

ASEMANAUKIO
SelostusDiaarinumero: 3331-2023
Asemakaavatunnus: 31/2023**Asemakaavanmuutos**

21.11.2025

Kaupunginosat: 071 Pohjola, 074 Pitkämäki, 062 Iso-Heikkilä, 007 VII
Osoite: Ratapihankatu 37, 39, 41, 43, 45, 47, 51 ja 53, Tukholmankatu 1



Kuva 1.

SISÄLLYSLUETTELO

1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT	4
1.1 Tunnistetiedot.....	4
1.2 Kaava-alueen sijainti	5
1.3 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista.....	6
1.4 Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista	6
2 TIIVISTELMÄ	7
2.1 Kaavaprosessin vaiheet	7
2.2 Asemakaava	7
2.3 Asemakaavan toteuttaminen	8
3 LÄHTÖKOHDAT	9
3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista.....	9
3.1.1 Alueen yleiskuvaus.....	9
3.1.2 Luonnonympäristö.....	10
3.1.3 Rakennettu ympäristö.....	11
3.1.4 Rakennussuojelu.....	22
3.1.5 Maanomistus.....	23
3.1.6 Väestö, työpaikat ja elinkeinotoiminta sekä palvelut	23
3.1.7 Liikenne.....	23
3.1.8 Tekninen huolto.....	24
3.1.9 Ympäristön häiriötekijät	25
3.2 Suunnittelutilanne.....	27
3.2.4 Maakuntakaava.....	27
3.2.5 Yleiskaava.....	27
3.2.6 Asemakaava	28
3.2.7 Rakennusjärjestys	29
3.2.8 Tonttijako ja kiinteistörekisteri.....	29
3.2.9 Pohjakartta	29
3.2.10 Selvitykset.....	29
3.2.11 Raitiotiehanke.....	29
3.2.12 Lähiympäristön kaavatilanne ja suunnitelmat	31
4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET	33
4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve.....	33
4.2 Osalliset	33
4.3 Asemakaavan tavoitteet.....	33
4.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet	34
4.3.2 Tavoitteiden tarkentuminen prosessin aikana	34
4.4 Suunnittelun vaiheet, vaihtoehdot ja vuorovaikutus	35
4.4.1 Käynnistäminen.....	35
4.4.2 Vireille tulo.....	35
4.4.3 Alkuvaiheen kuuleminen.....	35
4.4.4 Tavoitteiden päivittäminen ja kaavanmuutosalueen laajennukset.....	35
4.4.5 Lausunnot	36
4.4.6 Nähtävillä olo ja muistutukset	36
5 ASEMAKAAVAN KUVAUS.....	37
5.1 Kaavan rakenne ja mitoitus	37
5.2 Kaavan tavoitteiden toteutuminen	37
5.3 Aluevaraukset	38
5.3.1 Korttelialueet	38
5.3.2 Katu- ja liikennealueet	40
5.3.3 Tekninen huolto.....	41
5.4 Kaavamerkinnot ja määräykset	41

5.4.1 Hulevedet.....	43
5.4.2 Vihertehokkuus.....	43
5.5 Nimistö.....	44
5.6 Kaavan vaikutukset.....	44
5.6.1 Yleistä.....	44
5.6.2 Luonnonympäristö ja maisemakuva.....	44
5.6.3 Rakennettu ympäristö.....	45
5.6.4 Väestö, työpaikat ja elinkeinotoiminta sekä palvelut.....	46
5.6.5 Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön.....	46
5.6.6 Liikenne.....	47
5.6.7 Tekninen huolto.....	49
5.6.8 Ympäristön häiriötekijät.....	49
5.6.9 Ilmastovaikutukset.....	52
5.6.10 Muut vaikutukset.....	52
6 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS.....	53
6.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat.....	53
6.2 Toteuttaminen ja ajoitus.....	53
6.3 Toteuttamisen seuranta.....	54

ASEMAKAAVANMUUTOKSEN SELOSTUS, joka koskee 21. päivänä marraskuuta 2025 päivättyä asemakaavanmuutostartta **Asemanaukio 31/2023**

1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

1.1 Tunnistetiedot

Asemakaavanmuutos koskee:

Kaupunginosa:	007 VII	007 VII
Katu:	Ratapihankatu (osa)	Bangårdsgatan (del)
Kaupunginosa:	062 ISO-HEIKKILÄ	062 STORHEIKKILÄ
Korttelit ja tontit:	18.-3 ja 4, 64.-2	18.-3 och 4, 64.-2
Kadut:	Koulukatu (osa) Puistokatu (osa)	Skolgatan (del) Allegatan (del)
Liikennealue:	Pitkämäen ratapiha (osa)	Långbacka bangård (del)
Kaupunginosa:	071 POHJOLA	071 NORRSTAN
Katuaukio:	Asemanaukio	Stationsplan
Liikennealueet:	Nimetön (osa) Turun ratapiha (osa)	Utan namn (del) Åbo bangård (del)
Kaupunginosa:	074 PITKÄMÄKI	074 LÅNGBACKA
Katu:	Koulukatu (osa) Puistokatu (osa)	Skolgatan (del) Allegatan (del)
Liikennealueet:	Pitkämäen ratapiha (osa) Pääratapiha (osa)	Långbacka bangård (del) Huvudbangården (del)

Asemakaavanmuutoksella muodostuva tilanne:

Kaupunginosa:	007 VII	007 VII
Kadut:	Ratapihankatu (osa)	Bangårdsgatan (del)
Kaupunginosa:	062 ISO-HEIKKILÄ	062 STORHEIKKILÄ
Korttelit:	18, 64 (osa)	18, 64 (del)
Kadut:	Koulukatu (osa) Puistokatu (osa)	Skolgatan (del) Allegatan (del)
Rautatiealue:	Nimetön (osa)	Utan namn (del)

Kaupunginosa:	071 POHJOLA	071 NORRSTAN
Korttelit:	34, 35	34, 35
Katu:	Asemapäällikönkatu (osa)	Stinsgatan (del)
Katuaukio:	Asemanaukio	Stationsplan
Rautatiealue:	Nimetön (osa)	Utan namn (del)
Kaupunginosa:	074 PITKÄMÄKI	074 LÅNGBACKA
Kadut:	Asemapäällikönkatu (osa)	Stinsgatan (del)
Rautatiealue:	Nimetön (osa)	Utan namn (del)

Asemakaavanmuutoksen yhteydessä hyväksytään sitovat tonttijaot ja tonttijaonmuutokset:
 ISO-HEIKKILÄ 18.-6, 64.-4
 POHJOLA 34.-1, 35.-1, 35.-2, 35.-3

Uudet korttelinumerot POHJOLA -34. ja -35.

Asemakaavanmuutos on laadittu:

Kaupunkiympäristö, kaupunkisuunnittelu ja maaomaisuus, kaavoitus

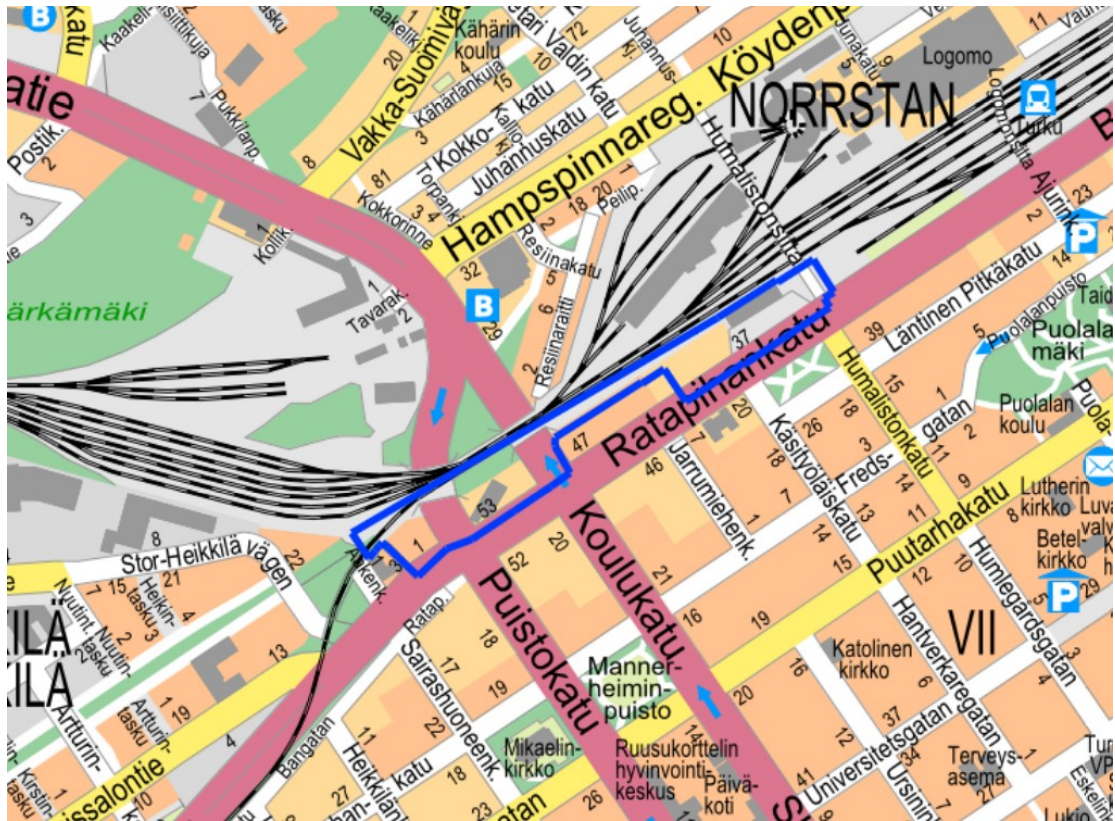
Puolalankatu 5, 20100 Turku, puh. (02) 2624 300.

Valmistelija: kaavoitusarkkitehti Anna Solin, anna.solin(at)turku.fi (aloitusvaihe), kaavoitusarkkitehti Laura Virkki, laura-elina.virkki(at)turku.fi (ehdotusvaihe)

Asemakaavanmuutos valmistellaan vaikutuksiltaan merkittävänä. Kaavan hyväksyy kaupunginvaltuusto.

1.2 Kaava-alueen sijainti

Asemakaavamuutos laaditaan kartassa rajauksella osoitetulle alueelle Pohjolan (071) kaupunginosaan rautatiealueelle ja Asemanaukiolle, Pitkämäen (074) kaupunginosaan rautatiealueelle ja katualueelle, Iso-Heikkilän (062) kaupunginosaan korttelin 64 ja 18 tonteille, katualueelle ja rautatiealueelle sekä seitsemänteen (VII) kaupunginosaan katualueelle.



Kuva 2. Kaava-alueen sijainti opaskartalla.

1.3 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista

1. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 13.12.2023, päivitetty 15.4.2024 ja 18.11.2025
2. Asemakaavakartta 21.11.2025
3. Tilastolomake 21.11.2025
4. Vuorovaikutusraportti 19.11.2025
5. Ilmastovaikutusten arviointi 19.11.2025

1.4 Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista

- Raitiotien yleissuunnitelma Satama-Varissuo 11.5.2023, Turun kaupunki & WSP Finland Oy
- Turun raitiotien yleissuunnitelma, raitiovaunuliikenteen meluvaikutukset, 11.11.2022, WSP Finland Oy
- Turun raitiotien yleissuunnitelma – Raitiotieliikenteen värinävaikutusten arviointi, 24.5.2022, Turun kaupunki & WSP Finland Oy
- Turun raitiotien Design manual, 23.5.2022, Turun kaupunki & WSP Finland Oy
- Turun rautatieasema ja ympäristö, Rakennushistoriaselvitys, 2017, Nieminen Merja ja Pennanen Päivi
- Rakennussuojelua koskeva päätös (15.12.2022, VN/3450/2020-YM-2).
- Ympäristöhistoriallinen selvitys 2024, VSU Maisema-arkkitehdit Oy ja Turun kaupunki
- Liikenteellisiä näkökohtia Turun keskusaseaman mahdollisesta siirrosta Ratapihankaadun varteen, 14.4.2025, Liikennesuunnittelu Salonen Oy
- Raitiotien alustavat katusuunnitelmat, Turun Raitiotieallianssi, 09/2025
- Meluselvitys – Turun raitiotien toteutussuunnittelu, Sweco Finland Oy, 12.11.2025
- Asemanaukion kaava-alueen meluselvitys, Sweco Finland Oy, 6.11.2025

2 TIIVISTELMÄ

2.1 Kaavaprosessin vaiheet

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi tavoitteet ja merkitsi osallistumis- ja arviointisuunnitelman tiedoksi	19.12.2023 § 434
Ilmoitus vireilletulosta kirjeitse osallisille	11.1.2024
Ilmoitus vireilletulosta kuulutuksella	13.1.2024
Kaavaehdotus lausunnoilla ja julkisesti nähtävillä	29.11.2025-30.12.2025
Kaupunginvaltuuston hyväksymispäivämäärä sekä kaavan voimaantulopäivämäärä löytyvät kaavakartan nimiöstä.	--

Taulukko 1. Kaavaprosessin vaiheet.

2.2 Asemakaava

Tavoitteena on mahdollistaa raitiotien rakentaminen nykyisen päärautatieaseman alueelle ja radan varteen. Alueelle tarvitaan myös sähkönsyöttöasema, jonka sijaintia tutkitaan kaavatyön yhteydessä. Osoitteissa Ratapihankatu 51 ja 53 sekä Tukholmankatu 1 sijaitsevat tontit ovat mukana kaavamuutoksessa, sillä tonttien pohjoissivulta tarkistetaan suunnitellun raitiotien tilavarausta. Osoitteessa Tukholmankatu 1 sijaitsevan tontin osalta kaavamuutos on tekninen, eikä sen käyttötarkoitusta ole tarkoitus muuttaa. Kaavamuutoksen valmistelun aikana on esitetty tarve pelastuslaitoksen yksikön sijoittamisesta korttelin 18 tontille 4 osoitteeseen Ratapihankatu 51. Ensihoito- ja pelastusaseman yksikön sijoittaminen korttelialueelle mahdollistetaan kaavamuutoksessa. Kaavamuutoksen valmistelun aikana on lisäksi esitetty korttelin 18 tontin 3 käyttötarkoituksen laajentamista. Kaavamuutoksessa mahdollistetaan korttelialueelle toimisto- ja liikerakennusten lisäksi opetustoiminta.

Asemakaavanmuutos laaditaan Asemanaukiolle, osoitteissa Ratapihankatu 37, 39 ja 41 sijaitseville rakennuksille, osoitteissa Tukholmankatu 1, Ratapihankatu 51 ja 53 sijaitseville tonteille, Turun ratapihan ja Pitkämäen ratapihan rautatiealueille sekä Koulukadun ja Puistokadun osille.

Tavoitteena on lisäksi määritellä osoitteissa Ratapihankatu 37, 39 ja 41 rakennusperintölain nojalla suojelluille rakennuksille käyttötarkoitukset ja muodostaa niille tontit. Nykyisten asuinrakennusten on tarkoitus säilyä asuinkäytössä, mutta kaavamuutoksella mahdollistetaan rakennusten käyttö myös liiketiloina. Käytöstä poistuvalla asemarakennukselle osoitetaan uusi käyttötarkoitus, joka tukeutuu keskustan ja ratapiha-alueen kehittämiseen.

Kaavanmuutosalueella on merkittäviä rakennushistoriallisia arvoja, jonka vuoksi toimenpiteitä on tutkittava yhteistyössä museoviranomaisten kanssa. Rakennushistorialliset ja kaupunkikuvalliset arvot ja niiden asettamat vaatimukset tutkitaan kaavan valmistelun yhteydessä.

Turun raitiotien Satama-Varissuo yleissuunnitelmassa raitiotie on suunniteltu kulkevan entisen päärautatieaseman alueen kautta. Toteutuessaan reitti kulkisi Humalistonkadulta Asemanaukion kautta asemarakennuksen edustalta ja jatkuisi rautatien eteläpuolella nykyisellä pysäköintikäytössä olevalla alueella ja rautatiealueella. Raitiotien vierelle on suunniteltu jalankulku- ja pyörätiet sekä ajoyhteys tonteille osoitteissa Ratapihankatu 39-47. Asemarakennuksen edustalle Asemanaukiolle sijoittuisi raitiotien pysäkki.

Raitiotien suunniteltu reitti, sähkönsyöttöasema ja luiska jalankulun ja pyöräilyn käyttöön sijoittuvat VR-Yhtymän ja Vöyläviraston omistamalle rautatiealueelle, osille tilasta 514:3:9 Rautatieasema ja lunastusyksiköstä 871:5:1 Turun asema.

2.3 Asemakaavan toteuttaminen

Raitiotien toteuttaminen on sidoksissa Turun raitiotien toteutussuunnitteluun ja raitiotietä koskevaan päätöksentekoon. Kaupunginvaltuusto tekee investointipäätöksen raitiotien rakentamisesta toteutussuunnitelmien sekä tarkentuvien kustannus- ja vaikutusarvioiden perusteella arviolta keväällä 2026. Raitiotien rakennusaika on yleissuunnitelmassa suunniteltu vuosille 2026–2031. Liikennöinti on suunniteltu alkamaan 2030-luvun alussa.

Osa kaava-alueesta ja kaava-alueen rakennuksista on suojeltu rakennusperintölailla. Asemarakennus, asemapäällikön talo, rautatievirkailijoiden asuintalo, sekä niiden pihalueet, asemanaukio ja Ratapihankadun toisella puolella sijaitseva asemanpuisto on suojeltu rakennusperinnön suojelemisesta annetun lain nojalla (15.12.2022, VN/3450/2020-YM-2). Mikäli on tarpeen poiketa suojelupäätöksessä annetuista suojelumääräyksistä, on haettava rakennusperintölain mukaista poikkeamista ELY-keskuk-selta.

3 LÄHTÖKOHDAT

3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Kaavanmuutosalueen pinta-ala on 4,34 ha.

Osoitteessa Ratapihankatu 51 on rakentamaton tontti, Ratapihankatu 53 tontilla sijaitsee vuonna 1964 valmistunut toimistorakennus ja osoitteessa Tukholmankatu 1 sijaitsee vuonna 2015 valmistunut asuinkerrostalo ja autohallirakennus. Tontit ovat yksityisessä omistuksessa.

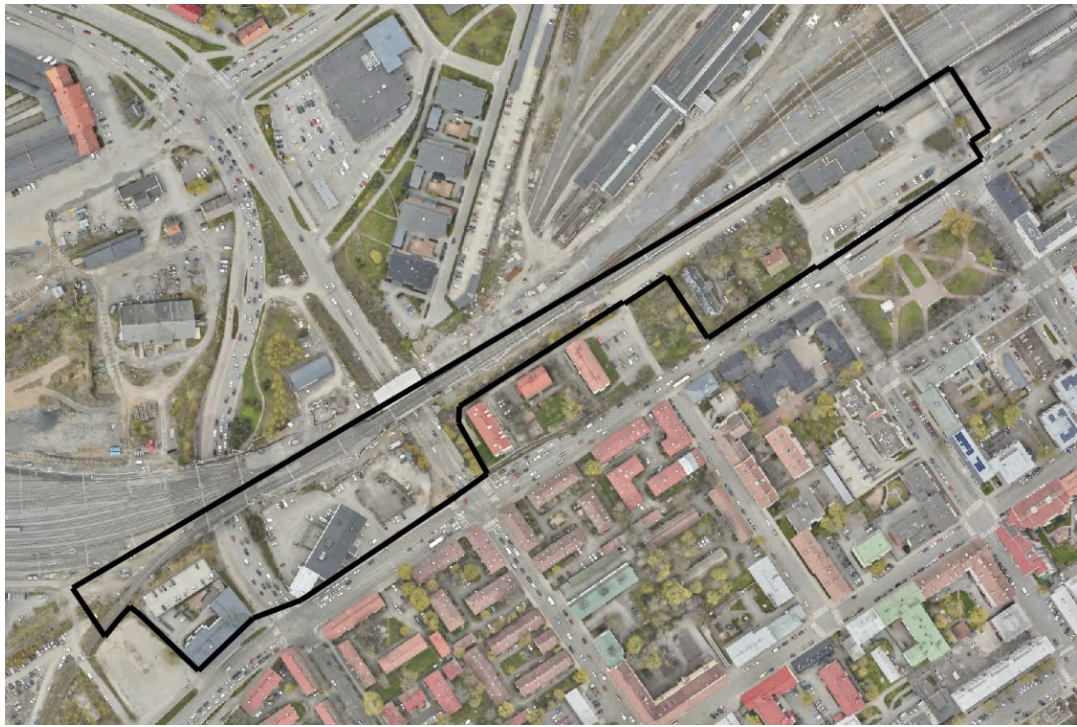
Rautatiealueella on käynnissä Kupittaa-Turku ratahanke, joka vaikuttaa radan alueen järjestelyihin. Asemarakennuksen asematoiminnot ovat siirtymässä toisaalle ja VR-Yhtymä on päättänyt luopua rakennuksesta. Ratapiha-alueen ylittää kävelijöille suunnattu Humalistsilta, joka ulottuu kaava-alueen itäreunaan.

Ratapihankatu 37–47 alueella on merkittäviä rakennushistoriallisia arvoja. Alue sijaitsee valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön alueella (RKY) *Turun rautatieympäristöt*. Alue kuuluu valtakunnallisia rautatieasema-alueita koskevan menettelysopimuksen (Rautatiesopimus 1998) piiriin. Asemarakennus, asemapäällikön talo, rautatievirkailijoiden asuintalo, sekä niiden piha-alueet, asemanaukio ja Ratapihankadun toisella puolella sijaitseva asemanpuisto on suojeltu rakennusperinnön suojelemisesta annetun lain nojalla (15.12.2022, VN/3450/2020-YM-2).

Asemanaukio, Ratapihankatu 37 asemarakennus (rakennettu 1939–41), Ratapihankatu 39 asemapäällikön talo (1924), Ratapihankatu 41 rautatievirkailijoiden asuintalo (myös käytetty nimeä asuinkasarmi, 1876) ja osa suojellusta piha-alueesta sisältyvät kaavan rajaukseen. Yleissuunnitelmassa esitetty raitiotien reitti, sähkönsyöttöasema sekä jalankulun ja pyöräilyn väylä sijoittuu osin Ratapihankatu 39–47 suojellulle piha-alueelle.

