

ASEMAKAAVANMUUTOKSEN SELOSTUS, joka koskee 21. päivänä helmikuuta 2012 päivättyä ja 20.4.2012 lausuntojen ja muistutusten johdosta muutettua asemakaavanmuutostkarttaa **"Kauppatori"** (11/2011)

1. PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavanmuutos koskee:

Turun kaupungin

Kaupunginosa:	006 VI	VI
Kadut:	Aurakatu (osa) Eerikinkatu (osa) Kauppiaskatu (osa) Yliopistonkatu (osa)	Auragatan (del) Eriksgatan (del) Köpmansgatan (del) Universitetsgatan (del)
Tori:	Kauppatori	Salutorget
Kaupunginosa:	007 VII	VII
Kadut:	Eerikinkatu (osa) Yliopistonkatu (osa)	Eriksgatan (del) Universitetsgatan (del)

Asemakaavanmuutoksella muodostuva tilanne:

Kaupunginosa:	006 VI	VI
Kadut:	Aurakatu (osa) Eerikinkatu (osa) Kauppiaskatu (osa) Yliopistonkatu (osa)	Auragatan (del) Eriksgatan (del) Köpmansgatan (del) Universitetsgatan (del)
Tori:	Kauppatori	Salutorget
Maanalaista aluetta:	nimetön	utan namn
Kaupunginosa:	007 VII	VII
Kadut:	Eerikinkatu (osa) Yliopistonkatu (osa)	Eriksgatan (del) Universitetsgatan (del)
Maanalaista aluetta:	nimetön	utan namn

Tunnistetiedot

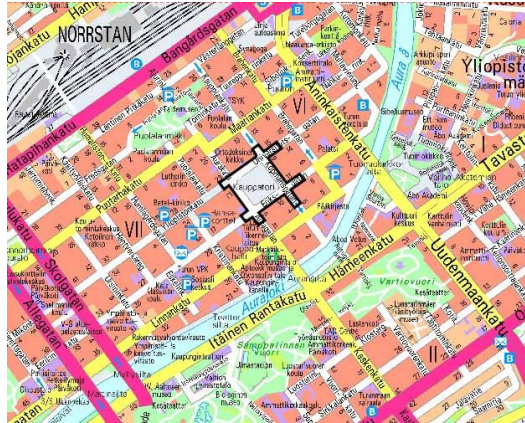
Asemakaavatunnus: 11/2011
Diarionumero: 12826-2011

Asemakaavanmuutos on valmisteltu ympäristö- ja kaavoitusviraston asema-kaavatoimistossa, os. Puolalankatu 5, 20100 Turku, p. (02) 330 000.
Valmistelija: Paula Keskikastari (paula.keskikastari@turku.fi)

Kaavanmuutoksen vireilletulosta on kuulutettu 31.12.2011.

Kaavanmuutosalueen sijainti

Asemakaavan muutosalue sijaitsee kaupungin ydinkeskustassa ruutukaava-alueella käsittäen Kauppatorin sekä sen lähiympäristöä. Alla olevassa kartassa suunnittelualue on rajattu mustalla rajauksella. Alueen pinta-ala on 3,75 ha.



Asemakaavanmuutoksen nimi ja tarkoitus

Asemakaavanmuutos on nimeltään ”Kauppatori”.

Kaavassa määriteltäviä asioita ovat mm. rakennusten paikat ja koko, maanalaisten rakentamisen reunaehdot sekä Yliopistonkadun kävelykatu ja kaavalla edistetään muutoinkin Kauppatorin yleissuunnitelmassa asetettujen tavoitteiden toteutumista.

Sisällysluettelo

1. PERUS- JA TUNNISTETIEDOT	1
2. TIIVISTELMÄ	3
3. LÄHTÖKOHDAT	4
3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista	4
3.2 Suunnittelutilanne	7
3.3 Suunnitelmat ja selvitykset	9
3.4 Näkökohtia ydinkeskustan pysäköintilaitoksen sijaintivaihtoehdoista	12
4. ASEMAKAAVANMUUTOKSEN SUUNNITTELUN VAIHEET	13
4.1 Asemakaavanmuutoksen suunnittelun tarve	13
4.2 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset	13
4.3 Osallistuminen ja yhteistyö	13
4.3.1 Osallistumis- ja arviointisuunnitelman pohjalta jätetyt mielipiteet	14
4.3.2 Aloituskokous, viranomaisneuvottelut	16
4.3.3 Lausunnot	16
4.3.4 Muistutukset	30
4.4 Asemakaavanmuutoksen tavoitteet	50
4.5 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot, niiden vaikutusten vertailu ja ratkaisun valinta	51
4.5.5 Suunnitteluvaiheiden käsittely ja päätökset	55
5. ASEMAKAAVANMUUTOKSEN KUVAUS	55
5.1 Kaavan rakenne	55
5.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen	56
5.3 Aluevaraukset	57
5.4 Kaavan vaikutukset	60
6. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS	66

Kaavaselostuksen liiteasiakirjat

LIITE 1	Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 1.12.2011
LIITE 2	Asemakaavakartta 21.2.2012, muut. 20.4.2012
LIITE 3	Tilastolomake 21.2.2012, muut. 20.4.2012
LIITE 4	Kauppatorin asemakaavan liikenteelliset vaikutukset, Turun kaupunki, suunnittelutoimisto 21.2.2012, päiv. 20.4.2012
LIITE 5	Torin alle suunniteltavan maanalaisen pysäköinnin geotekniikasta, Ramboll 20.2.2012 täyd. 3.4.2012
LIITE 6	Torin alle suunniteltavan syvän maanalaisen pysäköinnin geotekniikasta / Ramboll 16.1.2012
LIITE 7	Pohjavesimallinnus, Pöyry Finland Oy, 24.4.2012
LIITE 8	Selvitys Turun toriparkin ilmanlaatuvaikutuksista, Ilmatieteen laitos 21.6.2007
LIITE 9	Ilmastointikonehuoneiden sijoitus, Insinööritoimisto Juhani Leh-tonen Oy 12.9.2007
LIITE 10	Yliopistonkadun ajoluiska, Ramboll 15.2.2012
LIITE 11	Tarkastelu toriseudun vesihuollosta, Ramboll 26.1.2012
LIITE 12	Alustava rakentamisaikataulu, Kiinteistöliikelaitos 10.4.2012
LIITE 13	Turun Kauppatorin uudistamisen investointikustannukset. Päivitetty 21.2.2012, Rapal Oy
LIITE 14	Kiinteistönomistajien kirjeet, 2 kpl 17.2.2012
LIITE 15	Arvio Turun Kauppatorin asemakaavan kaupallisista vaikutuksista, Turun Seudun Kehittämiskeskus 14.2.2012

Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista

- Kauppatorin ja sen lähikatujen yleissuunnitelma 2005, Ramboll Oy, arkkitehtitoimisto Sigge Oy ja valaistussuunnittelu Valoa Oy.

Liitteitä ja selvityksiä on kuvattu tarkemmin kohdassa 3.3 Päätökset, suunnitelmat ja selvitykset.

2. TIIVISTELMÄ

Kaavaprosessin vaiheet

Aiempi kaavaprosessi

Kauppatorin parantaminen käynnistyi yleissuunnitelman laatimisella v. 2003, jonka jälkeen laadittiin asemakaavanmuutos. Kaavanmuutos eteni eri suunnittelu- ja selvitysvaiheiden jälkeen päätöksentekoon ja kaupunginvaltuusto hyväksyi sen 30.3.2009. Kaavaan sisältynyt maanalainen pysäköinti herätti intohimoja puolesta ja vastaan. Päätöksestä valitettiin hallinto-oikeuteen ja edelleen korkeimpaan hallinto-oikeuteen, joka johti lopulta 24.10.2011 kaavan hylkäämiseen selvitysten riittämättömyyden perusteella.

Uusi kaavaprosessi

5.12.2012 Kaupunginhallitus päätti merkitä tiedoksi asemakaavatoimiston laatiman osallistumis- ja arviointisuunnitelman ja laittaa vireille uuden Kauppatorin asemakaavan muutoksen laadinnan.

Vireilletuloilmoitus on postitettu osallisille osallistumis- ja arviointisuunnitelman yhteydessä 22.12.2011.

Kaavoituksen aloituskokous viranomaisille pidettiin 19.1.2012.

Kauppatorin asemakaavanmuutosehdotus on ollut lausunnoilla ja julkisesti nähtävänä 27.2. - 27.3.2012 välisen ajan.

Kauppatorin asemakaavaehdotuksen yleisötilaisuus järjestettiin 15. maaliskuuta 2012.

Asemakaavanmuutos

Kauppatorin asemakaavanmuutos on osa Turun ydinkeskustan kehittämistyötä. Kaavan tarkoitus on vahvistaa Turun keskustan viihtyisyyttä, kaupallista vetovoimaa ja kilpailukykyä.

Tavoitteena on mahdollistaa torin ilmeen kohentamiseen tähtäävän yleissuunnitelman mukaiset muutokset, torirakennusten rakentaminen, torinalainen pysäköintilaitos sekä siihen liittyvät yhteydet kaupallisine tiloineen naapurikortteleihin.

Siirtämällä pysäköinti maan alle voidaan kevyen liikenteen edellytyksiä parantaa, vähentää kadunvarsipysäköintiä ja luoda siten viihtyisää, kävelypainotteista kaupunkiympäristöä myös kaava-alueen ulkopuolella.

Asemakaavan toteuttaminen

Asemakaavan hyväksymisen jälkeen tarkistetaan Kauppatorin yleissuunnitelma, jonka pohjalta voidaan ryhtyä toteutussuunnitelmien tekoon.

Kauppatorin rakentaminen on tarkoitus toteuttaa vaiheittain, jotta torikauppaa voidaan harjoittaa keskeytyksettä koko rakentamisen ajan.

3. LÄHTÖKOHDAT

3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

Rakennettu ympäristö

Turun Kauppatorin koko ja asema on perua C.L. Engelin v. 1828 suunnittelemaasta Turun asemakaavasta. 1830-luvulla torin reunoille suunniteltiin edelleen torinäkylässä merkittävät julkiset rakennukset – Ruotsalainen teatteri sekä Ortodoksinen kirkko. Kauppatori säilyi yhtenäisenä matalien rakennusten reunustamana empiretorina 1880-luvulle asti. Sitten kaupunkikuvallinen yhtenäisyys on torin reunojen rakentamisessa hävinnyt ja eri aikakaudet ovat pala palalta tuoneet sinne oman aikansa tyylin mukaisen lisän.

Kauppatori on kaupungin toiminnallinen ja fyysinen keskipiste, josta mitataan mm. matkat kaupungin laiduille ja ulkopaikkakunnille. Torin merkitys kauppa- paikkana on säilynyt ja kaupunkilaiset pitävät torikauppaa hyvin tärkeänä, iltaisin ja öisin toria kuitenkin pidetään pelottavana.

Tori aukiona on kaupungin keskustan vaihtuvien tapahtumien näyttämö: sitä käyttävät torikauppa ja markkinat, se on tapaamispaikka, juhla-aukio ja tapahtumia mahdollistava tyhjä tila. Torin rakenteet ja rakennelmat ovat kuitenkin nuhjuisessa kunnossa ja ulkoasultaan hyvin erilaisia.

Toria ympäröivissä rakennuksissa on liike- ja palvelutilojen lisäksi myös asuntoja.



Kuva: Torinäkymä koillisesta

Nykyinen toripinta on kivetty vuonna 1936 nupukivillä nk. täysruutujärjestelmän mukaan.

Torin kolmella sivulla on kioskeja erilaisiin tarkoituksiin. Kauppiaskadun varrella on kaksi rapattua rakennusta 1930-luvulta, toinen on kioski- ja toinen wc-rakennus. 1950-luvulla rakennettiin Eerikinkadun ja Aurakadun varrella sijaitsevat kioskirakennukset. Uusin rakennus on grillikioskirakennus torin pohjoiskulmassa 1990-luvulta. Kesäisin torilla on myös tilapäisiä jäätelökioskeja.

Maakuntamuseon laatimassa inventoinnissa *Turun rakennettu kulttuuriympäristö*, 2002 osa kioskeista on arvotettu paikallisesti merkittäviksi, merkinnällä historiallisesti ja ympäristöllisesti arvokas rakennus:

Vanhimmat funkkistyylliset kioski- ja WC-rakennukset 1935-36 (H. Smedberg), eteläsivun kioskirivi 1952-53 (Sandelin).

Palvelut

Kauppatori ympäristöineen on kaupungin keskustan kaupallisen toiminnan keskipisteessä. Myös itse torin merkitys kauppapaikkana on säilynyt.

Työpaikat, elinkeinotoiminta

Turun kauppatori on aktiivinen kauppapaikka. Torilla on paljon ympärivuotisia torimyyjiä ja kesäaikaan myyjien määrä moninkertaistuu. Tärkeimmät torilla myytävät artikkelit ovat hedelmät, vihannekset, kala, leivonnaiset, kukat ja vaatteet. Tori sekä sitä reunustavat korttelit ovat kaupungin kaupallinen ydin. Erityisesti toria ympäröivien rakennusten maantasokerroksessa sijaitsevat liiketilat on mielletävissä suoraan torin palveluihin liittyviksi.

Liikenne

Alue on hyvin saavutettavissa, sillä tori on kaupungin joukkoliikenteen solmu kohta ja lähes kaikki kaupungin bussilinjat kulkevat torin kautta. Aurakatu ja Eerikinkatu ovat torin kohdalla joukkoliikennekatuja ja niillä yksityisautoilu on pääsääntöisesti kiellettyä. Pysäköintipaikkoja on torin Yliopistonkadun puoleisella laidalla sekä Kauppiaskadun varrella.

Hissiyhteys pysäköintilaitos Louheen sijaitsee Aurakadun ja Yliopistonkadun risteyksessä, Ortodoksikirkon puoleisessa korttelissa. Yliopistonkatu on kävelykatuna Aurakadusta lounaaseen 1,5 korttelin matkalla. Erillisiä pyöräteitä ei toria sivuavilla katuosuuksilla ole.

Luonnonympäristö

Suunnittelualueella ei ole varsinaista luonnonympäristöä. Aura- ja Eerikinkadun risteyksen eteläpuoleisille jalankulkukäytävälle on 1990-luvun alussa istutettu vaahterarivit, samoin Yliopistonkadun kävelykatuosuuden torin puoleiseen päähän v. 2001. Kauppiaskadun länsipuoleisen jalankulkukäytävän reunassa lähellä Yliopistonkatua kasvaa suurikokoinen lehmus. Torialueella parveilee kesykyhkyjä ja naakkoja sekä ajoittain myös lokkeja.

Ympäristöhäiriöt

Kauppatorin kaikilla reunoilla on ajoneuvoliikennettä, joka tuo alueelle melua ja pakokaasuja. Torille ja torin reunaan pysäköidyt ja peruuttelevat henkilö- ja kuorma-autot heikentävät jalankulkijoiden turvallisuutta ja torialueen viihtyisyyttä.

Kaava-alueen rajalla tai sen läheisyydessä on ollut useita sellaisia toimintoja, erityisesti huoltamoja, joista on voinut aiheutua maaperän pilaantumista.

Maaperä

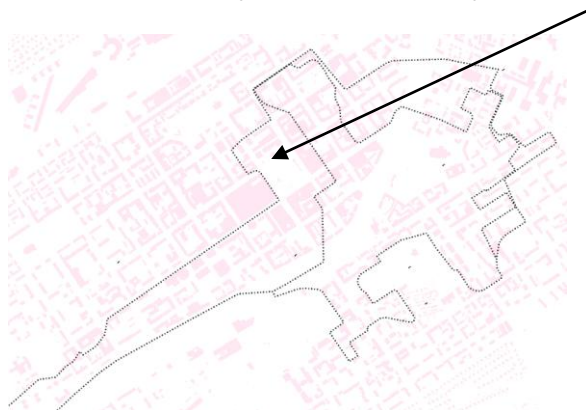
Maan pinta laskee torin pohjoiskulmasta tasolta +7,4 etelään tasolle +5,0. Alueen maaperä on savea. Savikerroksen paksuus vaihtelee Kauppatorin kohdalla siten, että Yliopistonkadun kohdalla savikerroksen paksuus on noin 5 metriä. Savikerroksen alla oleva kalliopinta laskee voimakkaasti Eerikinkadulle päin ja saven alapinta on syvimmillään n. 50 metrin syvyydessä. Kalliopinnan ja savikerroksen välissä on tiivis moreenikerros. Pintamaakerroksen paksuus torin alueella on noin 1-3 metriä.

Maanomistus

Suunnittelualue on kokonaisuudessaan Turun kaupungin omistuksessa.

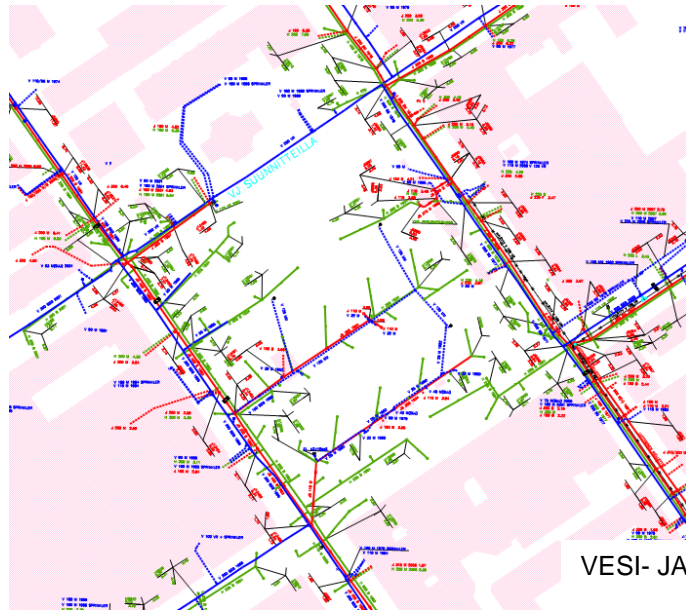
Muinaismuistot

Suunnittelualue sijaitsee karttaan rajatulla muinaismuistoalueella.

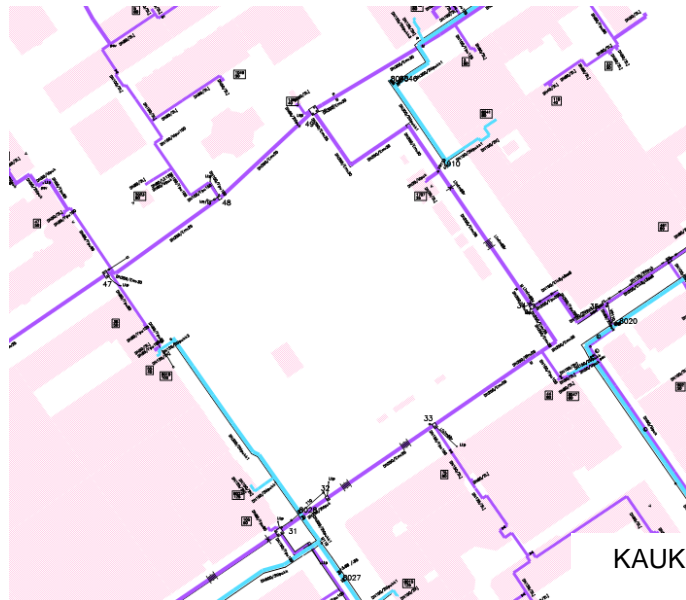


Yhdyskuntatekninen huolto

Suunnittelualueella sijaitsee laaja maanalaisten yhdyskuntateknisten putkien ja johtojen verkosto.



VESI- JA VIEMÄRIVERKKO



KAUKOLÄMPÖVERKKO

3.2 Suunnittelutilanne

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvosto on 30.11.2000 antanut päätöksen valtakunnallisista alueidenkäytön tavoitteista. Alueidenkäytön suunnittelulla tulee edistää mm.:

- olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyödyntämistä
- joukkoliikenteen, pyöräilyn ja jalankulun edellytysten parantamista
- palvelujen ja työpaikkojen sijoittamista siten, että ne ovat hyvin eri väestöryhmien saavutettavissa
- keskusta-alueiden kehittämistä monipuolisina alueina ottaen huomioon rakennetun ympäristön ajallinen kerroksellisuus, omaleimaisuus ja ihmisläheisyys
- hyvän elinympäristön luomista kestävän kehityksen periaatteita noudattaen.

Yleiskaava

Kaupunginvaltuuston 18.6.2001 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa Turun yleiskaavassa 2020 suunnittelualue on pääkeskustasoisten keskustatoimintojen aluetta, joka varataan hallinnon, kaupan, palvelujen, keskustaan sopivan asumisen ja työpaikkatoiminnan, virkistyksen sekä alueelle tarpeellisen yhdyskuntateknisen huollon ja liikenteen käyttöön. Aurakatu ja Eerikinkatu ovat joukkoliikennepainotteisia katuja.

Toriaukioiden ja pysäköintilaitosten sijoittuminen on mahdollista yleiskaavan keskustatoimintojen alueella.

Asemakaava

Kauppatorin voimassaoleva kaava on vuodelta 1933 ja siihen on merkitty katualueiden lisäksi ainoastaan torialueen rajat, sen nimi ja kaksi rakennusala Kauppiaskadun varressa. Rakennusalat ovat ääriiviovina, selityksellä: ”Rakennusala yksikerroksista yleistä rakennusta varten.” Poistuvat kaavat on esitetty asemakaavakartan yhteydessä.

Luettelo alueella voimassa olevista asemakaavoista:

- A1 /1897 vahv. 03.07.1897
- A3 /1933 vahv. 03.06.1933
- A38/1961 vahv. 20.10.1961
- A16/1969 vahv. 25.03.1970
- A21/1982 vahv. 04.08.1986
- A40/1989 vahv. 16.01.1996
- A57/2001 vahv. 09.06.2003

Kansallinen kaupunkipuisto

Turku on jättänyt ympäristöministeriölle hakemuksen Turun kansallisen kaupunkipuiston perustamisesta ja puistoaluetta koskevan hoito- ja käyttösuunnitelman vahvistamisesta (kaupunginhallitus 20.6.2011 § 330). Puistoon sisältyy Kauppatoria sivuava Aurakatu yhteytenä jokivarresta Taidemuseolle ja Puolalanpuistoon. Katu on merkitty puiston hoito- ja käyttösuunnitelmaan tärkeänä yhdyskatuna, jonka asemaa tulisi korostaa kiinnittämällä huomiota katutilan laatuun ja kevyen liikenteen edellytyksiin.

Varsinainen kaava-alue ei ole puistorajauksessa, mutta kehittyvä kävelykeskusta on todettu hakemuksessa yhdeksi puiston mahdolliseksi täydennys-suunnaksi.

Rakennusjärjestys

Turun kaupungin rakennusjärjestys on tullut voimaan 1.1.2007 kaupunginvaltuuston 9.10.2006 § 184 tekemällä päätöksellä.

Tonttijako ja kiinteistörekisteri

Kauppatori ja suunnittelualueen kadut on merkitty Turun kaupungin ylläpitämään yleisten alueiden rekisteriin.

Pohjakartta

Pohjakartta on Turun kaupungin Kiinteistöliikelaitoksen laatima ja maaston tarkistus on suoritettu 9.2.2012.

3.3 Suunnitelmat ja selvitykset

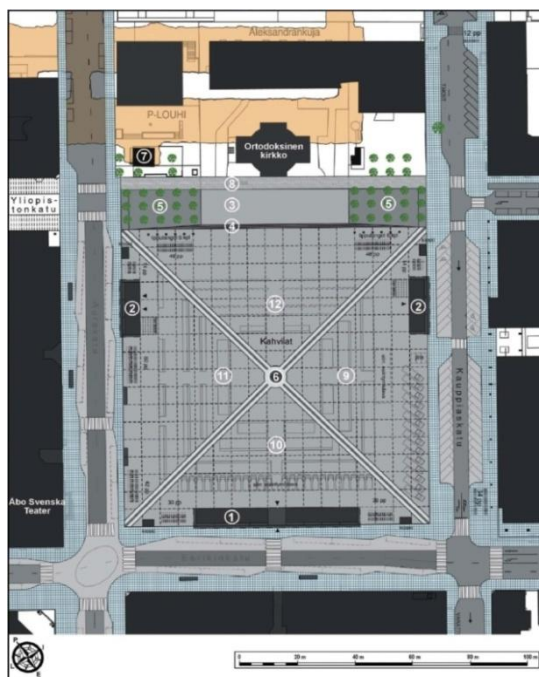
1980- ja 90-luvuilla Kauppatoria on käsitelty mm. seuraavissa suunnitelmissa:

- Keskustan liikenteen vaihekaava 1984, Turun kaupunki, Viatek
- Kauppatorin ympäristön parantamissuunnitelma v. 1989, Markelin
- Turun ydinkeskustan kehittäminen -raportti 1997

Selvitykset

Kauppatorin ja sen lähikatujen yleissuunnitelma

Vuonna 2005 valmistuneen suunnitelman laati SCC Viatek Oy (nimi vaihtunut Ramboll Oy:ksi). Arkkitehtisuunnittelusta vastasi arkkitehtitoimisto Sigge Oy ja valaistussuunnittelusta Valoa Oy.



Kauppatorin yleissuunnitelma elokuu 2004

Yleissuunnitelmassa joukkoliikenne jatkui nykytilanteen mukaisesti Aurakadulla ja Eerikinkadulla. Kauppiaskatua oli tarkoitus kehittää keskustan pysäköintikatuna, jonka pysäköinti palvelee erityisesti torin lyhytaikaista asiakaspysäköintiä. Yliopistonkatu esitettiin torin kohdalla osaksi torin kävelyaluetta, jonka läpi menee itä-länsisuuntainen pyöräilyn pääreitit.

Yleissuunnitelma esiteltiin 11.4.2005 kaupunginvaltuustolle, joka merkitsi selvityksen tiedokseen. Yleissuunnitelman yhteydessä laadittiin myös selvitys Kauppatorin linja-autoliikenteestä.

Kaupunginhallitus päätti

14.11.2005, että Kauppatorin ja

siihen liittyvien katualueiden asemakaava valmistellaan Kauppatorin yleissuunnitelman pääperiaatteita noudattaen siten, että kaavoituksen tavoitteena on

- mahdollistaa maanalaisen pysäköintilaitoksen rakentaminen (n. 700 ap),
- joukkoliikenteen siirtäminen Aurakadulta Kauppiaskadulle ja
- Aurakadun muuttaminen torin kohdalla kävelyalueeksi.

Liikenteellinen selvitys

LIITE 4

Kauppatorin asemakaavan liikenteelliset vaikutukset / Turun kaupunki, YKV, suunnittelutoimisto 21.2.2012, päiv. 20.4.2012.

Selvityksessä on kuvattu keskustan liikkumista ja pysäköintiä, pysäköintivaihtoehtoja sekä Kauppatorin asemakaavan liikenteellisiä vaikutuksia.

Geotekniset selvitykset

LIITE 5

Torin alle suunniteltavan maanalaisen pysäköinnin geotekniikasta / Ramboll 15.2.2012, täyd. 3.4.2012

Raportissa kuvataan pohjaveden esiintyminen, ympäristön rakennusten perustamistavat. Raporttiin on lausuntojen johdosta lisätty lisätietoa pohjasuhteista ajoluiskan kohdalla.

Torin alle suunniteltavan syvän maanalaisen pysäköinnin geotekniikasta /
Ramboll 16.1.2012 LIITE 6

Tämä kaavoituksen alkuvaiheessa laadittu selvitys on mukana taustatietona ja perusteluna sille, miksi ns. syvää vaihtoehtoa ei valittu kaavan lähtökohdaksi, vaikka sen tutkiminen kaavan alkuperäisenä tavoitteena olikin.

Pohjavesimallinnus LIITE 7

Selvitys kuvaa maanalaisen pysäköintilaitoksen rakentamisen vaikutuksia Turun keskustan alueen paineellisen pohjaveden esiintymään. Selvityksessä on simuloitu tasapainotilanne numeerisen 3-ulotteisen pohjaveden virtausmallinnuksen avulla. Pöyry Finland Oy. 2D-mallinnus jo osoitti, että syvän pysäköintilaitoksen vaikutukset pohjavesioloihin ovat suuremmat kuin matalan, vain kaksi kerrosta käsittävän rakenteen. 3-D mallinnus vahvisti aiemmat tulokset. Liitteen 7 laskelmat ovat samat kuin aikaisemmassa mallinnuksessa, mutta ulkoasu on täydennetty raportin muotoon (24.4.2012).

Selvitys Turun toriparkin ilmanlaatuvaikutuksista LIITE 8

Ilmatieteen laitoksen tekemässä tutkimuksessa (21.6.2007) arvioitiin maanalaisen pysäköintilaitoksen ilmastoinnin pakokaasupäästöjen aiheuttamia ilmanlaatuvaikutuksia torilla ja sen lähiympäristössä. Suurimmat typpidioksidipitoisuuksien tuntikeskiarvot olivat alle 1 % ohjearvosta, hiilimonoksidipitoisuudet alle 3% ohjearvosta. Tulosten mukaan vaikutukset jäivät vähäisiksi eivätkä aiheuta terveydellistä haittaa.

Ilmastointikonehuoneiden sijoitus, LIITE 9

Insinööritoimisto Juhani Lehtonen Oy 12.9.2007
Ilmastointikonehuoneiden sijoitus ja laajuus torikannen alla.

Yliopistonkadun ajoluiska, Ramboll 15.2.2012 LIITE 10

Rakennesuunnitelma eli pohjakuva sekä pituus- ja poikkileikkaukset Yliopistonkadun ajoluiskasta.

Tarkastelu toriseudun vesihuollosta LIITE 11

Selvityksessä on tutkittu useita eri vaihtoehtoja Kauppatorin ympäristön vesihuollon järjestelyille. Selvityksen mukaan Kauppiaskadun viemäri on mahdollista upottaa nykyistä syvemmälle tai johtaa Yliopistonkatua pitkin joko Aurakadulle tai Brahenkadulle. Yhtenä vaihtoehtona viemärit voidaan kuljettaa Maariankatua pitkin Brahenkadulle, jolloin Kauppiaskadulle torin kohdalle riittävät pienemmät viemärit. Maanalaisia tiloja voidaan rakentaa kahteen kerrokseen myös Kauppiaskadun kohdalla, mikäli Linnankadun kulmaan rakennetaan pumppaamo. Ramboll 26.1.2012.

Alustava rakentamisaikataulu LIITE 12

Kiinteistöliikelaitos 10.4.2012. Lausuntovaiheessa ja nähtävillä oli vanhempi aikatauluversio vuodelta 2007, A. Suikkari. Kokonaisrakentamisaika on sama, 4,5 vuotta.

Turun Kauppatorin uudistamisen investointikustannukset LIITE 13

Päivitetty 21.2.2012, Rapal Oy
Investointikustannuslaskelma, jossa on mukana Kauppatorin kunnallistekniikka, rakennukset, kadunrakentaminen sekä työnaikaiset liikennejärjestelyt ja joukkoliikenteen informaatio. Eriteltynä myös sulanapitojärjestelmän hinta.

Kiinteistönomistajien kirjeet

LIITE 14

2 kpl 17.2.2012

KOy Eerikinkatu 8 sekä Aurakadun Apteekkitalon omistaja Stiftelsen för Åbo Akademi ilmoittavat suhtautuvansa myönteisesti pysäköintilaitoshankkeeseen ja huolehtivansa siitä, että näiden rakennusten paalutuksessa otetaan huomioon pysäköintilaitoksen rakentaminen.

Kaupalliset vaikutukset

LIITE 15

Turun Seudun Kehittämiskeskuksen mukaan Turun keskustan elinvoimaisuus tulevaisuudessa on riippuvainen siitä, miten kauppa ja muut palveluelinkeinot menestyvät. Keskeistä on se, että asiakkaat pääsevät keskustaan helposti kaikilla liikennemuodoilla ja autojen pysäköinti on sujuvaa.

