



Schauman Arkkitehdit Oy, 2012

” L I N N A N F Ä L T T I ”

ASEMAKAAVANMUUTOS
Asemakaavatunnus 5/2006
Diaarionumero 15986-2005

SELOSTUS
10.4.2013

ASEMAKAAVANMUUTOKSEN SELOSTUS, joka koskee 28. päivänä tammikuuta 2013 päivättyä ja 10.4.2013 lausuntojen perusteella muutettua asemakaavakarttaa.

1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

1.1 Tunnistetiedot

Asemakaavanmuutos koskee:

Kaupunginosa:	009 IX	IX
Korttelit ja tontit:	5.-3-6, -21 ja -24 7.-1001-1003 ja -2001-2003 8 9	5.-3-6, -21 och -24 7.-1001-1003 och -2001-2003 8 9
Kadut:	Amiraalistonkatu (osa) Fleminginkatu Kalastajankatu Linnankatu (osa) Malminkatu (osa)	Amiralitetsgatan (del) Flemingsgatan Fiskaregatan Slottsgatan (del) Malmgatan (del)
Liikennealue:	nimetön rautatiealue (osa)	järnvägsområde utan namn (del)
Kaupunginosa:	061 SATAMA	HAMNEN
Liikennealue:	nimetön rautatiealue (osa)	järnvägsområde utan namn (del)

Asemakaavanmuutoksella muodostuva tilanne:

Kaupunginosa:	009 IX	IX
Korttelit:	5 (osa), 7 (osa), 8-9 ja 56-57	5 (del), 7 (del), 8-9 och 56-57
Julkiset kulkuväylät:	Aavevaununkuja Diligenssikuja Onnikakuja	Spökvagnsgränden Diligensgränden Omnibusgränden
Kadut:	Amiraalistonkatu (osa) Fleminginkatu Kalastajankatu Malminkatu (osa) Raitiokuja	Amiralitetsgatan (del) Flemingsgatan Fiskaregatan Malmgatan (del) Spårgränden
Katuaukiot/torit:	Byygelikulma Linnanmalmi	Bygelhörnet Slottsmalmen

Asemakaavanmuutoksen yhteydessä hyväksytään sitovat tonttijaot/tonttijaonmuutokset:
IX-5.-25, -7.-7-12, -8.-3 ja -9.6.

Erilliset tonttijaot laaditaan kortteille 5 (osa), 8 (osa), 9 (osa), 56 ja 57.

Uudet korttelinumerot: 56 ja 57.

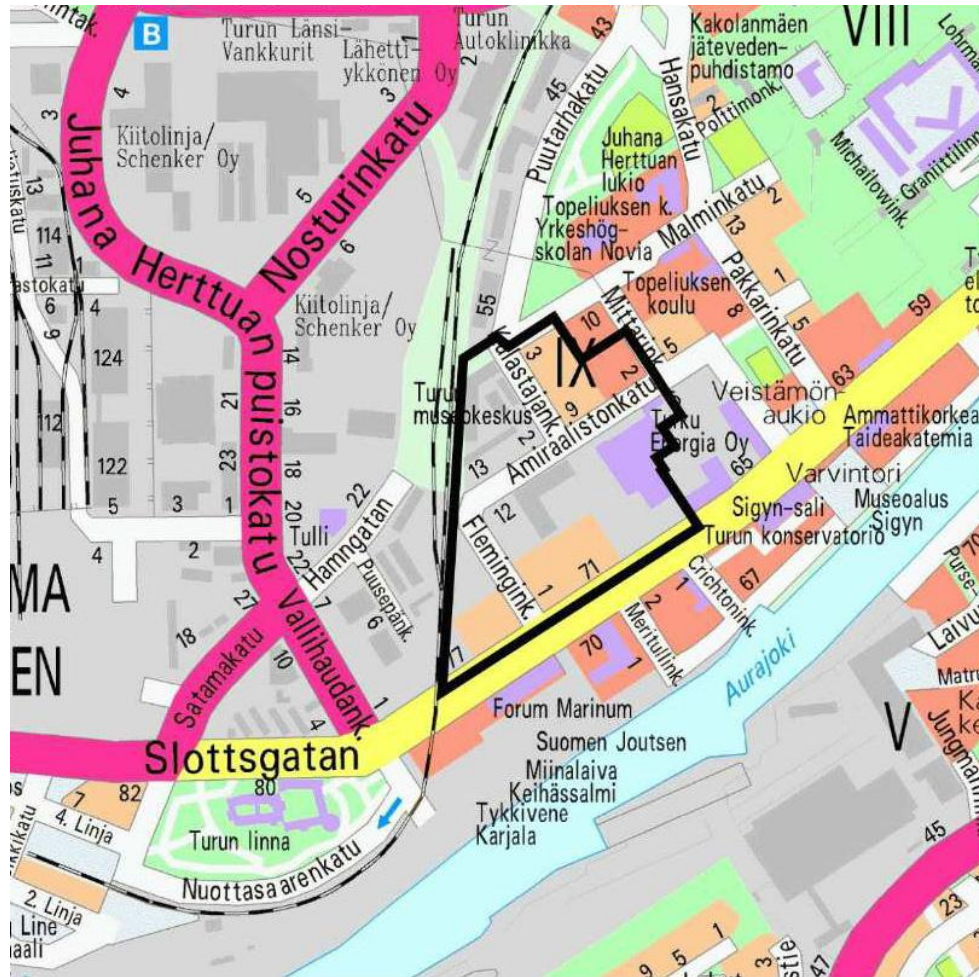
Asemakaavanmuutoksen yhteydessä hyväksytään rakentamistapamääräykset.

Asemakaavanmuutos on laadittu Turun kaupungin ympäristötoimialan kaupunkisuunnittelun kaavoitusyksikössä, Puolalankatu 5, 20100 Turku, p. (02) 330 000.

Valmistelija: kaavoitusarkkitehti Katja Tyni-Kylliö (katja.tyni-kyllio@turku.fi).

1.2 Kaava-alueen sijainti

Kaavanmuutosalue sijaitsee IX:ssa kaupunginosassa noin 2 km:n etäisyydellä Kauppatorilta lounaaseen Turun linnan, Kakolanmäen ja Aurajoen välittömässä läheisyydessä.



Kuva 1. Sijaintikartta.

1.3 Kaavan tarkoitus

Asemakaavanmuutos laaditaan teollisesta ja varikkokäytöstä vapautuneen ja vapautuvan, joukkoliikenneyhteyksien varrelle sijoittuvan alueen kehittämiseksi kaupunkimaiseksi asuin- ja työpaikka-alueeksi palveluineen. Tavoitteena on perinteiseen puukaupunkimiljööseen sopeutuva täydennysrakentaminen, joka luo toiminnallisesti ja kaupunkikuvallisesti laadukasta sekä viihtyisää ympäristöä.

Asemakaavanmuutos perustuu Turun kaupunginvaltuuston 5.5.2003 § 89 hyväksymään asunto- ja maankäyttöohjelmaan 2003-2007 sekä Turun Kiinteistölaitoksen kaavanmuutos-hakemukseen.

1.4 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista

- 1 Asemakaavakartta 28.1.2013, muutettu 10.4.2013.
- 2 Tilastolomake 28.1.2013, muutettu 10.4.2013.
- 3 Maakuntamuseon suojelutavoitteet, kartta ja taulukko
- 4 Diplomityöt
- 5 Tontinvarauskilpailun voittajaehdotukset
- 6 Rakentamistapamääräykset 10.4.2013
- 7 Vuorovaikutusraportti 10.4.2013

1.5 Sisällysluettelo

1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT	1
1.1 Tunnistetiedot.....	1
1.2 Kaava-alueen sijainti	2
1.3 Kaavan tarkoitus	2
1.4 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista.....	2
1.5 Sisällysluettelo.....	3
2 TIIVISTELMÄ	4
2.1 Kaavaprosessin vaiheet	4
2.2 Asemakaava.....	4
2.2 Asemakaavan toteuttaminen	4
3 LÄHTÖKOHDAT	5
3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista	5
3.1.1 Alueen yleiskuvaus	5
3.1.2 Luonnonympäristö	5
3.1.3 Rakennettu ympäristö	10
3.1.4 Maanomistus.....	14
3.2 Ympäristön häiriötekijät nykytilanteessa.....	14
3.2.1 Melu	14
3.2.2 Tärinä	15
3.2.3 Ilmanlaatu.....	16
3.2.4 Maaperän pilaantuneisuus.....	16
3.2.5 Turku Energian raskasöljykattiloiden ympäristölupa	18
3.3 Suunnittelutilanne.....	18
3.3.1 Kaavatilanne	18
3.3.2 Muut	21
3.3.3 Suunnittelualueetta koskevat päätökset ja sopimukset.....	22
3.3.4 Selvitykset ja suunnitelmat asemakaavaehdotuksen valmisteluvaiheessa	23
4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET	26
4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve.....	26
4.2 Osallistuminen ja yhteistyö.....	26
4.3 Asemakaavan tavoitteet.....	28
4.4 Asemakaavan ratkaisu ja perusteet.....	30
4.4.1 Ideointiprojekti, diplomityöt	30
4.4.2 Asemakaavanmuutosluonnos 2007	32
4.4.3 Tontinvarauskilpailun tuottamat ehdotukset	34
4.4.4 Kaavanmuutoksen valmistelu tontinvarauskilpailun jälkeen	36
4.4.5 Asemakaavanmuutosluonnos 2012	36
4.4.6 Lausunnot	37
4.4.7 Muut muutokset kaavaehdotukseen 10.4.2013.....	37
4.4.8 Suunnitteluvaiheiden käsittelyt ja päätökset.....	37
5 ASEMAKAAVAN KUVAUS	38
5.1 Kaavan rakenne	38
5.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen	38
5.3 Aluevaraukset.....	39
5.4 Auto- ja polkupyöräpaikat	40
5.5 Puurakentaminen	41
5.6 Ympäristön häiriötekijöiden huomioiminen	41
5.6.1 Melu	41
5.6.2 Tärinä	42
5.6.3 Maaperän pilaantuneisuus.....	42
5.7 Uudisrakentaminen suojeltavien rakennusten läheisyydessä	43
5.8 Turvallisuuden ja terveellisuuden huomioiminen	43
5.9 Pohja- ja orsivesien huomioiminen	44
5.10 Hule- ja tulvavesien huomioiminen	44
5.11 Arkeologiset kaivaukset	45
5.12 Asemakaavan vaikutukset	45
5.13 Tavoitteiden toteutuminen.....	49
6 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS	50

2 TIIVISTELMÄ

2.1 Kaavaprosessin vaiheet

Turun kaupunki ja Finnsteve Oy Ab tarjosivat 26.5.2004 Linnanfälttiä omistamine maineen yhdeksi valtion puurakentamisen edistämishjelman 2004-2010 valtakunnalliseksi pilot-hankkeeksi.

Moderni puukaupunki -hankkeen kohteena alueesta järjestettiin suunnittelutavoitteiden määrittämiseksi ja maankäytön ideoimiseksi arkkitehtikoulujen välinen ideointiprojekti 13.12.2004-28.10.2005.

Kiinteistölaitoksen asemakaavanmuutoshakemus 22.11.2005.

Ilmoitus asemakaavan vireille tulosta kirjeitse osallisille (sis. osallistumis- ja arviointisuunnitelman) 24.3.2006 ja tiedottaminen kaavoituskatsauksissa 2005-2012.

Ympäristö- ja kaavoituslautakunta hyväksyi 13.2.2007 § 124 kaavanmuutosluonnoksen.

Tontinvarauskilpailu 1.4.-12.9.2008.

Sopimus puurakentamisen periaatteista 31.5.2010 Kiinteistöliikelaitoksen, Finnsteve Oy Ab:n ja tontinvarauskilpailun voittaneiden toteuttajatahojen välillä.

Rakennuskielto 2.2.2011 alkaen.

Ympäristö- ja kaavoituslautakunta hyväksyi uuden kaavanmuutosluonnoksen 19.6.2012 § 305.

Asemakaavakarttaehdotus 28.1.2013.

Maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämät lausunnot helmi-maaliskuussa 2013.

2.2 Asemakaava

Puutaloja käsittävät tontit, rakentamattomat tontit ja entinen kaupungin Liikennelaitoksen varikkoalue osoitetaan asuinrakennusten korttelialueiksi. Asumisen lisäksi asuinkorttelialueille mahdollistetaan myös työpaikkojen, julkisten tai yksityisten palveluiden ja asuntokoh- taisten työtilojen sijoittaminen. Liike- ja toimistorakentamisen painopiste tulee Amiraalistonkadun ja Linnanmalmi-torin reuna-alueille. Vanhoja tehdasrakennuksia sisältävät tontit ja raitiovaunuhallit osoitetaan toimitilarakennusten korttelialueiksi.

Linnankadun reunan puutalot, korttelin 7 nykyinen rakennuskanta asuin- ja tehdasrakennuksineen, Turun museokeskuksen käytössä olevat vanhat tehdasrakennukset korttelissa 8 sekä raitiovaunuhallit suojellaan. Uudisrakennuksille määritellään massa: rakennusalat ja kerrosluku. Tonteille määritellään alueen osat, joille saa rakentaa maanalaista tilaa.

2.2 Asemakaavan toteuttaminen

Suojeltavien rakennusten korjaaminen ja alueen täydennysrakentaminen voi tarvittaessa alkaa poikkeamispäätösmenettelyllä jo ennen asemakaavanmuutoksen vahvistumista.

3 LÄHTÖKOHDAT

3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Alueen pinta-ala on n. 8.5394 ha ja se vastaa noin neljää keskustakorttelin kokoista aluetta. Alue on kaupungin kannalta hyvin näkyvällä paikalla, Turun linnan ja Aurajoen välittömässä läheisyydessä. Alueen läheisyydessä on valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristökohteet, Kakolanmäki ja Port Arthurin puutaloalue.

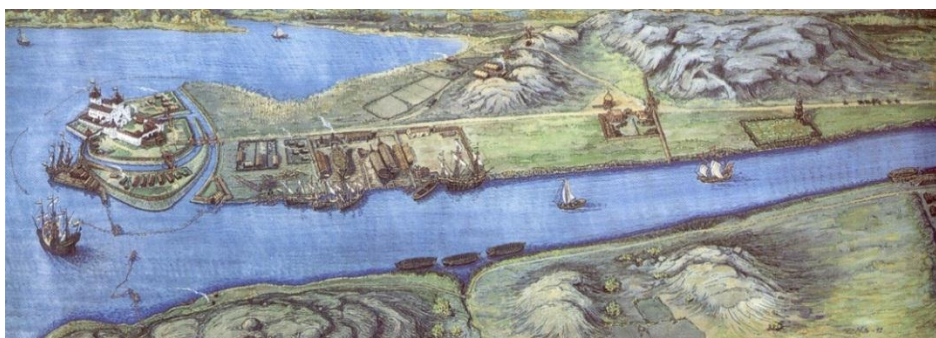
Alue on teollisesta ja varikkokäytöstä vapautunutta ja vapautuvaa aluetta, joka on kaupungin keskusta-asumisen yksi laajenemissuunta. Alue rajautuu idässä Turku Energian käytössä olevaan tonttiin ja lännessä 1870-luvulla rakennettuun satamaraiteeseen. Eteläpuolella jokivarressa toimii merikeskus Forum Marinum, Turun konservatorio ja taideakatemia.



Kuva 2. Viistoilmakuva vuodelta 2005.

3.1.2 Luonnonympäristö

Suunnittelualue on Turun linnan kukkulan ja Kakolanmäen väliin jäävää tasaista aluetta, entistä merenpohjaa.



Kuva 3. Turun linna ympäristöineen 1560-luvulla, piirustus vuodelta 1992, Nina Lepokorpi ja Reino Mattila. Turun museokeskus / Martti Puhakka.

Maaperä

Maanpinta suunnittelualueella viettää pohjois-eteläsuunnassa tasolta n. +7.0 tasolle n. +2.2. Maanpinnassa olevan noin 0.5-1.0 metrin paksuisen täytemaakerroksen alla on 2-20 metrin paksuinen savikerros, jonka alla on kantava moreenikerros. Moreenin yläpinta ja sen alla kallionpinta ovat lähimmillään maanpintaa Malminkadun reunalla ja Fleminginkadun keskivaiheilla. Näillä alueilla kantava moreenikerros on 4-6 metrin syvyydellä maanpinnasta. Keskellä kaava-aluetta saven ja moreenin alla on kalliolaakso, joka laskee kohti Aurajokea.

Pohja- ja orsivedet

Suunnittelualue ei sijaitse luokitellulla pohjavesialueella. Pohjaveden arvioitu virtaussuunta on suunnittelualueelta etelään/länteen. Suunnittelualueelta ja lähiympäristöstä on mitattu pohja- ja orsivesien pinnan korkeustasoja viidestä mittauspisteestä.

Fleminginkadun ja Linnankadun risteyksessä pohja- ja orsivesien tasoa on mitattu vuonna 2006. Pohjaveden pinta on ollut 1.6-1.7 metrin syvyydessä maanpinnasta. Orsivedestä ei ole tehty havaintoa.

Amiraalistonkadun ja Fleminginkadun risteyksen tuntumassa, rata-alueen puolella, pohja- ja orsivesien tasoa on mitattu vuonna 2006. Pohjaveden pinta on ollut 1.15-1.25 metrin syvyydessä maanpinnasta. Orsiveden pinta on ollut 0.6-0.8 metrin syvyydessä maanpinnasta.

Raitiovaunuhallin vieressä, Amiraalistonkadun ja Linnankadun puolivälissä, pohja- ja orsivesien tasoa on mitattu vuonna 2006. Pohja- ja orsivesien pinnat ovat molemmat vaihdelleet 0.9-2.1 metrin syvyydessä maanpinnasta.

Amiraalistonkadun ja Kalastajankadun risteyksessä pohja- ja orsivesien tasoa on mitattu vuosina 2003-2012. Pohja- ja orsivesien pinta on vaihdellut pääsääntöisesti 1-1.5 metrin syvyydessä maanpinnasta, mutta huhtikuussa 2006 pohjavesi on käynyt lähes maanpinnan tasossa.

Mittarinkadulla pohjaveden tasoa on mitattu vuosina 2003-2012. Pohjaveden pinta vaihteli tasolla +4.5...+5.5, maanpinnan taso mittauskohdissa oli +6.65 ja +7.75. Pohjaveden pinta oli korkeimmillaan 1.45 metrin syvyydessä maanpinnasta +6.65 korkeustasolta mitattuna.

Pintavedet

Suunnittelualueella osa sade- ja sulamisvesistä kulkeutuu hulevesiviemäreihin, osa imeytyy maaperään.

Lähin pintavesistö, Aurajoki sijaitsee noin 150 metrin etäisyydellä suunnittelualueesta. Merivesi käy vähintään joka toinen vuosi tasolla noin +1.37. Tammikuussa 2005 se kävi tasolla +1.54 (N_{2000}). Turun edustan merialueella kerran 200 vuoden aikana saavutettava vedenkorkeus on +2.13, joka vastaa Aurajoen rantamuurien korkeustasoa Fleminginkadun ja rautatien kohdalla.

Geotekninen selvitys

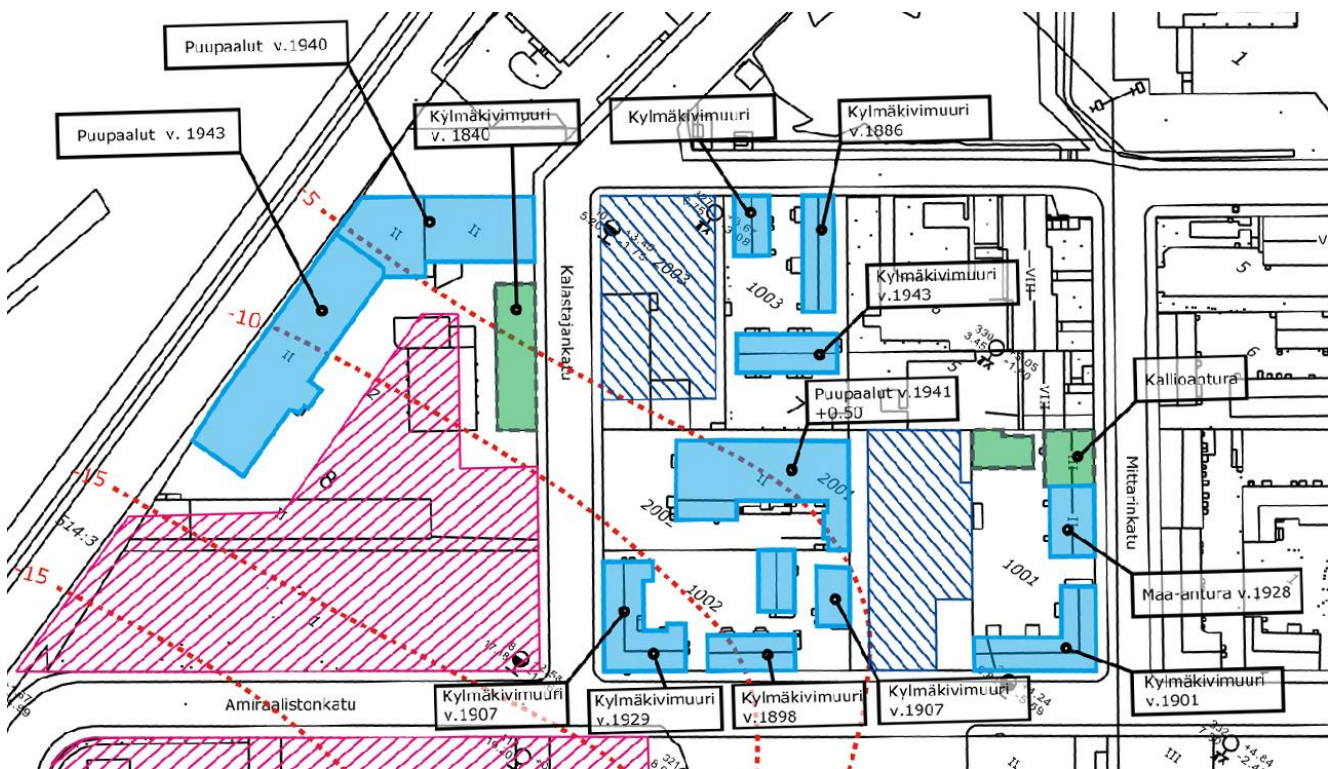
Ramboll Finland Oy on 17.11.2006 selvittänyt reunaehtoja tulevaa uudisrakentamista varten, jotta olemassa olevaa, suojeltavaksi esitettyä rakennuskantaa ei tarpeettomasti vaurioitettaisi. Selvitys perustuu aiemmin tehtyihin pohjatutkimuksiin ja arkistoista tehtyihin selvityksiin rakennusten perustamistavoista.

Näissä pohjaolosuhteissa tullaan kaikki uudisrakennukset paaluttamaan saven läpi kantaan moreenikerrokseen. Selvityksessä esitetään kuinka lähelle säilytettäviä rakennuksia voidaan rakentaa kellarikerroksia ja kellarikerrosten alimmat lattiatasot.

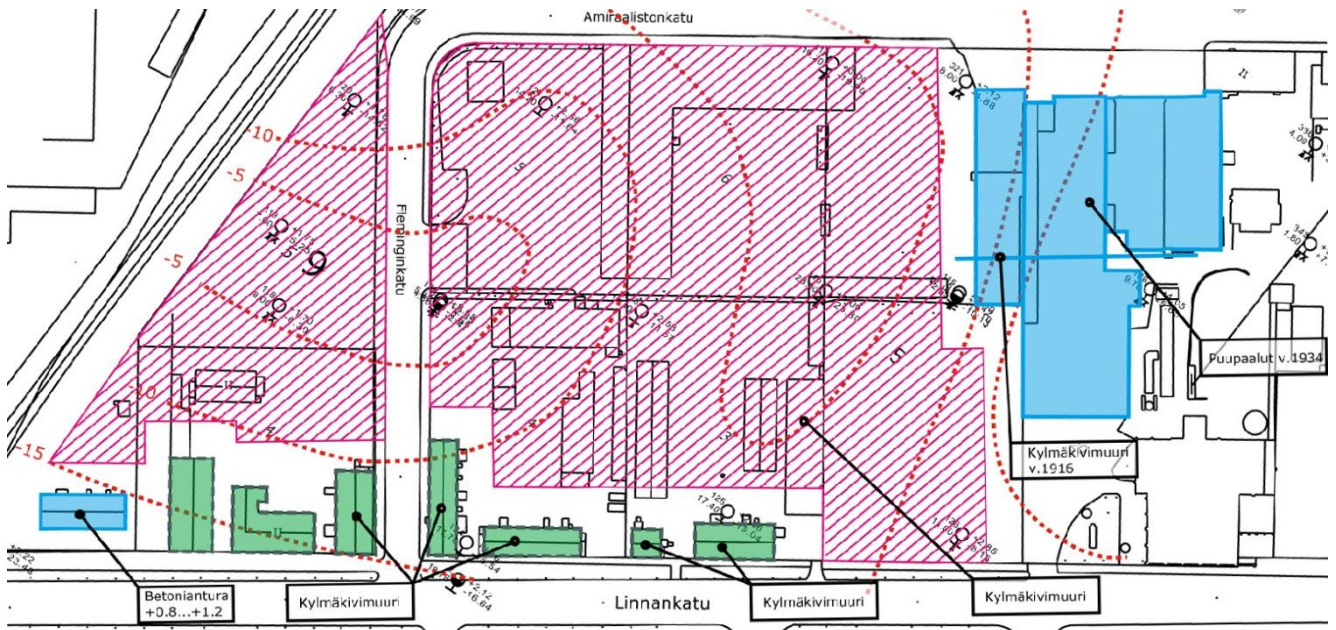
Pohjaveden laskeminen alueella tai liian lähelle tehdyt kaivannot voisivat aiheuttaa nykyisiin maanvaraisesti perustettuihin rakennuksiin painumaa. Orsiveden laskeminen taas voi aiheuttaa lahovaurioita puisilla tukipaaluilla perustettuihin rakennuksiin. Tästä syystä nykyisissä kortteleissa 5, 8 ja 9 suositellaan rakennettavaksi enintään yksi kellarikerros vähintään 10 metrin päähän vanhasta rakennuksesta. Kellarittoman rakennuksen saa paaluttaa viiden metrin päähän vanhasta rakennuksesta. Korttelin 7 tontin 2003 luoteisrajalla ja tontin 2001 lounaisrajalla saa uudisrakennuksen kellarin rakentaa viiden metrin päähän vanhoista rakennuksista, tontin 2001 kaakkoiskulmassa 10 metrin päähän naapurin vanhasta asuinrakennuksesta ja koilliskulmassa kolmen metrin päähän naapurin piharakennuksesta. Koska korttelissa 7 on ohut savikerros, kellaritilojen lattiatason tulisi olla vähintään tasolla +2.45.

Suositukset perustuvat pieniin riskeihin, mutta hyvällä suunnittelulla ja huolellisella rakentamisella voidaan suosituksista poiketa. Esimerkiksi uudisrakennukset voidaan rakentaa lähemmäksikin vanhoja rakennuksia, mikäli otetaan huomioon paalutuksesta aiheutuva maaperän mahdollinen liikkuminen. Tarvittaessa betonipaalut vaihdetaan teräspaaluiksi ja syviä kaivantoja vältetään.

Täyttöjä alueella kehoitetaan välttämään, koska ne kuormittavat savea ja aiheuttavat sen kokoonpuristumista ja edelleen sen varaan perustettujen rakennusten painumaa.



