MAANTIESTÄ ESPLANADIKSI
Viheraluesuunnitelma Loviisan läntiselle sisääntuloväylälle ja ratapiha-alueelle

Diplomityö | 2016 | Mika Varpio
Aalto-yliopisto, Taiteiden ja suunnittelun korkeakoulu
Maisema-arkkitehtuurin koulutusohjelma
TIIVISTELMÄ

Tekijä: Mika Varpio
Työn nimi: Maantiestä esplanadiksi
Sivumäärä: 93 + 9
Professuuri: Maiseman suunnittelu ja rakentaminen
Professuuriin kodit: MA-94
Työn valvoja: Professori Jyrki Sinkkilä
Työn ohjaaja: Maisema-arkkitehti Ria Ruokonen
Avainsanat: Lohkia, maisema-arkkitehtuuris, puisto, sisätiilinurikäynti, kaupunkisuunnittelu, tieteellistö

Diplomityö käsittelee Lovisiaan lähintä sisätiilinurikäyntiä ja vanhan ratapiha-alueen ympäristöä. Työssä esitetaan keihäsehdotuksia sisätiilinurikäyntin elävoittamiseksi ja kaupungin lansiosan imagon kehittämiseksi. Lisäksi laaditaan yleissuunnitelma Helsinginten ja junaradan riesikeskuskaavalla oleville ratapiha-alueelle.


Työn lopuksi pohditaan suunnitelman vaikutuksia kaupunkikuvaan, liikenteeseen, palvelutarjon-taan ja viheryhtyeisiin. Lisäksi pohditaan suunnitelman toteutumahdollisuuksia ja mahdollisia ai-katauluullisia kysymyksiä.

ABSTRACT

Author: Mika Varpio
Title: From highway to esplanade
Date: 2.8.2016
Pages: 93 + 9
Academic chair: Landscape Design and Construction
Chair code: MA-94
Supervisor: Professor Jyrki Sinkkilä
Instructor: Landscape Architect Ria Ruokonen
Keywords: Lovisa, landscape-architecture, park, entry lane, city planning, road environment

This master’s thesis deals with the western entry lane and the environment of an old road yard area in the city of Lovisa. This work introduces development proposals to enrich the entry lane and to develop the image of the western part of the city. In addition, the thesis introduces a general plan for the area where Helsingintie and the railroad are crossing.

This thesis is divided into two parts. The first part deals with the values of the target area. The history of the area is studied by investigating old maps and previous city planning. The current status is examined by analyzing different aspects of natural and built environment, and the current city-plan situation. In addition, the results of a survey among Lovisa residents are introduced. A summary of different analyses is presented, and an SWOT-analysis conducted, discussing strengths, weaknesses, opportunities and threats of the area.

The second part of the thesis presents the planning section, aiming to answer to the factors revealed in the analyses in the first part. To the entry lane area, structural changes, new traffic arrangements, and green environment solutions to change the visual appearance of the area are proposed. Different future scenarios are considered, and alternatives to the better utilization of the road yard area are discussed. In the light of current data the operational significance of the railroad is small but its effect to the urban structure considerable. Therefore, it is suggested that the bridge of Helsingintie will be removed and replaced with a level crossing. If the banks of the bridge are removed at the same time, the whole area can be utilized better. Moreover, new settlement and public services are proposed to the northern part of the target area, and some sporting and cultural activities to the southern side of Helsingintie. New green areas will help to create better pedestrian and bicycle traffic routes, and to enhance green connections through the city.

In the end, it is discussed how the plans presented in this thesis affect city image, traffic, services, and green connections. Also, the issues related to the realization possibilities of the plan and possible schedule are considered.
SISÄLLYS

1  HISTORIA
   1.1 Maijaman muutos .................................................. 12
   1.2 Kohdealueen tiivistetty historia .................................. 13
   Vanhat kartat ............................................................... 14
   Kaavoitushistoria ........................................................ 16
   Rakennusperintö .......................................................... 16

2  NYKYILANNE
   2.1 Kaavatilanne
      Maakuntakaava ..................................................... 20
      Yleiskaava .......................................................... 20
      Asemakaava ......................................................... 21
   2.2 Majaste-analyysi
      Topografia ........................................................... 22
      Maaperä ............................................................. 22
      Hydrologia .......................................................... 22
      Ilma to ............................................................... 23
      Kasvillisuus ......................................................... 23
      Eläimistö ............................................................ 23
   2.3 Rakennetun ympäristön analyysi
      Liikenne ............................................................. 24
      Ma omistus ......................................................... 25
      Aluejakso .......................................................... 25
      Väestö .............................................................. 25
      Lähialueiden typologiit ........................................... 26

3  SKENAARIOT
   Heli-radan merkitys ..................................................... 38
   Valkon sataman merkitys .............................................. 38
   Helsingintien siltat .................................................... 39
   Muut vaikuttavat tekijät ............................................... 39
   Vaihtoehtovertailu .................................................... 39
   Skenaariotarkastelu .................................................. 41

4  REFERENSIT
   4.1 Ulkomaisia kohteita ................................................ 44
   4.2 Kotimaisia kohteita ................................................ 46

5  SUUNNITELMA
   5.1 Nahmotelmia .......................................................... 50
   5.2 Tavoitteet ............................................................ 52
   5.3 Kehityskonsepti ..................................................... 54
   5.4 Tarkastelualue ...................................................... 56
      5.4.1 Aluejakso ....................................................... 58
      5.4.2 Liikenne ......................................................... 59
      5.4.3 Tieeliikkauksia ............................................... 60

6  JOHTOPÄÄTÖKSET
   6.1 Suunnitelman vaikutukset ....................................... 88
   6.2 Kaupunkikasvun merkitys ...................................... 88
   6.3 Liikenteelliset ratkaisut ......................................... 88
   6.4 Muutokset palvelutarjontaan .................................. 88
   6.5 Viheystiedot ....................................................... 89
   6.6 Liitityminen ympäristöön ....................................... 89

   Lääteet .................................................................... 92
   Liitteet
      Liite 1: Mielihipdekyselyn tulokset .................................. 94
      Liite 2: Esittelypainaan pienennökset .......................... 98
ESIPUHE


Lovisia on minulle tuttu kaupunki jossa tapahtuu paljon näkyvää. Kaupunkikulttuuri on avoin ja kestävä, joten se on ollut minulle hyvä oha. Myös Lovisia on ollut minulle hyvä oha, sillä siellä on paljon näkyvää toimintaa ja tapahtumia. Lovisian kaupunginarkkitehti on ollut minulle hyvä oha, sillä siellä on paljon näkyvää toimintaa ja tapahtumia. 

Aiemmassa ammatissani olen yrittänyt tutustumaan monenlaisiin kaupunkikulttuuriin eri puolilla maailmaa. Minulla on useita eri kokemuksia, jotka ovat olleet hyvät ja hyödylliset minulle ja muille. 


Lovisia on ollut minulle osoitus siitä, että kaupunkikulttuuri on hyvin kestävä ja siten se on ollut minulle hyvä oha. Myös Lovisian kaupunginarkkitehti on ollut minulle hyvä oha, sillä siellä on paljon näkyvää toimintaa ja tapahtumia. 


MAANTIESTÄ ESPLANADIksi - Viheraluuesuunnitelma Lovisian läntisestä sisäntuulovälälle
SUUNNITTELUALUE

Diplomityön suunnittelualue sijaitsee Lovisan länsiosassa, historiallisen kaupunkikeskustan välittömässä tuntumassa. Aluerajaukseen sisältyy vanhoja osia kaupungin alkuajoilta ja myös uudempiä, viime vuosikymmeninä toteutettuja alueekonaisuuksia.


Tarkastelualue
Lovisan lännessä sisääntuloväylän ympäristö moottoriteeltä kirkolle
Pinta-ala noin 42 ha

Suunnittelualue
Helsingintien ja junaradan risteysalue
Lovisan kirkon länsipuolella
Pinta-ala noin 4 ha

Lovisa
TYÖN KUVAUS

Työssä tarkastellaan Lovisaan läntisen sisäntuloväylän ympäristöä alkaen moottoritien eteläpuoleisesta liikennevyörystä ja päätteen Lovisaan kirkolle. Kirkon länsipuolella tarkastelu ulotetaan junaradan varalta noin 250 m sekä pohjoiseen että etelään. Tarkempi suunnitelu tehdään Helsinginten ja junaradan risteyksalueelle, jossa nykyisin on junaradan ylittävä silta.

Työn tavoitteena on tuottaa vaihtoehtoisia näkökulmia alueen kehit- tämiseen. Erityisesti Lovisaan kirkosta lähtien sijaitsevan Helsinginten ja siihen liittyvien viheralueiden käyttöön pyritään löytämään vaihtoehtoja. Tavoitteena on myös sisäntuloväylän ja sillä avautuvien näky- miien elävöittäminen moottoriteitä asist ja mahdollisten liikenteellisten ja maisemallisten vaihtoehtojen esittäminen. Liikenteellisten vaihtoehtoratkaisuiden lisäksi suunnitelmissa pyritään osoittamaan asumisen, palveluiden ja viheralueiden sijoittelua tutkimalla historiallisen perspektyvin tarjoamia mahdollisuuksia ja tulevien käyttötarpeiden vaatimukset.


Tarkoituksena on esittää visualisointeja ja tuottaa muuta kirjallista ja kuvallista aineistoa, joka mahdollistaa eri vaihtoehtojen havainnollis- tamisen alueen tuleville suunnittelijoille, päättäjille sekä muille asiasta kiinnostuneille.

Työssä käytetyn menetelmät


Kohdealueen tukeva suuntautuminen pohdataan vaihtoehtoisten skenearioiden kautta, jotka perustuvat kohdealueen kehitykseen, merkittävien muut- tujien tarkastelulle sekä eri kohteista saatujen tietojen arvioinnille ja niiden vaikutusten pohinnalle.

Tarkasteltujen lähtökohtien ja analyysien sekä tuleva suunnitteluainei- den perusteella alueelle laaditaan kokonaisvaltainen suunnitelma, jos- sa pyritään hyödynnettämään analyysin tuottamaa informaatiota ja vas- taamaan arvotarkastelussa esille nousseisiin kysymyksiin.

Lopuksi tarkastellaan kuinka suunnitelma toteutuessaan vaikuttaisi ympäristöönsä ja mitetään millaisia muutoksia se toisi esimerkiksi kaupunkitilan, liikenteeseen, palvelutarjontaan ja vihertyyeeksiin.
KÄSITTEITÄ

Arvo ja merkittävyyys

Kaupungin imago
Kaupungin ulkoinen identiteetti eli yleinen mielikuva, joka kohteesta muodostuu. Miten muut kokevat ja mistä tuntevat kaupungin. Lähde: Virtanen, Pekka, 1998, Kaupungin Imaga, s. 9

Kaupunkikuva
Kaupunkirakenteen näkyä ilmiäsi, jonka ihmisen havaitsee liikkuessaan kaupungissa. Näkyvän kaupunkikuvaan vaikuttavat mm. katut, rakennukset, valaistus, erilaiset rakennelmat ja luonto yhdessä. Lähde: Suomen ympäristökeskuksen raportteja 39 / 2013, Kaupunkiseutujen vihiren infrastruktuurin käsitetä s.11

Maamerkki

Maisema
Geomorfologinen, ekologinen ja kulttuurinhistoriallisen kehityksen muovaama jatkuvasti muutostilassa oleva ympäristökokonaisuus. Lähde: Suomen ympäristökeskuksen raportteja 39 / 2013, Kaupunkiseutujen vihiren infrastruktuurin käsitetä s.11

Maiseman solmuukohta

Maisemarakenne
Maisemarakenne muodostuu maiseman perustekijöistä (elottomat ja eloliset tekijät ja ihmisen vaikutus) ja niiden keskinäisistä suhteista ja vaiheista. Lähde: Suomen ympäristökeskuksen raportteja 39 / 2013, Kaupunkiseutujen vihreän infrastruktuurin käsitetä s.22

Maisematila

Radan pääyhteys

Ratapiha
Rautatietoimintoihin liittyvän liikennepaikan raiteisto, laituri ja liikenteenhoitoon välittömästi liittyvät laitteet, rakenteet sekä rakennukset maa- ja kuormausalueineen. Lähde: Ahonemi, A., Joukalo, S., Perähilttä, M., 2001, Paloilipa: Kulttuurinhistoriallisesti merkittävien asemien uusi käyttö, s.22

Viheraluven verkosto
Erikoisluvojen vihерalueiden muodostama verkosto. Lähde: Suomen ympäristökeskuksen raportteja 39 / 2013, Kaupunkiseutujen vihreän infrastruktuurin käsitetä s.27

Viherrakenne
Kasvullisten alueiden ja niiden välisten vihervyöhykkien muodostama verkosto, joka on osa yhdyskuntarakenneettä. Lähde: Suomen ympäristökeskuksen raportteja 39 / 2013, Kaupunkiseutujen vihreän infrastruktuurin käsitetä s.25

Viheryhteys
Laajempia viherralueita yhdistävä viheralue, joka palvelee ihmisten liikkumista ja virkistäytymistä (virkistysyhteys), eliöiden liikkumista ja levimistä (ekologinen yhteys) tai molempia näistä. Lähde: Suomen ympäristökeskuksen raportteja 39 / 2013, Kaupunkiseutujen vihreän infrastruktuurin käsitetä s.29

Yhdyskuntarakenne
Asunto-, työpaikka-, asiointi-, virkistys- ja viherralueiden ja niitä yhdistävän liikenteen ja teknisen huollon järjestelmien muodostama toiminnallinen kokonaisuus. Lähde: Suomen ympäristökeskuksen raportteja 39 / 2013, Kaupunkiseutujen vihreän infrastruktuurin käsitetä s.25

Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö
Loviisan rautatieasema ja kirkko 1900-luvun alussa
(Kuva: M.L. Carstensin kokoelma, Museovirasto)
1. HISTORIA

1.1 MAISEMAN MUUTOS


Historiallinen kiinnittäytymiskohta

Ilmisen aikaikäisyys on suhteellinen. Paikan tunnelmaan ja maasemana liittyvät tunteet ja kokemukset perustuvat usein muutaman vuosi- kymmenen jaksoon. ”Tämä paikka on aina ollut tällainen” tarkoittaa usein sitä, että paikka on 50-80 vuotta säilytänyt samoja tunnistettavia piirteitä. Mutta minkäälainen se on ollut kaksisataa, viisisataa tai tuhat vuotta sitten? Voimme Lukea historiasta satojen vuosien taikka, mutta tietoja ei sisälly omakohtaisia kokemuksia ja tunnepohjavia.

