

Trafik- och miljöplan för centrum Keskustan liikenne- ja ympäristösuunnitelma



**JAKOBSTAD
PIETARSAARI**

1989 

ARBETSGRUPP

TYÖRYHMÄ

Gunnar Smeds Jakobstad Pietarsaari
 Roger Wingren
 Tapio Lehmuskallio
 Ben Griep
 Jan-Ole Bäck

Pentti Murole Liikennetekniikka Oy

Liisa Ilveskorpi
 Pekka Seppälä
 Björn Silfverberg
 Olli-Pekka Pakkanen
 Leena Annanpalo
 Mirja Valtonen
 Pirjo Mäkipää
 Ritva Kurtén
 Mauri Heikkonen

Miljöministeriet, Ympäristöministeriö

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sida

FÖRORD	3
INLEDNING	4
ARBETETS MÅLSÄTTNING	5
PLANERINGSPROCESSEN	7
FRAMTIDSVISIONER FÖR CENTRUM	8
TRAFIKUNDERSÖKNING	10
TRAFIKPROGNOS	12
TRAFIKBELASTNING	13
MILJÖUTREDNINGAR	14
SAMVERKAN MELLAN YTTRE OCH INRE RUM	16
DET FRAMTIDA TRAFIKSYSTEMET	18
BEHANDLING AV GATU- OCH TORGRUM	26
ÅTGÄRDSPLAN	32
DETALJPLANER AV UTVECKLINGSOBJEKT	33
SLUTORD	54

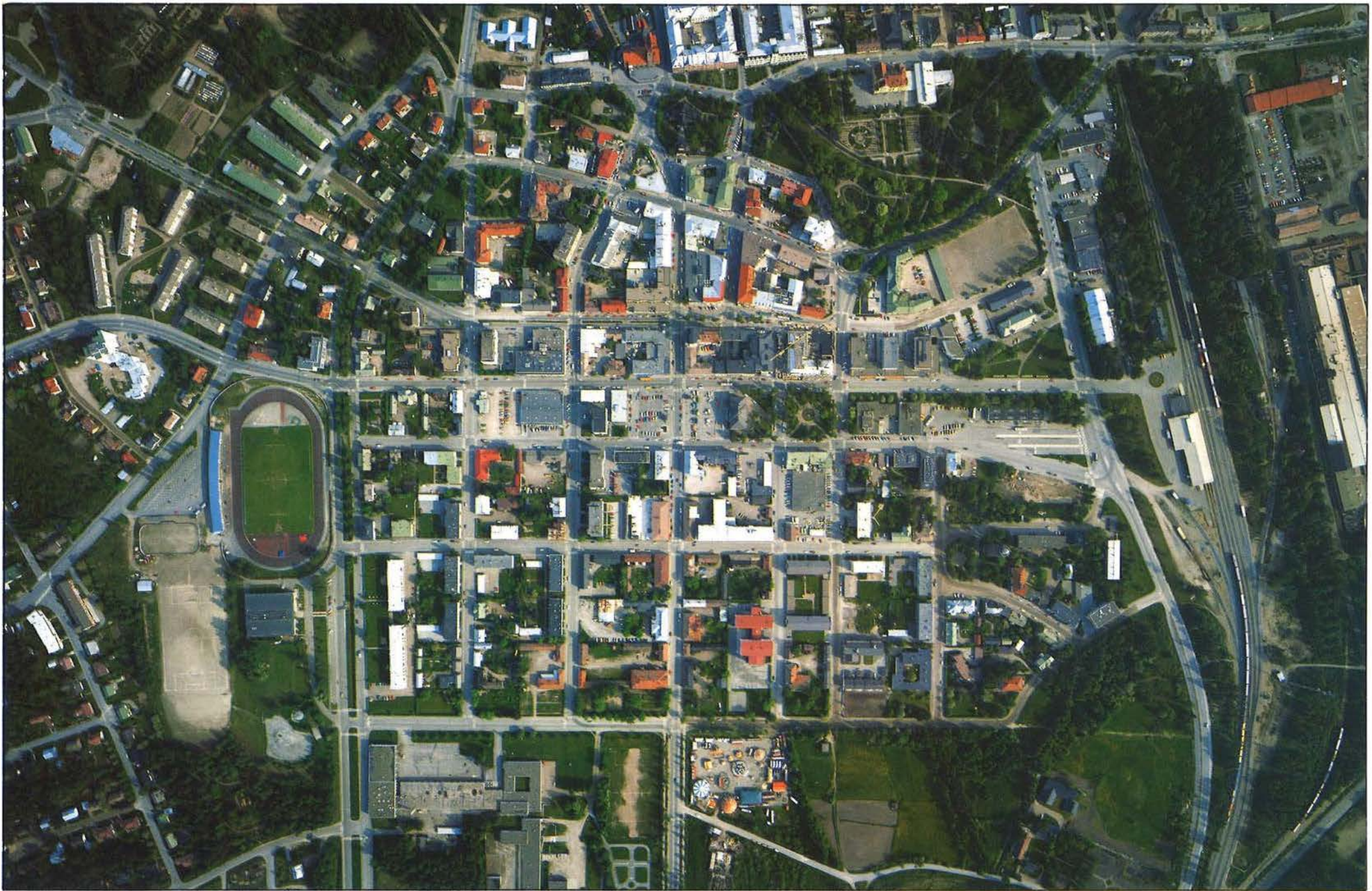
Alla historiska bilder från Jakobstads museum

SISÄLLYSLUETTELO

Sivu

ESIPUHE	3
JOHDANTO	4
TYÖN TAVOITTEET	5
SUUNNITTELUPROSESSI	7
KESKUSTAN TULEVAISUUDENNÄKYMÄT	8
LIKENNETUTKIMUKSET	10
LIKENNE-ENNUSTE	12
LIKENNESIJOITTELU	13
YMPÄRISTÖSELVITYKSET	14
ULKO- JA SISÄTILOJEN VUOROVAIKUTUS	17
TULEVAISUUDEN LIKENNEJÄRJESTELMÄ	18
KATU- JA AUKIOTILOJEN KÄSITTELY	26
TOIMENPIDESUUNNITELMA	32
DETALJISUUNNITELMIA KEHITTÄMISKOhteista	33
LOPPULAUSE	55

Kaikki historialliset kuvat Pietarsaaren kaupunginmuseosta



JAKOBSTAD
PIETARSAARI

Trafik- och miljöplan för centrum
Keskustan liikenne- ja ympäristösuunnitelma

1989 **ILT**

Förord

Stadskärnan är en sammanfattning av historien, utvecklingen och förvandlingen. Därmed anger den också förutsättningarna för nya förändringar. Vår stads framtid finns i dess förmåga att i centrum skapa och upprätthålla ett mångsidigt stadsrum med spänningar och motsättningar, med arbete och lek, med möten och avsked.

Också i Jakobstad finns specialiserade samhällen, stadsdelar i ensidighet, åtskillnad. Men stadens centrum samlar och förenar alla verkligheter i tid och rum. Så upphör där både tid och rum och blir liv, närvaro, samtidighet, gemenskap. Stadskärnan är samfundsgrammatikens verb, dvs liv och anda.

Professor Åke E Andersson hävdar att all utveckling av handeln, industrin, vetenskaperna etc, kort sagt all ekonomisk och kulturell utveckling grundar sig på kreativitet och att kreativiteten har sin vagga i stadskärnan.

Under en mansålder har staden Jakobstad inte gjort någon verklig satsning på sitt centrum. Stadskärnan har avfolkats, urholkats, söndervittrat. Handeln kippar efter luft, trafiken är kaotisk.

År 2002 fyller Jakobstad 350 år. Stadens förvaltaresskyldighet är att återupprätta tron på livet och det enda sättet att göra detta är att låta ord och tankar bli till verk, bli vår generations gåva till kommande släktled.

Föreliggande rapport bereder rum för en centrumförnyelse. Ideerna finns. Kostnaderna är rimliga. Finns viljan.

ROGER WINGREN

Esipuhe

Kaupunkikeskusta on kooste historiaa, kehitystä ja muutosta. Näin keskusta tarjoaa mahdollisuuden jatkuvalle muutokselle myös tulevaisuudessa. Meidän kaupunkimme tulevaisuus riippuu sen kyvystä ylläpitää moni-ilmeistä kaupunkitilaa jännitteineen ja vastakohtaisuuksineen. Tilaa, jossa tapahtuu työ ja leikki, kohtaaminen ja eroaminen.

Myös Pietarsaareissa on erikoistuneita yhteisöjä, joilla on yksipuolinen leima. Mutta keskustan tehtävänä on koota ja yhdistää kaikki todellisuudet ajassa ja tilassa. Näin keskustassa lakkaa sekä aika että tila ja sijalle tulee elämä, läsnäolo, samanaikaisuus, yhteys. Kaupunkikeskusta on yhteisön teon-sana, elämä ja henki.

Professori Åke E Andersson on sitä mieltä, että kaupan, teollisuuden ja tieteiden kehitys, lyhyesti sanottuna koko taloudellinen ja kulttuurinen kehitys perustuu luovuuteen ja luovuudella on kehtonsa kaupungin sydämessä.

Pietarsaaren kaupunki ei ole sukupolveen tehnyt mitään todellista keskustan kehittämiseksi. Kaupungin sydäimestä on hävinnyt asutus. Kauppa on vaikeuksissa, liikenne on ruuhkainen. Tulevaisuuden usko kuuluu vain heikkona kuiskauksena.

Vuonna 2002 Pietarsaari täyttää 350 vuotta. Kaupunginhallinnon tehtävänä on luoda tulevaisuudenuskoa. Ainoa tapa tämän tekemiseksi on antaa sanalle ja ajatukselle toimintavapaus. Näin voimme antaa hyvän keskustan muodossa lahjan tuleville sukupolville.

Tämä raportti luo pohjaa keskustan uudistamiselle. Ajatuksia on. Kustannukset ovat kohtuulliset. Löytyykö tahtoa.

ROGER WINGREN

Inledning

Staden Jakobstad har ett vackert och välbalanserat centrum. Planerarnas och beslutsfattarnas avsikt har därför varit att utveckla centrum så att det hela tiden uppstår en harmonisk stadsbild. Stadskärnan är en livskraftig symbol för staden. Den skall betjäna både stadens invånare och dess gäster. Handeln och servicen har under den senaste tiden tenderat att centrera till större enheter. Å andra sidan har en förnyad form av handel i liten skala visat sin livskraft. Också de offentliga tjänsterna utvecklar verksamhetsformer som kräver livsrum.

I samband med att centrum utvecklas växer också trafiken. Den omfattar ett flertal trafikarter. Gångtrafiken är centrumets viktigaste trafikform, men även kollektivtrafiken, trafiken i samband med varuhanteringen och servicen, samt den hela tiden växande privatbilismen med vidhängande parkeringsbehov, kräver lösningar.

En fungerande trafiklösning behöver inte stå i konflikt med en god stadsbild.

Stadens invånare, beslutsfattare och planerare har uppställt goda mål för framtiden. Tankarna är redovisade i den utmärkta stadsplaneringsrapporten "EN BRA STAD BÄTTRE".

Ett av målen är att förbättra det offentliga rummets trivsel och användbarhet. I syfte att inventera behovet av åtgärder i gaturummen och trafiksystemen beslöt staden genomföra en trafik- och miljöplanering. Arbetet gavs åt Liikennetekniikka Oy genom ett kontrakt daterat 4.12.87. Under arbetets gång tillämpades en för våra förhållanden sällsynt metod av grupp-arbete. Mellan stadens tjänstemän och konsulten anordnades en serie samarbetstillfällen i Jakobstad. Till dessa "planerings-smedjor" inbjöds representanter för stadsstyrelsen och nämnderna. Planerna redovisades också åt fullmäktigeledamöterna, det offentliga ordet, köpmännen och åt representanter för handelskammaren.

Slutresultatet av arbetet har förkroppsligats i föreliggande rapport med bifogade kartmaterial.

Planering är inte ett mål. Den är ett redskap i försöken att kartlägga behov av åtgärder. För att något skall kunna förverkligas krävs politisk vilja och politiska beslut. Som planerare önskar vi att staden Jakobstad omfattar förslaget som sitt eget.

Johdanto

Pietarsaaren kaupungilla on kaunis ja tasapainoinen keskusta. Keskustaa kehitettäessä harmoninen kaupunkikuva on ollut suunnittelijoiden ja päätöksentekijöiden tavoitteena. Keskusta on kaupungin elinvoimainen symboli. Keskustan tulee palvella asukkaita ja asiakkaita. Kaupan ja palvelun viimeaikainen piirre on ollut keskittyminen suurempiin yksiköihin. Toisaalta uudelleensyntyvä pienkauppa osoittaa elinvoimaansa. Keskustan yhteiskunnalliset palvelut ovat myös elintilaa vaativa toimintamuoto.

Keskustan kehittyessä myös liikenne kasvaa. Liikenne koostuu useista liikennemuodoista. Jalankulku on tärkein keskustan liikkumistapa. Myös kollektiiviliiikenne, tavarankuljetus ja huolto sekä kasvava yksityisajoneuvoliikenne pysäköintitarpeineen vaativat ratkaisuja.

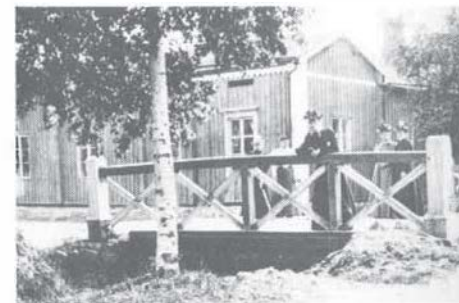
Liikenteellisesti toimivan ratkaisun ei tarvitse olla ristiriidassa hyvän kaupunkikuvan ja kaupunkiliikenteen kanssa.

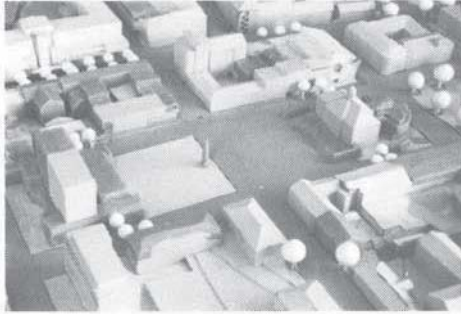
Pietarsaaren kaupungin asukkaat, päätöksentekijät ja suunnittelijat ovat asettaneet hyviä tavoitteita tulevaisuudelle. Nämä ajatukset on esitetty erinomaisessa kaupunkisuunnittelu-raportissa "Hyvä kaupunki paremmaksi".

Eräs tavoite on julkisen tilan viihtyisyyden ja toimivuuden parantaminen. Katutilaan ja liikennetilään liittyvien toimenpiteitten kartoittamiseksi Pietarsaaren kaupunki päätti laatia keskustan liikenne- ja ympäristösuunnitelman. Työ annettiin 4.12.87 päivätyllä sopimuksella Liikennetekniikka Oy:n tehtäväksi. Työn kuluessa sovellettiin oloissamme harvinaista ryhmätyömenettelyä. Kaupungin virkamiesten ja konsultin kesken järjestettiin useita ryhmätyöjaksoja Pietarsaareissa. "Suunnittelutyöpajaan" kutsuttiin kaupunginhallituksen ja lautakuntien edustajat. Suunnitelmaa esiteltiin myös valtuutetuille, julkiselle sanalle, kauppiaille ja kauppakamarin edustajille.

Suunnittelutyön lopputulos on nähtävissä nyt käsillä olevassa raportissa sekä liitekartoissa.

Suunnittelu ei ole päämäärä. Se on keino kartoittaa toteuttamisen tarpeita. Toteuttaminen edellyttää poliittista tahtoa ja päätöksentekoa. Suunnittelijoina toivomme, että Pietarsaaren kaupunki ottaa laaditun ehdotuksen omakseen.



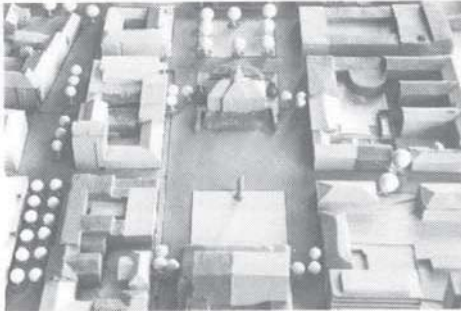


Arbetets målsättning

Den bärande tanken med arbetet är att befria staden till tillväxt - att i allt bereda rum för förnyelse och synergi i stadens centrum. Centrum bör därför definieras genom en tydlig och stadsmässig avgränsning och området innanför "murarna" bör göras funktionellt och attraktivt.

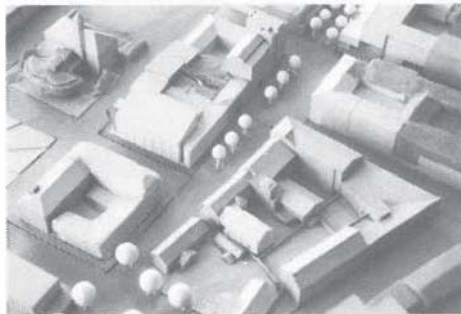
Följande delmål gäller för trafiken och trafiksystemet:

- en i alla avseenden smidig trafik
- en hög trafiksäkerhet
- ett trygghet av en sund utveckling av den interna och externa kollektivtrafiken
- ett underlättande av distributions- och underhållsrafiken
- en kvalitativ och kvantitativ ökning av cykeltrafiken
- en utveckling av brukarvänliga parkeringsformer.



Målen för en utveckling av miljön och stadsbilden har utkristalliserats i följande tankar:

- centrum avgränsas tydligt och stadsmässigt.
- gatuparaxeln Köpmansgatan - Rådhusgatan utvecklas i stadsbilden till en "grön axel", i vilken torgmiljön blir den centrala platsen där förnyelsen möter historien som i ett famntag.
- nord-syd -axeln, Storgatan utvecklas utgående från sina historiska förutsättningar.
- Kanalesplanaden restaureras med tanke på begreppen "kanal" och "esplanad" och utgående från gatans gener
- gaturummet, de befintliga kvarteren med sina gårdsmiljöer, men också de kvarter där förnyelse skall äga rum, bildar en stadsbildmässig helhet, där det slutna rummet harmoniskt alternerar med det öppna rummet och med grönskan. Allt efter behov ökas grönskan antingen i gaturummet eller på tomterna.
- gatornas funktion stöds med hjälp av indelningar och mönster och genom val av material, växter och typ av belysning.
- stadens särart präglas genom en utveckling av en för Jakobstad typisk materialanvändning, möblering och utrustning.



Työn tavoitteet

Työn kantavana ajatuksena on ollut vapauttaa kaupunki kasvuun - tarjota kaikessa tilaa uudistumiseen ja synergiaan kaupungin keskustassa. Keskusta tulee määritellä yksiselitteisen, kaupunkimaisen rajauksen kautta. Alue "muurien sisäpuolella" tulee kehittää toiminnalliseksi ja vetovoimaiseksi.

Liikenteeseen ja liikennejärjestelmään voidaan liittää seuraavat osatavoitteet:

- kaikissa suhteissa sujuva liikenne
- hyvä liikenneturvallisuus
- sisäisen ja seudullisen joukkoliikenteen terveen kehityksen turvaaminen
- Jakelu- ja huoltoliikenteen toiminnan helpottaminen
- pyöräilyn olosuhteiden laadullinen parantaminen ja määrällinen lisääminen
- käyttäjäystävällisten pysäköintimuotojen kehittäminen.

Ympäristön ja kaupunkikuvan kehittämisen tavoitteiksi on kiteytynyt muutama johtava ajatus:

- keskusta rajataan selkeästi ja kaupunkimaisesti.
- katupariakseli Kauppiaankatu - Raatihuoneenkatu muodostaa kaupunkikuvassa uudistuvan "vihreän akselin", jossa toriympäristö on uudistuva ja menneen ajan yhtymistä ilmentävä keskeinen paikka.
- pohjois-etelä akselia, Isokatua, kehitetään ottaen huomioon kadun historialliset lähtökohdat.
- Kanavapuistikko restauroidaan lähtökohtina käsitteet kanava ja esplanadi.
- katutila ja olemassa olevat sekä uudistuvat korttelit ja pihat muodostavat kaupunkikuvallisen kokonaisuuden, jossa suljettu ja avoin tila sekä vehreys vuorottelevat harmoonisesti. Vehreyttä lisätään joko katutilassa tai tonteilla tilan luomia edellytyksiä hyväksi käyttäen.
- katujen toiminnallista tehtävää tuetaan kadun jäsentelyn, materiaali- ja kasvivalintojen keinoin.
- kaupungin omaleimaisuutta kehitetään toteuttamalla erityisesti Pietarsaaren henkeä ilmentävät pihamateriaalit, kalusteet ja tekniset varusteet.



Grupparbete

Ryhmätyöskentely

JAKOBSTAD
PIETARSAARI

Trafik- och miljöplan för centrum
Keskustan liikenne- ja ympäristösuunnitelma

1989 :LT

Planeringsprocessen

Planeringsprocessens första etapp var en ideskiss för centrum år 1987 (Rapport: Ideskiss - Idealuonnos 1987 Liikennetekniikka Oy). Utkastet delgavs fullmäktigeledamöterna, stadsstyrelsen, tekniska nämnden, trafiknämnden samt handelskammarens handels- och trafikutskott. Skissen blev också föremål för en omfattande behandling i press och radio. På så sätt blev Jakobstadsborna förtrogena med dess innehåll.

Efter behandlingen av ideskissen beställde staden Jakobstad den 4.12.1987 den trafik- och miljöplanering som nu föreligger. Arbetsprogrammets viktigaste delar framgår av vidstående schema.

I början av arbetet gjordes nödvändiga trafikundersökningar. De nuvarande trafikströmmarna och prognoser för framtiden (år 2010) uppgjordes med hjälp av SATURN-simuleringsprogram. Samtidigt påbörjades själva planeringen på basen av impulser från ideskissen.

Aktiva representanter i planeringsgruppen var stadsingenjör Gunnar Smeds, stadsplanearkitekt Roger Wingren, stadsgeodet Tapio Lehmuskallio och arkitekt Ben Griep. Miljöministeriet representerades av överingenjör Mauri Heikkonen.

