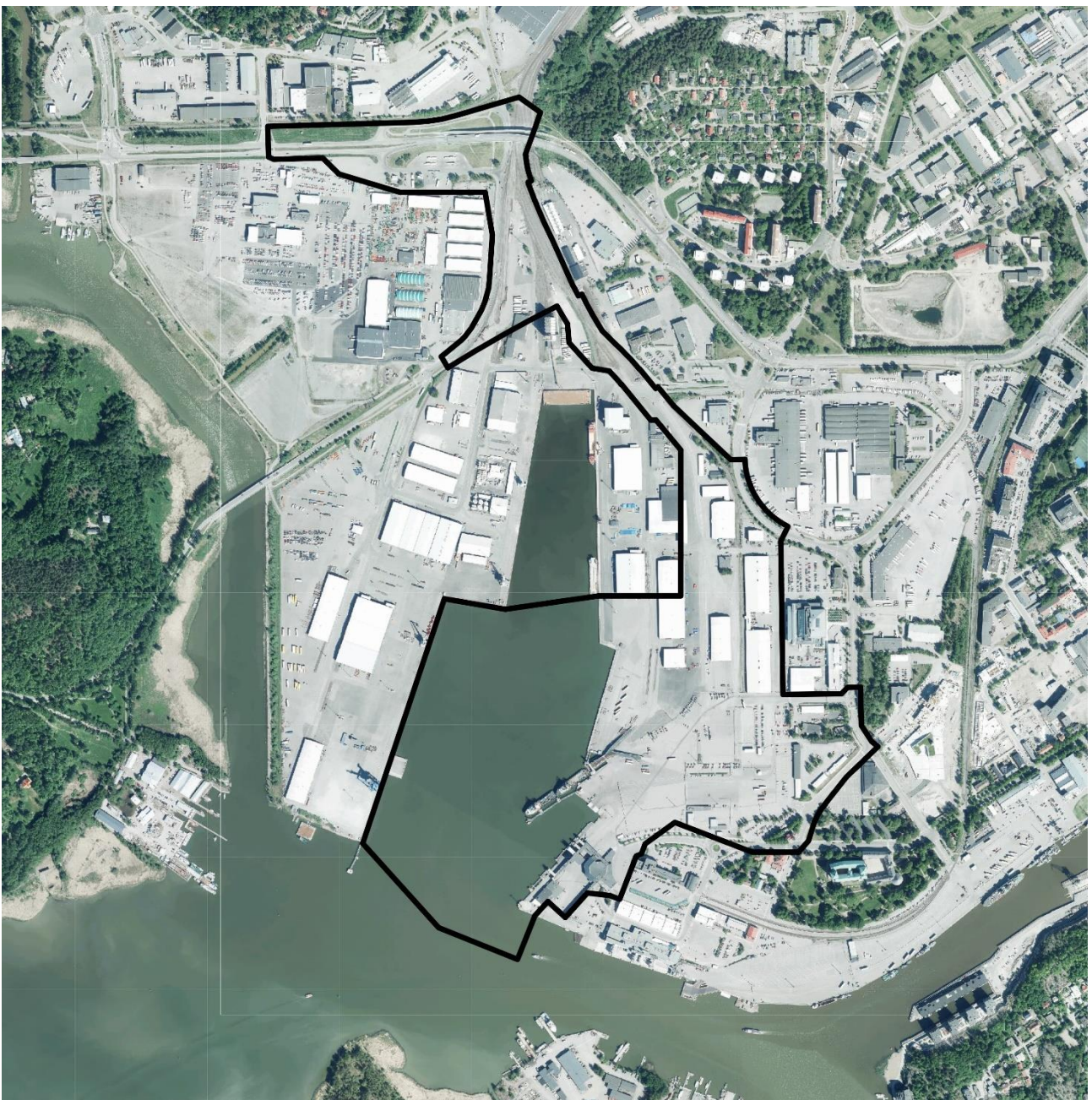


**FERRY TERMINAL TURKU  
Vuorovaikutusraportti**Diaarinumero: 5661-2019  
Asemakaavatunnus: 8/2019**Asemakaavanmuutos**

13.4.2023

Kaupunginosat: Satama, Iso-Heikkilä ja Pahanieniemi

Osoite: Ensimmäinen poikkikatu, Hiekkasatamankatu, Huolintakatu, Juhana Herttuan puistokatu, Kuljetuskatu, Linnankatu, Pansiontie, Satamakatu, Telikatu, Tuontikatu, Tuontiväylä, Varastokatu, Vientiväylä



Kuva 1. Ilmakuva kaavanmuutosalueesta. Alue on rajattu mustalla viivalla.  
(© Kaupunkiympäristö ja Terratec Oy.)

## SISÄLLYSLUETTELO

<b>1 Vuorovaikutusraportin tarkoitus</b> .....	<b>2</b>
<b>2 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma</b> .....	<b>2</b>
1.1 Yleistä jätetyistä mielipiteistä .....	2
1.2 Mielipiteet .....	3
<b>2 Lausunnot</b> .....	<b>15</b>
<b>3 Viranomaiskokoukset</b> .....	<b>16</b>
<b>4 Yleisötilaisuus</b> .....	<b>16</b>
<b>5 Kaavaehdotuksen nähtävillä olo (MRL 65 §)</b> .....	<b>16</b>
<b>Liite 1: Yleisötilaisuuden muistio</b> .....	<b>17</b>
Tilaisuuden avaus .....	17
Lähtökohdat .....	17
Keskustelu.....	17
Tilaisuuden päätös.....	20

## 1 Vuorovaikutusraportin tarkoitus

Tässä vuorovaikutusraportissa kuvataan tiivistetysti kaavoituksen vuorovaikutusta Ferry Terminal Turku -asemakaavanmuutoksen osallisten kanssa. Kaavan valmistelussa osallisia ovat alueen maanomistajat ja ne, joiden asumiseen, työntekoon ja muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, sekä viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään. Raporttiin on koottu kirjallisten mielipiteiden ja lausuntojen pääkohdat, niihin liittyvät kaavoituksen vastineet sekä yhteenvedot yleisötilaisuudesta ja viranomaisneuvotteluista.

## 2 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Ferry Terminal Turku -kaavanmuutoksen alkuvaiheessa kaavoitus laati osallistumis- ja arviointisuunnitelman. Siinä kerrotaan kaavanmuutoksen lähtökohdista, kaavan vaikutusten arvioinnista sekä osallistumis- ja vuorovaikutusmenettelyistä eli siitä, kuinka osalliset voivat vaikuttaa kaavanmuutokseen ja antaa siitä mielipiteitä.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman ensimmäinen, 13.6.2019 päivätty versio oli nähtävillä asiakaspalvelussa Turku-Pisteessä ja kaupungin internetsivulla kesä-elokuussa 2019. Lisäksi se lähetettiin osallisille kirjeitse.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa päivitettiin neljä kertaa (9.12.2019, 5.1.2021, 8.9.2022 ja 4.4.2023) ja 13.4.2023 lisättiin tieto yleisötilaisuudesta. Päivitykset johtuivat muutoksista kaava-alueen rajaukseen. Tammikuussa 2021 ja syyskuussa 2022 muutettiin myös kaavanmuutoksen tavoitteita.

### 1.1 Yleistä jätetyistä mielipiteistä

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman ensimmäisen version (13.6.2019) perusteella saapui yhteensä 9 kirjallista kannanottoa. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto Traficom ilmoitti 16.8.2019, ettei sillä ole lausuttavaa. Traficom kuitenkin lähetti mielipiteen myöhemmin (19.2.2020).

Kaksi seuraavaa versiota osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta lähetettiin osallisille tammikuussa 2020 ja maaliskuussa 2021. Toisen, 9.12.2019 päivätyn version perusteella saapui 11 kirjallista mielipidettä ja kolmannen, 5.1.2021 päivätyn version perusteella 7 kirjallista mielipidettä. Kiinteistö Oy Linnanpuomi toteaa 21.2.2020 päivätysssä mielipidelomakkeessa, ettei sillä ole huomautettavaa. Museovirasto ja Turku Energia Sähköverkot Oy ilmoittivat, ettei niillä ole lisättävää aiemmin lähettämiinsä mielipiteisiin (Museovirasto 5.2.2020 ja Turku Energia 9.3.2021).

Ennen kaavaluonnoksen hyväksymistä kirjallisia mielipiteitä saapui yhteensä 28: yksi Iso-Heikkilä-Patterinhaka ry:ltä, yksi Keskikaupunkiseura Toispual jokke ry:ltä, yksi Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta, kaksi Museovirastolta, yksi vapaa-aikatoimialan museopalveluilta (nyk. vapaa-ajan palvelukokonaisuus, Turun museokeskus), yksi nuori-sovaluustolta, kaksi Neste Markkinointi Oy:ltä, yksi Suomen Kulttuurirahaston erityisasiantuntijalta, yksi Telia Finland Oy:ltä, kaksi Turku Energia Sähköverkot Oy:ltä, kaksi Turkuseuralta, yksi Turun seudun puhdistamo Oy:ltä, yksi Varsinais-Suomen pelastuslaitokselta, yksi vammaisneuvostolta, kuusi kaavanmuutosalueella toimivilta yrityksiltä, yksi alueella asuvalta yksityishenkilöltä ja kaksi muulta yksittäiseltä henkilöltä. Lisäksi Turun museokeskus antoi lausunnon 28.9.2021. Vuorovaikutusraporttiin on merkitty myös yksi suullinen mielipide, jonka kaavoitus sai yksityishenkilöltä 13.10.2021.

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi kaavaluonnoksen 9.11.2021 (§ 434). Pian hyväksymisen jälkeen saatiin 10 mielipidettä: yksi Turun museokeskukselta, yksi Portsa ry:ltä, yksi Turku Energia Sähköverkot Oy:ltä, yksi Varsinais-Suomen ELY-keskukselta

ja kuusi yksityishenkilöiltä. Lisäksi Turun museokeskus antoi 17.2.2022 rakennusvalvonnalle lausunnon siitä, että tarvitaan meriarkeologinen selvitys, ja 17.6.2022 kaavoitukselle lausunnon selvityksen tuloksista.

