

Puistokatu I



AK 548

Asemakaavan selostus
16.05.2023

Illustraatiokuva Porvoon puistokadulta

Kuvalähde: Arkkitehdit Rudanko+Kankkunen - NEMO arkkitehdit - Nomaji maisema-arkkitehdit

1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

1.1 Tunnistetiedot

PORVOO

Puistokatu I

22. KAUPUNGINOSA, KORTTELI 427 SEKÄ KATU- JA SUOJAVIHERALUE

Asemakaavamuutos koskee:

Kaupunginosa 22, osaa korttelia 427 sekä liikenne ja -puistoaluetta.

Näsiintie, Läntinen Mannerheiminväylä.

Asemakaava ja asemakaavanmuutos

Asemakaavan käsittely

Vireille tulo: Kaavoituskatsaus 2021

Asemakaava luonnoksena nähtäville: Kaupunkikehityslautakunta 3.5.2022 § 75

Asemakaava virallisesti nähtävänä: Kaupunkikehityslautakunta x.x.20xx § x

Asemakaavan hyväksyminen: Porvoo kaupunginvaltuusto xx.xx.20xx

1.2 Kaava-alueen sijainti

Asemakaavan suunnittelualue sijaitsee Porvoon keskustan länsipuolella, hautausmaan eteläpuolella, Länsirannan ja Näsin pohjoisosassa. Asemakaava käsittää yhden korttelialueen Läntisen Mannerheiminväylän ja Tolkkisten tien risteyksen länsipuolella ja katualuetta Läntisen Mannerheiminväylän liikennealueella Vanhan Helsingintien risteyksestä Mannerheimintien sillalle.

1.3 Kaavan tarkoitus

Asemakaavalla osoitetaan asuntorakentamista Porvoon sisääntulotien varteen ja mahdollistetaan Läntisen Mannerheiminväylän kehittyminen Porvoon puistokaduksi.

1.4 Selostuksen sisällysluettelo

1	PERUS- JA TUNNISTETIEDOT	2
1.1	Tunnistetiedot.....	2
1.2	Kaava-alueen sijainti	2
1.3	Kaavan tarkoitus.....	2
1.4	Selostuksen sisällysluettelo	3
1.5	Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista	5
2	TIIVISTELMÄ.....	6
2.1	Kaavaprosessin vaiheet.....	6
2.2	Asemakaavan laatiminen	6
2.3	Asemakaavan toteuttaminen	6
3	LÄHTÖKOHDAT	7
3.1	Selvitys suunnittelualueen oloista	7
3.1.1	Alueen yleiskuvaus	7
3.1.2	Luonnonympäristö	7
3.1.3	Rakennettu ympäristö.....	8
3.1.4	Maanomistus	9
3.2	Suunnittelutilanne	9
3.2.1	Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset	9
3.2.2	Osayleiskaavan ratkaisut tarkentuvat asemakaavassa	10
3.2.3	Suunnittelun liittyminen ympäristöönsä	11
4	ASEMAKAAVAN TAVOITTEET	12
4.1	Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet	12
4.1.1	Kunnan asettamat tavoitteet	12
4.1.2	Suunnittelutilanteesta johdetut tavoitteet.....	12
4.1.3	Alueen oloista ja ominaisuuksista johdetut tavoitteet	12
5	ASEMAKAAVARATKAISUN LUONNOSVAIHTOEHDOT JA NIIDEN VAIKUTUKSET	12
5.1	Alustavien vaihtoehtojen kuvaus ja karsinta.....	12
5.2	Tontinkäyttöluonnokset	13
5.3	VE1 Kolme korttelia	13
5.4	VE2 Kaksi korttelia	13
5.5	Asemakaavaluonnos vaihtoehtojen vertailu.....	14
5.6	Asemakaavaluonnosratkaisun valinta ja perusteet	15
5.6.1	Pysäköinti vaatimuksen vaikutus	15

	5.7	Vaihtoehdon valinta jatkosuunnitteluun.	15
6		OSALLISTAMINEN	16
	6.1	Asemakaavaluonnokset nähtävillä.....	16
	6.2	Mielipiteet ja kommentit luonnosvaiheessa.....	16
7		ASEMAKAAVAEHDOTUKSEN LAATIMINEN	16
	7.1	Kadun yleissuunnitelma.....	16
	7.1.1	Vaihtoehdot	17
	7.1.2	Sillan vaihtoehdot nyt ja tulevaisuudessa.....	17
	7.1.3	Autoliikenteen simuloinnit	18
	7.2	Viitesuunnitelma.....	18
	7.3	Muutokset asemakaavaluonnoksesta	18
8		ASEMAKAAVAN KUVAUS	19
	8.1	Katualue	19
	8.2	Korttelialue.....	19
	8.2.1	Mitoitus	19
	8.2.2	Pysäköintiratkaisu.....	20
	8.3	EV alue	20
9		KAAVAN VAIKUTUKSET	21
	9.1	Vaikutukset rakennettuun ympäristöön.....	21
	9.2	Vaikutukset luontoon, pohjaveteen ja luonnonympäristöön.....	21
	9.3	Vaikutukset liikenneolosuhteisiin	22
	9.4	Vaikutukset pyöräily- ja jalankulunolosuhteisiin.....	22
	9.5	Vaikutukset ilmastonmuutokseen	23
	9.6	Vaikutukset eri ikäryhmiin	23
	9.7	Porvoon puistokadun kokonaisuuden vaikutusten arvio	24
10		ASEMAKAAVAN TOTEUTUS	25
	10.1	Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat	25
	10.2	Toteutusohjeita.....	25
	10.3	Toteutuksen kustannukset	25
	10.4	Toteuttaminen ja ajoitus.....	25

LIITTEET:

Asemakaavan sijainti
Ote ajantasa-asemakaavasta
Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
Viitesuunnitelman asemapiirros
Kadunyleissuunnitelma asemapiirustus VE1
Kadunyleissuunnitelma asemapiirustus VE2
Alustava tonttijako
Rakennustapaohje

1.5 Luettelo muista kaavaa koskevistä asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista

Kaupunkistrategia Unelmien Porvoo 2022–2025 – Mahdollisuuksien kaupunki

Porvoon puistokatu kaavarunko 2019 Sitowise

Porvoon puistokatu asemakaavoitusohjelma 2020 Porvoon kaupunkisuunnittelu

Puistokatu I tontinkäyttöluonnokset 2022 Valvontakonsultit

Porvoon puistokatu strateginen arvio 2022 Gehl people

Strateginen katsaus Porvoon puistokatuun 2022 OAS x DSD

Porvoon puistokadun yleissuunnitelma välillä Vanha Helsingintie – Porvoon joki 2023 Ramboll Finland Oy

Puistokatu I viitesuunnitelma, 2023 Arkkitehdit Rudanko+Kankkunen - NEMO arkkitehdit - Nomaji maisema-arkkitehdit

Hulevesiselvitys, Länsiranta, hulevesiselvitys. Ramboll Finland oy

Liikennemeluselvitys, AK 548 Puistokatu I, Porvoo, 2023 Promethor

2 TIIVISTELMÄ

2.1 Kaavaprosessin vaiheet

Asemakaavoituksen pohjaksi on laadittu Porvoon puistokadun kaavarunko 2019 ja Porvoon puistokadun asemakaavoitusohjelma 2020. Asemakaavaluonnos oli nähtävillä 2022 kesällä. Asemakaavalla on tavoite olla hyväksytty vuoden 2023 lopussa.

2.2 Asemakaavan laatiminen

Asemakaavaluonnoksia asetettiin nähtäville kaksi kappaletta. Asemakaavaluonnoksista jatkosuunnitteluun päätyi VE1 saadun palautteen pohjalta. Asemakaavaluonnosta kehitettiin viitesuunnitelma, jonka pohjalta laadittiin asemakaava ehdotus ja rakennustapaohjeet. Asemakaavaehdotuksen liitteeksi on myös laadittu Porvoon puistokadun itäosan kadun yleissuunnitelma, jossa esitetään kadun tulevia ratkaisuita. Asemakaavalla muodostuu yksi korttelialue, jossa on kolme tonttia. Yhteensä rakennusoikeutta osoitetaan reilu 22 000 k-m² asumiseen. Lisäksi liiketiloja osoitetaan korttelin kivijalkaan. Asemakaavassa on laaja katualue, jolla Läntinen Mannerheiminväylä muuttuu Porvoon puistokaduksi Vanhan Helsingintie risteyksestä Mannerheiminkadun sillalle.

2.3 Asemakaavan toteuttaminen

Asemakaavan toteuttaminen vaatii kadunpitopäätöksen, jolla Läntisen Mannerheiminväylän omistus ja hallinta siirtyy valtiolta kaupungille. Porvoon puistokadun rakentaminen vaatii osin nykyisen tielinjauksen muuttamista, joka mahdollistaa korttelin rakentamisen. Ennen korttelin rakentamiseen ryhtymistä tulee myös liikenneaseman rakenteet poistaa nykyiseltä tontilta ja pilaantuneet maat poistaa alueelta. Toteuttamisen aikataulua ei ole määritetty.

3 LÄHTÖKOHDAT

3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Puistokatu I asemakaavan suunnittelualue sijaitsee Porvoon keskustan länsipuolella Läntisen Mannerheiminkadun ja Näsintien välissä. Varsinaisen rakennettavan suunnittelualueen muodostaa korttelialue, joka kattaa vapautuvan liikenneasematontin ja puistoaluetta tontin länsipuolella. Lisäksi asemakaavassa on mukana Läntisen Mannerheiminväylän liikennealuetta Vanhan Helsingintien risteyksestä Mannerheiminkadun sillalle.



Kuva 1 Viistoilmakuva huoltoasemasta suunnittelualueella 2022. Kuvassa näkyy myös tienreunan metsikkö ja levähdyspaikka Läntisen Mannerheiminväylän reunassa.

3.1.2 Luonnonympäristö

Suunnittelualue on Porvoon pääsisääntuloväylä ja sen reunalla sijaitseva liikenneaseman tontti ympäristöineen. Tiealue hallitsee maisemaa ja ympäristöä. Huoltoaseman tontti on asvaltoitu kenttä. Tontin länsipuolella sijaitseva puistoalue on kapea metsikkö ja tontin ja kadun välissä on nurmialue. Tiealue rajautuu pohjoispuolella hautausmaahan ja eteläpuolella Näsin asuinalueeseen.



Kuva 2 Karttaote 3D mallista, jossa pohjalla on 2022 ortoilmakuva.

3.1.3 Rakennettu ympäristö

Suunnittelualueella oli suunnittelun käynnistyessä huoltoasemarakennus, jossa oli autopesula ja tankkauskatos. Rakennukset ollaan purkamassa. Korttelialueen naapurissa on pikaruokaravintola. Näsintien eteläpuolella on Näsin rintamamiesalue, kaksi kerrostaloa ja toimistorakennus. Näsin rintamamiesalue on osa Porvoon maakunnallisesti merkittävää kulttuuriympäristöä ja taloista osa on suojeltu.



Kuva 3 Valokuva Läntinen Mannerheiminväylän tiealueesta sillalta länteen on nykytilassaan maatie myös olemukseltaan.

3.1.4 Maanomistus

Läntinen Mannerheiminväylä on valtion tiehallinnon omistuksessa, länsireunassa katualueella on mukana seurakunnan omistamalla kiinteistöllä kulkeva kevyenliikenteen väylä ja korttelialueen naapuri liikerakennusten korttelialueen tontti 638-22-427-4 on yksityisessä omistuksessa. Muut suunnittelualueella olevat kiinteistöt ovat Porvoon kaupungin omistuksessa, mutta poistuvan liikenneaseman tontti on ollut vuokrattu.

3.2 Suunnittelutilanne

3.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Itä-Uudenmaan maakuntakaavassa kaava-alue kuuluu taajamatoimintojen kehitysalueeseen. Läntinen Mannerheimin väylä on maakunnallisesti merkittävä tie.

Keskeisten alueiden osayleiskaavassa asemakaavan suunnittelualue on osoitettu Palvelujen ja hallinnon alueeksi ja se rajoittuu välittömästi Asuntoalueeksi (A) osoitettuun alueeseen. Alueella on kaavamerkintä ”Puhdistettava / kunnostettava-maa-alue”. Näsintie välillä Tolkkistentie – Gammelbackantie on osoitettu kokoojakaduksi. Näsintien varteen on osoitettu kevyen liikenteen reitti. Suunalue sijoittuu osayleiskaavassa tärkeäksi pohjavesialueeksi osoitetulle alueelle (pv-1).

Ajantasa-asemakaavassa suunnittelualueella on puisto (P) ja liikennealuetta (LT) Näsin liikennealueen asemakaavasta 80 sekä Näsin asemakaavasta 231 LH/KL korttelialue ja suojaviheraluetta.

Suunnittelalueen korttelialueen naapurissa on Liikerakennusten korttelialue KL, Liikennealueen pohjoispuolella hautausmaa ja Näsintien katualue.

Kuva 4 Karttaote Porvoon puistokadun kaavarungosta, jossa esitetty korttelirakenne poikkeaa asemakaavaan osoitetusta korttelirakenteesta.

Vuonna 2004 hyväksytty (voimaantulo 2006) Porvoon keskeisten alueiden osayleiskaava koskee laajaa aluetta, koko Porvoon kaupunkimaisesti rakennettua aluetta ja sen lievealueita. Osayleiskaavassa on osoitettu pääpiirteet alueen käyttämisestä eri tarkoituksiin. Osayleiskaavassa on osoitettu Palvelujen ja hallinnon -alue (P) Läntisen Mannerheiminväylän varrelle välille Tolkkistentien risteys - Veteraanitie. Asemakaavan suunnittelualue käsittää läntisen osan osayleiskaavan P-alueeksi osoitetusta alueesta. Suunnittelualue rajautuu etelässä osayleiskaavassa asuntoalueeksi (A) osoitettuun alueeseen. Asemakaavan tarkoituksena on tarkentaa yleiskaavallista suunnittelua.

Asemakaavan suunnittelualueella on toiminut palveluna huoltoasema, joka poistui, koska uutta ympäristölupaa ei voitu myöntää pohjavesialueelle. Suunnittelualan itäpuolella, Tolkkistentien risteyksessä toimii nykyisin ravintola McDonald's, ja se sijoittuu osayleiskaavan palvelujen ja hallinnon -alueen (P) itäosaan. Porvoon puistokadun kaavarungossa osoitettiin liiketiloja erityisesti Tolkkistentien risteykseen. Maanomistaja risteyksessä ei ole halunnut lähteä tässä vaiheessa mukaan kaavamuutokseen.

Asemakaavatyön tavoitteena on osoittaa suunnittelualueelle asumista asuinkerrostaloihin ja liiketiloja niiden kivijalkoihin. Tavoitteena on saada alueelle toteutumaan palveluja selkeästi enemmän kuin mitä alueella aiemmin on ollut. Lisäksi tavoitteena on, että suunniteltu maankäyttö ja

rakentaminen soveltuu pohjavesialueelle, ja näin ollen poistaa kokonaan voimassa olevan asema-kaavan osoittaman mahdollisuuden sijoittaa alueelle huoltoasema.

Asemakaavan tavoitteet tuoda alueelle sekä asumista että palveluja alueelle poikkeavat vähäisesti mutta perustellusti osayleiskaavassa osoitetusta alueen pääkäyttötarkoituksesta. Suunnittelualue sijoittuu osayleiskaavassa osoitettujen eri maankäyttömuotojen raja-alueelle, ja asemakaavan muutoksessa on kysymyksessä osayleiskaavassa osoitetun maankäyttöratkaisun tarkentamisesta. Asemakaavan tavoitteet tuoda asumista alueelle toteuttavat osayleiskaavan A-merkintää ja toisaalta asemakaavan tavoitteet tuoda palveluja alueella toteuttavat osayleiskaavan P-merkintää. Pohjavesialueelle ei enää osoiteta huoltoasematoimintoja, joten asemakaavamuutos edistää osayleiskaavan tavoitteiden toteutumista. Täten voidaan katsoa osayleiskaavan toimivan riittävästi ohjeena asemakaavaa laadittaessa

Suunnittelualueen eteläpuolelle osayleiskaavassa osoitetut asumisen alueet eivät ole ristiriidassa asumisen kanssa. Näin ollen suunnittelualueelle tavoiteltu maankäyttö ei rajoita osayleiskaavan tavoitteiden toteutumista ympäröivillä alueilla.



Kuva 5 Karttaote keskeisten alueiden osayleiskaavasta, jossa korttelialueen sijainti on rajattu punaisella palvelujen ja hallinnon alueella.

3.2.3 Suunnittelun liittyminen ympäristöönsä

Asemakaavoitusohjelma on laadittu 2020 ohjaamaan asemakaavoituksen etenemistä Porvoon puistokadun varressa. Liityntäpysäköinti ja ABC asemakaavalla muodostui katualue Hornhattulantien ja Vanhan Helsingintien välille. Asemakaavassa on tavoitteena jatkaa Porvoon puistokadun katualuetta Mannerheiminkadun sillalle asti. Puistokatu I länsipuolelle on Porvoon puistokadun kaavarungossa osoitettu asumista ja kadulle suurempaa poikkeamaa nykyisestä tielinjauksesta. Tämä poikkeama tulee käsittelyyn vasta Porvoon puistokadun varren seuraavassa asemakaavassa. Katualue tulee kattamaan ennen tätä muutosta koko tiealueen ja toteutusta voidaan tehdä mm. kevyen liikenteen osalta jatkuvana koko Porvoon puistokadun varrella.

Porvoon puistokadun varressa toteutuu jo Porvoonportin kerrostalot, joista Raatimiehenkadun kaksi ensimmäistä ovat rakentumassa 2022 ja kolmannen suunnittelua on viety rakennuslupavaiheeseen. Porvoonportin Tolkkistentien risteyksessä olevalla tontilla kortteliin 461 ollaan hake-
massa tontinluovutuskilpailua vuonna 2023.

Näsinmäen ja kartanon alueella on oma asemakaavoitus käynnissä ja Porvoon puistokadun pohjoisreunan toiminnot ratkeavat sen asemakaava myötä. Liityntäpysäköinti ja ABC asemakaava on saanut lainvoiman helmikuussa 2022 ja mahdollinen toteutus etenee investointipäätöksellä.

4 ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

4.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

4.1.1 Kunnan asettamat tavoitteet

Asemakaavoituksen tavoitteena on saada alueelle osoitettua kortteli, joka antaa lähtökohdat Porvoon puistokadun rakentamiselle. Rakentamisessa on tavoitteena saada osoitettua merkittävä määrä asuntorakentamista toimivalla massoittelulla ja tontinkäytöllä. Porvoon puistokatu on tavoitteena muuttaa tiealueesta kaduksi ja mahdollistaa väylän eheytyminen osaksi keskustaa. Saapuminen Porvooseen on tavoitteena nostaa laatutasoltaan, mahdollistaa kevyelle liikenteelle sujuva kulkeminen kadun varressa ja säilyttää autoliikenteen sujuvuus.

4.1.2 Suunnittelutilanteesta johdetut tavoitteet

Suunnittelualueen vaihteleva kapeus pohjois-etelä suunnassa muodostaa tontinkäytölle haastetta. Porvoon puistokadun kaavarungosta on suunnittelun lähtötilanteessa asetettu tavoitteeksi 25 000 k-m² asuntorakentamista 1 ap /120 k-m² autopaikkamitoituksella.

4.1.3 Alueen oloista ja ominaisuuksista johdetut tavoitteet

Rakentamisen on tavoitteena tuottaa hyvää ympäristöä ja huomioida kaupunkirakenteen muutokset suunnittelualueen ympäristössä. Merkittävän liikennemäärän aiheuttama melu on tarkoitus saada hallintaan massoittelulla ja mahdollistaa meluolosuhteiltaan viihtyisät piha-alueet asukkaille.

5 ASEMAKAAVARATKAISUN LUONNOSVAIHTOEHDOT JA NIIDEN VAIKUTUKSET

5.1 Alustavien vaihtoehtojen kuvaus ja karsinta

Suunnittelualueen alustavassa tarkastelussa Porvoon puistokadun kaavarungon pohjalta oli ensimmäisenä ratkaistavana suunnittelualueen muutokset, kun yksityinen kiinteistö Tolkkistentien risteyksessä ei halunnut lähteä mukaan kaavamuutokseen. Myös kaavarungossa esitetty katuliittymä korttelialueen halki arvioitiin aiheuttavan mahdollista haitallista liikenteen lisääntymistä Gammelbackantielle ja siitä päätettiin luopua jo suunnittelun alkuvaiheessa.

Korttelin pohjoisessa osassa päädyttiin piirtämään rajausta katualueelle osin poikkeavasti kaavarungosta, mutta edelleen pidettiin kiinni katulinjauksen muutoksesta ja tiealueen leveiden reunojen hyötykäyttämistä. Katualueelle myös nähtiin tarpeen tehdä alustava kadun yleissuunnitelma, jotta varmistetaan kadun toimivuus ja selvitetään korttelialueen rajan tarkka paikka, mutta aikataulusyistä rajausta muodostettiin asemakaavaluonnoksen korttelialueelle ennen suunnitelmien tarkentamista ja päätettiin asemakaavaehdotus vaiheessa muuttaa rajausta tarvittaessa.

Massoittelussa lähdettiin liikkeelle siitä, että tavoitteena on 25 000 k-m², rakenteellinen pysäköinti ja autopaikka vaatimuksena 1ap/120 k-m². Tontinkäyttöluonnoksia tekemään otettiin ulkopuolista apua näistä lähtökohdista, sillä saatteella, että haluttiin kaksi vaihtoehtoista luonnosta, joista suunnittelua lähdetään osallistamaan asemakaavan luonnosvaiheessa.

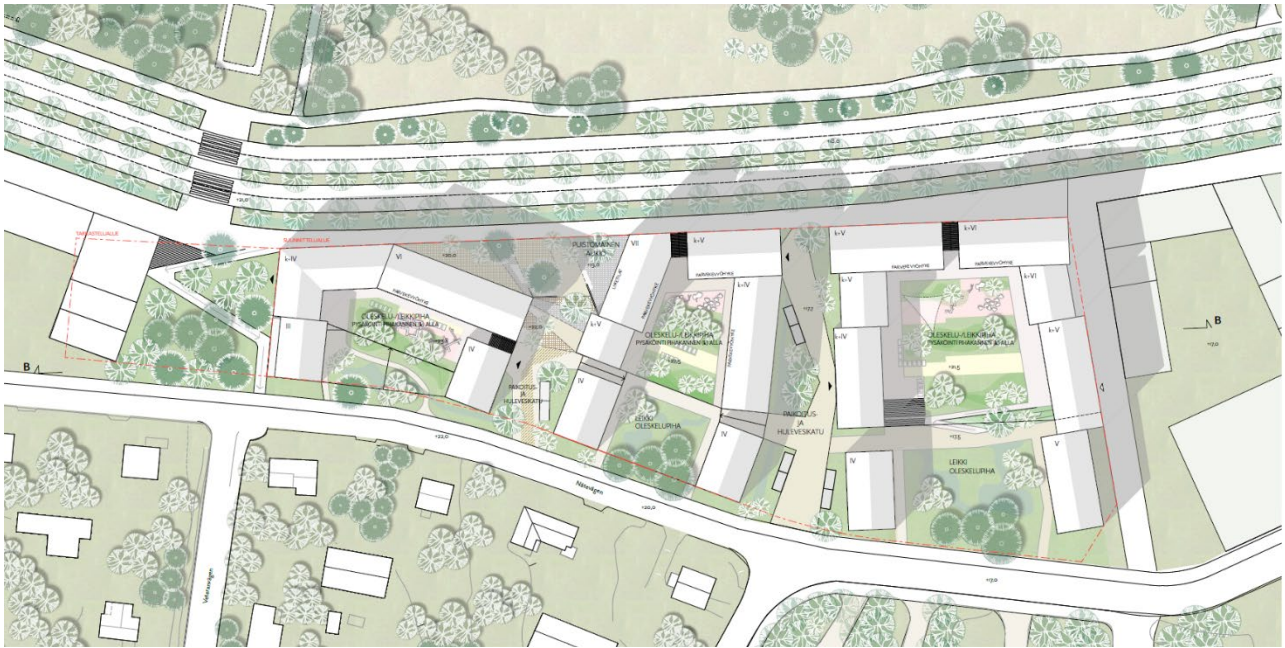
Työtä luonnosten muodostamiseksi ohjattiin ja päädyttiin yhteistyössä luopumaan kaavarungon tornimaisesta rakennuksesta ja tekemään massoitellusta kolme korttelia ja kaksi korttelia käsittelevät vaihtoehdot, joissa molemmissa on rakenteelliset pysäköinnit kortteleiden alla ja korkeampaa rakentamista korttelin pohjoisosassa ja matalampaa rakentamista Näsintien puolella.

5.2 Tontinkäyttöluonnokset

Lopputuloksena aloitusvaiheen suunnittelusta saatiin Vaihtoehto 1 (VE1) ja Vaihtoehtokaksi (VE2) tontinkäyttöluonnokset. Asemakaavaluonnoksen liitteenä oli tontinkäyttöluonnosten asemapiirroksiset, selostus ja laskelmat.

5.3 VE1 Kolme korttelia

Vaihtoehto 1 luonnoksessa on kolme etelään avautuvaa korttelia. Vaihtoehdossa on Porvoon puistokadun puolella aukio kaavarungon mukaisesti luomassa tilakokonaisuutta kadun varressa. Massat pyrkivät muodostamaan aurinkoisia suojaisia pihoja kortteleihin, joiden välistä autot pääsevät rakenteelliseen pysäköintiin rakennusten alle.



Kuva 6 Karttaote tontinkäyttöluonnos VE1 asemapiirrustuksesta, jossa kolmen korttelin rakenne

5.4 VE2 Kaksi korttelia

Vaihtoehto 2. pitää sisällään kaksi korttelia. Pohjoisreuna muodostaa selkeän muurin Porvoon puistokadulle, jota on pyritty keventämään osin sisään vedetyillä rakennuksilla. Muutenkin vaihtoehdossa on pyritty osoittamaan rakentaminen pienipiirteisempänä ja rikkomaan massojen muodostamia kokonaisuuksia ulos ja sisään vedoin sekä kerroskorkeuden muutoksin.



Kuva 7 Karttaote tontinkäyttöluonnos VE2 asemapiirustuksesta, jossa kahden korttelin rakenne

5.5 Asemakaavaluonnos vaihtoehtojen vertailu

Molemmat vaihtoehdot tarjoavat tontille ratkaisun, joka on mahdollinen toteuttaa. VE1 tarjoaa teknisesti perinteisemmän toteutusmallin ja on helpompi toteuttaa osissa, joka on tärkeä näkökulma isossa kokonaisuudessa. VE2 muodostaa vaihtoehtoisen mallin, jossa kokonaisuus on yhtenäisempi, mutta toteutettavuus osissa heikompi.

VE2 ottaa huomioon voimakkaammin eteläpuolen rakennuskannan, kuin VE1, mutta molemmissa toistuu kerroskorkeuksien muutos pohjoisen korkeasta etelän matalampaan kerroskorkeuteen.

Rakennusmassan pohjoisreunan käsittely vaihtelevat. VE1 tarjoaa kaupunkiaukean, joka muodostaa vaihtelevamman katukuvan. Kuitenkin melu- ja ilmanlaatuolosuhteista johtuen aukion viihtyvyys on kyseenalainen. VE 2 muurimainen ratkaisu tuottaa yksinkertaisen toistuvan reunan katuaukiolle, jota sisäänvedot värjättävät ja keventävät. Julkisivujen arkkitehtuuri on VE2 vaihtoehdossa suuremmassa roolissa siinä, miten se pystyy elävöittämään katumaisemaa. VE1 Aukio ja rytmitus antavat enemmän anteeksi.

Pihat luovat molemmissa hyvän suojaosan oleskelupaikan ja kulkureitin korttelien läpi. Molemmat versiot aukeavat auringonpaisteen kannalta suotuisaan suuntaan ja sulkevat melun rakennusmassojen taakse. VE1 Aukotus massoissa antaa hieman heikomman melu suojan, mutta molemmissa vaihtoehdoissa päästään hyvään tulokseen.

Autopaikoituksessa molemmat luonnokset ovat karanneet alkuperäisestä tavoitteesta, mutta VE1 1ap/156 k-m² on selkeästi paremmin linjassa kuin VE2 1ap/176k-m². Molemmissa vaihtoehdoissa tulee pohtia jatkosuunnittelussa miten paljon autopaikka vaatimus voi venyä ja millaisiin muutoksiin lähdetään jatkosuunnittelussa, kun tavoitteita lähdetään haastamaan.

5.6 Asemakaavaluonnosratkaisun valinta ja perusteet

Asemakaavaluonnoksiksi valittiin tehdä molemmista tontinkäyttöluonnoksista versio. VE1 asemakaavaluonnos on lähes täysin tontinkäyttöluonnoksen mukainen. VE2 asemakaava luonnos ei vastaa täysin tontinkäyttöluonnosta, koska pysäköintimäärän katsottiin olevan liian vähäinen suhteessa rakennettavaan määrään.

Suunnittelua pysäköinnin ratkaisemiseksi tehtiin nopealla tarkastelulla ja ratkaisuksi päädyttiin rakennusoikeutta pienentämään $25\,000\text{ k-m}^2 \rightarrow 21\,000\text{ k-m}^2$, kerrokorkeuden madaltaminen pohjoisrivistöstä kauttaaltaan ja kahden matalan rakennuksen poistaminen korttelin etelärajalta. Näillä muutoksilla suunnitelman nähtiin osoittavan realistisemmän vaihtoehdon kuin suora tontinkäyttöluonnos.

Katualueen rajauksessa on pyritty ottamaan mukaan kauttaaltaan Läntisen Mannerheiminväylän rakenteet. Lännessä katualue rajautuu Liityntäpysäköinti ja ABC asemakaavan katualue rajaukseen. Pohjoisessa mukana on kevyen liikenteen reitti seurakunnan kiinteistöllä, muuten seurataan kiinteistörajaa, kunnes Näsin kartanon kohdalla otetaan mukaan vain sillan rakenteet. Etelässä otetaan mukaan puistoalue Porvoon portin kohdalla, muuten rajausta kulkee pääasiassa liikennealueen rajalla.

5.6.1 Pysäköinti vaatimuksen vaikutus

Pysäköintipaikkamääräyksen vaikutus rakentamisen määrään tulee yhtälöstä, jossa kiinteistölle mahtuva ja sopiva massoittelu saa vastaansa pysäköinnin vaatiman tilan. Jos tontille halutaan $25\,000\text{ k-m}^2$ rakennusoikeutta ja pysäköintivaatimus on 1 ap/120 k-m^2 tulee tontille rakentaa 208 autopaikkaa. $25\,000\text{ k-m}^2$ rakennusoikeus voidaan arvioida tarkoittavan tässä kohteessa tontinmyyntituloina noin 7,5–8,8 miljoonaa euroa tai 625 asukasta.

VE2 tontinkäyttöluonnoksessa on saatu mahtumaan tontille $25\,000\text{ k-m}^2$ ja 146 autopaikkaa. Tämä antaisi autopaikkamääräykseksi noin 1 ap/ 170 k-m^2 . Kun VE2 tontinkäyttöluonnoksesta on muutettu asemakaavaluonnokseen autopaikat vaatimustavoitteen mukaiseksi 1 ap / 120 k-m^2 , rakennusoikeus on jouduttu myös muuttamaan. Asemakaavaluonnoksessa on osoitettu rakennusoikeutta $21\,000\text{ k-m}^2$ ja laskettu, että muutoksin saataisiin mahtumaan noin 170 autopaikkaa tontille. Näillä muutoksilla seurauksena on, että myyntitulot laskevat noin 6,5–7,5 miljoonaan ja uusia asukkaita tulisi asukkaita vain 525.

Näillä luvuilla voidaan todeta, että autopaikkavaatimuksesta kiinnipitäminen tässä tapauksessa aiheuttaa kustannuksia menetettynä tontinmyyntituloina kaupungille noin 1 000 000 € ja vähentää asukasluvun kasvua 100 henkilöä. Nämä luvut ovat tapauskohtaisia ja laskelma sisältää oletuksia tontinhinnasta ja asukasväljyydestä. Yhden paikan vaihtoehtokustannukseksi menetettynä kerrosalana muodostuu reilu 40 000 €.

5.7 Vaihtoehdon valinta jatkosuunnitteluun.

Asemakaavaluonnoksista kerätyn palautteen pohjalta asemakaavaratkaisua lähdettiin pohtimaan ja tuloksena nähtiin aukion tuovan kaupunkirakenteeseen tarpeellista vaihtelua. Kadun yleissuunnitelmaa tehtäessä myös suunniteltiin aukion käyttämistä saattoliikenteen paikkana.

Alueen toteuttaminen osissa ja paikoituksen järjestäminen puhuivat kolmen korttelin vaihtoehdon puolesta. Näillä perusteilla asemakaava luonnoksista vaihtoehto VE1 valikoitui jatkotyön pohjaksi.

6 OSALLISTAMINEN

6.1 Asemakaavaluonnokset nähtävillä

Asemakaavaluonnokset, osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja luonnoksen selostus olivat nähtävillä 11.05.–16.06.2022. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma, asemakaavaluonnokset ja muu suunnittelumateriaali olivat nähtävillä palvelupiste Kompassissa, Rihkamatori B, katutaso, sekä kaupungin internetpalvelussa. Asemakaavasta sai jättää mielipiteitä ja siitä pyydettiin kommentit osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti.

Asemakaavaluonnoksia esiteltiin kahdessa tilaisuudessa. 16.5. järjestettiin esittelytilaisuus verkossa, johon osallistui parikymmentä henkeä. 31.5. Järjestettiin kaavakävely asemakaavan kortteli-alueella. Sateisen sään vuoksi pääosin asemakaavaa esiteltiin poistuvan liikenneaseman katoksen alla. Kaavakävellylle osallistui vajaa 30 henkeä ja keskustelu oli vilkasta.