Turun kauppatori on ”keskustan keskus”, jonka ympärille rakentuu pääosa Turun keskustan kaupallisesta toiminnasta. Merkittävä vetovoimatekijä on viihtyisä kaupunkikulttuuriympäristö, jonka luomisessa Kauppatorin pysäköintilaitoksella on tärkeä merkitys.

Pysäköintilaitos on edellytyksenä Turun kaupunkikeskustan elinvoimaisuudelle. Kun pysäköinti siirtyy maan alle, se rauhoittaa keskustan katujen ja torin liikennettä, vähentää kadunvarsipysäköintiä ja selkeyttää torilla tapahtuvaa pysäköintiä. On tärkeää, että torikaupan ja torin ympärillä olevien yritysten toiminta jatkuu koko rakentamisen ajan ja että koko maanpäällinen osa saataan suunnitelmien mukaiseen uudistettuun asuun.

Kyselytutkimus Turun kauppatorin ympäristössä työskenteleville

Turun kauppatorin ympäristön organisaatioissa ja yrityksissä työskenteleville 347 henkilölle tehtiin sähköpostikysely. Vastauksia saatiin 168. Turun Toriparkki Oy:n pyynnöstä kyselyn toteutti Suomen Palvelututkimus/ Camp Consulting maaliskuun lopussa 2012.

Vastaajista 64 prosenttia suhtautuu Turun toriparkkisuunnitelmaan positiivisesti ja 71 prosenttia pitää torin pysäköintilaitoksen rakentamista tärkeänä keskustan kehittämisen kannalta. Vastaajien mielestä toriparkki palvelee keskustassa asioivia, vaikuttaa myönteisesti keskustan kehittämiseen ja lisää keskustan houkuttelevuutta kauppa- ja työpaikkana.

EVE index™ vetovoimaisuuskysely

EVE-kaupunkikehityshankkeen yhteydessä toteutettiin huhtikuussa 2011 avoin kysely, johon vastasi 1244 turkulaista ydinkeskustan suurkuluttajaa. Tavoitteena oli selvittää asukkaiden kokemuksia ja näkemyksiä ydinkeskustan vetovoimaisuustekijöistä kuten turvallisuus, ympäristö, liikkuminen jalan, yhteisöllisyys sekä asiointi ja palvelut.

Turun vetovoimaisuuskyselyn tuloksia ydinkeskustaa koskien:

- selvästi turvattomimmaksi paikaksi koetaan Kauppatori ja se koetaan myös ympäristöltään ylivoimaisesti huonoimmaksi paikaksi
- selvästi turvallisimmaksi paikaksi koetaan kävelykatu
- ympäristöltään parhaat paikat ovat jokiranta, kävelykatu ja Vähätori ja parhaat kohtaamispaikat ovat kahvilat
- selvästi suurin ylpeyden aihe on jokiranta
- 35 % pitää häiriköintiä ainakin melko suurena ongelmana ja 41 % kokee kävelyn turvattomaksi viikonloppuiltoina sekä 47 % pitää ydinkeskustaa liian roskaisena
- 39 % pitää ydinkeskustan puistoja ja istutuksia onnistuneina
- 67 % pitää liikkumista helppona
- 41 % uskoo saavansa apua ohikulkijoilta, jos joutuisi rikoksen uhriksi.

3.4 Näkökohtia ydinkeskustan pysäköintilaitoksen sijaintivaihtoehdoista

Vaihtoehtojen liikenteellinen vertailu on tehty Liikenneselvityksen sivulla 23, taulukko 3 ”Pysäköinnin kehittämisen vaihtoehtojen vertailu”. Alla on vertailtu vaihtoehtojen kaupunkikuvallisia ym. ominaisuuksia:

	laitoksen kaupunkikuvallinen vaikutus	ajorampin kaupunkikuvallinen vaikutus*	maanomistus	maanpäälliset rakentamismahdollisuudet	toteuttaja	maaperä	pohjavesivaikutus
ve 0	oleva tilanne						ei vaikutusta
ve 0+ laitokset kaupungille	oleva tilanne	olemassa olevat			ei		ei vaikutusta
ve 1 Matkakeskus	pysäköinti rakennuksessa tai rakennuksen alla	ajo kallioon linja-autoaseman nurkasta	VR, liikennevirasto	vie tilaa muulta rakentamiselta	ei	savi/kallio	vaatii tarkemman arvioinnin
ve 2 kadun alla kalliolla esim. Tuureporinkatu	hyvää: maanalainen rakenne	huonoa: ajoramppi Tuureporinkadulta	Turku	ei vaikutusta	kaupunki	kallio	ei vaikutusta
ve 3 Louhen laajennus itään	hyvää: maanalainen luola	huonoa: ajoramppi Tuureporinkadulta	ajo kadulta, laitos syvällä	ei vaikutusta	ei tiedossa	kallio	vaatii tarkemman arvioinnin
ve 4 Louhen laajennus länteen	hyvää: maanalainen luola	huonoa: ajoramppi Puutarhakaadulta	ajo kadulta, laitos syvällä	ei vaikutusta	ei tiedossa	savi/kallio	vaatii tarkemman arvioinnin
ve 5 Kauppatorin pysäköintilaitos	hyvää: maanalainen rakenne	huonoa: ajoramppi Yliopistokadulta	Turku	ei vaikutusta	Toriparkki Oy	savi 10–50 m	arviointi laadittu, ei vaikutusta
ve 6 P-kauppahallin piha	huonoa: pysäköintitalo	hyvää: ajoaukko Linnankadulta	Turku	vie tilaa muulta rakentamiselta	ei tiedossa	savi > 50 m	ei vaikutusta
ve 7 P-Österblad	huonoa: pysäköintitalo	hyvää: ajoaukko Linnankadulta	yksityinen	vie tilaa muulta rakentamiselta	ei tiedossa	savi > 50 m	ei vaikutusta

* Ajorampin kaupunkikuvallinen vaikutus on arvioitu niiden sijaintiluonnosten mukaan, joita liikenneselvityksessä on esitetty.

4. ASEMAKAAVANMUUTOKSEN SUUNNITTELUN VAIHEET

4.1 Asemakaavanmuutoksen suunnittelun tarve

Kauppatorin asemakaavan muutos on osa Turun ydinkeskustan kehittämistyötä. Yliopistonkadun kävelykatualue on jo aiemmin päätetty ulottaa Kauppatorin kohdalle, minkä vuoksi alueen pysäköintijärjestelyt on välttämätöntä tutkia kokonaisuudessaan uudelleen. Kaavan tavoitteena on myös vahvistaa Turun keskustan kaupallista vetovoimaa kilpailussa keskustan ulkopuolisten kaupallisten keskittymien kanssa.

Osaltaan Kauppatorin uudistuksella ja pysäköintiolosuhteiden kohentamisella vastataan maankäyttö- ja rakennuslain kaupan sijoittumisen ohjausta koskevaan uudistukseen, joka on tullut voimaan vuonna 2011 ja kaikilta osiltaan noudatettavaksi siirtymäajan jälkeen vuonna 2015. Jatkossa kaupan suuryksiköiden sijoittumista ohjataan entistä enemmän yhdyskuntarakenteen tosiasiallisille keskusta-alueille. Lakimuutos koskee siis myös tilaa vievän tavaran kauppaa, jossa asiointi usein rohkaisee henkilöauton käyttöön.

Kaupunkilaiset ovat tyytymättömiä Kauppatorin nykytilaan - ydinkeskustan selvästi turvattomimmaksi paikaksi koetaan Kauppatori ja se koetaan myös ympäristöltään ylivoimaisesti huonoimmaksi paikaksi.

Toriympäristön sekavaa yleisilmettä ja esteettömyyttä on tarve kohentaa. Siirtämällä pysäköinti maan alle voidaan kevyen liikenteen edellytyksiä parantaa, vähentää kadunvarsipysäköintiä ja luoda siten viihtyisää, kävelypainotteista kaupunkiympäristöä myös kaava-alueen ulkopuolella.

Samoin voidaan jatkossa tutkia kortteleiden sisäosien pysäköintialueiden muuttamista kaupallisen toiminnan rakentamiseen.

Ydinkeskustassa suurin vaje pysäköintipaikoissa on Eerikinkadun ja Aurajoen välisissä kortteleissa.

Sähkönjakelulla on tarve sijoittaa muuntamot torin itä- ja länsikulmiin.

4.2 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

5.12.2011 Kaupunginhallitus päätti merkitä tiedoksi asemakaavatoimiston laatiman osallistumis- ja arviointisuunnitelman ja laittaa vireille uuden Kauppatorin asemakaavan muutoksen laadinnan.

4.3 Osallistuminen ja yhteistyö

Osallisia ovat mm. suunnittelualueen ja lähialueen kiinteistönomistajat, asukkaat, käyttäjät ja yritykset, Turun Torikauppiat ry, Turun kauppakamari, Turun Yrittäjät ry, liikenteenharjoittajat (taksit, joukkoliikenne, huoltoliikenne), Kynnys ry, vammaisneuvosto, Lasten ja nuorten hyvinvoinnin työryhmä, Vanhusneuvosto.

Järjestöt: Turkuseura ry, Toispual jokke ry, Meidän Turku ry, Turun seudun arkkitehdit SAFA.

Asiantuntijaviranomaiset: Varsinais-Suomen aluepelastuslaitos, Turku Energia Oy/Sähköverkot ja kaukolämpö, Kiinteistöliikelaitos, Vesiliikelaitos, Turun kaupungin keskushallinto/ edustus, kansainväliset palvelut sekä tapahtumat, Museokeskus, Ympäristöterveydenhuolto, Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY) ja Varsinais-Suomen liitto sekä Ympäristö- ja kaavoitusviraston rakennusvalvonta-, ympäristönsuojelu- ja joukkoliikennetoimistot sekä suunnittelutoimisto/ liikenne- ja katusuunnittelu ja maisema- ja miljöösuunnittelu.

Asemakaavanmuutoksen vireilletulosta on tiedotettu kuulutuksella 31.12.2011 ja kirjeitse osallisille. Vireilletuloilmoitus sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelma on lähetetty osallisille 22.12.2011.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa (OAS) on kuvattu kaavanmuutoksen laatimisvaiheet sekä osallistumisen ja vuorovaikutuksen järjestäminen.

4.3.1 Osallistumis- ja arviointisuunnitelman pohjalta jätetyt mielipiteet

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman pohjalta mielipiteensä jätti kymmenen osallista:

KOy KOP-kolmio, KOy Eerikinkatu 8 ja Heikki Vaiste pitävät kaavamuutoksen tavoitteita erittäin tärkeinä ja kannatettavina. Turun ympäristön kauppakeskusten johdosta keskustan liikkeiden elin- ja toimintamahdollisuudet jatkuvasti kapenevat. Tämä johtaa keskustan elävyyden kuihtumiseen ja ilmeen yksipuolistumiseen, ellei keskustan yritysten toimintaedellytyksiä paranneta. Kiinteistönomistajat pyytävät kiinnittämään erityistä huomiota pysäköintilaitoksen ja toria ympäröivien kiinteistöjen välisiin kulkuyhteyksiin ja toivovat kaavaan mahdollisimman vähän tekniseen toteuttamiseen liittyviä rajoituksia. Vaiste toivoo kaavalta myös joustavuutta toteuttaa torinpäällisiä rakenteita.

As Oy Carenia, Kauppiaskatu 2, pyytää ottamaan huomioon liikennejärjestelyt ja haluaa lausua myöhemmin myös paikoitusjärjestelyistä, ajoneuvoliikenteen järjestelyistä, kevyen liikenteen väylistä ja torin kauppaelämän jatkumahdollisuuksista.

Turun ortodoksinen seurakunta kiinnittää huomiota Ramboll Finland Oy:n 9.12.2010 tekemään selvitykseen kirkon vesisyöttöjärjestelyistä ja painumahavainnoista. Seurakunta toimittaa lausunnon myöhemmin.

Kauppiaskatu 9a:n asukas toivoo Kauppatorin uudistamista ja pysäköinnin sijoittamista maan alle.

Vammaisneuvosto toteaa, että esteettömyys tulee huomioida Kauppatorilla ja ympäröivillä katualueilla. Tästä hyötyvät vammat, vanhuksien ja lapsiperheet.

Meidän Turku ry toteaa, että Turun kaupungin tulee luopua kokonaan Kauppatorin maanalaisen tilan kaavoittamisesta pysäköintilaitoskäyttöön alueen erittäin vaikeiden geoteknisten erityispiirteiden ja niihin liittyvien epävarmuustekijöiden vuoksi. Asemakaavoitus edellyttää yleiskaavallista tarkastelua.

Turun Toriparkki Oy:n mielestä tavoitteet Turun keskustan kehittämisen, viihtyvyyden ja kilpailukykyyn kannalta ovat erittäin tärkeitä ja kannatettavia. On tärkeätä, että kaava sallii pysäköintilaitoksesta toimivat maanalaiset jalankulkuyhteydet sekä ajoyhteydet toria ympäröiviin kiinteistöihin.

Mitä vähemmän pysäköintilaitoksen sijoittumiseen ja tekniseen rakentamiseen liittyviä rajauksia asemakaavassa on, sitä paremmat mahdollisuudet on toteuttaa pysäköintilaitos siten, että se palvelee parhaalla tavalla keskustan elinvoimaisuutta ja alueella harjoitettavaa toimintaa.

Toispual Jokke ry kannattaa hankkeita, jotka lisäävät Turun keskustan viihtyisyyttä ja elävyyttä. Ainutlaatuisinta Kauppatorissa on torikaupan tuoma elävyys – torikauppaa ei saa vaarantaa. Engelin ajan piirteistä on syytä pitää kiinni. Torin kioskit ovat ankeita, bussit ja kuorma-autot häiritseviä. Kirkon edusta pitäisi rauhoittaa ja torin sivuille voisi sijoittaa puita.

Toriparkin suurimpana ongelmana eivät niinkään ole autot toritason alla, kuin se, miten sinne ajetaan. Liikennejärjestelyt johtavat autoliikenteen ydinkeskustaan. Olisi tutkittava muita vaihtoehtoja, monikerroksista pysäköintilaitosta ja Louhen laajennusta. Yliopistonkadun ajoramppi on kaupunkikuvallisesti ikävä ja estää kävelykadun jatkamisen tulevaisuudessa.

Pysäköintiin pitäisi johtaa reitti esim. Wiklundin kellarin pysäköintitasojen kautta. Pohjavesiongelmat on saatava ratkaistua.

Torin vanha kiveys on perinteisen sympaattinen, joskin muhkurainen. Kioskit voisi sijoittaa toritason alle ja kiveykset jatkaa ympäröivien katujen yli jalkakäytäviin saakka. Torin alapuolinen tila voisi vireyttää keskustaa, jos ympäröivät liiketilat yhdistettäisiin toisiinsa maanalaisella ostoskeskuksella ja liikunta- ja kulttuuritiloilla.

Yleisötilaisuus

Turun kauppatorin asemakaavanmuutosta koskenut yleisötilaisuus järjestettiin 15. maaliskuuta 2012 klo 18 – 20.30 Puutarhakatu 1:n auditoriossa. Asemakaavanmuutosehdotusta ja erillisselvityksiä esittelivät asemakaavapäällikkö Timo Hintsanen ja kaavoitusarkkitehti Paula Keskikastari (asemakaavatoimisto, YKV), liikennesuunnitteluinsinööri Jaana Mäkinen (suunnittelutoimisto, YKV), projektipäällikkö Janne Laine (Kiinteistöliikelaitos), DI Reino Heikinheimo (Ramboll Oy) ja geofyysikko Tkl Tiina Vaittinen (Pöyry Oy).

Noin 100 hengen yleisö koostui Turun kaupungin asukkaista sekä eri järjestöjen edustajista. Yleisöpuheenvuoroja käytettiin kaikkiaan 27. Kysymykset ja kritiikki koskivat mm. torikaupan ja joukkoliikenteen hoitumista pysäköintilaitoksen rakennusaikana, hankkeen aikataulua ja kustannusarvion pitävyyttä, liikennejärjestelyjä sekä pikaraitiotiehankkeen ja pysäköintilaitoksen yhteensovittamista. Toriparkin rakentamista kannattaneet korostivat tarvetta säilyttää Turun keskustan vetovoima ja kilpailukyky lisäämällä henkilöautoilla tuleville tarkoitettuja ns. asiointipysäköintipaikkoja.

Julkinen keskustelu

Kauppatori on turkulaisille hyvin tärkeä paikka, minkä julkinen keskustelu ja torinaluspysäköinnin voimakas vastustus osoittavat. Keskustelu on noussut itse asiaa suurempiin mittasuhteisiin. Esiin on noussut useita vahvasti liioiteltuja pelkoja ja uskomuksia, joilla kaikilla ei ole edes pohjaa todellisuudessa.

Nyt esitetty rakentamistapa on 1 - 2 kellaria torin alla. Sitä voi hyvin verrata esim. Hansakortteliin, jossa myös on kauttaaltaan kellari ja paikoitellen kaksi kellaria. Pysäköintilaitos perustetaan paaluilla kovaan pohjaan. Se ei tule upoamaan saveen eikä pohjaveden paine tule myöskään työntämään sitä maasta ylös. Rakentaminen voidaan tässä tapauksessa tehdä tavanomaisin menetelmin. Pohjavesi- ja perustamisolosuhteet tunnetaan poikkeuksellisen hyvin ja ne on tutkittu perusteellisin selvityksin.

Toinen asia, joka on herättänyt paljon keskustelua, on keskustan lisääntyvä liikenne. Liikenne tulee siirtymään pois torin kahdelta sivulta ja pysäköintilaitokseen tulee ohjautumaan uutta liikennettä. Lopputilanteessa kadunvarsi-paikkojen väheneminen toisaalta vähentää liikennettä keskustassa. Monilla keskustan rakennushankkeilla tai liikennesuunnittelussa tehdyillä ratkaisuilla, esim. liikennevalo-ohjauksen muutoksilla on vastaavan suuruisia vaikutuksia.

Hankkeen yksityiskohtia voidaan hioa ja selvityksiä laatia loputtomiin. Silloin kuitenkin piiloudutaan teknisten seikkojen taakse ja pyritään niiden avulla edistämään tai edistämään jotain muuta hanketta.

Mitä kaupunkilaiset tuntevat ja mihin he uskovat, ei ole vähäpätöinen asia. On ongelmallista mikäli pysäköintitilan vastustajat uskovat, etteivät voi enää hankkeen toteuduttua asua Turussa tai käydä keskustassa. Hanke vaikuttaa tuolloin negatiivisesti siihen, miten osa kaupunkilaisista suhtautuu kotikaupunkiinsa.

Ei ole myöskään syytä väheksyä sitä, miten keskustan kauppiat tuntevat ja mihin he uskovat. On erittäin ongelmallista, mikäli keskustan yrittäjät uskovat, ettei heidän kannata enää jatkaa toimintaansa asiakaspysäköinnin vaikeuksien vuoksi. Yrittäjien ratkaisut vaikuttavat suoraan keskustan elävyyteen ja viihtyisyyteen kaikkien keskustan käyttäjien kannalta.

4.3.2 Aloituskokous, viranomaisneuvottelut

Kaavan aloituskokous viranomaisille järjestettiin 19.1.2012. Paikalla olivat edustettuina V-S:n ELY-keskus, Kiinteistöliikelaitos/ tonttipalvelut ja katu- ja viheralueet, Liikuntapalvelukeskus, Museokeskus, Turku Energia/ sähköverkot, Turun Seudun Kehittämiskeskus, Vesiliikelaitos sekä Ympäristö- ja kaavoitusviraston asemakaavatoimisto, hallintotoimisto, joukkoliikennetoimisto, ympäristönsuojelutoimisto ja suunnittelutoimiston liikennesuunnittelu ja maisemasuunnittelutoimisto.

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen kanssa on aloituskokouksen 19.1.2012 lisäksi järjestetty erilliset neuvottelut pohjavesi- ja liikenneasioista (18.1. ja 6.2.2012). Neuvotteluissa on käyty läpi selvitysten sisältöä ja kattavuutta.

V-S:n pelastuslaitoksen ja rakennusvalvontatoimiston kanssa järjestettiin neuvottelu 14.2.2012. Useiden muidenkin asiantuntijaviranomaisten kanssa on neuvoteltu erikseen kaavan valmistelun yhteydessä.

4.3.3 Lausunnot

Asemakaavanmuutosehdotus oli lausunnoilla 27.2.–27.3.2012. Lausunnot pyydettiin laajasti, osallisilta toimialoilta ja viranomaisilta sekä yhdistyksiltä ja naapurikiinteistöjen omistajilta. Lausunto saatiin seuraavilta tahoilta:

Asiantuntijaviranomaiset: Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY)/ Ympäristö- ja luonnonvarat sekä Liikenne ja infrastruktuuri, Kiinteistöliikelaitos, Museokeskus, Turun kaupungin keskushallinto/ edustus, kansainväliset palvelut sekä tapahtumat, Varsinais-Suomen pelastuslaitos/ riskienhallinta, Vesiliikelaitos, Ympäristö- ja kaavoitusviraston joukkoliikennetoimisto, suunnittelutoimisto/ maisema- ja miljöosuunnittelu, rakennusvalvontatoimisto ja Ympäristöterveydenhuolto.

Muut osalliset: Keskikaupunkiseura Toispual jokke ry, Kynnys ry, Turkuseura ry, Turun kauppakamari, Turun kaupungin vammaisneuvosto, Turun seudun arkkitehdit SAFA, Turun Toriparkki Oy ja Turun Yrittäjät ry. Myös Turun ortodoksisen seurakunnan lausuntoon vastataan tässä yhteydessä, vaikka se on jätetty jo 20.1.2012 eli ennen lausuntoaikaa.

Lausuntopyyntökirjeessä todettiin, että mikäli lausuntoa ei toimiteta määräajassa, katsotaan että lausunnonantajalla ei ole huomautettavaa ehdotuksen johdosta. Lausuntoa eivät jättäneet:

Lasten ja nuorten hyvinvoinnin työryhmä, Turku Energia Oy/Sähköverkot ja kaukolämpö, Turun kihlakunnan poliisilaitos, Vanhusneuvosto, Varsinais-Suomen liitto, YKV/ ympäristönsuojelutoimisto, Turun Linja-autoilijain Osakeyhtiö, Turun Taksit ry ja Turun Torikauppiat ry.

Lausunnot ja asemakaavatoimiston ja suunnittelutoimiston niihin laatimat vastineet:

Lausunto/ ELY-keskus

Selvitykset voidaan katsoa riittäviksi saven alapuolisten pohjavesiolosuhteiden kannalta ja, että esitettyjen selvitysten perusteella yksityiskohtaisten suojaavien toimenpiteiden suunnittelu ja ratkaiseminen on mahdollista tehdä rakennuslupamenettelyvaiheessa. Yliopistonkadun ajoluiskan kohdalla tulee kaavoituksessa vielä kiinnittää huomiota siihen, että riittävän tarkat tiedot maaperä- ja pohjavesiolosuhteista ovat käytettävissä eikä paineellisen pohjaveden painetasoon vaikuteta.

Liikenteellisen selvityksen liikenne-ennusteet on tehty asianmukaisesti ja niin tarkasti kuin ruutukaavan katuverkolla yleensä on mahdollista. Turun keskustasta puuttuu yleiskaavallinen ratkaisu kevytliikenteen kehittämisestä ja reitistöä, pysäköinnin vaihtoehtojen tutkimisesta ja siihen liittyvästä liikenteen ohjauksesta yleiskaavalla. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden edellyttämä henkilöautoliikenteen tarvetta vähentävä sekä joukkoliikennettä kävelyä ja pyöräilyä edistävä liikennejärjestelmä voidaan parhaiten varmistaa yleiskaavoituksella. Yleiskaavallisen ratkaisun puutteen takia ELY keskus pitää asemakaavaa perusteiltaan ongelmallisena, vaikka laaditussa asemakaavaehdotuksessa onkin pyritty ennakoimaan hankkeen vaikutuksia laajempaan suunnitteluun ja liikennejärjestelmään nähden.

Seuraavat seikat eivät puolla hanketta:

- Ehdotuksen mukainen pysäköintilaitoksen rakentaminen merkitsee pysyvää muutosta keskustan historialliseen katuverkkoon. Ajoluiskan rakentaminen kaventaa katualuetta Yliopistonkadulla sekä vaikuttaa kaupunkikuvaan ja katualueen luonteeseen.
- Toteutuksesta aiheutuu huomattavia rakentamisaikaisia liikenteellisiä ja kaupunkikuvallisia vaikutuksia useamman vuoden ajan.

ELY-keskus pitää Kauppatorin yleisilmeen parantamiseen tärkeitä kehittämis-toimia tarpeellisina. Historiallisen luonteen ja jatkuvuuden säilyttämiseksi on tärkeää, että torin nykyisiä rakenteita säilytetään mahdollisuuksien mukaan. Määräys torin nykyisen kivipinnoitteen säilyttämisestä on tärkeä.

Vastine

Yliopistonkadun ajoluiskan kohdalta on piirretty tarkempi suunnitelma (selostuksen liite 10), jonka avulla on voitu varmistua siitä, että rakentamisella ei vaikuteta pohjavesiolosuhteisiin.

Geotekninen raportti on yhteenveto ja asiantuntijan käytössä on ollut raportissa esitettyä laajempia tausta-aineistoja. Raporttiin (selostuksen liite 5) on lisätty tiedot käytössä olleista pohjatutkimuspisteistä ja niihin pohjautuvasta tiedosta saven alapinnan tasosta.

Yleiskaavatasolla voidaan vaikuttaa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden edellyttämän henkilöautoliikenteen tarvetta vähentävän sekä joukkoliikennettä kävelyä ja pyöräilyä edistävän liikennejärjestelmän syntyedellytyksiin. Oleellista liikkumistarpeen – nimenomaan henkilöautolla liikkumisen – vähentämisessä on kaupunkirakenteeseen vaikuttaminen. Kaupan toimintoja on ohjattava keskustaan eikä keskustan ulkopuolelle ja asumista on ohjattava joukkoliikennepalvelujen ulottuviin riittävän tehokkaasti. Liikkumistarpeeseen vaikutetaan siis eniten keskustan ulkopuolella.

Kaupungin päätöksenteko- ja suunnittelujärjestelmässä yleiskaavan tai osayleiskaavan jälkeen on monta vaihetta ennen kuin ko. kaavojen tavoitteet toteutuvat. Asemakaavan laatimisen jälkeen on laadittava vielä katusuunnitelmat ja tehtävä investointipäätökset.

Hankkeiden etenemiseen vaikuttavat joka suunnitteluvaiheessa niiden toteutusedellytykset ja poliittinen tahtotila. Esimerkiksi kadunvarsipysäköintiä vähentävät suunnitelmat eivät saa päätöksentekijöiden, kauppioiden ja asukkaiden hyväksyntää, jos ei pystytä osoittamaan korvaavia paikkoja muualta esimerkiksi pysäköintilaitoksesta. Tähän ei riitä kaavoitettu pysäköintilaitos, vaan todella jo olemassa oleva laitos. Turussa on maanalaiseen paikoitukseen asemakaavoissa osoitettuja varauksia, jotka eivät maksajan puuttuessa ole lähteneet toteutumaan 30 vuoden aikanaan. Yleiskaava tai osayleiskaava ei ole automaatti, joka takaa hyvien tavoitteiden toteutumisen.

Esimerkki toteuttamisedellytysten syntymisestä ja poliittisen tahtotilan muodostumisesta on se, kuinka edellisen Kauppatorin asemakaavan hyväksymispäätöksen yhteydessä vuonna 2009 kaupunginhallitus päätti pysäköintilaitoksen toteuttamiseen kytketyistä kaupunkiympäristön parantamistoimista, joita olivat Vähätorin, ns. Pennisillan ja puistomaisen kirjastoaukion toteuttaminen Kauppiaskadun päähän, Fortuna-korttelin asemakaavanmuutosehdotuksen laatiminen ja keskustan kehittämissuunnitelmaan liittyvien kävely- ja pyöräilyväylien toteuttaminen.

Yleiskaavassa Turun ruutukaava-alue on keskustatoimintojen aluetta. Keskustan kaupalliset ja muutkin toiminnot tarvitsevat tukitoimintoja kuten pysäköintilaitoksia. Pysäköinnin keskittäminen maanalaisiin laitoksiin on Euroopan kaupungeissa yleinen tapa hallita henkilöautoliikennettä keskustassa ja vapauttaa katutilaa muiden liikkumismuotojen käyttöön. Viihtyisä keskusta houkuttelee enemmän myös jalankulku-, pyöräily- ja joukkoliikennematkoja keskustaan.

Turussa on laadittu kävelyn- ja pyöräilyn kehittämissuunnitelma, jonka ympäristö- ja kaavoituslautakunta on käsitellyt ja kaupunginhallitus on hyväksynyt ohjaamaan keskustan kevyen liikenteen tarkempaa suunnittelua ja investointiohjelman laadintaa. Suunnitelma koskee koko kaupunkia ja siinä on priorisoitu keskustan pyöräyhteyksien kehittäminen. Runkobussilinjojen kehittämisselvitys on valmistumassa ja raitiotien yleissuunnitelma on valmistelussa.

Yleiskaavatyön osana valmistellaan lisäksi keskustan tarkastelua muuta normaalia yleiskaavallista tarkastelua tarkemmalla tasolla.

Kaikkien näiden suunnitelmien valmistumiseen ja liikenteen uuden kokonaisratkaisun muodostumiseen menee kuitenkin vielä aikaa. Kauppatorin pysäköintilaitoksen mahdollistavan asemakaavan laatiminen jo nyt on katsottu tarpeelliseksi, koska keskustan kehittämisessä halutaan päästä mahdollisimman nopeasti alkuun, jotta keskustan toimintaedellytykset kilpaileviin kaupunkirakenteen laidoille ja ulkopuolelle sijoittuviin kaupallisiin keskuksiin nähden paranevat. Näitä keskuksia syntyy koko ajan, vaikkeivät ne valtakunnallisten alueidenkäytön tavoitteiden mukaisia olekaan. Keskusta ei toki voi kilpailla pysäköinnin määrällä tai hinnalla, mutta ei pysäköinnin kehittämistarpeita keskustassa voida täysin sivuuttaakaan. Asemakaavan laadinnassa on otettu edellä mainitut valmistelussa olevat suunnitelmat huomioon siten, että sellaisia ratkaisuja ei ole esitetty, jotka estäisivät tai rajoittaisivat tutkittavia vaihtoehtoja.

Tuore lainsäädännöllinen muutos tukee vahvasti torin alle sijoitettavaa pysäköintiratkaisua: maankäyttö- ja rakennuslakiin lisättiin vuonna 2011 säännös, jonka mukaan vähittäiskaupan suuryksiköiden ensisijaisen sijaintipaikan tulee asettua kaavojen keskusta-alueille. Kun määräys siirtymäajan jälkeen vuoden 2015 huhtikuusta alkaen tulee täysimääräisesti noudatettavaksi, tulevat kaupallisten tilojen sijoittumispaineet entistä vahvemmin kohdistumaan keskustaan. Keskustan liiketilojen lisäämisen luontevimmat kohteet ovat tunnetusti kortteleiden sisäosissa, joista pysäköinti on siirrettävä liikerakentamisen tieltä pois – mieluiten mahdollisimman lähelle.

Ajoluiskan rakentaminen muuttaa katutilan luonnetta ja siksi sen sijoitukselle on pyritty löytämään katuosuus, jossa muutoksesta olisi vähiten haittaa toiminnallisesti ja kaupunkikuvallisesti. Vähiten kaupunkikuvallisia vaikutuksia olisi korttelin sisään sijoittuvalla ajoluiskalla, mutta valmiudet esim. Wiklundin tai Stockmannin kautta kulkevan yhteyden käyttöönottoon eivät ole riittävät, jotta Yliopistonkadun ajoluiskasta voisi kokonaan luopua. Sisäänajo Wiklundin kautta kuormittaisi lisäksi voimakkaasti joukkoliikenteelle tärkeää Brahenkadun ja Eerikinkadun risteystä.

