

ASEMAKAAVANMUUTOKSEN SELOSTUS, joka koskee 28. päivänä helmikuuta 2011 päivättyä ja 15.4.2011 lausuntojen perusteella muutettua kaavakarttaa. **"Kirjastosilta" (Pennisilta) (30/2007)**

## 1. PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

### 1.1 Tunnistetiedot

Asemakaavatunnus: 30/2007

Diarionumero: 3973-2007

Turun kaupunki

#### Asemakaavanmuutos koskee:

Kaupunginosa:	002 II	II
Kadut:	Itäinen Rantakatu osa Kaskenkatu osa Rettiginrinne	Östra Strandgatan del Kaskisgatan del Rettigbrinken
Puisto:	Itäinen Rantakatu	Östra Strandgatan
Vesialue:	Aurajoki	Aura å
Silta:	Auransilta	Aurabron
Kaupunginosa:	006 VI	VI
Kadut:	Aurakatu osa Kauppiaskatu osa Linnankatu osa Läntinen Rantakatu osa	Auragatan del Köpmansgatan del Slottsgatan del Västra Strandgatan del
Puistot:	Läntinen Rantakatu Vähätorin apparelli	Västra Strandgatan Lilltorgets apparell
Vesialue:	Aurajoki osa	Aura å del
Silta:	Auransilta	Aurabron

#### Asemakaavanmuutoksella muodostuva tilanne:

Kaupunginosa:	002 II	II
Kadut:	Itäinen Rantakatu osa Kaskenkatu osa Rettiginrinne	Östra Strandgatan del Kaskisgatan del Rettigbrinken
Puisto:	Itäinen Rantakatu osa	Östra Strandgatan del
Vesialue:	Aurajoki	Aura å
Sillat:	Auransilta Kirjastosilta	Aurabron Biblioteksbron
Kaupunginosa:	006 VI	VI
Kadut:	Aurakatu osa Kauppiaskatu osa Linnankatu osa Läntinen Rantakatu osa	Auragatan del Köpmansgatan del Slottsgatan del Västra Strandgatan del
Puistot:	Läntinen Rantakatu Vähätorin apparelli	Västra Strandgatan Lilltorgets apparell
Vesialue:	Aurajoki osa	Aura å del
Sillat:	Kirjastosilta Auransilta	Biblioteksbron Aurabron

## Asemakaavanmuutoksen valmistelu

Asemakaavanmuutos on valmisteltu ympäristö- ja kaavoitusviraston asemakaavatoimistossa, os. Puolalankatu 5, 20100 Turku, puhelin (02) 330 000. Valmistelija: Iina Paasikivi, sähköposti: [iina.paasikivi@turku.fi](mailto:iina.paasikivi@turku.fi)

## Vireilletulo

Uuden sillan kaavoittamisesta on tehnyt aloitteen Kiinteistöliikelaitos 20.3.2007 kirjatulla aloitteella.

Asemakaavanmuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelma (27.8.2007) kuulutettiin vireille ja lähetettiin osallisille tiedoksi varhaisvaiheen kuulemistä varten 7.9.2007 päivätyllä kirjeellä.

## Hyväksymispäivämäärät

Kaupunginhallitus palautti (§ 107, 11.2.2008) uuteen valmisteluun 19.11.2007 päivätyn luonnoksen lisäselvityksien saamiseksi sillan vaikutuksesta keskustan kevyen liikenteen verkkoon.

Kaupunginhallitus hyväksyi 18.5.2009 § 320, 26.3.2009 uudelleen päivätyn luonnoksen laadittavan asemakaavan muutoksen pohjaksi.

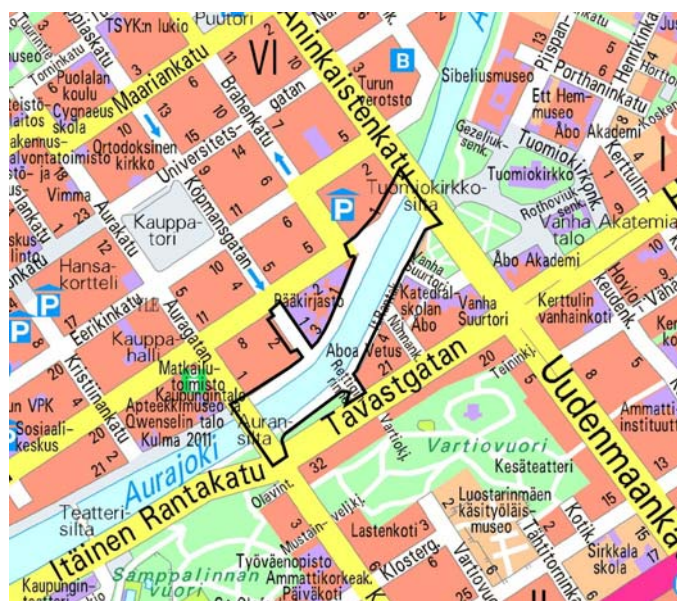
Asian teki uudelleen ajankohtaiseksi Varsinais-Suomen liiton 10.3.2009 tekemä tiedustelu ”Pennisillan” toteuttamisesta osana myönnettyä EAKR-hanketta. Samalla kaupunginhallitus antoi Kiinteistöliikelaitokselle tehtäväksi kilpailun järjestämisen sillan suunnittelusta ja ympäristö- ja kaavoitusvirastolle tehtäväksi kilpailun järjestämisen sillan nimestä osana Kulttuuripääkaupunkivuotta 2011.

## Lausunnot

Kaavaehdotus oli lausunnoilla keväällä 2011. Lausunnot pyydettiin rakennusvalvonta- ja ympäristönsuojelutoimistoilta, liikuntatoimelta, Kiinteistöliikelaitokselta, Museokeskukselta, Museovirastolta, Varsinais-Suomen ELY-keskukselta, Varsinais-Suomen aluepelastuslaitokselta ja Varsinais-Suomen liitolta. Lisäksi ehdotus lähetettiin tiedoksi Turku Touring-toimistoon.

## 1.2 Kaavamuutosalueen sijainti

Kaavamuutosalue sijaitsee Turun kaupungin keskustan ruutukaava-alueen ydinkeskustassa.



### 1.3 Asemakaavanmuutoksen tarkoitus

Asemakaavanmuutoksen tarkoituksena on osoittaa uusi kevyen liikenteen yhteys Aurajoen yli ja näin parantaa kevyen liikenteen edellytyksiä sekä erityisesti parantaa itärannan kulttuuritilojen saavutettavuutta ja luoda uutta toimintaympäristöä.

### 1.5 Selostuksen liiteasiakirjat

Liite 1. Tilastolomake  
 Liite 2: Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 27.8.2007, muutettu 26.3.2009  
 Liite 3: Kevyen liikenteen verkon kehittäminen, kiireellisyys  
 Liite 4: Siltakilpailun arvostelupöytäkirja  
 Liite 5: Nimikilpailun tiedote

## 2. TIIVISTELMÄ

### 2.1 Kaavaprosessin vaiheet

Uuden kevyen liikenteen sillan rakentamisella tavoitellaan keskustan toimintaedellytysten parantamista. Kiinteistöliikelaituksen perustelut, vuodelta 2007:

- liittyy Turun keskustan kehityssuunnitelmiin ”Ihmiselle parempi keskusta”
- liittyy kulttuurikeskustan elävöittämissuunnitelmiin
- laajentaa keskustan kävelyalueita täydentäen olemassa olevaa kevyen liikenteen verkostoa
- liittyy Aurajoen erottamat kaupunginosat paremmin toisiinsa
- on yksi Kulttuuripääkaupunki 2011 vuoteen liittyvistä investointihankkeista.