Kaavanmuutosalueen rajauksen viereen sijoittuvat rakennushistoriallisesti arvokkaat rakennukset Ratapihankatu 45 rautatien virkamiesten asuinkerrostalo (1923), ja Ratapihankatu 43 ja 47 kaksi rautatieläisten asuinkerrostaloa (1941 ja 1949).

Osittain kaava-aluetta rajaava Ratapihankatu on vilkkaasti liikennöity valtakunnallinen päätie ja sitä pitkin kulkee yksi Turun pyöräilyn pääverkoston linjoista. Myös kaava-alueella sijaitseva osa Puistokadusta ja Koulukadusta on merkitty osaksi pyöräilyn pääverkostoa.



Kuva 3. Kaava-alueen rajausta esitetty mustalla viivalla.

3.1.2 Luonnonympäristö

Suunnittelualue on suurelta osin tasaista ja rakennettua ympäristöä, jonka korkeusasema sijoittuu noin 7-10 metriä meren pinnan yläpuolelle (mpy). Alueen maasto nousee kohti koillista noin +10 mpy tasolle. Asemarakennuksen itäpuolella on lisäksi eri tasossa oleva asemalaituri, jonka korko on noin +11,7 mpy.

Maaperä

Savikerroksen paksuus pienenee kaava-alueen keskiosista kohti itä- ja länsireunoja. Ratapihankadun kohdalla savikerroksen paksuus on 5-20 metriä. Matalimmillaan savi-kerroksen paksuus (0-3 m) on asemarakennuksen ja asema-aukion kohdalla.

Pohjavesi

Suunnittelualue ei sijaitse luokitellulla pohjavesialueella.

Hulevesi

Suunnittelualueen maaperän imeytyskyky ja hulevesiverkoston kapasiteetti ovat rajattuja. Suunnittelun maankäytön kannalta alueen läpäisemättömyys tulee kasvamaan entisestään, kun alueelta poistuu suuria puita ja puistoiset alueet pirstaloituvat.

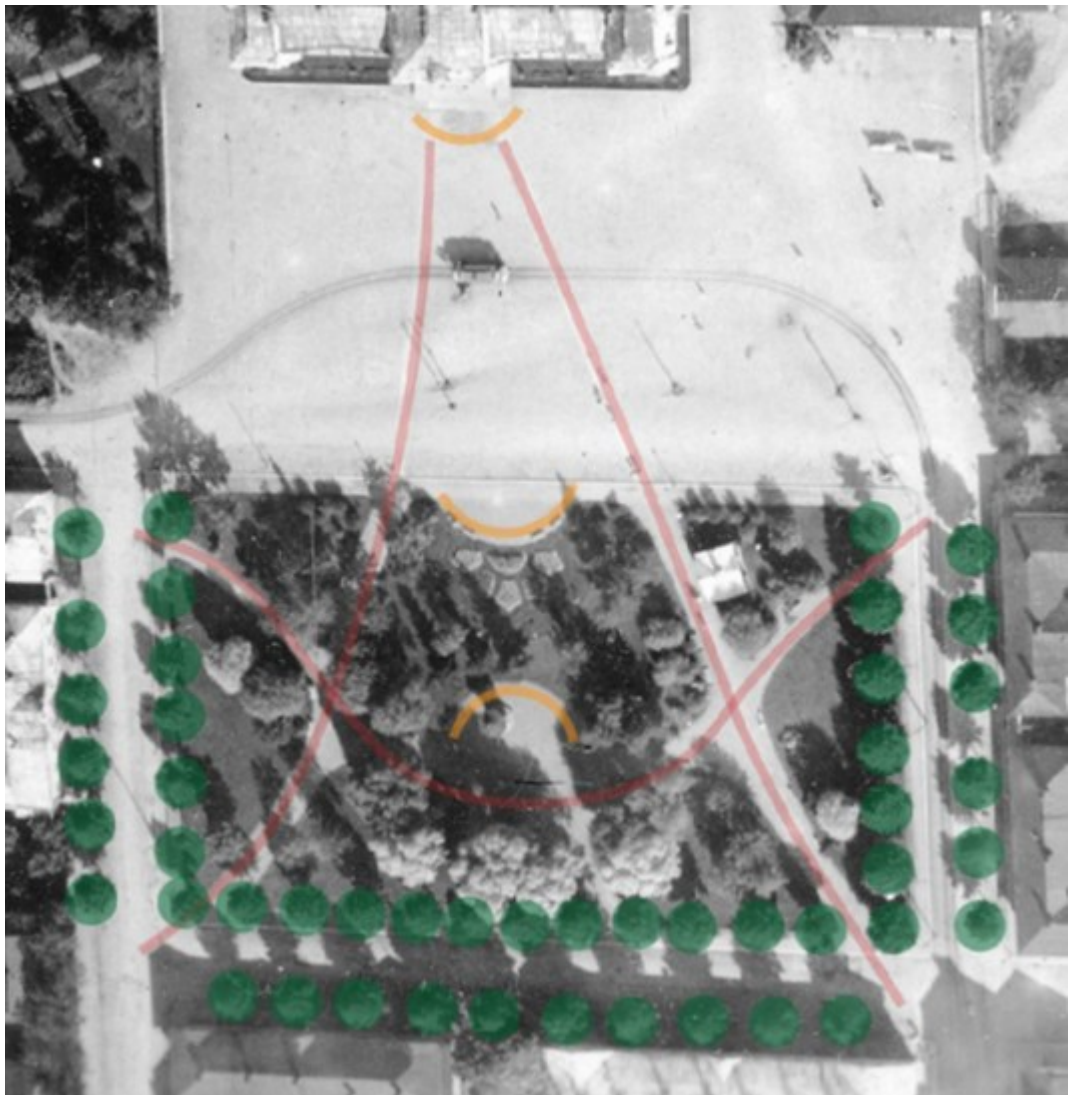
Maisemakuva ja kaupunkivihreän luontoarvot

Erityisesti Ratapihankatu 37-47 alueella on runsaasti iäkkäitä kaupunkipuita puistomaisessa ympäristössä. Suuret puut ovat tärkeä osa Turun rakennettua kulttuuriympäristöä ja ne parantavat viihtyisyyttä, tuottavat varjoa sekä lisäävät kaupunkiluonnon monimuotoisuutta. Metsäverkostoselvityksessä Ratapihankatu 37-47 alueella oleva puusto on luokiteltu puustoisiksi tukialueiksi.

Ympäristöhistoriallisessa selvityksessä (2024) kuvataan, kuinka aseman ympäristö on tällä hetkellä eheä kokonaisuus Valtionrautateiden (nyk. VR-Yhtymä Oy:n) rakennettua

kulttuuriperintöä ja alueen kerroksellisuus ilmentää hyvin suomalaisten rautatieympäristöjen eri aikakausia. Laajassa asuinkorttelissa on säilynyt rakennusten lisäksi niiden ympäristö, vanha kasvillisuus ja asemapäällikön talon puistomainen piha. Selvityksen mukaan vanha ja monilajinen kasvillisuus, lehmusrivistöt, leikatut pensasaidat ja puut, varhaiset kiveykset ja rakenteet sekä puistomaiset tilat ovat oleellinen osa säilynyttä kulttuuriympäristöä ja muodostavat eheän kokonaisuuden yhdessä suojeltujen rakennusten kanssa.

Ympäristöhistoriallisessa selvityksessä kuvataan, kuinka aseman toimintojen siirtyminen muualle on vaarassa muuttaa aseman ympäristön identiteettiä lähtemisen ja tulemisen paikkana. Uhkana asema-aukion ja puiston säilyneisyydelle on aseman hiljentyminen, sillä se voi johtaa niiden rappeutumiseen. Selvityksessä kehoitetaan huomioimaan kohteen kerroksellisuus sekä eri aikakausien piirteiden ja rakenteiden säilyttäminen.



Kuva 4. Alkuperäinen puistosuunnitelma yhdisti Asemapuiston asema-aukioon. Kuvassa keskeiset käytävälinjat on korostettu punaisella, toistuvat kaaren teemat keltaisella ja lehmuskujat vihreällä. Taustalla ilmakuva vuodelta 1918, jossa on nähtävissä asema-aukion kautta kulkenut raitiotie. (Muokkaukset ja kuvateksti: VSU Maisema-arkkitehdit Oy, alkuperäinen kuva: Hyvönen, Sotamuseo/Puolustusvoimat)

3.1.3 Rakennettu ympäristö

Alueen kehitys

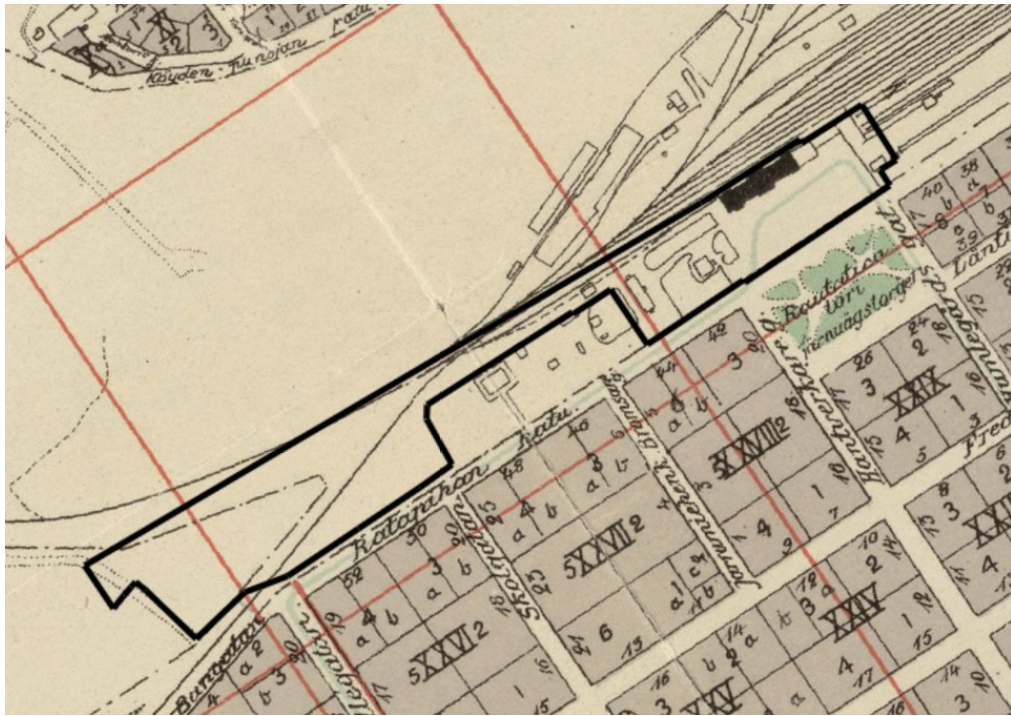


Kuva 5. Kivipainokartta vuodelta 1894 (Åbo Stentryckeri Aktiebolagin Turun ruutu-kaava-alueen mittauskartta). Kaava-alueen raja-
aus on esitetty mustalla viivalla.

Kartassa on esitetty Turku-Toijala rautatie, josta yhteys satamaan valmistui vuonna 1876. Kartassa on esitetty lisäksi alkuperäinen asemarakennus (arkkitehti P.E.S. Degenauer), joka valmistui vuonna 1876. Samana vuonna valmistui myös rautatievirkailijoiden asuinrakennus. Karttaan on merkitty myös ulkorakennuksia, jotka on nykyisin purettu. Kartasta on nähtävissä kuinka asemanaukio, asemanpuisto ja asuinrakennusten puutarha ovat olennainen osa ympäristöä.



Kuva 6. Vanha asemarakennus 1890-luvulla rautatiepuiston puolelta kuvattuna. (Kuva: Turun Museokeskus)



Kuva 7. Turun kaupungin asemakartta vuodelta 1926. Kaava-alueen rajausta on esitetty mustalla viivalla.

Kuvassa 7 on nähtävissä asemapäällikön talo, joka on rakennettu vuonna 1924. Kartassa on lisäksi esitetty rautatievirkailijoiden asuinkerrostalo sekä raitiotie, joka kulki asemanaukion kautta (merkitty karttaan haalealla sinisellä). Raitiovaunuliikenteen linja yhdisti tuomiokirkon, kauppatorin ja rautatieaseman toisiinsa vuodesta 1908 lähtien raitiotieliikenteen lopettamiseen saakka 1972. Uudenkaupungin rata rakennettiin 1920-luvun alussa.



Kuva 8. Ilmakuva vuodelta 1958. Kaava-alueen rajausta on esitetty mustalla viivalla.

Nykyinen asemarakennus valmistui vuonna 1941. Kuvasta 8 on nähtävissä rautatien

virkamiesten ja rautatietyöläisten asuinkerrostalot, jotka on rakennettu 1940-luvulla. Asemapäällikön talon pihaa on viistetty kaakkoiskulmasta liikennejärjestelyjä varten.



Kuva 9. Asemapuiston keskiakseli kukkaistutuksineen 1950-luvun alussa. Asemapuistosta oli suora kävely-yhteys asemanaukiolle. (Kuva: Turun museokeskus)

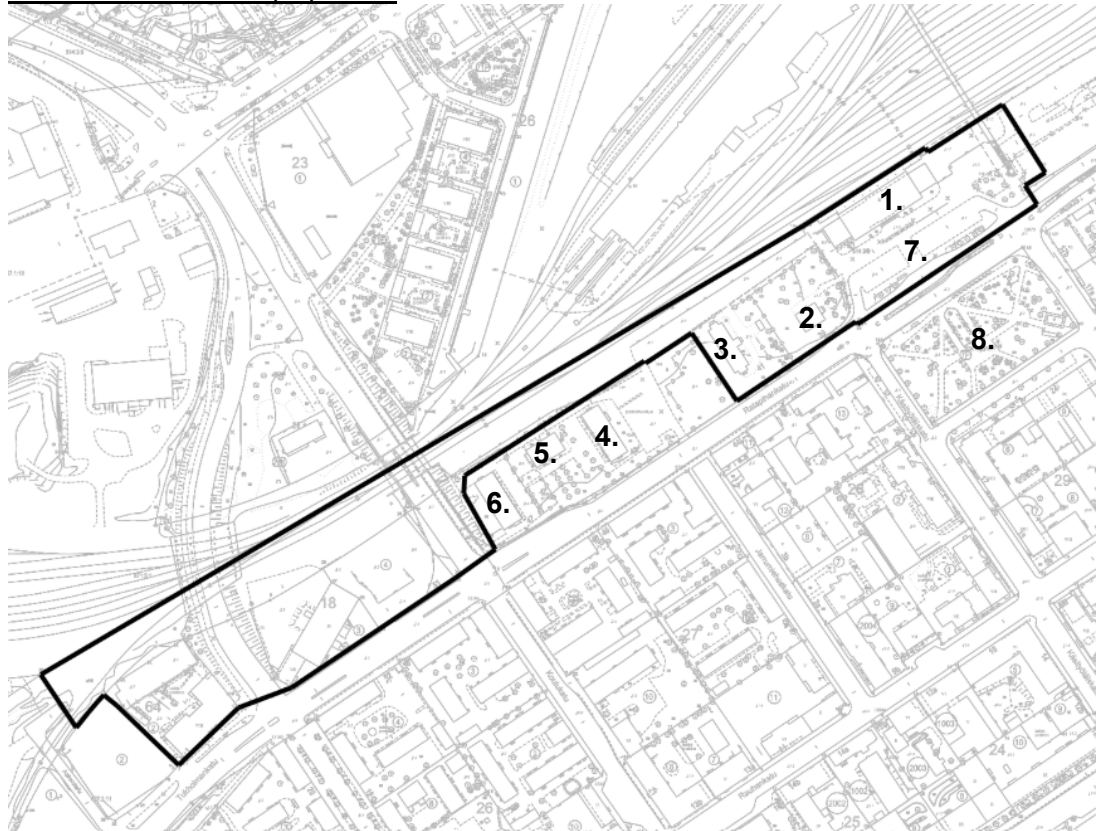


Kuva 10. Ilmakuva vuodelta 2022. Kaava-alueen rajausta on esitetty mustalla viivalla.

Vuonna 2002 liikennejärjestelyt muutettiin Ratapihankadulla aseman kohdalla. Jalan- kulkuyhteys aseman ja puiston välillä katkaistiin, kun Ratapihankadun kaistajärjestelyjä muutettiin. Saattoliikenne ja taksialueet rajattiin korokkeilla ja kiveyksellä ja ajoalueiden nupukiveys uusittiin.

Vuonna 2024 asemarakennuksen käyttö junaliikenteessä päättyi. VR on päättänyt luopua rakennuksesta.

Rakennettu kulttuuriympäristö



	Kohde	Osoite	Vuosi	Suunnittelija	Suojelutilanne
1.	Asemarakennus	Ratapihankatu 37	1937–41	Rakennushallitus, arkkitehdit Väinö Vähäkallio, Martti Välikangas, Markus Tavio, Lars Wiklund, Vera Rosendahl	Laki rakennusperinnön suojelemisesta, RKY, Ratapiha-alueen osayleiskaava
2.	Asemapäällikön talo	Ratapihankatu 39	1922–24	Arkkitehti Thure Hellström, tyyppipiirustukset	Laki rakennusperinnön suojelemisesta (myös piha-alue), RKY, Ratapiha-alueen osayleiskaava
3.	Rautatievirkaileijoiden asuinrakennus (asuinkasarmi)	Ratapihankatu 41	1875–76	Rautatiehallitus, oletettavasti arkkitehti Knut Nylander, tyyppipiirustukset	Laki rakennusperinnön suojelemisesta (myös piha-alue), RKY, Ratapiha-alueen osayleiskaava
4.	Rautatieläisten asuinkerrostalo	Ratapihankatu 43	1947–49	Arkkitehti Jarl Ungern	Rautatiesopimus 1998 (alue), RKY, Ratapiha-alueen osayleiskaava
5.	Rautatien virkamiesten asuinkerrostalo	Ratapihankatu 45	1922–23	Oletettavasti arkkitehti Thure Hellström	Rautatiesopimus 1998 (alue), RKY, Ratapiha-alueen osayleiskaava
6.	Rautatieläisten asuinkerrostalo	Ratapihankatu 47	1940–41	Rautatiehallitus, E. Seppälä,	Rautatiesopimus 1998 (alue), RKY, Ratapiha-alueen osayleiskaava
7.	Asemanaukio		1870-luku	Rakennettu alkuperäisen asemarakennuksen rakentamisen yhteydessä 1870-luvulla.	Laki rakennusperinnön suojelemisesta, RKY, Ratapiha-alueen osayleiskaava
8.	Rautatientori		1870-luku	Rakennettu jo alun perin puistoksi 1870-luvulla. Käytetään myös nimeä Asemanpuisto, Stationsskvären	Laki rakennusperinnön suojelemisesta, RKY

Asemarakennus

Funktionalistista tyyliä edustava asemarakennus valmistui vuonna 1941 ja sen suunnittelijoita ovat arkkitehdit Väinö Vähäkallio, Martti Välikangas, Markus Tavio, Lars Wiklund ja Vera Rosendahl. Rakennushistoriaselvityksen (2017) mukaan Turun rautatieasema on valtakunnallisesti merkittävä kokonaisuus. Asemarakennus on keskeisiltä tiloiltaan ja ulkohahmoltaan hyvin säilynyt, ja rakennuksen massoittelu sekä aukotus ovat alkuperäiset.

Rakennuksen julkisivukorjauksista merkittävin oli koko julkisivun pintamateriaalin vaihto 1970-luvulla, kun keltainen julkisivuklinkkeri vaihdettiin keltatiileksi. Uusi julkisivumateriaali poikkesi alkuperäisestä ja detaljointi muuttui. Rakennuksen ilme muuttui raskaammaksi ja lisäksi julkisivun värit muuttui. 1970-luvun lopulla toteutettiin lisäksi ikkunoiden ja suurten rautarakenteisten lasiseinien korjaus. Sisätiloissa on tehty muutama laaja peruskorjaus ja pienempiä muutoksia on tehty eniten sivutiloissa. Keskeiset toiminnot, asemahallin odotustila ja molempien siipien yleisötilat ovat säilyneet luonteeltaan ja käytöltään alkuperäisen kaltaisina.

Alkuperäisen detaljoinnin muuttaminen sekä erilaiset lisäykset, laitteet, mainokset ja teippaukset ovat lisäksi vähitellen muuttaneet aseman ilmettä. Rakennushistoriaselvityksessä todetaan, että asemarakennuksen ja sen edustalle myöhemmin lisätyt irralliset kalusteet ja laitteet vievät huomiota rakennukselta. Myös istutukset ovat muuttuneet, eivätkä asemarakennuksen edustan tuija- ja vuorimäntyistutukset ole selvityksen mukaan alkuperäisen kaltaisia. Rakennukseen hyvin sopineet ensimmäisen kerroksen korkuiset villiviinisäleiköt ja muotoon leikatut matalat puut ja pensasaidat ovat hävinneet. Aiemmat, kurinalaisemmiksi kuvatut istutukset tukivat rakennuksen ehdotonta symmetriaa ja yksinkertaisuutta.

Asemarakennus on suojeltu Ratapiha-alueen osayleiskaavassa sekä rakennusperintölailla ja on lisäksi osa valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY) *Turun rautatieympäristöt*. Asemarakennus kuuluu lisäksi valtakunnallisia rautatieasema-alueita koskevan menettelysopimuksen (Rautatiesopimus 1998) piiriin.



Kuva 11. Asemarakennus. (Valokuva kesä 2023, Anna Solin)



Kuva 12. Asemahallin odotustila. (Valokuva kesä 2024, Anna Solin)

Asemanaukio

Suunnittelualueella asemarakennuksen itäpuolella sijaitsee ratapihan ylittävä Humalistsilta ja autonlastauslaiturit. Sillan päissä olevat portaat rajoittavat sillan käyttöä pyöräliikenteeltä ja liikuntaesteisiltä.



