

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

19.11.2025

Muutettu 8.5.2026 (lausunnot ja muistutukset)

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

SISÄLLYSLUETTELO

1 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma	2
1.1 Yleistä jätetyistä mielipiteistä	2
1.2 Mielipiteet	2
2 Esittely vammaisneuvosto	5
3 Kaavaehdotuksen lausunnot.....	5
4 Kaavaehdotuksen nähtävillä olo (MRL 65 §)	16
4.1 Yleistä muistutuksista	16
4.2 Muistutukset	16
5 Asukastilaisuus.....	28
6 Muu vuorovaikutus	32

+ mahdolliset liitteet, jotka liittyvät johonkin vuorovaikutusosioon

1 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Kaavan tavoitteet hyväksyttiin ja osallistumis- ja arviointisuunnitelma merkittiin tiedoksi kaupunkiympäristölautakunnassa 19.12.2023 § 434. Kaava kuulutettiin vireille 13.1.2024. Vireilletulosta ilmoitettiin kirjeitse osallisille ja heille lähetettiin osallistumis- ja arviointisuunnitelma 12.1.2024.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä asiakaspalvelussa Turku-Pisteessä ja kaupungin internetsivulla (15.1.2024 – 15.2.2024 välisenä aikana).

1.1 Yleistä jätetyistä mielipiteistä

Mielipiteet saatiin Turun Polkupyöräilijät ry:ltä ja Turku Energia Sähköverkot Oy:ltä. Lisäksi Vammaisneuvosto pyysi kaavanmuutoksesta erillisen esittelyn.

1.2 Mielipiteet

Turun Polkupyöräilijät ry:

Raitiotien yleissuunnitelman liikennesuunnitelmaluonnos on mielestämme hyvä lähtökohta kaavan laadintaan. Sen pohjalta esitämme seuraavia ratkaisuja ja huomioitavia asioita:

- Kannatamme pyöräkatu-ratkaisua.
- Varmistettava riittävä tila pyöräilyn ja jalankulun erottelulle; riittävän leveille pyöräteille; sekä talvikunnossapidolle (lumitilat).
 - Suosittelemme pyörätien toteutusta eri tasoon ainakin Asemanaukiolla ja Rautatientorin laidalla. Tasoero erottuu muita erotuskeinoja paremmin talveläkin.
 - Asemanaukion 2-suuntainen pyörätie saisi olla ainakin 3,5 m leveä.
 - Ratikkapysäkin reunalle pyörätien viereen tulisi asentaa kaiteet jotka ohjaavat jalankulkijat ylittämään pyörätien pysäkin päistä ja keskeltä yhdestä kohdasta. Tämä tulee ottaa huomioon pyörätien leveydessä, kuten myös pysäkkikorokkeen reuna.
- Esitetyssä kolmion muotoisessa rampissa sisäkaarteet tiukkoja.
 - Alas tulevilla pyöräilijöillä mahdollisesti korkea nopeus, tärkeä huomioida näkemät ja geometria.
 - Kaiteet muodostavat mahdollisesti näköesteen.
 - Lopussa suojatien kohdalla tiukentuva käänнос ilmeisesti samassa kohdassa kuin pystygeometrian muutos, voi olla etenkin talvella vaarallinen.

Pyöräliikenteen tavoiteverkossa 2035 on esitetty yksisuuntaisia pyöräilyjärjestelyitä

- Ratapihankadulle Humalistonkadun länsipuolella, kadun pohjoispuolinen pyörätie tulee huomioida kaavoituksessa ja sillan rampin suunnittelussa.
- Koulukadulle ja Puistokadulle johtavilla rampeilla pyöräily ja jalankulku olisi myös hyvä erotella jos vain mahdollista, edes toisella puolella.

Lisäksi esitämme, että Käsityöläiskadun liittymä katkaistaan moottoriliikenteelle. Tämä mahdollistaisi kääntymiskaistan poistamisen Ratapihankadulta sekä paremman geometrian pyöräilylle ja jalankululle risteyksessä. Risteyksen liikennevalokierto olisi myös yksinkertaisempi ja moottoriliikenteen välityskyky parempi. Tämän asemakaavan kannalta merkittävintä on että kaistan poisto antaisi lisätilaa pyöräteille ja varmaankin myös kasvillisuudelle.

Kaavoituksen vastine:

Raitiotien ratkaisut ovat tarkentuneet yleissuunnitelman jälkeen laadituissa alustavissa katusuunnitelmissa, joita on voinut kommentoida syyskuussa 2025. Turun polkupyöräilijät ry on jättänyt palautetta myös alustavista katusuunnitelmista.

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 kannalta ratkaisu ei ole ihanteellinen ylimääräisten ylitystarpeiden sekä tilanahtauden vuoksi.

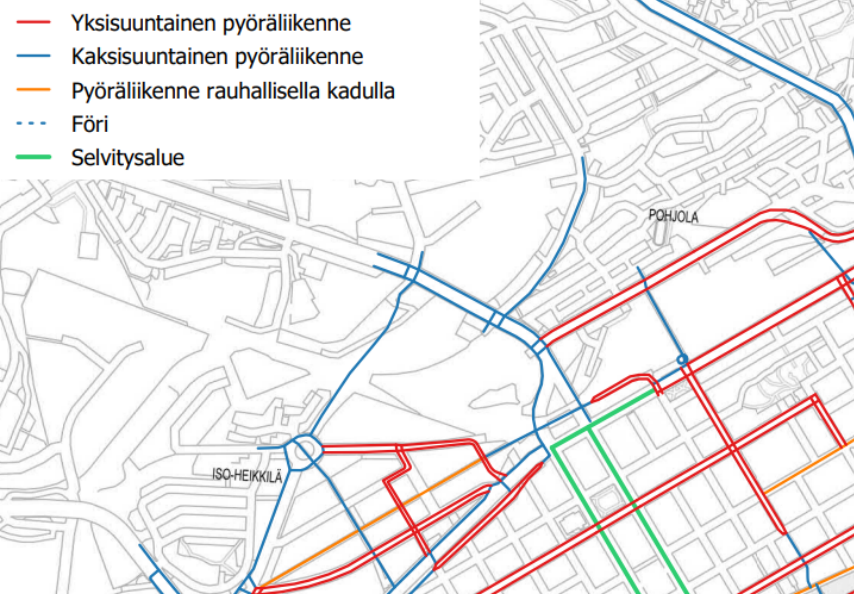
Asemanaukion asemakaavassa pyöräilyn infrastruktuuri sijaitsee itäpäässä Asemanaukion katuaukiolla ja länsipäässä katualueella (jl/t) tai rautatiealueella (LR). Asemakaavan katualueiden mitoitus perustuu raitiotien alustaviin katusuunnitelmiin, mutta kadun yksityiskohtaiset ratkaisut päätetään katusuunnitelmien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

Yleissuunnitelmassa esitetty kolmion muotoinen ramppi uudelle rautatien ylittävälle Humalistsillalle ei kuulu Asemanaukion kaava-alueeseen, eikä sen toteutukseen oteta kaavanmuutoksessa kantaa. Rampin ratkaisut tarkentuvat sillan jatkosuunnittelussa.

Pyöräiliikenteen tavoiteverkon 2035 yksisuuntainen pyöräliikenne on tarkoittanut raitiotien yleissuunnitelman pyöräkatua rautatien ja raitiotien eteläpuolella, mikä on siis muuttunut kaksisuuntaiseksi pyöräilyksi raitiotien ja rautatien välissä. Ratapihankatu on esitetty pyöräiliikenteen tavoiteverkossa 2035 selvitysalueeksi Puistokadun ja Käsityöläiskadun välisellä osuudella. Koska Ratapihankatu ei kokonaisuudessaan sisälly Asemanaukion kaava-alueeseen Humalistonkadun ja Koulukadun välillä, ei asemakaava muuta olemassa olevaa tilannetta kyseisessä kohdassa vain osalla edellä mainittua osuutta. Ratapihankadulla Koulukadun ja Puistokadun välisellä osuudella tulevan pelastuslaitoksen ahdas tontti 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. 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. Ramppienkin ratkaisut tarkentuvat katusuunnittelussa asemakaavan mahdollistamissa rajoissa.

Pyöräliikenteen tavoiteverkko 2035



Kuva. Ote pyöräliikenteen tavoiteverkosta 2035.

Raitiotien toteutuessa Humalistonkadun ajokiellot siirtävät Humalistonkadun liikenteellistä roolia autoliikenteen osalta Käsityöläiskadulle, mikä olisi ristiriidassa Käsityöläiskadun katkaisemisen kanssa. Käsityöläiskadun ja Ratapihankadun liittymä ei kuulu kaava-alueeseen, eikä kaavassa siten oteta kantaa liittymän tai Käsityöläiskadun liikennejärjestelyihin.

Kaava-alueen kehitysehdotukset ja -toiveet merkitään tiedoksi.

Turku Energia Sähköverkot Oy:

Asemakaavamuutoksessa tulee huomioida Turku Energia Sähköverkot Oy:n (myöh. TESV Oy) näkökulmasta seuraavat asiat:

- Kaavamuutosalueelle, Asema-aukiolle on sijoitettu asemarakennusta palveleva pienjännitekaapeli, Koulukadulle keskijännitekaapeli ja Puistokadulle pienjännitekaapeli ja jakokaappi. Edellä mainitut kaapelit on huomioitava siten, että ne voivat sijaita kaavamuutoksesta huolimatta nykyisillä sijoituspaikoillaan. Kaapeleiden sijainnit on esitetty Turun kaupungin sijaintietojärjestelmässä.
- Kaavamuutosalueelle, Ratapihankatu 53 tontin kiinteistöön on sijoitettu jakelumuuntamo sekä tontille sijoitettu muuntamoon johdetut keski- ja pienjännitekaapelit. Edellä mainitut muuntamo ja kaapelit on huomioitava siten, että ne voivat sijaita kaavamuutoksesta huolimatta nykyisillä sijoituspaikoillaan. Kaapeleiden sijainnit on esitetty Turun kaupungin sijaintietojärjestelmässä.
- Suunniteltu raitiotien sähkönsyöttöasema tullaan liittämään sähkönjakeluverkkoon Ratapihankadun puolelta. Sähkönsyöttöasemaa palveleville keskijännitekaapeleille on mahdollistettava reitti yleisiä alueita pitkin.