6.2 Mielipiteet ja kommentit luonnosvaiheessa

Asemakaavaluonnoksesta jätettiin 11 mielipidettä, joista kaksi oli samalta henkilöltä ja 5 lausuntoa/kommenttia viranomaistahoilta.

Mielipiteissä nousi erityisesti Näsin rintamamiestaloalueen naapureiden huolet naapuruston muutoksesta esiin. Erityisesti rakennusten vaikutuksesta elinympäristöön ja liikenteestä Näsin tiellä olttiin huolestuneita. Mielipiteissä toivottiin, että rakentaminen jäisi vain poistuvan ABC liikenneaseman tontille ja alueet siitä länteen säilyisivät ennallaan. Vaihtoehtoista VE1 sai enemmän kannatusta ratkaisuksistaan kadun varressa niin pohjoisen kuin eteläpuolella.

Lausunnoissa pelastuslaistosta huoletti keskustan saavutettavuus Porvoon puistokatua pitkin, pohjavesialueen merkinnät ja meluolosuhteet nousivat ELY keskuksen lausunnossa esiin ja kuntatekniikka nosti esiin kadulle tärkeitä pisteitä.

Lausuntojen ja mielipiteiden tiivistelmät ja vastineet löytyvät liitteestä.

7 ASEMAKAAVAEHDOTUKSEN LAATIMINEN

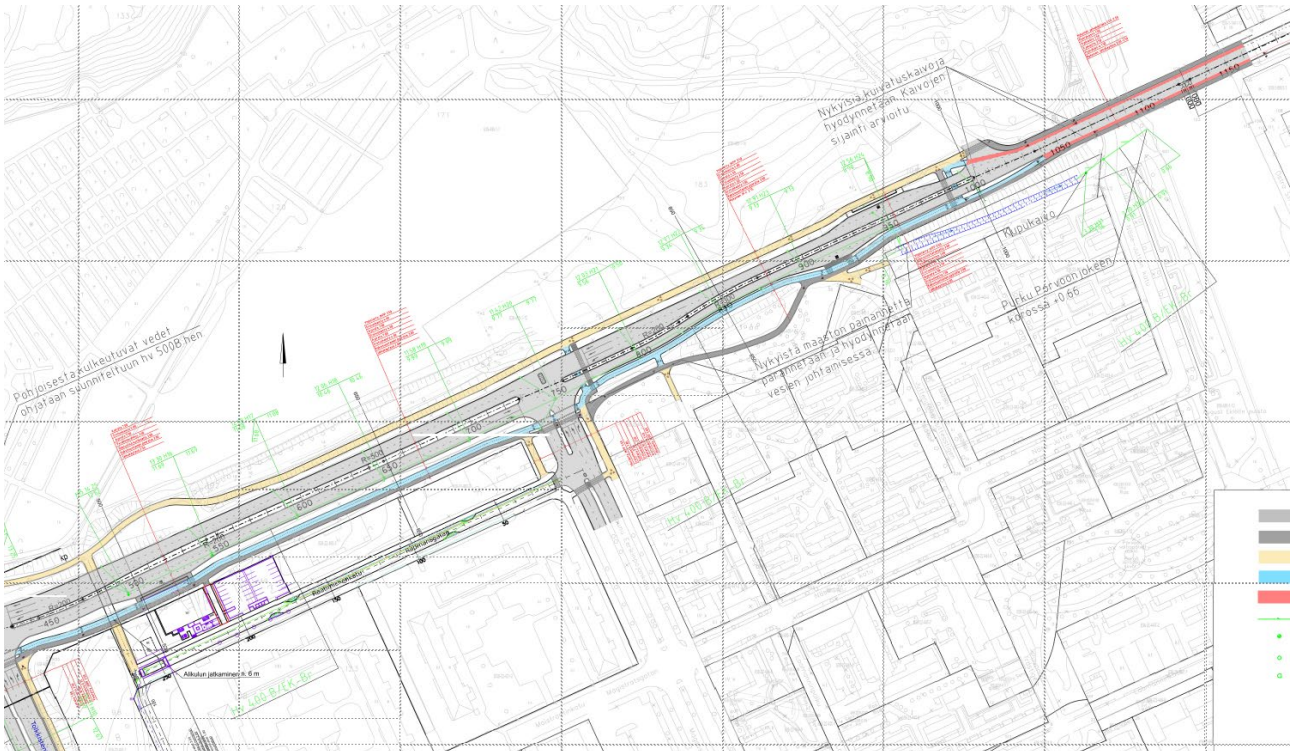
7.1 Kadun yleissuunnitelma

Porvoon puistokadun itäosalle tehtiin kadun yleissuunnitelma liikenteen toimivuuden ja tilavarausten varmistamiseksi. Suunnittelu koski lähestulkoon koko Puistokatu I asemakaavan katualuetta. Työ aloitettiin keväällä ennen asemakaavaluonnosten nähtävillä oloa. Tavoitteena oli saada työ valmiiksi asemakaavaehdotukseen ja kerätä siitä palaute asemakaavaehdotuksen yhteydessä. Yleissuunnitelma ei siis ole kadun lopullinen suunnitelma vaan lopulliset katusuunnitelmat ja rakennussuunnittelu tehdään vasta seuraavassa vaiheessa ja saatu palaute voi muuttaa suunnitelmaa.

Kadun yleissuunnitelmassa on osoitettu mahdollinen katugeometria ja kadun antamat mahdollisuudet istuttaa tavoitteena oleva puusto Porvoon puistokadulle. Sen sisältönä on ympäristösuunnittelu, hulevesisuunnittelu, toimivuuden simuloinnit ja katugeometria. Yleissuunnittelussa päätettiin tehdä kaksi vaihtoehtoista ratkaisua itäpäätyyn, koska sillalla kaistasta luopumisen tiedettiin olevan merkittävä linjanveto.

7.1.1 Vaihtoehdot

Mauno Erikinpojankadun risteyksestä länteen on kaksi kadun yleissuunnitelma vaihtoehtoa esitetty. Toisessa vaihtoehdossa autokaistoja on 1+1 ja toisessa 1+2. Vaihtoehdossa 1+1 mahdollistetaan pyöräkaistat sillalle. 1+2 vaihtoehdossa kaista määrä säilyy nykyisenlaisena. Asemakaavaehdotuksessa haluttiin näyttää, että molemmat vaihtoehdot toimivat autoliikenteelle. Simuloinneissa ei merkittävää eroa syntynyt autoliikenteen sujumiselle. 1+2 vaihtoehdossa heikoimmat olosuhteet jäävät pyöräilijöille. Pyöräkaistojen puuttuessa on mahdollista siirtää katulinjausta hieman pohjoiseksi ja mahdollistaa kapeapuukaista ajokaistojen väliin, kun erikoiskuljetusreitin olosuhteet voidaan mahdollistaa kaksi kaistaisella osuudella. 1+1 vaihtoehdossa puukaista ei ole mahdollinen erikoiskuljetusreitin vuoksi.



Kuva 8 Ote kadun yleissuunnitelman asemapiirroksista VE1

7.1.2 Sillan vaihtoehdot nyt ja tulevaisuudessa

Sillan muuttaminen nykyisestä kapeasta muodostaan on mahdollista, mutta varsinkin uudelleen rakentaminen on kallista. Sillan mahdollisuuksien suunnittelussa on pohdittu laajentamista etelä puolelle erillisellä kevyenliikenteensillalla. Tämä on nykyisillä tuilla kuitenkin todettu erittäin vaikeaksi, kun laajennos tekisi sillasta epätasapainoisen. Myös erillinen kevyen liikenteen siltaa on esitetty vaihtoehdoksi. Selvitystä toteutettavuudesta käynnistetään 2023.

Sillan käyttöikä on vielä parivuosikymmentä. Kun sillan käyttöikä loppuu, ja uutta päätetään rakentaa mahdollinen leventäminen ja mataloittaminen nousee suunnittelupöydälle. Kadun yleissuunnitelmassa on päädytty esittämään vaihtoehtoja. Toteutus voidaan tehdä siten, että sillalle tehtäisiin pyöräkaistat parantamaan niin pyöräilyn kuin myös kapealla kävely väylällä kulkemista tai jatkaa nykyisellä järjestelyllä, joka on muille kuin auto liikenteelle heikko ratkaisu. Näille rinnakkainen vaihtoehto on uusi kevyenliikenteensilta. Mutta sen mahdollisuuksista ja kustannuksista ei osata sanoa ennen asian selvittämistä.

7.1.3 Autoliikenteen simuloinnit

Autoliikenteen simuloinnit osoittavat, että yleissuunnitelman mukainen katuverkko mahdollistaa sujuvan liikenteen myös vuorokauden aamu ja iltaliikenteellä. Jono pituudet eivät kasvaneet korkeiksi, jonot tyhjäntyivät yksillä valoilla ja risteysten palvelutaso säilyi vähintään tyydyttävänä myös ruuhka-aikaan.

7.2 Viitesuunnitelma

Korttelialueen toiminnan varmistamiseksi ja asemakaavan ohjaus tavoitteen saavuttamiseksi korttelialueelle tehtiin viitesuunnitelma. Viitesuunnitelmassa asemakaavan korttelialueen massoittelu tutkittiin tarkemmin, arkkitehtuuria julkisivussa jalostettiin ja visualisoinnilla haluttiin asemakaava ehdotuksessa pystyä kertoa mihin laatutasoon asemakaava tavoittelee. Viitesuunnitelmassa tehtiin myös mallipohjat kortteleiden rakennuksiin antamaan esimerkki, miten rakennuksen pohjat voi laadukkaasti ratkaista. Lisäksi pelastusturvallisuus alustavasti tutkittiin pelastuslaitoksen kanssa neuvotellen.

Viitesuunnitelma tuloksena saatiin toteutettava paketti, jolla osoitetaan asemakaavan toteutus, massoittelu, julkisivut ja tontinkäyttö. Viitesuunnitelman pohjalta tehdyt rakennustapaohje ja asemakaava ohjaavat lopullista suunnittelua, mutta viitesuunnitelmasta tulevalle toteuttajalla on vahva pohja, jonka päälle lopulliset rakennussuunnittelun voi tehdä. Sitä voidaan myös käyttää markkinomaan tonttien potentiaalia.

Viitesuunnitelman osana tuotettiin kaksi visualisointi antamaan ymmärrystä miltä tuleva toteutus voi näyttää.

7.3 Muutokset asemakaavaluonnoksesta

Korttelialueelle on tehty viitesuunnitelman pohjalta tarkennuksia. Korttelialueen pohjoisreuna on muuttunut muutaman metrin. ja aukion kulmaan on tullut uloke katualueen päälle. Linja-autopysäkki eteläpuolella on otettu katualueeksi. Korttelialueen itäreunalle on lisätty pieni yleisen jalan kulun alue. Kerrokorkeuksia on hiottu ja mataloitettu siten että massoittelemisen suurempi painopiste on korttelin itäpäässä. Korttelin kansipihot on suurennettu ja rakennus länsireunalla vedetty sisään kadun reunasta. Rakennusoikeus on laskenut reiluun 22 000 k-m².

Porvoon puistokadun katualueella on pohjoisreunalla korjattu asemakaavan raja kiinteistörajan mukaiseksi. Katualueelle on osoitettu ohjeellisia puin ja pensain istutettavia alueita. Sillalle on lisätty kevyenliikenteen siltaa varten laajennos nykyisen Mannerheiminkadun sillan eteläpuolelle.

8 ASEMAKAAVAN KUVAUS

8.1 Katualue

Katualue on asemaakaavan laajin alue. Katualue rajautuu lännessä Liityntäpysäköinti ja ABC asemaakaavaan ja idässä Mannerheiminkadun sillan puolivälissä vastaan tulevaan empirekaupungin jokirannan asemaakaavaan. Pääosin katualueen rajausta ottaa mukaan mahdollisimman laajasti tiealueen noudattaen pohjoisessa kiinteistörajoja, kiinteistörajoista poiketaan länsipään kevyenliikenteen väylän kohdalla, joka otetaan mukaan hautausmaan kiinteistöltä ja kansallisen kaupunkipuiston rajauksen kohdalla lyhyellä osuudella keskikohdilla. Etelässä katualue rajautuu aikaisempiin asemaakaavoihin. Mukaan otetaan myös kadun eteläreunassa vanha puistokaistale Porvoonportin pohjoispuolella.

Katualueelle on osoitettu ohjeellisia puin ja pensain istutettavia alueita. Näiden perusta on kadun yleissuunnitelman ympäristösuunnittelu ja merkintöjen on tarkoitus olla ohjeena katusuunnittelulle, joka tehdään asemaakaavoituksen jälkeen. Korttelialueen Pohjoispuolelle on osoitettu pieni aukio. Aukion kohdalle on kadun yleissuunnitelmassa suunniteltu pysähtymis- ja jättöpaikkaa, jota aukion on tavoite tukea. Aukion olosuhteet niin kadun melun ja kuin auringon suhteen eivät luo erityiselle oleskelulle otollista paikkaa, mutta aukion on tarkoitus olla antamassa tavallista kadunreunaa viihtyisämpi paikka odottelijoille ja tuoda vaihtelua Porvoon puistokadun varrelle.

8.2 Korttelialue

Korttelialue muodostaa asuinkerrostalojen yhtenäisen kokonaisuuden, joka jaetaan kolmeen tonttiin. Tonttien välille on yleiselle jalankululle osoitettu kujat, jotka myös toimivat tonttien sisäisenä kulkureittinä pysäköintihalleihin. Tonttien läpi kulkee kulkureitti korttelin sisäisiin jalankulun kulun tarpeisiin. Korttelin itäreunassa on pohjoisosalla kuja, jonka tarkoituksena on mahdollistaa kulku jalan ja pyörällä korttelin itäisiin rakennuksiin.

Korttelialueen pohjoispuolelle muodostuu kapea aukio. Aukion kulmassa on uloke määräys, jolla rakennuksen kulma ulottuu katualueen päälle. Liittyminen korttelialueelle tapahtuu Näsintien kautta. Liittyminen Porvoon puistokadulta on kielletty. Melumääräyksellä osoitetaan julkisivut, joilla melusuojaus tulee olla tavanomaista vahvempaa. Kannenalaisille pysäköintilaitoksille osoitetaan paikat maanalaisen tilan merkinnällä. Länsireunalla on mahdollistettu pysäköinti maantasossa pysäköintialue merkinnän alueella.

Rakennusoikeudet on osoitettu rakennusaloille ja lisämerkinnällä liiketilan rakennusoikeus. Kerroskorkeudet vaihtelevat rakennusaloilla IV(1/2)-VII kerrokseen. Kerroskorkeuden jäljessä suluissa oleva murtoluku kertoo kuinka suuren osan korkeimmasta kerroksesta saa käyttää rakennusalaan laskettavana tilana. Matalimmat rakennukset ovat siten kolme täyttä kerrosta ja 1/2 kerrosta sen päälle.

8.2.1 Mitoitus

Asemakaavaehdotuksessa osoitetaan noin 22 000 k-m² rakennusoikeutta asuinkerrostaloille. Lisäksi osoitetaan pienimäärä kerrosalaa liiketiloille jokaiselle tontille. Korttelin rakennustehokkuus tehokkuusluvulla ilmaistuna on $e = 1.87$.

Tontilla 5 osoitetaan asumiseen yhteensä 11 420 k-m² ja liiketilaan 150 m². Tontin tehokkuudeksi tulee noin 1.89.

Tontilla 6 osoitetaan asumiseen yhteensä 5570 k-m² ja liiketilaan 160 m². Tontin tehokkuudeksi tulee noin 1.56.

Tontilla 7 osoitetaan asumiseen yhteensä 5050 k-m² ja liiketilaan 160 m². Tontin tehokkuudeksi tulee noin 2.20.

8.2.2 Pysäköintiratkaisu

Suunnittelun lähtökohtana on asuinkerrostalojen korttelialueella pääasiassa rakenteelliseen pysäköintiin perustuva ratkaisu, joka on maankäytön kannalta tehokasta ja tuottaa viihtyisiä pihatiloja etenkin asuntojen oleskelukäyttöön.

Pysäköintiratkaisu on kaikilla kolmella tontilla kansipihan alainen pysäköintihalli. Reunimmaisilla tonteilla on myös maantasopysäköintiä hallin lisäksi. Pysäköintipaikkojen mitoituksiksi on määrätty 1ap / 120 k-m².

Viitesuunnitelman mukaisella toteutuksella yhtälö tuottaa tonteille autopaikkoja 98, 49 ja 45 kappaletta. Yhteensä autopaikkoja on viitesuunnitelman toteutuksessa tulossa korttelialueelle yli 192 kappaletta.

Perusteena pysäköintiratkaisulle ovat erinomaiset julkisen liikenteen yhteydet ja lähialueen palvelut. Alueen laajuuden ja keskitetyn pysäköintiratkaisun takia on nähtävissä, että mahdolliset autonomistukseen liittyvät yksilölliset erot tasoittuvat laajalla alueella ja keskimääräinen todellinen pysäköintitarve tulee vastaamaan alueelle toteutettavien autopaikkojen määrää.

8.3 EV alue

Korttelialueen länsipäässä on suojaviheralue, jolla on sijainniltaan ohjeellinen jalankulku merkintä Näsintieltä Porvoon puistokadulle ja johdoille varattu alue mahdollista vesijohtoa varten Porvoon puistokadulta Veteraanitielle. EV alue on tarkoitus jäädä paikaksi kulkea Porvoon puistokadulta Näsintielle. EV aluetta ei ole tarkoitus asemakaavoittaa Puistokatu II asemakaavassa uudelleen.

9 KAAVAN VAIKUTUKSET

9.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Asemakaavalla rakennettu ympäristö täydentyy ja mahdollistetaan Porvoon puistokadun muuttuminen laadukkaaksi kaduksi. Asemakaava täydentää Porvoon keskustan länsireunaa ja muuttaa tien reuna-alueen korttelialueeksi. Entinen huoltoasema muuttuu asuinkorttelialueeksi. Tien muutos kaduksi mahdollistaa alueen liittymisen osaksi Länsirannan keskusta-aluetta ja kadun käyttämisen laadukkaana liikkumisen reittinä kaikilla kulkumuodoilla. Porvoonportin pohjoisille rakennuksille mahdollistuu liittyminen kadulle.

Kaupungilla on kadunpitopäätöksen jälkeen mahdollista muuttaa kadun järjestelyjä rakennetun ympäristön tukemiseksi. Myös Mannerheiminkadun sillan muuttuminen kaupungin omistukseen antaa kaupungille mahdollisuuden tulevaisuudessa kehittää sillan ratkaisuita haluamallaan tavalla. Erikoiskuljetusreitti on edelleen Mannerheiminkatua pitkin mikä aiheuttaa kadun rakenteeseen kuitenkin rajoituksia.

Asuinkerrostalokortteli muuttaa Näsin rintamamiestaloalueen naapuruston pohjoisreunan olosuhteita. Entinen liikenneasema ja puistoalue (joka toiminut lähinnä suojaviheralueena) poistuu ja tilalle tulee asuinkerrostaloja. Kaavaratkaisun kerroskorkeudet mataloituvat etelään mikä pehmentää kaupunkirakenteen muutosta asuinkerrostaloista omakotitaloihin. Reuna kuitenkin muodostuu vastaavasti kuin Näsin rintamamiestaloalueen naapurustossa Gammelbackantien sekä Partiomiehentien suunnassa. Ratkaisu on jatkumo Näsin rintamamiestaloalueen ympärillä tapahtunutta ja tapahtuvaa tiivistymistä missä kadun vastapuolelle rakentuu rakennustehokkuudeltaan suurempia kerrostalokortteleita omakotitaloalueen ympärille. Asemakaava vaikuttaa naapurustoon tavanomaisella kaupungin tiivistymisen omaisella tavalla. Rakennukset eivät varjosta omakotitaloja, meluolosuhteet jopa paranevat, kun Porvoon puistokadun aiheuttama melu jää uusien asuinkerrostalojen taakse, hulevesiolosuhteissa omakotitalot sijaitsevat korkeammalla ja liikennemäärät Näsintieltä asuinkerrostaloille eivät ole tavanomaista kaupungin tonttikatua suurempia Gammelbackan risteyksestä länteen.

9.2 Vaikutukset luontoon, pohjaveteen ja luonnonympäristöön

Suunnittelualue muuttuu tiealueesta kaupungin laadukkaaksi sisääntulokaduksi, jonka on tavoitteena toimia käyntikorttina Porvoon kaupunkiin. Luonnonympäristössä muutosten vaikutus on vähäinen. Osin tiealueen reunan kapea metsikkö ja puistikkoa muuttuu korttelialueeksi. Pääosin ympäristön muutos koskee rakennettuja alueita.

Asemakaava sijaitsee pohjavesialueella. Merkittävin muutos pohjaveden suhteen on, että alueella toiminut liikenneasema poistuu ja näin ei enää vaaranna pohjavettä. Katualue ja korttelialue muuttavat imeytyvää pintaa, mutta verrattaessa nykytilanteeseen vaikutukset ovat maltillisia. Imeytyvää pinta-alaa poistuu vähäisiltä osin korttelien rakennusten alta ja katualueen kaventuessa. Merkittävin alue on tonttien alle jäävä kapea metsikkö noin 0,5 ha. Tonteilla on asemakaava suunniteltu siten, että pihoilta jää maanvarainen osa, jolla kattovesiä määrätään imeyttää ja viivyttämään. Katualueelta on suunniteltu hulevesien siirtyminen hulevesijärjestelmään. Alueen rakentamisessa ei tavoitella syviä maa-alaisia ratkaisuja, mutta jos niitä tehdään, tulee pohjavesi ottaa huomioon. Pohjaveden huomioon ottaminen rakentamisessa määrätään kaavassa. Vaikutukset pohjaveteen voidaan siten katsoa olevan huoltoaseman poistumisen myötä positiivisia ja asuinrakentamisen

haittavaikutukset vähäisiä. Katualueen muutokset ovat vaikutuksiltaan vähäisiä, mutta positiivisia kun uudet ratkaisut hulevesien hallintaan mahdollistuvat.

Porvoon puistokadun varteen kadun yleissuunnitelmassa on tavoiteltu vihreää kokonaisuutta, joka lisää kaupunki vihreän määrää alueella. Olemassa olevaa puustoa varsinkin kadun pohjoisreunalla säästetään mahdollisuuksien mukaan ja kadulle istutetaan kolme puukaistaa. Yhteensä istutettavia puita katualueelle on yli 80 kappaletta. Nämä puut ovat tärkeässä roolissa viihtyisyyden ja mikroilmaston luomisessa alueelle ja niiden tavoitteena on olla Porvoon puistokadun merkittävä elementti.

9.3 Vaikutukset liikenneolosuhteisiin

Läntisen Mannerheiminväylän muutos kaduksi mahdollistaa kaupunkimaisen lähestymisen Porvooseen autoliiketeelle. Merkittävää henkilöautoliikennettä on odotettavissa myös tulevaisuudessa ja asemakaavalla mahdollistuu kaupungin omat ratkaisut liikenteen sujuvoittamiseksi ja turvallisuuden takaamiseksi.

Kadun yleissuunnitelman yhteydessä simuloitiin henkilöautoliikenteen toimivuutta tulevilla Porvoon puistokadulla. Jopa kaikella koko Porvoon tulevan 2050 maankäytön aiheuttamalla liikennemäärän kasvulla Porvoon puistokadun itäosalla sujui simuloinneissa ilman ruuhkaantumista vilkkaimpina aikoina. Risteysten palvelutaso ruuhka-aikoina pysyi tyydyttävällä tasolla ja liikennevaloista pääsi läpi yhden valovaihtumisen aikana. Jonoutuminen ei kiireisimpänäkään aikana muodostanut Porvoon puistokadun varrella jonoa, jotka ulottuisivat risteysalueelta toiselle.

Näsiintien osalta liikenne muuttuu, kun liikenneaseman aiheuttaman liikenteen sijaa tulee pääasiassa asuinkerrostalojen aiheuttama liikenne. Kokonaisliikennemäärät välillä Gammelbackantie Tolkistentie eivät kuitenkaan merkittävästi muutu. Gammelbackantiestä länteen liikennettä muodostuu läntisimmän asuinkerrostalotontin osalta. Tämä muuttaa liikenneympäristöä, mutta ei muodosta tavallista tonttikatua enempää liikennettä. Näsiintien katualue jää nykyistä rakennettua osuutta laajemmaksi ja mahdollistaa tulevat ratkaisut tarpeen vaatiessa katualueelle.

Vaikutukset liikenneolosuhteisiin ovat maltillisia. Läntisen Mannerheiminväylän muutos kaduksi ei aiheuta sujuvuuteen muutosta kuin työmaan aikana. Näsiintiellä liikenne kasvaa vähäisissä määrin.

9.4 Vaikutukset pyöräily- ja jalankulunolosuhteisiin

Porvoon puistokatu tulee mahdollistamaan selkeän ja toimivien yhteyksien muodostamiseksi Porvoon Länsirannan pohjoisosaan.

Porvoon puistokadun yleissuunnitelmassa on kadun pohjoispuolelle osoitettu jatkuva 3,5 metriä leveä yhdistetty kevyenliikenteenväylä ja eteläpuolelle kaksisuuntaiset pyöräkaistat ja kävelykaista. Pohjoispuoli mahdollistaa kulkemisen keskustasta Vanhan Helsingintien risteykseen ylittämättä katu. Katuistutuksilla myös reitti on viihtyisyydeltään hyvä ja olosuhteiltaan ottaa paremmin huomioon mahdolliseksi hitaamman kävelyn reitiksi kulkijoille ainakin osalle matkaa. Eteläpuolella mahdollistetaan erityisesti pyöräilylle selkeä reitti, joka mahdollistaa päivittäin pyöräileville sujuvan kulun itä-länsisuunnassa.

Matka Rihkamatorilta länteen muuttuu, lyhyemmäksi, selkeäksi ja paremmaksi. Pyöräily ja kävelyolosuhteet paranevat. Sillalle on osoitettu kadun yleissuunnitelmassa kaksi ratkaisua. Yhden auto-kaistan vaihtaminen kahteen pyöräkaistaan parantaisi pyöräilyn olosuhteita merkittävästi. Myös uusi silta mahdollistetaan asemakaavassa, joka parantaisi merkittävästi kulkua, mutta olisi kustannuksiltaan suuri investointi.

Vaikutuksen pyöräilyn – ja jalankulun olosuhteisiin ovat merkittävästi positiiviset. Sen tuovat parantunut liikkumisen verkosto ja mahdollista investoida laadukkaaseen kulkemisen käytävään Porvoon keskustasta länteen.

9.5 Vaikutukset ilmastonmuutokseen

Asuinkorttelin sijainti on erinomainen viisaille liikkumiskäytävöille. Mahdollisuudet hyödyntää julkista liikennettä Porvoon puistokadulla sekä lähipalveluita Länsirannalla ovat sijainnissa erittäin hyvät. Porvoon puistokatu mahdollistaa pyöräilyn ja kävelyn olosuhteiden parantamisen kautta potentiaalista muutosta kohti kestäviä liikkumisen ratkaisuja. Nämä ovat merkittäviä muuttujia hiilineutraalin tulevaisuuden tavoittelemisessa ja ne mahdollisuudet toteutuvat tässä kaavassa erityisen hyvin.

Rakentamisessa on tavoitteena saada ainakin osassa materiaaleista käytettyä hiiltä sitovia puurakenteita. Rakentamisen pohjanvahvistus ei vaadi raskaita rakenteita. Kadun ja korttelin rakentamiseen vaaditaan kuitenkin merkittäviä määriä myös hiili-intensiivisiä materiaaleja. Kadulle tavoitellaan merkittävää määrää katupuita. Katupuiden istuttaminen on keino hillitä ilmastonmuutoksen vaikutuksia ja toimia myös hiilinieluna pitkällä aikavälillä.

Ilmastonmuutokseen varaudutaan ottamalla huomioon hulevesien hallinta. Rakennettava alue ei ole haastava tulvaan varauduttaessa. Kadun osalta mahdollistuvat viisaat valinnat hulevesien hallitsemiseksi. Puiden istuttaminen katualueelle auttaa kuumimpina kesäpäivinä mikroilmastossa ja myös sitoo maaperää ja käyttää sadevesiä. Talvella 4 metriä leveät viherkaistat auttavat, suurimpien lumitilanteiden hallinnassa.

Rakentamisella ei voida katsoa olevan päästöjä vähentäviä vaikutuksia vaan rakentamisesta aiheutuu päästöjä. Jos aluetta verrataan muihin asuntorakentamisen paikkoihin, on Puistokatu I korttelialue hyvällä sijainnilla rakennuskohteeksi päästöjen kannalta. Muutosta kestävään liikkumiseen tukee Läntisen Mannerheiminväylän muuttuminen Porvoon puistokaduksi. Nämä seikat huomioiden asemakaavan vaikutukset ilmastonmuutokseen voidaan nähdä tavallista asemakaava-aluetta positiivisempina, mutta rakentamisen aiheuttama kuorma ilmastolle on silti vaikutuksiltaan negatiivinen. Tulevaisuuden ilmastoviisaat rakentamisen ratkaisut voivat parantaa yhtälöä ja verrattaessa muihin rakennuspaikkoihin on asemakaavan haitalliset vaikutukset tavanomaista vähäisempiä.

9.6 Vaikutukset eri ikäryhmiin

Uusi pyöräily- ja jalankulkureitti Porvoon puistokadun eteläpuolella vaikuttaa positiivisesti lapsiin ja vanhuksiin. Reitti lisää turvallisuutta, sujuvuutta ja mukavuutta liikkumisessaan jalan ja pyörällä. Uusi reitti voi kannustaa liikkumaan enemmän ja parantaa fyysistä kuntoa. On kuitenkin tärkeää huomioida, että uuden reitin suunnittelussa otetaan huomioon lasten ja vanhusten tarpeet ja kyvyt esteettömyyden ratkaisulla.

Pyöräily- ja jalankulun laadukas reitti kadunvarressa voi lisätä turvallisuutta monin tavoin. Esimerkiksi reitti erottaa jalankulun ja pyöräilyn toisistaan, mikä vähentää törmäysriskejä. Valaistuksen ratkaisulla voidaan parantaa turvallisuutta ja mukavuutta. Selkeät merkinnät, jotka auttavat liikkuja hahmottamaan reitin kulkua ja mahdollisia vaaranpaikkoja.

Asemakaavaan suunnitellut suojaiset kansipihat voivat tarjota turvallisen ja viihtyisän ympäristön leikkiin ja ulkoiluun lapsille. Vanhukset voivat nauttia hyvästä pihasta esimerkiksi kävelemällä tai istuskelemalla ulkona. Hyvä piha voi myös edistää sosiaalista kanssakäymistä naapurustossa ja luoda yhteisöllisyyttä.

9.7 Porvoon puistokadun kokonaisuuden vaikutusten arvio

Porvoon puistokadusta teetettiin kahdella konsultilla vaikutustenarviointia laajemmassa koko kaa-varunkoa ja Porvoon kaupunkirakennetta katsovassa tarkkuustasossa. Tavoitteena oli selvittää osayleiskaavan tueksi vaikutuksia, joita uusi rakentaminen tuo kaupunkirakenteeseen ja arvioida millaista kaupunkia tehtyjen suunnitelmien mukainen toteutus toisi Porvooseen. Toinen konsulttityö tarkasteli toteutusta korkeammalla tasolla ja toinen tarkemmalla mittakaavalla.

Tuloksena saatiin kaksi raporttia, joista ilmenee kaupunkirakenteen muutoksen vaikutukset. Raporteissa haastetaan tehtyä suunnittelua. Kadun ominaisuudet merkittävänä liikenneväylänä on myös jatkossa alueen pääomainen ominaisuus. Varsinaisessa aktiivisessa keskusta kaupungissa liikenneverkko olisi monipuolisempi ja risteäviä katuja on enemmän. Laaja katualue yhdistettynä rakentamiseen kadun yhdelle puolelle ei muodosta yhtenäistä kaupunkiympäristöä ja aktiivista katukuvaa vaan toteutus jää keskusta ulkopuoliseksi reunaksi. Jos halutaan rakentaa Porvoon puistokadusta enemmän keskustaa kuin reuna-alueita, tulisi erityisesti joen lähellä kehittää ympäristöä yhtenäisemmäksi Näsin kartanoalueen kehittämällä. Kadun leveyttä tulisi rajata, mahdollisuuksia pysähtymiseen lisätä ja suojateitä olla risteysten kohdilla risteysten jokaisella puolella. Kivijalka tulisi koko matkalla sisältää palvelukerroksen.

Vaikutusten arvioinnissa myös selkeni, että liikennemäärät kadulla pitävät Porvoon puistokadun painopisteen läpikulkukanavana. Ympäristön viihtyisyyttä ja ilmettä pystytään kohottamaan monin ratkaisuin, mutta ennustetulla 20 000 auton vuorokausiliikenteellä kadun olosuhteiden nostamisella viihtyisäksi on selkeät rajansa. Historia autoille suunniteltuna asuinalueena Länsirannan kaupunkirakenteessa näkyy edelleen, ja siitä ei Porvoon puistokatu pääse irti nykyisillä suunnitelmissa.

Porvoon puistokatu muodostaa kaupungille kuitenkin kehittymisen ja mahdollisuuden parempaan ympäristöön. Verrattaessa nykyiseen liikenneväylään on tuleva suunnittelu selkeä parannus katuympäristöön ja kevyellä liikenteellä kulkemiseen. Puistokatu siten toteuttaa ja tukee kaupungin kunnianhimoisen strategian toteutumista

Raportit Porvoon puistokadun vaikutustenarvioinneista löytyvät asemakaavaehdotuksen taustamateriaalina. Raporteista nousi myös Tolkkistentien haitat Länsirannan yhtenäisyydelle ja tarve kehittää Länsirannan rakennetta myös Tolkkistentie osalta.



Kuva 9 Ote kuvasta vaikutustenarvioinnissa, josta näkee Porvoon puistokadun ja keskustan katutiheyden eron.

