

ASEMAKAAVAN JA ASEMAKAAVANMUUTOKSEN SELOSTUS, joka koskee 17. päivänä tammi-kuuta 2007 päivättyä ja 18. päivänä kesäkuuta 2007 lausuntojen perusteella muutettua asemakaavanmuutuskarttaa.

ASEMAKAAVA JA ASEMAKAAVANMUUTOS "Telakkaranta"
os. Stålmarminkatu 45

1. PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

1.1 Tunnistetiedot

Asemakaavatunnus: 41/2005

Diarionumero: 13434-2005

Asemakaava

Turun kaupungin

Kaupunginosa:	5 (V)	5 (V)
Vesialue:	Aurajoki	Aura å

Asemakaavanmuutos

Kaupunginosa:	5 (V)	5 (V)
Kortteli:	4	4
Tontit:	18, 56, 59 ja 60	18, 56, 59 och 60
Kadut:	Korppolaistie, osa Stålmarminkatu, osa	Korpolaisvägen, del Stålmarmsgatan, del
Virkistysalue:	Maununtyttärenpuisto, osa	Månsdottersparken, del
Muinaismuistoalue:	Nimetön	Utan namn
Vesialue:	Aurajoki, osa	Aura å, del

Kaupunginosa:	42 KORPPOLAISMÄKI	KORPOLAISBACKEN
Virkistysalue:	Maununtyttärenpuisto	Månsdottersparken
Katu:	Stålmarminkatu, osa	Stålmarmsgatan, del

Asemakaavalla ja asemakaavanmuutoksella muodostuva tilanne

Kaupunginosa:	5 (V)	5 (V)
Kortteli:	4 osa, 39 osa, 46, 47, 49, 50	4 del, 39 del, 46, 47, 49, 50
Kadut:	Eerik Pommerilaisen ranta Itäinen Rantakatu, osa Itälaituri	Erik av Pommerns strand Östra Strandgatan, del Östra kajen

	Kuningatar Margareetan laituri Korppolaistie, osa Unioninkatu Stålmarminkatu, osa Viimeinen ropo	Drottning Margaretas kaj Korpolaisvägen, del Unionsgatan Stålarmsgatan, del Sista Styvern
Julkinen kulkuväylä:	Tuupikkalanpolku	Tuupikkalastigen
Toriaukio:	Kalmarinaukio	Kalmarplan
Puistot:	Maununtyttärenpuisto, osa Nokinenänpuistikko	Månsdottersparken, del Sotnäsaskvären
Vesialue:	Aurajoki, osa	Aura å, del
Kaupunginosa:	42 KORPPOLAISMÄKI	KORPPOLAISBACKEN
Katu:	Stålmarminkatu, osa	Stålarmsgatan, del

Uudet korttelin numerot: V-46, V-47, V-49 ja V-50.

Asemakaavanmuutoksen yhteydessä hyväksytään sitova tonttijako/tonttijaonmuutos: V-4.-61, V-39.-3, V-50.-1.

Erillinen tonttijako/tonttijaonmuutos on laadittava kaava-alueen muille kortteille.

Asemakaavanmuutoksen valmistelu

Asemakaavanmuutos on valmisteltu ympäristö- ja kaavoitusviraston asemakaavatoimistossa, os. Linnankatu 34, 20100 Turku, puhelin (02) 262 4111.

Valmistelija: Iina Paasikivi, sähköposti: iina.paasikivi@turku.fi

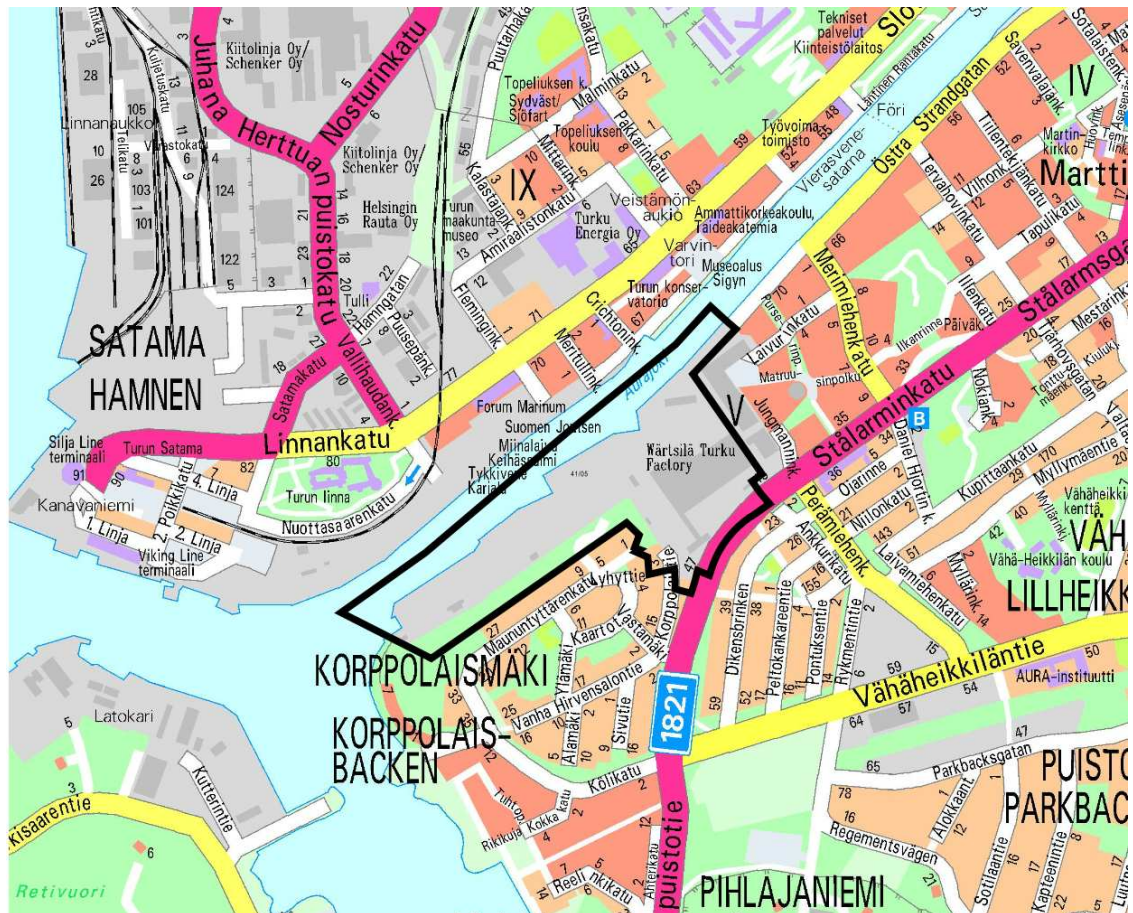
Vireilletulo: Asemakaavan vireilletulosta on ilmoitettu lähettämällä osallisille osallistumis- ja arviointisuunnitelma 2.1.2006. Kuulutus on julkaistu päivälehdissä 21.1.2006. Vireilläolosta on tiedotettu kaavoituskatsauksessa 2006.

Hyväksymispäivämäärä: Kaavaluonnos hyväksyttiin ympäristö- ja kaavoituslautakunnassa 27.6.2006.

Lausunnot: Kaavaehdotus on ollut lausunnoilla helmi/maaliskuussa 2007. Lausuntojen perusteella ehdotusta on muutettu 18.6.2007.

1.2 Kaavamuutosalueen sijainti

Kaavamuutosalue sijaitsee Turun kaupungin keskustasta länteen Aurajoen suussa itäisellä rannalla.



1.3 Asemakaavanmuutoksen tarkoitus

Kaavan muuttamisen tarkoituksena on muuttaa käytöstä poistunut telakka-alue asuntoalueeksi niin, että maankäyttö- ja rakennuslain kaavan laatimisedellytykset täyttyvät.

1.5 Selostuksen liiteasiakirjat

- Liite 1: Tilastolomake
- Liite 2: Telakka-alueella koskeneet asemakaavanmuutokset, asemakaavayhdistelmä
- Liite 3: Laituriselvityksen kartta alueen pohjarakenteista GT Corporation
- Liite 4: Kaavio eri maankäyttövaihtoehdoista
- Liite 5: Ympäristösuunnitelma, idealuonnos, Ark.tsto Pääsky & Siistonen Oy
- Liite 6: Liikenneverkkoluonnos
- Liite 7: Alustava arvio louhinnoista, Kalliosuunnittelu Oy, Rockplan Ltd
- Liite 8: CD-tiedosto alueen mallinnuksesta, 3D Render
- Liite 9: Asemakaavanmuutosehdotus 17.1.2007, 18.6.2007

2. TIIVISTELMÄ

2.1 Kaavaprosessin vaiheet

Kiinteistön omistaja Wärtsilä Oyj on anonut 29.9.2005 asemakaavan muuttamista entisellä telakka-alueella, maanomistajan järjestämän, Suomen Arkkitehtiliiton sääntöjen mukaan järjestetyn arkkitehtikilpailun voittaneen ehdotuksen mukaisesti.

Maanomistaja järjesti vuonna 2005 arkkitehtikutsukilpailun, jonka voittajaksi valittiin **Arkkitehtitoimisto Gullichsen – Vormala Oy:n** laatima "Valkamat". Asemakaavanmuutoksen perusratkaisu on laadittu tämän suunnitelman pohjalta.

Arkkitehtikilpailun ohjelmoinnin ja mitoituksen pohjana pidettiin alueelle aikaisemmin, 1993 laadittua asemakaavaehdotusta ("Aurajokisuu"). Kaavanmuutoksesta on pidetty aloituskokous 25.1.2006.

Asemakaavanmuutoksen aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu 9.2.2006 sillä perusteella, että alueella olevista nostureista on tehty rakennussuojelulain mukainen aloite, jonka käsittely oli kesken Lounais-Suomen ympäristökeskuksessa.

Hanketta on esitelty osallisille yleisötilaisuudessa 1.3.2006 sekä muissa tiedotustilanteissa.

Ympäristö- ja kaavoituslautakunta hyväksyi 22.5.2006 päivätyn luonnoksen laadittavan asemakaavanmuutoksen pohjaksi 27.6.2006 (Kts. kohta 4.4.1).

Kaavaehdotuksesta pyydetään lausunnot osallisilta toimialoilta ja viranomaisilta sekä alueen maanomistajilta, Wärtsilä Oyj:ltä ja Häkkisen Konepaja Oy:ltä:

- YKV/joukkoliikennetoimisto
- YKV/rakennusvalvontatoimisto
- YKV/suunnittelutoimisto
- YKV/ympäristönsuojelutoimisto
- Kiinteistölaitos/ Tonttipalvelut
- Kiinteistölaitos/ Osoitteet
- Kiinteistölaitos/ Julkiset rakenteet
- Vesilaitos
- Kulttuuritoimi
- Turun maakuntamuseo
- Turku 2011 Kulttuuripääkaupunki –hanke
- Lasten ja nuorten hyvinvoinnin johtoryhmä
- Aluepelastuslaitos
- Turun Satama
- Sosiaalikeskus
- Opetustoimi
- Lounais-Suomen ympäristökeskus/Alueidenkäyttö
- Lounais-Suomen ympäristökeskus/Luonnonsuojelu
- Varsinais-Suomen liitto
- Museovirasto
- Turku Energia
- Auria (Telia Sonera)

Ehdotus lähetetään tiedoksi nosturien omistajille.

2.2 Asemakaavanmuutos

Alueen pinta-ala on noin 20 ha. Aurajoen ranta-alueelle on osoitettu asuin-kerrostalojen kortteleita yhteensä 2,6 ha. 41.280 k-m² jaettuna 18 rakennusalaan sekä pientalokortteli sulkutelakan kohdalle Aurajokisuulle 0,2 ha, 2450 k-m². Rantaan on kaavaan osoitettu uusi katuyhteys Stålmarminkadulta, Unioninkatu. Unioninkatu louhitaan entisen dieseltehtaan sivuitse Korppolaismäen kallioon joko tunnelina tai avolouhoksena.

Kaava-alueeseen on sisälletty entinen dieseltehtaan tontti siinä laajuudessa, jossa se nyt on Konepaja Häkkisen omistuksessa ja käytössä. Muodostuvan teollisuustontin pinta-ala on 3,5 ha ja tonttitehokkuudeksi merkitty $e = 0,8$. Asemakaavaehdotus poikkeaa tältä osin Wärtsilä Oyj:n hakemuksen perusteista.

Korppolaismäen rinteelle, Unioninkadun varrelle on muodostettu 4-kerroksisia kerrostaloja varten 0,27 ha:n kokoinen tontti, jossa kerrosalaa tonttiteholuvun $e = 0,7$ mukaan 1890 k-m². Korppolaistien päähän uuden asuinkorttelin ja alueen vanhojen asuinrakennusten väliin jätetään puistovyöhyke, Maununtytärenpuiston laajennus ja Nokinenänpuistikko. Asuintontti nro 18 on omistajan aloitteesta laajennettu noin 10 m:n rajan siirrolla. Muodostuva uusi tontti on numero V-4.-61. Tontilla oleva asuin-liikerakennus on määritelty suojelukohteeksi ja tontille on lisätty autotallin rakennusoikeus. (18.6.2007)

Katuja alueella on yhteensä 3,8 ha, toreja ja aukioita 0,5 ha ja puistoja 3,5 ha. Aurajoen vesialuetta on 4,7 ha ja sulkutelakan venevalkama-alueetta 0,44 ha.

2.3 Asemakaavan toteuttaminen

Alueen uudisrakentaminen alkaa, kun asemakaavanmuutos on saanut lainvoiman. Toteutus edellyttää maisemaa muuttavaa louhintaa ja alueen liikenneyhteyksien rakentamista etupainotteisesti. Kaupungin hoidettavaksi siirtyy 36.577 m² katuja, laitureita ja aukioita sekä puistoa. Asuntorakentamisen toteutus jakaantuu arvioiden mukaan maksimissaan 10 vuodelle.

3. LÄHTÖKOHDAT

3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

Alue on Korppolaismäen laen Maununtytärenpuistoa ja Stålmarminkatua lukuun ottamatta, Wärtsilän entistä telakka-alueetta, tehdastonttia. Viimeksi alueella on toiminut Wärtsilä Finland Oy:n dieselkonetehdas ja Aurajoen suussa Turun Korjaustelakka Oy.

