

## RAISION KESKIKAUPUNGIN SUUNNITTELUKILPAILU



ARVOSTELUPÖYTÄKIRJA 12.4.2010

# Sisältö

<b>1. YLEISTÄ</b>	3
1.1. KILPAILUN JÄRJESTÄJÄ, KILPAILUN LUONNE JA TARKOITUS	3
1.2. KILPAILUUN KUTSUTUT OSALLISTUJAT JA PALKINNOT	3
1.3. PALKINTOLAUTAKUNTA JA ASiantuntijat	3
1.4. KILPAILUN SÄÄNNÖT JA KILPAILUOHJELMAN HYVÄKSYMINEN	4
1.5. KILPAILUAIKA SEKÄ KILPAILUA KOSKEVAT KYSYMYKSET	4
1.6. KILPAILUEHDOTUSTEN SAAPUMINEN	4
1.7. PALKINTOLAUTAKUNNAN KOKOUKSET	4
<b>2. KILPAILUTEHTÄVÄ</b>	4
2.1. KILPAILUN TAUSTAA	4
2.2. KILPAILUN TAVOITTEET JA SUUNNITTELUOHJEET	5
Keskeiset tavoitteet	5
Ohjeelliset määrälliset tavoitteet vuoteen 2025 mennessä	5
Suunnitteluohjeita	5
<b>3. KILPAILUN ARVOSTELU</b>	6
3.1. KILPAILUEHDOTUSTEN ARVOSTELUPERUSTEET	6
3.2. YLEISARVOSTELU	6
Kaupunkikuva ja -rakenne	6
Vaiheittain rakentamisen vaihtoehdot	7
Liikenteellinen toimivuus	7
Jokilaakson saaminen osaksi kaupunkikuvaa	8
Taloudellinen toteuttamiskelpoisuus	8
3.3. EHDOTUSKOHTAINEN ARVOSTELU	9
Ehdotus 1 "Ville Raïsieuse"	9
Ehdotus 2 "Loimu"	10
Ehdotus 3 "Vihreä Nauha"	12
<b>4. KILPAILUN TULOS</b>	13
4.1. PALKINTOLAUTAKUNNAN PÄÄTÖS	13
4.2. PALKINTOLAUTAKUNNAN SUOSITUS JATKOTOIMENPITEIKSI	13
4.3. ARVOSTELUPÖYTÄKIRJAN ALLEKIRJOITUS	14
4.4. NIMIKUORTEN AVAUS	15

# 1. YLEISTÄ

## 1.1. KILPAILUN JÄRJESTÄJÄ, KILPAILUN LUONNE JA TARKOITUS

Kilpailun järjestivät Raision kaupunki ja Tiehallinto (1.1.2010 alk. Varsinais-Suomen Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ELY) yhteistyössä Suomen Arkkitehtiliitto SAFA:n kanssa.

Kilpailu järjestettiin rajoitettuna kutsukilpailuna siten, että osanottajiksi oli päätetty kutsua kolme monialaista työryhmää. Ilmoittautumiskutsu julkaistiin julkisten hankintojen ilmoituskanavalla 11.8.-7.9.2009.

Kilpailun tarkoituksena oli kartoittaa erilaisia ratkaisumahdollisuuksia ja löytää periaateratkaisu, joka voi toimia osayleiskaavan jatkosuunnittelun ja päätöksenteon pohjana.

## 1.2. KILPAILUUN KUTSUTUT OSALLISTUJAT JA PALKINNOT

Ilmoittautumisaikana tarjoutui 21 työryhmää, joiden kaikkien hakemukset voitiin ottaa arvioinnissa huomioon. Arvioinnissa osoittautuivat ilmoittautumisohjelmassa mainittujen kriteerien perusteella parhaiksi seuraavat kolme työryhmää:

- Kirsti Sivén ja Asko Takala Arkkitehdit Oy, Trafix Oy, Maisema-arkkitehdit Byman & Ruokonen Oy ja Terveyspuistot Konsultointi
- Helin & Co Arkkitehdit Oy, Trafix Oy, Loci Maisema-arkkitehdit Oy ja Tuomas Santasalo Ky
- Arkkitehtitoimisto Harris - Kjisik Oy, WSP Finland Oy ja TP Group Finland Oy - Keskustakehitys.

Kilpailussa annetaan kullekin hyväksytyyn ehdotuksen jättäneelle kilpailijalle 20000 €:n palkkio + alv 22 %. Suomen Arkkitehtiliitto perii kilpailusääntöjen mukaisesti palkkioista 10% kilpailijoiden nimeämän arkkitehtituomarin palkkiota yms. kuluja varten.

## 1.3. PALKINTOLAUTAKUNTA JA ASiantuntijat

Palkintolautakuntaan kuuluivat:

Hannele Lehto-Laurila, kaupunginhallituksen pj., varatuomari  
Seppo Kalliotie, kaupunginhallituksen jäsen, levyseppä  
Ari Leinonen, kaupunginhallituksen varapuheenjohtaja, kiinteistövälittäjä  
Jari Salonen, toimitusjohtaja (Raision Kauppakeskus Oy)  
Matti Vanto, kirkkovaltuuston puheenjohtaja (Raision seurakunta), laamanni  
Antti Kärki, investointipäällikkö (V-S Ely, ent. Tiehallinto), diplomi-insinööri  
Sirpa Salmi, Raision kaupungin kaavoituspäällikkö, arkkitehti SAFA  
Olavi Tuomi, Raision kaupungin tekninen johtaja, diplomi-insinööri  
Pekka Mäki, arkkitehti SAFA, kilpailijoiden nimeämä ammattijäsen

Palkintolautakunnan puheenjohtajana toimi Hannele Lehto-Laurila ja sihteerinä toimistoarkkitehti Kaisa Äijö.

Palkintolautakunta kuuli asiantuntijoina seuraavia tahoja:

Liikennesuunnittelu  
Maisemasuunnittelu  
Elinkeinoasiat

Jouni Lehtomaa ja Juha Jokela / Ramboll Oy  
Marja Mikkola / MA-arkkitehdit  
Pauli Santala ja Kimmo Koski / FCG

#### 1.4. KILPAILUN SÄÄNNÖT JA KILPILUOHJELMAN HYVÄKSYMINEN

Järjestäjän edustajat, palkintolautakunta ja Suomen Arkkitehtiiliiton kilpailusihteerit ovat hyväksyneet kilpailuohjelman liitteineen.