Rakennusaika aiheuttaa väliaikaista haittaa torin ja sen ympäristön toimijoille ja toiminnoille. Torikaupan jatkuvuus varmistetaan jakamalla toteutus vaiheisiin, mikä puolestaan pidentää kokonaisrakennusaikaa. Joukkoliikenne toimii Eerikinkadulla ja Aurakadulla lähes nykyiseen tapaan torialueen rakentamisen aikana ja katujen alle mahdollisesti rakennettavien tilojen rakentamisaikana joukkoliikenne pystytään järjestämään siten, että pysäkit säilyvät torin tuntumassa. Kts. myös vastine joukkoliikennetoimistolle. Asemakaava ei sinällään edellytä pysäköintilaitoksenkaan toteutuksen yhteydessä laajentamaan kaupan toimintoja katupintojen alle tarvittavia yhdyskäytäviä lukuun ottamatta.

Lausunto/ Museokeskus

Museokeskus ei vastusta maanalaisen pysäköintilaitoksen rakentamista, mutta edellyttää, että sen toteuttamisessa otetaan huomioon torin ja siihen liittyvän katuverkoston kaupunkirakennustaiteellinen ja kulttuurihistoriallinen merkitys eikä tarvella alueen historiallista ominaisluonnetta.

Torin merkittävimmät historialliset elementit ovat torin suurmuoto ja karuus, nykyinen kivipinnoite, kioski- ja wc-rakennukset sekä valaisimia kannattavat muotorautapylväät. Asemakaavanmuutosehdotuksessa on otettu huomioon karuus ja katupinnoite. Kioskit ja muotorautapylväät tulisi suojella kaavassa. Uudisrakennukset tulee sopeuttaa vanhojen kioskirakennusten korkeusasemiin, jotta näkymät säilyvät avoimina.

Arkeologisten tutkimusten suoritusvelvoite on kirjattu asemakaavan yleisiin määräyksiin eikä sm-merkinnällä. Arkeologisten tutkimusten suoritusvelvoite tulee sisällyttää koskemaan myös kirkkoa.

Liitteessä 12 arkeologisille kaivauksille varattu aika ei ole riittävä. Keskustelussa asemakaavatoimiston ja Kiinteistöliikelaitoksen kanssa päätettiin, että kaivauksille varataan riittävä aika ja kaivujärjestystä muutetaan.

Vastine

Kioskien ja muotorautapylväiden suojelua ei ole otettu osaksi asemakaavaa, sillä kioskien säilyminen estäisi yleissuunnitelman mukaisen torin rakentamisen.

Kaavan sallima uudisrakennusten korkeus on 4,6 m, koska rakennusten vaipan sisään tulee mahdollistaa myös maanalaisen pysäköinnin ilmanvaihdon edellyttämät ilmanottosäleiköt. Uudisrakennukset on sijoitettu siten, että ne eivät asetu torin julkisten arvorakennusten – Ortodoksikirkon ja Ruotsalaisen teatterin eteen.

Kaavan velvoite arkeologisten tutkimusten suorittamiseen on yhtä vahva vaikka se onkin kirjattu yleisiin määräyksiin. Se koskee koko kaava-aluea. Velvoitetta arkeologisten tutkimusten suorittamiseen ei voi merkitä kaava-alueen ulkopuolella sijaitsevan kirkon kohdalle. Asiaan voidaan kuitenkin ottaa kaupungin puolelta kantaa myös myöhemmin perustuksien vahvistamiseen liittyvän lupaprosessin yhteydessä.

Lausunnossa mainitun keskustelun perusteella arkeologisille kaivauksille varattua aikaa tarkistetaan ja muutokset kirjataan asemakaavaselostukseen sekä aikataululiitteeseen.

Lausunto/ Turun kaupungin keskushallinto/ edustus, kansainväliset palvelut ja tapahtumat

Lausunnossa esitetään ideoita torin esiintymislavasta, jonka suunta on Yliopistonkadun laidalla kohti Eerikinkatua. Kiinteää esiintymislavaa ei pidetä hyvänä ratkaisuna. Tapahtumien kannalta keskeistä olisi torin kiinteiden rakennelmien, kioskien ja myyntipisteiden yhdistäminen ”oleskelukeitaaksi”, jolloin saataisiin viihtyisää ja laajennettavissa olevaa perusoleskelualueita.

Vastine

Esiintymislavan toteutustapa ja sen tarvitsemat tekniset liittymät sekä mahdollinen oleskelualueen järjestäminen ovat kaavan puitteissa mahdollisia. Asiatullaan ratkaisemaan yleissuunnitelmassa.

Lausunto/ Turun kaupungin vammaisneuvosto

Kauppatorin suunnittelussa ja rakentamisessa tulee noudattaa SuRaKu -ohjekortteja (Esteetön ympäristö) noudattaen esteettömyyskriteerien laatu-luokitusta "erikoistaso". Se tarkoittaa, että

- koko tori tehdään em. tavalla esteettömiksi, ei vain jotkut osat tai väylät
- linja-autopysäkeistä tehdään em. ohjekorttien mukaiset
- esteettömyys toteutetaan myös aistivammaisten tarpeet huomioiden, esim. kontrastiraidat ja urat
- kaikki turvallisuuden ja esteettömyyden edellyttämät vaatimukset täytetään koko rakentamisen ajan sen jokaisessa vaiheessa ja koko alueella
- tarvittaessa konsultoidaan esteettömyysasiamiestä.

Vastine

Esteettömyys on tärkeä näkökohta kaikessa suunnittelussa ja rakentamisessa. Asemakaavassa ei kuitenkaan määritellä yksityiskohtia kuten pysäkkejä ja kontrastiraitoja. Niiden suunnittelu tehdään yleissuunnittelussa ja toteutus-suunnittelussa.

Asemakaavanmuutosehdotuksessa on määräys: ”Torin nykyinen kivipinnoite tulee säilyttää pääosin. Kivien ladontamalli nykyisen kiveyksen tapaan, esteettömyyden vaatimukset huomioiden.”, jolla esteettömyys on pyritty turvaamaan historiallisten arvojen kohtuuttomasti kärsimättä. Pinnan yksityiskohtainen jaottelu ja toteutus ratkaistaan jatkosuunnittelussa.

Lausunto/ Vanhusneuvosto

Vanhusneuvosto on halunnut, että huomiota kiinnitetään mm. toripinnan materiaaliin, värikontrastiin ja tasoeroihin, valaistukseen, penkkeihin, opasteisiin, wc-tiloihin ja esiintymislavaan. Toripinnan lämmitysmahdollisuutta toivotaan ja bussipysäkkien toivotaan säilyvän maan pinnalla.

Vastine

Suunnittelun yksityiskohdat, joihin lausunnossa pyydetään kiinnittämään erityistä huomiota, tullaan ratkaisemaan seuraavassa suunnitteluvaiheessa eli yleis- ja toteutussuunnitelmissa. Kts. myös edellinen vastine.

Lausunto/ Varsinais-Suomen pelastuslaitos, riskienhallinta

- ambulanssilla tulee olla pääsy pysäköintilaitoksen kaikille tasoille, tasojen vapaan korkeuden tulee olla vähintään 3 m
- "ki-2" selostukseen tulee lisätä maininta "Maanalaisen pysäköintilaitoksen porras- ja hissiyhteys tulee sijoittaa rakennukseen"
- vähintään kaksi erillistä paikoitustasojen uloskäytävistä erillistä palokunnan hyökkäysreittiä suoraan maan pinnalta tulee huomioida molempiin kellarikerroksiin
- kellarista maan pinnalle tulevat uloskäytävät tulisi sijoittaa niin, ettei kulkureitin pituus ylity, RakMk E1 10.2 (sprinklerillä ei saa useista asioista helpotusta)
- huomioitava pelastusajoneuvojen tukijalan alla oleva kantavuusvaatimus katu- ja torialueilla
- ajoluiska ei saa huonontaa ajoluiskan viereisillä kiinteistöillä pelastustoiminnan mahdollisuuksia mahdollisilta varateiltä.

Vastine

- Ylimmän pysäköintitasojen vapaa korkeus on 3,2 metriä. Kaavaan merkitään vaatimus 3 metrin minimikorkeudesta alemmalla tasolla.
- ki-2 rakennusalueelle lisätään määräys porras- ja hissiyhteyden sijoittamisesta.
- palokunnan hyökkäysreitit sijoittuvat kioskirakennuksiin ja yksityiskohtaiset sijoitusratkaisut tehdään rakennuslupavaiheessa
- kulkureittien pituudet on esitetty kaaviossa, selostuksen sivu 23, paloosastojen koot tarkistetaan rakennuslupavaiheessa
- lisätään kaavamääräyksiin lause: ”Katu- ja torialueiden tulee kantaa raskaan pelastusajoneuvon ja katualueen myös joukkoliikennevälineen paino.”
- Pelastustien vaatimukset on otettu huomioon Yliopistonkadulla ajoluiskan vierellä.

Lausunto/ Vesiliikelaitos

Maanalaisten tilojen toteutussuunnittelussa tulee ottaa huomioon:

- maanalaisiin tiloihin ei Vesilaitoksen verkostoja tulla sijoittamaan, eikä verkostojen päälle sallita rakentaa minkäänlaisia rakennelmia, joista voi aiheutua haittaa verkostojen kunnossapidolle
- Kauppiaskadun ja Aurakadun varren kiinteistöjen on hoidettava kiinteistöjensä jäte- ja hulevedet sekä vesijohto kustannuksellaan kadun alle rakennettavassa pysäköintihallissa, jos yleiset johdot poistuvat Kauppiaskadulta
- Yliopistonkadun alittavat jalankulkuyhteydet on rakennettava vesijohdon alapuolelle
- verkostojen siirrosta aiheutuvat kustannukset maksavat verkostojen siirtoa haluavat tahot
- ennen verkostojen siirtämistä suunnitelmat on esitettävä Vesilaitokselle hyväksyttäviksi.

Vastine

Lausunnon pohjalta, Vesiliikelaitoksen kanssa sovittiin, että lisätään kaavamääräyksiin lause: ”Johdot on sijoitettava siten, että ne ovat huollettavissa eikä rakentamisesta aiheudu haittaa verkostojen kunnossapidolle.”

Tarkastelu toriseudun vesihuollosta (selostuksen liite 11) sisältää useita vaihtoehtoisia ratkaisuja johtojen siirtoon sekä vaihtoehtojen kustannukset.

Yliopistonkadulla kulkevan jalankulkuyhteyden korkeusasema mahdollistaa vesijohdon kulun sen yläpuolella.

Mikäli joltakin alueelta, esim. Kauppiaskadulta, poistuvat yleiset johdot, tulee verkostomuutoksia haluavan tahon huolehtia ja kustantaa korvaavat johdot.

Ylipäättään vesi- ja viemärijohtojen siirtokustannukset tulevat siirtoa haluavan maksettavaksi. Tämä ei ole kaavamääräysasia, vaan normaali toimintatapa, joka on hyvä kirjata tulevaan pysäköintilaitoksen toteuttajan kanssa solmittavaan sopimukseen.

Lausunto/ YKV/ Joukkoliikennetoimisto

Joukkoliikennetoimisto pyytää varaamaan Kauppatorin ympäristöön bussipysäkkipaikkoja minimissään nykyisen määrän, myös bussipysäkkipaikkojen lisäämiseen tulee varautua. Pysäkkien tulee olla nykyisenlaisia kahden auton vinopysäkkejä (hammastettu pysäkki).

Torinalaisen parkkihallin rakentamisaikaiset järjestelyt tulee sopia erikseen. Katujen käyttösuunnitelma tulee tehdä koko rakennusajalle. Liikennejärjestelyissä täytyy rakentamisesta huolimatta pystyä osoittamaan riittävää pysyvyyttä, sillä rakennusajan suurin riski on joukkoliikenteen luotettavuuden ja helpokäyttöisyyden väheneminen reitti- ja pysäkkimuutosten myötä. Joukkoliikenteen käytön hankaloituminen voi tällöin vähentää matkustajamäärää ja lipputuloja.

Vastine

Asemakaavassa Aurakatu ja Eerikinkatu on varattu nykyiseen tapaan joukkoliikennekaduiksi. Yksityiskohtaiset pysäkkisuunnitelmat tehdään ja niiden lukumäärä ratkaistaan yleis- ja katusuunnitelmissa. Kaavassa on hammastetuihin pysäkkeihin riittävät tilavaraukset.

Rakennusaika aiheuttaa poikkeusjärjestelyjä torin ympäristön toimintoihin. Haitta on kuitenkin väliaikainen. Joukkoliikenteelle aiheutuvien haittojen minimoimiseksi joukkoliikenteen rakennusaikaisia järjestelyjä on suunniteltu yhdessä joukkoliikennetoimiston kanssa ja tultu siihen tulokseen, että bussipysäkit säilyvät kaikissa vaiheissa lähellä Kauppatoria, kun rakentaminen vaiheistetaan seuraavalla tavalla:

Pysäköintilaitos rakennetaan kahdessa rakennusvaiheessa, jolloin Aurakadun ja Eerikinkadun pysäkit toimivat nykyiseen tapaan. Kauppiaskadulla ei ole torin rakennusaikana bussipysäkkejä, mutta Aurakadun ja Eerikinkadun maanalaisen rakentamisen (ma-1 alueet) aikana niitä voi olla. Lopullisessa tilanteessa Kauppiaskadulla ei ole joukkoliikennettä.

Aurakadun alle rakennettavat tilat tulee rakentaa eri aikaan kuin Eerikinkadun alle tulevat tilat. Näiden katujen bussiliikenne ohjataan kadun alle tulevien tilojen rakennusaikana pääasiassa Kauppiaskadulle ja Yliopistonkadulle. Tietyissä kohdissa, kuten Aurakadun ja Eerikinkadun risteyksessä, työ pitää tehdä pienissä osissa.

Reittimuutokset torin ympärillä aiheuttavat seurannaisvaikutuksena jonkin verran pysäkkien siirtoja ja pienehköjä liikennejärjestelyjä, kuten kaistajärjestelyjä ja liikennevalo-ohjauksen muutoksia torin lähiristeyksissä. Bussipysäkit säilyvät kaikissa vaiheissa lähellä Kauppatoria. Vaikka rakennustyö tuottaa väliaikaista haittaa, niin lopputilanteessa toimivampi ja elävämpi ydinkeskusta lisää joukkoliikenteen käyttöä ja nostaa todennäköisesti lipputuloloja.

Rakentamisen vaiheistuksesta ja liikennejärjestelyistä tulee sopia maanalaisen tilojen toteuttajan kanssa laadittavissa sopimuksissa.

Lausunto/ YKV/ maisema- ja miljöosuunnittelu

Laadittu asemakaavanmuutosehdotus mahdollistaa mm. toimenpiteet esteettömästä torista kuitenkin vanhat kivet säilyttäen sekä uudistaa torin huoltorakennukset ja valaistuksen. Jalankulkupainotteisuutta Kauppiaskadulla kehittämällä saadaan torin aurinkoinen reuna hyödynnettyä paremmin.

Puustolla on suuri merkitys näin kivipainotteisessa, sulkeutuneessa liikennetilassa. Paitsi terveysvaikutuksia, suurilla lehtipuilla on merkittävä rooli kaupunkikuvallisesti nykyisen toriympäristön ja sitä reunustavien korttelien sekavuuden hälventäjänä ja myös torilla asioivien käyttäjien viihtymistä lisäävänä elementtinä.

Puustoa on mahdollista lisätä kaavaehdotuksen mukaan torin ylälaidalle, mutta ei esim. torin muille reunoille. On erittäin tärkeää, että myös nämä mahdollisuudet otetaan huomioon jatkosuunnittelussa.

Vastine

Kaavaan ei ole torialueelle merkitty istutettavia puita, mutta yleissuunnitelmassa voidaan vielä tutkia viherrakentamisen mahdollisuutta esim. osittain toripintaan upotettuihin istutuslaatikoihin.

Lausunto/ YKV/ Rakennusvalvonta

Rakennusvalvontatoimistolla ei ole huomautettavaa asemakaavanmuutosehdotuksesta.

Lausunto/ Ympäristöterveydenhuolto

Kaavaehdotus tulee parantamaan torin käyttöä torikauppioiden ja asiakkaiden kannalta. Liikenteestä aiheutuva pöly, ilmansaasteet ja melu tulevat torilla vähenemään.

Maanalaisen parkkihallin ilmastointi ei saa aiheuttaa terveydellistä haittaa torilla tai sen ympäristössä oleville, minkä vuoksi poistoilma tulee suodattaa. Liikenteen uudelleen ohjaaminen ei saa aiheuttaa ongelmia melun tai ilmansaasteiden suhteen niiden teiden varsilla olevilla asunnoille, joilla liikenne lisääntyy.

Polkupyörille tulisi varata omaa parkkitilaa torin ympäristössä. Torikauppioiden huoltoajoneuvojen pysäköinti tulee järjestää siten, että se ei haittaa ympäristöä.

Kaavan tulee mahdollistaa se, että sosiaali-, pesu- ja WC-tiloja voidaan rakentaa riittävästi vakituksille sekä satunnaisille torimyyjille.

Torin kivetyksen tulee olla mahdollisimman sileä, helposti puhdistettavissa ja mahdollistaa esteettömyys. Toripinta tulisi pitää talvella sulana, jotta pölyväältä hiekotukselta vältytään.

Yleisö wc-tilojen määrässä pitää varautua siten, että ne palvelevat myös torilla ja kävelykadulla todennäköisesti olevia tilapäisiä kesäkahviloita ym. tilapäisiä tarjoilupaikkoja.

Rakentamisaikana tulee mm. varmistaa, että elintarvikkeet eivät likaannu rakennuspölyn takia ja huolehtia riittävästä melun vaimennuksesta. Veden ja sähkön saanti tulee varmistaa sekä rakennusaikana että lopullisessa tilanteessa.

Kun tarkempaa yleissuunnitelmaa tai muita torisuunnitelmia laaditaan, ympäristöterveydenhuolto tulee ottaa mukaan suunnitteluun mahdollisimman aikaisessa vaiheessa.

Vastine

Pysäköintilaitoksen ilmanvaihdon lämmöntalteenottojärjestelmä edellyttää itsessään poistoilman karkeaa suodatusta, kemiallista suodatusta ei poistoilman puhtauden vuoksi ole tarpeen tehdä. Suodatustarpeesta keskusteltiin ympäristöterveydenhuollon kanssa ja todettiin, että ilman poisto ja sisäänotto-paikat tulee suunnitella huolellisesti siten, että ne on sijoitettu mahdollisimman etäälle toisistaan.

Liikennemäärien kasvu kaavan vaikutusalueella tarkoittaa suurimmillaan noin 1,7 desibelin lisäystä päivän ekvivalenttiin melutasoon. Ihminen havaitsee kuitenkin vasta noin kahden desibelin muutoksen. 1,7 desibelin muutos melutasossa ei siten ole ympäristön merkityksellistä heikkenemistä. Liikenteen vähentäminen yhdessä paikassa johtaa useimmiten liikenteen lisääntymiseen toisaalla, eikä yksittäinen toimenpide liikenneympäristössä ratkaise kaikkia liikenteen aiheuttamia ongelmia.

Liikenneympäristön muutoksilla keskustassa tähdätään kuitenkin parempien olosuhteiden luomiseen kestäville liikkumismuodoille, ja sitä kautta henkilöautosuorituksen vähenemiseen. Pysäköinnin keskittäminen on yksi osa tätä toimenpidekokonaisuutta. Ajoneuvoteknologian kehitys tulee jatkossa vähentämään myös melua ja päästöjä. Muihin autoilun haittoihin ajoneuvoteknologia

ei sen sijaan tuo ratkaisua, vaan niihin vaikutetaan juuri liikenneympäristön kehittämisellä.

Polkupyöräpaikat, torikauppiaiden autojen sijoitus ja torin lämmitys ratkaistaan jatkosuunnittelussa.

Uudisrakennusten kokoa laajennetaan siten, että yleisön wc-tilat mahtuvat niihin siinäkin tapauksessa että torille tulee runsaasti tilapäisiä tarjoilupaikkoja. Torimyyjien sosiaalituloille on runsaasti tilaa maan alla.

Lausunto/ Kiinteistöliikelaitos

Ortodoksisen kirkon perustuksia koskeva määräys tulisi täydentää muotoon: ”Ortodoksisen kirkon perustukset tulee vahvistaa ennen maanalaisen pysäköintilaitoksen rakennustöihin ryhtymistä.”

Vastine

Määräys poistetaan kaavasta, haluttaessa se voidaan kirjata mukaan sopimukseen.

Lausunto/ Keskikaupunkiseura Toispual jokke ry

Yhdistys toteaa, että ensin olisi pitänyt laatia kaavaluonnos. Louhen laajenemismahdollisuuksien ohella tulisi selvittää liukuporras- tai -käytävyyhteydet Wiklundin kellarikerrokseen. Yliopistonkadun ajorampista pitäisi luopua ja jotta ajoyhteys Wiklundin korttelin sekä Hansakorttelin kautta. Pitkä rakennusaika häiritsee torikauppaa, sille kannattaa hakea muita paikkoja.

Esiintymislavan tulisi sijaita Eerikinkadun puoleisella sivulla kioskin tilalla.

Vastine

Kaavaprosessikysymykseen on vastattu laajasti vastineissa muistutuksiin. Louhen laajennusta käytävineen on käsitelty mm. kaavaselostuksen luvussa 4.5 Vaihtoehtojen vaikutusten vertailu. Ajorampin sijoitusasiaa on käsitelty vastineessa ELY-keskuksen lausuntoon. Torikaupan keskeytymätön toiminta on tärkeää ja sen sijoittumiselle tulee etsiä parhaat mahdolliset vaihtoehdot. Se ei kuitenkaan ole kaavassa määrättävä asia. Eerikinkadun puoleinen kioskirakennus ei estä esiintymislavan sijoittamista samalle torin sivulle. Esiintymislava tulee olemaan siirrettävä.

Lausunto/ Kynnys ry

Esteettömyys pitää ottaa kokonaisvaltaisesti huomioon. Rakennusajan järjestelyissä tulee kiinnittää huomiota esteettömiin kulkureitteihin ja turvallisuuteen sekä huolehtia linja-autopysäkkien ja vammaisten pysäköinnin toimivuudesta. Pinta-materiaali pitää vaihtaa esteettömämpään materiaaliin, sillä esteetön kulku diagonaalisesti torin poikki ei ole riittävä ratkaisu. Pysäköintilaitoksen pitää olla esteetön.

Vastine

Esteettömyys on tärkeä näkökohta kaikessa suunnittelussa sekä rakentamisessa että myös rakennusaikaisissa järjestelyissä. Kts. myös vastine Vammaisneuvostolle.

Lausunto/ Turkuseura ry

Turkuseura ry kannattaa Kauppatorin yleisilmeen kohentamista ja pitää tärkeänä, että kaupallisen Kauppatorin jatkuvuus turvataan Turussa. Torikauppa ei saa remontin aikana häiriintyä.

Torin kivetyksen tulee olla esteetön käyttäen kuitenkin nykyistä vanhaa torikiveystä.

Torin ympäristöä ei tulisi käyttää bussien pysäköintipaikkana, vaan bussien tulisi vain pysähtyä torilla. Bussit voitaisiin sijoittaa maan alle tai erilliselle bussiasemalle muualla kaupungissa.

Toriparkin suurin ongelma on Yliopistonkadun ajoramppi, joka on kaupunkikuvallisesti ikävä ja estää kävelykadun jatkamisen tulevaisuudessa. Ajo tulisi järjestää tavaratalo Wiklundin kellarin pysäköintitasojen kautta.

Toria ympäröivät liiketilat voitaisiin yhdistää toisiinsa maanalaisella ostoskäytävällä, jota voitaisiin täydentää keskustaa palvelevilla liikunta- ja kulttuuritiloilla.

Torilla pika-asiointia varten on säilytettävä myös tasopysäköinti lähellä nykyistä määrää ja etäisyyttä.

Vastine

Torikaupan jatkuvuus turvataan, saavutettavuus ja käytettävyys paranevat kun tori on uudistettu.

Turun joukkoliikennelinjasto perustuu niin sanottuihin heilurilinjoihin, joiden keskipiste ja risteämiskohta on Kauppatori. Joukkoliikenne saapuu ja lähtee torilta nykyään viiteen eri suuntaan ja Kauppatorin uudistuksen jälkeen neljään eri suuntaan: Aurakatua ylös, Aurakatua joen yli, Eerikinkatua satamaa kohti ja Eerikinkatua Aninkaistenkatua kohti. Joukkoliikenteen vieminen Kauppatorilla maan alle vaatisi siis neljän kookkaan ajoaukon rakentamista em. kaduille torin viereisiin kortteleihin. Aurakadun jyrkästä mäestä tultaessa tunneli päästäisiin aloittamaan vasta Yliopistonkadun jälkeen torin kohdalla. Ajoaukkojen kaupunkikuvallinen vaikutus olisi huomattavan negatiivinen. Linja-autolinjojen risteäminen ja pysäkkijärjestelyt vaatisivat maan alla melkoisesti tilaa, mikä olisi pois pysäköintiin varatusta pinta-alasta. Kauppatori sijaitsee jokilaaksossa, jossa bussien ja matkustajien pitäisi laskeutua erikseen maanalaiseen terminaaliin. Ratkaisu ei parantaisi joukkoliikenteen palvelutason eikä houkuttelevuutta.

Ajoluiska, kts. vastine ELY-keskuksen lausuntoon.

Kauppiaskadun ja lähikatujen pysäköintijärjestelyt tutkitaan jatkosuunnittelussa.

Lausunto/ Turun kauppakamari

Torin ilmeen uudistaminen sekä pysäköintilaitoksen rakentaminen on yksi tärkeimmistä ja kiireellisimmistä toimenpiteistä Turun kaupunkikeskustan elinvoimaisuuden turvaamisessa.

Turun keskustan kaupallinen tarjonta on tällä hetkellä kuluttajakyselyn (KUMU2011, Turun kauppakorkeakoulu) mukaan hyvällä tasolla, mutta pysäköintin kuluttajat kokevat ongelmalliseksi. Keskustan markkinaosuus on pudonnut vuoden 2006 osuudesta 30,3 % reilusti (19,1 %:iin). Kehitys on huolestuttava

ja on syytä olla huolestunut myös tyhjästä liikehuoneistoista keskustan alueella. Monipuolinenkin tarjonta heikkenee, mikäli kävijämäärät laskevat tulevaisuudessa.

Pysäköintilaitokseen tulee kaavoittaa myös toinen väylä torin toiselta laidalta, jolloin se palvelisi Itä-Turusta ja saarten suunnalta tulevaa liikennettä.

Kadunvarsilla tarvitaan lyhytaikaista pysäköintitilaa, kadunvarsipaikkojen vähentämisen tulee olla maltillista. Turun kaupunkikeskustan vetovoimatekijänä on viihtyisä kaupunkikulttuuriympäristö. Torin yleisilmeen parantaminen on ydinkeskustan viihtyvyyden kannalta välttämätöntä.

Vastine

Aikaisemmin on tutkittu sisäänajoja torin eteläpuolelta. Näistä on kuitenkin luovuttu, sillä ne haittaavat joukkoliikennettä Eerikinkadulla ja ovat pituutensa vuoksi teknistaloudellisesti epärealistisia.

Lausunto/ Turun seudun arkkitehdit SAFA

Kauppatorin mittasuhteet ovat melko suuret. Inhimillistä mittakaavaa voisi lisätä puuriveillä, istutuksilla, valaistuksella ja penkeillä.

Toinen ramppi mahdollistaisi saapumisen torin eteläpuolelta ja parkkiluolan toiminnan, vaikka toisella reunalla tehtäisiin lisäoperaatioita tulevaisuudessa. Yhden rampin ratkaisu saattaa muodostaa ylimääräistä kiertoliikennettä. Ajo-rampin kohdalla olisi tärkeää käsitellä kaupunkitilaa detaljitasolla ja huolehtia sen viihtyisyydestä.

Parkkitilojen ei pitäisi olla liian umpinaisia, luonnonvalokuilut antaisivat aistimuksen yhteydestä yläpuolisiin kaupunkitiloihin.

Turku-SAFA katsoo, että torin jatkosuunnittelusta (kaava-alueen rakennukset, katokset, ajoluiskat, valaistus, pintamateriaalit, kalusteet, värit, istutukset jne.) tulisi järjestää arkkitehtikilpailu riippumatta siitä hyväksytäänkö uusi torin kaava vai ei. Mahdollisen kaavan tulisi jättää arkkitehtikilpailulle riittävästi liikkumavaraa erityisesti rakennussuunnittelun suhteen.

Torin alla kaavan tulisi olla joustava ja mahdollistaa myös esim. kaupallinen toiminta, tapahtumat ja joukkoliikenteen pysäkkien tuominen torikannen alle.

Vastine

Puurivien avulla torin mittakaavaa voitaisiin parantaa, vrt. vastine maisema- ja miljöösuunnittelun lausuntoon. Istutukset, penkit ja valaistus ovat sellaisia yksityiskohtia, jotka tullaan ratkaisemaan seuraavassa suunnitteluvaiheessa eli yleis- ja toteutussuunnitelmissa.

Aikaisemmin on tutkittu sisäänajoja torin eteläpuolelta, näistä on kuitenkin luovuttu, sillä ne haittaavat joukkoliikennettä Eerikinkadulla ja ovat pituutensa vuoksi teknistaloudellisesti epärealistisia. Tämä laitos ei ole paras kaikista suunnista saapujille, kuten ei mikään muukaan keskustan pysäköintilaitoksista. Liikenne pysäköintilaitoksiin ohjataan keskustan kehältä ja sisäkehältä. Jokainen autoilija valitsee joko sujuvamman ajoyhteyden pääkatuja pitkin tai lyhyen kävelyetäisyyden, mutta hitaamman ajoyhteyden.

Luonnonvalokuilut voisivat parantaa maanalaisten tilojen laatua, mutta rajoittaisivat torin käyttöä ja olisivat melko ongelmallisia maan päällä.

Arkkitehtikilpailulla voitaisiin saada korkeatasoisia vaihtoehtoja torin rakenteiden toteutukseen. Mahdollinen kilpailu tulisi järjestää yleissuunnitteluvaiheessa.

Torin alla oleva tila on kaavassa varattu pysäköintiä ja siihen liittyviä tiloja varten. Katujen alle saa rakentaa yhdyskäytävien lisäksi mm. liiketiloja. Jos tapahtumilla tarkoitetaan suuria yleisötapahtumia, maanalaisen tilan käyttö saattaa olla ongelmallista mm. suurempien poistumistievaatimusten vuoksi.

Joukkoliikenteen pysäkkien vieminen maan alle, kts. vastine Turun yrittäjät.

Lausunto/ Turun Toriparkki Oy

Yhtiö ei ole sitoutunut Kauppatorin alle tehtävän pysäköintilaitoksen toteuttamiseen, mutta yhtiö on varteenotettava ehdokas toteuttajaksi. Turun keskustan liikkeiden elin- ja toimintamahdollisuudet jatkuvasti kapenevat. Tämä johtaa keskustan kuihtumiseen ja ilmeen yksipuolistumiseen ellei keskustan yritysten toimintaedellytyksiä paranneta.

Mitä vähemmän pysäköintilaitoksen sijoittumiseen ja tekniseen rakentamiseen liittyviä rajoituksia asemakaavassa on, sitä paremmat mahdollisuudet on toteuttaa pysäköintilaitos siten, että se palvelee parhaalla tavalla keskustan elinvoimaisuutta ja alueella harjoitettavaa toimintaa.

Kaavaehdotus mahdollistaa teknisesti ja taloudellisesti toimivan pysäköintilaitoksen rakentamisen. Toteutuessaan se edesauttaa Turun keskustan kehittämistä ja kilpailukykyä sekä lisää keskustan viihtyisyyttä.