3.1.1. Alueen yleiskuvaus

Aurajoen ranta-alueet on rakennettu vuosien aikana laivanrakennusteollisuuden tarpeisiin. Laivanrakennus on alkanut alueella 1700-luvulla, mutta sen merkittävin ympäristöä muuttava toiminta-aika sijoittui 1800-luvun lopulta 1970-luvun lopulle. Telakka-alue ulottui laajimmillaan molemmiin puoliin Aurajokea Tiilentekijänskadun linjalle asti. Pernon telakan valmistumisen jälkeen varsinainen laivanrakennus alueella väheni. Ensimmäiseksi muutos-alueeksi tuli Aurajoen läntinen ranta vuodesta 1987 lähtien. Suurten telakka-fuusoiden ja konkurssin jälkeen itäiselle rannalle jäi toimintaan vain dieselkonetehdas.

Entisen telakka-alueen asemakaavanmuutokset:

Manilla 10/1987, 29/1999

Länsiranta 10/1990

Pommilan telakka 23/1992

Itäranta /Laivurinranta 12/1990, 8/1994,18/1994

Dieseltehtaan tehdastontti 36/1997

Aurajokisuu/”Eteläranta” 33/2001

Liitekartta asemakaavanmuutosalueista, liite 2.

Korppolaismäen kalliota on louhittu osittain jyrkänteeksi ja nykyiset rantalaiturit rakennettu pääosin 1950-luvulla. Joen ranta on liitetty kaupungin asemakaava-alueeseen V kaupunginosan osaksi jo vuonna 1878.

3.1.2. Luonnonympäristö

Maantieteellisesti merkittävimmät elementit ovat sijainti Aurajoen rannalla, aivan joen suulla ja Korppolaismäen yli +30 metrin meren pinnan yläpuolelle nouseva kalliolaki. Korppolaismäen itäpuolella, dieselkonetehtaan kohdalla on muinaisen Sikaojan suu. Sikaoja on 1940-luvulla putkitettu ja se näkyy kartalla johtorasitteena. Tämän joenuoman kohdalla kallioperä on syvällä ja maaperä savea.

Korppolaismäen kallioalueella on huomattava maisemallinen merkitys. Alueen puustoa, johon kuuluu mm. maisemassa näkyvällä paikalla oleva lehtikuusimetsikkö.

3.1.3. Rakennettu ympäristö

Sulkutelakka on louhittu kallioon v. 1934-1937 välisenä aikana. Sulkutelakka rakennettiin Suomen laivaston sukellusveneitten rakentamista varten.



Sulkutelakka valmistumisaikanaan v. 1937 TMM

Turun Korjaustelakka Oy omistaa alueella vielä olevat kaksi nosturia. Toinen niistä sijaitsee sulkutelakan vierellä olevalla kiskolla, toinen sen lähellä olevalla kiskolla. Kolmas, käyttökuntoinen nostokurki sijaitsee lähimpänä kaupunkia laiturialueella ja on PernoTrans Oy:n omistuksessa.

Vuonna 1967 rakennettu laivanrakennusalusta 4 on ainoa näihin päiviin asti säilynyt laivanrakennusalusta. Se on 200 m pitkä ja 30 m leveä betonirakennelma, joka on toisesta päästään noin 80 m matkalta laituritason yläpuolelle nouseva rakennus, joka on korkeimmillaan 7 m:n korkuinen ja siinä on tiloja kahdessa kerroksessa. Laivan kölilinjalla on kolme laivan painon kantavaa pitkittäistä palkkia, joita kannattelee 5 x 5 m ruudukolla lähes 1 x 1 m betonipilarit. Rakennelman kantta ja välipohjaa kantaa 30 cm pilaristo (k/k 5 m).

Laitureilla on joitakin vajoja ja vähäisiä teollisuusrakennuksia. Laivanrakennusalustan kohdalla kallioleikkauksen päällä on ollut nosturirata. Se näkyy maisemassa betonirakenteena. Asetyleenivarasto on näkyvänä rakennuksena myös kallioseinämää vasten.

Wärtsilän entinen dieseltehdas on nyttemmin Konepaja Häkkisen käytössä ja omistuksessa. Tehdas on rakennettu useassa eri vaiheessa. Sen nykyinen ulkoasu on vuodelta 1987, jolloin arkkitehtitoimisto Pekka Salminen suunnitteli vanhan kokoonpanohalliin laajennuksen ja sille näyttävät julkisivut joelle ja Stålmarminkadulle. Ko. julkisivun osa on merkitty säilytettäväksi voimassa olevassa asemakaavassa 36/1997 Stålmarminkadun puolella.

Kaava-alueen rajauksen ulkopuolelle jää ns. L-tehdas, Wärtsilä Oyj:n omistukseen. Se on asemakaavassa määritelty suojelluksi.



Valokuva laivanrakennusalustalta Aurajoen suulle, IP

3.1.4 Ympäristön häiriötekijät

Maaperän saastuneisuus

Telakka-alueen maaperä on toiminnan jäljiltä pilaantunutta. Koska kaavan tulee täyttää mm. terveellisuuden vaatimukset (RakL 34 §) on ympäristöministeriön antaman yleisen ohjeen (Selvitys 11/1993) mukaan saastuneen maaperän haittavaikutukset poistettava ennen asemakaavan hyväksymistä sellaisilta alueilta, jotka kaavoitetaan asumista, palveluja tai virkistystoimintaa varten. Mikäli saastunut maa-alue on selvitetty ja tarvittavat toimenpiteet alueen puhdistamiseksi ovat tiedossa, voidaan erityistapauksissa kaava hyväksyä ja ottaa siihen määräys saastuneen maan poistamisesta ennen rakentamisen aloittamista.

Melu

Sataman toiminta aiheuttaa melua ja satamalla on toimintansa tarvitsema ympäristölupa. Toiminnan jatkumista ei voida saattaa uhanalaiseksi tuomalla uutta asumista sataman melualueelle. Tämän arvioimiseksi alueelta on tehty meluselvitys. Protethor Raportti no PR-Y1076-2. Siinä todettiin, ettei satamamelu rajoita asumisen sijoittamista joen rannalle. Mittauksen mukaan äänitaso on laiturissa V-1 (Viking) olevan toiminnan aikana lähimmissä tarkastelupisteissä, Aurajokisuulla, keskimäärin 55 – 57 dB. Tämän tasoista melua aiheutuu kuitenkin korkeintaan kaksi tuntia päiväaikaan (Laivojen laiturissa oloaika on tällä hetkellä yhteensä 2 h 20 min). Muutoin keskiäänitaso on luokkaa 45 dB. Näiden perusteella ko. alueen päiväajan keskiäänitasoksi saadaan korkeintaan ($L_{Aeq,7-22}$) = 50 dB (lähde).

Konepaja Häkkisen iv-laitteiden melu näkyi mittaustuloksissa 50 dB tasoisena.

Stålarmin kadun puolella päiväajan keskiäänitaso on nykyisellä liikennemäärällä 59 dB. Vuonna 2025 liikennemäärän oletetaan olevan luokkaa 20.000 autoa/vrk. Tällöin päiväajan keskiäänitaso olisi 61 dB. Päiväaikainen keskiäänitaso ylittää ohjearvon 55 dB, joten myös pihat tulee suojata melulta. Julkisivujen ääneneristävyydestä tulee kaavanmuutokseen määräyksiä.

Lausunnossaan 27.2.2007 Satamalautakunta on kantanut huolta sataman toimintaedellytysten turvaamisesta ja sataman edelleen kehittämisestä. Meluselvitys perustuu nykytilanteeseen. Satama suunnittelee risteilylaiturin avaamista Aurajoen varrelle kaava-alueen kohdalle. Satama ei ole kuitenkaan esittänyt meluselvitystä suunnitellusta tilanteesta. Satunnainen risteilyaluksen ympäristövaikutusta ei voida arvioida ilman lähtötietoja. (lisäys 18.6.2007)

Aurajoen pohjan tila

Turun Satama on ollut huolissaan Aurajoen pohjan likaantuneisuudesta ja sen likaantuneen pohjasedimentin liukumisesta satama-altaaseen. Aurajoen pohjan ruoppausmassoja ei voida läjittää mereen. Pohjan myrkyt ovat tutkimuksen mukaan suurelta osin peräisin laivojen myrkkymaaleista.

Tekninen johtaja Matti J. Niemi 27.12.2005:

"Raskasmetallien suhteen satama-altaassa monet näytteistä voidaan luokitella tällä hetkellä puhtaiksi. Pahimmin likaantunutta pohjaa löytyy tällä hetkellä Aurajoesta aina Martinsillasta matkustajasatamaan saakka, kuitenkin niin, että kaikkein likaisimmat paikat ovat entisen telakka-alueen edustalla. Suurimpana lähiajan ongelmana tällä hetkellä on Aurajoen pohjasedimenttien likaantuneisuus. Erityisen ongelmallista on näissä massoissa oleva TBT-pitoisuus ja se, että Aurajoen pohja ei ole stabiili, vaan massat liikkuvat sekä

Aurajoen virtauksen että potkurivirtausten johdosta. Turun Satama laatii parhaillaan vesioikeudellista suunnitelmaa, jonka mukaan noin 80.000 m³ Aurajoen pilaantuneita massoja voidaan sijoittaa Pansioon rakennettuun pengerrettyyn altaaseen ja stabiloida sinne tulevan satama-alueen kentän pohjaksi. Näin voidaan käsitellä Aurajoesta kaikkein likaisimmat kohdat. Tämän lisäksi Aurajoessa on kuitenkin vielä saman verran pilaantunutta massaa, jolle pitäisi löytää sopiva sijoituspaikka, tai antaa orgaanisen ti-nayhdisteen hajota ajan myötä pohjasedimenteissä.”

Kaupunginhallitus käsitteli em. selvitystä 3.4.2006 § 277 ja antoi ympäristö- ja kaavoitusvirastolle tehtäväksi selvittää uusia paikkoja, johon läjitysaltaita voidaan tehdä sekä Aurajoen pohjasedimentin mahdolliset likaajat siten, että selvitys tulee tuoda kaupunginhallituksen käsittelyyn vuoden 2006 aikana mahdollisia jatkotoimenpiteitä varten.

Maankäyttömuutos telakka-alueella ei vaikuta Aurajoen pohjan olosuhteisiin.

3.1.5 Maanomistus

Wärtsilä Oyj omistaa alueen muut kiinteistöt paitsi Konepaja Häkkisen omistamaa tonttia. Kaupunki omistaa kaava-alueeseen kuuluvat kadut ja puistot ja Aurajoen vesialueen. Asuintontti osoitteessa Korppolaistie 10 on yksityisessä omistuksessa.

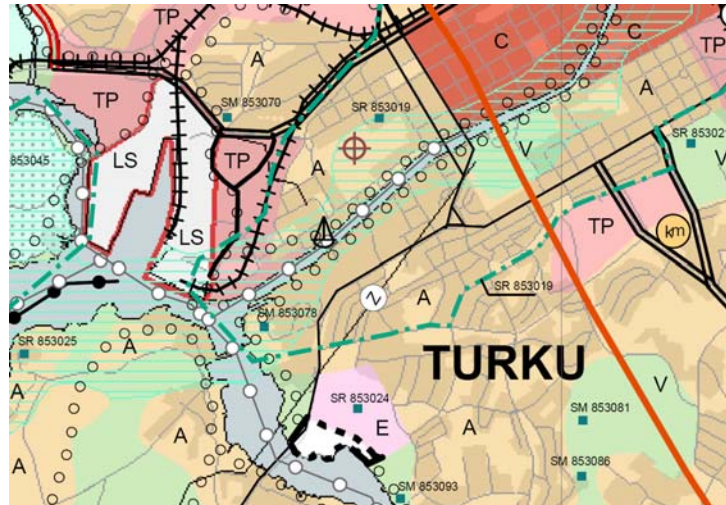
3.2 Suunnittelutilanne

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Alueidenkäytön valtakunnallisissa tavoitteissa korostetaan elinympäristön toimivuutta ja taloudellisuutta hyödyntämällä olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta sekä kevyen liikenteen toimintaedellytysten turvaamista.

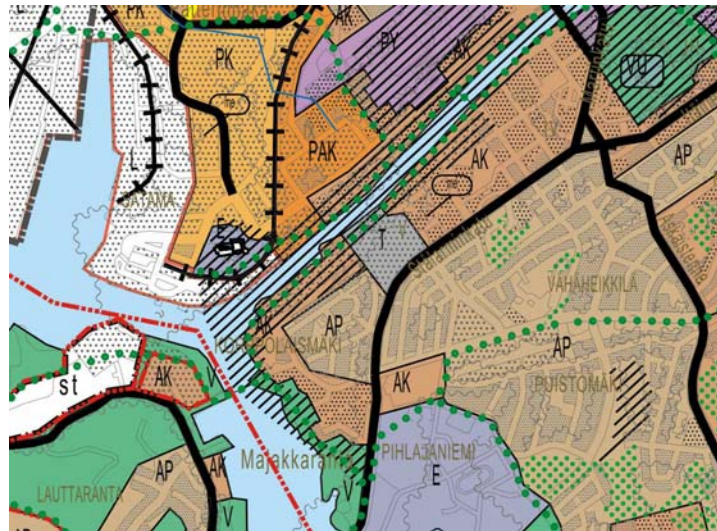
Suunnittelualue on osa Aurajokilaakson kulttuurimaisemaa, jolla on virallinen kansallismaiseman status (Kansallismaisema 1993). Kansallismaisemien alueen suunnittelussa on huomioitava valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja varmistettava, että valtakunnallisesti merkittävät kulttuuri- ja luonnonperinnön arvot säilyvät (Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista 2001, 12–13, 24–33).

Maakuntakaava



Turun kaupunkiseudun maakuntakaava on hyväksytty Varsinais-Suomen liiton maakuntavaltuustossa 24.11.2002 ja se on valtioneuvoston vahvistama. Turun kaupunkiseudun maakuntakaavassa aluetta koskee tavoite Aurajoki-varren ulkoilureitin toteuttamisesta.

