



” Kirstinpuisto ”

ASEMAKAAVANMUUTOSLUONNOS
Asemakaavatunnus 2/2013
Diaarionumero 1285-2013

LUONNOSVAIHEEN SELOSTUS
6.2.2017

ASEMAKAAVANMUUTOKSEN LUONNOKSEN SELOSTUS, joka koskee 6. päivänä helmikuuta 2017 päivätyä asemakaavanmuutostarttaa. **"Kirstinpuisto" (2/2013)**

1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

1.1 Tunnistetiedot

Asemakaavanmuutos koskee:

Kaupunginosa:	062 ISO-HEIKKILÄ	STORHEIKKILÄ
Kortteli:	062-0045	
Tontti:		
Katu:	xxkatu (osa)	xxgatan (del)
Virkistysalue:	xxpuisto (osa)	xxparken (del)

Asemakaavalla ja asemakaavanmuutoksella muodostuva tilanne:

Kaupunginosa:	062 ISO-HEIKKILÄ	STORHEIKKILÄ
Korttelit:	xx-xx	xx-xx
Katu:	xx katu (osa)	xxgatan (del)

Virkistysalue:	xxpuisto	xxparken
----------------	----------	----------

Ajoyhteys:	xxtie	xxvägen
Vesialue:	xx	xx

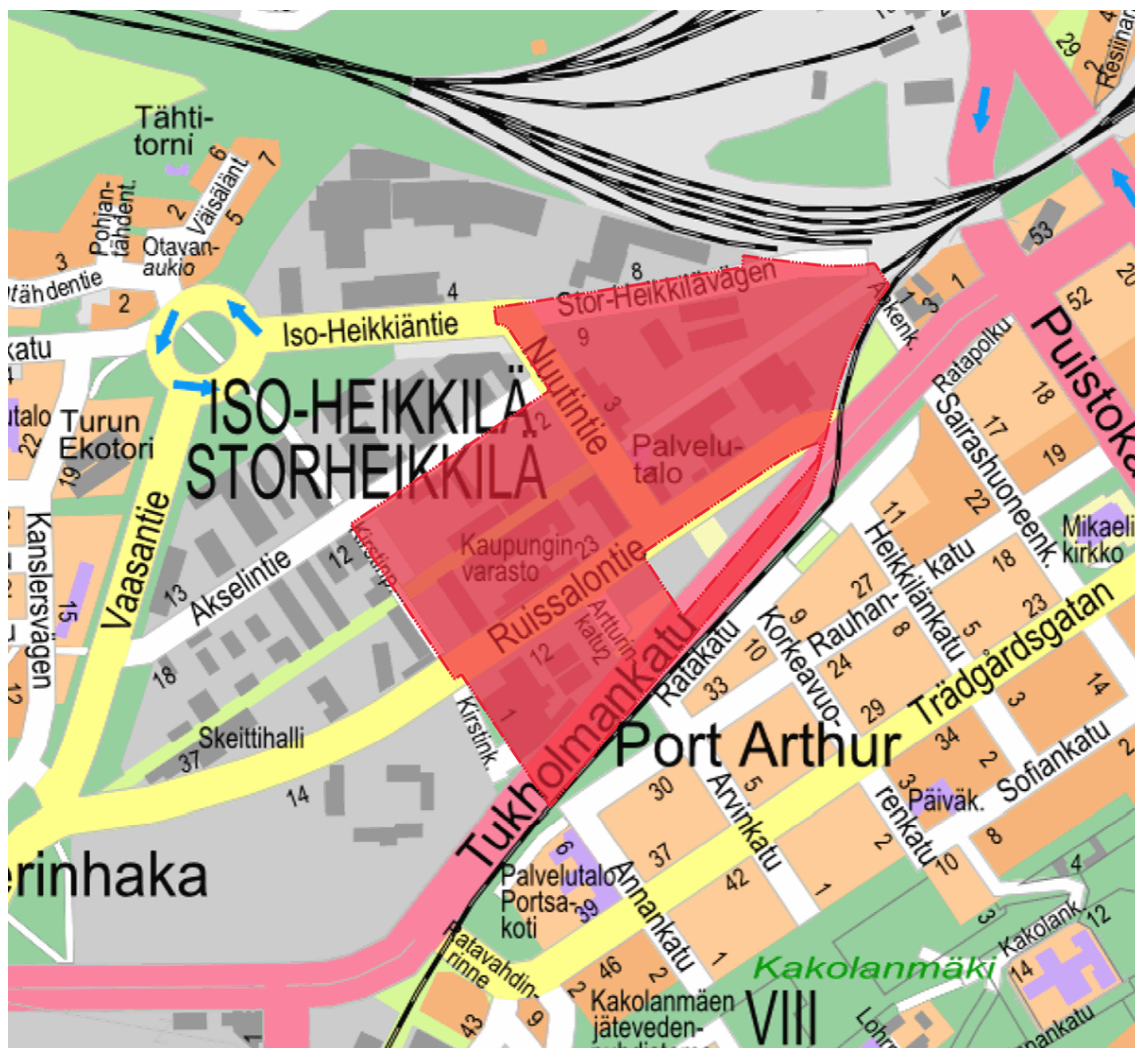
Asemakaavanmuutoksen yhteydessä hyväksytään sitovat tonttijaot/ tonttijaonmuutokset: KAUPUNGINOSA korttelinumero.-tonttinumero(numerot)

Uudet korttelinumerot xx-xx.

Asemakaavanmuutos on laadittu ympäristötoimialan kaupunkisuunnittelun kaavoitusyksikössä Puolalankatu 5, 20100 Turku, puh. (02) 330 000.

Valmistelija: kaavoitusarkkitehti Tero LehtonenLehtonen Tero (etunimi.sukunimi@turku.fi).

1.2 Kaava-alueen sijainti



Asemakaavamuuos laaditaan kartassa rajauksella osoitetulle alueelle Iso-Heikkilän kaupunginosaan. Kaava-alue sijaitsee n. 1,5 km etäisyydellä Kauppatorista.

1.3 Kaavan tarkoitus

Asemakaavamuuoksen tavoitteena on vanhan teollisuusalueen kehittäminen keskusta-maiseksi, toimintoiltaan monipuoliseksi ja viihtyisäksi asuinalueeksi, joka tukeutuu jouk-koliikenteeseen sekä laadukkaisiin kävely- ja pyöräily-yhteyksiin. Alueen suunnittelussa painotetaan kestävän kehityksen mukaisia ratkaisuja sekä laadukkaita julkisia tiloja ja vi-heraluetta.

Asemakaavaratkaisulla toteutetaan Linnakaupungin osayleiskaavan ja Turun kaupunki-seudun rakennemalli 2035:n asettamia tavoitteita.

1.4 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista

- 1 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) 9.2.2016
- 2 Asemakaavakartta 6.2.2017
- 3 Tilastolomake (ehdotusvaiheessa)

2 TIIVISTELMÄ

2.1 Kaavaprosessin vaiheet

Asemakaavamuutos laaditaan Turun kaupungin Kiinteistöliikelaitoksen ja yksityisten kiinteistönomistajien aloitteesta. Kaavamuutoksen laatimisesta on allekirjoitettu yhteistyösopimus Turun kaupungin ja NCC Rakennus Oy:n (nykyään Bonava Suomi Oy) välillä 23.9.2015.

Golder Associates Oy teki 6.-9.6.2016 ympäristötekni- sen maaperätutkimuksen kortteleiden 1, 2, 45 ja 3 alueilla.

FCG on tehnyt alustavia hulevesilaskelmia suunnittelualueelle (9.11.2016 ja 10.1.2017).

Asemakaavan vireilletulosta on ilmoitettu Kaavoituskatsauksessa 2013 ja vireilläolosta 2014 sekä 2015.

Kaupunkisuunnittelu- ja ympäristölautakunta merkitsi tiedoksi 7.5.2013 (§ 122) 19.4.2013 päivätyn osallistumis- ja arviointisuunnitelman, josta jätettiin yksi mielipide.

Kaupunkisuunnittelu- ja ympäristölautakunta merkitsi tiedoksi tarkistetun osallistumis- ja arviointisuunnitelman 16.2.2016 (§ 54).

Asemakaavaa ja sen tavoitteita käsittelevä yleisötilaisuus järjestettiin 17.2.2016 osoitteessa: Iso-Heikkiläntie 13, 20200 Turku / 3. kerros.

2.2 Asemakaava

Alue on osoitettu pääosin asuinkerrostalojen (AK, AL) korttelialueiksi. Lisäksi on toimitilarakennusten (KTY) ja asuinpientalojen (AP) korttelialueet sekä pysäköinnille varattuja LPA-alueita ja virkistysalueita (V).

Kaavaluonnoksen yhteenlaskettu kerrosala on noin 143000-169000 k-m², mikä tarkentuu ehdotusvaiheessa.

Turun Saippuan keskeiset vanhat teollisuusrakennukset (ns. Saippua-Center) sekä korttelin 28 puutalokokonaisuus suojellaan asemakaavassa.

Alueen halki lounaasta koilliseen johdetaan Linnakaupungin osayleiskaavan mukainen puistoakseli, johon sijoittuu varaus raitiotielle sekä kevyen liikenteen pääyhteys.

Artturinkadusta muodostetaan alueen uusi keskuskatu ja sitä jatketaan Iso-Heikkiläntielle ja Tukholmankadulle asti, johon se kytketään uudella valo-ohjatulla liittymällä. Ruissalontien liittymä Tukholmankadulle (sekä tasoristeys Satamaraiteen kanssa) korvataan jatkamalla Iso-Heikkiläntie Tukholmankadulle asti.

Koko kaava-alueelle laaditaan yhtenäinen, viivytykseen perustuva maanpäällinen hulevesijärjestelmä ja korttelialueiden rakentamista ohjataan viherkertoimella.

2.3 Asemakaavan toteuttaminen

Alueen toteuttaminen voi alkaa kaavallisen, kiinteistötekni- sen ja teknisen huollon valmiuden sallimassa aikataulussa. *Tarkentuu ehdotusvaiheessa.*

3 LÄHTÖKOHDAT

3.1 Selvitys suunnittelualan oloista

3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Kaava-alueen maasto on tasaista ja matalaa, loivasti etelää kohti viettävää. Keskikorkeus on noin 3-4 m merenpinnan yläpuolella matalimman kohdan ollessa +2,6 m ja korkeimman noin +8,7 m. Suurin osa alueesta on entistä merenpohjaa, jota on keinotekoisesti täytetty.

Koko alue on kauttaaltaan ruutukaavaan rakennettua pienteollisuus- ja varastoaluetta. Monipuolinen rakennuskanta on hyvin vaihtelevaa niin iältään, kunnoiltaan kuin mittakaavaltaan. Osalla rakennuksista on suojeluarvoja. Katualueet ovat pääosin varsin väljiä ja katuilla hyvin jäsenöityä ja kaupunkimaista.

3.1.2 Luonnonympäristö

Suunnittelualue on käytännössä kauttaaltaan ihmisen voimakkaasti muovaamaa rakennettua ympäristöä. Mainittavia luontoarvoja tai merkittäviä viheralueita ei ole.

Alueen pohjoisosissa toimi vuosina 1924-1956 Turun Yliopiston kasvitieteellinen puutarha, minkä seurauksena alueella tavataan edelleen joitakin puutarhasta karanneita kasvilajeja.

Eräs luonteenomainen piirre alueella ovat saksalaisten sotilaiden toisen maailmansodan aikana istuttamat hopeapajut Ruissalontien varrella. Puut ovat suuria ja komeita, mutta elinkaarensa loppupuolella.

Osa alueen tonteista ja erityisesti koillisnurkka Aakenkadun päässä ympäristössä on joutomaata, jolla rehottaa villiintynyt luonnonkasvillisuus.

Alueella on paljon vettä läpäisemätöntä maanpintaa ja kattoja.

Tarkentuu ehdotusvaiheessa.

3.1.3 Rakennettu ympäristö

Valtaosa alueella sijaitsevista rakennuksista on matalia teollisuus- ja varastohalleja sekä enintään 4-kerroksisia toimistorakennuksia. Rakennuskannan kunto ja ikä vaihtelee suuresti. Alueen uusin ja korkein rakennus on vuonna 2016 valmistunut 7-kerroksinen asuinrakennus Ruissalontien ja Nuutintien kulmassa.

Kortteli 28 muodostaa ympäristöstään selkeästi erottuvan, portsamaisen asuinpuutalokonaisuuden.

Ruutukaavarakenteesta johtuen alueen yleisilme on selkeän kaupunkimainen, vaikkakin matala ja väljä.

Tarkentuu ehdotusvaiheessa.

Muinaismuistot ja rakennussuojelu

Alueella on kaksi Linnakaupungin osayleiskaavassa osoitettua suojelukohdetta:

- korttelin 28 puutalokokonaisuus
- tontin 30-3 eteläkulmassa sijaitsevat Turun Saippuan keskeiset vanhat teollisuusrakennukset (ns. Saippua-Center).

Yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuva

Alueen yhdyskuntarakenne perustuu selkeään ruutukaavaan, joka on kuitenkin mittasuhteiltaan suurempi kuin Turun ydinkeskustan tai läheisen Port Arthurin kaupunginosan ruutukaavat. Katualueet ajoratoineen ovat leveitä, mikä yhdessä pääosin matalahkon rakennuskannan kanssa muodostaa avointa ja väljää kaupunkikuvaa.

Alueen yhdyskuntarakenteeseen vaikuttavat suuresti Satamaraide ja Tukholmankatu, joilla on voimakas estevaikutus keskustan ja Port Arthurin suuntiin.

Tarkentuu ehdotusvaiheessa.

Tekninen huolto

Alue on Turku Energian sähköverkon ja kaukolämmön sekä Turun Vesiliikelaitoksen talous-, hule- ja jätevesiverkoston piirissä. Alueen hulevesiverkosto on kapasiteetiltaan riittämätön ja osin huonokuntoinen.

Tarkentuu ehdotusvaiheessa.

Palvelut

Alueella ei ole merkittävästi julkisia tai kaupallisia palveluja. Tärkeimmät palvelut ovat ns. Saippua-Centerin kiinteistössä toimivat erilaiset liikuntapalvelut. Alue tukeutuu naapurivien kaupunginosien, erityisesti keskustan palvelujen varaan.

