö

Suunnittelussa on alueen vahva identiteetti säilytettävä. Fiskarsin kylällä on selvästi urbaani luonne monine toimintoineen; asuminen, kulttuuri- ja muut palvelut, pienteollisuus ja muut toiminnot. Alueen voimakasta matkailullista luonnetta tulee kehittää sopusoinnussa kylä- ja asumisympäristön kanssa.

C.4 Kaavamuutostarpeet

Fiskarsin Yläruukin alueella on kaavamuutoshanke meneillään, (Malcolmintien asemakaava). Tarkoituksena on parantaa liikenteen toimivuutta, liikenneturvallisuutta ja kehittää aluetta siten että se soveltuu paremmin niin tapahtumia varten kuin matkailuun ja siihen liittyviin elinkeinotoimintoihin.

Yläruukkiin on suunniteltu tapahtumakeskusta. Kilpailutoissa tulee tämä huomioida. Jos suunnitelmissa esitetään lisärakentamista kilpailu-alueelle, on sen nivouduttava olemassa olevan kulttuuriympäristöön.

C.5 Toteutettavuus kaupungin hankeohjelmien puitteissa

Kaupunki ja Fiskars Oyj ylläpitävät jatkuvaa yhteistyötä alueen tiealueiden ja tiettyjen yleisten alueiden suunnittelun, toteutuksen ja kunnossapidon osalta.

D. Kilpailuehdotusten toteutus

D.1 Ehdotusten laadintaohjeet

Kilpailuehdotuksesta tulee esittää yleispiirteiset suunnitelmat.

Vaadituissa asiakirjoissa tulee esittää alueen suunnitelma siinä tilanteessa, kun Fiskars on kilpailuehdotuksen mukaisesti toteutettu.

Ehdotuksen tulee sisältää kaikki vaaditut kilpailuasiakirjat ja niiden tulee vastata kilpailun järjestäjän asettamia vaatimuksia. Ehdotus palautetaan digitaalisessa muodossa. Asiakirjojen merkinnät, joista ilmenee joko suoraan tai välillisesti ehdotuksen tekijä, ovat kiellettyjä. Kilpailun järjestäjällä on oikeus hylätä kilpailuehdotus, joka ei noudata kilpailuasiakirjavaatimuksia.

Kokonaissuunnitelma 1:2000

Kokonaissuunnitelmassa esitetään ratkaisun liikenteelliset, kaupunkirakenteelliset ja maisemalliset ratkaisut, eri liikennealueiden ja vihervyöhykkeiden sekä muiden julkisten kaupunkitilojen liittyminen nykyiseen kaupunkirakenteeseen ja sen reitistöihin, sekä mahdolliset täydennysrakentamisen paikat. Keskusaukion osalta esitetään oleelliset korkeusasemat sekä mahdollisten uusien rakennusten toiminnot ja ajateltu malli.

Liikennekaaviot 1:2000

Liikennekaavioissa esitetään kilpailualueen liikennejärjestelmät ja niiden liittyminen ympäröiviin alueisiin. Eri liikennemuodot voidaan esittää havainnollistavalla tavalla samassa tai erillisissä kaavioissa. Tarvittaessa esitetään myös kilpailualueetta laajempia tarkasteluja.

Ehdotusta selventävät leikkaukset 1:200

Esitetään tarpeellinen määrä tiepoikkileikkauksia ehdotuksen kannalta oleellisista kohdista. Ainakin yksi tällainen tehdään "Uudesta keskusaukiosta".

.

Viistoilmakuva

Annetulle kuvapohjalle laadittu viistoilmakuvaopetus.

Suunnitelmasta tulee laatia vähintään yksi katutason näkymäkuva ehdotuksen luonnetta parhaiten kuvaavasta kohdasta.

Selostus

Selostuksesta tulee käydä ilmi ehdotuksen keskeiset suunnitteluratkaisut ja niiden perustelut. Lisäksi siitä tulee ilmetä ratkaisun liikenteelliset ja yhdyskuntarakenteelliset pääperiaatteet sekä toiminnalliset, kaupunkikuvalliset, tekniset ja ympäristönäkökohtiin liittyvät ratkaisuperiaatteet.