Yleiskaava

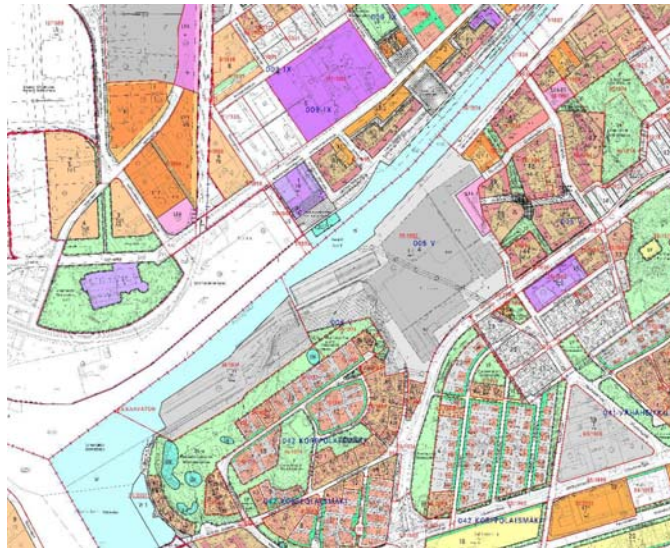


Turun kaupunginvaltuuston 11.12.2000 hyväksymässä Turun yleiskaava 2020:ssa suunnittelualue on puolittain AK alueella, T-teollisuusaluevaraus on vielä Diesel-tehtaan kohdalla Aurajoen rannalle ulottuvana. Yleiskaavakartalla vinoraidoitus osoittaa Aurajoen rannan alueen, joka on "kulttuurihistoriallisesti, kaupunkikuvallisesti, maisemallisesti tai luonnonarvoiltaan arvokas alueen osa". *Alueella tapahtuvat muutokset tulee tehdä niin, ettei alueen ominaispiirteitä turmella.*

Muutosalue kuuluu myös valmisteilla olevan Turun keskustan osayleiskaavan piiriin. Alueen rakennuskannan inventoinnissa ei ole arvorakennuksia. Turun kaupunki on Museovirastolle antamassaan lausunnossa valtakunnallisesti arvokkaiden rakennettujen ympäristöjen kartoituksesta (VAT), todennut Aurajoen alajuoksun teollisuusvaiheen muistumien merkityksen osana kansallismaisemaa.

Asemakaava

Asemakaava dieseltehtaan kohdalla uusittiin v. 2000 tehtaan säilymisen ehdoilla. Aurajokisuussa on voimassa aiempi teollisuusalueen asemakaava v. 1974. Voimassa oleva asemakaavakartta on kuvattu kaavakartalla.



Rakennusjärjestys

Turun kaupungin rakennusjärjestys on uusittu 1.1.2007.

Pohjakartta

Pohjakartta on Turun kaupungin Kiinteistölaitoksen laatima ja tarkistettu viimeksi 18.10.2006.

3.2.1 Päätökset ja selvitykset

Nosturien rakennussuojelualoite

Ympäristökeskus teki päätöksen nosturien suojeluasiasta 13.3.2006. "Lounais-Suomen ympäristökeskus ei määrää Turun kaupungin V kaupungin osan korttelissa 4 tonteilla 52 ja 56 sijaitsevia kolmea nosturia ratoineen suojeltavaksi rakennussuojelulain nojalla, vaan katsoo, että nosturien suojele tulee rakennussuojelulain 3 § mukaisesti tutkia maankäyttö- ja rakennuslain säädösten nojalla asemakaavanmuutoksen yhteydessä. Koska Museovirasto valtakunnallisena asiantuntijaviranomaisena on lausunnossaan todennut nostureilla olevan huomattavaa valtakunnallista merkitystä, tulee nostureiden säilyttämisen osana kaupunkikuvaa olla myös asemakaavoituksen lähtökohtana.

Asemakaavanmuutosta laadittaessa on otettava huomioon Turun oikeusvaikutteinen yleiskaava, jossa nosturien alue on osoitettu kulttuurihistoriallisesti, kaupunkikuvallisesti, maisemallisesti tai luonnonarvoiltaan arvokkaaksi alueen osaksi, jolla tapahtuvat muutokset tulee tehdä niin, että alueen ominaispiirteitä ei turmella. Aurajokisuun laivanrakennusperinne on alueen historiallinen ominaispiirre, josta nostokurjet kaupunkikuvallisesti arvokkaina elementteinä kertovat."

Ympäristöministeriö teki Lounais-Suomen em. päätöksestä tehdystä valituksesta päätöksensä 15.8.2006. Ministeriö säilytti ympäristökeskuksen päätöksen, mutta muutti päätöksen perusteluja: Ympäristöministeriön kannan mukaan nosturit ovat kiskoilla toimivia työkoneita eikä niitä voida suojella rakennussuojelulailla. Ympäristöministeriön päätöksestä on sittemmin valitettu korkeimpaan hallinto-oikeuteen.

Nosturien purkamisen luvanvaraisuus

Korkein hallinto-oikeus teki päätöksen nosturien purkamisen keskeyttämisestä tehdystä valituksesta 4.9.2006. Nosturien purkamiseen oli ryhdytty siinä käsityksessä, että nosturit ovat työkoneita, joita ei koske rakennus- ja maankäyttölain säädökset purkamisen luvanvaraisuudesta. KHO katsoi, että kun nosturit sijaitsevat alueella, joka on kulttuurihistoriallisesti, maisemallisesti ja kaupunkikuvallisesti merkittävä. Tällaisella alueella ympäristöstään selkeästi erottuvat suurikokoiset ja arvokasta maisemaa hallitsevat nosturit täyttävät maankäyttö- ja rakennuslain 113 §:n 1 momentissa rakennukselta edellytetyn vaatimuksen viranomaisvalvonnan tarpeesta. Ne ovat siten rakennukseen verrattavissa olevia pysyväisluonteisia "muuhun kuin asumiseen, työntekoon tai varastointiin tarkoitettuja rakennelmia".

Laiturit

Telakka-alueen laiturit on rakennettu pääosin 1950-60 -luvuilla, sulkutelakan laiturit 1937. Kiinteistölaitos on edellyttänyt, että laiturien tekninen kunto ja arvio niiden korjauskelpoisuudesta selvitetään ennen kuin kaupunki ottaa vastaan katualueiksi määrättäviä alueita.

Laituriselvityksen on tehnyt GT Corporation. Alustavan raportin perusteella rakenteissa on syöpymisvaurioita, jotka on syytä korjata rakenteiden kantavuuden parantamiseksi. Liitteenä 3 on selvityksen kartta alueen pohjarakenteista.

Laitureiden korjauskustannuksista valmistuu selvitys ja se on osana maankäyttösopimusta ennen kuin asemakaavanmuutoksesta päätetään valtuustossa. (lisäys 18.6.2007)

Sataman päätökset laitureiden käytöstä

Sataman johtokunta on arvioinut, että alueen laiturit eivät ole tarpeen kaupparenkululle tai risteilyaluksien käyttöön. Tähän Aurajoen syväys ei riitä. Kansainvälinen satamatoiminta on nyttemmin ISPS -turvallisuusstandardilla säänneltyä (International Ship and Port Facility Security Code). Laiturit tulevat siten Kiinteistölaitoksen hallintaan ja käyttöön. Laitureiden käyttö jää kaupungin päätösvaltaan.

Melu

ks. 3.1.4 Ympäristön häiriötekijät

Kansallinen kaupunkipuisto

Kaupunginhallitus päätti 26.3.2001 (§ 357), että Turku hakee kansallisen kaupunkipuiston perustamispäätöstä ympäristöministeriöltä. Päätöksessä esitettiin, että ensimmäisessä vaiheessa puistoksi nimettäisiin Ruissalon saari ja toisessa, myöhemmässä vaiheessa Aurajokilaakso soveltuvien osien.

Perustamisselvitystyön yhteydessä on käynyt ilmi, että pelkkä Ruissalo ei täytä kansalliselle kaupunkipuistolle asetettuja kriteerejä, ja jo hakemusvaiheessa tulisi olla selvitettyä Aurajokilaakson soveltuvat alueiden liittämismahdollisuudet.

Seikkaperäinen perustamisedellytysten selvitys valmistui joulukuussa 2006. Työn tuloksia esittelevään raporttiin on liitetty alustava rajaaluonnos, johon sisältyy keskustaan kytkeytyvän viherverkon lisäksi eri kaavatasoilla arvokkaiksi osoitettuja alueita. Jokisuulla, linnaa vastapäätä oleva Telakkarannan alue on Aurajoen kulttuurimaisemaa ajatellen avainasemassa, mutta nykytilanteessa, merkittävästi muuttumassa olevana suunnittelualueena sitä ei voida liittää osaksi kansallista kaupunkipuistoa. Tunnettuna arvoalueena, historiallisena maisemana ja teollisuusperintökohteena suunnittelualueutta on perustamisselvityksessä esitetty ns. laajennusoptioalueeksi, joka voidaan myöhemmin liittää mukaan tärkeänä ”puuttavana palana”, edellyttäen että alueen arvot on huomioitu uudisrakentamisessa. Uudisrakentaminen voi onnistuessaan tuottaa merkittäviä uusia arvoja, esimerkiksi viheryhteyksien ja kevyen liikenteen reittien muodossa. Tällainen kehittäminen nostaisi myös kansallisen kaupunkipuiston kokonaisarvoa.

Kulttuuripääkaupunki 2011 -hanke

Satamateollisuuden ympäristöillä on tärkeä rooli kulttuuripääkaupunki 2011 -hankkeessa. Hankkeen keskeisiä teemoja on matkailu, joten satamamiljöön tunnistettavien piirteiden ylläpito tukee Turun imagoa identiteettinsä ja historiansa tuntevana ja niitä hyödyntävänä kaupunkina. Esimerkiksi purjelaivatapahtumat ovat osoittaneet, miten suuri taloudellinen voimavara liittyy Turun merelliseen kulttuuriperintöön. Kulttuuripääkaupunkihankkeen *Heavy Metal Yards* -osahankkeessa Aurajokisuun telakkaympäristö on ajateltu kuvataiteen, teatterin ja musiikin estradiksi. Teollisuusmiljööstä innoituksensa etsivän taiteen keinoin on tarkoitus mm. markkinoida Turun seudun laivateollisuutta. *Arkkitehtuuri* -osahankkeessa on esitetty, että paikallista satamaja teollisuusperintöä olisi säilytettävä riittävästi.

4. ASEMAKAAVANMUUTOKSEN SUUNNITTELUN VAIHEET

4.2 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

Kaavan muuttaminen on tullut vireille maanomistajan, Wärtsilä Oyj:n aloitteesta. Kts. kohta Aiemmat suunnitteluvaiheet.

4.3 Osallistuminen ja yhteistyö

Asemakaavanmuutoksen vireilletulo on kuulutettu päivälehdissä 21.1.2006.

Kaavanmuutoksesta ja yleisten alueitten suunnittelusta on laadittu osallistumis- ja arviointisuunnitelma 21.12.2005. Vireilletuloilmoitukset 2.1.2006 on lähetetty alueen maanomistajille ja naapureille. Asemakaavan käsittelyvaiheesta lähetettiin uusi ilmoitus ja korjattu OAS 5.4.2007.

Viranomaisten kesken asemakaavanmuutoksesta on pidetty aloituskokous 25.1.2006.

Lounais-Suomen ympäristökeskuksen ja Turun kaupungin kaavoituksen kesken on pidetty viranomaisneuvottelu 9.2.2006. Nimenomaisena syynä tämän viranomaisneuvottelun pitämiseksi tässä vaiheessa oli rakennussuojelualueella olevien nosturien säilymisestä. Ympäristökeskuksen oli tehtävä päätöksensä 15.3.2006 mennessä. Kaupungilla on riippumatta aiemmista kaavavaiheista velvollisuus noudattaa lain määrittelemiä asema-kaavan sisältövaatimuksia ja yleiskaavan määräyksiä sekä valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita.

Ympäristökeskus edellytti, että kaavanmuutoksen laadinnassa kulttuurihistoriallisten arvojen huomioon ottamista maankäyttömuutoksesta tarkastellaan vaihtoehtojen ratkaisuja vertaamalla:

Vaihtoehdot:

- kaikki mainitut elementit suojeleva vaihtoehto
- maanomistajan arkkitehtikilpailun tulokseen perustuva vaihtoehto, lisättyä nostokurkien sijoittamisella alueelle
- edellisestä kevennetty ja riisuttu vaihtoehto.

Vaihtoehtoverailu tulee esittää kaavaselostuksessa vaikutusten arviolla. Viranomaisneuvottelussa todettiin, että kaavanmuutoksesta on syytä järjestää ehdotusvaiheen neuvottelu nähtävilläolon jälkeen.

Yleisötilaisuus ja esitetyt mielipiteet

Yleisötilaisuus, jossa arkkitehti Timo Vormala esitteli voittanutta ehdotusta kaavanmuutoksen pohjaksi, pidettiin 1.3.2006. Tilaisuudessa olivat läsnä em. ja kaavan laatijan lisäksi, Turun Sataman ja Maakuntamuseon edustajat. Kaupunkilaisia paikalla oli noin sata henkeä. Kirjallisia kannanottoja on luonnoksen laadintavaiheessa esitetty luonnosvaiheeseen mennessä seuraavasti:

Martinrantaseura ry. 25.1.2006

Tuulia ja Mikko Airio 25.1.2006

Tapani Savelainen 23.1.2006

Hilda ja Eero Tolmunen 31.1.2006

Ari Elo 2.2.2006

Juha Heinonen 1.3.2006

Mathias Luther 13.3.2006

Asunto Oy Ophelian yhtiökokoukseen osallistujat 11.4.2006

Mika Stepanoff 13.4.2006

Luonnoksen hyväksymisen jälkeen kaupunginosaseura Martinrantaseura ry 30.6.2006.

Yhteisesti Martinrantaseura ry, Portsa ry, Toispualjokke ry. 29.6.2006

Raimo Narjus: lisänäkökohtia musiikkitalokeskusteluun.

