

**TURKU RATAPIHA**  
**Vuorovaikutusraportti**

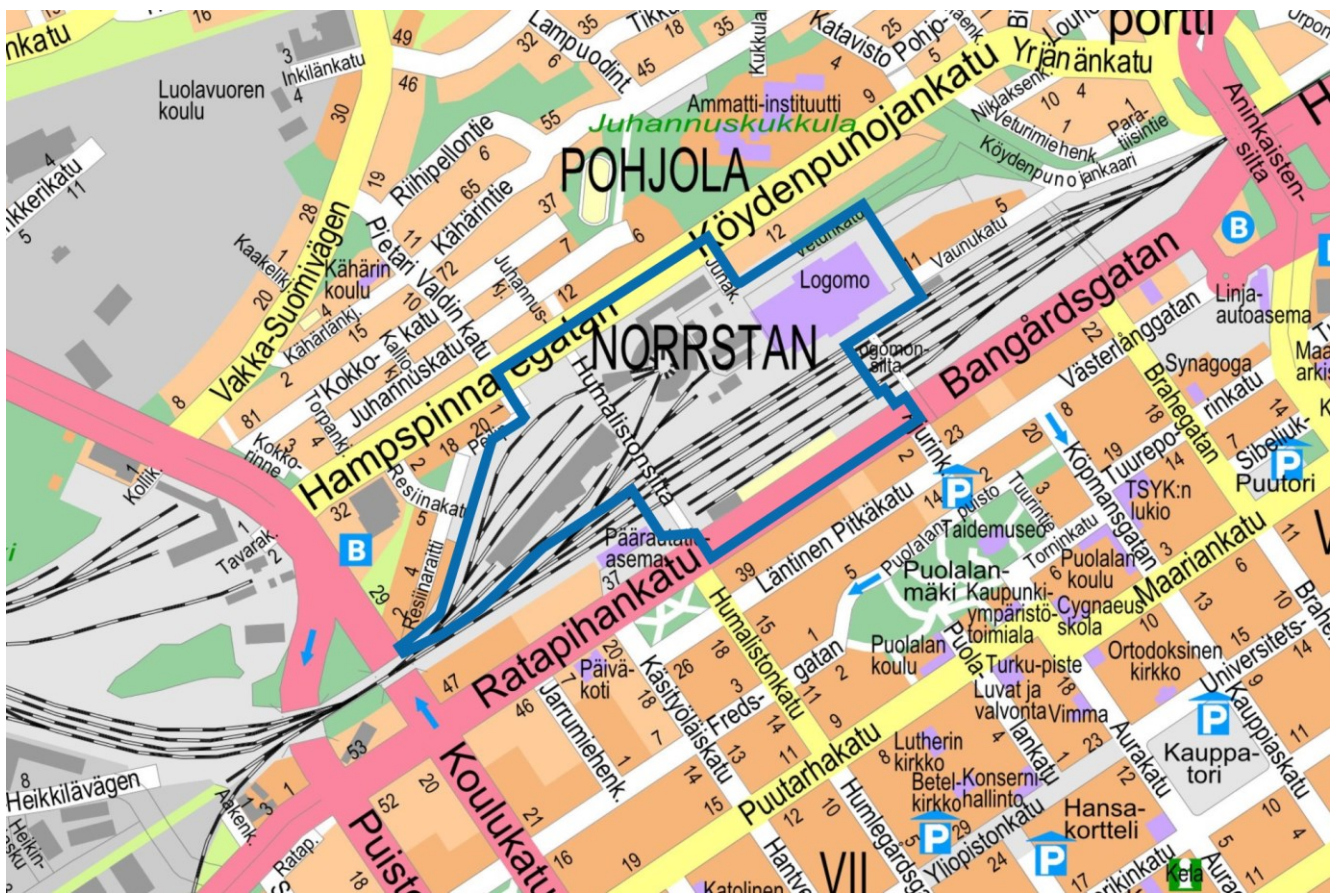
Diaarinumero: 11740-2017  
Asemakaavatunnus: 2/2018

**Asemakaavanmuutos**

15.9.2021

Kaupunginosat: 7 ja 71

Osoite: Köydenpunojankatu ja Ratapihankatu



Kuva 1. Kaava-alueen sijainti.

## SISÄLLYSLUETTELO

<b>1 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma .....</b>	<b>2</b>
1.1 Mielenpitoet.....	2
<b>2 Aloituskokous viranomaisille 13.2.2018 .....</b>	<b>3</b>
<b>3 Kaupunkikuvatyöryhmä .....</b>	<b>4</b>
<b>4 Yleisötilaisuudet .....</b>	<b>4</b>
<b>5 Kaavaehdotuksen lausunnot .....</b>	<b>5</b>
<b>6 Kaavaehdotuksen nähtävillä olo (MRL 65 §).....</b>	<b>28</b>
6.1 Yleistä muistutuksista .....	29
6.2 Muistutukset.....	29

+ mahdolliset liitteet, jotka liittyvät johonkin vuorovaikutusosioon

## 1 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä Kaupunkiympäristötoimialan kaavoituksen toimitiloissa sekä internetissä kaupungin sivuilla.

Osallisilta pyydettiin mielipiteet 22.1.2018 päivätystä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 16.3.2018 mennessä. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta annettiin viisi kirjallista mielipidettä sen nähtävillä oloaikana, jonka jälkeen saatiin vielä kolme mielipidettä.

### 1.1 Mielipiteet

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman perusteella jätetyissä mielipiteissä tuotiin esiin huolia lähinnä liikenteen sujuvuudesta, pysäköintipaikkojen riittävydestä, kevyen liikenteen yhteyksistä, alueen esteettömyydestä, selkeydestä, turvallisuudesta ja viihtyisyydestä sekä runsaan ja korkean rakentamisen soveltumisesta alueelle.

Alueen kehittäminen Turun vetovoimaa säilyttävänä ja lisäävänä hankkeena sekä nuorten aktiivisuutta edistävien ja syrjäytymistä ehkäisevien tilojen sijoittuminen alueelle nähtiin positiivisena.

Turun hyvinvointitoimiala piti hyvänä kehitystä, jossa kaupallisiin tiloihin varataan julkista tilaa sekä yhteisöllisyyttä ja väestöryhmien tasaveroisia osallistumismahdollisuuksia tukevia tiloja. Erityisesti ikääntyvien asumisen suunnittelussa kannatettavana kehityssuuntana nähtiin elämänkaariajattelun, esteettömyyden ja yhteisöllisyyden mahdollistuminen. Korkeaa rakentamista vastustettiin yhdessä mielipiteessä, sillä sen pelättiin peittävän näkyviä nykyisistä asuinrakennuksista.

Annetuissa mielipiteissä esitettiin mm. seuraavia asioita, joihin alueen suunnittelussa tulisi kiinnittää huomiota:

- Runsaan rakentamisen soveltuminen alueelle ja sen vaikutukset liikenteen sujuvuuteen
- Rakennusten korkeus suhteessa muuhun rakennuskantaan
- Valtakunnallisesti merkittävän Turun rautatieympäristökokonaisuuden säilyminen
- Pysäköintipaikkojen riittävyys huomioiden alueen nykyiset pysäköintitarpeet
- Alueen liikennejärjestelyt ja liikenteen vaikutus alueen ulkopuolella
- Sujuvat ja miellyttävät kevyen liikenteen yhteydet alueella
- Köydenpunojankadun ja Pietari Valdin kadun kohdan liikennejärjestelyt
- Pyörätiet Köydenpunojankadulla
- Kevyen liikenteen yhteys ratapihan yli ja Köydenpunojankadun toiselle puolelle
- Jalankulkijoiden pääsy Köydenpunojankadun yli
- Esteetön kulku alueelle, alueen sisällä ja pysäköintipaikoilta
- Alueen turvallisuus ja hahmotettavuus, opasteiden ja ohjaavien rakenteiden selkeys

Annetut mielipiteet huomioitiin alueen suunnittelutyössä mm. seuraavin tavoin:

- Asemakaavaluonnoksessa on kiinnitetty erityistä huomiota esteettömyyteen sekä kävely- ja pyöräilyliikenteen yhteyksien parantamiseen alueella.
- Alueelta on laadittu alustava ja ehdotusvaiheessa tarkentuva liikenneselvitys, jossa on arvioitu alueen toteuttamisen aiheuttamat liikenteelliset vaikutukset.
- Rakentamisen laajuus ja korkeus tutkitaan tarkemmin kilpailuvaiheessa.

## 2 Aloituskokous viranomaisille 13.2.2018

Aloituskokouksessa olivat läsnä Kaupunkiympäristötoimialalta rakennusvalvonta, liikennesuunnittelu ja ympäristönsuojelu sekä lisäksi Museokeskus, Varsinais-Suomen ELY-keskus, Turku Energia Sähköverkot Oy, Liikennevirasto, Trafi ja Turun Vesihuolto Oy. Aluepelastuslaitos ja vapaa-ajan liikuntapalvelut olivat estyneitä.

Vesihuolto Oy totesi, että alueen hulevesiselvitys on tärkeä. Alueen hulevesiputkiston kapasiteetti on jo nyt täynnä.

ELY kommentoi, että valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet otettava huomioon, erityisesti turvataan merkittävien liikenneyhteyksien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet, suuronnettomuusvaaraa aiheuttavat laitokset ja kemikaaliratapiha sijoitettava riittävän etäälle asumisesta ja muista toiminnoista ja Valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt huomioitava (RKY, Turun rautatieympäristöt). Museopalvelut totesi, että Rautatie-sopimuksen rakennukset otettu jo huomioon yleiskaavassa.

Turku Energia Sähköverkot Oy:n totesi, että alueelle suunniteltu rakentaminen on massiivista. Hakijalta odotetaan alustavaa mitoitustietoa minkä verran sähköä tullaan tarvittamaan.

Kaupunkiympäristötoimialan tonttipalvelut totesivat, että alueella on maankäyttösopimustarve. Liikenteellinen selvitys tulisi tehdä aikaisessa vaiheessa myös maankäyttöso-  
pimuksia varten, jotta saadaan karkea kynnysinvestointiarvio katuinfran kustannuksista. Kaupunkirakentaminen toivoo yhteyden Ratapihankadulta nykyisen kävelysillan kohdalla säilyvän. Kaavoituksen hulevesiasiantuntija kommentoi, että hulevesien hallinta vaatii tilaa. Alueen hulevesien määrä tulee kasvamaan. Alustavat hulevesiratkaisut ja tilatarve on selvitettävä tarvittavassa laajuudessa luonnosvaiheessa. Kaupunki ohjaa hulevesiselvitystä. Ympäristönsuojelu toteaa, että alueen ympäristöhäiriöt melu, värinä, kemikaalikuljetukset sekä maaperän pilaantuneisuus on huomioitava suunnittelussa. Viherkertoimella voidaan alueeseen liittää viihtyisyystekijöitä.

Kaavoituksen maisema-arkkitehti toteaa, että Turun korkean rakentamisen selvityksen ohjeet pitää ottaa huomioon. Selvityksessä on korkean rakentamisen tarkistuslista asioista, joita pitää arvioida suunnittelun eri vaiheissa. Selvityksessä on tutkittu eri maa-  
merkkien näkymistä. Tärkeät näkymät tulee huomioida, kun tehdään havainnekuvia. Alueen kaupunkikuva ja rakentamisen kaupunkikuvalliset vaikutukset ovat tärkeitä. Aukkaat kantavat huolta liikenteen sujuvuudesta. Liikennesuunnittelu kommentoi, että liikenteelliset selvitykset on tehtävä ajoissa.

Trafi toteaa, että Uudenkaupungin radan sähköistys alkaa 2018, valmiina 2020. VAK säilytystarve ydinalueella saattaa vähentyä.

Kaikkia Logomon rakentamisen aikaisia suunniteltuja turvallisuutta lisääviä toimenpiteitä ei ole toteutettu. Sammutusvesilinjasto ja ensisammutuskalustoa täytyy parantaa. VAK-kuljetuksiin liittyen alueelle tulee tehdä riskiarviointi onnettomuusskenaarioista ja pelastusmahdollisuuksista. Henkilöliikenteen esteetön pääsy kaikille käyttäjäryhmille pitää säilyä hyvänä ja välilaitureille tulee rakentaa hissit.

Liikennevirasto kommentoi, että alueen kaavoituksessa tulee huomioida nykyisen ja tulevan raideliikenteen tarpeet, erityisesti varikkotoiminnan tarpeet, VAK ratapihan toiminta, meluselvitys, Turun tunninjunayhteys sekä Turku-Kupittaa henkilöratapihasuunnitelmat.

Suunnittelualueella olevaa asetinlaitetta ei olla siirtämässä. Sen siirtäminen aiheuttaisi junaliikenteen pysähtymisen ja on todella kallista. Kaavoituksessa on huomioitava myös asetinlaitteen reitit.

### 3 Kaupunkikuvatyöryhmä

Kaavoitusarkkitehti Nella Karhulahti esitteli kaupunkikuvatyöryhmälle 7.10.2020 kaavaehdotuksen pohjaksi tehtyä arkkitehtisuunnitelmaa, kaupunkikuvallista selvitystä ja kaavaehdotusta. Kaupunkikuvatyöryhmä päätti merkitä asemakaavanmuutosehdotuksen tiedoksi.



Kuva 2. Näkymä Tukholmankadulta kohti suunnittelualueetta. Ratapihalle suunnitellut korkeat rakennukset muodostavat uuden maamerkin Tukholmankadun päätelinjaan.

### 4 Yleisötilaisuudet

#### **Aloituskvaiheen yleisötilaisuus 12.2.2018 Logomossa.**

Asemakaavan aloituskvaiheessa pidettiin 12.2.2018 Logomossa yleisölle avoin esittelytilaisuus. Tilaisuudessa Turun kaupungin ja Turku Ratapiha -hankkeen edustajat kertoivat alueen kehittämistavoitteista, kaavaprosessin kulusta ja vaikuttamismahdollisuuksista. Tapahtuma keräsi runsaasti kiinnostuneita kuulijoita ja vastaanotto hankkeelle oli pääosin innostuneen positiivista.

#### **Yleisötilaisuus kilpailun voittaneen ehdotuksen esittely 14.11.2018**

Arkkitehtuurikilpailun ratkettua hanketta ja kaavaprosessin jatkoa esiteltiin Turku Future Forumin tilaisuudessa hotelli Radisson Blu Marina Palacessa 14.11.2018. Noin sadan hengen osallistujajoukon keränneessä tilaisuudessa järjestettiin työpajoja, joissa ideoitiin mm. alueen saavutettavuuden parantamista, julkisten ulkotilojen toimintoja ja viihtyvyyttä sekä alueen elämyksellisyyttä.

#### **Ehdotuskvaiheen yleisötilaisuus 1.10.2020**

Yleisötilaisuus asemakaavaehdotuksesta järjestettiin etätilaisuutena kaavaehdotuksen nähtävillä olon aikana 1.10.2020.

Tilaisuudessa suunnitelmia esittelivät GSP Oy:n toimitusjohtaja Sami Kettunen, arkkitehti Pekka Mäkelä PES-Arkkitehdit Oy:stä ja kaavoitusarkkitehti Nella Karhulahti Turun kaupungin kaupunkiympäristötoimialalta kertoi nähtävillä olevasta kaavaehdotuksesta ja kaavaprosessin etenemisestä. Tilaisuuteen osallistui reilu 60 henkilöä. Osalliset kysyivät mm. rakentamisen aikataulusta ja järjestyksestä, matkakeskukseen liittyvistä muutoksista, vaikutuksista liikenteeseen tapahtumien aikana, risteysten toimivuudesta sekä huoltoreiteistä.

## 5 Kaavaehdotuksen lausunnot

28.8.2020 päivätty asemakaavaehdotus oli julkisesti nähtävillä 21.9.2020 - 20.10.2020 välisen ajan, jonka aikana viranomaistahoilta pyydettiin lausunnot. Lausunnot pyydettiin Varsinais-Suomen aluepelastuslaitokselta/Riskienhallinnan palvelualue, VR-Yhtymä Oy:ltä, Väylävirastolta, Varsinais-Suomen liitolta, Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta/Liikenne ja infrastruktuuri sekä Ympäristö ja luonnonvarat, Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta, Museovirastolta, Turku Energia Sähköverkot Oy:ltä, Turku Energia Lämpö Oy:ltä, Turun Vesihuolto Oy:ltä, Telia Finland Oyj:ltä, Turku Business Regionilta, Turku Touring Oy:ltä, Turun kaupungin Konsernihallinnolta/Kaupunkikehitysryhmä, vammaisneuvostolta, nuorisovaltuustolta, vapaa-aikatoimialalta/Turun Museokeskukselta ja Liikuntapalvelulta, liikuntalautakunnalta sekä hyvinvointitoimialan ja sivistystoimialan hallinnoilta.

Lausuntoa eivät antaneet: Turun kaupungin hyvinvointitoimialan hallinto, sivistystoimialan hallinto, konsernihallinto/kaupunkikehitysryhmä, nuorisovaltuusto, vammaisneuvosto, Telia Finland Oy, Turku Energia Lämpö Oy, Turku Touring Oy ja Turku Business Region.

### 1 Varsinais-Suomen Pelastuslaitos (20.10.2020):

Varsinais-Suomen aluepelastuslaitoksen pelastusviranomaisen toteaa lausunnossaan, että asemakaava-alue sijoittuu Turun kemikaaliratapihan turvallisuusselvityksen mukaiselle korkean riskin alueelle ja että järjestelypihan suuronnettomuus ja sen läheisyyteen suunniteltujen toimintojen vaikutukset saattavat olla merkittäviä. Pelastuslaitos suosittelee, että ratapihan VAK-toiminnot siirretään keskusta-alueelta soveltuvampaan paikkaan tai järjestelyratapihalle toteutetaan nykyaikaiset kemikaaliratapihan järjestelyt.

Pelastuslaitos puoltaa asemakaavamuutoksen toteutumista, mikäli kemikaaliratapihan suuronnettomuustilanteen vaikutusalueet saadaan rajattua ja se ei aiheuta asemakaavamuutosalueen rakennuksille tai ihmisille pysyvää haittaa.

Ratapihan kemikaalikuljetusten toiminnanharjoittajalta ja valvontaviranomaiselta tulisi pelastuslaitoksen näkemyksen mukaan pyytää lausuntoa.