Muilta osin asemakaavaehdotuksen vaatimat sähköverkon kehitystarpeet selviävät kaavatyön aikana.

Kaavoituksen vastine:

Merkitään tiedoksi. Sähkönsyöttöaseman aluevaraus merkitään kaavakarttaan. Tiedot kaapeleista lisätään kaavaselostukseen.

2 Esittely vammaisneuvosto

Asemakaavanmuutosta esiteltiin (kaavoitusarkkitehti Anna Solin) vammaisneuvoston kokouksessa 12.1.2024. Vammaisneuvostolla ei ollut mielipiteitä suoraan kaavanmuutokseen liittyen, mutta toivoi, että heitä osallistetaan vielä myöhemmissä vaiheissa.

3 Kaavaehdotuksen lausunnot

Kaavaehdotuksen ollessa nähtävillä saapui yhteensä 10 lausuntoa. ELY:n (Lupa- ja valvontavirasto), VR-Yhtymä Oyj:n sekä Museoviraston lausunnoissa otettiin kantaa sähkönsyöttöaseman sijaintiin.

Turun kaupunginmuseo ei lähettänyt erillistä lausuntoa kaavaehdotuksesta. Museo kuitenkin ehdotti, että katuaukion sk-1-suojelumääräystä täsmennetään, sillä osa aukiosta kuuluu lakisuojeleluun aluerajaukseen ja peruste pyytää aukiota koskevista muutoksista lausuntoa Museovirastolta liittyä ensisijaisesti tähän, ei RKY-statukseen. Aukion osan (sk-1) kaavamääräystä on täsmennetty kommentin perusteella.

Lausunto Varsinais-Suomen Pelastuslaitos:

Pelastustoiminta ja pelastusyksiköllä operointi tulee olla mahdollista kaava-alueella. Piha- tai ajoyhteydet pelastusajoneuvoille on AK-1 ja K-1 alueilla erittäin rajalliset. Periaatteet/tilatarpeet pelastusajoneuvojen operointiin tulee varmistaa.

V-S pelastuslaitoksen kaluston mitoitus on esitetty tarkemmin toimintaohjeessa 22.4.2021, pelastustiet (<http://www.vspelastus.fi/lomakkeet>).

VAK-ratapihan (Turku Tavara) liittyvän (Sweco Finland Oy:n laatiman) raportin turvallisuusjärjestelyt tulee edellyttää huomioitavaksi kaavamääräyksissä.

Kaavoituksen pohjalta suoritettavassa kunnallistekniikan suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava pelastuslain edellyttämät sammutusvesitarpeet. Sammutusvesitarpeesta on laadittu sammutusvesisuunnitelma yhteistyössä alueen kuntien ja vesihuoltolaitosten kanssa.

Kaavoituksen vastine:

K-1-korttelialueen ajoyhteyden merkintää laajennetaan 6 m leveäksi. AK-1-korttelialueen osalta kaava toteaa nykytilanteen ja tontti on jo rakennettu. Kaavassa ei osoiteta tontille lisärakentamista tai käyttötarkoituksen muutosta. Asuinkerrostalon rakennusluvan asemapiirustuksessa (20.5.2015) on esitetty pelastustiet ja -paikat.

VAK-ratapihaan liittyvät turvallisuusjärjestelyt on huomioitu kaavamääräyksissä.

Kunnallistekniikan suunnittelussa ja toteutuksessa huomioitavat pelastuslain edellyttämät sammutusvesitarpeet merkitään tiedoksi ja kirjataan kaavaselostukseen.

Lausunto Turun Vesihuolto Oy:

Turun Vesihuolto Oy:llä ei ole huomautettavaa asemakaavanmuutos-, tonttijako- ja

tonttijaonmuutosehdotuksesta.

Kaavoituksen vastine:

Merkitään tiedoksi.

Lausunto Varsinais-Suomen ELY-keskus (1.1.2026 alkaen Lounais-Suomen elinvoimakeskus):

Kulttuuriympäristö

Rautatieasema, asemapäällikön talo, nk. asuinkasarmi, asema-aukio ja kokonaisuuteen liittyvät piha-alueet on suojeltu rakennusperintölain suojelemisesta annetun lain (498/2010, rakennusperintölaki) nojalla. Kaavahankkeen yhteydessä on pidetty työneuvotteluja sekä laadittu kattavia selvityksiä. Alueen arvokas kulttuuriympäristö on pääosin huomioitu kaavaehdotuksessa asianmukaisin merkinnöin ja määräyksin. Muun muassa asema-aukion ominaispiirteisiin kuuluva symmetrinen sommittelu on perustellusti nostettu kaavamääräyksiin. Se on hyvä täsmentää koskemaan muutakin kuin vain puurivejä ja istutuksia, jotta kaavamääräys on yksiselitteinen.

ELY-keskus kuitenkin katsoo, että yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialuetta (ET-1/RKY) ei ole mahdollista sijoittaa RKY-alueeseen kuuluvaan, rakennusperintölain nojalla suojeltuun, kortteliin 35. Sijoittaminen ei ole huomioiden alueen erityisarvot ja se, että rautatieasemakokonaisuus on suojeltu rakennusperintölain nojalla, mahdollista siitä huolimatta, että korttelialueen kaavamääräyksissä vaaditaan rakennuksen korkeatasoista arkkitehtuuria ja ympäristöön sovittamista. Lisäksi on huomioitava, että puutarhasta osa jää raitiotielinjauksen alle, joten puutarhan vehreä luonne ja arvo heikkenevät jo sen myötä niin paljon, ettei puutarhaan ole mahdollista sijoittaa ET-1/RKY-korttelialuetta. Näin ollen kaavaratkaisu olisi tältä osin suojelupäätöksen vastainen, eikä täyttäisi asemakaavan sisältövaatimuksia rakennetun ympäristön arvojen vaalimisen suhteen.

Raitiotielinjaus on kaavaehdotuksessa osoitettu kulkemaan suojellun alueen läpi, jolloin asemapäällikön talon suojellun puutarhan koillisnurkka jää osin raitiotielinjauksen alle. Linjauksen toteuttaminen kaavaehdotuksessa osoitettuun sijaintiin edellyttää suojelupäätöksestä poikkeamista rakennusperintölain mukaisesti. Poikkeamisen käsittelee ELY-keskus, 1.1.2026 alkaen Lupa- ja valvontavirasto ja se on voimassa kaksi vuotta. ELY-keskus katsoo, että poikkeaminen tulee käsitellä ennen kaavan hyväksymistä.

Melu, tärinä ja runkomelu

Rautatietä ja raitiotietä koskevien määräysten olisi tärinän, runkomelun ja melun osalta hyvä olla samanlaiset siten, että molemmissa määräyksissä olisi selkeästi kirjattuna maksimi-arvot, kuten rautatieliikenteestä annetuissa määräyksissä. Runkomelun osalta on huomioitava, että jos rakennukselle on annettu julkisivun ääneneristävyysmääräys, niin silloin runkomelun L_{pr} arvo ei saisi ylittää 30 dB. Lisäksi tulisi määrätä, että enimmäistaso ei saa ylittää asuinhuoneissa 45 dB LAF_{max} tasoa yöaikaan klo 22-7.

Merkittävimmät melu ym. vaikutukset suunnittelualueella kohdistuvat kortteleihin AL-1/RKY ja K-2/RKY. Lähtökohtana melusuojauksessa on, että melun aiheuttaja estää meluhaittojen leviämisen, ja tarvittaessa vastaa niistä aiheutuvista kustannuksista. Meluvaatimusten osoittaminen korttelin 35 suojelluille rakennuksille ei ole tämän periaatteen mukaista. Kokonaisuutta olisi vielä hyvä arvioida uudelleen, ja määräystä tarvittaessa hyvä tarkistaa. Raitiotielinjaan tulee rakentamisen yhteydessä tehdä tarvittavat tärinän ja runkomelun syntymistä ja leviämistä estävät rakenteet ja ratkaisut.

AL-1/RKY-alueen osalta kaavaselostuksessa on perusteltu, miksi tonttia ei ole esitetty suojattavan melusteella. Kyseisen korttelin osalta esitetty meluselvitys ja meluntorjunnasuunnittelu eivät ole vaihtoehtotarkasteluissaan onnistuneet kovin hyvin. Huomioiden arvokas kulttuuriympäristö, on korttelialueelle haastavaa osoittaa riittävä, alueen ominaispiirteet turvaava melusuojaus. Vaikka ohjearvoon ei korttelialueella päästäisi, tulee varmistaa, että raitiotien rakentaminen ei heikennä alueen/korttelin melutilannetta. Melutilannetta on mahdollista parantaa kohteeseen soveltuvalla aidalla esimerkiksi nykyisen aidan kanssa saman korkuinen, tai hieman korkeampi, meluesteen tiiviyn täyttävä tonttiaita (esimerkiksi puu- tai kiviaita, n. 2–3 m kadun/raitiotien reunasta ja 1,3–1,8 m korkeana) voisi olla sovitettavissa kadun reunaan, tontin ja raitiotien väliin. Koska enimmäistasojen aiheuttamaa ääniympäristön muutosta on vaikea kompensoida, olisi kohtuullinen ratkaisu meluesteen rakentaminen myös katuliikenteen melua vastaan, raitiotielinjan suuntaan rakennettavan meluesteen lisäksi. Meluesteen sijoittelua on vielä syytä tarkastella erityisesti sen suhteen, miten tontille ajo määrittelee meluesteen sijoittamista. Melumääräysten osalta tulee lisäksi varmistua, että ne ovat toteutettavissa suojelumääräykset huomioiden.