Kannanotoissa ja esitetyissä mielipiteissä on kannettu huolta yleisesti liian suuresta rakentamisen määrästä. Korppolaismäen profiiliin pelätään jäävän Aurajokimaisemassa kerrostalomuurin taakse. Korppolaismäen asukkaat vastustivat kilpailuehdotuksen mukaista korkeaa rakentamista Stålarminkadun puolen rinteelle. Kaupunginosaseurat esittävät, että koko rakentamista vielä harkitaan ja varsinkin Forum Marimumin kohdalla varjellaan kallioseinämän koskemattomuutta. Raimo Narjus ottaa kantaa musiikkitalon sijoituk-

seen ehdottaen sen rakentamista Forum Marinumin viereen ja tämän, vastapäisen maiseman varjelemista rakentamiselta.

Konepaja Häkkinen on esittänyt, että sen toiminta turvataan mahdollistamalla nykyisen tehdashallin säilyminen. Kilpailuvaiheen suunnittelun lähtökohdaksi oli maanomistajan ja konepajan kauppasopimus konehallin laajennuksen purkamisesta. Konepaja Häkkinen on edelleen lausuntovaiheessa ottanut kantaa oman tonttinsa kaavan sisältöön.

Perno Trans Oy:n omistaja oli valmis säilyttämään käytössä yhtiön omistaman nosturin, joka sijaitsee alueella Itäisen Rantakadun jatkeella.

Ehdotusvaiheessa ovat mielipiteensä lähettäneet lisäksi Tuulia ja Mikko Airio 9.3.2007 sekä meidän Turku – Vårt Åbo ry:n hallituksen puolesta, Pauliina de Anna. (lisäys 18.6.2007)

Esitettyjen mielipiteiden huomioon ottaminen kaavaehdotuksessa

Luonnos (22.5.2006) laadittiin siten, että Häkkisen Konepajan tonttia laajennettiin siitä, mitä kilpailuvaiheessa oli sovittu. Stålminkkadun puolella, Korppolaismäen rinteelle suunnitellut kolme kahdeksankerroksista kerrostaloa korvattiin pienkerrostalokorttelilla. Luonnospäätöksessä ympäristö- ja kaavoituslautakunta edellytti, että toimintakuntoiselle nosturille järjestetään paikka Itälaiturille.

Valmistelu

Valmistelu on tapahtunut yhteistyössä hankeosapuolten kanssa. Hankeosapuolina on luonnosvalmistelussa ollut maanomistajan ja maanomistajan valitsevat rakentaja-asiantuntijat. Luonnoksen hyväksymisen jälkeen on ehdotusta valmisteltu yhteistyössä hallintokuntien kanssa.

Ehdotuksesta annettujen lausuntojen jälkeen valmistelu on jatkunut maanomistajan ja hankeosapuolten sekä lausunnonantajien kesken.

4.4 Asemakaavamuutoksen tavoitteet

Aiemmat kaavoitusvaiheet

"Aurajokisuu" 1993–1997

Aurajokisuun asemakaavanmuutos, telakka-alueen maankäytön muuttaminen asumiselle, oli käynnissä v. 1992 silloisten maanomistajien ja kaupungin yhdessä järjestämän aatekilpailun perusteella aina vuoteen 1997. Die-seltehtaan laajennustarpeen takia suunnittelualue supistui käsittämään vain Aurajokisuun ja Pitkänsalmen rannan. Lopulta vain kortteli 45 Pitkänsalmen rannassa toteutui ja korjaustelakan hallussa olleelle alueelle jäi voimaan teollisuusasemakaava.

Maanomistajan tavoitteet realisoituivat uuden arkkitehtikilpailun tuloksena. Arkkitehtikilpailu, johon kutsuttiin neljä arkkitehtitoimistoa, pidettiin siitä lähtökohdasta, että "Aurajokisuu" -kaavassa rakennusoikeuden määrä ja rakennussuojelun sekä maiseman suojelun rajaukset olivat tulleet kaupungin hyväksymiksi.

4.4.1 Luonnospäätöksen ehdot

Ympäristö- ja kaavoituslautakunta päätti 27.6.2006 hyväksyä asemakaava-toimiston laatiman 22.5.2006 päivätyn luonnoksen laadittavan asemakaavamuutosehdotuksen pohjaksi siten, että ehdotusvaiheessa:

- varmistetaan perusteellisella monialaisella ja -hallintokuntaakohtaisella yhteistyöllä kaavan toteuttamiskelpoisuus ja kaavan toteuttamisesta syntyvien kustannusten kohdentuminen.
- varmistetaan alueella säilytettäväksi tarkoitettujen historiallisten elementtien säilymisen turvaavat hoidon, ylläpidon ja sijoituspaikkojen vastuut ja velvollisuudet.
- syvennetään Kalmarinaukion ja Kuningatar Margareetan laiturin ympäristösuunnittelun tarkkuutta siten, että kokonaisuudesta luodaan alueen telakkaperinnettä kunnioittava kokonaisuus nosturit huomioon ottaen.
- varmistetaan havainnollisilla perspektiivi- ja aluejulkisivututkielmilla, paikalle sijoitettavilla rakennuskorkeuksia havainnollistavilla ilmapalloilla sekä uudisrakennusten korkeuksia, etäisyyksiä ja leveyksiä arvioimalla Korppolaismäen hahmon näkyminen Aurajokimaisemaan ja erityisesti linnan suuntaan.
- tutkitaan AK-2 korttelialueen rajausta, rakentamistapaa, rakennusten korkeuksia ja rakennusalojen sijaintia siten, ettei kortteliin jää toisarvoiseen asemaan sijoittuvia asuinrakennuksia.
- telakka-altaan viereen osoitettujen kytkettyjen pientalojen korttelialueen A-1 rakennusten kerroskorkeudeksi määrätään kaksi (II) ja rakennusten eteen (joen puolelle) varataan jalankululle ja pyöräilylle osoitettu katualue (vain tontilleajo-mahdollisuuksineen).
- käyttökuntoiselle (kolmannelle) nosturille osoitetaan paikka Itäisen Rantakadun laiturivyöhykkeeltä ja samalla selvitetään, mitä määräyksiä tarvitaan Rantakadun tilapäiseksi sulkemiseksi nosturin käyttötilanteiden ajaksi.
- otetaan huomioon lapsiperheet ja esteettömyys.

Jäsen Oksanen esitti Heikkilän kannattamana, että ympäristö- ja kaavoituslautakunta päättää hyväksyä asemakaavatoimiston laatiman 22.5.2006 päivätyn luonnoksen laadittavan asemakaavamuutoksen pohjaksi siten muutettuna, että Aurajoen rantalaiturille suunnitellut pientalot poistetaan ja alue säilytetään julkisena kaupunkitilana. Korppolaismäen kärjen laen ylittävien talojen korkeutta lasketaan siten, että ne eivät katkaise näköyhteyttä mäen ja Turun linnan välillä. Nosturien paikat pitää pyrkiä säilyttämään lähes entisillä paikoilla ja ne tulee merkitä suojelumerkinnällä.

4.5 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

Lounais-Suomen ympäristökeskus edellytti, että asemakaavamuutoksen valmistelussa arvioidaan vaihtoehtoisia maankäyttöratkaisuja:

- Kaikki mainitut elementit suojeleva vaihtoehto.
- Arkkitehtikilpailun voittaneeseen työhön pohjautuva vaihtoehto lisättynä nosturien sijoittamisella alueelle.

- Edellisestä kevennetty ja riisuttu vaihtoehto.

0-vaihtoehto on mahdoton, koska voimassa oleva asemakaava on vanhentunut, toiminta poistunut, ja sen sallima maankäyttö on uhkana ympäristölle.

Kulttuurihistorialliset arvot:

- Turun linnan ja Korppolaismäen muodostama historiallisesti merkittävä maisemayhteys.
- Teollinen suurmaisema; vuosisatoja jatkunut laivanrakennustoiminta: laiturit, nosturit, sulkutelakka, laivanrakennusalue ja Korppolaismäen louhosseinämä.
- Kaupunkipuiston selkärankana Aurajoki, mäkien laet muodostavat kaupunkipuiston idean.

Luonnospäätöksen esittelyssä olleet kaaviot ovat liitteenä 4. Arviot koskevat luonnosvaihetta, mutta kuvaavat, miten suunnitelma on edennyt.

Kaavion tasolla on tarkasteltu vaihtoehtoisia ratkaisuja tässä selostuksessa.

Laivanrakennusalueen säilyttäminen kokonaisuutena rakenteena

Jos vuonna 1967 rakennettu laivanrakennusalue 4 säilytetään, jää sen kohdalla esitetty asuntorakentaminen kokonaan pois, yhteensä viisi kerrostaloa. Uudisrakennusoikeudesta poistuisi 11.500 k-m². Säilyvän laivanrakennusalueen kerrosala on 870 k-m² + 2300 k-m² osittain maan alla olevassa kerroksessa.

Unioninkadun kalliilouhintaa jäisi tekemättä. Katuyhteys tulisi rakentaa konehallin ja Wärtsilän toimistorakennuksen välistä. Rakennusten välinen tila ei kuitenkaan riitä kadun rakentamiseen. Ehdotettu kortteli 49 muodostaisi esitettyä pienempänä oman kokonaisuutensa. Telakka-alueen ympärille muodostuisi toinen, irrallinen kokonaisuus, jonka liikennöinti pitäisi tutkia uudelleen Kaarle Knuutinpojan rantatien ja Kölikadun pysäköintitunnelin kautta.

Laivanrakennusalueen päälle olisi teoreettisesti mahdollista rakentaa ”laivaa muistuttava” asuinrakennus tai sijoittaa alueelle asuntolaivoja. Asuntotarjonnan kannalta tämä on teoreettinen vaihtoehto.

Telakka-alueen ja nosturien säilyttäminen paikoillaan

Toinen merkittävä arvo on telakka-allas. Sen laiturille rakentaminen muuttaa historiallista arvoa ja ilmettä, suhdetta Aurajoen laiturimaisemaan. Telakka-alueelle tulisi löytää jokin sen alkuperäistä tarkoitusta hyödyntävä käyttö ja ennallistaa sen tekniikka käyttökelpoiseksi. Käytöstä poistetuista nostureista toinen sijaitsee nyt telakka-alueen varrella ja toinen allasalueen lähellä. Ne näkyvät pohjakartalla paikalleen merkittyinä. Ne voivat jäädä siinä tapauksessa paikoilleen.

Jos laituritasolle ei rakenneta asuntoja, se jää epäilemättä käyttöä vaille. Käyttö telakka-alueen asuntoalueen kyljessä lienee äärimmäisen vaikeaa. Jos kuitenkin telakka-alueella käytetään esim. historiallisten laivojen korjaukseen, olisi asuntorakentaminen Korppolaismäen reunalla suunniteltava uu-

delleen. Altaan kohdalle ehdotettu kerrostaloryhmä tulisi korvata rakentamisella, joka jättää riittävästi tilaa altaan reunalle. Ehdotetusta uudisrakentamisesta poistuisi 13 000 k-m². Tämän kustannusvaikutuksen lisäksi on otettava huomioon telakan korjauskustannus.

Rantalaiturialueen keskimmäiset noin neljä kerrostaloa, (9 200 k-m²) liitekartalla alue D, olisi mahdollista toteuttaa, jos molempien merkittävien kulttuuriarvojen, laivanrakennusalueen ja telakka-altaan säilyttäminen otetaan täysimääräisesti huomioon. Tälle laiturialueelle liikennöinti on erityisen vaikeaa, jos alueelle ei rakenneta uutta katuverkostoa ja rakenteellista pysäköintijärjestelmää. Laivanrakennusalueesta vierellä oleva kulkuväylä ei riitä kaduksi.

Kaikkien keskeisten kulttuuriarvojen säilyttämisen vaikutus alueen rakentamiseen

Jos laivanrakennusalueesta säilyisi kokonaisuutena rakenteena ja telakka-allas alkuperäisessä käytössään, jäisi nyt esillä olevan suunnitelman mukaisesta rakentamisesta kaksi erillistä korttelia kaikkiaan noin 20 700 k-m² alueelle. Koko alueen maankäyttö olisi tässä tapauksessa suunniteltava toiselta pohjalta. Rakentamisen peruskustannukset tulisivat kohtuuttomiksi myytävää asuntopinta-alaa verrattuna.

Arkkitehtikilpailussa voittaneen ratkaisun mukainen vaihtoehto ja sen kehitys ehdotukseksi

Asemakaavaluonnos 22.5.2006 laadittiin arkkitehtikilpailun perusteella siten muutettuna, kuin alla eritellään.

- 1) Laivanrakennusalueen kohdalle esitetty toinen vesiallas ja rivitalo poistettiin ja Korppolaismäen rinteellä sillä kohtaa olevat kerrostalot sijoitettiin lähemmäs laituria. Kortteliin 49 lisättiin rannan puolelle yhden kerrostalon rakennusala.
- 2) Häkkisen Konepajan tonttia laajennettiin niin, että koko nykyisin käytössä oleva halli voi säilyä. Konepajan tontti sisällytettiin kaavanmuutokseen em. pakottavasta syystä.
- 3) Unioninkadun linja muutettiin em. syystä länteen ja se tulee joko tunnelissa tai avolouhoksessa kallion läpi.
- 4) Nostureille osoitettiin paikka laivanrakennusalueen viereiselle laiturille (ehdotuksen Kuningatar Margareetan laiturin) Forum Marimumin vastaisella rannalla.
- 5) Unioninkadun varrella, Stålarinkadun puolella kolme kahdeksankerroksista kerrostaloa (yhteensä 6900 k-m²) korvattiin pienemmällä rakentamisella, (kaksi nelikerroksista taloa yhteensä 1800 k-m²), kun sille varattu alue pieneni Unioninkadun siirron takia.
- 6) Arkkitehtikilpailussa voittajaksi valittiin ratkaisu, joka perustuu erillisiin pistetaloihin. Rakennusten välinen maisemayhteys säilyy Korppolaismäen ja Turun linnan välillä. Rakennusten korkeus vastaa Kaarle Knuutinpojan rantatien varrella rakentuvien talojen korkeutta ("Eteläranta") (+27,5 mpy.).