Aiemmin toteutettujen kaavoitushankkeiden yhteydessä on sovittu toteuttavista riskienhallintatoimenpiteistä ja pelastuslaitoksen toimintaedellytyksiä parantavia järjestelyjä. Pelastuslaitoksella ei ole tietoa, ovatko nuo parannukset täysimääräisesti toteutuneet.

Pelastusyksiköllä operointi tulee olla mahdollista kaava-alueen kiinteistöillä. Erityisesti pihakansissa tulee huomioida pelastusajoneuvojen paino ja nostopaikoille syntyvät tukijalkojen pistekuormat. Pensaita ja puita ei tule olla pelastusteillä ja ne eivät saa haitata nostolavakaluston toimintaa. Pelastustien pintakerrokset tulee olla sellaisia, että pelastustien ylläpito on mahdollista ympäri vuoden (esim. lumen auraaminen).

Varsinais-Suomen pelastuslaitoksen kaluston mitoitus on esitetty tarkemmin toimintaohjeessa 22.4.2015, pelastustiet (<http://www.vspelastus.fi/lomakkeet>).

Kaavoituksen pohjalta suoritettavassa kunnallistekniikan suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava pelastuslain edellyttämät sammutusvesitarpeet. Sammutusvesitarpeesta on laadittu sammutusvesisuunnitelma yhteistyössä alueen kuntien ja vesihuoltolaitosten kanssa.

Kaavan mahdollistama korkea rakentaminen, maanalainen rakentaminen ja areenojen toteuttaminen edellyttävät todennäköisesti sammutuslaitteistojen rakentamistarpeita. Sammutuslaitteistojen vaatimien vesilähteiden toteuttamisessa voisi saada etua kaava-alueen yhteisellä suunnittelulla.

### **Kaavoituksen vastine:**

Kemikaalikuljetusten toiminnanharjoittaja VR-Yhtymä Oy ja valvontaviranomainen Trafficom ovat antaneet omat lausuntonsa.

Asemakaavaan määräyksillä pyritään vähentämään mahdollisen onnettomuuden aiheuttamia vahinkoja tilanteessa, jossa VAK-ratapiha ei ole vielä siirtynyt etäämmälle keskustatoiminnoista. Vaaditut selvitykset ja asetetut määräykset ovat riittävät VAK-ratapihan toiminnan säilyvyyden ja riskienhallinnan turvaamiseksi.

Kaavatyön aikana ja sitä ennen alueelta on laadittu useita turvallisuusselvityksiä ja riskienarviointeja. Lisäksi Turun ratapiha on ollut pilottihankkeena valtakunnallisessa KERTTU-projektissa. Projektin loppuraportissa todetaan, että ”alueilla, joissa suuronnettomuuden toteutumisen todennäköisyys on pieni, voidaan KERTTU-hankkeen suosituksen ja linjausten mukaisesti kaavoittaa myös haavoittuvia toimintoja”. Riskienarvioinneissa alueella on olemassa suuronnettomuusvaara, mutta sen todennäköisyys on erittäin pieni. Uudemmissa laskelmissa kaikki onnettomuusskenaariot kuuluivat todennäköisyysluokkaan pieni. Tämän perusteella alueen on todettu soveltuvan sille esitettyyn käyttötarkoitukseen, kunhan rakentamisessa huomioidaan tarvittavat riskienhallintatoimenpiteet. Asemakaavassa on annettu määräyksiä, joilla pyritään vähentämään mahdollisen onnettomuuden aiheuttamia vahinkoja.

Tarkemmassa rakennussuunnitteluvaiheessa pihakansien kantavuus varmistetaan myös pelastusajoneuvojen painon ja pistekuormien mukaisesti. Kansipihaa sisältävien AL-2- ja KYU-1-korttelialueiden määräyksissä on annettu määräys: ”kansitason on kestettävä raskaan pelastusajoneuvon paino niillä alueilla, joilla edellytetään pelastuskaluston ajoa tai toimia”. Kansialueet huolletaan ympärivuotisesti.

Rakennuslupavaiheen kunnallistekniikan suunnittelussa otetaan huomioon myös sammutusvesitarpeet.

## **2 Turun kaupungin liikuntalautakunta (20.10.2020):**

Liikuntalautakunta toteaa lausunnossaan, että alueen nykyiset jalankulun ja pyöräilyn yhteydet keskustasta ratapihan pohjoispuolelle ovat varsin huonot. Logomonsillan toteuttaminen parantaa jalankulun mutta ei juurikaan pyöräilyn yhteyksiä. Pohjolan ja keskustan välillä kulkevaa pyöräliikennettä palvelevat Koulukadun ja Aninkaistensillan kautta kulkevat pyörätiet. Kummallakin näistä väylistä kävely ja pyöräily kulkevat erittäin vilkkaan autoliikenteen välittömässä läheisyydessä. Ratapiha-alueen ylittää Humaliston-silta, mutta sen päissä olevat portaat rajoittavat sillan käyttöä pyöräliikenteeltä ja liikuntaesteisiltä. Lisäksi pyöräteitä on radan suuntaisilla Köydenpunojankadulla ja Ratapihankadulla. Köydenpunojankadun itäpäässä molemmilla reunoilla on jalankulku- ja pyörätiet. Näistä ratapihan puoleinen pyörätie päättyy Pietari Valdin kujan kohdalla. Ratapihankadun keskustan puoleisella reunalla on jalankulku- ja pyörätie. Kadun ratapihan puoleisella reunalla ei ole nykyään jalkakäytävää tai pyörätietä.

Ihmisten hyvinvoinnin kannalta on ensiarvoisen tärkeää, että myös arkiaktiivisuutta saadaan edistettyä. Arkiaktiivisuudella tarkoitetaan esimerkiksi työmatkojen kulkemista pyö-



räillen tai kävellen ja välttämällä yleisellä tasolla istumista ja paikallaoloa. Arkiaktiivisuuden lisääntymisen kautta voidaan edistää merkittävästi myös terveyden edistymistä tai toisaalta sairastavuuden vähentymistä. Kevyen liikenteen olosuhteisiin ja niiden palveluiden houkuttelevuuteen satsaamalla voidaan siis vaikuttaa myös ihmisten liikkumistottumuksiin.

Liikuntalautakunnan lausunnossa todetaan, että kevyen liikenteen verkostoihin tarvitaan merkittäviä panostuksia.

Kaava-alue tulee lisäämään merkittävästi keskustan vetovoimaisuutta ja koska lähtökohdiana on, että asiakkaat lisäävät joukkoliikenteen ja kevytliikennemuotojen käyttöä alueelle tulee näihin verkostoihin tehdä merkittäviä satsauksia tulevaisuudessa.

Polkupyöräyhteydet Ratapiha-alueen ympärillä tarvitsevat merkittäviä panostuksia kevyen liikenteen verkoston kehittämiseksi. Radan suuntaisesti tulisi saada laadukkaampi pyöräily-yhteys Ratapihakadun varteen sekä Humalistokadun pyöräily-yhteyttä tulisi laaduntaa entisestään. Myös alueen pohjoispuoleiset pyöräilyn pää- ja lähiverkostot tulee olla kehityksen painopistealueena.

Myös turvallisia ja viihtyisiä kävelypainotteisia katuosuuksia tarvitaan lisää, jos joukkoliikennettä hyödyttävälle asiakkaille sekä omat autonsa keskustan suunnassa sijaitseviin pysäköintilaitoksiin jättäville asiakkaille saadaan riittävän leveät kulkuväylät keskustan suunnasta kohti ratapiha-alueetta.

Eräs kehitettävä asia on polkupyörien tarvitsemat turvalliset ja laadukkaat pysäköintialueet, johon voi jättää polkupyöränsä ja muut kevyen liikenteen kulkuvälineet turvallisesti säilytettäväksi. Nämä laadukkaat pysäköintialueet kevyelle liikenteelle ohjaavat myös asiakkaita saapumaan keskustaan ja sen viereiselle ratapiha-alueelle kestäväillä liikkumismuodoilla. Ilman näitä ei liikkumismuodosta saada riittävän houkuttelevia.

Keskustan tiheällä kaava-alueella kevyen liikenteen tarvitsemaa lisätilaa on mahdollista ottaa vain muuttamalla keskusta-alueetta vähemmän henkilöautoliikennettä suosivaksi. Tämä tarkoittaa kävelykatuosuuksien lisäämistä sekä kadunvarsipysäköinnin merkittävää vähentämistä.

### **Kaavoituksen vastine:**

Asemakaavalla parannetaan jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä keskustan ja Pohjolan välillä. Ratapihan ylittävän uuden siltayhteyden esteettömyyttä pyritään ratkaisemaan mahdollisimman toimivaksi käytettävissä olevan kaupunkitilan ehdoilla. Esteettömyydestä on käyty neuvotteluja esteettömyyskoordinaattorin ja vammaisneuvoston puheenjohtajan kanssa.

Humaliston silta uusitaan, jolloin keskustan puolelle tulee ramppi. K-1-korttelin ja Ratapihakadun väliin on asemakaavassa osoitettu kävely-yhteys osittain osana K-1-korttelialuetta. Uudelle Humalistsillalle on osoitettu minimileveysvaatimus 13 m sekä Pohjolan kannelle on osoitettu esteettömän jalankulku- ja polkupyöräyhteyden minimileveydeksi 13 m.

Polkupyörien pysäköinnistä ja säilytyksestä on annettu korttelin käyttötarkoituksen mukaisia kaavamääräyksiä, joiden mukaan korttelialueille on järjestettävä Turun ydinkeskustan kävelyvyöhykkeen polkupyörämitoituksen mukainen määrä polkupyöräpaikkoja seuraavasti:

AL-1- ja -2-korttelialueilla yksi polkupyöräpaikka kutakin

- 30 asuinikerrosneliometriä kohti

- vähintään yksi alle 40 k-m<sup>2</sup> asuntoa kohti ja vähintään kaksi yli 40 k-m<sup>2</sup> asuntoa kohti



- 70 liike-, päiväkotij- ja toimistokerrosneliometriä kohti
- 150 työtilakerrosneliometriä kohti

K-1-korttelialueella yksi polkupyöräpaikka kutakin

- 70 toimistokerrosneliometriä kohti
- 50 liikekerrosneliometriä kohti

KYU-1-korttelialueella yksi polkupyöräpaikka kutakin

- 70 liike- ja toimistokerrosneliometriä kohti
- 150 työtilakerrosneliometriä kohti
- 50 päivittäistavaramyymälän kerroneliometriä kohti
- 150 kokoontumis-, urheilu- ja liikuntatilan kerrosneliometriä kohti

P-1-korttelialueella yksi polkupyöräpaikka kutakin

- 30 asuinkerrosneliometriä kohti
- 70 liike- ja toimistokerrosneliometriä kohti
- 150 työtilakerrosneliometriä kohti
- 50 kahvila- ja ravintolatilan kerrosneliometriä kohti
- 150 kokoontumis-, urheilu- ja liikuntatilan kerrosneliometriä kohti

Polkupyörien säilytykseen on osoitettu kaksi erillistä yhteispysäköintipaikkaa Areena-alueen molemmilta puolilta. Ulkona olevista yleisistä pyörien pysäköintipaikoista on oltava runkolukittavia vähintään 75 %. Toimistojen ja työpaikkojen pyöräpaikoista vähintään 30 % tulee osoittaa katettuun tilaan. Pyöräpaikoille on päästävä esteettömästi ja niitä olisi mahdollisuuksien mukaan sijoitettava rakennuksen sisäänkäynnin tuntumaan. Yli 600 k-m<sup>2</sup> toimistoissa ja tuotannon tiloissa tulee osoittaa työmatkapyöräilyn edellyttämät sosiaalityilat.

Asuinkortteleiden polkupyöräpaikoista vähintään puolet tulee osoittaa katettuun, lukittavaan ja helposti sekä esteettömästi saavutettavaan tilaan, jossa on runkolukittavat telineet. Lisäksi vaaditaan, että on varattava riittävät tilat polkupyörien kunnostusta ja pesua varten sekä varattava tilaa erikoispyörille ja pyörän peräkärrylle 1 erikoispaikka/1000 k-m<sup>2</sup>.

### **3 Liikenne- ja viestintävirasto Traficom**

Liikenne- ja viestintävirastolla ei ole asiasta lausuttavaa.

### **4 Turun Vesihuolto Oy (21.10.2020)**

Turun Vesihuolto Oy:llä ei ole huomautettavaa asemakaavanmuutosehdotuksen johdosta.

### **5 Museovirasto (21.10.2020)**

Kaavamuuos mahdollistaa alueen voimakkaan muutoksen, jolla on suuri vaikutus valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön sekä kaupunkikuvaan mm. Turun keskustasta päärautatieaseman suuntaan katsoen. Suurimittaista uutta rakentamista inhimillistä alueen konepaja-ajoista kertova rakennusperintö.

Alueen keskiössä on uusi monitoimiareena, joka kohoaa korkeimmillaan yli 60 metriin. Kehämäisesti kiertyvän, nousevan kattopinnan sekä ylhäällä sijaitsevan pihaterassin ansiosta rakennuksen hahmo kuitenkin kevenee ja sulaa paremmin osaksi maisemaa. Kilpailun lopputulos on tässä mielessä huomattavan ansiokas verrattuna alkuvaiheen visiointeihin tai muihin kilpailuehdotuksiin.

Radan suuntaisilla, suorakaiteen muotoisilla rakennusaloilla KYU-1- sekä K-1-korttelialueilla tulisi vielä pohtia keinoja, jotta rakennusten toteutuksesta ei tulisi raskaan seinämäisiä elementtejä. Etenkin Ratapihankadun varteen sijoittuva rakennusala on vastapäiseen kaupunkirakenteeseen verrattuna kokonaisen korttelin pituinen. K-1-korttelialuetta koskeva kaavamääräys edellyttääkin yhtenäisen rakennusmassan jakamista osiin julkisivumateriaalien ja/tai massoittelun avulla kokonaisuuden yhtenäisyys säilyttäen. Pelkkä julkisivumateriaalin vaihtelu ei ole kuitenkaan välttämättä riittävä keino pitkän rakennushahmon jäsentämiseksi.

Kävely-ympäristö aukioineen ja kansiratkaisuineen nivoo monitoimiareenan, radansuuntaisen elämyskeskuksen, uudet asuinkorttelit sekä historialliset rakennukset moniulotteiseksi kokonaisuudeksi. Kontrasti vanhoihin rautatierakennuksiin sekä ympäröivään kaupunkirakenteeseen, mm. Pohjolan puutaloalueeseen tulee kuitenkin olemaan valtava suuri. Areenan ja elämyskeskuksen oheen kaava-alueen reunamille nousee korkeita, 11 – 25 kerroksisia asuinkerrostaloja. Kulmikkaat rakennusalat sinänsä luovat rakennuksille siromman vaikutelman ja tekevät niiden välitiloista avarampaa kaupunkitilaa. Korkean rakentamisen vaikutukset näkyvät kuitenkin Turun keskusta-alueen kaukomaisemassa eri suunnilta, mikä on esitettykin vaikutustenarvioinnissa.

Korkeanrakentamisen tarkastelussa paikka todetaan monin kriteerein korkeille rakennuksille mahdolliseksi ainoana kielteisenä arviointiperusteena RKY-alue. Suojeltavat rakennukset muodostavat alueelle tiiviin ja yhtenäisen historiallisen kerrostuman, jossa pienemmät tarverakennukset sijoittuvat veturitallin ja Logomon välille. Alueelta poistuvia rakennuksia olisivat mm. uuden elämyskeskuksen rakennusalalle jäävät 1930-luvun muuntamo sekä 1950-luvun lämpökeskus. Vaikka ne eivät keskeistä rakennusperintöä olekaan, on poistuma aina valitettavaa alueen vaatimattomistakin käyttörakennuksista koostuvan luonteen kannalta.

Logomo on osoitettu sr-1 -merkinnällä, muut suojeltavat rakennukset sr-2 -merkinnällä ja kääntöpöytä sr-3 -merkinnällä. Suojelumääräykset vaativat vielä tarkentamista. Ne ovat nyt pääosin 2014 vahvistetun asemakaavan mukaiset. Määräykset on kuitenkin päivitettävä siten, että on selvää, mitä rakennuksessa suojellaan. Lisäksi niissä on hyvä luonehtia soveliasta, ns. säilyttävää korjaus- ja muutostöiden tapaa.

Logomoa koskevassa sr-1-määräyksessä todetaan mm., että rungon kokonaisuus kantavine pysty- ja vaakarakenteineen ja niihin liittyvine yksityiskohtineen, samoin kuin katot ja kattorakenteet on säilytettävä. Jää tulkinnanvaraiseksi, mitä tarkoitetaan rungon kokonaisuudella kantavine rakenteineen ja yksityiskohtineen. Käsittääkö se myös esim. ulkoasun kokonaisuudessaan, kuten pitäisi. Harkinnanvaraisuus koskien taloteknisten laitteiden ja järjestelmien säilyttämistä fragmentteina on niin ikään ilmaisulta epäselvä.

Määräyksessä tulisi avata harkinnan kriteerit ja rajoitukset. Säilyttämisen edellytyksenä voi olla esim. laitteen tai järjestelmän merkitys rakennuksessa tai konepajalle ominaisissa prosesseissa. Määräyksessä tulisi lisäksi keskittyä rakennussuojelun määrittämiseen eikä toistaa jo kaavan yleismääräyksissä todettua esim. ikkunoiden ja ovien tiiveydestä.

Vastaavasti sr-2 -määräys on liian epämääräinen todetessaan, että historiallisesti arvokkaan rakennuksen korjaus- ja muutostöiden tulee olla sellaisia, että rakennuksen merkitys osana entistä konepajan aluetta säilyy. On vaikea sanoa, kuinka paljon muutoksia

rakennus sietäisi, menettämättä vielä merkitystään alueella. Määräyksessä on siten todettava selkeästi, mitä suojelu koskee. Erityisesti veturitallissa saattaa Logomon tapaan olla laitteistoa sekä sisätiloillekin luonteensa antavia rakenteita ja rakennusosia, jotka tulisi ottaa huomioon.

Määräyksessä todetaan myös seuraavasti: ”Piiput, kattoikkunat yms. on sovittava historialliseen rakennukseen ja ratkaisusta on neuvoteltava museoviraston kanssa. Muista rakennuksen ulkoasuun tehtävistä muutoksista on pyydetty museoviranomaisen lausunto.” Muutkin muutokset kuin mainitut rakennusosat on tietysti sovittava historialliseen rakennukseen, joten tällaista rajausta ei ole syytä tehdä. Toiseksi määräyksessä esitetty jako Museoviraston ja alueellisen vastuumuseon kuulemisessa on perusteeton. Kyseiset viranomaiset vastaavat itse työnjaostaan. Riittää, kun määräyksessä edellytetään alan asiantuntijaviranomaisen kuulemistä.

