

**KAUPPATORIN ASEMAKAAVANMUUTOSEHDOTUS 11/2011****12826-2011****KOOSTE MUISTUTUKSISTA JA VASTINEET****20.4.2012**

Kauppatorin asemakaavanmuutosehdotuksesta jätettiin nähtävilläoloaikana yksitoista muistutusta. Muistutuksen jättivät As Oy Pyramid [1], asukkaat Agricolankadulta [2], Eerikinkadulta [3], Mäkikadulta [4] ja Yliopistonkadulta [5], Elli Toikka ym [6], Kauppiaskatu 8 [7], Meidän Turku – Vårt Åbo ry [8], Mikko Laaksonen [9], Turun vihreät nuoret ja opiskelijat [10] sekä Lemminkäinen Infra Oy [11].

Muistutuksista (*kursiivilla*) on kerätty usein toistuneita aiheita ja niihin esitetty yhteenvedon alkuosassa yhteinen vastaus. Alaotsikoiden vieressä on mainittu niiden muistutusten numero, joissa asia on esiintynyt. Lopussa on esitetty vastineita yksittäisistä aiheista muistuttaneille.

**Kaavaprosessi [1, 3, 4, 6, 8, 9, 10]**

*Asemakaava on laadittu ilman luonnosta ja asetettu ehdotuksena nähtäville ilman lautakunnan tai kaupunginhallituksen käsittelyä. Perusteet normaalille luonnosvaiheelle olisivat vahvat, koska on tutkittu useampia pysäköintivaihtoehtoja. Menettelyn tarkoitus on turvata se, että asemakaava käsitellään ennen kunnallisvaaleja 2012. Asemakaava on maankäyttö- ja rakennuslain 19, 69 ja 629 vastainen siksi, että kiristetyllä aikataululla on pyritty estämään vuorovaikutusta ja kuuleminen toteutetaan puutteellisesti ilman keskeistä selvitystä. Maankäyttö- ja rakennuslaki ja Turun johtosäännöt eivät kuitenkaan suoraan määrittele kaavamenettelyä.*

**Vastine:** Maankäyttö- ja rakennuslaki sekä -asetus eivät sisällä säädöksiä erillisestä luonnoskäsittelystä. Muistutuksissa luonnosvaihe -termillä tarkoitettaneen asemakaavanmuutosluonnoksen luottamushenkilökäsittelyä ympäristö- ja kaavoituslautakunnassa.

Erillisen luonnoksen luottamushenkilökäsittelyn tarpeellisuus arvioidaan osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa laadittaessa ja valittu etenemisjärjestys kuvataan kohdassa ”Kaavan valmistelu ja osallistuminen” eikä siinä esitetä luonnoskäsittelyä. Kauppatorin kaavan Osallistumis- ja arviointisuunnitelma merkittiin kaupunginhallituksessa tiedoksi, kun kaavatyon käynnistämisestä päätettiin 5.12.2011.

Luonnoskäsittelyä käytetään osana kaavoitusprosessia tyypillisimmillään silloin, kun kaavan valmistelun alkuvaiheessa tehdään luonnosmaisena aineiston pohjalta valintoja etenemislinjauksista. Tällöin voidaan kaavoihin liittyvien usein mittavien selvitysten, selostusten ja kartta-aineistojen laadinnassa keskittyä valittuun vaihtoehtoon.

Kauppatorin poikkeuksellisen vaativan kaavan kohdalla ei ole katsottu poliittisen kaavapäätöksen tekemistä mahdolliseksi ilman perusteellisia selvityksiä. Valitussa prosessissa on nimenomaisena tavoitteena ollutkin se, että kaikki tarpeellinen aineisto kuten selvitykset, mielipiteet, lausunnot ja muistutukset vastineineen ovat päättäjien tiedossa, silloin kun kaavan hyväksymisestä päätetään.

Asemakaavanmuutosprosessi, jossa kaava laaditaan ilman luonnosvaihetta, on yksi kaavoituksen vakiintunut prosessimuoto.

## Liikenteellinen selvitys [ 1, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10 ]

### YLEISKAAVA

*Kauppatorin asemakaavamuutoksen liikenteelliset vaikutukset ulottuvat laajalti keskusta-alueelle henkilöautoliikennettä lisäävästi ja liikenteen reittejä muuttavasti. Keskustan liikenejärjestelyjä ei ole selvitetty laajempaan kokonaisuutena, eikä pysäköinnin vaihtoehtoja ole selvitetty. Hanke edellyttää laaja-alaista ratkaisua keskustan liikenteen järjestämisestä ja keskustan katujen tulevasta käytöstä. Asia on ratkaistava yleiskaavatasolla.*

*Liikenteellistä vaikutusarviointia, josta puuttuvat eri pysäköintivaihtoehtojen liikennemäärien ja liikennemäärämuutosten vertailu, ei voi pitää riittävänä. Selvityksessä "Kauppatorin asemakaavan liikenteelliset vaikutukset" keskustan liikennesuunnittelua tarkastellaan vain Kauppatorikeskeisesti ja erityisesti torinaluspysäköinnin kannalta. Selvityksessä on useita puutteita ja virheitä.*

*OAS:n mukaan laaditaan Lisuke, Keskustan liikennesuunnitelma, jonka pitäisi olla yleiskaavatyön erilliselvitys. Tällaista ei kuitenkaan ollut kaavaehdotuksen liitteenä. Liikenteellinen selvitys ei täytä yleiskaavasuunnittelun vaatimustasoa. Suunnitelmien tulee olla osa sellaista laajemmista kaupungin kokonaisliikennesuunnittelun tavoitteista, joista on tehty päätökset sekä hallinnossa että luottamuselinten käsittelyissä ja joihin kaupunkilaisilla on lain mukaisesti ollut mahdollisuus vaikuttaa.*

*Liikenteellisen selvityksen ja vaihtoehtotarkastelujen ongelma ratkeaisi sillä, että tehtäisiin oikea keskustan yleiskaavallinen liikennesuunnitelma, jossa samalla ratkaistaisiin mm. raitiotien linjaus. Toriparkkia paremmat vaikutukset saavutettavuuteen saavutettaisiin P-Louhen laajennuksilla ja pienillä laitoksilla Österbladin ja Kauppahallin tonteille. Nyt laadittu selvitys ei ole aito yleiskaavallinen selvitys, se on ennakoasenteellinen ja puutteellinen. Siksi kaava on lainvastainen samoilla perusteilla kuin Turun hallinto-oikeuden ratkaisussa.*

**Vastine:** Kts. vastine ELY-keskuksen lausuntoon. Liikenneselvityksen esipuheessa on kerrottu selvityksen suhteesta LISUKE-projektiin.

### VAIHTOEHTOJEN VERTAILU

*Kaikille vaihtoehdoille ja niiden yhdistelmille tulisi laatia vertaileva liikenneselvitys vähintään siinä laajuudessa, kuin se on tehty Kauppatorin pysäköinnille.*

**Vastine:** Pysäköintilaitosvaihtoehtojen liikenteellinen vertailu on tehty siitä lähtökohdasta, että haetaan laitosta, joka

- on riittävän suuri, jotta se toimii joustavasti
- parantaa pysäköintipaikkojen saavutettavuutta kävellen etenkin niissä keskustan kortteleissa, joissa nyt on pysäköintipaikkojen vajausta
- ei sisällä sellaisia tunneli- tms. ratkaisuja, jotka voisivat muuttaa pohjavedenpintaa
- vähentää pysäköintipaikkojen hakuliikennettä
- on saavutettavissa ainakin kahdesta suunnasta keskustaan tullessa
- ei lisää huomattavasti liikennettä niillä kaduilla, joilla on paljon risteävää kävelyliikennettä
- ei lisää huomattavassa määrin kuormitusta niissä risteyksissä, jotka ovat joukkoliikenteen sujuvuuden kannalta tärkeitä
- ei estä tulevia joukkoliikennevaihtoehtoja
- ei estä rakenteillaan muiden keskustan pysäköintilaitosvaihtoehtojen kehittämistä
- jonne voidaan ajaa keskustan kehältä tai sisäkehältä mahdollisimman selkeästi
- jolla on mahdollisimman pienet ympäristövaikutukset (muutos haitassa ja altistuvien määrä).

Pysäköintilaitoksen sijaintia on tarkasteltu kävellen saavutettavuuden kannalta sekä ajoyhteyden sijainnin kannalta. Pysäköintipaikkojen sijainti mahdollisimman lähellä toria tai sen ja joen välissä täydentää parhaiten nykyistä pysäköintitarjontaa. Laitoksen sisäänajon sijoitusvaihtoehtoja on peilattu kävelyreitteihin ja joukkoliikennereitteihin sekä sijaintiin keskustan kehään tai sisäkehään nähden. Sisäänajon on hyvä olla mahdollisimman selkeästi ja lyhyesti keskustan kehältä saavutettavissa, mutta kuitenkin niin, että itse kehän tai sisäkehän liikenteen häiriytyminen pysäköintilaitoksen vuoksi on epätodennäköistä.

Sijaintitarkastelun perusteella on jo pystytty tekemään johtopäätös, että Kauppatorin pysäköintilaitoksen sisäänajo saadaan katuverkon ja joukkoliikenteen toimivuuden kannalta edullisimpaan paikkaan niin, että sitä syötetään pääasiassa Aninkaistenkadun ja Yliopistonkadun risteyksestä, joka Aninkaistenkadun risteyksistä parhaiten pystyy välittämään ko. liikenteen. Liikennemäärien muutokset laitoksen sisäänajon lähikortteleissa – joissa muutos on väistämättä suurin kaikissa vaihtoehdoissa – on suhteellisen pieni, koska sisäänajoratkaisu katkaisee nykyisen ajoyhteyden Yliopistonkadulta Kauppiaskadulle.

Koska valmisteilla on Kauppatorin asemakaavanmuutos, on tärkeää selvittää juuri Kauppatorin asemakaavan toteuttamisen vaikutukset mahdollisimman perusteellisesti ja laajasti.