Syyskuussa 2022 kaavanmuutosaluetta laajennettiin kaupunginhallituksen 6.6.2022 (§ 269) tekemän periaatepäätöksen perusteella. Sitowise vertaili keväällä 2022 valmistuneessa selvityksessä eri vaihtoehtoja satamaan johtavan henkilöliikenne- ja linjaukselle, ja selvityksen perusteella kaupunginhallitus päätti valita suunnittelun lähtökohdaksi vaihtoehdon, jossa raide tulee matkustajasatamaan pohjoisesta Pahaniemensillan suunnalta.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman neljäs versio lähetettiin osallisille syyskuussa 2022. Sen perusteella saatiin 9 mielipidettä: yksi Museovirastolta, yksi Ruissalo-yhdistykseltä, yksi Turku Energia Sähköverkot Oy:ltä, kaksi Turun seudun puhdistamo Oy:ltä, yksi Vapaavarastolta ja kolme kaavanmuutosalueella toimivilta yrityksiltä.

## 1.2 Mielipiteet

Seuraavaksi esitetään yhteenveto kirjallisista mielipiteistä ja yhdestä suullisesta mielipiteestä sekä kaavoituksen vastineet. Mielipiteiden pääkohdat ryhmitellään aiheen mukaan, ja kutakin aihetta käsittelevän osion lopussa on tarvittaessa lyhyt vastaus kaavoitukselta. Kunkin kommentin jälkeen lukee suluissa, kuinka monessa kirjallisessa mielipiteessä kyseinen näkemys toistuu. Osassa sulkumerkinnöistä mainitaan myös mielipiteen lähettäjä.

### **Kaavanmuutos kokonaisuudessaan**

- Kaavan tavoitteet uuden satamaterminaalin, siihen liittyvien rakennusten, liikenneyhteyksien ja pysäköinnin toteuttamiseksi vaikuttavat tarkoituksenmukaisilta. (2, Museovirasto)
- ”Nuorisovaltuusto näkee kaavan edistyksen askeleena Turulle.” (1)
- Keskikaupunkiseura Toispual jokke ry puoltaa yhteisterminaalihanketta ja liikennejärjestelyjen kehittämistä. (1)
- ”Uusi Silja Linen ja Viking Linen yhteisterminaalialueineen on kannatettava asia, sillä tulevaisuudessa matkustajamäärät kasvavat varmasti.” (1, Portsa Ry)
- Paras suunnitelma olisi ollut koko sataman siirtäminen pois. (1)

### **Kulttuurihistoria**

Kulttuurihistoriaa käsitellään myös kohdissa Vanha matkustajapaviljonki ja Linnankatu 87.

- On tärkeää varmistaa, ettei kaavanmuutos mahdollista kansallisesti merkittävän kulttuuriympäristön heikentämistä Aurajokirannassa ja Turun linnan ympäristössä. / Tulee huomioida vaikutukset Turun linnan valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön. (4, Museovirasto ja Varsinais-Suomen ELY-keskus)
- Turun linnan tulee säilyä kiistattomana maamerkinä. (2, Museovirasto ja Varsinais-Suomen ELY-keskus)
- Kaavan valmistelun aikana on ”selvitettävä huolella Turun linnan ympäristöön suunnitellun rakentamisen enimmäiskorkeuksia ja etäisyyksiä tarkastelemalla linnan asemaa kaupungista eri lähestymissuunnilta, joelta, vastarannoilta ja mereltä”. (1, Museovirasto)
- Turun linnan alueen vetovoimaa pitää lisätä. (1, Portsa Ry)

- ”Linnan visuaalinen ja toiminnallisesti esteetön yhteys Aurajoelle oli 2020 järjestetyssä kansainvälisen suunnittelukilpailun kaikissa ehdotuksissa merkittävässä roolissa.” (1, Portsa Ry)
- Alueella on historiallisesti ja kaupunkikuvallisesti suunnaton merkitys Turun kaupunkiseudulle. (2, Turkuseura ja Portsa Ry)
- Turun linnan ja Ruissalon lisäksi osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa olisi hyvä mainita myös Aurajokisuun satama-, telakka- ja teollisuusalue, joka on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö. (1, Museovirasto)
- Kaava-alueella saattaa olla kulttuurihistoriallisesti merkittäviä rakennuksia. Satama-alueen varastorakennukset on inventoitava tarkemmin, jotta museo voi tarkentaa alueen suojelutavoitteita. (1, museopalvelut eli Turun museokeskus)
- Kaavanmuutosalueen muutoksilla on heijastusvaikutuksia Turun linnan ja suunnitteilla olevan Historian museon alueisiin ja päinvastoin. (1, museopalvelut eli Turun museokeskus)
- Satamakadun ja makasiinikorttelin liikenne- ja pysäköintijärjestelyt ja istutukset sekä Satamakadun laajentaminen on tarkasteltava huolella. Muutokset eivät saa heikentää kulttuuriympäristön arvoja tai Turun linnan asemaa kaupunkirakenteessa. Parhaimmillaan ympäristö kohenee. (1, Museovirasto)
- Viking Linen ja Tallink Siljan nykyiset terminaalit eivät ole kulttuurihistoriallisesti tai kaupunkikuvallisesti niin arvokkaita, että ne pitäisi suojella. (1, Keskikaupunkiseura Toispual jokka ry)
- Ruissalon kulttuurihistorialliset arvot eivät saa vaarantua. (2, Ruissalo-yhdistys ja Varsinais-Suomen ELY-keskus)
  - ”Ruissalon huvilat ympäristöineen on merkitty voimassa olevassa Ruissalon osayleiskaavassa säilytettäväksi kohteiksi (suojelumerkintä a/s). Ruissalon huvilat on merkitty suojelukohteiksi myös Turun kaupunkiseudun maakuntakaavassa (2002), minkä lisäksi Ruissalo kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin (RKY2009) ja se on osa valtakunnallisesti arvokasta Ruissalon-Hirvensalon maisema-aluetta.” (1, Ruissalo-yhdistys)
  - Tulee ottaa suunnittelussa huomioon myös Ruissalon huvila-alue. (1, Varsinais-Suomen ELY-keskus)
- On selvitettävä kaavanmuutoksen vaikutukset maisemaan: (1, Varsinais-Suomen ELY-keskus)
  - näkymiin mereltä
  - näkymiin Ruissalosta
  - kaupungin silhuettiin, jossa ovat oleellisia muun muassa Turun linna ja Kakolan entiset vankilarakennukset.

**Kaavoituksen vastine:** PES-Arkkitehdit Oy ja arkkitehtitoimisto After Party ovat tehneet näkymäkuvia siitä, kuinka kaavanmuutos vaikuttaa maisemaan ja Turun linnan kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön. Yhdessä näkymäkuvista tarkastellaan uutta terminaalia laivaväylän suunnalta, mikä vastaa suunnilleen näkymiä Ruissalosta.

Uusien rakennusten enimmäiskorkeus on määritetty siten, että ne eivät kaukaa katsotuna peitä taakseen Turun linnaa tai Kakolan länsisellä. Kaavamääräykset edistävät kaupunkikuvan vehreyttä ja viihtyisyyttä erityisesti Turun linnan ympärillä.

Turun museokeskus totesi 14.4.2021, että satama-alueen makasiinit on inventoitu riittäväällä tarkkuudella eikä niille ole asetettu uusia säilyttämistavoitteita. Kaavanmuutosalueen merkittävimpiä vanhoja rakennuksia ovat Linnankatu 87:n jugendtalo sekä Linnanniemen kärjessä oleva entinen matkustajapaviljonki. Kaavoitus on keskustellut niiden huomioimisesta museokeskuksen kanssa.



Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan on lisätty maininta Aurajokisuun satama-, telakka- ja teollisuusalueesta.

Nykyinen Viking Linen laivaterminaalirakennus on rajattu kaavanmuutosalueen ulkopuolelle. Tarkoituksena on, että Tallink Siljan nykyinen terminaali puretaan, kun uusi yhteis-terminaali on otettu käyttöön.

### **Vanha matkustajapaviljonki (keltatiilinen rakennus Linnanniemen kärjessä)**

- Vanhan matkustajapaviljongin seinälle maalattu Hilikka Toivolan fresko tulee säilyttää. (1)
  - o "Hilikka Toivola (1909-2002) on yksi 1900-luvun merkittävimmistä suomalaisista monumentaalimaalareista, ja *Portti itään ja länteen* (1957) on hänen tuotantonsa helmiä. Freskotekniikka on erityisen vaativa maalaustekniikka, ja onnistuneita esimerkkejä on Suomessa vain kourallinen – –." (1)
  - o "– – teos ansaitsisi uudelleensijoituksen yleisön nähtäville, ja luonnollisesti vastaava sijainti satamarakennuksen aulassa olisi teokselle ensisijainen." (1)
  - o "Freskon siirtäminen on vaivalloista, mutta teoksen tuhoutumiseen Turulla ei ole varaa, sen sekä taiteelliset että kulttuurihistorialliset arvot ovat liian suuret." (1)

**Kaavoituksen vastine:** Matkustajapaviljonki on korkeusasemansa vuoksi alttiina meritulville, ja siellä on kosteusongelmia. Laivaan johtava uusi matkustajakäytävä aiotaan rakentaa paviljongin päälle. Lisäksi aiotaan korottaa laiturialuetta niin, että sen pinta tulisi paviljonkirakennuksen ikkunoiden puolivälin tasalle. Rakennuksen suojaaminen tulvilta olisi erittäin haastavaa myös, koska sen ja meren välillä ei ole juurikaan tilaa tulvasuojausten tekemiselle. Näistä syistä paviljonki esitetään kaavaehdotuksessa purettavaksi.

Hilikka Toivolan fresko on jo siirretty pois paviljongista. Kaavaehdotus ei ota kantaa freskon tulevaan sijaintiin.

### **Linnankatu 87**

Linnankatu 87:n rakennusten omistaja on vuokrannut pihapiirinsä Turun kaupungilta. Piha on nykyisessä asemakaavassa liikennealuetta. Maanvuokralainen toivoo, että Linnankatu 87 muutetaan liike-, toimisto- ja asuinrakennusten tontiksi. Hän toivoo myös pidempää vuokra-aikaa. Vuokralainen on myös tiedustellut, voisiko Linnankatu 87:ään rakentaa lisää taloja. Hän toivoo, ettei piharakennusta suojeltaisi vaan sen tilalle saisi tehdä uuden rakennuksen. (2 mielihpidettä.)

