TURKU

Kaupunkiympäristö
Kaavoitus

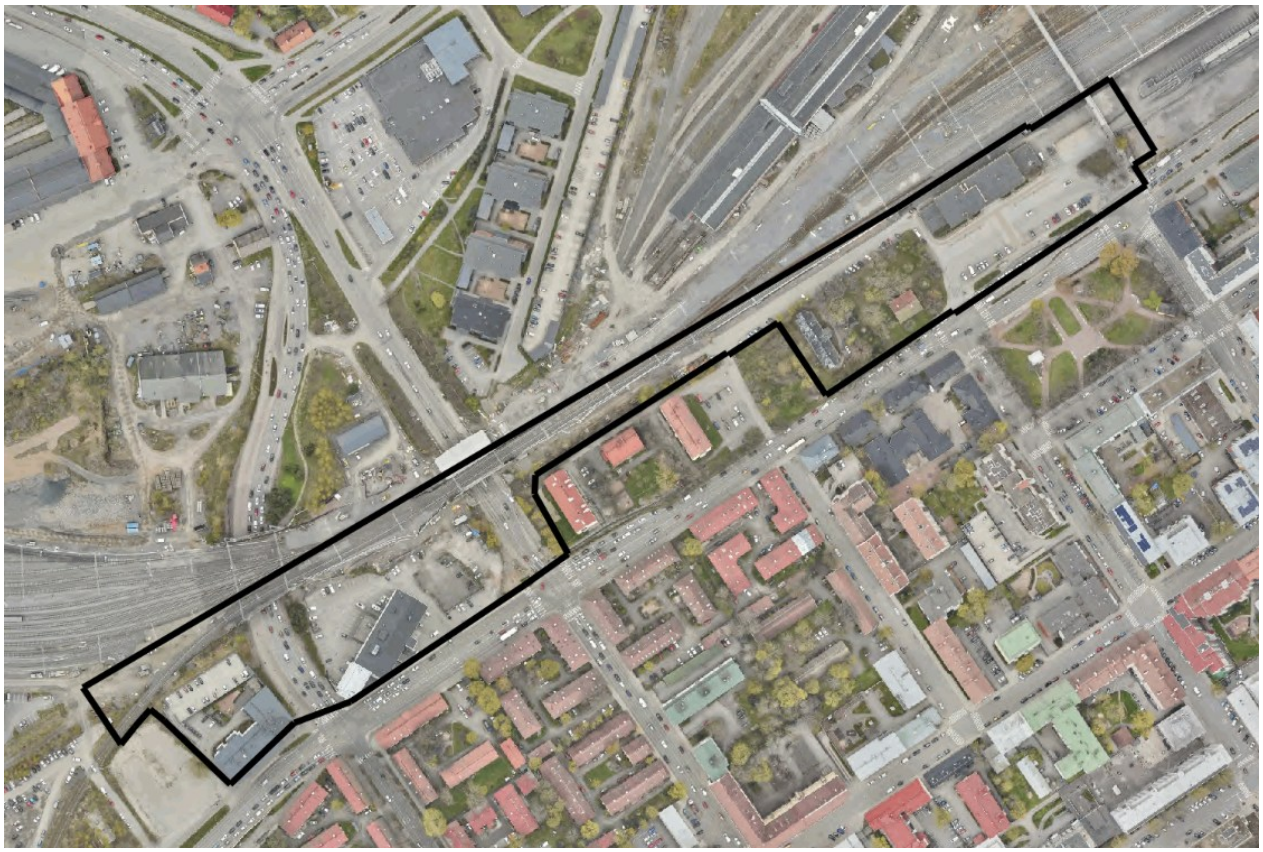
ASEMANAUKIO
Selostus

Diaarinumero: 3331-2023
Asemakaavatunnus: 31/2023

Asemakaavanmuutos

21.11.2025
Muutettu 8.5.2026 (lausunnot ja muistutukset)

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 8
2.1 Kaavaprosessin vaiheet 8
2.2 Asemakaava 8
2.3 Asemakaavan toteuttaminen 9
3 LÄHTÖKOHDAT 10
3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista 10
3.1.1 Alueen yleiskuvaus 10
3.1.2 Luonnonympäristö 11
3.1.3 Rakennettu ympäristö 12
3.1.4 Rakennussuojelu 23
3.1.5 Maanomistus 24
3.1.6 Väestö, työpaikat ja elinkeinotoiminta sekä palvelut 24
3.1.7 Liikenne 24
3.1.8 Tekninen huolto 25
3.1.9 Ympäristön häiriötekijät 26
3.2 Suunnittelutilanne 28
3.2.1 Maakuntakaava 28
3.2.2 Yleiskaava 28
3.2.3 Asemakaava 29
3.2.4 Rakennusjärjestys 30
3.2.5 Tonttijako ja kiinteistörekisteri 30
3.2.6 Pohjakartta 30
3.2.7 Selvitykset 30
3.2.8 Raitiotiehanke 30
3.2.9 Lähiympäristön kaavatilanne ja suunnitelmat 33
4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET 34
4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve 34
4.2 Osalliset 34
4.3 Asemakaavan tavoitteet 34
4.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet 34
4.3.2 Tavoitteiden tarkentuminen prosessin aikana 35
4.4 Suunnittelun vaiheet, vaihtoehdot ja vuorovaikutus 36
4.4.1 Käynnistäminen 36
4.4.2 Vireille tulo 36
4.4.3 Alkuvaiheen kuuleminen 36
4.4.4 Tavoitteiden päivittäminen ja kaavanmuutosalueen laajennukset 36
4.4.5 Lausunnot 37
4.4.6 Nähtävillä olo ja muistutukset 37
5 ASEMAKAAVAN KUVAUS 38
5.1 Kaavan rakenne ja mitoitus 38
5.2 Kaavan tavoitteiden toteutuminen 38
5.3 Aluevaraukset 39
5.3.1 Korttelialueet 39
5.3.2 Katu- ja liikennealueet 41
5.3.3 Tekninen huolto 42
5.4 Kaavamerkinnät ja määräykset 42

5.4.1 Hulevedet 44
5.4.2 Vihertehokkuus 45
5.5 Nimistö 45
5.6 Kaavan vaikutukset 45
5.6.1 Yleistä 45
5.6.2 Luonnonympäristö ja maisemakuva 46
5.6.3 Rakennettu ympäristö 46
5.6.4 Väestö, työpaikat ja elinkeinotoiminta sekä palvelut 47
5.6.5 Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön 48
5.6.6 Liikenne 50
5.6.7 Tekninen huolto 52
5.6.8 Ympäristön häiriötekijät 53
5.6.9 Ilmastovaikutukset 57
5.6.10 Muut vaikutukset 57
6 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS 58
6.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat 58
6.2 Toteuttaminen ja ajoitus 58
6.3 Toteuttamisen seuranta 60

ASEMAKAAVANMUUTOKSEN SELOSTUS, joka koskee 21. päivänä marraskuuta 2025 päivättyä ja 8.5.2026 lausuntojen ja muistutusten perusteella muutettua asemakaavanmuutoskarttaa **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

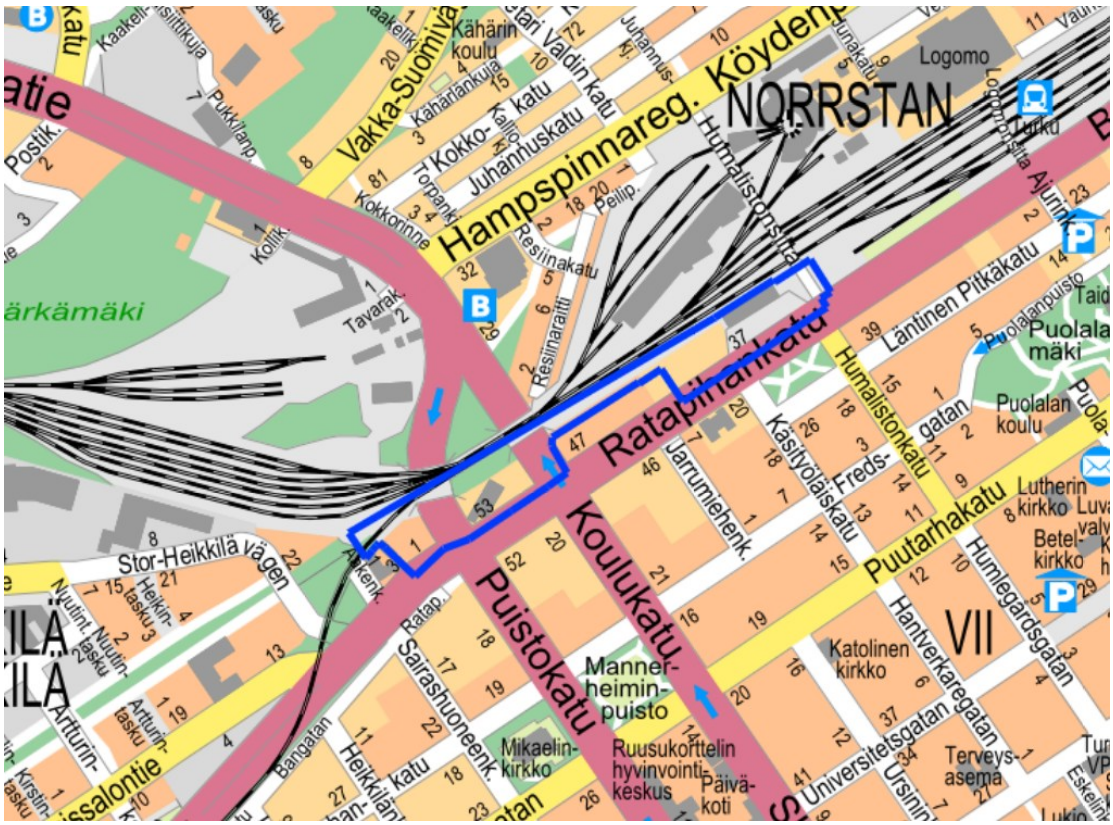
Uudet korttelinumerot POHJOLA -34. ja -35.

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

Asemakaavanmuutos 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, muutettu 8.5.2026 (lausunnot)
3. Tilastolomake 21.11.2025, korjattu 15.9.2026
4. Vuorovaikutusraportti 19.11.2025, muutettu 8.5.2026 (lausunnot ja muistutukset)
5. Ilmastovaikutusten arviointi 8.5.2026

1.4 Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista

- Katuliikenteen aiheuttaman tärinän mittaus, Promethor Oy, 6.11.2007
- Raitiotien yleissuunnitelma Satama-Varissuo, Turun kaupunki & WSP Finland Oy, 11.5.2023
- Turun raitiotien yleissuunnitelma, raitiovaunuliikenteen meluvaikutukset, WSP Finland Oy, 11.11.2022
- Turun raitiotien Design manual, Turun kaupunki & WSP Finland Oy, 23.5.2022
- Turun rautatieasema ja ympäristö, Rakennushistoriaselvitys, Nieminen Merja ja Pennanen Päivi, 2017
- Rakennussuojelua koskeva päätös (15.12.2022, VN/3450/2020-YM-2).
- Ympäristöhistoriallinen selvitys, VSU Maisema-arkkitehdit Oy ja Turun kaupunki, 2024
- Liikenteellisiä näkökohtia Turun keskusaseman mahdollisesta siirrosta Ratapihankadun varteen, Liikennesuunnittelu Salonen Oy, 14.4.2025
- Raitiotien alustavat katusuunnitelmat, Turun Raitiotieallianssi, 09/2025
- Turun Raitiotie – Selvitys liikenteen aiheuttamista tärinä- ja runkomeluvaikutuksista, Ramboll Finland Oy, 7.11.2025
- Meluselvitys – Turun raitiotien toteutussuunnittelu, Sweco Finland Oy, 12.11.2025
- Asemanaukion kaava-alueen meluselvitys, Sweco Finland Oy, 6.11.2025
- Turku Tavara VAK-selvitys, Sweco Finland Oy, 15.1.2026
- Selvitys Turun superbussin periaateratkaisuista ja keskeisistä vaikutuksista, WSP

Finland Oy, 22.1.2026

- Asemanaukion kaavamuutos, tärinäselvitys, A-Insinöörit Suunnittelu Oy, 20.4.2026

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	29.11.2025-19.1.2026
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. Osoitteissa Ratapihankatu 51 ja 53 sekä Tukholmankatu 1 sijaitsevat tontit ovat mukana kaavanmuutoksessa, sillä tonttien pohjoissivulta tarkistetaan suunnitellun raitiotien tilavarausta. Osoitteessa Tukholmankatu 1 sijaitsevan tontin osalta kaavanmuutos on tekninen, eikä sen käyttötarkoitusta ole tarkoitus muuttaa. Kaavanmuutoksen valmistelun aikana on esitetty tarve pelastuslaitoksen yksikön sijoittamisesta korttelin 18 tontille 4 osoitteeseen Ratapihankatu 51. Ensihoito- ja pelastusaseman yksikön sijoittaminen korttelialueelle mahdollistetaan kaavanmuutoksessa. Kaavanmuutoksen valmistelun aikana on lisäksi esitetty korttelin 18 tontin 3 käyttötarkoituksen laajentamista. Kaavanmuutoksessa 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 kaavanmuutoksella mahdollistetaan rakennusten käyttö myös liiketiloina. Käytöstä poistuvalle asemarakennukselle osoitetaan uusi käyttötarkoitus, joka tukeutuu keskustan ja ratapihaalueen 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 ja luiska jalankulun ja pyöräilyn käyttöön sijoittuvat VR-Yhtymän ja Väyläviraston 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 päätti 18.5.2026 § 82, että satama-Varissuo-raitiotie rakennetaan toteutussuunnitelman mukaisesti. Päätös on ehdollinen siten, että raitiotien rakentaminen voi alkaa vasta raitiotien valtionavun varmistuttua vastaavalla osuudella kuin muissa Suomen raitiotiehankkeissa valtionavustuskelpoisten osuuksien osalta. Liikennöinti on suunniteltu alkamaan 2030-luvun alussa.