Kilpailussa noudatettiin Suomen Arkkitehtiiliiton kilpailusääntöjä.

#### 1.5. KILPILUAIKA SEKÄ KILPILUA KOSKEVAT KYSYMYKSET

Kilpailuaika oli 14.10.2009-5.2.2010. Kilpailu alkoi 14.10. informaatiotilaisuudella ja kilpailualueeseen tutustumisella. Tilaisuudessa luovutettiin kilpailuun kutsutuille ryhmille kilpailuohjelma materiaaleineen.

Kilpailijoiden oli mahdollista esittää kilpailua koskevia kysymyksiä 4.11.2009 asti. Kysymyksiä saapui määräaikaan mennessä viisi kappaletta. Vastaukset julkaistiin kaupungin verkkosivuilla 13.11.2009.

#### 1.6. KILPILUEHDOTUSTEN SAAPUMINEN

Kaikki kolme ehdotusta saapuivat määräaikaan mennessä ja sisälsivät vaadittavat asiakirjat. Kilpailuehdotukset avattiin seuraavassa järjestyksessä:

1. "Ville Raïsieuse"
2. "Loimu"
3. "Vihreä nauha"

#### 1.7. PALKINTOLAUTAKUNNAN KOKOUKSET

Palkintolautakunta kokoontui kuusi kertaa, minkä lisäksi palkintolautakunnan keskuudestaan valitsema työryhmä kokoontui neljä kertaa. Työryhmään kuuluivat Pekka Mäki, Antti Kärki, Sirpa Salmi, Olavi Tuomi ja sihteerinä Kaisa Äijö.

## 2. KILPILUTEHTÄVÄ

### 2.1. KILPILUN TAUSTAA

Raision ydinkeskustaa on uusittu viimeisen kymmenen vuoden aikana entistä kaupunkimaisemmaksi. Yleiskaava 2020, joka hyväksyttiin vuonna 2004, määrittelee keskustatoimintojen alueet ja niitä kehystävät asumispainotteisten keskustatoimintojen alueet. Lähes koko kilpailualue on asemakaavoitettu, mutta osa kaavoista edellyttää ajanmukaisuuden tarkastelua. Keskikaupungin myönteisen kehityksen jatkumista sekä asuin- että asiointimiljöönä tuetaan laatimalla tulevaisuuden suuntaviivoja määrittelevä osayleiskaava.

Raision keskustan maankäytön ja ympäristön haaste on E 18, kt 40 Turun kehätien, (Nesteentie, Ohikulkutie) sijainti. Runsaasti raskasta liikennettä välittävä maatie on samalla osa Raision katuverkkoa. Aivan keskustan itäpuolella kulkee

moottoritietuokkainen E8 valtatie 8 (Raumantie), jolla on eritasoliittymä Turun kehätien kanssa.

Raision kaupunki ja Tiehallinto (nyk. Varsinais-Suomen Ely) ovat yhdessä teettäneet luonnoksia kehätien tulevaisuuden ratkaisuksi vv. 2008–09.

Kilpailualueen laajuus on 453 ha. Alueella on nyt noin 7200 asukasta (29 % kaupungin väestöstä) ja vajaa 4000 työpaikkaa. Yleiskaava 2020 perustuu tavoitteeseen, että kilpailualueella olisi tavoitevuonna noin 9000 asukasta ja 5000 työpaikkaa.

## 2.2. KILPAILUN TAVOITTEET JA SUUNNITTELUOHJEET

Suunnittelukilpailun tavoitteena oli löytää kaupunkikuvan ja keskikaupunkimiljöön laadun, ympäristöhäiriöiden vähentämisen, kaavatalouden ja energiatehokkuuden kannalta mahdollisimman hyvin perusteltu ratkaisu Raision keskikaupunkialueen osayleiskaavan pohjaksi. Kilpailu keskittyi kaupunkikuvallisesti ansiokkaan ja liikenteellisesti toimivan sekä sosiaalista toiminnallisuutta aktivoivan suunnitelman tavoittamiseen. Keskikaupunkialueen kehittäminen tukee kestävän kehityksen huomioon ottamista kaupunkirakenteessa.

### **Keskeiset tavoitteet**

Maakuntakaavasta, yleiskaavasta ja Raision strategiasta johdetut tavoitteet olivat tiivistettyinä seuraavat: Osayleiskaava

- vahvistaa keskikaupunkialuetta osana seudun monikeskuksisen aluerakenteen kehittämistä
- osoittaa keskikaupunkialueelle kaupunkiseudun rakenteen tiivistämisen mahdollisuuksia joukkoliikenneakselin varrelle (seudullinen kehittämisvyöhyke)
- turvaa keskustan kehittämistarpeet ja laajentumismahdollisuudet
- vahvistaa Raision keskustan vetovoimaa lisäämällä palveluja, asuntoja ja työpaikkoja
- muuttaa kaupunkikuvaa aikaisempaa viihtyisämmäksi ja omaperäisemmäksi sekä kytkee kauppakeskusalueen osaksi keskustaa ja keskikaupunkialuetta
- avaa ulkoilureittiyhteyksiä keskustasta jokilaaksoon ja parantaa jokilaakson maisemallista kokonaisuutta ja arvoa seudullisena virkistysvyöhykkeenä
- osoittaa liikenteellisen ratkaisun, jossa raskaan läpikulkuliikenteen ongelma on ratkaistu ja keskikaupunkiin voidaan muodostaa katumainen liikenneympäristö
- hyödyntää positiivisessa merkityksessä valtakunnallisten teiden risteyspaikan statuksen ja saavutettavuuden

### **Ohjeelliset määrälliset tavoitteet vuoteen 2025 mennessä**

- täydentävää rakentamista alueelle osoitetaan ohjeellisesti seuraavasti:
- asuntoja 2000 asukkaalle 60 000 – 100 000 k-m<sup>2</sup>
- työpaikkarakentamista 1000 uutta työpaikkaa varten 40 000 k-m<sup>2</sup>
- tilavarausta kaupallisille palveluille 7 000 k-m<sup>2</sup>
- kokonaisuuskas määrä alueella tavoitevuonna 2025 12 000 hlöä

Määrät kuvasivat arvioituja suuruusluokkia vuoteen 2025 mentäessä. Myös myöhempään ajankohtaan ajoittuvaan rakentamiseen oli mahdollista tehdä ohjeelliset tavoiteluvut ylittäviä ehdotuksia, jos kokonaisratkaisu sen mahdollisti.