För att förbättra samarbetet mellan beställaren och konsulten anordnades under våren 1988 två tredagars perioder av grupparbete. Vid dessa tillfällen gjordes utkast till utvecklingen av centrum och de härmed sammanhängande miljö-, trafik- och parkeringsobjekten. Arbetet utfördes med hjälp av en miniatyrmall. Uppdelade i grupper genomgicks därefter alla de objekt som ansågs nödvändiga.

Som en del av processen och i syfte att inhämta brukbara idéer bekantade sig arbetsgruppen med ett omfattande bildmaterial från Europa.

Resultatet av modell- och skissarbetet samt aktuella jämförbara utländska exempel förevisades åt företrädare för stadsstyrelsen och nämnderna, vilket gav anledning till en livlig och uppbygglig diskussion.

I samarbete med arkitekt Roger Wingren under åtskilliga dagar har det slutliga planeringsmaterialet bearbetats. Han har även ritat huvudparten av de i rapporten förekommande perspektivbilderna.

Suunnitteluprosessi

Suunnitteluprosessin ensimmäisenä vaiheena oli v. 1987 laadittu keskustan idealuonnos (Raportti: Ideskiss - Idealuonnos 1987 Liikennetekniikka Oy). Luonnos esiteltiin valtuutetuille, kaupunginhallitukselle, tekniselle lautakunnalle liikennelautakunnalle sekä kauppakamarin kauppa- ja liikennejaostolle. Idealuonnosta käsiteltiin laajasti myös julkisessa sanassa. Tätä kautta luonnoksen sisältö tuli tunnetuksi myös Pietarsaaren asukkaille.

Idealuonnoksen käsittelyn jälkeen Pietarsaaren kaupunki tilasi 4.12.1987 Liikennetekniikka Oy:ltä tässä raportissa esiteltävän Keskustan liikenne- ja ympäristösuunnitelman. Työohjelman tärkeimmät vaiheet ilmenevät oheisista kaavioista.

Työn aluksi suoritettiin liikennetutkimukset. Nykytilanteen liikennevirrat sekä tulevaisuuden (v. 2010) liikenteen ennusteet laadittiin käyttäen Saturn-simulointiohjelmistoa. Samanaikaisesti liikenneselvitysten kanssa aloitettiin suunnittelutyö idealuonnoksen käsittelyn yhteydessä saatujen viitteiden perusteella.

Kaupungin aktiivisina edustajina suunnitteluryhmässä olivat kaupungininsinööri Gunnar Smeds, asemakaava-arkkitehti Roger Wingren sekä kaupungingeodeetti Tapio Lehmuskallio ja arkkitehti Ben Griep. Ympäristöministeriön edustajana oli yli-insinööri Mauri Heikkonen.

Tilaaajan ja konsultin välisen yhteistyön parantamiseksi järjestettiin keväällä 1988 kaksi kolmipäiväistä ryhmätyöjaksoa. Tällöin luonnosteltiin keskustan kehittymistä ja siihen liittyvinä ympäristö-, liikenne- ja pysäköintikohteita. Työskentely tapahtui pienoismallia käyttäen. Pienryhmiin jakautuneina käytiin läpi kaikki tarpeellisena pidetyt toteutuskohdeet.

Työvaiheen aikana tarkasteltiin laaja Euroopasta kerätty valokuvamateriaali ideoiden saamiseksi Pietarsaaren keskustaa varten.

Pienoismalli- ja luonnostelutyön tulokset samoinkuin vertailukelpoiset ulkomaiset esimerkit esiteltiin kaupunginhallituksen ja lautakuntien edustajille. Asiasta käytiin vilkasta ja rakentavaa keskustelua.

Lopullisten suunnitelmakarttojen työstäminen kesti useita päiviä ja se tehtiin yhteistyössä arkkitehti Roger Wingrenin kanssa. Hän on myös piirtänyt suurimman osan raportissa esitettävistä perspektiivikuvista.

Arbetsprogram

Työohjelma

IDESKISS 1987
IDEALUONNOS 1987

PARKERINGSPLAN
PYSÄKÖINTISUUNNITELMA

TRAFIKSYSTEMPLAN
LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMA

TRAFIKKONTROLLPLAN
LIIKENTEENOHJAUSUUNNITELMA

GATUMILJÖPLAN
KATUYMPÄRISTÖSUUNNITELMA

KOSTNADSBERÄKNING OCH ÅTGÄRDS-
PLAN
KUSTANNUSARVIO JA TOTEUTTAMIS-
OHJELMA

Framtidsvisioner för centrum

Jakobstads centrum är inte färdigbyggt. En förtätning av kvarteren sammankopplad med ett mångfunktionellt utnyttjande och en kvalitativ förbättring av stadsrummen är både möjlig och önskvärd. Åtgärderna är beroende av en satsning på speciella parkeringslösningar.

Under arbetet har uppdagats ca 70.000 m² ny våningsyta i stadens absoluta centrum. Den uppkommer genom en höjd exploatering och en planering av ny byggnadsmark. År 2000 beräknas en stor del vara förverkligad, dels som bostäder, dels som affärs- och kontorsutrymmen, och dels som utrymmen för kultursatsningar. Tomternas storlek och dimensioner är av en sådan beskaffenhet att parkeringslösningar i gatuplan omöjliggörs. Traditionell källarparkering är oändamålsenlig och dyr.

Förbättringar i miljön innebär att gator och torg förvandlas till vardagsrum och salonger - tili stadsrum. I processen ingår att vedertagna gränser mellan byggnader och gaturum upplöses. Byggnadernas innehåll, dess varor, bord och stolar tränger ut i stadsrummet samtidigt som byggnadernas gatuplan blir för handeln stimulerande strövmråden. Stadsrummen utrustas med sittplatser, växter, springbrunnar, konstverk och annan möblering.

Förbättringar i miljön medför att en del gatu- och torgparkering slopas.

De parkeringsproblem som förändringarna åstadkommer löses med hjälp av frilandsparkering - parkeringsparker och parkeringstorg - och genom byggandet av parkeringshus.

Keskustan tulevaisuudennäkymät

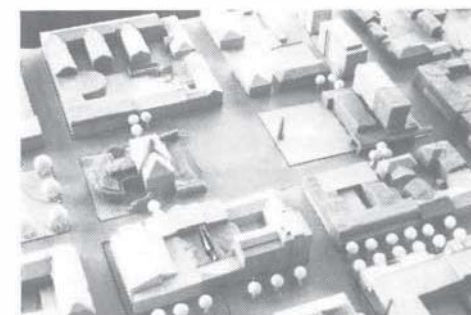
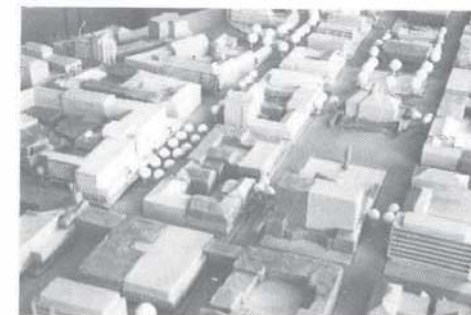
Pietarsaaren keskustaa ei ole rakennettu valmiiksi. Kortteleiden tiivistäminen ja kaupunkitilan monipuolinen hyödyntäminen ja laadullinen parantaminen on paitsi mahdollista myös toivottavaa. Toimenpiteet ovat riippuvaisia erityisten pysäköintiratkaisujen toteuttamisesta.

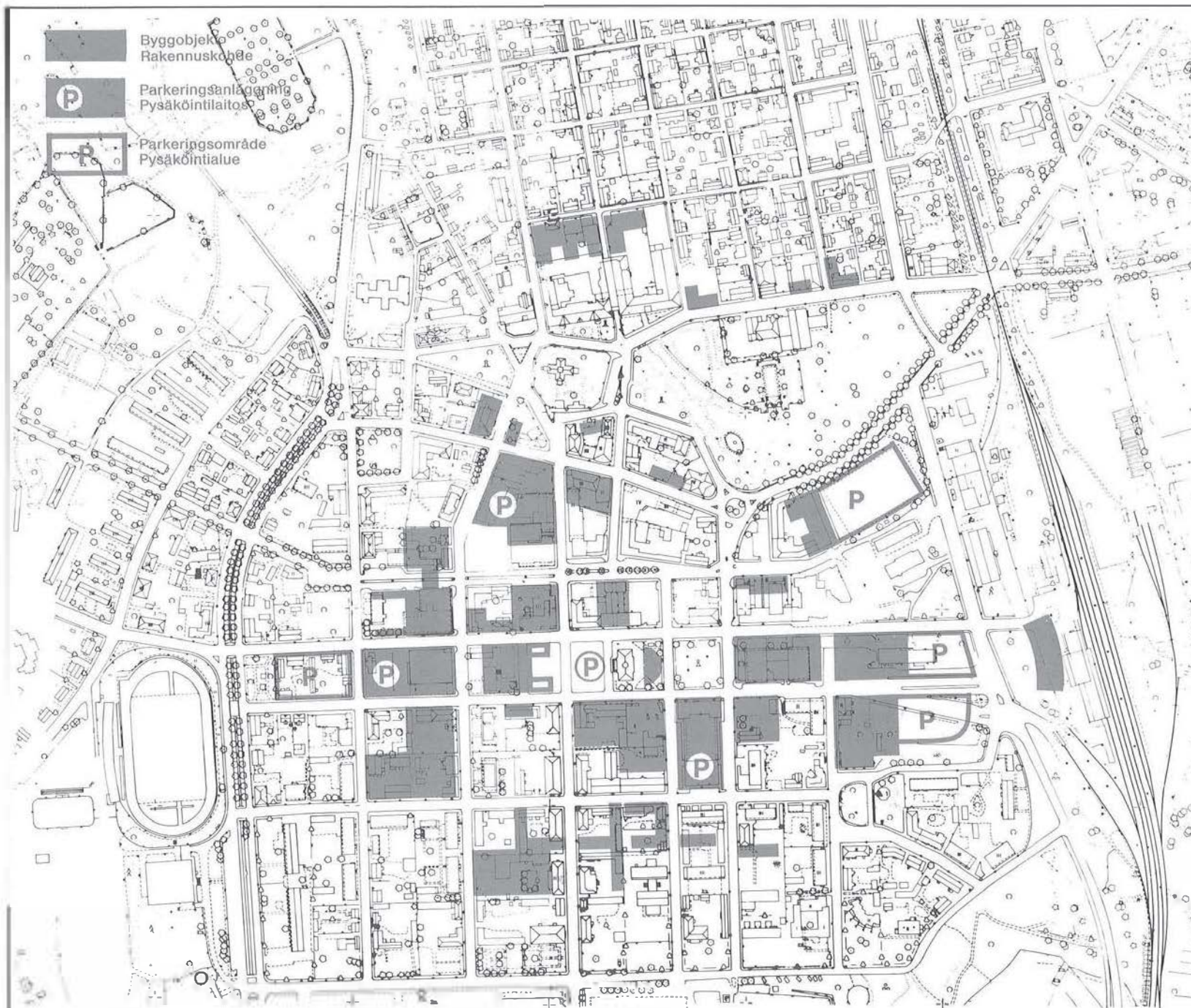
Rakennustehokkuutta nostamalla ja uuden rakennusmaan suunnittelun ja käyttöönnoton myötä kaupungin ydinkeskustaan on mahdollista toteuttaa n. 70.000 m² uutta kerrosalaa. Arvion mukaan tästä suuri osa voisi olla toteutettua v. 2000 osaksi asuntoina, osaksi kaupan ja konttoritoiminnan tiloina sekä kulttuuritiloina. Rakennustonttien koko ja muoto eivät mahdollista pysäköinnin järjestämistä katutasossa. Toisaalta tavanomainen kellaripysäköinti on epätarkoituksenmukainen ja kallis.

Ympäristön parantamisella pyritään kehittämään kaduista ja toreista yhteisiä olohuoneita - kaupunkitiloja. Tämä prosessi edellyttää, että vakiintuneita rajoja rakennusten ja katutilan välillä hälvennetään. Rakennusten sisältö, tavarat, tuolit, pöydät ym. laajenee ulos katutilaan ja muuttaa katutason kaupankäynnin kannalta virikkeelliseksi oleskelutilaksi. Kaupunkitilat varustetaan istuinryhmiin, kasvein, suihkukaivoin, taideaiheihin ja muun kalustein.

Ympäristön parannustoimenpiteet edellyttävät, että osasta kadunvarsipysäköintiä ja toripysäköintiä luovutaan.

Muutoksien myötä pysäköinti järjestetään uudelleen mm. rakentamalla pysäköintipuistoja, pysäköintitoreja ja pysäköintitaloja.





Markanvändningen och förverkligandet av parkeringsplatser i centrum

Utvecklingen av Jakobstad centrum beror på affärlivets investeringsvilja och på bostadsutvecklingen.

Utvecklingen har estimerats på basen av erfarenheter hos stadens tjänstemän.

Antalet parkeringsplatser i kvarteren har beräknats utgående från den antagna våningsytan.

En minskning av parkeringsplatserna inom områden där gatumiljön förbättras har beaktats.

Maankäytön ja pysäköinti-paikkojen toteutuminen keskustassa

Pietarsaaren keskustan kasvu riippuu liike-elämän investointihalukkuudesta ja asuntotuotannosta.

Tässä raportissa oletettu kehitys on arvioitu virkamiestyöryhmän kokemukseen perustuen.

Pysäköintipaikkojen määrä kortteleissa on laskettu rakentamismahdollisuuksiin ja oletettuun kerrosalaan perustuen.

Paikkojen väheneminen katuympäristön parantamiskohteissa on huomioitu.

Trafikundersökningar

Trafikräkningar

Trafikräkningarna utfördes 14.--16.10.1987. Som arbetskraft anlätades skolelever i Jakobstad. I räkningen ingick både bil-, fotgänger- och cykeltrafik.

Fordonsflödena har visats i bifogade figurer. Dagnstrafikens volym har estimerats genom att utvidga 6 timmars räkningar till heldygn. Manuella räkningar kompletterades med maskinräkningar.

Byggarbetena i Kanalesplanaden mellan Otto Malmmsgatan och Storgatan förutsatte en korrektion för att estimeras normaltrafik. Räkningresultaten för rusningstimmen visas i Fig. 1 och efter korrektionen i Fig. 2. Dagnstrafiken visas i Fig. 3. Den lätta trafiken indikeras i Fig. 4.

Trafikräkningarna visar att de mest trafikerade gatorna är Rådhusgatan, Otto Malmmsgatan, Storgatan och Choraesusgatan. Den livligaste fotgänger- och cykeltrafiken förekommer längs Kanalesplanaden och på Storgatan mellan torget och kyrkan (Fig. 4).

Trafiksäkerhet

Planeringens målsättning är att förbättra gator med hög olycksfrekvens.

Olyckssituationen i Jakobstads centrum är otillfredsställande längs Rådhusgatan, Köpmansgatan och Storgatan. En mängd olyckor händer också på andra gator och i andra korsningar.

Liikennetutkimukset

Liikennelaskennat

Liikennelaskennat suoritettiin 14--16.10.1987. Työvoimana käytettiin Pietarsaaren koululaisia. Laskenta käsitti ajoneuvoliikenteen ja kevyen liikenteen.

Ajoneuvoliikenteen virrat on esitetty oheisissa kaavioissa kokovuorokausi- ja huipputuntiliikenteenä. Kokovuorokauden liikennemäärät on saatu laajentamalla tarkistuspisteiden avulla 6 tunnin aikana laskettu liikenne kokovuorokauden ajalle. Manuaalisia laskentoja täydennettiin konelaskentapisteillä.

Kanavapuistikon yksisuuntaisuus rakennustyön takia edellytti erityisen muunnoksen suorittamista normaaliliikenteen arvioimiseksi. Laskentatulokset ruuhkatunnin liikenteestä ilmenevät kuvasta 1 ja korjatut liikennemäärät kuvasta 2. Kokovuorokausiliikenne ilmenee kuvasta 3. Kevyen liikenteen määrät ilmenevät kuvasta 4.

Liikennelaskennat osoittavat, että voimakkaimmin kuormittuvia katuja ovat Raatihuoneenkatu, Otto Malminkatu, Isokatu sekä Choraeksuksenkatu. Viikkain kävely- ja pyöräliikenne esiintyy Kanavapuistikolla ja Isokadulla torin ja kirkon välillä (kuva 4).

Liikenneturvallisuus

Suunnitelman tavoitteena on onnettomuusalttiiden katujen parantaminen. Onnettomuustilanne Pietarsaaren keskustassa on epätydyttävä Raatihuoneenkadulla, Kauppiaankadulla ja Isokadulla. Useita onnettomuuksia tapahtuu myös muilla kaduilla ja risteyksissä.

Karta över trafikräkningspunkterna

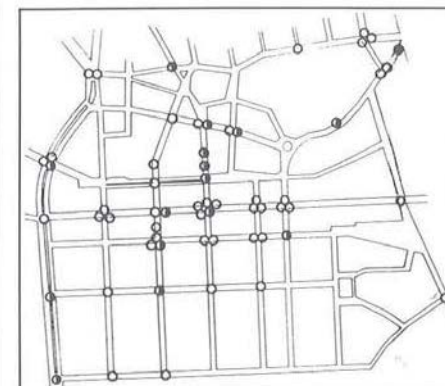
Kartta liikennelaskentapisteistä



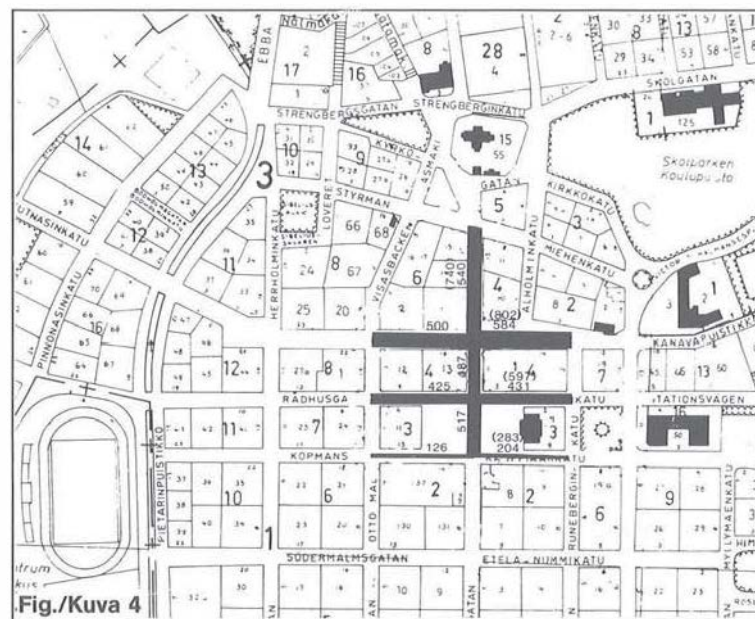
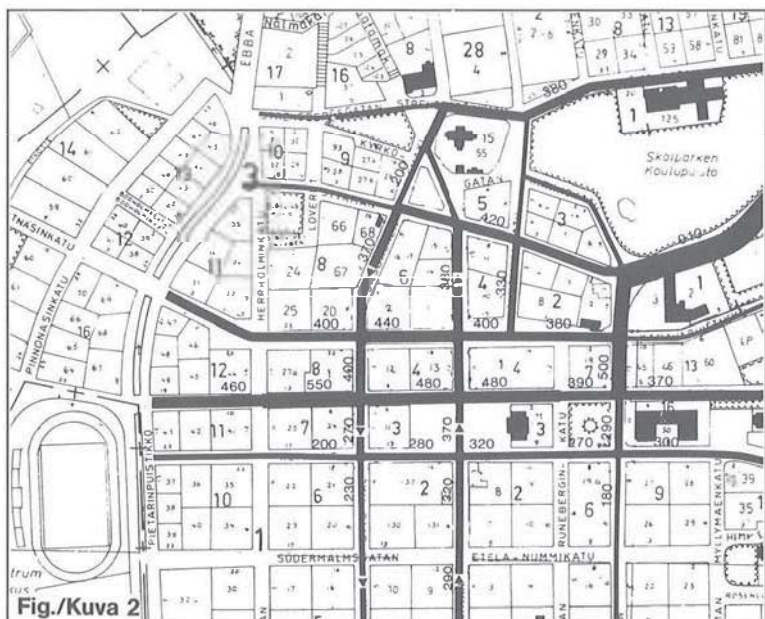
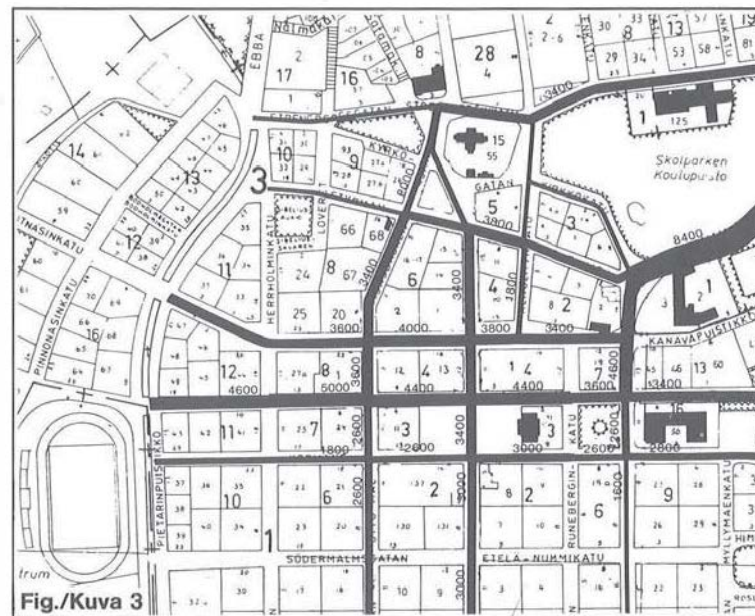
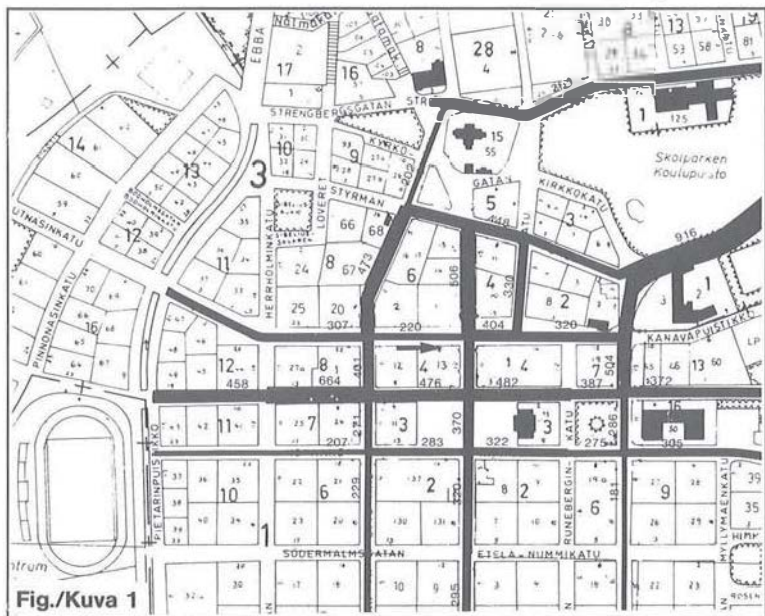
- Manuell, käsinlaskenta
- Maskin, konelaskenta

Olycksstatistik år 1987

Onnettomuudet v. 1987



- personskador
henkilövahinkoja
- materiaali skador
materiaalivahinkoja



Resultat från trafikräkningarna

Liikennelaskentojen tulokset

Fig./Kuva 1
Trafikräkning 14--16.10.1987

bilar/h
Obs!
Kanalesplanaden enkelriktad mellan
sträckan Otto Malmstorgatan - Storgatan
under räkningsperioden

Laskenta 14--16.10.1987

autoa/h
Huom!
Kanavapuistikko yksisuuntainen välillä
Otto Malmstorgatan - Isokatu laskenta-
aikana.