Osa kaava-alueesta ja kaava-alueen rakennuksista on suojeltu rakennusperintölailla. 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). Mikäli on tarpeen poiketa suojelupäätöksessä annetuista suojelumääräyksistä, on haettava rakennusperintölain mukaista poikkeamista ELY-keskukselta (1.1.2026 alkaen Lounais-Suomen elinvoimakeskus).

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 siirtyneet toisaalle ja VR-Yhtymä on päättänyt luopua rakennuksesta. Ratapiha-alueen ylittää kävelijöille suunnattu Humalistonsilta, 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 pääkatu ja sitä pitkin kulkee yksi Turun pyöräilyn pääverkoston linjoista. Myös kaava-alueella sijaitseva osa Puistokadusta ja Koulukadusta on osa pyöräilyn pääverkostoa.



Kuva 3. Kaava-alueen rajaus 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 savikerroksen 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. Suunnitellun maankäytön kannalta alueen läpäisemättömyys tulee kasvamaan entisestään, kun alueelta poistuu suuria puita ja puistoiset alueet pirstaloituvat.

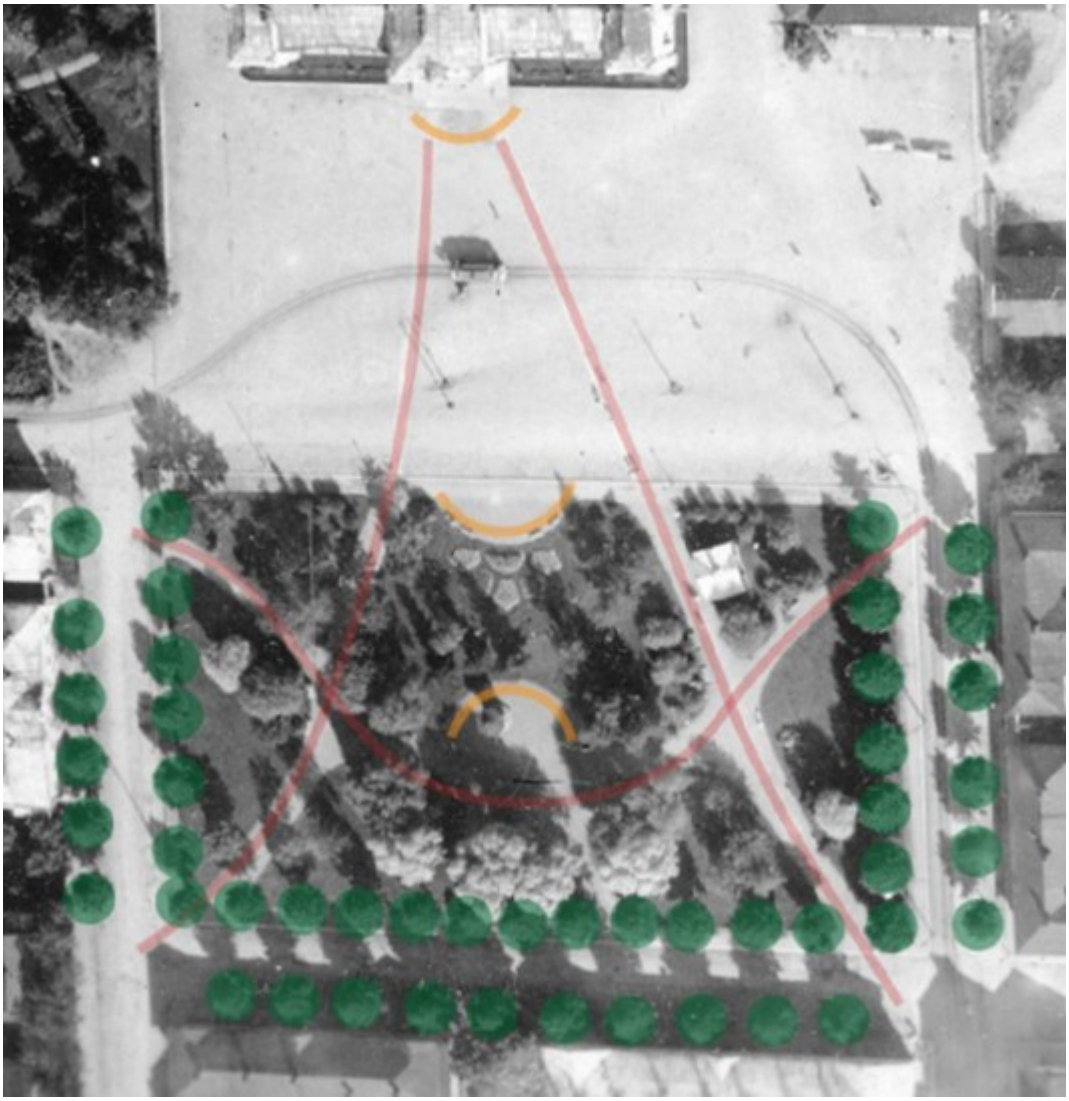
Maisemakuva ja kaupunkivihreän luontoarvot

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 Oyj:n) rakennet-

tua 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 hiljeneminen, sillä se voi johtaa niiden rappeutumiseen. Selvityksessä kehotetaan 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: Hyvänen, Sotamuseo/Puolustusvoimat)

3.1.3 Rakennettu ympäristö

Alueen kehitys

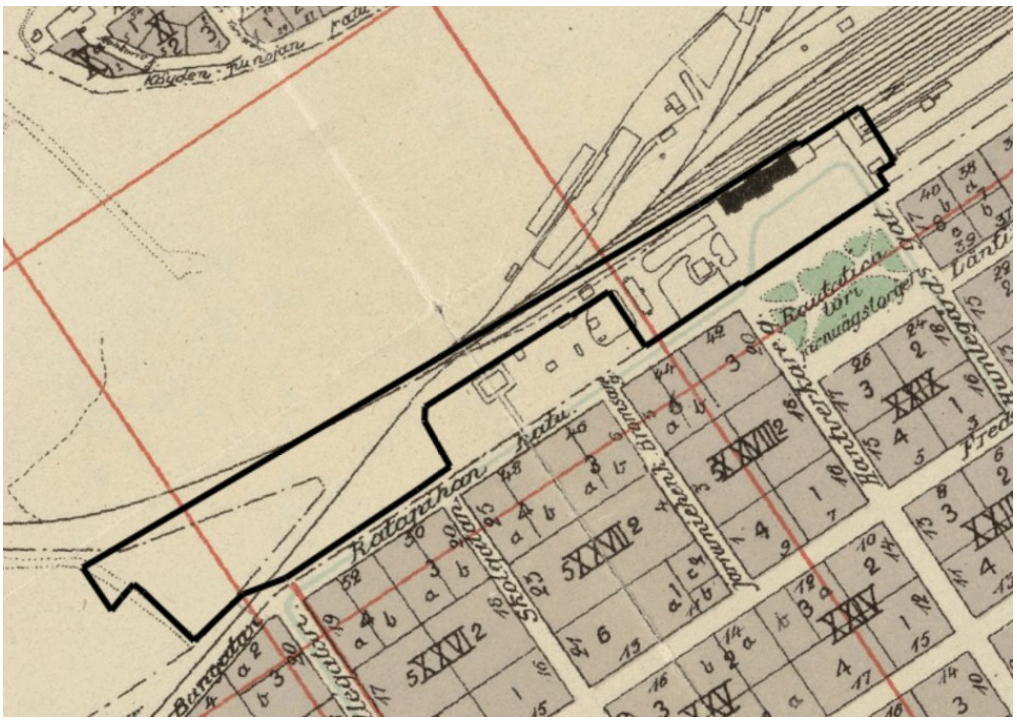


Kuva 5. Kivipainokartta vuodelta 1894 (Åbo Stentryckeri Aktiebolagin Turun ruutukaava-alueen mittauskartta). Kaava-alueen rajaus on esitetty mustalla viivalla.

Kartassa on esitetty Turku-Toijala rautatie, josta yhteys satamaan valmistui vuonna 1876. Kartassa on esitetty lisäksi alkuperäinen asemarakennus (arkkitehti P.E.S. Degenaer), 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.

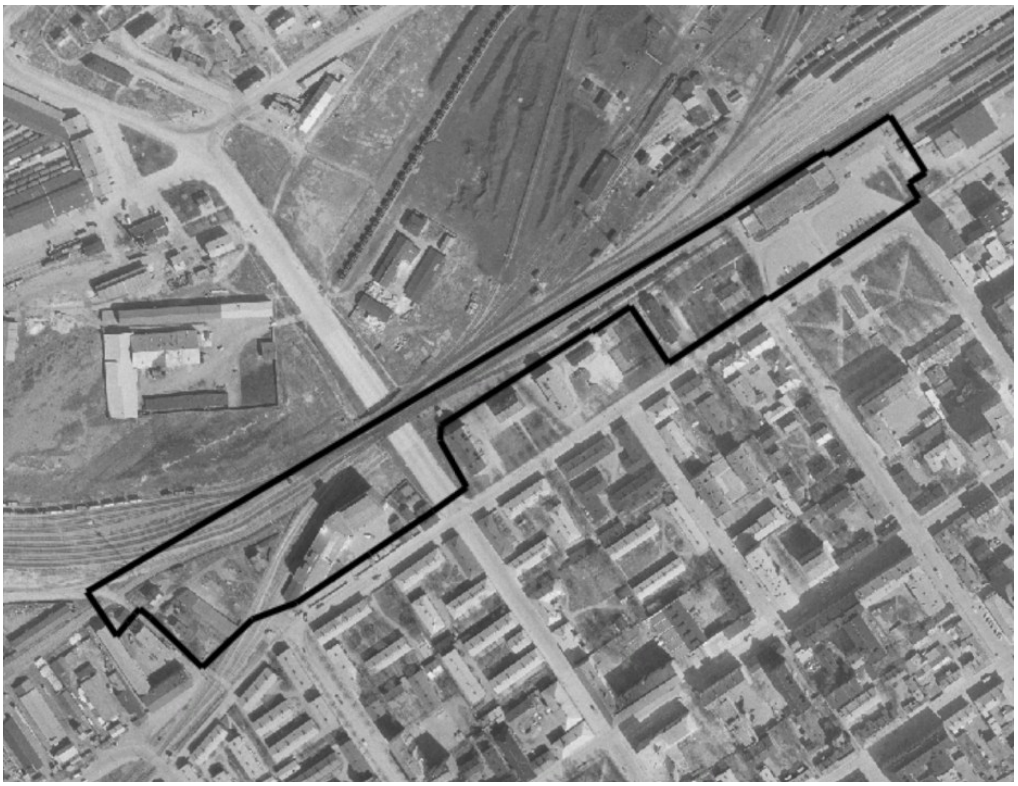


Kuva 6. Vanha asemarakennus 1890-luvulla rautatiepuiston puolelta kuvattuna. (Kuva: Turun Museokeskus)



Kuva 7. Turun kaupungin asemakartta vuodelta 1926. Kaava-alueen rajaus 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 rajaus 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)

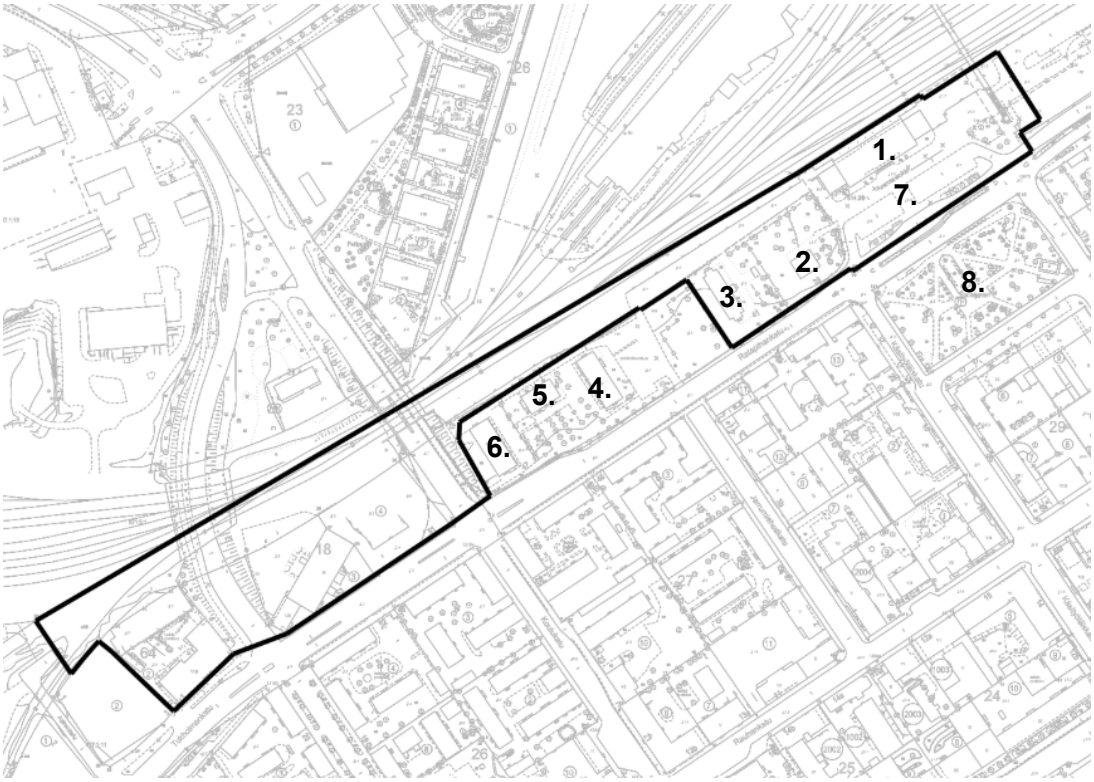


Kuva 10. Ilmakuva vuodelta 2022. Kaava-alueen rajaus on esitetty mustalla viivalla.