Mikä on se kohta mihin historiassa tulisi kiinnittää? Historia on usein yksi maaseismusunnitteen lähtökohtista. Suunnittelijalta pyritään käytettävän aineiston arkeologi tavoin alueen kerrostumista ja pohtii löydöksien relevanssia käsillä olevaan suunnittelulehtevään. Suunnittelijalta pyrkiin selvittämään mikä tämä paikka on, mitä tällä on tapahtunut, kuinka maasema on muodostunut ja kuinka arvoa tampahtuneet muutok- set ovat vaikuttaneet alueen kehitykseen.


Silloin kun historia halutaan liittää osaksi suunnittelua, sitä ei ole vält- tämättä tuoda esille korostetusti. Pieni virhaikaisuus voi riittää herättää- mään ihmisen oman mielenkiinnon. Osa alueen käyttäjistä voi jättää aspektin täysin huomioimatta, mutta ei lenekkään tarkoittaa, että paikka herättää kaikissa juuri samat tuntekset ja ajatukset. Eikö ole paikan riikkaus, että moni kävijä voi löytää sieltä yksilöllisiä, itseään inspiroiva ulottuvuudet, liittyvät ne sitten paikan historiaan, sen nykyiseen käyt- tötarkoitukseni tai johonkin muuhun seikkaan.


Tulisi muistaa, että vaikka historia on yksi maaseismusunnitteen lähtö- kohdista, se on vain yksi niistä. On koko joukko muita kriteereitä, jotka voivat näyttää huomattavasti merkittävämpää roolia kohteen tulevai- suutta pohdittaessa. Historia pitää tuntea, mutta sen ei ole paikka antaa ohjata suunnitellua. Suunnittelijan on syytä arvioida kaikki näkökulmat ja huomiovia tavoitteisiin nähden sopivat, vaikka se tarkoittaisi sitä, että jokin näkökulma, esimerkiksi historia, jäisi pienempään rooliin.

Huolellinen pohjata antaa joka tapauksessa hyvät eväät perusteltujen suunnitteluratkaisuiden tekemiseen, liittyvät ne sitten historianan, ny- kyiseen tai tulevaisuuteen.
1.2 KOHDEalueen tiivistetty historia


Vanhat kartat


Kalmbergin kartasto vuodelta 1855 on varsin yleäpiirteinen ja siitä nähdään lähinnä pääväylät, eli suuri Rantatte ja Lapinjärvelle johtava tie sekä kaupunkirakenteen karkea sijoittuminen sekä peitoloalueet Lovisanlahden länsipuolella ja Lovisanjoen varrella.


Kaupunkikartta 1777 (Lovisan kaupunki)

Kalmbergin kartasto 1855 (Lovisan kaupunki)

Senaatin kartasto 1875 (http://digi.narc.fi/digi/view.ksid=1155763)

Lovisan matkailukartasto 1902 (Lovisan kaupunki)
Lovisaan matkailukartta vuodelta 1961 tarkentaa korttelirakennetta ja siinä nähdään varsin hyvin Uudenkaupungin ruutukaavamainen kaupunginosan ratapihaksi rajatun alueen länsipuolella.

Vuoden 1968 peruskartta on jo erittäin tarkka ja siinä voidaan nähdä korttelien lisäksi yksittäiset rakennukset ja kaikki tielinjaukset. Asema-alueella nähdään hahmotelmia useista rakennuksista ja pieni peltoalue rajapihan ja Uudenkaupungin välissä.

Vuoden 1978 peruskartassa nähdään ensimmäisen kerran uusi läntinen tielinjaus kaupunkiin sekä Valkontie etelään. Ratapihan länsipuolella oleva peltoalue on kuitenkin pienempi, kuin kaupunkirakenteen keskelle.

Vuoden 1988 peruskartassa nähdään Lovisaan pohjoispuolelle kaavailla tuotustut sekä uusia rakennettavia alueita uuden Helsingintien länsipuolella.

Viimeisessä, nykytilannetta kuvavassa kartassa vuodelta 2015 nähdään Helsingintien länsipuolella laajentunut kaupunkirakenne ja uusi moottoritie.

Kartta 2015 (https://www.foneca.fi/kartat/lovisa)
Kaavoitushistoria


Rakennusperintö


Suunnittelualueella ei ole rekisteröityä muinaisjäännöksiä. Nykyisen Lidin paikalla on tosin ollut vanha talonpohja, joka näkyy kulttuuriympäristön rekisteriportaalissa 5, mutta se on ilmeisesti sittenkin poistettu rekisteristä.

1 Šrén, Olle, 1995, Lovisian kaupungin historia, s. 9
2 Šrén, Olle, 1995, Lovisian kaupungin historia, s. 89
3 Šrén, Olle, 1995, Lovisian kaupungin historia, s. 157
4 Šrén, Olle, 1995, Lovisian kaupungin historia, s. 340

Ole Bengtsin vuonna 1965 valmistetusta kvavasta (Lovisian kaupunki)

Paul Olsonnin puistosuunnitelma vuodelta 1930 (Lovisian kaupunginarkisto)

Kaavoitushistoria

F.B. Lohmannin kaava vuodelta 1857 (Lovisian kaupunki)

Jung & Rimanssonin kaava vuodelta 1918 (Lovisian kaupunki)

Rautataseema; Paul Olsonnin suunnitelma Asemapuisto ja Lovisian kirkko vuonna 1915. Esplanadinpuisto kirkan takana. (Lovisian museo)

5

Kaavoitushistoria

F.B. Lohmannin kaava vuodelta 1857 (Lovisian kaupunki)

Jung & Rimanssonin kaava vuodelta 1918 (Lovisian kaupunki)
Noin vuonna 1950 otetussa värivelokuvassa nähdään Asemapuisto sekä puukujanteet. Käupungin puistojen puusto näyttää rehevältä ja elinvoimaiselta. Asemapuiston pohjoispuolella sijaitsevaan kartanon kieleseen rakennukseen on liitetty tasakattoisia rakennuksia, jotka toimivat autokilkeen tiloina 1950-luvulta alkaen. (Lavilan museo)
2.1 KAAVATILANNE

Maakuntakaava


Yleiskaava


Ohe vahvistettujen maakuntakaavojen yhtälöimmästä 2013 (Ludénkaupungin liitto)

Ohe Loisian pohjoisosan osayleiskaavasta (Loisian kaupunki)
Asemakaava


2.2 MAISEMA-ANALYYSI

**LUONNONOLOSOHTEET**

**Topografia**


**Maaperä**


**Hydrologia**

Ilmasto


Kasvillisuus

Loviisan rakennetun ympäristön ulottuu noin 1,5 km levyisenä alueena pääosin Loviisanlahden luoitispaloselle. Kaupunkia jakavan harjunjakson päällä on metsäsempii ympäryhmä. Loviisan pohjoispalosella, hieman luoteeseen suuntautuvalla laaksoalueella on peltotoja, jotka alavat moominlaita ja kaukapuupaloselle ja muodostavat Uudenkaupungin kaupunginosan pohjoisreunan. Muuten kaupunkia ympäröivää aluea on pääosin mäntyvaltaista sekä- ja havumetsää. Uudenkaupungin kaupunginosassa on yksi kapean kilamainen puistoalue, mutta pääosa Loviisan puistoista alkaa vasta kirkon itäpuolelta.

Helsingin ympäristö

Helsingin ja moottoritien välisellä alueella on varattuavia männiköitä ja sekametsiä. Moottoritaiden itäpuolella kasvaa nuorta männiköitä ja pensaikkoja. Liikennemyrynnän on istutettu kääpiöluominen ja angervoja. Helsingin kaupunginosissa on kuusivaltaita sekametsää ja länsipuolella harvakeltaan yksittäispuita, koivuja, mäntyjä ja kuu-

Eläimistö

Kohdealueen eläimistö on vähäinen. Tien reuna-alue ei tarjoa kovin laajoja eläimistölle sopivia yhtenäisiä elinympäristöjä ja ratapihan liittyvät pienet metsiköt ovat alittu ulkoilseille häiriöille eikä siellä myöskään ole kovin paljon suojaa kasvillisuutta. Alueen satunnaisia eläimiä ovat hännäni pinnansäkät, ilmun sekä hyönteislajit. Kohdealueella ei ole myöskään havaittu suojeltuja elälintarjoja, kuten lepakkoja tai liito-oravia.1

1 Suomen ympäristökeskus, 2015
3 Routa, E. Peik, O. Marko, 2006, Loviisan pohjoisosa - Tesisen osayksikköluontoelävyt, s.7
4 Maastokäynnint 2015-2016
5 Routa, E. Peik, O. Marko, 2006, Loviisan pohjoisosa - Tesisen osayksikköluontoelävyt, s.24
2.3 ALUE-ANALYYSI

RAKENNETTU YMPÄRISTÖ

Liikenne

Autoliikenne
Valtaosa autoliikenteestä tulee Lovisaan moottoritien ja läänisen liittymän kautta. Moottoritien (E18) keskimääräinen vuorokausiliikenne Lovisaan kohdalla on 8600 ajoneuvoa vuorokaudessa. Maantieellä 170:lla kulkee noin 1500 ja Lapinjärven maantieellä (176) 2800 ajoneuvoa vuorokaudessa. Keskuutena suunnattua liikennettä Helsingissä on kokonaisuudessaan 7900 ajoneuvoa/órk, joka jakaantuu valtatieillä 3500 ajoneuvoa ja Helsingintietä kirkon suuntaan 3800 ajoneuvoa vuorokaudessa.3

Junaliikenne
Keskustan lapin kulkeva rautatie on Valkon sataman rahtiliikenteen käytössä. Junien liikennöntäjäpaus on keskimäärin 397 minuutissa eli hieman yli kerran päivässä päivässä.4 Maakuntaa varten on osoitettu Heli-ratavaraus kulkevaksi Lovisaan pohjoispohjalle, mutta radan toteutuminen näyttää tällä hetkellä epätodennäköiseltä.5,6

Kevyti liikenne

Kevyen liikenteen väylä on puuteesta johtuneen myös, että Lovisaassa kävylä ja pyöräily jäävät kulkutapana reilusti jälkeen maan keskiarvoista. Henkilöautojen käyttö on sijaan paljon yleisempi Lovisaassa kuin muualla maassa.7

Julkinen liikenne

1 Länsikaaren liikenteen toimivuustarkastelu, Lovisaan kaupunki, 2015, s.1
2 Nummelin, Marko, Vuotilainen, Jarkko, 2014, Vähäliikenteiset radat, Tilanne ja tulevaisuus, s.57
3 Ratahallintokeskus, Heli-raportti, s. 20
4 Yritystoiminnan kehittäminen ja sijoittumisen mahdollisuudet,2006, s.4
5 Pelto, Sivi, 2012, Kaupunkisuunnitelmien keinojärjestelmä ja puolestaan yhtenäisempiin palvantamiseen, s.52
Maanomistus


Aluejako


Väestö


2 Yritystoiminnan kehittäminen ja sijoittumisen mahdollisuudet, s.6
Lähialueiden typologiat


Suuret kaupakeskusalueet Helsinginten varrelta 2000-2015 (Takmanni, LU, S-Market)

Uudenkaupungin Empire-tyylinen korttelirakenne 1900-1920, Pientaloja

Keskustan historialliset kivitalot 1850-1880, II-VII yrs Kivitaloja

Rauhalan rinnakkaiset talonrakennukset 1960-1980, Pientaloja

38. Kohdealueetta ympäröivät rakennustypologiat
Suunnittelualueen rakenne ja toiminnot


Helsingintien pohjoispuoli

Helsingintien eteläpuoli

1. Turkisliike Gemmi Oy
2. Lovisan puu
3. Vanha veturitalli
4. Vanha varastorakennus
5. Uudenkaupungin pientaloalue
6. Leikkipaikka
7. Pohjoinen metsisöalue
8. Kuntoaste- ja toimittlapalveluyritys IES
9. Metsikköalue
10. Vanha kartonkitehdas
11. Majatalo Lovisa
12. Sibeliustalo
13. Kalloleikkaus (lahmaaston korkein kohta)
14. Helsinginte
15. Helsingintien siltan alaoso
16. Vanhat lehmuskujanteet
17. Lovisan kirkko
18. Almin talo
19. Vesijohto Hakanat
20. Tekonurmikettä
21. Suomenkielinen koulukeskus
22. Lämmitys- ja elementtitehdas Loval
23. Pienein hautausmaa
24. Etteläinen metsisöalue
25. Skeittopaikka
26. Rautatie
27. Metallirop Laeso Ekman Oy Ab
28. Kaupunginarkisto
29. Korkeat radiomaat
30. Lovisan puutarho, LPO
31. Varastorakennus
32. Rautakauppa, Rautanet
Maisematila


2.4 NYKYISET SUUNNITELMAT


Lovisan Esplanadinpuiston uudistamisen lähtökohtaratkaisulluessa on suositeltu loventamaan kirkon ympäristössä olevia luisia ja suunnittelemaan kirkon ympäristöä osana Esplanadi-puistokokonaisuutta. Suunnitelmassa on myös ehdotettu pienimuotoista puistomaista aluetta kirkon länsipuolelle. Helsingintien linjaus on suunnitelmassa nykyisen kaltainen (kuva 29 a).1

FCG Planeko Oy:n raportissa vuodelta 2009 on tutkittu Lovisian keskustan liikennejärjestelyiden parantamista. Raportissa on huomautettu kehutan suurista ajoneuvoista ja ehdotettu nykyisten kaksisuuntaisten Brandensteininkadun ja Mannerheiminkadun muuttamista yksisuuntaisiksi. Samalla Helsingintieltä kaupunkiin tuleva liikenne ohjattaisiin kirkon eteläpuolelta Brandensteininkadulle.1