10 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

10.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat

Asemakaavan toteutettavuuden varmistamiseksi on laadittu Kadun yleissuunnitelma ja Puistokatu I viitesuunnitelma. Nämä suunnitelmat antavat vahvan pohjan kadun ja rakennusten lopulliselle suunnittelulle ja toteutukselle. Asemakaava ja rakennustapaohje ovat kuitenkin ne elementit, jotka varsinaista ohjausta tekevät ja ovat viralliset dokumentit, joiden pohjalta katusuunnitelmat ja rakennuslupa piirustukset tulee tehdä.

10.2 Toteutusohjeita

Rakennustapaohje laadittiin asemakaavan toteutusta ohjaavaksi erilliseksi dokumentiksi. Rakennustapaohje löytyy tämän selostuksen liitteen. Rakennustapaohjetta tulee noudattaa asemakaavan korttelialueelle rakennettaessa.

10.3 Toteutuksen kustannukset

Osana kadun yleissuunnitelmaa on tehty kustannusarvio kadun rakentamisesta. Kustannusarvio on laadittu IHKU-laskentajärjestelmän hankeosalaskelmana. Kadunrakentamisen kustannusarvio asemakaavan katualueelle on noin 6 390 000 €. Lisäksi kaupungille siirtyy katualueen ylläpitokustannukset.

Asema- ja rakennusoikeuden arvo voidaan arvioida olevan noin 350 € / k-m². Näin ollen asemakaavan rakennusoikeuden arvo on noin 7 500 000 € tontinmyyntituloina.

10.4 Toteuttaminen ja ajoitus

Tavoitteena on, että asemakaava hyväksytään vuoden 2023 aikana. Asemakaavan toteuttaminen on mahdollista asemakaavan saatua lainvoiman. Korttelialueen toteuttaminen vaatii kadunpitöpäätöksen ja kadun rakentamisen korttelialueen pohjoispuolella, koska kortteli on osin nykyisen tiealueen päällä. Myös entisen huoltoaseman puhdistustoimenpiteet tulee olla saatettuna loppuun niin että rakentaminen entisen huoltoaseman alueella ja ympäristössä on turvallista.

Porvoossa 11.4.2022, 23.05.2023, xx.xx.202x

Maija-Riitta Kontio
vt. kaupunkisuunnittelupäällikkö

Johannes Korpjaakko
kaavoittaja



Kuva 49 Referenssikuvia pihakujien istutusperiaatteesta: monilajisia, dynaamisia ja kerroksellisia pensas- ja perennaistutusalueita. (Nomaji Oy)

Liittyminen olevaan kaupunkirakenteeseen

Pihakujat liittyvät avoimena julkisena ulkotilana Näsintien olevan pientaloalueen suuntaan. **Pihakujien kohdalla ei sallita olevan ympäristön suuntaan rajaavaa pensasistutusta.**

3.10 Pinnoitteet

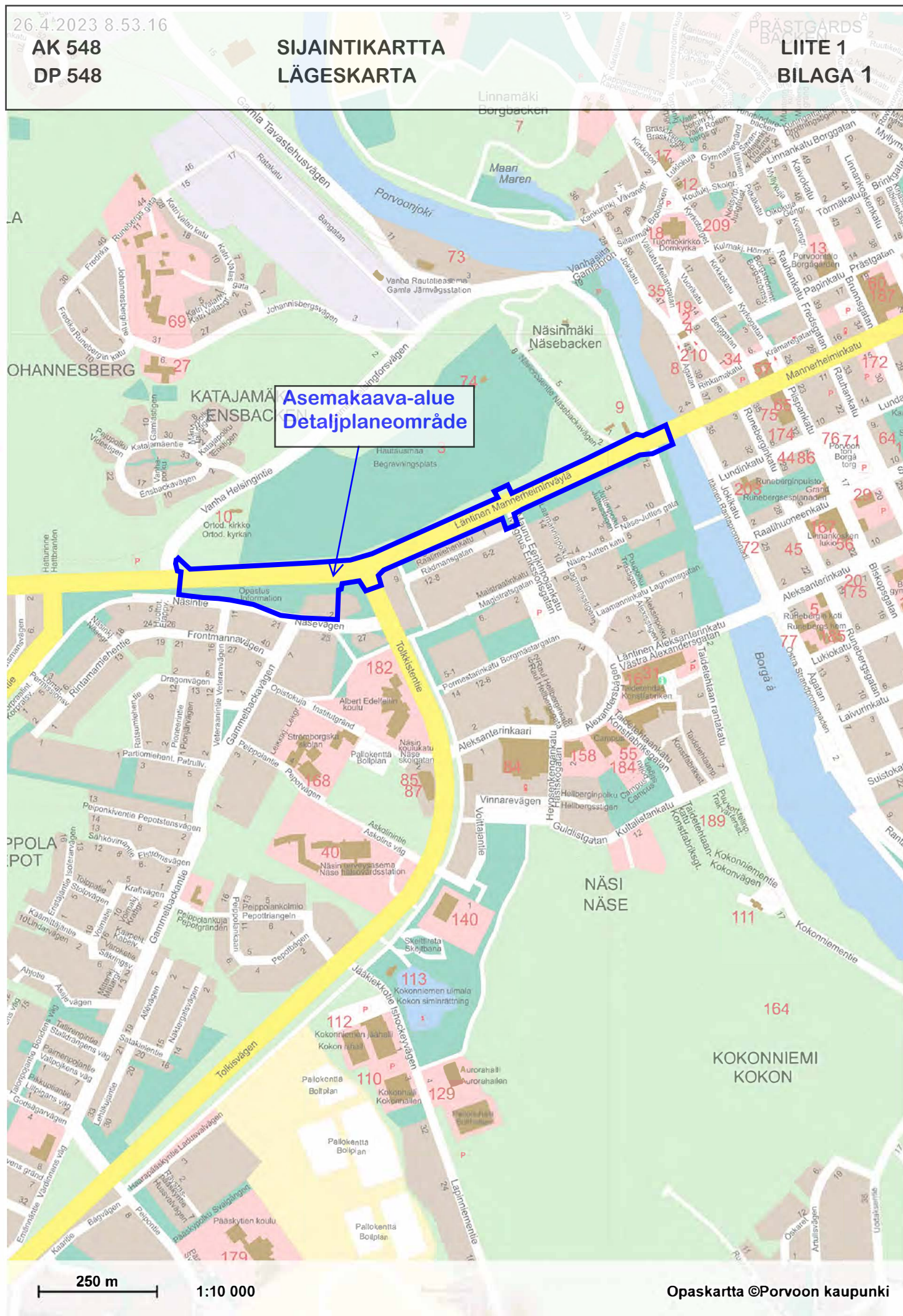
Kulkureittien pinnoitteet ovat esteettömiä. Kansialueilla pääkulkureittien pinnoite voi olla kiveystä, muutoin käytetään läpäiseviä ja puoliläpäiseviä pintoja. Maanvaraisilla alueilla kaikki pinnat pääkulkureittiä lukuun ottamatta ovat läpäiseviä.

Pihakatuja pelastusajon ja -paikkojen vaatimilla leveillä pinnoitealueilla käytetään nurmisaumattua kiveystä, joka on puoliläpäisevää ja yleisilmeeltään vihreää.

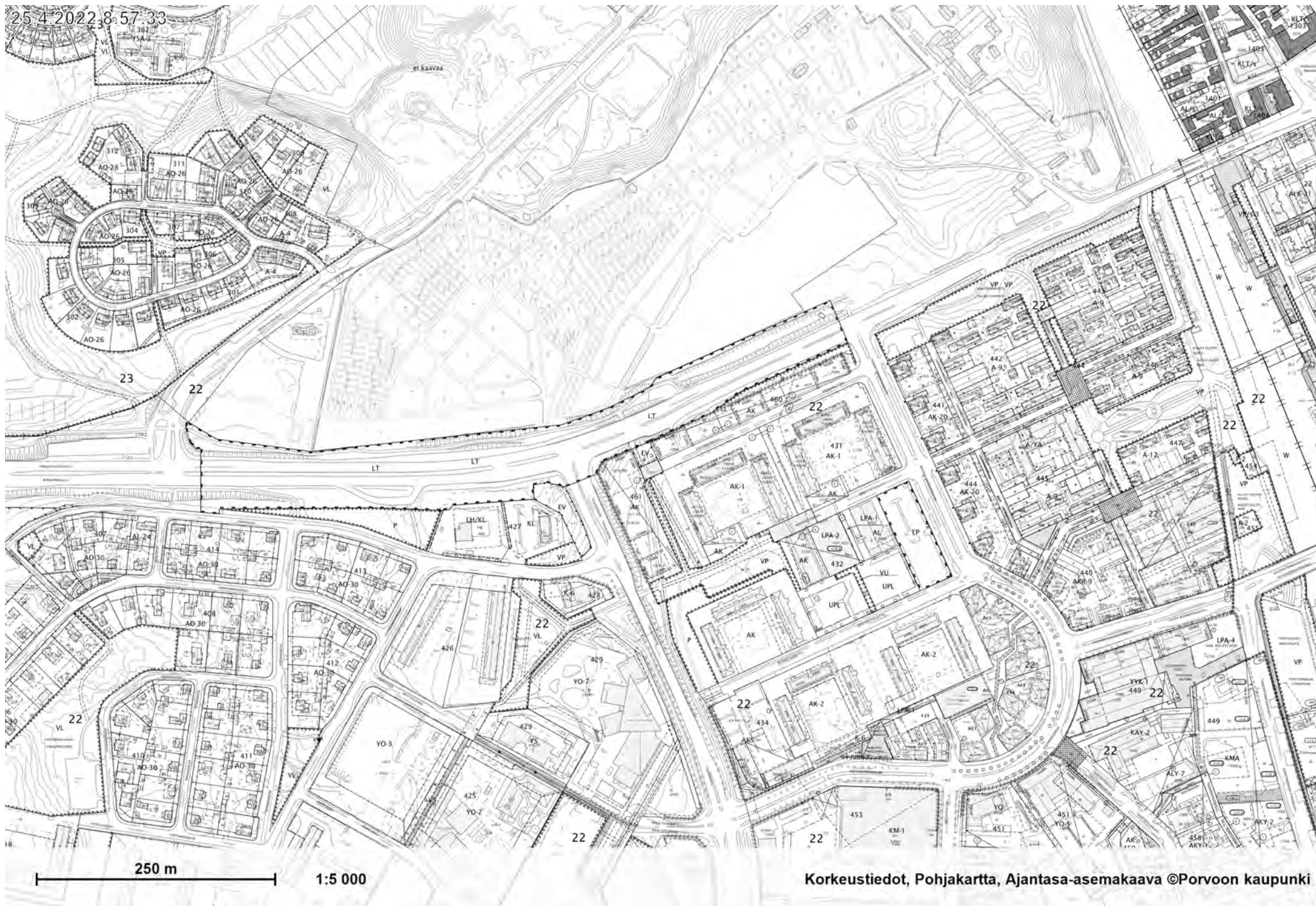
Pihakaduilla sijaitsevat ajoreitit pysäköintihalleihin voidaan erottaa visuaalisesti muusta pihakadusta esim. käyttämällä erilaista pinnoitetta tai kiveysladontaa.

AK 548
DP 548

LIITE 1
BILAGA 1



Opaskartta ©Porvoon kaupunki





AK 548

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Porvoo, Näsi, Puistokatu I, AK 548, asemakaava ja
asemakaavanmuutos

SISÄLLYS

1	SUUNNITTELUALUE	4
2	HANKKEEN TAUSTAA	4
3	SUUNNITTELUN TAVOITE	4
4	LÄHTÖTIEDOT	5
4.1	Alueen sijainti ja pinta-ala	5
4.2	Maakuntakaava	5
4.3	Yleiskaava	5
4.4	Asemakaava	5
4.5	Omistussuhteet	6
4.6	Asukkaat ja työpaikat	6
4.7	Rakennuskanta	6
4.8	Luonnonympäristö ja maisema	7
4.9	Kunnallistekniikka	7
5	PERUSSELVITYKSET	7
6	KAAVOITUKSEN KESKEISIMMÄT VAIKUTUKSET	8
7	OSALLISET	9
8	OSALLISTUMISEN JA VUOROVAIKUTUKSEN JÄRJESTÄMINEN	10
9	KAAVOITUSHANKKEEN AIKATAULU	11
10	VALMISTELUSTA VASTAAVAT	11

1 SUUNNITTELUALUE

Puistokatu 1 asemakaavan suunnittelualueen korttelialue sijaitsee Porvoon keskustan länsipuolella Läntisen Mannerheiminkadun ja Näsintien välissä. Varsinaisen suunnittelualueen muodostaa korttelialue, joka kattaa vapautuvan liikenneasematontin ja puistoaluetta tontin länsipuolella. Lisäksi asemakaavassa on mukana Läntisen Mannerheiminväylän liikennealuetta.

2 HANKKEEN TAUSTAA

Läntisen Mannerheiminväylän ympäristön kehittäminen lähti liikkeelle, kun liikenneasema Näsistä joutui siirtymään pois pohjavesialueelta. Liikenneasemalle asemakaavoitettiin uusi paikka Hornhatulantien risteykseen. Asemakaavaa laadittaessa todettiin Läntisen Mannerheiminväylän kehittämisen vaikuttavan oleellisesti asemakaavan rajauksiin. Visiotyö Porvoon puistokadun kaavarunko tehtiin vuoden 2019 aikana. Visiotyöstä kerättiin palaute ja visiotyön pohjalta asemakaavoitusohjelma laadittiin Puistokadun asemakaavoitustyön ajoittamiseksi 2020. Liikenneasema on siirtymässä pois Näsistä ja tontti vapauttaa suunnittelualueen kehitettäväksi Porvoon puistokadun kaavarungon mukaisena.



Kuva 1 Ote Porvoon puistokadun kaavarungosta

3 SUUNNITTELUN TAVOITE

Asemakaavalla tavoitellaan entisen liikenneasemantontin ympäristöineen muuttamista merkittäväksi asuinrakentamisen kortteliksi. Lisäksi tavoitellaan liikennealueen muuttamista kaduksi ja Porvoon puistokadun kaavarungon mukaisen viihtyisän ympäristön mahdollistamista Porvoon pääasialliselle sisääntuloväylälle.

4 LÄHTÖTIEDOT

4.1 Alueen sijainti ja pinta-ala

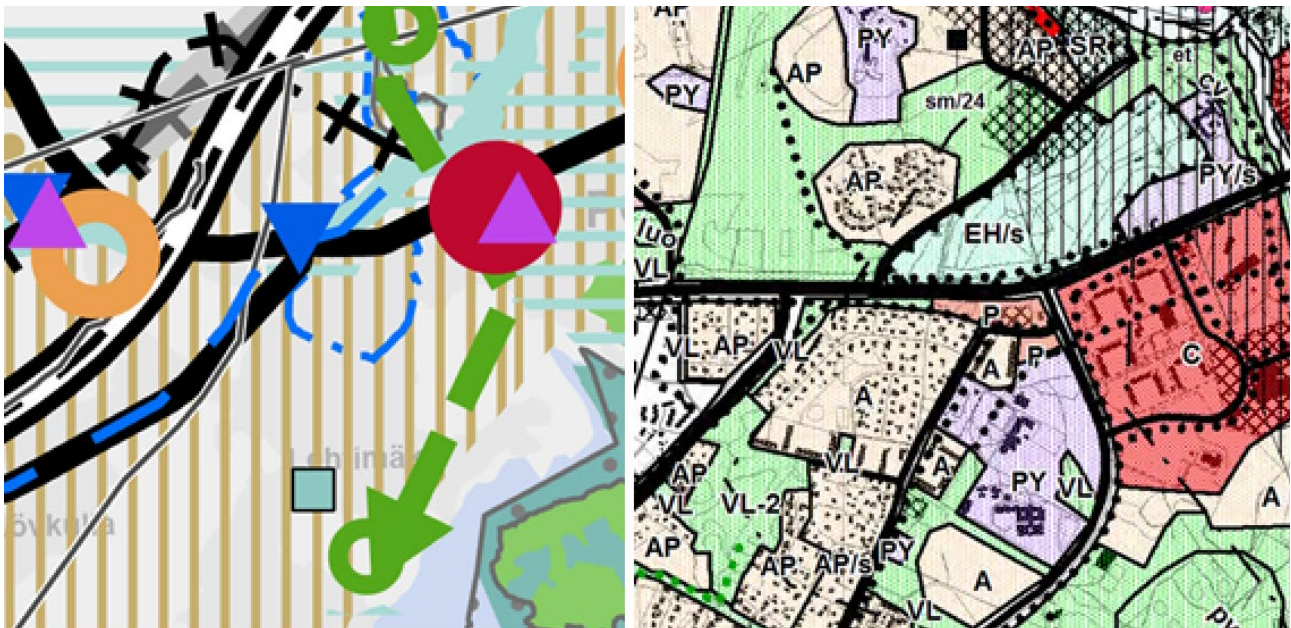
Suunnittelualue sijaitsee Näsissä Porvoon keskustan läntisellä rajalla. Suunnittelualue rajautuu Läntisen Mannerheimintien varrelle ja Näsintien pohjoispuolelle. Korttelialueen koko on noin kaksi hehtaaria, mutta korttelialueen lisäksi asemakaavan muutos sisältää laajasti liikennealuetta, jonka rajaus selviää asemakaava työn aikana.

4.2 Maakuntakaava

Itä-Uudenmaan maakuntakaavassa kaava-alue kuuluu taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeeseen. Läntinen Mannerheimin väylä on maakunnallisesti merkittävä tie.

4.3 Yleiskaava

Keskeisten alueiden osayleiskaavassa (hyväksytty 15.12.2004) kaava-alue on osoitettu Palvelujen ja Hallinnon alueeksi. Läntinen Mannerheimin väylä on valtatie, Tolkkistentien on seudullisesti tärkeä yhdystie/kokoojakatu. Läntisen Mannerheimin väylän pohjoispuolella ja Näsintien varressa on kevyenliikenteen reitti.



Kuva 2 Otteet maakuntakaavasta ja keskeisten alueiden yleiskaavasta.

4.4 Asemakaava

Ajantasa-asemakaavassa suunnittelualueella on puisto (P) ja liikennealuetta (LT) Näsän liikennealueen asemakaavasta 80 sekä Näsän asemakaavasta 231 LH/KL korttelialue ja suojaviheraluetta.

LH/KL määräys: Yhdistettyjen huoltoasemarakennusten ja liikerakennusten korttelialue. Korttelialueelle saa sijoittaa huoltoaseman sekä liikerakennuksen. Autopaikkavaatimus: 1 ap/ 25 kerrosalaneliömetriä.

Suunnittelualueen korttelialueen naapurissa on Liikerakennusten korttelialue KL, Liikennealueen pohjoispuolella hautausmaa ja Näsintien katualue.



Kuva 3 Ote ajantasa-asemakaavasta

4.5 Omistussuhteet

Läntinen Mannerheiminväylä on valtion tiehallinnon omistuksessa, mutta osa kevyenliikenteen väylää kulkee seurakunnan omistamalla kiinteistöllä Vanhan Helsingintien risteyksestä itään. Liikerakennusten korttelialueen tontti 638-22-427-4 on yksityisessä omistuksessa. Muut kiinteistöt ovat Porvoon kaupungin omistuksessa, mutta LH/KH tontti on vuokrattu poistuvalla liikenneasemalle.

4.6 Asukkaat ja työpaikat

Suunnittelualueella ei ole asukkaita. Suunnittelualueen itäpuolella on Porvoonportin asuinalue ja eteläpuolella Näsin asuinalue, koulualue sekä yksi toimistorakennus. Suunnittelualueella on ollut poistuvan liikenneaseman tarjoamat työpaikat ja naapurissa on pikaruokaravintolan tarjoamat työpaikat.

4.7 Rakennuskanta

Suunnittelualueella on huoltoasemarakennus, jossa on autopesula ja tankkauskatos. Suunnittelualueen naapurissa on pikaruokaravintola.



Kuva 4 Viistoilmakuva suunnittelualueesta

4.8 Luonnonympäristö ja maisema

Suunnittelualue on Porvoon pääsisääntuloväylä ja sen reunalla sijaitseva liikenneaseman tontti ympäristöineen. Tiealue hallitsee maisemaa ja ympäristöä. Huoltoaseman tontti on asvaltoitu kenttä. Tontin länsipuolella puistoalue on kapea metsikkö ja tontin ja kadun välissä on nurmialue. Tiealue rajautuu pohjoispuolella hautausmaahan ja eteläpuolella Porvoonportin asuinalueeseen.

4.9 Kunnallistekniikka

Suunnittelualueella on kunnallistekniikka.

5 PERUSSELVITYKSET

Kaavan suunnittelualueelle laaditaan/on laadittu seuraavat selvitykset:

- Porvoon puistokadun kaavarunko
- Puistokatu I tontinkäyttöluonnokset
- Puistokatu I viitesuunnitelma
- Meluselvitys
- Länsirannan hulevesiselvitys
- Kadun yleissuunnitelma Porvoon puistokadun itäosa

6 KAAVOITUKSEN KESKEISIMMÄT VAIKUTUKSET

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

- Vaikutukset luonnonympäristöön ja maisemaan
- Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen
- Vaikutukset alueen liikenneolosuhteisiin
- Vaikutukset pyöräily- ja kävelyolosuhteisiin
- Vaikutukset ilmastomuutoksen torjuntaan

7 OSALLISET

Maanomistajat

Naapurimaanomistajat

Yritykset

- Telia Sonera Finland Oyj
- Elisa Oyj
- Porvoon Energia Oy/kaukolämpö
- Porvoon Sähköverkko Oy
- Porvoon Alueverkko Oy

Viranomaiset ja muut tahot

- Itä-Uudenmaan pelastuslaitos
- ELY-keskus

Porvoon kaupungin yksiköt

Konsernijohto

- Maapolitiikka
- Kaupunkimittaus
- Kuntatekniikka
- Rakennusvalvonta
- Ympäristönsuojelu

Sosiaali- ja terveystoimi

- Ympäristöterveydenhuolto

Liikelaitos Porvoon Vesi

Luottamuselimet

- Kaupunkikehityslautakunta
- Terveystoimien lautakunta

Kaikki kuntalaiset

Muut osallisiksi itsensä tuntevat

8 OSALLISTUMISEN JA VUOROVAIKUTUKSEN JÄRJESTÄMINEN

Viranomaisneuvottelu:

- Asemakaavavahanke edellyttää viranomaisneuvottelua (MRL 66 § 2 mom). Ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelu pidetään tarvittaessa.

Suunnitteluvaiheen kuuleminen: (MRL 62 §, MRA 30 §)

- Kaavaluonnos ja muu suunnittelumateriaali ovat esillä palvelupiste Kompassissa, Rihkamatori B, katutaso ja internetissä Porvoon kaupungin internetpalvelussa (www.porvoo.fi). Osallisille varataan mahdollisuus esittää kirjallisia mielipiteitä.
- Kaavaluonnoksen nähtävillä olosta tiedotetaan kirjeellä kaava-alueen maanomistajille/-haltijoille sekä naapurimaanomistajille/-haltijoille, lisäksi kuulutus kaupungin internetpalvelussa.
- Kommentit pyydetään sähköpostitse osallisilta, jotka mainitaan kohdassa "7. Osalliset" listalla otsikoiden Yritykset, Viranomaiset ja muut tahot, Porvoon kaupungin yksiköt alla.

Neuvottelukierros:

- Saatujen kommenttien pohjalta järjestetään tarvittaessa neuvotteluja eri tahojen kanssa.

Virallinen kuuleminen: (MRL 65 §, MRA 27 §)

- Kaavaehdotus ja muut kaava-asiakirjat ovat virallisesti esillä palvelupiste Kompassissa, Rihkamatori B, katutaso ja internetissä Porvoon kaupungin intranetpalvelussa (www.porvoo.fi). Osallisille varataan mahdollisuus esittää kirjallisia muistutuksia.
- Kaavaehdotuksen nähtävillä olosta tiedotetaan kirjeellä kaava-alueen maanomistajille/-haltijoille ja naapurimaanomistajille/-haltijoille, lisäksi kuulutus kaupungin intranetpalvelussa sekä sanomalehdissä Uusi-maa, Östnyland ja Itäväylä.

Viralliset lausunnot: (MRA 28 §)

- Terveysturvajärjestö
- Itä-Uudenmaan pelastuslaitos
- Liikelaitos Porvoon vesi

Perusteltu kannanotto muistutuksen johdosta: (MRL 65 § 2)

- Muistutuksen tehneille, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa, toimitetaan kaupungin perusteltu kannanotto esitettyyn muistutukseen.

Ilmoitus kaavan hyväksymisestä (MRL 67 §, MRA 94 §)

- Kirjallinen ilmoitus Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle sekä niille, jotka ovat sitä kirjallisesti pyytäneet ja samalla ilmoittaneet osoitteensa. Kuulutus kaupungin internetpalvelussa www.porvoo.fi.

Kaavan lainvoimaisuudesta kuuluttaminen (MRA 93 §)

- Kuulutus kaupungin internetpalvelussa www.porvoo.fi.

9 KAAVOITUSHANKKEEN AIKATAULU

Asemakaavoitus on käynnistynyt syksyllä 2021 ja tavoitteena on, että asemakaavan luonnosvaihe etenee 2022 keväällä ja ehdotusvaihe 2023 kesällä. Hyväksymiskäsittelyyn on asemakaava tavoitteena saada vuoden 2023 lopussa.

10 VALMISTELUSTA VASTAAVAT

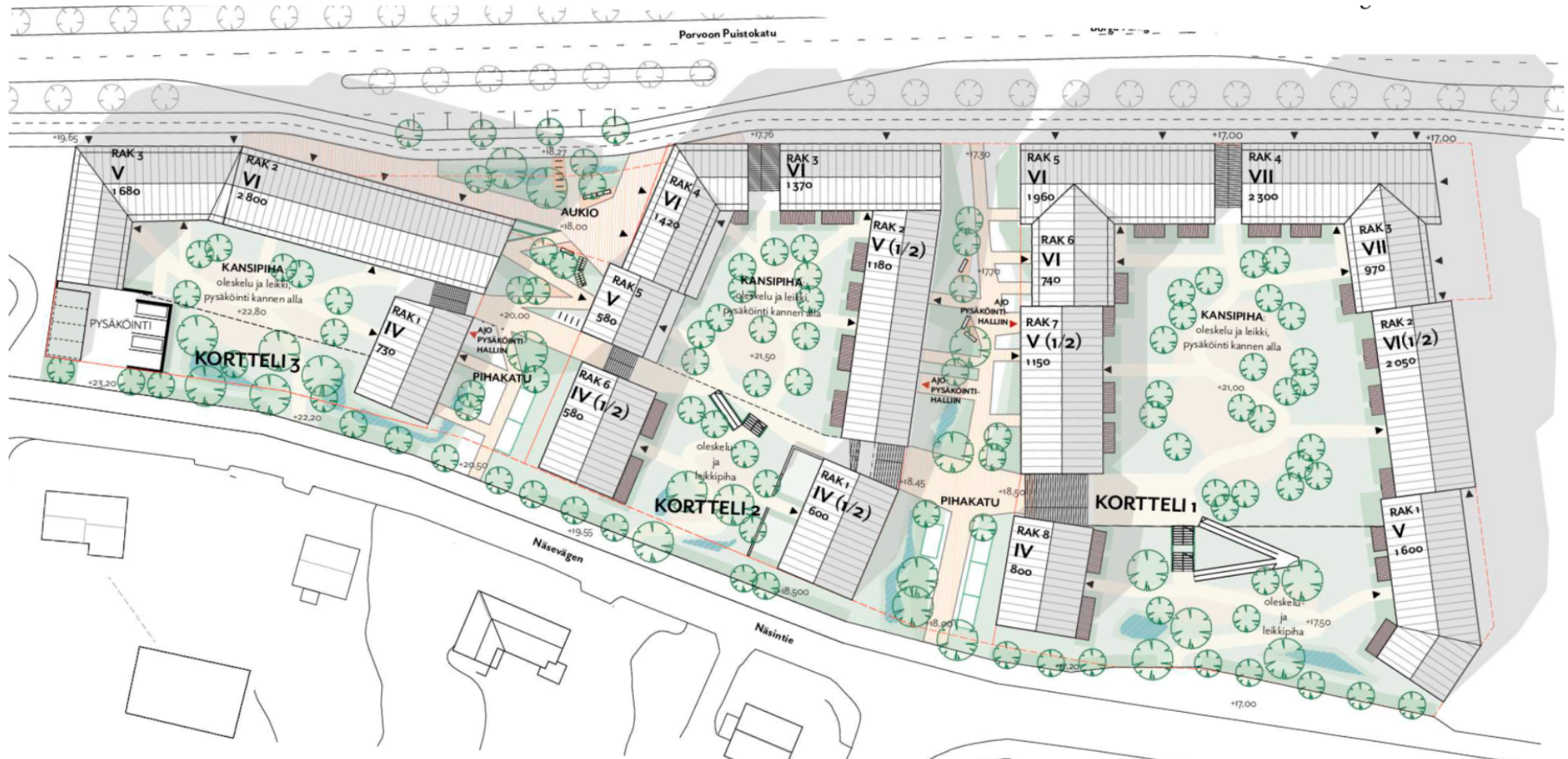
Porvoon kaupunki
Kaupunkisuunnittelu
PL 23 (käyntiosoite: Rihkamatori B, III kerros)
06101 PORVOO

Kaavoittaja
Johannes Korpjaakko
puh. 040 489 5796
etunimi.sukunimi@porvoo.fi

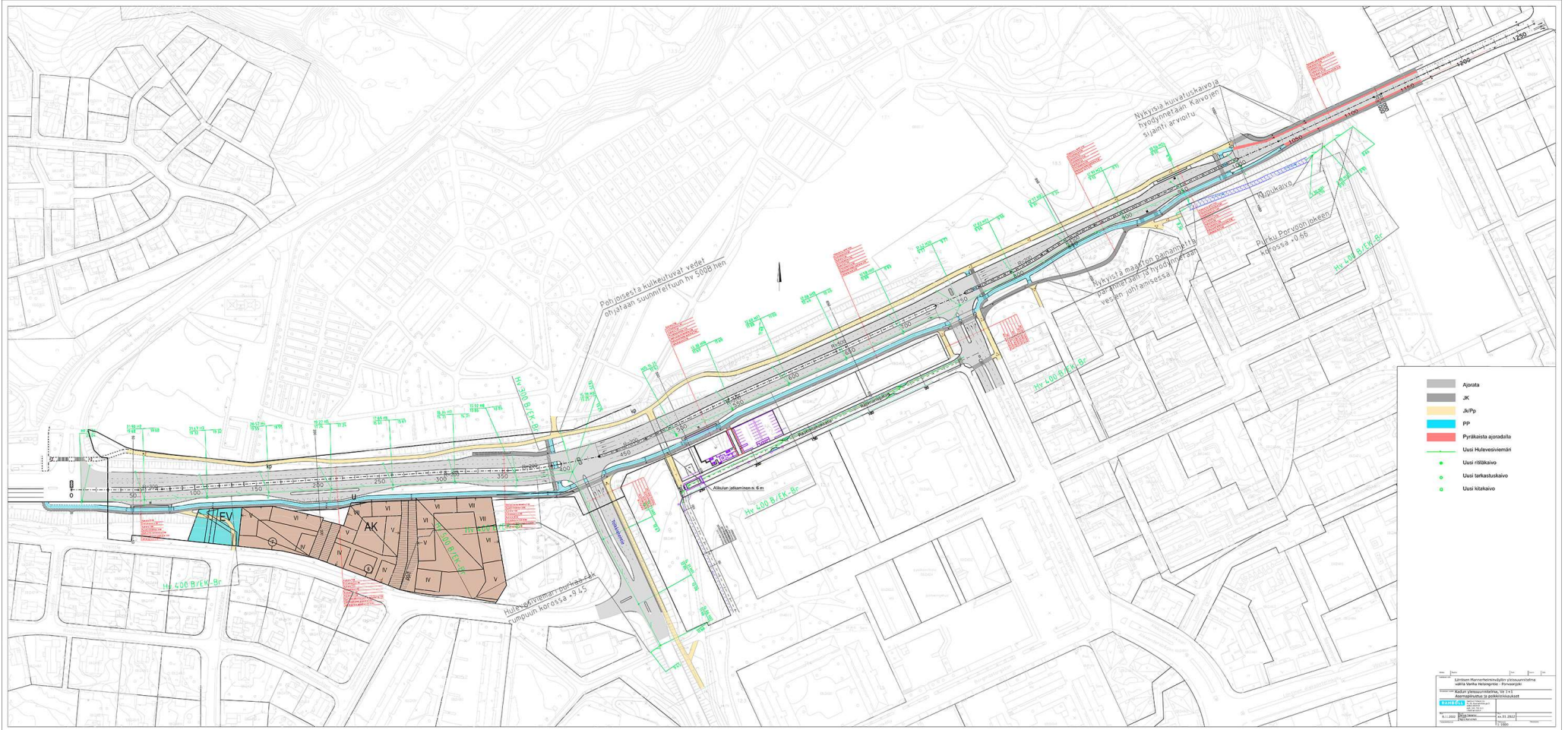
Suunnitteluavustaja
Christina Eklund
puh. 040 489 5755
etunimi.sukunimi@porvoo.fi

