



” LOGOMON SILTA ”

ASEMAKAAVANMUUTOS
Diaarionumero 13902-2012
Asemakaavatunnus 25/2012

SELOSTUS
10.4.2014
muutettu 22.6.2015 (lausunnot)

ASEMAKAAVANMUUTOKSEN SELOSTUS, joka koskee 10. päivänä huhtikuuta 2014 päivättyä ja 22.6.2015 lausuntojen perusteella muutettua asemakaavakarttaa. **”Logomon silta” (25/2012)**

1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

1.1

Tunnistetiedot

Asemakaavanmuutos koskee:

Kaupunginosa:	006	VI	VI
Katu:		Ratapihankatu (osa)	Bangårdsgatan (del)
Kaupunginosa:	071	POHJOLA	NORRSTAN
Liikennealue:		nimetön rautatiealue	järnvägsområde utan namn

Asemakaavanmuutoksella muodostuva tilanne:

Kaupunginosa:	006	VI	VI
Kortteli:		49	49
Kadut:		Ajurinportti Brahenportti Ratapihankatu (osa)	Formansporten Braheporten Bangårdsgatan (del)
Julkinen kulkuväylä:		Logomonsilta	Logomobron
Kaupunginosa:	071	POHJOLA	NORRSTAN
Liikennealue:		Turun ratapiha	Åbo bangård
Julkinen kulkuväylä:		Logomonsilta	Logomobron

Asemakaavan muutoksen yhteydessä hyväksytään sitova tonttijako VI-49.-1

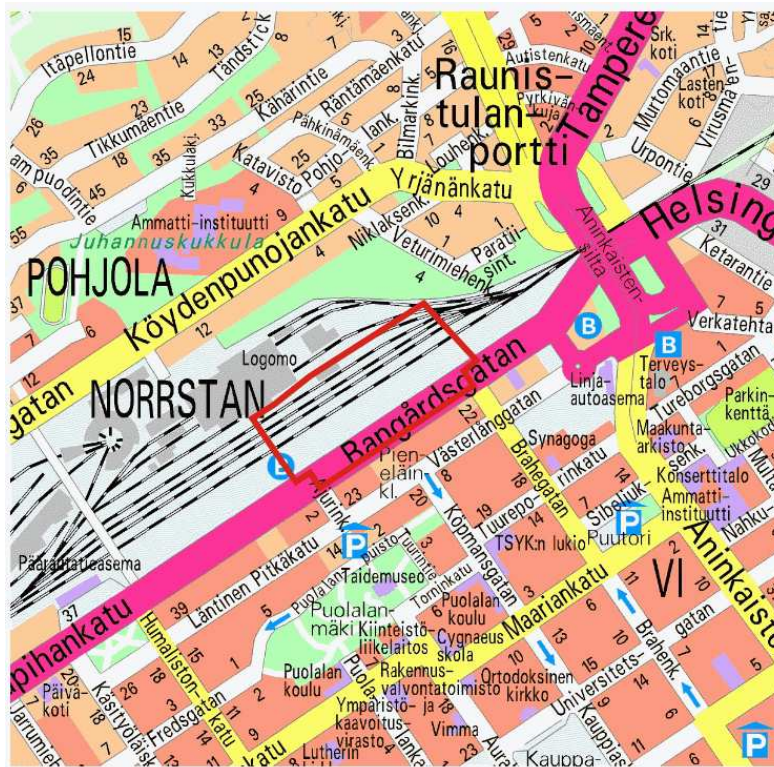
Uusi korttelinumero VI-49.

Asemakaavanmuutos on laadittu ympäristötoimialan kaupunkisuunnittelun kaavoitusyksikössä: Puolalankatu 5, 20100 Turku, puh. (02) 330 000.
Valmistelijat: kaavoitusarkkitehti Laurent Druey 31.5.2015 asti ja kaavoitusarkkitehti Paula Keskikastari 1.6.2015 alkaen (etunimi.sukunimi@turku.fi)

1.2

Kaava-alueen sijainti

Asemakaavanmuutos laaditaan kartassa osoitetulle alueelle kaupunginosaan Pohjola ja VI. Suunnittelualuetta rajaavat Ratapihankatu kaakossa ja muilta osin Turun ratapiha. Alueen pinta-ala on 4,7 ha.



Kaava-alueen rajaus

1.3 Kaavan tarkoitus

Kaavamutoksen tavoitteena on luoda edellytykset ratapihan ylittävän kävelysillan ja pysäköintilaitoksen rakentamiselle.

Logomosta ratapihan ja Ratapihankadun yli ulottuva uusi silta palvelee jalankulkuliikennettä ja kytkee ratapihan erottamat kaupunginosat paremmin toisiinsa.

Ratapihankadun pohjoisreunaan sijoittuva pysäköintilaitos palvelee Logomon toimintaan liittyvää pysäköintiä, rautatieaseman liityntäpysäköintiä samoin kuin myös muiden keskusta-alueen käyttäjien pysäköintiä.

1.5 Selostuksen liiteasiakirjat

1. Asemakaavanmuutosehdotuskartta 10.4.2014, muutettu 22.6.2015 (lausunnot)
2. Tilastolomake, muutettu 22.6.2015 (lausunnot)
3. Liikenneselvitys, Ramboll, 17.5.2013
4. Logomonsillan kaava-alueen turvallisuusselvityksen tiivistelmä, Gaia Consulting Oy 1.6.2015

1.6 Muut asiakirjat ja taustaselvitykset

1. Logopark, Logomon pysäköintitalo ja kevyen liikenteen silta, luonnos V15, Cederqvist & Jäntti arkkitehdit 17.12.2013
2. Logomon kevyen liikenteen sillan rakentaminen, ratatekniset suunnitteluperusteet yleis- ja rakentamissuunnittelua varten 27.2.2015, luonnos

2 TIIVISTELMÄ

2.1 Kaavaprosessin vaiheet

Ympäristö- ja kaavoituslautakunta on saanut osallistumis- ja arviointisuunnitelman tiedokseen 15.1.2013 ja se on lähetetty naapureille 30.1.2013.

Ratapihankadun varrella sijaitsevan kahden puutaloyhtiön asukkaille on järjestetty tiedotustilaisuudet 18.2.2013 ja 28.2.2013.

Osallisina oleville, Ratapihankadun varrella sijaitsevien kiinteistöjen edustajille on järjestetty tiedotustilaisuus 27.2.2014.

Alueelle on laadittu useita vaihtoehtoisia suunnitelmia sekä liikenteellisiä selvityksiä.

Asemakaavanmuutosehdotus on ollut nähtävillä 12.5. - 10.6.2014 välisenä aikana.

Asemakaavanmuutosehdotuksesta on pyydetty lausunnot 17.6.2014 mennessä.

Gaia Consulting Oyn laatima turvallisuusselvitys valmistui 1.6.2015.

2.2 Asemakaava

Asemakaavanmuutoksessa suunnittelualue on osoitettu yleisten pysäköintilaitosten korttelialueeksi (LPY-1). Rakennusoikeutta alueelle on osoitettu yhteensä 14 350 k-m².

2.3 Asemakaavan toteuttaminen

Alueen toteuttaminen voi alkaa kaavallisen, kiinteistöteknisen ja teknisen huollon valmiuden sallimassa aikataulussa.

3 LÄHTÖKOHDAT

3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Kaava-alue sijaitsee Ratapihankadun varrella, noin 500 metriä rautatieasemasta koilliseen.



Alue etelästä (muutosalueen osa rajattu punaisella)

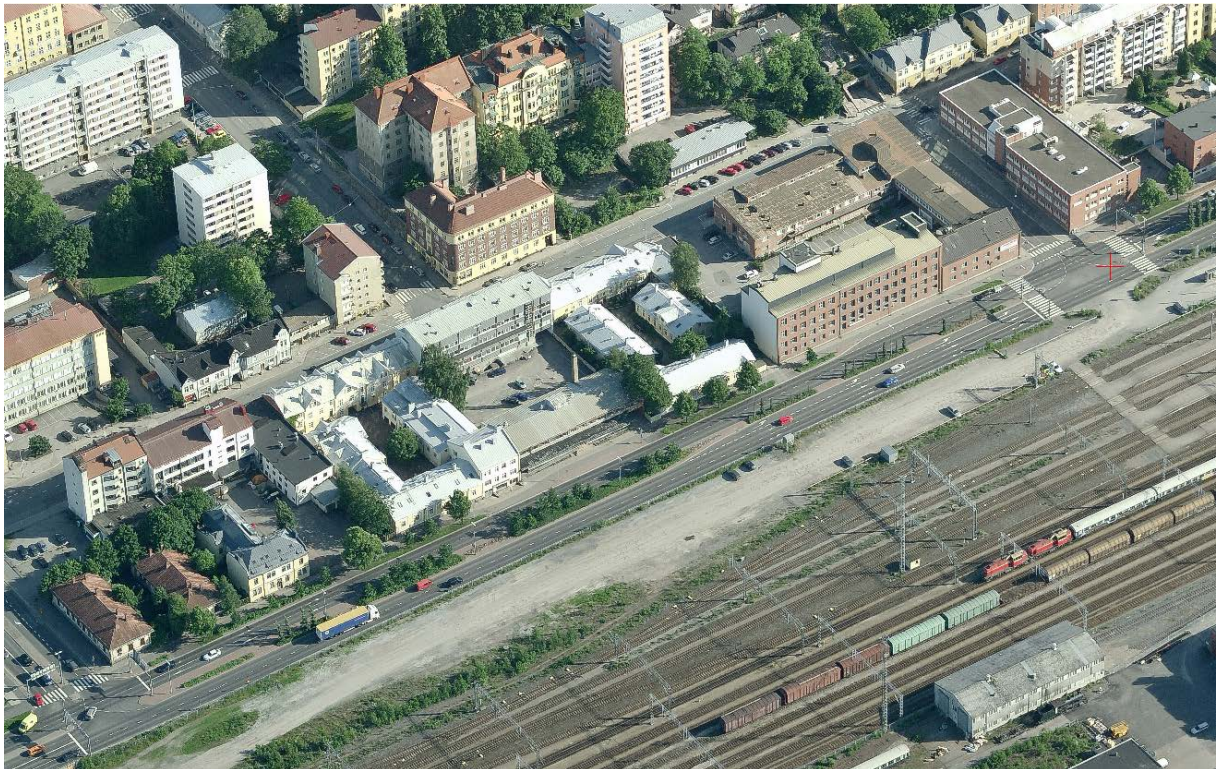


Kaava-alue idästä (muutosalue rajattu punaisella)

3.1.3 Rakennettu ympäristö

Kaupunkikuva ja yhdyskuntarakenne

Suunnittelualueella ei ole rakennuksia. Alueen vastapäisillä, Ratapihankatua reunustavilla tonteilla sijaitsee Ajurinkadun kulmasta lukien: Kaksi 1950-luvulla rakennettua punatiilistä 2- ja 4-kerroksista toimistorakennusta. 4-kerroksinen toimistorakennus on 1930-luvulla rakennettu entinen Valion kiinteistö, jonka alkuperäinen julkisivu oli funkkistyylinen. Myöhemmin julkisivu on lämmöneristetty ja pinnoitettu uudestaan. Lisäksi Ratapihankadun varrella sijaitsee 1½-kerroksinen, 1920-luvulla rakennettu, puurakenteinen asuintalo, 2-kerroksinen, 1960-luvulla rakennettu varistorakennus ja 1½-kerroksinen 1920-luvulla rakennettu, puurakenteinen asuintalo.



