

Tiedepuiston kansihanke - Infrahankkeen tarveselvitys

TURUN KAUPUNKI

17.6.2021

Sisällysluettelo

1. JOHDANTO	3
2. TIEDEPUISTON KANSIHANKE	3
3. INVESTOINNIN KOHDE	3
4. INVESTOINNIN MÄÄRÄ	5
5. INVESTOINNIN KIIREELLISYYS.....	5
6. ESISELVITYKSET	6
7. INVESTOINNIN KANNATTAVUUS	6
8. YKSITYINEN MAANOMISTUS.....	6
9. RADAN YLITYS, YHTEISTYÖ VÄYLÄVIRASTON KANSSA.....	6

1. JOHDANTO

Turun kaupunginvaltuusto päätti vuoden 2016 talousarvion yhteydessä Turun Tiedepuisto- kärkihankkeen asettamisesta. Turun kaupunginhallitus toimeenpani valtuuston päätöksen käynnistämällä hankkeen huhtikuussa 2016 (Kh 25.4.2016 § 163). Kärkihankkeessa tuotettiin Turun Tiedepuiston masterplan 2050 ja se esiteltiin kaupunginhallitukselle joulukuussa 2017. Kaupunginhallitus päätti 18.6.2018 § 265 Turun Tiedepuisto hankkeen toimeenpanosuunnitelman tarkennettuine tavoitteineen. Toimeenpanosuunnitelman yhtenä painopistealueena on 24/7/365 elävä kohtaamisten keidas, jonka yhtenä toimenpiteenä päätettiin Kupittaaan kantta koskevan kilpailun järjestämisestä.

Kaupunginhallituksen kaupunkikehitysjaosto asetti 22.10.2018 § 97 Tiedepuiston kansi-nimisen strategisen maankäytön hankkeen ja hyväksyi hankkeen tavoitteet.

2. TIEDEPUISTON KANSIHANKE

Tiedepuiston kansihanke on kokonaisuus, jonka muodostuu Helsinginkadun ja Karjaan radan ylittävistä kansirakenteesta, velvoitepysäköintilaitoksesta ja ammatillisen koulutuksen Taito-kampukselta.

Tiedepuiston kansihanke mahdollistaa Taito-kampuksen ja keskitetyn pysäköintiratkaisun kytkemisen osaksi kansirakenteen toteutusta. Pysäköinnin rakenteita on mahdollista hyödyntää niin kannen kuin Taito-kampuksenkin rakenteina. Lisäksi erillisinä hankkeina mutta yhdessä toteutettuna on saavissa rakentamisen aikaisia säästöjä niin toteutusajassa kuin käyttö- ja yhteiskustannuksissa.

Yhdistämällä kansi sitä tukeva velvoitepysäköintilaitos sekä Taito-kampus luodaan synerginen kokonaisuus ja kriittinen massa, joka rakentamalla syntyy niin jatkorakentamiselle kuin palvelutuotannon kehittymiselle hyvät edellytykset. Kaupungin merkittävä lähtöpanostus nopeuttaa alueen kehittymistä ja sijoitetun pääoman palautumista velvoitepysäköintimaksuina, pysäköintioikeussopimuksina ja lyhytaikaispysäköintinä sekä myytävän rakennusoikeuden tuloina. Kaupungille on velkaraha huomattavasti halvempaa kuin yksityisten sijoittajien tuottotavoite, joten kaupungin on järkevää olla mahdollistamassa ja nopeuttamassa Tiedepuiston toivottua kehitystä omilla ratkaisuillaan.

3. INVESTOINNIN KOHDE

Tiedepuiston kansihankeen toteutettavat osakokonaisuudet:

- **Taito-kampus**
Kaupunginhallitus on 27.5.2019 § 229 hyväksynyt ammatillisen koulutuksen kampuksen tarveselvityksen ja käynnistää ammatillisen koulutuksen kampuksen hankesuunnittelun Itäharjun alueelle siten, että investointi toteutetaan Tiedepuiston kansi -hankkeen yhteydessä.
- **Infrahanke = kansi ja velvoitepysäköinti**
Infrahankeen kansiosuudella käsittää Helsingin kadun ja Karjaan radan ylittävät rakenteet sekä välittömästi molemmin puolin kantta olevia liityntärakenteita, jotka mahdollistavat kannen käytön. Kannen tehtävänä on mahdollistaa Kupittaaan ja Itäharjun kaupunginosien fyysinen ja toiminnallinen kasvaminen yhteen