Asemakaavan muutoksen luonnoksen hyväksymisen yhteydessä arvioitiin sillan sijoitusta ja myös sillan tarpeellisuutta yleensä. Kevyen liikenteen verkostoa on arvioitu laajemmin kuin pelkästään Vanhan Suurtorin ympäristön saavutettavuuden kannalta luonnosvalmistelussa. Sillan suunnittelusta on pidetty kilpailu ja voittaja on valittu. Sillan nimestä on pidetty yleisölle nimikilpailu.

### 2.2 Asemakaavanmuutos

Asemakaavanmuutos osoittaa sillan sijainnin Kauppiaskadun ja Rettiginrinne välille. Ehdotus määrittelee sillan nimeksi Kirjastosilta – Biblioteksbron. Kauppiaskatu välillä Linnankatu – Läntinen Rantakatu, molemmat rantakadut Tuomiokirkkosillan ja Auransillan välillä sekä Rettiginrinne määritellään pihakaduiksi. Museokeskuksen lausunnon perusteella lisättiin alueelle määräys muinaismuistoalueesta ja tarkennettiin suojelumääräyksiä.

### 2.3 Asemakaavan toteuttaminen

Sillan rakenteesta ja ulkomuodosta on pidetty kilpailu ja sillan suunnittelusta on tehty suunnittelusopimus. Sillan rahoituksesta on rahoituspäätös ja suunnittelu etenee niin, että sillan rakentaminen on tarkoitus toteutua vuoden 2012 alkupuolella. Liikenne- ja katusuunnittelussa otetaan huomioon

kevyen liikenteen uudet yhteystarpeet sillan molemmissa päissä. Kevyen liikenteen suunnittelulle on annettu kiireellinen aikataulu, jotta verkon puuttuvat osat ovat käytössä sillan valmistuttua. Rantakatujen ja Linnankadun alkupään tosiasiallinen käyttö vastaa jo nyt pihakadun statusta.

### 3. LÄHTÖKOHDAT

#### 3.1 Selvitys suunnittelualueen ja ympäristön oloista

Aurajoen varren maisema on valtioneuvoston päätöksellä määritelty kansallismaisemaksi. Ympäristö on kaikkineen kaavapäätöksillä suojeltu ja sillä on erityinen asema Turun identiteetin kannalta. Alueen rakenteissa ja kaupunkikuvassa näkyy Suomen oloissa poikkeuksellisen merkittävä historiallinen kerrostuneisuus. Aurajoen jokiuoman mutka rajaa maisemaa alajuoksun suuntaan. Joki on tällä alueella kapeimmillaan.

Tuomiokirkkosillan ja Auransillan välinen osuus jokimaisemasta on Turun palon, v. 1827, jälkeen rakennettua kivikaupunkia, kaikkein arvokkainta kaupunkitilaa, jonka kulttuurihistoriallinen arvo on todettu jo 1900-luvun alkupuolella. Jokivarren laiturikiveykset ja lehmusrivit ovat vanhimpia palon jälkeen toteutettuja kaupunkiuudistuksen rakenteita. Jokivarren puurivit ovat kansallismaiseman leimallisin elementti.

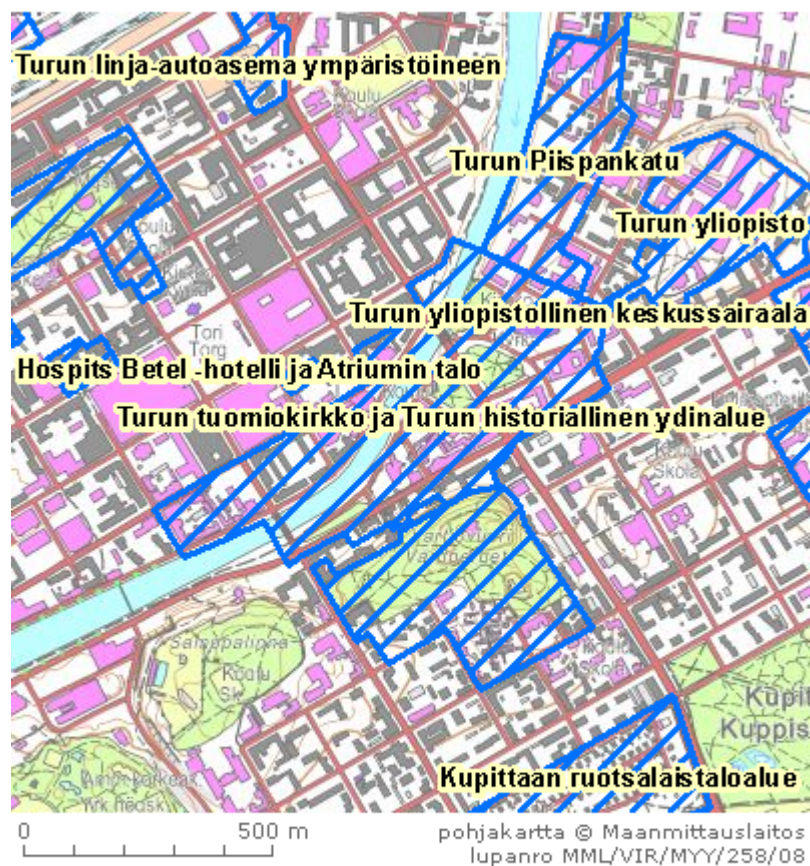


*Valokuva Tuomiokirkon tornista v. 1914 (tkao)*

Paloa edeltävän kaupungin tori, nykyinen Vanha Suurtori, muistuttaa paikallaan keskiaikaisperäisen kaupungin keskustasta ja suhteesta Aurajokeen. Joen merkitystä kulkuväylänä kuvaavat alueen rantarakenteet, läntisen rannan lastauslaituri eli Vähätorin apparelli. Jokivarren pylväikkö, ns. Gylichin pylväät, on alun perin rakennettu saaristolaitosten huoltotiloiksi.

Kaupunkikuva ja sen rakenteet kuvastavat empiren kaupunki-ihanteita. Se voidaan perustellusti todeta olevan Engelin asemakaavan mukaan toteutunut ympäristö, kaupungin historiallinen ydin. Tuomiokirkko näkyy jokimaisemaan vapaasti puistojen ympäröimänä kansallisena monumenttina. Keski-ikäisperäinen vanha kaupunki on hautautunut uusien rakenteiden alle ja jäänyt näkyviin osittain kortteleiden sisälle. Merkittävin jäännös vanhasta kaupungista, Tuomiokirkon lisäksi, on Suurtorin ja Tuomiokirkon toisen reunan linjan sijainti keskiaikaisten korttelien kohdalla. Silta, joka ennen Turun paloa oli ainoa joen yli johtanut kaupunkisilta, sijaitsi luonnollisesti Suurtorin kohdalla kohtisuoraan joen yli. Tällä paikalla oli silta aina vuodesta 1414 lähtien.

#### Kulttuurihistoriallinen arvo ja suojelutavoitteet



**Kunta:** Turku  
**Nimi:** Turun tuomiokirkko ja Turun historiallinen ydinalue

Vuoden 2010 alusta valtioneuvosto hyväksyi valtakunnallisiksi alueidenkäyttötavoitteiksi Museoviraston esityksen rakennetuista kulttuuriympäristöistä. RKY-päätöksessä kohde on ”Turun tuomiokirkko ja Turun historiallinen ydinalue”. Kuvälähde [www.rky.fi](http://www.rky.fi)

#### Liikenne

Molemmat Rantakadut ovat kevyen liikenteen pääkulkuyliä. Niillä on talvi-aikainen pysäköinti osittain sallittu.