Saman yrityksen (FCG) 30.12.2009 päivityssa suunnittelussa on pohdittu kirkon ympäristön kehittämistä sen molemmill puolin. Tässä suunnittelussa kaksisuuntaisen Helsingintien liikenne muuttuu yksisuuntaiseksi hieman kirkon länsipuolella. Liikenteenjakajasta on tehty pieni viheralue kirkon edustalle (kuva 29 b).2

Tuomas Autereen diplomityössä vuodelta 2002 käsiteltiin Lovisian Uudenkaupungin kaupunginosaa. Työssä esitettiin junaaradan upottamista keskustan alittavaan tunneliin.3 Suunnitelma oli rajattu Helsingintien pohjoispuolelle, Uuteenkaupunkiin, eikä Rauhan kaupunginosaa käsiteltiin lainkaan. Helsingintien silta oli työssä jätetty paikoilleen ja nykyiseen korkeuteensa (kuva 29 c).2

1 Tuominen, Taina ym., 2009, Lovisan Esplanadinpuiston uudistaminen, Lähtökohtatarkastelu 15.4.2009, FCG-Finnish Consulting Group, s.25
4 Autere, Tuomas, 2002, Lovisan Uusikaupunki, Diplomityö

29a. Yeissuunnitelma vuodelta 2009, kirkon länsipuoli (FCG Planeko Oy)

29b. Yeissuunnitelma vuodelta 2009, kirkon länsipuoli (FCG Planeko Oy)

29c. Tuomas Autereen suunnitelma vuodelta 2002
2.5 ARVOTARKASTELU


Maiismaakin voidaan tulkitä monella eri tapaa, riippuen tieteenalasta tai arviojaasta. Esimerkiksi Meining esittää kymmenen erilaista tapaa nähdä yksi ja sama näkymä: luontona, elinnympäristön, kulttuuriympä- päristön eli ihmisen myötävaikutuksella luotuna tuotteeni, eri tekijöi- den muodostamana systeminä, ongelmana tai kehitämiskohteena, varallisuutena tai taloudellisena pääoman, ideologiana, historiana, ainutkertaista paikankaan tai esteettisenä kohteena.1 Eurooppalainen maiismaayleisimpiin tasais tärteerät maaseen alueelle sellaisen- nea kuin ihmiset sen mieltävät, ja jonka ominaisuudet johtuvat luonnolta ja/tai ihmisen toiminnasta ja vuorovaikutuksesta.2

Olen pyrinyt tarkastelmaan alueen arvoja mahdollisimman objek- tiivisesti ja huomioimaan eri näkökulmat. Lähtökohtana ovat aiemmien käsittelyissä analyysissä esille tulleet tiedot. Seuraavassa listauksessa on esitetty alueen historiallisia, maiismallisia, ekologisia, sosiaalisia ja kaupallisia arvoja. Lista ei suinkaan ole täydellinen, mutta esitetty av- vot ovat kuitenkin hyvä lähtökohtaa merkittyvyysohdimalla.

**Historialliset arvot**

1 Lovisian kirkko
Tarkastelualueen itäpäässä sijaitseva 1860-luvulla rakennettu uus- goohtiilaisyli edustava kivikirkko on Lovisian tärkein maamerkki ja historiallisesti arvokas kohte.

2 Asemapiuron puuritit
Kirkon länsipuolella ja Helsinginten molemmissa puolilla olevat leh- muskujanteet ovat ainoat sitä jäänyt jäljelle Paul Olssonin 1900-lu- vun alussa suunnittelemasta ja tuolloin rakennettusta Asemapiurollta.

3 Rautatie

4 Varastorakennus
Pitkän yksirkkoisen puurakennuksen eteläpääty on uusittu, mutta heikokuntoinen pohjoispääty on ilmeneisesti alkuperäinen. Rakennus on nykyisessä asemakaavassa suojeltu.

5 Veturihalli
Aiemin veturitullalinat toiminut rakennus on nykyisin pääosin varasto- hallina ja se onoinnoitettu leivyllä. Pintalevyjen alla on kuitenkin alkuperäinen tiiliuru. Rakennusta ei ole suojeltu.

6 Kartonkitehdas

7 Suuri Rantatie

8 Uusi kaupunki
Uudenkaupungin empire-tyylinen ruudukokomainen katurakenne le- veine teineen on muodostunut ja rakennettu 1900-luvun alussa ja ku- vaa aikaaukan suunniteltulyhyyttä.

**Maisemalliset arvot**

1 Helsingintie
Helsinginten suora liikennemyyrästä Vallkon risteykseen mahdollistaa pitkän aikovien näkyman, joka on metsien reunustama ja jonka päät- pisteessä on nykyisin S-Markettin mainostelopla.

2 Vallkon risteykis
Ristikseyn länsipuoli toimii tulisuunnan näkymämaiselin päätsepitee- nä. Risteykselie on myös maisemallinen solmukohta, mistä tie käännyt kohti kaupungin keskustaa ja näkymämaiselin suunta muuttuu.

3 Kirkkonäkymä
1970-luvulla linjattu Helsinginte lähestyy kirkkoa lännessä ja siltä avautuu tunnustamiseksi kehitetty näkymä suoraan kohti kirkon län- tistä seinää.

4 Rataniäkymä
Keskustan läpi kulkeva suora rataosuus avaa pitkän aikovien näkymä- linjan Rauhalan kaupunginosasta aina pohjoiselle peltotalouille asti.

**Ekologiset arvot**

1 Läntinen metsäväyhyke
Helsinginten länsipuolella on melko yhtenäinen havumetsäväyhyke, jonka sisään uusi teollisuusalue jää. Alue on yhteydessä länne puolel- la avautuu laajempaan metsämaisemaan.

2 Ratapihan metsiköt
Ratapihan länsiosassa Helsinginten molemmin puolin kasvaneet pie- net metsikkoalueet tuovat biologista monimuotoisuutta kaupungin keskelle ja tarjoavat elinnympäristön myös monelle pieneläimille.

3 Asemapiurollan puuritit
Vanhat lehmuksit alkavat olla ikääntä, mutta ne saatavat olla monen harvinaisen, erityisesti uhanalaisen kovoalaisen elinympäristössä.

4 Myllyharju
Kohtelualueen kaakkoispuolelle jäävä Myllyharju on taajaman sisälle jäävä, puulajistoalta monimuotoinen havumetsäalue. Se on olennai- nen osa kaupungin läpi kulkevaa viheralueverkostoa.
**Sosiaaliset arvot**

1 **Koulukeskus**
Koulun lähitympäristö leikki- ja liikuntapaikkoineen luo hyvät puutteet sosiaalisille kontakteille ja ihmisten väliselle kannassäätymisele.

2 **Ratapiha**

3 **Ulkoilumaastot**
Heti suunniteltavuuteen kaakkoispuolella ja junaradan itäpuolella ko- hoava Myllyharju on suosittu ulkoilukohde, jonka hyvä kävelyreitti-ver- kosto yhdistää kaupungin puistoihin.

**Kaupalliset arvot**

1 **Länsiportti**
Moottoritien sekä seututeiden 176 ja 170 risteysalueelle on syntynyt suuri kaupallinen potentiaali. Suuri liikennemäärä ja näkyisyys E18 tile- le muodostavat ion vetovoimakkeijan. Samalla alue toimii kaupunki- kuvallisesti tärkeänä sisäantioristeyksenä.

2 **Helsinginten itäpuoli**
Helsingintie länsiportin liikennemyyrystä Valkontien liittymään on potentiaalinen kaupallisille palveluille. Keskustan läheisyys ja Helsingi- ntien liikenne mahdollistavat suuren näkyvyyden ja hyvät yhteydet alueelle.

3 **Valkontien risteys**
Alue jonka kaupallinen potentiaali korostuu kaavoitettavana olevan Harmaakallion asuinalueen myötä. Nykyinen S-market toimii alueen kaupallisena veturina ja luo ympärilleen potentiaalista ympäristöä myös muille toimijoille.
"Kavvit pois liikenneympyrän keskeltä, heikentäväät näkymättä ja siten erikoista ja liikenteen jouhtuvuus kärsivät."

"Kasvii pois liikenneympyrän keskeltä, heikentäväät näkymättä ja siten erikoista ja liikenteen jouhtuvuus kärsivät."

"Tämä vaiosi olla hoidetum-pi vaikka istutuksilla, eism. puistomainen sisääntulokuja kaupunkin tultaessa. Ja eihä infotaulu kaupungista."
2.6 MIELIPIDEKYSELY

ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Kuvahaku: Vapaakan ulkoasu erottaa karsimatta puutarha- ja liikuntapuistosta.

Skooppia: Otika Louhise

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?

Otsikko: ASUKKAIDEN NÄKÖKULMA

Kulttuuripuutarha ja liikuntapuisto?
2.7 YHTEENVETO SWOT- ANALYYSI

Suunnitteluluken pohjoisreunassa kulkevat Porvoonkatu ja Sibeliuk- senkatu (Suuri Rantate) ovat toiminneet läntisenä pääväylänä kaupun- kiin keskiajalta asti. Alue on historian saatossa jäänyt kantakaupungin länsiruunaan ja alkanut kehittyä vasta 1900-luvulla rautatienvai- misen myötä. Uudenkaupungin kaupunginosassa rakennutti ensin 1900-lu- vun alussa ja sitten eteläinen Rauhalan kaupunginossa pääosin 1900-lu- vun puolenvälhin jälkeen.


1 Läppinen, Seppo, 2015, Tässä tie, missä kaupunki?, s.127
VAHVUDET

- kohdealueen sijainti ydinkeskustassa => lyhyet etäisyydet
- historiallinen ympäristö
- osa laajempaa viheralueverkostoa
- alkuperäisiä rakenteita olemassa
- laaja yhtenäinen alue hyödynnettäväksi
- useiden kaupunginosien risteyskohdassa
- rauhallinen ja turvallinen ympäristö

MAHDOLLISUUDET

- asumisen lisääminen alueella
- palveluiden tarjoaminen
- ratapihan uusiokäyttö
- uusi kohtamispaikka kaupunkilaisille
- yhdistävä tekijä kaupunginosien välillä
- kaupunkirakenteen tiivistäminen
- uusi turistikohte, julkinen omaleimainen puisto
- julkisten palvelujen painopisteen siirto länttä kohden
- viherkäytävien yhdistäminen

HEIKKOUDET

- historiallisen kaupungin ja uuden lansipuolen räikeä kontrasti
- Helsingintien silta maavalleineen hankaloittaa poikittaisyhteyskiä
- junarata purskurivöhyykeineen jaka kaupunkirakennetta
- sulkeutuneet näkymät lähelle keskustaa => maantietunnelma
- ruuhkautuva Valkontien risteys
- ratapiha-alueen:
  - hoitamattomuus ja roskaus
  - joutomaa leima
- alkuperäisen asemarakennuksen purkaminen
- hiipunut raideileikenne
- kaupungin pieni väestömäärä => verotulojen vähäisyys

UHKAT

- ratapiha-alueen rappeutuminen ja pusikoituminen
- kaupunginosien eriytyminen yhtenäisestä kaupunkirakenteesta
- kaupunkirakenteen hajautuminen länttä kohden
- keskustan liikkeiden näivettyminen kaupungin reuna-alueilla
  olevien läntisten kauppakeskusten varjossa
- mahdollinen maaperän pilaantuminen
- puuttuvaa suojelua ja epäselva kaavatilanne voivat johtaa pirstotun-
  neeseen suunnittelukseen
- liikenteen melu ja saastuttava vaikutus
- kaupungin muuttotappio
Kaupungin kehitys on riippuvainen monesta eri tekijästä, kuten alueen tarjoamista työpaikoista, asuntomarkkinoista, palveluista ja liikennyhdyksistä. Kohdealue ulottuu Loviisan ydinukeskustaan, ja edellä mainituilla tekijöillä on suuri vaikutus alueen kehitystä ja suunnittelumahdollisuuksia arvioitavassa. Tässä kappaleessa pohditaan ulkoisten tekijöiden merkitystä kohdealueen kehitykselle ja tarkastellaan vaihtoehtoisia ratkaisumalleja riippuen alueen erilaisista tulevaisuudennäkymistä.

3. SKENAARIOT
3 SKENAA RIOT


HELIRadan merkitys


Valkon sataman merkitys

Valko sataman on radin määrissä lasken yksi Suomen pienimpä var- sinaisia rahtiasemia. Vuonna 2007 sataman kokonaisrahatila oli 1 273 000 tn. Maakuljetuksista 250 000 tn kului rautatiekäytön ja 850 000 tn maantietä pitkin eli rautatie-osuus oli noin 23% kokonaisrahatila- teesta. Liikennevirasto on tutkinut vähäliikenteisten junaratajaan toimintoa vuonna 2014 tehdyssä selvityksessä. Vuodesta 2014 vuoteen 2012 Valkon sataman liikenne on supistunut voimakkaasti. Liikennevirasto päättyi seuraavaan päätösehdotukseen Lehto-Loviisasta radan tulevaisuutta pohtimassa:

"Jotkeltaan kunnossapitoa nykyisellä tasolla toistaiseksi. Rataasen tilanne on arvioidaan uudelleen viiden vuoden kuluttua (2019). Kunnossapidan jatkanen tämän jälkeen edellyttää vakiintunutta rautatieliikennettä ja positiivista kehityskäyntiä."

Sataman toimitusjohtaja Tiina Vepsäläisen mielestä junaliikenne on kuitenkin sataman elinkeino. Vepsäläisen mukaan liikennevirastoa ei myöskään näe vaihtoehtona rahiitsiksi liikenteen siirtämisestä kokonaan auttoille, koska tieverkko etenkin Lovisian pohjoispuolella ei ole riittävä rahitiikenteelle. Satamalla on viikoissa kolme vakuuttooraa, mikä lisäksi saattaa jätää vaihtelevasti useamman kerran viikossa tarpeen mukaan.


