

1.4.2025

Mielipide nro 1

Haluan muistuttaa Torisuunnitelmasta seuraavaa:

Olin Info tilassanne tutustumassa Torisuunnitelman "mappiin". Oli erittäin mielenkiintoista nähdä nk suunnitelmat ymmärrettävinä kuvina.

Totesin kuvasuunnitelmia katsoessani saman asian, joka kaupungin päättäjiltä näkyy kaiken aikaa unohtuvan IKÄIHMISET.

Kuvissa oli suuri määrä Aktiviteetteja nuorille ja keski-ikäisille mutta ikäihmisille ei riitä muutama penkki kävelyteiden varrella.

Ehdotukseni on:

Kuvien mukaan torille mahtuisi seurustelupaikka = muutama pöytä ja tuoleja, joissa ikäihmiset voisivat seurustella keskenään kuluttamatta muutamaa euroa kahvipisteissä.

Perusteluina k.o asiaan :

Olen mukana Kansalaisopiston Ikis tupa toiminnassa Olen havainnut siellä, että miehet istuvat torikahviloissa suurina ryhminä ja käyvät mm ruokailemassa yhdessä.

En ole kuullut keskusteluista, joissa naiset tekisivät vastaavaa.

Kahvilat, joita torille tulee useampia eivät korvaa paikkaa, jossa ikäihmiset voisivat seurustella keskenään. Mennessäni viime keväänä Ikis tupaan kahvinkeittoon näin tuttuja ikistupalaisia istuvan torikäytävän penkeillä seurustellen ennen Lundintalossa tapahtuvan Ikis tuvan avaamista.

Kahvilassa käynti maksaa, joten penkit torilla kelpaavat hyvin keskustelujen paikaksi.

Vastine:

Torin suunnitelmassa on esitetty eri puolille toria istuskelutasoja, paviljongin rakennusalan kohdalle ja puiden alle istuskeluun tuoleja ja pöytäryhmiä. Eteläpäätyyn Toripuiston puiden katveeseen on esitetty pöytiä ja tuoleja, sekä toiminta-alueiden äärelle oleskelukeinuja. Näin ollen seurustelupaikkoja löytyy torin alueelta muualtakin kuin kahviloiden yhteydessä.

Lisäksi on hyvä huomata näiden toiminta-alueiden osalta, että myös ikäihmiset saavat ideoida niihin sopivia tapahtumia, vaikkapa musiikkiesityksiä tai sopivien ulkopelien kuten petanque pelaamista.

Mielipide nro 2 / Åsikt nr. 2

RESPONS PÅ BORGA TORGS PLAN

- Fin plan, passande för torg i Medelhavsregionen. Det skulle säkert planeras in många serveringar också.
- Dock, i detta arktiska klimat vi lever i här nära polcirkeln behöver vi inomhusutrymmen största delen av året.
- I Borgå är det många skolbarn och vuxna som rör sig vid torget då de väntar på bussar. Nu är det Lundi köpcentrum som är enda skyddade inomhusplats där skolbarnen och andra håller till i, i väntan på bussavgångar.
- Ett inomhusutrymme behövs på torget! T.ex. stort glashus, öppet från morgon till kväll. Där skall finnas väntplats/läsplats, toaletter samt uthyrda platser för olika service, t.ex. café, matbutik, korvkiosk, apotek, blomkiosk m.m.
- Torget behöver också korttids bilparkeringsplatser (30 min?) förutom cykelställningar.

Svar:

I torgets detaljplan har ett byggnadsområde presenterats vid torgets norra ände. Stadens mål är att en paviljongbyggnad ska uppföras på detta byggnadsområde, där byggnadens utförare kan skapa möjligheter för de tjänster som anges i denna respons. Staden bygger inte själv paviljongbyggnaden, utan hoppas att en privat utförare ska hittas för detta.

Detaljplanen tillåter inte placering av parkeringsplatser eller bussar på torgets område. Gatuparkering i omedelbar närhet av torget kommer således att tas bort för att få plats med både bussar och cykelvägar på gatorna. De närmaste gatuparkeringsplatserna finns i kvarteren intill torget.

1.4.2025

Mielipide nro 3

Porvoon torin ympäristöä ollaan kehittämässä suuntaan, jossa vanhan linja-autoaseman keskitetty laiturialue poistuu ja bussit hajautetaan pitkin ympäröivine katujen varsia. Joukkoliikennematkustajien, joista merkittävä osa edustaa vanhenevaa ja tietotekniikkaa huonosti käyttävää väestönosaa, kannalta tämä on huolestuttavaa. Mahdollisten vaihtojen kävelymatkat pitenevät, suunnitelma ei kerro keskitetystä tai pysäkkikohtaisista informaatiotauluista tai opasteista. Matkustajilta puuttuu myös säältä suojattu odotuspaikka. Moni matkustaja voisi käyttää joukkoliikennettä, jos saattoliikenteelle olisi pääsy laitureiden läheisyyteen, nyt saattoliikennettä ei ole huomioitu. Suunnitelma ei paranna joukkoliikennematkustajan asemaa, päin vastoin.