**Kaavoituksen vastine:** Linnankatu 87 osoitetaan kaavaehdotuksessa liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi, jolle saa sijoittaa myös asunnon. Vuokra-ajan pidentämisestä voidaan sopia, kun kaavanmuutos valmistuu.

Linnankatu 87:n pihalle ei mahdu kovin paljoa lisää rakentamista, jos lehmusrivit halutaan säilyttää kadun varrella. Piharakennusta on kuitenkin mahdollista laajentaa hieman, ja sen saa korvata uudella rakennuksella.

## Kaupunkitila

Kaupunkitilaa käsitellään myös kohdassa Kulttuurihistoria.

- On tärkeää huomioida puistoalueet. (1, Nuorisovaltuusto)
- Aurajoen kaupunkipuisto kaipaa kehittämistä etenkin Turun linnan ympäristössä. Linna on jäänyt satamatoimintojen väliin, ja rautatie erottaa sen Aurajokimaisesta. Linnan ja joen välissä olevat satamaliikennealueet eivät sovi kulttuurimaisemaan. (1, Keskikaupunkiseura Toispual jokke ry)

**Kaavoituksen vastine:** Kaavanmuutosalueelle ei tule varsinaista puistoa. Uuden laivaterminaalien lähelle kaavoitetaan katuaukio, josta osan saa istuttaa puistomaiseksi, ja istutuksia tulee myös liikennealueille. Aurajoen ja Turun linnan välissä oleva alue sisältyy toiseen asemakaavanmuutokseen, jonka työnimi on Historian ja tulevaisuuden museo ja diaarinumero 2540-2021.

## Luonto

- Suunnittelussa tulee huomioida Ruissalon Natura 2000- ja luonnonsuojelun alueet. (2, Ruissalo-yhdistys ja Varsinais-Suomen ELY-keskus)
- On tarpeen arvioida myös, tarvitaanko kaavasta luonnonsuojelulain 65 § mukainen selvitys vaikutuksista Ruissalon Natura 2000 -alueeseen. (1, Varsinais-Suomen ELY-keskus)

**Kaavoituksen vastine:** Sweco Finland Oy on tehnyt selvityksen siitä, tarvitaanko luonnonsuojelulain 65 § mukaista Natura-vaikutusarviota. Selvityksen mukaan Natura-vaikutusarviota ei tarvita.

## Tulvariski

- ”Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa ei ole mainittu tulvariskien hallintaa, mikä on alueella haasteellista. Asia on selvittävä ja kaavaselostuksessa on esitettävä miten alueen meritulvariskin ja hulevesien hallinta tullaan järjestämään, sillä osa alueesta sijaitsee merkittävällä meritulva-alueella. Kokonaistarkastelu tulisi tehdä yhdessä vireillä olevan viereisen historian museon asemakaavamuutoksen kanssa.” (1, Varsinais-Suomen ELY-keskus)

**Kaavoituksen vastine:** FCG teki vuonna 2020 Hulevesi- ja meritulvaselvityksen matkustajasatamasta. Selvitysalueessa oli mukana myös Turun linnan länsipuolelle laadittava Historian ja tulevaisuuden museo -kaavanmuutos. Selvityksestä kerrotaan tarkemmin kaavaselostuksen kohdassa 3.1.3 Rakennettu ympäristö, Hulevedet ja tulvavaara.

## Liikenne: yleisluonteisia mielipiteitä

- Liikennejärjestelyjen selkeyttäminen ja/tai sujuvoittaminen on toivottavaa. (4)
  - o ”Laivaliikenne on tärkeää Turulle, joten sataman sujuva auto- ja erityisesti joukkoliikenne kaipaa selkiyttämistä taloudellisistakin syistä.” (1, Portsa Ry)
- Ruissalossa asuville, työskenteleville ja vieraileville henkilöille tulee olla mahdollisimman sujuvat liikenneyhteydet myös liikennehuippujen aikana Tuontikadun, Tuontiväylän ja Vientiväylän kautta niin moottoriajoneuvoilla kuin myös jalan ja polkupyörällä. Tarvitaan joko valo-ohjattuja risteyskoja tai muita järjestelyjä, joiden avulla välitetään pitkät odotusajat risteyksissä. (1, Ruissalo-yhdistys)
- Luontoarvojen vuoksi tulisi pyrkiä vähentämään Ruissaloon suuntautuvaa moottoriajoneuvojen liikennettä. (1, Ruissalo-yhdistys)

- Voitaisiin laajentaa kaava-aluetta siten, että saataisiin Ruissalossa vieraileville riittävästi pysäköintipaikkoja mantereen puolelta läheltä Ruissalon siltaa. Mikäli se ei onnistu, tulee kaavavalmistelussa ehdottaa jotain muuta ratkaisua, jolla päästään vastaavanlaiseen lopputulokseen. (1, Ruissalo-yhdistys)
- Liikennejärjestelyjen selkeyttämisessä ja sujuvoittamisessa ei ole vielä onnistuttu alustavien suunnitelmien perusteella. (1, Turkuseura)
- Liikenneturvallisuuden parantaminen on hyvä asia. (1, Iso-Heikkilä–Patterinhaka ry)
- On hyvä, että laivaan kulkeva matkustaja- ja rahtiliikenne eriytetään muusta liikenteestä. (1, Iso-Heikkilä–Patterinhaka ry)
- Nykyinen terminaaliratkaisu ei ole kestävä liikenteen ja rahdin kannalta. (1, Nuorisovaltuusto)
- On erittäin hyvä, että sataman liikenne siirretään pois Juhana Herttuan puistokadulta. (1, Iso-Heikkilä–Patterinhaka ry)
- Tulee edistää Linnankadun sulkemista liikenteeltä Turun linnan kohdalla. (2, Turun museokeskus ja Museovirasto)
  - Raskas liikenne on vahingollista Turun linnan rakenteille. (1, Museovirasto)
  - ”Turun linnan lähiympäristössä on myös syytä ottaa tavoitteeksi se, että linnan rauhoitettu vyöhyke voi tulevien kaava- ym. ratkaisujen myötä laajentua linnan pohjoispuolelle ja linnan makasiinit voidaan ottaa osaksi linnan alueen palveluita.” (1, Museovirasto)
- Kulkeminen Ruissaloon ei saa vaikeutua miltään osin. Kulkumatka Ruissalon ja kaupungin välillä ei saa kasvaa. (1, Ruissalo-yhdistys)
- Kaavaluonnoksen perusteella Harppuunakorttelista (Satamakatu 31 / Valihaudankatu 1–7) tulee rauhaton asuinpaikka, kun satamaliikenne kulkee korttelin ohi. (3, mielipiteet samalta yksityishenkilöltä)
- ”Nyt asuminen sataman vieressä voi olla sekamelskaa, josta ei oikein olla asukkaiden piirissä tietoisia.” (1)
- Millaista melu- ym. haittaa liikenne aiheuttaa Harppuunakorttelille? (1)
- ”Minkälaiset raskaanliikenteen väylät on suunniteltu? Entä rautatieliikenne? Jossain vaiheessa koko Sataman siirtäminen oli suunnitelmassa?” (1)
- Ei tulisi sulkea pois mahdollisuutta rakentaa silta tai tunneli Hirvensalosta Aurajoen pohjoisrannalle. Yhteys auttaisi ohjaamaan Hirvensalon liikennettä keskustan ohi. (1)

### **Kaavoituksen vastine:**

Kaavaehdotuksessa laivoihin kulkeva liikenne tulee matkustajasatama-alueelle pohjoisesta Pahaniemensillan suunnalta ja laivoista poistuva liikenne käyttää samaa reittiä. Maihin jäävä sataman henkilöauto-, linja-auto-, saatto- ja noutoliikenne sekä terminaalin viereen kaavoitettavien asuin-, liike- ja toimistokortteleiden liikenne tulee Juhana Herttuan puistokadun ja Linnankadun suunnasta. Asemakaavanmuutos mahdollistaa sen, että Linnanniemelle kaavoitetaan myöhemmin uutta rakentamista satamakäytöstä vapautuville alueille, joten pitkällä aikavälillä kaavanmuutos ei pienennä liikennemäärää nykyisen matkustajasataman ympäristössä.

Turun kaupungin liikennesuunnittelu on arvioinut, että liikennemäärä kasvaa nykytilanteesta vuoteen 2050 mennessä mm. Vallihaudankadulla alueen maankäytön tehostumisen ja liikenneverkon kehittämisen myötä. Toisaalta kaavanmuutos kuitenkin mahdollistaa matkustajaraiteen siirtämisen ja siten vähentää meluisuutta Harppuunakorttelin itäpuolella.

Kaavanmuutosalueeseen ei kuulu se osuus Linnankadusta, joka on Turun linnan ja makasiinien välissä. Liikennesuunnitelmassa on oletuksena, että Linnankadulta poistettaiisiin suurin osa autoliikenteestä, joskin kadulla saisi myös tulevaisuudessa ajaa linja-autolla sekä mahdollisesti taksilla.



Ferry Terminal Turku -asemakaavanmuutos ei vaikuta merkittävästi Ruissalon liikennemäärään. Alustavassa liikennesuunnitelmassa on liikennevalot Tuontikadun ja matkustajasatamaan johtavan uuden kadun risteyksessä. Autopaikkojen järjestäminen Ruissalonsillan viereen ei edellytä asemakaavanmuutosta.

Hirvensalon osayleiskaavan liikenneverkkoarkisteluissa selvitettiin useita vaihtoehtoisia tapoja, joilla voitaisiin saada uusi liikenneyhteys keskustasta Hirvensaloon. Sillan rakentamista Aurajoen suulle ei pidetty mahdollisena muun muassa kulttuuri- ja maisemiarvojen sekä satamatoiminnan vuoksi. Tunnelivaihtoehdot jouduttaisiin rakentamaan osittain niin jyrkkinä, että niiden kaltevuus ylittäisi suunnitteluohjeiden suositusarvot. Tunnelin toteutettavuus on erittäin heikko ja kustannukset sekä kustannusriskit erittäin suuret. Siksi parhaana vaihtoehtona pidettiin Hirvensalosta Uittamoon vievää siltaa. Hirvensalon osayleiskaavassa ja Yleiskaava 2029:ssä (hyväksytty kaupunginvaltuustossa 13.2.2023 § 27, ei vielä tullut voimaan) ei esitetä moottoriajoneuvoille siltaa tai tunnelia Aurajoen suulta Hirvensaloon.