Loviisan sataman tilastot

<table>
<thead>
<tr>
<th>Vuosi</th>
<th>Tuonti (tn)</th>
<th>Vienti (tn)</th>
<th>Yht. (tn)</th>
<th>Muutos</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>2007</td>
<td>516656</td>
<td>756712</td>
<td>1273368</td>
<td>-23 %</td>
</tr>
<tr>
<td>2008</td>
<td>302432</td>
<td>674690</td>
<td>977122</td>
<td>-23 %</td>
</tr>
<tr>
<td>2009</td>
<td>547614</td>
<td>632099</td>
<td>1179713</td>
<td>-21 %</td>
</tr>
<tr>
<td>2010</td>
<td>479900</td>
<td>667960</td>
<td>1147860</td>
<td>-3 %</td>
</tr>
<tr>
<td>2011</td>
<td>426134</td>
<td>689153</td>
<td>1159507</td>
<td>-2 %</td>
</tr>
<tr>
<td>2012</td>
<td>290502</td>
<td>744195</td>
<td>1034697</td>
<td>-8 %</td>
</tr>
<tr>
<td>2013</td>
<td>201344</td>
<td>829213</td>
<td>1030557</td>
<td>0 %</td>
</tr>
<tr>
<td>2014</td>
<td>195252</td>
<td>747431</td>
<td>942665</td>
<td>-9 %</td>
</tr>
<tr>
<td>2015</td>
<td>172000</td>
<td>502000</td>
<td>674000</td>
<td>-29 %</td>
</tr>
</tbody>
</table>

1 HELIRadan linjausen tarkastaminen ja vaihtoehtotarkastelut Lovisan ja Ruotsin pyhätäntä alueilla, Esiselvitys 2007, Ratahallintokeskus, s. 4
2 Leskinen Teuvo, ym., 2009, Satamien tavaraliikenne selvitys, s. 65
3 Nummela, Marko, ym., 2014, Vähäliikenteiset radat, Tilanne ja tulevaisuus, s. 57
6 Uusiuma 13.10.2015
7 Uusiuma 11.2.2016 (Tammiku 2016 vs. Tammiku 2015)
8 Satamaliiton tilastot http://www.finnports.com/fi/tiilastot/
**Helsingintien silta**

Helsingintie toimii liikenteen päälähteenä Lovisaan keskustaan. 1970-luvulla rakennettu korotettu tieyhteys ja junaradan ylitettävä silta jakavat pohjoisen Uudenkaupungin ja eteläisen Rauhanan kaupunginosat toisistaan. Liikenteenäytteiset luominen kaupunginosien välille Helsingintien ylittävät on nykytilanteessa haastavaa. Yhtenä mahdollisuutena on purkaa nykyinen silta, poistaa konkeat rampit ja tasata liikenneväylä samaan tasoon muun maaston kanssa. Tämä helpottaisi liikenteisiä nykyisenä sillin korjauskustannukseksi lämmin, sillä sillan korjauskustannukset saattavat olla merkittäviä mutta sillan käyttöaika on vielä kaukaan. Lähes 700 000 euroa.1 Sillan edeltäjä on suurin tulee kyseenlaskettavaksi, koska sillan nykyinen alikulkukorkeus on noin 7 m ja nykyinen VR:n ilmoittama minimikorkeus hitaille junille on 6.75 m.1

---

**Muut vaikuttavat tekijät**

Väestökasvu on yksi merkittävimistä tekijöistä kaupungin tulevaisuutta pohditaessa. Väestökasvu määrittelee asutuksen laajennemis- 

ta ja myös kaupungin taloudellisia resurseja verorahojen muodossa. Kasvavan kaupungin on helpompi investoida uusiin hankkeisiin, kun taas väestökadon kannsa taisteleva kaupunki joutuu sitten telemään ny-

kyisen palvelutasona ylläpitämiseksi eikä uusiin hankkeisiin helposti löydy rahaa tai.

Lovisan väestökasvu riippuu useista tekijöistä. Yhteydet pääkaupun-

kiseudulle voivat parantaa oleellisesti HELI-radan myötä ja se voi lisätä kaupungin vetoarvoa asuma- ja. Mikäli kolmas ydinvoimalahank-

ke jokaisen on tehty, oli se luoda useita työpaikkoja Lovisaan seudulle. Nykyisen ydinvoimalan kahta yksikköä ollaan kuitenkin ajamassa ala-

kuun 2030 mennessä,44 mikä tarkoittaa noin 500 työpaikan poistu-

mista kaupungista. Valkon satamatoiminnan mahdollinen hiipuminen vähentäisi myös työpaikkoja.

---

**Vaihtoehtovertailu**

Korotettu Helsingintie rajoittaa Uudenkaupungin ja Rauhanal kaupungino


sen käyttöä alueen kehityskeskuksele keskeiseen. Tarkastellaan alueen kehitysmahdollisuuksia kaheen eri siltakoe-

naaon kautta:

- **S1** Helsingintien silta säilytetään
- **S2** Helsingintien silta puretaan

Koska junaradan merkitys alueen kehitykseen on suuri, tarkastellaan kehitystä myös raideiliikenteeseen kohdistuvien tulevaisuusskenaarioi-

den kautta.

**R1** Ratailiikenne loppuu

**R2** Ratailiikenne on vähäistä

**R3** Ratailiikenne aktivoitu

Seuraavan sivun taulukossa tarkastellaan kunkin vaihtoehdon hyviä ja huonoja puolia.

---

1 Siltojen yleistarkastukset 2015, Lovisaan kaupunki, VR Track, Risto Laine
2 Sähköpostiviesti Annika Salokangas, VR Track, 8.1.2016
   php?id=8076
Vertailutaulukko

<table>
<thead>
<tr>
<th>JUNARATA</th>
<th>SILTA</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Silta säilytään (S1)</strong></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>- raideliikenteen loppuessa silta menettää merkityksensä ja on turha</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>- korotettu Helsingintie siltoineen katkaisee yhteyden pohjoisen ja eteläisen kaupunginosan välillä</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>- maisemalliset haitat</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>+ ei liikenneturvallisuuteen liittyviä ongelmia liitymäkohdassa</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>+ rata-alue voidaan ottaa uusiokäyttöön myös sillan b la</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Raideliikenne loppuu (R1)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Sataman tavarakuljetukset rautateitse loppuvat. HELI-rataa ei rakenneta tai sen matkustaja-asema sijoitetaan moottoritien pohjoispuolelle ilman raidelyhtyitä Lovisaan keskustaan. Ei junaliikennettä nykyisellä radalla.</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Raideliikenne on vähäistä (R2)</th>
</tr>
</thead>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Raideliikenne aktivoitu (R3)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Sataman tavaraliikenne kasvaa. HELI-rata toteutuu ja moottoritien pohjoispudotukselta risteytysasemalta luodaan matkustajayhteys kaupungin keskustaan. Liikennetietys yli 5 junaa vuorokaudessa.</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Silta puretaan (S2)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>+ maisemallisesti paras vaihtoehto</td>
</tr>
<tr>
<td>+ ei liikenneturvallisuuteen liittyviä ongelmia</td>
</tr>
<tr>
<td>+ mahdollistaa poikittaisyhteityä Helsinginten yli</td>
</tr>
<tr>
<td>+ alueen täysimittainen hyödyntäminen mahdollista</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Liikenneriskit ja odotusajat tasoisteyksessä</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>- liikenneriskiä ja odotusajat tasoisteyksessä</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Maisemallisesti hyvä vaihtoehto</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>+ alueen parempi hyödynnettävyys rataliikenne huomioiden</td>
</tr>
<tr>
<td>+ mahdollistaa poikittaisyhteityä Helsinginten yli</td>
</tr>
</tbody>
</table>

| Liikenneturvallisuuden vuoksi on kehitettävä vaihtoehtoisia ratkaisuja junaradan ja Helsinginten liitymäkohtaan. Yksi vaihtoehto on sijoittaa rata tunneliin = suuret kustannukset |

| 50. Vaihtoehtovertailu |

---

MAANTIESTÄ ŠISPLANADIKI - Viheralueen suunnitelma Lovisaan länsioselle sisääntulovälisselle
Skenaariotarkastelu

Skenaario 1: Junaliikenne hiipuu tai loppuu kokonaan


Skenaario 2: Junaliikenne on vähäistä


Skenaario 3: Junaliikenne aktivoituu


1 Sähköposti Tiina Vepsäläinen, Toimitusjohtaja, Lovisaan Satama Oy

Tavarajuna matkalla Lovisaan satamasta Lihdun suuntaan (kuvaottu suunniteltualueella 23.5.2016)
Tässä kappaleessa tarkastellaan kansainvälistä ja kotimaisia referenssikohteita, joissa on käsitelty samantyyppisiä ympäristöjä ja teemoja kuin Loviisan kohdealueella. Kohteiden valinnassa keskitytään erityisesti tarkennettuun suunnittelualueeseen eli rataympäristön liittyviin kohteisiin. Kohteet esitellään lyhyesti ja niitä verrataan Loviisaan sekä etsitään niistä yhteneviä sekä erottavia tekijöitä käsillä olevaan suunnittelukohteeseen.

4. REFERENSIT
4.1 REFERENSSIT ULKOMAISIA KOHTEITA

Monissa kaupungeissa on jäänteitä vanhoista junaradoista, joiden käyttö on jäänyt vähän tai loppunut kokonaan. Etenkin monissa suur-kaupungeissa rataverkon kehitys on jättänyt jälkeensä autoituneita kiskoja ja tyhjenteitä rautatealaisia. Hiljentyneitä asemia ja ra-ta-alueita on otettu uusiokäyttöön erilaisin tavoin.

Kansainvälistä kohteista voidaan mainita esimerkiksi seuraavat:

- Promenade Plantée, Parisiisi, Ranska, 1989
- Park am Gleisdreieck, Berliini, Saksa, 2011
- The High Line, New York, USA, 2006-2014
- Atlanta BeltLine Eastside Trail, Atlanta, USA, 2012
- The Goods Line, Sydney, Australia, 2015


Park am Gleisdreieck, Berliini, Saksa, 2011


The High Line, New York, USA, 2009-2014


1 Internet-sivut: (luettu 26.2.2016)
http://www.britannica.com/place/Promenade-Plantee
http://standarchs.com/from-new-york-to-paris/
https://en.wikipedia.org/wiki/Coul%C3%A9e_verte_Ren%C3%A9-Dumont
2 Internet-sivut: (luettu 26.2.2016)
http://www.gruen-berlin.de/node/84/chronologie
https://de.wikipedia.org/wiki/Park_am_Gleisdreieck
3 Internet-sivut: (luettu 26.2.2016)
http://www.britannica.com/place/High-Line
Atlanta BeltLine Eastside Trail, Atlanta, USA, 2012

Vertailu Lovissaan


Vertailu Lovissaan


1 internet-sivut: [luettu 26.2.2016]
2 internet-sivut: [luettu 26.2.2016]
http://aspect.net.au/?p=384
http://architectureau.com/articles/sydney-s-the-goods-line-opens/
4.2 REFERENSIT

KOTIMÄISIA KOHTEITA

Kotimaassa kohteet ovat luonnollisesti pienempiä. Kokoluokkansa puolesta niitä onkin helpompia verrata Lovisan kohteeseen. Suomessa junarataan liittyviä kohteita ovat esimerkiksi:

- Porvoon museorautatie
- Jokioisten museorautatie
- Pieksämäen vanha varikkoalue, 2012
- Lohjan teollisuursrata, 2010
- Mikkeli, 2007
- Baana, 2012, LOC-laisemarkkitehdit

Porvoon museorautatie


Jokioisten museorautatie

Vertailu Loviisaan


Mikkeli, 2007


Helsingin satamarata (Baana), 2012

VISIO

Maantiestä kaupungiksi
5.1 HAHMOTELMIA SUUREN MITTAKAAVAN VAIHTOEHTOJA

1. Helsingintien sillan jättäminen paikoilleen = nykytilanne

- pienimmät kustannukset
- estää yhteydet Uudenkaupungin ja Rauhalan välillä
- jättää kirkon länsipuolen vaikeasti kehitettäväksi epätilaksi
- maisemallisesti kyseenalainen ratkaisu

2. Helsingintien sillan poistaminen

- mahdollistaa alueen paremman hyödyntämisen
- mahdollistaa poikittaiset yhteydet
- vaati uusia risteystarkaisuja

3. Junaradan upottaminen tunnelliin keskustassa

- mahdollistaa keskusta-alueen paremman hyödyntämisen
- liikenneturvallisuus
- suuret kustannukset
- vaati huomattavaa raideliikenteen kasvua

4. Helsingintien poistaminen Valkon risteyksen ja kirkon väliltä

- mahdollistaa kaupunginosien yhdistäminen
- runsaasti uutta kaupunkitiilaa
- suuret kustannukset
- liikenteen huomattava kasvu Porvoonkadulla

5. Junaradan siirto Helsingintien länsipuolelle

- suuret kustannukset
- vaati huomattavaa raideliikenteen kasvua
- liikenneturvallisuus
- radan hyödyntämisen myötä teollisuusalueella
- vapauttaa keskustan rata-alueen uuteen käyttöön

6. Täyteen rakentaminen

- runsaasti uutta asuinymääröitä
- vaati suuret investoinnit
- viheralueiden häviäminen ja pilkkoutuminen
- kaupallinen painopiste läänien keskustan kustannuksella
Junarataan liittyvät isot muutokset

Suuren linjan muutokset ovat kustannuksestaan huomattavia ja ne vaativat merkittävää taloudellista panostusta. Loviisan tapauksessa ratteinä väylämumuutokset liittyvät vaihtoehto vaatitsivat erittäin suurta kasvua raideliikenteeseen ennen kuin niitä kannattaa edes harkita. Radan kaivamineen tunnellin tai sen siirtö toiseen kohtaan ovat kustannustalojaan valtavia investointeja pienelle kaupungille. Mikäli raideliikenne tulevaisuudessa kuitenkin kasvaa merkittävästi, tulisi näitä vaihtoehtoja tutkia tarkemmin, ja samalla selvittää myös valtion osuutta rakennuskustannusten jakamisessa.

Paras vaihtoehto

Skenaariotarkastelun mukaan junaliikenteelle ei odoteta suurta kasvua tulevaisuudessa, lähinnä päinvastoin. Helsingintien poistaminen taasisen lisäksi liikennevirtoja Porvoonkadulla huomattavasti ja muuttaisi Uudenkaupungin alueen läpiulkokäyntiä keskustaan. Edellä mainitut seikat huomioiden junaradan upottaminen tai siirto tai Helsingintien poistaminen Valkontien risteyksen ja Kirkon väliltä eivät vaikuta relevantilta vaihtoehdolta.

