

NAANTALIN KAUPUNKI / SUOMEN ARKKITEHTILIITTO SAFA

NAANTALIN KESKUSTAKORTTELIEREN KUTSUKILPAILU

Arvostelupöytäkirja

5.2.2013



Naantalin kaupunki järjesti 2.5.-31.8.2012 yhdessä Suomen Arkkitehtiliiton (SAFA) kanssa suunnittelukilpailun ydinkeskustan keskeisten korttelien ja niihin liittyvien liikennealueiden ratkaisemiseksi.

1. NAANTALIN KESKUSTAKORTTELIEN KUTSUKILPAILU

1.1 Kilpailun järjestäjä, tarkoitus, tausta ja luonne

Kilpailun järjesti Naantalin kaupunki. Kyseessä oli Suomen Arkkitehtiiliiton SAFA:n sääntöjen mukainen kutsukilpailu.

Kilpailutehtävän taustalla oli yleiskaavatasoinen, vuonna 2008 käynnistetty Naantalin keskustan kehittämiseen tähtäävä rakennemallityö. Rakennemallilla ei ollut löydetty tyydyttävää ratkaisua tärkeimpien keskustakorttelien, ennen kaikkea nykyisen linja-autoaseman korttelin tulevasta käytöstä ja kaupunkikuvallisesta ilmeestä.

1.2 Kilpailuun kutsutut

Kilpailusta ilmoitettiin Arkkitehtiuutisissa ja Hilmassa. Kiinnostuneita osallistujia ilmoittautui 31, jotka pisteytettiin hankintatarjouksen mukaista painotusta ja tehtävää varten laadittua pisteytystaulukkoa käyttäen. Pisteytyksellä saaduista kymmenestä parhaasta ehdokkaasta päätettiin hankintailmoituksen mukaisesti kutsua suoraan kolme eniten pisteitä saanutta tarjoajaa eli Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik Oy, Serum arkkitehdit Oy ja Arkkitehdit Anttila & Rusanen Oy. Tämän jälkeen arvottiin kaksi muuta kutsuttavaa jäljelle jääneistä seitsemästä, jolloin valituiksi tulivat Arkkitehtitoimisto AJAK Oy ja Vesa Honkonen Arkkitehdit Ky.

Palkintolautakunnan yksimielisellä päätöksellä päätettiin kutsua seuraavat viisi osallistujaa:

Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik Oy
Serum Arkkitehdit Oy
Arkkitehdit Anttila & Rusanen Oy
Arkkitehtitoimisto AJAK Oy
Vesa Honkonen Arkkitehdit Ky

1.3 Palkintolautakunta

Naantalin kaupunginhallituksen 27.2.2012 nimeämän palkintolautakunnan runko muodostui luottamusmiehistä seuraavasti:

Markku Tuuna, puheenjohtaja
Hannu Aalto, varapuheenjohtaja
Hanna Gustafsson, jäsen
Jaana Malmikare, jäsen
Samuli Santalahti, jäsen
Hannu Taskinen, jäsen

Ammattijäseninä toimivat arkkitehdit SAFA Kirsti Junttila ja Eero Löytönen, sekä kilpailijoiden nimeämänä arkkitehti SAFA Kari Raimoranta.

Palkintolautakunnan sihteerinä toimi arkkitehti SAFA Tero Lehtonen, joka ei osallistunut päätöksentekoon.

Palkintolautakunta on kuullut ulkopuolisina asiantuntijoina liikenne- ja pysäköintijärjestelyjen osalta yhdyskuntatekniikan päällikkö Mika Hirveä ympäristövirastosta sekä keskustan rakennemallityön liikenneasiantuntija Jorma Hämäläistä Plaana Oy:stä, joka analysoi ehdotusten ”Taikurin hattu”, ”Copperfield” ja ”Trimantti” ratkaisuja. Laadittu analyysi on tämän pöytäkirjan liitteenä.

1.4 Korvaukset ja palkinnot

Kullekin suunnitteluryhmälle maksettiin palkkiona 20 000 € hyväksytysti laaditusta, kilpailuohjelman mukaisesta ehdotuksesta.

1.5 Kilpailuohjelman hyväksyminen

Kilpailuohjelma on järjestäjien, palkintolautakunnan ja Suomen Arkkitehtiliiton SAFA:n kilpailusihteerin hyväksymä.

1.6 Kilpailuaika

Kilpailuaika oli 2.5.-31.8.2012.

1.7 Kilpailua koskevat kysymykset ja tehtävään tutustuminen

Kilpailijat saivat esittää kysymyksiä järjestäjälle 15.6.2012 mennessä. Tulleisiin kahteen kysymykseen vastattiin kilpailun www-sivulla. Kilpailuun kutsutuilla oli mahdollisuus opastettuun tutustumiskierrokseen kilpailualueella 23.5.2012. Samana päivänä järjestettiin myös kilpailua koskeva avoin yleisötilaisuus, johon kilpailijoilla oli mahdollisuus osallistua.

1.8 Avoin internet-kysely kansalaisille keskustan rakennemallista

Asettaessaan palkintolautakunnan 27.2.2012 Naantalin kaupunginhallitus antoi myös tehtäväksi yleisötilaisuuden ja nettikyselyn valmistelun kuntalaisten ideoiden ja näkemysten saamiseksi. Keskustan rakennemalliin pohjautuva kysely pidettiin 5.-15.6.2012 ja sen tulokset toimitettiin kilpailijoiden käyttöön.

Kyselyyn tuli vajaa sata vastausta, joista ylivoimainen enemmistö yli 30-vuotiaalta väestöltä.

Rakennemallin mukaista kaupunkirakennetta pidettiin pääosin hyvänä, erityisesti toimintojen sijoittumisen ja liikennejärjestelyjen osalta. Myös pyrkimys keskustan kokonaisvaltaiseen kehittämiseen sai kiitosta. Eniten pelättiin tai kritisoitiin liian massiivista rakentamista ja Naantalin pikkukaupunkimaisen identiteetin kadottamista. Kritiikki kohdistui erityisesti nykyisen linja-autoaseman korttelin käsittelyyn.

Sopivana kerroskorkeutena vastauksissa toistui kolme.

Nykyisen ydinkeskustan hyvinä puolina pidettiin mm pikkukaupunkimaisuutta,

avoimuutta ja vehreyttä. Puutteina mainittiin mm liikenteen tukkoisuus, tietyt rumiksi koetut rakennukset ja yleinen hajanaisuus.

Keskustan tulevalta ilmeeltä toivottiin tiivistetysti idyllisyyttä, vehreyttä ja puistomaisuutta sekä sitä, ettei se olisi liian massiivinen.

1.9 Saapuneet kilpailuehdotukset

Kaikki kutsutut työryhmät jättivät ehdotuksensa määräaikaan mennessä.

Ehdotusten nimimerkit: ”Uuden Auringon aika”, ”Trimantti”, ”Taikurinhattu”, ”Kellon ympäri”, ”Copperfield”

2. KILPAILUTEHTÄVÄ

Kilpailijoiden lähtökohtana on ollut kilpailuohjelma. Lisäksi kilpailijoiden käytössä oli 20.6. / 16.11.2011 päivätty Naantalin keskustan rakennemalliehdotus valmisteluaineistoinen, joka selvittää nyt kilpailun kohteena ollutta aluetta laajemman keskusta-alueen suunnittelun lähtökohtia ja ratkaisuja. Kilpailijoiden tuli ottaa kantaa rakennemallin sisältämän ydinalueen ratkaisuihin.

2.1 Kilpailualue

Kilpailualue muodostaa Aurinkotien ja Tuulen-suunkadun päätteen. Se on sisääntuloalue siihen Naantalin historialliseen kaupunkirakenteeseen, joka on ajan myötä kasvanut rannasta alkaen Kuparivuoren katveeseen. Alueen soisi jatkavan luontevana kerrostumana sitä Naantalia, jonka sen asukkaat ja kaupungissa vierailevat kokevat erityislaatuksena ja elämyksellisenä.



