

LINNAKAUPUNGIN OSAYLEISKAAVA



(11/2007) SELOSTUS

**Selostus koskee 6.10.2010 päivättyä ja 2.11.2010 (Ykl § 541),
30.11.2010 (Ykl § 585) sekä 14.4.2011 muutettua osayleiskaava-
vakarttaa (lausunnot)**

1. PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

1.1 Tunnistetiedot

Osayleiskaavatunnus: 11/2007

Diarionumero: 3304-2007

Kaavan vireilletulosta on kuulutettu kaavoituskatsauksessa 2008.

Osayleiskaava on laadittu ympäristö- ja kaavoitusviraston yleiskaavatoimistossa, os. Puolalankatu 5,
puh. (02) 330 000.

Kaavan valmistelijat:

kaavoitusarkkitehti Laurent Druey, asemakaavatoimisto

kaavoitusarkkitehti Outi Sarjakoski, asemakaavatoimisto

liikennesuunnitteluinsinööri Jaana Mäkinen, suunnittelutoimisto

liikenneinsinööri Matti Salonen, suunnittelutoimisto

1.2 Kaava-alueen sijainti

Linnakaupungin osayleiskaavan alueeseen kuuluu osa Sataman kaupunginosaa 061, Iso-Heikkilän kaupunginosa 062 kokonaisuudessaan, sekä osa Pitkämäen kaupunginosaa 074. Alueen eteläosa jakautuu Pansiontien eteläpuolella ns. "Kanavaniemen" alueeseen, Turun linnan alueeseen, matkustajaterminalien ja sataman itäosan alueisiin sekä Juhana Herttuan puistokadun ja junaradan väliseen alueeseen. Kaava-alueen pohjoinen osa, "Iso-Heikkilän" alue rajautuu etelässä ja kaakossa Pansiontiehen, pohjoisessa Naantalin pikatiehen ja lännessä junarataan ja Uhrilähteenkatuun. Alueen pinta-ala on noin 269 ha.



Osayleiskaava-alueen rajaus

1.3 Kaavan nimi ja tarkoitus

Linnakaupungin osayleiskaava laaditaan Turun linnan, sataman ja VR:n satamaradan välisen alueen (Satama), Iso-Heikkilän entisen puhdistamoalueen (Patterihaka), Iso-Heikkilän teollisuusalueen ja asuinalueiden sekä VR:n radan ja Naantalin pikatien välisen teollisuusalueen ympäristön kehittämiseksi ja alueella vireillä olevien hankkeiden yhteensovittamiseksi. Ks. myös 2; Tiivistelmä.



Linnakaupungin osayleiskaava-alue, ilmakekuva (2008)

1.4 Sisällysluettelo

1. PERUS- JA TUNNISTETIEDOT	2
1.1 Tunnistetiedot.....	2
1.2 Kaava-alueen sijainti.....	2
1.3 Kaavan nimi ja tarkoitus	3
1.4 Sisällysluettelo	4
1.5 Selostuksen liitteet.....	5
2. TIIVISTELMÄ	5
3. LÄHTÖKOHDAT	6
3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista.....	6
3.1.1 Alueen yleiskuvaus.....	6
3.1.2 Luonnonympäristö	6
3.1.3 Rakennettu ympäristö.....	8
3.1.4 Tekninen huolto	15
3.1.5 Liikenne	18
3.1.6 Ympäristön häiriötekijät	19
3.2 Suunnittelutilanne	21
3.3 Suunnittelualueetta koskevat päätökset ja suunnitelmat sekä niihin liittyvät selvitykset.....	24
4. TAVOITTEET	25
4.1 Päätaavoitteet	25
4.2 Liikenteelliset tavoitteet.....	26
4.4 Tavoiteaikataulu	27
5. OSAYLEISKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET	27
5.1 Osayleiskaavan suunnittelun tarve	27
5.2 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset	28
5.3 Osallistuminen ja yhteistyö	28
5.3.1 Osalliset.....	28
5.4.2 Vireilletulo	28
5.4.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt.....	28
5.4.4 Viranomaisyhteistyö.....	28
5.5. Kaavaluonnoksen valmistelu	28
5.5.1. Lausunnot kaavaluonnoksesta	29
5.5.2 Yleiskaavatoimiston vastineet.....	32
5.6. Kaavaehdotuksen valmistelu	34
5.6.1 Lausunnot ja muistutukset kaavaehdotuksesta	35
5.6.2 Yleiskaavatoimiston vastineet.....	38
5.6.3 Lausunnot ja vastineet koskien liikennejärjestelyjä.....	40
6. OSAYLEISKAAVAN KUVAUS	43
6.1 Kaavan rakenne.....	43
6.2 Aluevaraukset.....	44
6.2.1 Satama-alueet	44
6.2.2 Asuinalueet.....	44
6.2.3 Palvelujen ja hallinnon alueet	44
6.2.4 Työpaikkojen, palvelujen ja asumisen alueet.....	45
6.2.5 Julkisten palvelujen alueet.....	45
6.2.6 Virkistys- ja suojaviheralueet	45
6.2.7 Erikoismääräykset.....	45

6.2.7 Yleiset määräykset	45
6.3. Jatkosuunnittelussa noudatettavat periaatteet	46
6.3.1 Kaupunkirakenne.....	46
6.3.2 Rakennettu ympäristö.....	47
6.4 Liikenne.....	50
6.5 Suojelu	56
6.4.1 Rakennukset.....	56
6.4.2 Puistot.....	57
6.4.3 Luonto.....	57
6.6 Ympäristön häiriötekijät (ks. myös 3.1.5 Ympäristön häiriötekijät)	57
6.5.1 Melu.....	57
6.5.2 Tärinä	57
6.5.3 Maaperän pilaantuneisuus.....	58
7. OSAYLEISKAAVAN VAIKUTUKSET	58
7.1 Alue- ja yhdyskuntarakenteeseen.....	58
7.2 Liikenteeseen.....	58
7.3 Teknisen huollon järjestämiseen	58
7.4 Luontoon.....	58
7.5 Kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön	58
7.6 Ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön	59
7.7 Yhdyskuntatalouteen	59
8. TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN	59

1.5 Selostuksen liitteet

- Liite 1. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 20.9.2007
 Liite 2. Perusselvitykset

2. TIIVISTELMÄ

Linnakaupungin osayleiskaava-alue on sekä laaja että rakenteeltaan hyvin epäyhtenäinen. Noin 1 km² suuruinen satama-alue, Pansion tien eteläpuolella, on levittäytynyt täyttömaalle siitä lähtien kun laivaliikenne oli siirtynyt Turun keskustasta Aurajoen suistoon 1800-luvun alusta. Alun perin saareen rakennettu Turun linna alkoi jäädä satamatoimintojen puristukseen jo 1900-luvun alkuvaiheessa. Nykyään Linnapuistoa ympäröivät joka puolella laivaterminaalien ajoväylät ja kentät. Turun linna kuuluu kaupungin ja koko Suomen historian ja kulttuurin arvokkaimpiin rakennuksiin, ja sen perusteella kaavan eräänä keskeisenä tavoitteena on luoda edellytykset Turun linnan arvoa kohentaville toimenpiteille.

Eniten haasteita alueen kehittämiseksi asettavat ns. vaurioalueet (brownfields). Ne ovat hylättyjä, joutilaana olevia tai vajaakäyttöisiä teollisuus- ja rautatiealueita, joiden uudistaminen on ongelmallista mm. saastuneen maaperän johdosta. Vaurioalueiden osuus on noin 55 % koko kaava-alueesta (ks. 3.1.3.2), ja päätavoitteeksi esitetty alueen hyödyntäminen asumis-, toimisto- ja liiketiläkäyttöön edellyttääkin mittavia toimenpiteitä tavoitteen toteuttamiseksi (ks. 4). Näin ollen jo kaavoitusprosessin yhteydessä mm. alueiden uudistamisesta aiheutuviin kustannuksiin on kiinnitettävä erityistä huomiota.

Osayleiskaavan ensisijainen tavoite on kehittää nykyään epämääräisen irrallisen toimivaa ja rakenteeltaan hajanaista aluetta Turun keskustaa täydentäväksi eläväksi kaupunginosaksi. Toisaalta kaavalla pyritään hyödyntämään ja tukemaan olemassa olevia rakenteita, yrityksiä ja toimintoja –

tärkein niistä Turun Satama – sekä olemassa olevaa infrastruktuuria ja alueen sijaintia kaupunkikeskustan välittömässä läheisyydessä. Toisaalta kaavan tarkoitus on luoda mahdollisuudet sijoittaa alueelle runsaasti uutta asumista ja uusia työpaikkoja sekä niitä palvelevia toimintoja, jotka yhdessä ovat edellytyksenä alueen dynaamiselle rakennemuutokselle.

Tavoitteiden tarkastelussa on pidettävä ehdottoman tärkeänä myös eri alueilla rakennemuutoksen aiheuttamat vaikutukset ympäristöön, rakentamisessa, liikennejärjestelyissä ja energiataloudessa. Kestävän kehityksen periaatteita tulee noudattaa kaikilla sektoreilla uusinta tekniikka soveltaen, johon liittyen tavoitteena on kehittää Linnakaupungin aluetta julkisen ja kevyen liikenteen kaupunginosaksi. Yhtä lailla rakennetun ympäristön laatu ja viihtyvyys, ts. rakennusten sekä aukeiden tilojen tasokas muotoilu ja viherrakentaminen on pidettävä ehtona elinvoimaisen kokonaisuuden luomiselle.

3. LÄHTÖKOHDAT

3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualue ulottuu Turun linnasta aina 2,7 km pohjoisempaan olevaan Naantalin pikatiehen saakka, käsittäen itäpuoleisen Sataman, Iso-Heikkilän ja eteläpuoleisen Pitkämäen kaupunginosa-alueita. Alueen nykyinen maankäyttö jakautuu karkeasti Pansiontien eteläpuolella oleviin alueisiin, joita hallitsevat Turun Sataman omat ja oheistoiminnot ja Linna ympäristöineen, ja Pansiontien pohjoispuolella Iso-Heikkilän vanhoihin pientalo- ja kerrostaloalueisiin sekä pienteollisuusalueisiin, joihin lukeutuu myös lakkautettu jätevedenpuhdistamo. Uudenkaupungin radan ja Naantalin pikatien välisillä alueilla toimivat mm. Postikeskus, Turun katsastusasema ja päivittäistavarakauppa, mutta valtaosa ko. alueesta, noin $\frac{3}{4}$ eli noin 30 ha on asemakaavassa rautatiealuetta.

3.1.2 Luonnonympäristö

Kaava-alueen pohjoisosaa leimaavat matalat mäenkumpareet, joiden kallioytimiä peittää ohut moreenimaakerros. Paikoin peruskallio on näkyvissä Iso-Heikkilän mäenrinteillä ja lakialueilla kallio-paljastumina. Mäkien laet kohoavat parhaimmillaan 28 metriä nykyistä merenpintaa korkeammalle. Muilta osin alue on tasaista savikkoa, entistä matalaa merenlahtea, joka aiemmin levittäytyi Aurajokisuulla sijaitsevan Turun linnan ympäristöstä pohjoiseen Iso-Heikkilän mäki-alueeseen saakka. Satamatoimintojen laajentuessa 1900-luvulla merenlahdet täytettiin vähitellen maa-aineksilla ja luontainen rantaviiva on korvautunut satamalaitureiden ja varastokenttien penkereillä. Etelässä kaava-alue rajautuu Aurajokisuuhun, joka avautuu länteen Turun kantasataman edustalle Linnanaukkona ja etelään Pitkänsalmen pohjoisosana. Alueen merkittävin pienvesistö on kaava-alueen luoteisreunaa pitkin kohti etelää virtaava Kuninkoja, jonka uoma on linjattu lähes suoraviivaisesti seuraamaan ratavartta.

Vaikka alueen etelä- ja itäosaa kokonaisuutena leimaavat satama-, logistiikka- ja erilaiset teolliset toiminnot, löytyy kaava-alueelta myös pienialaisia osin luonnontilaisen kaltaiseksi villiityneitä metsiköitä sekä hoidettuja puistoalueita. Osa metsiköistä on syntynyt käytöstä poistuneiden toimitilojen piha-alueille ja tonttien reuna-alueiden joutomaakaistaleille. Pääosin näiden alueiden puuvartislaajisto on lähialueiden puistojen ja luonnonympäristöjen emopuiden jälkeläisiä, mutta joukossa on myös vanhoja istutettuja pihapuita ja pensaita. Kaupunkikuvallisesti merkittävät puurivistöt Ruissalontien ja Pansiontien varressa tuovat oman lisänsä kaava-alueen puisto- ja ympäristöihin. Puistoista edustavin, lajistoltaan monipuolisin ja kulttuurimiljöönä merkittävin on Turun linnan puisto. Nämä hoidetut puistot ja kulttuurivaikutteiset metsiköt muodostavat yhdessä kaupunkiluonnon monimuotoisuutta ylläpitävän mosaiikin.

Kaava-alueen melko luonnontilaiset metsiköt, puistot, avoimet niittyaukut ja pientareet, vaihtelevat teollisuus-, varasto- ja asuntoalueet ylläpitävät suhteellisen runsasta eliölajistoa vaikka kyse on vilkkaan ihmistoiminnan leimaamasta kaupunkialueesta.

Arvokkaat luontokohteet

Kaava-alueella on kolme kohdetta, jotka on luokiteltu perinteisten maankäyttötapojen synnyttämiksi maisematyypeiksi eli perinnebiotoopeiksi: Patterihaan keto, Iso-Heikkilän keto ja Härkämäen keto (Iso-Heikkilän radanvarren keto). Nämä ketoalueet ovat maankäytön muuttuessa menettäneet rehevöitymisen ja umpeenkasvun seurauksena osan eliöstönsä rikkaudesta, mutta ovat silti kasvilajistoltaan muuta ympäristöä selvästi monimuotoisempia. Patterihaan kedon etelärinne on kasvilajistoltaan erityisen edustava. Iso-Heikkilän katajakedolla on parisenkymmentä pylväsmäistä katajaa ja Härkämäen kedolla nelisenkymmentä pylväskatajaa. Katajakedot ovat maisemallisesti näyttäviä ja edustavat luontotyyppinä suojelun arvoisia kohteita. Näiden keto- ja niittykohteiden lähistöllä Iso-Heikkilän ja Härkämäen ratavarteen rajoittuvilla mäenrinteillä on myös muita pienialaisempia niittyaukkuja, jotka ovat säilyttäneet tyyppillisen kasvilajistonsa.

Muita arvokkaita luonnonympäristöjä ovat Iso-Heikkilän pientaloalueen länsi- ja pohjoispuolella sijaitseva Iso-Heikkilän metsikkö, joka muodostaa alueen laajimman yhtenäisen metsäympäristön. Puusto koostuu järeästä männiköstä, joka on osin yli satavuotiasta havumetsää. Myös Kuninkojan uoman varsi monipuolistaa alueen luonnon kirjoa tarjoamalla elinympäristön mm. monille putkikasveille ja hyönteisille. Se on arvokas pienimuotoinen maisemaelementti, jonka tärkeä ekologinen merkitys liittyy sen toimintaan eläin- ja kasvilajien leviämisen ja kulkureittinä.

Alueen pohjoisosassa rautatien ja Naantalin pikatien välisellä alueella on Härkämäen metsikkö, jonka erikoisuutena on alueelle istutettu sembramännikkö. Välittömästi suunnittelualueen luoteispuolella sijaitsee luonnonsuojelulla rauhoitettu lajistollisesti rikas Muhkurin lehto, jonka läheisyys monipuolistaa ja ylläpitää omalta osaltaan myös Iso-Heikkilän pohjoisosien lehtolaikkujen ja ketojen eliölajistoa.

Kasvilajisto

Ketojen ja niittyjen lajistosta löytyy vielä monia kasveja, joiden elinympäristöt ovat selvästi huonemassa niin kaupunki- kuin myös haja-asutusalueilla. Alueen avoimilta mäenrinteiltä löytyvät mm. mäkikaura, ahdekaura, sikoangervo, jänönapila, nurmilaukka ja käärmeenpistonyrtti. Ketojen ja niittyjen harvinaista kasvilajistoa edustavat uhanalaisuutensa vuoksi vaarantuneeksi luokiteltu kevätsara ja lähes uhanalaiset kelta-apila, keltamatarata, etelänhoikkaängelmä ja ketoneilikka, jotka kaikki ovat taantuneet niittyjen umpeenkasvun seurauksena. Iso-Heikkilän metsikön pienialaisilta kalliokeidoilta löytyy eräs Turun alueen runsaimmista harvinaisen papelorikon kasvustoista.

Pitkään jatkunut kulttuurivaikutus on jättänyt oman jälkensä alueen kasvilajistoon. Vanhan kulttuurin seuralajilajina alueella esiintyy paikoitellen isotakiainen ja satamaradan varrella kasvaa todennäköisesti sotatulokkaana alueelle päätyneet isopukinjuuri. Turun linnan muurien kupeilta ja valleilta voi löytää monien muiden vanhoihin kulttuuriympäristöihin sitoutuneiden kasvilajien ohella harvinaisen koirankielen, joka on siirtoistutettu alueelle Turun Itäharjulta, rakennustöiden uhkaamalla lajin vanhalta esiintymisalueelta.

Linnusto

Alueen linnusto on tyyppillistä esikaupunki- ja teollisuusalueiden lajistoa. Meren välitön läheisyys näkyy alueella liikkuvien ja lepäilevien loppilintujen runsautena. Linnustosta voidaan mainita joutomaa-alueiden ja varastokenttien avoimissa ympäristöissä suhteellisen runsaana pesivä kivitasku. Kivitasku kuuluu valtakunnallisesti lähes uhanalaisiin lintulajeihin, joka kannan taantumisen vuoksi on luokiteltu silmälläpidettäviin lajeihin. Muita silmälläpidettäväksi luokiteltuja alueen pesimälintuja ovat harvalukuinen nokkavarpuinen ja kottarainen, joista viimeksi mainittu hyötyy myös avoimista ruohokentistä ja niittyalueista. Nokkavarpuksen elinympäristöä ovat kulttuurivaikutteiset lehtomaiset pihapiirit ja jalopuita kasvavat metsiköt. Alueen uhanalaisin lintulaji on vaarantuneeksi luokiteltu

pikkutikka, joka pesii Iso-Heikkilän pohjoisosan metsiköissä. Muita alueelle leimallisia harvalukuisempia lintulajeja ovat puistoihin ja pihapiireihin kotiutunut leppälintu ja alueen reunaosien lehtomaisissa pensastoissa pesivä, voimakasäänisenä yölaulajana tunnettu, satakieli. Varsinkin talvi- ja keuhkokuumeen satama-alueella vierailee säännöllisesti merikotka, joka välillä tarkkailee ympäristöä sataman korkeimpien rakennusten katolta.

Hyönteiset

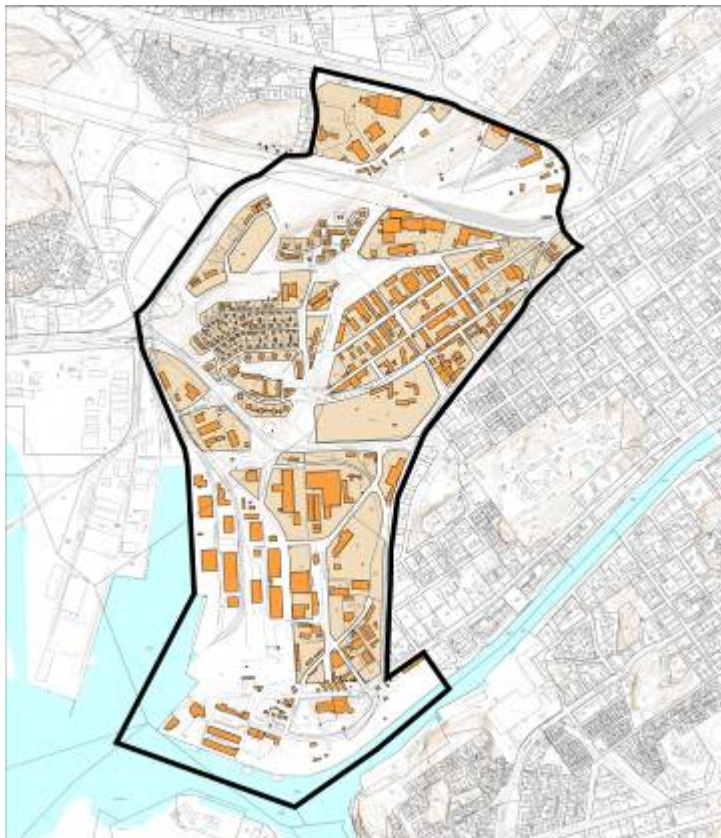
Alueen pohjoisosassa sijaitsevan Iso-Heikkilän metsiköt ja ketorinteet tarjoavat perhoslajistolle tärkeän elinympäristön. Tämä näkyy perhosten lajimäärässä, joka on suurimpia mitä kaupunkikeskustan liepeiltä löytyy. Iso-Heikkilän kedoilla ja niityillä liikkuvat tämänkaltaisille elinympäristöille tyypilliset, joskin paikoittain esiintyvät, päiväperhoset kuten ketosiniisi ja ketohopeatäplä sekä alueen avoimissa metsä- ja lehtoympäristöissä paatsamasiniisi ja lehtosiniisi. Kaava-alueen vuorijalavista koostuvat kulttuurivaikutteiset puistometsiköt ovat harvinaisen jalavanopsasiiven elinympäristöä. Tämä laji on täysin riippuvainen jalavametsiköistä ja se on nykyisin luokiteltu silmäläpidettäväksi eli lähes uhanalaiseksi.

Alueelta tehdyt luonto- ja muut selvitykset:

Lehtomaa, L. 2000. Varsinais-Suomen perinnemaisemat. Alueelliset ympäristöjulkaisut 160. Louvain-Suomen ympäristökeskus.

Turun keskustan osayleiskaavan luontoselvitys. Suomen ympäristökonsultit. 2003.

3.1.3 Rakennettu ympäristö



Rakennukset ja korttelit

3.1.3.1 Historia ja rakennussuojelu

Yhteenveto (Kaavahistoria ja merkkien selitykset ks. liite 2: Perusselvitykset, kohdat 12 A-C).

Historiallinen kerrostuma ja alueen aikaisemman kaavoituksen eri vaiheet ovat erityisen tärkeitä lähtökohtia Linnakaupungin alueen jatkosuunnittelun kannalta. Kestävän kehityksen edellytyksenä on luoda turvallinen jatkumo olemassa olevien rakenteiden pohjalta.

Kanavaniemen alue

Turun kaupungin sisääntuloväylän muodostama satama-alue, joka levittäytyy Turun linnan ympärillä, on pidettävä historiallisesti ja kaupunkikuvallisesti erittäin arvokkaana. Yksittäiset säilyttämisen arvoiset rakennukset ja ympäristöt ovat seuraavat: (suojelumerkinnät sr- ks. rakennussuojelukarttaa, liite 2, 12 B).

Linnankenttä ja satama-alue

Alueen arvokkaimman ja vanhimman ytimen muodostaa **Turun linna**. Turun linnaa alettiin rakentaa Aniniemenä tunnetulle saarelle vuoden 1280 vaiheilla. Nykyisen laajuutensa esilinnoinen se sai 1500-luvun puolivälissä. Aurajoen vedenpinta oli 1200-luvun lopulla noin 3,5 metriä nykyistä korkeammalla, ja seudut joen suun vaiheilla olivat avoimet. Vuosisatojen kuluessa saari laajeni, ja yhtyi lopulta mantereeseen. Linnan muurien ympärille syntyi vesijätön ja maatumisen ansiosta kaiken aikaa kasvava linnankenttä, joka palveli linnan taloudellisia etuja. Linnan alue kasvoi 1700-luvulla aloitetun laivaväylien ruoppauksen myötä. Alueen nimeksi vakiintuikin **Kanavaniemi**. Laivaväylältä ruopattu massa kasvatti vähitellen niemen, linnan edustan Multasaaren ja Kalastajasaaren eli Ruutisaaren yhtenäiseksi kentäksi.

Turun palon jälkeen laadittu asemakaava (C. L. Engel 1828) liitti linnankentän osaksi kaupunkirakennetta. Linnankenttä oli pääosin luonnontilassa, kun rautatie 1870-luvulla vedettiin Kakolanmäen takaa ruutukaava-alueen ja Linnaa kiertäen Kanavaniemelle. Rautatien myötä rahtiliikenne siirtyi Kanavaniemelle. Vuonna 1933 hyväksytyyn järjestelyehdotuksen mukaisesti toteutettiin ”Linnanaukon” pääkadut – Juhana Herttuan puistotie ja Vaasankatu, ja alueelle nousi muutama teollisuus- ja varastorakennus.

Museotoimi alkoi Turun linnan esilinnassa vuonna 1881. Lääninvankilan muutettua vuonna 1890 linnasta, siirtyi koko esilinna historiallisen museon haltuun. Päälinnan restaurointi alkoi jo ennen sotia ja se avattiin juhlallisin menoin toukokuussa 1961.

Myrylä, arkkitehti Veijo Kahra 1953. Sataman huolto-, huolinta- ja varastorakennukset. Rakennus on toiminut myös ravintolana. (sr-3).

Hotelli Sea-Port. Vuonna 1899 rakennettu Warranttimakasiini, arkkitehdit Elia Heikel ja Stefan Michailov. Muutettu 1986 hotelliksi (Arkkitehtitoimisto Ilkka Salo). (sr-4).