Selostuksessa tulee arvioida ehdotuksen liikenteellisiä vaikutuksia, sekä vaikutusta kyläkuvaan, jalankulku-, pyöräily- sekä mahdolliseen muuhun kevyen liikkumisen

ympäristöön sekä kylän viihtyisyyteen ja houkuttelevuuteen. Selostus saa olla enintään kahden A4-sivun mittainen ja se sijoitetaan osaksi kuvaplansseja.

Sähköinen materiaali

Ehdotukset toimitetaan seuraavassa muodossa:

1. Planssit, jokainen planssi toimitetaan erillisenä pdf-tiedostona. Kilpailuehdotus tulee esittää kolmena pystysuuntaisena, A1-kokoon (84 cm x 59,4 cm) koottuna pdf-tiedostona. Piirustuksiin tulee merkitä mittakaava ja mittakaavajana. Kilpailun järjestäjä tulostaa planssit.

2. Kuvatiedostot Ilmakuvauspotus ja näkymäkuva(t) tulee toimittaa lisäksi erillisinä rasterikuvina (jpg-tiedosto, kuvan koko enintään A3 / 300 dpi).

3. Selostus (yksi pdf-tiedosto) Maksimissaan kaksi A4 sivua, joka upotetaan yhteen planssiin.

Tiedostojen nimen alkuosan tulee olla ehdotuksen nimimerkki tai sitä vastaava lyhenne.

Tiedostojen metatiedoista on poistettava tekijän tunnistetiedot.

D.2 Kilpailusalaisuus

Kilpailu on salainen. Kaikki kilpailuehdotuksen asiakirjat on varustettava kilpailijan valitseamalla nimimerkillä.

Kilpailuehdotuksen palautuksen yhteydessä toimitetaan suljetussa kuoressa erikseen tekijätiedot. joista ilmenee: – ehdotuksen nimimerkki – ehdotuksen laatineiden suunnittelijoiden nimet – ehdotuksen tekijänoikeuden haltijat – yhteystiedot (yksi sähköposti ja puhelinnumero). Kirjeen päälle merkitään vain kilpailuehdotuksen nimimerkki.

D.3 Kilpailuehdotusten sisäänjätö

Kilpailuehdotukset toimitetaan kahdella vaihtoehtoisella tavalla.

1. Tapa. Toimitus henkilökohtaisesti, viimeistään 03.12.2019 klo 16.00 mennessä, Liikennesuunnittelun Seura ry:n toimistolle, Melkonkatu 18A, 4. krs., 00210 HELSINKI. Määräpäivänä toimisto on auki 10.00-12.00 ja 13.00-16.00. Muina päivinä ennen palautuspäivää on sovittava saapumisesta toimistolle sähköpostitse (toimisto@liikennesuunnittelunseura.fi).

Tiedostot toimitetaan muistitikulla, joka laitetaan eri kuoreen, kuin mihin nimimerkkiedot on sijoitettu. Muistitikun sisältävän kuoren päälle kirjoitetaan vain kilpailu-nimimerkki. Jokaisen opiskelijan oppilaitokseltaan saama todistus opinto-oikeudesta on liitettävä kilpailuasiakirjojen tekijätietoihin.

Kilpailun järjestäjä huolehtii kilpailusalaisuuden säilymisestä kilpailutöiden vastaanottamisen yhteydessä.

2. Tapa. Toimitus sähköisesti Liikennesuunnittelukilpailu-portaalissa, johon on linkki sivulla www.liikennekilpailu.fi

Kilpailun järjestäjä hylkää kilpailuehdotukset, jotka ovat saapuneet myöhässä. Lisäksi järjestäjä voi hylätä ehdotukset, joissa on puutteita tai jotka eivät täytä tässä asiakirjassa esitettyjä vaatimuksia.

E. Kilpailun ratkaiseminen

E.1 Arvosteluperusteet

Kilpailuehdotuksessa tulee esittää laadukas suunnitelma, joka on toteuttamiskelpoinen ja kilpailuohjelman tavoitteiden ja suunnitteluohjeiden mukainen.