Kuva 13. Humalistsilta ja autonlastauslaituri asemarakennuksen suunnasta kuvattuna. (Valokuva syksy 2025, Laura Virkki)

Asemanaukiolla sijaitsee pysäköintipaikkoja ja pyöräpysäköintiä. Aukion pinnoitteet ovat yhdistelmä 1930-luvulla sekä vuonna 2002 tehtyjen uudistusten materiaaleja. 1930-luvulla aukion liikennejärjestelyt uusittiin ja 1893 asennettu kiveys uudistettiin sen yhteydessä. 1930-luvun saneerauksessa hyödynnettiin todennäköisesti olevaa materiaalia.

Kivien sävyerojen sekä ladontasuunnan avulla on rajattu vyöhykkeitä ja kulkuväyliä. 1930-luvun kenttäkiveystä on löydettävissä parkkiruutujen pintamateriaalina, reunustamassa istutusalueita ja asemapäällikön talon pihaa rajaavalla alueella.



Kuva 14. Asemanaukion kiveys asemarakennuksen suunnasta kuvattuna. (Valokuva kesä 2023, Anna Solin)

Asemapäällikön talo, Ratapihankatu 39

Rakennus on 1920-luvulla valmistunut, tyyppipiirustusten mukaan rakennettu asemapäällikön talo. Rakennus on hirsirunkoinen. Julkisivuun tehty pienempiä korjauksia vuosien varrella ja julkisivut on maalattu noin vuonna 2010. Rakennuksen ulkoasu on säilynyt erittäin hyvin ja vanhoja rakennusosia on säilynyt poikkeuksellisen paljon. Sisätiloihin ja talotekniikkaan on tehty muutostöitä vuosien varrella, mutta myös rakennuksen sisätilat ovat säilyneet hyvin. Käyttötapa, huonejärjestelyt, ovet ja ikkunat sekä monet pinnat ovat alkuperäisiä. Rakennuksella on paikallishistoriallista ja kaupunkikuvallista arvoa.

Asemapäällikön talo sekä sen piha-alue on suojeltu rakennusperintölailla ja Ratapiha-alueen osayleiskaavassa. Rakennus ja piha-alue ovat lisäksi osa valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY) *Turun rautatieympäristöt*. Rakennus ja sen piha-alue kuuluvat lisäksi valtakunnallisia rautatieasema-alueita koskevan menettelysopimuksen (Rautatiesopimus 1998) piiriin.



Kuva 15. Asemapäällikön talo Ratapihankadun suunnasta kuvattuna. (Valokuva talvi 2024, Anna Solin)

Rautatieläisten asuinrakennus, Ratapihankatu 41

Osoitteessa Ratapihankatu 41 sijaitseva rakennus valmistui vuosina 1875-1876. Rakennus on hirsirunkoinen ja lautaverhoiltu asuintalo. Rakennus sisälsi erikokoisia asuntoja, joissa asui korkea-arvoisia toimihenkilöitä. Uusrenessanssia edustavat julkisivut ovat miltei alkuperäispiirustuksen mukaisessa asussa ja julkisivuissa on tehty lähinnä huoltokorjauksia. Rakennus edustaa alueen varhaisinta rautatiehistoriaa ja tyyppillistä rautateiden arkkitehtuuria. Rakennuksella ja ympäröivällä puistomaisella pihalla on paikallishistoriallista ja kaupunkikuvallista arvoa.

Rakennuksen alkuperäinen käyttötarkoitus on säilynyt, mutta huoneistojakoja on muutettu eri vaiheissa. Kylmä ullakko on säilynyt hyvin pitkälti alkuperäisessä asussaan. Kohteeseen on toteutettu erilaisia korjaustöitä, kuten ikkunoiden, vesikatteen sekä kivijalan korjaus. Rakennuksessa on tehty lisäksi erilaisia muutoksia myös sisätiloihin ja talotekniikkaan vuosien varrella.

Rautatieläisten asuinrakennus sekä sen piha-alue on suojeltu rakennusperintölailla ja Ratapiha-alueen osayleiskaavassa. Rakennus ja piha-alue ovat lisäksi osa valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY) *Turun rautatieympäristöt*. Asuinrakennus ja sen piha-alue kuuluvat lisäksi valtakunnallisia rautatieasema-alueita koskevan menettelysopimuksen (Rautatiesopimus 1998) piiriin.



Kuva 16. Rautatieläisten asuinrakennus radan puolelta kuvattuna. (Valokuva talvi 2024, Anna Solin)

Turun Muna, Ratapihankatu 53

Toimisto- ja varastorakennuksen vanhin osa on rakennettu 1930-luvulla ja sitä on korotettu 4-kerroksiseksi 1950-luvulla. Viereen on tehty laajennuksia Aarne Ehojen ja Axel Fietzenin piirustusten mukaan 1950-60-luvuilla, joiden osat on Koulukadun puolelta purettu. Museon inventointiraportin mukaan kohde on historiallisesti ja ympäristöllisesti arvokas.

Asuinkerrostalo, Tukholmankatu 1

Asuinkerrostalo on 8-kerroksinen ja valmistunut vuonna 2015. Tontilla sijaitsee lisäksi kaksitasoinen autohallirakennus.



Kuva 17. Viistoilmakuvassa (2022) osoitteissa Ratapihankatu 53 ja Tukholmankatu 1 sijaitsevat rakennukset. ©Turun kaupunki

Asuinrakennukset kaava-alueen eteläpuolella, Ratapihankatu 43, 45 ja 47

Asemarakennuksen länsipuolella Ratapihankadun varrella on eri-ikäisiä rautatieläisten asuinrakennuksia puistomaisessa ympäristössä. Kaava-alueen rajauksen eteläpuolella osoitteissa Ratapihankatu 43, 45 ja 47 sijaitsevat Jarl Ungernin suunnittelema rautatieläisten asuinkerrostalo (1947-49), Thure Hellströmin suunnittelema rautatien virkamiesten asuinkerrostalo (1922-23) sekä rautatiehallituksen ja E. Seppälän suunnittelema rautatieläisten asuinkerrostalo (1940-41). Kaikki rakennukset ovat nykyisin asuinkäytössä.

Rakennukset on suojeltu rakennusperintölailla ja Ratapiha-alueen osayleiskaavassa. Rakennukset ovat osa valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY) *Turun rautatieympäristöt*. Rakennukset ja niiden piha-alueet kuuluvat lisäksi valtakunnallisia rautatieasema-alueita koskevan menettelysopimuksen (Rautatiesopimus 1998) piiriin.



Kuva 18. Viistoilmakuvassa (2022) osoitteissa Ratapihankatu 43, 35 ja 47 sijaitsevat rakennukset. ©Turun kaupunki

Kaupunkikuva

Asemarakennus on arkkitehtuuriltaan korkeatasoinen esimerkki funktionalistisesta liikennarakennuksesta ja se on keskeisiltä tiloiltaan sekä ulkohahmoltaan hyvin säilynyt. Asemanaukion säilyneitä piirteitä ovat mm. avoin tilajako, materiaalit ja kasvillisuus.

Asemapäällikön talon ja asuinkasarmen pihat ovat nykytilanteessa istutusten ja puiden ansiosta melko sulkeutuneet ympäröivästä kaupunkirakenteesta. Sulkeutuneisuutta korostaa myös jalkakäytävän puuttuminen Ratapihankadun puolelta. Ympäristöhistoriallisen selvityksen mukaan puistopiha on oleellinen osa radanvarren historiallista miljööä ja luo alueelle viihtyvyyttä. Asema-aukiota rajaava puisto sekä Ratapihankadun varren vanha puurivi ovat kaupunkikuvallisesti merkittäviä ja tärkeitä puistoalueen historiallisina rajoina.

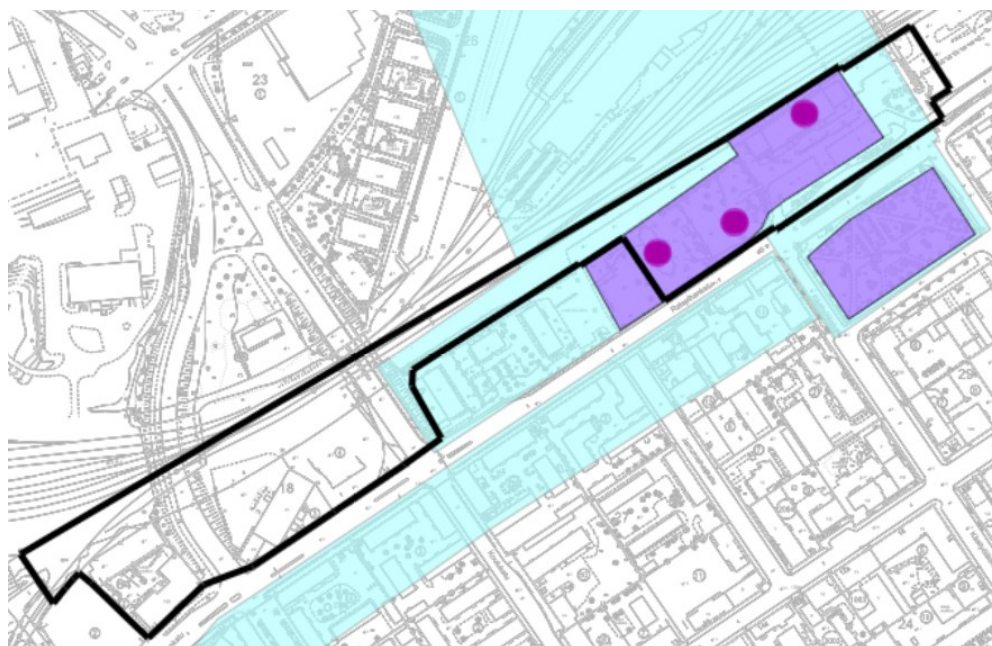
Kaava-alueen etelärajalla kaupunkikuvaa hallitsee vilkkaasti liikennöity Ratapihankatu.

Alueen lounaispuolella sijaitsevat liikenteen solmukohdat Puisto- ja Koulukatu. Osoitteessa Ratapihankatu 51 sijaitsevan tontin koilliskulmassa, Koulukadun varrella kasvaa muutama lehtipuu. Muuten alue on pääosin asfaltin peitossa.

Suunnittelualueesta kaakkoon, Ratapihankadun varrella, sijaitsee Port Arthurin alueen pohjoisin puutalokortteli.

3.1.4 Rakennussuojelu

Rautatieaseman alue on rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokas. Aluetta koskevat erilaiset suojelupäätökset: osa kaavanmuutosalueesta on rakennusperintölain nojalla suojeltu (LARS) ja osa alueesta kuuluu valtakunnallisesti merkittävään rakennetun kulttuuriympäristön (RKY) aluerajaukseen *Turun rautatieympäristöt*. Alla olevassa kartassa on esitetty suojelupäätösten aluerajaukset.



Kuva 19. RKY-rajaus on esitetty vaaleansinisellä ja LARS-rajaus violetilla.

Laki rakennusperinnön suojelemisesta

Asemarakennus, asemapäällikön talo, rautatievirkailijoiden asuintalo, sekä niiden piha-alueet, asemanaukio ja Ratapihankadun toisella puolella sijaitseva asemanpuisto on suojeltu rakennusperintölain nojalla (15.12.2022, VN/3450/2020-YM-2).

Suojelu kohdentuu asemarakennuksen ulkoarkkitehtuuriin ja rakennukseen liittyvään laiturikatokseen sekä rakennusrunkoon. Suojelu kohdentuu rakennuksen sisätilojen osalta tuulikaappiin ja siihen liittyviin entisiin puhelinkioskeihin, keskushalliin parvineen ja portaineen, alkuperäisiin puupaneloituihin lipunmyyntikioskeihin sekä toisen kerroksen ravintolasaliin.

Puisten asuinrakennusten osalta suojelu kohdentuu ulkoarkkitehtuuriin ja rakennusrunkoon. Rakennusten piha-alueella suojelu koskee asema-aukiota, asuinkasarin ja asemapäällikön talon piha-alueita ja Asemapuistoa.

Alueesta ja rakennuksista on annettu päätöksessä 9 suojelumääräystä, joilla ohjataan mm. rakennusten korjaus- ja muutostöiden toteuttamista. Muutoksissa ja rakennus- ja korjaustöissä on kuultava Museovirastoa.

Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt (RKY)

RKY on Museoviraston laatima inventointi, joka on valtioneuvoston päätöksellä otettu maankäyttö- ja rakennuslakiin perustuvien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkoittamaksi inventoinniksi rakennetun kulttuuriympäristön osalta 1.1.2010 alkaen. Turun rautatieympäristöt on merkitty valtakunnallisesti merkittäväksi kulttuuriympäristöksi. Turun rautatieympäristöön kuuluvat rautatieasemarakennus, rautatieläisten asuinrakennuksia, rautateiden konepajan alue sekä kaupungin 1894 rakentama asemapuisto. Asemarakennus oli viimeinen suuri asemahanke ennen toista maailmansotaa.

Rautatiesopimus 1998

Osa kaava-alueesta kuuluu valtakunnallisia rautatieasema-alueita koskevan menettelysopimuksen (Rautatiesopimus 1998) piiriin. Menettelysopimuksen tavoitteena on ollut koota eri aikakausia ja niiden rakennuskulttuuria edustava valikoima asema-alueita, joissa on läsnä rautatien liikennehistorian, toiminnan ja arkkitehtuurin (mukaan lukien puistokulttuurin) koko kirjo.

3.1.5 Maanomistus

Suunnittelualueesta 3,85 ha (89 %) on yksityisessä omistuksessa ja 0,49 ha (11 %) kaupungin omistuksessa. Radan läheisin alue on Väyläviraston omistuksessa. Asemarakennus, asemanaukio ja muu radan etelänpuoleinen alue on VR Yhtymä Oy:n omistuksessa. Korttelit 18 ja 64 ovat yksityisessä omistuksessa.

3.1.6 Väestö, työpaikat ja elinkeinotoiminta sekä palvelut

Asemarakennuksen käyttö junaliikenteessä päättyi vuonna 2024. Rakennukselle ei vielä ole tiedossa uutta käyttöä.

Osoitteissa Ratapihankatu 39, 41, 43, 45, 47 ja Tukholmankatu 1 sijaitsevat rakennukset ovat asuinkäytössä. Asukkaita kaava-alueella on nykytilanteessa noin 195. Osoitteissa Ratapihankatu 53 sijaitsevassa rakennuksessa toimii erilaisia yrityksiä.

Kaava-alueen lähiympäristössä on lisäksi monenlaisia työpaikkoja ja palveluita. Lähin päivittäistavarakauppa sijaitsee kaava-alueen itäreunalla noin 100 m päässä Läntisellä Pitkädulla. Turun ydinkeskustassa ovat helposti saavutettavissa myös erilaiset museo-, teatteri- yms. kulttuuripalvelut, laaja kaupallinen tarjonta, ravintolapalvelut sekä linja-auto- ja junaliikenteen pääasemat.

3.1.7 Liikenne

Suunnittelualuetta rajaavat osittain eteläpuolelta Ratapihankatu ja pohjoispuolelta rautatie. Suunnittelualuetta osin rajaavalla rautatiellä on sekä henkilö- että tavarajunaliikennettä. Ratapihankatu on vilkkaasti liikennöity valtakunnallinen päätie ja sitä pitkin kulkee yksi Turun pyöräilyn pääverkoston linjoista. Kaava-alueella sijaitsee lisäksi osa Koulukadusta ja Puistokadusta, jotka on myös merkitty osaksi pyöräilyn pääverkostoa. Ratapihankadun eteläpuoleisella osalla ja Koulukadun itäisellä puolella on kävelyn ja pyöräilyn väylä. Puistokadun läntisellä puolella on yhdistetty kävelyn ja pyöräilyn väylä.

Korttelin 64 tontille 2 ajo tapahtuu Tukholmankadulta. Muihin kaava-alueen kortteleiden tonteille ajo tapahtuu nykytilanteessa Ratapihankadulta. Ratapihankadun ja Tukholmankadun nopeusrajoitus on 40 km/h.

Pysäköintipaikkoja sijaitsee kaava-alueella nykyisin junaradan varressa, Asemanaukiolla sekä osoitteessa Ratapihankatu 51-53 sijaitsevien tonttien pihalla. Osoitteessa Tukholmankatu 1 sijaitsevan rakennuksen pysäköintipaikat on sijoitettu tontilla olevaan pysäköintilaitokseen.

Puistokadun liikennemäärä on nykytilanteessa noin 18 200-23 900 ajon/vrk, Koulukadun liikennemäärä 21 400-23 200 ajon/vrk ja Ratapihankadun liikennemäärä 24 000-27 400 ajon/vrk.

Nykytilanteessa kaava-alueen jalankulun ja pyöräilyn yhteydet ovat erityisesti länsi-itäsuunnassa huonot. Yhteyttä raideliikenteen yli on parantanut Logomon silta, joka otettiin käyttöön loppuvuodesta 2021. Kaavamuutosalueen joukkoliikenneyhteydet ovat erittäin hyvät ja lähimmät joukkoliikenteen bussipysäkit sijaitsevat Asemanaukion läheisyydessä Ratapihankadulla sekä Tukholmankadulla kaava-alueen länsireunalla. Etäisyys linja-autoasemalle kaava-alueen itäpuolelta on linnuntietä noin 750 m ja Logomoon noin 400 m.

Kaava-alueen pohjoispuolella radanvarren nykyisiä liikennemääriä on arvioitu Turun kaupungin liikennesuunnittelun toimesta. Jalankulkijoita on n. 1300 jk/vrk, pyöräilijöitä n. 1500 pp/vrk tai n. 3000 pp/kesävrk ja ajoneuvoja n. 300 ajon/vrk ilman maankäytön kasvua.



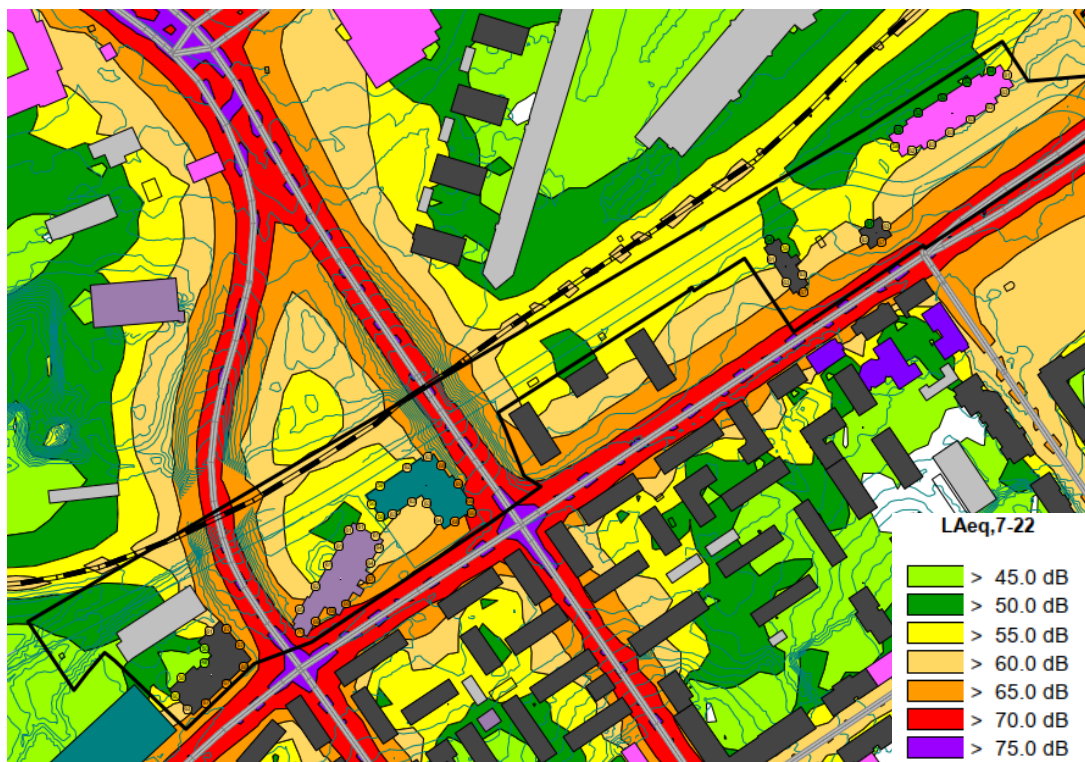
Kuva 20. Radan vierustaa kuvattuna koilliseen, taustalla asemarakennus. (Kuva: Anna Solin)

3.1.8 Tekninen huolto

Suunnittelualue on kunnallisteknisten verkostojen piirissä.

3.1.9 Ympäristön häiriötekijät

Liikennemelu



Kuva 21. Kuvassa mallinnettu tilanne: Raitiovaunu-, auto- ja junaliikenne. Päiväajan keskiäänitaso LAeq,7-22. (Sweco Finland Oy, 12.11.2025)

Aluetta koskien tunnistettu ympäristön häiriötekijä on Ratapihankadun, Koulukadun ja Puistokadun vilkas autoliikenne. Autoliikenne aiheuttaa melua sekä ilmanlaadun heikentymistä. Liikennemelun arvioinnissa on käytetty lähtötietona Turun raitiotien toteutussuunnitteluvaiheessa laadittua meluselvitystä (Sweco Finland Oy, 12.11.2025). Ratapihankadun liikenteestä aiheutuu noin 70 dB päiväajan keskiäänitaso, mutta alueelle ei suunnitella uutta asumista.

Henkilöjunaliikenteen vaikutus on otettu huomioon meluselvityksissä. Varsinainen junaliikenne, eli lähtevät ja tulevat matkustaja- ja tavarajunat, ei aiheuta ympäristöön suurta melua.

Tärinä

Liikenne Ratapihankadulla, Koulukadulla ja Puistokadulla aiheuttavat sekä melu- että tärinähaittaa kaava-alueelle.

Pilaantuneet maa-alueet

Kaava-alueella ja alueen läheisyydessä on ollut toimintaa, jonka seurauksena maaperä voi olla paikoitellen pilaantunut. Maaperän pilaantuneisuus ja puhdistustarve on arvioitava ennen maaperän kaivamista tai muokkausta edellyttävään toimenpiteeseen ryhtymistä. Tarvittaessa maaperä on puhdistettava.