Kauppiaskadun aukiomainen levennys toimi keskustan pysäköintialueena, jolla Kaupunginkirjaston puolen jalkakäytävä / pyörätie on rakennettu uudelleen.

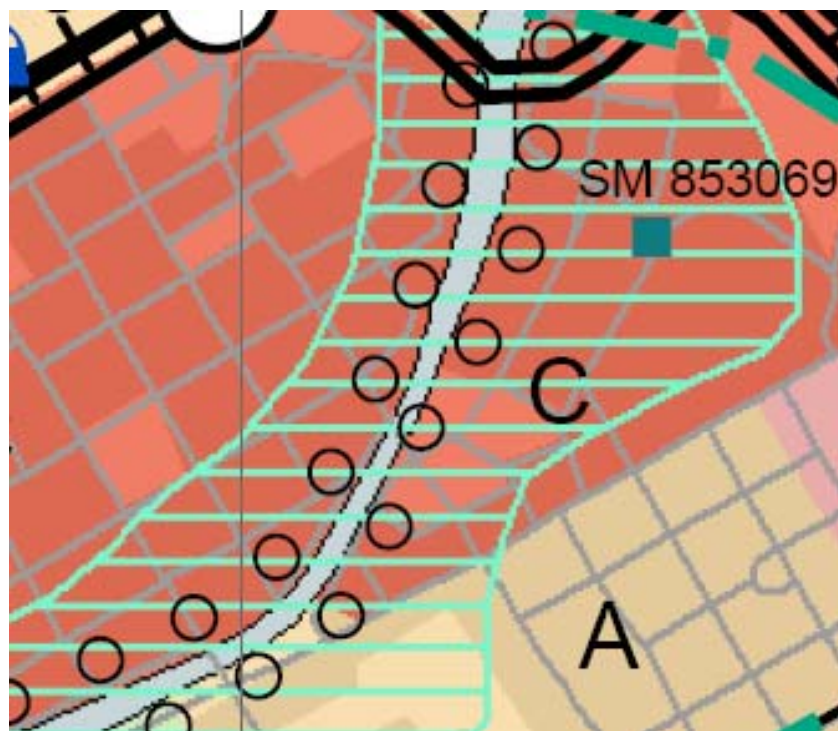
### 3.2 Suunnittelutilanne

#### Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Turun historiallinen ydinalue on otettava rakennettuna kulttuuriympäristönä huomioon (RKY). Lisäksi valtakunnallisissa alueidenkäytön tavoitteissa on yleiseksi tavoitteeksi velvoitettu kevyen liikenteen toimintaedellytysten parantaminen.

#### Maakuntakaava

Turun kaupunkiseudun maakuntakaava on hyväksytty Varsinais-Suomen liiton maakuntavaltuustossa 24.11.2002 ja se on tullut valtioneuvoston vahvistamaksi.



Kulttuuriympäristön tai maiseman kannalta tärkeä alue (raiditus)  
"Valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai seudullisesti arvokkaat maisema-alueet."

Suunnittelumääräys:

"Suunnitelmien ja toimenpiteiden alueella tulee olla maiseman arvoja turvaavia ja edistäviä.

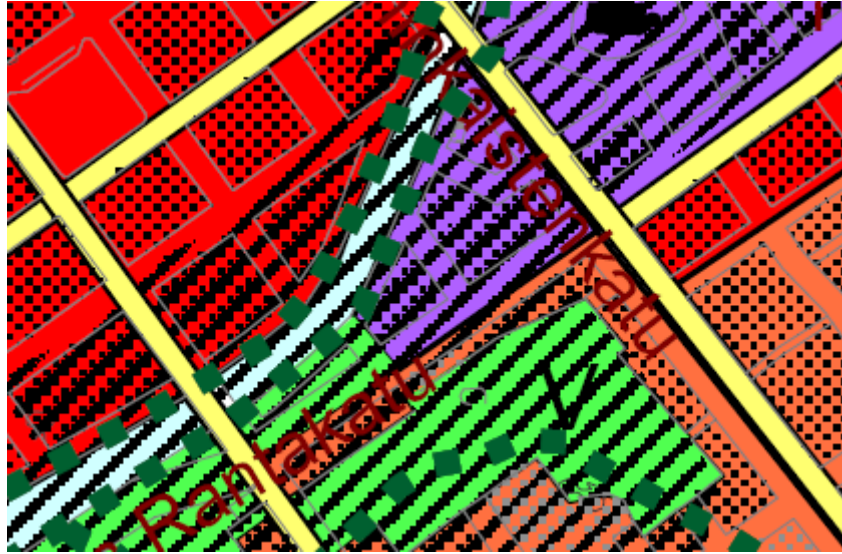
Rakentamisen tulee kohdistua aukeamien reunoille olemassa olevaan rakenteeseen tukeutuen.

Suunnittelu- ja rakentamistoimenpitein tulee edistää peltojen, niittyjen ja muiden avoimien maisematilojen säilymistä."

Maakuntakaavakartalla on lisäksi merkittynä Aurajoen varren kevyen liikenteen yhteys seudullisen tason tavoitteena.

## Yleiskaava

Turun kaupunginvaltuuston 11.12.2000 hyväksymä Turun yleiskaava 2020.



Raidoitettu kaavakartan määräys kertoo maiseman merkittävydestä ja symboliketju kevyen liikenteen yhteydestä molemmin puolin Aurajokea. Yleiskaavakartalla tulee hyvin esille läntisen puolen punainen C, eli keskustatoimintojen alue ja itäisen puolen violetti, julkisten palvelujen alue sekä vihreä virkistysalue.

Sillan paikkaa tai kevyen liikenteen verkkoa ei ole esitetty yleiskaavassa 2020. Yleiskaava 2020:ssa ei keskustaa ole erityisen tarkasti tutkittu. Keskustan kehittäminen on kaupungin strateginen tavoite, jolle on annettu vahva sija käytännön maankäytön ja ympäristön suunnittelussa. Turun kansallinen kaupunkipuisto -hanke koskee yleiskaavassa arvokkaaksi maisema-alueeksi todettua Aurajoen varren kulttuuriympäristöä. Kansallisen kaupunkipuiston hoito- ja käyttösuunnitelma voidaan arvioida yleiskaavatasoiseksi selvitykseksi kulttuurimaiseman osalta. Kevyen liikenteen verkon kehittämisestä on tehty selvitys ns. Bustrip-ohjelmassa, Kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma 2010.

## Asemakaava ja tonttijako

Voimassa oleva asemakaava on kuvattuna myös kaavakartalla.

Aurajoen varren rakenteet ja puurivit on määritelty suojelukohteiksi määräyksellä:

”Valtakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristön ja maiseman kannalta tärkeä puisto. Alueella olevia rakenteita, rantapenkereitä, tukimuureja, aitoja, kiveyksiä, polkuja, istutuksia yms. ei saa hävittää ja niitä tulee hoitaa alueen historiallisen arvon mukaisesti.”