Kuva 4. Ote geoteknisen selvityksen liitteestä, korttelit 7 (osa) ja 8



Kuva 5. Ote geoteknisen selvityksen liitteestä, korttelit 5 (osa) ja 9

MERKINTÖJEN SELITYS

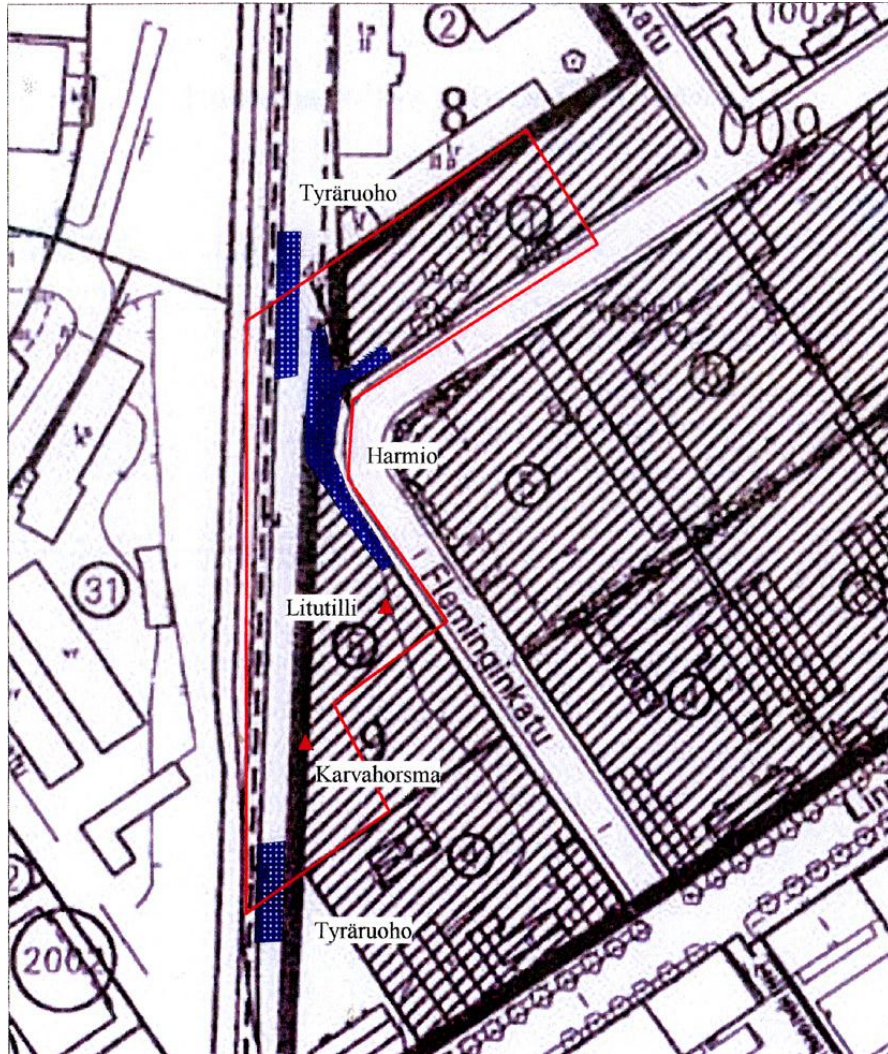
-10	Saven alapinnan arvioitu korkeustaso
		Rakennuksen perustamistapa arkistotietojen tai tutkimusten perusteella => luotettava tieto
		Perustamistapa arvioitu rakennustyyppin tai iän perusteella => tieto epävarma
		Tälle alueelle voidaan rakentaa 1- kerroksinen kellari
		Tälle alueelle voidaan rakentaa kellari, alin lattiataso +2.45

Luontoarvojen perusselvitys radan reuna-alueella

Luonto- ja ympäristötutkimus Envibio Oy on vuonna 2004 selvittänyt erityisesti valtakunnallisesti silmälläpidettävän perhoslajin, jalavanopsasiiven esiintymisen sekä kasvilajiston Fleminginkadun ja rautatiealueen välisellä alueella. Maastokäyntejä alueelle tehtiin kahtena eri päivänä.

Jalavanopsasiivestä ei tehty havaintoja kumpanakaan päivänä, mutta radan varren alue muodostaa lajille otollisen elinpaikan. Selvityksen mukaan alue olisi hyvä säilyttää lajille sopivana säilyttämällä muutama kookas jalava.

Alueelta tavattiin 113 putkilokasvilajia. Alueelta ei löydetty painolastikasveja eikä harvinaisia tulokaslajeja. Merkittävät kasvihavainnot tehtiin rautatiealueella aivan radan tuntumassa sekä Fleminginkadun ja Amiraalistonkadun risteyksen radan puoleisella reuna-alueella. Koko alueen mielenkiintoisin kasvi on tyräruoho, jota kasvaa radanvarren hiekkamaalla. Tyräruoholla ei ole Turussa enää monta kasvupaikkaa. Rautatiealueiden ympäristöön keskittynyt harmio kasvaa edellä mainitussa katujen kulmassa ja sitä tavataan kaupunkialueella monin paikoin. Turussa laajalle levinnyt tulokaslaji karvahorsma kasvaa rautatien viereisessä ojassa. Fleminginkadun vierustalla kasvaa litutilli, vanhan kulttuurin seuralainen, joka on taantunut asfaltoinnin ym. siistimisen myötä.



Kuva 6. Merkittävät kasvihavainnot, selvitysalue rajattu punaisella viivalla (Luontoselvitys IX-alueella, Luonto- ja ympäristötutkimus Envibio Oy 2004).

Puusto

Tonttien puusto kasvaa rakentamiselta vapaaksi jääneillä paikoilla, lähinnä tontin rajoilla. Rakentamattomana olevat tontit ovat ainakin osittain pensoittuneet. Kaupunkikuvallisesti merkittävimmät puut, seitsemän lehmusta ja kaksi jalavaa, kasvavat Turku Energian vanhan sähkölaitoksen ja raitiovaunuhallien rajaamalla aukiolla.

Ympäristö- ja kaavoitusviraston suunnittelutoimisto ja Kiinteistöliikelaitoksen puuasiantuntijat ovat arvioineet silmämääräisesti alueen puiden kuntoa ja säilymismahdollisuuksia kaavaehdotuksen mukaisessa tilanteessa.

Kun verrataan vuoden 1958 rakennuskantaa (ks. kuva 7) ja kaikkia tällä hetkellä olemassa olevia puita vuoden 1897 asemakaavakartan palokujanteisiin, voidaan todeta, että kaavakartan mukaisia palokujannevyöhykkeitä on todettavissa vain korttelin 7 tontilla 1003. Korttelin 9 tontin 4 palokujannevyöhyke on päässyt metsittymään ilmakuviin perusteella vasta 1980-90 -luvulla, kun hevosraitiovaunuhallin lisäosat on purettu. Muilla tonteilla palokujannevyöhykkeet ovat olleet pihakäytössä ilman istutuksia tai vähäisin istutuksin, tai peräti rakennusten alla.

3.1.3 Rakennettu ympäristö

Yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuva

Alue tunnetaan vanhastaan linnankenttänä, Linnafälttinä. Sen varhaisin historia liittyy kiinteästi Turun linnan vaiheisiin. Nykyinen kaupunkikuva heijastelee voimakkaasti 1800- ja 1900-lukujen vaihteen kehityskautta, jolloin alueelle keskitettiin kaupungin kunnallisteknisiä laitoksia ja sisäosiin syntyi monenlaisia teollisuuslaitoksia ja työpajoja, työväestön asuintontteja ja pieniä liikehuoneistoja. Erityisin piirre liittyy raitiotieliikenteeseen, josta ovat muistona niin hevosvetoisten kuin sähköllä toimineiden raitiovaunujen tallit.



Kuva 7. Rakennuskanta kaavanmuutosalueella 1958. Puretut rakennukset punaisia.

Alueen puiset, pääosin puolitoistakerroksiset asuintalot talousrakennuksineen on rakennettu 1800-luvulla ja 1900-luvun alkuvuosikymmeninä. Vanhimmat 1820-luvun lopulla rakennetut empiretyyliset rakennukset sijaitsevat Linnankatu 71:ssä. Linnankatu 75:ssä sijaitsee hevosraitiovaunuille vuonna 1890 pystytetty vaunuliiteri, joka on vuonna 2012 muutettu asuin- ja liikekäyttöön.

Harja- ja sivellintehtaan jäljellä olevat rakennukset Kalastajankatu 4:ssä on rakennettu 1800-luvun lopulla ja 1940-luvun alkuvuosina ja tiloissa toimii Turun museokeskus. Kalastajankatu 5:ssä sijaitseva vuonna 1949 valmistunut kaksikerroksinen tehdasarakennus on 1990-luvulla muutettu toimisto- ja toimitilakäyttöön.

Amiraalistonkadun ja Linnankadun välissä sijaitsevat raitiovaunuhallit rakennettiin 1930-luvulla. Raitiovaunuliikenne lopetettiin vuonna 1972 ja raitiovaunuhallit muutettiin linja-autohalleiksi. Linja-autoja varten rakennettiin Amiraalistonkadun ja Fleminginkadun kulmaan huoltorakennus vuonna 1974.

Tyhjiä, rakentamattomia tontteja suunnittelualueella on neljä kappaletta.

Suunnittelualueen itäpuolella toimii Turku Energia. Sen ja Kakolanmäen välisellä alueella on paljon vanhaa puutaloasutusta. 1950- ja 60-luvun kaavanmuutoksilla puutaloasutusta on jonkin verran muutettu asuinkerrostaloiksi. Kaakkoispuolella Aurajoen rannassa vanhoissa satama-alueen tehdas- ja varastorakennuksissa toimivat merimuseo Forum Marinum, Turun konservatorio ja Turun taideakatemia. Forum Marinumin ja konservatorion käytössä olevan vanhan köysitehtaan välistä aluetta on 1990-luvulla täydennetty asuinkerrostaloilla. Rautatien ympäristöä suunnittelualueen länsi- ja luoteispuolella on käytetty 1950-luvulta saakka pääosin teollisuus- ja varastoalueena.

Asuminen Suunnittelualueella on asukkaita 31.12.2011 suoritettun laskennan mukaan noin 100 henkeä.

Palvelut

Lähin päiväkotiki ja päivittäistavaramyymälä löytyvät noin kilometrin päästä Porsasta. Nuorten työpaja toimii suunnittelualueella raitiovaunuhalleissa. Alaluokat käsittävä Topeliuksen koulu ja Juhana Herttuan lukio toimivat aivan suunnittelualueen viereisissä kortteleissa. Terveysasema sijaitsee keskustassa.

Työpaikat

Työpaikkoja alueella on vanhoissa tehdasrakennuksissa, entisessä raitiovaunuhallissa ja entisessä linja-autojen huoltohallissa. Kalastajankadulla entisessä harja- ja sivellintehtaan toimii Turun museokeskus ja entisessä kutomo/ punomorakennuksessa on erilaisia toimintiloja. Entisissä raitiovaunuhalleissa on tällä hetkellä mm. nuorten työpajat, Turun museokeskuksen varastoja ja kirjastoauton tukikohta. Entistä linja-autojen huoltorakennusta käytetään nykyään mm. liike-, varikko- ja varastotilana. Huoltorakennuksen tontille on viimeisimpien vuosien aikana sijoitettu parakkituloja ammatti-instituutin käyttöön.

Virkistys Suunnittelualueella ei sijaitse virkistyskannalta merkittäviä alueita. Tosin rakentamattomilla tonteilla voi olla virkistysarvoa esim. koirien ulkoiluttajille.

Liikenne

Suunnittelualue rajautuu kaakkoisreunalla nelikaistaiseen Linnankatuun, joka on yksi keskustan pääkaduista. Ajouradan joen puoleisella reunalla on jalkakäytävä, suunnittelualueen puoleisella reunalla erillinen kevyen liikenteen väylä.

Suunnittelualueelle sijoittuu osa Amiraalistonkadusta, Fleminginkatu ja Kalastajankatu, jotka ovat tavanomaisia keskustan ruutukaava-alueen katuja. Molemmiin puolin katuja on rakennettu jalkakäytävät lukuun ottamatta Amiraalistonkadun ja Fleminginkadun kulmassa olevan entisen linja-autojen huoltorakennuksen tonttien reuna-alueita.

Suunnittelualue rajautuu länsireunalla henkilöjunaliikennettä matkustajasatamaan hoitavaan sähköistettyyn yksiraiteiseen rataa. Vuorokaudessa satamassa käy viisi junaa.

Amiraalistonkadun reunalla on paikallislinja-auton päätepysäkki. Reitti kulkee Puutarhakadun kautta keskustaan. Linnankatua pitkin kulkee toinen paikallislinja-autoreitti satamasta keskustaan.

Rakennussuojelu

Turun kaupunkiseudun maakuntakaavan suojelutavoitteet

Linnankatu 71:ssä sijaitseva empiretyylinen puurakennus ympäristöineen on suojeltava rakennettun ympäristön aluekokonaisuus.

Turun yleiskaava 2020:n suojelutavoitteet

Kaavanmuutosalue on osa kaupunkikuvallisesti arvokasta ympäristökokonaisuutta.

Maakuntamuseon suojelutavoitteet

Alueen rakennuskanta on inventoitu Maakuntamuseon luettelossa **Turun keskusta-alueen kulttuurihistoriallisesti arvokkaat rakennukset ja puistot, suojelutavoitteet ja suojelutilanne (Turun maakuntamuseo 2002)**. Selvityksessä kohteet on arvioitu kaupunkikuvallisesti ja paikallishistoriallisesti merkittäviksi tonttikokonaisuuksiksi. Tontilla olevia merkittäviä rakennuksia ei saa purkaa eikä niissä saa suorittaa sellaisia lisärakentamis- tai muutostöitä, jotka tarvelevät julkisivujen tyyliä tai vesikaton perusmuotoa.

Maakuntamuseo on vuoden 2006 aikana tarkentanut suunnittelualueen suojelutavoitteita (liite 3). Tavoitteita määritettäessä on otettu lähtökohdaksi alueen heterogeeninen luonne. Hajanaisuudesta johtuen on pitäydytty katunäkymien ja tärkeiden, alueen ja Turun historiasta kertovien, yksittäisten rakennusten säilyttämiseen. Merkittävin on Linnankadun yhteinen rakennusrivistö. Muut säilytettäväksi tarkoitetut rakennukset on jaoteltu antikvaarisen säilyneisyyden ja kaupunkikuvallisen merkityksen mukaan.

Rakennus	Rakennuksen osoite	Suunnittelija, vuosi	Suojeluperuste
kaksi empireytyylistä asuinrakennusta (pieni talo alunp. leivintupa)	Linnankatu 71	P. J. Gylich, 1828-30 C. Johnsson, 1829	kaupunkikuvallinen rakennustaiteellinen kulttuurihistoriallinen
kaksi nikkarityylistä asuinrakennusta	Linnankatu 73, Fleminginkatu 1	A. Kajanus, 1863/1886 R. Lundqvist, 1828/1834, A. Kajanus, 1886	kaupunkikuvallinen rakennustaiteellinen kulttuurihistoriallinen
asuinrakennus hevostallivaunuliiteri 2-kerroksinen asuinrakennus	Linnankatu 75, Fleminginkatu 2	A. Kajanus 1890 Helge Rancken, 1890, A. Kajanus, 1891 A. Thomander, 1907, pihasiipi ja julkisivun muutos A. Nyström, 1915	kaupunkikuvallinen rakennustaiteellinen kulttuurihistoriallinen
2-kerroksinen asuin- ja ulkorakennus tontin perällä (alunp. hevostalli, myöh. autotalli ja versta)	Linnankatu 75, Fleminginkatu 2	pohjakerros H. Rancken, 1890 vuosikymmeniä myöhemmin 1900- luvulla korotettu	kaupunkikuvallinen
VR:n henkilökunnan klassistinen asuinrakennus	Linnankatu 77	Thure Hellström, 1935	kaupunkikuvallinen rakennustaiteellinen kulttuurihistoriallinen
ent. raitiovaunuhallit	Amiraalistonkatu 6	J. E. Arola, 1931-32 ja 1934-36 laajennukset: versta S. Michailov, 1912 bussihalli ja vaihto-osakorjaamo A. S. Sandelin 1951-53 maalaaamo P. H. Salminen, 1960	kaupunkikuvallinen
nikkarityylinen asuinrakennus tiili- ja hirsirunkoinen 2-kerroksinen asuinrakennus 3-kerroksinen klassistinen asuinra- kennus tiilinen piharakennus (varasto)	Amiraalistonkatu 7a, Mittarinkatu 2	A. Kajanus, 1888-89/ A. Salviander, 1901-02 A. Kylänpää, 1927-28 A. Kylänpää, 1927-28 A. Kajanus, 1881	kaupunkikuvallinen
kolme nikkarityylistä asuinrakennusta tiilinen piharakennus	Amiraalistonkatu 9, Kalastajankatu 1a	A. Salviander, 1898 A. Salviander, 1899 K. J. Sahlberg, 1907 K. J. Sahlberg, 1907	kaupunkikuvallinen
2-kerroksinen tiilirunkoinen tehdasra- kennus (ent. kutomo, punomo, leipo- mo, laivasähkötyö)	Kalastajankatu 1b	Antti Ape, 1941-49	kaupunkikuvallinen
kolme nikkarityylistä asuinrakennusta	Malminkatu 12a	K. Blomqvist, 1888-89 A. Thomander, 1905 A. Thomander, 1905/ K. A. Kilpi, 1942-43	kaupunkikuvallinen
ent. harja- ja sivellintehtaan tiilinen varasto- ja asuinrakennus ent. harja- ja sivellintehtaan 2-kerroksinen teräsbetonirunkoinen tehdasrakennus	Kalastajankatu 4	A. Salviander, 1897 Albert Richardson, 1941-43	kaupunkikuvallinen

Taulukko 1: Maakuntamuseon arvottamat rakennukset.

Linnankatu 71:n asuinrakennukset sisäpihalla

Pihalla on kaksi rakennusmestari A. Salvianderin suunnitelmien mukaan 1898-99 asuinkäyttöön rakennettua uusrenessanssirakennusta. Rakennukset edustavat varhaista työväestölle tarkoitettua asuinrakennustyyppiä. Maakuntamuseon mukaan (9.2.2007) pihan rakennuksilla on kulttuurihistoriallista arvoa ja miljööarvoa osana vanhaa pihapiiriä, mutta ei sellaista ainutlaatuisuusarvoa, jonka nojalla ne tulisi ehdottomasti säilyttää. Vastaavia Salvianderin suunnittelema asuintaloja on säilynyt ja säilytetään muualla Turussa. Maakuntamuseon mukaan korttelin sisäosa on nykytilassaan sangen rikkonainen, ainoastaan Linnankadun varren rakennukset muodostavat yhtenäisen ja arkkitehtonisesti moniulotteisen kaupunkikuvan.

Linnankatu 71:n autotallirakennus

Kaupunginvaltuusto on IX kaupunginosan korttelin 5 asemakaavanmuutosta koskevassa lausunnossa sisäasiainministeriölle 6.2.1979 § 501 päättänyt, että ”laaditaan uusi muutos-ehdotus Linnankadun ja Fleminginkadun varrella vielä jäljellä olevien rakennusten säilyttämiseen johtavalla tavalla”.

Maakuntamuseo antoi 15.11.2006 selvityksen autotallirakennuksesta. Maakuntamuseo katsoo, että autotallirakennuksella on kulttuurihistoriallista merkitystä osana ahtaus- ja kuljetusliikkeen toimintaympäristöä. Sillä ei ole kuitenkaan sellaista rakennustaiteellista tai kaupunkikuvallista itseisarvoa, jonka nojalla se tulisi välttämättä säilyttää – etenkin, kun tontin pihakokonaisuuteen kuuluvat asuintalot talousrakennuksineen ovat väistymässä asemakaavanmuutoksen myötä.

Muinaismuistot

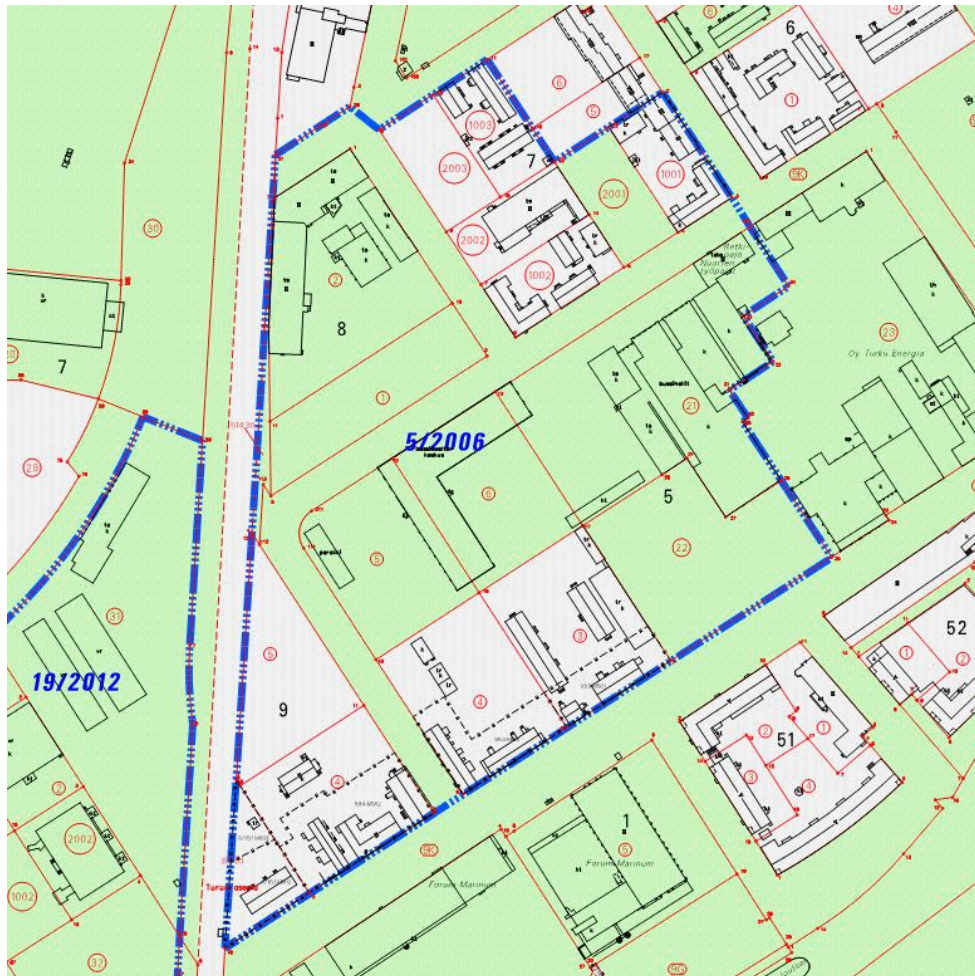
Suunnittelualue sijaitsee Turun linnan ja Kakolanmäen välisellä alueella, joka on ollut pitkään veden peitossa. Turun linna rakennettiin pienelle saarelle Aurajoen suuhun 1200-luvun lopussa. Linnan ja Kakolanmäen välinen alue oli vielä keskiajan lopulla matalaa meren lahtea. Maaperägeologisten tutkimusten mukaan Kakolanmäen ja linnan välinen alava, tasainen maakannas maatui hitaasti 1500-luvun kuluessa. Alue oli osittain vesijättömaata vielä 1500-luvun lopulla. 1600-luvulla ja sen jälkeen alueen maatuminen jatkui. Alueella voi olla vanhojen aikoinaan uponneiden alusten jäännöksiä, jotka ovat muinaismuistolain mukaisesti suojeltuja. Yksi tällainen aluksen jäännös paljastui 1970-luvulla Linnankadulta Turun linnan vierestä. Muinaismuistolain alaisia alusten jäännöksiä saattaa olla kaavanmuutosalueella. Ei ole kuitenkaan mahdollista etukäteen ennakoida niiden tarkkaa tai edes summittaista sijaintia.

Tekninen huolto

Turku Energian kaukolämpöverkosto kulkee katujen alla sekä korttelin 5 tonttien 21 ja 22 läpi. Sähkökaapelit, vesi- ja viemäriinlinjat sekä TeliaSoneran ja Elisan kaapeleita on rakennettu katualueille. Katualueilla sijaitsee lisäksi käytöstä poistettuja kaasujohtoja. Lisäksi yksi TeliaSoneran kaapelireitti kulkee raitiovaunuhallien kautta Amiraalistonkadulta Linnankadulle. Turku Energian tontin sähköasemalle kulkee Mittarinkadun suunnasta 110 kV:n avojohto. Turku Energialla on muuntamotila raitiovaunuhallissa Amiraalistonkadun puolella.

3.1.4 Maanomistus

Tonttialueita omistavat Turun kaupunki, PSJ Holding Ltd Oy, asunto-osakeyhtiöt ja yksityiset henkilöt. Suunnittelualueelle sijoittuvan osan rautatiealuetta omistaa määräaloina yksi asunto-osakeyhtiö ja kaksi osakeyhtiötä.



Kaupungin omistama maa

Yksityisessä omistuksessa oleva maa

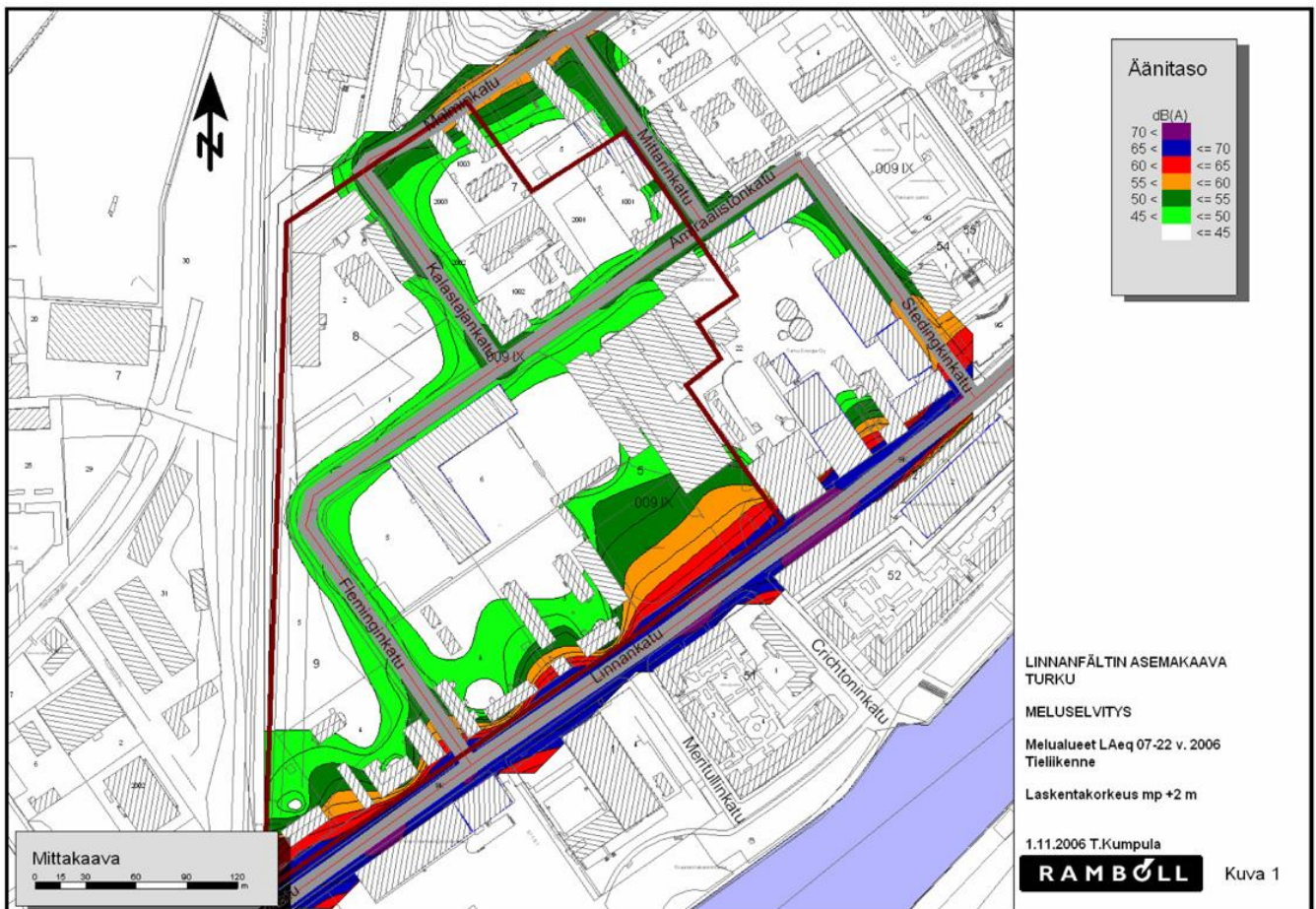
Kuva 8. Maanomistus suunnittelualueella.

