

TURKU RATAPIHA
Vastineet muistutuksiin

Diaarinumero: 11740-2017
Asemakaavatunnus: 2/2018

Asemakaavanmuutos

11.1.2022

Kaupunginosat: IIV ja Pohjola

Osoite: Köydenpunojankatu ja Ratapihankatu



Kuva 1. Nähtävillä ollut kaavaehdotus (28.8.2020)

Nähtävillä olo ja muistutukset 21.9. - 20.10.2020

Turku ratapiha -asemakaavaehdotus (päiväty 28.8.2020) oli nähtävillä 21.9. - 20.10.2020, jolloin osallisilla oli mahdollisuus antaa muistutuksia. Tuona aikana saatiin 6 muistutusta.

Muistutus 1, Resiinaraitin varrella asuva yksityishenkilö (13.10.2020)

Muistutuksen esittäjää huolestuttaa se, että lisääkö Resiinaraitin autohallin taakse nykyisen ratapihan alueelle rakennettavat asuintalot pienen asuntokadun liikennettä.

Toinen muistutuksen esittäjää huolestuttava seikka on huiman korkeat asuintalot, jotka havainnekuivissa näyttävät valtavilta ja epäsuhtaisilta. Muistutuksen esittäjä kysyykin, onko näin korkea rakentaminen tarpeen ja esittää, että Ratapiha-alueelle voisi ehkä sallia Puutarhakatu 11-13:ssa sijaitsevien korkuiset talot ja Köydenpunojankadun varteen 6-8 -kerroksiset.

Muistutuksen esittäjä pitää "elämyseskus" -sanaa liioiteltuna eikä myöskään pidä koko rakennelmasuunnitelmastakaan.

Kaavoituksen vastine:

Liikenne tulee lisääntymään Resiinaraitilla enintään 1500 autolla vuorokaudessa, mutta katutilan mitoitus mahdollistaa tuleviin asuintaloihin ohjautuvan liikenteen.

Asuintalojen korkeutta tullaan muuttamaan matalammaksi AL-2-korttelialueella kaavaehdotuksen tarkistuksen yhteydessä, koska rakennusoikeudet tulevat jakautumaan aiemasta viitesuunnitelmasta poikkeavalla tavalla. Asuinkerrostaloja tulee yksi enemmän, mutta kerrostalot toteutetaan matalampina yksikköinä. Asuinkorttelin rakennusoikeus pysyy samana, kun taas KYU-1/RKY-korttelin rakennusoikeus pienenee.

Ratapiha-alueiden uudelleenjärjestelyistä on hyviä kokemuksia eri puolilta Suomea. Ratapihojen säilytysalueet siirtyvät keskustojen ulkopuolelle ja junaliikenteen teknologia modernisoituu. Käytöstä poistuvia ratapiha-alueita voidaan muuttaa keskustojen tiivistämisen ydinalueiksi, jolloin radan estevaikutukset pienenevät radan molemmin puolin ja uusia asukkaita ja toimintoja saadaan elävöittämään keskustaa.

Muistutus 2, Läntisellä Pitkälläkadulla asuva yksityishenkilö (16.10.2020)

Muistutuksen esittäjä pitää Ratapihankadun varrella suunniteltuja toimistorakennuksia liian korkeina. Suunnitellut korkeat rakennukset peittäisivät Läntinen Pitkäkatu 27:stä avautuvat näkymät rata-alueelle ja Juhannuskukkulalle. Logomon suunnaltakin katsottuna korkeat rakennukset peittäivät näkymät kaupungille päin. Muistuttaja toteaa, että ihmisten on hyvä nähdä luontoa ikkunoistaan, että voimme paremmin ja esittää, että Ratapihankadun varrella olevien matalampien rakennusten korkeuden pitäisi riittää myös uusille rakennuksille.

Kaavoituksen vastine:

Kaavan tavoitteena on muuttaa käytöstä poistuva ratapiha-alue keskustan tiivistämisen ydinalueeksi, jolloin radan estevaikutus pienenee radan molemmin puolin ja uusia asukkaita ja toimintoja saadaan elävöittämään keskustaa. Asemanseudun ja Matkakeskuk-

sen alueet ovat tulevaisuuden kaupunkikehittämisen alueita, jolloin täydentävää rakentamista on odotettavissa ratatoiminnoilta vapautuville alueille. Kaava-alue on osoitettu yleiskaavassa keskustatoimintojen alueeksi.

Ratapihankadun varren K-1-korttelialueen julkisivumääräyksiä on tarkistettu massoitte-lun ja materiaalien osalta, millä pyritään uuden korttelialueen korkeatasoiseen toteutumiseen.

Muistutus 3, Juhannuskadulla sijaitsevan kiinteistön isännöitsijä (19.10.2020)

Muistutuksen esittäjä huomauttaa, että hankkeen vaikutusalueen pysäköintiin tulee kohdistumaan jatkossa entistä enemmän paineita. Saadun tiedon mukaan tapahtumiin osallistuville tulee autopaikkoja olemaan 40-70 % tarpeesta riippuen tilaisuudesta.

Koska elämyskeskus tulee tarjoamaan tilaisuuksia, jotka koskettavat koko maakunnan asukkaita, niin tilaisuuksiin tullaan pääsääntöisesti omalla autolla ja joukkoliikenne ei pysty hoitamaan tällaista asiaa. Jo nykyisellään kaikki Pohjolan alueen pienet kadut ovat täynnä tapahtumiin tulevien ihmisten pysäköityjä autoja ja estävät tehokkaasti asukas-pysäköinnin.

Tämän johdosta kaavoituksessa sekä hankkeen toteutuksessa tulee huolehtia riittävästä pysäköintialueista, jotka tulee sijoittaa elämyskeskuksen yhteyteen.

Kaavoituksen vastine:

Pysäköintimitoituksen pohjana on kaava-alueen sijainti ydinkeskustan kävelyvyöhykkeellä (Mitoitusohje autopaikkojen ja pyöräpysäköintipaikkojen laskemiseen kaavoituksessa, Kh 8.2.2021) sekä ennakoitu kulkutapajakauma, joiden tavoitteena on julkisen liikenteen, pyöräilyn ja jalankulun entistä tehokkaampi hyödyntäminen.

Liikenneselvityksen mukaan keskiarvopäivänä, kun areenalla ei ole tapahtumaa, hankkeen pysäköintipaikat riittävät. Esimerkiksi iltaruuhkan loppuvaiheessa vapaana on noin 340 autopaikkaa.

Pysäköintimitoitusta ei ole määritelty areenan maksimikäyttötilanteen mukaisesti. Suuret yleisötapahtumat saattavat aiheuttaa väliaikaisia pysäköintipiikkejä lähialueilla. Pysäköintipaikkojen tarjoaminen korttelialueella kaikille yksityisautolla tapahtumiin saapuville ei ole tilan vuoksi mahdollista. Suurimman osan ajasta tyhjänä olevien pysäköintitilojen rakentaminen ei myöskään ole ympäristön ja talouden kannalta järkevää.

Tapahtumien (5500-8000 henkilöä) aikana 60-80 % autoista eli noin 500-1300 autoa tulee pysäköidä tapahtuma-alueen ulkopuolelle. Areenan käyttö on ajoittaista ja suuret yleisötapahtumat painottuvat ilta-aikaan, jolloin tapahtumissa kävijät voivat hyödyntää lähialueiden pysäköintitiloja. Pysäköintipaikkoja tarjoavat esimerkiksi Louhi ja Toriparkki sekä suunnitelmassa oleva Logomon pysäköintitalo. Näiden yhteenlaskettu kapasiteetti on noin 1600 autopaikkaa. Tapahtumissa kävijöiden käytössä on lisäksi muita keskustan parkkihalleja.

Muistutus 4, Juhannuskadulla sijaitsevan kiinteistön isännöitsijä (13.10.2020)

Muistutuksen esittäjä pitää kaavaehdotusta monilta osin perusteltuna ja hyvänä. Siinä on kuitenkin kaksi asiaa, jotka muistutuksen esittäjän mielestä tulisi muuttaa: 1. Liikenne- ja pysäköintialueet sekä 2. Köydenpunojankadun varrella olevat asuintalot

1 Liikenne- ja pysäköintialueet

Liikenne- ja pysäköintialueita esiteltiin yleisötilaisuudessa 1.10.2020 mm. siten, että alueelle tullaan pääosin jalan, pyörällä ja joukkoliikenteen välityksellä. Autopaikkoja on alueella suhteellisen vähän – tilaisuudesta riippuen 40 – 70 % tarpeesta. Viitattiin lyhyesti Logomon parkkitaloon sekä Louhen ja Kauppatorin parkkiliuoliin. Suunnitelma ei ota riittävästi huomioon lapsiperheitä, vanhuksia ja liikuntarajoitteisia eikä niitä kokemuksia, mitä todellisuudessa on saatu jo Logomon yhteydessä. Saatujen kokemusten pohjalta on selvää, että isoihin tapahtumiin tullaan henkilöautoilla erityisesti kauempaa Turusta sekä Naantalın pikatien suunnalta Raisiosta, Naantalista, Udestakaupungista, Laitilasta ja ympäröivistä maalaiskunnista. Tämä edellyttää muun ohella Köydenpunojankadun leventämistä erityisesti Pietari Valdin kadun risteyksestä Satakunnantien suuntaan. Lisäksi on otettava huomioon kevyen liikenteen väylät. Köydenpunojankadun leveyden tulee olla vähintään yhtä suuri, kuin se on nykyisellään länsipäässä. Merkityksellistä on vielä sekin, että suunnitelmissa esitetyt bussien ja taxien matkustajien saattoalueet vaativat oman tilansa. Köydenpunojankadun pohjoispuolella on suojeltu Juhanuspuisto, joten laajennuksen tulee tapahtua kaupungin keskustan suuntaan.

Kun pysäköintialueita on liian vähän tai ne ovat liian kaukaisia, tämä merkitsee sitä, että autot pysäköidään muun ohella Pohjolan puutaloalueen kapeille kaduille. Näin on tapahtunut jo nyt Logomossa järjestettyjen tapahtumien yhteydessä. Kun otetaan huomioon Areenan, Elämyskeskuksen, Logomon, Veturitallin ja alueen muiden toimintojen yhteisvaikutus, tilanne muuttuu kestävämmäksi.

Edeltä ilmenevin perustein esitämme, että Köydenpunojankatua levennetään sekä Areenan, Elämyskeskuksen, Logomon ja Veturitallin yhteyteen varataan riittävät pysäköintialueet. Näiden luonnollinen, eri toimintojen kannalta tarkoituksenmukainen paikka on suunniteltujen asuinrakennusten kohdalla.

Kaavoituksen vastine:

Liikenneselvityksen mukaan keskiarvopäivänä, kun areenalla ei ole tapahtumaa, hankkeen pysäköintipaikat riittävät. Esimerkiksi iltaruuhkan loppuvaiheessa vapaana on noin 340 autopaikkaa.