Palvelut

Muutosalueesta on muutaman sadan metrin kävelymatka lähimpiin päivittäistavaraliikkeisiin. Keskustan palveluihin on noin kilometrin matka.

Liikenne

Ratapihankatu on alueellinen pääväylä, jota pitkin kuljetaan mm. Ruissaloon, Pansioon sekä Turun matkustaja- ja tavaraliikennesatamaan. Ratapihankatu on osa E18 ja E63 teitä ja se jatkuu Aninkaistenkadun sillan itäpuolella Helsinkiin kulkevana valtatie 1:nä. Ratapihankadulla on 50 km/h yleisnopeusrajoitus. Ratapihankadulla ja Brahenkadulla on pysähtyminen kielletty, Ajurinkadulla on pysäköinti kielletty.

Ratapiha-alueen ja Ratapihankadun välisille hiekkakentille ajo tapahtuu nykyisin Ajurinkadun sekä niin sanotun sähkötalon liittymistä, jotka ovat valo-ohjattuja. Myös Ratapihankadun muut liittymät ovat valo-ohjattuja, lukuun ottamatta sähkötalon ja Ajurinkadun liittymien välissä olevaa Ratapihankatu 31:n kiinteistölle johtavaa kanavoitua liittymää. Tässä liittymässä on Ratapihankadulta vasemmalle kääntyminen sallittu, mutta kiinteistöltä vasemmalle Ratapihankadulle kääntyminen kielletty.

Ajurinkadun liittymän kohdalla hiekkakentällä sijaitsee polttoaineen jakelupiste, joka synnyttää jonkin verran alueelle poikkeavaa liikennettä.

Ratapihankadun keskustan puoleisella reunalla on jalankulku- ja pyörätie. Kadun ratapihan puoleisella reunalla ei ole nykyään jalkakäytävää. Junalaitureiden päästä pääsee kävelemään vartioimatonta tasoylikäytävää pitkin Ajurinkadun kohdalla olevalle pysäköinti-alueelle.

Ratapihankadun vuorokausiliikennemäärä on tällä osuudella nykyään noin 25 000 ajon/vrk ja ennusteliikenne vuonna 2035 on noin 30 000 ajon/vrk.

Tekninen huolto

Alue on Turku Energian sähköverkon ja Turun Vesiliikelaitoksen talous- ja jätevesiverkoston piirissä, lähin talousvesijohto sijaitsee Ajurinkadulla ja Läntisellä Pitkäkadulla. Ratapihankadulla talousvesijohtoa ei ole.

Palovesiasemia on tarkoitus toteuttaa alueelle seuraavasti:

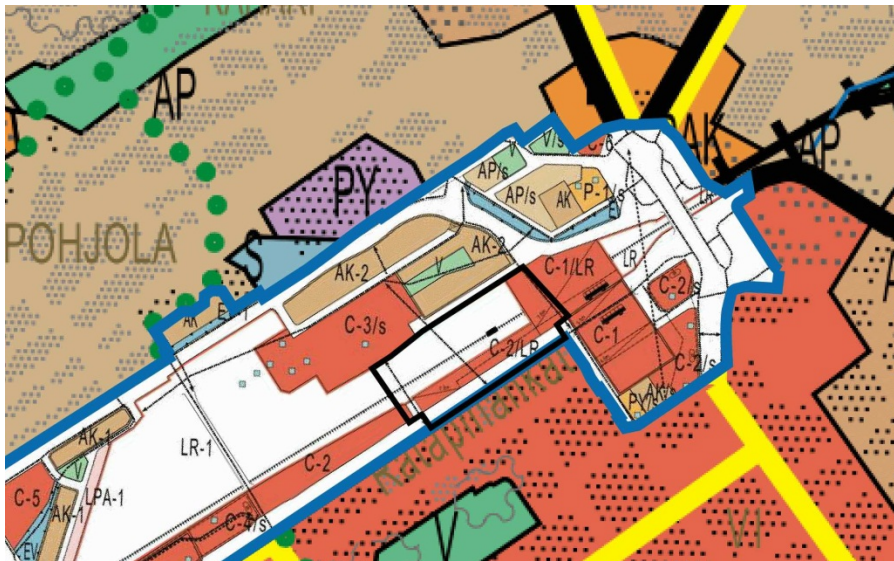
- Konepajan alueen rakentamisen yhteydessä alueelle rakennetaan yksi palovesiasema Ajurinkadun kohdalle ja toinen Köydenpunojankaarelle. Samassa yhteydessä rakennetaan Ajurinkadulle 200 mm vesijohto. Myöhemmin v. 2017 on tarkoitus suurentaa vielä Läntisen Pitkäkadun vesijohto välillä Humalistonkatu-Ajurinkatu. Näin saadaan turvattua syöttö Konepajan alueelle kahdesta suunnasta.
- Viimeiset suunnitelluista palovesiasemista toteutetaan sitten kun Konepajan alueen toinen vaihe rakennetaan v. 2020 ja siinä yhteydessä toteutetaan viimeistään palovesiasema Konepajanaukiolle.

3.1.4 Maanomistus

Kaavoitettavan alueen omistaa Suomen valtio / Liikennevirasto ja katualueen Turun kaupunki.

3.3 Suunnittelutilanne

Yleiskaava



Ote yleiskaavasta

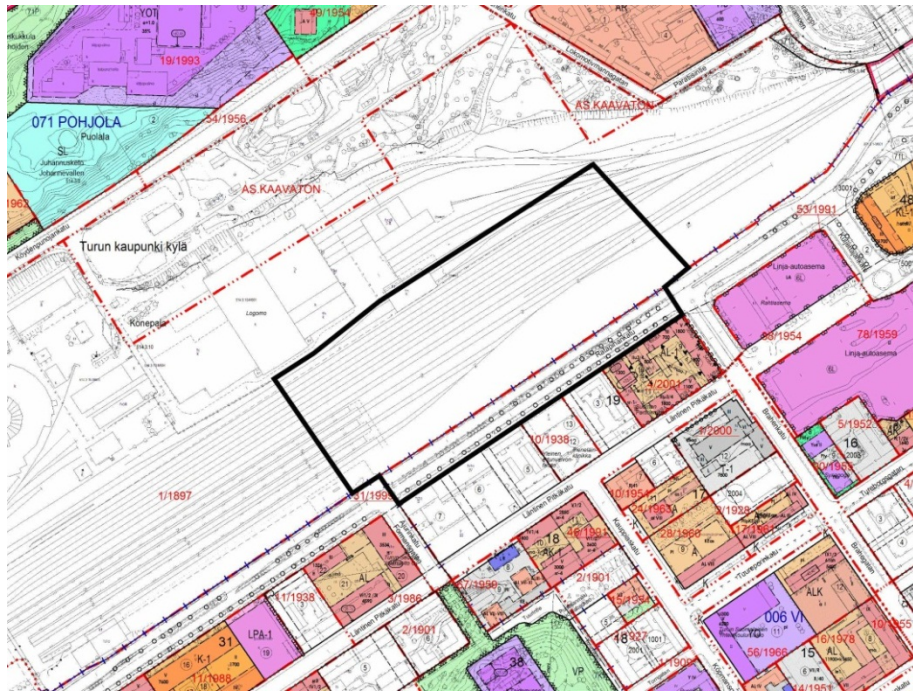
Logomon silta ja ratapiha-alueen osayleiskaavan mahdollistama muu rakentaminen on osoitettu 28.11.2009 voimaan tullessa Ratapiha-alueen osayleiskaavassa. Muutosaluetta koskee kaavamääräys C-2/LR: ”Keskustatoimintojen alue, jolle ratapihan tasoon saa sijoittaa matkakeskukseen liittyviä raiteita ja laitureita. Alueelle ei saa sijoittaa asumista eikä sellaista toimintaa, joka aiheuttaa runsasta ajoneuvoliikennettä. Rakentamisen on muodostettava korkeudeltaan yhtenäinen reuna kaupunkirakenteelle. Rakennusten korkeus ei saa estää näkymiä Juhannuskukulalta Puolalanpuistoon.”

Osayleiskaavan selostuksessa s. 87 määräästä: ”Ratapihankadun varrella sijaitsevilla alueilla ei sallita asumista eikä sellaista toimintaa, joka aiheuttaa runsasta ajoneuvoliikennettä.” on selitetty seuraavasti: ”Kaavamääräyksellä pyritään minimoimaan Ratapihankadulle tulevien uusien liittymien määrä. Runsa ajoneuvoliikenne ja uudet liittymät aiheuttaisivat haittaa pääväylän liikenteen sujuvuudelle.”

Osayleiskaavan selostuksen sivulla 77 on selvennetty lisää kaavamääräyksen taustaa: ”C-2 ja C-2/LR -alueiden kaavamääräyksen, joka kieltää runsasta ajoneuvoliikennettä aiheuttavan toiminnan, tarkoituksena on ollut rajata mahdollisista käyttötarkoituksista pois mm. päivittäistavarakauppa. Sen sijaan alueelle toivotaan jatkossa sijoittuvan esimerkiksi toimistotiloja, jotka eivät aiheuta yhtä runsasta liikennettä kuin esimerkiksi päivittäistavarakauppa. Asemakaavavaiheessa määritellään tarkemmin alueen tuleva käyttötarkoitus ja ajoneuvoliikenteen määrä.”

