

LINNAKAUPUNGIN OSAYLEISKAAVA



(11/2007) SELOSTUS
Selostus koskee 6.10.2010 päivättyä osayleiskaavakarttaa.

1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

1.1 Tunnistetiedot

Osayleiskaavatunnus: 11/2007

Diarionumero: 3304-2007

Kaavan vireilletulosta on kuulutettu kaavoituskatsauksessa 2008.

Osayleiskaava on laadittu ympäristö- ja kaavoitusviraston yleiskaavatoimistossa, os. Puolalankatu 5, puh. (02) 330 000.

Kaavan valmistelijat:

kaavoitusarkkitehti Laurent Druey, asemakaavatoimisto

kaavoitusarkkitehti Outi Sarjakoski, asemakaavatoimisto

liikennesuunnitteluinsinööri Jaana Mäkinen, suunnittelutoimisto

liikenneinsinööri Matti Salonen, suunnittelutoimisto

1.2 Kaava-alueen sijainti

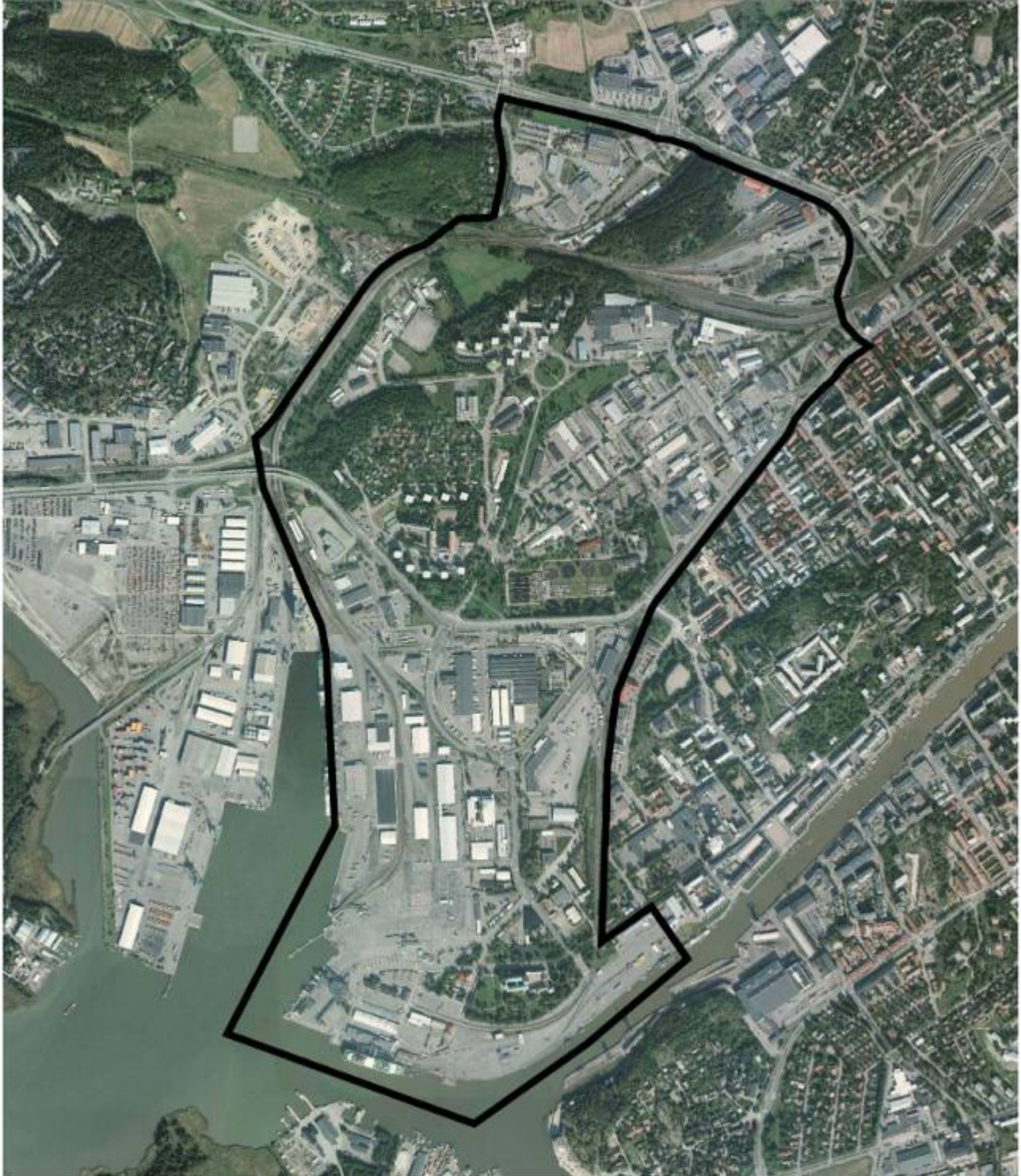
Linnakaupungin osayleiskaavan alueeseen kuuluu osa Sataman kaupunginosaa 061, Iso-Heikkilän kaupunginosa 062 kokonaisuudessaan, sekä osa Pitkämäen kaupunginosaa 074. Alueen eteläosa jakautuu Pansiontien eteläpuolella ns. "Kanavaniemen" alueeseen, Turun linnan alueeseen, matkustajaterminalien ja sataman itäosan alueisiin sekä Juhana Herttuan puistokadun ja junaradan väliin alueeseen. Kaava-alueen pohjoinen osa, "Iso-Heikkilän" alue rajautuu etelässä ja kaakossa Pansiontiehen, pohjoisessa Naantalin pikatiehen ja lännessä junarataan ja Uhrilähteenkatuun. Alueen pinta-ala on noin 269 ha.



Osayleiskaava-alueen rajaus

1.3 Kaavan nimi ja tarkoitus

Linnakaupungin osayleiskaava laaditaan Turun linnan, sataman ja VR:n satamaradan välisen alueen (Satama), Iso-Heikkilän entisen puhdistamoalueen (Patterihaka), Iso-Heikkilän teollisuusalueen ja asuinalueiden sekä VR:n radan ja Naantalin pikatien välisen teollisuusalueen ympäristön kehittämiseksi ja alueella vireillä olevien hankkeiden yhteensovittamiseksi. Ks. myös 2; Tiivistelmä.



Linnakaupungin osayleiskaava-alue, ilmakuva (2008)

1.4 Sisällysluettelo

| | |
|---|-----------|
| 1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT | 2 |
| 1.1 Tunnistetiedot | 2 |
| 1.2 Kaava-alueen sijainti | 2 |
| 1.3 Kaavan nimi ja tarkoitus | 3 |
| 1.4 Sisällysluettelo | 4 |
| 1.5 Selostuksen liitteet | 5 |
| 2 TIIVISTELMÄ..... | 5 |
| 3 LÄHTÖKOHDAT | 6 |
| 3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista | 6 |
| 3.1.1 Alueen yleiskuvaus | 6 |
| 3.1.2 Luonnonympäristö..... | 6 |
| 3.1.3 Rakennettu ympäristö | 8 |
| 3.1.4 Tekninen huolto..... | 15 |
| 3.1.5 Liikenne..... | 18 |
| 3.1.6 Ympäristön häiriötekijät..... | 19 |
| 3.2 Suunnittelutilanne..... | 21 |
| 3.3 Suunnittelualueita koskevat päätökset ja suunnitelmat sekä niihin liittyvät selvitykset..... | 24 |
| 4 TAVOITTEET | 25 |
| 4.1 Päätaavoitteet | 25 |
| 4.2 Liikenteelliset tavoitteet | 26 |
| 4.4 Tavoiteaikataulu | 27 |
| 5 OSAYLEISKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET | 27 |
| 5.1 Osayleiskaavan suunnittelun tarve | 27 |
| 5.2 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset..... | 28 |
| 5.3 Osallistuminen ja yhteistyö..... | 28 |
| 5.3.1 Osalliset | 28 |
| 5.4.2 Vireilletulo..... | 28 |
| 5.4.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt | 28 |
| 6 OSAYLEISKAAVAN KUVAUS | 34 |
| 6.1 Kaavan rakenne | 34 |
| 6.2 Aluevaraukset..... | 35 |
| 6.2.1 Satama-alueet..... | 35 |
| 6.2.2 Palvelujen ja hallinnon alueet..... | 35 |
| 6.2.3 Asuinalueet | 35 |
| 6.2.4 Työpaikkojen, palvelujen ja asumisen alueet..... | 36 |
| 6.2.5 Julkisten palvelujen alueet | 36 |
| 6.2.6 Virkistys- ja suojaviheralueet..... | 36 |
| 6.2.7 Rautatiealue | 36 |
| 6.3 Liikenne..... | 37 |
| 6.4 Suojelu | 43 |
| 6.4.1 Rakennukset | 43 |
| 6.4.2 Puistot | 43 |
| 6.4.3 Luonto | 43 |
| 6.5 Ympäristön häiriötekijät | 44 |
| 6.5.1 Melu | 44 |
| 6.5.2 Tärinä | 44 |
| 6.5.3 Maaperän pilaantuneisuus | 44 |
| 7 OSAYLEISKAAVAN VAIKUTUKSET | 45 |

| | |
|--|-----------|
| 7.1 Alue- ja yhdyskuntarakenteeseen | 45 |
| 7.2 Liikenteeseen | 45 |
| 7.3 Teknisen huollon järjestämiseen..... | 45 |
| 7.4 Luontoon..... | 45 |
| 7.5 Kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön..... | 45 |
| 7.6 Ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön..... | 45 |
| 7.7 Yhdyskuntatalouteen | 46 |
| 8 TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN | 46 |

1.5 Selostuksen liitteet

- Liite 1. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 20.9.2007
 Liite 2. Perusselvitykset

2 TIIVISTELMÄ

Linnakaupungin osayleiskaava-alue on sekä laaja että rakenteeltaan hyvin epäyhtenäinen. Noin 1 km² suuruinen satama-alue, Pansiontien eteläpuolella, on levittäytynyt täyttömaalle siitä lähtien kun laivaliikenne oli siirtynyt Turun keskustasta Aurajoen suistoon 1800-luvun alusta. Alun perin saareen rakennettu Turun linna alkoi jäädä satamatoimintojen puristukseen jo 1900-luvun alkuvaiheessa. Nykyään Linnapuistoa ympäröivät joka puolella laivaterminaalien ajoväylät ja kentät. Turun linna kuuluu kaupungin ja koko Suomen historian ja kulttuurin arvokkaimpiin rakennuksiin, ja sen perusteella kaavan eräänä keskeisenä tavoitteena on luoda edellytykset Turun linnan arvoa kohentaville toimenpiteille.

Eniten haasteita alueen kehittämiseksi asettavat ns. vaurioalueet (brownfields). Ne ovat hylättyjä, joutilaana olevia tai vajaakäyttöisiä teollisuus- ja rautatiealueita, joiden uudistaminen on ongelmallista mm. saastuneen maaperän johdosta. Vaurioalueiden osuus on noin 55 % koko kaava-alueesta (ks. 3.1.3.2), ja päätavoitteeksi esitetty alueen hyödyntäminen asumis-, toimisto- ja liiketiläkäyttöön edellyttääkin mittavia toimenpiteitä tavoitteen toteuttamiselle (ks. 4). Näin ollen jo kaavoitusprosessin yhteydessä mm. alueiden uudistamisesta aiheutuviin kustannuksiin on kiinnitettävä erityistä huomiota.

Osayleiskaavan ensisijainen tavoite on kehittää nykyään epämääräisen irrallisena toimivaa ja rakenteeltaan hajanaista aluetta Turun keskustaa täydentäväksi eläväksi kaupunginosaksi. Toisaalta kaavalla pyritään hyödyntämään ja tukemaan olemassa olevia rakenteita, yrityksiä ja toimintoja – tärkein niistä Turun Satama – sekä olemassa olevaa infrastruktuuria ja alueen sijaintia kaupunkikeskustan välittömässä läheisyydessä. Toisaalta kaavan tarkoitus on luoda mahdollisuudet sijoittaa alueelle runsaasti uutta asumista ja uusia työpaikkoja sekä niitä palvelevia toimintoja, jotka yhdessä ovat edellytyksenä alueen dynaamiselle rakennemuutokselle.

Tavoitteiden tarkastelussa on pidettävä ehdottoman tärkeänä myös eri alueilla rakennemuutoksen aiheuttamat vaikutukset ympäristöön, rakentamisessa, liikennejärjestelyissä ja energiataloudessa. Kestävän kehityksen periaatteita tulee noudattaa kaikilla sektoreilla uusinta tekniikka soveltaen, johon liittyen tavoitteena on kehittää Linnakaupungin aluetta julkisen ja kevyen liikenteen kaupunginosaksi. Yhtä lailla rakennetun ympäristön laatu ja viihtyvyys, ts. rakennusten sekä aukeiden tilojen tasokas muotoilu ja viherrakentaminen on pidettävä ehtona elinvoimaisen kokonaisuuden luomiselle.

3 LÄHTÖKOHDAT

3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualue ulottuu Turun linnasta aina 2,7 km pohjoisempaan olevaan Naantalin pikatiehen saakka, käsittäen itäpuoleisen Sataman, Iso-Heikkilän ja eteläpuoleisen Pitkämäen kaupunginosien alueita. Alueen nykyinen maankäyttö jakautuu karkeasti Pansiontien eteläpuolella oleviin alueisiin, joita hallitsevat Turun Sataman omat ja oheistoiminnot ja Linna ympäristöineen, ja Pansiontien pohjoispuolella Iso-Heikkilän vanhoihin pientalo- ja kerrostaloalueisiin sekä pienteollisuusalueisiin, joihin lukeutuu myös lakkautettu jätevedenpuhdistamo. Uudenkaupungin radan ja Naantalin pikatien välillä alueilla toimivat mm. Postikeskus, Turun katsastusasema ja päivittäistavarakauppa, mutta valtaosa ko. alueesta, noin $\frac{3}{4}$ eli noin 30 ha on asemakaavassa rautatiealuetta.

3.1.2 Luonnonympäristö

Kaava-alueen pohjoisosaa leimaavat matalat mäenkumpareet, joiden kallioytimiä peittää ohut moreenimaakerros. Paikoin peruskallio on näkyvissä Iso-Heikkilän mäenrinteillä ja lakialueilla kalliojaljastumina. Mäkien laet kohoavat parhaimmillaan 28 metriä nykyistä merenpintaa korkeammalle. Muilta osin alue on tasaista savikkoa, entistä matalaa merenlahtea, joka aiemmin levittäytyi Aurajokisuulla sijaitsevan Turun linnan ympäristöstä pohjoiseen Iso-Heikkilän mäkialueeseen saakka. Satamatoimintojen laajentuessa 1900-luvulla merenlahdet täytettiin vähitellen maa-aineksilla ja luontainen rantaviiva on korvautunut satamalaitureiden ja varastokenttien penkereillä. Etelässä kaava-alue rajautuu Aurajokisuuhun, joka avautuu länteen Turun kantasataman edustalle Linnanaukkona ja etelään Pitkänsalmen pohjoisosana. Alueen merkittävin pienvesistö on kaava-alueen luoteisreunaa pitkin kohti etelää virtaava Kuninkoja, jonka uoma on linjattu lähes suoraviivaisesti seuraamaan rata-
vartta.

Vaikka alueen etelä- ja itäosaa kokonaisuutena leimaavat satama-, logistiikka- ja erilaiset teolliset toiminnat, löytyy kaava-alueelta myös pienialaisia osin luonnontilaisen kaltaiseksi villiintyneitä metsiköitä sekä hoidettuja puistoalueita. Osa metsiköistä on syntynyt käytöstä poistuneiden toimitilojen piha-alueille ja tonttien reuna-alueiden joutomaakaistaleille. Pääosin näiden alueiden puuvartislajisto on lähialueiden puistojen ja luonnonympäristöjen emopuiden jälkeläisiä, mutta joukossa on myös vanhoja istutettuja pihapuita ja pensaita. Kaupunkikuvallisesti merkittävät puurivistöt Ruissalontien ja Pansiontien varressa tuovat oman lisänsä kaava-alueen puistoympäristöihin. Puistoista edustavin, lajistoltaan monipuolisin ja kulttuurimiljöönä merkittävin on Turun linnan puisto. Nämä hoidetut puistot ja kulttuurivaikutteiset metsiköt muodostavat yhdessä kaupunkiluonnon monimuotoisuutta ylläpitävän mosaiikin.

Kaava-alueen melko luonnontilaiset metsiköt, puistot, avoimet niitty laikut ja pientareet, vaihtelevat teollisuus-, varasto- ja asuntoalueet ylläpitävät suhteellisen runsasta eliölajistoa vaikka kyse on vilkkaan ihmistoiminnan leimaamasta kaupunkialueesta.

Arvokkaat luontokohteet

Kaava-alueella on kolme kohdetta, jotka on luokiteltu perinteisten maankäyttötapojen synnyttämiksi maisematyypeiksi eli perinnebiotoopeiksi: Patterihaan keto, Iso-Heikkilän keto ja Härkämäen keto (Iso-Heikkilän radanvarren keto). Nämä ketoalueet ovat maankäytön muuttuessa menettäneet rehevöitymisen ja umpeenkasvun seurauksena osan eliöstönsä rikkaudesta, mutta ovat silti kasvilajistoltaan muuta ympäristöä selvästi monimuotoisempia. Patterihaan kedon etelärinne on kasvilajistoltaan erityisen edustava. Iso-Heikkilän katajakedolla on parisenkymmentä pylväsmäistä katajaa ja Härkämäen kedolla nelisenkymmentä pylväskatajaa. Katajakedot ovat maisemallisesti näyttäviä ja edustavat luontotyyppinä suojelun arvoisia kohteita. Näiden keto- ja niittykohteiden lähistöllä Iso-Heikkilän

ja Härkämäen ratavarteen rajoittuvilla mäenrinteillä on myös muita pienialaisempia niitty-laikkuja, jotka ovat säilyttäneet tyypillisen kasvilajistonsa.

Muita arvokkaita luonnonympäristöjä ovat Iso-Heikkilän pientaloalueen länsi- ja pohjoispuolella sijaitseva Iso-Heikkilän metsikkö, joka muodostaa alueen laajimman yhtenäisen metsäympäristön. Puusto koostuu järeästä männiköstä, joka on osin yli satavuotiasta havumetsää. Myös Kuninkojan uoman varsi monipuolistaa alueen luonnon kirjoa tarjoamalla elinympäristön mm. monille putkilokasveille ja hyönteisille. Se on arvokas pienimuotoinen maisemaelementti, jonka tärkeä ekologinen merkitys liittyy sen toimintaan eläin- ja kasvilajien leviämisen- ja kulkureittinä.

Alueen pohjoisosassa rautatien ja Naantalin pikatien välisellä alueella on Härkämäen metsikkö, jonka erikoisuutena on alueelle istutettu sembramännikkö. Välittömästi suunnittelun alueen luoteispuolella sijaitsee luonnonsuojelulla rauhoitettu lajistollisesti rikas Muhkurin lehto, jonka läheisyys monipuolistaa ja ylläpitää omalta osaltaan myös Iso-Heikkilän pohjoisosien lehtolaikkujen ja kotojen eliölaajittoa.