Tapahtumien (5500-8000 henkilöä) aikana 60-80 % autoista eli noin 500-1300 autoa tulee pysäköidä tapahtuma-alueen ulkopuolelle. Areenan käyttö on ajoittaista ja suuret yleisötapahtumat painottuvat ilta-aikaan, jolloin tapahtumissa kävijät voivat hyödyntää lähialueiden pysäköintilaitoksia. Pysäköintipaikkoja tarjoavat esimerkiksi Louhi ja Toriparkki sekä suunnitelmissa oleva Logomon pysäköintitalo. Näiden yhteenlaskettu kapasiteetti on noin 1600 autopaikkaa. Tapahtumissa kävijöiden käytössä on lisäksi muita keskustan parkkihalleja.

2 Köydenpunojankadun varrella olevat asuintalot

Hankkeen tavoitteena on ensisijaisesti kulttuuri- ja elämyskeskus sekä keskustan ja Pohjolan kaupunginosien yhdistäminen. Suunniteltujen asuintalojen rakentaminen vaarantaa tämän tavoitteen. Kulttuuri- ja elämyskeskus, Logomo, Veturitalli ja muut toiminnot joutuvat liian ahtaaseen paikkaan ja poikkeuksellisen korkeat tornitalot erottavat tavoitteen vastaisesti kaupunginosat toisistaan. Turun ja turkulaisten kannalta on tärkeää, että alueelle syntyy toimiva kokonaisuus siten, että eri toiminnot tukevat toisiaan ja että niihin on niin helppo päästä, kuin se on kaupungin keskustaolosuhteissa mahdollista. Maanomistajan kohtuulliset edut on mahdollista toteuttaa kaavaehdotuksen lounaiskulman asuinrakennuksilla (rakennusoikeus poikkeuksellisen suuri), jo vahvistettujen kaavojen ja tulevaisuuden kaavojen (esim. Matkakeskus) mukaisella rakentamisella. Asuinrakentamisen osalta on lisäksi otettava huomioon ne mahdollisuudet, joita Pukkilan kaavaratkaisulla on saavutettavissa.

Kaava-alueen toimivuuden kannalta on merkityksellistä myös se, että Humalistsillalta on tarpeeksi laajat reitit alueen eri kohteisiin ja Köydenpunojankadun kaupungin keskustan puoleiseen reunaan, josta suojatie johtaa yli kadun Pohjolan kaupunginosaan. Edeltä ilmenevin perustein ja ottaen huomioon myös 1 – kohdassa mainitut näkökohdat esitämme, että kaavaehdotuksesta poistetaan Köydenpunojankadun varrelle suunnitellut asuintalot ja niiden tilalle toteutetaan pysäköintiratkaisut. Tornitalot ovat joka tapauksessa ympäristöön sopimattomia. Pietari Valdin kadun risteyksestä länteen olevien kerrostalojen korkeus on 4 kerrosta, Fabriikin korkeus on 8 kerrosta ja Ratapihankadun varrelle suunnitellun rakennuksen korkeus on 6 kerrosta. Kun lisäksi otetaan huomioon Veturitalli, Logomo, alueen historia ja alueen eri toiminnot, niin asuinrakennusten korkeus – mikäli niitä yleensä rakennetaan – voisi olla enimmillään 4 - 6 kerrosta.

Turkuseura – Åbosamfundet ry:n kannanotossa 14.3.2018 todetaan muun ohella, että Köydenpunojankadun varrelle suunnitellut viiden uuden kerrostalon rakennusosalat eivät käytännössä mahdu kyseiseen paikkaan. Turkuseura on poliittisesti sitoutumaton kotiseutuyhdistys, jonka tavoitteena on mm. vaikuttaa Turun myönteisen imagon ylläpitämiseen ja lisäämiseen. Seuralla on n. 2.200 jäsentä ja yhteisöjäsenenä 19 kaupunginosa-seuraa.

Kaavoituksen vastine:

Köydenpunojankadun asuinkerrostaloilla pyritään mahdollistamaan uuden kortteliryhmän ympärivuorokautista elävyyttä muiden toimintojen rinnalla. Korkeat rakennukset tulevat muuttamaan alueen kaupunkikuvaa ja asuntojen näkymiä Juhannuskukkulalta. Maisema muuttuu rakennetuksi ja kaupunkimaiseksi avoimen ratapihan tilalle.

Kaavan tavoitteena on muuttaa käytöstä poistuva ratapiha-alue keskustan tiivistämisen ydinalueeksi, jolloin radan estevaikutus pienenee radan molemmin puolin ja uusia asukkaita ja toimintoja saadaan elävöittämään keskustaa. Rakennusten julkisivuja on pyritty viistämään niin, että rakennusten välistä avautuu näköaloja kaukomaisemaan.

Muistutus 5, Turun luonnonsuojeluyhdistys (20.10.2020)

Turun luonnonsuojeluyhdistys (jatkossa yhdistys) pitää Ratapihan alueen kehittämistä kestävätkä kulkumuodot huomioivalla ja niitä edistävällä tavalla erinomaisena tavoitteena. Liikennetuotoksen painottuminen kevyeen liikenteeseen on ympäristönsuojelun kannalta paras ratkaisu. Yhdistystä kuitenkin huolettava alueelle suunniteltu runsas autopaikkojen määrä. Asuminen näin hyvien joukkoliikennetyhteyksien varrella ei edellyttäisi asumiselle niin suurta määrää autopaikkoja. Tapahtumatoiminnalle suunniteltu autopaikkamäärä houkuttelee myös väistämättä tulemaan paikalle nimenomaan henkilöautolla.

Autoliikenteen ruuhkautumisen ongelmat tiedetään jo ennalta, mutta niitä ei ole varsinaisesti pyritty ratkaisemaan. Tapahtumatoimintaan liittymättömien ruuhkahuippujen aikana koko alueen ilmanlaatu tulee heikkenemään merkittävästi, mitä tietyt sääolosuhteet voivat entisestään pahentaa. Alueen asukkaat ovat ilmansaasteiden välittömässä vaikutuspiirissä, samoin alueella muuten liikkuvat ihmiset kaupunginosasta toiseen siirtyessään tai alueen palveluita käyttäessään.

Liikenteen lisääntyminen aiheuttaa lisääntyvää melua. Kaava-aineistossa on meluselvitys. Selvitys vaikuttaa muuten hyvältä, mutta melunvaimennusvaatimukset rakennuksissa ovat riittämättömiä. Perusteina on käytetty asumisterveysohjetta ja ELY:n ohjetta. Niiden jälkeen on tullut asumisterveysasetus, joka asettaa tiukemmat vaatimukset sisämelulle. Raskaiden ajoneuvojen ja junien melussa on myös matalataajuisia komponentteja. Ne vaimenevat huomattavasti huonommin rakenteissa. Nyt esitetyt desibelimäärät

on mitoitettu 1000 hertsin taajuuden mukaan. Asumisterveysasetuksessa on tiukempia vaatimuksia matalataajuiselle melulle. Koska vaatimukset ovat tiukemmat ja rakenteet vaimentavat huonommin matalataajuisista ääntä, 1000 hertsin mukaan mitoitettu vaimennus ei varmasti riitä matalamman taajuiselle melulle.

Yhdistys kannattaa kohtuullisen tiivistä ja korkeaa rakentamista. Viherkertoimen käytöstä, viherkatoista sekä hulevesien luonnonmukaisesta hallinnasta yhdistys haluaa antaa erityistä kiitosta. Kaavaselostuksessa mainitaan taustaselvityksenä luontoselvitys VR:n Turun ratapiha-alueella (Luonto- ja ympäristötutkimus Envibio Oy, 2014), mutta selvitystä ei löydy taustamateriaaleista, kuten ei monia muitakaan listatuista selvityksistä. Yhdistys esittää toiveen saada kaavaprosessien yhteydessä laaditut taustaselvitykset ilman erillistä kyselyä verkon kautta näkyviin.

Luonnonsuojeluyhdistys haluaa tuoda esiin myös huolensa ihmisten turvallisuuden suhteen, mitä tulee mahdolliseen suuronnettomuusvaaraan vaarallisten aineiden kuljetusten vuoksi. Kaavaa ei voi hyväksyä ennen kuin kemikaalijunat on siirretty jonnekin pois ratapihalta. Vuototapausten riski on olemassa eikä lain vaatimaa terveellistä asuinympäristöä voi taata, jos junat seisovat ratapihalla. Riski koskee myös isoja tapahtumia, joita tulevaisuudessa pidetään ratapihan uusissa rakennuksissa. Kaavaselostuksessa todetaan selväsanaisesti, että kiinteistöjen asukkaat eivät voi omalla toiminnallaan vaikuttaa onnettomuuteen tai vähentää sen vaikutuksia. Yhdistys pitää epäeettisenä sitä, että asukkaat ovat paloteknisten suunnitelmien ja pelastussuunnitelmien varassa. Kaava ei täytä maankäyttö- ja rakennuslain 54§:n vaatimusta: "Asemakaava on laadittava siten, että luodaan edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle".

Vuototapauksessa esimerkiksi kaasuuntuvat kemikaalit, kuten ammoniakki tai kloori liikkuvat pilvenä samaa nopeutta kuin tuulen keskimääräinen nopeus on. Jos vuoto tapahtuu ratapihalla, etäisyyttä asuintaloihin ja toimintakeskuksiin on joitakin satoja metrejä. Tuulen nopeuden ollessa 5 metriä sekunnissa, pilvi kulkee 300 metriä minuutissa. Onnettomuuden sattuessa minuutissa ei ehdi edes hälyttää palokuntaa. Jos myrkkypilvi saavuttaa asuinalueen siinä ajassa, ihmiset eivät osaa suojautua ajoissa ja riski on ilmeinen. Pidemmällä matkalla tietysti pilvi laajenee ja laimenee. Tässä tapauksessa siis liian pieni etäisyys kemikaalikuljetusten odotuspaikan ja asuntojen välillä on merkittävä syy turvallisuusriskiin.

Leviämismalleista saa lisätietoa esim Ilmatieteen laitoksen nettisivuilta: <https://www.ilmatieteenlaitos.fi/leviamismallilaskelmat>

Kaavoituksen vastine:

Ilmanlaatua koskevassa selvityksessä on käytetty pohjana vuodelle 2030 ennustettuja liikennemääriä. Ilmanlaatuselvitys on tehty mahdollisimman konservatiivisella ennusteella, joka antaa tuloksena enimmäistason, jolla autoliikenteen aiheuttamat pitoisuudet enintään ovat, jos liikennemäärät kasvavat nykyisellä tieverkolla eikä mitään päästökaiketystä tulevaisuudessa tapahdu.

Esimerkiksi Köydenpunojankadulla liikenteen ennustetaan lisääntyvän noin 2020:sta ajoneuvosta noin 22000 ajoneuvoon vuorokaudessa. Liikenteen lisäystä kokonaisliikennemääriin voidaan kuitenkin pitää kohtuullisen pienenä. Laskennat on tehty olettaen, että vuonna 2030 olisi käytössä sama ajoneuvokanta ja -jakauma kuin vuonna 2018. Todellisuudessa ajoneuvokannan uusiutumisen myötä päästöt tulevat kuitenkin pieneneään vähäpäästöisempien autojen yleistymisen myötä.

Ehdotusvaiheen tarkistuksen yhteydessä elämys- ja liiketilojen kerrosalaa on pienennetty, mikä on pienentänyt myös liikennemäärää.

Kaupunkirakenteen tiivistäminen ja toimintojen sijainti hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärellä vähentää autolla liikkumisen tarvetta, mikä osaltaan hillitsee autoliikenteestä aiheutuvia päästöjä.