Vuonna 2002 liikennejärjestelyt muutettiin Ratapihankadulla aseman kohdalla. Jalankulkuyhteys 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-Yhtymä Oyj 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.	Rautatievirkailijoiden 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 tyylisuuntaa 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 väritys 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 eivät 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 Humalistonsilta ja autonlastauslaiturit. Sillan päissä olevat portaat rajoittavat sillan käyttöä pyöräliikenteeltä ja liikuntaesteisiltä.



Kuva 13. Humalistonsilta 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 tyypillistä 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 Ehojoen ja Axel Frietzenin 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 osoitteessa 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 liikennerakennuksesta ja se on keskeisiltä tiloiltaan sekä ulkohahmoltaan hyvin säilynyt. Asemanaukion säilyneitä piirteitä ovat mm. avoin tilajako, materiaalit ja kasvillisuus.

Asemapäällikön talon ja asuinkasarmin 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 miljöötä ja luo alueelle viihtyvyyttä. Asema-aukiota rajaava puisto sekä Ratapihankadun varren vanha puurivi ovat kaupunkikuvallisesti merkittäviä ja tärkeitä puistoalueen historiallisina rajoina.

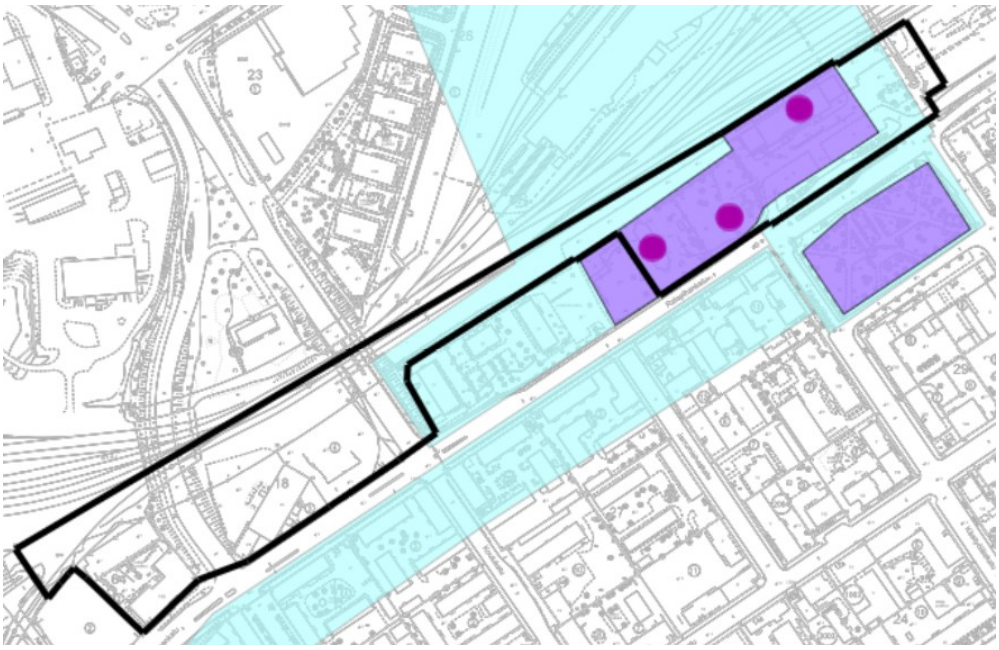
Kaava-alueen etelärajalla kaupunkikuvaa hallitsee vilkkaasti liikennöity Ratapihankatu.

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, asuinkasarmin 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 Oyj: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. Osoitteessa Ratapihankatu 53 sijaitsevassa rakennuksessa toimii erilaisia yrityksiä.

Kaava-alueen lähiympäristössä on lisäksi monenlaisia työpaikkoja ja palveluita. Lähin päivittäistavarakauppa sijaitsee kaava-alueen itäreunalta noin 100 m päässä Läntisellä Pitkäkadulla. 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 pääkatu ja sitä pitkin kulkee yksi Turun pyöräilyn pääverkoston linjoista. Myös kaava-alueella sijaitseva osa Puistokadusta ja Koulukadusta on osa 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 korttelei-den 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. Kaavanmuutosalueen 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.



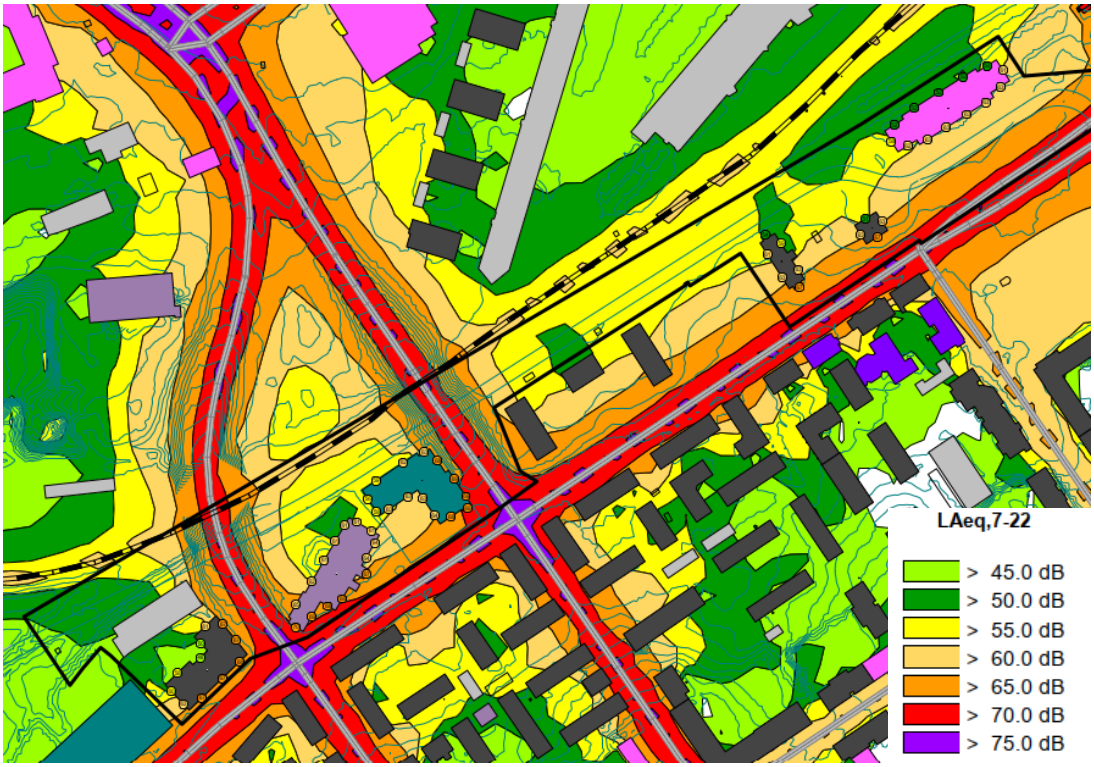
Kuva 20. Radan vierustaa kuvattuna koilliseen, taustalla asemarakennus. (Kuva: Anna Solin)

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

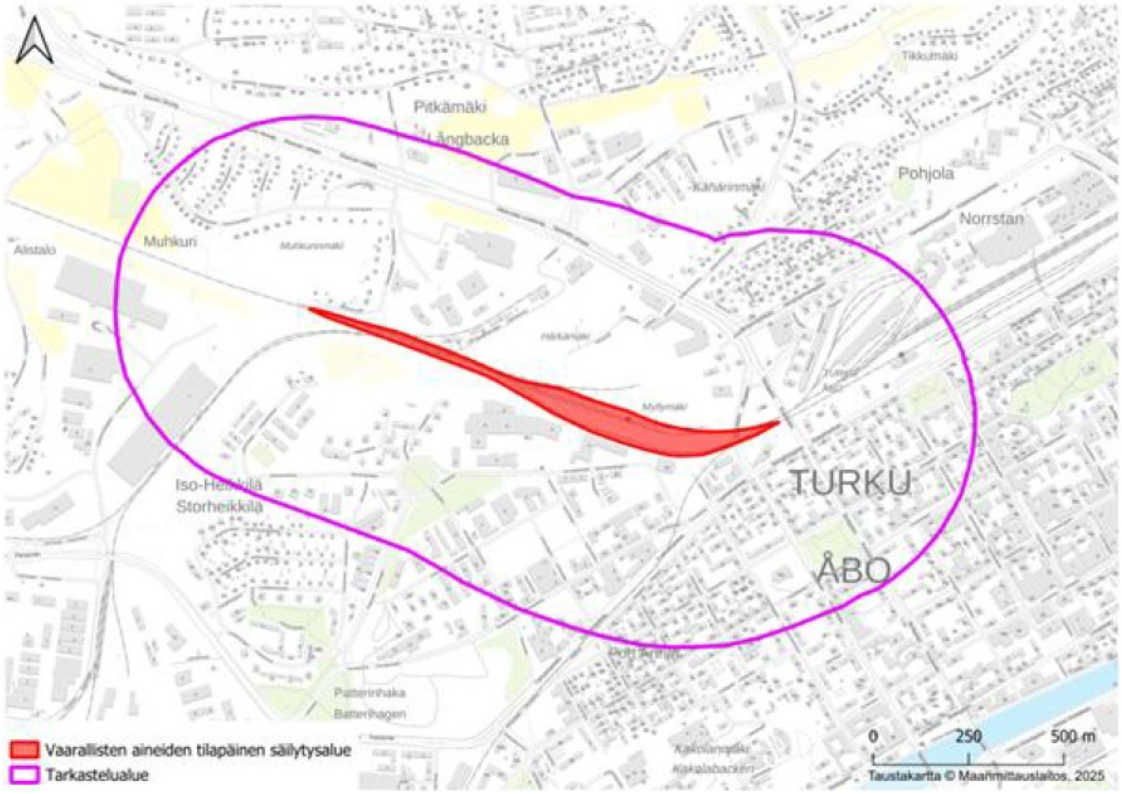
Happamien sulfaattimaiden esiintymisriski kaava-alueella on tuntematon. Happamat sulfaattimaat saattavat aiheuttaa rakenteiden syöpymistä, kuten raudan korroosiota ja betonirakenteiden vaurioita. Lisäksi sulfaattimailla ja niiden valumavesillä on haitallisia vaikutuksia vesistöihin ja eliöstöön. Alueen jatkosuunnittelussa tulee happamien sulfaattimaiden esiintyminen ja sen vaikutukset selvittää tarkemmin. Rakentamisessa, kaivutöissä, massanvaihdoissa, 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. Kaavanmuutosalue sisältyy VR:n Turun ratapihan ympärille rajatulle kohonneen riskin alueelle.

Väylävirasto on syksyllä 2024 katsonut yhteistyössä Liikenne- ja Viestintävirasto Traficomin 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”. Traficom on 10.12.2025 todennut hyväksymispäätöksessään (Dnro TRAFICOM/517082/05.02.09.08/2025) Turku Tavaran sisäisen pelastussuunnitelman hyväksytyksi ja Turku Tavaran tilapäisen säilytyksen paikaksi.

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



Kuva 22. Kartta vaarallisten aineiden tilapäisestä säilytysalueesta ja tarkastelualueesta. (Sweco Finland Oy, 15.1.2026)

3.2 Suunnittelutilanne

3.2.1 Maakuntakaava

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

3.2.2 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 kaavanmuutosalueesta on merkitty rautatieliikenteen alueeksi (LR-1).

Osayleiskaavassa alueen läpi on osoitettu myös joukkoliikenteen kehittämis- tai yhteystarve. 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.

