

Porin Jokikeskus

Suunnittelu- ja tarjouskilpailu



Suunnittelukilpailu 11.5.- 19.9.2011

ARVOSTELUPÖYTÄKIRJA

Sisällysluettelo

ARVOSTELUPÖYTÄKIRJA	1
1. KILPAILUN JÄRJESTÄMINEN.....	2
1.1 Kilpailun toimeenpanija ja kilpailumuoto	2
1.2 Kilpailun osallistujat.....	2
1.3 Palkintolautakunta	2
1.4 Kilpailuasiakirjat	3
1.5 Kilpailun salaisuus	3
2. KILPAILUTEHTÄVÄ	3
2.1 Kilpailun taustaa.....	3
2.2 Kilpailualue.....	4
2.3 Kilpailun tavoitteet.....	4
2.4 Kilpailun suunnitteluohjeet	5
3. YLEISARVOSTELU	7
3.1 Kilpailuehdotukset	7
3.2 Kilpailun arvosteluperusteet.....	7
3.3 Innovatiivisuus ja esteettisyys	8
3.4 Toiminnallisuus	8
3.5 Sopivuus maisemaan ja kaupunkitilan edustuksellisuus	9
3.6 Tekninen toteuttamiskelpoisuus.....	9
3.7 Kokonaistaloudellisuus	10
4. EHDOTUSKOHTAINEN ARVIOINTI	11
4.1 Tanssi.....	11
4.2 Synkooppi	13
4.3 Suisto	15
4.4 Karhujen Selät.....	17
4.5 Siivet	19
4.6 Birdy	21
5. KILPAILUN TULOS JA JATKOTYÖSUOSITUS	24
5.1 Kilpailun tulos	24
5.2 Jatkotyösuositus.....	25
Pöytäkirjan allekirjoitukset	26

1. KILPAILUN JÄRJESTÄMINEN

1.1 Kilpailun toimeenpanija ja kilpailumuoto

Porin kaupunki järjesti yhdessä Suomen Rakennusinsinöörien Liiton RIL ry:n kanssa suunnittelu- ja tarjouskilpailun Porin Jokikeskuksen alueesta. Kilpailun tarkoituksena oli löytää alueelle yleissuunnitelma, jolla parannetaan alueen toiminnallisuutta sekä visuaalista ilmettä uusien kevyenliikenteen siltojen ja rantarakenteiden avulla. Kilpailu järjestettiin kutsukilpailuna ilmoittautuneista valittujen viiden osanottajan kesken.

1.2 Kilpailun osallistujat

Määräaikaan mennessä kilpailuun ilmoittautui yhdeksän (9) työryhmää. Varsinaiseen kilpailuun Porin kaupungin Tekninen lautakunta valitsi palkintolautakunnan esityksestä seuraavat viisi työryhmää:

- Pontek Oy
FCG Finnish Consulting Group Oy
Arkkitehtistudio M&Y Oy
Valoa Design Oy
Kuvanveistäjä Pertti Kukkonen/BetoniPallas Oy
- Pöyry Finland Oy
Arkkitehtuuritoimisto B&M Oy
- Ramboll Finland Oy, Tampere
- SITO Oy
- WSP Finland Oy
Arkkitehdit NRT Oy

Kukin työryhmä sai tehdä yhden tai enintään kaksi kilpailuehdotusta. Jokaiselle hyväksytyn kilpailuehdotuksen jättävälle työryhmälle maksetaan 15 000 € (alv 0%) palkkio riippumatta siitä, jättikö työryhmä yhden tai kaksi ehdotusta.

1.3 Palkintolautakunta

Palkintolautakuntaan kuuluivat seuraavat jäsenet:

- Apulaiskaupunginjohtaja Kari Hannus, DI, Porin kaupunki, *palkintolautakunnan pj.*
- Rakennuspäällikkö Harri Juhola, DI, Porin kaupunki
- Kaupunkisuunnittelupäällikkö Olavi Mäkelä, arkkitehti SAFA, Porin kaupunki
- Kaavoitusarkkitehti Mikko Nurminen, arkkitehti SAFA, Porin kaupunki
- Kaupunginarkkitehti Pentti Klemetti, arkkitehti SAFA, Porin kaupunki
- Projektipäällikkö Pekka Vuola, TkL, Porin kaupunki
- Liikenneinsinööri Markku Setälä, DI Porin kaupunki
- Kaupunginpuutarhuri Ismo Ahonen, hortonomi, Porin kaupunki
- Projektipäällikkö sij. Sari Parkkali, FM, Porin kaupunki, *palkintolautakunnan sihteeri*

Lisäksi palkintolautakuntaan kutsuttuina äänivaltaisina asiantuntijajäseninä olivat:

- Ympäristöneuvos Jukka-Pekka Flander, Ympäristöministeriö
- DI Ville Alajoki, RIL:n nimeämä asiantuntijajäsen

Palkintolautakunta kuuli ulkopuolisena asiantuntijana rakennustutkija Liisa Nummelin Satakunnan museosta.

1.4 Kilpailuasiakirjat

Kilpailuohjelman hyväksyi palkintolautakunta ja Suomen Rakennusinsinöörien Liitto RIL ry:n kilpailutoimikunta. Kilpailussa noudatettiin RIL:n kilpailusääntöjä.

Kilpailijoille järjestettiin kilpailuseminaari Porin kaupungintalolla 7.6.2011. Ennen seminaaria, 30.5.2011 mennessä, kilpailijoilla oli mahdollisuus tehdä kilpailuohjelmaan liittyviä kysymyksiä. Palkintolautakunnan vastaukset kysymyksiin julkaistiin kilpailuseminaarissa 7.6.2011. Kilpailuseminaarin aikana ja sen jälkeen 16.6.2011 asti kilpailijoilla oli mahdollisuus esittää jatkokysymyksiä. Palkintolautakunnan vastaukset julkaistiin kilpailijoille tarkoitetulla suojatulla verkkosivustolla 1.7.2011. Samassa yhteydessä kilpailijoille toimitettiin lisää tausta-aineistoa.

Kilpailuseminaarissa työryhmät toivoivat kilpailuajan pidentämistä. Yhteisen päätöksen perusteella alkuperäistä kilpailuaikaa jatkettiin kahdella viikolla. Kilpailuaika oli 11.5.-19.9.2011.

1.5 Kilpailun salaisuus

Kilpailu järjestettiin salaisena. Kaikki asiakirjat pyydettiin toimittamaan nimimerkillä varustettuina. Kilpailuehdotuksiin tuli liittää nimimerkillä varustettu suljettu kirjekuori (nimikuori), jonka sisälle oli kirjoitettu ehdotuksen pääsuunnittelijan, muiden tekijöiden ja asiantuntijoiden nimet sekä tekijänoikeuden haltija. Nimikuoret avattiin sen jälkeen, kun kilpailu oli ratkaistu.

2. KILPAILUTEHTÄVÄ

2.1 Kilpailun taustaa

Porin kaupunkia markkinoidaan joen ja meren kaupunkina. Pori tunnetaan laajalti myös tapahtuma- ja festivaalikaupunkina, mitä ominaisuutta Jokikeskus -hankkeella pyritään vahvistamaan. Kokemäenjoki ja siihen liittyvät kulttuuri- ja luonnonperinnölliset arvot ovat keskeinen osa Porin kaupungin fyysistä identiteettiä ja vuonna 2002 perustettua kansallista kaupunkipuistoa. Kirjurinluoto (Kokemäenjoen luodot), Eteläranta (Kivi-Pori) ja Pohjoisranta (Porin teollisuusmaisema) ovat Porin kaupungin arvokkainta kaupunkitilaa ja valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä. Merelle päin joki kasvaa laajaksi suistoksi ja arvokkaaksi lintuvesialueeksi.

Porin Puuvillan uuskäyttö (www.kauppakeskuspuuvilla.fi) ja Porin Oluttehtaan Karhu-kortteliin (asemakaavamuutos vireillä) kohdistetut odotukset ovat tuoneet jokiympäristön yhä merkittävämmäksi osaksi Porin ydinkeskustaa, Promenadi-Poria. Kirjurinluodon tapahtumat ja virkistyskäyttö laajentuvat ja saavat yhä uusia muotoja. Porin kaupunginhallitus korostaa hallitusohjelmassaan Poria tapahtumakaupunkina, jonka ensisijaisia kaupunkirakenteellisia kehittämiskohteita ovat Eteläranta ja Kirjurinluoto.