### **Suunnitteluohjeita**

Suunnittelualue tulee korostumaan seudullisesti merkittävänä väestö-, työpaikka- ja palvelukokonaisuutena. Kaupunkirakenteen yksityiskohtaisemmat kaavoituksen ja

rakentamisen toimet tulevat kohdistumaan alueelle tulevina vuosina huomattavissa määrin. Alue on strategisesti merkittävä.

Moottoriliikenteen häiriövaikutusten vähentämiseen tuli osoittaa ratkaisuja. Vv. 2008–09 laaditut liikennesuunnitelmien vaihtoehtoiset luonnokset olivat kilpailutyössä ohjeellisia. Kilpailussa tuli osoittaa vähintään yhtä toimivat toisenlaiset ratkaisut, jollei jokin liikenteen luonnosvaihtoehdoista ollut esitettävän kokonaisuuden lähtökohtana.

Suunnitelmissa tuli osoittaa ratkaisuja ydinkeskustan ja muiden palvelualueiden sekä jokilaakson saavutettavuuteen kävellen ja polkupyörällä. Varsinaisen kilpailualueen vaikutusalueita olivat Raisionjokilaakso / Vesilaitoksen alue sekä Raisionlahti / Venesatama.

Keskustaa ympäröivä virkistysalueiden verkosto tuli säilyttää ja osoittaa mahdollisuuksien mukaan lisää yhteyksiä rakennettujen ja viheralueiden välille. Ekologisten käytävien säilymiseen tuli kiinnittää huomiota.

### 3. KILPAILUN ARVOSTELU

#### 3.1. KILPAILUEHDOTUSTEN ARVOSTELUPERUSTEET

Kilpailuehdotusten arvioinnissa painottuivat

- keskustarakenteen ja kaupunkikuvan omaleimaisuus ja eheys
- kokonaisratkaisun johdonmukaisuus on keskeisempää kuin ohjeellisten määrällisten mitoitustavoitteiden toteutuminen
- täydentävän rakentamisen luontevuus
- vaihteittain rakentamisen vaihtoehdot
- raskaan liikenteen aiheuttamien haittojen vähentäminen
- keskustamaisen katuverkon toimivuus
- kaupunkiseudun keskeisen joukkoliikenneakselin vahvistaminen
- keskustan ja jokilaakson yhteydet
- onnistuminen jokilaakson saamisessa osaksi kaupunkikuvaa
- taloudellinen toteuttamiskelpoisuus

#### 3.2. YLEISARVOSTELU

##### **Kaupunkikuva ja -rakenne**

Kilpailuehdotuksissa on analysoitu Raision kaupunkirakenteen kehittymistä mielenkiintoisella tavalla, joka parhaimmissa ehdotuksissa kytkeytyy selvästi esitettyyn tavoitteelliseen kaupunkirakenne- ja rakentamistapasuunnitelmaan.

Kilpailun tavoiteaikataulu v. 2025 ja mitoitustavoitteet yhdessä ovat hieman rajoittaneet kilpailijoiden mahdollisuuksia alueen ideoinnissa, mutta ehdotuksissa on myös otettu käyttöön vuoden 2050 tilanne. Se antaa mahdollisuudet kaupunkirakenteen kehityksen pitempään tavoiteasetteluun. Ehdotukset ovat vahvistaneet käsitystä, että kaupungin resurssit tulee entistäkin voimakkaammin kohdistaa keskikaupunkialueelle ja ydinkeskustaan parannusten aikaansaamiseksi.

Parhaimmillaan ehdotukset säilyttävät kaupungin identiteetteinä tärkeäksi koettuja ominaisuuksia kaupunkirakenteessa ja –kuvassa. Toivottu eheyttäminen ydinkeskustassa on kuitenkin ollut ongelmallista liikennejärjestelmien suuriin muutoksiin liittyen. Parhaimmat ehdotukset pystyvätkin liittämään Raision

nykyidentiteettiin kuuluvat kaupungintalon ja kirkon ympäristön sekä Valonaukion toreineen mukaan uuteen kaupunkikuvaan. Ongelmia sen sijaan tuo uuden rakenteen toteuttamismahdollisuudet silloin, kun ne liittyvät maanalaisen liikennetunnelin toteutumiseen rakenteellisesti ja aikataulullisesti.

Ehdotuksissa on parannettu Raision ydinkeskustan kaupallista saavutettavuutta osittain siirtämällä lähistöllä toimivia kaupan yksiköitä keskitetyksi alueelle. Toimivuutta on parannettu osittain purkamalla ja osittain olemassa olevaa rakennetta hyödyntämällä. Ydinkeskustan ulkopuolella sijaitsevien kaupan- ja muiden liiketilöiden paikalle on osoitettu uutta asuinrakentamista.

Ehdotuksissa tuodaan painokkaasti esille Raision keskikaupungin mahdollisuudet kaupunkipientialoasumisen paikkana, hyvien julkisten liikenneyhteyksien varrella. Monipuoliset rakennustyytit ja ekologisuus ovat ehdotuksissa hyvin esillä. Kilpailu on osoittanut että täydennysrakentamisalueiden toteutumista tulee määritetysti ja pitkäjänteisesti tavoitella, jotta keskikaupunkialueella rakenne ja kaupunkikuva kehittyisivät. Näillä seikoilla arvioidaan olevan merkittävä väestörakenteen monipuolistumista tukeva vaikutus.

Kaupunkirakenteellisesti ja liikenteellisesti ongelmallisena ja eriytyneenä on koettu Mahittulan Petterinpellon alue. Sen tulevaa kehittämistä onkin syytä selvittää uudelleen Mahittulan ja Raisionjokilaakson ympäristön erilliselvytyksissä.

### **Vaiheittain rakentamisen vaihtoehdot**

Kilpailu on vahvistanut käsitystä, että kaupunkikuvan ja – rakenteen parantamiseen tähtäävät toimenpiteet pitää käynnistää ydinkeskustan kaupallisesta alueesta ja pääristeyksen ympäristöstä. Muuttuvista alueista merkityksellistä on Lumparlan kerrostaloalueen täydennysrakentaminen ja kaupunkikuvan parantaminen. Tasalan eteläpuoliselle alueelle on osoitettu monipuolisia Raision mittakaavalle sopivia maankäyttöratkaisuja, joiden toteutumisella luodaan uudistunutta kaupunkikuvaa ja lisätään keskustan asukasmäärää. Ehdotuksissa on jo tuotu esille toteuttamiskelpoisia mahdollisuuksia täydennysrakentamiseen.