Päiväys 11.4.2022, 23.4.2023

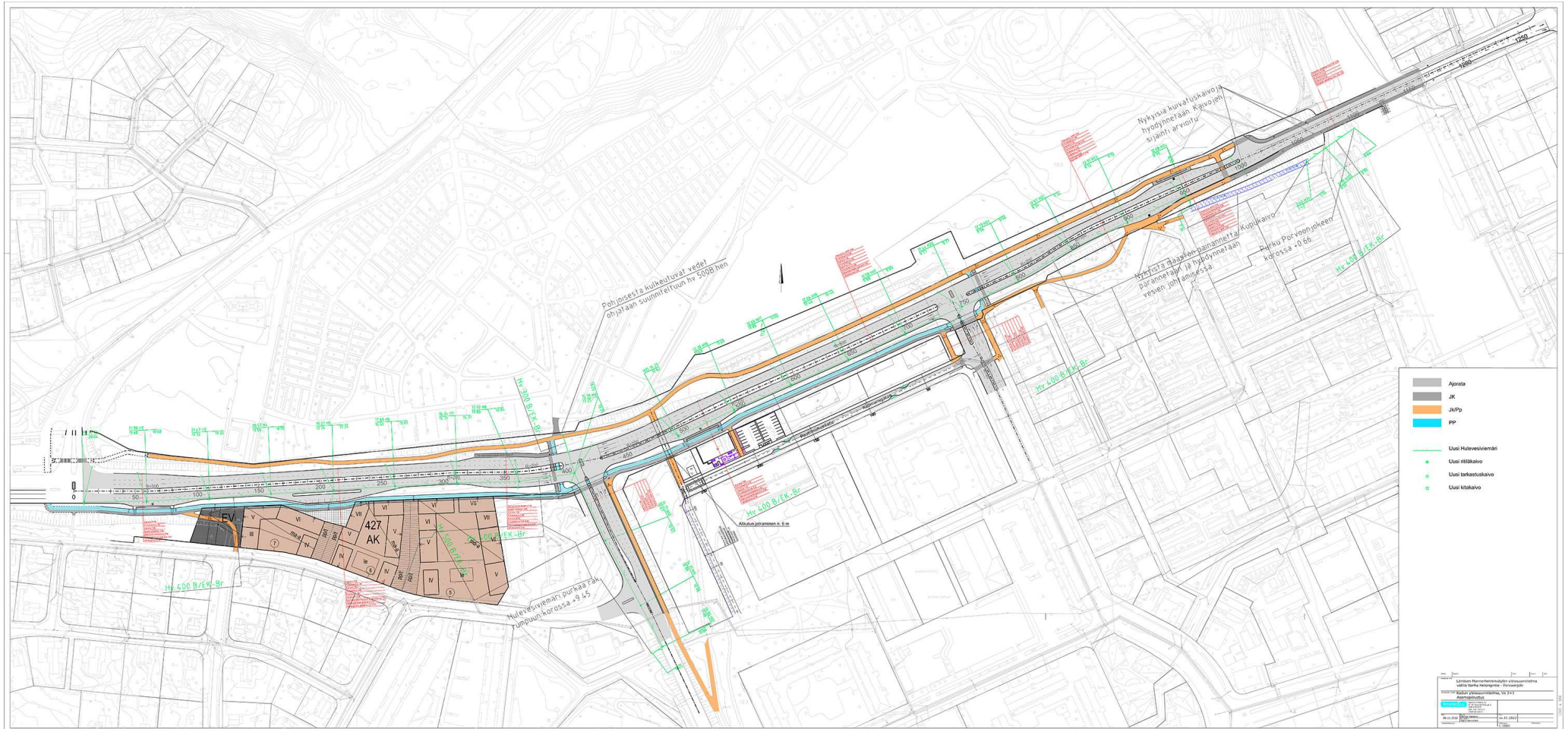
vt Kaupunkisuunnittelupäällikkö
Maija-Riitta Kontio



Viitesuunnitelman asemapiirros
Referensplan planritning



Kadun yleissuunnitelma VE 1
Gatuöversiktsplanen VE 1

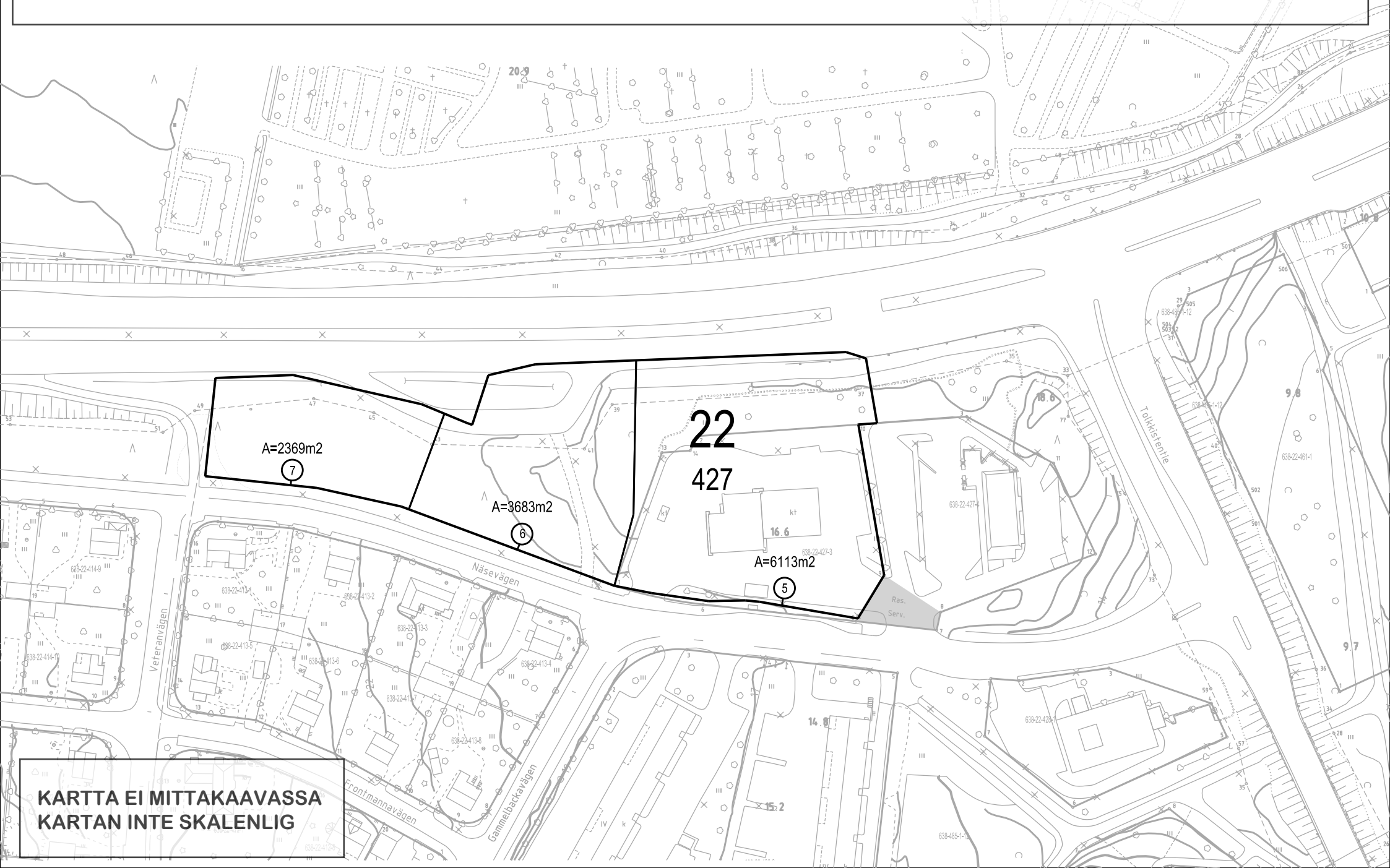


Kadun yleissuunnitelma VE 2
Gatuöversiktsplanen VE 2

AK 548
DP 548

ALUSTAVA TONTTIJAKO
PRELIMINÄR TOMTINDELNING

LIITE 7
BILAGA 7



KARTTA EI MITTAKAAVASSA
KARTAN INTE SKALENLIG



AK 548

Puistokatu I

Rakennustapaohje
28.04.2023

1 RAKENNUSTAPAOHJE

Rakennustapaohje täydentää asemakaavaa ja varmistaa kaupunkikuvallisten tavoitteiden täyttymisen. Suunnittelua ohjataan, jotta alueesta muodostuu yhtenäinen ja pihoille saadaan laadukkaita oleskelualueita ja monipuolista viihtyisää viherympäristöä. Rakennustapaohjeen tavoitteena on tuottaa hyvää ja laadukasta asuinympäristöä.

Rakennustapaohje on asemakaavaselostuksen liite, ja se hyväksytään asemakaavan kanssa. Rakennusluvan saaminen edellyttää ohjeen noudattamista ja viranomaislausuntojen huomioon ottamista. **Rakennustapaohjeessa velvoittavat määräykset on korostettu tekstistä.**

1.1 Selostuksen sisällysluettelo

1	RAKENNUSTAPAOHJE.....	2
1.1	Selostuksen sisällysluettelo	2
2	YLEINEN OSA.....	3
2.1	Taustaksi.....	3
2.2	Maaperä ja rakennettavuus.....	3
2.3	Pelastusreitit.....	4
2.4	Autojen pysäköinti.....	5
2.5	Polkupyörät ja liikkumisen apuvälineet	5
2.6	Meluntorjunta ja asumisen terveellisyys	6
2.7	Energiatehokkuus.....	9
2.8	Valaistus, mainokset ja opasteet.....	9
2.9	Taide rakennushankkeessa	11
3	RAKENTAMISEN LAATU	12
3.1	Massoittelun pääperiaatteet.....	12
3.2	Julkisivut, materiaalit ja väritys	14
3.2.1	Porvoon puistokadun varren tiiliverhotut rakennukset	14
3.2.2	Kivijalkakerros	19
3.2.3	Pihakujien puurakennukset.....	23
3.3	Kivijalka, liike- ja palvelutilat maatasokerroksessa.....	24
3.4	Kattomuoto ja -rakenteet.....	26
3.5	Sisäänkäynnit	28
3.6	Parvekevyöhykkeet sisäpihoilla	29
3.7	Hulevedet	33
3.8	Korttelipihat	36
3.9	Pihakujat	38
3.10	Pinnoitteet.....	40

2 YLEINEN OSA

2.1 Taustaksi

Puistokatu I -asemakaava toteutetaan asemakaavaa ja tätä asemakaavaselostukseen liitettyä rakennustapaohjetta noudattaen. Rakennustapaohjeen yleinen osa koskee koko asemakaava-aluetta. Osa-aluekohtaisissa osissa on annettu kortteleita ja katualuetta koskevia kohdennettuja ohjeita. Ohjeeseen sisältyy havainnollistavia kuvia. Joidenkin kuvien yhteydessä on kuvatekstissä erikseen mainittu, mikäli kuva ei kaikilta kuvassa näkyviltä osiltaan esitä toivottua toteutusratkaisua. Rakennustapaohjeen tarkoituksena on varmistaa kaupunkikuvallisten reunaehtojen täyttyminen rakentamisen sopeuttamisessa ympäristöönsä ja arkkitehtonisen laatutason varmistaminen, sillä Puistokatu I:n korttelialue sijaitsee kaupunkikuvallisesti hyvin merkittävällä paikalla.

Rakennustapaohjeen reunaehdoista voidaan poiketa rakennuslupaa haettaessa tarkemmin määriteltäviltä osilta, mikäli toteutussuunnittelun yhteydessä löydetään sekä kaupunkikuvalliselta, että arkkitehtoniselta laatutasoltaan paremman lopputuloksen takaava ratkaisu. Rakennuslupavalmistelu yhteydessä rakennusvalvonta pyytää kaavoituksesta kaupunkikuvasta vastaavalta viranomaiselta lausunnon suunnitelmasta. Tässä yhteydessä määritellään myös mahdollinen kaupunkikuvan eduksi tapahtuva poikkeaminen rakennustapaohjeesta.

Korttelialueen rakennukset muodostavat kolme korttelipihaa, joiden väliin jäävät kujat ovat korttelien osia ja tonttimaata. Kujat ovat toiminnaltaan pihakatuja kaltaisia ja ne tulee suunnitella ja rakentaa katu vastaaviksi tiloiksi. Rakennustapaohjeessa ne on nimetty pihakujiksi.



Kuva 1 Kolmen etelään avautuvan korttelipihan väleihin jäävät piha-alueet ovat luonteeltaan pihakatumaisia ja ne on nimetty rakennustapaohjeessa pihakujiksi.

2.2 Maaperä ja rakennettavuus

Erillinen rakennettavuusselvitys on ehdottomasti tarpeen perustamistavan selvittämiseksi ja pihojen mahdolliseen painumiseen varautumiseksi. Porvoossa esiintyy luontaisesti radonkaasua, joten rakentamisessa on kiinnitettävä huomiota radonin pois johtamiseen alapohjarakenteista. Alueen tontit ovat osin olleet rakennettuja. Tiedossa on aiemmasta maankäytöstä johtuvaa

pilaantuneisuutta, jonka puhdistus tulee olla tehtynä ennen rakentamiseen ryhtymistä. Alueella voi olla vanhan kiinteistökniikan jäljiltä kaivoja ja johtoja.

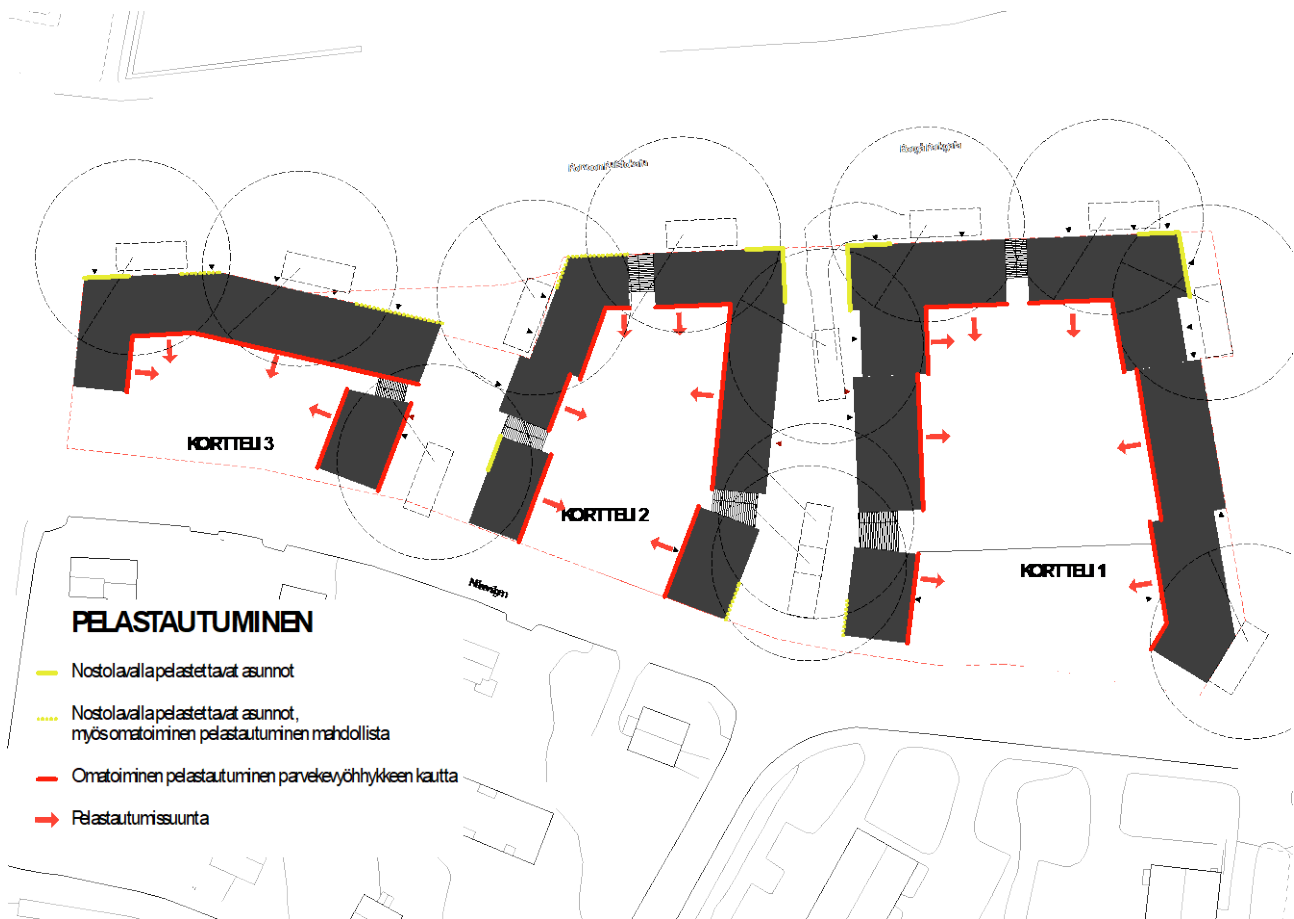
2.3 Pelastusreitit

Pelastusreitit ja -paikat suunnitellaan yksityiskohtaisesti alueen toteutussuunnittelun yhteydessä. Pelastustiet sijoittuvat pihakujille ja katualueille. Alueelle on suunniteltu pihakansiratkaisuja, jotka voivat vaikeuttaa rakennusten vierelle ajamisen suunnittelua. Itä-Uudenmaan pelastuslaitos tarjoaa rakennussuunnittelun käyttöön seikkaperäisen pelastusreittien suunnitteluohjeen, jossa paikallisen pelastuskaluston ulottumat on kuvattu. Erityisesti pelastusteiden suunnittelussa on otettava huomioon ympärivuotinen kunnossapito. Opasteista on ohjeistus myös tämä ohjeen kohdassa 2.9. Valaistus, mainokset ja opasteet.

Pelastusreittien varsille istutettavien puiden valinnassa on huomioitava niiden koko ja kasvutapa, jotta puut eivät häiritse pelastusajoneuvojen käyttöä (ks. 3.9).

Pihakujalta tulee päästä ajamaan pelastusajoneuvolla läpi Näsintieltä Puistokadulle (ks. kuva 1). Pelastusreittien suunnittelussa tulee huomioida kaluston ajoura ja kääntösäde.

Ensihoitoyksikön tulee päästä katutasossa oleville sisäänkäynneille.



Kuva 2 Viitesuunnitelman pelastautumiskaavio: itäisen pihakujan läpi tulee päästä ajamaan läpi pelastusajoneuvolla, läntisellä pihakujalla se ei korkeuseron vuoksi ole mahdollista

2.4 Autojen pysäköinti

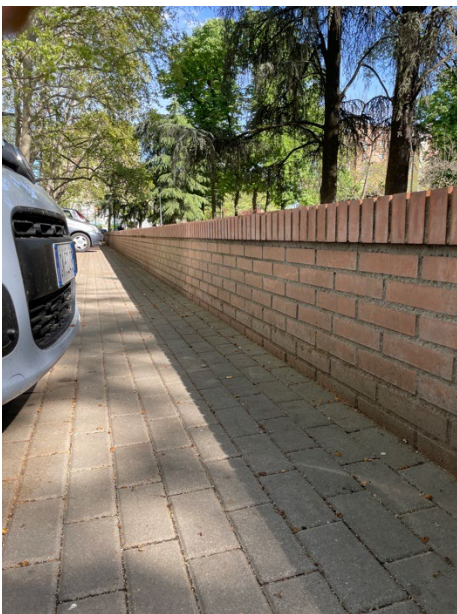
Autopaikkavaatimukset on esitetty asemakaavamääräyksissä. Määräykset ovat minimivaatimus. Autopaikkatarjonnan tulisi aina perustua todelliseen tarpeeseen. Ylimiöitus ei ole toivottavaa, koska se rajoittaa piha-alueiden hyödynnettävyyttä ulko-oleskeluun sekä hulevesien viivyttykseen ja imeytykseen. Autopaikoista lähes kaikki tulee sijoittaa kannen alle.

Ajo kansipihaille ja pihakujien pysäköintipaikoille tulee olla turvallinen. Pysäköinti tulee järjestää alueen sisällä siten, ettei koskaan peruuteta suoraan kadulle.

Ainakin osa vieraspysäköintipaikoista on suositeltavaa sijoittaa pihakujille huomioiden suunnittelussa pelastustiet ja pelastuspaikat.

Läntisimmässä korttelissa on mahdollisuus pieneen maanvaraiseen pysäköintialueeseen, joka tulee kattaa osittain kuten viitesuunnitelmassa. Katteena tulee käyttää viherkatetta. **Pysäköintialue tulee rajata matalalla tiilimuurilla, joka ei saa nousta rakennuksen kivijalkaa korkeammalle.** Muurin tulee olla maaston korkeusasemista riippuen 800–1200 mm korkea. Tiilimuureista lisää kohdassa 3.2 Julkisivut, materiaalit ja värytys.

Maantasossa olevat pysäköintipaikat ja -alueet tulee toteuttaa vettä läpäisevillä pinnoitteilla ks. 3.10 Pinnoitteet.



Kuva 3 Matalan tiilimuurin ympäröimä pysäköintialue, jossa muuri on noin 500 mm korkea eli matalampi kuin rakennustapaohjeessa. (NEMO arkkitehdit Oy)

2.5 Polkupyörät ja liikkumisen apuvälineet

Polkupyöräpaikkavaatimus on esitetty asemakaavamääräyksissä. Korttelialueelta on hyvät yhteydet keskustaan. Asiointimatkoilla tulee erityisesti kannustaa liikkumisen apuvälineiden helppoon käytettävyyteen. Polkupyörille on järjestettävä helppokäyttöinen säältä suojattu säilytyspaikka. Se voi olla pihavarasto tai rakennuksen maantasokerrokseen sijoitettu lämmin varastotila. Oleellista helpon käytettävyyden kannalta on suora yhteys ulos yhden riittävän leveän ja helppokäyttöisen oven kautta. Ovesta tulee voida kulkea myös erikoispyörällä tai kuormapyörällä.

Liikkumisen apuvälinetillä tarkoitetaan rollaattorien, ns. sähkömopojen ja muiden ulkona liikkumista helpottavien välineiden säilytykseen ja huoltoon käytettävää tilaa. Tilassa on latauspistokeita ja pesumahdollisuus ulko-oven läheisyydessä. Liikkumisen apuvälinetilan voi yhdistää polkupyörien säilytystilaan, jolloin se palvelee myös sähköpolkupyöräilijöitä ja tarjoaa pyörien pesumahdollisuuden. Liikkumisen apuvälinetilan toteuttamalla rakennusluvan hakemisen yhteydessä saa huojennusta asemakaavan autopaikkavaatimuksesta asemakaavan selostuksen mukaisesti.

Sisätiloihin sijoitettavan latauspaikan paloturvallisuuteen on kiinnitettävä erityistä huomiota.

Sisäänkäyntien läheisyyteen tulee sijoittaa runkolukituksen mahdollistavia kiinteitä pyörätelineitä pelastusteiden vaatimukset huomioiden. Puistokadun puolella pyörätelineitä voidaan sijoittaa esim. seinäsyvennyksiin ks. 3.2.2 Kivijalkakerros.



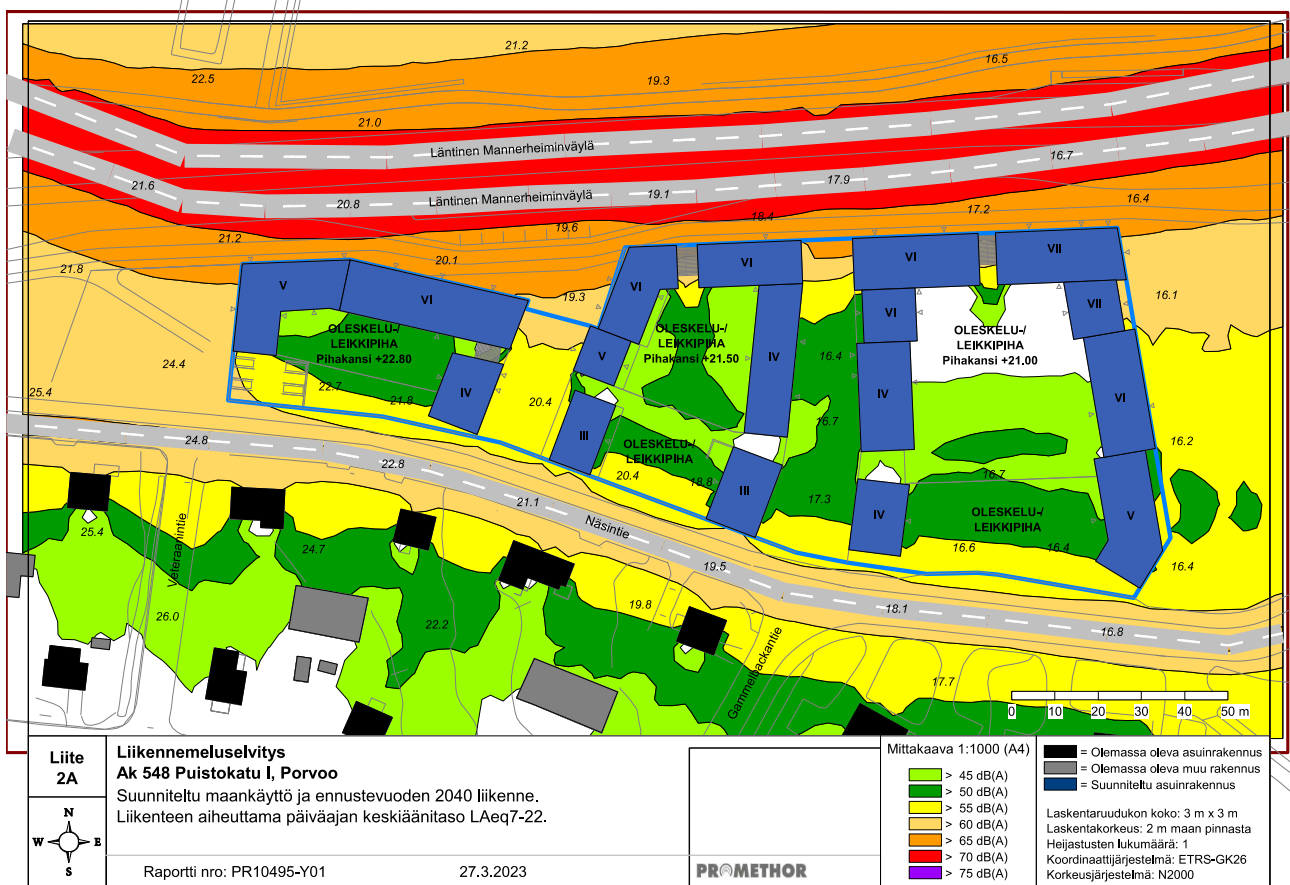
Kuva 4 Polkupyörävarastosta tulee olla käynti suoraan ulos. Sisäänkäyntien välittömään läheisyyteen sijoitetut pyörätelineet lisäävät pyöräilyn sujuvuutta. Kuvan ovi on liian kapea kuormapyörille. (NEMO arkkitehdit Oy)

2.6 Meluntorjunta ja asumisen terveellisyys

Merkittävin melulähde alueen ympäristössä on Porvoon puistokadun liikenne (aiemmin Läntinen Mannerheiminväylä). Asuntojen riittävään ääneneristävyyteen ja ulko-oleskelutilojen, kuten leikkihöiden melunsuojaukseen on kiinnitettävä alueella erityistä huomiota. Ääneneristävyyksvaatimukset eivät sinänsä ole poikkeuksellisia ja ovat täytettävissä melko tavanomaisin rakentein. Asuntokohdaiset parvekkeet on suunnattava pois Porvoon puistokadun aiheuttamasta melusta. Asuntojen sisäilmanlaadussa on otettava vilkkaasti liikennöityjen pää- ja kokoojakatujen läheisyys huomioon. Asuntojen ilman sisäänotto tapahtuu pihan puolelta.

Ainoastaan pohjoiseen Porvoon puistokadun puolelle avautuvia asuntoja ei sallita. Pohjoisen puolelle avautuvien asuntojen tulee olla joko kulmahuoneistoja tai läpitalon asuntoja.

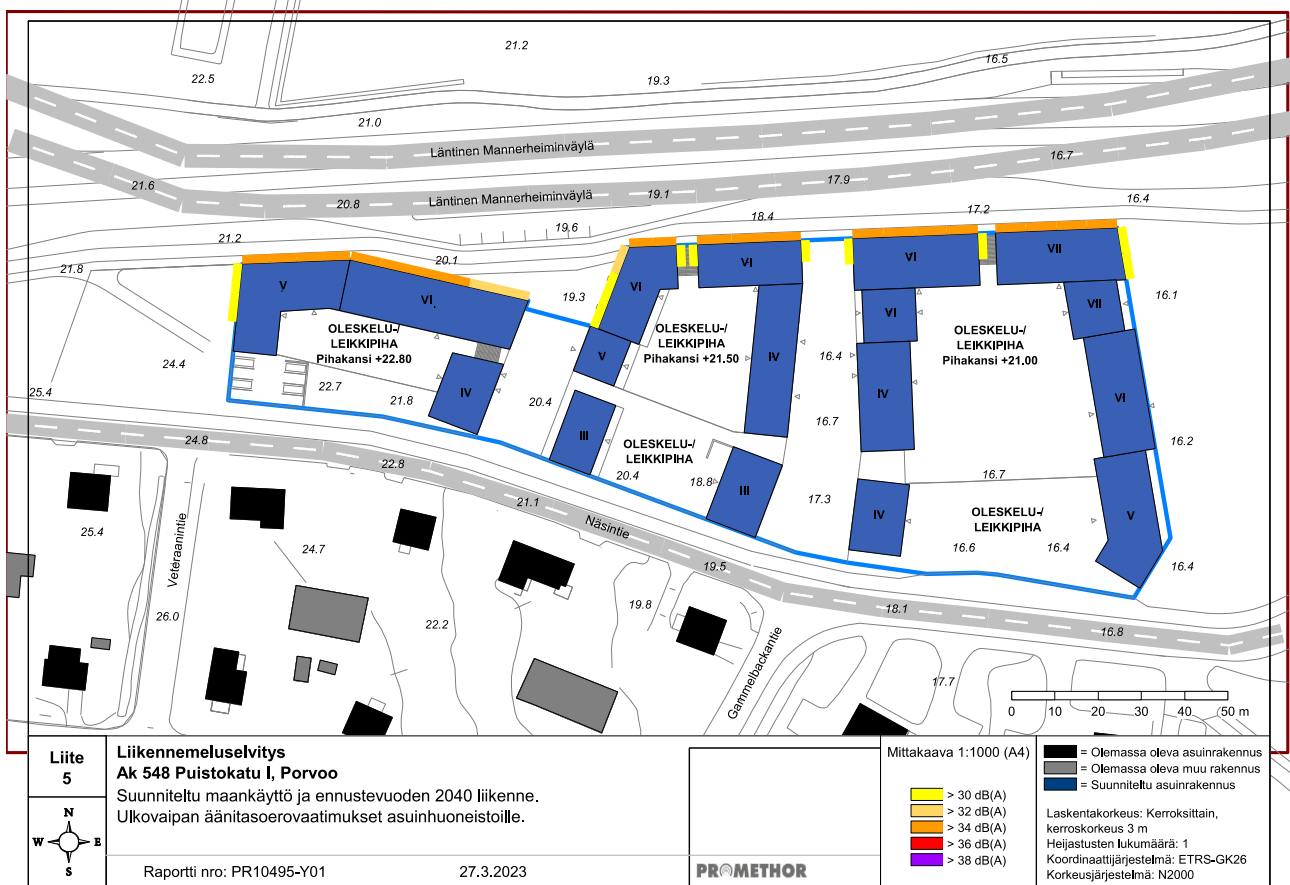
Rakennukset suojaavat leikki- ja oleskelupihoja hyvin Porvoon puistokadun liikenteen melulta hyvin. Melutaso on rakennusten keskellä sijaitsevilla kansipihoilla lähes kauttaaltaan alle ohjearvojen sekä päivä- että yöaikaan.



Kuva 5 Kuvassa Promethorin maaliskuussa 2023 tekemä melukartta alueesta. Kartan laskennassa on käytetty liikenne-ennustetta vuodelle 2040, joka on enemmän kuin liikennemäärät tällä hetkellä. Melutaso on pihoihlla päiväsaikaan alle ohjearvon 55dB ja yöaikaan alle 45 dB. (Promethor Oy)

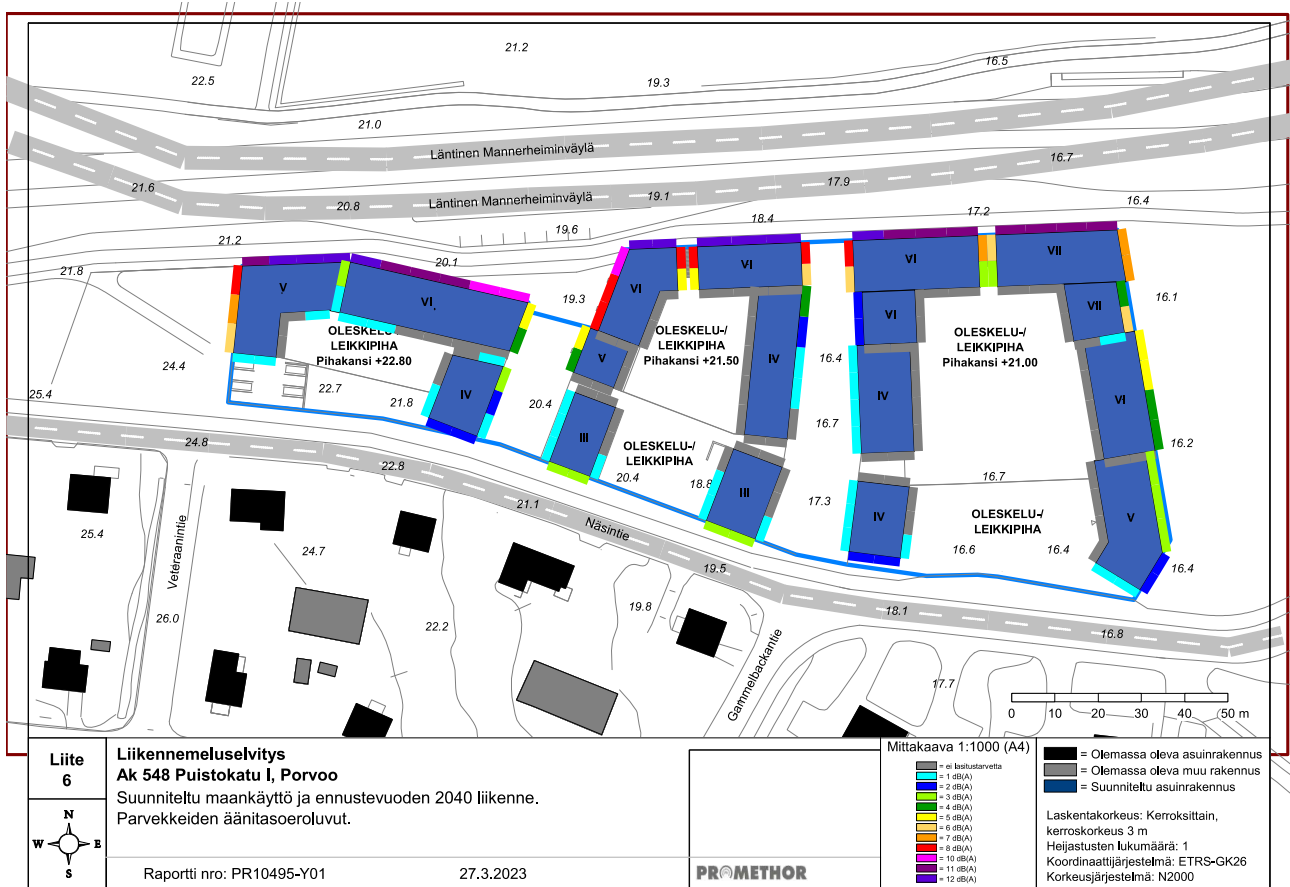
Näin ollen leikki- ja oleskelualueet voidaan sijoittaa pihakansille melun näkökulmasta vapaasti, eikä niiden suojaksi ei ole välttämätöntä järjestää meluntorjuntaa. Asuinkortteleiden eteläosassa Näsintiestä aiheutuvan melun seurauksena melutaso ylittää päivä- ja yöajan ohjearvot Näsintien läheisyydessä. Kortteleiden eteläosaan suunnitellut leikki- ja oleskelualueet tulee sijoittaa riittävän etäälle Näsintiestä alueelle, jossa melutaso on alle ohjearvojen (kuvassa 4 näkyvät vihreät alueet).