Kilpailijoilta pyydettiin ratkaisuja nykyisin hieman epämääräisesti järjestyneelle, liikenteen keskelle jääneille kortteleille ja aukioille. Kilpailuohjelman mukaan alueelle toivotaan *"vetovoimaista asuin- ja liikekorttelien aluetta, joka antaisi Naantalin keskustalle kaupungin imagon mukaiset arkkitehtoniset kasvot, vahvistaisi Tullikadun asemaa pääliikekatuna ja yhdistäisi kantakaupungin luontevasti uuteen markettien alueeseen. Samalla tavoitellaan laadukasta, julkista kaupunkitilaa, johon kuuluvat uudet toimivimmat liikenne- ja pysäköintijärjestelyt, uusi linja-autoasema oheistoimintoineen sekä kevyttä liikennettä korostavat viihtyisät kadut ja aukiot."*

Kaupunkikuvallisten näkökohtien ohella toteutuksen tulee ratkaista kaupunkilaisten ja kaupungissa kävijöiden jokapäiväisen elämän kannalta tärkeät asiat. Erityispiirteen naantalilaisille muodostavat kesäkuukausien vieraat ja heidän aiheuttamansa autoliikenne, joka kulkee alueen läpi.

3. YLEISARVOSTELU JA EHDOTUSTEN VERTAILU

3.1 Saadut ehdotukset

Kilpailu tuotti viisi hyvin erilaista ehdotusta. Kaikissa ehdotuksissa on paneuduttu hyvin lähtötietoihin ja pyritty paneutumaan Naantalin erikoispiirteisiin. Suunnitelmissa on myös ehdotettu muutamia keskustan rakennemallista poikkeavia ratkaisuja.

3.2 Kaupunkirakenne ja arkkitehtuuri.

Useimmissa ehdotuksissa jatketaan Naantalın vanhaa ruutukaavarakennetta. Kortteleiden välisistä katutiloista on pyritty muodostamaan selkeitä liike-elämän reunustamia kaupunkitiloja. Korttelipihat ovat selkeästi rakennuksilla rajattuja. Nelikerroksisinakin rakennusten arkkitehtuurissa pyritään pienipiirteisyyteen ja ehdotuksissa on etsitty uudelle Naantalille tyypillisiä piirteitä.

Tulevan kaavoituksen ja rakennusten myöhemmän suunnittelun tehtäväksi jää selvittää mitä on yleisötilaisuudessa moniselitteisesti kaivattu ”naantalilainen arkkitehtuuri”.

Ehdotus ”Trimantti” muodostaa mielenkiintoisen poikkeuksen edellä mainitusta. Siinä linja-autoasema on säilyttänyt paikkansa ja väljästi alueen keskelle sijoittuva kolmiomainen, asumista ja monipuolisia toimintoja sisältävä kauppiastavaratalo muodostaa kilpailun arkkitehtonisesti persoonallisimman maamerkin.

Hyvä ympäristö sisältää myös viitteitä menneisyyteen. Saadakseen ympäristöön ajallista kerroksellisuutta nimimerkit ”Uuden auringon aika”, ”Kellon ympäri” ja ”Trimantti” ovat säilyttäneet linja-autoaseman ”Bunkkeri-rakennuksen” osittain, kokonaan tai laajennettuna. Kaikissa ehdotuksissa asemapäällikön talo on säilytetty, mutta entinen seurakuntatalo on väistynyt liikenteen ja uusien rakennusten alta.

3.3 Liikenne

Kilpailuohjelman mukaisesti kaikissa ehdotuksissa esitetään jalankulkupainotteista ja kevyttä liikennettä suosivaa katuverkkoa ja Tullikadun kehittämistä jalankulkupainotteisena liikekatuna.

Neljässä ehdotuksessa ajoneuvoliikenne vanhaan keskustaan välitetään edelleen Tuulensuunkatua myöten kiertoliittymien tai valo-ohjattujen risteysten kautta. Tällöin linja-autoasemalle suuntautuva jalankulku ylittää kadun. Ehdotus ”Taikurin hattu” tarjoaa kokonaan uudenlaista ratkaisua, jossa Tuulensuunkatua ei käytetä läpiajoliikenteen väylänä vaan liikenne kiertää keskustakorttelit pohjoispuolelta.

Palkintolautakunnan pyynnöstä ehdotuksista ”Taikurin hattu”, ”Copperfield” ja ”Trimantti” teetettiin tarkempi liikenteellisen toimivuuden selvitys, jonka laati rakennemallin liikennesuunnittelusta vastannut Jorma Hämäläinen Plaana Oy:stä.

3.4 Linja-autoasema

Linja-autoaseman nykyinen sijainti tuo julkisen liikenteen palvelut lähelle liikekeskustaa, toria ja vanhaa ruutukaava-aluetta. Vaikka keskustan rakennemallin ehdottama linja-autoaseman paikka palvelee hyvin mm. terveyskeskuksessa kävijöitä se on etäällä ydinalueesta. Myös ehdotuksessa ”Uuden auringon aika” ehdotettu sijainti lähempänä rautatievarausta jää etäälle.

Ehdotuksessa ”Taikurin hattu” linja-autoaseman sijainniksi on ehdotettu koillista keskustakorttelia. Hyvin toteutettuna sijainti palvelee ja tukee hyvin keskustaa.

Erityistä huomiota ansaitsevat kevyen liikenteen yhteydet keskustan läpi Kuparivuoren koululle. Reitti on selkein ehdotuksessa ”Copperfield”, jossa se johtaa liikenneväylät ylitettyään Henrikinkadulta kaupungintalon editse suoraan Kuparivuorentielle. Muissa ehdotuksissa pyöräily hyödyntää kevyelle liikenteelle ja jalankululle rauhoitettua katuverkkoa.

3.5 Pysäköinti ja huoltoliikenne

Nykyinen kaupunkirakenne perustuu pitkälti yksityisauton käyttöön. Keskustan on tarjottava riittävä määrä palvelujen ja asuntojen lähelle sijoitettavia pysäköintipaikkoja. Myös lähellä sijaitsevan terveyskeskuksen pysäköinti ja saattoliikenne on otettava huomioon.

Kilpailuohjelman mukaisesti kaikissa ehdotuksissa pysäköinti on keskeisillä alueilla sijoitettu suurimmaksi osaksi maantason alapuolelle. Muutamissa ehdotuksissa pysäköintitiloja on tuotu myös lähelle terveyskeskusta. Ajoyhteydet pysäköintitasolle ja huoltopisteisiin on tarkennettava myöhemmän suunnittelun yhteydessä. Maanalaisen pysäköinnin suunnitelmat ovat tässä vaiheessa keskeneräisiä ja vaativat runsaasti jatkokehittelyä.

.....

Liite: Arvostelupöytäkirjan liitteenä on liikennesuunnittelijan (Plaana 12.12.2012) arviointi ehdotuksista ”Trimantti”, ”Copperfield” ja ”Taikurin hattu”

4. EHDOTUSKOHTAINEN ARVOSTELU

COPPERFIELD

Hyvin tutkittu ehdotus noudattaa pitkälti Naantalin keskustan rakennemalliehdotuksen periaatteita. Kääntämällä Aurinkotien linjausta ja siirtämällä kiertoliittymää länteen jatkuu näkyvä vihervyöhykkeenä kohti Kuparivuorta.

Ratkaisu laajentaa Naantalin keskustaa ja siirtää sen painopistettä kohti Aurinkotien kylkeen sijoitettava linja-autoasema. Tullikadun asema keskeisenä liikeyhteydenä vahvistuu.



Kaarevaseinäisestä Galleriakorttelista alkaa Tullikadun suuntainen säältä suojattu galleriakäytävä, joka on suunniteltu jatkuvaksi myös seuraavan korttelin 41 läpi Naantalin torille asti. Suunnitelma tukee hyvin alueen kaupallista vetovoimaisuutta.

Kevyen liikenteen yhteydet on mahdollista kehittää houkutteleviksi. Viherakseli palvelee hyvin yhteytenä Kuparivuorentielle. Ratkaisu vaatii jatkosuunnittelua ja korkeatasoista toteutusta.