Arviointiryhmä tulee ehdotusta arvioidessaan painottamaan seuraavia seikkoja:

Kokonaisratkaisu

- Liikenteellinen ja kylärakenteellinen kokonaisratkaisu
- Ehdotusten arkkitehtoninen ja maisema-arkkitehtoninen laatu
- Korkeatasoisen toiminnallisen ja sosiaalisesti houkuttelevan kylätilan muodostuminen suhteessa nykytilaan - oleellista on esittää miksi ja miten kilpailuehdotus parantaa Fiskarsin kylän viihtyisyyttä ja toimivuutta
- Fiskars Villagen brändin näkyvyys ja opastus yleisellä tieverkolla

Liikenne

- Autoliikenteen katuverkon selkeys, toimivuus ja välityskyky
- Kävely-yhteyksien sujuvuus ja esteettömyys sekä kävely-ympäristön laatu
- Paikallisen, retkipyöräilyn sekä urheilupolkupyöräliikenteen ratkaisujen toimivuus ja selkeys
- Joukkoliikennematkaisuusten toimivuus ja pysäkkien saavutettavuus. Erityisesti tilausajoliikenteen toimivuus ja näille varatut alueet
- Paikallisen vesi- ja raideliikenteen hyöty- ja huviratkaisut
- Teollisuusliikenne Yläruokin alueelle

Kyläympäristö

- Kulttuurihistoriallisten arvojen sekä rakennettun ympäristön arvojen huomioiminen.
- Kylällisen toimivuuden tarkastelu.
- Yksityisen tilan ja julkisten alueiden identiteetin selkeyttäminen, tilojen vuorovaikutus käytettävyys, mittakaava, viihtyisyys ja tunnelma
- Katuverkon luonteen kehittäminen
- Raideliikenteen toimivuus osana kyläympäristöä

Toteutettavuus

- Ratkaisujen innovatiivisuus sekä kehitys- ja toteutuskelpoisuus

Kokonaisratkaisun toimivuutta pidetään tärkeämpänä kuin yksityiskohtien virheettömyyttä.

E.2 Kilpailuehdotusten julkisuus

Kilpailuehdotukset ovat julkisia vasta kilpailun tulosten esittämisen jälkeen.

E.3 Kilpailun ratkaiseminen ja tuloksen julkistaminen

Kilpailun ratkaisemisesta päättää arviointiryhmä. Arviointiryhmä kirjaa kunkin kilpailuehdotuksen osalta arviointipöytäkirjaan arviointiperusteensa siten kuin tässä kilpailuohjelmassa on arvionnista kirjattu.

Arviointiryhmän päätökset tehdään yksinkertaisella enemmistöllä arviointiryhmän jäsenten kesken, mikäli ei yhteisymmärrystä arvostelussa synny.

Kaikki arvosteluun hyväksytyt kilpailuehdotukset julkaistaan kilpailuajan umpeuduttua nimimerkillä varustettuina, kilpailun tulosten julkistuksen yhteydessä.

Kilpailun tulokset julkistetaan palkintotilaisuudessa, torstaina 16.01.2020 klo 14.00 pidettävässä tilaisuudessa, jonka paikka ilmoitetaan osallistujille erikseen.

Palkintotilaisuuden jälkeen tulokset julkistetaan vähintään LSS:n verkko- ja Facebook-sivuilla, SAFA:n kilpailusivustolla ja Raaseporin kaupungin tiedotuskanavia käyttäen. Osallistuvien oppilaitosten ilmoitustauluille ja muuhun tiedotukseen lähetetään tiedote. Lisäksi LSS laatii kilpailutuloksesta yleiseen jakeluun menevän lehdistötiedotteen.

Kilpailun tuloksesta ilmoitetaan välittömästi voittaneen kilpailuehdotuksen laatineelle työryhmälle luottamuksellisesti, sekä kilpailun ratkaisemisesta muille työryhmille. Kaikki kilpailuehdotukset sekä arvostelupöytäkirja ovat esillä palkintotilaisuudessa.

E.4 Jatkotoimenpiteet kilpailun jälkeen

Raaseporin kaupungilla on oikeus tilata tai olla tilaamatta voittajalta tai muulta kilpailuun osallistuneelta suunnittelutyötä.

E.5 Kilpailuehdotusten käyttöoikeus

Palkitut kilpailuehdotukset jäävät LSS:n omaisuudeksi. Kilpailun järjestäjällä on omistusoikeus sekä käyttö- ja julkaisuoikeus kaikkiin kilpailuehdotuksiin tekijänoikeuden jäädessä ehdotuksen tekijälle. Raaseporin kaupungilla ja SAFA:lla on julkaisuoikeus materiaaliin.