

Turun kaupunki	§	Kokouspvm	Asia	1
Kiinteistöliikelaitoksen johtokunta	173	20.04.2016	4	
Kiinteistöliikelaitoksen johtokunta	197	27.04.2016	4	
Kaupunginhallitus	192	02.05.2016	6	
Kaupunginvaltuusto	75	09.05.2016	8	

9903-2014 (662, 065)

Kauppatorin ympäristön yleisten alueiden suunnitelmat

Tiivistelmä:

Kauppatorin ympäristöön laaditut suunnitelmat mahdollistavat Kauppatorin asema-kaavan toteuttamisen. Maanalaiseen pysäköintilaitokseen on tulossa 600-800 uutta autopaikkaa ja suunnitelmissa poistuu kadunvarsilta noin 180 autopaikkaa. Keskeinen ajatus on kävelykeskustan laajennus nykyiseltä kävelykadulta jokirantaan saakka. Yliopistonkatu on kaavan mukaisesti torin kohdalla kävelykatu ja Aurakatu ja Eerikinkatu ovat joukkoliikennekatuja. Kauppiaskadusta on tehty Maariankadun ja Läntisen Rantakadun välillä ns. kävelypainotteinen katu, jossa on torin kohdalla sallittu vain huoltoajo ja taksiliikenne. Alueen tasokkaalla suunnittelulla, materiaalivalinnoilla ja toteutuksella haetaan ratkaisevaa parannusta Turun ydinkeskustan ilmeeseen, ympäristön laatuun ja koko Turun kaupungin vetovoimaisuuteen. Annettujen muistutusten ja lausuntojen vuoksi suunnitelmia on muutamissa kohdissa tarkistettu, mm. Kauppiaskadun päihin on lisätty pysäköintiä.

Kilajk § 173

Ympäristötoimiala, kaupunkisuunnittelu, liikenneinsinööri Jaana Mäkinen
15.4.2016:

Johdanto

Turun kauppatori on keskustan toiminnallinen keskipiste. Turun torilla käydään vilkkaasti perinteistä torikauppaa ja sen tunnearvo on kaupunkilaisille merkittävä. Toria ympäröivät kadut ovat tärkeitä erityisesti joukkoliikenteen keskeisinä reitteinä. Joukkoliikenne tuo keskustaan paljon työntekijöitä ja asiakkaita. Torin pysäkit toimivat tärkeinä paikallis- ja seutuliikenteen vaihtopysäkkeinä ja torin ympäristö on myös kaupungin vilkkainta jalankulun aluetta.

Kauppatorin ympäristöön laadituilla suunnitelmissa tavoitellaan keskustan kilpailukykyä parantamista liike-elämän, kaupan, kulttuurin ja matkailun vetovoimaisena keskittymänä. Keskustan asemaa kaupunkilaisten yhteisenä viihtyisänä olohuoneena kehitetään ja kauppatorin miljöö kohotetaan arvoiseensa asuun. Virkeä ja elinvoimainen kauppatori on kaupungin, asukkaiden, torikauppioiden, yritysten ja kiinteistönomistajien etu.

Kauppatori ja sitä ympäröivät kadut on suunniteltu siten, että asemakaavan ”Kauppatori” toteuttaminen on kokonaisuudessaan mahdollista. Suunnittelussa on lähdetty siitä ajatuksesta, että keskustan maanlainen pysäköinti on avainosa keskustan kehittämistä. Maanlainen pysäköinti mahdollistaa keskustan saavutettavuuden nykyistä vaivattomammin kaikilla liikkumismuodoilla, kun sen ansiosta enemmän katutilaa voidaan antaa jalankululle, pyöräilylle ja joukkoliikenteelle. Näin muodostuu nykyistä laajempi kävelykeskusta, jossa on yhtenäinen kaupunkikuva kävelykadulta jokirantaan. Liikkumisen kokonais-

Turun kaupunki	§	Kokouspvm	Asia	2
Kiinteistöliikelaitoksen johtokunta	173	20.04.2016	4	
Kiinteistöliikelaitoksen johtokunta	197	27.04.2016	4	
Kaupunginhallitus	192	02.05.2016	6	
Kaupunginvaltuusto	75	09.05.2016	8	

ratkaisu mahdollistaa vastaavasti myös ostovoiman ja kauppojen säilymisen keskustassa.

Kauppatorin pysäköintilaitokseen tulee 600–800 uutta autopaikkaa ja kadunvarsilta poistetaan 170–180 autopaikkaa. Asiakaspysäköintipaikkojen lisäys on siis 420–620 kpl. Pysäköintiliikenteen hakuliikenne poistuu torin viereltä ja Kauppiaskatu saadaan rauhoitettua autoliikenteeltä. Kävelypainotteisella keskusta-alueella autoliikenteen nopeus sovitetaan lähemmäksi kävelyn ja pyöräilyn nopeutta 20 tai 30 km/h:ksi. Keskustan sisäkehän nopeusrajoitus laskeaan myös keskustan vaativiin olosuhteisiin sopivaksi 40 km/h:ksi.

Linja-autojen ajantasausta torilla vähennetään tulevaisuudessa linjastosuunnittelun ja digitaalisen liikenteenohjauksen keinoin. Henkilöautoliikenteen ohjaaminen pois torin ympäristöstä mahdollistaa myös turvallisemmat ja eheämmät pyöräilyreitit, joita pitkin voi saapua ydinkeskustaan. Pyöräpysäköintipaikkoja toteutetaan sekä torille että katujen varsille.

Kauppatorin kaikki pintarakenteet, rakennukset, kalusteet, kulkureitit ja torikaupan olosuhteet parannetaan aivan uudelle laatutasolle. Torirakennukset uudistetaan täydellisesti ja koko torialueen valaistus suunnitellaan yksityiskohteisesti muunneltavaksi eri käyttötarkoituksiin. Torin suunnittelussa on pyritty luomaan torista muunneltava alusta, jossa voidaan torikaupan lisäksi järjestää erilaisia tapahtumia. Torilla on tilaa myös esimerkiksi joulukylälle ja luistinradalle.

Katulämmitys toteutetaan siten, että osa siitä voidaan kytkeä pois päältä hahuttaessa talven tunnelmaa. Kesäkaudeksi paikalleen pystytettävä esiintymislava on suunniteltu keveäksi purjekangasrakenteeksi. Yliopistonkadun puoleiset portaat ja tasanteen reuna toimivat jo itsessään istuskelupaikkoina, mutta niiden lisäksi torille tulee penkkejä ja viihtyisyyttä lisääviä istutusastioita. Yliopistonkadun tasanteelle mahdollistetaan vesiaiheen sijoittaminen. Vesiaiheesta on tarkoitus järjestää suunnittelukilpailu.

Suunnittelualue

Katu- ja torisuunnitelmat ja luonnokset liikennesuunnitelmista on laadittu seuraaville alueille:

- Yliopistonkatu välillä Aurakatu–Brahenkatu;
- kauppatori;
- Kauppiaskatu välillä Maariankatu–Läntinen Rantakatu;
- Eerikinkatu välillä Kristiinankatu–Brahenkatu (väli Brahenkatu–Aninkaistenkatu on omassa päätösehdotuksessaan); sekä
- Aurakatu välillä Maariankatu–Linnankatu (väli Maariankatu–Torninkatu on omassa päätösehdotuksessaan).

Laajemmalla tarkastelualueella, joka on ulottunut Maariankadun, Puutarhakaadun, Kristiinankadun, Aurajoen ja Aninkaistenkadun rajaamalle alueelle on li-

Turun kaupunki	§	Kokouspvm	Asia	3
Kiinteistöliikelaitoksen johtokunta	173	20.04.2016	4	
Kiinteistöliikelaitoksen johtokunta	197	27.04.2016	4	
Kaupunginhallitus	192	02.05.2016	6	
Kaupunginvaltuusto	75	09.05.2016	8	

säksi tutkittu suunnitelmien aiheuttamat muutostarpeet liikenteen ohjauksessa. Näistä muutoksista tehdään tarpeelliset päätökset hankkeen toteutusvaiheessa. Suunnittelualueen liikennesuunnitelmista on tehty luonnokset, jotka hyväksytetään jatkosuunnittelun pohjaksi. Liikennesuunnitelmat vahvistetaan myös vasta hankkeen toteutusvaiheessa. Silloin tarkistetaan liikennemerkkien ajantasaisuus ja valmisteilla olevan liikennelainsäädännön muutoksen mahdollisesti aiheuttamat muutostarpeet nyt suunniteltuihin liikennemerkkeihin.

Katu- ja torisuunnitelmien taustaa ja sisältöä on selostettu laajemmin suunnitelmaselostuksessa (oheismateriaali 1). Suunnitelmista on lisäksi taustamateriaalia ja havainnollistavaa materiaalia, jotka ovat nähtävissä kaupungin nettisivuilla osoitteessa www.turunkauppatori.fi.