Vastine

Määräykset ja rajoituksilla huolehditaan siitä, että rakentamisella ei ole pohjavesivaikutuksia, maanalaiset johdot pystytään kuljettamaan katujen alla ja että kaupunkikuvasta muodostuu hallittu ja korkealaatuinen.

Lausunto/ Turun Yrittäjät ry

Esitettyä parempi paikka sisäänajoluiskalle Yliopistonkadulla olisi välillä Brahenkatu - Aninkaistenkatu tai Torinkulman kiinteistön edessä.

Ylin parkkitaso torin alla pitäisi varata busseille ja torikauppiaiden autoille. Koska torin korkeusero on 2 m Yliopistonkadun ja Eerikinkadun välillä voitaisiin ylimmäinen parkkitaso toteuttaa siten, että torin pintaa nostetaan Eerikinkadun puolelta sen verran, että bussit mahtuvat alle. Tämän tason alle varataan kaksi pysäköintitasoa siten, että alin kerros on puolikas. Kaavan pitäisi mahdollistaa laajennusvara.

Toripysäköintiin pitäisi saada toinen liittymä vastakkaisesta suunnasta esim. Eerikinkadulta. Se mahdollistaisi maanalaisen paikoituksen laajentamisen kauppahallin korttelin sekä Fortuna-korttelin suuntaan. Näin kävelykeskustaa voidaan laajentaa siten, että Eerikinkatu välillä Kristiinankatu - Aurakatu muuttuisi kävelykaduksi. Katuprofiili on miellyttävä ja mittakaavaltaan oikea Yliopistonkatuun verrattuna. Kauppahallin pihan kunnostus saisi lisäpotkua ja kävelykeskusta voisi laajentua Fortuna-kortteliin.

Pohjavesimallinnus tulisi tehdä vielä sellaisesta vaihtoehdosta, jossa paikoituskerroksia on kolme.

Vastine

Yliopistonkadulla ei ole Aninkaistenkadun ja Brahenkadun välillä riittävän pitkä ja leveätä osuutta, johon pysäköintilaitoksen ramppi mahtuisi siten, että sen lisäksi tilaan mahtuisivat vielä tarvittavat ajokaistat sekä kävelyn ja pyöräilyn tarvitsema tila.

Aikaisemmin on tutkittu sisäänajoja torin eteläpuolelta. Näistä on kuitenkin luovuttu, sillä ne haittaavat joukkoliikennettä Eerikinkadulla ja ovat pituutensa vuoksi teknistaloudellisesti epärealistisia.

Pääperiaate maanalaisten tilojen syvyyden rajaamisessa on ollut se, ettei vaikuteta pohjavesiolosuhteisiin. Kauppatorin Eerikinkadun puoleinen rakentamissyvyys on rajattu sellaiseksi, että se on normaaleilla menetelmillä rakennettavissa. Mikäli myöhemmin tulee tarve laajentaa maanalaisia tiloja, ne tulee tutkia erikseen.

Bussipysäkkien vieminen maan alle on Turun keskustan maastonmuodoista johtuen lähes mahdotonta, koska se toisi monta todella pitkää ajoluiskaa lähikaduille. Kts. vastine Turkuseura ry:n lausuntoon.

Kerrosten määrä on määräytynyt edellä olevin perustein, eikä kolmikerroksisen pysäköintilaitoksen mallinnusta ole tarpeen tehdä.

Lausunto/ Turun ortodoksinen seurakunta

Seurakunta uudistaa lausunnossaan 8.10.2007 esittämänsä:

- ajoyhteys kirkolle tulee esittää myös rakennustyön aikana
- kirkko tulisi paaluttaa ennen rakennustöihin ryhtymistä Toriparkkiyhtiön toimesta ja kustannuksella.
- mikäli kirkon ajoyhteydet ja autopaikkojen määrä muuttuvat, seurakunnalle tulee esittää vastaava määrä paikkoja toriparkista
- seurakunta vaatii, että Turun kaupunki vastaa vahingoista, joita toriparkin rakentaminen seurakunnalle aiheuttaa.

Vastine

Ajoyhteys tulee säilymään.

Kaavan maanalaisen rakentamisen rajaukset on tehty siten, ettei pohjaveden taso rakentamisen johdosta alene. Kirkon alla on savea 2-5 metriä. Kirkon nykyinen painuminen johtuu ympäristössä tapahtuneen rakentamisen vaikutuksesta. Tilannetta on korjattu vesisyöttöllä ja veden pinta on saatu tilapäisesti nousemaan. Kirkon itäpuolella vesisyöttö on valunut hukkaan ja se on vuonna 2008 lopetettu.

Tuolloin pohjaveden pinta on ollut n. 2,2 metriä alempana kuin ennen ympäristön rakentamista (Turun ortodoksinen seurakunnan lausunnon liite: "Ortodoksikirkon vesisyöttöjärjestelyt ja painumahavainnot" Ramboll Finland Oy 9.12.2012 ja Klaus ja Kai Kouvolan muistutus).

Kirkon paalutus pysäköintilaitoksen toteuttamisen yhteydessä on ollut lausuntovaiheessa kaavamerkintänä.

Kirkon perustusten vahvistamista koskeva määräys on muistutusten johdosta poistettu kaavakartasta, koska kaavamääräys saattaisi aiheuttaa vaatimuksia muiltakin toria ympäröiviltä kiinteistöiltä. Koska kaavamerkintä on poistettu lausuntovaiheen jälkeen, on asiasta kuultu vielä erikseen Turun ortodoksista seurakuntaa. Mikäli kirkon paalutus halutaan liittää torin rakentamiseen, on se mahdollista kirjata erilliseen sopimukseen hankkeen toteuttajan kanssa.

Kirkon ajoyhteys ja autopaikat tulevat säilymään ennallaan.

Vahingonkorvausvastuut tullaan kirjaamaan sopimukseen maanalaisen tilan toteuttajan kanssa.

4.3.4 Muistutukset

Kauppatorin asemakaavanmuutosehdotuksesta jätettiin nähtävilläoloaikana yksitoista muistutusta.

Muistutuksissa usein toistuneita aiheita ovat kaavaprosessi, puutteet liikenteellisissä selvityksissä, ajorampin sijainti, pohjavesiselvitykset, rakennus- ja ympäristö- ja kaupallisten vaikutusten arvioinnin puutteellisuus.

Muistutuksen jättivät As Oy Pyramid [1], asukkaat Agricolankadulta [2], Eerikinkadulta [3], Mäkikadulta [4] ja Yliopistonkadulta [5], Elli Toikka ym [6], Kauppiaskatu 8 [7], Meidän Turku – Vårt Åbo ry [8], Mikko Laaksonen [9], Turun vihreät nuoret ja opiskelijat [10] sekä Lemminkäinen Infra Oy [11].

Muistutuksista (*kursiivilla*) on kerätty usein toistuneita aiheita ja niihin on esitetty yhteenvedon alkuosassa yhteinen vastaus. Alaotsikoiden vieressä on mainittu niiden muistutusten numero, joissa asia on esiintynyt. Lopussa on esitetty vastineita yksittäisistä aiheista muistuttaneille.

Muistutus/ Kaavaprosessi [1, 3, 4, 6, 8, 9, 10]

Asemakaava on laadittu ilman luonnosta ja asetettu ehdotuksena nähtäville ilman lautakunnan tai kaupunginhallituksen käsittelyä. Perusteet normaalille luonnosvaiheelle olisivat vahvat, koska on tutkittu useampia pysäköintivaihtoehtoja. Menettelyn tarkoitus on turvata se, että asemakaava käsitellään ennen kunnallisvaaleja 2012. Asemakaava on maankäyttö- ja rakennuslain 19, 69 ja 629 vastainen siksi, että kiristetyllä aikataululla on pyritty esittämään vuorovaikutusta ja kuuleminen toteutetaan puutteellisesti ilman keskeistä selvitystä. Maankäyttö- ja rakennuslaki ja Turun johtosäännöt eivät kuitenkaan suoraan määrittele kaavamenettelyä.

Vastine: Maankäyttö- ja rakennuslaki sekä -asetus eivät sisällä säädöksiä erillisestä luonnoskäsittelystä. Muistutuksissa luonnosvaihe -termillä tarkoitetaan asemakaavanmuutosluonnoksen luottamushenkilökäsittelyä ympäristö- ja kaavoituslautakunnassa.

Erillisen luonnoksen luottamushenkilökäsittelyn tarpeellisuus arvioidaan osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa laadittaessa ja valittu etenemisjärjestys kuvataan kohdassa ”Kaavan valmistelu ja osallistuminen” eikä siinä esitetä luonnoskäsittelyä. Kauppatorin kaavan Osallistumis- ja arviointisuunnitelma merkittiin kaupunginhallituksessa tiedoksi, kun kaavatyön käynnistämisestä päätettiin 5.12.2011.

Luonnoskäsittelyä käytetään osana kaavoitusprosessia tyypillisimmillään silloin, kun kaavan valmistelun alkuvaiheessa tehdään luonnosmaisesta aineiston pohjalta valintoja etenemislinjauksista. Tällöin voidaan kaavoihin liittyvien usein mittavien selvitysten, selostusten ja kartta-aineistojen laadinnassa keskittyä valittuun vaihtoehtoon.

Kauppatorin poikkeuksellisen vaativan kaavan kohdalla ei ole katsottu poliittisen kaavapäätöksen tekemistä mahdolliseksi ilman perusteellisia selvityksiä. Valitusprosessissa on nimenomaisena tavoitteena ollutkin se, että kaikki tarpeellinen aineisto kuten selvitykset, mielipiteet, lausunnot ja muistutukset vastineineen ovat päättäjien tiedossa, silloin kun kaavan hyväksymisestä päätetään.

Asemakaavanmuutosprosessi, jossa kaava laaditaan ilman luonnosvaihetta, on yksi kaavoituksen vakiintunut prosessimuoto.

Muistutus/ Liikenteellinen selvitys [1, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10]

YLEISKAAVA

Kauppatorin asemakaavamuutoksen liikenteelliset vaikutukset ulottuvat laajalti keskustal alueelle henkilöautoliikennettä lisäävästi ja liikenteen reittejä muuttavasti. Keskustan liikennejärjestelyjä ei ole selvitetty laajempaan kokonaisuuteen, eikä pysäköinnin vaihtoehtoja ole selvitetty. Hanke edellyttää laaja-alaista ratkaisua keskustan liikenteen järjestämisestä ja keskustan katujen tulevasta käytöstä. Asia on ratkaistava yleiskaavatasolla. Liikenteellistä vaikutusarviointia, josta puuttuvat eri pysäköintivaihtoehtojen liikennemäärien ja liikennemäärämuutosten vertailu, ei voi pitää riittävänä. Selvityksessä "Kauppatorin asemakaavan liikenteelliset vaikutukset" keskustan liikennesuunnittelua tarkastellaan vain Kauppatorikeskeisesti ja erityisesti torinaluspysäköinnin kannalta. Selvityksessä on useita puutteita ja virheitä.

OAS:n mukaan laaditaan Lisuke, Keskustan liikennesuunnitelma, jonka pitäisi olla yleiskaavatyön erillisselvitys. Tällaista ei kuitenkaan ollut kaavaehdotuksen liitteenä. Liikenteellinen selvitys ei täytä yleiskaavasunnittelun vaatimustasoa. Suunnitelmien tulee olla osa sellaisista laajemmista kaupungin kokonaisliikennesuunnittelun tavoitteista, joista on tehty päätökset sekä hallinnossa että luottamuselinten käsittelyissä ja joihin kaupunkilaisilla on lain mukaisesti ollut mahdollisuus vaikuttaa.

Liikenteellisen selvityksen ja vaihtoehtotarkastelujen ongelma ratkeaisi sillä, että tehtäisiin oikea keskustan yleiskaavallinen liikennesuunnitelma, jossa samalla ratkaistaisiin mm. raitiotien linjaus. Toriparkkia paremmat vaikutukset saavutettavuuteen saavutettaisiin P-Louhen laajennuksilla ja pienillä laitoksilla Österbladin ja Kauppahallin tonteille. Nyt laadittu selvitys ei ole aito yleiskaavallinen selvitys, se on ennakoasenteellinen ja puutteellinen. Siksi kaava on lainvastainen samoilla perusteilla kuin Turun hallinto-oikeuden ratkaisussa.

Vastine: Kts. vastine ELY-keskuksen lausuntoon. Liikenneselvityksen esipuheessa on kerrottu selvityksen suhteesta LISUKE-projektiin.

VAIHTOEHTOJEN VERTAILU

Kaikille vaihtoehdoille ja niiden yhdistelmille tulisi laatia vertaileva liikenneselvitys vähintään siinä laajuudessa, kuin se on tehty Kauppatorin pysäköinnille.

Vastine: Pysäköintilaitosvaihtoehtojen liikenteellinen vertailu on tehty siitä lähtökohdasta, että haetaan laitosta joka

- on riittävän suuri, jotta se toimii joustavasti
- parantaa pysäköintipaikkojen saavutettavuutta kävellessä etenkin niissä keskustan kortteleissa, joissa nyt on pysäköintipaikkojen vajausta
- ei sisällä sellaisia tunneli- tms. ratkaisuja, jotka voisivat muuttaa pohjavedenpintaa
- vähentää pysäköintipaikkojen hakuliikennettä
- on saavutettavissa ainakin kahdesta suunnasta keskustaan tultaessa
- ei lisää huomattavasti liikennettä niillä kaduilla, joilla on paljon risteävää kävelyliikennettä
- ei lisää huomattavassa määrin kuormitusta niissä risteyksissä, jotka ovat joukkoliikenteen sujuvuuden kannalta tärkeitä

- ei estä tulevia joukkoliikennevaihtoehtoja
- ei estä rakenteillaan muiden keskustan pysäköintilaitosvaihtoehtojen kehittämistä
- jonne voidaan ajaa keskustan kehältä tai sisäkehältä mahdollisimman selkeästi
- jolla on mahdollisimman pienet ympäristövaikutukset (muutos haitassa ja altistuvien määrä).

Pysäköintilaitoksen sijaintia on tarkasteltu kävelen saavutettavuuden kannalta sekä ajoyhteyden sijainnin kannalta. Pysäköintipaikkojen sijainti mahdollisimman lähellä toria tai sen ja joen välissä täydentää parhaiten nykyistä pysäköintitarjontaa. Laitoksen sisäänajon sijoitusvaihtoehtoja on peilattu kävelyreitteihin ja joukkoliikennereitteihin sekä sijaintiin keskustan kehään tai sisäkehään nähden. Sisäänajon on hyvä olla mahdollisimman selkeästi ja lyhyesti keskustan kehältä saavutettavissa, mutta kuitenkin niin että itse kehän tai sisäkehän liikenteen häiriytyminen pysäköintilaitoksen vuoksi on epätodennäköistä.

Sijaintitarkastelun perusteella on jo pystytty tekemään johtopäätös, että Kauppatorin pysäköintilaitoksen sisäänajo saadaan katuverkon ja joukkoliikenteen toimivuuden kannalta edullisimpaan paikkaan niin, että sitä syötetään pääasiassa Aninkaistenkadun ja Yliopistonkadun risteyksestä, joka Aninkaistenkadun risteyksistä parhaiten pystyy välittämään ko. liikenteen. Liikennemäärien muutokset laitoksen sisäänajon lähikortteleissa – joissa muutos on väistämättä suurin kaikissa vaihtoehdoissa – on suhteellisen pieni, koska sisäänajoratkaisu katkaisee nykyisen ajoyhteyden Yliopistonkadulta Kauppiaskadulle.

Koska valmisteilla on Kauppatorin asemakaavanmuutos, on tärkeää selvittää juuri Kauppatorin asemakaavan toteuttamisen vaikutukset mahdollisimman perusteellisesti ja laajasti.

Vaihtoehtojen vertailuun esitetään korjauksia ja täydennyksiä:

1. *Vaihtoehtotarkastelusta puuttuu kustannusarviot sekä rakennusaikaiset vaikutukset.*
2. *P-Louhen koillisen laajennuksen sisäänajoa on vaikeutettu oletuksella, että Aninkaistenkadulle tulisi raitiotie. Raitiotien keskustalinjausta ei ole ratkaistu, Louhen laajennukseen voitaisiin ajaa Aninkaistenkadulta tai Ajurinkadulta.*
3. *P-Louhen osalta sivuutetaan mahdollisuudet johtaa ulostuloja lyhyillä vaakasuuntaisilla kuluilla tai oleviin rakennelmiin, esimerkiksi Wiklundin kortteliin tai Kinopalatsiin. Uusi ulostulo vain Brahe-Centeriin johtaa väärään vaikutusarvioon. Wiklundin korttelin kannalta P-Louhen koillinen laajennus on yhtä hyvä ratkaisu kuin Toriparkki.*
4. *P-Louhen lounainen laajennus korvaisi hyvin Humalistonkadulta ja Puutarhakadulta poistuvat kadunvarsipaikat. Sillä voitaisiin korvata kävelypainotteisen alueen sisällä sijaitsevat P-Anttilan, P-Stockmannin ja P-Centrumin pysäköintilaitokset.*
5. *P-Louhen laajennus (420 paikkaa + 530 paikkaa) + pienet laitokset Österbladintielle (164 paikkaa) + Kauppahallin pihalle (185 paikkaa) hoitaisivat yhdistelmänä kaikki samat tehtävät, joita Toriparkille on esitetty. Lisäksi paikkoja olisi enemmän kuin Toriparkissa, n. 1300. Toteuttamisaikaiset haitat vältettäisiin pääosin. Pienten laitosten osalta korostetaan niiden sijaintia kävelypainotteisella alueella. Niiden ajoreittiä Eerikinkatu - Brahenkatu - Linnankatu ei kuitenkaan ole esitetty suljettavaksi autoliikenteeltä. Ko. reittiä kulkee nykyisinkin Eskelin ja Julian pysäköintilaitosten ja Linnankadun kortteleiden liikenne. Tämän vuoksi on katsottava, että liikenteellinen haitta ko. laitoksista on suhteellisen pieni.*
6. *Pienempien vaihtoehtojen tarkastelu on jätetty pois, esim. parkkialot Forum-kortteliin, Brahe-Centerin tai entisen Anttilan tontille Brahenkadulla. Näillä voitaisiin myös ratkaista asukaspysäköinti. Pienet laitokset voisivat olla toiseen tarkoitukseen kuin suuremmat; kalliimpaa pysäköintiä nirsoimmille käyttäjille tai esim. hotelliasiakaille.*

Vastine:

1. Pysäköintilaitos torin alla olisi kaavan mahdollistama rakennus. Kaavojen mahdollistamien rakennusten kustannusten arviointi ei pääsääntöisesti ole maankäyttö- ja rakennuslain 5 §:n kohta 8 tarkoittamaa yhdyskuntarakentamisen taloudellisuuden arviointia. Kaavan yhteydessä on arvioitu vain kaupungille koituvia kustannuksia. Liikenteellinen selvitys on tehty vaihtoehtojen pysyvistä vaikutuksista, kuten osayleiskaavatasolla on tapana. Rakentamisen aikaiset vaikutukset riippuvat kussakin vaihtoehdossa toteutussuunnitelmavaiheessa tehtävistä ratkaisuista.
2. Vaikka raitiotielinjausta ei vielä olekaan lopullisesti ratkaistu, ei pysäköinnin sisäänajoluiska saa rajata raitiotien linjausmahdollisuuksia. Kaikkia vaihtoehtoja on tarkasteltu tästä samasta lähtökohdasta
3. Kaikissa tarkastelluissa vaihtoehdoissa on noudatettu samaa periaatetta, että pohjaveden pinnan muutoksia aiheuttavia tunneliratkaisuja ei hyväksytä. Myös Louhesta torin vierellä oleviin kortteleihin johdettavat jalankulku- ja raitiotien rikkovien pohjavettä johtavan moreeni- ja sorakerroksen saven alla. Lisäksi maanalaista yhdyskäytävistä on erittäin vaikea luoda turvallisen tuntuista ja miellyttävää liikkumisympäristöä, varsinkin kun käyttäjämäärät olisivat varsin pieniä. Käytävien varrelle ei mahdu sellaista määrää liiketilaa, että niitä muodostuisi vilkkaita ostoskäytäviä. Riittävän sosiaalisen kontrollin luominen maanalaiseen maailmaan on haastavaa jopa Helsingin asematunnelia ja sen lähikortteleita yhdistävissä maanalaisissa tiloissa, joissa kulkijoita on huomattavasti enemmän kuin turkulaisen pysäköintilaitoksen yhdystunneleissa voisi olla. Pysäköinnin jalankulku- ulostulot on sijoitettu rakennusten ulkopuolelle kohtiin, joissa on tilaa noin 6 m x 6 m hissirakennukselle, tai uudistumassa oleviin kiinteistöihin, joissa pystykuilujen rakentaminen on teknistaloudellisesti mahdollista.
4. Louhen läntinen laajennus palvelee nimenomaan nykyisen kävelykadun länsipuolelle sijoituvia kortteleita. Kauppatorin pysäköintilaitoksen tekeminen ei estä Louhen mahdollista laajennusta.
5. Kauppahallin ja Österbladin pysäköintilaitosten merkittävin heikkous liikenteellisesti on se, että niiden sisäänatuloliikenne sijoittuu Linnankadulle, jolla on paljon risteävää kävelyliikennettä ja tarvetta parantaa kävely-yhteyksiä joen varren kortteleihin. Toinen merkittävä liikenteellisesti huono puoli on laitosten pieni koko, mikä vaikeuttaa niiden joustavaa käyttöä eikä vähennä pysäköintipaikan hakuliikennettä yhtä tehokkaasti kuin ajantasaisessa opastusjärjestelmässä mukana oleva iso pysäköintilaitos. Kun kyseisten laitosten toteuttamiseen liittyy myös muita epävarmuustekijöitä, kuten kaupunkikuvalliset seikat ja omistajuussuhteet, ei näiden vaihtoehtojen jatkotarkastelua ole pidetty tarkoituksenmukaisena. Lisäksi maanpäälliset laitokset vievät kortteleista tilaa, jota voitaisiin käyttää esim. liikerakentamiselle.
6. Kyseisen tapaiset tonttikohdaiset pysäköintitilat ovat omiaan kiinteistöjen pysäköintimahdollisuuksia kehitettäessä, mutta ne eivät ole ratkaisu asemakaavassa tutkittuun tarpeeseen.

JOUKKOLIIKENNE

Joukkoliikenteen osalta kaavaehdotuksen katusuunnitelmista puuttuu esimerkiksi pikaraitiotien katualuevaraukset ja vaikutukset sekä joukkoliikenteen ja torimyyntin vaatimat huolto- ja parkkijärjestelyt.

Eerikinkadun ja Kauppiaskadun katuosuuksien rakenteet tulisi asemakaavamerkinnällä mitoittaa kestävästi raitiovaunu. Aurakadulla ei ole huomioitu telibusseja mitoittavana tekijänä.

Vastine: Katuosuuksien rakenteet tulee luonnollisesti rakentaa niin kestäviksi, että ne kantavat kaduilla liikkuvan liikenteen ja painavatkin ajoneuvot, myös raitiovaunun. Kaavaan lisätään asian varmistava kaavamääräys. Aurakadun katutilan leveys ei muutu kaavassa nykyisestä. Aurakadulla ja Eerikinkadulla

on runsaasti tilaa bussiliikenteen järjestelyjen toteuttamiseen, järjestelyt suunnitellaan yleissuunnitelmassa.

Kaavassa on otettu huomioon tuleva pikaraitiotie ja ajo torin alle sijoittuu siten, ettei se vaikeuta pikaraitiotien eri linjausvaihtoehtoja tulevaisuudessa. Joukkoliikenteen ja torimyynnin tarkemmat järjestelyt tullaan ratkaisemaan asemakaavan jälkeen laadittavassa torialueen yleissuunnitelmassa sekä katusuunnitelmissa.

ANINKAISTENKATU JA SEN ASEMA LIIKENNEVERKOSSA

Asemakaavan muutosehdotus on liikenteellisten ratkaisujen osalta ristiriidassa sen päämäärän kanssa, joka liittyi Helsingintien ja Tuomaansillan rakentamiseen. Silloin ajatuksena oli saada liikenne vähenemään Aninkaistenkadulta, Hämeenkadulta ja Uudenmaankadulta ja tähän päämäärään on myös päästy. Nyt esitelty ehdotus sen sijaan lisäisi liikennettä em. kaduilla. Louhen pysäköintiratkaisu sen sijaan on linjassa alkuperäisen liikenteellisen suunnitelman kanssa.

Nykyisin Aninkaistenkadulta alaspäin matkattaessa kääntyminen oikealle Yliopistonkadulle torin suuntaan on kielletty. Tavoitteena on ollut sujuvoittaa Aninkaistenkadun liikennettä. Toriparkkiratkaisulla kääntyminen sallittaisiin uudelleen, mikä jo sinänsä puurouttaa Aninkaistenkadun liikenteen, koska kääntyminen edellyttää kävelynopeutta ja kadulla on vain kaksi kaistaa yhteen suuntaan. Kun liikenne mitä ilmeisimmin seisoo, jo ruuhka-aikana myös Yliopistonkadulla Aninkaistenkadun ja Brahenkadun välillä, se merkitsee täyttä tukosta sekä Aninkaistenkadulla että Yliopistonkadulla, mikä on sekä liikenteellisesti että ympäristöllisesti surkea ratkaisu.

Vastine: Aninkaistenkadun järjestelyt ja liikennevalo-ohjaus ovat tähän asti suosineet läpiajoa. Jatkossa on mahdollista muuttaa Aninkaistenkadun luonne enemmän keskustaan saapumista palvelevaksi siten, että sivusuunnille, kuten Yliopistonkadulle annetaan liikennevaloissa enemmän aikaa. Kadun luonteen muutosta läpiajoreitistä keskustaan syöttäväksi kaduksi vahvistaa edelleen raitiotien mahdollinen sijoittaminen Aninkaistenkadulle. Siinä tilanteessa osa Aninkaistenkadun nykyisestä liikenteestä hakeutuu muille reiteille, ja luontevinta siirtyminen on juuri läpiajoliikenteelle.

Aninkaistenkadulla on 5 risteystä: Eerikinkatu, Yliopistonkatu, Maariankatu, Tuureporinkatu ja Läntinen Pitkätie. Eerikinkadun ja Maariankadun risteyksissä on vahvat, kääntyvät joukkoliikennereitit, jotka ovat osa joukkoliikenteen pääakselia ja runkobussireittejä. Tuureporinkadun risteyksessä on vain oikealle kääntyminen mahdollista, ajaminen poikittain Aninkaistenkadun yli ei ole mahdollista. Läntisen Pitkätien risteys on osa Ratapihankadun ja Aninkaisensillan pään eritasoliittymää.

Kääntymiskielto oikealle Yliopistonkadun Aninkaistenkadun risteyksessä juontaa 1970-luvulle, ja on ollut paitsi Aninkaistenkadun läpiajoa edistävä niin myös osittain poliittinen ratkaisu. Aninkaistenkatu ei ole enää valtatie 1 jatke kaupungin läpi, ja sen läpiajoliikenteen vähentäminen on ollut tavoitteena 1990-luvulta lähtien, jolloin Tuomaansillan kaavoitettiin. Näin ollen Aninkaistenkadun ja Yliopistonkadun risteyksessä voidaan jatkossa sallia myös oikealle kääntyminen.

Aninkaistenkadun risteyksistä parhaat mahdollisuudet hoitaa pysäköintilaitoksen syöttöliikennettä on Yliopistonkadun risteyksessä. Eerikinkadun ja Maariankadun risteykset ovat selvästi kuormitetumpia, ja niissä on varjeltava nykyisten joukkoliikennereittien sujuvuutta. Yliopistonkadun risteyksessä ei kapasiteetti lopu kääntyvän liikenteen lisääntymisen vuoksi, mutta nykyinen Aninkaistenkadun vihreä aalto kyllä heikkenee. Esimerkiksi Tuureporinkadulla oleva pysäköintilaitoksen sisäänajo tuo enemmän liikennettä Maariankadulle

joukkoliikenteen kanssa samalle reitille. Raitiotien linjaaminen Aninkaistenkadun kautta tarkoittaa puolestaan, että Aninkaistenkadun ja Yliopistonkadun liikennevaloissa varmistetaan joukkoliikenne-etuuskin raitiovaunun sujuva kulku.

Louhen laajentaminen edellyttää uuden ajoyhteyden rakentamista sekä pysäköintilaitoksen toimivuuden että rakentamisaikaisten järjestelyjen vuoksi. Louhen laajennus Aninkaistenkadun suuntaan toisi uuden ajoyhteyden keskustan sisäkehään eli Aninkaistenkatuun tukeutuvaksi, eikä se ole sikäli liikenteellisesti sen parempi kuin Kauppatorinkaan pysäköintilaitos.

Hyväksytyssä kevyen liikenteen väylästä Yliopistonkadulle (välillä Brahenkatu - Kauppiaskatu) on suunniteltu nimenomaan torille johtava pyörätie jatkona Brahenkadun pyörätielle. Asemakaava estää kevyen liikenteen väylän toteuttamisen eli kevyen liikenteen edellytysten parantamisen.

Vastine: Kauppatorin pysäköintilaitos ei estä keskustan pyöräyhteyksien parantamista. Yliopistonkadulle on viimeisimmässä suunnitelmassa kaavailtu pyöräkaistojen tekemistä.

Kaavaselostuksesta puuttuu keskustan pysäköintipaikkamäärän nykyisellään säilyttävä vaihtoehto. Selostuksen mukaan Kauppatorin kunnostaminen ja keskustan kevyen liikenteen väylien kehittäminen vievät keskusta-alueelta 200 - 300 pysäköintipaikkaa. Tämä voitaisiin korvata maltillisella Louhen laajennuksella.

Vastine: Selvitys osoittaa myös että keskustan asiointipaikkojen määrä ei ole 30 vuoden aikana kasvanut – niiden sijainti vain on siirtynyt katujen varsilta pysäköintilaitoksiin.

Louhen laajennukseen mahtuisi paikkoja, mutta niiden sijainti on heikompi Fortuna-korttelia – kirjastonseutua ajatellen.

Muistutus/ Yliopistonkatu ja ajoramppi [1, 3, 5, 6]

Liikenneselvityksen mukaan liikenne lisääntyisi toriparkin seurauksena useilla keskustan kaduilla, Linnan-, Eerikin- ja Brahenkadulla sekä kauempana Aninkaisten-, Uudenmaan- ja Hämeenkadulla. Luvut ovat tosin hieman epäselviä, koska selvityksessä ei esitetä, mistä liikenne mallin mukaan vähenee ja missä se lisääntyy - ja millä perusteella. On esitetty vain nettotulokset, joilla esimerkiksi Yliopistonkadulle Aninkaistenkadun - Brahenkadun välillä on saatu "nollatulokset". Sen perusteella kaikki liikenne toriparkkiliikennettä lukuun ottamatta "katoaa" katuosuudelta. Sitä on kuitenkin kovin vaikea uskoa, sillä korttelissa sijaitsee useita asuintaloja ja yksi hotelli. Lisäksi läpiajo Brahenkatu – Yliopistonkatu (- Aninkaistenkatu) olisi myös toriparkkiolosuhteissa edelleen mahdollista.

Laskelmissa oletetaan, että jokaisella parkkipaikalla käy 4 autoilijaa vuorokaudessa. Tästä seuraa 6400 sisään -tai ulosajoa vuorokaudessa. Esitettyssä kaaviossa oli liikenteen lisäykseksi merkitty nolla välille Aninkaistenkatu - Brahenkatu ja perusteluna oli se, että läpiajoa poistuu juuri tuo 6400 ajoa vuorokaudessa. Yliopistonkadulla ei ole nykyisellään läpiajoa, sillä katu päättyy Aurakadun kohdalla kävelykatuun. Laskelmat vaativat tarkennuksia.