Meluselvityksen perusteella voidaan olettaa, että liike- ja toimistotilojen osalta K-2/RKY-korttelialueella päästään niitä koskevaan ohjearvoon sisällä 45 dB LAeq päivällä. On kuitenkin syytä huomioida, että raitiovaunun ohiajojen aiheuttamat usein toistuvat mahdollisesti korkeat enimmäistasot saattavat vaikuttaa siihen, mitä toimintoja rakennukseen voi, tai kannattaa sijoittaa.

K-1-korttelialueen osalta on syytä huomioida, että pelastustoimen tiloissa voi olla myös lepotiloja. Tällöin tulee huolehtia siitä, että yöajan ohjearvot alittuvat, ja että enimmäistaso yöllä ei ylitä 45 dB LAFmax tasoa. Julkisivuun kohdistuvien melumääräysten osalta on hyvä varmistaa, ettei määräyksissä määrätä samasta asiasta kahteen kertaan (tärinä ja runkomelu), ensin raitiotielle ja sitten rakennuksille.

Tärinän ja runkomelun osalta tulee varmistaa selvitysten riittävyys. Selvityksissä tulee voida todentaa, että häiriöt voidaan hoitaa raitotiehen tehtävillä suojauksilla ja ratkaisuilla. Ensisijaisesti kaikki torjuntatoimet tulee toteuttaa raitiotielinjaan.

Kaavoituksen vastine:

Kulttuuriympäristö

Aukion (sk-1) kaavamääräykseen täsmennetään asema-aukion symmetrinen sommittelu puurivien ja istutusten lisäksi. Kaupunkikuvaan liittyviin määräyksiin on lisäksi kirjattu, että Asemanaukiolla sijaitsevan joukkoliikennepysäkin sijoittelussa tulee huomioida aukion symmetrinen kompositio.

Raitiotie vaatii sähkönsyöttöaseman sijoittamisen alueelle. Asemanaukion 29.11.2025-19.1.2026 nähtävillä olleessa kaavaehdotuksessa se esitettiin kahteen vaihtoehtoiseen sijaintiin: suojeltujen asuinrakennusten (Ratapihankatu 39 ja 41) piha-alueen pohjoisrajalle sekä entisen asemarakennuksen itäpuolelle. 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 tullaan muuttamaan siten, että sähkönsyöttöasemaa ei sijoiteta rakennusperintölain nojalla suojellulle alueelle.

Poikkeamista suojelupäätöksestä rakennusperintölain mukaisesti raitiotien toteuttamiseksi on haettu huhtikuussa 2026 kaavan valmistelun aikana Lupa- ja valvontavirastolta maanomistajan suostumuksella.

Melu, tärinä ja runkomelu

Kaavamääräyksiä melun, tärinän ja runkomelun osalta täsmennetään sekä lisätään määräyksiin niiden maksimiarvot. Raitiotien jatkosuunnittelussa huomioidaan rakentamisen yhteydessä tehtävät tarvittavat tärinän ja runkomelun syntymistä ja leviämistä estävät rakenteet ja ratkaisut.

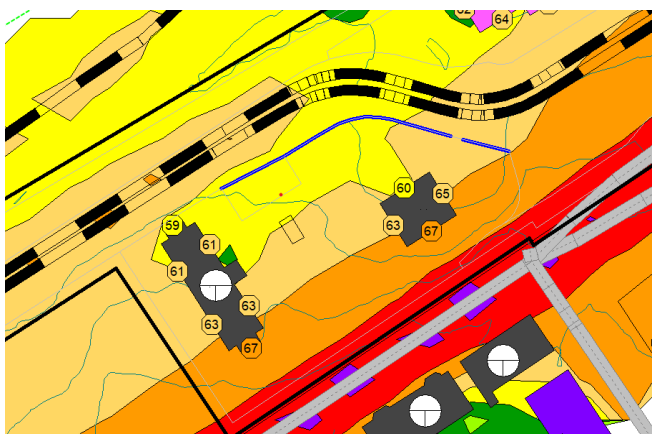
K-1-korttelialueen rakennusalan sivuille lisätään määräykset julkisivujen ääneneristävyydestä. Meluselvityksen (Sweco Finland Oy, 6.11.2025) mukaan entisen asemarakennuksen julkisivuihin ei ole tarvetta osoittaa määräystä julkisivujen ääneneristävyydestä.

Turun Raitiotieallianssi on tehnyt 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 raitiotielle lisätään runkomelueristystä mikä on huomioitu raitiotien suunnitelmissa ja kustannuslaskennassa. Tärinää ja runkomelua arvioidaan uudelleen ennen rakennussuunnitteluvaihetta.

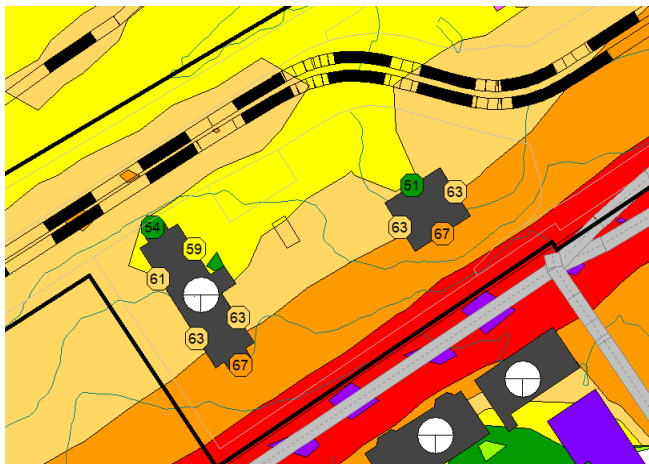
ELY:n lausunnon perusteella toteutettiin uusia melutarkasteluja (Sweco Finland Oy) Ratapihankatu 39-41 piha-alueelle alkuvuodesta 2026.

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 suurimmalla osalla asuinalueita 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.

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.



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)



Kuvassa esitetään ennustetilanteen mukainen tie-, rautatie- ja raitiotieliikenne raitiotieliikenteen aiheuttamat enimmäisäänitasot asuinrakennusten julkisivuilla ilman kaarrekirkuntaa. 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 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.

Pihan melusuojauksen osalta todetaan, että meluselvityksessä esitettyä suojausta ei ole mahdollista toteuttaa vaarantamatta asuinrakennusten tai pihan 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.

Ratapihankatu 39 ja 41 rakennusten osalta kaavassa osoitetaan julkisivuille ääneneristävyyksivaatimuksia. Meluselvityksessä on todettu, että suurin meluhaitta alueella aiheutuu Ratapihankadun liikenteestä nykytilanteessa, mutta myös raitiotien toteutuessa. Määräys julkisivujen ääneneristävyydestä koskee suojeltua rakennusta vain, mikäli määräyksen toteuttaminen ei vaaranna suojeluarvoja.

Lausunto Turun vammaisneuvosto:

Asemakaavanmuutosehdotus 21.11.2025 ei sisällä selkeää arviointia tulevan alueen esteettömyyden huomioimisesta ja esteettömyyden vaatimuksista ja vaikutuksista alueen toimivuuteen.

Asemakaavamuutoksen suurimmat vaikutukset liittyvät raitiotiehankkeeseen. Alueelle kaavailtujen uusien joukkoliikennepalvelujen on luvattu parantavan alueen saavutettavuutta ja tuovan lisää palveluita alueelle. Kun alueelle luvataan liikennejärjestelmien toimivuutta ja saavutettavuutta, niin epäselväksi jää se, miten esteettömyys ja saavutettavuus otetaan oikeasti huomioon ja miten esteettömyyttä aiotaan toteuttaa kyseisellä alueella? Onko esimerkiksi huomioitu, että katualueet ovat riittävän leveitä kaikille käyttäjille, onko hyvä ja turvallinen valaistus huomioitu, opastuksen selkeys ja havaittavuus esimerkiksi värikontrastit huomioitu ja myös korkeuserot pitää pyrkiä pitämään mi-

nimissä. Lisäksi kaikessa rakennetussa ympäristössä pitää saattoliikenteelle aina varata riittävät esteettömät tilat. Alueiden rakentamisaikaisia vaikutuksia esteettömyyteen ja saavutettavuuteen ei saa jättää huomioimatta. Siksi Turun kaupungin vammaisneuvosto vaatii täyttä esteettömyyttä ja saavutettavuutta kaikessa uudis- ja korjausrakentamisessa.

Turun kaupungin vammaisneuvosto tulee tekemään aloitteen, että tulevaisuudessa kaupungin kaikissa asemakaavaselostuksissa olisi selkeä saavutettavuus- ja esteettömyysosio, jossa tulisi aina ilmi alueen saavutettavuuden ja esteettömyyden toteutuminen ja esteettömyyden positiiviset vaikutukset alueen kehitykseen. Pitää aina muistaa, että hyvä ja toimiva saavutettavuus ja esteettömyys palvelevat kaikkia käyttäjiä.

Koska alue tulee olemaan osa tulevaisuuden Turun kehitystä, niin Turun vammaisneuvoston pitää olla koko ajan mukana aihetta koskevassa suunnittelussa ja asiaa koskevissa työryhmissä asian käsittelyn kaikissa vaiheissa. Näin voidaan varmistua siitä, että suunnittelusta ja toteutuksesta saadaan mahdollisimman toimiva kaikille käyttäjille tasarvoisesti ja yhdenvertaisesti. Yhteistyön ja tuloksen pitää olla rakentavaa ja erittäin positiivisesti esteettömyyden ja saavutettavuuden huomioonottavaa.