### Kävely ja pyöräily

- Tulisi järjestää uusi kävely- ja pyöräily-yhteys Ruissaloon niin, ettei sinne tarvitsisi kiertää Pahanienemansillan kautta. (3)
  - o Toivotaan kävely- ja pyöräilyreittiä satama-alueen yli. Reitti voisi olla esimerkiksi silta Tukholmankadulta Ruissalonsillalle, köysirata Kanavaniemestä (Linnanniemestä) Ruissalon telakalle tai lauttayhteys. (1, Keskikaupunkiseura Toispual jokke ry)
- Tuontikadulle ja Ruissaloon johtavan kävely- ja pyöräilyreitit ei tulisi kulkea Hiekka-satamankadun kautta maantasossa tai ylikulkusillalla. Muutoin reitti voisi häiritä sataman liikennettä ja toimintaa. (1)
- Ylikulkusillan sijoittaminen Latokarinkadun jatkeeksi olisi mahdollista. (1)
- Suunnitteilla oleva kävely- ja pyöräilyreitti tulee sijoittaa muualle tai jättää toteuttamatta. (1)
  - o Kävely- ja pyöräilyreitti risteäisi Länsisataman liikenteen ja uuden terminaalin liikenteen kanssa, mikä aiheuttaisi turvallisuusriskin. (1)

**Kaavoituksen vastine:** Alustaviin liikennesuunnitelmiin sisältyy uusi kävely- ja pyöräilyreitti, jota pitkin pääsee matkustajasatamasta Ruissaloon, ilman että tarvitsee ylittää Pahanienemansilta. Reitti kiertää satama-alueen, jotta se ei häiritse rahtisataman liikennettä. Kävelijät ja pyöräilijät joutuvat kuitenkin ylittämään satamaan vievät raiteet sekä terminaalin liikennekentälle ja rahtisatamaan johtavat ajoväylät. Risteämiskohdat ovat kuitenkin enimmäkseen melko pienialaisia. Turvallisuutta voidaan lisätä puomeilla sekä rajoittamalla autojen ajonopeutta.

Yhteyksiä Linnanniemestä vesiteitse Ruissaloon voidaan tarkastella toisessa asemakaavanmuutoksessa, jonka työnimi on Historian ja tulevaisuuden museo ja diaarinumero 2540-2021.

### Rautatie (henkilöliikenneraide)

Henkilöliikenneraidetta käsitellään myös kohdassa Maankäyttö alueilla, jotka vapautuvat uuteen käyttöön kaavanmuutoksen ansiosta. Rahtisataman raideliikennettä käsitellään kohdassa Satama-alueen yritysten ja rahtisataman liikenne.

- Henkilöliikenneraiteen siirtäminen on/olisi hyvä asia. (7, mukana suullinen mielipide)
  - o "Jos raideliikenne kulkee satama-alueelle Pahaniemen suunnasta, niin nykyistä satamaan johtavaa matkustajaraidetta ei tarvita. Se parantaa radanvarteen rakennettavien talojen asukkaiden viihtyvyyttä ja lisää kevyenliikenteen turvallisuutta, joka on suuri parannus." (1, Iso-Heikkilä – Patterinhaka ry)
  - o Nykyinen raide häiritsee asukkaita. (1 (suullinen mielipide))
  - o Nykyisen rautatien tasoristeykset aiheuttavat ruuhkaa ja vaaratilanteita. (1, Portsa Ry)
  - o Raide on siirrettävä, jotta Turun linna saa arvoisensa viherympäristön. / Turun linnan ympäristö tulee pyhittää viheralueeksi ilman häiritsevää rautatietä. (3)
  - o "Muutama vuosi sitten VR ja Turun Kaupunki teettivät konsultin avulla selvityksen, jonka lopputulemana kaikki tahot, myös Portsa Ry, olivat sitä mieltä, että satamaan johtava raideyhteys kannattaa viedä pohjoispuolelta, Iso-Heikkilän kautta." (1, Portsa Ry)
- Uusissa kaavahankkeissa pitää poistaa rautatieyhteys, joka menee Linnankadun yli. (5)
  - o Tulisi palauttaa Turun linnan visuaalinen ja toiminnallisesti esteetön yhteys Aurajokeen. (2, Turkuseura ja Portsa Ry)
  - o Junaliikenne katkaisee Linnankadun juuri ruuhkaisimpaan aikaan. (1, Portsa Ry)
- Ehdotuksia siitä, kuinka henkilöliikenneraiteen sijaintia voisi/pitäisi muuttaa:
  - o Raide on siirrettävä tulemaan pohjoisesta Pahaniemensillan suunnalta. (3)
  - o Rautatie voisi päättyä jo ennen Linnankatua. Matkustajat voisivat kävellä terminaaliin kävelypainotteiseksi muutettua Linnankatua pitkin. (1, Turkuseura)
  - o Vaihtoehtoisesti terminaaliin voisi päästä päärautatieasemalta uutta raitiotietä pitkin. (1, Turkuseura)
- Nykyisen henkilöliikenneraiteen tilalle voisi tehdä kävely- ja pyöräilyreitit. (2, Keski-kaupunkiseura Toispual jokke ry ja Portsa Ry)
- Suora junayhteys lisää terminaalin vetovoimaa, ja se tulisi huomioida suunnittelussa. (1, Keski-kaupunkiseura Toispual jokke ry)
- Matkustajaraideliikenne tulisi tuoda mahdollisimman lähelle terminaalia, jotta terminaaliin olisi junasta lyhyt matka. (2)
  - o Tehdään helpoksi kauttakulku laivaan muualta Suomesta, jotta Turku tunnettaisiin helposti lähestyttävänä kaupunkina. (1)
- Turku Stevedoring Oy:n ja Forlog Oy:n kannalta henkilöliikenneraide on hyvällä paikalla 17.8.2018 päivätyssä Schauman Arkkitehdit Oy:n luonnoksessa, jossa raide sijaitsee nykyisen satama-alueen itäreunassa. (1)
- "Sinänsä ei ole huono ajatus kuljettaa matkailijoita matkustajaterminaaliin / Historian- & tulevaisuuden museon, Turun linnan ja Forum Marinumin alueelle nykyistäkin raidelinjausta käyttäen sen sijaan että Turusta annetaan matkailijoille sataman takapihanäkymiä, kun he voisivat ihailia Linnakaupungin, Portsan ja Turun linnan siistiyyttä ja kävelemään (jopa asumaan) houkuttelevaa miljöötä. Samalla radallahan on mahdollista liikkua myös lähijunalla täydentäen Linnakaupungista tulevaa raitiotietä." (1)
- Asemakaavoissa on varauduttava siihen, että henkilöliikenneraide säilyy nykyisellä paikallaan. (1, Varsinais-Suomen ELY-keskus)
- Olisi selkeämpää ratkaista raiteen tuleva sijainti ylemmällä kaavatasolla (yleiskaa- vassa), ennen kuin asemakaavoissa tehdään rautatiehen vaikuttavia ratkaisuja. (1, Varsinais-Suomen ELY-keskus)
- On syytä tehdä vaihtoehtotarkastelu rautatien sijainnista. (1, Varsinais-Suomen ELY-keskus)

- ”Kaavoitusta koskevien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden ja ylempien kaavojen ohjauksen perusteella radan tulee jatkaa satama-alueelle asti.” (1, Varsinais-Suomen ELY-keskus)
- Junayhteyttä satamaan ei voi eikä saa korvata muilla liikennevälineillä. (1, Ports Ry)

**Kaavoituksen vastine:** Sitowise vertaili vuonna 2022 vaihtoehtoisia henkilöliikenne-raitteen sijaintipaikkoja. Vertailun perusteella kaupunginhallitus päätti valita suunnittelun lähtökohdaksi vaihtoehdon, jossa raide tulee matkustajasatamaan pohjoisesta Pahaniemensillan suunnalta. Kyseinen raidelinjaus merkittiin myös uuden yleiskaavan eli Yleiskaava 2029:n ehdotukseen (hyväksytty kaupunginvaltuustossa 13.2.2023 § 27, ei vielä tullut voimaan). Kaavaehdotuksessa kävelymatka rautatieasemalta terminaalille on vähän yli 200 metriä eli vain hieman enemmän kuin matka nykyiseltä asemalta Tallink Siljan terminaalille.

### Pysäköinti

- Sataman matkustajille on rakennettava pysäköintitalo, jotta pysäköinti olisi selkeämpää ja turvallisempaa. (1, Iso-Heikkilä – Patterinhaka ry)
- Alueen pysäköintiongelmia on ratkaistava. Suuri pysäköintitarve on Turun linnan lisäksi laivaterminaalilla, Forum Marinumilla ja tulevalla Historian museolla. (1, museopalvelut eli Turun museokeskus)

**Kaavoituksen vastine:** Kaavanmuutos mahdollistaa pysäköintitalon rakentamisen. Pysäköintitalon autopaikat tarvitaan kuitenkin huippukysynnän aikana sataman ja laivamatkustajien käyttöön, Ferry Terminal Turku -kaavanmuutosalueen asuin-, liike- ja toimistotaloille sekä joukkoliikenteen liityntä-, saatto- ja noutopysäköintiin. Muuta lähialueen pysäköintiä suunnitellaan Historian ja tulevaisuuden museo -asemakaavanmuutoksessa.