Vastine: Kaavan mukaisen tilanteen liikennemääräkuvaa muutetaan niin, että siitä selkeämmin näkyy pysäköintilaitoksen osuus liikenteestä. Nykyiset liikennemäärätiedot perustuvat Yliopistonkadun risteyksissä 2000-luvun alkupuolisella tehtyihin risteyslaskentoihin. Suurin osa Yliopistonkadun nykyisestä liikenteestä Kauppiaskadun ja Brahenkadun sekä Brahenkadun ja Aninkaistenkadun välillä on sellaista liikennettä, joka ei ala kyseisistä kortteleista eikä pääty niihin, vaan ajaa niiden läpi. Tämä liikenne siirtyy muille reiteille, kun ajoyhteys Kauppiaskadulta Yliopistonkadulle katkeaa. Liikennemäärämuutosten uudessa arvioissa on oletettu niiden liikennevirtojen, joihin Yliopistonkadun torin kohdan katkaisu ja pysäköintilaitoksen ajorampin aiheuttama katkaisu

vaikuttavat, siirtyvän lähimmälle mahdolliselle korvaavalle reitille torin ympäristössä. Näin on siis tehty sellainen ennuste liikennemäärämuutoksista, joka kuvaa suurinta mahdollista liikennemäärien lisäystä torin lähikortteleissa. Todellisuudessa osa liikenteestä siirtyy todennäköisesti kokonaan eri reiteille, ja vaikutus torin lähialueella on pienempi.

KHO:n päätöksessä 24.10.2011 sanotaan: "Käytännössä pysäköintilaitoksen häiriötön käytettävyys alkaa heikentyä merkittävästi, jos pysäköintipaikkaa kohden on enemmän kuin 2,5 pysäköintitapahtumaa vuorokaudessa." Toriparkin lyhytaikaisessa pysäköinnissä oletetaan 4 pysäköintiä/vrk.

Vastine: Edellisessä Kauppatorin kaavassa ja nyt tehdyssä kaavassa on käytetty aivan samoja lukuja pysäköintilaitoksen liikennetuotosta määritettäessä. Lyhytaikaisissa paikoissa on 4 käyntiä vuorokaudessa ja pitkäaikaisissa paikoissa 2 käyntiä vuorokaudessa. Kaupunginhallituksen valituksessa oleva viittaus 2,5 käyntiin vuorokaudessa on sellainen paikkojen käyttöaste vuositasolla, jota pysäköintilaitosoperaattorit käyttävät laitoksen palvelutason eli pysäköintipaikan löytämishelpouden mittarina. Se ei ole raja-arvo laitoksen liikenteelliselle toimivuudelle. Liikenteellisissä vaikutusarvioissa pyritään kuvaamaan aina suurinta mahdollista tai todennäköistä muutosta, vaikka maksimin saavuttamiseen voi todellisuudessa mennä useita vuosia.

Yliopistonkadun ja Brahenkadun risteys ei kykene vetämään suunnitelmassa esitettyä automäärää aktiivisten kaupankäyntituntien aikana. Tämä on ymmärretty myös ympäristö- ja kaavoitusvirastossa. Kauppatorin asemakaavan liikenteelliset vaikutukset 2012-03-20 -selvityksen viimeisessä kappaleessa (s. 27) sanotaan: "Mahdolliset häiriötilanteet pysäköintilaitoksen sisäänajossa eivät pääse vaikuttamaan Aninkaistenkadulle saakka. Jos pysäköintilaitoksen rampilla on jonoa, on saapuvien ajoneuvojen mahdollista kääntyä Brahenkadulle ja kiertää ruuhka". Ratkaisu tuntuu hätäratkaisulta.

Vastine: Yliopistonkadun nykyinen liikennemäärä Kauppiaskadun ja Brahenkadun välillä on liikennelaskentojen mukaan noin 4500 ajon/vrk. Kaavan toteututtua kyseisen katuosuuden liikennemäärä olisi luokkaa 6450 ajon/vrk, josta 5800 ajon/vrk on pysäköintilaitoksen liikennettä. Liikenteen lisäys ei ole vähäinen, mutta ei kohtuuttoman suurikaan, eikä keskustan olosuhteissa epätavallisen suuri (vrt. esim. Linnankatu, Brahenkatu ja Humalistonkatu, kts. Liikenneselvityksen kuva 30). Liikenteen aiheuttama päivääjän keskimääräinen melutaso kasvaa Yliopistonkadulla enimmillään 1,7 desibeliä. Ihmiskorva erottaa vasta kahden desibelin suuruisen muutoksen melutasossa ja kokee 10 desibelin muutoksen melun kaksinkertaistumisena.

Brahenkadun ja Yliopistonkadun valoristeys ei ruuhkaudu liikennemäärien lisäyksen vuoksi. Kauppatorin pysäköintilaitoksen paikoista on 80 % lyhytaikaisen asiointipysäköinnin käytössä. Asiointiliikenteen jakautuminen vuorokauden tunneille on tasaisempaa kuin työmatkaliikenteen. Aamuhuipputunti aamukahdeksan aikoihin on taas selvästi pienempi kuin nykyään, koska siihen aikaan ei vielä ole juurikaan asiointiliikennettä. Brahenkadun ja Yliopistonkadun risteyksessä tehdyn risteyslaskennan mukaan iltapäivän huipputunnin liikennemäärä on Yliopistonkadulla Kauppiaskadun ja Brahenkadun välillä nyt noin 480 ajon/h. Liikennemallilla tehdyn tarkastelun mukaan iltapäivän huipputunnin liikenne samalla katuosuudella on kaavan mukaisessa tilanteessa noin 530 ajon/vrk. Lisäys on siis 50 autoa tunnissa. Kun iltapäivän ruuhka-ajan liikennevalokierron pituus on 75 sekuntia, tulee kuhunkin kiertoonsa keskimäärin yksi auto lisää. Tuntitasolla liikenne ei tämän lisäyksen vuoksi ruuhkaudu ko. risteyksessä.

Liikenneselvityksessä häiriötilanteella tarkoitetaan sellaista poikkeuksellista tilannetta, jossa sisäänajo on syystä tai toisesta tukossa, ja jono ulottuu kadulle asti. Tällaisessa tilanteessa saapuva autoilija voi kääntyä jo Brahenkadun risteyksessä Maariankadulle päin ja väistää tukoksen. Pysäköintilaitosverkoston kehittämiseen liittyy jatkosuunnitteluvaiheessa oleellisesti myös ajantasaisen ohjausjärjestelmän kehittäminen. Sen avulla ohjataan autoilijat jo keskustan kehältä ja sisäkehältä siihen laitokseen, jossa on vapaata tilaa, ja vältetään laitosten sisäänajoreittien ylikuormittuminen.

Liikenteelliset haitat työnnetään Yliopistonkadulle mitätöiden se asema, joka Yliopistonkadulla on ollut kaupungin pääkatuna ja muuttaen kadun alkupää takapihamaiseksi, ruuhkille alttiiksi sisäänajorampiksi. Alueella on paljon asutusta, joten näin keskeiseen paikkaan kulkuramppi ei sovi melu- ja saastehaittojen vuoksi. Yliopistonkadulla kadun leveys ei ole järin suuri eikä anna jäljelle jäävälle osuudelle tilaa kaksisuuntaiselle liikenteelle. Suunnitelmasta puuttuvat reitit, joita länsipuolisilta kaupunginosilta tulevat voivat käyttää tullessaan asioimaan torille.

Vastine: Yliopistonkatu ei ole nykytilanteessa enää pääkatu, vaan lähinnä keskustan kokoojakatu ja osittain kävelykatu. Ajoyhteys Kauppatorin pysäköintilaitokseen sekä tuo katuosuudelle uutta liikennettä, että poistaa siltä nykyistä liikennettä, koska se katkaisee autojen ajoyhteyden Kauppiaskadun ja Yliopistonkadun väliltä. Muissa tutkituissa pysäköintilaitosvaihtoehdoissa ei ole näin luontevaa tapaa pienentää uuden liikenteen mukanaan tuomaa haittaa. Alla on esitetty vertailu siitä, miten liikennemäärä muuttuisi muissa vaihtoehdoissa siinä korttelissa, jossa maanalaisen pysäköintilaitoksen ajoyhteys sijaitsee. Kaikissa vaihtoehdoissa on käytetty liikennetuotoksesta ja lyhytaikaisten paikkojen osuudesta samoja oletuksia kuin Kauppatorinkin pysäköintilaitoksessa.

VE	Laitoksen nettopaikat	nykyinen liikenne ajon/vrk	tuleva liikenne pys.laitos ve:ssa ajon/vrk	muutoskerroin	asukkaita kadun varrella ko.katuo - suudella	nykyinen läh- tömelutaso + melutason muutos $L_{Aeq10m(7-22)}$
Itä-Louhi - ajoyhteys Tuureporinkadulla	n. 420	n. 2000	n. 5000	2,5	214	60 dBA + 4,0 dBA
Länsi-Louhi - ajoyhteys Puutarhakadulla	n. 530	n. 8000	n. 12000	1,5	215	67 dBA + 1,8 dBA
Länsi-Louhi - ajoyhteys Ursininkadulla	n. 530	n. 1000	n. 4800	4,8	362	57 dBA + 6,8 dBA
Kauppatori - ajoyhteys Yliopistonkadulla	n. 720	n. 4500	n. 6450	1,4	86	62 dBA + 1,6 dBA

Kauppiaskatu nelikaistaisena yksisuuntaisena antaisi huomattavasti enemmän tilaa toteuttaa sisään- ja ulosajoramppi ja lisäksi jäisi tilaa muulle liikenteelle ja kulku olisi huomattavasti luonnollisempi kuin nyt Maariankadun kautta yksisuuntaiselle Kauppiaskadulle ja jättäisi tilaa julkiselle ja muulle liikenteelle ja tällöin Yliopistonkatu ei menisi rampin takia umpeen. Kävelykeskustan laajentamisesta, tavoitteellisesta laajuudesta ja kehittämisestä ei ole esitetty minkäänlaisia kokonaissuunnitelmia. Toriparkin sisäänajolle on tarkoitus uhrata Yliopistonkatu välillä Kauppiaskatu ja Brahenkatu, joka on perinteinen kävelykaduksi sopiva alue erikois- ja pikkuliikkeen. Ruutukaava-alueen kapeita katuja ei pitäisi poistaa yleisestä käytöstä ilman välttämätöntä ja perusteltua syytä.

Vastine: Keskustan nykyinen kävelyalue ja sen suunniteltu laajennus, jossa henkilöautoliikenne on rajoitettua, on esitetty liikenneselvityksen kuvassa 3. Keskustan viihtyisyyden kehittämisen kannalta oleellinen alue on Kauppatori, sitä reunustavat kadut sekä kävely-yhteys Aurajoen suuntaan. Aurakatu ja Eerikinkatu ovat joukkoliikennekatuja, joten luonnolliseksi kävelyalueen laajentumissuunnaksi jää ilta-auringolle avautuva Kauppiaskatu, joka johtaa myös jokirantaan. Kauppiaskadun kävelypainotteisuus tarkoittaa sitä, että kadun liikennejärjestelyjen suunnittelussa kävelyn asema on korostettu. Jatko-suunnittelussa ratkaistaan, onko kadulla leveät jalkakäytävät ja henkilöautoille ajo sallittu yhdellä kaistalla, vai onko se ratkaisuiltaan pihakadun tyyppinen. Kauppatorin uudistamisen jälkeen Kauppiaskadulla ei enää ole bussilinjoja eikä pysäkkejä. Aurakadun ja Eerikinkadun bussijärjestelyt sen sijaan pysyvät pääpiirteissään ennallaan. Kauppiaskadulla on yhtä lailla pikkuliikkeitä kuin Yliopistonkadulla. Yliopistonkatuakaan ei poisteta yleisestä käytöstä, sillä jalankululle ja pyöräilylle jää jatkossa runsaasti tilaa. Ainoastaan autojen läpi-ajoliikenne estyy. Kauppatorin pysäköintilaitokseen ajetaan Yliopistonkadulta Brahenkadun suunnasta.

Parempi rampin sijainti on korttelin VI-6 kaavan mukainen ratkaisu, jossa sisäänajo tapahtuisi jo olemassa olevan Brahenpihan rampin kautta. Liikennemäärien pienentämiseksi paikoitukseen voitaisiin tällöin varata vain torin eteläosien alaisia tiloja.

Ensisijainen toriparkkiin ajo tulisi olla niiden kortteleiden läpi, jotka pysäköintilaitosta tarvitsevat. Liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden kannalta sisään- ja ulosajoja olisi voitua esittää kaksi, toinen Wiklundin korttelin kautta Brahenkadulta voimassa olevan asemakaavan mukaisesti, toinen Hansakorttelin kautta Kristiinankadulta.

Vastine: Kts vastaus mm. ELY-keskukselle.

Muistutus/ Perustamisolosuhteet ja pohjavesiselvitykset [1, 4, 8, 9]

Keskeinen selvitys valmistui puutteellisena vasta 15.3., kesken kuulemisajan. Pöyryn laatima 3D-mallinnus Toriparkin vaikutuksista pohjaveden painekorkeuteen 15.3.2012 poikkeaa Pöyryn 24.1. toimittamasta raportista mm. siten, että pysäköintilaitoksen eteläpuolen suurin pohjaveden painekorkeuden alenema savikerroksessa on arvioitu 1.0 m suuriseksi, kun aiempi arvio oli 0,25 m. Myös 15.3.2012 raportin on mainittu olevan vasta alustava.

Pohjaveden rakennusaikaisesta käyttäytymisestä ja painearvoista ei ole selvitystä. Saat-taako rakennusvaiheessa tapahtuva orsiveden pako pysäköintilaitoksen kaivantoon alentaa esim. Kauppahallin ja Aurakatu 3:n lähellä pohjavettä kriittisesti. Puupaaluthan eivät siedä tilapäistä kuivumista. Rambollin arvio 22.2.2012 rakennettavuudesta ei voi ottaa huomioon Pöyryn myöhemmin toimittamaa aineistoa. Vaikka Rambollin selvitys antaa ymmärtää, ettei rakentaminen aiheuta pohjavesiolosuhteissa muutoksia nykytilanteeseen nähden, voi Pöyryn selvityksestä päätellä, että pysyviä muutoksia aiheutuu. Selvitysten välillä on selvä ristiriita.

Vastine: Pohjavesimallinnuksesta oli lausunto- ja nähtävilläoloaikana saatavilla 2D-versio (24.2.2012). Nähtävilläoloajan puolivälissä nähtävälle saatiin myös 3D-mallinnus (15.3.2012). Pohjavesimallinnus on poikkeuksellisen laaja työ tämän tyyppisen hankkeen yhteydessä ja jo 2D-version perusteella oli nähtävissä, että syvän pysäköintilaitoksen vaikutukset pohjavesioloihin ovat suuremmat kuin matalan, vain kaksi maanalaista kerrosta käsittävän pysäköintilaitoksen. 2D-mallinnuksen tulokset ovat aina voimakkaasti yksinkertaistettuja ja niiden tuloksena saadaan suuruusluokkainen tulos, joka kuitenkin soveltuu hyvin vertailevaan tarkasteluun. Mallinnus osoitti, että matala pysäköintilaitos on huomattavasti riskittömämpi kuin ns. syvä malli.

15.3.2012 3D-raportin laskelmat olivat valmiit ja aineisto liitettiin nähtävillä-olomateriaaliin. Oleellinen tieto oli jo 2D-mallinnuksessa. Jos 3D-mallinnus olisi tuonut oleellisesti uutta tietoa, kaava olisi laitettu uudelleen nähtävälle.

Maanalaisen pysäköintilaitoksen vaikutusten simulointi on tehty steady-state -laskentana eli on laskettu vain lopullinen tasapainotilanne. Koska saven vedenjohtavuus on hyvin pieni, niin tyypillisesti pohjaveden virtausnopeus savessa on suuruusluokaltaan vain senttimetri vuodessa. Tästä syystä rakentamisen aikaiset vaikutukset savessa esiintyvään pohjaveteen rajoittuvat pysäköintilaitoksen aivan välittömään läheisyyteen ja simuloidun aleneman muodostumiseen kuluu aikaa satoja vuosia.

Numeeriseen mallinnukseen liittyvien rajoitusten takia mallissa käytetty saven vedenjohtavuuden arvo on tyypillisen vaihteluvälin yläreunasta. Tästä syystä saatu lopputulos on konservatiivinen ja kuvaa mahdollisesti tapahtuvia vaikutuksia enimmillään.

1-2 tasoisen toripysäköinnin osalta on Rambollin 22.2.2012 Heikinheimon raportin perusteella olemassa riskejä, mutta pienempiä kuin syvässä toriparkissa. Lähtökohta selvityksessä on, että Ortodoksiselle kirkolle voi aiheutua perustusvaurioita. Asemakaavamääräyksen mukaan Ortodoksisen kirkon perustukset on uusittava ennen toriparkin rakentamista. Määräys on maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) vastainen. Jos yhden rakennuksen paalutukset uusitaan kaavan perusteella, syntyy muille puupaalutettujen rakennusten omistajille mahdollisuus vaatia korvauksia tontinomistajien tasapuolisen kohtelun perusteella. Korvausvelvollisuus on kaupungilla. Kustannukset voidaan siirtää Toriparkki Oy:lle vain erikseen sopimalla.

MRL tuntee vain lain 166 §:n velvoitteen pitää rakennus kunnossa, ei asemakaavan toteuttamiskelpoisuuden vuoksi annettua määräystä kaava-alueen ulkopuoliselle kiinteistölle. Ortodoksinen kirkko on täysin käyttökelpoinen ja kaunis ilman paalutustakin, joten 166 §:n mukaista velvoitetta ei voida soveltaa kirkkoon, eikä se kuulu kaavoitusmenettelyn piiriin.

Selvityksissä ei ole tutkittu kattavasti Aurajoen, Kristiinankadun, kallioalueen ja Brahenkadun rajaaman alueen rakennusten perustuksia. Rambollin raportin 22.2.2012 liitekartan mukaan puupaaluilla on vielä Ortodoksinen kirkko, As Oy Pyramid, Eerikinkatu 8, Turun Sanomien talo, Österbladin tontin kivitalo, As Oy Regina, KOy Aurakatu 3:n kaksi kivitaloa ja Kauppahalli. Pohjavesimallinnuksen 15.3.2012 mukaan Eerikinkadun ja Aurakadun risteyksen eteläpuolella savikerroksen pohjavesitaso alenee 0,2 - 1,0 m. Tällä suunnalla sijaitsevat KOy Aurakatu 3:n kaksi kivitaloa ja Kauppahalli. Selvityksessä ei arvioida, millaisia haittoja ko. rakennuksille aiheutuu.

Rakennusten omistajien voi olla mahdollista hakea kaupungilta vahingonkorvausta jos paalutus vaurioituu. Useiden rakennusten uudelleenpaalutus on toki suunnitteilla ja osassa on vaurioita jo ennestään. Tämä ei sulje pois lisävaurioiden ja uusien korvausvelvollisuuksien syntyä.

Vastine: Kaavan maanalaisen rakentamisen rajaukset on tehty niin, ettei pohjaveden taso rakentamisen johdosta alene. Raportissa todetaan että jos pohjaveden taso merkittävästi laskee, ainoa kriittinen rakennus toripysäköinnin lähiympäristössä on saven varaan perustettu ortodoksikirkko. Lisäksi raportin loppuyhteenvedossa todetaan, että ”Toripysäköinti voidaan rakentaa normaaleja rakennusmenetelmiä käyttäen niin, että ympäristön pohjavesiolosuhteissa ei tapahdu muutoksia nykytilanteeseen nähden.” Kirkon perustusten vahvistamista koskeva määräys poistetaan kaavasta, koska kirkon perustusten vahvistamistarve johtuu ympäröivästä rakentamisesta. Jos kirkon perustusten vahvistaminen halutaan kuitenkin liittää torin rakentamiseen, se tulee kirjata erilliseen sopimukseen.

Kaikki muistutuksessa mainitut rakennukset sekä niiden perustamistavat ovat olleet tiedossa, mutta ne ovat niin kaukana Kauppatorista, ettei Kauppatorin alle rakennettava pysäköintilaitos voi vaikuttaa niihin. Siksi on käsitelty vain sellaisia rakennuksia, joihin toripysäköinti voi vaikuttaa.

Alustavan pohjavesimallinnuksen mukaan keskustassa on jo tapahtunut 1979-1992 tasojen ja 1993-2011 keskiarvojen vertailun perusteella (0,5 m) pohjaveden alenema. Ilmeisesti tämä johtuu harkitsemattomasta, puutteellisten selvitysten perusteella tehdystä maanalaisen kellarien rakentamisesta.

Alustavien tietojen mukaan savikerroksessa oleva pysäköintihalli vaikuttaa paineiseen pohjaveteen siten, että painekorkeus nousee pohjoispuolella 0,15 m ja laskee eteläpuolella 0,25 m. Tämä on puolet siitä laskusta, joka keskustassa on jo tapahtunut 1979-1992 tasojen ja 1993-2011 keskiarvojen vertailun perusteella (0,5 m).

Vastine: Pohjaveden tasoihin on vaikuttanut keskustan rakentaminen, kuivat kesät, maan kohoaminen, asfaltointi, puut ym.

Rambollin selvityksessä 16.1.2012 todetaan, että pohjavesiolosuhteissa ei tapahdu muutoksia, mikäli prosessin kaikissa vaiheissa onnistutaan. Jos jossain kohdassa epäonnistutaan, seuraa siitä vahinkoa lähiympäristössä.

Pöyryn yhteenvedossa 15.3.2012 todetaan, että pohjavesivuodot voidaan kompensoida imeyttämiskaivojen avulla. Rambollin selvityksessä sanotaan, että Turun keskustassa niistä on huonoja kokemuksia.

Vastine: 16.1. päivätty selvitys koskee syvää maanalaista pysäköintilaitosta, joka juuri mainittujen riskien vuoksi hylättiin. Kaavan ratkaisu on sellainen, ettei imeytyskaivoja tarvita.

Ramboll viittaa yksittäisestä imeytyskaivosta saatuihin kokemuksiin ja Pöyryn yhteenvedossa viitataan suunnitelmaan, jossa muodostetaan pohjavesien hallintajärjestelmä, joka koostuu riittävän tiheästi asennettavista imeytyskaivoista.

Geotekniset selvitykset ovat matemaattisia simulaatioita, ne eivät ota kuitenkaan huomioon harvinaisia riskitekijöitä kuten tärinää, joka voi aiheuttaa merkittäviä haittoja savipohjaisessa maastossa.

Pohjarakentamista koskevat selvitykset ovat edelleen puutteellisia ja asemakaava lainvastainen samalla perusteella kuin Turun hallinto-oikeus ja Korkein hallinto-oikeus käytti.

Vastine: Kun toria ympäröivissä kortteleissa on niissäkin kaikissa kellarit, alittaa maanalaisen pysäköintilaitoksen rakentaminen ”normaalin” keskustan kellarirakentamisen vain Eerikinkadun puoleisessa osassa toria. Yleisesti voidaan todeta, että torin maanalainen pysäköintilaitos tullaan paaluttamaan kallioon asti ulottuvilla paaluilla eikä pysäköintilaitos eikä torin pinta siten tule enää jatkossa painumaan.

Muistutus/ Rakentamisaika ja rakentamisaikana aiheutuvat ongelmat

[2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10]

4-4.5 vuoden rakennusaikatauluarviota voidaan pitää kyseenalaisena, kun arkeologiset kaivaukset edellyttäisivät 30 roudatonta kuukautta. Rakentamisaikaa koskevasta arviosta puuttuvat katujen alle toteutettavat liiketilat.

Kaavan arvioinneissa olisi todettava rakentamisaikana Turun ja seudun joukkoliikenteelle aiheutuvat kustannukset. Liitteessä on jopa arvioitu, että työnaikaisten liikennejärjestelyjen kustannus olisi pienempi vaihtoehdossa, jossa toriparkki tehdään kuin jos tori vain kunnostetaan. Tämä on harhaanjohtavaa.

Esim. vain 5 % heikkeneminen koko liikevaihdosta menetettyinä lipputuloina ja lisääntyneinä liikennöintikuluina on 2 M€/v. Mikäli toripysäköinti johtaa joukkoliikenteen käytön vähenemiseen lisääntyneitä pysäköintikapasiteettia vastaavasti, toripysäköinti alentaa joukkoliikenteen käyttöä pysyvästi noin 5%, alentaen joukkoliikenteen tuloja n. 900 000€ vuodessa.

Pitkä rakennusaika, 4,5 vuotta, saattaa merkitä kuoliniskua torikaupalle. Pölyssä ja melussa torikauppioiden on vaikeaa tai mahdotonta toimia. Paikka ei tule olemaan työn aikana sovelias elintarvikkeiden myyntiin. Kauppatorin viikkomyynti on kesällä noin 750 000 € ja talvella 450 000 €. Liikevaihto on arviolta 20-25 miljoonaa euroa/v. Torikaupalle rakentamisaikana aiheutuvia haittoja ei ole arvioitu. Toripysäköinnin rakentamisaikana torikaupan liikevaihto alenee 20-40 % eli 5-10 M€/v, haitat aiheuttavat kielteisen torikaupan rakennemuutoksen.

Vastine: Torialueen rakentaminen kestää tarkistetun aikataulun mukaan 4,5 vuotta. Aikatauluun on lisätty myös katujen alle rakennettavat tilat. Arkeologisten kaivausten vaatima aika ja vaiheistus on käyty uudelleen läpi Museokeskuksen asiantuntijoiden kanssa. Neuvottelun pohjalta aikataulua on tarkistettu ja siihen on varattu enemmän aikaa arkeologisille kaivauksille. Rakentamisen kokonaisaika ei kuitenkaan tarkistuksen johdosta pitene 4,5 vuodesta, kun kaivaukset ja rakentaminen toteutetaan vaiheittain. Kaivausten ei tarvitse tapahtua pelkästään roudattomaan aikaan, mikäli kaivausalue suojataan.

Torikauppiaille tulee rakennusaikana järjestää mahdollisimman hyvät korvaavat olosuhteet. Mikäli maanalaisista pysäköintilaitosta ei toteuteta ja uudistetaan vain torin pintarakenteet, kestää rakentaminen silloinkin noin kaksi vuotta. Rakennusaikaisten haittojen jälkeen torikaupan olosuhteet paranevat huomattavasti.

Miten joukkoliikenne sujuu 4,5 vuotta kestävien rakennustöiden aikana. Kaupunki ei ole valmistautunut Aurakadun ja Eerikinkadun avaamisesta aiheutuviin joukkoliikenteen uudelleenjärjestelyihin. Se on mielestämme merkittävä puute kaavan suunnittelussa.

Pöly-, lika- ja meluhaitat rakennustöiden aikana olisivat ydinkeskustan asukkaille ja siellä asioiville mittavat. Rakennusaikana kaikki rakennusajan huoltoliikenne on ohjattu Yliopistonkadulle. Mitä vaikutuksia raskaalla liikenteellä on alueeseen/asukkaisiin? Rakennusaikana ainakin osa toria ympäröivistä kaduista on ajokelvottomassa kunnossa ja jalankulkijoiden alueet melu-, savi-, lieju- ja pölysaasteen vallassa.

Vastine: Kts. vastine joukkoliikennetoimistolle. Maanalaisen pysäköintilaitoksen rakennusaikana Aurakadun ja Eerikinkadun pysäkit toimivat nykyiseen tapaan. Työnaikaiset kuljetusjärjestelyt ja -reitit suunnitellaan ennen rakennushankkeeseen ryhtymistä. Kauppatorin työmaan kohdalla lähtökohdat ovat tavanomaista paremmat, sillä reittiä ei tarvitse johtaa pitkiä matkoja asuntokatuja pitkin.

Muistutus/ Keskustan kauppa [2, 3, 4, 8, 9, 10]

Asiallista kaupallisten vaikutusten arviointia ei ole laadittu. TSEK:n kirje ei arvioi kaupallisia vaikutuksia tutkittuun tietoon pohjautuen. Arviointi puuttuu seuraavista:

- Turun keskustan asiointiliikenteen nykyinen kulkumuotojakauma ja muutosten suunta.
- Rakentamisaikaiset haitat torikaupalle ja keskustan kaupalle sekä joukkoliikenteelle.
- Eri ratkaisuvaihtoehtojen vertailu keskustan kaupan näkökulmasta.

Toripysäköinti ei voi merkittävästi lisätä asiointia Turun liikekeskustassa. Hyöty asiakasvirtojen kasvussa on häviävän pieni. Mikäli arvioidaan Turun keskustassa olevan noin 30-40 000 asiakaskäyntiä päivässä, enimmillään lisäys voisi olla noin 5 -6 % asioinnista. Todennäköisesti asiointi muilla kulkumuodoilla alenee yhtä paljon kuin autolla asiointi voi lisääntyä. Rakentamisaikaiset rahalliset haitat keskustan kaupalle ovat suuria ja aiheuttavat kielteisen kaupan rakennemuutoksen. Mihin 800 uuden pysäköintipaikan tarve Turun keskustassa perustuu.

Turun torikauppa ja kauppahalli ovat olennaisia Turun keskustan vetovoimatekijöitä ja torikaupan loppuminen on todellinen riski toriparkkihankkeen myötä.

Toriparkin suunnittelu perustuu väitteeseen torinalaisen pysäköinnin myönteisistä kaupallisista vaikutuksista. Keskustan kaupankäynnin kuihtumisesta ei esitetä tutkittua tietoa, toriparkin vaikutuksista kaupankäyntiin ei ole laadittu ulkopuolista selvitystä, eikä toriparkin käyttäjämääriä suhteuteta kaupankäynnin nykyiseen volyyymiin. Asemakaavan kaupallisten vaikutusten selvitys on nykyisellään puutteellinen ja kaipaisimme ulkopuolista arviota toriparkin kaupallisista vaikutuksista.

Vastine: Tarve perustuu keskustan yrittäjiltä ja yrittäjäjärjestöiltä saatuun tietoon. Tätä tukevat tilastot, jotka osoittavat, ettei keskustan asiakaspysäköintipaikkojen määrä ole kasvanut 30 vuoteen.

Suomen Palvelututkimus/ Camp Consulting toteutti maaliskuun lopussa 2012 sähköpostikyselyn Turun Kauppatorin ympäristön organisaatioissa ja yrityksissä työskenteleville 347 henkilölle. Kyselyn teetti Turun Toriparkki Oy. Vastauksia saatiin 168.

Vastaajista 64 prosenttia suhtautuu Turun toriparkkisuunnitelmaan positiivisesti ja 71 prosenttia pitää torin pysäköintilaitoksen rakentamista tärkeänä keskusta kehittämisen kannalta. Vastaajien mielestä toriparkki palvelee keskustassa asioivia, vaikuttaa myönteisesti keskustan kehittämiseen ja lisää keskustan houkuttelevuutta kauppa- ja työpaikkana.

Selvitysvaiheessa kyseltiin myös muiden toriparkin toteuttaneiden kaupunkien kokemuksia. Tutkimuksia kaupallisista vaikutuksista ei oltu tehty missään. Kuopion ratkaisu toripysäköinnin laajentamisesta kertoo jotain sen suosiosta.

Muistutus/ Kustannukset [2, 3, 5, 6, 8, 9, 10]

Kustannusarvio on ylimalkainen ja liian pieni 22,2 milj €. Esityksestä puuttuu kustannusyli-tysvaraus.

Kaavaehdotus ei sisällä tietoa siitä, olisiko esimerkiksi joku ulkopuolinen taho valmis toteuttamaan pysäköintilaitoksen, ja jos, niin millä ehdoin. Turun kaupungin ja Turun Toriparkki Oy:n välinen esisopimus (Turun kiinteistöliikelaitoksen johtokunta hyväksynyt 11.2.2009) on ilmeisesti rauennut, silloin mitään kustannusten jakoa ei ole. Esisopimuksen lähtökohta on ollut, että korvattavia haittoja ei ole. Mikäli rakentamisesta olisi jonkin tahon kanssa jokin sovittu, olisi sopimuksen syytä olla tämän kaavaehdotuksen liitteenä.

