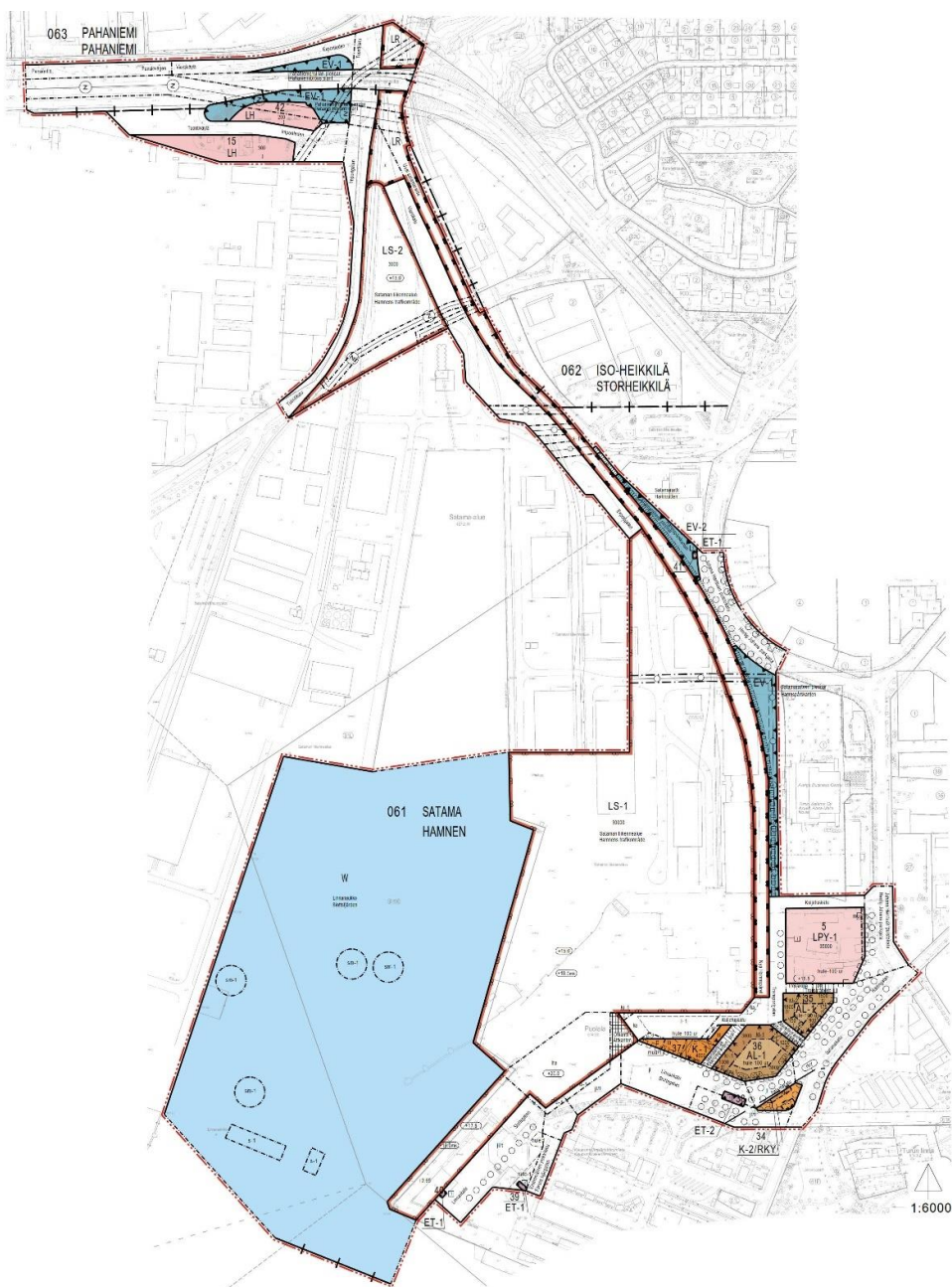


FERRY TERMINAL TURKU
Vastineet muistutuksiinDiaarinumero: 5661-2019
Asemakaavatunnus: 8/2019**Asemakaavanmuutos**

13.4.2023, muutettu 24.5.2023 (lausunnot ja muistutukset)

Kaupunginosat: Satama, Iso-Heikkilä ja Pahaniemi

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



Kuva 1. Nähtävillä ollut kaavaehdotus (13.4.2023).