Nykytilanne on haasteellinen kaupunkikehityksen kannalta, eikä mahdollista alueen täysipainoista kehitystä. Nykytietojen valossa sillan poistaminen ja alueen holistinen suunnittelu auttaisi kehittämään aluetta osana keskustakonokaisuutta ja uutta mielekästä kaupunkirakennetta. Vaikka toimenpiteet vaatii uusia liikeneratkaisuja junaradan suhteen, vaikuttaisi se nykyisen ja ennustetun liikennemuodon muuan olevan paras vaihtoehto.

Helsingintien liittyvät isot muutokset

Helsingintien poistaminen Valkon risteyksen ja Kirkon väliltä loisi suuren määrän uutta kaupunkitilaa Uudenkaupungin ja Rauhalan kaupunginosien väliselle alueelle. Tämä mahdollistaisi kaupunginosien yhdistämisen kaupunkikuvallisesti. Uusista väyläratkaisuista kuitenkin seuraisi se, että valtaosa liikenteestä suuntautuisi kaupungin keskustaan Porvoonkadun kautta, mikä voisi Uudenkaupungin kannalta olla kestämätön tilanne.
5.2 TAVOITTEET ... JA KEINOJA TAVOITTEISIIN PÄÄSEMISEKSI

Suunnitelmassa pyritään vastaamaan analyysin tuottamaan informaatioon korostamalla alueen vahvuuksia, poistamalla todettuja heikouksia, hyödyntämällä mahdollisuuksia ja torjumalla uhkia. Päävoittoena on länsisen sisäänitulovalyön imagon muuttaminen maantietunnelmasta kaupunkimaisempaan suuntaan sekä entisen ratapiha-alueen luonteen muuttaminen nykyisestä joutomaa-alueesta monipuolisteksi palvelualueeksi ja sen ottaminen hyötykäyttöön.

Suunnitteluille asetetut tarkennat tavoitteet

- länsinen sisäänitulovalyön elävöittäminen
- kevyen liikenteen verkostot ja yhteyskien parantaminen
- kaupunkikuvan harmonisoiminen (länsisten kaupunginosien sitominen keskustaan)
- palveluiden tarjoaminen
- inhimillisen mittakauvan luominen
- liikennetyykkien parantaminen
- (ydin)kaupunki-imagon laajentaminen radan länsipuolelle
- junaradan kaupunkia jakavan vaikutuksen vähentäminen
- Helsinkiin kaupunginosia eristävän vaikutuksen vähentäminen
- elämysten luominen
- viherehityksien luominen ja vahvistaminen
- vaihtoehtojen esittäminen nykytilanteelle

Keinovalikoima

Kaupungin sisäntulo

Christopher Alexanderin mukaan kaupungin sisäntulon tulisi olla selvästi havaittava ja sen tulisi myös olla paikka mistä kattava kevyen liikenteen verkosto alkaa.1 Lovisan länsiseen liittymään tulee lännestä Lovisantien (170) eteläpuolella kulkeva pyörittäjä- ja pohjoisesta, kie- man moottorinten pohjoispuolella alkaava, Lapinjärventien itäpuolella kulkeva kevyen liikenteen väylä. Pyrittäessä irti maantiehistoriaa kohti kaupunkimaisempaa ilmettä on syytä luoda kaupungille selvä alkupiste, josta saapuja havaitsee alueen luonteen muutoksen. Tämä voidaan toteuttaa luomalla sisäänitulovaliikenteeseen selkeä porttiaihe, lisäämällä kevyen liikenteen reittivaihtoja, onnistumalla rakennuskustannuksella, muuttamalla tiealueen reunoja metsäisestä hoidettumaksi viherympäräistöksi ja hidastamalla nopeuksia.

Helsingin


Kaupalliset alueet

Kaupalliset alueet

Kävely ja muu kevyt liikenne toimii parhaiten tiiviisti rakennetuilla kaupallisten palveluiden alueella ja erityisesti alueiden sisätiloissa monipuolistena ja vaihtoehtoina tarjontaa. Sen sijaan yksipuolisten isoja kauppaaluekauppoja pääasiallisena liikennealusta autot ovat käytetty liikennealustana.1 Kaupallisten alueiden liikenteen siirtäminen autoilun painotteistensa kevyen liikenteen suuntaan voidaan toteuttaa 1) tiivistämällä alueen rakennetta ja tarjoamalla useita vaihtoehtoja palveluita ja aktiiviteeteja alueella sekä 2) luomalla kävelypainotteinen päätäyys, jossa on alhaiset nopeusrajoitukset ja vähän tiennytäkkä kevyelle liikenteelle. Mm. Jan Gehlinin mukaan rakennusten tulisi myös avautua kävelylijöiden suuntaan, jolloin tihasta tulee kulkumaa mikä mahdollistaa paremman kanssakäymisen ihmisten, rakennusten ja tiemääräisten välillä.2, 3

Lovisan länsisen päätäyyn varrelle sijoituvat kaupalliset palvelut palveluvat nykyään läheisissä autoilijoissa. Suuret parkkialueet ovat näkyvästi paikalla kaupan edessä hankaloihin palveluihin. Jotta kaupallista alueellistoja saataisiin miellyttäväksemme sekä autoilijoille että kevyelle liikenteelle olisi hyvä, että kaupparaikkakunnat siirrettäisiin pienemmien poikkeattavien varsiille, joihin kuitenkin on pääsy päätäyyn.4 On suositeltavaa osoittaa poikkeaukset palveluiden takapaaveille, sivuun tai toiseen, siten etteivät ne estä kevyen liikenteen kulkevuuksia alueella.
Ratapiha-alue

Autot ovat jo vuosikymmeniä dominoinneen suunnittelua muiden kulkuneuvojen kustannuksella ja jalanjulkikäytön on monasti jätetty sivuosaan liikenteessä ja aluevarauksissa. Julkisen tila kuitenkin koetaan parhaimmillaan kävellä ja hitaasti liikkuu. Liikunnistavan muutos ohjaa pitkälti nykyistä urbania arkkitehtuuria. Aiemmin kaupunkia suunniteltiin kävijän lähtökohtaina, mutta nykyään autoliikenne tarpeen määrittellevat kaupunkirakennetta. Auton sisäinen tila poistaa ihmisen julkisesta tiasta ja tekee autolla liikkuvaisuudesta alueestä tunteettomia liikennevälineitä.1

Kaupunkitila koetaan jokapäiväisessä kävelyssä. Jalan liikkiminen on tapa jolla kaupunkitila löydetään ja asitetta ja joka muokkaa mielikuvia tehokkaammin. Se on myös päämuoto jokapäiväisessä liikkuemisessä kaupunkiympäristössä. Liikkuemisen nyt ja nopesu määrittlevät, kuinka ympäristöä kaupunkirainen havaitaan ja tulevat muokatut tiloista.2

Ratapiha-alue on kaupungin ydinalueita ja sen suunnittelussa on syytä huomioida erityisesti jalanjulkikäytön ja pyöräilyä. Keskeistä sijaitsee alueelle rakennettu julkaistu arkkitehtuurina Liikennemaihdistajien ympäristön suunnitteluteoreja ovat:

1) Paikan luattu ja henkilö eli miten ihminen voi tuntea sen omakseen
2) Paikan luettava eli rakenteen tilallinen ja yksityiskohtainen helpoppus
3) Paikan rajaus eli kuinka tieverkosto auki ja muihin julkinen tila on määritellyt rakennuksilla, puilla tai muilla elementeillä
4) Paikan sidokset ja liinkitys ympäristönsä eli fysyiset ja visuaaliset yhteydet
5) Paikan avoimuus eli mielikuvaan missä määritellään mukaan johtavan materiaalin ja muita fysistä elementtien kokoa ja mittasuhteita
6) Johdonmukaisuus antaa mielikuvan visuaaliseen ja järjestykseen
7) Paikan sisäisyys on myös iso tekijä viihdyvien luomisessa.3

Erityisesti tämä koskee pääreittien ulkopuolelle jääviä pienempiä paikallista ja kaupunginosien sisäisiä retkejä. Suunnitteluaineella ja rakastus näki voitavat uudella poikkeavaisuudella Uudessa kaupungista Rauhalaan sekä Uudenkaupungin nykyisen tieverkon päätenäkyminä pohdittaessa. Pyrkimyksenä on rauhallisemman ja pieni-piirteisemmän vaikutuksen luominen ja osaltaan myös ajoneuvojen hintuteille sekä liikenteen

Uudenkaupungin alue sopii myös hyvin ns. shared space tilaksi, misiä ajoneuvoisissa lasketkailla mikäli piirteet voivat hyödyntää saman aikavälissä ja missä kevyelle liikenteelle on etuoikeus eli autot vaivattavat jalankuljettajia ja pyöräilijöitä. Tämä tekemä tekelee alueeltakin julkista ulkoilta, joka mahdollistaa autoliikennän lisäämään muitakin aktiviteetteja. Mm. Jan Gehl esittelee kirjassaan Cities for People, että yhteiskäyttöön hidastuksia on selkeästi paras ja turvallisuuden liikennemittasuojat asuinalueilla.4

Viharelvat ovat kaupungin kehikohtu ja ne tarjoavat askulakkeen myös paikan millämielisissä ravitsemiseen, kävelyyn, juoksemiseen ja leikkipeliin. Chrisopher Alexanderin mukaan vihirelvon tulisi sijaita korkeintaan minuutin kävelymatkan päässä, jotta sitä tulisi aktiivisesti käyttää.5


1 Alexander, Christopher, et al., A Pattern Language (Towns - Buildings - Construction)., s. 279
4 Gehl, Jan, 2011, Life Between Buildings, s. 125
5 Schneider, James Robert, Walk or drive between stores? Designing Neighbourhood Shopping Districts for Pedestrian Activity, 2016, Journal of Urban Design
6 Alexander, Christopher, et al., A Pattern Language (Towns - Buildings - Construction), s. 176
8 Reid Ewing, Susan Handy, Ross C. Brownson, Otto Clemente, Emily Winsong, 6 Identifying and Measuring Urban Design Qualities Related to Walkability, Journal of Public Health and Physical Activity, 2006, 3, Suppl. 1
10 Sette, Camillo, 1986, The Birth of Modern City Planning, s. 199
11 Gehl, Jan, 2010, Cities for People, s. 235
12 Alexander, Christopher, et al., A Pattern Language (Towns - Buildings - Construction), s. 305
13 Alexander, Christopher, et al., A Pattern Language (Towns - Buildings - Construction), s. 518
14 Kaczynski, Andrew, et al., 2008, Association of Park Size, Distance, and Features With Physical Activity in Neighborhood Parks, American Journal of Public Health

53
5.3 KEHYTYSKONSEPTI

LÄHTÖKOHDAT SUUNNITTELULLE

Lovissan läntinen sisäntuloväylä on suunniteltu pääosin autoilijoiden tarpeisiin. Vauhdit ovat suuria eikä kevyelle liikenteelle ole tarjottu riittävästi vaihtoehtoja. Sisäntuloväylän varrella olevien kauppojen ja liikerakennusten valomainokset ja mainostelmat ovat huomattavan suuria, jotta nopeasti liikkuvat autoilijat kykenee he havaitsemaan. Hiotaamin liikkuvalle pyöräilijälle tai jalankulkijalle ei juuri tarjota mie-lenkintoisia kohteita.

Ihmisen havainnonkyky on suoraan suhteessa nopeuteen. Mitä suurimmilla vauhdilla menee, sitä vähemmän ehditään ympäristöstä havainnoida ja sitä suurempia pitää kyliittien ja mainosten olla.

Jotta sisäntuloväylästä kaupungin keskustaan saadaan mielenkiinto-sempi ja jotta ei synny tunnetta, että ollaan ajamassa maantietä pitkin suoraan kirkolle ja Lovissan torille, otetaan suunnittelun lähtökohdiksi seuraavat toimintamallit:

1. Päätöekonseptin sisäntuloväylällä on **vauhdin hidastaminen**. Tämä teutetaan siirtämällä liikenteen painopistettä kevyen liikenteen suuntaan ja luomalla matkan varrella toimintoja ja näkymiä, jotka avautuvat vauhdin vähentymisestä.

2. Suunnittelualueella merkittävin muutos on **sillan poistaminen**, joka mahdollistaa alueen monipuolisen suunnittelun ja sen ottamisen käytöön.

3. Ratapiha-alueesta luodaan **usu vetovoimatekijä** kaupunkirakenteen keskelle, joka toimii liimana itäisen, historiallisten kaupunkikeskusten ja Uudenkaupungin ja Rauhalan läntisten kaupunginosien välillä.
5.4 TARKASTELUALUE

ALUESUUNNITELMA

Kaupungin länsisivelle sisääntuloavälille luodaan uusi, kaupunkimaisempi ja hoidettuimpikuimo. Tavoitteena on päästä maantiemaisesta tunnelmasta kohti kaupunkimaisemmaan ja hoidettummaan sisääntuloa, jolloin kävävä voi heti ensimmäiseen liikennemyyprään tullessaan tu- teaa saapuneensa kaupunkiin. Tämä toteutetaan luomalla väylin yhte- yteen uutta mielenkiintoista nähtävää ja palvelutarjontaa, joka edes- auttaa myös ajoinopeuksien alentamisessa.

Liikennemyyprästä Valkon risteykseen


Valkon risteyksestä Helsingintiellä


N1

Näkymä Helsingintieltä kaakkoisesta
5.4.1 Aluejako

Helsingintien varrella suurin muutos on kaupallisten alueiden laajenneminen tienvaiheen suuntaisesti Lidin eteläpuolelle ja S-marketin luoerissä eteläpuolelle. Uudenkaupungin asuinalue laajenee itään kohti junarataa ja nykyiset epämääräiset metsäkisköalueet muuttuvat hoidetuksi puistoalueeksi, joka laajenee itään Asemapuiston myötä. Suomenkielinen koulukeskus tarjoaa sosiaalisia ja liikunnallisia palveluita, jotka laajenevat länteen ja radan länsipuolelle.