Korttelialueita koskevissa määräyksissä on kiinnitetty huomiota korkeatasoiseen rakennustapaan ja arkkitehtuuriin sekä kaupunkikuvalliseen soveltuvuuteen. RKY-alueelle sijoittuvilla korttelialueilla (/RKY) on lisäksi edellytetty, että uuden rakennuksen tai rakennusosan suunnittelussa kiinnitetään erityistä huomiota ympäristöön sopeuttamiseen. Erikseen olisi vielä kiinnitettävä huomiota siihen, että maantasot ja kannet olisivat materiaaleiltaan ja ratkaisuiltaan historialliseen ympäristöön soveltuvat.

Yhä toimivan kääntöpöydän raideosuudet veturitalliin tulisi myös säilyttää aukiopinnassa. Kääntöpöytä koskevassa sr-3 -määräyksessä tosin todetaan, että kääntöpöytä tulee säilyttää raiteineen. Merkinnän rajaus käsittää kuitenkin vain pyörivän kääntöpöydän. Aukiopintaan on kaavakartalle piirretty viivat raiteita kuvaamaan. Selvyyden vuoksi kaavamääräyksessä olisi hyvä tarkentaa, että tarkoitetaan raideosuuksia kääntöpöydältä veturitalliin tai laajentaa merkinnän rajausta. Määräyksessä on aiheellisesti edellytetty, että kääntöpöydän merkityksen on säilyttävä osana veturitallia.

Veturitalli on Logomon ohella alueen merkittävin historiallinen rakennus, joka on myös käyttönsä saneleman muotonsa puolesta erityinen. Kansitalona rakennettavan elämyskeskuksen toiminnoista osan kaavaillaan sijoittuvan veturitalliin, mikä kytkee vanhaa hyvällä tavalla alueen uusiin toimintoihin. Sijainti KYU-1 -korttelialueella mahdollistaa monenlaiset käytöt, mikä edesauttaa vanhaan rakennukseen soveltuvan toiminnan löytämisestä.

Veturitalli on rajattu kaavaehdotuksessa tiukasti kansitalon alaisella rakennusalalla sekä kansirakenteella, joka olisi rakennuksen kaakkoisivulla mahdollista rakentaa siihen kiinni. Kaavaratkaisuun olisi tuotava enemmän väljyyttä veturitallin julkisivun ja kansiratkaisun välille, jotta talli ei peitytä täysin näkyvistä kannen taakse. Vähintään kannenalainen rakentaminen ja itse kansirakenne on suunniteltava siten, että uudet tilat avautuvat veturitallin suuntaan ja kannessa on veturitallin huomioivia avauksia. Elämyskeskuksen uudisrakennuksen suunnittelu on kytkettävä kaavamääräyksellä veturitallin käyttötarkoituksen muutoksen suunnitteluun, jotta toiminnalliset, rakenteelliset ja arkkitehtoniset ratkaisut edistävät parhaalla tavalla vanhan rakennuksen säilymistä osana kokonaisuutta. Tämän lisäksi kaavassa on varmistettava, että veturitallia ympäröivä rakentaminen ei vaurioita sen rakenteita.

Kaavakartalla korttelialuumerkintöihin on merkitty /RKY. Sitä koskevassa määräyksessä on hyvä kootusti todeta kaavamääräyksissä toisaalla jo mainittu edellytys, että alueella on säilytettävä alueen ja rakennusten ominaispiirteet sekä kiinnitettävä huomiota uuden rakennuksen tai rakennusosan sopeuttamiseen ympäristöönsä. Selvyyden vuoksi voisi tässä yhteydessä, **yhdessä paikassa** viitata myös valtakunnallisesti merkittävien asema-alueiden suojelusta (YM:n päätös 2/562/96: 9.12.1998) solmittuun sopimukseen sekä mainita sen piiriin kuuluvat kohteet. Välttämättä näitä asioita ei siten tarvitse enää toistaa korttelialue- ja sr-määräyksissä.

Alueen voimakkaan muutoksen vuoksi Museovirasto pitää erityisen tärkeänä, että rautatieympäristön historiallinen rakennusperintö tulee huolellisesti turvatuksi edellä mainittu huomioon ottaen.

### **Kaavoituksen vastine:**

Ratapihankadun varteen sijoittuvan rakennuksen julkisivua ja massoittelua koskevaa määräystä täsmennetään rakennusmassan jakamisesta osiin julkisivumateriaalien ja massoittelun avulla kokonaisuuden yhtenäisyys säilyttäen.

Sr-1-kaavamääräys vastaa Logomon voimassa olevaa kaavaa pitkälti sellaisenaan. Ratapihan asemakaavassa ei ole alun perin ollut tarkoitus muuttaa Logomon korttelialueen kaavaa muilta osin kuin viereisille kortteleille ohjautuvan liikenteen osalta. Kaavamääräystä voidaan tarkentaa suojelun varmistamiseksi niin, että suojelu koskee myös ulkoasua kokonaisuudessaan. Myös laitteen tai järjestelmän merkitys rakennuksessa tai konepajalle ominaisissa prosesseissa korostetaan seuraavalla määräyksellä:

*”Tyypilliset konepajarakennuksen historialliseen toimintaan liittyvät yksityiskohdat, rakenteet, laitteet ja järjestelmät tulee säilyttää osana arkkitehtuuria.”*

Poistetaan ikkunan ja ovien tiiveyttä koskeva määräys sr-1-määräyksestä, sillä se löytyy jo yleismääräyksestä.

Viranomaisten kuulemisesta on kaavamääräyksessä korjattu seuraavasti: *”Muutoksista on kuultava alan asiantuntijaviranomaista.”*

Sr-2 kaavamääräyksessä laitteen tai järjestelmän merkitys myös rakennuksen sisätiloissa tai konepajalle ominaisissa prosesseissa on täydennetty seuraavasti:

*”Tyypilliset rakennuksen historialliseen toimintaan liittyvät yksityiskohdat, rakenteet, laitteet ja järjestelmät tulee säilyttää osana arkkitehtuuria.”*

Piiput, kattoikkunat yms. määräysosa muutetaan seuraavasti: *”Muutostyöt on sovittava historialliseen rakennukseen ja ratkaisuihin on kuultava alan asiantuntijaviranomaista.”*

Sr-3 kaavamääräystä on täydennetty raideosuuksien osalta: *”kääntöpöydän raideosuudet veturitalliin tulee säilyttää aukiopinnassa.”*

Veturitallin julkisivun ja Elämyskeskuksen välille on viimeisessä tarkistetussa viitesuunnitelmassa ja lausuntojen perusteella muutetussa kaavaehdotuksessa järjestetty lisää tilaa. Uudet Elämyskeskuksen tilat avautuvat pääosin veturitallin puolelle samoin kuin ratapihan puoleinen jalankulun yhteys on siirretty veturitallin puolelle.

Elämyskeskuksen uudisrakennuksen suunnittelu on kytketty kaavamääräyksellä veturitallin käyttötarkoituksen muutoksen suunnitteluun seuraavalla KYU-1-korttelialuetta koskevalla määräyksellä: KYU-1-korttelin uusien rakennusten toiminnalliset, rakenteelliset ja arkkitehtoniset ratkaisut tulee edistää myös Veturitallin ja ympäristön toimintojen kehittämistä mahdollisimman autenttisenä kokonaisuutena ja elämyksenä. Alakerrosten tulee olla avoimia Veturitallin suuntaan eikä Veturitallin viereen sallita umpinaisen, yhtenäisen seinäpinnan rakentamista. Rakentaminen on tehtävä niin, ettei se vaurioita veturitallia tai sen rakenteita.

RKY-määräystä on täydennetty seuraavasti: alueella on säilytettävä alueen ja rakennusten ominaispiirteet sekä kiinnitettävä huomiota uuden rakennuksen tai rakennusosan sopeuttamiseen ympäristöönsä. Lisäksi määräystä tarkennetaan siten, että: *”maantaso ja kannet tulee olla materiaaleiltaan ja ratkaisuiltaan historialliseen ympäristöön soveltuvat.”*

Lisäksi RKY-määräystä täydennetään seuraavasti: *”Alueen rakentamisessa tulee ottaa huomioon valtakunnallisesti merkittävien asema-alueiden suojelusta tehty erillinen sopimus (YM:n päätös 2/562/96: 9.12.1998), johon kuuluvat konepaja eli nykyinen Logomo, pajarakennus, ent. nestevarasto, peltinen varasto, veturitalli ja kääntöpöytä.”*

## 6 Turun museokeskus (22.10.2020)

Turun museokeskus toteaa lausunnossaan, että suurin osa kaava-alueesta kuuluu Turun rautatieympäristöt -nimiseen valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön (RKY-2009). Yksittäisinä rakennuksina kaavaehdotuksessa on merkitty säilytettäväksi konepaja eli nykyinen Logomo, pajarakennus, ent. nestevarasto, peltinen varasto, veturitalli ja kääntöpöytä. Nämä kuuluvat vuonna 1998 tehtyyn valtakunnallisesti merkittävien asema-alueiden suojelusopimuksen piiriin.

Lausunnossa todetaan, että alueelle on tulossa huomattavan korkeaa asuinrakentamista. Lisäksi itse areena ja elämyskeskus nousevat nykyistä rakennuskantaa korkeammalle, vaikkakin jäävät kerrostaloja matalammiksi.

Korkeanrakentamisen tarkastelussa osoitetaan korkeiden rakennusten olevan kaupunkikuvallisesti perusteltuja tässä kohdin ja sijainti korkeaan rakentamiseen katsotaan olevan hyvä. Ainoana kielteisenä näkökantana arvioinnissa nousee ratapiha-alueen status RKY-alueena.

Kaavan huomattavin ja näkyvin vaikutus kaupunkikuvaan ja rakennettuun ympäristöön onkin juuri korkearakentaminen. Se merkitsee kulttuurihistoriallisesti arvokkaan Pohjolan puutaloalueen lähiympäristöön huomattavaa muutosta ja RKY-alueella olevien rautatierakennusten aseman muuttumista kaupunkikuvassa keskeisistä rakennuksista toissijaisiksi.

Korkea ja tiivis rakentaminen aiheuttaa nykyisen veturitallin jäämisen eräänlaiseen kuoppaan uudisrakennusten väliin. Veturitalli on matala rakennus ja eikä se siten ole ollut alueella maamerkki. Kaikenlainen uudisrakentaminen alueella tekee veturitallista väistämättömästi alisteisen muihin rakennuksiin nähden. Veturitallin eteläpuolelle tuleva elämyskeskus on tarkoitus rakentaa kansitalona, joka seisoo pylväiden varassa ja jonka alin kerros on avointa liiketilaa ja osittain avointa katettua käytävää. Tällä ratkaisulla syvennykseen jäävä veturitalli saa tilaa ympärilleen. Veturitallin ympärille on kaavassa lisäksi määrätty rakennettavan yhtenäinen kansitaso (kaavamääräys kansi), joka tulee toteuttaa korkealaatuisena kansitasona.

Kaavamääräyksessä ei oteta kantaa kansitason materiaaliin, mutta todetaan, että kansitasolle saa rakentaa kannen alapuolelle avautuvia valoaukkoja ja lasikatteita. Käytännössä kansi tarkoittaa veturitallin upottamista maan alle. Näin olleen veturitalli ei vain joudu alisteiseen asemaan vaan se melkein katoaa.

Veturitallin tuleva käyttötarkoitus sisältyy kaavamääräykseen KYU-1, jonka mukaan se voi olla liike- tai toimistorakennus tai siinä voilla majoitusta, kulttuuri-, viihde- ja urheilutoimintaa. On hyvä, että rakennukseen ei ole esitetty asumista.

Kaavassa on merkitty suojelukohteiksi kaikki ne rakennukset, jotka on jo aiemminkin, 2014 vahvistetussa asemakaavassa merkitty säilytettäväksi kohteiksi. Kaavamääräykset ovat samat kuin aiemmin lukuun ottamatta sr-2 kaavamääräykseen tullutta lisäystä: ”Piiput, kattoikkunat yms. on sovitettava historialliseen rakennukseen ja ratkaisuista on neuvoteltava museoviraston kanssa. Muista rakennuksen ulkoasuun tehtävistä ratkaisuista on pyydettävä museoviranomaisen lausunto.” Kaava-alue ulottuu Humalistonkadun ja

Ajurinkadun välisellä osuudella Ratapihankadun reunaan asti. Tällä alueella sijaitsee sähkötaloksi kutsuttu, vuonna 1937 rakennettu funktionalistinen entinen kiitotavaratoimisto ja autotallirakennus. Rakennusta ei ole esitetty kaavassa säilytettäväksi kohteeksi.

Turun museokeskus toteaa lausuntonaan, että

- korkeat kerrostalot luovat Turun kaupunkiympäristöön uusia maamerkkejä ja maise-mallisia kiintopisteitä, jotka jättävät vanhat, nykyiset kiintopisteet toisarvoiseen asemaan, vaikka ne eivät sijaitsekaan aivan vieressä. Näkymä mm. Naantalin pikatieltä kohti kaupunkia muuttuu ja samalla kaupungin siluetti siirtyy.

- kaava-alueella rautatiehistorian kannalta merkittävimpiä rakennuksia ovat nykyinen Logomo sekä veturitalli. Suurimmat muutokset kaavan vahvistumisen jälkeen tulevat koskemaan veturitallin lähiympäristöä.

Veturitallin ympärille rakennettava kansi muuttaa veturitallin osaksi sisätilaa. Kaavamääräyksessä ja tulevassa rakentamisessa on veturitalli otettava erityisesti huomioon ja varmistettava, että mikäli veturitallin viereinen elämyskeskus tullaan rakentamaan kansitalona, on alimman kerroksen oltava avoin veturitallin suuntaan. Yhteys veturitallista uudisrakennukseen tulee säilyä, eikä myöhemmissä suunnitelmissa tule sallia umpinaisen, yhtenäisen seinäpinnan rakentamista aivan veturitallin viereen. Uudisrakentaminen ei saa alkaa ennen kuin veturitallin tuleva käyttötarkoitus on varmistettu, jottei rakennus jää vaille käyttöä.

- kaavamääräyksen sr-2:n lisäystä, jossa todetaan, että toisista ratkaisuista on neuvoteltava museoviraston kanssa ja toisista on pyydettävä museoviranomaisen lausunto, tulee selkeyttää. Käytäntöön tuo epäselvyyttä, jos saman rakennuksen eri osista lausunnon antaa eri viranomainen.

Muilta osin museokeskuksella ei ole huomautettavaa asemakaavanmuutosehdotuksesta.

#### **Kaavoituksen vastine:**

Kts. vastine 5.

Veturitallin julkisivun ja kansiratkaisun välille on viimeisessä tarkistetussa viitesuunnitelmassa ja lausuntojen perusteella muutetussa kaavaehdotuksessa järjestetty lisää tilaa. Uudet Elämyskeskuksen tilat avautuvat pääosin veturitallin puolelle.

Elämyskeskuksen uudisrakennuksen suunnittelu on kytketty kaavamääräyksellä veturitallin käyttötarkoituksen muutoksen suunnitteluun seuraavalla KYU-1-korttelialuetta koskevalla määräyksellä: Uusien rakennusten toiminnalliset, rakenteelliset ja arkkitehtoniset ratkaisut tulee edistää myös Veturitallin ja ympäristön toimintojen kehittämistä mahdollisimman autenttisenä kokonaisuutena ja elämyksenä. Alakerrosten tulee olla avoimia Veturitallin suuntaan eikä Veturitallin viereen sallita umpinaisen, yhtenäisen seinäpinnan rakentamista. Rakentaminen on tehtävä niin, ettei se vaurioita veturitallia tai sen rakenteita.

Sr-2-määräyksessä viranomaisten kuulemisesta on korjattu seuraavasti: ...”ratkaisuista on kuultava alan asiantuntijaviranomaista.”

## 7 Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (30.10.2020)

Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) ottaa lausun-  
nossaan esille kulttuuriympäristön, yleiskaavatilanteen, VAK-ratapihan toiminnot ja on-  
nettomuusriskit sekä hulevedet ja maaperän haitta-aineet.

### 7.1 Kulttuuriympäristö

Kaavahankkeella on merkittävä vaikutus alueen kaupunkikuvaan ja valtakunnallisesti  
merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön. Kaavan mahdollistama uusi rakentami-  
nen muodostaa suurimittakaavaisen ja ympäristöstä poikkeavan kerrostuman alueen  
rakennuskantaan. Kaavassa on käytetty määräystä /RKY alumerkinnän sijaan, sekä  
pyritty kaavamääräyksissä ottamaan huomioon rakentamisen ohjausta ja uudisrakenta-  
misen sovittamista ympäristöönsä. Kaavamääräyksissä ei kuitenkaan ole kattavasti  
otettu kantaa maanpinnan käsittelyyn ja materiaaleihin, mikä olisi tarpeen täydentää.

Veturitalli on konepajan ohella tärkeimpiä alueen vanhoista rakennuksista. Veturitalli on  
kaavakartalla rajattu kiinni kansirakenteen rakennusaloihin. Kaavaratkaisussa tulisi jät-  
tää väljyyttä suojeltavan veturitallin ympärille ja kytkeä se hienovaraisemmin viereiseen  
kansirakenteeseen ja uuteen elämyskeskukseen. Veturitallin suojelumääräyksen mu-  
kaan kääntöpyörä raiteineen tulee säilyttää, mutta kaavakartalle on rajattu ainoastaan  
kääntöpyörä. Raiteiden säilyttäminen tässä kohtaa on perusteltua ja kaavamerkintöjä  
tulee vielä täsmentää. Kaavamateriaalin perusteella herää kysymys, onko veturitallin si-  
sätilojen osalta tarpeen täydentää kaavamääräystä, esimerkiksi rakenteita tai pintoja  
koskien.

On kulttuuriympäristön näkökulmasta ikävää, että osa alueen vanhasta rakennuskan-  
nasta puretaan, kuten maakuntakaavassa huomioitu vuoden 1959 entinen lämpökeskus  
tai päärautatieasemarakennuksen koillispuolella sijaitseva vanha 1930-luvulla raken-  
nettu tavara-asema. Vaikka rakennukset ei sisällykään rautatiesopimukseen, ovat ne  
osa vanhaa kerroksellista rautatieympäristöä.

