

DIPLOMITYÖ **M E T A L -**
TAMPEREEN TEKNILLINEN YLIOPISTO **L I N K Y L Ä N**
RAKENNETUN YMPÄRISTÖN TIEDEKUNTA / ARKKITEHTUURIN LAITOS **H Y B R I D I -**
23.9.2009 **K E S K U S**
TEKIJÄ: OTTO ARPONEN
TARKASTAJA: TERTTU PAKARINEN, PROFESSORI

DIPLOMITYÖLYHENNELMÄ

Tekijä	Opisk.nro	Esittelypvm.
Otto Arponen	184388	23.9.2009

Diplomityön nimi

Metallinkylän hybridikeskus

Tarkastaja

Terttu Pakarinen, professori

Lyhennelmä

Diplomityön aiheena on monipuolisen hybridikeskuksen yleissuunnitelma Metallinkylän alueelle. Työ kuuluu yhdyskuntasuunnittelun piiriin.

Noin 30 ha suunnittelualue sijaitsee noin 2 kilometrin etäisyydeltä Porin keskustasta. Suunnittelualue on kaupunkirakenteen ympäröimä ja siinä harjoitetaan tällä hetkellä maanviljelystä. Alueen pohjois- ja luodepuolella sijaitsevat lähiökaupunginosat Impola, Sampola ja Väinölä. Itäsuunnassa aluetta rajaavat Kupariteollisuuspuisto ja Kokemäenjoki. Alueen eteläpuolella sijaitsevat Kartanon pienteollisuusalue ja Harmaalinnan asuinalue. Länsisuunnassa alue yhtyy Mikkolan kaupalliseen keskittymään. Alue yhdistyy kiinteästi myös Koiviston ulkoilupuistoon. Valtatie 11 sivuuttaa alueen sen eteläläiseltä puolelta ja lounaiselta reunalta. Suunnittelualueen omistaa Outokumpu ja se on alun perin varattu palvelemaan tehdasalueen laajentumista.

Tavoitteena on kehittää monipuolinen palveluiden keskus, joka palvelisi koko Itä-Porin aluetta ja erityisesti sitä ympäröiviä asuinalueita Impolaa, Sampolaa ja Väinölää. Kaupallisten, julkisten ja vapaa-ajan palveluiden sekoittuminen yhdessä asumisen ja tuotannon kanssa luovat alueen, joka elää ympäri vuorokauden. Alue sijaitsee kaupungin strategioiden mukaisella yritystoiminnan kehittämistoimien päävyöhykkeellä.

Uusi palvelukeskus liittyy kiinteästi olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen. Tiiviin kokonaisuuden muodostamalle alueelle on pyritty luomaan kaupunkimainen tunnelma, josta monipuoliset toiminnot ja yllättävät aukiot luovat vilkkaasti elävän paikan. Uusi palvelukeskus, Sampolan yritysalue ja Koiviston ulkoilupuisto luovat yhdessä verkoston, joka tarjoaa houkuttelevan ja turvallisen kevyenliikenteen verkoston. Uusi kokonaisuus liittyy yhteen Itä-Porin eri kaupunginosia ja luo uudenlaisen hybridikeskuksen.

Keskuksen isoimmat yksiköt sijoittuvat alueen itäiselle reunalle rajautuen uusien toimintojen ja teollisuuspuiston väliin jäävään puistovyöhykkeeseen. Alueen koillisulmaan on sijoitettu teollisuus- ja varastotoiminnot, joiden ihmisvirrat ovat verrattain pieniä. Toiminnot liittyvät läheisesti teollisuuspuistoon ja luovat vaihettumisvyöhykkeen teollisuuspuiston puolella sijaitsevalle maanalaiselle nestekaasuasemalle. Kiinteästi ulkoilupuiston yhteydessä sijaitsevat huvi- ja viihdepalvelut, jotka ovat jatkumoa ulkoilupuiston vapaa-ajan toiminnoille. Alueen keskelle on sijoitettu pienemmät yksiköt, toimi- ja liiketoiminnot sekä majoituspalvelut.

Alueen läpi kulkee julkisen liikenteen kokoojakatu, josta haarautuvat pienemmät kujat. Pohjoisosassa alueen halkaisee rautatie, joka palvelee teollisuusaluetta ja mahdollistaa esimerkiksi nestekaasutoimitukset. Myös suuret voimalinjat kulkevat alueen läpi. Voimalinjojen suoja-alueet sijoittuvat alueen pohjoisosaan ja Ulvilantien sivustalle.

Alueelle sijoituvia toimintoja ovat: erikoiskauppa, päivittäiskauppa, toimi- ja liiketilat, pysäköintipalvelut, majoituspalvelut, pienteollisuus ja varastotoiminnot.

ABSTRACT OF MASTER'S THESIS

Author	Studentnumber	Day of presentation
Otto Arponen	184388	23.9.2009

Title

Hybridcentre of Metallinkylä

Supervisor

Terttu Pakarinen, Professor

Abstract

The aim of this master's thesis is to design a comprehensive hybridcentre for an area in Metallinkylä. Work is done under chair code of Urban Planning and Desing.

The size of the designed site is 30 hectares and it is situated 2 kilometers from the town centre of Pori. It is surrounded by the structure of the city and presently it is used for agriculture. In north and northwest boundary are suburbs of Impola, Sampola and Väinölä. In east the site is defined by copper industry and the river Kokemäenjoki. On the southside of the site is a small industry area of Kartano and a residential area of Harmaalinna. In west the site is connected to the commercial centre of Mikkola. It is also joined to the leisure park of Koivisto. Highway 11 passes it on the south and Ulvilantie on the southwest border. The designed site is property of Outokumpu co. and it's purpose has been to serve as an expansion area for industry.

The goal of this master's thesis has been to develop comprehensive centre of services that would serve the whole area of Eastern Pori and especially suburbs of Impola, Sampola and Väinölä. Commercial, public and leisure services combined with residential and production create an area that stays busy around all day. The design site is situated in the main zone of strategic business development of the City of Pori.

This new centre is closely connected to the surrounding structure of the city. The goal has been to create a compact district that has the feeling of comfortable city. In this atmosphere comprehensive functions and surprising squares create a lively environment. New centre, Sampola business district and leisure park of Koivisto together create an environment that provides an attractive pedestrian route network. New centre connects the different districts of Eastern Pori and forms a new hybridcentre.

Bigger units of the centre are situated on the eastern side of the site next to the parkland. On the northeast are the industry and warehouse functions that gather only small amounts of visitors. At the same time those functions serve as bufferzone between the new functions and the industry. Leisure functions are situated closely to the leisure park of Koivisto because of the same type of functions. Smaller units as office, business and hotel functions are situated near to the center of the site.

The feeder street, that serves also the public traffic, runs through the site on the southwest - northeast axis and feeds the smaller streets. In the northern part of the site, railway splits the area. The railway serves the copper industry and its supply. Also two big powerlines go through the site. The protected zones of the lines are situated on the northern part of the site and next to Ulvilantie.

New functions on the designed site are in specialized trade, perishables trade, offices, business parks, parking services, hotel, small scale industry and warehouses.

ALKUSANAT

Ympäristömme on jatkuvassa muutoksessa. Suunnittelijat yrittävät parhaansa mukaan pysyä tämän muutoksen mukana ja luoda laadukkaita paikkoja ihmisten arkielämän ympäristöiksi.

Kaupunkien tiivistyminen ja infrastruktuurin tehokkaampi hyödyntäminen tarjoavat suunnittelijoille uudenlaisia mahdollisuuksia täydentää olemassa olevaa kaupunkirakennetta. Usein sellaiset hankkeet, jotka sijoittuvat jo pitkälle rakennetun ympäristön joukkoon, luovat suunnittelijalle haasteelliset lähtökohdat. Uusi kohde on liitettävä ympäristöönsä monella eri tasolla muodostaen erilaisten toimintojen kanssa toimivan ja sopusuhtaisen kokonaisuuden. Kaupunki on täynnä erilaisia rakenteellisia verkostoja, joihin uusi alue toimintoineen liittyy.

SISÄLLYSLUETTELO

JOHDANTO	1
----------	---

HYBRIDIKESKUKSET

Yleistä	2
Sijoittuminen kaupunkirakenteessa	3
Liittyminen lähiympäristöön	4
Arkkitehtuuri	5

METALLIKYLÄN HYBRIDIKESKUS

Lähtökohdat	6
Maakunnan rakenne	7
Porin seudun rakenne	8
Kaupungin keskustan kehitys 1900-	9
Ympäristön väestö	13
Ympäristön työpaikat	14
Liikenneyhteydet	15
Porin kaupallinen nykytila ja tulevaisuus	17
Lähiökaupunginosat Impola, Sampola ja Väinölä	18
Koiviston ulkoilupuisto	20
Pori vision 2050	21
Tulevaisuuden palvelukonseptit	22
Metallikylän hybridikeskuksen konsepti	23

Suunnittelualueen kaavatilanne	25
Suunnittelualueen lähiympäristö	
-toiminnot	26
-väestö	27
-palvelut	28
Liittyminen ympäristöön	29
Liikenne	30
Asemakaavaluonnos	31
Yleissuunnitelma	32
Selostus	33
Näkymät alueelta	34

LÄHDELUETTELO

Kuvalähteet
Lähdekirjallisuus
Verkkolähteet
Muut lähteet

JOHDANTO

Idea Metallinkylän alueen maankäytön suunnitteluun nousi esille vuoden 2009 alussa Porin kaupunkisuunnittelun esittämänä aiheena. Alue on osoitettu kaavaudistuskohteeksi Porin kaavoituskatsaukseen 2009-2011 ja sen tarkempi suunnittelu on lähivuosina ajankohtaista. Diplomityöni tuo alueen kehittämiseen yhden vaihtoehdon lisää. Vuoden 2009 kesällä minulle tarjoutui myös mahdollisuus työstää diplomityötäni työsuhteessa Porin kaupunkisuunnittelun alaisuudessa. Maa-alueen omistava Outokumpu Oyj antoi myös suostuksensa diplomityön suorittamiselle ja niin työ saattoi alkaa.

Työn tavoitteena on ollut suunnitella korkeatasoinen ja toiminnoiltaan monipuolinen palveluiden keskus, joka liittyy kiinteästi sitä ympäröivään kaupunkirakenteeseen. Alun perin teollisuuden laajentumiseen varattu suunnittelualue sijaitsee keskusta-alueen reunavyöhykkeellä monipuolisten toimintojen ympäröimänä. Lähiympäristö sisältää asuin-, teollisuus- ja virkistysalueita sekä kaupallisten toimintojen keskittymän. Uuden keskuksen tavoitteena on yhdistää Itäisen-Porin erilaiset toiminnot ja muodostaa alueesta uudenlaisen hybridikeskuksen. Hyvien kulkuyhteyksien ja tiiviin asutuksen keskellä alue on monille toiminnoille edullinen toimintaympäristö.

Yhteistyökumppaneina työssä ovat olleet Outokumpu Oyj ja Porin kaupunkisuunnittelu. Työssä on otettu huomioon heidän tavoitteensa alueen kehittämisessä.

HYBRIDIKESKUKSET

Yleistä

Tiukentuvien maankäyttölakien ja tiivistyvän kaupunkirakenteen johdosta on kehittynyt uudentyyppisiä monitoimikeskuksia, kuten hybridikeskukset. Näitä keskuksia ei enää nähdä irrallisina osina kaupunkirakenteessa vaan ne pyritään liittämään kiinteästi kokonaisuuteen. Integraatiolla ympäristön kanssa pyritään häivyttämään eri toimintojen väliset rajat ja luomaan jatkuvuutta kaupunkirakenteeseen.¹ Hybridikeskukset sisältävät usein samoja toimintoja kuin seudulliset ostos- ja vapaa-ajankeskukset, mutta konseptiltään ne kuitenkin eroavat perinteisestä ostoskeskuksesta. Hybridikeskukset pyrkivät yhdistämään avoimien ja sisätiloihin rajoittuvien kaupallisten keskittymien parhaimmat ominaisuudet. Ihmiset liikkuvat ulko- ja sisätilojen välillä huomaamattomasti ja keskuksiin pyritään luomaan urbaanin ympäristön tunnelma. Erilaisia liiketiloja ei yritetä sijoittaa samaan rakennukseen vaan ne voidaan hajauttaa pienempiin yksiköihin. Hajauttamisen etuna on alueelle syntyvä rikkaampi eri kokoisten paikkojen verkosto. Tilojen valaisemisessa hyödynnetään paljon luonnonvaloa ja katutiloista pyritään luomaan viihtyisiä ja kestäviä panostamalla laadukkaisiin materiaaleihin.² Perinteisten kaupallisten keskittymien toimintojen lisäksi hybridikeskukset sisältävät myös asuin- ja toimistotyötiloja. Erilaisten toimintojen yhdistyminen tuo alueelle toimintaa ympäri vuorokauden.

Hybridikeskusten olennaisimpina ominaispiirteinä voidaan pitää näkymättömiä rajoja ympäristön kanssa, alueen julkisten tilojen kynnyksetöntä liittymistä ympäröivään kaupunkirakenteeseen, monipuolisia ja moderneja myyntitiloja, turvallisuutta, omaa huoltoyhteyttä, helppokäyttöistä ja sujuvaa autopaikoitusta ja kiinteää yhteyttä julkiseen liikenteeseen.



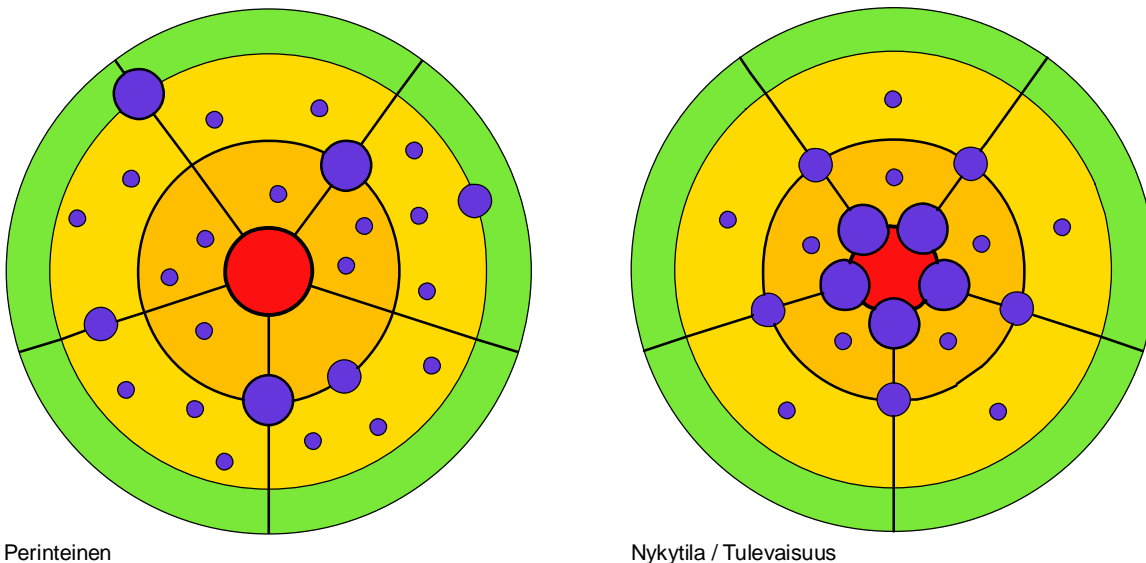
1. Coleman, 2006, s.10-11.

2. Coleman, 2006, s.113.

Sijoittuminen kaupunkirakenteessa

On haastavaa ennustaa tulevaisuuden hybridikeskuksien sijoittumista kaupunkirakenteessa. Kaupalliset palvelut tulevat myös tulevaisuudessa sijoittumaan kuluttajien käyttäytymisen mukaan. Todennäköisesti enää voida puhua sijoittumisen yhteydessä ainoastaan kahdesta vaihtoehdosta, eli keskustasta tai sen ulkopuolisista alueista. Ihmisten liikkuminen on jo nykypäivänä muuttunut paljon monimuotoisemmaksi. Kaupunkiympäristöissä uudet liikennevirrat suuntautuvat myös keskustasta pois päin ja kehäteitä pitkin tapahtuva liikenne tulee lisääntymään.¹ Keskustan ympäristössä sijaitsevien liikennesolmujen ympäristöstä kasvaa keskuksia, joihin suuria asiakasvirtoja tavoittelevien toimintojen on luontevaa sijoittua. Kaupalliset keskittymät on nykypäiviin asti jaettu sijaintinsa mukaan keskustassa ja keskustan ulkopuolella sijaitseviin. Konkonsa mukaan ne on jaettu seudullisiin, alueellisiin ja paikallisiin keskuksiin. Nämä perinteiset jaot ovat kuitenkin hyvin mustavalkoisia. Kaupunkien keskustojen ulkorajoilla sijaitsevat keskuksat saatetaan usein lukea mukaan keskustan ulkopuolisiin keskuksiin.² Tulevaisuudessa esimerkiksi keskustaa ympäröivien alueiden alueiden merkitys palvelujen sijoittumispaikkoina tulee kasvamaan. Tähän johtaa tarve tiivistää infrastruktuuriverkostoltaan valmiita kaupunkiympäristöjä. Hybridikeskukset ovat ikään kuin jatkumoa vanhan keskustan ostoskaduille. Asiaa voidaan myös ajatella toisin päin ja kuvitella, että hybridikeskus on pienennös kaupungin ostoskadusta. Suuremmissa kaupungeissa, kuten Singaporessa ihmiset oikeastaan liikkuvat jo tällaisten keskusten välillä.³ Ehkä tulevaisuudessa toimintojen keskittymisen myötä tämä trendi tulee jatkumaan ja keskustat tulevat laajenemaan hybridikeskuksien muodostaman verkoston ympärille.

Palvelukeskuksien sijoittuminen kaupunkirakenteessa:



Perinteinen

Nykytila / Tulevaisuus

1. Marjanen, 1993, s.30.
 2. Marjanen, 1993, s.34-38.
 3. Falk, 1997, s.9.

Liittyminen lähiympäristöön

Kuten edelle on jo todettu, on hybridikeskuksen lii­tyttävä lähiympäristöön mahdollisimman kynnyksettömästi. Erityisesti tämä koskee alueen liittämistä sen ympäristöön liikenteellisesti. Alueelle tuleminen ja sieltä lähteminen on oltava vaivatonta. Ilman sujuvia liikenne­yhteyksiä ei monipuolisinkaan keskus saa houkutel­tua riittävästi asiakkaita sen alueelle. Kestävän kehityksen mukaisesti monitoimikeskuksiin on järjestettävä mahdollisimman hyvin sujuva julkinen liikenne­yhteys.

Kuten Metallikylän tapauksessa, on suunniteltavan alueen ympäristössä usein hyvin erikokoisista massoista muodostuvia rakennettuja alueita, joiden kanssa uusi keskus pyrkii muodostamaan kokonaisuuden. Täl­laisissa tilanteissa voidaan keskuksen lähiympäristön ajatella muodostavan kaupunginosan, jonka yhden puuttuvan korttelin keskus muodostaa. Rakennusten massoit­telullaan ja sisäisillä liikenne­yhteyksillään tämä puuttuva kortteli pyrkii sitomaan sen lähiympäristön toimivaksi kokonaisuudeksi. Keskus voi sulkeutua tarkoi­tuksella johonkin suuntaan ja avautua taas toiseen tai sen massoit­telussa voidaan huomioida sitä ympäröivi­en rakennusten mittakaavat siten, että siirtymistä muodostuisi mahdollisimman sujuvia.

Mikäli hybridikeskuksen läheisyydessä sijaitsee asuin­alueita, on tärkeää miettiä miten nämä alueet saadaan liitettyä keskuksen sujuvasti. Yhteydet tulee toimia siten, että lähialueiden asukkailla on mahdollisuus vai­vattomasti kävellen tai polkupyörällä matkustaa keskuksen asioimaan.