NÄHTÄVILLÄ OLO JA MUISTUTUKSET

Kaavaehdotus oli nähtävillä 17.4.–16.5.2023. Tuona aikana saapui 4 muistutusta. Oheen on koottu tiivistelmät muistutuksista sekä kaavoituksen vastineet.

Muistutus 1: yksityishenkilö, 13.5.2023

Olen satama-alan asiantuntija. Matkustajasatamaa kaavoitetaan nyt täysin väärään paikkaan. Aurajoki tuo nykyiselle laivaväylälle lietettä ja laivojen potkurivirrat syövyttävät väylän reunaluiskia, joten väylää täytyy ruopata jatkuvasti etenkin vilkkaan matkustajaliikenteen vuoksi. Tulevaisuudessa ruoppauslietteen sijoittamisesta tulee todella suuri ja kallis ongelma.

Sataman kannalta olisi järkevää jatkaa toimintaa nykyisellä paikalla sen aikaa, että Pansiossa maatäytyillä saataisiin satama-alue asemakaavan mukaiseen laajuuteen uutta terminaalia varten. Pansion väylä on valmiiksi riittävän syvä satamaa varten. Jos matkustajasatama siirtyisi Pansioon, nykyistä kantasatamaa ja laivaväylää tarvitsisi ruopata enää vain hyvin vähän. Kantasatamasta vapautuisi alueita, joiden myyminen tasaisi Pansioon siirtymisestä aiheutuvia kustannuksia.

Nykyinen vilkas laivaliikenne syövyttää jatkuvasti Ruissalon ja Hirvensalon rantoja ja aiheuttaa melu-, päästö- ja tärinähaittoja suojellulle Ruissalolle. Pansiossa näitä haittoja ei juurikaan ole.

Satamaterminaalia ja sen liikennealueita ei tule sijoittaa asuntojen lähelle. Sataman liikenne aiheuttaa ympäristöhaittoja, kuten pölyä, polttoainepäästöjä ja melua sekä tärinää, jonka vaikutusta paksu savikerros lisää. Tärinää aiheuttaisi etenkin suurten alusten rantautuminen laituriin.

Kaavaehdotuksen mukainen rakentaminen edellyttäisi suuria muutoksia maanpinnan korkeuteen ja täyttöjä saven päälle. Korotustarpeet on tärkeää selvittää perusteellisesti.

On teknisesti hankalaa sovittaa uuden matkustajaraiteen korkeus yhteen ympäristön kanssa. Se, että rautatie tulisi satama-alueelle pohjoisesta, on periaatteessa hyvä ratkaisu. Ennen kaavaehdotuksen hyväksymistä pitää kuitenkin varmistaa, että uuden raiteen toteuttaminen on mahdollista. Ei ole tiedossa, että Väylävirasto olisi hyväksynyt hankkeen. Kustannukset ovat ehkä yli 20 miljoonaa euroa ja maksajasta ei ole varmuutta. Rautatien sijainti on varmistettava yksityiskohtaisin suunnitelmin ja sopimuksin. Kaavaehdotuksessa esitetty raiteen ylittävä tasonisteys on ratasuunnittelun vastainen ja siihen on saatava Väyläviraston kannanotto.

Satama on joutunut muun kaupunkisuunnittelun uhriksi. Suunnitellut muutokset saattavat sataman taloudelliseen ahdinkoon, eikä satamalla ole niille pakottavaa tarvetta.