3.2 Ympäristön häiriötekijät nykytilanteessa

3.2.1 Melu

Satamaan kohdistuva junaliikenne on hetkellistä ja sen määrä (5 kertaa päivässä edestakaisin) ja nopeus (40 km/h) on niin vähäinen, että sitä ei ole katsottu merkittäväksi melun lähteeksi. Junat eivät myöskään kulje yöaikaan. Raideliikenteen maksimimelutasoa käytetään julkisivujen ääneneristävyyden mitoittamiseen jos useita junia kulkee rakennusten ohi yöaikana.

Ramboll Finland Oy on 19.12.2006 selvittänyt ajoneuvoliikenteen aiheuttamat melutasot suunnittelualueella tieliikenteen pohjoismaisella laskentamallilla. Valtioneuvoston päätöksen (VNp 993/92) mukaiset ulkomelun A-painotetut ekvivalenttitaso päiväohjearvot ylittyvät Linnankadun ja Malminkadun reunan korttelialueilla, myös yöohjearvot Linnankadun reunan korttelialueilla. Päiväaikaan yli 55 dBA:n keskiäänitaso on enimmillään noin 40 metrin etäisyydellä Linnankadun katualueen reunasta ja 3 metrin etäisyydellä Malminkadun katualueen reunasta. Yöaikaan yli 50 dBA:n keskiäänitaso on enimmillään noin 11 metrin etäisyydellä Linnankadun katualueen reunasta.



Kuva 9. Päiväajan keskiäänitaso ($L_{Aeq, 7-22}$) nykyisellä maankäytöllä ja vuoden 2006 liikennemäärillä, laskentakorkeus +2 metriä.

Päivä- ja yöajan meluvyöhykkeet on laskettu myös nykyisellä maankäytöllä tilanteessa, jossa on huomioitu liikenteen yleiskasvu vuoteen 2020 mennessä. Ennusteen mukaan Linnankadun reunalla päiväajan yli 55 dB(A):n keskiäänitaso ulottuu enimmillään noin 10 metriä nykytilannetta kauemmaksi. Malminkadun reunalla ero on vähäinen.

Luvussa 3.3.4 *Selvitykset ja suunnitelmat asemakaavaehdotuksen valmisteluvaiheessa* on esitetty melulaskelmat tilanteessa, jossa on tiedetty rakennusten paikat ja parvekkeiden tarve.

3.2.2 Tärinä

Tärinää voi suunnittelualueella aiheuttaa raideliikenne. Tärinän syntymiseen vaikuttavat mm. liikennöivän kaluston tyyppi, kunto, paino ja nopeus, alueen maaperä sekä radan rakenne, perustamistapa ja radan kunto.

Promethor Oy on mitannut helmi-maaliskuussa 2007 raideliikenteen aiheuttamaa tärinää osoitteessa Linnankatu 77 sijaitsevalla kiinteistöllä. Mittauskohde edustaa radan reunalla paikkaa, jossa tärinä on voimakkainta (alueen paksuin savikerros ja vanha rakennus). Rakennus on 1930-luvulta peräisin oleva betonianturoiden varaan perustettu puutalo, joka sijaitsee noin kymmenen metrin etäisyydellä radasta. Savea rakennuksen alla on noin 10-15 metrin syvyyteen saakka. Satamaraitteella on nopeusrajoitus 40 km/h.

Tässä selvityksessä määritettiin raideliikenteen aiheuttaman tärinän voimakkuus rakennusten vaurioitumisriskin ja asumisviihtyvyyden kannalta. Tärinää mitattiin maasta, rakennuksen perustuksesta ja rakennuksen ullakkokerroksesta. Mittaustulokset edustavat mittauskohteen tärinää vain niissä olosuhteissa, joissa mittaukset suoritettiin (routa, vanha rakennus).

Mittausarvoja verrattiin *VTT:n tiedotteissa ”Rautatieliikenteen tärinän vaikutus rakenteisiin, 2002”* ja *”Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksesta, 2004”* annettuihin ohjeellisiin raja-arvoihin ja värähtelyluokituksiin. Vertailujen perusteella tärinä ei vaikuta uudisrakennusten rakennusalojen sijoitteluun eikä aiheuta vaurioitumisriskiä rakennuksille mikäli junaliikenteessä ei tapahdu hyvin oleellisia muutoksia. Asumisviihtyvyyttä arvioitaessa uusille asuinrakennuksille annettu suositusarvo ei ylity tutkitussa rakennuksessa. Vaakasuuntainen tärinä kuitenkin mahdollisesti kasvaa kohteena ollutta rakennusta korkeammissa rakennuksissa. Koska kuitenkin rataa käyttävien junien kokonaismassa on pieni, on suositusarvon ylittyminen epätodennäköistä kahta kerrosta korkeampien rakennusten ylemmissäkään kerroksissa.

Selvitys on päivätty 19.3.2007. Junakaluston tai ajonopeuden poiketessa oleellisesti mitta-usajankohdasta on tärinäarvojen muuttuminen mahdollista. Tällöin tulee tehdä uudet tärinämittaukset, laskelmin selvittää tärinän suuruus ja tarvittaessa rakenneratkaisuun varmistaa, että VTT:n tiedotteen mukaista värähtelyluokkaa ei ylitetä.

3.2.3 Ilmanlaatu

Suunnittelualueelle aiheutuu päästöjä sataman lisäksi mm. liikenteestä, pientalojen lämmityksestä ja energian tuotannosta. Vuonna 2009 ilmanlaatua on mitattu Amiraalistonkadun ja Kalastajankadun kulmassa. Siirrettävällä asemalla mitattiin koko vuoden ajan typen oksidien (NO ja NO₂) ja rikkidioksidin (SO₂) pitoisuuksia. Asemalla mitattiin lisäksi pienhiukkasten (PM_{2.5}) pitoisuuksia ajalla 1.2. – 31.12. ja hengitettävien hiukkasten (PM₁₀) pitoisuuksia ajalla 1.2. – 30.9.

Mitattujen ilmanlaadun epäpuhtauksien pitoisuudet eivät ylittäneet Amiraalistonkadun mittausasemalla ohje- tai raja-arvoja vuonna 2009. Typpidioksidipitoisuudet olivat kuitenkin hyvin lähellä ohjearvoa: 94 % vuorokausiohjearvosta ja 97 % tuntiohjearvosta. Pitoisuudet seurasivat autoliikenteen rytmia. Hengitettävien hiukkasten pitoisuudet Amiraalistonkadulla olivat pääosin samaa luokkaa kuin Kauppatorilla, ja kevätpölyn (hiekoitushiekkan) vaikutus näkyy selvästi mittausaseman tuloksissa. Keskustan liikenne näyttäisi siis huonontavan ilmanlaatua myös Linnanfältin alueella.

3.2.4 Maaperän pilaantuneisuus

Suunnittelualueella on ollut toimintaa, joka on aiheuttanut maaperän pilaantumista. Suunnittelualueen maaperän pilaantuneisuutta on alustavasti touko-kesäkuussa 2007 selvittänyt **Ramboll Finland Oy**. Korttelin 7 jo rakennetut tontit on rajattu tämän tutkimuksen ulkopuolelle. Selvitykset on tehty ympäristölainsäädännössä 1.6.2007 voimaan tulleiden kynnys- ja ohjearvojen mukaan.

Maanäytteiden (42 kpl) perusteella maaperä on pilaantunut paikoitellen ainakin alkuaineilla, PAH-yhdisteillä ja öljyhiilivedyillä. 14 tutkimuspisteessä havaittiin ylempään ohjearvotason ylityksiä, kuudessa tutkimuspisteessä alemman ohjearvotason ylityksiä ja 11 tutkimuspisteessä kynnysarvot ylittyivät. Kohonneita haitta-ainepitoisuuksia esiintyy pääasiassa pohjasaven yläpuolella olevassa täyttökerroksessa, kolmessa tutkimuspisteessä myös pohjasavikerroksessa. Tiivis pohjasavi estää haitta-aineiden imeytymisen ja kulkeutumisen syvemmälle maaperään, mutta haitta-aineet voivat orsiveden mukana levitä savikerroksen pinnalla.

Selvityksen pvm. 28.6.2007 mukaan alueella tarvitaan riskinhallintatoimenpiteitä, jotka voivat edellyttää pilaantuneen maaperän kunnostamista esimerkiksi massanvaihdolla ainakin rakennettavien uudisrakennusten kohdilla. Lisätutkimuksin on tarkennettava pilaantuneisuuden laatua ja laajuutta, haitta-aineiden kokonaismääriä sekä arvioitava haitta-aineista mahdollisesti aiheutuvia terveys- ja ympäristöriskejä.

Golder Associates Oy teki jatkotutkimuksen maaliskuussa 2010. Tutkimuksen tarkoituksena oli täydentää alueen maaperän pilaantumätietoja ja tehdä riskinarviointi. Maaperän pilaantuneisuuden arviointi tehtiin ns. perusarviointina, vertaamalla maaperänäytteissä todettuja haitta-ainepitoisuuksia valtioneuvoston asetuksen (VNa 214/2007) ohjearvoihin. Asu-iskäyttöön suunnitelluilla alueilla maaperän pilaantuneisuutta arvioitiin vertaamalla haitta-ainepitoisuuksia alempiin ohjearvoihin ja toimitilarakennusten ja liikennealueiksi suunnitelluilla alueilla ylempiin ohjearvoihin. Em. huomioiden alueen maaperä todetaan pilaantuneeksi öljyhiilivedyillä, PAH-yhdisteillä, sinkillä, kuparilla ja lyijyllä. Haitta-ainepitoisuuksiltaan alemman ohjearvon ylittäviä massoja arvioidaan Linnanfältin alueella olevan 15 000-20 000 m³ltr. Välitöntä maaperän puhdistustarvetta ei arvioida olevan kiinteistöjen nykykäytössä, mutta maaperän puhdistustoimet tulee toteuttaa kuitenkin ennen käyttötarkoituksen muutosta. Maaperän pilaantuneisuuteen tulee varautua myös niillä alueilla, joilla vuonna 2010 tehtyjen tutkimusten yhteydessä ei ole näytteitä otettu.

Maaperässä todetut orgaaniset haitta-aineet (esim. öljyhiilivedyt ja PAH-yhdisteet) voivat kulkeutua maahan suotautuvan veden kuljettamana syvemmälle maakerroksissa ja/tai levitä orsiveden mukana laajemmalle alueelle. Kulkeutumista orsiveteen on tapahtunut ainakin bussihuoltokeskuksen alueella. Orgaanisten haitta-aineiden kulkeutumista orsiveden mukaan rajoittaa todettujen haitta-aineiden alhainen liukoisuus. Alueen orsivesien kulkeutuminen noin 150 m läheisyydessä olevaan Aurajokeen arvioidaan vähäiseksi, koska alueella ei todettu yhtenäistä orsivesikerrosta.

Haitta-aineiden kulkeutumista pohjaveden mukana voi tapahtua, jos haitta-aineita kulkeutuu maaperästä pohjaveteen liukenemalla tai hiukkasiin tai kolloideihin sitoutuneena.

Maaperässä todetut alkuaineet voivat lähinnä kulkeutua esim. tuulen kuljettamana tai kohteessa mahdollisesti toteutettavien kaivutöiden yhteydessä (pölyäminen, kuorma-autojen renkaat). Maaperän metallipitoisuudet tulee huomioida maaperän kaivuja ja kunnostustöitä suunniteltaessa ja toteutettaessa.

Bussihuoltokeskuksen ja entisten raitiovaunuhallien lattiabetonit ja alapuolinen maaperä

Bussihuoltokeskuksen ja entisten raitiovaunuhallien lattiabetoneissa todettiin kohonneita öljyhiilivetyypitoisuuksia. Rakennusten betonirakenteille ei ole käytössä kunnostustoimenpiteiden tarpeen määrittäviä haitta-ainepitoisuuteen perustuvia luokitteluja (esim. suurimpia sallittuja pitoisuuksia). Rakennusten betonirakenteissa todetut öljyhiilivetyypitoisuudet voivat vaikuttaa rakennuksen sisäilman laatuun heikentävästi. Rakennusten alapuolisessa maaperässä mahdollisesti olevat haihtuvat orgaaniset yhdisteet voivat kulkeutua huokoskaasun mukana rakennuksien sisäilmaan esim. betonilattiassa olevien halkeamien kautta. Tutkimuksen yhteydessä ei tutkittujen rakennusten alapuolisessa maaperässä kuitenkaan todettu merkittäviä haitta-ainepitoisuuksia. Mahdollisten toimenpiteiden tarpeen määrittelyssä tulee lähteä siitä, etteivät betonirakenteissa todetut haitta-aineet eivätkä alapuolisen maaperän haitta-aineet saa aiheuttaa sisäilman laadun merkittävää heikkenemistä ja sen seurauksena esim. terveyshaittaa kiinteistöllä työskenteleville tai asioiville. Mahdollisten riskinhallintatoimenpiteiden tarve esitetään arvioitavaksi tarkemmin siinä vaiheessa, kun kaavassa suojeltavien raitiovaunuhallien tuleva käytönmuutos on suunnitteilla.



Kuva 10. Raitiovaunuhallit alkuperäisessä käytössä, Turun museokeskus.

3.2.5 Turku Energian raskasöljykattiloiden ympäristölupa

Lounais-Suomen ympäristökeskus on 27.2.2004 myöntänyt Turku Energialle ympäristöluvan, joka koskee huippu- ja varalaitoksina toimivien kaukolämpökattiloiden ja kaasuturbiinin toimintaa. Kyseessä oli olemassa olleen toiminnan muutos, jossa kivihilikattila korvattiin kahdella uudella raskasöljykattilalla.

Kun toimintaa harjoitetaan lupamääräysten mukaisesti, toiminnasta ei aiheudu terveyshaittaa, merkittävää muuta ympäristön pilaantumista tai sen vaaraa, maaperän tai pohjaveden pilaantumista, erityistä luonnonolosuhteiden huonontumista eikä eräistä naapuruussuhteista annetussa laissa tarkoitettua kohtuutonta rasiutusta. Lupamääräykset koskevat ilmansuojelua (polttoöljyn laatu, hiukkaspäästöt, typenoksidien päästöt, piippujen fyysiset ominaisuudet), jätehuoltoa, ympäristöriskien hallintaa (öljysäiliöiden täyttöpaikat, kattilahuoneiden öljynerotinkaivot) ja meluntorjuntaa. Melutaso saa olla enintään 45 dB(LAeq) lähimmässä melulle altistuvassa kohteessa.

3.3 Suunnittelutilanne

3.3.1 Kaavutilanne

Maakuntakaava

Ympäristöministeriön 23.8.2004 vahvistamassa Turun kaupunkiseudun maakuntakaavassa kaava-alue on merkitty taajamatoimintojen alueeksi. Linnankadun reuna-alueet ovat osa kulttuuriympäristön ja maiseman kannalta tärkeää aluetta, joka ulottuu saaristosta Aurajoen yläjuoksulle saakka. Linnankatu 71:ssä sijaitseva empiretyylinen puurakennus ympäristöineen on suojeltava rakennetun ympäristön aluekokonaisuus.

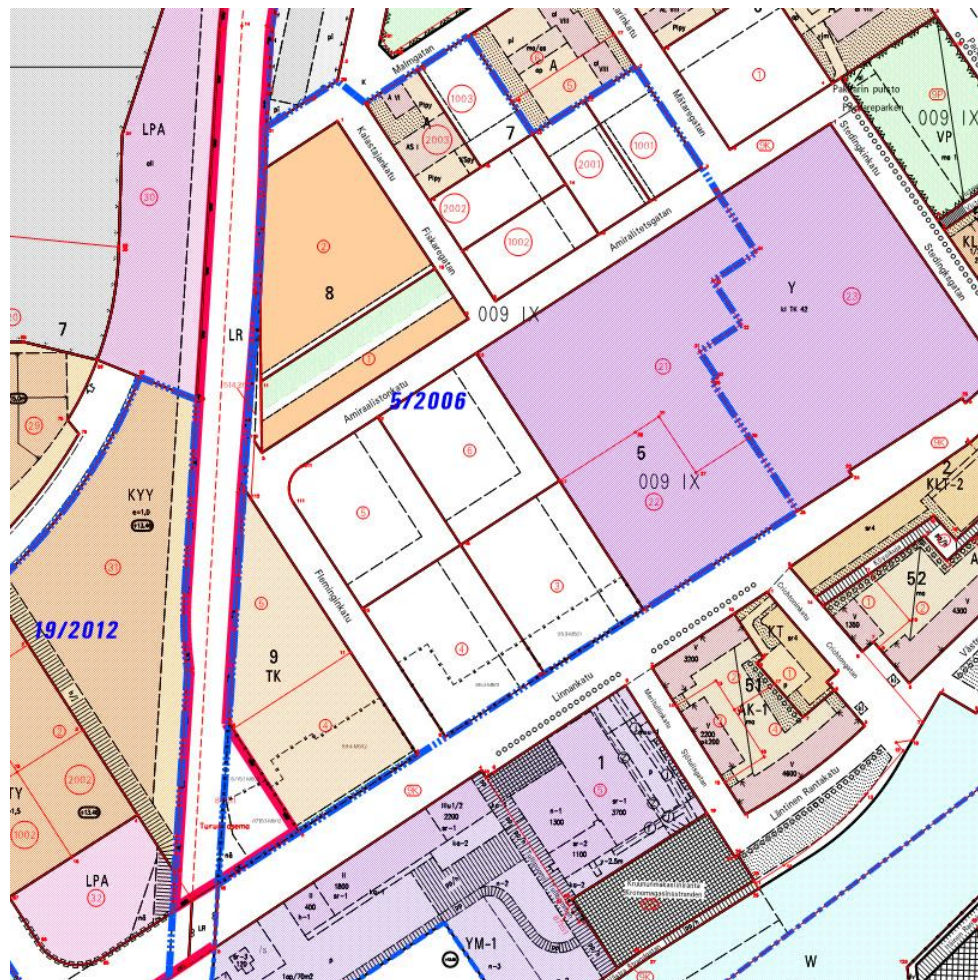
Yleiskaava

Kaupunginvaltuuston 18.6.2001 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaava 2020:ssa suunnittelualue on osa nykyistä teollisuusaluetta, jota osa-alueittain kehitetään tehokkaammiksi ja viihtyisimmiksi työpaikka- ja asuntoalueiksi palveluineen.

Asemakaavat

Alue sai ensimmäisen asemakaavansa Engelin v. 1828 asemakaavassa. Vanhin alueen voimassa olevista asemakaavoista on vuodelta 1897, uusin vuodelta 1994 (osa rautatiealuetta). Kortteli 9 on tehdaskortteli, Turun museokeskuksen käytössä oleva korttelin 8 tontti 2 on tehdas- ja varastorakennusten aluetta. Korttelin 5 Turku Energian ja raitiovaunuhallien käytössä olevat tontit ovat kunnallisteknisiä laitoksia varten varattua yleisten rakennusten korttelialuetta. Loput tontit on osoitettu asumiseen.

Rakennusoikeuden määrät määräytyvät pääosin sisäasianministeriön 7.7.1964 vahvistaman rakennusjärjestyksen perusteella tai niitä vastaavilla sanallisilla asemakaavamääräyksillä. Ainoastaan tontilla 7.-2003 on nykyaikainen rakennusalojen ja kerroslukujen perusteella tulkittava rakennusoikeus. Korttelin 9 tonteilla ja korttelin 5 tonteilla 21 ja 22 rakennusoikeuden määrittely perustuu rakentamiseen käytettävän pinta-alan määrittelyyn ja näillä tonteilla rakennusoikeuden määrään vaikuttaa toteutettavan ulkoseinän paksuus.



— vireillä oleva asemakaava

Kuva 11. Ote ajantasa-asetmakaavakartastosta.

kortteli 5	tontit 3-6		Asuminen. Rakentamisesta näillä tonteilla määrää sisä-asiaiministeriön 7.7.1964 vahvistama Turun kaupungin rakennusjärjestyksen 52 §.
	tontit 21 ja 22	Y	Yleisten rakennusten korttelialue. Tonttiala kunnallisteknillisiä laitoksia varten Turun kaupungin tarpeisiin. Rakentamisesta näillä tonteilla määrää sisä-asiaiministeriön 7.7.1964 vahvistama Turun kaupungin rakennusjärjestyksen 53 §.
kortteli 7	tontit 1001 – 1003, 2001, 2002		Asuminen. Rakentamisesta näillä tonteilla määrää sisä-asiaiministeriön 7.7.1964 vahvistama Turun kaupungin rakennusjärjestyksen 52 §.
	tontti 2003	A	Asunto- ja liikerakennusten korttelialue. Asemakaavamääräysalue: Rakennusala asuinrakennusta varten.
kortteli 8	tontti 1		Rakennusala voimassa olevan rakennusjärjestyksen mukaista asuinrakennusta varten. Rakentamisesta näillä tonteilla määrää sisä-asiaiministeriön 7.7.1964 vahvistama Turun kaupungin rakennusjärjestyksen 52 §.
	tontti 2		Tehdas- ja varastorakennusten alue. Rakentamisesta näillä tonteilla määrää sisä-asiaiministeriön 7.7.1964 vahvistama Turun kaupungin rakennusjärjestyksen 53 §.
kortteli 9	tontit 4 ja 5	TK	Tehdaskortteli.
rautatie- ja katualueet			

Taulukko 2: Asemakaavat suunnittelualueella.

Viherverkkosuunnitelma

Turun yleiskaavan 2025/2030 liitteeksi tehdyssä viherkaavan osaselvityksessä, viherverkkosuunnitelmassa (2008) Kalastajankadulta raitiovaunuhallien vieritse Aurajoen rantaan on merkitty kevyen liikenteen yhteystarve.

Lähiympäristön kaavatilanne ja suunnitelmat

Lähikortteleissa on vielä alueita, missä on voimassa vuoden 1897 asemakaava. 1800-luvun asemakaavaan on erityisesti 1950- ja 1960-luvuilla tehty paljon kaavanmuutoksia.

Satama-alueelle vahvistui helmikuussa 2012 osayleiskaava 'Linnakaupunki', jonka tavoitteena on alueen asumis-, toimisto- ja liiketilakäyttöön hyödyntämisen lisäksi luoda Turkuun ainutlaatuinen 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 liiketoiminta jatkuu ja toimintaedellytyksiä parannetaan. Osayleiskaavan maankäyttötavoitteita on jo ryhdytty asemakaavatasolla suunnittelemaan, kun Linnanfältin suunnittelualueen länsipuolelle on lokakuussa 2012 laitettu vireille 'Harppuunakorttelin' asemakaavanmuutos (19/2012). Alueelle suunnitellaan pääasiassa asuntoja, mutta lisäksi liike- ja toimistotilaa.

3.3.2 Muut

Rakennusjärjestys

Turun kaupunginvaltuusto on 9.10.2006 §184 hyväksynyt 1.1.2007 voimaan tuleen rakennusjärjestyksen.

Tonttijako ja rekisteritilanne

Kaikki suunnittelualueen tontit ovat rekisterissä.

Kortteli	Tontti	Tontin pinta-ala, m ²	Tonttijako, hyv.pvm	Kiinteistörekisteri, rek.pvm.
5.	-3	5118	3.7.1897	1.1.1800
	-4	5088	3.7.1897	1.1.1800
	-5	5027	4.3.1940	7.8.1940
	-6	5070	3.7.1897	1.1.1800
	-21	12016	4.9.2000	19.12.2000
	-22	-	4.9.2000	19.12.2000 (tontti ei ole voimassa olevan tonttijaon mukainen)
	-24	6739	27.4.2006	(ei viety rekisteriin)
7.	-1001	2088	20.5.1931	18.7.1934
	-1002	2094	23.3.1931	tontti on vanhastaan rekisterissä
	-1003	2037	14.1.1932	tontti on vanhastaan rekisterissä
	-2001	2088	20.5.1931	tontti on vanhastaan rekisterissä
	-2002	2094	23.3.1931	tontti on vanhastaan rekisterissä
	-2003	2033	14.1.1932	tontti on vanhastaan rekisterissä
8.	-1	3867	19.2.1938	21.7.1939
	-2	7423	19.2.1938	21.7.1939
9.	-4	4865	1.6.1943	17.2.1947
	-5	4046	1.6.1943	17.2.1947

Taulukko 3: Kaava-alueen tonttien pinta-alat, tonttijakojen hyväksymispäivämäärät ja kiinteistörekisteriin merkitsemispäivämäärät.

Pohjakartta

Pohjakartta on Turun kaupungin Kiinteistöliikelaitoksen laatima ja tarkastama.

Rakennuskielto

Kaupunginhallitus määräsi 31.1.2011 § 56 Linnanfältin alueen rakennuskieltoon maankäyttö- ja rakennuslain 53 §:n mukaisesti 31.12.2012 asti. Kaupunginhallitus jatkoi 26.11.2012 § 574 rakennuskieltoa kahdella vuodella 30.10.2014 asti asemakaavoituksen keskeneräisyyden vuoksi.

Rakennuskiellon asettamista alueelle asemakaavan muuttamisen ajaksi on pidetty tarpeellisenä, koska voimassa oleva asemakaava ja voimassa olevan rakennusjärjestyksen voimaantulosäännöksen mukaisesti vuoden 1964 rakennusjärjestys antavat mahdollisuuden sellaisiin rakennustoimenpiteisiin, jotka saattavat huomattavasti vaikeuttaa asemakaavanmuutoksen laatimista ja rakennetun ympäristön suojelemista koskevien tavoitteiden saavuttamista.

3.3.3 Suunnittelualuetta koskevat päätökset ja sopimukset

Kaupunginhallitus 6.2.1979

Kaupunginhallitus on IX kaupunginosan korttelin 5 asemakaavanmuutosta koskevassa lausunnossa sisäasiainministeriölle 6.2.1979 § 501 päättänyt, että ”laaditaan uusi muutosehdotus Linnankadun ja Fleminginkadun varrella vielä jäljellä olevien rakennusten säilyttämiseen johtavalla tavalla”.

Asunto- ja maankäyttöohjelmat 2003-2007, 2006-2010 ja 2009-2013

Kaupunginvaltuuston 5.5.2003 § 89 hyväksymä asunto- ja maankäyttöohjelma vuosille 2003-2007, 10.4.2006 § 66 hyväksymä asunto- ja maankäyttöohjelma vuosille 2006-2010, 5.10.2009 § 219 hyväksymä asunto- ja maankäyttöohjelma vuosille 2009-2013.

Moderni puukaupunki -hanke

Linnanfältin kaavanmuutosalue on yksi Moderni puukaupunki -hankkeen kohteista. Moderni puukaupunki -hanke on kirjattu kaupunginvaltuuston neuvottelemaan ryhmien väliseen poliittiseen sopimukseen, ’hallitussopimukseen’, valtuustokauden 2005-2008 aikana toteutettavista asioista. Vuosina 1997-2006 Puutuotealan osaamiskeskuksen ja vuodesta 2010 alkaen Puuinfo Oy:n hallinnoima Moderni puukaupunki -hanke on valtakunnallinen sateenvarjoprojekti, jonka päämääränä on synnyttää puurakentamisen avulla viihtyisiä ja esimerkiksi kelpaavia uusia asuinmiljöitä eri puolelle Suomea sekä tuoda esille puurakentamisen myönteisiä ympäristöarvoja. Osallistamalla Moderni puukaupunki -hankkeeseen vastattiin myös pääministeri Matti Vanhasen hallituksen asuntopoliittiseen ohjelmaan vuosille 2004-2006 kirjattuihin puu- ja asuntorakentamisen kehittämisen tavoitteisiin.

Valtion puurakentamisen edistämishjelmat

Linnanfältin alue on hyväksytty Turun kaupungin esityksestä (Kiinteistölautakunta 26.5.2004 § 425) yhdeksi valtion puurakentamisen edistämishjelman 2004-2010 valtakunnalliseksi pilottikohteeksi. Nykyiseen hallitusohjelmaan (2011-2015) on kirjattu kansallinen puurakentamisen ohjelma ja puurakentamisen edistäminen EU:ssa. Puurakentämishjelman teemoja ovat mm. kaupunkien kanssa yhteistyössä käynnistettävät laajat miljöökokonaisuudet, joissa puuta käytetään luontevalla tavalla miljöökokonaisuuksien luomiseksi sekä kansainvälisen puurakentamisen brändin luominen Suomen korkeatasoista arkkitehtuuria hyödyntäen.