1. Hayes Place, St David's Centre, UK, 2008

Arkkitehtuuri

Nykypäivän kaupalliset keskittymät edustavat ulkonäöllään monenlaisia eri tyyliä. Joskus samassa kohdassa saatetaan jopa sulattaa yhteen kaikki erilaiset tyyliuuntauksset. Tällaisen ympäristön etuna on tietenkin sen kyky herättää huomiota ja erottua muista kilpailijoista. On kuitenkin epävarmaa, miten tällainen ympäristö tulee kestävään aikaan. Todennäköisesti tulevaisuudessa kaupallisten ympäristöjen muodostuksessa arkisemmiksi, tulevat ihmiset toivomaan näiltä paikoilta kestävämpää arkkitehtuuria. Lähitulevaisuudessa keskuksien suurimpina etuina tulevatkin todennäköisesti olemaan laadukkaasti ja tarkoin mittasuhtein toteutetut ympäristöt. Asiakkaat haluavat entistä enemmän panostaa arkipäivän ympäristöjen laatuun.



2. Brent Cross, 2010-2012, Lontoo.

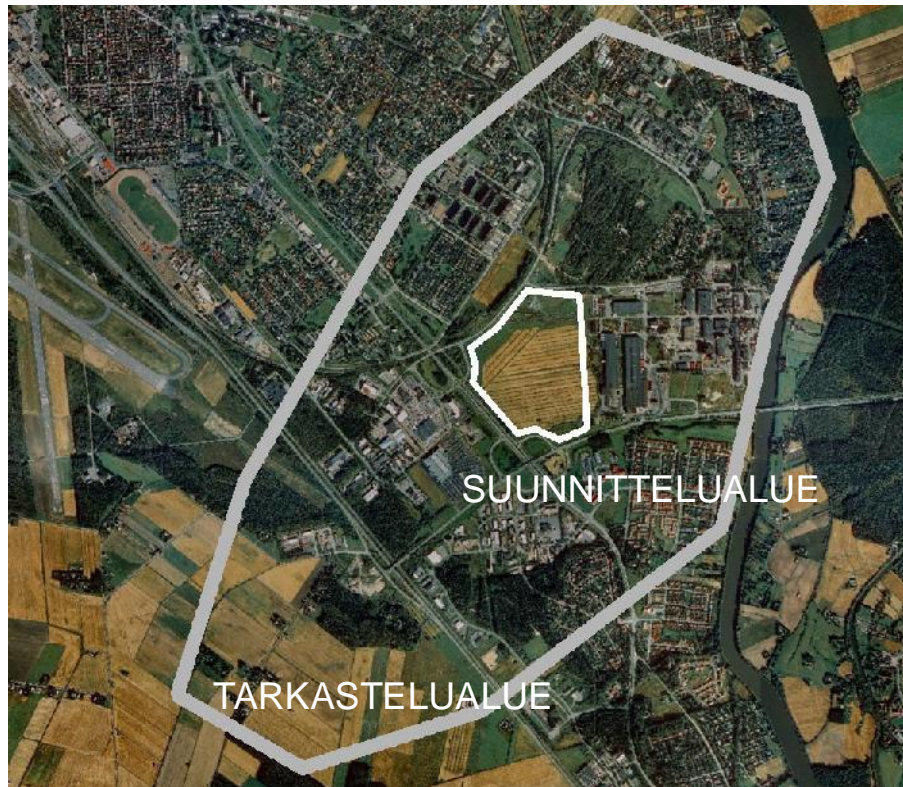
Brent Cross - hybridikeskuksen laajennussuunnitelman tarkoituksena on lisätä ostoskeskuksen yhteyteen muita toimintoja ja liittää olemassa olevat ostoskeskukset avoimilla ostoskaduilla toisiinsa ja ympäristöönsä.¹

1. Coleman, 2006, s.120.

METALLIKYLÄN HYBRIDIKESKUS

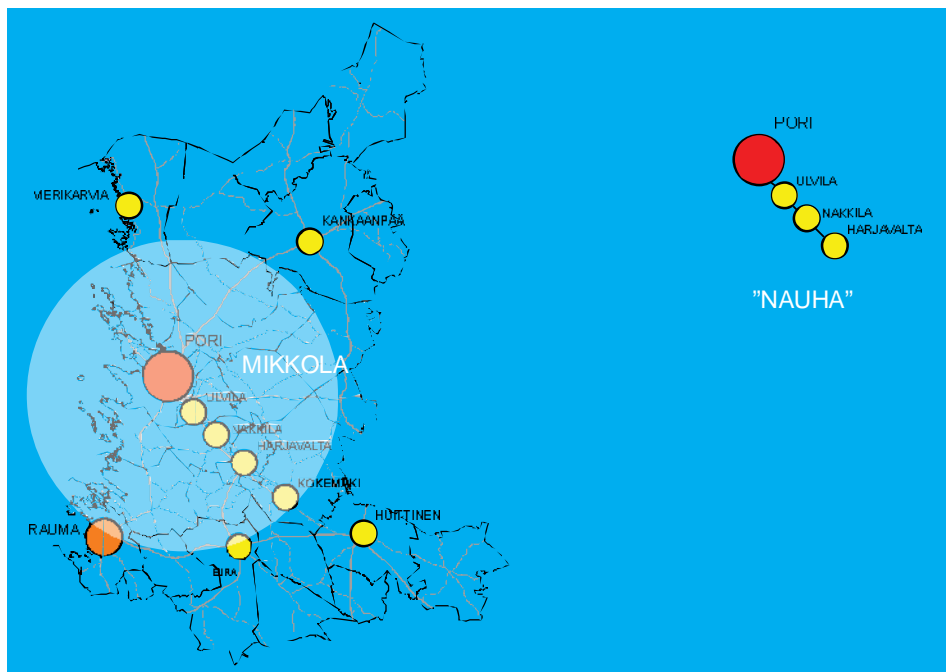
Lähtökohdat

Noin 30 ha suunnittelualue sijaitsee noin 2 kilometrin etäisyydeltä Porin keskustasta. Suunnittelualue on kaupunkirakenteen ympäröimä ja siinä harjoitetaan tällä hetkellä maanviljelystä. Alueen pohjois- ja luo-
depuolella sijaitsevat lähiökaupunginosat Impola, Sampola ja Väinölä. Itäsuunnassa aluetta rajaavat Ku-
pariteollisuuspuisto ja Kokemäenjoki. Alueen eteläpuolella sijaitsevat Kartanon pienteollisuusalue ja Har-
maalinnan asuinalue. Länsisuunnassa alue yhtyy Mikkolan kaupalliseen keskittymään. Alue yhdistyy
kiinteästi myös Koiviston ulkoilupuistoon. Valtatie 11 sivuuttaa alueen sen eteläpuolelta ja yhtyy alueen länsi-
puolelta ohittavan valtatie 2:n kanssa. Metallikylän ja Mikkolan läpi kulkee merkittävä liikennereitti Ulvilantie.
Suunnittelualueen omistaa Outokumpu ja se on alunperin varattu palvelemaan tehdasalueen laa-
jentumista. Nyt kuitenkin tutkitaan kaupallisten palveluiden sijoittamista alueelle. Tavoitteena on ke-
hittää monipuolinen palveluiden keskus, joka palvelisi koko Itä-Porin aluetta ja erityisesti sitä ympär-
öiviä asuinalueita Impolaa, Sampolaa ja Väinölää. Kaupallisten, julkisten ja vapaa-ajan palveluiden
sekoittuminen yhdessä asumisen ja tuotannon kanssa luovat alueen, joka elää ympäri vuorokauden.

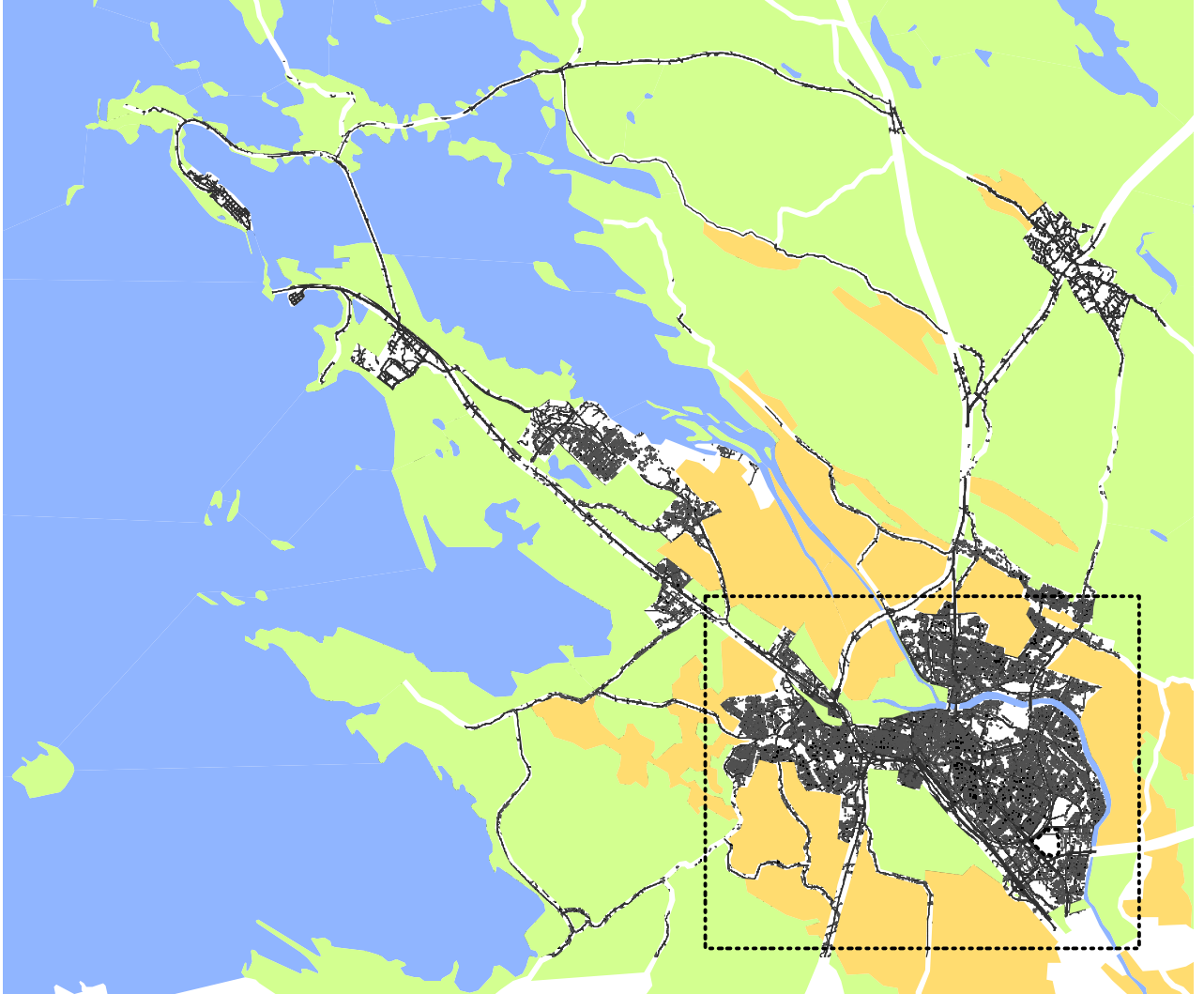


Maakunnan rakenne

Satakunta on 228000 asukkaallaan Suomen seitsemänneksi suurin maakunta. Satakunta on luontonsa ja ympäristönsä puolesta viihtyisä ja vetovoimainen maakunta, kauniiden luonnonmaisemien ohella kaupunkikuvaan kuuluvat kuitenkin edelleen kiinteästi myös teollisuuden piiput. Maakunta on 1900-luvun jälkipuoliskolla menettänyt opiskelijoita ja työpaikkoja kilpailijoilleen, joiden houkuttelevuutta nuorison ja yritysten keskuudessa on kasvattanut erityisesti paikallinen korkeakoulutus. Vuonna 2004 Porissa kuitenkin aloitti toimintansa viiden emoyliopiston yhdessä muodostama yliopistokeskus, jossa opiskelee tällä hetkellä noin 3700 opiskelijaa. Uuden yliopistokeskuksen vaikutuksen suuruutta "tiedon korkeimpana lähteenä" alueella tapahtuvien toimintojen laatuun on vaikeaa painottaa riittävästi. Vertailtaessa maakuntia erilaisten indikaattorien avulla sijoittuu Satakunta usein keskikastiin. Satakunta jaetaan Rauman, Porin ja Pohjois-Satakunnan seutukuntiin, joista Porin seutukunta on suurin noin 138000 asukkaallaan. Vuonna 2001 Pori, Ulvila, Nakkila ja Harjavalta käynnistivät yhteisen Nauha-hankkeen. Hankkeen tavoitteena on kehittää maakunnan merkittävintä asutuksen ja yritystoiminnan keskittymää jo olemassa olevaa kaupunkirakennetta hyödyntäen. Metallinkylän sijoittuminen Nauha-rakenteen keskipohdalle tarjoaa palveluille edullisen toimintaympäristön.



Porin seudun rakenne



MAASTOTYYPIT:

VESISTÖ:



PELTO-ALUE:



METSÄ:



TAAJAMA-ALUE:



Kaupungin keskustan kehitys 1900-

Vuonna 1558 Juhana-herttua perusti Porin kaupungin kaupallisesti tärkeän Kokemäenjoen suulle. Tuolloin kaupungin kautta käytiin kansainvälistä kauppaa. Vuonna 1765 kaupungille myönnettiin Ruotsin rajoittavan talouspolitiikan jälkeen ulkomaankaupanoikeudet ja Reposaareen rakennettiin uusi merisatama. 1840-luvulla kaupunki saavutti Suomen merkittävimmän laivanvarustajakaupungin aseman. Porin oli tällöin tähänastisen historiansa kovimmassa noususuhdanteessa.

Vuonna 1852 tapahtui kuitenkin suurpalo, joka pysäytti kasvun. Lisäksi muutaman vuoden päästä Englannin laivasto ilmestyi kaupungin edustalle Oolannin sodan seurauksena.¹ Palon jälkeen lääninarkkitehti C.Th. Chiewitz laati kaupungille sen nykyisen empire-tyylisen ruutuasemakaavan johon kuuluivat ristikkäiset leveät puistokatut. Puistokatujen tehtävänä oli parantaa puukaupungin riskialtista paloturvallisuutta. 1800-luvun loppupuolella kaupunkiin perustettiin useita isoja sahoja sekä 1800- ja 1900-lukujen vaihteessa puuvillatehdas. Näiden teollisuuslaitosten myötä Porin asema vahvana työläiskaupunkina vakiintui. Kaupungista löytyi tuolloin tehtaan piippujen lisäksi myös vireä kulttuurielämä. Vuonna 1872 kaupungissa esitettiin muun muassa Suomen ensimmäinen suomenkielinen teatterinäytös.²

Vuonna 1922 valmistui Harald Andersin laatima Porin ensimmäinen yleiskaava, jonka säteittäiset kadut ja muurimaiset rakennusmassat edustivat ajalle tyypillistä klassismin ihannointia. Kyseisessä suunnitelmassa keskustan nykyinen kaupunkirakenne on jo alkanut hahmoittua. Tiiviisti rakennettavan kaupunkialueen perusajatuksia olivat uudet asuinalueet keskustan eteläpuolelle ja luodoille. Luodoille muodostettavien asuinalueiden taakse suunniteltiin uusia teollisuusalueita. Vanha keskusta on suunniteltu jätettävän ennalleen.³

Sotakorvaustoimitusten myötä teollisuuden kasvu oli kaupungissa voimakasta ja ihmisiä muutti työn perässä runsaasti Poriin muualta Satakunnan alueelta. Lentokenttä avattiin jälleen saksalaisten räjäytysten jälkeen siviililiikenteelle ja pikatiet rakennettiin Suomen muihin keskuksiin.⁴

1960-70-luvuilla kaupungin kasvu jatkui ja ydinkeskustaa laajennettiin kovalla vauhdilla uusilla kaupunginosilla. Tällöin syntyivät myös Porin merkittävät lähiökaupunginosat Impola, Sampola, Väinölä, Pormestarinluoto ja Pihlava. Usko yleiseen alueelliseen kasvuun oli suuri, joka kuvastuu myös Aatos Issakaisen 1960-luvun loppupuolen yleiskaavassa. Suunnitelman väestöennuste vuodelle 2000 oli noin 120 000 asukasta ja keskustan pääkasvusuunnaksi ehdotettiin Meri-Porin aluetta.⁵

Vuoden 1977 yleiskaavatoimiston yleiskaava on Issakaisen yleiskaavaan verrattuna kasvuoptimissaan jo huomattavasti varovaisempi. 1970-luvulle tultaessa muuttovoitto kääntyi tappiolliseksi ja vuonna 2000 arviointiin Porin asukasluvun olevan noin 97 000. Uusia kehitysalueita on suunniteltu aikaisempaa yleiskaavaa selvästi varovaisemmin taloudellisten mahdollisuuksien puitteissa. Rakentamisalueet ovat pääosin pientalovaltaisia ja levittäytyvät tasaisesti kaupungin alueella.⁶

1 <http://www.pori.fi/historiikki>.

2 <http://www.pori.fi/historiikki>.

3. Maa-Porin osayleiskaava 1993, Porin kaupunki.

4. <http://www.pori.fi/historiikki>.