Rakennusten ulkovaipan äänitasoerovaatimus on Porvoon puistokadun puoleisilla julkisivuilla 32–34 dB(A) ja pihakujille kääntyvillä julkisivuilla 30–32 dB(A). Rakennusten suojan puolelle sijoittuvilla julkisivuilla laskennallinen vaatimus on alle 30 dB(A). **Ulkovaipan ääneneristys on suunniteltava ja toteutettava melualueilla siten, että äänieristys on vähintään 30 desibeliä.**



Kuva 6 Ulkovaipan äänitasoero vaatimus on korkeimmillaan 34 dB(A), joka on mahdollista saavuttaa melko tavanomaisin rakentein. (Promethor Oy)

Sisäpihojen puolelle avautuvia parvekkeita ei ole melun näkökulmasta tarpeen lasittaa. Parvekkeiden äänitasoeroluku on sisäpihan puoleisilla julkisivuilla suurimmillaan 1 dB(A), joka saavutetaan tavanomaisella parvekelasituksella (Kuva 6).



Kuva 7 Parvekkeiden äänitasoerolut: harmaalla merkitylle julkisivun osalle on mahdollista sijoittaa lasittamattomia avoparvekkeita. (Promethor Oy)

2.7 Energiatohokkuus

Lämmitysenergianlähteeksi tulee valita kaukolämpö. Lisäksi kattopinnoille saa asentaa aurinkopaneeleja ja -keräimiä. Aktiivinen ja passiivinen aurinkoenergian hyödyntäminen on suositeltavaa. Asuntojen jäähdyttämiseen varautuminen on suositeltavaa erityisesti pienten, vain lämpimään ilmansuuntaan aukeavien asuntojen kohdalla. Ensisijaisesti tulee kiinnittää huomiota passiiviseen aurinkosuojaukseen esimerkiksi parvekkeiden, markiisien ja katosrakenteiden avulla. Esimerkkejä passiivisesta aurinkosuojauksesta on esitelty kohdassa 3.6 Parvekvyöhykkeet sisäpihoilla. Maa-lämpö tai -jäähdytys eivät ole mahdollisia pohjavesialueen vuoksi. Jäähdytysratkaisuihin tulee suosia hyötysuhteeltaan tehokkaita, mieluiten keskitettyjä ratkaisuja.

Painovoimainen ilmanvaihto voi olla pihakujien varsien rakennuksissa mahdollinen (Kuva 12: vaaleanpunaisella merkityt rakennukset).

2.8 Valaistus, mainokset ja opasteet

Rakennusten sisäänkäynnit ja kulkureitit tulee valaista selkeästi. Näkymäpäätteneä olevassa rakennuksessa voidaan harkita hienovaraista julkisivun valaisemista tehokeinona. Valaistuksen tulee olla hillitty. Ulkovalaistuksessa tulee kiinnittää huomiota siihen, ettei valaistus häiritse asumista ja julkisivuvalaistuksen tulee keskittyä ennen kaikkea kivijalkakerrokseen. Valaistuksen ratkaisuihin täytyy käyttää energiatehokkainta vaihtoehtoa.

Rakennusten maantasokerrokseen liittyy liiketilaa. Liikkeiden sisäänkäynnin yhteyteen voidaan sijoittaa korkeintaan 400 mm korkuinen valomainoskyltti valkoisin irtokirjaimin. Julkisivuille kiinnitettäviä mainosbanderolleja ei lähtökohtaisesti sallita. Niin ikään vaihtuvanäyttöisiä elektronisia mainostauluja ei sallita. Kuitenkin ikkunan sisäpuolelle sijoitettavissa oleva pienehkö (noin 600 x 1000 mm) kokoinen led-näyttö on mahdollinen.

Tällainenkin pieni mainostaulu edellyttää rakentamisen lupamenettelyä ja sitä koskevat erikseen vaihtuvanäyttöisiä mainostauluja varten laaditut toteutusohjeet esimerkiksi valon voimakkuuden, mainosten vaihtumisen jopa käyttöajankohdan osalta. Vaihtuvaa sisältöä tai liikkuvaa kuvaa ei saa liikenneturvallisuussyistä suunnata katualueelle, eikä siitä saa aiheutua haittaa tai häiriötä ympäristössä.

Mainosten yleissuunnitelma tulee esittää rakennusluvan yhteydessä ja sitä tulee noudattaa liikeyritysten vaihtuessa. Suunnitelman tulee sisältää kaikki rakennuksen julkisivuun tulevat mainoslaitteet: valomainokset, nimikyltit, kisällinkyltit, näytöt ja markiisit. Mainoslaitteiden suunnittelun tulee olla osa julkisivun sommittelua.



Kuva 8 Esimerkkejä julkisivuun sopivasta irtokirjaimin toteutetusta valomainoksesta. (NEMO arkkitehdit Oy)

Talon numerovalaisimien tulee olla selkeästi sijoitettuja ja häikäisemättömästi valaistuja. Välttämättömät pelastusreittiopasteet on sijoitettava kaikille mahdollisille sisäänkäynneille ja niiden tulee olla luettavuudeltaan selkeät taulun koon ja erityisesti kirjasinkoon suhteen. Taulut ovat suositeltavaa valaista tai sijoittaa valaisimen toiminta-alueelle.



Kuva 9 Talon numero osana julkisivua. (NEMO arkkitehdit Oy)

2.9 Taide rakennushankkeessa

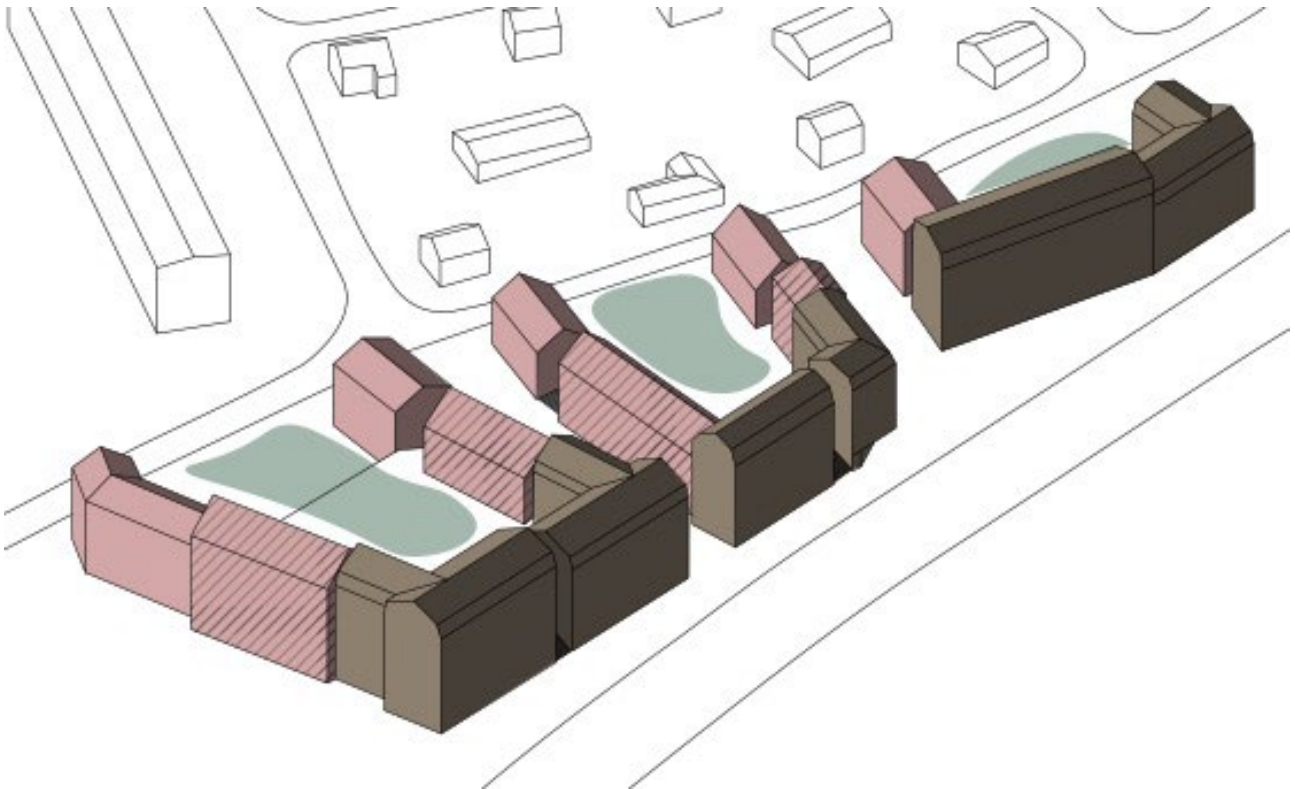
Porvoon puistokadulle laaditaan erillinen taideohjelma, jonka periaatteita tulee tämän asemakaavan alueella noudattaa. Taideohjelmassa määritellään taiteen ja taiderahan sijoittumisesta ja kohdentumisesta.

3 RAKENTAMISEN LAATU

Rakennuslupaa haettaessa on pyydetty kaupunkikuvasta vastaavan viranomaisen lausunto. **Rakentamisen tulee seurata asemakaavan viitesuunnitelman laatua ja ratkaisuja tai olla niitä parempia.** (ks. 2.1).

3.1 Massoitteiden pääperiaatteet

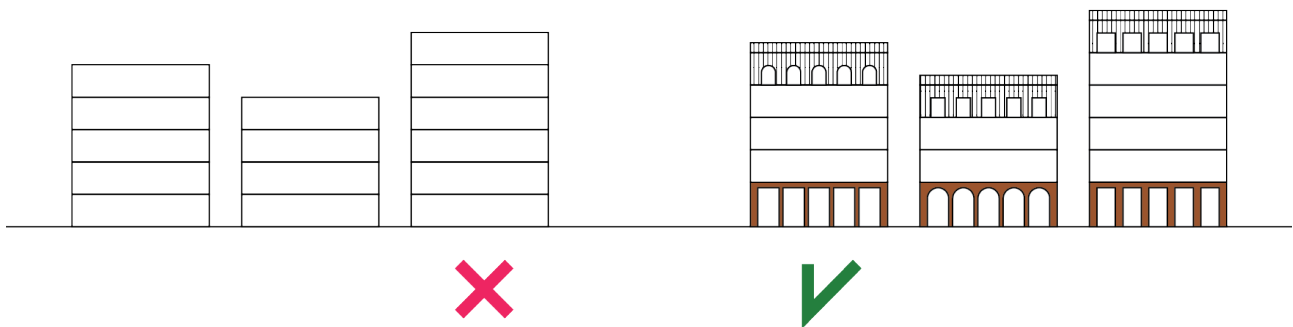
Puistokatu I asemakaavaan kuuluu kolme tonttia, jotka muodostavat yhtenäisen arkkitehtonisen kokonaisuuden. Rakennukset rajaavat kolme etelään avautuvaa korttelia. Rakentamisen tavoitteena on muodostaa reuna Porvoon puistokadulle ja luoda uusia kaupunkitiloja kortteleiden sisälle ja väleihin. Olemassa oleva kaupunkirakenne Näsintien eteläpuolella huomioidaan matalammalla toteutuksella kortteleiden eteläosissa. Korttelit muodostavat suojaiset auringolle otollisesti avautuvat pihat. **Autopaikat sijoitetaan pihakansien alle.**



Kuva 10 Aksonometria koillisen suunnalta: kuvassa näkyy Porvoon puistokadun varrelle suojaa tekevä rakennusmuuri ruskealla.

Porvoon puistokadun varteen sijoittuvien rakennuksien massoitteissa on oleellista, että ne muodostavat suojaaan muurin korttelipihoille sekä antavat alueelle kaupunkimaisen ilmeen. Jalankulkijan ja asukkaan kulkuyhteys suoraan Porvoon puistokadulta kansipihalle tulee toteuttaa portaalla lukuun ottamatta läntisintä korttelia. Ei riitä, että yhteys Porvoon puistokadulta pihalle toteutuu porraskäytävän kautta.

Kerroslukujen vaihtelulla ja väriyksellä on tavoitteena luoda monipuolisempaa ympäristöä ja tämän rakennustapaohjeen tarkoituksena on varmistaa, että alue on monimuotoisuudestaan huolimatta yhtenäinen arkkitehtoninen kokonaisuus. Ylimpiin kerroksiin voidaan sijoittaa parvellisia tai osittain kaksikerroksisia asuntoja. Rakennukset ovat kokonaishahmoltaan selkeitä. Massoittelussa on pyrittävä myös vertikaaliseen vaihteluun: rakennuksen toimintoja kerrostamalla päästään lähemmän ihmisen mittakaavaa.



Kuva 11 Rakennusten toiminnallisuuden kerrostaminen arkkitehtuurissa luo vertikaalista vaihtelua ja pienentää isojaakin rakennuksia lähemmäs ihmisen mittakaavaa. Kuvassa korostettu erottuva kivijalkakerros, asuinkerrokset ja erottuva kattokerros. Kivijalkakerroksesta lisää kohdassa 3.2.2 ja 3.3.

Pihakujien varrelle sijoittuvissa rakennuksissa massoittelun tulee olla pienipiirteisempää ja luonteeltaan pientaloista.



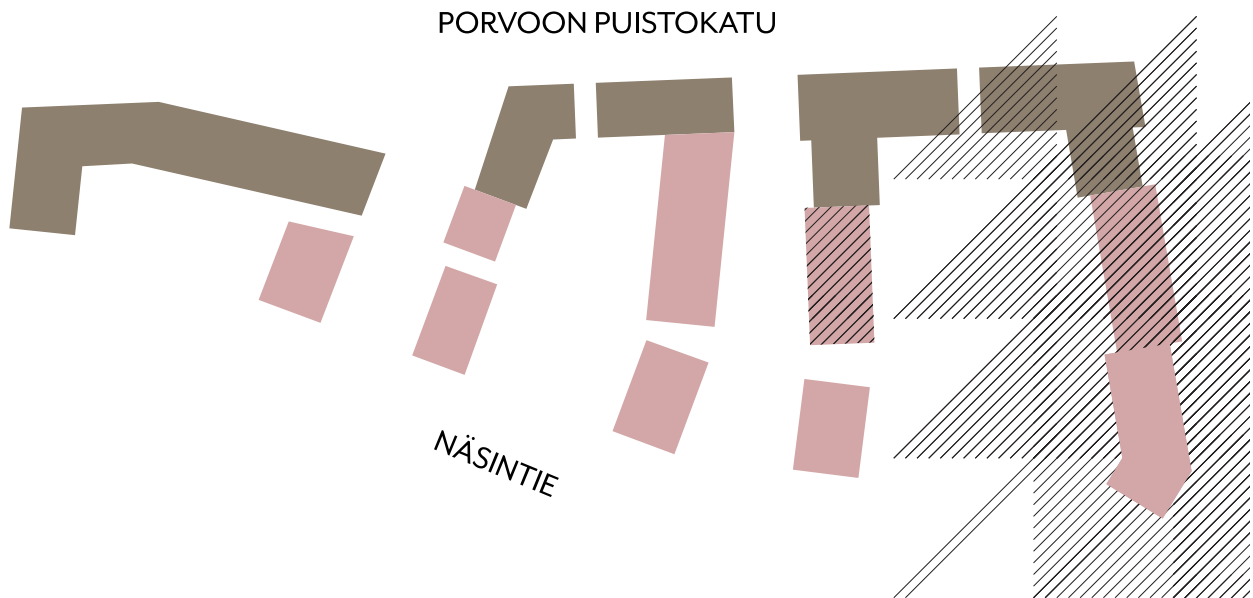
Kuva 12 Aksonometria lounaan suunnasta: kuvassa näkyy mittakaavan pieneneminen kohti pientaloaluetta. Vaaleanpunaisella esitetty puutalojen rakennusmassat, joiden kerrosluku pienenee kohti pientaloaluetta.

3.2 Julkisivut, materiaalit ja värit

Uudisrakennusten tulee olla yhtenäiseksi suunniteltu kokonaisuus, joka muodostaa arkkitehtonisesti korkeatasoisen ja tasapainoisen lisän ympäröivään kaupunkitaajamarakenteeseen. Rakentaminen tulee toteuttaa arkkitehtuuriltaan arvokkaana, materiaaleiltaan kestäväenä, kauniisti vanhenevana ja korkealaatuisena.

3.2.1 Porvoon puistokadun varren tiiliverhotut rakennukset

Porvoon puistokadun varren rakennusten runkomateriaali on vapaasti valittavissa, mutta asema-kaavan määräämää julkisivumateriaalia tulee noudattaa. Julkisivumateriaalit ovat Porvoon puistokadun varren rakennuksissa tiili ja pihakujien varsilla puuverhous, joista on kerrottu luvussa 3.2.3 Pihakujien puurakennukset. Rakennusten julkisivumateriaalien jako on esitetty kuvassa 12. Jos rakennuksen runko tehdään merkittävältä osin puusta, voi julkisivu olla myös Porvoon puistokadun puolella puuverhoiltu. Mikäli rakennuksen runkomateriaaliksi valitaan betoni, se tulee verhoilla tiilellä eikä näkyviä elementtisaumoja sallita julkisivussa.



Kuva 13 Kuvassa Puistokatu 1:n kolme korttelia. Ruskealla värillä on esitetty rakennukset, joiden julkisivumateriaali on tiili. Vaaleanpunaisella on esitetty rakennukset, joiden julkisivumateriaali ja pääasiallinen runkomateriaali on puu. Rakennukset, joiden julkisivumateriaali voi olla tiili tai puu, on merkitty viivarasterilla.

Julkisivutiilien värien ja tekstuurin tulee noudattaa materiaalipalettia, joka on esitetty kuvassa 10. Mikäli suunnitelmassa voidaan esittää viitesuunnitelmaa korkeampaa laatutasoa, voidaan tiilen kohdalla sallia myönnytyksiä myös muunlaisista tiilistä. **Tiilien tulee olla käsin lyötyä tai rosoista tiitä. Yhden talon julkisivussa tulee käyttää yhden tyyppistä tiiltä, voimakkaita värikenttiä ei sallita.** Vaihtelevuutta voidaan luoda vaihtelevilla muuraustavoilla, reliefimäisellä syvyyskäsittelyllä, erilaisilla saumaustekniikoilla ja aukotuksilla. Tiilen poltossa saa olla elävyyttä ja kirjavuutta. Kirjavuutta ei tule luoda yhdistämällä erivärisiä tiiliä. Kuvassa 12 on esitetty esimerkkejä sallitusta kirjavuudesta ja väri vaihtelusta julkisivutiilestä. **Rakennuslupahakemuksen yhteydessä rakennusvalvonnalle tulee esittää malli käytetystä tiilestä.**



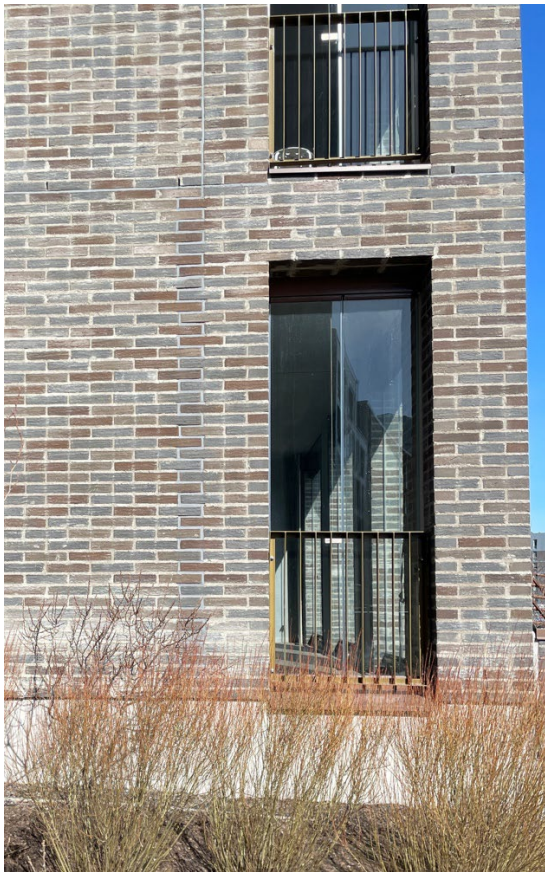
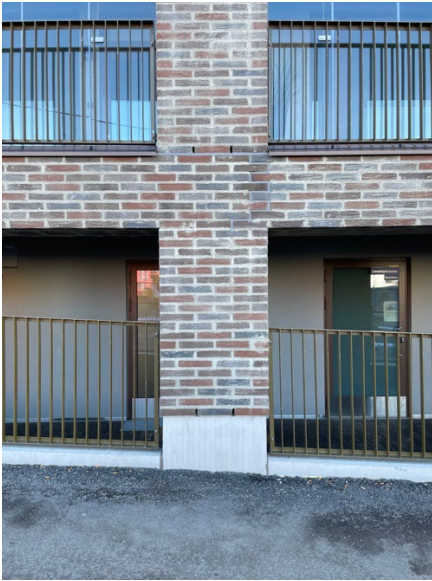
Kuva 14 Tiiliverhoiltujen rakennusten materiaalipaletti: tiilen värit voivat olla hiekan sävyjä, poltetun saven sävyä, harmaata, keltaista, vaaleaa ruskeaa ja punertavaa. Täysin valkoista,

tummanruskeaa tai mustaa tiiltä ei asuinkerrosten julkisivuissa sallita. Punatiilen sävyn on oltava vaaleampi kuin kivijalassa.



Kuva 15 Kuvassa esimerkkejä sallitusta kirjavuudesta ja värivaihtelusta tiilessä.

Tiilijulkisivuissa on kiinnitettävä erityistä huolellisuutta liikuntasaumojen suunnitteluun ja toteutukseen. Liikuntasaumot tulee huomioida julkisivujen kokonaissuunnittelussa. **Tiilipintaisia elementtijulkisivuja ei sallita.** Sokkelin saumat noudattavat maaston muotoja siten, ettei mahdolliset porrastukset ole maasta mitattuna 700 mm korkeampia. Kuvissa 16 on esitetty hyviä ratkaisuja liikuntasauvoissa. Rakennusvalvonta päättää rakennuslupaa haettaessa ratkaisujen kelpoisuuden.



Kuva 16 Liikuntasauvoja tiilirakennuksissa: kolme kuvaa vasemmalta lukien esittävät tiililimityksen mukaan polveilevaa liikuntasaumaa. Se on suositeltavin vaihtoehto. Oikealla on suora liikuntasauma keskellä julkisivua, mutta se on sijoitettu siten, että se katkaisee pitkän julkisivun. (NEMO arkkitehdit Oy)

Julkisivujen jäsentelyn ja värityksen on muodostettava arkkitehtoninen yhtenäinen kokonaisuus. Täysin samanlaista julkisivua vierekkäisissä rakennuksissa ei sallita. Julkisivujen vaihtelu voi kuitenkin olla hienovaraista.

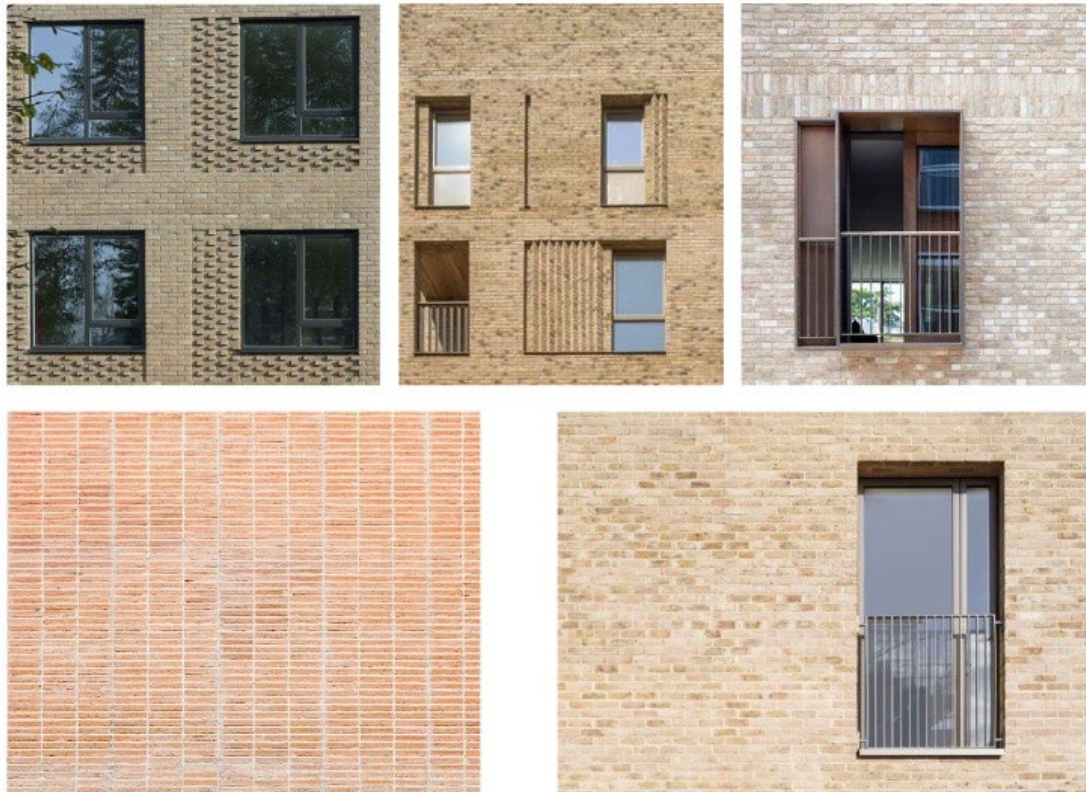


Kuva 17 Kuvassa viitesuunnitelman julkisivu Porvoon puistokadun rakennuksista.



Kuva 18 Referenssikuvassa olevat rakennukset erottuvat hienoisella ikkuna-aukotuksen ja värin muutoksella. Kuvan rakennusten monotonisuus ei ole tavoiteltavaa. (NEMO arkkitehdit Oy)

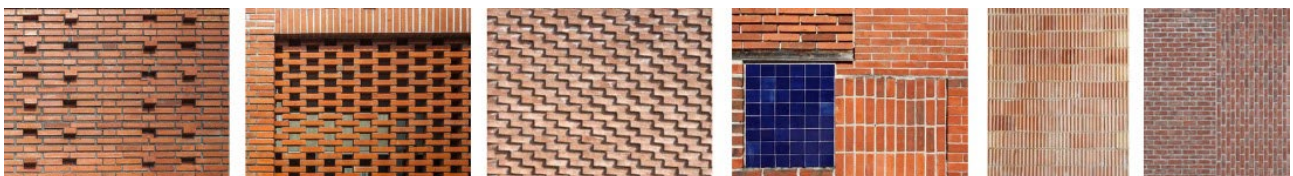
Julkisivujen aukotuksen tulee olla selkeää. Aukotusta voi varioida ikkunoiden, ranskalaisten parvekkeiden ja ikkunasyvennyksien sekä erkereiden koolla ja ryhmittelyllä. Suuria yhtenäisiä lasipintoja ei sallita Porvoon puistokadun puolella.



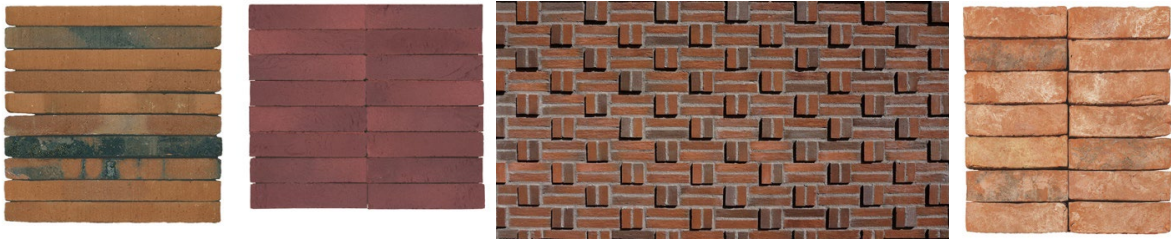
Kuva 19 Kuvassa mahdollisia julkisivun muuraustapoja ja aukotustyypppejä korttelialueen tiiliverhoiluissa rakennuksessa.

3.2.2 Kivijalkakerros

Kivijalkakerros on muurattava punatiilestä. Punertavia ruskean sävyjä sallitaan myös, mikäli tiilen sävy on pääväristään punainen. Tiilen tulee olla käsin lyötyä ja elävästi poltettua savitiiltä kivistien julkisivumateriaalipaletin mukaisesti. Kivijalkakerroksen vaihteluun on kiinnitettävä erityistä huolellisuutta syvyyden ja detalliikan osalta. Vaihtelevat muuraukset, istuinsyvennykset ja köynnöskasvien käyttö julkisivun rytmittämisessä on tärkeää kaupunkikuvan kannalta. Sisäänkäynnit on korostettava syvennyksillä ja poikkeavalla muuraustekniikalla.



Kuva 20 Kivistien muuraustapoja. Sisäänkäyntien yhteydessä on mahdollista käyttää pieninä määrinä värillistä lasitettua tiiltä tai tiililaatta.



Kuva 21 Esimerkkejä kivijalan punatiilestä: myös ruskeampia sävyjä sallitaan, mikäli yleisvaikutelma on punatiilinen



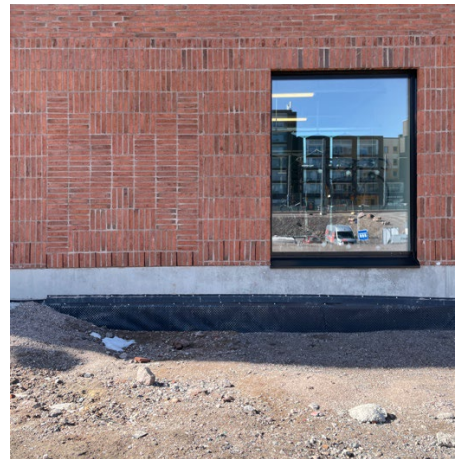
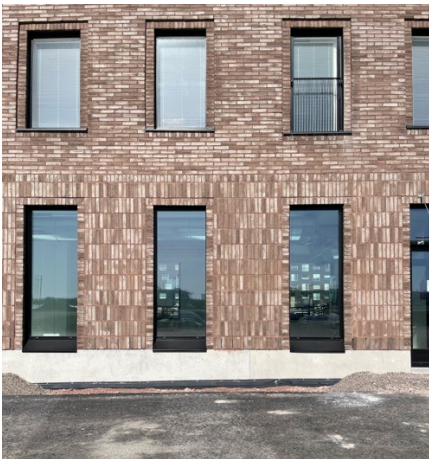
Kuva 22 Kivijalan suunnittelussa tulee huomioida tarkasti jalankulkijan ja asukkaan näkökulma: kivijalka tulee suunnitella vaihtelevaksi. Umpinaista ja yhtenäistä muuria tulee välttää.



Kuva 23 Erilaisia keinoja elävöittää kivijalkaa arkkitehtuurin keinoin: upotettu penkki, istutusallas, pyöräparkki, reliefimuuraus.



Kuva 24 Hyvä esimerkki erilaisista muuraustavoista ja syvennyksistä kivijalan julkisivussa. Ku-
vassa julkisivuun upotettu penkki, köynnös ja reliefimuuraus (parkkitalo Ejler Bille Kööpenhami-
nassa, Jaja Architects 2018)



Kuva 25 Erilaiset muuraustavat elävöittävät julkisivupintaa. (NEMO arkkitehdit Oy)



Kuva 26 Esimerkkikuvan syvennykset tiilimuurissa eivät ole riittävät eikä vastaavanlaisia ratkaisuja hyväksytty. Kuvassa 21 ja Kuvassa 23 on esitetty kivijalan arkkitehtoninen luonne.

Pihojen mahdolliset tukimuurit ja pysäköintialuetta rajaavat muurit on toteutettava kuten kivijalan tiilimuuraus.

Yli 50 cm korkeat sokkelit on materiaaleiltaan toteutettava julkisivun tapaan.