Kaavaehdotusta ei tule esittää hyväksyttäväksi. Jos asemakaavaa kaikesta huolimatta muutetaan, kaavan tulee olla mahdollisimman joustava. Satamaa ja sen rakenteita joudutaan muuttamaan jatkuvasti, muun muassa logistiikan ja laivojen muutosten takia.

Kaavaehdotukseen tulee lisätä satama-alueeksi satama-altaan pohjukka ja sen vieressä oleva alue, joka on merkitty Yleiskaava 2029:n ehdotuksessa keskustatoimintojen alueeksi. Siten saataisiin kolmas laituri paikka laivoille varapaikaksi ja risteilyalusten käyttöön.

Kaavoituksen taustatiedoissa on puutteelliset tiedot liikennesuunnittelusta. Noin 200 metrin matka pysäköintialueelta terminaaliin on kohtuuton etenkin liikkumisrajoitteisille. Huonolla säällä autoilijat rikkoisivat liikennesääntöjä ja veisivät matkustajat lähelle pääovia.

Kaavaehdotuksesta on poistettava asunnot terminaalin läheltä ja vesialueen muinaisjäännösmerkinnät. Muuttuvat satamaratkaisut voivat edellyttää laivaliikenteeseen liittyviä rakenteita muinaisjäännösten kohdalle.

Kaavoituksen vastine:

Kaupunki ja Väylävirasto valmistelevat yhdessä hankeselvitystä uudesta satamaraitteesta, ja kaupunki on 5.5.2023 saanut Väylävirastolta lausunnon Ferry Terminal Turku -kaavanmuutoksesta. Lähtökohtaisesti Väylävirasto suhtautuu myönteisesti uuteen matkustajaraiteeseen. Vaikka raiteen tarkkaa sijaintipaikkaa eli ole vielä päätetty, Väylävirasto on teettänyt alustavia luonnoksia sen sijainnista. Myös raiteen korkeusasemaa on tarkasteltu. Kaavaehdotus antaa raiteen sijoittelulle liikkumavaraa, ja jos tarvitaan lisätilaa, voidaan kaavaa tarvittaessa muuttaa myöhemmin.

Kaavaehdotuksessa esitetään uuden terminaalin itäpuolelle uusien rakennusten kortteleita, joista kahteen voi sijoittaa myös asumista. Asunnot eivät kuitenkaan saa sijaita niissä korttelin osissa, jotka ovat matkustajasataman suunnalla. Sataman ja asuinrakennusten väliin on tehtävä liike- tai toimistorakennus, joka suojaa asuntoja sataman melulta ja valaistukselta. Asunnot sijaitsisivat noin 300 m päässä laivojen laituripaikoista, joten laivoista aiheutuva värinävaikutus olisi todennäköisesti vähäinen.

Satama-altaan pohjoisosa ympäristöineen ei ole mukana kaavaehdotuksessa vaan säilyy voimassa olevan asemakaavan mukaisena. Nykyinen kaava ei estä laivojen laituripaikkojen sijoittamista satama-altaan pohjoisosaan. Tämänhetkisten suunnitelmien mukaan laivojen varapaikka olisi kuitenkin todennäköisemmin Viking Linen nykyisen terminaalin edustalla. Terminaalin edustaa voitaisiin käyttää myös risteilyalusten pysähtymispaikkana. Kaavoitus tarkastelee Viking Linen terminaalin ja laivapaikan tulevaa käyttöä toisessa asemakaavanmuutoksessa, jonka työnimi on Historian ja tulevaisuuden museo ja kaavatunnus 6/2021.

Terminaalin ympäristön suunnittelussa on ollut tavoitteena edistää joukkoliikennettä. Siksi saattoliikenne- ja pysäköintialue sijaitsee kauempana terminaalista kuin joukkoliikenteen pysäkit. Matka pysäköintilaitokselta terminaalille on noin 250 m, mutta kaavaehdotukseen merkityt katokset parantavat matkan laatua. Liikkumisesteisten saattoliikenne voidaan järjestää esimerkiksi Ensimmäisen poikkikadun kautta.