Alueella on myös kaksi nuolimerkintää: ”Kevyen liikenteen kehittämis- tai yhteystarve. Asemakaavaa laadittaessa on tutkittava yhteyden toteuttamismahdollisuudet ja tarkempi sijainti.”

Asemakaava



Ote voimassa olevasta asemakaavasta

Suunnittelualueella ovat voimassa vuosina 1897 ja 2002 vahvistetut asemakaavat. Asemakaavassa Ratapihankatu on katualuetta ja ratapiha liikennealuetta.

Turun kaupunkiseudun kuntien ja valtion välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimus vuosille 2012-2015 (L2 Joukkoliikenteen edistäminen ja kaupunkiseudun merkittävimmät joukkoliikennehankkeet):

- L2-3** Rautatieasemien (päärautatieasema ennen Matkakeskuksen toteuttamista ja Kupittaaan asema) liityntäpysäköinnin toimivuutta ja vastuunjako selkeytetään aiesopimuskaudella.
- L2-4** Turun kaupunki jatkaa yhteistyössä valtion kanssa seudullisen matkakeskuksen suunnittelua ja ratapihan kehittämistä tällä sopimuskaudella. Erityistä huomiota kiinnitetään turvallisuustason parantamiseen (VAK) Turun keskustassa.

Turun kaupungin rakennusjärjestys

Turun kaupungin rakennusjärjestys on tullut voimaan 1.1.2007 kaupunginvaltuuston 9.10.2006 § 184 tekemällä päätöksellä.

Pohjakartta

Pohjakartta on Turun kaupungin Kiinteistöliikelaitoksen laatima ja maastontarkistus on suoritettu 12.2.2014.

4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve ja suunnittelun käynnistäminen

Asemakaavanmuutos laaditaan Turun kaupungin Kiinteistöliikelaitoksen 10.12.2012 tekemän aloitteen johdosta. Aloitteessa esitetään alueen asemakaavan muuttamista ratapihan ylittävää jalankulkusiltaa sekä Ratapihankadun varteen rakennettavaa pysäköintilaitosta varten. Anomuksen takana ovat Kiinteistöliikelaitoksen lisäksi Liikennevirasto, VR-Yhtymä Oy ja Logomo Oy.

Aloitetta on perustelu seuraavasti:

Logomosta ratapihan ja Ratapihankadun yli ulottuva uusi silta palvelee jalankulkuliikennettä ja kytkee ratapihan erottamat kaupunginosat paremmin toisiinsa.

Ratapihankadun pohjoisreunaan Ajurinkadun liittymästä pohjoiseen sijoittuva uusi pysäköintilaitos palvelee Logomon toimintaan liittyvää pysäköintiä, rautatieaseman liityntäpysäköintiä samoin kuin myös muiden keskusta-alueen käyttäjien pysäköintiä. Logomo tarvitsee pysäköintitiloja ja entiselle VR:n konepaja-alueelle kaavoitetut pysäköintiratkaisut ovat kalliita ja hankalia toteuttaa asuinkerrostalokortteleiden alle.

4.2 Osallistuminen ja yhteistyö

4.2.1

Osalliset

Osallisia ovat alueen maanomistajat ja ne, joiden asumiseen, työntekoon ja muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, sekä viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään. Osalliseksi voi myös ilmoittautua. Kaavan osallisiksi on määritetty seuraavat tahot:

- Kaava-alueen ja naapuruston asukkaat, käyttäjät, yritykset sekä maanomistajat ja vuokralaiset.
- Kansalaisjärjestöt: Turkuseura ry, Varsinais-Suomen Kiinteistöyhdistys ry.
- Viranomaiset, kaupungin hallintokunnat: Varsinais-Suomen aluepelastuslaitos, Kiinteistöliikelaitos, Vesiliikelaitos, Turku Energia, Turun museokeskus, Varsinais-Suomen ELY-keskus/ elinkeino, V-S:n ELY-keskus/ liikenne, V-S:n ELY-keskus/ ympäristö, ympäristötoimiala/ rakennusvalvonta, ympäristönsuojelu, seudullinen joukkoliikenne.

4.2.2

Vireilletulo

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on annettu tiedoksi ympäristö- ja kaavoituslautakunnalle 15.1.2013.

Asemakaavan muutoksen vireille tulosta on ilmoitettu kirjeitse osallisille 30.1.2013.

4.2.3

Aloituskvaiheessa esitetyt mielipiteet

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on lähetetty osallisille 30.1.2013 ja siitä on pyydetty mielipiteet 28.2.2013 mennessä.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman ja kahden tiedotustilaisuuden johdosta on esitetty kolme kannanottoa:

- Liikennevirasto esittää lausunnossaan 19.2.2013, että siltahanketta tulee suunnitella tiiviissä yhteydessä Liikenneviraston suunnitteluyksikön kanssa. Sillan linjaus tulee merkitä kaavaan ja mainita myös sillan pienin alikulkukorkeus. Sillan rakentamisesta tehtävä hankesopimus tulee myös mainita kaavamääräyksissä.
 - Kaavakarttaan merkittiin seuraavanlainen kaavamääräys: ”Raiteiden pinnan ja siltarakenteen alapinnan välillä on oltava vapaata tilaa vähintään 7.9 metriä. Sillan toteuttamiseksi tulee laatia hankesopimus osapuolten kesken”.
- Keskikaupunkiseura ”Toispual jokke ry” toteaa, että uusi korttelin mittainen pysäköintilaitos ankeuttaa Ratapihankadun ympäristöä, ja että autot tulisi sijoittaa maan alle. Vaihtoehtona seura ehdottaa pysäköintilaitoksen jakamista kahteen osaan molemmin puolin kävelysiltaa.
 - Alueelle ei tule sijoittaa maanalaista pysäköintilaitosta mahdollisen räjähdysvaaran takia (Ratapihalla kuljetetaan ilmaa raskaampia aineita, jotka voivat aiheuttaa räjähdysvaaran).
- Asunto Oy Riennon asukas, osoitteessa Läntinen Pitkäkatu 19, mainitsee kirjeessään, että ”*jalankulkusilta on positiivinen lisä*”, mutta ”*koska parkkitalo suunnitellaan 60 m:n korkuiseksi tulisi se peittämään koko ratapihan puoleisen taloyhtiömme osat varjostukseen*”. Lisäksi hän esittää, että parkkitalon voisi siirtää asemarakennuksen suuntaan, jossa vastapäätä on vähemmän asuntoja.
 - Kaavamääräyksen mukaan pysäköintilaitoksen korkeus maantasosta saa olla enintään 18.0 metriä.
 - Pysäköintitalon sijoittumista lähemmäksi rautatieasemaa on tutkittu. Liikenteelliset selvitykset (ks. kohdat 4.2.4 ja 5.6) osoittavat, että ainoastaan sellainen vaihtoehto voi toimia, jossa pysäköintilaitoksen uusi liittymä on Ajurinkadun ja Brahenkadun välillä ja se on valo-ohjaamaton.
- Naapureille järjestetyissä asukastilaisuuksissa 18. ja 28.2.2013 pidettiin siltaa positiivisena asiana, mutta pysäköintitaloa liian korkeana ja sen toivottiin sijoittuvan Ajurinkadun risteyksen toiselle puolelle. Lisäksi asukkaat olivat huolissaan ruuhkien lisääntymisestä.
 - Kts. edellinen vastine. Liikenteen lisääntymistä on käsitelty tämän selostuksen kohdassa 5.6 kaavan vaikutukset liikenteeseen ja liikenneturvallisuuteen.

4.2.4 Nähtävilläolo

Asemakaavanmuutosehdotus on ollut virallisesti nähtävillä 12.5. - 10.6.2014. Nähtävilläoloaikana ei jätetty muistutuksia.

4.2.5 Lausunnot

10.4.2014 päiväystä ehdotuksesta on pyydetty lausunnot seuraavilta tahoilta: Varsinais-Suomen ELY-keskus (1), VR Track Oy, VR-Yhtymä Oy (2), Liikennevirasto (3), Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi, Varsinais-Suomen aluepelastuslaitos (4), Turun Seudun Kaukolämpö Oy, Turku Energia Sähköverkot Oy sekä Turun kaupungin Vesiliikelaitos, Seudullinen joukkoliikenne, Ympäristönsuojelu (5), Rakennusvalvonta (6), Museokeskus ja Kiinteistöliikelaitos (7). Lausunto tuli antaa 17.6.2014 mennessä.