Maakuntamuseon arvio arkeologisten kaivausten kestosta oli v. 2004: Torin kunnostus ilman toripysäköintiä: arkeologisten kaivausten kesto 8 kuukautta, hinta 574 000 € (sis. 15 % yleiskulut) Torin kunnostus toripysäköintiä varten (koko torin alus): arkeologisten kaivausten kesto 30 kuukautta, hinta 4 340 000 € (sis. 10 % yleiskulut). Tätä on pyritty kustannusarvioissa siirtämään kaupungin maksettavaksi aiempaa suuremmassa määrin. Asemakaavan selostuksessa puhutaan kaupungin osuudesta 1,3 miljoonaa €. On mahdollista, että arkeologiset kaivaukset kestävät suunniteltua pidempään.

<i>Auki jää mm. seuraavien kustannusten maksaja:</i>	
<i>Joukkoliikenteen rakentamisaikana kärsimät tappiot</i>	<i>9-50 miljoonaa euroa</i>
<i>Ortodoksisen kirkon uudelleen paalutus</i>	<i>Ei kustannusarviota</i>
<i>Muut korvaukset puupaalutetuille rakennuksille</i>	<i>Ei kustannusarviota</i>
<i>Vahingonkorvaukset torikauppiaille</i>	<i>Useita miljoonia euroa</i>
<i>Arkeologiset kaivaukset</i>	<i>n. 1,5-6 miljoonaa euroa</i>
<i>Viemärisiirrot ilman muita siirtoja</i>	<i>4,2-5.7 miljoonaa euroa</i>
<i>Kaukolämpöjohtojen ja kaapeleiden siirrot ja muutokset</i>	
<i>Pysäköintitulojen pysyvä muutos kaupungin tarjoamien</i>	
<i>pysäköintipaikkojen (esim. kadunvarsipaikat) määrän muuttuessa.</i>	
<i>Torinalaisen pysäköinnin rakentamisen kustannukset</i>	

Kauppatorin alaista pysäköintilaitosta ei rakenneta verovaroin. Miten varmistetaan se, ettei kustannusten vuotoa kaupungin piikkiin pääse tapahtumaan jos töiden aikana tulee esille odottamattomia vaikeuksia, esim. suurten putkien siirto. Rapal Oy:n selvitys sisältää ainoastaan investointikustannukset, jotka ovat vain osa Turun kaupungille kustannuseroja aiheuttavista tekijöistä. Pysäköintilaitoksen toteutuskustannuksia ei arvioida lainkaan! TSEK:n kirje ei tuo tarkentavaa arviota kustannusvaikutuksista Rapal Oy:n kirjeeseen nähden.

Pysäkkimuutosten kustannuksia ja maapohjan vuokratuottoa arvioidaan itse kaavaseloituksessa, mutta kokonaisvertailu on suorittamatta. Taloudellisia vaikutuksia ei siis ole läheskään riittävässä määrin arvioitu, eikä lainkaan arvioitu eri toteutusvaihtoehtojen kannalta. Kallioon louhittavan P-laitoksen kustannuksia ei ole selvitetty verrattuna torin alaisen laitoksen rakentamiskustannuksiin.

Kaupungille aiheutuvien kustannusten arvioimiseksi kaavaehdotukseen tulisi liittää toriparkin toteuttajan sitoumus ylimääräisten kustannusten kattamisesta.

Vastine: Rakentamisesta ei ole olemassa voimassa olevaa sopimusta. Rakentajataho ja toteuttamiseen liittyvät sopimukset laaditaan asemakaavoitusvaiheen jälkeen.

Laadittava sopimus pysäköintilaitoksen toteuttajan kanssa tulee laatia sellaiseksi, että se pitää sisällään varautumisen ylimääräisiin kustannuksiin, tarkennetut vastuut, vahingonkorvaukset ja kaupungille maksettavan maavuokran. Sopimuksessa tulee määritellä myös mihin mennessä kaavan vahvistumisesta rakennustyöt on viimeistään aloitettava.

Muistutus/ Ilmanlaatuselvitys [5, 8]

Selvitys ilmanlaatuvaikutuksista on vuodelta 2007 ja perustuu 700 autopaikkaan ja 2800 ajotapahtumaan. Käsittelyssä oleva kaavaehdotus perustuu n. 800 autopaikkaan ja 5144 ajotapahtumaan. Tässä vaiheessa olisi ollut aiheellista selvittää ilmanlaatuvaikutukset uudestaan ottaen huomioon lisäksi Eerikinkadun ja Aurakadun puoleinen joukkoliikenne.

Kaavaesitys aiheuttaa lisäliikennettä kaikilla tuloreiteillä enimmillään 30 %. Ilmanlaatatutkimus on rajattu vain kaava-alueelle ottamatta huomioon tuloreittejä. Ilmatieteen laitoksen selvityksessä tarkastellaan pysäköintilaitoksen ilmastoinnin päästöjen aiheuttamia ulkoilman typpidioksidi- ja hiilimonoksidipitoisuuksia, mikä on aivan sivuseikka. Suurin ongelma on liikenteen lisääntyminen keskusta-alueella ja Hämeen-, Uudenmaan- ja Aninkaistenkadulla.

Uudenmaankadun ja Hämeenkadun kulma on Turun saasteisin ja vaarallisin risteys. Hiukkas-, typpidioksidi- ja hiilimonoksidipitoisuudet ylittävät jo nyt astmaatikkojen sietokyvyn. Risteykseen on tulossa noin 3000 autoa lisää vuorokaudessa (yhteensä 33 000 autoa/vrk). Tätä ei pidetä minkäänlaisena ympäristöongelmana.

Kaavaselostuksessa asiasta ei ole todettu mitään. Aninkaistenkatu on hengitysongelmaisten painajainen erityisesti siksi, että se on kuilumainen. Kadulle on tulossa 2000-3000 autoa vuorokaudessa lisää toriparkin vuoksi, ja useiden keskustan katujen liikenne lisääntyisi 500-1000 autoa vuorokaudessa.

Ei voi väittää autoliikenteen lisääntymisen kaikkialla muualla keskustassa paitsi torin pohjoispuolella Yliopistonkadulla ja Aurakadulla edistävän viihtyisyyttä, kävelypainotteisuutta ja kevyen liikenteen edellytyksiä.

Vastine: Kaavaehdotuksessa on selvitetty kaavan mahdollistaman rakentamisen aikaansaaman muutoksen vaikutuksia ympäristöön. Liikenneselvityksessä liikennemäärät on pyritty mieluummin yli- kuin aliarvioimaan. Ilmatieteen laitoksen laatiman selvityksen mukaan pysäköintihallin ilmastoinnin päästöjen aiheuttamat typpidioksidi- ja hiilimonoksidipitoisuudet olisivat alle 1 % ja alle 3 % ohje- ja raja-arvoista. Selvitys on siis edelleen käyttökelpoinen.

Pysäköinnin keskittämällä laitoksiin pyritään yleisesti siihen, että pysäköintipaikan hakuliikennettä keskustan kaduilla saadaan vähennettyä. Pysäköintilaitoksen sisäänajo sijoitetaan niin, että laitoksen liikenne saadaan mahdollisimman selkeästi ja lyhyttä reittiä johdettua pääkadulta pysäköintilaitokseen. Tällöin luonnollisesti liikenne pääkaduilla ja sisäänajoreitin varrella lisääntyy. Liikenteen haittojen vähentäminen jollakin alueella tarkoittaa yleensä haittojen lisääntymistä jossain muualla. Liikenteen melun kannalta on edullista pyrkiä keskittämään liikennettä, sillä melko pienikin liikennemäärä aiheuttaa jo meluhaittaa, mutta esimerkiksi liikennemäärän kaksinkertaistuminen nostaa ekvivalenttia melutasoa aina 3 desibeliä, ja ihminen havaitsee vasta 10 desibelin nousun melun kaksinkertaistumisena. Päästöt sen sijaan ovat verrannolliset liikenteen määrään ja nopeustasoon. Nykyaikaisessa kaupunkisuunnittelussa on silti katsottu eduksi, että liikennettä ja sen haittoja ei levitetä tasaisesti kaikkialle, vaan keskitetään tietyille reiteille. Tällöin kaupungista löytyy myös liikenteeltä rauhoitettuja alueita, ja haittojen torjuntatoimet on mahdollista keskittää.

Keskitetyn pysäköinnin toinen vaikutus keskustan katu ympäristöön on se, että sen ansiosta voidaan kadunvarsien pysäköintipaikkoja vähentää, mikä puolestaan mahdollistaa niin kävely- kuin pyöräilymahdollisuuksienkin kehittämisen. Kauppatorin liikenneselvityksessä on esitetty pysäköintilaitoksen tuottama liikennemäärän lisäys tilanteessa, jossa ei ole vielä vähennetty yhtään kadunvarsipaikkoja. Se kuvaa siis pysäköintilaitoksen maksimivaikutusta.

Tällä hetkellä Turun keskustan katu ympäristön kehittämisen suhteen ollaan tilanteessa, jossa kävely- ja pyöräilyolosuhteiden kehittäminen on käytännössä estynyt, koska poistuville pysäköintipaikoille ei ole esittää korvaavia paikkoja. Pattitilanteen laukaisemiseksi on ryhdytty laatimaan Kauppatorin pysäköintilaitoksen mahdollistamaa asemakaavaa, (kts. myös vastaus ELY-keskukselle).

Pysäköintilaitoksen rakentaminen luo siis edellytyksiä myös muille kehittämistoimille keskustassa. Pysäköintilaitosten vaihtoehtotarkastelu osoitti, että mikään tutkituista vaihtoehdoista ei ole pysyvien liikenteellisten vaikutusten kannalta sijainniltaan Kauppatorin laitosta parempi.

Muistutus/ Maanalaiset tilat katujen alla [6, 8]

Asemakaavaehdotuksessa on määritelty laaja maanalainen liike- ja varastotilan rakentamisalue ma-1, jonne saa rakentaa 11 000 k-m². Näin suurta rakennusoikeutta ei voida määritellä epämääräisellä tavalla. Maanalainen rakentaminen tulee aiheuttamaan huomattavaa haittaa johtosiirtojen osalta, joita joudutaan tekemään useassa vaiheessa. Maanalaisen liike- ja varastorakentamisen ongelmia ja näkökohtia ei ole mitenkään arvioitu tai selvitetty asemakaavaselostuksessa.

Vastine: Juuri mm. johtojen takia tarkkojen paikkojen merkitseminen on mahdotonta. Maanalaiset tilat sijoittuvat pysäköintitilan ja johtoverkostojen rajoittamina kapeina vyöhykkeinä katujen alle. Tiloja tullaan todennäköisimmin rakentamaan laajennuksina kyseisellä kohdalla sijaitseviin maanpäällisiin liiketiloihin. Tällöin näihin tiloihin voidaan sijoittaa maan pinnalla sijaitsevan liiketilan varastoja tai itse liiketilaakin.

Rakentamisen sijoittumisella ei ole kaupunkikuvallisia vaikutuksia, rakentamisaikaisia kylläkin. Vaikka ko. alueen rajauksen pinta-ala on n. 11000 k-m², käytävissä oleva pinta-ala on huomattavasti pienempi johtojen aiheuttamien rajoitusten seurauksena. Siitä syystä katujen alle ei ole merkitty numeroina rakennusoikeutta, ettei syntyisi edes mielikuvaa tietystä rakennusoikeusluvusta. Mahdollisen maanalaisen tilan aiheuttaman lisäliikenne on arvioitu pysäköintilaitoksen liikennemäärissä.

Muistutus/ As Oy Pyramid [1]

As. Oy Pyramid toistaa DI Jyrki Suomisen asiantuntijalausannon loppujohtopäätöksen: "pysäköintilaitoksen kaavoituksella / toteutuksella saattaa olla poikkeuksellisen haitallinen vaikutus As. Oy Pyramidin vaikeisiin olosuhteisiin."

Asemakaavamuutoksen yhteydessä ei voida nojautua vailla lainvoimaa oleviin toiveisiin, kuten esim. pikaraitiotiehen. Näin on menetelty kun on jätetty tutkimatta kunnolla Louhen parkkiluolan laajentaminen.

Huolimatta siitä, että Turun kaupunki on siirtänyt maanalaista tilaa kauemmas Turun Ortodoksisen kirkon luota, se on kaavamääräyksellä edellyttämässä rakennuksen perustusten uusimista. Keinokastelujärjestelmällä (kuten As Oy Pyramidin) ylläpidettyjen perustusten uusimisen kustannusten on katsottu kuuluvan toriparkin kaavaa ajavan yhtiön velvollisuuksiin.

Juridisesti tasapuolista kohtelua lain mukaan edellyttävän toisen kiinteistönomistajan samankaltaisella tavalla suojeltujen ja nyt uhanalaiseksi saatettujen perustusten kohtelu jätetään täysin oman onnensa nojaan. Tällainen rikkoo kaavoitusmonopolin saaneen tahon velvollisuutta kohdella tasapuolisesti em. monopolin alaisina olevia kohteita.

Vastine: Ortodoksikirkon paalutusvelvoite on ollut kaavassa seurakunnan toivomuksesta ja ylimääräisenä varotoimenpiteenä. Se voidaan poistaa asema-kaavasta. Kirkon perustukset ovat huomattavasti lähempänä maanalaisia tiloja kuin As Oy Pyramidin perustukset. Ajouramppi laskeutuu As Oy Pyramidin naapuritalon kellarin lattiatason alapuolelle vasta n. 40 metrin etäisyydellä As Oy Pyramidista.

Muistutus/ Asukas Eerikinkatu [3]

- *Miten joukkoliikenne saadaan maan alle, jos vain Yliopistonkadulla on ajoramppi.*
- *Miten torikauppiat saavat kuljetettua tuotteitaan ylös ja alas, mikäli heidän autonsa si-
joitetaan maan alle. Onko heitä varten tarkoitus rakentaa hissi?*
- *Kauppatorin alaisen pysäköintilaitoksen rakentaminen edellyttää Ortodoksisen kirkon
rakennuksen paaluttamista. Kustannukset maksaa Toriparkki Oy. Miten seurakunta
suhtautuu asiaan?*

Turun keskustaa ei voida elävöittää eikä tehdä vireäksi ainoastaan liikkeenharjoittajien etuja ajamalla. Keskustan asukkaiden mielipiteitä on kunnioitettava. Päätöksenteko ei voi olla oikeudenmukaista silloin, kun suunnittelun alkumetreillä jo on tiedossa se, mikä lopputuloksen on oltava.

Kauppakeskusten olemassaolo ei voi olla vaikuttamatta Turun keskustan asiakasvirtoihin, uusien parkkipaikkojen todellinen tarve on harkittava uudelleen, on vertailtava rehellisesti Louhen laajentamisen ja Kauppatorin alaisen parkkiluolan hyviä ja huonoja puolia ja on mietittävä liikenteen kokonaisjärjestelyt eri vaihtoehtoissa siten, että ei tehdä päätöksiä, jotka ovat ristiriidassa aikaisemmin tehtyjen päätösten kanssa.

Vastine: Joukkoliikennettä ei ole tarkoitus viedä maan alle, kts. vastine Turun yrittäjien lausuntoon. Kaavassa ei myöskään määrätä torikauppiaiden autojen sijoitusta. Vuonna 2005 valmistuneessa Kauppatorin yleissuunnitelmassa vaurauduttiin siihen, että osa torikauppiaiden autoista jää edelleen torin päälle. Kaava ei estä henkilö- ja tavarahissien rakentamista torirakennuksiin tai torimyyjien autojen sijoittamista maan alle. Ortodoksinen seurakunta on edellyttänyt paalutusta lausunnossaan 8.10.2007, jonka he uudistivat 20.1.2012. Kaavamääräys on poistettu kaavasta.

Muistutus/ Asukas Mäkikatu [4]

Tulee kiinnittää huomiota kaavan toteuttamisen vaikutuksiin maaperään, pohjaveteen, liikenteeseen sekä rakennettuun ympäristöön. Liikennejärjestelyt ja pysäköinnin vaihtoehdot on selvitettävä laajempaa kokonaisuutena.

OAS:ssa kerrotaan asemakaavan muuttamisen käynnistyneen kaupungin aloitteesta. Aloitteelliseksi oli ilmoittautunut myös Turun Toriparkki Oy internetsivuillansa.

Kun torinaluspysäköinnin rakentamiseen ei mikään taho ole sitoutunut, viivästyttää pysäköintivarauman mukanaolo kaavassa käytännössä torin pinnan kunnostuksen ennalta määrittämättömäksi ajaksi siinäkin tapauksessa, ettei pysäköintilaitosta lopulta rakennetakaan.

Lukuisat pienet virheet kaavaehdotuksessa antavat kuvan kiireestä laadinnassa. Se, että vartenotettavien vaihtoehtojen kattava kartoitus on laiminlyöty, kuvastaa samoin liiallista kiirettä valmistelussa.

Vaihtoehtojen kokonaisvertailussa on virheitä ja puutteita.

Se, että torinalaisen pysäköintilaitoksen mahdollistaminen on esitetty jo OAS:n tavoitteena ja ikään kuin itseisarvona, kyseenalaistaa liitteenä olevien vaihtoehtojen pysäköintiratkaisujen vertailun objektiivisuuden, kun vertailun tavoitteeksi on avoimesti asetettu yhteen vertailtavaan vaihtoehtoon päätyminen.

Linja-autojen pysäkkien sijoittaminen torin alle jää selvittämättä.

Vastine:

- Kaavan toteuttamisen vaikutuksia on selvitetty entistä laajemmin.
- OASiin kirjataan, jos asemakaava on tehty asemakaavanmuutoshakemuksen pohjalta.
- Turun kaupunki laatii sopimuksen pysäköintilaitoksen toteuttajan kanssa. Sopimukseen kirjataan määräaika, mihin mennessä kaavan vahvistumisesta pysäköintilaitoksen rakentaminen tulee aloittaa.
- On valitettavaa, että pieniä virheitä tekstiin usein jää vaikka sitä valmisteltaisiin pidempäänkin. Asiakirjoja on korjattu ja täydennetty.
- Vertailua on täydennetty ja sanamuotoja tarkistettu.
- Liite 5 Geotekninen selvitys, s.3 "Toripysäköinti voidaan rakentaa normaaleja rakennusmenetelmiä käyttäen niin, että ympäristön pohjavesiolosuhteissa ei tapahdu muutoksia nykytilanteeseen nähden." kts. myös kohta "Perustamisolosuhteet ja pohjavesiselvitykset"
- Selostuksen kohta 4.5.5 täydentyy käsittelyjen myötä.
- Joukkoliikennettä ei ole tarkoitus viedä maan alle, kts. vastine Turun yrittäjien lausuntoon.

Muistutus/ Asukas Yliopistonkatu [5]

Väittämä, että kaava parantaa Turun keskipisteen kaupunkikuvaa ja viihtyvyyttä, on ristiriitainen.

Toriparkin rakentaminen mahdollistaa ainoastaan torin yläosan varaamisen jalankululle ja tällöinkin on aina ylitettävä Aurakatu. Käsité jalankulkupainotteinen Kauppiaskatu on epätarkka. Miten jalankulkijat ja autot voivat tasaveroisesti käyttää samaa katutilaa? Esityksessä mainittu: "Tämä mahdollistaa esim. katukahviloiden levittäytyminen rakennusten vierustalle torin aurinkoisimmilla sivuilla" tarkoittanee Ortodoksikirkon puoleista reunaa.

Ympäristön laatua koskevat tavoitteet on mahdollista toteuttaa ilman uuden parkkiloalan rakentamista ja huomattavasti halvemmalla.

Vastine: Jalankulkupainotteisuudella tarkoitetaan sitä, että jalankulkijoille varataan enemmän tilaa. Katukahviloita voi sijoittua myös Kauppiaskadun varseen.

Muistutus/ Elli Toikka ym. [6]

Kaavaehdotukseen sisältyy keskustan liikennettä merkittävästi muuttavia erillisiä suunnitelmia, jotka ilmeisesti ovat luonnoksia, koska niihin ei ole liitetty käsittely- tai hyväksymispäiväyksiä. Kaavaehdotuksen yhteydessä jätetään selvittämättä Kauppatoria sivuavan joukkoliikenteen ja muun liikenteen yhteisvaikutukset; liikenteen sujumiselle välttämätön yksisuuntainen katupari, Kauppiaskatu – Brahenkatu, hävitetään ja Yliopistonkadun ajoneuvoliikenne katkaistaan ja yleinen katu luovutetaan ajoluiskalle. Hankkeella on pysyvä ja laaja, katuverkon tulevaa kehittämistä rajoittava vaikutus keskustan liikenteeseen ja katuverkkoon. Tämä ei ole kestävän kehityksen mukaista toimintaa.

Joskus aiemmin esillä ollut kalliovaihtoehto Kauppatorin kulmalta kohti Puutoria, on jätetty tutkimatta. Nämä selvitykset tulisi tehdä liikenneyleiskaavalla, joka käsittää koko keskustal alueen ja kaikki liikennemuodot sekä pysäköintilaitosverkoston. Liikennevaikutusraportin perusteella on mahdotonta tehdä johtopäätöksiä kaavan todellisista vaikutuksista. Merkittävä seuraus toriparkista on Louhen käytön vähentyminen.

Ehdotuksesta käy ilmi, että pysäköintilaitoksen yksi tärkeä tarkoitus on kaupallisen rakennusoikeuden merkittävä lisääminen maan alle. Maanalainen kaupallinen keskus, jonne keskustaan tulevat asiakkaat houkuttelevat, on ristiriidassa kävelykeskustaidean, keskustan liike-elämän tukemisen ja viihtyisän kaupunkiympäristön kehittämisen kanssa.

Vastine: Liikenteellinen selvitys pyrkii vastaamaan oleellisiin liikenteellisiin kysymyksiin pysäköintilaitoksen sijoittamisesta ydinkeskustaan. Kaavan mahdollistamat maanalaiset tilat sijaitsevat nauhamaisesti katujen alla, ne tuskin tulevat muodostamaan maanpäällistä kaupunkiympäristöä houkuttelevampaa kaupallista keskustaa.

Muistutus/ Kauppiaskatu 8 om. Klaus ja Kai Kouvola [7]

Ehdotus on muilta osin hyväksyttävissä, paitsi kiinteistömme Yliopistonkadun edustan maanalaisen kaavoituksen osalta. Kaavaa ei ole laadittu tasapuolisesti.

Ennen toriparkin lippuautomaatteja tulisi voida rakentaa ajoyhteys kiinteistömme autohalliin. Jalankulku taloomme tulee muuttaa sellaiseen kohtaan jossa se on todellisuudessa mahdollisuus toteuttaa ja sallia siten tasoon +1,564. Kiinteistöllemme tulisi myös suoda oikeus maanalaiseen rakentamiseen.

Ramboll Oy:n ja Pyöry Finland Oy:n selvitykset maaperästä ja pohjavesistä perustuvat tonttimme kohdalta pelkkään arvaukseen. Salaojamme on alimmillaan Yliopistonkadun reunassa noin tasossa +1,000, johon porapaalujen välissä metrin välein olevat pystysalaojat johtavat porapaalujen välistä tulevan pohjaveden kuivaten siten kaiken paineellisen

veden kallion ja saven välistä, koska talomme pohjakerros on suurimman osan sora- ja moreenikerroksessa. Täten rakentaminen tasoon +1,564 ei muuta paineellisen pohjaveden tilannetta, koska sitä ei enää ole talomme kohdalla. Talomme ympäri kulkee vielä toinenkin salaoja tasossa noin +4,00 eli orsivesien syntymistäkään ei tapahdu. Salaojiamme vesimääristä päätellen pumpppaamme salaojiamme kautta myös kaiken kirkon perustusten kas- teluun käytetyn veden viemäriin.

Kauppiaskadulla talomme seinässä on ajoaukko kolmen talon yhteiseen 120 paikan autohalliin. Jos kulku voitaisiin järjestää toriparkin sisäänajosta, niin voisimme sulkea kulkuaukon Kauppiaskadulta. Pohjavesi- tai maaperäteknisiä esteitä ei ole ma-1 merkinnälle Yliopistonkadun koilliskulman osalla.

Vastine: Kauppiaskatu 8 vierelle ei ole kaavoitettu maanalaista liiketilaa eikä ajoväyliä. Tämä alue on pohjavesitasojen kannalta herkkää aluetta ja pohjavesiolosuhteisiin kohdistuvat riskit on haluttu minimoida. Tontille johtaa pysäköintitilasta jalankulkuyhteys, jonka korkeustaso on määritelty sellaiseksi, että vaikutukset pohjavesiin minimoidaan.

Muistutus/ Mikko Laaksonen [9]

Mikäli Kauppatorin asemakaavaan tehdään muistutusten perusteella merkittäviä muutoksia, se tulee asettaa uudelleen nähtäville.

Vastine: Muistutusten perusteella on tehty useita pieniä muutoksia, muttei niin merkittäviä, että kaavaa pitäisi asettaa uudelleen nähtäville.

Muistutus/ Meidän Turku ry [8]

Asemakaava on voimassa olevan yleiskaavan ja keskustan liikenteen vaihekaavan vastainen. Voimassa oleva yleiskaava 2020 oli jo valmistuessaan vanhentunut. Liikenteen vaihekaava vuodelta 1984 ei pidä sisällään massiivista toriparkkia, ja muutoinkin vaihekaavan periaatteena on ollut liikenteen ohjaaminen "keskustan ohittavalle väylälle" eli Helsingintielle pois Aninkaisten-, Hämeen- ja Uudenmaankadulta mm. Louheen. Toriparkkikaava niminomaan lisää liikennettä keskustan kaduilla.

Hallinto-oikeuksissa kumotun kaavan tuominen uuteen käsittelyyn lähes muuttumattomana on lähtökohtaisesti erittäin kyseenalaista.

Vastine: Asemakaava on yleiskaavan mukainen, kaavan C-alueille saa rakentaa pysäköintilaitoksia. Yleiskaavaselostuksessa todetaan rakennetun ympäristön osalta, että pääosaa ydinkeskustasta kehitetään säilyttävän kehittämisen periaatteiden mukaan kaupungin olohuoneena. Liikenteen osalta selostuksessa on todettu, että keskustan kehän sisäpuolen liikennejärjestelyissä tulee joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen olla etusijalla. Kts. myös vastaus ELY-keskuksen lausuntoon.

Kioskirakennuksista todetaan, että niiden tulee olla ilmeeltään keveitä ja läpinäkyviä. Tämä saattaa tarkoittaa pleksilasirakennelmia, jotka eivät sovellu Kauppatorille. Olisi pitänyt esittää havainnekuvia useasta suunnasta.

Kauppiaskadun ja Eerikinkadun puoleiset kioskit ovat mukana Turun maakuntamuseon suojelutavoitteluksessa (sr-3) vuodelta 2010. Tätä ei ole mainittu kaavaselostuksessa. Kauppiaskadulle rajautuvan kioskirakennuksen säilyttäminen on tärkeää ja muiden kioskirakennusten ulkonäön sopeuttamista siihen.

Yhdistys pitää hyvänä sitä, että vanha nupukivetys aiotaan säilyttää pääosin.

Vastine: Kaavamääräyksessä lukee, että kioskien tulee olla arkkitehtonisesti ja materiaaleiltaan korkeatasoisia. Pleksi ei ole korkeatasoinen materiaali. Kaavaselostusta täydennetään havainnekuvilla sekä nykyisten kioskirakennusten kuvauksella.

Perustuslaista johdettu yhdenvertaisuusperiaate koskee myös kaavoitusta. Yhdyskuntasuunnittelussa se tarkoittaa sitä, että naapuruston maan-/ rakennuksenomistajia tulee kohdella tasaveroisesti. Asemakaavaehdotuksessa annetaan merkittävää maanalaista lisärakennusoikeutta Kauppatorin ympäristön kiinteistönomistajille eli Turun toriparkki Oy:n osakkaille, mutta naapuritontit saavat vain haitat.

Henkilöautojen paikoitus maan alle on ajatuksena hyväksyttävä, koska henkilöautot vievät runsaasti tilaa matkustajaa kohden. Sen sijaan julkinen liikenne tulee kulkea maan pinnalla (pieniä pikaraitiotietunneleita lukuun ottamatta) ja myös päätyä maan päälle, koska se takaa matkustamismukavuuden. Kauppatorin ei yksinään tarvitse toimia Turun bussiliikenteen pysähtymis- ja vaihtoalueena, vaan solmu- ja vaihtokohtia voi olla useampia.

Kaavaselostuksessa todetaan melusta seuraavaa: "Liikenteen melu tulee torilla väheneään erityisesti Yliopistonkadun puoleisella alueella, koska ajoneuvoliikenteelle varatut kaatusuudet vähenevät."

Liikenneselvityksestä käy ilmi, että kaikilla keskustan kaduilla melutaso ylittää sallitun 55 dB, ja kaikki alueet ovat myös asuntoalueita. Uudenmaankadulla ja Aninkaistenkadulla (sekä Hämeenkadulla) melutaso ylittää 70 dB. Kaavoittajalla on vastuuta myös meluongelmien syntymisestä. Toriparkki aiheuttaa laskelmien mukaan noin 1 desibelin lisäyksen jo melustandardin ylittävästä tasosta, mikä tuntuu vähäiseltä, mutta koska desibeli, dB, on logaritminen yksikkö, se tarkoittaa melun huomattavaa lisääntymistä.

Vastine: Kts. kaavaselostuksen kohta 5.4 Kaavan vaikutukset ympäristön häiriötekijöihin.

Asemakaavaselostuksessa todetaan torin pilaantuneista alueista mm. seuraavaa "Kaava-alueen rajalla tai sen läheisyydessä on ollut useita sellaisia toimintoja, erityisesti huoltamoja, joista on voinut aiheutua maaperän pilaantumista. Ei ole varmaa tietoa onko alueen maaperä pilaantunut tai ovatko mahdolliset haitta-aineet kulkeutuneet suunnittelualueelle, mutta ennen kuin alueella tehdään kaivutöitä, maaperän pilaantuneisuus ja puhdistustarve tulee arvioida, jotta mahdolliset haitta-ainepitoiset maa-ainekset saadaan ohjattua oikeaan vastaanottoon rakentamisen yhteydessä "

On huonoa valmistelua, että maaperän pilaantumista ei ole edes pyritty selvittämään koe-kairauksin. Maaperän mahdollinen pilaantuminen vaikuttaa asemakaavan toteuttamiskelpoisuuteen.

Vastine: Kaavamerkintä on vakiintuneen käytännön mukainen.

Asemakaavoitusta ei voi perustaa sen varaan, että kenties joskus tulevaisuudessa lähikiinteistöissä toteutetaan sellaisia uudistuksia (= talojen paalutuksia), jotka mahdollisesti parantavat kaavoituksen toteuttamiskelpoisuutta. Turun kaupunki ei voi edellyttää, että kiinteistöjen omistajat ryhtyvät paalutuksiin tämän asemakaavan toteuttamiseksi.

Vastine: Perinpohjaiset geotekniset- ja pohjavesiselvitykset osoittavat, ettei kaavan mukaisella rakentamisella ole vaikutusta ympäröiviin rakennuksiin.

Muistutus/ Turun vihreät nuoret ja opiskelijat [10]

Asemakaavan valmistelu on puutteellinen. Erityisen valitettavana pidämme keskustan pysäköintiratkaisun vaihtoehtotonta tarkastelua sekä toriparin kaupallisten vaikutusten yliarviointia. Liikenneselvityksen osalta pidämme kummallisena näin merkittävien keskustan liikennetarkaisujen suunnittelua ilman pikaraitiotiesuunnitelmien huomioimista. Toriparkin rakentaminen lisäisi yksityisautoilua Aninkaistenkadulla noin 10 %, kehityssuunta on väärä. Pikaraitiotien myötä Aninkaistenkadun autokaistat vähenevät todennäköisesti yhdellä tai kahdella, jolloin kadun nykyinenkin liikennemäärä aiheuttaa merkittävää ruuhkautumista.