Kasvilajisto

Kotojen ja niittyjen lajistosta löytyy vielä monia kasveja, joiden elinympäristöt ovat selvästi hupenemassa niin kaupunki- kuin myös haja-asutusalueilla. Alueen avoimilta mäenrinteiltä löytyvät mm. mäkikaura, ahdekaura, sikoangervo, jänönapila, nurmilaukka ja käärmeenpistonyrtti. Kotojen ja niittyjen harvinaista kasvilajistoa edustavat uhanalaisuutensa vuoksi vaarantuneeksi luokiteltu kevät-sara ja lähes uhanalaiset kelta-apila, keltamatara, etelänhoikkaängelmä ja ketoneilikka, jotka kaikki ovat taantuneet niittyjen umpeenkasvun seurauksena. Iso-Heikkilän metsikön pienialaisilta kallioke-doilta löytyy eräs Turun alueen runsaimmista harvinaisen papelorikon kasvustoista.

Pitkään jatkunut kulttuurivaikutus on jättänyt oman jälkensä alueen kasvilajistoon. Vanhan kulttuurin seuralaislajina alueella esiintyy paikoitellen isotakiainen ja satamaradan varrella kasvaa todennäköisesti sotatulokkaana alueelle päätyneet isopukinjuuri. Turun linnan muurien kupeilta ja valleilta voi löytää monien muiden vanhoihin kulttuuriympäristöihin sitoutuneiden kasvilajien ohella harvinaisen koirankielen, joka on siirtoistutettu alueelle Turun Itäharjulta, rakennustöiden uhkaamalta lajin vanhalta esiintymisalueelta.

Linnusto

Alueen linnusto on tyypillistä esikaupunki- ja teollisuusalueiden lajistoa. Meren välitön läheisyys näkyy alueella liikkuvien ja lepäilevien lokkilintujen runsautena. Linnustosta voidaan mainita joutomaa-alueiden ja varastokenttien avoimissa ympäristöissä suhteellisen runsaana pesivä kivitasku. Kivitas-ku kuuluu valtakunnallisesti lähes uhanalaiseihin lintulajeihin, joka kannan taantumisen vuoksi on luokiteltu silmälläpidettäviin lajeihin. Muita silmälläpidettäväksi luokiteltuja alueen pesimälintuja ovat harvalukuinen nokkavarpunen ja kottarainen, joista viimeainittu hyötyy myös avoimista ruohokentistä ja niittyalueista. Nokkavarpusen elinympäristöä ovat kulttuurivaikutteiset lehtomaiset pihapiirit ja jalopuita kasvavat metsiköt. Alueen uhanalaisin lintulaji on vaarantuneeksi luokiteltu pikkutikka, joka pesii Iso-Heikkilän pohjoisosan metsiköissä. Muita alueelle leimallisia harvalukuisempia lintulajeja ovat puistoihin ja pihapiireihin kotiutunut leppälintu ja alueen reunaosien lehtomaisissa pensastoissa pesivä, voimakasäänisenä yölaulajana tunnettu, satakieli. Varsinkin talvivuosipuoliskolla satama-alueella vieraillee säännöllisesti merikotka, joka välillä tarkkailee ympäristöä sataman korkeimpien rakennusten katolta.

Hyönteiset

Alueen pohjoisosassa sijaitsevan Iso-Heikkilän metsiköt ja ketorinteet tarjoavat perhoslajistolle tärkeän elinympäristön. Tämä näkyy perhosten lajimäärässä, joka on suurimpia mitä kaupunkikeskustan liepeiltä löytyy. Iso-Heikkilän kedoilla ja niityillä liikkuvat tämänkaltaisille elinympäristöille tyypilliset, joskin paikoittain esiintyvät, päiväperhoset kuten ketosiniisi ja ketohopeatäplä sekä alueen

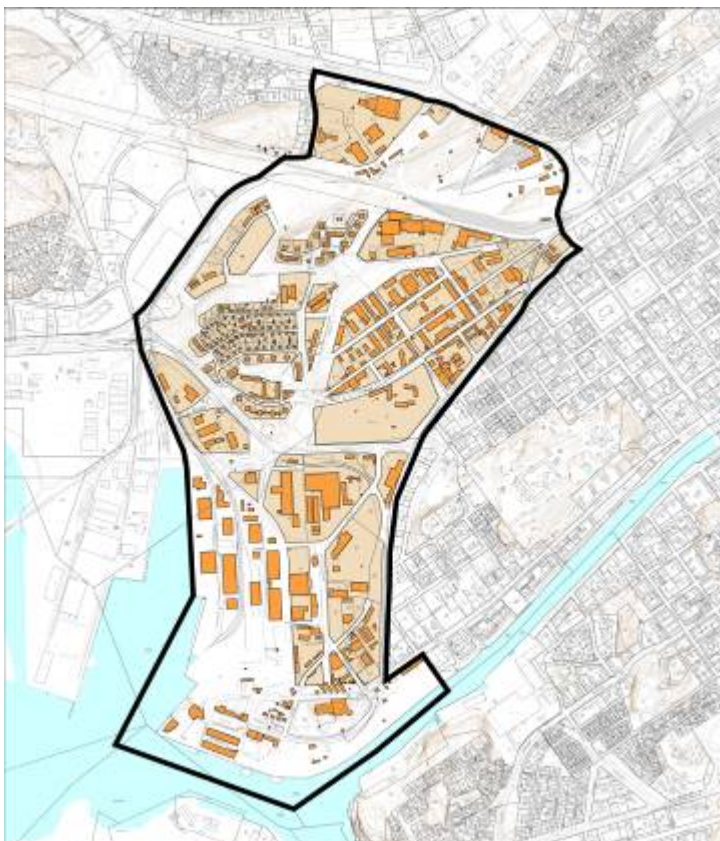
avoimissa metsä- ja lehtoympäristöissä paatsamasiniipi ja lehtosiniipi. Kaava-alueen vuorijalavista koostuvat kulttuurivaikutteiset puistometsiköt ovat harvinaisen jalavanopsasiiven elinympäristöä. Tämä laji on täysin riippuvainen jalavametsiköistä ja se on nykyisin luokiteltu silmälläpidettäväksi eli lähes uhanalaiseksi.

Alueelta tehdyt luonto- ja muut selvitykset:

Lehtomaa, L. 2000. Varsinais-Suomen perinnemaisemat. Alueelliset ympäristöjulkaisut 160. Lounais-Suomen ympäristökeskus.

Turun keskustan osayleiskaavan luontoselvitys. Suomen ympäristökonsultit. 2003.

3.1.3 Rakennettu ympäristö



Rakennukset ja korttelit

3.1.3.1 Historia ja rakennussuojelu

Yhteenveto (Kaavahistoria ja merkkien selitykset ks. liite 2: Perusselvitykset, kohdat 12 A-C).

Historiallinen kerrostuma ja alueen aikaisemman kaavoituksen eri vaiheet ovat erityisen tärkeitä lähtökohtia Linnakaupungin alueen jatkosuunnittelun kannalta. Kestävän kehityksen edellytyksenä on luoda turvallinen jatkumo olemassa olevien rakenteiden pohjalta.

Kanavaniemen alue

Turun kaupungin sisääntuloväylän muodostama satama-alue, joka levittäytyy Turun linnan ympärillä, on pidettävä historiallisesti ja kaupunkikuvallisesti erittäin arvokkaana. Yksittäiset säilyttämisen arvoiset rakennukset ja ympäristöt ovat seuraavat: (suojelumerkinnät sr- ks. rakennussuojelukarttaa, liite 2, 12 B).

Linnankenttä ja satama-alue

Alueen arvokkaimman ja vanhimman ytimen muodostaa **Turun linna**. Turun linnaa alettiin rakentaa Aniniemenä tunnetulle saarelle vuoden 1280 vaiheilla. Nykyisen laajuutensa esilainnoineen se sai 1500-luvun puolivälissä. Aurajoen vedenpinta oli 1200-luvun lopulla noin 3,5 metriä nykyistä korkeammalla, ja seudut joen suun vaiheilla olivat avoimet. Vuosisatojen kuluessa saari laajeni, ja yhtyi lopulta mantereeseen. Linnan muurien ympärille syntyi vesijätön ja maatumisen ansiosta kaiken aikaa kasvava linnankenttä, joka palveli linnan taloudellisia etuja. Linnan alue kasvoi 1700-luvulla aloitetun laivaväylien ruoppauksen myötä. Alueen nimeksi vakiintuikin **Kanavaniemi**. Laivaväylältä ruoppattu massa kasvatti vähitellen niemen, linnan edustan Multasaaren ja Kalastajasaaren eli Ruutisaaren yhtenäiseksi kentäksi.

Turun palon jälkeen laadittu asemakaava (C. L. Engel 1828) liitti linnankentän osaksi kaupunkirakennetta. Linnankenttä oli pääosin luonnontilassa, kun rautatie 1870-luvulla vedettiin Kakolanmäen takaa ruutukaava-alueen ja Linnaa kiertäen Kanavaniemelle. Rautatien myötä rahtiliikenne siirtyi Kanavaniemelle. Vuonna 1933 hyväksytyn järjestelyehdotuksen mukaisesti toteutettiin ”Linnankentän” pääkadut – Juhana Herttuan puistotie ja Vaasankatu, ja alueelle nousi muutama teollisuus- ja varastorakennus.

Museotoimi alkoi Turun linnan esilinnassa vuonna 1881. Lääninvankilan muutettua vuonna 1890 linnasta, siirtyi koko esilinna historiallisen museon haltuun. Päälinnan restaurointi alkoi jo ennen sotia ja se avattiin juhlallisina menoin toukokuussa 1961.

Myrylä, arkkitehti Veijo Kahra 1953. Sataman huolto-, huolinta- ja varastorakennukset. Rakennus on toiminut myös ravintolana. (sr-3).

Hotelli Sea-Port. Vuonna 1899 rakennettu Warranttimakasiini, arkkitehdit Elia Heikel ja Stefan Michailov. Muutettu 1986 hotelliksi (Arkkitehtitoimisto Ilkka Salo). (sr-4).

Puutalokortteli Linnankadun, Satamakadun ja Neljän linjan välissä, jonka rakennukset liittyvät kiinteästi Kanavaniemen toimintaan. 4. Linja 1, **Palovartioasema** ja ulkorakennus, 1920 Turun kaupungin rakennuskonttori, J. Eskil Hindersson; 4. Linja 3. **VR:n tavaratoimisto**, 1923-24 sataman rautatietoimistoksi pystytetty klassisistinen rakennus, **Turun satamarakennuskonttori** K. A. Lassenius; 4. Linja 5. **Siltavahdin asuinrakennus** 1883, siirrettiin nykyiselle paikalle ja muutettiin jugendtyyliseksi ja korotettiin taitekattoiseksi 1912 (J. Eskil Hindersson), **Turun kaupungin rakennuskonttori**, 4. Linja 7, **Tullitarkastajan sveitsiläistyylinen asuinrakennus** 1800-luvun jälkipuoliskolta, siirretty nykyiselle paikalle 1910-luvulla; Linnankatu 72, **satamavoudin asuinrakennus** 1913-15 **Turun kaupungin rakennuskonttori**, J. Eskil Hindersson; Linnankatu 70, KOP:n konttori 1960-luvulta; Linnankatu 68.

Satamakonttori, toimisto- ja asuinrakennus 1920-21, Albert Richardtson (sr-4, maakuntakaavassa suojeltu aluekokonaisuus).

Merimieskoti, Satamakatu 16. Alkujaan ruokalarakennus, 1911, muutoksia 1922 M. Lassenius. (sr-4, maakuntakaavassa suojeltu aluekokonaisuus). Linnankatu 83-89.

Linnan pohjoispuolella sijaitsevat neljä hirsirunkoista **makasiinia**, jotka edustavat satama-alueen vanhinta, yksittäisten liikemiesten huolintatoimintaa. Ne rakennutti 1888-89 kauppias C.A. Doepel. Nykyisin makasiinit ovat Turun maakuntamuseon varastokäytössä (korjattu 1990-luvulla sisätilan rakenteet säilyttäen). (sr-3, maakuntakaavassa suojeltu aluekokonaisuus).

Forum Marinumin toimitiloiksi 1990-luvulla korjattu kiinteistö (Arkk.tsto Laiho-Pulkinen-Raunio) rakennettiin alun perin S.O.K:n varastoksi 1930-31 ja 1936-37 (S.O.K:n rakennusosasto, arkkitehti Valde Aulanko). (sr-4). Vallihaudankatu 10. **Vientikulma Munan** funktionalistinen toimisto- ja varastorakennus, 1937-39 arkkitehti Ilmari Ahonen. (sr-4).

Linnankiinteistö, Juhana Herttuan puistokatu 21. TUKO:n tehdasrakennus, 1949-53 TUKO:n rakennusosasto, arkkitehti Pekka Saarema. Nykyisin pienteollisuus- ym. toimitilakäytössä. Funktionaalinen pääsisäänkäynti auloineen ja portaikkoineen tulee säilyttää (sr-3).

Rettigin tupakkatehdas, Juhana Herttuan puistokatu-Nosturinkatu, kaarikattoinen raakatupakkavarasto ja vahtikoju, 1959-60 Kurt Simberg (sr-4).

Iso-Heikkilä

Linnankentän pohjoispuolella levittäytyivät viimeistään 1400-luvun puolivälistä lähtien linnalle kuuluneen latokartanon eli Iso-Heikkilän maat.

Iso-Heikkilän alueen venäläisten rakentama **kasarmi** oli ilmeisesti peräisin ensimmäisen maailmansodan ajoilta. 1960-luvun alussa ryhdyttiin toteuttamaan **kaupungin jätevedenpuhdistamo**, joka valmistui vuonna 1966. Uuden jätevesipuhdistamon käynnistyttyä vuonna 2009, vanha puhdistamo lakkautettiin.

Kerrostalarakentaminen käynnistyi vuonna 1954, jolloin ensimmäinen aravatalo nousi Patterihaan Kanslerintielle. Seuraava aluerakentamiskohde – Iso-Heikkilä – rakennettiin 1960-luvun taitteessa. Ruissalontien ja Akselintien tienoot täytyivät niin ikään 1960-luvulla teollisuus- ja varastorakennuksista.

Patterihaan alue

Patterihaan alueen tärkeimmät elementit muodostuvat varhaisista erityistoiminnoista, Turun yliopiston aikana syntyneistä elementeistä, aluerakentamisesta ja välittömästi radan tuntumaan syntyneestä teollisuudesta ja rautatierakennuksista.

Patterinhaka, todennäköisesti venäläisten sotilaiden Suomen sodan aikana tai heti jälkeen rakennatut vallitukset, n. 1801-1810 (sm, sr-2).

Vuosina 1954-57 rakennetut **asuinkerrostalot** sekä 1958-59 rakennettu **ostoskeskus** (nyk. toimistotiloja, apteekki ja pankkiautomaatti) (sr-3).

Iso-Heikkilän lastentalo. Vuonna 1959 rakennettu päiväkotiliitty oleellisesti Patterihaan lähiökonaisuuteen (sr-4).

Omakoti- ja pientaloasuinalue Latokartanonkadun, Maaherrankadun ja Jääränmaakadun välisellä alueella. Suurin osa taloista rakennettiin Yliopiston vuokraamille tonteille 1930- ja 1940-luvuilla (sr-4).

Kanslerintien työkeskus. Tiilinen, 70 metriä pitkä kasarmitalirakennus, lienee peräisin ensimmäisen maailmansodan ajalta. Viimeinen laajennus ja peruskorjaus on vuodelta 1987 (Arkkitehtitoimisto Sigvard Eklund Ky) (sr-3).

Pansiontien, Ruissalontien ja Kirstinkadun väliset kolme 1910-luvun alussa järjesteltyä korttelia:

Ruissalontie 4. Vuonna 1909 rakennetut (suunn. Alex. Nyström) tehdas- ja varastorakennukset on modernisoitu perusteellisesti 1970-luvun alussa eikä niillä ole sinänsä suojeluarvoa.

Ruissalontie 6. Ab Vineto Oil Oy:lle vuonna 1911 arkkitehti Albert Richardtsonin piirustusten mukaan rakennetut tehdas- ja varastorakennukset. Muutoksia 1959 (Oy Esso Ab, Kiitohuolto Oy) (sr-3).

Ruissalontie 8. As. Oy Rajakatu 8. Rakennus- ja Kiviteollisuus Osuuskunta Alkun vuonna 1912 työntekijöilleen rakennuttamat neljä nikkarijugendtyylistä asuintaloa, suunnitellut rakennusmestari Adrian Thomander (sr-4)

Ruissalontie 8. Turun Saippua (Saippuacenter). Åströmin Teknillisen Tehtaan rakennukset pystytettiin vuosina 1910 (Alex. Nyström), 1921 (A. Richardtson) ja 1927 (Ingvald Serenius). Vanhimpia rakennuksia on säilynyt nykyisten tuotantorakennusten lomassa ja rakenteissa. Saippuatehdas nykyasussaan on rakennettu arkkitehti Albert Richardtsonin piirustusten mukaan vuosina 1939-41 ja 1941-43 ja laajennettu 1962-63 ja 1968-70 (Olavi ja Kauko Reima) (sr-3).

Ruissalontie 19, vuonna 1950 rakennettu ja 1956 laajennettu vesijohtoliike I. T. Vähälän tehdasrakennus (Laiho-Tuote).

Ruissalontie 23. Turun kaupungin varastorakennus, 1958-59, Talorakennusosasto (A. S. Sandelin).

Ruissalontie 37. GWS:n (OY G. W. Sohlbergin) tehdaskiinteistö, 2 tehdasrakennusta 1950. Rakennusten ja rakenteiden erilaisen luonteen, arvon ja säilyneisyyden vuoksi kunkin kohteen perään on laitettu luokittelun omaava sr-indeksointi osoittamaan, että niille tulee laatia erilainen suojelumääräys.

Rautatien tavara-asema 1935, (Rautatien ja Naantalin pikatien välisellä alueella) Jarl Ungern (sr-3). Raideliikenne on lakkautettu.

Selostuksen liitteessä 2, 12 A-C on esitetty tarkemmin suunnittelualueen kulttuurihistoriallisesti arvokkaat rakennukset.

3.1.3.2 Rakennettu ympäristö, nykytilanne

Vaurioalueet (brownfields)

Keskustan lievealueille on muodostunut hylättyjä, joutilaana olevia tai vajaakäyttöisiä teollisuus- ja kaupallisia alueita sekä rautatiealueita, missä laajentuminen tai uudistaminen on ongelmallista todellisen tai oletetun ympäristön saastumisen takia. Näitä alueita kutsutaan vaurioalueiksi (brownfields).



Vaurioalueet (brownfields)

Osayleiskaavan koko suunnittelualueen pinta-alasta, n. 270 ha, yli puolet on luokiteltava vaurioalueiksi: Satama-alue VR:n itäpuoleiselle radalle saakka, n. 75 ha, eli 28 %, Iso-Heikkilä, n. 45 ha eli 17 %, Kiertotähdentien alue, n. 9 ha, eli 3 %, Tavara-asema, n. 14 ha, eli 5 %, ja radan ja Naantalin pikatien välisellä alueella n. 4 ha, eli vajaat 2 %, yhteensä n. 147 ha joka vastaa noin 55 % kaava-alueesta.

Edellisessä osassa 3.1.3.1 mainittujen rakennuksien ja niiden ympäristöjen lisäksi suunnittelualueen rakennettu ympäristö koostuu alueittain seuraavasti:

Satama ja Turun linna



Kuvakooste satama-alueesta ja Linnanpuistosta

Enimmäkseen sataman toimintaan liittyviä rakennuksia, kuten Viking Linen ja Silja-Tallinkin laivaterminalit, eri huolintaliikkeiden toimintaa palvelevia rakennuksia, ym. toimisto- ja varistorakennuksia.