#### **Kaavoituksen vastine:**

Kts. vastine 5.

RKY-määräystä on tarkennettu siten, että maantaso ja kannet tulee olla materiaaleiltaan  
ja ratkaisuiltaan historialliseen ympäristöön soveltuvat.

Veturitallin julkisivun ja kansiratkaisun välille on viimeisessä tarkistetussa viitesuunnitel-  
massa ja lausuntojen perusteella tarkistetussa kaavaehdotuksessa järjestetty lisää tilaa.  
Uudet Elämyskeskuksen tilat avautuvat pääosin veturitallin puolelle.

Elämyskeskuksen uudisrakennuksen suunnittelu on kytketty kaavamääräyksellä veturi-  
tallin käyttötarkoituksen muutoksen suunnitteluun seuraavalla KYU-1-korttelialuetta kos-  
kevalla määräyksellä: Uusien rakennusten toiminnalliset, rakenteelliset ja arkkitehtoniset  
ratkaisut tulee edistää myös Veturitallin ja ympäristön toimintojen kehittämistä mahdolli-  
simman autenttisena kokonaisuutena ja elämyksenä. Alakerrosten tulee olla avoimia  
Veturitallin suuntaan eikä Veturitallin viereen sallita umpinaisen, yhtenäisen seinäpinnan  
rakentamista. Rakentaminen on tehtävä niin, ettei se vaurioita veturitallia tai sen raken-  
teita.

Sr-3-kaavamääräystä on täydennetty raideosuuksien osalta siten, että kääntöpöydän  
raideosuudet veturitalliin tulee myös säilyttää aukiopinnassa.



Sr-2-kaavamääräyksessä laitteen tai järjestelmän merkitys myös rakennuksen sisätiloissa tai konepajalle ominaisissa prosesseissa on täydennetty seuraavasti:

*”Tyypilliset rakennuksen historialliseen toimintaan liittyvät yksityiskohdat, rakenteet, laitteet ja järjestelmät tulee säilyttää osana arkkitehtuuria.”*

## 7.2 Yleiskaavatilanne

Vireillä olevassa yleiskaavan muutoksessa Ratapiha-alueen osayleiskaava on tarkoitus jättää voimaan, mutta siihen on ehdotettu tarkistuksia. Voimassa olevassa Ratapiha-alueen osayleiskaavassa alue on pääosin Rautatieliikenteen aluetta LR-1. Yleiskaavan tarkistus on ehdotusvaiheessa ja siinä on tarkoitus muuttaa voimassa olevan kaavan rautatieliikenteen aluetta keskustatoimintojen alueeksi.

Asemakaavan muutoksessa tulee vielä arvioida, voiko se edetä ennen yleiskaavan tarkistusta, jolloin poikkeamista nykyisestä yleiskaavasta tulee asemakaavan yhteydessä riittävästi perustella.

### **Kaavoituksen vastine:**

Selostusta täydennetään vireillä olevan yleiskaavan muutoksen sisällöllä: Yleiskaavan muutoksessa Ratapiha-alueen osayleiskaava on tarkoitus jättää voimaan, mutta siihen on ehdotettu tarkistuksia. Voimassa olevassa Ratapiha-alueen osayleiskaavassa alue on pääosin Rautatieliikenteen aluetta LR-1. Yleiskaavan tarkistus on ehdotusvaiheessa ja siinä on tarkoitus muuttaa voimassa olevan kaavan rautatieliikenteen aluetta keskustatoimintojen alueeksi.

Selostukseen lisätään seuraavasti: Kaava-alue tulee lisäämään merkittävästi keskustan vetovoimaisuutta ja yhdistää ratapihan etelä- ja pohjoispuolet alueet toisiinsa entistä paremmin. Yleiskaavan sisältövaatimusten toteutumien on riittävässä määrin tutkittu asemakaavatyön yhteydessä.

Varsinais-Suomen liiton lausunnossa on kirjattu seuraavasti: ”Asemakaavan laatimista ohjaa lainvoimainen yleiskaava. Ehdotus on voimassa olevan ratapiha-alueen osayleiskaavan ja sitä tarkentavan, valmisteilla olevan Turun yleiskaava 2029 ehdotuksen mukainen. Yleiskaavaa ohjaava maakuntakaava on kaikilta osin lainvoimainen. Asemakaava-alue on maakuntakaavan keskustatoimintojen aluetta ja se kuuluu kaupunkikehittämisen kohdealueeseen. Merkinnät ja niihin liittyvät suunnittelumääräykset on tarkistettu Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaavassa ja ovat näiltä osin korvanneet aiemman Turun kaupunkiseudun maakuntakaavan. Lisäksi kaava-alue sisältyy Turun keskustan suojeltaviin rakennetun ympäristön kokonaisuuksiin.”

Yleismääräyksiin on lisätty: *”\* Rautatieliikenteen aiheuttamat turvallisuusriskit on minimoitava ja niiltä suojautuminen on huomioitava asuin- ja kokoontumistilojen suunnittelussa.”*

Tähdellä merkitty määräys on voimassa niin kauan kuin Turun ratapiha on Valtioneuvoston asetuksen 195/22 (muutos 267/2009) mukainen Liikenteen turvallisuusviraston nimeämä järjestelyratapiha.

### 7.3 VAK- ratapihan toiminnot ja onnettomuusriskit

Kaavaselostuksessa on asianmukaisesti esitetty kaavaa koskevat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet kuten: Valtakunnallisesti merkittävien liikenneyhteyksien kehittämismahdollisuudet turvataan.

Suuronnettomuusvaaraa aiheuttavat kemikaaliratapihat ja vaarallisten aineiden kuljetusten järjestelyratapihat sijoitetaan riittävän etäälle asuinalueista, yleisten toimintojen alueista ja luonnon kannalta herkistä alueista.

Asemakaavoitusta ohjaavassa Ratapiha-alueen yleiskaavassa on annettu uudisrakentamista ja käyttötarkoituksen muutosta rajoittava yleismääräys: ”Alue voidaan ottaa asuin- tai kokoontumistilakäyttöön vasta kun rautatieliikenteen alueen turvallisuustaso on parantunut hyväksyttävälle tasolle.”

Kaavaselostusta on tämän määräyksen osalta syytä täydentää, koska sitä ei ole mainittu eikä johtopäätöksiä määräyksen toteutumisesta ole esitetty. Turvallisuustason parantuminen ratapihan lähiympäristössä on huomioitu ehdotuksessa merkitsemällä osa kaavamääräyksistä tähti -merkinnällä: \*.

Ehdotuksen mukaan tarkoitus on, että ko. määräykset ovat voimassa niin kauan kuin Turun ratapiha on ko. asetuksen mukainen turvallisuusviraston nimeämä järjestelyratapiha.

Asemakaavoitukseen on laadittu kattavat selvitykset turvallisuudesta. Gaian laatima selvitys on ansiokas ja siinä on tarkasteltu VAK-kuljetuksiin liittyviä mahdollisia onnettomuuksia ja niiden vaikutuksia monipuolisesti. Myös julkaistavaksi tehty yhteenveto sisältää realistisen arvion riskeistä. Selvityksessä todetaan, että hyväksyttävää riskitasoa ei ole kansallisesti määritelty. Tosiasia on, että onnettomuusriski ei kokonaan poistu muulla tavalla, kuin siirtämällä VAK-liikenne alueelta pois. Selvityksessä on esitetty riskienhallintaan toimenpiteitä, kuten ilmanvaihdon kaasudetektorit + hätäkatkaisut sekä kiinteät sammutusjärjestelmät. Toimenpiteiden toteutus on tarpeellista ja kaavaehdotuksessa näistä onkin annettu määräyksiä.

Selvityksiin sisältyy epävarmuus liikenteen määrästä. Merkittävä epävarmuus liittyy VAK-kuljetusmääriin ja niihin liittyviin mahdollisiin uusiin riskitekijöihin ja kokonaisriskiä lisäävään vaikutukseen. Ongelma on selvityksissä tunnistettu.

Ratapihalla tilapäisesti säilytettävien vaarallisia aineita sisältävien vaunujen määrään on vaikea nykyinsäädännön perusteella puuttua. VAK-ratapihoilta edellytettävässä turvallisuusselvityksessä tilapäinen säilytys pitäisi tosin tunnistaa. Tilapäisestä säilytyksestä on säädetty ilmoitusvelvollisuudesta pelastusviranomaisille ja valtion ympäristönsuojelun valvontaviranomaiselle, mutta näillä ei ole toimivaltaa puuttua epäkohtiin. Tilapäisen säilyttämisen tarve voi yllättäenkin kasvaa tilanteessa, jossa kuljetuslogistikassa esim. teollisuudesta satamiin esiintyy häiriöitä.

Yleiskaavan muutosehdotukseen on osoitettu VAK-järjestelyratapihan selvitysalue. Alueella tutkitaan sen vaihtoehtoisia sijaintipaikkoja, mutta sijaintia ei ole tarkoitus ratkaista yleiskaavassa.

ELY-keskus katsoo, että asemakaavamuutoksen yhteydessä on vielä syytä selvittää millä aikataululla ja miten menetellen VAK-kemikaalivaunujen vaihtotyöt ja vaunujen tilapäinenkin säilytys ratapihan alueella voidaan saada loppumaan. Yleiskaavamääräyksen mukainen käyttöönoton edellytys turvallisuustason parantumisesta tulee asemakaavassa johtopäätöksineen vielä tarkemmin käsitellä.

Asemakaavasta on syytä hankkia pelastusviranomaisten lisäksi Tukesin ja Väyläviraston lausunnot.

#### **Kaavoituksen vastine:**

Varsinais-Suomen liiton lausunnossa on kirjattu seuraavasti: ”Asemakaavan laatimista ohjaa lainvoimainen yleiskaava. Ehdotus on voimassa olevan ratapiha-alueen osayleiskaavan ja sitä tarkentavan, valmisteilla olevan Turun yleiskaava 2029 ehdotuksen mukainen. Yleiskaavaa ohjaava maakuntakaava on kaikilta osin lainvoimainen. Asemakaava-alue on maakuntakaavan keskustatoimintojen aluetta ja se kuuluu kaupunkikehittämisen kohdealueeseen. Merkinnät ja niihin liittyvät suunnittelumääräykset on tarkistettu Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaavassa ja ovat näiltä osin korvanneet aiemman Turun kaupunkiseudun maakuntakaavan. Lisäksi kaava-alue sisältyy Turun keskustan suojeltaviin rakennetun ympäristön kokonaisuuksiin.”

Turvallisuustasoa koskevaa määräystä on täsmennetty: *”\* Rautatieliikenteen aiheuttamat turvallisuusriskit on minimoitava ja niiltä suojautuminen on huomioitava asuin- ja koontumistilojen suunnittelussa.”*

Tähdellä merkitty määräys on voimassa niin kauan kuin Turun ratapiha on Valtioneuvoston asetuksen 195/22 (muutos 267/2009) mukainen Liikenteen turvallisuusviraston nimeämä järjestelyratapiha.

Asuinrakentamista on toteutettu ratapihan viereen sijoittuvalla rakenteilla olevalla Fabriikin alueella, jolloin alueen turvallisuustason on todettu olevan riittävä asumiselle.

Kaavatyön aikana ja sitä ennen alueelta on laadittu useita turvallisuusselvityksiä ja riskienarviointeja. Lisäksi Turun ratapiha on ollut pilottihankkeena valtakunnallisessa KERTTU-projektissa. Projektin loppuraportissa todetaan, että ”alueilla, joissa suuronnettomuuden toteutumisen todennäköisyys on pieni, voidaan KERTTU-hankkeen suosituksen ja linjausten mukaisesti kaavoittaa myös haavoittuvia toimintoja”. Riskienarvioinneissa alueella on olemassa suuronnettomuusvaara, mutta sen todennäköisyys on erittäin pieni. Uudemmissa laskelmissa kaikki onnettomuusskenaariot kuuluivat todennäköisyysluokkaan pieni. Tämän perusteella alueen on todettu soveltuvan sille esitettyyn käyttötarkoitukseen, kunhan rakentamisessa huomioidaan tarvittavat riskienhallintatoimenpiteet. Asemakaavaan on lisätty määräyksiä, joilla pyritään vähentämään mahdollisen onnettomuuden aiheuttamia vahinkoja.

Kaavaehdotuksesta on pyydetty valvojan viranomaisen eli Traficom ja Väyläviraston lausunto.

#### **7.4 Hulevedet ja maaperän haitta-aineet**

Pilaantuneen maaperän osalta toimivalta on Turun kaupungin ympäristönsuojelulla, jolla on siksi tarkempi kuva alueen maaperän nykytilanteesta. Maaperän pilaantuneisuusriskien selvittäminen hyvissä ajoin ennen uudisrakennustöitä on perusteltua. Samalla tulisi arvioida säilytettävien rakennusten rakenteiden mahdolliset ympäristö- ja terveysriskit niiden tuleva käyttötarkoitus huomioiden.

Hulevesien johtaminen alueelta pois vaikuttaa haasteelliselta. Alueen rakentamisen myötä toteutettavat rakennusten salaojitukset sekä hulevesiviemäroinnit tehostavat hulevesien keräilyä ja johtamista nykytilanteeseen verrattuna, mutta samalla lisäävät mahdollisten maaperän haitta-aineiden kulkeutumista alueen ulkopuolelle. Hulevesien hallinta onnettomuustilanteessa sekä hulevesien sisältämät mahdolliset haitta-aineet tulisi huomioida jatkosuunnittelussa nykyistä kattavammin.

ELY-keskuksella ei ole toimialtaan muutoin lausuttavaa ehdotukseen. Lausunto on laadittu yhteistyössä ympäristönsuojelu- ja vesiyksiköiden kanssa.

#### **Kaavoituksen vastine:**

Maaperän haitta-aineet ja onnettomuustilanteet hulevesien käsittelyssä selvitetään rakennussuunnittelun yhteydessä suunnitelmien tarkentuessa.

### **8 Turku Energia Sähköverkot Oy (6.11.2020)**

Asemakaavaan tulee merkitä sijainniltaan suuntaa antava muu-alue (44 m<sup>2</sup>) Logomon rakennuksessa sijaitsevalle Turku Energia Sähköverkot Oy:n (TESV) kiinteistömuuntamolle sekä johtoalueet (leveydeltään 4 metriä) muuntamoon liitetyille kaapeleille (Liite 1). Johtoalueelle ei saa sijoittaa uusia kiinteitä rakenteita eikä istutuksia. Köydenpu-nojankadun varressa sijaitsee TESV:n puistomuuntamo, jota varten on varattu voimassa olevassa asemakaavassa ET-1-alue (Liite 2). Kyseinen muuntamo on TESV:n tietojen mukaan purettava pois, mutta se voidaan purkaa vasta, kun kaava-alueelta löytyy korvaava sijainti, johon uusi muuntamo on mahdollisista rakentaa ennen nykyisen muuntamon purkua. Muuntamon siirrosta koituvista kustannuksista vastaa siirtotarpeen esittäjä / kaavamutoksen aloitteentekijä.

Koska kaava-alue on laaja yhtenäinen kansirakenteinen korttelialue ilman alueen lävistäviä yleisiä katualueita, tulee suunnitelluille kulkureiteille, sekä mahdollisuuksien mukaan muutenkin sallia sähköverkon kaapelien sijoittaminen yleisiltä katualueilta alkaen alueen sähkötehon kapasiteetin riittävyden ja toimitusvarmuuden vaatiman silmukoidun rengasverkon rakentamiseksi. Vaadittavat rengasyhteysreitit on havainnollistettu liitteessä 3. Kaikille korttelialueille tulee siis lisätä yleinen kaapelien sekä sähköverkon jakokaappien sijoittamisoikeus myös kulkureittien ja liitekuvassa esitettyjen reittien ulkopuolelle. Kaavan on veloitettava alueen rakennuttajaa varaamaan riittävät tilat sähköverkon sijoittamiselle.

TESV:n muuntamoiden sijoittaminen tulee sallia kaikissa kortteleissa, myös K-1-korttelissa, ja niitä tulee voida sijoittaa tarpeen vaatiessa useampi samaan kortteliin, jotta korttelien tehonsyöttö voidaan taata. Muuntamot sijoitetaan lähtökohtaisesti yllä mainitun rengasverkon reitin varrelle ja katualueiden varteen korttelien reunustalle. Katualueiden varteen sijoitettavat muuntamot sijoitetaan rakennuksen ulkoseinustalle katutasoon, kun taas korttelialueen sisällä sijoitus tehdään kansirakenteen alle. Muuntamoille varattavat tilat ovat lähtökohtaisesti sisämitoiltaan 5 x 5 metriä, niiden ovelle tulee olla pääsy kuorma-autolla ja niiden ilmanvaihto- ja paineenpurkauskanavat tulee täyttää TESV:n antamat vaatimukset. Kaavan on veloitettava kiinteistön rakennuttajaa toteuttamaan muuntamoiden ilmanvaihto- ja paineenpurkausratkaisut osana kiinteistön rakentamista. Suuntaa antavia muuntamopaikkoja on havainnollistettu liitteessä 3. Lisäksi on mahdollista, että kiinteistöjen omistajat rakentavat omia muuntamoitaan, joille on myös varattava toteutusmahdollisuus.

Yleisesti ottaen toivomuksena on, että TESV (ja muutkin johtolaitokset) otetaan heti alusta asti mukaan suunnitteluun ja että johtojen/ yhdyskuntatekniikan osalta määritetään koordinaattori, joka on vastuussa kaikkien kyseisen kiinteistömääräysten vaatimien inf-raverkostojen tilantarpeiden ja toteutusmahdollisuuksien huomioimisesta ja eri tekniikoiden yhteensovittamisesta.

Lausuntoon liittyy 3 liitekarttaa.

### **Kaavoituksen vastine:**

Asemakaavaan merkitään *muu*-aluevaraus Logomon rakennuksessa sijaitsevalle Turku Energia Sähköverkot Oy:n (TESV) kiinteistömuuntamolle sekä johtoalueet Logomon läheisyyteen muuntamoon liitetyille kaapeleille.