Happamat sulfaattimaat

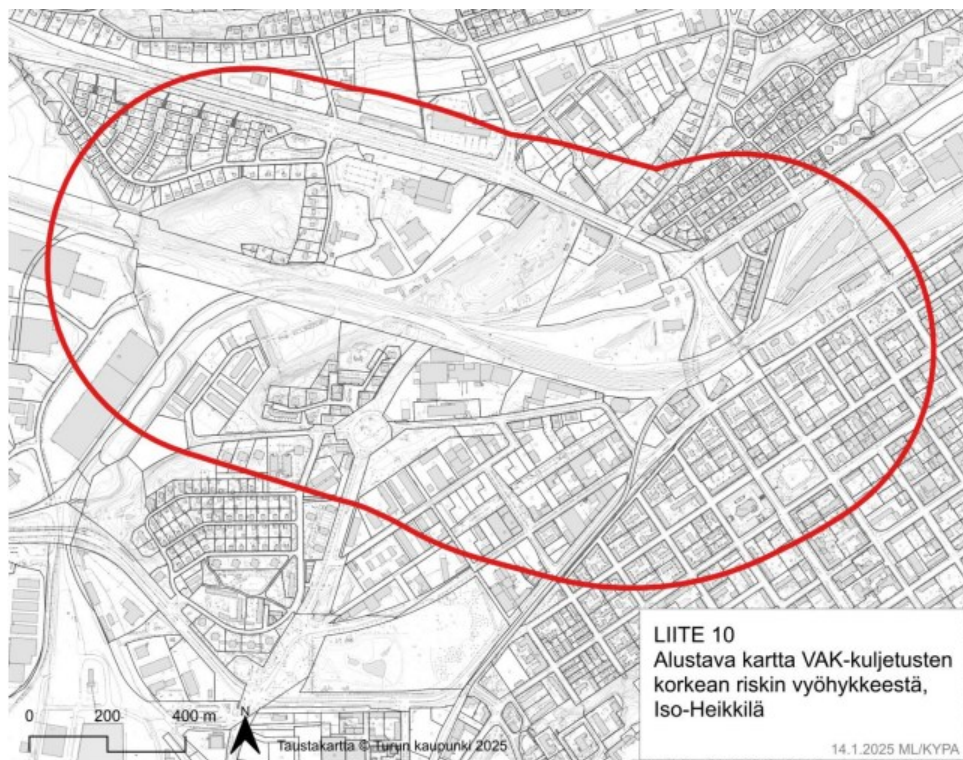
Happamien sulfaattimaiden esiintymisriski kaava-alueella on tuntematon. Happamat sulfaattimaat saattavat aiheuttaa rakenteiden syöpymistä, kuten raudan korroosiota ja betonirakenteiden vaurioita. Lisäksi sulfaattimailla ja niiden valumavesillä on haitallisia vaikutuksia vesistöihin ja eliöstöön. Alueen jatkosuunnittelussa tulee happamien sulfaattimaiden esiintyminen ja sen vaikutukset selvittää tarkemmin. Rakentamisessa, kaivutöissä, massanvaihdossa, maa-aineksen läjityksessä ja vesienhallinnassa tulee ottaa huomioon happamoitumisriski.

Vaarallisten aineiden kuljetukset

Ratapihan VAK-ratapihastatus aiheuttaa rajoituksia ja vaatimuksia lähialueen rakennuksille. Ratapiha on Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin 15.1.2008 antamalla määräyksellä vaarallisten aineiden kuljetuksesta rautatiellä annetun valtioneuvoston asetuksen (195/2002) 32 §:n 1 momentissa tarkoitettu järjestelyratapiha, jolla edellytetään Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin hyväksymää turvallisuusselvitystä. Kaavamuutosalue sisältyy VR:n Turun ratapihan ympärille rajatulle kohonneen riskin alueelle.

Väylävirasto on syksyllä 2024 katsonut yhteistyössä Liikenne- ja Viestintävirasto Traficomien kanssa, ettei vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävä Turun ratapihan liikennepaikan osa "Turku Asema" sovellu enää vaarallisten aineiden tilapäisen säilytyksen paikaksi. Väylävirasto on 11.11.2024 ilmoittanut kaupungille, että vaarallisten aineiden tilapäinen säilytys on kielletty ja siihen liittyvät ylläpitotoiminnot ovat päättyneet Turun ratapihan liikennepaikan osalla "Turku Asema". Väylävirasto pyytää sisäministeriötä ryhtymään tarvittaviin toimiin liikennepaikan osan "Turku Asema" poistamiseksi ulkoisista pelastussuunnitelmista annetun sisäministeriön asetuksen (1286/2019) liitteestä. Vaarallisten aineiden tilapäinen säilytys siirtyy osaksi Turun ratapihan liikennepaikan osaa "Turku Tavara" vuoden 2025 loppuun mennessä.

Kaavamuutosalue tulee myös tulevaisuudessa sijaitsemaan kokonaisuudessaan VAK-kuljetusten korkean riskin vyöhykkeellä.



Kuva 22. Kartta VAK-kuljetusten korkean riskin vyöhykkeestä, Iso-Heikkilä.

3.2 Suunnittelutilanne

3.2.4 Maakuntakaava

Voimassa olevassa maakuntakaavassa (maakuntakaavayhdistelmä 3.2.2023) suunnittelualue on keskustatoimintojen aluetta ja alueelle on merkitty rautatie.

3.2.5 Yleiskaava

Alueella on voimassa Ratapiha-alueen osayleiskaava (25/2005), joka on tullut voimaan 28.11.2009.

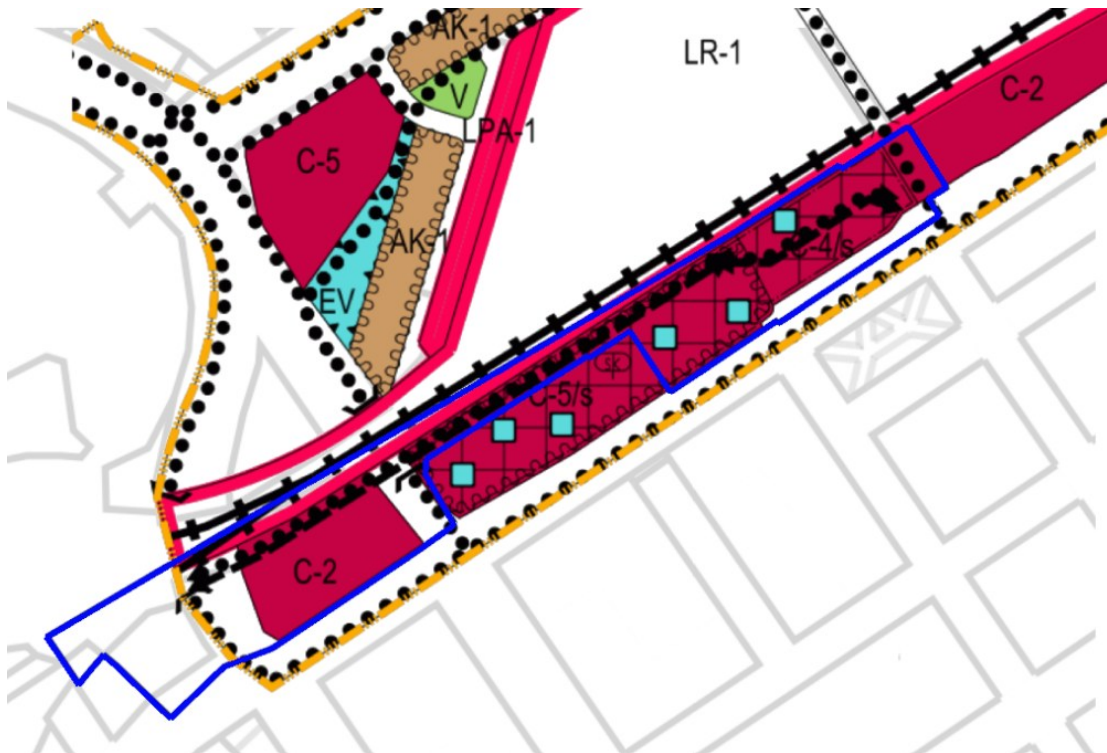
Osayleiskaavassa Asemanaukio ja asemarakennus (Ratapihankatu 37) on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi, jolle ei saa sijoittaa asumista (C-4/s). Alueella sijaitsee valtakunnallisesti merkittävien asema-alueiden suojelusta solmitun sopimuksen (YM:n päätös 2/562/96: 9.12.1998) tarkoittama kohde. Kulttuurihistorian, kaupunkikuvan ja rautatieliikenteen historian kannalta arvokas rakennuskanta säilytetään. Asemanaukio ja Ratapihankadun eteläpuolella oleva Rautatientori muodostavat yhdessä arvokkaan kaupunkikuvallisen kokonaisuuden. Asemakaavaa laadittaessa on varmistettava kaupunkikuvallisten arvojen ja suojeltavan rakennuskannan säilyminen.

Ratapihankatu 37–47 piha-alueineen on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi, jolle ei saa sijoittaa sellaista toimintaa, joka aiheuttaa runsasta ajoneuvoliikennettä (C-4/s). Alueella sijaitsee valtakunnallisesti merkittävien asema-alueiden suojelusta solmitun sopimuksen (YM:n päätös 2/562/96: 9.12.1998) tarkoittamia kohteita. Kulttuurihistorian, kaupunkikuvan ja rautatieliikenteen historian kannalta arvokas rakennuskanta ja puistomainen piha-alue säilytetään. Alue on myös merkitty kaupunkikuvallisesti arvokkaaksi alueeksi.

Ratapihankatu 51 ja 53 on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi, jolle ei saa sijoittaa asumista eikä sellaista toimintaa, joka aiheuttaa runsasta ajoneuvoliikennettä (C-2). Rautatien ympäristön alue kaavamuutosalueesta on merkitty rautatieliikenteen alueeksi (LR-1).

Osayleiskaavassa alueen läpi on osoitettu myös joukkoliikenteen kehittämis- tai yhteystarve. Pikaraitiotie- tai runkobussireitin toteuttamismahdollisuus ja tarkempi sijainti tutkitaan tarkemmin asemakaavoituksella. Alueidenkäyttöratkaisujen tulee olla sellaisia, että joukkoliikenteen saavutettavuus ja muut edellytykset joukkoliikenteen kehittämiseksi ovat hyvät. Joukkoliikenteen yhteystarpeen rinnalle on merkitty kevyen liikenteen kehittämis- tai yhteystarve: Asemakaavaa laadittaessa on tutkittava yhteyden toteuttamismahdollisuudet ja tarkempi sijainti.

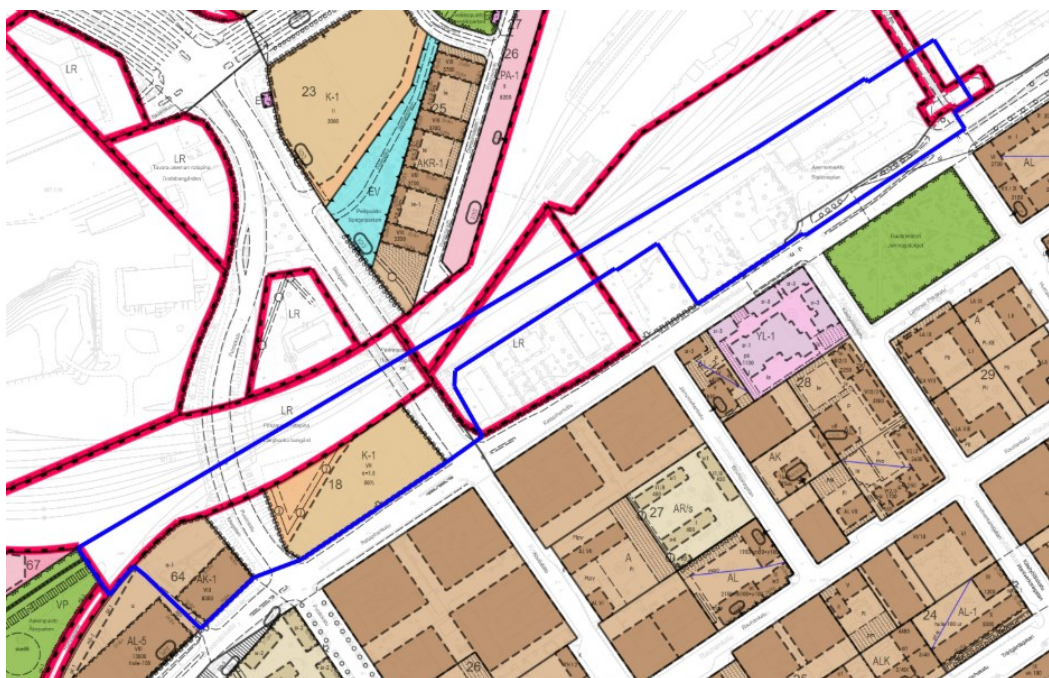
Yleiskaava 2029 (tullut voimaan 10.8.2024) ei korvaa Ratapihan osayleiskaavaa. Ainoastaan kaavanmuutosalueen lounaisin osa-alue on Yleiskaava 2029:n alueella, jossa tontti on keskustatoimintojen alueella (C) ja raitiotien suunniteltu reitti on osoitettu joukkoliikenteen laatukäytäväksi, ja sen viereen on osoitettu pyöräilyn pääverkosto.



Kuva 23. Ote Ratapiha-alueen osayleiskaavasta. Kaava-alueen rajausta esitetty sinisellä viivalla.

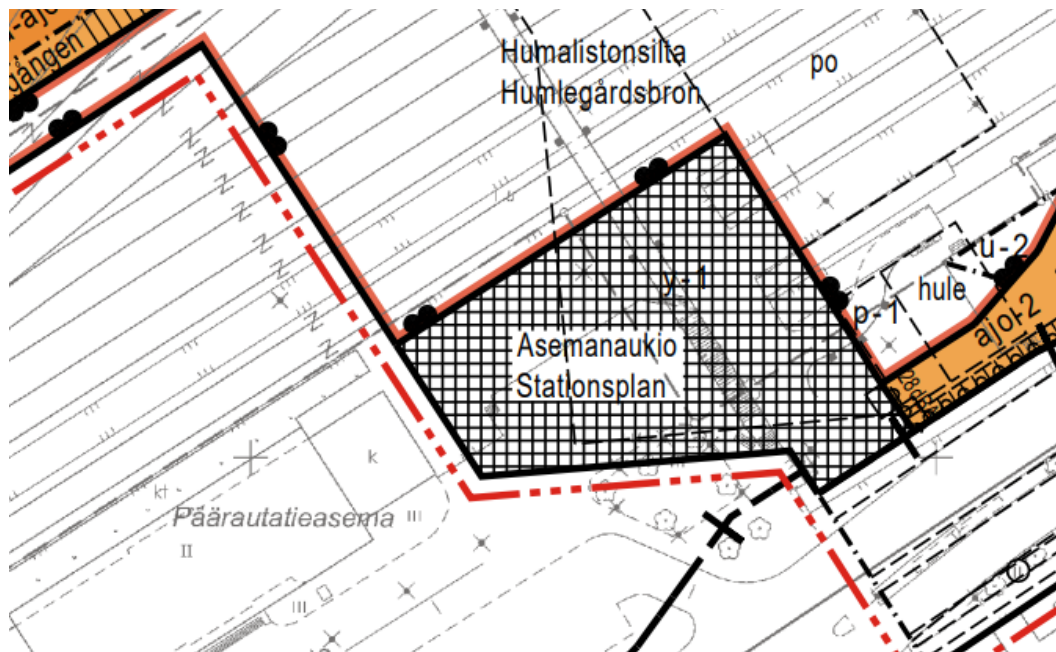
3.2.6 Asemakaava

Kaavanmuutosalueella on voimassa asemakaavat 1/1897, 10/1969 (tullut voimaan 18.6.1970), 30/1986 (tullut voimaan 24.4.1989) sekä pieneltä osin 44/2004 (tullut voimaan 25.8.2014) ja 31/1999 (tullut voimaan 2.4.2001). Kaavassa vuodelta 1897 ei ole kaavamääräyksiä, ja uudemmissa kaavoissa kaavanmuutosalue on pääosin rautatiealuetta ja katualuetta. Kortteli 18 on osoitettu ajantasakaavassa (30/1986) liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi (K-1). Korttelin 64 tontilla 2 on voimassa asemakaava 11/2012 (tullut voimaan 17.12.2012), jossa tontti on osoitettu asuinkerrostalojen korttelialueeksi (AK-1).



Kuva 24. Ote ajantasa-asemakaavasta. Kaava-alueen rajausta esitetty sinisellä viivalla.

Turku Ratapiha -kaavassa (hyväksytty kaupunginvaltuustossa 17.4.2023 § 71, ei kuu-
lutettu voimaan) asemarakennuksen itäpuoli on osoitettu katuaukioksi/toriksi. Torille
ulottuu sijainniltaan ohjeellinen liikennealueen ylittävälle jalankulun ja polkupyöräilyn
yhteydelle johtavalle rampille, portaille ja hissille varattu alueen osa (y-1).



Kuva 25. Ote Turku Ratapiha -asemakaavasta.

3.2.7 Rakennusjärjestys

Kaupunginvaltuusto on hyväksynyt Turun kaupungin rakennusjärjestyksen 27.1.2025
§ 7. Rakennusjärjestys on tullut voimaan 1.3.2025.

3.2.8 Tonttijako ja kiinteistörekisteri

Kaavanmuutosalue on pääosin Turun aseman ja Rautatieaseman aluetta, joita ei ole
jaettu tonteiksi. Korttelin 18 tontit on muodostettu vuonna 1989 ja korttelin 64 tontti
vuonna 1992.

3.2.9 Pohjakartta

Pohjakartta on laadittu Turun kaupungin paikkatieto ja kaupunkimittauksessa. Maas-
tontarkistus on tehty 29.9.2025.

3.2.10 Selvitykset

Kaavatyön aikana alueesta laadittiin ympäristöhistoriallinen selvitys ja kasvillisuus-
inventointi. Selvityksen sisältö ja tulokset on selostettu kohdassa 3.1.2 Luonnonympä-
ristö sekä 3.1.3. Rakennettu ympäristö.

3.2.11 Raitiotiehanke

Raitiotie kaava-alueella

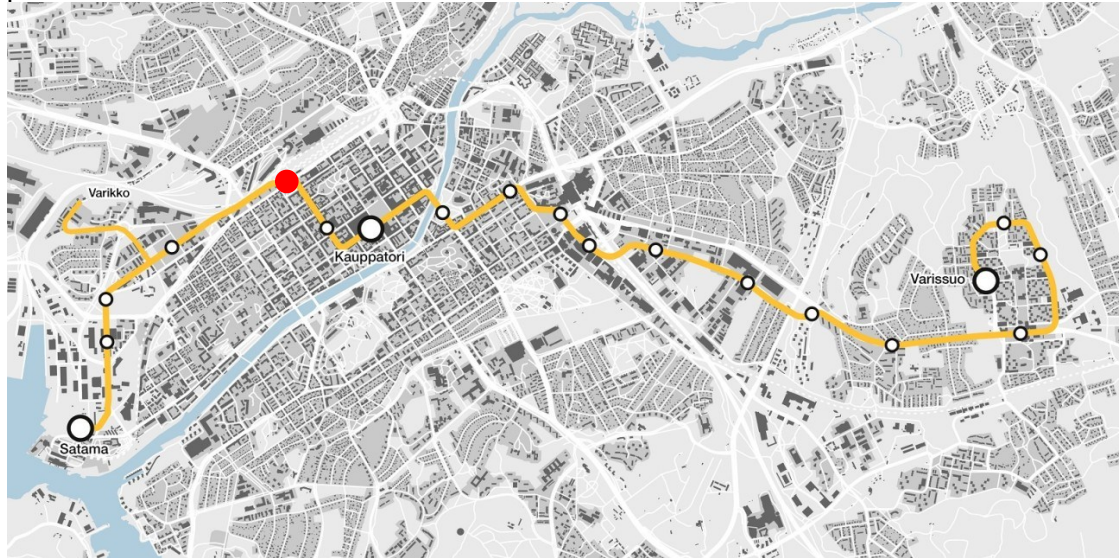
Kaavamuuotos mahdollistaa raitiotien toteuttamisen kaava-alueella. Raitiotien tilava-
raus on merkitty kaavassa joukkoliikennekaduksi. Raide on suunniteltu toteutettavaksi
Asemapäällikönkadulla mahdollisimman suurelta osuudelta viherraitteena, joka tarkoit-
taa sitä, että raiteiden väliin istutetaan matalakasvuista kasvillisuutta.

Turun raitiotien yleissuunnitelma

Turun raitiotien yleissuunnitelmassa osoitetaan mm. raitiotien linjavaihtoehdot, suunnitteluperiaatteet, kustannusarviot ja vaikutusten arvioinnit. Turun kaupunginhallitus hyväksyi raitiotien yleissuunnitelman 2.10.2023 § 356.

Kirstinpuiston alueelta siirryttäessä kohti keskustaa on suunnittelussa ollut lähtökohdana, että nykyinen satamaraide tullaan poistamaan käytöstä ja raitiotie sijoittuu nykyisen maanpinnan tasoon Kirstinpuiston ja nykyisen päärautatieaseman välisellä osuudella. Tällä osuudella raitiotie sijoittuu omalle kaistalleen, joka on esitetty viherratana. Raitiotien eteläpuolelle sijoittuu uusi laadukas pyöräilyn ja kävelyn yhteys, josta itäinen osa on pyöräkatua tonteille ajon vuoksi. Puistokatu ja Koulukatu ylitetään uusilla silloilla, joilta on jalankulun ja pyöräilyn yhteydet kaduille.

Entisen päärautatieaseman edustalle sijoittuu raitiotiepysäkki. Aseman edusta on esitetty jatkossa vain joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn käyttöön. Saattoliikenteelle on varattu tila Ratapihankadun reunalle. Aseman läheisyydessä esitetyt ratkaisut vaikuttavat myös Rautatientorin puistoalueeseen Humalistonkadulla, jossa katutila levenee puiston suuntaan.



Kuva 26. Raitiotie Satama-Varissuo (Kh 2.10.2023), johon on merkitty Asemanaukion pysäkin sijainti reitillä punaisella.