Kaavamääräyksiä tarkistetaan meluntorjunnan osalta asumisterveysasetuksen mukaiseksi, joka asettaa tiukemmat vaatimukset sisämelulle.

Kaavan yhteydessä laaditut erillisselvitykset löytyvät verkosta kaava-aineiston yhteydestä. Muut vanhemmat selvitykset saa pyydettyäessä kaavoituksesta.

Asemakaavaan määräyksillä pyritään vähentämään mahdollisen onnettomuuden aiheuttamia vahinkoja tilanteessa, jossa VAK-ratapiha ei ole vielä siirtynyt etäämmälle keskustatoiminnoista. Vaaditut selvitykset ja asetetut määräykset ovat riittävät VAK-ratapihan toiminnan säilyvyyden ja riskienhallinnan turvaamiseksi. Kaavatyön aikana ja sitä ennen alueelta on laadittu useita turvallisuusselvityksiä ja riskienarviointeja. Lisäksi Turun ratapiha on ollut pilottihankkeena valtakunnallisessa KERTTU-projektissa. Projektin loppuraportissa todetaan, että ”alueilla, joissa suuronnettomuuden toteutumisen todennäköisyys on pieni, voidaan KERTTU-hankkeen suositusten ja linjausten mukaisesti kaavoittaa myös haavoittuvia toimintoja”. Riskienarvioinneissa alueella on olemassa suuronnettomuusvaara, mutta sen todennäköisyys on erittäin pieni. Uudemmissa laskelmissa kaikki onnettomuusskenaariot kuuluivat todennäköisyysluokkaan pieni. Tämän perusteella alueen on todettu soveltuvan sille esitettyyn käyttötarkoitukseen, kunhan rakentamisessa huomioidaan tarvittavat riskienhallintatoimenpiteet. Asemakaavaan on lisätty määräyksiä, joilla pyritään vähentämään mahdollisen onnettomuuden aiheuttamia vahinkoja.

Rakennuslupavaiheessa tehdään yhteistyötä pelastuslaitoksen kanssa ja laaditaan tarvittavat pelastussuunnitelmat.

Kaavaprosessin yhteydessä on laadittu seikkaperäiset liikenneselvitykset, joiden pohjalta kaavan liikennejärjestelyt on määritelty. Suuret yleisötapahtumat saattavat aiheuttaa väliaikaisia ruuhkapiikkejä lähialueilla, mutta ko. toiminnan ydinkeskustaan sijoittumisen tavoitteena on julkisen liikenteen, pyöräilyn ja jalankulun entistä tehokkaampi hyödyntäminen.

Muistutus 6, Logomo Oy (20.10.2020)

Logomo on toiminut vuodesta 2011. Meille on syntynyt vuosien aikana hyvin selkeä kuva siitä, miten valtakunnallisesti merkittävä tapahtumatalo ja 90 yrityksen toimitilakokonaisuus toimii. Vuonna 2019 Logomossa oli 377 000 vierailijaa. Tapahtumia järjestettiin vuonna 2019 yli 1300 kpl. Logomon toimitiloissa työskentelee 450 ihmistä ja yrityksissä vierailee päivittäin yritysten omia asiakkaita. On tärkeää ymmärtää Logomon alueellinen merkitys, ei vaan turkulaisille, vaan koko maakunnan keskeisenä tapahtumatalona ja yrityskeskittymänä. Asiakasvirrat tulevat kauempaa kuin 15 min pyöräilymatkan päästä.

Logomo (Logomon tapahtumatilat Oy, Logomon toimistot Oy, Logomo Oy) esittää huomioita vireillä olevaan kaavaan, koska Logomon osalta ympäristö on muuttumassa siitä, mitä se oli, kun alkuperäistä kaavaa on valmisteltu. Logomon viereen rakentuva jättimäinen Ratapiha-hanke muuttaa oleellisesti Logomon ympäristöä ja kaupunkikuvaa. Logomon kannalta hanke on erinomainen ja yhdessä Ratapiha-hankkeen kanssa alueesta muodostuu ainutlaatuinen, Suomen mittakaavassa merkittävä kulttuurin, urheilun ja vapaa-ajan keskittymä. Alueen kävijämäärä, huoltoliikenne kasvavat selkeästi. Tiedämme 9 vuoden kokemuksella miten kriittiseksi pysäköintipaikat alueella ovat muodostuneet. Kaavaehdotuksen tulisi tukea ja kehittää jo syntyneitä aukion käyttötarkoitusta ei heikentää eikä myöskään perustaa muutoksia nykyisen kaavan kirjauksiin.

Logomo haluaa esittää seuraavat huomiot kaavaehdotukseen.

1 Pysäköinti

Kaavaehdotuksen mukaan Logomon tulee osoittaa 439 pysäköintipaikkaa. Tällä hetkellä Logomolla on käytössä 487 paikkaa (ks. liite APN Logomo).

Kesällä 2021 suurin osa paikoitusalueiden vuokrasopimuksista tulee päättymään, koska alueet jäävät Veturikadun rakentamisen alle. Myös 95 paikan alueen vuokrasopimus päättyy, kun Ratapiha-hankkeen rakentaminen alkaa. Kun Konepaja-aukion poikkeuslupa päättyy 8 vuoden kuluttua, Logomon omia paikkoja jää ainoastaan 137 paikkaa (ks. liite). Tilanne on täysin kestämaton toiminnan ja talossa vierailevien kannalta.

Logomon pysäköintiä käyttävät eri vuorokauden aikana erilaiset asiakasryhmät.

1. Tapahtuma-aikainen pysäköinti painottuu erityisesti ilta-aikaan.

2. Päivittäinen pysäköinti palvelee talossa lyhytaikaisesti vierailevia asiakkaita, kuten Ravintola Kitchenin lounasasiakkaita, kokousasiakkaita, toimitiloissa vierailevia yritysten asiakkaita, sekä Konepaja-aukiolla olevien muiden yritysten asiakkaita (Fabriikin talossa olevat liikekiinteistöt). Näille kohderyhmille Logomon välittömässä läheisyydessä olevat asiakaspaikat vaikuttavat siihen, tulevatko he ylipäätään Logomoon ja käyttävät Logomossa tarjottavia palveluita.

Logomo esittää, että turvataksemme eri aikoina Logomossa vierailevien asiakkaiden sujuvan asioimisen talossa, Konepaja-aukio tulee muuttua pysyväksi pysäköintialueeksi. Aukio on Logomon kiinteistön omistama, mutta aukiota ei nähdä paikkana, jossa voidaan järjestää ulkotilaisuuksia. Logomo on valmis investoimaan aukioon ja maisemoimaan aluetta viihtyisämmäksi, joka kuitenkin mahdollistaa jatkuvan pysäköinnin alueelle (ks. liite). Mikäli aluetta ei voida käyttää pysyvästi pysäköintialueena, on erittäin suuri riski, ettei ravintolatoiminta kannata, koska suuri osa ruokailijoista tulee talon ulkopuolelta autoilla.

Toimitiloissa vuokralla oleville yritysten asiakkaille tulee voida osoittaa välittömässä talon läheisyydessä pysäköintialue lyhytaikaisia vierailuja varten. Mikäli emme pysty tätä tarjoamaan, on erittäin todennäköistä, että toimitilojen käyttöaste laskee oleellisesti. Myös ravintolaliiketoiminta nähdään haastavana ilman välittömässä läheisyydessä olevaa pysäköintialuetta, eikä Logomo välttämättä löydä tilaan ravintola alan vuokralaista nykyisen vuokrasopimuksen päättymisen jälkeen. Näillä on välitön negatiivinen liiketaloudellinen merkitys Logomolle. Talolla on myös pitkän tähtäyksen suunnitelmat kehittää taloa niin, että Logomo on avoimempi kaupunkilaisten tila, jossa uusia palveluita voi käyttää monipuolisemmin myös päiväsaikaan. Tämä edellyttää, että Logomon välittömässä läheisyydessä on asianmukaiset pysäköintimahdollisuudet, jotka mahdollistavat pistäytymisen Logomossa. Näissä kaikissa tulee huomioida myös esteettömät pysäköintipaikat välittömässä talon läheisyydessä.

Kaavaehdotuksessa mainitaan, että mikäli P-1-korttelialueella järjestetään yli 1500 hengen tilaisuuksia, edellytetään kiinteistön omistajaa varmistamaan tapahtumakohtainen liityntäkuljetus. Arkikokemus on osoittanut, ettei kävijät käytä ko. palvelua. Linja-autot ovat kulkeneet tyhjinä joko Turun kauppatorilta ja Koulukadun päässä olevalta VR:n varikolta Logomoon ja takaisin. Toivomme, että pystymme muilla tavoin ohjaamaan kävijät Logomoon ja kaavamerkintä päivitetään. Myöskään kestävä kehityksen kannalta tyhjä linja-autot eivät edusta Turun eikä Logomon arvomaailmaa. Lisäksi näistä syntyy tapahtumakohtaisesti kestävämmät kulut.

Kaavoituksen vastine:

Kaavaehdotuksessa pysäköinti Konepaja-aukiolla on sallittu ainoastaan suurten tapahtumien yhteydessä. Alueella on voimassa oleva poikkeamislupa, jossa sallitaan aukion käyttäminen jatkuvaan pysäköintiin vuoteen 2028 asti. Tänä aikana on mahdollista rakentaa lähialueelle jo kaavoitetut Logomoa palvelevat pysäköintilaitokset Vaunukadulle ja Ratapihankadun varteen.

Tulevaisuudessa, kun koko Fabriikin alue on rakentunut, Konepajan aukion kautta kulkee tärkeä kävelyn ja pyöräilyn reitti. Tiiviin alueen keskeistä kaupunkiaukiota ei voida käyttää jatkuvaan pysäköintiin.

Asemakaavassa oleva määräys suurien tapahtumien yhteydessä järjestettävästä liityntäkuljetuksesta poistetaan kaavasta.