5 Porin yleiskaava 1969, Issakainen, Porin kaupunki.

6 Porin yleiskaava 1977, Porin kaupunki.

Vuoden 1984 yleiskaavassa suunnittelun painopiste on elinkeinoelämän ja palveluiden kehittämisessä. Elinkeinoelämälle haluttiin luoda hyvät toimintamahdollisuudet tarjoten monipuolisesti tontteja eri puolilta kaupunkia. Menneiden vuosikymmenten suurista kaupunkirakenteen linjauksista siirryttiin lähes valmiin kaupunkirakenteen hitaaseen kehittämiseen ja elinympäristön laadun parantamiseen. Suunnitelma perustui keskusrakenteelliseen malliin, jossa keskustan asemaa palveluiden osalta täydennetään ja Meri-Poriin luodaan palvelukeskus.¹

Vuoden 1993 Maa-Porin yleiskaavan yleiskuvauksessa todetaan, että kantakaupungilla on kaksi mahdollista kasvusuuntaa, Pohjoinen Maa-Pori ja Läntinen Maa-Pori. Elinkeinorakenteen monipuolistuminen näkyi jo selvästi keskustan laidoilla sijaitsevien teollisuusalueiden muuttuessa liikealueksi. Uusien alueiden selvittämisen ohella tärkeiksi tavoitteiksi nähtiin kestävän kehityksen periaatteet ja kaupunkirakenteen vahvistaminen. Kaupunkirakenteen laajenemisen nähtiin tapahtuvan pääliikennereittien varsilla. Valtateiden 2 ja 8 välille suunniteltiin kehäyhteys helpottamaan keskustan liikennekuormitusta.²

Kantakaupungin yleiskaavassa 2025 on tavoitteena ollut kiinteä kaupunkikeskusta ja siihen sormimaisesti liittyvät asunto-, palvelu-, ja työpaikka-alueet. Pääliikennereittien varsille laajentuvat kehitysalueet yhdessä tiivistyvän keskustan kanssa luovat energiankulutuksen minimoinnin kannalta tehokkaan kokonaisuuden. Yleiskaavan keskeisiä laajentumisalueita ovat: Karjarannan ja Hevosluodon asuinalueet, Tikkulan ja Ulasoarin yritysalueet, Hyvelän teollisuusalue ja valtatie 2:n varteen levittäytyvä palveluiden ja teollisuuden alue, joka jatkuu yli kuntarajojen.³

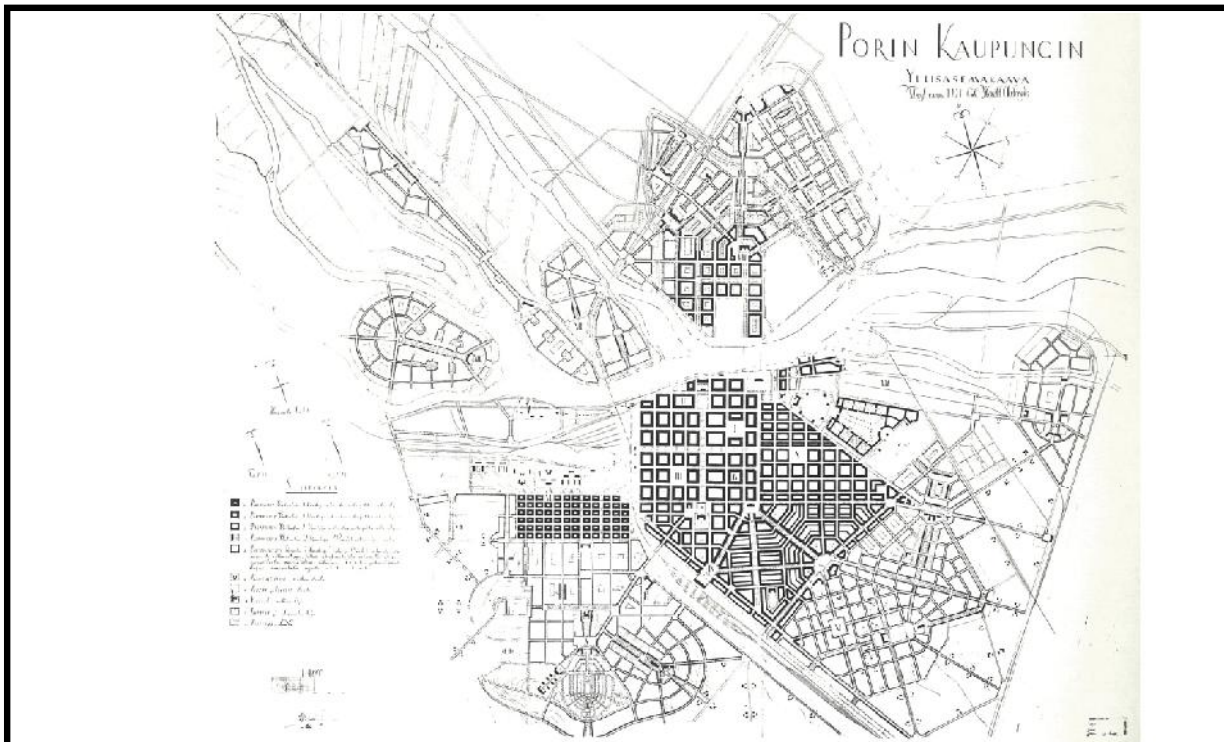
1 Porin yleiskaava 1984, Porin kaupunki

2 Maa-Porin osayleiskaava 1993, Porin kaupunki

3 Kantakaupungin yleiskaava 2025, Porin kaupunki

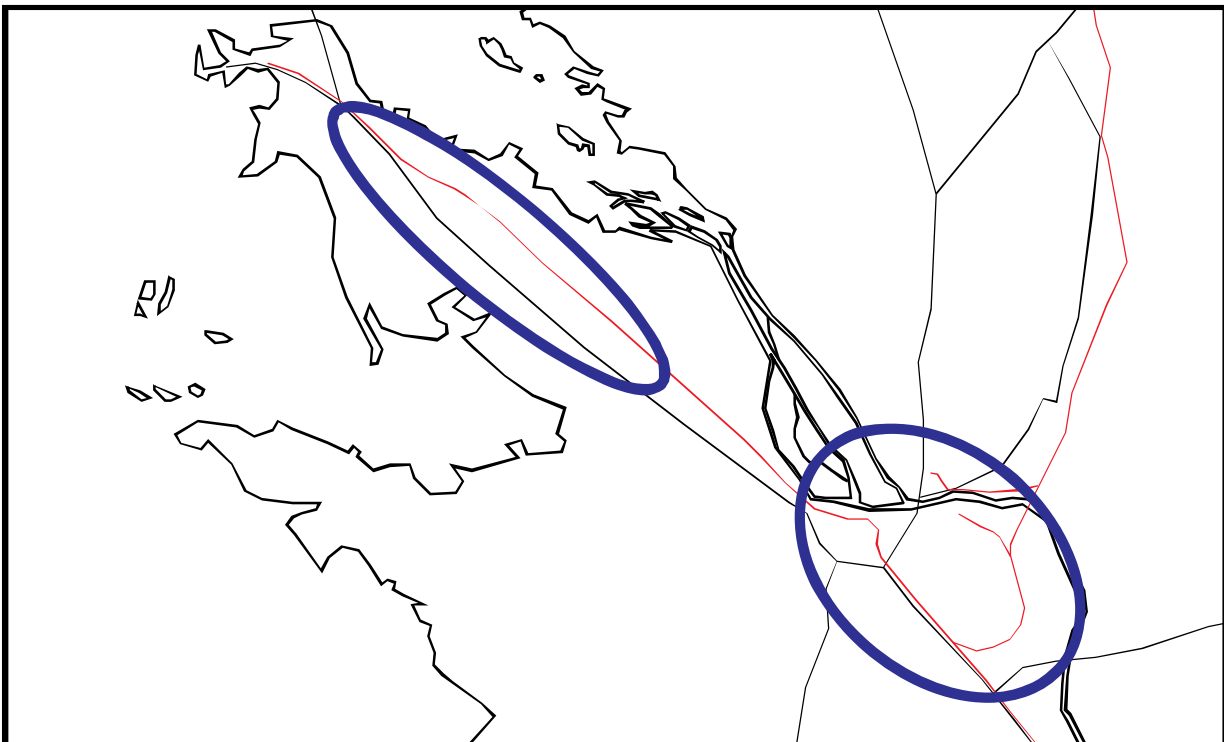
Kaaviot kaupungin keskustan kehityssuunnista 1900-

1922

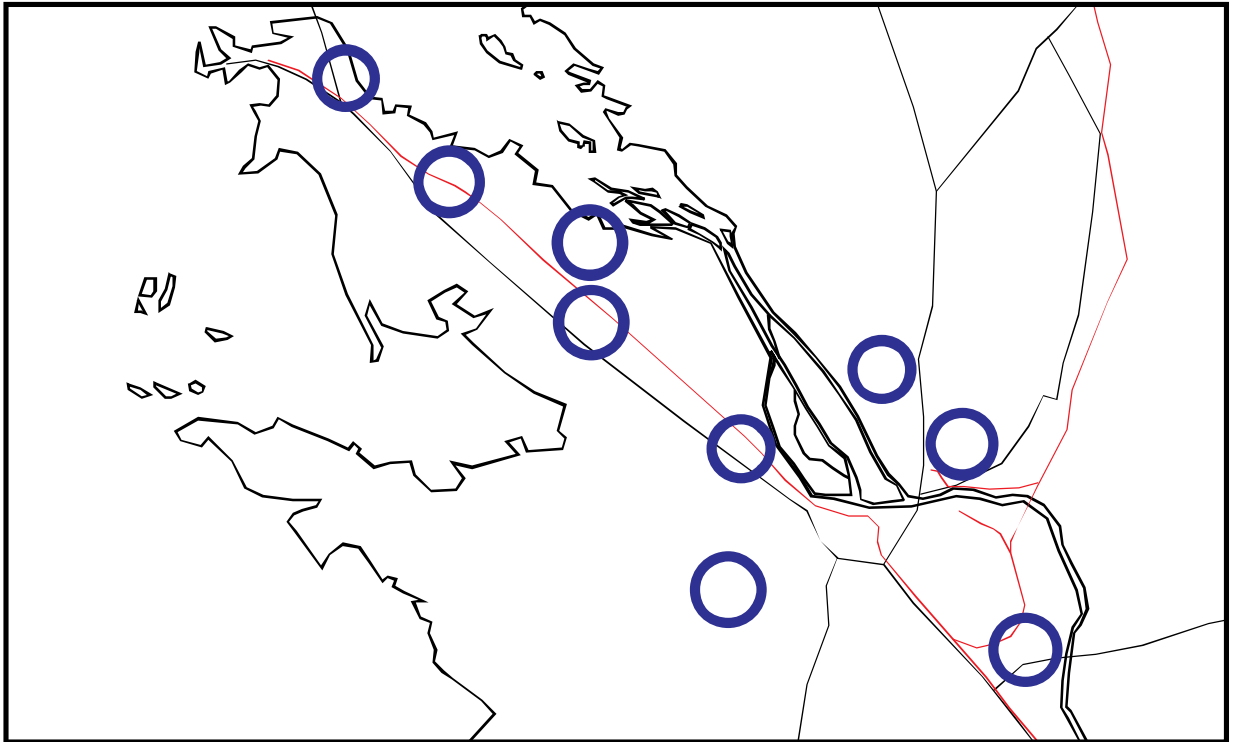


3. Porin yleiskaava vuodelta 1922, Harald Andersin.

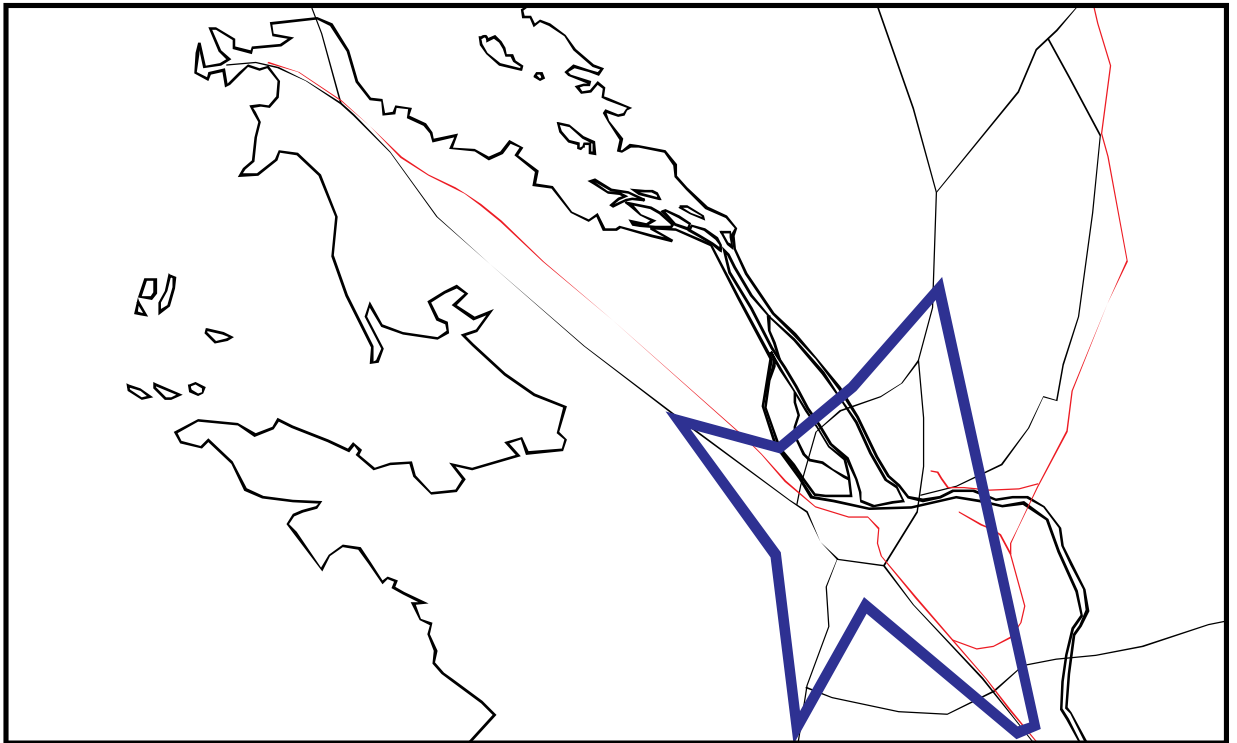
1969



1977

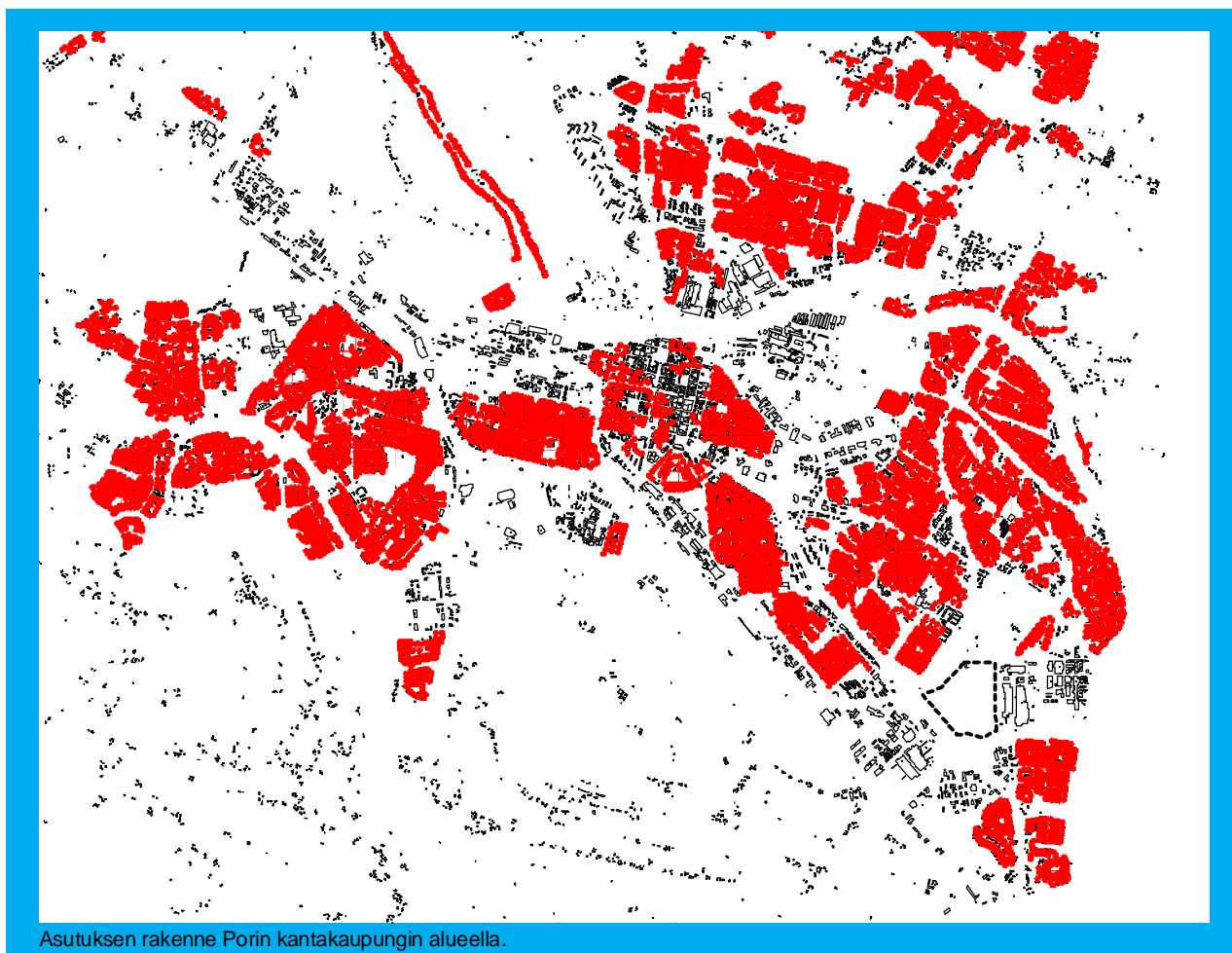


1993-



Ympäristön väestö

Satakunnan maakunnan asukasmäärä on tällä hetkellä noin 235000. Yleisesti voidaan sanoa, että vanhusten määrä kasvaa ja nuorison määrä vähenee. 1990-luvulla väkiluku väheni kokonaisuudessaan 4 prosenttiyksiköllä. Porin seudun väestökehitys on ollut kuitenkin muuta maakuntaa positiivisempaa. Porin väestökehitys on viimeaikoina ollut vain lievästi tappiollinen.¹ Vuonna 2006 Porin väkiluku oli 76185, eli 33 prosenttia koko Satakunnan väkiluvusta. Ikärakenteeltaan Satakunnan väestö on koko Suomeen verrattuna keskimääräistä vanhempaa.² Tulevaisuudessa vanhusten määrä suhteessa nuoriin ja työssäkäyviin tulee kasvamaan, joka asettaa myös yhdyskuntasuunnittelulle haasteita. Kokemäenjokilaakso muodostaa mielenkiintoisen lähes katkeamattoman asutuksen nauhan, joka ulottuu Kokemäeltä Poriin asti. Sen piiriin kuuluvien Porin, Ulvilan, Nakkilan, Harjavallan ja Kokemäen yhteenlaskettu asukasmäärä on noin 110000.

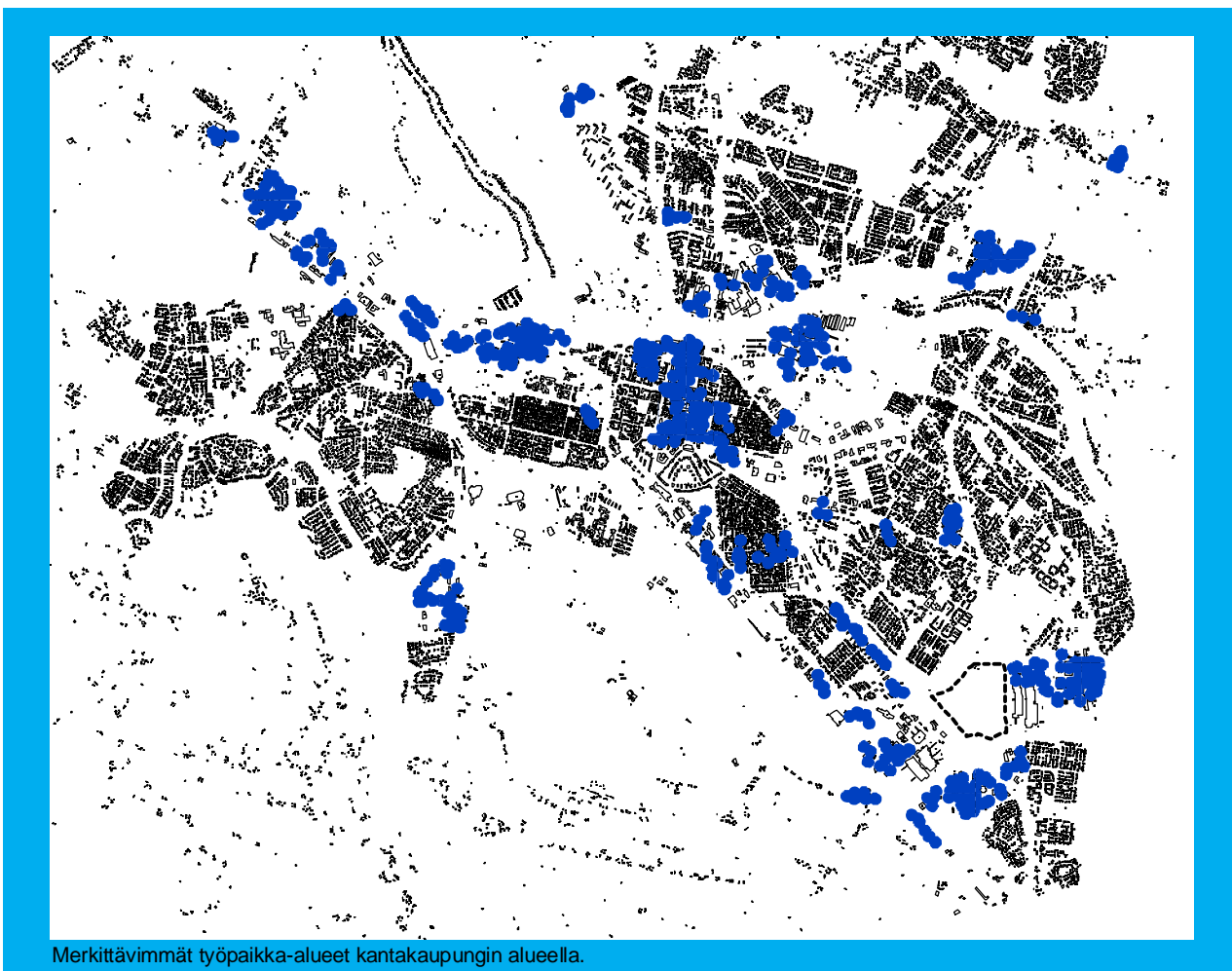


Asutuksen rakenne Porin kantakaupungin alueella.