Puutalokortteli Linnankadun, Satamakadun ja Neljännen linjan välissä, jonka rakennukset liittyvät kiinteästi Kanavaniemen toimintaan. 4. Linja 1, **Palovartioasema** ja ulkorakennus, 1920 Turun kaupungin rakennuskonttori, J. Eskil Hindersson; 4. Linja 3. **VR:n tavaratoimisto**, 1923-24 sataman rautatietoimistoksi pystytetty klassisistinen rakennus, **Turun satamarakennuskonttori** K. A. Lassenius; 4. Linja 5. **Siltavahdin asuinrakennus** 1883, siirrettiin nykyiselle paikalle ja muutettiin jugendtyyliseksi ja korotettiin taitekattoiseksi 1912 (J. Eskil Hindersson), **Turun kaupungin rakennuskonttori**, 4. Linja 7, **Tullitarkastajan sveitsiläistyylinen asuinrakennus** 1800-luvun jälkipuoliskolta, siirretty nykyiselle paikalle 1910-luvulla; Linnankatu 72, **satamavoudin asuinrakennus** 1913-15 **Turun kaupungin rakennuskonttori**, J. Eskil Hindersson; Linnankatu 70, KOP:n konttori 1960-luvulta; Linnankatu 68.

Satamakonttori, toimisto- ja asuinrakennus 1920-21, Albert Richardtson (sr-4, maakuntakaavassa suojeltu aluekokonaisuus).

Merimieskoti, Satamakatu 16. Alkujaan ruokalarakennus, 1911, muutoksia 1922 M. Lassenius. (sr-4, maakuntakaavassa suojeltu aluekokonaisuus). Linnankatu 83-89.

Linnan pohjoispuolella sijaitsevat neljä hirsirunkoista **makasiinia**, jotka edustavat satama-alueen vanhinta, yksittäisten liikemiesten huolintatoimintaa. Ne rakennutti 1888-89 kauppias C.A. Doepel. Nykyisin makasiinit ovat Turun maakuntamuseon varastokäytössä (korjattu 1990-luvulla sisätilan rakenteet säilyttäen). (sr-3, maakuntakaavassa suojeltu aluekokonaisuus).

Forum Marinumin toimitiloiksi 1990-luvulla korjattu kiinteistö (Arkk.tsto Laiho-Pulkkinen-Raunio) rakennettiin alun perin S.O.K:n varastoksi 1930-31 ja 1936-37 (S.O.K:n rakennusosasto, arkkitehti Valde Aulanko). (sr-4). Vallihaudankatu 10. **Vientikulma Munan** funktionalistinen toimisto- ja varastorakennus, 1937-39 arkkitehti Ilmari Ahonen. (sr-4).

Linnankiinteistö, Juhana Herttuan puistokatu 21. TUKO:n tehdasrakennus, 1949-53 TUKO:n rakennusosasto, arkkitehti Pekka Saarema. Nykyisin pienteollisuus- ym. toimitilakäytössä. Funktionalistinen pääsisäänkäynti auloiheen ja portaikkoineen tulee säilyttää (sr-3).

Rettigin tupakkatehdas, Juhana Herttuan puistokatu - Nosturinkatu, kaarikattoinen raakatupakkavarasto ja vahtikoju, 1959-60 Kurt Simberg (sr-4).

Iso-Heikkilä

Linnankentän pohjoispuolella levittäytyivät viimeistään 1400-luvun puolivälistä lähtien linnalle kuuluneen latokartanon eli Iso-Heikkilän maat.

Iso-Heikkilän alueen venäläisten rakentama **kasarmi** oli ilmeisesti peräisin ensimmäisen maailmansodan ajoilta. 1960-luvun alussa ryhdyttiin toteuttamaan **kaupungin jätevedenpuhdistamoa**, joka valmistui vuonna 1966. Uuden jätevesipuhdistamon käynnistyttyä vuonna 2009, vanha puhdistamo lakkautettiin.

Kerrostalo rakentaminen käynnistyi vuonna 1954, jolloin ensimmäinen aravatalo nousi Patterihaan Kanslerintielle. Seuraava aluerakentamiskohde – Iso-Heikkilä – rakennettiin 1960-luvun taitteessa. Ruissalontien ja Akselintien tienoot täytyivät niin ikään 1960-luvulla teollisuus- ja varastorakennuksista.

Patterihaan alue

Patterihaan alueen tärkeimmät elementit muodostuvat varhaisista erityistoiminnoista, Turun yliopiston aikana syntyneistä elementeistä, aluerakentamisesta ja välittömästi radan tuntumaan syntyneistä teollisuudesta ja rautatierakennuksista.

Patterinhaka, todennäköisesti venäläisten sotilaiden Suomen sodan aikana tai heti jälkeen rakentamat vallitukset, n. 1801-1810 (sm, sr-2).

Vuosina 1954-57 rakennetut **asuinkerrostalot** sekä 1958-59 rakennettu **ostoskeskus** (nyk. toimistotiloja, apteekki ja pankkiautomaatti) (sr-3).

Iso-Heikkilän lastentalo. Vuonna 1959 rakennettu päiväkotii liittyy oleellisesti Patterihaan lähiökokonaisuuteen (sr-4).

Omakoti- ja pientaloasuinalue Latokartanonkadun, Maaherrankadun ja Jääränmaakadun välisellä alueella. Suurin osa taloista rakennettiin Yliopiston vuokraamille tonteille 1930- ja 1940-luvuilla (sr-4).

Kanslerintien työkeskus. Tiilinen, 70 metriä pitkä kasarmitalirakennus, lienee peräisin ensimmäisen maailmansodan ajalta. Viimeinen laajennus ja peruskorjaus on vuodelta 1987 (Arkkitehtitoimisto Sigvard Eklund Ky) (sr-3).

Pansiontien, Ruissalontien ja Kirstinkadun väliset kolme 1910-luvun alussa järjesteltyä korttelia:

Ruissalontie 4. Vuonna 1909 rakennetut (suunn. Alex. Nyström) tehdas- ja varastorakennukset on modernisoitu perusteellisesti 1970-luvun alussa eikä niillä ole sinänsä suojeleuarvoa.

Ruissalontie 6. Ab Vineto Oil Oy:lle vuonna 1911 arkkitehti Albert Richardtsonin piirustusten mukaan rakennetut tehdas- ja varastorakennukset. Muutoksia 1959 (Oy Esso Ab, Kiitohuolto Oy) (sr-3).

Ruissalontie 8. As. Oy Rajakatu 8. Rakennus- ja Kiviteollisuus Osuuskunta Alkun vuonna 1912 työntekijöilleen rakennuttamat neljä nikkarijugendtyylistä asuintaltoa, suunnitellut rakennusmestari Adrian Thomander (sr-4)

Ruissalontie 8. Turun Saippua (Saippuacenter). Åströmin Teknillisen Tehtaan rakennukset pystytettiin vuosina 1910 (Alex. Nyström), 1921 (A. Richardtson) ja 1927 (Ingvald Serenius). Vanhimpia rakennuksia on säilynyt nykyisten tuotantorakennusten lomassa ja rakenteissa. Saippuatehdas nykyasussaan on rakennettu arkkitehti Albert Richardtsonin piirustusten mukaan vuosina 1939-41 ja 1941-43 ja laajennettu 1962-63 ja 1968-70 (Olavi ja Kauko Reima) (sr-3).

Ruissalontie 19, vuonna 1950 rakennettu ja 1956 laajennettu vesijohtoliike I. T. Vähälän tehdasrakennus (Laiho-Tuote).

Ruissalontie 23. Turun kaupungin varastorakennus, 1958-59, Talorakennusosasto (A. S. Sandelin).

Ruissalontie 37. GWS:n (OY G. W. Sohlbergin) tehdaskiinteistö, 2 tehdasrakennusta 1950. Rakennusten ja rakenteiden erilaisen luonteen, arvon ja säilyneisyyden vuoksi kunkin kohteen perään on laitettu luokittelun omaava sr-indeksointi osoittamaan, että niille tulee laatia erilainen suojelelmääräys.

Rautatien tavara-asema 1935, (Rautatien ja Naantalin pikatien välisellä alueella) Jarl Ungern (sr-3). Raideliikenne on lakkautettu.

Selostuksen liitteessä 2, 12 A-C on esitetty tarkemmin suunnittelualueen kulttuurihistoriallisesti arvokkaat rakennukset.

3.1.3.2 Rakennettu ympäristö, nykytilanne

Vaurioalueet (brownfields)

Keskustan lievealueille on muodostunut hylättyjä, joutilaana olevia tai vajaakäyttöisiä teollisuus- ja kaupallisia alueita sekä rautatiealueita, missä laajentuminen tai uudistaminen on ongelmallista todellisen tai oletetun ympäristön saastumisen takia. Näitä alueita kutsutaan vaurioalueiksi (brownfields).



Vaurioalueet (brownfields)

Osayleiskaavan koko suunnittelualan pinta-alasta, n. 270 ha, yli puolet on luokiteltava vaurioalueiksi: Satama-alue VR:n itäpuoleiselle radalle saakka, n. 75 ha, eli 28 %, Iso-Heikkilä, n. 45 ha eli 17 %, Kiertotähdentien alue, n. 9 ha, eli 3 %, Tavara-asema, n. 14 ha, eli 5 %, ja radan ja Naantalin pikatien välisellä alueella n. 4 ha, eli vajaat 2 %, yhteensä n. 147 ha joka vastaa noin 55 % kaava-alueesta.

Edellisessä osassa 3.1.3.1 mainittujen rakennuksien ja niiden ympäristöjen lisäksi suunnittelualan rakennettu ympäristö koostuu alueittain seuraavasti:

Satama ja Turun linna



Kuvakooste satama-alueesta ja Linnanpuistosta

Enimmäkseen sataman toimintaan liittyviä rakennuksia, kuten Viking Linen ja Silja-Tallinkin laivaterminaalit, eri huolintaliikkeiden toimintaa palvelevia rakennuksia, ym. toimisto- ja varistorakennuksia.

Iso-Heikkilä



Kuvakooste Patterihaan ja Iso-Heikkilän asuntoalueista, lakkautettu vedenpuhdistamo ja teollisuusalue

Lakkautetun vedenpuhdistamon laitteet ja rakennelmat puhdistusaltaineen. Toimivien sekä toimintansa lopettaneiden toimijoiden tuotanto- varasto- ja toimistorakennuksia, jotka ovat osittain huonokuntoisia.

Päiväkoti, vanhusten palvelutalo, liikerakennuksia.

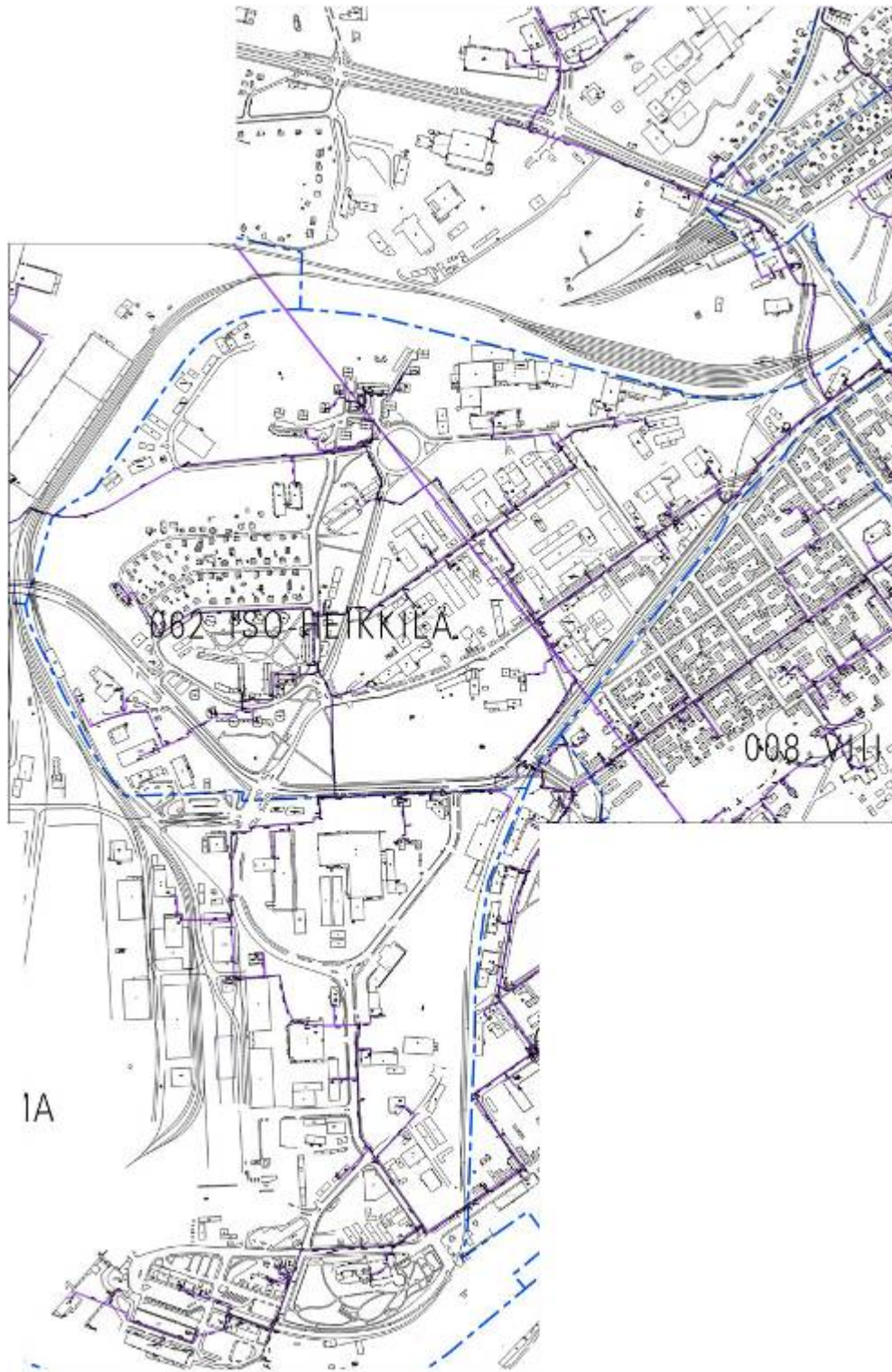
Radan ja Naantalin pikatien välinen alue



Kuvakooste Uudenkaupungin radan ja Naantalin pikatien välisestä alueesta: Katsastusasema, Postikeskus, Härkämäki, St1:n polttoaineen jakeluasema, päivittäistavara kauppa Lidl, VR:n ratapiha

3.1.4 Tekninen huolto

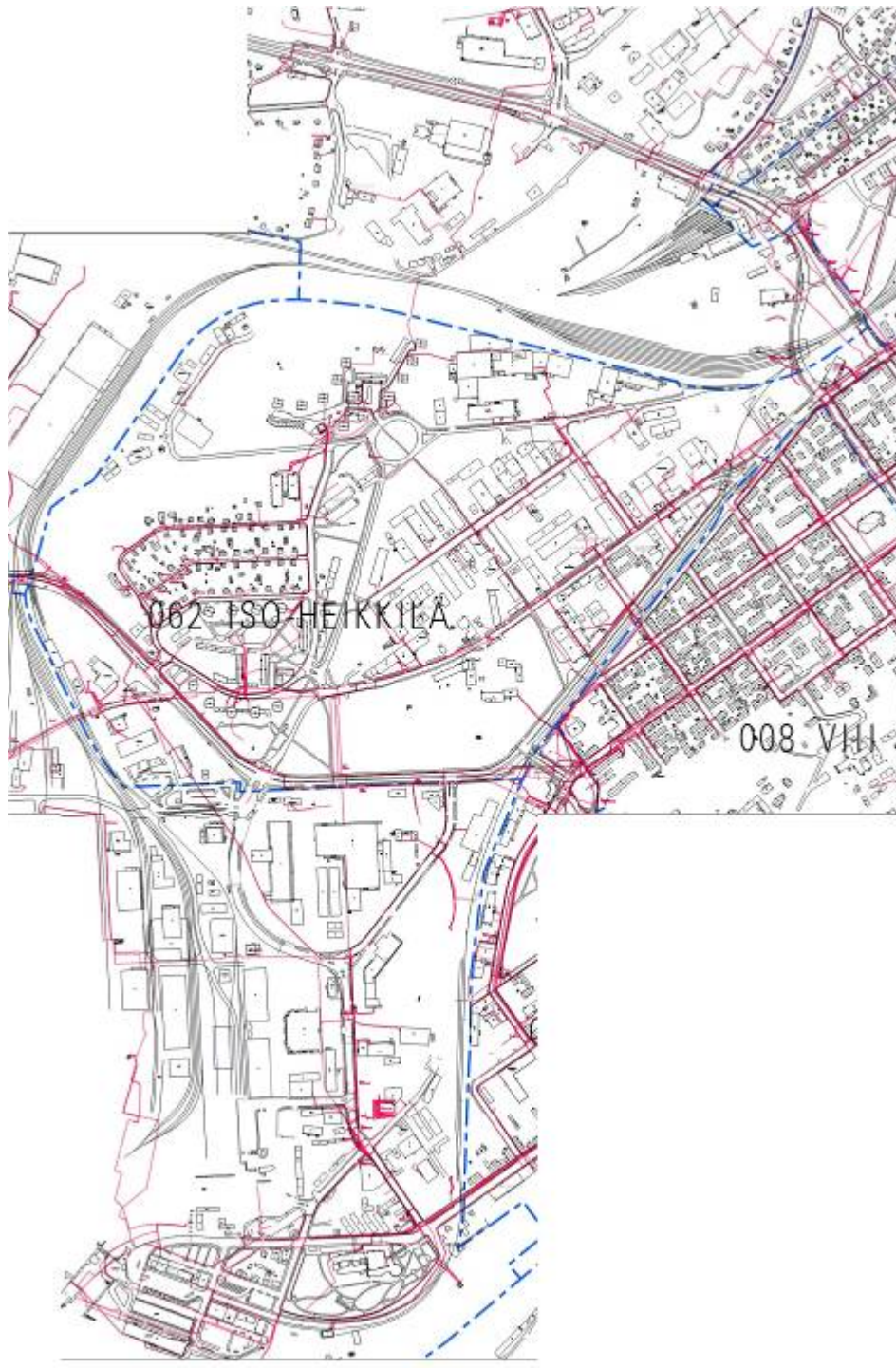
Kaukolämpö



Kaukolämpöverkosto

Muutosalueen kaikki kiinteistöt ovat joko liittyneet tai ovat liitettävissä kaukolämpöverkostoon.

Sähköverkko



Sähköverkosto

Turku Energia Sähköverkot Oy sähköjohdot "Linnakaupunki" alueella:

Nykyinen 110 kV voimansiirtojohto (ilmajohto) sijaitsee Pansiontien reunassa (eteläpuolella) ja Nosturikadun alueella. Voimansiirtojohto kaapeloidaan, jotta kaavan mukainen rakentaminen on mahdollista Nosturikadun alueella. Uusi 110 kV sähköasema (ET-alueena) tarvitaan Latokarin- ja Pansiontien risteykseen. Uuden kaavoituksen tarvitsemat maakaapelit (10 kV ja 0,04 kV) rakennetaan. Samalla nykyiset kaapelit poistuvat käytöstä.

Viemärit ja vesijohdot

Vesi-(sininen) ja viemäriverkosto (pun.)

Turun vesiliikelaitoksen verkostojen sijainti tulee ottaa huomioon alueen suunnittelussa ja rakentamisessa ja verkostot tulee merkitä kaavakarttaan asianmukaisin kaavamerkinnein.

3.1.5 Liikenne

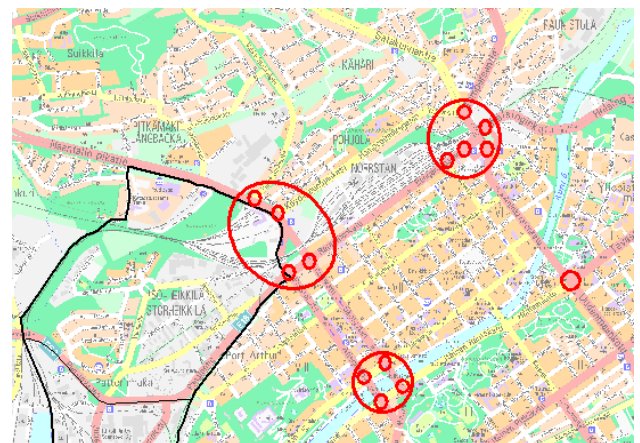
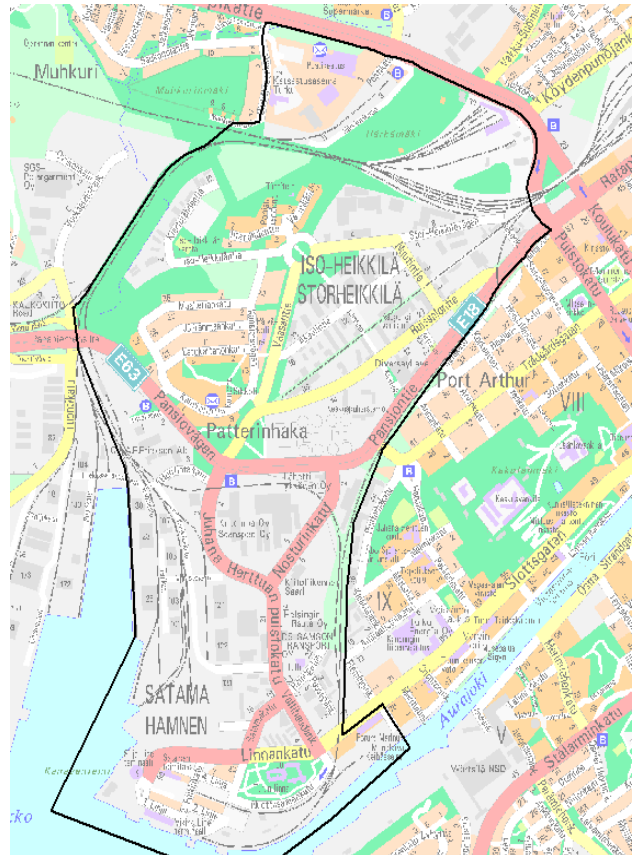
Nykyinen katuverkko

Linnakaupungin osayleiskaava-alue sijaitsee keskustan ruutukaava-alueen länsi- ja luoteispuolella. Osayleiskaava-alueen läpi kulkeva pääväylä, Pansiontie jakaa alueen selvästi kahtia: Iso-Heikkilän ja sataman puoleiseen osaan. Pohjoisessa osayleiskaava-alue rajautuu Naantalalin pikatiehen. Liikenne ydinkeskustan suuntaan käyttää Linnankatua ja Ratapihankatua, ja kaupungin eteläosiin yhteytenä on yksisuuntaisten katujen, Koulukadun ja Puistokadun katupari.

Iso-Heikkilässä kokoojakuina toimivat nykyään Vaasantie, Ruissalontie ja Nuutintie. Muut kadut ovat luokaltaan tonttikatuja. Sataman alueen pääkatuja ovat Juhana Herttuan puistotie, Nosturinkatu ja Satamakatu.

Liikenneverkon kapasiteetti

Kaupungin liikenteen solmupisteitä ovat keskustan nurkkapisteissä olevat pääkatujen risteykset. Niiden välityskyky on jo nykyisillä liikennemäärillä lähes kokonaan käytössä.



Linnakaupungin osayleiskaava-alueen liikenne kuormittaa erityisesti Ratapihankadun ja Vakka-Suomentien välistä liittymäkokonaisuutta. Naantalalin pikatiellä on lisäksi jo nyt toimivuusongelmia, ja lisäliikenteen ohjaaminen sille huonontaa tilannetta entisestään. Linnakaupungin uuden maankäytön tuottamasta liikenteestä mahdollisimman suuri osa olisi syytä saada käyttämään joukkoliikennettä ja kevyttä liikennettä.

Osayleiskaavassa tutkitaan mm. Pansiontien liittymien sijaintia ja toimivuutta. Myös yhteyttä Naantalalin pikatielle ja sen vaikutuksia liikenneverkon toimivuuteen tutkitaan.

Sataman liikenne

Matkustajaliikennettä oli Turun satamassa vuonna 2006 noin 10 000 matkustajaa päivässä, ja henkilöautoliikennettä matkustajat tuottivat noin 800 ajon/vrk. Turun sataman kautta kulki vuonna 2006 noin 129 000 rekkaa. Tässä luvussa ovat mukana sekä kantasataman että Pansion sataman kautta kulkeneet rekat. Sataman tavaraliikenne vuoden 2006 aikana oli kaikkiaan 4 milj. tonnia, ja 42 % siitä kulki junalautoilla.

Sataman alueella olevat toiminnot tuottavat runsaasti liikennettä. Suurin osa sataman liikenteestä käyttää sataman aidatun alueen kahta pääporttia, joista kulkee kulunvalvonnan mukaan yhteensä noin 2000 ajoneuvoa vuorokaudessa.

1990-luvun lopussa tehtyjen selvitysten mukaan noin puolet Turun sataman tavaraliikenteestä tulee Helsingin suunnasta. Hämeenlinnan ja Tampereen suunnasta tulee kummastakin noin viidennes ja Porin suunnasta noin kymmenesosa tavaraliikenteestä. Tavoitteena on ohjata tulevaisuudessa sataman raskas liikenne Pansiontieltä Suikkilantien kautta myös Helsingin suuntaan valtatielle 1 ja Hämeenlinnan suuntaan valtatielle 10. Kaupunki ja tiehallinto ovat laatineet tämän vuoksi Suikkilantien parantamisesta kehittämisselvityksen, ja tiesuunnitelma on tekeillä.