Fig./kuva 2
Trafik -87, bilar/h
Liikenne -87, autoa/h

Fig./Kuva 3
Trafik -87, bilar/dygn
Liikenne -87, autoa/vrk

Fig./Kuva 4
Trafik -87, lätttrafik/h (fredag)
Liikenne -87, kevytliikenne/h
(perjantai)

Trafikprognos

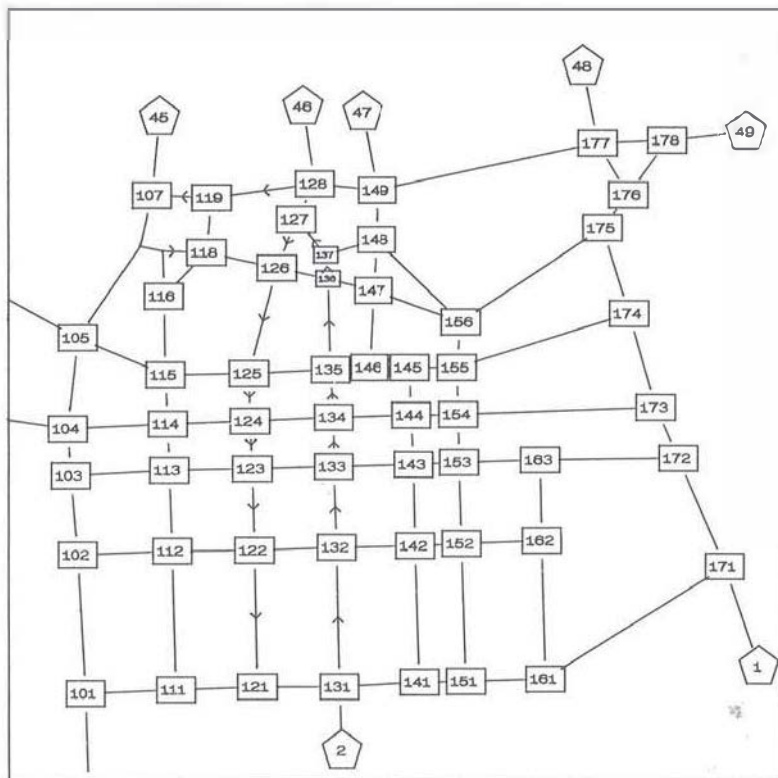
Trafikprognosen har uppgjorts genom att öka de befintliga trafikflödena med tillväxtkoefficienter. Befintliga trafikflöden mellan delområdena beräknas med SATURN iteration utgående från tvärsektionsräkningarna. Följande tillväxtkoefficienter har tillämpats i prognosen.

	1987	1995	2010
personbilstäthet pb/1000 inv.	366	420	475
innevånarantalet	1.05	1.10	
trafiktillväxt	1.20	1.40	

Liikenne-ennuste

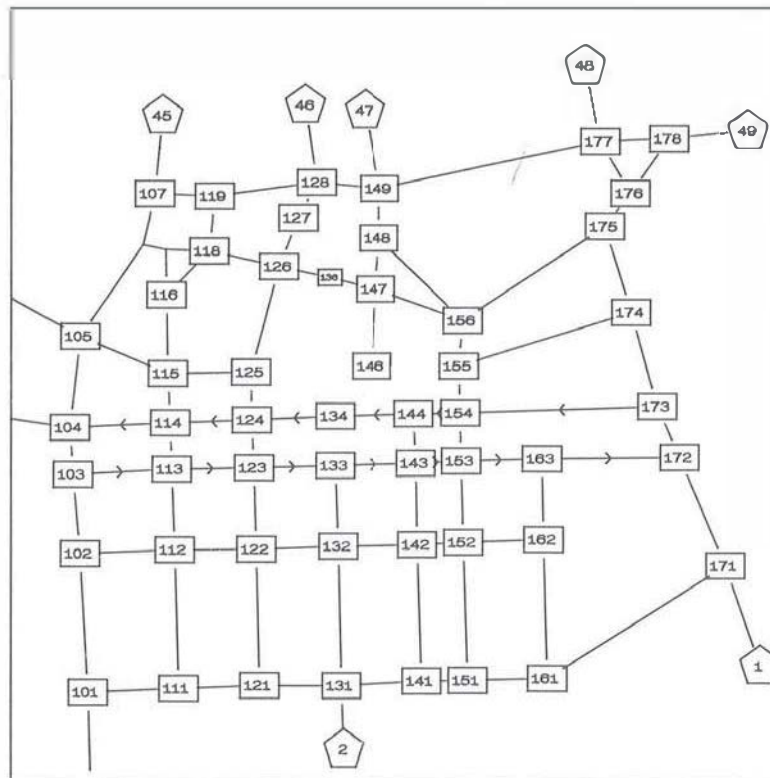
Liikenne-ennuste on laadittu nykyisen liikenteen lukuja kasvukertoimilla kasvattamalla. Nykyisen liikenteen alueelta toiselle suuntautuvat virrat on laskettu poikkileikkauaslaskentojen perusteella SATURN -iterointimenetelmällä. Tulevaisuuden liikennettä ennustettaessa käytetään seuraavia kasvukertoimia.

	1987	1995	2010
henkilöautotiheys ha/1000 as.	366	420	475
väkiluku	1.05	1.10	
liikenteen kasvu	1.20	1.40	



Trafiksystem 1987

Liikennejärjestelmä 1987



Trafiksystem 2010

Liikennejärjestelmä 2010

Systemschema för trafikanalys

Liikenneanalyysin systemikaavio

TRAFIKUNDERSÖKNING
LIKENNETUTKIMUS

RUSNINGSTIDSMATRIS (h)
HUIPPUTUNTIMATRIISI

NUVARANDE BELASTNING
NYKYLIKENTEEN KUORMITUS

TRAFIKPROGNOS OCH BELASTNING
LIKENNE-ENNUSTE JA KUORMITUS

TESTNING AV ALTERNATIVEN
VAIHTOEHTOJEN TESTAUS

Trafikbelastning

Trafikflödena mellan de olika delområdena har med SATURN-simuleringsprogrammet fördelats på gatunätet. Följande kombinationer har studerats:

- befintliga trafikflöden på existerande gatunät
- 1995 års trafikflöden på 1995 års gatunät
- 2010 års trafikflöden på 2010 års gatunät.

Resultaten visar att trafiksituationen i Jakobstads centrum utvecklas på följande sätt:

	1987	1995	2010
Total körsträcka (km/h)	2555	3057	3805
Total körtid (h/h)	68.2	81.2	111.9
Total väntetid (h/h)	12.8	17.1	28.3
Antal stopp i timmen	3234	4150	6302
Total bränsleförbrukning (l/h)	245	298	389

Trafiksystemet fungerar smidigt i den bemärkelsen att köbildning i större utsträckning inte är att förvänta. I vissa korsningar kommer dock temporär köbildning att förekomma, vilket är normalt i stadscentra.

Liikennesijoittelu

Tietokoneella suoritettu liikennesijoittelu tarkoittaa alueitten välisten liikennevirtojen sijoittamista liikenneverkkoon - kaduille ja risteyksiin. Sijoittelu on Pietarsaaren keskustassa toteutettu SATURN -simulointiohjelmalla seuraavasti:

- nykyiset liikennevirrat nykyiselle verkolle
- v. 1995 liikennevirrat v. 1995 verkolle
- v. 2010 liikennevirrat v. 2010 verkolle.

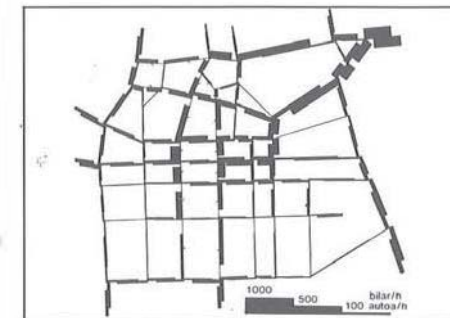
Sijoittelutulokset osoittavat Pietarsaaren keskustan liikennöintiolosuhteiden kehittyvän seuraavasti:

	1987	1995	2010
Kokonaisajokm (km/h)	2555	3057	3805
Kokonaismatka-aika (h/h)	68.2	81.2	111.9
Kokonaisviiveaika (h/h)	12.8	17.1	28.3
Pysähdyksiä tunnissa	3234	4150	6302
Kokonaispolttoaineen kulutus (l/h)	245	298	389

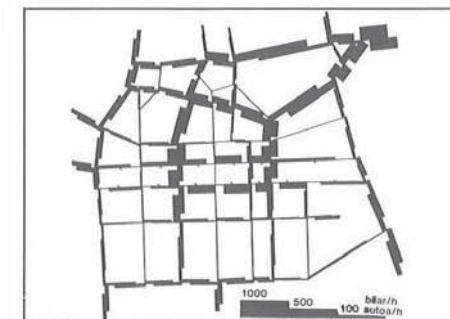
Liikennejärjestelmä toimii suhteellisen häiriöttä eikä merkittävää ruuhkaantumista esiinny. Kuitenkin on selvää, että tietyissä risteyksissä esiintyy lyhytaikaista jonotusta kuten on normaalia keskusta-alueen kyseessä ollen.

Trafikbelastning

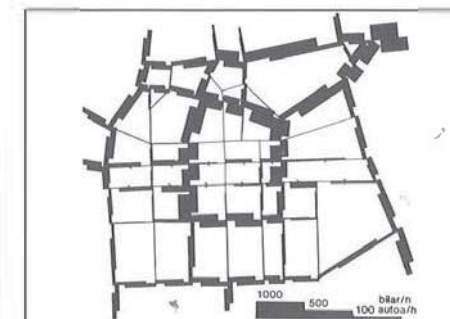
Liikennesijoittelu



1987 trafiksystem 1987 trafik
1987 liikennejärjestelmä 1987 liikenne



1995 trafiksystem 1995 trafik
1995 liikennejärjestelmä 1995 liikenne



2010 trafiksystem 2010 trafik
2010 liikennejärjestelmä 2010 liikenne

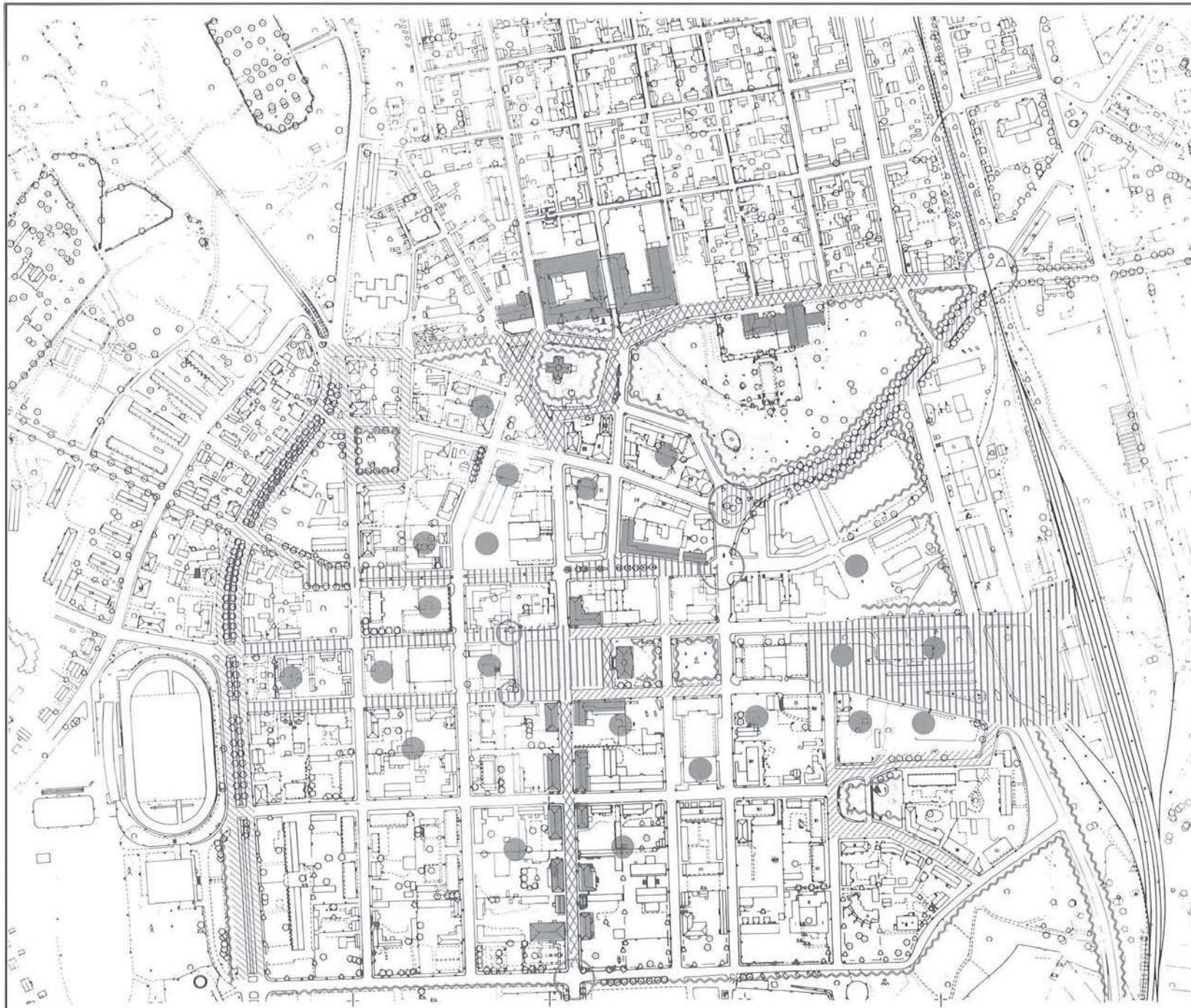
Miljöutredningar

Under planeringsförloppet har centrummiljön studerats intensivt. Speciellt har stadsbilden, gaturummet och dess angränsning till tomtområden granskats. Uppgifter om miljön har funnits tillgängliga på ett mycket detaljerat plan. Centrum fotograferades övergripande. Planeringsgruppen har i samband med seminariearbetet testat lösningarna i den fysiska omgivningen på ort och ställe. De lokala experterna har bidragit med sakkunskap som rör kulturhistorien och de olika epokenas egenart. En god miljö-kvalitet och en historisk förankring är speciellt viktiga när det gäller kyrkans omgivning, Kanalesplanaden och torget. Förutsättningarna för att skapa ett livfullt och mångfunktionellt centrum har å ena sidan utgjort ett viktigt aspekt i planeringsprocessen. En omfattande och öppen diskussion med representanter för invånarna och olika referensgrupper har resulterat i att ett stort antal nya fysiska och funktionella idéer framkommit.

Ympäristöselvitykset

Työn kuluessa on keskustan ympäristöä tarkasteltu laajasti. Maastotarkasteluissa on havainnointu kaupunkikuvaa, katu-ympäristöä ja sen liittymistä tonttialueisiin. Ympäristötiedot ovat olleet käytettävissä yksittäisen puun tarkkuudella. Keskusta on myös kuvattu kattavasti. Suunnitteluryhmä on seminaarityöskentelyn yhteydessä testannut ratkaisumalleja fyysiseen ympäristöön paikan päällä. Lisäksi on perehdytty paikallisten asiantuntijoiden avustuksella kulttuurihistoriaan ja eri aikakausien ominaispiirteisiin. Ympäristön korkea laatu ja kytkentä menneeseen aikaan ovat erityisen tärkeitä kirkon ympäristössä, Kanavapuiistikossa ja torialueella. Toisaalta keskustan toiminnallisen elävyyden parantaminen on poikkeuksellisella tavalla kytkeytynyt suunnitteluprosessiin. Laaja ja avoin asukas- ja sidosryhmäkäsittely on tuonut lukuisia sekä fyysisiä että toiminnallisia näkökohtia ja ideoita ympäristön parantamissuunnitelman tueksi.





Gaturummets miljökvallitet

Gaturummets miljökvallitet i Jakobstads centrum är relativt god. Det finns platser som är kvalificerade i sin egen särklass, men det finns också miljömässigt otillfredställande områden. Den bifogade kartan visar planerarens bedömning av situationen i dag.

Katujen ympäristöllinen luonne

Katutilan ympäristöllinen laatu Pietarsaaren keskustassa on suhteellisen hyvä. On paikkoja, jotka ovat luokassaan erinomaisia, mutta on myös ympäristöllisesti epätydyttäviä alueita ja katutiloja. Oheinen kartta osoittaa suunnittelijan näkemyksen nykytilanteesta.

-  Traditionellt, gaturum av god kvalitet
Perinteistä, hyvää katutilaa
-  Traditionellt, värdefullt gaturum
Perinteistä, arvokasta katutilaa
-  Gaturum som förnyas
Uudistuvaa katutilaa
-  Kvarter i förändring
Uudistuva kortteli
-  Grönska som gaturumsgrens
Vihreys katutilaa rajaavana
-  Värdefull byggnad i stadsmiljön
Merkittävä rakennus kaupunkikuvassa
-  Gaturum som förändras
Katutilan luonne vaihtuu

**JAKOBSTAD
PIETARSAARI**

**Trafik- och miljöplan för centrum
Keskustan liikenne- ja ympäristösuunnitelma**

1989 

Samverkan mellan yttre och inre rum

Skärningspunkterna mellan de verksamheter som finns i stadens yttre rum och i de inre är stadens "inre portar". En omedelbar samverkan i gatuplanet berikar såväl gatan som kvarterens funktioner. Staden andas fritt.

Det enda plan där ett fungerande samspel mellan de yttre och de inre rummen kan ske är gatuplanet. I gatuplanet bör man därför förlägga butiker, konditorier, bibliotekets läsesal, biografers aulor, entreutrymmen till banksalar osv. Verksamheter som förläggs i gatuplanet bör åskådliggöras med skyttfönster. Verksamheter som betjänar allmänheten men som inte berikar gaturummet bör placeras i byggnadernas andra våning. Sådana verksamheter är bl.a. ämbetsverk och kontor.

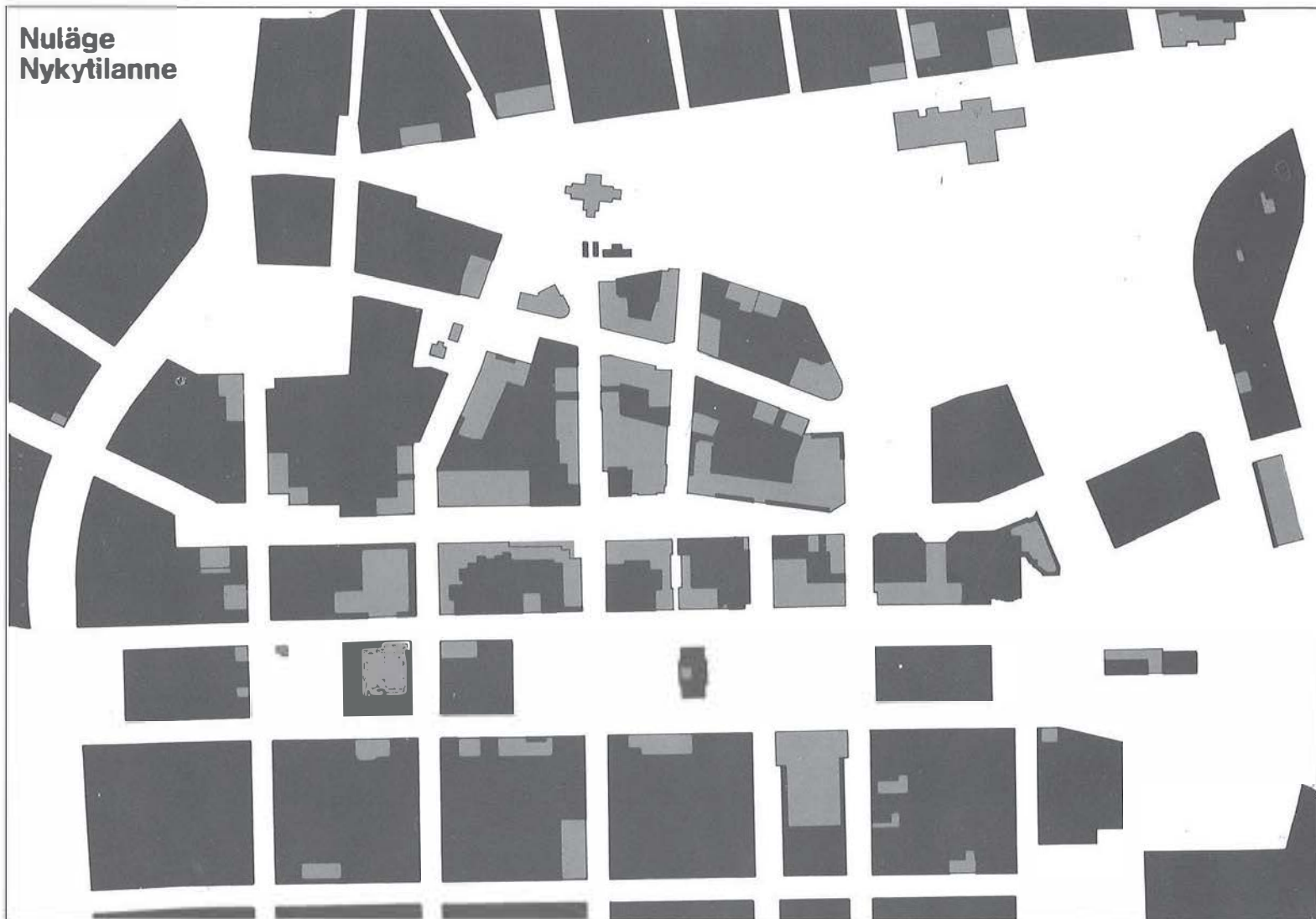
Parkeringsutrymmen bör inte öppnas direkt mot gaturummet.