Lyhyt kuvaus suunnitelmien sisällöstä

Yliopistonkadun suunnitelmassa on Brahenkadun ja Kauppiaskadun välillä pysäköintilaitoksen ajoramppi. Kadunvarsipysäköinti on poistettu ja pyöräilylle osoitettu kadun molemmille puolille yksisuuntaiset pyöräkaistat ja pyörätiet. Torin kohdalla Yliopistonkatu on asemakaavan mukaisesti kävelykatu, jolla huoltoajo on sallittu. Kadun pinta on puolisen metriä korkeammalle kuin torin pinta ja sille on istutettu puurivi. Kadun pintamateriaali on luonnonkiveä. Katualueella on katulämmitys.

Kauppatorin ortodoksikirkon puoleiselle laidalle toteutetaan istumakorkuinen luonnonkivimuuri, joka rajaa varsinaisen torialueen ja ortodoksisen kirkon edusalueena toimivan Yliopistonkadun. Muurin keskellä nousevat leveät portaot toria ylempänä olevalle Yliopistonkadulle. Torin Kauppiaskadun ja Aurakadun puoleisilla laidoilla on istutuslaatikot puille. Torisuunnitelmassa on lisäksi osoitettu paikat pysäkkikatoksille, jäätelökioskeille, mainoslaitteille, jättepisteelle, pyöräpysäköinnille, lipputangoille, valaistukselle ja esiintymislavalle.

Torin keskiosalla pintamateriaaliksi on määritetty torin nykyinen kivi, jota kaavamääräys edellyttää pääosin säilytettäväksi. Katulämmityksen vuoksi nykyiset kivet on sahattava matalammiksi. Vanhoista kivistä ei saada täysin esteetöntä pintaa, mutta niiden latominen tasaisemmin painumattomalle pinnalle parantaa kuitenkin tilannetta nykyisestä. Koko torilla on katulämmitys.

Kauppiaskadun roolia on muutettu suunnitelmissa oleellisesti. Kauppiaskadusta on tehty kävelypainotteinen katu, jota pitkin nykyinen ja laajeneva Yliopistonkadun kävelyalue selkeästi yhdistyy jokirannan kävelyalueeseen. Katu on merkitty koko suunnitteluosuudella pihakaduksi. Moottoriajoneuvoliikenne Kinopalatsin ja Eerikinkadun välillä on kielletty. Huoltoajo ja taksiliikenne on kuitenkin osuudella sallittu.

Kauppiaskadun poikkileikkauksessa on keskellä ajorata, joka on vain kaksi senttimetriä jalkakäytävien pintaa alempana. Ratkaisulla saadaan osoitettua ajoneuvoliikenteen paikka, mutta katu näyttää silti kävely-ympäristöltä. Pintamateriaalina on sekä ajoradalla että jalkakäytävillä luonnonkivi lukuun ottamatta Börsin korttelia, jossa jalkakäytävät ovat betonilaattaa ja Maariankadun päätä, jossa ajorata on asfalttia. Kauppiaskadun Maariankadun puoleisessa päässä on jonkin verran pysäköintipaikkoja. Torin kohdalla ja Börsin korttelissa ei ole pysäköintiä. Taksiasema on suunnitelmassa Kauppiaskadulla torin

Turun kaupunki	§	Kokouspvm	Asia	4
Kiinteistöliikelaitoksen johtokunta	173	20.04.2016	4	
Kiinteistöliikelaitoksen johtokunta	197	27.04.2016	4	
Kaupunginhallitus	192	02.05.2016	6	
Kaupunginvaltuusto	75	09.05.2016	8	

puolivälin kohdalla. Takseille on lisäksi varattu jonotustilaa Yliopistonkadun yläpuolelta. Kauppiaskadun jalkakäytävillä on torin kohdalla katulämmitys.

Börsin korttelissa Eerikinkadun ja Linnankadun välillä Kauppiaskadulla on varattu tilaa hotellin saattoliikenteelle. Katu on merkitty pihakaduksi ja läpiajoa ei ole kielletty. Kadulle on osoitettu kaksi pysäköintipaikkaa huoltoliikenteelle ja kaksi invapaikkaa. Kirjaston kohdalla Kauppiaskadulla on suunnitelmassa pysäköintiä vain talvella. Kesällä aukiolla on pyöräpysäköintiä sekä tilaa erilaisille tapahtumille ja väliaikaisille toiminnoille.

Eerikinkatu pysyy Kristiinankadun ja Aurakadun välillä nykyisellään. Torin kohdalle lisätään keskelle korttelia suojetie ja Forum-korttelin puoleista jalkakäytävää levennetään. Kauppiaskadun ja Brahenkadun välille lisätään yksi pysäkkipari ja kadunvarsipysäköinti vähenee. Jalkakäytäviä levennetään ja Brahenkadun kulman tuntumaan esitetään pyöräpysäköintiä sekä puiden istuttamista. Brahenkadun ja Aninkaistenkadun välillä muutetaan kaistajärjestelyjä ja selkeytetään reunakivilinjoja. Brahenkadun risteyskohdan lähelle esitetään istutettavaksi kahta puuta. Eerikinkadulla on jalkakäytävien materiaalina pääasiassa betonilaatta ja ajoradalla asfaltti. Torin kohdalla jalkakäytävät ja busipysäkkisyvennykset ovat luonnonkiveä ja jalkakäytävillä on katulämmitys.

Aurakadun liikennejärjestelyt ja pintamateriaalit pysyvät Linnankadun ja Eerikinkadun välillä nykyisellään. Eerikinkadun päässä kadun tasausta muutetaan, jotta pintavedet saadaan paremmin hallintaan. Torin kohdalla pysäkkien määrä ja muotoilu pysyy nykyisen kaltaisena. Jalkakäytävien ja pysäkkisyvennyksien pintamateriaali on luonnonkivi. Jalkakäytävillä on katulämmitys. Yliopistonkadun risteyksessä suojetietä lyhennetään ja ajorataa kavennetaan. Ajorata kapenee myös Yliopistonkadun ja Maariankadun välillä ja jalkakäytävät levenevät. Kadun koillisreunalle eli Puolalanmäen lukion puoleiselle reunalle toteutetaan kaksisuuntainen pyörätie ja toiselle puolelle katua kaksi pysäköintipaikkaa turistibusseille. Muuta kadunvarsipysäköintiä ei tällä osuudella ole. Jalkakäytävien materiaali on betonilaatta. Maariankadun ja Puutarhakadun välille on lisätty kaksisuuntainen pyörätie Cygnaeuksen koulun viereen ja toiselle puolelle katua pyöräkaista ja pyörätasku.

Vuorovaikutus ja osallistuminen

Kauppatorin ympäristön suunnittelun vireille tulosta on ilmoitettu kaavoituskatsauksessa jo vuonna 2013, kun asemakaava sai lainvoiman. Suunnittelun vireille tulosta on lähetetty lisäksi kauppatoria ympäröivien kiinteistöjen omistajille kirjeet. Suunnitelmien nähtävänä olosta on julkaistu kuulutus ja ilmoitettu kirjeellä kiinteistöjen omistajille. Nähtävänä olleista suunnitelmista on pyydetty lausuntoja eri viranomaisilta ja yhdistyksiltä, ja lisäksi suunnitelmista on järjestetty kaikille avoin yleisötilaisuus. Suunnitelmat olivat nähtävänä 9.–29.3.2016, eli nähtävänäoloaika oli 20 vuorokautta.

Kauppatorin ympäristön suunnitelmiin on tehty seitsemän muistutusta ja jätetty 18 lausuntoa. Muistutuksen ovat tehneet kiinteistö Oy KOP-Kolmio, Kiinteistöosakeyhtiö Prima, Turun Osuuskauppa, As Oy Linnankatu 8, As Oy Carenia, Meidän Turku ry ja yksi keskustan asukas. Suunnitelmista on lisäksi saatu palautteita kaupungin palautekanavan kautta. Kooste muistutuksista, lausunnoista ja palautteista on oheismateriaalina 3.

Turun kaupunki	§	Kokouspvm	Asia	5
Kiinteistöliikelaitoksen johtokunta	173	20.04.2016	4	
Kiinteistöliikelaitoksen johtokunta	197	27.04.2016	4	
Kaupunginhallitus	192	02.05.2016	6	
Kaupunginvaltuusto	75	09.05.2016	8	

Vastineet kauppatorin ympäristön suunnitelmista annettuihin kannanottoihin

Katusuunnitelman lähtökohtana on voimassa oleva asemakaava ja siinä tulee esittää katualueen käyttäminen eri tarkoituksiin sekä kadun sopeutuminen ympäristöön ja vaikutukset ympäristökuvaan, jos se alueen tai rakentamistoi-
menpiteen luonteen vuoksi on tarpeen (MRL 85 §). Lisäksi katusuunnitelmas-
ta tulee käydä ilmi kadun liikennejärjestelyperiaatteet, kuivatus ja sadevesien
johtaminen, kadun korkeusasema ja päällystemateriaali sekä tarvittaessa istu-
tukset ja pysyväisluonteiset rakennelmat ja laitteet (MRA 41 §). Sama koskee
torisuunnitelmaa. Seuraavassa otetaan kantaa vain niihin muistutusten väit-
teisiin, jotka kuuluvat em. katu- tai torisuunnitelmissa ratkaistaviin asioihin.
Näin ollen niiltä osin, kuin kannanotoissa (muistutukset, lausunnot ja palaut-
teet) esitetään yleistä kritiikkiä kaupungin yleiskaavatyöstä, kauppatorin ase-
makaavassa jo ratkaistuista asioista ja kauppatorin alaisen pysäköintilaitok-
sen toteuttamisesta tai keskustan suunnittelusta laajemmin, ei väitteisiin oteta
kantaa.