Turun raitiotien alustavat katusuunnitelmat 2025

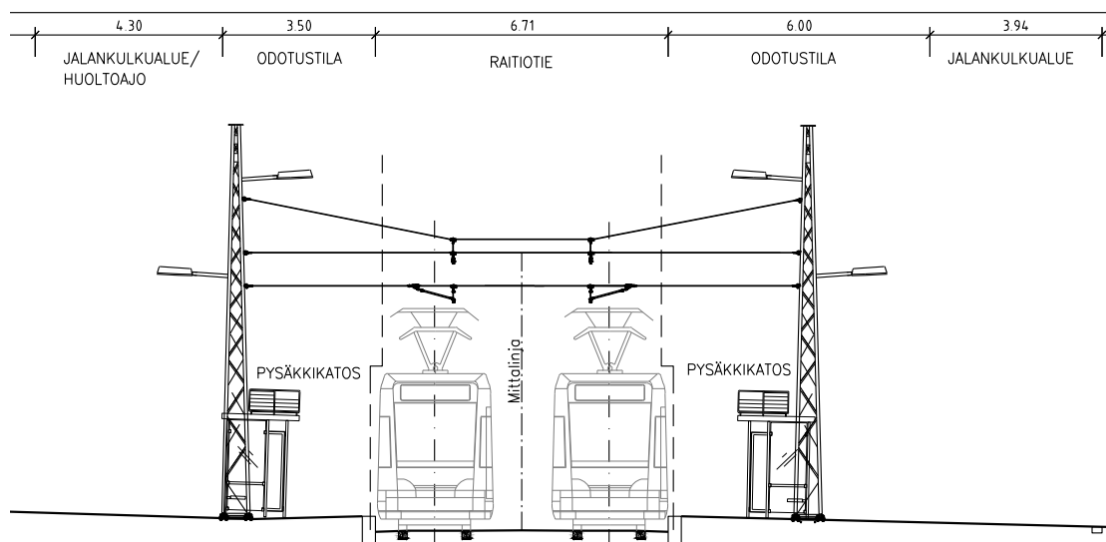
Turun Raitiotieallianssin alustavat katusuunnitelmat perustuvat raitiotien yleissuunnitelmaan, ja katusuunnitelmissa tutkitaan yllä kuvatut yleissuunnitelman mukaiset ratkaisut tarkemmin.

Asemanaukion asemakaava-alueen kohdalla merkittävin liikenteellinen muutos yleissuunnitelman jälkeen on ollut vanhan rautatieaseman ja Kirstinpuiston välisen osuudella raitiotien eteläpuolella olleen pyöräkadun muuttaminen raitiotien eteläpuoliseksi jalkakäytäväksi sekä pohjoispuoliseksi kaksisuuntaiseksi pyörätieksi ja jalkakäytäväksi. Ratkaisu on johtunut valtion edellyttämistä rautatien huoltotarpeista ja teknisten järjestelmien sijainneista. Pyöräilyn ja Ratapihankadun varrella sijaitsevien asuinrakennusten kannalta ratkaisu ei ole ihanteellinen ylimääräisten ylitystarpeiden sekä tilanahduden vuoksi.

Asemanaukion asemakaavassa pyöräilyn infrastruktuuri sijaitsee itäpäässä Asemanaukion katuaukiolla ja länsipäässä katualueella (jl/t) tai rautatiealueella (LR). Asemakaavan katualueiden mitoitus perustuu raitiotien alustaviin katusuunnitelmiin, mutta

kadun yksityiskohtaiset ratkaisut päätetään katusuunnittelun yhteydessä.

Asemanaukio on historiallisesti ja kaupunkikuvallisesti arvokas. Aukiolla jalankulku- ja pyöräily toteutetaan samaan tasoon sekä ulkonäöllisesti mahdollisimman yhteensopivilla materiaaleilla, jotta aukiomaisuus ja aukion vanha kiveys säilyy mahdollisuuksien mukaan. Raitiotie on suunniteltu mahdollisimman laajalti samaan tasoon aukion kanssa.



Kuva 27. Ote alustavien katusuunnitelmien asema-aukion pysäkkialueen poikkileikkauksesta. (Turun Raitiotieallianssi, 2025)

3.2.12 Lähiympäristön kaavatilanne ja suunnitelmat

Turku Ratapiha -asemakaavanmuutos ja elämysareena

Turku Ratapiha -asemakaavamuutoksen (11740-2017) tavoitteena on mahdollistaa monipuolisen elämys- ja tapahtumakeskittymän, siihen liittyvien toimintojen ja niiden edellyttämien liikennejärjestelyjen toteuttaminen sekä korkeatasoisen asuinrakentamisen lisääminen laajentuvalla keskusta-alueella. Hanke toteuttaa kaupunkistrategiaa monella tavalla toteuttaessaan yhdessä tekemistä ja kumppanuutta, vahvistaen kaupungin tapahtumallista ja matkailullista vetovoimaa sekä kaupunkikeskustan elinvoimaa. Hanke kytkeytyy osaksi kaupunkikeskustan kehittämisen kärkihanketta.

Kaavamuutos on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 17.4.2023 § 71. Kaavamuutosta ei ole kuulutettu voimaan.

Kupittaa-Turku ratahanke

Väylävirasto rakentaa Kupittaa–Turku-ratahankkeessa kaksoisraiteen Kupittaan ja Turun rautatieaseman välille sekä kehittää Turun henkilö- ja tavararatapihoja. Hankkeen rakennustyöt valmistuvat vuonna 2026. Rakentamishankkeesta vastaa Väylävirasto yhteistyössä Turun kaupungin kanssa.

Hanke tehostaa ja lisää raideliikenteen kapasiteettia Kupittaan ja Turun välillä sekä koko Rantaradalla kaksoisraiteen myötä. Tämä mahdollistaa osaltaan Helsinki–Turku nopean junayhteyden toteuttamisen. Ratapiha-alueiden uudelleenjärjestelyt paranta-

vat maankäytön mahdollisuuksia ratapiha-alueen ympäristössä. Uudet matkustajalaiturit tukevat Matkakeskus-hankeen toteutumista, parantavat esteettömyyttä ja turvallisuutta sekä mahdollistavat osaltaan myös lähiliikenteen kehittämisen Uudenkaupungin, Salon ja Loimaan suuntiin.

4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve

Asemakaavan muuttaminen perustuu kaupungin omaan aloitteeseen ja liittyy Turun raitiotiehankkeeseen. Asemarakennus ja viereisten puurakennusten alue lisättiin kaavaan maanomistajan VR Yhtymä Oy:n aloitteeseen perustuen.

4.2 Osalliset

Osallisia kaavan valmistelussa ovat alueen maanomistajat ja ne, joiden asumiseen, työntekoon ja muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, sekä viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään. Tämän hankkeen osalta osallisiksi on arvioitu seuraavat tahot:

- Suunnittelualueen ja sen lähiympäristön maanomistajat ja maanvuokralaiset, käyttäjät, asukkaat ja yritykset.
- Kansalaisjärjestöt: Turkuseura ry, Turun Pientalojen Keskusjärjestö ry, Kiinteistöliitto Varsinais-Suomi ry.
- Viranomaiset sekä kaupungin hallintokunnat ja konserniyhtiöt: Digita Oy, Kasvatuksen ja opetuksen hallinto, Konsernihallinto, Liikuntapalvelut, Museopalvelut, Nuorisovaltuusto, Telia Finland Oyj, Turku Energia Lämpö Oy, Turku Energia Sähköverkot Oy, Turun Raitiotie Oy, Turun Vesihuolto Oy, Vammaisneuvosto, Vanhusneuvosto, Varsinais-Suomen hyvinvointialue, Varsinais-Suomen aluepelastuslaitos / riskienhallinnan palvelualue, Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus / Ympäristö ja luonnonvarat sekä Liikenne ja infrastruktuuri, Varsinais-Suomen liitto, sekä kaupunkiympäristön palvelukokonaisuus, Traficom, Väylävirasto, VR, Museovirasto.

4.3 Asemakaavan tavoitteet

Tavoitteena on mahdollistaa raitiotien rakentaminen nykyisen päärautatieaseman alueelle ja radan varteen. Alueelle tarvitaan myös sähkönsyöttöasema, jonka sijaintia tutkitaan kaavatyön yhteydessä. Osoitteessa Tukholmankatu 1 sijaitsevan tontin osalta kaavamuuotos on tekninen, eikä sen käyttötarkoitusta ole tarkoitus muuttaa. Kaavamuuoksen valmistelun aikana on esitetty tarve pelastuslaitoksen yksikön sijoittamisesta korttelin 18 tontille 4 osoitteeseen Ratapihankatu 51. Ensihoito- ja pelastusaseman yksikön sijoittaminen korttelialueelle mahdollistetaan kaavamuuotuksessa. Kaavamuuoksen valmistelun aikana on lisäksi esitetty korttelin 18 tontin 3 käyttötarkoituksen laajentamista. Kaavamuuotuksessa on tavoitteena mahdollistaa korttelialueelle toimisto- ja liikerakennusten lisäksi opetustoiminta.

Tavoitteena on lisäksi määritellä rakennusperintölain nojalla suojelluille rakennuksille osoitteissa Ratapihankatu 37, 39 ja 41 käyttötarkoitukset ja muodostaa niille tontit. Nykyisten asuinrakennusten on tarkoitus säilyä asuinkäytössä, mutta kaavamuuotuksessa mahdollistetaan lisäksi liike- ja toimistotilakäyttö. Käytöstä poistuvalla asemarakennukselle osoitetaan uusi käyttötarkoitus, joka tukeutuu keskustan ja ratapiha-alueen kehittämiseen.

Kaavanmuutosalueella on merkittäviä rakennushistoriallisia arvoja, jonka vuoksi toimenpiteitä on tutkittava yhteistyössä museoviranomaisten kanssa. Rakennushistorialliset ja kaupunkikuvalliset arvot ja niiden asettamat vaatimukset on tutkittava kaavan valmistelun yhteydessä.

4.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Asemakaavanmuutoksen tarkoituksena on osoittaa Asemanaukion kaava-alueen osuudelle riittävä tilavaraus, joka mahdollistaa joukkoliikennetarkoituksen toteuttamisen kaupunginvaltuuston 20.4.2020 § 51 päätöksen mukaisesti.

Kaupunginhallitus päätti 2.10.2023 § 356, että raitiotien yleissuunnitelma välillä Satama-Varissuo hyväksytään toteutussuunnittelun pohjaksi, ja että toteutussuunnittelun aikana kaupunki laatii asemakaavoitusohjelman mukaisesti raitiotien edellyttämät asemakaavanmuutokset.

Osayleiskaavan alueen kehittämiselle asettamat tavoitteet

- Asemanaukio ja asemarakennus (Ratapihankatu 37) on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi, jolle ei saa sijoittaa asumista (C-4/s). Alueella sijaitsee valtakunnallisesti merkittävien asema-alueiden suojelusta solmitun sopimuksen (YM:n päätös 2/562/96: 9.12.1998) tarkoittama kohde. Asemakaavaa laadittaessa on varmistettava kaupunkikuvallisten arvojen ja suojeltavan rakennuskannan säilyminen.
- Ratapihankatu 37–47 piha-alueineen on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi, jolle ei saa sijoittaa sellaista toimintaa, joka aiheuttaa runsasta ajoneuvoliikennettä (C-4/s). Alueella sijaitsee valtakunnallisesti merkittävien asema-alueiden suojelusta solmitun sopimuksen (YM:n päätös 2/562/96: 9.12.1998) tarkoittamia kohteita. Kulttuurihistorian, kaupunkikuvan ja rautatieliikenteen historian kannalta arvokas rakennuskanta ja puistomainen piha-alue säilytetään. Alue on myös merkitty kaupunkikuvallisesti arvokkaaksi alueeksi.
- Ratapihankatu 51 ja 53 on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi, jolle ei saa sijoittaa asumista eikä sellaista toimintaa, joka aiheuttaa runsasta ajoneuvoliikennettä (C-2).
- Osayleiskaavassa alueen läpi on osoitettu myös joukkoliikenteen kehittämis- tai yhteystarve. Alueidenkäyttötarkoitusten tulee olla sellaisia, että joukkoliikenteen saavutettavuus ja muut edellytykset joukkoliikenteen kehittämiseksi ovat hyvät. Joukkoliikenteen yhteystarpeen rinnalle on merkitty kevyen liikenteen kehittämis- tai yhteystarve.

Muut tavoitteet

Maanomistajan tavoitteena on osoittaa käytöstä poistetulle asemarakennukselle uusi käyttötarkoitus, joka tukeutuu keskustan ja ratapiha-alueen kehittämiseen.

Raitiotie edellyttää sähkönsyöttöaseman sijoittamista kaava-alueelle. Sähkönsyöttöasema tulee toteuttaa arkkitehtonisesti korkeatasoisena ja julkisivumateriaalien tulee täyttää korkeat laatuvaatimukset. Suunnittelussa on huomioitava sijoittuminen rakennusperintölailla suojellulle alueelle ja RKY-alueelle.

4.3.2 Tavoitteiden tarkentuminen prosessin aikana

Osoitteissa Ratapihankatu 39 ja 41 sijaitsevien rakennusten käyttötarkoitusta laajennetaan asemakaavassa asuinkäytöstä asuin, liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi.

Kaavan valmistelun aikana keväällä 2025 Varsinais-Suomen hyvinvointialue (Varha) on esittänyt suunnittelevansa nykyisen Turun keskuspaloaseman korvaamista uudisrakennuksella, sillä nykyinen rakennus ei enää vastaa pelastustoimen nykyisiin vaatimuksiin. Varha on esittänyt ensihoito- ja pelastusaseman yksikön sijoittamista osoitteeseen Ratapihankatu 51. Kaupunginhallitus antoi 28.4.2025 § 129 puoltavan lausunnon Varhan esittämästä sijaintipaikasta. Sijaintipaikka soveltuu kaupungin näkemyk-

sen mukaan ensihoito- ja pelastusaseman paikaksi. Kaavamuutos mahdollistaa ensihoito- ja pelastusaseman yksikön rakentamisen Ratapihankatu 51 tontille.

Osoitteessa Ratapihankatu 53 sijaitsevan tontin käyttötarkoitusta laajennetaan tontin yksityisen maanomistajan esityksestä liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi, jolle saa sijoittaa myös opetustoimintaa. Opetustoiminta voi olla esim. yksityinen ammattikorkeakoulu tai muu vastaava yksityinen toimija. Kaavamääräyksen mukaan alueelle ei saa sijoittaa toimintaa, joka aiheuttaa runsasta asiointiliikennettä. Raitiotien tilavarauksen tarkentuessa Ratapihankatu 53 ei ole tarvetta toteuttaa tonttijaonmuutosta, sillä tontista ei ole tarpeen ottaa osaa raitiotien käyttöön.

4.4 Suunnittelun vaiheet, vaihtoehdot ja vuorovaikutus

4.4.1 Käynnistäminen

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi asemakaavan tavoitteet ja merkitsi osallistumis- ja arviointisuunnitelman tiedoksi 19.12.2023 § 434.

4.4.2 Vireille tulo

Asemakaavan vireilletulosta ilmoitettiin kuulutuksella 13.1.2024 ja 13.12.2023 päivätty osallistumis- ja arviointisuunnitelma lähetettiin siinä mainituille osallisille kirjeitse 12.1.2024.

4.4.3 Alkuvaiheen kuuleminen

Osallisilta pyydettiin alkuvaiheen mielipiteitä 13.2.2024 mennessä. Näitä saatiin 2 kappaletta. Mielipiteet ja muu vuorovaikutus on tarkemmin kuvattu erillisessä vuorovaikutusraportissa.

4.4.4 Tavoitteiden päivittäminen ja kaavanmuutosalueen laajennukset

VR-Yhtymä Oyj jätti 21.3.2024 aloitteen osoitteissa Ratapihankatu 37, 39 ja 41 sijaitsevien rakennusten asemakaavan päivittämisestä. Kaavanmuutosaluetta päätettiin laajentaa sisältämään Ratapihankatu 37 ja 39 sijaitsevat rakennukset ja niiden piha-alueet. Tämän myötä tavoitteita päivitettiin näiden alueiden osalta. Päivitetyt tavoitteet hyväksyttiin kaupunkiympäristölautakunnassa 23.4.2024 § 156. Koska osallisia ei lisäyksen takia tullut lisää, ei ollut tarvetta lähettää osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa uudestaan osallisille.

Kaavan valmistelun aikana keväällä 2025 Varsinais-Suomen hyvinvointialue (Varha) on esittänyt ensihoito- ja pelastusaseman yksikön sijoittamista osoitteeseen Ratapihankatu 51. Kaupunginhallitus antoi 28.4.2025 § 129 puoltavan lausunnon Varhan esittämästä sijaintipaikasta. Sijaintipaikka soveltuu kaupungin näkemyksen mukaan ensihoito- ja pelastusaseman paikaksi. Kaavamuutos mahdollistaa ensihoito- ja pelastusaseman yksikön rakentamisen Ratapihankatu 51 tontille.

Kaava-aluetta laajennettiin ehdotusvaiheessa, jotta raitiotien sähkönsyöttöasemalle voitiin esittää kaavassa vaihtoehtoinen sijainti katuaukiolle asemarakennuksen itäpuolelle. Kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan päivitettiin laajennettu kaavaraajaus. Sähkönsyöttöasemalle tutkittiin laajasti eri sijainteja kaavan valmistelun aikana teknisten reunaehtojen puitteissa. Sähkönsyöttöasemaa tutkittiin sijoitettavaksi mm. elämyskeskukseen liittyvän Humalistonsillan portaikon alle, mutta tämä muodostaisi mahdollisesti estevaikutuksen sillan ja portaikon toteutuksen kannalta. Sähkönsyöttöaseman sijoittaminen rakennusperintölailla suojellulle piha-alueelle todettiin myös haasteelliseksi kulttuurihistoriallisten arvojen säilymisen näkökulmasta. Yksityisen

maanomistajan toiveena on lisäksi kaavan valmistelun aikana ollut, että sähkönsyöttöasema sijoitetaan kaupungin omistamalle maalle. Raitiotien yleissuunnitelmassa (2023) sähkönsyöttöasema oli esitetty VR Yhtymä Oy:n omistamalle maalle.

Sähkönsyöttöasema päätettiin esittää kaavaehdotuksen mennessä nähtäville ja lausunnoille kahteen vaihtoehtoiseen sijaintiin: Ratapihankatu 39 ja 41 asuinrakennusten väliselle piha-alueelle (ET-1/RKY) ja asemarakennuksen itäpuolelle aukiolle (z-1). Sähkönsyöttöaseman sijaitessa asemarakennuksen itäpuolella se ei sijaitse rakennusperintölain nojalla suojellulla alueella ja tavoitteena on, että sen toteutuksella on mahdollisimman vähän vaikutusta portaiden tai Humalistsillan suunnitteluratkaisuun. Rakennusalan kaavamääräyksessä kuitenkin mahdollistetaan sähkönsyöttöaseman integrointi Humalistsillan porraskäytävään, mikäli tämä on rakennusteknisesti mahdollista. Kaavaehdotuksen ollessa nähtävillä eri alojen asiantuntijat, maanomistajat ja osalliset voivat ottaa kantaa esitettyihin sijainteihin. Kaavaehdotuksen edetessä päätöksentekoon sähkönsyöttöasemalle esitetään kaavassa vain yksi rakennusala.

4.4.5 Lausunnot

21.11.2025 päiväystä kaavaehdotuksesta pyydetään lausunnot Turku Energia Oy:ltä, Turun Vesihuolto Oy:ltä, Vammaisneuvostolta, Varsinais-Suomen aluepelastuslaitokselta, Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta, Varsinais-Suomen liitolta, Varsinais-Suomen hyvinvointialueelta, Väylävirastolta, VR Yhtymä Oy:ltä, Traficomilta, Museovirastolta, Turun kaupunginmuseolta ja Turun Raitiotie Oy:ltä.

Virallisten lausuntopyyntöjen lisäksi kaavaehdotuksesta pyydetään kannanottoja kaupunkiympäristön palvelukokonaisuuden sisältä rakennusvalvonnalta, tonttipalveluilta ja ympäristönsuojelusta.

4.4.6 Nähtävillä olo ja muistutukset

Kaavaehdotus on nähtävillä 29.11.2025-30.12.2025.

5 ASEMAKAAVAN KUVAUS

5.1 Kaavan rakenne ja mitoitus

Asemakaavanmuutoksella mahdollistetaan raitiotien rakentaminen osoittamalla sille tilavaraus radan varrelta ja asema-aukiolta. Tilavarausta varten muodostetaan kaavassa uusi katu, joka nimetään Asemapäällikönkaduksi.

Asemarakennus suojellaan ja sille osoitetaan kaavassa käyttötarkoitus. Asemarakennus sijoittuu K-2/RKY-korttelialueelle. Asuinrakennukset osoitteissa Ratapihankatu 39 ja 41 suojellaan ja ne sijoittuvat AL-1/RKY-korttelialueelle. Rakennuksille muodostetaan tontit. K-2/RKY- ja AL-1/RKY- korttelialueiden suojeltaville rakennuksille ei määritetä kaavassa rakennusoikeutta.

Suojeltujen rakennusten kerrosala on yhteensä noin 2970 k-m².

Osa suunnittelualueesta kuuluu ”Turun rautatieympäristöt” -nimiseen valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön (RKY). RKY-alueeseen liittyvät suojelumääräykset säilyvät nykyisellään.

Suunnittelualueelle on osoitettu 2 uutta korttelialuetta ja 5 uutta tonttia. Uutta rakennusoikeutta ei osoiteta, mutta osoitteessa Ratapihankatu 37 sijaitsevan tontin 71-34.-1 rakennukseen saa rakentaa vaipan sisäisiä laajennuksia suojelun puitteissa.

Osa tontista 62-18.-6 osoitteessa Ratapihankatu 51 on nykyisin kaupungin omistuksessa olevaa katualuetta, joka lunastetaan kaavam muutoksen yhteydessä osaksi tonttia.

Rakentumattomalla tontilla (Ratapihankatu 51) on rakennusoikeutta 4440 k-m².