Samverkan mellan de inre och de yttre rummen i Jakobstads centrum har undersökts i vidstående schema. De med grå färg betecknade inre utrymmena ansluts genom samspel till gaturummet. Detta sker genom att man i kvarteren öppnar inre förbindelseleder och handelsstråk. Dessutom föreslås en aktivering av dåligt utnyttjade gårdsutrymmen.

 De mörka områdena beskriver byggnadsmassor utan anslutning till gaturummet

 De gråa ytorna beskriver inre utrymmen som ansluter sig till och berikar detta gaturummet

Nuläge Nykytilanne



Ulko- ja sisätilojen vuorovaikutus

Ulkotiloissa tapahtuvan toiminnan ja sisätiloissa tapahtuvan toiminnan yhtymäkohdat ovat kaupungin "sisäisiä portteja". Välitön vuorovaikutus katutasolla rikastuttaa sekä kadun että sisätilan toimintaa. Kaupunki hengittää vapaasti.

Ainoa hyvin toimiva taso sisä- ja ulkotilan vuorovaikutukselle on katutaso. Katutasoon on sijoitettava kaupat, konditoriat, kirjaston lehtisali, elokuvateatterin aula, pankkisalit jne. Katutasoon sijoittuvat toiminnot tulee voida avata katseille näyteikkunoiden kautta. Yleisöä palvelevat toiminnot, jotka eivät rikastuta katukuvaa tulisi sijoittaa toiseen kerrokseen. Tällaisia toimintoja ovat mm. virastot ja toimistot.

Pysäköintitiloja ei tulisi avata katutasolle.

Pietarsaaren keskustassa ulkotilan ja sisätilan yhtymistä on tutkittu laatimalla oheinen kaavio. Harmaat sisätila alueet yhtyvät vuorovaikutuksellisesti ulkotilaan. Tulevaisuudessa sisätilan ja ulkotilan avautumiskohtia ehdotetaan laajennettavaksi. Tämä tapahtuu avaamalla kortteleiden sisäisiä kulkureittejä ja kauppakujia. Lisäksi ehdotetaan vajaakäyttöisten pihati-
lojen aktivoimista.

 Tummat alueet kuvaavat katutilaan liittymätöntä rakennusmassaa

 Harmaat alueet kuvaavat katutilaan liittyvää sisätilaa

Framtidens Tulevaisuus



Det framtida trafiksystemet

Förverkligandet av det framtida trafiksystemet är ett långsiktigt arbete som sträcker sig över en dryg 10 års period.

Planen kan inte rationellt förverkligas genom ett årligt budgetförfarande. Delprojekten bör i stället intas i stadens långsiktsplan och kommunalplanens verksamhetsdel. De årliga kostnaderna med undantag av parkeringshusen är ca 2 Mmk. I planen ingår 20 olika projekt som berör g-c systemet, biltrafiken, gatumiljön och parkeringen.

De största effekterna på centrumtrafiken ger projektförslag: Otto Malmmsgatan blir dubbelriktad, genomfartstrafiken på Storgatan elimineras, Rådhusgatan och Köpmansgatan blir enkelriktade. Kanalesplanaden föreslås att förverkligas i huvudsak som gågata där servicetrafik och angöringstrafik till tomterna dock tillåts.

Gaturummet kring torget och området kring kyrkan förses med nytt beläggingsmaterial och med gatumöblering. Trafikmässigt problematiska korsningar som t.ex. Frams och Pedersesplanadens/Strengbergsgatans korsningar omorganiseras. Åtta korsningar föreslås bli försedda med trafikljus. Ändringar av busstrafiken föreslås på Storgatan och Kanalesplanaden. Nya cykelvägar föreslås byggas. Speciellt viktiga från fordonstrafiken separerade cykelvägar utgör Kanalesplanaden och Storgatan. Nya cykelvägar byggs längs Pedersesplanaden, Köpmansgatan och Rådhusgatan.

Parkeringen ordnas genom kantstensparkering och nya parkeringsanläggningar. De nya parkeringsanläggningarna föreslås byggas vid Hötorget, Notbergsfjärden, Sokos och Visas. En parkeringsanläggning under torget utgör en möjlig tilläggsreserv. En annan reserv utgör Gamla plan.

Tulevaisuuden liikennejärjestelmä

Tulevaisuuden liikennejärjestelmän toteuttaminen on pitkäjänteistä työtä. Esitettävien toimenpiteiden toteutusaika on runsaat 10 vuotta.

Suunnitelmaa ei voi järkipäisesti toteuttaa vuosittaisella budjettimenettelyllä. Oikea tapa on sisällyttää toteutettavat hankkeet kunnan pitkän tähtäyksen suunnitelmaan ja kuntasuunnitelman toteutusosaan. Suunnitelman toteutuskustannukset ilman pysäköintitaloja ovat noin 2 mmk vuodessa. Suunnitelma sisältää 20 erilaista projektia. Osa hankkeista kohdistuu kevyen liikenteen ja ajoneuvoliikenteen olosuhteiden parantamiseen, osa katutilan ympäristölliseen parantamiseen ja osa pysäköintitilojen rakentamiseen.

Eniten keskustan liikenteeseen vaikuttavia ehdotuksia ovat Otto Malminkadun muuttaminen kaksisuuntaiseksi, Isokadun läpiajoliikenteen rajoittaminen sekä Raatihuoneenkadun ja Kauppiaankadun yksisuuntaistaminen. Kanavapuistikko ehdotetaan toteutettavaksi osittain kävelykatuna. Huoltoliikenne ja tontilleajo kuitenkin sallitaan. Torialueella ja kirkon ympäristössä ehdotetaan katutilan parantamista uusien päällystemateriaalein ja kadunkalustein. Liikenteellisiä ongelmakohtia kuten Framin liittymä ja Pietarinpuistikon/Strengberginkadun liittymä ehdotetaan parannettavaksi. Liikennevaloristeyksiä on ehdotettu toteutettavaksi kahdeksaan risteykseen. Bussiliikenteen muutoksia ehdotetaan tehtäväksi Isokadulla ja Kanavapuistikossa. Pyöräteitä ehdotetaan lisättäväksi. Erityisen tärkeiksi muulta liikenteeltä rauhoitetuiksi pyöräteiksi muodostuvat Kanavapuistikko ja Isokatu. Lisäksi pyörätiet rakennetaan Pietarinpuistikkoon sekä Kauppiaankadulle ja Raatihuoneenkadulle.

Pysäköintiä on järjestetty sekä kadunvarsipysäköintinä että pysäköintilaitoksiin. Pysäköintilaitosten paikoiksi on ehdotettu Heinätori, Notbergsfjärden, Sokos, Visas sekä lisävarauksena torinaluspysäköinti. Lisäksi vara-alueena toimii Vanha kenttä.



Framtidens trafiksystem

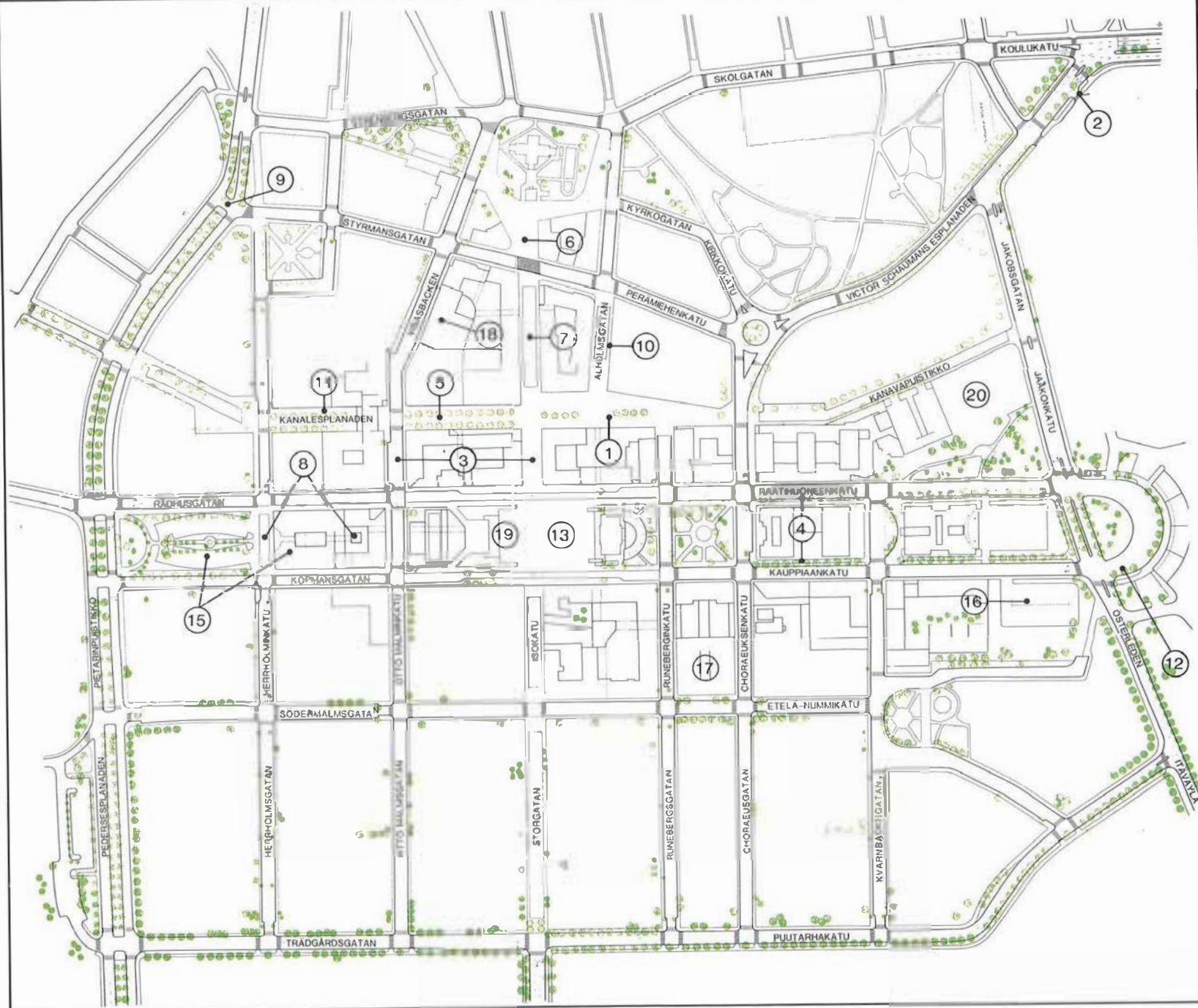
Tulevaisuuden liikennejärjestelmä

- Central huvudgata
Keskustan pääkatu
- Tomtgata (bostadsgata)
Tonttikatu (asuntokatu)
- - - Specialgata
Erityiskatu
- Gågata
Jalankulkukatu
- Viktig fotgängar- eller cykelled
Tärkeä kevytliikenneraitti
- (P) Parkeringshus eller -område
Pysäköintitalo tai -alue
- (La) Busstation
Linja-autoasema
- Trafikljus
Liikennevalot
- (P) Parkeringsreserv
Pysäköintivaraus

JAKOBSTAD
PIETARSAARI

Trafik- och miljöplan för centrum
Keskustan liikenne- ja ympäristösuunnitelma

1989 :LT



Det framtida trafiksystemets åtgärdsobjekt

Bilden visar de förslagna åtgärdsobjekten i viktighetsordning.

Tulevaisuuden liikennejärjestelmän toimenpidekohteet

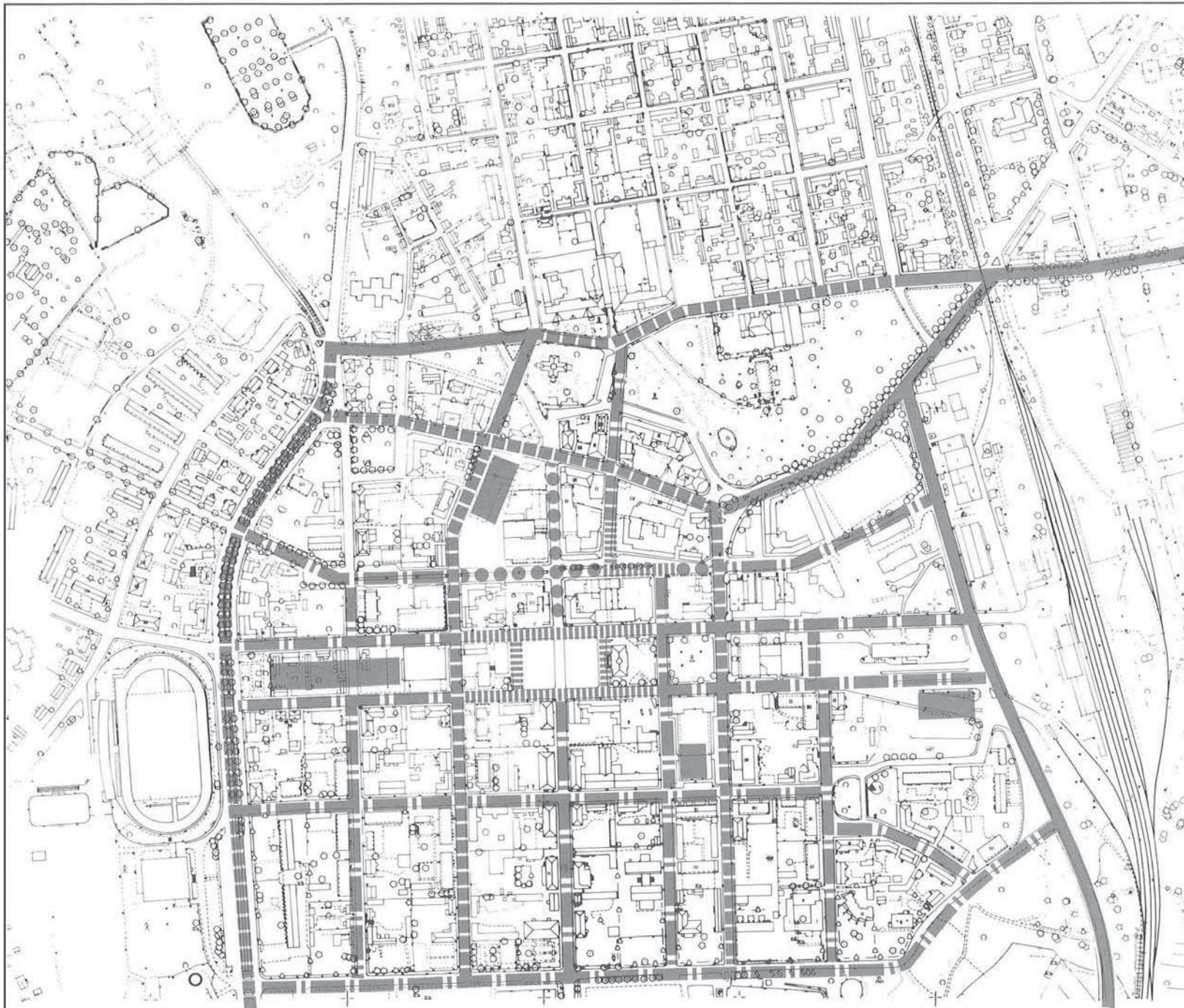
Kuvassa on osoitettu ehdotetussa toteuttamisjärjestyksessä keskustan liikennejärjestelmään liittyvät toimenpiteet.

DET FRAMTIDA TRAFIKSSYSTEMETS ÅTGÄRDSOBJEKT

1. Förbättring av Kanalesplanaden mellan Storgatan och Choraesusgatan
2. Förbättring av Frams korsning
3. Dubbelriktning av Otto Malmmsgatan och förbättring av Storgatan mellan torget och Kanalesplanaden
4. Enkelriktning av Rådhusgatan och Köpmansgatan samt breddning av torgområdets trottoarer med cykelvägar
5. Förbättring av Kanalesplanaden mellan Storgatan - Otto Malmmsgatan
6. Förbättring av miljön kring kyrkan
7. Förbättring av Storgatan mellan Kanalesplanaden - kyrkan
8. Trafikarrangemang i samband med Hötorgets och Fonras kvarter
9. Korsningsarrangemang vid Strengbergsgatan och Pedersplanaden
10. Förbättring av Alholmmsgatan mellan Kanalesplanaden - Kyrkogatan
11. Förbättring av Kanalesplanaden mellan Otto Malmmsgatan - Pedersplanaden
12. Busstationens trafikarrangemang samt byggandet av Köpmansgatan mellan Kvarnbacksgatan - Österleden
13. Byggande av torgområdet
14. Speciella åtgärder
 - Informationssystemet
 - Gatubelysningssystemet
 - Möbleringssystemet
 - Konst i gaturummet
15. Hötorgets parkeringsanläggning 360 bp
16. Notbergsfjärden 120 bp
17. Sokos parkeringsanläggning 200 bp
18. Visas parkeringsanläggning 120 bp
19. Torgparkering, underjordisk (reserv) 300 bp
20. Gamla plan (reserv) 150 bp

TULEVAISUUDEN LIIKENNEJÄRJESTELMÄN TOIMENPIDEKOHTTEET

1. Kanavapuistikon parantaminen välillä Isokatu - Choreauksenkatu
2. Framin liittymän parantaminen
3. Otto Malminkadun kaksisuuntaistaminen sekä Isokadun parantaminen välillä tori - Kanavapuistikko
4. Raatihuoneenkadun ja Kauppiaankadun yksisuuntaistaminen sekä torialueen jalkakäytävien laajentaminen pyöräteillä
5. Kanavapuistikon parantaminen välillä Isokatu - Otto Malminkatu
6. Kirkon ympäristön parantaminen
7. Isokadun parantaminen välillä Kanavapuistikko - kirkko
8. Heinätorin ja Fonran korttelin liikennejärjestelyt pysäköintitiloineen
9. Strengberginkadun ja Pietarinpuistikon liittymäjärjestelyt
10. Alholminkadun parantaminen välillä Kanavapuistikko - Kirkkokatu
11. Kanavapuistikon parantaminen välillä Otto Malminkatu - Pietarinpuistikko
12. Linja-autoaseman liikennejärjestelyt sekä Kauppiaankadun rakentaminen välillä Myllymäenkatu - Itäväylä
13. Torialueen rakentaminen
14. Erikoisjärjestelmät
 - Opastusjärjestelmä
 - Valaistusjärjestelmä
 - Kalustejärjestelmä
 - Taide katutilassa
15. Heinätorin pysäköintitalo ja alue 360 ap
16. Notbergsfjärden 120 ap
17. Sokos pysäköintitalo 200 ap
18. Visas pysäköintitalo 120 ap
19. Toripysäköinti, maanalainen (varaus) 300 ap
20. Vanha kenttä (varaus) 150 ap



Parkering

Förändringar i parkeringssituationen sker enligt bifogad karta. Efter det att parkeringsanläggningarna har förverkligats stiger det totala antalet parkeringsplatser från nuvarande 2600 till 3750 platser.

Pysäköinti

Pysäköintitilanteen muutoksia tapahtuu oheiseen karttaan merkityllä tavalla.

Paikkojen kokonaismäärä nousee nykyisestä 2600 paikasta 3750 paikkaan pysäköintilaitosten toteuttua.

-  Restriktioner i långtids- och kortidsparkering
Rajoituksia lyhyt- ja pitkäaikaiselle pysäköinnille
-  Parkering tillåten
Pysäköinti sallittu
-  Parkering tillåten, lokala restriktioner under rusnings-tid
Pysäköinti sallittu, paikallisia rajoituksia ruuhka-aikana
-  Stopp och service tillåten
Pysähtyminen ja huolto sallittu
-  Gågata, service tillåten
Kävelykatu, huolto sallittu
-  Nytt parkeringsområde eller nyanläggning
Uusi pysäköintialue tai -laitos

Parkering

För att lösa parkeringsproblemen i stadens centrum föreslås att parkeringsplatsernas antal ökas från de ca 2.600 platser som finns i dag till 3.750 platser i framtiden. Ökningen av parkeringsplatserna är således över 40 %.

I samband med gatuarrangemangen försvinner en del av parkeringen längs gatorna. Det är självklart att en del av parkeringsplatserna blir avgiftsbelagda.

	Bilplatser	
	Korttids-parkering	Långtids-parkering
År 1985/ 2600 bp	700	1900
År 2000/ 3750 bp	1000	2750

Trafikljus

Det framtida trafiksystemets funktionsduglighet kan förbättras med trafikljusreglering. Regleringen bör ordnas så att väntetiderna inte ökas under perioden med låg trafikvolym.