Yleisesti suunnitelmista

Turun Kauppakamari, Ydinkeskustayhdistys ja Turun Yrittäjät pitävät kauppatorista ja sen ympäristöstä esitettyjä suunnitelmia kokonaisuudessaan hyvinä. Kauppatorihanketta pidetään yhtenä tärkeimmistä ja kiireellisimmistä toimenpiteistä Turun kaupunkikeskustan elinvoimaisuuden turvaamisessa. Lausunnoissa todetaan, että viihtyisä keskusta vaikuttaa myös keskustan kaupalliseen vetovoimaan positiivisesti ja, että keskeistä kauppojen ja palveluiden menestykselle Turun keskustassa on saavutettavuus kaikilla liikennemuodoilla.

Bussiliikennettä pidetään kauppatorilla tärkeänä ja tori nähdään edelleen bussiliikenteen solmukohtana, mutta aikataulujen tasaamisen toivotaan siirtyvän muualle. Kadunvarsipysäköinnin selvä vähentyminen herättää monissa kannanottajissa huolta, eivätkä aivan kaikki kannata Kauppiaskadun rauhoittamista läpiajoliikenteeltä. Pyöräliikenteen yhteyksissä tehtyjä ratkaisuja pidetään osittain vanhentuneina ja sekavina. Pyörien pysäköintipaikkojen lisäämistä useat kannanottajat pitävät tärkeänä.

Opiskelijajärjestöt ja muutkin kannanottajat pitävät tavoitetta kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen lisäämisestä kannatettavana. Nopeusrajoitusten alentamisen ja kävelyalueen laajennuksen nähdään tukevan tätä tavoitetta. Opiskelijat ja nuorisovaltuusto toivoisivat suunnitelmavision olevan vieläkin kunnianhimoisempi ja kaipaavat myös vaihtoehtoisten mallien selvittämistä.

Torikaupan merkitystä kauppatorille ja keskustalle korostetaan kannanotoissa. Torille toivotaan lisää tapahtumia ja elämää.

Yliopistonkatu

Yliopistonkadun torin kohdalla olevalla osuus on suunnitelmissa kävelykatu kuten asemakaava määrää. Tontille ajo ja huoltoajo kirkolle ovat sillä sallittuja. Niin yksittäiset pyöräilijät kuin Turun polkupyöräilijät ry:kin kaipaavat kävelykatuosuudelle selvempää **erottelua jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden vä-**

Turun kaupunki	§	Kokouspvm	Asia	6
Kiinteistöliikelaitoksen johtokunta	173	20.04.2016	4	
Kiinteistöliikelaitoksen johtokunta	197	27.04.2016	4	
Kaupunginhallitus	192	02.05.2016	6	
Kaupunginvaltuusto	75	09.05.2016	8	

lille. Rakennussuunnitelmia laadittaessa suunnitellaan kävelyalueen kirkon puoleiselle reunalle vyöhyke, jolla on pintamateriaalina erilainen luonnonkivi kuin oleskeluun ja kävelyyn tarkoitettulla alueella. Pyörien ja huoltoajoneuvojen ajolinjan valintaan pystytään vaikuttamaan myös esimerkiksi kesänaikaisten istutusastioiden sijoittelulla kadun päissä.

Kauppiaskadun ja Brahenkadun välillä olevia yksisuuntaisia pyöräkaistoja sekä yksittäiset pyöräilijät että Turun polkupyöräilijät ry. pitävät hyvänä ratkaisuna. Täyttää yksimielisyyttä pyöräkaistojen ja tavanomaisten pyöräteiden paremmuudesta ei kannanottajien eikä edes pyöräilijöiden keskuudessa vallitse, sillä pyöräkaistoista on Suomessa vielä melko vähän kokemuksia.

Kauppatori

Museokeskus toteaa lausunnossaan, että ”torialueen merkittävimmät historialliset elementit ja torin perusmuoto tulee säilyttää”. Tätä periaatetta on noudatettu suunnittelussa siten, että torin keskiosassa on vanhalla kiveyksellä päällystetty, suorakaiteen muotoinen alue. **Vanhoja torikiviä** tullaan madaltamaan, jotta ne pystytään pitämään sulana katulämmityksellä. Kivet ladotaan vastaavaan ruutukuvioon kuin nykyään, mutta mahdollisimman tasaiseksi pinnaksi. Uudella tekniikalla ei ole kuivatuksen vuoksi tarpeen enää tehdä kustakin ruudusta keskeltä korkeampaa kumpua. Täysin esteetöntä pintaa vanhoista kivistä ei saada, mutta ne ladotaan ja saumataan kuitenkin nykyistä tasaisemmin. Torin reunoilla käytetään melko laajalla alueella uutta luonnonkiveä, joka on yhtä tasaista kuin Vanhan Suurtorin uudistettu pinta. Esimerkiksi vanhusneuvoston toivomia **diagonaalisia yhteyksiä** torille ei pintamateriaalilla toteuteta, mutta torimyynnin sijoittelussa pyritään siihen, että kulkureitit torin poikki ovat selkeät. Vammaisneuvosto ja muutama muukin lausunnonantaja pitää vanhan kiven käyttöä vammaisia ja vanhuksia syrjivänä. Vanhan kiven käytöstä on kuitenkin annettu asemakaavassa määräys, eikä siitä ole katsottu voitavan suunnitelmassa poiketa.

Jatkosuunnittelussa tullaan suunnitelmia tarkentamaan siten, että **korkeuserot, portaat ja** penkit eivät aiheuta näkövammaisille kaatumis- tai putoamisvaaraa. Vanhusneuvoston toivomia invamerkkejä penkkeihin harkitaan jatkosuunnittelussa. Jatkossa tehtävässä rakennussuunnittelussa selviävät myös torikauppiaiden kaipaamat **sähkö- ja vesiliitännät sekä jätehuoltoratkaisut.**

Kauppatorin asemamakaavassa on kolme rakennusalaa kioskeille ja torisuunnitelmassa rakennukset on osoitettu näihin paikkoihin. **Kioskirakennuksille** haetaan rakennusluvat, joissa tullaan määrittämään rakennusten tarkka sijainti, koko ja ulkomuoto. Kioskirakennuksiin ja niiden kellareihin on tarkoitus tulla mm. pysäköintilaitoksen sisääntulot ja sosiaalitojoja torikauppiaille.

Torille esitetyn **esiintymislavan** on tarkoitus olla paikallaan koko kesäkauden. Talveksi lava puretaan ja se tekee tilaa muulle toiminnalle.

Toive **vesiaiheesta** torille toistuu monessa kannanotossa. Vesiaiheiden hankaluus pohjoisessa ilmastossa on niiden vuotoherkkyys ja siitä johtuvat suuret ylläpitokustannukset. Jotta vältetään vuotoriskiltä alapuolisiin tiloihin, on suunnitelmaan päädytty lisäämään Yliopistonkadun uudelle kävelykadulle ra-

Turun kaupunki	§	Kokouspvm	Asia	7
Kiinteistöliikelaitoksen johtokunta	173	20.04.2016	4	
Kiinteistöliikelaitoksen johtokunta	197	27.04.2016	4	
Kaupunginhallitus	192	02.05.2016	6	
Kaupunginvaltuusto	75	09.05.2016	8	

jaus alueesta, jolla mahdollistetaan vesiaiheen toteuttaminen. Vesiaiheesta voidaan jatkosuunnittelun aikana järjestää suunnittelukilpailu.

Kannanotoissa toivotaan, että torille ei tule häikäiseviä ja liian räikeitä valoja. Turku-seura esittää, että torille laaditaan kaikki vuodenajat huomioiva valaistuksen yleissuunnitelma ja myös erillinen jouluvalaistuksen yleissuunnitelma torille ja keskustan merkittävimmille kaduille. Suunnittelualueen valaistusuunnittelua joka tapauksessa jatketaan ja tarkennetaan rakennussuunnitteluvaiheessa. Valaistuksen yleissuunnitelmien tekemistä ei ole vielä päätetty, mutta niiden tarvetta tullaan arvioimaan jatkossa.

Kauppiaskatu

Kannanotoissa ollaan huolestuneita kadunvarsipysäköintipaikkojen vähentymisestä Kauppiaskadulla. Myös läpiajomahdollisuutta Kauppiaskadulle kaivataan.

Kauppatorin uudistuksessa on **kyse keskustan viihtyisyyden ja houkuttelevuuden parantamisesta**. Keskusta ei ole pystynyt eikä jatkossakaan pysty kilpailemaan kauppakeskusten kanssa runsailla ja ilmaisilla pysäköintipaikoilla. Pysäköinnin kysyntä keskustassa ylittää tarjonnan, sillä paikkoja käyttävät keskustassa asioijien lisäksi myös keskustan asukkaat ja keskustassa työssä käyvät. Maksullisuus ja aikarajoitukset ovat keinoja säädellä paikkojen käyttöä niin, että myös keskustassa asioiville autoilijoille riittää pysäköintipaikkoja.