### **Liikenteellinen toimivuus**

Raskaan liikenteen ja pitkämatkaisen läpikulkuliikenteen osalta on kaikissa ehdotuksissa tukeuduttu perusehdotuksen mukaiseen Nesteentien alle sijoitettavaan tunneliin, jotta keskikaupunkialuetta voidaan kehittää. Ratkaisu vähentää keskustan maanpäällistä läpikulkuliikennettä, liikennemelua, antaa edellytyksiä viihtyisämmän keskustakatuverkon toteutukselle ja parantaa liikenneturvallisuutta.

Liikenteellistä toimivuutta on arvioitu simuloimalla ehdotetut kilpailuratkaisut vuoden 2030 iltahuipputunnin ennustetuilla liikennemäärillä. Verkollisesti kaikissa vaihtoehdoissa on perusratkaisuun nähden heikkoutena Voudinkadun liittymän ja liikennemäärien puutteellinen järjestely, joka johtaa Kerttulantien ja keskustaliittymän tarpeettomaan kuormittumiseen ja liikenteen kiertomatkoihin.

Ehdotetuilla liikennejärjestelyillä voidaan todeta, että ”Vihreässä nauhassa” keskustan turbokierto liittymä ei toimi, mutta saadaan toimimaan liikennevaloliittymänä. ”Ville Raisieuse” saadaan toimimaan, jos keskustaaorren liikennevaloliittymiin lähes kaikille kääntymissuunnille rakennetaan kaksi kääntymiskaistaa. ”Loimussa” keskustan liikenne ei toimi johtuen Raisiontien suuntaisen tunnelihaaran puuttumisesta, jolloin liikenne ruuhkautuu pahoin v. 2030 iltahuipputunnin aikana.

Yleisesti pääkatuverkkoa on muutettu varsin vähän. Raskaan liikenteen poistuminen keskikaupunkialueelta on luonut mahdollisuuksia avata nykyistä tiiviimmin katuliittymiä Nesteentielle.

Raisiossa vallalla olleesta suunnittelukäytännöstä hieman poiketen ehdotuksissa painotetaan keskitettyä pysäköintiä, myös maanalaisena. Pysäköinnin osalta kaikissa ehdotuksissa suositaan keskustapysäköintiä korttelirakenteen ja suurempien kaupan yksiköiden alle. Tällä ratkaisulla luodaan viihtyisiä ja tehokkaita maanpäällisiä ratkaisuja, mutta taloudelliset näkökohdat ovat merkittävät ratkaisun toteuttamisessa. Pysäköintipaikkatarvetta vähentää julkisen liikenteen hyödyntäminen.

Kaikissa ehdotuksissa joukkoliikenteen reitti noudattaa pikaraitiotiesuunnitelmassa esitettyä reittiä ja maankäyttö tukee pikaraitiotien mahdollista toteuttamista. Ehdotuksissa on osoitettu joukkoliikenteen liittymis- ja pysäkkipaikat ja huomioitu kirjasto- ja koulukeskuksen pysäkkitarve. Parhaimmillaan on osattu tuoda kaupunkikuvaan uutta ilmettä tällä temalla.

### **Jokilaakson saaminen osaksi kaupunkikuvaa**

Raisionjokilaakson kulttuurimaisemaa ja kaupungin viheraluejärjestelmän runkoa on kunnioitettu ja eri ehdotuksissa kiitettävästi parannettu.

Maisemasuunnittelun tavoitteet eivät kuitenkaan kovinkaan selvästi näy kaupunkisuunnittelun ratkaisuisissa.

Keskikaupunkialueen liittyminen kauppakeskusalueeseen ei ehdotusten perusteella pidä toteutua jokilaakson rakentamisella, vaan säilyttämällä joen ympäristössä avoin maisematila, jokilaakso ulkoilureitteineen. Jokilaakson rakentaminen ei myöskään elinkeinoselvityksen perusteella tue Raision ydinkeskustan kaupan elpymistä, eikä se muutenkaan ole liikenteellisesti helposti, taloudellisesti tai maisemaan sopivasti toteutettavissa. Ehdotuksissa esitetään lisäksi nykyisten autoliikkeiden tonttien rajaamista voimakkaasti viheristutuksilla jokilaaksosta.

Selvitysten perusteella ydinkeskustan ja kauppakeskuksen kaupalliset alueet toimivat parhaiten nykyisinä alueellisinä kokonaisuuksinaan. Tämä on huomioitu myös kaikissa ehdotuksissa. Jokilaakso on haluttu säilyttää raisiolaisena ja kaupunkiseudullisena ominaispiirteenä.

Jokilaaksoon on avattu uusia kevyenliikenteen yhteyksiä ydinkeskustan suunnasta, mm. Raision hallintokorttelin kohdalta. Lisäksi ehdotuksissa on tarkasteltu vanhan postitien suuntaista yhteyttä moottoritien yli. Raumantien eritasoliittymän maisemoinnilla on pyritty vahvistamaan jokilaakson roolia kaupunkikuvassa.

### **Taloudellinen toteuttamiskelpoisuus**

Keskustassa muutosten operoiminen on vaikeaa ja haasteellista. Parhaimmissa ehdotuksissa on täydennetty olemassa olevaa rakennetta ja löydetty oivallista identiteettiä. Purkamiselle täytyy aina olla hyvät perusteet ja korvaavan ratkaisun täytyy olla aikaisempaa parempi eri näkökulmista tarkasteltuna. Uuden rakenteen nojautuminen asunto-osaakeyhtiöiden purkamiselle on epärealistista tai ainakin erittäin vaikeaa toteuttaa



### Liikennejärjestelyiden taloudellisuus

Jokaisessa ehdotuksessa on Nesteentien pitkämatkainen liikenne sijoitettu tunneliin, joka alkaa suunnilleen Raision uimahallin – kirjaston kohdalta ja päättyy Turun kehätielle ennen Raisionjoen siltaa. Lisäksi ehdotusta ”Loimu” lukuun ottamatta on Raisiontielle esitetty Y-tunnelihaara, joka yhdistyy Nesteentien suuntaiseen tunneliin. Keskusta-alueen pohjaoloista johtuen sekä tunnelit että rakennukset joudutaan perustamaan paalutuksen varaan ja VAK-kuljetuksista (vaarallisten aineiden kuljetukset) johtuen oletettavasti tunnelien ja niiden päälle mahdollisesti rakennettavien rakennusten perustusten tulee olla toisistaan riippumattomia.