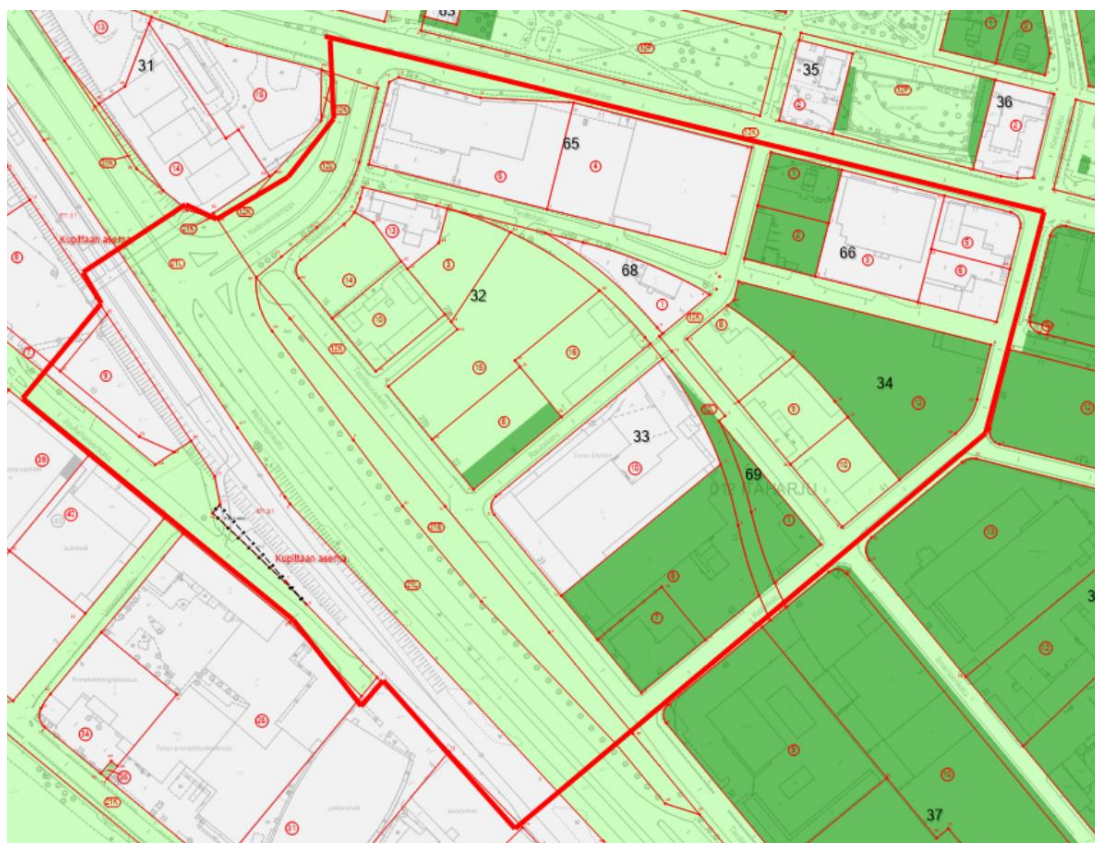
sekä luoda julkisen liikenneväylän kulkuyhteys erikseen päätettävän raitiotien tai korvaavan liikennevälineen linjauksen toteuttamiseksi.

Kannen tehtävänä on mahdollistaa jalankulku ja pyöräily sekä monimuotoiset julkisen liikenteen liityntämahdollisuudet liikenteen solmupisteessä sekä mahdollistaa Taito-kampuksen sijoittuminen alueelle innovatiivisten suunnitelmien ja taloudellisten reunaehtojen mukaisesti. Kansi ja velvoitepysäköinti nähdään toiminnallisesti ja rakenteellisesti infrahankekokonaisuutena, minkä vuoksi niillä on yhteinen tavoitehinta.