Tonttikohtaiset kokonaisrakennusoikeudet vaihtelevat välillä 245 k-m² – 8000 k-m², tonttien koot välillä 186 – 3050 m² ja tonttitehokkuudet e_t välillä 0,38 – 2,27, keskiarvon ollessa 0,99.

Alueelle ei sijoitu kaavam muutoksen seurauksena lisää asukkaita. Asemarakennuksen uusi käyttötarkoitus tuo mahdollisesti uusia työpaikkoja ja palveluja alueelle.

Asemakaavanmuutoksen yhteydessä hyväksytään sitovat tonttijaonmuutokset asuin-kerrostalojen korttelialueelle (AK-1), liike- ja toimistorakennusten korttelialueelle (K-1 ja K-2/RKY), asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueelle (AL-1/RKY) sekä sähkönsyöttöaseman ET-korttelialueelle.

Korttelin 18 tonttien 3 ja 6 osalta käyttötarkoitus säilyy nykyisellään liike- ja toimistorakennusten korttelialueena, mutta kaava mahdollistaa ensihoito- ja pelastusaseman yksikön rakentamisen sekä opetustoiminnan. Tontin 3 rakennukset voidaan toteuttaa korkeintaan 4-7-kerroksisina siten, että yli 4-kerroksinen rakennusmassa sijoitetaan tontin lounaisosaan. Rakennusten kerroskorkeuden raja on merkitty kaavassa ohjeelliseksi. Tontille 6 on merkitty rakennuksen vesikaton tai sen osan ylin korkeusasema (+24.0).

Korttelin 64 tontin 2 osalta käyttötarkoitus ei muutu, eikä tontille osoiteta lisärakentamista. Tontille toteutetaan tonttijaonmuutos ja uusi tonttinumero on 4.

5.2 Kaavan tavoitteiden toteutuminen

Kaavan tavoitteiksi asetettiin raitiotien tarvitsemien tilavarausten tarkistaminen. Kaavalle asetetut tavoitteet ovat toteutuneet tilavarausten osalta. Raitiotielle ja sähkönsyöttöasemalle on osoitettu tarpeelliset alueet.

Suunnittelualueen suojeluarvot on otettu huomioon kaavamerkinnoilla ja -määräyksillä. Asemarakennukselle mahdollistetaan kaavassa uusi käyttötarkoitus ja entisen LR-alueen asuinrakennuksille Ratapihankadun varrella muodostetaan tontit sekä määritetään kaavassa käyttötarkoitukset.

Kaavassa mahdollistetaan pelastus- ja ensihoidon aseman yksikön sijoittaminen osoitteessa Ratapihankatu 51 sijaitsevalle tontille.

Kaavamuutoksessa mahdollistetaan osoitteessa Ratapihankatu 53 sijaitsevan tontin käyttötarkoituksena liike- ja toimistorakennusten lisäksi opetustoiminta. Maanomistaja esitti tavoitteen käyttötarkoituksen laajentamisesta myös hoivatoimintaan, mutta koska tontti sijaitsee niin lähellä vaarallisten aineiden tilapäistä säilytysvyöhykettä, ei hoivatoimintaa voida mahdollistaa korttelin käyttötarkoituksessa.

5.3 Aluevaraukset

5.3.1 Korttelialueet

AL-1 /RKY

Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue, joka on osa valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY) "Turun rautatieympäristöt". Aluetta koskevista suunnitelmista tai muutostoimenpiteistä on kuultava museoviranomaista.

Korttelialueelle muodostetaan tontit 1 ja 2 ja korttelialueella sijaitsevat rakennukset suojellaan.

Kaavalla todetaan osoitteessa Ratapihankatu 39 ja 41 sijaitsevien rakennusten nykyinen käyttö, joka on asuminen. Lisäksi kaavassa sallitaan rakennusten liike- ja toimistokäyttö.

Korttelialueella sijaitsee kulttuurihistoriallisia piharakenteita ja istutuksia. Alueella olevaa kasvillisuutta tulee ylläpitää suojelupäätöksen mukaisesti. Korttelialueella viherkerroin on vähintään 0,8. Rakennusalan ulkopuolelle ei saa sijoittaa rakennuskohdetta.

Korttelialueella ei ole velvoitetta järjestää autopaikkoja. Tontille 71-35.-2 voi sijoittaa enintään kaksi autopaikkaa. Tontille 71-35.-1 voi sijoittaa enintään yhden autopaikan.

AK-1

Asuinkerrostalojen korttelialue. Korttelialueella sijaitsee vuonna 2015 valmistunut 8-kerroksinen asuinkerrostalo sekä 2-tasoinen pysäköintihalli. Kaavamuutoksella ei osoiteta tontille lisärakentamista, eikä korttelialueen käyttötarkoitus muutu. Kaavamuutoksen yhteydessä todetaan tonttijaonmuutos, sillä osa tontin pohjoisosasta osoitetaan raitiotien tilavaraukselle.

Korttelialueelle merkitään kaavassa viherkerroin (0,8). Viherkertoimen toteutuminen on osoitettava rakentamista koskevan lupahakemuksen yhteydessä, kun kyseessä on uudisrakentaminen tai siihen verrattava korjaus tai muutostyö taikka pihan käyttöä tai hulevesijärjestelmää merkittävästi muuttava toimenpide. Korttelialueen autopaikkavaatimus päivitetään pysäköinnin mitoitusohjeen (2021) mukaiseksi. Mitoitusohjeen mukaiset autopaikat on jo rakennettu tontille. Korttelialueelle osoitetaan lisäksi hulevesien viivytämisestä uudisrakentamista ja merkittäviä laajennuksia koskeva määräys (hule-100 ur).

K-1

Liike- ja toimistorakennusten korttelialue. Korttelialueen käyttötarkoitusta laajennetaan siten, että korttelialueelle saa sijoittaa liike- ja toimistorakennusten lisäksi myös ope-
tustoiminnan rakennuksen sekä ensihoito- ja pelastusaseman yksikön rakennuksen
niiden edellyttämine pysäköintipaikkoineen. Alueelle ei saa sijoittaa toimintaa, joka ai-
heuttaa runsasta asiointiliikennettä.

Kaavamutoksessa on määritelty rakennusten kerroskorkeudeksi tontilla 3 korkeintaan
4-7 kerrosta ja tontilla 6 rakennuksen vesikaton tai sen osan ylimmäksi korkeusase-
maksi on määritetty +24.0 m. Tonttien rakennusalan rajoja on muutettu ja tonttien 3 ja
6 välille on merkitty ajoyhteys. Hälytysajon toimivuuden takia korttelialueelle tarvitaan
poikkeuksellisen laaja liittymä. Hälytysliittymän laajuus vaikuttaa myös osoitteessa Ra-
tapihankatu 53 sijaitsevan tontin ajo- ja pysäköintijärjestelyihin, kun ajo tontille on aiem-
min toteutettu Ratapihankatu 51 tontin kautta.

Korttelialueen autopaikkavaatimus päivitetään pysäköinnin mitoitusohjeen (2021) mu-
kaisesti ja autopaikkoja on varattava vähintään yksi autopaikka toimistotilan 70 kerros-
neliömetriä kohti. Osoitteessa Ratapihankatu 53 sijaitsevan tontin pohjoisreunalle osoi-
tetaan autojen säilytyspaikan rakennusala, jolle saa rakentaa kaksi pysäköintitasoa ra-
kennusoikeutta ylittäen.

Korttelialueen rakennuksille on annettu kaupunkikuvallisia määräyksiä ja uudisraken-
nuksen rakentamisluvasta on kuultava kaupunkikuvatyöryhmää tai vastaavaa elintä.
Korttelialueen rakennusten pääasiallinen julkisivumateriaali tulee olla vaaleasävyinen-
tiilimuuraus tai rappaus. Julkisivuissa ei saa olla näkyviä elementtisaumoja. Asema-
päällikönkadun suuntaan olevia maantasokerroksen julkisivuja tulee elävöittää esimer-
kiksi materiaalivalinnoin ja sisäänvedoin. Rakennusmassat madaltuvat kohti Kouluka-
tua.

Mikäli tontille 62-18.-6 toteutetaan ensihoidon ja pelastustoiminnan yksikkö, tontin saa
aidata noin 2,3 metriä korkealla rakenteellisella aidalla. Rakennuksiin ja rakennelmiin
liittyvien aitojen muodon, materiaalin ja värin tulee sopia hyvin Port Arthurin alueen
kaupunkikuvaan.

Tontille 62-18.-3 osoitetaan viherkerroin (0,6). Viherkertoimen toteutuminen on osoitet-
tava rakentamista koskevan lupahakemuksen yhteydessä, kun kyseessä on uudisra-
kentaminen tai siihen verrattava korjaus tai muutostyö taikka pihan käyttöä tai huleve-
sijärjestelmää merkittävästi muuttava toimenpide.

K-2 /RKY

Liike- ja toimistorakennusten korttelialue, joka on osa valtakunnallisesti merkittävää ra-
kennettua kulttuuriympäristöä (RKY) "Turun rautatieympäristöt". Korttelialueelle saa si-
joittaa myös kulttuuritoimintoja. Tontin 71-34.-1 rakennukseen saa rakentaa vaipan si-
säisiä laajennuksia suojelun puitteissa. Aluetta koskevista suunnitelmista tai muutos-
toimenpiteistä on kuultava museoviranomaista.

Korttelialueella ei ole velvoitetta järjestää autopaikkoja. Korttelialueelle saa sijoittaa
enintään 8 autopaikkaa. Autopaikat saa osoittaa tontin ulkopuolelta, kuitenkin enintään
500 metrin etäisyydeltä tontilta.

Korttelialueella ei ole velvoitetta järjestää pyöräpaikkoja, eikä viherkerroin velvoita kort-
telialuetta.

Korttelialue on aidattava LR-alueen suuntaan siten, että asiattomien pääsy ratapihalle
estetään.

/RKY

Alueen osa, joka sisältyy valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön (RKY) "Turun rautatieympäristöt." Aluetta koskevista suunnitelmista tai muutostoimenpiteistä on kuultava Museovirastoa.

Alueen rakentamisessa tulee ottaa huomioon valtakunnallisesti merkittävien asema-alueiden suojelusta tehty erillinen sopimus (Ympäristöministeriön päätös 2/562/96: 9.12.1998), johon kuuluvat asemarakennus, asema-aukio, asemapäällikön talo ja asuinkasarmi. Alueella on säilytettävä alueen ja edellä mainittujen kohteiden ominaispiirteet ja rakentaminen tulee sovittaa valtakunnallisesti arvokkaaseen rautatieympäristöön.

srs

Kaavamerkintä osoittaa rakennusperinnön suojelemisesta annetun lain (498/2010) nojalla suojellun rakennuksen tai alueen. Korjaus- tai muutostöitä koskevat määräykset on annettu kohdetta koskevassa suojelupäätöksessä (15.12.2022, VN/3450/2020-YM-2). Aluetta koskevista suunnitelmista tai muutostoimenpiteistä on kuultava Museovirastoa.

Määräys liikenteestä rakennuksen julkisivuun kohdistuvan melutason ja sisämelutason erotuksesta desibeleinä (dBA) koskee suojeltuja rakennuksia vain, mikäli määräyksen toteuttaminen ei vaaranna suojeluarvoja.

5.3.2 Katu- ja liikennealueet

Raitiotien pääraiteen osuus on merkitty joukkoliikennekaduksi, jolla tontille ajo on sallittu. Uudelle joukkoliikennekadulle on annettu nimi Asemapäällikönkatu. Asemapäällikönkadun osalta raitiotie toteutetaan osittain viherraitena.

Rautatiealue (LR)

Rautatietoiminnoille jäävä osa säilyy rautatiealueena (LR).

Rautatiealue (LR-1)

Rautatiealue, jolle saa sijoittaa joukko-, jalankulku- ja pyöräliikenteen yhteyden. Yhteyden sijoittaminen rautatiealueelle johtuu valtion edellyttämistä rautatien huoltotarpeista ja teknisten järjestelmien sijainneista Asemapäällikönkadun varrella. Myös Asemapäällikönkadun kautta kulkeva satamaraiteen osuus on merkitty rautatiealueeksi (LR-1), jotta raiteen toiminnan jatkuvuus on huomioitu kaavassa raitiotien rakentamiseen tai satamaraiteen purkamiseen asti.

Joukkoliikenteelle varattu katualueen tai aukion osa (jl)

Merkinnällä osoitetaan raitiotien tilavaraus kaava-alueella. Mahdollinen raitiotie tulee Asemapäällikönkadulla toteuttaa mahdollisimman suurelta osuudelta viherraitena.

Joukkoliikenteelle varattu katualueen osa, jolla tontilleajo on sallittu (jl/t)

Merkinnällä osoitetaan raitiotien tilavaraus kaava-alueella, sekä sallitaan Ratapihankadun varrella sijaitseville tonteille ajo ja rautatien huoltoajo. Mahdollinen raitiotie tulee

Asemapäällikönkadulla toteuttaa mahdollisimman suurelta osuudelta viherraitteena.

5.3.3 Tekninen huolto

ET-1/RKY

Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialue enintään 70 k-m² suuruista sähkönsyöttöasemaa varten. Korttelialueelle saa sijoittaa huoltoa varten pysäköintipaikan. Sähkönsyöttöasema tulee toteuttaa arkkitehtonisesti korkeatasoisena ja julkisivumateriaalien tulee täyttää korkeat laatuvaatimukset. Sähkönsyöttöasema tulee sovittaa ympäristöönsä istutuksin, esim. köynnösseinällä tai pensasaidalla.

z-1

Sijainniltaan ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa enintään 70 k-m² suuruisen raitiotiehen liittyvän sähkönsyöttöaseman. Sähkönsyöttöasema voidaan integroida liikennealueen ylittävän jalankulun ja polkupyöräilyn yhteyden (y-1) porrasrakenteeseen. Sähkönsyöttöasema tulee toteuttaa arkkitehtonisesti korkeatasoisena ja julkisivumateriaalien tulee täyttää korkeat laatuvaatimukset.

5.4 Kaavamerkinnot ja määräykset

Asemanaukio, katuaukio ja Humalistsilta

Asemanaukio asemarakennuksen edustalla on merkitty katuaukion osaksi, joka on historiallisesti ja kaupunkikuvallisesti arvokas. Alueella tehtävät korjaus- ja muutostyöt eivät saa heikentää aukiotilan arvoa tai hävittää sen ominaispiirteitä. Aukion puurivejä ja istutuksia täydennettäessä tai uusittaessa tulee säilyttää aukion symmetrinen sommitelu. Pinnoitteina tulee käyttää ympäristöön sopivia materiaaleja. Aukion oleva vanha kiveys on pääosin säilytettävä ja tarvittaessa uudelleen ladottava. Portaiden, luiskien ja tasoerojen tulee olla muotoilultaan ja materiaaleiltaan korkeatasoisia. Kaiderakenteiden on oltava ilmeeltään mahdollisimman keveitä ja avoimia. Katuaukion kautta on mahdollistettava tonteille ajo, joukkoliikenteen kulku ja tontin 71-34.-1 rakennuksen huoltoliikenne.

Asemanaukio sisältyy valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön (RKY) "Turun rautatieympäristöt." Aluetta koskevista suunnitelmista tai muutostoimenpiteistä on kuultava Museovirastoa.

Asemarakennuksen itäpuolelle sijoittuva aukio on osoitettu kaavassa katuaukioksi/toriksi. Aukiolle on merkitty sijainniltaan ohjeellinen liikennealueen ylittävälle Humalistsillalle johtavalle rampille, portaille ja hissille varattu alueen osa (y-1). Yhteyden esteettömyyteen tulee kiinnittää erityistä huomiota.

Kaupunkikuva ja suojeluarvot

RKY-alueella on huomioitava alueen kulttuuriympäristö ja ominaispiirteet. Pysäkki- tai muut rakennelmat eivät saa peittää tontin 71-34.-1 rakennusta tai katkaista rakennuksen ja Rautatientori -puiston välistä näköyhteyttä. Asemanaukiolla sijaitsevan joukkoliikennepysäkin sijoittelussa tulee huomioida aukion symmetrinen kompositio. Pysäkki on suunniteltava arkkitehtonisesti korkeatasoisena paikan ominaispiirteet sekä rakennus- ja puutarhataiteelliset suojeluarvot huomioiden.

Joukkoliikenteelle varatun kadun suunnittelun yhteydessä tulee huolehtia siitä, että

rakentamisen yhteydessä häviävä, yksityisiä piha-alueita rajaava kasvillisuus korvataan soveltuvin osin uudella pensasaidalla.

Tontin 71-35.-1 pihapiirin rautaportit ja niitä reunustavat luonnonkiviset pylvää tulee säilyttää tai tarvittaessa siirtää uuteen sijaintiin rajaamaan pihapiiriä.

Alueen valaistus tulee suunnitella RKY-alueella historialliseen ympäristöön sopivaksi. Valaistuksessa tulee huomioida junaradan läheisyys ja sen aiheuttamat erityistarpeet.

Ympäristöhäiriöt

Häiriötekijöiden eli liikennemelun ja ilmansaasteiden kielteisiä vaikutuksia suunnittelualueella vähennetään määräyksillä julkisivujen ääneneristävyydestä. Lisäksi kaavaan on lisätty happamia sulfaattimaita koskeva määräys, joka ohjaa huomioimaan happamoitumisriskin. Määräykset turvaavat rakennusten viihtyisyyden ja terveellisyyden.

Maaperän pilaantuneisuus ja puhdistustarve on arvioitava ennen maaperän kaivamista tai muokkausta edellyttävään toimenpiteeseen ryhtymistä. Tarvittaessa maaperä on puhdistettava.

Tärinä- ja melumääräykset

Raitiotie tulee suunnitella siten, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkomelu ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja rakennusten sisätiloissa.

Rakennukset tulee suunnitella siten, että rakennusten sisätiloissa saavutetaan melun, runkomelun ja tärinän osalta tilojen käyttötarkoitusten edellyttämät olosuhteet.

Rautatieliikenteestä aiheutuva tärinä tulee huomioida uudisrakennusten suunnittelussa kaavamääräysten mukaisesti.

VAK-määräykset

Suunnittelussa ja rakennusten toteutuksessa tulee huomioida junaradan ja VAK-järjestelyratapihan läheisyys ja arvioida tarpeelliset toimenpiteet. Suunnitelmista on pyydetävä lausunto pelastusviranomaisilta ja Väylävirastolta. Turku Tavara VAK-selvitystä valmistelee Sweco Finland Oy ja selvityksen edellyttämät kaavamääräykset tarkentuvat selvityksen valmistuessa loppuvuodesta 2025. Kaavamääräyksissä huomioidaan eri etäisyysvyöhykkeille vyöhykekohtaisesti asetettavat vaatimukset.

Etäisyysvyöhykkeellä 1 (0-80 m) sijaitsevia kortteleita (AK-1 ja K-1) koskevat seuraavat määräykset:

* Korttelialueen rakennuksissa tulee olla kaasunilmaisinjärjestelmä erityisesti ammoniakille. Hälyttimet tulee kytkeä automaattiseen ilmanvaihdon hätäpysäytykseen ja yhdistää väestöhälyttimeen. Raitisilman sisäänotto- tai poistoilmakanavat tulee johtaa rakennusten katolle tai ratapihasta pois päin tai ne tulee varustaa automaattisilla sulkupelleillä.

* Rakennusluvan yhteydessä tulee esittää suunnitelma pelastustoimenpiteistä huomioiden viereisen ratapihan turvallisuusriskit. Kiinteistöjen pelastussuunnitelmassa on kiinnitettävä erityistä huomiota VAK suuronnettomuusvaaraan. Rakennusluvasta on pyydetävä pelastusviranomaisen lausunto.

* Ratapihan välittömässä läheisyydessä olevien rakennusten ratapihan puoleisten seinien tiiveyteen sekä rakenteiden ja ikkunoiden kestävyys tulee kiinnittää erityistä huomiota. Ovista ja ikkunoista tulee suunnitella mahdollisimman ilmatiiviit ja asennettavaksi siten, että ne saadaan yksinkertaisesti suljettua, mutta ovat kuitenkin avattavissa. Turvalasin käyttämistä suositellaan. Rakennusluvan yhteydessä tulee esittää tarkka suunnitelma ovista, ikkunoista sekä muista rakenteellisista ratkaisuksista, ja näiden riittävyttä tulee arvioida erikseen suhteessa tunnistettuihin riskeihin.

* Erityistä huomiota on kiinnitettävä maanalaisten tilojen ilmanvaihdon suuntiin ja hätäpysäytys- sekä poistumisteihin. Pysäköintitiloja sisältävän rakennuksen ajorampit ja -ovet tulee suunnata ratapihasta poispäin tai tilojen turvallisuudesta on huolehdittava muilla keinoin.

Etäisyysvyöhykkeellä 3 (200-400 m) sijaitsevia kortteleita (AL-1/RKY ja K-2/RKY) koskee seuraava määräys:

*Korttelialueen rakennuksissa tulee olla manuaalisesti hätäpysäytettävä ilmanvaihto. Rakennusluvan yhteydessä tulee esittää suunnitelma pelastustoimenpiteistä huomioiden läheisen ratapihan turvallisuusriskit.

5.4.1 Hulevedet

Kaavassa määrätään hulevesien viivyttämisestä uudisrakentamista ja merkittäviä laajennuksia koskevalla määräyksellä (hule-100 ur). Hulevesimääräys ei koske rakennusperintölain nojalla suojeltuja AL-1/RKY- ja K-2/RKY-korttelialueita.