Tunnelien ja maanpäällisen katuverkon sekä rakennusten vaiheittain rakentamisen kannalta ehdotus ”Vihreä nauha” on joustavin ja edullisin, sillä tunnelit voidaan rakentaa katujen alle myöhemmin, eikä rakennusmassoja sijoiteta lainkaan tunnelin päälle. Ehdotuksessa ”Ville Raisieuse” voidaan keskeinen, maanpinnan katuverkkoa muuttava rakennusmassa ja uusi ”Karppisen aukio” maanalaisine pysäköintitiloineen toteuttaa lopulliseen muotoonsa vasta tunnelien rakentamisen jälkeen. Muilta osin ko. ehdotuksen maankäyttö ei riipu tunnelirakentamisesta, ja keskusliittymä voisi olla nykyisellään, kunnes tunnelit voidaan rakentaa. Ehdotuksessa ”Loimu” esitetty pelkkä Nesteentien suuntainen kalliotunneli ei ole syvällä savikolla taloudellisesti ja liikenteellisesti toimivana toteutettavissa, jolloin keskustan katuverkon korttelirakenteen muutos voidaan rakentaa vasta betonitunnelin rakentamisen jälkeen. Ehdotuksista ”Loimu” kärsisi eniten vaiheittain rakentamisen odotusajasta

### 3.3. EHDOTUSKOHTAINEN ARVOSTELU

#### **Ehdotus 1 ”Ville Raisieuse”**

Ehdotuksen voimakas painopiste ydinkeskustan parantamiseen on oikeaan osunut. Kaikki täydennysrakentaminen sijoittuu siitä 500 metrin säteelle. Toisaalta se hieman vähentää muiden sellaisten vaihtoehtojen toteutumista, jotka olisivat toivottavia, jos ydinkeskustan alueen uudistaminen vie ennakoitua pidemmän ajan. Ehdotuksen visio vuodelle 2050 kuitenkin paljastaa, että määrätietoinen, kaupunkirakennetta kestävästi kehittävä linja voi jatkua hyvien julkisen liikenteen yhteyksien varrella.

Ehdotuksen idea on antaa uusi voimakas identiteetti Raision keskustalle. Sen neliömäinen uudisrakennus risteyksen keskelle on maamerkki, joka näkyy ja sen tunnistaa Raision keskustaksi; tiedetään minne tullaan. Uuden aukion sijoittaminen keskeiseen liikenteen solmukohtaan luo vahvaa yhteyttä kaupallisen alueen sekä kaupungintalon ja kirkon välille. Aukio on kuitenkin kooltaan sellainen, että sen antama vaikutelma ei välttämättä ole viihtyisä. Neliömäisen korttelin rakentuminen kerralla rakennettuna loisi identiteetin, mutta vaiheittainen, ehkä monien vuosien kestävä rakentaminen luo ongelmia alueen hahmottumisen kannalta. Voimakkaan muodon rajaamat mahdollisuudet asuntojen rakentamiseen aukion ympärillä voivat olla vaikeita toteuttaa arkkitehtonisesti hyvin, mikäli toteuttamiseen kuluu huomattavasti vuosia. Kyseinen rakentamisperiaate myös edellyttää koko korttelin paikoituksen suunnittelua jo ensimmäisen rakennusosan yhteydessä ja maanalaisen liikennetunnelin huomioon ottamista. Rakentamisen jatkuessa mahdollisesti pitkään, tulee ohjauksen olla lujaa ja johdonmukaista.

Kaupallinen keskusta on onnistuneen kokoinen ja sisältöinen. Se saavutetaan siirtämällä nykyisiä kaupan tiloja esitettyyn paikkaan. Ehdotuksessa säilytetään Raumantien varren K-supermarket, mikä ei ole mahdollista kaupan kokonaisuuden aikaansaamiseksi.

Kaupallisen keskustan yhdistäminen lasikatteella vaihe vaiheelta on hieno mahdollisuus. Yhteys nykyiseltä Valon aukiolta kaupungintalolle ja aina kirkolle saakka on hyvä idea. Kävelyllä muodostuu näin voimakas akseli torilta uuden keskustakorttelin läpi hallintokeskukseen. Ydinkeskustassa liike- ja palvelukeskustan kevyen liikenteen alueet muodostavat tärkeän osan kevyen liikenteen verkkoa.

Hallintokortteli on täydennetty mielenkiintoisesti toimitiloilla ja asunnoilla.

Yhteys ydinkeskustan ja kauppakeskus Myllyn välillä jää avoimen Raisionjokilaakson maisemaan sijoittuvien kevyen liikenteen väylien varaan.

Liikenteessä hyödynnetään kilpailuaineistossa esiintynyttä maanalaista ratkaisua. Ehdotuksessa Nesteentien ja Raisiontien nykyinen nelihaaraliittymä on muutettu kahdeksi T-liittymäksi, jolloin nykyiset ristikkäiset maan päälle jäävät kadut eivät muodosta jatkuvia katuyhteyksiä. Tämä korostaa keskustaan johtavaa, maan päälle tehtävää katuverkkoa ja rikkoo nykyiset, läpiajoa korostavat suorat väylät epäjatkuviksi ja keskustaan päättyviksi. Ehdotuksessa ”Ville Raisieuse” tulee osoitetuksi se, että nykyisen nelihaaraisen keskustan liikennevaloliittymän jakaminen orrella kahdeksi T-liittymäksi parantaa liikennevalojen kapasiteettia perusratkaisuun nähden, tosin lyhyen orren toimivuus on epävarmaa ja mahdolliset häiriöt heijastuvat nopeasti.