Liikennratkaisu heijastuu ehdotuksessa laajoina ja löysinä katutiloina. Linja-autoasema korostuu kaupunkikuvallisesti. Asemarakennus on porttina kaupunkiin saavuttaessa ja osa uuden keskustan julkisivua. Rakennuksen mittakaavan tulee voittaa bussien mittakaava eli olla ainakin II-kerroksinen, hyvin suunniteltu ja arkkitehtuuriltaan korkeatasoinen rakennus.

Kiertoliittymän keskeinen sijainti lisää ympäristön liikenteellistä perusilmettä. Liikenteellisesti risteysalueet on suunniteltu toimiviksi. Maanalaiset autopaikat ovat hyvin saavutettavissa, mutta niihin johtava, viherakseliin sijoittuva ajoluiska on liian näkyvästi ratkaistu. Terveysaseman kupeeseen sijoittuva pysäköintialue säilyy.

Ehdotus on rakennusoikeudeltaan kilpailun tehokkaimpia, vaikka jättää keskustaan väljyyttä ja samalla mahdollisuuden vehreyteen. Rakentamisen määrä on suurehko, mutta sovitettu kaupunkirakenteeseen onnistuneella tavalla.

Tuulensuunkadun pohjoislaitaa reunustavat uudet asuintalokorttelit täydentävät keskustan korttelirakennetta. Ne muodostuvat erityyppisistä osista. Matalampi rakentaminen sijoittuu suojaan liikenteen haitoilta.

Liikekorttelin ja linja-autoaseman välinen keskusaukio vaatii kehittämistä ja jäsennöintiä.

Ehdotus muodostaa hyvän lähtökohdan alueen jatkosuunnittelulle, mutta vaatii sekä aukoiden että katu- ja muiden kaupunkitilojen huolellista suunnittelua ja toteuttamista. Alueen arkkitehtuuriin tulee myös kiinnittää huomiota. Korttelialueiden rajauksen tarkistamisella alueen yleisilmettä tulee kehittää vetovoimaiseksi kaupungin keskusta-alueeksi, jolloin jäsentymätön yleisvaikutelma vältetään.

*ilmoitettu kerrosala: 24600 kem²
pysäköinti: 370+55 = 425 ap*

KELLON YMPÄRI

Harkittu ehdotus, jota leimaa varovaisuus. Pyrkimyksenä on eheyttää kaupunkitila- ja korttelirakennetta.

Kaupunkiin tuloa leimaa linja-autoasema ja sen ympärillä oleva hiukan jäsentymätön kaupunkitila, jota pohjoispuolelta rajaa "Hybridikortteliksi" nimetty liike- ja asuinkortteli. Korttelin kulmaan jää osa vanhan linja-autoaseman "Bunkkeri-rakennusta" luomaan syvyyttä paikan kehityshistoriaan. Hybridikorttelin ja uuden linja-autoaseman väli muodostuu "liikennetoriiksi", jonka läpi kulkee vilkas liikenne. Kävelypainotteisen Tullikadun rinnalla Hybridikorttelin pihalta jatkuu Naantalin torille asti ulottuva kauppakäytävä. Tullikatu on kävelypainotteinen liikekatu. Kevyen liikenteen akseli on onnistunut.



Tuulensuunkadun varren terassitalot ovat ratkaisuna lähiömäisiä, mutta asunto-ratkaisuina mielenkiintoisia.

Maanalaiseen pysäköintiin ajo on ratkaistu kaupunkikuvan kannalta kohtuullisen onnistuneesti Käsityöläiskadulta, mutta autopaikat ovat vaikeammin saavutettavissa Aurinkotien suunnasta.

Miellyttävää, puukaupunkimaista ratkaisua leimaa lievä ristiriita kaupunkimaisen ruutukaavarakenteen ja pienipiirteisen rakentamisen välillä. Rakennusmassojen suuntien vaihtelu vaikuttaa keinotekoiselta. Korttelit on ratkaistu ehkä liiankin pienipiirteisesti. Puurakentamisen suosiminen on luontevaa. Viherkatot naantalilaisissa asuintaloissa ja maastokumpumainen, viherkattainen linja-autoasema ovat mielenkiintoisia, mutta vaativat lisäselvityksiä.

Ajatus keskustan sisällä olevasta kiertoliittymästä on hylätty ja korvattu liikennevaloilla. Kiertoliittymän poistaminen voi olla liikenteen sujumisen kannalta haastava ratkaisu, vaikka tekee katuverkosta kaupunkimaisemman. Tuulensuunkadun katutila jää ehdotuksessa kuitenkin edelleen polveilevaksi ja maantiemäiseksi.

Ehdotus ei tue kilpailun tavoitetta uudesta keskustan osa-alueesta, joka täydentäisi olevaa Naantalin keskustaa. Rakentamisen varovaisuus ja osittain lähiömäinen luonne sekä väljät katutilat vaikeuttavat viihtyisän keskustaympäristön muodostamista. Keskeisellä paikalla oleva linja-autoasema hallitsee kaupunkikuvaa ja vaatii poikkeuksellisen korkealaatuista suunnittelua ja toteutusta. Liikenneturvallisuuden kannalta ratkaisua ei voida myöskään perustella.

ilmoitettu kerrosala: 18 700 kem²

pysäköinti: 249+67= 316 ap

TAIKURIN HATTU

Perusteellisesti tutkittu ehdotus, joka on mitta-kaavaltaan maltillinen ja olevaa keskustaa ja vanhaa ruutukaava-asemakaavaa täydentävä. Ehdotuksessa on määrätietoisesti haettu ratkaisua keskusta-alueen laajentamiselle niin, että muodostuu yhtenäinen alue, jota pääliikennevirrat eivät halkaise. Suunnitelma sisältää uuden ajatuksen alueen liikenteen järjestelyksi.

Ehdotus sisältää mielenkiintoisen, uuden keskustan ohituskadun (kokoojakadun / pääkadun) Tuulensuunkadun ja Aurinkotien jatkuvuuskohtaan sisääntulojen yhteyteen. Katulinja muodostuu kaikkiaan kolmen, toisiaan suhteellisen lähellä olevan liikenneympyrän ratkaisusta.



Erillistä kohokohtaa tai uutta näkyvää aihetta ei ole nähty tarpeelliseksi. Korttelit jatkavat selkeää ruutukaavarakennetta ja muodostavat selkeitä katutiloja. Uusi rakentaminen

erottaa eri aikakauden asuntorakentamisen toisistaan ja muodostaa havaittavan kaupunkirakentamisen kerroksellisuuden. Kortteleiden sisäosien avaaminen tarpeen mukaan kauppa- tai asuntopihoiksi on mahdollista. Rakenne tukee nykyisen Naantalin torin asemaa keskeisenä kaupunkitilana.

Suunnitelmaa tulisi kehittää niin, että Kuparivuoren ja Pappilanmäen näkymät avautuisivat paremmin sisään tulonäkymässä ja alueen sisällä.

Keskusta-alue laajenee linja-autoaseman myötä Käsityöläiskadun suuntaan, mutta Tullikatu säilyttää asemansa liiketilat. Linja-autoasema sijaitsee näkyvästi Tuulensuunkadun päätteenä, mutta hiukan syrjässä joukkoliikenteen pääväylältä, Aurinkotieltä. Korttelirakenteeseen välittömästi liittyvänä se elävöittää aluetta ja palvelee hyvin keskusta-alueella asuvia ja asioivia. Toteutuessaan linja-autoasema ja siihen rajoittuvat asutokorttelit edellyttävät huolellista suunnittelua, jossa liikenteen haitat otetaan huomioon.

Henrikinkadun katkaiseminen rakennusmassalla on toimiva ratkaisu, kunhan jalankulku- ja kevyen liikenteen yhteys Kuparivuoren suuntaan turvataan.