Bussilaitureilta vapautuva alue on osoitettu väljästi torikaupalle ja uusille toiminnoille, joita varten tarvittavat rakenteet (pelialueen häkki ja toimintokehän puulaiturit) rajaavat ison osan torialueesta rajatuille käyttötarkoituksille, ja samalla vähentävät torin muuntojoustavuutta ja käytettävyyttä esim. isojen juhlien ja yleisötilaisuuksien järjestämiseen. Osa nyt torille ehdotetuista toiminnoista olisi luontevampaa sijoittaa esim. Kaupunginpuistoon.

Osaa suunnitteluratkaisuista on perusteltu Engelin asemakaavan aksiaalisiin ja symmetrisiin asemakaavaratkaisuihin, mutta useimmat uudet elementit eivät noudeta tätä periaatetta, vaan muodostavat aivan uuden vapaisiin muotoihin pohjautuvan kerrostuman.

Pyöräilyn näkökulmasta positiivista on pyöräteiden osoittaminen Piispan- ja Rauhankatujen ”ulkokehälle”, mutta pyöräpysäköintiin varatut alueet ovat torin laidalla ”sisäkehällä”. Olisi toivottavaa, että pyöräpysäköintiin varatuille alueille olisi pääsy myös polkupyörällä laillisia reittejä ajaen.

Kävelyn ja pyöräilyn tärkeä yhteys on jokirannasta Runeberginpuiston kautta torille ja edelleen Kaupunginpuistoon. Viimeisimpien katutilan muutosten jälkeen etenkin Rauhankadun ylitys on muuttunut mutkaiseksi ja epäjatkuvan oloiseksi. Nyt nähtävillä oleva suunnitelma ei joko huomioi tätä yhteyttä tai ei tarjoa nykytilaan parannusta. Koska suunnitelman uudet elementit ovat vapaamuotoisia ja luopuu Engelin kaavasta periytyvästä symmetriasta, ei em. yhteyden suoristamisesta seuraava lievä diagonaalius enää yksin rikkoisi Engelin kaavan symmetriaa.

Vastine:

Opastussuunnitelma informaatiotaulujen ja digitaalisten tai perinteisten opasteiden osalta laaditaan erillisenä omana suunnittelutyönään. Opastus on merkittävässä roolissa pysäkkien käytön sujuvoittamisessa. Bussikatokset tulevat tarjoamaan osaltaan suojaa säältä. Lisäksi torialueen pohjoisosassa olevalle rakennusalueelle on mahdollista toteuttaa paviljonkirakennus palvelemaan torin käyttäjiä. Kaupunki ei kuitenkaan ole paviljonkirakennusta toteuttamassa, vaan kaupungin tavoitteena on löytää siihen yksityinen toimija.

Torialueelle jää edelleen laaja avoin alue tapahtumia varten. Kaupunginpuisto on historiallinen puisto, jonka toteutuksessa tai muuttamisessa on huomioitava sen historialliset maisema-arvot, joten torille esitettyjä toimintoja ei voida Kaupunginpuistoon sijoittaa.

1.4.2025

Asemakaavassa on esitetty ja määrätty lähtökohdat torialueen suunnittelulle ja nähtävillä ollut suunnitelma on laadittu asemakaavan määräyksiä ja ohjeellisia sijainteja noudattaen.

Pyöräpysäköinnin sijoittamisessa on huomioitava esteettömät kulkureitit torilla ja pysäkeille sekä talvikunnossapidon reitit. Lisäksi pyöräpysäköintiä on pyritty sijoittamaan sinne, missä sille on mahdollisesti eniten tarvetta.

Reitti torin läpi Runeberginpuistosta kohti Kaupunginpuistoa asemoituu lähes samoille sijainneille kuin nykyisinkin, koska Rauhankadun suojatien sijainti määräytyy sen mukaan, miten bussien pysäkit saadaan torin ympärille sijoitettua.

1.4.2025

Mielipide nro 4

Mielipide nro 4 sisältää huomioita pyöräteiden ja jalankulkijoiden järjestelyihin