Iso-Heikkilä



Kuvakooste Patterihaan ja Iso-Heikkilän asuntoalueista, lakkautettu vedenpuhdistamo ja teollisuusalue

Lakkautetun vedenpuhdistamon laitteet ja rakennelmat puhdistusaltaineen. Toimivien sekä toimintansa lopettaneiden toimijoiden tuotanto- varasto- ja toimistorakennuksia, jotka ovat osittain huonokuntoisia.

Päiväkoti, vanhusten palvelutalo, liikerakennuksia.

Radan ja Naantalin pikatien välinen alue



Kuvakooste Uudenkaupungin radan ja Naantalin pikatien välisestä alueesta: Katsastusasema, Postikeskus, Härkämäki, St1:n polttoaineen jakeluasema, päivittäistavarakauppa Lidl, VR:n ratapiha

3.1.4 Tekninen huolto

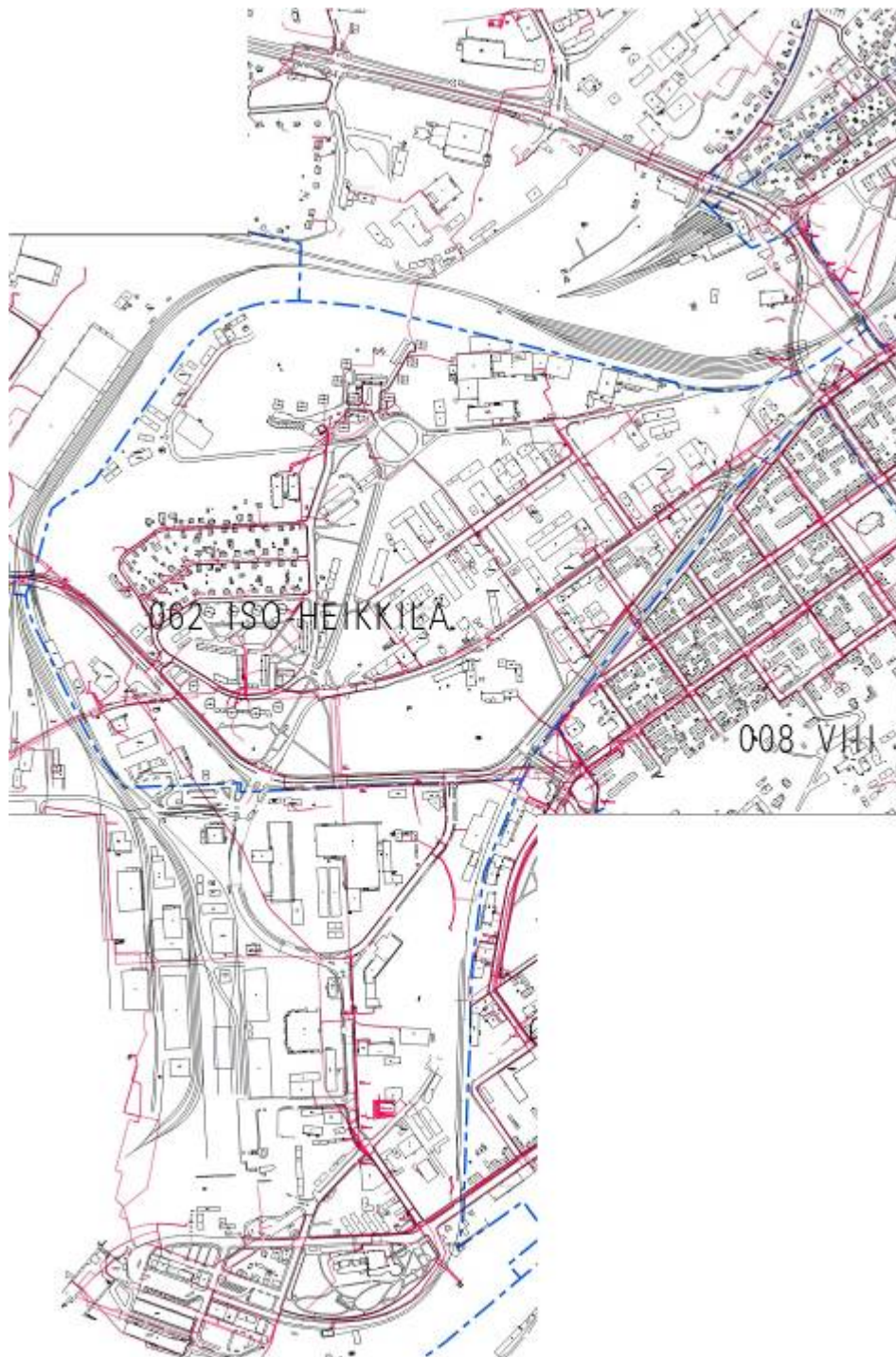
Kaukolämpö



Kaukolämpöverkosto

Muutosalueen kaikki kiinteistöt ovat joko liittyneet tai ovat liitettävissä kaukolämpöverkostoon.

Sähköverkko



Sähköverkosto

Turku Energia Sähköverkot Oy sähköjohdot "Linnakaupunki" alueella:

Nykyinen 110 kV voimansiirtojohto (ilmajohto) sijaitsee Pansiontien reunassa (eteläpuolella) ja Nosturikadun alueella. Voimansiirtojohto kaapeloidaan, jotta kaavan mukainen rakentaminen on mahdollista Nosturikadun alueella. Uusi 110 kV sähköasema (ET-alueena) tarvitaan Latokarin- ja Pansiontien risteykseen. Uuden kaavoituksen tarvitsemat maakaapelit (10 kV ja 0,04 kV) rakennetaan. Samalla nykyiset kaapelit poistuvat käytöstä.

Viemärit ja vesijohdot



Vesi-(sininen) ja viemäriverkosto (pun.)

Turun vesiliikelaitoksen verkostojen sijainti tulee ottaa huomioon alueen suunnittelussa ja rakentamisessa ja verkostot tulee merkitä kaavakarttaan asianmukaisin kaavamerkinnöin.

3.1.5 Liikenne

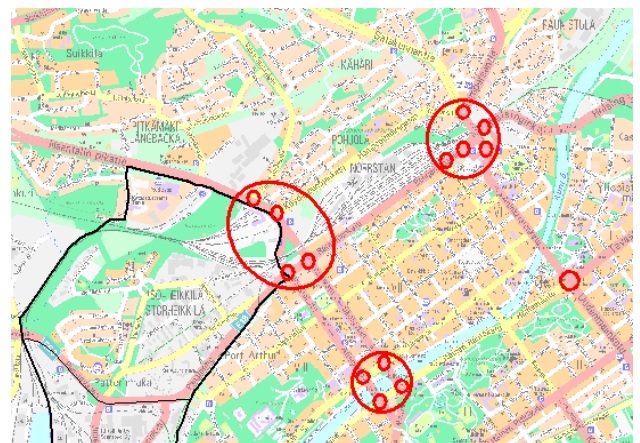
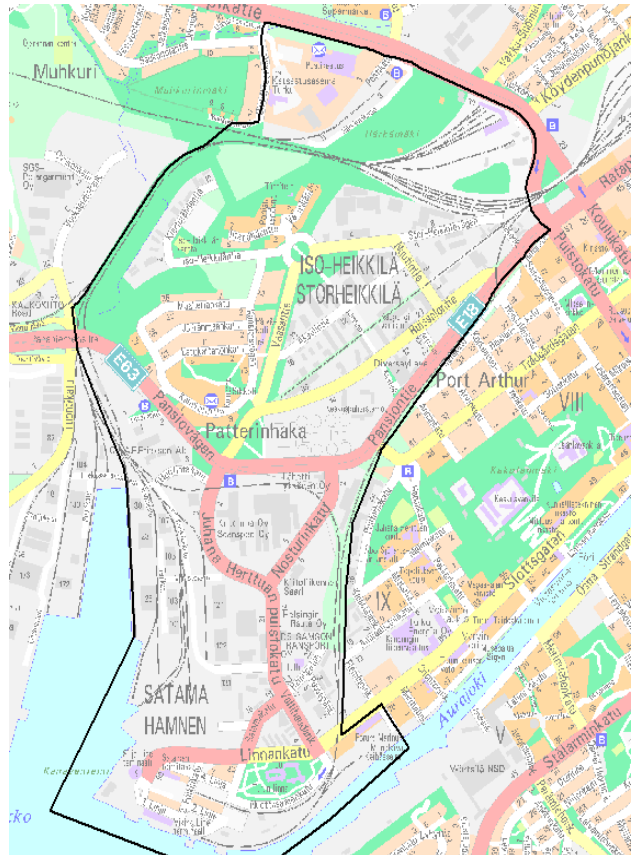
Nykyinen katuverkko

Linnakaupungin osayleiskaava-alue sijaitsee keskustan ruutukaava-alueen länsi- ja luoteispuolella. Osayleiskaava-alueen läpi kulkeva pääväylä, Pansiontie jakaa alueen selvästi kahtia: Iso-Heikkilän ja sataman puoleiseen osaan. Pohjoisessa osayleiskaava-alue rajautuu Naantalin pikatiehen. Liikenne ydinkeskustan suuntaan käyttää Linnankatua ja Ratapihankatua, ja kaupungin eteläosiin yhteytenä on yksisuuntaisten katujen, Koulukadun ja Puistokadun katupari.

Iso-Heikkilässä kokoojakatuina toimivat nykyään Vaasantie, Ruissalontie ja Nuutintie. Muut kadut ovat luokaltaan tonttikatuja. Sataman alueen pääkatuja ovat Juhana Herttuan puistotie, Nosturinkatu ja Satamakatu.

Liikenneverkon kapasiteetti

Kaupungin liikenteen solmupisteitä ovat keskustan nurkkapisteissä olevat pääkatujen risteykset. Niiden välityskyky on jo nykyisillä liikennemäärillä lähes kokonaan käytössä.



Linnakaupungin osayleiskaava-alueen liikenne kuormittaa erityisesti Ratapihankadun ja Vakka-Suomentien välistä liittymäkokonaisuutta. Naantalin pikatiellä on lisäksi jo nyt toimivuusongelmia, ja lisäliikenteen ohjaaminen sille huonontaa tilannetta entisestään. Linnakaupungin uuden maankäytön tuottamasta liikenteestä mahdollisimman suuri osa olisi syytä saada käyttämään joukkoliikennettä ja kevyttä liikennettä.

Osayleiskaavassa tutkitaan mm. Pansiontien liittymien sijaintia ja toimivuutta. Myös yhteyttä Naantalin pikatielle ja sen vaikutuksia liikenneverkon toimivuuteen tutkitaan.

Sataman liikenne

Matkustajaliikennettä oli Turun satamassa vuonna 2006 noin 10 000 matkustajaa päivässä, ja henkilöautoliikennettä matkustajat tuottivat noin 800 ajon/vrk. Turun sataman kautta kulki vuonna 2006 noin 129 000 rekkaa. Tässä luvussa ovat mukana sekä kantasataman että Pansion sataman kautta kulkeneet rekat. Sataman tavaraliikenne vuoden 2006 aikana oli kaikkiaan 4 milj. tonnia, ja 42 % siitä kulki junalautoilla.

Sataman alueella olevat toiminnot tuottavat runsaasti liikennettä. Suurin osa sataman liikenteestä käyttää sataman aidatun alueen kahta pääporttia, joista kulkee kulunvalvonnan mukaan yhteensä noin 2000 ajoneuvoa vuorokaudessa.

1990-luvun lopussa tehtyjen selvitysten mukaan noin puolet Turun sataman tavaraliikenteestä tulee Helsingin suunnasta. Hämeenlinnan ja Tampereen suunnasta tulee kummastakin noin viidennes ja Porin suunnasta noin kymmenesosa tavaraliikenteestä. Tavoitteena on ohjata tulevaisuudessa sataman raskas liikenne Pansion tieltä Suikkilantien kautta myös Helsingin suuntaan valtatielle 1 ja Hämeenlinnan suuntaan valtatielle 10. Kaupunki ja tiehallinto ovat laatineet tämän vuoksi Suikkilantien parantamisesta kehittämisselvityksen, ja tiesuunnitelma on tekeillä.

3.1.6 Ympäristön häiriötekijät

Melu

Melua suunnittelualueella aiheuttavat ajoneuvoliikenne pääkaduilla ja laivaliikenne sekä järjestelytoiminta satama-alueella. Merkittävimpiä melulähteitä ovat Satama, Pansiontie ja Naantalın pikatie.

Kiinteistössä, joka sijaitsee noin 130 m koilliseen Viking Linen terminaalista, on suoritettu meluselvitys, joka perustuu alueelle suunniteltavaan asuintaloprojektiin. Selvityksessä todetaan mm.:

- Pienitaajuuden melun osalta ääneneristävyysvaatimukset ovat vaativaa tasoa (kts. taulukko 8), kun laitureissa on laivoja vain päiväaikaan.
- Pienitaajuuden melun osalta ääneneristävyysvaatimukset ovat erittäin vaativaa tasoa, jos laitureissa on laivoja yöaikaan.
- Pienitaajuuden melun ääneneristävyysvaatimukset ovat nykyisen linja-autoaseman kohdalle suunnitelluille rakennuksille 2–5 dB pienemmät kuin nykyiseen rakennuskortteliin sijoitettavan asuinrakennuksen.
- Ajourampin kolinan melutaso jää asuinhuoneistojen sisällä alle Asumisterveysohjeen ohjearvon. Julkisivun ääneneristävyyteen tulee kiinnittää erityishuomiota. Julkisivun ääneneristävyysvaatimuksen täytyessä pienien taajuuksien osalta, on asuinhuoneistojen kokonaisäänitaso varmasti alle ohjearvojen.

Muita meluselvityksiä ei ole toistaiseksi tehty alueella.

Tärinä

Tärinää voivat suunnittelualueella aiheuttaa laivaliikenne sekä ajoneuvoliikenne pääväylillä.

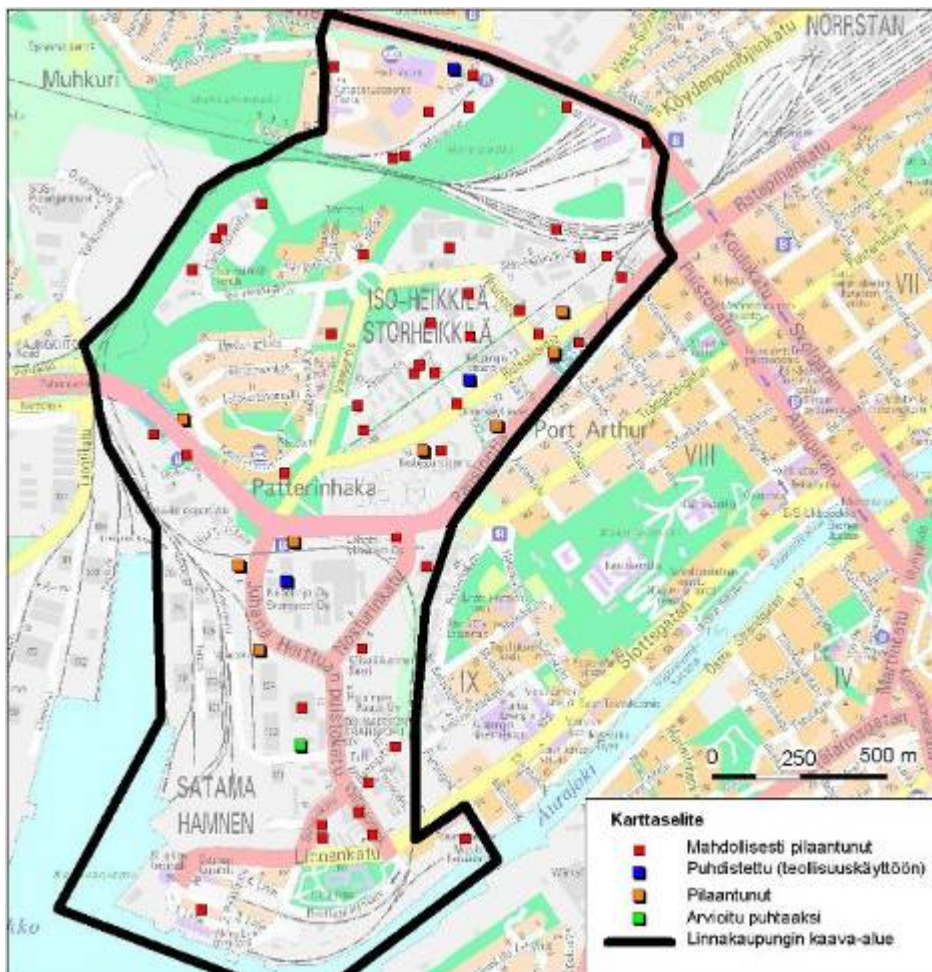
Kiinteistössä, joka sijaitsee noin 130 m koilliseen Viking Linen terminaalista, on suoritettu tärinäselvitys. Selvityksessä todetaan mm:

- Mittaustulosten perusteella satamatoiminnan aiheuttama tärinä ei aiheuta selvityskohteen rakennuksille rakenteiden vaurioriskiä eikä asumisviihtyvyyden tarkastelussa käytetty tunnusluku ylitä uusille normaaleille asuinrakennuksille asetettua suositusarvoa.
- Mittauspisteissä mitattu tärinä on alle ihmisen keskimääräisen havaintokynnyksen. Uudisrakennuksen jäykällä betonivälipohjalla tärinän voidaan arvioida olevan myös alle havaintokynnyksen.

Muita tärinäselvityksiä ei ole toistaiseksi tehty alueella.

Maaperän pilaantuminen

Suunnittelualueella on ollut toimintaa, joka on aiheuttanut paikoitellen maaperän, orsiveden ja pohjaveden pilaantumisen.



Pilaantunut maaperä

Linnakaupungin kaava-alueella olevat mahdolliset PIMA-alueet kartoitettiin hyödyntämällä ympäristönsuojelutoimiston ylläpitämää PIMA-tiedostoa joka on päivitetty keväällä 2007.

1. Mahdollisesti pilaantunut (alueella on ollut/tai on riskitoimintaa, josta voi aiheutua maaperän pilaantumista).
2. Puhdistettu (alue on puhdistettu tiettyyn tasoon, tässä selvityksessä teollisuuskäyttöön soveltavaksi).
3. Pilaantunut (alueella on todettu tutkimuksin pilaantuneisuutta).
4. Arvioitu puhtaaksi (alue on tutkimustulosten perusteella arvioitu puhtaaksi).

Huom! Pisteet tarkoittavat yleensä osaa kiinteistöä tai vaihtoehtoisesti koko kiinteistöä. On huomiotava, että kyseisessä kartoituksessa on merkitty karttaan ainoastaan ne PIMA-kohteet, jotka löytyvät tiedostoista. Alueella on kuitenkin historiallisesti toiminut ja toimii runsaasti riskiluonteista teollisuutta ja pienyritystä, josta on saattanut aiheutua maaperän pilaantuneisuutta, ja josta ei ole tietoa.