Keskustan kehittämisessä on tukeuduttava toisaalta niihin ominaisuuksiin, joita kauppakeskuksissakin on hyödynnetty sekä toisaalta niihin, joita kauppakeskukset eivät voi tarjota. Tutkimusten mukaan ihmiset ovat valmiita kävelemään miellyttävässä kaupunkiympäristössä selvästi pidempiä matkoja kuin epämiellyttävässä. Miellyttävässä kaupunkiympäristössä on inhimillinen mitta-kaava, vähän häiritsevää moottoriajoneuvoliikennettä, katutiloja jotka houkuttelevat paitsi kulkemaan myös pysähtymään ja viettämään aikaa, sekä paljon katseltavaa mm. näyteikkunoissa. Menestyneissä kaupungeissa on viihtyisyyden lisäämiseksi käytetty toistuvasti seuraavia keinoja; keskustan autoliikennettä on rauhoitettu, keskustaan saapumista jalan, pyörällä ja joukkoliikenteellä on edistetty ja pysäköintiä on keskitetty laitoksiin. Näillä keinoilla on saatu esiin keskustaympäristön vahvuustekijät; rakennetun ympäristön historiallinen kerrostuneisuus ja aitous sekä julkiset palvelut ja julkiset tilat, joissa voidaan järjestää tapahtumia. Tämä tuo kaduille elämää ja kulkijoita, jotka ovat edellytys myös keskustan liike-elämän menestymiselle.

Läpiajo on suunnitelman mukaan sallittua Kauppiaskadulla Linnankadun ja Eerikinkadun välillä. Muilla osuuksilla läpiajoa ei ole sallittu. Linnankadun ja jokirannan välillä on sallittu tontille ajo ja huoltoajo. Yliopistonkadun ja Eerikinkadun välillä on sallittu vain huoltoajo ja taksiliikenne. **Kauppiaskadun läpiajon rajoittaminen** Yliopistonkadun ja Eerikinkadun kadun välillä ja sen minimointi Eerikinkadun ja Linnankadun välillä on oleellinen osa keskustan liikenteen rauhoittamista ja viihtyisyyden parantamista. Keskustan kävelypainotteista aluetta saadaan näin laajennettua Yliopistonkatua ja Kauppiaskatua pitkin jokirantaan saakka. Nykyinen Yliopistonkadun kävelykatu laajenee suunnitelmassa torin kohdalle ja yhdistyy kävelyainotteisen Kauppiaskadun kautta

Turun kaupunki	§	Kokouspvm	Asia	8
Kiinteistöliikelaituksen johtokunta	173	20.04.2016	4	
Kiinteistöliikelaituksen johtokunta	197	27.04.2016	4	
Kaupunginhallitus	192	02.05.2016	6	
Kaupunginvaltuusto	75	09.05.2016	8	

jokirannan kävelyalueeseen. Keskustaan muodostuu näin viihtyisä ja houkutteleva julkisten tilojen kokonaisuus.

Kävelypainotteisella kadulla tarkoitetaan katua, jossa kävelyllä on annettu mahdollisimman paljon tilaa, mutta ajoneuvoliikennettä ei täysin kielletä. Liikennemerkkinä kävelypainotteisella kadulla on usein pihakatu-merkki, jonka liikennesäännöt korostavat kävelyä. Kauppiaskatu on merkitty suunnitelmissa pihakaduksi. Kadun poikkileikkaus on suunniteltu siten, että keskellä on kaksi senttimetriä muuta kadunpintaa alempana oleva ajorata, joka ohjaa pyörä-, taksi- ja huoltoliikenteen käyttämään sitä. Jalankulkijoiden on luontevaa käyttää kadun reunalla olevaa tilaa, joka on selvästi leveämpi kuin nykyiset jalkakäytävät. Pihakaduksi merkityllä alueella ei ole tarpeen merkitä suojateitä.

Nähtävinä olleissa suunnitelmissa oli **pysäköintipaikkoja** vain aivan Kauppiaskadun Maariankadun puoleisessa päässä, jossa oli invapaikkoja ja moottoripyöräpaikkoja. Suunnitelmiin on tehty muutos siten, että Kauppiaskadun Maariankadun puoleiseen päähän lisätään 18 pysäköintipaikkaa, joista kaksi on invapaikkoja. Kohtisuoran pysäköinnin peruutustilan vuoksi ajorataa on tällä osuudella levennetty ja kääntöpaikka mitoitettu hieman väljemmäksi.

Linnankadun ja Läntisen Rantakadun välillä ei nähtävänä olleissa suunnitelmissa ole ollenkaan kadunvarsi-pysäköintiä. Tämä on huolestuttanut niin viereisiä taloyhtiöitä kuin yrittäjienkin edustajia. Tilaan muodostuvaa **uutta aukiota** ei pidetä tarpeellisenä. Sen käytön oletetaan jäävän vähäiseksi, koska lähistöllä on jo aukioita, mm. Vähätori ja Vanha Suurtori. Kirjastoa palvelevia lyhytaikaisia pysäköintipaikkoja pidetään kannanotoissa myös tärkeinä. Kirjaston kohdalla suunnitelmaa on muutettu niin, että aukiolla sallitaan etenkin kirjastoa, mutta myös yrityksiä ja viereisiä taloyhtiöitä palveleva autojen pysäköinti talvella (18 paikkaa). Kesällä aukiolla on tilaa pyöräpysäköinnille ja väliaikaisille vaihtuville käyttötarkoituksille. Linnankadun varteen, kirjaston eteen lisätään lyhytaikaiselle pysäköinnille (15 min) paikka, joka palvelee kirjastossa piipahtavia autoilijoita. Taloyhtiöiden ehdotus Linnankadun varren nykyisten vinopysäköintipaikkojen muuttamisesta kadun suuntaisiksi vähentäisi pysäköintipaikkoja vielä enemmän, eikä parantaisi pysäköintitilannetta. Tonttiliittymän kohdan tehokkaampaa merkitsemistä tutkitaan jatkossa, jotta siihen ei pysäköidä väärin.

Vammaisneuvosto pitää Kauppiaskadulle, lähelle Maariankadun risteystä suunniteltujen **invapaikkojen** sijaintia huonona, koska katu on tällä kohtaa jyrkkä pyörätuolia käyttäville. Suunnitelmaan on tehty muutos ja kaksi invapaikkaa on siirretty muualle.

Eerikinkadun ja Linnankadun välisessä korttelissa on varattu tilaa **hotellin saattoliikenteelle** kuten nykyäänkin.

Taksijärjestöt pitävät huonona suunnitelmassa esitettyä ratkaisua, jossa **taksiasema** on päivällä ja illalla eri paikassa sekä taksien odotusalue on eri korttelissa kuin itse asema. Taksijärjestöt ehdottavat, että taksiasema olisi kahdessa rinnakkaisessa jonossa torin kohdalla, lähellä Eerikinkadun risteystä. Kävelypainotteisella kadulla rinnakkaiset autojonot olisivat liian hallitseva elementti. Suunnitelmaa on muutettu siten, että yöajan taksiasema on poistettu ja päiväajan taksiasema on pidennetty 7 paikan pituiseksi.

Turun kaupunki	§	Kokouspvm	Asia	9
Kiinteistöliikelaitoksen johtokunta	173	20.04.2016	4	
Kiinteistöliikelaitoksen johtokunta	197	27.04.2016	4	
Kaupunginhallitus	192	02.05.2016	6	
Kaupunginvaltuusto	75	09.05.2016	8	

Pyöräpysäköintipaikkoja on osoitettu Kauppiaskadun varteen useaan kohtaan. Niiden sijoittelussa on otettu huomioon jalankulkijoiden liikkuminen kadun poikki sekä mahdollisten kahvilaterassien ja myyntipisteiden sijoittelu. Suunnitelmaa on muutettu niin, että lähimpänä Wiklundin sisäänkäyntiä olevia paikkoja on siirretty hieman ylämäen suuntaan ja osa niistä on siirretty kadun toiselle puolelle. Jatkosuunnittelussa pyöräpysäköinnin sijoittelua voidaan vielä tarkentaa. Jatkosuunnittelussa myös telineiden malli määritetään tarkemmin. Tavoitteena on, että osa telineistä on siirrettävää mallia.

Eerikinkatu

Turun seudun joukkoliikennelautakunta ja Turun kaupunkiliikenne Oy vastustavat Eerikinkadulle suunniteltua **uutta suojatietä**, joka johtaa torin keskeltä kadun yli. Suojatien vuoksi yksi pysäkipari joudutaan siirtämään Eerikinkadulla seuraavan korttelin puoleen väliin saakka, mikä heikentää pysäkkialueen hahmotettavuutta ja pidentää vaihtomatkoja. Kiinteistöjen ja yrittäjien edustajat puolestaan pitävät uutta suojatietä Forumin kortteliin ehdottomasti tarpeellisena ja sen tarve nousi vahvasti esiin myös asukkaille tehdyssä kyselyssä. Kaikki suunnitelmissa olevat linja-autopysäkit torin laidalla tarvitaan Föli-liikenteen linjoille, joten esimerkiksi taksijärjestöjen ehdottamaa **liityntäpysäkkiä** ei voida osoittaa taksiaseman läheisyyteen.