I trafiksystemplanen föreslås att följande korsningar förses med trafikljus:

1. Frams korsning
2. Jakobsgatan/Köpmansgatan, Rådhusgatan, Trädgårdsgatan
3. Choraesusgatan/Köpmansgatan, Rådhusgatan
4. Otto Malmmsgatan/Köpmansgatan, Rådhusgatan
5. Styrmansgatan/Visasbacken
6. Strengbergsgatan/Visasbacken
7. Pedersesplanaden/Strengbergsgatan
8. Pedersesplanaden/ Kanalesplanaden, Köpmansgatan, Rådhusgatan

Pysäköinti

Pietarsaaren keskustan pysäköintitilanteen ratkaisuksi ehdotetaan kokonaispaikkamäärän lisäämistä nykyisestä n. 2600 paikasta tulevaisuuden 3750 paikkaan. Paikkojen lisäys on tällöin yli 40 %.

Katujärjestelyjen yhteydessä osa kadunvarsipaikoista poistuu ja vastaavasti pysäköintilaitospaikkojen määrä lisääntyy. On ilmeistä, että osa paikasta tulee maksullisiksi.

	Autopaikkoja	
	Lyhyt-aikainen	Pitkäaikainen
V. 1985/ 2600 ap	700	1900
V. 2000/ 3750 ap	1000	2750

Liikennevalot

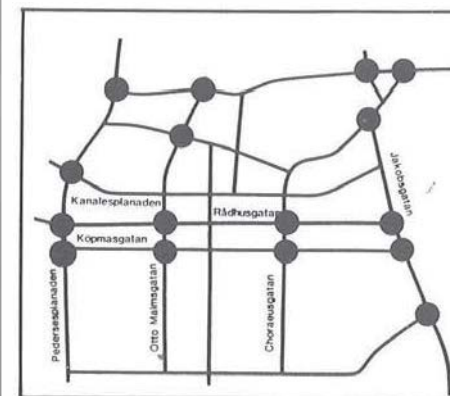
Tulevaisuuden liikennejärjestelmän toimivuutta voidaan lisätä liikennevaloin. Valojen käyttö tulee säätää siten, etteivät odotusajat lisäänty hiljaisena aikana.

Liikennesuunnitelmassa ehdotetaan liikennevalot sijoitettavaksi seuraaviin liittymiin:

1. Framin liittymä
2. Jaakonkatu/Kauppiaankatu, Raatihuoneenkatu, Puutarhakatu
3. Choraeksukenkatu/Kauppiaankatu, Raatihuoneenkatu
4. Otto Malminkatu/Kauppiaankatu, Raatihuoneenkatu
5. Perämiehenkatu/Visasmäki
6. Strengberginkatu/Visasmäki
7. Pietarinpuiistikko/Strengberginkatu
8. Pietarinpuiistikko/Kanavapuiistikko, Kauppiaankatu, Raatihuoneenkatu

Trafikljusreglerade korsningar

Valo-ohjatut liittymät





Nuvarande busslinjer
Nykyiset bussilinjat

- - - - Haldin & Rose
 - - - - Järvisseudun Linja Oy
 — Ekman

JAKOBSTAD
PIETARSAARI

Trafik- och miljöplan för centrum
Keskustan liikenne- ja ympäristösuunnitelma

1989 :LT



Nya busslinjer

Förverkligandet av trafiksystemet förutsätter förändringar också för buss-
trafiken. Fjärrtrafikterminalen har
förlagts till järnvägsområdet som en
centralterminal i samverkan med
järnvägstrafiken. För en lokaltrafik-
station har reserverats plats på
Kvarnbacksgatan mellan Köpmans-
gatan och Rådhusgatan.

Enkelriktandet av Köpmansgatan och
Rådhusgatan medför nödvändiga
förändringar i de busslinjer som löper
i öst-västlig riktning. Förändringen av
Storgatans norra del till gågata för-
utsätter att busstrafiken (bussar till
färjan) förläggs till Alholmogatan.

Beträffande de övriga rutterna
innebär förändringarna närmast en
granskning av hållplatserna.

Uudet bussilinjat

Liikennejärjestelmän toteuttaminen
edellyttää muutoksia myös bussiliikenteelle. Kaukoliikenneterminaali on
sijoitettu rautatieasemalle toteutettavan keskusterminalin yhteyteen. Paikallisliikenteen asemalle on varattu tilat Myllymäenkadulta Kauppiaankadun ja Raatihuoneenkadun väliltä.

Kauppiaankadun ja Raatihuoneenkadun yksisuuntaistamiset aiheuttavat tarvittavat muutokset itä-länsisuuntaisiin bussilinjoihin. Isokadun pohjoispään muuttaminen kävelykaduksi siirtää sitä käyttävän bussireitin (laivabussi) Alholminkadulle.

Muiden reittien osalta tapahtumat ovat lähinnä pysäkkipaikkatarkistuksia.

- Haldin & Rose
- - - - Järvisseudun Linja Oy
- Ekman

Behanlingen av gatu- och torgrum

Ett enhetligt materialval och en enhetlig materialbehandling garanterar ett behagligt och trivsamt slutresultat. Natursten är både hållbar och vacker. Den är dock dyr att använda i allt för omfattande grad.

I planen föreslås granit använda som kantstensmaterial på samtliga gator i centrum. Som material för trottoarerna föreslås betongsten på Kanalesplanaden och på torgområdet. Natursten använd tillsammans med betongsten. På Storgatan och runt kyrkan föreslås asfalt med pågrus tillsammans med avgränsande nubbstensfiler. Som material för pollare föreslås rödgranit. Stolparna skulle försees med Jakobstads symboler; korset, ankaret och hjärtat.

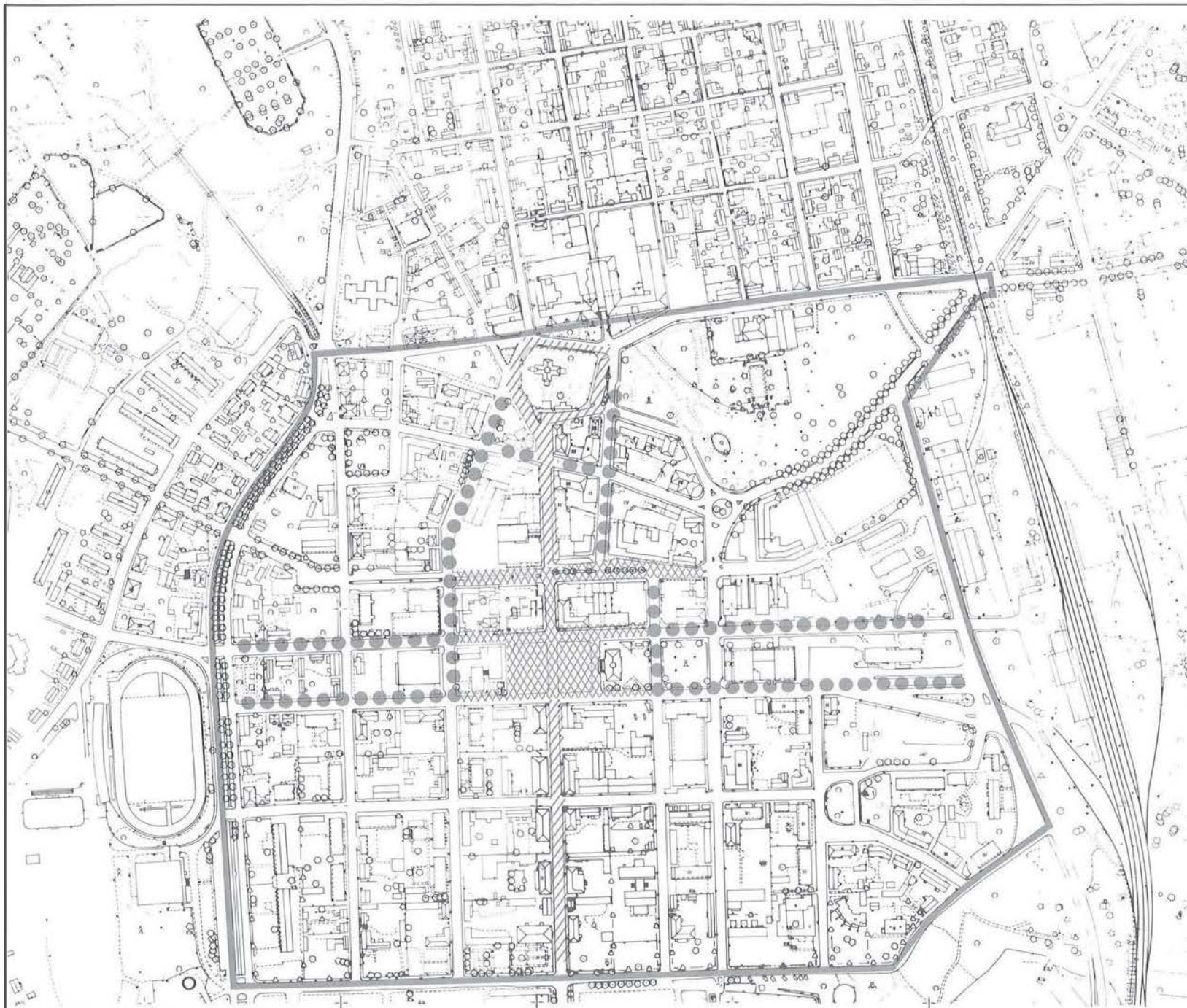
Katu- ja aukiotilojen käsittely

Katu- ja aukiotilojen yhtenäisin periaattein tapahtuva käsittely ja materiaalin valinta takaa miellyttävän ja viihtyisän lopputuloksen. Luonnonkivi on kestävä ja kaunis materiaali. Luonnonkivi on kuitenkin kallista laajalti käytettäessä.

Suunnitelmassa ehdotetaan graniittia käytettäväksi reunakivimateriaalina kaikilla keskustan kaduilla. Jalkakäytävämateriaaliksi ehdotetaan betonikiveä Kanavapuistikolla ja torialueella. Luonnonkiveä käytetään yhdessä betonikiven kanssa. Isokadulla ja kirkon ympäristössä ajoradan pintamateriaaliksi ehdotetaan sirotepintaista asfalttia yhdessä rajaavien noppakivikaistojen kanssa. Kaduille sijoitettavien pollareiden materiaaliksi ehdotetaan punaista graniittia. Pylväät varustettaisiin Pietarsaaren tunnuskuville risti, ankkuri ja sydän.



Kanalesplanaden östra delen
Kanavapuistikko itäosa



Gaturummets ytbeläggningsmaterial

Ytbeläggningsmaterialen inom Jakobstads centrum spelar en viktig roll för miljön. I miljöplanen för centrum föreslås att inom torg- och Kanalesplanadområdena samt i trakten av kyrkan skall största delen av gatuytorna beläggas med natursten och betongsten. Runtom dessa centrala områden skulle alla trottoarer bli betongstenbelagda. Därutöver skulle Storgatan från Kanalesplanaden till kyrkan partiellt beläggas med natursten.

Katutulan päällystemateriaalit

Päällystemateriaaleilla on tärkeä ympäristövaikutus Pietarsaaren keskustassa. Keskustan ympäristösuunnitelmassa ehdotetaan torialueella, Kanavapuistikossa ja kirkon ympärillä käytettäväksi pääosin luonnonkivimateriaalia ja betonikiveä. Tämän keskeisen emäalueen ympärillä ehdotetaan jalkakäytävät päällystettäväksi betonikivillä. Lisäksi Isokadulla kirkon ja Kanavapuistikon välillä ehdotetaan käytettäväksi osittaista luonnonkivipäällystettä.

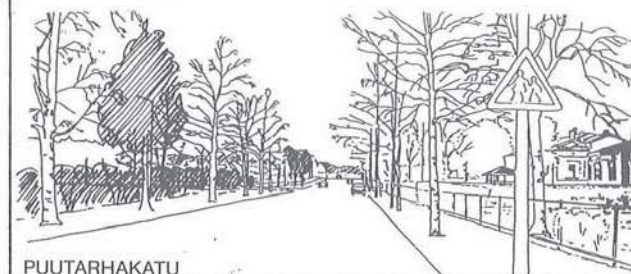
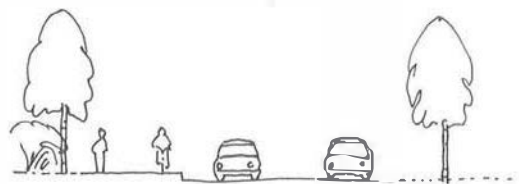
- Innanför gränslinjen används granitkantsten. Tämän linjan sisäpuolella graniittireunakivi
- ▨ Natursten och betongsten
Luonnonkivi ja betonikivi
- ▨ Natursten och asfalt
Luonnonkivi ja sroteasfaltti
- Asfalt kombinerad med betongsten
Asfaltti yhdistettynä betonikiveen

GRÖNSKAN I GATURUMMET

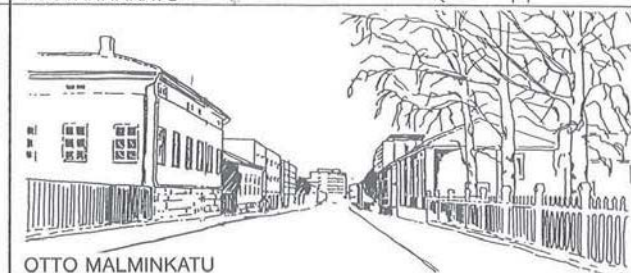
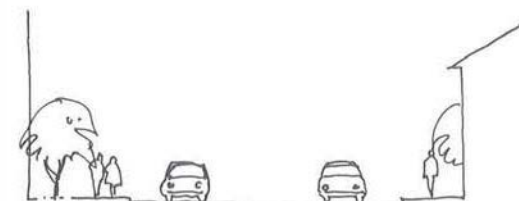
I Jakobstads tätt bebyggda centrum får de av byggnaderna avgränsade gaturummen en karaktär av grönska närmast tack vare planteringarna på tomterna. De gator som avgränsar centrum är av typ traditionella boulevardgator. I själva centrum är det bara huvudgatorna i tvärriktningen, Kanalesplanaden och gatuparet på bågge sidorna om torget, som av hävd är gröna. Detta traditionella uttryck bevaras som dominerande om än fler gatuträd planteras för att stödja gatornas funktionella karaktär. Gatornas särprägel förstärks genom val av skilda trädslag för skilda gator. Fortsättningsvis kommer dock den grönska som väller utifrån gårdsplanerna att ha en viktig uppgift. I denna plan ges därför rekommendationer för hur gårdsplaner som angränsar till gatan skall planteras. Speciellt rekommenderas syrénplanteringar på gårdsplanerna.

VIHREÄ KATUTILASSA

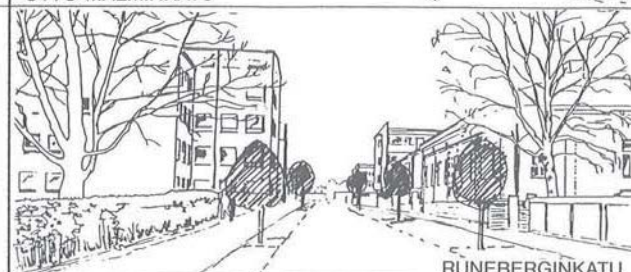
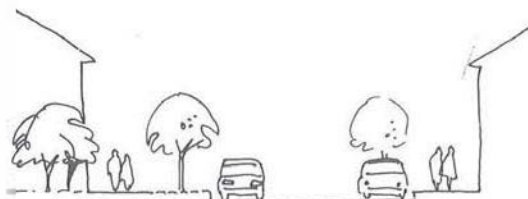
Pietarsaaren tiiviisti rakentuneessa keskustassa rakennusten rajaamat katutilat saavat vihreää ilmettä lähinnä tonttien istutusten ansiosta. Keskustaa rajaavat kadut ovat perinteisesti boulevardikatuja luonteisia. Itse keskustassa vain poikittaiset pääkadut, Kanavapuiستikko sekä Raatihuoneenkatu/Kauppiaankatu katupari ovat perinteisesti vihreitä. Tämä perinteinen ilme säilytetään hallitsevana joskin lisää katupuita istutetaan tukemaan katujen toiminnallista luonnetta. Katujen omaleimaisuutta voimistetaan katupuiden lajivalinnalla. Tärkeä tehtävä tulee edelleenkin olemaan pihoilta kaduille näkyvällä vehreydellä. Tässä suunnitelmassa annetaan lisäksi suosituksia katuun rajautuvien avoimien piha-alueiden istuttamisesta. Erityisesti sireenin istuttamista pihoilta suositellaan.



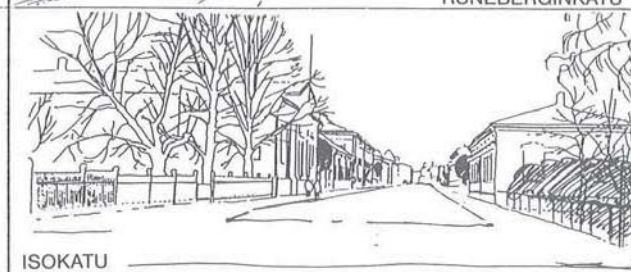
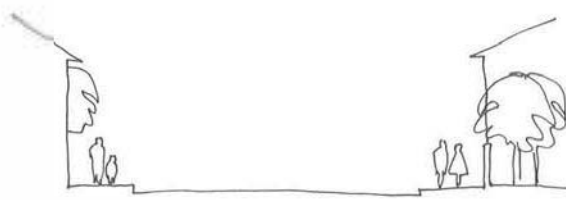
PUUTARHAKATU



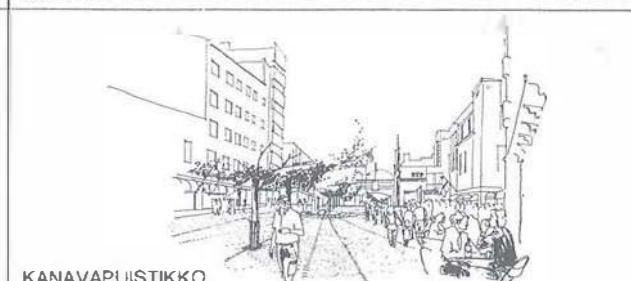
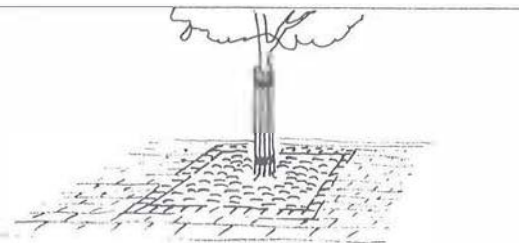
OTTO MALMINKATU



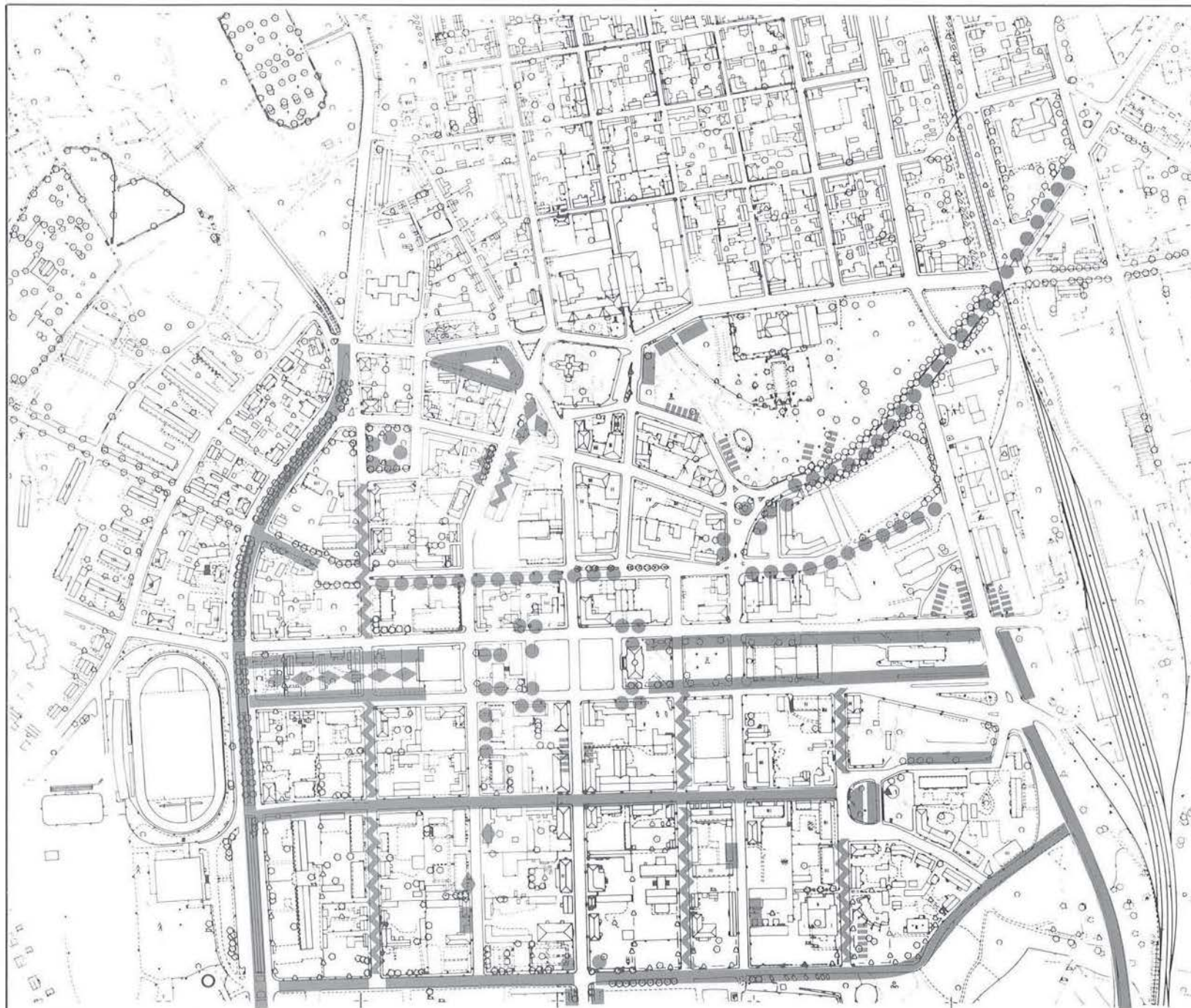
RUNEBERGINKATU



ISOKATU



KANAVAPUISTIKKO



Gatuplanteringar

Boulevarderna som avgränsar centrum har björken som sitt träd. Ett undantag utgörs av Victor Schaumansplanaden med sina traditionella lindar. Björken föreslås också som träd på gatuparet Rådhusgatan-Köpmangatan. Det samma gäller för Södermalmsgatan. Grönskan på Kanalesplanaden åstadkoms genom nyplantering av lindar.