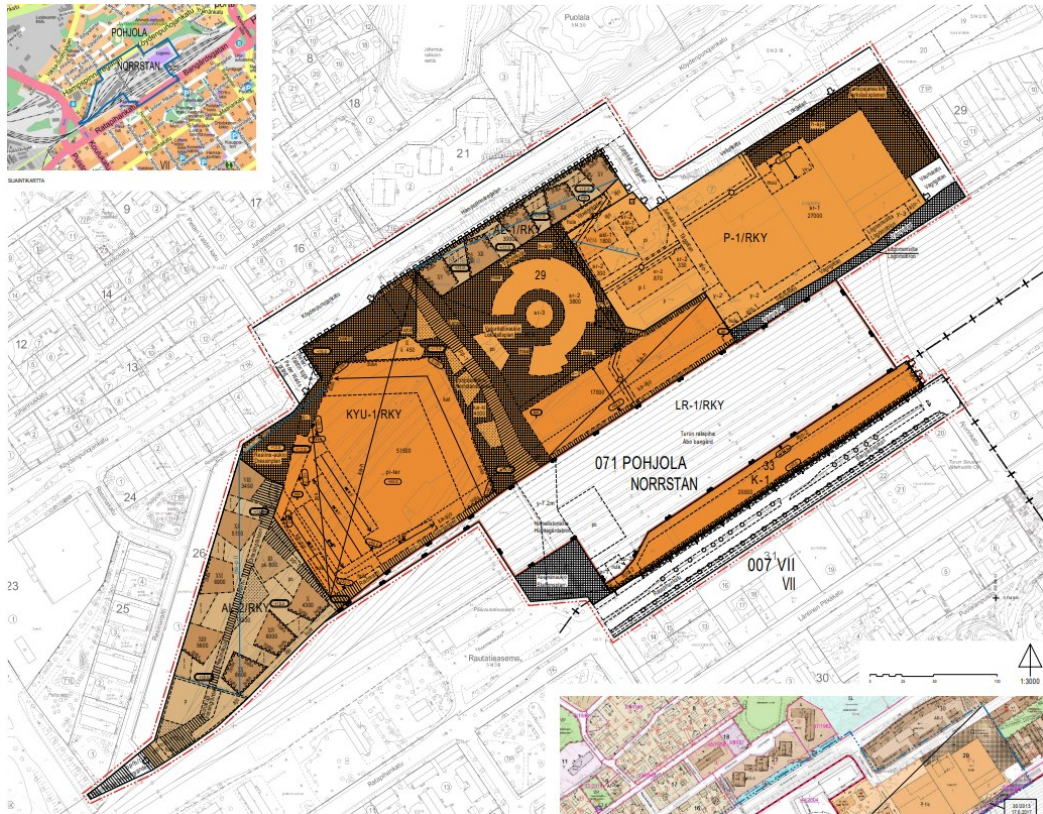
2 Huoltoliikenne Logomon ympäristössä

Logomon oma huoltoliikenne on osoitettu kaavassa niin, että huoltoajoreitti on kiinteistön takaa suoraan Veturikadulle. Logomo pyytää huomioimaan, että nyt kaavan ehdottama liikennejärjestely vaatii, että Logomo joutuu purkamaan nykyisen jätehuoneen, investoimaan ja rakentamaan uuden tilan. Ehdotetaan, että huoltoreittiä muutetaan niin, ettei jätehuonetta tarvitse purkaa.

Logomo pyytää kiinnittämään huomiota Vaunukadulla osoitetun huoltoreitin riskeistä Logomon edessä. Tapahtuma-aikana Logomon edessä on tuhansia jalankulkijoita ja samalla tieosuudella liikkuvat julkinen liikenne sekä Ratapihan (Areenan ja elämyskeskuksen) huoltoliikenne. Millä turvataan kevyeen liikenteen kulkijoiden turvallisuus?

Kaavoituksen vastine:

Huoltoreitin mahdollistaminen Veturikadulle esitetyllä tavalla, jätehuonetta purkamatta, on otettu huomioon kaavaehdotuksessa. Vaunukadulle osoitettu Areenan ja Elämyskeskuksen huoltoliikenne rajataan reunakiveyksellä tai muulla tavoin jalankulkuliikenteestä katusuunnitelmassa merkityllä tavalla.



Kuva 2. Uudelleen nähtävillä ollut kaavaehdotus (Muutettu 15.9.2021)

Tarkistetun kaavaehdotuksen nähtävillä olo ja muistutukset 11.10. - 9.11.2021

15.9.2021 muutettu ja tarkistettu asemakaavaehdotus oli uudelleen julkisesti nähtävillä 11.10. - 9.11.2021 välisen ajan, jolloin osallisilla oli mahdollisuus antaa muistutuksia.

Tuona aikana saatiin 8 muistutusta, joista kolme olivat täysin samansisältöisiä Logomon eri yhtiöiltä

Muistutus 1, Juhannuskadulla sijaitsevan kiinteistön isännöitsijä (8.11.2021)

Muistutuksen laatija toteaa, että aikaisempaan muistutukseen saatu kaavoituksen vastine on ylimalkainen ja siitä puuttuvat yksityiskohtaiset perustelut muistutuksessamme esitettyihin näkökohtiin. Olennaista on myös se, että vastineessa ei ole huomioitu Turku-seuran – Åbosamfundet ry:n kannanotossa 14.3.2018 ilmenevää lausumaa siitä, että Köydenpunojankadun varrelle suunnitellut viiden uuden kerrostalon rakennusalat eivät käytännössä mahdu kyseiseen paikkaan. Tämä ilmenee myös selvästi siitä, kun tulee Köydenpunojankatua pitkin Naantalin pikatieltä kohti Satakunnantietä.

Kaavoituksen vastineessa ei ole huomioitu myöskään sitä kokonaisuutta, jonka Logomo, Elämyseskus, Areena ja niihin liittyvät lukuisat toimitilat muodostavat. Miksi vaarannetaisiin poikkeuksellisen hieno toimintakokonaisuus kerrostaloilla, jotka voidaan sijoittaa myös muualle (esim. Pukkilan alue)?

Ratapihahankkeen toimivuuden kannalta kaavaehdotuksessa on kaksi ongelmaa: 1. Liikennejärjestelyt ja 2. Pysäköintiongelmat. Mitä me teemme sellaisella kiinteistökokonaisuudella, jonne liikenneyhteydet eivät toimi? Toiminta-alue ei ole pelkästään Turun keskusta, vaan koko Varsinais-Suomi ja osittain laajempikin. Kaavoituksen vastineessa ei oteta huomioon sitä, että eri kohteissa on usein toimintaa samanaikaisesti. Kaavoituksen vastine rakentuu myös sille ajatukselle, että toimintaa on lähinnä iltaisin. Tämä ei vastaa todellisuutta pelkästään jo Logomon kokemusten pohjalta.

Pysäköintiongelmat sivuutetaan lähinnä viittauksilla Louheen, Toriparkkiin ja muihin pysäköintilaitoksiin. Niitä ei ole rakennettu nyt kyseessä olevaa hanketta varten ja niiden etäisyys ei ole realistinen erityisesti vanhusten, liikuntarajoitteisten ja lapsiperheiden osalta.

Logomon sillan aikataulujen vuosien viivästys ja kustannusten moninkertainen nousu ovat osoitus poikkeuksellisen huonosta suunnittelusta ja valmistelusta. Nyt esillä oleva hankkeen mittakaava on paljon suurempi. Hankkeen suunnittelun tulee olla tästäkin syystä paljon nykyistä huolellisempaa. Turku ei kaipaa uusia Logomon siltoja eikä funikulaareja. Kaikkeen edellä esitettyyn ja aikaisemmasta muistutuksestamme ilmeneviin perusteluihin viitaten pyydämme, että kaavaehdotusta tarkistetaan esitetyt näkökohdat huomioon ottaen.

Kaavoituksen vastine:

Köydenpunojankadun varren rakennusoikeudet on tutkittu suunnitteluohjelmistoilla sekä 3d-mallinnuksella pohjakarttaan mittatarkasti sovittaen niin, että ne mahtuvat esitettyjen rakennusalojen sisään. Kaavamääräyksillä on ohjattu rakennusten massoittelua monimuotoisemmaksi ja siten kaupunkikuvaa elävöittäväksi alkuperäisten tavoitteiden mukaisesti.

Kaava-alueelle halutaan sijoittaa myös asumista, jotta alueen elävyys kaikkina vuorokauden aikoina ja vuodenaikoina voidaan varmistaa. Aasukkaat tuovat alueelle sopivalla tavalla valvontaa ja huolenpitoa, niin että alue ei olisi tapahtumien ulkopuolella tyhjä tai pelottava. Samalla varmistetaan kaavataloudellinen toimivuus ja hankkeen toteuttamiskelpoisuus.

Kaava-alueen liikenne- ja pysäköintijärjestelmää on tutkittu niin, että voidaan varmistaa alueen liittymien toimivuus myös yleisötilaisuuksien aikana. Suuret ja samanaikaiset tapahtumat luovat pysäköintipaikkavajeen kaava-alueen välittömässä läheisyydessä. Alueen pysäköintimitoitusta ei ole siten ollut taloudellisesti järkevää säätää pelkästään laskennallisten ruuhkahuippujen mukaisesti. Suunnittelualue sijaitsee Turun ytimessä, joten hankkeessa on laskettu myös kestävä kehityksen liikkumismuotojen varaan eli ei pelkästään yksityisautoilun varaan.

Kaupunkikeskustoissa suurten tapahtumien aikana on yleistä, että asiakkaat joutuvat turvautumaan muihin hankkeen läheisyydessä sijaitseviin pysäköintiratkaisuihin. Toriparkki ja P-Louhi ovat nykytilanteessa hanketta lähimpänä sijaitsevat pysäköintilaitokset, joissa on vapaata kapasiteettia tapahtumien aikaiselle pysäköinnille ja tarvittaessa myös muulle asiointipysäköinnille. Valitettavasti ko. pysäköintilaitosten käyttöasteluvut eivät ole julkista tietoa, joten niitä ei voida julkaista kaavoitukseen liittyvissä tarkasteluissa ja selvityksissä. Nykyisissä pysäköintilaitoksen suunnitelmissa on huomioitu tilavaraukset liikuntaesteisille ja tarkemmassa jatkosuunnittelussa tullaan varmistamaan tarvittavat ratkaisut ja toimenpiteet, joilla turvataan liikuntaesteisten, lapsiperheiden ja vanhusten liikkuminen alueella.

Kaavalla ratkaistaan mm. rakentamisen volyymit, sijoittelu, liikennejärjestelmä sekä pysäköintimitoitus. Rakennuslupavaiheessa suunnittelu tarkentuu ja täsmentyy enemmän

yksityiskohtiin, jolloin varmistetaan huolellisesti mm. liikkumisen järjestelyjen ja arkkitehtoniset yksityiskohtaiset ratkaisut.

Muistutus 2, Läntisellä Pitkädulla asuva yksityishenkilö (8.11.2021)

Uudessa kaavaehdotuksessa ei ole huomioitu toivomusta Ratapihankadun varren toimistorakennusten korkeuksien alentamista mitenkään. Toimistorakennukset ovat liian korkeita. Rautateitä ei tarvitse hävittää näkyvistä, koska rautateillä kulkeminen ja kuljetaminen ovat nykykäsityksen mukaan kestäväää ajattelua ja tärkeä liikkumismuoto. Kaupunkikuvallisuus ei liity mitenkään korkeisiin, vierivieressä oleviin rakennuksiin, vaan ihmisten viihtyvyyteen ja hyviin kulkuyhteyksiin. Muistutuksen laatija ei kannata suunniteltuja rakennusmassoja.

Kaavoituksen vastine:

Ratapihankadun toimistorakennusten yläkerrokset on varattu toimistotiloiksi ja alakerrokset toimistotiloja palvelevaan sekä tapahtuma-aikaiseen vuorottaispysäköintiin. Hankkeeseen liittyy saumattomana osana myös muut Ratapihankadun varren hankkeet, Logomon silta sekä sen viereen kaavoitettu pysäköintilaitos. Uusi rakentaminen muokkaa Ratapihankadun kaupunkikuvaa merkittävästi, sillä aiemmin ratapihan avoimen kaupunkitilan laidalla olevasta kadusta tulee kortteleiden rajaama kaupunkimainen katutila. Ratapihankadun toimistorakennukset suojaavat Ratapihankadun eteläpuolisia asuinrakennuksia ratapihan melulta.