3.1.6 Ympäristön häiriötekijät

Melu

Melua suunnittelualueella aiheuttavat ajoneuvoliikenne pääkaduilla ja laivaliikenne sekä järjestelytoiminta satama-alueella. Merkittävimpiä melulähteitä ovat Satama, Pansiontie ja Naantalin pikatie.

Kiinteistössä, joka sijaitsee noin 130 m koilliseen Viking Linen terminaalista, on suoritettu meluselvitys, joka perustuu alueelle suunniteltavaan asuintaloprojektiin. Selvityksessä todetaan mm.:

- Pienitaajuuden melun osalta ääneneristävyysvaatimukset ovat vaativaa tasoa (kts. taulukko 8), kun laitureissa on laivoja vain päiväaikaan.
- Pienitaajuuden melun osalta ääneneristävyysvaatimukset ovat erittäin vaativaa tasoa, jos laitureissa on laivoja yöaikaan.
- Pienitaajuuden melun ääneneristävyysvaatimukset ovat nykyisen linja-autoaseman kohdalle suunnitelluille rakennuksille 2–5 dB pienemmät kuin nykyiseen rakennuskortteliin sijoitettavan asuinrakennuksen.
- Ajorampin kolinan melutaso jää asuinhuoneistojen sisällä alle Asumisterveysohjeen ohjearvon. Julkisivun ääneneristävyyteen tulee kiinnittää erityishuomiota. Julkisivun ääneneristävyysvaatimuksen täyttyessä pienien taajuuksien osalta, on asuinhuoneistojen kokonaisäänitaso varmasti alle ohjearvojen.

Muita meluselvityksiä ei ole toistaiseksi tehty alueella.

Tärinä

Tärinää voivat suunnittelualueella aiheuttaa laivaliikenne sekä ajoneuvoliikenne pääväylillä.

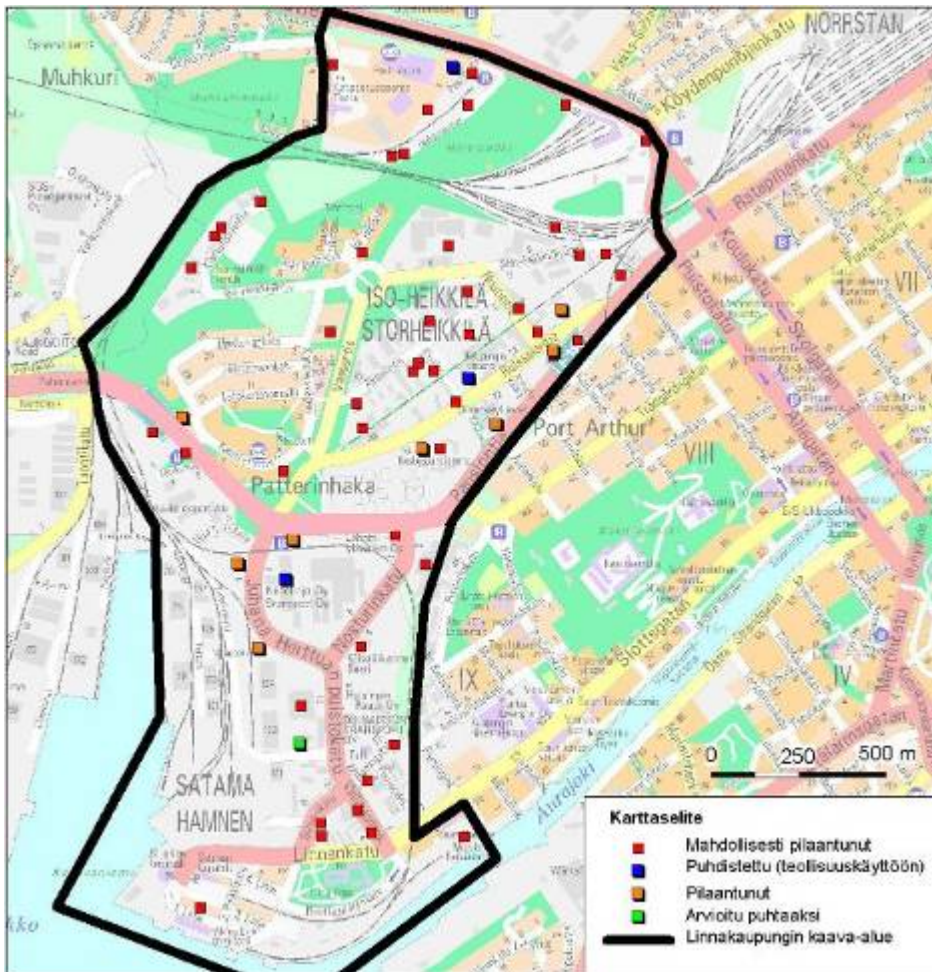
Kiinteistössä, joka sijaitsee noin 130 m koilliseen Viking Linen terminaalista, on suoritettu tärinäselvitys. Selvityksessä todetaan mm:

- Mittaustulosten perusteella satamatoiminnan aiheuttama tärinä ei aiheuta selvityskohteen rakennuksille rakenteiden vaurioriskiä eikä asumisviihtyvyyden tarkastelussa käytetty tunnusluku ylitä uusille normaaleille asuinrakennuksille asetettua suositusarvoa.
- Mittauspisteissä mitattu tärinä on alle ihmisen keskimääräisen havaintokynnyksen. Uudisrakennuksen jäykällä betonivälipohjalla tärinän voidaan arvioida olevan myös alle havaintokynnyksen.

Muita tärinäselvityksiä ei ole toistaiseksi tehty alueella.

Maaperän pilaantuminen

Suunnittelualueella on ollut toimintaa, joka on aiheuttanut paikoitellen maaperän, orsiveden ja pohjaveden pilaantumisen.



Pilaantunut maaperä

Linnakaupungin kaava-alueella olevat mahdolliset PIMA-alueet kartoitettiin hyödyntämällä ympäristönsuojelutoimiston ylläpitämää PIMA-tiedostoa joka on päivitetty keväällä 2007.

1. Mahdollisesti pilaantunut (alueella on ollut/tai on riskitoimintaa, josta voi aiheutua maaperän pilaantumista).
2. Puhdistettu (alue on puhdistettu tiettyyn tasoon, tässä selvityksessä teollisuuskäyttöön soveltuvaksi).
3. Pilaantunut (alueella on todettu tutkimuksin pilaantuneisuutta).
4. Arvioitu puhtaaksi (alue on tutkimustulosten perusteella arvioitu puhtaaksi).

Huom! Pisteet tarkoittavat yleensä osaa kiinteistöä tai vaihtoehtoisesti koko kiinteistöä. On huomioitava, että kyseisessä kartoituksessa on merkitty karttaan ainoastaan ne PIMA-kohteet, jotka löytyvät tiedostoista. Alueella on kuitenkin historiallisesti toiminut ja toimii runsaasti riskiluonteista teollisuutta ja pienyritystä, josta on saattanut aiheutua maaperän pilaantuneisuutta, ja josta ei ole tietoa.

Turun kaatopaikkojen historiaselvityksen mukaan (Rauno Lahtinen, 2006), satama-alue (Linnalahden alue -Puhdistamoalue) on laajalti toiminut erilaatuisten maa-ainesten ja jätteiden kaatopaikkana, koska satamaa on laajennettu ja uutta maapohjaa on tarvittu. Tämä saattaa vaikuttaa PIMA-kohteita lisäävästi.

Suunnittelualueen maaperän pilaantuneisuutta on tarkemmin tutkittu lakkautetun keskuspuhdistamon alueella. 14.12.2006 Turun vesilaitoksen teettämässä selvityksessä ilmenee, että suuri osa alueen maaperästä on voimakkaasti pilaantunut, ja että varsinkin maankäytön muuttaminen asuintarkoituksiin edellyttää ongelmajätteeksi luokiteltavan maa-aineksen poistamista. Toimenpiteen kustannusten on arvioitu olevan noin 15 000 000 €. Muilla alueilla ei ole suoritettu tarkempia maaperätutkimuksia.

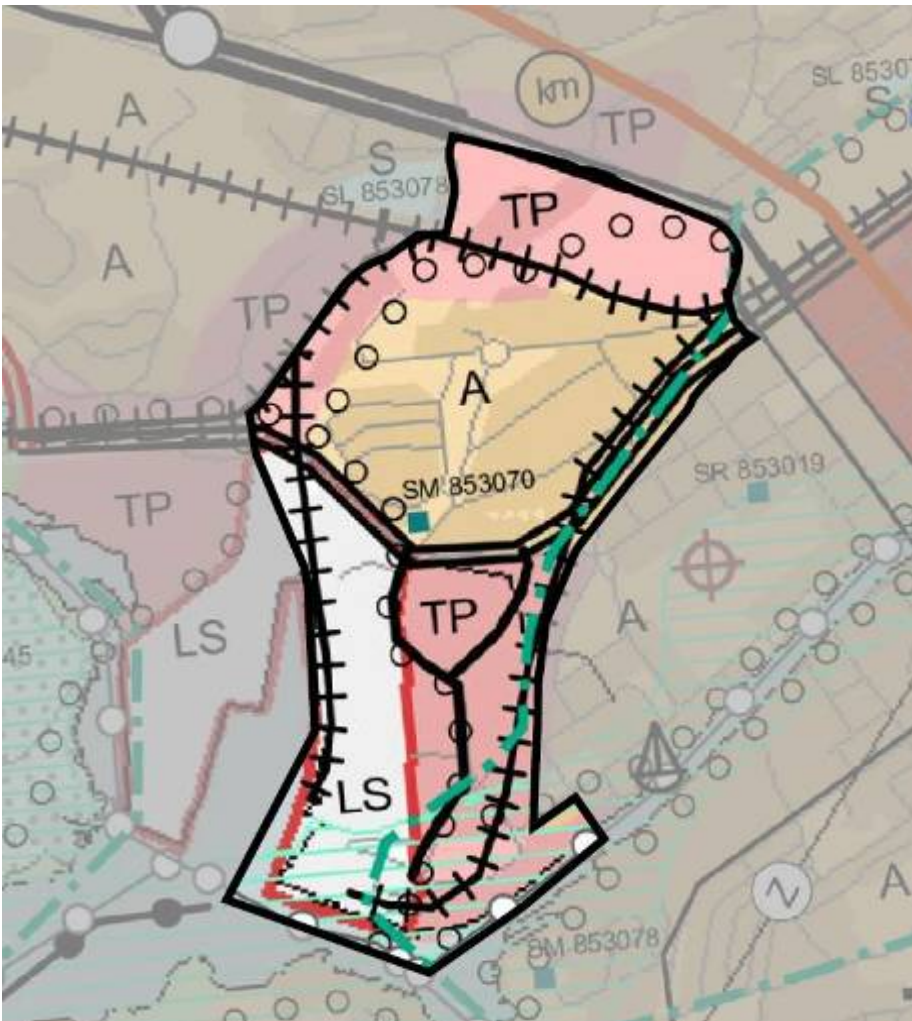
3.2 Suunnittelutilanne

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (Vnp 30.11.2000) tehtävänä on varmistaa valtakunnallisesti merkittävien asioiden (mm. matkakeskus, ratapihatoiminnat) huomioon ottaminen alueidenkäytön suunnittelussa. Osayleiskaavan tulee edistää valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumista.

Maakuntakaava

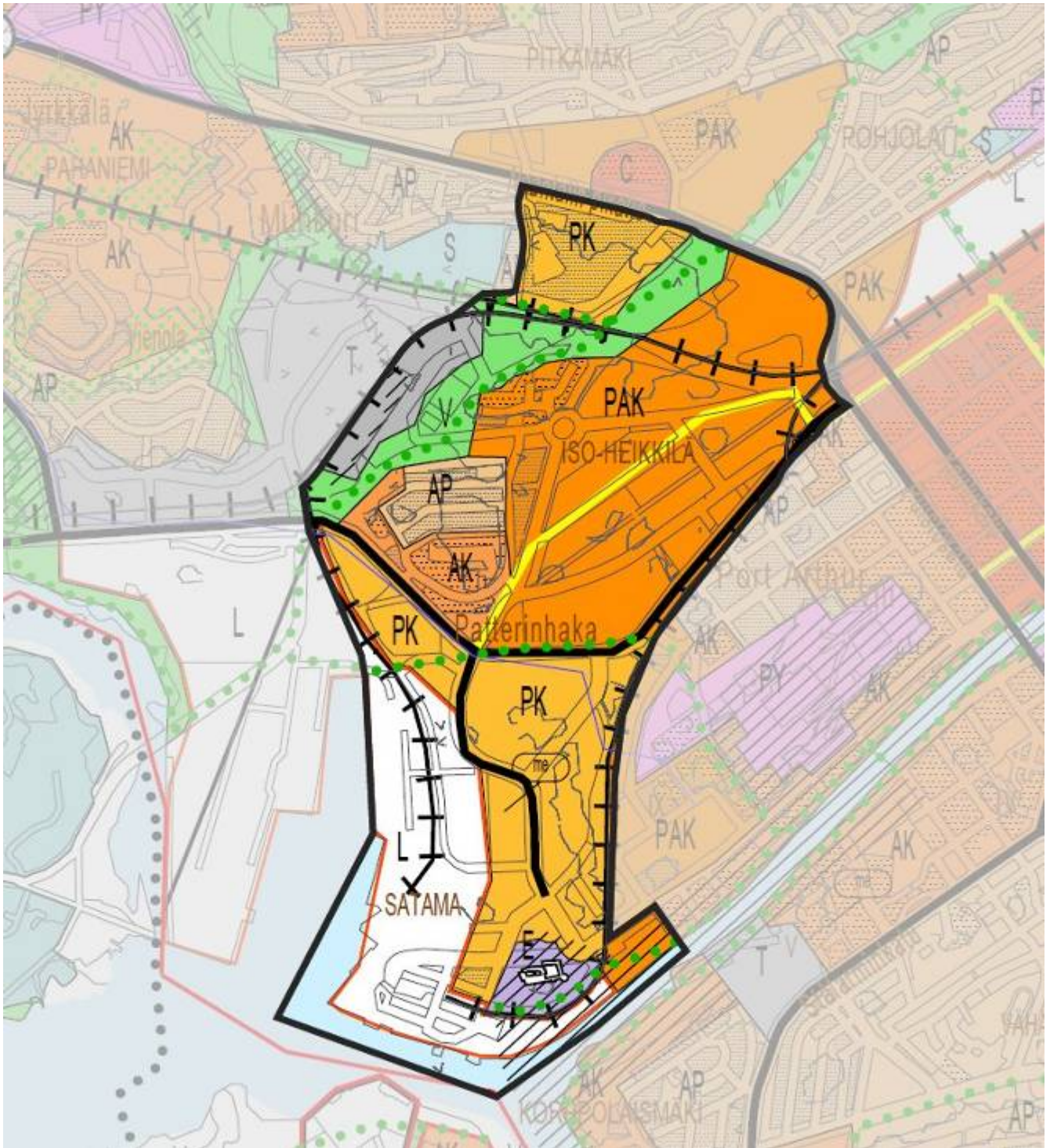
Maakuntakaava (YM 23.8.2004) ohjaa osayleiskaavan laatimista. Maakuntakaavassa osa-alueet jakautuvat seuraavasti: Sataman kaupunginosassa 061 satama-alue (LS) on rajattu siten, että Juhana Herttuan puistikadun länsipuolelle jää osa työpaikka-alueeksi, muu osa on kokonaan työpaikka-alue (TP). Suurin osa Iso-Heikkilästä (062) on taajamatoimintojen aluetta (A), lukuun ottamatta luoteis- ja pohjoisreunoilla olevaa työpaikka-alueen vyöhykettä (TP). Uudenkaupungin ja Naantalin pikatien välinen alue (Pitkämäki 074) on merkitty työpaikka-alueeksi (TP). Liikenneväylät ja ratayhteydet on merkitty nykytilanteen mukaisesti.



Ote maakuntakaavasta

Yleiskaava

Oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa 2020 (Kv 18.6.2001) suunnittelualue on jaettu seuraavasti: Satama-alueen (kaup.osa 061, LS) rajausta noudattamalla nykyisten satamatoimintojen aluetta, muilta osin alue on pääasiassa palvelujen ja hallinnon aluetta (PK), lukuun ottamatta Turun linnan ja maksiinien aluetta, jossa on Erityisalueen varaus (E), ja Linnan itäpuolella olevaa osa-alueita, jotka on Työpaikkojen ja Asumisen aluetta (PAK). Iso-Heikkilässä on varaus joukkoliikennepainotteiselle kadulle.

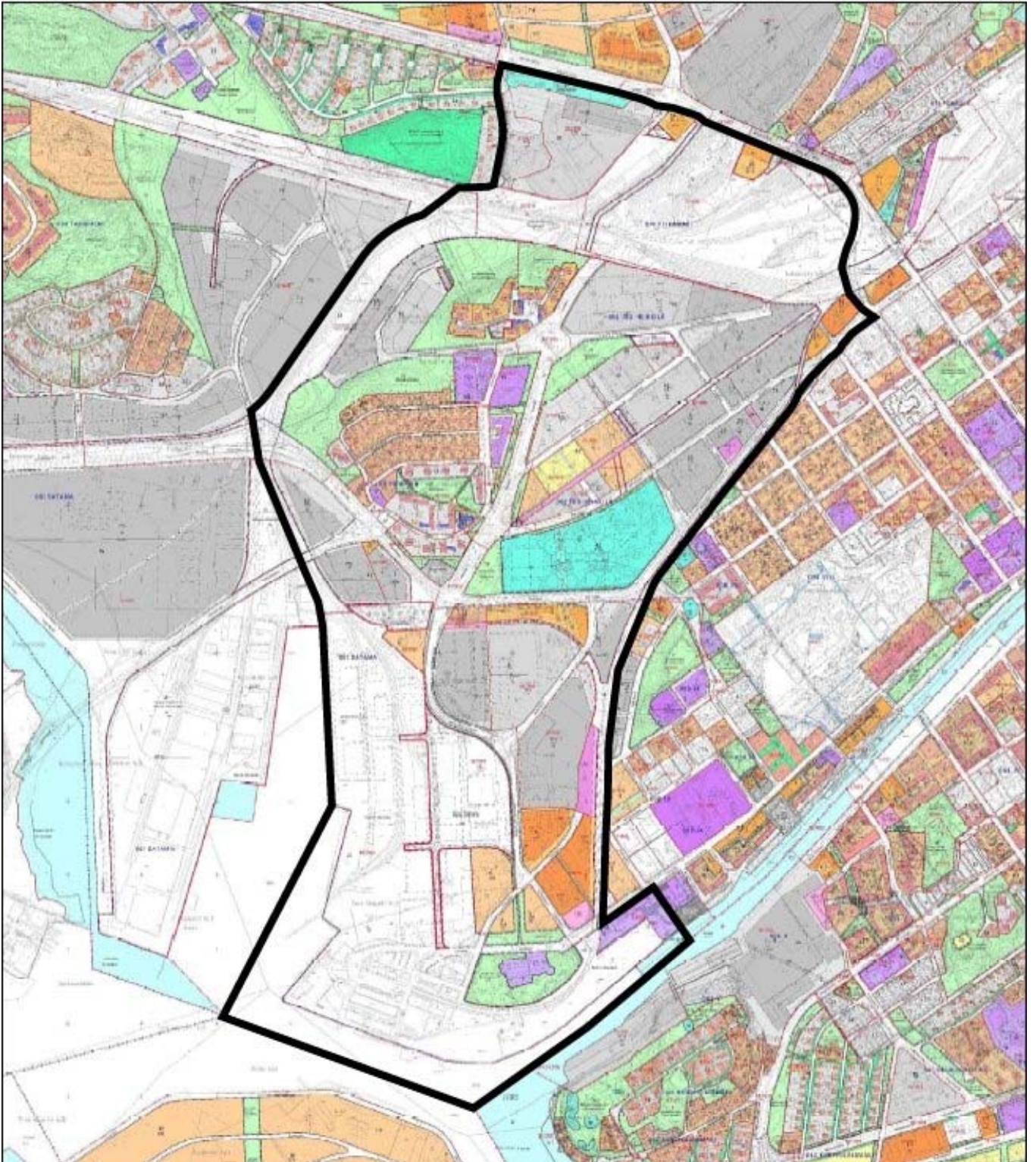


Ote yleiskaavasta 2020

Asemakaavat

Koko alue on asemakaavoitettu.

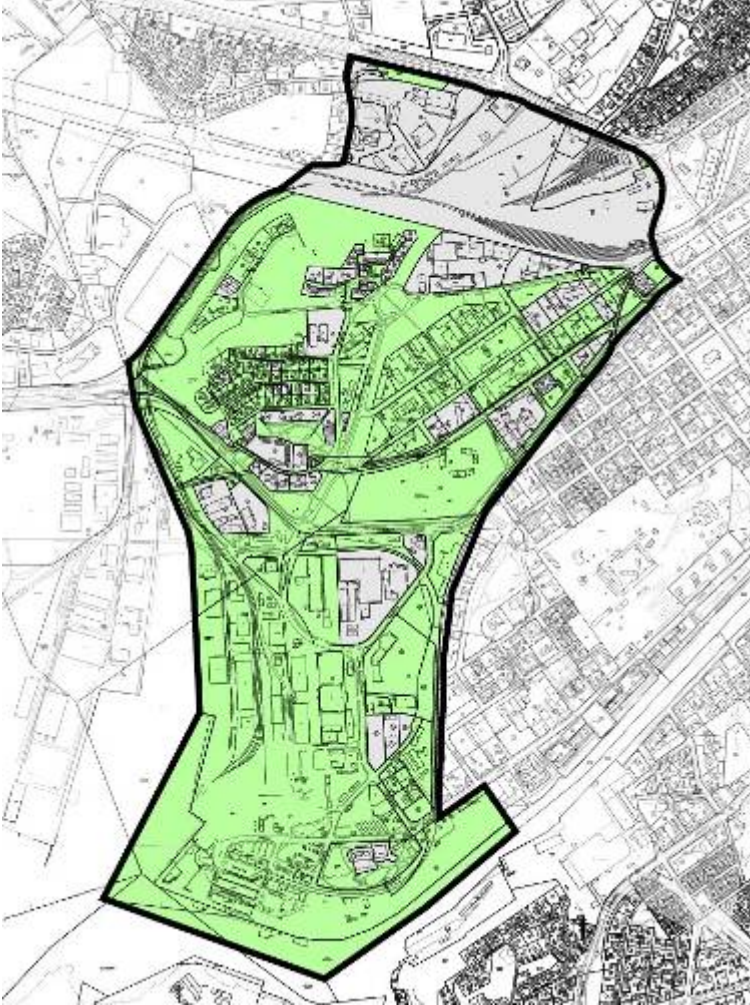
Voimassa olevat, vuosina 1945-2004 vahvistetut asemakaavat suunnittelualueella noudattavat pääpiirteittäin nykyistä maankäyttöä.



Ote ajantasaisesta asemakaavakartastosta

Maanomistus

Kaava-alue on pääosin Turun kaupungin omistuksessa. Turun linnan rakennusalueen omistaa Suomen Valtio, entisen Rettigin tehtaan alueen omistaa Kiinteistö Oy Satamakeskus, rautateiden rata-alueita omistavat Ratahallintokeskus, Senaatti Kiinteistöt Oy tai VR-Yhtymä Oy. Postikeskuk- sen tontin omistaa Itella Oyj. Muut harmaalla merkityt alueet ovat joko eri yhtiöiden tai yksityisten henkilöiden omistuksessa.



Suunnittelualan maanomistus. Vihreät alueet ovat Turun kaupungin omistuksessa

3.3 Suunnittelualuetta koskevat päätökset ja suunnitelmat sekä niihin liittyvät selvi- tykset

Käsittelyaikataulu

20.9.2007	Vireilletulo Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) Mielipiteet
9.10.2007	Aloituskokous viranomaisille ja kaupungin hallintokunnille ym.
2.12.2008	Ympäristö- ja kaavoituslautakunta hyväksynyt kaavaluonnoksen
12.1.2009	Kaupunginhallitus hyväksynyt luonnoksen
5.2.-4.3.2009	Kaavaluonnos nähtäville kaupunginhallituksen hyväksymässä muodossa Lausuntopyyntö 4.3.2009 mennessä

Osayleiskaavan luonnosvaiheessa on laadittu koko aluetta kattavia perusselvityksiä, ks. Liite "Pe- russelvitykset".

4. TAVOITTEET

4.1 Päätaavoitteet

Valtuustoryhmien välinen sopimus 2005 – 2008:

- Taavoitteena on alueen hyödyntäminen asumis-, toimisto- ja liiketilakäyttöön, sekä luoda Turkuun ainutlaatuinen merellinen kaupunginosa.
- Alueen vahvaa matkustaja- ja risteilytoimintaa kehitetään siten, että uudistukset vaikuttavat positiivisesti satamaan ja tuovat matkailulle huomattavaa lisäarvoa.
- Uudistamisen lähtökohtana on, että nykyiset satamatoiminnot ja satamassa toimivien yritysten liiketoiminta jatkuu keskeytyksettä ja liiketoimintaedellytykset paranevat.