Kaava velvoittaa varaamaan riittävät tilat sähköverkon sijoittamiselle seuraavalla yleismääräyksellä:

*”Sähköverkon haltijalla on oikeus sijoittaa sähköjakeluverkkoja, jakokaappeja ja muuntamoita kortteli-, katu- ja aukioalueille. Muuntamot tulee pyrkiä integroimaan rakennuksiin tai rakenteisiin. Muuntamoiden tulee olla saavutettavissa kuorma-autolla ja niiden ilmanvaihto- ja paineenpurkauskanavat tulee toteuttaa osana kiinteistön rakentamista ja täyttää sähköverkonhaltijan antamat vaatimukset.”*

### **9 Varsinais-Suomen liitto (16.11.2020)**

Varsinais-Suomen liitto toteaa lausunnossaan, että Turun ratapihan asemakaavanmuutosehdotus selvityksineen on laadittu huolella. Valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittävät liikennehankkeet Tunnin juna, paikallisjunaliikenne ja Turun raitiotiehanke ovat asemakaavanmuutoksen keskeisinä lähtökohtina ja tavoitteina.

Asemakaavan laatimista ohjaa lainvoimainen yleiskaava. Ehdotus on voimassa olevan ratapiha-alueen osayleiskaavan ja sitä tarkentavan, valmisteilla olevan Turun yleiskaava 2029 ehdotuksen mukainen. Yleiskaavaa ohjaava maakuntakaava on kaikilta osin lainvoimainen. Asemakaava-alue on maakuntakaavan keskustatoimintojen aluetta ja se kuuluu kaupunkikehittämisen kohdealueeseen. Merkinnot ja niihin liittyvät suunnittelumääräykset on tarkistettu Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaavassa ja ovat näiltä osin korvanneet aiemman Turun kaupunkiseudun maakuntakaavan. Lisäksi kaava-alue sisältyy Turun keskustan suojeltaviin rakennetun ympäristön kokonaisuuksiin. Kaavaselostuksen osin virheelliset maakunta-kaavatulkinnat tulee korjata ajantasaisiksi.

Matka- ja elämyskeskuksen suuret kehittämishankkeet ja niiden suunnittelu tulee kytkeä kiinteästi toisiinsa. Suunnittelun yhtenä lähtökohtana tulee olla kestävien ja toimivien matkaketjujen solmupisteen toteuttaminen. Elämyskeskuksen keskeinen sijainti edellyttää monipuolista joukkoliikenteeseen tuetutuvaa saavutettavuutta. Elämyskeskus nivoo tulevaisuudessa yhteen paikallisen, seudullisen ja valtakunnallisen pyörillä ja raiteilla kulkevan joukkoliikenteen, johon lukeutuvat myös Varsinais-Suomen paikallisjunaliikenne ja Tunnin juna Helsinkiin.

Asemakaavassa on esitetty kevyen liikenteen reitit, sekä pyörien laadukkaat ja lukittavat pysäköintipaikat, jotka houkuttelevat pyöräilemään ja edistävät osaltaan kestävien kulkutapaosuustavoitteiden saavuttamista. Ajoneuvokannan siirtymää vähäpäästöiseen teknologiaan voidaan vauhdittaa esimerkiksi esittämällä asemakaavassa vaatimuksia sähköautojen latauspaikoille. Elämyskeskusta tulee suunnitella lähtökohtaisesti kestäviä kulkumuotoja edistävänä kehittämishankkeena. Kestävien matkaketjujen mahdollistamiseksi liityntä ja vaihtojärjestelyille tulee löytää sopiva tila ja suunnittelussa tulee huomioida raide- ja linja-autoliikenteen liityntä- ja saattoliikenne, sekä vaihtomahdollisuudet.

Asemakaavaa ei voida toteuttaa ennen kuin kestävä liikunnan / liikenteelliset kysymykset on ratkaistu ja toteutus on varmistettu asemakaavan selostukseen kirjattujen tavoitteiden mukaisesti. Elämyskeskuksen toteuttamisella ei saa hidastaa eikä vaarantaa valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittävien liikennehankkeiden toteutumista.

Varsinais-Suomen liitolla ei ole muuta huomautettavaa Turun ratapihan asemakaavanmuutosehdotuksesta. Liitto puoltaa ehdotuksen hyväksymistä edellä todetuin reunaehdoin.

### **Kaavoituksen vastine:**

Kaavaselostuksen maakuntakaavatulkinnat korjataan ajantasaiseksi.

MAL-sopimuksen ja siihen liittyvän rahoituksen kautta Turun kaupungin liityntäliikennepysäköintipaikat toteutuvat asteittain eri hankekokonaisuuksien yhteydessä. Ratapihankadun varren uusi parkkilaitos sekä mahdollisesti lisäksi Matkakeskuksen parkkilaitokset muodostavat tulevaisuuden liityntäliikennepaikoituskokonaisuutta. Ennen näiden laitosten rakentamista palvelevat maantasopysäköintipaikat ratapiha-alueen laidoilla.

Asemakaava on kytköksissä valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittäviin liikennehankkeisiin, kuten matkakeskus, tunninjuna, ratapihan kehittäminen ml. matkustajalaitureiden siirto kävely- ja pyöräilyverkon kehittäminen, Turun raitiotiehanke sekä uusi runkobussiverkko, joiden toteutuminen on pyritty huomioimaan myös tässä kaavassa.

Kaava-alueelle ei sijoitu korvamerkittyjä liityntäliikennepysäköintipaikkoja. Matkaketjujen vaihtojärjestelyille varataan tilaa Ratapihankadun varren pysäköintilaitoksesta ja matkakeskuksen alueella, mitä tukee erityisesti junalaitureiden siirtyminen Aninkaistensillan päähän lähivuosina ratapihan kehittämissuunnitelman mukaisesti.

### **10 VR-Yhtymä Oy (20.11.2020)**

VR-Yhtymä Oy (VR) on tutustunut asemakaavanmuutosehdotukseen ja lausuu siitä seuraavaa:

VR kiinteistön omistajana on yhdessä yksityisen kehittäjäryhmän (Turun Ratapihan Kehitys Oy) kanssa tehnyt aloitteen Turku Ratapiha -työnimellä kulkevasta hankkeesta. Kaupunki ja aloitteentekijät ovat solmineet kumppanuussopimuksen alueen kehittämistä ja kaavoittamisesta vuonna 2017. Nyt nähtävillä olevan asemakaavanmuutosehdotuksen tarkoituksena on mahdollistaa monipuolisen elämys- ja tapahtumakeskittymän toteuttaminen siihen liittyvine toimintoineen ja liikennejärjestelyineen sekä korkeatasoisen asuinrakentamisen lisääminen Turun keskusta-alueelle. Tavoitteena on hyvä saavutettavuus, sujuvat liikkumisjärjestelyt, erityisesti jalankulkua pyöräily-yhteydet keskustan suuntaan ja alueen sisällä sekä kytkeytyminen Tunnin juna -hankkeeseen ja uuteen matkakeskukseen sekä tulevaisuudessa mahdollisesti rautateitse hoidettavaan paikallisjunaliikenteeseen. VR pitää hanketta positiivisena mahdollisuutena tehostaa maankäyttöä asemanseudulla ja luoda Turun keskustaan uutta toimintaa, jonka puitteissa pystytään myös nostamaan joukkoliikenteen palvelujen taso ja saavutettavuus uudelle tasolle. Samalla VR haluaa myös muistuttaa, että Turku Ratapiha -hankkeen toteuttaminen edellyttää hankkeen sidosryhmiltä, erityisesti kaupungilta ja Väylävirastolta, sitoutumista Turun uuden matkakeskuksen ja koko Turun ratapiha-alueen uudelleenjärjestelyiden suunnittelun ja toteutuksen edistämiseen ja kaikkien hankkeiden yhteensovittamiseen mahdollisimman toimivan kokonaisuuden aikaansaamiseksi.

Hankkeen jatkosuunnittelun ja käytännön toteutuksen osalta VR haluaa nostaa esille seuraavat raideliikenteeseen liittyvät asiat:

## 10.1 Maankäyttö

Turun kaupunkiseudun Maakuntakaavan Suunnittelumääräyksen mukaan alueen maankäytön, kestävän liikkumisen, asumisen, palvelujen ja työpaikkatoimintojen yhteensovitavaa kehittämistä tulee edistää kokonaisvaltaisella suunnittelulla.

VR:n näkemyksen mukaan maankäyttöön, asumiseen ja liikenteeseen liittyvissä toimenpiteissä lähtökohtana tulee olla joukkoliikenteen ja sitä kautta kestävän kehityksen edistäminen juna-, raitiotie- ja bussiliikenteen kulkumuoto-osuutta lisäämällä. Pidämme kannatettavana kaavaehdotuksen suunnitelmia sijoittaa asunto-, liike- ja elämysrakentamista raideliikenneyhteyksien äärelle. Tämä noudattaa myös MAL-sopimuksen tavoitteita kasvun ohjaamisesta nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille.

Näkemyksemme on, että yhteiskunnan ja ympäristön kannalta vastuullisinta on asuntotuotannon kohdistaminen olemassa olevien raideyhteyksien varrelle, jolloin täysimääräisesti hyödynnetään toteutetut raideinvestoinnit, huomioiden kuitenkin raideliikenteen erityispiirteet kuten mahdollisen melun ja tärinän vaikutukset jo kaavoitusvaiheessa. Panoaminen asemansuhteiden kehittämiseen, liikenteen solmupisteiden sujuvuuteen sekä liityntäpysäköintiin on tehokas keino ohjata väestöä ympäristöystävällisen joukkoliikenteen käyttäjiksi.

## 10.2 Rautatieliikenteen toimintaedellytykset

Kaavoituksessa tulee huomioida rautatieliikenteen tulevaisuuden kehittämistarpeet sekä toimivuuden ja tehokkuuden turvaaminen. Uskomme vahvasti rautatieliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvuun koronaepidemian aiheuttamasta väliaikaisesta taantumisesta huolimatta. Lisäksi tulevaisuuden investoinnit ja etenkin Turun tunnin juna -hanke tulevat lisäämään raideliikenteen suosiota.

Väylävirasto on laatinut kaavatyön aikana samanaikaisesti ratasuunnitelmaa, jonka mukaisesti rautatiealueen rajausta on tarkistettu, autojunien lastauspaikka määritelty sekä Humalistsillan toteutukselle asetettu turvallisuuden edellyttämät vaatimukset. Myös koko Turun ratapihan toimintojen uudelleenjärjestelyistä on syntymässä ratkaisu. VR kuitenkin huomauttaa, ettei ratasuunnitelmaa ole vielä lainvoimaisesti hyväksytty, ja sen toiminnalliset yksityiskohdat tulee vielä läpikäydä yhteisesti.

### Varikkoalueet

Kaavan toteuttaminen edellyttää alueella sijaitsevien varikkotoimintojen siirtoa sekä muiden junaliikenteen teknisten verkkojen huomiointia. Väyläviraston suunnitelmien mukaan varikko- ja tavaraliikenteen toiminnot keskitetään etäämmälle keskustasta Iso-Heikkilän alueelle. Uusien rakenteiden sijoittumisen onnistuminen ja järjestelmämuutoshallinta tulee varmistaa yhteistyössä operaattorin ja rataverkon haltijan kesken.

### Raiteisto

Kaavan ja ratasuunnitelman myötä uloin ja pohjoisin/läntisin sähköistetty raide nro 018 poistuu ja sen tilalle rakennetaan ratapihaa palveleva huoltotie. Lisäksi kaava-alueella on laajennettu kaavateknisistä syistä areenan kohdalla osittain ratapihan puolelle, mikä mahdollistaa kansirakenteiden ulottamisen osittain radan päälle. Yksityiskohtaisempaa suunnittelua varten muutokset on syytä käydä vielä toiminnallisesti ja tilamitoituksen kannalta läpi. Ratapihan reunalle tulee päästä esteettä ja turvallisesti kulkemaan ja työskentelemään ilman riskejä ja toimivuusrajoituksia. Resiinakujan ja Koulukadun sillan kohdalle tulee saada mahtumaan/onnistumaan ratapihan sisäinen kulku- ja ajoyhteys, jota pitkin päästään kulkemaan ratapihan eri osien välillä.



Myös ratapihan eteläisimmällä/itäisimmällä raiteella nro 01 tapahtuva junien huoltotoiminta on turvattu riittävillä etäisyysvaatimuksilla suhteessa raiteen keskilinjaan. Siksi korttelin 33 (K-1) ja rautatiealueen (LR-1) välisen rajan sijainti ja autojunien kuormausta palvelevan ajoyhteyden (ajo-2) leveys on vielä tarkistettava yhdessä rataverkon haltijan ja operaattorin kanssa ennen kaavan hyväksymistä.

Lisäksi tavaraliikenteen raidekapasiteetti koko Turun ratapihan osalta tulee suunnitella tarkkaan ja yhteistyössä VR:n kanssa. Tällä hetkellä ratapihalla on vain yksi raide yli 700 metrin pituisille junille, kun tarve olisi kahdelle täyspitkälle 800 metrin raiteelle. Otamme näihin kantaa erikseen, kun ratasuunnitelmat valmistuvat nähtäväksi.

#### **Kaavoituksen vastine:**

Ratapihan mitoitusta on tarkistettu eri intressitahojen kanssa Väyläviraston ratasuunnittelun yhteydessä sekä ratapiha-alueen pohjois- että etelälaidalta.

Mm. pohjoispuoleinen raide voidaan säilyttää paikallaan, koska elämyseskuskeskuksen korttelialue (KYU-1/RKY) on vetäytynyt ko. kohdalla pohjoiseen päin.

Rautatiealueen eteläpuoleisessa rajauksessa on huomioitu autojunien lastaukselle esitetyt tilavaraukset.

### **10.3 Rautatieasema ja matkustajien palvelut**

Joukkoliikennematkojen sujuvuutta edistetään sujuvilla vaihtoyhteyksillä ja liityntäpysäköinnillä. Panostaminen asemanseutujen kehittämiseen, toimiviin vaihtoyhteyksiin solmupisteissä sekä liityntäpysäköintiin lisäävät joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Asemanseutuja suunniteltaessa oleellista on ratkaista uudessa tilanteessa aseman pysäköinti- ja liityntäliikennejärjestelyt palvelutasoisina, laadukkaina ja sujuvina. Myös joukkoliikennepalvelujen tuotannon tehokkuus ja vaihtotyöt tulee suunnittelussa huomioida.

Asemanseutujen ja matkakeskusten tulee olla käyttäjäystävällisiä, helposti saavutettavia, esteettömiä ja turvallisia. Palvelutason tulee olla riittävä liikenteen solmukohtissa. Liikennemuodosta toiseen vaihtamisen tulee olla helppoa ja opastuksen selkeää. Erityisesti hyvät pyöräily-yhteydet asemalle nyt ja uuden matkakeskuksen myötä ovat ensiarvoisen tärkeitä kaupunkitiloja suunniteltaessa.

Liityntäliikenteen osalta tulee kiinnittää huomiota riittävään liityntäpaikoituksen määrään henkilöautoille ja polkupyörille sekä sujuviin vaihtomahdollisuuksiin. Liityntäpysäköinti tulee olla turvallista ja sekä autot että polkupyörät tulee suojata ilkeiltä. Polkupyöräilyn edistäminen tarjoamalla sateelta suojattuja ja lämpimiä parkkitiloja runkolukituksella sekä huoltopisteitä tukevat kestävästä liikkumisesta.

Nyt nähtävillä olevassa kaavassa ei ole osoitettu liityntäliikenteelle (autoille tai polkupyörille) pysäköintipaikkoja, vaan niiden on suunniteltu toteutuvan tulevan Matkakeskushankkeen yhteydessä lähemmäs Aninkaistensillan aluetta. VR huomauttaa, että nykyisen aseman säilyessä matkustaja-asemana vielä pitkään, tulee kaava-alueen ulkopuolelle sijoittuvien liityntäpysäköintipaikkojen säilyminen turvata. Lisäksi tulee varmistaa, että asemakaavan toteutuksen myötä poistuvia liityntäpysäköintipaikkoja korvaamaan saadaan toteutettua lähialueelle riittävä määrä pysäköintipaikkoja mm. väliaikaisin järjestelyin siihen asti, kunnes uutta matkakeskusta palvelevat liityntäpysäköintijärjestelyt (mm. Logoparkki) ovat käyttöön otettavissa. Uuden matkakeskuksen liityntäliikenteen palvelukokonaisuus tulee suunnitella ja toteuttaa huolella samanaikaisesti rata-alueen muutosten kanssa.

Asemakaavaan Asemanaukioksi nimetty katuaukio, johon Humalistsonsiltakin päättyy, on merkittävä osa matkustajia tällä hetkellä palvelevaa rautatieasemakokonaisuutta. Asemanaukion yksityiskohtaisempi suunnittelu tulee linkittää tiiviisti kaava-alueen ulkopuolelle jäävän rautatieaseman edustan asemanaukion kanssa. Erityisesti esteettömyys- ja muut palvelutasoseikat ovat tärkeitä aluetta suunniteltaessa.

#### **Kaavoituksen vastine:**

MAL-sopimuksen ja siihen liittyvän rahoituksen kautta Turun kaupungin liityntäliikennepysäköintipaikat toteutuvat asteittain eri hankekokonaisuuksien yhteydessä. Ratapihankadun varren uusi parkkilaitos sekä mahdollisesti lisäksi Matkakeskuksen parkkilaitokset muodostavat tulevaisuuden liityntäliikennepaikoituskokonaisuutta.

Liityntäliikenteen pysäköintikysyntää siirtyy Aninkaistensillan päähän junalaitureiden siirryessä Aninkaistensillan päähän lähivuosina ratapihan kehittämissuunnitelmien mukaisesti.

Ennen näiden laitosten rakentamista palvelevat maantasopysäköintipaikat ratapiha-alueen laidoilla.

Asemanaukion yksityiskohtaisempi suunnittelu kaava-alueen osalta toteutetaan raitiotie- ja katusuunnittelun yhteydessä.

#### **10.4 Turun VAK-ratapiha**

VR kiinnittää myös erityishuomiota Turun VAK-ratapihaan, jonka osalta ratapihan siirtyminen Muhkuriin on ollut Väyläviraston esittämistä vaihtoehtoista yksi mahdollisuus. VAK-ratapihan siirrosta ei kuitenkaan ole tehty vielä päätöksiä, joten sen siirtyminen pois kaava-alueelta on jäämässä vasta varaukseksi tulevaisuuden tarpeita varten.