Turun kaatopaikkojen historiaselvityksen mukaan (Rauno Lahtinen, 2006), satama-alue (Linnalahden alue-Puhdistamoalue) on laajalti toiminut erilaatuisten maa-ainesten ja jätteiden kaatopaikkana, koska satamaa on laajennettu ja uuttua maapohjaa on tarvittu. Tämä saattaa vaikuttaa PIMA-kohteita lisäävästi.

Suunnittelualan maaperän pilaantuneisuutta on tarkemmin tutkittu lakkautetun keskuspuhdistamon alueella. 14.12.2006 Turun vesilaitoksen teettämässä selvityksessä ilmenee, että suuri osa alueen maaperästä on voimakkaasti pilaantunut, ja että varsinkin maankäytön muuttaminen asuintarkoituksiin edellyttää ongelmajätteen luokiteltavan maa-aineksen poistamista. Toimenpiteen kustannusten on arvioitu olevan noin 15 000 000 €. Muilla alueilla ei ole suoritettu tarkempia maaperätutkimuksia.

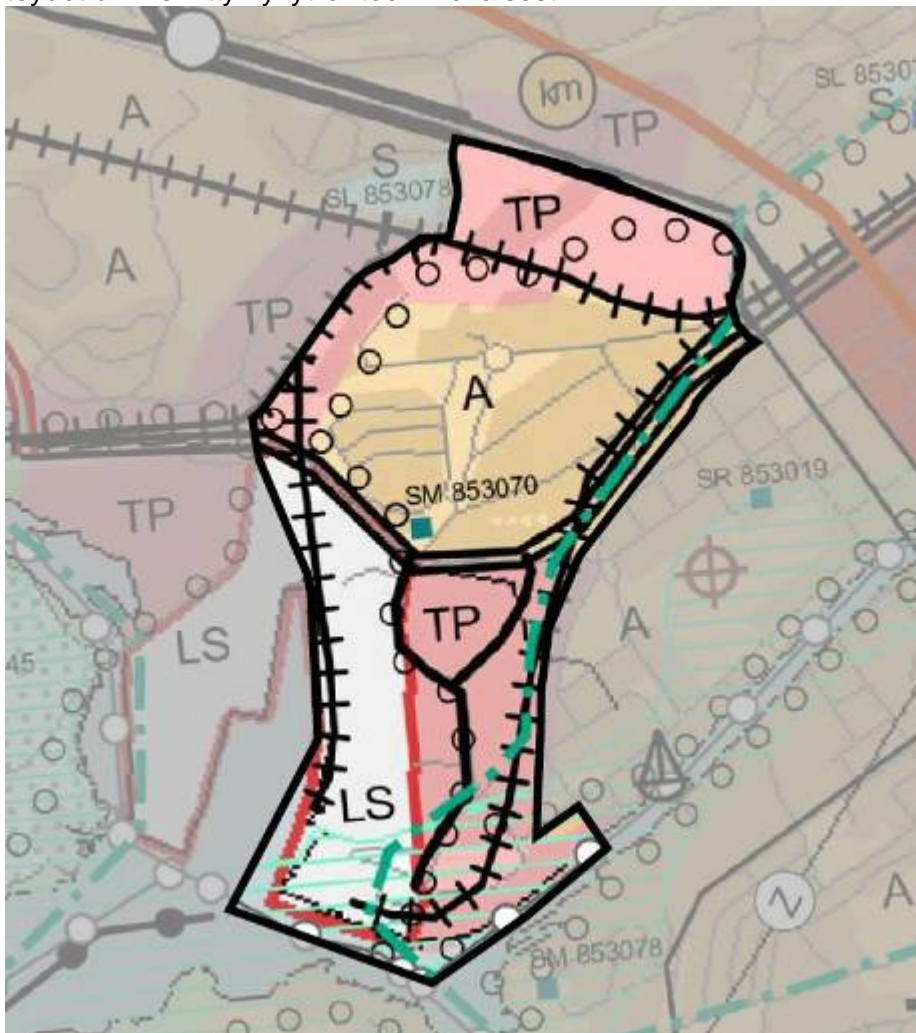
3.2 Suunnittelutilanne

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (Vnp 30.11.2000) tehtävänä on varmistaa valtakunnallisesti merkittävien asioiden (mm. matkakeskus, ratapihatoiminnot) huomioon ottaminen alueidenkäytön suunnittelussa. Osayleiskaavan tulee edistää valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumista.

Maakuntakaava

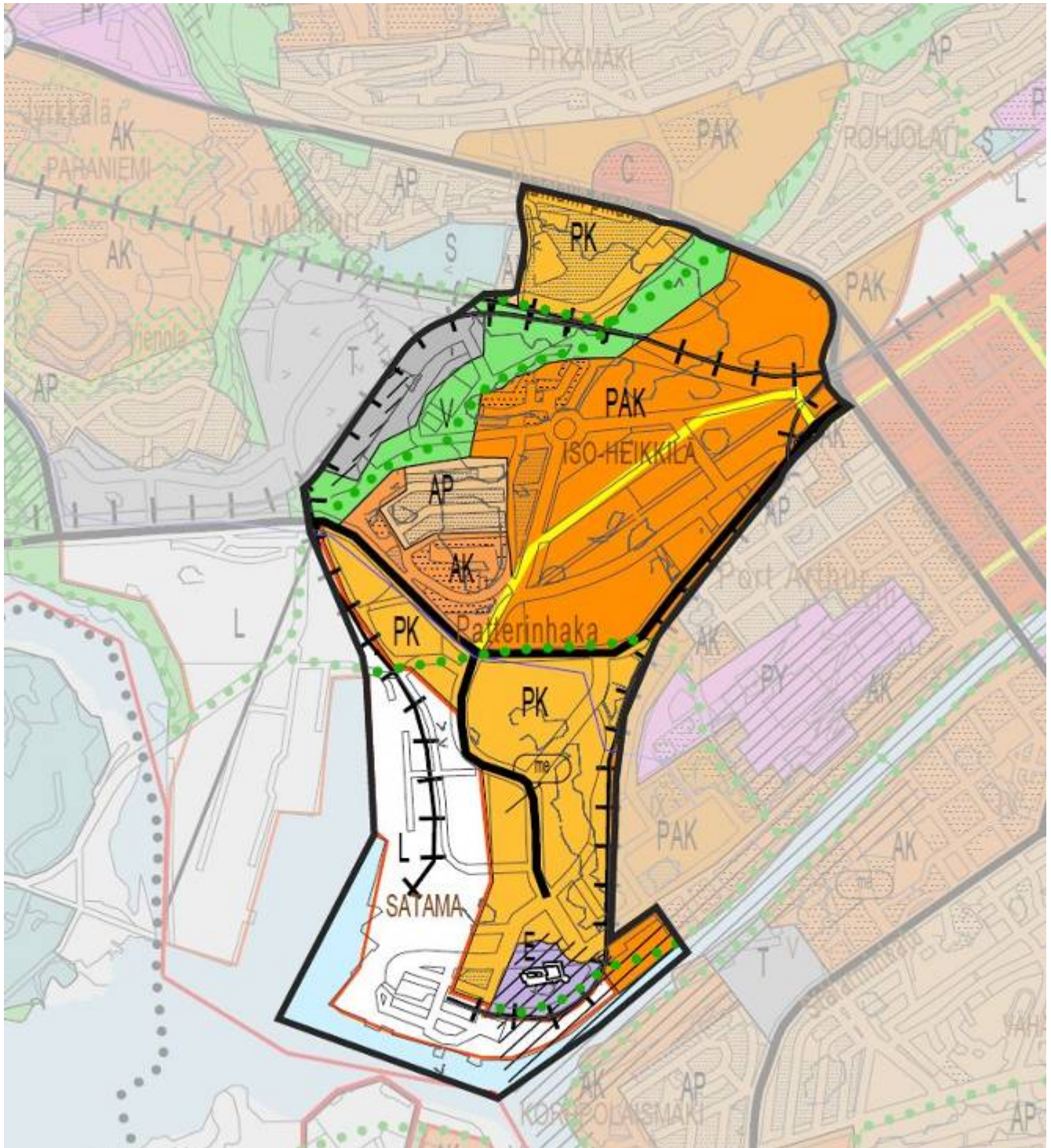
Maakuntakaava (YM 23.8.2004) ohjaa osayleiskaavan laatimista. Maakuntakaavassa osa-alueet jakautuvat seuraavasti: Sataman kaupunginosassa 061 satama-alue (LS) on rajattu siten, että Juhan Herttuan puistokadun länsipuolelle jää osa työpaikka-alueeksi, muu osa on kokonaan työpaikka-alue (TP). Suurin osa Iso-Heikkilästä (062) on taajamatoimintojen aluetta (A), lukuun ottamatta luoteis- ja pohjoisreunoilla olevaa työpaikka-alueen vyöhykettä (TP). Uudenkaupungin ja Naantalin pikatien välinen alue (Pitkämäki 074) on merkitty työpaikka-alueeksi (TP). Liikenneväylät ja ratayhteydet on merkitty nykytilanteen mukaisesti.



Ote maakuntakaavasta

Yleiskaava

Oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa 2020 (Kv 18.6.2001) suunnittelualue on jaettu seuraavasti: Satama-alueen (kaup.osa 061, LS) rajausta noudattaa nykyisten satamatoimintojen aluetta, muilta osin alue on pääasiassa palvelujen ja hallinnon aluetta (PK), lukuun ottamatta Turun linnan ja maksiinien aluetta, jossa on Erityisalueen varaus (E), ja Linnan itäpuolella olevaa osa-aluetta, joka on Työpaikkojen ja Asumisen aluetta (PAK). Iso-Heikkilässä on varaus joukkoliikennepainotteiselle kadulle.

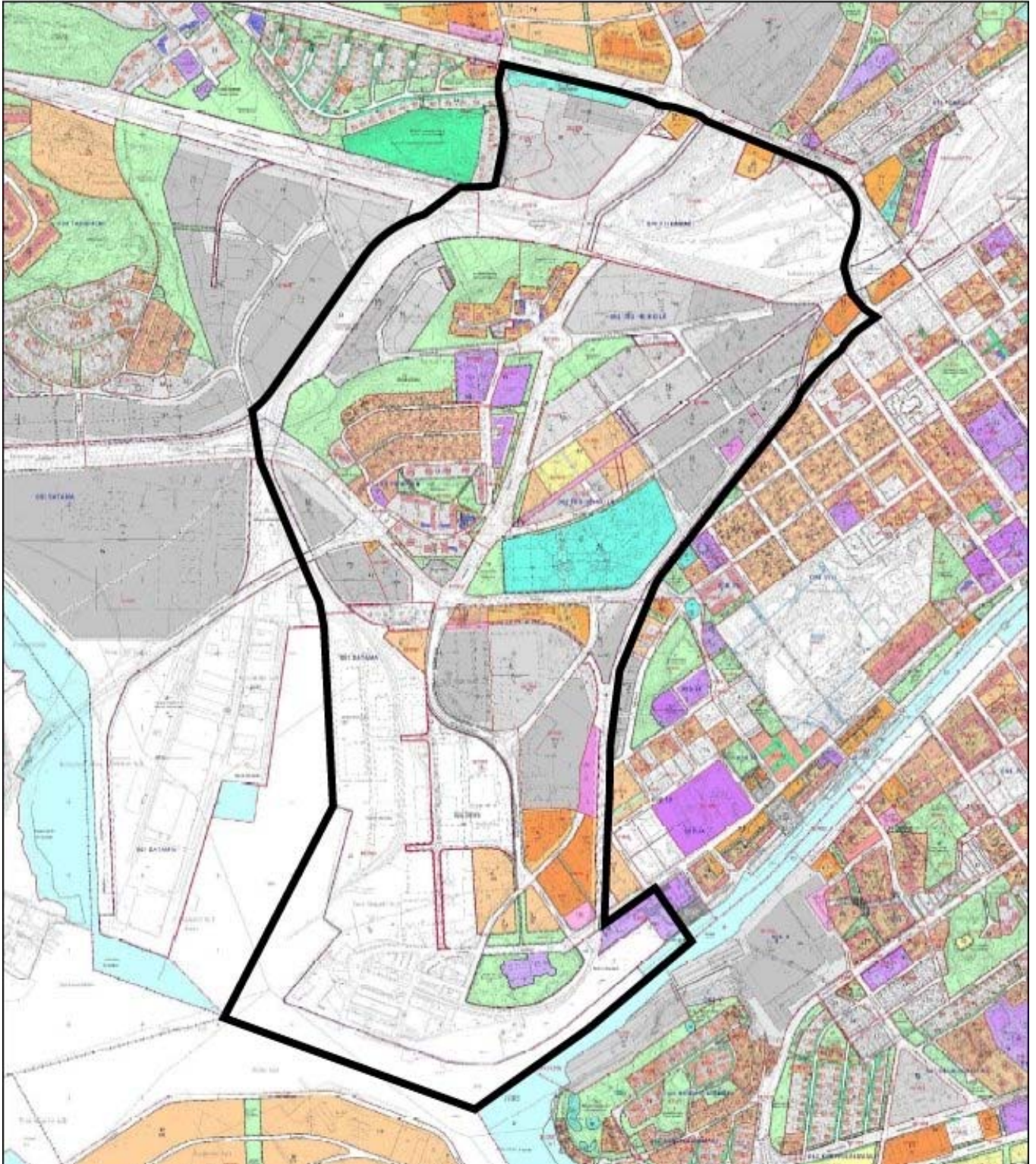


Ote yleiskaavasta 2020

Asemakaavat

Koko alue on asemakaavoitettu.

Voimassa olevat, vuosina 1945-2004 vahvistetut asemakaavat suunnittelualueella noudattavat pääpiirteittäin nykyistä maankäyttöä.



Ote ajantasaisesta asemakaavakartastosta

Maanomistus

Kaava-alue on pääosin Turun kaupungin omistuksessa. Turun linnan rakennusalueen omistaa Suomen Valtio, entisen Rettigin tehtaan alueen omistaa Kiinteistö Oy Satamakeskus, rautateiden rata-alueita omistavat Ratahallintokeskus, Senaatti Kiinteistöt Oy tai VR-Yhtymä Oy. Postikeskuksen tontin omistaa Itella Oyj. Muut harmaalla merkityt alueet ovat joko eri yhtiöiden tai yksityisten henkilöiden omistuksessa.



Suunnittelualan maanomistus. Vihreät alueet ovat Turun kaupungin omistuksessa

3.3 Suunnittelualuetta koskevat päätökset ja suunnitelmat sekä niihin liittyvät selvitykset

Käsittelyaikataulu

| | |
|----------------------|--|
| 20.9.2007 | Vireilletulo Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) Mielipiteet |
| 9.10.2007 | Aloituskokous viranomaisille ja kaupungin hallintokunnille ym. |
| 2.12.2008 | Ympäristö- ja kaavoituslautakunta hyväksynyt kaavaluonnoksen |
| 12.1.2009 | Kaupunginhallitus hyväksynyt luonnoksen |
| 5.2.-4.3.2009 | Kaavaluonnos nähtäville kaupunginhallituksen hyväksymässä muodossa Lausuntopyyntö 4.3.2009 mennessä |

Osayleiskaavan luonnosvaiheessa on laadittu koko aluetta kattavia perusselvityksiä, ks. Liite "Perusselvitykset".

4 TAVOITTEET

4.1 Päätaoitteet

Valtuustoryhmien välinen sopimus 2005 – 2008:

- Taioitteena on alueen hyödyntäminen asumis-, toimisto- ja liiketilakäyttöön, sekä luoda Turkuun ainutlaatuinen merellinen kaupunginosa.
- Alueen vahvaa matkustaja- ja risteilytoimintaa kehitetään siten, että uudistukset vaikuttavat positiivisesti satamaan ja tuovat matkailulle huomattavaa lisäarvoa.
- Uudistamisen lähtökohtana on, että nykyiset satamatoiminnot ja satamassa toimivien yritysten liiketoiminta jatkuu keskeytyksettä ja liiketoimintaedellytykset paranevat.

Yleistavoitteet:

- Linnakaupungin aluetta kehitetään kaupungin keskustarakennetta täydennettäväksi kokonaisuudeksi.
- Vajaassa ja epämääräisessä käytössä olevien satama- ja teollisuusalueiden maankäyttöä tehostetaan. Osa alueista muutetaan asumiskäyttöön.
- Hajanaisten alueiden yleisilmettä parannetaan ja rakennettua ympäristöä ehos-tetaan ja muutetaan kaupunkimaiseksi.
- Luodaan edellytykset Turun linnan aseman korostamiseksi kansainvälisenä his-toriallisena nähtävyytenä.
- Sataman matkustajatoiminnot kytetään rakenteellisesti ja toiminnallisesti muun alueen uusiutuvaan rakenteeseen.
- Suunnitelman toteuttamiselle asetetaan vaiheistettu aikataulu, tavoitevuosi 2030.
- Linnakaupunki kehitetään joukkoliikenne- ja pyöräilykaupunginosaksi.
- Osa-alueiden suunnittelussa, asemakaavoituksen ohjeena, on sekä rakentami-ssa että liikennejärjestelyissä pidettävä kestävän kehityksen periaatetta ensi-sijaisena.

Linnakaupungin osayleiskaavan yksi keskeisimpiä taioitteita on luoda edellytykset kehittää aluetta noudattamalla kestävän kehityksen periaatteita, jotka ovat:

ekologinen,
taloudellinen sekä
sosiaalinen ja kulttuurinen kestävyys.

Osayleiskaavan tarkoituksena on yhdyskuntarakenteen ja maankäytön yleispiirteinen ohjaaminen sekä toimintojen yhteen sovittaminen taioitteena hyvän elinympäristön edellytysten luominen ja kestävän kehityksen edistäminen.

Tavoitteena on kaupunkirakenteen tiivistäminen seudullisesti keskeisillä alueilla. Suunnittelualueita kehitetään monipuolisina palvelujen ja työpaikkojen, asumisen ja vapaa-ajan alueina. Elinympäristön viihtyisyyttä ja alueen vetovoimaisuutta pyritään parantamaan kiinnittämällä huomiota ajalliseen kerroksellisuuteen sekä maisemakuvaan sopeutuviin ja mittakaavaltaan ihmisläheisiin rakennettuihin ympäristöihin. Tavoitteena on myös suojella kulttuurihistoriallisesti arvokkaat rakennukset.

Osayleiskaavassa tutkitaan joukkoliikennepalvelujen merkittävää parantamista, mm. myös ottamalla käyttöön raitiovaunuliikennettä. Tavoitteena on kasvattaa huomattavasti suunnittelualueen asukasta ja työpaikkamääriä; Sataman ja VR:n radan väliselle alueelle ("Le Petit Havre") suunnitellaan asuamista noin 1500 hengelle ja noin 500 uutta työpaikkaa. Iso-Heikkilän alueen uusien asukkaiden määräksi on asemakaavan valmistelun yhteydessä arvioitu noin 3000 henkeä, ja noin 5500 uutta työpaikkaa Iso-Heikkilän ja "Radantaus" -alueilla (Pitkämäki).

Yhdyskuntarakenteen kehittämisessä pyritään parantamaan liikkumisen turvallisuutta ja edistämään joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen edellytyksiä. Liikennejärjestelmää suunnitellaan ja kehitetään kokonaisuutena, joka käsittää eri liikennemuodot ja palvelee sekä asutusta että elinkeinoelämää. Eensisijaisesti kehitetään olemassa olevia pääliikenneyhteyksiä ja -verkostoja. Tavoitteena on varata riittävät alueet jalankulun ja pyöräilyn verkostoja varten sekä parantaa verkostojen jatkuvuutta ja monipuolisuutta.