Vaadimme myös, että Turun kaupungin esteettömyysohjeistusta käytetään suunnittelussa pääasiallisena ohjenuorana.

<https://www.turku.fi/esteettomyys>

Kaavoituksen vastine:

Kaavoitus mahdollistaa esteettömien ja saavutettavien suunnitteluratkaisujen toteuttamisen. Lausunnossa esitetyt mm. valaistuksen ja opastuksen riittävyys eivät ole asemakaavatasolla ohjattavia ratkaisuja, vaan tarkemmassa jatkosuunnittelussa huomioitavia asioita. Rakentamislupaa hakiessa osoitetaan saattoliikenteelle riittävät esteettömät tilat yksityisessä omistuksessa olevien rakennusten ja tonttien osalta.

Raitiotien toteutussuunnittelua on tehty yhteistyössä Turun kaupungin esteettömyyskoordinaattorin kanssa. Esteettömyyskoordinaattori on ollut kutsuttuna raitiotien suunnittelun osaprojektikokouksiin, mukaan lukien Asemanaukion alustavaa katusuunnitelmaan käsitteleviin kokouksiin. Raitiotiepysäkin tyyppipiirustuksen ratkaisut on käyty läpi esteettömyyskoordinaattorin kanssa ja esteettömyyskoordinaattori on ollut ohjaamassa tilaajan edustajana raitiotien suunnitteluperusteita esteettömyyden osalta. Lausunnon sisältö on välitetty raitiotiesuunnittelulle jatkosuunnittelussa huomioitavaksi.

Raitiotien suunnitteluperusteissa on määritetty, että katualueiden ratkaisut laaditaan lähtökohtaisesti samoilla esteettömyysperiaatteilla, kuin Turun kaupungin katualueiden suunnitelmat yleisesti laaditaan. Turun kaupunki käyttää julkisten ulkoalueiden Suraku- ja Sujuva-ohjeiden mukaisia suunnitteluperiaatteita. Ohjeiden mukaisesti kaikki katu- ja puistoalueet ovat esteettömyyden erikoistason tai perustason mukaisia. Raitiotiepysäkit on suunniteltu esteettömyyden erikoistason alueina ja jokaisella pysäkillä on vähintään pysäkin toisessa päässä esteettömyyden erikoistason suojatie, jolla on myös aina liikennevalo-ohjaus. Raitiotiepysäkkien korokkeilla näkövammaiset käyttäjät ohjataan näkövammaisten matkustajien ensisijaisesti käyttämän vaunun ovelta ohjaavalla raidalla liikennevalo-ohjatulle esteettömyyden erikoistason suojatielle. Asema-aukiolla korkeuserot pyritään minimoimaan ja raitiotie on suunniteltu mahdollisimman laajalti samaan tasoon aukion kanssa. Raitiotien investointipäätöksen jälkeen pysäkin tyyppiratkaisun suunnittelua jatketaan ja valitaan materiaalit yksityiskohtaisella tasolla. Materiaalivalinnoissa otetaan huomioon riittävät kontrastit.

Raitiotiesuunnittelun tilannetta on esitelty vammaisneuvostolle 7.4.2025 ja 8.12.2025.

Lausunto Varsinais-Suomen liitto:

Varsinais-Suomen liiton aluesuunnittelujaosto päätti kokouksessaan 15.12.2025 § 14, että mm. Asemanaukion kaavamuutoksen lausuntopyyntö ei anna aihetta lausuntoon, koska liitolla ei ole siitä huomautettavaa eikä se ole ristiriidassa Varsinais-Suomen maakuntakaavoituksen tai muun suunnittelun kanssa.

Kaavoituksen vastine:

Merkitään tiedoksi.

Lausunto Turku Energia Kaukolämpö:

Alue on liitettävissä kaukolämpöverkkoon, josta energia on saatavissa 100 % uusiutuvasti sekä liittymät toimitettuna avaimet käteen -palveluna. Lisäksi tarjolla on muita erilaisia uusiutuvan energian hyödyntämiseen liittyviä teknisiä ratkaisuja, kuten aurinkoenergiaa ja hukkalämmöntalteenottoa. Ratkaisut edistävät energiatehokkuutta, hiili-neutraaliustavoitteita ja energian kierrätystä. Kiinteistökohtaiset tekniset ratkaisut tulee kuitenkin tutkia jatkosuunnittelussa tarkemmin.

K-1 tontin kaakkoisreunassa kulkee kaukolämmön Dn500-300 runkolinja. Tämän mahdollisesta siirtotarpeesta on ilmoitettava 6kk etukäteen. Siirto ei myöskään onnistu lämmityskauden aikana.

Kaavoituksen vastine:

Merkitään tiedoksi. Kirjataan kaavaselostukseen K-1-korttelialueen runkolinjaa koskevat huomiot.

Lausunto Museovirasto:

Lausunnon alussa kuvataan kaavan lähtökohtia.

Museoviraston näkemyksen mukaan kaavaratkaisussa on onnistuttu suurelta osin sovittamaan yhteen eri tavoitteita myös kulttuuriympäristön suojelun näkökulmasta. Kaavan valmistelussa on järjestetty kiitettävästi työneuvotteluja suojeluasioiden ratkaisemiseksi. Museovirasto toteaa kuitenkin seuraavat ristiriidat rakennusperintölain nojalla annetun suojelupäätöksen kannalta.

Raitiotielinjauksella rakennusperintölain nojalla suojellun alueen läpi on kielteisiä vaikutuksia. Osa asemapäällikön suojellusta pihapiiristä häviää linjauksen tieltä merkiten tarvetta siirtää myös porttia ja pylväitä. Linjauksen toteuttaminen edellyttää sitä, että Varsinais-Suomen ELY-keskukselta (1.1.2026 alkaen Lupa- ja valvontavirasto) on haettava poikkeamista suojelupäätöksestä siten kuin rakennusperintölaissa säädetään.

Museovirasto arvioi myös sähkösyöttöaseman (ET-1/RKY) toteutuksen niin ikään suojelupäätöksen vastaiseksi. Se hävittää osaltaan kasvillisuutta, pienentää pihatilaa ja toisi asuinpihaan suhteellisen kookkaan uuden elementin, vaikka se pyrittäisiinkin sovittamaan ympäristöönsä arkkitehtuurin ja istutusten avulla.

Sähkösyöttöaseman osalta Museovirasto pitää siten parempana asemarakennuksen itäpuolista paikkaa, jossa se sijaitsee rakennusperintölain nojalla annetun aluerajauksen ulkopuolella ja voidaan integroida muuhun tekniseen infrastruktuuriin.

Kaavoituksen vastine:

Poikkeamista suojelupäätöksestä rakennusperintölain mukaisesti raitiotien toteuttamiseksi on haettu huhtikuussa 2026 kaavan valmistelun aikana Lupa- ja valvontavirastolta.

Alustavassa katusuunnitelmassa raitiotie on sijoitettu sen tekniset toimintaedellytykset huomioiden siten, että vie mahdollisimman pienen osan suojeltujen asuinrakennusten piha-alueista. Myös rautateiden huoltovaatimukset sekä kävelyn ja pyöräilyn väylien laatuvaatimukset on otettu huomioon katualueiden mitoituksessa.

Raitiotielinjauksen kielteisiä vaikutuksia pyritään minimoimaan sekä kaavanmuutoksessa että raitiotien jatkosuunnittelussa siten, että joukkoliikenteelle varatun kadun suunnittelun yhteydessä tulee huolehtia siitä, että rakentamisen yhteydessä häviävä, yksityisiä piha-alueita 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.

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.

Raitiotie vaatii sähkönsyöttöaseman sijoittamisen alueelle. Asemanaukion 29.11.2025-19.1.2026 nähtävillä olleessa kaavaehdotuksessa se esitettiin kahteen vaihtoehtoiseen sijaintiin: suojeltujen asuinrakennusten (Ratapihankatu 39 ja 41) piha-alueen pohjoisrajalle sekä entisen asemarakennuksen itäpuolelle. Kaavaehdotuksen edetessä päätöksentekoon sähkönsyöttöasemalle esitetään kaavassa vain yksi rakennusala. 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 tullaan muuttamaan siten, että sähkönsyöttöasemaa ei sijoiteta rakennusperintölain nojalla suojellulle alueelle.

Lausunto Väylävirasto:

Rautatiealueen raja

Asemakaavan muutosehdotuksessa on Väyläviraston hallinnoimaa nykyistä rautatiealuetta kavennettu ja osoitettu Asemapäällikönkadun katualueeksi uuden joukkoliikennekadun tarpeisiin. Katualueeksi osoitetulle alueelle ei ole enää nähtävissä radanpidollista tarvetta eikä Väyläviraston puolelta ole esteitä sen osoittamiselle asemakaavassa muuhun käyttötarkoitukseen. Kaavaehdotuksessa on korttelin 34 lounaispuolella osoitettu rautatiealueeksi nykyisen radan suoja-aidan ulkopuolella sijaitseva kolmiomainen alue. Myöskään tälle suoja-aidan ulkopuoliselle alueelle ei ole tarvetta rautatiealueena ja se voidaan osoittaa suoja-aidan linjauksen mukaisesti katu- tai korttelialueeksi.

Rautatien huoltotieyhteydet

Asemakaavamuutoksen myötä rautatiealueelle kulkeminen radan eteläpuolelta Asemaukion ja Puistokadun väliseltä alueelta on mahdollista vain Asemapäällikönkadun kautta. Mikäli radan kunnossapidolla on tarvetta kulkea rautatiealueelle, on sen oltava jatkossa mahdollista Asemapäällikönkadun kautta. Jatkosuunnittelussa on turvattava rautatiealueelle pääsy suoja-aidassa olevien nykyisten porttien kautta.