Joukkoliikenneyhteydet ovat varsin toimivat. Nykyisin Iso-Heikkilän läpi kulkevat bussilinjat 32 ja 42 Pansioon ja Pernoon. Linjojen toinen pää on Varissuolla, joka on vahva joukkoliikennekaupunginosa, ja vuorotarjonta on siksi nykyään hyvä.

Tarkentuu ehdotusvaiheessa.

Liikenneverkko

Iso-Heikkilän kaakkoisosan katuverkko on syntynyt palvelemaan satamaan kulkevaa liikennettä ja paikalla sijainnutta teollista ja varastotoimintaa. Ruissalontie on ollut 1990-luvulle saakka satamaan johtava pääkatu. 1990-luvulla sen eteläpuolelle rakentui Tukholmankatu (ent. Pansiontie), jolla on nykyisellään yhdessä satamaan johtavan radan kanssa huomattava estevaikutus iso-Heikkilän ja Portsan välissä. Alueen kokoojakatuja ovat Ruissalontien lisäksi nykyään Nuutintie, Iso-Heikkiläntie ja Vaasantie. Kokoojakatujen varsilla on pyörätiet ja lisäksi kaava-alueen länsireunalla on alueen halki etelä-pohjoissuunnassa kulkeva pyöräyhteys.

Nykyisessä katuverkossa on ilmennyt puutteita; kantavuudet ja kallistukset ovat monin paikoin riittämättömiä. *Tarkentuu ehdotusvaiheessa.*

Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt

Välittömästi suunnittelualueen koillispuolella sijaitseva Turun ratapihan VAK-alue (vaarallisten aineiden käsittely) suoja-alueineen muodostaa selkeän ympäristöriskin Kirstinpuistolle, mikä on otettava huomioon suunnittelussa (ehdotusvaiheessa).

Liikennevirasto etsii uutta paikkaa VAK-järjestelytoiminnoille. Iso-Heikkilän ratapiha välittömästi Kirstinpuiston alueen pohjoispuolella on ollut esillä vaihtoehtona uudeksi paikaksi.

Tärinäselvitys

Laaditaan myöhemmin (ehdotusvaiheessa).

Maaperän haitta-aineselvitys

Golder Associates Oy teki 6.-9.6.2016 ympäristötekni­sen maaperätutkimuksen kortteleiden 1, 2, 45 ja 3 alueilla. Tehtyjen selvityksien tulosten ja pilaantuneisuuden arvioinnin perusteella alueella on pilaantunutta maa-ainesta ja siten tarve maaperän puhdistamiselle. Maaperän puhdistamista ei kuitenkaan arvioida kiireelliseksi alueen nykyisessä käytössä.

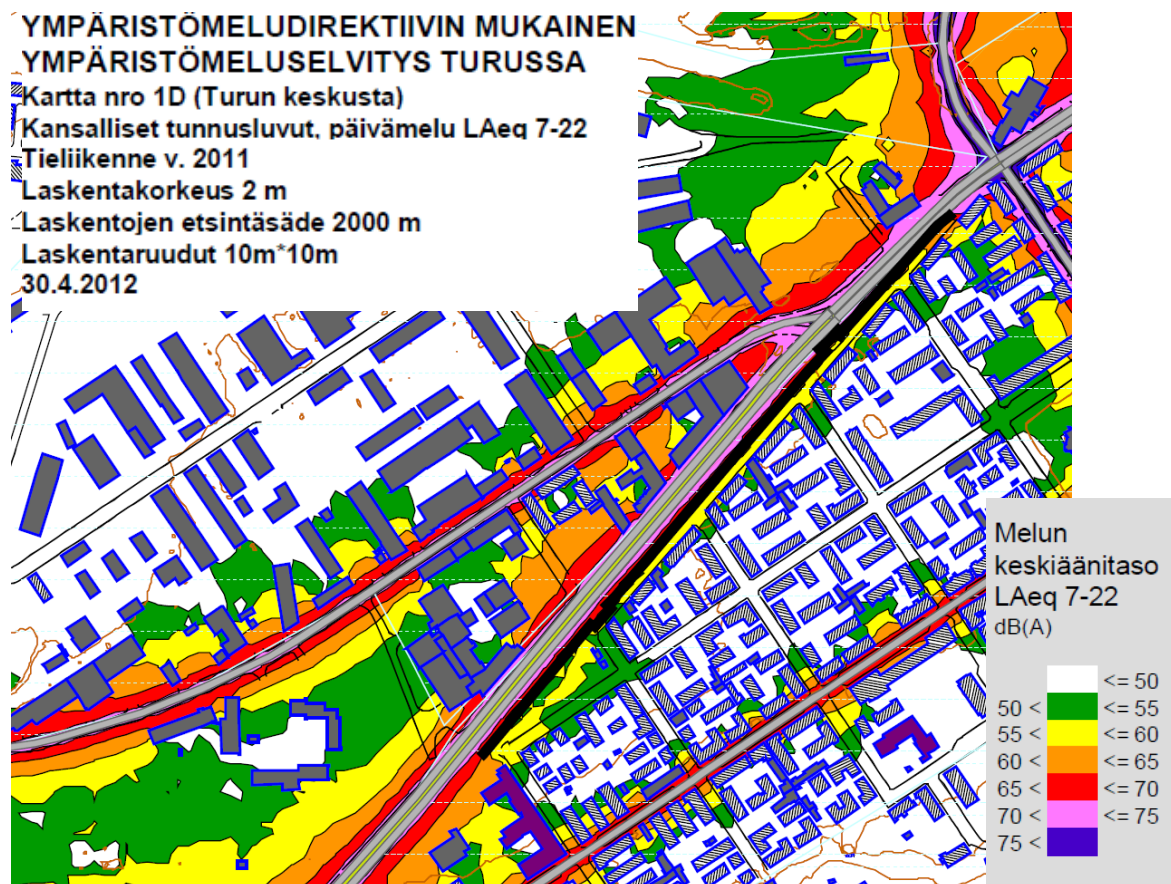
Suurimmat yhtenäiset pilaantuneet alueet todettiin korttelin 1 ja 2 itäpäädyssä ja korttelin 45 länsipäädyssä.

FCG Oy on tehnyt korttelin 2 alueella maaperätutkimuksen 26.-27.5.2009. FCG arvioi tutkimusalueella olevan pilaantunutta maata sekä rakennusjätteitä.

Korttelin 2 eteläpuoleisen naapuritontin (853-62-1-11) maaperää on kunnostettu massanvaihtokaivuna marraskuussa 2013. Muiden korttelien alueella ei ole tiedossa ympäristö­teknisiä tutkimuksia tai muita toimenpiteitä.

Nykyinen liikennemelu

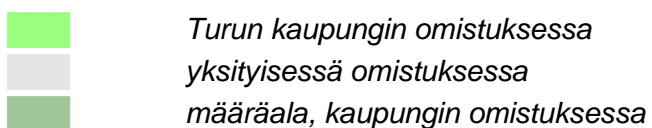
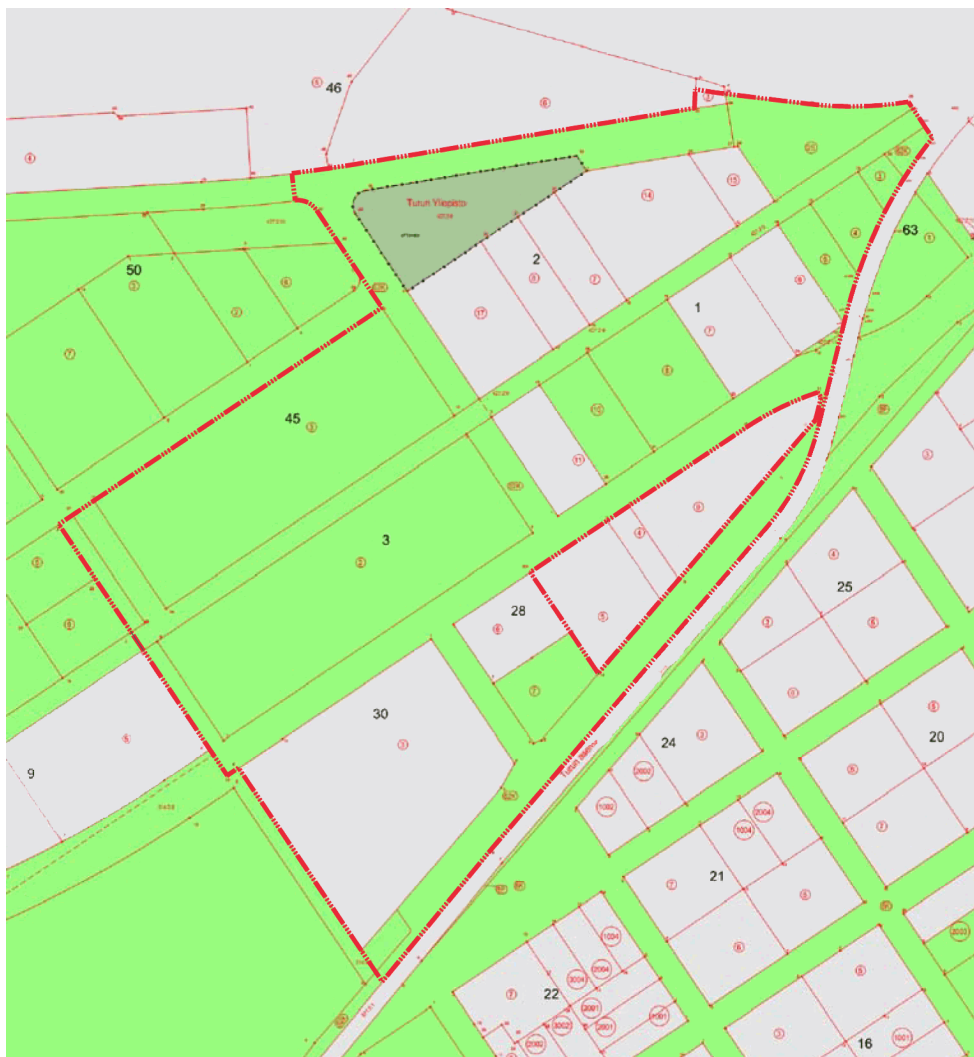
Alueen suurimmat melulähteet ovat nykyään liikenne Tukholmankadulla, Ruissalontielleä ja Puistokadulla.



3.1.4 Maanomistus

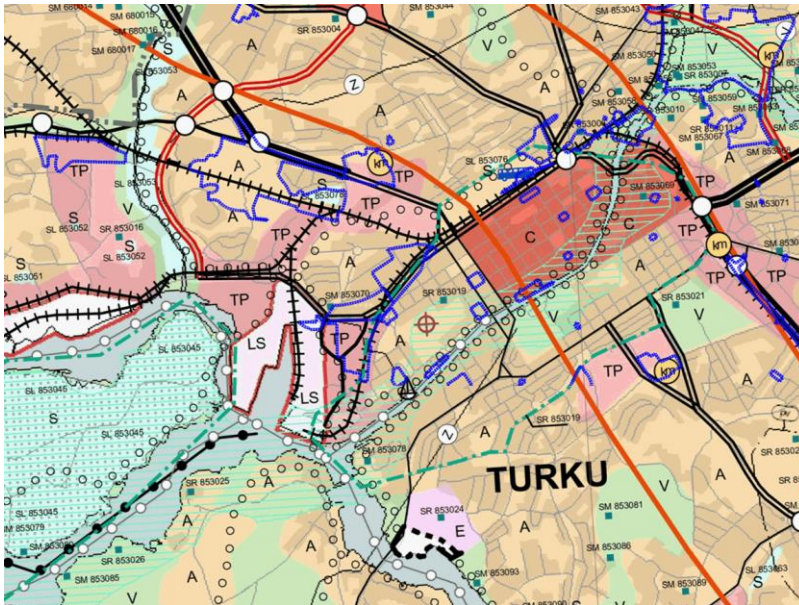
Suunnittelualueen pinta-ala on 16,199 ha. Siitä noin 5,047 ha (31 %) on yksityisessä omistuksessa ja loput 11,152 ha (69 %) kaupungin omistuksessa.

Tarkentuu ehdotusvaiheessa.



3.2 Suunnittelutilanne

Turun kaupunkiseudun maakuntakaava



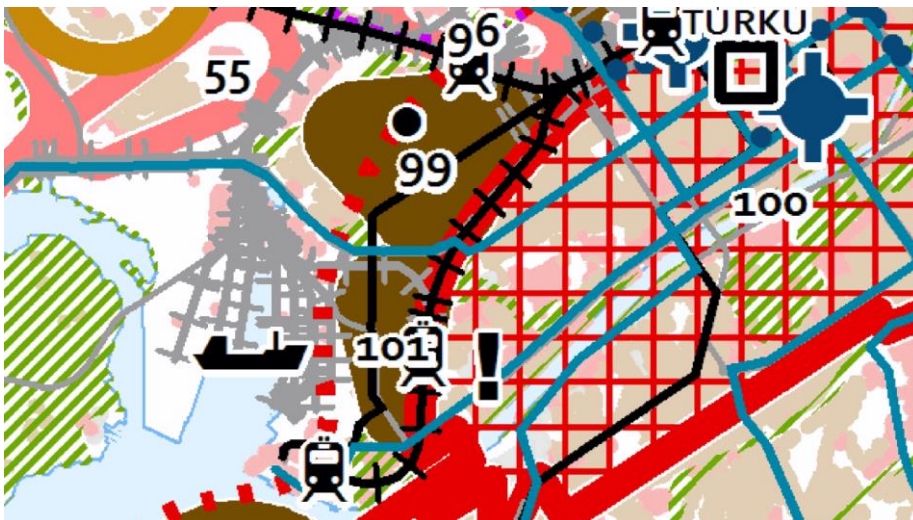
Ote Turun kaupunkiseudun maakuntakaavasta.

Ympäristöministeriön 23.8.2004 vahvistamassa Turun kaupunkiseudun maakuntakaavassa Kirstinpuiston alueen määräyksenä on A:

TAAJAMATOIMINTOJEN ALUE

Valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai seudullisesti merkittävät asumisen ja muiden taajamatoimintojen alueet. Sisältää asuinalueiden lisäksi paikallisia palvelukeskuksia, työpaikka-alueita ja ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia pienehköjä teollisuusalueita sekä seututeitä pienempiä liikenneväyliä, lähivirkistysalueita sekä erityisalueita.

Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035



Ote Turun kaupunkiseudun rakennemallista 2035.

Kaupunginvaltuuston 21.5.2012. hyväksymässä rakennemallissa Kirstinpuisto kuuluu alueeseen numero 99: *Linnakaupunki: uusi kerrostalovaltainen asuntoalue.*

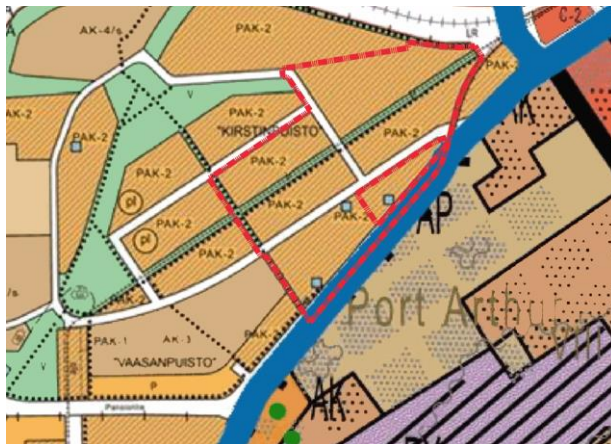
Asukasmäärän lisäys vuoteen 2035 mennessä yhteensä 6600 henkilöä. Uutta kerrosalaa yhteensä 330 000 kem². Keskimääräinen aluetehokkuus 0,4. Liikenteen kehittämisen toimenpiteet: Linnakaupungin pikaraitiotie, pyörätie ja rataylitys Iso-Heikkilästä Pitkämäkeen.

Luvut sisältävät Kirstinpuiston lisäksi myös Vaasanpuiston asemakaavamuutosalueen sekä muita, toistaiseksi kaavoitusohjelmiin kuulumattomia vanhoja teollisuus- ja varastoalueita Iso-Heikkilän kaupunginosassa.

Rakennemallin karttamerkintänä on uusi asuinalue (AK), jonka läpi kulkee pikaraitiotien linjaus ja joka kuuluu *keskustatoimintojen alueeksi kehitettävään alueeseen.*

Linnakaupungin osayleiskaava

25.2.2012 voimaan tulleessa Linnakaupungin osayleiskaavassa alue on työpaikkojen, palvelujen ja asumisen aluetta (PAK-2), johon saa sijoittaa enintään VIII-kerroksisia rakennuksia. Tontin 28-5 itäisessä kulmassa ja tontin 30-3 eteläkulmassa sijaitsevat vanhat teollisuusrakennukset sekä korttelissa 28 olevat puiset asuinrakennukset on osoitettu suojeltaviksi. Aluetta halkoo lounais-koillissuunnassa viheryhteys, jolla on varaus raitiotielle sekä kevyen liikenteen pääyhteydelle.



Ote Linnakaupungin osayleiskaavasta, suunnittelualue rajattu punaisella

Asemakaavoitusta ohjaavat seuraavat YLEISET MÄÄRÄYKSET:

Asemakaavoja laadittaessa on huomioitava seuraavat periaatteet:

- *kadun varrella sijaitsevien rakennusten katutason julkisivuissa umpinaisten ulkoseinien osuus saa olla enintään 40 %.*
- *julkisissa ja yksityisissä ulkotiloissa on kiinnitettävä erityistä huomiota pintojen, kalusteiden ja istutuksien korkeaan laatuun sekä ympäristön viihtyvyyteen.*
- *Korttelialueiden rakentamattomista osista vähintään 2/3 on istutettava nurmikolla, penssailla ja puilla. Ulkotilojen tulee olla avoimia ja kaikkien ikäluokkien saavutettavissa. Ulkotilat ja piha-alueet on varustettava vesiaiheilla.*
- *rakennukset tulee suunnitella sijainniltaan ja rakenteiltaan siten, että ne vastaavat kestävän kehityksen periaatteita. Katot ja julkisivut on varustettava aurinkoenergiaa hyödyntävillä pinnoilla mahdollisuuksien mukaan. Tasakatot on istutettava, mikäli se on rakenteellisesti ja energiateknisesti mahdollista. Rakennukset on varustettava maasta ja ilmasta saatavaa energiaa hyödyntävillä järjestelmillä.*

Turun kaupungin rakennusjärjestys

Turun kaupungin rakennusjärjestys on tullut voimaan 1.3.2016 kaupunginvaltuuston 25.1.2016 § 9 tekemällä päätöksellä.

Tonttijako ja kiinteistörekisteri

Täsmentyy ehdotusvaiheessa.

Maarekisteri

Täsmentyy ehdotusvaiheessa.

Pohjakartta

Pohjakartta on Turun kaupungin Kiinteistöliikelaitoksen laatima ja maastontarkistus on tehty 19.12.2016.

Lähiympäristön kaavatilanne ja suunnitelmat

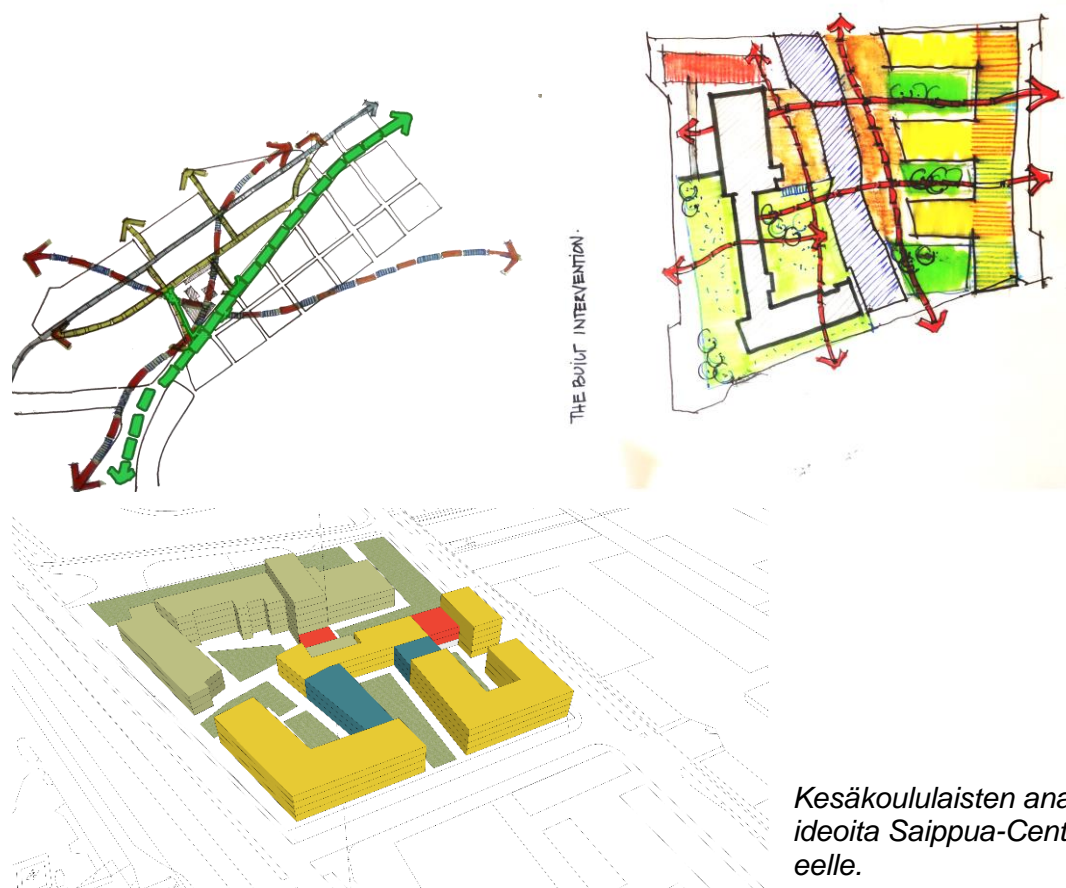
Asemakaavamuutosaluetta ympäröivällä alueella on vireillä useita merkittäviä kaavahankkeita. Näitä ovat mm. välittömästi Kirstinpuiston lounaispuolella, entisen keskusvedenpuhdistamon alueella vireillä oleva Vaasanpuiston asemakaavamuutos (A12/2010) ja Satamaraiteen itäpuolella vireillä oleva Aakenkadun asemakaavamuutos (A27/2014). Lisäksi lähitöllä on vireillä mm. Herttuankulman (A27/2013) asemakaavanmuutos.

3.3 Muita aluetta koskevia suunnitelmia

Kirstinpuiston aluetta tai sen osa-alueita on tarkasteltu lukuisissa opiskelijatöissä:

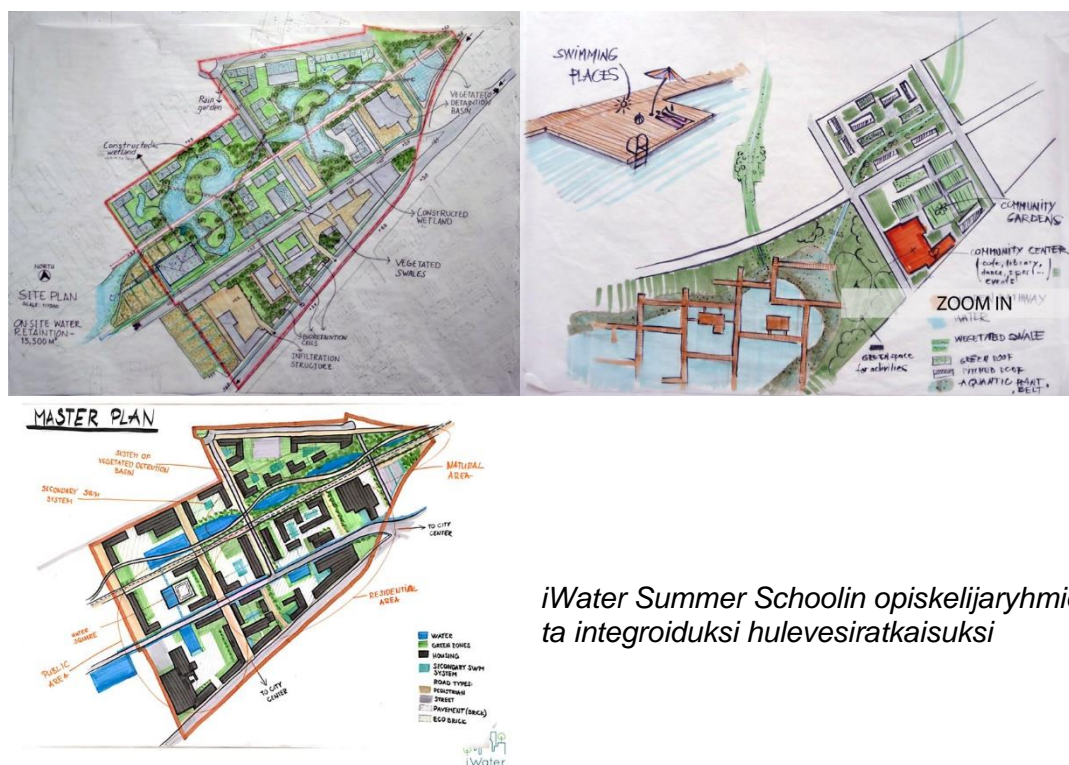
IFHP Summer School 2013 15.-24.8.2013

Kansainvälisen arkkitehtiopiskelijajoukon tehtävänä oli kehittää Saippua-Centerin aluetta osana uutta Kirstinpuiston elävää ja toimivaa kaupunginosaa. Keskeisiä tavoitteita olivat ekologisuus sekä taloudellinen, sosiaalinen ja kulttuurinen kestävyys.



iWater Summer School 14.-18.6.2016

Latvian Jelgavassa pidetyssä kansainvälisessä kesäkoulussa eri alojen opiskelijat työskentelivät poikkitieteellisissä työryhmissä ideoiden hulevesiratkaisuja pilottikohteisiin. Kirsintuiston asemakaava-alue oli eräs pilottikohde ja sille tehtiin 3 ehdotusta.



iWater Summer Schoolin opiskelijaryhmien ideoita integroiduksi hulevesiratkaisuksi

Diplomityö, Noora Lahdenperä 25.11.2015

Oulun yliopiston arkkitehtuurin koulutusohjelmaan kuuluvassa, Turun kaupungin toimeksiannosta laaditussa diplomityössä tarkastellaan Turun Linnakaupungin vanhaan teollisuusvyöhykkeeseen kuuluvan Iso-Heikkilän ja erityisesti Akselintien alueen uudistamista urbaaniksi asuin- ja työpaikka-alueeksi.



Kuva 3.3.1. Havainnekuva Noora Lahdenperän diplomityöstä.

Diplomityö, Miina Rautiainen 3.10.2016

Aalto Yliopiston rakennus- ja ympäristötekniikan koulutusohjelmaan tekemässään diplomityössään vesi- ja ympäristötekniikan opiskelija Miina Rautiainen mallinsi Turun sataman valuma-alueen hulevesiverkostoa rankkasadetilanteessa ja arvioi eri skenaarioiden avulla alueen tulvariskiä. Lisäksi mallinnuksen avulla tutkittiin, millaisia vaikutuksia viherkatoilla voisi olla alueen hulevesiin.

Mallinnuksen perusteella verkoston kapasiteetti on nykyisellään riittämätön vastaanottamaan elokuun 2012 kaltaisia harvinaisempia kuin kerran 200 vuodessa tapahtuvia rankkasateita, vaikka jätevedenpuhdistamolta ei enää tulisi purkuvesiä verkostoon. Putkien koko on paikoitellen riittämätön vastaanottamaan suuria määriä vettä lyhyessä ajassa. Pahin tulvariski syntyy, jos merivesitulva sattuu yhtä aikaa rankkasateen kanssa. Viherkatoilla voitaisiin joissain tilanteissa parantaa vedenpidätyskykyä, mutta niiden lisäksi olisi syytä tutkia myös muita keinoja kuten esimerkiksi viherpainanteita ja läpäiseviä päällysteitä, joilla voitaisiin pidättää enemmän sadevettä ja näin pienentää hulevesiverkoston kuormitusta.