Auransiltaa koskee määräys:

”Rakennustaiteellisesti ja kulttuurihistoriallisesti erittäin arvokas silta. Siltaa tai sen osaa ei saa purkaa eikä siinä saa suorittaa sellaisia muutostöitä, jotka tarpelevät sillan rakennustaiteellista tai kulttuurihistoriallista arvoa tai tyyliä. Muutostöitä suunniteltaessa ympäristö- ja kaavoitusviraston on kuultava museoviranomaista.”

Tuomiokirkkosiltaa koskee suojelumääräys:

”Kaupunkikuvallisesti arvokas silta. Siltaa tai sen osaa ei saa purkaa ilman pakottavaa syytä eikä siinä saa suorittaa sellaisia muutostöitä, jotka tarvelevät sillan tyyliä tai perusmuotoa”.

## Kulttuuripääkaupunkipuisto 2011 - Turun kansallinen kaupunkipuisto

Turun kulttuuripääkaupunkipuisto 2011 perustetaan kaupunginvaltuuston päätöksellä kulttuuripääkaupunkivuoden kunniaksi. Puiston perustamisella korostetaan kaupunkimaisen ympäristön erityisarvoja ja edistetään niiden hoitoa ja säilyttämistä. Puiston ytimenä ovat Aurajokimiljö ja Ruissalon saari valtakunnallisesti merkittävine luonto- ja kulttuuriarvoineen.

Kansallisen kaupunkipuiston hoito- ja käyttösuunnitelmaluonnos 30.11.2010 hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 7.3.2011 § 59.

”Keskusta:

### HOIDON, KÄYTÖN JA KEHITTÄMISEN TAVOITTEET

Keskustan osa-alueen hoidon, käytön ja kehittämisen päätavoitteena on ylläpitää elinvoimaista kaupunkikulttuuria. Tähän tavoitteeseen kuuluu merkittävien kulttuuriympäristöjen rakennustaiteellisten, kulttuurihistoriallisten ja kaupunkikuvallisten arvojen vaaliminen. Kaupunkikulttuuriin kuuluvien toiminnallisten ja sosiaalisten arvojen, kuten tapahtumien ja julkisen ulkotilan säilyttäminen ja kehittäminen on myös tavoitteena. Erityisesti tavoitteena on Aurajokivarren virkistyskäytön turvaaminen ja ympäristön viihtyisyyden parantaminen. Luonnon monimuotoisuutta ylläpidetään arvokkaita luontokohteita hoitamalla ja säilyttämällä.

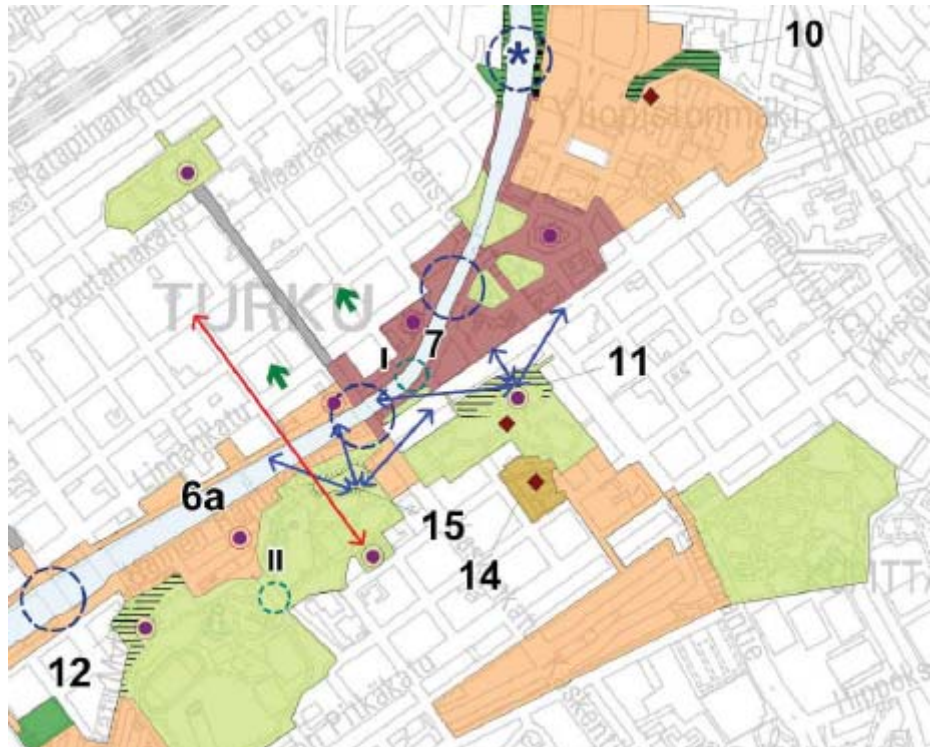
Historiallisen keskustan jokivarsi – Rauhoittumisen joki

Turun historiallisen keskustan rantaosuus Auransillalta Agricolankadulle: Arvorakennukset, rakennetut rantapuistot ja rakennetut kävelypromenadien rannalla antavat alueesta arvokkaan vaikutelman. Rauhallinen tunnelma ja rakennetun ympäristön korkea laatu kuvaavat vanhan Turun jokirantaa. Alueen virkistyskäyttö on luonteeltaan verkkaista.

*Hoito, käyttö ja kehittäminen:*

Alueen suunnittelussa, hoidossa ja käytössä tulee turvata kulttuurihistoriallisten ja maisemallisten arvojen säilyminen sekä huomioida alueen kaupunkirakenteellinen merkitys. Hoidossa ja kehittämisessä on huomioitava alueen runsas virkistyskäyttö. Hoidon on oltava riittävän intensiivistä. Alueen rakenteiden ja kalusteiden rakentamisessa, korjaamisessa sekä uusimisessa tulee kiinnittää huomiota ympäristön hyvään laatuun. Historialliset puurivistöt säilytetään ja hoidetaan niin, ettei puurivistön maisemallinen vaikutelma olennaisesti muutu pitkäksi ajaksi kerrallaan. Puiden korvaus voidaan tehdä joko puukohtaisesti tai lyhyissä jaksoissa. Uusi kevyen liikenteen silta (”Pennisilta”) on päätetty toteuttaa kevyen liikenteen yhteyksien parantamiseksi (ks. merkintä ”Uusi kevyen liikenteen silta, I”).





*Kansallinen kaupunkipuisto, hoito- ja käyttösuunnitelmaluonnos*

## Rakennusjärjestys

Turun kaupungin uusin rakennusjärjestys on tullut voimaan 1.1.2007.

## Pohjakartta

Pohjakartta on Turun kaupungin Kiinteistöliikelaitoksen laatima ja tarkistettu 28.2.2011.

## 4. ASEMAKAAVANMUUTOKSEN SUUNNITTELUN VAIHEET

### 4.1. Asemakaavanmuutoksen tarve

Keskustan kevyen liikenteen edellytysten parantaminen ja jalankulun ja pyöräilyn lisääminen on kestävä kehityksen tavoitteiden mukaista.

Tavoitteena on luoda yhteys, joka antaisi uutta merkitystä jokirannan kulttuuripainotteisille tiloille ja ympäristöille, jopa uuden toimintaympäristön.

Rantakadut ovat keskustan merkittävimmät kevyen liikenteen reitit itä-länsisuunnassa. Alueella on erittäin vilkasta pyöräliikennettä ja turisticaan paljon jalan kulkevia ihmisiä ja tapahtumia. Liikkumisen kannalta sillan rakentamisen tavoitteena on sujuvuuden ja turvallisuuden lisääminen.