1. Satakunnan maakuntasuunnitelma, s.12.
2. Satakunnan maakuntakaavan selostus A, s.10-11.

Ympäristön työpaikat

Vuonna 2005 Porin alueella oli 35000 työpaikkaa, joista 90% kantakaupungin alueella. Merkittävimpiä työpaikka-alueita ovat Karjarannan, Isosannan, Aittaluodon ja Metallikylän teollisuusalueet. Nämä alueet sijoittuvat aivan ydinkeskustan tuntumaan ja ovat omalta osaltaan vahvasti luomassa Porin kaupunkikuvaa. Myös Päärnäisissä ja Tiilimäellä sijaitsevat sairaala-alueet muodostavat merkittävät työpaikka-alueet.¹ Teollisuudella on aina ollut merkittävä asema Satakunnan elinkeinorakenteessa ja sen merkitys on edelleen vahvistunut viime vuosikymmeninä. Porissa on maailmanlaajuisesti merkittävää osaamista esimerkiksi öljynporauslaittojen rakentamisessa. Metalliteollisuus on myös muilla aloilla muodostanut merkittävän työnantajan. Maakunta on profiloitunut vahvasti myös energiantuotantoon. Palvelusektorin työpaikkoja on kuitenkin vähän verrattuna muihin Suomen kaupunkeihin.² Ikärakenteen muutoksen ja teollisuuden rakennemuutoksen myötä palvelusektorin asema tuleekin tulevaisuudessa todennäköisesti kasvamaan. Elinkeinorakenteen vaikutusta kuvaa se, että viime aikoina teollisuudessa on ollut selvästi eniten työpaikkojen vähentymistä ja palveluissa lisääntymistä.³



Merkittävimmät työpaikka-alueet kantakaupungin alueella.

1. Kantakaupungin yleiskaavan 2025 selostus, s.26.
2. Satakunnan maakuntasuunnitelma, s.14.
3. Kantakaupungin yleiskaavan 2025 selostus, s.26.

Liikenneyhteydet

Porin liikenteen on ennustettu kasvavan 1,25-kertaiseksi vuoteen 2020 mennessä.¹ Alueen liikenteellisiä pääväyliä ovat valtatie 2,8 ja 11. Rautatieliikenne toimii tällä hetkellä lähinnä pidempien välimatkojen liikennemuotona ja sen asema paikallisen liikenteen hoitamisessa on vähäinen. Tulevaisuudessa raideliikenteen merkitystä paikallisella tasolla tulisi kehittää ja aivan keskustan alueella voitaisiin tutkia myös uudentyylisten liikennemuotojen käyttämistä. Yhtenä tällaisena reittinä voisi olla esimerkiksi kierros Päämäinen-rautatieasema-Metallinkylä-Isojoenranta-Isosanta. Lontoon Heathrow-lentokentän yhteydessä on meneillään hanke, jossa tutkitaan ULTra-kuljetusjärjestelmän (Urban Light Transport) käyttöä. Järjestelmä perustuu kevyiden, kumipyörillä kulkevien kuljetusvaunujen käyttöön.² Porin lentokenttä on aivan keskustan läheisyydessä ja tarjoaa harvinaislaatuisten mahdollisuuden kiinteän yhteyden muodostamiseen ydinkeskustan ja terminaalialueen välille. Rautatieaseman ja lentokentän välille tulisi luoda mahdollisimman vaivaton yhteys, joka houkuttelisi saapumaan Poriin junalla ja siirtymään rautatieasemalta vaikka kävellen lentoasemalle. Satamalla on aina ollut suuri merkitys Porin kaupungille ja se tarjoaa myös nykypäivänä kansainvälisen liikenneyhteyden. Tällä hetkellä sataman kautta kulkee lähinnä vain tavaraliikennettä, mutta tulevaisuudessa sataman kautta olisi hyvin mahdollista hoitaa myös henkilöliikennettä. Tällöin tulisi myös joukkoliikenteen toimia tehokkaasti sataman ja keskustan välillä. Yhtenä vaihtoehtona olisi lähiraideyhteyden rakentaminen tälle välille. Asutus muodostaa Porin seudulla selvän nauhamaisen ketjun aina Kokemäeltä Meri-Poriin asti ja tarjoaa mahdollisuuden tällä välillä tiheävuoroisen joukkoliikenteen luomiseen. Nauhalla on jo nykyään melko tiheävuoroiset joukkoliikenteen yhteydet, mutta niitä olisi tulevaisuudessa hyvin mahdollista vielä täydentää ja tutkia mahdollisuutta sijoittaa välille myös muita joukkoliikenteen muotoja, kuten esimerkiksi lähiraideyhteys. Ulvilasta, Nakkilasta ja Harjavallasta suuntautuu paljon työmatkaliikennettä, joka tukee ajatusta vahvistaa Pori-Kokemäki väliä Porin seudun merkittävimpana joukkoliikenneväylänä.³ Tällä hetkellä Porin seudun liikenteellisesti vilkkaimman reitin muodostaa Metallinkylän läheltä ohittava valtatie 2 keskustan itäpuolella.⁴ Lähitulevaisuuden merkittävä liikenteellinen uudistus on vt 11 jatkeen rakentaminen vt 8 asti. Näin Porin keskustalle muodostuu kehätie, jonka kautta raskas liikenne pääsee ohittamaan keskusta-alueen ja samalla erityisesti Honkaluodon alueen houkuttelevuus yritystoiminnalle kasvaa.



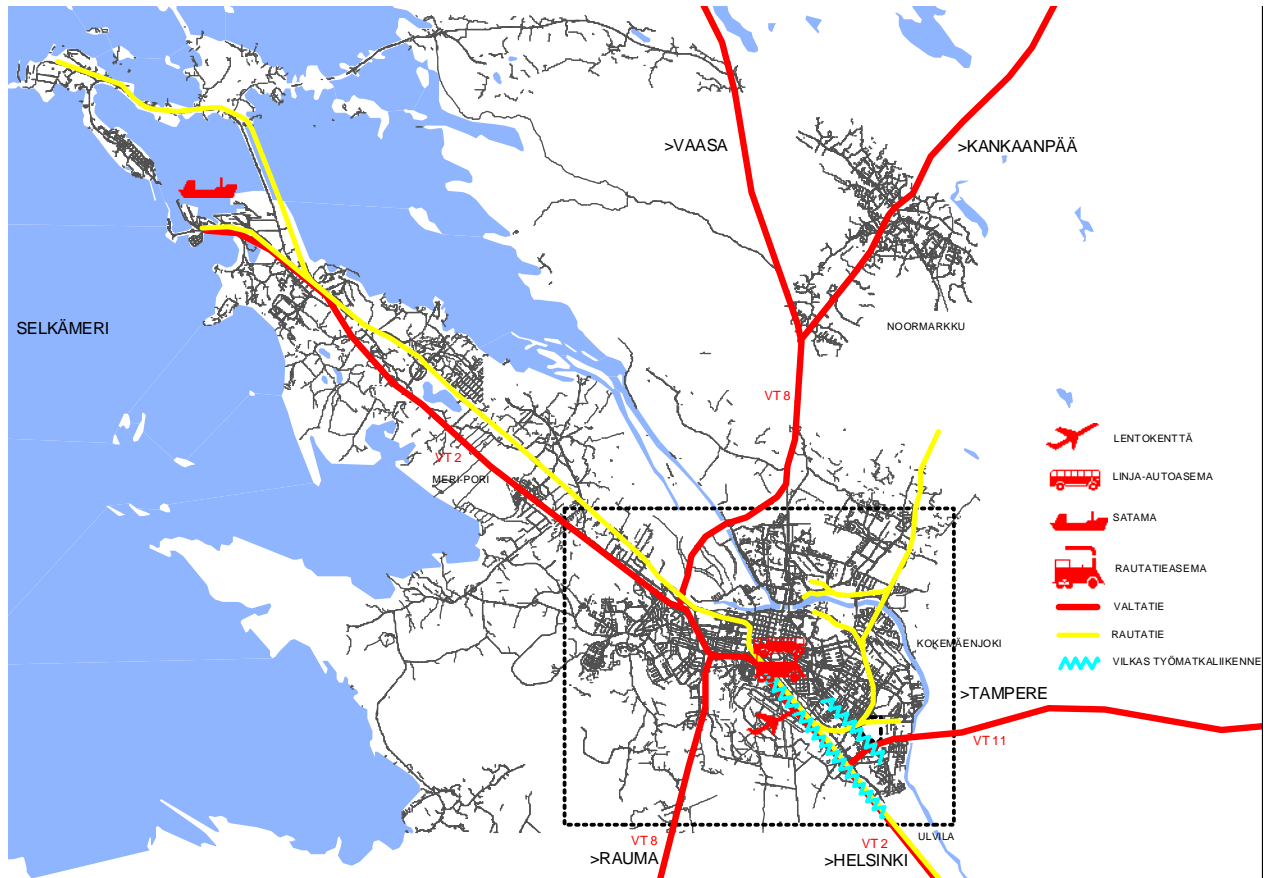
4. ULTra-kuljetusjärjestelmä.

1. Kantakaupungin yleiskaavan 2025 selostus, s.30.

2. <http://en.wikipedia.org/wiki/ULTra>

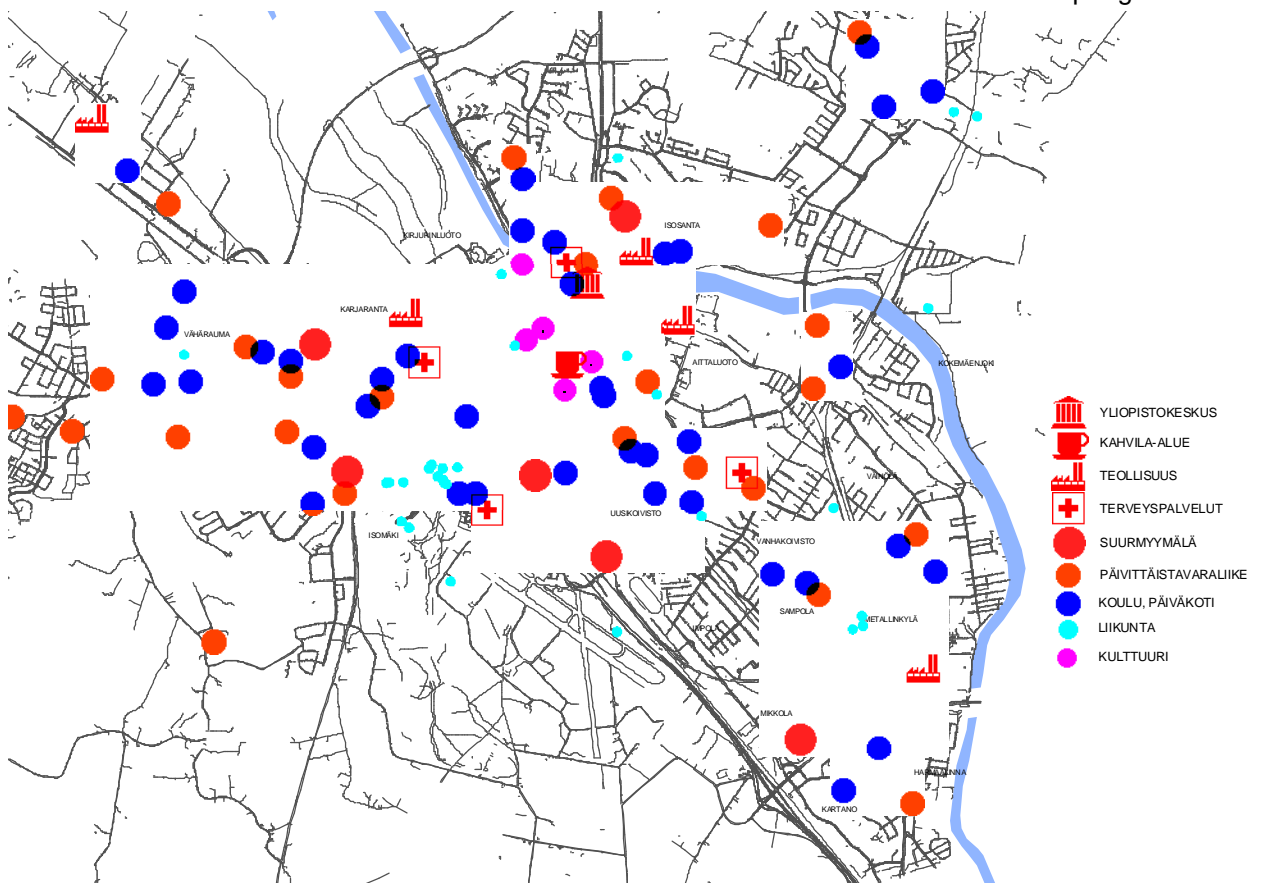
3. Porin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma, s.13.

4. Porin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma, s.14.



Liikenne kaupungin alueella.

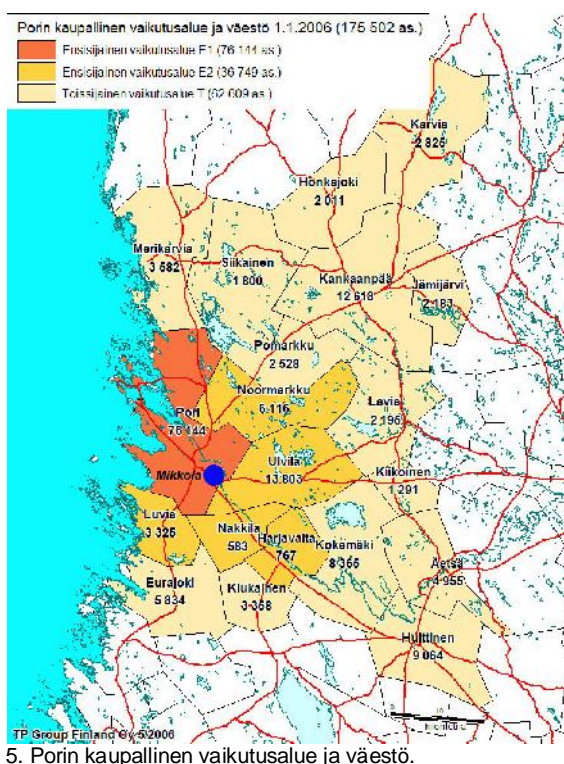
Palvelut kantakaupungin alueella.



Porin kaupallinen nykytila ja tulevaisuus

Pori on Satakunnan maakunnan palveluiden keskus. Palveluita käyttävät Porin seutukunnan lisäksi Pohjois-Satakunnan ja osittain Rauman seutukunnan asukkaat.¹ Tällä vaikutusalueella asuu noin 175000 ihmistä.² Vaikutusalueen vähittäiskaupan päätoimialojen, eli päivittäistavaroiden, vaatetustavaroiden, kodintavaroiden ja vapaa-ajantavaroiden ostovoiman ennustetaan kasvavan vuoteen 2015 mennessä noin 14 prosenttiyksikköä. Vuonna 2005 Porin vähittäiskaupan myynnin ja ostovoiman välinen suhde oli 140 prosenttiyksikköä. Luku kuvastaa sitä, että ostovoimaa siirtyy Porin alueelle. Erikoiskaupan alalla vastaava luku on noin 150 prosenttiyksikköä. Porin alueen merkittäviä kaupallisia keskuksia ydinkeskustan lisäksi ovat Tikkulan kaupakeskus, Euromarket keskustan lounaispuolella, Citymarket rautatieaseman vieressä, Isosannan suurmyymälät ja Mikkolan alue. Mikkolan ja Metallikylän muodostamasta kokonaisuudesta tulee kehittymään tulevaisuudessa maakunnan vetovoimaisin kaupallinen keskittymä. Tällä hetkellä alueella sijaitsee pienteollisuuden ja erilaisten palvelupainotteisten yritysten lisäksi kaksi hypermarketia ja yksi Retail Park- kauppa. Alueen osuus Porin päivittäistavara-kaupan myynnistä on noin 20 prosenttia.³

Ellei maahanmuuttoa lisätä, tulee ennusteiden mukaan Suomen väkiluku lähtemään 2020-luvulla laskuun. Samalla väestörakenteen muutos jatkuu, joka johtaa vanhusten osuuden kasvuun ja nuorten vähenemiseen. Väestön ikääntyminen ja kotitalouksien pieneneminen tulevat lisäämään palveluiden käyttöä. Tulevaisuudessa kuluttajat tulevat entistä enemmän arvostamaan laatua, tyyliä, laajoja valikoimia, edullisia hintoja ja henkilökohtaista palvelua. Lisäliiketilän tarvetta vuoteen 2015 kaupallisille toimialaryhmille on arvioitu vuonna 2006 seuraavasti: päivittäistavarat n. 8000 krs-m² ja erikoistavarat n. 50 000 krs-m². Arvioinnin jälkeen toteutettujen uusien hankkeiden jälkeen voidaan olettaa lisäliiketilän tarpeen olevan päivittäistavaroiden osalta n. 5000 krs-m² ja erikoistavaroiden osalta n. 30 000 krs-m².



5. Porin kaupallinen vaikutusalue ja väestö.

1. Mikkolan kaupallisen keskittymän kaupallisten vaikutusten arviointi 2006, s.1.
2. Mikkolan kaupallisen keskittymän kaupallisten vaikutusten arviointi 2006, s.2.
3. Mikkolan kaupallisen keskittymän kaupallisten vaikutusten arviointi 2006, s.23.

Lähiökaupunginosat Impola, Sampola ja Väinölä

Suunnittelualueen lähiympäristössä sijaitsevat 1960-70-luvuilla syntyneet itäisen Pori kaupunginosat Impola, Sampola ja Väinölä. 60- ja 70-luvuilla Porin teollisuudella meni lujaa ja asuntopula oli kova. Helpottamaan tilannetta ripeästi kasvavan kaupungin peltoisille reunoille rakennettiin nopealla aikataululla elementtirakenteisten kerrostalojen muodostamia lähiöitä kuten Impola, Sampola ja Väinölä. Tuolloin Porissa ennustettiin vuonna 2000 olevan asukkaita 100 000.¹

Kuitenkin vuoden 1975 asukasmäärä jäi Porin asukasmäärän huipuksi ja kultaisien vuosien jälkeen muuttovoitto muuttui pitkäksi aikaa tappiolliseksi. Aivan viime vuosina Pori on saanut käännettyä muuttovoiton taas positiiviseksi.² 60 - 70-lukujen massiiviset lähiöt ovat kuitenkin jääneet muistuttamaan ajasta, jolloin Porilla meni todella lujaa.

Kultaisia vuosia seuranneet hiljaiset vuodet kohtelivat erityisen kovalla kädellä näitä Porin reunoille rakennettuja elementtilähiöitä, joiden asukkaat olivat pääasiassa perusteollisuuden työläisiä. Suuri työttömyys toi mukanaan sosiaalisia ongelmia, joiden jäljet näkyvät edelleen muun muassa alueita leimaavana huonona maineena.

Arkkitehtuuriltaan alueet edustavat puhtaimmillaan 60-70-luvuilla elementtitekniikalla rakennettuja lähiöitä. Rakennukset on usein sijoitettu tiukan symmetrisesti mutta puistomaisen väljästi. Rakennukset rajaavat väleihinsä isoja sisäpihoja, joiden jäsentymättömyys tekee niistä kuitenkin epäviihtyisiä. Autopaikoitus on keskitetty isoille paikoituskentille tai aivan rakennusten keskelle siten, että parvekkeet avautuvat paikoitusalueella. Standardisoitu elementtitekniikka on luonut alueille monotonisen ulkoilmeen.