1. Varsinais-Suomen ELY-keskus esittää, että asemakaavan vaikutusarvioinnissa tulee käsitellä pysäköintilaitoksen lisäksi myös kävelysillan riskientorjuntaa suhteessa rata-
pihan vaarallisten aineiden kuljetusten mahdolliseen onnettomuusriskiin.
Lausunnossa huomautetaan, että kaava-aineistosta jää epäselväksi, miten kulku sillalle on tarkoitus toteuttaa Ajurinkadun ja Ratapihankadun kulmassa.
Lisäksi kaavan yhteydessä olisi hyvä todeta jääkö yleiskaavassa Kauppiaskadun paikkeille osoitetulle kevytliikenneyhteydelle vielä tarvetta ja miten pysäköintilaitos vaikuttaisi sen toteuttamiseen.
 - Pysäköintilaitoksen ja kävelysillan riskienhallintaa on käsitelty Gaia Consulting Oy:n laatimassa 1.6.2015 päivätyssä Logomonsillan kaava-alueen turvallisuusselvityksessä. Kts myös vastine Varsinais-Suomen pelastuslaitokselle, kohta 4 sekä selostuksen luku 5.5.1.
 - Ajurinkadun ja Ratapihankadun kulmassa silta voi liittyä suoraan kulman rakennukseen, kaavaa täydennetään selventävällä merkinnällä: ”*Sillalle saa järjestää kulun suoraan Ratapihankadun kaakkoisreunan rakennuksesta*”. Tämä kaavamääräys mahdollistaa sillan jatkamisen Ajurinkadun varren rakennuksen sisäisenä käytävänä toisen kerroksen korkeudella ja siten se edistää myös yleiskaavan tavoitetta helpomasta yhteydestä Kauppatorin suuntaan. Korttelin 19 asemakaavan muuttaminen on vireillä ja siinä yhteydessä tätä kävely-yhteyttä on tarkoitus jatkaa.
 - Ratapihan osayleiskaavaan on merkitty kevyen liikenteen kehittämis- ja yhteystarve, joka ulottuu Ratapihankadulta konepajan päärakennuksen pohjoispuoleiselle aukiolle. Logomon pysäköintilaitoksen suunnittelun alkuvaiheessa tutkittiin useita erilaisia vaihtoehtoja vinon yhteyden toteuttamiseksi Kauppiaskadun pään kohdalta, nämä yhteysvaihtoehdot eivät kuitenkaan osoittautuneet toteuttamiskelpoisiksi, kts selostuksen kohta 4.2.4 Vaihtoehtojen tarkastelu.
2. VR Group: Kaava-aineistossa ei ole esitetty ratkaisuja jalankulkusillan liittymistä ja porrasyhteyksistä Logomoon eikä Ratapihankadun päähän. Esteettömät kulkureitit pitää samalla ratkaista. Rautatiealueen laitureille johtavien porras- ja hissiyhteyksien suunnitelmien tulee täyttää EU-tason saavutettavuus määritteet rautatieympäristössä. Niihin liittyvä YTE, joka määrittelee esteettömyyden tason, tulee voimaan 1.1.2015. Liikennejärjestelyt pysäköintilaitokseen tulee suunnitella niin, että ajoyhteydet rautatieasemalle ovat sujuvat eivätkä ruuhkaannu.
 - Kts edelläoleva vastine Ely-keskukselle. Kaavaselistusta on täydennetty. Yksityiskohtaisemmin sillan päiden liittyminen Logomoon ja/tai Ajurinkadun kulman rakennukseen sekä muut mahdolliset porrasyhteydet sillalta maan tasolle tulevat tutkituksi sillan toteuttamiseksi alueelle järjestettävän suunnittelukilpailun yhteydessä.
 - Kaavaan lisätään määräys esteettömyydestä: *Sillalta on oltava esteetön kulkuyhteys laitureille.*”
 - Liikennejärjestelyjä on tutkittu Ramboll Oy:n laatimissa vaihtoehtotarkasteluissa.

3. Liikennevirasto: Kaavaehdotus edellyttää raiteistomuutoksia raiteen 1 osalta. Ennen kaavaehdotuksen hyväksymistä tulee selvittää onko raiteistomuutokset mahdollista toteuttaa ja mitkä ovat niiden vaikutukset junien liikennöintiin. Hankkeen toteuttajan tulee vastata kaikista hankkeen edellyttämistä ratarakenteiden muutostalustuksista. Ilman raiteistomuutoksia pysäköintilaitoksen rakennusalan tulee ulottua vähintään 3,7 metrin etäisyydelle lähimmän nykyisen raiteen keskilinjasta, maksimissaan 30 metrin matkalla.

Radan läheisyyteen rakentamisesta ei saa aiheutua haittaa rautatielle tai junaliikenteelle. Asemakaavamääräyksiin tulee sisällyttää maininta, jonka mukaan em. asiat tulee käydä lävitse yhteistyössä Liikenneviraston kanssa ennen rakennustöiden aloittamista. Rakennuksen suunnittelussa tulee ottaa huomioon laadittavien suunnitteluperusteiden asettamat vaatimukset.

Kävelysiltaa koskeva kaavamääräys tulee muuttaa muotoon: *"Kiskon selän ja siltarakenteen alapinnan välillä ..."*.

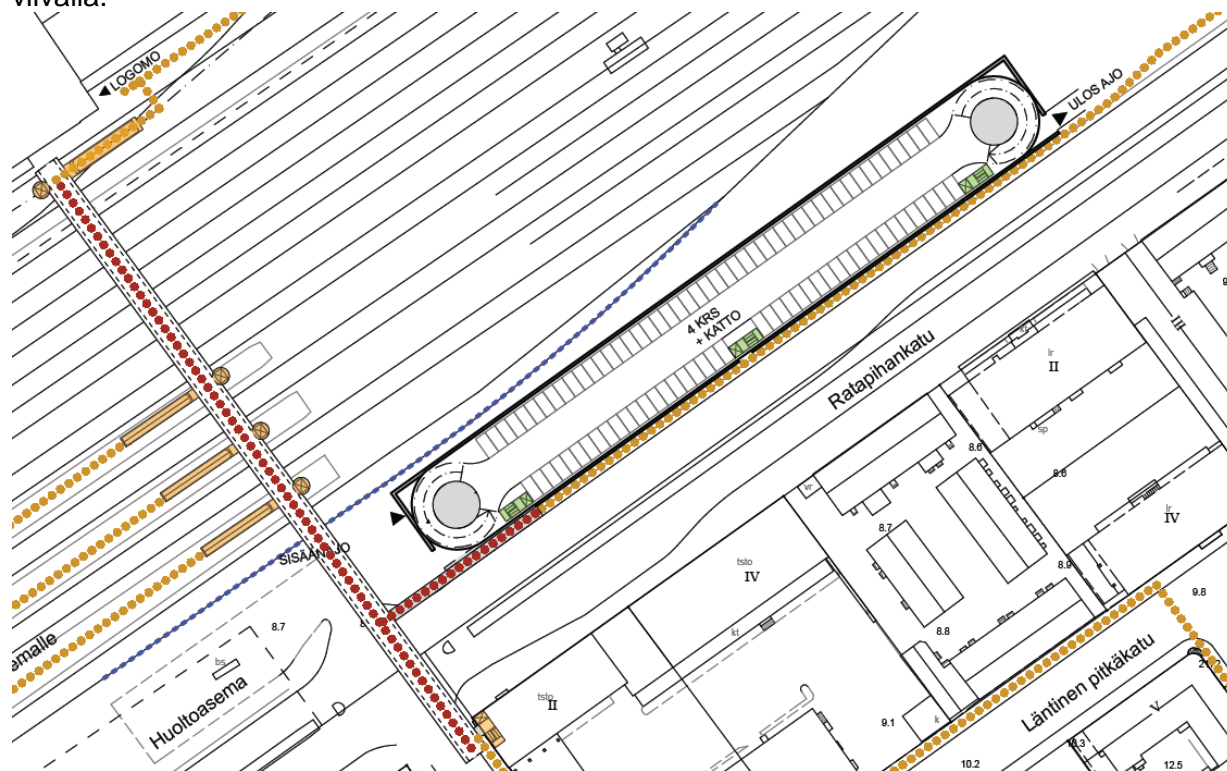
→ Kaavamääräyksiin lisätään lause: *"Ennen rakentamisen aloittamista on neuvoteltava rautatieliikenteestä vastaavan viranomaisen kanssa ja siten varmistettava, ettei radan läheisyyteen rakentamisesta aiheudu haittaa rautatielle tai junaliikenteelle."*

→ 27.2.2015 valmistuneessa luonnoksessa ratateknisiksi suunnitteluperusteiksi (laatijana Liikennevirasto) on määritelty vaatimukset rakentamiselle ja radan yleissuunnittelulle Logomon kevyen liikenteen sillan rakentamisen yhteydessä.

Suunnitteluperusteiden perusteella kävelysiltaa koskeva kaavamääräys on muutettu esitettyyn muotoon ja alituskorkeus on tarkistettu 7,2 metriin.

Cederqvist & Jäntti arkkitehdit laatimassa koosteessa 17.12.2013 Logopark, Logomon pysäköintitalo ja kevyen liikenteen silta, luonnos V15 on esitetty pysäköintitalon rakentamisen edellyttämä 1-raiteen purku 120 metrin matkalta.

Alla kuva, jossa purettava Ratapihankadun puoleinen raide on esitetty sinisellä pisteiviivalla.



4. Varsinais-Suomen pelastuslaitos esittää, että ratapihan kemikaaliturvallisuus arvioidaan kaavamuutosalueelle turvallisuusselvityksellä. Selvityksessä on käsiteltävä etenkin kemikaalionnettomuudessa vaarassa olevien henkilöiden määrä ja mahdolliset tarpeet automaattisille havainnoille ja muille järjestelmille. Pelastuslaitos suosittelee rakennustapaohjeen toteuttamista, joka käsittää suunnittelualueen kemikaalionnettomuuden riskienhallintatoimenpiteitä. Alueelle on toteutettava kemikaaliratapihan onnettomuuskartoitukseen soveltuva vesiasema, lisäksi pelastuslaitos suosittelee tuulipussien asentamista alueen saapumissuuntiin.

→ Pelastuslaitoksen lausunnon johdosta laadittiin turvallisuusselvitys. 1.6.2015 valmistuneen, Gaia Consulting Oy:n laatiman Logomonsillan kaava-alueen turvallisuusselvityksen suositusten pohjalta asemakaavanmuutosehdotukseen on lisätty seuraavat turvallisuutta parantavat kaavamääräykset:

Pysäköintitalo:

- Pysäköintitalon julkisivujen tulee olla umpinaiset kahden alimman kerroksen korkeudelta ja ratapihan puolelta kokonaan.
- Mahdollisen ilmanvaihdon ilmanoton tulee tapahtua katolta.
- Pakokaasujen tuuletusjärjestelmä ja ilmanvaihto tulee varustaa hätäpysäytysjärjestelmällä.
- Pysäköintitalon jalankulkuväylät tulee sijoittaa rakennuksen Ratapihankadun puoleiseen reunaan.

Kävelysilta:

- Kävelysilta tulee rakentaa umpinaiseksi.
- Sillan päädyt ja laiturikulut tulee varustaa automaattiovin.
- Silta tulee suunnitella siten, että se voidaan evakuoida alle 10 minuutissa.

Kävelysilta ja pysäköintitalo:

- Rakennusluvan yhteydessä tulee esittää suunnitelma pelastustoimenpiteistä huomioiden ratapihan turvallisuusriskit.

Lisäksi rautatiealuetta koskevat seuraavat määräykset:

- Alueelle tulee olla kaksi toisistaan riippumatonta pelastustieyhteyttä, joiden tekniset vaatimukset määrittelee pelastusviranomaisen.
- Alue on aidattava siten, että asiattomien pääsy ratapihalle estetään.