4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve ja suunnittelun käynnistäminen

Asemakaavan laadinta perustuu Turun kaupungin Kiinteistöliikelaitoksen ja yksityisten kiinteistönomistajien aloitteeseen. Kaavamutoksen laatimisesta on allekirjoitettu yhteistyösopimus Turun kaupungin ja NCC Rakennus Oy:n (nykyään Bonava Suomi Oy) välillä 23.9.2015.

Sopimuksen mukaisesti Kirstinpuiston alueen kehittämistä varten perustettiin koordinoiva työryhmä, jossa on kaksi edustajaa kaupungilta ja kaksi edustajaa NCC:ltä (Bonava). Kiinteistöliikelaitoksen edustaja toimii projektiryhmän puheenjohtajana.

Projektiryhmän työskentelyyn ovat osallistuneet mm:

- Timo Laiho, pj. Kiinteistöliikelaitos, Kiinteän omaisuuden kehittäminen
- Tero Lehtonen, siht. Ympäristötoimiala, kaupunkisuunnittelu / asemakaavoitus
- Paula Keskikastari Ympäristötoimiala, kaupunkisuunnittelu / asemakaavoitus
- Jaana Mäkinen Ympäristötoimiala, liikennesuunnittelu
- Pekka Salminen Ympäristötoimiala, ympäristönsuojelu / iWater
- Pilar Meseguer Ympäristötoimiala, ympäristönsuojelu / iWater
- Mika Pitkänen Kiinteistöliikelaitos, Infrapalvelut
- Seija Sorje Vesiliikelaitos
- Timo Veijalainen Bonava Suomi Oy
- Antti Pirhonen Bonava Suomi Oy
- Niklas Kronberg Schauman Arkkitehdit
- Janne Helin Schauman Arkkitehdit
- Jouni Ikäheimo Trafix Oy (liikennesuunnittelu)
- Ria Ruokonen Maisema-arkkitehdit Byman & Ruokonen Oy

Projektiryhmä on kokoontunut 11 kertaa 29.9.2015 – 17.1.2017 välillä. Lisäksi eri osapuolten kesken on pidetty suunnittelukokouksia, työpajoja ja vastaavia.

4.2 Osallistuminen ja yhteistyö

4.2.1 Osalliset

Osallisia ovat alueen maanomistajat ja ne, joiden asumiseen, työntekoon ja muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, sekä viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään. Osalliseksi voi myös ilmoittautua. Kaavan osallisiksi on osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa määritelty seuraavat tahot:

Kaava-alueen ja lähialueen maanomistajat, käyttäjät, asukkaat ja yritykset
 Turkuseura ry, Turun Pientalojen Keskusjärjestö ry, Varsinais-Suomen Kiinteistöyhdistys ry, Turun luonnonsuojeluyhdistys ry, Turun lintutieteellinen yhdistys ry
 jne

Lisäksi osallisia ovat ympäristönsuojelu, kaavoitusyksikkö, suunnittelu- ja liikenne- ja katusuunnittelu sekä maisema- ja miljöösuunnittelu, rakennusvalvonta, seudullinen joukko-liikenne, Kiinteistöliikelaitos, Vesiliikelaitos, sivistys-, vapaa-aika- ja hyvinvointitoimialat, Turun museokeskus, Turun Seudun Kuntatekniikka Oy, Turku Energia, Turku Energia Sähköverkot Oy, TeliaSonera Finland Oyj, Varsinais-Suomen aluepelastuslaitos, Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Varsinais-Suomen liitto, Fortum Sähkönsiirto Oy, Liikenneviraston rautatieosasto sekä päättäjät.

4.2.2 Vireilletulo

Asemakaavan vireilletulosta on ilmoitettu Kaavoituskatsauksessa 2013 ja vireilläolosta 2014 sekä 2015.

19.4.2013 päivätty osallistumis- ja arviointisuunnitelma lähetettiin siinä mainituille osallisille kirjeitse.

4.2.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa on kuvailtu kaavahankkeen lähtötietoja, lueteltu osallisiksi arvioidut tahot, kaavamuutoksen laatimisvaiheet ja miten osallistuminen on järjestetty. Kirjeen saaneiden maanomistajien ja isännöitsijöiden on edellytetty toimittavan tiedon osakkaille, asukkaille, vuokralaisille ja toimitilojen haltijoille.

Vireilletuloilmoituksen jälkeen valmisteluaineisto sekä 19.4.2013 päivätty osallistumis- ja arviointisuunnitelma ovat olleet nähtävillä kaupunkisuunnittelun kaavoitusyksikössä sekä jälkimmäinen lisäksi internetissä kaupungin sivuilla.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta jätettiin 1 kirjallinen mielipide.

Turun luonnonsuojeluyhdistys toimitti 29.10.2015 aloitteen koskien Iso-Heikkilän entisen kasvitieteellisen puutarhan (1924-1956) huomioimista Linnakaupungin alueen kehityksessä.

9.2.2016 tarkistettu osallistumis- ja arviointisuunnitelma lähetettiin siinä mainituille osallisille kirjeitse.

Asemakaavaa ja sen tavoitteita käsittelevä yleisötilaisuus järjestettiin 17.2.2016 osoitteessa: Iso-Heikkiläntie 13, 20200 Turku / 3. kerros. Tilaisuuteen osallistui 16 alueen asukasta, yrittäjää, naapuria tai muuta osallista.

4.3 Asemakaavan tavoitteet

4.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kaupunginhallitus

Kaupunginhallituksen 14.12.2016 hyväksymien tavoitteiden mukaan:

”Tavoitteena on kaupunkikeskustan laajentaminen ja merellisen kaupunkikeskustan kehittäminen kumppanin kanssa Linnakaupungin osayleiskaavan pohjalta. Pyrkimyksenä on strategian tavoitteiden mukaisesti luoda pohjaa kaupungin kasvulle, kehittää kaupunkikeskustan elinvoimaisuutta ja kilpailukykyä tarjoamalla mm. houkuttelevia asuin- ja työpaikkaympäristöjä kävely- ja pyöräilyetäisyydellä kaupungin keskustasta.”

Asemakaavanmuutoksessa otetaan myös huomioon raitiotien tilantarve kaupunginvaltuuston hyväksymän yleissuunnitelman mukaisesti.

Yhteistyösopimus

23.9.2015 allekirjoitetun Turun kaupungin ja NCC Rakennus Oy:n (nykyään Bonava Suomi Oy) välisen yhteistyösopimuksen mukaan:

”Osapuolten tavoitteena on kehittää Linnakaupungin aluetta yhteistyössä noudattamalla kestävästä kehityksen periaatteita, jotka ovat ekologinen, taloudellinen sekä sosiaalinen ja kulttuurinen kestävyys.”

”Alue käsitellään kehittämistyössä yhtenä kokonaisuutena ilman nykyisiä käyttötarkoitus- ja maanomistusrajoja.”

Lisäksi:

”Tavoitteena on kuitenkin että (sopimuksen) kohdassa 1.4 todettujen kaupungin omistuksessa olevien alueiden rakennusoikeudesta noin 20 % toteutetaan kohtuuhintaisena valtion tukemana asuntotuotantona.”

Yhteistyökumppanin (Bonava Suomi Oy) tavoitteet

Kokonaisuus

- Laajuudet ideasuunnitelman (C&J 2013) tasolla.
- Toteutuskelpoisuus ja sen arviointi kaikissa vaiheissa.
- Vaiheittain toteutettavuus ja lähiympäristön toimivuus kaikissa toteutusvaiheissa.
- Riskienhallinta:
 - tekninen toteutettavuus, kaavatalous, hankkeiden talous, aikatauluriskit ym.

Asuminen

- Tavoitteellinen krs-luku V-VIII.
- Hankekoko 2200 – 4000 kem².
- Eri typologioiden mahdollisuus yhdellä alueella (lamellit, pistetalot).
- Runkosyvyydet sallivat vähintään kahteen ilmansuuntaan avautumisen.
- Pihapiirien maanvaraisuus.

Pysäköinti ja liikenne

- Sujuva turvallinen katuverkko.
- Kevyen liikenteen erityinen huomioiminen.
 - ml. sujuvat reitit, erityisesti yhteys keskustaan, p-normi, pp-pysäköinti.
- Ratikkaan varautuminen.
- Runkobussilinjaan varautuminen.
- Maanpäälliset P-talot pääasiallinen ratkaisumalli.
- Pysäköinnin alueellinen strategia
 - muuntojoustava ap-normi joka ratkaisu huomioi vaiheittain toteutuksen
 - mahdolliset pysäköinnin reservit.

Hulevedet ja viheryhteydet

- Suunnitellaan piha- ja puistoalueista luonteva kokonaisuus, joka on toteutettavissa vaiheittain.
- Tavoite imeyttää tai ainakin viivyyttää tonttien ja yleisten alueiden hulevedet.
- Korttelien pihakorkotasojen määrittely.

Yleiskaavalliset tavoitteet (Linnakaupungin osayleiskaava)

Päätavoitteet

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

Yleistavoitteet:

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

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

***ekologinen,
taloudellinen sekä
sosiaalinen ja kulttuurinen kestävyys.***

Liikenteelliset tavoitteet:

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

iWater-projekti ja viherkerroin

iWater-projekti pyrkii luomaan uusia strategioita, innovaatioita ja työkaluja hulevesien hallintaan. Tarkoituksena on löytää keinoja muuntaa hulevedet ongelmasta resurssiksi paremman kaupunkitilan tuottamiseksi ekosysteemipalveluita hyödyntäen.

Projektissa kehitetään ohjeita, työkaluja ja käytäntöjä integroituun hulevesien hallintaan osana kaupunkisuunnitteluprosessia. Kehitystyössä on mukana tutkijoita ja käytännöntyötä tekeviä suunnittelijoita. Lisäksi hankepartnerit muodostavat paikallisia yhteistyöryhmiä osallistaaksen kehitystyöhön kaikki olennaiset toimijat.

Hankkeessa luodaan parempaa kaupunkitilaa kehittämällä integroitua ja moniarvoista hulevesienhallintaa keskisen Itämeren kaupungeissa. Paikallinen hulevesien hallinta kehittyy integroidun lähestymistavan avulla tuoden yhteen kaikki kaupunkisuunnitteluprosessit ja sidosryhmät. Partnerikaupungit laativat integroidut hulevesiohjelmat, joissa lähtökohtana ovat ekosysteempipalvelut ja hulevesien hyödyntäminen paremman kaupunkitilan tuottamisessa. Lisäksi opiskelijakilpailun tuloksista jatkokehitetään innovatiivisia hulevesisuunnitelmia, jotka toteutetaan hankkeen jälkeen.

Hankepartnerit:

- Itämeren kaupunkien liitto, Kestävien kaupunkien sihteeristö
- Aalto Yliopisto, maisema-arkkitehtuurin osasto
- Helsinki, ympäristökeskus
- Turku, ympäristötoimiala
- Jelgava, Latvia
- Riika, Latvia [Lead Partner]
- Tartto, Viro
- Söderhamn, Ruotsi
- Gävle, Ruotsi

4.3.2 Tavoitteiden tarkentuminen prosessin aikana

Yhteistyökumppanin (Bonava Finland Oy) tavoitteet

- Kirstinpuiston alue on nähtävä keskustamaisena ruutukaava-alueen jatkeena, jolle on ominaista ”urbaani vehreys”
- tavoitellaan ”Portsan henkeä”, johon kuuluvat ainakin:
 - yhteisöllisyys
 - asukkaiden aktiivisuus
 - suosio lapsiperheiden parissa
- autottomuus; elämäntapa, joka ei perustu henkilöauton varaan ja jossa auton käyttö ja säilytys on eriytetty
- kaupalliset ja muut palvelut
 - tilojen mitoitus, sijoitus ja keskittäminen, synergiat
 - joustavat monitoimitilat (erityisesti kivijaloissa)
- hankkeen vaiheistus
- asukassegmentöinti

Yhteiset tavoitteet

- osa pysäköinnistä keskitettävä pysäköintilaitoksiin
- viherrakentamisen ja lähiympäristön laatu
- yksityisten korttelipihojen ja asumisen luonteva integrointi puistoakseliin
- riittävä määrä laadukkaita polkupyörien säilytyspaikkoja
- alueen vetovoimaisuuden vahvistaminen ja siihen liittyen uuden sisääntuloalueen (Artturinkadun ja Tukholmankadun uusi risteys) merkitys, oman identiteetin luonti
- mahdollisuus nykyisen rakennuskannan väliaikaiskäyttöön alueen rakentumisen aikana ja toimintojen houkuttelu alueelle (erityisesti Artturinkadun varteen) tällä tavalla
- puistojen, yleisten alueiden ja kaupunkitilojen luonne mietittävä.