Maanpintaa on korotettava osassa aluetta muun muassa esteettömyyden ja tulvatorjunnan vuoksi ja jotta hulevedet eivät lammikoituisi hallitsemattomasti. Korottamistarpeita tarkastellaan hulevesi- ja meritulvaselvityksen tarkennuksessa, jota FCG Finnish Consulting Group Oy on parhaillaan laatimassa Historian ja tulevaisuuden museo -kaavanmuutosta varten. Kaavoitus on keskustellut korkeusmuutoksista myös Turun kaupungin toteutussuunnitteluyksikön kanssa.

Kaavoitus ei poista kaavakartasta vedenalaisia kulttuuriperintökohteita. Vaikka kulttuuri-perintökohteita ei olisi merkitty asemakaavaan, ne tulee silti huomioida satama-altaaseen liittyvissä suunnitelmissa. Jos niiden lähelle halutaan rakentaa, siitä on neuvoteltava museoviranomaisen kanssa ja tarvittaessa selvitettävä tarkemmin kohteen sijainti.

Muistutus 2: Kiinteistö Oy Monimakasiini, Oy Monihuolinta-Multisped Ab ja Oy Monico Ab, 15.5.2023

Kaavaselostuksessa on epäselvyyttä osoitetiedoissa. Yritystemme virallinen osoite on Telikatu 9, ja olemme vuokranneet käyttöömmme tiloja osoitteesta Telikatu 7. Oy Monihuolinta-Multisped Ab käsittelee kemikaaleja molemmissa osoitteissa.

Mitä tarkoittaa kaavaehdotuksen punainen katkoviiva? Kuinka uusi Vientikatu rajoittaisi alueellemme tulevaa ja sieltä lähtevää rekkaliikennettä?

Kaavaehdotuksen mukaan satama-alueen raja-aita tulisi todella lähelle rakennustamme, jonka ulkopuolella puramme ja lastaamme konttien ja kuorma-autojen kuormia. Aidan ja rakennuksen väliin tarvitaan riittävästi tilaa rekkaliikenteelle, jotta ahtauden takia ei synny vaaratilanteita ja rekat pääsevät rakennuksen itäpuolella sijaitsevien purkupaikkojen luokse. Kuorma-autoliikenteemme täytyy myös pystyä käyttämään Turun Sataman autovaakaa (Hiekkasatamankatu 2). Toivomme, että Vientikadun rajaa siirretään alueemme kohdalla noin 5–7 metriä itään.

Jos joutuisimme siirtymään pois satamasta ja Turusta, se vaikuttaisi Turun sataman tuloihin sekä suoraan, että välillisesti.

Pyydämme, että meidät pidetään tietoisina kaavan ja sen valmistelun etenemisestä.

Kaavoituksen vastine:

Kaavaselostuksen osoitetiedoissa oli virheitä Telikatu 7:n ja Telikatu 9:n osoitteissa: joissakin kohdissa käytettiin kadunnimenä Kuljetuskatua ja Tuontikatua. Virheet on korjattu selostuksen uudessa versiossa.

Kaavaehdotuksen punainen pistekatkoviiva on piirustustekninen merkintä, joka osoittaa kaavanmuutosalueen rajojen sijainnin. Viiva sijaitsee kolme metriä kaava-alueen rajan ulkopuolella, jotta se ei olisi päällekkäin muiden kaavamerkintöjen kanssa.

Siirsimme kaavanmuutosalueen rajaa kauemmas Telikatu 9:stä ja muutimme kaavaehdotuksessa Telikatu 9:n itäpuolella olevan alueen satama-alueeksi (LS-1). Matkustajasataman raja-aita voidaan todennäköisesti sijoittaa noin 10 m etäisyydelle Telikatu 9:n rakennuksesta, jolloin osa LS-1-alueesta olisi Telikatu 9:n pihaa. Aidan sijainti selviää, kun suunnitelmat satamakentästä ja Vientikadusta tarkentuvat.