Muistutus 3, Resiinaraitilla asuva yksityishenkilö (29.10.2021)

Resiinaraitti 6:ssa asuva asukas on huolestunut havainnekuvan seitsemästä (7) kerrostalosta, jotka on suunniteltu tulevan Resiinaraitin talojen eteen. Hän kysyy, miksi noin monta taloa pitää tuohon rakentaa? Määrä tuntuu aika hurjalta, koska tila ei ole mikään suuri. Voisiko siis rakennettavia taloja olla vaikka viisi?

Hän ihmettelee, että miksi korkeimmat talot pitää rakennuttaa tuohon etualalle? Eikö niitä voisi rakennuttaa matalimpien tilalle ja matalimmat näiden tilalle? Silloin eivät peittäisi niin pahasti olemassa olevia taloja, jos näin korkeita taloja pitää rakentaa.

Huolta aiheuttaa myös liikenteen lisääntyminen Resiinaraitilla. Tämä huonontaa asukkaiden asuinviihtyvyyttä sekä myös turvallisuutta huomattavasti. Alueella asuu paljon lapsiperheitä sekä koiraperheitä ja myöskin vanhempaa väestöä. Ulkoilu on ollut nyt turvallista koska liikenne on hyvin vähäistä ja ne autot, mitkä ajavat pysäköintitaliin ajavat hyvin hiljaa. Epäilen, että näin tulee olemaan, kun liikenne vilkastuu.

Muistutuksen laatija pyytää asian uudelleen miettimistä.

Kaavoituksen vastine

Alueen keskeisen sijainnin vuoksi rakennusoikeutta halutaan sijoittaa alueelle riittävän paljon ja sillä halutaan myös varmistaa alueen toteutettavuus, hyvä kaavatalous, ympäristö- ja vuorokautinen elävyys ja laadukas lopputulos. Asukkaita tulee palvelemaan jatkossa myös päivittäistavarakauppa ja muut alueen palvelut. Alueesta toivotaan elävä läpi vuorokauden ja vuodenaikojen, jolloin myös turvallinen liikkuminen alueella voidaan taata.

Rakennusten massoittelussa on huomioitu viereiset asuinrakennukset ja uusien tornirakennusten aiheuttama varjostus niihin. Kaava-aineiston yhteydessä on laadittu varjostustutkielmat, jotka ovat saatavissa myös Turun kaupungin kaavoituksen verkkosivuilla. Asuinrakennuksia on madallettu, vaikkakin rakennusten lukumäärä on kasvanut. Samalla pitkiä varjoja on saatu lyhyemmäksi. Eniten varjostusta nykyisiin asuinrakennuksiin aiheutuu eri vuodenaikoina aamupäivän aikana. Keskipäivästä iltaan varjostusvaikutuksia uusilla rakennuksilla ei enää juurikaan ole.

Aiemmin suunnitelluista korkeimmista rakennusmassoista on luovuttu kaupunkikuvallisista syistä ja rakennuksissa ollut rakennusoikeus on sijoitettu uudella tavalla. Rakennusten sijoittelua on tutkittu tarkkaan suunnitteluohjelmien ja 3d-mallinnuksen avulla, jotta kokonaisuudesta tulisi kaupunkikuvallisesti elävä ja mielenkiintoinen. Jo kilpailuvaiheessa asuinrakennuskorttelin suurmuoto on suunniteltu eteläkärkeä kohti nousevaksi, mikä on tärkeä kaupunkikuvallinen vastapaino areenan kohti pohjoista nousevalle kiilamaiselle muodolle. Eteläsuuntaan kohoava korttelimuoto ei myöskään varjosta areenan rinnettä, joka on suunniteltu yleiseksi virkistysalueeksi kaupunkilaisille ja lähialueen asukkaille. Areenan kattoterassi ja katolle johtava rinne tarjoaa kaikille uudenlaisen mahdollisuuden nauttia näköaloista ja iltauringosta.

Uusista asuinrakennuksista Resiinaraitille aiheutuva liikennemäärä on arviolta enintään noin 750 ajoneuvoa vuorokaudessa. Arjen huipputuntina (iltapäivän ruuhka-aikana noin klo 16-17) Resiinaraitilla liikenne lisääntyy noin 100 ajoneuvolla eli keskimäärin noin kahdella ajoneuvolla minuutissa. Aiemmissa vastineissa oli virheellisesti arvioitu Resiinaraitin liikennemäärän lisääntyminen enintään 1500 ajoneuvoon vuorokaudessa. Rata-piha-alueen huoltoajo kulkee Pietari Valdin kujan kautta ja Resiinaraitin kautta kulkee ainoastaan AL-2-korttelin huoltoliikenne. Resiinaraitille ei siten synny läpiajoliikennettä muualle kuin AL-2 kortteliin.

Muistutus 4, Resiinaraitilla asuva yksityishenkilö (15.11.2021)

Muistutuksen laatija toivoo, että kaavaesitystä uudistettaessa olisi päivitetty vanhat tiedot uuteen uskoon esim. Uudenkaupungin radan sähköistämisestä. Voi olla jotain muutakin tarkistettavaa.

Muistutuksen laatijan pääasiallinen huoli liittyy liikenteeseen. Kaavaehdotuksen yleisötilaisuudesta jäi käsitys, että autoliikenne AL-2 alueen kerrostaloihin ohjataan hänen asuntokadun Resiinaraitin (2-8) kautta? Toki mainitaan Vaihdekuja ja joku muu katu/kuja, joita ei löydy nettisivun kaavasta. JOS kuitenkin liikenne uusin taloihin tulee niiden valmistuttua kulkemaan Resiinaraitin kautta (lisää liikennettä noin 1500 ajoneuvoa/vrk?), niin Resiinaraitista pitää varmaan tehdä pihakatu, joka tarkoittaa 20 km/h nopeusrajoitusta. Nykyinen 30 km/h on sekin liikaa (vaikkei sitäkään noudateta).

Köydenpunojankadun laajennuksesta Pietari Valdin kadun/kujan kohdalla. On mielenkiintoista, että lännestä tuleva liikenne areenalle ohjattaisiin ns. keskikaistalta suoraan areenan maanalaiseen pysäköintiin. Mutta vain lännestä...Ja riittääkö tila Pietari Valdin katua vastapäätä olevan Pietari Valdin kuja kohdalla laajennukseen? Tilaa on vain, jos areenan liittymä siirretään hieman itään päin. Samalla voisi suunnitella AL-2 asuinalueen liikenteen kulkevaksi sitä kautta.

Muistutuksen laatija toivoo linkin yleisötilaisuuden materiaaleihin. Köydenpunojankaaren lopputoteutuksen aikataulua ei löydy netistä. Löytyykö suunnitelmakevat jostain? Aninkaistensillan pohjoispään risteysajo tulee olemaan ongelmallinen.

Muistutuksen laatija täydensi vielä myöhemmin muistutustaan:

Tapahtumaliikenteestä arvellaan areenalle tultavan vajaa 20-prosenttisesti Vakka-Suomentien - Pietari Valdin kadun kautta! Jälkimmäinen ei kestä lisäliikennettä. Aikoinaan oli esitys 30 km/h aluerajoituksesta Pietari Valdin kadulle (olisi säästetty paljon liikenne-merkkimateriaalia kun tuli 40 km/h), mutta sitä ei hyväksytty. Neljäkymppiä on ehdottomasti liikaa Pietari Valdin kadulle. Olettamus on, että tilanne ei muutu, vaikka bussiliikenne jäisikin pois.

Kaavoituksen vastine:

Uudenkaupunginradan sähköistys on valmistunut ja sähkövetoinen liikenne Uudenkaupungin radalla on alkanut loppuvuodesta 2021. Sähköistyksen valmistuminen täydennetään kaavaselostukseen.

Uusista asuinrakennuksista Resiinaraitille aiheutuva liikennemäärä on arviolta enintään noin 750 ajoneuvoa vuorokaudessa. Arjen huipputuntina (iltapäivän ruuhka-aikana noin klo 16-17) Resiinaraitilla liikenne lisääntyy noin 100 ajoneuvolla eli keskimäärin noin kahdella ajoneuvolla minuutissa. Aiemmissa vastineissa oli virheellisesti arvioitu Resiinaraitin liikennemäärän lisääntyminen enintään 1500 ajoneuvoon vuorokaudessa. Ratapiha-alueen huoltoajo kulkee muualta kuin Resiinaraitilta. Resiinaraitille ei siten synny läpiajoliikennettä.

Ratapiha-alueen huoltoajo kulkee Pietari Valdin kujan kautta ja Resiinaraitin kautta kulkee ainoastaan AL-2-korttelin asumisen ja päiväkodin huoltoliikenne. Suunnitelmissa mahdollistetaan huoltoajon poistuminen Resiinaraitin kautta vain erityisissä poikkeustapauksissa, jos esimerkiksi Pietari Valdin kujalle johtavalla huoltoyhteydellä on jokin hätä- tai poikkeustilanne.

Katuratkaisut varmistetaan toimivaksi Pietari Valdin kujan osalta niin, että pysäköinti- ja huoltoliikenne toimii riittävän sujuvasti.

Pietari Valdin kadulla tehdyissä liikennelaskennoissa kadun liikennemäärät ovat olleet noin 1200-1300 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikenneselvityksen mukaan Pietari Valdin kadulle suuntautuisi noin 1440-1700 ajoneuvoa vuorokaudessa hankkeen valmistuttua. Arjen huipputuntina (iltapäivän ruuhka-aikana noin klo 16-17), kun muun katuverkon liikennemäärät ovat suurimmat, Pietari Valdin kadulla liikenne lisääntyy noin 140 ajoneuvolla eli keskimäärin noin 2-3 ajoneuvolla minuutissa.

Muistutuksen laatijalle on toimitettu yleisötilaisuuden materiaalilinkki.

Muistutus 5, yksityishenkilö

Muistutuksen laatija on huolissaan, että hanke on kokenut rajua ns. halpuuttamista, kun verrataan havainnekuvia noin vuosi sitten julkaistuun viitesuunnitelmaan ja alkuperäiseen kilpailun voittaneeseen suunnitelmaan. Alueen länsikulman tornien kerrosaluuja on leikattu ja menetetty kerrosala on korvattu ahtamalla alueelle jälleen yksi kerrostalo lisää. Muutos tekee alueesta ahtaan ja siten epämiellyttävän niin asukkaille kuin läpikulki-joillekin. Aiemmassa viitesuunnitelmassa olleet korkeammat tornit (ja yhden tornin liisäys) olivat hyvä kompromissi kerrosalan lisäämiseksi. Kirjoittaja toivoo, että tässä käytettäisiin vielä harkintaa ja poistettaisiin uusimmista suunnitelmista yksi torni ja rakennettaisiin mieluummin ylöspäin. Näin saataisiin miellyttävämpää elinympäristöä ja tilaa muille toiminnoille.

Areenan ympärillä kiertävästä hotelli/toimisto-osuudesta on leikattu huomattava määrä kerrosneliöitä, mutta se on tehty tökerästi leikkaamalla kokonainen sivu rakenteesta verrattuna aiempiin suunnitelmiin. Tämä ei näytä arkkitehtonisesti hyvältä ja vie hanketta

jälleen kauemmaksi alkuperäisestä voittajaehdotuksesta. Kirjoittaja toivoo, että tässäkin käytettäisiin harkintaa ja jatkettaisiin rakennetta pidemmälle ympäri, kuten aiemmissa suunnitelmissa, kompensoiden pienempiä neliöitä leikkaamalla rakenteen kerroslukua. Myös "luodon" katolle vievä kävelyliuska on yksinkertaistunut edellisistä suunnitelmista huomattavasti kapeammaksi ja ahtaamman näköiseksi; olisiko tätäkin mahdollista muuttaa, mikäli asuintorneista poistettaisiin yksi ja näin saataisiin luodolle enemmän tilaa?