Toisaalta lähiöissä voi nähdä myös paljon mahdollisuuksia. Ensinnäkin ne sijaitsevat hyvällä etäisyydellä keskustasta ja palveluista. Yhteydet toimintojen välillä kaipaavat vain kehittämistä. Väljät pihat antavat mahdollisuudet jäsentää piha-alueita ennakkoluulottomasti ja synnyttää viihtyisiä paikkoja. Isot autopaikoitusalueet on mahdollista hajauttaa esimerkiksi siirtämällä paikoitusta katujen varsille. Rakennuksia voidaan peruskorjata ja asuntoja muuttaa nykypäivän vaatimuksia vastaaviksi. On myös mahdollista muuttaa osa asunnoista esimerkiksi toimistoiksi. Elementtitalot ovat osoittautuneet hyvin joustaviksi muutoskohteiksi, joiden pohjaratkaisuja ja julkisivuja voidaan muokata melko vapaasti.

Lähiöt Impola, Sampola ja Väinölä voidaan liittää kiinteästi Metallikylän hybridikeskukseen. Alueet kytketään sujuvilla liikenneyhteyksillä muuhun keskukseen ja viheralueisiin. Keskuksesta muodostuu lähiökaupunginosien olohuone. Asukkaiden liikkuminen keskuksen sisällä eritoimintojen välillä voidaan järjestää siten, että rajapinnoista muodostuu näkymättömiä.



Koiviston ulkoilupuisto

Vuonna 1983 Porin kaupunki päätti laatia yleisuunnitelman Koiviston ulkoilupuiston toteuttamiseksi. Tavoitteena oli luoda parempia vapaa-ajanviettomahdollisuuksia ja uutta kaupunkirakennetta. Keskellä kaupunkirakennetta sijaitseva 50 ha alue oli säilynyt rakentamattomana alueella sijainneiden radiomastojen vuoksi. Uuden radioaseman myötä alue voitiin kuitenkin ottaa virkistyskäyttöön. Alue on suunniteltu siten, että se liittyy kiinteästi ympäristöönsä ja palvelee erityisesti Sampolaa ja Väinölää. Liikuntakeskuksena, perhepuistona ja tapahtumapaikkana alue palvelisi koko Itä-Porin aluetta.¹



6. Koiviston ulkoilupuiston yleissuunnitelma.

Pori vision 2050

Millaiseksi Porin kehitys tulevaisuudessa kehitty? Toivottavasti vuonna 2050 Pori on elinvoimainen, turvallinen ja terveellinen elinympäristö asua. Miten tällaiseen tavoitteeseen sitten päästään? Tämä on varmasti kaikkien kaupunkien tavoite. Olen oheisessa kuvassa tutkinut sellaisia osaalueita, joilla voi olla suuri merkitys kaupungin tulevaisuuden kehittämisessä. Kaupungin strategiassa on nykypäivän vahvuuksiksi mainittu mm. rooli maakunnan palvelukeskuksena, korkealaatuinen asuin- ja elinympäristö sekä monipuolinen elinkeinöelämä. Porin tulevaisuuden mahdollisuuksina on mainittu vetovoimatekijöiden kehittäminen ja profiloituminen. Korkeakoulutasoisella koulutuksella on suuri merkitys. Heikkoutena on mainittu mm. kaupungin huono imago.¹



1. Pori 2012-strategia. Porin kaupunki.

Tulevaisuuden palvelukonsepteja

Johtuen ikärakenteen ja elinkeinorakenteen muutoksesta tulee myös Porin palvelusektori tulevaisuudessa kohtaamaan uusia haasteita. Perusteollisuuden puolella tuotannon siirtymistä edullisempiin maihin tapahtuu voimakkaasti jo tällä hetkellä. Nykytrendillä ikärakenteen muutoksesta johtuen on tulevaisuudessa todennäköisesti entistä pienemmän palkansaajien joukon huolehdittavana entistä suurempi vanhusten ryhmä suurten ikäluokkien jäädessä pois työelämästä. Nämä ovat suuria kysymyksiä myös Porin kehittämisen ja alueellisen kilpailukyvyn säilyttämisen kannalta. Millä strategialla Pori aikoo selvittää näistä haasteista? Olen seuraavassa kehitellyt erilaisia ideoita, joilla tulevaisuuden haasteisiin voitaisiin vastata.

Laadukkaat yritys ympäristöt

Kehitetään valtakunnallisesti yrityksiä puoleensa vetävä alue. Alueelle on helppo asettua, sillä on korkea-tasoinen ympäristö, hyvät verkottumisen mahdollisuudet ja liikenneyhteydet. Alue tarjoaa kokonaisuuden, jossa työssäkäynti, asuminen ja vapaa-aika muodostavat toimivan kokonaisuuden.

Erikoistuneet palvelukeskukset

Kehitetään Länsi-Suomen ”ympäristölaakso”. Alue profiloituu esimerkiksi ympäristötekniikan teollisuuden, tutkimuksen ja palveluiden keskuksiksi. Tarjotaan toiminnalle optimaalinen toimintaympäristö. Yritys- ja tutkimustoimintoja tuetaan muilla palveluilla ja toiminnoilla.

Innovatiiviset hybridikeskukset

Kehitetään uudentyylisiä vetovoimaisia palvelukeskuksia, jotka houkuttelevat yrityksiä ja asiakkaita valtakunnallisella tasolla. Työpaikkojen yhteyteen voidaan sijoittaa esimerkiksi vapaa-ajantoimintoja, kaupallisia palveluja tai asumista.

Laadukkaat liikenneyhteydet

Panostetaan erityisesti joukkoliikenneverkkoon, jonka käyttäminen on henkilöautoa kannattavampaa. Logistiset ja tehokkaat yhteydet houkuttelevat yrityksiä ja asukkaita. Laadukkaat liikennepalvelut mahdollistavat myös vanhusten liikkumisen. Myös kansainvälisiin liikenneyhteyksiin panostetaan.

Innovatiiviset tietoliikenneverkot

Kehitetään asumisen ja työpaikkojen välille uudentyypisiä yrityksiä houkuttelevia virtuaalisovelluksia.

Ekologiset yritys- ja palveluympäristöt

Yritys- ja palvelukeskittymät, joissa on kiinnitetty erityistä huomiota toimintojen luonnonystävälliseen toteutumiseen. Esimerkiksi yritykset, jotka haluavat korostaa luonnonystävällisyyttään, hakeutuvat alueelle ja syntyvät kestävä kehityksen mukaiseen toimintaan tähtäävien yritysten ja palveluiden verkosto.

Metallikylän hybridikeskuksen konsepti

Tarkastelualueesta muodostetaan tuotekehityksen, asumisen, virkistysalueen, teollisuuden ja kaupallisten palveluiden yhdessä muodostama hybridikeskus, jonka ympäristö antaa mahdollisuudet eri toimintojen väliselle vuorovaikutukselle. Myös kaupungilla on mahdollisuus profiloitua alueen ”teeman” mukaisesti ja muodostaa valtakunnallisesti merkittävä kyseisen toiminnan keskus.

Alueen yhteydessä sijaitsevat merkittävät lähiökaupunginosat Impola, Sampola ja Väinölä, jotka toimivat keskuksen asuinalueina. Alueita kehitetään yhdessä koko keskuksen kanssa ja niiden kulkuyhteyksiä alueen sisällä parannetaan.

Hybridikeskukseen liittyvän Koiviston ulkoilupuisto tarjoaa mahdollisuudet monenlaisten urheilulajien ja vapaa-ajantoimintojen harrastamiseen. Puisto muodostaa hybridikeskuksen vihreän tilan, jossa ihmiset voivat tehdä kävelyjään tai harrastaa vakavampaa urheilua.

Alueella sijaitsee jo tällä hetkellä hyvä valikoima vähittäis- ja erikoiskaupan sekä tuotantopainotteisten palvelujen toimintoja. Toimintojen määrää voidaan vielä lisätä alueen hyvän kaupallisen sijainnin ansiosta. Lisättävät kaupalliset palvelut ovat pääasiassa erikoiskauppaa ja tuotantopainotteisia palveluja.

Keskukseen liitetään myös julkisia palveluja sekä huvi- ja viihdepalveluja. Alueelle on mahdollista sijoittaa esimerkiksi urheilutalo tai kirjasto. Huvi- ja viihdepalveluina alueella voidaan tarjota mahdollisuutta esimerkiksi keilaukseen tai minigolffiin.

Metallikylän alueen suurin teollinen yksikkö on kuparituotteita valmistava Luvata. Kartanon alueelle on keskittynyt myös automaatioteollisuutta. Aivan valtateiden 11 ja 2 solmukohtaan on suunnitteilla uusi merkittävä Honkaluodon teollisuusalue, joka tulee kasvattamaan alueen merkitystä pienteollisuuden keskittymänä.

Vetovoimainen yritys ympäristö ja verkottumisen mahdollisuudet luovat alueesta houkuttelevan sijoittumisvaihtoehdon yrityksille.

Alueella tapahtuva toimintojen limittyminen luo ympäristön, joka elää ympäri vuorokauden. Päivällä alue täyttyy yritysten työntekijöistä ja asiakkaista. Illalla alue herää uudelleen ihmisten käyttäessä kaupallisia palveluja, vieraillessa kirjastossa tai käydessä pelaamassa jalkapalloa. Erilaiset toiminnot antavat alueelle värikkyyttä ja luovat siitä paikan, joka mahdollistaa ihmisten kanssakäymisen alueella tapahtuvien toimintojen kanssa.

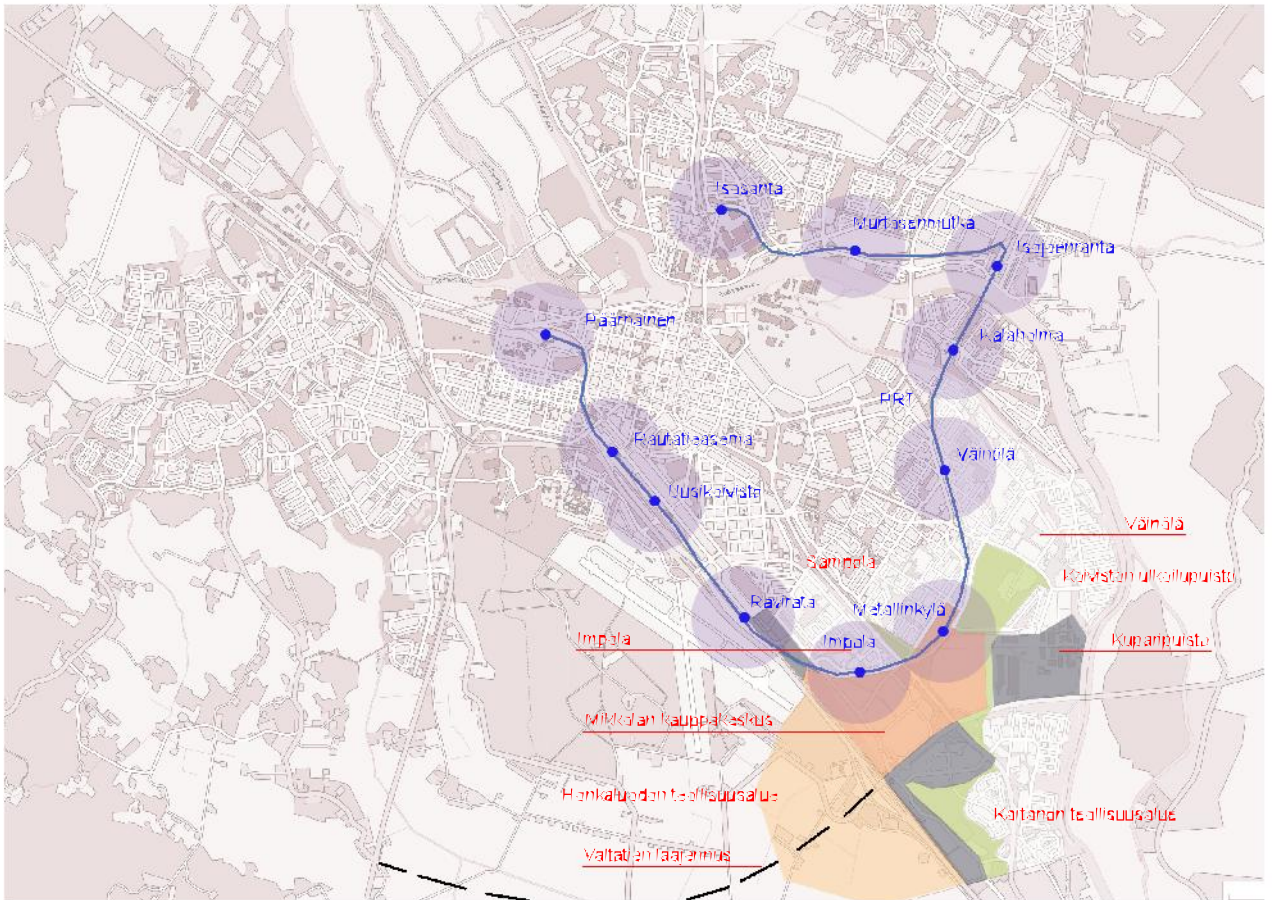
Verrattuna keskustaan Mikkolan vahvuuksia kauppohenkilöstön sijaitsemiselle ovat tilojen saatavuus ja edullisuus sekä hyvät liikenneyhteydet. Alue sijaitsee Tampereentien ja Helsingintien risteysalueella ja sen läpi kulkeva Ulvilantie on yksi Porin vilkkaimmista työmatkaliikenteen reiteistä.

Uuden alueen liittämisessä kiinteäksi osaksi olemassa olevaa kaupunkirakennetta on toimivien liikenneyhteyksien järjestämisellä merkittävä asema. Ulvilantiellä on merkittävä asema kevyenliikenteen reittinä Metallikylän hybridikeskuksen ja Porin pohjoisrannalla sijaitsevan yliopistokeskuksen välillä. Käyttämällä hyväksi jo olemassa olevaa rautatieverkostoa voitaisiin Metallikylän alueen ja ydinkeskustan välille luoda uudentyylinen julkinen liikenneyhteys. Tällaista kuljetussysteemiä edustaa esimerkiksi PRT (Personal Rapid Transit).

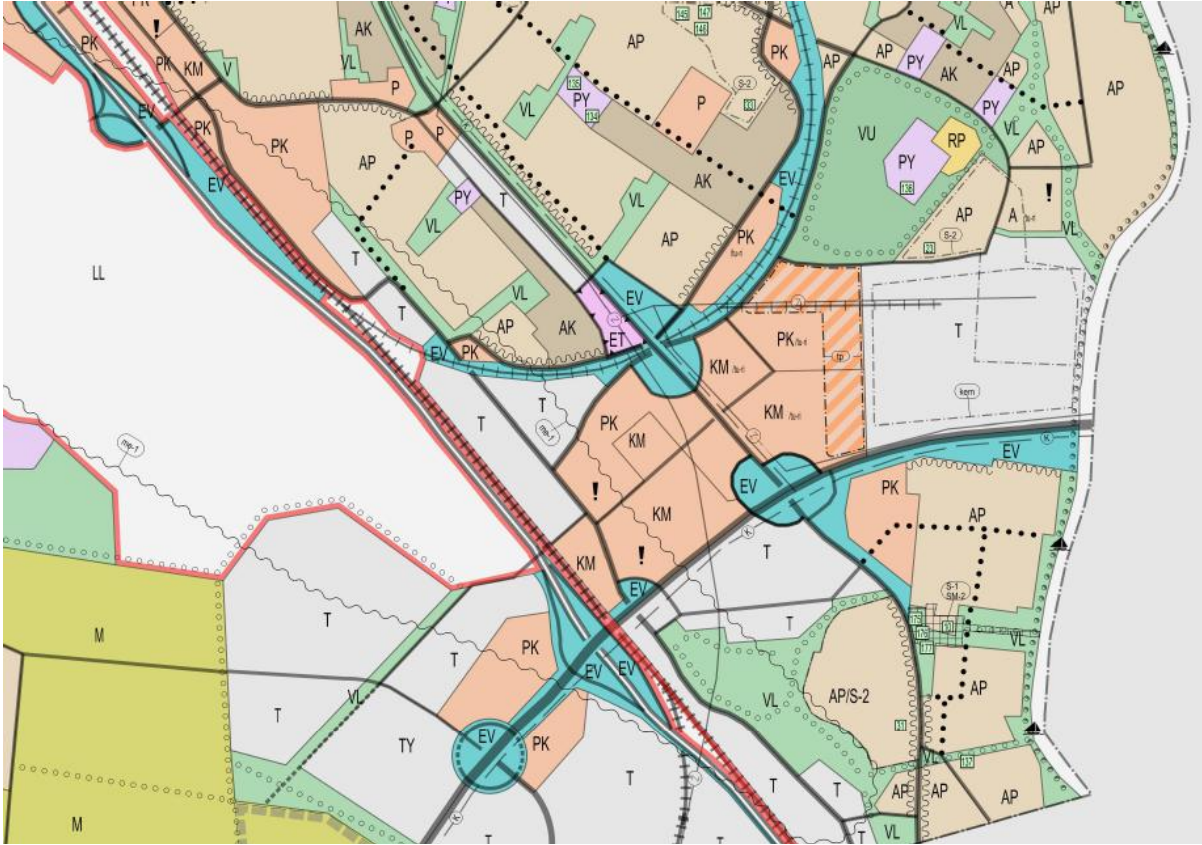
Alueella tavoitellaan vuorovaikutteista ja elävää ympäristöä. Esimerkiksi nuorten toiminnan luonteeseen ja näkyvyyteen vaikuttavat julkisten tilojen sijoittuminen ja saavutettavuus.¹ Tavoitteen saavuttamiseksi on alueen julkisten tilojen avoimuuteen ja laatuun panostettava.

1. Häyrynen, 2008, s.22.

Metallikylän hybridikeskuksen konsepti



Suunnittelualueen kaavatilanne



Ote kantakaupungin yleiskaavasta 2025.

Maakuntakaava

Maakuntakaavan luonnoksessa 14.4.2008 alueen toiminnoksi on osoitettu T/kem. Tämä tarkoittaa, että alue on suunniteltu teollisuus- ja varastotoimintojen alueeksi, jolla saattaa olla vaarallisia kemikaaleja. Alue kuuluu kaupunkikehittämisen kohdealueeseen, jolla osoitetaan Kokemäenjokilaakson nauhamaisen yhdyskuntarakenteen vyöhyke.

Seutukaava

Vuonna 1996 valmistunut Satakunnan seutukaava 5 määrittää alueen käyttötarkoitukseksi teollisuustoiminnot T, joka sisältää kaikki teollisuustoimintaan tarkoitetut alueet liikennealueineen ja suojavyöhykkeineen.