Porin Jokikeskus -hanke käsittää Etelärannan, Pohjoisrannan ja Kirjurinluodon, jotka yhdessä muodostavat kaupungin edustavimman jokimaisematilan. Alueen roolia kaupungin ulkoisena edustustilana ja kaupunkilaisten sekä kaupungissa vierailevien viihtymis- ja kohtaamispaikkana on tarkoitus vahvistaa. Jokikeskus -hanke käynnistettiin kesällä 2010 taustoja selvittäneen ideapajan voimin. Kaupunginhallituksen hyväksyttyä 17.1.2011 taustaselvityksen loppuraportti aloitettiin suunnittelukilpailun valmistelu.

2.2 Kilpailualue

Kilpailualue sijaitsee Kokemäenjoen ranta-alueella Porin kaupunkikeskustassa. Kilpailualue oli rajattu kilpailuasiakirjoissa olevaan karttaan.

Jokikeskuksen kehittämistoimenpiteet toteutetaan Etelärannan, Kirjurinluodon ja Pohjoisrannan alueilla. Etelärantaan ja Puuvillanpuistoon suunnitellaan ranta-alueiden kunnostamista ja nykyisistä rakenteista joelle päin suuntautuvaa terrassointia. Rantoja yhdistävän liikkumisen ja elävyyden lisäämiseksi alueelle suunnitellaan myös uutta kevyenliikenteen siltayhteyttä. Silta suunnitellaan kulkemaan Etelärannasta Kirjurinluodon kärjen kautta Puuvillanrantaan.

2.3 Kilpailun tavoitteet

Kilpailun tarkoituksena oli löytää Porin Jokikeskuksen alueelle yleissuunnitelma, jolla parannetaan alueen toiminnallisuutta sekä visuaalista ilmettä uusien kevyenliikenteen siltojen ja rantarakenteiden avulla. Yleissuunnitelman mukaisten rantarakenne- ja siltaratkaisujen tuli olla teknisesti toteuttamiskelpoisia, esteettisesti korkealaatuisia ja paikan henkeen soveliaita.

Porin Jokikeskus -taustaselvityksessä 2010 on selostettu Porin Jokikeskus -hankkeen tavoitteita ja toimenpide-ehdotuksia, joita kilpailijat voivat käyttää lähtökohdina, mutta jotka eivät kuitenkaan olleet sitovia, ellei kilpailuohjelmassa toisin määrätty.

Toiminnalliset tavoitteet

- Jokirantojen vetovoimaisuuden parantaminen
- Jokirantojen virkistys-, vapaa-aika- ja tapahtumakäyttömahdollisuuksien lisääminen ja kehittäminen ympärivuotisiksi
- Yritystoiminnan edellytysten parantaminen kaikkina vuodenaikoina
- Veneilyn ja vesiliikenteen toimintaedellytysten parantaminen
- Jokirantojen saavutettavuuden ja esteettömyyden parantaminen
- Oleskelun ja kulun mahdollistaminen myös vesirajassa

- Kevyen liikenteen verkon täydentäminen ja jatkuvuus, autojen ja pyörien pysäköintiratkaisut

Maisemalliset ja edustukselliset tavoitteet

- Vahvistaa alueen roolia kaupungin ulkoisena edustus- ja viihtymistilana
- Luoda alueesta kansallisen kaupunkipuiston keskustaläheinen käyntikortti
- Eri osa-alueiden ominaispiirteiden vahvistaminen arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja vesimaiseman ehdoilla
- Uusien rakenteiden luonteva sovittaminen maisemaan ja kaupunkikuvaan
- Innovatiivinen kevyen liikenteen silta
- Elämyksellisyys ja eri vuodenaikojen huomiointi

Tekniset tavoitteet

- Jokiuoman tulvariskin hallintaa parantavat rakenteet
- Huonokuntoisten rantarakenteiden korjaaminen ja uusiminen
- Monipuolisia tapahtumia mahdollistavat kunnallistekniset liitännät
- Siltatekniset vaatimukset esitetty tarkemmin kohdassa 3.4

2.4 Kilpailun suunnitteluohjeet

Suunnittelutehtävään kuuluivat Etelärannan ja Puuvillanrannan aukiot ja puistot kaatuun asti ja väylien liittyminen nykyisiin katu- ja polkuverkostoihin.

Kirjurinluodon alue oli suunnittelualueeseen kuuluva tarkastelualue, jolle ei esitetty uusia toimintoja tai rakenteita, vaan ainoastaan uuden sillan liittyminen luodon maantasoon ja virkistysväyliin. Kirjurinluodon tarkastelualue oli esitetty rasterilla liitteessä 3: Kartta kilpailualueen osa-alueista.

Kilpailuehdotusten laadinnassa tuli huomioida seuraavat ohjeet.

Rantarakenteiden tekniset ohjeet

- Joenuomaa voi kaventaa Etelärannan ja Pohjoisrannan kohdissa, jossa uusi suunniteltava silta liittyy nykyiseen jokirantaan. Joenuoman kavennuksien ohjeelliset sijainnit on esitetty liitteessä 3.
- Etelärantaan ja Pohjoisrantaan tulee esittää uusia n. 5 m leveitä vesialueelle sijoitettavia rantaterasseja, jotka vahvistavat nykyisiä ja pääasiassa säilytettäviä rantarakenteita. Konepajanrannan rantarakenteet säilyvät nykyisellään. Uusien rantaterassien ohjeelliset sijainnit on esitetty liitteessä 3.
- Uusilla rantaterasseilla tulee voida kulkea esteettömästi rannan suuntaisesti, myös Porin sillan sekä uuden suunniteltavan sillan alta. Alikulkukorkeutta ei tarvitse mitoittaa kunnossapitoajoneuvon mukaan. Kävelykorkeus riittää.
- Uudet rantaterassit tulee olla toteutettavissa vaiheittaisesti siten, että osakokonaisuus on esteettisesti hallittu ja kulku penkereelle on esteetön. Toteuttamisen suurpiirteiset vaiheet on esitetty Taustaselvitys 2010 –raportissa s. 84.
- Rantarakenteiden keskeiset turvallisuuteen ja kestävyYTEEN vaikuttavat ratkaisut tulee perustella tarkoituksenmukaisella tavalla.
- Rantarakenteet ovat osin huonokuntoisia ja ne tulee vähintään uusia pinnoittamalla.

Siltatekniset ohjeet

- Etelärannan, Kirjurinluodon ja Pohjoisrannan yhdistävä uusi silta voi olla yksi yhtenäinen silta tai kaksi erillistä siltarakennetta.
- Siltarakenteiden tulee olla sellaisia, että ne eivät tarvitse jokiuomissa välitukia, virtapilareita. Kirjurinluodon kärkeen tai kärjen edustan vesialueelle on kuitenkin mahdollista sijoittaa tuki. Myös Etelärannan ja Pohjoisrannan jokiuoman kavennuksille on mahdollista sijoittaa tuki.
- Sillalta tulee olla esteetön pääsy Etelärantaan, Pohjoisrantaan ja Kirjurinluodolle. Sillan maksimipituuskaltevuus on 5%.
- Etelärannassa on mahdollista sijoittaa osa siltarakenteista katualueelle ja esittää uutta ratkaisua katutilan järjestämiseksi. Katua ei saa katkaista. Etelärannan katutilan järjestelyalue on esitetty liitteessä 3.
- Sillan alareunan on oltava kulkuaukoissa 40 metrin leveydeltä vähintään tasolla +6,1 (N 2000 eli tasolla + 5,35 keskivedestä, MW= noin + 0,6 N 2000 järjestelmässä). Veneväylien nykyiset sijainnit eivät ole sitovia.
- Silta on mitoitettava tungoskuormalla 5 kN/m². Muuten silta tulee mitoitaa Liikenneviraston julkaisun Eurokoodin sovellysohje, Siltojen kuormat ja suunnitteluperusteet - NCCI 1 kevyen liikenteen siltojen mitoitustarpeiden mukaisesti. Veneilyn aiheuttama törmäyskuorma on huomioitava mitoituksessa.
- Sillalla hyödyllinen leveys on 5,5 m ja kannella oleva vapaa korkeus 4 m. Sillan kannella tulee mahtua liikkumaan kunnossapitotöihin.
- Kaiteiden korkeuden tulee olla vähintään 1,2 metriä.
- Siltapaikka on maaperältään heikkokantoista lisäkuormituksen johdosta voimakkaasti kokoonpuristuvaa, joten geotekniset stabiliteetti- ja painumaongelmat on huomioitava.