4.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot ja ratkaisun valinta

4.4.1 Alustavien vaihtoehtojen kuvaus ja asemakaavaratkaisun valinnan perusteet

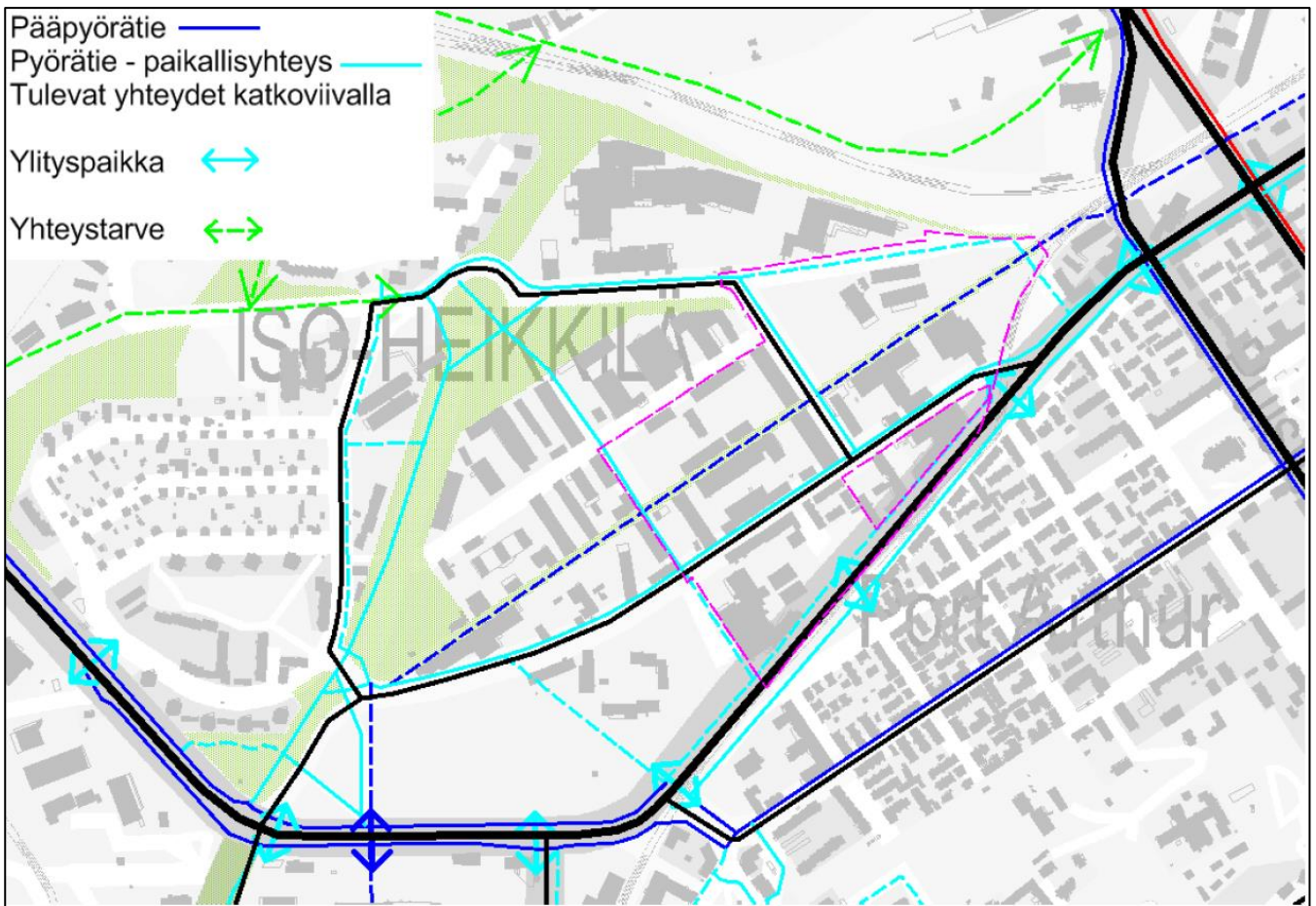
Turun kaupungin ja NCC Rakennus Oy:n (nykyään Bonava Suomi Oy) välillä 23.9.2015 allekirjoitetun yhteistyösopimuksen liitteenä oli Cederqvist & Jäntti Arkkitehtien 13.9.2013 päivätty maankäyttösuunnitelma.



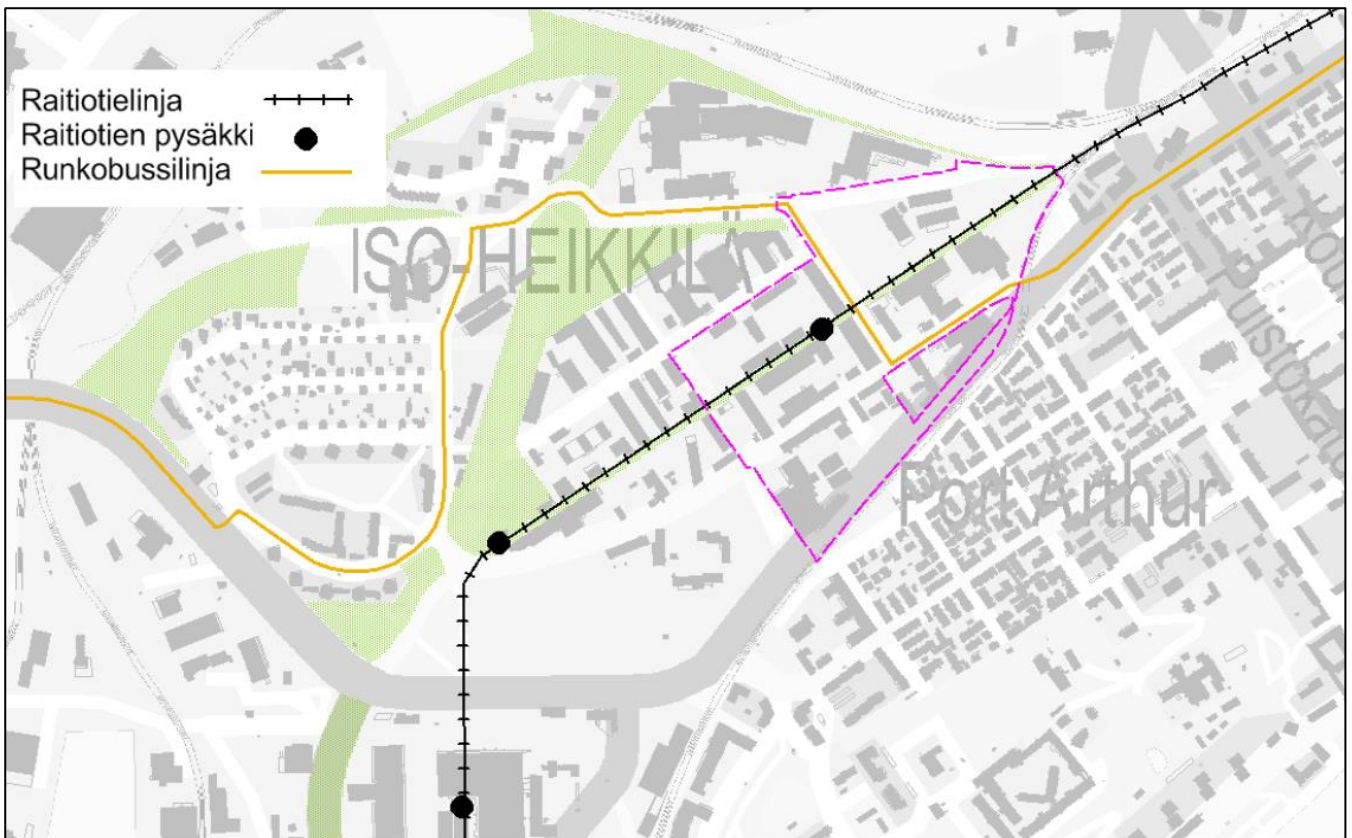
Kuva 4.4.1 Cederqvist & Jäntti Arkkitehtien maankäyttösuunnitelma 13.9.2013

Liikenneverkko

Lähtökohtana Kirstinpuiston asemakaavaluonnoksen laadinnassa on ollut Linnakaupungin osayleiskaava ja osayleiskaavaan liittyvät liikenneverkkosuunnitelmat. Merkittävin osayleiskaavassa esitetty muutos alueen nykyiseen liikenneverkkoon on pikaraitiotiehen varautuminen ja alueen jalankulun ja pyöräilyn verkoston kehittäminen. Osayleiskaavassa ei ole esitetty merkittäviä muutoksia alueen autoliikenteen verkkoon vaan alueen pääkatuna toimii edelleen Tukholmankatu ja pääkokoojakatuina Ruissalontie, Nuutintie, Iso-Heikkiläntie ja Kanslerintie. Ruissalontien on aiemmin toiminut satamaan johtavana väylänä. Nykyinen Vaasantie on osayleiskaavassa esitetty poistettavaksi, kun raskas liikenne Iso-Heikkiläntien varren kiinteistöille poistuu.

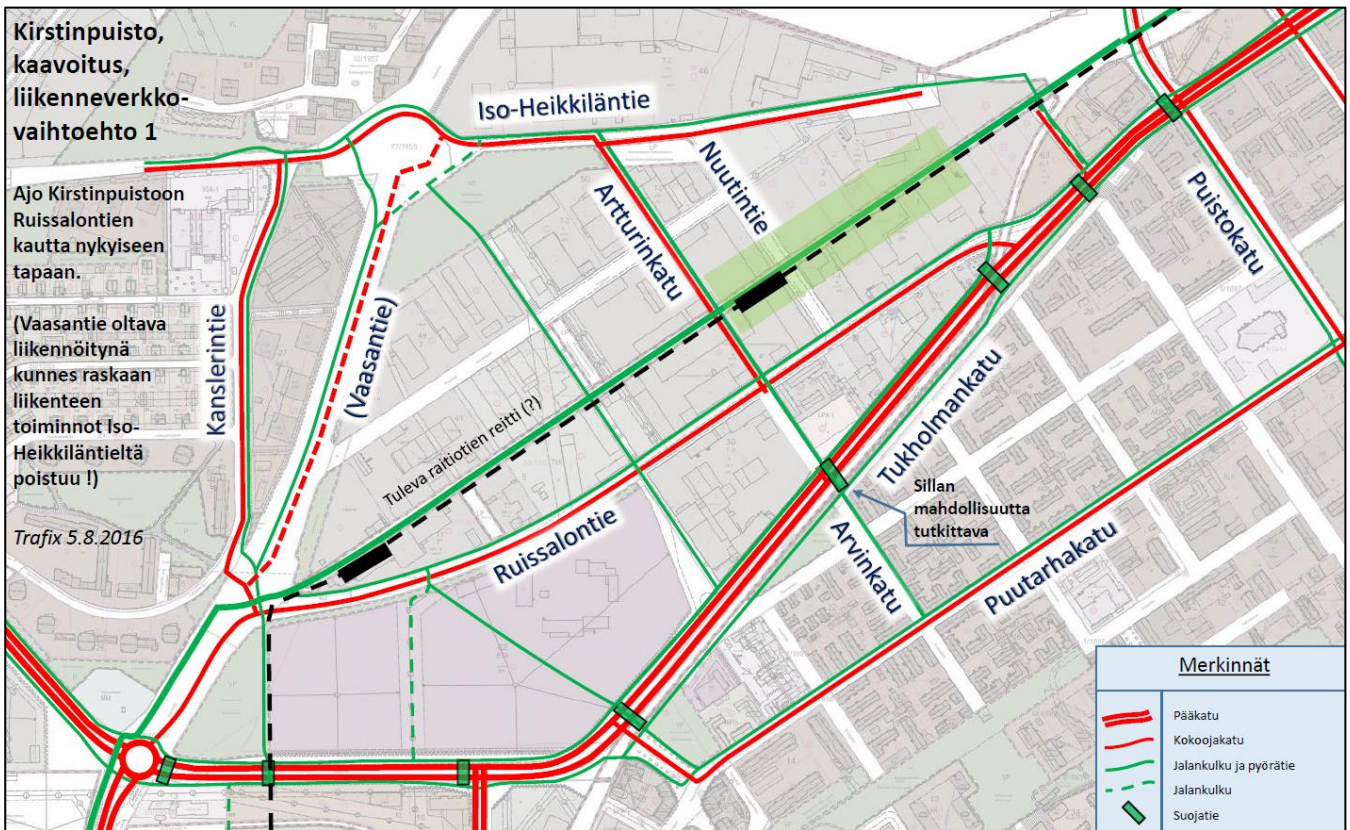


Kuva 4.4.2. Linnakaupungin osayleiskaava, Autoliikenteen liikenneverkkooperaate ja pyöräilyverkosto

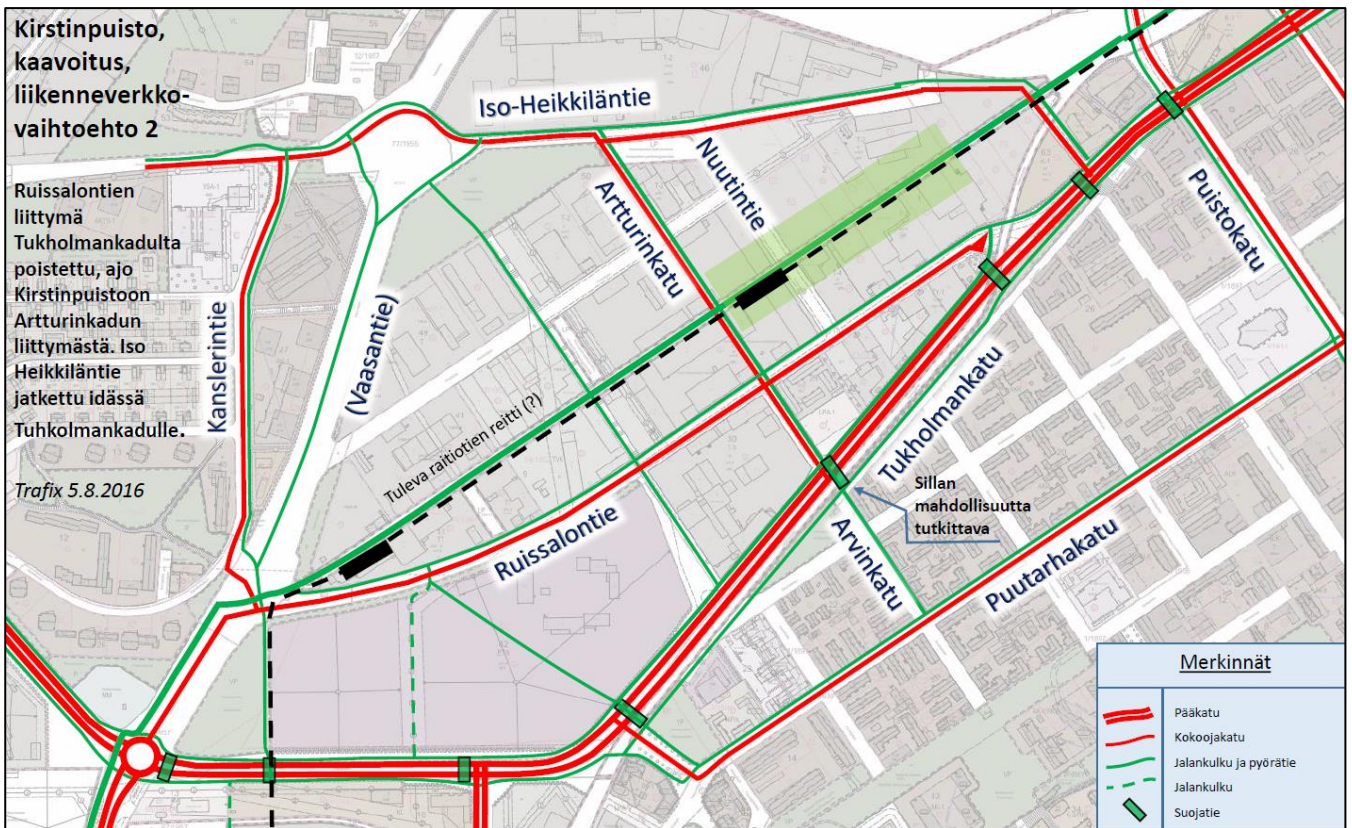


Kuva 4.4.3. Linnakaupungin osayleiskaava, joukkoliikenne (Turun kaupunki)