På bostadsgatorna, Herrholmsgatan, Runebergsgatan och Kvarnbacksgatan, föreslås rönnen som gatuträd.

Katuistutukset

Keskustaa rajaavilla bulevardikaduilla puulajina on koivu, paitsi Schaumannin puistokadulla perinteinen lehmus. Katuparilla Kauppiaankatu-Raatihuonekatu puulajina on koivu. Koivua käytetään myös Etelänummenkadulla. Kanavapuistikon vehreys ehdotetaan toteutettavaksi lehmusistutuksin. Asuntokadulla, kuten Herrholmininkatu, Runeberginkatu ja Myllymäenkatu katuistutuksiksi suositellaan pihlajaa.

-  Björk
-  Koivu
-  Lind
-  Lehmus
-  Rönn
-  Pihlaja
-  Lönn
-  Yaahtera
-  Barrträd
-  Havupuu

INVENTARIER I DET OFFENTLIGA RUMMET

Gatuintervallier rekommenderas närmast i centrumkärnan, på Kanalesplanadens gågata och på torget. Enligt planerna är bänkarna stadiga och anpassade till gatubeläggningens och fasadernas material och färgnyanser. Materialen är rödgranit, trä och målad metall. Skräpkorgarna kan fästas på marken eller på väggar och stolpar och görs av brännlackerad metall. Även cykelställningarna bör planeras enhetliga. Pollarna föreslås gjorda av rödgranit eller metall. Inventarierna förses med Jakobstads symboler.

Konsten i gaturummet utgör enligt planerna en väsentlig del av borg- och Kanalesplanadens miljö. För fasader som dominerar omgivningen, avgränsar centrum, eller som annars behöver en uppsnygning, rekommenderas även fasadkonst. Dessutom bör man i det offentliga rummet bygga olika slags kiosker i enhetlig stil, antingen i samband med byggnader eller som självständiga konstruktioner.

ÖVRIGA TILLBEHÖR I DET OFFENTLIGA RUMMET

Samtliga armatur-, märkes- och trafikljusstolpar samt brunnslock bör förverkligas enligt en enhetlig plan. Brunnslocken och stolparnas samt ställningarnas fogdelar och stativ tillverkas av gjutjärn. Alla metalleder målas enhetligt i "Jakobstads färg". Tillbehören förses med symbolbilder.

Vägvisarna, skyltarna, informationspunkterna, gatu- och övriga skyltar planeras så, att de både i färg och grafik blir enhetliga.

JULKISEN TILAN KALUSTEET

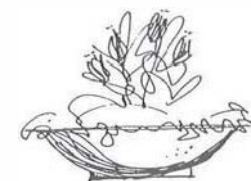
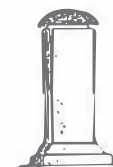
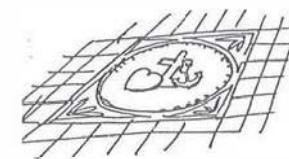
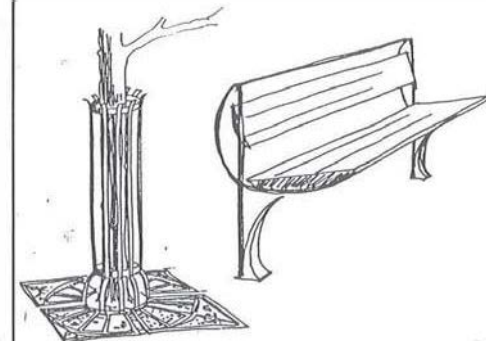
Katukalusteita ehdotetaan käytettäväksi ydinkeskustassa, Kanavapuistikon kävelykadulla ja torilla. Penkkien tulee olla tukevia, katupintojen ja julkisivujen materiaaleihin ja värisyvyihin sopivia. Suunnitelmassa on materiaaleiksi valittu punainen graniitti, puu ja maalattu metalli. Roska-astiat ovat maahan tai seiniin ja tolppiin kiinnitettäviä, polttomaalattuja metallikalusteita. Myös pyörätelineet suunnitellaan yhtenäisiksi. Pollarit ovat myös punaista graniittia tai metallia. Kalusteissa käytetään Pietarsaaren symbolikuvioita.

Taide katutilassa on oleellinen osa torin ja Kanavapuistikon miljööstä. Myös julkisivutaidetta suositellaan hallitsevissa, keskustaa rajaavissa tai parannusta vaativissa julkisivuissa. Lisäksi julkisessa tilassa toteutettaisiin erilaisia kioskeja joko rakennusten yhteydessä tai itsenäisinä rakenteina yhtenäiseen tyyliin.

MUUT JULKISEN TILAN VARUSTEET

Kaikki katutilaan tarvittavat valaisin-, merkki- ja liikennevalopylväät sekä kaivonkannet toteutetaan yhtenäisen suunnitelman mukaisesti. Kaivonkannet ja pylväiden ja telineiden liitososat sekä jalustat ovat valurautaa. Kaikki metalliosat maalataan yhdenmukaisesti "Pietarsaaren värillä". Varusteisiin yhdistetään symbolikuvioita.

Opasteet, viitat, informaatiopisteet, katu- ja muut kilvet, suunnitellaan väreiltään ja grafiikaltaan yhtenäisiksi.

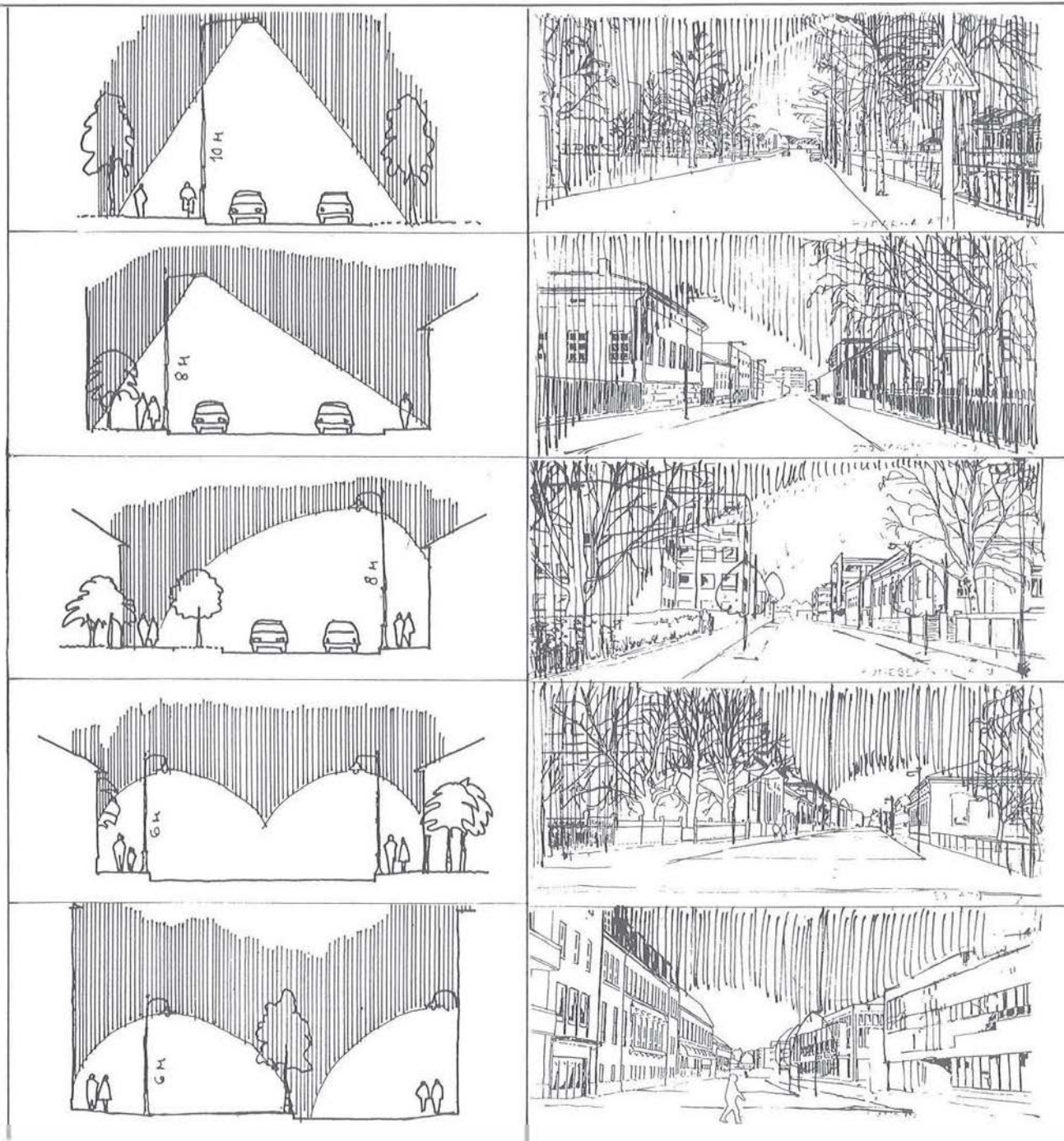


Belysning

Stadsrummet belyses på ett sätt som stöder rumstrukturen. På öppna platser och torg betonas rumsgestalten med hjälp av upplysta fasader. I gaturummet synliga byggnader betonas genom belysning (kyrkan, vattentornet, enskilda träd). Gaturummen belyses på ett för verksamheten stödjande sätt - boulevardgatorna med 10 m höga, huvudgatorna med 8 m höga effektiva armaturer, bostadsgatorna likaså med 8 m höga armaturer på ena sidan gatan. Gånggatorna och de kulturhistoriskt värdefulla gaturummen upplyses med 6 m höga, individuellt gestaltade armaturer. Samtliga armaturer i centrumkärnan är av "Jakobstads modell", enkelt gjorda, lätta att reparera, men med en högklassig formgivning. Variation i det upplysta gaturummets rytmik åstadkommes med hjälp av armaturer fästsatta på väggarna. Belysningen i gaturummet förändras enligt årstider och evenemang. Armaturstolparna kan förses med anordningar för fästsättande av festbelysning.

Valaistus

Kaupunkitilaa valaistaan tilarakennetta tukevasti. Aukioilla ja toreilla tilan hahmottumista korostetaan valaistujen julkisivujen avulla. Merkittävät rakennukset korostetaan valaisemalla (kirkko, vesitorni, yksittäispuut). Katutilat valaistaan toimintaa tukevasti - Boulevardikadut 10 m, pääkadut 8 m korkein tehokkain valaisimin, asuntokadut samoin 8 m korkein toispuolisin valaisimin. Kävelykadut sekä kulttuurihistoriallisesti arvokkaat katutilat valaistaan 6 m korkein, yksilöllisesti muotoilluin valaisimin. Kaikki valaisimet ydinkeskustassa ovat "Pietarsaaren mallia", yksinkertaisia valmistustavaltaan, helppoja huoltaa, mutta korkeatasoisia muotoilultaan. Vaihtelua valaistun katutilan rytmiin korostetaan seinään kiinnitettävien valaisimin. Kulttuurihistoriallisesti merkittäviä julkisivuja sekä muuten kaupunkikuvassa harmoniaa tukevia julkisivuja korostetaan valaistuksen avulla. Elävyyttä valaistun katutilaan luovat lasipintaiset, sisältä valaistut julkisivut. Valaistus katutilassa muuntuu vuodenaikojen ja tapahtumien myötä. Valaisinpylväisiin mahdollistetaan juhla-valaistuksen kiinnitys.



Åtgärdesplan

Toimenpidesuunnitelma

Gator, torg	År/vuosi/mm										Kadut, torit
	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	
0. Planering- och produktutvecklingsanslag	04	04	04	04	04	04	04	04	04	04	0. Suunnittelu- ja tuotekehittelymäärärahat
1. Förbättring av Kanalesplanaden mellan Storgatan och Choraesusgatan	0.8	1.2									1. Kanavapuistikon parantaminen välillä Isokatu - Choreauksenkatu
2. Förbättring av Frams korsning		0.5									2. Framin liittymän parantaminen
3. Dubbelriktning av Otto Malmmsgatan och förbättring av Storgatan mellan torget och Kanalesplanaden			0.4								3. Otto Malminkadun kaksisuuntaistaminen sekä Isokadun parantaminen välillä tori - Kanavapuistikko
4. Enkelriktning av Rådhusgatan och Köpmansgatan samt breddning av torgområdets trottoarer med cykelvägar			0.4								4. Raatihuoneenkadun ja Kauppiaankadun yksisuuntaistaminen sekä torialueen ja jalkakäytävien laajentaminen pyöräteillä
5. Förbättring av Kanalesplanaden mellan Storgatan - Otto Malmmsgatan				1.0							5. Kanavapuistikon parantaminen välillä Isokatu - Otto Malminkatu
6. Förbättring av miljön kring kyrkan				0.7	0.8						6. Kirkon ympäristön parantaminen
7. Förbättring av Storgatan mellan Kanalesplanaden - kyrkan					0.8						7. Isokadun parantaminen välillä Kanavapuistikko - kirkko
8. Hötorgets och Frändes kvarters trafikarrangemang						0.3					8. Heinätorin ja Fränden korttelin liikennejärjestelyt pysäköintitiloihin
9. Korsningsarrangemang vid Strengbergsgatan och Pedersesplanaden							1.0				9. Strengberginkadun ja Pietarinpuistikon liittymäjärjestelyt
10. Förbättring av Alholmsgatan mellan Kanalesplanaden - Kyrkogatan							0.4				10. Alholminkadun parantaminen välillä Kanavapuistikko - Kirkkokatu
11. Förbättring av Kanalesplanaden mellan Otto Malmmsgatan - Pedersesplanaden							0.8				11. Kanavapuistikon parantaminen välillä Otto Malminkatu - Pietarinpuistikko
12. Busstationens trafikarrangemang samt byggandet av Köpmansgatan mellan Kvarnbergsgatan - Österleden								1.3			12. Linja-autoaseman liikennejärjestelyt sekä Kauppiaankadun rakentaminen välillä Myllymäenkatu - Itäväylä
13. Byggandet av torgområdet									1.5	1.0	13. Torialueen rakentaminen
14. Speciella åtgärder											14. Erikoisjärjestelmät
- Informationssystemet			0.1								- Opastusjärjestelmä
- Gatubelysningssystemet				0.1	0.1	0.1	0.1	0.1			- Valaistusjärjestelmä
- Möbleringssystemet		0.05	0.05	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1		- Kalustejärjestelmä
- Konst i gaturummet				0.1		0.1		0.5		0.5	- Taide katutilassa
Parkeringsanläggningarna	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	Pysäköintilaitokset
15. Hötorgets parkeringsanläggning			13.0								15. Heinätorin pysäköintilaitos
16. Notbergsfjärden					6.0						16. Notbergsfjärden
17. Sokos parkeringsanläggning							10.0				17. Sokos pysäköintilaitos
18. Visas parkeringsanläggning			6.0								18. Visas pysäköintitalo
19. Torqparkeri, underjordisk (reserv)											19. Toripysäköinti, maanalainen (varaus)
20. Gamla plan (reserv)											20. Vanha kenttä (varaus)
Parkeringsanläggningarna realieras i bolagsform											Pysäköintilaitokset toteutetaan yhtiömuotoisina

Detaljplaner av utvecklingsobjekt

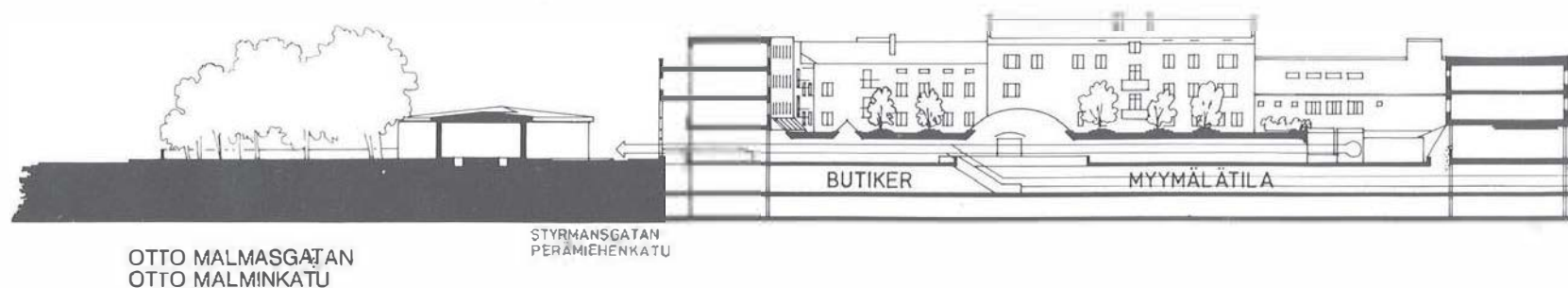
I följande ritningar redovisas lösningarna för de viktigaste enskilda utvecklingsobjekten. Förslagen är åskådliggjorda med hjälp av perspektivbilder. Av naturliga skäl är de föreslagna lösningarna för nybyggnader endast möjliga ideer. En mera noggrann arkitektplanering för helt säkert med sig annorlunda lösningar. Även de skisser som redovisar förslag till utveckling av gaturummen är endast tänkta som grund för en mera detaljerad planering. Det är emellertid angeläget att man i detaljplaneringen följer huvudprinciperna i denna plan. På så vis garanteras ett enhetligt och harmoniskt slutresultat.



Detaljisuunnitelmia kehittämiskohteista

Seuraavissa piirroksissa on esitetty tärkeimpien yksittäisten kehittämiskohteitten ratkaisut. Ehdotuksia on havainnollistettu perspektiivikuvin. Uudisrakennusten osalta esitetyt ratkaisut ovat luonnollisesti ideoita. Tarkempi arkkitehtoninen suunnittelu saattaa tuottaa toisenlaisen lopputuloksen. Katutilan kehittämistä osoittavat piirrokset on tarkoitettu lähtökohdaksi tarkemmalle suunnittelulle. Erittäin toivottavaa on, että detaljisuunnitelmia laadittaessa tämän suunnitelman yleisperiaatteita seurattaisiin. Näin taataan yhtenäinen ja harmoninen lopputulos.

Tvärsektioner
Längs
Pitkittäispoikkileikkaukset

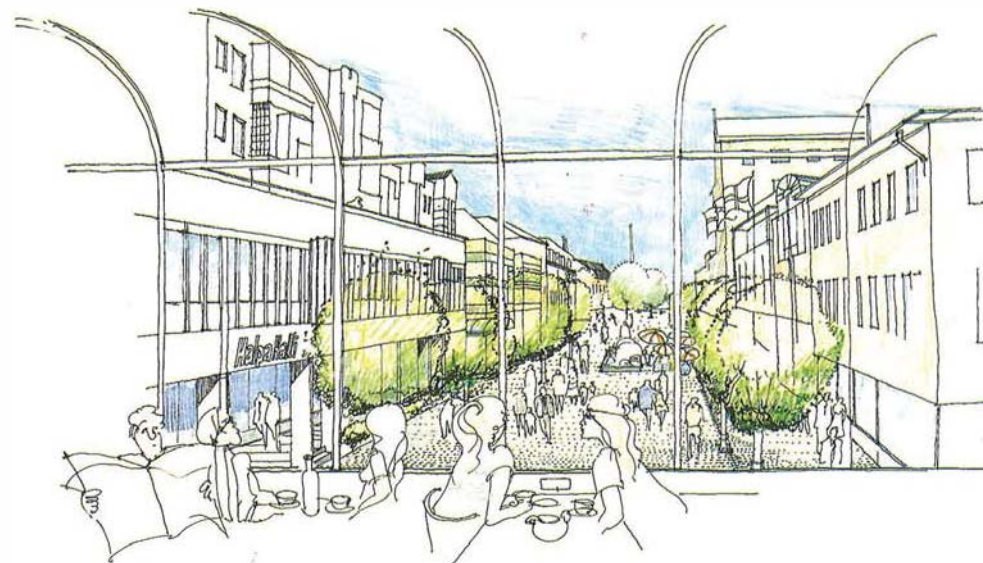






Vy från Storgatan mot Otto Malmmsgatan.
I Bakgrunden Jakobstads "brocafé".

Näkymä Isokadulta Otto Malminkadulle.
Taustalla Pietarsaaren "siltakahvila".



Utsikt från "brocaféet" mot Storgatan.

Näköala "siltakahvilasta" Isokadulle.