### Satama-alueen yritysten ja rahtisataman liikenne

- Tulee säilyttää häiriötön raideliikenneyhteys rahtisatamaan ja huomioida sen tärkeys. (2)
- Länsisatamaan tulee järjestää hyvät liikenneyhteydet Tuontikadun suunnalta. (2)
- Länsisataman rekkaliikenne on sovittava yhteen matkustajalauttojen rekkaliikenteen kanssa. Lisäksi vaaratekijöitä aiheuttaa henkilöliikenne. (1)
- 17.8.2018 päivätyssä Schauman Arkkitehdit Oy:n luonnoksessa esitetty terminaalille johtava ajoreitti häiritseisi Länsisataman raideliikennettä ja lastinkäsittelyn aikataulua. / Raideliikenne ei saa jäädä laivaliikenteen jalkoihin. (4)
  - o Aikatauluvaikeudet lisääisivät satamaoperaattoreiden kuluja ja heikentäisivät Turun sataman kilpailukykyä ja houkuttelevuutta. (1)
  - o Olisi parempi, että uudelle terminaalille johtava liittymä olisi Pahaniemensillan itäpuolella. (2)
  - o Radan esteetön käyttö voitaisiin vaihtoehtoisesti mahdollistaa puomi- ja valo- järjestelyillä, mutta se haittaisi terminaaliiin menevää ja sieltä lähtevää liikennettä. (1)
- Tulee ottaa huomioon, että tavaravaunut saapuvat Länsisatamaan aamuisin klo 05:30–09:30, iltapäivisin klo 12:00–16:00 ja iltaisin klo 17:00–21:00. (1)
- Teyhteys terminaalille tulee suunnitella siten, että Länsisataman liikenne ja uuden terminaalii liikenne eivät häiritse toisiaan tai risteä keskenään. (1)
- Tulisi siirtää Ruissaloon johtava ajoyhteys Vapaavaraston länsipuolelle. (2)
  - o Ruissaloon johtavan tien siirtäminen auttaisi niiden rahtiliikennealueiden korvaamisesta, jotka poistuvat uuden terminaalii tieltä. (1)

- Länsisataman ja Vapaavaraston liikennemäärä on niin suuri, ettei niiden liikenteen sekaan voi turvallisesti päästää muuta henkilöliikennettä. (1)
- Pahanien sillan vieressä oleva alue tulee varata ainoastaan Länsisataman ja uuden terminaalin liikenteelle. (1)
- Turku Stevedoring Oy:lle ja Forlog Oy:lle tulisi varata tieyhteys Varastokatu 1:stä Länsisatamaan. Tieyhteys tulisi myös järjestää Kuljetuskatu 13:sta. (1)
- Finsteve tarvitsee työkoneille ja henkilöautoille ajoyhteyden osoitteesta Huolintakatu 5 satamaan, suunnitteilla olevan matkustajaraiteen yli. (1)

**Kaavoituksen vastine:** Rautatieyhteys rahtisatamaan säilyy. Terminaalialueelle menevä liikenne risteää kaavaehdotuksessa rahtisataman raideliikenteen kanssa. Tasoristeys on tarkoitus varustaa puomeilla ja liikennevaloilla.

Liikenteen ja liikkumisen yleissuunnitelmassa (WSP Finland Oy 2020) on tarkasteltu Ruissaloon johtavan ajoyhteyden siirtämistä Vapaavaraston länsipuolelle. Vapaavaraston länsireuna ei kuitenkaan enää kuulu Ferry Terminal Turku -kaavanmuutosalueeseen. Ajoyhteys voidaan mahdollisesti siirtää osana toista asemakaavanmuutosta.

Turku Stevedoring Oy:n ja Forlog Oy:n toimitilat joudutaan siirtämään muualle. Yritykset voivat neuvotella Turun Satama Oy:n kanssa uusista, korvaavista tiloista.

Kaavaehdotukseen on merkitty tasoristeys, jonka kautta satama-alueen työntekijät pääsevät Huolintakadulta uuden henkilöliikenneraiteen yli satama-alueelle.

## Yritystoiminta

Yritystoimintaa käsitellään myös kohdissa Rautatie (henkilöliikenneraide), Satama-alueen yritysten ja rahtisataman liikenne sekä Osallistuminen suunnitteluun.

- Kaavanmuutos haittaa / voi haitata satama-alueella sijaitsevien yritysten toimintaa. (5)
- Suunnitelmat tulee laatia siten, ettei pureta tarpeettomasti kaavanmuutosalueen varastoja. (1)
  - Purkamisen seurauksena Turun satama menettäisi merkittävästi vuokratuloja. (1)
- Yritysten toiminnan vaikeutumisesta olisi haittaa Turun satamalle. (1)
  - Se vähentäisi rahtiliikennettä ja tuloja. (1)
- Kiinteistö Oy Monimakasiini, Oy Monihuolinta-Multisped Ab ja Monico Oy haluavat jatkaa toimintaansa alueella, joka on esitetty Schauman Arkkitehdit Oy:n 17.8.2018 päivätyssä maankäyttöluonnoksessa uuden terminaalin liikennealueeksi. Mielipiteeseen sisältyy luonnos siitä, kuinka suunnitelmaa voitaisiin muuttaa, jotta yritysten rakennukset säilyisivät. (2)
- Kaavanmuutoksen seurauksena Forlog Oy ja Turku Stevedoring Oy (TurkuSteve) eivät voi jatkaa toimintaansa nykyisellä tavalla. (2)
  - Kaavanmuutos haittaa merkittävästi TurkuSteven ja Forlogin toimintaa. (1)
  - ”Forlog ei vastusta muutosta, jos Turun Satama Oy sitoutuu osoittamaan uuden toiminta-alueen ja tarvittaessa rakennuttamaan yhtiötä varten uudet korvaavat tuotantotilat.” (1)
  - TurkuSteve ei vastusta hanketta jos:
    1. Turun kaupunki / Turun Satama Oy sitoutuvat osoittamaan uudet toimitilat korjaamoineen ja toimintaympäristöineen TurkuStevelle Turun sataman alueelta (Länsisatama).

2. Turun kaupunki / Turun Satama Oy sitoutuvat lunastamaan käypään hintaan TurkuSteven omistamat rakennukset ja vastaavat mahdollisista rakennuksien purkukustannuksista. (2)
  - Turku Stevedoring Oy:n ja Forlogin uusien tuotantotilojen, varastojen ja toimintaympäristön tulee olla valmiina jo ennen terminaalihankkeen valmistumista. (1)
  - Forlog joutuu luopumaan nykyisistä varastoistaan, joiden tilalle Turun Satama Oy on osoittanut uudet varastot. Forlog ei vastusta hanketta. (1)
  - ”Asemakaavamuutosprosessin aikana niin kaavoittajan kuin Turun kaupungin ja Turun Satama Oy:n tulee neuvotella TurkuSteven ja Forlogin kanssa eri vaihtoehtoista miten yhtiöiden toiminta voidaan taata myös jatkossa Ferry Terminal hankkeen toteutuessa.” (1)
- Sataman ja Pahanien kaupunginosaan on tärkeää suunnitella myös polttonesteiden jakelu ja muut liikennöintiä tukevat palvelut. Suunnittelussa voidaan ottaa huomioon niin vaihtoehtoiset liikenteen energiamuodot kuin perinteiset nestemäiset polttoaineet. (2)
- Gasum Oy:llä on nestemäisen maa- ja biokaasun tankkausasema asemakaavan muutosalueella osoitteessa Tuontiväylä 2. Tankkausaseman ympärille on asemakaavassa jätettävä suojaetäisyydet, joita edellytetään nesteytetyn maa- ja biokaasun tankkausaseman suunnitteluohjeessa. (1, Gasum Oy)
- Tulee huomioida Ruissalossa liiketoimintaa harjoittavien tahojen toimintaedellytykset. (1, Ruissalo-yhdistys)
- Vapaavaraston koillisosan aidatusta alueesta ei saa lohkaista osaa katualueeksi. Rakennusten ja aidan väliin jäävää aluetta tarvitaan rekkaliikenteelle sekä tavaroiden säilyttämiseen ja siirtämiseen. (1, Vapaavarasto)

**Kaavoituksen vastine:** Kaavanmuutos ulottuu vain osalle sitä aluetta, jonka Kiinteistö Oy Monimakasiini, Oy Monihuolinta-Multisped Ab ja Monico Oy haluavat säilyttää omassa käytössään. Kaavamuutoksen toteutuminen vaikuttaa heidän lastaus-/purkamisjärjestelyihinsä sekä ajoyhteyteen kiinteistöille. Turku Stevedoring Oy:n ja Forlog Oy:n toiminta pitää siirtää, koska niiden aluetta tarvitaan uuden laivaterminaalin liikenteelle ja ratayhteydelle. Forlog Oy:n toiminta tulee siirtymään alueelta pois jo sovitun mukaisesti. Turku Stevedoring Oy:n osalta käydään erilliset neuvottelut niistä Stevedoringin rakennuksista, jotka jäävät Turun kaupungin suunnitteleman katu- ja rautatieyhteyden alle.

Kaavanmuutosalueen pohjoisosassa on polttoaineen jakeluasema Tuontikadun varrella, mutta alueen muut osat eivät sovellut hyvin polttonesteiden jakeluaseman paikaksi. Toki on kuitenkin tärkeää varmistaa, että satama-alueen lähellä on riittävästi liikennettä tukevia palveluita. Tuontikatu säilyy suunnilleen nykyisellä paikalla, joten sen suunnittelussa voidaan noudattaa Gasum Oy:n mainitsemia suojaetäisyyksiä nestemäisen maa- ja biokaasun tankkausaseman ympärillä.

Osa Vapaavaraston koillisosasta on muutettava katualueeksi, jotta saataisiin sujuva liitetyä uudelle matkustajasatamaan johtavalle kadulle. Suunnitelma Tuontiväylän ja Tuontikadun risteyksestä saattaa kuitenkin vielä tarkentua kaavaehdotuksen nähtävillä olon jälkeen.

### Rakennusten käyttötarkoitukset

- ”Oli myös jotain suunnitelmia kulttuuritoimintojen ja kauppahallin osalta. Nämä ideat nyt kuopattu?” (1)

**Kaavoituksen vastaus:** Tavoitteena on, että Ferry Terminal Turku -kaavanmuutos vapauttaa tilaa nykyisen matkustajasataman eteläosasta muuhun käyttöön. Siten tehdään mahdolliseksi toinen, Historian ja tulevaisuuden museo -niminen asemakaavanmuutos, jonka kaava-alueelle suunnitellaan uutta museota sekä mahdollisesti myös muita kulttuuritoimintoja. Ferry Terminal Turku -kaavanmuutosalueelle saa sijoittaa liiketiloja uusiin kerrostaloihin, pysäköintilaitokseen ja satama-alueelle.