*Vaihtoehtojen vertailuun esitetään korjauksia ja täydennyksiä:*

- 1. Vaihtoehtotarkastelusta puuttuu kustannusarviot sekä rakennusaikaiset vaikutukset.*
- 2. P-Louhen koillisen laajennuksen sisäänajoa on vaikeutettu oletuksella, että Aninkaistenkadulle tulisi raitiotie. Raitiotien keskustalinjausta ei ole ratkaistu, Louhen laajennukseen voitaisiin ajaa Aninkaistenkadulta tai Ajurinkadulta.*
- 3. P-Louhen osalta sivuutetaan mahdollisuudet johtaa ulostuloja lyhyillä vaakasuuntaisilla kuluilla tai oleviin rakennelmiin, esimerkiksi Wiklundin kortteliin tai Kinopalatsiin. Uusi ulostulo vain Brahe-Centeriin johtaa väärään vaikutusarvioon. Wiklundin korttelin kannalta P-Louhen koillinen laajennus on yhtä hyvä ratkaisu kuin Toriparkki.*
- 4. P-Louhen lounainen laajennus korvaisi hyvin Humalistonkadulta ja Puutarhakadulta poistuvat kadunvarsipaikat. Sillä voitaisiin korvata kävelypainotteisen alueen sisällä sijaitsevat P-Anttilan, P-Stockmannin ja P-Centrumin pysäköintilaitokset.*
- 5. P-Louhen laajennus (420 paikkaa + 530 paikkaa) + pienet laitokset Österbladin tontille (164 paikkaa) + Kauppahallin pihalle (185 paikkaa) hoitaisivat yhdistelmänä kaikki samat tehtävät, joita Toriparkille on esitetty. Lisäksi paikkoja olisi enemmän kuin Toriparkissa, n. 1300. Toteuttamisaikaiset haitat vältettäisiin pääosin. Pienten laitosten osalta korostetaan niiden sijaintia kävelypainotteisella alueella. Niiden ajoreittiä Eerikinkatu - Brahenkatu - Linnankatu ei kuitenkaan ole esitetty suljettavaksi autoliikenteeltä. Ko. reittiä kulkee nykyisinkin Eskelin ja Julian pysäköintilaitosten ja Linnankadun kortteleiden liikenne. Tämän vuoksi on katsottava, että liikenteellinen haitta ko. laitoksista on suhteellisen pieni.*
- 6. Pienempien vaihtoehtojen tarkastelu on jätetty pois, esim. parkkitalot Forum-kortteliin, Brahe-Centerin tai entisen Anttilan tontille Brahenkadulla. Näillä voitaisiin myös ratkaista asukas-pysäköinti. Pienet laitokset voisivat olla toiseen tarkoitukseen kuin suuremmat; kalliimpaa pysäköintiä nirsoimmille käyttäjille tai esim. hotelliasiakkaille.*

**Vastine:**

- 1. Pysäköintilaitos torin alla olisi kaavan mahdollistama rakennus. Kaavojen mahdollistamien rakennusten kustannusten arviointi ei pääsääntöisesti ole maankäyttö- ja rakennuslain 5 §:n kohta 8 tarkoittamaa yhdyskuntarakentamisen taloudellisuuden arviointia. Kaavan yhteydessä on arvioitu vain kaupungille koituvia kustannuksia. Liikenteellinen selvitys on tehty vaihtoehtojen pysyvistä vaikutuksista, kuten osayleiskaavatasolla on tapana. Rakentamisen aikaiset vaikutukset riippuvat kussakin vaihtoehdossa toteutussuunnitelmavaiheessa tehtävistä ratkaisuista.*

2. Vaikka raitiotielinjausta ei vielä olekaan lopullisesti ratkaistu, ei pysäköinnin sisäänajoluiska saa rajata raitiotien linjausmahdollisuuksia. Kaikkia vaihtoehtoja on tarkasteltu tästä samasta lähtökohdasta.
3. Kaikissa tarkastelluissa vaihtoehtoissa on noudatettu samaa periaatetta, että pohjaveden pinnan muutoksia aiheuttavia tunneliratkaisuja ei hyväksytä. Myös Louhesta torin vierellä oleviin kortteleihin johdettavat jalankulkutunnelit rikkoisivat pohjavettä johtavan moreeni- ja sorakerroksen saven alla. Lisäksi maanalaista yhdyskäytävistä on erittäin vaikea luoda turvallisen tuntuista ja miellyttävää liikkumisympäristöä, varsinkin kun käyttäjämäärät olisivat varsin pieniä. Käytävien varrelle ei mahdu sellaista määrää liiketilaa, että niitä muodostuisi vilkkaita ostoskäytäviä. Riittävän sosiaalisen kontrollin luominen maanalaiseen maailmaan on haastavaa jopa Helsingin asematunnelia ja sen lähikortteleita yhdistävissä maanalaisissa tiloissa, joissa kulkijoita on huomattavasti enemmän kuin turkulaisen pysäköintilaitoksen yhdystunneleissa voisi olla. Pysäköinnin jalankulkuulostulot on sijoitettu rakennusten ulkopuolelle kohtiin, joissa on tilaa noin 6 m x 6 m hissirakennukselle, tai uudistumassa oleviin kiinteistöihin, joissa pystykuilujen rakentaminen on teknistaloudellisesti mahdollista.
4. Louhen läntinen laajennus palvelee nimenomaan nykyisen kävelykadun länsipuolelle sijoittuvia kortteleita. Kauppatorin pysäköintilaitoksen tekeminen ei estä Louhen mahdollista laajennusta.
5. Kauppahallin ja Österbladin pysäköintilaitosten merkittävin heikkous liikenteellisesti on se, että niiden sisääntuloliikenne sijoittuu Linnankadulle, jolla on paljon risteävää kävelyliikennettä ja tarvetta parantaa kävely-yhteyksiä joen varren kortteleihin. Toinen merkittävä liikenteellisesti huono puoli on laitosten pieni koko, mikä vaikeuttaa niiden joustavaa käyttöä eikä vähennä pysäköintipaikan hakuliikennettä yhtä tehokkaasti kuin ajantasaisessa opastusjärjestelmässä mukana oleva iso pysäköintilaitos. Kun kyseisten laitosten toteuttamiseen liittyy myös muita epävarmuustekijöitä, kuten kaupunkikuvalliset seikat ja omistajuussuhteet, ei näiden vaihtoehtojen jatkotarkastelua ole pidetty tarkoituksenmukaisena.  
Lisäksi maanpäälliset laitokset vievät kortteleista tilaa, jota voitaisiin käyttää esim. liikerakentamiselle.
6. Kyseisen tapaiset tonttikohtaiset pysäköintitilat ovat omiaan kiinteistöjen pysäköintimahdollisuuksia kehitettäessä, mutta ne eivät ole ratkaisu asemakaavassa tutkittuun tarpeeseen.

## JOUKKOLIIKENNE

*Joukkoliikenteen osalta kaavaehdotuksen katusuunnitelmista puuttuu esimerkiksi pikaraitiotien katualuevaraukset ja vaikutukset sekä joukkoliikenteen ja torimyynnin vaatimat huolto- ja parkkijärjestelyt.*

*Eerikinkadun ja Kauppiaskadun katuosuuksien rakenteet tulisi asemakaavamerkinnällä mitoittaa kestävästi raitiovaunu. Aurakadulla ei ole huomioitu telibusseja mitoittavana tekijänä.*

**Vastine:** Katuosuuksien rakenteet tulee luonnollisesti rakentaa niin kestäviksi, että ne kantavat kaduilla liikkuvan liikenteen ja painavatkin ajoneuvot, myös raitiovaunun. Kaavaan lisätään asian varmistava kaavamääräys. Aurakadun katutilan leveys ei muutu kaavassa nykyisestä. Aurakadulla ja Eerikinkadulla on runsaasti tilaa bussiliikenteen järjestelyjen toteuttamiseen, järjestelyt suunnitellaan yleissuunnitelmassa.

Kaavassa on otettu huomioon tuleva pikaraitiotie ja ajo torin alle sijoittuu siten, ettei se vaikeuta pikaraitiotien eri linjausvaihtoehtoja tulevaisuudessa. Joukkoliikenteen ja torimyynnin tarkemmat järjestelyt tullaan ratkaisemaan asemakaavan jälkeen laadittavassa torialueen yleissuunnitelmassa sekä katusuunnitelmissa.

## ANINKAISTENKATU JA SEN ASEMA LIIKENNEVERKOSSA

*Asemakaavan muutosehdotus on liikenteellisten ratkaisujen osalta ristiriidassa sen päämäärän kanssa, joka liittyy Helsingintien ja Tuomaansillan rakentamiseen. Silloin ajatuksena oli saada liikenne vähemmän Aninkaistenkadulta, Hämeenkadulta ja Uudenmaankadulta ja tähän päämäärään on myös päästy. Nyt esitelty ehdotus sen sijaan lisäisi liikennettä em. kaduilla. Louhen pysäköintiratkaisu sen sijaan on linjassa alkuperäisen liikenteellisen suunnitelman kanssa.*

*Nykyisin Aninkaistenkadulta alaspäin matkattaessa kääntyminen oikealle Yliopistonkadulle torin suuntaan on kielletty. Tavoitteena on ollut sujuvoittaa Aninkaistenkadun liikennettä. Toriparkkiratkaisulla kääntyminen sallittaisiin uudelleen, mikä jo sinänsä puurouttaa Aninkaistenkadun liikenteen, koska kääntyminen edellyttää kävelynopeutta ja kadulla on vain kaksi kaistaa yhteen suuntaan. Kun liikenne mitä ilmeisimmin seisoo, jo ruuhka-aikana myös Yliopistonkadulla Aninkaistenkadun ja Brahenkadun välillä, se merkitsee täyttä tukosta sekä Aninkaistenkadulla että Yliopistonkadulla, mikä on sekä liikenteellisesti että ympäristöllisesti surkea ratkaisu.*

**Vastine:** Aninkaistenkadun järjestelyt ja liikennevalo-ohjaus ovat tähän asti suosineet läpiajoa. Jatkossa on mahdollista muuttaa Aninkaistenkadun luonne enemmän keskustaan saapumista palvelevaksi siten, että sivusuunnille, kuten Yliopistonkadulle annetaan liikennevaloissa enemmän aikaa. Kadun luonteen muutosta läpiajoreitistä keskustaan syöttäväksi kaduksi vahvistaa edelleen raitiotien mahdollinen sijoittaminen Aninkaistenkadulle. Siinä tilanteessa osa Aninkaistenkadun nykyisestä liikenteestä hakeutuu muille reiteille, ja luontevinta siirtyminen on juuri läpiajoliikenteelle.

Aninkaistenkadulla on 5 risteystä: Eerikinkatu, Yliopistonkatu, Maariankatu, Tuureporinkatu ja Läntinen Pitkäkatu. Eerikinkadun ja Maariankadun risteyksissä on vahvat, kääntyvät joukkoliikennereitit, jotka ovat osa joukkoliikenteen pääakselia ja runkobussireittejä. Tuureporinkadun risteyksessä on vain oikealle kääntyminen mahdollista, ajaminen poikittain Aninkaistenkadun yli ei ole mahdollista. Läntisen Pitkäkadun risteys on osa Ratapihankadun ja Aninkaistensillan pään eritasoliittymää.

Kääntymiskielto oikealle Yliopistonkadun Aninkaistenkadun risteyksessä juontaa 1970-luvulle, ja on ollut paitsi Aninkaistenkadun läpiajoa edistävä niin myös osittain poliittinen ratkaisu. Aninkaistenkatu ei ole enää valtatie 1 jatke kaupungin läpi, ja sen läpiajoliikenteen vähentäminen on ollut tavoitteena 1990-luvulta lähtien, jolloin Tuomaansiltaa kaavoitettiin. Näin ollen Aninkaistenkadun ja Yliopistonkadun risteyksessä voidaan jatkossa sallia myös oikealle kääntyminen.

Aninkaistenkadun risteyksistä parhaat mahdollisuudet hoitaa pysäköintilaitoksen syöttöliikennettä on Yliopistonkadun risteyksessä. Eerikinkadun ja Maariankadun risteykset ovat selvästi kuormitetumpia, ja niissä on varjeltava nykyisten joukkoliikennereittien sujuvuutta. Yliopistonkadun risteyksessä ei kapasiteetti lopu kääntyvän liikenteen lisääntymisen vuoksi, mutta nykyinen Aninkaistenkadun vihreä aalto kyllä heikkenee. Esimerkiksi Tuureporinkadulla oleva pysäköintilaitoksen sisäänajo tuo enemmän liikennettä Maariankadulle joukkoliikenteen kanssa samalle reitille. Raitiotien linjaaminen Aninkaistenkadun kautta tarkoittaa puolestaan, että Aninkaistenkadun ja Yliopistonkadun liikennevaloissa varmistetaan joukkoliikenne-etuus raitiovaunun sujuva kulku.

Louhen laajentaminen edellyttää uuden ajoyhteyden rakentamista sekä pysäköintilaitoksen toimivuuden että rakentamisaikaisten järjestelyjen vuoksi. Louhen laajennus Aninkaistenkadun suuntaan toisi uuden ajoyhteyden keskustan sisäkehään eli Aninkaistenkatuun tukeutuvaksi, eikä se ole sikäli liikenteellisesti sen parempi kuin Kauppatorinkaan pysäköintilaitos.