Yleistavoitteet:

- Linnakaupungin aluetta kehitetään kaupungin keskustarakennetta täydennettäväksi kokonaisuudeksi.
- Vajaassa ja epämääräisessä käytössä olevien satama- ja teollisuusalueiden maankäyttöä tehostetaan. Osa alueista muutetaan asumiskäyttöön.
- Hajanaisten alueiden yleisilmettä parannetaan ja rakennettua ympäristöä ehostetaan ja muutetaan kaupunkimaiseksi.
- Luodaan edellytykset Turun linnan aseman korostamiseksi kansainvälisenä historiallisena nähtävyytenä.
- Sataman matkustajatoiminnot kytketään rakenteellisesti ja toiminnallisesti muun alueen uusiutuvaan rakenteeseen.
- Suunnitelman toteuttamiselle asetetaan vaiheistettu aikataulu, tavoitevuosi 2030.
- Linnakaupunki kehitetään joukkoliikenne- ja pyöräilykaupunginosaksi.
- Osa-alueiden suunnittelussa, asemakaavoituksen ohjeena, on sekä rakentamisessa että liikennejärjestelyissä pidettävä kestävä kehityksen periaatetta ensisijaisena.

Linnakaupungin osayleiskaavan yksi keskeisimpiä taavoitteita on luoda edellytykset kehittää aluetta noudattamalla kestävä kehityksen periaatteita, jotka ovat:

ekologinen,
taloudellinen sekä
sosiaalinen ja kulttuurinen kestävyys.

Osayleiskaavan tarkoituksena on yhdyskuntarakenteen ja maankäytön yleispiirteinen ohjaaminen sekä toimintojen yhteen sovittaminen taavoitteena hyvän elinympäristön edellytysten luominen ja kestävä kehityksen edistäminen.

Tavoitteena on kaupunkirakenteen tiivistäminen seudullisesti keskeisillä alueilla. Suunnittelualueita kehitetään monipuolisina palvelujen ja työpaikkojen, asumisen ja vapaa-ajan alueina. Elinympäristön viihtyisyyttä ja alueen vetovoimaisuutta pyritään parantamaan kiinnittämällä huomiota ajalliseen kerroksellisuuteen sekä maisemakuvaan sopeutuviin ja mittakaavaltaan ihmisläheisiin rakennettuihin ympäristöihin. Tavoitteena on myös suojella kulttuurihistoriallisesti arvokkaat rakennukset.

Osayleiskaavassa tutkitaan joukkoliikennepalvelujen merkittävää parantamista, mm. myös ottamalla käyttöön raitiovaunuliikennettä. Tavoitteena on kasvattaa huomattavasti suunnittelualueen asukas- ja työpaikkamääriä; Sataman ja VR:n radan väliselle alueelle ("Le Petit Havre") suunnitellaan asumista noin 1500 hengelle ja noin 500 uutta työpaikkaa. Iso-Heikkilän alueen uusien asukkaiden määräksi on asemakaavan valmistelun yhteydessä arvioitu noin 3000 henkeä, ja noin 5500 uutta työpaikkaa Iso-Heikkilän ja "Radantaus" -alueilla (Pitkämäki).

Yhdyskuntarakenteen kehittämisessä pyritään parantamaan liikkumisen turvallisuutta ja edistämään joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen edellytyksiä. Liikennejärjestelmää suunnitellaan ja kehitetään kokonaisuutena, joka käsittää eri liikennemuodot ja palvelee sekä asutusta että elinkeinoelämää. Ensisijaisesti kehitetään olemassa olevia pääliikenneyhteyksiä ja -verkostoja. Tavoitteena on varata riittävät alueet jalankulun ja pyöräilyn verkostoja varten sekä parantaa verkostojen jatkuvuutta ja monipuolisuutta.

Kaavan valmistelussa kiinnitetään huomiota ihmisten terveydelle aiheutuvien haittojen ja riskien ehkäisemiseen ja olemassa olevien haittojen poistamiseen tai vähentämiseen.

Oikeusvaikutteisena laadittavassa osayleiskaavassa muotoillaan tavoitellun kehityksen periaatteet ja osoitetaan tarpeelliset alueet yksityiskohtaisen kaavoituksen ja muun suunnittelun perustaksi. Osayleiskaava korvaa alueella voimassa olevan yleiskaavan.

Linnakaupunki-alueen osayleiskaavassa on tarkoitus määrittää alueiden käyttötarkoitus sekä sallittu rakennusten enimmäiskerros-luku. Lisäksi määritetään suojeltavat kohteet ja alueen liikenneverkko.

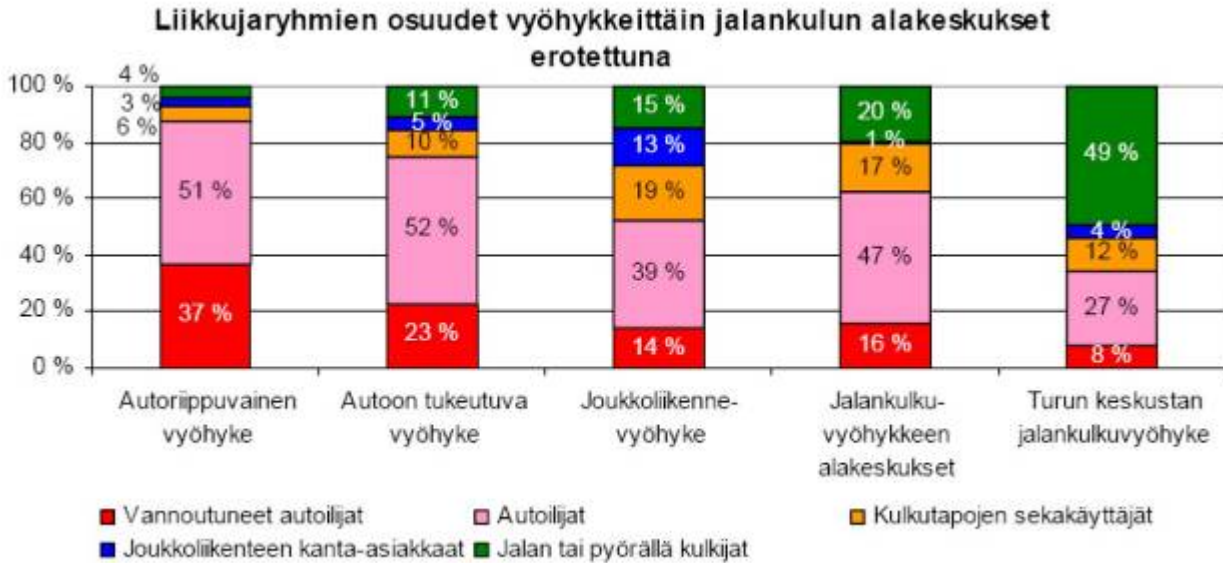
4.2 Liikenteelliset tavoitteet

Tavoitteena on, että osayleiskaava-alueen uusi maankäyttö ei lisää henkilöautoilun osuutta Turussa tehtävistä matkoista. Tavoitteena on siis rakentaa Linnakaupungista pyöräily- ja joukkoliikennekaupunginosa, jossa asuvat ihmiset liikkuvat pääosin jalan, pyörällä ja joukkoliikenteellä.

Tavoitteellinen jakauma kulkijaryhmiin on:

- jalan ja pyörällä kulkijat 45 %
- joukkoliikenteen kanta-asiakkaat 18 %
- kulkutapojen sekakäyttäjät 12 %
- "vannoutuneet" autoilijat 10 %

Tavoitetta voi verrata Turun nykyisiin jakaumiin, jotka on esitetty alla olevassa kaaviossa. Liikenneministeriön teettämässä KULKURI -tutkimuksessa Linnakaupungin alue on osa keskustan jalankulkuvyöhykettä, jossa kyselyyn vastanneista noin puolet liikkuu pääosan matkoistaan jalan tai pyörällä.



Lähde: Liikkujaryhmät Turun seudun aluerakenteessa. Liikenneministeriön julkaisu 42/2007.

4.4 Tavoiteaikataulu

VIII 2010	Kaavaehdotus ympäristö- ja kaavoituslautakuntaan
IX 2010	Kaavaehdotus kaupunginhallitukseen
XI 2010	Kaavaehdotus lausunnoille
XII 2010	Kaavaehdotus nähtäville kaupunginhallituksen hyväksymässä muodossa
II 2011	Kaavaehdotuksen hyväksyminen

Osayleiskaavan tavoiteaikataulu

5. OSAYLEISKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

5.1 Osayleiskaavan suunnittelun tarve

Osayleiskaava laaditaan Turun kaupungin aloitteesta ja se liittyy laajempaan keskustan osayleiskaavoitustyöhön, jonka vireillepanosta kaupunginvaltuusto päätti Turun yleiskaavan 2020 jatkotoimenpiteenä.

Merkittäviä muutoksia aiheuttavia tekijöitä alueella ovat jätevedenpuhdistamon siirtyminen Kakolan kallioluoliin ja muutokset rautateiden ja sataman toiminnassa sekä monien vanhojen kaupungin vuokramaalla sijaitsevien teollisuuskiinteistöjen vuokrasopimusten päättyminen ja yritysten siirtyminen vähitellen niiden toiminnalle kaupunkirakenteessa paremmin soveltuville paikoille.

Turun kaupunginvaltuuston ryhmien välisessä sopimuksessa valtuustokaudelle 2005-2008 on päätetty selvittää mahdollisuutta yhteiseen alueelliseen satamaan sekä yhdistää maa-, meri- ja ilmayhteydet eri liikennemuodoittain toimivaksi verkostoksi. Edelleen on päätetty käynnistää Aurajokisuun, Turun linnan ympäristön ja osin kantasataman osayleiskaavan valmistelu, jonka tavoitteena on alueen asumis-, toimisto- ja liiketiläkäyttöön hyödyntämisen lisäksi luoda Turkuun ainutlaa-

tuinen merellinen kaupunginosa. Alueen vahvaa matkustaja- ja risteilylaivatoimintaa on myös tarkoitus kehittää siten, että uudistukset vaikuttavat positiivisesti satamaan ja tuovat matkailulle huomattavaa lisäarvoa. Nykyisten satamatoimintojen ja satamassa toimivien yritysten liiketoiminnan tulisi kuitenkin jatkua keskeytyksettä ja toimintaedellytysten parantua.

5.2 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

Linnakaupungin osayleiskaavatyön perusteena on Turun kaupunginvaltuuston ryhmien välinen sopimus valtuustokaudelle 2005-2008.

5.3 Osallistuminen ja yhteistyö

5.3.1 Osalliset

Osallisia ovat alueen maanomistajat ja ne, joiden asumiseen, työntekoon ja muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, sekä viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään:

- Suunnittelualan ja naapuruston maanomistajat, vuokralaiset, asukkaat, yritykset ja käyttäjät.
- Viranomaiset, kaupungin hallintokunnat: Liikenne- ja viestintäministeriö, Varsinais-Suomen liitto, Lounais-Suomen ELY-keskus, Ratahallintokeskus, VR-Yhtymä Oy, Itella Oyj, Museovirasto, Ympäristö- ja kaavoitusviraston asemakaava-, joukkoliikenne-, rakennusvalvonta-, suunnittelu- ja ympäristönsuojelutoimistot, Kiinteistöliikelaitos, Tilaliikelaitos, Vesiliikelaitos, Liikuntapalvelukeskus, Maakuntamuseo, Museokeskus, Nimistötoimikunta, Koulutoimintakeskus, Sosiaalikeskus, Kulttuuritoimi, Terveystoimi, Varsinais-Suomen pelastuslaitos, Turku Energia, Turun Satama.
- Kansalais- ym. järjestöt: Turkuseura, Varsinais-Suomen kiinteistöyhdistys ry., Turun Pientalojen Keskusjärjestö ry., Turun Yrittäjät, Turun kauppakamari, Turun luonnonsuojeluyhdistys ry., Portsa ry.

5.4.2 Vireilletulo

Kaavoituksen vireille tulosta on ilmoitettu kaavoituskatsauksessa 2007.

5.4.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on julkaistu 20.9.2007.

5.4.4 Viranomaisyhteistyö

Kaavoitusprojektin aloituskokous viranomaisille ja kaupungin hallintokuntien edustajille pidettiin 9.10.2007.

Syksyllä 2007 perustettiin työryhmä, jossa on mukana asemakaava-/yleiskaavatoimiston, suunnittelutoimiston, ympäristönsuojelutoimiston sekä Kiinteistöliikelaitoksen ja Turun Sataman edustajia.

5.5. Kaavaluonnoksen valmistelu

Kaavaluonnos ja perusselvitykset ovat olleet nähtävillä 26.1.–24.2.2009 välisenä aikana. Aineistoon on voinut tutustua myös kaupungin internet-sivuilla.

Osayleiskaavan laatimisvaiheet sekä osallistumisen ja vuorovaikutuksen järjestäminen on kuvattu osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa (selostuksen liite 3).

5.5.1. Lausunnot kaavaluonnoksesta

Kaupunginhallituksen 12.1.2009, § 16 päätöksen mukaisesti pyydettiin osayleiskaavasta alustavat lausunnot, ja niitä on annettu 17 kpl:

1) **Lounais-Suomen ympäristökeskus (nykyinen Varsinais-Suomen ELY-keskus, 9.3.2009):**

- Kaavoitukselle asetetut tavoitteet ovat oikein.
- Kaavoituksessa on otettava huomioon, että Turun linna puistoineen on nimetty valtakunnallisesti merkittäväksi kulttuuriympäristöksi.
- Sataman toimintaedellytykset ja kehittämismahdollisuudet on huomioitava.
- Maaperän osalta voidaan hyödyntää Hämeen ympäristökeskuksen käynnistämän pilaantuneiden teollisuusalueiden uudelleenkäyttöhankkeen PIUHA tuloksia.
- Kulkuyhteys Ruissaloon tarpeen osoittaa.
- Perusselvitysten aineisto on kattava, tavoiteosio järjestelmällinen ja valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukainen, kuten mm. pyrkimys hyödyntää ns. brownfields-alueita tehokkaaseen asuntorakentamiseen.
- Ehdotetut eri alueiden rakentamisperiaatteet ovat varsin sopivia ja rohkeat ehdotukset alueen ilmeen kohottamiseksi kiinnostavia. Myös Kirstinpuiston alue olisi sopiva korkeampaan rakentamiseen eikä entisen puhdistamon alueellekaan pidä jättää matalaa rakentamista ai-noaksi suunnittelun vaihtoehdoksi.
- Kaavan laadinta voi jatkua asetettujen tavoitteiden mukaisesti lähtökohtina olevat reunaehdot huomioon ottaen.

2) **Museovirasto, 30.3.2009:**

- Museovirasto yhtyy arvioon linnan lähiympäristön kohentamisen ja selkeyttämisen tarpeesta, mutta pitää ongelmallisena tavoiteltua linnan irrottamista visuaalisesti ympäristöstään kaavas suunnitelman puitteissa. Linnan ja viereisen satama-alueen läheisyyttä pidetään luonteavana, historiallisen kehityksen perustelemana naapuruuutena. Satama-alueen haitallinen vaikutus linnan arvoon jää suunnitelmassa täsmentämättä. Ympäristön kohentaminen ei edellytä satama-alueen kehittämisen kytkemistä linnan aseman korostamiseen.
- Suunnitteluaineisto on liian yleispiirteinen, jotta linnan ympäristön kaavaillusta kohentamisesta sekä satama-alueen kehittämisen vaikutuksista muodostuisi riittävän konkreettinen käsitys. Jatkosuunnittelussa tulee vielä perusteellisesti selvittää linnan ympäristön kehittämistarpeita ja -keinoja.

3) **Museokeskus, 18.3.2009:**

- Perusselvitysten liitteissä 12 A–C on puutteita, joita tulee korjata kaavaluonnoksen jatko-työstön yhteydessä yhteistyössä Maakuntamuseon kanssa. Brownfields-alueilla on historiaan pohjautuva ominaisluonne, joka tulee nivoa tulevaan kaupunkirakenteeseen. Kaavaluonnoksen akvarellimaisuudesta johtuen tavoitteet ovat utuisia, ja niiden mukaan on vaikea soveltaa Maankäyttö- ja rakennuslain pykälää kulttuuriarvojen vaalimisesta. Maakuntamuseo on nostanut uusiksi suojelun kohteiksi harkittavaksi Ruissalontie 19:ssä, 20:ssä ja 37:ssä sijaitsevat teollisuus- ja varistorakennukset, jotka tulisi ehdottomasti suojella.
- Koko alueella on liian vähän puistoja. Mm. Linnankentän alueella tulisi tutkia Victor von Stedinkin 1790-luvulla luoman englantilaisen puutarhan palauttamista.
- Vaihtoehto Turva muodostaa paremman lähtökohdan alueen eteläosien jatkosuunnittelulle. Mm. Rettigin tupakkatehtaan säilyttämistä kokonaisuudessaan pidetään tavoiteltavana.
- SailCity-pilvenpiirtäjän toteuttaminen on periaatteessa mahdollista, jos se sijoitetaan riittävästi etäälle Turun linnasta ja ruutukaava-alueesta, ja jos se ei muodosta kilpailevaa elementtiä Tuomiokirkon ja Mikaelinkirkon torneille.

4) **Joukkoliikennetoimisto, 23.2.2009:**

- Tavoiteosassa kohdassa ”Linnakaupunki joukkoliikennekaupunginosana” oleva linja-autotaulukko tulee päivittää.
- Todetaan, että Turun seudun joukkoliikenne 2020-pikaraitiotien väliraportti on huomioitu vaihtoehdossa URBAN 2020.

5) Rakennusvalvontatoimisto, 6.3.2009:

- Ei ole huomautettavaa. Rakennusvalvontatoimisto yhtyy kaupunkikuvaneuvottelukunnan kannanottoon: "Suunnitellaan yhtenäistä inhimillistä kaupunkia välttäen massiivisuutta. Harkitaan rakennusten korkeutta ja kehitellään vesiaiheita edelleen."

6) Sosiaali- ja terveystoimen johtoryhmä, 24.3.2009:

- Linnan ympäristön rauhoittaminen on erinomainen tavoite. Pidetään merkittävänä, jos tulevaisuudessa voitaisiin turvata linnan eteläpuolinen alue joen rantaan saakka, ja samalla yhteys Aurajokeen.
- Raitiotie junan korvaajana on houkutteleva ratkaisu ja sopii hyvin alueen suunniteltuun imagoon. Matkustajakapasiteetti tulee selvittää, sama vaihtoehto Linnankatua pitkin.
- Vuorovaikutusta asumisen ja satamatoimintojen välillä on pohdittu liian vähän – asiaa tulee tutkia IVA:n avulla.
- Lisääntyvää liikennettä ei voida ohjata Portsan ja Ratapihankadun läpi.
- Pilvenpiirtäjän tarkoituksenmukaisuus ja hyödyllisyys on kyseenalainen: Turvallisuusriski eikä sovi Turun kaupunkikuvaan.
- Suunnittelussa tulee huomioida väestön ikärakenteen monipuolisuus, julkisten palvelujen tarvetta ja mitoitusta sekä vanhusten ja lasten turvallisuustekijät.
- Kunnianhimoinen suunnitelma, joka tulisi toteuttaa ilman lyhytnäköisiä uhrauksia.

7) Kiinteistöliikelaitoksen johtokunta, 26.3.2009:

- Linnakaupungin aluetta tulee rakentaa vähintään samalla tehokkuudella kuin muut kaupungin keskusta-alueet. Tehokkaampaakin rakentamista perustellaan sillä, että aluetta voidaan suunnitella ilman vanhojen rakenteiden asettamia velvoitteita. Näin ollen vaihtoehtoa "Urban" tulee tarkistaa tehokkaammaksi.
- Koulukadun ja Ratapihankadun risteyksen ajoneuvomääriä voidaan keventää ohjaamalla Satama-alueen liikennettä Rauman suuntaan katuyhteydellä välillä Vaasantie - Pitkämäenkatu tai Naantalintie - Pansiontie.
- Junarata tulee säilyttää nykyisellä paikalla, koska se voi tulevaisuudessa palvella sekä Linnanfältin että Linnankaupungin aluetta optimaalisesti.
- Ottaen huomioon Vaasanpuiston alueen pilaantuneen maaperän poistamisen kustannuksia (n. 14 milj.), alueelle tulee osoittaa riittävästi rakennusoikeutta, jotta alueen asuinkäytönotto on taloudellisesti mahdollista.
- Kirstinpuiston alueella toimiville yrityksille on osoitettava korvaava paikka elinkeinonsa harjoittamiseen ennen alueen käyttötarkoituksen muuttamista, ja samalla tulee selvittää maaperän puhdistamisen tarvetta.
- Kiertotähdentien alue tulee osoittaa kokonaisuudessaan satama-aluetoiminnoille, myös alueen viereinen peltoalue, jonka käyttäminen virkistykseen on mahdotonta.

8) Nimistötoimikunta:

- Kaavaluonnoksessa poistettavaksi Linnankadun osalle, Turun linnan kohdalla, esitetään nimeksi "Kuningattarenkatu".

9) Turun vesiliikelaitos, 26.2.2009:

- Vesilaitoksen verkostojen sijainti tulee ottaa huomioon alueen rakentamisessa ja mahdollisten käyttötarkoitusten muuttuessa (esim. vanha puhdistamotontti).

10) Turun Seudun Vesi Oy, 19.2.2009:

- Linnakaupungin osayleiskaavaluonnoksen alueella ei ole Turun Seudun Vesi Oy:n omistuksessa olevia rakenteita, eikä myöskään suunnitelmia uusien rakenteiden sijoittamisesta alueelle.

11) Turku Energia, 1.3.2009:

- 110 kV sähköasemalle tulisi varata n. 4500 m²:n rakennuspaikka EN-alueena keskeisellä paikalla, esim. Pansiontien, Vaasantien, Juhana Herttuan puistokadun ja Huolintakadun risteykseen.

- Turku Energia Sähköverkot Oy:n voimansiirtojohto tarvitsee johtokatualueen, jonka leveys on yhteensä 46 m.
3.9.2009:
- Turku Energia Sähköverkot Oy on valmis purkamaan 110 kV ilmajohtoyhteyden ja korvaamaan sen uudella 110 kV kaksoismaakaapelilla. Uusi maakaapeli sijoitetaan katualueille, ja sen vaatiman rasitealueen leveys on 3 m.

12) Turun luonnonsuojeluyhdistys ry., 3.3.2009:

- Perusselvityksissä, liitteessä 13 A mainitut puistoalueet tulisi varustaa suojelumerkillä, ja asuinalueiden yhteyteen on perustettava riittävästi puistoalueita ja viheraukioita.
Ehdotetaan:
- Patterinhaan kedon rauhoittamista luonnonsuojelualueeksi.
- Luontoselvityksessä ehdotettua lepakkojen esiintymispaikkojen kartoittamista.
- Vedenpuhdistamoalueen iäkkäiden puuistutuksien säilyttämistä.
- Suunniteltu Juhana Herttuan puistokatu voi myös toimia viherväylänä Linnasta alueen pohjoisiin alueisiin.
- Kävelysillan rakentamista radan yli Iso-Heikkilästä Härkämäkeen (Pitkämäki).
- Muhkurinmäestä alavirtaan Kuninkojalle avoväylä Pansiontietä pitkin Linnan vallihaudan kautta Aurajoen suulle, noudattaen Engelin asemakaavaa 1828. Samaa reittiä pitkin myös kevyen liikenteen väylä.
- Osan Linnankentän paljastamista.
- Kannatetaan tavoitetta kehittää Linnakaupungista pyöräily- ja joukkoliikennekaupunginosa, sekä keskitettyjä pysäköintilaitoksia.

13) Turkuseura – Åbosamfundet r.y., 13.3.2009:

- Tavoiteasettelu myönteinen, mutta valtuustoryhmien asettama merellisyys tavoite on vaikeasti toteutettavissa.
- Satama-alueen suunnittelu muihin tarkoituksiin edellyttää alueen ulkopuolella tehtävien ratkaisujen selvittämistä.
- Nopea rautatieyhteys satamasta keskustaan on turvattava.
- Tarve varautua uuteen ajoväylään keskustan länsipuolella, Hirvensalosta pohjoiseen.
- Satama-alueesta rantakaista asunnoille?
- Yhteys Ruissaloon parannettava, esim. jatkamalla Aurajokivarren kevyen liikenteen väylää Linnanpuistosta lähtevällä vesitieyhteydellä.
- Linnan aseman korostaminen hyvä asia.
- Viheralue-esitykset vajavaisia, linna voitaisiin palauttaa alkuperäisiin saariolosuhteisiin.
- Perusratkaisuksi valittava Urban-vaihtoehto.
- Vaasanpuistoon vaihtoehtona yhdelle 35-kerroksiselle tornille 4-5 tornia, Le Petit Havren aluetta voisi vastaavasti keventää.

14) Turun Kauppakamari, 25.3.2009:

- Sataman toimintaedellytyksien turvaaminen on hyvä, ja pyrkimykset asuntorakentamiselle satama-alueen läheisyyteen on pysäytettävä, taattava satamalle tilat volyymien merkittävälle kasvulle.
- Juhana Herttuan puistokadun itäpuolta ja Pansiontien pohjoispuolta tulisi varata yksinomaan työpaikka-alueeksi.
- Visio vuodelle 2040, jossa osa satama-alueesta muutetaan asunto-, palvelujen ja työpaikkojen alueeksi, on siltä osin jätettävä pois kokonaisuudessaan, koska se tuhoaisi sataman toimintaedellytykset.
- Satamassa toimivien yritysten näkökanta on huomioitava
- Nykyisen satama-alueen käyttöä ei pidä suunnitella muuhun kuin satamatoimintojen kehittämiseen.