Torin kohdalla olevaa **pyöräilykieltoa** useat kannanottajat pitivät haitallisena ja pyöräilyolosuhteita heikentävänä. Kieltoa ehdotettiin suunnitelmassa siksi, että pyöräilijän turvallisuutta ei pystytä takaamaan Eerikinkadulla ja Aurakadulla pysäkkialueiden kohdalla ja pyöräilyä haluttiin selkeästi ohjata reitille Yliopistonkatu–Kauppiaskatu. Asiaa on harkittu uudelleen ja kiellot on poistettu suunnitelmista. Pyöräilyä ei edelleenkään haluta houkutella pysäkkialueiden kohdalle, sillä linja-auton kuljettajan on vaikea havaita varsinkin auton oikealla puolella ajava pyöräilijä ja pyöräily näillä katuosuuksilla on riskialtista. Turvallisemman, vaihtoehdoisen reitin tarjoamisen katsotaan kuitenkin olevan parempi lähestymistapa tässä asiassa kuin pyöräilyn kieltäminen.

Eerikinkadun **jalkakäytävää on levennetty** torin kohdalla Forum-korttelin puoleisella sivulla niin paljon kuin se on mahdollista. Leventämistä rajoittaa mm. se, että linja-autojen ajolinjoissa ei saa olla risteyksissä liian suurta sivusiirtymää, jotta linja-autot mahtuvat ohittamaan toisensa.

Katujen leveys on rajallinen ja niiden tarpeet monet. Kauppatorin ympäristön kaduille on siksi suunnitelmissa annettu erilaiset roolit: Eerikinkadun ja Aurakadun rooli liikenneverkossa on olla joukkoliikenteen pääreitti, Kauppiaskatu on kävelyn ja pyöräilyn katu, Yliopistonkatu on torin kohdalla kävelykatu ja torista Aninkaistenkadulle päin se on tonteille ja pysäköintilaitokseen autoliikennettä syöttävä katu. Myös pyöräliikenne pystyy käyttämään Yliopistonkatua ydinkeskustaan saapumiseen. Pyöräilyn pääreitiksi sitä ei kuitenkaan voi kutsua, koska se kulkee kävelyalueen läpi. Koska **joukkoliikenne on Eerikinkadulla priorisoitu**, ei kadulla ole tilaa pyörätielle tai pyöräkaistoille.

Aurakatu

Turun kaupunki	§	Kokouspvm	Asia	10
Kiinteistöliikelaitoksen johtokunta	173	20.04.2016	4	
Kiinteistöliikelaitoksen johtokunta	197	27.04.2016	4	
Kaupunginhallitus	192	02.05.2016	6	
Kaupunginvaltuusto	75	09.05.2016	8	

Aurakadulle on myös kannanotoissa toivottu **kadunvarsipysäköintiä**. Kuten suunnitelmaselostuksessa on mainittu, on Aurakadun pysäköinti poistettu turvallisuussyistä. Jyrkällä kadulla linja-autojen on etenkin liukkailla keleillä pysyttävä nousemaan mäki yhtäjaksoisesti. Sellaisia tilanteita ei joukkoliikenteen pääreitillä voida hyväksyä, että linja-auto joutuu kadulla käännöstä tekevän pysäköijän vuoksi pysähtymään keskellä mäkeä eikä pääse ilman vauhtia enää liikkeelle.

Yliopistonkadun ja Aurakadun kulmassa sijaitseva Kiinteistöosakeyhtiö Prima vastustaa Aurakadulle osoitettuja **turistilinja-autojen pysäköintipaikkoja** ja uskoo niiden vaarantavan kiinteistönsä tonttiliittymän toimivuuden. Linja-autojen pysäköintipaikat ovat 20 metrin pituisia ja niiden välillä on tonttiliittymän kohdalla noin 10 metriä tilaa. Tonttiliittymän kohdalla on siis riittävästi tilaa kääntyä, eikä näkemäkään ole huonompi kuin nykytilanteessa tai keskustan tonttiliittymissä yleensä. Tonttiliittymää voidaan vielä korostaa pysäköinnin kieltävällä ajoratamaalauksella, mikäli se osoittautuu tarpeelliseksi. Alempana olevan porttikäytävän kohdalle on osoitettu madallettu reunakivi, ja jalkakäytävällä on tilaa huoltoon liittyvään pysäyttämiseen. Tonttiliittymästä kadulle tulo pysäköidyn bussin takaa edellyttää tässä kohtaa erityistä varovaisuutta, mutta se ei ole keskustaolosuhteissa poikkeuksellista.

Aurakadulla olevan pyöräyhteyden on ajateltu palvelevan lähinnä Puolalanmäellä olevia kouluja. Se on siksi suunniteltu **kaksisuuntaisena pyörätienä**, jota pitkin pääsee Ylipistonkadulle ja siitä edelleen nykyisen kävelykadun suuntaan tai kävelypainotteista Kauppiaskatua jokirantaan. Aurakadun jyrkkä mäki ei ylämäen suuntaan houkuttane juuri muita pyöräilijöitä, koska mm. Puolalankadun ja Brahenkadun kautta ajaessa nousua on vähemmän. Pyörätien puolella olevan hankalan tonttiliittymän kohtaa pyritään jatkosuunnittelussa korostamaan niin, että pyöräilijät ja tonttiliittymästä tulevat autoilijat osavat kiinnittää huomiota toisiinsa. Jos pyörätie on ajosuuntaan nähden vain vasemmalla puolella tietä, voi pyöräilijä tieliikenneasetuksen mukaan ajaa lyhyellä matkalla ajoradan oikeaa reunaan, jos se on kulkureitin tai muun vastaavan syyn vuoksi turvallisempaa. Tätä sääntöä on ainakin tähän saakka tulkittu niin, että yhden korttelin matka on lyhyt ja pyöräilijän on turvallisempaa ajaa korttelin matka oikealla kuin siirtyä kaksi kertaa kadun yli. Aikuinen pyöräilijä voi siis ajaa Aurakatua alamäkeen ajoradalla pyörätiestä huolimatta, kunhan ottaa muun liikenteen huomioon, eikä aiheuta vaaraa tai huomattavaa haittaa.

Turkuseura toivoo lausunnossaan, että pyörätien sijaan Aurakadun koillisreunaan istutettaisiin **puurivi**. Museokeskus toi suunnittelun alkaessa esiin, että jo taidemuseon korjauksen yhteydessä oli päädytty siihen, että Aurakadun puurivejä ei pyritä jatkamaan nykyisestä. Tämän syyn ja koulualueen pyöräyhteyden tarpeen vuoksi pyörätie on tehty Aurakadulle, eikä Kauppiaskadulle tai Puolalankadulle, joilta pyöräyhteys vähentäisi vielä lisää kadunvarsipysäköintiä.

Aurakadulla torin kohdalla ollut **pyöräilykielto** on poistettu suunnitelmasta. Turun polkupyöräilijät ry. ehdottaa myös Aurakadun ja Ylipistonkadun **risteyksen korottamista**, jotta jalankulun ja pyöräilyn yhteys korostuisi. Joukkoliikenteen pääreitille – etenkin runkolinjoille – ei tehdä ajoradan korotuksia.

Turun kaupunki	§	Kokouspvm	Asia	11
Kiinteistöliikelaitoksen johtokunta	173	20.04.2016	4	
Kiinteistöliikelaitoksen johtokunta	197	27.04.2016	4	
Kaupunginhallitus	192	02.05.2016	6	
Kaupunginvaltuusto	75	09.05.2016	8	

Jakeluliikenne

Turun Autoilijat ry on huolissaan siitä, sisältääkö suunnitelmassa mainittu huoltoliikenne jakeluliikenteen ja onko jakelua otettu tarpeeksi suunnitelmassa huomioon. Liikennesuunnitelmaluonnoksissa esitettyjen liikennemerkkien mukaan Kauppiaskatu on pihakatu ja sillä on moottoriajoneuvoliikenne kielletty. Huoltoliikenne on sallittu puolesta välistä Maariankadun ja Yliopistonkadun välistä korttelia Eerikinkadulle saakka. Tieliikenneasetuksen mukaan käsite **huoltoliikenne pitää sisällään jakeluliikenteen**. Tällä osuudella ei ole osoitettu erikseen jakeluliikenteelle pysäköintipaikkoja, mutta tavaran purkamiseen ja lastaamiseen liittyvä pysäyttäminen on kadulla sallittua. Sille on myös tilaa selvästi enemmän kuin nykytilanteessa, koska jalkakäytävät ovat leveät ja muu liikenne hyvin vähäistä. Eerikinkadun ja Linnankadun välillä Kauppiaskatu on myös pihakatu, eikä sillä ole rajoitettu läpiajoa. Tälle osuudelle on osoitettu kaksi pysäköintipaikkaa huoltoajolle, koska osuudella on enemmän muuta liikennettä kuin torin kohdalla. Linnankadun ja jokirannan välillä Kauppiaskatu on myös pihakatu. Läntisellä Rantakadulla huoltoajo on sallittu. Aurakadun mäestä on poistettu kadunvarsipysäköinti ja jalkakäytäviä on levennetty, joten sielläkin jakelulle on paremmin tilaa kuin nykyään. Eerikinkadun ja Aurakadun joukkoliikennekatuosoituksilla tilanne on nykyisen kaltainen, eli erillistä tilaa ei pystytä jakelulle niillä osoittamaan. Yliopistonkadun uudella kävelykatuosuudella on sallittu huoltoajo kirkolle. Kävelykadun liikennesäännöt sallivat myös ajon tonteille, jos muuta yhteyttä ei ole.