Kaupunkimaisen puu- ja pientalorakentamisen kärkihankkeet 2007-2010 -projekti

Yhteistyössä valtakunnallisen Moderni puukaupunki -hankkeen ja ympäristöministeriön Puurakentamisen edistämishjelman pilottikohteiden toteutumisen seurannan kanssa aloitettiin vuonna 2007 kaupunkimaisten puu- ja pientaloalueiden toteuttamisen tiedonvälitys- ja sparrausprojekti. Projektiin on ensi vaiheessa valittu eri puolilta Suomea seitsemän pilottihanketta, joissa lähtökohtaisesti ja voimakkaasti panostetaan asuinmiljöön laatuun, ja joissa kohteen ideointisuunnittelu- ja kaavoitusprosessi on viety johdonmukaisesti läpi alkuperäiset tavoitteet säilyttäen.

Sopimus tontinvarauskilpailun käynnistämisestä

Kiinteistölautakunta hyväksyi 26.3.2008 § 181 sopimuksen Turun kaupungin ja Finnsteve Oy Ab:n välillä Linnanfältin tontinvarauskilpailun järjestämisen periaatteista, asemakaavoituksesta tontinvarauskilpailun mukaisesti ja yhdyskuntarakennemuutostukustannusten jakamisesta.

Asemakaavanmuutostyön aikana myönnetty poikkeamispäätökset ja rakennusluvut

Syksyllä 2011 Linnankatu 71:n pienemmälle kadunreunarakennukselle sekä Linnankatu 73:n ja 75:n kadunreunarakennuksille on myönnetty poikkeamispäätös korjaamista varten. Osalle näistä rakennuksista on haettu ja myönnetty myös rakennuslupa. Kalastajankatu 3:een on kesällä 2012 myönnetty poikkeamispäätös vuonna 2008 käydyn tontinvarauskilpailun voittaneen kilpailuehdotuksen mukaiselle suunnitelmalle.

Tammikuussa 2013 on myönnetty poikkeamispäätökset Linnankatu 71:n toisen kadunreunarakennuksen korjaamista varten sekä Linnankatu 71:n, 73:n ja 75:n sisäpihoilla sijaitsevien rakennusten purkamiselle.

Nimistö

Nimistötoimikunta on 12.12.2006 § 51 päättänyt raitiovaunuhallien vierelle suunnitellun keskeisen aukiokokonaisuuden nimeksi Linnanmalmi (Slottsmalmen), perustuen siihen, että vuoden 1830 nimistö päätöksessä 9. eli IX -kaupunginosan nimeksi oli päätetty Slottsmalmen.

Nimistötoimikunta päätti 21.4.2009 § 18 nimetä korttelin 5 sisäiset kulkuyhteydet korttelin pitkäaikaisen käytön mukaan (kunnallistekniikka ja paikallisliikenne). Korttelin 5 koillislounaissuunnassa halkovan pihakadun nimeksi päätettiin Raitiokuja (Spårgränden), Kalastajankadun jatkeena yksityiselle tontille sijoittuvan läpikuljettavan aukion nimeksi Aavevaununukuja (Spökvangsgränden) ja tonttien kautta kulkevien yleisten jalankulun ja polkupyöräilyn yhteyksien nimiksi Onnikkakuja (Omnibusgränden) ja Diligenssikuja (Diligensgränden).

Nimistötoimikunta päätti 25.1.2011 § 4 Amiraalistonkadun ja Fleminginkadun kulmaan osoitettavan torialueen nimeksi Byggelikulma (Bygelhörnet).

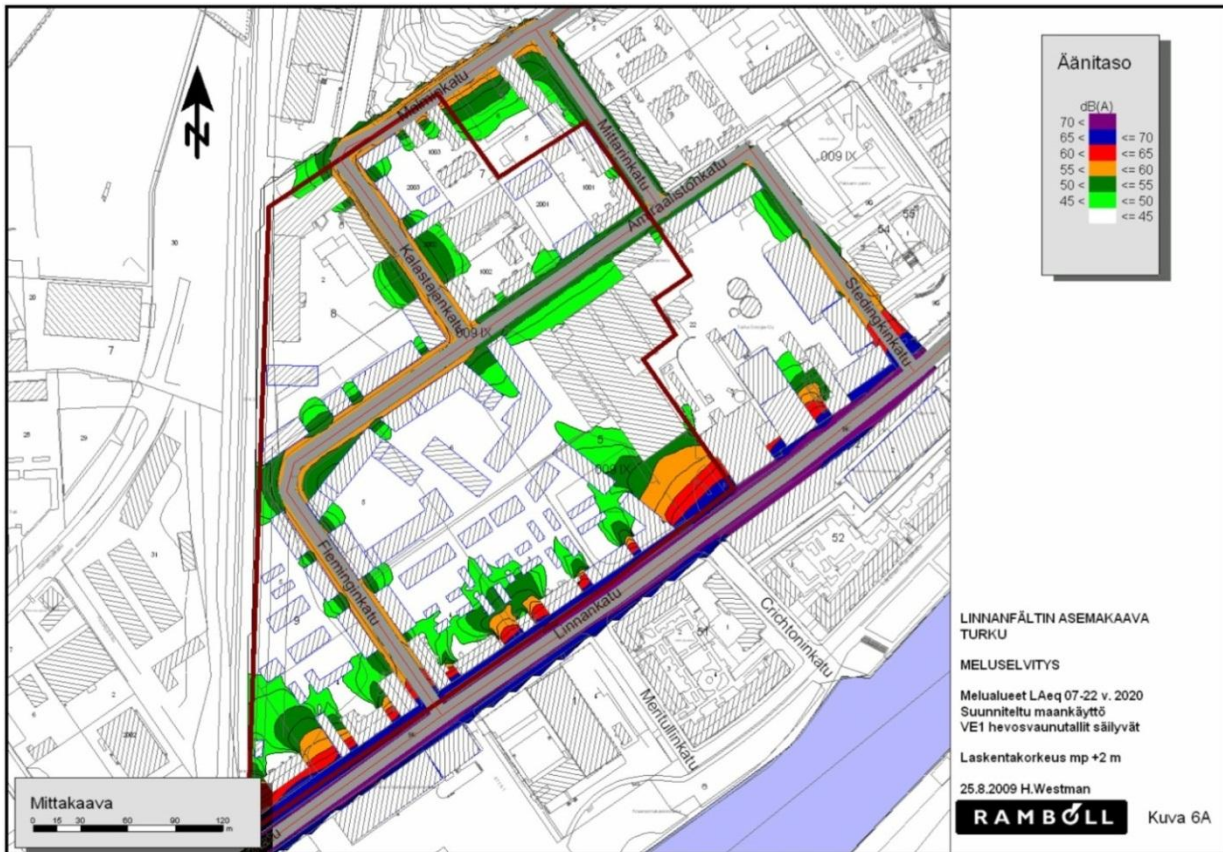
3.3.4 Selvitykset ja suunnitelmat asemakaavaehdotuksen valmisteluvaiheessa

Melu

Ramboll Finland Oy on 19.12.2006 on arvioinut kaava-alueen melutasoja vuoden 2010 arvioidulla liikennemäärällä tilanteessa, jossa purettavaksi tulevat rakennukset on poistettu. Selvityksessä esitettiin johtopäätökset ja ohjeet asemakaavaehdotuksen pohjaksi käytyä tontinvarauskilpailua varten (3.2 *Ympäristön häiriötekijät nykytilanteessa*).

Ramboll Finland Oy on 25.8.2009 tarkentanut melulaskelmat tontinvarauskilpailun jälkeen, jolloin on tiedetty rakennusten paikat, korkeudet ja parvekkeiden tarve.

Suunnittelualueella sovelletaan yöaikaan vanhan alueen ohjearvoa 50 dB. Tällöin päivätilanne klo 07-22 tulee meluntorjuntaa arvioitaessa mitoittavaksi. Korttelien piha-alueet jäävät ohjearvojen alapuolelle muutoin, paitsi hevosraitiovaunutallin lounaispuolella (kuva 12). Linnankadun reunan rakennuksiin tulee ulkoseinärakenteelta vaadittavaa äänitasoeroa kuvaava ääneneristävyysvaatimus. Ramboll suosittaa, että yli 55 dBA meluvyöhykkeelle (klo 07-22) esitettävät parvekkeet on varustettava parvekelasituksilla (kuva 13).



Kuva 12. Päiväajan keskiäänitaso ($L_{Aeq, 7-22}$) kaavaehdotuksen mukaisella maankäytöllä ja vuoden 2020 liikennemäärillä, laskentakorkeus +2 metriä.



Kuva 13. Päiväajan keskiäänitaso ($L_{Aeq, 7-22}$) kaavaehdotuksen mukaisella maankäytöllä ja vuoden 2020 liikennemäärillä, laskentakorkeus +8 metriä.

Maaperän pilaantuneisuuden kunnostussuunnitelma

Golder Associates Oy on valmistellut ilmoituksen pilaantuneen maaperän puhdistamisesta ja Turun kaupungin ympäristönsuojelujohtaja on 4.3.2013 tehnyt ympäristönsuojelulain 78 §:n mukaisen päätöksen pilaantuneen maaperän puhdistamisesta koskevasta ilmoituksesta. Alue käsittää suunnittelualueelle sijoittuvan korttelin 5 osan, korttelit 8 ja 9 mukaan lukien kaavanmuutosalueelle sijoittuva rata-alueen osa sekä korttelista 7 rakentamattomat tontit. Suunnittelualueella on tehty maaperätutkimuksia vuosina 2007 ja 2010, joiden tuloksia on selostettu selostuksen luvussa 3.2.4 *Maaperän pilaantuneisuus*. Riskitarkastelu on tehty 2010.

Päätöksessä kunnostuksen tavoitetasoksi on esitetty valtioneuvoston asetuksessa (VNa 214/2007) esitettyä alemmaa ohjearvotasoa asuinkiinteistöillä. Lisäksi kunnallisteknisten linjojen läheisyydessä on esitetty kunnostuksen tavoitetasoksi alempia ohjearvoja, jatkossa tapahtuvien mahdollisten viemäreiden huoltotoimenpiteiden riskien vähentämiseksi. Päälystetyillä paikoitus- ja toimitila-alueilla ja kulkureiteillä kunnostuksen tavoitetasoksi on esitetty valtioneuvoston asetuksessa (VNa 214/2007) esitettyä ylempää ohjearvotasoa.

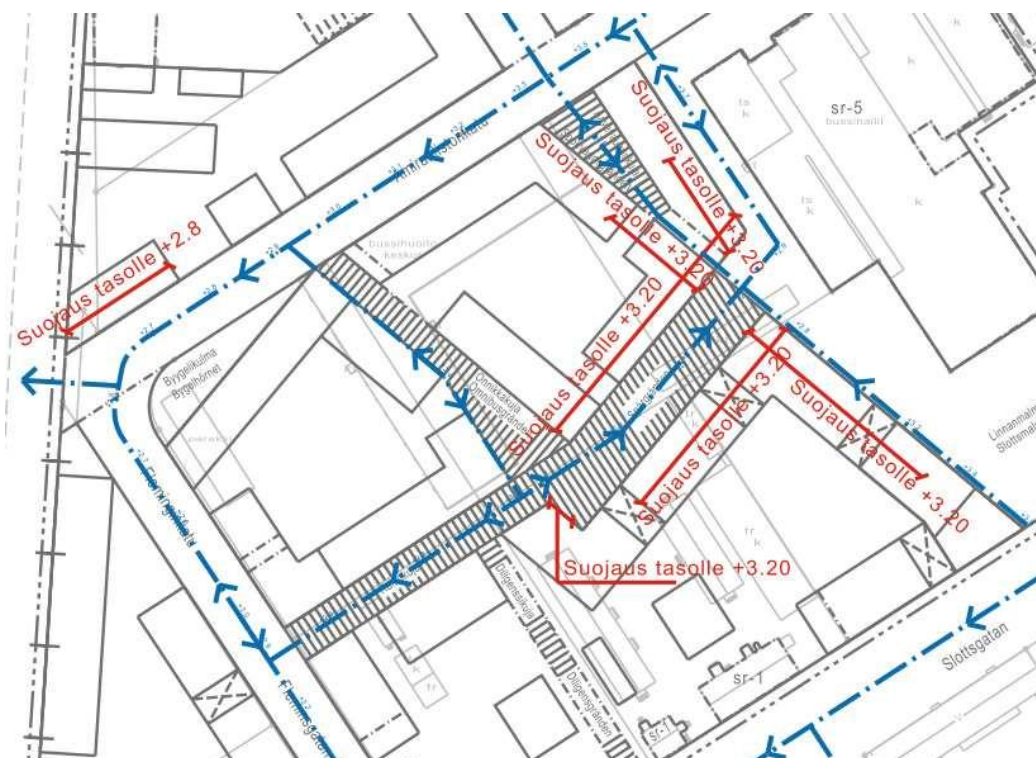
Kohteen alueella tehtävien kaivujen yhteydessä maaperä puhdistetaan pilaantuneilla alueilla massanvaihdoilla vaiheittain rakennuttamisen etenemisen mukaan.

Amiraalistonkatu 9:n talousrakennus

Kiinteistö Oy Amiraalistonkatu 9:n hallitus on tammikuussa 2013 katselmoinut kiinteistön rakennuskannan kuntoa ja todennut punatiilisen talousrakennuksen painuneen niin, että seinät ja lattiat ovat halkeilleet. Vaurioiden korjaaminen on kiinteistöosaakeyhtiön mukaan erittäin hankalaa ja kallista, jos edes teknisesti enää mahdollistakaan.

Yleisten alueiden suunnittelu

Kaavaehdotuksen rinnalla on valmisteltu samanaikaisesti yleisten alueiden suunnitelmia katu- ja torialueille. Ramboll Finland Oy on mm. tutkinut yleisten alueiden tulevia korkeustasoja hulevesireitteineen ja alustavasti esittänyt edellytettävät korkeustasot rakennusten suojaamiseksi tulvilta.



Kuva 14. Kiinteistöjen tulvasuojauksen korkeustasot, luonnos 2.1.2013, Ramboll Finland Oy.

Ympäristötaide

Linnanfältin alueen imagoa pyritään vahvistamaan ympäristötaiteen ja integroidun taiteen keinoin. Wäinö Aaltosen museo ja Kiinteistöliikelaitos tilasivat keväällä 2009 luonnosehdotuksia julkisen tilan taiteesta neljältä paikalliselta taiteilijalta. Saatujen luonnosten pohjalta valittiin taiteilija Mika Natri yhteistyökumppaniksi alueen julkisten tilojen suunnitteluun.

Kaupunki kannustaa myös alueen rakentajia taiteen huomioimiseen suunnitelmissaan. Taiteilijoiden toimeksiannossa ilmoitettiin mahdollisuus tehdä ehdotuksia myös tonttien sisäisille kulkuyhteyksille, sisäpihoille sekä uudisrakennuksiin integroidulle taiteelle.

4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve

Suunnittelualueella keskeisesti sijainnut kaupungin liikennelaitoksen varikko oli vuosina 2000-2001 laaditussa varikkotoimintojen yhdistymiseen tähtäävässä hankesuunnitelmassa suunniteltu siirrettäväksi Rieskalähteentien yksikön yhteyteen. Toimintojen yhdistymisen mahdollistanut asemakaavanmuutos Vätissä vahvistui tammikuussa 2004. Moderni puukaupunki -hanke oli jo jonkin aikaa etsinyt aluekohteita Turun seudulta, jonka myötävaikutuksena Turun kaupunki ehdotti toukokuussa 2004 varikkokäytöstä vapautuvaa aluetta vajaan käytössä olleen lähiympäristön ohella valtion puurakentamisen edistämishojelman 2004-2010 valtakunnalliseksi pilot-hankkeeksi. Liikennelaitos muutti Amiraalistonkadulta Vättiin syksyllä 2004.

4.2 Osallistuminen ja yhteistyö

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:

- suunnittelualueen ja naapuruston maanomistajat ja maanvuokralaiset, asukkaat, yritykset ja käyttäjät
- kansalaisjärjestöt: Turkuseura ry, Varsinais-Suomen Kiinteistöyhdistys ry, Turun Pientalojen Keskusjärjestö ry., Portsas ry., Meidän Turku ry., Toispuol Jokke ry., Puu ja Talo ry., Rakennusperinteen ystävät ry. ja Turun seudun arkkitehdit SAFA
- viranomaiset ja hallintokunnat: ympäristötoimialan rakennusvalvonta, ympäristönsuojelu ja joukkoliikenne sekä kaupunkisuunnittelun suunnitteluosastot liikenne-, katu-, maisema- ja miljöosuunnittelu, Varsinais-Suomen aluepelastuslaitos, Kiinteistöliikelaitos, Vesiliikelaitos, Turku Energia Sähköverkot Oy, Turun Seudun Kaukolämpö Oy, Turun museokeskus/ Varsinais-Suomen maakuntamuseo, Kasvatus- ja opetusvirasto, Sosiaali- ja terveystoimi, Liikuntapalvelukeskus, Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto, Satama, TeliaSonera Finland Oyj, Elisa Oyj, Varsinais-Suomen liitto ja Varsinais-Suomen ELY-keskus/ ympäristö ja luonnonvarat.

Vireilletulo

Ilmoitus asemakaavan vireille tulosta on tehty kirjeitse osallisille (sis. osallistumis- ja arviointisuunnitelman) 24.3.2006. Kirjeissä kiinteistönomistajien ja isännöitsijöiden on edellytetty ilmoittavan asemakaavanmuutoksen vireillä olosta kiinteistöjen asukkaille, vuokralaisille ja toimitilojen haltijoille. Lisäksi vireille tulosta ja vireillä olosta on tiedotettu kaavoituskatsauksissa 2005-2012.

Hankkeen eteneminen ja neuvottelut hankkeen eri osapuolten välillä

16.3.2004 Kiinteistölaitos kutsui Finnsteve Oy Ab:n, WoodFocus Oy:n ja ympäristö- ja kaavoitusviraston asemakaavatoimiston ja rakennusvalvontatoimiston edustajat kokoukseen aiheena Linnanfältin alueen kehittäminen ja projektinhallinta. Hanketta varten päätettiin perustaa ohjausryhmä, joka koostuu kokoukseen osallistuneiden tahojen keskeisistä henkilöistä. Ohjausryhmän tavoitteena on johtaa hanketta ideointivaiheesta ja kaavoituksesta toteuttamiseen saakka. Ohjausryhmä ottaa kantaa kaavaratkaisuihin ja toteutussuunnitelmiin. Kokoonpanoa muutetaan ja ohjausryhmä kokoontuu tarpeen mukaan.

Turun kaupunki, Finnlines Oy ja Puuinfo Oy järjestivät 1.4.-12.9.2008 tontinvarauskilpailun uudisrakennettavien asuinrakennusten korttelialueiden asemakaavaehdotuksen laatimisen pohjaksi sekä kortteleiden suunnittelijoiden ja rakennuttajien tai rakentajien valitsemiseksi. Järjestetyn tontinvarauskilpailun pohjana ovat olleet ympäristö- ja kaavoituslautakunnan 13.2.2007 § 124 muutoksin hyväksymä asemakaavanmuutosluonnos sekä kiinteistölautakunnan 12.3.2008 § 151 hyväksymä kilpailuohjelma.

Tontinvarauskilpailun jälkeen voittajaehdotuksia kehiteltiin arviointipöytäkirjan esittämiin suosituksiin perustuen, enemmän tai vähemmän menestyksellisesti. Puurakentamisen periaatteet aiheuttivat keskustelua, joten keväällä 2010 päätettiin järjestää työpajasarja hankkeen eteenpäin viemiseksi. Työpajasarjaan osallistuivat Turun kaupunki, Työ- ja elinkeinoministeriö, TEKES, hankkeessa mukana olevat rakennusliikkeet, rakennussuunnittelijat sekä puu- ja metsäteollisuuden edustajia. Lopputulemana maanomistajien ja rakennusliikkeiden välille saatiin 31.5.2012 aikaan sopimus Linnanfältin puurakentamisen periaatteista, jotka on liitetty kaavamääräyksiin.

Syksyllä 2010 Finnlines Oy myi omistamansa kiinteistöt kiinteistösijoitusyhtiö PSJ Holding Ltd Oy:lle. PSJ Holding Ltd Oy oli halukas kehittämään omistamiensa alueiden suunnitelmia tontinvarauskilpailun arviointipöytäkirjan suosittamaan suuntaan.

Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt, muut osalliset

Maankäytön ideoimiseksi laadittuja diplomitöitä esiteltiin 28.10.2005 loppuseminaarissa Forum Marinumissa. Kutsu yleisölle tilaisuuteen lähetettiin lehdistötiedotteena. Työt olivat esillä yleisölle 1.11.2005 saakka.

Asemakaavanmuutoksen tullessa vireille maaliskuussa 2006 valmisteluaineisto sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelma olivat nähtävillä ympäristö- ja kaavoitusviraston asemakaavatoimistossa sekä jälkimmäinen lisäksi internetissä kaupungin sivuilla. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa kuvailtiin kaavahankkeen lähtötietoja, luettiin osallisiksi arvioidut tahot, kaavanmuutoksen laatimisvaiheet sekä osallistumisen ja vuorovaikutuksen järjestäminen.

Tontinvarauskilpailun ehdotukset olivat esillä nuorten taide- ja toimintatalo Vimmassa 21.11.-2.12.2008.

Asemakaavanmuutosehdotus oli nähtävillä 4.2.-5.3.2013 välisen ajan. Nähtävillä olleesta asemakaavanmuutosehdotuksesta ja hankkeen tilanteesta pidettiin mediatilaisuus Forum Marinumissa 20.2.2013 ja kaikille avoin yleisötilaisuus samassa paikassa 27.2.2013. Yleisötilaisuudesta tiedotettiin kuulutuksella lehdissä 23.2.2013. Asemakaavanmuutosehdotuksesta jätettiin yksi muistutus.

Diplomitöistä ja tontinvarauskilpailusta jätetyt mielipiteet, asiakaspalautejärjestelmään jätetyt mielipide sekä muistutus vastineineen on kuvattu vuorovaikutusraportissa (liite 7).

4.3 Asemakaavan tavoitteet

Yleiset tavoitteet

Linnanfältin alueen toteutuksen pääteemoja ovat kokeellinen puurakentaminen, kaupunkirakennetta eheyttävä ympäristöönsä sopeutuva täydennysrakentaminen, visuaalinen (umpikorttelit, autopaikoituksen toteuttaminen kellareihin ja pihakansien alle) ja toiminnallinen (asuminen, työpaikat, palvelut, joukkoliikenne) kaupunkikeskustamaisuus, asumisen uudet muodot, hankkeen eri toimijoiden yhteistoiminta kehittämistyössä sekä vahvan omaleimaisen imagon ja identiteetin luominen alueelle arkkitehtonisesti modernin yleisilmeen ja ympäristötaiteen avulla.

Uudisrakentamisella on tarkoitus vahvistaa historian ja olemassa olevan rakennuskannan antamia lähtökohtia. Täydennysrakentamisen tulee nivelyä luontevasti suojeltaviin rakennuksiin. Kaupunkimaisen puutaloalueen suunnittelussa on tavoitteena luoda puurakentamiselle luonteenomaista asuinympäristöä, joka sisältää perinteisten puukaupunkien miellyttäviksi koettuja tekijöitä, kuten pienimittakaavaisuus, selkeä tilahierarkia, suljetut katu- ja pihatilat, rikas ja hallittu vaihtelevuus kokonaisuuden puitteissa. Urbaani pienimittakaavaisuus edesauttaa yhteisöllisyyden syntymistä, joka edistää turvallisuutta, ehkäisee ilkeävaltaa ja syrjäytymistä.

Lainsäädännön tavoitteet

Maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n mukaan asemakaavalla tulee luoda edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle, palvelujen alueelliselle saatavuudelle ja liikenteen järjestämiselle. Rakennettua ympäristöä ja luonnonympäristöä tulee vaalia eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja saa hävittää. Kaavoitettavalla alueella tai sen lähiympäristössä on oltava riittävästi puistoja tai muita lähivirkistykseen soveltuvia alueita.

Asemakaavoituksella tulee edistää valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden erityistavoitteiden toteutumista (Vnp. 30.11.2000). Jalankulun ja pyöräilyn verkostoja varten on varattava riittävät alueet ja edistettävä verkostojen jatkuvuutta. Haitallisia terveysvaikutuksia tai onnettomuusriskejä aiheuttavien toimintojen välille on jätettävä riittävän suuri etäisyys. Alueen maa- ja kallioperän soveltuvuus suunniteltuun käyttöön on otettava huomioon ja pilaantuneen maa-alueen puhdistustarve on selvitettävä ennen ryhtymistä kaavan toteuttamistoimiin. Melusta aiheutuvaa haittaa on ehkäistävä ja jo olemassa olevia haittoja on pyrittävä vähentämään. Uusia asuinalueita tai muita melulle herkkiä toimintoja ei tule sijoittaa melualueille varmistamatta riittävää meluntorjuntaa.

Moderni puukaupunki -hankkeen tavoitteet

Puuinfo Oy:n hallinnoiman Moderni puukaupunki -hankkeen (1997-2013) päämääränä on synnyttää puujärjestelmärakentamisen kehittämisen avulla viihtyisiä ja esimerkiksi kelpaavia uusia asuinmiljöitä eri puolelle Suomea sekä tuoda esille puurakentamisen myönteisiä ympäristöarvoja. Yksi keskeisimmistä tavoitteista on tiiviin kaupunkimaisen pientaloaluerakentamisen edistäminen mm. kaavoitus- ja asuntotuotantoprosesseja uudistamalla.

Moderni puukaupunki -alueen esikuvina ovat sekä vanhat puukaupungit suljetuine katu- ja pihatiloineen, 1920- ja 1930-lukujen kaupunkimaiset puutaloalueet että jälleenrakennuskauden yhtenäiset puutaloalueet. Kaupunkimaisella puutaloalueella voi sijaita ratkaisusta riippuen 3...4 -kerroksisia puukerrostaloja, kaksikerroksisia pienkerrostaloja ja rivitaloja, eri tavoin kytkettyjä pientaloja, erillispientaloja, piharakennuksia, korkeahkoja aitoja, katoksia, pergoloita sekä näiden yhdistelmiä.

Tiivis ja matala -projekti

Moderni puukaupunki -hankkeella on vastattu myös ympäristöministeriön Tiivis ja matala -projektin tavoitteisiin, vaikkakaan Linnanfältti ei ollut varsinaisesti nimetty Tiivis ja matala -kohteeksi. Ympäristöministeriön valtakunnallinen tiiviin ja matalan rakentamisen projektin (2002-2005) tarkoitus on ollut edistää kaupunkimaista pientaloasumista kasvukeskuksissa. Tiiviin ja matalan alueen suunnittelussa keskeisiä tavoitteita ovat mm. keskeinen sijainti joukkoliikenteen ja palveluiden äärellä, erikokoiset ja eri hallintamuotoiset asunnot, työtilat asuntojen yhteydessä, asuntojen ja pihojen yksityisyys, asukkaiden yhteistilat, jalankulkuvyöhykkeet, julkisten ulkotilojen selkeä erottaminen yksityispihoista, katutilan minimoiminen ja pysäköinnin järjestäminen pieninä yksikköinä kaupunkirakenteeseen.

Kaikilla alueilla tulisi olla niiden positiivista erottautumista ja omaleimaisuutta korostava vahva identiteetti. Suunnittelulla voidaan vahvistaa historian ja ympäröivän rakennuskannan antamia lähtökohtia. Tavoitteena on yhtenäisyys sopusuhtaisuuden ja harmonian näkökulmasta.

Puurakentamisen edistämishjelman tavoitteet

Ympäristöministeriön puurakentamisen edistämishjelman (2004-2010) tavoitteena oli, että kullakin pilottihankkeella on selvä puurakentamista edistävä ja mieluiten puurakentamisen edistämishjelman mukaisia tavoitteita. Tavoitteilla tulee olla yhteiskunnallista merkitystä ja laajuutta. Puurakentamisen edistämishjelman pilottihankkeilla vastataan uusien asumisen vaihtoehtojen kysyntään sekä opitaan ja kokeillaan asukaslähtöistä, tehokasta kaupunkimaista puurakentamista.