15) Turun Yrittäjät ry., 23.2.2009:

- Sataman toiminnot ja mahdollinen laajentuminen tulee turvata.
- Asuntoja ei tule sijoittaa liian lähelle satamaa.

- Logistiikan kulku on turvattava.
- Pienille ja keskisuurille yrityksille on turvattava tonttimaata.

16) Turun Satama, 20.2.2009 ja Satamaliikelaitoksen johtokunta, 24.3.2009

- Suositellaan Kh:n päätöksen mukaan vaihtoehto TURVAN soveltamista alueen eteläosaan, kuitenkin siten, että Juhana Herttuan puistokatu jatketaan Pansiontielle URBAN-vaihtoehdon mukaisesti.
- Kevyen liikenteen yhteydet Viking Linen terminaali-alueen kautta poistettava.
- Linnakiinteistön tontin käyttötarkoitus voidaan muuttaa palvelu/työpaikat-alueeksi.
- Raitiotie-ratkaisua miettiessä tulee sataman yhteydet selvittää erikseen.
- Kh:n 11.8.2003 hyväksymä Turun Kantasataman yleissuunnitelma on edelleen ajankohtainen, ja mm. kevyen liikenteen yhteys Ruissaloon voidaan toteuttaa sen mukaisesti.
- Visio vuodelle 2040 on sataman kehittämisen kannalta erittäin huono, ja se tulee jättää aiheesta pois.

17) Portsa ry., 11.2.2009

- Ehdottaa henkilöliikenteen siirtämistä olemassa olevalle tavaraliikenteen rata-alueelle satamasta Iso-Heikkilän kautta rautatieasemalle.
- VR:n tasoristeykset tulisi poistaa tai korvata eritasoristeyksillä.

5.5.2 Yleiskaavatoimiston vastineet

Esillä olevasta osayleiskaavaehdotuksesta alustavista lausunnoissa esitetystä tarkistuksista on jatkossa neuvoteltu sekä suunnittelutyöryhmän puitteissa että osittain itse lausunnon esittäjien kanssa. Vaadittavia selvityksiä, kuten maaperän laatu ja saastuneisuus, kevyen, julkisen ja muun ajoliikenteen mitoituksen ym., sekä niiden kustannus- ja vaikutusten arvioinnit on tarkoitus laatia eri aluesuunnitelmien tarkentuessa ja/tai yleiskaavaehdotuksesta annettavien lausuntojen perusteella.

Lausuntojen yksityiskohdista todetaan seuraavaa:

1) Lounais-Suomen ympäristökeskus (nykyinen ELY-keskus):

Lausunto on kokonaisuudessaan hyvin myönteinen, ja esitetyt tarkistukset koskien Sataman kehittämisedellytyksiä sekä kulkuyhteyttä Ruissaloon on huomioitu kaavaehdotuksessa.

2) Museovirasto:

Kaupunkikuvalliset ja toiminnalliset ristiriidat Sataman ja Linnan ympäristön kohentamisen välillä on tiedostettu ja niitä on käsitelty moneen otteeseen eri hallintokunnissa ja omassa työryhmässä. Kuten käy ilmi sekä valtuustoryhmien asettamista tavoitteista että Sataman, Turun Kauppakamarin ja Turun Yrittäjien lausunnoista, Turun Sataman toiminnot tulee turvata ja liiketoimintaedellytykset parannettava. Näiden selkeiden lähtökohtien puitteissa ei toistaiseksi ole mahdollisuuksia muuttaa oleellisesti Turun linnan ympäristöä. Tärkeänä tavoitteena pidetään kuitenkin, että Museoviraston lausunnon mukaisesti linnan ympäristön kehittämistarpeita ja –keinoja selvitetään jatkosuunnittelussa, lähinnä alueen asemakaavanmuutoksen yhteydessä.

3) Museokeskus:

Perusselvitysten liitteissä 12 A-C olevista puutteista on neuvoteltu Museokeskuksen (entisen Maa-kuntamuseon) edustajan kanssa. Korjausten käsittely on vielä kesken, Ruissalontien varrella olevien rakennusten suojeleminen tulee käsitellä asemakaavoituksen yhteydessä.

Juhana Herttuan puistokadun jatkaminen Pansiontielle ei välttämättä edellytä siltä osin Rettigin tupakkatehtaan purkamista.

Puistoalueita on kaavaehdotuksessa 12 % koko alueesta, eli huomattavasti enemmän kuin luonnoksessa.

4) Joukkoliikennetoimisto:

Linja-autojen sekä ylipäänsä alueen joukkoliikenteen palvelutaso ja sen mukaisesti liikennöinnin tiheys tulee parantaa merkittävästi eri alueiden toteutuessa. Nykyisiä aikatauluja ei tässä vaiheessa huomioida tavoitteiden asettelussa.

5) Rakennusvalvontatoimisto (ei huomautettavaa).**6) Sosiaali- ja terveystoimen johtoryhmä:**

Esitetyt tavoitteet huomioidaan asemakaavoituksen yhteydessä. Liikenteen ohjautuminen Pansiontieltä etenkin Port Arthurin kautta voidaan estää vastaavilla liikennejärjestelyillä.

7) Kiinteistöliikelaitoksen johtokunta:

"Urban" -vaihtoehtoon perustuvaa mitoitusta voidaan tarkistaa ylöspäin etenkin Vaasanpuiston ja Kirstinpuiston alueilla.

Ajoyhteydestä satamasta Iso-Heikkilän kautta Naantalin pikatielle on luovuttu, koska Naantalin pikatietä ei haluttu kuormittaa entisestään, ja Iso-Heikkilän asuntoalueiden ja palvelukodin ympäristö haluttiin säilyttää rauhallisena.

Junarata on säilytetty nykyisellä paikalla.

Vaasanpuiston vireillä olevassa asemakaavanmuutoksessa varaudutaan aluetehokkuuksiin $e_{\text{alue}} = 2,0-2,5$.

Kirstinpuistossa sijaitsevien yritysten tonttikohtaiset järjestelyt huomioidaan asemakaavoituksen yhteydessä.

Kiertotähdentien LS-alue (Satama-alue) on laajennettu mainitulle peltoalueelle.

8) Nimistötoimikunta:

Katujen nimenmuutokset huomioidaan asemakaavoituksen yhteydessä.

9) Turun vesiliikelaitos:

Verkostot voidaan ottaa huomioon vasta asemakaavoituksessa.

10) Turun Seudun Vesi Oy: ei huomautettavaa.**11) Turku Energia:**

Sähköasemalle on 4500 m²:n varaus (EN) Pansiontien varrella, noin 150 metriä nykyisen Vaasantien liittymästä luoteeseen.

Jatkosuunnittelun lähtökohtana pidetään, että nykyinen 110 kV ilmajohto korvataan 110 kV maakaapelilla, joka tullaan sijoittamaan katualueille.

12) Turun luonnonsuojeluyhdistys:

- Osayleiskaavaan on merkitty seuraavat alueet "Luonnon monimuotoisuuden erityisen tärkeä alue" -määräyksellä (luo); Härkämäen metsikkö, Iso-Heikkilän keto ja Patterihaan keto.
- Vedenpuhdistamoalueen iäkkäiden puuistutuksien säilyttämistä selvitetään alueen asemakaavoituksen yhteydessä.
- Juhana Herttuan puistokatua jatko-osineen tulee mitoittaa siten, että se voi muodostaa bulevardimaisen väylän puuistutuksineen.
- Osayleiskaavassa kevyen liikenteen väylä on merkitty rataa ylittäväksi.
- Vesiaiheiden, kuten avo-ojat, vesialtaat, suihkulähteet yms. suunnittelu, kuten myös Linnakentän käsittely, on huomioitava myöhemmässä vaiheessa laadittavissa julkisten tilojen suunnitelmissa.

13) Turkuseura ry.:

Ajoväyläasiaa Hirvensalosta pohjoiseen ei voida ratkaista Linnakaupungin osayleiskaavan puitteissa.

Yhteys Ruissaloon on huomioitu.

Muut asiat: ks. kommentteja edellisistä lausunnoista.

14) Turun Kauppakamari:

Visio 2040:n suunnitelmista on luovuttu.

15) Turun Yrittäjät ry.:

Ks. edellisiä kommentteja

16) Turun Satama ja Satamaliikelaitoksen johtokunta:

Kaavaehdotus perustuu esitettyyn ratkaisuun: Alueen eteläosa "TURVA"-vaihtoehdon mukaan ja Juhana Herttuan puistokatu jatkettu Pansiontielle.

Keuyen liikenteen yhteydet Viking Linen terminaalialueen kautta on poistettu.

Linnakiinteistön tontti on kaavaehdotuksessa palvelujen ja hallinnon aluetta (P-1), joka vastaa kiinteistön suunniteltua käyttötarkoitusta.

Kaavaehdotuksessa junayhteys satamasta säilyy ennallaan. Uuden raitiovaunuyhteyden tarkoitus on palvella myös alueen uusia asuin- ja työpaikka-alueita.

Yhteys Ruissaloon on esitetty Kantasataman yleissuunnitelman mukaisesti.

Visio vuodelle 2040 on poistettu suunnitelmista.

17) Portsas ry:

Satama-alueen kautta ei voida ohjata kevyttä eikä muuta liikennettä turvallisuussyistä.

Jatkosuunnittelussa tulee tutkia mahdollisuuksia eritasoratkaisuille.

Osayleiskaavan tavoitevuodeksi asetetaan 2030, ts. noin 20 vuoden aikana tulisi saattaa alueiden asemakaavat vastaamaan osayleiskaavaa.

5.6. Kaavaehdotuksen valmistelu

Ympäristö- ja kaavoituslautakunta on hyväksynyt kaavaehdotuksen 30.11.2010 ja kaupunginhallitus 20.12.2010. Kaupunginhallituksen päätöksen § 672 mukaan kaavaehdotus asetettiin julkisesti nähtäville 10.1. – 8.2.2011 välisenä aikana, sekä pyydettiin kaavaehdotuksesta lausunnot.

Lausunnot pyydettiin 28.2. mennessä seuraavilta tahoilta:

Varsinais-Suomen ELY-keskus
 Varsinais-Suomen liitto
 Liikennevirasto (ent. Ratahallintokeskus)
 Asemakaavatoimisto
 Kiinteistöliikelaitos
 Suunnittelutoimisto
 Joukkoliikennetoimisto
 Rakennusvalvontatoimisto
 Ympäristönsuojelutoimisto
 Sosiaali- ja terveystoimi
 Opetuspalvelukeskus
 Liikuntapalvelukeskus
 Tilaliikelaitos
 Museokeskus
 Kulttuuritoimi
 Turun Museokeskus
 Turun Satama
 Turun Vesiliikelaitos
 Turku Energia Kaukolämpö

Turku Energia Sähköverkot Oy
 Varsinais-Suomen aluepelastuslaitos
 Turvallisuus- ja kemikaalivirasto
 Turkuseura
 Portsa ry
 Hirvensalo-seura ry
 Turun Seudun Kehittämiskeskus, TAD Centre
 Kauppakamari
 VR Group
 VR Track
 VR Transpoint

5.6.1 Lausunnot ja muistutukset kaavaehdotuksesta

Määräaikaan mennessä on saatu seuraavat lausunnot ja yksi muistutus:

1. Varsinais-Suomen ELY-keskus

- Osayleiskaavassa tulee huomioida valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt.
- Alueiden suojeltavat rakennukset tulee merkitä kaavakarttaan, niiden maininta selostuksen luettelossa ei ole riittävä. Samalla tulee huomioida katujen ja kulkuyhteyksien sijoittaminen suhteessa säilytettävään rakennuskantaan. Iso-Heikkilän ja Patterihaan kerrostalo- ja omakotialueet on hyvä osoittaa yleiskaavamääräyksin ja aluemerkinnoin (esim. /s).
- Linnan ympärille osoitetulle vesialueen W merkinnälle ei ole esitetty perusteita. Mahdollisen kanavan toteuttaminen voidaan ratkaista asemakaavatasolla.
- Ehdotuksen AK-4 ja AP-1-alueita koskeva yleiskaavamääräys asemakaavamääräysten noudattamisesta ei ole asianmukainen.
- Kaavassa tulee vielä tarkastella satama-alueen läheisyyteen suunnitellun asumisen vaikutuksia satamatoiminnalle.
- Satamatoiminnan kehittämisen edellytykset tulee huomioida valtakunnallisten alueidenkäyttövoitteiden mukaisesti.
- Ajatus raideliikenteen kehittämisestä on hyvä. Sen toteutusta on kaavassa syytä täsmentää, jotta sen huomiointi asemakaavoituksessa varmistuu.
- Kevyelle liikenteelle osoitettu siltavaraus Patterihaasta Latokarinkadun kohdalta Ruissalon suuntaan pidetään hyvänä. Sen sijaan Pansiontieltä Suikkilantielle saakka ulottuva pitkä kiertoyhteys on tarpeeton.
- Kaavan tavoitteet eivät kaikilta (osin?) näytä välittyneen asemakaavoitusta ohjaaviin yleiskaavamääräyksiin.
- Kirstinpuiston alueelle ehdotettu maksimikerrosluku saattaa olla turhan alhainen. Korkealla rakentamisella voidaan hyödyntää näköalaa meren suuntaan.
- Valtaosa osayleiskaava-alueesta on soitetu PAK-2-alueeksi. Kaavaa olisi vielä hyvä kehittää merkinnöiltään ja määräyksiltään monipuolisemmaksi.
- Pitkämäen puolella olevia P-1 ja P-2 alueita tulee täydentää riittävin määräyksin alueiden kehittämistarpeiden mukaan. Kaava-alueiden vaiheistusta tulisi osoittaa.
- Kaavan tavoitteiden kannalta keskeistä on laadukkaan ja tehokkaan kaupunkiympäristön suunnittelu. Turun linnan aseman korostaminen ja ympäristön vaaliminen ja laadun parantaminen ovat tarpeellisia.
- Osayleiskaavan esitystapaan ja tavoitteiden välittymiseen asemakaavoitukseen tulisi kiinnittää huomiota. Kaavalta tulee edellyttää kunnianhimoisempaa ja ohjaavampaa otetta alueen asemakaavoitukseen.

2. Varsinais-Suomen liitto

- ”Linnakaupunki tarjoaa suunnittelukohteena ainutlaatuisen mahdollisuuden modernille, kestävien kaupunkisuunnittelun periaatteiden mukaiselle kaupunginosalle. Siksi jo yleiskaavan laadinnassa on tarpeen asettaa rima korkealle ja tavoitella uudenlaista ja monipuolisella tavalla elävää kaupunkirakennetta. ... Nykymuodossaan kaavaehdotusta kuitenkin näyttää vaivaavan epätasapaino yksityiskohtaisesti visioitujen akseli- ja torniajatusten ja muun alueen käsittelyn välillä. Tästä johtuen myös monet kaavassa esitetyt sinänsä mielenkiintoiset ratkaisut kuten pilvenpiirtäjä, irrallinen ka-

nava-allas, kapea kiemurteleva puistoalue ja uusi liikenneverkko vaikuttava sattumanvaraisilta, eikä kaavaratkaisun kantava idea käy ilmi”...

- Yleiskaava-aineistoon ei sisälly alueen tavoitellusta ilmeestä tai rakenteesta kertovaa materiaalia (havainnekuvia).
- Selvitys, onko sataman henkilöliikenteen ratkaisuille etsitty muita vaihtoehtoja, esim. linnaa kiertävä junaliikenteen siirtäminen satamaradalle. Raitiovaunuliikenteen pysäkkejä ei ole osoitettu.
- Naantalin pikatien ja radan välissä sijaitsevien Postikeskuksen ja tavara-aseman alueet tulisi kehittää kaupungin kaupunkikuvallisesti tärkeimpänä sisääntuloväylän osina.
- Arvokkaat rakennetun ympäristön kokonaisuudet tulee merkitä kaavakarttaan.
- Pidetään ”erittäin hyvänä, että vajaakäytössä olevat rakennemuutosalueet herätetään eläväksi kaupunginosaksi, mutta kaavaehdotusta leimaa kuitenkin keskeneräisyys ja epätasapaino käsiteltyjen teemojen välillä.”
- Kestävän kehityksen näkökulma huomioitava, mm. kehitettävä paikallisia hulevesi- ja energiaratkaisuja.

3. Liikennevirasto

- Käytössä olevat tavararatapiha-alueet, jotka on osoitettu osittain muuhun käyttöön tulee muuttaa LR-alueiksi.
- Raitiovaunuliikenteelle osoitettua varausta, joka jatkuu LR-alueelle on tutkittava.
- Toivotaan liikenteellisiä ratkaisuja Vikingin tasoristeyksen ongelmiin.
- Satamien rautatieyhteys on säilytettävä.
- Asuinrakentaminen satamien välittömään läheisyyteen ei ole toivottavaa.

4. Kiinteistöliikelaitos

- On ennen aikaista osoittaa rakennusten kerroskorkeuksia, koska saatetaan joutua ristiriitatilanteeseen asemakaavanlaatumishetken ympäristötavoitteiden ja yleiskaavan kerroskorkeusmerkinnän kanssa. Esitetään, että ainoastaan Vaasanpuistoon PAK-2 -alueelle osoitetaan merkintä poikkeuksellisen korkeasta rakentamisesta. Muiden kortteleiden osalta kerroskorkeudet määritellään vasta tulevissa asemakaavoissa.
- PAK-alueella ei tulisi määrätä rakennusten korkeutta eikä lukumäärää. Ajoyhteys alueella tulisi osoittaa ohjeellisena ilman vapaata kulkukorkeutta.
- Osana yleiskaavan perusselvityksiä tulee tarkastella sen taloudelliset toteuttamismahdollisuudet.

5. Rakennusvalvontatoimisto

- Juhana Herttuan kadun pääte on kaupunkikuvallinen kohokohta, mutta siihen ei tulisi sijoittaa pilvenpiirtäjää, matalampi rakennus riittää.
- Katutasoa ja maanpäällisten kellarikerrosten julkisivuihin on kiinnitettävä huomiota. Katutasoa ei saa osoittaa pelkästään pysäköintiin.
- Linnan läheisyydessä olevien aukoiden käsittely ja rakennusten kerrosluvut on tarkistettava, jotta linnan asema ympäristössään säilyy.
- Suojelukohteet on merkittävä kaavaan.
- Selkeämpiä viheralueita.

6. Liikuntapalvelukeskus

- Esitettyjen yhtenäisten virkistysalueiden lisäksi asuntoalueilla tulisi varata myös lähiliikuntamahdollisuuksia kaiken ikäisille.
- Skeittikeskus puistoksi muutettavalle Vaasantien alueelle.
- Kevyen liikenteen yhteys entisen puhdistamoalueen kautta Iso-Heikkilästä Juhana Herttuan lukiin.

7. Museokeskus

- Korostetaan alueiden kulttuurihistoriallisen ominaisuutensa nivomista osaksi uutta kaupunkirakennetta.
- Tärkeimmät kulttuurihistoriallisesti arvokkaat kohteet kartalle.
- Korkeintaan 3-kerroksisia rakennuksia linnan läheisyyteen, ei 4.
- Pilvenpiirtäjä on ristiriidassa suojelun tavoitteiden kanssa.
- Linnan vastapäätä olevia makasiineja ei saa siirtää.

- Esitetyt puistoalueet eivät riitä turvaamaan Turun vehreän ominaisluonteen toteutumista uudistuvassa kaupunkirakenteessa.
- Riittävät paikoitustilat Turun linnalle.
- Ei vallihautaa Turun linnan ympärille.

8. Turun Satama / Satamaliikelaitoksen johtokunta

- Vallihaudankadun ja Linnankadun sekä Juhana Herttuan puistokadun ja Pansiontien risteykset ovat kriittisiä kohtia liikenteen kannalta. Liikenneverkko on mitoitettava siten, että se vastaa matkustajalauttojen aiheuttamaa henkilöauto- ja rahtiliikenteen aiheuttamaa kuormitusta.
- Ruissaloon Patterihaan kohdalla esitetty kevyen liikenteen yhteyden eritasoinen toteuttaminen vaatii erillisen teknisen selvittelyn.
- Pahanien sillan viereen piirretty raiteiston ylittävä viherkaista on mahdoton toteuttaa, ja se on poistettava.
- Osayleiskaava muodostaa Sataman kannalta hyvän perustan toimintojen kehittämiseksi ja tiivistämiseksi.

9. Vesiliikelaitos

- Vesilaitoksen verkostojen sijainti tulee ottaa huomioon alueen jatkosuunnittelussa ja rakentamisessa.
- Vesiliikelaitoksen verkostot tulee merkitä kaavakarttaan asianmukaisin merkinnöin.

10. Turku Energia Sähköverkot Oy

- Pansiontien eteläreunassa oleva nykyinen 110 kV ilmajohto tulee merkitä karttaan: "110kV voimansiirtojohto".

11. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto

- Kaava-alueen läheisyydessä ei ole sellaisia suuronnettomuusvaaralliseksi katsottuja kohteita, joiden konsultointivyöhyke ulottuisi suunnitelman alueelle.
- Muutamia huomioitavia kohteita, jotka käyttävät nestekaasua tai vaarallisia aineita.

12. Turkuseura

- Kaavaehdotus edustaa uutta rohkeata ilmettä kaupunkikuvaan ja sisältää useita myönteisiä yksityiskohtia, kuten Keskusbulevardi (Juhana Herttuan puistokatu), Serpentiinipuisto, tornirakennus.
- Yhden tornirakennuksen sijasta useita torneja.
- Aurajoen rantaan sijoittuvien rakennusten korkeus siten, etteivät peitä Turun linnaa.
- Kulttuurihistorialliset kohteet merkittävä karttaan.
- Pansiontien ja Ruissalontien välisen alueen PAK-2 kaavamerkintä on ristiriitainen korttelin suoje-lutavoitteiden kanssa.
- Suojelukohteeksi ei ole merkitty Iso-Heikkilän tähtitornia.

13. Hirvensalo-seura ry. ja Kakskertaseura ry.

- Myönteiset kohdat kuten 12. Turkuseura.
- Useampia torneja.
- Alueilla, joissa sallitaan 6-8-kerroksisia kerrostaloja tulisi edellyttää, että on käytettävä korkeuksia voimakkaasti vaihdellen, korkeat lamellitalot kieltäen.
- Rautatieyhteys matkustajasatamasta rautatieasemalle tulisi poistaa, koska se aiheuttaa sekä tärinää että monessa kohdassa vaaratilanteita tasoristeyksissä, ja eristää tarpeettomasti Turun linnan satamalaitureista.
- Turun linnan maisemallista asemaa tulisi parantaa mm. palauttamalla vallihauta entiseen malliin.
- Kaava-alueeseen liittyvä vapaavarastoalue tulisi siirtää lentoterminaalin yhteyteen.
- Kevyen liikenteen silta Ruissaloon satamaraiteiden yli.
- Rakennussuojelukohteet karttaan.
- Kolme vaihtoehtoista tunneliratkaisua Hirvensalosta Linnakaupunkiin: Aurajokitunneli, Latokari-tunneli ja Hevoskaritunneli.

14. Toispual jokke ry.

- Linnakaupungin ja Hirvensalon osayleiskaavan liikenteen vaikutuksia tarkasteltava samanaikaisesti.
- Korkeintaan 3 kerrosta PAK-3 alueella.
- Pitkän tähtäimen tavoitteena olisi pidettävä, että rata- ja satamatoiminnot siirtyvät linnan edustalta pois.
- Forum Marinumin laajentaminen huomioitava uudisrakentamisen sijasta.
- Maamerkin korkeudeksi riittää 18 kerrosta.
- Kirstinpuiston läpi johdettu keskuspuisto.
- Liikenneverkossa useita ratkaisemattomia ongelmia.
- Tunneli Hirvensalo – Linnakaupunki.
- Ehdotus siirtää henkilöliikenne sataman tavararadalle.
- Raitiovaununlinjan palautus linnasta keskustaan?
- Suora kevyen liikenteen yhteys Ruissaloon.
- Nimistö pohdittava uudelleen.

15. Kauppakamari

- Turun sataman ja siellä toimivien yritysten toimintaedellytysten turvaaminen hyvä asia.
- Asuntorakentaminen on suunniteltava siten, että sataman toiminta ja siihen kuuluva raskasliikenne ei haittaa asuinviihtyvyyttä.
- Liikenneverkoston mitoituksessa otettava huomioon raskaan liikenteen vaatimukset.
- Tavaraliikenteen rautatieyhteydet turvattava.
- Juhana Herttuan puistokadun ja Pansiontien sisälle jäävä alue varattava kokonaisuudessaan satama- ja logistiikkatoiminnoille.
- Juhana Herttuan puistokadun kohdalla toimistovyöhykettä siirrettävä itään päin, jolloin asuntovyöhykkeen ja sataman liikenteen välille jää suurempi puskuri.
- Ei virkistysaluetta ja kevyen liikenteen reittiä olemassa olevien kiskojen kohdalla.

16. VR Group, VR Track ja VR Transpoint

- Tie/katu/rata-risteyskohtiin kiinnitettävä erityistä huomiota jatkosuunnittelussa.
- Kohdassa, jossa pikaraitiotie ja satamarata erkanevat raiteiden järjestäminen eritasossa ja eri järjestelmien ja raidelevykyksien yhteen sovittamine ja/tai erillään pitäminen pitää miettiä tarkkaan.