Ehdotuksessa esitetään kalliina ratkaisuna kahta uutta eritasoliittymää valtatielle 8 sekä uutta ajoneuvoliikenteen alikulkua Petterinpellon alueelle. Ehdotuksen mukaisten eritasoliittymien toteuttaminen on epävarmaa, sillä uusilla eritasoliittymillä on lyhyet välimatkat viereisiin eritasoliittymiin. Lisäksi ehdotuksen mukaiset järjestelyt muuttavat valtatie 8 liikenteellistä tavoitetasoa. Mikäli eritasoliittymät ovat osa toteutettavaa liikenneverkkoa, on niiden kytkeminen osaksi pääväylästä oltava esitettyä laajempaa ja vaikutettava keskustan liikenteen merkittävästi suurempaan vähenemiseen.

Ehdotuksen mukaisessa tie- ja katuverkossa vuoden 2030 liikenne-ennusteessa liikennemäärät ovat ideasuunnitelman mukaisia lukuun ottamatta Kerttulantien liikennemäärää ja Raisiontien liikennemäärää keskustassa.

## **Ehdotus 2 ”Loimu”**

Ehdotuksessa rakennetaan Raision keskusta ”moderniksi vanhaksi kaupungiksi”. Rajaamalla rakennusmassat tiiviisti pääväylien yhteyteen on luotu kaupunkimaista rakennetta. Toisaalta ratkaisu heikentää jopa kaupungin myönteisiksi identiteeteiksi koettuja Valon aukiota ja kaupungintalon-kirkon aluetta kaupunkikuvassa.

Sattumanvarainen massoittelu luo mielenkiintoisia katutiloja, mutta mosaiikkimaisuus uuden keskustan toteuttamisessa sisältää epävarmuutta tulevasta identiteetistä, mikäli se jää ainoastaan yksittäisten rakennusten arkkitehtuurin varaan ja mahdollisesti toteuttaminen kestää vuosia.

Ehdotuksessa esitetään mielenkiintoisia rakennustyyppisiä ja asumisratkaisuja. Erilaisia asuntotyyppisiä on kehitelty taitavasti ehkä liikaakin. Purettujen pientaloalueiden tilalle on rakennettu townhouse- taloja vastaavassa mittakaavassa, jolloin saneeraus menee epärealistiselle tasolle korvattaessa mm. keskustan rivitaloja esitetyllä uudella talotyypillä Town house’illa.

Vaikka liikenteellinen ratkaisu ei ole joukon parhain, ehdotuksessa esitetään kaupunkikeskustaan sopivaa katuverkostoa toiminnallisesti hyvin. Pääväylät on esitetty kaupunkimaisina, joissa kiertoliittymät ovat osa liikenneympäristöä. Mm. nykyinen liittymä kirjastolle on suljettu ja siirretty lähemmäksi keskustaa. Ratkaisulla kevyt liikenne ohjataan toiminnallisesti paremmin viherakselille Kerttulaan.

Tielinjauksen muutos ja Nesteentien pitkän linjan katkaisu kääntämällä tielinjat ennen risteysaluetta, vähentävät liikennenopeuksia, parantavat tuuliolosuhteita ja näkymät tulevat monipuolisemmiksi. Tämä korostaa keskustaan johtavaa, maan päälle tehtävää katuverkkoa ja rikkoo nykyiset, läpiajoa korostavat suorat väylät epäjatkuviksi keskustaan päätyviksi. Nesteentien Naantalin suunnan linjaukseen tehty taite korostaa entisestään maanpäällisten katujen paikallisuutta ja vähentää entistä läpiajovaikutelmaa.

Joukkoliikenneakselilla yhdistetään uusi radan varteen tehty matkakeskus muuhun joukkoliikenteeseen ja esitetään myös city-bussin käyttöä. Matkakeskuksen tilat lounaassa ovat ylimitoitettuja.

Liikenteellisesti ehdotus vastaa vain osin pohjana olevaa ideasuunnitelmaa. E18 tien ja Raisiontien tunneliosuuden poisjättäminen muuttaa liikenteen sijoittumista ideasuunnitelmaan verrattuna. Liikennettä jää enemmän maanpäällisille yhteyksille ja siten liikenteen rauhoittamisen tavoitteet keskusta-alueella eivät toteudu. Lisäksi Voudinkadulle ei ole tehty liitää Nesteentielle, tällöin liikenne E18 tien suuntaan siirtyy kulkemaan keskustan maanpäällisten päätieyhteyksien kautta ja siten lisää liikennemäärää entisestään keskustan alueella.

Ehdotuksessa on esitetty Raisionkaaren kehittämistä osaksi pääkatuverkkoa siten, että E18 tien ja Raisiontien Naantalin suunnan välinen liikenne siirtyy Raisionkaarelle ja osin E18 tielle tunneliyhteydelle. Ehdotuksessa on kuitenkin epävarmuutena, että liikenne jää edelleen suoralle yhteydelle keskustan läpi menevälle Raisiontielle. Etenkin raskaan liikenteen lisääntyminen Raisionkaarella lisää liikenteen haittavaikutuksia kadun varren asukkaille.

Esitetty tunnelin jatkaminen Naantalin suuntaan 500 metrillä lisää merkittävästi rakentamisen kustannuksia ja vähentää jonkin verran liikenteen sijoittumista E18 suuntaiseen tunneliin. Positiivisena vaikutuksena on Nesteentien liikenteen vähentyminen kirjaston kohdalla merkittävässä määrin sekä mahdollisuus toteuttaa yksi pääkatujen risteäminen kiertoliittymällä. Kalliopinta Raisiontien kohdalla on noin 30 m syvyydellä nykyisestä maanpinnasta, joten tunnelin vieminen kallioon on esitettyssä ratkaisussa vaikeaa tunnelin jyrkkyyden ja kustannusten takia.

Ehdotuksen mukaisilla liikennejärjestelyillä ei saada liikenteellistä toimivuutta keskustan pääliittymissä vuoden 2030 ennustetilanteen iltahuipputuntina. Hankkeen vaiheittainen toteuttaminen on ongelmallista. E18 suunnan tunnelin päällä on esitetty keskustan uutta rakennuskantaa, ja Nesteentien linjauksen siirtäminen edellyttää olemassa olevan rakennuskannan purkamista heti ensimmäisessä toteutusvaiheessa. Käytännössä tunneli, uusi Nesteentie ja keskustan pääkatujärjestelyt on tehtävä samassa vaiheessa, jonka jälkeen voidaan toteuttaa uusi rakennuskanta. Ehdotuksen taloudellisuutta ei voida arvioida, koska se ei ole liikenteellisesti toimiva eikä tunneliratkaisun osalta toteutuskelpoinen.