Nyt esitetty ratkaisu eroaa vuoden 1993 ehdotuksesta seuraavasti:

- Kerrostalot ovat asuntosuunnittelun ja rakentamistalouden kannalta järkevän mittasuhteisia n. 2020 - 2300 k-m², vain yhtä yleispätevää rakennustyyppiä.

- Rakentaminen pääasiassa kalliopohjalle, ei rakennetulle laiturille.
- Laiturialueet ovat pääosin julkista tilaa. Laivojen kiinnittyminen tai monenlainen rannan käyttö on mahdollinen.
- Alueella on paljon kaupungin hoitoon tulevaa katu- ja laiturialuetta.
- Kallion louhintaa tulee enemmän kuin vuoden 1993 ehdotuksessa.

Ongelmallisimmat kohdat

Ympäristö- ja kaavoituslautakunta piti korttelin 49 rannan puolista rakentamista ongelmallisena ja päätti, että ehdotusta laadittaessa tutkitaan AK-2 (49) korttelialueen rajausta, rakentamistapaa, rakennusten korkeuksia ja rakennusalojen sijaintia siten, ettei kortteliin jää toisarvoiseen asemaan sijoituvia asuinrakennuksia (Kts. kohta 4.5.1. Näkymät asunnoista Aurajokimaiseen).

Maakuntamuseo on suhtautunut erityisen varauksellisesti telakka-altaan reunalle kaavailtuun rivitaloon. Sen korkeudesta ympäristö- ja kaavoituslautakunta päätti, ettei se saa ylittää kahta kerrosta. Lautakunta päätti osoittaa asuinkorttelin kohdalla olevan laituritason kaduksi ja tälle korttelille tulee sallia autoilu pitkin Eerik Pommerilaisen rantaa. Muu pysäköintiliikenne voidaan hoitaa korttelialueiden pysäköintitasojen kautta.

Korppolaistien päässä, Unioninkadun varrella oleva rakennuskortteli on herättänyt erityistä huolta maan asukkaissa. On vaadittu, että tällä kohtaa sallittaisiin enintään kahden kerroksen korkuinen pientalorakentaminen (Rakentamisen määrä on tällä kohtaa alun suunnitelmista vähennetty noin neljäsosaan).

Liikenne

Ajoneuvoliikenne on liikenneverkkoanalyysin perusteella ohjattava pääasiassa Stålmarminkadulle uudella Unioninkadulla. Vaikka liikenteen ohjaaminen Itäisen Rantakadun linjalle näyttäisi luontevalta yhteydeltä keskustan suuntaan, se aiheuttaa enemmän haittaa saarten suunnan liikenteen sujumiselle ruuhkauttamalla Martinsillan ja Myllysellän risteykset. Liite 6, liikenneverkko-kuva.

Rakentamistalous

Kiinteistölaitos ja hankeyhteistyössä olleet rakentaja-asiantuntijat ovat tehneet alustavia arvioita alueen toteuttamiskelpoisuudesta. Suurimmat kustannukset tulevat kallion louhinnoista ja rakenteiden purkamisesta, likaantuneen maaperän puhdistamisesta, kunnallistekniikan rakentamisesta, kadun rakentamisesta ja pysäköintiratkaisusta.

Edellä mainitut kustannukset ovat luokkaa 15 miljoonaa euroa, josta kunnallistekniikan ja yleisten alueitten rakentaminen on noin puolet.

Nosturien siirto ja kunnostus pysyviksi monumenteiksi maksaa kaavoitus-toimen tilaaman selvityksen mukaan 245.000 € (1,6 %), lisäksi kunnossapito ym. vuosittain 5 000 €. Pelkkä siirto on tästä 90.000 €.

Laitureiden teknistä kuntoa on kartoitettu sen selvittämiseksi, ovatko rakenteet kelvollisia kadun rakentamisen pohjaksi. Em. kustannukset eivät sisällä Vesilaitoksen johtokustannuksia, jotka tulee kokonaan kattaa liittymismaksuin.

Kiinteistotaloudellinen tarkastelu näyttäisi osoittavan, että sillä kokonaiskerrosalan määrällä, mitä ehdotuksen mukaisessa ratkaisussa haetaan, olisi mahdollista kattaa rakentamiskustannukset edellytyksellä, että valmistuvat asunnot myydään keskimäärin samaan hintatasoon, kuin nyt parhailla paikoilla myytävät asunnot.

5. ASEMAKAAVANMUUTOKSEN KUVAUS

Asemakaavanmuutoksella luodaan koko Aurajoen alajuoksulle, n. 800 m matkalle, uusia asuinrakentamisen paikkoja alueen teollisen historian jättämiä ympäristön yksityiskohtia vaalien. Maankäytön ja maiseman muutos sekä ympäristösuhteen muutos on merkittävä ja peruuttamaton. Se luo suuria odotusarvoja. Alueen uudelleen rakentaminen on teknisesti ja taloudellisesti haasteellista. Se luo paineita uudisrakentamisen määrään nähden.

Alueella toimii merkittävä tuotantolaitos, Häkkisen Konepaja, jonka toiminnan turvaaminen on maankäyttömuutoksessa tavoitteena. Toimintaedellytysten turvaamiseksi Aurajoen rantaan rakennettava uusi katuyhteys tulee louhia Korppolaismäen kallion läpi.

5.1.1 Asemakaavanmuutoksen mitoitus

Asuinkortteleiden pinta-ala on 3,254 ha. Katualueita, toreja ja laitureita 3,5 ha. Puistoja ja virkistysalueita 3,6 ha.

Kokonaiskerrosala

AK ja A -korttelit	45.619	k-m ² ,	AK e = n. 1,6, A e = n. 1,0.
AL-kortteli	355	k-m ²	
Teollisuuskortteli	25.618	k-m ² ,	e = 0,8.

Yhteensä alueelle on osoitettu rakennusala yhteensä 13:lle 7 -kerroksiselle kerrostalolle ja 5:lle 8 -kerroksiselle (41.280 k-m²), kahdelle nelikerroksiselle kerrostalolle (1800 k-m²) ja kytkettyjen pientalojen ryhmälle (2440 k-m²). (korjaus 18.

Pysäköinti tulee kerrostalokortteleissa joko puiston alle rakennettavana pysäköintiluolana tai korttelin kokoisena pihatasona. Telakka-altaan vierellä olevassa "pientalokorttelissa" on tarkoitus järjestää asuntokohtaiset autopaikat. Autopaikkoja on 1 ap/80 as.m² = 572.

Asukkaita tulee alueelle laskennallisesti n. 900 (1 as/50 k-m² = 916 asukasta).

Konepaja Häkkisellä on tällä hetkellä 30 henkilöä töissä Stålarmin kadun tehtaalla. Asemakaavanmuutos sallii tehtaan laajentamisen.

Mitoituksen perustelu

Asemakaavan mitoitus perustuu vuoden 1994 asemakaavanmuutoksen ehdotuksessa hyväksyttyyn kokonaiskerrosalan määrään, 60.000 k-m². Tästä alueesta on sittemmin toteutettu "Aurajokisuu II" -kaavanmuutoksella Pitkänsalmen rannalla 10.200 k-m².

Kilpailun tavoitekerrosala 60.000 k-m², josta asuntokerrosalaksi edellytettiin 52 000 k-m². Voittanut ehdotus Valkamat, sisälsi n. 53.000 k-m². Siinä on 21 kerrostaloa ja kaksi rivitaloa. Kun suunnitelmaa muokattiin asemakaavaluonnokseksi, luovuttiin toisen "valkaman" ja rivitalon (2600 k-m²) suunnittelusta laivanrakennusalueen kohdalla. Kerrostalorivi siirtyi lähemmäs laituria ja kallion louhinnan tarve väheni huomattavasti. Kaupungin tahto säilyttää konepajan tuotantotilat nykyisellään edellytti Unioninkadun siirtämistä rakennuksen länsipuolelle. Ehdotettu kolmen kahdeksankerroksisen kerrostalon kortteli (7500 k-m²) korvattiin pienemmällä ja matalammalla rakentamisella. Asuntoalueeksi muutettava alue väheni tässä yhteydessä n. 5400 m², siitä, mikä oli arkkitehtikilpailun aluerajaus.

5.2. Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteuttaminen

Asemakaavanmuutoksella toteutuu erittäin merkittävä ja näkyvä maiseman ja maankäytön muutos. Tavoitteena on toteuttaa erityisen laadukasta ympäristöä. Asemakaavanmuutoksen pohjana oleva arkkitehtoninen ratkaisu on valittu sen perusteella, että rakennusmassat muodostavat "läpinäkyvän" kerroksen Korppolaismäen maisemassa. Hyvää asuttavuutta kaikissa rakennuksissa pidettiin valinnassa myös keskeisenä kriteerinä. Asemakaavan määräyksillä ohjataan saman ryhmän rakennuksia muodostamaan kokonaisuuksia. Tavoitteena ei kuitenkaan ole pidettävä sitä, että koko ranta toteutetaan yhdennäköisin rakennuksin. Alueella kulkijan lähimaisema muodostuu rantalaiturista ja talojen pohjakerroksista sekä niiden välillä pihalla/pysäköintitilojen tukimuureista. Asemakaavanmääräyksellä edellytetään, että nämä tukimuurit on verhoiltava luonnonkivellä. Määräyksellä myös kannustetaan liiketilojen rakentamista kadun tasolla sallimalla sen tekeminen rakennusoikeutta ylittäen. Samoin saadaan toteuttaa jätehuoltoon ym. tarvittavat tilat rakennusten pohjakerroksissa.

Alue on osa Aurajoen kansallismaisemaa. Alueen teollisesta historiasta kertovia rakenteita on pidettävä erityisen tärkeinä alueen tulevan identiteetin kannalta, myös koko Turun keskustan kannalta. Teolliset muistumat, nosturit, rannan muoto, telakka-allas, kallion louhosseinä, eivät näyttäyty tavanomaisina asuntoalueen laatua nostavina tekijöinä. Tavoitteena on tuottaa paitsi asuntoaluetta, myös uutta julkista kaupunkitilaa ja maisemaa. Entisen laivanrakennusalueen rakenteita hyväksi käyttämällä ja nosturien siirtämisellä Kuningatar Margareetan laiturille on tavoitteena muodostaa alueen keskelle julkinen tilasarja. Satunnaiset laivojen kiinnittymiset Aurajoen laiturisiin ja jokeen liittyvät tapahtumat ovat toivottavasti osa alueen tulevaa ominaispiirrettä.

Tärkeä toiminnallinen parannus Turun keskustan kannalta on alueen avautuminen yleiselle liikkumiselle Aurajoen rannan suunnassa aina Korppolaismäen ympäri, Aurajoen kaupunkipuiston osana.

5.3. Aluevaraukset

Asuntokorttelit on tarkoituksella rajattu mahdollisimman pieniksi, jotta julkiselle käytölle sekä rantalaitureilla että Maununtytärenpuistossa jäisi mahdollisimman paljon tilaa.

Koko rantaraitti on kaupungin omistukseen tulevaa katualuetta. Katualueeksi on merkitty julkisen kevyen liikenteen verkon kannalta tarpeelliset alueet. Toisaalta kiinteistön muodostukselle on tavoitteeksi asetettu mahdollisuus jakaa korttelit rakennuskohtaisesti tonteiksi. Asemakaavanmuutoksella

muodostetaan tonttijako siten, että määrätty rakennusryhmät saavat heti asemakaavan vahvistumisen yhteydessä tontin. Rakennuskohtainen tonttijako edellyttää, että tonteille on katuyhteys. Ympäristö- ja kaavoituslautakunnan luonnospäätöksellä myös em. "pientalokorttelin" joen puoleinen laituritaso on merkitty katumaaksi, vaikka se ei ole yleisen liikenteen kannalta tarpeellista.

Unioninkatu tuodaan Korppolaismäen kärjen läpi, tunnelilla tai avolouhoksella Stålmarminkadulle.

5.3.1. Korttelialueet

TY-1: *Teollisuusrakennusten korttelialue, jolla ympäristö asettaa toiminnan laadulle erityisiä vaatimuksia.* Korttelialue käsittää koko konehallin alan laajennuksineen. Rakennusosalalla ja teholuvun nostamisella on osoitettu laajennusvaraa tehtaan Stålmarminkadun puolelle. Asemakaavanmuutoksessa esitetään myös tonttijaon muutos.

TY-korttelialueen rakennusalan rajoja muutettiin maanomistajan kannanoton perusteella lausuntovaiheessa. (lisäys 18.6.2007) Kun teollisuusrakentaminen tulee entistä lähemmäs uusia asuintontteja lisättiin myös rakentamisen laadusta määräys:

Rakennusten julkisivujen tulee sopia arvokkaalla tavalla ympäristöön.