Asemakaavalliset ohjeet

- Asemakaava ei rajoita kilpailijoita vesialueelle sijoitettavien sillan, rantarakenteiden, laitureiden, laivojen tai muiden vastaavien kilpailuehdotuksen luonteen mukaisten ratkaisujen suhteen.
- Ranta-alueille voi asemakaavasta huolimatta esittää pienimuotoisia rakennuksia ja rakenteita.
- Asemakaavassa on määritetty suojeltavaksi rakennuksia, kohteita ja puita. Suunnittelualueen säilytettävät kohteet on esitetty liitteessä 3.
- Etelärannassa on 40 talviajan tilapäistä autopaikkaa. Asia voidaan ratkaista toisin.
- Porin sillan eteläpäässä pyörärampin sisäpuolella olevaa rakennusala voidaan laajentaa länteen liitteen 3 mukaisesti.

Toiminnalliset ohjeet

- Suunnittelualueelle tulee sijoittaa yhteensä n. 250 venepaikkaa laitureihin ja rantaan. Venepaikkojen ohjeelliset sijoituspaikat on esitetty liitteessä 3.
- Porin sillan eteläpään rakennusalueelle tulee sijoittaa veneilyä palvelevia toimintoja sekä vesialueelle vierasvenelaituri. Rakennusalan ja vierasvenelaiturin ohjeellinen sijainti on esitetty liitteessä 3.
- Hallituskadun ja Etelärannan risteyksen katualueella sijaitsevan ulkoterassin (Bucco-terassi) kohta tulee suunnitella ranta-aukiona.
- Suunnittelualueelle tulee sijoittaa pyöräparkit toiminnallisesti tarpeellisiin kohtiin.
- Kevyen liikenteen reitit tulee säilyttää, mutta niiden linjauksia voidaan esittää muutettaviksi.

Kunnallistekniset ohjeet

- Nykyinen johtoverkosto tulee ottaa suunnittelussa huomioon.
- Rantojen ja torien tapahtuma-alueiden teknisten vetojen ratkaisut esitetään ja selostetaan pääpiirteisesti.
- Kevyen liikenteen sillan ja virkistysväylien valaistuksen tulee täyttää liikenneväylille asetetut vaatimukset. Muu kilpailuehdotusta tukeva valaistus esitetään tarkoituksenmukaisella tavalla.

3. YLEISARVOSTELU

3.1 Kilpailuehdotukset

Määräaikaan 19.9.2011 klo 15 mennessä vastaanotettiin yhteensä kuusi (6) nimimerkillä varustettua kilpailuehdotusta. Nimimerkit olivat avausjärjestyksessä seuraavat:

1. Tanssi
2. Synkooppi
3. Suisto
4. Karhujen Selät
5. Siivet
6. Birdy

Palkintolautakunta käsitteli ehdotuksia kokouksissaan 30.9.2011 ja 21.10.2011.

Kilpailuohjelmaan nähden eräissä kilpailuehdotuksissa todettiin olevan pieniä puutteita, mutta niiden ei katsottu estävän kilpailuehdotusten tasapuolista arviointia. Kokonaisuudessaan palkintolautakunta katsoi kaikkien kilpailuehdotusten olevan korkeatasoisia ja kilpailun tavoitteet täyttäviä.

Kilpailuehdotuksista on havaittavissa, että kilpailutehtävä on ymmärretty oikein ja painotettu yksityiskohtaisia silta- ja rantarakennusratkaisuja. Yleissuunnitelmat on esitetty yleispiirteisemmin, mikä vastaa hyvin laajaa, moniulotteista ja osittain tulkinnanvaraista tehtävänantoa.

3.2 Kilpailun arvosteluperusteet

Palkintolautakunta kiinnitti arvostelussaan erityistä huomiota seuraaviin seikkoihin:

- Suunnitelman innovatiivisuus ja esteettisyys
- Suunnitelman toiminnallisuus
- Suunnitelman sopivuus maisemaan ja kaupunkitilan edustuksellisuus
- Suunnitelman tekninen toteuttamiskelpoisuus
- Suunnitelman kokonaistaloudellisuus

3.3 Innovatiivisuus ja esteettisyys

Suunnittelualue sijaitsee ainutlaatuisessa ja arvokkaassa paikassa, keskellä Kokemäenjoen haarautumiskohtaa. Arvokkaassa kulttuurimaisemassa esteettisillä arvoilla on korostunut merkitys. Kilpailuehdotuksissa innovatiivisuuden ja esteettisyyden tavoitteet toteutuvat monipuolisesti. Siltaratkaisut ovat rohkeita, ja suurimmassa osassa ehdotuksia on löydetty ratkaisu, joka sopii mittasuhteiltaan ja olemukseltaan paikan olosuhteisiin. Siltaratkaisuihin on edustettuna vaihtoehdot riippu-, kaari-, ristikko- ja vinoköysisilloista.

Ehdotuksissa on kaksi kaarisiltaa. Kaarisiltojen kohdalla palkintolautakunta pohti kahden ison kaaren siltaratkaisun asettumista maisemaan ja rakennettuun ympäristöön. Samassa maisemassa sijaitseva Luotsinmäenhaaran ylittävä Pormestarinsilta on kaarisilta, joka on näköyhteyden päässä.

Vinoköysisilloja on myös kaksi. Molemmat vinoköysisillat ovat näyttäviä ja molemmissa pyloni on sijoitettu Kirjurinluodon kärjen tuntumaan. Pylonituen sijoittaminen Kirjurinluodolle vapauttaa Pohjois- ja Etelärannan raskaiden siltaperustuksien rakentamiselta. Vinoköysisiltojen kohdalla palkintolautakunta arvosti pylonin siroa rakennetta ja sitä, ettei köysistöstä muodostu maisemaa hallitsevaa elementtiä. Vinoköysisiltaan perustuva ratkaisu merkitsee vahvasti monessa suhteessa tärkeän Kirjurinluodon kärjen.

Ristikkosiltaratkaisu ja riippusiltaratkaisu ovat rohkeita sekä innovatiivisia. Kaupunkitalan elämyksellisyys toteutuu niissä vahvasti.

Palkintolautakunta arvosti yleissuunnitelmissa hallitusti kaupunkirakenteeseen ja paikkaan sovitettuja selkeitä ratkaisuja. Parhaimmillaan yleissuunnitelmat kasvavat luontevasti paikasta hyödyntäen haasteelliset olosuhteet.

3.4 Toiminnallisuus

Kilpailuehdotusten toiminnallisuuden tarkastelussa palkintolautakunta kiinnitti huomiota liikenteelliseen sujuvuuteen sekä laaja-alaisesti käyttömahdollisuuksia tukeviin näkökulmiin.

Arvioinnissa kiinnitettiin huomiota sillan liittymiseen rantarakenteisiin ja kevyenliikenteen väyliin. Kevyenliikenteen sujuvuuden ja toiminnallisuuden näkökulmasta useat ehdotukset ovat joko sellaisenaan tai pienin muutoksin liitettävissä luontevasti osaksi jokirantojen kevyen liikenteen verkostoa. Haasteelliseksi kohdaksi osoittautui sillan liittyminen Etelärannan ja Kirjurinluodon kevyenliikenteen väyliin.

Alueen toiminnallisuuteen liittyy olennaisesti Porin Puuvillan ja Porin Oluttehtaan Karhukorttelin uusi käyttö, joka tuo mukanaan odotuksia Kokemäenjoen roolin vahvistumisesta Porin kaupunkikeskustaa yhdistävänä tekijänä.

Alueen käyttömahdollisuuksien tarkastelu on kilpailuehdotuksissa korkeatasoista. Kilpailuehdotuksissa on muodostettu rantaan uusia tiloja ja kaupunkikivallisia elementtejä, joiden voi hyvällä syyllä olettaa lisäävään alueen monipuolista käyttöä. Esitetyt ratkaisut tuovat lisäarvoa alueen vetovoimaisuuteen. Ympäri vuoden toimivat ratkaisut koettiin haasteelliseksi eikä kaikissa kilpailuehdotuksissa ole pystytty ottamaan riittävästi huomioon paikan vesistöolosuhteita. Rantarakenteiden pyöreät ja vastavir-

taan kulmikkaat muodot ovat paitsi toiminnallisesti myös tulvasuojelun näkökulmasta ongelmallisia.