17. Forum Marinum

- Nykyinen Linnanpuomin kiinteistö on suojeltu, Forum Marinumin ympäristö on monipuolinen tapahtumapaikka. Sen vuoksi ehdotuksen mukaiset monikerroksiset rakennukset rajoittaisivat merikeskuksen toimintaedellytyksiä ja katkaisisivat näkymän linnaan. Osayleiskaavan tulisi mahdollistaa merikeskuksen toimintamahdollisuudet.
- Esitetään pohdittavaksi, kannattaako aluetta ottaa mukaan osayleiskaava-alueeseen.

18. Muistutus: YIT/Kiinteistö Oy Turun Satamakolmio

- Ajoyhteys varmistettava tontille Satama-7-29 Satamakadun kautta.
- Virkistysaluetta voi ulottaa kiinteistön alueelle edellyttäen, että tontin rakennusoikeus ja rakennuskelpoisuus säilyvät.
- Muistuttaja on valmis neuvottelemaan kiinteistön vaihtamisesta Turun kaupungin kanssa.

5.6.2 Yleiskaavatoimiston vastineet

1. Varsinais-Suomen ELY-keskus

- Valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt on lisätty kaavakarttaan.
- Suojeltavat rakennukset ja alueet on merkitty kaavakarttaan vastaavin merkinnöin ja lueteltu kaavaselostuksessa.
- Linnaa ympäröivä vesialue (W) on poistettu kaavasta.
- Määräys asemakaavamääräysten noudattamisesta on poistettu.
- Satamatoimintojen vaikutusta asumiseen sataman läheisyydessä on tutkittu tärinä- ja melumitauksilla ja todettu, että asuntojen rakentaminen mahdollista tietyin rakenteellisin ehdoin.

- Satamatoiminnan kehittämisen ehdot voivat toteutua osayleiskaavan antamissa puitteissa (ks. Sataman lausunto).
- Raideliikenteen tarkempaa tarkastelua ei ole syytä tehdä yleiskaavatasolla.
- Kevyen liikenteen yhteys Suikkilantien kautta on säilytetty siltä varalta, että siltavaihtoehtoa ei voida toteuttaa.
- Yleiskaavamääräyksiä on osittain tarkennettu, mm. koskien rakennussuojelua, katutaso- julkisivuja ym.
- Kirstinpuiston alueella PAK-2-määräyksen sallittu enimmäiskerrosluku on korotettu III-V:stä VIII:een.
- Yksityiskohtainen käyttötarkoitusten jako ja luonne on määriteltävä joka korttelialueella erikseen vasta asemakaavoitusvaiheessa.
- P-1- (uudessa ehdotuksessa P-3) ja P-2-alueilla kehittämistavoitteita ei tässä vaiheessa voida tarkemmin määritellä, koska ne riippuvat suuresti alueilla toimivien yritysten ja laitosten sekä maanomistajien omista tulevaisuuden näkymistä (mm. Postikeskus, VR ym.).
- Laadukkaan ja tehokkaan kaupunkiympäristön suunnittelua koskevia ohjeita on lisätty kaavaselostukseen kohtaan 6.3. ”6.3. Jatkosuunnittelussa noudatettavat periaatteet”. Turun linnan aseman korostaminen on huomioitu kaavamääräyksissä alueilla PAK-3, PAK-4 ja V/P.
- Kaavaan on lisätty ympäristön laatua ja kestävä kehitystä koskevia määräyksiä, joiden peruste- lut on lisätty havaintomateriaaleineen selostuksen kappaleeseen 6.3. ”Jatkosuunnittelussa noudatettavat periaatteet”.

2. Varsinais-Suomen liitto

- Sataman kautta kulkeva raideliikenne matkustajille ei ole mahdollista johtuen turvallisuus määrä- yksistä.
- Raitiovaunupysäkkien paikat määritellään julkisen liikenneverkon tarkemmassa suunnittelussa.
- Muut ks. **1. ELY-keskus.**

3. Liikennevirasto

- Ratapiha-alueet on muutettu LR-alueiksi.
- Pansiontien ja Ruissalontien risteyksen kohdalla VR:n ja raitiovaunun linjaukset on merkitty eril- lään. Tekniset ratkaisut on tutkittava tarkemmin risteysalueen suunnittelun yhteydessä, samoin muiden tasoristeyksien kohdalla.

4. Kiinteistöliikelaitos

- Merkittiin ainoastaan enimmäiskerrosluvut.
- PAK-1-alueella ajoyhteys muutettiin ohjeelliseksi ja kulkukorkeus on poistettu.
- Perusselvityksissä tarkastellaan ainoastaan nykytilannetta. Koska osayleiskaava tukeutuu suu- rimmalta osin olemassa oleviin verkostoihin, ei katsota tarpeelliseksi tarkastella sen taloudellisia vaikutuksia. Laajempien alueiden osalta, kuten Juhana Herttuan puistokadun jatke ja eri katualuei- den muuttaminen puisto- tai korttelialueiksi, kustannukset tulee selvittää yksityiskohtaisten sunni- telmien yhteydessä.

5. Rakennusvalvontatoimisto

- PAK-1-alueelle rakennuksien enimmäiskorkeudeksi merkitty kerrosluku XXXV luo mahdollisuu- den yhden tai useampien ns. pilvenpiirtäjien rakentamiselle. Rakennuksen tai rakennuksien kerros- lukujen vaikutusta ympäristöön tulee selvittää alueen asemakaavoituksen ja toteutussuunnitelmien yhteydessä.
- Katutasojen julkisivuista on lisätty vastaava määräys.
- Linnan läheisyydessä olevien alueiden määräyksiä on tarkistettu.
- Suojelukohteet on merkitty kaavaan.
- Alueiden sisällä ei yleiskaavatasolla määritetä erikseen virkistysalueita, kuten ei myöskään sisäi- siä katuverkkoja.

7. Museokeskus

- Linnaa kiertävä vesialue W on poistettu kaavasta.
- Muut ks. **5. Rakennusvalvontatoimisto**

8. Turun Satama / Satamaliikelaitoksen johtokunta

- Tekniset selvitykset ja liikenneväylien mitoitus ym. eivät kuulut osayleiskaavan piiriin.
- Pahaniemen kohdalla oleva viherkaista on poistettu.

9. Vesiliikelaitos

- Vesi- ja viemäriverkostoja ei merkitä osayleiskaavaan.

10. Turku Energia Sähköverkot Oy

- 110 kV ilmajohto on merkitty kaavaan.

11. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto

- Alueet, joissa käsitellään vaarallisia aineita huomioidaan asemakaavavaiheessa.

12. Turkuseura

- PAK-1-alueen kaavamääräys on muutettu siten, että useamman tornirakennuksen sijoittaminen alueelle on mahdollista.
- Muut ks. em. vastineet.

13. Hirvensalo-seura ry. ja Kaks kertaseura ry.

- Rakennuskorkeuksien tarkempi määrittely tehdään asemakaavavaiheessa.
- Rautatieyhteys matkustajasatamasta on monelta taholta todettu tarpeelliseksi, ja se säilytetään.
- Rakennussuojelukohteet on merkitty kaavaan.
- Muut lausunnossa esitetyt toimenpiteet on suljettu pois turvallisuus- tai kustannussyistä.

14. Toispual jokke ry.

- Hirvensalon ja Linnakaupungin liikenne eivät liity toisiinsa.
- Osayleiskaavan toteuttamisen tavoitevuosi on 2030. Pidempään tähtäviä satama-alueiden uudelleenjärjestelyjä ei otettu huomioon.
- Forum Marinumin alue on poistettu kaava-alueesta.
- Osa-alueiden nimet on merkitty alustavasti lainausmerkeillä kaavakarttaan, eikä niitä mainita kaavamääräyksissä.
- Muut ks. em. vastineet.

15. Kauppakamari

- Asuinrakennusten sijoittelu ja rakenne määritellään asemakaavavaiheessa.
- Muut ks. em. vastineet / eivät anna aihetta muutoksiin.

16. VR Group, VR Track ja VR Transpoint

- Ks. **3. Liikennevirasto** ja muut vastineet.

17. Forum Marinum

- Forum Marinumin alue on poistettu kaava-alueesta.

18. Muistutus: YIT/Kiinteistö Oy Turun Satamakolmio

- Ajoyhteys kiinteistön alueelle ja muut kiinteistöjärjestelyt selvitetään asemakaavavaiheessa.

5.6.3 Lausunnot ja vastineet koskien liikennejärjestelyjä**Satama:**

"Satama toteaa, että esitetty osayleiskaavaluonnos mahdollistaa nykyisen matkustaja-autolautta-liikenteen kehittämisen. Rajallisten terminaali-aluevarauksien vuoksi on kuitenkin erityistä huomiota kiinnitettävä maaliikenneyhteyksien toimivuuteen joustavasti ja tehokkaasti. Lähimpien vuosikymmenten aikana liikennöivät alukset tulevat edelleen kuljettamaan matkustajien lisäksi myös rahtiliikennettä, minkä vuoksi pääliikenneväylät ja niiden kapasiteetti on toteutettava tämä huomioiden. Kriittisinä kohtina liikenteen osalta ovat Vallihaudankadun ja Linnankadun risteys, Satamakadun ja

Juhana Herttuan Puistokadun risteys sekä Juhana Herttuan Puistokadun ja Pansiontien risteys. Näiden osalta on varmennettava riittävä välityskapasiteetti, joka on mitoitettava niin, että aamuinen ja iltainen laivaliikenteeseen liittyvä liikennöinti on hoidettavissa joustavasti ja samalla pääosa raskaasta liikenteestä ohjautuu tieverkkoon Pansiontie–Suikkilantie-linjauksen kautta.”

Kauppakamari:

”Kaavaluonnoksen pohjalta Sataman raskas liikenne ohjautuu käytännössä kokonaisuudessaan Juhana Herttuan Puistokadulle ja siitä eteenpäin Pansiontien risteuksen kautta. ... Mikäli suunniteltujen liikenteen pääreittien toimivuutta ei varmisteta, liikenne ruuhkautuu pahoin. Juhana Herttuan puistokadusta on tehtävä riittävän leveä, Pansiontietä vastaava liikenteen väylä. Vastaavasti Juhana Herttuan puistokadun ja Pansiontien risteykseen on tehtävä useita kääntymiskaistoja molempiin suuntiin”.

Vastine:

Linnakaupungin osayleiskaavassa on valittu kaavalliseksi ja kaupunkikuvalliseksi kokonaisratkaisuksi Juhana Herttuan puistokadun suoristaminen ja kahden nykyisen kadun yhdistäminen. Nykytilanteessa Sataman liikenne jakautuu Pansiontiellä kahteen liittymään, joista toinen on nelihaarainen ja toinen kolmihaarainen. Jatkossa Sataman ja uuden maankäytön liikenne kulkee Pansiontielle yhden nelihaaraisen liittymän kautta, jonka välityskyky väistämättä on pienempi kuin nykyisten kahden liittymän yhteensä. Juhana Herttuan puistokadun ja Pansiontien liittymä suunnitellaan tarkemmin asemakaavavaiheessa, jolloin selviää myös katualueen lopullinen leveys. Osayleiskaavassa esitetyt merkinnät katujen kohdalla eivät ole vielä tarkkoja aluevarauksia.

Vallihaudankadun ja Linnakadun liittymän toimivuutta parantaa se kaavassa esitetty ratkaisu, että Linnankatu katkaistaan Turun linnan kohdalla. Tätä ratkaisua on esitetty jo Kantasataman yleisuunnitelmassa 2002. Satamakadun ja Juhana Herttuan puistokadun liittymän tarkempi ratkaisu ja tarvittava tilanvaraus selviävät myös asemakaavavaiheessa.

Liikennevirasto:

”Kaavoittaja on rajannut osan Turun tavararatapihaa virkistysalueeksi. Ratapiha on välttämätön Sataman tavaraliikenteelle (Turun, Pansion ja Naantalin satamat). Ratapihan pohjoispuolella on radanpidolle tarkoitetut varastoalueet ja sepelinkuormauspaikka osoitettu muuhun käyttöön. Edellä mainitut alueet tulee muuttaa LR-alueeksi. ... Kaavassa on osoitettu raidevaraus raitiovaunuliikenteelle, joka jatkuu LR-alueelle nykyisten liikennöityjen kiskojen kohdalle. Em. merkintää ei voida osoittaa kyseiseen kohtaan ennen kuin sitä on selvitetty riittävällä tarkkuudella.

Kaavassa olisi myös toivottu liikenteellisiä ratkaisuja Vikingin tasoristeuksen ongelmiin.

Satamien rautatieyhteys on katkaistu Pansiontiellä ja viherkaistalla. Satamien junaliikenneyhteydet on säilytettävä.”

VR Track Oy:

”...eri raideleveyksien ja eri järjestelmien yhtymäkohdasta, jossa osayleiskaavakuvan mukaan pikaratikka ja nykyinen satamarata erkanevat toisistaan. Siinä kohdassa raiteiden järjestäminen eritasossa ja eri järjestelmien ja raideleveyksien yhteensovittaminen ja /tai erillään pitäminen pitää miettiä tarkkaan.”

Varsinais-Suomen liitto:

”Joukkoliikenteen osalta kaavaehdotuksessa on perustellusti osoitettu raidevaraus raitiovaunuliikenteelle, mutta raiteiden ja mahdollisten pysäkkien sijainti on jäänyt tutkimatta.”

Vastine:

Raitiotien suunnittelu ei ole Turussa edennyt vielä niin konkreettiselle tasolle, että pysäkkien paikat tai kaikki tekniset ratkaisut rautatien kanssa risteävissä kohdissa olisivat selvillä, mutta varaus on siitä huolimatta katsottu tarpeelliseksi esittää osayleiskaavassa samoin kuin se esitettiin Turun seudun joukkoliikenne 2020 -selvityksessä. Esimerkiksi Bremenissä Saksassa on toiminnassa järjestely, jossa raitiotie kulkee jonkin matkaa rautatielinjalla, ja sekä raidelevyydet että sähkönsyöttö on siellä saatu ratkaistua. Periaatteessa satamaraiteen eteläpuolella on tilaa myös uudelle sillalle raitiotietä ja/tai kevyen liikenteen reittiä varten.

Liikennevirasto viittaa lausunnossaan Vikingin tasoristeyksen ongelmiin. Sataman johtavalla henkilöliikenteen radalla on kaksi tasoristeystä Sataman päässä. Toinen näistä on Linnankadulla ja toinen Nuottasaarenkadulta Vikingin kentälle johtavalla ajoyhteydellä. Linnankadun tasoristeyksessä on puomit. Kyseisiin risteyspaikkoihin ei ole ajateltavissa sen paremmin kansallismaisemaan sopivia kuin teknisesti järjeviäkään eritasoratkaisuja, joten osayleiskaavatasolla ei ole mahdollista ratkaista risteysten ongelmia muutoin kuin poistamalla rata kaavasta. Kaavoituksen aikana on tästäkin keskusteltu, mutta henkilöjunaliikenne Satamaan on katsottu edelleen tarpeelliseksi. Muut ratkaisut tasoristeysten ongelmien poistamiseksi ovat tarkemman suunnittelutason asia, ja tällainen suunnitteluhanke on parhaillaan käynnissä.

Kaavakarttaan virheellisesti jäänyt viherkaistale Pansion sillan pohjoispuolella on poistettu ja LR-alueita ratapihan eteläpuolella on laajennettu. (Onko Laurent Pansionsillalla oikea merkintätapa, kun LiVi puhuu Pansioniellä katkaisusta?)

Varsinais-Suomen liitto:

”Onko esimerkiksi selvitetty, voitaisiinko linnan kiertävä junaliikenne ohjata satamaradan kautta ja siten rauhoittaa Turun linnan lähiympäristö?”

Toispual jokke ry:

”Junayhteys sataman matkustajaterminaaleille on logistinen etu, josta ei kannata luopua. Huomatavaa kaupunkirakenteellista etua saataisiin, jos ratayhteys johdettaisiin Satamaan Iso-Heikkilän kautta tavaraliikenteen rataa pitkin tai sen rinnalla.”

Vastine:

Osayleiskaavatyön aikana on selvitetty asianomaisten viranomaisten, liikennöitsijän ja laivayhtiöiden kanssa, että matkustajajunaliikenne satamaan saakka on edelleen tarpeen. Henkilöliikenteen ohjaamista Iso-Heikkilän kautta on selvitetty 80-luvun puolivälissä Pansiontien suunnittelun yhteydessä, ja päädytty kielteiseen ratkaisuun. Asia on ollut esillä jälleen 90-luvun puolivälissä tehdyn valtuustoaloitteen vuoksi, ja siitä on keskusteltu Sataman kanssa myös tämän osayleiskaavatyön aikana, eikä matkustajajunien reittiä ole katsottu mahdolliseksi muuttaa. Osayleiskaava noudattaa kaavalle asetettujen tavoitteiden mukaisesti Kantasataman yleissuunnitelmaa, jossa terminaalien ja Linnanaukon eteläpään tulevien tavarajunaraiteiden välissä on laivaan menevien autojen kenttä. Tähän järjestelyyn matkustajajunien ja matkustajien tuominen terminaaleille pohjoisesta sopii huonosti.

Toispual jokke ry:

”Tunneliyhteys Hirvensalosta Aurajoen pohjoispuolelle ratkaisisi monia liikenneahtautumia niin Martinmäessä kuin Koulukadun–Puistokadun suunnalla. Tässä tilanteessa kannattaisi tutkia tunnelivaihtoehto ja tehdä mahdollinen tilavaraus kumpaankin kaavaan.”

Vastine:

Pansiontiellä ja Ratapihankadulla on jo omat liikenneahtautumansa mm. Koulukadun ja Puistokadun liittymissä. Tämän osayleiskaavan uusi maankäyttö ja muu Pansion ja Naantalinnon suunnan liikenteen lisääntyminen pahentavat joka tapauksessa tilannetta lisää tulevaisuudessa, joten saarilta keskustaan ja Helsinginkadulle tulevan liikenteen ohjaaminen ruuhkasta toiseen ei ole mielekästä. Noin 15 % saarilta tulevasta liikenteestä suuntautuu Pansiontielle länteen ja tätä liikennevirtaa voisi periaatteessa palvella tunneli Hirvensalosta Pansiontielle. Tunnelin pohjoispää voisi tällöin olla Pansiontien suoralla Ruissalontien ja Kanslerintien välissä, jossa se palvelisi ko. liikennevirtaa. Hirvensalon osayleiskaavan yhteydessä tutkitaan tunneliyhteyksien mahdollisuudet ja kannattavuus. Edellä mainitun suoran kohdalla voidaan jatkossa asemakaavoituksessa ottaa katualueen leventämistarve huomioon, jos osoittautuu kannattavaksi tehdä kyseinen tunneliyhteys Hirvensalon liikenteelle.

Toispual jokke ry:

”Suoraa kevyen liikenteen väylää Ruissaloon ei tässäkään kaavaehdotuksessa ole huomioitu. Kaavaan voisi tehdä varauksen kevyen liikenteen sillaksi satama-alueen yli”.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus:

”Kaavaa on ehdotusvaiheessa tarkistettu lisäämällä kevyen liikenteen siltavaraus Patterinhaasta Latokarinkadun kohdalta Ruissalon suuntaan. ELY-keskus pitää merkintää hyvänä sekä maakuntakaavassa osoitettua reittiä toteuttavana. ... Kaavakartalle jäänyt Pansiontieltä Suikkilantielle saakka ulottuva pitkä kiertoyhteys on osayleiskaavan kannalta sen sijaan tarpeeton.”

Turun satama:

”Ruissaloon Patterihaan kohdalla esitetty kevyen liikenteen eritasoinen toteuttaminen vaatii Sataman näkemyksen mukaan vielä erillisen teknisen selvittelyn.”

Vastine:

Osayleiskaavaan on merkitty kevyen liikenteen yhteys Kantasataman yleissuunnitelmassa osoitettuun paikkaan. Yhteyteen liittyvän teknistaloudellisen epävarmuuden vuoksi kaavassa on osoitettu myös vaihtoehtoinen kiertoyhteys.

6. OSAYLEISKAAVAN KUVAUS

6.1 Kaavan rakenne

Kaava-alue on pinta-alaltaan noin 267,5 ha, josta satama- ja matkustajaterminaalialuetta (LS, LHA) on noin 78,6 ha (29,4 %), asuinalueita (A, AK, AP) n. 29,2 ha (10,9 %) palveluiden ja hallinnon alueita (P) noin 37,3 ha (14,0 %), työpaikkojen, palvelujen ja asumisen alueita (PAK) noin 52,2 ha (19,5 %), virkistysalueita (V) noin 34,0 ha (12,7 %), rautatiealuetta (LR) noin 13,5 ha (5,0 %), mui-naisuistoalueita (SM) noin 4,4 ha (1,9 %), katualueita noin 18,0 ha (6,7 %) ja energiahuollon aluetta noin 0,3 ha (0,2 %).

Arviolta kaava luo mahdollisuuden asuntotuotannolle noin 2000 – 3000 asukkaalle Sataman kaupunginosassa, ja noin 8000 – 10 000 asukkaalle Iso-Heikkilän alueella, eli yhteensä noin 10 000 – 13 000 asukkaalle koko osayleiskaava-alueella. Arvioitu työpaikkojen määrä on Sataman kaupunginosassa noin 2500 - 5000, Iso-Heikkilässä noin 2500 - 5000 ja Pitkämäen kaupunginosassa, ”Radantaus”-nimisellä alueella noin 5000, eli yhteensä 10 000 – 15 000 työpaikkaa koko alueella, riippuen työpaikkojen luonteesta ja työpaikkojen / asuntojen osuudesta PAK-alueilla.

6.2 Aluevaraukset

6.2.1 Satama-alueet

Sataman toiminnoille varattu alue (**LS, Satama-alue**) on yleiskaavassa – poiketen asemakaavasta – erotettu matkustajaliikennettä palvelevista alueista (**LH, Henkilöliikenteen terminaalialue**).

6.2.2 Asuinalueet

AK Kerrostalovaltainen asuntoalue
Maaherrankadun varrella oleva kerrostaloalue.

AK-1 Kerrostalovaltainen asuntoalue
Juhana Herttuan puistokadun itäpuoleinen alue, ”Le Petit Havren” eteläpuoli. Alueelle saa sijoittaa enintään V-kerroksisia asuinkerrostaloja.

AK-2 Kerrostalovaltainen asuntoalue
VR-radon länsipuoleinen alue, ”Le Petit Havren” pohjoispuoli. Alueelle saa sijoittaa enintään XI-kerroksisia asuinkerrostaloja.

AK-3 Kerrostalovaltainen asuntoalue
Entisen vedenpuhdistamon aluetta, ”Vaasanpuisto”. Alueelle saa sijoittaa enintään XI-kerroksisia asuinkerrostaloja. Alueelle saa sijoittaa myös päiväkoteja, vanhusten palvelurakennuksia ja majoitusta palvelevia rakennuksia.

AK-4/s Kerrostalovaltainen asuntoalue
Vanhat kerrostaloalueet Iso-Heikkilässä, Kanslerintie–Latokartanonkatu sekä Iltatähdentie, Pohjantähdentie ja Väisäläntie. Asemakaavaa laadittaessa on varmistettava kaupunkikuvallisten arvojen ja suojeltavan rakennuskannan säilyminen. Autopaikat on sijoitettava alueelle keskitetysti.

AP-1 Pientalovaltainen asuntoalue
Iso-Heikkilän omakotialue. Asemakaavaa laadittaessa on varmistettava kaupunkikuvallisten arvojen ja suojeltavan rakennuskannan säilyminen. Alueen maaperää tutkittaessa ja kunnostettaessa on otettava huomioon alueen kulttuurihistorialliset arvot. Ennen toimenpiteisiin ryhtymistä on neuvoteltava museoviranomaisen kanssa.

6.2.3 Palvelujen ja hallinnon alueet

P
Sataman terminaalirakennusten, sataman rautatieaseman ja satamatoimiston rajaama alue sekä Vaasanpuiston eteläreuna Pansiontien varrella.

P-1
Juhana Herttuan puistokadun länsipuolella sijaitseva alue. Alueelle saa sijoittaa enintään V-kerroksisia toimisto- ja liikerakennuksia.

P-2
Uudenkaupungin radan ja Naantalın pikatien välinen, Härkämäen länsipuoleinen alue (”Radantaus”, länsipuoli). Alueelle saa sijoittaa enintään XI-kerroksisia toimisto- ja liikerakennuksia.

P-3
Uudenkaupungin radan ja Naantalın pikatien välinen, Härkämäen itäpuoleinen alue (”Radantaus”, itäpuoli). Alueelle saa sijoittaa enintään IV-kerroksisia toimisto- ja liikerakennuksia. Alueella sijaitsee historiallisesti merkittäviä rautatiealueita ja rakennuksia. Asemakaavaa laadittaessa on varmistettava kaupunkikuvallisten arvojen ja suojeltavan rakennuskannan säilyminen. Alueen maaperää tutkittaessa ja kunnostettaessa on otettava huomioon alueen kulttuurihistorialliset arvot. Ennen toimenpiteisiin ryhtymistä on neuvoteltava museoviranomaisen kanssa.

6.2.4 Työpaikkojen, palvelujen ja asumisen alueet

PAK-1

Entisen vedenpuhdistamon länsipuolella, Pansiontien varrella. Alueelle saa sijoittaa XXXV-kerroksisia asuin- ja liikerakennuksia. Muiden rakennusten kerrosluku ei saa ylittää VI kerrosta. Suunnittelussa tulee ottaa huomioon pikaraitiotien/runkobussilinjan toteuttamismahdollisuus.