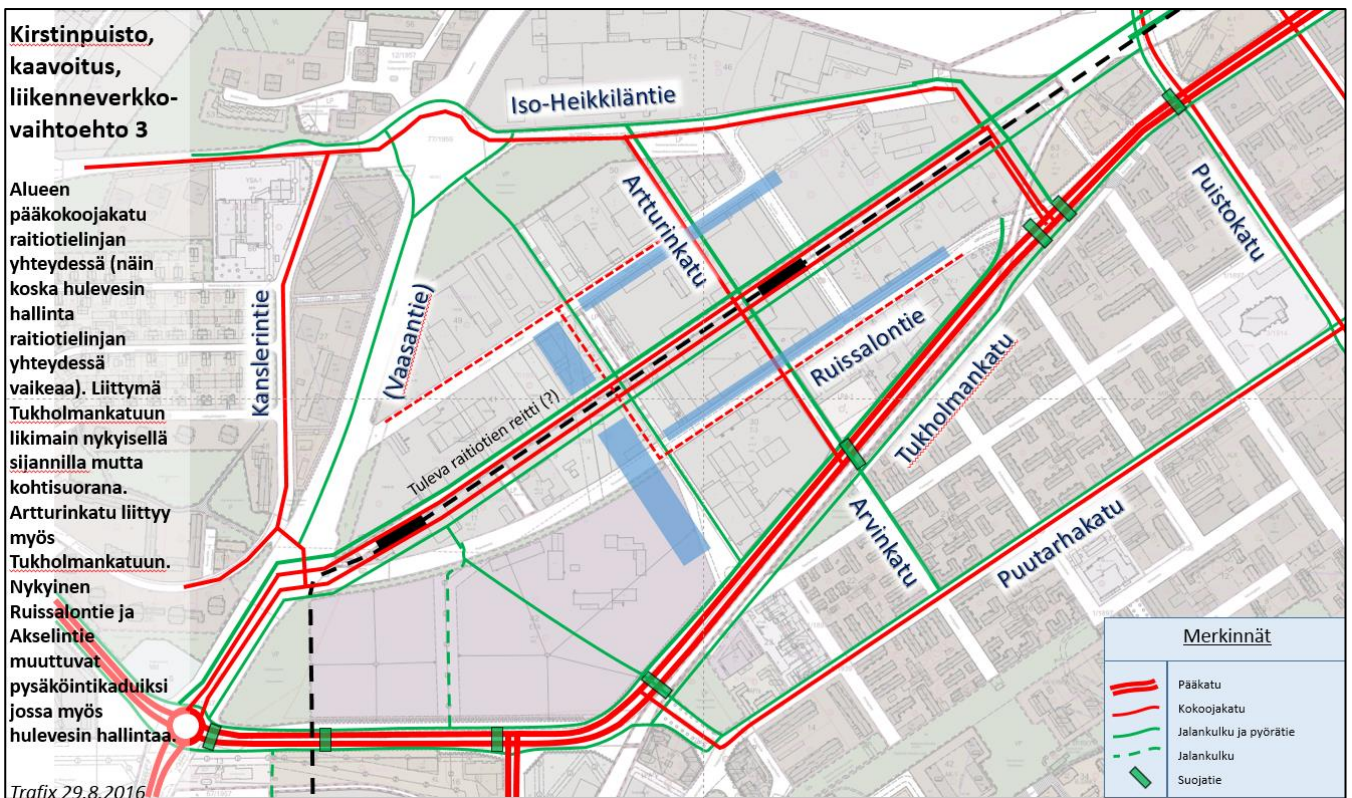
Kirstinpuiston asemakaavan valmistelussa on tutkittu koko Kirstinpuiston alueen liikenneverkon periaatteita ja vaihtoehtoja. Tavoitteena on muuttaa nykyisenkaltaisen teollisuusympäristön väljä katuymäristö paremmin asuinalueelle sopivaksi katuverkoksi ja katuymäristöksi. Liikenneverkollisina vaihtoehtoina on tutkittu alueen liittymistä pääkatuna toimivaan Tukholmankatuun ja liittymäratkaisujen vaikutusta alueen luonteeseen ja liikenneverkon toimivuuteen. Oheisissa kaavioissa on esitetty tutkittuja liikenneverkkoratkaisuja. Tutkitut liikenneverkkoratkaisut kuvaavat myös suunnitteluprosessin etenemistä: Vaihtoehtona 1 on alueen osayleiskaavan periaatteita noudatteleva liikenneverkko, jota on suunnitteluprosessissa alettu kehittää kaupunkimaisempaan suuntaan ja lopputuloksena on ruutukaavamaisen kaupunkirakenteen mukainen liikenneverkko (vrt. Port Arthurin kaupungin osan katuverkko).



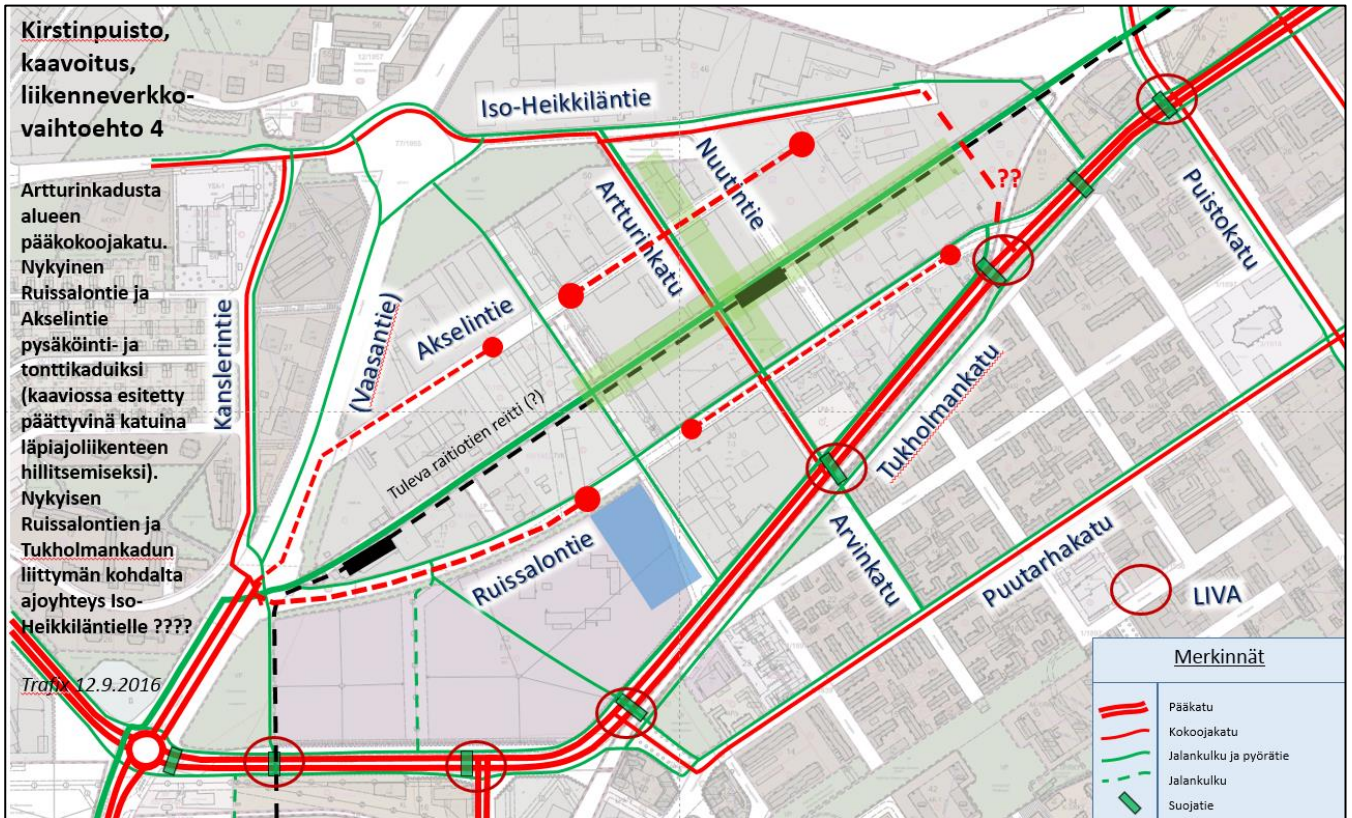
Kuva 4.4.4. Kirstinpuiston asemakaavaluonnos, tutkittu liikenneverkkovaihtoehto 1 (Trafix Oy)



Kuva 4.4.5. Kirstinpuiston asemakaavaluonnos, tutkittu liikenneverkko-vaihtoehto 2 (Trafix Oy)



Kuva 4.4.6. Kirstinpuiston asemakaavaluonnos, tutkittu liikenneverkko-vaihtoehto 3 (Trafix Oy)



Kuva 4.4.7. Kirstinpuiston asemakaavaaluonnos, tutkittu liikenneverkko-vaihtoehto 4 (Trafix Oy)

Mielipiteet ja kannanotot kaavamuutokseen

OAS-vaiheessa (2013) jätettiin yksi kirjallinen mielipide, jossa ilmaistiin huoli Jaakkoo-Taaran laajennuksen myötä lisääntyvästä kuorma-autoliikenteestä. Sitten Jaakkoo-Taara eriytettiin omaksi kaavaprojektikseen (A21/2013), jonka käsittelyn ja hyväksymisen yhteydessä myös mainittu mielipide on huomioitu.

4.4.2 Suunnitteluvaiheiden käsittelyt ja päätökset

Täsmenny ehdotusvaiheessa.

5 ASEMAKAAVAN KUVAUS

5.1 Kaavan rakenne ja mitoitus sekä ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen

Kaavaluonnoksen valmistelun pohjana on käytetty Schauman Arkkitehtien laatimaa viite-suunnitelmaa, jota on kehitetty projektityöryhmän ohjauksessa.

Asemakaavamuutosluonnokseen sisältyy AK-, AP-, KTY-, LPA- ja V-korttelialueita sekä katualueita. Maankäyttö jakautuu luonnoksessa näiden kesken seuraavasti:

AK	<i>asuinkerrostalojen korttelialue</i>	34 793 m ²	21 %
AL	<i>asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue</i>	39 333 m ²	24 %
AP	<i>asuinpientalojen korttelialue</i>	2 919 m ²	2 %
KTY	<i>toimitilarakennusten korttelialue</i>	8 045 m ²	5 %
V	<i>virkestysalue</i>	35 666 m ²	22 %
LPA	<i>autopaikkojen korttelialue</i>	16 155 m ²	10 %
	<i>katualue</i>	25 082 m ²	15 %
YHT:		161 933 m ²	100 %

Rakennusoikeus

Suunnittelualueelle on alustavasti osoitettu noin 11000-37000 k-m² uutta rakennusoikeutta.

Korttelikohtaiset kokonaisrakennusoikeudet vaihtelevat välillä 9000 m² – 21000 m².

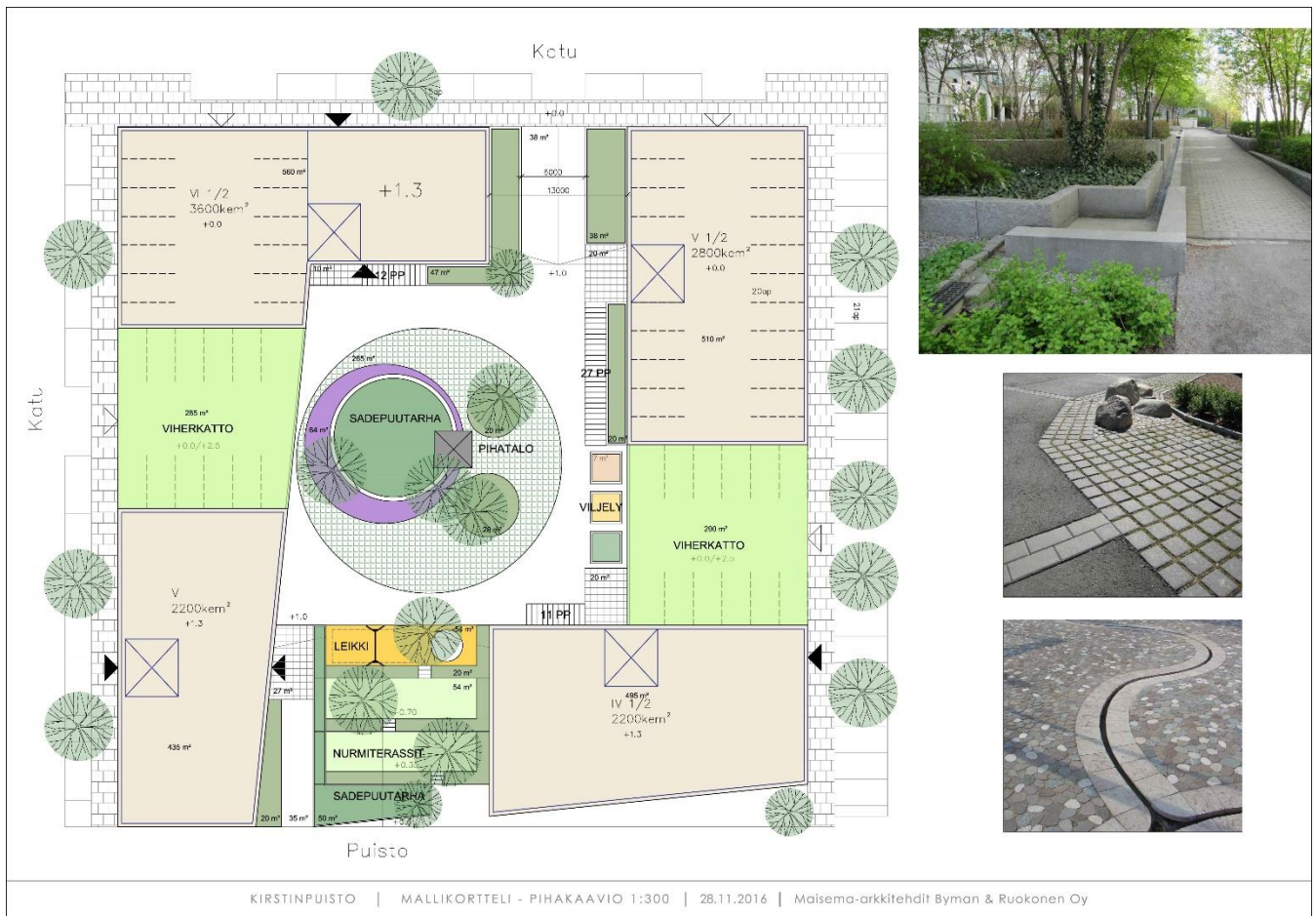
Alueelle sijoittuisi arviolta 2400-2700 uutta asukasta.