3.5 Sopivuus maisemaan ja kaupunkitilan edustuksellisuus

Suunnittelualue on kaupungin arvokkainta ja edustavinta kaupunki- ja jokimaisematilaa ja olennainen osa Porin kansallista kaupunkipuistoa. Kilpailuehdotuksissa on oivallettu Porin kansallisen kaupunkipuiston maisemalliset, historialliset ja kaupunkikuvalliset ominaispiirteet ja tuotu niihin lisäarvoa. Ehdotuksissa on löydetty useita kaupunkitilan edustuksellisuutta edistäviä ratkaisuja, jotka rytmittävät uudella ja innovatiivisella tavalla rannan toimintoja. Kivi-Porin monumentaalisuutta tukevia ratkaisuja on useita. Etelä- ja Pohjoisrannan ominaisluonnetta korostavat ratkaisut tulevat selvästi esille useimmissa kilpailuehdotuksissa. Ominaispiirteiden liiallisessa korostamisessa on riski päätyä ylisuunniteltuun ratkaisuun.

Uusi silta sijoittuu kaupunkikuvassa keskeiselle paikalle ja sillä tulee olemaan maisemallisesti suuri merkitys. Uusien kevyenliikenteen siltojen tulee luontevasti liittyä maisemaan ja kaupunkikuvaan. Siltaratkaisussa otetaan ansiokkaasti kantaa herkkään maisematiilaan. Osa ratkaisuista on toteutettu varsin rohkealla ja innovatiivisella tavalla. Kokemäenjoen ylittämistä on muodostettu tilallinen ja elämyksellinen kokemus. Palkintolautakunta katsoo, että voimakkaan tilakokemuksen tarjoava siltaratkaisu tuo erityistä lisäarvoa kilpailuehdotukselle.

Kilpailuehdotuksissa kaupunkitilaan on tuotu lisäarvoa lukuisten uusien aukoiden, puistojen, kohtaamispaikkojen ja rantaterassien muodossa. Palkintolautakunta arvosti ratkaisuja, joissa on oivallettu Kivi-Porin ja uuden kevyenliikenteen sillan muodostaman monumentaalikeskustan arvokkuus. Etelärantaan, uuden kevyenliikenteen sillan kupeeseen muodostettavat ranta-aukiot ja kelluvat terassit korostavat erinomaisella tavalla merkityksellisiä paikkoja ja tuovat monimuotoisuutta kaupunkitilaan. Ratkaisut vahvistavat selkeästi alueen roolia kaupungin ulkoisena edustus- ja viihtymistilana.

Palkintolautakunta kiinnitti huomiota myös tapaan, jolla siltaratkaisu liittyy Kirjurinluotoon. Kirjurinluodon nokka halutaan säilyttää paikkana, josta Porin arvokas kaupunkimaisema avautuu. Kilpailuehdotuksissa on onnistuttu lisäämään Kirjurinluodon kärjen toiminnallisuutta ja kaupunkitilan edustuksellisuutta. Ehdotuksissa on löydetty ratkaisuja, joissa yhteydet sillalta Kirjurinluotoon ohjataan luontevasti olemassa oleville reiteille samalla kuitenkin muodostaen kiinnostavia ja Kirjurinluodon toimintoja yhteen kokoavia elementtejä, jotka toivottavat tervetulleeksi alueelle.

3.6 Tekninen toteuttamiskelpoisuus

Kilpailuehdotukset tarjosivat kattavan valikoiman erilaisia teknisiä ratkaisuja niin silta- kuin rantarakenteiden osalta. Kaikki ehdotukset arvioitiin toteuttamiskelpoisiksi, joskin joidenkin kohdalla se edellyttäisi rakenneratkaisun muokkaamista sekä suunnitteluvaiheessa että jälkeinpäin. Lisäksi kaikissa ehdotuksissa oli tarvetta yksityiskohtien jatkokehittelylle ja muutamissa oli esitetty ylläpidon ja kunnostamisen kannalta keskeisiä ratkaisuja.

Rakenneratkaisuina on esitetty siltapaikalle reunaehdot huomioon ottaen luonnollisia yläpuoliseen kannatukseen perustuvia ratkaisuja, kaari-, vinoköysi-, riippu- ja ristikkosilloja. Erilaisten vaihtoehtojen kirjo oli mielenkiintoinen ja eri rakenteiden ominaisuuksia ja ominaispiirteitä päästiin arvioinneissa punnitsemaan laajasti.

Värähtelyrajatilaa oli tutkittu kaikissa ehdotuksissa ja yhtä poikkeusta lukuun ottamatta lähestymistapa koko rakenteeseen varmisti, että syntyvät kiihtyvyydet pysyivät alle sallittujen raja-arvojen jo esitetyllä rakenteella. Ominaistaajuuudet sinänsä ovat yleensä kriittisellä alueella, etenkin tällaisilla suhteellisen kevytrakenteisilla silloilla. Köysirakenne on jo luonteeltaan joustava rakenne. Tällöin rakenteen saama kiihtyvyys kuljajoukon vaikutuksesta pitää rajoittaa niin alhaiseksi, että rakenteen liikkeet eivät saa kulkijoissa aikaan epämiellyttävää tunnetta. Yhden ehdotuksen osalta värähtelyrajatilaa oli lähestytty toisin ja oli lähdetty luomaan kevyttä rakennetta sallien värähtely ja valmistautuen jälkeenpäin vaimentamaan liikkeet ulkoisilla vaimentimilla. Vaikka ratkaisu sinänsä katsottiin kilpailuohjelman ja seminaarin hengen vastaiseksi, ei rakennetta sillä perusteella kuitenkaan hylätty. Lähestymistapa vaikutti osaltaan arviointiin, muttei ollut ratkaisevassa asemassa.

Etelärannalla oli kilpailuohjelmassa esitetty, että rantaraitti tulisi johtaa sillan alta. Lähes kaikissa tämä oli pyritty ratkaisemaan, mutta esitetyistä koroista ja niitä vastaavasta alikulkukorkeudesta oli monessa hiukan epäilyksiä. Jos raittia sillan alta ja sitä vastaavaa sillan liittymistä katutasoon ei saada luontevasti ratkaistua, tulisi jatko-suunnittelussa pohtia raitin pois jättämistä ja kulun mahdollistamista maatuen taustan kautta, vaikka tällöin joudutaankin nousemaan välillä ylemmälle tasolle.

Kaikissa ehdotuksissa ensisijainen kantava rakenne oli teräsrakenne, mikä on luonnollinen valinta siltapaikalla. Betoni oli useimmiten tuotu mukaan kanteen muodossa tai toisessa. Hyvin tehtynä huoltovapaamman rakenteen lisäksi betonilla saadaan massaa kannelle, jolloin värähtely ei tule samalla lailla ongelmaksi kuin kevyillä teräsrakenteilla.

Rantarakenteiden hyötykuormina oli lähes poikkeuksetta käytetty kevyen liikenteen sillan kuormia. Jatkossa rakenteiden kapasiteetti olisi syytä nostaa ajoneuvoliikenteen kuormia vastaavaksi, ranta-aukioille on esitetty jo nyt käyttötarkoituksia, jotka saattavat vaatia suurempia kuormia. Tällöin myös mahdollistetaan tulevaisuudessa alueiden joustavampi käyttö ilman erikseen määrättyjä painorajoituksia.

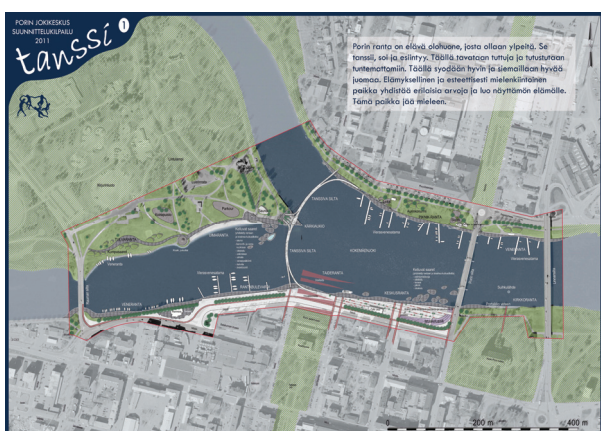
3.7 Kokonaistaloudellisuus

Palkintolautakunta katsoi, että ehdotuksissa esitetyt arviot siltarakenteiden kustannuksista olivat totuudenmukaisia, keskenään vertailukelpoisia ja käytännössä samaa suuruusluokkaa. Yleissuunnitelmiin liittyvät kustannukset oli esitetty laveammin ja erilaisilla tarkkuuksilla, johtuen osittain tehtävänannonkin yleispiirteisyydestä. Palkintolautakunta totesi kustannusarviot riittäviksi ja arvioinnin kannalta tasavertaisiksi.

4. EHDOTUSKOHTAINEN ARVIOINTI

Kilpailuehdotukset esitellään seuraavaksi avauspöytäkirjan mukaisessa järjestyksessä.