Kaavan valmistelussa kiinnitetään huomiota ihmisten terveydelle aiheutuvien haittojen ja riskien ehkäisemiseen ja olemassa olevien haittojen poistamiseen tai vähentämiseen.

Oikeusvaikutteisena laadittavassa osayleiskaavassa muotoillaan tavoitellun kehityksen periaatteet ja osoitetaan tarpeelliset alueet yksityiskohtaisen kaavoituksen ja muun suunnittelun perustaksi. Osayleiskaava korvaa alueella voimassa olevan yleiskaavan.

Linnakaupunki-alueen osayleiskaavassa on tarkoitus määrittää alueiden käyttötarkoitus sekä sallittu rakennusten enimmäiskerrosluku. Lisäksi määritetään suojeltavat kohteet ja alueen liikenneverkko.

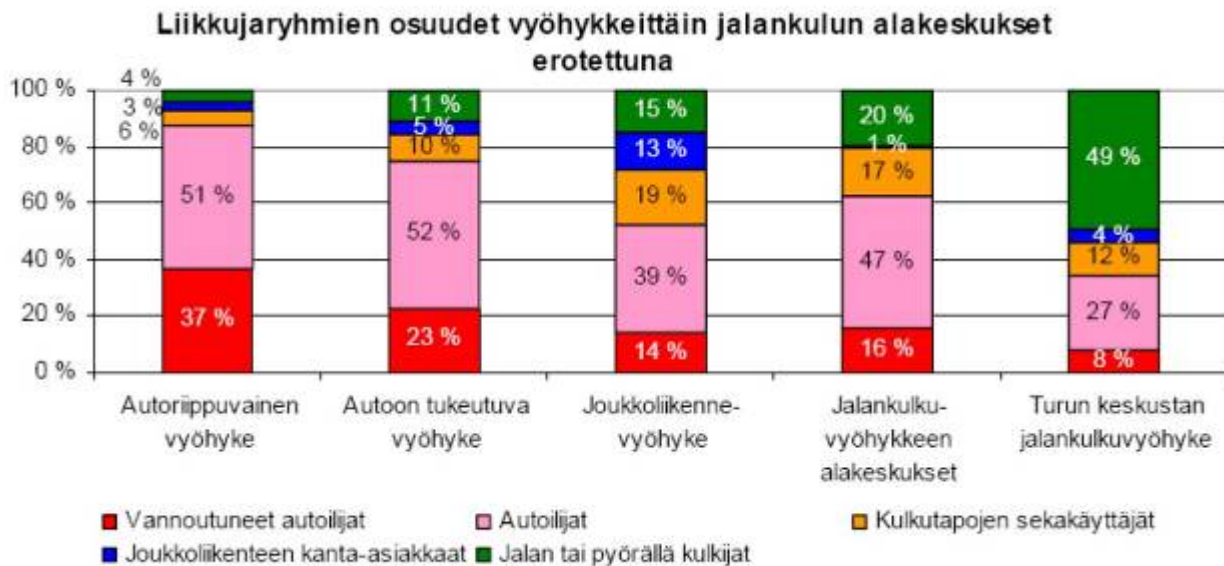
4.2 Liikenteelliset tavoitteet

Tavoitteena on, että osayleiskaava-alueen uusi maankäyttö ei lisää henkilöautoilun osuutta Turussa tehtävistä matkoista. Tavoitteena on siis rakentaa Linnakaupungista pyöräily- ja joukkoliikennekaupunginosa, jossa asuvat ihmiset liikkuvat pääosin jalan, pyörällä ja joukkoliikenteellä.

Tavoitteellinen jakauma kulkijaryhmiin on:

- jalan ja pyörällä kulkijat 45 %
- joukkoliikenteen kanta-asiakkaat 18 %
- kulutapojen sekakäyttäjät 12 %
- "vannoutuneet" autoilijat 10 %

Tavoitetta voi verrata Turun nykyisiin jakaumiin, jotka on esitetty alla olevassa kaaviossa. Liikenne­ministeriön teettämässä KULKURI-tutkimuksessa Linnakaupungin alue on osa keskustan jalankul­kuvyöhykettä, jossa kyselyyn vastanneista noin puolet liikkuu pääosan matkoistaan jalan tai pyörällä.



Lähde: Liikkujaryhmät Turun seudun aluerakenteessa. Liikenneministeriön julkaisu 42/2007.

4.4 Tavoiteaikataulu

| | |
|-----------|--|
| VIII 2010 | Kaavaehdotus ympäristö- ja kaavoituslautakuntaan |
| IX 2010 | Kaavaehdotus kaupunginhallitukseen |
| XI 2010 | Kaavaehdotus lausunnoille |
| XII 2010 | Kaavaehdotus nähtäville kaupunginhallituksen hyväksymässä muodossa |
| II 2011 | Kaavaehdotuksen hyväksyminen |

Osayleiskaavan tavoiteaikataulu

5 OSAYLEISKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

5.1 Osayleiskaavan suunnittelun tarve

Osayleiskaava laaditaan Turun kaupungin aloitteesta ja se liittyy laajempaan keskustan osayleiskaavoitustyöhön, jonka vireillepanosta kaupunginvaltuusto päätti Turun yleiskaavan 2020 jatkotoimenpiteenä.

Merkittäviä muutoksia aiheuttavia tekijöitä alueella ovat jätevedenpuhdistamon siirtyminen Kakolan kallioluoliin ja muutokset rautateiden ja sataman toiminnassa sekä monien vanhojen kaupungin vuokramaalla sijaitsevien teollisuuskiinteistöjen vuokrasopimusten päättyminen ja yritysten siirtyminen vähitellen niiden toiminnalle kaupunkirakenteessa paremmin soveltuville paikoille.

Turun kaupunginvaltuuston ryhmien välisessä sopimuksessa valtuustokaudelle 2005-2008 on päätetty selvittää mahdollisuutta yhteiseen alueelliseen satamaan sekä yhdistää maa-, meri- ja ilmayhteydet eri liikennemuodoittain toimivaksi verkostoksi. Edelleen on päätetty käynnistää Aurajokisuun, Turun linnan ympäristön ja osin kantasataman osayleiskaavan valmistelu, jonka tavoitteena on alueen asumis-, toimisto- ja liiketilakäyttöön hyödyntämisen lisäksi luoda Turkuun ainutlaatuinen merellinen kaupunginosa. Alueen vahvaa matkustaja- ja risteilylaivatoimintaa on myös tarkoitus kehittää siten, että uudistukset vaikuttavat positiivisesti satamaan ja tuovat matkailulle huomattavaa lisäarvoa. Nykyisten satamatoimintojen ja satamassa toimivien yritysten liiketoiminnan tulisi kuitenkin jatkua keskeytyksettä ja toimintaedellytysten parantua.

5.2 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

Linnakaupungin osayleiskaavatyön perusteena on Turun kaupunginvaltuuston ryhmien välinen sopimus valtuustokaudelle 2005-2008.

5.3 Osallistuminen ja yhteistyö

5.3.1 Osalliset

Osallisia ovat alueen maanomistajat ja ne, joiden asumiseen, työntekoon ja muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, sekä viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään:

- Suunnittelualueen ja naapuruston maanomistajat, vuokralaiset, asukkaat, yritykset ja käyttäjät.
- Viranomaiset, kaupungin hallintokunnat: Liikenne- ja viestintäministeriö, Varsinais-Suomen liitto, Lounais-Suomen ELY-keskus, Ratahallintokeskus, VR-Yhtymä Oy, Itella Oyj, Museovirasto, Ympäristö- ja kaavoitusviraston asemakaava-, joukkoliikenne-, rakennusvalvonta-, suunnittelu- ja ympäristönsuojelutoimistot, Kiinteistöliikelaitos, Tilaliikelaitos, Vesiliikelaitos, Liikuntapalvelukeskus, Maakuntamuseo, Museokeskus, Nimistötoimikunta, Koulutoimintakeskus, Sosiaalikeskus, Kulttuuritoimi, Terveystoimi, Varsinais-Suomen pelastuslaitos, Turku Energia, Turun Satama.
- Kansalais- ym. järjestöt: Turkuseura, Varsinais-Suomen kiinteistöyhdistys ry., Turun Pientalojen Keskusjärjestö ry., Turun Yrittäjät, Turun kauppakamari, Turun luonnonsuojeluyhdistys ry., Portsas ry.

5.4.2 Vireilletulo

Kaavoituksen vireille tulosta on ilmoitettu kaavoituskatsauksessa 2007.

5.4.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on julkaistu 20.9.2007.

Kaavaluonnos ja perusselvitykset ovat olleet nähtävillä 26.1.–24.2.2009 välisenä aikana. Aineistoon on voinut tutustua myös kaupungin internet-sivuilla.

Osayleiskaavan laatimisvaiheet sekä osallistumisen ja vuorovaikutuksen järjestäminen on kuvattu osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa (selostuksen liite 3).

Lausunnot kaavaluonnoksesta

Kaupunginhallituksen 12.1.2009, § 16 päätöksen mukaisesti pyydettiin osayleiskaavasta alustavat lausunnot, ja niitä on annettu 17 kpl:

1) *Lounais-Suomen ympäristökeskus (nykyinen Varsinais-Suomen ELY-keskus, 9.3.2009):*

- Kaavoitukselle asetetut tavoitteet ovat oikein.
- Kaavoituksessa on otettava huomioon, että Turun linna puistoineen on nimetty valtakunnallisesti merkittäväksi kulttuuriympäristöksi.
- Sataman toimintaedellytykset ja kehittämismahdollisuudet on huomioitava.
- Maaperän osalta voidaan hyödyntää Hämeen ympäristökeskuksen käynnistämän pilaantuneiden teollisuusalueiden uudelleenkäyttöhankeeseen PIUHA tuloksia.
- Kulkuyhteys Ruissaloon tarpeen osoittaa.
- Perusselvitysten aineisto on kattava, tavoiteosio järjestelmällinen ja valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukainen, kuten mm. pyrkimys hyödyntää ns. brownfields-alueita tehokkaaseen asuntorakentamiseen.
- Ehdotetut eri alueiden rakentamisperiaatteet ovat varsin sopivia ja rohkeat ehdotukset alueen ilmeen kohottamiseksi kiinnostavia. Myös Kirstinpuiston alue olisi sopiva korkeampaan rakentamiseen eikä entisen puhdistamon alueellekaan pidä jättää matalaa rakentamista ainoaksi suunnittelun vaihtoehdoksi.
- Kaavan laadinta voi jatkua asetettujen tavoitteiden mukaisesti lähtökohtina olevat reunaehdot huomioon ottaen.

2) *Museovirasto, 30.3.2009:*

- Museovirasto yhtyy arvioon linnan lähiympäristön kohentamisen ja selkeyttämisen tarpeesta, mutta pitää ongelmallisena tavoiteltua linnan irrottamista visuaalisesti ympäristöstään kaava-suunnitelman puitteissa. Linnan ja viereisen satama-alueen läheisyyttä pidetään luontevana, historiallisen kehityksen perustelevana naapuruutena. Satama-alueen haitallinen vaikutus linnan arvoon jää suunnitelmassa täsmentämättä. Ympäristön kohentaminen ei edellytä satama-alueen kehittämisen kytkemistä linnan aseman korostamiseen.
- Suunnitteluaineisto on liian yleispiirteinen, jotta linnan ympäristön kaavaillusta kohentamisesta sekä satama-alueen kehittämisen vaikutuksista muodostuisi riittävän konkreettinen käsitys. Jatkosuunnittelussa tulee vielä perusteellisesti selvittää linnan ympäristön kehittämistarpeita ja -keinoja.

3) *Museokeskus, 18.3.2009:*

- Perusselvitysten liitteissä 12 A–C on puutteita, joita tulee korjata kaavaluonnoksen jatkotyöstön yhteydessä yhteistyössä Maakuntamuseon kanssa. Brownfields-alueilla on historiaan pohjautuva ominaisuus, joka tulee nivoa tulevaan kaupunkirakenteeseen. Kaavaluonnoksen akvarellimaisuudesta johtuen tavoitteet ovat utuisia, ja niiden mukaan on vaikea soveltaa Maankäyttö- ja rakennuslain pykälää kulttuuriarvojen vaalimisesta. Maakuntamuseo on nostanut uusiksi suojelun kohteiksi harkittavaksi Ruissalontie 19:ssä, 20:ssä ja 37:ssä sijaitsevat teollisuus- ja varistorakennukset, jotka tulisi ehdottomasti suojella.
- Koko alueella on liian vähän puistoja. Mm. Linnankentän alueella tulisi tutkia Victor von Steindinkin 1790-luvulla luoman englantilaisen puutarhan palauttamista.
- Vaihtoehto Turva muodostaa paremman lähtökohdan alueen eteläosien jatkosuunnittelulle. Mm. Rettigin tupakkatehtaan säilyttämistä kokonaisuudessaan pidetään tavoiteltavana.
- SailCity-pilvenpiirtäjän toteuttaminen on periaatteessa mahdollista, jos se sijoitetaan riittävän etäälle Turun linnasta ja ruutukaava-alueesta, ja jos se ei muodosta kilpailevaa elementtiä Tuomiokirkon ja Mikaelinkirkon torneille.

4) *Joukkoliikennetoimisto, 23.2.2009:*

- Tavoiteosassa kohdassa ”Linnakaupunki joukkoliikennekaupunginosana” oleva linja-autotaulukko tulee päivittää.
- Todetaan, että Turun seudun joukkoliikenne 2020-pikaraitiotien väliraportti on huomioitu vaihtoehdossa URBAN 2020.

5) Rakennusvalvontatoimisto, 6.3.2009:

- Ei ole huomautettavaa. Rakennusvalvontatoimisto yhtyy kaupunkikuvaneuvottelukunnan kannanottoon: ”Suunnitellaan yhtenäistä inhimillistä kaupunkia välttämättä massiivisuutta. Harkitaan rakennusten korkeutta ja kehitellään vesiaiheita edelleen.”

6) Sosiaali- ja terveystoimen johtoryhmä, 24.3.2009:

- Linnan ympäristön rauhoittaminen on erinomainen tavoite. Pidetään merkittävänä, jos tulevaisuudessa voitaisiin turvata linnan eteläpuolinen alue joen rantaan saakka, ja samalla yhteys Aurajokeen.
- Raitiotie junan korvaajana on houkutteleva ratkaisu ja sopii hyvin alueen suunniteltuun imagoon. Matkustajakapasiteetti tulee selvittää, sama vaihtoehto Linnankatua pitkin.
- Vuorovaikutusta asumisen ja satamatoimintojen välillä on pohdittu liian vähän – asiaa tulee tutkia IVA:n avulla.
- Lisääntyvää liikennettä ei voida ohjata Portsan ja Ratapihankadun läpi.
- Pilvenpiirtäjän tarkoituksenmukaisuus ja hyödyllisyys on kyseenalainen: Turvallisuusriski eikä sovi Turun kaupunkikuvaan.
- Suunnittelussa tulee huomioida väestön ikärakenteen monipuolisuus, julkisten palvelujen tarvetta ja mitoitusta sekä vanhusten ja lasten turvallisuustekijät.
- Kunnianhimoinen suunnitelma, joka tulisi toteuttaa ilman lyhytnäköisiä uhrauksia.

7) Kiinteistöliikelaitoksen johtokunta, 26.3.2009:

- Linnakaupungin aluetta tulee rakentaa vähintään samalla tehokkuudella kuin muut kaupungin keskusta-alueet. Tehokkaampaakin rakentamista perustellaan sillä, että aluetta voidaan suunnitella ilman vanhojen rakenteiden asettamia velvoitteita. Näin ollen vaihtoehtoa ”Urban” tulee tarkistaa tehokkaammaksi.
- Koulukadun ja Ratapihankadun risteyksen ajoneuvomääriä voidaan keventää ohjaamalla Satama-alueen liikennettä Rauman suuntaan katuyhteydellä välillä Vaasantie-Pitkämäenkatu tai Naantalin pikatie-Pansiontie.
- Junarata tulee säilyttää nykyisellä paikalla, koska se voi tulevaisuudessa palvella sekä Linnanfältin että Linnakaupungin aluetta optimaalisesti.
- Ottaen huomioon Vaasanpuiston alueen pilaantuneen maaperän poistamisen kustannuksia (n. 14 milj.), alueelle tulee osoittaa riittävästi rakennusoikeutta, jotta alueen asuinkäyttöönotto on taloudellisesti mahdollista.
- Kirstinpuiston alueella toimiville yrityksille on osoitettava korvaava paikka elinkeinonsa harjoittamiseen ennen alueen käyttötarkoituksen muuttamista, ja samalla tulee selvittää maaperän puhdistamisen tarvetta.
- Kiertotähdentien alue tulee osoittaa kokonaisuudessaan satama-alueoiminnoille, myös alueen viereinen peltoalue, jonka käyttäminen virkistykseen on mahdotonta.

8) Nimistötoimikunta:

- Kaavaluonnoksessa poistettavaksi Linnankadun osalle, Turun linnan kohdalla, esitetään nimeksi ”Kuningattarenkatu”.

9) Turun vesiliikelaitos, 26.2.2009:

- Vesilaitoksen verkostojen sijainti tulee ottaa huomioon alueen rakentamisessa ja mahdollisten käyttötarkoitusten muuttuessa (esim. vanha puhdistamotontti).

10) Turun Seudun Vesi Oy, 19.2.2009:

- Linnakaupungin osayleiskaavaluonnoksen alueella ei ole Turun Seudun Vesi Oy:n omistuksessa olevia rakenteita, eikä myöskään suunnitelmia uusien rakenteiden sijoittamisesta alueelle.

11) Turku Energia, 1.3.2009:

- 110 kV sähköasemalle tulisi varata n. 4500 m²:n rakennuspaikka EN-alueena keskeisellä paikalla, esim. Pansiontien, Vaasantien, Juhana Herttuan puistokadun ja Huolintakadun risteykseen.
- Turku Energia Sähköverkot Oy:n voimansiirtojohto tarvitsee johtokatualueen, jonka leveys on yhteensä 46 m.

3.9.2009:

- Turku Energia Sähköverkot Oy on valmis purkamaan 110 kV ilmajohtoyhteyden ja korvaamaan sen uudella 110 kV kaksoismaakaapelilla. Uusi maakaapeli sijoitetaan katualueille, ja sen vaatiman rasitealueen leveys on 3 m.

12) Turun luonnonsuojeluyhdistys ry., 3.3.2009:

- Perusselvityksissä, liitteessä 13 A mainitut puistoalueet tulisi varustaa suojelumerkillä, ja asuinalueiden yhteyteen on perustettava riittävästi puistoalueita ja viheraukioita.

Ehdotetaan:

- Patterinhaan kedon rauhoittamista luonnonsuojelualueeksi.
- Luontoselvityksessä ehdotettua lepakkojen esiintymispaikkojen kartoittamista.
- Vedenpuhdistamoalueen iäkkäiden puuistutuksien säilyttämistä.
- Suunniteltu Juhana Herttuan puistokatu voi myös toimia viherväylänä Linnasta alueen pohjoisiin alueisiin.
- Kävelysillan rakentamista radan yli Iso-Heikkilästä Härkämäkeen (Pitkämäki).
- Muhkurinmäestä alavirtaan Kuninkojalle avoväylä Pansiontietä pitkin Linnan vallihaudan kautta Aurajoen suulle, noudattaen Engelin asemakaavaa 1828. Samaa reittiä pitkin myös kevyen liikenteen väylä.
- Osan Linnankentän paljastamista.
- Kannatetaan tavoitetta kehittää Linnakaupungista pyöräily- ja joukkoliikennekaupunginosa, sekä keskitettyjä pysäköintilaitoksia.