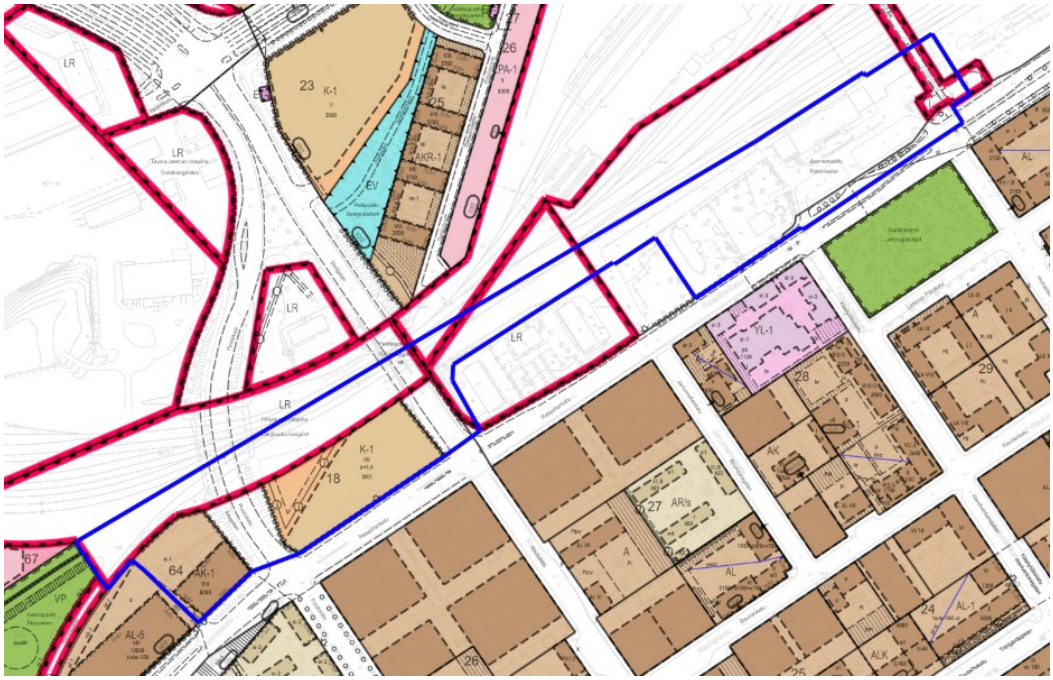
Yleiskaava 2029 (tullut voimaan 10.8.2024) ei korvaa Ratapihan osayleiskaavaa. Ainoastaan kaavanmuutosalueen lounaisin osa-alue on Yleiskaava 2029:n alueella, jossa tontti sijaitsee keskustatoimintojen alueella (C) ja raitiotien suunniteltu reitti on osoitettu joukkoliikenteen laatukäytäväksi, ja sen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



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

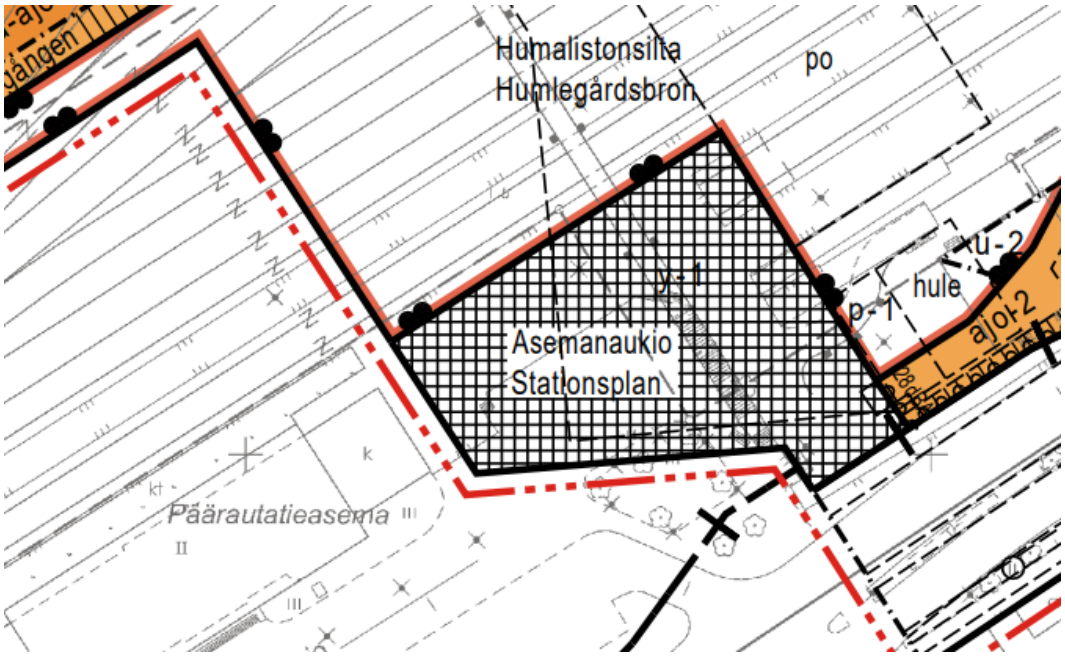
3.2.3 Asemakaava

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 rajaus esitetty sinisellä viivalla.

Turku Ratapiha -kaavassa (hyväksytty kaupunginvaltuustossa 17.4.2023 § 71, lainvoimainen, ei kuulutettu 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.

3.2.4 Rakennusjärjestys

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

3.2.5 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.

3.2.6 Pohjakartta

Pohjakartta on laadittu Turun kaupungin paikkatieto ja kaupunkimittauksessa. Maastontarkistus on tehty 29.9.2025.

3.2.7 Selvitykset

Kaavatyön aikana alueesta laadittiin ympäristöhistoriallinen selvitys ja kasvillisuusinventointi. Selvityksen sisältö ja tulokset on selostettu kohdassa *3.1.2 Luonnonympäristö* sekä *3.1.3. Rakennettu ympäristö*. Kaava-alueesta on laadittu lisäksi meluselvitys (Sweco Finland Oy, 6.11.2025) ja tärinäselvitys (A-Insinöörit Suunnittelu Oy, 20.4.2026). Selvitysten sisältö ja johtopäätökset on selostettu kohdassa *5.6.5 Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön* sekä *5.6.8 Ympäristön häiriötekijät.*

3.2.8 Raitiotiehanke

Raitiotie kaava-alueella

Kaavanmuutos mahdollistaa raitiotien toteuttamisen kaava-alueella. Kaavanmuutos

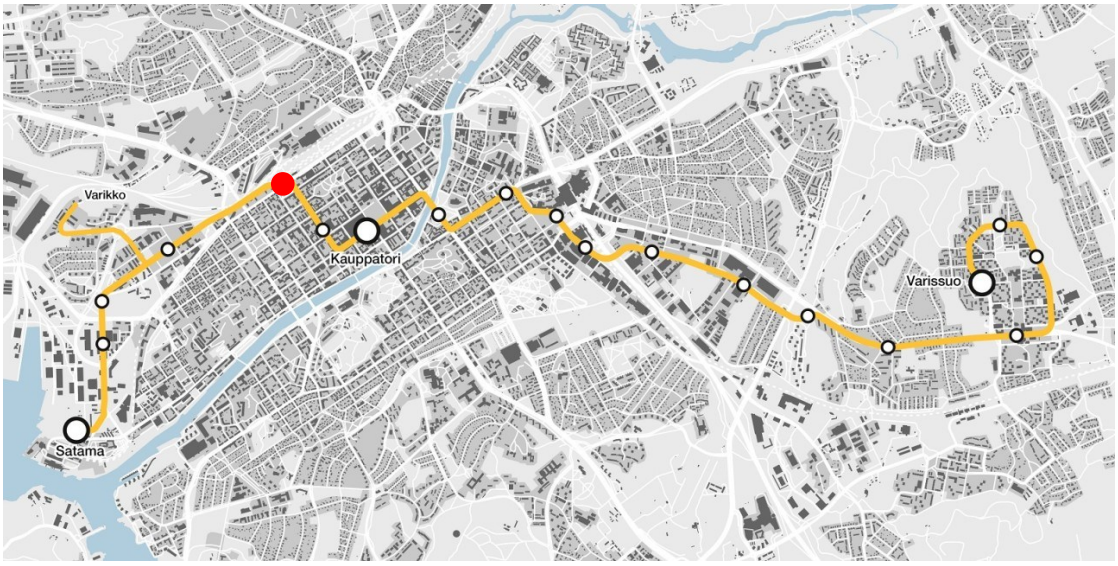
mahdollistaa myös superbussivaihtoehdon toteuttamisen. Raitiotien tilavaraus on merkitty kaavassa joukkoliikennekaduksi (jl). Raide on suunniteltu toteutettavaksi Asemapäällikönkadulla mahdollisimman suurelta osuudelta viherraiteena, joka tarkoittaa sitä, että raiteiden väliin istutetaan matalakasvuista 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 lähtökohtana, 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. 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

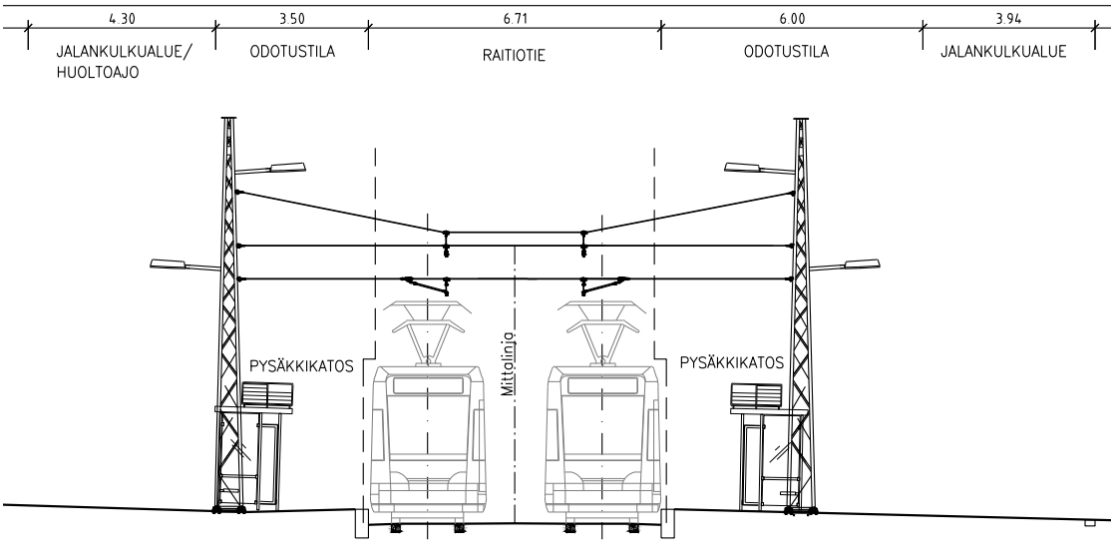
Turun Raitiotieallianssin alustavat katusuunnitelmat perustuvat raitiotien yleissuunnitelmaan, ja katusuunnitelmissa tutkitaan yllä kuvatut yleissuunnitelman mukaiset ratkaisut tarkemmin.

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 tilanahtauden 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.

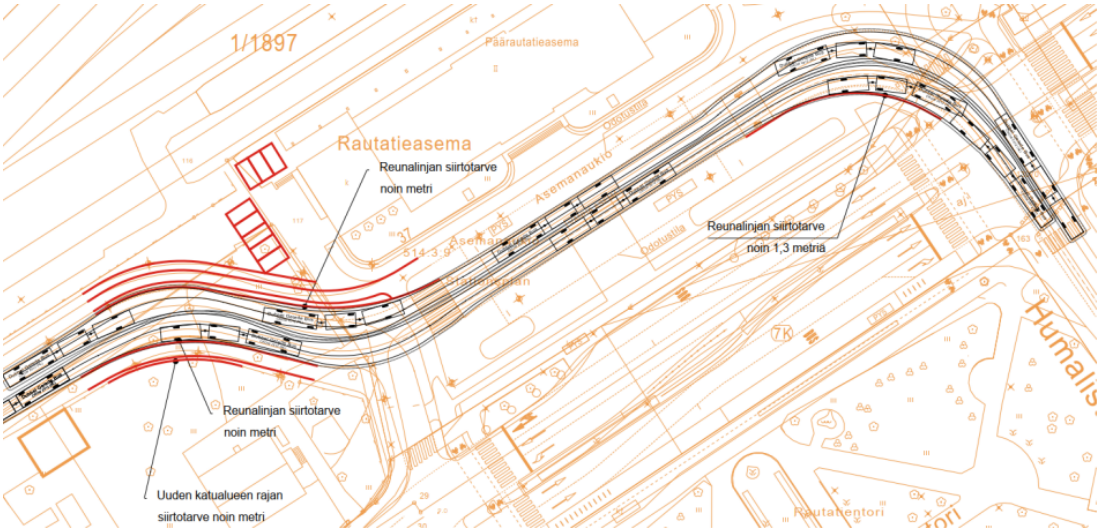


Kuva 27. Ote alustavien katusuunnitelmien asema-aukion pysäkkialueen poikkileikkauksesta. (Turun Raitiotieallianssi, 2025)

Superbussin periaateratkaisut ja keskeiset vaikutukset

Kaavanmuutoksessa mahdollistetaan myös superbussivaihtoehdon toteuttaminen alueelle. Kaupunginvaltuuston päätöksenteon tueksi Turussa päätettiin (kh 18.1.2025 § 273) elokuussa 2025 päivittää reilun viiden vuoden takaiset superbussiselvitykset. WSP Finland Oy:n laatiman selvityksen (22.1.2026) mukaan superbussin omille kaistajärjestelyille on esitetty ensisijaisesti varattavan tila raitiotietä vastaavalla tavalla, mutta tarvittaessa on levennetty raitiotien kaistoja ja jäsennetty raitiotiesuunnitelman mukaista katupoikkileikkausta joissakin kohdissa uudelleen. (Muutettu 8.5.2026, lausunnot)

Superbussiselvityksen mukaan vanhan rautatieaseman ja Koulukadun välisellä osuudella raitiotien mukaista poikkileikkausta tulee muuttaa superbussille liian kapeiden ajokaistojen vuoksi. Muissa kohdissa kaava-alueella tarvittavat kaistaleveydet saadaan hyödyntämällä raitiotiesuunnitelmassa olevia reuna-alueita, joita superbussiratkaisussa ei tarvita vastaavalla tavalla, kuin raitiotiessä. (Muutettu 8.5.2026, lausunnot)



Kuva 28. Superbussin ajourat entisen asemarakennuksen edustalla. Punaisella on merkitty kohdat, joissa raitiotien suunnitelmaa on muokattava ja laajennettava superbussin ajorataa. (WSP Finland Oy, 22.1.2026)

3.2.9 Lähiympäristön kaavatilanne ja suunnitelmat

Turku Ratapiha -asemakaavanmuutos ja elämysareena

Turku Ratapiha -asemakaavanmuutoksen (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.

Kaavanmuutos on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 17.4.2023 § 71. Kaavanmuutosta 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 parantavat 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 Oyj: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-Yhtymä Oyj, Museovirasto.