Väylävirastolla ei ole muuta huomautettavaa kaavahankkeesta. Maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus.

Kaavoituksen vastine:

Kaavaehdotuksessa korttelin 34 lounaispuolella osoitettu rautatiealueeksi nykyisen radan suoja-aidan ulkopuolella sijaitseva kolmiomainen alue osoitetaan suoja-aidan linjauksen mukaisesti katualueeksi ja istutettavaksi alueeksi.

Kaavamääräyksissä ja raitiotien jatkosuunnittelussa huomioidaan pääsy rautatiealueelle Asemapäällikönkadulta suoja-aidassa olevien nykyisten porttien kautta.

Lausunto VR-Yhtymä Oyj:

Asemanaukion asemakaavamuutokselle asetetut tavoitteet ovat laajalti kannatettavia. VR tukee sitä, että asemakaavamuutoksella osaltaan mahdollistetaan Turun raitiotien rakentaminen Turun entisen päärautatieaseman läheisyydessä ja parannetaan kestävän liikunnan toimintaedellytyksiä kaupungissa.

Asemakaavamuutoksella mahdollistetaan myös käyttötarkoituksenmuutokset VR:n omistamille Turun entiselle päärautatieasemalle sekä osoitteissa Ratapihankatu 39 ja 41 sijaitseville rakennuksille sekä muodostetaan niille tontit. Kaavamuutos on tullut vireille näiden kiinteistöjen osalta VR:n hakemukseen perustuen.

Turun raitiotie

VR näkee raitiotien rakentamisen Turkuun positiivisena ja kannatettavana hankkeena. Raitiotien ja raitiotiepysäkin sijoittaminen asema-aukiolle palvelee myös entisen päärautatieaseman kehittämistä jatkossa ja parantaa aseman sijaintia julkisten liikenneyhteyksien äärellä.

Asema-aukion ja raitiotien suunnittelussa tulee ottaa huomioon aseman rooli aukiota rajaavana ja hallitsevana rakennuksena. Pysäkkiratkaisut tulee suunnitella kevyinä, läpihengittävinä ja niiden tulee tukea aseman arkkitehtonista arvoa. Pääsisäänkäynnin edessä olevaa aukiotilaa ei saa uudessakaan tilanteessa tukkia ylimääräisillä rakennelmilla vaan kehittää aseman fasadi ja toiminnalliset tarpeet huomioiden.

Raitiotien rakentamisen aikaiset vaikutukset ympäröiviin rakennuksiin tulee minimoida ja yhteensovittaa mahdolliseen aseman kehityshankkeeseen. Kaikki raitiotien vaatimat muutokset suojeltuihin rakennuksiin tai rakennelmiin (kuten muutokset tonteilla, esim. muurien tai porttien siirtäminen tai erilliset melusuojaukset) tulee toteuttaa Turun raitiotien toimesta ja kustannusvastuulla.

K-2/RKY kortteli (asemarakennus)

Turun entinen päärautatieasema on poistunut matkustajakäytöstä syksyllä 2024 uusien matkustajalaitureiden rakentamisen myötä ja matkustajapalveluiden siirtyessä toistaiseksi Logomoon. Asemarakennukselle tullaan etsimään uusi käyttötarkoitus asema-kaavaprosessin jälkeen.

Kaavamuutosalueella aseman ympäristössä on merkittäviä rakennushistoriallisia arvoja ja suurin osa siitä kuuluu sekä RKY-alueeseen, että on suojeltu myös rakennusperintölain nojalla. Erityisesti asemarakennukseen kohdistuu lain nojalla tehdyn päätöksen perusteella monia suojeluvaatimuksia, jotka rajoittavat rakennuksen tulevaa käyttöä.

Jotta asemarakennuksen rakennushistoriallinen arvo tulevaisuudessa pystytään turvaamaan ja mielellään mahdollistetaan sen pitäminen edelleen yleisölle avoimessa käytössä, tulisi asemakaavan mahdollistaa rakennukselle monipuolisesti erilaisia käyttötarkoituksia. Kaavaehdotuksessa esitetyn liike- ja toimistorakennusten korttelialueen lisäksi kaavassa tulisi sallia asemarakennukselle myös esimerkiksi hotellikäyttö, jonka soveltuvuutta rakennukseen on jo tutkittu.

Asemarakennukselle jäävä tontti tulee raitiotien viemän alueen johdosta pienenevästi merkittävästi, mikä tulee tulevaisuudessa haittaamaan ja rajoittamaan asemarakennuksen käyttöä ja toimintaa. Asemalle tulee varmistaa riittävät pysäköintimahdollisuudet sekä huoltoyhteydet ja saattoyhteydet myös liike- ja toimistokäytössä.

AL-1/RKY kortteli

Raitiotie tulee muuttamaan merkittävästi myös AL-1/RKY korttelin kahden puurakennuksen Ratapihankatu 39 (asemapäällikön talo) ja Ratapihankatu 41 (asuinkasarmi) ympäristöä. Raitiotielinjaus vie tonttien pinta-alasta merkittävän osan ja myös korttelialueen kasvillisuutta joudutaan poistamaan.

Raitotielinjauksen lisäksi muuta piha-alueiden pienenemistä tulee välttää ja sen vaikutukset suojeltuun rautatieympäristöön tulee minimoida. Korttelialueen yhteyteen esitetty ET-1 -alue (varaus sähkönsyöttöasemalle) ei tue näitä tavoitteita vaan heikentää RKY-alueen kokonaisuutta sekä vaikeuttaa rakennusten ja pihojen jatkokäyttöä. VR:n näkemyksen mukaan sähkönsyöttöasema tulisi siis sijoittaa toiseen esitettyyn vaihtoehtoiseen sijaintiin, asemarakennuksen itäpuolelle.

Kaavaehdotuksessa korttelialueelle on esitetty sallittavan tontille 71-35- 2 enintään kaksi autopaikkaa ja tontille 75-35-1 enintään yksi autopaikka. Tontti 71-35-2 eli Ratapihankatu 41 (asuinkasarmi, rautatieläisten asuinrakennus) on kolmen asunnon hyvin säilynyt hirsirakennus. VR esittää, että tontille 71-35-2 sallittaisiin asuntojen määrän mukaisesti enintään kolme autopaikkaa, yksi autopaikka per asunto. Vaikka kohde tuleekin sijaitsemaan jatkossa hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärellä, pysäköintimahdollisuudet alueella tulevat heikkenemään merkittävästi Asemapäällikönkadulta raitiotien alta poistuvien autopaikkojen myötä.

Kaavoituksen vastine:

Asema-aukio on kaupunkikuvallisesti ja historiallisesti arvokas ja aukion kaavamääräyksen (sk-1) mukaan portaiden, luiskien ja tasoerojen tulee olla muotoilultaan ja materiaaleiltaan korkeatasoisia. Kaiderakenteiden on oltava ilmeeltään mahdollisimman keveitä ja avoimia.

Yleisiin määräyksiin on lisäksi kirjattu, että pysäkki- tai muut rakennelmat eivät saa peittää entistä asemarakennusta tai katkaista rakennuksen ja Rautatientori-puiston välistä näköyhteyttä. Asemanaukiolla sijaitsevan joukkoliikennepysäkin sijoittelussa tulee huomioida aukion symmetrinen kompositio. Pysäkki on lisäksi suunniteltava arkkitehtonisesti korkeatasoisena paikan ominaispiirteet sekä rakennus- ja puutarhataiteelliset suojeluarvot huomioiden.

Katuaukion kaavamääräyksen mukaan aukion kautta on mahdollistettava entisen asemarakennuksen huoltoliikenne. Tontti sijaitsee liikenteellisesti haastavalla paikalla ja pysäköinnin mahdollisuudet tontilla ovat rajalliset. Kaavaehdotuksessa mahdollistetaan 8 autopaikan sijoittaminen tontille.

AL-1/RKY-korttelialueen kaavamääräystä muutetaan siten, että tontille 71-35.-2 voi sijoittaa enintään kolme autopaikkaa, yksi autopaikka per asunto.

Alustavassa katusuunnitelmassa raitiotie on sijoitettu sen tekniset toimintaedellytykset huomioiden siten, että vie mahdollisimman pienen osan suojeltujen asuinrakennusten piha-alueista. Raitiotien ja katualueen tilavarauksen tieltä on purettava osoitteessa Ratapihankatu 43, 45 ja 47 sijaitsevien rakennusten piharakennuksia. Lisäksi tontin 71-35.-1 pihapiiriin 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.

Kaavassa mahdollistetaan erilaisia käyttötarkoituksia entiselle asemarakennukselle kaavamerkinnällä K-2/RKY: Liike- ja toimistorakennusten korttelialue. Korttelialueelle saa sijoittaa myös kulttuuritoimintoja. Majoitustoimintoja ei mahdollisteta kaavassa erityisesti tontin liikenteellisesti haastavasta sijainnista johtuen. Entisen 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, minkä takia esimerkiksi majoitustoiminnasta aiheutuvaa taksiliikennettä ei sallita asema-aukiolle. Elämyskeskusten kehittyessä pysäköinnin tarve alueella kasvaa, mikä mahdollisesti johtaisi siihen, että aukiota hyödynnetään henkilöautojen pysäköintiin ja saattoliikenteeseen.

Raitiotie vaatii sähkönsyöttöaseman sijoittamisen alueelle. Asemanaukion 29.11.2025-19.1.2026 nähtävillä olleessa kaavaehdotuksessa se esitettiin kahteen vaihtoehtoiseen sijaintiin: suojeltujen asuinrakennusten (Ratapihankatu 39 ja 41) piha-alueen pohjoisrajalle sekä entisen asemarakennuksen itäpuolelle. Kaavaehdotuksen edetessä päätöksentekoon sähkönsyöttöasemalle esitetään kaavassa vain yksi rakennusala. 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 tullaan muuttamaan siten, että sähkönsyöttöasemaa ei sijoiteta rakennusperintölain nojalla suojellulle alueelle.