PAK-2

Iso-Heikkilän teollisuusalue ja ”Vaasanpuiston” kaakkoisreuna Pansiontien varrella ja Juhana Herttuan puistokadun itäpuoli / Pansiontie (”Le Petit Havre). Alueelle saa sijoittaa enintään VIII-kerroksisia toimisto-, liike- ja asuinrakennuksia. Lisäksi alueelle saa sijoittaa pienimuotoista teollisuustoimintaa, joka ei häiritse ympäristöä.

PAK-3

Alue Kolmas linja-Toinen poikkikatu-Neljäs linja-Satamakatu-Linnankatu. Alueella rakennusten korkeudessa tulee kiinnittää erityistä huomiota siihen, että Turun linnan asema säilyy kaupunkikuvassa.

PAK-4

Linnankadun, Vallihaudankadun ja Satamakadun rajaama alue. Alueella rakennusten korkeudessa tulee kiinnittää erityistä huomiota siihen, että Turun linnan asema säilyy kaupunkikuvassa. Lisäksi alueelle saa sijoittaa majoitusta palvelevaa toimintaa.

6.2.5 Julkisten palvelujen alueet

pl

”Kirstinpuiston” lounaispuolella
Lähipalvelujen alue.

6.2.6 Virkistys- ja suojaviheralueet

V Virkistysalue

Asemakaavanmukaiset virkistysalueet (V), lisäksi osa katualueista ja teollisuusalueista on muutettu virkistysalueiksi.

VP Virkistysalueen ja palvelujen alue

Linnapuiston, Satamakadun ja Vallihaudankadun rajaama alue. Alueelle saa sijoittaa matkailua palvelevia enintään II-kerroksisia rakennuksia.

6.2.7 Erikoismääräykset

sk

Kaupunkikuvallisesti arvokas alue (**Kanslerintie kerrostaloalue ja VR:n tavarasema**)

luo

Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue (**Härkämäen metsikkö, Iso-Heikkilän keto, Patterihaan keto**)

6.2.7 Yleiset määräykset

Asemakaavoja laadittaessa on huomioitava seuraavat periaatteet:

- Kadun varrella sijaitsevien rakennusten katutason julkisivuissa umpinaisten ulkoseinin osuus saa olla enintään 40 %.
- Julkisissa ja yksityisissä ulkotiloissa on kiinnitettävä erityistä huomiota pintojen, kalusteiden ja istutuksien korkeaan laatuun sekä ympäristön viihtyvyyteen. Korttelialueiden

rakentamattomista osista vähintään 2/3 on istutettava nurmikolla, pensailta ja puilla. Ulkotilojen tulee olla avoimia ja kaikkien ikäluokkien saavutettavissa. Ulkotilat ja piha-alueet on varustettava vesiaiheilla.

- Autopaikoista vähintään puolet on sijoitettava pihakansien alle.
- Rakennukset tulee suunnitella sijainniltaan ja rakenteiltaan siten, että ne vastaavat kestävän kehityksen periaatteita. Katot ja julkisivut on varustettava aurinkoenergiaa hyödyntävillä pinnoilla mahdollisuuksien mukaan. Tasakatot on istutettava mikäli se on rakenteellisesti ja energiateknisesti mahdollista. Rakennukset on varustettava maasta ja ilmasta saatavaa energiaa hyödyntävillä järjestelmillä.
- Kaikilla alueilla jätehuolto on järjestettävä keskitetysti toimivilla jätteenkeräysjärjestelmillä.

Kaava-alueella on maaperän pilaantuneisuus ja puhdistustarve arvioitava. Jos maaperä todetaan pilaantuneeksi, on se kunnostettava ennen rakentamiseen ryhtymistä.

6.3. Jatkosuunnittelussa noudatettavat periaatteet

Sekä asemakaavoituksessa että yksityiskohtaisessa suunnittelussa kestävän kehityksen asettamat vaatimukset on sovellettava kaava-alueen kohteisiin, niin suuremman mittakaavan kaupunkirakenteen kuin yksittäisten puisto- ja piha-alueiden sekä rakennusten muotoilun ja rakenteiden suunnittelussa. Ne ovat (ks. 4. ”Päätavoitteet”):

**EKOLOGINEN KESTÄVYYS,
TALOUDELLINEN KESTÄVYYS,
SOSIAALINEN JA KULTTUURINEN KESTÄVYYS**

6.3.1 Kaupunkirakenne

Yleisesti alueiden kehittämisessä on sovellettava seuraavia periaatteita:

- Tiivis ja avara kaupunkirakenne.
- On varmistettava, että rakennusten, korttelialueiden, katutilojen ja julkisten tilojen suunnittelusta sovitaan eri osapuolten kesken. Ympäristön korkeaan laatuun, kaupunkimaiseen ja avaraan yleisilmeeseen on kiinnitettävä erityistä huomiota.
- Etenkin asuinalueilla tulee varata runsaasti avointa tilaa virkistykseen ja liikunnalle, jotka palvelevat myös alueella asuvien, työskentelevien ja vierailevien ihmisten kohtaamispaikkoina. Työpaikkavaltaisilla alueilla on niinkään varattava riittävästi autoliikenteestä vapaata ulkotilaa.
- Kulttuurihistoriallisesti ja rakennustaiteellisesti arvokkaat kohteet tulee kunnioittaa.



Kaupunkirakenteen malliesimerkki (Arkkitehtitoimisto Cederqvist & Jäntti, projektiehdotus "ÄSSÄ")



Malliesimerkki, näkymä tornista, ehdotus "ÄSSÄ", arkkitehtitoimisto Cederqvist & Jäntti

6.3.2 Rakennettu ympäristö

Sopusuhtainen muotoilu ja huolellinen materiaalien valinta rakennusten suunnittelussa on varmistettava. Laadukas arkkitehtuuri on asetettava ensisijaiseksi tavoitteeksi. Julkisissa tiloissa ja piha-alueissa tulee tavoittaa paikallista ilmettä ja viihtyisää ympäristöä, ja niin-

ikään niiden muotoilussa ja sekä materiaalien että istutuksien valinnassa on pyrittävä hyvään laatuun.

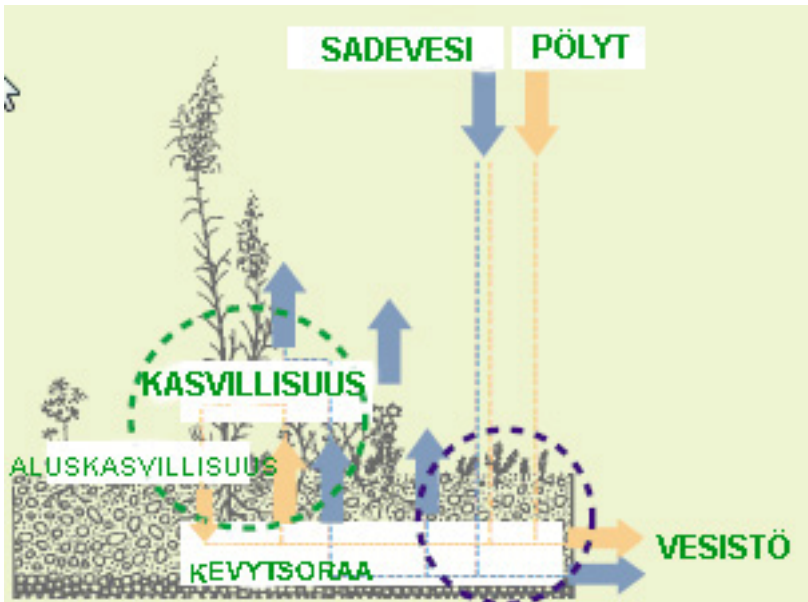
Asemakaavavaiheessa on huomioitava seuraavat periaatteet:

- Sekä julkisissa että yksityisissä ulkotiloissa on kiinnitettävä erityistä huomiota pintojen, kalusteiden ja istutuksien korkeaan laatuun ja ympäristön viihtyvyyteen. Korttelialueiden rakentamattomista osista vähintään 2/3 on istutettava nurmikolla, pensailta ja puilla. Ulkotilojen tulee olla avoimia ja kaikkien ikäluokkien saavutettavissa. Ulkotilat ja piha-alueet on varustettava vesiaiheilla.
- Autopaikoista vähintään puolet on sijoitettava pihakansien alle.
- Rakennukset tulee suunnitella sijainniltaan ja rakenteiltaan siten, että ne vastaavat kestävä kehityksen periaatteita: Kaltevat katot ja julkisivut on varustettava aurinkoenergiaa hyödyntävillä pinnoilla mahdollisuuksien mukaan, tasakatot on istutettava. Rakennukset on varustettava maasta ja ilmasta saatavaa energiaa hyödyntävillä järjestelmillä. Kaikilla alueilla jätehuolto on järjestettävä keskitetysti toimivilla jätteenkeräysjärjestelmillä.

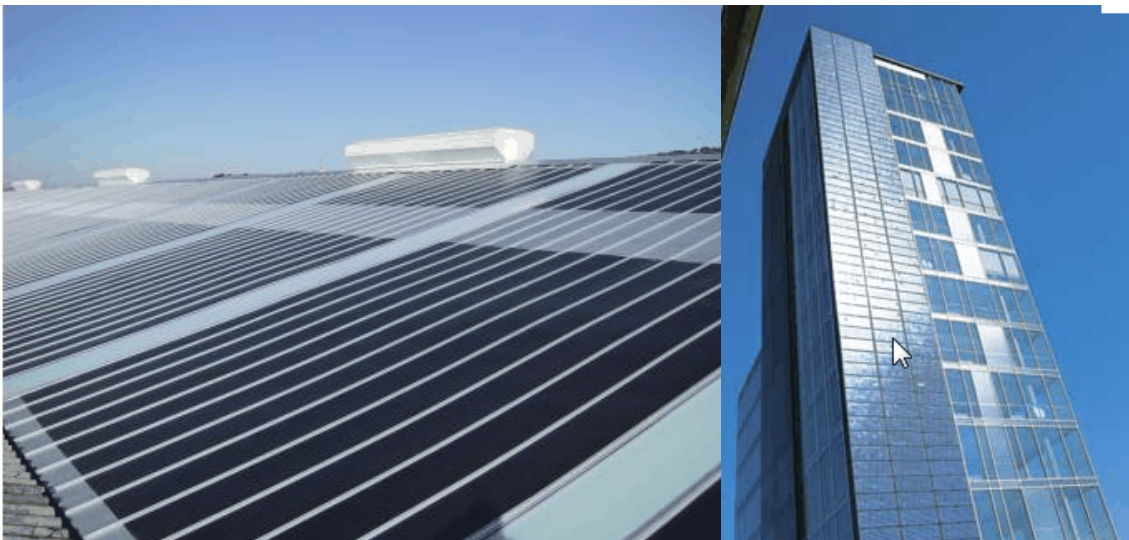


Esimerkkejä vesiaiheista kaupunkitilassa





Esimerkki istutettavasta tasakatosta



Esimerkkejä aurinkoenergiaa hyödyntävistä rakennuksista



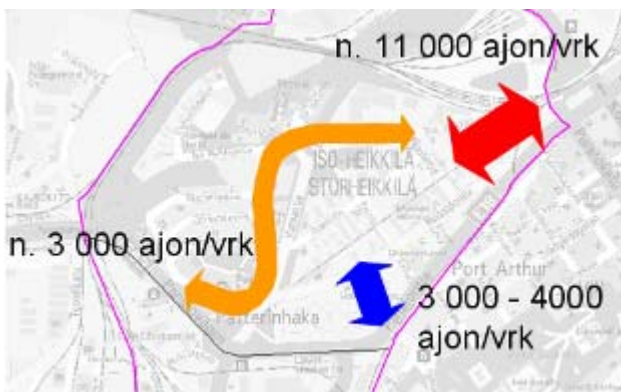
6.4 Liikenne

LINNAKAUPUNGIN OSAYLEISKAAVA, LIIKENTEELLISET VAIKUTUKSET

Tutkitut verkko vaihtoehdot

Osayleiskaavan ehdotusvaiheessa on tutkittu Uudenkaupungin radan ja Pansiontien välisen alueen eli ns. Kirstinpuiston liittymiskohtia Pansiontielle sekä Juhana Herttuan puistokadun linjausta ”Le Petit Havreksi” kutsutulla alueella.

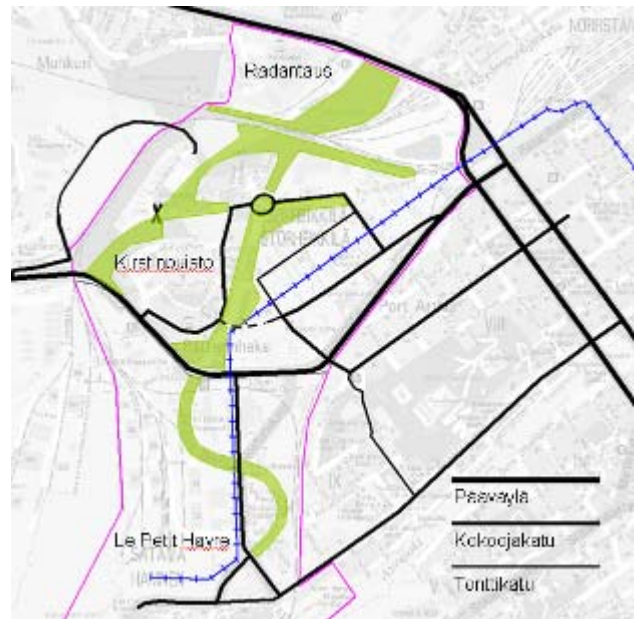
Kolmesta vaihtoehdosta teetettiin liikenneennuste ja -sijoittelut. Sijoittelumallilla tutkittujen verkko vaihtoehdojen liikennemäärien erot jäivät varsin pieniksi. Suurin osa Kirstinpuiston alueelta lähtevästä ja saapuvasta liikenteestä kulkee itään Ruissalontien kautta Ratapihankadulle. Pansiontielle ja siitä etelään ja toisaalta länteen suuntautuu molempiin suunnilleen yhtä paljon liikennettä.



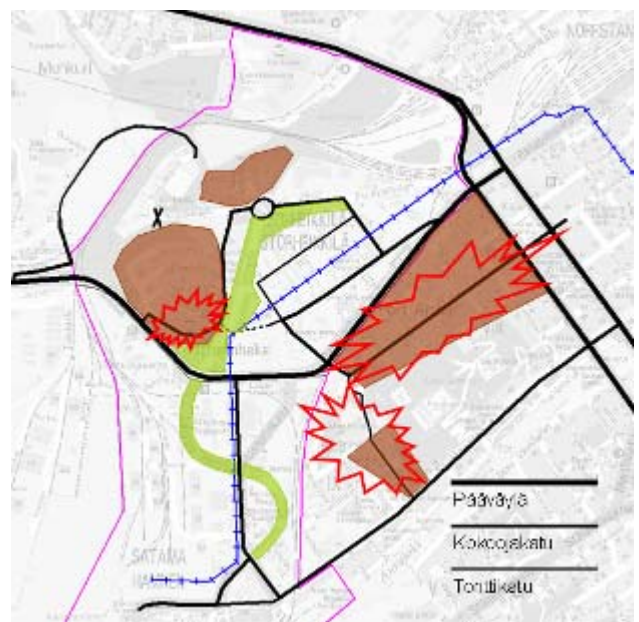
Kirstinpuiston liikenteen suuntautuminen

Jatkotarkastelua varten muodostettiin edelleen kolme verkko vaihtoehdot, joita vertailtiin. Verkkovaihtoehdossa 1 yhteys Kirstinpuistosta Pansiontielle on linjattu Pansiontielle Asemarinteen liittymään. Toinen liittymä Pansiontielle on Kanslerintieltä alueen länsireunalla. Kanslerintie toimii kokoojaketuna koko matkaltaan ja Puhdistamon alueelta Kanslerintielle on yhteys vain linja-autoille (katkoviiva). Juhana Herttuan puistokatu on pohjoisosastaan linjattu suoraan Pansiontielle.

Ehdotuksen ongelmana on liikenteen ohjautuminen suoraan nykyisen asutuksen läpi sekä Patterihaassa että Porsassa.



Verkkovaihtoehto Ve1



Ve1 ongelmakohtat

Kanslerintien pohjoispää on suhteellisen leveä ja ympäristöltään väljä, ja siitä voidaan tehdä luontevasti kokoojaluokkainen katu. Kanslerin-kadun länsipää Patterihaan kerrostalojen kohdalla on selvästi kapeampi ja ympäristöltään pienipiirteisempi, eikä lisäliikenteen ohjaaminen sille tuota viihtyisää ja turvallista liikenne- ja asuinympäristöä.

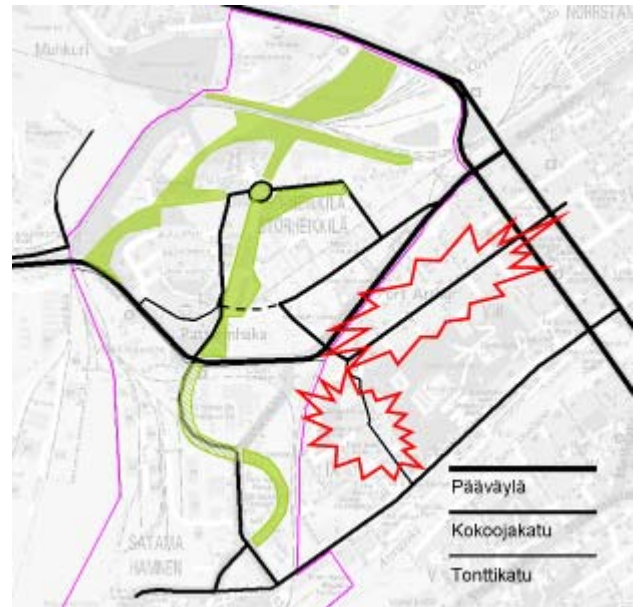
Kanslerintien pohjoispäätä



Kanslerintien länsipäätä

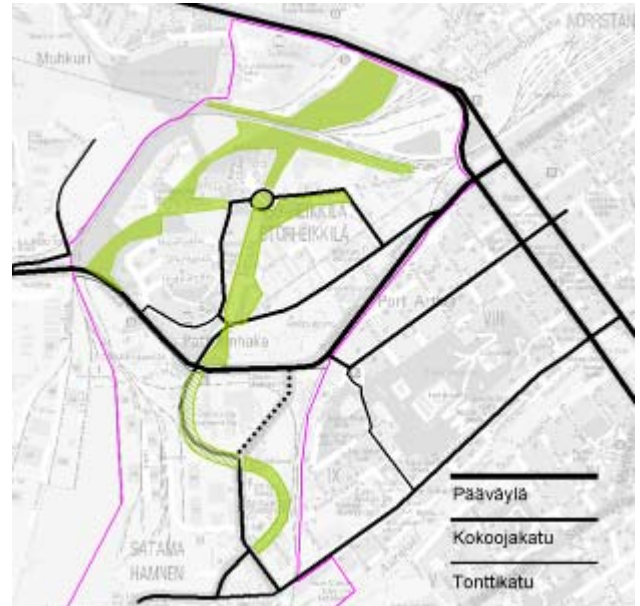


Vaihtoehdossa 2 on Kanslerintien pohjoisosa yhdistetty Pansiontiehen Patterihaan kohdalla nykyisen Ruissalontien linjasta pitkin. Juhana Herttuan puistokatu on vaihtoehdossa nykyisellään. Tässä vaihtoehdossa Kanslerintien länsipää on mahdollista rauhoittaa, mutta suoraan Portsan läpi ohjautuu edelleen uuden maankäytön liikennettä. Patterihaassa osa puistosta – itse patteri, eli vanha puolustusrakennelma – jää katulinjauksen toiselle puolelle ja yhtenäinen puistoalue pienenee.



Verkkovaihtoehto 2

Vaihtoehdossa 3 Ruissalontie on pidetty ennallaan, samoin Juhana Herttuan puistokatu, eli vaihtoehto on lähinnä nykytilannetta. Tässä vaihtoehdossa ei liikennettä ohjautu suoraan nykyisen asutuksen läpi, mutta vilkasliikenteinen kokoojakatu katkaisee osayleiskaavassa oleellisena pidetyn pohjois–eteläsuuntaisen vihervyöhykkeen.

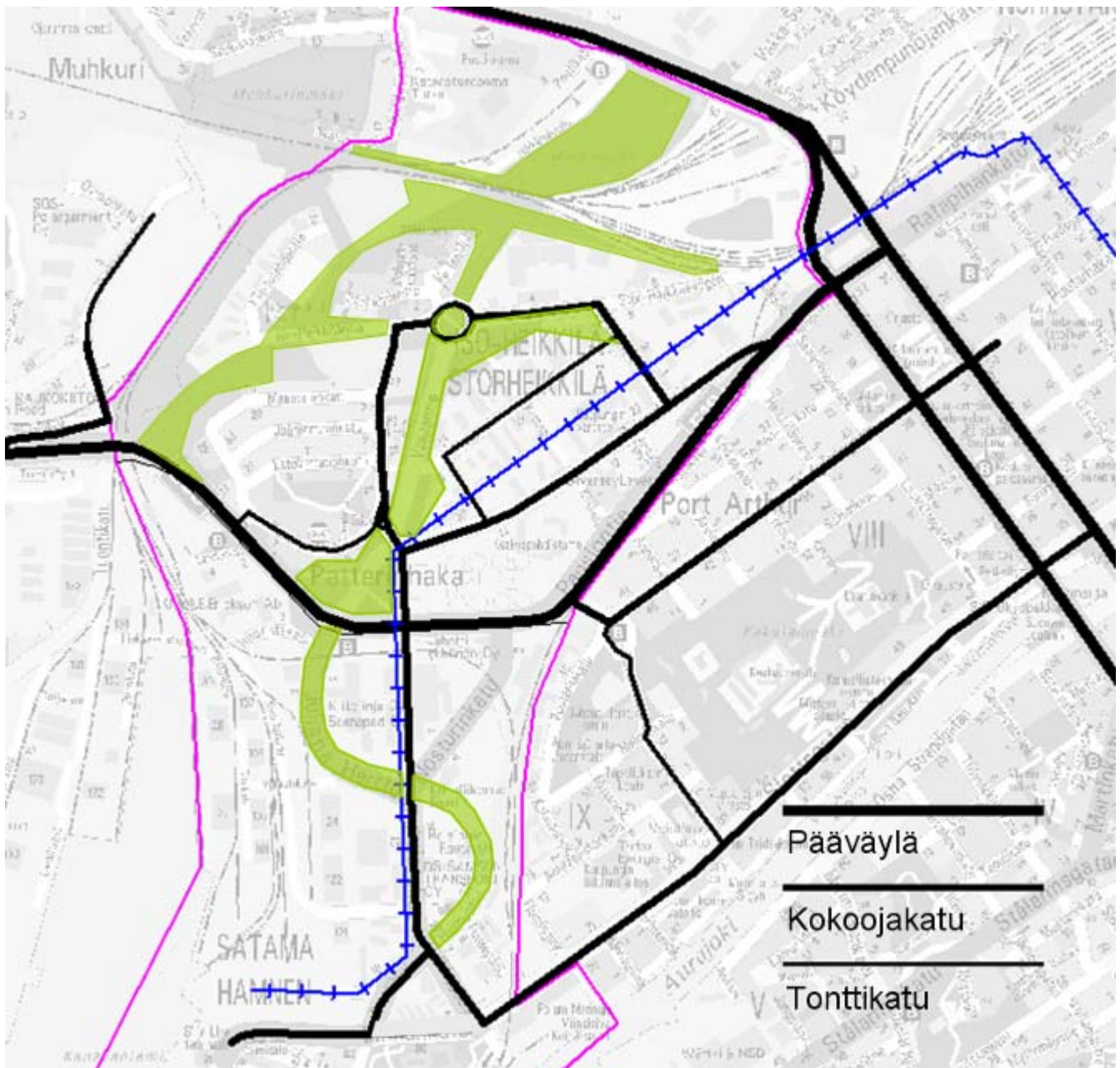


Verkkovaihtoehto 3

Vaihtoehdoissa 2 ja 3 myös Juhana Herttuan puistokadun oikaisu B. Jungin vuonna 1922 tekemän yleiskaavan mukaiseksi puistoakselliksi jää toteutumatta. S-muotoinen viheryhteys ”Le Petit Havren” alueella on pohjoispäästään puistokatu ja eteläpäästään puistoa.

Yllämainittujen vaihtoehtotarkastelujen kautta on päädytty katuverkkoon, jossa on pyritty minimoimaan uuden liikenteen aiheuttamia haittoja nykyiselle asutukselle, mutta luomaan samalla uutta ilmettä Linnakaupunkiin.

Juhana Herttuan puistokatu on osayleiskaavaehdotuksessa suoristettu jatkumaan suoraan Pansiontielle puistomaisena katuakselina. Kirsinpuiston puolella Kanslerintie ohjataan suoraan tähän samaan liittymään. Kanslerinkatu kulkee siis Juhana Herttuan puistokadun päätteenä olevan korkean rakennuksen alitse ja Patterihaan puistosta saadaan näin mahdollisimman laaja. Lisäksi Linnankatu katkaistaan Turun linnan kohdalla.