Yleiskaava

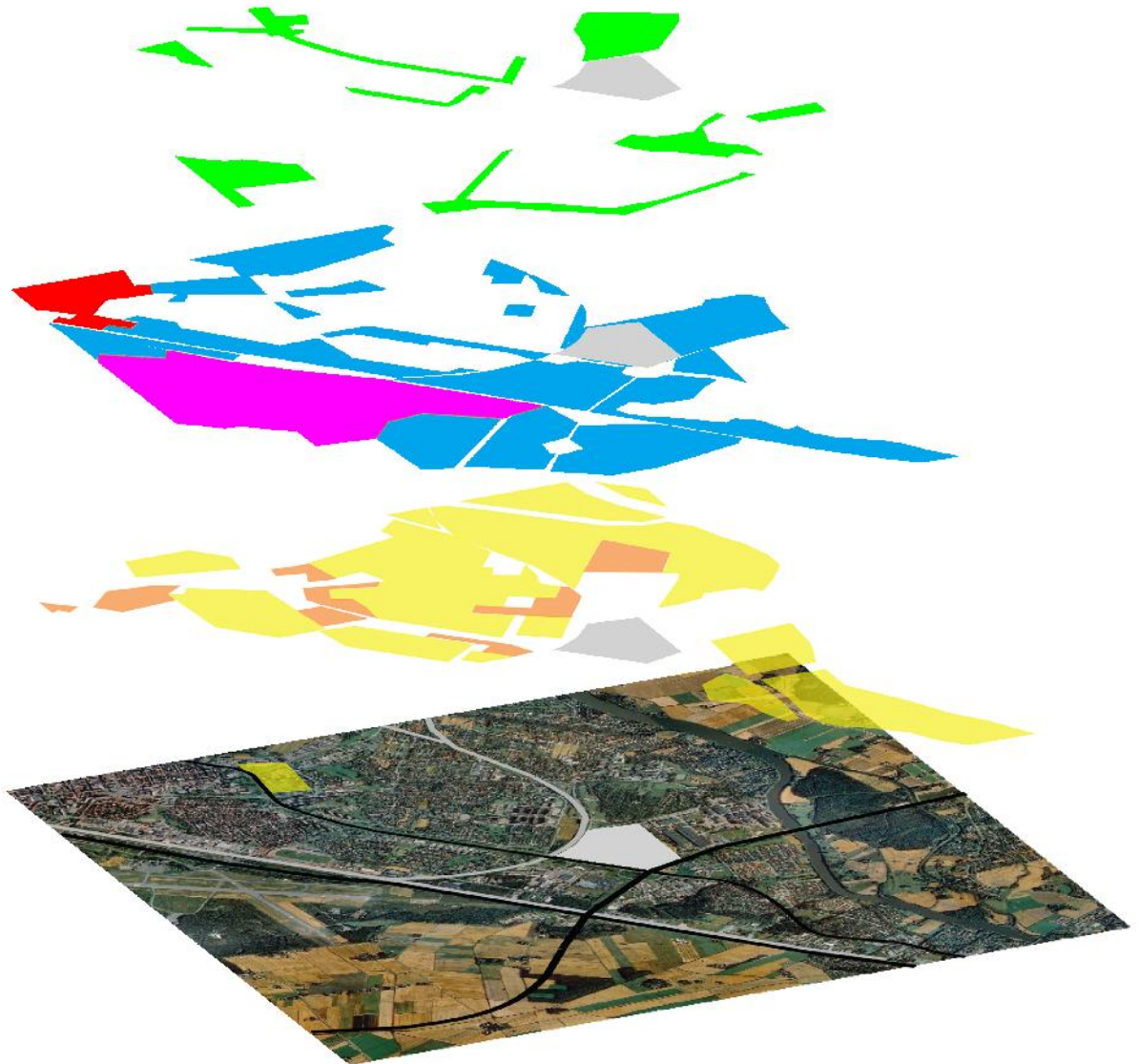
Porin kantakaupungin yleiskaavassa 2025 vuodelta 2007 alueelle on osoitettu toiminnot KM ja PK. KM tarkoittaa kaupallisten toimintojen aluetta, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön. PK tarkoittaa yksityisten palveluiden ja hallinnon aluetta.







Asemakaava

Asemakaavassa alue on osoitettu teollisuuspalvelujen alueeksi. Uuden asemakaavan laatiminen yleiskaavan pohjalta on alkamassa lähitulevaisuudessa.

Suunnittelualueen lähiympäristö

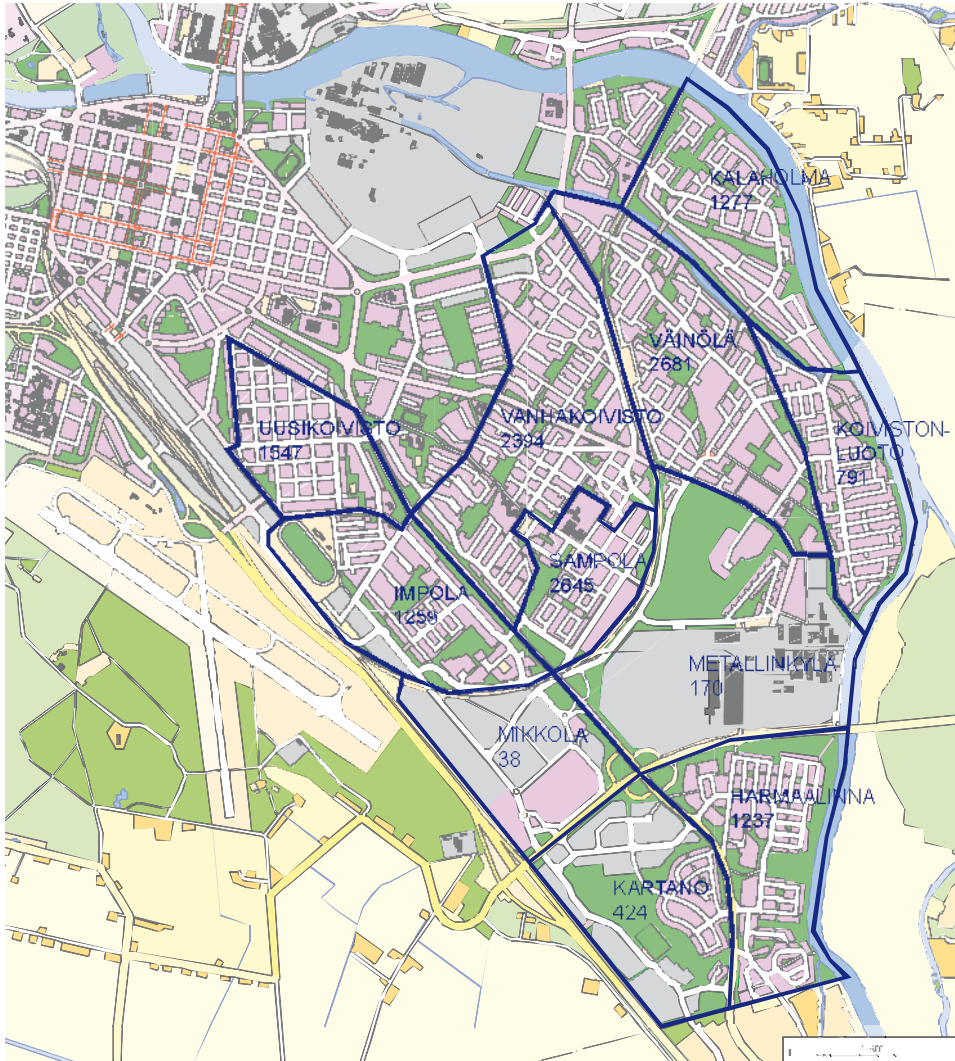
Toiminnot:



	PIENTALOVALTAINEN ASUINALUE		TYÖPAIKKAVALTAINEN ALUE
	KERROSTALOVALTAINEN ASUINALUE		KESKUSTATOIMINTOJEN ALUE
	LENTOKENTÄN ALUE		VIHER- / VIRKISTYSALUE

Suunnittelualueen lähiympäristö

Väestö:



Suunnittelualan lähiympäristö

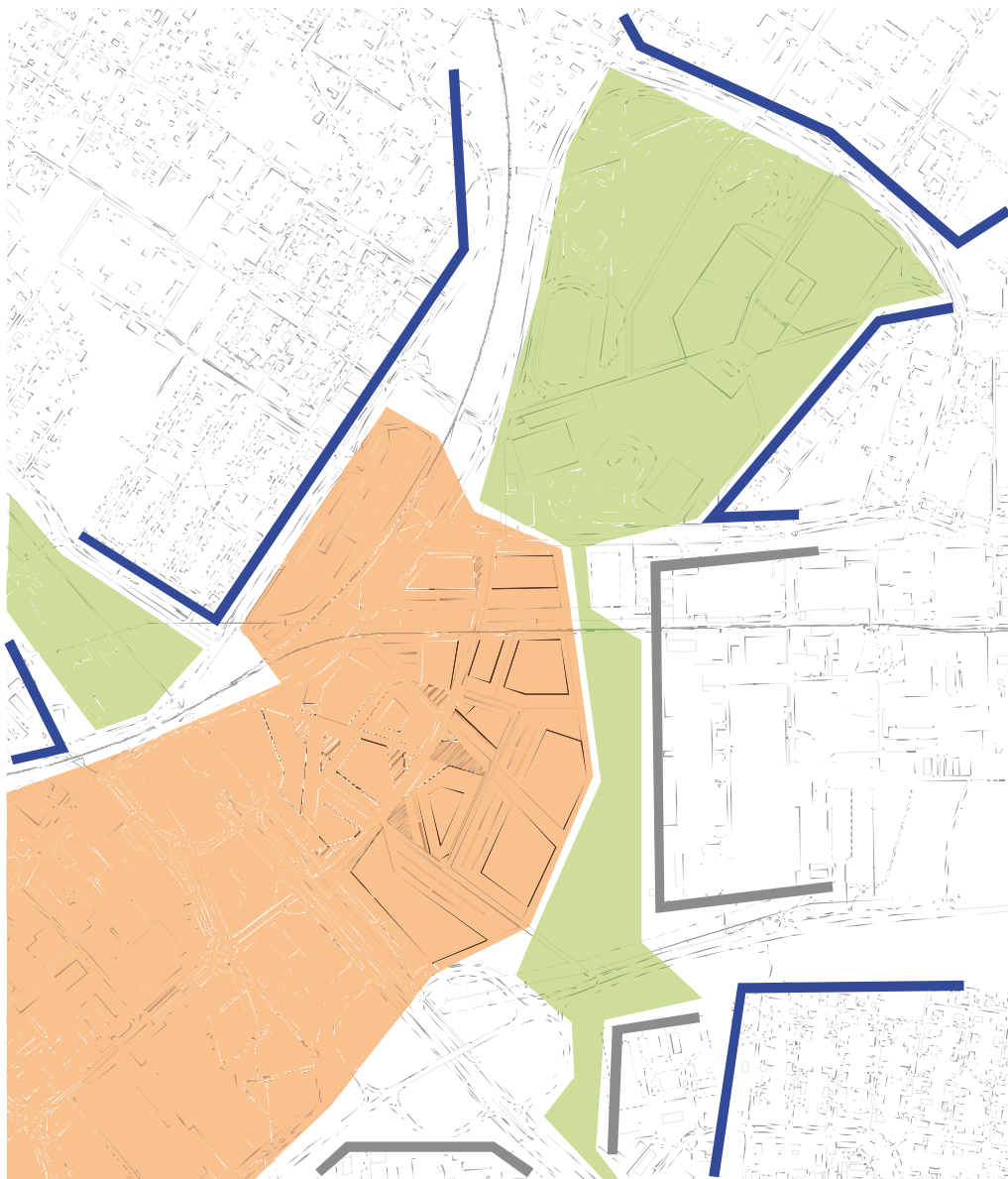
Palvelut:



Vähittäiskauppa:

- Pienet liikkeet (liikevaihto: 0-200t€)
- Keskikokoiset liikkeet (liikevaihto: 0,201-2 M€)
- Suuret liikkeet (liikevaihto: 2-10 M€)
- Mega liikkeet (liikevaihto: yli 10 M€)
- Elintarvikeliikkeet
- Koulu tai oppilaitos
- Lasten päiväkoti
- Terveyspalvelut
- Majoitus ja ravitsemus
- Liike-elämän palvelut
- ◆ Posti
- ▲ Kirjasto

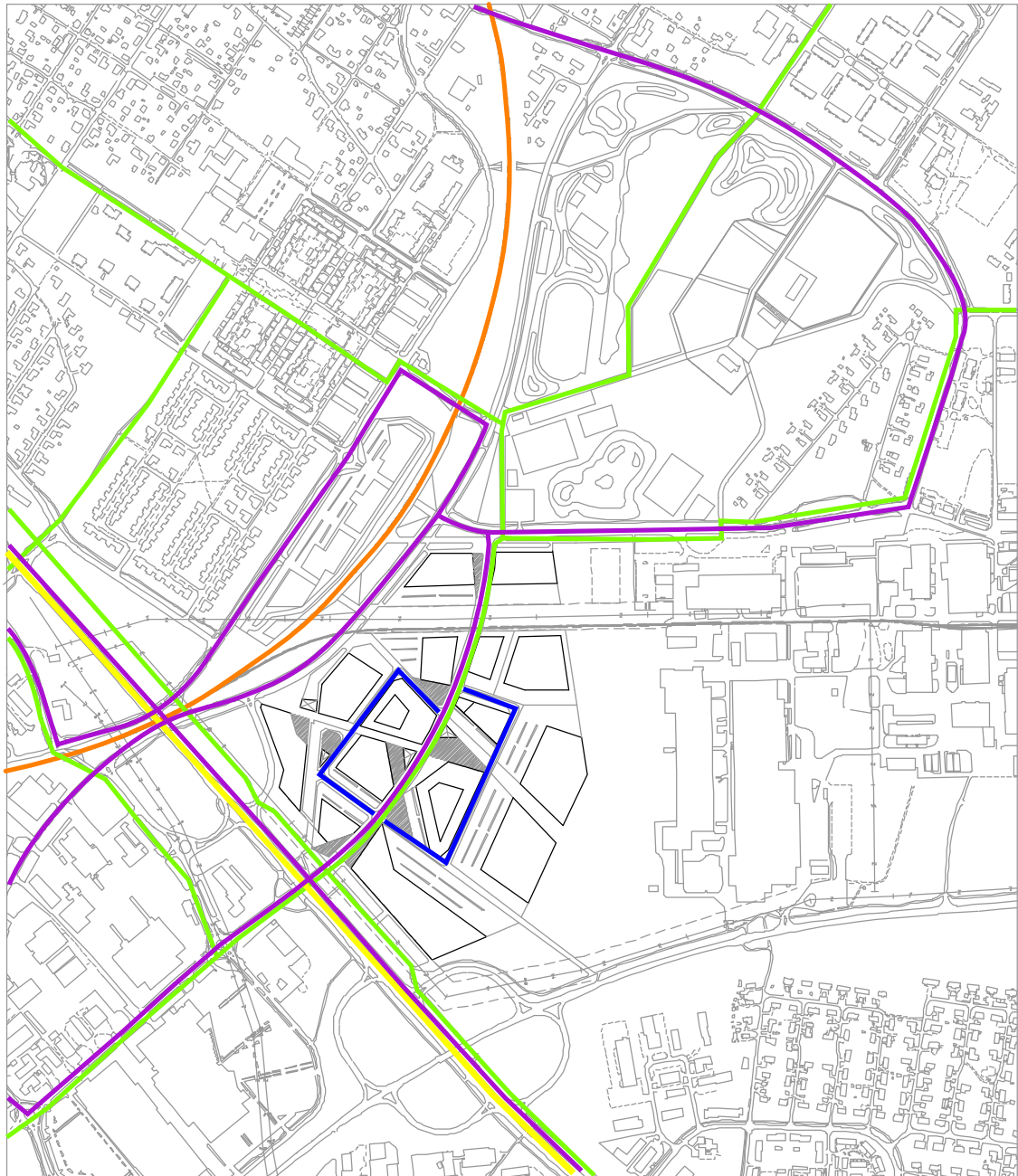
Liittyminen ympäristöön



- LIKETOIMINNAN ALUE
- VIHER- / VIRKISTYSALUE
- ASUINALUE
- TEOLLISUUSALUE

Pohjoisessa suunnittelualue liittyy Koiviston ulkoilupuiston kautta Väinölän asuinalueeseen. Lännessä alue liittyy ensin Haapamäenradan varrella sijaitsevaan yritysalueeseen ja sen kautta Sampolan kaupunginosaan. Itäreunalla alue liittyy teollisuusalueeseen puskurivyöhykkeenä toimivan viheralueen välityksellä. Viherväylä jatkuu valtatie yli Harmaalinnan viheralueisiin. Etelässä aluetta rajaavat isot liikenneväylät ja Mikkolan kaupallinen keskus, jolle Metallinkylän uusi keskus muodostaa toiminnallisen jatkeen.

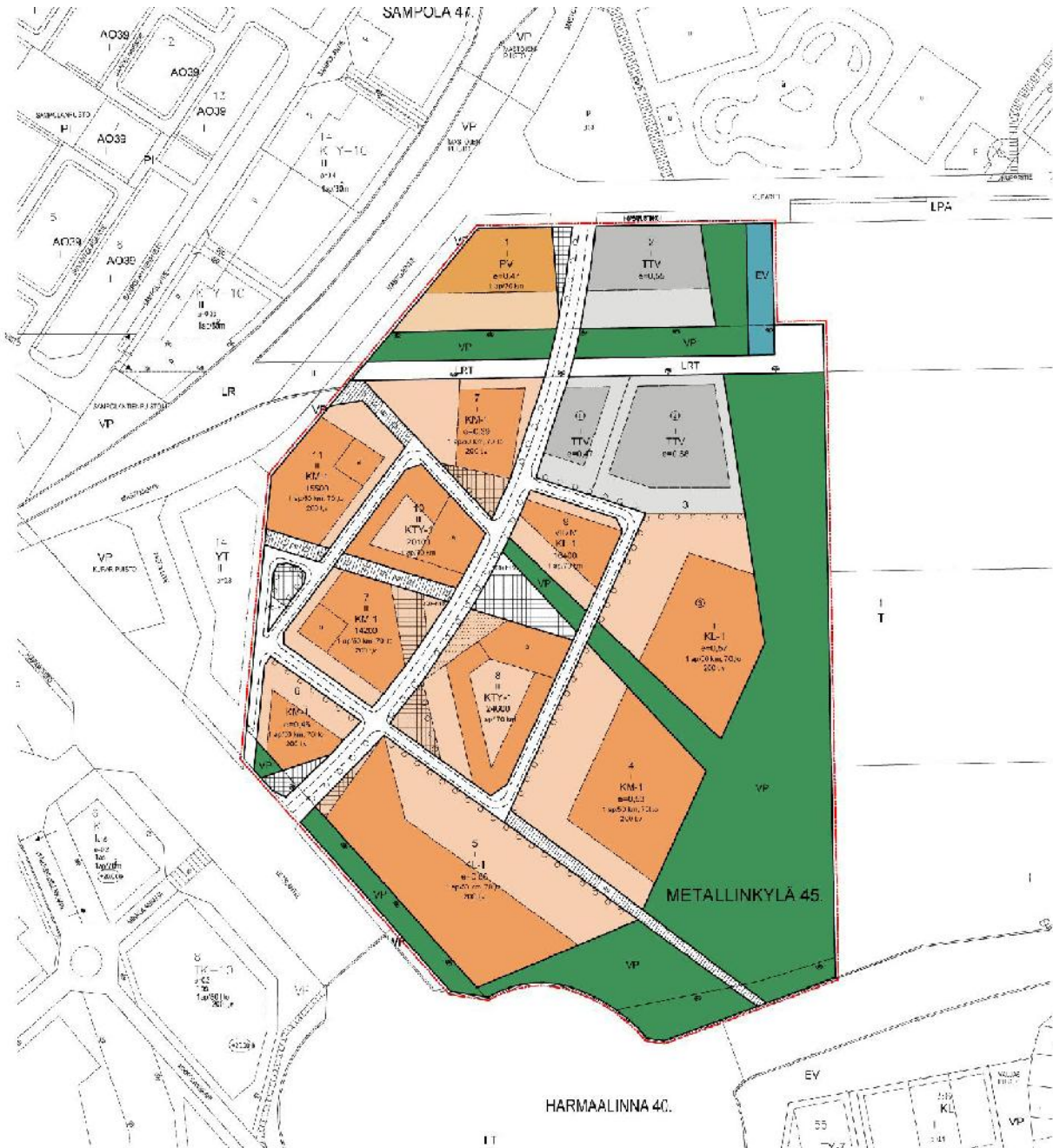
Liikenne



- KEVYT LIIKENNE
- PRT (PERSONAL RAPID TRANSIT)
- JULKINEN LIIKENNE
- VILKAS AJONEUVOLIIKENNE
- HUOLTOREIITIT

Oheiseen karttaan on merkitty suunnittelualueen lähiympäristön liikennemuotojen päälinjoja. Kevyen liikenteen reitteihin on pyritty luomaan jatkuvuutta. Kevyen liikenteen pääväylät muodostavat akseli Väinölä-Mikkola ja Ulvilantien varsi. PRT reitti kulkee Haapamäenrataa liikealueiden halki ja mahdollistaa vaivattoman liikkumisen Porin keskustan ja hybridikeskuksen välillä. Metallinkylän kokoojakatua kulkee julkisen liikenteen väylä, joka liittyy laajempaan verkostoon. Ulvilantie on yksi seudun vilkkaimmista liikenneväylistä, jonka kautta kulkee liikennettä Ulvilaan. Uuden keskuksen sivukujat toimivat alueen huoltoreiteinä.

Asemakaavaluonnos



ASEMAKAAVALUONNOS, METALLINKYLÄN HYBRIDIKESKUS

KM-1 Liikerakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan saaryksikön.