## 4.2 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

Asemakaavanmuutoksen suunnittelu on päätetty aloittaa Kiinteistöliikelaitoksen aloitteen pohjalta, kun osallistumis- ja arviointisuunnitelma on tullut ympäristö- ja kaavoituslautakunnan tietoon. Pitkän luonnosvalmistelun päätteeksi kaupunginhallitus päätti sillan sijoituksesta, sillan suunnittelukilpailun järjestämisestä ja sillan nimeämisestä pidettävästä yleisökilpailusta.

## 4.3 Osallistuminen ja yhteistyö

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä vuoden 2007 kesäkoulun tätä tehtävää koskevien harjoitustöitten näyttelyn perusteella asiasta on annettu mielipiteitä sekä sillan tarpeettomuudesta/ tarpeellisuudesta, sen sijainnista Suurtorin linjalle että Kauppiaskadun ja Rettiginrinteen välille. Kaikkiaan luonnoskäsittelyjen aikaan sillan rakentamisesta käytiin julkista keskustelua ja väittelyä. Virallisiksi kannanotoiksi on kirjattu 14 mielipidettä, sekä yksityishenkilöiden että kansalaisjärjestöjen kannanottoja. Meidän Turku – Vårt Åbo ry on ottanut kantaa Turun eri siltasuunnitelmiin 8.2.2011.

**Nimistötoimikunta** on käsitellyt asemakaavahankkeen työnimeä siltä perusteelta, onko Pennisilta-nimen käyttö aiheellista. Nimistötoimikunta on todennut, että Pennisilta-nimitys tuli käyttöön tälle idealle 1970-luvulla Suurtorityön yhteydessä. Sille ei ole löytynyt mitään syvällisempiä historiallisia perusteita. Pitkän keskustelun jälkeen nimistötoimikunta päätti ehdottaa kaavahankkeelle työnimeksi Raatihuoneensilta. Toimikunta tuli ottaneeksi tällä esityksellä enemmän kantaa sillan sijaintiin.

Kaupunginhallitus päätti luonnoksesta ja sijainnista päättäessään, että sillan nimestä käydään nimikilpailu. Nimikilpailu toimi myös mielipidekanavana sillan rakentamisen puolesta ja vastaan. Nimikilpailuun tuli yhteensä lähes 500 ehdotusta. Ks. Nimikilpailu

## 4.4 Asemakaavamuutoksen tavoitteet

Asemakaavamuutoksen tarkoituksena on ollut löytää ratkaisu siihen, onko uuden kevyen liikenteen sillan rakentaminen Tuomiokirkkosillan ja Auransillan väliselle alueelle mahdollista ja tarpeellista, mikä olisi sillan oikea ja paras sijainti ja mikä nimi sillalle tulee antaa. Kaavanmuutos on tuonut esille tarpeen keskustan kevyen liikenteen verkon uudesta tarkastelusta ja liikennesuunnittelun aikataulusta. Asemakaavan muutoksen yhteydessä on kuitenkin arvioitu vaikutukset kevyen liikenteen verkostoon (liite 3).

Liikennekäyttäytymiseen vaikuttaminen, pyöräilyn ja jalankulun osuuden lisääminen, on tärkein keino Suomen ilmastostrategian toteuttamisessa. (Suomen hallituksen 6.11.2008 julkaisema ilmastostrategia lähtee siitä, että päästöjä vähennetään 30 %:a vuoteen 2020 mennessä ja 80 %:a vuoteen 2050 mennessä. Strategian taustalla on EU:n esittämät tavoitteet).

### 4.4.2 Prosessin aikana syntyneet tavoitteet, tavoitteiden tarkentuminen

Kaupunginhallitus palautti (§ 107, 11.2.2008) uuteen valmisteluun 19.11.2007 päivätyn luonnoksen lisäselvityksien saamiseksi sillan vaikutuksesta keskustan kevyen liikenteen verkkoon. Kaupunginhallitus edellytti, että ympäristö- ja kaavoituslautakunta tekee päätöksen yhdestä sijoitusvaihtoehdosta, kun lautakunta oli esittänyt valittavaksi kaksi vaihtoehtoa, tässä esityksessä 4 ja 5.

Asemakaavatoimisto laati 26.3.2009 uudelleen päivätyn luonnoksen, jossa esitettiin sijoitusta Kauppiaskadun ja Rettiginrinteen välille. Asian teki uudelleen ajankohtaiseksi Varsinais-Suomen liiton 10.3.2009 tekemä tiedustelu ”Pennisillan” toteuttamisesta osana myönnettyä EAKR-hanketta (Ihmiselle parempi keskusta-hanke).

#### 4.5 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

##### Luonnosesittelyssä vertailut eri sijoitusvaihtoehdot:

**1. Historiallisen erityisarvon** säilymisen kannalta varteenotettavin vaihtoehto on se, että siltaa ei rakenneta. Tätä ei ole pidettävä 0-vaihtoehtona, sillä vaikka siltaa ei rakennettaisi, tulisi rannan kulttuuritilojen suomaan keskuksen elävöittämiseen silti panostaa.

Mahdollisuudet:

- + Maisema on turkulaisittain lähes pyhä. Uuden sillan rakentaminen mihin tahansa Tuomiokirkkosillan ja Auransillan väliselle alueelle, tuo mukanaan huomattavan epäonnistumisen riskin. Suunnitteluun ja rakentamiseen tulee panostaa ensiluokkaisen tuloksen turvaamiseksi. Tavoitteeksi asetettu aikataulu tuo oman riskinsä.
- + Kevyen liikenteen turvallisuuden ja joustavuuden parantamiseen voidaan kohtuullisessa määrin vaikuttaa nykyisten väylien liikennejärjestelyllä ja tilan uudelleen järjestelyllä Linnankadun alkupäässä, Uudenmaankadun ylittävän suojatien kohdalla ja näihin liittyen Tuomiokirkkosillalla. Molempien sillat, Auransilta ja Tuomiokirkkosilta ovat suojeltuja kohteita. Tuomiokirkkosillan laajentamista on myös esitetty, tai uuden kevyen liikenteen väylän lisäämistä sillan ulkopuolelle. Linnankadun alkupäähän liikenneympäristö on nyttemmin muutettu ns. Vähätori-projektina.

Menetykset:

- Tavoitteen toiseen puoleen, joen molemmin puolin sijoittuvien kiinteistöjen käyttöarvon lisäämiseen ei tällä vaihtoehdolla vaikuteta millään tavalla. Kevyen liikenteen ympäristön parantaminen ja yhteyksien luominen toki vaikuttaa kulttuuritilojen saavutettavuuteen ja käytettävyyteen.

#### 2. Vaihtoehto ”vanhalle paikalle”

Uuden sillan rakentaminen sille paikalle, jolla Turun kaupungin ainoa silta sijaitti aina vuoteen 1827, on ollut esillä erityisesti Suurtori-työn yhteydessä 1970-luvun lopulta lähtien. Suurtori-toimikunta perustettiin kaupunginhallituksen päätöksellä 27.12.1979. Arkkitehtitoimisto B. Casagranden esittämässä yleissuunnitelmassa silta esitetään Vanhan Suurtorin ja entisen Ison Brahenkadun välille. Suunnitelmiin kuului kevyen liikenteen ohjaaminen Vanhan Suurtorin kautta Tuomiokirkontorille, Åbo Akademin kohdalle ja toisaalla Itäisen Rantakadun kohdalle Uudenmaankadun alittava tunneli.