### **Ehdotus 3 "Vihreä Nauha"**

Ehdotuksessa on löydetty hyvin vaivattomasti, mutta vakuuttavasti kaupunkirakenteellinen idea, keskustasta meren lahteen johtava vihreä nauha. Sen varteen on koottu merkittävä osa täydennysrakentamisesta. Tämä merkitsee runsaasti toteuttamiskelpoisia, viihtyisiä rakentamismahdollisuuksia, julkisen liikenteen yhteyksien varrella. Samalla on luotu kevyen liikenteen yhteyksiä koulukeskukseen sekä jokilaaksoon. Vaiheittain rakentaminen on selkeää sekä Raision mittakaavaan sopivaa.

Ehdotuksessa on säilytetty kaupungin keskeiset identiteetit, kaupungintalon-kirkon alue sekä Valon aukio kaupunkikuvassa. Keskustan risteysalue on varsin vähäeleinen ja nykyisen kaltainen, mutta ehdotuksen ratkaisu ei estä alueen hienoista täydentämistä. Jotta kiertoliittymän alla oleva jalankulkumaisema kaupan keskuksen ja kaupungintalon-kirkon alueen välillä olisi mielenkiintoinen ja viihtyisä, se tulee suunnitella ja toteuttaa erittäin korkeatasoisesti. Silti rinnalla pitäisi ensisijaisesti selvittää katutason yhteyksien toteuttamismahdollisuudet.

Liikenteen jakamat Ydinkeskustan osat yhdistetään helppokulkuisilla kevyen liikenteen yhteyksillä. Nesteentien ylle on ehdotettu paria Valoverkolle. Valonaukiassa valo on osa aukiomuodostelmaa, joka on vielä kesken. Nesteentien kohdalla ja laajemminkin keskustan alueella valolla voisi olla muunlainen merkitys.

Tasalan liikekiinteistöjä on jalostettu, ja Tasalanaukio on muuntunut lasikattoiseksi kauppapaikaksi. Kävelyakseli jatkuu luontevana Raisiontien pohjoispuolelta nykyisen torin kautta kauppakeskuksen läpi uudelle asuinalueelle. Kaupallisten toimintojen osalta mitoitus on keskustalle luontevaa. Hyvä oivallus on, että Raumantien varren market poistetaan, ja sen antama kaupallinen voimavara lisätään juuri Ydinkeskustaan. Juuri kyseisen kaupan toteuttaminen aikoinaan poisti Raision keskustasta ns. Anttilan tavaratalon. Tämä on koettu nykypäiviin asti erittäin negatiivisena, keskustan tuotevalikoimaa heikentäneenä tapahtumana, johon ei kaavallisia vaikutuskeinoja aikanaan ollut. Uusi kaupan kokonaisuus on uskottava. Sen sijaan melko suuren kaupan kokonaisuuden avaaminen Nesteentien ja Raisionkaaren risteuksen tuntumaan ei tue Ydinkeskustan monipuolistumista. Kyseisessä risteyksessä voisi kylläkin toimia pienehkö elintarvikemyymälä.

Liikenteen ratkaisu sisältää myös mahdollisuuden tunnelittomaan lopputulokseen. Se ei kuitenkaan voi merkitä raskaan liikenteen jatkumista maantasossa Raision keskustassa, vaan siinä tilanteessa raskas liikenne kiertää kaukaa Raision kaupunkirakenteen.

Tunneliratkaisu antaa mahdollisuudet ottaa uudelleen käyttöön aikaisemmat katuliittymäpaikat Nesteentiellä. Ne sijaitsevat Juhaninkujan liittymän koillispuolella. Myös uimahallin viereinen liittymä Alhaistentietä vastapäätä lisää alueen saavutettavuutta.

Hallintokorttelin lisärakentaminen on luontevaa. Yhteys luontoon, joen suuntaan säilyy. Raisionjokilaakso on esitetty avoimena maisematilana, jossa toistuisi voimakkaasti keltainen kasvillisuusväri. Idea on toteuttamiskelpoinen.

Ehdotuksessa ei ryhdytä haasteellisiin purkamistoimiin, vaan pystytään säästeliäästi hyödyntämään olevaa rakennetta uudessa tiiviimmässä ja toimivammassa hahmossaan. Energiasäästöä syntyy, koska uuden rakenteen luomisessa otetaan luonnonolot huomioon.

Liikenteellisesti ehdotus vastaa kilpailutöistä eniten pohjana ollutta ideasuunnitelmaa. Maanpäälliset väylät korostuvat nykyisellä tavalla liikenneympäristössään, jossa Raision keskustaan muodostuu selkeä liikenteellinen solmupiste. Voudinkatu on liitetty vain toispuoleisella suuntaisliittymällä ja hallintokortteli yksipuolisella suuntaisliittymällä Nesteentiehen. Etenkin Voudinkadun liitäntää on jatkokehitettävä.

Esitetty tunnelin jatkaminen Naantalin suuntaan 300 metrillä lisää rakentamisen kustannuksia ja vähentää jonkin verran liikenteen sijoittumista E18 suuntaiseen tunneliin. Positiivisena vaikutuksena on Nesteentien liikenteen vähentyminen kirjaston kohdalla merkittävässä määrin.

Ehdotuksen mukaisessa tie- ja katuverkossa vuoden 2030 liikenne-ennusteessa liikennemäärät ovat lähes samat ideasuunnitelman kanssa. Suurin muutos on liikennemäärien kasvu Raisiontiellä Kerttulantien ja Nesteentien välillä liikennemäärän ollessa jonkin verran suurempi kuin ideasuunnitelmassa.

Ehdotuksen mukaisia liikennejärjestelyjä ei saada toimimaan vuoden 2030 ennustetilanteen huipputuntina. Muuttamalla Raisiontien ja Nesteentien liittymään esitetty turbokiertoliittymä valo-ohjatuksi liittymäksi ja Kerttulantien liittymä suuntaisliittymäksi saadaan liikenne toimimaan vuoden 2030 ennustetilanteen iltahuipputuntina.