AK-1, AK-2: Asuinkerrostalojen korttelialueet

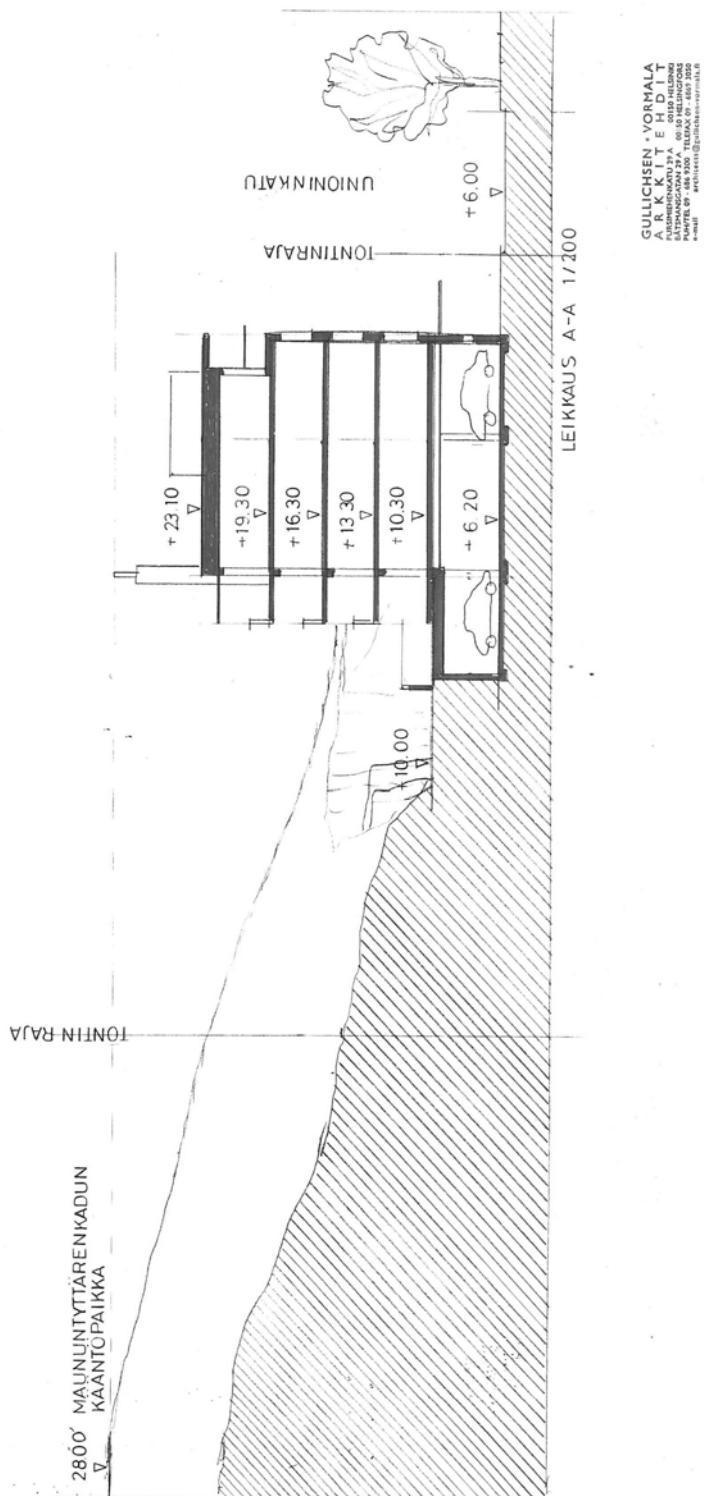
AK-1 korttelit 46 ja 49.

Aurajoen varren kerrostalorakentaminen toteutuu kahdella korttelialueella, Korppolaismäen rinteellä, laituritasolla ja konehallin kohdalla suurena yhteinäisenä korttelina. Suunnittelun tavoitteena on tuottaa asuntoja, joista kaikista on näkymä Aurajokimaisemaan. Pihat ovat laituritasoa ylempänä pihatasoilla. Autopaikat pihatasojen alla tai Maununtytärenpuiston alle louhittavassa luolassa.

Lausuntojen perusteella korttelin viimeisestä rakennusryhmästä, Turun linnaa vastapäätä, vähennettiin yksi kerrostalo. Näin rakennusryhmien välille jää selvä tila, joka suo mahdollisuuden maisemayhteyteen Korppolaismäen ja linnan välillä. Kun rakennusoikeuden määrä on oleellinen tekijä alueen toteutusmahdollisuuksien takaamiseksi, on poistuneen 2020 k-m² osa saatu korvatuksi (1000 k-m²) korottamalla konehallin edessä olevalla rakennusryhmällä viiden rakennuksen kerroslukua kahdeksaksi. Samalla näiden rakennusten rakennusala on laajennettu niin, että on mahdollisuus suunnitella rakennuksia, jossa asunnoista on väljemmät näkymät joen suuntaan. Tässä korttelissa arkkitehtuurille voidaan antaa erilainen ilme, kun sillä ei ole jokimaiseman herkintä sijaintia. (lisäys 18.6.2007)

AK-1 ja AK-2 korttelialueisiin liittyy rakentamistavan, rakennusoikeuden tarkempaa määrittelyä, huoltotilojen ja teknisten järjestelyjen tarkempaa määrittelyä varten tarkemmat määräykset. Näillä määräyksillä on merkitystä ympäristön laadun varmistamisessa ja rakentamis-/ kiinteistötalouden kannalta.

AK-3: Asuinkerrostalojen korttelialue Unioninkadun varrella mahdollistaa kahden enintään nelikerroksisen pienehkön kerrostalon rakentamisen. Asemakaavalla esitetään tonttijako. Tontin pinta-ala on 2700 m² ja rakennusoikeus $e = 0,7$ mukaan 1811 k-m². Tontin autopaikat sijoittuvat rakennusten alle Unioninkadun tasoon ja piha on Korppolaistien tasolla. Tämän korttelin alueella Stålmarminkadun liikennemelu edellyttää julkisivujen ääneneristysvaatimuksen ja myös pihatilojen suojaamisen melulta.



Ark. Timo Vormalan piirros kerrostaloista Unioninkadun varrella AK-3

A-1: *Asuinrakennusten korttelialue. Alueelle saa rakentaa kytkettyjä pientaloja tai pienkerrostaloja. Korttelialueelle saa rakentaa myös liiketiloja edellytyksellä, että liikenne voidaan järjestää hyväksyttävällä tavalla. Asiasta on kuultava liikennesuunnittelua.*

Telakka-altaan vierelle suunniteltu kytkettyjen pientalojen korttelialue on koko aluesuunnitelman keskeinen idea. Se muodostaa yhdessä telakka-altaan kanssa omaperäisen asumistavan aivan kansallismaisen ytimeen. Asemakaavan rakennusalan rajauksilla ei ole haluttu antaa viitteitä toteutustavasta. Luonnospäätöksessä edellytettiin, ettei rakennusallalle anneta kolmannen vajaan kerroksen oikeutta, vaan kaikki rakentaminen tapahtuu kahdessa kerroksessa. Ehdotukseen on kuitenkin annettu määräys terassien rakentamisoikeudesta kattotasolle. Alueelle tulee laatia erillinen tonttijako.

Korttelin julkisivujen yhdenmukaisuutta ja laatua on määräyksellä ohjeistettu ehdotuksen korjauksen yhteydessä samoin kuin on lisätty liikerakentamisen oikeuttava määräys. (18.6.2007)

AL *Asuin- ja liikerakennusten korttelialue*

Asemakaavaehdotukseen sisällytettiin rajanaapuri, tontti V-4.-18, kun sen omistaja teki aloitteen vähäisestä tontin muodon parantamisesta. Uusi, asemakaavanmuutoksessa esitetty tontti, V-4.-61, tulee rajoittumaan Nokinenänpuistikoon eikä vähäinen rajan muutos haittaa yleistä etua. Tontin käyttökelpoisuutta se parantaa. Tontin käyttötarkoitus on määritelty asuin- ja liikerakennusten korttelialueeksi, kuten se voimassa olevassa asemakaavassa (ALK). Omistajan mukaan se on juuri tässä käytössä. Rakennusoikeus on 300 k-m² voimassaolevan asemakaavan mukaan. Tontin arvokkaaksi todettu rakennus on jotakuinkin sen suuruinen ja rakennusoikeus määräytyy suojelumääräyksen perusteella niin suureksi, kuin rakennuksen vaipan sisälle mahtuu. Talousrakennuksille on lisätty 25 ja 30 k-m²:n rakennusoikeus. Maakuntamuseon lausunnon perusteella asuinrakennukselle on annettu suojelumääräys: sr-2 ”Kaupunkikuvallisesti ja paikallishistoriallisesti arvokas rakennus, Tätä rakennusta ei saa purkaa eikä siinä saa suorittaa sellaisia lisärakentamis- tai muutostöitä, jotka tarvelevät rakennuksen julkisivujen tyyliä tai vesikaton perusmuotoa.” (korjaus 18.6.2007)

5.3.2. Muut alueet

Puistot

Maununtytärenpuisto on laajennettu kerrostalokorttelien suuntaan, mutta laajennetulla puistolla on merkintä ”maisemalouhinnasta”. Kallioseinämaa tulisi loiventaa asuntojen takana niin, että asunnoista saadaan siedettäviä näkymiä myös puiston suuntaan, etelään. Puistoa on laajennettu myös idässä Korppolaismäen rinteelle niin, että koko mäen ympäri voidaan liikkua luonnossa. Samoin Korppolaisien ja Stålminkadun välille on jätetty ”viheryhteys” (pinta-ala 967 m²) Nokinenänpuistikko.

Maununtytärenpuistossa on voimassa olevassa asemakaavassa muinaismuistoalue SM. Nämä muinaismuistorajaukset perustuvat Aurajokisuun asemakaavanmuutoksen yhteydessä tehtyyn Korppolaismäen antikvaariseen kartoitukseen.

Kadut

Alueen kadut ovat kaikki uusia:

Unioninkatu muodostaa alueen syöttökadun Stålmarminkadulta. Itäinen Rantakatu jatkuu n. L-tehtaan kohdalle, mutta sen kautta ei ole tarkoitus ohjata ajoneuvoliikennettä alueelle keskustan suunnasta. Unioninkatu johtaa Kalmarinaukiolle, joka muodostuu koko alueen liikenteen ja julkisen tilan solmupisteeksi. Ajo rannan rakennusten pysäköintitiloihin tapahtuu Unioninkadun risteyksessä, ennen Kalmarinaukiota. Unioninkatu on välillä Kalmarinaukio - Itäinen Rantakatu kaavaan merkitty hidaskatuna. Sitä käytetään korttelin 49 tontille ajoon. Itäiseltä Rantakadulta voidaan järjestää Unioninkadulle bussilinja. Unioninkadun osa on merkitty joukkoliikennekaduksi. Tämä tarkoittaa, ettei sen kohdalla ole sallittu muu ajoneuvoliikenne. Koko Unioninkatu on suunniteltu toteutettavaksi ns. boulevardimaisena katuna, jossa on puurivin erottama erillinen kevytväylä ja kadunvarsipysäköintipaikkoja puiden välissä.

Rantakatu Kalmarinaukiolta Korppolaismäen ympäri Kaarle Knuutinpojan rantatielle, on merkitty asemakaavakartalle pihakatuna. Se muodostaa keskeisen osan yleiskaavassa tavoiteltua rannan pyöräily- ja kävelyreittiä. Rantakadun nimi on Eerik Pommerilaisen ranta. Korttelin 47 kohdalla siitä erkanevat katu Viimeinen Ropo -nimisenä. Viimeinen Ropo on korjauksessa 18.6.2007 muutettu lv-katualueeksi, eli laituritoiminnan sallivaksi katualueeksi. Rannalla ei ole tarkoitus hoitaa muuta tontille ajoa kuin kortteliin 47 meno. Tällä korttelilla on n. 12 asuntoa. Asemakaavalla mahdollistetaan myös tämän liikenteen järjestäminen korttelin 46 autopaikka-alueen kautta. Järjestely on tavoiteltavaa, jottei rantaraitilla olisi lainkaan säännönmukaista ajoneuvoliikennettä.

Laiturit

Itälaituri ja Kuningatar Margareetan laiturit ovat katualueen osia, joilla sallitaan sijoittaa satamatoiminnan vaatimia laitteita ja rakennelmia. Kuningatar Margareetan laiturille on merkitty alue, jolle tulisi siirtää kaksi käytöstä poistettua, suojeltavaa nosturia. Nosturi, joka sijaitsee Itälaiturilla, on käyttökuntoinen ja sitä voidaan myös käyttää sulkemalla Itäinen Rantakatu tilapäisesti. Sille tulee varata pysyvä sijainti omalla kiskollaan väljemmällä kadun varrella.

Suojelu

Lounais-Suomen ympäristökeskuksen nosturipäätöksen perusteella asemakaavatoimisto esittää, että maankäytössä osoitetaan nostureille paikka säilyä osana paikan historiallista merkitystä. Käyttökuntoinen nosturi voisi säilyä raiteillaan Itäisen Rantakadun laiturivyöhykkeellä (lv). Sen suojelumerkintä koskee laitetta, ei sijaintia, joka tulee varata ylempää jokivarrella, missä sillä voi olla toimintaedellytykset.

Kuningatar Margareetan laiturille esitetään aluetta, johon voidaan sijoittaa käytöstä poistetut nosturit. Näin niille tulisi merkittävä rooli alueen ilmeessä ja merkitystä yhdessä Forum Marimumin suojellun nosturin kanssa. Laivanrakennusalueen vieressä ollut nosturirata on purettu eikä se sellaisenaan olisi ollut säilyneiden nosturien raideleveydellä. Sillä kohtaa on kuitenkin ollut nostureita silloin kun laivoja on paikalla rakennettu.

Jos käytöstä poistetut nosturit suojellaan nykyisillä paikoillaan, kuten Museoviraston lausunnossa rakennussuojeluesityksessä edellytetään, tulee rakentamista telakka-altaan reunalla vähentää tai luopua siitä kokonaan (vrt. kohta vaihtoehdot).

Nostureille on merkitty kaikille suojelumääräys (sr-1): ”Kulttuurihistoriallisesti, maisemamallisesti ja kaupunkikuvan kannalta rakennukseen MRL:n § 113 nojalla rinnastettava, säilytettävä nosturi. Nosturi voidaan kiskoillaan tai kiskoineen siirtää sille osoitetulle, alkuperäisen käytön kannalta historiallisesti aidolle paikalle. ” Lisäksi on ohjeellisilla merkinnöillä osoitettu nostureille todellinen sijainti. (lisäys 18.6.2007)

5.4. Kaavan vaikutukset

5.4.1. Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Kaupunkirakenne, väestörakenne

Alueen kaavoittamisella asumiselle pyritään tuottamaan keskustaan uusia erityisen vetovoimaisia asuinpaikkoja. Aiemmat suuret teollisuusalueiden muutokset asuntoalueiksi toteutuivat keskustassa pahimpaan lama-aikaan, suurelta osin julkisella asuntorahoituksella (Länsiranta, Laivurinranta eli Itäranta, Majakkaranta). Se tuotti keskustaan tavoiteltua asuntotarjonnan monipuolisuutta ja sosiaalista tasapuolisuutta. Sen jälkeen, kun vapaarahoitteinen asuntotuotanto taas käynnistyi, on kaivattu keskustatontteja hyviltä paikoilta, erityisesti joen rannalta. Tavoite on lisätä keskustan asukaslukea ja kaupunkiseudulla vaihtoehtoisia asumisratkaisuja kaupunkirakennetta hajottavan pientalotuotannon vastapainoksi.