Lausunto Turku Energia Sähköverkot

Asemakaavamuutoksessa tulee huomioida Turku Energia Sähköverkot Oy:n (myöh. TESV Oy) näkökulmasta seuraavat asiat:

- Kaavamuutosalueelle, Ratapihankatu 53 tontin kiinteistöön on sijoitettu jakelumuuntamo, jolle tulisi varata kaavaan muu-alue. Kaavamääräyksiin muu-alueen selitteeksi tulee kirjata seuraava teksti:

”Sijainniltaan ohjeellinen, muuntamoa varten 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.”

- Kaavaselostuksen kappaleeseen 5.6.7 tulisi lisätä seuraava teksti:
”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.”

- Kaavaselostuksen kappaleessa 6.2 on virheellisesti mainittu, että ET-1/RKY-kortteli-alueelle sijoitettava sähkönsyöttöasema olisi TESV Oy:n omistama. 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 yleis-tenalueiden suunnitteluun.

Kaavoituksen vastine:

Merkitään tiedoksi. Lisätään kaavaehdotukseen Ratapihankatu 53 tontille muu-alue ja sen selite. Tehdään lausunnossa esitetyt täsmennykset kaavaselostukseen.

4 Kaavaehdotuksen nähtävillä olo (MRL 65 §)

Kaavaehdotus on nähtävillä asiakaspalvelussa Turku-Pisteessä ja kaupungin internetsivulla 29.11.2025 – 19.1.2026. Nähtävilläoloaika pidennettiin, jotta osallisilla on mahdollisuus jättää kaavaehdotuksesta muistutuksia 14.1.2026 järjestettävän asukastilaisuuden jälkeen.

4.1 Yleistä muistutuksista

Asemakaavanmuutosehdotuksesta tehtiin 7 muistutusta.

Kolme (3) muistutusta koskivat sähkönsyöttöaseman sijoittamista rakennusperintölain nojalla suojellulle piha-alueelle (Ratapihankatu 39 ja 41) sekä pihan kasvillisuuden vähenemistä raitiotien tilavarauksen (jl/t) tieltä. Neljässä (4) muistutuksessa esitettiin, että osoitteessa Ratapihankatu 51 sijaitseva tontti ei ole sopiva sijoituspaikka ensihoidon ja pelastustoiminnan yksikölle, eikä mm. pelastusaseman tärinävaikutuksia kaava-alueen lähiympäristöön ole huomioitu riittävästi. Muistutusten sisältö on esitetty tiivistettynä.

4.2 Muistutukset

Anmärkning 1, privatpersoner som bor i närheten av planområdet (14.1.2026):

- Den tomt som föreslås för räddningsstationen ligger inom en högriskzon för transporter av farliga ämnen (VAK), vilket strider mot räddningsväsendets verksamhetsföresättningar. En olycka som inträffar i området påverkar direkt den aktuella räddningsstationens operativa funktionsförmåga. Enligt Egentliga Finlands riskbedömning har olyckor med farliga ämnen regelbundet inträffat i närheten av Åbo bangård. Byggnadstekniska skyddsåtgärder skyddar endast byggnaden, inte räddningsenheternas operativa beredskap.
- Under krigstid skulle läget vara särskilt utsatt för fientlig verksamhet, eftersom räddningsstationer internationellt är mål för angrepp och området dessutom innehåller kritisk infrastruktur. Samhällets livsviktiga funktioner bör decentraliseras, inte koncentreras.
- Området (Bangårdsgatan, Skolgatan, Parkgatan) har livlig trafik, och buller och vibrationer förekommer redan i nuläget. En del av gatuområdena ingår i huvudnätet för cykling. Utryckningsfordon ökar trafikmängderna och därmed även risken för trafikolyckor.
- Tomtens storlek och läge möjliggör inte förbättringar av trafikarrangemangen, såsom anläggande av en cykelväg längs Bangårdsgatan utan att minska antalet körfält. Nya ramper som planeras längs Skolgatan och Parkgatan ökar mängden lätt trafik.
- Delgeneralplanen förbjuder lokalisering av verksamhet som orsakar omfattande fordons- eller kundtrafik i området, men möjliggörandet av räddningsstation och utbildningsverksamhet medför betydligt mer trafik jämfört med nuläget.

- Räddningsstationens placering garanterar inte smidiga utryckningsvägar. Bedömningar som betonar utryckningsvägarnas funktionalitet är spekulativa, och inga heltäckande utredningar om konsekvenserna har presenterats. Den påstådda nyttan av den nya placeringen för fotgängare i stadskärnan flyttar risker och störningar till en annan plats, men eliminerar dem inte.
- I området förekommer redan bullernivåer som överskrider gränsvärdena enligt förordningen om boendehälsa, och en räddningsstation skulle ytterligare öka bullret. Inga aktiva bullerdämpande åtgärder har presenterats. Påståendet att korta utryckningar har ringa betydelse bortser från det stora antalet utryckningar, vars återkommande buller höjer den ekvivalenta ljudnivån.
- De vibrationer och den ljusförorening (utryckningsfordonens varningsljus, stationsbelysning) som räddningsstationen orsakar skulle påverka livskvaliteten för närboende negativt.
- I planen presenteras inga aktiva åtgärder för att minska buller, vibrationer eller ljusförorening. Den enda föreslagna åtgärden, fasaders ljudisolering, skyddar varken utomhusmiljöer eller omgivningen.
- Bangårdsgatan 53 ("Turun Muna") är enligt museimyndigheterna historiskt och miljömässigt värdefull, men planen redogör inte för hur detta beaktas i samband med räddningsstationen.
- Tomtens ringa storlek, trafikmängder och trafikarrangemang, buller, vibrationer, ljusförorening samt läge inom en högriskzon för VAK-transporter gör tomten olämplig för den aktuella verksamheten.

Planläggningens bemötande av anmärkning 1:

Räddningsverksamhetens enhets placering

Den betydande befolkningsökningen i Åboregionen under de kommande 15 åren medför ökade risker för räddningsväsendet, vilket Varha förbereder sig för genom att bygga en ny räddnings- och ambulansstation. Flera nya stationer planeras på olika håll i Åbo.

Placeringen av räddningsstationen på tomten Bangårdsgatan 51 grundar sig på en riskanalys som genomförts av Egentliga Finlands räddningsverk. I analysen har riskprofilen för Åbo centrum systematiskt granskats, liksom inträffade olyckor i området samt deras geografiska och tidsmässiga fördelning. Målet med riskanalysen har varit att identifiera de geografiska områden där sannolikheten för olyckor är störst samt där behovet av snabb räddnings- och ambulansberedskap är som störst.

Utifrån den riskbaserade granskningen har ett optimalt placeringsområde för räddningsstationen identifierats, varifrån det enligt beräkningar är möjligt att inom den fastställda insatstiden nå en så stor andel som möjligt av områdets risker, befolkning och byggnadsbestånd. Vid bedömningen av placeringen har vedertagna metoder för planering av operativ servicenivå använts, där riskernas geografiska fördelning, uppdragsvolymen och stationens täckningsområde kombineras.

I granskningen har även gat- och vägnätets inverkan på enheternas tillgänglighet under olika tider på dygnet samt flaskhalsar som uppstår till följd av olika trafikflöden beaktats. Placeringsbeslutet baserar sig således på en helhetsbedömning där riskhantering, operativ beredskap och trafikförhållanden tillsammans utgör en motiverad grund för valet av tomten vid Bangårdsgatan. Stationen betjänar kritiska säkerhetsfunktioner som ska fungera i alla situationer, inklusive störnings-, undantags- och säkerhetssituationer.

Placeringen av räddningsstationen i närheten av kritisk infrastruktur och trafikleder är en del av räddningsverkets och prehospital akutsjukvårds kärnverksamhet. Till denna hör enheternas operativa rutiner, beredskapsarrangemang, användning av personalresurser

samt funktionsförmåga under störningssituationer. Säkerhetsläget har beaktats i planeringen på en allmän nivå så att placeringsområdet stöder räddnings- och ambulansverksamhetens förutsättningar och säkerställer snabb tillgänglighet inom hela verksamhetsområdet. De egentliga kritiska beredskaps- och säkerhetsarrangemangen hör till räddningsverkets operativa planering och redovisas inte i offentligt material av säkerhetsskäl.

Läge och insatstid

Räddningsstationens placering har en avgörande inverkan på insatstiden, eftersom den bestämmer hur snabbt utryckningsfordon kan sättas i rörelse och hur smidigt färden mot uppdragsobjektet kan inledas. Korsningsområdet vid Bangårdsgatan, Skolgatan och Parkgatan erbjuder smidigare utryckningsvägar i alla riktningar än den nuvarande placeringen, eftersom den nya placeringen ger snabb tillgång till huvudlederna, vilket minskar både restiden och risken under körning. Trafiksignalprioritering eliminerar förseningar som uppstår i korsningar. Förkortningen av insatstiden påverkas även av stationens geografiska läge, eftersom placeringen är närmare de områden som står för största delen av uppdragen.

Bangårdsgatan i nordostlig riktning erbjuder dessutom bättre förutsättningar för utryckningsfordon än nuvarande Eriksgatan. Bangårdsgatan är bredare och trafiksäkrare än Eriksgatan, vilket förbättrar framkomligheten särskilt i den riktning där ambulans- och räddningsfordon har flest uppdrag.

Den utmaning som identifierats vid utfart från tomten till Bangårdsgatan löses genom att trafiksignalprioritering för utryckningsfordon införs i båda närliggande korsningar, vid Skolgatan och Parkgatan. Brådskaande utryckningsuppdrag är relativt glest fördelade över dygnets timmar, varför varje enskilt utryckningstillfälle ställer höga krav på smidig utfart.