Brahenkatu

Brahenkadun kaksisuuntaistamista esitetään muutamassa kannanotossa. **Kaksisuuntaistus** helpottaisi Ratapihankadulta ja Puutarhakadun suunnasta tulevan liikenteen pääsyä torin pysäköintilaitokseen, mutta laitoksen toiminta ei sitä välttämättä edellytä. Brahenkadun kaksisuuntaistus on päätetty tutkia keskustan liikennesuunnitelmassa, jota laaditaan yleiskaavaprosessin yhteydessä, koska asiassa ei ole kyse pelkästään uuden pysäköintilaitoksen liikennevirroista vaan keskustan liikenteestä laajemmin.

Pysäköintilaitos ja sen liikenne

Kauppatorin pysäköintilaitoksen liikennevaikutuksia on tutkittu kaavoitusvaiheessa ja silloin on myös tutkittu erilaisia **sisäänajovaihtoehtoja** laitokseen. Kauppatorin pysäköintilaitoksen paikkamäärä ei ole niin suuri, että se vaatisi kapasiteetin vuoksi kahden sisäänajon rakentamista. Aninkaistenkadulla tullaan sallimaan oikealle kääntyminen Yliopistonkadun kohdalla, jotta laitokseen pääsee sujuvasti myös pohjoisen suunnasta. Aninkaistenkatu on nykyään osa ns. keskustan sisäkehää, jonka tarkoitus on syöttää liikennettä keskustaan. Sillä ei ole enää tarvetta suosia läpiajoliikennettä. Yliopistonkadun sisäänajon lisäksi asemakaava mahdollistaa ajon laitokseen Hansakorttelin kellarista. Tämä yhteys ei ole kuitenkaan liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden kannalta suositeltava muulle kuin satunnaiselle huoltoajolle. Kristiinankadun sisäänajo Hansakorttelin pysäköintitiloihin risteää vilkkaan jalankulun kanssa. Kristiinankadun päässä on usein muutenkin ahdasta pysäköityjen huoltoajoneuvojen vuoksi ja siksi, että kadulla olevaa ajokieltoa ei noudateta. Asemakaavassa on määräys, jonka mukaan vähintään **80 % paikoista on varattava yleiseen pysäköintiin**. Esteettömyyden toteutuminen pysäköinti-

Turun kaupunki	§	Kokouspvm	Asia	12
Kiinteistöliikelaitoksen johtokunta	173	20.04.2016	4	
Kiinteistöliikelaitoksen johtokunta	197	27.04.2016	4	
Kaupunginhallitus	192	02.05.2016	6	
Kaupunginvaltuusto	75	09.05.2016	8	

laitoksessa käsitellään laitoksen ja torin kioskirakennusten rakennuslupien yhteydessä.

Raitiotievaraus

Raitiotien varaus on otettu kauppatorin ympäristön suunnittelussa huomioon. Torin rakennukset ja kiinteät rakenteet kaduilla suunnitellaan siten, että ne mahdollistavat myöhemmin myös raitiotien rakentamisen. Raitiotien rakentaminen edellyttää kuitenkin, että Kauppiaskadun poikkileikkaus ja pinta rakennetaan osittain uudelleen. Kauppiaskadun suunnitelmaa on tarkistettu Maarinkadun puoleisessa päässä pysäköinnin lisäämisen vuoksi ja samalla on tässä kohtaa vielä tarkistettu suunnitelman yhteensopivuutta raitiotiesuunnitelman kanssa.

Joukkoliikenne

Turun seudun joukkoliikennelautakunta toteaa lausunnossaan seuraavasti: ”**Joukkoliikenteen merkitys keskustan elinvoimaisuudelle** on merkittävä. Keskustassa asioivista noin 30 % liikkuu joukkoliikenteellä ja kauppatorin pysäkeillä tapahtuu noin 22 000 nousua päivässä. Päälle 8 miljoonaa nousua vuodessa kauppatorilta tarkoittaa, että joukkoliikenteen toimintaedellytykset kaupungin ytimessä tulee varmistaa myös tulevaisuudessa. Hyvin toimiva joukkoliikenne on elinehto elävälle keskustalle.” Joukkoliikenteen oleellinen osuus keskustaan tehtävistä matkoista on suunnittelussa ollut yksi lähtökohta.

Useassa lausunnossa esitetään, että kauppatorin ei pitäisi olla linja-autolinjojen **tasauspiste** eli autojen ei tulisi seistä torin pysäkeillä. Tätä on myös kauppatorin suunnittelussa tavoiteltu ja sen vuoksi ei torin pysäkkikapasiteettia ole lisätty nykyisestä. Toiminnan odotetaan tehostuvan siten, että nykyinen pysäkkikapasiteetti riittää. Ne toimenpiteet, joilla tasausajan tarpeeseen voidaan vaikuttaa, liittyvät muun muassa digitaaliseen liikenteenohjaukseen, linjastosuunnitteluun ja joukkoliikenteen etuusjärjestelyihin. Joukkoliikenteen ja keskustan liikenteen ohjauksen kehittämisessä jatketaan näiden toimenpiteiden suunnittelua ja edistämistä.

Turun seudun joukkoliikennelautakunta ja Turun Kaupunkiliikenne Oy pitävät **uuden suojatien** vuoksi tehtävää yhden pysäkkiparin siirtoa Eerikinkadun seuraavaan kortteliin merkittävänä heikennyksenä joukkoliikenteelle. Perusteluna on, että siirto hajauttaa joukkoliikenteen terminaali-aluetta ja vaikeuttaa pysäkeiltä tehtäviä vaihtomatkoja. Useassa muussa lausunnossa uutta suojatietä Forumiin kortteliin pidetään merkittävänä parannuksena ja edellytyksenä Forumiin korttelin elinvoimaisuudelle. Haitat vaihtomatkoille voidaan minimoida osoittamalla siirretylle pysäkillä vähemmän liikennöityjä bussilinjoja.

Turun seudun joukkoliikennelautakunta korostaa, että kauppatorin **rakentamisen aikaiset joukkoliikenteen väliaikaisjärjestelyt** tulee suunnitella työn jatkuessa tarkemmin. Joukkoliikennelautakunta pitää välttämättömänä, että väliaikaisratkaisussa joukkoliikenne voi käyttää Aurakatua ja Eerikinkatua taustaraportin vaihtoehdon VE0 mukaisesti tai muita reittejä niin, että negatiiviset vaikutukset joukkoliikenteeseen ovat yhtä pienet. Väliaikaiset liikennejärjestelyt tullaan suunnittelemaan rakentamisen vaiheistuksen kanssa yhtä ai-

Turun kaupunki	§	Kokouspvm	Asia	13
Kiinteistöliikelaitoksen johtokunta	173	20.04.2016	4	
Kiinteistöliikelaitoksen johtokunta	197	27.04.2016	4	
Kaupunginhallitus	192	02.05.2016	6	
Kaupunginvaltuusto	75	09.05.2016	8	

kaa niin, että haitat torilla liikkumiseen ja torikauppaan ovat mahdollisimman vähäiset.

Esteettömyys

Vammaisneuvoston mukaan **pysäköintilaitosten automaattit ja puomilaitteet** ovat monelle vammaiselle mahdottomia käyttää ja vammaisille on siksi oltava myös kadunvarsipaikkoja. Suunnitelmia on muutettu siten, että yksi invapaikka on lisätty Eerikinkadulle Brahenkadun ja Kauppiaskadun väliin ja kaksi invapaikkaa Kauppiaskadulle Eerikinkadun ja Linnankadun väliin. Aurakadun suunnitelmaan on lisäksi palautettu Eerikinkadun ja Linnankadun väliin nykyiset kaksi invapaikkaa. Tulevaisuudessa pysäköintilaitosten uusi valvonta- ja rahastustekniikka mahdollistavat laitosten käytön myös useimmille vammaisille.

Vammaisneuvosto esittää lausunnossaan, että kaikkiin kadunkulmiin ja muihin tarvittaviin kohtiin on tehtävä vähintään metrin levyinen **turvallinen viiste** (ns. 0-raja). Myös polkupyöräilijät toivovat terävien reunakivien korvaamista viisteillä tai luiskilla niissä kohdissa, joissa liikutaan reunakiven poikki pyörillä, lastenvaunuilla tai pyörätuoleilla. Jatkosuunnittelussa ylityskohtien reunakivet suunnitellaan tarkemmin, ja niiden suunnittelussa sovelletaan SuRaKu-ohjeita. Tähän yksityiskohtaan pyritään löytämään kaikille vammaisryhmille sopiva ratkaisu.