Autopaikat on ratkaistu hyvin laajana kokonaisuutena piha- ja katualueiden alle. Ajoyhteys on sijoitettu Luostarinkadulta korttelirakenteen sisälle ja siten kaupunkikuvan kannalta huomaamattomasti. Pysäköinti- ja huoltoratkaisut vaativat tarkempaa suunnittelua. Jatkosuunnittelussa tulee ratkaista mm. läheisen terveysaseman liikenne- ja pysäköintiongelman.

Läpiajoliikenteen siirtäminen keskusta-alueen reunaan rauhoittaa ydinaluetta, mutta pakottaa vanhaan kaupunkiin pyrkivän liikenteen väistämään aluetta. Kilpailun arvostelun yhteydessä on pohdittu mahdollisuutta avata Kaivokatu jälleen kaksisuuntaiseksi. Liikenteellisesti vilkkaimpina kesäkuukausina voidaan harkita muutoin kävely-painotteiseksi suunnitellun Tuulensuunkadun avaamista vanhaan Naantaliin suuntautuvalla läpiajolla. Liikenteen toimivuus on suuresti riippuvainen rakennemallissa ehdotetuista saariston suunnan ajorampeista.

Ehdotuksen pohjalta on mahdollista kehittää Naantalin keskustaa laajalla alueella ja vaihteittain. Ehdotus poikkeaa aiemmista suunnitelmista ja vaatii uutta ajattelua sekä liikenteen että toimintojen sijoittumisen kannalta. Ehdotus muuttaa alueen luonnetta tuntuvasti ja haasteena on riittävän väljän ja ilmavan vaikutelman säilyttäminen lisärakentamisesta huolimatta. Rakentamisen määrää voidaan harkitusti lisätäkin korttelikohtaisilla suunnitteluratkaisuilla. Keskustan ilme muuttuu ilman erillistä kohokohtaa tai kiintopistettä. Toteutuksen laatutaso määrittelee keskustan yleisilmeen, mutta erityisiä yksittäisiä riskitekijöitä ei ole korkealaatuisen kaupunkikuvan toteuttamiselle.

ilmoitettu kerrosala: 21 050 kem²

pysäköinti: 283+24=307 ap



TRIMANTTI

Ehdotus luo uuden rohkean ilmeen kaupunkikeskustalle. Mielenkiintoinen ehdotus perustuu uuden, pyramidimaisen liike/asuinrakennuksen sijoittamiseen Naantalın sisääntuloteiden solmukohtaan. Rakentaminen Tuulensuunkadun varrella täydentää



onnistuneesti keskusta-alueita ja luo kaupunkimaista katutilaa. Ratkaisulla on haettu tietoisesti uutta ilmettä ja muutosta keskusta-alueen kaupunkikuvaan.

Kaupunkitilat ovat perusratkaisun luonteesta johtuen avaria ja suurpiirteisiä. Näkymä Aurinkotieltä Kuparivuorelle on väljän aukiotilan ansiosta hyvä. Ehdotus sekä sulkee että avaa kaupunkitiloja mielenkiintoisesti yhden elementin voimalla.

Nykyisen linja-autoaseman ympäristöä on kehitetty edelleen joukkoliikenteen keskuksena. Tuomalla julkinen liikenne lähelle halutaan aktivoida nykyisiä keskustakortteleita ja uutta kauppiastavaratalokorttelia sekä tukea niiden tarjoamia palveluja. Nykyisestä ”bunkkerista” on korottamalla laajennettu matkakeskus.

Väljästi aukoiden ympäröimä, kolmesta kolmiomaisesta osasta koostuva keskustakortteli aukeaa ympäristöön katutaso liiketiloja ja korttelin keskelle syntyvään sisätilaan kauppiastavaratalona. Sen yläpuolelle on suunniteltu pihakansi, jolta nousee kaksi kolmion muotoon asettuvaa sivukäytäväsuinrakennusta. Kauppiastavaratalon ravintola ja kahvila-tila korttelin eteläosassa kohottaa kolmiomaisena pihakannen tason yläpuolelle.

Tuulensuunkadun vastakkaiselle puolelle on keskitetty asuinkorttelit, joiden kadunsuuntaisten terassitalojen alimmat kerrokset ovat liiketiloja. Ratkaisu luo katutasosta kaupunkimaisen.

Liikenteellisesti ehdotus on Naantalın keskustan rakennemallia myötäilevä. Terveyskeskuksen edustan pysäköinti on poistettu Aurinkotien muutetulla linjauksella. Linja-autoaseman liikenne on tuotu Luostarinkadulle Tullikadun kautta ja saaristosta Käsityöläiskadun kautta. Linja-autoaseman aukion ja keskustakorttelin sekä asuinkortteleiden alla olevat pysäköinti- ja huoltotasot vaativat toimiakseen tarkempaa suunnittelua. Samoin tulee ratkaista mm läheisen terveysaseman liikenne- ja pysäköintiongelmia

Onnistunut lopputulos riippuu paljolti uuden keskustakorttelin toteutuksesta. Ratkaisun toteuttaminen vaatii poikkeuksellisen korkeatasoista suunnittelua ja toteutusta. Haasteena on ratkaisun toteuttamiskelpoisuuden lisäksi rakentamisen vaiheistus, joka on vaikeaa. Myös laajat ulkoalueet ovat vaativia, jotta keskustaympäristö muodostuisi viihtyisäksi.

ilmoitettu kerrosala: 17 900 kem²

pysäköinti: 150+170+23= 343 ap

UUDEN AURINGON AIKA



Pienipiirteinen, vanhasta kaupungista mallia hakeva ehdotus, jossa uusi rakentaminen jää olevan keskustarakenteen ja liikenneväylien jalkoihin. Ehdotuksen esitystapa jättää avoimeksi tekijän näkemyksen arkkitehtonisesta ratkaisusta.

Aurinkotien uusi linjaus tekee tilaa kadunvarren uusille asuintaloille. Asutokorttelit levitäytyvät Tuulensuunkadun laitaan asti ja puretun virastotalon tilalle.

Vanha ”Bunkkeri” on säilytetty kahvilana ja turisti-infopisteenä Tullikadun laidassa. Sen taakse jää kapea torialue, jolta johtaa kauppakuja Naantalin torille. Uusi linja-autoasema sijoittuu kilpailualueen itäosaan, lähelle rautatievarausta. Se ei palvele parhaalla tavalla keskusta-aluetta.

Nelihaararisteykset edellyttävät liikennevaloja

Seurakuntatalon kohdalla Aurinkotien keskeltä johtaa ajoluiska maanalaiseen pysäköintiin, joka ulottuu Luostarinkatuun ja siellä olevaan ajoluiskaan asti. Kaupunkiin saapumisenäkymänä Aurinkotien keskelle sijoittuva, pysäköintitasolle johtava nielu on liioittelevan hallitseva. Toinen suuri maanalainen pysäköintitaso on Tuulensuunkadun pohjoispuolisten asuin-liikekortteleiden alla. Lisäksi asuintalojen 1.kerroksia on osoitettu pysäköinnille.

Alueen läpi johtava kevyen liikenteen reitti on toimiva.

Ehdotuksessa kuvaillut toiminnalliset periaatteet ovat hyviä, mutta julkisivu- ja kaupunkikuvatutkielmat ovat keskeneräisyydessään vaikeasti tulkittavia.

Ehdotus ei palkintolautakunnan arvion mukaan tarjoa erityisen onnistunutta lähtökohtaa alueen jatkosuunnittelulle.

ilmoitettu kerrosala: 19 200 kem²

pysäköinti: 311+54=365 ap

5. KILPAILUN RATKAISU JA SUOSITUS JATKOTOIMENPITEIKSI

Palkintolautakunnan arvostelu painottaa ratkaisujen yleistä laatua ja kehityskelpoisuutta. Ratkaisujen toimivuutta on pidetty tärkeämpänä kuin yksityiskohtien virheettömyyttä.