4.3 Asemakaavan tavoitteet

Tavoitteena on mahdollistaa raitiotien rakentaminen nykyisen päärautatieaseman alueelle ja radan varteen. Alueelle tarvitaan myös sähkönsyöttöasema. Osoitteessa Tukholmankatu 1 sijaitsevan tontin osalta kaavanmuutos on tekninen, eikä sen käyttötarkoitusta ole tarkoitus muuttaa. Kaavanmuutoksen valmistelun aikana on esitetty tarve pelastuslaitoksen yksikön sijoittamisesta korttelin 18 tontille 4 osoitteeseen Ratapihankatu 51. Ensihoito- ja pelastusaseman yksikön sijoittaminen korttelialueelle mahdollistetaan kaavanmuutoksessa. Kaavanmuutoksen valmistelun aikana on lisäksi esitetty korttelin 18 tontin 3 käyttötarkoituksen laajentamista. Kaavanmuutoksessa 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 kaavanmuutoksessa mahdollistetaan lisäksi liike- ja toimistotilakäyttö. Käytöstä poistuvalle 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 joukkoliikenneratkaisun 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. Alueidenkäyttöratkaisujen 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 asemanrakennukselle 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 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 hyvinvointialueelle puoltavan lausunnon Varhan esittämästä sijaintipaikasta. Sijaintipaikka soveltuu kaupungin näkemyksen mukaan ensihoito- ja pelastusaseman paikaksi. Kaavanmuutos 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. Turun polkupyöräilijät ry:n ja Turku Energia Sähköverkot Oy:n mielipiteet ja vastineet niihin on esitetty 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. Päivitetty osallistumis- ja arviointisuunnitelma on ollut kaupungin verkkosivuilla luettavissa.

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 hyvinvointialueelle puoltavan lausunnon Varhan esittämästä sijaintipaikasta. Sijaintipaikka soveltuu kaupungin näkemyksen mukaan ensihoito- ja pelastusaseman paikaksi.

Kaava-aluetta laajennettiin ehdotusvaiheessa, jotta myös raitiotien sähkönsyöttöasemalle voitiin esittää kaavassa vaihtoehtoinen sijainti katuaukiolle asemarakennuksen itäpuolelle. Kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan päivitettiin laajennettu kaavarajaus. 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 Oyj: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 Humalistonsillan suunnitteluratkaisuun. Kaavaehdotuksen ollessa nähtävillä saatiin viranomaislausuntoja sekä muistutuksia, joissa sähkönsyöttöaseman sijainti asuinrakennusten pihapiirissä nähtiin suojeluarvojen vastaisena. Lausuntojen ja muistutusten näkemysten mukaan entisen asemarakennuksen itäpuolelle osoitettua sähkönsyöttöaseman sijaintia (z-1) pidettiin parempana vaihtoehtona. Kaavaehdotusta muutetaan siten, että sähkönsyöttöasemaa ei sijoiteta rakennusperintölain nojalla suojellulle alueelle. (Muutettu 8.5.2026, lausunnot)

4.4.5 Lausunnot

21.11.2025 päivätystä kaavaehdotuksesta pyydettiin 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 Oyj:ltä, Traficomilta, Museovirastolta, Turun kaupunginmuseolta ja Turun Raitiotie Oy:ltä.

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

4.4.6 Nähtävillä olo ja muistutukset

Kaavaehdotus oli nähtävillä 29.11.2025-19.1.2026. Nähtävilläoloaikaa pidennettiin, jotta osallisilla on mahdollisuus jättää kaavaehdotuksesta muistutuksia 14.1.2026 järjestettävän asukastilaisuuden jälkeen. Lausunnot, muistutukset ja niiden vastineet on kuvattu erillisessä vuorovaikutusraportissa.

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.

Entinen 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-m^2.

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 myydään osaksi muodostettavaa uutta tonttia kaavanmuutoksen tultua voimaan.

Rakentumattomalla tontilla (Ratapihankatu 51) on rakennusoikeutta 4440 k-m^2.

Tonttikohtaiset kokonaisrakennusoikeudet vaihtelevat välillä 245 k-m^2 – 8000 k-m^2, tonttien koot välillä 1667 – 3520 m^2 ja tonttitehokkuudet e_t välillä 0,11 – 2,27, keskiarvon ollessa 0,81.

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

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

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. Kaa-

valle asetetut tavoitteet ovat toteutuneet tilavarausten osalta. Raitiotielle ja sähkönsyöttöasemalle on osoitettu tarpeelliset alueet.

Suunnittelualueen suojeluarvot on otettu huomioon kaavamerkinnöillä 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.

Kaavanmuutoksessa 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 kolme autopaikkaa. (Muutettu 8.5.2026, lausunnot) 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. Kaavanmuutoksella ei osoiteta tontille lisärakentamista, eikä korttelialueen käyttötarkoitus muutu. Kaavanmuutoksen yhteydessä todetaan tonttijaonmuutos, sillä osa tontin pohjoisosasta osoitetaan raitiotien tilavaraukselle.

Korttelialueelle ei merkitä kaavassa viherkerrointa. Turun kaupungin rakennusjärjestyksen mukaan (§12 Tontin vihertehokkuus) viherkertoimen toteutuminen on kuitenkin osoitettava rakentamista koskevan lupahakemuksen yhteydessä, kun kyseessä on uudisrakentaminen tai siihen verrattava korjaus tai muutostyö taikka pihan käyttöä tai hulevesijärjestelmää merkittävästi muuttava toimenpide. Korttelialueen autopaikkavaati-

mus päivitetään pysäköinnin mitoitusohjeen (2021) mukaiseksi. Mitoitusohjeen mukaiset autopaikat on jo rakennettu tontille. Korttelialueelle osoitetaan lisäksi hulevesien viivyttämisestä 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 opetustoiminnan rakennuksen sekä ensihoito- ja pelastusaseman yksikön rakennuksen niiden edellyttämine pysäköintipaikkoineen. Alueelle ei saa sijoittaa toimintaa, joka aiheuttaa runsasta asiointiliikennettä.

Kaavanmuutoksessa on määritelty rakennusten kerroskorkeudeksi tontilla 3 korkeintaan 4-7 kerrosta ja tontilla 6 rakennuksen vesikaton tai sen osan ylimmäksi korkeusasemaksi on määritetty +24.0 m. Tonttien rakennusalan rajoja on muutettu ja tonttien 3 ja 6 välille on merkitty ajoyhteys. Ajoyhteyden merkintää laajennettiin Varsinais-Suomen pelastuslaitoksen lausunnon perusteella. Hälytysajon toimivuuden takia korttelialueelle tarvitaan poikkeuksellisen laaja liittymä. Hälytysliittymän laajuus vaikuttaa myös osoitteessa Ratapihankatu 53 sijaitsevan tontin ajo- ja pysäköintijärjestelyihin, kun ajo tontille on aiemmin toteutettu Ratapihankatu 51 tontin kautta.

Korttelialueen autopaikkavaatimus päivitetään pysäköinnin mitoitusohjeen (2021) mukaisesti ja autopaikkoja on varattava vähintään yksi autopaikka toimistotilan 70 kerrosneliömetriä kohti. Osoitteessa Ratapihankatu 53 sijaitsevan tontin pohjoisreunalle osoitetaan autojen säilytyspaikan rakennusala, jolle saa rakentaa kaksi pysäköintitasoa rakennusoikeutta ylittäen.

Korttelialueen rakennuksille on annettu kaupunkikuvallisia määräyksiä ja uudisrakennuksen rakentamisluvasta on kuultava kaupunkikuvatyöryhmää tai vastaavaa elintä. Korttelialueen 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. Rakennusmassat madaltuvat kohti Koulukatua.

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 osoitettava rakentamista koskevan lupahakemuksen yhteydessä, kun kyseessä on uudisrakentaminen tai siihen verrattava korjaus tai muutostyö taikka pihan käyttöä tai hulevesijärjestelmää merkittävästi muuttava toimenpide.

Kaava-alueen meluselvityksen (Sweco Finland Oy, 6.11.2025) perusteella Koulukadun, Puistokadun ja Ratapihankadun puolisten rakennusalojen sivuille on osoitettu julkisivun ääneneristävyyteen liittyvät määräykset. Määräys koskee asuin-, opetus- ja kokoontumistiloja. (Muutettu 8.5.2026, lausunnot)

K-2 /RKY

Liike- ja toimistorakennusten korttelialue, joka on osa valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY) "Turun rautatieympäristöt". Korttelialueelle saa si-

joittaa myös kulttuuritoimintoja. Tontin 71-34.-1 rakennukseen saa rakentaa vaipan sisäisiä laajennuksia suojelun puitteissa. Aluetta koskevista suunnitelmista tai muutostoimenpiteistä on kuultava museoviranomaista.

Korttelialueella ei ole velvoitetta järjestää autopaikkoja. Korttelialueelle saa sijoittaa enintään 8 autopaikkaa. Pihan jäsentely ja pysäköintipaikat tulee toteuttaa suojeluarvot huomioiden. (Muutettu 8.5.2026, lausunnot)

Korttelialueella ei ole velvoitetta järjestää pyöräpaikkoja, eikä viherkerroin velvoita korttelialuetta.

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 asemaalueiden 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 mahdollinen raitiotie toteutetaan osittain viherraiteena.

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 viherraiteena.

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 viherraiteena.

5.3.3 Tekninen huolto

z-1

Sijainniltaan ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa enintään 95 k-m2 suuruisen raitiotiehen liittyvän sähkönsyöttöaseman. Sähkönsyöttöasema tulee toteuttaa arkkitehtonisesti korkeatasoisena ja julkisivumateriaalien tulee täyttää korkeat laatuvaatimukset. Julkisivujen tulee olla yhteensopivat värisävyltään ja materiaaliltaan tontin 71-34.-1 rakennuksen kanssa. (Muutettu 8.5.2026, lausunnot)

muu-1

Ratapihankatu 53 tontin kiinteistössä sijaitsee jakelumuuntamo, jolle osoitetaan kaavassa sijainniltaan ohjeellinen muu-1-alue. Muuntamoa varten on varattava tila maantasossa. Tilan vapaiden sisämittojen tulee olla 4 x 4 metriä, tilan pitää rajautua ulkoseinään, kulku tilaan on oltava suoraan ulkoa ja sille pitää olla pääsy kuorma-autolla. (Muutettu 8.5.2026, lausunnot)

5.4 Kaavamerkinnät ja määräykset

Asemanaukio, katuaukio ja Humalistonsilta

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. Aukiota, puurivejä ja istutuksia täydennettäessä tai uusittaessa tulee säilyttää aukion symmetrinen sommittelu. 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, sekä tontin 71-34.-1 rakennuksen ja raitiotiehen liittyvän sähkönsyöttöaseman (z-1) huoltoliikenne. (Muutettu 8.5.2026, lausunnot)

Asemanaukio sisältyy valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön (RKY) "Turun rautatieympäristöt." Rakennusperinnön suojelemisesta annetun lain (498/2010) nojalla suojeltua alueen osaa (srs) koskevista suunnitelmista tai muutostoimenpiteistä on kuultava Museovirastoa. (Muutettu 8.5.2026, lausunnot)

Asemarakennuksen itäpuolelle sijoittuva aukio on osoitettu kaavassa katuaukioksi/toriksi. Aukiolle on merkitty sijainniltaan ohjeellinen liikennealueen ylittävälle Humalistonsillalle 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 pylväät 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 raitiotien aiheuttaman tärinän voimakkuus ylitä VTT:n laatiman ohjeen värähtelyluokan C arvoa 0,30 mm/s tai voimassa olevaa määräysarvoa olevien rakennusten sisätiloissa. (Muutettu 8.5.2026, lausunnot)

Raitiotie tulee suunnitella siten, ettei raitioliikenteen aiheuttama runkomelun Lprm voimakkuus ylitä arvoa 30 dB rakennusten sisätiloissa, kun rakennukselle on annettu julkisivun ääneneristävyysmääräys. Runkomelun enimmäistaso ei saa ylittää asuinhuoneissa 45 dB LAFmax tasoa yöaikaan klo 22-7. (Muutettu 8.5.2026, lausunnot)

Rakennukset tulee suunnitella siten, että rakennusten sisätiloissa saavutetaan melun, runkomelun ja tärinän osalta tilojen käyttötarkoitusten edellyttämät olosuhteet. (Muutettu 8.5.2026, lausunnot)

Rautatieliikenteestä aiheutuva tärinä tulee huomioida uudisrakennusten rakenteissa siten, että normaaleissa asuinrakennuksissa liikennetärinän osalta ei ylitetä VTT:n laatiman ohjeen värähtelyluokan C arvoa 0,30 mm/s tai voimassa olevaa määräysarvoa, eikä liikennetärinän aiheuttaman runkomelun Lprm voimakkuus ylitä A-painotettua

suositusarvoa 35 dB tai voimassa olevaa määräysarvoa. (Muutettu 8.5.2026, lausunnot)

Alle 50 m etäisyydelle rautatiestä suunniteltavien uudisrakennusten välipohjat tulee suunnitella ja toteuttaa siten, että niiden ominaistaajuus ei ole alueella f = 8 ... 12,5 Hz. (Muutettu 8.5.2026, lausunnot)

VAK-määräykset

Suunnittelussa ja rakennusten toteutuksessa tulee huomioida junaradan ja VAK-järjestelyratapihan läheisyys ja arvioida tarpeelliset toimenpiteet. Turku Tavara VAK- selvitys valmistui 15.1.202 (Sweco Finland Oy) ja VAK-kaavamääräyksiä on tarkennettu selvityksen perusteella. Kaavamääräyksissä huomioidaan eri etäisyysvyöhykkeille vyöhykekohtaisesti asetettavat vaatimukset.

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

Korttelialueelle sijoittuvien rakennusten raitisilman sisäänottoa ja poistoja ei saa sijoittaa ratapihan suuntaan tai suuronnettomuuden vaara tulee huomioida muulla vastaavalla ratkaisulla.