*Hyväksytyssä kevyen liikenteen väylästä Yliopistonkadulle (välillä Brahenkatu - Kauppiaskatu) on suunniteltu nimenomaan torille johtava pyörätie jatkona Brahenkadun pyörätielle. Asemakaava estää kevyen liikenteen väylän toteuttamisen eli kevyen liikenteen edellytysten parantamisen.*

**Vastine:** Kauppatorin pysäköintilaitos ei estä keskustan pyöräyhteyksien parantamista. Yliopistonkadulle on viimeisimmässä suunnitelmassa kaavailtu pyöräkaistojen tekemistä.

*Kaavaselostuksesta puuttuu keskustan pysäköintipaikkamäärän nykyisellään säilyttävä vaihtoehto. Selostuksen mukaan Kauppatorin kunnostaminen ja keskustan kevyen liikenteen väylien kehittäminen vievät keskusta-alueelta 200 - 300 pysäköintipaikkaa. Tämä voitaisiin korvata maltillisella Louhen laajennuksella.*

**Vastine:** Selvitys osoittaa myös, että keskustan asiointipaikkojen määrä ei ole 30 vuoden aikana kasvanut – niiden sijainti vain on siirtynyt katujen varsilta pysäköintilaitoksiin. Louhen laajennukseen mahtuisi paikkoja, mutta niiden sijainti on heikompi Fortuna-korttelia - kirjastonseutua ajatellen.

### **Yliopistonkatu ja ajoramppi [ 1, 3, 5, 6 ]**

*Liikenneselvityksen mukaan liikenne lisääntyisi toriparkin seurauksena useilla keskustan kaduilla, Linnan-, Eerikin- ja Brahenkadulla sekä kauempana Aninkaisten-, Uudenmaan- ja Hämeenkadulla. Luvut ovat tosin hieman epäselviä, koska selvityksessä ei esitetä, mistä liikenne mallin mukaan vähenee ja missä se lisääntyy - ja millä perusteella. On esitetty vain nettotulokset, joilla esimerkiksi Yliopistonkadulle Aninkaistenkadun - Brahenkadun välillä on saatu "nollatulokset". Sen perusteella kaikki liikenne toriparkkiliikennettä lukuun ottamatta "katoaa" katuosuudelta. Sitä on kuitenkin kovin vaikea uskoa, sillä korttelissa sijaitsee useita asuintaloja ja yksi hotelli. Lisäksi läpiajo Brahenkatu – Yliopistonkatu (- Aninkaistenkatu) olisi myös toriparkkiolosuhteissa edelleen mahdollista.*

*Laskelmissa oletetaan, että jokaisella parkkipaikalla käy 4 autoilijaa vuorokaudessa. Tästä seuraa 6400 sisään -tai ulosajoa vuorokaudessa. Esitetyssä kaaviossa oli liikenteen lisäyksi merkitty nolla välille Aninkaistenkatu - Brahenkatu ja perusteluna oli se, että läpiajo poistuu juuri tuo 6400 ajoa vuorokaudessa. Yliopistonkadulla ei ole nykyisellään läpiajoa, sillä katu päättyy Aurakadun kohdalla kävelykatuun. Laskelmat vaativat tarkennuksia.*

**Vastine:** Kaavan mukaisen tilanteen liikennemääräkuva muuttetaan niin, että siitä selkeämmin näkyy pysäköintilaitoksen osuus liikenteestä. Nykyiset liikennemäärätiedot perustuvat Yliopistonkadun risteyksissä 2000-luvun alkupuoliskolla tehtyihin risteyslaskentoihin. Suurin osa Yliopistonkadun nykyisestä liikenteestä Kauppiaskadun ja Brahenkadun sekä Brahenkadun ja Aninkaistenkadun välillä on sellaista liikennettä, joka ei ala kyseisistä kortteleista eikä pääty niihin, vaan ajaa niiden läpi. Tämä liikenne siirtyy muille reiteille, kun ajoyhteys Kauppiaskadulta Yliopistonkadulle katkeaa. Liikennemäärämuutosten uudessa arvioissa on oletettu niiden liikennevirtojen, joihin Yliopistonkadun torin kohdan katkaisu ja pysäköintilaitoksen ajorampin aiheuttama katkaisu vaikuttavat, siirtyvän lähimmälle mahdolliselle korvaavalle reitille torin ympäristössä. Näin on siis tehty sellainen ennuste liikennemäärämuutoksista, joka kuvaa suurinta mahdollista liikennemäärien lisäystä torin lähikortteleissa. Todellisuudessa osa liikenteestä siirtyy todennäköisesti kokonaan eri reiteille, ja vaikutus torin lähialueella on pienempi.

*KHO:n päätöksessä 24.10.2011 sanotaan: "Käytännössä pysäköintilaitoksen häiriötön käytettävyys alkaa heikentyä merkittävästi, jos pysäköintipaikkaa kohden on enemmän kuin 2,5 pysäköintipahtumaa vuorokaudessa." Toriparkin lyhytaikaisessa pysäköinnissä oletetaan 4 pysäköintiä/vrk.*

**Vastine:** Edellisessä Kauppatorin kaavassa ja nyt tehdyssä kaavassa on käytetty aivan samoja lukuja pysäköintilaitoksen liikennetuotosta määritettäessä. Lyhytaikaisissa paikoissa on 4 käyntiä vuorokaudessa ja pitkäaikaisissa paikoissa 2 käyntiä vuorokaudessa. Kaupungin-hallituksen valituksessa oleva viittaus 2,5 käyntiin vuorokaudessa on sellainen paikkojen käyttöaste vuositasolla, jota pysäköintilaitosoperaattorit käyttävät laitoksen palvelutason eli pysäköintipaikan löytämishelpouden mittarina. Se ei ole raja-arvo laitoksen liikenteelliselle toimivuudelle. Liikenteellisissä vaikutusarvioissa pyritään kuvaamaan aina suurinta mahdollista tai todennäköistä muutosta, vaikka maksimin saavuttamiseen voi todellisuudessa mennä useita vuosia.

*Yliopistonkadun ja Brahenkadun risteys ei kykene vetämään suunnitelmassa esitettyä automäärää aktiivisten kaupankäyntituntien aikana. Tämä on ymmärretty myös ympäristö- ja kaavoitusvirastossa. Kauppatorin asemakaavan liikenteelliset vaikutukset 2012-03-20 -selvityksen viimeisessä kappaleessa (s. 27) sanotaan: "Mahdolliset häiriötilanteet pysäköintilaitoksen sisäänajossa eivät pääse vaikuttamaan Aninkaistenkadulle saakka. Jos pysäköintilaitoksen rampilla on jonoa, on saapuvien ajoneuvojen mahdollista kääntyä Brahenkadulle ja kiertää ruuhka". Ratkaisu tuntuu hätäratkaisulta.*

**Vastine:** Yliopistonkadun nykyinen liikennemäärä Kauppiaskadun ja Brahenkadun välillä on liikennelaskentojen mukaan noin 4500 ajon/vrk. Kaavan toteuduttua kyseisen katuosuuden liikennemäärä olisi luokkaa 6450 ajon/vrk, josta 5800 ajon/vrk on pysäköintilaitoksen liikennettä. Liikenteen lisäys ei ole vähäinen, mutta ei kohtuuttoman suurikaan, eikä keskustan olosuhteissa epätavallisen suuri (vrt. esim. Linnankatu, Brahenkatu ja Humalistonkatu, kts. Liikenneselvityksen kuva 30). Liikenteen aiheuttama päiväajan keskimääräinen melutaso kasvaa Yliopistonkadulla enimmillään 1,7 desibeliä. Ihmiskorva erottaa vasta kahden desibelin suuruisen muutoksen melutasossa ja kokee 10 desibelin muutoksen melun kaksinkertaisumisenä.

Brahenkadun ja Yliopistonkadun valoristeys ei ruuhkaudu liikennemäärien lisäyksen vuoksi. Kauppatorin pysäköintilaitoksen paikoista on 80 % lyhytaikaisen asiointipysäköinnin käytössä. Asiointiliikenteen jakautuminen vuorokauden tunneille on tasaisempaa kuin työmatkaliikenteen. Aamuhuipputunti aamukahdeksan aikoihin on taas selvästi pienempi kuin nykyään, koska siihen aikaan ei vielä ole juurikaan asiointiliikennettä. Brahenkadun ja Yliopistonkadun risteyksessä tehdyn risteyslaskennan mukaan iltapäivän huipputunnin liikennemäärä on Yliopistonkadulla Kauppiaskadun ja Brahenkadun välillä nyt noin 480 ajon/h. Liikennemallilla tehdyn tarkastelun mukaan iltapäivän huipputunnin liikenne samalla katuosuudella on kaavan mukaisessa tilanteessa noin 530 ajon/vrk. Lisäys on siis 50 autoa tunnissa. Kun iltapäivän ruuhka-ajan liikennevalokierron pituus on 75 sekuntia, tulee kuhunkin kiertoonsa keskimäärin yksi auto lisää. Tuntitasolla liikenne ei tämän lisäyksen vuoksi ruuhkaudu ko. risteyksessä.

Liikenneselvityksessä häiriötilanteella tarkoitetaan sellaista poikkeuksellista tilannetta, jossa sisäänajo on syystä tai toisesta tukossa, ja jono ulottuu kadulle asti. Tällaisessa tilanteessa saapuva autoilija voi kääntyä jo Brahenkadun risteyksessä Maariankadulle päin ja väistää tukoksen. Pysäköintilaitosverkoston kehittämiseen liittyy jatkosuunnitteluvaiheessa oleellisesti myös ajantasaisen ohjausjärjestelmän kehittäminen. Sen avulla ohjataan autoilijat jo keskustan kehältä ja sisäkehältä siihen laitokseen, jossa on vapaata tilaa, ja vältetään laitosten sisäänajoreittien ylikuormittuminen.

*Liikenteelliset haitat työnnetään Yliopistonkadulle mitätöiden se asema, joka Yliopistonkadulla on ollut kaupungin pääkatuna ja muuttaen kadun alkupää takapihamaiseksi, ruuhkille alttiiksi sisäänajorampiksi. Alueella on paljon asutusta, joten näin keskeiseen paikkaan kulkuramppi ei sovi melu- ja saastehaittojen vuoksi. Yliopistonkadulla kadun leveys ei ole järin suuri eikä anna jäljelle jäävälle osuudelle tilaa kaksisuuntaiselle liikenteelle. Suunnitelmasta puuttuvat reitit, joita länsipuolisilta kaupunginosilta tulevat voivat käyttää tullessaan asioimaan torille.*

**Vastine:** Yliopistonkatu ei ole nykytilanteessa enää pääkatu, vaan lähinnä keskustan kokoojakatu ja osittain kävelykatu. Ajoyhteys Kauppatorin pysäköintilaitokseen sekä tuo katuosuudelle uutta liikennettä että poistaa siltä nykyistä liikennettä, koska se katkaisee autojen ajoyhteyden Kauppiaskadun ja Yliopistonkadun väliltä. Muissa tutkituissa pysäköintilaitosvaihtoehdoissa ei ole näin luontevaa tapaa pienentää uuden liikenteen mukanaan tuomaa haittaa. Alla on esitetty vertailu siitä, miten liikennemäärä muuttuisi muissa vaihtoehdoissa siinä korttelissa, jossa maanalaisen pysäköintilaitoksen ajoyhteys sijaitsee. Kaikissa vaihtoehdoissa on käytetty liikennetuotoksesta ja lyhytaikaisten paikkojen osuudesta samoja oletuksia kuin Kauppatorinkin pysäköintilaitoksessa.