Infrahankkeen velvoitepysäköinti käsittää Itäharjun puolelle, suunnittelualueelle toteutettavan keskitetyn pysäköintilaitoksen. Sijoittuminen kannen välittömään yhteyteen nähdään kannen korkeuden ja nykyisen maanpinnan välisen korkeuseron vuoksi perusteltuna. Keskitetyllä kaupungin investoimalla ratkaisulla mahdollistetaan Itäharjun yksityisen alkuinvestointitarpeen keventäminen, kerralla rakentuminen ja jatkokehittymisen nopeutuminen. Keskitetty ratkaisu parantaa Tunnin junan käytettävyyttä, uusien MaaS -ratkaisujen käyttöönottoa ja voi hyvin suunniteltuna nopeuttaa Taito-kampuksen toteutusta ollessaan esim. osa rakennettavan kampuksen perustuksia/ kantavia rakenteita.

Infrahanke kytkeytyy toiminnallisesti ja rakenteellisesti Taito-kampukseen mutta on kuitenkin oma itsenäinen hankkeensa. Huomioitava kuitenkin on, että synergioita ja säästöjä suunniteltaessa hankkeet todennäköisesti tulevat toisistaan riippuvaisiksi eikä erillisiä toteutus päätöksiä pystytä hankkeista ilman lisäkustannuksia tekemään.

Infrahanke sijaitsee Tiedepuisto kansihankkeen suunnittelualueella. Suunnittelualueelle tullaan laatimaan asemakaava, jolla mahdollistetaan infrahankkeen sekä Taito-kampuksen toteutus.



Kuva 1. Tiedepuiston kansihankkeen suunnittelualue.

4. INVESTOINNIN MÄÄRÄ

Infrahankkeen tavoitehinta riippuu oleellisesti toteutettavan kannen laajuudesta. Kannen laajuuteen vaikuttaa oleellisesti kannen Helsinginkadun ylittävä leveys. Leveyteen vaikuttaa mm. se, onko Helsinginkadun kaistamäärää pienennettävissä liikenteellisen välityskyvyn vähentymättä, kun kaistajärjestelyjä joudutaan rakennettavan kannen kantavien rakenteiden sijoittamisen vuoksi joka tapauksessa tekemään. Mikäli kaistoja pystytään vähentämään, voidaan kannen pituutta Helsinginkadun poikkisuunnassa pienentää ja kohdistaa investointia Helsinginkadun pituussuuntaan hyödyntämään pääoma paremmin esim. Taito-kampuksen sijoittamisessa. Kannen laajuutta voi lisäksi olla tarkoituksenmukaista ja taloudellisesti kannattavaa laajentaa silloin, kun Taito-kampukselle on saatavissa synergiahyötyjä sijoittumisesta AMK:n läheisyyteen ja lisäksi kannelle sijoittumisesta säästyvästä, maapohjalla olevasta rakennusoikeudesta saatavat tulot ylittävät lisäkannen kustannukset. Kannen osalta investoinnin vaihteluväliksi suunnittelua aloitettaessa on määritely 40 – 58 m€, missä on huomiotuna 18 m€:n investointivaraus mahdolliselle erikseen päätettävälle lisäkannelle. Tarpeellisen investoinnin määrä selviää optimoituine perusteluineen hankesuunnitteluvaiheessa ja tulee ratkaisuihin päätettäväksi hankesuunnitelman yhteydessä.

Velvoitepysäköintilaitoksen investointi on mitoitettu tarveselvityksessä 1500 autopaikan ja 25 000 €/paikka laskelman mukaan, minkä lisäksi kokonaishintaan on varattu 2,5 m€:n riskivaraus. Autopaikkojen tarkoituksenmukainen toteutusmäärä selviää kilpailuvaiheen suunnitelmaehdotusten pohjalta siten, että autopaiikkojen määrä optimoidaan kaavaratkaisun ja teknisen toteutuksen perusteella. Optimoinnilla autopaiikkojen sijaintia ja määrää ohjataan kannen ja Taito-kampuksen toteutusten kannalta hyödyttävimmällä tavalla. Velvoitepaikkojen osalta kokonaisinvestointimäärä on mitoitettava.

Tarveselvityksen investointiesitys ilmoitetaan edellä mainituin perusteluin vaihteluvälinä 80 – 98 milj. euroa, investointivaruksena 80 + 18 milj. euroa. Molempien Infrahankkeen osakokonaisuuksien, Kansi ja Velvoitepysäköinti, pääoma suunnitellaan optimoidusti hankkeessa toteutettavien ratkaisujen kannalta, jolloin käytetty pääoma tuottaa kaupungille eniten arvoa.