Myös Veturitallinaukio ja sen ympäristö on yksinkertaistunut huomattavasti. Aukiolle johdatavat, aiemmin kauniin kaarevat portaavat, ovat nyt muuttuneet tavallisiksi suorakaiteen muotoisiksi ja vanhan veturitallin ympäristöstä on leikattu katettu alue kokonaan pois ja ylemmällä tasolla olevaa kansialuetta on leikattu. Vanhoissa suunnitelmissa olleet kauniit kaarevat muodot ja katetut alueet yhdistelivät hienosti vanhaa ja uutta, luoden alueelle omaa identiteettiä ja persoonallisuutta. Vanha ja uusi arkkitehtuuri ikään kuin keskustelivat keskenään siten täydentäen toisiaan, kun nyt uusi ja vanha vain ovat olemassa erillisinä asioina. Kun vanhan veturitallin ulkoreunaan yhdistettiin katettu alue, oli lähes vain mielikuvitus rajana minkälaisia maailmoja vanhaan talliin pystyi luomaan. Nyt toiminnot on pakotettu rajautumaan tallin sisätiloihin, mikä vaikeuttaa kehittämistä. Harmillisesti myös kansialueen alapuolella oleva kauppakeskus on pienentynyt pinta-alaltaan huomattavasti, kun se aiemmin yhdistyi "elämyseskuskeskuksen" kanssa hienosti. Eikö hieman suurempi kauppakeskus olisi positiivinen asia myös rakennuttajalle?

Muistutuksen laatija toivoo, että viimeisimmässä viitesuunnitelmassa nähty arkkitehtuuri (niin areenan kuin asuintornien osalta) ei ole todellinen näkymä tulevasta? Arkkitehtuuri on halvan ja heppoisen näköistä, täysin ilman aiemmissa suunnitelmissa nähtyä persoonallisuutta. Tällaisia hankkeita tehdään Suomessa harvoin ja näin suuressa projektissa olisi tärkeää, että arkkitehtuuri on erityisen laadukasta. Riippuen arkkitehtuurista ja yleisestä kaupunkikuvasta, tästä voi tulla joko Turun ylpeydenaihe tai häpeäpilkku. Asuintorneista näyttää poistetun kattoterassit kokonaan, mikä on harmillista niin asukkaiden kuin turistienkin kannalta. Olisi suotavaa, että keskustassa olevassa, kaupungin korkeimmassa rakennuksessa olisi julkinen näköalapaikka.

Muistutuksen kirjoittaja toivoo, että kaavaratkaisu otetaan uudelleen harkintaan/valmisteluun ja työstetään yhdessä arkkitehtien kanssa aidosti miellyttävää kaupunkitilaa ja arkkitehtuuria, näyttäen että Turkuunkin osataan tehdä suuren volyymin hankkeita laadukkaasti.

Kaavoituksen vastine:

Turun kaupungin tavoitteena on hankekokonaisuuden laadukkuus. Laadullisista tavoitteista ei haluta joustaa, joten ne on pyritty varmistamaan kaavamääräyksillä rakentamisen laadusta. Massoittelessa on tapahtunut muutoksia, mutta samalla on varmistettu haastavan alueen kaavataloudellinen toimivuus myös alueen rakentajan näkökulmasta. Kohteesta halutaan Turun mittakaavassa erityinen käyntikohde kaupunkilaisille ja matkailijoille.

Kaavaehdotuksen edetessä hankekoko on pienentynyt noin 20 000 k-m². Areena-rakennus, elämyskeskus ja kannenalaisten liiketilojen määrä ovat pienentyneet, jolloin koko alueen mittakaavaa on kehittynyt paremmin hahmotettavaksi.

Kilpailuehdotuksen jälkeisessä tarkemmassa suunnittelussa tapahtuu usein korjauksia ja tarkistuksia toimivuuden, rakennettavuuden ja kaavatalouden näkökulmasta. Areenan julkinen ja kaikille avoin kattomaailma halutaan edelleen käyntikortiksi alueella. Katto- ja kansipintojen vihreys ja laadukkuus varmistetaan myös kaavassa käytössä olevalla viherkertoimella.

Veturitallinaukio on haluttu ilmavammaksi, samalla varmistetaan kannen alaisten tilojen parempi avautuminen luonnonvaloon. Myös museoviranomaisten lausunnossa vaadittiin lisätilaa veturitallin ympärille. Kansirakennetta on pienennetty ja Veturitallin edustan

maanvaraista tilaa kasvatettu samalla, kun kannenalaisten tilojen toimivuutta ja myytävyyttä on varmistettu. Portaikon ja kannen arkkitehtuuri täsmentyy tarkemmassa suunnittelussa.

Muistutus 6-8, Logomo Oy, Logomon Tapahtumatilat Oy, Logomo Toimistot Oy 9.11.2021

Logomo on Suomen johtava tapahtuma- ja toimistotalo. Vuonna 2019 Logomon kävijämäärä oli yli 370 000 kävijää ja tapahtumatalossa järjestettiin yli 1300 tilaisuutta. Logomon toimitiloissa toimii noin 100 yritystä ja Logomon tiloissa työskentelee päivittäin ja vakituisesti yli 500 henkilöä. Logomon alueellinen merkitys on huomattava koko maakunnan keskeisenä tapahtumatalona ja yrityskeskittymänä. Asiakasvirrat tulevat Logomoon laajalta alueelta pääsääntöisesti Turun ja ympäryskuntien lisäksi muista maakunnista ja muualta Suomesta.

Logomo haluaa muistuttaa, että kaavassa Logomon toimintaympäristö on olennaisesti muuttumassa nykytilanteesta. Turun Ratapiha-hanke muuttaa oleellisesti Logomon ympäristöä ja kaupunkikuvaa. Hanke on erinomainen ja yhdistyy luontevasti Logomon kanssa ainutlaatuisiksi, Suomen mittakaavassa merkittäväksi kulttuurin, urheilun ja vapaa-ajan keskittymäksi. Alueen kävijämäärät sekä huolto- ja saattoliikenne kasvavat huomattavasti. Uusi Logomon silta tuo alueelle uusia käyttäjiä, joka pitää huomioida liikennesuunnitelmassa. Logomon toimintakokemus on jo osoittanut pysäköintipaikkojen riittävän määrän olevan kävijöiden ja toiminnan kannalta kriittistä.

1 Pysäköinti

Kaavaehdotuksen mukaan Logomolle on osoitettu 439 pysäköintipaikan vaatimus. Tällä hetkellä Logomolla on käytössä 467 paikkaa. Helmikuussa 2022 valtaosa paikoitusalueiden vuokrasopimuksista päättyy Veturikadun ja Fabriikin rakennustöiden edetessä. Tällöin vähentyy 200 autopaikkaa käytöstä. Lisäksi 95 autopaikan vuokrasopimus päättyy, kun Turun Ratapiha-hankkeen rakentaminen alkaa. Konepaja-aukiolla on määräaikainen poikkeuslupa, jonka päättyessä Logomolla olisi käytettävissä vain 137 autopaikkaa.

Logomon asiakasvirrat ja paikoitustarve kasvavat tulevina vuosina. Turun Ratapiha-hanke tuo myös lisäpaikoitustarpeita. Logomon saavutettavuus on nykyiselläänkin haastava, kaavaehdotus ei mahdollista riittävää pysäköintikapasiteettia Logomon alueella. Tällöin Logomon liiketoimintaa ei voi jatkaa nykyisessä muodossaan ja Logomon toimiston käyttöaste alentuu huomattavasti saavutettavuuden huonontuessa.

Logomon pysäköintiä käyttävät eri vuorokauden aikana erilaiset asiakasryhmät, lisäksi toimintaa kuvaa sesonkiluonteisuus. Tapahtuma-aikaista pysäköintiä on sekä päivä- että iltaiikään. Konepaja-aukion ja Vaunukadun pysäköintialue palvelee talossa lyhytaikaisesti vierailevia asiakkaita, kuten ravintola- ja kokousasiakkaita, toimitilojen vierailijoita sekä muista alueen yritysten asiakkaita. Näille kohderyhmille Logomon välittömässä läheisyydessä olevat asiakaspaikat ovat edellytys.

Konepaja-aukion tulee jatkossakin toimia pysäköintialueena. Yhtiö ehdottaa edelleen aukion maisemointia ja valaistusta viihtyisyyden ja turvallisuuden takaamiseksi sekä pysäköinnin jatkumisen mahdollistumiseksi. Muussa tapauksessa Logomon velvoitepaikoista pitäisi osoittaa 71 % muualta kuin Logomon läheisyydestä. Tämä johtaa siihen, että Logomon tapahtuma-, toimisto-, kokous- tai ravintolatoimintaa ei voida enää harjoittaa nykyisessä muodossaan. Vuonna 2019 yli 89 % Logomon tapahtumien vierailijoista saapui keskusta-alueen ulkopuolelta ja pääosin autolla. Saavutettavuus ja pysäköintimahdollisuudet ovat Logomon toiminnan elinehto. Lyhytaikaiseen käyntiin toimitiloissa ei

voida ohjata pysäköintiä P-Louheen tai Toriparkkiin, kuten on esitetty. Ilman lyhytaikaisen pysäköinnin mahdollisuutta toimitilojen ja ravintolan käyttöaste laskee oleellisesti. Myös esteettömät pysäköintipaikat puuttuvat ehdotuksesta.

Tapahtumakiinteistön tuotannolle tulee osoittaa vaadittavat tuotantoautojen, henkilökunnan ja tapahtumalogistiikan vaatimat pysäköintitilat ja toiminta-alueet, mitä ei ole huomioitu kaavaehdotuksessa.

Yli 1500 hengen tilaisuuksissa edellytetään kiinteistön omistajaa varmistamaan tapahtumakohtainen liityntäkuljetus. Kokemus on osoittanut, etteivät kävijät käytä ko. palveluita, vaikka sellaista on tarjottu. Linja-autot ovat kulkeneet tyhjinä joko Turun kauppatorilta tai Koulukadun päässä olevalta VR:n varikolta.

Muistutuksen laatija edellyttää, että kaavamerkintää päivitetään Konepaja-aukion osalta sallimaan pysyväisluonteisesti lyhytaikainen pysäköinti.

Kaavoituksen vastine:

Konepajanaukion kaupunkirakenteellinen rooli Logomon ympäristön elävöittämisessä huomioitiin kun tiiviisti rakennettu, uusi urbaani alue luotiin VR Konepaja -nimisessä kaavassa 2008. Avointa maantasopysäköintiä ei pidetä tiiviiseen keskustamaiseen rakentamiseen sopivana ratkaisuna. Uusien asuinalueiden, areenan ja elämyskeskuksen rakentamisen myötä alueelle tulee lisää käyttäjiä eli runsaasti kävelijöitä ja pyöräilijöitä, joiden turvallinen liikkuminen tulee turvata. Aukiomerkitä korostaa kaupunkikuvallisen laadun merkitystä ja erityisesti tapahtuma-aikana jalankulun ja polkupyöräilyn turvallisuutta tulee vaalia ja turhaa yleisliikennettä minimoida.