VE	Laitoksen nettopaikat	nykyinen liikenne ajon/vrk	tuleva liikenne pys.laitos ve:ssa ajon/vrk	muutoskerroin	asukkaita kadun varrella ko.katuosuudella	nykyinen lähtömelutaso + melutason muutos $L_{Aeq10m(7-22)}$
Itä-Louhi - ajoyhteys Tuureporinkadulla	n. 420	n. 2000	n. 5000	2,5	214	60 dBA + 4,0 dBA
Länsi-Louhi - ajoyhteys Puutarhakadulla	n. 530	n. 8000	n. 12000	1,5	215	67 dBA + 1,8 dBA
Länsi-Louhi - ajoyhteys Ursininkadulla	n. 530	n. 1000	n. 4800	4,8	362	57 dBA + 6,8 dBA
Kauppatori - ajoyhteys Yliopistonkadulla	n. 720	n. 4500	n. 6450	1,4	86	62 dBA + 1,6 dBA

*Kauppiaskatu nelikaistaisena yksisuuntaisena antaisi huomattavasti enemmän tilaa toteuttaa sisään- ja ulosajoramppi ja lisäksi jäisi tilaa muulle liikenteelle ja kulku olisi huomattavasti luonnollisempi kuin nyt Maariankadun kautta yksisuuntaiselle Kauppiaskadulle ja jättäisi tilaa julkiselle ja muulle liikenteelle ja tällöin Yliopistonkatu ei menisi rampin takia umpeen. Kävelykeskustan laajentamisesta, tavoitteellisesta laajuudesta ja kehittämisestä ei ole esitetty minkäänlaisia kokonaissuunnitelmia. Toriparkin sisäänajolle on tarkoitus uhrata Yliopistonkatu välillä Kauppiaskatu ja Brahenkatu, joka on perinteinen kävelykaduksi sopiva alue erikois- ja pikkuliikkeen. Ruutukaava-alueen kapeita katuja ei pitäisi poistaa yleisestä käytöstä ilman välttämätöntä ja perusteltua syytä.*

**Vastine:** Keskustan nykyinen kävelyalue ja sen suunniteltu laajennus, jossa henkilöautoliikenne on rajoitettua, on esitetty liikenneselvityksen kuvassa 3. Keskustan viihtyisyyden kehittämisen kannalta oleellinen alue on Kauppatori, sitä reunustavat kadut sekä kävely-yhteys Aurajoen suuntaan. Aurakatu ja Eerikinkatu ovat joukkoliikennekatuja, joten luonnolliseksi kävelyalueen laajentumissuunnaksi jää ilta-auringolle avautuva Kauppiaskatu, joka johtaa myös jokirantaan. Kauppiaskadun kävelypainotteisuus tarkoittaa sitä, että kadun liikennejärjestelyjen suunnittelussa kävelyn asema on korostettu. Jatkosuunnittelussa ratkaistaan, onko kadulla leveät jalkakäytävät ja henkilöautoille ajo sallittu yhdellä kaistalla, vai onko se ratkaisultaan pihakadun tyyppinen. Kauppatorin uudistamisen jälkeen Kauppiaskadulla ei



enää ole bussilinjoja eikä pysäkkejä. Aurakadun ja Eerikinkadun bussijärjestelyt sen sijaan pysyvät pääpiirteissään ennallaan. Kauppiaskadulla on yhtä lailla pikkuliikkeitä kuin Yliopistonkadulla. Yliopistonkatuakaan ei poisteta yleisestä käytöstä, sillä jalankululle ja pyöräilylle jää jatkossa runsaasti tilaa. Ainoastaan autojen läpiajoliikenne estyy. Kauppatorin pysäköintilaitokseen ajetaan Yliopistonkadulta Brahenkadun suunnasta.

*Parempi rampin sijainti on korttelin VI-6 kaavan mukainen ratkaisu, jossa sisäänajo tapahtuisi jo olemassa olevan Brahenpihan rampin kautta. Liikennemäärien pienentämiseksi paikoitukseen voitaisiin tällöin varata vain torin eteläosien alaisia tiloja.*

*Ensisijainen toriparkkiin ajo tulisi olla niiden kortteleiden läpi, jotka pysäköintilaitosta tarvitsevat. Liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden kannalta sisään- ja ulosajoja olisi voitu esittää kaksi, toinen Wiklundin korttelin kautta Brahenkadulta voimassa olevan asemakaavan mukaisesti, toinen Hansakorttelin kautta Kristiinankadulta.*

**Vastine:** Kts vastaus mm. ELY-keskukselle.

### **Perustamisolosuhteet ja pohjavesiselvitykset [1, 4, 8, 9]**

*Keskeinen selvitys valmistui puutteellisena vasta 15.3., kesken kuulemisajan. Pöyryn laatima 3D-mallinnus Toriparkin vaikutuksista pohjaveden painekorkeuteen 15.3.2012 poikkeaa Pöyryn 24.1. toimittamasta raportista mm. siten, että pysäköintilaitoksen eteläpuolen suurin pohjaveden painekorkeuden alenema savikerroksessa on arvioitu 1.0 m suuruiseksi, kun aiempi arvio oli 0,25 m. Myös 15.3.2012 raportin on mainittu olevan vasta alustava.*

*Pohjaveden rakennusaikaisesta käyttäytymisestä ja painearvoista ei ole selvitystä. Saattaa-ko rakennusvaiheessa tapahtuva orsiveden pako pysäköintilaitoksen kaivantoon alentaa esim. Kauppahallin ja Aurakatu 3:n lähellä pohjavettä kriittisesti. Puupaaluthan eivät siedä tilapäistäkään kuivumista. Rambollin arvio 22.2.2012 rakennettavuudesta ei voi ottaa huomioon Pöyryn myöhemmin toimittamaa aineistoa. Vaikka Rambollin selvitys antaa ymmärtää, ettei rakentaminen aiheuta pohjavesiolosuhteissa muutoksia nykytilanteeseen nähden, voi Pöyryn selvityksestä päätellä, että pysyviä muutoksia aiheutuu. Selvitysten välillä on selvä ristiriita.*

**Vastine:** Pohjavesimallinnuksesta oli lausunto- ja nähtävilläoloaikana saatavilla 2D-versio (24.2.2012). Nähtävilläoloajan puolivälissä nähtäville saatiin myös 3D-mallinnus (15.3.2012). Pohjavesimallinnus on poikkeuksellisen laaja työ tämän tyyppisen hankkeen yhteydessä ja jo 2D-version perusteella oli nähtävissä, että syvän pysäköintilaitoksen vaikutukset pohjavesioloihin ovat suuremmat kuin matalan, vain kaksi maanalaista kerrosta käsittävän pysäköintilaitoksen. 2D-mallinnuksen tulokset ovat aina voimakkaasti yksinkertaistettuja ja niiden tuloksena saadaan suuruusluokkainen tulos, joka kuitenkin soveltuu hyvin vertailevaan tarkasteluun. Mallinnus osoitti, että matala pysäköintilaitos on huomattavasti riskittämpi kuin ns. syvä malli.

15.3.2012 3D-raportin laskelmat olivat valmiit ja aineisto liitettiin nähtävilläolomateriaaliin. Oleellinen tieto oli jo 2D-mallinnuksessa. Jos 3D-mallinnus olisi tuonut oleellisesti uutta tietoa, kaava olisi laitettu uudelleen nähtäville.

Toriparkin vaikutusten simulointi on tehty steady-state -laskentana eli on laskettu vain lopullinen tasapainotilanne. Koska saven vedenjohtavuus on hyvin pieni, niin tyyppisesti pohjaveden virtausnopeus savessa on suuruusluokaltaan vain senttimetri vuodessa. Tästä syystä rakentamisen aikaiset vaikutukset savessa esiintyvään pohjaveteen rajoittuvat Toriparkin

aivan välittömään läheisyyteen ja simuloidun aleneman muodostumiseen kuluu aikaa satoja vuosia.

Numeeriseen mallinnukseen liittyvien rajoitusten takia mallissa käytetty saven vedenjohtavuuden arvo on tyyppillisen vaihteluvälin yläreunasta. Tästä syystä saatu lopputulos on konservatiivinen ja kuvaa mahdollisesti tapahtuvia vaikutuksia enimmillään.

*1-2 tasoisen toripysäköinnin osalta on Rambollin 22.2.2012 Heikinheimon raportin perusteella olemassa riskejä, mutta pienempiä kuin syvässä toriparkissa. Lähtökohta selvityksessä on, että Ortodoksiselle kirkolle voi aiheutua perustusvaurioita. Asemakaavamääräyksen mukaan Ortodoksisen kirkon perustukset on uusittava ennen toriparkin rakentamista. Määräys on maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) vastainen. Jos yhden rakennuksen paalutukset uusitaan kaavan perusteella, syntyy muille puupaalutettujen rakennusten omistajille mahdollisuus vaatia korvauksia tontinomistajien tasapuolisen kohtelun perusteella. Korvausvelvollisuus on kaupungilla. Kustannukset voidaan siirtää Toriparkki Oy:lle vain erikseen sopimalla. MRL tuntee vain lain 166 §:n velvoitteen pitää rakennus kunnossa, ei asemakaavan toteuttamiskelpoisuuden vuoksi annettua määräystä kaava-alueen ulkopuoliselle kiinteistölle. Ortodoksinen kirkko on täysin käyttökelpoinen ja kaunis ilman paalutustakin, joten 166 §:n mukaista velvoitetta ei voida soveltaa kirkkoon, eikä se kuulu kaavoitusmenettelyn piiriin.*

*Selvityksissä ei ole tutkittu kattavasti Aurajoen, Kristiinankadun, kallioalueen ja Brahenkadun rajaaman alueen rakennusten perustuksia. Rambollin raportin 22.2.2012 liitekartan mukaan puupaaluilla on vielä Ortodoksinen kirkko, As Oy Pyramid, Eerikinkatu 8, Turun Sanomien talo, Österbladin tontin kivitalo, As Oy Regina, KOy Aurakatu 3:n kaksi kivitaloa ja Kauppahalli. Pohjavesimallinnuksen 15.3.2012 mukaan Eerikinkadun ja Aurakadun risteyksen eteläpuolella savikerroksen pohjavesitaso alenee 0,2 - 1,0 m. Tällä suunnalla sijaitsevat KOy Aurakatu 3:n kaksi kivitaloa ja Kauppahalli. Selvityksessä ei arvioida, millaisia haittoja ko. rakennuksille aiheutuu.*

*Rakennusten omistajien voi olla mahdollista hakea kaupungilta vahingonkorvausta jos paalutus vaurioituu. Useiden rakennusten uudelleenpaalutus on toki suunnitteilla ja osassa on vaurioita jo ennestään. Tämä ei sulje pois lisävaurioiden ja uusien korvausvelvollisuuksien syntyä.*

**Vastine:** Kaavan maanalaisen rakentamisen rajaukset on tehty niin, ettei pohjaveden taso rakentamisen johdosta alene. Raportissa todetaan, että jos pohjaveden taso merkittävästi laskee, ainoa kriittinen rakennus toripysäköinnin lähiympäristössä on saven varaan perustettu ortodoksikirkko. Lisäksi raportin loppuyhteenvedossa todetaan, että ”Toripysäköinti voidaan rakentaa normaaleja rakennusmenetelmiä käyttäen niin, että ympäristön pohjavesiolosuhteissa ei tapahdu muutoksia nykytilanteeseen nähden.” Kirkon perustusten vahvistamista koskeva määräys poistetaan kaavasta, koska kirkon perustusten vahvistamistarve johtuu ympäröivästä rakentamisesta. Jos kirkon perustusten vahvistaminen halutaan kuitenkin liittää torin rakentamiseen, se tulee kirjata erilliseen sopimukseen.