KAIKKI LUVUT OVAT ALUSTAVIA ja täsmentyvät ehdotusvaiheessa.

Rakenne

Kirstinpuiston uusi kaupunkirakenne perustuu kahteen keskeiseen elementtiin; alueen halkaisevaan puistoakseliin sekä Artturinkadun asemaan uutena pääkatuna. Näiden risteyskohtaan syntyy luontevasti alueen toiminnallinen sydän, jonka ympärille sijoittuvat keskeisimmät palvelut.

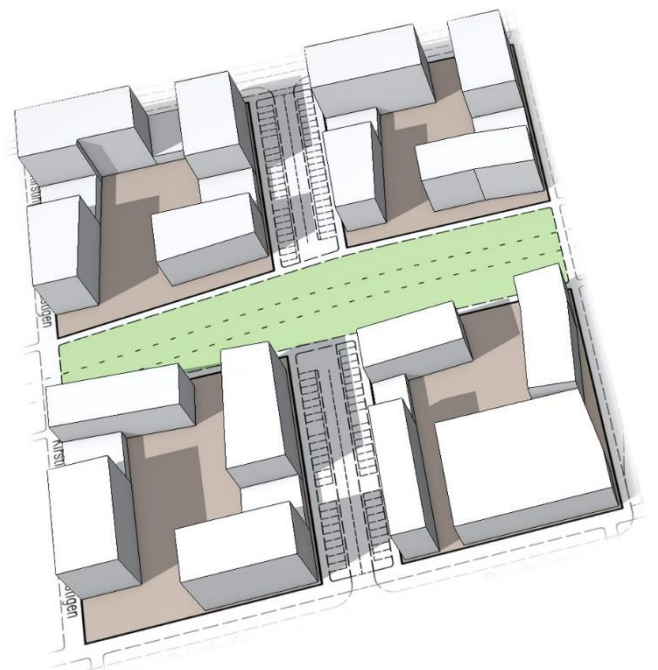
Alueen nykyinen ruutukaavarakenne on säilytetty, mutta mittakaavaa on säädetty pienemmäksi – lähemmäs naapuroivaa Portsan aluetta ja vähemmän teollisuusalueiseksi. Uuden kaupunkirakenteen perusyksikkönä on noin 65 x 65 m kokoinen joustava ”mallikortteli”.



KIRSTINPUISTO | MALLIKORTTELI - PIHAKAAVIO 1:300 | 28.11.2016 | Maisema-arkkitehdit Byman & Ruokonen Oy

Kuva 5.1.1: Mallikortteli. Toimintojen sijoittuminen sekä ideoita hulevesien viivytykseen korttelin sisällä. Schauman Arkkitehdit / Maisema-arkkitehdit Byman & Ruokonen Oy

Mallikortteli on peruseriaatteiltaan umpikorttelimainen; korkeammat rakennukset sijoittuvat katujen varsille muodostaen suojaosan yhtenäisen piha-alueen sekä urbaania katutilaa. Yksittäisten rakennusten asema on kuitenkin perinteistä umpikorttelia joustavampi sallien suuremman rakennuskohtaisen vaihtelun ja helpottaen rakentamista sekä toteutuksen vaiheistusta. Talojen väliin jäävät aukot ja matalammat osat tekevät sisäpihoista valoisampia ja helpottavat yhtenäisen maanpäällisen hulevesiverkoston luomista. Korttelit kytkeytyvät toisiinsa "pysäköintikatumaisten" LPA-alueiden kautta. Nämä mahdollistavat täysin autottomat korttelipihat ja toisaalta rytmittävät kaupunkitilaa.



Kuva 5.1.2: Mallikorttelien kytkeytyminen toisiinsa ja ympäristöönsä.

Jäljelle jäävät vanhat rakennukset on integroitu osaksi uutta korttelirakennetta. Rakennushistoriallisesti arvokkaiden kohteiden, Turun Saippuan vanhojen osien sekä korttelin 28 puutalokokonaisuuden asemaa on korostettu.

Osa nykyisistä toiminnoista ja palveluista jatkaa alueella. Lisäksi kaavanmukainen uudistuminen on useiden vuosien mittainen prosessi. Tämä tuottaa toiminnallisesti sekoittunutta ja mielenkiintoisempaa kaupunkiympäristöä. Kaavaa valmistelleessa projektiryhmässä on ideoitu erilaisia väliaikaistoimintoja (pop-up, street food jne), jotka voisivat hyödyntää muutovaihetta ja luoda alueelle omintakeista identiteettiä sekä pohjaa ja kysyntää tuleville palveluille.

Kirstinpuiston kaava-alue on pyritty kytkemään nykyistä luontevammin vanhaan keskusta-alueeseen Tukholmankadun ja Satamaraiteen muodostamasta estevaikutuksesta huolimatta. Artturinkadun uusi liittymä Tukholmankadulle luo alueelle selkeän ja tunnistettavan sisääntulon. Ruissalontien sekava tasoliittymä on korvattu yhdistämällä Iso-Heikkiläntie selkeällä T-risteyksellä Tukholmankatuun. Ratkaisu avaa uusia mahdollisuuksia vireillä olevan Aakenkadun asemakaavamuutoksen suhteen. Artturinkatu puolestaan jatkaa nykyisen kaava-alueen ulkopuolelle aina Iso-Heikkiläntielle asti ja toisaalla Arvinkatuna Port Arthurin puolella aina Kakolanmäelle asti kytkien siten nämä kaksi uutta kehittyvää kaupunginosaa.

Linnakaupungin osayleiskaavan mukaisesti raitiotievaraus ja kevyen liikenteen pääväylä kulkevat luontevasti alueen halki puistoakselia myöten jatkuen edelleen sataman ja rautatieaseman suuntiin.

Viherkerroin

Kirstinpuisto on Turun pilottikohteena kansainvälisessä EU-rahoitteisessa iWater-hankkeessa, jonka puitteissa kehitetään Turulle ns. viherkerrointa (GAF, *green area factor*). Asemakaavaluonnoksessa on esitetty viitteelliset viherkertoimet eri korttelialueille. Nämä luvut niihin liittyvine työkaluineen ja tavoitteineen kehittyvät ja tarkentuvat ehdotusvaiheessa.

Ilmaston kestävä kaupunkin suunnitteluoppaan mukaan:

”Vihreän infrastruktuurin merkitys ilmastonmuutokseen sopeutumisessa korostuu kaupunkien tiivistyessä, sillä kasvillisuus vähentää tulvariskiä, sitoo hiilidioksidia, viilentää rakennetun ympäristön lämpösaarekkeitä ja lisää kaupunkitilan viihtyisyyttä ja terveysvaikutuksia.”

”Viherkerroinmenetelmä parantaa kaupungin edellytyksiä sopeutua ilmastonmuutokseen edistämällä tonttikasvillisuuden vihertehokkuutta ja riittävän viherrakenteen säilymistä. Sen avulla voidaan joustavasti arvioida ja kehittää tapaa rakentaa tiivistä kaupunkirakennetta, joka on ilmastomuutokseen sopeutunutta, vihreää ja luo sosiaalisia arvoja pihaympäristöihin. Menetelmä on kehitetty maankäytön suunnittelun tueksi erityisesti kaavoittajien, maisema-arkkitehtien ja pihasuunnittelijoiden käyttöön.”

Kaavaluonnoksessa esitetyt viherkertoimet tarkoittavat käytännössä sitä, että tietty osa korttelien pinta-alasta on tehtävä hulevettä pidättäväksi tai läpäiseväksi. Läpäisevien pintojen lisäksi kortteleissa voidaan käyttää erilaisia viivytyrakenteita. Myös kasvillisuuden ja erilaisten viherrakenteiden merkitys korostuu.

Liikenneverkko

Asemakaavaaluonnokseen valittiin liikenneverkko, jossa:

- Nykyinen Ruissalontien liittymä Tukholmakadulta poistetaan.
- Iso-Heikkiläntie jatketaan Tukholmakadulle nykyisen Ruissalontien itäpuolelle.
- Alueelle rakennetaan uusi kokoojakatuyhteys Artturinkatu ja uusi liikennevaloliittymä Tukholmakadulle.
- Ruissalontie parannetaan mitoitukseltaan asuinalueen kokoojakaduksi.
- Liikenneverkossa on esitetty Ratavahdinrinteen liittymää vastapäätä mahdollista uutta katuyhteyttä Ruissalontielle. Tämän uuden kadun tarpeellisuus määritetään lounaisen alueen kaavoituksen yhteydessä.

Valittu liikenneverkko on tutkituista vaihtoehdoista autoliikenteen kannalta toimivin. Se mahdollistaa joukkoliikenteen kehittämisen sekä nykyisten linjojen pohjalta että raitiotiehen tai superbussilinjastoon tukeutuen. Artturinkadun ottaminen alueen pääkokoojakaduksi sitoo uuden kaupunginosan visuaalisesti ja – jalankulun ja pyöräilyn osalta – myös fyysisesti keskustaan. Artturinkadun varteen on mahdollista keskittää toimintoja, jotka tekevät uudesta kaupunginosasta keskustamaista ympäristöä ja ns. käveltävää kaupunkia.

Jalankulku

Kirstinpuiston asemakaava-alue on Turun keskustan kaupunkirakenteessa ns. jalankulun reunavyöhykettä. Alueen etäisyys linnuntietä Turun kauppatorille on noin 1,6 km. Alueen jalankulkuverkostoa kehitetään toimivaksi, viihtyisäksi ja laatutasoltaan hyväksi. Artturinkadun akselista ollaan kehittämässä alueen kaupallista ydintä jossa jalankululla on iso rooli. Alueen halkaisee puistoakseli, josta tavoitellaan viihtyisää puistomaista kävelyn ja pyöräilyn reittiä. Tavoitteena on parantaa Linnakaupungin alueen liittymistä ydinkeskustan suuntaan ja tässä tärkeää on Tukholmakadun ja satamaradan estevaikutuksen vähentäminen turvallisilla suojateillä. Myös siltaratkaisuja on ideoitu, mutta vaikeiden maaperäolosuhteiden vuoksi niitä ei ainakaan tässä vaiheessa ole esitetty. Tukholmakadun ylityspaikkoja tutkitaan jatkosuunnittelussa vielä tarkemmin, samoin Tukholmakadun suuntaisen jalkakäytävän leventämistä.

Pyöräily

Kirstinpuisto sijaitsee hyvällä pyöräilyetäisyydellä ydinkeskustasta. Alueen pyöräilyyhteyksiä keskustaan ja keskustan ohi tulee kehittää. Tavoitteena tulee olla, että Kirstinpuisto profiloituisi pyöräilyn kaupunginosaksi, minkä tulee näkyä sekä itse alueen liikenneverkossa että alueelta ulos johtavien pyöräilyreittien toimivuudessa ja laatutasossa. Pyöräilyreitit on esitetty Tukholmakadun, Ruissalontien, Akselintien, Iso-Heikkiläntien, Artturinkadun varrella ja erillisinä reitteinä poistetun Vaasantien reittiä sekä Saippua Centerin lounaispuolelta Iso-Heikkilän kiertoliittymään. Tärkeitä alueelta ulos johtavia reittejä ovat keskeisen puistoakselin reitti, joka johtaa tulevaisuudessa radan vartta rautatieaseman suuntaan, sekä Artturinkadun pyöräilyreitti Tukholmakadun yli Arvinkadulle ja edelleen ydinkeskustaan. Alustavassa katujen yleissuunnitelmassa katujen varsien pyöräilyreitit on esitetty kaksisuuntaisina pyöräteinä, mutta jatkosuunnittelun yhteydessä tullaan tutkimaan myös yksisuuntaisten pyöräteiden ja pyöräkaistojen mahdollisuutta. Pyöräpysäköintipaikkojen tarve alueella on noin 3200 pyöräpaikkaa. Alustavissa suunnitelmissa tuosta määrästä puolet on sijoitettu kortteleissa katoksiin ja puolet ulkotiloihin.