Pysäköinti Konepajanaukiolle on sallittu poikkeamisluvalla. Ratapiha-alueen kehittyessä alueesta muodostuu yhä tärkeämpi osa tulevan areenan, elämyskeskuksen ja Logomon muodostamaa tapahtumakeskittymää, jossa jalankulku on keskiössä.

Kaavoitus on käynyt neuvotteluja Logomon kanssa kaavamääräyksen muuttamisesta siten, että se mahdollistaisi Konepaja-aukion osittaisen käytön pysäköintiin. Kaavamääräystä on neuvottelujen perusteella tarkennettu siten, että aukiolle sallitun pysäköinnin ohella aukion tulee muodostaa korkeatasoinen julkinen kaupunkitila. Aukion järjestelyjä on tutkittu alustavasti kaavaprosessin aikana. Suunnitelmien perusteella sallitaan enintään 50 autopaikan sijoittaminen Konepajanaukiolle. Tämä pysäköinnin määrä mahdollistaa viihtyisän aukion ja erilaisten pysäköinti- ja liikkumisvaihtoehtojen tarkemman suunnittelun jatkossa. Tilavarauksia tarvitaan erityisesti kaavamääräysten mukaisten jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien toteuttamiseen toimivina ja turvallisina sekä Konepajanaukion ja Veturikadun välisen riittävän leveän ja helposti kunnossapidettävän luiskan toteuttamiseen.

Liityntäkuljetusta yli 1500 hengen tilaisuuksissa ei enää edellytetä tarkistetun kaavaehdotuksen määräyksessä, kaava ei myöskään määrää P-Louheen velvoitepaikkoja. Kaavasta poistetaan määräys, jossa Konepajanaukiota saa käyttää vain yli 1500 henkilön tilaisuuksissa. Määräys korvataan aukiolle sallitulla pysäköinnin enimmäismäärällä. Kaavasta poistetaan myös vaatimus lisäpaikkojen osoittamisesta yli 1500 henkilön tapahtumissa. Kyseiset tapahtumakohtaiset määräykset ovat olleet vaikeasti toteutettavia ja valvottavia.

Logomon tontin sisäisiä liikkumis- ja pysäköintijärjestelyjä ei ole osoitettu kaavakartalla. Tapahtumatilojen tarvitsema huoltoajo ja henkilökunnan pysäköinti voidaan järjestää Logomon tontilla toimijoiden tarpeiden mukaisesti. Konepajanaukion osalta pysäköinnin määrää on rajoitettu, koska alueen läpi kulkee kävelyn- ja pyöräilyn yhteydet ja aukiomaisella alueella on kaupunkikuvallisia arvoja.

2 Velvoitepysäköinnin kohdentuminen

Kaavan 439 velvoitepaikkojen toteutuminen Logomon toiminnan vaatimalla tavalla edellyttää Konepaja-aukiolle pysyvää 78 paikkaa. Kaavaehdotus edellyttää lyhytaikaisen pysäköinnin osoittamista kiinteistön läheisyydestä, eikä alueella Vaunukadun pysäköinti-alueen lisäksi ole muuta mahdollisuutta. Ratapihankadulle suunniteltu pysäköintilaitos on liian kaukana Logomosta lyhytaikaiseen pysäköintiin. Kaavakartalla korvaavat velvoitepaikat on osoitettu Louhen pysäköintilaitokseen, Toriparkkiin ja Logomoparkkiin (Ratapihankatu). Ko. laitokset ovat liian kaukana, koska ne edellyttävät liian pitkää kävelymatkaa, ottaen huomioon osallistuvien iltapukeutuminen, esteelliset ihmiset ja Suomen sääolosuhteet.

Muistutuksen laatija edellyttää, että kaavamerkintää päivitetään konepaja-aukion osalta sallimaan pysyväisluonteisesti lyhytaikainen pysäköinti.

Kaavoituksen vastine:

Pysäköintipaikkavaatimuksia on vähennetty kaavaehdotuksessa huomattavasti aiemmasta asemakaavasta. Mm. toimisto- ja työtilojen pysäköintipaikkavaatimus on laskenut yhdestä autopaikasta 50 k-m² kohti yhteen autopaikkaan 140 k-m² kohti ja kulttuuri-, liikunta-, viihdepalvelu- ja kokoontumistilojen osalta yhdestä autopaikasta 50 k-m² kohti yhteen autopaikkaan 150 k-m² kohti.

Velvoitepaikkoja ei ole kaavassa osoitettu Louheen tai Toriparkkiin, vaan autopaikkoja voi sijoittaa korttelialueen lisäksi kortteleihin 32 ja 49 eli tuleviin Vaunukadun ja Ratapihankadun pysäköintilaitoksiin. Areenan ja elämyskeskuksen rakentumisen myötä lähi-alueelle sijoittuu uutta pysäköintikapasiteettia, jota myös Logomossa asioivat voivat hyödyntää areenan tapahtumien ulkopuolella.

Hankkeen toteutumisen myötä alueen saavutettavuus paranee uusien jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien myötä. Logomonsillan ja tulevan Humalistsillan kautta Logomo on myös paremmin saavutettavissa joukkoliikenteen avulla, kun kulkuyhteydet junalaitureille ja keskustan suuntaan paranevat.

Pysäköinnin sallimisesta Konepajanaukiolle on neuvoteltu kaupungin kanssa ja kaavamääräystä on myös tältä osin päivitetty. Kts. myös edellinen vastine.

3 Huolto- ja saattoliikenteen linjaukset

Muistutuksen laatija ehdottaa, että Vaunukadun osalta koko suunnitelma palautetaan valmisteluun, korjataan ajokaista ja ajolinjat kahden kaistan levyiseksi ja Junakadun osalta autoliikenne sallitaan kaikissa tapauksissa Logomon liikenteelle rajoituksitta.

Vaunukadun ja Logomon edustan kaavamerkintä muuttaa olennaisesti alueen käyttöä. Saattoliikenteen ohjaus ja päämäärät ovat epäselvät. Kaavamuutoksessa Logomon pääsisäänkäynnin alue ja Logomon edusta Vaunukadun osuudelta ovat aukio-merkinnällä. Junakadun ajoyhteys on esitetty päättymään kiinteistön saattoliikenteen osalta. Kaavaehdotus ohjaa Logomon saattoliikenteen ratapiha-alueen tilojen läpi aiheuttaen huomattavaa ruuhkautumista kaava-alueen yleisötapahtumien aikana. Liikennesuunnitelma ei ole toimiva, Junakadun osuudelle täytyy sallia jatkossakin saattoliikenne.

Nykyinen, Logomon julkisivua viistävä jalkakäytävä on merkitty ajokaistaksi AJO-1 -merkinnällä ja pääsisäänkäynnin edusta y-ajo -merkinnällä. Tätä on mahdotonta toteuttaa. Ajokaistan keskellä on Logomon sillan rakenteita. Ko. rakenteiden ja Logomon julkisivun kestävyyttä ei ole testattu raskaiden huolto- tai muiden ajoneuvojen liikennöinnistä ai-

heutuvien rasitteiden osalta. Ajokaistan linjaus ei jatku johdonmukaisesti Ratapihahankkeen alueelle.

Tiukimmilla kohtaa Logomon sillan kohdalla Vaunukadulla on yksi ajokaista. Liikennejärjestely yhden ajokaistan läpi ei tule toimimaan suunnitellusti, kun alueella on samaan aikaan useampia tapahtumia sekä Logomossa että Ratapihan elämyskeskuksessa.

Ehdotettu liikennesuunnitelma aiheuttaa kaikissa tapauksissa huomattavan autoliikenteen kasvun Logomon pääsisäänkäynnin edustalle. Uuden Logomon sillan avauduttua Vaunukadulle Logomon pääsisäänkäynnin eteen. Ko. alue toimii paitsi saatto- ja autoliikenteen, myös kävelyä ja pyöräliikenteen keskittymänä. Esteettömyyttä ja turvallisuutta ei ole mielestämme riittävästi huomioitu. Suunnitelman toteuttaminen tällaisenaan ei ole mahdollista.

Logomo pyytää kiinnittämään erityistä huomiota Vaunukadulle osoitetun huoltoreitin aiheuttamista riskeistä Logomon edessä. Tapahtuma-aikana Logomon edessä on tuhansia jalankulkijoita ja samalla tieosuudella liikkuvat julkinen liikenne sekä Ratapiha-alueen (Areenan ja Elämyskeskuksen) huoltoliikenne. Logomon sillalta laskeutuva portaikko johtaa suoraan ajotielle. Kävelijöiden ja pyöräilijöiden määrän huomattava kasvu läpi vuorokauden aiheuttaa ko. paikkaan vaarallisen ja toimimattoman tilanteen. Tilannetta voi arvioida muistutuksen liitteenä toimitettujen valokuvien ja videoiden avulla.

Muistutuksen laatija ehdottaa, että alueen liikennesuunnitelma Vaunukadun Logomon edustalla vaatii uutta tarkastelua, koska se tällaisenaan on alueen käyttäjille vaarallinen.

Logomon jäterakennus

Logomon huoltoliikenne on osoitettu kaavassa kiinteistön takaa suoraan Veturikadulle ja Yhtiö pyytää huomioimaan, että kaavan ehdottama huoltoliikennejärjestely vaatisi Logomon jäterakennusten purkamisen osoittamatta kuitenkaan jäterakennukselle korvaavaa tilaa. Logomo ehdottaa, että huoltoreitti muutetaan niin, ettei jäterakennusta tarvitse purkaa ja huoltoyhteys ohjataan Veturikadulle Logomon jäterakennuksen vierestä.

Kaavoituksen vastine:

Logomon edustan järjestelyt ovat varsin tiukkaan mitoitettut Logomon suojellun rakennuksen ja ratapihan välisen rajallisen tilan vuoksi. Logomon edustan kautta kulkee yksisuuntainen huolto-, bussi- ja taksiliikenne Logomon sillan kohdalla yksikaistaisena. Tuo liikenneyhteys palvelee myös Logomon asiakkaita mm. taksi- ja huoltoliikenteen osalta. Huolto-, taksi- ja bussiliikenteen pysäköintipaikkojen kohdalla on ohittava kaista. Määrällisesti suhteellisen vähäinen huoltoliikenne ei ole tapahtumien aikana varsinainen ongelma, enemmänkin taksi- ja bussiliikenne saattavat pysäköintipaikkojen täytyessä aiheuttaa haasteita.

Vaunukatu Logomon edustalla on merkitty asemakaavassa aukiomerkinällä, mikä korostaa ympäristön laadun merkitystä sekä alueen roolia useiden liikkumismuotojen yhteisenä tilana. Huolto- ja muun liikenteen ajonopeudet tulee sovittaa jalankulkupainotteiseen ympäristöön Logomon edustalla. Alhaiset ajonopeudet vähentävät myös tärinää ja sen mahdollisesti aiheuttamaa rakennusten vaurioriskiä.