Kaikki muistutuksessa mainitut rakennukset sekä niiden perustamistavat ovat olleet tiedossa, mutta ne ovat niin kaukana Kauppatorista, ettei Kauppatorin alle rakennettava pysäköintilaitos voi vaikuttaa niihin. Siksi on käsitelty vain sellaisia rakennuksia, joihin toripysäköinti voi vaikuttaa.

*Alustavan pohjavesimallinnuksen mukaan keskustassa on jo tapahtunut 1979-1992 tasojen ja 1993-2011 keskiarvojen vertailun perusteella (0,5 m) pohjaveden alenema. Ilmeisesti tämä johtuu harkitsemattomasta, puutteellisten selvitysten perusteella tehdystä maanalaisten kellarien rakentamisesta.*

*Alustavien tietojen mukaan savikerroksessa oleva pysäköintihalli vaikuttaa paineiseen pohjaveteen siten, että painekorkeus nousee pohjoispuolella 0,15 m ja laskee eteläpuolella 0,25 m. Tämä on puolet siitä laskusta, joka keskustassa on jo tapahtunut 1979-1992 tasojen ja 1993-2011 keskiarvojen vertailun perusteella (0,5 m).*

**Vastine:** Pohjaveden tasoihin on vaikuttanut keskustan rakentaminen, kuivat kesät, maan kohoaminen, asfaltointi, puut ym.

*Rambollin selvityksessä 16.1.2012 todetaan, että pohjavesiolosuhteissa ei tapahdu muutoksia, mikäli prosessin kaikissa vaiheissa onnistutaan. Jos jossain kohdassa epäonnistutaan, seuraa siitä vahinkoa lähiympäristössä.*

*Pöyryn yhteenvedossa 15.3.2012 todetaan, että pohjavesivuodot voidaan kompensoida imeyttämiskaivojen avulla. Rambollin selvityksessä sanotaan, että Turun keskustassa niistä on huonoja kokemuksia.*

**Vastine:** 16.1. päivätty selvitys koskee syvää maanalaista pysäköintilaitosta, joka juuri mainittujen riskien vuoksi hylättiin. Kaavan ratkaisu on sellainen, ettei imeytyskaivoja tarvita.

Ramboll viittaa yksittäisestä imeytyskaivosta saatuihin kokemuksiin ja Pöyryn yhteenvedossa viitataan suunnitelmaan, jossa muodostetaan pohjavesien hallintajärjestelmä, joka koostuu riittävän tiheästi asennettavista imeytyskaivoista.

*Geotekniset selvitykset ovat matemaattisia simulaatioita, ne eivät ota kuitenkaan huomioon harvinaisia riskitekijöitä kuten tärinää, joka voi aiheuttaa merkittäviä haittoja savipohjaisessa maastossa.*

*Pohjarakentamista koskevat selvitykset ovat edelleen puutteellisia ja asemakaava lainvastainen samalla perusteella kuin Turun hallinto-oikeus ja Korkein hallinto-oikeus käytti.*

**Vastine:** Kun toria ympäröivissä kortteleissa on niissäkin kaikissa kellarit, alittaa toriparkin rakentaminen ”normaalin” keskustan kellarirakentamisen vain Eerikinkadun puoleisessa osassa toria. Yleisesti voidaan todeta, että torin maanalainen pysäköintilaitos tullaan paalutamaan kallioon asti ulottuvilla paaluilla eikä pysäköintilaitos eikä torin pinta siten tule enää jatkossa painumaan.

## **Rakentamisaika ja rakentamisaikana aiheutuvat ongelmat [2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10]**

*4-4.5 vuoden rakennusaikatauluarviota voidaan pitää kyseenalaisena, kun arkeologiset kaivaukset edellyttäisivät 30 roudatonta kuukautta. Rakentamisaikaa koskevasta arviosta puuttuvat katujen alle toteutettavat liiketilat.*

*Kaavan arvioinneissa olisi todettava rakentamisaikana Turun ja seudun joukkoliikenteelle aiheutuvat kustannukset. Liitteessä on jopa arvioitu, että työnaikaisten liikennejärjestelyjen kustannus olisi pienempi vaihtoehdossa, jossa toriparkki tehdään kuin jos tori vain kunnostetaan. Tämä on harhaanjohtavaa.*

*Esim. vain 5 % heikkeneminen koko liikevaihdosta menetettyinä lipputuloina ja lisääntyneinä liikennöintikuluina on 2 M€/v. Mikäli toripysäköinti johtaa joukkoliikenteen käytön vähenemiseen lisääntynyttä pysäköintikapasiteettia vastaavasti, toripysäköinti alentaa joukkoliikenteen käyttöä pysyvästi noin 5 %, alentaen joukkoliikenteen tuloja n. 900 000 € vuodessa.*

*Pitkä rakennusaika, 4,5 vuotta, saattaa merkitä kuoliniskua torikaupalle. Pölyssä ja melussa torikauppiaiden on vaikeaa tai mahdotonta toimia. Paikka ei tule olemaan työn aikana sovelias elintarvikkeiden myyntiin. Kauppatorin viikkomyynti on kesällä noin 750 000 € ja talvella 450 000 €. Liikevaihto on arviolta 20-25 miljoonaa euroa/v. Torikaupalle rakentamisaikana aiheutuvia haittoja ei ole arvioitu. Toripysäköinnin rakentamisaikana torikaupan liikevaihto alenee 20-40 % eli 5-10 M€/v, haitat aiheuttavat kielteisen torikaupan rakennemuutoksen.*

**Vastine:** Torialueen rakentaminen kestää tarkistetun aikataulun mukaan 4,5 vuotta. Aikatauluun on lisätty myös katujen alle rakennettavat tilat.

Arkeologisten kaivausten vaatima aika ja vaiheistus on käyty uudelleen läpi Museokeskusten asiantuntijoiden kanssa. Neuvottelun pohjalta aikataulua on tarkistettu ja siihen on varattu enemmän aikaa arkeologisille kaivauksille. Rakentamisen kokonaisaika ei kuitenkaan tarkistuksen johdosta pitene 4,5 vuodesta, kun kaivaukset ja rakentaminen toteutetaan vaiheittain. Kaivausten ei tarvitse tapahtua pelkästään roudattomaan aikaan, mikäli kaivausalue suojataan.

Torikauppiaille tulee rakennusaikana järjestää mahdollisimman hyvät korvaavat olosuhteet. Mikäli maanalaista pysäköintilaitosta ei toteuteta ja uudistetaan vain torin pintarakenteet, kestää rakentaminen silloinkin noin kaksi vuotta. Rakennusaikaisten haittojen jälkeen torikaupan olosuhteet paranevat huomattavasti.

*Miten joukkoliikenne sujuu 4,5 vuotta kestävien rakennustöiden aikana. Kaupunki ei ole valmistautunut Aurakadun ja Eerikinkadun avaamisesta aiheutuviin joukkoliikenteen uudelleenjärjestelyihin. Se on mielestämme merkittävä puute kaavan suunnittelussa.*

*Pöly-, lika- ja meluhaitat rakennustöiden aikana olisivat ydinkeskustan asukkaille ja siellä asioiville mittavat. Rakennusaikana kaikki rakennusajan huoltoliikenne on ohjattu Yliopistonkadulle. Mitä vaikutuksia raskaalla liikenteellä on alueeseen/asukkaisiin? Rakennusaikana ainakin osa toria ympäröivistä kaduista on ajokelvottomassa kunnossa ja jalankulkijoiden alueet melu-, savi-, lieju- ja pölysaasteen vallassa.*

**Vastine:** Kts. vastine joukkoliikennetoimistolle. Toriparkin rakennusaikana Aurakadun ja Eerikinkadun pysäkit toimivat nykyiseen tapaan.

Työnaikaiset kuljetusjärjestelyt ja -reitit suunnitellaan ennen rakennushankkeeseen ryhtymistä. Kauppatorin työmaan kohdalla lähtökohdat ovat tavanomaista paremmat, sillä reittiä ei tarvitse johtaa pitkiä matkoja asuntokatuja pitkin.

## **Keskustan kauppa [2, 3, 4, 8, 9, 10]**

*Asiallista kaupallisten vaikutusten arviointia ei ole laadittu. TSEK:n kirje ei arvioi kaupallisia vaikutuksia tutkittuun tietoon pohjautuen. Arviointi puuttuu seuraavista:*

- Turun keskustan asiointiliikenteen nykyinen kulkumuotojakauma ja muutosten suunta.
- Rakentamisaikaiset haitat torikaupalle ja keskustan kaupalle sekä joukkoliikenteelle.
- Eri ratkaisuvaihtoehtojen vertailu keskustan kaupan näkökulmasta.

*Toripysäköinti ei voi merkittävästi lisätä asiointia Turun liikekeskustassa. Hyöty asiakasvirtojen kasvussa on häviävän pieni. Mikäli arvioidaan Turun keskustassa olevan noin 30-40 000 asiakaskäyntiä päivässä, enimmillään lisäys voisi olla noin 5 -6 % asioinnista. Todennäköisesti asiointi muilla kulkumuodoilla alenee yhtä paljon kuin autolla asiointi voi lisääntyä. Rakentamisaikaiset rahalliset haitat keskustan kaupalle ovat suuria ja aiheuttavat kielteisen kaupan rakennemuutoksen. Mihin 800 uuden pysäköintipaikan tarve Turun keskustassa perustuu.*

*Turun torikauppa ja kauppahalli ovat olennaisia Turun keskustan vetovoimatekijöitä ja torikaupan loppuminen on todellinen riski toriparkkihankkeen myötä.*

*Toriparkin suunnittelu perustuu väitteeseen torinalaisen pysäköinnin myönteisistä kaupallisista vaikutuksista. Keskustan kaupankäynnin kuihtumisesta ei esitetä tutkittua tietoa, toriparkin vaikutuksista kaupankäyntiin ei ole laadittu ulkopuolista selvitystä, eikä toriparkin käytäjämääriä suhteuteta kaupankäynnin nykyiseen volyyymiin. Asemakaavan kaupallisten vaikutusten selvitys on nykyisellään puutteellinen ja kaipaisimme ulkopuolista arviota toriparkin kaupallisista vaikutuksista.*

**Vastine:** Tarve perustuu keskustan yrittäjiltä ja yrittäjäjärjestöiltä saatuun tietoon. Tätä tukevat tilastot, jotka osoittavat, ettei keskustan asiakaspysäköintipaikkojen määrä ole kasvanut 30 vuoteen.

Suomen Palvelututkimus/ Camp Consulting toteutti maaliskuun lopussa 2012 sähköpostikyselyn Turun Kauppatorin ympäristön organisaatioissa ja yrityksissä työskenteleville 347 henkilölle. Kyselyn teetti Turun Toriparkki Oy. Vastauksia saatiin 168.

Vastaajista 64 prosenttia suhtautuu Turun toriparkkisuunnitelmaan positiivisesti ja 71 prosenttia pitää torin pysäköintilaitoksen rakentamista tärkeänä keskusta kehittämisen kannalta. Vastaajien mielestä toriparkki palvelee keskustassa asioivia, vaikuttaa myönteisesti keskustan kehittämiseen ja lisää keskustan houkuttelevuutta kauppa- ja työpaikkana.

Selvitysvaiheessa kyseltiin myös muiden toriparkin toteuttaneiden kaupunkien kokemuksia. Tutkimuksia kaupallisista vaikutuksista ei oltu tehty missään. Kuopion ratkaisu toripysäköinnin laajentamisesta kertoo jotain sen suosiosta.