Puurakentamisen edistämishjelman mukaan alueen toteutuksen pääteemoja ovat Moderni puukaupunki -hankkeen tavoitteiden lisäksi perinteiseen puukaupunkimiljööseen sopeutuva 2-4 kerroksinen täydennysrakentaminen, historiallisen puutalorakentamisen perinteiden jatkaminen modernin puutalokaupungin hengessä, yhdyskuntarakenteen uudistaminen ja eheyttäminen, kaupunkimaisten puukerrostalojen ja umpikortteleiden paloturvallisuus sekä kaupungin ja yksityisen maanomistajan yhteistoiminta maa-alueen kehittämiseksi kaupunkimaiseen pientalotuotantoon.

Puurakentamisen edistämishjelman mukaan alueen suunnittelun tavoitteiden määrittämiseksi ja päätöksenteon pohjaksi maamme kolmen arkkitehtikoulun tuli tuottaa kukin yhden Moderni puukaupunki -diplomityön. Lopullisen asemakaavan laatimisen pohjaksi ja aloituskortteleiden rakennusten suunnittelemiseksi tuli ohjelman mukaan järjestää kansallinen arkkitehtikutsukilpailu. Kilpailu tosin järjestettiin kaavaluonnokseen pohjautuvana tontinvarauskilpailuna, jonka etu oli se, että jo kaavoitusvaiheessa mukaan suunnitteluun tulivat rakentajat.

Diplomitöiden tavoitteet

Diplomityöprojektin tarkoituksena oli kartoittaa ja visualisoida alueen maankäytön ratkaisumahdollisuuksia, löytää korkeatasoisia ideasuunnitelmaluonnoksia kaavoituksen tueksi ja antaa edellytykset hyvälle puurakentamiseen perustuvalla kaupunkimaisella asunto-, työpaikka- ja palvelutuotannolle. Uudisrakentamisen tuli niveltä luontevasti olemassa oleviin asuinrakennuksiin ja entisiin teollisuusrakennuksiin. Kalastajankadun ja Linnankadun välille toivottiin uutta kevyen liikenteen yhteyttä. Tavoitteena oli viihtyisät ja lähes autottomat korttelipihat.

Asemakaavaluonnoksen tavoitteet vuonna 2007

18.1.2007 päivätyn asemakaavanmuutosluonnoksen valmistelussa hyödynnettiin vuonna 2005 tehtyjä diplomitöitä. Luonnos laadittiin tontinvarauskilpailun pohjaksi ja siinä esitettiin määräyksin tavoitteet alueen kehittämiseksi, ks. luku 4.4.3. Lisäksi ympäristö- ja kaavoituslautakunta edellytti luonnospäätöksessään 13.2.2007, että laadittavassa tontinvarauskilpailun ohjelmassa annetaan tehtäväksi tutkia korttelin 5 tontin 3 sisäosan rakennusten säilyttämismahdollisuuksia ja uutta käyttöä.

Tontinvarauskilpailun tavoitteet

Kilpailun tavoitteena oli löytää kohteena olevien korttelialueiden asemakaavoituksen ja rakentamisen pohjaksi laadukas ja toteuttamiskelpoinen ratkaisu. Kilpailu pyrki omalta osaltaan edistämään Turun kaupungin asuntotarjonnan ja mahdollisten uusien asumistapojen monipuolistumista. Samalla haluttiin kehittää kaavoituksen ja rakennussuunnittelun yhteistyömuotoja ja käytäntöjä.

Asemakaavaluonnoksen 2012 tavoitteet

24.5.2012 päivätyn kaavanmuutosluonnoksen tavoitteena oli Linnankatuun rajautuvien kortteleiden osalta tehostaa suunnitelmaa siten, että pysäköinti pystytään toteuttamaan vuoden 2007 kaavaluonnoksen edellyttämällä tavalla pihakannen alla.

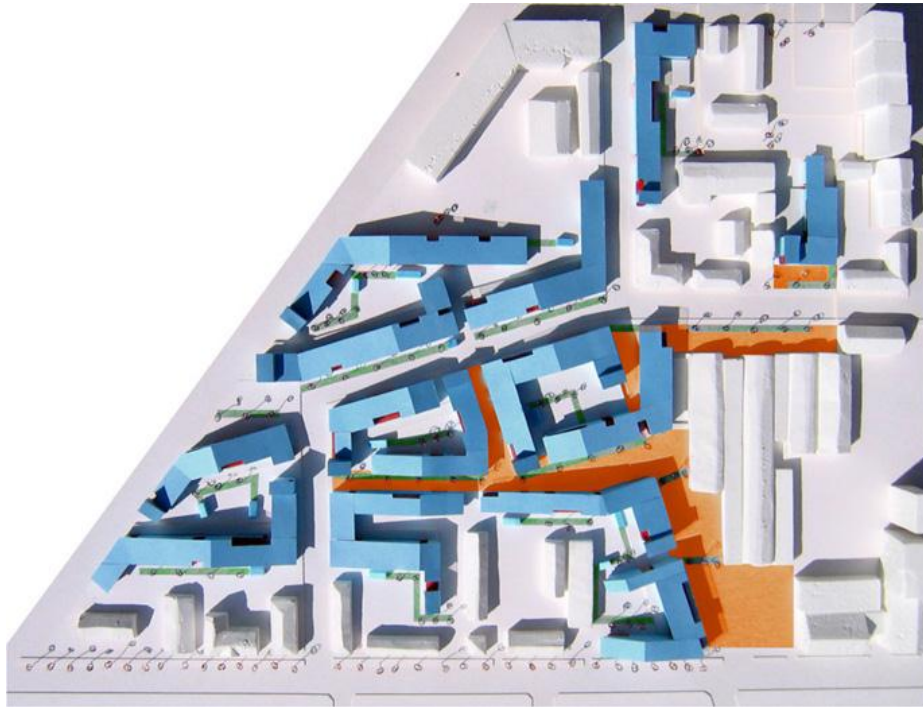
4.4 Asemakaavan ratkaisu ja perusteet

4.4.1 Ideointiprojekti, diplomityöt

Suunnittelutavoitteiden määrittämiseksi ja maankäytön ideoimiseksi järjestettiin vuonna 2005 maamme kolmen arkkitehtikoulun välinen ideointiprojekti, jossa kukin arkkitehtikoulu tuotti yhden diplomityön. Diplomityöt sisälsivät alueen maankäyttö-, kortteli- ja talotyyppi-luonnokset.

Diplomitöiden arviointiryhmän loppuraportissa todetaan mm. seuraavaa: ”Kaikki kolme diplomityötä ovat varsin onnistuneita ja annettuun tehtävään on paneuduttu huolella annetuista lähtökohdista. Diplomitöitä tullaan hyödyntämään alueen tulevassa kaavoituksessa.”

Tatu Pärssisen diplomityö oli kaupunkimainen ratkaisu, joka sopi hyvin keskusta-alueelle. Hyvällä tavalla makasiinimainen arkkitehtuuri muistutti satama-alueen läheisyydestä. Katuverkko toi esiin muistumia Turun keskiaikaisesta kaupunkirakenteesta. Diplomityöstä on asemakaavaratkaisuun sovellettu koordinaatiston kääntäminen ja suurtonttelin liittyminen raitiovaunuhalleihin. Koordinaatiston kääntäminen näkyy lähinnä korttelin 5 sisäisissä linjauksissa luoden korttelin sisälle tilallista rikkautta ja vaihtelevia näkymiä.



Kuvat 15-16. Diplomityö, Tatu Pärssinen, Oulun yliopiston arkkitehtuurin osasto.

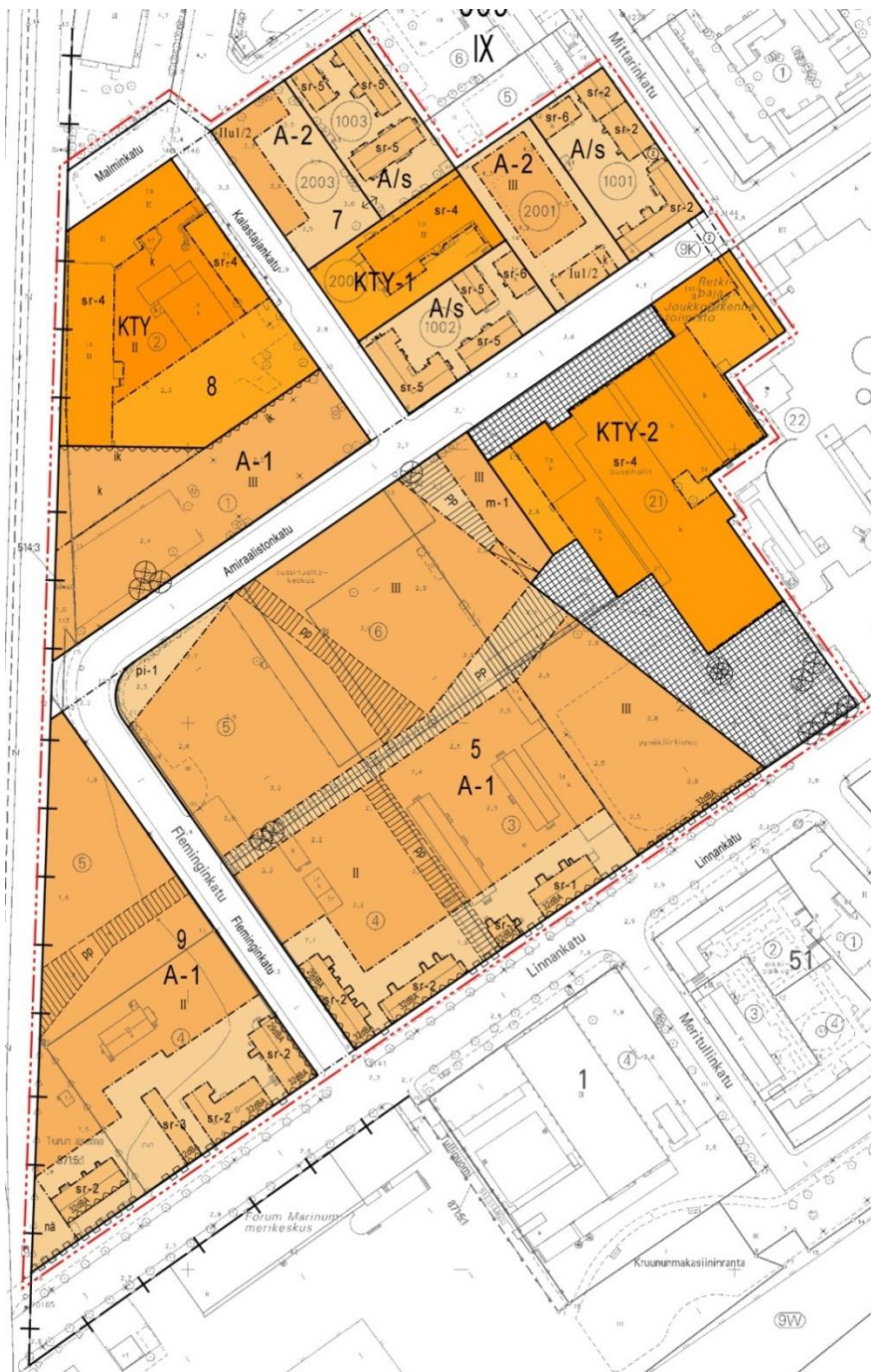
Diplomitöiden kuvamateriaalia on esitelty enemmän selostuksen liitteessä 4.

4.4.2 Asemakaavanmuutosluonnos 2007

Luonnoksessa suurkortteli 5 jaettiin diplomitöiden ehdottamalla tavalla osiin vanhojen palokujien tapaisilla pihakaduilla. Liittyminen raitiovaunuhallien suuntaan suunniteltiin aukiosarjalla, joka muodosti kevyen liikenteen pääväylän Kalastajankadun jatkeena Linnankadun yli Aurajoen rantaan.

Asemakaavanmuutosluonnoksen katulinjaukset perustuvat kuitenkin vuoden 1828 Engelin asemakaavaan, jota ei historiallisista syistä ole haluttu lähteä muuttamaan.

Luonnoksessa määräytyi alueen toimintojen luonne, tiivis pienimittakaavainen ja keskustamainen puukaupungin luonne sekä liikenteelliset yhteystarpeet. Luonnoksessa ei määritetty kortteli 7 lukuun ottamatta uudisrakennusten paikkoja, maanalaisten tilojen sijoittamista eikä rakennusoikeutta. Rakentamisen tarkempi sijoittuminen, määrä ja omaleimaisuus määriteltiin tontinvarauskilpailun ja suunnitelmien jatkokehittelyn avulla.



Kuva 17. Kaavanmuutosluonnos pvm. 18.1.2007.

Käyttötarkoitus

Vanhat tehdastontit osoitettiin toimitilarakennusten korttelialueiksi *KTY*, *KTY-1* ja *KTY-2*. Korttelin 7 vanha puutalokanta merkittiin *A/s* -korttelialueille. Valtaosa modernin puukaupungin uudisrakentamisesta sijoittui *A-1* -korttelialueille. *A-2* -korttelialueet olivat täydenysrakennettavia tontteja korttelissa 7.

Rakennussuojelu

Suojeltavat rakennukset koodattiin *sr*-merkinnöillä arvon, suojeluperusteen luonteen ja sen mukaan, kuinka paljon muutoksia julkisivuille sallitaan ja minkä verran rakennuksia voidaan käyttää liike- ja työtilojen rakentamiseen. Linnankatu 75:n, korttelissa 9 tontin 4 takapihalla sijaitsevaa asuinrakennusta ei esitetty suojeltavaksi. Alueen kokonaisrakenne katsottiin tärkeämmäksi kuin ko. rakennus ottaen huomioon rakennuksen rakenne, silmämääräinen kunto ja sijainti suhteessa kokonaissuunnitelmaan. Rakennus oli Maakuntamuseon suojelutavoitteissa arvotettu matalimpaan suojelutasoon.

Myöskään korttelin 5 tontin 3 sisäosan rakennuksia ei esitetty suojeltaviksi. Ympäristö- ja kaavoituslautakunta edellytti kuitenkin asemakaavanmuutosluonnoksesta 13.2.2007 päätäessään, että laadittavassa tontinvarauskilpailun ohjelmassa annetaan tehtäväksi tutkia näiden rakennusten säilyttämismahdollisuuksia ja uutta käyttöä.

Korttelirakenne

Lähtökohtana pidettiin umpikortteliratkaisua, jossa yksityiset ja julkiset tilat selkeästi erottuvat. Umpikorttelimaista ratkaisua tavoiteltiin *A-1* -korttelialueilla määräyksellä, että pääkäyttötarkoituksenmukaiseen asuin-, liike-, toimisto-, harraste-, päiväkot-, työ- tai vastaavien tilojen rakentamiseen on käytettävä vähintään 80 % julkiseen ulkotilaan rajoittuvan uudisrakennusten rakennusalan pituudesta. Sijainniltaan ohjeelliset rakennusryhmien läpi kuljettavat kujat sallittiin rajattavan osittain myös talousrakennuksilla. Lisäksi julkisiin ulkotiloihin, rautatiealueeseen ja *KTY*-alueeseen rajautuvien rajojen niillä osilla, joissa rakennukset eivät rajaa tonttia, määrättiin rakennettavaksi uudisrakennusten rakennuslalla rakennusten sokkeleihin liittyvän, ulkoasultaan viimeistellyn tukimuurin päälle rakennusten julkisivuihin tyyliään ja väriykseltään liittyvä korkea puinen aita tarpeellisine portteineen.

Uudisrakennusten korkeudet

Uudisrakennusten korkeudet johdettiin lähiympäristön rakennuskannasta. Linnankadun reunan suojeltaviin puurakennuksiin liittyvä sekä Fleminginkadun ja radan välinen uudisrakentaminen osoitettiin kaksikerroksiseksi. Turku Energian vanhan sähkölaitoksen ja köysi-tehtaan räystäslinjat mahdollistavat kolmikerroksisen uudisrakentamisen 'Turku Energian aukion' lounaisreunalla. Amiraalistonkadun reunalla raitiovaunuhallien ja Maakuntamuseon käytössä oleva vanha rakennuskanta mahdollistaa myös kolmikerroksisen uudisrakentamisen.

Liike-, toimisto-, palvelu-, työ- ym. vastaavien tilojen sijoittuminen asuinrakennusten korttelialueille

Alueen toivotaan olevan elävä myös päivällä, joten asumisen lisäksi asuinkorttelialueille mahdollistettiin myös työpaikkojen, julkisten tai yksityisten palveluiden ja asuntokohtaisten työtilojen sijoittaminen. Liike- ja toimistorakentamisen painopiste tulee Amiraalistonkadun ja keskeisen torin reuna-alueille. Amiraalistonkadun puolelle Raitiovaunuhallien viereen tuli sijoittaa liiketiloja rakennuksen maantasokerrokseen. Amiraalistonkadun ja Fleminginkadun kulmaan sekä Linnankadun ja torin kulmaan sai rakentaa liike-, toimisto-, ravintola- tai palvelutiloja tulevan rakennusoikeuden ylittäen, enintään kuitenkin 600 k-m²/ kadunkulma. Lisäksi kolmikerroksisten rakennusten maantasokerroksiin sai rakentaa liike-, toimisto-, ravintola-, harraste-, päiväkot- ja ympäristövaikutuksiltaan toimistotiloihin verrattavia työtiloja tai vastaavia tiloja.

Autojen pysäköinti

A-1 -korttelialueella uudisrakennusten rakennusalueella pysäköinti-, väestönsuoja-, kiinteistö-, teknisiä-, jätehuolto- ja kierrätystä tms. palvelevia tiloja sallittiin rakennettavan kellarikerrosten lisäksi tulevan rakennusoikeuden ylittäen yhteen maanalaiseen kerrokseen siten, että kansitaso toimii piha-alueena. Korttelissa 7 oli mahdollista maanpäällinen autopaikoitus, korttelin 7 tontilla 2001 kerrosalan määrästä ja pihajärjestelyistä riippuen autopaikat voidaan sijoittaa vaihtoehtoisesti sisäpihan uudisrakennuksen kellarikerrokseen. Vieras- ja asiakaspysäköinti hoidetaan kadunvarsipysäköintinä.

Arkkitehtuuri

Diplomitöiden ehdottamalla tavalla, puutalorakentamisen perinteiden mukaisesti massoitte- lussa pyrittiin selkeään perushahmoon: julkisiin ulkotiloihin suuntautuvilla julkisivuilla mah- dolliset parvekkeet tuli tehdä sisäänvedettyinä. Erityistä huomiota tuli kiinnittää katujul- kisivujen korkeusasemien sopimiseen suojeltaviin rakennuksiin.

A-1 -korttelialueilla ei sallittu pääkäyttötarkoituksenmukaisten tilojen sijoittamista ullakkota- solle, jotta rakennuksille saataisiin selkeä massa ehyine kattopintoineen. Koska korttelissa 7 olemassa oleva rakennuskanta on monimuotoista ja monen korkuista, asuinrakennusten ullakoille sallittiin rakennettavan alapuolisiin asuntoihin kuuluvia asuintiloja, ei kuitenkaan ulkotiloja eikä parvekkeita. Ikkunalyhtyjien määrää rajoitettiin suhteessa kattopintaan.

Puutalorakentamisen perinteiden mukaisesti maantasokerroksen asuntojen lattiatason määrättiin olevan vähintään 0.8 metriä viereisen julkisen ulkotilan, rautatiealueen tai KTY- alueen maanpintaa korkeammalla. Asuinhuoneistojen pääsisäänkäynnit tuli järjestää pihan tai kujan puolelta.

Kattomuotoa, -materiaalia ja -kulmaa sekä rakennustyyliä koskevat määräykset ilmenevät luvussa 4.4.4 *Tontinvarauskilpailun tuottamat ehdotukset* kuvassa 18.

Yhteistilat ja oleskelualueet

A-1 ja A-2 -korttelialueilla edellytettiin varattavan rakennusryhmittäin asumista palvelevia sauna-, kerho- ja askartelutiloja. Kaikilla asumista sisältävillä korttelialueilla tuli varata leik- kiin ja oleskeluun sopivaa piha-aluetta vähintään 10 % asuinhuoneistojen yhteenlasketusta kerrosalasta.

4.4.3 Tontinvarauskilpailun tuottamat ehdotukset

Turun kaupunki, Finnlines Oy ja Puuinfo Oy järjestivät 1.4.-12.9.2008 tontinvarauskilpailun uudisrakennettavien asuinrakennusten korttelialueiden asemakaavaehdotuksen laatimisen pohjaksi sekä kortteleiden suunnittelijoiden ja rakennuttajien tai rakentajien valitsemiseksi. Pohjana olivat ympäristö- ja kaavoituslautakunnan 13.2.2007 § 124 muutoksin hyväksymä asemakaavanmuutosluonnos ja kiinteistölautakunnan 12.3.2008 § 151 hyväksymä kilpai- luohjelma.

Kilpailualue jaettiin neljäksi suunnittelualueeksi. Osa-aluejako varmistaa aikataulullisesti alueen rakentamisen mahdollisimman hallitusti.

TONTINVARAUSKILPAILUN SUUNNITTELUALUEET:

Osa-alueet 1, 2 ja 3

A-1 Asuinrakennusten korttelialueet, joille valtaosa modernin puukaupungin uudisrakentamisesta sijoittuu.

Uudisrakennuksissa on oltava kortteleittain yhtenäinen kattomuoto, -materiaali ja -kulma sekä rakennustyyli. Erityistä huomiota on kiinnitettävä kulloisenkin katujulkisivun korkeusasemien sopimiseen suojeltaviin rakennuksiin.

Alueelle haetaan yhtenäisyyttä, unohtamatta kuitenkaan vaihtelua hallituissa rajoissa.

Osa-alue 4

A-2 Asuinrakennusten korttelialueet korttelin 7 täydennysrakennettavilla tonteilla.

Uudisrakennusten tulee sopeutua koon, korkeusasemien, muotojen, mittasuhteiden, aukotuksen, materiaalien ja värityksen puolesta korttelin yleisilmeeseen ja lähimpiin suojeltaviin rakennuksiin.



Kuva 18. Tontinvarauskilpailun suunnittelualueet.

Linnanfältin tontinvarauskilpailuun ilmoittautui määräaikaan mennessä seitsemän suunnittelu- ja toteutusryhmää, joista kuusi täytti asetetut työryhmien esivalintakriteerit. Kullekin suunnittelualueelle ilmoittautui 2-4 kilpailutiimiä. Määräaikaan mennessä osa-alueille 1-3 saapui kaksi ehdotusta kullekin ja osa-alueelle 4 kolme ehdotusta.

Arviointi

Kilpailu ratkaistiin ehdotuksien laatuarvioinnin pohjalta. Kilpailussa arvostettiin innovatiivista ja arkkitehtonisesti korkeatasoista kokonaisratkaisua. Alueelle haettiin yhtenäisyyttä, unohtamatta kuitenkaan vaihtelua hallituissa rajoissa. Arvostelussa pidettiin kokonaisratkaisun ansioita tärkeämpänä kuin yksityiskohtien virheettömyyttä. Arvioinnissa kiinnitettiin huomiota rakennusmateriaalien oivaltavaan ja omaleimaiseen käyttöön.

Ehdotukset noudattivat pääpiirteissään kaavaluonnoksen ja kilpailuohjelman tavoitteita. Poikkeamat koskivat lähinnä suojeltavia rakennuksia ja autopaikkajärjestelyitä.

Arviointipöytäkirjan mukaan Linnanfältistä on mahdollista luoda omaleimainen, monimuotoisesta paikallisuudesta ponnistava moderni puukaupunkimiljö. Kilpailutöiden erilaisuus luo mahdollisuuden monipuoliseen asuntotuotantoon. Kilpailuohjelmassa esitetyt toiveet asuntojakauman monipuolisuudesta oli parhaissa ehdotuksissa ratkaistu hyvin. Sen sijaan urbaanin asumisen konsepteihin ja asuntoratkaisujen innovatiivisuuteen olisi odotettu ennakolluultomampaa otetta.

Kilpailutulokset julkistettiin 18.11.2008. Arviointiryhmä esitti yksimielisesti voittaneeksi ehdotukseksi osa-alueella 1 kilpailutyön ”Floretti”, osa-alueella 2 kilpailutyön ”Karoliini”, osa-alueella 3 kilpailutyön ”Ringeplummat kukkivat” ja osa-alueella 4 kilpailutyön ”Duetto”.

Voittaneet ehdotukset edellyttivät vielä kehittelyä, jonka pohjaksi arviointiryhmä esitti jatkokehittämistarpeet. Osa-alueilla 1 ja 2 tuli pysäköinti siirtää pihakannen alle kaavaluonnoksen mukaisesti, jolloin rakennustehokkuutta voitaisiin lisätä, kortteleista tulisi kaupunkimaisempia ja pihojen viihtyisyys paranisi. Osa-alueella 3 tuli säätää rakennussuunnitelmaa Raitiovaunuhallien vieressä. Osa-alueen 4 tontin 2001 tehokkuutta kehoitettiin kasvattamaan rakenteellisen pysäköinnin avulla.

Tontinvarauskilpailun voittajaehdotus osa-alueella 2 ei esittänyt korttelin 5 tontin 3 sisäosan rakennusten säilyttämistä.

Tontinvarauskilpailun voittajaehdotusten kuvamateriaalia on esitelty selostuksen liitteessä 5.

4.4.4 Kaavanmuutoksen valmistelu tontinvarauskilpailun jälkeen

Kilpailuvaiheen jälkeisissä jatkoneuvotteluissa alkuvuonna 2009 selvitettiin ehdotusten kehittelymahdollisuuksia kilpailun arviointiryhmän esittämien suositusten pohjalta. Osa-alueilla 1 ja 2 sekä osa-alueen 4 tontilla 2001 eivät rakentajat olleet halukkaita kehittämään suunnitelmia siten, että paikoitus olisi saatu kellareihin ja pihakansien alle.

Kun osa-alueiden 1 ja 2 maanomistaja syksyllä 2010 vaihtui, uusi maanomistaja PSJ Holding Ltd Oy oli valmis kehittämään suunnitelmaa arviointipöytäkirjan suosittamaan suuntaan. PSJ Holding Ltd Oy tutki yhdessä rakentajatahon kanssa suunnitelmavaihtoehtoja, jolloin todettiin, että kaksi- tai kolmikerroksisella rakentamisella tehokkuutta ei voida lisätä riittävästi siten, että pysäköinnin toteuttaminen pihakannen alla olisi taloudellisesti mahdollista. Lisäksi rakenteellinen pysäköinti tarvitsee riittävän rakennusmassan asuntotuotannossa, jotta asuntojen hinnat pysyvät markkinahintaisina.

Jatkosuunnittelussa lisääntynyt tietämys hankkeen toteuttamiskelpoisuuteen vaikuttavista asioista on osaltaan vaikuttanut jatkosuunnittelutyöhön, jolloin matalan ja tiiviin rakentamisen toteuttamistapaa on arvioitu uudelleen. Keväällä 2012 valmisteltiin uusi kaavanmuutosluonnos, jossa tarkistettiin Linnankadun reunan korttelialueiden uudisrakennusten kerroslukua.

Rakentamisen taloudellista kannattavuutta arvioitaessa on huomioitava mm. puukerrostalorakentamisen kokeellisuuteen liittyvät riskit, pilaantuneiden maiden puhdistamisesta aiheutuvat kulut sekä suojeltavat rakennukset ja niiden kunnostuskulujen vaikutukset kokonaisuuteen. Lisäksi tulevat mukaan kuntatekniikan lisärakentamisesta aiheutuvat kulut. Yleisten alueiden laatutasoon on tarkoitus panostaa, mikä merkitsee osaltaan korkeampia investointikustannuksia.