Muistutus 3: St1, 15.5.2023

St1:llä on polttoaineiden jakeluasema Tuontiväylän varrelta vuokratulla alueella, joka on kaavaehdotuksessa huoltoaseman korttelialuetta (LH). Kaavaehdotukseen on merkitty huoltoasemakorttelin kohdalle ilmassa kulkeva sähköjohto. Ehdotuksen mukaan johtoalueelle ei saa ilman johdon omistajan lupaa sijoittaa sellaisia kasveja tai rakenteita, joiden korkeus maanpinnasta on yli kaksi metriä. Mielestämme korkeusrajoitus ei mahdollista nykyisten toimintojemme jatkamista alueelle tai vähintäänkin sitoo meidät johdon omistajan luvan myöntämisen varaan.

Jos huoltoaseman korttelialueen viereen merkitty johto on puhdistamon purkuputki, johdon kaavamääräyksissä pitää huomioida, että korttelialueen ulkopuolella on polttoaineiden jakeluaseman käyttämää maanalaista infrastruktuuria.

Huoltoasemakorttelin viereen merkityllä suojaviheralueella (EV-1) tulee sallia maanalaisen rakenteiden lisäksi myös jakeluaseman tarvitsemat maanpäälliset rakenteet.

Pyydämme, että huoltoasemakorttelin ajoliittymä voisi olla koko korttelin mittainen nykyisen liittymän tavoin, jotta raskaan liikenteen kulku olisi turvallista ja sujuvaa. Pyydämme myös, että Tuontiväylän liikennejärjestelyjen suunnittelussa huomioidaan raskaan liikenteen kulkusuunnat, kääntösäteet ja yleinen liikenneturvallisuus.

Jos muistutuksessa mainitsemiamme asioita ei huomioida, liiketoimintamme jatkaminen nykyisellä paikalla on erittäin haastavaa.

Kaavoituksen vastine:

Kaavamääräyksiin lisättiin, että suojaviheralueelle saa sijoittaa myös sellaisia huoltoaseman korttelialueen maanpäällisiä laitteita ja rakenteita, jotka eivät heikennä luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokasta elinympäristöä esimerkiksi varjostamalla.

Ilmassa kulkeva voimajohto oli piirretty kaavakartalla väärään kohtaan liian lähelle huoltoaseman korttelialuetta. Johdon sijainti on nyt korjattu. Tarkoituksena on, että voimajohto säilyy nykyisellä paikalla. Korkeusrajoitus koskee mahdollisia uusia rakenteita. Se perustuu Turku Energia Sähköverkot Oy:n ohjeeseen ”Toiminta 110 kV-johtokatuja ja -kaapeleiden läheisyydessä”, joka on saatavilla osoitteessa <https://www.turkuenergia.fi/sahkoverkot/sahkoverkkotoiminta/toiminta-110-kv-johtokatuja-ja-kaapeleiden-laheisyydessa/>. Rakenteet voivat olla johtoalueella yli 2 m korkeita, jos johdon omistaja eli tässä tapauksessa Turku Energia Sähköverkot Oy antaa siihen luvan. Puhdistamon purkuputki ei sijaitse polttonesteiden jakeluasemien lähellä vaan paljon etelämpänä Huolintakadun kohdalla.

Kaavaehdotus ei ota kantaa liittymän kokoon tai Tuontiväylän yksityiskohtaisiin liikennejärjestelyihin, vaan ne ratkaistaan katusuunnitelmassa. Kaupunki huomioi suunnittelussa polttonesteiden jakeluasemat. Todennäköisesti ajoliittymä ei voi kuitenkaan olla koko korttelin kokoinen. Tuontiväylän liikennemäärä kasvaa kaavanmuutoksen seurauksena. Hyvin leveä liittymä vilkkaan kadun varrella ei ole hyvä ratkaisu liikenneturvallisuuden kannalta.