5.4.2 Vihertehokkuus

AL-1/RKY- ja AK-1-korttelialueelle osoitetaan viherkerroin (0,8), joka ohjaa alueiden vehreyttä ja vihertehokkuutta. Vihertehokkuus tarkoittaa kasvillisuuden ja vettä läpäisevien pintojen suhdetta rakennettuun pinta-alaan. Sitä eritellään Turussa siniviherkerroinmenetelmällä. Turussa eri maankäyttötyypeille on asetettu omat viherkertoimen tavoitetasonsa ja kertoimen toteutuminen tarkistetaan siniviherkertoimen taulukkotyökallulla. Viherkerroinmääräys mahdollistaa joustavasti erilaiset toteutustavat tavoitetasoon pääsemiseksi. Lisätietoja siniviherkerroimesta ja Turun tavoitetasoista on osoitteessa www.turku.fi/siniviherkerroin

Tonteilla 62-64.-3 osoitteessa Tukholmankatu 1 ja tontilla 62-18.-3 osoitteessa Ratapihankatu 53 Turun rakennusjärjestyksen (tullut voimaan 1.3.2025) mukainen viherkerroin ei toteudu. Viherkertoimen toteutuminen on osoitettava rakentamista koskevan lupahakemuksen yhteydessä, kun kyseessä on uudisrakentaminen tai siihen verrattava korjaus tai muutostyö taikka pihan käyttöä tai hulevesijärjestelmää merkittävästi muuttava toimenpide.

Viherkerroin ei velvoita tonttia 62-18.-6 osoitteessa Ratapihankatu 51, sillä tontti rakennetaan tiiviisti, eikä palopelastusyksikön vaatiman tilantarpeen ja kalustovaatimusten vuoksi ole mahdollista päästä viherkertoimen tavoitetasoon. Kaavamääräyksillä pyritään edistämään tontin vehreyttä muilla tavoin, kuten velvoittamalla toteuttamaan katokset viherkattoina. Korttelialueen kaavamääräyksen mukaan tontin osat, joita ei käytetä kulkuteinä, ulko-oleskeluun tai pysäköintiin, on istutettava.

Viherkerroin ei velvoita korttelialuetta K-2/RKY, sillä korttelialueen tontti osoitteessa Ratapihankatu 37 on tiiviisti rakennettu, eikä käyttötarkoituksen mukaiseen viherkertoimen tavoitelukuun (0,6) ole mahdollista päästä. Korttelialue on myös usealla eri suojelupäätöksellä suojeltu alue ja mahdolliset muutostyöt on toteutettava suojelun puitteissa. Rakennusperintölain mukaisessa suojelupäätöksessä on annettu määräys, että

asema-aukion perusrakenne tulee säilyttää siten, että asemarakennuksen lähellä ja asema-aukion ja kadun välissä on kapeat vihervyöhykkeet. Kyseiset vihervyöhykkeet on merkitty kaavamuutoksessa istutettaviksi alueiksi.

5.5 Nimistö

Alueella nimistö liittyy alueen rautatiehistoriaan ja jatkaa viereisten kaava-alueiden nimistöteemaa.

Nimistötoimikunta käsitteli alueen nimistöä 15.4.2025 § 16.

Uudelle joukkoliikennekadulle on annettu nimi:

Asemapäällikönkatu – Stinsgatan

5.6 Kaavan vaikutukset

5.6.1 Yleistä

Asemakaavanmuutoksen vaikutuksia arvioidaan suhteessa nykytilanteeseen ja kaavalle asetettujen tavoitteiden toteutumiseen. Tavoitteita asemakaavoitukselle asettavat osayleiskaava, kaupungin päätöksentekuelimien linjaukset sekä muut asemakaavan osalliset.

Asemanaukion asemakaavanmuutos on osa raitiotieliikenteen toteutusta. Asemakaavanmuutoksessa vaikutusten arvioinnissa korostuvat vaikutukset yhdyskuntarakentamiseen, kaupunki- ja maisemakuvaan, rakennettuun kulttuuriympäristöön sekä liikenteen järjestämiseen.

Turku Ratapiha -kaavamuutos (11740-2017) on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 17.4.2023 § 71, mutta kaavaa ei ole kuulutettu voimaan. Asemanaukion kaavamuutos kumoaa Asemanaukion osalta aiemman kaupunginvaltuustossa hyväksytyn Turku Ratapiha -asemakaavan. Kun Turku Ratapiha -kaavamuutos kuulutetaan voimaan, se kuulutetaan voimaan ilman Asemanaukiota.

5.6.2 Luonnonympäristö ja maisemakuva

Kaava-alueen maisemakuva muuttuu, kun alueelle sijoitetaan raitiotien tilavaraus ja pysäkit. Kaavassa osoitetaan lisäksi uusi katualue radan varteen, joka mahdollistaa kävelyn ja pyöräilyn yhteyden sekä huoltoajon ja tonteille ajon. Asemanaukion ympäristössä kaavamuutoksella on merkittävä vaikutus maisemakuvaan, sillä raitiotievarauksen tieltä poistuu historiallisesti ja kaupunkikuvallisesti merkittäviä katupuita. Raitiotievaraus katkaisee myös historiallisesti merkittävän puistokäytävän. AL-1/RKY-korttelialueen kaavamääräyksen mukaan alueella sijaitsee kulttuurihistoriallisia piharakenteita ja istutuksia, ja kasvillisuutta tulee ylläpitää suojelupäätöksen mukaisesti. Alueen säilytettävä puusto on merkitty kaavakartalle.

Osa kaava-alueen läpi kulkevasta mahdollisesta raitiotiestä toteutetaan viherraitena. Joukkoliikenteelle varatun kadun suunnittelun yhteydessä tulee lisäksi huolehtia siitä, että rakentamisen yhteydessä häviävä, yksityisiä piha-alueita rajaava kasvillisuus korvataan soveltuvien osin uudella pensasaidalla.

5.6.3 Rakennettu ympäristö

Yhdyskuntarakenne

Raitiotie tukee useita Turun kaupungin asettamia tavoitteita, kuten muun muassa Turun kaupunkistrategia 2029, joukkoliikenteen kasvukäytävät kehityskuvaan perustuva Turun yleiskaava 2029 sekä Turun ilmastosuunnitelma 2029. Hanke tukee lisäksi Turun pormestariohjelman (2025-2029) tavoitteita siten, että se edistää kestävästä kaupunkiliikunnasta.

Kaavamuutoksessa uusi rakentaminen on sopeutettu ympäröivään kaupunkirakentamiseen kaavamerkinnoin ja -määräyksin. Raitiotiepysäkkien laadullisia tekijöitä on huomioitu kaavamääräyksin.

Asemarakennuksen uusi käyttötarkoitus mahdollistaa tulevaisuudessa rakennukselle erilaisia käyttömahdollisuuksia, vaikka se ei enää toimi asemarakennuksena.

Varsinais-Suomen hyvinvointialue (Varha) on hajauttamassa toimintoja eri puolille kaupunkia. Turun nykyistä keskusasemaa esitetään korvattavaksi Ratapihankadun, Länsi-Turun ja Skanssin pelastus- ja ensihoitoasemilla. Ensihoito- ja pelastusaseman sijoittaminen osoitteessa Ratapihankatu 51 sijaitsevalle tontille tarjoaa nykyistä sijaintia sujuvammalla hälytysajoreitit kaikkiin suuntiin. Varsinkin itäiseen keskustaan ja itäiseen Turkuun suuntautuvien hälytysajojen sujuvuus paranisi merkittävästi.

Rakennettu kulttuuriympäristö ja kaupunkikuva

Asemarakennus sekä asuinrakennukset osoitteissa Ratapihankatu 39 ja 41 suojellaan.

Asemarakennuksen käyttötarkoituksen muutos vaikuttaa asemanaukion luonteeseen lähtemisen ja saapumisen paikkana. Myös rakennuksen ympäristö muuttuu, kun aukiolle mahdollistetaan raitiotien rakentaminen. Aukio on nykyisin pääosin pysäköintikäytössä ja tulevaisuudessa aukion luonne muuttuu, kun sen käyttö pysäköintipaikkana muuttuu joukkoliikenteen, kävelijöiden ja pyöräilijöiden käyttöön.

Suurimmat muutokset raitiotien rakentamisesta aiheutuvat kaava-alueen tonttien pihapiireihin, kun osoitteessa Ratapihankatu 43, 45 ja 47 sijaitsevien asuinrakennusten piharakennukset puretaan ja suurikokoista puustoa kaadetaan raitiotievarauksen tieltä.

Kaupunkikuva muuttuu myös osoitteessa Ratapihankatu 51 sijaitsevan tontin osalta, kun kaavamuutos mahdollistaa ensihoito- ja pelastusaseman yksikön rakentamisen tontille. Pelastusaseman rakentaminen vaikuttaa pitkiin näkymälinjoihin Ratapihankadun, Tukholman kadun sekä Koulukadun suunnista ja muuttaa ympäristöä rakennetumaksi. Korttelialueen K-1 rakennukset sovitetaan alueen kaupunkikuvaan kaavamääräyksin. Rakennusten ja rakennelmien massoittelemalla, värien, materiaalien ja julkisivusommittelun tulee muodostaa harmoninen kokonaisuus ja sopia yhteen ympäristön rakennusten kanssa. Kaavamääräyksen mukaan rakennusten pääasiallinen julkisivumateriaali tulee olla vaaleasävyinen tiilimuuraus tai rappaus. Julkisivuissa ei saa olla näkyviä elementtisaumoja. Asemapäällikönkadun suuntaan olevia maantasokerroksen julkisivuja tulee elävöittää esimerkiksi materiaalivalinnoin ja sisäänvedoin.

Koulukadun ja Ratapihankadun kulmaan rakennettava uudisrakennus tulee sijoittaa siten, että se rajaa katutilaa mahdollisimman suurelta osuudelta ilman erillistä aitaa. Mikäli tontille 62-18.-6 toteutetaan ensihoidon ja pelastustoiminnan yksikkö, tontin saa aidata noin 2,3 metriä korkealla rakenteellisella aidalla. Rakennuksiin ja rakennelmiin liittyvien aitojen muodon, materiaalin ja värin tulee sopia hyvin Port Arthurin alueen kaupunkikuvaan.

Hulevedet

Raitiotievarauksen tieltä poistuvat puut heikentävät hulevesien hallintaa alueella. Kaavassa määrätään hulevesien viivyttämisestä uudisrakentamista ja merkittäviä laajennuksia koskevalla määräyksellä (hule-100 ur). Hulevesimääräys ei koske rakennusperintölain nojalla suojeltuja AL-1/RKY- ja K-2/RKY-korttelialueita.

5.6.4 Väestö, työpaikat ja elinkeinotoiminta sekä palvelut

Kaavamuutos ei lisää asukkaita alueelle. Uudet joukkoliikennepalvelut parantavat alueen palvelujen saavutettavuutta.

Ensihoito- ja pelastusaseman yksikkö tuo alueelle lisää työpaikkoja.

Osoitteessa Ratapihankatu 39 ja 41 sijaitsevien rakennusten käyttötarkoituksen muutos mahdollistaa rakennusten käytön myös liike- ja toimistotiloina.

Asemarakennuksen uusi käyttötarkoitus tukee keskustan ja ratapiha-alueen kehittämistä ja mahdollisesti lisää palveluja alueella.

5.6.5 Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön

Kaavamuutoksella mahdollistetaan ensihoito- ja pelastusaseman yksikön rakentaminen K-1-korttelialueelle, joka täydentää Varsinais-Suomen alueen pelastusverkostoa ja parantaa pelastustoimen toimintakykyä. Pelastusyksikön tarvitsemat autopaikat on mahdollista sijoittaa tontille. Ajoyhteys tontille on myös jatkossa Ratapihankadulta.

Pelastusyksikkö ei aiheuta merkittävää melua ympäristöönsä. Uusi sijainti lisää hieman häiriöitä muulle autoliikenteelle nykytilanteeseen verrattuna, mutta turvallisuusriski ja häiriö ydinkeskustassa liikkuville pienenevät.

Kaava-alueelle toteutetun meluselvityksen (Sweco Finland Oy, 6.11.2025) mukaan pelastusasemalla ei ole merkittävää vaikutusta alueen keskiäänitasoihin hälytystehtäviin liittyvän liikennemäärän kasvun perusteella. Meluhaittaa voi syntyä erityisesti kaava-alueen ulkopuolella pelastusasemaa vastapäätä sijaitseville asuinrakennuksille, jotka altistuvat merkkiäänien melulle kaikkien kiireellisten hälytysajojen osalta. Yksittäisten hälytysajojen kesto on kuitenkin yleisesti ottaen hyvin lyhyt, joten hälytysajojen merkkiäänellä ei arvioida olevan merkittävää vaikutusta alueen keskiäänitasoihin.

Asemakaavanmuutoksen suurimmat vaikutukset liittyvät raitiotiehankkeeseen. Raitiotien vaikutusten arviointia on tehty laajasti raitiotien suunnittelun yhteydessä. Kaava-alueella raitiotie tuo parannuksia joukkoliikenteeseen sekä kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiin. Raitiotievarauksella on vaikutuksia lisäksi Ratapihankadun varressa sijaitsevien asuinkortteleiden pihapiireihin, kun ne muuttuvat suojaisista ja puistomaisista ympäristöistä rakennetummaksi.

Raitiotien sähkönsyöttöasema

Kaava-aluetta laajennettiin ehdotusvaiheessa, jotta sähkönsyöttöasemalle voitiin esittää kaavassa vaihtoehtoinen sijainti katuaukiolle asemarakennuksen itäpuolelle. Sähkönsyöttöasemalle on tutkittu laajasti eri sijainteja kaavan valmistelun aikana teknisten reunaehtojen puitteissa. Sähkönsyöttöaseman sijoittaminen rakennusperintölailla suojellulle asuinrakennusten (Ratapihankatu 39 ja 41) väliselle piha-alueelle todettiin myös haasteelliseksi kulttuurihistoriallisten arvojen säilymisen näkökulmasta. Asuinrakennukset ovat VR Yhtymä Oy:n omistuksessa. Yksityisen maanomistajan toiveena on

lisäksi kaavan valmistelun aikana ollut, että sähkönsyöttöasema sijoitetaan kaupungin omistamalle maalle. Raitiotien yleissuunnitelmassa (2023) sähkönsyöttöasema oli esitetty VR Yhtymä Oy:n omistamalle maalle.

Nähtäville ja lausunnoille kuulutettavassa kaavaehdotuksessa esitetään kaksi vaihtoehtoista sijaintia sähkönsyöttöasemalle:

Sähkönsyöttöaseman sijainti asuinrakennusten pihapiirissä

Sähkönsyöttöaseman sijainti poikkeaa raitiotien yleissuunnitelmassa (2023) esitetystä sijainnista ja se on osoitettu osoitteessa Ratapihankatu 39 ja 41 sijaitsevien asuinrakennusten välille tonttien pohjoisrajalle. Sähkönsyöttöasema sovitetaan ympäristöönsä kaavamääräyksiin. Sähkönsyöttöasema rajaa tontteja ja asuinrakennusten pihajoja, kun pihojen korkea puusto ja suojaisuus vähenee.

Raitiotien tilavaraus on laajentunut yksityiselle kiinteistölle raitiotien suunnittelun tarkentuessa ja maanomistusrajoja tarkistettaessa. Asemarakennuksen uuden käyttötarkoituksen järjestäminen on haastavaa mm. pysäköintipaikkojen puutteen ja aukion liikenteellisen haastavuuden vuoksi. Asemarakennuksen ja sen tontin mahdolliset muutostyöt ovat lisäksi hyvin rajallisia useiden suojelupäätösten vuoksi. Edellä mainituista syistä kaavan valmistelun aikana on pidetty kohtuullisena, että maanomistaja on voinut vaikuttaa sähkönsyöttöaseman sijaintiin teknisten reunaehtojen puitteissa.

Sähkönsyöttöasema asemarakennuksen itäpuolella

Sähkönsyöttöaseman sijainti poikkeaa raitiotien yleissuunnitelmassa esitetystä sijainnista ja se on osoitettu kaavassa asemarakennuksen itäpuolelle. Sijainnilla on todettu olevan vähiten maisemallisia ja kaupunkikuvallisia vaikutuksia suojeltuun ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön verrattuna muihin esitettyihin sijaintivaihtoehtoihin. Sähkönsyöttöasema sovitetaan ympäristöönsä kaavamääräyksiin.

Sähkönsyöttöasemaa tutkittiin sijoitettavaksi mm. elämyskeskukseen liittyvän Humalistsillan portaikon alle, mutta tämä muodostaisi estevaikutuksen sillan ja portaikon toteutuksen kannalta. Rakennusala merkittiin portaikon aluevarauksesta erilliseksi. Sähkönsyöttöaseman ohjeellisena rakennusalan kaavamääräyksessä mahdollistetaan sen integroiminen Humalistsillan porrasrakenteeseen, mikäli tämä on sillan suunnittelun reunaehtojen kannalta mahdollista.

Kaavaehdotuksen edetessä päätöksentekoon sähkönsyöttöasemalle esitetään vain yksi rakennusala. Nähtävilläolon aikana saatujen lausuntojen ja muistutusten perusteella tehdään päätös sähkönsyöttöaseman sijainnista kaava-alueella.

5.6.6 Liikenne

Kaava-alueelle osoitetaan tilavaraus raitiotien, jalkakäytävien ja pyöräkatujen sekä raitiotiepysäkin rakentamiseen. Alue mahdollistaa osaltaan Yleiskaava 2029:n mukaisen liikennejärjestelmän kehittämisen. Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet suunnittelualaueella paranevat.

Koulukadun ja Puistokadun kohdalla rampit Ratapihankadun ja raitiotien välillä on pyritty yhteensovittamaan Koulukadun ja Puistokadun ajoratojen sekä olemassa olevien rakennusten, näiden pihojen toimintojen ja viihtyisyystavoitteiden kanssa, minkä vuoksi rampeille jää melko vähän tilaa. Ramppien ratkaisut tarkentuvat katusuunnittelussa.

Asema-aukiolle on osoitettu raitiotien alustavissa katusuunnitelmissa tilavaraus odotustiloille, jotka ovat esteettömiä ja hyvin saavutettavissa. Suunnitelmassa on lisäksi määritelty raitiotieliikenteen ohjausta ja liittymistä varten liikennevalojen sijainnit.

Ratapihankadulla oleva bussipysäkki säilyy nykyisellä paikallaan ja pysäkkiä laajennetaan mahdollistaakseen nivelbussin liikennöinnin pysäkillä.

Ratapihankadulla Koulukadun ja Puistokadun välisellä osuudella tulevan pelastuslaitoksen tontti 62-18.-6 ei mahdollista katualueen leventämistä. Tämän vuoksi tulevan pelastuslaitoksen kohtaan ei saada kadun pohjoisreunaan pyörätietä ilman autokais-tojen vähentämistä, mikä taas olisi ristiriidassa autoliikenteen verkon keskustan kehäkatujen (pääkatujen) periaatteiden kanssa.

Rautatiealueen yli on osoitettu jalankulun ja pyöräilyn yhteys (Humalistsonsilta), joka liittyy elämyskeskuksen areenan kansitasoon ratapihan pohjoispuolella. Yhteys keskustasta Logomoon paranee uuden Humalistsonsillan kautta. Rautatieaseman itäpuolelle sijoittuu sillalle johtavat portaat ja ajoluiska. Humalistsonsillan eteläpäähän rakennetaan pyöräilyä varten ramppi. Vain osa Humalistsonsillasta sijoittuu Asemanaukiolle ja kuuluu kaava-alueeseen.

Paloaseman vaikutus liikenteeseen

Pelastuslaitoksen arvion mukaan Turun keskustan uuden pelastusaseman kiireellisiä tehtäviä eli hälytysajolähtöjä on keskimäärin noin kahden tunnin välein. Kiireettömiä lähtöjä on huomattavasti enemmän. Nykysijainnissa kiireettömiä tehtäviä on noin 14 000 tehtävää / vuosi. Uuden pelastusaseman osalta määräksi on arvoitu noin 10 000 tehtävää / vuosi.

Ensihoito- ja pelastusaseman paikka sijaitsee liikenneverkon ruuhkautumisalttiiden risteysten välissä. Kaupungin liikennesuunnittelun näkemyksen mukaan pelastus- ja ensihoitoaseman sijainti Ratapihankadun varrella tarjoaa kuitenkin nykyistä sijaintia sujuvammalla hälytysajoreitillä kaikkiin suuntiin. Varsinkin itäiseen keskustaan ja itäiseen Turkuun suuntautuvien hälytysajoreitien sujuvuus paranisi merkittävästi. Liikennevalojen hälytysajoneuvojen etuuksin pystytään varmistamaan mahdollisimman sujuva eteneminen hälytysajoneuvoille.

Mahdollisen pelastus- ja ensihoitoaseman sijoittuminen Ratapihankadulle muuttaa hälytysajoreitien hyökkäysreittejä. Nykyinen Eerikinkadun reitti kulkee Turun ydinkeskustan läpi, jossa on hyvin paljon jalankulkijoita. Reittimuutos vähentäisi merkittävästi jalankulkijoiden onnettomuusriskiä. Nykyisillä reiteillä on myös pitkäkestoisia rakennustyömaita ja tulevaisuudessa katuverkon muutokset heikentävät hälytysajoneuvojen toimintaa. Uusi sijainti mahdollistaisi lähdöt pääkatuja pitkin.

Selkeä heikennys nykytilanteeseen on kiireettömien kuljetusten ulosajot. Ongelma on kuitenkin hallittavissa aikataulusuunnittelun keinoin. Uusi sijainti lisää hieman häiriöitä muulle autoliikenteelle nykytilanteeseen verrattuna, mutta turvallisuusriski ja häiriö ydinkeskustassa liikkuville pienenee.

Asemarakennuksen uuden käyttötarkoituksen liikenteellisiä reunaehdoita

Korttelialueella K-2/RKY ei ole velvoitetta järjestää pysäköintipaikkoja. Alueelle saa sijoittaa enintään 8 autopaikkaa. Pysäköintipaikkoja voidaan osoittaa tontin ulkopuolelta, korkeintaan 500 m etäisyydeltä.

Tontin pysäköintipaikkoja voidaan sijoittaa asemarakennuksen länsipuolelle. Raitiotien

alustavissa katusuunnitelmissa esitetyt ratasähköpylväät voidaan siirtää ja huomioida jatkosuunnittelussa siten, että pysäköintialuetta (p) voidaan käyttää kokonaisuudessaan kaavan mukaisesti. Ajo Väyläviraston nostopaikalle LR-alueelle on mahdollista toteuttaa raitiotien kautta ja tämä huomioidaan raitiotien jatkosuunnittelussa. Nostopaikan ajoyhteyden kohdalle voidaan tarvittaessa katusuunnitelmassa sijoittaa madallettu reunakivi.