Vanha Suurtori -yleissuunnitelmassa (30.9.1983) on esitetty sillan rakentamista vanhalle paikalle. Kh päätti 8.5.1984 (§ 1651), että alueelle laaditaan asemakaava yleissuunnitelman periaatteitten mukaisesti.

Kaupunginvaltuuston 6.1.1986 hyväksymä alueen asemakaavanmuutos ei käsittänyt sillan sijoittamista. 20.2.1984 § 10 Kv päätti Vanhan Suurtorin alueen rakennusten käytöstä.

Mahdollisuudet:

- + Sillan sijoittaminen tälle paikalle tuo muistuman paloa edeltävän kaupungin rakenteista, korostaa Vanhan Suurtorin asemaa paikkana.
- + Sijoittaminen ”vanhalle paikalle” on jossain määrin populääri vaihtoehto, mm. Turkuseura ja Strandell-seura.
- + Muodostaa yhteyden Brahenkadun pyörätielle ja tukee keskustan kaupallista kehitystä Linnankadun alkupäässä ja Brahenkadulla.
- + Lyhin (koettu) kävely-yhteys Tuomiokirkon suunnasta kohti Kauppatoria.

Uhat:

- Silta sijoittuu kaikkein arvokkaimpaan kulttuurimaiseman näkymään Linnankadulta Tuomiokirkolle katsottaessa. Museoviranomainen on erityisesti vastustanut sillan sijoittamista tälle kohdalle.
- Aurajoen rannan historialliset rakenteet, mm. Vähätorin apparelli, joutuu sillan rakenteen alle.
- Suurtoria ei voi käyttää kevyelle liikenteelle luontevana jatkona siten, kuin Suurtorialueen yleissuunnitelmassa v. 1983 esitettiin kiveyksen ja korkeusaseman takia, vaan kevytliikenne suuntautuu Itäiselle Rantakadulle.
- Ei erityisesti vahvista kulttuurikorttelien elävöittämistä.

### 3. Nunnankatu – kirjaston piha

Kiinteistöliikelaitoksen aloite ehdotti siltaa tälle kohdalle perusteluna kulttuurikeskuskorttelin ja kirjastokorttelin kehityspotentiaalin hyödyntäminen.

Mahdollisuudet:

- + Nostetaan esiin uusia kulkuyhteyksiä Nunnankadun kautta Luostarin Välikadulle. Ratkaisu tukee erityisesti kulttuuritilojen kehityspotentiaalia.
- + Pyöräliikenne joutuu kääntymään Läntisen Rantakadun puolella niin, ettei vauhdikasta ristikkäistä kohtaamista pääse tapahtumaan.
- + Suhteellisen luonteva, suora ja lyhyt yhteys, pääliikennesuuntien suhteen.

Uhat:

- Nunnankadulta on mahdollisuus pyöräillä vauhdilla alamäkeen sillalle, jollain kohtaaminen pääliikkumissuuntaan Itäiselle Rantakadulle tuottaa vaarallisen risteyksen. Asia on otettava sillan muotoilussa erityisesti huomioon.

- Ei erityisesti nosta Vähätorin, eli vanhan kirjastotalon edustan ja Linnan-kadun alkupään muodostamaa mahdollisuutta esille, vaan vie liikennettä siltä pois.
- Antaa vaikutelman korttelin sisällä kulkevasta, puolijulkisesta liikenneyhteydestä, vaikkei yhteys ole avoin.
- Muuttaa Läntisen Rantakadun yhtenäistä korttelijulkisivua.

#### **4. Nunnankatu – Brahenkatu -linja ruutukaavan suunnassa**

Yleiskaavatoimiston tutkija, Samuli Saarinen, on tehnyt kaupunkikulttuurin ja -tilan lähtökohdista ehdotuksen uuden sillan sijoittamisesta ruutukaavan katu-ten suunnassa.

Mahdollisuudet:

- + Kunnioittaa empiren asemakaavan ajatusta ja muotomaailmaa.
- + Korostaa kirjastotalon edustan Vähätorin kaupunkikuvallista asemaa ja suihkukaivon erityistä merkitystä.
- + Käyttää erityisen hyvin Brahenkadun uuden pyörätieyhteyden kehittämismahdollisuutta ja lisää keskustan kaupallista vetovoimaa Brahenkadulle.
- + Tuo esille tähtitornin näkymän päätteellä.

Uhat:

- Liikenne saattaa jättää em. Vähätorin jalkoihinsa ja vaatii paikan erityistä suunnittelua laajemmin.
- Silta on pitkä, jolloin se myös näkyy maisemassa suurempana peittävä-nä tekijänä.
- Ei muodosta suuntaukseltaan luontevinta yhteyttä nykyisten pääliikku- missuuntien suhteen.
- Kaikki nykyiset katuverkon suuntaan perustuvat sillat ovat autoliiken- nesiltoja.

#### **5. Kauppiaskatu – Rettiginrinne -linja**

Keskustan kehittämisen yhteydessä on tuotu esille Kauppiaskadun kehittä- minen kevytliikennepainotteisena väylänä kohti Läntistä Rantakatua ja sillan sijoittamista Kauppiaskadun päähän.

Mahdollisuudet:

- + Tukee kaupallisen keskustan kehittymistä Kauppatorin itäpuolella kohti esteettisesti vetovoimaista jokirantaa.
- + Sijointi jokiuoman mutkassa Tuomiokirkkosillan maiseman ulkopuolella.

- + Itäisellä Rantakadulla on tilaa turvallisen pyöräilyn ja jalankulun järjestämiselle.
- + Vaihtoehtoista ehkä helpoimmin pyöräliikennettä palveleva kummankin rannan ominaisuuksien takia.
- + Tuo Vartiovuorelle johtavan väylän näkyväksi.
- + Kaskenkadun suunnasta uusi, turvallinen pyörätieyhteys torille ohi Auran sillan.

Uhat:

- Silta on erityisen näkyvä Auransillan suunnalta maisemassa. ”Turun ykkösnäkymä”.
- Palvelee enemmän itäisen rannan kehittymistä, ei tuo erityistä uutta Linnankadun alkupään ja Brahenkadun linjan kehitysnäkymiin eikä suoraanaisesti johda kulttuuritilojen uudelleen löytymiseen.
- Saattaa sijaintinsa puolesta saada liiankin pyöräliikennepainotteisen luonteen.

## 6. Sillan sijoittaminen kirjastokorttelin ja Aboa Vetus museon välille

Edellisten sijoitusten lisäksi silta voidaan sijoittaa kokonaan korttelin kohdalle ilman, että kummassakaan päässä siltaa katulinja jatkuu suoraviivaisesti sillan päästä. Kevyen liikenteen kulkusuunta on kummallakin rannalla joen suuntainen ja pääliikennevirta on kohti Tuomiokirkontoria ja yliopistoaluetta. Tässä liikennevirrassa joen ylittävä silta on aina poikittainen siirtymä. Kuten aiemmissa vaihtoehtoissa asiaa on esitelty, Rantakatujen suuntainen kulku ja sillalta tuleva liikenne risteävät.

Sillan sijoittaminen suoraan Kirjastopihan ja museon pääsisäänkäynnin väliin korostaa kummankin kulttuurilaitoksen erityistä arvoa. Tämä voi olla sekä mahdollisuus että uhka, näkökulmasta riippuen. Yleisen liikenteen kannalta vaihtoehto ei ole vetovoimainen. Vaihtoehtoa ei ole piirretty kaavakartalle.