4.4.5 Asemakaavanmuutosluonnos 2012

24.5.2012 päivätyn kaavanmuutosluonnoksen olennaisimmat eroavaisuudet verrattuna asemakaavanmuutosluonnokseen pvm. 18.1.2007 ovat uudisrakentamisen kerrosluvut Linnankatua reunustavilla korttelialueilla, uudisrakentamisen tarkentunut sijainti, ohjeellisen yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varatun alueen osan poistuminen korttelista 9 sekä luonnospäätöksen mukaisesti 13.2.2007 § 124 suojelumerkinnän poistaminen entisen joukkoliikennetoimiston (Amiraalistonkatu 6) rakennuksen osalta.

24.5.2012 päivätty kaavanmuutosluonnos perustui korttelin 7 ja Amiraalistonkatuun rajautuvien korttelialueiden osalta tontinvarauskilpailun voittaneisiin ehdotuksiin ja niiden jatkokehittelyyn. Uudisrakentaminen oli 2-3 -kerroksista asemakaavanmuutosluonnoksen pvm. 18.1.2007 mukaisesti.

Linnankadun reunan kortteleissa uudisrakentamista tehostettiin ja korkeuksia kehitettiin kaupunkikuvallisesta näkökulmasta sovittaen ne suunnittelualueen ja lähiympäristön olemassa olevaan rakennuskantaan sekä Linnanfältin suunnittelualueen muihin suunnitelmiin.

Linnankatu 71:n sisäpihan rakennukset

Myöskään PSJ Holding Ltd Oy:n kaavaluonnoksen pohjaksi laadittamissa suunnitelmissa ei esitetty korttelin 5 tontin 3 sisäosan rakennusten säilyttämistä. Maanomistajan perusteluina suunnitteluratkaisulle ovat kaavoituksen ja Maakuntamuseon tavoitteet Linnanfältin alueella. Kaupunkimaiset umpikortteliratkaisut, alueen hajanaisen kaupunkirakenteen parantaminen sekä pihakannen alaisen pysäköinnin toteuttaminen eivät mahdollista piharakennusten säilyttämistä. Pysäköinnin sijoittaminen pihakannen alle mahdollistaa pihojen yhtenäisyyden, viihtyvyyden ja monipuoliset kevyen liikenteen yhteydet. Purettavien rakennusten käyttökelpoiset rakennusosat kierrätetään ja käytetään Linnankadun varren erittäin huonokuntoisten rakennusten korjaamisessa.

Kaavoitusyksikkö katsoo, että luonnoksessa esitettyä kaupunkitilallisesti mielenkiintoista ympäristöä ei Raitiokujalle saada, jos sisäpiharakennukset säilytetään. Uusia ja tulevaisuudessa arvostettavia elinympäristöjä voidaan luoda myös uudisrakentamisen keinoin.

4.4.6 Lausunnot

Asemakaavaehdotuksesta pyydettiin lausunnot ympäristötoimialan rakennusvalvonnalta ja ympäristönsuojelulta, Varsinais-Suomen aluepelastuslaitokselta, Kiinteistö- ja Vesiliikelaitoksilta, Turku Energia Sähköverkot Oy:ltä, Turun Seudun Kaukolämpö Oy:ltä, Turun museokeskukselta, Liikennevirastolta, Liikenteen turvallisuusvirastolta ja Varsinais-Suomen ELY-keskukselta (ympäristö ja luonnonvarat).

Lausuntojen sisältö ja vastineet on selostettu vuorovaikutusraportissa (liite 7). Asemakaavaan ja rakentamistapamääräyksiin tehtiin muutoksia Kiinteistöliikelaitoksen ja rakennusvalvonnan lausuntojen perusteella. Kiinteistöliikelaitoksen lausunnon perusteella merkittiin tonttijako kortteliin 5 sekä KTY-tontille korttelissa 8. Rakennusvalvonnan lausunnon perusteella tehdyt muutokset ovat lähinnä sanamuotojen tarkennuksia kaavamääräyksiin ja rakentamistapamääräyksiin.

4.4.7 Muut muutokset kaavaehdotukseen 10.4.2013

Korttelin 9 kaikkien maanomistajien suostumuksella korttelin uudisrakennettavalle osalle merkittiin tonttijako. Tontin IX-7.-2002 omistajan toiveesta tontille lisättiin talousrakennuksen rakennusala. Osa Malminkatua otettiin kaavanmuutosalueeseen mukaan kiinteistökennetystä syistä. Yleisten alueiden suunnitelmien tarkennettua tarve tulvareitistä Diligenssikujalla poistui.

4.4.8 Suunnitteluvaiheiden käsittelyt ja päätökset

Ympäristö- ja kaavoituslautakunta hyväksyi 13.2.2007 § 124 asemakaavanmuutosluonnoksen pvm. 18.1.2007 siten muutettuna, että raitiovaunuhalleihin liittyvän entisen joukkoliikennetoimiston rakennuksen osalta suojelumerkintä poistetaan ja samalla esitetään, että laadittavassa tontinvarauskilpailun ohjelmassa annetaan tehtäväksi tutkia korttelin 5 tontin 3 sisäosan rakennusten säilyttämismahdollisuuksia ja uutta käyttöä.

Ympäristö- ja kaavoituslautakunta hyväksyi 19.6.2012 § 305 asemakaavanmuutosluonnoksen pvm. 24.5.2012 laadittavan kaavaehdotuksen pohjaksi.

5 ASEMAKAAVAN KUVAUS

5.1 Kaavan rakenne

Asemakaava-alueen pinta-ala on 8.5394 ha, josta uudisrakennettavia asuinrakennusten korttelialueita A-1 ja A-2 4.4265 ha, suojeltavia asuinrakennusten korttelialueita A/s 0.6252 ha, toimitilarakennusten korttelialueita 1.5885 ha, katualueita 1.2228 ha ja aukioita 0.5776 ha. Alustavasti arvioitu aluetehokkuus on $e = 0.86$ ja toteutuva tehokkuus riippuu suunnitelmista.

Alustavasti arvioitu tehokkuus A-1 -korttelialueilla on korttelissa 9 noin $e = 1.11$ ja korttelissa 56 n. $e = 1.23$, korttelissa 57 n. $e = 1.20$ ja korttelissa 8 n. $e = 1.00$ sisältäen suojeltavat rakennukset ja talousrakennukset. Täydennysrakennettavilla tonteilla korttelissa 7 tehokkuus on tontilla 8 n. $e = 0.70$ ja tontilla 11 n. $e = 0.73$. Täydennysrakennettavien tonttien tehokkuus vastaa olemassa olevien puutalotonttien A/s rakennuskantaa, jotka ovat tehokkuudeltaan tontti 7 n. $e = 0.60$ ja tontti 10 n. $e = 0.76$.

Suunnittelualueen uudisrakennettava asuinkerrosalamäärä on tämänhetkisten suunnitelmien mukaan arvioidusti noin 42 370 k-m^2 , josta n. 9500 k-m^2 sijoittuu kortteliin 9, n. 13720 k-m^2 kortteliin 56, n. 12200 k-m^2 kortteliin 57, n. 4550 k-m^2 kortteliin 8, n. 1060 k-m^2 korttelin 7 tontille 8 ja n. 1340 k-m^2 korttelin 7 tontille 11. Luvuissa ei ole mukana A-1 -korttelialueille rakennettavia liike-, toimisto-, ym. tiloja (kaavamerkinnät *lt*, *lt-1*, *mk*, *pl-1*) eikä talousrakennuksia. KTY-, KTY-1- ja KTY-2 -korttelialueille saa uudisrakentaa n. 2650 kerrosneliömetrin verran.

Linnanfältin alueella rakennusten massoittelu on tärkein suunnitteluperuste ja A-1- ja A-2 -korttelialueilla uudisrakennusten massat osoitetaan asemakaavassa rakennusalojen rajauksin ja kerroslukumerkinnöin. Rakennuksen tulee mahtua rakennusalan sisään ulkoseinän ulkopinnan mukaan, julkisten tilojen suuntaan oleskeluparvekkeiden tulee mahtua myös rakennusalan sisään. Rakennusoikeuden määrää ei merkitä numeroin, koska rakennussuunnitteluun jätetään suunnittelun vapaus. Autopaikkamitoitus kuitenkin rajoittaa suunniteltavan kerrosalamäärän kullakin korttelialueella edellisessä kappaleessa mainittuihin kerrosalamääriin.

Suunniteltavaan kerrosalamäärään vaikuttavat mm. kattomuodon vaikutus ylimmissä kerroksissa kerrosalaan laskettavaan pinta-alaan korttelialueilla 8, 9, 56 ja 57, sisäänvedettyjen parvekkeiden määrä ja koko, parvekkeiden lasituksen ominaisuudet, liikennemelun ja rautatiealueen vaikutus asuntoratkaisuihin ja rakennusten runkosyvytyteen, ulkoseinän paksuus sekä autopaikkojen lukumäärä pihakannen alla.

Tilastolomakkeeseen arvioidut nykyisten asemakaavojen rakennusoikeus ja asemakaavanmuutoksella toteutettavat kerrosalamäärät ovat suuntaa antavia arvioita. Voimassa olevien asemakaavojen rakennusoikeuksia laskettaessa ei ole huomioitu 250 mm ylittävän ulkoseinän paksuutta korttelin 9 tonteilla ja korttelin 5 tonteilla 21 ja 22, joissa rakennusoikeus perustuu rakentamiseen käytettävän pinta-alan määrittelyyn ja näillä tonteilla arvioitu kerrosala on satoja kerrosneliömetrejä liian suuri. Asemakaavanmuutoksella toteutettavat kerrosalamäärät määräytyvät asemakaavamääräysten perusteella ja ovat riippuvaisia suunnitteluratkaisuista.

5.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen

Uudisrakentaminen toteuttaa Linnanfältin hankkeelle asetettuja tavoitteita kaupunkimaisesta puurakentamisesta, joka liittyy massoittelultaan luontevasti olemassa olevaan vanhaan rakennuskantaan. A-1 -korttelialueilla kortteleissa 57 ja 8 sekä A-2 -korttelialueilla korttelissa 7 uudisrakentaminen on esitetty tontinvarauskilpailun voittaneiden ehdotusten mukaisesti kaksi- ja kolmikerroksisena. A-1 -korttelialueilla kortteleissa 57 ja 8 lapekatto kallistellee rakennuksen pitkästä suuntaan. Korttelien 9 ja 56 uudisrakentaminen on esitetty kaksi-

tai kolmikerroksisena suojeltavien rakennusten välittömässä läheisyydessä. Korttelissa 9 radan reunalla uudisrakentaminen esitetään nelikerroksisena. Korttelissa 56 kaksi- ja kolmikerroksinen uudisrakentaminen kohoo vähitellen nelikerroksisuuden kautta viisikerroksiseksi Linnanmalmi-torin reunalla. Viisikerroksisuus vastaa suurin piirtein vanhan sähkölaitoksen harjakorkeutta torin koillisreunalla. Yksittäinen viisikerroksinen massa on kaupunkirakenteellisessa solmukohdassa kaupunkikuvallisesti perusteltavissa. Kortteleissa 9 ja 56 rakennuksen korkeutta mitoittaa asuintilojen kerrokorkeus, joka saa olla max. 3400 mm.

Perinteisten puukaupunkien tapaan korttelit rajaavat selkeästi julkiset tilat yksityisemmistä pihatiloista katujen ja torien reunaan kiinni rakennettavin rakennuksin, aidoin ja portein. Kaavaratkaisun korttelirakenne ja erityisesti A-1 -korttelialueilla pihakannen alainen pysäköinti antavat mahdollisuuden tehdä asuinkortteleiden pihoista suojaisan, vihreän, aurinkoisen ja viihtyisän miljöö.

Hierarkkisesti rakentuvaa katu- ja toritilarajaa tukee eri toimintojen sijoittuminen kaupunkikuvassa. Liike-, toimisto- ym. tilat ja korkeimmat rakennukset sijoittuvat kaupunkitilan kokemisen kannalta tärkeimpiin solmukohtiin torialueiden ja kujien reunoille. Toiminnalliset tihtentymät helpottavat alueen rakenteen hahmottamista ja alueella liikkumista.

Katujulkisivujen korkeusasemien suunnittelussa edellytetään huomioon otettavan lähimmät suojeltavat rakennukset. A-1 -korttelialueilla, jonne valtaosa modernin puukaupungin uudisrakentamisesta sijoittuu, uudisrakentamisen tulee olla kortteleittain riittävän yhtenäistä, mutta hallittua vaihtelevuutta sallitaan. A-2 -korttelialueilla, korttelin 7 uudisrakennettavilla tonteilla, uudisrakennusten tulee sopeutua muotojen, mittasuhteiden, aukotuksen ja värityksen puolesta korttelin yleisilmeeseen.

Arkkitehtuurin ja ympäristön laadun ohjaukseen liittyvät yksityiskohtaisemmat määräykset on esitetty rakentamistapamääräyksissä, joka hyväksytään asemakaavanmuutoksen yhteydessä.

5.3 Aluevaraukset

Korttelialueet

A-1 Asuinrakennusten korttelialue.

Linnankadun, Fleminginkadun ja Amiraalistonkadun varren korttelialueet, joille valtaosa modernin puukaupungin rakentamisesta sijoittuu. Linnankadun varrella sijaitsevat myös suunnittelualan merkittävimmät suojeltavat rakennukset.

Linnankadun ja Linnanmalmi-torin kulmaan tulee sijoittaa vähintään 300 k-m² ja Byggelin-kulma-torin reunalle vähintään 450 k-m² liike-, ravintola-, toimisto- ja/tai palvelun toimitiloja. Amiraalistonkadun reunalla Aavevaunun kujan ja Raitiovaunuhallien välissä uudisrakennuksen maantasokerros tulee toteuttaa liike-, ravintola-, toimisto- ja/tai palvelun toimitiloina. Amiraalistonkadun luoteisreunalle kortteliin 8 tulee rakentaa lähiympäristöä palvelevia toimintoja, kuten esimerkiksi korttelitalo, päiväkotitai liiketiloja n. 300 k-m².

Raitiokujalle sekä Raitiokujan ja Linnanmalmi-torin solmukohtaan muutamien rakennusten maantasokerrokseen tulee rakentaa monikäyttöistä tilaa vähintään asemakaavassa osoitetun kerrosalan verran. Tila-, ikkuna-, rakenne- ja LVIS -ratkaisujen tulee mahdollistaa vaihtoehtoisesti asuin-, liike-, ravintola-, toimisto- tai ympäristövaikutuksiltaan toimistotiloihin verrattavia työtilojen, palvelun toimitilojen tai asukkaiden monitoimitilojen sijoittamisen saamaan tilaan.

Lisäksi A-1 -korttelialueilla katu- ja torialueisiin sekä yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattuihin alueisiin rajautuviin uudisrakennusten maantasokerrosten tiloihin saa asemakaavan rajoittamatta rakentaa liike-, ravintola-, toimisto- tai ympäristövaikutuksiltaan toimistotiloihin verrattavia työtiloja, palvelun toimitiloja tai asukkaiden monitoimitiloja. Asuntojen yhteyteen saa rakentaa ympäristövaikutuksiltaan toimistotiloihin verrattavia asuntokohtaisia työtiloja.

Sr -merkittyihin asuinrakennuksiin saa rakentaa ympäristövaikutuksiltaan toimistotiloihin verrattavia liike- ja työtiloja. *Sr-3* -merkityn rakennuksen, vanhan hevosraitiovaunutallin vierteen Linnankadun reunalle on osoitettu torialue, jolle saa rakentaa rakennelman näyttely- tai työtilakäyttöön.

A-2 Asuinrakennusten korttelialue.

A-2 -korttelialueet ovat täydennysrakennettavia tontteja korttelissa 7.

A/s Asuinrakennusten korttelialue, jolla ympäristö säilytetään.

A/s -korttelialueilla korttelissa 7 todetaan nykyinen tilanne ja rakennukset yhtä talousrakennusta lukuun ottamatta suojellaan. *Sr* -merkittyihin asuinrakennuksiin saa rakentaa ympäristövaikutuksiltaan toimistotiloihin verrattavia liike- ja työtiloja. *Sr* -merkittyä nykyistä piharakennusta tontilla 12 saa käyttää kokonaan em. käyttötarkoituksiin. Tontin 10 talousrakennuksen saa korvata uudella talousrakennuksella.

KTY Toimitilarakennusten korttelialue.

KTY -korttelialueella sijaitsevat entiset harja- ja sivellintehtaan rakennukset suojellaan.

KTY-1 Toimitilarakennusten korttelialue.

KTY-1 -korttelialueella sijaitseva entinen kutomo/punomorakennus suojellaan. Rakennukseen saa rakentaa toimistotilojen, ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomien teollisuus- ja varastotilojen ja palvelun toimitilojen lisäksi taide- ja käsityöpajoja, opetus-, tutkimus-, kokoontumis- ja näyttelytiloja, liiketiloja enintään 30 % kerrosalasta ja asuntoja enintään 50 % kerrosalasta. Lisäksi tontille saa rakentaa uuden talousrakennuksen.

KTY-2 Toimitilarakennusten korttelialue.

KTY-2 -korttelialueella sijaitseva entinen raitiovaunuhalli suojellaan. Amiraalistonkadun varressa sijaitseva toimistorakennus saadaan korvata uudisrakennuksella. Alueelle saa rakentaa liike- ja toimistotilaa, ympäristöhäiriöitä aiheuttamatonta teollisuustilaa, ravintolatiloja, palvelun toimitiloja, taide- ja käsityöpajoja, opetus-, tutkimus- ja kokoontumistiloja sekä kulttuuritoimintaa, liikuntaa ja vapaa-aikaa palvelevia tiloja. Alueelle ei saa sijoittaa yli 1000 k-m² kaupan yksiköitä. Alle 15 metrin etäisyydelle sähköasemasta rakennusalalle ei tule sijoittaa päiväkotia, vanhainkotia, opetustiloja tms.

Katu- ja liikennealueet

Linnankadun, Fleminginkadun, Amiraalistonkadun ja Kalastajankadun katualueiden leveyksiä on muutettu siten, että suojeltavat rakennukset sijoittuvat kokonaan tonttien sisäpuolelle. *A-1* -korttelialueille kortteleissa 9, 56 ja 57 on merkitty ajoneuvoliittymät eri käyttötarkoituksiin ja yhdelle tontille voi olla useita ajoneuvoliittymiä. Myös kahdelle tontille korttelissa 7 mahdollistetaan kaksi liittymää, jotta suojeltavien rakennusten käyttö helpottuu.

Entinen suurkortteli 5 jaetaan osiin yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varatuilla alueilla ja torialueella. Yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varatuista alueista Aavevaununkuja, Onnikkakuja ja Diligenssikuja sijoittuvat tonteille, Fleminginkadulta Linnanmalmi-torille kulkeva Raitiokuja on katu. Aukiosarja raitiovaunuhallien vieressä muodostaa kevyen liikenteen pääväylän Kalastajankadun jatkeena Linnankadun yli Aurajoen rantaan.

5.4 Auto- ja polkupyöräpaikat

Autopaikkoja tulee mitoittaa uudisrakentamisessa 1 ap/100 k-m² ja suojeltavien rakennusten yhteydessä *A-1*-, *KTY*- ja *KTY-1* -korttelialueilla 1 ap/200 k-m². Autopaikkoja mitoittaa 250 mm:n ulkoseinän paksuudella mitattu kerrosala. Muussa kuin pääkäyttötarkoituksen mukaisessa käytössä olevat piharakennukset, suojeltavissa rakennuksissa mahdolliset valokatteiset aulatilat ja maanalaiset tilat eivät mitoita autopaikkoja. *A/s* -korttelialueilla ei ole autopaikkavaatimusta pihamiljöön säilyttämisen vuoksi.

A-1- ja A-2 -korttelialueilla autopaikat tulee sijoittaa asemakaavassa osoitetuille paikoille: pi-maa -alueiden maanalaiseen tilaan, auton säilytyspaikan rakennusaloille, pysäköintialueille tai rakennusten kellareihin. Korttelissa 56 suojeltavien rakennusten autopaikat tulee järjestää uudisrakentamisen yhteydessä pihakannen alla. Korttelissa 9 suojeltavien rakennusten autopaikat sijaitsevat omassa pihapiirissä.

Vieras- ja asiakaspysäköinti järjestetään kaduilla.

Korttelialueelta on varattava 2 polkupyöräpaikkaa asuntoa tai erillistä työtilaa kohti. A-1 -korttelialueilla enintään puolet asuntojen tai erillisten työtilojen mitoittamista polkupyöräpaikoista saa sijoittaa pihalle.

5.5 Puurakentaminen

Puurakentamisen toteutumisesta huolehditaan määräämällä asemakaavassa runko- ja julkisivumateriaaliksi puu. Lisäksi määritellään erikseen, missä rakennusosissa kivirakenteet ovat sallittuja. Maankäyttö- ja rakennuslain 57 §:n mukaan asemakaavassa voidaan antaa määräyksiä, joita kaavan tarkoitus ja sen sisällölle asetettavat vaatimukset huomioon ottaen tarvitaan asemakaava-aluetta rakennettaessa. Koska Linnanfältti on Moderni puukaupunki -hankkeen kohde, on puurakentaminen myös runkomateriaalina kaavan tarkoitus ja sisältövaatimus ja näin ollen maankäytöllinen syy.

5.6 Ympäristön häiriötekijöiden huomioiminen

5.6.1 Melu

Valtioneuvosto on antanut ohjearvot melutasosta ulkona ja sisätiloissa. Ohjearvon mukaiseen ulkomelutasoon päästään siten, että rakennukset tai meluesteet sijoitetaan niin, että oleskeluun tarkoitetut pihat saadaan suojattua melulta. Täydennysrakentamisalueella sovelletaan yöajan ohjearvoa 50 dBA, jolloin päivätilanteessa klo 07-22 ohjearvo 55 dBA tulee meluntorjuntaa arvioitaessa mitoittavaksi. Lisäksi kaavassa annetaan määräyksiä julkisivun ääneneristävyydestä, jotta liikenteen melu ei kantaudu haitallisesti sisätiloihin. Asuin-, potilas- ja majoitushuoneissa päiväohjearvo on 35 dBA. Kaavassa voidaan myös määrätä, että asuntojen kaikki ikkunat eli tuuletusmahdollisuudet eivät saa olla ainoastaan melulähteeseen päin.

Ramboll Finland Oy on 19.12.2006 on arvioinut suunnittelualueen melutasoja vuoden 2020 arvioidulla liikennemäärällä ja suunnitellulla maankäytöllä. Tulokset on esitetty selostuksen luvussa *3.3.4 Selvitykset ja suunnitelmat asemakaavaehdotuksen valmisteluvaiheessa*.

Asukkaiden yhteiset leikki- ja oleskelualueet on pääsääntöisesti mahdollista sijoittaa liikennemelulta suojaan rakennusten taakse.

Mikäli asunnon ulko-oleskelutila sijaitsee sellaisella osalla rakennusta, jossa päiväajan ekvivalentti melutaso on yli 60 dBA, tulee parveke tai terassi varustaa meluntorjunnan kannalta tarkoituksenmukaisin lasiseinin tai meluestein. Kolmannen kerroksen tasolla 8 metrin korkeudessa tämä tarkoittaa niitä julkisivuja, joita koskee myös rakenteellinen ääneneristysvaatimus, ks. kuva 13. Hevosraitiovaunutalliin (sr-3) suunniteltavien asuntojen pihoja suojaamaan tulee rakentaa melueste.

Linnankadun reunan rakennuksiin tulee ulkoseinärakenteelta vaadittavaa äänitasoeroa kuvaava ääneneristävyytsvaatimus 32 dBA tai 35 dBA. Rakennuksen asunnoista korkeintaan 35 % saa olla sellaisia, joista aukeaa ikkunoita vain sellaiseen suuntaan jossa päiväajan ekvivalentti melutaso ylittää 60 dBA.

5.6.2 Tärinä

Kaavoituksessa ei toistaiseksi ole voimassa ohje- tai raja-arvoja sallituista tärinätasoista. Kaavoituksessa noudatetaan VTT:n vuonna 2004 antamia suosituksia rakennusten värähtelyluokkien rajoiksi (taulukko 4). Suosituksen perusteena on värähtelyn tunnusluku $V_{w,95}$, joka on määritetty siten, että se vastaa asuintiloissa esiintyvän värähtelyn tilastollista maksimiarvoa, kun mittausjakson pituus on yksi viikko. Suositus koskee sekä yö- että päiväaikaa.

Suosituksen mukaan VTT suosittaa uusille alueille värähtelyluokkaa C, jolloin asunnoissa värähtelyn tunnusluvun tulee olla alle 0,3 mm/s. VTT:n suositus koskee vain asuinalueita. Taulukkoa ei sovelleta rakennuksille, joissa ihmiset ovat pääasiassa liikkeessä tai muut kuin liikenteestä aiheutuvat häiriöt voivat olla merkittävämpiä (esim. toimistot, kaupat).

Värähtelyluokka	Kuvaus värähtelyolosuhteista	Värähtelyn tunnusluku $V_{w,95}$ mm/s
A	Hyvät asuinolosuhteet. <i>Ihmiset eivät yleensä havaitse värähtelyitä.</i>	[0,10
B	Suhteelliset hyvät asuinolosuhteet. <i>Ihmiset voivat havaita värähtelyt, mutta ne eivät ole häiritseviä.</i>	[0,15
C	Suositus uusien rakennusten ja väylien suunnittelussa. <i>Keskimäärin 15 % asukkaista pitää värähtelyitä häiritsevinä ja voi valittaa häiriöistä.</i>	[0,30
D	Olosuhteet, joihin pyritään vanhoilla asuinalueilla. <i>Keskimäärin 25 % asukkaista pitää värähtelyitä häiritsevinä ja voi valittaa häiriöistä.</i>	[0,60

Taulukko 4. VTT:n suositus rakennusten värähtelyluokituksesta (Talja 2004). Rajat perustuvat Norjan standardin NS 8176 suosituksiin rakennusten värähtelyluokituksista liikennetärinöille.

Promethor Oy on tehnyt tärinäselvityksen 2007, jonka sisältö on esitetty selostuksen luvussa 3.2.2 *Tärinä*. Selvityksen perusteella tärinä ei vaikuta uudisrakennusten rakennusalojen sijoitteluun eikä aiheuta vaurioitumisriskiä rakennuksille mikäli junaliikenteessä ei tapahdu hyvin oleellisia muutoksia. Myöskään asumisviihtyvyyttä arvioitaessa uusille asuinrakennuksille annettu suositusarvo ei ylity. Junakaluston tai ajonopeuden poiketessa oleellisesti mittausajankohdasta on tärinäarvojen muuttuminen mahdollista. Tällöin tulee tehdä uudet tärinämittaukset, laskelmin selvittää tärinän suuruus ja tarvittaessa rakenneratkaisuin varmistaa, että VTT:n tiedotteen mukaista värähtelyluokkaa ei ylitetä.

Kaavassa edellytetään, että rakennusten rakenteiden suunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota liikenneväylien aiheuttaman tärinän pienentämiseen siten, että voimassa olevia ohjearvoja tai niiden puuttuessa yleisesti käytössä olevia uusia asuinalueita koskevia suositusarvoja ei ylitetä. Kaavamääräyksen tavoitteena on minimoida värähtelyistä mahdollisesti aiheutuvat häiriöt asumisviihtyvyydelle. Tärinästä aiheutuvia vaikutuksia voidaan vähentää esimerkiksi perustamalla rakennukset suurpaaluille ja tekemällä tärinää vaimentavia rakenteita (ponttiseinä, maapohjan stabilointi) rautatien ja rakennusten väliselle alueelle.

5.6.3 Maaperän pilaantuneisuus

Alueella on ollut toimintaa, joka on aiheuttanut maaperän ja ainakin entisten raitiovaunuhallien lattiarakenteiden pilaantumista. Kaavassa edellytetään, että pilaantunut maaperä puhdistetaan ennen rakentamiseen ryhtymistä. Maaperän pilaantumistutkimuksessa tutkimusalueen ulkopuolelle rajattiin korttelin 7 jo rakennetut tontit, joiden kohdalla tutkimus tulee tehdä erikseen.