Korttelialueelle sijoittuvat asuin-, liike- ja toimistorakennukset tulee varustaa koneellisella, automaattisesti pysähtyvällä ilmanvaihtojärjestelmällä, jossa on kaasujen tunnistin- ja hälytysjärjestelmä. Järjestelmän tulee tunnistaa ammoniakki ja muut myrkylliset ja palavat ratapihalla käsiteltävät kaasut.

Korttelialueelle sijoittuvien rakennusten ratapihan puoleisten rakenteiden tiiveyteen, kestävyyteen ja palonkestävyyteen tulee kiinnittää erityistä huomiota.

Maanalaisia tilojen rakentamista tulee välttää. Maanalaisten tilojen hätäpoistumistiet ja ajorampit on suunnattava poispäin ratapihasta tai tilojen turvallisuus on osoitettava rakennusteknisiin ominaisuuksiin ja turvallisuuteen liittyvässä selvityksessä.

Rakentamislupahakemuksista tulee pyytää pelastusviranomaisen, Väyläviraston ja Traficomin lausunnot.

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

Korttelialueelle sijoittuvat asuin-, liike- ja toimistorakennukset tulee varustaa koneellisella, manuaalisesti pysäytettävällä ilmanvaihtojärjestelmällä. AL-1/RKY-korttelialueella määräys koskee suojeltua rakennusta vain, mikäli sen toteuttaminen ei vaaranna rakennuksen suojeluarvoja.

Rakentamislupahakemuksen liitteenä tulee esittää pelastussuunnitelma sekä rakennusteknisiin ominaisuuksiin ja turvallisuuteen liittyvä selvitys, jossa on huomioitu viereisen ratapihan turvallisuusriskit ja esitetty kiinteistökohtaisesti tarvittavat toimenpiteet hätätilanteiden varalta.

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-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 taulukkotyökalulla. Viherkerroinmääräys mahdollistaa joustavasti erilaiset toteutustavat tavoitetasoon pääsemiseksi. Lisätietoja siniviherkertoimesta 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 kaavanmuutoksessa istutettaviksi alueiksi ja säilytettävät puut Ratapihankadun varrella on merkitty kaavakartalle. (Muutettu 8.5.2026, lausunnot)

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 päätöksentekoelimien linjaukset sekä muut asemakaavan osalliset.

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

Turku Ratapiha -kaavanmuutos (11740-2017) on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 17.4.2023 § 71, mutta kaavaa ei ole kuulutettu voimaan. Asemanaukion kaavanmuutos kumoaa Asemanaukion osalta aiemman kaupunginvaltuustossa hyväksytyn Turku Ratapiha -asemakaavan. Kun Turku Ratapiha -kaavanmuutos 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 kaavanmuutoksella 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 ja istutettava puusto on merkitty kaavakartalle.

Kasvillisuus on esitetty raitiotien alustavissa katusuunnitelmissa vasta periaatetasolla ja kasvillisuus (mm. suojelupäätöstä tukevat lajivalinnat) tarkentuu jatkosuunnittelussa. Raitiotiehankkeessa toteutetaan Turun kaupungin tavoitteita muun muassa luonnon monimuotoisuuden edistämiseksi. (Muutettu 8.5.2026, lausunnot)

Osa kaava-alueen läpi kulkevasta mahdollisesta raitiotiestä toteutetaan viherraiteena. Joukkoliikenteelle varatun kadun suunnittelun yhteydessä tulee lisäksi huolehtia siitä, että rakentamisen yhteydessä häviävä, yksityisiä piha-alueita rajaava kasvillisuus korvataan soveltuvin osin uudella pensasaidalla. Kaavassa osoitetaan istutettava alue LR-alueen ja Asemapäällikönkadun väillä K-2/RKY-korttelialueen länsipuolella.

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 kestävää kaupunkiliikkumista.

Kaavanmuutoksessa uusi rakentaminen on sopeutettu ympäröivään kaupunkirakenteeseen kaavamerkinnöin 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 sujuvammat 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 kaavanmuutos mahdollistaa ensihoito- ja pelastusaseman yksikön rakentamisen tontille. Pelastusaseman rakentuminen vaikuttaa pitkiin näkymälinjoihin Ratapihankadun, Tukholmankadun sekä Koulukadun suunnista ja muuttaa ympäristöä rakennetummaksi. Korttelialueen K-1 rakennukset sovitetaan alueen kaupunkikuvaan kaavamääräyksin. Rakennusten ja rakennelmien massoittelun, värien, materiaalien ja julkisivusommittelun tulee muodostaa harmoninen kokonaisuus ja sopia yhteen ympäristön rakennusten kanssa. Kaavamääräyksen mukaan rakennusten pääasiallinen julkisivumateriaali tulee olla vaaleasävyinentiilimuuraus 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

Kaavanmuutos 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

Ensihoito- ja pelastusaseman yksikön meluvaikutukset

Kaavanmuutoksella mahdollistetaan ensihoito- ja pelastusaseman yksikön rakentaminen K-1-korttelialueelle, joka täydentää Varsinais-Suomen alueen pelastusverkostoa ja parantaa pelastustoimen toimintakykyä. 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 merkkiäänen melulle kaikkien kiireellisten hälytysajojen osalta. Pelastusaseman toteuttaminen Ratapihankatu 51 tontille muuttaa lähikortteleiden äänimaailmaa, vaikka lyhyiden, yksittäisten hälytysajojen merkkiäänellä ei arvioida olevan merkittävää vaikutusta alueen keskiäänitasoihin. Uusi sijainti ei lisää merkittävästi hälytysäänistä tai valomerkeistä aiheutuvaa häiriötä nykytilanteeseen verrattuna, sillä hälytysajoneuvojen reitit kulkevat pääosin samoilla katuosuuksilla ja samoille kaupungin alueille, joille hälytysliikenne kohdistuu jo nykyisellä asemarakenteella. (Muutettu 8.5.2026, lausunnot)

Ensihoito- ja pelastusaseman yksikön tärinävaikutukset

Maaliskuussa 2026 toteutetussa tärinäselvityksessä (A-Insinöörit Suunnittelu Oy, 20.4.2026) tutkittiin kumipyöräliikenteen aiheuttamia tärinätasoja Turussa Ratapihankadun ja Koulukadun puutalokortteleissa. Osoitteeseen Ratapihankatu 51 suunnitellun paloaseman liikenteen tärinää arvioitiin värähtelymittauksilla. Tärinätasoja mitattiin 30.3.2026 neljässä mittauspisteessä: Ratapihankatu 52A, Koulukatu 20B, Koulukatu 25A ja Koulukatu 25B. Mittausten aikana oli normaalia arkipäivän liikennettä sekä testiajoja paloautolla, joka vastaa suunnitellun uuden paloaseman tyypillistä raskainta kalustoa.

Vanhojen asuinrakennusten osalta tärinän ohjearvona käytetään tärinän tunnuslukua $v_{w,95}$ enintään 0,60 mm/s. Rakenteiden vaurioitumisriskille määritettiin värähtelynopeuden raja-arvoksi kyseessä oleville rakennuksille perustuksille 5 mm/s ja rungon ja välipohjien värähtelylle 6,3 mm/s. Selvityksen mukaan rakenteiden vaurioitumisriskin osalta suurimmat taajuuspainottamattoman värähtelynopeuden arvot alittavat selvästi sekä perustusten että rungon ja välipohjan ohjearvot, eikä liikennetärinän arvioida aiheuttavan rakenteiden vaurioitumisriskiä missään mittauspisteessä.

Mittaustulosten perusteella tärinätasot ylittävät tärinän asuinviihtyvyyden ohjearvon yhdessä mittauspisteessä, kun tarkastellaan koko mittausjakson liikennettä. Pelkistä paloautojen testiajoista laskettu tärinän tilastollinen tunnusluku alittaa tärinän ohjearvon, ja on pääsääntöisesti kaikista mitatuista liikennetapahtumista määritettyä tilastollista tunnuslukua pienempi. Mittaustulosten perusteella paloautot eivät aiheuta suurimpia tärinätasoja mitatuissa rakennuksissa vaan suurimmat tärinätasot syntyvät muusta raskaasta liikenteestä.

Mittauspisteestä R1 (Ratapihankatu 52) tehtiin vertailu vuoden 2007 tärinämittaukseen (Katuliikenteen aiheuttaman tärinän mittaus, 6.11.2007, Promethor Oy), jossa on mitattu saman asunnon sama huonetila. Vuonna 2007 toteutetun mittauksen jälkeen Ratapihankadun nopeusrajoitusta on laskettu ja yli 15 m pitkiltä ajoneuvoilta on kielletty ajo Turun keskusta-alueella. Nyt tehdyssä mittauksessa tärinätasot ovat huomattavasti aiempaa mittausta pienemmät, johtuen todennäköisesti nykyisin rajoitetusta raskaan liikenteen kulkemisesta sekä nopeusrajoituksen muutoksesta 50 km/h nopeudesta 40 km/h nopeuteen.

Tärinän mittaustulosten sekä ennustetilanteen arvioitujen liikennöintimuutosten perusteella paloaseman sijoittuminen Ratapihankadulle ei heikennä Ratapihankadun tai

Koulukadun asuinkortteleiden asuinolosuhteita tärinän osalta.

Raitiotien vaikutukset

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.

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 Oyj: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 Oyj:n omistamalle maalle.

Nähtäville ja lausunnoille kuulutettavassa kaavaehdotuksessa esitettiin kaksi vaihtoehtoista sijaintia sähkönsyöttöasemalle:

<u>Sähkönsyöttöaseman sijainti asuinrakennusten pihapiirissä</u>

Sähkönsyöttöaseman sijainti poikkeaa raitiotien yleissuunnitelmassa (2023) esitetystä sijainnista ja se on osoitettu osoitteessa Ratapihankatu 39 ja 41 sijaitsevien asuinrakennusten välille tonttien pohjoisrajalle.

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.

<u>Sähkönsyöttöasema asemarakennuksen itäpuolella</u>

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 kaavamääräyksin.

Sähkönsyöttöasemaa tutkittiin sijoitettavaksi mm. elämyskeskukseen liittyvän Humalistonsillan portaikon alle, mutta tämä muodostaisi estevaikutuksen sillan ja portaikon toteutuksen kannalta. Rakennusala merkittiin portaikon aluevarauksesta erilliseksi.

Kaavaehdotuksen ollessa nähtävillä saatiin viranomaislausuntoja sekä muistutuksia, joissa sähkönsyöttöaseman sijainti asuinrakennusten pihapiirissä nähtiin suojeluarvojen vastaisena. Lausuntojen ja muistutusten näkemysten mukaan entisen asemarakennuksen itäpuolelle osoitettu sähkönsyöttöaseman sijaintia (z-1) pidettiin parem-

pana vaihtoehtona. Kaavaehdotusta muutetaan siten, että sähkönsyöttöasemaa ei sijoiteta rakennusperintölain nojalla suojellulle alueelle. (Muutettu 8.5.2026, lausunnot)

Sähkönsyöttöaseman sijainnin reunaehtoja

Sähkönsyöttöaseman suunnittelussa on huomioitava esteetön kulku Humalistonsillan hissiyhteydelle uuden portaikon länsipuolelta. Hissille tulee päästä talvikunnossapidon ajoneuvoilla sekä hissihuollon ajoneuvoilla. Alustavat ajouratarkastelut on tehty pakettiautolle ja kuorma-autolle. Huoltoajo tapahtuu asema-aukion kautta. Pakettiauton ajoura on suunniteltu syöttöaseman ja portaikon väliin. Auton pysäköintipaikka on suunniteltu portaikon alle. Kuorma-auto ajaa peruuttaen Asemanaukion raitiotielinjauksen mukaista reittiä. Kuljetukset ovat harvinaisia, ja ne voidaan ajoittaa siten, etteivät ne tapahdu yleisötapahtumien kanssa samanaikaisesti.

Sähkönsyöttöasema ei muodosta erityistä riskiä paloteknisestä näkökulmasta. Raitiotien syöttöasemien muuntajat ovat ns. kuivamuuntajia, eli niissä ei ole öljyjäähdytystä. Muuntamotilasta on suora yhteys ulkotilaan, jotta muuntamon ylipaine saadaan mahdollisessa onnettomuustilanteessa suunnattua haluttuun suuntaan, pois rakenteista.

Syöttöasema sovitetaan entisen asemarakennuksen korkomaailmaan. Julkisivujen käsittely on huomioitu sähkönsyöttöaseman kaavamääräyksessä.

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 suunnittelualueella 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.

Ajoliikenne Ratapihankatu 39-47 tonteille mahdollistetaan kaavanmuutoksessa asema-aukion länsipuolelta raitiotien kautta. Tonttien Ratapihankatu 39-47 uudet ajoreitit rakennetaan osana raitiotien toteutusta. Tonttiliittymissä mahdollistetaan riittävät näkemäalueet, jotta ulosajo tontilta onnistuu turvallisesti. Tontille ajo asema-aukion suunnasta ohjataan liikennevaloilla. Asemapäällikönkatu on tonttikatu ja sen nopeusrajoitus on matala, 30 km/h. Raitiovaunujen nopeutta kadulla rajoittaa myös vanhan asemarakennuksen kupeessa olevat kaarteet, joissa on ajettava matalammalla nopeudella kuin kadun nopeusrajoitus. Asemapäällikönkadun liikenneympäristö on otettu huomioon raitiolinjan aikataulusuunnittelussa. (Muutettu 8.5.2026, lausunnot)

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 autokaistojen vähentämistä, mikä taas olisi ristiriidassa autoliikenteen verkon keskustan kehäkatujen (pääkatujen) periaatteiden kanssa.

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

Ensihoito- ja pelastusaseman vaikutus liikenteeseen

Kaavamuutoksella mahdollistetaan ensihoito- ja pelastusaseman yksikön rakentaminen K-1-korttelialueelle. Pelastusyksikön tarvitsemat autopaikat on mahdollista sijoittaa tontille. Ajoyhteys tontille on myös jatkossa Ratapihankadulta.