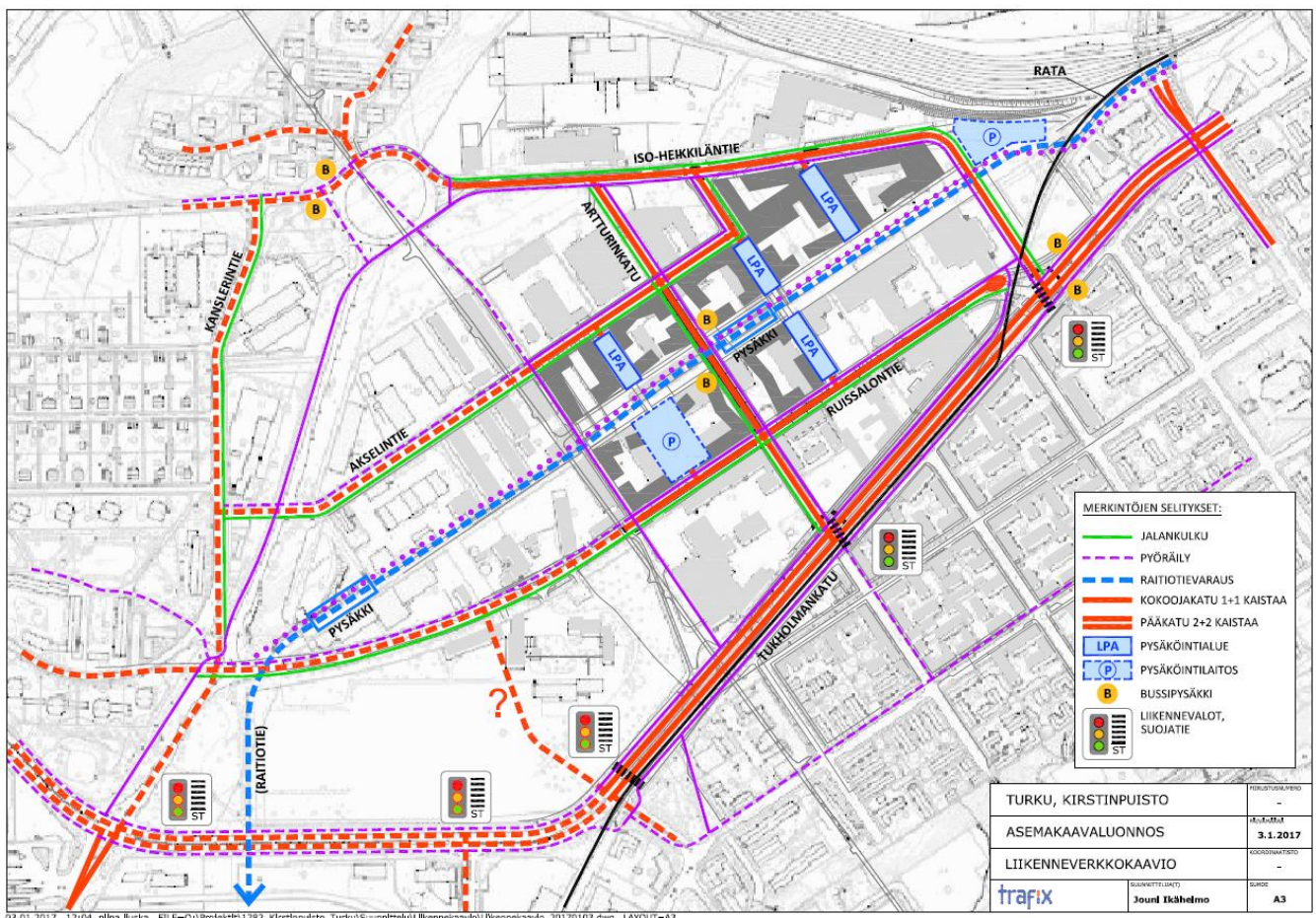
Joukkoliikenne

Aluetta palveleva linja-autoliikenteen reitti kulkee Tukholmankadun, Artturinkadun ja Iso-Heikkiläntien kautta. Aluetta palvelevat pysäkit on esitetty Tukholmankadulla Iso-Heikkiläntien uuden liittymän yhteyteen (likimain nykyiset sijainnit) sekä Artturinkadulla ai- van alueen keskelle puistoakselin yhteyteen. Jos raitiotie tai superbussiyhteys joskus toteutuu puistoon, niin Akselinkadun pysäkit toimivat hyvin myös vaihtopysäkkeinä. Alustavasti raitiotievarauksen on suunniteltu kulkevan rautatieaseman suunnasta radan vartta Kirstinpuiston puistoakselille ja edelleen Vaasanpuiston kautta etelään. Kirstinpuiston aluetta palvelevat pysäkit on sijoitettu Artturinkadun itäpuolelle ja seuraavat pysäkit Vaasanpuiston seudulle.

Pysäköinti

Asemakaavan luonnosalueelle on maankäyttösuunnitelmissa esitetty noin 104000 kem² asumista, 3000 kem² liiketilaa ja noin 2000 kem² päivittäistavarakauppaa. Kyseisten toimintojen on arvioitu vaativan noin 900 autopaikkaa olettamuksella, että alueen päivittäisiä matkoista tehdään noin 35 % henkilöautolla, 48 % jalan, 8 % pyöräillen ja 7 % joukkoliikenteellä. Em. pysäköinnin määrä vastaa asumisen autopaikkannormia 1 ap / 120 kem². Alueen pysäköinti on esitetty korttelikohtaisena pysäköintinä rakennusten yhteyteen, LPA-alueina ja kahtena pysäköintilaitoksena. Pysäköintilaitosten rakentamisen tarpeellisuus määritetään jatkosuunnittelun ja alueen rakentamisen yhteydessä. Pyöräpysäköintipaikkoja alueelle tarvitaan noin 3200 kpl.

Mitoitusta tarkennetaan ehdotusvaiheessa.



Kuva 5.1.3. Kirstinpuiston asemakaavaluonnos, liikenneverkko-idea (Trafix Oy)



Kuva 5.1.4. Kirstinpuiston asemakaava-alue, alustava katukartta (Trafix Oy)

5.2 Kaavan vaikutukset

Yhdyskuntarakenteeseen

Kaavamuutoksen toteutuessa alue muuttuu teollisuus- ja varastoalueesta viihtyisäksi asuinalueeksi ja tarjoaa lähialueille monipuolisia kaupallisia ja julkisia palveluja. Alue myös kytkeytyy paremmin keskustaan ja muuhun ympäröivään kaupunkirakenteeseen.

Kaavan toteutuksella eheytetään nykyistä yhdyskuntarakennetta ja infrastruktuuria.

Vaikutusarviota tarkennetaan ehdotusvaiheessa.

Asumiseen ja työpaikkoihin

Rakentaminen tuo alueelle uusia asukkaita n. 2400–2500.

Alueelta poistuu teollisuuden ja varastoinnin työpaikkoja. Uudet palvelut sekä liike- ja toimistotilat tuovat uusia työpaikkoja alueelle.

Vaikutusarviota tarkennetaan ehdotusvaiheessa.

Palveluihin ja palveluiden saavutettavuuteen

Sekä julkisten että yksityisten palveluiden toimintaedellytykset paranevat kasvavan asukaspohjan myötä. Palveluiden saavutettavuus paranee kehitettävien liikenneyhteyksien myötä.

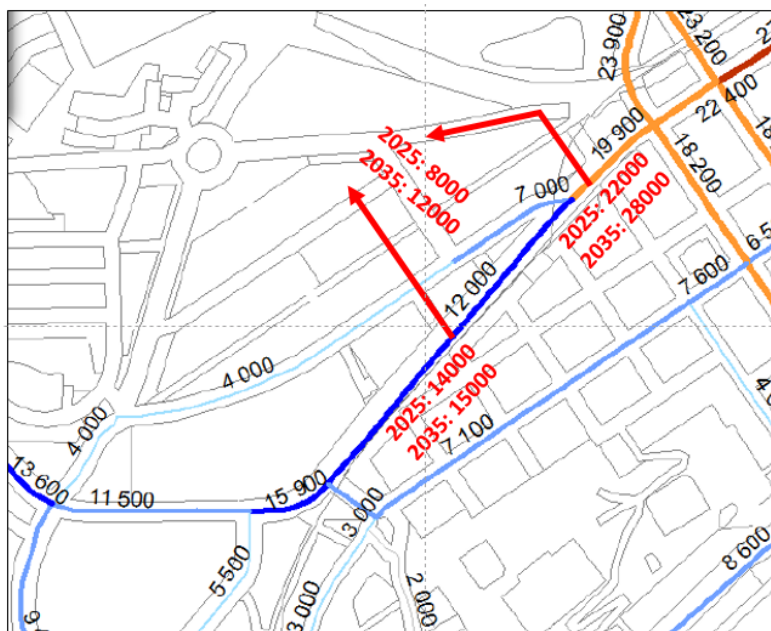
Vaikutusarviota tarkennetaan ehdotusvaiheessa.

Liikenteeseen

Liikenneverkko ja -järjestelyt muuttuvat kaavamuutoksella oleellisesti.

Kaavaluonnoksessa on yhdistetty jalankulku luontevasti Artturinkadun kautta Tukholmankadun eteläpuolen ruutukaavaverkkoon. Rautatieaseman ja sataman suuntaan toimii suorana yhteytenä mahdollisen raitiotien kanssa samassa käytävässä kulkeva jalankulku- ja pyörätie. Kaavaluonnos luo hyvän pohjan ”käveltävän kaupungin” suunnittelulle ja parantaa pyöräilyolosuhteita. Kaavaluonnos antaa myös joukkoliikenteen toiminnalle hyvät edellytykset. Kaavassa on varaus raitiotielinjalle. Linja-autoliikenteen on mahdollista kulkea myös nykyisen kaltaisesti Tukholmankadulta Artturinkatua pitkin Iso-Heikkiläntielle ja edelleen Kanslerintielle. Kaupunki ja Liikennevirasto tutkivat erillisenä suunnitteluhankkeena raitiotien ja jalankulku- ja pyöräily-yhteyden tekemistä ratapihan eteläreunaan Linnakaupungista rautatieasemalle saakka.

Autoliikenteen toimivuutta on tutkittu eri verkkovaihtoehtoissa vuoden 2040 liikenneennusteiden tiedoilla paramics-simulointiohjelmalla. Ennusteissa on oletettu, että koko Linnakaupungin alue on rakennettuna osayleiskaavan mukaisesti. Alueella on oletettu olevan 7000 asukasta ja 1400 työpaikkaa. Tutkituista liikenneverkkoratkaisuista malli, jossa koko Kirstinpuiston alueelle on vain yksi liittymä Tukholmankadulta, ei ole toimiva. Liikenneverkon toimivuuden kannalta paras ratkaisu on asemakaavaluonnoksen pohjaksi valittu ratkaisu, jossa Tukholmankadulle on Artturinkadun ja Iso-Heikkiläntien liittymät. Ns. Vaasanpuiston alueen mahdollinen lisäliittymä keventäisi alueen sisäisen katuverkon kuormitusta ja parantaisi alueen saavutettavuutta ja olisi siksi hyödyllinen. Tätä yhteyttä tullaan tutkimaan tarkemmin Vaasanpuiston kaavoituksen yhteydessä ja punnitsemaan silloin sen mahdollisia hyötyjä ja haittoja.



Kuva 5.2.1. Liikennemäärät, nykytilanne (mustalla) ja liikenne-ennusteet 2025 ja 2040

Vaikutusarviota tarkennetaan ehdotusvaiheessa.

Luontoon ja luonnonympäristöön

Viherkertoimen käytöllä luodaan edellytykset monenlaisille ekosysteemipalveluille ja lisään kaupunkiluonnon monimuotoisuutta.

Vaikutusarviota tarkennetaan ehdotusvaiheessa.

Yhdyskuntateknisiin verkostoihin

Yhdyskuntatekniset verkostot ovat alueella jo olemassa. Kaavaa muutettaessa joudutaan täydentämään teknisen huollon verkkoja.

Nykyiseen hulevesiverkostoon kohdistuva kuormitus vähenee oleellisesti uusien, maan pinnalla tapahtuvien viivytysjärjestelyjen sekä viherkertoimen käytön avulla.

Vaikutusarviota tarkennetaan ehdotusvaiheessa.

Kuntatalouteen

Uusien teiden, puistojen ja julkisten tilojen rakentaminen aiheuttaa kaupungille merkittäviä kustannuksia. Pilaantuneiden maiden kunnostus aiheuttaa todennäköisesti merkittäviä kustannuksia.

Kaupungin omistamien maiden arvo nousee huomattavasti, millä on vaikutusta tonttien myynti- ja vuokratuloihin.

Uusien asukkaiden sijoittuminen alueelle tuovat kaupungille merkittäviä verotuloja.

Vaikutusarviota tarkennetaan ehdotusvaiheessa.

5.3 Ympäristön häiriötekijät

Liikennemeluserveys tehdään lopullisesta kaavaehdotuksesta. Kaavaehdotuksessa tullaan asettamaan vähimmäisarvo kattorakenteiden, ulkoseinien sekä ikkunoiden ja muiden rakenteiden kokonaisääneneristävyydelle liikenteen aiheuttamaa melua vastaan niissä kohdissa, joissa se liikennemeluserveyksen perusteella on tarpeellista. Kaavaluonnoksessa on pyritty sijoittamaan rakennusmassat niin, että ne suojaavat pihoja liikenteen melulta mahdollisimman hyvin.

Ehdotusvaiheessa selvitetään VAK-järjestelyratapihan sijoittuminen ja varaudutaan tarvittaessa sen edellyttämiin suojaustoimenpiteisiin.

Pilaantuneet maat käsittelyineen selvitetään tarkemmin ehdotusvaiheessa.

Tärinäselvitys teetetään ehdotusvaiheessa.

Täsmentyy ehdotusvaiheessa.

5.4 Nimistö

Ehdotusvaiheessa.

6 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Kaupunginvaltuuston 22.1.2007 § 21 hyväksymän maapolitiikan periaatteiden mukaan kaupunki tekee yksityisen kiinteistönomistajan kanssa maankäyttösopimuksen, kun asemakaavan tai poikkeamishakemuksen seurauksena aiheutuu yhdyskuntarakennekustannuksia ja kiinteistönomistaja saa asemakaavan tai poikkeamisluvan seurauksena taloudellista hyötyä. Kohteeseen on tarkoitus laatia maankäyttösopimuksia kaupungin ja yksityisten maanomistajien välille.

Suunnitelma mahdollistaa julkisen liikenteen toteuttamisen sekä bussi- että raitiovaunuliikenteelle.

Kaavaehdotusvaiheessa selvitetään alueen vaiheittaista toteutusta, etenkin liittyen infrastruktuurin suunnitteluun ja sen rakentamisen aiheuttamiin kustannuksiin.

Ko. asemakaavahanketta varten perustetulla projektiryhmällä on mahdollisuus ohjata jatkossa sekä julkisten että yksityisten alueiden ja rakennusten yksityiskohtaista suunnittelua.

Turussa 6. päivänä helmikuuta 2017

Va. toimialajohtaja Christina Hovi

Kaavoitusarkkitehti Tero Lehtonen