Ympäristö- ja kaavoituslautakunta päätti luonnoksen hyväksymisen yhteydessä, että suunnittelussa tulee ottaa huomioon lapsiperheet ja esteettömyys. Pienten lasten leikkipaikat on mahdollista sijoittaa pihatasoille, jotka ovat eri tasolla, kuin yleiset liikennealueet. Pienet lapset eivät näin joudu laituritasolle leikkipaikalle mennessään.

Rantaraitti on sinänsä vailla tasoeroja, joten käytännössä liikkuminen alueella on esteetöntä. Rakentamismääräykset edellyttävät esteetöntä toteutusta. Asemakaavan tasolla on mietittävä enemmänkin saavutettavuutta. Alue sijoittuu keskustaan, kuitenkin niin etäälle itse liikekeskustasta ja pääväylistä, ettei siellä ole keskustan ympäristöhaittoja. Yhtenäinen rantaraitti luo hyvät kevyen liikenteen yhteydet. Laitureille tulee rakentaa kaiteita niille kohdin, jossa on vaara suistua jokeen. Alueesta muodostuu esimerkillinen pyöräilykaupunginosa. Yhteyksien ja sijainnin puolesta alue sopii hyvin varsinkin nuorten ja kouluikäisten lasten asuinpaikaksi, ei pelkästään ”keskustaan palaaville pariskunnille”. Aurajoen rannat ja Maununtähtänpuisto luovat isoille lapsille keskustassa poikkeuksellisen haasteellisia ympäristöjä.

Kaupunkirakenteellisesti on erittäin tavoiteltavaa, että elinkeinotoiminta jatkuu asuntoalueen joukossa. Asuminen ja teollinen tuotanto rajoittavat toistensa ”vapautta”, mutta toimintojen limittyminen on kaupunkimaisen maankäytön rikkaus. Konepajan tuotantolinjat ja logistiikka järjestetään siitä lähtökohdasta, että se ei tuota haittaa asuntoalueelle eikä käytä laivauksia Aurajoen rannassa. Kaava-alueeseen rajoittuvassa ns. L-tehtaan osassa jatkuu Wärtsilän koulutustoiminta.

Kaupunkikuva

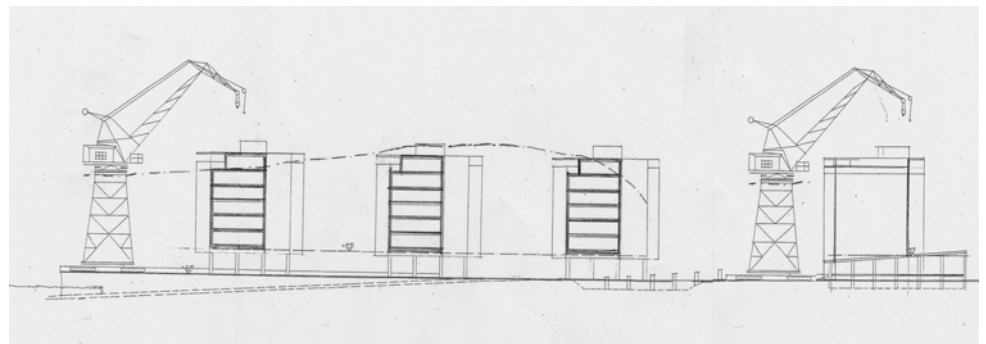
Alueen kaupunkikuvallisen kehyksen luo sen sijainti, maiseman rakennetut ja luonnonelementit sekä teollisuusrakennusten ylivertainen mittakaava. Asuntoalueen arkkitehtoninen ratkaisu perustuu ryhdikkäisiin, yhdenkokoisista pistetaloista koostuviin rakennusryhmiin. Rannan kerrostalot ovat kaik-

ki seitsemänkerroksisia laituritasolta lukien. Yhdenmukaisesta korkeudesta ja ryhmistä tulee paikan henkeen sopivaa suurimittakaavaisuutta. Asema-kaavanmääräys edellyttää, että kukin ryhmä myös rakennetaan samantapaisin julkisivuin. Kukin rakennusryhmä sijoittuu omalla tavallaan suhteessa ympäröivään maisemaan ja näin saa toisistaan poikkeavan luonteen. Asemakaavan määräyksillä katutason kerros ja pysäköintitasojen näkyvät muurit on määrätty verhoiltavan luonnonkivellä.

Rantalaiturille sijoittuu keskieuropaalaistyyppinen rivitalomainen asuinrakennus tai rakennusten ryhmä. Tällainen sijainti ja tilanmuodostus edustavat aivan uutta asumistapaa Turussa.

Kun suunnitelma perustuu pääosin yhteen talotyyppiin, on toteutussuunnittelussa varmistettava, että rakennusryhmät hahmottuvat riittävän erilaisiksi kokonaisuuksiksi.

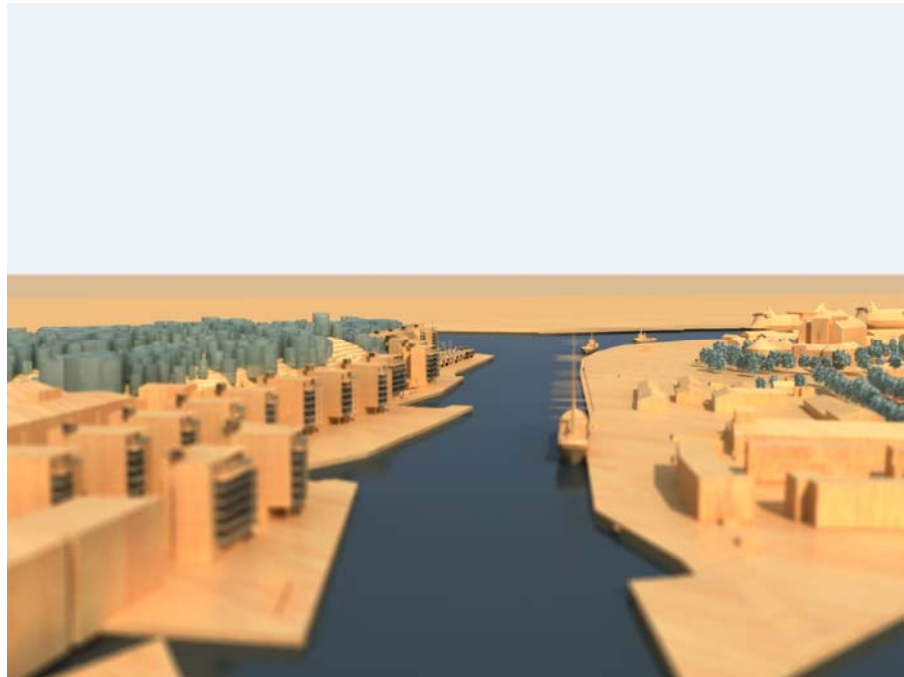
Kuningatar Margareetan laiturilla ja Kalmarinaukiolla on tarkoitus luoda keskeinen julkinen aukiosarja, johon nosturit tuovat paikan historiallista henkeä suurina maisemaelementteinä. Nosturien siirtämisellä Forum Marinumin ja Suomen Joutsenen kohdalle luodaan Aurajoen maisemaan "portti". Nosturit näkyvät kaupungin keskustan suuntaan nykyistä sijoitustaan merkittävämmän kolmen ryhmänä, neljäs nosturi on museoituna Forum Marinumin pihalla. Laivanrakennusalueen osia voidaan käyttää osana julkista tilaa. Slipin laituritason alapuolelle, vesirajaan ulottuva osuus on kaavakartalla merkitty säilytettäväksi rakenteeksi.



Leikkaus laivanrakennusalueen kohdalla olevasta korttelista kohti Aurajoen vastarantaa. Kuningatar Margareetan laiturille sijoitetut nosturit ovat pistekatkoviivalla piirrettyä Korppolaismäen profiilia korkeammat. Entinen slipi näkyy kaltevana viivana suhteessa kadun ja laiturin tasoon.

Jos alueelle ei saada riittävän tasokasta toteutusta, voi laiturialue muodostua epämääräisen rikkonaiseksi.

Unioninkatu toteutetaan louhimalla se Korppolaismäen kallion läpi tunnelina. Avolouhoksen rakentamismahdollisuudesta luovuttiin 18.6.2007 tehdyssä ehdotuksen korjauksessa lausuntojen perusteella. Tunnelin tarkkaa sijaintia ja rakentamistekniikkaa ei voida ennen tarkkaa suunnittelua määritellä. (korjaus 18.6.2007)



Toiminnallisuus

Alueella tontit jäävät pieniksi ja yleistä aluetta, katua ja aukiota on suhteellisen paljon. Rakentamistapa lähtee siitä, että laituritasolla, n. +2,5 mpy. on rakennusten sisäänkäynti ja tällä tasolla kaavalla halutaan kannustaa rakentamaan liiketilaa. Koko ranta on julkista tilaa, pääosin pihakatua, jossa ei ole erikseen merkittyä ajoväylää. Pihat rakennetaan pysäköintikansien päälle n. +7 mpy. Näin pienilläkin tonteilla on mahdollisuus suojaisaan pihatilaan.

Lasten leikkipaikat voidaan sijoittaa aidatulle alueelle pois rantalaiturilta. Laituritason korkeusasema keskivedenpinnan tasoon nähden on noin 2,5 m vedenpinnan yläpuolella, osittain 2,2 m. Rakennusjärjestyksessä määritellään alimmaksi sallituksi kellarin korkeusasemaksi +2,3 mpy.

Entisen laivanrakennusalueen kaltevan pinnan säilyttäminen tuo alueelle kiinnostavan, veden pinnan tasolle johtavan tilan. Sen jatkeelle, Aurajoen rannalle voidaan tehdä rakenteita, esim. ponttonilaituri, joilla vesirajaan pääseminen on mahdollista. Kaltevaa pintaa voidaan käyttää myös kanoottien tai soutuveneitten rantana. Laituritason alapuolelle muodostuva, lähes suljettu tila voi aurinkoisina päivinä olla lämmin oleskelupaikka. Kalmarinaukiolle on merkitty slipin jatkeeksi kioskin rakennusala, 300 k-m² rantakahvilaa tai muuta palvelupistettä varten.

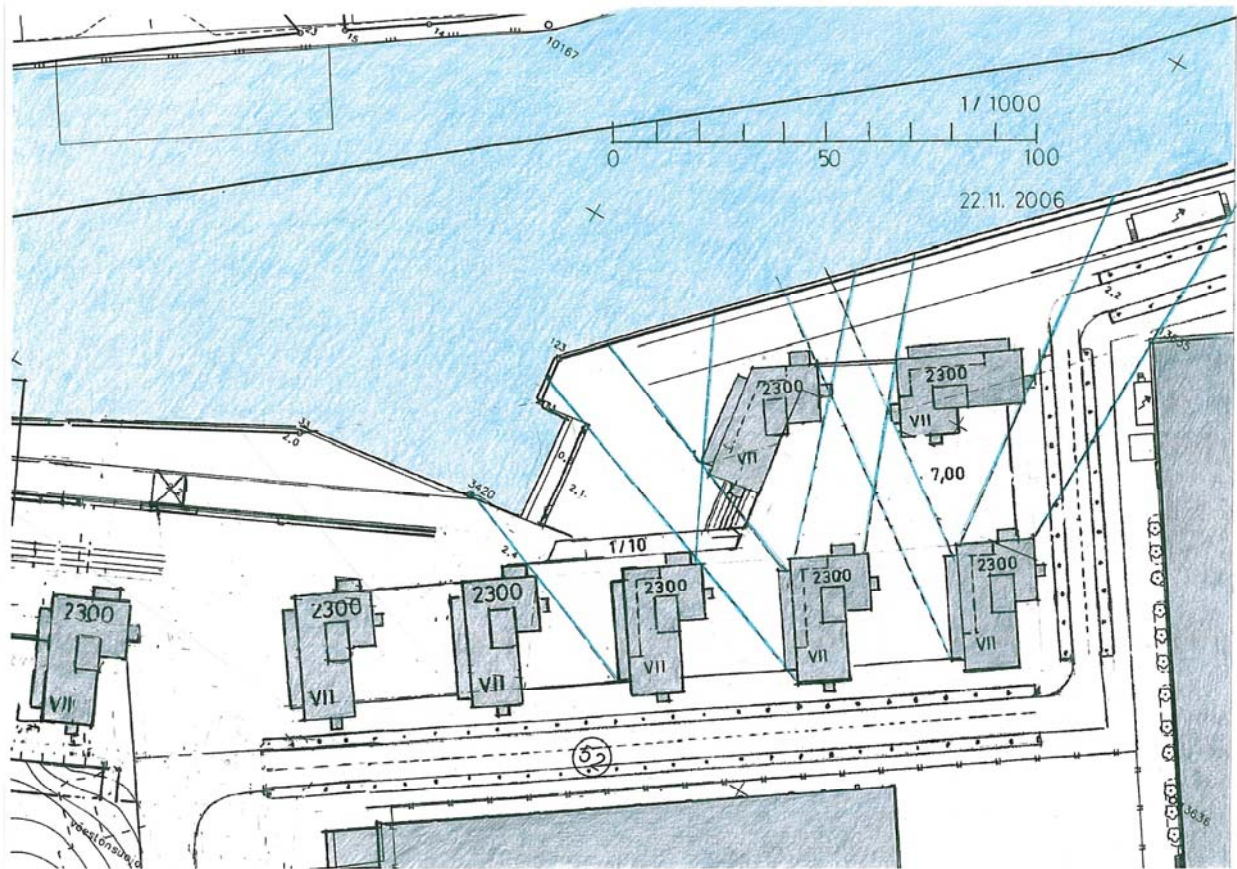
Nosturit ovat Kuningatar Margareetan laiturilla osana Forum Marinumin museolaivojen maisematilaa. Forum Marinumin pihalla toteutettu oopperaesitys sykkähdetti Turussa kesällä 2005. Sen perusteella koko rannan rakentamista on kritisoitu (yhteisesti Martinrantaseura ry, Portsa ry, Toispualjokke ry. 29.6.2006). Nostureita voitaneen käyttää maisemarakenteina, joiden varaan ripustetaan tilapäisesti lavastekangas tai muu tapahtumarakenne, jos Aurajoen maisematilassa halutaan toteuttaa em. oopperaesityksen kaltaisia tapahtumia. Nosturit voivat ympäristörakenteina toimia myös muulla tapaa tilatapahtumien kohteina. Kahden siirrettävän, Turun Korjaustelakan nyt omistaman nosturin hallinnoimisesta on virkamiesryhmän esitys, että ne jäisivät Suomen Joutsenen tapaan kaupungin suoraan omistukseen, mutta käytännössä niiden huolto ja käyttö olisi Forum Marinumin vastuulla.