13) Turkuseura – Åbosamfundet r.y., 13.3.2009:

- Tavoiteasettelu myönteinen, mutta valtuustoryhmien asettama merellisyyden tavoite on vaikeasti toteutettavissa.
- Satama-alueen suunnittelu muihin tarkoituksiin edellyttää alueen ulkopuolella tehtävien ratkaisujen selvittämistä.
- Nopea rautatieyhteys satamasta keskustaan on turvattava.
- Tarve varautua uuteen ajoväylään keskustan länsipuolella, Hirvensalosta pohjoiseen.
- Satama-alueesta rantakaista asunnoille?
- Yhteys Ruissaloon parannettava, esim. jatkamalla Aurajokivarren kevyen liikenteen väylää Linnanpuistosta lähtevällä vesitieyhteydellä.
- Linnan aseman korostaminen hyvä asia.
- Viheralue-esitykset vajavaisia, linna voitaisiin palauttaa alkuperäisiin saariolosuhteisiin.
- Perusratkaisuksi valittava Urban-vaihtoehto.
- Vaasanpuistoon vaihtoehtona yhdelle 35-kerroksiselle tornille 4-5 tornia, Le Petit Havren aluetta voisi vastaavasti keventää.

14) Turun Kauppakamari, 25.3.2009:

- Sataman toimintaedellytyksien turvaaminen on hyvä, ja pyrkimykset asuntorakentamiselle satama-alueen läheisyyteen on pysäytettävä, taattava satamalle tilat volyymien merkittävälle kasvulle.
- Juhana Herttuan puistokadun itäpuolta ja Pansiontien pohjoispuolta tulisi varata yksinomaan työpaikka-alueeksi.
- Visio vuodelle 2040, jossa osa satama-alueesta muutetaan asunto-, palvelujen ja työpaikkojen alueeksi, on siltä osin jätettävä pois kokonaisuudessaan, koska se tuhoaisi sataman toimintaedellytykset.
- Satamassa toimivien yritysten näkökanta on huomioitava
- Nykyisen satama-alueen käyttöä ei pidä suunnitella muuhun kuin satamatoimintojen kehittämiseen.

15) Turun Yrittäjät ry., 23.2.2009:

- Sataman toiminnot ja mahdollinen laajentuminen tulee turvata.
- Asuntoja ei tule sijoittaa liian lähelle satamaa.
- Logistiikan kulku on turvattava.
- Pienille ja keskisuurille yrityksille on turvattava tonttimaata.

16) Turun Satama, 20.2.2009 ja Satamaliikelaitoksen johtokunta, 24.3.2009

- Suositellaan KH:n päätöksen mukaan vaihtoehto TURVAN soveltamista alueen eteläosaan, kuitenkin siten, että Juhana Herttuan puistokatu jatketaan Pansiontielle URBAN-vaihtoehdon mukaisesti.
- Kevyen liikenteen yhteydet Viking Linen terminaalialueen kautta poistettava.
- Linnakiinteistön tontin käyttötarkoitus voidaan muuttaa palvelut/työpaikat-alueeksi.
- Raitiotie-ratkaisua miettiessä tulee sataman yhteydet selvittää erikseen.
- KH:n 11.8.2003 hyväksymä Turun Kantasataman yleissuunnitelma on edelleen ajankohtainen, ja mm. kevyen liikenteen yhteys Ruissaloon voidaan toteuttaa sen mukaisesti.
- Visio vuodelle 2040 on sataman kehittämisen kannalta erittäin huono, ja se tulee jättää aiheistosta pois.

17) Portsa ry., 11.2.2009

- Ehdottaa henkilöliikenteen siirtämistä olemassa olevalle tavaraliikenteen rata-alueelle satamasta Iso-Heikkilän kautta rautatieasemalle.
- VR:n tavaraliikenteen tulisi poistaa tai korvata eritasoristeyksillä.

Yleiskaavatoimiston vastineet

Esillä olevasta osayleiskaavaehdotuksesta alustavista lausunnoissa esitetyistä tarkistuksista on jatkossa neuvoteltu sekä suunnittelutyöryhmän puitteissa että osittain itse lausunnon esittäjien kanssa. Vaadittavia selvityksiä, kuten maaperän laatu ja saastuneisuus, kevyen, julkisen ja muun ajoliikenteen mitoituksen ym., sekä niiden kustannus- ja vaikutusten arvioinnit on tarkoitettu laatia eri alue suunnitelmien tarkentuessa ja/tai yleiskaavaehdotuksesta annettavien lausuntojen perusteella.

Lausuntojen yksityiskohdista todetaan seuraavaa:

1) Lounais-Suomen ympäristökeskus (nykyinen ELY-keskus):

Lausunto on kokonaisuudessaan hyvin myönteinen, ja esitetyt tarkistukset koskien Sataman kehittämisedellytyksiä sekä kulkuyhteyttä Ruissaloon on huomioitu kaavaehdotuksessa.

2) Museovirasto:

Kaupunkikuvalliset ja toiminnalliset ristiriidat Sataman ja Linnan ympäristön kohentamisen välillä on tiedostettu ja niitä on käsitelty moneen otteeseen eri hallintokunnissa ja omassa työryhmässä. Kuten käy ilmi sekä valtuustoryhmien asettamista tavoitteista että Sataman, Turun Kauppakamarin ja Turun Yrittäjien lausunnoista, Turun Sataman toiminnot tulee turvata ja liiketoimintaedellytykset parannettava. Näiden selkeiden lähtökohtien puitteissa ei toistaiseksi ole mahdollisuuksia muuttaa oleellisesti Turun linnan ympäristöä. Tärkeänä tavoitteena pidetään kuitenkin, että Museoviraston lausunnon mukaisesti linnan ympäristön kehittämistarpeita ja –keinoja selvitetään jatkosuunnittelussa, lähinnä alueen asemakaavanmuutoksen yhteydessä.

3) Museokeskus:

Perusselvitysten liitteissä 12 A-C olevista puutteista on neuvoteltu Museokeskuksen (entisen Maakuntamuseon) edustajan kanssa. Korjausten käsittely on vielä kesken, Ruissalontien varrella olevien rakennusten suojeleminen tulee käsitellä asemakaavoituksen yhteydessä.

Juhana Herttuan puistokadun jatkaminen Pansiontielle ei välttämättä edellytä siltä osin Rettigin tupakkatehtaan purkamista.

Puistoalueita on kaavaehdotuksessa 12 % koko alueesta, eli huomattavasti enemmän kuin luonnoksessa.

4) Joukkoliikennetoimisto:

Linja-autojen sekä ylipäänsä alueen joukkoliikenteen palvelutaso ja sen mukaisesti liikennöinnin tiheys tulee parantaa merkittävästi eri alueiden toteutuessa. Nykyisiä aikatauluja ei tässä vaiheessa huomioida tavoitteiden asettelussa.

5) Rakennusvalvontatoimisto (ei huomautettavaa).

6) Sosiaali- ja terveystoimen johtoryhmä:

Esitetyt tavoitteet huomioidaan asemakaavoituksen yhteydessä. Liikenteen ohjautuminen Pansiontieltä etenkin Port Arthurin kautta voidaan estää vastaavilla liikennejärjestelyillä.

7) Kiinteistöliikelaitoksen johtokunta:

"Urban" -vaihtoehtoon perustuvaa mitoitusta voidaan tarkistaa ylöspäin etenkin Vaasanpuiston ja Kirstinpuiston alueilla.

Ajoyhteydestä satamasta Iso-Heikkilän kautta Naantalin pikatielle on luovuttu, koska Naantalin pikatietä ei haluttu kuormittaa entisestään, ja Iso-Heikkilän asuntoalueiden ja palvelukodin ympäristö haluttiin säilyttää rauhallisena.

Junarata on säilytetty nykyisellä paikalla.

Vaasanpuiston vireillä olevassa asemakaavanmuutoksessa varaudutaan aluetehokkuuksiin $e_{\text{alue}} = 2,0-2,5$.

Kirstinpuistossa sijaitsevien yritysten tonttikohtaiset järjestelyt huomioidaan asemakaavoituksen yhteydessä.

Kiertotähdentien LS-alue (Satama-alue) on laajennettu mainitulle peltoalueelle.

8) Nimistötoimikunta:

Katujen nimenmuutokset huomioidaan asemakaavoituksen yhteydessä.

9) Turun vesiliikelaitos:

Verkostot voidaan ottaa huomioon vasta asemakaavoituksessa.

10) Turun Seudun Vesi Oy: ei huomautettavaa.

11) Turku Energia:

Sähköasemalle on 4500 m²:n varaus (EN) Pansiontien varrella, noin 150 metriä nykyisen Vaasantien liittymästä luoteeseen.

Jatkosuunnittelun lähtökohtana pidetään, että nykyinen 110 kV ilmajohto korvataan 110 kV maakaapelilla, joka tullaan sijoittamaan katualueille.

12) Turun luonnonsuojeluyhdistys:

- Osayleiskaavaan on merkitty seuraavat alueet "Luonnon monimuotoisuuden erityisen tärkeä alue" -määräyksellä (luo); Härkämäen metsikkö, Iso-Heikkilän keto ja Patterihaan keto.
- Vedenpuhdistamoalueen iäkkäiden puuistutuksien säilyttämistä selvitetään alueen asemakaavoituksen yhteydessä.
- Juhana Herttuan puistokatua jatko-osineen tulee mitoitaa siten, että se voi muodostaa bulevardimaisen väylän puuistutuksineen.
- Osayleiskaavassa kevyen liikenteen väylä on merkitty rataa ylittäväksi.

- Vesiaiheiden, kuten avo-ojat, vesialtaat, suihkulähteet yms. suunnittelu, kuten myös Linnakentän käsittely, on huomioitava myöhemmässä vaiheessa laadittavissa julkisten tilojen suunnitelmissa.

13) Turkuseura ry.:

Ajoväyläasiaa Hirvensalosta pohjoiseen ei voida ratkaista Linnakaupungin osayleiskaavan puitteisissa.

Yhteys Ruissaloon on huomioitu.

Muut asiat: ks. kommentteja edellisistä lausunnoista.

14) Turun Kauppakamari:

Visio 2040:n suunnitelmista on luovuttu.

15) Turun Yrittäjät ry.:

Ks. edellisiä kommentteja

16) Turun Satama ja Satamaliikelaituksen johtokunta:

Kaavaehdotus perustuu esitettyyn ratkaisuun: Alueen eteläosa "TURVA"-vaihtoehdon mukaan ja Juhana Herttuan puistokatu jatkettu Pansiontielle.

Kevyen liikenteen yhteydet Viking Linen terminaali-alueen kautta on poistettu.

Linnakiinteistön tontti on kaavaehdotuksessa palvelujen ja hallinnon aluetta (P-1), joka vastaa kiinteistön suunniteltua käyttötarkoitusta.

Kaavaehdotuksessa junayhteys satamasta säilyy ennallaan. Uuden raitiovaunuyhteyden tarkoitus on palvella myös alueen uusia asuin- ja työpaikka-alueita.

Yhteys Ruissaloon on esitetty Kantasataman yleissuunnitelman mukaisesti.

Visio vuodelle 2040 on poistettu suunnitelmista.

17) Portsa ry:

Satama-alueen kautta ei voida ohjata kevyttä eikä muuta liikennettä turvallisuussyistä.

Jatkosuunnittelussa tulee tutkia mahdollisuuksia eritasoratkaisuille.

Osayleiskaavan tavoitevuodeksi asetetaan 2030, ts. noin 20 vuoden aikana tulisi saattaa alueiden asemakaavat vastaamaan osayleiskaavaa.

Viranomaisyhteistyö

Kaavoitusprojektiin aloituskokous viranomaisille ja kaupungin hallintokuntien edustajille pidettiin 9.10.2007.

Syksyllä 2007 perustettiin työryhmä, jossa on mukana asemakaava-/yleiskaavatoimiston, suunnittelutoimiston, ympäristönsuojelutoimiston sekä Kiinteistöliikelaituksen ja Turun Sataman edustajia.

6 OSAYLEISKAAVAN KUVAUS

6.1 Kaavan rakenne

Kaava-alue on pinta-alaltaan noin 269,3 ha, josta satama- ja matkustajaterminaali-alueita (LS, LHA) on noin 78,6 ha (29,2 %), asuinalueita (A, AK, AP) n. 38,1 ha (14,2 %) palveluiden ja hallinnon alueita (P) noin 37,3 ha (13,9 %), työpaikkojen, palvelujen ja asumisen alueita (PAK) noin 44,1 ha (16,4 %), virkistysalueita (V) noin 32,4 ha (12 %), rautatie-alueita (LR) noin 11,9 ha (4,4 %), muinaismuistomaa (SM) noin 4 ha (1,5 %) ja katua-alueita noin 19,4 ha (7,2 %). Muita alueita (W, EN, LH) on yhteensä noin 3,5 ha (1,2 %).

Arviolta kaava luo mahdollisuuden asuntotuotannolle noin 4500 – 5500 asukkaalle Sataman kaupunginosassa, ja noin 15 500 – 19 500 asukkaalle Iso-Heikkilän alueella, eli yhteensä noin 20 000 – 25 000 asukkaalle koko osayleiskaava-alueella. Arvioitu työpaikkojen määrä on Sataman kaupunginosassa noin 7000, Iso-Heikkilässä noin 8000 – 10 000 ja Pitkämäen kaupunginosassa, ”Radantaus”-nimisellä alueella noin 5000 – 10 000, eli yhteensä 20 000 – 27 000 työpaikkaa koko alueella.

6.2 Aluevaraukset

6.2.1 Satama-alueet

Sataman toiminnoille varattu alue (**LS, Satama-alue**) on yleiskaavassa – poiketen asemakaavasta – erotettu matkustajaliikennettä palvelevista alueista (**LH, Henkilöliikenteen terminaali-alue**).

6.2.2 Palvelujen ja hallinnon alueet

P

Sataman terminaalirakennusten, sataman rautatieaseman ja satamatoimiston rajaama alue sekä Vaasanpuiston eteläreuna Pansiontien varrella.

P-1

Juhana Herttuan puistokadun länsipuoleiset satama-alueet sekä Uudenkaupungin radan ja Naantalin pikatien välinen, Härkämäen itäpuoleinen alue (”Radantaus”, itäpuoli). Alueelle saa sijoittaa enintään III-V-kerroksisia toimisto- ja liikerakennuksia.

P-2

Uudenkaupungin radan ja Naantalin pikatien välinen, Härkämäen länsipuoleinen alue (”Radantaus”, länsipuoli). Alueelle saa sijoittaa enintään VI-XI-kerroksisia toimisto- ja liikerakennuksia.

6.2.3 Asuinalueet

A-1 Asuntoalue

Vallihaudankadun, Satamakadun, Linnankadun ja satamaradan rajaama alue. Alueelle saa sijoittaa enintään II-III-kerroksisia asuinkerrostaloja.

AK Kerrostalovaltainen asuntoalue

Maaherrankadun varrella oleva kerrostaloalue.

AK-1 Kerrostalovaltainen asuntoalue

Juhana Herttuan puistokadun itäpuoleinen alue, ”Le Petit Havren” eteläpuoli. Alueelle saa sijoittaa enintään III-IV-kerroksisia asuinkerrostaloja. Juhana Herttuan puistokadun varrella olevien rakennuksien pohjakerrokseen saa sijoittaa liike- ja toimistotiloja.

AK-2 Kerrostalovaltainen asuntoalue

Juhana Herttuan puistokadun itäpuoleinen alue, ”Le Petit Havren” pohjoispuoli. Alueelle saa sijoittaa enintään VI-IX-kerroksisia asuinkerrostaloja.

AK-3 Kerrostalovaltainen asuntoalue

Entisen vedenpuhdistamon aluetta, ”Vaasanpuisto”. Alueelle saa rakentaa VI-IX-kerroksisia asuinkerrostaloja.

AK-4 Kerrostalovaltainen asuntoalue

Vanhat kerrostaloalueet Iso-Heikkilässä, Kanslerintie–Latokartanonkatu sekä Iltatähdentie, Pohjantähdentie ja Väisäläntie. Alueella tulee noudattaa voimassa olevan asemakaavan määräyksiä. Lisäksi alueella on varattava keskitetysti autonsuojia ja pysäköintipaikkoja vähintään 1 ap/asunto.

AP-1 Pientalovaltainen asuntoalue

Iso-Heikkilän omakotialue. Alueella tulee noudattaa voimassa olevan asemakaavan määräyksiä.

6.2.4 Työpaikkojen, palvelujen ja asumisen alueet

PAK-1

Entisen vedenpuhdistamon länsipuolella, Pansiontien varrella. Alueelle saa sijoittaa XXXV-kerroksisen asuin- ja liikerakennuksen. Muun alueen kerrosluku ei saa ylittää VI kerrosta.

PAK-2

Iso-Heikkilän teollisuusalue ja ”Vaasanpuiston” kaakoisreuna Pansiontien varrella, Juhana Herttuan puistokadun itäpuoli /Satamakatu (”Le Petit Havre” eteläpuoli), sekä Linnankadun eteläpuoleinen alue (Forum Marinum). Alueelle saa sijoittaa III-V-kerroksisia toimisto-, liike- ja asuintaloja. Lisäksi alueelle saa sijoittaa pienimuotoista teollisuustoimintaa, joka ei häiritse ympäristöä.

PAK-3

Alue Kolmas linja-Toinen poikkikatu-Neljäs linja-Satamakatu-Linnankatu. Alueelle saa sijoittaa III-IV-kerroksisia toimisto-, liike- ja asuintaloja.

6.2.5 Julkisten palvelujen alueet

pl

”Kirstinpuiston” lounaispuolella

Lähipalvelujen alue.

6.2.6 Virkistys- ja suojaviheralueet

V Virkistysalue

Asemakaavanmukaiset virkistysalueet (VP, P, VL), lisäksi osa katualueista ja teollisuusalueista on muutettu virkistysalueiksi

luo Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue (***Härkämäen metsikkö, Iso-Heikkilän keto, Patterihaan keto***)

6.2.7 Rautatiealue

LR Rautatieliikenteen alue

Asemakaavan mukaiset rautatiealueet (LR)

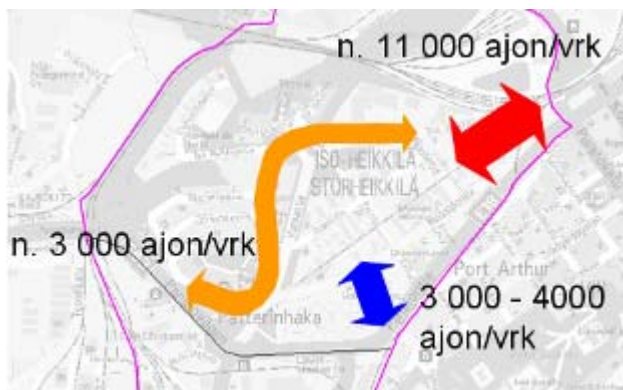
6.3 Liikenne

LINNAKAUPUNGIN OSAYLEISKAAVA, LIIKENTEELLISET VAIKUTUKSET

Tutkitut verkkovaihtoehdot

Osayleiskaavan ehdotusvaiheessa on tutkittu Uudenkaupungin radan ja Pansiontien välisen alueen eli ns. Kirstinpuiston liittymiskohtia Pansiontielle sekä Juhana Herttuan puistokadun linjausta ”Le Petit Havreksi” kutsutulla alueella.