Alla olevasta rakennevertailusta nähdään, kuinka Helsingintien varrella esitetyt kaupalliset keskittymät muuttavat alueen luonneta kiinnittymällä tiiviisti osaksi tien reseptivyöhykettä. Ratapihaluote muuttaa suhteellisen tyhjästä joutomaa-alueesta Helsingintien pohjoispuolisten asuin korttelien ja eteläpuolisten julkisten rakennusten myötä osaksi tiiviimpää kaupunkirakenneretta. Rakennusten välillä jäävät alueet ovat suurimmaankin osaksi hoidettua puistoympäristöä.
5.4.2 Liikenne

Autoliikenteelle on suunnitelmassa esitetty uusia liittymiä Lidlin eteläpuolelle Teknikonttieltä Porvoonkadulle, Valkon risteyksestä Uuteenkaupunkiin Uudenvaakunkiin sekä Helsingin ja neuvoksen risteävä uusi poikittaisliittymä Rahualasta Uuteenkaupunkiin Seppälänjen pohjoiseen. Ajonopeudeksi pohjoisesta liikenneympyrästä Valkonttel-le on esitetty 50 km/h ja siitä kaupunkiin pään 40 km/h. Pienemmille poikittaisliittymille on esitetty 30 km/h nopeusrajoitusta. Tämä mahdostaa ns. shared space liikenteen eli useiden eri liikennemuotojen yhteen onnettomuusajan vähentämiseksi.

5.4.3 Tieleikkaus A-A´ 1:300


1. Puistomainen viherehtare väylän itäpuolella
2. Asfaltoitu käävelväylä 2,5 m
3. Asfaltoitu pyöräkaista 2,5 m
4. Itään viettävä viherkaista ja lehmuskujanne 7,0 m
5. Helsinginte, 2-suuntainen autoliikenne 10 m
6. Viherkaista, jossa lehmuskujanne 12 m
7. Asfaltoitu kevyen liikenteen väylä 3,5 m
8. Havupuuvattainen metsikko väylän länsipuolella

5.4.3 Tieleikkaus B-B´ 1:300


1. Puistometsä Helsinginten pohjoispuolella
2. Asfaltoitu kevyen liikenteen väylä 4,0 m
3. Viherkaista, jossa lehmuskujanne 3,0 m
4. Helsinginte länteen 5,0 m
5. Viherkaista, jossa kukkaistutuksia 3,0 m
6. Helsinginte itään 5,0 m
7. Viherkaista, jossa lehmuskujanne 3,0 m
8. Asfaltoitu kevyen liikenteen väylä 4,0 m
9. Puistometsä Helsinginten eteläpuolella
5.4.3 Tieleikkaus C-C’ 1:300


<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>Kuvaus</th>
<th>Mitta</th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>01</td>
<td>Kallioleikkaus Helsingintien pohjoispuoelle</td>
<td>2,5 m</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>02</td>
<td>Pyöräkaista läteen autotien reunassa</td>
<td>1,8 m</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>03</td>
<td>Helsinginte, 2-suuntainen autoliikenne</td>
<td>7,0 m</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>04</td>
<td>Pyöräkaista tätä autotien reunassa</td>
<td>1,8 m</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>05</td>
<td>Viherraista, jossa lehmuskujanne</td>
<td>3,0 m</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>06</td>
<td>Asfalttoitu kävelyväylä</td>
<td>2,5 m</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>07</td>
<td>Puistometsä Helsingintien eteläpuolella</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>08</td>
<td>Kivituhkapintainen polku puistometsän läpi</td>
<td>3,0 m</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

5.4.3 Tieleikkaus D-D’ 1:300


<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>Kuvaus</th>
<th>Mitta</th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>01</td>
<td>Kerrostalokorttel Seppäläntien itäpuolella</td>
<td>2,5 m</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>02</td>
<td>Julkinen puistoalue Helsingintien pohjoispuoelle</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>03</td>
<td>Asfalttoitu kävelyväylä</td>
<td>2,5 m</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>04</td>
<td>Pyöräkaista ja lehmuskujanne</td>
<td>3,0 m</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>05</td>
<td>Helsinginte, 2-suuntainen autoliikenne</td>
<td>7,0 m</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>06</td>
<td>Pyöräkaista läteen autotien reunassa</td>
<td>1,8 m</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>07</td>
<td>Viherraista ja lehmuskujanne</td>
<td>3,0 m</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>08</td>
<td>Asfalttoitu kävelyväylä</td>
<td>2,5 m</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>09</td>
<td>Kivituhkapintainen polku puistometsän läpi</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>10</td>
<td>Puistometsikkö Helsingintien eteläpuolella</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
5.4.3 Tieleikkaus E-E’ 1:300


Vanha kartonkitehdas
Asfaltoitu kävelvyväly 3,0 m
Pyöräkaista länteen
Kadunvarisypäksinti
Yksisuuntainen autoote länteen
Viherraista ja lehmuskujanne
Kivituhtapintainen kävelvyväly 4,0 m
Nurmialue
Nurmialue
Kivituhtapintainen kävelvyväly 4,0 m
Viherraista ja lehmuskujanne
Yksisuuntainen autoote itään
Kadunvarisypäksinti
Pyöräkaista itään
Asfaltoitu kävelvyväly 3-4 m
Almin talo
5.4.3 Tieleikkaus F-F’ 1:2000

### 5.4.4 Toiminnallinen rakenne LIIKENNEYMPYRÄSTÄ KIRKOLLE

<table>
<thead>
<tr>
<th>ALUE</th>
<th>YHTEYDET</th>
<th>OMINAISUUDET</th>
<th>ELEMENTIT</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Liikennepyrstää Valkon risteykseen</td>
<td>Moottoritie Lapinjärventie Porvoonkatu Teollisuus Ka ppä</td>
<td>50 km/h</td>
<td><img src="image1" alt="Elementit" /></td>
</tr>
<tr>
<td>Valkon risteyksestä Seppäläntelle</td>
<td>Uusikaupunki Harmaakallio Ka ppä Satam a</td>
<td>40 km/h</td>
<td><img src="image2" alt="Elementit" /></td>
</tr>
<tr>
<td>Ratapiisto ja Asemapuisto</td>
<td>Uusikaupunki Keskusta Raahala Metsä Pelto Esplanadi Myllymäki</td>
<td></td>
<td><img src="image3" alt="Elementit" /></td>
</tr>
<tr>
<td>INTERVENTION</td>
<td>MATERIALS</td>
<td>KATUTILA</td>
<td>ARKKITEHTUUURI</td>
</tr>
<tr>
<td>--------------</td>
<td>------------</td>
<td>----------</td>
<td>----------------</td>
</tr>
<tr>
<td><img src="image1" alt="Diagram" /></td>
<td><img src="image2" alt="Materials" /></td>
<td><img src="image3" alt="Katutila" /></td>
<td><img src="image4" alt="Architecture" /></td>
</tr>
<tr>
<td><img src="image5" alt="Diagram" /></td>
<td><img src="image6" alt="Materials" /></td>
<td><img src="image7" alt="Katutila" /></td>
<td><img src="image8" alt="Architecture" /></td>
</tr>
<tr>
<td><img src="image9" alt="Diagram" /></td>
<td><img src="image10" alt="Materials" /></td>
<td><img src="image11" alt="Katutila" /></td>
<td><img src="image12" alt="Architecture" /></td>
</tr>
</tbody>
</table>

65
5.5 **SUUNNITTELUALUE**  

YLEISSUUNNITELMA


66

**MAANTIESTÄ ESPLANADIKSI** - Viheralueisuunnitelma Lovisoan läänitse sisääntuloväylälle
5.5.1 Alueellinen rakennus

Yhteydet

Pysäköinti
Suunnitteleluvauelle on osoitettu yhteensä lähes 450 autopaikkaa, joista 370 on maanpäällisiä pysäköintialueita sekä kadunvarspysäköintiä. 80 autopaikkaa on esitetty sijoitettavaksi asuinkerrostalojen alapuolisiin, maanalaisia pysäköintiinti in. Pentaloalueella on laskennallisesti paikka kahdele autolle kussakin pihassa, eli yhteensä 26 autopaikkaa. Suurimmat pysäköintialueet ovat julkisten rakennusten edustalla alueen pohjoissosassa ja uimahallin eteläpuolella. Lisäksi kouluon ja kulttuurikeskuksen välille jää suuri pysäköintialue.

Rakennukset
Helsinginten pohjoispuolelle luodaan uutta asutusta ja julkisia palveluita. Rakennukset linkittyvät Uudenkaupungin taloihin ja niiden korkeus nousee rataa kohden. Idänpuoleiset rakennukset avautuvat puistoon pain. Alueen pohjoisosan julkiset rakennukset ovat pääosin kaksikerroksisia, kukun ottamatta veturihallit, joka on korkea yksikerroksinen ja hallimainen rakennus. Pentaloalueella rakennuksien keskimääräinen koko on 150 m² ja talot voidaan rakentaa 1.5 kerroksen korkeuksiksi eli yhteensä alueella on noin 2 900 k-m². Puistoon rajautuvien 3-kerroksisten kerrostalokorttelien kerrosinta-ala on 3 750 k-m²/ korttel ei yhteensä 7 500 k-m². Asuin- ja päivätuuliteet on osoitettu yhteensä 10 400 k-m², joka vastaa keskimäärin 206 asukkaan tilantarvetta (50 m²/asukas).

<table>
<thead>
<tr>
<th>Kohde</th>
<th>k-m²</th>
<th>Ks</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1. Julkisten rakennukset</td>
<td>5 400</td>
<td>II</td>
</tr>
<tr>
<td>2. Pentaloalue</td>
<td>2 900</td>
<td>kS</td>
</tr>
<tr>
<td>3. Kerrostalokorttel</td>
<td>7 500</td>
<td>I</td>
</tr>
<tr>
<td>4. Varastorakennus</td>
<td>1 200</td>
<td>kS</td>
</tr>
<tr>
<td>5. Asemavarintola</td>
<td>600</td>
<td>I</td>
</tr>
<tr>
<td>6. Puistokaiviva</td>
<td>150</td>
<td>I</td>
</tr>
<tr>
<td>7. Liikerakennus</td>
<td>550</td>
<td>I</td>
</tr>
<tr>
<td>8. Uimahalli</td>
<td>3 500</td>
<td>III</td>
</tr>
<tr>
<td>9. Liikunta ja kulttuurikeskus</td>
<td>2 900</td>
<td>III</td>
</tr>
</tbody>
</table>

MAANTIESTÄ ESPLANADIKI - Viheraluesuunnitelma Loviisan lääniselle sisääntuloväylälle
5.5.2 Tunnelmaan vaikuttavat tekijät

**Materiaalit**

Ratapuiston materiaaliavalikoimassa hyödynnetään olemassa olevaa toimintaympäristöä ja pyritään sopeuttamaan uudet materiaalit siihen. Veturihallinn ja vanhan kartonkitehtaan punertava tiili, varastorakennusten punamultaiset puuseinät ja rata-alueen harmaa raidesepeili, uusiin ruostuneet metalliset kiskot sekä ajan patinoimat ratapölykit luovat materiaalimaailman lähtökohtat, mitä käytetään pohjana myös uusia materiaaleja valittaessa.


Alueella käytettäviä materiaaleja

- Asfaltti
- Variasfaltti (pyöräkaistat)
- Kivituhi
- Nurmi
- Motsapohja
- Pihkaswellus
- Keinonurmi
- Raidesepeili
- Kivys
- Betoni
- Turva-alusta
- Puu
- Vesi
- Pensaat
- Perennat

Maisematila


Lähestytytessä helsingintietä kohti kirkkoa saavuttaan ensin bulevardityyppiselle väylälle, missä kirkko näkyy kapean puukujanteen keskellä. Ratapuiston kohdalla puukujanne katkeaa ja näkymä avautuu ja jatkuu liikenneympyrän itäpuolella esplanadityyppinen ratkaisuna, missä kirkko on nousevan maaston laella.

**N2**

Bulevardityyppinen näkymä Seppäläntien länspuolelta kirkkoa kohti

**N3**

Junaajan länspuolella puukujanne katkeaa ja maisematilla avautuu
Valaistus

5.5.3 Alueleikkaus A-A' 1:400 UIMAHALLI JA KULTTUURIKESKUS


LEIKKAUS A-A'

01 Seppälänte (molemmilla puolilla metsiköt)
02 Uimahalli
03 Höyrysuikut ja kivettä aukio
04 Junaradan suuntainen asfaltoitu kevyen liikenteen väylä
05 Elävä aita (tällä kohdalla versiota)
06 Raidesepelikumpareen päällä kulkeva junata
07 Kulttuuri- ja liikuntakeskus
08 Ratakatu (länsireunassa kadunvarsipesüköinti)
09 Kaupunginarkisto
5.5.3 Alueleikkaus  B-B’  1:400

ASUINKORTTELI JA ASEMARAVINTOLA


LEIKKAUS  B-B’
01 Uusi pientaloalue Tykitokkadun ja Seppäläntien välissä
02 Seppäläntie (itäreunalla kaduvarsiypsäköinti ja molemmuin puolin kävelyte)
03 Kerrostalokorttelit, joka alapuolella autoparkoitus
04 Kivistäkapintainen kävelyväylä
05 Julkison puiston puolella oleva kivistäkapintainen kävelyväylä
06 Leikkipaikkama liittyvä pienoisrautat
07 Junaradan suuntainen asfaltoitu kevyen liikenteen väylä
08 Elävä aita (talila kohdalla historiallinen puuaita)
09 Raideperäikumpareen päällä kulkeva junarata
10 Asemaravintola ja sen länsipuolella asemalaituri [museojunapyysäkki]
11 Ratakadun puoleinen aukio ja autopysäköinti
5.5.3 Alueleikkaus C-C' 1:1000 RATAPUISTO


LEIKKAUS C-C'
01 Rauhalantie
02 Piknik-alue
03 Uimahalli
04 Höyryaukko
05 Skettipaikka
06 Puistometsikko
07 Puistokioski
08 Parkour-alue
09 Helsingintie
10 Asuin korttelit
11 Leikkipaikka
12 Asuin korttelit
13 Tapahtumatorni
14 Veturimuseo
15 Porvoonkatu

LEIKKAUS D-D'
01 Parkour-alue
02 Puistokioski
03 Metsikkölampi
04 Saari lammen keskellä
05 Puistometsikko
06 Seppäläntie
07 Puistometsikko
08 Kävelyreitti

74 MAANTIESTÄ ESPLANADIKI - Viheralueesuunnitelma Loviisan lämpötilalle sisääntuloväylälle
5.5.3 Alueleikkaus D-D' 1:400 PUISTOKIOSKI JA LAMPI
5.5.4 Toiminnallisuus

siksi. Parkour-alue sekä skieppaikka tarjoavat liikunnallisen temmel-lyskentän nuorille. Länsipuolelle jää rauhallisempi metsikköalue lampi-neen, joka toimii vastapainona vauhdikkaaille toimintoalueille. Alueen eteläosassa on uimahalli sekä kulttuur- ja liikuntahalli, joka sisältää esimerkiksi suikapallokenttiä ja keilaratöitä. (katso myös Susunitelmien tarkennus, s. 82).