Vastine: Asemakaava ei rajoita pikaraitiotien linjausvaihtoehtoja ja kadut kantavat sen painon. Tämän varmistava kaavamerkintä on lisätty kaavaan. Tavoitteena on että läpiajoliikenne siirtyisi Aninkaistenkadulta keskustan ulkokehälle. Kts. myös kohta ”Aninkaistenkatu ja sen asema liikenneverkossa”.

Muistutus/ Lemminkäinen Infra Oy [11]

Kaavaan ehdotetaan määräyksiä, joilla välttämättäisiin maanalaisen tilan rakentamisen rajoituksia ja mahdollistettaisiin joukkoliikenneterminaalin rakentaminen maan alle. Lisäksi ehdotetaan määräyksiä seuraavia:

- *Maanalaiset tilat tulee rakentaa siten, ettei niiden rakentaminen tai käyttö muuta pohjaveden virtausta eikä muuta sen virtausta sekä vaiheittain siten, että torikauppa pysyy toimimaan Turun torilla keskeytyksettä.*
- *Pohjaveden virtausta ei saa estää, tai mikäli osittain patoavia rakenteita tehdään, on varmistettava pohjaveden hallintajärjestelmällä pohjaveden virtaaminen ja korkeusasemat nykyisen muotoisina sekä rakentamisen aikaisessa että lopullisessa tilanteessa.*
- *Torialueen ja kaavan mahdollistamien uusien liiketilojen huolto on järjestettävä katu- ja toripinnan alapuolella.*

Vastine: Kaavan maanalaisen rakentamisen rajaamisen lähtökohtana on ollut se, ettei pohjavesiolosuhteisiin aiheuteta muutoksia. Siitä syystä kaavan alimmat rakentamistasot on määritelty tarkkaan ja ma-LPY-1, ma-LPY-2 ja ma-1 -alueet on erotettu toisistaan, koska niissä sallitaan eri määrä maanalaisia kerroksia.

Maastonmuodot ja rakentamissyvytykset eivät puolla joukkoliikenteen viemistä maan alle, kts. vastineet Turun yrittäjille.

Torialueen jätehuolto tulee toteuttaa maanalaisena.

4.4 Asemakaavanmuutoksen tavoitteet

Asemakaavan muutoksen tavoitteena on mahdollistaa Kauppatorin yleissuunnitelman (2005) mukaiset muutokset, uusien torirakennusten rakentaminen, torinalainen pysäköintilaitos sekä siihen liittyvät yhteydet kaupallisine tiloineen naapurikortteleihin.

Tavoitteena on parantaa Kauppatorin rakenteiden ja rakennusten laatua ja ulkonäköä ja järjestää torin toimintoja siten, että saavutetaan hyvin toimiva ja kaunis Kauppatori. Tavoitteena on myös löytää toimiva ratkaisu asiakkaiden ja torikauppiaiden autojen pysäköintiin.

Siirtämällä pysäköinti maan alle voidaan kevyen liikenteen edellytyksiä parantaa, vähentää kadunvarsipysäköintiä ja luoda siten viihtyisää, kävelypainotteista kaupunkiympäristöä myös kaava-alueen ulkopuolella.

Torin uudistamisen tavoitteena on myös parantaa jalankulun esteettömyyttä.

Kaavassa määritellään mm. torirakennusten paikat ja koko sekä maanalaisen rakentamisen reunaehdot. Kaavaan merkitään myös Yliopistonkadun kävelyalue.

Kauppatori on kaupungin joukkoliikenteen solmukohta ja tavoitteena on parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa.

4.5 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot, niiden vaikutusten vertailu ja ratkaisun valinta

Liikenteellisessä selvityksessä (liite 4) on vertailtu ydinkeskustan pysäköinti-vaihtoehtoja ja kuvattu Kauppatorin asemakaavan liikenteellisiä vaikutuksia.

Ajorampin sijoitusvaihtoehdot:

Vuonna 2006 selvitettiin mm. pysäköintimahdollisuuksia keskustan pysäköintilaitoksissa ja ajoramppien sijoittamista. Tuolloin päädyttiin koko torin laajui- seen kaksikerroksiseen pysäköintilaitokseen, jonka ajoramppi sijoittuu Yliopis- tonkadulle.

Vertailussa oli kahdeksan eri ramppivaihtoehtoa, mm. Kauppiaskadulle, Eeri- kinkadulle, Aurakadulle, ravintola Koulun pihalle sekä naapurikortteleihin si- joitettavia ajoyhteyksiä, joita tarkasteltiin lähinnä liikenteellisestä näkökulmasta. Suurin osa vaihtoehdoista karsiutui sen vuoksi, että ne joko haittasivat joukko- liikennettä tai katutila oli liian ahdas. Selvityksessä todetaan, että ”liikennever- kon toimivuuden kannalta paras ratkaisu on hoitaa maanalaisen pysäköintilai- toksen sisään- ja ulosajoliikenne yhdellä Yliopistonkadulle rakennettavalla ajorampilla”.

Näistä vertailussa olleista ajoyhteyksistä edelleen mahdollisia ovat Hansa- korttelin ja Wiklundin korttelin alitse kulkevat rampit. Wiklundin ajoyhteys on jopa merkitty ko. korttelin asemakaavaan. Hansa-korttelin ajoyhteys on järjes- tettävissä Stockmannin pysäköinnin rampia jatkamalla.

Vaihtoehtojen vaikutusten vertailu

Uuden kaavan valmisteluvaiheessa tarkasteltiin eri malleja a) – f) Kauppatorin alle rakennettavan pysäköinnin toteuttamistavaksi, Louhen laajennusta ja ny- kykaavan mahdollistamaa tilannetta sekä vaihtoehtoa, jossa laaditaan uusi asemakaava ilman maanalaisia tiloja.

Alla on käyty läpi eri vaihtoehtojen hyviä ja huonoja puolia:

a) Voimassa olevan kaavan mukainen tilanne, toripinta ja osa rakennuksista uusitaan, ei maanalaisia tiloja

+ Ei pohjavesivaikutuksia.

+ Rakennusaika alle 2 vuotta. Arkeologiset tutkimukset eivät ulotu yhtä syväl- le kuin maanalaisen pysäköinnin sisältävissä vaihtoehdoissa, vaiheittain to- teutettuna niiden kesto on 8 kk (Kauppatorin yleissuunnitelma 2005).

+ Voidaan toteuttaa torin ja katualueiden järjestelyjä mm. Yliopistonkadun kä- velykatualue, torin pintamateriaali ja torialueen lämmitys .

- Vaihtoehdolla ei tueta kaupunkikeskustan saavutettavuutta eri liikennemu- doilla eikä siten vahvisteta alueen kaupallista kilpailukykyä eikä varauduta kaupan sijoittumista koskevan lakiuudistuksen vaatimuksiin.

- Maanpäällinen pysäköinti kadulla ja torilla.

- Pysäköintipaikkoja poistuu torin viereltä vähintään 42 kpl. Pysäköintipaikko- jen vähenemä tiedossa olevien muutostarpeiden vuoksi on keskustassa 180 paikkaa. Mahdolliset katuympäristön parantamishankkeet voivat nostaa mää- rän 300 paikkaan.

- Kauppiaskadun muuttaminen kävelypainotteiseksi huomattavan vaikeaa ell- ei korvaavia pysäköintipaikkoja voida osoittaa riittävän läheltä.

- Ei mahdollista torimyyjien sosiaalilojen eikä yleisöwc-tilojen laajentamista.

- Nykyinen asemakaava ei mahdollista kioskirakennusten rakentamista muu- alle kuin asemakaavassa osoitettuihin paikkoihin eli kaksi kioskia Kauppias- kadun varteen.

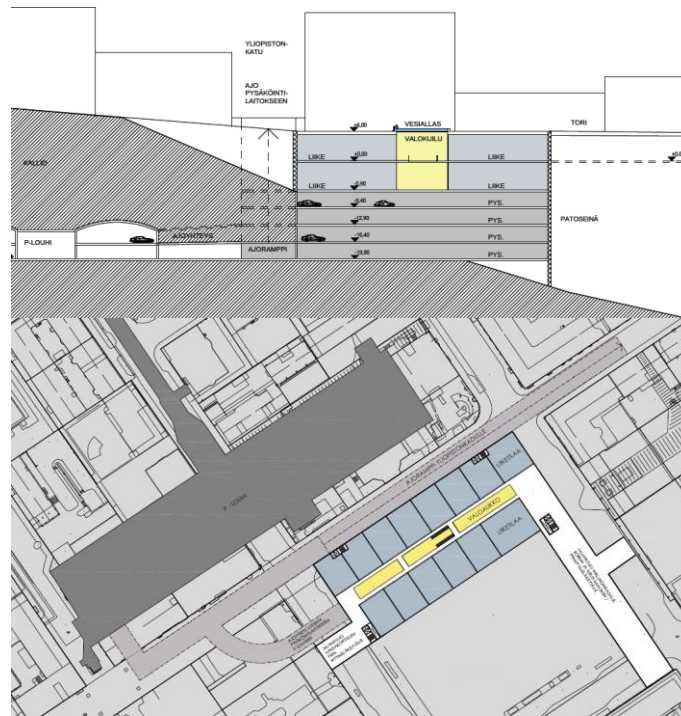
- Torialueen painuminen jatkuu entiseen tapaan.

b) Uusi asemakaava, toripinta ja osa rakennuksista uusitaan, ei maanalaisia pysäköinti- ja liiketiloja

- + Ei pohjavesivaikutuksia.
- + Rakennusaika alle 2 vuotta. Arkeologiset tutkimukset eivät ulotu yhtä syväälle kuin maanalaisen pysäköinnin sisältävissä vaihtoehdoissa.
- + Voidaan toteuttaa torin ja katualueiden järjestelyjä mm. Yliopistonkadun kävelykatualue, torin pintamateriaali, torialueen lämmitys sekä arkeologiset kaivaukset.
- + Uusiin kioskirakennuksiin voidaan sijoittaa torimyyjien sosiaalitulat sekä yleisön wc-tilat, mikäli niihin rakennetaan kellarit.
- Maanpäällinen pysäköinti kadulla ja torilla.
- Vaihtoehdolla ei tueta kaupunkikeskustan saavutettavuutta eri liikennemuodoilla eikä siten vahvisteta alueen kaupallista kilpailukykyä eikä varauduta kaupan sijoittumista koskevan lakiuudistuksen vaatimuksiin.
- Pysäköintipaikkoja poistuu torin viereltä vähintään 42 kpl. Pysäköintipaikkojen vähenemä tiedossa olevien muutostarpeiden vuoksi on keskustassa 180 paikkaa. Mahdolliset katuympäristön parantamishankkeet voivat nostaa määrän 300 paikkaan.
- Kauppiaskadun muuttaminen kävelypainotteiseksi huomattavan vaikeaa ellei korvaavia pysäköintipaikkoja voida osoittaa riittävän läheltä.
- Torialueen painuminen jatkuu entiseen tapaan.

c) Pääosin kaksikerroksinen malli

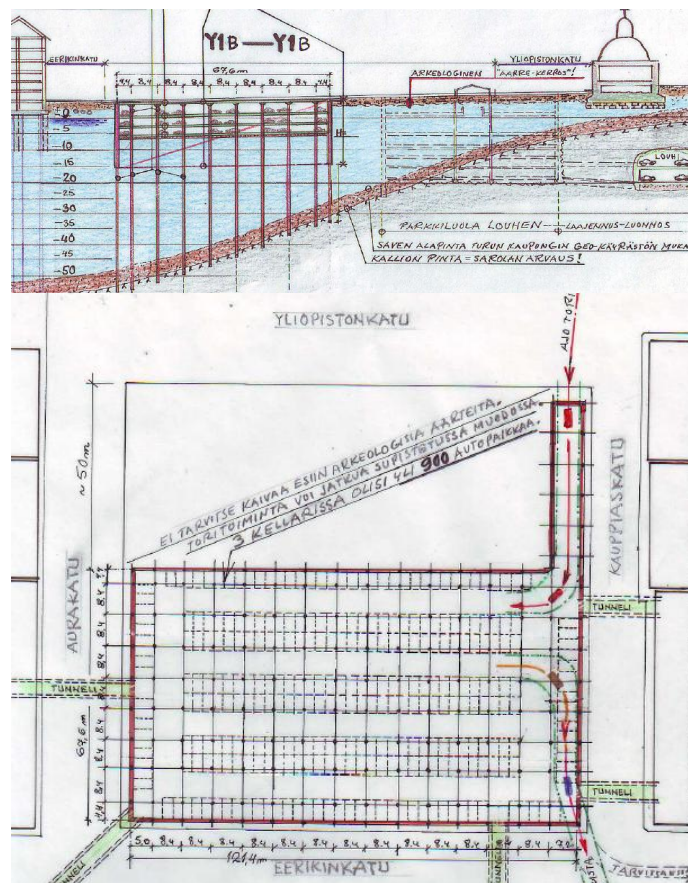
- + Pysäköintilaitoksen alin kerros ei läpäise savikon pohjaa eikä siten häiritse paineellisen pohjaveden tasoa. Voidaan rakentaa normaaleja rakennusmenetelmiä käyttäen niin, että ympäristön pohjavesiolosuhteissa ei tapahdu muutoksia nykytilanteeseen nähden.
- + Pysäköintilaitoksesta parhaat yhteydet torin reunoilla oleviin kiinteistöihin.
- + Tuo pysäköinnin lähemmäs Kauppatorin ja Aurajoen välisiä kortteleita kuin muut mallit.
- + Uusiin kioskirakennuksiin voidaan sijoittaa torimyyjien sosiaalitulat sekä yleisön wc-tilat.
- + Koko tori on perustettu kantavasti, jolloin epätasaista pinnan painumista ei tapahdu.
- + Torinalainen pysäköintilaitos ei estä Louhen laajentamista myöhemmin.
- Rakennustyö kestää pitkään, vaiheistettuna 4–4,5 vuotta.
- Arkeologiset kaivaukset pitää ulottaa syvemmälle kuin jos pelkkä pinta uusitaisiin.



Kuva: Monikerroksinen malli.

d) Yliopistonkadun ja torin yläosan alle sijoittuva monikerroksinen pysäköintilaitos. Neljä pysäköintitasoa, joiden päällä on kaksi maanalaista liiketilarakennusta.

- + Helpottaa pysäköintiongelmia ja siten mahdollistaa kävelykeskustan laajentamisen sekä kaupunkiympäristön parannustoimenpiteet.
- + Puolen torin alueella riittää kevyemmät arkeologiset kaivaukset, joka lyhentää hieman rakentamisaikaa.
- + Rakennusaikana torikauppa voi jatkaa torin Eerikinkadun puoleisella reunalla.
- + Uusiin kioskirakennuksiin voidaan sijoittaa torimyyjien sosiaalitulat sekä yleisön wc-tilat.
- + Pysäköintilaitoksen ajoramppi voidaan yhdistää Louhen pysäköintilaitokseen.
- Louhen nykyisen ajoväylän lisäksi vaatii toisen ajoyhteyden.
- Vaihtoehto on toteutettavissa, mutta sen pohjavesivaikutukset ovat suurempia kuin muissa vaihtoehdoissa. Rakentaminen läpäisee saven alla olevan moreenikerroksen, jossa pohjavesi virtaa. Rakentaminen vaikuttaa pohjavesiolosuhteisiin ja saattaa aiheuttaa pysyvästi vahinkoa ympäristölle.
- Liiketila torikannen alla edellyttää valokuilua ja lasikatetta, mikä on kaupunkikuvallisesti hankalaa.
- Torin yläreunassa sijaitsevat pysäköintitulat palvelevat huonommin torin ja Aurajoen välisten kortteleiden toimijoita kuin pääosin kaksikerroksinen malli.
- Kun vain puolet torista on perustettu kantavasti, toinen puoli jatkaa entiseen tapaan painumistaan ja ajan myötä eri tavoin perustettujen torin puoliskojen tasoero tulee näkyväksi siirtymärakenteista huolimatta.



Kuva: Kolmikerroksinen malli.

e) Kolmikerroksinen maanalainen pysäköinti torin alareunassa (koskee myös kaupunginvaltuuston vuonna 1997 hyväksymää keskustan kehittämissuunnitelman mukaista mallia)

- + Vähäiset pohjavesivaikutukset. Pysäköintilaitoksen alin kerros ei läpäise savikon pohjaa eikä siten häiritse paineellisen pohjaveden tasoa.
- + Uusiin kioskirakennuksiin voidaan sijoittaa torimyyjien sosiaalitulat sekä yleisön wc-tilat.
- + Puolen torin alueella riittää kevyemmät arkeologiset kaivaukset, joka lyhentää hieman rakentamisaikaa.
- + Tuo pysäköinnin lähemmäs Kauppatorin ja Aurajoen välisiä kortteleita kuin muut mallit.
- Pitkä ajoramppi Kauppatorin pohjoiskulman poikki/ ramppi Eerikinkadulla haittaa joukkoliikennettä.
- Ei mahdollista yhteyksiä torin reunoilla oleviin kiinteistöihin yhtä kattavasti kuin pääosin kaksikerroksinen malli.
- Kun vain puolet torista on paalutettu kovaan pohjaan asti, toinen puoli jatkaa entiseen tapaan painumistaan ja ajan myötä eri tavoin perustettujen torin puoliskojen tasoero tulee näkyväksi siirtymärakenteista huolimatta.

f) Louhen laajennus (vaihtoehdon malli ei kuulu kaava-alueeseen)

- Ei paranna yhteyksiä torin reunoilla oleviin kiinteistöihin, koska uudet henkilöisäänkäynnit sijoittuvat joko Brahenkadun tai Humalistonkadun tuntumaan.
- Eerikinkadun lounaispuoleisten kortteleiden tilanteeseen ei tulisi parannusta. Louhen laajennus jommastakummasta päästä parantaa pysäköintitilannetta Brahenkadun ja/tai Humalistonkadun tienoilla joihin uudet henkilöisäänkäynnit sijoittuisivat.

Louhen laajennuksen edellyttämän uuden ajorampin sekä henkilöuloskäyntien sijaintivaihtoehtoja on tutkittu Liikenneselvityksen yhteydessä (liite 4). Louhen laajennuksen yhteydessä joudutaan rikkomaan paineellisen pohjaveden taso useimmissa sisäänajovaihtoehdoissa luiskien rakentamisen yhteydessä, mikä saattaa aiheuttaa pohjaveden alentumista kuten monikerroksisessa vaihtoehdossa (ve d).

Louhen laajennuksen täydennyksenä on esitetty maanalaisten käytävien rakentamista katujen alle, joista olisi suora yhteys Kauppatoria ympäröiviin liiketiloihin (ns. ”hevosenkenkämalli”). Jotta käytävä ulottuisi yhtä lähelle Eerikinkatua kuin malleissa c) ja e), niin käytävistä muodostuisi n. 100 metriä pitkiä, maanalaisten johtojen vuoksi niiden varrelle ei kuitenkaan mahdu suuria liiketiloja. Käytävissä liikkujat olisivat todennäköisimmin lähinnä pysäköintilaitokseen kulkevia ihmisiä. Tämä henkilömäärä olisi niin pieni, että käytävistä olisi erittäin vaikea tehdä turvallisia ja kävelyyn houkuttelevia. Lisäksi käytävät puhkaisisivat paineellisen pohjaveden tason.

Yhteistä kaikille vaihtoehdoille:

- Kaikissa malleissa torikauppa joutuu siirtymään pois rakentamisen tieltä, ajallinen kesto vaihtelee.
- Sekä syvät että matalat pysäköintilaitokset perustetaan painumattomasti. Perustaminen tapahtuu joko paaluttamalla (c, e) tai rakentamalla kallioon asti (d).

Toteuttaja:

Mallit a ja b olisivat puhtaasti kaupungin hankkeita. Turun Toriparkki Oy on kiinnostunut mallin c toteutuksesta. Mallin d on esitellyt Lemminkäinen Oy. Malleille e ja f ei ole toteuttajaa.

Vaihtoehdon valinta

Kaavaehdotuksessa esitetään laadittujen selvitysten pohjalta pääosin kaksikerroksista mallia, joka ulottuu koko torin alueelle. Keskeinen merkitys kaavaehdotuksen sisällön harkinnassa on ollut laadituilla selvityksillä rakentamisen vaikutuksista pohjavesiolosuhteisiin.

4.5.5 Suunnitteluvaiheiden käsittely ja päätökset

Toukokuu 2012: Asemakaavaehdotus on Ympäristö- ja kaavoituslautakunnan käsittelyssä.

5. ASEMAKAAVANMUUTOKSEN KUVAUS

5.1 Kaavan rakenne

Yliopistonkadun kävelykatualue laajenee Kauppatorin kohdalle. Kauppiaskadulla tavoitteena on muuttaa katu torin kohdalla kävelypainotteiseksi kaduksi, jossa ajorata on nykyistä kapeampi.

Joukkoliikenne käyttää myös jatkossa nykyisiä joukkoliikennekatuja, Aurakattua ja Eerikinkatua, jolloin pysäkkialue on kaikkein kompaktein ja vaihtomatkat lyhyimmät.

Kauppatorille rakennetaan uudet kioskirakennukset symmetrisesti torialueeseen nähden ja torin alle rakennetaan pysäköintilaitos. Sisään- ja ulosajo pysäköinnistä tapahtuu Yliopistonkadulle sijoitetun ajorampin kautta.

Torialueen kolmen kioskin yhteenlaskettu kerrosalamäärä on 640 k-m² ja maanalaisen pysäköintilaitoksen laajuus 23 800 m². Pysäköintilaitokseen saa sijoittaa enintään 800 ap. Katujen alle saadaan rakentaa maanalaisia kulkuyhteyksiä ja liiketilaa. Katujen alaisten tilojen rakentamismahdollisuuksia rajoittavat mm. katujen alla kulkevat johdot ja ympäröivien rakennusten perusrakenteet, jotka saattavat ulottua kiinteistörajan yli kadun puolelle.



Kuva: Torialue Eerikinkadun varren kioskin läpikulkuaukosta katsottuna

5.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen

Kauppatorin uudistaminen ja pysäköinnin siirtyminen kaduilta maan alle tukee ydinkeskustan tiivistymistä. Samalla se edistää palvelujen ja työpaikkojen sijoittumista siten, että ne ovat hyvin eri väestöryhmien saavutettavissa. Keskustan tiivistyminen myös parantaa joukkoliikenteen, pyöräilyn ja jalankulun edellytyksiä.

Kaava parantaa Turun keskipisteen kaupunkikuvaa ja viihtyisyyttä. Kauppatorin ja sitä reunustavien katujen kaupunkikuva kohenee. Erityisesti Yliopistonkadun puoleisesta torin reunasta tulee jalankulkijalle viihtyisämpi kävelyalueen laajetessa Kauppatorin kohdalle. Kauppiaskadun liikennemäärät laskevat ja mikäli se toteutetaan kävelypainotteisena katuna, lisää se entisestään jalankulkijoita houkuttelevan, turvallisemman alueen määrää. Tämä mahdollistaa esim. katukahviloiden levittäytymisen rakennusten vierustalle torin aurinkoisimmilla sivuilla.

Vaikka torin pintaan esitetään suojelua ja tori kivetäänkin pääosin vanhalla torikivellä, tulee Kauppatorin pinta jatkossa pysymään entistä tasaisempina. Maanalaisen pysäköintitilan katto muodostaa painumattoman alustan torikiveykselle eikä epätasaista painumista enää tapahdu. Tasainen torin pinta on hyvä sekä esteettömyyden että ulkonäön kannalta. Uusien maanalaisen jätehuoltoratkaisujen myötä torista tulee myös hygieenisempi.

Torikauppiaiden olosuhteet paranevat kun sähkön ja veden saanti helpottuu. Tekniset liittymät upotetaan toripintaan. Kioskirakennusten kellareihin toteutetaan korkeatasoiset sosiaalitilat torikauppiaille.

Pysäköintilaitoksen ajoluiska on sijoitettu paikkaan, jossa siitä olisi mahdollisimman vähän haittaa kaupunkikuvalle ja katuverkon toimivuudelle. Luiskaa ei saa kaupunkikuvallisista syistä kattaa. Lisäksi sen kaiteet tulee toteuttaa luonteeltaan keveinä, läpinäkyvinä ja arkkitehtonisesti korkeatasoisina.

Uudet yhtenäiseen tapaan rakennetut kioskirakennukset ja muut torin rakenteet parantavat torin ulkonäköä ja lisäävät viihtyisyyttä. Joukkoliikenne hyötyy uudesta keskeisestä lipunmyynti- ja infopisteestä.

Uusittu tori parantaa sekä Kauppatorin että sitä ympäröivien kauppakorttelien vetovoimaisuutta sekä kilpailukykyä.

Valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita edistetään kaavanmuutoksella seuraavasti:

- Joukkoliikenteen, pyöräilyn ja jalankulun edellytykset paranevat lopputilanteessa, vaikka joutuvat kärsimään rakennusaikaisista haitoista.
- Ydinkeskustaa palveleva pysäköintilaitos tukee olemassa olevan kaupunkirakenteen tiivistämistä ja ehkäisee toimintojen hajasijoittumista.
- Keskittyminen edistää palvelujen ja työpaikkojen sijoittumista siten, että ne ovat hyvin eri väestöryhmien saavutettavissa.
- Kauppatorin uudistaminen ja autojen siirtäminen maan alle parantaa keskustaympäristön laatua ja viihtyisyyttä.

5.3 Aluevaraukset

Torialue

Torialueelle saadaan sijoittaa yhtenäistä rakennustapaa noudattaen kolme kioskirakennusta katoksineen erikseen osoitetuille rakennusaloille. Kioskirakennusten korkeus on rajattu 4,6 metriin. Niiden vaipan sisään ja maan alle tulee sijoittaa myös kaikki maanalaisen pysäköintilaitoksen vaatima ilmastointitekniikka. Eerikinkadun reunaan sijoittuva palvelurakennus on tarkoitettu mm. joukkoliikenteen lipunmyyntitoimistoa, kahvilaa sekä sosiaalituloja varten. Torirakennuksiin tulee sijoittaa myös maanalaisesta pysäköintilasta maan pinnalle johtavat porras- ja hissiyhteydet.

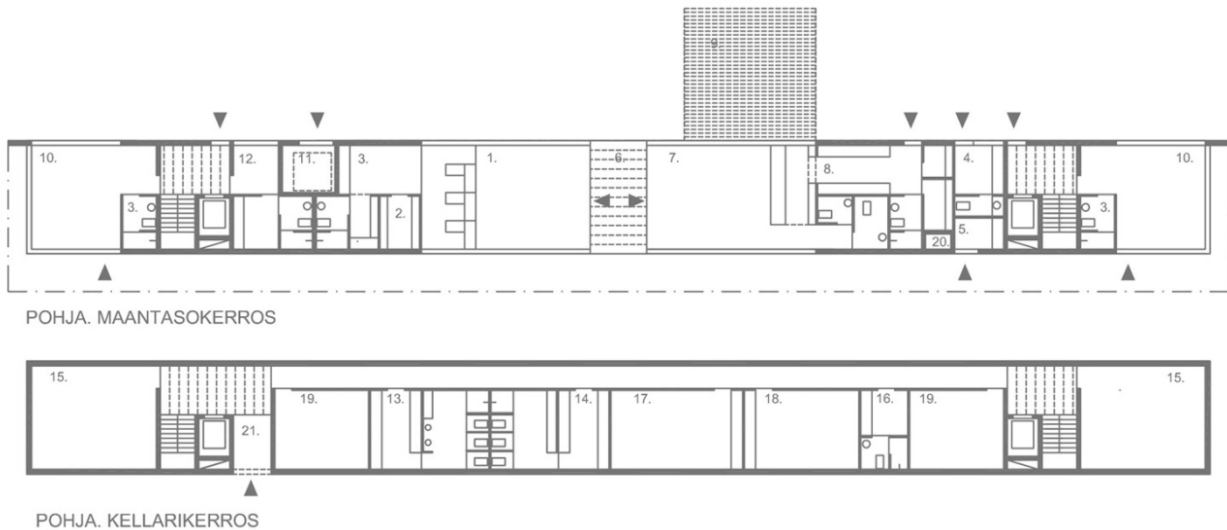
Torialueen jätehuolto toteutetaan maanalaisena.

”Torin nykyinen kivipinnoite tulee säilyttää pääosin. Kivien ladontamalli nykyisen kiveyksen tapaan esteettömyyden vaatimukset huomioiden.”

Kauppatorin pinnalla on historiallista arvoa ja se koetaan tärkeäksi osaksi torin ilmettä. Toisaalta nykyisellään epätasainen pinta vaikeuttaa liikuntarajoitteisten liikkumista torilla, ratkaisuksi on esitetty uudesta kiveyksestä rakennettujen väylien rakentamista torin poikki. Maanalainen pysäköintilaitos on paalutettu eikä torin pinta siis jatkossa painu epätasaisesti.

”Toripinnan tulee liittyä samassa tasossa ympäröiviin jalkakäytäviin Yliopistonkadun kävelyaluetta lukuun ottamatta, johon rajoittuvalle rajalle saadaan rakentaa portaita. Esteettömyydestä tulee huolehtia.”

Torin reunoille ei saa muodostua hallitsemattomia tasoeroja. Yliopistonkadun kävelyalueen reunaan on kuitenkin mahdollista rakentaa muutama porras, koska Yliopistonkatu on jo lähtökohtaisesti muuta toria korkeammalla. Porras voi toimia istuskeluportaikkona Kauppatorin aurinkoisella reunalla.

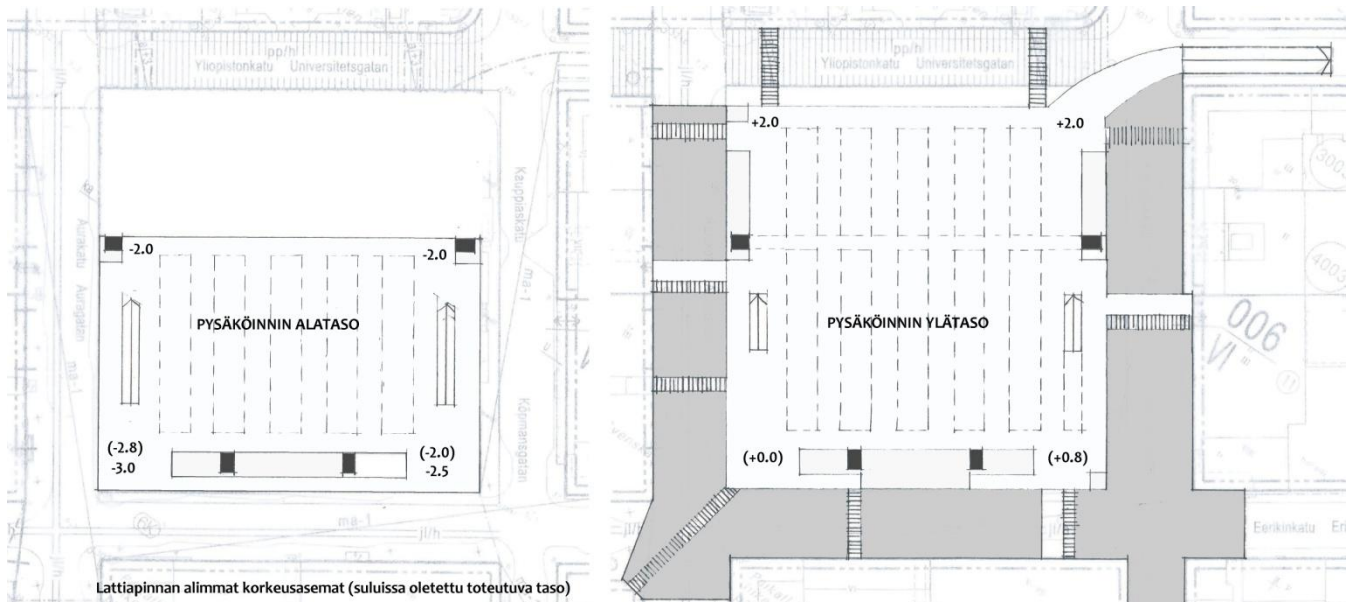


Kuva: Eerikinkadun puoleinen kioskirakennus, maantaso- ja kellarikerros. (Yleissuunnitelman mukainen luonnos kioskirakennuksesta).