4.1 *Tanssi*



Tanssi

Silta:

Ehdotettu siltaratkaisu on visuaalisesti ja esteettisesti miellyttävä ja onnistunut. Siltaratkaisu on pienipiirteisyydessään loppuunviety ja elämyksellisyydessään erinomaisesti paneutunut kevytliikenteen mittakaavaan ja rytmiin. Silta on kevyt ja ilmava eikä peitä maisemaa. Siltaratkaisusta syntyy mielikuvia laivaan nousemisesta. Silta liittyy luontevasti rantarakenteisiin, mutta sillan voimakkaasti kaareva muoto aiheuttaa kysymyksen pyöräilyn sujuvuuden ja turvallisuuden puolesta.

Siltaratkaisussa keveyden päämäärä on viety ehkä liian pitkälle, yksinkertaisempi riippusiltaratkaisu olisi voinut olla toteuttamiskelpoisempi ja sopinut paikkaan paremmin.

Yksipylylonisen riippusillan rakenneratkaisuun perustuva ehdotus tuo Suomeen maailmalla jonkin verran käytetyn ratkaisun, joka ei Suomessa ole onnistunut oikein saamaan jalansijaa.

Tässä kohteessa ratkaisu kärsii tasossa kaarevan muodon sekä köysijärjestelyjen takia liikenteellisesti, köydet on tuotu kannelle ja osin vapaaseen aukkoon. Vaikka vapaan aukon mittoja on vastaavasti kasvatettu, ei tällaista ratkaisua, jossa kantava köysirakenne on ensimmäisenä uhrautuvana rakenteena kulkuaukon reunalla, pitäisi soveltaa. Perusrakenteesta, etenkin hankalasta vaakageometriasta johtuen tätä rakennetta olisi hyvin haastava lähteä muokkaamaan niin, että vaadittu vapaa kulku olisi kannella taattu köysien sisäpuolella. Köysien suojaaminen aurauskaluston aiheuttamilta vaurioilta hankaloittaa puhdaslinjaisen ratkaisun löytämistä.

Värähtelyrajatilaa on tarkasteltu ansiokkaasti, mutta lähtökohta on ollut, ei niinkään rakenteen värähtelyherkkyyden rajoittaminen, vaan värähtelyn salliminen ja myöhemmin rakennettavat ulkoiset vaimentimet. (Värähtelyrajatila oli tutkittu kilpailuseminaarissa esitetyn ohjeistuksen vastaisesti). Ehdotuksessa on esitetty kannen rakentamista tarvittaessa betonista. Tällöin oman painon lisäys vähentäisi rakenteen värähtelyherkkyyttä sekä pienentäisi kiihtyvyyksiä. Suunnittelijan olisi ehkäpä ollut syytä esittää nimenomaan tämä ratkaisu ehdotuksenaan, jolloin ratkaisu olisi tältä osin lähempänä kilpailuohjelman henkeä. Nyt arviointi on jouduttu tekemään ensisijaisesti nimenomaan ehdotetut vaihtoehdon mukaiselle rakenteelle.

Takaköydet oli esitetty ankkuroitavaksi kallioon. Ajatus sinänsä on luonteva tämän tyyppisissä ratkaisuissa, mutta siltapaikalla on ehjän kallion pinta hyvin syvällä eikä kallioankkuri siten ole käyttökelpoinen. Tämä näkökohta on esitetty sekä kilpailuohjelmassa että seminaarissa.

Hyödyllinen leveys oli tulosilloilla jaettu mielenkiintoisesti kahteen osaan. Tällöin kuitenkin yksittäiselle tulosillalle muodostuu kapeikko. Portaiden käyttö sillalla on melko harvinaista, etenkin joen ylittävällä sillalla tulee ongelmaksi kosteuden tiivistyminen ja jäätyminen varsinkin ehdotetulla ohuella teräskannella. Portaiden sulana pito jouduttaisiin järjestämään sähkölämmityksen avulla, aurauskalusto ei pääse portaille.

Mielenkiintoisen kannatinrakenteen soveltaminen sillan haastavaan vaakageometriiaan ei kaiken kaikkiaan tässä tapauksessa tunnu täysin luontevalta ja rakenteen monimutkaisuutta on pyritty lisäämään vaikka olisi ollut ehkä syytä hiukan pelkistää kokonaisuutta.

Pirteä ajatus riippusillasta ja vieläpä tästä harvinaisesta variaatiosta tuo mielenkiintoisen lisän kilpailuehdotusten joukkoon. Vaikka ehdotetun rakenneratkaisun soveltamisessa tähän siltapaikkaan onkin ongelmia, joita ei ole aivan onnistuttu ratkaisemaan, on rakenneratkaisu sinänsä harvinaisemmin käytettynä tuore idea, joka on saatu muokattua mielenkiintoiseksi ja ilmapiksi ehdotukseksi.

Rantarakenteet:

Perusidea puurakenteisista, aaltoilevista reunalaitureista on mielenkiintoinen ja muista ehdotuksista poikkeava. Liikuteltavat saaret ovat kiinnostava ja innovatiivinen ehdotus. Pyöreät muodot ja liikuteltavat saaret eivät kuitenkaan muotokieleltään ja toiminnallisuuden näkökulmasta sovi kaikkiin suunnittelualueen osa-alueisiin. Viittaukset muualla toteutettuihin ratkaisuihin jäävät etäisiksi ideoiksi.

4.2 Synkooppi



Synkooppi // Porin Jokikeskus - Suunnittelu- ja tarjouskilpailu // Planssi 1

Synkooppi

Silta:

Porin kaupungin historiasta ja nykypäivästä selityksensä saava siltaratkaisu on rohkea ja innovatiivinen. Se on aito porilainen ja kuitenkin veistoksellinen uusi urbaani kehys Porin Jokirannan maisemassa. Sillalta maisema avautuu aina uusissa kehysissä. Ehkä ratkaisua olisi voinut virittää vielä enemmän nykypäivään ilman että viittaus historiaan menetettäisiin. Ristikkorakenne luo oman jännittävän sisäisen tilan, valon ja varjon leikkisän hilan, jossa mielikuvia metsästä tai teollisuusalueesta on helppo vahvistaa materiaali- ja värivalintojen kautta.

Silta vaikuttaa raskaalta, suorastaan rautatiesillalta. Se on massiivinen kevyenliikenteen sillaksi. Siltaratkaisu saattaisi dominoida liiaksi koko suunnittelualueen jokimaisemaa. Silta muodostaisi massiivisen parin Porin Sillalle.

Teknisenä ratkaisuna ristikko on jämäkkä ja vastaa hyvin vaatimukseen jämäkästä ja turvallisesta ratkaisusta. Värähtelyanalyysin mukaisesti kiihtyvyydet pysyvät murto-osassa raja-arvoista. Rakennerratkaisu on ulkoisesti staattisesti määrätty, jolloin erilaiset perustamisolosuhteet ja niistä kenties aiheutuvat pienet painumaerot eivät tuo lisärasituksia rakenteelle.

Ristikkosillan perinteistä ratkaisua on lähdetty rikkomaan sauvojen suuntia varioimalla. Rakenteeseen tästä aiheutuvat lisäkuormat saavat kyseenalaistamaan rakenteen tarkoituksenmukaisuuden lähtökohtana. Suuri jännemitta johtaa väistämättä suureen rakennekorkeuteen, joka taas saa rakenteen tuntumaan hiukan epätasapainoiselta verrattuna viereisiin hoikempiin ajoneuvoliikenteen siltoihin, kun ottaa huomioon sillan käyttötarkoituksen.

Havainnekuville kannen yksinkertaisuus on kaunista, mutta realismi pilkottaa jo sillan teknisissä piirustuksissa, jotka kertovat paremmin sillanrakennuksen vaatimuksista. Havainnekuville esitetty detaljiikka kannella sekä esim. teräsrakenteiden maalausehdotus teräskiiltoväreineen ovat lähempänä talonrakennuksessa käytettyjä ratkaisuja, eivätkä ole kovin pitkäikäisiä vaativassa siltaympäristössä.

Vaikka lähtökohdat ratkaisulle eivät täysin olekaan tarkoituksenmukaisuudessa, on onnistuttu välttämään päälle liimatun näköisiä ratkaisuja ja rakenteen funktio on selkeästi esillä ja ehdotuksen hienous tulee nimenomaan muutenkin tarvittavien rakenteiden ominaisuuksista, kuten sillansuunnittelussa tuleekin olla.