KL-1 Liikerakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa paljon tilaa vaativan erikoistavaran yksikön.

KTY-1 Liike- ja toimitilarakennusten korttelialue.

PV Huvi- ja viihdepalveluiden korttelialue.

TTV Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue

VP Puisto

EV Suojaviheralue

LRT Teollisuusraide.

Yleissuunnitelma



Erikoiskauppa:	54 000	k-m ²
Päivittäiskauppa:	9500	k-m ²
Toimi- ja liiketilat:	30 000	k-m ²
Pysäköintitilat:	22 000	k-m ²
Majoituspalvelut:	16 400	k-m ²
Teollisuus / varasto:	18 000	k-m ²
Huvipalvelut:	5500	k-m ²
Yhteensä:	155 400	k-m ²

Selostus

Uusi palvelukeskus liittyy kiinteästi olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen. Tiiviin kokonaisuuden muodostamalle alueelle on pyritty luomaan kaupunkimainen tunnelma, josta monipuoliset toiminnot ja yllättävät aukiot luovat vilkkaasti elävän paikan. Uusi palvelukeskus, Sampolan yritysalue ja Koiviston ulkoilupuisto luovat yhdessä verkoston, joka tarjoaa houkuttelevan ja turvallisen kevyenliikenteen verkoston. Uusi kokonaisuus liittyy yhteen Itä-Porin eri kaupunginosia ja luo uudenlaisen hybridikeskuksen.

Palvelukeskuksen isoimmat yksiköt sijoittuvat alueen itäiselle reunalle rajautuen uusien toimintojen ja teollisuuspuiston väliin jäävään puistovyöhykkeeseen. Alueen koilliskulmaan on sijoitettu teollisuus- ja varastotoiminnot, joiden ihmisvirrat ovat verrattain pieniä. Toiminnot liittyvät läheisesti teollisuuspuistoon ja luovat vaihtumisvyöhykkeen teollisuuspuiston puolella sijaitsevalle maanalaiselle nestekaasuasemalle. Kiinteästi ulkoilupuiston yhteydessä sijaitsevat huvi- ja viihdepalvelut, jotka ovat jatkumoa ulkoilupuiston vapaa-ajan toiminnoille. Alueen keskelle on luotu jalankulkijoille ystävällistä kaupunkimaista ympäristöä, jossa aukiot ja viheralueet vuorottelevat liikkeiden kanssa. Aukioiden kahviloissa aikaansa viettävät ihmiset voivat olla alueella työssäkäyviä, hotelliin majoittunaita, ostosmatkalla olevia tai vain alueen tunnelmasta nauttimaan tulleita.

Alueen läpi kulkee julkisen liikenteen kokoojakatu, josta haarautuvat pienemmät kujat. Pohjoisosassa alueen halkaisee rautatie, joka palvelee teollisuusaluetta ja mahdollistaa esimerkiksi nestekaasutoimitukset. Myös suuret voimalinjat kulkevat alueen läpi. Voimalinjojen suoja-alueet sijoittuvat alueen pohjoisosaan ja Ulvilantien sivustalle.

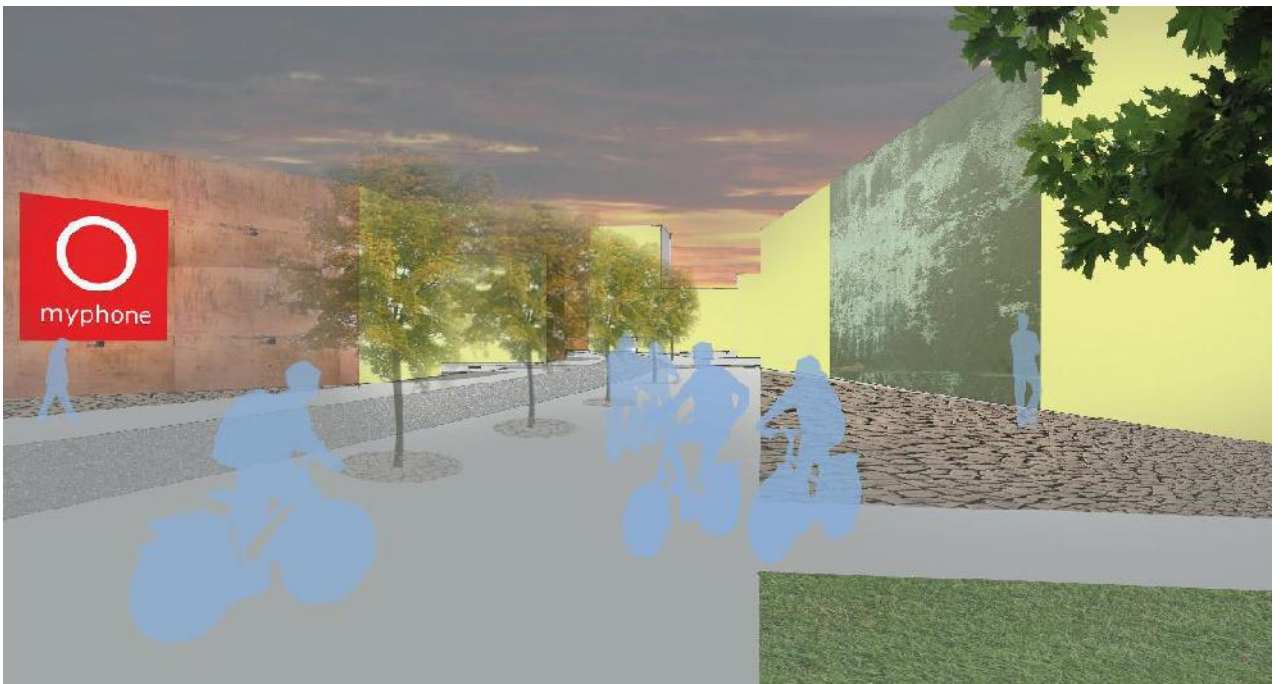
Alue muodostaa kaupunkimaisen julkisivun julkisivun Ulvilantien ja Mastojentien suuntaan. Saapuminen alueelle tapahtuu rakenteeseen muodostettujen porttien ja aukoiden kautta.



Näkymät alueelta



Keskusaukio



Iltanäkymä

LÄHDELUETTELO

Kuvalähteet

Kuva1: Coleman, 2006, s.262.(Hayes Place, St David's Centre, UK, 2008)

Kuva2: Coleman, 2006.(Brent Cross, UK, 2010-2012)

Kuva3: Porin yleiskaava 1969. Aatos Issakainen. Porin kaupunki.

Kuva4: <http://www.atsltd.co.uk/media/pictures/>

Kuva5: Mikkolan kaupallisen keskittymän kaupallisten vaikutusten arviointi 2006, s.1.

Kuva6: Koiviston ulkoilupuisto. Porin kaupunki. 1985.

Lähdekirjallisuus

Coleman, Peter, 2006. Shopping environments: evolution, planning and design. Oxford, Architectural Press.

Marjanen, Heli, 1993. Store location analysis and the mystery of consumer spatial behaviour: competition between downtown shopping areas and out-of-town shopping centres as a special case. Turku, Turun kauppakorkeakoulun julkaisuja.

Falk, Pasi, Campbell, Colin, 1997. The Shopping Experience / Theory, culture & society. London, Sage.

Toivonen, Janne, 2008. Pori-kirja. Jyväskylä, Gummerus kirjapaino Oy.

Häyrynen, Maunu, 2004. Suistolaisten puisto. Porin kansallisen kaupunkipuiston historia ja maisema. Turku, Porin kaupunki.

Verkkolähteet

<http://www.pori.fi/historiikki>

<http://en.wikipedia.org/wiki/ULTra>

Muut lähteet

Satakunnan maakuntasuunnitelma 2030. Satakuntaliitto 2003. Sarja A:268.

Satakunnan maakuntakaavan selostus A. Satakuntaliitto. Luonnos 14.4.2008 A.

Kantakaupungin yleiskaavan 2025 selostus. Porin kaupunki.

Porin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma - joukkoliikenne. Satakuntaliitto. Maaliskuu 2004.

Mikkolan kaupallisen keskittymän kaupallisten vaikutusten arviointi. Porin kaupunki. Kesäkuu 2006.

Strategia 2012. Porin kaupunki. 2005.

Häyrynen, Maunu, 2008. Nuoret kaupungissa. Nuorisotutkimus ja nuorten osallistaminen Porin kaupunkisuunnittelussa. Porin kaupunki.

Koiviston ulkoilupuisto. Porin kaupunki. Kaupunkisuunnittelusarja C 29/1985.

Porin yleiskaava 1969. Aatos Issakainen. Porin kaupunki.

Porin yleiskaava 1977. Porin kaupunki. Porin kaupunkisuunnittelusarja C 12/1977.

Porin yleiskaava 1984. Porin kaupunki. Porin kaupunkisuunnittelusarja C 27/1984.

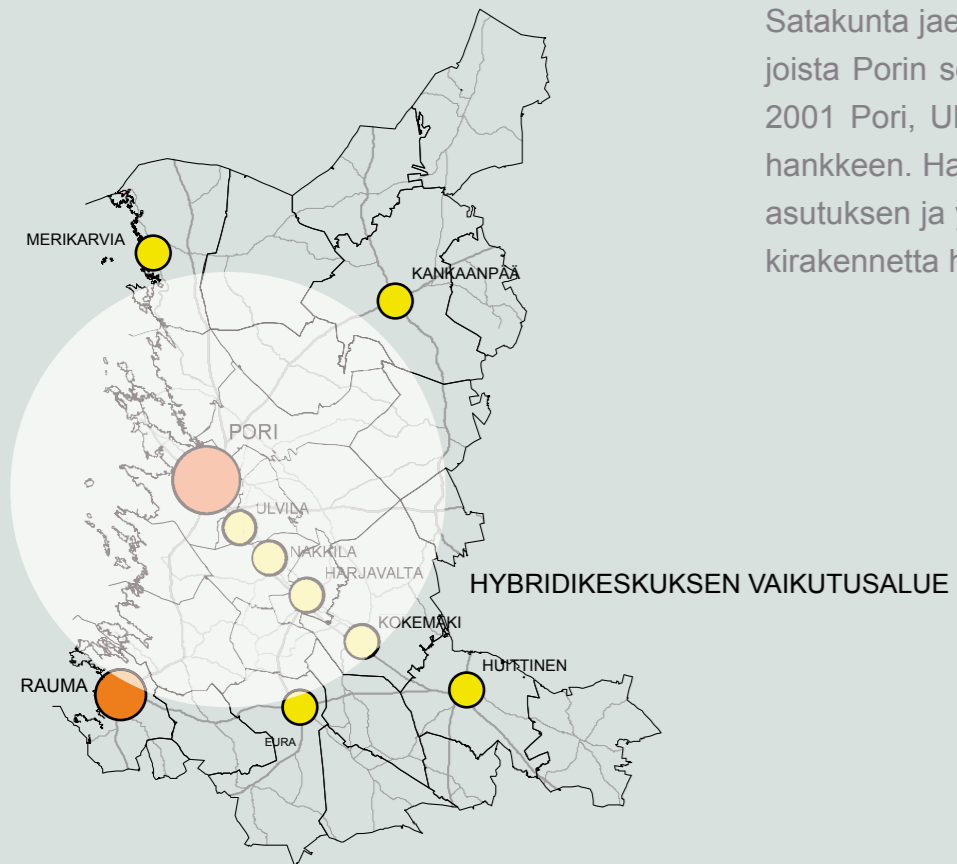
Maa-Porin osayleiskaava 1993. Porin kaupunki. Porin kaupunkisuunnittelusarja C 40/1993.



NÄKYMÄ ALUEEN KESKUSAUKIOLTA

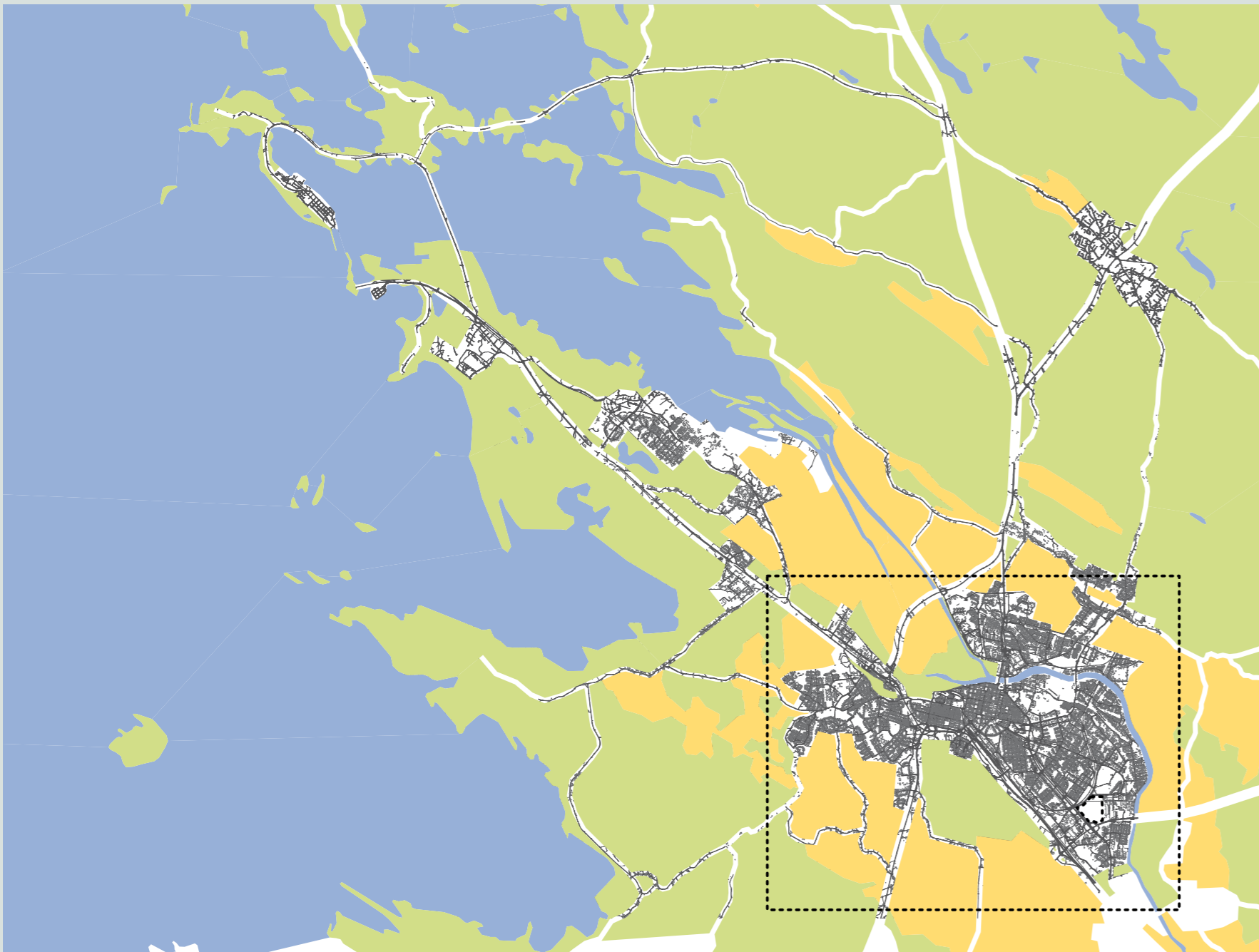
HYBRID

MAAKUNNAN RAKENNE



Satakunta jaetaan Rauman, Porin ja Pohjois-Satakunnan seutukuntiin, joista Porin seutukunta on suurin noin 138000 asukkaallaan. Vuonna 2001 Pori, Ulvila, Nakkila ja Harjavalta käynnistivät yhteisen Nauha-hankkeen. Hankkeen tavoitteena on kehittää maakunnan merkittävintä asutuksen ja yritystoiminnan keskittymää jo olemassa olevaa kaupunkirakennetta hyödyntäen.

KAUPUNGIN RAKENNE



PORIN SEUTU 1:150 000

MAASTOTYYPI:

VESISTÖ:		PELTO-ALUE:	
METSÄ:		TAAAJAMA-ALUE:	



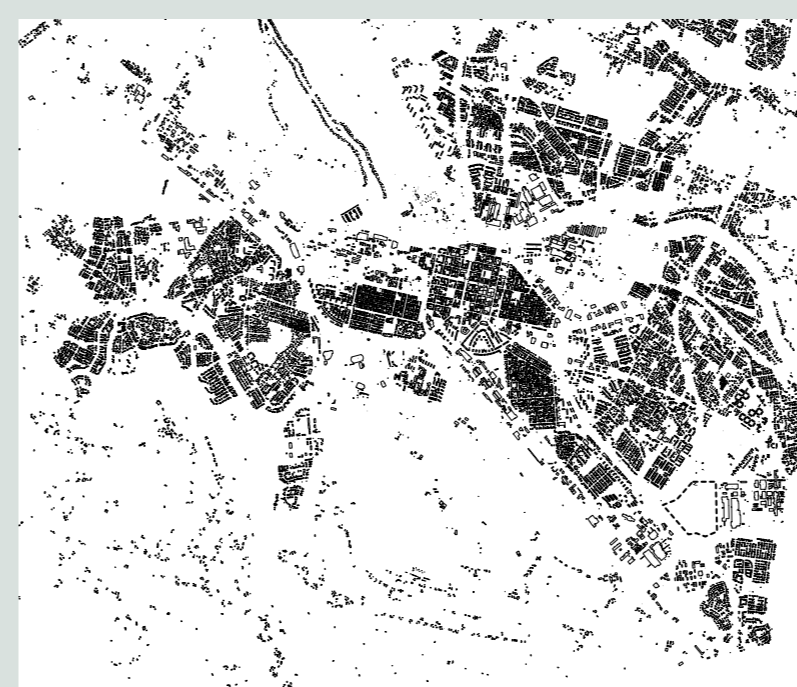
TYÖPAIKKA-ALUEET

Vuonna 2005 Porin alueella oli 35000 työpaikkaa, joista 90% kantakaupungin alueella. Merkittävimpiä työpaikka-alueita ovat Karjarannan, Isosannan, Aittaluodon ja Metallikylän teollisuus-alueet. Nämä alueet sijoittuvat aivan ydinkeskustan tuntumaan ja ovat omalta osaltaan vahvasti luomassa Porin kaupunkikuvaa.



ASUINALUEET

Satakunnan maakunnan asukasmäärä on tällä hetkellä noin 235000. Yleisesti voidaan sanoa, että vanhusten määrä kasvaa ja nuorisoin määrä vähenee. 1990-luvulla väkiluku väheni kokonaisuudessaan 4 prosenttikokkeillä. Porin seudun väestökehitys on ollut kuitenkin muuta maakuntaa positiivisempaa.



RAKEISUUS

Suunnittelualue sijoittuu kaupunkirakenteen rakeisuuden ympäröivään aukkoon. Se sijaitsee Itä-Porin toimintojen ympäröimänä.

Uusi palvelukeskus liittyy kiinteästi olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen. Tiiviin kokonaisuuden muodostamalle alueelle on pyritty luomaan kaupunkimainen tunnelma, josta monipuoliset toiminnot ja yllättävät aukiot luovat vilkkaasti elävän paikan.

Uusi palvelukeskus, Sampolan yritysalue ja Koiviston ulkoilupuisto luovat yhdessä verkoston, joka tarjoaa houkuttelevan ja turvallisen kevyenliikenteen verkoston. Uusi kokonaisuus liittyy yhteen Itä-Porin eri kaupunginosia ja luo uudenlaisen hybridikeskuksen.

Palvelukeskuksen isoimmat yksiköt sijoittuvat alueen itäiselle reunalle rajautuen uusien toimintojen ja teollisuuspuiston väliin jäävään puistovyöhykkeeseen. Alueen koilliskulmaan on sijoitettu teollisuus- ja varastotoiminnot, joiden ihmisvirrat ovat verrattain pieniä. Toiminnot liittyvät läheisesti teollisuuspuistoon ja luovat vaihtumisvyöhykkeen teollisuuspuiston puolella sijaitsevalle maanalaiselle nestekaasuasemalle.