Pysäköintilaitos, ma-LPY-1

Maanalainen, enintään 800-paikkainen pysäköintilaitos on sijoitettu osittain kahteen kerrokseen torin alle. Yliopistonkadun puoleinen reuna on yksikerroksinen.

Kaavakartalla alin rakentamiskorkeus on merkitty torialueen reunoille ja niiden välissä rakennettavuusalue syvenee Eerikinkadulle päin mennessä. Pysäköintitaso on kahteen suuntaan kalteva siten, että ylin eli ajorampin kohta on yli kaksi metriä korkeammalla kuin alin kohta Aurakadun ja Eerikinkadun risteyksessä. Pysäköintitasojen tulee seurata maaston kaltevuutta, samalla kaltevuus on eduksi tasojen kuivatusta järjestettäessä.

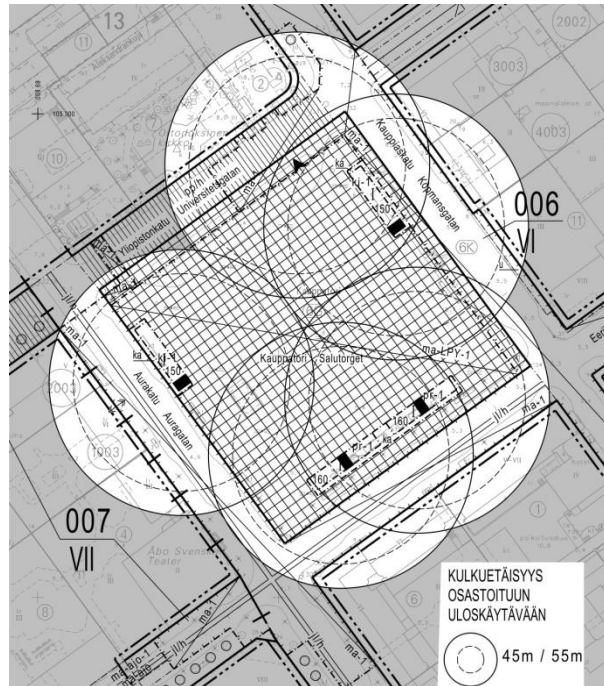


Kuva: Kaavio toripysäköinnistä. Pysäköintitasot keskellä, katujen alaiset tilat harmaat.

ma-LPY-1 -aluerajauksen sisälle saadaan rakentaa pysäköintitilojen lisäksi kioskien kellarikerroksia, kaksi sähkönjakelun muuntajaa, ilmastointikonehuoneita ja pysäköintiin liittyviä aputiloja. Hissi- ja porrasyhteydet pysäköintitilasta torin pinnalle tulee sijoittaa kioskirakennuksiin.

Pysäköintilaitoksen vapaa korkeus on 3,2 metriä ylätasolla ja 3 metriä alatasolla.

Pysäköintilaitos tulee varustaa automaattisella sammutuslaitteistolla ja paloilmittimella. Kulkuetäisyydet osastoituihin uloskäytäviin on esitetty alla olevassa kaaviossa.



Ajorampit

Ajoyhteys torinalaiseen pysäköintiin sijaitsee Yliopistonkadulla Kauppiaskadun ja Brahenkadun välisellä katuosuudella. Sen sijoitusta rajoittavat naapuritalojen ajoportit, joihin pitää päästä rampin rakentamisen jälkeenkin. Ajoramppi on kaksikaistainen siten, että se välittää pysäköintilaitoksen sisään- ja ulossuuntautuvan liikenteen. Rampin sijainti on valikoitunut lukuisten vaihtoehtojen joukosta koska se on liikennejärjestelmän toimivuuden kannalta paras.

"Ajo korttelialueen rajan yli on sallittava kellarikerroksessa". Kaava antaa mahdollisuuden toteuttaa ajoyhteyksiä mm. Brahenkadulta Wiklundin kellarista ja Kristiinankadulta Stockmannin pysäköinnin kautta Hansa-korttelin alitse. Nämä korttelien sisään sijoittuvat ajoyhteydet ovat kaupunkikuvan kannalta parhaita. Wiklundin korttelin asemakaavassa on olemassa varaus maanalaiselle ajoyhteydelle. Ajoyhteysmerkinnän sijainti on ohjeellinen ja yhteyden tarkka paikka määräytyy naapurirakennusten kellarien antamien mahdollisuuksien mukaan.

Maanalaiset tilat katujen alla, ma-1

Pysäköintitilasta voidaan rakentaa edellä mainittujen lisäksi muitakin ajo- ja jalankulkyhteyksiä toria ympäröivien rakennusten kellareihin. Lisäksi katujen alle saa sijoittaa maanalaisia liike- tai varastotiloja, joiden sijoittelussa tulee ottaa huomioon alueella kulkevat viemärit ja johdot. Maanalaiset tilat katujen alla saavat olla enintään yksikerroksisia.

Kadut

Yliopistonkadun kävelykatualue jatkuu Kauppatorin kohdalle. Kun pysäköinti-paikkoja voidaan kadun varresta vähentää, mahdollistuu myös Kauppiaskadun muuttaminen torin kohdalla kävelypainotteiseksi kaduksi, jossa ajorata on nykyistä kapeampi.

Joukkoliikennekaduiksi on merkitty nykyiset joukkoliikennekadut, Aurakatu ja Eerikinkatu.

5.4 Kaavan vaikutukset

Kaavan vaikutukset rakennettuun ympäristöön, kaupunkikuvaan ja kaupunkiympäristön laatuun

Yliopistonkatu muuttuu torin kohdalla kivetyksi kävelyalueeksi, jossa Ortodoksisikirkon huoltoliikenne on sallittu.

Torin rakennukset, rakennelmat sekä jätehuollon järjestelyt uudistuvat yhte-näisen suunnitelman mukaan ja torin ulkoinen ilme siistiytyy. Maanalaisen pysäköintitilan rakentamisen yhteydessä nykyiset kioskirakennukset puretaan ja torin reunoille rakennetaan symmetrisesti uudet rakennukset. Maanalaisen pysäköintitilan ilmanvaihto järjestetään kioskirakennusten yhteyteen, eivätkä kioskit ilmanvaihtorakenteineen saa ylittää kioskeille määriteltyä korkeutta.

Yliopistonkatu ei ole enää läpiajettava Brahenkadun ja Kauppiaskadun välillä, vaan tämän katuosuuden torinpuoleiseen päähän sijoittuu pysäköintilaitokseen johtava ajoluiska. Luiskan tulee olla kattamaton, jotta sen kaupunkikuvaalliset vaikutukset jäisivät mahdollisimman pieniksi eikä katunäkymä sulkeutuisi. Samasta syystä luiskan kaiteet ym. maanpäälliset osat tulee toteuttaa luonteeltaan keveinä, läpinäkyvinä ja arkkitehtonisesti korkeatasoisina.



Kuva: Eerikinkadun varren kioski ilman ilmanvaihtorakenteita

Kaavan vaikutukset palveluihin, työpaikkoihin ja elinkeinotoimintaan

Maanalaisen pysäköintilaitoksen välilliset vaikutukset keskustan vetovoimaisuuteen kauppapaikkana ja siten myös keskustan palvelutasoon ovat positiivisia. Mikäli keskustan investoinnit eivät ole riittäviä, se heikentää kaupunkilaisten viihtymistä ydinkeskustassa ja se edistää koko kaupungin palvelurakenteen hajoamista.

Turun Seudun Kehittämiskeskuksen mukaan asemakaavan toteuttaminen parantaa Turun keskustan elinvoimaisuutta tulevaisuudessa, koska se tukee kaupan ja muiden palveluelinkeinojen menestymistä. Keskeistä on se, että asiakkaat pääsevät keskustaan helposti kaikilla liikennemuodoilla ja autojen pysäköinti on sujuvaa. Kun pysäköinti siirtyy maan alle, se rauhoittaa keskustan katujen ja torin liikennettä sekä vähentää kadunvarsipysäköintiä. Kauppatorin pysäköintilaitoksen toteutumisen myötä keskustasta muodostuu näin viihtyisämpi ja turvallisempi ostospaikka.

On tärkeää, että torikaupan ja torin ympärillä olevien yritysten toiminta jatkuu koko rakentamisen ajan.

Samankaltainen näkemys pysäköintilaitoksen positiivisista vaikutuksista kauppaan on yrittäjäjärjestöillä.

Kaavan vaikutukset kaupunkiympäristön viihtyisyyteen, terveellisyteen ja turvallisuuteen, eri väestöryhmien toimintamahdollisuuksiin

Kaavan mahdollistamat uudistukset - uudet kioskirakennukset, maanalainen jätehuolto, uudistettu kivipinta ja lisääntyneet kävelyalueet - parantavat Kauppatorin ja sen ympäristön kaupunkikuvaa, viihtyisyyttä ja toimivuutta. Uudelleen ladottu, tasainen ja painumaton kivipinta on helpompi kulkea ja esteettömyyden kannalta parempi kuin nykyinen. Uudelleenkäytettävät vanhat kivet säilyttävät kuitenkin tunnelmaltaan parhaan osan vanhan torin rakenteista.

EVE-kaupunkikehityshankkeen yhteydessä toteutettu vetovoimaisuuskysely osoitti, että Turun ydinkeskustan selvästi turvattomimmaksi paikaksi koetaan Kauppatori ja se koetaan myös ympäristöltään ylivoimaisesti huonoimmaksi paikaksi. Toisaalta selvästi turvallisimmaksi paikaksi koetaan kävelykatu, joka sijaitsee aivan Kauppatorin vieressä.

Asemakaava mahdollistaa Kauppatorin uudistumisen - uudet korkeatasoiset kioskirakennukset, tasaisemmat pinnoitteet, hallitun valaistuksen sekä maanpäällisen autottoman alueen laajentamisen. Koska kävelykatu koettiin kyselyssä turvallisimmaksi paikaksi, voi olettaa, että kävelyalueen laajentuminen myös osaltaan parantaa Kauppatorin ympäristön koettua turvallisuutta.

Maanalaisen pysäköintilaitoksen ilmastointiritilät sijoitetaan kioskirakennuksiin, eikä torialueelle sallita erillisiä ilmanvaihtorakennuksia.

Ilmatieteen laitoksen tekemässä tutkimuksessa (2007) arvioitiin maanalaisen pysäköintilaitoksen ilmastoinnin pakokaasupäästöjen aiheuttamia ilmanlaatuvaikutuksia torilla ja sen lähiympäristössä. Tulosten mukaan vaikutukset jäävät vähäisiksi eivätkä aiheuta terveydellistä haittaa.

Kaavan vaikutukset liikenteen järjestämiseen

Asemakaavan muutos laajentaa keskustan kävelyaluetta torin kohdalle, ja luo edellytyksiä kävelyalueen laajentamiselle muuallakin torin läheisyydessä. Kauppatorin pysäköintilaitos on riittävän suuri ja selkeästi keskustan sisäkehältä saavutettavissa, mikä luo myös edellytykset kadunvarsipysäköinnin poistamiselle ja pysäköintipaikkojen hakuliikenteen vähenemiselle.

Toimiva pysäköintiratkaisu keskustassa parantaa keskustan houkuttelevuutta ja kilpailukykyä ja tukee sitä kautta palvelujen säilymistä keskustassa. Keskustan hyvin joukkoliikenteellä, pyörällä ja jalan saavutettavissa olevat palvelut ovat erityisen tärkeitä niille asukkaille, jotka eivät omista autoa.

Pysäköinnin sijoittaminen torin alle on myös mahdollisen pikaraitiotien toteutumista tukeva malli, koska pysäköintiin suuntautuva ajoneuvoliikenne ohjautuu keskitetysti yhteen sisääntulosuuntaan, Vaihekaavan mukaisesti pienehköihin pysäköintilaitoksiin suuntautuva liikenne risteäisi useista kohdissa mahdollisten linjavaihtoehtojen yli.

Joukkoliikenteen lipunmyyntipiste löytyy torilta helposti. Vaihtomatkat linjasta toiseen säilyvät lyhyinä.

Yksityisautoilulle varattu alue torin reunalla pienenee ja mm. torin yläreunan pysäköintitaskun myötä torin viereltä poistuu 42 puolen tunnin pysäköintipaikkaa. Pysäköinnin laatu nousee, kun tilalle tulee säältä suojattuja auto-paikkoja torikannen alla ja pysäköinnistä on useita uloskäyntejä torin eri sivuille.

Pysäköintilaitoksen liikenteellisiä vaikutuksia on selvitetty tarkemmin liitteessä 4 ”Kauppatorin asemakaavan liikenteelliset vaikutukset”.

Kaavan vaikutukset tekniseen huoltoon

Ajoyhteyksien sekä liiketilojen sijoittaminen katujen alle tulee edellyttämään johtojen siirtoja. Kauppiaskadun alla kulkevan viemärin siirrosta on laadittu selvitys, jonka mukaan se voidaan joko upottaa syvemmälle tai siirtää kulkemaan Aurakatua tai Brahenkatua pitkin (liite 11).

Kaavan rakentamisaikaiset ympäristövaikutukset

Rakennustyön kokonaiskesto on arviolta n. 4,5 v, kun se toteutetaan kahdessa eri vaiheessa. Uusittu rakentamisaikataulu on liitteessä 12. Rakentaminen etenee seuraavaan tapaan:

Ensimmäisen rakennusvaiheen alussa alue aidataan, torin rakennelmat puretaan ja aloitetaan arkeologiset kaivaukset. Työmaakopit sijaitsevat aluksi aidatulla alueella torilla, mutta voidaan myöhemmin siirtää maan alle valmistuneisiin tiloihin.

Tori alaosassa olisi valmis kansilaatta noin 1,5 vuoden kuluttua rakennustöiden alkamisesta, sen jälkeenkin tapahtuu vielä maankaivua, ala- ja välipohjien rakentaminen ja rakennusten rakentaminen. Kaivuumaa kuljetetaan torin pohjoiskulmasta Yliopistonkatua pitkin suoraan Aninkaistenkadulle. Kannen pintarakenteet valmistuvat 2,5 vuoden kuluttua rakentamisen aloittamisesta. Viimeiseksi rakennetaan Yliopistonkadun ajoluiska.

Toisen vaiheen rakentaminen etenee vastaavasti siten, että siihen kuluva kokonaisaika on 1,5 vuotta. Vaiheet voivat limittyä 6 kk.

Kokonaisrakennusaika jäisi lyhyemmäksi, jos torimyyntille löytyisi vaihtoehtoinen sijoituspaikka ja vaiheet voitaisiin toteuttaa samanaikaisesti.

Myös rakenneratkaisuilla on vaikutusta rakentamisen aikatauluun.



Kuva: Pysäköintilaitoksen rakentaminen on ajateltu tehtäväksi kahdessa vaiheessa (väritetyt alueet kuvissa, lohkot kuvaavat arkeologisten kaivausten kaivuujärjestystä. Kuva esittää yleisperiaatteen, lopullinen kaivuujärjestys päätetään työsuunnitelmassa.)

Torimyynti

Torikaupan jatkuvuuden vuoksi rakentaminen on tarkoitettu tehtäväksi kahdessa vaiheessa. Vaikka rakennustyö aiheuttaa haittoja torikaupalle, niin lopputilanne puolestaan parantaa torikauppioiden olosuhteita. Torimyyntipaikat tulevat siirtää rakennusalueelta sellaiseen paikkaan, ettei rakennusaikainen pöly tuota häiriötä myynnille. Torimyyntijälle on myös osoitettava väliaikaiset sosiaalililat. Ensimmäisessä rakennusvaiheessa (3 vuotta) työmaa-alueen ja Yliopistonkadun yläpuolisen jalkakäytävän väliin jää noin 6000 m² torikaupalle. Toisessa rakennusvaiheessa (1,5 vuotta) torikauppa voi siirtyä jo valmiille torialueelle. Työmaa-alueen ympärillä on aita.

Liikenne

Työmaan huoltoliikenne Yliopistonkadun ja Kauppiaskadun kulmalla aiheuttaa muutoksia ja rajoituksia ympäristön liikennejärjestelyissä. Rakennusaikana torin kohdalla on käytössä vähemmän pysäköintipaikkoja.

Liikennöinti toria ympäröiville kiinteistöille onnistuu rakentamisen aikana lähes normaalisti, kun ensin rakennetaan vain torin alle sijoittuvat tilat. Samalla myös joukkoliikenteelle aiheutuvat häiriöt jäävät lyhytaikaisiksi.

Työmaa-aikana jalankulkua ohjataan vaihtoehtoisille reiteille ja torin reunoilla sijaitsevia jalkakäytäviä kavennetaan 1-2 metriä.

Työnaikaiset kuljetusjärjestelyt ja -reitit suunnitellaan ennen rakennushankkeeseen ryhtymistä. Kauppatorin työmaan kohdalla lähtökohdat ovat tavanomaista paremmat, sillä reittiä ei tarvitse johtaa pitkiä matkoja asuntokatuja pitkin.

Joukkoliikenne

Rakennusaikana joukkoliikenteelle aiheutuvien haittojen minimoimiseksi joukkoliikenteen rakennusaikaisia järjestelyjä on suunniteltu yhdessä joukkoliikennetoimiston kanssa. On tultu siihen tulokseen, että bussipysäkit säilyvät kaikissa vaiheissa lähellä Kauppatoria, kun rakentaminen vaiheistetaan seuraavalla tavalla:

Torialue rakennetaan kahdessa rakennusvaiheessa ja Aurakadun alle rakennettavat tilat rakennetaan eri aikaan kuin Eerikinkadun alle tulevat tilat.

Näiden katujen bussiliikenne ohjataan kadun alle tulevien tilojen rakennusaikana pääasiassa Kauppiaskadulle ja Yliopistonkadulle. Tietyissä kohdissa, kuten Aurakadun ja Eerikinkadun risteyksessä, työ pitää tehdä pienissä osissa. Kauppiaskadulla voi olla bussipysäkkejä Aurakadun ja Eerikinkadun maanalaisen rakentamisen (ma-1 alueet) aikana. Lopullisessa tilanteessa Kauppiaskadulla ei ole joukkoliikennettä.

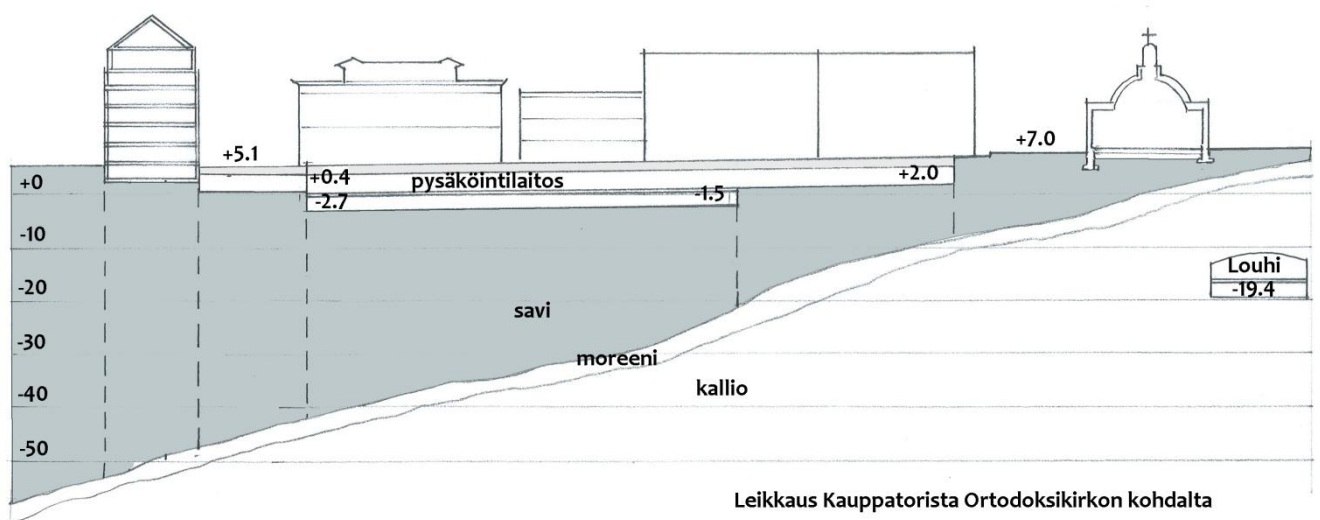
Reittimuutokset torin ympärillä aiheuttavat seurannaisvaikutuksena jonkin verran pysäkkien siirtoja ja pienehköjä liikennejärjestelyjä, kuten kaistajärjestelyjä ja liikennevalo-ohjauksen muutoksia torin lähiristeyksissä. Bussipysäkit säilyvät kaikissa vaiheissa lähellä Kauppatoria. Vaikka rakennustyö tuottaa väliaikaista häiriötä, niin lopputilanteessa toimivampi ja elävämpi ydinkeskusta saattaa myös lisätä joukkoliikenteen käyttöä ja siten lisätä lipputuloja.

Rakentamisen vaiheistuksesta tulee sopia sopimuksissa maanalaisten tilojen toteuttajan kanssa.

Kaavan vaikutukset pohjavesiolosuhteisiin / naapurirakennusten perustuksiin

Rambollin laatiman geoteknisen raportin perusteella torin alle on määritetty kalteva pinta, jonka alapuolelle rakentamisen ei pidä ulottua. Kaavamääräyksissä tämä määrittelee alimman kellarin lattian korkeusaseman. Luvuissa on otettu huomioon myös lattian alle tarvittavat rakenteet, joiden paksuuden on oletettu olevan 1 metri. Näin määritellyn alueen sisäpuolella toimittaessa rakentaminen ei häiritse pohjavesiolosuhteita.

Pysäköintilaitoksen kansirakenteen tulee kestää raskaan pelastusajoneuvon paino ja kaavassa on oletettu kannen vahvuuden olevan 1,1–1,7 metriä. Kun pysäköintitasojen vapaa korkeus on ylätasolla 3,2 metriä ja alatasolla 3 metriä, muodostuu kaksikerroksisen rakenteen kokonaissyvyudeksi 7-8 metriä toripinnasta alatasen lattiaan laskettuna.



Yhteensä 16:sta toria reunustavasta rakennuksesta suurin osa on jo perustettu kovaan pohjaan ulottuville tukipaaluille tai kalliolle ja paalutuksia on lähi

vuosina suunniteltu tehtävän lisää. Toria reunustavissa rakennuksissa on puuperustuksia enää Apteekin talossa (Aurakatu 10) ja Bassin talossa (Eerikinkatu 8). Ortodoksikirkko on perustettu saveen kylmäkivimuurin varaan.

Rakentaminen edellytetään kaavassa toteuttamaan niin, ettei rakentamisesta rakennusaikana eikä myöhemmin aiheudu haitallista pohjaveden laskua.

Keskusta-alueelta on laadittu pohjavesimallinnus, jotta pohjavesiolosuhteista saataisiin tarkempi kuva.

Kauppatorin laidalla sijaitsevien puupaalujen varaan rakennettujen rakennusten omistajat ovat ilmoittaneet asemakaavatoimistolle kirjallisesti ko. rakennusten paalutuksista seuraavaa:

Aurakatu 10, omistaja Stiftelsen för Åbo Akademi: ”Ns. Apteekin talon paalutuksesta on laadittu suunnitelmat ja valmiit urakka-asiakirjat.”

Eerikinkatu 8, omistaja Kiinteistö Oy Eerikinkatu 8: ”Tontille on vireillä asema-kaavan muutos, jossa todennäköisesti Bassin ja Kajanderin talot suojellaan. Näistä toisen rakennuksen perustukset ovat hirsiarinnan ja toisen puisten koheesiopaalujen päällä.”

Molemmat omistajat suhtautuvat myönteisesti pysäköintilaitoshankkeeseen, ja aikovat ottaa laitoksen rakentamisen huomioon em. rakennusten saneerauksessa ja paalutuksessa, niin etteivät rakennusten paikalla pysyminen ja suojeluarvot vaarannu (liite 14).

Ortodoksisen kirkon osalta aiemmin tehdyt ympäristön rakenteelliset ratkaisut ovat aiheuttaneet tarpeen rakennuksen perustusten vahvistamiseen. Kirkon perustusten vahvistaminen voidaan ottaa huomioon pysäköintihankkeeseen ryhtyvän kanssa solmittavassa sopimuksessa, vaikka hankkeella ei ole osoitettavissa vaikutuksia pohjavesiolosuhteisiin tai jo tällä hetkellä alentuneen orsiveden pinnan tasoon.

Kaavan vaikutukset ympäristön häiriötekijöihin

Melu

Liikenteen melu tulee torilla vähenemään erityisesti Yliopistonkadun puoleisella alueella, koska ajoneuvoliikenteelle varatut katuosuudet vähenevät. Bussi-liikenne säilyy torin kahdella sivulla. Liikennemäärien muutokset lähikaduilla eivät muuta nykyistä melutilannetta havaittavasti. Suurimmatkin suhteelliset muutokset ovat 1,7 desibelin luokkaa, mitä ihmiskorva ei kykene havaitsemaan. Liikenteellinen selvitys, liite 4.

Ilmanlaatu

Liikenteen päästöt muuttuvat samassa suhteessa kuin liikennemäärätkin kaavan vaikutusalueella. Liikenteen vähentäminen yhdessä paikassa johtaa liikenteen lisääntymiseen toisaalla. Liikenneympäristön muutoksilla keskustassa tähdätään kuitenkin parempien olosuhteiden luomiseen kestäville liikku- mismuodoille, ja sitä kautta henkilöautosuoritteiden vähenemiseen. Pysäköinnin keskittäminen on yksi osa tätä toimenpidetähtäystä. Ajoneuvoteknologian kehitys tulee jatkossa vähentämään myös melua ja päästöjä.

Pilaantuneet maat

Kaava-alueen läheisyydessä sijainneet huoltamot ovat saattaneet aiheuttaa maaperän pilaantumista tai mahdollisten haitta-aineiden kulkeutumista suunnittelualueelle. Ennen kuin alueella tehdään kaivutöitä, maaperän pilaantuneisuus ja puhdistustarve tulee arvioida, jotta mahdolliset haitta-ainepitoiset maa-ainekset saadaan ohjattua oikeaan vastaanottoon rakentamisen yhteydessä.

Kaavan vaikutukset kaupungille aiheutuviin kustannuksiin ja tuloihin

Kaupungin ja hankkeen toteuttajan välinen kustannusjako on tarkoitus toteuttaa niin, että pysäköintilaitoksen toteuttaja vastaa kaikista pysäköintilaitoksen toteuttamisesta aiheutuvista kustannuksista, mukaan lukien rampit, johtojen siirrot yms.

Torin uudistaminen ilman maanalaista rakentamista maksaa yleissuunnitelmatoiminnan kustannusarvion mukaan noin 22,5 milj. euroa ja mikäli samassa yhteydessä toteutetaan maanalaista rakentamista koko torin alalle, ovat torin uudistamisen kustannukset noin 21 milj. euroa. Kustannukset on esitetty maanrakennuskustannusindeksissä 154,5 (1/2012). Hintoihin ei sisälly katu- ja lämmitystä eikä arkeologisia kaivauksia.

Torin sekä sitä ympäröivien jalkakäytävien sulanapitojärjestelmän toteutuskustannusten on arvioitu olevan noin 3 milj. euroa. Torin arkeologisten kaivauksien hinnaksi on arvioitu noin 1,3 milj. euroa. Hinta pitää sisällään toripinnan, kuivatusjärjestelmän sekä torin rakennusten uusimisista aiheutuvien massanvaihtotöiden yhteydessä suoritettavat tutkimukset.

Kauppatorin uudistaminen ilman maanalaista pysäköintiäkin vaatii muutoksia joukkoliikenteen järjestelyissä rakentamisaikana. Joukkoliikenteen reitti- ja pysäkkimuutosten ja tiedottamisen aiheuttamat kustannukset ovat noin 400 000 euroa, joka sisältyy kokonaiskustannuksiin. Mikäli pysäköintilaitos toteutetaan, summa voidaan jakaa hankkeen toteuttajan kanssa.

Torinalaisen tilan maapohjan vuokratuoton arvioidaan olevan vuosittain noin 300 000 - 350 000 euroa. Vuosivuokra merkitsee pääoma-arvona noin 6 milj. euron tuloa.

6. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Asemakaavan hyväksyminen ei ole rakentamispäätös, vaan sekä maan päällä että maan alla tehtävä rakentaminen vaatii asianmukaiset suunnitelmat (katu-, yleisten alueiden- tai rakennussuunnitelma) ja sopimukset.

Yleissuunnitelman tarkistuksen yhteydessä tulee laatia esteettömyyssuunnitelma ja varmistua mm. siitä, että kioskeihin rakennetaan riittävästi wc-tiloja myös tulevia tarjoilutiloja varten.

Liikenne- ja katusuunnitelmien yhteydessä Kauppiaskatu tullaan muuttamaan kävelypainotteiseksi.

Katujen alla siirrettäville johdoille tulisi varata kanaali, joka helpottaa myöhempää huoltoa.

Pysäköintilaitoksessa on hyvä olla ns. viranomaistila. Lisäksi on tarpeen huolehtia viranomaisverkon toimivuudesta alueella.

Kustannukset kaavan toteuttamisesta jakautuvat siten, että kaupunki maksaa torin pinnasta ja rakennuksista aiheutuvat kustannukset ja pysäköintilaitoksen toteuttaja maksaa pysäköintilaitoksesta johtuvat kustannukset, joihin kuuluvat myös sen ilmastointi, ajoramppi ja ajorampin rakentamisesta aiheutuvat putkien siirrot kadun alla. Arkeologisten kaivausten osalta kustannusjaon rajapinta on yleissuunnitelman toteuttamiseen vaadittavien kaivausten syvyyden alaraja. Kaupunki maksaa torin uudistumisesta vain sen verran kuin toripinnan ja rakennusten uudistaminen tulisi muutenkin maksamaan.

Kaavan maanpäällisen ja maanalaisen osan toteuttamisen vastuurajapinnat ja kustannusjako määritellään kaupungin ja pysäköintilaitoksen toteuttajatahon välisissä sopimuksissa ja rajapinnaksi on määritettävä pysäköintilaitoksen kaaton vesieristeen yläpinta.

Sopimukseen tulee kirjata myös:

- porras- ja hissiyhteyksien rakentaminen
- sosiaalililat kioskien alla
- vesi- ja viemärijohtojen siirtokustannusten maksaja
- esteettömyyttä edistävät ratkaisut on pyrittävä ottamaan huomioon rakentamisratkaisuissa vammaisneuvoston lausunnossa esitetyllä tavalla
- rakentamisen vaiheistus, erityisesti joukkoliikenteen ja torikaupan näkökulma huomioon ottaen

Torin alle rakennettava pysäköintilaitos on rakennettava vaiheistettuna siten, että torikauppa voi toimia keskeytyksettä. Kahdessa vaiheessa rakennettavan pysäköintilaitoksen, maanalaisten liiketilojen ja ajoyhteyksien rakentaminen tulee aiheuttamaan poikkeusjärjestelyjä torilla ja sen ympäristössä arviolta 4½ vuoden ajan. Vaiheistukseen liittyy myös huolellinen suunnitelma rakennusaikaisista liikennejärjestelyistä ajoneuvo- ja joukkoliikenteen sekä kevyen liikenteen ja esteettömyyden näkökulmasta.

Turussa 21. päivänä helmikuuta 2012

Muutettu 20.4.2012 (lausunnot ja muistutukset)

Asemakaavapäällikkö

Timo Hintsanen

Kaavoitusarkkitehti

Paula Keskikastari