## **Kustannukset [ 2, 3, 5, 6, 8, 9, 10]**

*Kustannusarvio on ylimalkainen ja liian pieni 22,2 milj €. Esityksestä puuttuu kustannusylitysvara.*

*Kaavaehdotus ei sisällä tietoa siitä, olisiko esimerkiksi joku ulkopuolinen taho valmis toteuttamaan pysäköintilaitoksen, ja jos, niin millä ehdoin. Turun kaupungin ja Turun Toriparkki Oy:n välinen esisopimus (Turun kiinteistöliikelaitoksen johtokunta hyväksynyt 11.2.2009) on ilmeisesti rauennut, silloin mitään kustannusten jakoa ei ole. Esisopimuksen lähtökohta on ollut, että korvattavia haittoja ei ole. Mikäli rakentamisesta olisi jonkin tahon kanssa jotakin sovittu, olisi sopimuksen syytä olla tämän kaavaehdotuksen liitteenä.*

*Maakuntamuseon arvio arkeologisten kaivausten kestosta oli v. 2004: Torin kunnostus ilman toripysäköintiä: arkeologisten kaivausten kesto 8 kuukautta, hinta 574 000 € (sis. 15 % yleiskulut) Torin kunnostus toripysäköintiä varten (koko torin alus): arkeologisten kaivausten kesto 30 kuukautta, hinta 4 340 000 € (sis. 10 % yleiskulut). Tätä on pyritty kustannusarvioissa siirtämään kaupungin maksettavaksi aiempaa suuremmissa määrin.*

*Asemakaavan selostuksessa puhutaan kaupungin osuudesta 1,3 miljoonaa €. On mahdollis-*

ta, että arkeologiset kaivaukset kestävät suunniteltua pidempään.

Auki jää mm. seuraavien kustannusten maksaja:	
Joukkoliikenteen rakentamisaikana kärsimät tappiot	9 - 50 miljoonaa euroa
Ortodoksisen kirkon uudelleen paalutus	Ei kustannusarviota
Muut korvaukset puupaalutetuille rakennuksille	Ei kustannusarviota
Vahingonkorvaukset torikauppiaille	Useita miljoonia euroa
Arkeologiset kaivaukset	n. 1,5 - 6 miljoonaa euroa
Viemärsiirrot ilman muita siirtoja	4,2 - 5.7 miljoonaa euroa
Kaukolämpöjohtojen ja kaapeleiden siirrot ja muutokset	
Pysäköintitulojen pysyvä muutos kaupungin tarjoamien	
pysäköintipaikkojen (esim. kadunvarsipaikat) määrän muuttuessa	
Torinalaisen pysäköinnin rakentamisen kustannukset.	

*Kauppatorin alaista pysäköintilaitosta ei rakenneta verovaroin. Miten varmistetaan se, ettei kustannusten vuotoa kaupungin piikkiin pääse tapahtumaan jos töiden aikana tulee esille odottamattomia vaikeuksia, esim. suurten putkien siirto. Rapal Oy:n selvitys sisältää ainoastaan investointikustannukset, jotka ovat vain osa Turun kaupungille kustannuseroja aiheuttavista tekijöistä. Pysäköintilaitoksen toteutuskustannuksia ei arvioida lainkaan! TSEK:n kirje ei tuo tarkentavaa arviota kustannusvaikutuksista Rapal Oy:n kirjeeseen nähden.*

*Pysäkkimuutosten kustannuksia ja maapohjan vuokratuottoa arvioidaan itse kaavaselostuksessa, mutta kokonaisvertailu on suorittamatta. Taloudellisia vaikutuksia ei siis ole läheskään riittävässä määrin arvioitu, eikä lainkaan arvioitu eri toteutusvaihtoehtojen kannalta. Kallioon louhittavan P-laitoksen kustannuksia ei ole selvitetty verrattuna torin alaisen laitoksen rakentamiskustannuksiin.*

*Kaupungille aiheutuvien kustannusten arvioimiseksi kaavaehdotukseen tulisi liittää toriparkin toteuttajan sitoumus ylimääräisten kustannusten kattamisesta.*

**Vastine:** Rakentamisesta ei ole olemassa voimassa olevaa sopimusta. Rakentajataho ja toteuttamiseen liittyvät sopimukset laaditaan asemakaavoitusvaiheen jälkeen. Laadittava sopimus pysäköintilaitoksen toteuttajan kanssa tulee laatia sellaiseksi, että se pitää sisällään varautumisen ylimääräisiin kustannuksiin, tarkennetut vastuut, vahingonkorvaukset ja kaupungille maksettavan maavuokran. Sopimuksessa tulee määritellä myös mihin mennessä kaavan vahvistumisesta rakennustyöt on viimeistään aloitettava.

## **Ilmanlaatuselvitys [5, 8]**

*Selvitys ilmanlaatuvaikutuksista on vuodelta 2007 ja perustuu 700 autopaikkaan ja 2800 ajotapahtumaan. Käsittelyssä oleva kaavaehdotus perustuu n. 800 autopaikkaan ja 5144 ajotapahtumaan. Tässä vaiheessa olisi ollut aiheellista selvittää ilmanlaatuvaikutukset uudestaan ottaen huomioon lisäksi Eerikinkadun ja Aurakadun puoleinen joukkoliikenne.*

*Kaavaesitys aiheuttaa lisäliikennettä kaikilla tuloreiteillä enimmillään 30 %. Ilmanlaatatutkimus on rajattu vain kaava-alueelle ottamatta huomioon tuloreittejä. Ilmatieteen laitoksen selvityksessä tarkastellaan pysäköintilaitoksen ilmastoinnin päästöjen aiheuttamia ulkoilman typpidioksidi- ja hiilimonoksidipitoisuuksia, mikä on aivan sivuseikka. Suurin ongelma on liikenteen lisääntyminen keskusta-alueella ja Hämeen-, Uudenmaan- ja Aninkaistenkadulla.*

*Uudenmaankadun ja Hämeenkadun kulma on Turun saasteisin ja vaarallisin risteys. Hiukkas-, typpidioksidi- ja hiilimonoksidipitoisuudet ylittävät jo nyt astmaatikkojen sietokyvyn. Risteykseen on tulossa noin 3000 autoa lisää vuorokaudessa (yhteensä 33 000 autoa/vrk).*

*Tätä ei pidetä minkäänlaisena ympäristöongelmana. Kaavaselostuksessa asiasta ei ole todettu mitään. Aninkaistenkatu on hengitysongelmaisten painajainen erityisesti siksi, että se on kuilumainen. Kadulle on tulossa 2000-3000 autoa vuorokaudessa lisää toriparkin vuoksi, ja useiden keskustan katujen liikenne lisääntyisi 500-1000 autoa vuorokaudessa.*

*Ei voi väittää autoliikenteen lisääntymisen kaikkialla muualla keskustassa paitsi torin pohjoispuolella Yliopistonkadulla ja Aurakadulla edistävän viihtyisyyttä, kävelypainotteisuutta ja kevyen liikenteen edellytyksiä.*

**Vastine:** Kaavaehdotuksessa on selvitetty kaavan mahdollistaman rakentamisen aikaansaaman muutoksen vaikutuksia ympäristöön. Liikenneselvityksessä liikennemäärät on pyritty mieluummin yli- kuin aliarvioimaan. Ilmatieteen laitoksen laatiman selvityksen mukaan pysäköintihallin ilmastoinnin päästöjen aiheuttamat typpidioksidi- ja hiilimonoksidipitoisuudet olisivat alle 1 % ja alle 3 % ohje- ja raja-arvoista. Selvitys on siis edelleen käyttökelpoinen.

Pysäköinnin keskittämällä laitoksiin pyritään yleisesti siihen, että pysäköintipaikan hakuliikennettä keskustan kaduilla saadaan vähennettyä. Pysäköintilaitoksen sisäänajo sijoitetaan niin, että laitoksen liikenne saadaan mahdollisimman selkeästi ja lyhyttä reittiä johdettua pääkadulta pysäköintilaitokseen. Tällöin luonnollisesti liikenne pääkaduilla ja sisäänajoreitin varrella lisääntyy. Liikenteen haittojen vähentäminen jollakin alueella tarkoittaa yleensä haittojen lisääntymistä jossain muualla. Liikenteen melun kannalta on edullista pyrkiä keskittämään liikennettä, sillä melko pienikin liikennemäärä aiheuttaa jo meluhaittaa, mutta esimerkiksi liikennemäärän kaksinkertaistuminen nostaa ekvivalenttia melutasoa aina 3 desibeliä, ja ihminen havaitsee vasta 10 desibelin nousun melun kaksinkertaistumisena. Päästöt sen sijaan ovat verrannolliset liikenteen määrään ja nopeustasoon. Nykyaikaisessa kaupunkisuunnittelussa on silti katsottu eduksi, että liikennettä ja sen haittoja ei levitetä tasaisesti kaikkialle, vaan keskitetään tietyille reiteille. Tällöin kaupungista löytyy myös liikenteeltä rauhoitettuja alueita, ja haittojen torjuntatoimet on mahdollista keskittää.

Keskitetyn pysäköinnin toinen vaikutus keskustan katu ympäristöön on se, että sen ansiosta voidaan kadunvarsien pysäköintipaikkoja vähentää, mikä puolestaan mahdollistaa niin kävely- kuin pyöräilymahdollisuuksienkin kehittämisen. Kauppatorin liikenneselvityksessä on esitetty pysäköintilaitoksen tuottama liikennemäärän lisäys tilanteessa, jossa ei ole vielä vähennetty yhtään kadunvarsipaikkoja. Se kuvaa siis pysäköintilaitoksen maksimivaikutusta.

Tällä hetkellä Turun keskustan katu ympäristön kehittämisen suhteen ollaan tilanteessa, jossa kävely- ja pyöräilyolosuhteiden kehittäminen on käytännössä estynyt, koska poistuville pysäköintipaikoille ei ole esittää korvaavia paikkoja. Pattitilanteen laukaisemiseksi on ryhdytty laatimaan Kauppatorin pysäköintilaitoksen mahdollistamaa asemakaavaa (kts. myös vastaus ELY-keskukselle). Pysäköintilaitoksen rakentaminen luo siis edellytyksiä myös muille kehittämistoimille keskustassa. Pysäköintilaitosten vaihtoehtotarkastelu osoitti, että mikään tutkituista vaihtoehdoista ei ole pysyvien liikenteellisten vaikutusten kannalta sijainniltaan Kauppatorin laitosta parempi.

### **Maanalaiset tilat katujen alla [6, 8]**

*Asemakaavaehdotuksessa on määritelty laaja maanalainen liike- ja varastotilan rakentamisalue ma-1, jonne saa rakentaa 11 000 k-m<sup>2</sup>. Näin suurta rakennusoikeutta ei voida määritellä epämääräisellä tavalla. Maanalainen rakentaminen tulee aiheuttamaan huomattavaa haittaa johtosiirtojen osalta, joita joudutaan tekemään useassa vaiheessa.*

*Maanalaisen liike- ja varastorakentamisen ongelmia ja näkökohtia ei ole mitenkään arvioitu tai selvitetty asemakaavaselostuksessa.*

**Vastine:** Juuri mm. johtojen takia tarkkojen paikkojen merkitseminen on mahdotonta. Maanalaiset tilat sijoittuvat pysäköintitilan ja johtoverkoston rajoittamina kapeina vyöhykkeinä katujen alle. Tiloja tullaan todennäköisimmin rakentamaan laajennuksina kyseisellä kohdalla sijaitseviin maanpäällisiin liiketiloihin. Tällöin näihin tiloihin voidaan sijoittaa maan pinnalla sijaitsevan liiketilan varastoja tai itse liiketilaakin.

Rakentamisen sijoittumisella ei ole kaupunkikuvallisia vaikutuksia, rakentamisaikaisia kylläkin. Vaikka ko. alueen rajauksen pinta-ala on n. 11000 k-m<sup>2</sup>, käytettävissä oleva pinta-ala on huomattavasti pienempi johtojen aiheuttamien rajoitusten seurauksena. Siitä syystä katujen alle ei ole merkitty numeroina rakennusoikeutta, ettei syntyisi edes mielikuvaa tietystä rakennusoikeusluvusta. Mahdollisen maanalaisen tilan aiheuttaman lisäliikenne on arvioitu pysäköintilaitoksen liikennemäärissä.