Muistutus 4: Neste Markkinointi Oy, 16.5.2023

Neste Markkinointi Oy:n polttonesteiden jakeluasema sijaitsee Pahaniemensillan eteläpuolella vuokra-alueella, joka on kaavaehdotuksessa huoltoaseman korttelialuetta (LH). On perusteltua muuttaa alueen käyttötarkoitus kaavassa nykyisen käytön mukaiseksi. Esitämme kuitenkin, että korttelia laajennetaan siten, että jakeluasemien tarvitsema infrastruktuuri ja asemien polttonestesäiliöt mahtuvat huoltoasema-alueelle. Jos se ei ole mahdollista, pyydämme, että suojaviheralueella voi sijaita maanalaisen rakenteiden lisäksi myös jakeluasemien maanpäällisiä laitteita ja rakennelmia.

Sujuva liikennöinti huoltoaseman korttelialueelta kadulle ja päinvastoin edellyttää nykyisenkaltaista leveää ajoliittymää. Liikennejärjestelyjen suunnittelussa tulee huomioida raskaan liikenteen kääntösäteet, kulkusuunnat ja yleinen liikenneturvallisuus.

Kaavaehdotukseen on merkitty huoltoasemakorttelin kohdalle ilmassa kulkeva sähköjohto. Ehdotuksen mukaan johtoalueelle ei saa ilman johdon omistajan lupaa sijoittaa sellaisia kasveja tai rakenteita, joiden korkeus maanpinnasta on yli kaksi metriä. Johdon linjaus ja korkeusrajoitus ovat ongelmallisia Nesteen polttosäiliöiden nykyisten ilmaputkien vuoksi. Esitämme, että korkeusraja poistetaan tai muutetaan seitsemäksi metriksi.

Jos huoltoaseman korttelialueen viereen merkitty johto on puhdistamon purkuputki, johdon kaavamääräyksissä pitää huomioida jakeluasemien maanalainen viemäröinti ja polttonestesäiliöt, jotka sijaitsevat kaavaehdotukseen merkityllä suojaviheralueella.

Kaavoituksen vastine:

Kaavamääräyksiin lisättiin, että suojaviheralueelle saa sijoittaa myös sellaisia huoltoaseman korttelialueen maanpäällisiä laitteita ja rakenteita, jotka eivät heikennä luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokasta elinympäristöä esimerkiksi varjostamalla.

Ilmassa kulkeva voimajohto oli piirretty kaavakartalla väärään kohtaan liian lähelle huol-

toaseman korttelialuetta. Johdon sijainti on nyt korjattu. Tarkoituksena on, että voimajohto säilyy nykyisellä paikalla. Korkeusrajoitus koskee mahdollisia uusia rakenteita. Se perustuu Turku Energia Sähköverkot Oy:n ohjeeseen ”Toiminta 110 kV-johtokatuja ja -kaapeleiden läheisyydessä”, joka on saatavilla osoitteessa <https://www.turkuenergia.fi/sahkoverkot/sahkoverkkotoiminta/toiminta-110-kv-johtokatuja-ja-kaapeleiden-laheisyydessa/>. Rakenteet voivat olla johtoalueella yli 2 m korkeita, jos johdon omistaja eli tässä tapauksessa Turku Energia Sähköverkot Oy antaa siihen luvan. Puhdistamon purkuputki ei sijaitse polttonesteiden jakeluasemien lähellä vaan paljon etelämpänä Huolintakadun kohdalla.

Kaavaehdotus ei ota kantaa liittymän kokoon tai Tuontiväylän yksityiskohtaisiin liikennejärjestelyihin, vaan ne ratkaistaan katusuunnitelmassa. Kaupunki huomioi suunnittelussa polttonesteiden jakeluasemat. Todennäköisesti ajoliittymä ei voi kuitenkaan olla koko korttelin kokoinen. Tuontiväylän liikennemäärä kasvaa kaavanmuutoksen seurauksena. Hyvin leveä liittymä vilkkaan kadun varrella ei ole hyvä ratkaisu liikenneturvallisuuden kannalta.