**Turun maakuntamuseo** on valmistellut kannanoton sillan rakentamisen mahdollisuuksista osallistumis- ja arviointisuunnitelman perusteella. (20.11.2007 TMM Kaarin Kurri) Museovirasto on todennut, että se yhtyy Maakuntamuseon, nyttemmin Museokeskuksen, näkökulmaan asiassa. Lausunnossa korostetaan kansallismaiseman merkitystä ja todetaan, että Maakuntamuseo ei puolla uuden sillan rakentamista alueelle. Jos sillan rakentamista pidetään kaikesta huolimatta tarpeellisena, olisi se museoviranomaisen mielestä sijoitettava Kauppiaskadun linjalle.

”Mikäli silta kaikesta huolimatta rakennetaan, tulee se sijoittaa kauas Tuomiokirkkomiljööstä siten, että sen aiheuttamat ympäristömuutokset jäävät mahdollisimman vähäisiksi. Turun maakuntamuseo katsoo, että tyystin uudelle kevyen liikenteen sillalle ei ole olemassa historiallisia perusteita, joten linjaussuunta ja sijainti tulee arvioida yksinomaan siltä pohjalta, miten se muuttaa alueen arvokkaita ominaispiirteitä.

Nyt käytettävänä olevan suunnitteluaineiston pohjalta arvioiden Kauppiaskadun ja Rettiginrinteen välinen siltalinjaus (4) vaikuttaa soveliaimalta, sillä se säilyttää vaurioille herkimmän Tuomiokirkkomaiseman muuttumattomana ja mahdollistaa vanhan kirjastotalon edusaukion, kolmikulmatorin, kehittämisen miljöön arvokkaita ominaispiirteitä vaalivalla tavalla palvelemaan matkailua, vapaa-ajanviettoa ja kulttuuritapahtumia. Kauppiaskadun linjaus yhdistää Aboa Vetus & Ars Nova museon ja Suurtorin kulttuurikeskuksen sekä pääkirjaston korttelin toiminnalliseksi kokonaisuudeksi. Se palvelee parhaiten myös Kaskenkadun ja Hämeenkadun suunnasta tulevia polkupyöräilijöitä, joille ei ole tilaa rakennustai-teellisesti arvokkaalla Auransillalla”.

**Asemakaavatoimisto** piti toiminnallisesti parhaana vaihtoehtona sillan sijoittamista Kauppiaskadun jatkeeksi (vaihtoehto 5). Kaupunkikuvallisesti paras vaihtoehto on sillan rakentamatta jättäminen (vaihtoehto 1). Luonnospäätöksen yhteydessä on arvioitu vaikutukset kevyen liikenteen verkostoon (liite 3).

Tuomiokirkkosillan käytettävyyttä ja Linnankadun alkupään vetovoimaisuutta on vuonna 2009 parannettu liikennejärjestelyn ja ympäristön parantamisella.

## Sillan suunnittelukilpailu

Kaupunginhallitus antoi luonnospäätöksen yhteydessä Kiinteistöliikelaitokselle tehtäväksi suunnittelukilpailun järjestämisen sillasta. 25.2.2010 - 30.9.2010 välisenä aikana pidetty kilpailu tuotti korkeatasoisen tuloksen. Se osoitti, että yksiaukkoinen palkkisilta on mahdollista toteuttaa riittävän kevyenoloisena rakenteena.

Tuomaristo valitsi ensimmäiselle palkintosijalle ehdotuksen, Crescendo:

”Crescendon veistoksellinen ja hienovarainen muoto muodostavat mielenkiintoisen ja vähäeleisen paikkaansa sopivan tilakappaleen. Kannen lievä taivutettu s-kaari tuo ylityskokemukseen visuaalisen viitteen Aurajoen loivasti kaartuvaan uomaan. Silta on teknisesti innovatiivinen, uskottava ja toteuttamiskelpoinen. Sillan materiaalivalinnat antavat hienovaraisia viitteitä sitä ympäröivästä kaupunkitilasta. Erittäin kaunis yksityiskohta on sillan valaistus lasikaiteita hyödyntäen.

Sillan rooli on hienovaraisesti mitoitettu sen asemaan ja tehtävään historiallisessa maisemassa. Taiteellisilla ulottuvuuksillaan se luo omaan ympäristöönsä tyylikkäästi oman aikamme eleen.”

Koko arvostelupöytäkirja on luettavissa Internetin kaavapäiväkirjassa ”Kirjastosilta” (liite 4).

## Sillan nimikilpailu

Ympäristö- ja kaavoitusvirasto järjesti kilpailun, johon saattoi osallistua Internetin kyselyssä ja eri kirjastoissa sekä Turku-Pisteessä paperikaavakkeella. Kilpailuaika oli 2.12. – 31.12.2010.

Kilpailuun osallistui Internetissä yhteensä 245 osallistujaa kaikkiaan 320 ehdotuksella. Paperilla ehdotuksia saatiin 166.

Kilpailun tuomariston muodostivat FM Cay Sevón, Kulttuuripääkaupunki 2011 -säätiön toimitusjohtaja, FL Christer Hummelstedt, nimistötoimikunnan puheenjohtaja sekä kaavoitusarkkitehti Iina Paasikivi, nimistötoimikunnan esittelijä ja asemakaavamuutoksen valmistelija. Tuomariston sihteerinä toimi Teija Vesterholm.

Tuomaristo päätti valita ensimmäiselle sijalle nimen, **Kirjastosilta – Biblioteksbron**. Tämä nimi oli saanut 36 ehdotusta.

Perustelut: Kirjastosilta muodostaa Teatterisillan kanssa parin ja luontevan, paikkaan kuuluvan nimen. Kirjastolaitos ja sen julkinen ylläpito on suomalaisen kulttuurin kulmakivi. Uusi kirjasto ja von Rettigin lahjoitusvaroilla rakennettu Kaupunginkirjaston päärakennus ovat turkulaisille erityisen ylpeyden aihe.

Toiselle sijalle valittiin nimi **Kulttuurisilta – Kulturbron**. Kulttuuri-perusteista nimeä oli ehdottanut 21 henkilöä.

Perustelu: Kirjasto, museo, kulttuurikeskus – joen molemmin puolin on kulttuurilaitoksia ja joen varrella tapahtuu monenmoista tapahtumaa. Jokivarsi on kauneinta kansallismaisemaa, jota leimaa rakennettu kulttuuri. Erityisesti haluttiin nostaa kulttuuri sanana esille Kulttuuripääkaupunki 2011 -hankkeen muistoksi.

Kolmannelle sijalle asetettiin eniten ääniä saanut **Rettiginsilta – Rettigsbron**, 40 ehdotusta.

Turkulaiset olivat perustelleet laajasti Rettigin suvun merkitystä kulttuurille ja ympäristölle. Silta sijoittuu Rettiginrinteen kohdalle, entisen Rettigin palatsin kulmalle.

Tuomaristo katsoi kuitenkin, että Rettig-nimi on vankasti tallennettu Turun kaupunkikuvaan (liite 5).

## 5. ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN KUVAUS

### 5.1 Kaavan rakenne

Asemakaavan muutosalue on rajattu Tuomiokirkkosillalta Auransillalle käsittäen Itäisen ja Läntisen Rantakadun sekä Linnankadun alkupään ja Kauppiaskadun Linnankadulle asti sekä Rettiginrinteen. Katualueet merkitään pihakaduiksi ja sillalle osoitetaan alue, jolle se voidaan rakentaa Kauppiaskadun ja Rettiginrinteen kohdalle.