Turvallisuusselvityksessä on mainittu, että kesällä 2015 aloitetaan työt palo- vesiasemien rakentamiseksi Ajurinkadun kohdalle ja Köydenpunojankaarelle. Ratapihalla olevista kahdesta tuulipussista toinen ei näy kunnolla, mutta tilannetta ollaan parantamassa.

5. Ympäristönsuojelu: Yleisten pysäköintilaitosten korttelialueen (LPY-1) kaavamääräykseen tulee lisätä määräys ”Alueen maanrakentaminen on suoritettava ympäristötekniikassa valvonnassa.”

Turvallisuusselvitys ja riskienarviointimenettely olisi hyvä mainita kaavaselosteessa ja selostuksen liiteasiakirjana.

→ Kaavamerkintöihin lisätään ehdotettu määräys muodossa: ”Koska alueen maaperä saattaa olla pilaantunut, alueen maanrakentaminen on suoritettava ympäristötekniikassa valvonnassa ympäristönsuojelusta vastaavan viranomaisen määrittelemällä tavalla.”

Selostusta on täydennetty turvallisuusselvityksen valmistuttua.

6. Rakennusvalvonta: Kaavamääräystä ”y-7.8m” ... ”Sillan toteuttamiseksi tulee laatia hankesopimus osapuolten kesken” tulee tarkentaa.

→ Lause on kirjattu kaavamääräyksiin alun perin Liikenneviraston toivomuksesta 19.2.2013. Osapuolten välillä on käyty neuvotteluja hankkeen toteuttamiseksi, mutta koska toteutustapa ei ole kaavalla määrättävä asia, lause jätetään pois kaavamääräyksistä.

7. Kiinteistöliikelaitos esittää, että Brahenportti- ja Ajurinportti-nimiset katualueet liitetään osaksi LPY-1 korttelia VI-49, sillä katualueet palvelevat ainoastaan pysäköintilaitosta ja ovat olennainen osa pysäköintikorttelin liikennetkaisuja.

→ Risteysten toimivuuden kannalta on parempi, että pysäköintitalon päissä on katualuetta, sillä liikennesääntöjen mukaan tontilta liittyvien pitää väistää muuta liikennettä. Näiltä katualueilta voidaan myös järjestää ajoliittymät nyt kaavoitettavan alueen koillis- ja lounaispuolelle, samalla ne mahdollistavat selkeät pelastus- ja huoltoreitit ratapiha-alueelle.

Turku Energialla, Vesiliikelaitoksella ja vapaa-aikatoimialan museopalveluilla ei ole huomautettavaa ”Logomonsillan” asemakaavanmuutosehdotuksesta.

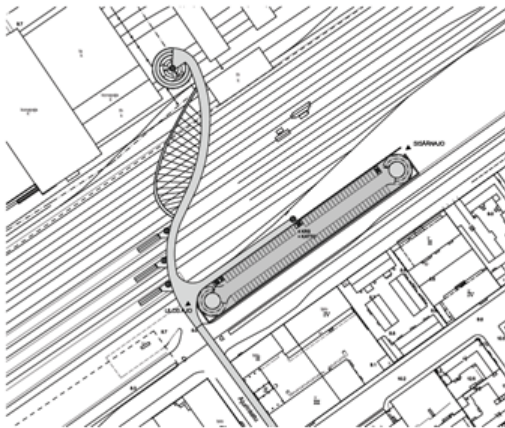
Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi, VR Track Oy, Turku Energia kaukolämpö ja ympäristötoimialan joukkoliikennetoimisto eivät jättäneet lausuntoa eikä niillä siten katsota olevan huomautettavaa asemakaavanmuutosehdotuksesta.

4.2.6

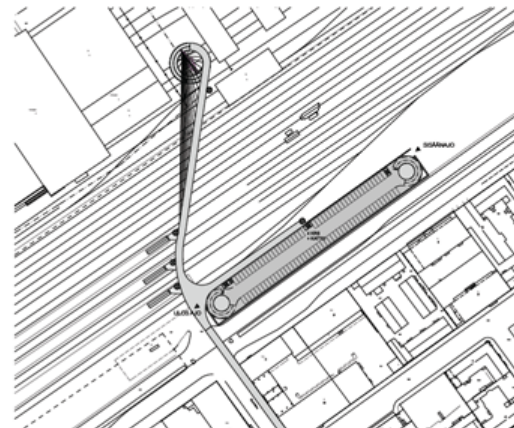
Vaihtoehtojen tarkastelu

Sillan sijaintivaihtoehdot 2012

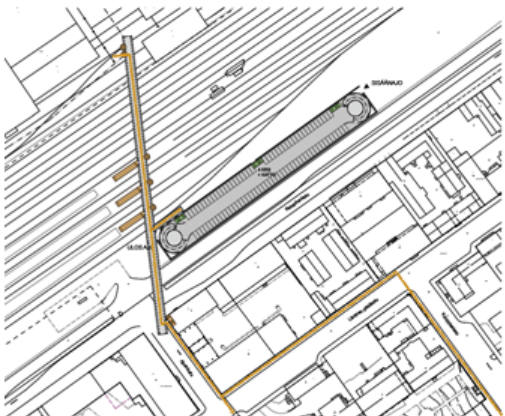
Arkkitehtitoimisto Cederqvist & Jäntti laati vuonna 2012 useita erilaisia vaihtoehtoja rata-
pihan ylittävän sillan sijoituspaikaksi (kuvat alla). Näistä versio 9 osoittautui parhaaksi,
koska siinä yhdistyvät Logomoon kulku, yhteys pysäköintilaitokseen sekä junalaitureille.
Tärkeä kriteeri valitulle sijoitusvaihtoehdolle 9 oli pääsy junalaitureille ja se että vaihtoeh-
dossa tarvitaan vähiten muutoksia laitureihin.