Entisten raitiovaunuhallien lattiarakenteissa ja alapuolisessa maaperässä olevien haitta-aineiden terveys- ja ympäristöriskit tulee selvittää ja arvioida käyttötarkoituksen muutosta koskevan rakennusluvan yhteydessä. Mikäli haitta-aineista aiheutuu riskiä terveydelle tai ympäristölle on kohteessa tehtävä tarvittavia riskinhallintatoimenpiteitä ennen käyttötarkoituksen muutosta. Riskinhallintatoimenpiteitä suunniteltaessa on otettava huomioon rakennuksen kulttuurihistorialliset arvot ja ennen toimenpiteisiin ryhtymistä on neuvoteltava museoviranomaisten kanssa.

5.7 Uudisrakentaminen suojeltavien rakennusten läheisyydessä

Joissakin kohdin paalutusta edellyttävät uudisrakennukset on suunniteltu lähemmäksi naapuritonttien säilytettäviä rakennuksia kuin geoteknisen selvityksen suositusten mukaan oli suositeltu, ks. luku 3.1.2. *Luonnonympäristö, Geotekninen selvitys*.

Geoteknisen selvityksen tekijältä saatujen lisätietojen mukaan selvityksen suositukset perustuvat pieniin riskeihin ja uudisrakennukset voidaan rakentaa lähemmäksikin, kun otetaan huomioon paalutuksesta aiheutuva maaperän mahdollinen liikkuminen. Uudisrakennusten kevyet puurakenteet vähentävät paalutuksen tarvetta ja mahdollista riskiä naapurirakennuksille. Tarvittaessa betonipaalut voidaan vaihtaa teräspaaluiksi. Kaavassa on osoitettu kortteleihin 7 ja 8 rakennusala tai rakennusalan osa, jolle ei saa rakentaa kellaria. Mahdollinen paalutus ja kaivannot eivät saa aiheuttaa naapurirakennukselle haittaa. Kaavamääräyksen mukaan pohjarakennustapojen osalta tulee huomioida lähempänä kuin 10 m sijaitsevat suojeltavat rakennukset.

Saven kokoonpuristumista aiheuttavia täyttöjä tulee välttää, koska ne kuormittavat savea ja aiheuttavat sen kokoonpuristumista ja edelleen sen varaan perustettujen rakennusten painumaa.

5.8 Turvallisuuden ja terveellisuuden huomioiminen

Väestönsuojat

Väestönsuojat toteutetaan S1-luokan väestönsuojina A-1 -korttelialueilla kellarikerroksissa tai pihakannen alla, A-2 -korttelialueilla kellareissa tai piharakennuksissa.

Henkilö- ja paloturvallisuus

Yli kolmikerroksisista asuinrakennuksista pelastaudutaan omatoimisesti (kaksi porraskäytävää) tai varateiden kautta pelastuslaitoksen nostolavakaluston avulla. Pelastustiet järjestetään korttelien 9 ja 56 sisäpuolelle sekä Raitiokujalle ja Linnanmalmi-torille. Pihakannen tulee kestää raskaan pelastusajoneuvon paino kortteleissa 9 ja 56. Asemakaavassa osoitetaan erikseen pelastusajoneuvojen tonttiliittymien paikat. Tonttijako- ja rakennuslupavaiheessa tulee esittää kutakin asemakaavassa osoitettua pihakannen (pi-maa) ympärille suunniteltua rakennusryhmää koskeva käyttösuunnitelma mm. kulkuteiden ja muiden pihajärjestelyiden järjestämisen ja toimivuuden toteamiseksi. Lisäksi tonteille sijoittuvat pelastusreitit ja opastetaulut esitetään rakennusluvan yhteydessä pelastustiesuunnitelmassa.

Kaikilla A-1 -korttelialueilla pihakannen alla olevalle tontin rajalle voidaan palomuuuri jättää rakentamatta edellyttäen, että henkilö- ja paloturvallisuudesta huolehditaan korvaavin järjestelyin. Savunpoistolaitteiden tarve ja sijainti ratkaistaan rakennusluvassa. Piha-alueelle saa sijoittaa maanalaiseen tilaan liittyvät ilmanvaihtohormit ja porrashuoneet talousrakennuksille osoitetun rakennusoikeuden ylittäen.

Tiivis puurakentamisalue ja rakennusten sijoittelu eri käyttötarkoitusten mukaisille rajoille edellyttää palomuurien tai paloteknisten laitteiden rakentamisia. Tonttijaon toteutus vaikuttaa paloturvallisuuteen. Rakentamistapamääräyksissä määrätään, että jos kortteli jaetaan tonteiksi, saa tonttien väliselle rajaseinälle sijoittaa paloturvallisuus huomioiden ikkunoita ja muita aukkoja, jollei naapuritontilla ole tällä kohdalla, rakennusten kerrosluvut huomioiden, rakennusala. Rakennusvalvonta valvoo aluepalovaaran torjuntaa (osastoinnit, palomuurit, automaattinen sammutuslaitteisto) koskevien rakennusmääräysten noudattamista rakennusluvan yhteydessä. Sammutuslaitteistojen edellyttämiin vesitarpeisiin varaudutaan kiinteistöjen sisällä esim. säiliörakennelmin. Pelastustoimen vedenottopisteet huomioidaan vesi- ja viemärisuunnitelmissa.

Sähkö

Turku Energia Sähköverkot Oy:n mukaan kaavoituksessa tulee huomioida Sosiaali- ja terveysministeriön asetuksen (294/2002) suositukset asuntojen sijoittamisesta sähköjohdon magneettikentän viereen. Lisäksi tulee huomioida kahden päämuuntajan palokuormat. Mitarinkadulta sähköasemalle tulevan 110 kV:n avojohdon vieressä on entinen joukkoliikennetoimiston toimistorakennus. Rakennusosalalle määritellään ylin mahdollinen korkeusasema. Alle 15 metrin etäisyydelle sähköasemasta rakennusosalalle ei tule sijoittaa asuntoja, päiväkotia, koulua, vanhainkotiä tms.

Kaavan toteuttaminen edellyttää Turku Energian kaapelien siirtämisen niissä kohdin, missä ne sijaitsevat rakennustyön kannalta liian lähellä rakennettavan tontin rajaa. Ainakin Fleminginkadun reunalla kortteleissa 56 ja 57 kaapelit sijaitsevat lähes rakennettavan tontin rajalla. Amiraalistonkadulla korttelin 8 reunalla ja Kalastajankadulla A-2 -korttelialueen reunalla kaapelit ovat 50-80 cm etäisyydellä rakennettavan tontin rajasta.

Rautatiealue

Ratateknisten määräysten ja ohjeiden (19.4.2004) mukaan näkemäalue ei ulotu korttelin 9 sisään vaan katualueelle.

Kortteli 9 edellytetään aitaamaan myös rautatiealuetta vasten turvallisuussyistä. Katusuunnitelmissa huolehditaan Amiraalistonkadun pään aitaamisesta radan suuntaan.

Ilmanlaatu

Alueen rakentaminen tulee lisäämään liikennettä ja ilmansaastepitoisuudet saattavat tulevaisuudessa olla entistä lähempänä aivan ydinkeskustan arvoja. Toisaalta alue sijaitsee hyvien joukkoliikennedyhteyksien ja kevyen liikenteen yhteyksien varrella, joten autoilla liikumisen määrää ei voi arvioida. Ilmansaasteet huomioidaan rakennusten ja piha-alueiden sijoittelussa, sisäilman suodatuksessa jne. Kaavassa edesautetaan niin paljon kuin mahdollista puuston säilyttämistä ja uuden puuston istuttamista.

5.9 Pohja- ja orsivesien huomioiminen

Kellarikerrokset ja maanalaiset tilat edellytetään rakennettavaksi niin, ettei haitallisesti muuteta vallitsevia pohja- ja orsivesien pinnan tasoja. Koska korttelissa 7 on ohut savikerros, A-2 -korttelialueilla kellarin alimman lattiatason tulee olla vähintään tasolla +2.45. Jos kellari- ja maanalaisten tilojen rakentamisessa mennään saven läpi moreeniin, tasoon, joka on pohjaveden pinnan alapuolella, voi tästä seurata pysyvää painumaa lähiympäristössä.

5.10 Hule- ja tulvavesien huomioiminen

Tilanteissa, joissa hulevesiviemärointi ei kapasiteetin ylittymisen vuoksi toimi, tulvavedet kulkevat pintavaluntana tulvareittejä pitkin alueen ulkopuolelle. Kaava-alueen pinta-alasta tarkasteltuna noin 60 % tulvavesistä kulkeutuu Amiraalistonkadun kautta rautatiealueelle radan vierellä olevaan notkelmaan ja noin 40 % Linnankadulle. Tulvavedet päätyvät lopulta

Aurajokeen. Yleisten alueiden suunnitelmissa Ramboll on tutkinut katu-, kuja- ja torialueiden tasaukset.

Linnanfältin alueella hulevesien hallittu tulviminen on mahdollistettu Raitiokujan ja Linnanmalmi-torin yhtymäkohdassa. Tälle alueelle sekä Amiraalistonkadun päähän Ramboll on määritellyt kiinteistöjen tulvasuojauksen korkeustasot, jotka on esitetty rakentamistapamääräysten liitteessä 7.

Kaavassa määrätään, että maantasokerroksen lattiataso tulee kaikissa käyttötarkoituksissa olla vähintään tasolla +2.65 m. Asuinhuoneet uudisrakennusten maantasokerroksissa suunnitellaan A-1 -korttelialueilla korkeustasoon +3.8...+4.3, koska maantasokerroksen lattiataso on asuinhuoneissa oltava vähintään 0.8 metriä katualueen, torin, yleiselle jalankululle tai polkupyöräilylle varatun alueen ja rautatiealueen puoleista maanpintaa korkeammalla. A-2 -korttelialueilla asuintilat tulevat olemaan vähintään tasolla +5. Liike-, ravintola- ja palvelun toimitiloihin tulee olla esteetön sisäänkäynti torilta, kadulta tai yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varatulta alueelta, mutta niiden tulee kuitenkin olla Rambollin määrittelemien tulvasuojien yläpuolella. Rakentamistapamääräyksissä edellytetään, että kaikki uudisrakentaminen tehdään vesitiiviinä tasolle +2.65 saakka.

Maantasokerroksen alapuolella voi olla toisarvoinen tila. Kellaritilojen ja maanalaisten tilojen lattia suunnitellaan A-1 -korttelialueilla korkeustasoon +0.3...+0.8, jolloin mennään jo pohjaveden yläpinnan alapuolelle. Kellaritilojen ja maanalaisten tilojen rakentamisella ei saa haitallisesti muuttaa vallitsevia pohja- ja orsivesien pinnan tasoa.

Koska suunnittelualueella vettä läpäisemättömien pintojen määrä kasvaa ja siten hulevesiverkosto kuormittuu entistä enemmän, ainakin yleisten alueiden suunnitteluun tulisi sisällyttää hulevesiä imeyttäviä ja pidättäviä rakenteita ja ratkaisuja. Erityisesti vanhojen suojeltavien, puupaaluille perustettujen tehdasrakennusten läheisyydessä tulisi huolehtia hulevesien imeytymismahdollisuuksista maaperään. Rakentamistapamääräyksissä edellytetään käytettäväksi pihojen pintamateriaaleina vettä läpäiseviä pintamateriaaleja ja pihakansilla hulevesien johtamista hulevesiverkostoon tulee vähentää johtamalla sitä kasvillisuusalueille joko pintavaluntana tai pintarakenteiden alle salaojakerrokseen.

5.11 Arkeologiset kaivaukset

Alueella on varauduttava muinaismuistolain mukaisiin arkeologisiin tutkimuksiin. Alueella suoritettavista maaperään kohdistuvista rakennustöistä on ilmoitettava museoviranomaisille hyvissä ajoin ennen niihin ryhtymistä tutkimusten suorittamista varten.

5.12 Asemakaavan vaikutukset

Yhdyskuntarakenteeseen

Uuden asuin- ja työpaikka-alueen rakentaminen olemassa olevien hyvien liikenneyhteyksien ja palveluiden sekä kunnallistekniikan läheisyyteen edistää kaupunkiseudun aluerakenteen tasapainoista kehittämistä sekä hyödyntää ja eheyttää olemassa olevia yhdyskuntarakenteita. Keskustan ja palveluiden läheisyys sekä hyvät kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen yhteydet vähentävät henkilöautoliikenteen tarvetta ja parantavat liikenneturvallisuutta sekä tukevat etenkin autottomien liikkumismahdollisuuksia.

Kaupunkikuvaan ja rakennettuun ympäristöön

Alueen kokonaisilme tulee perustumaan pitkälti uudisrakennusten arkkitehtuuriin vaikkakin säilytettävät rakennukset antavat alueelle historiallisen leimansa ja ovat osa sen identiteettiä. Täydennysrakentaminen tuo ajallisen kerrostuman, joka vahvistaa säilyviä alueen kulttuurisia arvoja. Säilytettävien rakennusten huomioiminen uudisrakennusten massoittelussa ja julkisivujen suunnittelussa on selostettu luvussa 5.2 *Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen*.

Vanhojen rakennusten säilyttäminen ja luonteva liittäminen täydennysrakentamiseen antavat ympäristölle ajallista syvyyttä. Suojeltavat rakennukset on jaettu *sr*-merkinnöillä luokkiin mm. arvon, suojeluperusteen luonteen ja sen mukaan, kuinka paljon muutoksia julkisivuille sallitaan ja minkä verran rakennuksia voidaan käyttää liike- ja työtilojen rakentamiseen. Rakennustaiteellisesti arvokkaimpia ovat Linnankatu 71:ssä sijaitsevat empirerakennukset (*sr-1*). Loput Linnankadun puoleiset talot (*sr-2* ja *sr-3*), Mitterinkadun asuintalot (*sr-2*), raitiovaunuhallit (*sr-5*) ja alueen tehdasrakennukset (*sr-4*, *sr-5*) muodostavat kulttuurihistorian ja kaupunkikuvan kannalta erittäin arvokkaan kokonaisuuden. Korttelin 7 tonttien 7 ja 10 asuinrakennukset (*sr-6*) sekä tontin 12 piharakennus (*sr-7*) ovat osa historiallista kaupunkikuvaa. Kaava mahdollistaa tontin 10 talousrakennuksen purkamisen. Kaavan toteuttaminen edellyttää Linnankatu 71:n ja 75:n sisäpiharakennusten purkamista.

Katumiljöön kannalta ovat keskeisiä lähtökohtia rakennusten suhde katuun sekä korttelin rajaamista ja maantasokerrosten liike- ym. tiloja koskevat määräykset. Rakennukset edellytetään rakentamaan julkisiin katu- ja toritilojen ja lisäksi korttelissa 57 kujatilojen rajoihin kiinni. Rakennusten tulee sulkea kortteleiden nurkat ja kujien sisääntulot. Lisäksi rakennustapamääräyksissä määrätään aitaamisesta niillä katualueen, torin, korttelin 57 kujatilojen, rautatiealueen tai KTY -korttelialueen rajan osilla, joissa rakennukset eivät rajaa edellä mainittuja alueita. Maantasokerrosten asunnot sijoittuvat kaupunkimaisesti katutilaa korkeammalle.

Uudisrakennuksiin *A-1*-korttelialueille tavoitellaan selkeää perusmassaa; kattopintojen tulee olla eheitä, ullakoille ei saa rakentaa pääkäyttötarkoituksen mukaisia tiloja ja parvekkeiden tulee olla kadun ja torin puoleisilla julkisivuilla kokonaan sisäänvedettyjä.

Asuinkortteleiden väliin syntyy sarja vaihtelevia kaupunkitiloja aukioineen. Sisäpihoille avautuvat aukot rakennusten välissä rikastuttavat kaupunkitilasarjaa.

Kaupunkikuvallisesti merkittävät ja säilymismahdollisuudet omaavat puut merkitään kaavaan suojeltaviksi. Lisäksi kaupunkikuvallisesti merkittäviin paikkoihin edellytetään istutettavan uusia puita.

Väestöön ja asumiseen

Asukasmäärän arvioidaan lisääntyvän suunnittelualueella uudisrakentamisen ja vanhojen puutalojen korjaamisen myötä noin 1000 henkilöllä.

Palveluihin, työpaikkoihin ja elinkeinotoimintaan

Kaupunkimaisen ja elävän miljöön syntymiseksi asemakaavassa määrätään tai sallitaan *A-1*-korttelialueilla liike-, ravintola- ja toimistotilojen, ympäristövaikutuksiltaan toimistotiloihin verrattavia työtilojen, palvelun toimitilojen ja monikäyttöisten tilojen sijoittaminen maantasokerrokseen, ks. luku 5.3 *Aluevaraukset, A-1 Asuinrakennusten korttelialue*. Tarkoituksena on ohjata tilojen sijoittamista kaupunkikuvan ja toiminnan kannalta tärkeimpiin paikkoihin. Liike-, ravintola-, toimisto ja/tai palvelun toimitilojen rakentamisen painopiste on Amiraalistonkadun ja Linnanmalmi-torin reunalla. Liike-, työ- ym. tilat voivat liittyä yläpuolisiin tai samassa tasossa sijaitseviin asuntoihin. Päiväkoteja on mahdollista sijoittaa kahteen paikkaan, suojeltavaan rakennukseen Fleminginkadun reunalla ja uudisrakennukseen Amiraalistonkadun reunalla. Asemakaava luo mahdollisuuden entisessä raitiovaunuhallissa ja Kalastajankadun vanhoissa tehdasrakennuksissa nykyisten työpaikkojen säilymiselle.

Kaava-alueen sijainti lähellä keskustaa ja alueen asukasmäärän kasvaminen parantaa palveluiden tuottamisen edellytyksiä ja palveluiden saavutettavuutta. Toteutuessaan erilaiset liike-, toimisto- ja työtilat, palvelut sekä mahdollinen päiväkotitilaisuus lisäävät sekä työpaikkojen määrää alueella että alueen palvelutarjontaa. Toisaalta kaavan toteuttamisen myötä entisessä linja-autojen huoltorakennuksessa nykyisin toimivista yritysistä ja toimijoista joutuvat etsimään uusia toimitiloja.

Virkistykseen

Kaavan toteuttamisen myötä alueen nykyinen vehreys vähenee, mikä voidaan kokea erityisesti lähiseudun koiranulkoiluttajien näkökulmasta virkistysalueiden menetyksenä (rakentamattomat tontit).

Nykyinen suurtontti 5 on suljettu alue, joka kaavassa avautuu jalankulkijoille ja polkupyöräilijöille mielenkiintoiseksi molempiin suuntiin läpikuljettavaksi aukiosarjaksi. Kaava-alueen virkistysmahdollisuudet sijoittuvat näille aukioille ja niiden varrelle sijoittuvien palveluiden pariin. Kujien ja torien virkistysarvo syntyy myös vehreydestä, joka suunnitellaan yleisten alueiden suunnitelmissa.

Aurajoen ranta toimii myös urbaanina virkistysalueena. Lähimmät puistoalueet ovat Turun linnaa ympäröivä puisto, Pakkaripuisto Amiraalistonkadun päässä sekä Kakolanmäen puistot.

Liikenteeseen

Kaavan toteuttaminen lisää liikennettä lähiympäristön pääkaduilla. Toisaalta suunniteltu asumisen ja palveluiden lisärakentaminen kaupunkirakenteen ja keskustan liikenneverkon keskeiselle alueelle vähentää liikennetarvetta seudullisesti.

Tulevilla asukkailla ja alueen käyttäjillä on mahdollisuus käyttää kestäviä kulkumuotoja. Henkilöautomatkojen korvautuminen kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen matkoilla vähentää liikenteen pakokaasupäästöjä ja energiankulutusta.

Katulinjauksella Fleminginkatu – Amiraalistonkatu läpiajo on mahdollista, mutta läpiajoon ei katusuunnittelun keinoin rohkaista. Ajorata suunnitellaan mahdollisimman kapeaksi ja katumiljöö rakennetaan viimeistellyn näköiseksi puuistutuksin ja näiden väliin sijoituvien pysäköintipaikoin.

Kaavan toteuttaminen parantaa ja monipuolistaa alueen kevyen liikenteen yhteyksiä Puutarhakadun suunnasta kohti Linnankatua. Korttelien 5, 56 ja 57 väleihin ja kortteleiden sisään sijoittuvat kevyen liikenteen reitit ja toritilat liittyvät olemassa olevaan katuverkkoon.

Luontoon ja luonnonympäristöön

Luontoselvityksen kohteet tyräruohoa lukuun ottamatta ja radan varren puusto häviävät alueen toteuttamisessa. Nykytilanteeseen nähden osa alueen vehreydestä häviää uusien asuinkortteleiden alta. Linnanmalmi-torille ja Amiraalistonkadun reunalle on merkitty suojeltavaksi säilyttämisedellytykset omaavat ja kaupunkikuvallisesti merkittävät puut.

Kaava-aluetta toteutettaessa pilaantuneen maaperän kunnostamisella on positiivisia vaikutuksia luonnonympäristöön. Kunnostuksessa poistetaan pilaantuneet maa-ainekset, jolloin oletettavasti orsivesien ja pohjaveden tila paranee ajan mittaan siitä mitä se tällä hetkellä alueella on. Hetkellisesti alueella saattaa tapahtua paikallisesti vesien tilan huonontumista. Kunnostuksen yhteydessä kaivuihin muodostuvaa vettä tutkitaan laboratorioanalyysin ja poistetaan tarvittaessa imuautolla tai johdetaan tarvittaessa erottimen kautta viemäriin.

Muinaismuistoihin

Museokeskuksen mukaan alueella ei ole tarpeen tehdä arkeologisia tutkimuksia ennen rakennustöitä. Maaperään kohdistuvista rakennustöistä on kuitenkin ilmoitettava museoviranomaisille hyvissä ajoin ennen rakennustöihin ryhtymistä tutkimusten suorittamista varten. Mikäli rakennustöiden aikana paljastuu muinaismuistolain alaisia jäännöksiä, ne on tutkittava. Hankkeen toteuttajan tulee varautua mahdollisista tutkimuksista aiheutuvaan viivästymiseen.

Asumisviihtyvyyteen, sosiaaliseen toimivuuteen

Suunnittelualueella jo asuvien viihtyisyyden arvioidaan kasvavan, kun uudisrakennettavat korttelit rakennetaan asemakaavan mukaisesti sen sijaan, että alue pysyisi nykyisellään. Liikenne tosin kasvaa, mutta se muuttuu läpiajoliikenteestä asukasliikenteeksi.

Kaupunkimaisen puutaloalueen suunnittelun lähtökohtana on luoda puurakentamiselle luonteenomaista asuinympäristöä, joka sisältää perinteisten puukaupunkien miellyttäviksi koettuja tekijöitä, kuten pienimittakaavaisuus, selkeä tilahierarkia, suljetut katu- ja pihatilat, rikas ja hallittu vaihtelevuus kokonaisuuden puitteissa. Hyvästä asuinympäristöstä löytyy vaihtoehtoisia reittejä, kiintopisteitä ja solmukohtia. Pienimittakaavaista ja ihmisläheistä ympäristöä luodaan puun käytöllä sekä julkisivujen ja pihapiirien jäsentelyllä. Puu materiaalina mittakaavallistaa luonnollisella tavalla rakennetun ympäristön seinämiä.

Kaavaratkaisun korttelirakenne ja keskitetty pysäköinti luovat mahdollisuuden tehdä asuin-kortteleiden pihoista vehreän, aurinkoisen ja viihtyisän miljöö. Piha-alue tulee suunnitella yhtenäisesti korttelialueittain tonttijaosta riippumatta. Kookkaita puita varten pihakannen alaiseen pysäköintitilaan jätetään istutussarekkeita. Viihtyisässä miljöössä pihat ovat aktiivisemmässä käytössä ja yhteinen piha tarjoaa paikan kohtaamiselle. Monitoimitiloja (sauna-, harraste-, kokoontumis- ym. vastaavia yhteistiloja) edellytetään rakennettavan vähintään 1 % uudisrakennusten 250 mm:n ulkoseinänpaksuudella lasketusta kerrosalasta. Myös leikki- ja oleskelualueiden mitoituksesta määrätään kaavassa. Yhteisöllisyys luo asukkaissa viihtyvyyden ja turvallisuuden tunnetta.

Alueen elävyyttä ja sosiaalisuutta luo työpaikkojen ja palveluiden sijoittuminen alueelle.

Asuntoratkaisuissa pyritään monipuolisuuteen ja muuntojoustavuuteen. Alustavasti kortteleihin on suunniteltu rivitaloja, luhtitaloja ja kerrostaloja. Rakennuksiin pyritään toteuttamaan myös useassa tasossa olevia asuntoja. Maantasokerroksen lattiataason tulee asuintiloissa olla 80 cm viereistä julkisen tilan maanpintaa korkeammalla, jotta estetään suorat näkymät asuntojen sisään.

Melun ja värinän kokeminen vaikuttaa koettuun asumisviihtyvyyteen. Melun tai värähtelyn havaittavuus, koettavuus ja hyväksyttävyyden ovat eri asioita, ja hyväksyttävyyden taso on erilainen eri henkilöillä. Jos junaliikenteen kalusto tai nopeus muuttuvat, junaliikenteestä saattaa aiheutua värinähaittoja erityisesti lähimpänä rataa oleville asuinrakennuksille. Liikennemuutosten ja värinän liittyvillä kaavamääräyksillä on pyritty vähentämään näistä aiheutuvia viihtyvyyshaittoja.

Talouteen

Kaavan toteuttaminen edellyttää kuntatekniikan verkostojen täydennysrakentamista ja aiheuttaa julkisia kustannuksia. Toisaalta nykyisten verkostojen ja muiden teknisen huollon järjestelmien käyttöasteen lisääntyminen parantaa yhdyskuntahuollon taloudellisuutta. Tukeutuminen nykyisiin rakenteisiin vähentää tarvetta investoida esimerkiksi uusiin yhteysverkostoihin. Linnankadun ja Amiraalistonkadun välissä sijaitseva kaukolämpöjohto joudutaan ainakin osittain siirtämään tai uusimaan.

Maankäyttö tukeutuu nykyiseen katuverkkoon, mutta edellyttää jalankululle ja polkupyöräilylle varattujen alueiden ja torialueiden rakentamista. Raitiokujan rakentaa kaupunki ja korttelialueiden kautta kulkevat kevyen liikenteen yhteydet tulevat korttelialueiden rakentajien rakennettaviksi.

Jatkokehitettyjen suunnitelmien pohjalta merkittävin yksityinen maanomistaja PSJ Holding Ltd Oy on tehnyt maa-alueista esisopimukset sekä rakennuttaja- että rakentajatahon kanssa. Rakentajatahot ovat vaativimmilla A-1 -korttelialueilla samat kuin tontinvarauskilpailuvaiheessa. Osallistuessaan tontinvarauskilpailuun ja sen jälkeiseen suunnitelmien jatkokehittämiseen rakentajat ovat osoittaneet nykyisten suunnitelmien olevan realistisia ja taloudellisesti toteuttamiskelpoisia.

5.13 Tavoitteiden toteutuminen

Asemakaavan merkittävimmän tavoitteen, puurakentamisen toteutumisesta huolehditaan määräämällä asemakaavassa runko- ja julkisivumateriaaliksi puu, ks. luku 5.5 *Puurakentaminen*. Asuinkorttelit muodostavat omaleimaisia erikorkuisista rakennuksista koostuvia umpikortteleita, jotka toteuttavat alueen suunnittelulle asetettuja kaupunkikuvallisia ja ympäristöön soveltumiselle asetettuja tavoitteita. Toiminnallisesti sekoitettu rakenne toteuttaa tavoitetta elävästä alueesta mihin vuorokauden aikaan tahansa.

Asemakaavan mukainen yhdyskuntarakennetta eheyttävä täydennysrakentaminen vähentää henkilöautoliikenteen tarvetta ja kokonaispäästöjä, tukee kestäviä liikkumismuotoja sekä lisää keskusta-asumista ja toteuttaa siten Turun ympäristöstrategiaa.

Kaava toteuttaa kaupunginvaltuuston hyväksymää asunto- ja maankäyttöohjelmaa; kaava eheyttää ja tiivistää olemassa olevaa kaupunkirakennetta, hyödyntää nykyistä infrastruktuuria ja huomioi historiallista ympäristöä. Asunto- ja maankäyttöohjelman (AMO) kerrosalataavoitteet ylittyvät asumisen osalta n. 3400 k-m² (AMO 49 000 k-m²) ja elinkeinotoiminnan osalta n. 2000 k-m²:llä (AMO 19 000 k-m²), kun tarkastellaan tämänhetkisiä suunnitelmia lähes talokohtaisesti ja kerrosalamäärissä on mukana talousrakennukset. Kerrosalamäärät ovat kuitenkin arvioita, koska erilaiset kaavamääräykset vaikuttavat suunniteltavaan kerrosalaan, ks. luku 5.1 *Kaavan rakenne*.