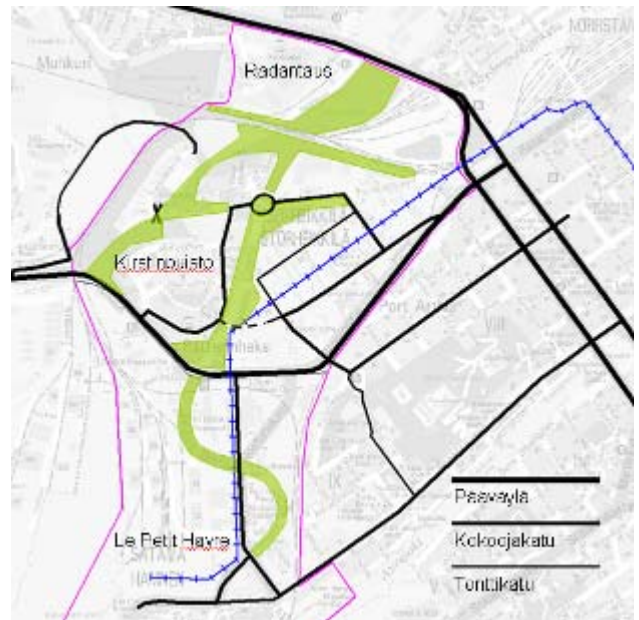
Kolmesta vaihtoehdosta teetettiin liikenneennuste ja -sijoittelut. Sijoittelumallilla tutkittujen verkkovaihtoehtojen liikennemäärien erot jäivät varsin pieniksi. Suurin osa Kirstinpuiston alueelta lähtevästä ja saapuvasta liikenteestä kulkee itään Ruissalontien kautta Ratapihankadulle. Pansiontielle ja siitä etelään ja toisaalta länteen suuntautuu molempiin suunnilleen yhtä paljon liikennettä.



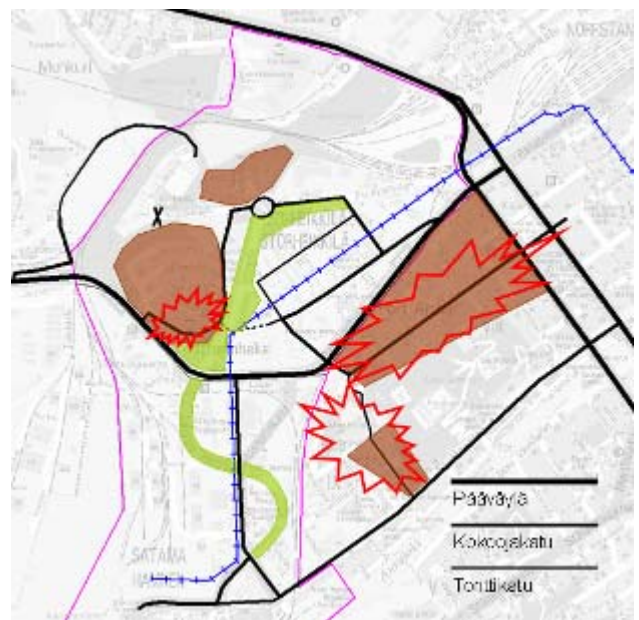
Kirstinpuiston liikenteen suuntautuminen

Jatkotarkastelua varten muodostettiin edelleen kolme verkkovaihtoehtoa, joita vertailtiin. Verkkovaihtoehdossa 1 yhteys Kirstinpuistosta Pansiontielle on linjattu Pansiontielle Asemarinteen liittymään. Toinen liittymä Pansiontielle on Kanslerintieltä alueen länsireunalla. Kanslerintie toimii kokoojaketuna koko matkaltaan ja Puhdistamon alueelta Kanslerintielle on yhteys vain linja-autoille (katkoviiva). Juhana Herttuan puistokatu on pohjoisosastaan linjattu suoraan Pansiontielle.

Ehdotuksen ongelmana on liikenteen ohjautuminen suoraan nykyisen asutuksen läpi sekä Patterinmäen alueella että Porsassa.



Verkkovaihtoehto Ve1



Ve1 ongelmakohtat

Kanslerintien pohjoispää on suhteellisen leveä ja ympäristöltään väljä, ja siitä voidaan tehdä luontevasti kokoojaluokkainen katu. Kanslerinkadun länsipää Patterihaan kerrostalojen kohdalla on selvästi kapeampi ja ympäristöltään pienipiirteisempi, eikä lisäliikenteen ohjaaminen sille tuota viihtyisää ja turvallista liikenne- ja asuinympäristöä.

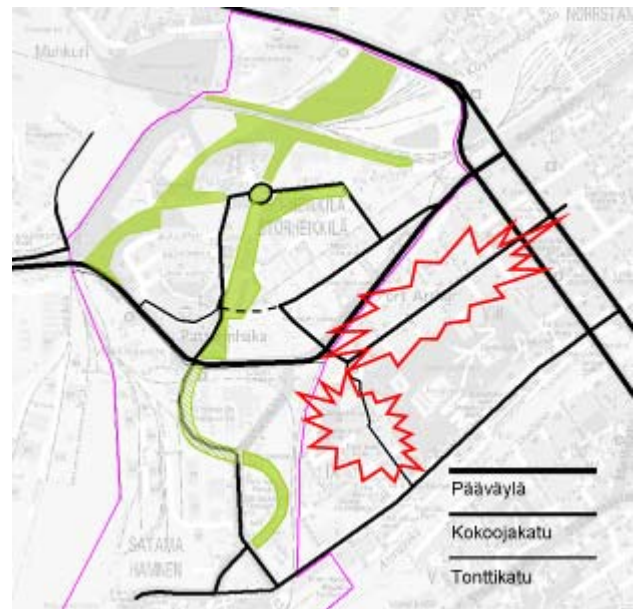
Kanslerintien pohjoispäätä



Kanslerintien länsipäätä

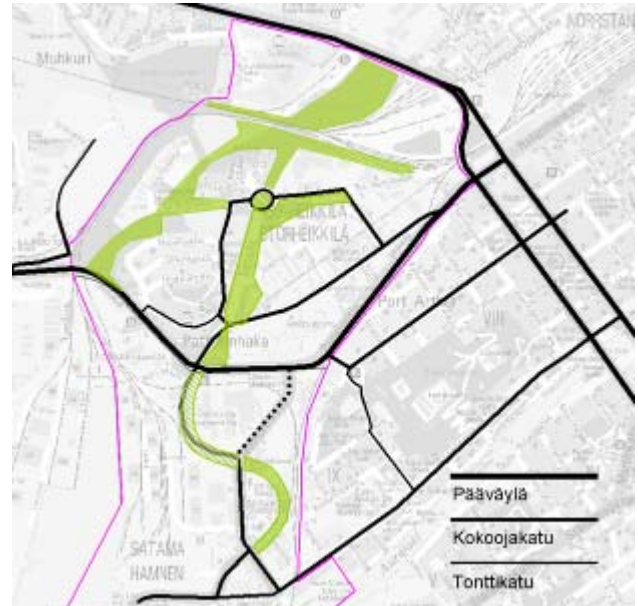


Vaihtoehdossa 2 on Kanslerintien pohjoisosa yhdistetty Pansiontiehen Patterihaan kohdalla nykyisen Ruissalontien linjausta pitkin. Juhana Herttuan puistokatu on vaihtoehdossa nykyisellään. Tässä vaihtoehdossa Kanslerintien länsipää on mahdollista rauhoittaa, mutta suoraan Portsan läpi ohjautuu edelleen uuden maankäytön liikennettä. Patterihaassa osa puistosta – itse patteri, eli vanha puolustusrakennelma – jää katulinjauksen toiselle puolelle ja yhtenäinen puistoalue pienenee.



Vaihtovaihtoehto 2

Vaihtoehdossa 3 Ruissalontie on pidetty ennallaan, samoin Juhana Herttuan puistokatu, eli vaihtoehto on lähinnä nykytilannetta. Tässä vaihtoehdossa ei liikennettä ohjautu suoraan nykyisen asutuksen läpi, mutta vilkasliikenteinen kokoojakatu katkaisee osayleiskaavassa oleellisena pidetyn pohjois–eteläsuuntaisen vihervyöhykkeen.

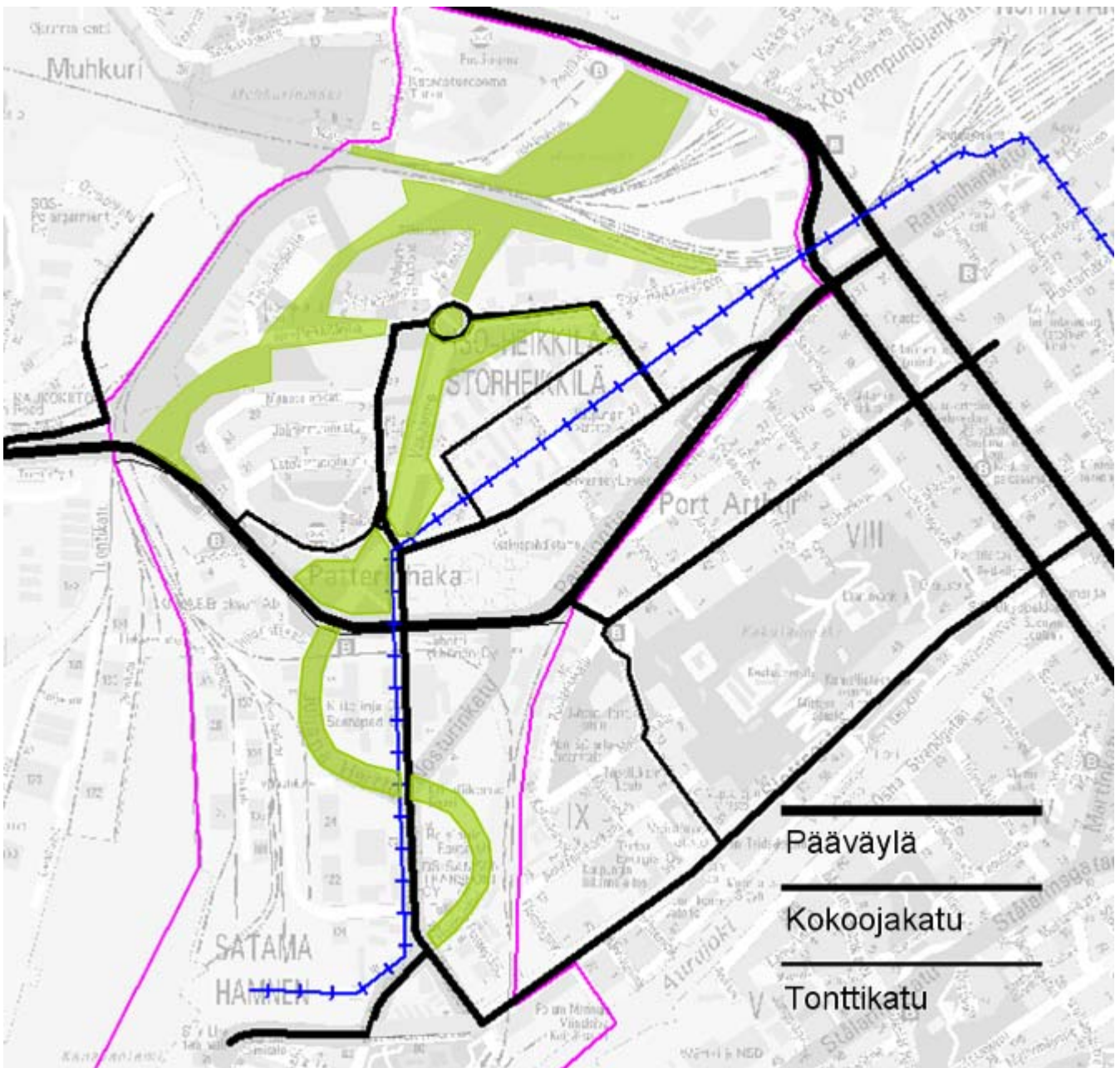


Vaihtovaihtoehto 3

Vaihtoehdoissa 2 ja 3 myös Juhana Herttuan puistokadun oikaisu B. Jungin vuonna 1922 tekemän yleiskaavan mukaiseksi puistoakseliksi jää toteutumatta. S-muotoinen viheryhteys ”Le Petit Havren” alueella on pohjoispäästään puistokatu ja eteläpäästään puistoa.

Yllämainittujen vaihtoehtotarkastelujen kautta on päädytty katuverkkoon, jossa on pyritty minimoimaan uuden liikenteen aiheuttamia haittoja nykyiselle asutukselle, mutta luomaan samalla uutta ilmettä Linnakaupunkiin.

Juhana Herttuan puistokatu on osayleiskaavaehdotuksessa suoristettu jatkumaan suoraan Pansiontielle puistomaisena katuakselina. Kirstinpuiston puolella Kanslerintie ohjataan suoraan tähän samaan liittymään. Kanslerinkatu kulkee siis Juhana Herttuan puistokadun päätteenä olevan korkean rakennuksen alitse ja Patterihaan puistosta saadaan näin mahdollisimman laaja. Lisäksi Linnankatu katkaistaan Turun linnan kohdalla.



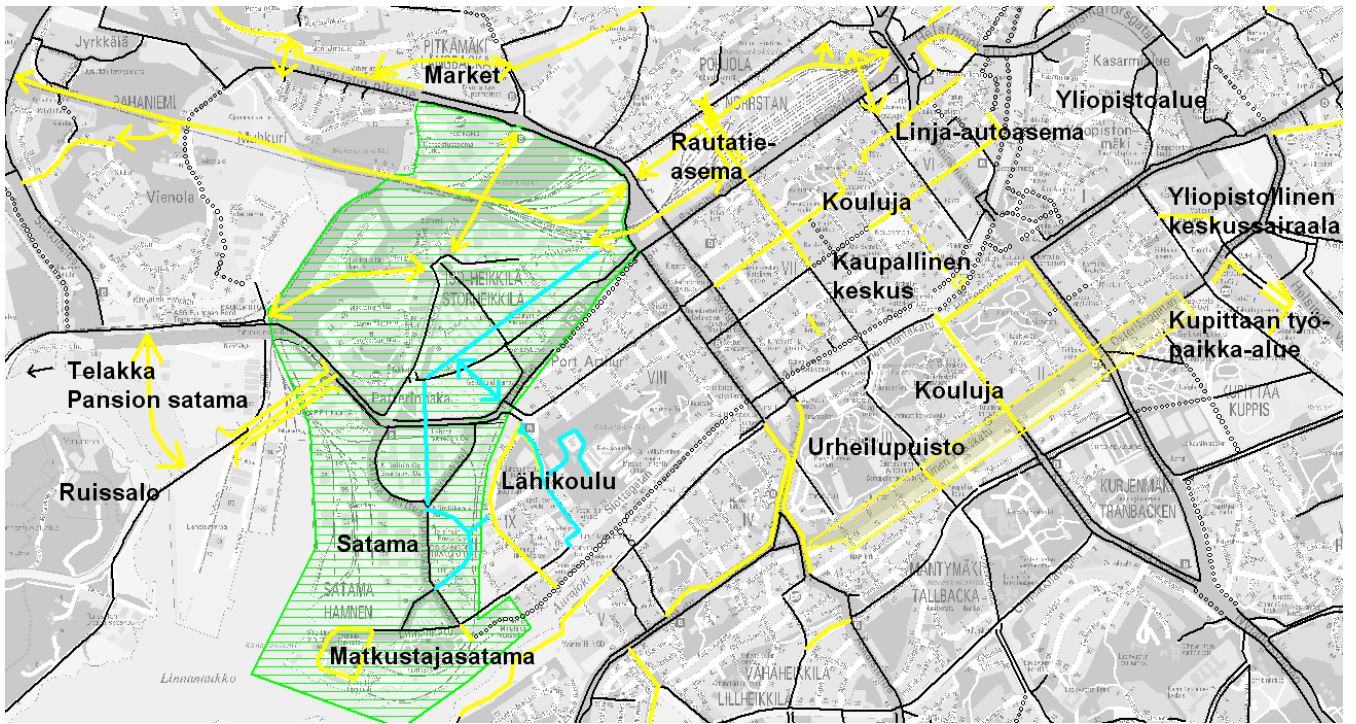
Osayleiskaavaehdotuksen katuverkko

Pyöräily

Linnakaupungin sijainti 1–3 kilometrin päässä Kauppatorista antaa hyvät edellytykset kehittää siitä pyöräilykaupunginosaa. Pyöräyhteyksiä on kehitettävä paitsi Linnakaupungin alueella, myös keskustan suuntaan ja muualle kaupunkiin. Osayleiskaavan tavoitteeksi asetettiin, että Linnakaupungin asukkaista ja työntekijöistä jalan tai pyörällä kulkevia olisi 45 %. Tavoitteen saavuttamiseksi on erityistä huomiota kiinnitettävä niin nykyisten kuin suunniteltujenkin pyöräyhteyksien sujuvuuteen, jotta autonkäyttäjää saadaan houkutelua pyöräilijöiksi.

Joukkoliikenne

Turun seudun joukkoliikenne 2020 -selvityksessä tutkittiin joukkoliikenteen järjestämistä runkolinjoilla joko pikaraitiotienä tai linja-autoliikenteenä. Ensimmäisessä vaiheessa joukkoliikenteen kehittäminen aloitetaan runkobussijärjestelmällä. Molemmilla liikennevälineillä on runkolinjojen suunniteltu kulkevan Linnakaupungin kautta. Pikaraitiotie päättyisi satamaan ja runkobussilinjojen päätepisteitä olisivat puolestaan Pansio ja Perno.



Kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelman kohteita (keltainen) ja Linnakaupungin ja Kakolan kehitettävät pyöräyhteiset (vaaleansininen)

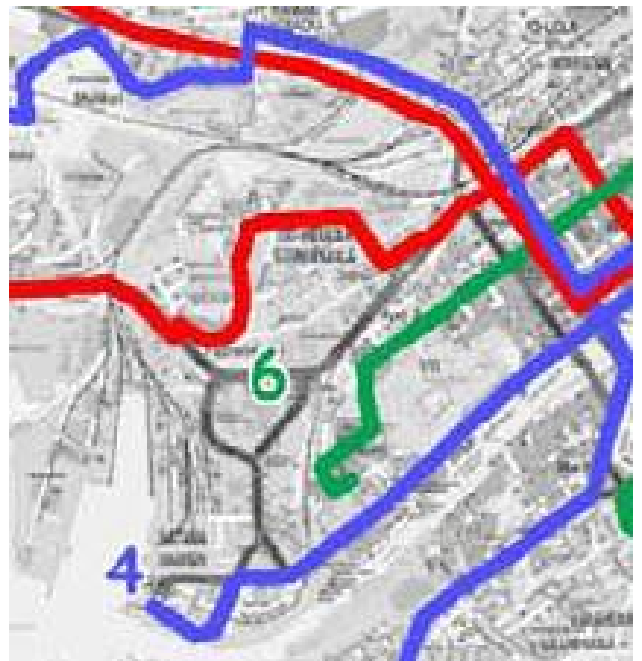
Osayleiskaavan katuverkko mahdollistaa joukkoliikenteen runkolinjan toteuttamisen raitiotien tai linja-autoilla useampaa eri reittiä pitkin. Raitiotielinjaus kulkeisi reittiä Kauppatori–Eerikinkatu–Humalistonkatu–rautatieasema–vanha Iso-Heikkilänraide–Juhana Herttuan puistikatu–satama. Melkein samaa reittiä on mahdollista liikennöidä myös linja-autolla.