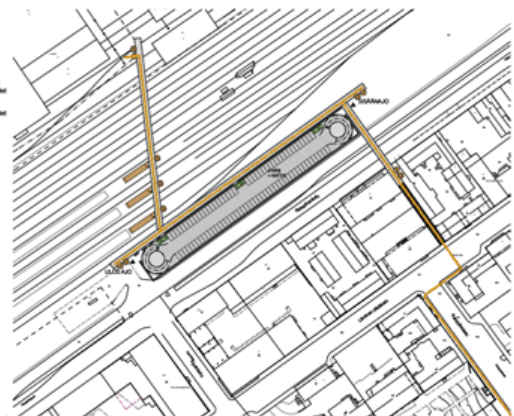
ve 1 23.4.2012



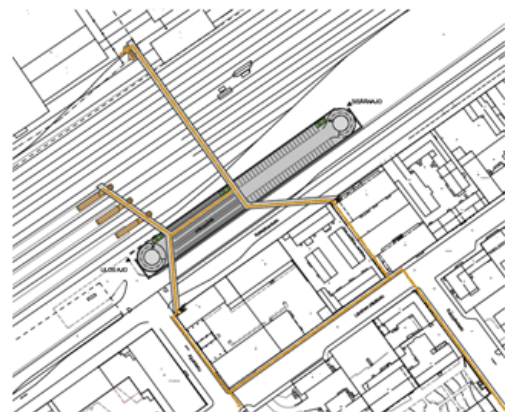
ve 2 27.4.2012



ve 6 21.8.2012



ve 7 21.8.2012



ve 8 27.9.2012

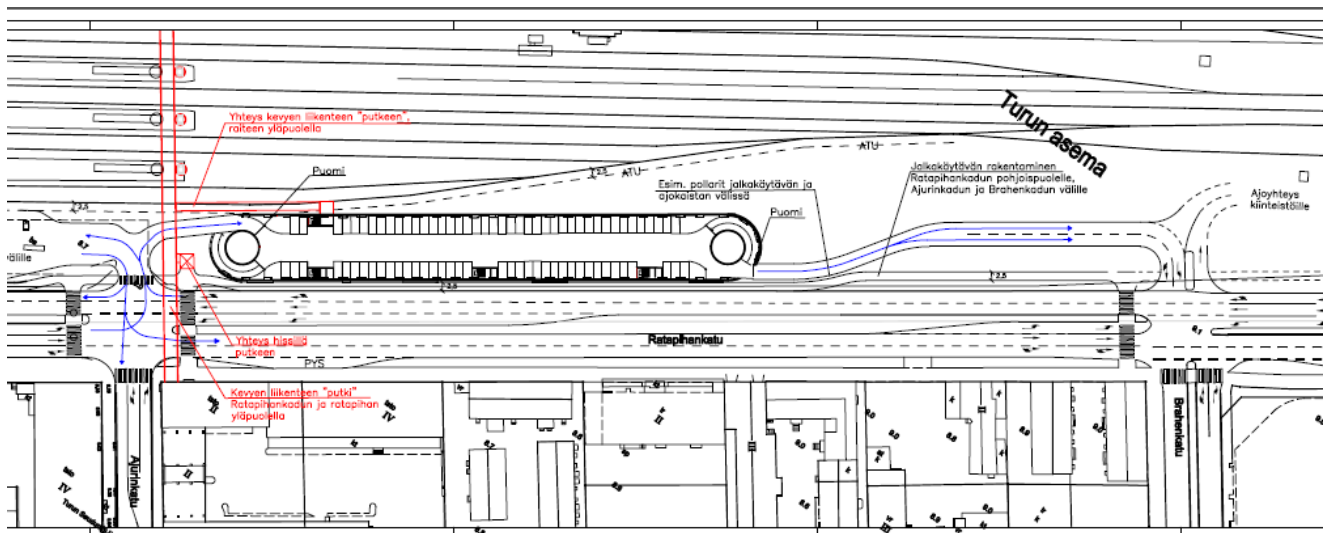


ve 9 26.9.2012

Pysäköintilaitoksen sijoitusvaihtoehdot 2013

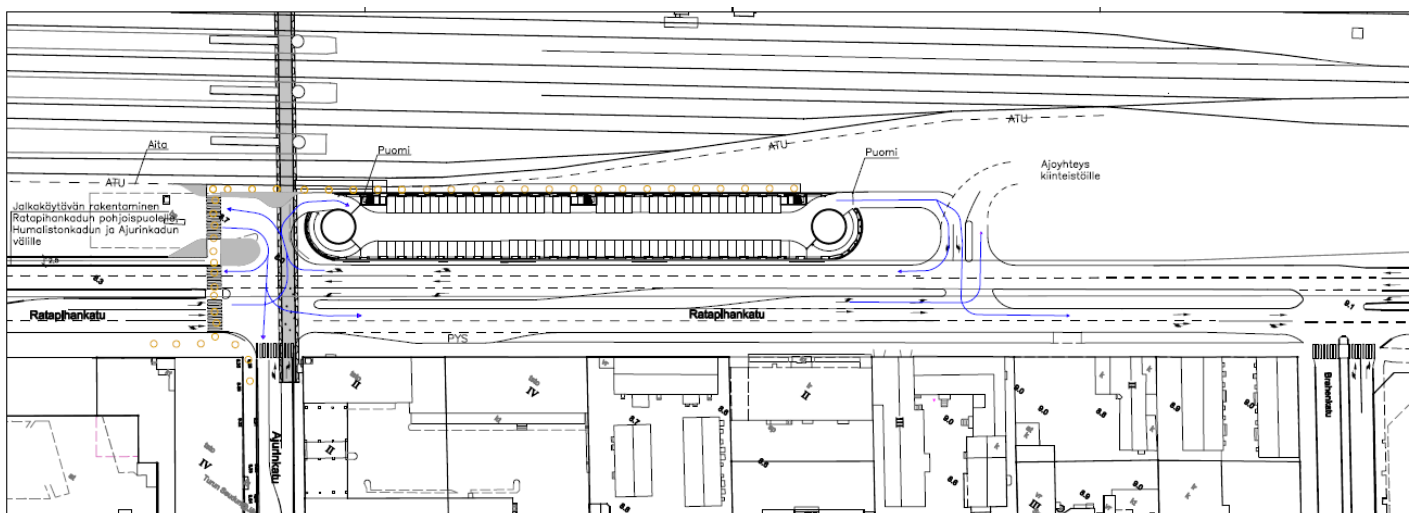
Ramboll Oy:n laatimassa liikenneselvityksessä 17.5.2013 on tutkittu viittä eri vaihtoehtoa pysäköintilaitoksen sijoittamiselle ja siitä aiheutuvia vaikutuksia Ratapihankadun liikenteeseen sekä korttelialueen liikennejärjestelyihin (ks. liiteasiakirja 3.):

- VE 1: Pysäköintilaitokseen ajetaan Ratapihankadulta Ajurinportin liittymän kautta (Ajurinkadun jatke) oikealle, ja ulosajo ohjataan laitoksen koillispäästä Brahenportin liittymään (Brahenkadun jatke) edelleen Ratapihankadulle.



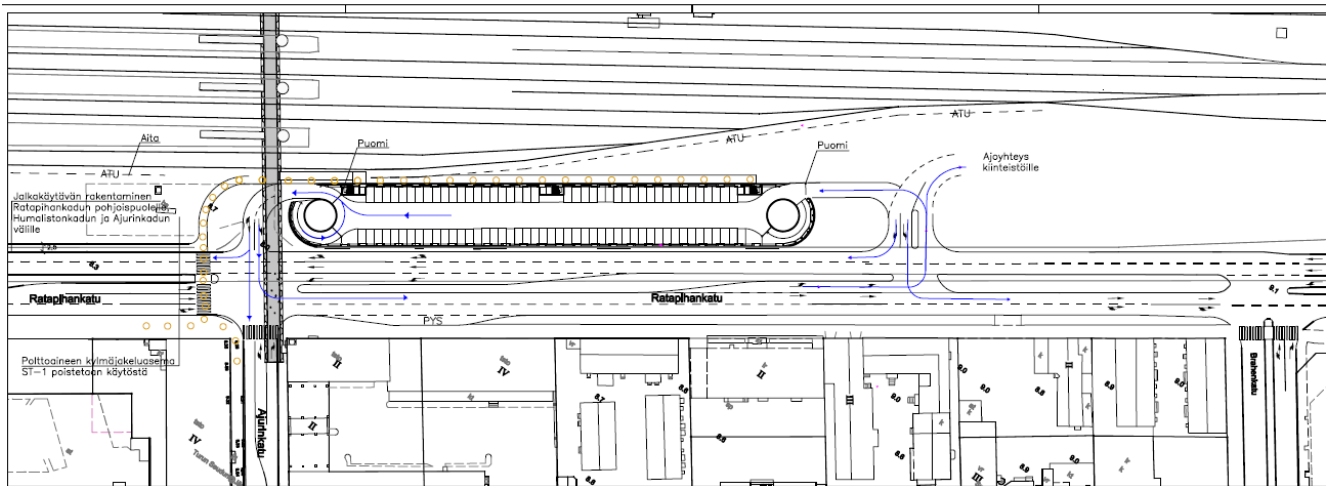
Vaihtoehto 1

- VE 2a: Pysäköintilaitoksen liikenne ohjataan sisään Ajurinportista ja johdetaan Ajurinportin ja Brahenportin välille rakennettavasta uudesta liittymästä. Järjestelyt edellyttävät liikennevaloja uuden liittymän kohdalla.



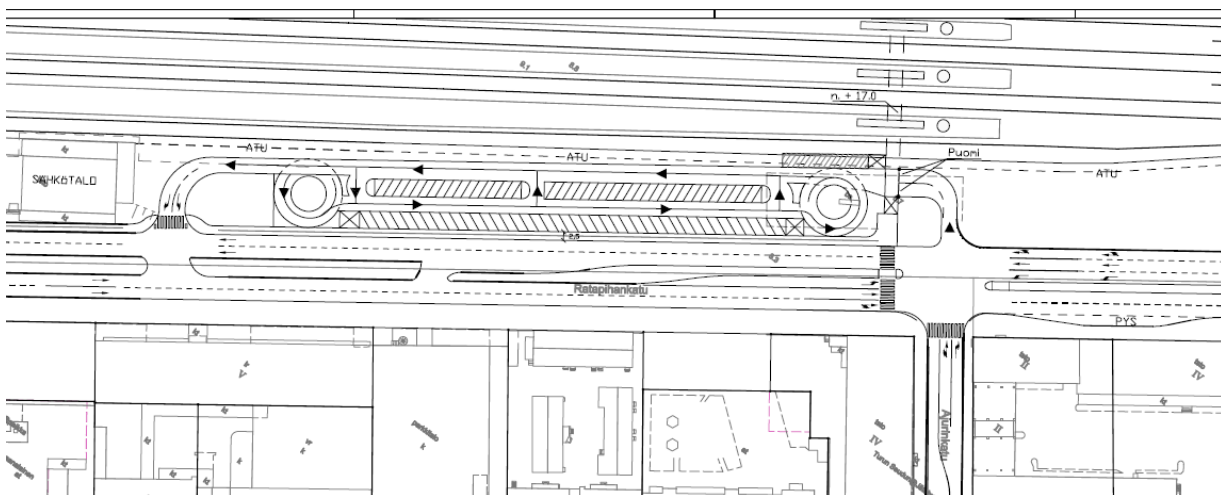
Vaihtoehto 2a

- VE 2b: Liikenne ohjataan sisään Ajurinkadun ja Brahenportin liittymän välille rakennettavasta uudesta liittymästä ja johdetaan ulos Ajurinportin liittymästä. Järjestelyt edellyttävät liikennevaloja uuden liittymän kohdalla.



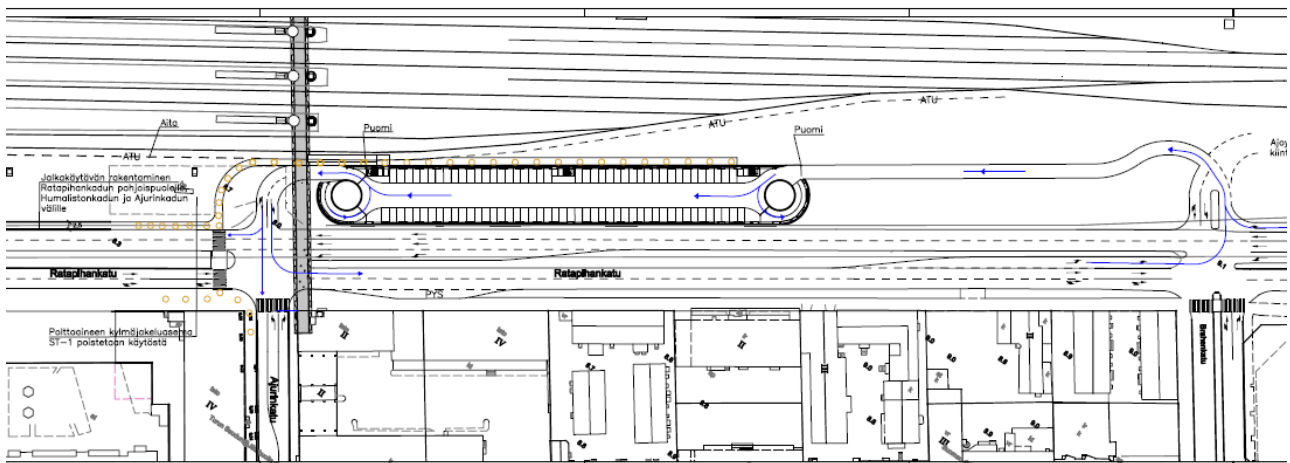
Vaihtoehto 2b

- VE 3: Pysäköintilaitos sijoitetaan Ajurinportin liittymästä vasemmalle, lounais-suunnassa Ratapihankadun varteen. Sisäänajo tapahtuu Ajurinportista ja laitoksesta ajetaan ulos nykyisen sähkötalon pysäköintialueen valo-ohjatusta liittymästä.



Vaihtoehto 3

- VE 4: Sama kuin VE 1, mutta liikenne ohjataan toisinpäin, Brahenportista pysäköintialueen kautta pysäköintilaitokseen, ja siitä ulos Ajurinportin liittymästä Ratapihankadulle.



Vaihtoehto 4

Jatkosuunnittelun pohjaksi on valittu vaihtoehto 1 (ks. kohta 5.6. ”Kaavan vaikutukset liikenteeseen ja liikenneturvallisuuteen”).