Kaava toteuttaa yleiskaavaa; alueelle sijoittuu sekä asumista että työpaikkoja. Kaavan toteuttamisen myötä kevyen liikenteen yhteydet Kalastajankadulta raitiovaunuhallien vieritse Linnankadulle ja edelleen Aurajoen rantaan paranevat viherverkkosuunnitelman tavoitteiden mukaisesti.

Kaava toteuttaa pääosin lainsäädännön asettamia tavoitteita ja edistää valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumista.

Osallisten tavoitteiden toteutuminen

Ottaen huomioon Turun linnan sekä suunnittelualueella ja sen naapurustossa sijaitsevien suojeltavien rakennusten ja pohjaolosuhteiden luomat lähtökohdat sekä taloudellinen toteuttamiskelpoisuus kaava toteuttaa niin pitkälle kuin mahdollista maanomistajien ja rakentajien tavoitteita.

Kaavaratkaisu ei toteuta joidenkin yksittäisten henkilöiden esittämiä tavoitteita Linnankatu 71:n sisäpiharakennusten säilyttämisestä.

6 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Alueen toteuttaminen on jo käynnistynyt suojeltavia Linnankadun varren puutaloja koskevin poikkeamispäätöksin ja rakennusluvin sekä yhtä uudisrakennettavaa A-2 -korttelialuetta koskevalla poikkeamispäätöksellä. A-1 -korttelialueiden uudisrakennettavilla alueilla ja toisella A-2 -korttelialueella rakentaminen käynnistyy vaiheittain asemakaavan saatua lainvoiman. Entisten raitiovaunuhallien käyttötarkoituksen muuttaminen on omistajan hallinnassa kaavan sallimissa puitteissa.

Kaupunki luovuttaa omistamiaan maita rakentamiseen asteittain ja ehdollisesti, varmistaen näin luovutusehtojen mukaisen laadukkaan rakentamisen. Linnanfältin toteuttamisaikataulusta, rakentamisjärjestyksestä ja yhteismarkkinoinnista sovitaan toimijoiden kesken. Yhteisten pelisääntöjen avulla hankkeen eri osapuolet sitoutetaan sekä hankkeeseen että sen tavoitteisiin.

Ennen rakentamista on suoritettava tonttien lohkominen, kiinteistöjen rekisteröiminen on oltava vireillä, tarvittavat rasitteet kulkuyhteyksille ja kunnallisteknisille verkostoille perustettava sekä yhteisjärjestelyistä (monitoimitilat, väestönsuojat, leikki- ja oleskelualueet, auto- ja polkupyöräpaikat, huolto, jätehuolto, pelastustiet) on sovittava.

Ennen rakentamiseen ryhtymistä on pilaantuneet alueet kunnostettava uuden käyttötarkoituksen edellyttämälle puhtaustasolle.

Uusien asuinkortteleiden toteuttaminen edellyttää hulevesiverkoston rakentamista Raitiokujalle ja Linnanmalmi-torille, kaukolämpöputken siirtämisen Linnankadun ja Amiraalistonkadun välillä, telekaapelien lisärakentamista sekä Turku Energian kaapelien lisärakentamista ja siirtämistä niissä kohdin, missä ne sijaitsevat metriä lähempänä rakennettavan tontin rajaa. Korttelit liitetään nykyisillä katualueilla oleviin vesijohto- ja viemäriverkostoihin. Uudet asuinkorttelit edellyttävät yhden uuden muuntamon rakentamisen Fleminginkadun reunalle.

Turussa 28. päivänä tammikuuta 2013
Muutettu 10.4.2013 (lausunnot)

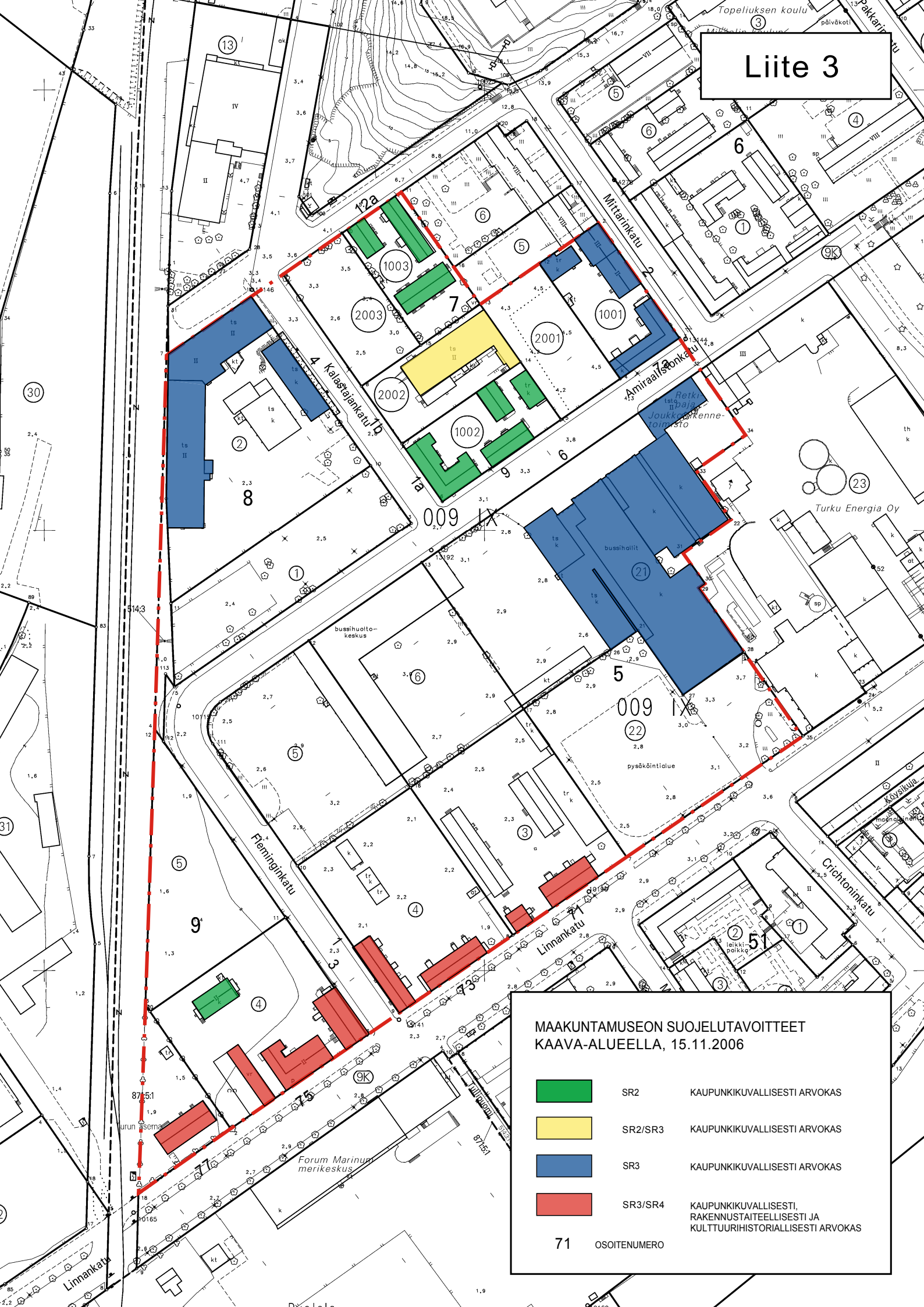
Toimialajohtaja

Markku Toivonen

Kaavoitusarkkitehti

Katja Tyni-Kylliö

Liite 3



MAAKUNTAMUSEON SUOJELUTAVOITTEET KAAVA-ALUEELLA, 15.11.2006

- | | | |
|--|---------|---|
| | SR2 | KAUPUNKIKUVALISESTI ARVOKAS |
| | SR2/SR3 | KAUPUNKIKUVALISESTI ARVOKAS |
| | SR3 | KAUPUNKIKUVALISESTI ARVOKAS |
| | SR3/SR4 | KAUPUNKIKUVALISESTI,
RAKENNUSTAITEELLISESTI JA
KULTTUURIHISTORIALISESTI ARVOKAS |

71 OSOITENUMERO

Rakennus	Rakennuksen osoite	Suunnittelija, vuosi	Suojeluperuste
kaksi empiretyylistä asuinrakennusta (pieni talo alunp. leivintupa)	Linnankatu 71	P. J. Gylich, 1828-30 C. Johnsson, 1829	kaupunkikuvallinen rakennustaiteellinen kulttuurihistoriallinen
kaksi nikkarityylistä asuinrakennusta	Linnankatu 73, Fleminginkatu 1	A. Kajanus, 1863/1886 R. Lundqvist, 1828/1834, A. Kajanus, 1886	kaupunkikuvallinen rakennustaiteellinen kulttuurihistoriallinen
asuinrakennus hevosraitiovaununliiteri 2-kerroksinen asuinrakennus	Linnankatu 75, Fleminginkatu 2	A. Kajanus 1890 Helge Rancken, 1890, A. Kajanus, 1891 A. Thomander, 1907, pihasiipi ja julkisivun muutos A. Nyström, 1915	kaupunkikuvallinen rakennustaiteellinen kulttuurihistoriallinen
2-kerroksinen asuin- ja ulkorakennus tontin perällä (alunp. hevostalli, myöh. autotalli ja verstaas)	Linnankatu 75, Fleminginkatu 2	pohjakerros H. Rancken, 1890 vuosikymmeniä myöhemmin 1900- luvulla korotettu	kaupunkikuvallinen
VR:n henkilökunnan klassistinen asuinrakennus	Linnankatu 77	Thure Hellström, 1935	kaupunkikuvallinen rakennustaiteellinen kulttuurihistoriallinen
ent. raitiovaunuhallit	Amiraalistonkatu 6	J. E. Arola, 1931-32 ja 1934-36 laajennukset: verstaas S. Michailov, 1912 bussihalli ja vaihto-osakorjaamo A. S. Sandelin 1951-53 maalaamo P. H. Salminen, 1960	kaupunkikuvallinen
nikkarityylinen asuinrakennus tiili- ja hirsirunkoinen 2-kerroksinen asuinrakennus 3-kerroksinen klassistinen asuinrakennus tiilinen piharakennus (varasto)	Amiraalistonkatu 7a, Mittarinkatu 2	A. Kajanus, 1888-89/ A. Salviander, 1901-02 A. Kylänpää, 1927-28 A. Kylänpää, 1927-28 A. Kajanus, 1881	kaupunkikuvallinen
kolme nikkarityylistä asuinrakennusta tiilinen piharakennus	Amiraalistonkatu 9, Kalastajankatu 1a	A. Salviander, 1898 A. Salviander, 1899 K. J. Sahlberg, 1907 K. J. Sahlberg, 1907	kaupunkikuvallinen
2-kerroksinen tiilirunkoinen tehdasrakennus (ent. kutomo, punomo, leipomo, laivasähkötyö)	Kalastajankatu 1b	Antti Ape, 1941-49	kaupunkikuvallinen
kolme nikkarityylistä asuinrakennusta	Malminkatu 12a	K. Blomqvist, 1888-89 A. Thomander, 1905 A. Thomander, 1905, K. A. Kilpi, 1942-43	kaupunkikuvallinen
ent. harja- ja sivellintehtaan tiilinen varasto- ja asuinrakennus ent. harja- ja sivellintehtaan 2-kerroksinen teräsbetonirunkoinen tehdasrakennus	Kalastajankatu 4	A. Salviander, 1897 Albert Richardson, 1941-43	kaupunkikuvallinen



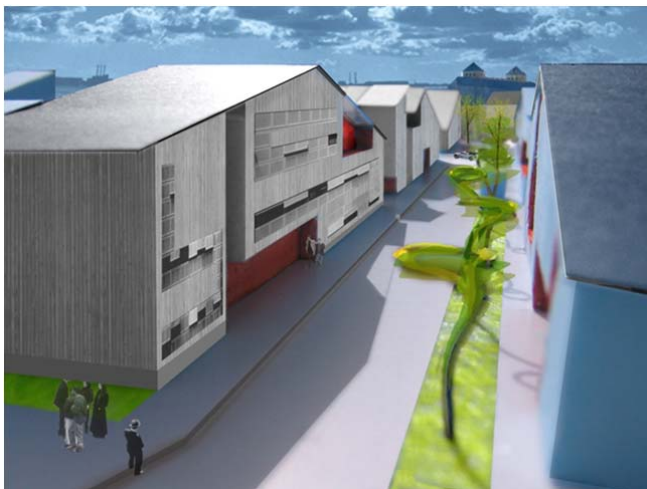
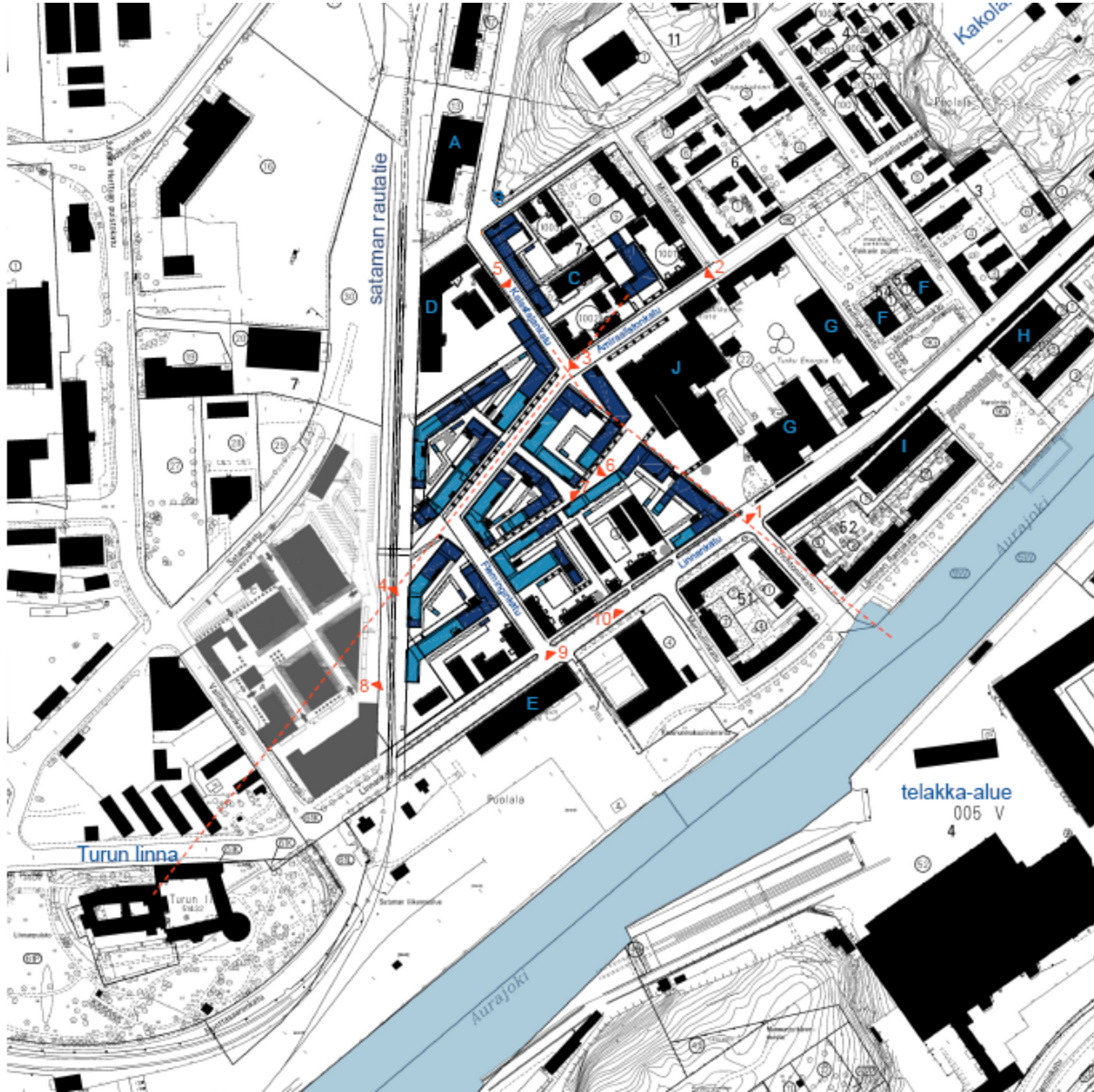
Diplomitöiden arviointiryhmän loppuraportti:

”Lindenin työtä leimaa kokonaisvaltainen tasokas ote. Laadukasta työtä sekä kaupunkieittä rakennussuunnittelun osalta.”



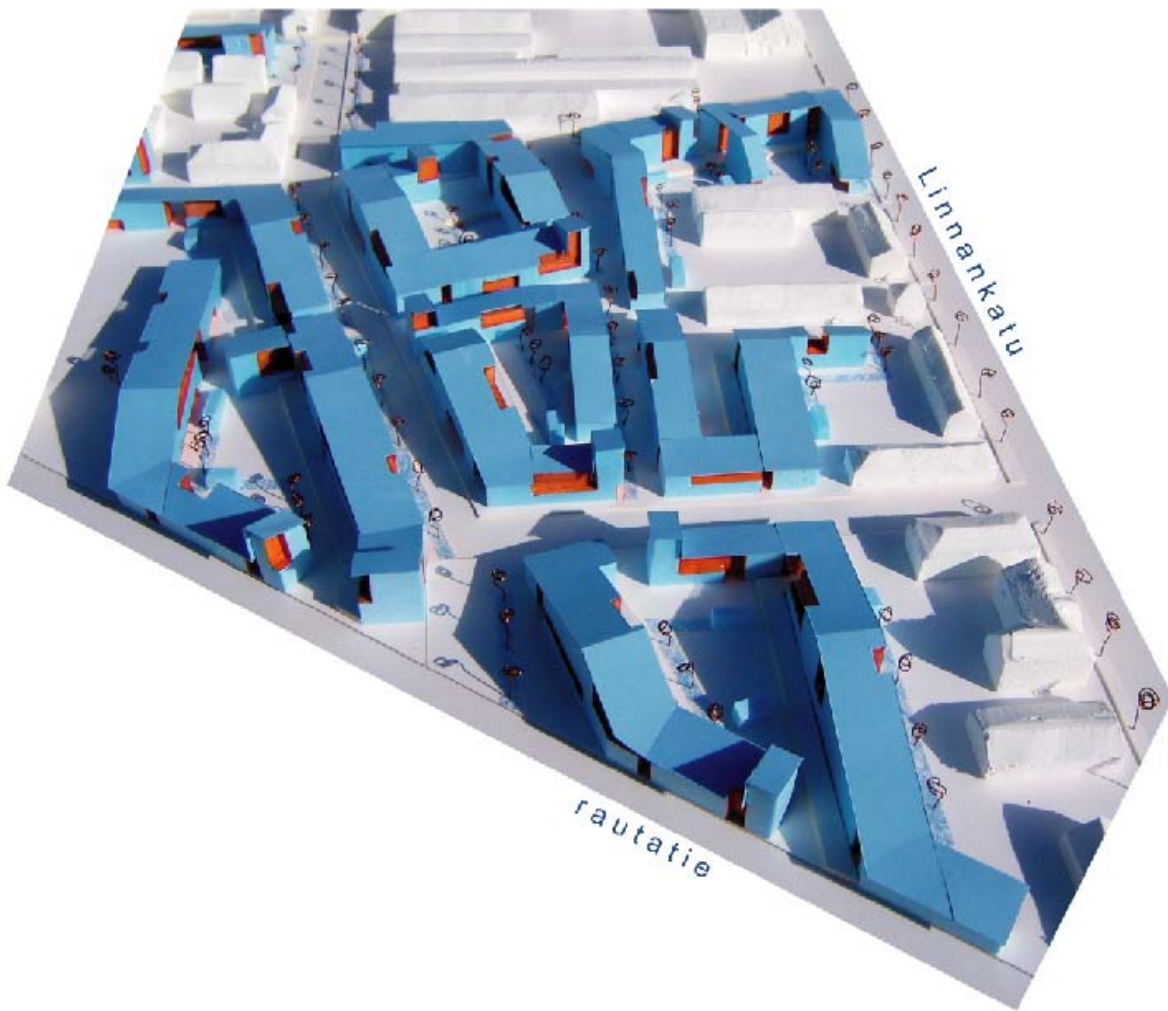
Diplomitöiden arviointiryhmän loppuraportti:

”Leppäsen työn merkittävimmät ansiot ovat rakennusjärjestelmän kehittämisessä. Suunnitelmat ideat ovat toteutettavissa muuallakin.”



Diplomitöiden arviointiryhmän loppura-
potti:

”Pärssisen työ on kaupunkimainen rat-
kaisu, mikä sopii hyvin keskusta-alueelle.
Katuverkko tuo esiin muistumia Turun
keskiaikaisesta kaupunkirakenteesta.
Hyvällä tavalla makasiinimainen arkkiteh-
tuuri muistuttaa satama-alueen läheisyy-
destä. Julkisivujen käsittely luo syvyyttä
ja eloa kaupunkikuvaan.”





Ote arviointipöytäkirjasta:

Tasapainoisen yhtenäisellä tavalla vanhaa puukaupunkiperinnettä jatkava varmaotteinen kilpailuehdotus, jossa asunotosuunnittelu on hyvin ammattitaitoista, erityisesti miellyttävien sisä- ja ulkotilasarjojen suhteen. Asuntojen molempiin suuntiin aukeavat sisäänvedetyt parvekkeet ovat myös erityisen taitavasti ratkaistu. Värikkäät kaupunkirivitalomaiset rakennusmassat ovat ilmeikkäitä ja julkisivusommittelu on taitavaa. Joissain paikoin lattiarajaan saakka ulottuvat ikkuna-aukot asettavat haasteita asuntojen yksityisyydelle. Puuarkkitehtuuri ja rakenneratkaisut ovat tuoreita. Korkeat piha-aidat sulkevat luontevasti umpikorttelirakennetta katujulkisivujen osana.

Asemakaavaluonnoksen tavoitteista poiketen Linnankadun reunalla säilytettäväksi osoitetut rakennukset on esitetty korvattavan uudisrakentamisella ja koko alueen pysäköintipaikat on esitetty tehtävän kellari-pysäköinnin sijaan maanpäällisiksi pysäköintitaskuihin tonttien sisäpihoille tai sisäänkäyntien yhteyteen. Näistä lähtökohdista lopputuloksena on saatu raikas ja rohkea kokonaisratkaisun kannanotto alueen imagon tulevaisuuteen.

Suosituksat jatkotoimenpiteiksi, mm.:

Ehdotuksissa esitettyjen talo- ja asuntotyypin avulla aluetta tulee kehittää niin, että erityisesti Linnankadun varrella olevat suojeltavaksi esitetyt vanhat asuintalot säilytetään ja integroidaan uuden puurakentamisen luontevaksi osaksi. Pysäköinti siirretään kaavaluonnoksen esittämällä tavalla pihakannen alle, jolloin rakennustehokkuus lisääntyy ja kortteleista tulisi esitettyä kaupunkimaisempia. Tällöin myös pihon käytettävyys ja viihtyisyys paranisivat.



Ote arviointipöytäkirjasta:

Monipuoliseen asuntajakaumaan, erinomaiseen asuntosuunnitteluun ja viehättäviin umpikortteleihin pohjautuva kilpailuehdotus, jossa vanhat säilytettävät puurakennukset ja uusi ilmeikäs puuarkkitehtuuri yhdistyvät mittakaavaltaan ja miljööltään tasapainoiseksi kokonaisuudeksi. Autopaikat on sijoitettu asema-kaavaluonnoksen tavoitteista poiketen yleensä pysäköintitaskuihin tonttien keskelle ja pihakadun reunojen asuntojen osalta sisäänkäyntien yhteyteen. Esitetty paikoitusratkaisu on tehty luontevalla tavalla, mutta toisaalta maanpäällinen pysäköinti tekee sisäpihasta rakennustehokkuudeltaan ja yleisilmeeltään varsin lähiömäistä, vaikka ollaan kaupungin ruutukaava-alueella. Rakennukset ovat puuarkkitehtuuriltaan ja yleisilmeeltään pienimittakaavaisia, värikkäitä ja tuoreen raikkaita. Kolmikerroksiset puurakennukset on suunniteltu ja sulautettu taitavasti kaksikerroksisten rakennusten jatkoksi. Kortteleihin on esitetty vaihtoehtosuunnitelmassa asumista tukevaa ja toimintaa rikastuttavia liike- ja toimistotiloja, mikä on kannattava pyrkimys.

Suositukset jatkotoimenpiteiksi, mm.:

Ehdotuksissa esitettyjen talo- ja asuntotyypin avulla aluetta tulee kehittää niin, että erityisesti Linnan- kadun varrella olevat suojeltavaksi esitetyt vanhat asuintalot säilytetään ja integroidaan uuden puuraken- tamisen luontevaksi osaksi. Pysäköinti siirretään kaavaluonnoksen esittämällä tavalla pihakannen alle, jolloin rakennustehokkuus lisääntyy ja kortteleista tulisi esitettyä kaupunkimaisempia. Tällöin myös pihon- jen käytettävyys ja viihtyisyys paranisivat.



Ote arviointipöytäkirjasta:

Ennakkoluulottoman rohkea, työteliäs ja kilpailuehdotuksista kaupunkimaisin ratkaisu, jossa pitkittäis-suuntaisten katonlapeiden alla kerrosluku vaihtelee kahdesta kolmeen. Ehdotuksessa on yhdistelty erilaisia talotyyppejä moni-ilmeisellä tavalla yhden katonlapeen alle: kaksikerroksisia rivitaloja, kaksikerroksisia kerrostaloja, kaksi- ja kolmikerroksisia pistetaloja, sivukäytäväkerroksia sekä kolmikerroksisia kerrostaloja, joissa kaksi asuntoa päällekkäin, molemmilla suora maantasoyhteys. Alueelle on suunniteltu myös innovatiivisella tavalla hyvin pohdituille paikoille liiketiloja, joiden yhteydessä on sivuasunto ja yläpuolella erillinen asunto. Pysäköinti on ratkaistu kaavaluonnoksen mukaisesti tehokkaasti maan alle, millä on saatu aikaan erittäin suuri rakennustehokkuus.

Asuntosuunnittelu on pääosin huolellista, ilmeikästä ja tilankäytöltään taitavaa. Arkkitehtuuri on persoonallista ja samalla alueen luonteeseen sopivaa. Tulossa on jännittävä, hyvin erilainen, ennakkoluuloton ja moderni kaupunkimainen puutaloalue.

Suosituksat jatkotoimenpiteiksi, mm.:

Raitiovaunuhallin vieressä maankäyttö tuli tutkia asemakaavaluonnoksen edellyttämällä tavalla.



Ote arviointipöytäkirjasta:

Kilpailuehdotus on erittäin kunnianhimoisesti, ammattitaitoisesti ja selkeästi laadittu. Ehdotuksen ratkaisu perustuu kaksikerroksisiin rivi-/kerrostaloihin, joissa asuntojen sisäänkäynnit ovat pihan puolella. Autopaikat on sijoitettu pihoilla katoksiin pihan rauhallista ja turvallista käyttöä tukevalla tavalla. Autokatoksen päädyn näkyvyyttä Kalastajankadulle voidaan toisaalta kritisoida, samoin korttelin 2001 autokatoksen yhtenäisen pitkää rakennusmassaa. Asemakaavallinen ratkaisu on rauhallinen ja varmaotteinen.

Arkkitehtuuri on persoonallista ja ympäristöä täydentävää – vanhan rakennuskannan ilmeestä ponnistavaa. Ehdotuksen mukaisella rakentamisella saataisiin aikaiseksi olemassa olevaan kaupunkiympäristöön vanhaa kunnioittava ja samalla viehättävää lisäarvoa tuottava täydennys.

Suosituksat jatkotoimenpiteiksi:

Korttelin 2001 voisi rakentaa tehokkaamminkin rakenteellisen pysäköinnin avulla.