Palkintolautakunta päätti asettaa ensimmäiselle sijalle ehdotuksen ”Taikurin hattu” ja esittää sen ottamista jatkotyöskentelyn pohjaksi. Jatkotyössä voidaan hyödyntää myös muiden kilpailutöiden esille tuomia ratkaisuja. Toiselle sijalle asetettiin ehdotus ”Copperfield” ja kunniamaininta annettiin ehdotukselle ”Trimantti”.

5.1 Ratkaisun perustelut

”Taikurin hatun” todettiin avaavan eniten mahdollisuuksia jatkosuunnitteluun. Se tarjoaa keskustan rakennemalliin nähden kokonaan uuden työkalun ja näkemyksen kilpailualueen kehittämiseen.

”Copperfieldin” ansioina pidettiin viherkäytävää, näkymiä ja tehokkaasta rakentamisesta huolimatta saavutettua väljyyttä.

”Trimantin” ansioiksi arvioitiin kilpailun rohkein, selvästi keskustasta viestivä maamerkki, sekä hyvät kaupunkikuvalliset näkymät. Toisaalta ehdotuksen toteuttamisen realistisuus Naantalin mittakaavassa kyseenalaistettiin.



”Taikurin hattu” – näkymä Aurinkotieltä
Tullikadun suuntaan

”Copperfield” – näkymä Aurinkotien
suunnasta kohti Kuparivuorta



”Trimantti” – näkymä Tuulensuunkadulta

5.2 Nimikuorten avaaminen

Kuorten avauksen myötä ehdotusten tekijöiksi osoittautuivat:

5.2.1 *”Taikurin hattu” – ensimmäinen sija (voittaja)*

Arkkitehdit Anttila & Rusanen Oy

Työryhmä: arkkitehdit SAFA Jesse Anttila, Mikko Rusanen, Leena Holmila ja Olli Parviainen sekä arkkitehtiylioppilas Jukka Timonen.

Liikennesuunnittelu: insinööri Jouni Lehtomaa Ramboll Finland Oy:stä.

5.2.2 *”Copperfield” – toinen sija*

Arkkitehtitoimisto Ajak Oy

Työryhmä: arkkitehdit SAFA Adalbert Aapola ja Jaakko Kettunen sekä avustajina arkkitehtiylioppilaat Elina Aho, Janni Heikkilä, Severi Hellstén, Juuso Horelli, Henrik Ilvesmäki, Aku Jokinen, Toni Lahti, Frans Saraste ja Janne Salo.

5.2.3 *”Trimantti” - kunniamaininta*

Serum arkkitehdit Oy

Työryhmä: arkkitehdit SAFA Sami Heikkinen, Vesa Humalisto ja Antti-Markus Lehto sekä avustajana arkkitehtiylioppilas Mirja Puoskari.

5.2.4 *”Kellon ympäri”*

Arkkitehdit SAFA Trevor Harris, Hennu Kjisik ja Hannu Louna

Työryhmä: arkkitehdit SAFA Henna Kempainen ja Charlotte Nyholm, arkkitehdit Sofia De Vocht ja Ilkka Törmä sekä arkkitehtiylioppilas Annamari Löfgren.

Asiantuntijat: Liisa Ilveskorpi (maisema), WSP Finland ja Jouni Ikäheimo (liikenne), Trafix Oy.

5.2.5 *”Uuden auringon aika”*

Vesa Honkonen Arkkitehdit

Design: arkkitehti, professori Vesa Honkonen.

Työryhmä: Tiina Olli RA, Erika Siikaoja ark.yo, Inka Saini TaK ja Hemmo Honkonen, avustaja.

Kaava: arkkitehti Sirpa Salmi, Kaawa Oy. Kiinteistökehitys: Antti-Juhani Lehti, Ailecon Oy. Liikenne: Harri Haantio, Trafix Oy.

6. PALKINTOLAUTAKUNNAN JÄSENTEN ALLEKIRJOITUKSET

Arvostelupöytäkirja on hyväksytty ja allekirjoitettu Naantalissa 5.2.2013

Markku Tuuna, puheenjohtaja



Hannu Aalto, varapuheenjohtaja



Hanna Gustafsson



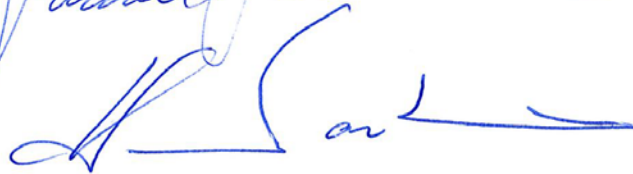
Jaana Malminkare



Samuli Santalahti



Hannu Taskinen



Kirsti Junttila



Eero Löytönen



Kari Raimoranta



1 Yleisiä huomioita

Ehdotuksista Trimantti ja Copperfield noudattavat hyvin pitkälle nykyistä ja keskustan rakennemallissa esitettyä liikenneverkkoa. Taikurin hatussa on Aurinkotieltä uusi katuyhteys Käsityöläiskadun ja Tuulensuunkadun liittymään, lisäksi esityksessä on säilytetty nykyverkon katuyhteydet Tuulensuunkadulla ja Aurinkotiellä. Vaihtoehto tasaa jossain määrin liikenteen kuormitusta liikenneverkolla.

Ehdotuksissa on painotettu kävelypainotteista keskustaa, mutta niiden käsittely katutilan osalta on jäänyt sangen kevyeksi. Kävelypainotteisen keskustan laajuus on kaikissa töissä kattava ja ehkäpä liiankin laaja. Kävelypainotteisten katujen ja pihakatujen sijaan voitaisiin lähtökohdaksi ottaa Shared Space – suunnittelu, eli parannetaan julkisen tilan ja ihmisten elinympäristön laatua ilman tarvetta kieltää tai rajoittaa liikennettä. Tällainen katu sietää hyvinkin esim. Tullikadun nykyisen liikenteen, jopa suuremman. Ratkaisun etuna on ajoneuvoliikenteen nopeustason laskeminen ja liikenneturvallisuuden parantaminen.

Kaikissa kolmessa ehdotuksessa on linja-autoasema/taksi sijoitettu eritavoin ja työt poikkeavatkin siltä osin toisistaan. Linja-autoaseman sijoittaminen kävelypainotteiseen keskustaan tuo mukanaan kevyen liikenteen osalta hyvän saavutettavuuden, mutta samalla noin sadan linja-auton liikennöinti kävelypainotteisella katuverkolla luo selvän riskitekijän. Mikäli joukkoliikenne tuodaan kyseisen tyyppisille kaduille, tulisi katutilan mitoituksessa ottaa huomioon riittävät tilantarpeet kaikille osapuolille. Copperfildissa linja-auto- ja taksiasema on sijoitettu Aurinkotien varteen, jossa se voi toimia ilman, että aiheuttaisi häiriötä tai turvallisuusriskiä esim. kevyelle liikenteelle. Linja-auto- ja taksiaseman toimintaan liittyvä saatto- ja noutoliikenne on kaikissa töissä jäänyt hiukan vähemmälle huomiolle.

Rakennemallityössä kevyen liikenteen osalta keskeisenä tavoitteena on ollut kehittää ja parantaa Naantalin keskusta-alueen kevyen liikenteen yhteyksiä etenkin keskustan läpi Uolevi Raaden kadun suuntaan. Laadukkaan kevyen liikenteen verkon merkitys tulee korostumaan etenkin tulevaisuudessa, kun Armonlaaksontien varren kevyen liikenteen väylä tulee siirtymään keskustan läpimeneväksi. Kaikissa ehdotuksissa kevyen liikenteen pääreitit sijoittuvat Aurinkotien, Tuulensuunkadun ja Käsityöläiskadun varteen. Trimantissa ja Copperfildissa on lisäksi osoitettu kevyen liikenteen akseli Aurinkotieltä kohti Kuparivuorta.