4.3 Asemakaavan tavoitteet

Kaavamutoksella luodaan edellytykset 5-tasoisien pysäköintilaitoksen ja kävelysillan rakentamiselle Ajurinkadulta ratapihan ylitse Logomoon.

Alue ratapihan ympärillä on kehittymässä voimakkaasti. Ratapiha-alueen luoteispuolella sijaitsee kulttuurin, taiteen ja luovan talouden keskus Logomo, valmiiksi rakentunut Veturi-alueen asuinalue sekä vielä rakentamaton VR:n konepajan asuinalue. Ratapiha-alueen koillispuolella on suunnitteilla uusi matkakeskus, jonka myötä ratapiha-alueen raide- ja laiturijärjestelyjä tullaan myös tarkistamaan. Tuolloin laiturialueet siirretään Logomon sillan ja uuden matkakeskuksen väliin ratapiha-alueen koillispuolelle. Samalla junien laiturialueet ja niiden kulkuyhteydet rakennetaan nykyisten standardien mukaisiksi, matkustajille turvallisiksi ja esteettömiksi.

Raideliikenne, suunnitteluperusteet 27.2.2015

Liikenneviraston ja VR Track Oy:n edustajista koostunut työryhmä on laatinut suunnitteluperusteet, jotka määrittävät lähtötiedot Logomon kevyen liikenteen sillan rakentamisen ja radan yleissuunnittelulle. Asiakirjan nimi on: *Logomon kevyen liikenteen sillan rakentaminen, ratatekniset suunnitteluperusteet yleis- ja rakentamissuunnittelua varten, luonnos 27.2.2015.*

Raiteiden välissä on kolme välilaituria. Suurin sallittu nopeus raiteilla R005 ja R006 on 80 km/h ja muilla raiteilla 35 km/h.

Sähköistykseen liittyviä vaatimuksia:

Uusien ratajohtopylväiden etäisyys raiteesta on 3100 mm lisättynä RATO:n mukaisilla kaarrelevityksillä. Olemassa olevat pylväät saa jättää etäisyydelle 2,75 m + kaarrelevitys. Ajolangan minimikorkeus on kaikissa kuormatiloissa vähintään 5600 mm kiskon selästä. Sillan alapinnan korkeuden on oltava vähintään 6750 mm kiskon selästä. Suositeltava arvo on 7000 mm.

Suunnittelukilpailu

Turun kaupunki valmistelelee suunnittelukilpailun järjestämistä ratapiha-alueen ja Ratapihankadun yli johtavan kävelysillan suunnittelusta. Silta sijoittuu Ajurinkadun ja Logomon (kulttuurin, taiteen ja luovan talouden keskus) väliin. Kilpailussa on tunnistettu näkyvälle paikalle sijoittuvan sillan maamerkkimäinen luonne ja sen tarpeellisuus radan eri puolia yhdistävänä tekijänä.

Kilpailussa edellytetään sillalta muuntojoustavuutta suhteessa siltaan suoraan kytkeytyviin kehityshankkeisiin ja niiden ajallisesti vaiheittaiseen toteutukseen. Ensimmäisessä vaiheessa sillalta laskeudutaan nykyisille junalaitureille ja kun matkakeskuksen myötä laiturit siirtyvät sillan koillispuolelle, pääsy sillalta laitureille vaihtuu sillan toiselle puolelle. Suunnittelukilpailun järjestämisestä päättää Turun kaupunginhallitus.

5 ASEMAKAAVAN KUVAUS

5.1 Kaavan rakenne

Kaavaehdotuksessa aluetta osoitetaan yleisten pysäköintilaitosten korttelialueeksi, rautatiealueeksi ja katualueeksi.

Kokonaismitoitus

Asemakaavanmuutosalueen pinta-ala on 4,7061 ha.
Perustettavan tontin 49-1 pinta-ala on 6568 m².
Korttelialueen rakennusoikeus on 14350 k-m².

5.2 Aluevaraukset

Korttelialueet

Kaavamuutoksella muodostetaan Ratapihankadun varteen yleisten pysäköintilaitosten korttelialue (LPY-1). Muutoksella muodostetaan tontti VI-49-1.

Pysäköintilaitokselle on osoitettu Ratapihankadun suuntainen rakennusala, jolle saadaan rakentaa viisi pysäköintitasoa sisältävä 160 metriä pitkä pysäköintitalo, johon mahtuu 450 autopaikkaa. Sallittu kerrosala on 14350 k-m².

Tontin koillisosassa rakentamisesta vapaaksi jäävä alue varataan pysäköinnille (p), johon mahtuu noin 50 ap. Ratapihankadulta on liittymäkielto koko korttelin pituudelta. Tontille ajetaan Ajurinkadun kohdalta ja siltä poistutaan Brahenkadun kohdalta tai päinvastoin. Jos sisäänajo tapahtuu Brahenkadun risteyksestä, on rautatieaseman suunnasta tulevalle liikenteelle rakennettava vasemmalle kääntyvien kaista. Kaistalle on varattu tilaa jo Ratapihankatua rakennettaessa.

Katu- ja liikennealueet

Ratapihankadun katualuetta levennetään Ajurinkadun ja Brahenkadun välillä hieman, jotta kadun ratapihan puoleiseen reunaan mahtuu 2,5 metriä leveä jalkakäytävä.

Ratapihan yli on merkitty kaavaan silta – ”Logomonsilta” – joka palvelee kävelyliikennettä. Siltavaaraus alkaa Ratapihankadun toisella puolella olevan rakennuksen päädyistä ja päättyy toisessa päässä Logomon sisäänkäynnin eteen. Sillan molemmissa päissä on portaat ja mahdollisesti hissi. Kävelysilta mahdollistaa porras- ja hissiyhteydet junalaitureille ja siltaa voidaan jatkaa Ratapihankadun yli siten että jalankulkuliikenne saadaan ohjattua sujuvasti Ajurinkadulle asti.

5.5 Turvallisuuden ja terveellisuuden huomioiminen

5.5.1 Vaarallisten aineiden kuljetuksista aiheutuvien riskien torjunta

Ratapiha säilyy rautatiealueena. Tämä mahdollistaa mm. vaarallisten aineiden kuljetuksen ja järjestelytoiminnan säilymisen alueella. Ratapihalla tapahtuvien vaarallisten aineiden kuljetusten myötä alueella on olemassa suuronnettomuusvaara, mutta sen todennäköisyys on kuitenkin erittäin pieni (alle kerran miljoonassa vuodessa).

Rakennuksen alimman sallitun tason korkeusasemaksi on määrätty +9.0 metriä (a-1), jotta mahdollisessa onnettomuustilanteessa esimerkiksi ilmaa raskaampia vaaralliseksi luokiteltuja aineita ei pääse kulkeutumaan ratapihaa alempana oleviin tiloihin ja siten aiheuttamaan esimerkiksi räjähdysvaaraa.

Gaia Consulting Oyn laatima Logomonsillan kaava-alueen turvallisuusselvitys valmistui 1.6.2015:

”Työssä on arvioitu, onko Turun ratapihan yli, pohjoispuolella ratapihan välittömässä läheisyydessä sijaitsevasta Logomosta maankäyttö- ja rakennuslain mielessä riittävän turvallista kaavoittaa kävelysiltaa kun ratapiha on määritelty ns. VAK-ratapihaksi. Ratapihan kautta kulkee merkittäviä määriä vaarallisia aineita kuten palavia nesteitä, happoja ja kaasuja.

Kaavoittaja taikka kevyen liikenteen sillan, pysäköintitalon tai muun alueelle sijoitettavan kiinteistön rakennuttaja tai haltija ei omalla toiminnallaan voi vaikuttaa ratapihalla tapahtuvan onnettomuuden todennäköisyyksiin, mutta voi vaikuttaa onnettomuuksien välittömiin vaikutuksiin esimerkiksi rakennusratkaisuin.

Asemakaavamuutos edellyttää yhtäältä ratapihan suunniteltujen riskienhallintatoimien toteuttamista ja toisaalta sellaisia kaava- ja rakentamismääräyksiä, joilla toteutetaan kustannustehokkaita toimia itse rakenteisiin.

Turvallisuustason nostamiseksi kustannustehokkaalla tavalla selvityksen tekijät suosittelivat ratapihan riskienhallinnan jatkuvaa kehittämistä sekä edellä kuvattujen, kustannuksiltaan hyväksyttävien riskienhallintakeinojen vaatimista toteutettavilta uudisrakenteilta esimerkiksi kaavamääräyksin.”

Logomonsillan ja pysäköintitalon osalta tärkeitä kustannustehokkaita riskienhallintakeinoja olisivat

- riittävän järeä ja uskottava hälyttäminen
- rakenteen käytön estäminen onnettomuustilanteen aikana
- rakenteessa olevien suojaaminen onnettomuustilanteessa evakuoinnin ajan
- pysäköintitalossa tulisi lisäksi estää palavan kaasun kertyminen alakerrokseen räjähdysvaaran vuoksi.

Muita tarpeelliseksi nähtäviä riskienhallintatoimia:

- Ratapihan aitaaminen.
- Tiedotus alueella oleskeleville ja alueen asukkaille onnettomuustilanteessa ja ennakkoivasti.
- Säännöllinen onnettomuustoimintamallien tunnistaminen ja harjoittelu.
- Ratapiha-alueen valvonta ja kamerat – valvontakameroiden hyödyntäminen onnettomuustilanteessa.

Ratapihan toimintojen synkronointi niin, että pahimpiin ruuhka-aikoihin ja Logomon tapahtumien päättyessä ratapihalla ei siirrettäisi vaunuja eikä alueella seisoi VAK-vaunuja.

Lausuntovaiheessa asemakaavanmuutosehdotuksessa oli seuraavat riskienhallintaan liittyvät kaavamääräykset:

- Rautatiealue tulee aidata.
- Rautatiealueelle tulee osoittaa kaksi toisistaan riippumatonta pelastustieyhteyttä.
- Pysäköintitalon alin lattiataso tulee olla vähintään tasossa +9.0.