### Kunnallistekniikka

- Turun seudun puhdistamo Oy:n puhdistetun jäteveden purkuputki on huomioitava kaavan valmistelussa ja toteutuksessa sekä viemärijohtojen aluevarauksissa. (3, Turun seudun puhdistamo)
  - o Kaikki purkuputken ja sen kaivannon päälle tulevat rakennukset ja rakenteet, tulee toteuttaa siten, että ne eivät aiheuta putkelle painumista, ylikuormita putkikaivantoa tai muulla tavalla vaaranna putken toimintaa. Muutosten vaikutukset purkuputkeen on selvitettävä jo aikaisessa suunnitteluvaiheessa mitoitustalokselmin ja hyväksyttävä Turun seudun puhdistamo Oy:llä. (1)
  - o Jos satama-allas muutetaan maa-alueeksi Turun seudun puhdistamon poistoputken kohdalla, putkea pitää jatkaa niin, että se ylittää altaalle tai mereen. (1)
  - o Kaavassa tulee huomioida myös nykyiset hulevesilinjat, jotka toimivat jätevedenpuhdistamon varapurkujärjestelmänä. (1)
- Telia Finland Oy:llä on sataman alueella laajasti televerkkoa. Jos on tarvetta siirtää kaapeleita, siitä tulee kertoa operaattorille mielellään 8 viikkoa ennen siirtoa. Kaapelisiirron maksaa tilaaja. (1)
- Turku Energia Sähköverkot Oy:n 110 kV:n voimajohtolle tulee merkitä asemakaavaan johtokatu sekä 10 metrin reunavyöhyke johtokadun molemmin puolin. (3, Turku Energia Sähköverkot Oy)
- Juhana Herttuan puistokadulla on maanalainen 110 kV:n kaapeli, jonka tulee voida säilyä nykyisellä paikallaan. (2, Turku Energia Sähköverkot Oy)
- Kaava-alueella sijaitsee Turku Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjänniteverkkoa. Turku Energia toivoo, että ensisijaisesti nykyinen verkko säilytettäisiin. Jos johtoja pitää siirtää, siitä ja siihen liittyvistä kustannuksista tulee sopia hyvissä ajoin Turku Energia Sähköverkot Oy:n kanssa. (4, Turku Energia Sähköverkot Oy)
- Kaavaan tulee varata alueet muuntamoille ja maakaapeleille sekä mahdollisille uusille muuntamoille ja johdoille. (4, Turku Energia Sähköverkot Oy)
- Kaavan yleisiin määräyksiin tai korttelikohtaisesti tulee lisätä yleinen sähköverkon sijoittamisoikeus. (1, Turku Energia Sähköverkot Oy)

**Kaavoituksen vastine:** Kaavaehdotukseen on merkitty aluevarauksia sellaisille tärkeimmille johdoille, jotka kulkevat rautatie- tai satama-alueen halki. Kaikkia satama-alueen sisäisiä johtoja ei ole merkitty kaavaehdotukseen, koska matkustajasatamakentän suunnitelma todennäköisesti tarkentuu ja muuttuu. Kaavaehdotuksen mukaan satama-, liikenne-, viher- ja korttelialueille voidaan sijoittaa sellaisia yhdyskuntateknisen huollon johtoja ja laitteita, jotka eivät haittaa alueen toimintaa.

### Esteettömyys ja käyttöturvallisuus

- Suunnittelussa tulee noudattaa esteettömyys- ja käyttöturvallisuusasetuksia sekä muuta esteettömyyteen ja saavutettavuuteen liittyvää lainsäädäntöä. (1, vammaisneuvosto)

**Kaavoituksen vastine:** Kaavanmuutoksessa huomioidaan esteettömyys ja käyttöturvallisuus. Kaavoitus pyytää esteettömyyskoordinaattorilta lausunnon kaavaehdotusvaiheessa.

### Muu turvallisuus

- Kaava-alueelle ulottuu kemikaalilaitoksen konsultointivyöhyke, joten kaavasta on pyydettävä lausunto Turvallisuus- ja kemikaalivirastolta (Tukes). (1, Varsinais-Suomen pelastuslaitos)
- Tulee huomioida ISPS-lainsäädännön vaatimukset sataman turvatoimille. (1, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom)
- Jos henkilöjunaraide tulisi nykyiselle sataman ISPS-turvatoimialueelle, turvatoimialuetta pitäisi pienentää. (1, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom)

**Kaavoituksen vastine:** Kaavoitus huomioi turvallisuussäännökset ja on pyytänyt Turvallisuus- ja kemikaalivirastolta lausunnon kaavaehdotuksesta.

### Maankäyttö alueilla, jotka vapautuvat uuteen käyttöön kaavanmuutoksen ansiosta

- Vapautuvat alueet voisivat olla puistoaluetta kansalaisten vapaa-ajanviettoon. (1, Iso-Heikkilä – Patterinhaka ry)
- Turun linnan ja Aurajoen välinen alue tulisi muuttaa puistoksi, kuten ehdotettiin monissa Linnanniemen ideakilpailun suunnitelmissa. (1, Turkuseura)
- Toivomme, että rakentaminen olisi matalaa, jolloin Turun linna ei jäisi rakennusten varjoon. (1, Iso-Heikkilä – Patterinhaka ry)
- Merkitseekö raiteen siirrosta luopuminen sitä, että Linnanniemen kehittämisestä ja sen maankäyttömaksutuloista on luovuttava? (1)
- Onko tarkoituksena, että Linnakaupungin asuntorakentaminen voitaisiin ulottaa Linnanaukolle rahtisataman ja matkustajasataman väliin, jos henkilöraide ei tulisi satamaan sitä kautta? (1)

**Kaavoituksen vastine:** Ferry Terminal Turku -kaavanmuutos ei ota kantaa vapautuvien alueiden käyttöön, vaan niiden käyttötarkoitus määritetään muilla asemakaavanmuutoksilla. Satama-alueita voi vapautua muuhun käyttöön sekä Linnanniemellä Turun linnan lähistöllä että uuden terminaalin pohjoispuolella. Kaupunginvaltuuston 13.2.2023 § 27 hyväksymässä Yleiskaava 2029:n ehdotuksessa (ei vielä tullut voimaan) kyseiset alueet ovat keskustatoimintojen aluetta, mutta niiden käyttötarkoitusta ei vielä ole päätetty tarkemmin. Yleensä keskustatoimintojen alueella voi olla esimerkiksi keskustamaista asumista, julkisia ja yksityisiä palveluita, hallintotiloja ja keskustaan soveltuvia työpaikkoja.

Kaavaehdotuksessa henkilöliikenneraide tulee matkustajasatamaan Pahaniemensillan suunnalta. Jos raide siirretään ehdotuksen mukaisesti, se ei hankaloita Linnanniemen kehittämistä.

### Tarkastelualueen rajaus

- Tarkastelualueita tulisi laajentaa. (1, Turkuseura)
  - o ”Turkuseura pitääkin erittäin toivottavana, että Ferry Terminal Turku- asemakaavaa laadittaessa tarkasteluun otetaan huomattavasti laajempi aluekokonaisuus kuin OAS:ssä nyt rajattu, varsinkin kun tämän aluekokonaisuuden yleiskaavallinen tarkastelu on toistaiseksi ollut varsin puutteellista eikä lainvoi-



maista yleiskaavaa osalla aluetta ole. Yleiskaavallisen tarkastelun koko sataman ja välittömän ympäristön alueesta tulisi edeltää asemakaavoitusta.” (1, Turkuseura)

**Kaavoituksen vastine:** Asemakaavanmuutosaluetta laajennettiin, jotta henkilöliikenne-raidet voitaisiin siirtää. Kaupunginvaltuusto hyväksyi 13.2.2023 § 27 Yleiskaava 2029:n ehdotuksen, jossa tarkastellaan sataman kehittämistä kokonaisuutena. Valituksen vuoksi yleiskaavaehdotus ei ole vielä tullut voimaan.

### Osallistuminen suunnitteluun

- ”Nuorisovaltuusto on mielellään mukana yleisten alueiden suunnittelussa, koska yleiset alueet ovat nuorille tärkeitä paikkoja.” (1, Nuorisovaltuusto)
- Neste Markkinointi Oy pyytää mahdollisuutta keskustella kaavoituksen kanssa asemakaavanmuutoksesta. (2)
- Toivotaan, että sataman toimijoita kuullaan hankkeesta ja sen etenemisestä. (1)
- Kaavoittajan, Turun kaupungin ja Turun Satama Oy:n tulee neuvotella kaavaprosessin aikana Turku Stevedoring Oy:n ja Forlog Oy:n kanssa ei vaihtoehdoista, joilla yhtiöiden toiminta voidaan taata. (1)
- ”Vammaisneuvosto haluaa lausua kohteesta viimeistään rakennuslupahakemusvaiheessa.” (1, vammaisneuvosto)
- ”Ruissalo-yhdistys pyytää, että se pidetään tietoisena kaavan ja sen valmistelun etenemisestä.” (1, Ruissalo-yhdistys)

**Kaavoituksen vastine:** Kaavoitus on osallisiin yhteydessä mahdollisuuksien mukaan. Vammaisneuvosto voi halutessaan antaa lausunnon kaavaehdotuksesta.

## 2 Lausunnot

### Turun museokeskus, 28.9.2021

Turun museokeskus toteaa lausunnossaan, että satama-alueella on sen merkitykseen nähden tehty vain vähän vedenalaisinventointeja, ja tämänhetkinen tieto vedenalaisesta kulttuuriperinnöstä ei perustu riittäviin ja ajantasaisiin selvityksiin. On mahdollista, että kaavanmuutosalueelle ulottuu Turun Satama 2 -niminen hylky. Siksi Linnanaukon satama-altaasta tulee tehdä vedenalainen arkeologinen selvitys. Tavoitteena on selvittää, onko Turun satama 2 -hylky säilynyt, missä hylky sijaitsee ja onko se statukseltaan muinaisjäännös. Lisäksi tulee tutkia, onko Linnanaukon satama-altaassa säilynyt muita hylkyjä tai muuta vedenalaista kulttuuriperintöä.

### Turun museokeskus, lausunto rakennusvalvonnalle 17.2.2022 Ferry Terminalin pistolaiturin rakentamisesta

Rakennusvalvonta pyysi Turun museokeskukselta lausunnon rakennuslupahakemuksesta, joka koskee Ferry Terminal Turku -kaavanmuutosalueelle rakennettavaa uutta pistolaituria. Lausunnon mukaan rakennusluvan edellytyksenä tulee olla, että sataman alueesta on tehty vedenalaisen kulttuuriperinnön inventointi ja inventoinnin tulokset on toimitettu arvioitavaksi Turun museokeskukselle. Jos suunnitellun laiturin alueelta havaitaan vedenalaista kulttuuriperintöä, laituri voidaan rakentaa vasta, kun museokeskus on antanut ohjeet kulttuuriperinnön huomioimiseen.