Valittu katuverkko antaa mahdollisuuksia ajaa runkobussilinjoja useampaa reittiä pitkin, joko *Pikaraitiolinja Linnakaupunkiin* Iso-Heikkiläntien kautta kiertäen tai suurempaan Ruissalontietä pitkin.

Osayleiskaavassa on säilytetty satamaan johtava henkilöliikenteen rata nykyisellä paikallaan. Turun seudun joukkoliikenne 2020 -selvityksessä päädyttiin suosittamaan pikaraitiotielle eri raideleveyttä kuin rautateillä on, joten pikaraitiotie ei tule käyttämään satamarataa.



Runkobussilinjat Linnakaupunkiin



Liikkumisen ohjaus

Linnakaupungin kaltaisen uuden kaupunginosan rakentuessa voidaan uusien asukkaiden kulkutapa- valintoihin vaikuttaa heti heidän muuttaessaan alueelle. Keinoina ovat mm. tiedon jakaminen vaihto- ehtoista kulkutavoista, henkilökohtainen neuvonta ja erilaiset kampanjat. Toiminnan edellytyksenä on, että riittävä joukkoliikennetarjonta ja pyörätieyhteydet ovat olemassa alusta alkaen.

Sekä joukkoliikenteen että pyörän käyttöön on asukkaiden luontevaa yhdistää auton yhteiskäyttö, joka yleistyessään mahdollistaisi autojen pysäköintiin varatun tilan vähentämisen kaavoituksessa. Mahdollisuuksia tähän on syytä vakavasti tutkia asemakaavoitusvaiheessa.

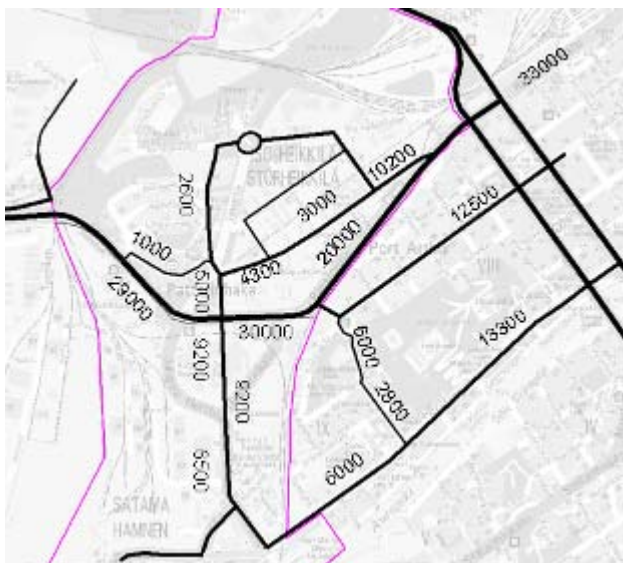
Liikenteelliset vaikutukset

Linnakaupungin sijainti keskustan laidalla on siitä edullinen, että se mahdollistaa kestävien liikkumis- tapojen käyttämisen, kun työpaikat ja palvelut ovat kävely- ja pyöräilyetäisyydellä. Linnakaupungissa on lisäksi jo nyt vuorotiheydeltään runkolinjatasoinen joukkoliikennetarjonta. Tästä huolimatta uuden kaupunginosan rakentaminen lisää väistämättä ajoneuvoliikennettä lähiympäristössään.

Linnakaupungin uuden maankäytön aiheuttama liikenne tulee lisäämään omalta osaltaan keskustan pääväylien ruuhkautumista.

Linnakaupungin katuverkko on muodostettu sellaiseksi, että uusi liikenne ei ohjaudu suoraan lähim- pien nykyisten asuinalueiden läpi. Kaupungin keskustan pää- ja kokoojakatuverkolla on kuitenkin taipumus täyttyä joka tapauksessa keskustaan pyrkivästä liikenteestä, joka etsii nopeinta reittiä. Esimerkiksi Puutarhakatu on kokoojakatu, jonka liikennemäärä kasvaa edelleen tulevaisuudessa. Jossain määrin läpiajoa ja sen haittoja voidaan vähentää muokkaamalla liikenneympäristöä hitaam- paa ajoa suosivaksi.

Linnakaupungin maankäytön lisäys kasvattaa alueen ajoneuvoliikenteen tuotosta vajaat 40 % eli noin 11 000 ajon/vrk verrattuna vuoden 2030 perusennusteeseen, jossa on mukana kaupunkiseudun muu maankäytön kasvu. Alueittain liikennetuotos kasvaa seuraavasti: Radantaus +3300 ajon/vrk, Kirstinpuisto +5200 ajon/vrk ja ”Le Petit Havre” +2900 ajon/vrk. Pikaraitiotien on kuitenkin osayleiskaavan liikenne-ennusteessa oletettu vähentävän Linnakaupunkiin päättyvää ja sieltä alkavaa henkilöautoliikennettä ruuhka-aikoina 7 % ja ruuhka-aikojen ulkopuolella 5 %.



Arvio osayleiskaavan liikennemääristä v. 2030

Alla olevassa taulukossa on verrattu Linnakaupungin ja sen ympäristön katujen liikennemääriä eri maankäyttö- ja liikennetilanteissa. Nyky+-tilanteessa on nykyinen maankäyttö ja katuverkko lisättyä Pitkämäen uudella maankäytöllä ja Kähärin Puistotiellä. Perus2030-tilanteessa on tuleva vuoden 2030 maankäyttö ilman Linnakaupunkia. Oyk-vaihtoehdoissa on edellisen lisäksi osayleiskaavaehdotuksen maankäyttö ja katuverkko.

| Ajon/vrk | Nyky+ | Perus2030 | Oyk2030 | Oyk ei pika-ratikkaa |
|----------------------------|-------|-----------|---------|----------------------|
| Kanslerintie, pohjoisosa | 500 | 600 | 2600 | 2700 |
| Vaasantie | 600 | 800 | – | – |
| Kanslerintie, länsipää | 2500 | 3600 | 1000 | 1100 |
| Ruissalontie, itäpää | 7000 | 9300 | 10200 | 10600 |
| Ruissalontie, länsipää | 1300 | 1600 | 4300 | 11000 |
| Pansiontien uusi liittymä | – | – | 5000 | 5200 |
| Juhana Herttuan puistokatu | 1800 | 2500 | 9200 | 9700 |
| Nosturikatu | 3700 | 4600 | – | – |
| | 4000– | 5000– | 6000– | 6300– |
| Linnankatu | 9200 | 11600 | 13300 | 13300 |
| Hansakatu | 4000 | 5000 | 6000 | 6000 |
| Pakkarinkatu | 1200 | 1700 | 2800 | 2900 |
| Puutarhakatu | 8800 | 10900 | 12500 | 13200 |

Liikennemallin ja -sijoittelun tuottamat liikennemäärät antavat lähinnä kuvan liikenteen suuruusluokasta ja vaihtoehtojen eroista.

6.4 Suojelu

6.4.1 Rakennukset

Turun linna on osayleiskaavassa merkitty muinaismuistokohteeksi, ja Linnanpuisto sekä Patterihaan vallitusten alue muinaismuistoalueiksi. Muilta osin suojeltavat rakennukset ja rakennetut ympäristöt on lueteltu kohdassa 3.1.3.1 ”Historia ja rakennussuojelu”. Luettelo on pidettävä sitovana vastaavien alueiden asemakaavoituksessa

6.4.2 Puistot

Osayleiskaavassa ei ole esitetty suojeltaviksi luontoselvityksen paikallisesti arvokkaita puistokohteita.

6.4.3 Luonto

ELY-keskuksen kartoittamia perinnemaisemia on kolme kaava-alueella: Patterihaan keto, Iso-Heikkilän keto (molemmiin puolin rataa) ja Härkämäen metsikkö (sembramännikkö). Alueet on osayleiskaavaan merkitty luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeiksi alueiksi (luo). Asemakaavoituksen yhteydessä on harkittava ko. alueiden suojelemista.

6.5 Ympäristön häiriötekijät (ks. myös 3.1.5 Ympäristön häiriötekijät)

6.5.1 Melu

Kaavoituksessa pyritään siihen, että sekä uusilla että nykyisillä asuinalueilla on hyvä ääniympäristö. Valtioneuvosto on antanut ohjeavot melutasosta ulkona ja sisätiloissa. Sosiaali- ja terveysministeriö on lisäksi määritellyt sisäilmaohjeessaan (1997:1) sisämelun ohjearvoja.

Täydennysrakentamisalueet sijaitsevat useimmiten alueilla, joilla melun ohjeavot ulkona ylittyvät. Ohjeavon mukaiseen ulkomelutasoon päästään täydennysrakentamisalueilla yleensä siten, että rakennukset tai melusteet sijoitetaan niin, että oleskeluun tarkoitettut pihat saadaan suojattua melulta. Lisäksi kaavoissa annetaan määräyksiä julkisivun ääneneristävydestä, jotta liikenteen melu ei kantaudu haitallisesti sisätiloihin. Kaavoissa voidaan myös määrätä, että asuntojen kaikki ikkunat eli tuuletusmahdollisuudet eivät saa olla ainoastaan melulähteeseen päin.

Kaavoituksessa käytettävät melutason ohjeavot ulkona on annettu valtioneuvoston päätöksessä VNp 993/92 (taulukko 2):

| Alueen käyttötarkoitus | Keskiäänitaso L_{Aeq} (dB) | |
|--|------------------------------|------------------------------|
| | Klo 7–22 | Klo 22–7 |
| Asumiseen käytettävät alueet, virkistysalueet taajamissa ja taajamien välittömässä läheisyydessä | 55 dB | 50 dB/uusilla alueilla 45 dB |
| Hoito- tai oppilaitoksia palvelevat alueet | 55 dB | – |
| Loma-asumiseen käytettävät alueet, leirintäalueet, taajamien ulkopuolella olevat virkistysalueet ja luonnonsuojelualueet | 45 dB | 40 dB |

Taulukko 2. Kaavoituksessa käytettävät melutason ohjeavot (VNp 993/92).

Sosiaali- ja terveysministeriö on lisäksi määritellyt sisäilmaohjeessaan (1997:1) sisämelun ohjearvoja.

Eri alueiden meluvaikutukset on tutkittava asemakaavoituksen yhteydessä.

6.5.2 Tärinä

Kaavoituksessa ei toistaiseksi ole voimassa ohje- tai raja-arvoja sallituista tärinätasoista. Kaavoituksessa noudatetaan VTT:n tiedotteessa ”Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksista 2004” annettuja uusia asuntoalueita koskevia suosituksia. Suosituksia ei sovelleta rakennuksille, joissa ihmiset ovat pääasiassa liikkeessä tai muut kuin liikenteestä aiheutuvat häiriöt voivat olla merkittävämpiä (esim. toimistot, kaupat).

Eri alueiden tärinävaikutukset on tutkittava asemakaavoituksen yhteydessä.

6.5.3 Maaperän pilaantuneisuus

Kaava-alueella on ollut toimintaa, joka on aiheuttanut tai saattanut aiheuttaa maaperän pilaantumisen. Tämän vuoksi kaava-alueelle on annettu määräys alueen maaperän pilaantuneisuuden ja puhdistustarpeen arvioimiseksi (Yleismääräys).

Alueen maaperän pilaantuneisuus on tutkittava asemakaavoituksen yhteydessä.

7 OSAYLEISKAAVAN VAIKUTUKSET

7.1 Alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Osayleiskaavan mukainen rakentaminen eheyttää yhdyskuntarakennetta ja toteuttaa siten Turun ympäristöstrategiaa. Alueen vajaakäyttöisten lievealueiden eli ns. brownfields-alueiden uudistaminen ja täydennysrakentaminen mahdollistaa uusien monipuolisten toimintojen – asumisen, palvelujen ja työpaikkojen – rakentamisen kaupunkikeskustan vierelle.

Alueen vajaakäyttöisten lievealueiden eli ns. brownfields-alueiden uudistaminen ja täydennysrakentaminen mahdollistaa uusien monipuolisten toimintojen – asumisen, palvelujen ja työpaikkojen – rakentamisen kaupunkikeskustan vierelle.

7.2 Liikenteeseen

Suunniteltu asumisen ja palveluiden lisärakentaminen kaupunkirakenteen ja keskustan liikenneverkon läheiselle alueelle vähentää liikennetarvetta seudullisesti. Panostamalla joukko- ja kevyen liikenteen kehittämiseen kaava-alueella voidaan vaikuttaa myös keskustan liikennejärjestelyihin ja sitä myöten henkilöautomatkojen supistamiseen.

7.3 Teknisen huollon järjestämiseen

Osittain voimakas rakentaminen, lähinnä Vaasanpuiston, Kirstinpuiston ja Le Petit Havren alueilla voi aiheuttaa tarvetta lisätä kaupungin vesihuoltoverkoston kapasiteettia.

Le Petit Havren alueen toteuttaminen edellyttää 110 kV ilmajohdon siirtämistä maakaapeliin.

7.4 Luontoon

Pilaantunut maaperä tulee kunnostaa ennen rakentamista.

7.5 Kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön

Sulkemalla Linnankadun Turun linnan viereistä osaa ajoliikenteeltä, ja muuttamalla puistoksi Ajurinkadun ja Satamakadun välinen alue, voidaan laajentaa Linnanpuistoa ainakin Turun linnan pohjoispuolelle. Osayleiskaavan valmistelussa on huomioitu Turun linnan merkitystä valtakunnallisena kulttuuriperinnön kohteena, ja myös Linnan eteläpuoleisilla alueilla, lähinnä Viking Linen terminaali-alueella on vireillä suunnitelmia ympäristön parantamiseksi.

Vaasanpuiston, Kirstinpuiston ja Le Petit Havren alueiden maankäytön voimakas muutos antaa mahdollisuuden kokonaan uudelleenlaisen kaupunkikuvan luomiselle. Suunnitelman mukaan Vaasanpuiston länsireunaan rakennettava, noin 35-kerroksinen liike- ja asuintorni luo alueelle maamerkinä omaleimaisen ilmeen.

7.6 Ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön

Osayleiskaavan toteutuessa tavoitteiden mukaisesti, etenkin brownfields-alueilla (Vaasanpuisto, Kirstinpuisto ja Le Petit Havre), Linnakaupungista on kehittymässä ympäristöltään kaupunkimainen, merellinen ja elävä kaupunginosa lähellä ydinkeskustaa, jossa viihtyvät kaikki kansanryhmät ja kansallisuudet – niin lapsiperheet, ikääntyneet, yksin asuvat kuin opiskelijatkin. Ympäristön viihtyisyyttä lisäävät pienet aukiot, puistikot ja vesiaiheet kaikilla alueilla. Elämää ympäri vuorokauden takaa asumisen ja työpaikkojen sijoittuminen lähekkäin.

7.7 Yhdyskuntatalouteen

Täydennysrakentaminen vesi-, viemäri- ym. verkostojen äärelle on yhdyskuntataloudellisesti edullista.

Alueiden toteuttamiskustannuksiin vaikuttavat joillain alueilla saastunut maaperä ja täyttömaa-alueilla vaikeat perustamisolosuhteet.

Kadut:

Maankäyttö tukeutuu pääosin nykyiseen katuverkkoon. Uusia katuja muodostuu kaavalla välillä Akselintie-Ruissalontie-Pansiontie, yhteensä noin 430 metriä, ja Juhana Herttuan puistokadun jatke Nosturinkadun haarasta Pansiontielle, noin 340 metriä. Kaavan toteutuminen edellyttää muutoksia nykyiselle Linnankadulle ja Juhana Herttuan puistokadulle. Kaavan toteuttaminen edellyttää myös liikennejärjestelyjen muutoksia sekä uusien että nykyisten katuliittymien kohdissa.

Nykyisten liikennejärjestelyjen muutokset:

Uusi Juhana Herttuan puistokadun liittymä Pansiontielle, Nosturinkadun ja nykyisen Juhana Herttuan puistokadun liittymien poistaminen sekä uusi raitiovaununlinja aiheuttavat merkittäviä muutoksia liikennejärjestelyissä. Samoin Linnankadun Linnan viereisen osan poistaminen vaikuttaa oleellisesti keskustasta satamaan suuntautuvan liikenteen järjestelyihin.

Kevyen liikenteen väylät:

Kevyen liikenteen yhteyksien parantamiseksi kaava-alueelta keskustaan ja Pitkämäkeen tulee toteuttaa useita rataa ja pääkatuja ylittäviä/ alittavia kevyen liikenteen yhteyksiä.

Nykyään surkeassa tilassa oleva kevyen liikenteen yhteys Aurajoen rantaa pitkin Linnaan ja satamaan vaatii erityistä huomiota.

8 TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Kaava täyttää pääosin maankäyttö- ja rakennuslain tavoitteet ja edistää valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumista. Kaupungin osayleiskaavalle asettamien tavoitteiden ja pääosin osallisten kaavalle asettamista tavoitteista arvioidaan myös täyttyvän.

Lainsäädännön ja kaupungin asettamat tavoitteet

Kaupunkirakennetta on tiivistetty seudullisesti keskeisillä alueilla kestävän kehityksen periaatteiden mukaisesti. Kaava-alueelle sijoittuu palveluita, työpaikkoja, asumista ja vapaa-alueita. Kaavan toteuttaminen eheyttää yhdyskuntarakennetta, vähentää henkilöautoliikenteen tarvetta ja kokonaispäästöjä sekä lisää keskusta-asumista ja toteuttaa siten myös Turun ympäristöstrategiaa.

Kaava lisää toteutuessaan huomattavasti asumista, alueen palvelutarjontaa ja työpaikkoja, ja edistää eri liikennemuotojen yhteistyötä ja joukkoliikennettä. Liikenneverkon suunnittelussa tulee ottaa huomioon pikaraitiotien/ runkobussilinjan toteuttamismahdollisuus.

Elinympäristön viihtyisyyteen ja vetovoimaisuuteen on kiinnitetty huomiota mm. luomalla hyvät kevyen liikenteen yhteydet keskustan, Pitkämäen ja Ruissalon suuntaan.

Liikennejärjestelmää suunnitellaan ja kehitetään kokonaisuutena, joka käsittää eri liikennemuodot ja palvelee sekä asutusta että elinkeinoelämää. Ensisijaisesti kehitetään olemassa olevia pääliikenneyhteyksiä ja -verkostoja. Kaavaan on osoitettu jalankulun ja pyöräilyn verkostoja varten riittävät alueet, joiden arvioidaan sekä parantavan verkostojen jatkuvuutta että monipuolisuutta. Kaavan arvioidaan toteutuessaan parantavan liikkumisen turvallisuutta ja edistävän joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen käyttöä.

Turussa 6. päivänä lokakuuta 2010

Kaavoitustoimenjohtaja

Markku Toivonen

Kaavoitusarkkitehti

Laurent Druey