Siihen asti, kunnes mahdollinen siirto toteutuisi, VAK-ratapihan toiminnan jatkumisen edellytykset on siis turvattava nykyisessä sijainnissaan mm. kaavamääräyksillä sekä muilla rakentamista koskevilla turvallisuusvaatimuksilla. Kaavatyön aikana ja sitä ennen alueelta on laadittu useita turvallisuusselvityksiä ja riskienarviointeja. Lisäksi Turun ratapiha on ollut pilottihankkeena valtakunnallisessa KERTTU-projektissa. Projektin loppuraportissa todetaan, että ”alueilla, joissa suuronnettomuuden toteutumisen todennäköisyys on pieni, voidaan KERTTU-hankkeen suositusten ja linjausten mukaisesti kaavoittaa myös haavoittuvia toimintoja”. Riskienarvioinneissa alueella on olemassa suuronnettomuusvaara, mutta sen todennäköisyys on erittäin pieni. Uudemmissa laskelmissa kaikki onnettomuusskenaariot kuuluivat todennäköisyysluokkaan pieni. Tämän perusteella alueen on todettu soveltuvan sille esitettyyn käyttötarkoitukseen, kunhan rakentamisessa huomioidaan tarvittavat riskienhallintatoimenpiteet. Asemakaavaan on lisätty määräyksiä, joilla pyritään vähentämään mahdollisen onnettomuuden aiheuttamia vahinkoja. VR:n näkemyksen mukaan laaditut selvitykset ja asetetut määräykset ovat riittävät VAK-ratapihan toiminnan säilyvyyden ja riskienhallinnan turvaamiseksi.

#### **Kaavoituksen vastine:**

Asemakaavaan määräyksillä pyritään vähentämään mahdollisen onnettomuuden aiheuttamia vahinkoja tilanteessa, jossa VAK-ratapiha ei ole vielä siirtynyt etämmälle keskustatoiminnoista.

## 11 Väylävirasto (27.11.2020)

Väylävirasto on tutustunut asemakaavan muutosehdotukseen ja antaa lausuntonsa rautateiden näkökulmasta.

### 11.1 Turun ratapihan ratasuunnitelma ja asemakaavan edellyttämät muutokset ratapihalla

Väylävirastossa on parhaillaan laadittavana Turun ratapihan ja Turku – Kupittaa kaksoisraiteen ratasuunnitelma, joka on osa Helsingin ja Turun välisen nopean ratayhteyden suunnittelua. Ratasuunnitelmassa suunnitellaan Turku – Kupittaa kaksoisraide sekä Turun ratapihan raiteisto sisältäen uudet matkustajalaiturit, autojunalastauslaiturin ja vaarallisten aineiden kuljetusten raiteet. Ratasuunnitelmassa suunnitellaan myös Turun ratapihan elämyskeskushankkeen edellyttämät muutokset ratapihan raiteistoon ja toimintoihin. Ratasuunnitelmassa ja asemakaavassa osoitettavat ratkaisut ja tilavaraukset tulee yhteen sovittaa keskenään, sillä ratasuunnitelmaa ei voida hyväksyä vastoin asemakaavaa (ratalaki 10 §).

Asemakaavan muutosehdotuksessa on osoitettu radan läheisyyteen uusia asuin-, liike- ja toimistorakennusten (AL-2), liike- ja toimistorakennusten (K-1) sekä liike- ja toimistorakennusten sekä majoitusta, kulttuuri-, viihde- ja urheilutoimintoja palvelevien rakennusten (KYU-1) korttelialueita. Kaavaehdotuksessa voimassa olevan asemakaavan mukaista rautatiealuetta on kavennettu ratapihan molemmilla puolilla ja osoitettu osaksi edellä mainittuja uusia korttelialueita (AL-2, KYU-1 ja K-1). Osa näistä korttelialueiksi osoitetuista alueista on Väyläviraston hallinnassa. Kaavaehdotuksessa osoitettujen korttelialueiden puolelle sijoittuu nykytilanteessa Väyläviraston omistuksessa olevia raiteita, sähköratarakenteita, laitureita, kaapelireittejä yms. ratarakenteita. Lisäksi VR-Yhtymä Oy:n alueella sijaitsee radanpidolle välttämättömiä toimintoja. Asemakaavan toteuttaminen edellyttää muutoksia nykyisiin ratarakenteisiin ja alueella sijaitsevien toimintojen siirtämistä uuteen sijaintiin.

Asemakaavan muutosehdotuksessa rautatiealueen laajuus on pääosin osoitettu valmiilla olevan ratasuunnitelman mukaisesti. Kuitenkin K-1- ja AL-2 -korttelialueiden lounaisosien tuntumassa sekä KYU-1 -korttelialueen osalta Humalistsillan kohdalla kaavassa osoitettu rautatiealueen laajuus ei mahdollista ratasuunnitelmassa suunniteltujen raiteistomuutosten ja aluetarpeiden toteuttamista. Näiltä osin rautatiealueen ja korttelialueiden rajoja on vielä tarpeen kaavassa tarkastaa ratasuunnitelmassa osoitetun mukaisiksi. Väylävirasto toimittaa näiltä osin rautatiealueeksi tarvittavien alueiden rajaukset kaavoitukselle tiedoksi.

Väylävirasto on neuvotellut Turun kaupungin ja VR-Yhtymä Oy:n kanssa edellä mainituista elämyskeskushankkeen toteuttamisen edellyttämistä raiteistomuutoksista Turun ratapihalla. Ennen asemakaavan hyväksymistä on näiden muutosten sisällöstä, toteutusvastuista, rakentamisesta, rakenteiden omistuksista ja kustannusjaoista sovittava Turun kaupungin, VR-Yhtymä Oy:n, ja Väyläviraston kesken aiesopimuksella. Ilman aiesopimusta Väylävirasto ei voi rakennuttaa raiteistoa, jolla korvataan kaavaehdotuksen mukaisilla AL-2- ja KYU-1 -korttelialueilla nykytilanteessa sijaitseva raiteisto. Näin ollen aiesopimus tulee olla kaikkien osapuolen osalta allekirjoitettuna ennen asemakaavan hyväksymistä.

#### **Kaavoituksen vastine:**

Ratapihan mitoitusta on tarkistettu eri intressitahojen kanssa Väyläviraston ratasuunnittelun yhteydessä sekä ratapiha-alueen pohjois- että etelälaidalta.

Mm. pohjoispuoleinen raide voidaan säilyttää paikallaan, koska elämyskeskuksen korttelialue (KYU 1/RKY) on vetäytynyt ko. kohdalta pohjoiseen päin.

Väyläviraston kanssa on neuvoteltu rajoista kaavaehdotuksen laadinnan yhteydessä useaan otteeseen ja neuvotteluja jatketaan edelleen. Ennen asemakaavan hyväksymistä ratapiha-alueen toiminnoille aiheutuvien muutosten sisällöstä, toteutusvastausta, rakentamisesta, rakenteiden omistuksista ja kustannusjaoista sovitaan Turun kaupungin, VR-Yhtymä Oy:n, ja Väyläviraston kesken aiesopimuksella.

## 11.2 Radan läheisyyteen rakentaminen

Asemakaavaehdotuksessa AL-2-, K-1- ja KYU-1 -korttelialueille osoitettu uudisrakentaminen sijoittuu paikoin hyvin lähelle nykyistä rataa ja sen rakenteita. Rautatien läheisyyteen osoitettujen uusien korttelialueiden rakentamisesta ei saa aiheutua turvallisuusrisiä, haittaa radan stabiliteetille taikka muuta haittaa radanpidolle tai junaliikenteelle. Lähellä radan läheisyyteen sijoitettavien rakennusten tulee olla sekä rakennettavissa että kunnossapidettävissä täysin korttelialueen puolelta ja lisäksi on huomioitava sähköradan aiheuttamat rajoitteet rakennusten rakentamiseen, käyttöön sekä kunnossapitoon. Kaikki rautatiealueelta tehtävät rakennusten rakentamisen ja elinkaaren aikaiset toimenpiteet ovat mahdollisia vain Väyläviraston kanssa tehtävän sopimuksen perusteella (ratalaki 36 §). Väylävirasto huomauttaa, että erityisesti K-1 -korttelialueen rakennusten sijoittumista tulee arvioida jatkosuunnittelussa rakennettavuuden ja kunnossapidettävyyden kannalta.

### Radan stabiliteetti ja kuivatus

Radan läheisyyteen rakennettaessa tulee huomioida ratalain (2.2.2007/110) 37 §:n mukainen rautatien suoja-alue sekä 39 §:n mukaiset toimenpiderajoitukset. Ratalain 37 §:n mukainen rautatien suoja-alue ulottuu 30 metrin etäisyydelle reunimmaisen raiteen keskilinjasta. Suoja-aluetta koskettaa ratalain 39 §:n mukaiset toimenpiderajoitukset, joiden mukaan em. alueilla ei saa muuttaa maanpinnan muotoa eikä tehdä ojitusta tai muuta kaivutyötä siten, että muutoksesta voi aiheutua vaaraa tie- tai rautatieliikenteen turvallisuudelle taikka haittaa radanpidolle. Radan läheisten alueiden rakentamisen sisältäessä radan stabiliteettiin vaikuttavia massojen siirtoja (kaivamista, pengertämistä) tai maaperän kuivatusta, tulee niistä tehdä jatkosuunnittelun yhteydessä riittävät, pohjatutkimuksiin perustuvat, selvitykset radan rakenteiden paikallaan pysymisen varmistamiseksi. Radan stabiliteetti on tällöin huomioitava rakennusten suunnittelussa Väyläviraston geoteknisten ohjeiden mukaisesti.

### Sähkörata

Kaikessa radan läheisyyteen sijoittuvassa rakentamisessa on huomioitava sähköradan turvallisuusetäisyydet ja niiden aiheuttamat rajoitukset rakennusten rakentamiseen, kunnossapitoon ja käyttöön. Sähköradan rakenteissa kulkee hengenvaarallinen 25 000 V jännite. Sivullisten tulee pysytellä kaikissa olosuhteissa vähintään 2 metrin etäisyydellä jännitteisistä osista (myös sähköratapylväässä sijaitsevasta paluujohtimesta) ja työkohteiden on pysyteltävä vähintään 3 metrin etäisyydellä jännitteisistä osista.

Korttelialueiden jatkosuunnittelussa on huomioitava sähköradan aiheuttamat rajoitteet uudisrakennusten rakentamiseen, kunnossapitoon ja käyttöön sekä tiedostettava, että lähelle rataa sijoittuva rakentaminen tulee tapahtumaan täysin rautatieliikenteen ehdoilla. Sähköradan osalta on noudatettava seuraavia ohjeita: Sähkörataohjeet (Liikenneviraston ohjeita 7/2016) [https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lo\\_2016-07\\_sahkorataohjeet\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lo_2016-07_sahkorataohjeet_web.pdf), Ratatekniset ohjeet osa 5 Sähköistetty rata (Liikenneviraston ohjeita

23/2018) [https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lo\\_2018-23\\_rato5\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lo_2018-23_rato5_web.pdf) ja Rautatiealueelle tulevien kiinteiden laitteiden ja rakenteiden maadoitussuunnittelu (Liikenneviraston ohjeita 3/2010) [https://julkaisut.vayla.fi/pdf3/lo\\_2010-13\\_rautatiealueelle\\_tulevien\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf3/lo_2010-13_rautatiealueelle_tulevien_web.pdf).

#### **Kaavoituksen vastine:**

Radan stabiliteetti huomioidaan ratapiha-alueen viereisten kortteleiden rakennusten suunnittelussa Väyläviraston geoteknisten ohjeiden mukaisesti.

Korttelialueiden jatkosuunnittelussa huomioidaan sähköradan aiheuttamat rajoitteet uudisrakennusten rakentamiseen, kunnossapitoon ja käyttöön ja tiedostetaan, että lähelle rataa sijoittuva rakentaminen tulee tapahtumaan täysin rautatieliikenteen ehdoilla.

Kaavaan on lisätty määräys:

*”Radan päälle tai läheisyyteen rakentamisesta ei saa aiheutua turvallisuusriskiä, haittaa radan stabiliteetille tai muuta haittaa rautatielle tai junaliikenteelle. Rakennuslupahakemuksen yhteydessä tulee esittää rautatiealuetta hallinnoivan tahon hyväksyntä edellä mainittujen asioiden huomioimisesta.”*

### **11.3 Rautatiealueen päälle rakentaminen**

Asemakaavaehdotuksessa on osoitettu uusi radan ylittävä Humalistonsilta (y-7.2 m) sekä rautatiealueelle toteutettava viereisiin korttelialueisiin liittyvä uloke (u-2). Kaavaehdotuksessa osoitetun ulokkeen merkintä tulee tarkistaa tasalevyiseksi ja ulottumaan maksimissaan kahden metrin etäisyydelle LR-alueen rajasta. Radan päälle sijoittuvan uuden sillan ja rautatiealueelle sijoittuvan ulokkeen jatkosuunnittelussa ja toteutuksessa tulee huomioida radasta kyseisille rakenteille aiheutuvat erityisvaatimukset. Sillan sijoittamisesta rautatiealueelle tulee sopia Väyläviraston kanssa siltasopimuksella ja myös rautatiealueelle sijoittuvasta ulokkeesta tulee laatia Väyläviraston kanssa käyttöoikeussopimus.

#### **Kaavoituksen vastine:**

Ratapihan päälle ulottuvan ulokkeen merkintä poistetaan. Radan päälle sijoittuvan uuden sillan ja rautatiealueelle sijoittuvan ulokkeen jatkosuunnittelussa ja toteutuksessa huomioidaan radasta kyseisille rakenteille aiheutuvat erityisvaatimukset. Sillan sijoittamisesta rautatiealueelle sovitaan Väyläviraston kanssa siltasopimuksella ja myös rautatiealueelle sijoittuvasta ulokkeesta laaditaan Väyläviraston kanssa käyttöoikeussopimus.

### **11.4 Turun ratapihan asetinlaite ja kaapelireitit**

Suunnittelualueelle sijoittuu Turun ratapihan asetinlaite ratapihalle kulkevina kaapelireitteineen. Asemakaavatyön yhteydessä on selvitetty nykyisten kaapelireittien sijainnit maastossa. Asemakaavaehdotuksessa asetinlaite on osoitettu ohjk -merkinnällä (Sijainniltaan ohjeellinen ratapihan ohjauskeskus. Merkintä on voimassa niin kauan kuin ohjauskeskus toimii alueella) ja asetinlaitteen kaapelireitit maanalaista johtoa tarkoittavalla merkinnällä (Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa. Merkintä on voimassa niin kauan kuin ratapihan ohjauskeskus toimii alueella. p=puhelin+muu tietoliikenne). Väylävirasto huomauttaa, että asemakaavakartalta puuttuu osa asetinlaitteen kaapelireiteistä. Asemakaavakartalla tulee osoittaa kaikki tämän lausunnon liitteessä 1 esitetyt kaapelireitit, siltä osin kuin ne sijoittuvat korttelialueiden puolelle. Kaapelireittien turvaamisesta / siirtämisestä on sovittava alueen jatkosuunnittelun yhteydessä.

**Kaavoituksen vastine:**

Asetinlaitteesta säilyvälle ratapihalle johtava kaapelireitti on osoitettu kaavakartalla omalla johtoaluemerkinnällään, mutta muiden korttelialueiden alle jäävien kaapelireittien osalta asemakaavan yleismääräyksiä on täydennetty seuraavasti: Alueella sijaitsee mm. Väyläviraston asetinlaitteen kaapelireittejä. Johdon siirtämisestä on sovittava johdon omistajan ja niitä hallinnoivan viranomaisen kanssa.

**11.5 Rautatiealueen aitaaminen**

Asemakaavan muutosehdotukseen on sisällytetty määräykset koskien AL-2- ja KYU-1-korttelialueiden rautatien puoleisten rajojen aitaamisesta luvattoman radalla liikkumisen estämiseksi. Vastaava määräys on tarpeen lisätä koskemaan myös rautatiehen rajoittuvaa K-1-korttelialuetta.

**Kaavoituksen vastine:**

Määräys aitaamisesta luvattoman radalla liikkumisen estämiseksi lisätään koskemaan myös rautatiehen rajoittuvaa K-1-korttelialuetta.

**11.6 Hulevedet**

Asemakaavaehdotuksessa osoitettujen uusien korttelialueiden toteuttamisen myötä alueella muodostuvat hulevedet tulevat nykytilanteesta lisääntymään. Lisääntyvistä hulevesistä ei saa aiheutua haittaa radan rakenteiden kuivatukselle. Asemakaavatyön yhteydessä on laadittu hulevesiselvitys, jossa on esitetty maanalaisen hulevesien viivytysjärjestelmän toteuttamista korttelialueille lisääntyvien hulevesien hallitsemiseksi.

Selvityksessä on esitetty viivytysjärjestelmän ylivuotovesien johtamista radan alueelle.

Väylävirasto huomauttaa, että rautatiealueen ulkopuolella muodostuvat hulevedet tulee käsitellä kokonaisuudessaan rata-alueen ulkopuolisilla alueilla eikä Väylävirasto tule sallimaan niiden johtamista rautatiealueelle.

**Kaavoituksen vastine:**

Rautatiealueen ulkopuolella muodostuvat hulevedet tullaan käsittelemään kokonaisuudessaan rautatiealueen ulkopuolisilla alueilla.

**11.7 Raideliikenteen melu, runkomelu ja tärinä**

Väylävirasto edellyttää, että kaavoitettaessa alueita radan läheisyydessä on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat melu-, runkomelu- ja tärinähaitat. Melun- ja tärinäntorjunnassa tulee kiinnittää erityistä huomiota haittojen ennaltaehkäisyyn toimintojen sijoitusratkaisuista päätettäessä. Väylävirasto pitää hyvänä, että kaavatyön yhteydessä on laadittu selvitykset melun ja tärinän leviämisestä ja osoitettu niiden pohjalta tarvittavia kaavamääräyksiä haittojen torjumiseksi.

Väylävirasto huomauttaa, että asemakaavaehdotuksessa AL-2-korttelialueelle sijoittuvan ratapihaa lähimmän asuinkerrostalon rakennusalan (XVIII) osalta rakennusten julkisivujen ääneneristävyysvaatimus (28 dBA) poikkeaa meluselvityksessä edellytetystä ääneneristävyysvaatimuksesta. Rakennusten ääneneristävyysvaatimukset tulee asemakaavaan vielä tarkistaa laaditun meluselvityksen mukaisiksi.