Trafikens framkomlighet

Den av Varha föreslagna placeringen lämpar sig enligt stadens bedömning (stadsstyrelsen 28.4.2025 § 129) för en ambulans- och räddningsstation. Till stöd för stadens positiva ställningstagande har en trafikmässig utredning genomförts (Liikennesuunnittelu Salon Oy, 14.4.2025), enligt vilken placeringen längs Bangårdsgatan erbjuder smidigare utryckningsvägar i alla riktningar jämfört med den nuvarande placeringen, särskilt mot östra centrum och östra Åbo.

Placeringen av räddningsstationen på tomten Bangårdsgatan 51 ökar inte risken för trafikolyckor i området, men platsens särdrag gör trafikmiljön mer krävande än normalt. Sträckan av Bangårdsgatan mellan Skolgatan och Parkgatan är en av de mest belastade i Åbos gatunät, varför utfarter från tomten kräver särskilt planerade tilläggsarrangemang. Karaktären av denna flaskhals har identifierats som en central säkerhetsfaktor i planeringen.

År 2023 togs HALI-systemet för utryckningsfordon i bruk i Åbo, vilket möjliggör effektiv trafiksignalprioritering. Genom att införa trafiksignalprioritet för utryckningsfordon i korsningarna vid både Skolgatan och Parkgatan kan olycksrisken avsevärt minskas. Prioriteringsfunktionerna säkerställer omedelbar och hinderfri utfart i alla riktningar samtidigt som övrig trafik stoppas kontrollerat. Detta tydliggör trafiksituationen i hela korsningsområdet och minskar risken för plötsliga väjmanövrer. Åtgärderna ökar även förutsebarheten för bilister och förbättrar säkerheten för fotgängare och cyklister, eftersom utryckningar sker i en tydligt styrd trafikmiljö. I övriga situationer följs gällande trafikregler. Utryckningar förekommer inte så frekvent att de skulle belasta trafiken kontinuerligt eller leda till ökad olycksrisk. Även om antalet prioriteringssituationer ökar, fördelas de jämnt över dygnet och bildar ingen sammanhängande trafikstörning.

När det gäller icke-brådslande transporter kan utfarter tidtabelläggas och genomföras kontrollerat så att de inte medför större risker för övrig trafik än normalt. Icke-brådslande uppdrag kräver varken omedelbar utfart eller utryckningskörning, vilket möjliggör integration i det övriga trafikflödet. Dessa uppdrag kan utföras utan varningsljus eller ljudsignaler och har därmed ingen betydande inverkan på trafikens framkomlighet eller säkerhet.

Den föreslagna nya placeringen är trafikmässigt säkrare än den nuvarande stationen, särskilt ur fotgängarnas perspektiv, eftersom utryckningsrutterna inte längre går genom stadskärnan. Längs de nuvarande utryckningsrutterna finns ett stort antal gångpassager och en betydande mängd cyklister på körbanan, vilket försämrar framkomligheten vid utryckningar. Antalet fotgängare i stadskärnan är stort, vilket ytterligare ökar olycksrisken. Utryckningsrutterna från Bangårdsgatan 51 har inte i samma grad gångpassager eller cyklister på körbanan.

Den breda tomtanslutningen ökar inte risken för trafikolyckor. I närheten av K-1-kvartersområdet är antalet fotgängare litet. Det finns inget övergångsställe över Skolgatan och de som rör sig i området är huvudsakligen användare av tomternas byggnader. I och med de nya ramper som byggs längs Skol- och Parkgatan ökar antalet fotgängare något, men cykeltrafiken ökar inte inom K-1-kvartersområdet.

Delgeneralplanen för bangårdsområdet

I delgeneralplanen för bangårdsområdet (25/2005, fastställd 28.11.2009) är tomten vid Bangårdsgatan 51 anvisad som område för centrumfunktioner, där bostäder eller verksamheter som orsakar omfattande fordonstrafik inte får placeras (C-2). Enligt räddningsverkets bedömning sker brådslande utryckningar från Åbo centrum i genomsnitt med cirka två timmars intervall. De fördelas jämnt över dygnet och bildar ingen kontinuerlig trafikstörning. Den undervisningsverksamhet som möjliggörs genom planändringen på tomten Bangårdsgatan 53 kan exempelvis vara en privat yrkeshögskola eller annan motsvarande privat aktör.

I delgeneralplanens beskrivning har det preciserats att syftet med planbestämmelsen varit att utesluta vissa användningsformer, såsom dagligvaruhandel. Det anges även att användningsändamål och mängden fordonstrafik ska definieras närmare i detaljplane-skedet. I planförslaget för Asemanaukio anges för K-1-kvartersområdet att verksamhet som orsakar omfattande besöks trafik inte får placeras där. I delgeneralplanens beskrivning anges dessutom att denna bestämmelse syftar till att minimera antalet nya anslutningar till Bangårdsgatan. Möjliggörandet av en ambulans- och räddningsenhet på tomten Bangårdsgatan 51 ökar inte antalet anslutningar.

Vibrationer

Med anledning av de anmärkningar som lämnats på planförslaget har en vibrationsutredning genomförts i de närliggande bostadskvarteren vid Bangårdsgatan 51. I vibrationsutredningen (A-Insinöörin Suunnittelu Oy, 20.4.2026) undersöktes vibrationsnivåer orsakade av gummihjulstrafik i trähuskvarteren längs Bangårdsgatan och Skolgatan. Vibrationerna från den planerade brandstationens trafik vid Bangårdsgatan 51 bedömdes genom vibrationsmätningar.

Mätningarna genomfördes den 30.3.2026 vid fyra mätpunkter: Bangårdsgatan 52A, Skolgatan 20B, Skolgatan 25A och Skolgatan 25B. Under mätningarna förekom normal vardagstrafik samt testkörningar med brandbil motsvarande den tyngsta typiska fordons-typen vid den planerade nya brandstationen. Enligt utredningen underskrider de högsta ofiltrerade vibrationshastigheterna tydligt riktvärdena för både grundläggning, stomme och mellanbjälklag när det gäller risken för strukturella skador, och trafikvibrationerna bedöms inte orsaka någon skaderisk i någon av mätpunkterna.

Utifrån mätresultaten överskrider vibrationsnivåerna riktvärdet för trivsel i bostäder i en av mätpunkterna när hela mätperiodens trafik beaktas. Det statistiska vibrationsvärde som beräknats enbart utifrån brandbilarnas testkörningar underskrider riktvärdet och är i regel lägre än det värde som beräknats för alla uppmätta trafikhändelser. Enligt mätresultaten orsakar brandbilarna inte de högsta vibrationsnivåerna i de uppmätta byggnaderna, utan de högsta nivåerna uppstår till följd av annan tung trafik.

Vid mätpunkt R1 (Bangårdsgatan 52) gjordes en jämförelse med vibrationsmätningar från år 2007 (Mätning av vibrationer orsakade av gatutrafik, 6.11.2007, Promethor Oy), där samma bostad och samma rum mättes. Efter mätningen år 2007 har hastighetsbegränsningen på Bangårdsgatan sänkts och fordon längre än 15 meter har förbjudits i Åbo centrum. I de nu genomförda mätningarna är vibrationsnivåerna avsevärt lägre än i den tidigare mätningen, sannolikt till följd av begränsad tung trafik samt sänkt hastighetsbegränsning från 50 km/h till 40 km/h.

Utifrån mätresultaten samt den bedömda framtida trafikförändringen försämrar placeringen av brandstationen vid Bangårdsgatan inte boendeförhållandena i bostadskvartieren längs Bangårdsgatan eller Skolgatan med avseende på vibrationer.

Bullerpåverkan

Enligt den bullerutredning som genomförts för planområdet (Sweco Finland Oy, 6.11.2025) kan bullerstörningar uppstå särskilt för bostadsbyggnader utanför planområdet, belägna mitt emot räddningsstationen, vilka exponeras för varningsljud vid samtliga brådska uttryckningar. Genomförandet av en ambulans- och räddningsenhet på tomten Bangårdsgatan 51 förändrar ljudmiljön i de närliggande kvarteren, även om varningsljuden inte bedöms ha någon betydande inverkan på områdets genomsnittliga ljudnivåer.

I nuläget förekommer redan regelbunden uttryckningstrafik i området, med tillhörande bullertoppar och tillfälliga ljudsignaler. Flytten av räddnings- och ambulansstationen till Bangårdsgatan 51 ökar inte nämnvärt störningar från varningsljud eller ljussignaler jämfört med nuläget. Utryckningsrutterna går även fortsättningsvis i huvudsak längs samma gatusträckor och till samma stadsdelar som i den nuvarande stationsstrukturen. Antalet uttryckningar fördelas jämnt över dygnet och bullret utvecklas inte till en kontinuerlig eller långvarig miljöbelastning. Enligt anvisningen om boendehälsa betraktas ljud från myndigheters larm- och varningsanordningar i regel inte som buller i den mening som avses i hälsoskyddslagen.

Gatuträd, grönska och andra effekter på boendemiljön

I de preliminära gatuplanerna för spårvägen har en ny kombinerad ramp för gång- och cykeltrafik längs Skolgatan föreslagits, vilket kräver att stadsmiljömässigt betydelsefulla gatuträd tas bort. I planen föreslås dock att ersättande träd planteras mellan rampen och tomten Bangårdsgatan 47. De träd som ska planteras är markerade i plankartan. Placeringen av ramperna beaktar utrymmesbehovet för stödmurar som krävs på grund av höjdskillnader samt byggande.