Muuta

Lausunnoissa ja palautteissa toivotaan torin ympäristöön lisää **puita ja istutuksia**. Puita on suunnitelmiin lisätty kaikkiin niihin paikkoihin, joihin se teknisesti, toiminnallisesti ja kaupunkikuvallisesti on ollut mahdollista tehdä. Katuja torisuunnitelmissa näytetään vain kiinteät rakenteet, joten siirrettäviä istutusastioita voidaan haluttaessa tuoda tilaan enemmänkin kuin suunnitelmissa esitetään.

Museokeskus ohjeistaa lausunnossaan **arkeologisten kaivausten** tekemistä. Arkeologisten kaivausten teosta on jo neuvoteltu Museokeskuksen kanssa ja työn ohjelmointia tullaan yhteistyössä jatkamaan.

Meidän Turku ry esittää muistutuksessaan, että **suunnitelmaratkaisujen sopeutumista ympäristöön** ja ympäristökuvaan ei ole suunnitelmassa tutkittu. Suunnitelmaselostuksen tekstissä on käsitelty sekä nykyistä kaupunkikuvaa että suunnitteluratkaisujen vaikutusta kaupunkikuvaan. Lisäksi työssä on haluttu erityisesti panostaa siihen, että suunnitelmien arviointi on helppoa kaikille kuntalaisille ja päättäjille. Siksi suunnitelmista on laadittu useita havainnekuvia ja 3D-mallin perusteella tehty esittelyvideo, joista sopeutuminen ympäristöön on helpompi hahmottaa kuin perinteisistä suunnitelmakuvista.

Kannanotoissa esiintyy myös **joitakin väärinkäsityksiä**. Esimerkiksi Läntisen Rantakadun tai Linnankadun alkupään liikennejärjestelyjä ei olla muuttamassa millään tavalla, eikä ortodoksikirkon kohdalle ole suunnitelmissa merkitty pysäköintiä.

Turun kaupunki	§	Kokouspvm	Asia	14
Kiinteistöliikelaitoksen johtokunta	173	20.04.2016	4	
Kiinteistöliikelaitoksen johtokunta	197	27.04.2016	4	
Kaupunginhallitus	192	02.05.2016	6	
Kaupunginvaltuusto	75	09.05.2016	8	

Luettelo taustamateriaalista osoitteessa <http://www.turku.fi/turun-uusi-kauppatori/tietoa-hankkeesta>

Asian merkittävyys huomioon ottaen, tulee asia hallintosäännön 23 §:n mukaisesti saattaa kaupunginhallituksen ratkaistavaksi. Kaupunginhallituksen johtosäännön 8 §:n mukaan kaupunginhallitus voi vastaavasti saattaa asian kaupunginvaltuuston päätettäväksi asian merkittävyyden sitä edellyttäessä.

- Liite 1 K 6064 084 Yliopistonkatu välillä Aurakatu–Kauppiaskatu, katusuunnitelma, 15.4.2016
- Liite 2 K 6064 085 Yliopistonkatu välillä Kauppiaskatu–Brahenkatu, katusuunnitelma, 13.11.2015
- Liite 3 K 3905 016 Turun Kauppatori, torisuunnitelma, 15.4.2016
- Liite 4 K 5507 052 Kauppiaskatu välillä Maariankatu–Yliopistonkatu, katusuunnitelma, 15.4.2016
- Liite 5 K 5507 053 Kauppiaskatu välillä Yliopistonkatu–Eerikinkatu, katusuunnitelma, 15.4.2016
- Liite 6 K 5507 054 Kauppiaskatu välillä Eerikinkatu–Linnankatu, katusuunnitelma, 15.4.2016
- Liite 7 K 5507 055 Kauppiaskatu välillä Linnankatu–Läntinen Rantakatu, katusuunnitelma, 15.4.2016
- Liite 8 K 6014 076 Eerikinkatu välillä Kristiinankatu–Aurakatu, katusuunnitelma, 13.11.2015
- Liite 9 K 6014 077 Eerikinkatu välillä Aurakatu–Kauppiaskatu, Kauppatori Eerikinkadun kohdalla, katusuunnitelma, 13.11.2015
- Liite 10 K 6014 078 Eerikinkatu välillä Kauppiaskatu–Brahenkatu, katusuunnitelma, 13.11.2015
- Liite 11 K 6012 046 Aurakatu välillä Maariankatu–Yliopistonkatu, katusuunnitelma, 15.4.2016
- Liite 12 K 6012 047 Aurakatu välillä Yliopistonkatu–Eerikinkatu, katusuunnitelma, 13.11.2015
- Liite 13 K 6012 048 Aurakatu välillä Eerikinkatu–Linnankatu, katusuunnitelma, 15.4.2016
- Liite 14 L 6064 086 Yliopistonkatu välillä Kauppiaskatu–Brahenkatu, liikennesuunnitelmaluonnos, 3.11.2015

Turun kaupunki	§	Kokouspvm	Asia	15
Kiinteistöliikelaitoksen johtokunta	173	20.04.2016	4	
Kiinteistöliikelaitoksen johtokunta	197	27.04.2016	4	
Kaupunginhallitus	192	02.05.2016	6	
Kaupunginvaltuusto	75	09.05.2016	8	

Liite 15 L 3905 017 Kauppatori, Aurakatu välillä Yliopistonkatu–Linnankatu, Kauppiaskatu välillä Maariankatu–Linnankatu, Yliopistonkatu välillä Aurakatu–Kauppiaskatu, Eerikinkatu välillä Kristiinankatu–Brahenkatu, liikennesuunnitelmaluonnos 15.4.2016

Liite 16 L 5507 056 Kauppiaskatu välillä Linnankatu–Läntinen Rantakatu, liikennesuunnitelmaluonnos, 15.4.2016

Oheismateriaali 1 Suunnitelmaselostus

Oheismateriaali 2 Katusuunnitelmien koostekuva

Oheismateriaali 3 Kooste muistutuksista, lausunnoista ja palautteista

Toimialajohtaja Jouko Turto:

Ehdotus Kiinteistöliikelaitoksen johtokunta päättää osaltaan hyväksyä Kauppatorin ympäristön tori- ja katusuunnitelmat liitteiden 1-13 mukaisesti ja kauppatorin ympäristön liikennesuunnitelmaluonnokset jatkosuunnittelun pohjaksi liitteiden 14-16 mukaisesti sekä saattaa asian edelleen kaupunginhallituksen ratkaistavaksi.

Päätös Asia pantiin pöydälle yksimielisesti Puljujärven Koskimiehen kannattamana tekemästä ehdotuksesta.

Kilajk § 197

Pöydältä 20.4.2016 § 173.

Päätös Ehdotus hyväksyttiin.

Päätös asiasta tehtiin äänin 7-6.

Päätös asiassa tehtiin kahden äänestyksen jälkeen.

Ensimmäisessä äänestyksessä äänestettiin asian käsittelyn jatkamisen puolesta ja asian palauttamisen välillä. Asian käsittelyn jatkaminen voitti äänin 7-6.

Suoritetussa nimenhuutoäänestyksessä käsittelyn jatkamisen puolesta äänestivät Toivari, Nurmio, Suominen, Kari, Aholainen, Harjanne ja Puljujärvi.

Miikkolan Takkisen kannattamana tekemän palautusehdotuksen puolesta äänestivät heidän lisäksi Koski, Nylund, Koskimies ja Hihnala.

Toisessa äänestyksessä äänestettiin päätösehdotuksen ja Koskimiehen Takkisen kannattamana tekemän hylkäämisehdotuksen välillä. Päätös asiasta tehtiin äänin 7--6.

Turun kaupunki	§	Kokouspvm	Asia	16
Kiinteistöliikelaitoksen johtokunta	173	20.04.2016	4	
Kiinteistöliikelaitoksen johtokunta	197	27.04.2016	4	
Kaupunginhallitus	192	02.05.2016	6	
Kaupunginvaltuusto	75	09.05.2016	8	

Suoritetussa nimenhuudossa päätösehdotuksen puolesta äänestivät Toivari, Nurmio, Suominen, Kari, Aholainen, Harjanne ja Puljujärvi.

Koskimiehen Takkisen kannattamana tekemän hylkäämisehdotuksen puolesta äänestivät heidän lisäksi Koski, Miikkola, Nylund ja Hihnala.

Palautusehdotuksen ja hylkäämisehdotuksen perustelut:

Yliopistonkadun suunniteltu sisäänajoramppi on turha, koska torinaluspysäköintiä ei toteuteta.

Kh § 192

Apulaiskaupunginjohtaja Jarkko Virtanen:

Kaupunginhallituksen johtosäännön 8 §:n mukaan kaupunginhallitus voi saattaa asian kaupunginvaltuuston päätettäväksi asian merkittävyyden sitä edellyttäessä. Asian merkittävyys huomioon ottaen, tulee asia kaupunginhallituksen johtosäännön 8 §:n mukaan saattaa kaupunginvaltuuston päätettäväksi.