Kasvillisuus julkisivussa

Kasvillisuus suunnitellaan osana julkisivua. Puistokadun puolelle suunnitellaan istutustilat köynnöksille tai muulle sopivalle kasvillisuudelle, jotka ohjataan kulkemaan rakennuksen julkisivua pitkin. Kasvillisuuden istutustilan tulee olla tarvittaessa vieressä kulkevasta katutilasta erottuva istutuslaatikko, kadun kunnossapito ei saa aiheuttaa haittaa köynnösistutukselle. Suunnittelussa huomioidaan köynnöksille riittävän laaja kasvualustatila, viereiseen pintamateriaaliin kohdistuva kuormitus on huomioitava ja tarvittavilta osin käytetään kantavaa kasvualustaa. **Jokaisessa rakennuksessa on oltava vähintään yksi julkisivuun kuuluva kasviaihe.**



Kuva 27 Referenssikuvia köynnösten istutustilaperiaatteista (Nomaji Oy)

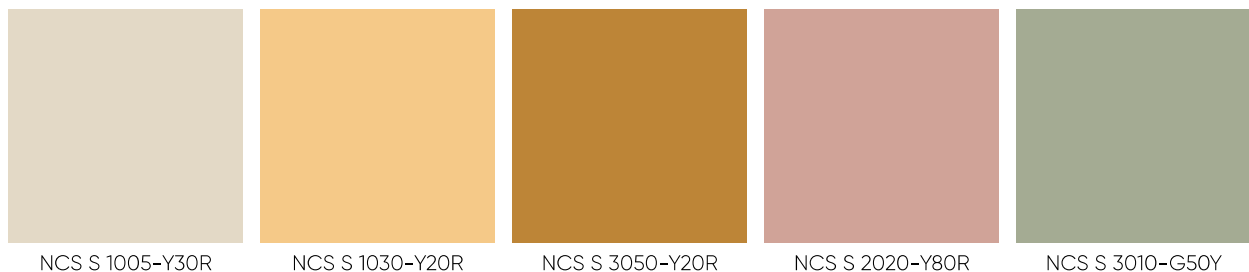


Kuva 28 Köynnöskasvit julkisivussa (ParkndPlay, JaJa architects)

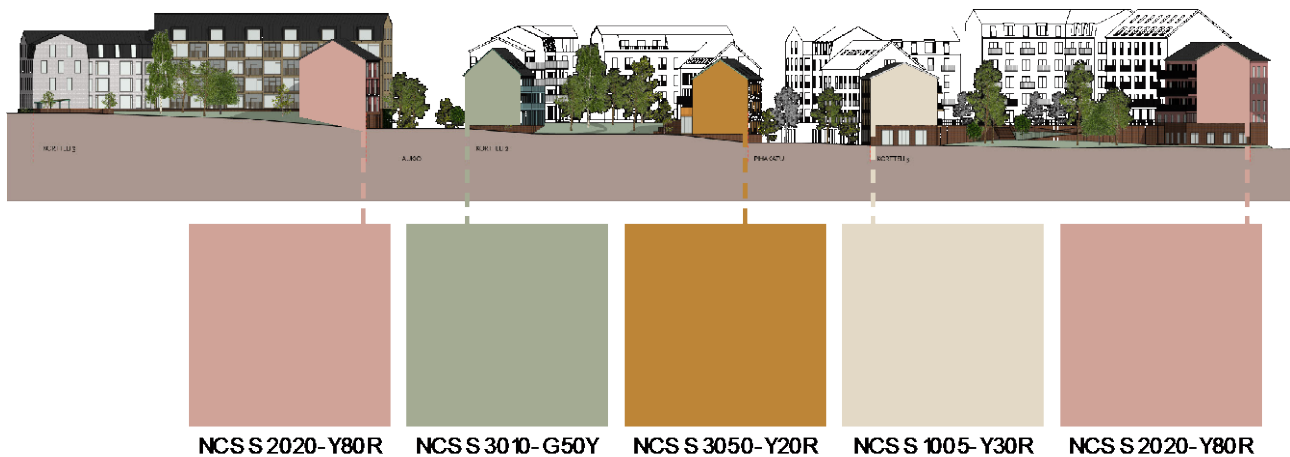
3.2.3 Pihakujien puurakennukset

Pihakujien varrella sijaitsevat rakennukset toteutetaan puurakenteisina ja verhoillaan puulla. Sisäpiha tulee varustaa parvekevyöhykkeellä ja rakennusten sisäpihan ratkaisulla tulee hakea vaihtelua ja monimuotoista ympäristöä. Lisää parvekeratkaisuista 3.6 Parvekevyöhykkeet sisäpihoilla.

Puujulkisivujen väreiksi valitaan täyteläisiä sävyjä, joita löytyy sekä Vanhasta Porvoosta että empi-rerakennuksista. Väripaletti on esitetty kuvassa 28. Rakennusten värit vaihtuu rakennuksesta toiseen. **Samaa väriä ei sallita vierekkäisissä rakennuksissa.** Näsintien varteen sijoitettavien rakennusten värit on esitetty kuvassa 29. Värisuunnitelmasta ei voi poiketa. Rakennusvalvontaan tulee toimittaa riittävän iso lopullisella maalilla maalattu värimalli ennen maalaustöiden aloittamista. Kattojen tulee olla tummia (ks.3.4 Kattomuoto ja -rakenteet) ja kivijalan erottua omana värinään.

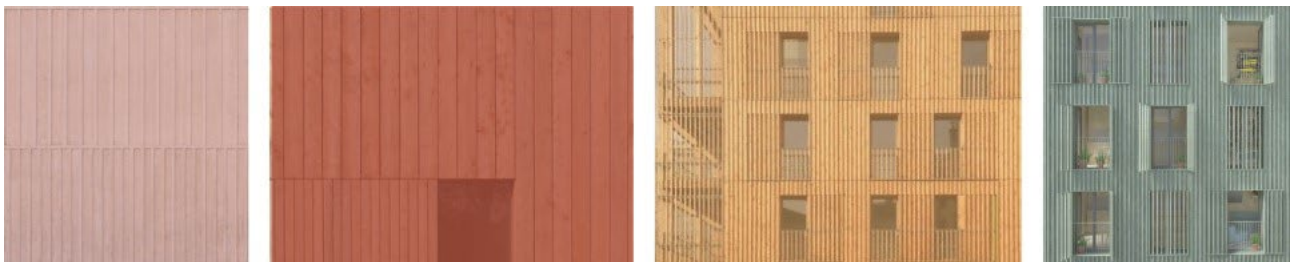


Kuva 29 Puurakennusten väripaletti



Kuva 30 Näsintien julkisivujen värisuunnitelma.

Julkisivuissa on oltava pystyverhous kauttaaltaan, mutta limityksissä ja paneeleissa voidaan käyttää vaihtelevuutta ja leikkisyyttä. **Puurakennukset ovat yksivärisiä, eikä usean värin yhdistämistä samassa rakennuksessa sallita.**



Kuva 31 Puujulkisivujen jäsentelyssä voidaan käyttää erilaisia limityksiä ja paneelileveyksiä.

3.3 Kivijalka, liike- ja palvelutilat maatasokerroksessa

Palvelutiloilla käsitetään tässä liiketilojen lisäksi asumista palvelevia tiloja. Hyvin suunnitellut ja toimivat maatasokerroksen palvelutilat ovat tärkeitä kaupankäynnin, asumisen, työskentelyn ja erilaisten palvelutoimintojen kannalta. Aktiiviset pohjakerrokset tukevat alueen viihtyisyyttä, monipuolista käyttöä, edistävät yhteisöllisyyttä ja turvallisuuden tunnetta.

Liiketilojen suunnittelussa tulee varautua mm. erillisilmanvaihdon ja riittävän vesi- ja viemäripistemäärän toteuttamiseen, jotta tila soveltuisi joustavasti monipuoliseen palvelutoimintaan. Tiloista tulee olla ikkuna ja esteetön sisäänkäynti kadulta. Mahdolliset luiskat tulee ratkaista rakennuksen sisällä. Suurimpiin liiketiloihin olisi hyvä olla sisäänkäynti myös pysäköintihallin puolelta. Liiketilojen huoltoliikenne voidaan toteuttaa suunnitteluratkaisusta riippuen joko pysäköintihallin kautta, kadulta tai aukiolta.

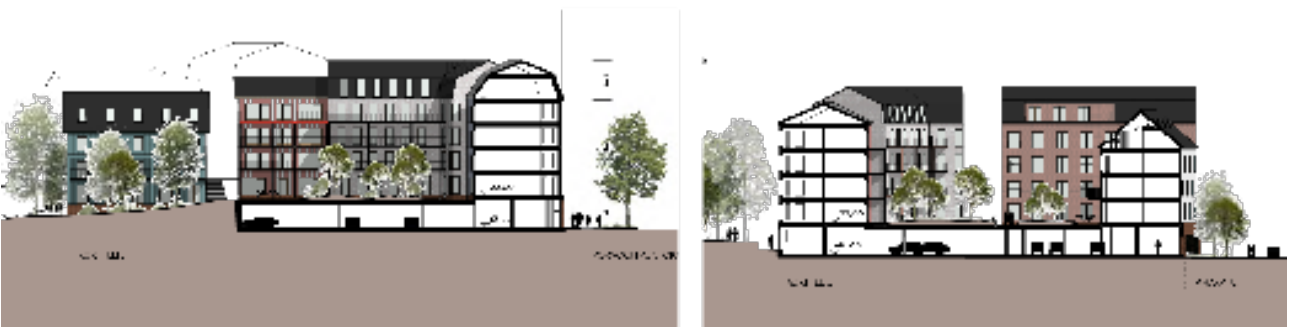
Kivijalkakerroksen tulee olla muurattu punatiilestä ks. 3.2.2 Kivijalkakerros. Liiketiloissa tulee olla avoimet ikkunat kadulle ja aukiolle sekä huolto- tai henkilökunnan sisäänkäynti pysäköintihallista. Liiketiloissa tulee olla varaus ravintolan keittiön vaatimille hormoneille ja rasvanerotuskaivolle.



Kuva 32 Kivijalkakerroksen liiketilojen tulee olla houkuttelevia ja avautua kadulle sekä aukiolle. Liiketilat erottuvat muista kivijalkakerroksen tiloista mm. suurien ikkunoiden, valaistuksen ja markkinojen avulla.

Liiketilojen lisäksi kivijalkakerrokseen tulee sijoittaa asumista palvelevia aputiloja. Mikäli aputiloja sijoitetaan alimpaan kerrokseen, siten että tilat tulevat osittain maan päälle, tulee tiloihin avata ikkunoita. Maantasokerroksen julkisivu ei saa antaa umpinaista vaikutelmaa. Rakennuksen ensimmäisessä maanpäällisessä kerroksessa sijaitsevan asuinhuoneen lattian tulee olla pääosin vähintään 0,7 metriä viereisen katualueen pinnan yläpuolella.

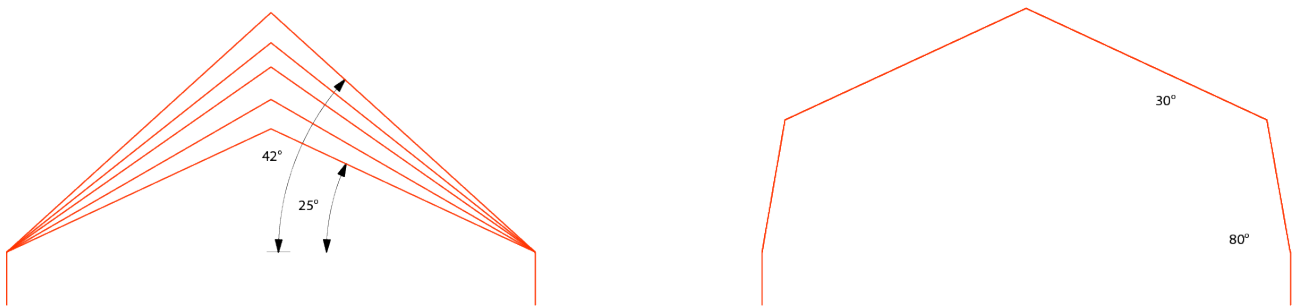
Kivijalkakerroksen kerroskorkeuden tulee olla vähintään 4 m. Reilu huonekorkeus palvelee tilojen joustavaa käyttöä.



Kuva 33 Viitesuunnitelman leikkauksissa näkyy palvelutilojen korkeampi kerroskorkeus.

3.4 Kattomuoto ja -rakenteet

Porvoon puistokadun varren tiiliverhoiluissa asuinkerrostaloissa tulee olla mansardikatto ja pihakujien varrella sijaitsevilla puutaloissa harjakatto. Puu- ja tiiliverhotut rakennukset esitetty kuvassa 9. Rakennuksissa, jotka on kaaviossa merkitty viivarasterilla tulee olla harjakatto vaikka ne toteutettaisiin tiiliverhoiltuna. Kerrosluvut, kattokulmat ja räystäslinja tulee olla vaihtelevat pihakujien varsilla. Puistokadun mansardikattojen kattokulman tulee olla yhtenevä koko alueella. Harjakattoissa sallitaan vaihteluväli 25–45 astetta (ks. kuva 33).



Kuva 34 Kattomuodot: vasemmalla kaaviokuva pihakujien varsille sijoittuvien puuverhoiltujen rakennusten harjakaton kattokulmista, jonka vaihteluväli voi olla vapaasti välillä 25-45 astetta. Oikealla mansardikatto, jonka alempi lape tulee olla kaltevuudeltaan 80 astetta, ylempi 30 astetta.

Porvoon puistokadun varren mansardikattoisissa rakennuksissa tulee olla umpiräystäät tai katon tulee liittyä eheästi julkisivupintaan. Puurakennuksilla tulee olla selkeät avoräystäät.



Kuva 35 Puurakennuksissa tulee olla kunnolliset avoräystäät. Mansardikattoisissa rakennuksissa katto liittyy eleettömästi julkisivupintaan. (NEMO arkkitehdit Oy)

Ylin kerros tulee suunnitella osana kattorakennetta ja ylimmän kerroksen ikkunat pääsääntöisesti kattoikkunoita. Kattoikkunat voivat olla kattolyhtyjä tai lappeen suuntaisia kattoikkunoita. Kattomaisema muodostaa selkeästi tunnistettavan identiteetin Porvoon puistokadun varrelle. Sisäpihojen puolella kattokerrokseen voidaan upottaa parvekkeita. Tällöin kattoon upotettujen parvekkeiden kaiteet samaa sävyä katon kanssa.



Kuva 36 Vaihtoehtoisia kattoikkunoita: vasemmalla kattolyhty ja lappeen leikkaava pystysuora ikkuna; keskellä lisäksi parvekkeellinen kattoikkuna; oikealla lappeen suuntainen kattoikkuna. Referenssikuvissakatto kattorakenne on erilainen kuin Porvoon puistokadun taloissa. (kuvat yllä: NEMO arkkitehdit Oy, kuvat alla: Boegli Kramp Arkitekter)

Ilmanvaihtokonehuoneet ja muut tekniset tilat tulee integroida rakennuksiin katon alle, eikä niitä saa sijoittaa näkyviin katolle kokonaisuusmuotoilusta erillisiksi rakennusosiksi. Katon läpiviennit tulee sijoitella siten, että läpiviennit keskitetään visuaalisesti yhtenäisiksi hormiryhmiksi.



Kuva 37 Referenssikuvia korjauskohteista, joissa uusi kattotekniikka on keskitetty visuaalisesti yhtenäiseksi hormiryhmäksi (NEMO arkkitehdit Oy)

Katemateriaalin tulee olla konesaumattu peltikate tai saman ulkonäön omaava lukkosaumakate. Katteen ja katevarusteiden sekä läpivientien tulee olla väriltään mustia. Kattopintaan saa integroida aurinkopaneeleja. Kate, johon aurinkopaneeli on integroitu, on suositeltavin vaihtoehto.

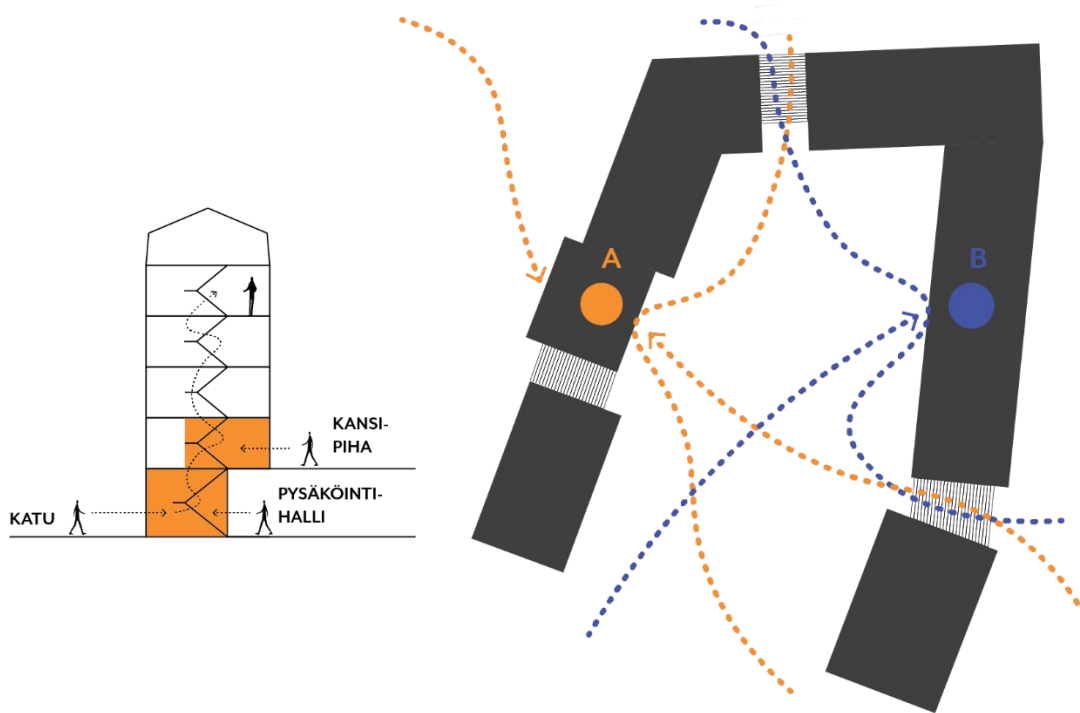
Sadevesijärjestelmät ja niihin liittyvien osien tulee olla saman väriset katon kanssa. Sadevesitorvet tulee sävyttää samaan väriin julkisivun kanssa. Porvoon puistokadun puolella sadevedet tulee johdattaa suoraan kaupungin hulevesiviemäriin.

3.5 Sisäänkäynnit

Sisäänkäynnit on sovitettava maastoon tai rakennusrungon sisään siten, että katualueelle ei sijoitu portaita tai luiskia. Korkeuserot ratkaistaan rakennusten sisällä. Rakennuksissa, jotka rajautuvat Porvoon puistokadulle tulee olla pääsisäänkäynti kadun puolella. Porrashuoneista tulee olla suora ja esteetön pääsy myös pihalle. Niistä asuinrakennuksista, joiden kivijalka rajautuu pysäköintitalle, tulee olla suora ja turvallinen sisäänkäynti porrashuoneeseen myös pysäköintihallista. Arkkitehtonisesti sisäänkäynnit kadulta pyritään sisentämään kivijalkamuriin (ks.3.2 Julkisivut, materiaalit ja värit). Sisäänkäynnit korttelipihoilta tulee mahdollisuuksien mukaan kattaa. Katoksena voi

toimia ylemmän kerroksen parvekevyöhyke, jolloin sisäänkäyntiä tulee korostaa valaistuksella ja pinnoitteilla. Mikäli käytetään erillistä katosta, tulee sen katemateriaalina olla viherkate.

Alueen sisäisiin reitteihin tulee kiinnittää suunnittelussa huomiota. On tärkeää, että kävely-yhteydet ovat helposti saavutettavia ja kuljettavia. Vaihtoehtoisten reittien mahdollistaminen luo alueelle turvallisuutta, lisäävät yhteisöllisyyttä ja tarkoituksenmukaisuutta.



Kuva 38 Vasemmalla leikkauskaavio asuntojen ja pihan saavutettavuudesta: esteetön kulku katu-
tasosta, pysäköintihallista ja kansipihalta porrashuoneeseen mahdollistaa monien asukasryhmien
vaivattoman kulun ja pihan käytön. Oikealla havainnollistava kaaviokuva asuntojen vaihtoehtoisista
lähestymissuunnista ja alueen sisäisistä reiteistä, joiden vaihtelevuus luo lisää viihtyisyyttä ja yhteisöllisyyttä.

Pihojen tulee olla yhtenäiset ja yhteiset kaikille, eikä mahdollisia hallinta-alueita saa aidata eikä pihojen läpikulkua kieltää.

3.6 Parvekevyöhykkeet sisäpihoilla

Parvekevyöhykkeet ilmentävät yhteisöllistä elinympäristöä ja antavat rakennuskokonaisuudelle aktiivisen ja vaihtelevan ilmeen. Välitön pääsy asunnon sisätiloista ulkotilaan on tärkeä ja kaikkiin asuntoihin suositellaan toteuttamaan parvekkeita. **Maantasokerroksen asuntoihin tulee toteuttaa pienet parvekkeita vastaavat pihat. Porvoon puistokadun puolelle ei saa sijoittaa varsinaisia parvekkeita** (ks. 2.6 Meluntorjunta ja asumisen terveellisyys).

Korttelipihojen puolella tavoitteena on toteuttaa monipuolisia parvekeratkaisuja, jotka tukevat vuorovaikutteista ulkotilojen käyttöä. Samassa rakennuksessa voi olla useamman tyyppisiä parvekkeita.



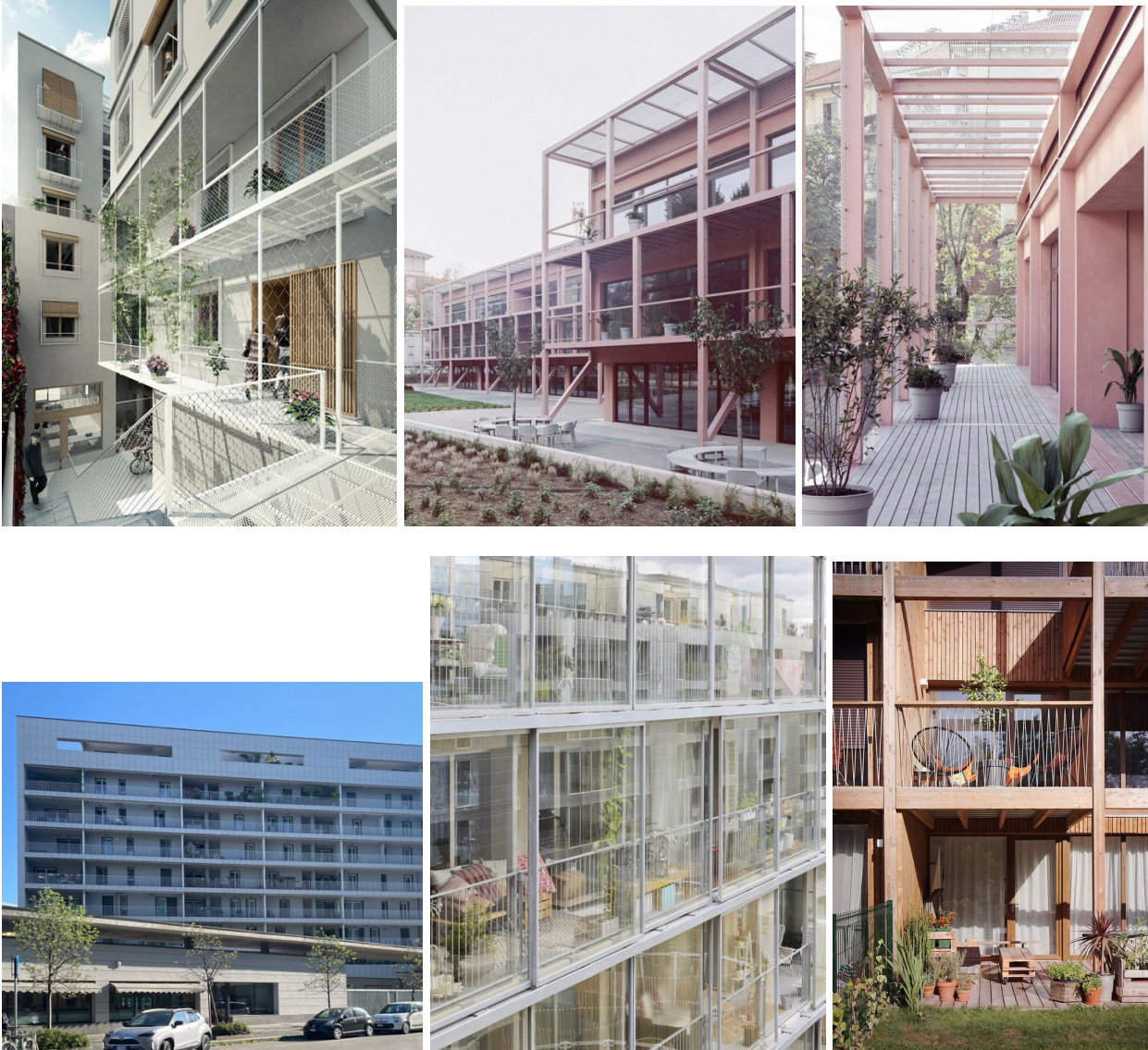
Kuva 39 Erityyppiset parvekeratkaisut samalla korttelipihalla tukevat ulkotilojen monikäyttöisyyttä, pihojen pientä mittakaavaa ja monimuotoista rakentamista.

Parvekkeiden tulee noudattaa referenssikuvien malleja, kaupunkikuvasta vastaava viranomaisen määrittää riittävän laadun. Hallintatavasta riippuen kohteissa saa toteuttaa maasta tuettuja keveitä parvekeratkaisuja, joiden jälkilasitus on mahdollista.



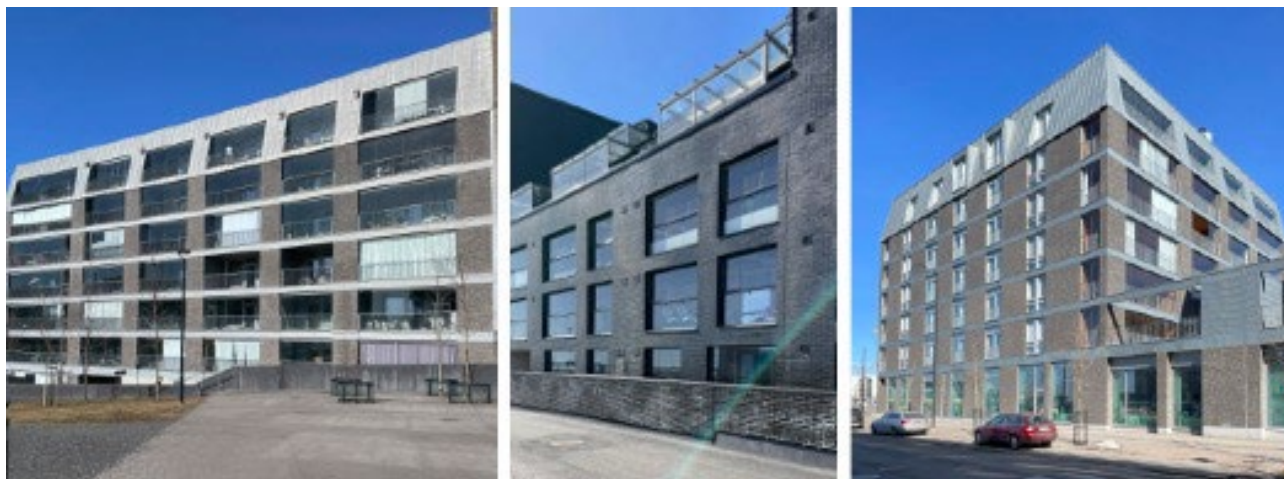
Kuva 40 Vasemmalla ja keskellä keveitä parvekekaiteita lasitetulla parvekkeella. Oikealla syvennetty ranskalainen parveke. (NEMO arkkitehdit Oy)

Maasta tuetut, kevyet parvekerakenteet tulee toteuttaa yhtenäisinä parvekevyöhykkeinä, joko koko julkisivun matkalta tai osassa julkisivua. Parvekkeet hahmottuvat osana rakennusmassaa muodostaen ilmeeltään kevyen ja läpinäkyvän vyöhykkeen sisä- ja ulkotilan välille.



Kuva 41 Maasta tuetut parvekevyöhykkeet toteutetaan kevyinä itsensä kantavina rakenteina. Kai-
teiden tulee olla kevyet. Osa parvekkeista voidaan toteuttaa viherhuoneina. Parvekevyöhykkeen
tarkoitus on pehmentää sisä- ja ulkotilan välistä eroa. (Vasemmalla ylhäällä: El Hogar Reversible,
Cierto estudio; keskellä ja vasemmalla: Turin school, BDR Bureau, alhaalla oikealla: kuva, NEMO
arkkitehdit Oy; keskellä: Hammarby Gård, Arrhov Frick; vasemmalla: TANK)

Ylimpiin kerroksiin ja kattohuoneistoihin on mahdollista toteuttaa kattoparvekkeita. Parvekkeet voi
upottaa lappeeseen tai tuoda kattolinjasta ulospäin.



Kuva 42 Parvekevaihtoehtoja kattuhuoneistoihin. (NEMO arkkitehdit Oy)

Etelään ja länteen avutuville parvekkeille tulee huomioida mekaaniset varjostuskeinot ja suunnitella ne osaksi kokonaisarkkitehtuuria. Parvekkeet voidaan varustaa säädeltävillä julkisivusäleikköelementeillä tai markiiseilla, jotka varjostavat asuntoja. Säleet voivat olla materiaaaliltaan palonsuojakäsiteltyä puuta, keraamisia sauvoja tai pulverimaalattua metallia. Säleikköjen muotoilussa tulee huomioida palotekniset näkökohdat. Esimerkkejä säädeltävistä julkisivusäleiköistä on esitetty kuvassa 30.

Parvekkeiden kaiteet ovat avoimia ja visuaalisesti keveitä verkko- tai pinnakaiteita. Umpikaiteita ei sallita. Mahdolliset lasitusperiaatteet tulee osoittaa jo suunnitteluvaiheessa vaikka lasitus toteutettaisiin jälkilasituksena.

Parvekkeet toimivat omatoimisin pelastautumisreitteinä palotilanteissa.

Maantason asunnoista on käynti omalle asuntopihalle. Asuntopihat ovat kooltaan parvekettä tai kuistia vastaavia terasseja, jolta on pääsy pihalle. Asuntopihat liittyvät osaksi yhteistä pihaa ja ne rajataan kasvillisuudella, aitoja ei ole sallittu. Muureja ei sallita asuntopihojen rajauksina, ellei pihan korkomaailma vaadi tukimuuria.



Kuva 43 Maantasokerroksen asunnoilla on oma pieni piha. Pihaa ei saa rajata yhteisestä pihasta aidalla. Yksityisen ja yhteisen pihan raja on osoitettava muilla keinoin kuten pintamateriaalin vaihdoksena tai kasvillisuudella. (Sneglehusene, Århus, BIG)

3.7 Hulevedet

Hulevesien tonttikohtaisen käsittelyn tavoitteena on yleisen hulevesijärjestelmän ylikuormittumisen estäminen ja äärevien sääilmiöiden aiheuttamien olosuhteiden hallitseminen. Rakentamisen yhteydessä tonteille muodostuu vettä läpäisemätöntä katto- ja pihapintaa ja näiltä muodostuvia hulevesiä tulee viivyttaa tontilla.

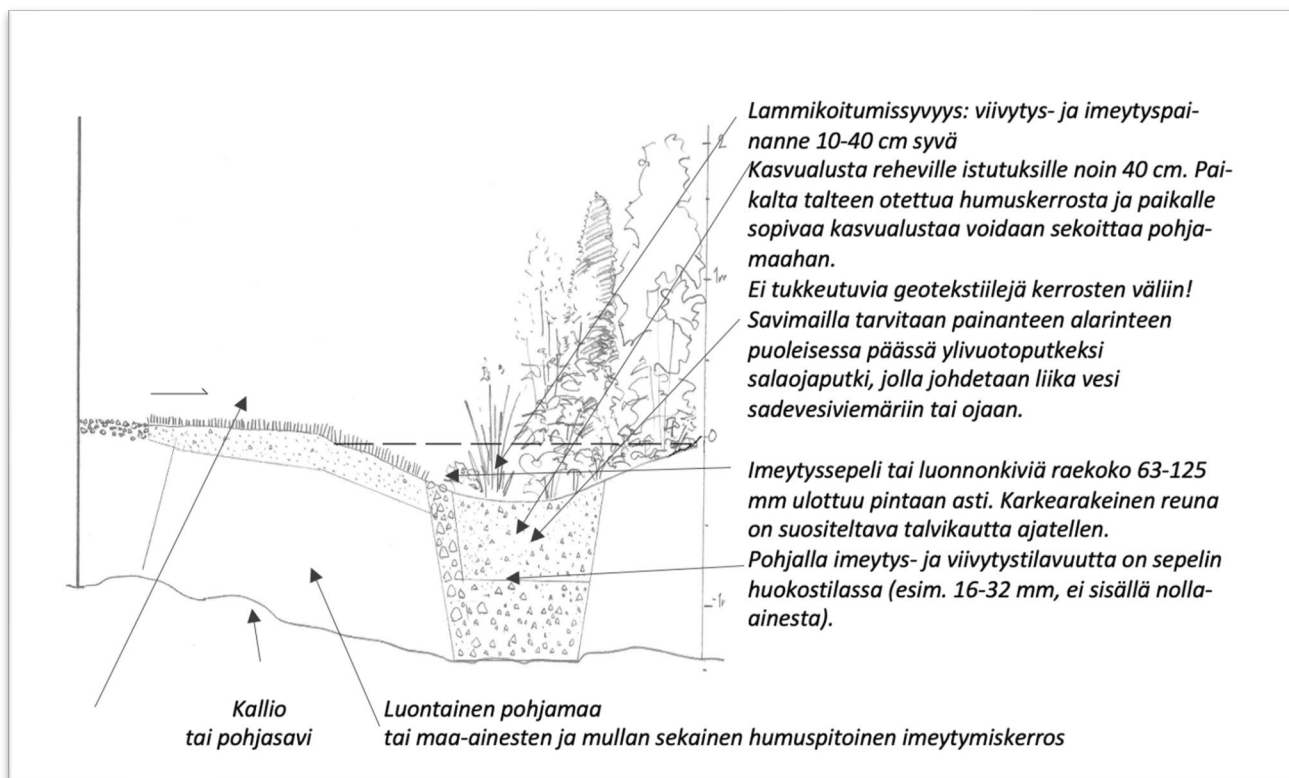
Rakennuslupahakemukseen on liitettävä hulevesisuunnitelma, jossa hulevesien viivytys, poisjohtaminen ja tulvareittijärjestely on esitetty.