5.5.5 Teema 1 RAUTATIEYMPÄRISTÖ


1. Junarata
2. Veturimuseo
3. Teemaan liittyvä taideteos
4. Asemaravintola ja pysäkki
5. Vanha puuaita
6. Leikiasema
7. Pienoisrautatie
8. Odotuslaiturit
9. Parkour-alue
10. Skeittipaikka
11. Höyryaukto
12. Kiskolabyrintti
Monikäyttöinen odotuslaituri

Odotuslaituri tuo mieleen vanhat puiet odotuslaiturit vanhoilla rautatiesemilla. Sitä voidaan käyttää istumiseen tai sen päällä voidaan esiintyä. Päivityään varrella tasaisen odotuslaiturin päällä voidaan myös järjestää näytteilyitä, jotka kaupunkiin saapuva varmasti huomaa. Odotuslaituri toimii myös perinteisessä käyttötarkoituksessa eli se voi toimia kohtauspisteenä tai siinä voidaan odottaa kun puomit ovat alhailla ja juna ohittaa risteysalueen.

Höyryaukio

Kuumaan kesääpäivänä ei mikään vilvoita sen paremmin kuin vesi. Uimahallin ja junaradan välissä on kivetty aukio, jonka keskellä on maasta nousevaa vesihöyryyphiihkuja. Kävely vessikumun läpi vilvoittaa ja maasta suhdelevat sumusuiikut tuovat mieleen vanhojen höyryveturien pippusta kohonneet höyryturuprahdukset.

Kiskolabyrintti


Muut rakenteet

Koska junat kulkevat julkisen puistoalueen läpi, rata tulee turvallisuussystä suojata aidalla. Aidan ei kuitenkaan tarvitse olla perinteinen kaaverikkoratkaisu, vaan se voidaan toteuttaa myös innovatiivisemmin. Suunnittelualueella oleva pitkä, suora aitaelementti otetaan Ratapiston läpi vieväksi taideaiheeksi, joka tarjoaa nähtävää ja koettavaa koko puiston pituudelta. Jaksottain muuttuvat aitaelementit liittyvät ympäriöiin toimintoihin.

**Kasvailta** alueen pohjoispäässä koostuu istutetusta kasvillisuudesta, kuten pajasta ja perinteisemmästä pensasaidasta. **Valoailta** on mettä liirunolle tehty valokelementeistä muodostuva aidan osa, joka on päivältä tavallinen metallia, mutta herää hámárän myötä eloon. Valoailta on myös lähitohto koko aidan pituiselle liikkuvalle valolle, joka liikkuu joko kävelijöiden mukana tai sykäästäin. Puistoon liittyvät tapahtumatilat ovat hyvä näköyhteys valoailtaan ja etenkin talvisailkaan se tuo tunnelmaa pimeään ympäristöön. **Perinteinen puuailta** on muistuma historiallisesta puuaimesta, jota käytettiin alueella vanhan aseman aikana (Katso Kuva s. 10). Se ohittaa asemaravintolan terasseen ja sitä käytetään myös puistoalueen eteläpäässä. **Lasiaitaa** käytetään Helsingintilin molemmilla puolin keveänä ja läpiikku�tavan ratkaisuna alueella, jonka kautta saavutetaan kaupunkiin ja missä puistonäkymät halutaan saada mahdollisimman avoimiksi ja läpinäkyviksi. **Taidailta** sijoituu puiston eteläpuolelle ja se voi olla paikka graffittimaalaukseen tai tila-paisille aitaan kiinnitettävälle tallentokeskeille. Sen lähistölle sijoituvat mm. skeittopaikka ja parkour-alue. **Vesiailta** on lyhyt kivinen aitaosuus, jonka päästä valtuutettu alhaalla olevaan altaaseen (Katso Detaljesimerkki s. 84). Se liittyy lähiseisesti höyrysuikkammeen ja uimahallin. Talvella aitaan voidaan toteuttaa jääpautus. Lukkoja on perinteisesti kiinnitetty siljöihin kaitseesi ikuisen rakkauden merkiksi. Ratapiston eteläisin aitaosuus toteutetaan vastaavalla periaatteella lukkoaitana, johon rakastavaiset voivat kiinnittää lukkoja oman liitonsa symboliksi.

Turhien aidadyllisten ja oikopolkujen välttämiseksi aitaan sijoitetaan porttia ja radan ylityspaikka jalankulkijoille sekä puiston pohjois- että eteläosan keskiivelle.
5.5.7 Suunnitelman tarkennus

Suunnitelman tarkennuksessa tarkastellaan Helsinginten ja junaradan risteyksaluettetta, joka on puistoakselin ja sisääntuloväylän keskiössä.

Aivan alueen eteläosassa, ulmahallin pohjoispuolella on skeittipaikka, joka rajautuu länsipuolelta puistometsään ja itäpuolelta avoimeen nurmikentään. Betoniset korut ja rampit kaartelavat alueen sisällä, ja alueen reunoihin on istumapaikkoja sekä itäpuolella pensaita. Skeittipaikalta on lyhyt matka parkour-alueelle, joka on kolmen kulkuväylän risteyksenhallussa.

Puistometsä ja sen sisäilmä lampi luovat pieni varjoisaan nurkkauskerran Ratapiston reunaan. Lampea kiertävät kävelypolut kulkevat mutkitellen ja ympäristö luo kiirettömän vaikutelman. Puistokioski metsän ja avoimen puistoalueen rajapinnassa avautuu molempiin suuntiin ja toimii hyvänä tapaamispaikkana monen ikäiselle ryhmille.


Puistoalueen avoimille murumäärille sijoitetaan tiettyihin kohtiin maasta kohoa juuri perennassarekkeita, joilla luodaan silmänäkioa ja poikkeamaa muuten tasaisten alueiden vihreään pintaan.

Ulimahallin matalamman osan päällä perustetaan yleisölle avoin katto-puutarha, missä voidaan viileällä hyötykasveta ja sitä voidaan käyttää erilaisiin kasvialojokkeihin kaupunkiympäristössä.

Asuinpotkutilit Helsinginten pohjoispuolella suojavat sisäänsä puolijulkiiset sisäpihat, joissa on pienet kivet yleisellä ja istutusryhmät rakennuksia sivuviivan polkujen valissa.
Detaljiesimerkki


Vesilaidan toimintaperiaate

Vesilaita on höyryaukon ja radan välissä oleva aitaelementti. Se on noin 1,2 metriä korkea ja suojuuttu päältä metallisella suojahatulla. Aidan runko on muurattu rakenne, ja sen vedenpuoleinen pintaosa on granittiä, johon on hoitettu vaakasuoria uria. Kviiptaa pitkin valvaa vesi hyppelehti urien yli luoden samalla solisevaa ääntä. Vesi kerääntyy aidan edustalla olevaan altaaseen, mistä se pumpataan takaisin aidan yläosaan.

Höyryaukio

![Höyryaukio](image1)

![Vesilaidan toimintaperiaate](image2)
Kasvillisuus

Helsinginten varrella voidaan kuunannevinta käyttää puistolehmuksiä tai niiden rinnalla myös muiden puulanajien kapeakasvuisia lajikkeita, kuten tammea tai rauduskoivua. Pitkät puukujanteet kannattaa monimuotoisuuksensa turvaamiseksi istuttaa siemenlisäystä taimimateriaaliin. Asuinrakennusten läheisyydessä katupuiden tulisi olla niukasti siitelpäytä tuottavia muotoja asukkaiden allergioiden miniomiseksi.


Toiminta-alueita reunoittavat pensaat istutetaan kestävästi ja varmoista lajikkeista, minkä lisäksi huomioita tulee kiinnittää niiden näyttävyyteen. Pensainen voidaan käyttää esimerkiksi eri synne-, hortensia-, kuusama- ja jasmikelajikkeita sekä angervoja.


Terminen kasvukausi eli vuorokauden kesiilläpöytälinnyn jatkuväte yli +5 asteen alkaa etelärannilla huhtikuun lopulla ja päätyy lokakuun puolivälissä. Alla olevassa taulukossa on esimerkkinämäisesti esitetty joitakin perennassarekkeissa käytettäviä kasvilajeja. Taulukosta nähden niiden kukinta-aika sekä kukan väri.  

<table>
<thead>
<tr>
<th>Terminen kasvukausi</th>
<th>1</th>
<th>2</th>
<th>3</th>
<th>4</th>
<th>5</th>
<th>6</th>
<th>7</th>
<th>8</th>
<th>9</th>
<th>10</th>
<th>11</th>
<th>12</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Keltanarsissi</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Kevätvuohenjuuri</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Tarhatulppaani</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Hämähäkkikukka</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Komeb upiini</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Kaunokainen</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Šm ml leimu</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Valkovuokko</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Terminen kasvukausi eli vuorokauden kesiilläpöytälinnyn jatkuväte yli +5 asteen alkaa etelärannilla huhtikuun lopulla ja päätyy lokakuun puolivälissä. Alla olevassa taulukossa on esimerkkinämäisesti esitetty joitakin perennassarekkeissa käytettäviä kasvilajeja. Taulukosta nähden niiden kukinta-aika sekä kukan väri.
Viimeisessä kappaleessa pohditaan suunnitelmien vaikutuksia kaupunkikuvaan, liikenteeseen, palvelutarjontaan ja viheryhteysiihin sekä suunniteltujen alueiden liittymistä ympäristöön. Lisäksi otetaan kantaa suunnitelman toteutusmahdollisuuksiin, mahdolliseen rakentamisen vaiheistukseen sekä jatkosuunnittelun tarpeeseen. Lopuksi käydään läpi työn kulku ja reflektoidaan oppimisprosessia.
6.1 SUUNNITELMAN VAIKUTUKSET

Kaupunkikuvallinen merkitys

Suunnitelmia muuttaa kaupungin länsipuolen imagoa maantiemaisesta ympäristöä kaupunkimaiseen suuntaan. Selkeä muutos sisäantuloväylän ympäristössä havahduttaa kaupunkia saapajan. Viheralueiden muuttuminen hoidetuksi, kevyen liikenteen väylien lisäämisen sekä selkeä porttiaihe liikenneystysmassa luovat mielikuvaa muutoksesta.

Helsinginten sillan poistaminen ja tielinnan laskeminen ympäriövän maaston tasoon muuttaa sisäantulonäköstä merkittävästi. Kirkkoa lännestä lähestyttää laskedudatta 10 metriä nykyistä alemmalle ta-solle, minkä vuoksi katseluulitamin kirkkoon nähdä nousee. Kirkko näyttää korkeammalta ja juhlavamma nousevan puistoakselin päässä.


Tasoristeys
Radan nykyisellä käytöstä julkaistaan noin kerran päivässä sulkien tällöin Helsinginten liikenteen tasoristeystä hetkellisesti. Tarkastellaan junan aiheuttama liikenteen pysäytysaikaa Helsinginten seuraavien esimerkkien valossa:

- Junan pituus 800 m (40 vaunua x 20 m/vaunu) 
  - Junan vauhti 40 km/h
  => Ohitusaika t = 0.8 km : 40 km/h = 0.02 h = 1 min 12 sek

- Junan pituus 900 m (45 vaunu x 20 m/vaunu) 
  - Junan vauhti 30 km/h
  => Ohitusaika t = 0.9 km : 30 km/h = 0.03 h = 1 min 48 sek

Vaikka mukaan lasketaan puomien laskemiseen ja nostamiseen kuuluva varaoikea, niin junan autoliikenteelle aiheuttama odotusaika jää molemmissa tapauksissa ajan kohdalle minuuttiin. Kuinka monta autoa kulkee kahden minuutin aikana Helsingintetä? Kesämääräinen vuoropea liikenne keskustasta poispaan on 2200 ajoneuvoa/vrk ja tästä kulkee huippuminnin aikana noin 10%, joka vastaa 3,5 autoa minuuttissa. Näin ollen laskennallisesti kahden minuutin aikana pahimpaa ruuhka-aihetta koepeitä 7 autoa joutuisi odottamaan junan ohiutusa- tta. Tului myös selvitää voidaanko junan liikennöinti esimerkiksi ajottaen johonkin muuhun kuin autoliikenteen pahimpaan ruuhka-aihasta?

Liikenteenratkaisut


Muutokset palvelutarjontaan

Viheryhteydet


Liittyminen ympäristöön


Nykyinen tilanne (Ilmakuva Google Maps 2015)

Suunniteltu tilanne
6.2 AIKATAULU JA VAIHEISTUS

I vaihe 2018 →
- 1. liikenneypyrö ja infopiste
- kevyen liikenteen väylä Helsinginten itäpuolelle
- kaupallisten palvelualueiden rakentaminen Lidl:n eteläpuolelle sekä S-marketin ympäriin
- Väkmenten risteyks

II vaihe 2020 →
- Helsinginten sillan purkaminen
- Uudenkaupungin asuinalueen aluevaraus

III vaihe 2022 →
- poikittaispuisto
- uimahalli
- kulttuurikeskus

6.3 JATKOSUUNNITTELU

Tässä työssä on laadittu yleissuunnitela, joka esittää perustellun vaihtoehdon Helsinginten ja entisen ratapihi-alueen kehittämiseen. Suunnitelmasta on toima lähtökohtana ja esimerkkinä alueen jatkokehit- tämista pohdittaa.