Kaikissa ehdotuksissa pysäköinti on pääosin osoitettu rakenteelliseksi, joka on oikea lähtökohta kohteen sijaintia ajatellen. Rakentamisen vaatima pysäköintipaikka määrä täyttyy teoriassa kaikissa töissä, mutta kun otetaan rakenteet yms. huomioon, käytettävä pysäköintitila vähenee noin 10 %:lla. Tässä tilanteessa Trimantti ja Copperfield täyttäisivät pysäköinti vaatimuksen. Kaikissa töissä ongelmalliseksi näyttäivät muodostuvan sisäänajorampit, jotka lähes kaikissa töissä ovat sujuvan käytön kannalta liian jyrkkiä. Myös pysäköintilaitoksen liittymän sijoittuminen vilkkaasti liikennöidylle Käsityöläiskadulle (Trimantti ja Copperfield) aiheuttaa ongelmia niin ajoneuvo- kuin kevytliikenteelle.

Huoltoliikenne hoidetaan pääosin maantasossa, vain yhdessä työssä (Trimantti) on esitetty kauppiastavaratalon huolto hoidettavaksi pysäköintihallin kautta.

2 Kilpailuehdotukset ja Kaivokatu

Kilpailutöiden vaikutuksia arvioitaessa liikenneverkon toimivuuteen ja liikenteen siirtymiseen nähdään esim. Tuulensuunkadun kävelypainotteisen osuuden osalta, pohdittavaksi tulee Kaivokadun kaksisuuntaistaminen. Esimerkiksi Taikurin hatussa Tuulensuunkadun kävelypainotteisen osuuden taakse sijoittuvat terveystakeskus, vanhainkoti, kirkko, venesatama ravintoloihin. Kaksisuuntaistamisella tarjottaisiin vaihtoehtoinen reitti etenkin Vanhaan kaupunkiin.

Keskustan rakennemallityön yhteydessä on tutkittu Kaivokadun muuttamista kaksisuuntaiseksi. Alla otteita ao. raportista.

Vaikutuksia

Toimenpiteen alustavat vaikutukset olisivat:

- pysäköintipaikat vähenevät Kaivokadun osalta noin 35:llä ja Maariankadun osalta 5 – 6 linja-autopaikalla. Korvaavien paikkojen löytyminen kohteen läheisyydestä on vaikeaa, ilman merkittäviä kustannuksia.
- Kaivokadun liikenne kasvaa ja vastaavasti Tuulensuunkadun liikenne vähenee. Muutoksen aiheuttaa liikenne, jonka kohteena on Kaivokadun vaikutusalue ja tulosuuntana Uolevi Raaden katu.
- Uolevi Raaden kadun ja Käsityöläiskadun sekä Tullikadun liittymien toimivuus heikkenee.
- Heikentänee myös Armonlaaksontien ja Satamatien liittymän toimivuutta; kasvattaa Armonlaaksontieltä vasempaan kääntyvien määrää.
- Kaivokadun päähän on rakennettava riittävän iso kääntöpaikka (mitoitettava telibussille)
- asumismukavuus kärsii
- liikenneturvallisuus heikkenee
- alueen saavutettavuus paranee
- mikäli kaksisuuntaistaminen ulotetaan Maariankadun ja Luostarinkadun liittymään -> liikennemäärät ja siitä aiheutuvat häiriöt kasvavat Luostarinkadulla ja sitä risteävillä kaduilla

Johtopäätökset

Kaivokadun palauttamisella kaksisuuntaiseksi ei saavuteta sellaista liikenteellistä hyötyä, joka puoltaisi kaksisuuntaistamista. Keskeisimpinä perusteluina ovat häiriöiden kasvu, liikenneturvallisuuden heikkeneminen, pysäköintipaikkojen väheneminen, kääntöpaikan ja mahdollisten uusien pysäköintipaikkojen rakentamisen vaikutukset maisemaan ja ympäristöön.

4 Trimantti

Liikenteen toimivuus/vaikutukset nykyiseen verkkoon

- "Trimantin" liikenneverkollinen ratkaisu pohjautuu nykyiseen liikenneverkkoon, joten liikenteensijoittuminen katuverkolle on hyvin nykyisen kaltainen
- Aurinkotien/Tuulensuunkadun liittymä on kiertoliittymä, joka toimivuus on hyvä pitkälle tulevaisuuteen. Tuulensuunkadun ja Käsityöläiskadun liittymään tarvitaan liikennevalot sekä riittävät kaistajärjestelyt. Kahden kiertoliittymän väliin sijoittuvat liittymä ei toimi ilman liikennevaloja.
- Kilpailutyössä on esitetty mm. Tullikatu ja Luostarinkatu merkinnällä katu/pihakatu, joka ei anna yksiselitteistä kuvaa kadun luonteesta. On kuitenkin oletettavaa, että työssä on haettu keskustan rakennemallin kaltaista ratkaisua, joka on kävelypainotteinen katu. Pihakadulla läpiajo ei ole sallittua.

Joukkoliikenne

- Linja-autoasema on keskeisellä paikalla ja laituriratkaisu tyypiltään toimiva, joskin mitoitukseltaan alimittainen.
- Linja-autojen tilantarpeet esim. liittymissä tulee ottaa huomioon
- Linja-autoliikenne (runsaat 100/vrk:ssa) käyttää Luostarinkatua ja Torikatua, tästä muodostuu selkeä turvallisuusriski mikäli katutilan mitoituksessa ja toimintojen sijoituksessa ei oteta tätä huomioon
- Linja-autoaseman läheisyyteen sijoittuu runsaasti asumista, linja-autoliikenne voi siten aiheuttaa häiriötä asumiselle
- Taksilla asemalle saapuva kulkija voi harhautua peruuttavan linja-auton alle tulee kiinnittää huomiota turvalliseen siirtymiseen liikennemuodosta toiseen

Huoltoliikenne ja pelastusreitit

- Huollon sijoittaminen maanalaisiin tiloihin rauhoittaa liikennettä pihakaduilla.
- Huoltoliikenteen kannalta pysäköintihalliin johtava ramppi ja itse halli ajouran osalta on mitoitukseltaan liian kapea ja matala.
- Kauppiastavaratalon sisäpihalle avautuvista asunnoista pelastautuminen on hoidettava muuten kuin nostolava-autolla.

Pysäköinti

- Pysäköinnin sijoittaminen maan alle mahdollistaa maan tehokkaamman käytön. Maanalaiset pysäköintipaikat kattavat esitetyn rakentamisen pysäköintivaatimukset.
- Pysäköintipaikkojen leveytenä käytetty 2,50 m. Asiakaspysäköinnissä p-paikan leveytenä tulisi käyttää 2,70 m normaalipaikoilla.

- Korttelin 5/6 pysäköintihalliin ajo sijoittuu vilkasliikenteiselle Käsityöläiskadulle, mikä voi aiheuttaa toimivuusongelmia niin Käsityöläiskadun liikenteelle kuin rampin liikenteelle. Parmpi suunta rampille olisi Luostarinkatu. Halliin sijoittuu pääosin asiakaspysäköintiä.
- Korttelin 3/55 p-halliin ajo sijoittuu Ratakadulle, jonka sijainniltaan on hyvä. rampin sijoittuminen ei ole ongelma. Halli palvelee asukaspysäköintiä.