Kanalesplanaden, västra delen
Kanavapuistikko, länsiosa

**JAKOBSTAD
PIETARSAARI**

**Trafik- och miljöplan för centrum
Keskustan liikenne- ja ympäristösuunnitelma**

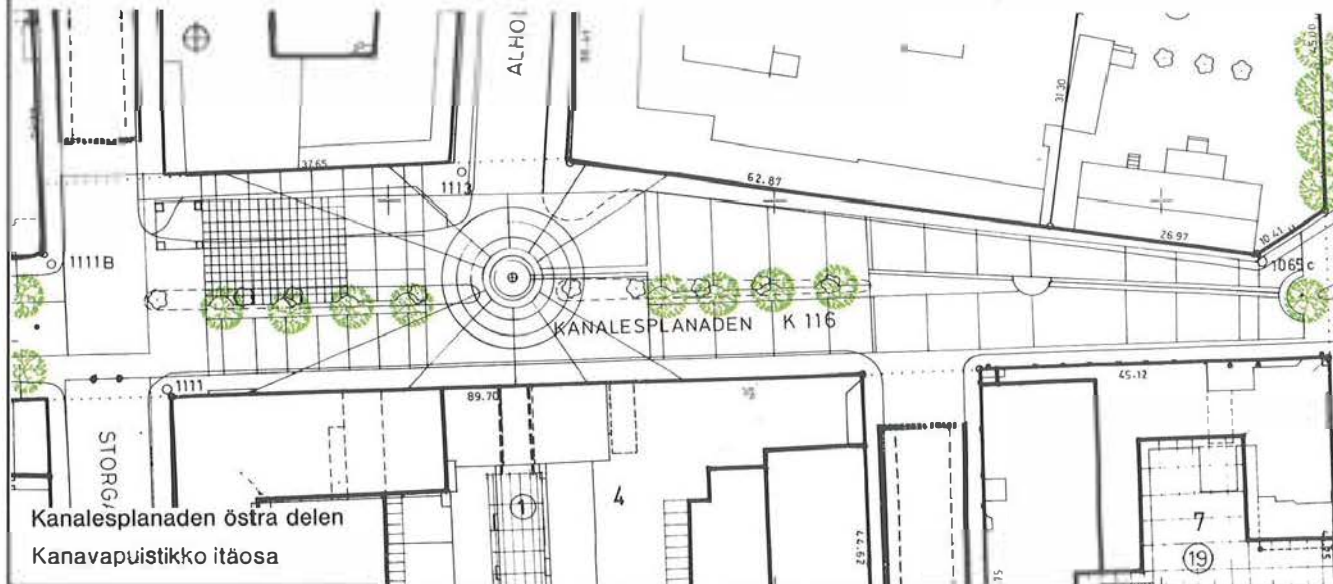
1989 **ILT**



Kanalesplanadens piazzetta sett från Hotel Fontell.
Kanavapuistikon pikkutori nähtynä hotelli Fontellin edustalta.



Kanalesplanadens piazzetta. Sparbanken Deposita i bakgrunden.
Kanavapuistikon pikkutori. Säästöpankki Deposita taustalla.



Kanalesplanaden östra delen
Kanavapuistikko itäosa





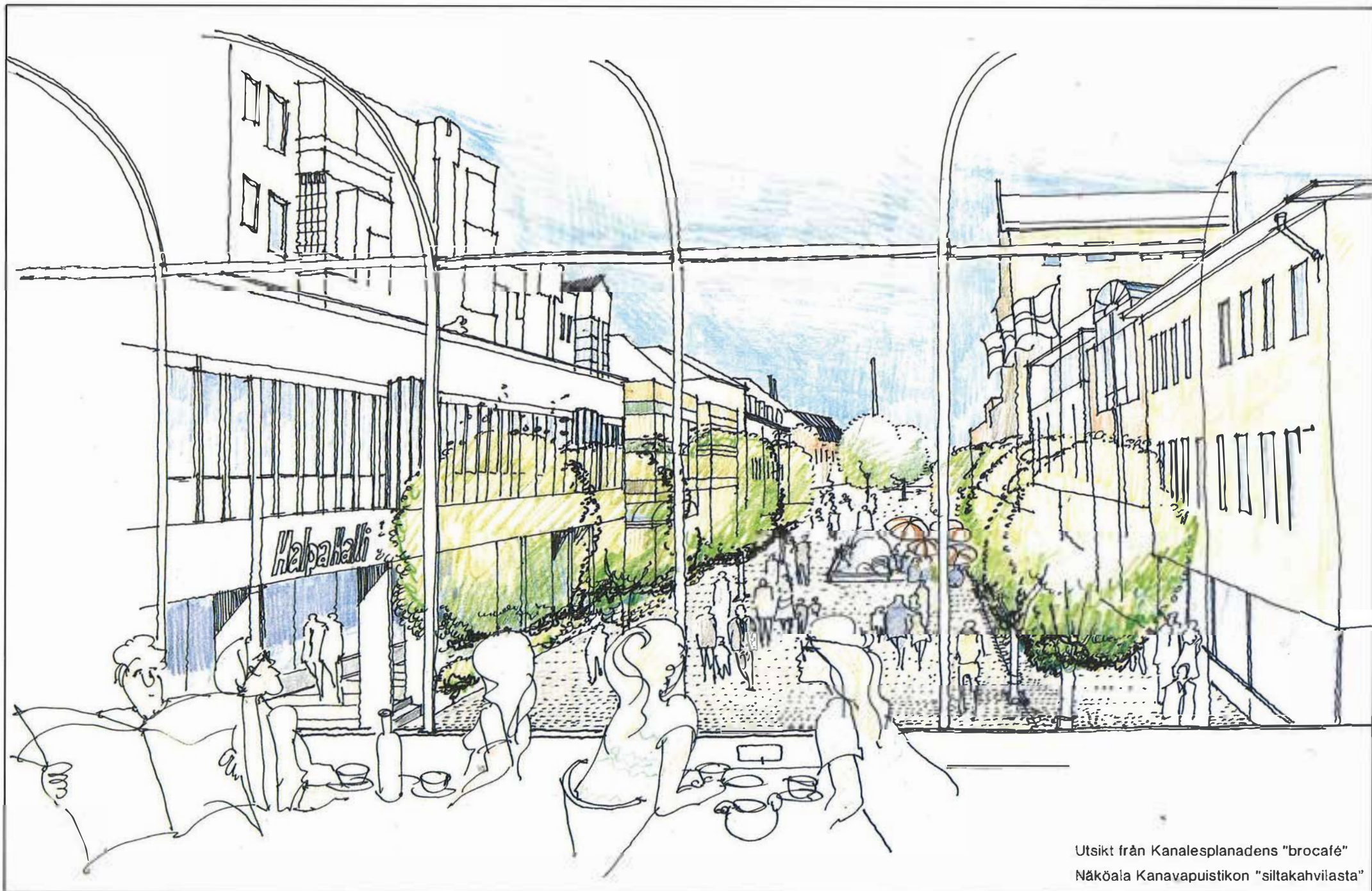
Kanalesplanadens piazzetta

Kanavapuistikon pikkutori

**JAKOBSTAD
PIETARSAARI**

**Trafik- och miljöplan för centrum
Keskustan liikenne- ja ympäristösuunnitelma**

1989 **LT**



Utsikt från Kanalesplanadens "brocafé"
Näköala Kanavapuistikons "siltakahvilasta"

JAKOBSTAD
PIETARSAARI

Trafik- och miljöplan för centrum
Keskustan liikenne- ja ympäristösuunnitelma

1989 **ILT**



Kanalesplanadens "brocafé"
 Kanavapuistikon "siltakahvila"

**JAKOBSTAD
 PIETARSAARI**

**Trafik- och miljöplan för centrum
 Keskustan liikenne- ja ympäristösuunnitelma**

1989 **ILT**



Kanalesplanadens piazzetta
Kanavapuiistikon pikkutori

**JAKOBSTAD
PIETARSAARI**

**Trafik- och miljöplan för centrum
Keskustan liikenne- ja ympäristösuunnitelma**

1989 **LT**

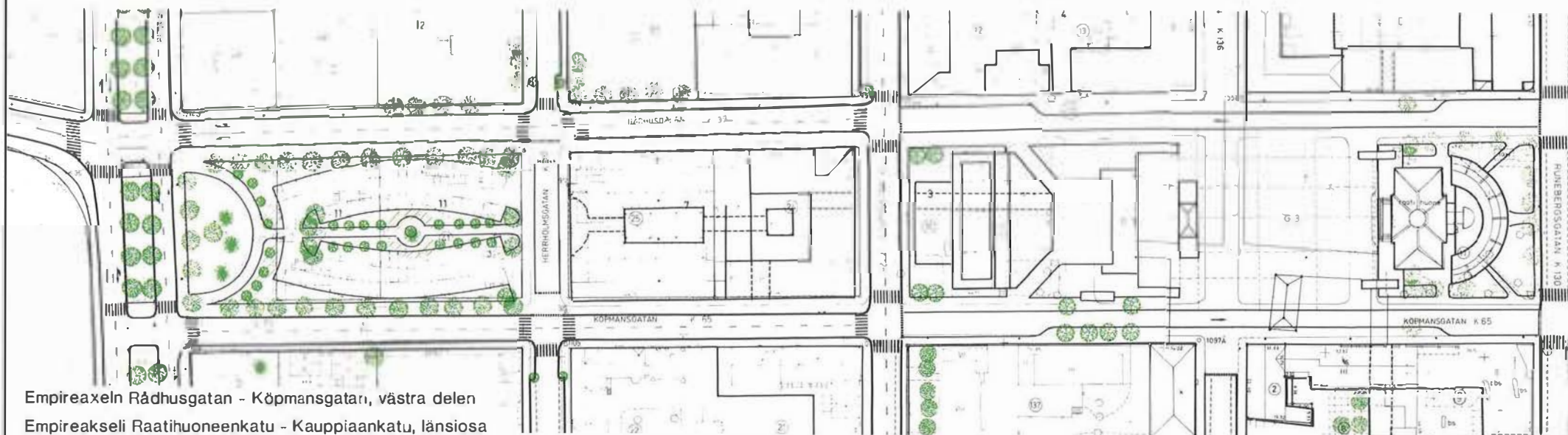


Köpmansgatan, Hötorget's köpcentrum
Kauppiaankatu, Heinätorin ostoskeskus



Köpmansgatan sedd mot torget. I bakgrunden konturerna av det gamla rådhuset.
(Förslag till monument).

Kauppiaankatu toria kohti. Taustalla vanhan raatihuoneen hahmo. (Ehdotus monumentiksi)



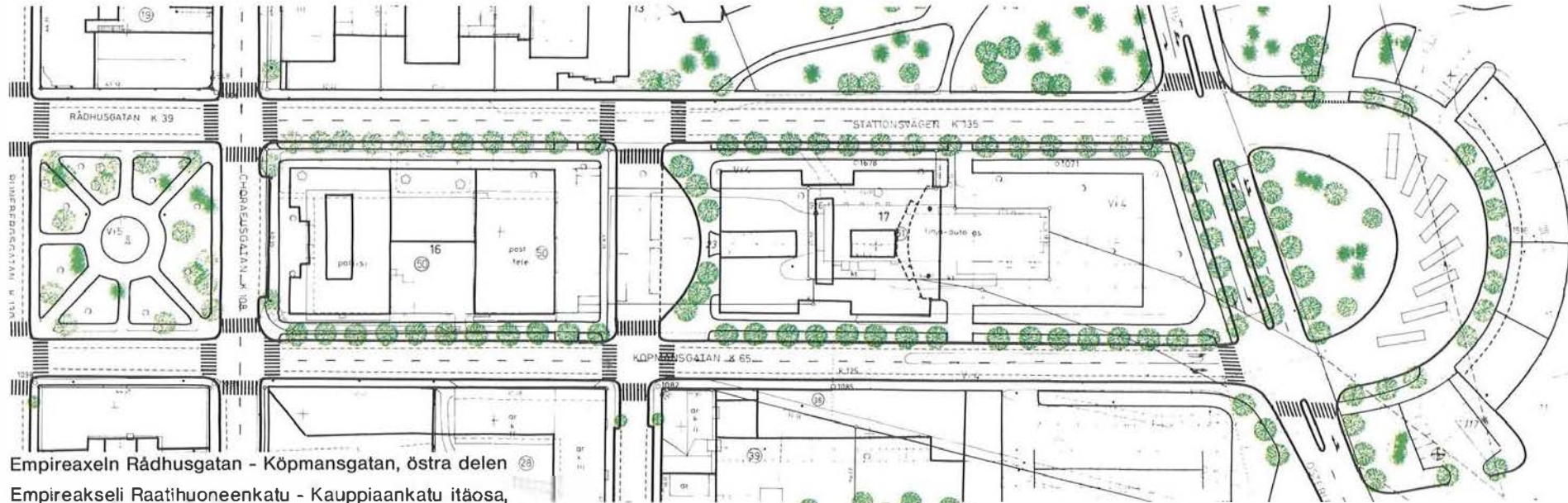
Empireaxeln Rådhusgatan - Köpmansgatan, västra delen
Empireaxeln Raatihuoneenkatu - Kauppiaankatu, länsiosa



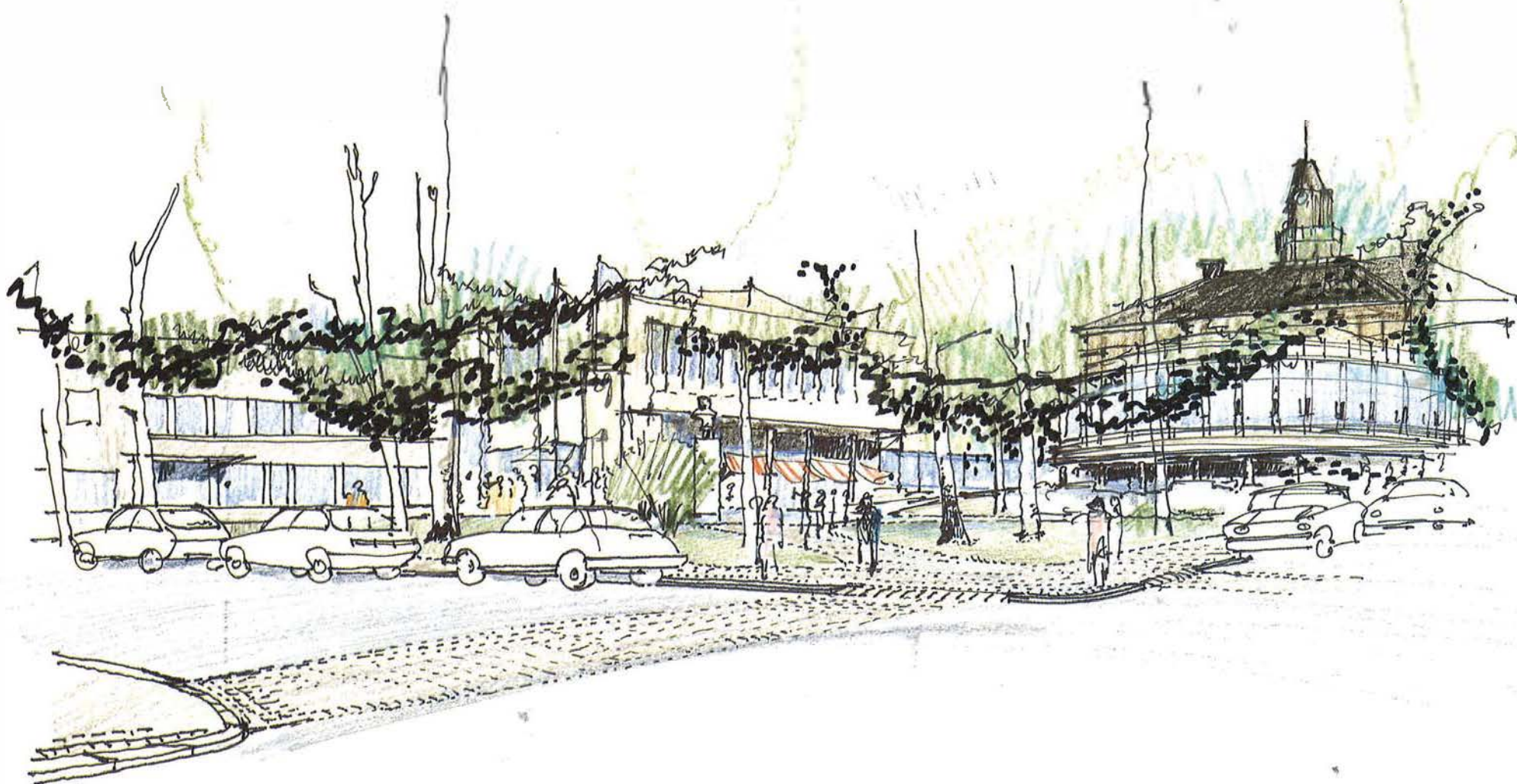
Runebergsparken med Rådhusets tillbyggnad
Runeberginpuisto sekä Raatihuoneen ehdotettu lisärakennus



Runebergsparken och förslag till ändrad fasad av statens ämbetsverkshus
Runeberginpuisto sekä ehdotus valtion virastotalon uudeksi julkisivuksi



Empireaxeln Rådhusgatan - Köpmansgatan, östra delen
Empireaxeli Raatihuonekatu - Kauppiaankatu itäosa,



Runebergsparken, i bakgrunden Rådhusets tillbyggnad
Runeberginpuisto, taustalla Raatihuoneen laajennus

**JAKOBSTAD
PIETARSAARI**

**Trafik- och miljöplan för centrum
Keskustan liikenne- ja ympäristösuunnitelma**

1989 **ILT**



Vy längs Köpmansgatan mot torget.
I bakgrunden idén till ett monument av det gamla Rådhuset.

Näkymä Kauppiaankadulta toria kohti.
Taustalla idea Vanhan Raatihuoneen muistomerkestä.

**JAKOBSTAD
PIETARSAARI**

**Trafik- och miljöplan för centrum
Keskustan liikenne- ja ympäristösuunnitelma**

1989 **ILT**

Torget

Torget är stadens vackraste rum.
Staden har sin historia och sin framtid i torget.
Torget är platsen för vardag och helg, marknad och fest.

Varje ny byggnadsåtgärd måste klart och tydligt stödja torget. I samband med vart enskilt projekt måste det klargöras på vilket sätt detta sker.

Varje ny byggnad måste skapa ett harmoniskt och vackert utformat stadsrum näst intill.

FÖRSLAGETS PRINCIPER

- Torgets kuperade form bibehålls som idé.
- Storgatan annekteras till torget.
- Köpmansgatan och Rådhusgatan enkelriktas, trottoarerna breddas. Avgränsningen mot torget sker med pollare av natursten.
- Portalerna till torget åstadkommes med trädplanteringar.
- Rådhusets trappa förstoras som festesträd, eller som sittplatser för gatuföreställningar av varierande slag.
- Nedre torget byggs ut i flera plan, med affärer kring en vinterträdgård och som ett komplement till torghandeln. Eventuella källare från tiden före branden blottläggs och ges användning. I samband med komplexet byggs café, gatuköks- och kiosktrymmen.
- Torgbeläggningen görs av natursten i klassiskt mönster. Mönstret genomkorsas av 1600-talets torg- och gatustruktur.
- Under torget reserveras plats för ca 300 bilar. Uppgångarna sker i de närliggande byggnaderna.
- Belysningen görs speciellt för torget.

Tori

Tori on kaupungin kaunein tila.
Tori muodostaa kaupungin historian ja tulevaisuuden.
Tori on paikka, jossa vietetään arkea ja pyhää, markkinoita ja juhlia.

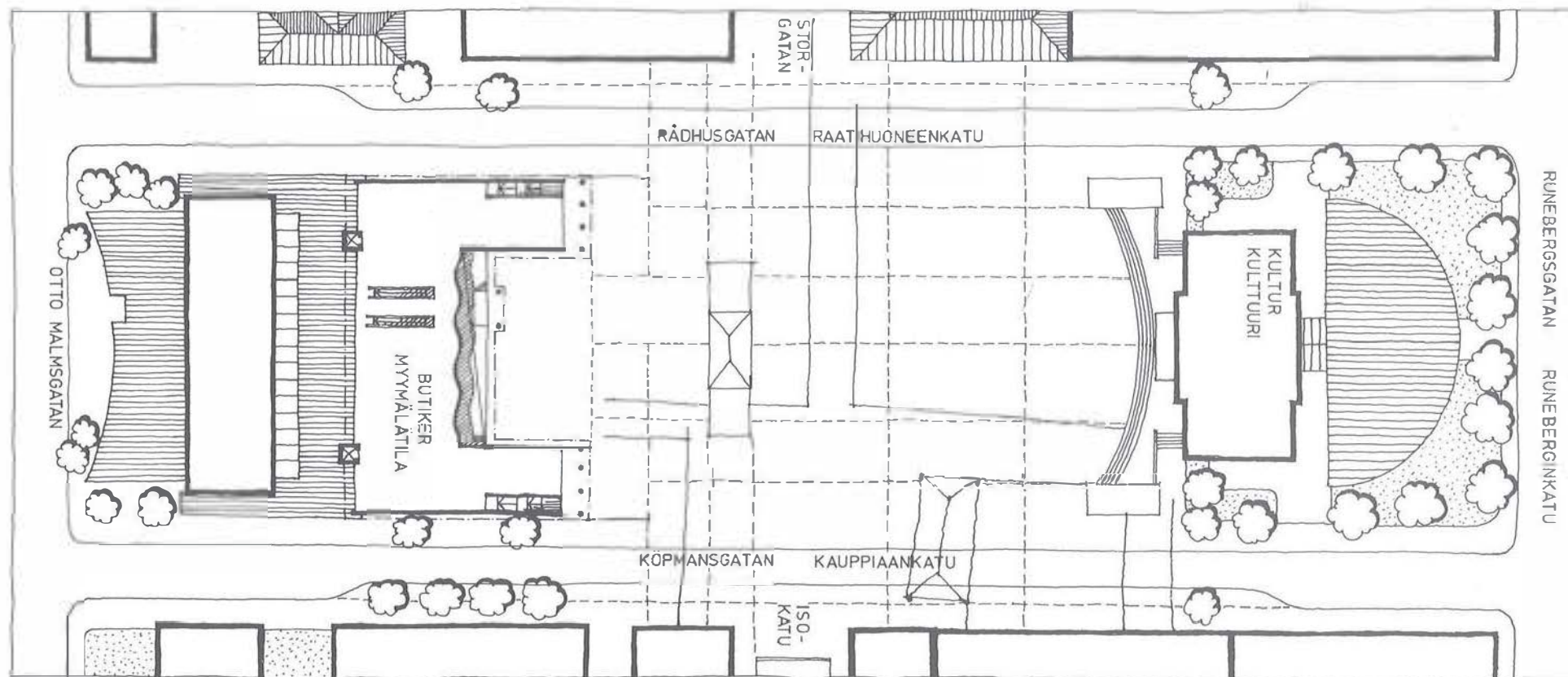
Jokaisen uuden rakentamistoimenpiteen on selvästi ja yksiselitteisesti tuettava toria. Jokaisen erillisen hankkeen yhteydessä on selvitettävä miten tämä tapahtuu.

Jokaisen uuden rakennuksen on luotava ympärilleen harmooninen ja kaunis kaupunkitila.