Tavoitehinnan tarkkuus ja riskipitoisuus on toistaiseksi suunnittelemattomalla hankkeella heikko, mutta kehittyä hankintaprosessin eri vaiheiden aikana siten, että investointipäätöstä tehtäessä kaupungilla on hankesuunnitelmassa tarkempi, suunnitelmiin ja rakennusosiin perustuva kustannusarvio toteutuksesta, kuitenkin lisäinvestointioptioineen maksimissaan 98 milj. euroa. Investoinnista sitoutuu kehitysvaiheessa v. 2022-23 arviolta n. 3-5 milj. euroa ja loput rakentaessa v. 2025 loppuun mennessä.

5. INVESTOINNIN KIIREELLISYYS

Investointi on pitkän toiminnallisen ketjun takana ja osa koko alueen kehittymisen käynnistymistä. Investointi kytkeytyy aikataulullisesti Taito-kampuksen toteutuksen ja käyttöönoton tavoiteaikatauluun sekä raitiotien ja Tunnin junan suunnitteluun/toteutukseen. Infrahankkeen investoinnilla mahdollistetaan kaupungin Tiedepuiston kansihankkeelle asetettujen tavoitteiden toteutuminen.

6. ESISELVITYKSET

Esiselvityksiä on osittain tehty kuluneina vuosina mm. pilaantuneiden maiden osalta. Kilpailualueen toimintoja palveleva infra, liikennealueet ja johtokadut tulevat suunniteltaviksi ja rakennettaviksi käytännössä kokonaan uusiksi. Tarvittavia selvityksiä jatketaan hankkeen suunnittelun edetessä, eteen tulevien tarpeiden mukaisesti. Selvitysten laatiminen on tarkoitus kytkeä osaksi suunniteltua hankintamallia ja tarkentuvat mm. hankkeen kehitysvaiheen aikana.

7. INVESTOINNIN KANNATTAVUUS

Infrahankkeen on laskettu maksavan kokonaisuudessaan kustannuksensa takaisin 13 vuodessa päätöshetkestä (n. 9 v. valmistumisesta) seuraavilla oletusarvoilla:

- Investointi 80 milj. euroa
- Riskipreemio 4%, riskitön korko 0,5%, ylläpito 1% = diskonttokorko 5,5%
- Rakennusoikeuden myynti 1. vuotena 5 000 kem², 2. vuotena 15 000 kem², 3-4. vuotena 20 000 kem², 5-6. vuotena 25 000, 7- 20 000 kem².
- Autopaikkanormi 140 kem²/autopaikka, velvoitemaksu 50%, autopaikan hinta 25 000 €, 1200 ap

Laskelmassa on huomioitu perusinvestointi, asemakaavan jälkeen rakennusoikeuksista saatavia tuloja, velvoitepysäköinnin maksut, pysäköintioikeusmaksut ja paikoitusmaksut. Huomioitava lisäksi on, että tavoitteena on kaavoittaa kaupungille enemmän rakennusoikeutta, kuin laskelman kustannusten kattamiseen tarvitaan. Kaikki välilliset hankkeen mahdollistamat tulot tulevat edellä kuvatun päälle. Investointi on laskennallisesti kannattava.

Laskelmien mukaan velvoitepysäköintilaitoksen nettoarvo, tuolloin 13 v päästä (n. 9 v. valmistumisesta) em. oletusarvoilla, (kassavirtapohjainen arvo – jäljellä oleva investointi (alkuperäinen investointi – velvoitemaksut)) on n. 10 milj. euroa positiivinen, eli kaupungin on halutessaan mahdollista tulouttaa pysäköintilaitoksesta varoja tai vaihtoehtoisesti nauttia sen tuotosta.

8. YKSITYINEN MAANOMISTUS

Asemakaavoitettavaksi tulevalla suunnittelualueella on myös yksityistä maanomistusta ja -vuokrahallintaa. Tavoitteena on laatia syksyn 2021 aikana maanomistajien kanssa yhteistyösopimukset osana alueen kehitysprosessia. Yksityisomisteisten tonttien omistajat päättävät kukin erikseen osallistumisestaan kehittämiseen ja alueen tulevaan kehitysprosessiin. Tarveselvityksen mukaisen hankkeen tuloissa ei ole huomioitu yksityisen maanomistuksen mahdollisia tuottoja tai kustannuksia.