### **As Oy Pyramid [1]**

*As. Oy Pyramid toistaa DI Jyrki Suomen asiantuntijalausannon loppujohtopäätöksen: "pysäköintilaitoksen kaavoituksella / toteutuksella saattaa olla poikkeuksellisen haitallinen vaikutus As. Oy Pyramidin vaikeisiin olosuhteisiin."*

*Asemakaavamuutoksen yhteydessä ei voida nojautua vailla lainvoimaa oleviin toiveisiin, kuten esim. pikaraitiotiehen. Näin on menetelty kun on jätetty tutkimatta kunnolla Louhen parkkiluolan laajentaminen.*

*Huolimatta siitä, että Turun kaupunki on siirtänyt maanalaista tilaa kauemmas Turun Ortodoksisen kirkon luota, se on kaavamääräyksellä edellyttämässä rakennuksen perustusten uusimista. Keinokastelujärjestelmällä (kuten As Oy Pyramidin) ylläpidettyjen perustusten uusimisen kustannusten on katsottu kuuluvan toriparkin kaavaa ajavan yhtiön velvollisuuksiin.*

*Juridisesti tasapuolista kohtelua lain mukaan edellyttävän toisen kiinteistönomistajan samankaltaisella tavalla suojeltujen ja nyt uhanalaiseksi saatettujen perustusten kohtelu jätetään täysin oman onnensa nojaan. Tällainen rikkoo kaavoitusmonopolin saaneen tahon velvollisuutta kohdella tasapuolisesti em. monopolin alaisina olevia kohteita.*

**Vastine:** Ortodoksikirkon paalutusvelvoite on ollut kaavassa seurakunnan toivomuksesta ja ylimääräisenä varotoimenpiteenä. Se voidaan poistaa asemakaavasta. Kirkon perustukset ovat huomattavasti lähempänä maanalaisia tiloja kuin As Oy Pyramidin perustukset. Ajo-ramppi laskeutuu As Oy Pyramidin naapuritalon kellarin lattiatason alapuolelle vasta n. 40 metrin etäisyydellä As Oy Pyramidista.

### **Asukas Eerikinkatu [3]**

- *Miten joukkoliikenne saadaan maan alle, jos vain Yliopistonkadulla on ajoramppi.*
- *Miten torikauppiat saavat kuljetettua tuotteitaan ylös ja alas, mikäli heidän autonsa sijoitetaan maan alle. Onko heitä varten tarkoitus rakentaa hissi?*
- *Kauppatorin alaisen pysäköintilaitoksen rakentaminen edellyttää Ortodoksisen kirkon rakennuksen paaluttamista. Kustannukset maksaa Toriparkki Oy. Miten seurakunta suhtautuu asiaan?*



*Turun keskustaa ei voida elävöittää eikä tehdä vireäksi ainoastaan liikkeenharjoittajien etuja ajamalla. Keskustan asukkaiden mielipiteitä on kunnioitettava. Päätöksenteko ei voi olla oikeudenmukaista silloin, kun suunnittelun alkumetreillä jo on tiedossa se, mikä lopputuloksen on oltava.*

*Kauppakeskusten olemassaolo ei voi olla vaikuttamatta Turun keskustan asiakasvirtoihin, uusien parkkipaikkojen todellinen tarve on harkittava uudelleen, on vertailtava rehellisesti Louhen laajentamisen ja Kauppatorin alaisen parkkiluolan hyviä ja huonoja puolia ja on mietittävä liikenteen kokonaisjärjestelyt eri vaihtoehtoissa siten, että ei tehdä päätöksiä, jotka ovat ristiriidassa aikaisemmin tehtyjen päätösten kanssa.*

**Vastine:** Joukkoliikennettä ei ole tarkoitus viedä maan alle, kts. vastine Turun yrittäjien lausuntoon. Kaavassa ei myöskään määrätä torikauppioiden autojen sijoitusta. Vuonna 2005 valmistuneessa Kauppatorin yleissuunnitelmassa varauduttiin siihen, että osa torikauppioiden autoista jää edelleen torin päälle. Kaava ei estä henkilö- ja tavarahissien rakentamista torirakennuksiin tai torimyyjien autojen sijoittamista maan alle. Ortodoksinen seurakunta on edellyttänyt paalutusta lausunnossaan 8.10.2007, jonka he uudistivat 20.1.2012. Kaavamääräys on poistettu kaavasta.

#### **Asukas Mäkikatu [4]**

*Tulee kiinnittää huomiota kaavan toteuttamisen vaikutuksiin maaperään, pohjaveteen, liikenteeseen sekä rakennettuun ympäristöön. Liikennejärjestelyt ja pysäköinnin vaihtoehdot on selvitettävä laajempina kokonaisuutena.*

*OAS:ssa kerrotaan asemakaavan muuttamisen käynnistyneen kaupungin aloitteesta. Aloitteelliseksi oli ilmoittautunut myös Turun Toriparkki Oy internetsivuillansa.*

*Kun torinaluspysäköinnin rakentamiseen ei mikään taho ole sitoutunut, viivästyttää pysäköintivarauman mukanaolo kaavassa käytännössä torin pinnan kunnostuksen ennalta määräämättömäksi ajaksi siinäkin tapauksessa, ettei pysäköintilaitosta lopulta rakennetakaan.*

*Lukuisat pienet virheet kaavaehdotuksessa antavat kuvan kiireestä laadinnassa. Se, että vartenotettavien vaihtoehtojen kattava kartoitus on laiminlyöty, kuvastaa samoin liiallista kiirettä valmistelussa.*

*Vaihtoehtojen kokonaisvertailussa on virheitä ja puutteita.*

*Se, että torinalaisen pysäköintilaitoksen mahdollistaminen on esitetty jo OAS:n tavoitteena ja ikään kuin itseisarvona, kyseenalaistaa liitteenä olevien vaihtoehtoisten pysäköintiratkaisujen vertailun objektiivisuuden, kun vertailun tavoitteeksi on avoimesti asetettu yhteen vertailuvaan vaihtoehtoon päätyminen.*

*Linja-autojen pysäkkien sijoittaminen torin alle jää selvittämättä.*

#### **Vastine:**

- Kaavan toteuttamisen vaikutuksia on selvitetty entistä laajemmin.
- OASiin kirjataan, jos asemakaava on tehty asemakaavanmuutoshakemuksen pohjalta.
- Turun kaupunki laatii sopimuksen pysäköintilaitoksen toteuttajan kanssa. Sopimukseen kirjataan määräaika, mihin mennessä kaavan vahvistumisesta pysäköintilaitoksen rakentaminen tulee aloittaa.
- On valitettavaa, että pieniä virheitä tekstiin usein jää vaikka sitä valmisteltaisiin pidempäänkin. Asiakirjoja on korjattu ja täydennetty.
- Vertailua on täydennetty ja sanamuotoja tarkistettu.

- Liite 5 Geotekninen selvitys, s.3 "Toripysäköinti voidaan rakentaa normaaleja rakennusmenetelmiä käyttäen niin, että ympäristön pohjavesiolosuhteissa ei tapahdu muutoksia nykytilanteeseen nähden." kts. myös kohta "Perustamisolosuhteet ja pohjavesiselvitykset".
- Selostuksen kohta 4.5.5 täydentyy käsittelyjen myötä.
- Joukkoliikennettä ei ole tarkoitus viedä maan alle, kts. vastine Turun yrittäjien lausuntoon.

### **Asukas Yliopistonkatu [5]**

*Väittämä, että kaava parantaa Turun keskipisteen kaupunkikuvaa ja viihtyvyyttä, on ristiriitainen.*

*Toriparkin rakentaminen mahdollistaa ainoastaan torin yläosan varaamisen jalankululle ja tällöinkin on aina ylitettävä Aurakatu. Käsite jalankulkupainotteinen Kauppiaskatu on epätarkka. Miten jalankulkijat ja autot voivat tasaveroisesti käyttää samaa katutilaa? Esityksessä mainittu: "Tämä mahdollistaa esim. katukahviloiden levittäytyminen rakennusten vierustalle torin aurinkoisimmilla sivuilla" tarkoittanee Ortodoksikirkon puoleista reunaa.*

*Ympäristön laatua koskevat tavoitteet on mahdollista toteuttaa ilman uuden parkkiluolan rakentamista ja huomattavasti halvemmalla.*

**Vastine:** Jalankulkupainotteisuudella tarkoitetaan sitä, että jalankulkijoille varataan enemmän tilaa. Katukahvilaita voi sijoittua myös Kauppiaskadun varteen.

### **Elli Toikka ym. [6]**

*Kaavaehdotukseen sisältyy keskustan liikennettä merkittävästi muuttavia erillisiä suunnitelmia, jotka ilmeisesti ovat luonnoksia, koska niihin ei ole liitetty käsittely- tai hyväksymispäiväyksiä. Kaavaehdotuksen yhteydessä jätetään selvittämättä Kauppatoria sivuavan joukkoliikenteen ja muun liikenteen yhteisvaikutukset; liikenteen sujumiselle välttämätön yksisuuntainen katupari, Kauppiaskatu – Brahenkatu, hävitetään ja Yliopistonkadun ajoneuvoliikenne katkaistaan ja yleinen katu luovutetaan ajoluiskalle. Hankkeella on pysyvä ja laaja, katuverkon tulevaa kehittämistä rajoittava vaikutus keskustan liikenteeseen ja katuverkkoon. Tämä ei ole kestävä kehityksen mukaista toimintaa.*

*Joskus aiemmin esillä ollut kalliovaihtohehto Kauppatorin kulmalta kohti Puutoria, on jätetty tutkimatta. Nämä selvitykset tulisi tehdä liikenneyleiskaavalla, joka käsittää koko keskustan alueen ja kaikki liikennemuodot sekä pysäköintilaitosverkoston. Liikennevaikutusraportin perusteella on mahdotonta tehdä johtopäätöksiä kaavan todellisista vaikutuksista. Merkittävä seuraus toriparkista on Louhen käytön vähentyminen.*

*Ehdotuksesta käy ilmi, että pysäköintilaitoksen yksi tärkeä tarkoitus on kaupallisen rakennusoikeuden merkittävä lisääminen maan alle. Maanalainen kaupallinen keskus, jonne keskustaan tulevat asiakkaat houkuttelevat, on ristiriidassa kävelykeskustaidean, keskustan liikelämän tukemisen ja viihtyisän kaupunkiympäristön kehittämisen kanssa.*

**Vastine:** Liikenteellinen selvitys pyrkii vastaamaan oleellisiin liikenteellisiin kysymyksiin pysäköintilaitoksen sijoittamisesta ydinkeskustaan. Kaavan mahdollistamat maanalaiset tilat sijaitsevat nauhamaisesti katujen alla, ne tuskin tulevat muodostamaan maanpäällistä kaupunkiympäristöä houkuttelevampaa kaupallista keskustaa.