Kaikkien radan läheisyyteen toteutettavien rakennusten jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota rautatieliikenteestä aiheutuvien värinähaittojen ennaltaehkäisemiseen.

Väylävirasto muistuttaa, että melun- ja värinäntorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnittelemista toimenpiteistä melun- ja värinäntorjuntatarve syntyy. Näin ollen Väylävirasto ei osallistu uuden maankäytön johdosta aiheutuviin mahdollisiin melun- ja värinäntorjunnan kustannuksiin.

#### **Kaavoituksen vastine:**

Asemakaavan korttelialueilla rakennusten ääneneristävyyksivaatimukset sekä värinävaikutusten huomioiminen tarkistetaan laadittujen selvitysten mukaisesti.

### **11.8 VAK-ratapiha**

Turun ratapiha on Liikenne- ja viestintävirasto Traficom nimeämä vaarallisten aineiden kuljetusten ratapiha. Suomen elinkeinoelämä tarvitsee toimiakseen vaarallisiksi aineiksi luokiteltavia nesteitä ja kaasuja, joita kuljetetaan merkittäviä määriä rautateitse. Näille rautateitse tapahtuville vaarallisten aineiden kuljetuksille ei ole näköpiirissä vaihtoehtoisia ratkaisuja eikä täten VAK-ratapihojen tarvekaan ole poistumassa tulevaisuudessa. Turun ratapihan lähteisten alueiden jatkosuunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä tulee kaikissa vaiheissa huomioida VAK-ratapihasta alueille aiheutuvat vaarateki- jät.

Väylävirastolla ei ole muuta huomautettavaa kaavahankkeesta. Maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus.

#### **Kaavoituksen vastine:**

Asemakaavaan määräyksillä pyritään vähentämään mahdollisen onnettomuuden aiheuttamia vahinkoja tilanteessa, jossa VAK-ratapiha ei ole vielä siirtynyt etäämmälle keskustatoiminnoista. Vaaditut selvitykset ja asetetut määräykset ovat riittävät VAK-ratapihan toiminnan säilyvyyden ja riskienhallinnan turvaamiseksi.

Kaavatyön aikana ja sitä ennen alueelta on laadittu useita turvallisuusselvityksiä ja riskienarviointeja. Lisäksi Turun ratapiha on ollut pilottihankkeena valtakunnallisessa KERTTU-projektissa. Projektin loppuraportissa todetaan, että ”alueilla, joissa suuronnettomuuden toteutumisen todennäköisyys on pieni, voidaan KERTTU-hankkeen suosituksen ja linjausten mukaisesti kaavoittaa myös haavoittuvia toimintoja”. Riskienarvioinneissa alueella on olemassa suuronnettomuusvaara, mutta sen todennäköisyys on erittäin pieni. Uudemmissa laskelmissa kaikki onnettomuusskenaariot kuuluivat todennäköisyysluokkaan pieni. Tämän perusteella alueen on todettu soveltuvan sille esitettyyn käyttötarkoitukseen, kunhan rakentamisessa huomioidaan tarvittavat riskienhallintatoimenpiteet. Asemakaavaan on lisätty määräyksiä, joilla pyritään vähentämään mahdollisen onnettomuuden aiheuttamia vahinkoja.

## **6 Kaavaehdotuksen nähtävillä olo (MRL 65 §)**

Turku ratapiha -asemakaavaehdotus (päivätty 28.8.2020) oli nähtävillä 21.9.-20.10.2020, jolloin osallisilla oli mahdollisuus antaa muistutuksia.



## 6.1 Yleistä muistutuksista

Asemakaavaehdotuksesta tehtiin 6 muistutusta.

## 6.2 Muistutukset

### **Muistutus 1, Resiinaraitin varrella asuva yksityishenkilö (13.10.2020)**

Muistutuksen esittäjää huolestuttaa se, että lisääkö Resiinaraitin autohallin taakse nykyisen ratapihan alueelle rakennettavat asuintalot pienen asuntokadun liikennettä.

Toinen muistutuksen esittäjää huolestuttava seikka on huiman korkeat asuintalot, jotka havainnekuvissa näyttävät valtavilta ja epäsuhtaisilta. Muistutuksen esittäjä kysyykin, onko näin korkea rakentaminen tarpeen ja esittää, että Ratapiha-alueelle voisi ehkä sallia Puutarhakatu 11-13:ssa sijaitsevien korkuiset talot ja Köydenpunojankadun varteen 6-8 -kerroksiset.

Muistutuksen esittäjä pitää ”elämyseskus” -sanaa liioiteltuna eikä myöskään pidä koko rakennelmasuunnitelmastakaan.

#### **Kaavoituksen vastine:**

Liikenne tulee lisääntymään Resiinaraitilla enintään 1500 autolla vuorokaudessa, mutta katutilan mitoitus mahdollistaa tuleviin asuintaloihin ohjautuvan liikenteen.

Asuintalojen korkeutta tullaan muuttamaan matalammaksi AL-2-korttelialueella kaavaehdotuksen tarkistuksen yhteydessä, koska rakennusoikeudet tulevat jakautumaan aiemmasta viitesuunnitelmasta poikkeavalla tavalla. Asuinkerrostaloja tulee yksi enemmän, mutta kerrostalot toteutetaan matalampina yksikköinä. Asuinkorttelin rakennusoikeus pysyy samana, kun taas KYU-1/RKY-korttelin rakennusoikeus pienenee.

Ratapiha-alueiden uudelleenjärjestelyistä on hyviä kokemuksia eri puolilta Suomea. Ratapihojen säilytysalueet siirtyvät keskustojen ulkopuolelle ja junaliikenteen teknologia modernisoituu. Käytöstä poistuvia ratapiha-alueita voidaan muuttaa keskustojen tiivistämisen ydinalueiksi, jolloin radan estevaikutukset pienenevät radan molemmin puolin ja uusia asukkaita ja toimintoja saadaan elävöittämään keskustaa.

### **Muistutus 2, Läntisellä Pitkälläkadulla asuva yksityishenkilö (16.10.2020)**

Muistutuksen esittäjä pitää Ratapihankadun varrella on suunniteltuja toimistorakennuksia liian korkeina. Suunnitellut korkeat rakennukset peittäisivät näkymät Läntinen Pitkätu 27:stä avautuvat näkymät rata-alueelle ja Juhannuskukkulalle. Logomon suunnaltaakin katsottuna korkeat rakennukset peittävät näkymät kaupungille päin. Muistuttaja toteaa, että ihmisten on hyvä nähdä luontoa ikkunoistaan, että voimme paremmin ja esittää, että Ratapihan kadun varrella olevien matalampien rakennusten korkeuden pitäisi riittää myös uusille rakennuksille.

#### **Kaavoituksen vastine:**

Kaavan tavoitteena on muuttaa käytöstä poistuva ratapiha-alue keskustan tiivistämisen ydinalueeksi, jolloin radan estevaikutus pienenee radan molemmin puolin ja uusia asukkaita ja toimintoja saadaan elävöittämään keskustaa. Asemanseudun ja Matkakeskuksen alueet ovat tulevaisuuden kaupunkikehittämisen alueita, jolloin täydentävää rakentamista on odotettavissa ratatoiminnoilta vapautuville alueille. Kaava-alue on osoitettu yleiskaavassa keskustatoimintojen alueeksi.

Ratapihankadun varren K-1-korttelialueen julkisivumääräyksiä on tarkistettu massoitte-  
lun ja materiaalien osalta, millä pyritään uuden korttelialueen korkeatasoiseen toteutumi-  
seen.

### **Muistutus 3, Juhannuskadulla sijaitsevan kiinteistön isännöitsijä (19.10.2020)**

Muistutuksen esittäjä huomauttaa, että hankkeen vaikutusalueen pysäköintiin tulee koh-  
distumaan jatkossa entistä enemmän paineita. Saadun tiedon mukaan tapahtumiin osal-  
listuville tulee autopaikkoja olemaan 40-70 % tarpeesta riippuen tilaisuudesta.

Koska elämyskeskus tulee tarjoamaan tilaisuuksia, jotka koskettavat koko maakunnan  
asukkaita, niin tilaisuuksiin tullaan pääsääntöisesti omalla autolla ja joukkoliikenne ei  
pysty hoitamaan tällaista asiaa. Jo nykyisellään kaikki Pohjolan alueen pienet kadut ovat  
täynnä tapahtumiin tulevien ihmisten pysäköityjä autoja ja estävät tehokkaasti asukas-  
pysäköinnin.

Tämän johdosta kaavoituksessa sekä hankkeen toteutuksessa tulee huolehtia riittävästä  
pysäköintialueista, jotka tulee sijoittaa elämyskeskuksen yhteyteen.

#### **Kaavoituksen vastine:**

Pysäköintimitoituksen pohjana on kaava-alueen sijainti ydinkeskustan kävelyvyöhyk-  
keellä (Mitoitusohje autopaikkojen ja pyöräpysäköintipaikkojen laskemiseen kaavoituk-  
sessa, kh 8.2.2021) sekä ennakoitu kulkutapajakauma, joiden tavoitteena on julkisen  
liikenteen, pyöräilyn ja jalankulun entistä tehokkaampi hyödyntäminen.

Liikenneselvityksen mukaan keskiarvopäivänä, kun areenalla ei ole tapahtumaa, hank-  
keen pysäköintipaikat riittävät. Esimerkiksi iltaruuhkan loppuvaiheessa vapaana on noin  
340 autopaikkaa.

Pysäköintimitoitusta ei ole määritelty areenan maksimikäyttötilanteen mukaisesti. Suuret  
yleisötapahtumat saattavat aiheuttaa väliaikaisia pysäköintipiikkejä lähialueilla. Pysä-  
köintipaikkojen tarjoaminen korttelialueella kaikille yksityisautolla tapahtumiin saapuville  
ei ole tilan vuoksi mahdollista. Suurimman osan ajasta tyhjänä olevien pysäköintitilojen  
rakentaminen ei myöskään ole ympäristön ja talouden kannalta järkevää.

Tapahtumien (5500-8000 henkilöä) aikana 60-80 % autoista eli noin 500-1300 autoa tu-  
lee pysäköidä tapahtuma-alueen ulkopuolelle. Areenan käyttö on ajoittaista ja suuret  
yleisötapahtumat painottuvat ilta-aikaan, jolloin tapahtumissa kävijät voivat hyödyntää  
lähialueiden pysäköintilaitoksia. Pysäköintipaikkoja tarjoavat esimerkiksi Louhi ja Tori-  
parkki sekä suunnitelmissa oleva Logomon pysäköintitalo. Näiden yhteenlaskettu kapa-  
siteetti on noin 1600 autopaikkaa. Tapahtumissa kävijöiden käytössä on lisäksi muita  
keskustan parkkihalleja.

### **Muistutus 4, Juhannuskadulla sijaitsevan kiinteistön isännöitsijä (13.10.2020)**

Muistutuksen esittäjä pitää kaavaehdotusta monilta osin perusteltuna ja hyvänä. Siinä  
on kuitenkin kaksi asiaa, jotka muistutuksen esittäjän mielestä tulisi muuttaa: 1. Liiken-  
neratkaisut ja pysäköintialueet sekä 2. Köydenpunojankadun varrella olevat asuintalot

## 1 Liikennetkaisu ja pysäköintialueet

Liikennetkaisuja ja pysäköintialueita esiteltiin yleisötilaisuudessa 1.10.2020 mm. siten, että alueelle tullaan pääosin jalan, pyörällä ja joukkoliikenteen välityksellä. Autopaikkoja on alueella suhteellisen vähän – tilaisuudesta riippuen 40 – 70 % tarpeesta. Viitattiin lyhyesti Logomon parkkitaloon sekä Louhen ja Kauppatorin parkkitaloihin. Suunnitelma ei ota riittävästi huomioon lapsiperheitä, vanhuksia ja liikuntarajoitteisia eikä niitä kokemuksia, mitä todellisuudessa on saatu jo Logomon yhteydessä. Saatujen kokemusten pohjalta on selvää, että isoihin tapahtumiin tullaan henkilöautoilla erityisesti kauempaa Turusta sekä Naantalista pikatien suunnalta Raisiosta, Naantalista, Udestakaupungista, Laitilasta ja ympäröivistä maalaiskunnista. Tämä edellyttää muun ohella Köydenpunojankadun leventämistä erityisesti Pietari Valdin kadun risteyksestä Satakunnantien suuntaan. Lisäksi on otettava huomioon kevyen liikenteen väylät. Köydenpunojankadun leveyden tulee olla vähintään yhtä suuri, kuin se on nykyisellään länsipäässä. Merkityksellistä on vielä sekin, että suunnitelmassa esitetyt bussien ja taxien matkustajien saattoalueet vaativat oman tilansa. Köydenpunojankadun pohjoispuolella on suojeltu Juhanuspuisto, joten laajennuksen tulee tapahtua kaupungin keskustan suuntaan.

Kun pysäköintialueita on liian vähän tai ne ovat liian kaukaisia, tämä merkitsee sitä, että autot pysäköidään muun ohella Pohjolan puutaloalueen kapeille kaduille. Näin on tapahtunut jo nyt Logomossa järjestettyjen tapahtumien yhteydessä. Kun otetaan huomioon Areenan, Elämyskeskuksen, Logomon, Veturitallin ja alueen muiden toimintojen yhteisvaikutus, tilanne muuttuu kestävämmäksi.

Edeltä ilmenevin perustein esitämme, että Köydenpunojankatua levennetään sekä Areenan, Elämyskeskuksen, Logomon ja Veturitallin yhteyteen varataan riittävät pysäköintialueet. Näiden luonnollinen, eri toimintojen kannalta tarkoituksenmukainen paikka on suunniteltujen asuinrakennusten kohdalla.

### **Kaavoituksen vastine:**

Liikenneselvityksen mukaan keskiarvopäivänä, kun areenalla ei ole tapahtumaa, hankkeen pysäköintipaikat riittävät. Esimerkiksi iltaruuhkan loppuvaiheessa vapaana on noin 340 autopaikkaa.

Tapahtumien (5500-8000 henkilöä) aikana 60-80 % autoista eli noin 500-1300 autoa tulee pysäköidä tapahtuma-alueen ulkopuolelle. Areenan käyttö on ajoittaista ja suuret yleisötapahtumat painottuvat ilta-aikaan, jolloin tapahtumissa kävijät voivat hyödyntää lähialueiden pysäköintilaitoksia. Pysäköintipaikkoja tarjoavat esimerkiksi Louhi ja Toriparkki sekä suunnitelmassa oleva Logomon pysäköintitalo. Näiden yhteenlaskettu kapasiteetti on noin 1600 autopaikkaa. Tapahtumissa kävijöiden käytössä on lisäksi muita keskustan parkkihalleja.

## 2 Köydenpunojankadun varrella olevat asuintalot

Hankkeen tavoitteena on ensisijaisesti kulttuuri- ja elämyskeskus sekä keskustan ja Pohjolan kaupunginosien yhdistäminen. Suunniteltujen asuintalojen rakentaminen vaarantaa tämän tavoitteen. Kulttuuri- ja elämyskeskus, Logomo, Veturitalli ja muut toiminnot joutuvat liian ahtaaseen paikkaan ja poikkeuksellisen korkeat tornitalot erottavat tavoitteen vastaisesti kaupunginosat toisistaan. Turun ja turkulaisten kannalta on tärkeää, että alueelle syntyy toimiva kokonaisuus siten, että eri toiminnot tukevat toisiaan ja että niihin on niin helppo päästä, kuin se on kaupungin keskustaolosuhteissa mahdollista. Maanomistajan kohtuulliset edut on mahdollista toteuttaa kaavaehdotuksen lounaiskulman asuinrakennuksilla (rakennusoikeus poikkeuksellisen suuri), jo vahvistettujen kaa-

vojen ja tulevaisuuden kaavojen (esim. Matkakeskus) mukaisella rakentamisella. Asuinrakentamisen osalta on lisäksi otettava huomioon ne mahdollisuudet, joita Pukkilan kaavaratkaisulla on saavutettavissa.

Kaava-alueen toimivuuden kannalta on merkityksellistä myös se, että Humalistsillalta on tarpeeksi laajat reitit alueen eri kohteisiin ja Köydenpunojankadun kaupungin keskustan puoleiseen reunaan, josta suojatie johtaa yli kadun Pohjolan kaupunginosaan. Edeltä ilmenevin perustein ja ottaen huomioon myös 1 – kohdassa mainitut näkökohdat esitämme, että kaavaehdotuksesta poistetaan Köydenpunojankadun varrelle suunnitellut asuintalot ja niiden tilalle toteutetaan pysäköintiratkaisut. Tornitalot ovat joka tapauksessa ympäristöön sopimattomia. Pietari Valdin kadun risteyksestä länteen olevien kerrostalojen korkeus on 4 kerrosta, Fabriikin korkeus on 8 kerrosta ja Ratapihankadun varrelle suunnitellun rakennuksen korkeus on 6 kerrosta. Kun lisäksi otetaan huomioon Veturitali, Logomo, alueen historia ja alueen eri toiminnot, niin asuinrakennusten korkeus – mikäli niitä yleensä rakennetaan – voisi olla enimmillään 4 - 6 kerrosta.

Turkuseura – Åbosamfundet ry:n kannanotossa 14.3.2018 todetaan muun ohella, että Köydenpunojankadun varrelle suunnitellut viiden uuden kerrostalon rakennusosalat eivät käytännössä mahdu kyseiseen paikkaan. Turkuseura on poliittisesti sitoutumaton kotiseutuyhdistys, jonka tavoitteena on mm. vaikuttaa Turun myönteisen imagon ylläpitämiseen ja lisäämiseen. Seuralla on n. 2.200 jäsentä ja yhteisöjäsenenä 19 kaupunginosa-seuraa.

#### **Kaavoituksen vastine:**

Köydenpunojankadun asuinkerrostaloilla pyritään mahdollistamaan uuden kortteliryhmän ympärivuorokautista elävyyttä muiden toimintojen rinnalla. Korkeat rakennukset tulevat muuttamaan alueen kaupunkikuvaa ja asuntojen näkymiä Juhannuskukulalta. Maisema muuttuu rakennetuksi ja kaupunkimaiseksi avoimen ratapihan tilalle.