9. RADAN YLITYS, YHTEISTYÖ VÄYLÄVIRASTON KANSSA

Hanke sisältyy Valtion ja Turun kaupunkiseudun kuntien välisen maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL- sopimuksen 2020-2031 toimenpiteeseen nro 40 seuraavasti:

“Toimenpiteet vuosille 2020-2023

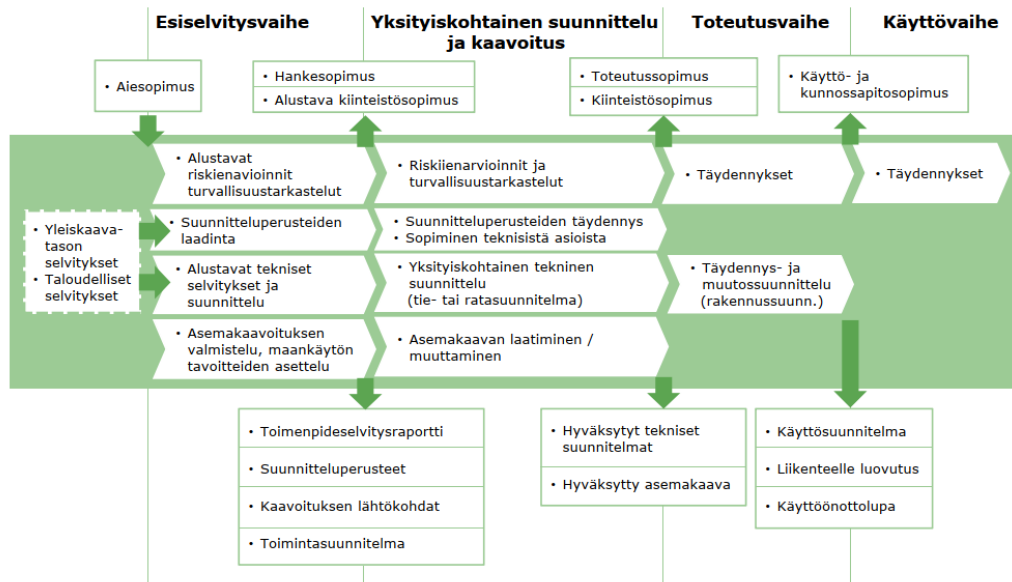
- *Turun kaupunki edistää yhteistyössä valtion kanssa Itäharjun ja Kupittaaan yhdistävän Kupittaaan Core -kaupunkikehityshankkeen toteuttamista. Hankkeen kautta alueelle syntyy merkittävä seudullinen kaupunkikeskus, muo-*

dostaen samalla merkittävän liikenteen solmukohtan. Kupittaa Core yhdistää tulevaisuudessa Tunnin junan (Kupittaaan asema), raitiotie- ja runkobus-silinjaston joukkoliikennevirrat.”

Hanke on sisällöllisesti jonkin verran kehittynyt ja kaupunki käyttää Hankkeesta Tiedepuiston kansihanke- nimeä MAL-sopimukseen kirjatun Kupittaa Coren sijasta.

Väyläviraston kanssa on valmisteltu aiesopimusluonnos, joka tulee syyskuudella 2021 päätöksentekoon. Aiesopimuksen tarkoituksena on Turun kaupungin ja Väyläviraston välisen yhteistyön käynnistäminen. Aiesopimuksen solmimisen jälkeen tarkoituksena on käynnistää yksityiskohtainen Hankkeen suunnittelu sekä Turun kaupungin ja Väyläviraston välisten sopimusten valmistelu tavoitteiden, liikenneviraston ohjeen (Maaväylien päällerakentaminen – Suunnitteluprosessin hallinta) mukaisesti.

Maaväylien päällerakentaminen - Suunnitteluprosessin hallinta



Kaavio 1. Päällerakentamisen suunnitteluprosessin hallinta (liitteenä isommassa mittakaavassa).

Kuva 2. Ote Liikenneviraston ohjeesta 29/2015 Maaväylien päällerakentaminen