### **Kauppiaskatu 8 om. Klaus ja Kai Kouvola [7]**

*Ehdotus on muilta osin hyväksyttävissä, paitsi kiinteistömme Yliopistonkadun edustan maanalaisen kaavoituksen osalta. Kaavaa ei ole laadittu tasapuolisesti.*

*Ennen toriparkin lippuautomaatteja tulisi voida rakentaa ajoyhteys kiinteistömme autohalliin. Jalankulku talomme tulee muuttaa sellaiseen kohtaan jossa se on todellisuudessa mahdollisuus toteuttaa ja sallia siten tasoon +1,564. Kiinteistöllemme tulisi myös suoda oikeus maanalaiseen rakentamiseen.*

*Ramboll Oy:n ja Pyöry Finland Oy:n selvitykset maaperästä ja pohjavesistä perustuvat tonttimme kohdalta pelkkään arvaukseen. Salaojamme on alimmillaan Yliopistonkadun reunassa noin tasossa +1,000, johon porapaalujen välissä metrin välein olevat pystysalaojat johtavat porapaalujen välistä tulevan pohjaveden kuivaten siten kaiken paineellisen veden kallion ja saven välistä, koska talomme pohjakerros on suurimman osan sora- ja moreenikerroksessa. Täten rakentaminen tasoon +1,564 ei muuta paineellisen pohjaveden tilannetta, koska sitä ei enää ole talomme kohdalla. Talomme ympäri kulkee vielä toinenkin salaoja tasossa noin +4,00 eli orsivesien syntymistäkään ei tapahdu. Salaojiamme vesimääristä päätellen pumpaamme salaojiamme kautta myös kaiken kirkon perustusten kasteluun käytetyn veden viemäriin.*

*Kauppiaskadulla talomme seinässä on ajoaukko kolmen talon yhteiseen 120 paikan autohalliin. Jos kulku voitaisiin järjestää toriparkin sisäänajosta, niin voisimme sulkea kulkuaukon Kauppiaskadulta. Pohjavesi- tai maaperäteknisiä esteitä ei ole ma-1 merkinnälle Yliopistonkadun koilliskulman osalla.*

**Vastine:** Kauppiaskatu 8 vierelle ei ole kaavoitettu maanalaista liiketilaa eikä ajoväyliä. Tämä alue on pohjavesitasojen kannalta herkkää aluetta ja pohjavesiolosuhteisiin kohdistuvat riskit on haluttu minimoida. Tontille johtaa pysäköintitilasta jalankulkuyhteys, jonka korkeustaso on määriteltä sellaiseksi, että vaikutukset pohjavesiin minimoidaan.

### **Mikko Laaksonen [9]**

*Mikäli Kauppatorin asemakaavaan tehdään muistutusten perusteella merkittäviä muutoksia, se tulee asettaa uudelleen nähtäville.*

**Vastine:** Muistutusten perusteella on tehty useita pieniä muutoksia, muttei niin merkittäviä, että kaavaa pitäisi asettaa uudelleen nähtäville.

### **Meidän Turku ry [8]**

*Asemakaava on voimassa olevan yleiskaavan ja keskustan liikenteen vaihekaavan vastainen. Voimassa oleva yleiskaava 2020 oli jo valmistuessaan vanhentunut. Liikenteen vaihekaava vuodelta 1984 ei pidä sisällään massiivista toriparkkia, ja muutoinkin vaihekaavan periaatteena on ollut liikenteen ohjaaminen "keskustan ohittavalle väylälle" eli Helsingintielle pois Aninkaisten-, Hämeen- ja Uudenmaankadulta mm. Louheen. Toriparkkikaava nimenomaan lisää liikennettä keskustan kaduilla.*

*Hallinto-oikeuksissa kumotun kaavan tuominen uuteen käsittelyyn lähes muuttumattomana on lähtökohtaisesti erittäin kyseenalaista.*

**Vastine:** Asemakaava on yleiskaavan mukainen, kaavan C-alueille saa rakentaa pysäköintilaitoksia. Yleiskaavaselostuksessa todetaan rakennetun ympäristön osalta, että pääosaa ydinkeskustasta kehitetään säilyttävän kehittämisen periaatteiden mukaan kaupungin olohuoneena. Liikenteen osalta selostuksessa on todettu, että keskustan kehän sisäpuolen liikennejärjestelyissä tulee joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen olla etusijalla. Kts. myös vastaus ELY-keskuksen lausuntoon.

*Kioskirakennuksista todetaan, että niiden tulee olla ilmeeltään keveitä ja läpinäkyviä. Tämä saattaa tarkoittaa pleksilasirakennelmia, jotka eivät sovellu Kauppatorille. Olisi pitänyt esittää havainnekuvia useasta suunnasta.*

*Kauppiaskadun ja Eerikinkadun puoleiset kioskit ovat mukana Turun maakuntamuseon suojelutavoitelistauksessa (sr-3) vuodelta 2010. Tätä ei ole mainittu kaavaselostuksessa. Kauppiaskadulle rajautuvan kioskirakennuksen säilyttäminen on tärkeää ja muiden kioskirakennusten ulkonäön sopeuttamista siihen.*

*Yhdistys pitää hyvänä sitä, että vanha nupukivetys aiotaan säilyttää pääosin.*

**Vastine:** Kaavamääräyksessä lukee, että kioskien tulee olla arkkitehtonisesti ja materiaaleiltaan korkeatasoisia. Pleksi ei ole korkeatasoinen materiaali. Kaavaselostusta täydennetään havainnekuvilla sekä nykyisten kioskirakennusten kuvauksella.

*Perustuslaista johdettu yhdenvertaisuusperiaate koskee myös kaavoitusta. Yhdyskuntasuunnittelussa se tarkoittaa sitä, että naapuruston maan-/ rakennuksenomistajia tulee kohdella tasaveroisesti. Asemakaavaehdotuksessa annetaan merkittävää maanalaista lisärakennusoikeutta Kauppatorin ympäristön kiinteistönomistajille eli Turun toriparkki Oy:n osakkeille, mutta naapuritontit saavat vain haitat.*

*Henkilöautojen paikoitus maan alle on ajatuksena hyväksyttävä, koska henkilöautot vievät runsaasti tilaa matkustajaa kohden. Sen sijaan julkinen liikenne tulee kulkea maan pinnalla (pieniä pikaraitiotietunneleita lukuun ottamatta) ja myös päätyä maan päälle, koska se takaa matkustamismukavuuden. Kauppatorin ei yksinään tarvitse toimia Turun bussiliikenteen pysähtymis- ja vaihtoalueena, vaan solmu- ja vaihtokohtia voi olla useampia.*

*Kaavaselostuksessa todetaan melusta seuraavaa: "Liikenteen melu tulee torilla vähene- mään erityisesti Yliopistonkadun puoleisella alueella, koska ajoneuvoliikenteelle varatut ka- tuosuudet vähenevät. "*

*Liikenneselvityksestä käy ilmi, että kaikilla keskustan kaduilla melutaso ylittää sallitun 55 dB, ja kaikki alueet ovat myös asuntoalueita. Uudenmaankadulla ja Aninkaistenkadulla (sekä Hämeenkadulla) melutaso ylittää 70 dB. Kaavoittajalla on vastuuta myös meluongelmien syntymisestä. Toriparkki aiheuttaa laskelmien mukaan noin 1 desibelin lisäyksen jo melu- standardin ylittävästä tasosta, mikä tuntuu vähäiseltä, mutta koska desibeli, dB, on logarit- minen yksikkö, se tarkoittaa melun huomattavaa lisääntymistä.*

**Vastine:** Kts. kaavaselostuksen kohta 5.4 Kaavan vaikutukset ympäristön häiriötekijöihin.

*Asemakaavaselostuksessa todetaan torin pilaantuneista alueista mm. seuraavaa "Kaava- alueen rajalla tai sen läheisyydessä on ollut useita sellaisia toimintoja, erityisesti huoltamoja, joista on voinut aiheutua maaperän pilaantumista. Ei ole varmaa tietoa onko alueen maape- rä pilaantunut tai ovatko mahdolliset haitta-aineet kulkeutuneet suunnittelualueelle, mutta ennen kuin alueella tehdään kaivutöitä, maaperän pilaantuneisuus ja puhdistustarve tulee arvioida, jotta mahdolliset haitta-ainepitoiset maa-ainekset saadaan ohjattua oikeaan vas- taanottoon rakentamisen yhteydessä."*

*On huonoa valmistelua, että maaperän pilaantumista ei ole edes pyritty selvittämään koekairauksin. Maaperän mahdollinen pilaantuminen vaikuttaa asemakaavan toteuttamiskelpoisuuteen.*

**Vastine:** Kaavamerkintä on vakiintuneen käytännön mukainen.

*Asemakaavoitusta ei voi perustaa sen varaan, että kenties joskus tulevaisuudessa lähikiinteistöissä toteutetaan sellaisia uudistuksia (= talojen paalutuksia), jotka mahdollisesti parantavat kaavoituksen toteuttamiskelpoisuutta. Turun kaupunki ei voi edellyttää, että kiinteistöjen omistajat ryhtyvät paalutuksiin tämän asemakaavan toteuttamiseksi.*

**Vastine:** Perinpohjaiset geotekniset- ja pohjavesiselvitykset osoittavat, ettei kaavan mukaisella rakentamisella ole vaikutusta ympäroviin rakennuksiin.

### **Turun vihreät nuoret ja opiskelijat [10]**

*Asemakaavan valmistelu on puutteellinen. Erityisen valitettavana pidämme keskustan pysäköintiratkaisun vaihtoehdotonta tarkastelua sekä toriparin kaupallisten vaikutusten yliarviointia. Liikenneselvityksen osalta pidämme kummallisena näin merkittävien keskustan liikenne- ja toriparkin rakentamisen suunnittelua ilman pikaraitiotiesuunnitelmien huomioimista.*

*Toriparkin rakentaminen lisää yksityisautoilua Aninkaistenkadulla noin 10 %, kehityssuunta on väärä. Pikaraitiotien myötä Aninkaistenkadun autokaistat vähenevät todennäköisesti yhdellä tai kahdella, jolloin kadun nykyinenkin liikennemäärä aiheuttaa merkittävää ruuhkautumista.*

**Vastine:** Asemakaava ei rajoita pikaraitiotien linjausvaihtoehtoja ja kadut kantavat sen painon. Tämän varmistava kaavamerkintä on lisätty kaavaan. Tavoitteena on että läpiajoliikenne siirtyisi Aninkaistenkadulta keskustan ulkokehälle. Kts. myös kohta ”Aninkaistenkatu ja sen asema liikenneverkossa”.

### **Lemminkäinen Infra Oy [11]**

*Kaavaan ehdotetaan määräyksiä, joilla väljennettäisiin maanalaisen tilan rakentamisen rajoituksia ja mahdollistettaisiin joukkoliikenneterminaalin rakentaminen maan alle. Lisäksi ehdotetaan määräyksiä seuraavia:*

- *Maanalaiset tilat tulee rakentaa siten, ettei niiden rakentaminen tai käyttö muuta pohjaveden pintaa eikä muuta sen virtausta sekä vaiheittain siten, että torikauppa pysyy toimimaan Turun torilla keskeytyksettä.*
- *Pohjaveden virtausta ei saa estää, tai mikäli osittain patoavia rakenteita tehdään, on varmistettava pohjaveden hallintajärjestelmällä pohjaveden virtaaminen ja korkeusasetmat nykyisen muotoisina sekä rakentamisen aikaisessa että lopullisessa tilanteessa.*
- *Torialueen ja kaavan mahdollistamien uusien liiketilojen huolto on järjestettävä katu- ja toripinnan alapuolella.*

**Vastine:** Kaavan maanalaisen rakentamisen rajaamisen lähtökohtana on ollut se, ettei pohjavesiolosuhteisiin aiheuteta muutoksia. Siitä syystä kaavan alimmat rakentamistasot on määritelty tarkkaan ja ma-LPY-1, ma-LPY-2 ja ma-1 -alueet on tarpeen erottaa toisistaan, koska niissä sallitaan eri määrä maanalaisia kerroksia.

Maastonmuodot ja rakentamissyvytykset eivät puolla joukkoliikenteen viemistä maan alle, kts. vastineet Turun yrittäjille.

Torialueen jätehuolto tulee toteuttaa maanalaisena.