## Turun museokeskus, 17.6.2022

Nordic Maritime Group teki arkeologisen vedenalaisinventoinnin Turun satama-alueelle keväällä 2022. Vedenalaiselvitys on riittävä, eikä museokeskus vaadi jatkotutkimuksia. Inventoinnissa havaitut kohteet tulee merkitä asemakaavaan suojelumerkinnöin.

Satamaan suunnitteilla olevan pistolaiturin kohdalta ei havaittu arkeologisia kohteita, eikä niitä todennäköisesti ole säilynyt myöskään nykyisen laiturin alla, joten pistolaiturin laajentamiselle ja uusimiselle ja siihen liittyvälle ruoppaamiselle ei ole muinaismuistolain mukaista estettä. Mikäli ruoppauksen yhteydessä saadaan kuitenkin viitteitä muinaisjäännöksestä, tulee keskeyttää ruoppaustyö ja ilmoittaa havainnoista viipymättä Turun museokeskukselle.

**Kaavoituksen vastine:** Vedenalaiset kulttuurihistoriallisesti arvokkaat kohteet on merkitty kaavaehdotukseen. Turun Satama Oy:n pyynnöstä ehdotukseen lisättiin kuitenkin määräys, jonka mukaan myös muinaisjäännösalueilla saa ruopata -11 m syvyydelle merpinnasta asti.

### 3 Viranomaiskokoukset

Kaavoitus on järjestänyt viranomaisille kaksi kokousta Ferry Terminal Turku -asemakaavanmuutoksesta: aloituskokouksen 30.9.2019 ja myöhemmän viranomaiskokouksen 28.4.2021. Ensimmäisessä kokouksessa olivat mukana Turun kaupungilta kaavoitus, maankäyttöjohtaja, tonttipäällikkö, liikennesuunnittelu, Waterfront-hankkeen päällikkö ja ympäristönsuojelu sekä lisäksi Turku Energia Sähköverkot Oy, Turun Satama Oy, Varsinais-Suomen aluepelastuslaitos, ja Varsinais-Suomen ELY-keskus. Toiseen kokoukseen osallistuivat kaavoitus, maankäyttöjohtaja, kaupunkikehitysjohtaja, liikennesuunnittelu, Waterfront-hankkeen päällikkö, ympäristönsuojelu, Turun museokeskus, Turku Energia Lämpö Oy, Turun Satama Oy, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Turun Vesihuolto Oy, Varsinais-Suomen liitto ja Varsinais-Suomen ELY-keskus.

Useat osallistujista totesivat molemmissa kokouksissa, että on tärkeää huomioida terminaalien vaikutukset maisemaan sekä meritulva- ja hulevesitulvariski. Hulevesiasiantuntija kehotti tekemään kokonaistarkastelun kaavanmuutosalueen ja Linnanniemen tulvavesien hallinnasta. Muita huomioitavia asioita ovat muun muassa ympäristön viihtyisyys, kulttuurihistorialliset arvot, liikenteen toimivuus, rahtiliikenne, laivojen aikataulut, kemikaaliturvallisuus ja sataman ISPS-turvallisuusmääräykset sekä maaperän vaihteleva kantavuus ja maan mahdollinen pilaantuneisuus. Lisäksi osallistujat pitivät tärkeänä sitä, että tarkastellaan satamaa ja sen ympäristöä kokonaisuutena, esimerkiksi niitä vaikutuksia, joita satamalla, Linnanniemen kehittämisellä ja lähiympäristön asuinalueilla on toisiinsa.

### 4 Yleisötilaisuus

Keskustelutilaisuus Ferry Terminal Turku -asemakaavanmuutoksesta pidettiin 26.5.2021 sähköisesti etäyhteydellä. Tilaisuuden järjestivät Turun kaupunki, Turun Satama Oy, Schauman Arkkitehdit Oy ja Turkuseura. Muita osallistujia oli yhteensä 32. Kaavoitusarkkitehti kertoi asemakaavanmuutoksen aikataulusta, lähtökohdista ja alustavista suunnitelmista, ja osallistujat saivat esittää kysymyksiä ja kommentteja. Yleisötilaisuuden muistio on vuorovaikutusraportin liitteenä (liite 1).

### 5 Kaavaehdotuksen nähtävillä olo (MRL 65 §)

Kaavaehdotus on nähtävillä asiakaspalvelussa Turku-Pisteessä ja kaupungin internetsivulla 17.4.2023–16.5.2023.

## Liite 1: Yleisötilaisuuden muistio

### Huom.! kaavanmuutoksen aluerajaus ja tavoitteet ovat muuttuneet yleisötilaisuuden jälkeen.

**Aihe:** Luonnosvaiheen yleisötilaisuus

**Aika:** Keskiyönä 26. toukokuuta 2021 klo 17.00–18.08

**Paikka:** Sähköinen kokous etäyhteydellä

<b>Läsnä:</b>	Alahäme, Markku, tekninen johtaja	Turun Satama Oy
	Helin, Janne, kaavoituksen konsultti	Schauman Arkkitehdit Oy
	Hildén, Jouni, rakennuttajapäällikkö	Turun Satama Oy
	Jokela, Juha, kehittämispäällikkö	Turun kaupunki, liikennesuunnittelu
	Lappi, Jyrki, maankäyttöjohtaja	Turun kaupunki
	Lehto, Mervi, hankepäällikkö	Turun kaupunki
	Lehtonen, Tero, kaavoitusarkkitehti, pj.	Turun kaupunki, kaavoitus
	Sanna Saarto, sihteeri	Turkuseura-Åbosamfundet ry
	Söderholm, Erik, toimitusjohtaja	Turun Satama Oy
	Tiainen, Satu, kaavoitusarkkitehti	Turun kaupunki, kaavoitus

Muita osallistujia yhteensä 32.

### Tilaisuuden avaus

Kaavoitusarkkitehti Satu Tiainen avasi tilaisuuden klo 17.00.

### Lähtökohdat

Kaavoitusarkkitehti Satu Tiainen esitteli asemakaavanmuutoksen aikataulua, lähtökohtia ja alustavia suunnitelmia. Kaavanmuutos laaditaan Turun matkustajasatamaan. Tarkoituksena on mahdollistaa uuden laivaterminaalin rakentaminen sekä kehittää liikennejärjestelyjä ja satama-alueen toimintaa. Jos Tallink Siljan ja Viking Linen terminaalit ja liikennealueet yhdistettäisiin samaan paikkaan, vapautuisi uusia kiinnostavia alueita kaupunkikehitykseen muun muassa Turun linnan ja Aurajoen välissä. Tavoitteena on, että kaavaluonnos valmistuu syksyllä 2021 ja että uusi asemakaava tulee voimaan vuonna 2022. Tarkempia tietoja kaavanmuutoksesta on osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa ([Osallistumis- ja arviointisuunnitelma \(turku.fi\)](#)) sekä yleisötilaisuudessa näytetyssä esityksessä ([Yleisötilaisuusesitys \(turku.fi\)](#)). Muita kaavanmuutosaineistoja pääsee tarkastelemaan osoitteesta <https://www.turku.fi/kaavahaku>.

### Keskustelu

Lähtökohtien esittelyn jälkeen osallistujat saivat esittää kysymyksiä ja kommentteja sekä ääneen että kirjallisesti. Puheenjohtajana toimi kaavoitusarkkitehti Tero Lehtonen. Seuraavaksi kerrotaan yhteenveto keskustelun sisällöstä. Suullisia puheenvuoroja ei toisteta sanasta sanaan, vaan niitä on muokattu tiiviimmiksi ja helpommin luettaviksi.

**Osallistujan kirjallinen kommentti:** ”Herätetään vanha suunnitelma 60-luvulta henkiin ja siirretään satama terminaalineen Nesteeltä vapautuneille maille yhteistyössä Naantalin kanssa.” (1 tykkäys)

**Erik Söderholm:** Tämä on ihan tuttu suunnitelma, mutta siinä on kaksi ongelmaa. Ensinnäkin asiasta ei luultavasti saataisi poliittista yksimielisyyttä tarpeeksi nopeasti. Varustamoiden vuokrasopimukset kaupungin kanssa päättyvät vuoden 2025 lopussa, ja siihen mennessä pitäisi olla uusi ratkaisu. Haasteina ovat siis aikataulu ja poliittinen tahto. Toisaalta maailmassa on vain harvoja paikkoja, joihin matkustajien on hienompaa tulla kuin Linnanniemen kärkeen.

**Asukkaan kommentti:** Raskas liikenne kiinnostaa. Tällä hetkellä se menee Viking Linen terminaaliilta kohti Vallihaudankatua ja sieltä Juhana Herttuan puistokadulle. Ymmärsinkö oikein, että Viking Linen terminaali ei ole mukana kaavanmuutoksessa eikä sen tulevaisuudesta ole vielä tehty päätöstä, vaikka uudessa suunnitelmassa Viking Linen alueelle on saatu mielettömän hieno arvo? Satamakadun kulma näyttää suunnitelmassa melkoiselta möröltä. Onko sinne tulossa liikenneympyrää tai muuta vastaavaa ratkaisua? Onko tarkoitus leventää huomattavasti Juhana Herttuan puistokatua? Laajennetaanko tiestöä Kuljetuskadun kohdalla?

**Juha Jokela:** Juhana Herttuan puistokadun eteläosaa on alustavassa suunnitelmassa kavennettu autojen osalta, mutta sen kokonaisleveys on nykyisenkaltainen. Kadun pohjoisosaa saatetaan leventää hieman. Kiertoliittymää on harkittu Satamakadun ja Juhana Herttuan puistokadun risteykseen, mutta silloin olisi haastavaa suunnitella, kuinka raitiotie kulkee liittymän läpi ja kuinka saadaan kävely- ja pyöräilyreiteistä turvallisia. Tällä hetkellä suunnitelmassa ei ole kiertoliittymää kyseisessä kohdassa.

**Asukkaan kommentti:** Matkustajien kannalta olisi hyvä, että pysäköintilaitos rakennettaisiin lähemmäs terminaalia kuin liikenteen ja liikkumisen yleissuunnitelmassa on esitetty. Ohjataan ko pysäköintilaitoksen liikenne Kuljetuskadun kautta niin, ettei se tule Satamakadulle asti?