### 5.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen

Kartalla on toistettu voimassa olevan asemakaavan rajauksin Itäisen ja Läntisen Rantakadun ja Aurajoen välisen laiturin ja istutusalueen rajaus. Rantojen puuistutuksia, kiveyksiä ja kulkuväyliä pyritään varjelemaan toteutuksessa, vaikka uusi silta koskee omalta osaltaan puuriviin.

Auransillan suojelumääräyksiä ei ole muutettu. Myös puistoa koskeva suojelumääräys on sama kuin voimassa olevassa asemakaavassa.



Ympäristönsuojelutoimiston lausunnossa tuodaan esiin kaksi kaava-alueen kohdetta, joissa on potentiaaliset pilaantuneiden maiden esiintymät. Toinen kohteista liittyy Uudenmaankadun ja Läntisen Rantakadun risteysalueella (Gylichin pylväikkö) toimineeseen polttonesteen jakeluasemaan, toinen Kauppiaskatu 2 kohdan öljyvahinkoalueeseen. Riskit on tarkoituksenmukaisinta arvioida osana katusuunnitteluprosessia.

### 5.3 Aluevaraukset, kaavamerkinnät ja -määräykset

**VP-1** puiston määräystä on täydennetty lausunnon perusteella (15.4.2011): "Valtakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristön ja maiseman kannalta tärkeä puisto. Alueella olevia rakenteita, rantapenkereitä, tukimuureja, aitoja, kiveyksiä, polkuja, istutuksia, puurivejä tms. ei saa hävittää ja niitä tulee hoitaa alueen historiallisen arvon mukaisesti. Puurivistön hoidossa ja uusimisessa on noudatettava hyvää historiallisten puistojen hoitokäytäntöä niin, että otetaan huomioon sen erityisen merkittävä maisemavaikutus."

Puiston rajaa on korjattu Läntisen Rantakadun varrella niin, että koko istutettu puurivi on puistossa eikä sitä näin ole tarpeen erikseen merkitä. Aura-joen varren puurivien merkitys maisemassa on lisätty puiston määräykseen kuten edellä on todettu.

Pihakatu-merkinnällä on asemakaavan muutoksessa haluttu osoittaa kevytliikenteen ja oleskelun merkitys kaava-alueen katujen liikenteessä. Rantakatualueelle on lisätty merkintä **/s**: "Valtakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristön ja maiseman kannalta tärkeä katu ympäristö, jonka muutoksissa tulee ottaa huomioon sen historiallinen olemus."

Auransillan suojelumääräyksen aluetta on laajennettu Museokeskuksen huomautuksen perusteella koskemaan koko rakennetta ja samalla on poistettu sillan suojeltuun rakenteeseen kuuluva alikulkutunnelin merkintä tarpeettomana.

Xs/pp -aluevaraus on rakennettavaa siltaa laajempi.  
"Alue, jolle saa sijoittaa kevyen liikenteen sillan"

Sillan suunniteltu hahmo näkyy kaavakartalla ohjeellisena viivaparina.

Sillan nimeksi on merkitty nimikilpailun voittaneen ehdotuksen mukaisesti **Kirjastosilta - Biblioteksbron**

### 5.4 Kaavan vaikutukset

#### Kevytliikenneyhteydet

Kevyen liikenteen yhteyksien parantaminen on uuden sillan tärkein vaikutus.

Kirjasto on entistä paremmin saavutettavissa etelän suunnasta jalan ja varsinkin polkupyörällä. Auransillalla ei ole tilaa pyöräilylle. Kauppiaskadun ka-tualue kirjaston kohdalla on tarkoitus suunnitella kävelypainotteisena alueena. Pihakatumääräys sallii pysäköinnin sille varatulla alueella. Kauppiaskadun liikennesuunnitelma tulee muuttaa kaksisuuntaisen kevyen liikenteen sallivaksi.

Tieliikennelaki: ”*pihakadulla* jalankulku- ja ajoneuvoliikenteelle yhteisesti tarkoitettua, liikennemerkkein sellaiseksi kaduksi osoitettua tietä”

33 § ([24.6.2010/624](#))

### **Pihakadulla ajaminen ja pysäköinti**

Ajonopeus pihakadulla on sovitettava jalankulun mukaiseksi eikä se saa ylittää 20 km/h.

Pihakadulla ajoneuvon kuljettajan on annettava jalankulkijalle esteetön kulku.

Pysäköinti pihakadulla on sallittu merkityllä pysäköintipaikalla. Polkupyörän, mopon ja vammaisen pysäköintiluvalla varustetun ajoneuvon saa kuitenkin pysäköidä merkityn pysäköintipaikan ulkopuolelle, jos se ei kohtuuttomasti haittaa pihakadulla liikkumista.”

Kansalaisjärjestön kannanotossa (Meidän Turku–Vårt Åbo ry, 8.2.2011) on esitetty, että sillan päihin tulee suunnitella pyörällä ajavan kääntymistä helpottavat ramppimaiset levennykset. Sillan muotoilulla pyritään enemmän hidastamaan pyöräilyvauhtia, kuin helpottamaan kääntymistä vauhdilla, koska ympäristössä joka tapauksessa odotetaan olevan monenlaisia liikkujia, jolloin tavoite on suojata heikoimpia. Eri liikkumismuotojen risteäminen suunnitellaan tarkasti turvallisuutta korostaen erityisesti Rettiginrinteen ja Itäisen Rantakadun kohdalla, sillan päässä. Sillan muotoilua määrittää erityisesti vaikutus maisemaan.

Lausunnon perusteella on Itäisen ja Läntisen Rantakadun alueille lisätty määräys niiden historiallisen olemuksen säilyttämisestä. Pihakatu-määritelmä ei ole ristiriidassa katutilan historiallisen jäsenöinnin kanssa.

### **Kiinteistöjen käytettävyys**

Lähietäisyydellä silta vaikuttaa kiinteistöjen arvoon ja käytettävyyteen. Erityisesti Vanhan Suurtorin ympäristön tilojen käyttö ja vetovoima on kärsinyt, kun se ei ole mitenkään näkyvä kaupallisen keskustan suuntaan. Sillan sijoituksella Kauppiaskadun päähän saadaan yhteys Aurajoen itärannalle näkyväksi Kauppatorille asti.

### **Tapahtumaympäristö**

Aurajoen varren ja Vanhan Suurtorin markkinat saavat sillasta uutta toimintaympäristöä. Vapaa-ajan tapahtumat, rantojen moninainen käyttö on toisella tapaa mahdollista, kun yhteys toimii suoraan toimintaympäristön ytimessä. Silta voi toimia myös eräänlaisena näyttämönä ja varsinkin kohtauspaikana.

Uuden sillan sijoitus luo yhdessä Teatterisillan, Auransillan ja Tuomiokirkkosillan kanssa keskustaan sopivia ”turistilenkkejä”.

### **Vaikutus maisemaan**

Silta sijoittuu Aurajoen mutkaan, kansallismaiseman herkimpään kohtaan. Sillan maisemallista vaikutusta on pidetty arveluttavana. Siltakilpailun ratkaisussa päädyttiin valitsemaan voittajaksi vähäeleinen palkkisilta, joka suhdatau myös liittyviin katutiloihin hienovaraisesti.

## 6. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Ks. Kohta 2.3

Turussa 28. päivänä helmikuuta 2011  
Muutettu 15.4.2011 (lausunnot)

Asemakaavapäällikkö

Timo Hintsanen

Kaavoitusarkkitehti

Iina Paasikivi