Näkymät asunnoista Aurajoen maisemaan

Ympäristö- ja kaavoituslautakunta piti luonnoskäsittelyssään korttelin 49 rakennusten sijoittelua ongelmallisena ja epäili, että alueelle jää asuntoja toisarvoiseen asemaan (Kts. kohta 4.4.1, Luonnospäätöksen ehdot).

Arkkitetoimisto Gullichsen – Vormala Ky on lähtökohtaisesti suunnitellut alueen asuinrakentamista sillä tavalla, että hyvä asuminen toteutuu kaikilla kohdilla. Korttelin 49 (AK-2) näkymäsektoreita on esitelty seuraavalla karttapiirroksella. Piirros osoittaa muutenkin alueen rakennusalojen rajauksen pohjana olleen suunnitelman mitoituksen kaavakarttaa havainnollisemmin. Rakennusoikeuden ja kerrosluvun mitoitus perustuu siihen lähtökohtaan, että kussakin kerroksessa on mahdollista toteuttaa asuntokautuma niin, että asunnot suuntautuvat Aurajokimaiseman suuntaan.

Ehdotuksen korjauksessa (18.6.2007) väljennettiin korttelin takimmaisen rakennusrivin rakennusala siten, että lännen puoleinen julkisivu voidaan pykältäen avata maiseman suuntaan. Näkymäsektorit ovat samat kuin esitetyssä kuvassa, mutta asuntosuunnitteluun se saattaa tuoda vaihtelevuutta.



Arkkitetoimisto Gullichsen – Vormala Ky: Näkymäsektorit korttelissa 49

Liikenne

Yleiskaavasta lähtevä tärkein liikenteellinen tavoite on yhtenäisen rantaraitin muodostaminen kaupungin sisäiselle kevyelle liikenteelle koko joen matkalle.

Pysäköinti on pääasiassa luolassa tai/ ja pihatason alla. Unioninkadusta on hahmoteltu bulevardimaista pääkatua, jolla on ainakin yhdellä puolen suuntaispysäköintiä puiden välissä. Pysäköintiluola olisi liikenteen sujuvuuden kannalta hyvä saada jatkumaan Kölikadun suuntaan. Tämä on rakentamiskustannustekijä. Pysäköintitasolta on osoitettu allastelakan kohdalla nuolimerkinnällä kohta, jossa tulee olla toinen pelastustiekelpoinen kulkuyhteys. (korjaus Pelastuslaitoksen lausunnon perusteella 18.6.2007)

Rantaraitilla, Erik Pommerilaisen ranta, on tavoitteena rajoittaa liikennöintiä vain välttämättömään huoltoajoon ja tontille ajoon Viimeiselle Rovolle. Muu pysäköintiliikenne tulee hoitaa pysäköintiluolan /-tasojen kautta. Rantaraitti on niin pitkä, ettei hidaskatutyypisellä rakentamisella voida varmistaa turvallista liikennöintiä.

Ajoneuvoliikenne liittyy pääkatuverkkoon Stålmarminkadulle, joka ruuhkautuu saarten liikenteen takia säännönmukaisesti. Liikenteen toimivuustutkimuksen mukaan voidaan arvioida, että edellisten risteysten valorytmi antaa Unioninkadulta liittyvälle liikenteelle tilaa.

Parhaiten kaupungin keskustan suuntaan alueelta pääsee polkupyörällä. Joukkoliikennedyteydet kulkevat joka tapauksessa Stålmarminkadulla, mutta Unioninkadun kautta Itäiselle Rantakadulle voidaan sallia bussien kulku, jos tällaiselle yhteydelle tulee alueen valmistumisen jälkeen tarve (joukkoliikennekatu).

5.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Maisemarakenne, maisemakuva

Alue on kokonaan muokattua ja rakennettua ympäristöä. Arkkitehtonisen ratkaisun valinta perustuu siihen, ettei uudella rakentamisella peitetä Korppolaismäen lakea Aurajoen rantamaisemassa. Joen suuntaan mereltä katsottuna Korppolaismäen matalamman kärjen vaikutus maisemakuvaan kuitenkin heikkenee.



Luonnonolot

Rantamaisemassa tulee tehtäväksi merkittäviä kallion louhintoja. Unioninkadun louhinta tehdasrakennuksen vieressä hävittää näyttävän lehtikuusimetsikön. Koko rantalaituriin rajoittuva kallio on jo nykyisellään muokattu eikä alueen uudelleen muotoilulla ole sen suhteen merkittävää vaikutusta luonnonoloihin (Alustava arvio kallioulouhinnoista, liite 7).

Pienilmasto

Alueen pienilmastolle tyypillistä on tuulisuus. Rakentamisella voidaan saada aikaan suojaisia pihatiloja.

Vesitalous

Rakentamisella ei varsinaisesti muuteta Aurajoen virtaamaa eikä sillä ole sen suhteen vaikutusta esim. joen pohjan sedimenttien liikkumiseen.

5.5. Ympäristön häiriötekijät

Meluselvityksen perusteella on annettu ulkoseinän rakenteellinen melumääräys ja määräys ulko-oleskelutilojen suojaamisesta korttelille 50 ja tontille 4.-61, Stålminkadun katumelun perusteella. Satamamelu ei aiheuta rakenteellisia melumääräyksiä. Satamamelu on hetkittäistä.

Maaperän puhdistamisesta on annettu määräys kullekin korttelialueelle sekä puistoille. (lisätty puistot 18.6.2007)

5.6. Kaavamerkinnot ja -määräykset

Alueen ainutlaatuinen sijainti ja asema kansallismaisemassa edellyttävät, että sekä talonrakentaminen että yleisten alueitten rakentaminen toteutuu korkeatasoisesti. Asemakaava-alue muodostaa uuden kokonaisuuden eikä se ole olevan asuntoalueen täydentämistä, jossa muoto ja perusratkaisu löytyisivät perinteisistä malleista. Rakennusten ulkoasua koskevia määräyksiä on annettu harkitusti vähän, mutta rakennusalat on rajattu suhteellisen tiukasti. Alueen arkkitehtoninen kokonaisratkaisu on määrävästi kirjattu asemakaavakartalle.

Suuri osa asuntokortteleita, AK-1 ja AK-2, koskevia määräyksiä käsittelee rakennusoikeuden määrittelyä ja korttelialueen palvelutilojen rakentamista. Rakennusalojen merkitty rakennusoikeus on lähellä asuintalon huoneistoalaa.

Rakennusten ulkoasun arvioimiseen vaikuttavat merkinnot ja määräykset:

- rakennusalojen sijainti suhteessa ympäristöön, erityisesti rakennusalan ulottuminen ulokkeelle laivanrakennusalan ja telakka-altaan kohdalla.
- *Parvekkeet ja terassit saavat ylittää rakennusalan rajan.*
- *Rakennusten ylin, seitsemäs (ja kahdeksas) kerros tulee rakentaa osin alempia kerroksia pienempänä, julkisivulinjasta sisään vedettynä niin, että terassit saadaan rakentaa julkisivulinjaan kiinni.*
- *Ilmanvaihtokonehuoneen tulee soveltua julkisivujen ja vesikaton yleiseen ilmeeseen.*

Julkisivujen käsittelystä on annettu seuraavat määräykset AK-1 ja AK-2 korttelialueille:

Rakennusten tulee julkisivujen väriytyksen, materiaalin ja aukotuksen periaatteitten suhteen muodostaa yhtenäinen ryhmä samassa linjassa olevien naapurirakennusten kanssa.

Julkisivujen tulee olla paikalla rakennettuja.

Kuten kohdassa 5.4.1, Kaupunkikuva, todetaan, em. määräyksellä tavoitellaan, että yhdenmukaisesta korkeudesta julkisivun käsittelystä tulee paikan henkeen sopivaa suurimittakaavaisuutta.

Määräys, joka edellyttää, että julkisivut ovat paikalla rakennettuja, pyrkii takaamaan suunnittelun ja rakentamisen korkean laadun.

Korttelialueen AK-2 , korttelinumero 49, julkisivujen edellytetään olevan pääosin punatiiltä. Tällä määräyksellä perustellaan korttelin muodon ja rajauksen suhdetta sen vierellä olevaan ns. L-tehtaan sijaintiin ja suuntaan nähden. Lisäksi koko alueella on määräys, joka edellyttää, että pihakansien ja rakennusten ensimmäisen kadun tasolla olevan kerroksen julkisivut verhotaan luonnonkivellä. Luonnonkivilaatat ovat käytännössä hyvin säästä ja kulumista kestävä rakennusmateriaali, joka ei nykyisellä tuotantotekniikalla ole kohtuuttoman kallis.

Kytkeytyjen pientalojen korttelialue, A-1, on asemakaavakartalla yhtenä, tontin kokoisena rakennusalan, jonka rakennusoikeus määräytyy tonttiteholuvun 1,0 mukaan. Rakentamistavasta määrätään:

Korttelialueella saadaan suurimman sallitun kerrosluvun lisäksi ullakon tasolla rakentaa terasseja ja vähäisiä huonetiloja. Nämä rakenteet eivät saa ulottua peittävänä rakennusalan pituussuunnassa huoneisto- tai rakennuskohtaisesti kiinni toisiinsa.

Määräys lisättiin tässä muodossa, kun luonnoskäsittelyssä lautakunta piti kolmen kerroksen rakentamista liian korkeana. Kattoterassit ovat kuitenkin paikka ja tontin rakennustehokkuus huomioon ottaen paikan hengen mukaisia.

Rakennusten tulee julkisivujen väriytyksen, kattomuodon sekä aukotuksen periaatteitten suhteen muodostaa kansallismaisemaan arvokkaasti sopiva ryhmä.

Alueen rakentamiselle on asetettu tavoite: ”hollantilaistyyppisestä kaupunkipientalokortteli”. Tämä tarkoittaa, että kukin rakennus rakennettaisiin yksilöllisesti, omana hankkeenaan. Tällainen eurooppalaistyylinen kaupunkirakentaminen perustuu kuitenkin kohtuullisen yhdenmukaiseen rakentamistekniikkaan, -traditioon ja tonttijakoon. Julkisivumääräystä on muutettu 18.6.2007 tehdyllä korjauksella. Kun koko korttelin rakentaminen kansallismaisemaan on asetettu kyseenalaiseksi, on katsottu aiheelliseksi todeta, että paikalle tulee rakentaa riittävän yhtenäinen ja parhaalla arkkitehtuurilla toteutettu rakennus.

Telakka-allas muodostaa ympäröivien rakennuskortteleiden tarpeisiin määritellyn venevalkaman korttelialueen, LV.

mav -määräys kohdistuu Maununtähtänpuiston alle suunniteltuun pysäköintiluolaan. Sen rakentamiselle on määritely oikeus, mutta pysäköinti- ja

tonttiliikenne ratkaisu voidaan korvata myös korttelialueen pihakansien (**pi/a**-määräys) kohdalla toteutetulla, yhtenäisellä rakenteella.

m-1 -määräys sallii porrastetun maisemalouhinnan Maununtytärenpuistossa.

5.7. Nimistö

Nimistötoimikunta on aiemman Aurajokisuu-asetakaavan muutoshankkeen yhteydessä (18.12.1992) valinnut alueen nimistön aihepiiriksi Kalmarin Unionin historialliset tapahtumat. Käsittelyssä olevassa asemakaavanmuutoksessa on nimeämiskohteita vähemmän. Toimikunta teki esityksen em. aihepiirin pohjalta 9.5.2006 § 21 ja täydensi sitä 17.10.2006 § 43.

Uudet asemakaavassa muodostuvat nimet ovat:

Unioninkatu - Unionsgatan, Kalmarin Unionin mukaan

Kalmarinaukio - Kalmarplan

Itälaituri - Östra kajen, Itäisestä Rantakadusta johdettu nimi

Kuningatar Margareetan laitur - **Drottning Margaretas kaj**,

Kalmarin Unionin perustaja

Eerik Pommerilaisen ranta - Erik av Pommerns strand, unionihallitsija

Tuupikkalanpolku - Tuupikkalastigen, vanha paikallinen nimi. Korppolaismäen rannassa ollut torppa, jossa kerrotaan Katariina Maununtytären olleen Eerik XIV vankeusaikana.

Viimeinen ropo - Sista Styvern, Korppolaismäen rannassa ollut saaristolaitosten käyttämä ravitsemusliike.

Nokinenänpuistikko - Sotnäsaskvären, V kaupunginosan nimistöaihepiirin (Nuijasodan historian henkilöt). Nokinenä oli Klaus Flemmingin pilkkaniemi.

6. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Asemakaavan toteutukselle ei määräyksiä tarkemmin ohjeisteta erillisin rakennustapaohjein. Maankäyttösopimuksessa tulee sovittavaksi yleisten alueiden siirtyminen kaupungin toteutettavaksi. Selostuksen liitteenä on suunnitelmaluonnos, liite 5, jolla kuvataan yleisten alueitten toteutuksen tapaa niin, että voidaan arvioida toteutuksen kustannuksia ja tulevaa kaupunkitilaa kaavapäätöstä varten. Liitteessä 7 on alustavasti arvioitu kalliolouhintojen määrää.

Turussa 17. päivänä tammikuuta 2007

Turussa 18. päivänä kesäkuuta 2007

Asemakaavapäällikkö

Timo Hintsanen

Kaavoitusarkkitehti

Iina Paasikivi