Jalankulku ja pyöräily

- Kevyen liikenteen pääreitit sijoittuvat Aurinkotien, Tuulensuunkadun, Käsityöläiskadun ja Presidentinkadun varteen.
- Aurinkotieltä on yhteys Kuparivuoren suuntaan kaupungintalolle, torille ja Kuparivuoren koululle.
- Matkahuollon ja Kauppiastavaratalon välistä kulkeva kevyen liikenteen diagonaali yhteys sujuvoittaa liikkumista.
- Kevyen liikenteen pääreitin sijoittaminen Käsityöläiskadun eteläreunaan hieman oudoksuttaa

5 Taikurin hattu

Liikenteen toimivuus/vaikutukset nykyiseen verkkoon

- "Taikurin hatun" liikenneverkollinen ratkaisu poikkeaa nykyisestä verkosta siten, että Aurinkotieltä on uusi diagonaali yhteys Käsityöläiskadun ja Tuulensuunkadun liittymään. Ratkaisu on mielenkiintoinen ja jossain määrin voi tasata liikenneverkon kuormitusta.
- Ratkaisu voi ohjata entistä enemmän liikennettä Tullikadulle Aurinkotien suunnasta.
- uusi katuyhteys tarjoaa sujuvan yhteyden Aurinkotien ja markettien suuntaan
- Tuulensuunkadun osan katkaiseminen korttelin 3/55 kohdalla esim. tori-tapahtuman ajaksi aiheuttaa liikenteelle kiertoa. Bussiliikenteen kulkua ei tule kuitenkaan estää.
- Tuulensuunkadun kävelypainotteisuus rajoittaa liikennöintiä kadun pohjoissuuntaan. Hirdastaa muttei estä.
- Tullikadun ja Tuulensuunkadun toimivuudessa ei ole ongelmia
- Käsityöläiskadun ja Tuulensuunkadun kiertoliittymä toimii hyvin nykyisillä liikennemäärillä myös kesän lomakaudella. Huipputunnin 20 %:n liikenteen kasvu aiheuttaa jo jonoutumista. 30 %:n liikenteen kasvu (vastaa vuoden 2030 ennustetta) huipputuntiliikenteessä aiheuttaa jonon venymistä etenkin kiertoliittymän kaakkois haaralla (Tuulensuunkatu), jossa jonon pituus on keskimäärin 8 ajoneuvon mittainen ja maksimissaan 110 metriä.

Joukkoliikenne

- Joukkoliikenteen ratkaisu on teknisesti toimiva ja linja-autoliikenteen aiheuttamat häiriöt vähäisemmät kuin Trimantissa.
- Bussiliikenne vaatii linja-auto aseman liittymissä ja uudella Aurinkotiellä suuremmat kaarresäteet.

- Taksien samoin kuin saattoliikenteen sijoittuminen jätetty vähemmälle huomiolle tai ei ole otettu huomioon.

Huoltoliikenne ja pelastusreitit

- Liiketilojen huolto tapahtuu kadulta ja sisäpihalta
- Huoltoliikenteelle olisi hyvä osoittaa lastauspaikat mikäli ne sijoittuvat kadunvarteen.

Pysäköinti

- Maanalainen pysäköinti sijoittuu keskeisesti ja halli on muodoltaan selkeä mahdollistaen vaihteittaisen käyttöönoton.
- P-hallin sisäänajot sijoittuvat Tullikadulle ja Puistotielle, joka liikenteen kannalta hyvä ratkaisu.
- P-hallin ajorampit eivät täytä pituuskaltevuuksiltaan suunnitteluohjeiden vähimmäisvaatimuksia, muutaman autopaikan uhraamisella tilanne saataisiin paremmaksi.
- Hallin autopaikkojen mitoituksena käytetty 5 * 2,50m, joka asukaspysäköintiin muttei asukaspysäköintiin eli todellisuudessa pysäköintipaikoissa jäädään jonkin verran alle tavoitteen

Jalankulku ja pyöräily

- Kevyen liikenteen pääreitit sijoittuvat Aurinkotien, Tuulensuunkadun ja Käsityöläiskadun varteen. Muista poiketen suunnittelualueen läpi on esitetty ainoastaan jalankulkuyhteys.
- Käsityöläiskadun varteen on esitetty kadun molemmin puolin kevyen liikenteen väylät. Katutila ei mahdollista tällaista ratkaisua ainoastaan jalkakäytävän ja toiselle puolelle kevyen liikenteen väylän.

6 Copperfield

Liikenteen toimivuus/Vaikutukset nykyiseen verkkoon

- Copperfieldin liikenneverkollinen ratkaisu pohjautuu nykyiseen ja keskustan rakennemallin liikenneverkkoon. Ratkaisu on kokonaisuudessaan liikenteellisesti toimiva.
- Aurinkotien ja Tuulensuunkadun kiertoliittymä toimivuudessa ei tule ongelmia. Tuulensuunkadun ja Käsityöläiskadun liittymä tulee ratkaista esim. liikennevaloilla, jolloin on varmistettava myös riittävät kaistajärjestelyt. Kaistojen määrä jää arvoitukseksi esim. Käsityöläiskadulla.
- Ehdotuksessa kävelypainotteisiksi kaduiksi on esitetty Tullikatu, Luostarikatu osalla matkaa samoin kuin Puistotie. Kävelypainotteisten katujen laajuus on sopiva eikä niistä muodostu liikenneverkolle rasitetta. Kävelypainotteisten katujen käsittelytapa ei ilmene kuvista.

Joukkoliikenne

- Linja-autoasema ja taksi sijoittuvat Aurinkotien varteen. Ratkaisu on kokonaisuudessaan liikenteellisesti toimiva, sen saavutettavuus kaikilla liikennemuodoilla on hyvä. Ratkaisun

etuna on lisäksi se, että niin taksi kuin linja-autoliikenne eivät sekoitu ns. kävelypainotteisille kaduille vaan käyttävät pää- ja kokoojakatuja.

- Saatto- ja noutoliikenteelle on esitetty pysäköintipaikat terveysaseman eteläpuolelle, linja-auto- ja taksiaseman välittömään läheisyyteen.

Huoltoliikenne ja pelastusreitit

- Kauppiastavaratalon sisäpihalle avautuvista asunnoista pelastautuminen on hoidettava muuten kuin nostolava-autolla.
- Liiketilojen huolto tapahtuu kadulta ja sisäpihalta. Kaduille tulee varata keskitetyt alueet lastauspaikoille.

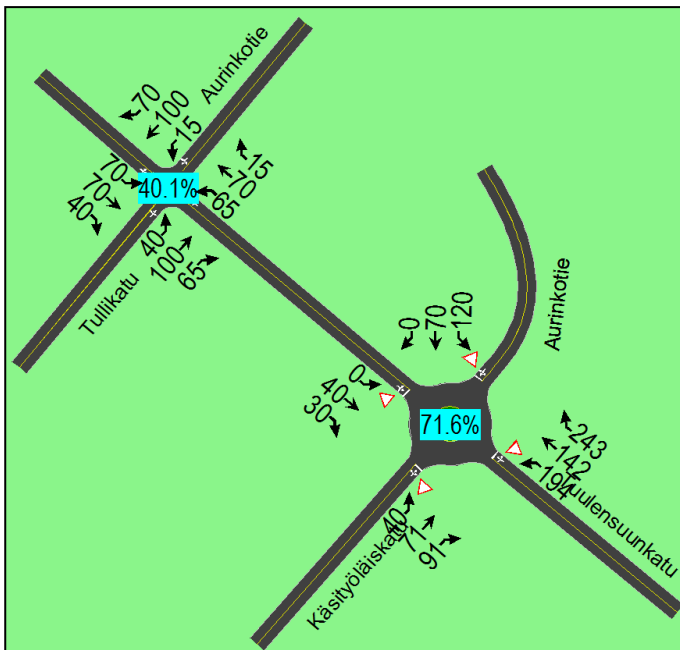
Pysäköinti

- Ehdotuksessa on esitetty riittävä määrä pysäköintipaikkoja niin asumiselle kuin liike- ja toimistokäytölle. Rakenteellisessa pysäköinnissä rakenteet verottavat osan paikoista, jos tämä otetaan huomioon niin edelleenkin paikkoja on riittävästi.
- Asiointi- ja vieraspysäköinti on osoitettu kadunvarsipaikoille, mikä selkeyttää pysäköintihallin käyttöä ja valvontaa.
- Pysäköintihalliin ajo sijoittuu vilkasliikenteiselle Käsityöläiskadulle, mikä voi aiheuttaa toimivuusongelmia niin Käsityöläiskadun liikenteelle kuin rampin liikenteelle.
- Pysäköintihallien ajorampit eivät täytä pituuskaltevuuksiltaan suunnitteluohjeiden vähimmäisvaatimuksia. Työn korkeusmallin erilaisuus vaikeutti pituuskaltevuuksien tarkastelua.
- Hallin autopaikkojen mitoituksena käytetty 5 * 2,50m, joka asukaspysäköintiin muttei asukaspysäköintiin.