Pyöräpysäköintiä ei veloiteta tiiviisti rakennetun tontin vuoksi, eikä kaupungin mitoitushjeen mukaista pyöräpysäköintiä ei ole mahdollista toteuttaa tontilla. Nykyisin pyöräpaikkoja sijaitsee tontin ulkopuolella. Pyöräpaikkojen sijainti tontin ulkopuolella voi kuitenkin muuttua alueen kehittyessä.

Asemarakennuksen saatto- ja huoltoliikenteen järjestäminen on haastavaa, kuten myös niiden yhteensovittaminen raitiotieliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn kanssa asema-aukiolla. Aukiolle ei sallita henkilöautoliikennettä ja tai pysäköintiä turvallisuussyistä. Elämyskeskuksen kehittyessä pysäköinnin tarve alueella kasvaa, mikä mahdollisesti johtaisi siihen, että aukiota hyödynnetään henkilöautojen pysäköintiin ja saatto-liikenteeseen.

5.6.7 Tekninen huolto

Kaavaa muutettaessa joudutaan täydentämään teknisen huollon verkkoja raitiotien toteutuksen osalta. Kaava-alueelle sijoitetaan sähkönsyöttöasema raitiotietä varten. Suunniteltu raitiotien sähkönsyöttöasema tullaan liittämään sähköjakeluverkkoon Ratapihankadun puolelta. Sähkönsyöttöasemaa palveleville keskijännitekaapeleille on mahdollistettava reitti yleisiä alueita pitkin.

Asema-aukiolle on sijoitettu asemarakennusta palveleva pienjännitekaapeli, Koulukadulle keskijännitekaapeli ja Puistokadulle pienjännitekaapeli ja jakokaappi. Edellä mainitut kaapelit on huomioitava siten, että ne voivat sijaita kaavamuuoksesta huolimatta nykyisillä sijoituspaikoillaan. Kaapeleiden sijainnit on esitetty Turun kaupungin sijaintitietojärjestelmässä.

Nykyiset johtorasitteet on huomioitu kaavamääräyksissä.

5.6.8 Ympäristön häiriötekijät

Melu

Raitiotien toteutussuunnittelun liitteeksi laaditun meluselvityksen (Sweco Finland Oy, 12.11.2025) mukaan raitiotien liikennöinti ei aiheuta merkittävää meluhaittaa kaava-alueella. Suurimmat meluvaikutukset raitiotiestä aiheutuvat asemarakennuksen edustalla kaarrekirskunnan vuoksi. Suurimmat meluhaitat alueella aiheutuvat Ratapihankadun, Puistokadun ja Koulukadun autoliikenteestä. Asuinrakennusten julkisivuilla ja piha-alueilla päivääjän keskiäänitaso (LAeq07-22 [dB]) on 60-70 dB.

Raitiotieliikenteen aiheuttamia enimmäisäänitasoja lähimpien asuinrakennusten julkisivuilla arvioitiin jyrkkien kaarteiden kohdalla. Enimmäisäänitasolla tarkoitetaan melun hetkellistä maksimia, joka esiintyy raitiovaunun ohituksen yhteydessä. Suurimmat enimmäisäänitasot esiintyvät jyrkkien kaarteiden kohdalla, jossa enimmäisäänitaso lähimpien asuinrakennusten julkisivuilla on enintään 78 dB. Meluselvityksen mukaan osoitteessa Ratapihankatu 39 sijaitsevan rakennuksen koillisjulkisivuun aiheutuu ääneneristysvaatimuksia raitiotien myötä.



Kuva 28. Kuvassa esitetään ennustetilanteen mukainen tie-, rautatie- ja raitiotieliikenne raitiotieliikenteen aiheuttamat enimmäisäänitasot asuinrakennusten julkisivuilla. Päiväajan keskiäänitaso $L_{Aeq,7-22}$. (Sweco Finland Oy, 6.11.2025)

Suurin melu aiheutuu osoitteessa Ratapihankatu 39 ja 41 sijaitseville tonteille Ratapihankadun autoliikenteestä myös jatkossa ja mahdollisen raitiotien toteutuessa. Kaava-alueen meluselvityksessä (Sweco Finland Oy, 6.11.2025) suositellaan, että Ratapihankadun puolelle rakennettaisiin meluaita, jotta pihalle muodostuu melulta suojattua aluetta.

Kaava-alueen asuinrakennusten piha-alueen suojaamista meluntorjuntatoimenpiteillä tarkasteltiin mallintamalla kaksi vaihtoehtoista ratkaisua. Ensimmäisenä vaihtoehtona tutkittiin meluaidan rakentamista asuinrakennusten piha-alueelle Ratapihankadun suuntaan. Ratkaisulla päästään ohjearvoihin, kun aita rakennetaan vähintään 4 metriä korkeaksi. Meluaita tulee lisäksi rakentaa kiinni molempiin asuinrakennuksiin, sillä jos asuinrakennusten ja aidan väliin jää aukot, ei riittävää suojausvaikutusta saavuteta.

Toisena vaihtoehtona tarkasteltiin aidatun alueen rakentamista piha-alueelle. Tällöin aitarakenteen tulisi olla vähintään 3 metriä korkea, jotta sen sisäpuolelle muodostuu ohjearvot alittava alue. Korkean meluaidan toteuttaminen on kuitenkin ristiriidassa alueen kulttuuriperintöarvojen säilyttämisen kanssa.

Kaavan valmistelun aikana on keskusteltu Museoviraston ja ELY-keskuksen kanssa alueen elinympäristön viihtyisyydestä ja rakennusperinnön suojelemisesta. Todettiin, että pihan meluaitojen toteuttaminen edellyttäisi poikkeamista myös rakennussuojelupäätöksestä. Meluaidan nähtiin heikentävän elinympäristön viihtyisyyttä niin Ratapihankatu 39 ja 41 asukkaiden osalta kuten myös Ratapihankadun toisella puolella sijaitsevan valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön Port Arthurin puutalokortteleiden näkymien osalta.

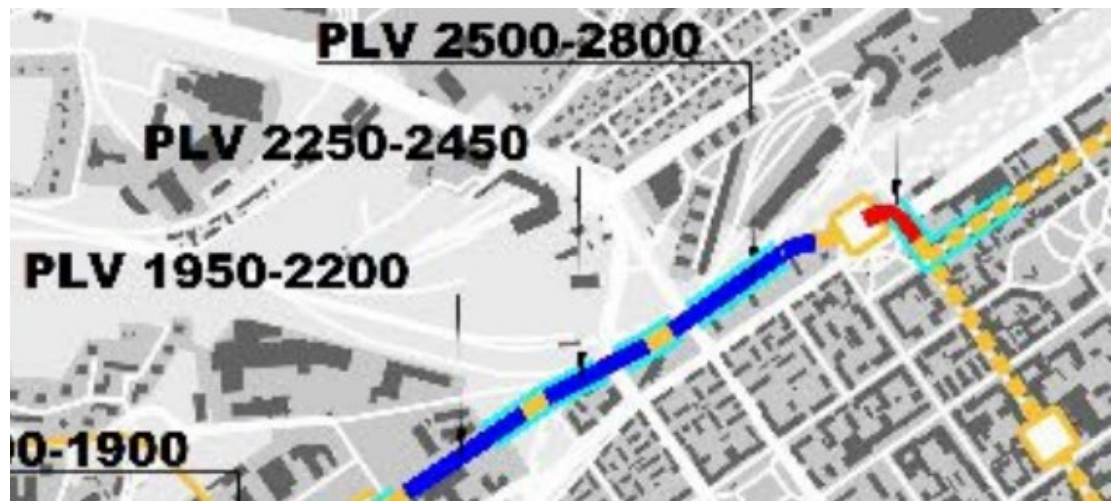
Kaavamuutoksella todetaan osoitteessa Ratapihankatu 39 ja 41 sijaitsevien rakennusten nykyinen käyttö, joka on asuminen. Ei nähdä maanomistajan kannalta kohtuullisena, että asuinkäytössä olevien rakennusten nykyinen käyttötarkoitus kiellettäisiin ja mahdollistettaisiin ainoastaan liike- ja toimistokäyttö jatkossa pihan melutasojen vuoksi. Pihan melusuojauksen osalta todetaan, että meluselvityksessä esitettyä suojasta ei ole mahdollista toteuttaa vaarantamatta pihan suojeluarvoja.

Tärinä

Raitiotieliikenteen tärinävaikutusten arvioinnin (WSP Finland Oy, 2022) mukaan suunnittelualueen läpi kulkeva rataosuus on osin määritelty tärinän kannalta lievästi kriittiseksi sekä kriittiseksi. Kuvassa 29 on esitetty tärinän kannalta kriittisiksi arvioidut rataosuudet (sininen ja punainen väri).

Suunnittelun edetessä tulee varmistaa, että raitiotien toteutuessa sen aiheuttama tärinä- ja runkomeluvaikutus huomioidaan kaavamuutosalueilla olevien asuinrakennusten osalta. Selvitysten mukainen suositus on toteuttaa mahdollisesti tarvittava värähtelyntorjunta raitiotien ratarakenteessa, jolloin tärinäsuojaus kattaa automaattisesti kaikki vaikutusalueen rakennukset.

Raitiotien mahdollisesti aiheuttaman tärinän estäminen on huomioitu kaavamääräyksissä.



Alueiden otsikoinnissa on käytetty seuraavaa värikoodausta:

- **keltainen** linjaus, ei ongelma-aluetta
- **punainen** kriittinen alue
- **sininen** lievästi kriittinen, pohjanvahvistus paalulaatta, stabilointi, massanvaihto
- **vihreä** paalulaatta
-  siltamainen rakenne
-  stabilointi

Kuva 29. Ote raitiotieliikenteen tärinävaikutusten arviosta rataosuuksilla. Turun raitiotien yleissuunnitelma – Raitiotieliikenteen tärinävaikutusten arviointi, 24.5.2022, Turun kaupunki, WSP Finland Oy.

Happamat sulfaattimaat

Alueella saattaa esiintyä happamia sulfaattimaita. Asia on huomioitu kaavamääräyksellä.

Maaperän pilaantuneisuus

Alueella saattaa olla pilaantunutta maaperää. Asia on huomioitu kaavamääräyksellä.

5.6.9 Ilmastovaikutukset

Suunniteltu maankäytön muutos aiheuttaa vaikutuksia ilmastoon ja yhdyskunnan ilmastokestävyyteen alueelle joukkoliikennettä varten rakennettavan katuyhteyden ja toimintaa varten tarvittavien pysäkkikatosten sekä infran rakentamisen hiilipäästöjen kautta. Rakentaminen sijoittuu olemassa olevien liikenneyhteyksien ja kunnallisteknisten verkostojen piiriin. Kaava mahdollistaa paremmat joukkoliikenteen palvelut ja osaltaan vähentää yksityisautoilua alueella. Lisäksi kävelyn ja pyöräilyn yhteydet paranevat radan varrella, mikä kannustaa kestäviin liikkumismuotoihin.

Suuria puita häviää kaavan mukaisen maankäytön toteutuessa. Vanhan puuston hävittämällä on negatiivisia vaikutuksia lämpösaarekeilmiön edistämisen kannalta. Lisäksi muita negatiivisia vaikutuksia ovat hiiltä varastoivan viherrakenteen määrän väheneminen ja yksipuolistuminen. Säilytettävät puut merkitään kaavakartalle. Korvaavat pensasaidat pyritään kaavan ohjaamana istuttamaan niihin paikkoihin, missä se on mahdollista.

Osa kaava-alueen läpi kulkevasta mahdollisesta raitiotiestä toteutetaan viherraitteena. Kivettyyn tai asfalttipintaiseen raiteeseen verrattuna nurmiraide sitoo hiiltä, hulevesiä ja ilmansaasteita tuoden myös vihreyttä kaupunkikuvaan. Nurmen sijaan voidaan käyttää myös paahdekasvillisuutta, joka vehreyden lisäksi luo elinympäristöjä monille eliölajeille ja siten tukee monimuotoisempaa kaupunkiympäristöä.

Lisää ilmastovaikutuksista voi katsoa selostuksen liitteenä olevasta ilmastovaikutusten arviointitaulukosta.

5.6.10 Muut vaikutukset

Kaavatalous

Kaupunki lunastaa yksityisiltä maanomistajilta ja Väylävirastolta mahdollisen raitiotien tilavaraukset sekä VR Yhtymä Oy:ltä asema-aukion, mahdollisen raitiotien tilavaraukset ja katualueet.

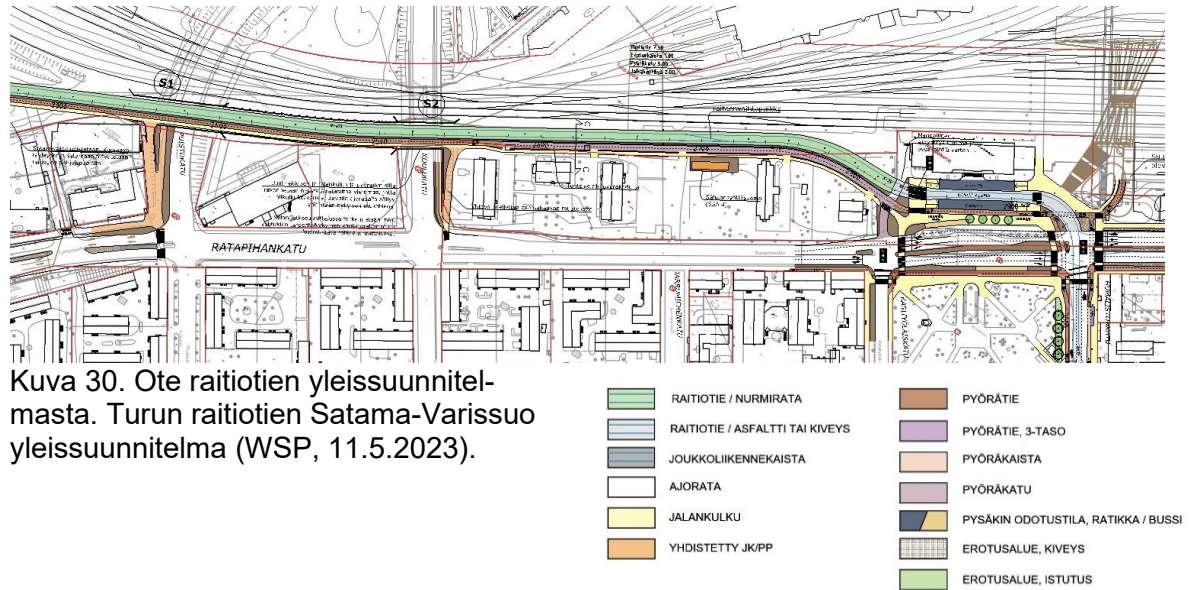
Ratapihankatu 51 tontin ja Koulukadun välinen katualueen osa osoitetaan kaavassa osaksi tonttia 62-18.-6 ja kaupunki myy katualueen osan yksityiselle toimijalle.

6 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

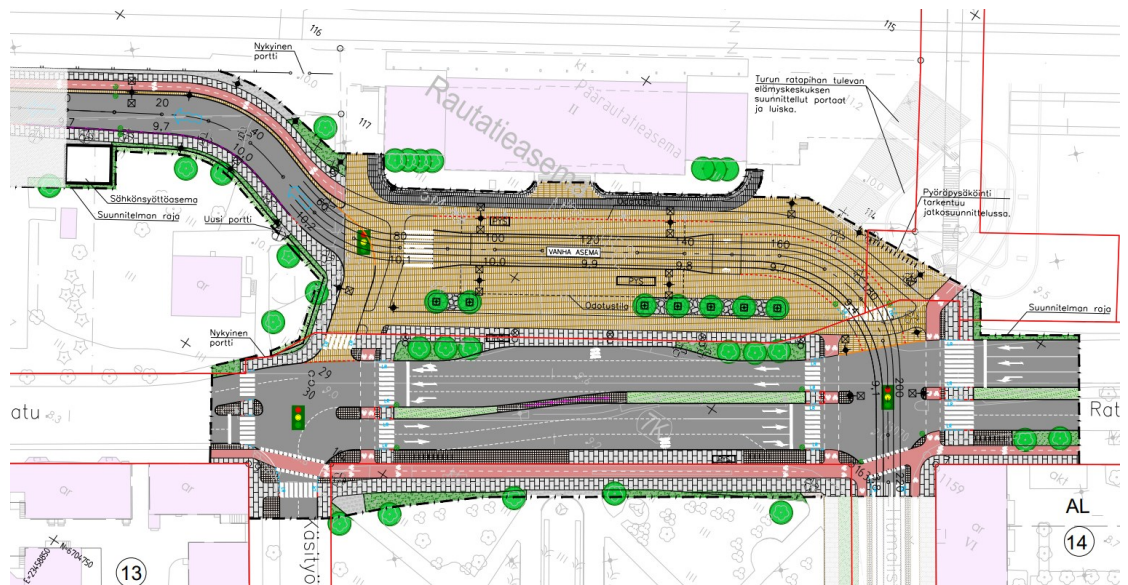
6.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat

Asemakaavan muutoksen valmistelun lähtökohtana on ollut yleissuunnitelman mukaiset suunnitelmat raitiotiestä, kävelyn ja pyöräilyn väylistä sekä niiden tilavarauksista. Raitiotieliikenteen yleissuunnitelmassa huomioitu tilavaraus pyöräteille ja jalkakäytävillä sekä odotustiloille, joiden laiturit ovat esteettömiä ja hyvin saavutettavissa.

Yhtä aikaa kaavaehdotuksen valmistelun kanssa on tehty raitiotien alustavia katusuunnitelmia, johon kaava-alueen katualueiden ja tonttien rajat perustuvat.



Kuva 30. Ote raitiotien yleissuunnitelmasta. Turun raitiotien Satama-Varissuo yleissuunnitelma (WSP, 11.5.2023).



Kuva 31. Ote raitiotien alustavasta katusuunnitelmasta asema-aukiolta (Turun Raitiotieallianssi, 2025).

6.2 Toteuttaminen ja ajoitus

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

Raitiotien toteuttaminen on sidoksissa Turun raitiotien toteutussuunnitteluun ja raitiotietä koskevaan päätöksentekoon. Rakentamispäätös on suunniteltu tehtäväksi keväällä 2026. Raitiotien rakennusaika on yleissuunnitelmassa suunniteltu vuosille 2026–2031. Liikennöinti on suunniteltu alkamaan 2030-luvun alussa.

Kaupungin ja yksityisten maanomistajien välillä laaditaan määräälojen kauppakirja tarvittavien kaavassa muodostuvien katualueiden toteuttamiseksi.

Mahdollisen raitiotien ja katualueen tilavarauksen tieltä on purettava osoitteessa Rata-pihankatu 43, 45 ja 47 sijaitsevien rakennusten piharakennuksia. Piharakennukset ja tonttien ajoreitit uudelleenrakennetaan kaava-alueen ulkopuoliselle kiinteistölle, ja muutosten toteuttamisesta ja kustannuksista sovitaan yksityisen maanomistajan ja Turun Raitiotieallianssin välillä.

Joukkoliikenteelle varatun kadun rakentamisen yhteydessä häviävä, yksityisiä pihalueita rajaava kasvillisuus korvataan soveltuvin osin uudella pensasaidalla. Lisäksi tontin 71-35.-1 pihapiirin rautaportit ja niitä reunustavat luonnonkiviset pylväät tulee säilyttää tai tarvittaessa siirtää uuteen sijaintiin rajaamaan pihapiiriä. Muutosten toteuttamisesta ja kustannuksista sovitaan yksityisen maanomistajan ja Turun Raitiotieallianssin välillä.

Yhtä aikaa kaavamuutoksen valmistelun kanssa valmistellaan tonttijaot tonteille 71-34.-1, 71-35.-1, 71-35.-2 ja 71-35.-3. Täten tonttijaot ja tuleva kaava vastaavat toisiaan eikä tonteille tule rakennuskieltoa.

ET-1/RKY-korttelialueella sijaitsevan Turun Energia Sähköverkot Oy:n sähkönsyöttöaseman sijoitus tulevassa katurakenteessa tulee ottaa huomioon katusuunnittelussa. TESV Oy:n edustajaa tulee kuulla suunnittelussa.

Asema-aukiolla sijaitsee asemarakennusta palveleva pienjännitekaapeli, Koulukadulla keskijännitekaapeli ja Puistokadulla pienjännitekaapeli ja jakokaappi. Kaapelit on huomioitava siten, että ne voivat sijaita kaavamuutoksesta huolimatta nykyisillä sijoituspaikoillaan.

Osoitteessa Ratapihankatu 53 tontin kiinteistöön on sijoitettu jakelumuuntamo sekä tontille sijoitettu muuntamoon johdetut keski- ja pienjännitekaapelit. Muuntamo ja kaapelit on huomioitava siten, että ne voi sijaita kaavamuutoksesta huolimatta nykyisillä sijoituspaikoillaan.

Osa kaava-alueesta ja kaava-alueen rakennuksista on suojeltu rakennusperintölailla. Asemarakennus, asemapäällikön talo, rautatievirkailijoiden asuintalo, sekä niiden pihalueet, asemanaukio ja Ratapihankadun toisella puolella sijaitseva asemanpuisto on suojeltu rakennusperinnön suojelemisesta annetun lain nojalla (15.12.2022, VN/3450/2020-YM-2). Mikäli on tarpeen poiketa suojelupäätöksessä annetuista suojelumääräyksistä, on haettava rakennusperintölain mukaista poikkeamista ELY-keskuksetta.

6.3 Toteuttamisen seuranta

Säilytettäväksi tarkoitetut puut on suojattava rakentamisen ajaksi.

Asemakaavamuutoksen mahdollistama rakentaminen ei saa vaarantaa radan tai siihen liittyvien rakenteiden, järjestelmien tai teiden toimintaa tai stabiiliteettia eikä aiheuttaa näille painumia.

Turussa 21. päivänä marraskuuta 2025

Maankäyttöjohtaja

Suvi Panschin

Kaavoitusarkkitehti

Anna Solin (7.2.2025 saakka)

Kaavoitusarkkitehti

Laura Virkki (10.2.2025 alkaen)