Ristikkorakenne on tervetullut idea, joka on jäänyt ratkaisuna täydessä mitassa hyödyntämättä nykyisin katualueilla. Ratkaisu on nivoutunut vahvasti rautatiemaisemaan sekä ratasiltojen että aseman yhdyskäytävien muodossa. On kiinnostavaa nähdä idean sovelluksia myös kivikaupunkimaisemassa ja omana erillisenä kokonaisuutenaan.

Rantarakenteet:

Rannan rakenteet on esitetty varman selkeällä ja pelkistetyllä otteella. Ratkaisu nivoo rannat ja sillan yhteen tyylikkäästi. Rantaterassien ”sarjan” luominen juuri Etelärannan puolelle vaikuttaa toimivalta ja perustellulta ehdotukselta.

Liikennratkaisuja on ehdotuksessa pohdittu verraten perusteellisesti. Esitetyt ratkaisut vaikuttavat toteuttamiskelpoisilta ja sellaisina ne parantaisivat kävely- ja pyöräilymahdollisuuksia autoilun kustannuksella.

Etelärannan kelluva aukio on sijoitettu herkullisesti joen jakautumiskohtaan, uuden kevyenliikenteen sillan vierelle. Aukiolta on hienot näkymät joka suuntaan.

4.3 Suisto



Suisto

Silta:

Silta on yhteen vinoon pyloniin tukeutuva riippuva rakenne, joka tuo mieleen aurinkokellon. Innovatiivinen ratkaisu toisesta reunasta kannatellusta ja vastapainolla tasapainotetusta, kaarevasta kannasta tarjoaa avoimen maiseman ulkokaarteeseen ja

vaihtelevan rytmikkäitä näkymiä sisäkaarteiden vetovaijerien lomasta. Kaarteiden keskispakoisvoiman ja jännitetyn rakenteen tunnelmaa lisää kannen lievä kallistus sisäkaarteita kohti. Perusratkaisusta johtuen pylonista tulee väistämättä korkea ja massiivinen.

Sillan kaaren päätyminen ja liittyminen Etelä- ja Pohjoisrantaan ovat luontevia ja onnistuneita, mutta Kirjurinluodon kohdalla käynnille ei ole löytynyt yhtä tyylikästä ratkaisua.

Etelärannalta Pohjoisrannalle yhtenäisenä ulottuva vinoköysirakenne on rakenneteknisesti hyvin perusteltu valinta, joka hyödyntää luontevasti siltapaikan ominaisuudet ja ratkaisee geometrian haasteet. Toispuoleisella köysien sijoittelulla vältetään kaarevan muodon aiheuttamat hankaluudet köysien sijoittelussa suhteessa vapaaseen tilaan kannelle.

Kansi on itsessään mielenkiintoinen ja oivaltavan tasapainotusratkaisun myötä muoto on perusteltu. Teräsrakenteiden muodot eivät ehkä ole aivan tarkoituksenmukaisia hulevesien ohjaamisen suhteen, mutta muoto perustuu muihin lähtökohtiin.

Pylonin ja kannen välillä tuntuu kuitenkin olevan kontrastia eikä pyloni tunnu loppuun asti mietityltä. Havainnekuissa pyloni näyttää melkein betoniselta ja vasta materiaallimääritys kertoo teräksen käytöstä.

Ramppi ja portaat Kirjurinluodolle tuntuvat kovin irralliselta muusta rakenteesta. Rampin poikkileikkaus perustuu varsinaisen kannen kanssa samoihin muotoihin, mutta muuten on tyydytty perusratkaisuun. Varsinaisen sillan ratkaisu antoi odottaa enemmän tältä liittymältä.

Kannen muodon epäjatkuvuus maatuilla juontaa juurensa rantaraitin tiukasta korkeamailmasta. Kuitenkin olisi toivonut saman kansirakenteen jatkamista maatuella saakka ja raitin liittymisen tutkimista pidemmälle.

Rantarakenteet:

Kokemäenjoen juopien mukaisesti polveileviin viher- ja rakenneratkaisuihin perustuva perusidea on raikas. Havainnekuviin perusteella ideassa pitäytyminen loisi kuitenkin levottoman oloisen kokonaisratkaisun, jonka ylläpito ja hoito saattaisi lisäksi olla työlästä ja voimavaroja vaativaa. Pelkistys ja tasoajattelun korostaminen olisi ollut paikallaan. Loiva ja runsaan kasvillisuuden peittämä Satakunnan museon ranta on turvallinen ja miellyttävä, mutta herättää kysymyksen, onko pohjoismaiden suurimman suistoalueen kupeessa tarvetta luoda lisää "luonnonrantaa". Muiden rantojen alatazon jatkuva laiturimainen pengeri on yksinkertaisuudessaan tyylikäs ja toimiva.

Etelärannan katualueen siirto taidemuseon kohdalla, paikoituskaistan poistaminen ja taserojen synnyttäminen ajokaistojen viereen tuo kiinnostavalla tavalla lisätilaa rannalle, ja on samalla liikennesuunnittelulle vaikea haaste.

4.4 Karhujen Selät



Karhujen Selät:

Silta:

Silta muodostuu lähes symmetrisesti avautuvista kaarisilloista, jotka lepäävät molemmista päistään kahdella jalalla, kuin selkä köyryssä seisovat karhut. Rakenne on varman tuntuinen, kaari vain hieman toispuoleinen ja vetotangot hillitysti vinossa. Silmien tason yläpuolelle kohoava kaari jättää maiseman avonaiseksi, jota eivät jalko-

jenkaan jyrkkyys häiritse. Ratkaisu on tekninen ja tyylikäs, mutta hieman yllätyksellön. Kahden ison kaaren siltaratkaisu jää ympäristössään omaksi erilliseksi tekniseksi elementiksi.

Rakenneteknisesti ulkoisesti staattisesti määrättynä rakenteena ehdotettu kaarisilta on hyvin perusteltu valinta siltapaikalle ottaen huomioon myös epäsymmetriset perustamisolosuhteet

Kaaren fysiikkaan on perehdytty antaumuksella ja kaaren saaman muodon historia on onnistuttu perustelemaan mielenkiintoisella rakenneteknisellä analyysillä. Kaarien juurten jotkut sudenkuopat on onnistuttu välttämään viemällä kannat rehellisesti kaiteiden ulkopuolelle. Kantojen ilmeeseen olisi voinut ehkä kuitenkin kiinnittää lisää huomiota, koska ne tulevat hyvin selkeästi kulkijaa vastaan etenkin Etelärannalla siltaa lähestyttäessä. Toisaalta suunnittelijan hyvin teknisen puhdaseleinen lähestymistapa rakenteeseen saa tässä jatkumoa ja perusteet ratkaisulle ovat selkeästi nähtävissä

Kannen esitetty pituussuuntainen jännittäminen kaaren kantojen kautta tulevan veto-komponentin johdosta tuonee hiukan lisäjäykkyyttä rakenteelle. Vaikka suunnittelija selostuksessa toteaa, että köydet kiinnittyvät vain päistään rakenteeseen, pituusgeometriasta johtuen jänteiden poikkeuttajina toimivat poikkipalkit vievät ohjausvoimakomponentin vetotankojen kautta takaisin kaarille.

Kirjurinluodon liittymään ehdotettu ratkaisu porrastorineineen on mielenkiintoinen kontrasti pääsilloille, vaikka lasi- / muovirakenteiden ylläpito voi olla työlästä.

Kaiken kaikkiaan ratkaisu on selkeä ja teknisesti perusteltu eikä yritä peitellä tarkoitustaan.

Rantarakenteet:

Kokonaisratkaisu on kursailematon – siksi varsin selkeä ja johdonmukainen. Rantarakenteet ja -alueet on suunniteltu huolellisesti ja ratkaisu sisältää hyviä oivalluksia. Pohjoisrannan jäsentely on erityisen selkeä ja toiminnallisuutta palveleva. Myös ehdotettu hidaskaturatkaisu ja muut pohdinnat olemassa olevan katutilan ajoittaiseksi käytöksi tapahtumatilana ovat käytännön läheisiä ja talonpoikaisuudessaan tervetulleita.

Etelärannan itäpäähän on luotu nerokas pitkä viettävä aukio, jonka molemmille reunoille on sijoitettu portaat ja päätyyn esiintymislava. Tämä ratkaisu avaa hienosti ongelmallisen yhteyden kirkkopuistoon ja luo uuden mielenkiintoisen kaupunkitilan.

Kirjurinluodolle ehdotettu uusi aukio tuntuu esitetyn sijaintinsa puolesta Kirjurinluodon toimintoja kokoavalta ja alueelle suunnistamista helpottavalta ja houkuttelevalta elementiltä.