Hyvällä ennakkosuunnittelulla hallitaan mahdollisia rakentamisen- ja käytönaikaisia riskejä. Asemakaavan laadinnan yhteydessä on laadittu erilaisia selvityksiä alueen maaperän rakennettavuudesta, maaperän haitta-aineista, rataliikenteen tärinän vaikutuksista sekä alueen hulevesien käsittelystä, jossa on kiinnitetty huomiota maaperän olosuhteisiin alueella. Jatkosuunnittelussa selvitetään ja tarvittaessa laaditaan kohdekohtainen tärinäselvitys tarkemman katu- ja infrasuunnittelun sekä yleisten alueiden rakennussuunnittelun tueksi.

Nykytilanne Logomon edustalla on väliaikainen.

Huolellisella katusuunnittelulla, ajoradan erottamisella reunakivellä muusta jalankulku-ympäristöstä ja materiaalivalinnoilla voidaan alueen liikennejärjestelyistä tehdä nykyistä tilannetta selkeämmät ja turvalliset. Alueen järjestelyt eivät poikkea tavanomaisesta tilanteesta kaupunkikeskustoissa, jossa liikennevirrat kulkevat jalkakäytävien vierestä. Uudet ratkaisut luonnollisesti vaativat totuttelua sekä alueen toimijoilta että vierailijoilta.

Kaavakartalta poistetaan Vaunukadulta Logomoon osoittava ajoneuvoliittymän nuolimerkintä sekä Logomon edustalla oleva ajo-1-merkintä tarpeettomina. Ajolinjaus Turku Ratapiha –hankkeen alueelle kulkee katuaukioksi merkityn Vaunukadun kautta. Junakatu ja sen yhteydessä oleva ajo-1-merkintä ulotetaan Vaunukatuun, mikä mahdollistaa Junakadun käyttämisen ajoyhteytenä poikkeustilanteissa. Junakadun on toivottavaa olla kävelypainotteinen katu, jotta tapahtuma-aikainen saapuminen Junakatu Logomon pääöville on turvallista ja viihtyisää.

Kaavaratkaisu on muokattu jo aiemmin tarkistetussa kaavaehdotuksessa siten, että jäte-rakennus voi säilyä paikallaan.

4 Pyörätieverkosto

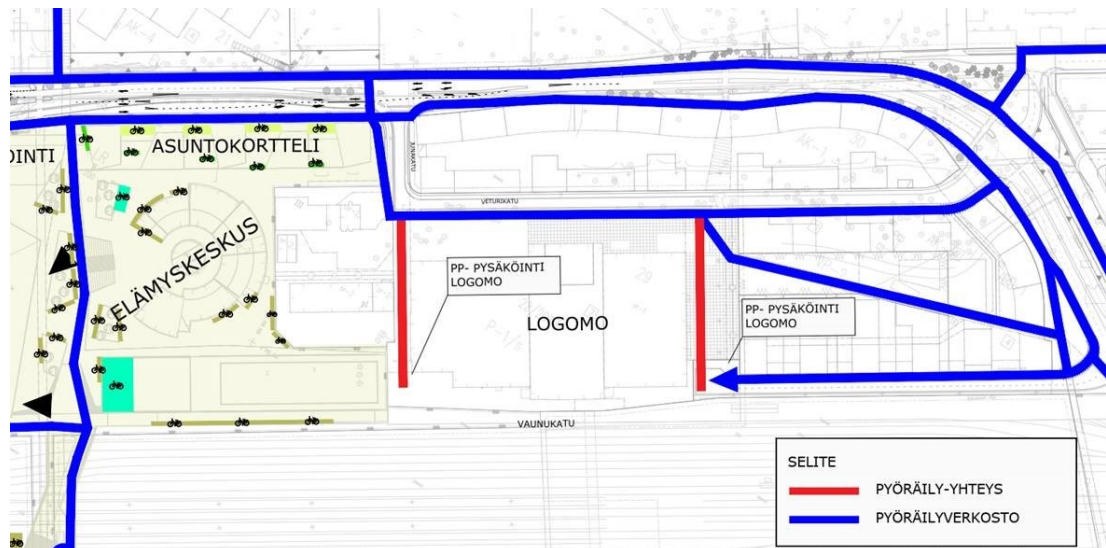
Kaavaehdotus ei huomioi eikä mahdollista pyöräliikennettä Turun Ratapihahankkeen ja Logomon välillä. Logomo ehdottaa, että kaavaehdotusta korjataan siten, että kevyt pyöräliikenne otetaan huomioon myös Logomon alueella, jotta ihmiset voivat saapua pyörällä esteettä myös ratapihan suunnalta.

Kaavoituksen vastine:

Pyöräily-yhteys Turun Ratapiha –hankkeen ja Logomon välillä on vaikea toteuttaa kannen ja Logomon välisen korkeuseron sekä käytettävissä olevan tilan vuoksi. Logomon ja elämyskeskuksen edustan mitoitusta on jouduttu tarkistamaan säilyvän pohjoisen reunaraiteen ja Väyläviraston vaatiman ratapihan huoltoajoyhteyden vuoksi, jolloin pyöräily-yhteys radan vartta pitkin Humalistsonsillalta Logomoon on vaikea toteuttaa.

Logomo kytkeytyy olemassa oleviin pyöräily-yhteyksiin Junakadun ja Vaunukadun kautta. Hankkeen rakentamisen myötä uusi Humalistsonsilta rakennetaan mahdollisimman esteettömäksi, jolloin se parantaa pyöräily-yhteyttä keskustan suuntaan. Humalistsonsillalta päästään nykytilannetta paremmin tulevaisuudessa pyörätietä pitkin Köydenpunojankadun ja Junakadun kautta Logomoon. Logomon saavutettavuutta polkupyörillä parantaa tulevaisuudessa myös Veturikadun rakentaminen.

Hankkeen myötä alueelle sijoittuu useita pyöräpysäköintipaikkoja, jotka ovat myös Logomossa asioivien käytössä. Lähimmät suunnitellut pyöräpysäköinnit Logomon länsipuolella ovat noin 150-200 metrin päässä kannella ja Veturitallin vierustalla. Logomon itäpuolella pyöräpysäköintiä voidaan sijoittaa esimerkiksi Konepajanaukiolle Logomon välittömään läheisyyteen.



Kuva 3. Kuvassa on esitetty olevat ja suunnitellut pyöräily-yhteydet Logomon lähiympäristössä sekä suunnitellut pyöräpysäköinnin alueet Elämyskeskuksen ympäristössä.

5 Lopuksi

Kaavan tavoite mahdollistaa monipuolinen elämys- ja tapahtumakeskittymä ja siihen liittyvien toimintojen ja niiden edellyttämien liikennejärjestelyjen toteuttaminen on hyvä. Logomo ja sen asiakkaat on kuitenkin unohdettu kaavamuutoksessa ja tätä ei muistutuksen laatija voi hyväksyä.

Kaavoituksen vastine:

Logomon pysäköinti ja sen sijoittamisratkaisut on tehty alunperin VR Konepaja-nimisessä kaavassa, joka on alueella nykyisin voimassa oleva asemakaava. Pysäköintiratkaisut on sovittu kyseisen kaavatyon yhteydessä, mutta käytäntö on osoittanut osan ratkaisuista toimimattomaksi. Kaavamuutoksessa on tunnistettu pysäköinnin haasteet ja niihin on puututtu tarkistamalla pysäköintiä koskevia kaavamääräyksiä mm. luopumalla liityntäkuljetusvaatimuksista ja laskemalla pysäköintinormia. Neuvotteluja on pidetty kaavan eri vaiheissa ja kaavamuutoksesta jätetyt mielipiteet ja muistutukset on huomioitu mahdollisuuksien mukaan. Lisäksi kaavaehdotuksen nähtävillä olon jälkeen kaupunki on käynyt neuvotteluja pysäköinnin sallimisesta Konepajanaukiolla.

Logomon sijainti ja liittyminen tulevaan kokonaisuuteen on huomioitu useilla kaavamääräyksillä. Yhteydet keskustan Logomoon välillä on huomioitu kaavamääräyksissä, joiden mukaan tulevan elämyskeskuksen kautta tulee olla jalankulkyhteys uuden Humaliston sillan ja Logomon välillä. Lisäksi kaavassa on määrätty järjestämään sisä- tai katettu yhteys areenan yhteydessä olevasta hotellista Logomoon.

6 Muistutuksen liitteet

Muistutuksen 6 liitteenä on toimitettu kolmen samansisältöistä lausuntoa: HC TPS (8.11.2021), Turun Ratapihan kehitys Oy (8.11.2021) ja Elämyskeskus Genesis (8.11.2021). Liitteiden sisältö on seuraava:

Asemakaavan muutosehdotuksessa on esitetty Konepaja-aukion pysäköinnin poistamista. Lausunnon antajat puoltavat ehdottomasti sitä, että Konepaja-aukion pysäköinti jäisi pysyväksi, koska se palvelee koko alueen pysäköintitarpeita. Mikäli Konepaja-aukion pysäköinti poistuisi, ei aukio palvelisi enää ketään eikä se olisi kenenkään edun mukaista.

Lausunnon antajat toteavat, että asemakaavan muutosehdotuksessa on huolehdittava

siitä, että alueen pysäköintikapasiteetti on oltava kokonaisuuden kannalta riittävä ja alueen tavoitettavuutta ei heikennettäisi millään osin.

Muistutuksen liitteenä on lisäksi valokuvia, karttaote ja video alueelta.

Kaavoituksen vastine:

Pysäköinnin sallimisesta Konepajanaukiolla on neuvoteltu Logomon kanssa ja kaavamääräystä on muutettu siten, että sinne on mahdollista sijoittaa lyhytaikaista pysäköintiä.

Kaavan yhteydessä on osoitettu laskennalliset paikat koko hankkeen osalta. Kestävän kehityksen kannalta taikka taloudelliselta kannalta pysäköintikapasiteettia ei ole järkevää mitoittaa maksimaalisen yleisömäärän mukaan, jolloin suuri osa autopaikoista olisi suurimman osan aikaa tyhjänä. Mikäli pysäköintikapasiteettia itse kaava-alueella halutaan kasvattaa, tulisi tutkia areenan yhteydessä olevien pysäköintitilojen laajentamista maan alle, vaikkakin se tuottaa omat tekniset ja taloudelliset haasteet.

Kts. myös edellä olevat vastineet.

Aukiomerkintä korostaa kaupunkikuvallisen laadun merkitystä ja erityisesti tapahtumajaksina jalankulun ja polkupyöräilyn turvallisuutta tulee vaalia ja turhaa yleisöliikennettä minimoida. Aukiota tulee kehittää jalankulun ja pyöräliikenteen ehdoilla nykyisestään toimivammaksi ja kaupunkikuvallisesti laadukkaammaksi.

Muistutuksen liitteenä on lisäksi valokuvia, karttaote ja video alueelta, joissa kuvataan Logomon sillan alla olevan väliaikaisen liikenneratkaisun puutteita. Logomon edustan nykyiset katutekniset ratkaisut eivät ole lopullisia. Tulevaisuudessa jalankulkijat ja ajoneuvoliikenne erotetaan fyysisesti selkeämmin esim. reunakiveyksellä, jolloin Logomon sillan portaikon ja ratapihan väliin mahtuu ajokaistan lisäksi 2,5 metriä leveä jalkakäytävä.