Porvoon puistokadun alue on tärkeä pohjavesialue, jolla on huolehdittava pohjaveden pinnan riittävästä korkeudesta. Syntyvien hulevesien imeyttäminen alueella on erityisen tärkeää.

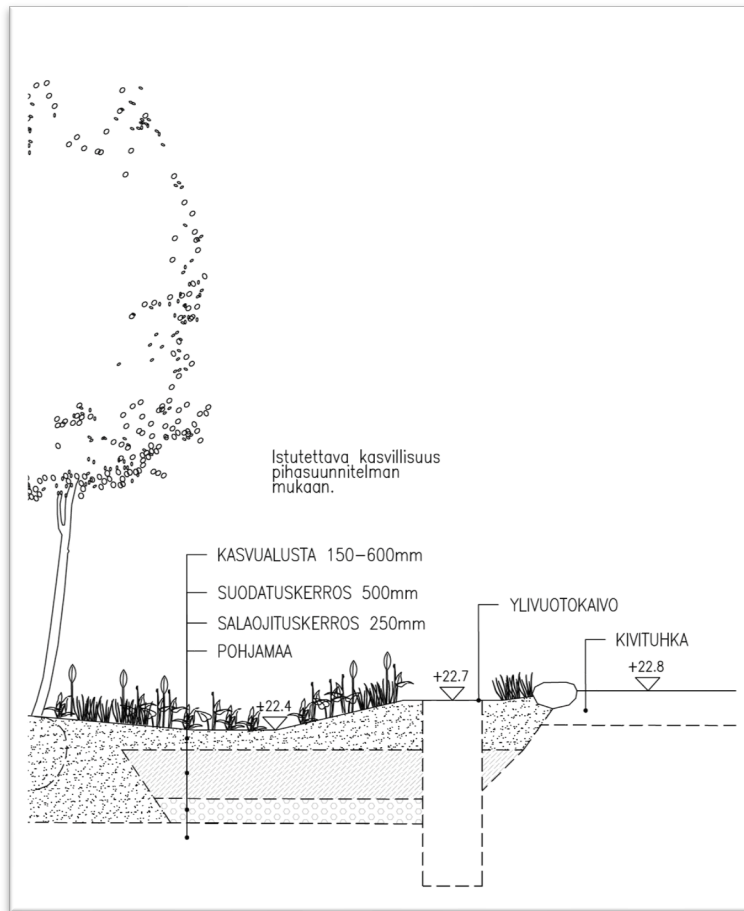
Tonteilla syntyvät puhtaat katto- ja pihavedet viivytetään ja imeytetään ensisijaisesti tontilla. Viivytys ja imeytys tapahtuu korttelipihojen maanvaraisilla alueilla ja pihakatujen varrella sijaitsevilla hulevesipainanteissa. Jos painanteilla ei päästä tarvittavaan viivytys- ja imeytystilavuuteen, täydennetään niitä rakenteellisilla hulevesien viivytys- ja imeytysratkaisuilla, esim. hulevesikaseteilla. Viivytysrakenteet voivat sijaita myös pinnoitetulla alueella.

Viivytys- ja imeytystilavuutta tulee olla $1,5\text{m}^3/100\text{m}^2$ läpäisemätöntä pintaa ja vettä tulee viivyttaa tontilla vähintään 12 tuntia. Viivytys- ja imeytysjärjestelmien kapasiteetin ylittävä vesimäärä ohjataan kunnan hulevesiviemäriin. Vedet ohjataan hulevesipainanteisiin maanpintaa pitkin. Painanteiden tulee olla monilajisesti ja kerroksellisesti istutettuja. Hulevesipainanteissa on oltava biosuodatuskerros, jonka läpi vesi kulkee ennen imeytyskerrokseen siirtymistä. Autoilla liikennöitävien alueiden vedet johdetaan rakenteellisten kasettihadasteiden kautta kaupungin hulevesijärjestelmään.

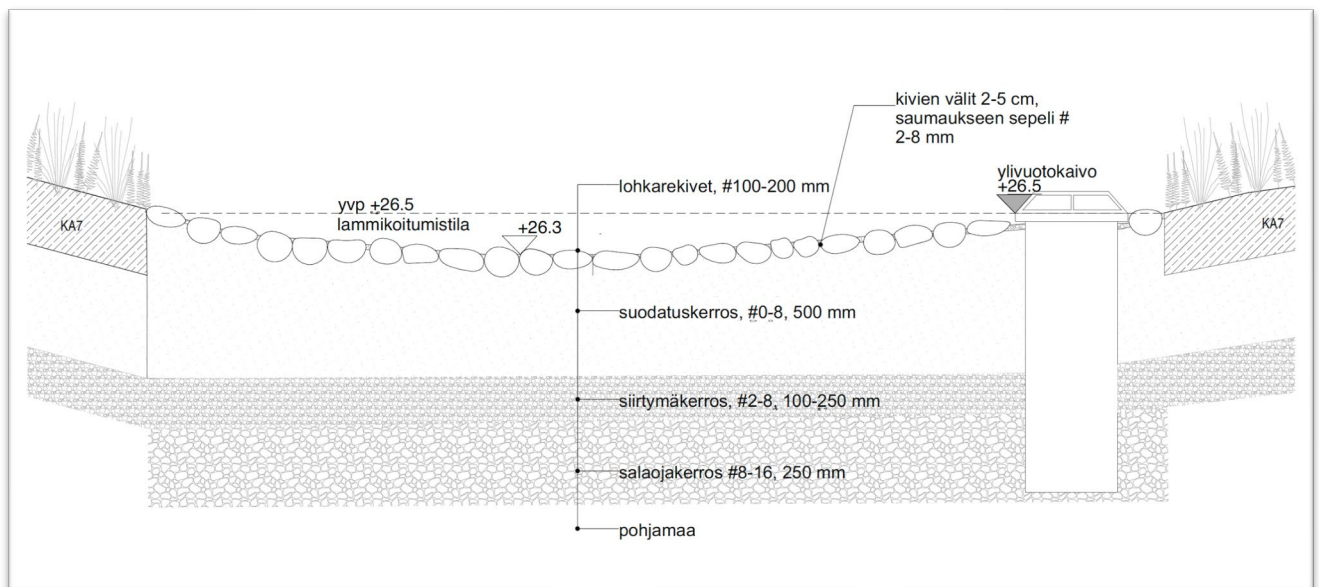
Referenssikuvia painanteen toimintaperiaatteesta:



Kuva 44 Rakennepiirros vettä johtavasta ja imeyttävästä painanteesta, jossa lammikoitumistilaa ja rehevät istutukset (Anne Rihtniemi-Rauh)



Kuva 45 Imeytysalueen periaateleikkaus (Nomaji Oy)



Kuva 46 Hulevesipainanteen periaateleikkaus (Nomaji Oy)

3.8 Korttelipihat

Korttelipihat rakennetaan osin autohallin kannelle. Jokaisella korttelipihalla on myös maanvarainen osuus. Kansipihat ovat pääasiallisesti korkeammalla kuin maanvarainen osuus. Maanvaraisen pihan ja kansipihan välinen siirtymä ratkaistaan portain ja luiskin. Luiskat saavat olla jyrkempiä kuin 5%, jos esteetön kulku kansipihalle on järjestetty rakennuksessa sisäkautta.

Korttelipiha suunnitellaan yhtenä kokonaisuutena, kansipiha ja maanvarainen piha-alue eivät saa erottua toisistaan selkeästi ja aitaamista tulee välttää. Oleskelutilaa ja leikkivälineitä tulee olla sekä pihan maanvaraisella että kansiosalla mikäli piha-alueiden välillä ei ole pihalla esteetöntä yhteyttä

Pihan keskialueelle sijoittuvat kaikille asukkaille yhteiset toiminnot, oleskelualueet ja leikkipaikat. Näiden ympärille asettuvat istutuskummut tuovat oleskelu- ja leikkialueille näkösuojaa asuinrakennusten ylemmistä kerroksista. Yhteisen pihan laidoilla, rakennuksen ja pihan rajapinnassa sijaitsevat asuntopihat. Asuntopihat ovat pieniä terassialueita, jotka rajautuvat yhteisestä piha-alueesta istutuksiin.



Kuva 47 Pihan vyöhykkeet ja toimintojen sijoittuminen. Pihan keskellä sijaitsevat kaikkien asukkaiden yhteiset toiminnot. Asuntopihat yhdistävät yksityisen asumisen tilan yhteiseen pihaan.

Maanvaraisille piha-alueille sijoitetaan hulevesien viivytyspainanteita ja tarvittaessa rakenteellisia ratkaisuja, ks. 3.7 Hulevedet.

Kasvillisuus

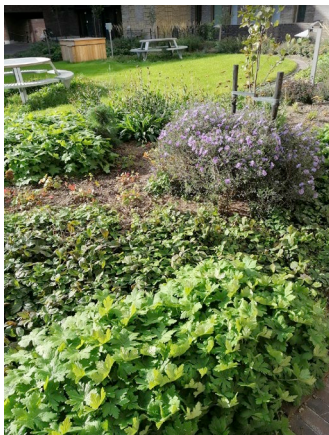
Viheralueet suunnitellaan ja rakennetaan reheviksi ja monimuotoisiksi. Kansipihalla vältetään istutuslaatikkomaisia ja jyrkästi rajautuvia ratkaisuja, istutusten vaatima kasvualustatila saadaan aikaan istutuskummuilla. Istutettava kasvillisuus on ilmeeltään puutarhamaista, alueelle luontaista kasvilajistoa. Istutuksissa suositaan kotimaisia, kestäväksi todettuja ja terveitä kantoja (FinE). Istutussuunnittelussa on huomioitava, että pihalla on koko kasvukauden ajan kukkivia kasveja. Pihalla tulee olla myös ikivihreitä puita ja pensaita. Korttelin maanvaraisille osille istutetaan suureksi kasvavia puita.

Suureksi kasvavia puita tulee istuttaa maanvaraiselle piha-alueelle 1kpl/80m². Pihan kannenvaraisella osalla tulee istutettavan alueen pinta-ala kannen pinta-alasta olla minimissään 42%.

Maanvaraisille piha-alueille sopivia puulajeja ovat esimerkiksi mänty, metsälehmus, tammi, suomalaiset jalopuut ja aidanteisiin sopivia pensaslajeja syreeni, jasmike ja orapihlaja.

Istuttamisessa otetaan huomioon myös kasvien myrkyttömyys. Kortteliin laaditaan pihasuunnitelma osana rakennuslupahakemusta. Pihasuunnitelmassa esitetään säilyvä ja istutettava kasvillisuus, pihakalusteet, pintamateriaalit sekä korkeustasot.

Mikäli kaupungilla on käytössä viherkerrointyökalu, sen istutuksille asettamaa vaatimustasoa tulee noudattaa.





Kuvat 48 Referenssikuvia korttelipihojen kasvillisuuden ilmeestä. Kasvillisuus on rehevää, monilajista ja puutarhamaista. (Nomaji Oy)

Liittyminen olevaan kaupunkirakenteeseen

Korttelipihat rajataan Näsintien suuntaan monilajisella pensas- ja puuistutuksella. Korttelipihojen maanvarainen osa liittyy samassa tasossa Näsintiehen.



3.9 Pihakujat

Asuinkorttelien väliin asettuvat pihakujat ovat julkista tilaa. Ne ovat ensisijaisesti jalankulkualueita, ajo on sallittu vain rakennusten alla sijaitseviin parkkihalleihin. Pihakujat toimivat myös asuinkorttelien pelastusreitteinä.

Pihakaduille sijoitetaan hulevesien viivytysrakenteita kohdan 3.7 Hulevedet mukaisesti. Lisäksi pihakatuja varten on sijoitettava penkkejä oleskeluun ja pysähtymiseen. Pihakadut ovat leikkiin ja pelailuun kannustavia ympäristöjä.

Lumenkasausspaikat tulee sijoittaa istutusalueille siten että kasat eivät haittaa pelastustoimintaa. Kasausspaikoilla sijaitsevan kasvillisuuden tulee kestää vuosittainen alasleikkaus.

Kasvillisuus

Pihakujilla suositeltavia puulajeja ovat kapeahkoihin tiloihin sopivat isokasvuiset puut, esim. pilari-tervaleppä tai pylväshaapa.

Pihakatuisten istutukset ovat monilajisia ja kerroksellisia, dynaamisia perenna- ja pensasistutuksia suositellaan. Istutuksissa suositaan kotimaisia, kestäväksi todettuja ja terveitä kantoja (FinE).

Suureksi kasvavia puita tulee istuttaa pihakujien alueelle 1kpl/80m².

Pihakujan alueilla, joilla puiden ja pensaiden juuret ulottuvat ajoliikennöitävän pintarakenteen alle, tulee käyttää kantavaa kasvualustaa.





Kuva 49 Referenssikuvia pihakujien istutusperiaatteesta: monilajisia, dynaamisia ja kerroksellisia pensas- ja perennaistutusalueita. (Nomaji Oy)

Liittyminen olevaan kaupunkirakenteeseen

Pihakujat liittyvät avoimena julkisena ulkotilana Näsintien olevan pientaloalueen suuntaan. **Pihakujien kohdalla ei sallita olevan ympäristön suuntaan rajaavaa pensasistutusta.**

3.10 Pinnoitteet

Kulkureittien pinnoitteet ovat esteettömiä. Kansialueilla pääkulkureittien pinnoite voi olla kiveystä, muutoin käytetään läpäiseviä ja puoliläpäiseviä pintoja. Maanvaraisilla alueilla kaikki pinnat pääkulkureittiä lukuun ottamatta ovat läpäiseviä.

Pihakatuja pelastusajon ja -paikkojen vaatimilla leveillä pinnoitealueilla käytetään nurmisaumattua kiveystä, joka on puoliläpäisevää ja yleisilmeeltään vihreää.

Pihakaduilla sijaitsevat ajoreitit pysäköintihalleihin voidaan erottaa visuaalisesti muusta pihakadusta esim. käyttämällä erilaista pinnoitetta tai kiveysladontaa.



Kuva 49 Referenssikuvia pihakujien istutusperiaatteesta: monilajisia, dynaamisia ja kerroksellisia pensas- ja perennaistutusalueita. (Nomaji Oy)

Liittyminen olevaan kaupunkirakenteeseen

Pihakujat liittyvät avoimena julkisena ulkotilana Näsintien olevan pientaloalueen suuntaan. **Pihakujien kohdalla ei sallita olevan ympäristön suuntaan rajaavaa pensasistutusta.**

3.10 Pinnoitteet

Kulkureittien pinnoitteet ovat esteettömiä. Kansialueilla pääkulkureittien pinnoite voi olla kiveystä, muutoin käytetään läpäiseviä ja puoliläpäiseviä pintoja. Maanvaraisilla alueilla kaikki pinnat pääkulkureittiä lukuun ottamatta ovat läpäiseviä.

Pihakatuja pelastusajon ja -paikkojen vaatimilla leveillä pinnoitealueilla käytetään nurmisaumattua kiveystä, joka on puoliläpäisevää ja yleisilmeeltään vihreää.

Pihakaduilla sijaitsevat ajoreitit pysäköintihalleihin voidaan erottaa visuaalisesti muusta pihakadusta esim. käyttämällä erilaista pinnoitetta tai kiveysladontaa.

LIITE 9

PORVOO

Puistokatu I

22. KAUPUNGINOSA

Asemakaavan ja asemakaavanmuutos luonnoksena nähtävillä 11.05. -16.06.2022

LAUSUNTO/MIELIPIDE (MRL 30 §) tiivistelmä

KAUPUNKISUUNNITTELUN VASTINE JA LAUSUNNON/MIELIPITEEN VAIKUTUKSET ASEMAKAAVAEHDOTUKSEN SISÄLTÖÖN

Uudenmaan ELY keskus

Pilaantuneita maita koskeva määräys on asianmukainen. ABC asemasta on ELY-keskuksessa vireillä ilmoitus pilaantuneen maaperän puhdistamisesta. Maaperä-tutkimuksia on tehty viime vuonna. Alueella ei pitäisi olla sulfaattimaita.

Liikenne

Kaduksi muuttuvan Porvoon puistokadun asemakaavojen tarkoituksenmukaisen toteuttamisen varmistamiseksi tulee tehdä kadunpitopäätös koko nyt suunniteltavan asemakaavan yhteydessä muodostuvalle katujaksolle maantien 11822 Hornhattulantien risteuksen pohjoispuolelta Porvoonjoen itärannalle asti. Kadunpitopäätöksen jälkeen Porvoon kaupunki voi rekisteröidä nykyisen maantien alueen omistukseensa, sekä tämän jälkeen muodostaa alueelle tarpeelliset katu- ja tonttialueet. Katualueille Porvoon kaupunki voi itse hyväksyä ja toteuttaa kaikki asemakaavan toteuttamisen edellyttämät liikennejärjestelyt omilla suunnitelmillaan.

Asemakaavoissa katualueeksi osoitetun maantiejakson osalta kadunpitopäätös on mahdollista tehdä, kun Puistokatu 1 asemakaava on ehdotuksena ollut nähtävänä. Erillinen neuvottelu tulee pitää liikennevastuualueen kanssa, jossa sovitaan myös kaduksi muuttuvan tiejakson inventointien tekemisestä sekä kadunpitopäätöksen ajankohdasta. Kaduksi muuttuva tiejakson kunnossapidosta ja sen siirtymävaiheista voidaan tehdä erillinen sopimus ennen kadunpitopäätöksen tekemistä ja sisällyttää sopimus kadunpitopäätökseen.

Melu ja ilmanlaatu

Ulkotilan melumääräyksen osalta ELY-keskus kiinnittää huomiota, että riittävän kokoisen ulko-oleskelupaikan merkintä pitää olla sitova. Nyt alueen kaavakartan ja määräyksen välillä on ristiriita. Tämä tulee poistaa muuttamalla määräys sitovaksi.

Rakennuskohtaisten melumääräysten osalta ensimmäistä määräystä asuntojen avautumisesta tulee muuttaa siten, että asuntojen tulee aueta

Vastine:

ABC aseman puhdistuksesta on sovittu poistuvan vuokralaisen kanssa. Sulfaattimaita ei tällä alueella ole havaittu.

Liikennealueiden osalta kadunpitopäätöksestä neuvotellaan ELY keskuksen kanssa. Asemakaavan ehdotusvaiheen jälkeen pyritään pääsemään kadunpitopäätöksessä eteenpäin. Asemakaava ehdotuksen liitteenä on kadun yleissuunnitelma Puistokatu I asemakaavan katualueelle.

Meluselvitys on tehty osana asemakaava ehdotusta. Määräyksiä melun osalta on asemakaavaehdotukseen tarkennettu. Ulkotilojen merkintä ohjeellinen merkintä on poistettu. *"Rakennukset on toteutettava siten, etteivät Valtioneuvoston melutasopäätöksen (993/92) mukaiset enimmäismelutasot ylity."* määräystä on käytetty aikaisemmissa asemakaavoissa Porvoossa ja sen ohjaus on todettu riittäväksi.

Pohjavesien osalta ei ole tehty selvityksiä, mutta asemakaavaan on lisätty määräyksiä pohjaveden paremmin huomioon ottamiseksi.

Lisätty määräyksiä hulevesien käsittelystä paikoitusalueilta. Katto ja muiden puhtaiden hulevesien imeytykseen on suositeltu rakennustapaohjeessa. Lisätty myös määräys vesien hallinnasta.

Selostukseen on lisätty kappale asemakaavan vaikutuksista pohjaveteen

Muutokset asemakaavaan:

Asemakaavaan lisätään seuraavat määräykset:

Maanalaisten kellarikerrosten ja pysäköintitilojen suunnittelussa tulee huomioida pohjaveden pinnankorkeus.

Pääkäyttötarkoituksmerkintään /pv merkintä

Liikenne- ja pysäköintialueiden hulevesiä ei saa imeyttää vaan ne tulee ohjata hulevesi viemäriin suodatuksen/puhdistuksen kautta.

myös rakennuksen hiljaiselle, ohjearvot alittavalle puolelle. Määräyksen kohta <i>"Rakennukset on toteutettava siten, etteivät Valtioneuvoston melutasopäätöksen (993/92) mukaiset enimmäismelutasot ylity."</i> on epäselvä. Tarkoitetaanko tällä sisätilojen keskiäänitasoa LAeq,t vai liikenteen aiheuttamia enimmäistasoja L_{Amax}? Vnp 993/1992 ei mainita mitään enimmäistasoista, vaan keskiäänitasoista. Enimmäistaso L_{Amax} suositus 45 dB tulee ympäristöministeriön oppaassa 108, Rakennuksen julkisivun ääneneristävyyden mitoittaminen. Tältä osin määräystä tulee tarkentaa. Meluselvityssotteen perusteella ääneneristävyysmääräys on riittävä keskiäänitasoja vastaan, mutta sen riittävyttä enimmäistasoja vastaan ei aineiston perusteella voi arvioida. Tuloilma tulee ottaa mahdollisimman korkealta ja tarvittaessa suodattaa. Kaavamääräys voi olla esimerkiksi seuraava: <i>"Asuinrakennuksen ilmanotto tulee järjestää tehokkaasti suodatettuna mahdollisimman etäältä ja korkealta katualueisiin nähden."</i> Pohja- ja hulevedet Hulevesien käsittelyvaatimusten osalta keskeistä on, että kaava-alue sijaitsee pohjavesialueella. Kaavan mahdollistama toiminta ei kuitenkaan muuten kuin katu- ja pysäköintialueiden osalta vaikuta hulevesien laatuun erityisen haitallisesti. Sijainti pohjavesialueella vaikuttaa muun muassa liikenne- ja paikoitusalueiden hulevesien käsittelemiseen. Hulevedet näiltä alueilta tulee johtaa öljynerotuskaivojen, bio-suodattimien tai muiden vastaavien rakenteiden kautta hulevesiviemäriin ja edelleen pohjavesialueen ulkopuolelle. Tästä on annettava kaavassa määräykset. Puhtaat katto-/hulevedet tulisi pyrkiä mahdollisimman hyvin imeyttämään, jotta muodostuvan pohjaveden määrä alueella ei merkittävästi vähene. Hulevesien viivytysratkaisuja suunnitellessa tulee ottaa huomioon, että pohjavesialueella saa imeyttää maaperään vain puhtaita hulevesiä. Kaavaluonnoksessa on tunnistettu kohteen sijainti Porvoon 1 luokan vedenhankintaa varten tärkeällä pohjavesialueella. Pohjavesiolosuhteita ei kuitenkaan ole kaavaselostuksessa kuvattu, eikä kaavan vaikutuksia pohjavesiin ole arvioitu. Kaavaselostusta tulee ehdotusvaiheessa täydentää näiltä osin. Vaikutusarviointi saattaa edellyttää pohjavesitutkimuksia, kuten havaintoputkien	Ohjeellisen leikkipaikan merkinnän poistaminen. Melumääräyksen tarkennukset.
--	---

asennusta. Kaavakartalla ei ole esitetty pohjavesialuumerkintää. Pääkäyttötarkoituksmerkinnän yhteyteen tulee lisätä /pv-merkintä. Pohjavesialuetta koskevia kaavamääräyksiä tulee ehdotusvaiheessa täydentää. Maaperäkartan perusteella osassa kaava-aluetta esiintyy savia. Savipeitteisyys saattaa johtaa paineellisen pohjaveden esiintymiseen. Mahdolliseen paineellisen pohjaveden esiintymiseen tulee kiinnittää huomiota. Maanalaisten kellarikerrosten ja pysäköintitilojen suunnittelussa tulee huomioida pohjaveden pinnankorkeus. Maanalaiset tilat tulee voida toteuttaa pohjavedenpintaa alentamatta siten, että rakentaminen toteutetaan vähintään kaksi metriä luotettavasti todetun pohjaveden pinnan yläpuolelle. Lopuksi ELY-keskus pitää kaupungin esittämää perustelua yleiskaavasta poikkeamisesta asianmukaisena kortteli- ja katualueiden osalta. ELYkeskus katsoo, että kaavatyössä on mahdollista edetä molempien vaihtoehtojen pohjalta edellä kerrotut seikat huomioiden.	
Ympäristöterveydenhuolto Ympäristöterveydenhuollolla ei ole asemakaavan muutosehdotuksista huomautettavaa.	Vastine: . Muutokset asemakaavaan:
Itä-Uudenmaan pelastuslaitos Kaavasuunnitelmassa on huomioitava katujärjestelyiden vaikutus liikennevirtaan, ja näin ollen myös pelastuslaitoksen keskusta-alueen saavutettavuuteen. Tie- ja katujärjestelyillä voi olla vaikutusta pelastus- ja ensihoitotoimintaan Porvoon keskusta-alueella. Pelastustoiminnassa ensimmäisen pelastusyksikön on saavutettava kohde sille määritellyn toimintavalmiusajan mukaisesti. Toimintavalmiusaikatavoitteiden täyttymiseen vaikuttaa merkittävimmin paloasemaverkon kattavuus ja tieverkosto. Edellä olevasta johtuen tulevissa tie- ja katuverkon muutoksissa on huomioitava ja selvitettävä niiden mahdollinen vaikutus kiireellisten pelastus- ja ensihoitotehtävien suorittamiseksi. Muutoksilla voi olla vaikutusta pelastus- ja ensihoitotehtävien toimintavalmiusaikojen toteutumiselle, jolla taas voi olla vaikutuksia pelastusasemaverkostoon kattavuuden arviointiin.	Vastine: Porvoon puistokadun kadun suunnittelussa on lähdetty siitä, että liikenne virran tulee säilyä sujuvana Porvoon keskustan ja Kuninkaanportin välisellä liikennekäytävällä. Osana asemakaavan selvityksiä on tulevalle Porvoon puistokadulle teetetty yleissuunnitelma, jonka osana on toteutettu liikennesimulointeja. Liikennesimulointien perusteella liikenne toimii tyydyttävällä tasolla ja jonot eivät muodostu liian pitkiksi. Kadun järjestelmiä uudistettaessa mahdollistuu uusien valoetuoikeus järjestelmien käyttöönotto Porvoon puistokadulla, joilla pelastusajoneuvoille voidaan varmistaa vihreät liikennevalot. Asemakaava ei ota suoraa kantaa liikennejärjestelyihin Porvoon puistokadulla. Ainoastaan katualueen mitoitus ja rajat määritellään asemakaavassa. Katusuunnitelmia tehdessä tulee ottaa huomioon pelastustoiminnan keskustan saavutettavuus. Muutokset asemakaavaan: Ei muutoksia asemakaavaan
Porvoon Vesi Rakentamisen määrä Porvoon puistokadun varressa edellyttää yleissuunnitelma tasoista	Vastine: Yleissuunnitelma tasoinen selvitys jätevesiverkoston toimivuudesta tehdään yhteistyössä Porvoon veden kanssa. Selvitys ei vaikuta Puistokatu I

tarkastelua vesihuoltoverkoston toimivuudesta. Muutoin luonnoksissa on huomioitu Porvoon veden tarpeet.	asemakaavan ratkaisuihin, mutta selvittää kapasiteetit Porvoon puistokadun seuraavien asemakaavojen tueksi. Muutokset asemakaavaan: Ei muutoksia.
Ympäristönsuojelu Maaperän pilaantuneisuus tulee selvittää entisen polttoainejakeluaseman ympäristössä ennen rakentamiseen tai kaivuutyöhön ryhtymistä. Uudisrakentaminen tulee toteuttaa siten, että alueelle jää mahdollisimman paljon pohjaveden muodostumiselle tärkeää imeytyspintaa. Ilmastovaikutukset tulee ottaa huomioon ja pyrkiä käyttämään vähähiilisiä ratkaisuita.	Vastine: Maaperän pilaantumisesta polttoainejakeluaseman ympäristöstä on vuokralaisen taholta saatu selvityksiä ja suunnitelmia puhdistuksesta. Työt puhdistamisesta ovat käynnissä. Uudisrakentamisessa mahdollistetaan kaikille tonteille maavarainen pihaosuus, jolla voidaan hulevesiä imeyttää. Ilmastovaikutuksia on arvioitu osana asemakaavaselostusta ja vähähiilisiin ratkaisuihin kannustetaan rakennustapaohjeessa. Muutokset asemakaavaan: Ei muutoksia.
Mielipide 1 Meidän mielestä osa kaavaluonnoksesta ei sovi olleenkaan vanhaan veteraanialueelle/missä on vanhoja omakotitaloja. Osa kaavaluonnoksesta voidaan hyväksyä, joka koskee entisen ABC aseman alue/mutta siitä eteenpäin toivomme, että pieni viheralue puineen jäisi koskematta. Liikenne Näsintien on nyt jo vilkas/siellä kulkee ja pyöräilee paljon koululaisia ja muut asukkaat alueita käyttävät Näsintietä, koska näkyvyys Gammelbackantielle on parempi kuin Rintamamiehentieltä. Porvoo on pieni kaupunki ja toivottavasti säilyy semmoisena, eikä tänne sovi korkeita betonitaloja. Unelmien kaupungissa pitää olla viheralueita ja matalia taloja.	Vastine: Porvoon kehityksestä päättää valtuusto, joka on strategiassaan määrittänyt Porvoon tähtäävän kasvavaksi mahdollisuuksien kaupungiksi. Erityisesti keskustan lähelle on strategiassa tavoite rakentaa asuntoja 5000 uudelle Porvooolaiselle. Tätä strategiaa voidaan noudattaa vain rakentamalla merkittäviä määriä lisää mahdollisuuksia asumiselle. Asemakaavalla toteutetaan Porvoon strategiaa. Koululaisille mahdollistetaan jättöpaikka Porvoon puistokadun varressa aukiolle ja kulkureitti Näsintietä pitkin pysyy mahdollisena. Turvallinen ja sujuva kulkeminen jalankulkijoille ja pyöräilijöille mahdollistetaan myös Porvoon puistokadun varressa. Muutokset asemakaavaan: Ei muutoksia.
Mielipide 2 Kulku ja liikenne Näsintien kautta tulisi suunnitella niin, ettei sitä ohjata pelkästään Näsintien kautta. Kapea (ja entisestään tielle todellisuudessa parkkeeraavien uusien asukkaiden vuoksi kapeneva) väylä aiheuttaa ongelmia pihasta poistuville ja ruuhkauttaa huomattavasti tiellä kulkua - kerrostalojen korkeus tulisi ottaa uudelleen käsiteltäviksi, koska ”pasilamainen” -miljöö, jossa talot nousevat huomattaviin korkeuksiin rikkoo porvoolaisen	Vastine: Kulku kortteliin on suunniteltu kulkevan Näsintien kautta, jotta liikenne Porvoon puistokadulla pysyy sujuvana ja turvallisena. Pääosa liikenteestä nyt suunniteltuun kortteliin kääntyy Gammelbackantien risteyksestä. Siten aikaisemman huoltoaseman liikenteeseen verrattaessa muutos Näsintien liikennemääriin ovat maltilliset. Näsissä on jo kahdeksan kerroksisia kerrostaloja. Myös Tolkkistentien risteykseen on tulossa mahdollisesti kahdeksankerroksinen kerrostalo. Siten Porvoon puistokadun varteen suunnitellut seitsemän kerroksiset kerrostalot suhteutuvat ympäristöönsä. Näsin tien puolella talot ovat 4 kerroksisia, joka vastaa nykyisten Näsintien eteläpuolisten kerrostalojen korkeutta. Asemakaava ehdotukseen on kerroskorkeuksien painopistettä

kaupunkikuvan. Muuttoliike on suuntautunut pois Helsingistä vahvasti juuri lähiökerrostalomiljöötä pakoon ja tuloväylä uhkaa nyt kasvaa juuri sellaiseksi - puutarhamaisuus ei tällä hetkellä toteudu yksittäisten betonikannelle istutettavien puiden kautta. Esimerkiksi Kalasatamassa havaitaan tällä hetkellä, ettei ihmisiä liiku suunnitelluilla yhteisöalueilla tai kaduilla ollenkaan, koska tuuliset katutunnelit ja korkeat talot vieraannuttavat. Sama efekti on jo havaittavissa myös Aleksanterinkaaren uusilla kerrostaloalueilla. Ne ovat autioita katukuvassa, eikä yritykset pysy kannattavina. - hulevesi -suunnittelu tulisi huomioida merkittävästi uudenaikaisella tavalla ja miettiä mahdollisuutta jättää osa viheralueesta suuremmalta osin (esim. osa taloista välistä pois Näsintien kohdalta). Ilmastomuutoksen myötä isot sadevesimäärät, tulvariskit ja tuulivahingot ovat merkittäviä jo nyt. Pahimmassa tapauksessa sekä autotien tulvat että suojellun rintamamiestaloalueen talot tulevat kärsimään rakentamisen aiheuttamista seurauksista. Jo tällä hetkellä (ei oja, eikä riittävää katujen hulevesien ohjausta asuinalueella) sadevesimassat valuvat suoraan pihoihin ja talojen kellareihin. - räjäytystä vaativat työt (parkkihallit maan alle ym) rakentamisen aikana tulisi ottaa uudella tapaa huomioon, koska suojelualueella olevat vanhat talot ovat jo nyt kärsineet aiemmista rakennusvaiheiden tärinästä. Näsintien kerrostalojen kohdalla on myös alkuperäiskuntoinen museoviraston suojelema kohde. - Mikäli rakennusvaihe toteutuu, kaupungin tulisi sitoutua säilyttämään viheralueen puusto Näsintien kohdalla kunnes todellinen rakentaminen alkaisi melun, saasteiden ja tuulihaittojen kasvamisen vuoksi ja suojellakseen rintamamiestaloalueen asukkaita. Suunnitelmissa ei tulisi huomioida pelkästään uusien kerrostalojen mahdollisten asukkaita melu tai muita haittoja, vaan myös jo alueella asuvien kaupunkilaisten hyvinvointi tulisi nostaa esiin suunnitelmissa.	muutettu siten että korkeimmat 7 kerroksiset osuudet ovat vain itäisimmässä osassa. Porvoon puistokadun tavoitteena on parantaa ympäristöä. Puusto on kadulla merkittävä elementti, jolla pyritään saamaan olosuhteista parempia. Katuympäristön yleissuunnitelmassa kadun kevyen liikenteen väylien väliin on suunniteltu istutettavan lähes 100 puuta, joille varataan katualueelta vähintään 4 m leveät kasvualustat. Näiden yhteydessä on myös tehty hulevesi suunnitelma, joilla varaudutaan harvinaisiin sadeolosuhteisiin. Näsintien rintamamiestaloalueen rakennukset ovat korkeusasemaltaan Porvoon puistokadun puoleista ympäristöään korkeammalla. Siten hulevesien valuminen rintamamiestaloalueen suuntaan ei ole vaarana. Rakennusvaiheen mahdolliset haitat on rakentajan otettava huomioon ja rakennusvalvonta valvoo rakentamisen aikaista toimintaa. Maapohja alueella ei todennäköisesti vaadi räjäytyksiä. Puuston säilymistä ennen rakentamiseen ryhtymistä ei asemakaavassa voida määrätä, mutta tarvetta puuston poistamiselle etuajassa ennen toteutumisen varmistumista ei ole. Meluhaita Näsintieltä ovat hetkellisiä ja pieniä. Selkeästi merkittävin meluhaitta myös Näsintien puolella tulee tällä hetkellä Läntiseltä Mannerheiminväylältä ja moottoritieltä. Tähän meluun rakentaminen Näsintien ja Läntisen Mannerheiminväylän väliin auttaa noin 1-6 db meluselvityksen mukaan. Liikennemäärät Näsintielle eivät kasva siinä määrin, että liikenneturvallisuus poikkeaisi normaalilta tonttikadulta. Muutokset asemakaavaan: Kerrostalojen kerrosmäärä on muokattu.
---	---