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 sujuvammat hälytysajoreitit kaikkiin suuntiin. Varsinkin itäiseen keskustaan ja itäiseen Turkuun suuntautuvien hälytysajojen sujuvuus paranisi merkittävästi.

Turussa on otettu vuonna 2023 käyttöön hälytysajoneuvojen HALI-järjestelmä, jonka avulla liikennevaloetuuksia pystytään järjestämään hälytysajoneuvoille. Onnettomuusriskiä voidaan pienentää merkittävästi ulottamalla hälytysajoneuvojen liikennevaloetuudet sekä Koulukadun että Puistokadun risteyksiin. Etuustoimintojen avulla hälytysajoneuvoille varmistetaan välitön ja esteetön lähtö joka suuntaan, ja samalla muu liikenne pysäytetään hallitusti. Etuustoiminnot selkeyttävät koko risteysalueen liikennetilannetta ja vähentää äkillisten väistämistilanteiden muodostumista. Toiminnot lisäävät myös ennakoitavuutta autoilijoiden keskuudessa sekä parantavat myös jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta, koska hälytysajot tapahtuvat selkeästi ohjatussa liikenneympäristössä. Muissa tilanteissa noudatetaan liikennesääntöjä. Hälytysajoja ei esiinny niin tiheästi, että ne kuormittaisivat liikennettä jatkuvasti tai johtaisivat onnettomuusriskin kasvuun. Vaikka etuustilanteiden määrä kasvaa, ne jakautuvat tasaisesti vuorokauden ajalle, eivätkä muodosta yhtäjaksoista liikenteen häiriötä. (Muutettu 8.5.2026, lausunnot)

Mahdollisen pelastus- ja ensihoitoaseman sijoittuminen Ratapihankadulle muuttaa hälytysajojen hyökkäysreittejä. Nykyinen Eerikinkadun reitti kulkee Turun ydinkeskustan läpi, jossa on hyvin paljon jalankulkijoita sekä merkittävä määrä pyöräilijöitä ajoradalla, jotka haittaavat hälytysajojen sujuvuutta. Reittimuutos vähentäisi merkittävästi jalankulkijoiden onnettomuusriskiä. Nykyisillä reiteillä on myös pitkäkestoisia rakennustyömaita ja tulevaisuudessa katuverkon muutokset heikentävät hälytysajoneuvojen toimintaa. Uusi sijainti mahdollistaisi lähdöt pääkatuja pitkin, eikä Ratapihankatu 51 sijainnin hälytysreiteillä ole yhtä suuria määriä jalankulkijoiden ylityksiä tai pyöräilijöitä ajoradalla. (Muutettu 8.5.2026, lausunnot)

Selkeä heikennys nykytilanteeseen on kiireettömien kuljetusten ulosajot. Ongelma on kuitenkin hallittavissa aikataulusuunnittelun keinoin. Kiireettömien kuljetusten osalta ulosajot voidaan aikatauluttaa harkitusti ja toteuttaa hallitusti siten, ettei niistä aiheudu tavanomaista liikennettä suurempaa vaaraa muulle liikenteelle. Kiireettömät tehtävät eivät edellytä välitöntä lähtöä tai hälytysajoa, joten ajoneuvot voivat liittyä katuverkkoon osana muuta liikennevirtaa. Kiireettömät tehtävät voidaan toteuttaa ilman hälytysvaloja

tai -ääniä, jolloin niillä ei ole merkittävää vaikutusta liikenteen sujuvuuteen tai turvallisuuteen. Uusi sijainti lisää hieman häiriöitä muulle autoliikenteelle nykytilanteeseen verrattuna, mutta turvallisuusriski ja häiriö ydinkeskustassa liikkuville pienenisi. (Muutettu 8.5.2026, lausunnot)

Asemarakennuksen uuden käyttötarkoituksen liikenteellisiä reunaehtoja

Korttelialueella K-2/RKY ei ole velvoitetta järjestää pysäköintipaikkoja. Alueelle saa sijoittaa enintään 8 autopaikkaa. Pysäköintipaikkoja voi mahdollisesti sijoittaa esim. rakenteilla olevaan pysäköintitaloon (LogoHub) Ratapihankadun varrella.

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 velvoiteta tiiviisti rakennetun tontin vuoksi, eikä kaupungin mitoitusohjeen 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 saattoliikenteeseen.

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 sähkönjakeluverkkoon 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 kaavanmuutoksesta huolimatta nykyisillä sijoituspaikoillaan. Kaapeleiden sijainnit on esitetty Turun kaupungin sijaintietojärjestelmässä.

Mikäli kaavanmuutos aiheuttaa edellä mainittujen rakenteiden siirtotarpeen, on niiden korvaaminen uusilla rakenteilla mahdollista vasta, kun uudet korvaavat rakenteet on rakennettu.

Siirtotarpeen aiheuttavan tahon tulee olla vähintään 12 kk ennen siirtotarvetta yhteydessä TESV:ön siirtojen toteuttamiseen ja niistä koituviin kustannuksiin liittyen.

Kaapelisiirroista koituvien kustannuksien kustannusvastuullisuus määrittyy sähköturvallisuuslain 113 § Rakennetun sähkölaitteiston siirtäminen tai muuttaminen mukaisesti. Siirtotarpeen aiheuttavan tahon tulee sopia kustannusvastuusta TESV Oy:n kanssa vähintään 12 kk ennen siirtotarvetta. (Muutettu 8.5.2026, lausunnot)

Ratapihankatu 53 tontin kiinteistössä sijaitsee jakelumuuntamo, jolle osoitetaan kaavassa sijainniltaan ohjeellinen muu-alue. Muuntamoa varten on varattava tila maantasossa. Tilan vapaiden sisämittojen tulee olla 4 x 4 metriä, tilan pitää rajautua ulkoseinään, kulku tilaan on oltava suoraan ulkoa ja sille pitää olla pääsy kuorma-autolla. (Muutettu 8.5.2026, lausunnot)

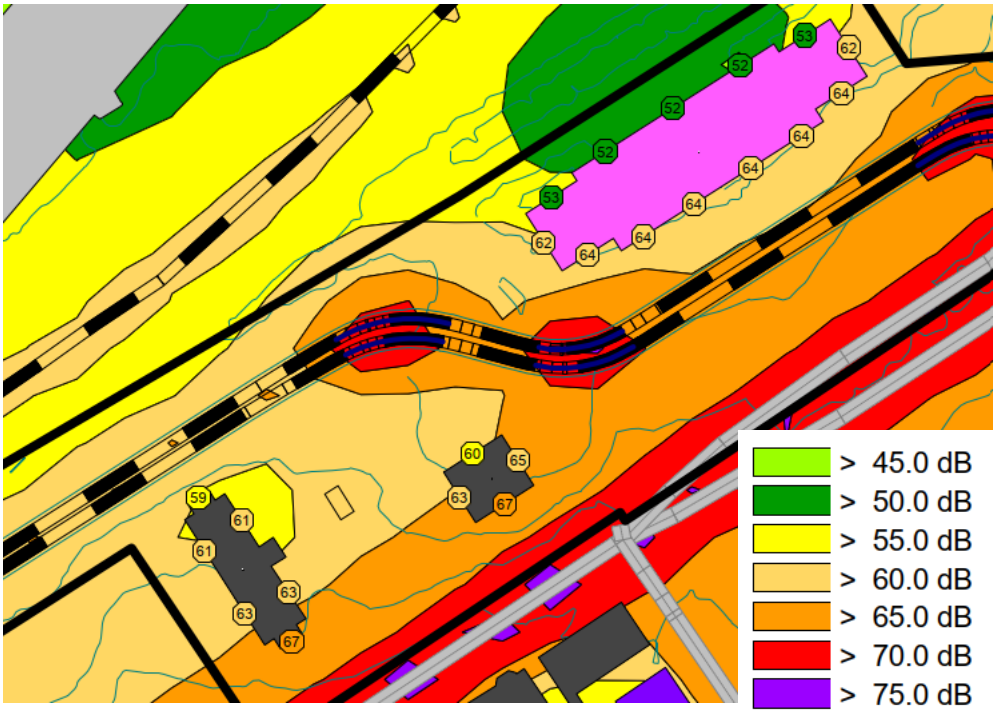
Nykyiset johtorasitteet on huomioitu kaavamääräyksissä.

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 mahdollisen kaarrekirskunnan vuoksi. Suurimmat meluhaitat alueella aiheutuvat Ratapihankadun, Puistokadun ja Koulukadun autoliikenteestä. Asuinrakennusten julkisivuilla ja piha-alueilla päiväajan 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 mahdollisen kaarrekirskunnan esiintyessä.



Kuva 29. Kuvassa esitetään ennustetilanteen mukainen tie-, rautatie- ja raitiotieliikenne raitiotieliikenteen aiheuttamat enimmäisäänitasot asuinrakennusten julkisivuilla mahdollisen kaarrekirskunnan esiintyessä. Päiväajan keskiäänitaso LAeq,7-22. (Sweco Finland Oy, 6.11.2025)

Suurin melu aiheutuu osoitteessa Ratapihankatu 39 ja 41 sijaitseville tonteille Ratapi-

hankadun autoliikenteestä myös jatkossa ja 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 erilaisia vaihtoehtoja melun torjumiseksi. Yhtenä vaihtoehtona tutkittiin meluaidan rakentamista asuinrakennusten piha-alueelle Ratapihankadun suuntaan. Ratkaisulla päästään ohjearvoihin, kun aita rakennetaan vähintään 4 metriä korkeaksi. Selvityksessä todettiin, että meluaita tulee lisäksi rakentaa kiinni molempiin asuinrakennuksiin, sillä jos asuinrakennusten ja aidan väliin jää aukot, ei riittävää suojausvaikutusta saavuteta.

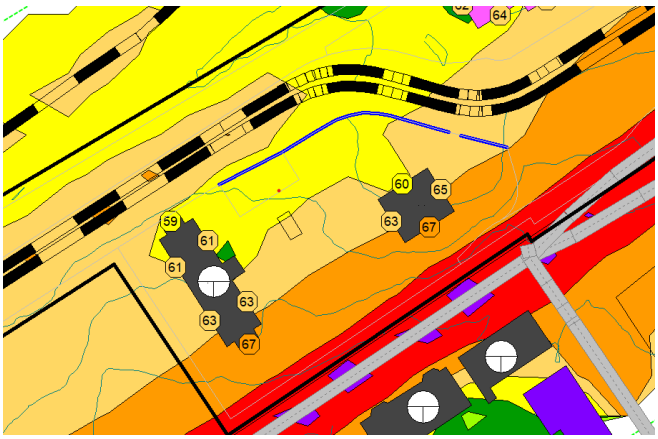
Toisena vaihtoehtona tarkasteltiin aidatun alueen rakentamista piha-alueelle. Tällöin aitarakenteen tulisi olla vähintään 3 metriä korkea, jotta sen sisäpuolelle muodostuu ohjearvot alittava alue. Korkean meluaidan toteuttaminen on kuitenkin ristiriidassa alueen kulttuuriperintöarvojen säilyttämisen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

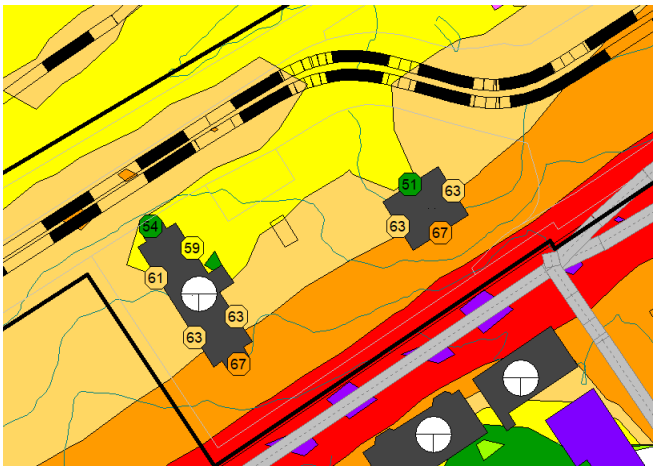
ELY lausui Asemanaukion 29.11.2025-19.1.2026 nähtävillä olleesta kaavaehdotuksesta, ettei rakennusperintölain nojalla suojellun AL-1/RKY-korttelialueen meluselvitys ja meluntorjunnan suunnittelu ole onnistuneet vaihtoehtotarkasteluissaan. ELY:n lausunnon perusteella toteutettiin uusia melutarkasteluja (Sweco Finland Oy) Ratapihankatu 39-41 piha-alueelle alkuvuodesta 2026.