EHDOTUKSEN PERIAATTEET

- Torin kupera muoto säilytetään.
- Isokatu katkeaa torin kohdalla.
- Kauppiaankatu ja Raatihuoneenkatu yksisuuntaistetaan, jalkakäytäviä levennetään. Rajaukset toriin tapahtuvat luonnonkivipoliarein.
- Torille johtavat "portit" aikaansaadaan puustutuksin.
- Raatihuoneen rappuset laajennetaan juhlaestraadiksi tai istumapaikoiksi erilaisten katuesitysten yhteydessä käytettäväksi.
- Torin alaosa laajennetaan useassa tasossa rakentamalla kauppiaa talvipuutarhan ympärille siten täydentäen torikauppaa. Mahdolliset kellarit paloa edeltävältä ajalta kaivetaan esiin ja hyödynnetään. Kompleksin yhteyteen rakennetaan kahvila, katukeyttiö- ja kioskitilat.
- Tori päällystetään luonnonkivellä klassisin kuvioin. Torin läpi kulkee 1600-luvun tori- ja katukuvio.
- Torin alle varataan paikat noin 300 autolle. Uloskäynti tapahtuu lähirakennusten kautta.
- Torille tehdään erikoisvalaistus.



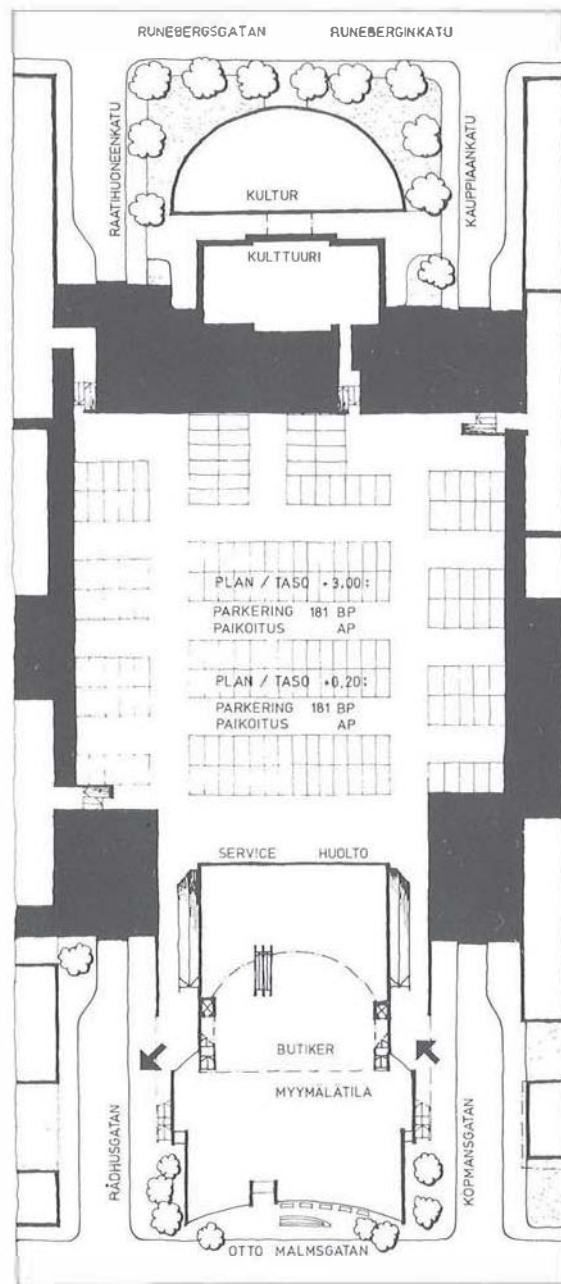


Torget
Tori

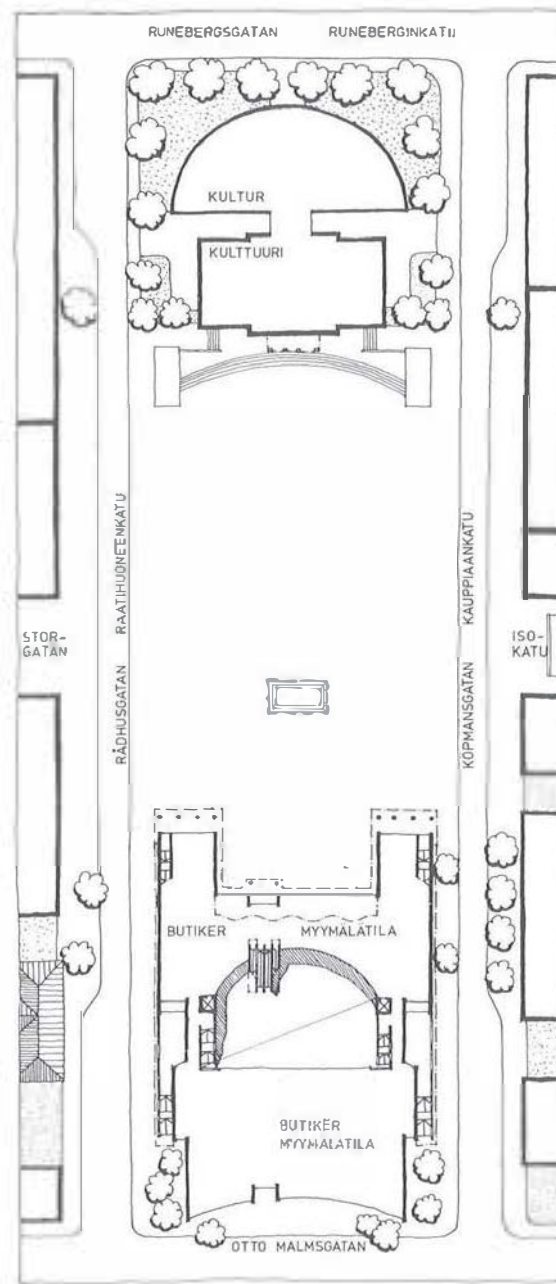
JAKOBSTAD
PIETARSAARI

Trafik- och miljöplan för centrum
Keskustan liikenne- ja ympäristösuunnitelma

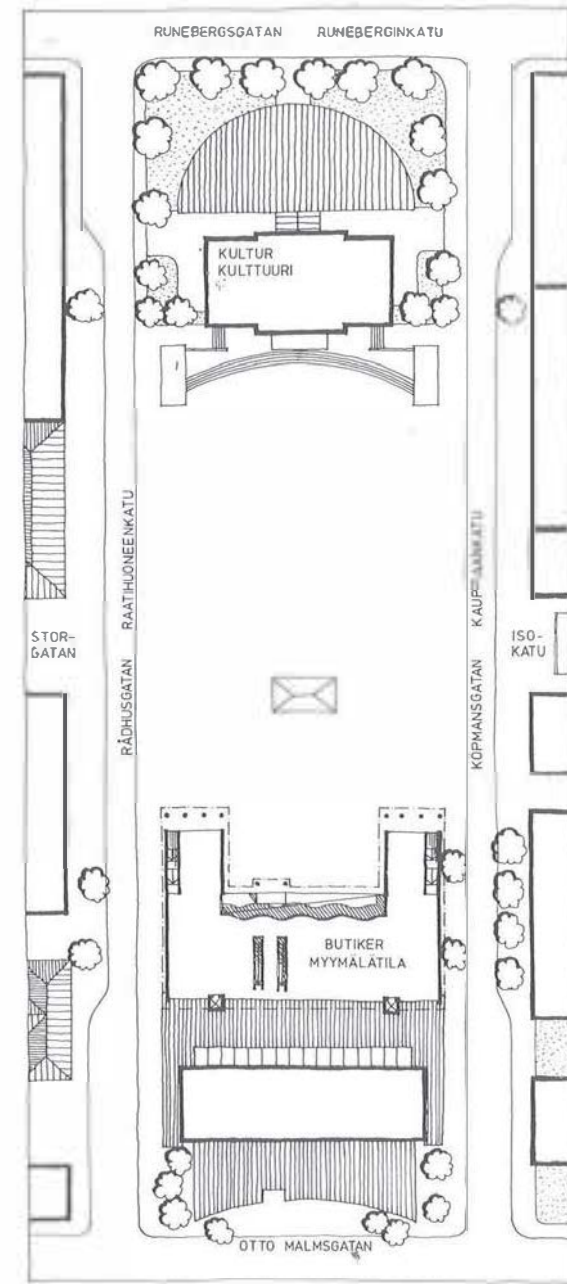
1989 **OLT**



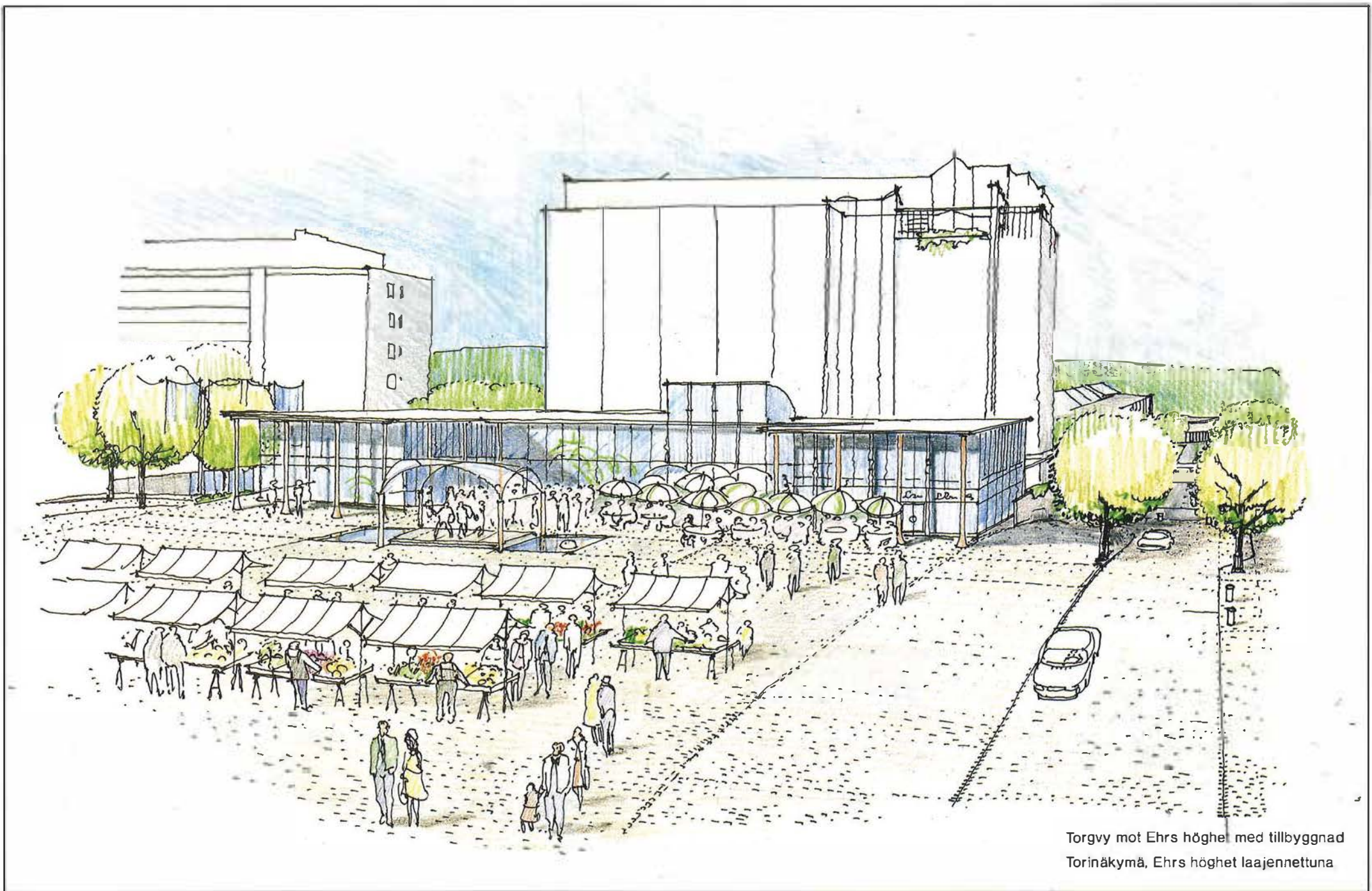
Parkeringsplan
Pysäköintitaso



Torgplan
Toritaso



Andra våningen
Toinen kerros



Torgvy mot Ehres höghet med tillbyggnad
Torinäkymä, Ehres höghet laajennettuna

Miljön omkring kyrkan
Kirkon ympäristö



Vy längs Visasbacken. I bakgrunden
Visaskvarteret, i förgrunden gamla
Shell.

Näkymä Visasmäenkadulta. Taustalla
Visaskortteli, etualalla vanha Shell.



Vy längs Visasbacken mot Kanalesplanaden.

Näkymä pitkin Visasmäkeä Kanavapuistikkoon
kohti.



JAKOBSTAD
PIETARSAARI

Trafik- och miljöplan för centrum
Keskustan liikenne- ja ympäristösuunnitelma

1989 :LT



Vy längs Storgatan mot stadens gamla träkyrka

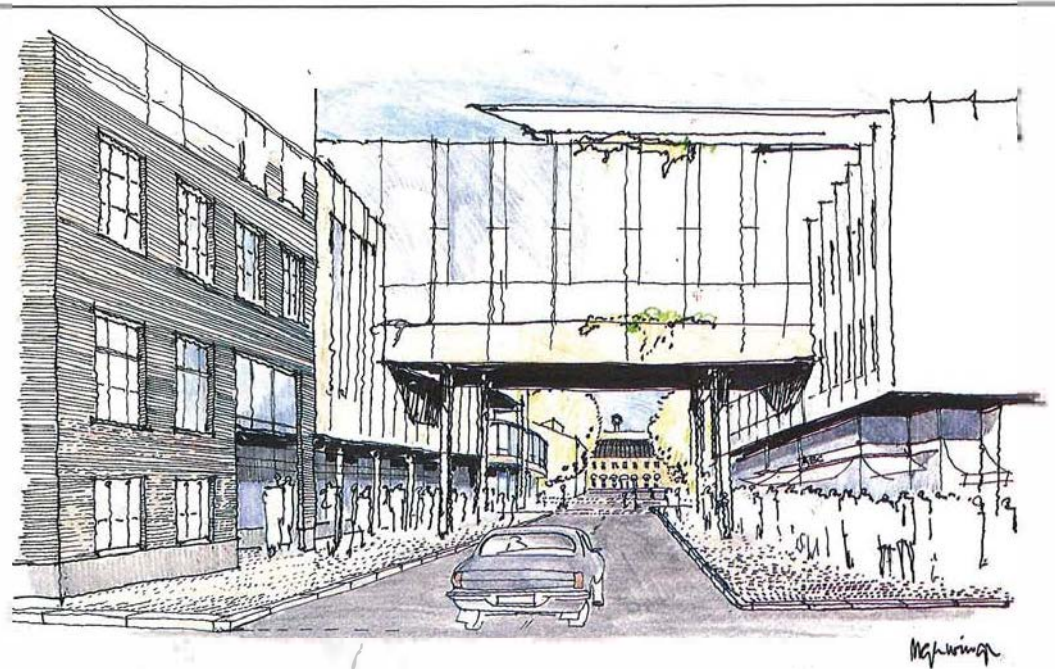
Näkymä Isokadulta kaupungin vanhaa puukirkkoa kohti

**JAKOBSTAD
PIETARSAARI**

**Trafik- och miljöplan för centrum
Keskustan liikenne- ja ympäristösuunnitelma**

1989 **ILT**

Runebergsgatan och Styrmansgatan
Runeberginkatu ja Perämiehenkatu



Slutord

Som slutord för trafik- och miljöplanen över Jakobstads centrum vill vi presentera ett utdrag ur det nya förslaget till byggnadsordning: Särskilda bestämmelser för byggnande i stadskärnan.

39 § Med centrum. avses det i kartbilaga nr 1 markerade området.

40 § Varje byggnadsåtgärd bör syfta till att hela, förstärka och berika stadskärnan.

Varje enskild byggnad bör i arkitektur, konstruktion och material anläggas och utformas så att strukturella, funktionella och sköna helheter utvecklas i stadsrummet.

Vid planeringen av en byggnad bör man beakta att byggnaden skall generera, stödja och utforma minst en större helhet, större och mera betydelsefull än byggnaden själv.

Vid planeringen av en byggnad bör ingångspartierna, den huvudsakliga indelningen i skilda verksamhetsområden, de inre trafiklederna, inre öppna rum samt införandet av dagljuset ordnas och utformas så, att allt fogas samman med stadsrummen och med de kringliggande byggnaderna samt kvarterens inre rum.

41 § En byggnads bottenvåning bör göras högre än övriga våningar och framhävas genom sin utformning samt val av material, konstnärlig utsmyckning eller plantering.

En byggnads bottenvåning skall i huvudsak reserveras för butiker, restauranger och caféer samt för övrig privat eller offentlig verksamhet som betjänas av en direkt förbindelse med stadsrummen och som samtidigt berikar dessa.

42 § En byggnad som inrymmer bostäder bör utformasså, att planterade gårdsinteriörer eller takterasser bildas.

43 § En byggnads bredd bör i allmänhet inte överstiga 12 m. Där en byggnads bredd är större än 12 m bör man på lämpliga avsnitt införa ljusschakt eller ljusgårdar.

44 § Byggnadernas ytmaterial bör i huvudsak vara natursten eller omsättning av sådan. Med omsättning avses här målade ytor av betong och puts.

45 § Vid ansökan om byggnadslov för nybyggnad bör projektet redovisas i sitt förhållande till de omgivande gaturummen, byggnaderna och gårdsinteriörerna.

För en bedömning av anpassningen bör en naturtrogen modell i skala 1:100 bifogas. Sammanhangen mellan projektet och omgivningen bör även framkomma i situationsplanen, planritningarna, genomskärningarna och fasaderna samt vid behov med hjälp av perspektivteckningar, frihandsteckningar, fotomontager och axonometrier.

Kartbilaga 1



Loppulause

Pietarsaaren keskustan liikenne- ja ympäristösuunnitelman loppulauseena haluamme esittää otteen uudesta ehdotetusta rakennusjärjestyksestä:

Ydinkeskustan rakentamista koskevia erityismääräyksiä

39 § Keskustalla tarkoitetaan karttaliitteeseen nr 1 merkittyä aluetta.

40 § Jokaisen rakennustoimenpiteen tavoitteena on oltava ydinkeskustan parantaminen, vahvistaminen ja rikastuttaminen.

Jokainen yksittäinen rakennus on rakennettava ja muotoiltava arkkitehtuuriltaan, rakenteeltaan ja rakennusaineeltaan siten, että kaupunkitilaan kehittyy rakenteellisia, toiminnallisia ja kauniita kokonaisuuksia.

Rakennusta suunniteltaessa on otettava huomioon, että rakennuksen tulee synnyttää ja muodostaa ainakin yksi itse rakennusta suurempi ja merkittävämpi kokonaisuus ja tukea sitä.

Rakennuksen suunnittelussa on sisäänkäyntiosat, pääasiallinen jako eri toiminta-alueisiin, sisäiset kuluväylät, avoimet sisätilat sekä päivänvalon saanti järjestettävä ja muotoutettava siten, että kaikki kuuluu yhteen kaupunkitilan ja ympäröivien rakennusten ja korttelien sisäisen tilan kanssa.

41 § Rakennuksen pohjakerros on tehtävä muita kerroksia korkeammaksi ja sitä on korostettava muotoilulla, rakennusaineella, taiteellisilla koristeilla tai istutuksilla.

Rakennuksen pohjakerros on varattava pääasiassa myymälöille, ravintoloille ja kahviloille sekä muuhun yksityiseen tai julkiseen toimintaan, jota palvelee suora yhteys kaupunkitilaan, ja jotka samalla rikastuttavat sitä.

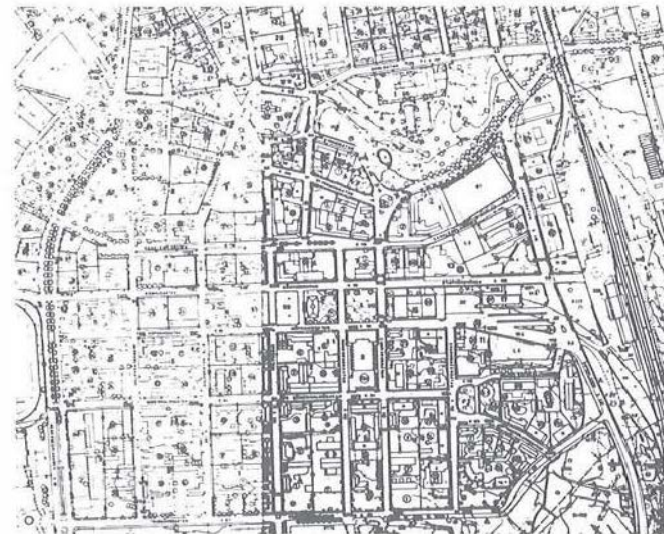
42 § Asuinrakennus on muotoutettava siten, että muodostuu istutuksin koristettuja pihatiloja ja kattoterasseja.

43 § Rakennuksen leveyden ei tule yleensä ylittää 12 m:ä. Jos rakennus on 12 m leveämpi, on sopiviin kohtiin tehtävä valokuiluja tai valopihoja.

44 § Rakennusten pintamateriaalin on oltava pääasiassa luonnonkiveä tai sen muunnelmia. Muunnelmalla tarkoitetaan tässä maalattuja betoni- tai rapattuja pintoja.

45 § Uudisrakennuksen rakennusluvan hakemisen yhteydessä on selvitettävä hankkeen suhde ympäröivään katutilaan, rakennuksiin ja pihatiloihin. Sopeutumisen arvioimista varten on oheistettava luonnonmukainen malli mittakaavassa 1:100. Hankkeen ja ympäristön sulautumisen toisiinsa on ilmettävä asemapiirroksista, läpileikkauksista, julkisivuista sekä tarvittaessa perspektiivipiirustusten, käsivaraispiirustusten, kuvamontaasien ja aksonometrioiden avulla.

Karttaliite 1





JAKOBSTAD
PIETARSAARI

Trafik- och miljöplan för centrum
Keskustan liikenne- ja ympäristösuunnitelma

1989 **OLT**