Jalankulku ja pyöräily

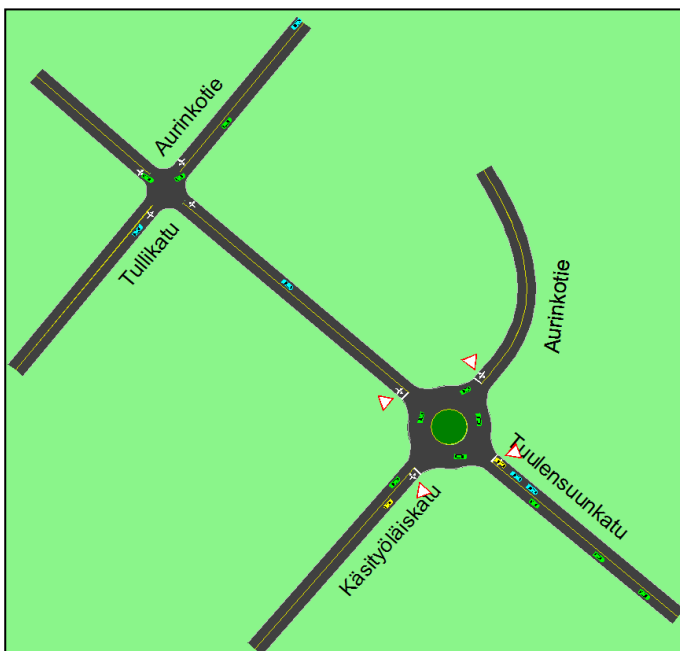
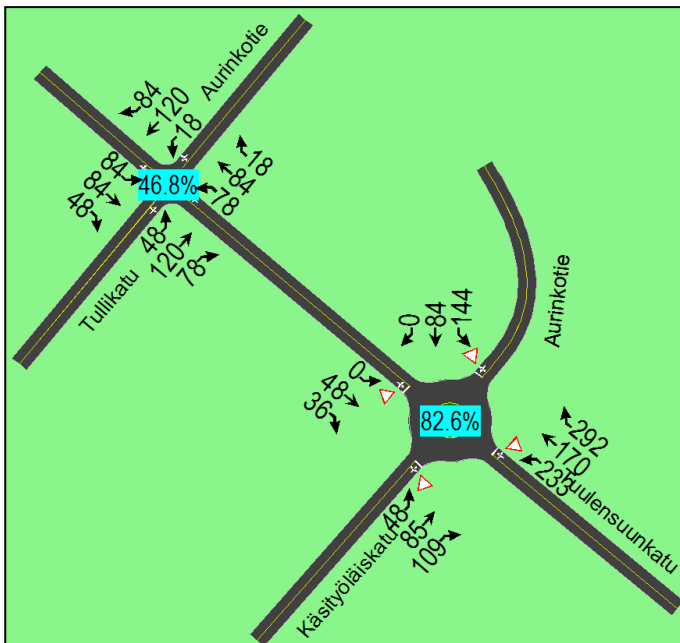
- Kevyen liikenteen pääreitit sijoittuvat Aurinkotien, Tuulensuunkadun, Käsityöläiskadun ja Presidentinkadun varteen rakennemallin mukaisesti.
- Korttelin 5/6 läpäisevä kevyen liikenteen yhteys tarjoaa sujuvan yhteyden kaupungintalolle, torille ja Kuparivuoren koululle.

Kesäkuun iltahuipputunti 2008 (Toimivuustarkastelu, Ramboll 2008)



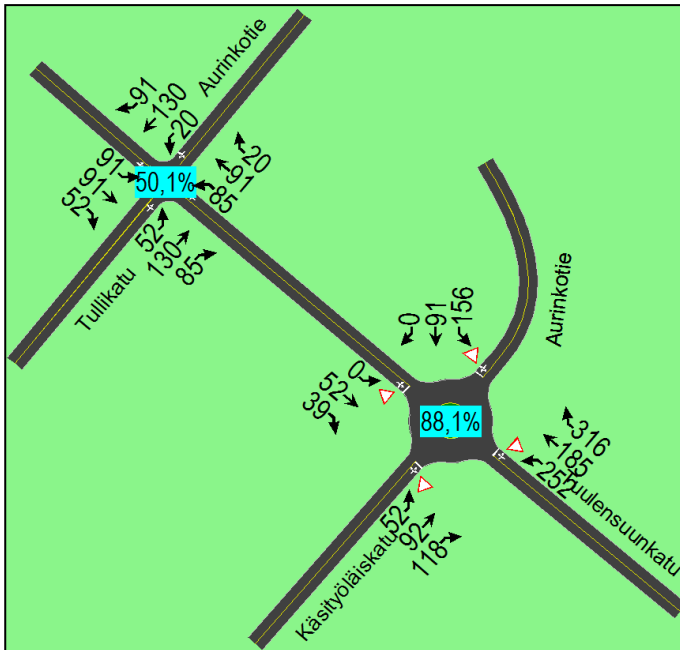
- Kiertoliittymän kuormitusaste on 0,7 ja nelihaaraliittymän 0,4.
- Kiertoliittymässä Tuulensuunkadun suunnalla viivytys on 6 sekuntia/ajoneuvo.
- Viivytykset muilla suunnilla ovat noin 2 sekuntia/ajoneuvo.
- Tullikadun ja Tuulensuunkadun (Kaakko) liittymässä viivytykset ovat kaikilla suunnilla alle 3 sekuntia/ajoneuvo.
- Kiertoliittymässä Tuulensuunkadun (Kaakko) suunnalla jonon pituus on keskimäärin 4 ajoneuvon mittainen ja maksimissaan 100 metriä.
- Muilla kiertoliittymän tulosuunnilla jonoja ei juuri muodostu (maksimi jonon pituus 4 ajoneuvoa).
- Tullikadun ja Tuulensuunkadun liittymässä ei jonoja juurikaan muodostu (maksimi jonon pituus 3 ajoneuvoa).

1,2 x Kesäkuun iltahuipputunti 2008



- Kiertoliittymän kuormitusaste on 0,8 ja nelihaaraliittymän 0,5.
- Kiertoliittymässä Tuulensuunkadun suunnalla viivytys on 6 sekuntia/ajoneuvo.
- Viivytykset muilla suunnilla ovat alle 3 sekuntia/ajoneuvo.
- Tullikadun ja Tuulensuunkadun (Kaakko) liittymässä viivytykset ovat kaikilla suunnilla alle 4 sekuntia/ajoneuvo.
- Kiertoliittymässä Tuulensuunkadun (Kaakko) suunnalla jonon pituus on keskimäärin 4 ajoneuvon mittainen ja maksimissaan 100 metriä.
- Muilla kiertoliittymän tulosuunnilla jonoja ei juuri muodostu (maksimi jonon pituus 4 ajoneuvoa).
- Tullikadun ja Tuulensuunkadun liittymässä ei jonoja juurikaan muodostu (maksimi jonon pituus 4 ajoneuvoa).

1,3 x Kesäkuun iltahuipputunti 2008 (Vuoden 2030 ennuste liikennemäärä)



- Kiertoliittymän kuormitusaste on 0,9 ja nelihaaraliittymän 0,5.
- Kiertoliittymässä Tuulensuunkadun suunnalla viivytys on 20 sekuntia/ajoneuvo.
- Viivytykset muilla suunnilla ovat alle 3 sekuntia/ajoneuvo.
- Tullikadun ja Tuulensuunkadun (Kaakko) liittymässä viivytykset ovat kaikilla suunnilla alle 5 sekuntia/ajoneuvo.
- Kiertoliittymässä Tuulensuunkadun (Kaakko) suunnalla jonon pituus on keskimäärin 8 ajoneuvon mittainen ja maksimissaan 110 metriä.
- Muilla kiertoliittymän tulosuunnilla jonoja ei juuri muodostu (maksimi jonon pituus 4 ajoneuvoa).
- Tullikadun ja Tuulensuunkadun liittymässä ei jonoja juurikaan muodostu (maksimi jonon pituus 4 ajoneuvoa).