Melukonsultin mukaan voidaan todeta, että raitiotien vaikutus melun keskiäänitasoon on alhainen. Melumallinnuksissa on oletettu, että kaarteessa esiintyy kaarrekirskuntaa jokaisessa ohiajossa. Todellisuudessa kaarrekirskunta on satunnainen ilmiö, jonka esiintyvyyttä on vaikea ennustaa. Kaarrekirskunnan (jokainen ohitus) kanssa meluvaikutus on noin 3–5 dB asuintontin raitiotien puolella. Jos kaarrekirskuntaa ei oteta huomioon, on vaikutus suurimalla osalla asuinkiinteistöä alle 1 dB ja lähellä raitiotietä 1–2 dB. 1–2 dB muutosta melutasossa ei melukonsultin mukaan voi yleensä korvakuulolla havaita. 3 dB muutoksen pystyy jo huomaamaan, mikäli ääni on jatkuvaa ja äänitaso on muuten tasainen. Raitiotien melu painottuu hetkellisiin ohituksiin, kun tieliikenne melu on jatkuvampaa. (Muutettu 8.5.2026, lausunnot)

Melukonsultin mukaan tehokkain keino torjua raitiotien melua kyseisellä kiinteistöllä on ehkäistä kaarrekirskunnan esiintymistä. Kaarrekirskuntaa torjutaan raitiotiellä vaunun pyörien ja kiskojen hionnalla sekä kiskojen voitelulla. Voitelujärjestelmiä asennetaan vaihteisiin. (Muutettu 8.5.2026, lausunnot)



Kuva 30. Kuvassa esitetään ennustetilanteen mukainen tie-, rautatie- ja raitiotieliikenne raitiotieliikenteen aiheuttamat enimmäisäänitasot asuinrakennusten julkisivuilla ilman kaarrekirskuntaa. Sininen viiva merkitsee 1,8 m korkeaa meluaitaa. Päiväajan keskiäänitaso LAeq,7-22. (Sweco Finland Oy, 3.2.2026)



Kuva 31. Kuvassa esitetään ennustetilanteen mukainen tie-, rautatie- ja raitiotieliikenne raitiotieliikenteen aiheuttamat enimmäisäänitasot asuinrakennusten julkisivuilla ilman kaarrekirskuntaa. Päiväajan keskiäänitaso LAeq,7-22. (Sweco Finland Oy, 3.2.2026)

Melumallinnuksen aidan mitoituksessa ei otettu huomioon raitiotiehen liittyviä näkemäalueita, eli raitiotien puoleisessa meluaidassa olevien aukkojen tulee todellisuudessa olla paljon suuremmat kuin nyt esitetty. Tämä vähentää aitojen vaikutusta melutasoihin entisestään. Meluaita tulisi selvityksen mukaan toteuttaa huomattavasti korkeampana (yli 2 m) kuin ELY:n lausunnossa ehdotettu (1,3-1,8 m) ja aita tulee rakentaa suojeltuihin asuinrakennuksiin kiinni Ratapihankadun puolelta, jotta pihan meluarvot paranevat sen verran, että melutason muutos on ihmisen havaittavissa. Melusuojaus tulisi selvityksen mukaan toteuttaa ensisijaisesti autoliikennettä vasten. (Muutettu 8.5.2026, lausunnot)

Kaavanmuutoksella 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 suojausta ei ole mahdollista toteuttaa vaarantamatta pihan tai rakennusten suojeluarvoja. Kaavassa ei edellytetä meluntorjuntaa raitiotietä vastaan, sillä sen vaikutus alueen melutasoihin on vähäinen. Raitiotien rakentamisen jatkosuunnittelussa huomioidaan melu- ja tärinäntorjuntatarpeet. Liikenneyhteyden tekniset yksityiskohdat tulevat ratkaistavaksi katusuunnitelmassa. (Muutettu 8.5.2026, lausunnot)

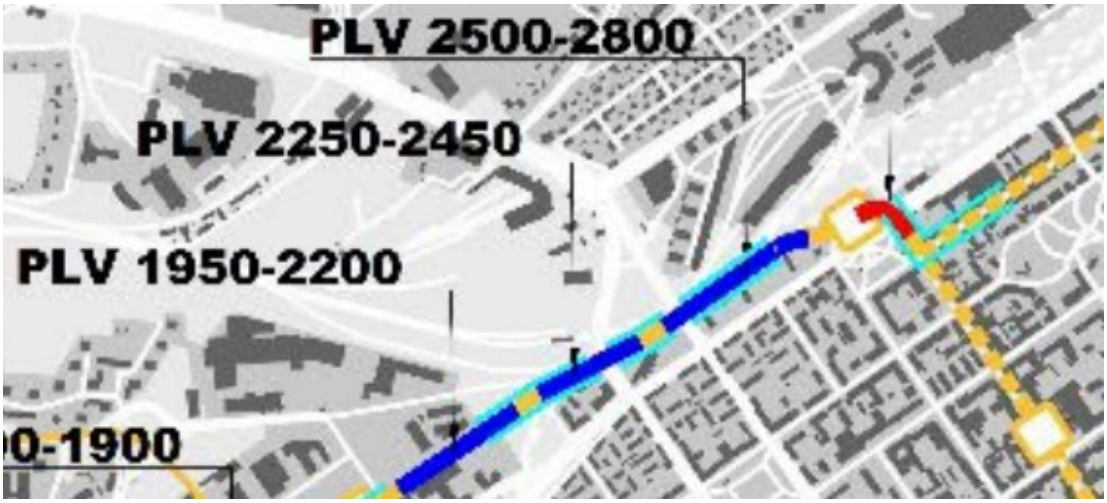
Tärinä

Raitiotieliikenteen tärinävaikutusten arvioinnin (WSP Finland Oy, 2022) mukaan suunnittelualueen läpi kulkeva rataosuus on osin määritelty tärinän kannalta lievästi kriittiseksi sekä kriittiseksi. Kuvassa 32 on esitetty tärinän kannalta kriittisiksi arvioidut rataosuudet (sininen ja punainen väri).

Turun Raitiotieallianssi on päivittänyt selvityksen raitioliikenteen aiheuttamista tärinähaitoista (Ramboll Finland Oy, 7.11.2025), eikä raitiotiellä selvityksen perusteella katsota olevan erityistä tärinäriskiä asuinmukavuuden tai rakennusten vaurioitumisen osalta. Mallinnuksen perusteella raitotielle lisätään runkomelueristystä mikä on huomioitu raitiotien suunnitelmissa ja kustannuslaskennassa. Tärinää ja runkomelua arvioidaan uudelleen ennen rakennussuunnitteluvaihetta. (Muutettu 8.5.2026, lausunnot)

Suunnittelun edetessä tulee varmistaa, että raitiotien toteutuessa sen aiheuttama tärinä- ja runkomeluvaikutus huomioidaan kaavanmuutosalueilla 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 32. 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 hävittämisellä on negatiivisia vaikutuksia lämpösaarekeilmiön edistämisen kannalta. Lisäksi muita negatiivisia vaikutuksia ovat hiiltä varastoivan viherrakenteen määrän väheneminen ja yksipuolistuminen. Säilytettävät ja istutettavat puut merkitään kaavakartalle. Korvaavat pensasaidat pyritään kaavan ohjaamana istuttamaan niihin paikkoihin, missä se on mahdollista.

Osa kaava-alueen läpi kulkevasta raitiotiestä toteutetaan viherraiteena. 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 raitiotien tilavaraukset sekä VR-Yhtymä Oyj:ltä asema-aukion, raitiotien tilavaraukset ja katualueet.

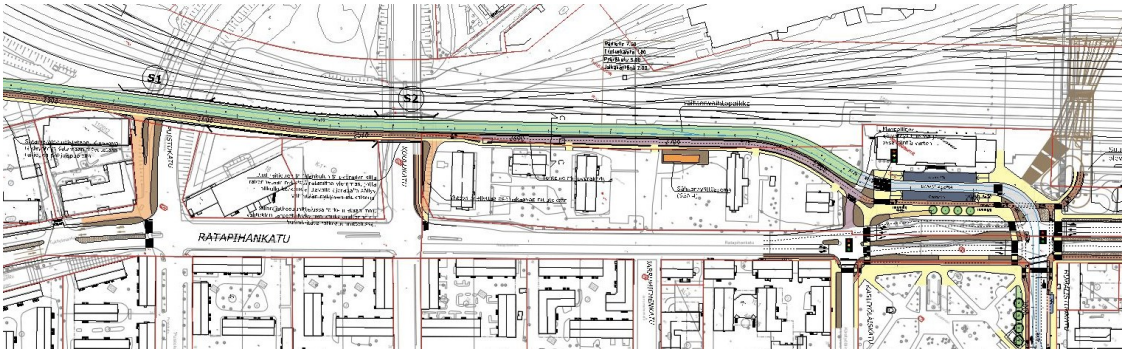
Ratapihankatu 51 tontin ja Koulukadun välinen katualueen osa osoitetaan kaavassa osaksi tonttia 62-18.-6 ja kaupunki myy katualueen osan yksityiselle toimijalle.

6 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

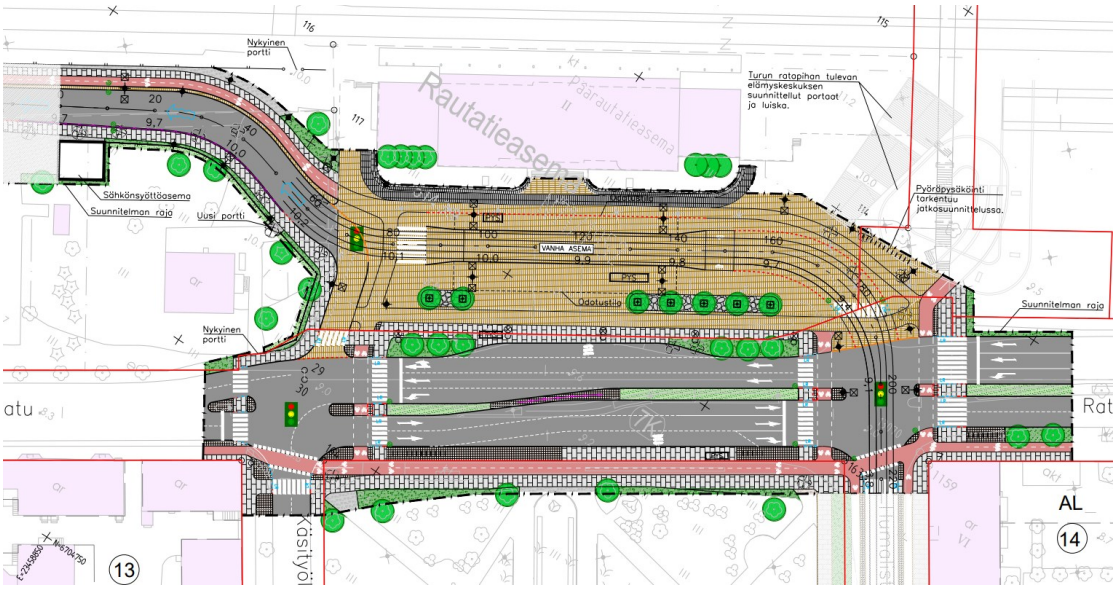
6.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat

Asemakaavan muutoksen valmistelun lähtökohtana on ollut yleissuunnitelman mukaiset suunnitelmat raitiotiestä, kävelyn ja pyöräilyn väylistä sekä niiden tilavarauksista. Raitiotieliikenteen yleissuunnitelmassa huomioitu tilavaraus pyöräteille ja jalkakäytäville 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. Katualueen mitoituksessa huomioitu lisäksi superbussin toteutus ja sen vaatimat katualueiden tilavaraukset.



Kuva 33. Ote raitiotien yleissuunnitelmasta. Turun raitiotien Satama-Varissuo yleissuunnitelma (WSP, 11.5.2023).



Kuva 34. 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. Kaavan toteuttamisen edellyttämät infrarakentamisen kustannukset hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 18.5.2026 § 82 satama-Varissuo raitiotiepäätöksen yhteydessä. Raitiotien liikennöinti on suunniteltu alkamaan 2030-luvun alussa.

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

Raitiotien ja katualueen tilavarauksen tieltä on purettava osoitteessa Ratapihankatu 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 kaupungin välillä.

Joukkoliikenteelle varatun kadun rakentamisen yhteydessä häviävä, yksityisiä pihaalueita 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 kaupungin välillä.

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

Sähkönsyöttöasema tulee olemaan raitiotiehen kuuluva laitteisto ja TESV:n asiakas. TESV rakentaa kaapeloinnin kyseiselle korttelialueelle ja kaapeleiden sijoitus tulee ottaa huomioon katusuunnittelussa. TESV Oy:n edustaja tulee kutsua mukaan katu- ja yleistenalueiden suunnitteluun. (Muutettu 8.5.2026, lausunnot)

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

Osoitteessa Ratapihankatu 51 sijaitsevan tontin kaakkoisreunassa kulkee kaukolämmön Dn500-300 runkolinja. Tämän mahdollisesta siirtotarpeesta on ilmoitettava 6kk etukäteen. Siirto ei myöskään onnistu lämmityskauden aikana. (Muutettu 8.5.2026, lausunnot)

Kunnallistekniikan suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava pelastuslain edellyttämät sammutusvesitarpeet. Sammutusvesitarpeesta on laadittu sammutusvesisuunnitelma yhteistyössä alueen kuntien ja vesihuoltolaitosten kanssa. (Muutettu 8.5.2026, lausunnot)

Osa kaava-alueesta ja kaava-alueen rakennuksista on suojeltu rakennusperintölailla. Asemarakennus, asemapäällikön talo, rautatievirkailijoiden asuintalo, sekä niiden pihaalueet, asemanaukio ja Ratapihankadun toisella puolella sijaitseva asemanpuisto on suojeltu rakennusperinnön suojelemisesta annetun lain nojalla (15.12.2022, VN/3450/2020-YM-2). Raitiotien ja katualueen toteuttaminen Asemanaukion kaavaeh-

dotuksessa osoitettuun sijaintiin edellyttää suojelupäätöksestä poikkeamista rakennusperintölain mukaisesti. Poikkeamista on haettu Lupa- ja valvontavirastolta kaavan valmistelun aikana maanomistajan (VR-Yhtymä Oyj) suostumuksella.

6.3 Toteuttamisen seuranta

Säilytettäväksi tarkoitetut puut on suojattava rakentamisen ajaksi.

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

Turussa 20. päivänä toukokuuta 2026

Maankäyttöjohtaja	Suvi Panschin
Kaavoitusarkkitehti	Anna Solin (7.2.2025 saakka)
Kaavoitusarkkitehti	Laura Virkki (10.2.2025 alkaen)