- Liite 1 K 6064 084 Yliopistonkatu välillä Aurakatu–Kauppiaskatu, katusuunnitelma, 15.4.2016
- Liite 2 K 6064 085 Yliopistonkatu välillä Kauppiaskatu–Brahenkatu, katusuunnitelma, 13.11.2015
- Liite 3 K 3905 016 Turun Kauppatori, torisuunnitelma, 15.4.2016
- Liite 4 K 5507 052 Kauppiaskatu välillä Maariankatu–Yliopistonkatu, katusuunnitelma, 15.4.2016
- Liite 5 K 5507 053 Kauppiaskatu välillä Yliopistonkatu–Eerikinkatu, katusuunnitelma, 15.4.2016
- Liite 6 K 5507 054 Kauppiaskatu välillä Eerikinkatu–Linnankatu, katusuunnitelma, 15.4.2016
- Liite 7 K 5507 055 Kauppiaskatu välillä Linnankatu–Läntinen Rantakatu, katusuunnitelma, 15.4.2016
- Liite 8 K 6014 076 Eerikinkatu välillä Kristiinankatu–Aurakatu, katusuunnitelma, 13.11.2015
- Liite 9 K 6014 077 Eerikinkatu välillä Aurakatu–Kauppiaskatu, Kauppatori Eerikinkadun kohdalla, katusuunnitelma, 13.11.2015

Turun kaupunki	§	Kokouspvm	Asia	17
Kiinteistöliikelaitoksen johtokunta	173	20.04.2016	4	
Kiinteistöliikelaitoksen johtokunta	197	27.04.2016	4	
Kaupunginhallitus	192	02.05.2016	6	
Kaupunginvaltuusto	75	09.05.2016	8	

Liite 10	K 6014 078 Eerikinkatu välillä Kauppiaskatu–Brahenkatu, katusuunnitelma, 13.11.2015
Liite 11	K 6012 046 Aurakatu välillä Maariankatu–Yliopistonkatu, katusuunnitelma, 15.4.2016
Liite 12	K 6012 047 Aurakatu välillä Yliopistonkatu–Eerikinkatu, katusuunnitelma, 13.11.2015
Liite 13	K 6012 048 Aurakatu välillä Eerikinkatu–Linnankatu, katusuunnitelma, 15.4.2016
Liite 14	L 6064 086 Yliopistonkatu välillä Kauppiaskatu–Brahenkatu, liikennesuunnitelmaluonnos, 3.11.2015
Liite 15	L 3905 017 Kauppatori, Aurakatu välillä Yliopistonkatu–Linnankatu, Kauppiaskatu välillä Maariankatu–Linnankatu, Yliopistonkatu välillä Aurakatu–Kauppiaskatu, Eerikinkatu välillä Kristiinankatu–Brahenkatu, liikennesuunnitelmaluonnos 15.4.2016
Liite 16	L 5507 056 Kauppiaskatu välillä Linnankatu–Läntinen Rantakatu, liikennesuunnitelmaluonnos, 15.4.2016
Oheismateriaali 1	Suunnitelmaselostus
Oheismateriaali 2	Katusuunnitelmien koostekuva
Oheismateriaali 3	Kooste muistutuksista, lausunnoista ja palautteista

Kaupunginhallituksen ehdotus

Kaupunginvaltuusto päättää hyväksyä Kauppatorin ympäristön tori- ja katusuunnitelmat liitteiden 1-13 mukaisesti ja Kauppatorin ympäristön liikennesuunnitelmaluonnokset jatkosuunnittelun pohjaksi liitteiden 14-16 mukaisesti.

Päätös Ehdotus hyväksyttiin.

Asian käsittely kokouksessa

Päätös asiassa tehtiin kahden äänestyksen jälkeen.

1. äänestys

Ensimmäisessä äänestyksessä asian käsittelyä päätettiin jatkaa äänin 7-5, 1 tyhjä.

Suoritettua nimenhuutoäänestyksessä käsittelyn jatkamisen puolesta äänestivät Ilola, Pietari, Maaskola, Alanen, Vierimaa, Viljamaa ja Manni.

Turun kaupunki	§	Kokouspvm	Asia	18
Kiinteistöliikelaitoksen johtokunta	173	20.04.2016	4	
Kiinteistöliikelaitoksen johtokunta	197	27.04.2016	4	
Kaupunginhallitus	192	02.05.2016	6	
Kaupunginvaltuusto	75	09.05.2016	8	

Rantasen Vornasen kannattamana tekemän ehdotuksen puolesta, että asia palautetaan uudelleen valmisteltavaksi maanalaisten osien poistamiseksi suunnitelmasta, äänestivät heidän lisäksi Yrttiaho, Miikkola ja Eeva.

Von Frenckell-Ramberg äänesti tyhjää.

2. äänestys

Toisessa äänestyksessä esittelijän päätösehdotus hyväksyttiin äänin 7-5, 1 tyhjä.

Suoritettussa nimenhuutoäänestyksessä esittelijän päätösehdotuksen puolesta äänestivät Ilola, Pietari, Maaskola, Alanen, Vierimaa, Viljamaa ja Manni.

Vornasen Rantasen kannattamana tekemän päätösehdotuksen hylkäämistä tarkoittaneen ehdotuksen puolesta äänestivät heidän lisäksi Yrttiaho, Miikkola ja Eeva.

Von Frenckell-Ramberg äänesti tyhjää.

Kv § 75

- Liite 1 K 6064 084 Yliopistonkatu välillä Aurakatu–Kauppiaskatu, katusuunnitelma, 15.4.2016
- Liite 2 K 6064 085 Yliopistonkatu välillä Kauppiaskatu–Brahenskatu, katusuunnitelma, 13.11.2015
- Liite 3 K 3905 016 Turun Kauppatori, torisuunnitelma, 15.4.2016
- Liite 4 K 5507 052 Kauppiaskatu välillä Maariankatu–Yliopistonkatu, katusuunnitelma, 15.4.2016
- Liite 5 K 5507 053 Kauppiaskatu välillä Yliopistonkatu–Eerikinkatu, katusuunnitelma, 15.4.2016
- Liite 6 K 5507 054 Kauppiaskatu välillä Eerikinkatu–Linnankatu, katusuunnitelma, 15.4.2016
- Liite 7 K 5507 055 Kauppiaskatu välillä Linnankatu–Läntinen Rantakatu, katusuunnitelma, 15.4.2016
- Liite 8 K 6014 076 Eerikinkatu välillä Kristiinankatu–Aurakatu, katusuunnitelma, 13.11.2015
- Liite 9 K 6014 077 Eerikinkatu välillä Aurakatu–Kauppiaskatu, Kauppatori Eerikinkadun kohdalla, katusuunnitelma, 13.11.2015

Turun kaupunki	§	Kokouspvm	Asia	19
Kiinteistöliikelaitoksen johtokunta	173	20.04.2016	4	
Kiinteistöliikelaitoksen johtokunta	197	27.04.2016	4	
Kaupunginhallitus	192	02.05.2016	6	
Kaupunginvaltuusto	75	09.05.2016	8	

Liite 10	K 6014 078 Eerikinkatu välillä Kauppiaskatu–Brahenkatu, katusuunnitelma, 13.11.2015
Liite 11	K 6012 046 Aurakatu välillä Maariankatu–Yliopistonkatu, katusuunnitelma, 15.4.2016
Liite 12	K 6012 047 Aurakatu välillä Yliopistonkatu–Eerikinkatu, katusuunnitelma, 13.11.2015
Liite 13	K 6012 048 Aurakatu välillä Eerikinkatu–Linnankatu, katusuunnitelma, 15.4.2016
Liite 14	L 6064 086 Yliopistonkatu välillä Kauppiaskatu–Brahenkatu, liikennesuunnitelmaluonnos, 3.11.2015
Liite 15	L 3905 017 Kauppatori, Aurakatu välillä Yliopistonkatu–Linnankatu, Kauppiaskatu välillä Maariankatu–Linnankatu, Yliopistonkatu välillä Aurakatu–Kauppiaskatu, Eerikinkatu välillä Kristiinankatu–Brahenkatu, liikennesuunnitelmaluonnos 15.4.2016
Liite 16	L 5507 056 Kauppiaskatu välillä Linnankatu–Läntinen Rantakatu, liikennesuunnitelmaluonnos, 15.4.2016
Oheismateriaali 1	Suunnitelmaselostus
Oheismateriaali 2	Katusuunnitelmien koostekuva
Oheismateriaali 3	Kooste muistutuksista, lausunnoista ja palautteista

Kaupunginhallituksen ehdotus

Kaupunginvaltuusto päättää hyväksyä Kauppatorin ympäristön tori- ja katusuunnitelmat liitteiden 1-13 mukaisesti ja Kauppatorin ympäristön liikennesuunnitelmaluonnokset jatkosuunnittelun pohjaksi liitteiden 14-16 mukaisesti.

Päätös Asia pantiin pöydälle Li Anderssonin Yrttiahon kannattamana tekemästä ehdotuksesta yksimielisesti.