Kaavan tavoitteena on muuttaa käytöstä poistuva ratapiha-alue keskustan tiivistämisen ydinalueeksi, jolloin radan estevaikutus pienenee radan molemmin puolin ja uusia asukkaita ja toimintoja saadaan elävöittämään keskustaa. Rakennusten julkisivuja on pyritty viistämään niin, että rakennusten välistä avautuu näköaloja kaukomaisemaan.

#### **Muistutus 5, Turun luonnonsuojeluyhdistys (20.10.2020)**

Turun luonnonsuojeluyhdistys (jatkossa yhdistys) pitää Ratapihan alueen kehittämistä kestävätkä kulkumuodot huomioivalla ja niitä edistävällä tavalla erinomaisena tavoitteena. Liikennetuotoksen painottuminen kevyeen liikenteeseen on ympäristönsuojelun kannalta paras ratkaisu. Yhdistystä kuitenkin huolettaa alueelle suunniteltu runsas autopaikkojen määrä. Asuminen näin hyvien joukkoliikennetyhteyksien varrella ei edellyttäisi asumiselle niin suurta määrää autopaikkoja. Tapahtumatoiminnalle suunniteltu autopaikkamäärä houkuttelee myös väistämättä tulemaan paikalle nimenomaan henkilöautolla.

Autoliikenteen ruuhkautumisen ongelmat tiedetään jo ennalta, mutta niitä ei ole varsinaisesti pyritty ratkaisemaan. Tapahtumatoimintaan liittymättömien ruuhkahuippujen aikana koko alueen ilmanlaatu tulee heikkenemään merkittävästi, mitä tietyt sääolosuhteet voivat entisestään pahentaa. Alueen asukkaat ovat ilmansaasteiden välittömässä vaikutuspiirissä, samoin alueella muuten liikkuvat ihmiset kaupunginosasta toiseen siirtyessään tai alueen palveluita käyttäessään.

Liikenteen lisääntyminen aiheuttaa lisääntyvää melua. Kaava-aineistossa on meluselvitys. Selvitys vaikuttaa muuten hyvältä, mutta melunvaimennusvaatimukset rakennuksissa ovat riittämättömiä. Perusteina on käytetty asumisterveysohjetta ja ELY:n ohjetta.

Niiden jälkeen on tullut asumisterveysasetus, joka asettaa tiukemmat vaatimukset sisämelulle. Raskaiden ajoneuvojen ja junien melussa on myös matalataajuisia komponentteja. Ne vaimenevat huomattavasti huonommin rakenteissa. Nyt esitetyt desibelimäärät on mitoitettu 1000 hertsin taajuuden mukaan. Asumisterveysasetuksessa on tiukempia vaatimuksia matalataajuiselle melulle. Koska vaatimukset ovat tiukemmat ja rakenteet vaimentavat huonommin matalataajuisista ääntä, 1000 hertsin mukaan mitoitettu vaimenus ei varmasti riitä matalamman taajuiselle melulle.

Yhdistys kannattaa kohtuullisen tiivistä ja korkeaa rakentamista. Viherkertoimen käytöstä, viherkatoista sekä hulevesien luonnonmukaisesta hallinnasta yhdistys haluaa antaa erityistä kiitosta. Kaavaselostuksessa mainitaan taustaselvityksenä luontoselvitys VR:n Turun ratapiha-alueella (Luonto- ja ympäristötutkimus Envibio Oy, 2014), mutta selvitystä ei löydy taustamateriaaleista, kuten ei monia muitakaan listatuista selvityksistä. Yhdistys esittää toiveen saada kaavaprosessin yhteydessä laaditut taustaselvitykset ilman erillistä kyselyä verkon kautta näkyviin.

Luonnonsuojeluyhdistys haluaa tuoda esiin myös huolensa ihmisten turvallisuuden suhteen, mitä tulee mahdolliseen suuronnettomuusvaaraan vaarallisten aineiden kuljetusten vuoksi. Kaavaa ei voi hyväksyä ennen kuin kemikaalijunat on siirretty jonnekin pois ratapihalta. Vuototapausten riski on olemassa eikä lain vaatimaa terveellistä asuinympäristöä voi taata, jos junat seisovat ratapihalla. Riski koskee myös isoja tapahtumia, joita tulevaisuudessa pidetään ratapihan uusissa rakennuksissa. Kaavaselostuksessa todetaan selväsanaisesti, että kiinteistöjen asukkaat eivät voi omalla toiminnallaan vaikuttaa onnettomuuteen tai vähentää sen vaikutuksia. Yhdistys pitää epäeettisenä sitä, että asukkaat ovat paloteknisten suunnitelmien ja pelastussuunnitelmien varassa. Kaava ei täytä maankäyttö- ja rakennuslain 54§:n vaatimusta: "Asemakaava on laadittava siten, että luodaan edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle".

Vuototapauksessa esimerkiksi kaasuuntuvat kemikaalit, kuten ammoniakki tai kloori liikkuvat pilvenä samaa nopeutta kuin tuulen keskimääräinen nopeus on. Jos vuoto tapahtuu ratapihalla, etäisyyttä asuintaloihin ja toimintakeskuksiin on joitakin satoja metrejä. Tuulen nopeuden ollessa 5 metriä sekunnissa, pilvi kulkee 300 metriä minuutissa. Onnettomuuden sattuessa minuutissa ei ehdi edes hälyttää palokuntaa. Jos myrkkypilvi saavuttaa asuinalueen siinä ajassa, ihmiset eivät osaa suojautua ajoissa ja riski on ilmeinen. Pidemmällä matkalla tietysti pilvi laajenee ja laimenee. Tässä tapauksessa siis liian pieni etäisyys kemikaalikuljetusten odotuspaikan ja asuntojen välillä on merkittävä syy turvallisuusriskiin.

Leviämismalleista saa lisätietoa esim Ilmatieteen laitoksen nettisivuilta: <https://www.ilmatieteenlaitos.fi/leviamismallilaskelmat>

### **Kaavoituksen vastine:**

Ilmanlaatua koskevassa selvityksessä on käytetty pohjana vuodelle 2030 ennustettuja liikennemääriä. Ilmanlaatuselvitys on tehty mahdollisimman konservatiivisella ennusteella, joka antaa tuloksena enimmäistason, jolla autoliikenteen aiheuttamat pitoisuudet enintään ovat, jos liikennemäärät kasvavat nykyisellä tieverkolla eikä mitään päästökaikkeitä tulevaisuudessa tapahdu.

Esimerkiksi Köydenpunojankadulla liikenteen ennustetaan lisääntyvän noin 2020:sta ajoneuvosta noin 22000 ajoneuvoon vuorokaudessa. Liikenteen lisäystä kokonaisliikennemääriin voidaan kuitenkin pitää kohtuullisen pienenä. Laskennat on tehty olettaen, että vuonna 2030 olisi käytössä sama ajoneuvokanta ja -jakauma kuin vuonna 2018. Todellisuudessa ajoneuvokannan uusiutumisen myötä päästöt tulevat kuitenkin pienenevän vähäpäästöisempien autojen yleistymisen myötä.

Ehdotusvaiheen tarkistuksen yhteydessä elämys- ja liiketilojen kerrosalaa on pienennetty, mikä on pienentänyt myös liikennemäärää.

Kaupunkirakenteen tiivistäminen ja toimintojen sijainti hyvien joukko liikenne yhteyksien äärellä vähentää autolla liikkumisen tarvetta, mikä osaltaan hillitsee autoliikenteestä aiheutuvia päästöjä.

Kaavamääräyksiä tarkistetaan meluntorjunnan osalta asumisterveysasetuksen mukaiseksi, joka asettaa tiukemmat vaatimukset sisämelulle.

Kaavan yhteydessä laaditut erillisselvitykset löytyvät verkosta kaava-aineiston yhteydestä. Muut vanhemmat selvitykset saa pyydettäessä kaavoituksesta.

Asemakaavaan määräyksillä pyritään vähentämään mahdollisen onnettomuuden aiheuttamia vahinkoja tilanteessa, jossa VAK-ratapiha ei ole vielä siirtynyt etäämmälle keskustatoiminnoista. Vaaditut selvitykset ja asetetut määräykset ovat riittävät VAK-ratapihan toiminnan säilyvyyden ja riskienhallinnan turvaamiseksi. Kaavatyön aikana ja sitä ennen alueelta on laadittu useita turvallisuusselvityksiä ja riskienarvioiteja. Lisäksi Turun ratapiha on ollut pilottihankkeena valtakunnallisessa KERTTU-projektissa. Projektin loppuraportissa todetaan, että ”alueilla, joissa suuronnettomuuden toteutumisen todennäköisyys on pieni, voidaan KERTTU-hankkeen suositusten ja linjausten mukaisesti kaavoittaa myös haavoittuvia toimintoja”. Riskienarvioinneissa alueella on olemassa suuronnettomuusvaara, mutta sen todennäköisyys on erittäin pieni. Uudemmissa laskelmissa kaikki onnettomuusskenaariot kuuluivat todennäköisyysluokkaan pieni. Tämän perusteella alueen on todettu soveltuvan sille esitettyyn käyttötarkoitukseen, kunhan rakentamisessa huomioidaan tarvittavat riskienhallintatoimenpiteet. Asemakaavaan on lisätty määräyksiä, joilla pyritään vähentämään mahdollisen onnettomuuden aiheuttamia vahinkoja.

Rakennuslupavaiheessa tehdään yhteistyötä pelastuslaitoksen kanssa ja laaditaan tarvittavat pelastussuunnitelmat.

Kaavaprosessin yhteydessä on laadittu seikkaperäiset liikenneselvitykset, joiden pohjalta kaavan liikennejärjestelyt on määriteltä. Suuret yleisötapahtumat saattavat aiheuttaa väliaikaisia ruuhkapiikkejä lähialueilla, mutta ko. toiminnan ydinkeskustaan sijoittumisen tavoitteena on julkisen liikenteen, pyöräilyn ja jalankulun entistä tehokkaampi hyödyntäminen.

## **Muistutus 6, Logomo Oy (20.10.2020)**

Logomo on toiminut vuodesta 2011. Meille on syntynyt vuosien aikana hyvin selkeä kuva siitä, miten valtakunnallisesti merkittävä tapahtumatalo ja 90 yrityksen toimitilakokonaisuus toimii. Vuonna 2019 Logomossa oli 377 000 vierailijaa. Tapahtumia järjestettiin vuonna 2019 yli 1300 kpl. Logomon toimitiloissa työskentelee 450 ihmistä ja yrityksissä vierailee päivittäin yritysten omia asiakkaita. On tärkeää ymmärtää Logomon alueellinen merkitys, ei vaan turkulaisille, vaan koko maakunnan keskeisenä tapahtumatalona ja yrityskeskittymänä. Asiakasvirrat tulevat kauempaa kuin 15 min pyöräilymatkan päästä.

Logomo (Logomon tapahtumatilat Oy, Logomon toimistot Oy, Logomo Oy) esittää huomioita vireillä olevaan kaavaan, koska Logomon osalta ympäristö on muuttumassa siitä, mitä se oli, kun alkuperäistä kaavaa on valmisteltu. Logomon viereen rakentuva jättimäinen Ratapiha-hanke muuttaa oleellisesti Logomon ympäristöä ja kaupunkikuvaa. Logomon kannalta hanke on erinomainen ja yhdessä Ratapiha-hankkeen kanssa alueesta muodostuu ainutlaatuinen, Suomen mittakaavassa merkittävä kulttuurin, urheilun ja vapaa-ajan keskittymä. Alueen kävijämäärä, huoltoliikenne kasvavat selkeästi. Tiedämme

9 vuoden kokemuksella miten kriittiseksi pysäköintipaikat alueella ovat muodostuneet. Kaavaehdotuksen tulisi tukea ja kehittää jo syntynyttä aukion käyttötarkoitusta ei heikentää eikä myöskään perustaa muutoksia nykyisen kaavan kirjauksiin.

Logomo haluaa esittää seuraavat huomiot kaavaehdotukseen.

## 1 Pysäköinti

Kaavaehdotuksen mukaan Logomon tulee osoittaa 439 pysäköintipaikkaa. Tällä hetkellä Logomolla on käytössä 487 paikkaa (ks. liite APN Logomo).

Kesällä 2021 suurin osa paikoitusalueiden vuokrasopimuksista tulee päättymään, koska alueet jäävät Veturikadun rakentamisen alle. Myös 95 paikan alueen vuokrasopimus päättyy, kun Ratapiha-hankkeen rakentaminen alkaa. Kun Konepaja-aukion poikkeuslupa päättyy 8 vuoden kuluttua, Logomon omia paikkoja jää ainoastaan 137 paikkaa (ks. liite). Tilanne on täysin kestämaton toiminnan ja talossa vierailevien kannalta.

Logomon pysäköintiä käyttävät eri vuorokauden aikana erilaiset asiakasryhmät.

1. Tapahuma-aikainen pysäköinti painottuu erityisesti ilta-aikaan.
2. Päivittäinen pysäköinti palvelee talossa lyhytaikaisesti vierailevia asiakkaita, kuten Ravintola Kitchenin lounasasiakkaita, kokousasiakkaita, toimitiloissa vierailevia yritysten asiakkaita, sekä Konepaja-aukiolla olevien muiden yritysten asiakkaita (Fabriikin talossa olevat liikekiinteistöt). Näille kohderyhmille Logomon välittömässä läheisyydessä olevat asiakaspaikat vaikuttavat siihen, tulevatko he ylipäätään Logomoon ja käyttävät Logomossa tarjottavia palveluita.

Logomo esittää, että turvataksemme eri aikoina Logomossa vierailevien asiakkaiden sujuvan asioimisen talossa, Konepaja-aukio tulee muuttua pysyväksi pysäköintialueeksi. Aukio on Logomon kiinteistön omistama, mutta aukiota ei nähdä paikkana, jossa voidaan järjestää ulkotilaisuuksia. Logomo on valmis investoimaan aukioon ja maisemoimaan aluetta viihtyisämmäksi, joka kuitenkin mahdollistaa jatkuvan pysäköinnin alueelle (ks. liite). Mikäli aluetta ei voida käyttää pysyvästi pysäköintialueena, on erittäin suuri riski, ettei ravintolatoiminta kannata, koska suuri osa ruokailijoista tulee talon ulkopuolelta autoilla.

Toimitiloissa vuokralla oleville yritysten asiakkaille tulee voida osoittaa välittömässä talon läheisyydessä pysäköintialue lyhytaikaisia vierailuja varten. Mikäli emme pysty tätä tarjoamaan, on erittäin todennäköistä, että toimitilojen käyttöaste laskee oleellisesti. Myös ravintolaliiketoiminta nähdään haastavana ilman välittömässä läheisyydessä olevaa pysäköintialuetta, eikä Logomo välttämättä löydä tilaan ravintola alan vuokralaista nykyisen vuokrasopimuksen päättymisen jälkeen. Näillä on välitön negatiivinen liiketaloudellinen merkitys Logomolle. Talolla on myös pitkän tähtäyksen suunnitelmat kehittää taloa niin, että Logomo on avoimempi kaupunkilaisten tila, jossa uusia palveluita voi käyttää monipuolisemmin myös päiväsaikaan. Tämä edellyttää, että Logomon välittömässä läheisyydessä on asianmukaiset pysäköintimahdollisuudet, jotka mahdollistavat pistäytymisen Logomossa. Näissä kaikissa tulee huomioida myös esteettömät pysäköintipaikat välittömässä talon läheisyydessä.

Kaavaehdotuksessa mainitaan, että mikäli P-1-korttelialueella järjestetään yli 1500 hengen tilaisuuksia, edellytetään kiinteistön omistajaa varmistamaan tapahtumakohtainen liityntäkuljetus. Arkikokemus on osoittanut, ettei kävijät käytä ko. palvelua. Linja-autot



ovat kulkeneet tyhjinä joko Turun kauppatorilta ja Koulukadun päässä olevalta VR:n varikolta Logomoon ja takaisin. Toivomme, että pystymme muilla tavoin ohjaamaan kävijät Logomoon ja kaavamerkintä päivitetään. Myöskään kestävä kehityksen kannalta tyhjä linja-autot eivät edusta Turun eikä Logomon arvomaailmaa. Lisäksi näistä syntyy tapahtumakohtaisesti kestävämmät kulut.

### **Kaavoituksen vastine:**

Kaavaehdotuksessa pysäköinti Konepaja-aukiolla on sallittu ainoastaan suurten tapahtumien yhteydessä. Alueella on voimassa oleva poikkeamislupa, jossa sallitaan aukion käyttäminen jatkuvaan pysäköintiin vuoteen 2028 asti. Tänä aikana on mahdollista rakentaa lähialueelle jo kaavoitetut Logomoa palvelevat pysäköintilaitokset Vaunukadulle ja Ratapihankadun varteen.

Tulevaisuudessa, kun koko Fabriikin alue on rakentunut, Konepajan aukion kautta kulkee tärkeä kävelyn ja pyöräilyn reitti. Tiiviin alueen keskeistä kaupunkiaukiota ei voida käyttää jatkuvaan pysäköintiin.

Asemakaavassa oleva määräys suurien tapahtumien yhteydessä järjestettävästä liittytäkulkijakuljetuksesta poistetaan kaavasta.

## **2 Huoltoliikenne Logomon ympäristössä**

Logomon oma huoltoliikenne on osoitettu kaavassa niin, että huoltoajoreitti on kiinteistön takaa suoraan Veturikadulle. Logomo pyytää huomioimaan, että nyt kaavan ehdottama liikennejärjestely vaatii, että Logomo joutuu purkamaan nykyisen jätehuoneen, investoimaan ja rakentamaan uuden tilan. Ehdotetaan, että huoltoreittiä muutetaan niin, ettei jätehuonetta tarvitse purkaa.

Logomo pyytää kiinnittämään huomiota Vaunukadulla osoitetun huoltoreitin riskeistä Logomon edessä. Tapahtuma-aikana Logomon edessä on tuhansia jalankulkijoita ja samalla tieosuudella liikkuvat julkinen liikenne sekä Ratapihan (Areenan ja elämyskeskuksen) huoltoliikenne. Millä turvataan kevyen liikenteen kulkijoiden turvallisuus?

### **Kaavoituksen vastine:**

Huoltoreitin mahdollistaminen Veturikadulle esitetyllä tavalla, jätehuonetta purkamatta, on otettu huomioon kaavaehdotuksessa. Vaunukadulle osoitettu Areenan ja Elämyskeskuksen huoltoliikenne rajataan reunakiveyksellä tai muulla tavoin jalankulkuliikenteestä katusuunnitelmassa merkityllä tavalla.