Ratapihan aiempi käyttö on voinut jättää maaperään jäämiä, joiden laatua ja määrää on syytä selviittää mahdollista uutta asuinrakentamis- ta suunniteltaessa. Ratsaa ja ratapihoa on aiemmin käytetty mm. atomip- voimalan kuljetuksiin ja rahtisatamasta on myös voinut kulkea monen- tyypistä materiaalia ratapihan kautta.

Tasoristeykseen ja liikenneypyröihin liittyvät liikennejärjestelyt vaati- vat tarkempaa perehtymistä ja ne voivat osaltaan vaikuttaa suunnitel- man rakenteeseen. Liikenneypyröiden mitoitus ja tarkempi sijoittelu tulee tutkiä samoin kuin selvittää yhteyskenen toimivuus ja kapasiteetti nykyisellä ja arvioidulla tulevaisuuden liikennemääriällä.

Rakentamisen kustannusvaikutukset on arvioittava ja selvitetettävä rahoit- tusmahdollisuuksia valitton, kaupungin ja yksityisten tahojen kesken. Alueiden ja kaupunkien kehitykseen on mahdollista saada tukea myös Euroopan aluekehitysrahaston kautta.\footnote{http://ec.europa.eu/regional_policy/th/funding/erdf/}

\footnote{http://ec.europa.eu/regional_policy/th/funding/erdf/}
**6.4 PROSESSEIN REFLEKTOINTI**


Työprosessi on avannut minulle uusia puolia maisema-arikkitehtuurin työkalustani. Työn aiheipin liiikkuu osittain oman pääaineeni, maisemen suunnittelutaidon rakentaminen, ulkopuolella ja liittyy paljon myös kaupunki- sekä liikennessuunnittelulain myös niille alueille.

**Näkökulmien moninaisuus**

**Oppimisprosessista**

**Aiheen merkityksestä**

**KIITOKSET**
Kiitokset työn kommentoinnista, mielipiteistä ja viineistä Jyrki Sinkki- läle, Ria Ruokoselle, samoin Svi Peltolalle ja Maarit Mantysaarelle Lovisan kaupunkisuunnittelusta sekä Lovisan asukkaille, kollegoille työhuoneelta ja perheelle.
LIITE 1 20.1.-7.2.2016 toteutettu mielipidekysely Loviisan läntisestä sisääntuloväylästä ja ratapihallaukeesta

Toteutin Loviisassa keväällä 2016 mielipidekyselyn, jossa pyysin kaupungin asukkaita ottaamaan kantaa län
tisen sisääntuloväylän ja rata-alueen ympäristöön. Kyselyssä kehotettiin kertomaan alueen hyvät ja huonot
puolet sekä esittämään mahdollisia kehitysehdotuksia. Kysely toteutettiin nettikyselyyn, minkä lisäksi pidin
yleisötilaisuuden Loviisan kirjastossa. Kyselyä mainostettiin myös paikallislehdissä. Nettikyselyyn tuli 57 vas
tausta ja suullisesti mielipiteensä kertoi 1 asukas.
1. Liikenneympäristö
- Mieletäni suojatte, ettei moottoritien rampit Liivosaan tulevasta on liian lähellä risteystä kun samalla autoilijan pitää katsoa Lapinjärven suunnasta mahdollisesti tulevia autoilijoita.
- Kasvit pois liikenneympäristön keskelä, heikentävät näkyvyyttä ja siten ennakointi ja liikenteen jouhuesvi käräsidät.
- Liikenneympäristö on liian pieni. Isot rekeltjät joutuvat oikaisemaan keskikorokkeen kautta.
- Kylään tärä jonkin kesokiistoon kaipaasi. Ei kuitenkaan näkyvyyttä tä ympyrän estävän.
- Pitäisi olla välempi ajoilta koko ympäristä. Porsoonkujaista tulevat ajavat liian akkii ympyrään, jolloin voi syntyä vaarallisuus. Liikenneympäristön keskustaa ehkä ratamakaminaan voidakseen nähän sen vastakaiselle puoleelle ja ennakoita ympyrään saapuvaa muuta liikennettä. Liikenneympäristötä alkaen keskustaa nopeusrajatusta pitäisi alentaa max. 50 km/h, sillä jalanikulijoita ei havaitse (ammattikoululaiset oikeavat Helsingin yli tasmalleen Liid’in kohdalla).
- Tuohon voisi laittaa vaikka jonkin hienon taidekoetek, joka toivottaa terveutua kaupunkiin. Jokin asia mikä on omaina Lovissalle.

2. Lidlin ympäristö
- Alikulkuiselta tai suojatte Lidlin pihalta Helsinginten yli kävelyttelle.

3. Helsingintie kaakkoon
- Tämä voisi olla hoidetumpi vaikka istutuksilla, esim. puistomainen sisäantulukoja kaupunkin tutela. Ehkä infotaulu kaupungista. Uiseen keskeillä kaupunkia turistit ihmettelee ohikulkijoille, että mistä löytyy mitäkin.
- Tuohonkin sopii asuntoja kerrostaloja.

4. S-Marketin ympäristö
- Samoin kuin Lidin ympäristö kaapaa jottai kaunistaa. Tyhjiä ja kokkioja alueita. Voinos laittaa jottai kaunistaa maisemoin od vaikka vihreää puistoamista ajattelua. Hyvät vaiheistenen!

5. Valkontien risteys
- Liikenneympäristö helpottaisi ajoittaa ruukkaa.
- Helsingin suunnasta Valkoon kääntyviin autoille kääntyvien kaista.
- Tässä pitäisi ehdottamasti olisi tien levennyys Valkosta tullessa käänty- tyessä keskustaan pain, että oikealle pääsee kääntymään ohi niiden jotka joutettaan kääntymään varasemmalle. Jonoin usein!

7. Helsingintien silta
- Koko rakennettu teko(nyhtä onkin sitten olemassa ohtusti) joka johtaa suoraan kohti kirkkoa, oli vuosiaan MADE. Kaunis puisto- mainen katu ja vanha kaunis asemarakennus tuhottiin!
- Silta puretaan ja tarsonirsteys tilalle. Nyt alue silla alla on slummi- mainen vaikkei se sitä varsinaisesti ole. Bulevardityyppinen tie tilalle, puita ja ilmavuutta. Paljon tilaa uusille rakennuksille kun muistaa
- Silttaa ei kanna aiakasoina korjata, purkaminen hyvä vaihtoehto – tuskkin kannattaa kuitenkin puurakka ennen elinkaaren lopua.
- Siljan saa räjähltää ja samalla ennaltaistaa kirkon puistotie kanteen päin. Tulo keskustaan Brandensteininkatu pitsin ja pois kohti Hel- sinkia kirkon toiselta puolelta, Kartonkietahtaan tontin kiertäen hie- man uusin teinilinjaukia.
- Sisäänsulku on komea, kirkko on edustavasti ottamassa viereita vastaan, mutta siltaa pitää koskoonuutensa purkaa ja tie palauttaa ympäristöliikenteen korkeudelle. Tämä mahdollistaisi puistotiebulevar- dimaisen keskustan jatkamisen liikenteen.
- Siltaa pois!
- Siltaa puurakka, liian hallitseva ja ruma. Tilaan tarsonirsteys varoilait- teineen, koska junaalikkenen on hyvin vähäistä.
8. Helsingintien kirkkomutka

- Alue on ns. atomiajan pihtisynnytyksellä kasaan puristettu monisi-
ki. Olii vain kylmästi palautettava se asemakaava mikä olisi raken-
nettu ennen Lovisaan asemakunnan purkamista. Tuo kaunis juhren-
dramerkus ansaitsee jopa paluan kauppiikiivaa. Silta on
helpo hoidella pois päältä - siltaisinodot ovat asentaneet val-
miksi kalkkiin siltoihin 1960-luvulta lähtien, jos ei jo aiemminkin
kotelot panoksia varten. Loppu hoituu pionereen yhteisharjoituks-
seellä Asemakunnan piirustusten selustelumiehen liityy myös
hyvin helposti - ne, kuten ensimmäiset rautatiejä Velislahdetta Lo-
visaan, on dokumentoinut veturin alustoa myöten C.E.Holmberg
teoksessaan Lovisa-Vesijärvi järviä. Helsingfors 1905. Teosta voi
kysellä Museoviraston kirjastosta. Asemakunnan palautti-
nen lienee haastettempi yritys kuin sillan pantamusta taivaan tuu-
liin. Arkitehtideä on omi työkalupiika, jonka uusimista löytyvät
piirustukset sopivat uudelleen käytettävissä, mutta toisen - vaikka jo
111 vuotta sitten tehtyjen piirustusten käyttö on vaikeaa - se käve
jotain siitä ns. kunnista. Tässä voisi katsoa Helsingin Mannerhei-
minkadun ja Espan kulmaa - kumpi olisi ollut fiksumpi te rakentaa
koko koritille tavarataloksi 1989, vai palata Frosteruksean jo 1916
suunnittelumaan kolossiin. Nyt siinä on kolmea arkitehtia vaiva-
malla saato kokonaisuus, jossa ei korostu edes kulttuurihistoriallisen
merkityksen. Koiramo on kaiketi ottanut mallinsa tehdasrakentami-
sessa - Argos-talon vanhempi sisarrakennus löytyy Tuohimoldan.
Ja Frosterus suunnitellut, vissiä aina kuolemaansa saakka 1950-luvun
puolelle, kokonaisuutta, josta ei tullut mitään. Vanhat rakennuk-
set, siis kartonkitehdas, on säilyttävä - ja se kävi liittyä aks. ilosen
Kulma-suunnitelmamme, samoin vanhat katulinnat, jotka on
ainakin ollut avattava ja otettava uudelleen käyttöön. Yksi siltapenkere
voidaan säilyttää, jotta alueen rakentamisen (hyperkin) kulttuurihistoria säi-
lyy näkyvänä merkinä jälkipolville. Sen voi yhdistää huippuautoon,
josta olikin Lissajutua, tai tehdä siitä vaikka ulkominenatterin
katsoo. Alueen maimallinen korjaus on ehdottomo, mikäli tämä
piikkuinen pitoreski kaupunki haluaa säilyä pitoreskinä.

9. Kartonkitehdas

- Nykyiset Ilonen ja kumpu? suunnittelut kartonkitehtaan viereen
rakennettavasta kerrostalosta ovat hyvat!!
- Borde defienitiippus upp det snaraste. Har länge varit ett fullstäl-
le. Kanske de byggs där snart!
- Tårhun sellalen hotelli jollainen Tamperellea Torni. Ei siis poisteta
tuota tehdasta vaan rakennetta siihen samaa tyyliä oleva hotelli.
Jossa majoitus, ruokailua, kokoustiloja, baan...
16. Kirkkokadun tasonritysky

- Tähän voisi laittaa toisiaan liikennepyöräin tai liikennevaloit. Paljon lapsia ylitettävä katua. Turvallisuus!

99. Oma kohde


- Nykytilassa ympäristö ei mitenkään ohjaa esim. matkailua keskustaan. Olisiin toivottavat, että alueella olisi yhtenäinen teema, joka houkuttelee ihmiset kohteesta 1. kirkolle asti (tyyliltä: "mitäköhän seuraavan mutkan taka laitaa löytyy...")?


- Annettaan koko alueella toisesta lasketta, johon se nyt on. Lo-visialla on niin paljon tärkeääpihka rahankäyttökohteita, että tällai-in seijoppiminen ei olisi järkevää.


- Se mitä olen useasti ihmislaltää tallal kuullut „niin asiakkaita kuin ystäviltä, on se toive jonkinlaisesta uimahallista. ”Oli kumpa nyt joku saivoimme nimen uimahallin tänne Lovisään?" Käsittekään on sitä on vuoi- si kymmeniä poistettu ja poistettu, mutta ei ole vaan tullut. Käytäjä sillä lisi töytä vah:i harrastama vastaavan kanssa (kunhan lipun hinta pyyty kohtuullisena). Eihän sen tarvitsi olla minkään Olympiastadionin mainiollaneen kokenein. 25minuttiin rajoja 4, matkauomareille, lapsille oma alas ja hemmettäjä kaapaalle ne omat säpö sivu "puutokset". Rata-alueella tai muuten koulun läheisy-syyssä sitähän voisi hyödyntää liikuntatunnelina.

- S-markentin kohdalla Valkoon tien risteystä voisi jotenkin parantaa. Siinä maa usein seitsä jopa läheimmä 5minuutissa jonossa, varsinkin jos yrittää kääntää ”Liidin” suuntaan.

- Kirkon viereissä sitä puistoalueetta, joka nousee Harjulle päin voisi jotenkin elää vuokrattaa. Talvella siinä on mitä loistavin mäinenlaskukau- ka, mutta käsillä se suihkulähde ja muutamat kiskot rupeavat vähän kahasteeneen ololaisia. Se olisi mitä sopiviin alue perheiden ja muiden immeestaritick nickel oksoselkä seura, jos siihen leikisi jotain pientä piiristystä.


- Liikunta asioita tai halleja ei mielestäni kannata enempään alueelle laittaa, koska uuden koulun pihalla on kaikenlaista sekä Swan vieres- sä on lusitinnarata ja muuta. Ainut liikuntamuoto, mitä alueelle voisi miettiä on se kaivattu uimahallilla. Sitä tänään kaivattaan!
### SKENAARIT

**Tulon tulosten kehitys**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Väestöluokka</th>
<th>2020</th>
<th>2030</th>
<th>2040</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Keskiyksikkö 1</td>
<td>1200</td>
<td>1250</td>
<td>1300</td>
</tr>
<tr>
<td>Keskiyksikkö 2</td>
<td>1500</td>
<td>1600</td>
<td>1700</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Heloalennus**

- **Aallon kehitys**
  - Läntinen aallon kehitys
    - Keskellä aallon kehitys
  - Virolainen aallon kehitys
- **Heliopalvelut**
  - Aallon palvelut
    - Läntinen aallon palvelut
    - Keskellä aallon palvelut

**Maan vaikutusten tekijät**

- **Keskipisteiden kehitys**
- **Viestintäaktiviteetit**
- **Keskipisteiden aktiviteetit**

### VISIO

**Maantiestä kaupungiksi**

### TULEVAISUUS

### SUUNNITELMA

**TARKASTELU** ALUESUUNNITELMA 1:3000