1. Mihin tässä tarvitaan 4,0m ajorata? Moottoriajoneuvon leveys 2,6m max. Erillinen pyörätie tässäkin vähän turha, parempi olisi sallia kaksisuuntainen pyörätie yksisuuntaisella kadulla. Nykyisinkin tämä pyörätie toimii pitsakuskin parkkipaikkana.
2. Yhdistetty jkpp ei ole keskusta-alueen ratkaisu. Tässä kannattaisi miettiä poikkileikkaus uudelleen niin, että jk/pp erottelu saadaan jatkettu Aleksanterinkadulle saakka.
3. Tämä ajoradan levennys on Aleksanterinkadun suuntaisen pyöräliikenteen liikenneturvallisuuden näkökulmasta todella heikko, mahdollistaa henkilöautolla oikealle kääntymisen korkealla nopeudella. Ajorataa ei pitäisi olla tarvetta leventää, bussien kääntyminen luulisi onnistuvan pysäytysviivojen paikkoja korjaamalla
4. Reunakiviratkaisussa huomioitava Lundinkadun suuntainen pyöräliikenne, ei riitä, että madallus vain suojatien kohdalla
5. Pyöräliikenteelle loogisin paikka on ajoradalla, koska pyörätie ei jatku ko. kadulla kumpaankaan suuntaan. Tämä johtaa todella hölmöihin risteystoimintoihin, jotka eivät turvallisia. Tähän kapeampi jalkakäytävä ja kaksisuuntainen pyöräliikenne ajoradalle (R-kioskia kohti vaikka erillisellä pyöräkaistalla).
6. Pyöräliikenteelle loogisin paikka on ajoradalla, koska pyörätie ei jatku ko. kadulla kumpaankaan suuntaan. Tämä johtaa todella hölmöihin risteystoimintoihin, jotka eivät turvallisia. Tähän kapeampi jalkakäytävä ja kaksisuuntainen pyöräliikenne ajoradalle (R-kioskia kohti vaikka erillisellä pyöräkaistalla).
7. Jk/pp erottelu risteykseen saakka, ajoradan levennys pois , säätää pysäytysviivoihin.
8. Tämä kohta ei tule toimimaan, kuormauspaikka blokkaa jalankulun/pyöräliikenteen. Kuormauspaikka toiselle puolelle katua?

1.4.2025

9. Tämä voisi olla pelkkä jalkakäytävä (kuten poikkarissa!), koska pyörätiellä ei myöskään jatkuvuutta Jokikadun suunnassa. Lundinkadulla toimivin ratkaisu olisi sallia kaksisuuntainen pyöräliikenne yksisuuntaisella kadulla, nykyinen teennäinen pyörätie johtaa todella epäselviin risteystoimintoihin.

Vastine:

1. Tässä katusuunnitelmassa ei esitetä muutoksia Lundinkatuun Rauhankadun itäpuolella. Lundinkadun ajorata on tuolla osuudella nykyisin 4,0 m. Yksikaistaisilla ajoradoilla, jotka rajautuvat reunakiviin, on mitoittavana tekijänä myös pelastuslaitoksen tarpeet ja ne tilanteet, joissa ajoradan tukkii esimerkiksi rikkoutunut ajoneuvo ja pelastusajoneuvon on päästävä ajoneuvon ohi hyödyntäen osittain ajorataa ja osittain pyörätietä.
2. Tilanpuutteen vuoksi päädyttiin suunnittelussa yhdistetyn jk/pp:n ratkaisuun. Suunnittelun myöhemmissä vaiheissa voidaan tätä ratkaisua vielä tarkastella ja tinkiä erotetun jk+pp:n ohjeiden mukaisista mitoista.
3. Linja-autojen kääntymisura on niin laaja, että näillä liittymäalueilla ei ollut muuta vaihtoehtoa kuin tehdä tilaa kaventamalla jk/pp-tietä. Pysäytysviivan siirto ei muuta ajouraa riittävästi.
4. Puutteelliset reunakiven madallukset tarkistetaan rakennussuunnitelmaan ja toteutusvaiheeseen.
5. Pyöräliikenteen osoittamista linja-autoliikenteen sekaan ei pidetty hyvänä ratkaisuna, kun linja-autoliikenne on yksisuuntainen kyseisellä kadulla. Tämä osuuden ratkaisua tarkastellaan kuitenkin vielä myöhemmässä suunnitteluvaiheessa.
6. Pyöräliikenteen osoittamista linja-autoliikenteen sekaan ei pidetty hyvänä ratkaisuna, kun linja-autoliikenne on yksisuuntainen kyseisellä kadulla. Tämä osuuden ratkaisua tarkastellaan kuitenkin vielä myöhemmässä suunnitteluvaiheessa.
7. Linja-autojen kääntymisura on niin laaja, että näillä liittymäalueilla ei ollut muuta vaihtoehtoa kuin tehdä tilaa kaventamalla jk/pp-tietä. Pysäytysviivan siirto ei muuta ajouraa riittävästi.
8. Kyseisellä kohdalla on usein jakeluautojen kuormaustarvetta nimenomaan kadun länsireunalla. Jakeluautot pysähtyvät kohdassa kuitenkin lyhyitä aikoja satunnaisesti, mistä syystä tähän ratkaisuun päädyttiin. Nykyisin jakeluautot tukkivat koko jalkakäytävän, joten suunniteltu tilanne parantaa nykytilannetta.
9. Tämä katuosuuden ratkaisuun on päädytty, koska yksisuuntaisella ajoradalla kahteen suuntaan pyöräily on turvattomampi ratkaisu kuin yhdistetty jk/pp.

1.4.2025

Kaiken kaikkiaan vastauksena huomioihin on vielä todettava, että varsinkaan vanhassa rakennetussa ympäristössä ratkaisuja ei voida tehdä pelkästään pyöräliikenteen näkökulmasta, vaan ratkaisut ja valinnat ovat useimmiten monen asian kompromisseja.

Äsikt nr 5

Äsikt nr 5 finns som bilaga till detta dokument (kartbild / plan).

Svar:

Den föreslagna planen följer inte den lagliga detaljplanen när det gäller bussarnas placering, byggnader eller taxiområdet.