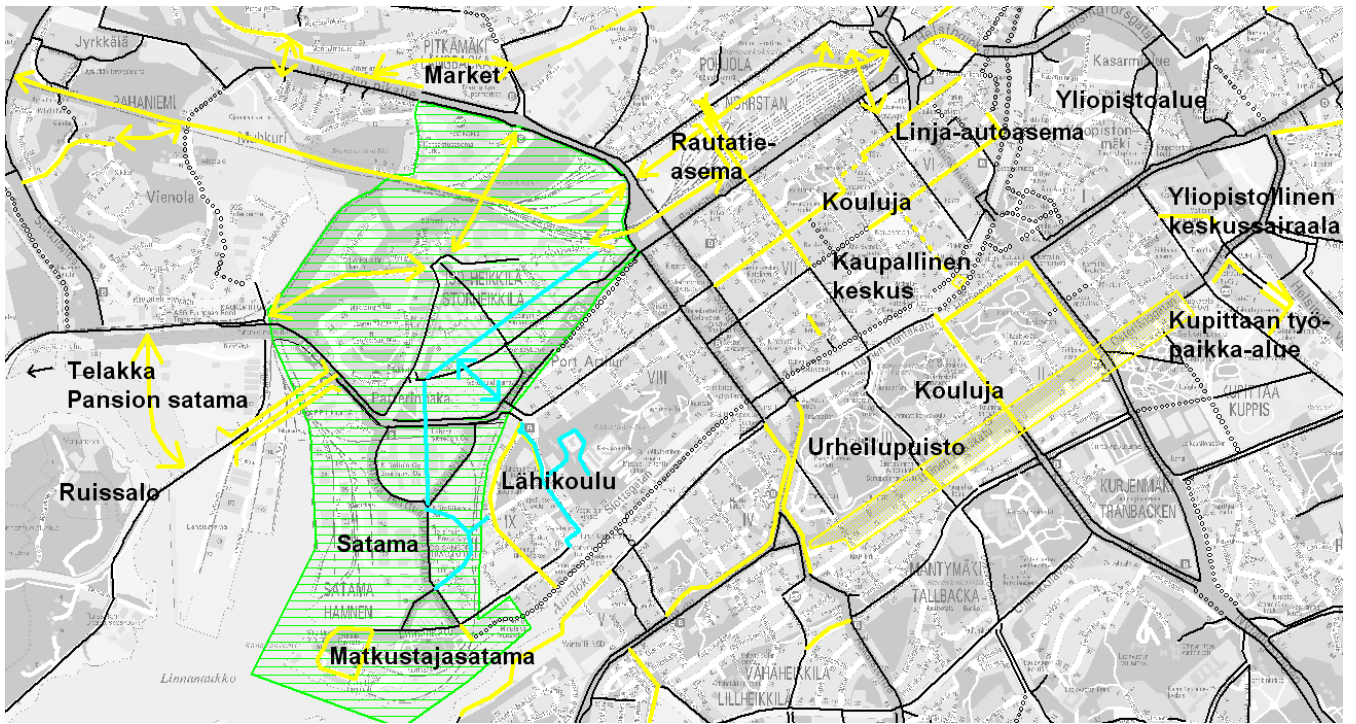
Osayleiskaavaehdotuksen katuverkko

Pyöräily

Linnakaupungin sijainti 1–3 kilometrin päässä Kauppatorista antaa hyvät edellytykset kehittää siitä pyöräilykaupunginosaa. Pyöräyhteyksiä on kehitettävä paitsi Linnakaupungin alueella, myös keskustan suuntaan ja muualle kaupunkiin. Osayleiskaavan tavoitteeksi asetettiin, että Linnakaupungin asukkaista ja työntekijöistä jalan tai pyörällä kulkevia olisi 45 %. Tavoitteen saavuttamiseksi on erityistä huomiota kiinnitettävä niin nykyisten kuin suunniteltujenkin pyöräyhteyksien sujuvuuteen, jotta autonkäyttäjää saadaan houkutelua pyöräilijöiksi.

Joukkoliikenne

Turun seudun joukkoliikenne 2020 -selvityksessä tutkittiin joukkoliikenteen järjestämistä runkolinjoilla joko pikaraitiotienä tai linja-autoliikenteenä. Ensimmäisessä vaiheessa joukkoliikenteen kehittäminen aloitetaan runkobussijärjestelmällä. Molemmilla liikennevälineillä on runkolinjojen suunniteltu kulkevan Linnakaupungin kautta. Pikaraitiotie päättyisi satamaan ja runkobussilinjojen päätepisteitä olisivat puolestaan Pansio ja Perno.

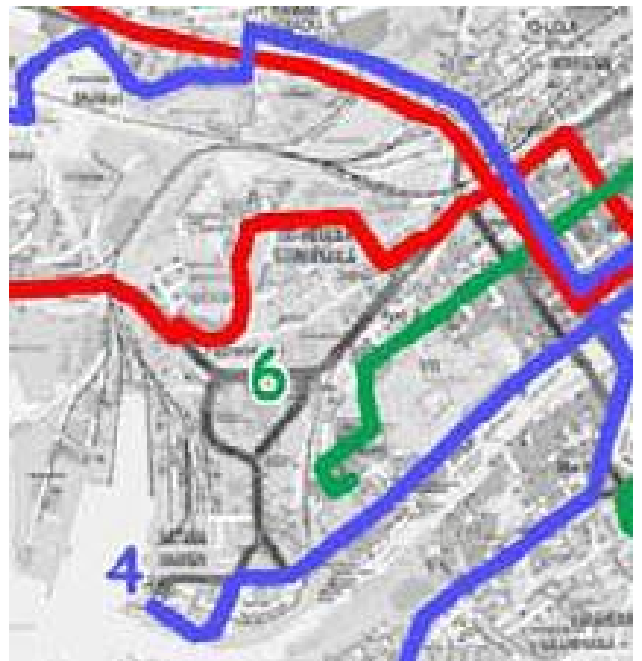


Kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelman kohteita (keltainen) ja Linnakaupungin ja Kakolan kehitettävät pyöräyhteet (vaaleansininen)

Osayleiskaavan katuverkko mahdollistaa joukkoliikenteen runkolinjan toteuttamisen raitiotien tai linja-autoilla useampaa eri reittiä pitkin. Raitiotielinjaus kuljisi reittiä Kauppatori–Eerikinkatu–Humalistonkatu–rautatieasema–vanha Iso-Heikkilänraide–Juhana Herttuan puistokatu–satama. Melkein samaa reittiä on mahdollista liikennöidä myös linja-autolla.

Valittu katuverkko antaa mahdollisuuksia ajaa runkobussilinjoja useampaa reittiä pitkin, joko *Pikaraitiolinja Linnakaupunkiin* Iso-Heikkiläntien kautta kiertäen tai suurempaan Ruissalontietä pitkin.

Osayleiskaavassa on säilytetty satamaan johtava henkilöliikenteen rata nykyisellä paikallaan. Turun seudun joukkoliikenne 2020 -selvityksessä päädyttiin suositamaan pikaraitiotielle eri raideleveyttä kuin rautateillä on, joten pikaraitiotie ei tule käyttämään satamarataa.



Runkobussilinjat Linnakaupunkiin

Liikkumisen ohjaus

Linnakaupungin kaltaisen uuden kaupunginosan rakentuessa voidaan uusien asukkaiden kulkutapa-valintoihin vaikuttaa heti heidän muuttaessaan alueelle. Keinoina ovat mm. tiedon jakaminen vaihto-ehtoisista kulkutavoista, henkilökohtainen neuvonta ja erilaiset kampanjat. Toiminnan edellytyksenä on, että riittävä joukkoliikennetarjonta ja pyörätieyhteydet ovat olemassa alusta alkaen.

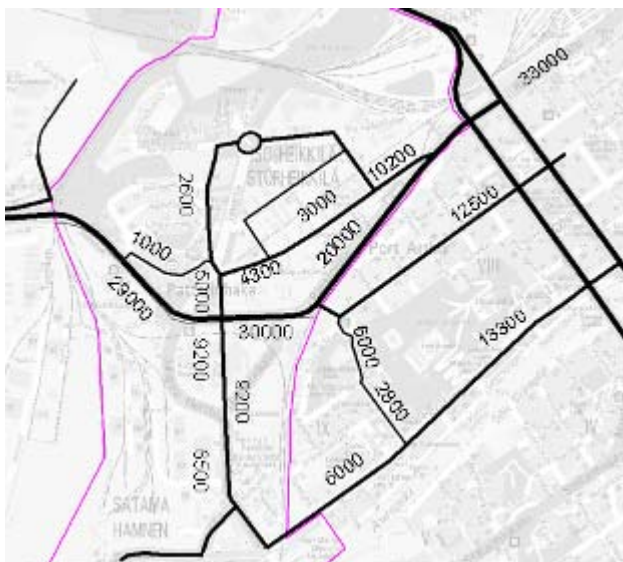
Sekä joukkoliikenteen että pyörän käyttöön on asukkaiden luontevaa yhdistää auton yhteiskäyttö, joka yleistyessään mahdollistaisi autojen pysäköintiin varatun tilan vähentämisen kaavoituksessa. Mahdollisuuksia tähän on syytä vakavasti tutkia asemakaavoitusvaiheessa.

Liikenteelliset vaikutukset

Linnakaupungin sijainti keskustan laidalla on siitä edullinen, että se mahdollistaa kestävien liikkeitapojen käyttämisen, kun työpaikat ja palvelut ovat kävely- ja pyöräilyetäisyydellä. Linnakaupungissa on lisäksi jo nyt vuorotiheydeltään runkolinjatasoinen joukkoliikennetarjonta. Tästä huolimatta uuden kaupunginosan rakentaminen lisää väistämättä ajoneuvoliikennettä lähiympäristössään. Linnakaupungin uuden maankäytön aiheuttama liikenne tulee lisäämään omalta osaltaan keskustan pääväylien ruuhkautumista.

Linnakaupungin katuverkko on muodostettu sellaiseksi, että uusi liikenne ei ohjaudu suoraan lähimpien nykyisten asuinalueiden läpi. Kaupungin keskustan pää- ja kokoojakatuverkolla on kuitenkin taipumus täyttyä joka tapauksessa keskustaan pyrkivästä liikenteestä, joka etsii nopeinta reittiä. Esimerkiksi Puutarhakatu on kokoojaku, jonka liikennemäärä kasvaa edelleen tulevaisuudessa. Jossain määrin läpiajoa ja sen haittoja voidaan vähentää muokkaamalla liikenneympäristöä hitaampaa ajoa suosivaksi.

Linnakaupungin maankäytön lisäys kasvattaa alueen ajoneuvoliikenteen tuotosta vajaat 40 % eli noin 11 000 ajon/vrk verrattuna vuoden 2030 perusennusteeseen, jossa on mukana kaupunkiseudun muu maankäytön kasvu. Alueittain liikennetuotos kasvaa seuraavasti: Radantaus +3300 ajon/vrk, Kirstinpuisto +5200 ajon/vrk ja ”Le Petit Havre” +2900 ajon/vrk. Pikaraitiotien on kuitenkin osayleiskaavan liikenne-ennusteessa oletettu vähentävän Linnakaupunkiin päättyvää ja sieltä alkavaa henkilöautoliikennettä ruuhka-aikoina 7 % ja ruuhka-aikojen ulkopuolella 5 %.



Arvio osayleiskaavan liikennemääristä v. 2030

Alla olevassa taulukossa on verrattu Linnakaupungin ja sen ympäristön katujen liikennemääriä eri maankäyttö- ja liikennetilanteissa. Nyky+-tilanteessa on nykyinen maankäyttö ja katuverkko lisättyä Pitkämäen uudella maankäytöllä ja Kähärin Puistotiellä. Perus2030-tilanteessa on tuleva vuoden 2030 maankäyttö ilman Linnakaupunkia. Oyk-vaihtoehtoissa on edellisen lisäksi osayleiskaavaehdotuksen maankäyttö ja katuverkko.

Ajon/vrk	Nyky+	Perus2030	Oyk2030	Oyk ei pika-ratikkaa
Kanslerintie, pohjoisosa	500	600	2600	2700
Vaasantie	600	800	–	–
Kanslerintie, länsipää	2500	3600	1000	1100
Ruissalontie, itäpää	7000	9300	10200	10600
Ruissalontie, länsipää	1300	1600	4300	11000
Pansiontien uusi liittymä	–	–	5000	5200
Juhana Herttuan puistokatu	1800	2500	9200	9700
Nosturikatu	3700	4600	–	–
	4000–	5000–	6000–	6300–
Linnankatu	9200	11600	13300	13300
Hansakatu	4000	5000	6000	6000
Pakkarinkatu	1200	1700	2800	2900
Puutarhakatu	8800	10900	12500	13200

Liikennemallin ja -sijoittelun tuottamat liikennemäärät antavat lähinnä kuvan liikenteen suuruusluokasta ja vaihtoehtojen eroista.

6.5 Suojelu

6.4.1 Rakennukset

Turun linnan puisto sekä Patterihaan vallitusten alue on osayleiskaavassa merkitty muinaismuisto-alueiksi.

Osayleiskaavaan on erikseen merkitty seuraavat suojelukohteet:

- Turun linna
- Hotelli Sea Port
- Hirsirunkoiset makasiinit Turun linnan vastapäätä
- Linnakiinteistö
- Entisen Rettigin tupakkatehtaan itäpuoleinen siipi
- Iso-Heikkilän tähtitorni
- Kanslerintien työkeskus
- Ruissalontie-Pansiontie, tontti Iso-Heikkilä 29-4, tehdas- ja varistorakennukset
- Ruissalontie, tontti Iso-Heikkilä 28-6, neljä asuintaloa
- Panisiontie, tontti Iso-Heikkilä-30-3, Saippuacenter, tehdasrakennus.

Muilta osin suojeltavat rakennukset ja rakennetut ympäristöt on lueteltu kohdassa 3.1.3.1 ”Historia ja rakennussuojelu”. Luettelo on pidettävä sitovana vastaavien alueiden asemakaavoituksessa

6.4.2 Puistot

Osayleiskaavassa ei ole esitetty suojeltaviksi luontoselvityksen paikallisesti arvokkaita puistokohteita.

6.4.3 Luonto

ELY-keskuksen kartoittamia perinnemaisemia on kolme kaava-alueella: Patterihaan keto, Iso-Heikkilän keto (molemmiin puolin rataa) ja Härkämäen metsikkö (sembramännikkö). Alueet on osayleiskaavaan merkitty luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeiksi alueiksi (luo). Asemakaavoituksen yhteydessä on harkittava ko. alueiden suojelemista.

6.6 Ympäristön häiriötekijät (ks. myös 3.1.5 Ympäristön häiriötekijät)

6.5.1 Melu

Kaavoituksessa pyritään siihen, että sekä uusilla että nykyisillä asuinalueilla on hyvä ääniympäristö. Valtioneuvosto on antanut ohjeavot melutasosta ulkona ja sisätiloissa. Sosiaali- ja terveysministeriö on lisäksi määritellyt sisäilmaohjeessaan (1997:1) sisämelun ohjearvoja.

Täydennysrakentamisalueet sijaitsevat useimmiten alueilla, joilla melun ohjeavot ulkona ylittyvät. Ohjeavon mukaiseen ulkomelutasoon päästään täydennysrakentamisalueilla yleensä siten, että rakennukset tai melusteet sijoitetaan niin, että oleskeluun tarkoitetut pihat saadaan suojattua melulta. Lisäksi kaavoissa annetaan määräyksiä julkisivun ääneneristävyydestä, jotta liikenteen melu ei kantaudu haitallisesti sisätiloihin. Kaavoissa voidaan myös määrätä, että asuntojen kaikki ikkunat eli tuuletusmahdollisuudet eivät saa olla ainoastaan melulähteeseen päin.

Kaavoituksessa käytettävät melutason ohjeavot ulkona on annettu valtioneuvoston päätöksessä VNp 993/92 (taulukko 2):

Alueen käyttötarkoitus	Keskiäänitaso L_{Aeq} (dB)	
	Klo 7–22	Klo 22–7
Asumiseen käytettävät alueet, virkistysalueet taajamissa ja taajamien välittömässä läheisyydessä	55 dB	50 dB/uusilla alueilla 45 dB
Hoito- tai oppilaitoksia palvelevat alueet	55 dB	–
Loma-asumiseen käytettävät alueet, leirintäalueet, taajamien ulkopuolella olevat virkistysalueet ja luonnonsuojelualueet	45 dB	40 dB

Taulukko 2. Kaavoituksessa käytettävät melutason ohjeavot (VNp 993/92).

Sosiaali- ja terveysministeriö on lisäksi määritellyt sisäilmaohjeessaan (1997:1) sisämelun ohjearvoja.

Eri alueiden meluvaikutukset on tutkittava asemakaavoituksen yhteydessä.

6.5.2 Tärinä

Kaavoituksessa ei toistaiseksi ole voimassa ohje- tai raja-arvoja sallituista tärinätasoista. Kaavoituksessa noudatetaan VTT:n tiedotteessa ”Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksesta 2004” annettuja uusia asuntoalueita koskevia suosituksia. Suosituksia ei sovelleta rakennuksille, joissa ihmiset ovat pääasiassa liikkeessä tai muut kuin liikenteestä aiheutuvat häiriöt voivat olla merkittävämpiä (esim. toimistot, kaupat).

Eri alueiden tärinävaikutukset on tutkittava asemakaavoituksen yhteydessä.

6.5.3 Maaperän pilaantuneisuus

Kaava-alueella on ollut toimintaa, joka on aiheuttanut tai saattanut aiheuttaa maaperän pilaantumisen. Tämän vuoksi kaava-alueelle on annettu määräys alueen maaperän pilaantuneisuuden ja puhdistustarpeen arvioimiseksi (Yleismääräys).

Alueen maaperän pilaantuneisuus on tutkittava asemakaavoituksen yhteydessä.

7. OSAYLEISKAAVAN VAIKUTUKSET

7.1 Alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Osayleiskaavan mukainen rakentaminen eheyttää yhdyskuntarakennetta ja toteuttaa siten Turun ympäristöstrategiaa. Alueen vajaakäyttöisten lievealueiden eli ns. brownfields-alueiden uudistaminen ja täydennysrakentaminen mahdollistaa uusien monipuolisten toimintojen – asumisen, palvelujen ja työpaikkojen – rakentamisen kaupunkikeskustan vierelle. Osayleiskaava mahdollistaa asuntojen rakentamisen noin 10 000 – 13 000:lle uudelle asukkaalle ja noin 10 000 – 15 000:n työpaikan toteuttamisen.

Alueen vajaakäyttöisten lievealueiden eli ns. brownfields-alueiden uudistaminen ja täydennysrakentaminen mahdollistaa uusien monipuolisten toimintojen – asumisen, palvelujen ja työpaikkojen – rakentamisen kaupunkikeskustan vierelle.

7.2 Liikenteeseen

Suunniteltu asumisen ja palveluiden lisärakentaminen kaupunkirakenteen ja keskustan liikenneverkon läheiselle alueelle vähentää liikennetarvetta seudullisesti. Panostamalla joukko- ja kevyen liikenteen kehittämiseen kaava-alueella voidaan vaikuttaa myös keskustan liikennejärjestelyihin ja sitä myöten henkilöautomatkojen supistamiseen.

7.3 Teknisen huollon järjestämiseen

Osittain voimakas rakentaminen, lähinnä Vaasanpuiston, Kirstinpuiston ja Le Petit Havren alueilla voi aiheuttaa tarvetta lisätä kaupungin vesihuoltoverkoston kapasiteettia.

Le Petit Havren alueen toteuttaminen edellyttää 110 kV ilmajohdon siirtämistä maakaapeliin.

7.4 Luontoon

Pilaantunut maaperä tulee kunnostaa ennen rakentamista.

7.5 Kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön

Sulkemalla Linnankadun Turun linnan viereistä osaa ajoliikenteeltä, ja muuttamalla puistoksi Ajurinkadun ja Satamakadun välinen alue, voidaan laajentaa Linnanpuistoa ainakin Turun linnan pohjoispuolelle. Osayleiskaavan valmistelussa on huomioitu Turun linnan merkitystä valtakunnallisena kulttuuriperinnön kohteena, ja myös Linnan eteläpuoleisilla alueilla, lähinnä Viking Linen terminaali-alueella on vireillä suunnitelmia ympäristön parantamiseksi.

Vaasanpuiston, Kirstinpuiston ja Le Petit Havren alueiden maankäytön voimakas muutos antaa mahdollisuuden kokonaan uudelleenlaisen kaupunkikuvan luomiselle. Suunnitelman mukaan Vaasanpuiston länsireunaan rakennettava, noin 35-kerroksinen liike- ja asuintorni luo alueelle maamerkinä omaleimaisen ilmeen.

7.6 Ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön

Osayleiskaavan toteutuessa tavoitteiden mukaisesti, etenkin brownfields-alueilla (Vaasanpuisto, Kirstinpuisto ja Le Petit Havre), Linnakaupungista on kehittymässä ympäristöltään kaupunkimainen, merellinen ja elävä kaupunginosa lähellä ydinkeskustaa, jossa viihtyvät kaikki kansanryhmät ja kansallisuudet – niin lapsiperheet, ikääntyneet, yksin asuvat kuin opiskelijatkin. Ympäristön viihtyisyyttä lisäävät pienet aukiot, puistikot ja vesiaiheet kaikilla alueilla. Elämää ympäri vuorokauden takaa asumisen ja työpaikkojen sijoittuminen lähekkäin.

7.7 Yhdyskuntatalouteen

Täydennysrakentaminen vesi-, viemäri- ym. verkostojen äärelle on yhdyskuntataloudellisesti edullista.

Alueiden toteuttamiskustannuksiin vaikuttavat joillain alueilla saastunut maaperä ja täyttömaa-alueilla vaikeat perustamisolosuhteet.

Kadut:

Maankäyttö tukeutuu pääosin nykyiseen katuverkkoon. Uusia katuja muodostuu kaavalla välillä Akselintie - Ruissalontie - Pansiontie, yhteensä noin 430 metriä, ja Juhana Herttuan puistokadun jatke Nosturinkadun haarasta Pansiontielle, noin 340 metriä. Kaavan toteutuminen edellyttää muutoksia nykyiselle Linnankadulle ja Juhana Herttuan puistokadulle. Kaavan toteuttaminen edellyttää myös liikennejärjestelyjen muutoksia sekä uusien että nykyisten katuliittymien kohdissa.

Nykyisten liikennejärjestelyjen muutokset:

Uusi Juhana Herttuan puistokadun liittymä Pansiontielle, Nosturinkadun ja nykyisen Juhana Herttuan puistokadun liittymien poistaminen sekä uusi raitiovaununlinja aiheuttavat merkittäviä muutoksia liikennejärjestelyissä. Samoin Linnankadun Linnan viereisen osan poistaminen vaikuttaa oleellisesti keskustasta satamaan suuntautuvan liikenteen järjestelyihin.

Kevyen liikenteen väylät:

Keveyden liikenteen yhteyksien parantamiseksi kaava-alueelta keskustaan ja Pitkämäkeen tulee toteuttaa useita rataa ja pääkatuja ylittäviä/ alittavia kevyen liikenteen yhteyksiä.

Nykyään surkeassa tilassa oleva kevyen liikenteen yhteys Aurajoen rantaa pitkin Linnaan ja satamaan vaatii erityistä huomiota.

8. TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Kaava täyttää pääosin maankäyttö- ja rakennuslain tavoitteet ja edistää valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumista. Kaupungin osayleiskaavalle asettamien tavoitteiden ja pääosin osallisten kaavalle asettamista tavoitteista arvioidaan myös täyttyvän.

Lainsäädännön ja kaupungin asettamat tavoitteet

Kaupunkirakennetta on tiivistetty seudullisesti keskeisillä alueilla kestävän kehityksen periaatteiden mukaisesti. Kaava-alueelle sijoittuu palveluita, työpaikkoja, asumista ja vapaa-alueita. Kaavan toteuttaminen ehkeyttää yhdyskuntarakennetta, vähentää henkilöautoliikenteen tarvetta ja kokonaispäästöjä sekä lisää keskusta-asumista ja toteuttaa siten myös Turun ympäristöstrategiaa.

Kaava lisää toteutuessaan huomattavasti asumista, alueen palvelutarjontaa ja työpaikkoja, ja edistää eri liikennemuotojen yhteistyötä ja joukkoliikennettä. Liikenneverkon suunnittelussa tulee ottaa huomioon pikaraitiotien/ runkobussilinjan toteuttamismahdollisuus.

Elinympäristön viihtyisyyteen ja vetovoimaisuuteen on kiinnitetty huomiota mm. luomalla hyvät kevyen liikenteen yhteydet keskustan, Pitkämäen ja Ruissalon suuntaan.

Liikennejärjestelmää suunnitellaan ja kehitetään kokonaisuutena, joka käsittää eri liikennemuodot ja palvelee sekä asutusta että elinkeinoelämää. Ensisijaisesti kehitetään olemassa olevia pääliikenneyhteyksiä ja -verkostoja. Kaavaan on osoitettu jalankulun ja pyöräilyn verkostoja varten riittävät alueet, joiden arvioidaan sekä parantavan verkostojen jatkuvuutta että monipuolisuutta. Kaavan arvioidaan toteutuessaan parantavan liikkumisen turvallisuutta ja edistävän joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen käyttöä.

Turussa 6. päivänä lokakuuta 2010

Muutettu 2.11.2010 (Ykl § 541)

Muutettu 30.11.2010 (Ykl § 585)

Muutettu 14.4.2011 (lausunnot)

Kaavoitustoimenjohtaja

Markku Toivonen

Kaavoitusarkkitehti

Laurent Druey