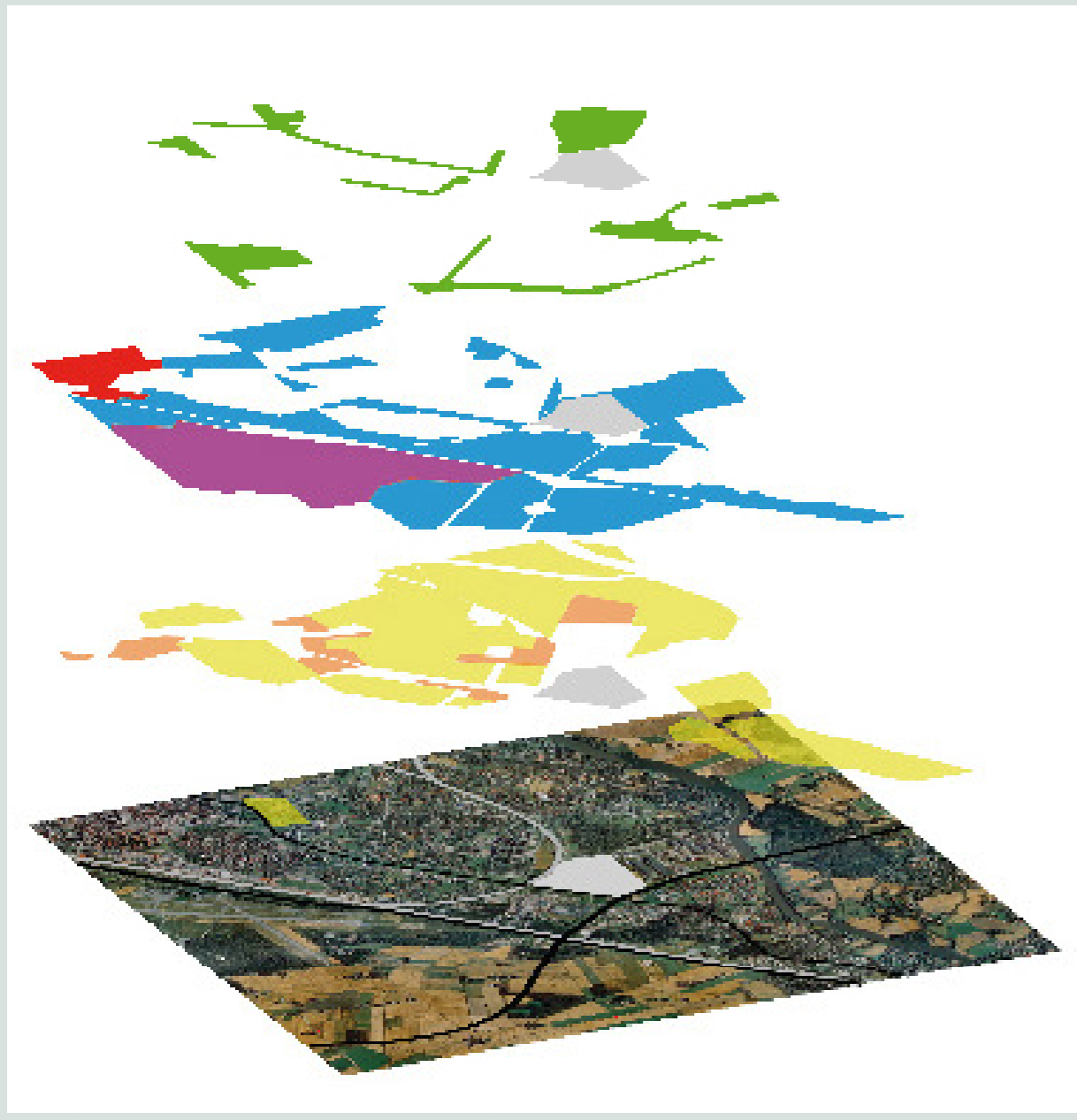
Kiinteästi ulkoilupuiston yhteydessä sijaitsevat huvi- ja viihdepalvelut, jotka luovat jatkuvuutta ulkoilupuiston vapaa-ajan toiminnoille.

Alueen keskelle on luotu jalankulkijoille ystävällistä kaupunkimaista ympäristöä, jossa aukiot ja vihalueet vuorottelevat liikkeiden kanssa. Aukioiden kahviloissa aikaansa viettävät ihmiset voivat olla alueella työssäkäyviä, hotelliin majoittunaita, ostosmatkalla olevia tai vain alueen tunnelmasta nauttimaan tulleita.

Alueen läpi kulkee julkisen liikenteen kokoojakatu, josta haarautuvat pienemmät kujat. Pohjoisosassa alueen halkaisee rautatie, joka palvelee teollisuusaluetta ja mahdollistaa esimerkiksi nestekaasutoimitukset. Myös suuret voimalinjat kulkevat alueen läpi. Voimalinjojen suoja-alueet sijoittuvat alueen pohjoisosaan ja Ulvilantien sivustalle.

Alue muodostaa kaupunkimaisen julkisivun julkisivun Ulvilantien ja Mastojentien suuntaan. Saapuminen alueelle tapahtuu rakenteeseen muodostettujen porttien ja aukioiden kautta.



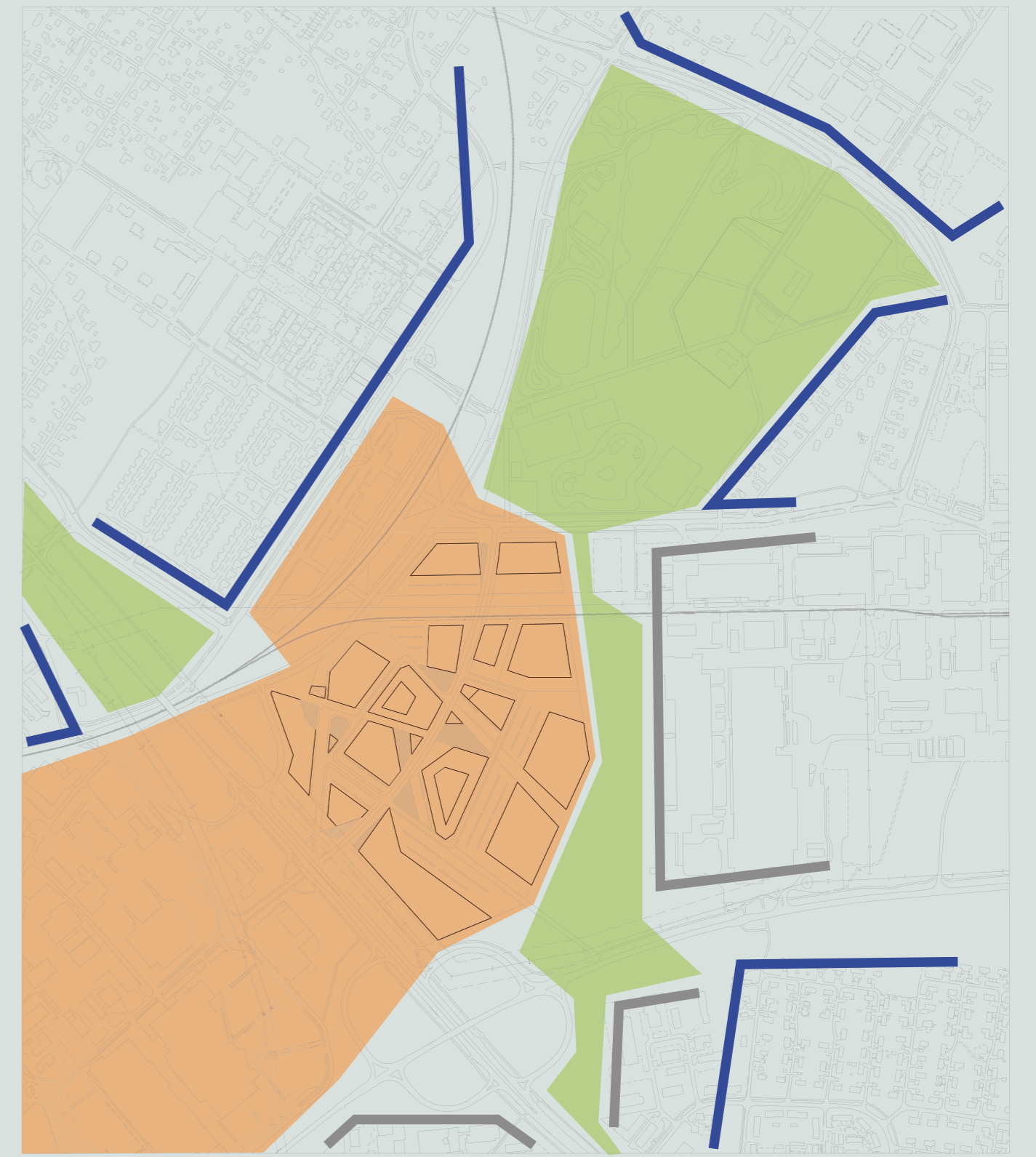


- PIENTALOVALTAINEN ASUINALUE
- KERROSTALOVALTAINEN ASUINALUE
- LENTOKENTÄN ALUE
- TYÖPAIKKAVALTAINEN ALUE
- KESKUSTATOIMINTOJEN ALUE
- VIHHER- / VIRKISTYSALUE



- KEVYT LIKENNE
- PRT (PERSONAL RAPID TRANSIT)
- JULKINEN LIKENNE
- VILKAS AJONEUVOLIKENNE
- HUOLTOREITTI

Oheiseen karttaan on merkitty suunnittelualueen lähiympäristön eri liikennemuotojen päälinjoja. Kevyen liikenteen reitteihin on pyritty luomaan jatkuvuutta. Kevyen liikenteen pääväylät muodostavat akseli Väinölä-Mikkola ja Ulvilantien varsi. PRT reitti kulkee liikealueiden halki ja mahdollistaa vaivattoman liikkumisen keskustan ja hybridikeskuksen välillä. Metallinkylän kokoojakatua kulkee julkisen liikenteen väylä, joka liittyy laajempaan verkostoon. Ulvilantie on yksi seudun vilkkaimmista liikenneväylistä, jonka kautta kulkee liikennettä Ulvilaan. Uuden keskuksen sivukujat toimivat alueen huoltoreitinä.

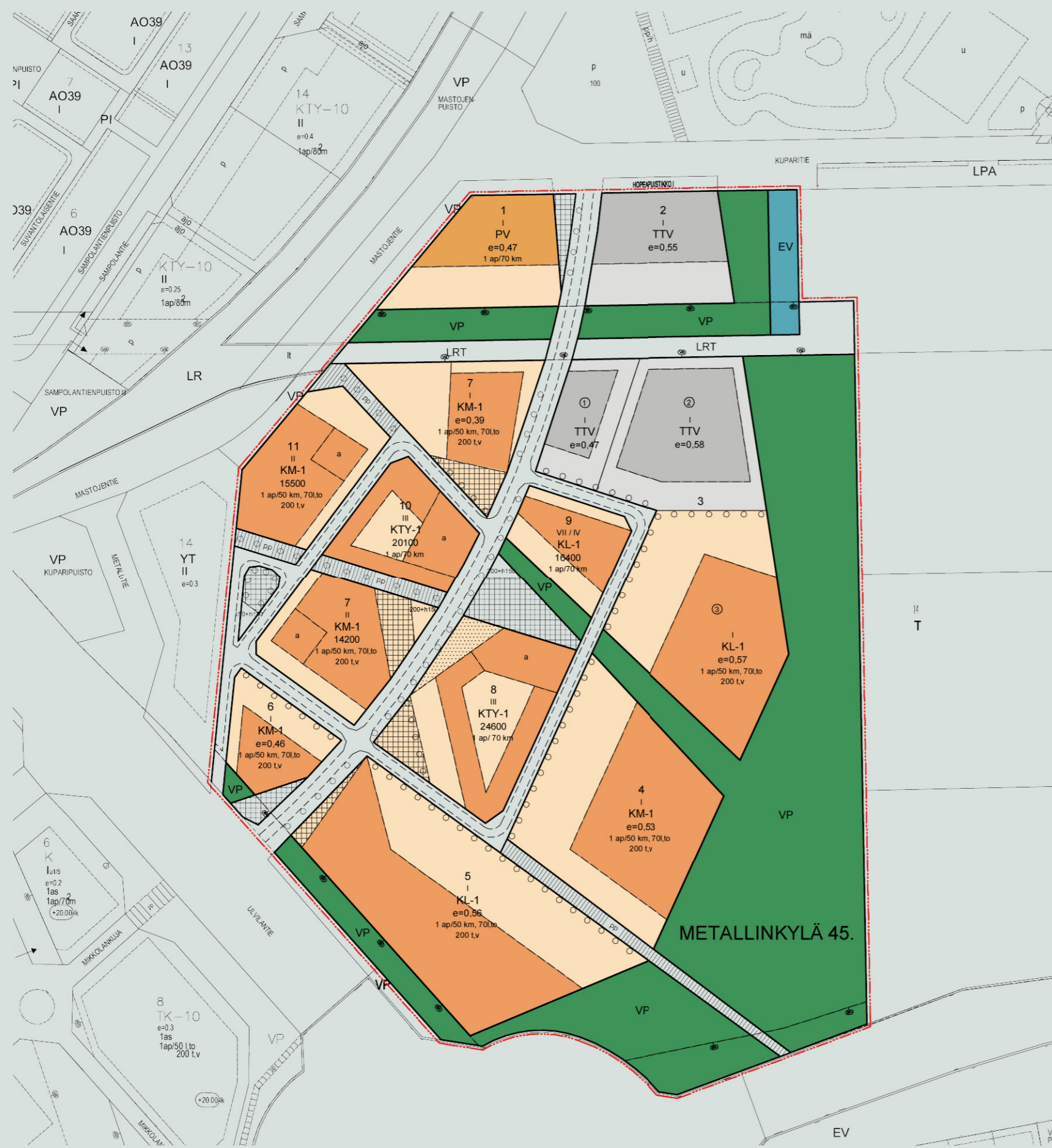


- LIIKETOIMINNAN ALUE
- VIHERALUE
- ASUINALUE
- TEOLLISUUSALUE

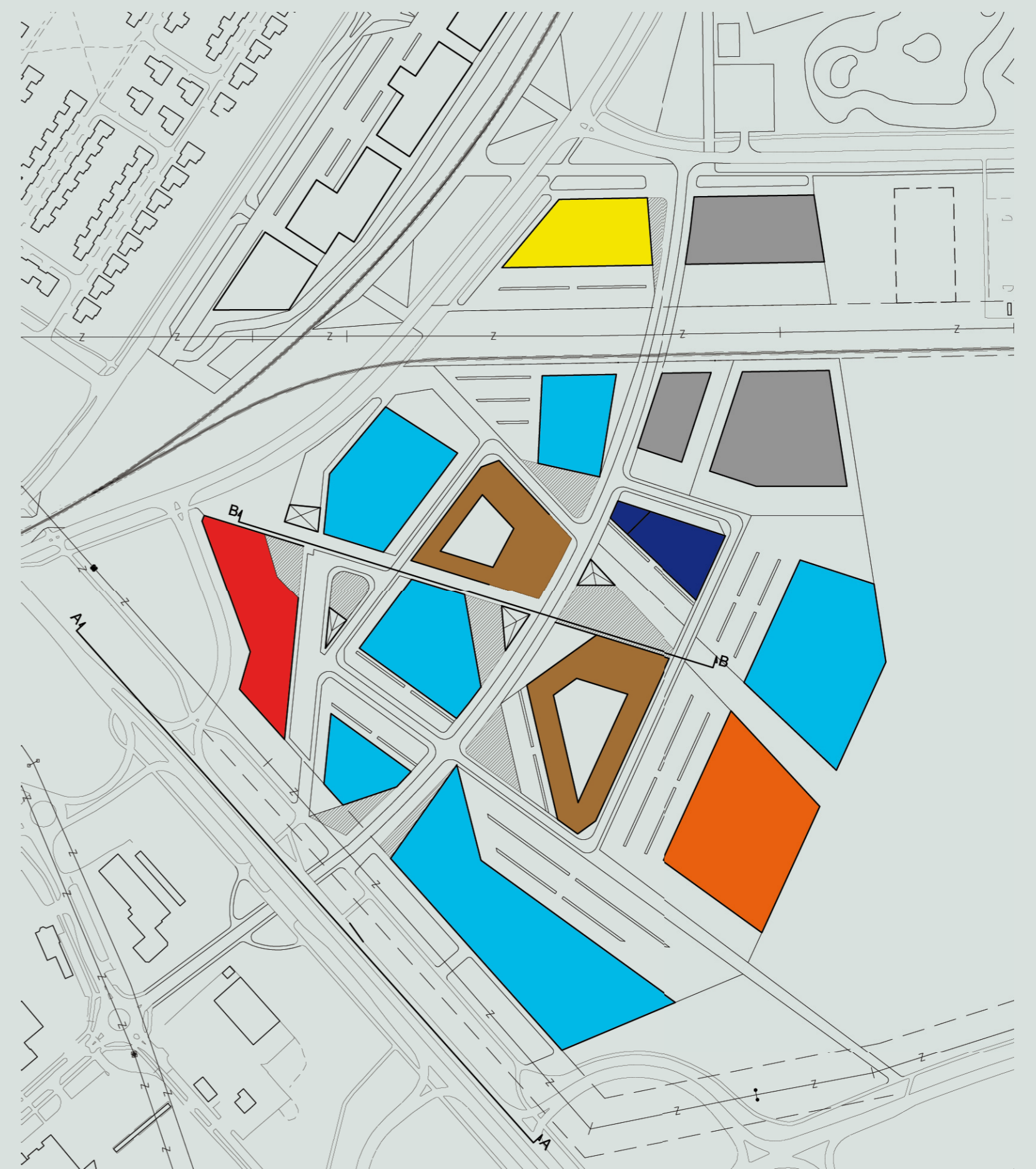
Pohjoisessa suunnittelualue liittyy Koiviston ulkoilualueen kautta Väinölan asuinalueeseen. Lännessä alue liittyy ensin Haapamäenradan varrella sijaitsevaan yritysalueeseen ja sen kautta Sampolan kaupunginosaan. Itäreunalla alue liittyy teollisuusalueeseen puskurivyöhykkeenä toimivan viheralueen välityksellä. Viherväylä jatkuu valtatie yli Harmaalinna viheralueisiin. Etelässä aluetta rajaavat isot liikenneväylät ja Mikkolan kaupallinen keskus, jolle Metallinkylän uusi keskus muodostaa toiminnallisen jatkeen.

ASEMAKAAVALUONNOS 1:4000

SUUNNITTELUALUEEN TOIMINNOT



- KM-1 LIIKERAKENNUSTEN KORTTELIALUE, JOLLE SAA SIIJOITTA VÄHITTÄISKAUPAN SUURYKSIKÖN
- KL-1 LIIKERAKENNUSTEN KORTTELIALUE, JOLLE SAA SIIJOITTA PALJON TILAA VAATIVAN ERIKOISTAVARAN YKSIKÖN
- KTY-1 LIIKE- JA TOIMITILARAKENNUSTEN KORTTELIALUE
- PV HUVI- JA VIHDEPALVELUIDEN KORTTELIALUE
- TTV TEOLLISUUS- JA VARASTORAKENNUSTEN KORTTELIALUE
- VP PUISTO
- EV SUOJAVIHERALUE
- LRT TEOLLISUUSRAIDE



- ERIKOISKAUPPA 53 000 k-m²
- PÄIVITTÄISKAUPPA 13 000 k-m²
- TOIMI- JA LIIKETILAT 30 000 k-m²
- HOTELLI 17 500 k-m²
- HUVIPALVELUT 5 500 k-m²
- TEOLLISUUS- JA VARASTOTILAT 18 000 k-m²
- PYSÄKÖINTITILAT 29 000 k-m²
- SUUNNITTELUALUEEN TILAT YHT. 166 000 k-m²



ILMAKUVA SUUNNITTELUALUEELLE KAAKOSTA

ALUELEIKKAUKSET



SUUNNITTELUALUEEN LEIKKAUS B-B 1:1000



SUUNNITTELUALUEEN LEIKKAUS A-A 1:1500