4.5 Siivet



Siivet

Silta:

Silta koostuu kahdesta lähes identtisestä ja toistensa peilikuvana seisovasta kaarisillasta, jotka avautuvat siipien lailla. Kaarien jakautuminen kahtia kohti Pohjois- ja Etelärantaa pienentää rakennetta ja korostaa mielikuvaa haarautuvista siipien kärjistä. Silta on kaunis hienovaraisella jännityksellä maustettu rakenne, joka ei kuitenkaan

ota suuremmin kantaa sijoituspaikkansa maisemaan. Kahden ison kaaren siltaratkaisu jää ympäristössään omaksi erilliseksi tekniseksi elementiksi.

Sillan liittyminen Pohjois- ja Etelärantaan on tehty taitavasti ja käännetty liike luontevasti rantojen suuntaiseksi. Rakenne on hyvin perusteltu, järkevä ja toimiva.

Myös tässä kaarisiltaratkaisussa perusrakenne on teknisesti hyvin perusteltu koostuen kahdesta langerpalkkisillasta, jotka toimivat ulkoisesti staattisesti määrättyinä rakenteina ja sallivat näin pienet painumaerot tukien välillä.

Kaaren muodot ovat linjakkaat ja kannen rakenteet on onnistuttu hienosti integroidaan ulkokuorien sisälle niin, että on muodostunut puhdaslinjainen kokonaisuus. Kaari on melko laakea ja sinänsä rakenneteknisesti oivallinen muoto rupeaa menettämään tarkoituksenmukaisuuttaan ja sitä kautta perustelujaan. Kaaren kantojen lähellä etenkin Kirjurinluodolla vetotangot ovat hyvin lähellä kannella olevaa vapaata kulkuaukkoa ja kulkuaukon leveyttä on jo jouduttukin kaventamamaan ja jakamaan kannan eri puolille. Sinänsä toki ehdotettu neljän metrin vapaa leveys kannan molemmin puolin on varmasti riittävä.

Keskelle Kirjurinluodon puoleista kantta laskeutuvat kaaren kannat ovat mielenkiintoinen katseenvangitsija ja suunnistuskohde, mutta toisaalta teräsrakenteisen kaaren suojaaminen talvikunnossapidon aiheuttamilta, tosin pinnallisilta vaurioilta on hankala toteuttaa yhtä eleettömästi kuin rakenne muuten on saatu muotoiltua.

Linjakkaassa siltaparissa on onnistuneesti vältetty kahden peräkkäisen toistuvan rakenteen muodostama omituinen ketju kallistamalla kaaret reippaasti kohti Kirjurinluotoa. Vaikka kaaren fysiikka kärsiikin tästä hiukan, tuntuu ratkaisu silti perustellulta tällä siltapaikalla.

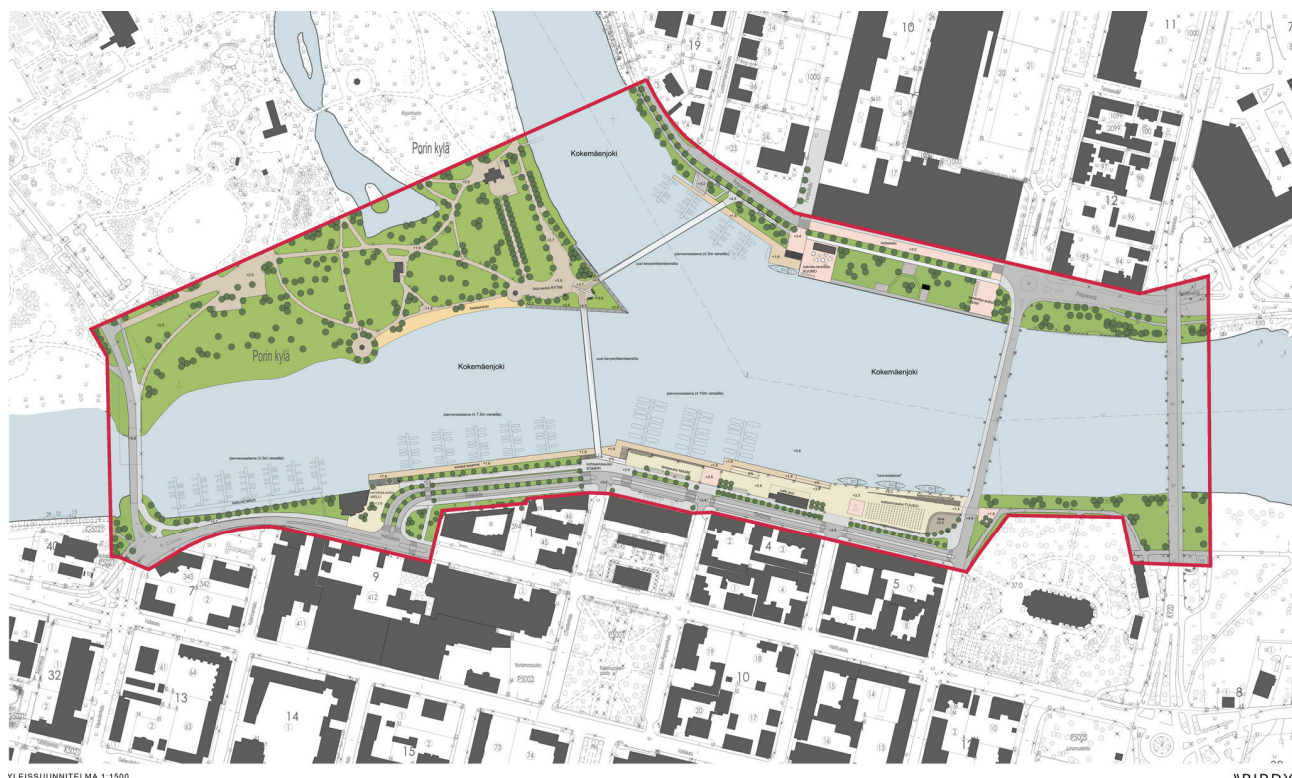
Rantarakenteet:

Rantojen yleisilme on hyvin jäsentynyt ja osa-alueiden erilaiset luonteet erottuvat selkeästi. Rantaviiva on vedetty harkitun suoraviivaisesti vain hivenen kaartaa ja hyväksyen joen dynamiikka. Rantaterassit jatkuvat selkeinä ja laajentuvat sopusuhtaisiksi ja eriluonteisiksi aukioiksi oikeissa paikoissa. Torilta rantaterassille vievät aaltomaisen portaat ovat poikkeuksellisen aistikkaat. Etelärannan ja Hallituskadun risteykseen on muodostettu kaunis Karhukorttelin aukio, joka jakautuu puoliksi rantaterassin ja kevytliikenneväylän laajentumien kesken luoden mielenkiintoisen paikan keskeiselle rakennukselle. Sillan kupeeseen muodostetut amfiteatteri esiintymislavoineen ja rantaterassin suvantokohtineen ovat mainioita ja oikean kokoisia pienimuotoisia tapahtumia ja oleskelua varten, vastapainona rannan suuremmalle aukiolle.

Valaistuksen mahdollisuuksiin on perehdytty seikkaperäisesti ja korostettu tehokkaasti ratkaisun teemoja.

Pohjoisrannan puoli on selkeästi jäsennelty. Esitetty Pohjoisrannan maiseman avaaminen ylimääräisestä puustosta on tervetullut ehdotus.

4.6 Birdy





Birdy

Silta:

Siltaratkaisu on ehyt kokonaisuus, joka ratkaisee kilpailun tavoitteet erinomaisesti. Vinoköysisilta on tyylikäs ja se sijoittuu maisemaan sopusuhtaisesti ja kunnioittavasti. Kirjurinluodolle sijoitetun pylonin korkeus on paikkaan sopiva. Silta merkitsee tyylikästä tärkeän Kirjurinluodon kärjen ja muodostaa sille miellyttävän, jokimaisemaan avautuvan aukion. Ehdotuksessa on vahva pimeäilme. Siltaratkaisusta syntyy vaativassa maisemassa hyvä maamerkki.

Vinoköysirakenne on siltapaikalle luonnollinen valinta ja pylonin paikka on loogisesti valittu Kirjurinluodon kärkeen. Tässä ratkaisussa kärki on onnistuttu pitämään myös osana käytettävää aluetta niin, ettei silta peitä maisemapaikkaa visuaalisesti eikä rajoita sen käyttämistä oleskeluun.