## 4. KILPAILUN TULOS

### 4.1. PALKINTOLAUTAKUNNAN PÄÄTÖS

Palkintolautakunta asetti yksimielisesti ensimmäiselle sijalle ehdotuksen nro 3 ”Vihreä nauha”, joka on muita paremmin onnistunut esittämään kaupunkirakenteen toimivuutta ja kaupunkikuvaa uskottavasti parantavan, toteuttamiskelpoisen ratkaisun keskikaupunkialueelle. Ehdotus sopii kaupungin mittakaavaan ja paikallisiin oloihin sekä vahvistaa niiden pohjalta syntyvää identiteettiä. Rakentamisen vaihteellisuus on johdonmukaisesti toteutettavissa. Ehdotuksen kaupunkikuvallisen otteen hienoista voimistamista keskustaristeyksen ympäristössä pidetään kuitenkin tarpeellisena, vaikka korkeatasoisen rakentamisen toteuttaminen kyseisessä paikassa on vaativaa liikenteen tunneliratkaisusta johtuen.

Muita ehdotuksia ei asetettu paremmuusjärjestykseen.

### 4.2. PALKINTOLAUTAKUNNAN SUOSITUS JATKOTOIMENPITEIKSI

Palkintolautakunta päätti suosittaa osayleiskaavaan tähtäävän jatkotyön antamista voittaneen ehdotuksen pääsuunnittelijalle. Yleissuunnitelmatason liikennesuunnittelu kytketään aluevaraussuunnitelmana osayleiskaavoitukseen omana kokonaisuutenaan. Jatkosuunnittelutyö mahdollistaa kilpailussa esiin tulleiden kehityskelpoisten ideoiden hyödyntämisen.

Jatkosuunnittelussa on syytä tutkia vielä erikseen Ydinkeskustan alue ja keskustaristeyksen ympäristö sekä katuyhteyksien täydentämismahdollisuus osayleiskaavaan liittyvänä, tarkempaan suunnittelutehtävänä. Sen mittakaava voisi olla 1:2000

4.3. ARVOSTELUPÖYTÄKIRJAN ALLEKIRJOITUS

Palkintolautakunta hyväksyi arvostelupöytäkirjan.

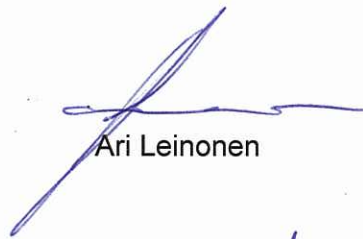
Raisiossa 12.4.2010



Hannele Lehto-Laurila, puheenjohtaja



Seppo Kalliotie



Ari Leinonen



Jari Salonen



Matti Vanto



Antti Kärki



Sirpa Salmi



Olavi Tuomi



Pekka Mäki



Kaisa Äijö, palkintolautakunnan sihteeri

#### 4.4. NIMIKUORTEN AVAUS

Palkintolautakunta avasi ehdotusten tekijöiden nimikuoret. Nimikuoret todettiin avaamattomiksi. Ehdotusten tekijöiksi todettiin:

##### 1. Palkinto

###### **Ehdotus 3, ”Vihreä nauha”**

Pääsuunnittelija :

Kirsti Sivén & Asko Takala Arkkitehdit Oy/  
Arkkitehdit Kirsti Sivén ja Asko Takala

Avustajat:

Sandra Boman, arkkitehti  
Jonas Malmberg, arkkitehti  
Tatu Pärssinen, arkkitehti  
Alex Torres, arkkitehti  
Annika Väisänen, arkkitehti

Liikennesuunnittelija:

Trafix Oy /  
Jouni Ikäheimo, insinööri  
Harri Haantio, insinööri

Maisemasuunnittelu:

Maisema-arkkitehdit Byman & Ruokonen Oy /  
Eeva Byman, arkkitehti

Elinkeinoelämän asiantuntija:

Terveyspuistot Konsultointi /  
Leif Sonkin, Valt. lis.

Ympäristöasiantuntija:

Ecobio Oy /  
Anja Nysten, DI  
Thomas Andersson, DI

Tekijänoikeudet:

Arkkitehdit Kirsti Sivén ja Asko Takala

Muut ehdotukset:

### **Ehdotus 1, "Ville Räisieuse"**

Pääsuunnittelija :  
Arkkitehtitoimisto Harris –Kjisik /  
Trevor Harris, Prof., arkkitehti SAFA RIBA  
Hennu Kjisik, TkT, arkkitehti SAFA

Avustajat:  
Ilkka Törmä  
Sofia de Vocht  
Henna Kemppainen  
Marta de Abreu Hartman  
Hannu Louna

Liikennesuunnittelija:  
WSP Finland Oy /  
Jukka Syvälahti

Maisemasuunnittelu:  
WSP Finland Oy /  
Anu Kiiskinen

Elinkeinoelämän asiantuntija:  
TP Group Finland Oy /  
Veera Luostarinen

Tekijänoikeudet:  
Arkkitehtitoimisto Harris –Kjisik

### **Ehdotus 2, "Loimu"**

Pääsuunnittelija  
Helin &Co Arkkitehdit /  
Pekka Helin, arkkitehti SAFA

Muut tekijät  
Tuomas Wichmann, arkkitehti SAFA  
Hanna Euro, arkkitehti SAFA

Avustajat:  
Satu Jaatinen, arkkitehti SAFA  
Antti Korkkula, arkkitehti SAFA  
Aija Palmi- Haapala, rakennusmestari  
Nikolai Rautio, arkkitehti yo  
Elisaveta Zuravljova, arkkitehti yo  
Jutta Haarti-Katajainen, arkkitehti SAFA  
Riitta Huumo, tekninen avustaja  
Kaarina Livola, projektisihteeri  
Seija Lindertz, sihteeri



Liikennesuunnittelija:  
Trafix Oy /  
Jouni Ikäheimo, liikennesuunnitteluinsinööri

Avustaja:  
Esa Karvonen, tekniikan yo

Maisemasuunnittelu:  
Loci Oy /  
Krista Muurinen, maisema-arkkitehti MARK  
Milla Hakari, maisema-arkkitehti MARK

Avustajat:  
Janne Saario, maisema-arkkitehti yo  
Emilia Weckman, maisema-arkkitehti MARK

Elinkeinoelämän asiantuntija:  
Tuomas Santasalo Ky /  
Tuomas Santasalo, konsultti KTM, toimitusjohtaja

Avustaja:  
Liisa Kirjavainen, tutkimusavustaja BBA

Ympäristöasiantuntija:  
Liisi Hallikma, ympäristötieteiden ja kemian insinööri BA

Tekijänoikeudet:  
Helin &Co Arkkitehdit ja Loci Oy