- Meluhaitat nousevat merkittävästi Näsintien puolella autoliikenteen kasvaessa kulkuliikenteen vuoksi eksponentiaalisesti nykytilanteeseen verrattuna. - koululaisten kulkeminen Näsintien ja Rintamamiehentien kautta muuttuu liikenneturvallisuuden kannalta ongelmalliseksi - ehdotamme, ettei Näsintien viheralueen ensimmäisen vaiheen kapealle kohdalle rakenneta taloja, vaan ainoastaan nykyisen huoltamon kohdalle sekä kauemmas Näsintien päähän, jossa tilaa on huomattavasti enemmän.	
Mielipide 3 Puistokatu kaava, Asuntojen vapaa ilmansuunta pitää olla länteen. Mahdolliset asukkaat ovat todennäköiset! työssä käyvää väkeä. Ovat vasta illalla kotona. Silloin valo tulee kaikella todennäköisyydellä lännestä. Liikenne olosuhteet autoilun osalta tuskin paranevat, oletettavaa on että ne ruuhkautuvat.	Vastine Etelä on yleisesti hyvä ilmansuunta pihaille avautua. Asunnot avautuvat U-muotoisissa kortteleissa moneen suuntaan ja antavat asuntovalikoimaa ilmansuuntien suhteen. Etelään avautuvat korttelit ovat tässä kokonaisuuteen sopiva ratkaisu, jossa myös ilmansuunnat ovat otolliset ja meluolosuhteet saadaan parhaiten hallintaan. Liikenneolosuhteet ovat nykyisin Läntisellä Mannerheiminväylällä hyvät ja ne ovat tavoitteena säilyttää hyvinä. Simuloineissa suunnitellut ratkaisut toimivat jopa 2050 ennustetulla liiketeellä ilman ruuhkautumista tällä katuosuudella. Muutokset asemakaavaan: Ei muutoksia.
Mielipide 4 Osa 1 Porvoon nykyrakentamisessa on mielestäni pyritty turhan tiiviiseen rakentamiseen ja esimerkiksi lumikuormaa talvisin ei ole otettu huomioon. Sen todisti jo viime talvi! Miten sopii yhteen lumen kuljetusralli ahtaan asutuksen keskeltä ilmastokuormituksen kanssa? Myös taloyhtiöille se on äärimmäisen kallista. Elämme edelleen maassa, jossa talvisin tulee lunta ilmaston lämpenemisestä huolimatta, joten toivon, että suunnittelussa tämä otettaisiin huomioon. Viihtyvyyden kannalta on myös kodin ikkunanäkymällä, näköalalla, merkitystä. Naapuritalon seinä, tai mahdollisuus seurata ikkunasta naapurin ruoanlaittoa ei ole järin ylentävää katsottavaa. Ennen Porvoo "hengitti", kun rakennuskanta oli enintään nelikerroksista ja välissä oli matalahkoja puurakennuksia ja pihapuutarhoja, esimerkiksi nykyiseltä Länsirannalta puuttuu hengitysilma. Osa 2	Vastine Porvoon puistokadun suunnittelussa on varattu kadun poikkileikkaukseen kolme kappaletta 4m leveitä viherkaistoja, jotka talvella toimivat lumitilana. Kaupunkirakenne ei poikkea normaalista vaan lunta mahtuu katujen reunoille ja pihaille. Kaikkein runsaslumisina talvina voidaan joutua lunta kuljettamaan. Ilmasto päästönä kuljetusten merkitys on kuitenkin pieni verrattuna hajautuneemman yhdyskuntarakenteen vaikutuksiin. Porvooseen mahtuu monenlaisia asukkaita. Osa arvostaa matalampaa rakennetta. Osa haluaa asua kaupunkimaisemassa tilassa. Asuntojen hinnoissa ja vuokrakohteiden hinnoissa näkyy kysyntä keskusta palvelujen läheisyydessä. Kun halutaan mahdollistaa tämä useammalle asukkaalle. Tarvitaan tiivistä rakennetta. Edelleen on halukkaille tarjolla myös vanhaa matalampaa rakennetta niille, jotka sitä arvostaa. Tulevan Porvoon puistokadun varteen asemakaavassa osoitettavat rakennusten massoittelua ja arkkitehtuuria on hiottu ehdotusvaiheessa. Kattoratkaisuilla on saatu talorivistön olemusta mataloitettua ja myös kerrosmäärää on pieneltä osin mataloitettu. Rakennusten korkeus soveltuu Länsirantaan ja

Tutustuttuani Puistokatu 1:n kahteen kaavaluonnokseen ja seurattuani antoisaa kaavakävelyä 31.5. herättivät luonnos ja informaatio seuraavanlaisia ajatuksia: - Mannerheiminkadun varteen tulevat talot ovat liian massiivisia. Varsinkin suunnitelman 2 talorivistö on kuin keskiaikainen muuri, suunnitelman 1 pieni aukio tuo hieman ilmavuutta, mutta rakennukset ovat turhan korkeita ottaen huomioon Näsin muutamaa rakennusta lukuunottamatta Porvoon kaupungin yleiskuvan, jossa vielä 1900-luvulla oli yleinen käytäntö rakentaa enintään nelikerroksisia rakennuksia. - Rakennukset ovat tiessä kiinni, joten lumivaraa ei missään ole otettu huomioon. Lumenkuljetusralli ei vastaa nykyisiä ilmastotavoitteita ja tulee myös taloyhtiöille äärimmäisen kalliiksi. - Miten tapahtuu puurivisöjen lehtien korjaaminen kadulta syksyisin? - Todettiin, että suunniteltujen asuntojen keskiarvo on 40 neliötä. Tällöin muutamaa 70-90 neliön perheasuntoa kohti tulee suuri joukko 28 neliön yksiöitä. Etätyön yleistyessä on myös yksin asuvien ihmisten tarve asua vähintään kaksioissa, joten keskiarvoa olisi syytä korottaa, sillä juuri tilavista perheasunnoista on pulaa. - Paikointus on kuulemma suunniteltu talojen alle, mutta ilmeisesti mahdollisia vieraspaikkoja on ainakin suunnitelmassa 1 suunnitellun 500 asukkaan vieraalle ja liikehuoneistojen asiakkaille merkitty kaavaan kahdeksan (8) kappaletta. Tuskin ainakaan yrittäjät ovat kovin innokkaita asettumaan liikehuoneistoihin. - Näsintien asukkaiden tarpeet on syytä myös ottaa huomioon kaavaa suunniteltaessa. Tässä muutamia ajatuksia kaavasta. En asu alueella, mutta se on historialliseen kaupunkiimme sisääntulo, joten myös rakennusten ulkonäköön olisi syytä kiinnittää huomiota, Porvoota on jo pilattu monilla laatikoilla!	Porvoonportin alueeseen jatkuvaksi kokonaisuudeksi. Markkinat ovat alkaneet ohjata asuntojen kokoa suuremmaksi. Markkina puuttumisessa on iso kynnys koska asemakaavalla ei haluta ennustaa ihmisten tarpeita. Asemaakaavan viitesuunnitelmassa on kuitenkin päätetty näyttää mitä mahdollisuuksia asemakaava tarjoaa asuntopohjien suunnitteluun teettämällä muutama mallipohja. Kadunvarteen on suunniteltu pysähdyspaikkaa, joka tarjoaa asiakkaille ja vieraille lyhytaikaista pysäköintiä. Näsin tien asukkaita on kuultu osana asemakaavaprosessia ja kuullaan myös jatkossa asemakaavan osallistumis ja arviointisuunnitelman mukaisesti. Muutokset asemakaavaan: Porvoon puistokadun varteen suunniteltu on pysähtymispaikkaa. Arkkitehtuuria on kehitetty ja kerroskorkeutta mataloitettu vähäisiltä osin.
Mielipide 5 Suunnitteilla olevassa kaavarungossa on valtava epätasapaino jo olemassa olevaan alueeseen sekä rakennuksiin, jotka on sotiemme jälkeen rakennettu ja edelleen peruskorjattu vanhoja arvoja kunnioittaen. Alue on kulttuurihistoriallisesti arvokas suojelualue, johon rakentaminen on tarkkaan säädetty muutama vuosi sitten valmistuneella kaavalla. Kuitenkin muutaman metrin päähän on jo suunnitteilla valtavia kerrostalokomplekseja pilaamaan jo aikojen saatossa kauniisti muodostuneen vanhan Näsin rintamamiestaloalueen. Kontrasti alueella tulee	Vastine: Porvoolaisten valitsema valtuusto on päättänyt Porvoon tähtävän kasvavaksi kaupungiksi. Erityisesti keskustan lähelle on strategiassa tavoite rakentaa asuntoja 5000 uudelle Porvoolaiselle. Erityisesti on mainittu, että Porvoon puistokadun suunnittelua ja toteutusta edistetään. Tätä strategiaa voidaan noudattaa vain rakentamalla merkittäviä määriä lisää mahdollisuuksia asumiselle. Puistokatu I asemakaavalla toteutetaan merkittävää asuntorakentamista Näsin rintamamiestalojen alueen viereen. Alueen suunnittelussa on huomioitu yhdyskuntarakenteen muutos kerrostaloista omakotitaloihin siten että korkea rakentaminen on

olemaan kammottavan näköinen uusien 5-7 korkeiden kerrostalosuunnitelmien myötä. Miten tällaiseen paikkaan voisi järkevästi rakentaa? Perusteluissa on ollut, että rakentaminen rauhoittaisi Näsin rintamamiestaloaluetta, näinhän se todellisuudessa ei ole. Kerrostalot tekevät alueen todella rauhattomaksi, kun ovat vierä vieräen ahtaasti mitoitettuja useammalle sadalle henkilölle ja liikenne/melu alueella lisääntyisi huomattavasti. Matala puutalorakentaminen Näsin alueelle olisi sopivampi vaihtoehto jo rakennettuihin vanhoihin rintamamiestaloihin yhtenäisemmät. Ihmiset hakeutuvat asumaan rauhallisiin luonnonläheisiin alueisiin joka on hyvin merkityksellistä nykypäivän hektisessä elämässä. Alueella olevat vanhat puustot tulisi suurimmaksi osaksi säilyttää ennallaan, koska puusto ei hetkessä kasva. Porvoonportin asuinalue tulisi pitää omana kerrostaloalueenaan, jonka jo Tolkkistentie sopivasti jakaakin. Samanlaisia betonibunkkereita ei tarvitse rakentaa Näsin/ Näsintien alueelle. Kukaan Porvooseen tulija ei tule ihastelemaan betonibunkkereita, vaan Porvoon vanhaa idylliä ja vanhoja alueita, jollaista ei muualla lähikaupungeissa ole. Siis säilyttäkäämme Porvoo idyllisenä kaupunkina sen vanhaa historiaa kunnioittaen uusia asuintaloja suunniteltaessa. Tällaista idylliä emme koskaan saisi takaisin.	osoitettu kauimmaiseksi ja Näsin omakotitalojen lähelle on osoitettu 4 kerroksia päätyä. Nämä neljäkerroksiset rakennukset ovat saman korkuisia kuin jo nyt on Näsin rintamamiesalueen itäpuolella. 5-7 kerroksisiin taloihin etäisyyttä on selkeästi enemmän. Osin nämä talot tulevat nykyisen tiealueen päälle ja ovat yli 30 metrin päässä omakotitaloista. Korkeimmat talot ovat vähintään 45 metrin päässä lähimmästä omakotitalosta. Näin lähellä keskustan palveluita ei voida ympäristön omakotitalojen vuoksi olla hyödyntämättä rakentamisen mahdollisuuksia, jos halutaan toteuttaa Porvoon kaupungin strategiaa. Rauhoittamisella tarkoitetaan nykyistä Läntisen Mannerheiminväylän vaikutusta. Kerrostalot niiden asukkaat ja pihat eivät aiheuta normaalia kaupungin asuinalueen ympäristöä enempää häiriötä. Kun häiriötä vertaa entiseen huoltoaseman ja 17 000 autoa päivässä ohittavaan tiehen aiheuttamaan häiriöön, voidaan puhua häiriön vähenemisestä talojen suojatessa liikenteen melulta. Tolkkistentien länsipuoli kehittyä kerrostaloalueena Opistokujan asemakaavan myötä. Porvoo jatkaa kasvuaan ja sen myötä keskustan lähialueet tulevat täydennysrakentumaan. Tavoitteena on, että rakentaminen toteutuu alueen ympäristöä parantavana. Asuinkerrostalojen pääasiallisena tavoitteena ei kuitenkaan ole turistien ihasteltavia vaan tuottaa uusia koteja Porvoolaisille asukkaille myös luoden hyvää kaupunkiympäristöä. Muutokset asemakaavaan: Ei muutoksia.
Mielipide 6 Tulee liian ahdasta, Liikaa ihmisiä samaan kortteliin, jotka vaarantavat lasten koulumatkoja, Pilaa koko luonnon. Tulee rumaa isoilla järkälemäisillä kerrostaloilla. Ei sovi rintamamies alueelle ollenkaan josta osa taloista suojattuja. Pilaa muutenkin koko Ylä Näsin viihtyvyyden. Omakotitalojen arvo laskee? Ei kukaan halua enää ostaa kuin vieressä on pilvenpiirtäjä. Jos halutaan tehdä länsi väylän viihtyisäksi niin nämä metsiköt siistitään puistoiksi ja esim lastenpuisto mitä Ylä Näsissä ei tällä hetkellä löydy, Näitä vankilamuureja ei haluta Ylä Näsiin. Vankilafiiliksen saa kuin käy Ala Näsissä. EHDOTON EI tälle suunnitelmalle.	Vastine: Isompi määrä ihmisiä samassa korttelissa ei vaaranna lasten koulumatkoja. Rakentamista ei osoiteta rintamamiesalueelle vaan kadun toiselle puolelle. Asemakaavan osoittamien rakennusten arkkitehtuuria on kehitetty osana asemakaavaehdotuksen valmistelua. Pilvenpiirtäjiä ei ole asemakaavassa osoitettu alueelle. Tämän asemakaavan alueelle on pihaille tulossa kiinteistöjen omat leikkipaikat. Yleisen leikkipaikan puute on hyvä huomio, joka voidaan ottaa mukaan Puistokadun jatkokehityksessä. Muutokset asemakaavaan: Ei muutoksia.
Mielipide 7	Vastine: Porvoon puistokadun muutoksella on tavoite yhdistää ja hyödyntää paremmin Näsin pohjoisosan vahvuuksia, kun vehreä katu yhdistää Näsin

Ylä-Näsin asukkaat Mielipteemme Ylä-Näsin asuinalueesta, Mannerheiminväylästä ja nyt lausuntokierroksella olevasta suunnitelmasta. Haluamme tuoda esiin monien Näsin asukkaiden mielipiteitä kaavoitusasiasta – katso Facebookista Mika Varpion yhteenvedo kaavakävelystä alueen asukkaiden kanssa Nykyisen ABC-aseman alue soveltuu kerrostalojen rakentamiseen. Tästä olemme yhtä mieltä suunnitelman kanssa. Metsä- ja metsikköalueet sekä viheralueet vähenevät nopeaan tahtiin Näsin alueella. Viimeisin tapaus on puiden kaataminen Tolkistentieltä, jotta saatiin tilaa talojen rakentamiselle. Koska tästä Näsin alueelle niin tärkeästä viheralueesta ei ole kokonaisnäkemyksiä, ehdotamme, että sille Näsintien puolelle, joka nyt on viheraluetta/metsäaluetta ei rakennettaisi mitään taloja. Alueen viehäytys ja arvo perustuu suureksi osaksi juuri sen vehreyteen. Näsintien omakotitaloasukkaita varten rakennettavan Mannerheiminväylän vastaisen muurin on parempi olla metsää ja luontoa kuin kerrostaloja. Uudet tutkimukset osoittavat, että asuinalueiden luonto on ihmisille tärkeää. Tätä trendiä näkee kaupunkirakentamisessa maailmalla. Älköön Porvoo jääkö kehityksessä jälkeen, vaan olkoon se esimerkkinä sellaiselle rakentamiselle, jossa viherympäristö säilytetään. Ehdotamme siksi, että ABC-aseman ympäristöön rakennetaan kerrostaloja ja että muussa rakentamisessa otetaan aikalisä ja tarkastellaan Näsintien ympäristöä kokonaisuutena, joka kuuluu yhteen omakotitaloalueen ja jo olemassa olevien kerrostalojen kanssa. Alueella on vehreyttä ja ruohomattoja, ja tilaa linnuille ja muille eläimille elää ja oleilla. Vaikka metsäalueet ovat pieniä, niitä käyttävät ahkerasti niin eläimet kuin ihmiset, jotka kulkevat siellä kuunnellen lintujen liverystä samalla nauttien siitä, että saavat asua lähellä luontoa. Tämä muodostaa lisäksi erinomaisen suojan Mannerheiminväylällä ajavien autojen melulle ja saasteille.	asuinalueet hautausmaahan ja kadun varressa liikkumine kevyellä liikenteellä helpottuu. Pienet metsikköalueet vilkkaasti liikennöidyn tien varressa eivät ole eläimille tai ihmisille erityisen suotuisia vaan toimivat lähinnä näkösuojina. Siten verrattaessa rakentamista muihin keskustan ympäristön rakentamattomiin alueisiin on Porvoon puistokadun varren ympäristön hyödyntäminen asuinrakentamisella ratkaisu, jolla voidaan toteuttaa strategian kasvutavoitteita ilman merkittäviä menetyksiä luonnonympäristön läheisyydelle. Poistuvan liikenneaseman tontti on otollisin rakentamisen kohde ja toteutunee ensimmäisenä tonttina tästä asemakaavasta. Kuitenkaan Porvoon puistokadun kehitystä ei voida rajata koskemaan vain tätä kohdetta, kun halutaan toteuttaa valtuuston hyväksymän strategian mukaista kehitystä. Pieni metsikkö Liikenneaseman länsipuolella on nykyisellään toki näkö suojaa antava, mutta kapean puuston vaikutus meluun on lähinnä psykologinen. Alueen muuntuminen rakennetuiksi kortteleiksi antaa meluselvityksen mukaan 1-6 dB suojaa Porvoon puistokadun liikenteen aiheuttamalta haitalta. Uudet naapurin muuttavat ympäristöä, mutta eivät aiheuta normaalia kaupunki asumisesta eroavaa häiriötä. Muutokset asemakaavaan: Ei muutoksia.
Mielipide 8 Haluan esittää Porvoon Ylä-Näsissä kauan asuneena kansalaisena mielipteeni kyseisestä kaavoitussuunnitelmasta. Suunnitelmassa Läntinen Mannerheiminväylä on tarkoitus muuttaa puistokatutyypiksi bulevardiksi ylettyen sillalta Tolkistentien-risteyksen yli melkein Vanha	Vastine: Tavoitteena on kokonaisuuden ensimmäisen askeleen ottaminen Läntisen Mannerheiminväylän muutoksessa Porvoon puistokaduksi. Osana muutosta on asuntorakentaminen kadun varteen ja uusien asuntojen mahdollistaminen Porvoalaisille. Pelkkä tiealueen muuttaminen kaduksi ei ole riittävä perusta muutokselle alueen yhtenäistämiseksi osaksi Porvoon keskeisiä alueita. Asemakaavassa on mukana noin kaksikymmentä metriä leveä tien varren metsikkö, jonka arvo nyt on lähinnä toimia suojaviheralueena. Asemakaavan näiltä osin ottaa mukaan yleiskaavan mukaisen P

Helsingintien risteykseen saakka. Suunnitelma ilmeisesti aiheuttaa tarpeen päättää Näsintien ja M-väylän välillä olevan nyt suurelta osin metsää kasvavan alueen tulevasta käytöstä koska Mannerheiminväylä vaatii leveämmän tilan (suunnitelma Puistokatu I). Suunnitelmassa ko. metsäalue käytetään asuntorakentamiseen, vaihtoehdot VE1 kolme korttelia tai VE2 kaksi korttelia. Esitän, että nyt päätetään Läntisen Mannerheiminväylän muutoksesta puistokaduksi vain Tolkistentien risteykseen asti ja asuntorakentamiseen vapautetaan nyt vain jakeluasemakäytöstä poistuvan ABC-huoltoaseman alue. Jatko- osa Vanhan Helsingintien risteykseen asti jätetään toistaiseksi sillensä viemättä VE1 tai VE2 suunnitelmia eteenpäin. Nykyinen Läntisen Mannerheiminväylän osa kyseisellä Näsin asuntoalueen kohdalla on liikenteen sujuvuuden kannalta hyvä ja toimiva nykyisellään. Metsäalue Näsin asuntoalueen ja M-väylän välissä on arvokas monesta syystä metsäalueena. Se voidaan ehkä rakentaa myöhemmin asunto tm käyttöön, jos se osoittautuisi välttämättömäksi. Puistokatu I AK548 asiakirjasta selviää, että tarkoitus on rakentaa noin 20 000 kerrosneliön verran asuntoneliöitä VE1 tai VE2 alalle. ABC-huoltoaseman tontilla voidaan lisäksi rakentaa asutokäyttöön ehdotetun suunnitelman mukaisesti (korkeita kerrostaloasuinrakennuksia, liikenneyhteydet Näsintien suuntaan). Menetetty tai myöhemmäksi siirtyvä rakennusalue Tehdyn selvityksen mukaan (AK548) rakentamatta jää tai siirtyy myöhemmäksi noin 20 000 k-m2 kerrosneliötä sisältäen kaksi tai kolme korttelia. Sopivampi asuntotuotannon rakennusalue on Läntisen Mannerheiminväylän ja Hornhattulantien kainalossa tien luoteispuolella oleva metsä. Tämä alue on paljon suurempi pinta-ala ja siellä voidaan toteuttaa korkeita kerrostaloja aiheuttamatta ympäristämiljööön rikkomisia kuten AK548:ssa. Liikenteellisesti alue sijaitseen erinomaisesti pääkaupunkiseudulla työssä käyvien kannalta mikä hyvänsä liikenneväline tulee olemaan tulevaisuudessa käytössä.	alueen rakennettavaksi. Tavoitteena Porvoon puistokadulla on hyödyntää tien lievealueet rakentamiseen ja luoda mahdollisuudet rakentaa kaupunkia. Tie alue on mukana Vanhan Helsingintien risteykseen asti, jotta saadaan koko alue Hornattulantien risteyksestä sillalle kaduksi ja täytetään näin valtion vaatimus yhtenäisestä muutoksesta. Kadun rakentamisessa isoimmat muutokset tapahtuvat asemakaavassa osoitetusta korttelialueesta alkaen itään. Porvoon puistokadun keskikohdan ratkaisut päätetään seuraavassa asemakaavassa. Muualle rakentamista ei voida tutkia vaihtoehtona, koska kasvava Porvoon muutkin otolliset alueet tullaan hyödyntämään tulevaisuudessa. Näistä muista täydennettävistä alueista voi antaa mielipiteensä käynnissä olevassa keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaavatyössä. Muutokset asemakaavaan: Ei muutoksia.
--	--

Useat pääkaupunkiseudun kunnat ovatkin rakentaneet suuria alueita ja myös korottaneet keskustojen tonttitehokkuuksia pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen varassa. Esimerkkinä voi mainita Järvenpään.	
Mielipide 9 Näsintiellä asuvana kaavoituksen mukaiset asuinkerrostalot ja niiden asukkaat tulevat olemaan osa jokapäiväistä asuinympäristöämme. Mitä enemmän ihmisiä ja asuntoja tälle alueelle tulee, sitä suuremmaksi autoliikenne ympäristössämme muodostuu. Nykyisellään Näsintiellä ajavien autojen määrä on jo suuri suhteessa tien leveyteen. Tietä käytetään myös kauttakulkuliikenteeseen tien varrella oleviin omakotitaloihin liikennöinnin lisäksi. Kaavoitusten mukaisten asuinkerrostalojen myötä on pelkona, että autoliikenne Näsintiellä kasvaa kestäättömiin mittoihin. Ehdotetut 500- 600 uutta asukasta alueella lisää luonnollisesti myös autojen määrää. Huolimatta siitä, että kaavoitetulle alueelle rakennetaan parkkihalli, kaikki autot eivät sinne tule mahtumaan. Jos kaikki autoliikenne uudelle alueelle osoitetaan Näsintien kautta, kuten kaavassa on nyt ehdotettu, tulee liikenteestä sekä autojen määrästä kohtuuttoman suurta Näsintien kokoiselle kadulle. Omakotitaloilta on suoraan kulku autotielle. Jos kaavoitetun asuinalueen asukkaat joutuvat pysäköimään autosensa Näsintien varteen, tien ajo-osuus kapenee ja kulku tapahtuu käytännössä yhteen suuntaan. Lisäksi jos autoliikenne on Näsintiellä vilkasta ja sen varteen pysäköidään, liikenneturvallisuusriski kasvaa tiellä merkittävästi. Mielestämme on ensiarvoisen tärkeää nyt ottaa huomioon Näsintien pieni koko ja kasvavasta liikenteestä sekä paikoituksesta aiheutuvat turvallisuusriskit asukkaille, kun liikenteenohjausta suunnitellaan Porvoon Puistotien kaavan asuinkerrostaloille. Olemme voimakkaasti sitä mieltä, että kaavoitusta tulee muuttaa niin, että kaikki liikenne ei ohjaudu kaavoitetulle alueelle pelkästään Näsintien kautta vaan etsitään vaihtoehtoisia liikenneväyliä. Esimerkiksi asemakaavaluonnos VE 2:ssa näkyy asuinalueelle kaavoitettu tie Gammelbackantien suuntaisesti, jolloin asuinalueelle pääsisi sitä kautta ja Näsintietä ei tarvitsisi käyttää.	Vastine: Liikenne Näsintiellä tulee muuttumaan, asemakaavassa osoitetulla asuntorakentamisella. Muutos huoltoaseman tuottamaan liikennemäärään verrattaessa liikenne kasvaa kuitenkin maltillisesti. Pääosa asuinkerrostalokorttelialueelle suuntautuvasta liikenteestä ohjautuu Gammelbackantien risteyksestä. Siten liikenteelliset määrien muutokset eivät Näsintien osalta Rintamamiestalo alueen suhteen ole tavallista tonttikatua suurempia. Näsintien katualue on nykyistä rakennettua katua leveämpi ja myös säilyy Puistokatu I asemakaavassa leveänä. Tämä mahdollistaa kadulle tilaa ratkaista mahdollisia nousevia ongelmia. Liittyminen kortteliin Porvoon puistokadulta on katsottu estävän liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta niin kevyenliikenteen väylällä kuin erittäin vilkkaasti liikennöidyllä kaupungin pää sisääntuloväylällä. Näistä johtuen tulisi liittyminen aiheuttamaan kokonaisen uuden risteyksen rakentamisen, jota ei nähdä järkevänä saatuihin hyötyihin suhteutettuna. Asemakaava ehdotuksessa on myös pysäköintimääräystä tiukennettu ja siten alueelle tulee toteuttaa esitettyjä luonnoksia enemmän pysäköintipaikkoja. Muutokset asemakaavaan: Näsintien katualueetta levennetty Gammelbackantien risteyksen itäpuolella.

Mielipide 10

Autojen sisäänajo Näsintieltä tulisi vielä käydä läpi. Se että automäärät Näsintiellä pysyisi samana, kun ABCn ollessa auki ei ole verrattavissa. ABCn autot jatkoivat matkaa joko Tolkkisten tietä kohti tai Gammelbackan tietä pitkin. Ei "ylöspäin" Näsintietä. Lisäksi liikenne Näsintiellä kasvaisi entisestään kun lähdetään toteuttamaan puistokadun seuraavaa vaihetta. Minusta sisäänajo Manskulta on ainoa oikea ratkaisu. Nytkin käytetään levähdyspaikkaa sujuvasti. Lisäksi Näsintiellä liikkuu paljon lapsia, eli heidän turvallisuus vaarassa.

Toinen asia, autojen parkkipaikat. Minusta paikkoja on suunniteltu liian vähän, mikä taas johtaa siihen että pysäköidään Näsintielle ja tiestä tulee "yksisuuntainen". Tämä taas turvallisuuden kustannuksella, kun alueella liikkuu paljon ihmisiä. Tietenkin iso huoli omasta kodista, miten vanhat talot kestää sekä rakennusvaiheen että lisääntyvää liikennettä. Puhuttiin myös hulevesistä, käytetäänhän oikeita asiantuntijoita suunnittelussa.

Lähestymistapa olisi voinut olla eri näkökulmasta. Koko ajan kerrottiin miten uudet asukkaat tulee viihtymään ja kuinka heidän etuja ajateltu. Nykyisillä asukkailla ei niin väliä. Kerrottiin myös, että melutaso mahdollisesti pienenee. Nykytilanne on se että Manskulta tuleva melu pysähtyy Manskun ja Näsintien väliseen metsikköön. Eli ei ole haittaa tällä hetkelläkään. Jotain postiivistakin. Näsintielle suunnitellut talot matalempia kun ensimmäisessä versiossa.

Itse kannatan VE1 koska silloin puistomaisuus mahdollisesti näkyy myös Näsintielle, eikä vaan sisäpihalle niinkun VE2.

Vastine:

Liikenne Näsintiellä tulee muuttumaan, asemakaavassa osoitetulla asuntorakentamisella. Muutos huoltoaseman tuottamaan liikennemäärään verrattaessa liikenne kasvaa kuitenkin maltillisesti. Pääosa asuinkerrostalokorttelialueelle suuntautuvasta liikenteestä ohjautuu Gammelbackantien risteyksestä. Siten liikenteelliset määrrien muutokset eivät Näsintien osalta Rintamamiestalo alueen suhteen ole tavallista tonttikatua suurempia. Näsintien katualue on nykyistä rakennettua katua leveämpi ja myös säilyy Puistokatu I asemakaavassa leveänä. Tämä mahdollistaa kadulle tilaa ratkaista mahdollisia nousevia ongelmia.

Tuleva Porvoon puistokadun rakentamisen liiketeellisiä ratkaisuja ei päätetä tässä asemakaavassa. Liikenteelliset vaikutukset Näsintielle ovat merkittävämmät ja tällöin tulee tutkia liittyminen esimerkiksi Vanhan Helsingintien risteyksessä etelään korttelialueelle. Liittyminen Puistokatu I asemakaavan kortteliin Porvoon puistokadulta on katsottu estävän liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta niin kevyenliikenteen väylällä kuin erittäin vilkkaasti liikennöidyllä kaupungin pää sisääntuloväylällä. Näistä johtuen tulisi liittyminen aiheuttamaan kokonaisen uuden risteyksen rakentamisen, jota ei nähdä järkevänä saatuihin hyötyihin suhteutettuna. Hulevesien ohjausta on suunniteltu osana kadun yleissuunnitelmaa. Näsin rintamamiestaloille ei aiheudu hulevesistä uhkaa asemakaava alueelta, kun ne sijaitsevat korkeusasemaltaan asemakaava- aluetta ylempänä. Melu esteenä metsikkö on psykologisesti hyvä, mutta varsinaista ääntä kapea metsä vähentää heikosti. Siten rakentaminen metsikön tilalle parantaa meluolosuhdetta Näsintien suuntaan. VE1 on todettu paremmaksi vaihtoehdoksi ja otettu asemakaavaehdotuksen laatimisen pohjaksi.

Muutokset asemakaavaan:

VE1 on otettu asemakaavaehdotuksen suunnittelun pohjaksi. Näsintien katualueetta levennetty Gammelbackantien risteyksen itäpuolella.