Rakenteen kautta linjan funktionaaliset muodot ja hauska oivallus yhdestä pääpalkista keskellä siltaa tuntuvat puolustavan paikkaansa. Rakenteen teknisyyttä ei ole pyritty peittämään, mutta rakennekorkeus on onnistuttu hienosti häivyttämään.

Myös pylonin muotoiluun on kiinnitetty huomiota ja sen detaliikka tuntuu olevan linjassa kansirakenteen kanssa. Köysijärjestelyt on onnistuttu tekemään niin, etteivät köydet tule vapaan kulkuaukon kohdalle, vaikka toispuoleinen kallistettu pyloni tätä tehtävää on hankaloittanut.

Pituusgeometria antaa ymmärtää, että liikenne sillalla nähdään ensisijaisesti suuntautuvan kirjurinluodolle ja sieltä pois ottaen näin ollen Kirjurinluodon alueet käyttöön. Vasta toissijaisena tulee Etelärannan ja Pohjoisrannan välinen liikenne, joka joutuu kiipeämään kahteen kertaan ylämäkeen. Samalla on saatu Kirjurinluodon kärki mukaan toiminnalliseksi osaksi ympäristöä niin, että se ei jää pelkäksi sillan aluseksi. Toisessa vinoköysirakenteessa oli alistettu Kirjurinluoto ja etenkin sen kärki rantojen välisen liikenteen alle ikään kuin toissijaiseksi paikaksi.

Kannen kannattaminen molemmin puolin sijoitetuilla köysillä tekee rakenteesta jäykemmän kuin yksipuoleisella kannattelulla ja näin rakennekorkeus kannessa on saatu pidettyä pienempänä. Samaten pääpalkki kannen keskellä varjossa luo illuusion matalasta rakennekorkeudesta vaikka palkki onkin korkeampi kuin kaksipalkkisessa ratkaisussa olisi. Leveä kansi mahdollistaa hyvin tällaisen visuaalisen sirouden hakemisen.

Pyloni ja kansi sekä liittyminen Kirjurinluotoon tuntuvat tässä ratkaisussa löytävän tasapainoisemman suhteen kuin toisessa vinoköysiratkaisussa.

Ratkaisu tuntuu kautta linjan tasapainoiselta ja rauhalliselta kokonaisuudelta, jossa suunnittelijat ovat onnistuneesti pystyneet yhdistämään hillityn detaliikan ja hienon kokonaisilmeen siltaratkaisuun, joka huolimatta siltapaikan hankalista reunaehdoista täyttää erinomaisesti laadukkaan ja onnistuneen ratkaisun vaatimukset.

Rantarakenteet:

Kokonaisratkaisu on kursailematon - siksi varsin selkeä ja johdonmukainen. Rantarakenteet ja -alueet on suunniteltu huolellisesti ja ratkaisu sisältää hyviä oivalluksia. Pohjoisrannan jäsentely on erityisen selkeä ja toiminnallisuutta palveleva. Myös ehdotettu hidaskaturatkaisu ja muut pohdinnat olemassa olevan katutilan ajoittaiseksi käytöksi tapahtumatilana ovat käytännön läheisiä ja talonpoikaisuudessaan tervetulleita.

Sillan liittyminen rantoihin sisältää hyviä oivalluksia. Ratkaisu luo erityisen jäntevän ja pylonin suuntaan nousevan, hivenen kiertyvän tunnelman, mikä huipentuu Kirjurinluodon kärkeen muodostetulla aukiolla. Aukio liittyy luontevasti luodon maantasoon kevyen kumpareen välityksellä ja siltä aukeavat mainiot vetotankojen tahdittamat näkymäsektorit maisemaan. Liittyminen Pohjoisrantaan tapahtuu vaivattomasti, mutta Etelärannassa on selkeästi jouduttu tyytymään kannen jatkeeseen, joka suuntautuu sivulle rannan suuntaisesti.

Etelärannan itäpäähän on luotu nerokas pitkä viettävä aukio, jonka molemmille reunoille on sijoitettu portaat ja päätyyn esiintymislava. Tämä ratkaisu avaa hienosti ongelmallisen yhteyden kirkkopuistoon ja luo uuden mielenkiintoisen kaupunkitilan.

5. KILPAILUN TULOS JA JATKOTYÖSUOSITUS

5.1 Kilpailun tulos

Kilpailun tavoitteena oli ohjelman mukaisesti löytää Jokikeskuksen alueelle yleissuunnitelma, jolla parannetaan alueen toiminnallisuutta sekä visuaalista ilmettä uusi- en kevyenliikenteen siltojen ja rantarakenteiden avulla. Yleissuunnitelman mukaisten rantarakenne- ja siltaratkaisujen tulee olla teknisesti toteuttamiskelpoisia, esteettisesti korkealaatuisia ja paikan henkeä tukevia. Palkintolautakunnan arvioinnissa on korostunut ehdotusten siltaratkaisu: sillan esteettisyys ja toiminnallisuus sekä sopivuus maisemaan ja kaupunkitilan edustuksellisuus.

Keskustelujen jälkeen palkintolautakunta oli päätöksessään kilpailun voittajaehdotuksesta yksimielinen.

1. palkinto BIRDY

Siltaratkaisu on ehyt kokonaisuus, joka ratkaisee kilpailun tavoitteet erinomaisesti. Vinoköysirakenne on siltapaikalle luonnollinen valinta ja pylonin paikka on loogisesti valittu Kirjurinluodon kärkeen. Tässä ratkaisussa Kirjurinluodonkärki korostuu avoimena kohtaamispaikkana, jolta avautuu näkymä monumentaalikeskustaan. Kevytrakenteinen silta sopii maisemaan ja ottaa hienostuneesti paikkansa arvokkaassa ympäristössä Porin kansallisessa kaupunkipuistossa.

Rantarakenteet ja -alueet on suunniteltu huolellisesti ja ratkaisu sisältää hyviä oivalluksia. Ratkaisu on kautta linjan tasapainoinen ja toteuttamiskelpoinen kokonaisuus. Suunnittelijat ovat onnistuneesti pystyneet yhdistämään hillityt detaljit, siltaratkaisun ja kokonaisilmeen tavalla, joka hankalista reunaehdoista huolimatta täyttää erinomaisesti tavoitteiksi asetetut vaatimukset.

Kunniamaininta kilpailuehdotukselle SYNKOOPPI

Ehdotuksessa Synkooppi on kilpailutehtävään vastattu ennakkoluulottomasti ja kunnianhimoisesti. Siltaratkaisu on rohkea ja innovatiivinen. Silta vaikuttaa kuitenkin ras- kaalta ja on palkintolautakunnan mielestä liian massiivinen kevyenliikenteen sillaksi. Siltaratkaisu saattaisi dominoida liaksi koko suunnittelualueen jokimaisemaa.

Rannan rakenteet on esitetty varman selkeällä ja pelkistetyllä otteella. Ratkaisu nivoo rannat ja sillan yhteen tyylikkäästi.

Palkintolautakunta ei nähnyt tarpeelliseksi asettaa muita kilpailuehdotuksia parem- muusjärjestykseen.

5.2 Jatkotyösuositus

Palkintolautakunta esittää, että jatkosuunnittelu annetaan kilpailun voittajalle eli ehdotuksen BIRDY laatineelle työryhmälle.

Porin kaupungilla on kuitenkin oikeus päättää jatkosuunnittelusta kilpailun tuloksesta riippumatta, kuultuaan ensin palkintolautakunnan ja RIL:n kilpailutoimikunnan mielipidettä. Jatkosuunnittelu voidaan myös jättää tekemättä.

Jatkosuunnittelun toteutus ja aikataulu riippuu rahoitusmahdollisuuksista. Jokikeskus-hankkeen investoinneista tullaan tekemään erillinen esitys kaupunginhallitukselle. Kaupunginhallitus tulee päättämään lopullisesta toteutuksesta aikatauluineen.

Jatkosuunnittelun yhteydessä tullaan valittua ehdotusta kehittämään ja tarkentamaan. Erityisesti tulee kiinnittää huomiota Etelärannan yleissuunnitelmaan kokonaisuutena ja sillan liittymiseen Etelärantaan. Veneilyyn liittyvät palvelut tulee ratkaista jatkosuunnittelun yhteydessä.

Pöytäkirjan allekirjoitukset

Porissa 25.11.2011

Palkintolautakunta

Kari Hannus
palkintolautakunnan pj.

Harri Juhola

Olavi Mäkelä

Pentti Klemetti

Pekka Vuola

Markku Setälä

Ismo Ahonen

Mikko Nurminen

Jukka-Pekka Flander

Ville Alajoki

Sari Parkkali
Palkintolautakunnan sihteeri