Turvallisuusselvityksen suositusten pohjalta ehdotusta täydennettiin seuraavilla riskienhallintaan liittyvillä kaavamääräyksillä:

- Pysäköintitalon julkisivujen tulee olla umpinaiset kahden alimman kerroksen korkeudelta ja ratapihan puolelta kokonaan.
- Mahdollisen ilmanvaihdon ilmanoton tulee tapahtua katolta.
- Pakokaasujen tuuletusjärjestelmä ja ilmanvaihto tulee varustaa hätäpysäytysjärjestelmällä.
- Kävelysilta tulee rakentaa umpinaiseksi siten, että se mahdollistaa poistumisen onnettomuustilanteessa.
- Sillan päädyt ja laiturikulut tulee varustaa automaattiovin.
- Silta tulee suunnitella niin, että se voidaan evakuoida alle 10 minuutissa.

Pysäköintitalon rakentaminen parantaa Ratapihankadun eteläpuoleisten tonttien turvallisuustasoa, sillä se suojaa eteläpuoleista taloriviä erityisesti lämpösäteilyltä ja paineaalolta sekä osin myös kaasun leviämiseltä.

5.6 Kaavan vaikutukset

Kaupunkirakenteeseen ja -kuvaan

Silta poistaa osaltaan ratapiha-alueen muodostamaa estevaikutusta kiskojen erottamien kaupunginosien väliltä. Kaavamuutoksella mahdollistetaan suojattu jalankulkuyhteys Ratapihankadun ja ratapihan yli Logomon luovan talouden ja kulttuurin keskukseen sekä junalaitureille. Uuden pysäköintilaitoksen noin 450 autopaikkaa on suunniteltu pääosin Logomon kulttuuritapahtumiin osallistuville, mutta osa paikoista voidaan varata lähialueiden, tulevan matkakeskuksen, asukkaiden ja työntekijöiden käyttöön. Pysäköintilaitos palvelee myös rautatie- ja linja-autoaseman liityntäpysäköintiä. Pysäköintilaitos toteuttaa osaltaan kaupunkiseudun kuntien ja valtion välistä MAL-aiesopimusta 2012-2015.

Noin 160-170 metriä pitkän, 18 m korkean ja 5 pysäköintitasoa sisältävän pysäköintilaitoksen ansiosta Ratapihankadun katukuva muuttuu kaupunkimaisemmaksi, mutta samalla se peittää näkymän ratapihalle Ratapihankadun varrella sijaitsevilta asuntotonteilta.

Liikenteeseen ja liikenneturvallisuuteen

Suunniteltu pysäköintilaitos ei laajempaa aluetta tarkasteltaessa varsinaisesti synnytä uutta liikennettä, vaan siirtää liikennettä alueen muilta pysäköintialueilta ja pysäköintiä synnyttäviltä toiminnoilta. Esimerkiksi valtaosa Logomon työmatka- ja asiakaspysäköinnistä ja -liikenteestä siirtynee rata-alueen pohjoispuolelta eteläpuolelle.

Pysäköintilaitoksessa on noin 450 autopaikkaa. Laitoksen tuottama liikennemäärä riippuu siitä, kuinka monta käyntiä kussakin pysäköintipaikassa on vuorokauden aikana. Tämä pysäköintilaitos palvelee Logomon tapahtumia, rautatieasemaa ja mahdollisesti työmatkاپysäköintiä, eli kyse ei ole kovin lyhytaikaisesta pysäköinnistä. Jos ajatellaan, että paikat ovat päivällä pitkäaikaispysäköijien käytössä ja illalla lähinnä Logomon asiakkaiden käytössä, on yksi pysäköintipaikka käytössä vuorokauden aikana keskimäärin kaksi kertaa tai alle. Pysäköintilaitos tuottaa silloin liikennettä 1800 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kolme käyttökertaa paikkaa kohti edellyttäisi jo selvästi suurempaa lyhytaikaispysäköinnin osuutta, ja vuorokauden liikennetuotos olisi silloin 2800 ajon/vrk. Ratapihankadun vuorokausiliikennemäärä on tällä osuudella nykyään noin 25 000 ajon/vrk ja ennusteliikenne vuonna 2035 on noin 30 000 ajon/vrk. Pysäköintilaitos lisää Ratapihankadun vuorokausiliikennettä siis nykytilanteessa todennäköisimmin n. 7 % ja enimmillään n. 10 %.

Insinööritoimisto Ramboll Oy on laatinut 28.5.2013 selvityksen pysäköintilaitoksen liikenteestä, ks. Liite 3. Selvityksessä on tarkasteltu pysäköintilaitoksen vaikutusta Ratapihankadun liikenteeseen muutamissa vaihtoehtoisissa ratkaisuisissa, joissa pysäköintilaitoksen sijainti sekä sisään- ja ulosajojen sijainti on vaihdellut.

Konsultti on tarkastelussaan päätenyt johtopäätökseen, että ainoastaan sellainen vaihtoehto voi toimia, jossa pysäköintilaitoksen uusi liittymä on Ajurinkadun ja Brahenkadun välillä ja se on valo-ohjaamaton. Kaupungin ympäristötoimialan suunnitteluyksikön tarkastelun mukaan pysäköintilaitoksen liittymän sijoittaminen Ajurinkadun ja Brahenkadun väliselle osuudelle aiheuttaisi tarpeen muuttaa laajan alueen liikennevalo-ohjausta, eikä ole siksi järkevä. Sekä laitoksen että Ratapihankadun toimivuuden vuoksi pysäköintilaitokseen on ajettava tontin toisesta päästä ja siitä on poistuttava toisesta päästä. Ratkaisu tarkentuu jatkosuunnittelussa, ja hankkeen toteuttajan on viimeistään rakennuslupavaiheessa oltava liikennejärjestelyasiassa yhteydessä suunnitteluyksikköön.

Vaihtoehtoa, jossa pysäköintilaitos sijoittuisi lähemmäs nykyistä rautatieasemaa, Ajurinkadun liittymästä lounaaseen (VE 3) ei pidetty hyvänä ratkaisuna, koska se tulisi sijoittumaan liian kauas suunnitteilla olevasta matkakeskuksesta.

Meluun

Pysäköintilaitoksen aiheuttama liikennemäärän lisäys Ratapihankadulla on 7–10 %, mikä nostaa kadun vuorokauden keskimääräistä melutasoa alle yhden desibelin. Vaikutus liikenteen aiheuttamaan melutasoon ei ole merkittävä.

Melun heijastusvaikutukset on huomioitu absorptiomelumääräyksellä (LPY-1). Pysäköintilaitoksen Ratapihankadun puoleiselle seinälle on asetettu akustiset vaatimukset, jotta katumelun heijastusvaikutukset kadun kaakkoispuolella asuville jäisivät mahdollisimman pieniksi. Pysäköintilaitoksen seiniltä edellytetään A3 -luokan absorptiovaatimusta, mikä merkitsee 8-11 dB.

Tärinään

Pysäköintilaitos ei lisää raskaiden ajoneuvojen määrää eikä osuutta Ratapihankadun liikenteestä, eikä siksi lisää liikenteen aiheuttamaa tärinää alueella.

Yritystoimintaan

Toteutuessaan kävelysilta vaikuttaa positiivisesti Logomon ja koko Pohjolan kaupungin osan saavutettavuuteen ja tuo alueen siten lähemmäs keskustaa. Pysäköintilaitos palvelee sillan molempien päiden toimintoja, myös keskustan elinkeinoelämää sekä joukkoliikenteen liityntäpysäköintitarvetta.

5.7 Tavoitteiden toteutuminen

Kaava toteuttaa kaupunginvaltuuston hyväksymää kaavoitusohjelmaa 2014-2015 ja osallistaa valtion ja Turun kaupunkiseudun kuntien välistä maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimusta vuosille 2012-2015.

Osallisten tavoitteiden toteutuminen

Kaavan mahdollistama kävelysilta toteuttaa lähialueen asukkaiden tavoitteita, korkea pysäköintilaitos sen sijaan estää vapaat näkymät ratapihalle Ratapihankadun varren asunnoista.

Kaavamuutoksen hakijoiden sekä lausunnonantajien tavoitteet toteutuvat suurelta osin. Pelastusviranomaisen tavoitteen mukaisesti alueelle on laadittu turvallisuus selvitys, mutta kaikkia sen edellyttämiä toimenpiteitä ei ole toteutettu. Kaavan toteuttaminen lisää osallistaan alueen kävijämääriä ja siten alueen haavoittuvuutta suuronnettomuustilanteissa.

6 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Alueen toteuttaminen voi alkaa kaavallisen, kiinteistöteknisen ja teknisen huollon valmiuden sallimassa ajassa.

Turun kaupunki valmistelelee suunnittelukilpailun järjestämistä kävelysillan yleissuunnittelusta. Kilpailu on tarkoitus järjestää syksyllä 2015. Sillan toteuttaminen alkaa vuonna 2016 heti suunnittelukilpailun ratkeamisen jälkeen.

Pysäköintitalon toteutus edellyttää raidemuutoksia kts. kohta 4.2.5. Tässä vaiheessa ei ole tietoa siitä milloin pysäköintitalo rakennetaan.

Toteutus jakaantuu osapuolten välillä siten, että Turun kaupunki rakentaa sillan ja Liikennevirasto vastaa sillalta laitureille toteutettavien portaiden ja hissien rakentamisesta.

Palovesiasemat toteuttaa Turun vesiliikelaitos ja niiden toteuttaminen alueelle on liitoksissa uusien vesijohtojen rakentamiseen:

- Konepajan alueen rakentamisen yhteydessä alueelle rakennetaan yksi palovesiasema Ajurinkadun kohdalle ja toinen Köydenpunojankaarelle. Samassa yhteydessä rakennetaan Ajurinkadulle 200 mm vesijohto. Myöhemmin v. 2017 on tarkoitus suurentaa vielä Läntisen Pitkäkadun vesijohto välillä Humalistonkatu-Ajurinkatu. Näin saadaan turvattua syöttö Konepajan alueelle kahdesta suunnasta.
- Viimeiset suunnitelluista palovesiasemista toteutetaan sitten kun Konepajan alueen toinen vaihe rakennetaan v. 2020 ja siinä yhteydessä toteutetaan viimeistään palovesiasema Konepajanaukiolle.

Ajurinportin ja Brahenportin katualueille on laadittava ja hyväksyttävä katusuunnitelmat ennen niiden toteuttamista.

Turussa 10. päivänä huhtikuuta 2014
Muutettu 22.6.2015 (lausunnot)

Toimialajohtaja Markku Toivonen

Kaavoitusarkkitehti Paula Keskikastari