**Juha Jokela:** Kuljetuskadun viereen on suunniteltu aluetta charterbusseille, saattoliikenteelle ja maihin jäävälle autoliikenteelle. Terminaalin eteläpuolella on suunnitelmassa alue julkiselle liikenteelle (busseille, raitiotielle ja kaukoliikenteen aikatauluvuoroille) sekä takseille. Nykyisin henkilöautoliikenne on sekavaa terminaalien edustalla vilkkaimpina aikoina. Tilannetta pystytään parantamaan uudessa suunnitelmassa. [Satu Tiainen lisäys yleisötilaisuuden jälkeen: Liikenteen ja liikkumisen yleissuunnitelmassa (WSP Finland Oy 2020) osa joukkoliikenteestä ja takseista ajaa Satamakadun kautta, mutta muu autoliikenne tulee terminaalille pääosin Kuljetuskadulta ja Juhana Herttuan puistokadulta.]

**Asukkaan kommentti:** Kulkisiko raskas liikenne Satamakadun kautta? Liikenne on alueella todella aika raskasta. Tuleeko se pysymään samanlaisena?

**Juha Jokela:** Laivoihin ajava liikenne tulee satama-alueelle Juhana Herttuan puistokadun puolestavälistä. Pääsääntöisesti se ajaa satamaan Pansion tien suunnasta. Raskas liikenne ei siis enimmäkseen käyttäisi Satamakadua tai Vallihaudankatua, paitsi raitiotie ja bussit.

**Osallistujan kirjallinen kommentti:** ”Matkustajaterminaalin ja alueen kehittämisen kustannusarvio on julkisuudessa olleiden tietojen mukaan vaihdellut matkan varrella. Mikä on hankkeen mittaluokka euroissa tällä hetkellä?” (1 tykkäys)

**Erik Söderholm:** Sitä ollaan kirkastamassa. Hyvä uutinen on, että kustannusluokka tulee jäämään alle 200 miljoonan. Se on noin 150–200 miljoonaa. Pahimmillaan kustannusarvio olisi ollut yli 300 miljoonaa, jos matkustajasatama olisi päätetty siirtää Pansioon, mutta nyt on tehty erilaisia ratkaisuja. Suunnittelualuetta on pienennetty ja rakentamista tehostettu. Asiaa esitellään kaupungin päättävissä elimissä, kun se on valmis.

**Osallistujan kirjallinen kommentti:** ”Terminaalin arvioitu korkeus taisi olla n 17,5 m (?). Mikä on arvioitu korkeus pysäköintilaitokselle?”

**Satu Tiainen:** Pysäköintilaitoksen korkeus riippuu siitä, missä kohdassa se sijaitsee suhteessa Turun linnaan. Jos se on lähellä linnaa, se saattaa olla matalampi kuin 17,5 metriä, mutta kauempana linnasta sen korkeus voi olla suurempi. Sopivaa korkeutta harkitaan kaavamuutoksen aikana.

**Janne Helin:** Schauman Arkkitehdit Oy on vastannut terminaalin tähänastisista luonnoksista. Pysäköintilaitoksen rakennekorkeus tulee kerroksista, ja kerroskorkeus saattaa vaihdella sen mukaan, kuinka pitkiä jännevälit ovat. Korkeuteen vaikuttaa myös katto. On pohdittu katon hyödyntämistä energiantuottoalustana. Laitoksen korkeudesta ei ole vielä virallista päätöstä, mutta asiaa tarkennetaan suunnittelun edetessä.

**Osallistujan kommentti:** Minulla on yli neljänkymmenen vuoden kokemus satamasta. Kolmisenkymmentä vuotta olin Turun Sataman teknisen puolen päällikkönä ja sitä ennen Helsingin Sataman suunnittelupäällikkönä. Haluan laajemmin valottaa sataman ole-musta suunnittelun kannalta.

Satama on täysin riippuvainen kuljetustekniikan ja laivojen kehityksestä. Muutos on ollut valtavaa: On tullut konttiliikennettä ja rautatieliikennettä. Matkustaja-alukset ovat muuttuneet täysin. Kuljetusvälineet ovat muuttuneet. On ollut junalauttaa. On tullut turvallisuusmääräyksiä satamien sulkemisesta, ympäristöselvityksiä, ympäristölupia ja niin edelleen.

Eikä kehitys varmasti tähän loppu. Tämän vuoksi kaavan tulee olla hyvin joustava.

Satamasuunnittelun voi jakaa kahteen vaiheeseen. On lyhyen aikavälin suunnittelu: 1–5 vuotta. Siihen vaikuttavat uudet laivat, erilaiset muutosvaatimukset, maapuolen liikennejärjestelyt ja sataman kehityshankkeet. Toisaalta on pitkän aikavälin suunnittelu, jota varten tarvitaan joustavat alueratkaisut. Kaikentasoisen kaavoituksen, myös yleiskaavan, on oltava siinä kunnossa, että se mahdollistaa kehittämisen ja systeemin avoimen muuttamisen.

Katsoisin, että nykyinen matkustajasatama on pitkällä aikajänteellä ongelmallisessa paikassa. Se on liikenneyhteyksien kannalta pussinperällä, ja melun ja liikenteen haitat asutukselle ja ympäristölle ilmenevät yhä voimakkaammin. Asutus lähestyy satamaa koko ajan. Sataman lähelle on jo tullut aikamoisia betonislummeja. Ruissalolle liettymis- ja ympäristöhaitat ovat jatkuva riesa. Aurajoki tuo lietettä vielä sadan vuoden päästäkin. Tämä on ongelma satamalle ja suuri kustannustekijä. Potkurivirrat syövyttävät koko väylää.

Asutus ja satama eivät sovi missään tapauksessa yhteen. Nyt ei pitäisi tehdä samaa virhettä kuin on tehty Helsingissä. Siellähän tällä hetkellä matkustajasatama on täysin asutuksen keskellä Länsisatamassa, Eteläsatamassa ja Katajanokalla, vaikka aikanaan olisi ollut mahdollista siirtää koko matkustajaliikenne Sompasaareen. Nyt ollaan suurissa ongelmissa ja suunnitellaan valtavia tunneleita liikenteen hoitamiseksi.

Pitäisi tehdä puolueeton Turun seudun satamamahdollisuuksien selvitys siitä, miten rahti- ja matkustajasatama järjestetään pitkällä aikajänteellä ja miten maankäyttöratkaisut tehdään. Vaihtoehtoina ovat Pansio, puolustusvoimien alueet, Rasion alueet, Nesteen alue ja Naantali.

Naantalin satamajohtaja väläytti, että olisi tehty tutkimuksia Turun ja Naantalin satamien yhdistämisestä. Eihän sellaisia puolueettomia tutkimuksia ole tehty, mutta olisi syytä tehdä. Ei saisi tuijottaa pelkästään Turun etua, vaan ratkaisuisia pitäisi huomioida seutukunnan etu.

Loppupäätelmäni on, että satama voisi pidättäytyä uuden terminaalin rakentamisesta ja jatkaa 5–10 vuotta nykyisessä paikassa. On katsottava, miten matkustajaliikenne kehittyy pandemian jälkeen. Uuden terminaalin kustannukset kaikkine oheisjärjestelyineen ovat aika merkittävät. En usko, että laivayhtiöt sitoutuvat kovin mielellään näihin rakennushankkeisiin.

Tehdään mainitsemani perusselvitykset seudullisen satama-alueen turvaamiseksi. Satama on tärkeä tälle alueelle. Sen nykyinen sijainti ja kaavoituksessa suunniteltu paikka eivät ole kestäväen kehityksen polulla. Asutus ja satama eivät sovi yhteen. Ei pidä tehdä Helsingin virheitä. Nyt on otettava aikalisä. Aurajoen ja potkurivirtojen aiheuttamat liettymät ovat kallis ongelma, kun meriläjityksistä on aika ajanut ohi. Jos terminaalikaava tehdään, niin lähiympäristöön ei pidä kaavoittaa asutusta. Yleiskaavan 2029 ehdotuksessa suunnitellut keskustatoimintojen alueet eivät sovi ollenkaan sataman yhteyteen. Matkustajasataman pohjoispuolelle pitäisi jättää kehitysvara satamaa varten.

Tuskinpa näiden tilaisuuksien vuoksi mikään muuttuu, kun suunnittelijat ovat juuttuneet omiin näkemyksiinsä. En usko poliitikkojen perehtyvän riittävän syvällisesti satama-

asioihin, joten riski väärille päätöksille on todella suuri. Siis aikalisä myös sataman kaavaan.

**Osallistujan kommentti:** Kiitos erittäin hyvästä puheenvuorosta!

**Osallistujan kommentti:** Mitä tarkoittaa yleiskaavaehdotuksessa keskustatoimintojen alue?

**Jyrki Lappi:** Keskustatoimintojen alue pitää sisällään monipuolista kaupunkirakennetta. Se voi olla asumista, toimistoa, palveluita ja kaikkea sitä, mitä esimerkiksi Turun keskusta-alueella nyt on. Yleiskaavaehdotuksessa käytännössä koko keskustan korttelialueet ovat keskustatoimintojen aluetta. Linnanniemelle on pääsääntöisesti tarkoitus tulla muuta toimintaa kuin asumista. Matkustajasataman pohjoispuolella voisi mahdollisesti jatkua Herttuankulman asuminen ainakin jossakin määrin.

**Satu Tiainen:** Kiitos kommentteista. Tutustumme niihin ja annamme ne tiedoksi kaupunkiympäristölautakunnalle. Kaavanmuutoksesta voi lähettää mielipiteitä hyväksymisvaiheeseen asti.

## Tilaisuuden päätös

Puheenjohtaja Tero Lehtonen ja kaavoitusarkkitehti Satu Tiainen päättivät tilaisuuden klo 18.08.

Muistion vakuudeksi,

Sanna Saarto, Turkuseura  
puhelin: 040-522 9063  
sähköpostiosoite: [sanna.saarto@turkuseura.fi](mailto:sanna.saarto@turkuseura.fi)

Satu Tiainen, Turun kaupunki, kaavoitus  
puhelin: 040-168 4810  
Sähköpostiosoite on muotoa etunimi.sukunimi@turku.fi.