Grönfaktorn är inte bindande för tomten Bangårdsgatan 51, eftersom tomten bebyggs tätt och det med hänsyn till räddningsenhetens utrymmes- och utrustningskrav inte är möjligt att uppnå målnivån för grönfaktorn. Planbestämmelserna syftar dock till att främja grönskan på tomten på andra sätt och kompensera för borttagna träd, bland annat genom krav på grönskande tak för skärmtak. Därutöver ska de delar av tomten som inte används för trafik, utevistelse eller parkering planteras. I tomtens sydöstra del finns ett servitut för ledningar, vilket förhindrar trädplantering längs Bangårdsgatan.

I planändringen för Asemanaukio har den högsta tillåtna höjdnivån för byggnadens tak, eller del av tak, fastställts till +24,0, vilket motsvarar en byggnad på cirka 3–4 våningar. Gällande plan möjliggör en byggnad på upp till 7 våningar, varför påverkan på stadsbilden och utsikter blir mindre än enligt nuvarande plan.

Stadsbilden förändras när en ny byggnad uppförs på en tomt som länge varit obebyggd (Bangårdsgatan 51). Nybyggnaden sträcker sig inte in på tomten Bangårdsgatan 53 och medför inga förändringar för den byggnad som finns där.

Den ljusförorening som är kopplad till räddnings- och ambulansstationens verksamhet uppstår huvudsakligen genom utryckningsfordonens varningsljus vid utryckning. Dessa ljus orsakar kortvariga ljusintensiva toppar i omgivningen, men är nödvändiga för trafiksäkerheten för både övriga trafikanter och utryckningsfordonen. Varningsljusen är till sin natur kortvariga, episoder som endast förekommer i samband med utryckningar och inte som en kontinuerlig ljusbelastning. Effekterna av ljusförorening begränsas i praktiken till dessa korta och nödvändiga tillfällen.

Övrig ljusförorening från stationsverksamheten bedöms vara begränsad. Belysningen av byggnaden och dess omgivning dimensioneras i nivå med sedvanliga förvaltningsbyggnader, vilket gör det möjligt att styra ljusmängd och riktning så att varaktig eller störande ljusspridning mot omgivande bostadsbyggnader inte uppstår i någon betydande omfattning. I planförslaget införs följande planbestämmelse för K-1-kvartersområdet: "Vid planering av belysningen för ambulans- och räddningsverksamhetens enhet ska reflexer och bländning som riktas mot omgivande bostadskvarter minimeras."

Kaavoituksen vastine muistutukseen 1:

Pelastustoiminnan yksikön sijainti

Turun seudun väestön merkittävä lisääntyminen seuraavan 15 vuoden aikana aiheuttaa pelastustoimen riskien lisääntymistä, johon Varha varautuu uuden pelastus- ja ensihoitoaseman kautta. Suunnitteilla on useita uusia asemia eri puolille Turkua.

Pelastusaseman sijoittaminen Ratapihankatu 51 tontille perustuu Varsinais-Suomen pelastuslaitoksen toteuttamaan riskianalysiin, jossa on systemaattisesti tarkasteltu Turun keskusta-alueen riskiprofilia sekä alueella tapahtuneita onnettomuuksia ja niiden sijainti- ja ajallista jakautumista. Riskianalyysin tavoitteena on ollut tunnistaa ne maantieteelliset alueet, joihin kohdistuu merkittävin onnettomuustodennäköisyys sekä suurin tarve nopealle pelastus- ja ensihoitovalmiudelle.

Riskiperusteisen tarkastelun perusteella alueelle on määritetty pelastusasemalle optimisijoiuspaikka, josta voidaan laskennallisesti saavuttaa vaaditun toimintavalmiusajan puitteissa mahdollisimman suuri osuus alueen riskeistä, väestöstä ja rakennuskannasta. Sijoiuspaikan arvioinnissa on käytetty operatiivisen palvelutason suunnittelussa vakiintuneita menetelmiä, joissa yhdistyvät riskien maantieteellinen jakauma, tehtäväkertymä sekä aseman vaikutusalueen kattavuus.

Tarkastelussa on lisäksi huomiotu katu- ja tieverkon vaikutus yksiköiden saavutettavuuteen eri vuorokaudenaikoina sekä erilaisten liikennevirtojen muodostamat pullonkaulat. Sijoiuspäätös perustuu siten kokonaisarvioon, jossa riskienhallinta, toimintavalmius ja liikenneolosuhteet muodostavat yhdessä perustellun lähtökohdan Ratapihankadun tontin valinnalle. Asema palvelee kriittisiä turvallisuustoimintoja, joiden tulee toimia kaikissa tilanteissa, mukaan lukien häiriö-, poikkeus- ja turvallisuustilanteet.

Pelastusaseman sijoittaminen lähelle kriittisiä infrastruktuuri- ja liikennekohteita liittyy osaltaan pelastuslaitoksen ja ensihoidon ydintoimintoihin. Näihin kuuluvat yksiköiden

operatiiviset menettelyt, valmiusjärjestelyt, henkilöstöresurssien käyttö sekä häiriötilanteiden aikainen toimintakyky. Turvallisuuksustilanne on otettu huomioon suunnittelussa yleisellä tasolla siten, että sijoituspaikka tukee pelastus- ja ensihoitopalvelujen toimintaedellytyksiä ja varmistaa niiden nopean saavutettavuuden koko toiminta-alueelle. Varsinaiset kriittiset varautumis- ja turvallisuusjärjestelyt kuuluvat pelastuslaitoksen operatiiviseen suunnitteluun, eikä niiden yksityiskohtia tuoda julkisiin aineistoihin turvallisuusyistä.

Sijainti ja vasteaika

Pelastusaseman sijainnilla on ratkaiseva vaikutus vasteaikaan, sillä se määrittää, kuinka nopeasti hälytysajoneuvot pääsevät liikkeelle ja kuinka sujuvasti ne voivat aloittaa matkansa kohti kohdetta. Ratapihankadun, Koulukadun ja Puistokadun risteysalue tarjoaa nykyistä sijaintia sujuvammalla lähtöreitillä kaikkiin suuntiin, sillä uusi sijainti takaa nopean pääsyn pääväylille, joka vähentää sekä matka-aikaa että ajonaikaista riskiä. Liikennevaloetuuudet poistavat risteysten aiheuttamat viiveet. Vasteajan lyhenemiseen vaikuttaa myös aseman sijainti, sillä sijainti on lähempänä alueita, joihin suurin osa tehtävistä kohdistuu.

Ratapihankadun koillisuunta tarjoaa myös nykyistä Eerikinkatua paremmat edellytykset hälytysajoneuvoille. Ratapihankatu on Eerikinkatua leveämpi ja turvallisempi väylä, mikä parantaa etenemistä erityisesti ambulanssien ja pelastusajoneuvojen suurimman tehtävämäärän suuntaan.

Haasteena tunnistettu ulosajo tontilta Ratapihankadulle ratkaistaan ulottamalla hälytysajoneuvojen liikennevaloetuuudet molempiin lähiristeyskohtiin, Koulukadulle ja Puistokadulle. Kiireelliset hälytystehtävät jakautuvat vuorokauden eri tunneille melko harvakseltaan, joten jokaisen hälytyksen lähtöhetken sujuvuus korostuu.

Liikenteen sujuvuus

Varhan esittämä sijaintipaikka soveltuu kaupungin näkemyksen (kh 28.4.2025 § 129) mukaan ensihoito- ja pelastusaseman paikaksi. Kaupungin puoltavan näkemyksen tueksi on toteutettu liikenteellinen selvitys (Liikennesuunnittelu Salonen Oy, 14.4.2025), jonka mukaan sijainti Ratapihankadun varrella tarjoaa nykyistä sijaintia sujuvammalla lähtöreitillä kaikkiin suuntiin ja erityisesti itäiseen keskustaan ja itäiseen Turkuun.

Pelastusaseman sijoittaminen Ratapihankatu 51 tontille ei kasvata liikenneonnettomuuksien riskiä alueella, mutta sijaintipaikan erityispiirteet tekevät liikenneympäristöstä tavanomaista haastavamman. Ratapihankatu Koulukadun ja Puistokadun välissä on yksi Turun katuverkon ruuhkautuvimmista kohdista, ja sen vuoksi tontilta ulosajaminen vaatii suunniteltuja lisäjärjestelyitä. Ruuhkapisteen luonne on tunnistettu suunnittelussa keskeiseksi turvallisuustekijäksi.

Turussa on otettu vuonna 2023 käyttöön hälytysajoneuvojen HALI-järjestelmä, jonka avulla liikennevaloetuksia pystytään järjestämään hälytysajoneuvoille. Onnettomuusriskiä voidaan pienentää merkittävästi ulottamalla hälytysajoneuvojen liikennevaloetuuudet sekä Koulukadun että Puistokadun risteyskohtiin. 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. Hälytysajoneuvoja ei esiinny niin tiheästi, että ne kuormittaisivat liikennettä jatkuvasti tai johtaisivat onnettomuusriskin kasvun. Vaikka etuustilanteiden määrä kasvaa, ne jakautuvat tasaisesti vuorokauden ajalle, eivätkä muodosta yhtäjaksoista liikenteen häiriötä.

Kiireettömien kuljetusten osalta ulosajot voidaan aikatauluttaa harkitusti ja toteuttaa hal-
litusti siten, ettei niistä aiheudu tavanomaista liikennettä suurempaa vaaraa muulle lii-
kenteelle. Kiireettömät tehtävät eivät edellytä välitöntä lähtöä tai hälytysajoa, joten ajo-
neuvot voivat liittyä katuverkkoon osana muuta liikennevirtaa. Kiireettömät tehtävät voi-
daan toteuttaa ilman hälytysvaloja tai -ääniä, jolloin niillä ei ole merkittävää vaikutusta
liikenteen sujuvuuteen tai turvallisuuteen.

Esitetty uusi sijainti on nykyistä asemaa turvallisempi liikenteellisesti erityisesti kävelijöi-
den osalta, kun hälytysreitti ei kulje keskustan läpi. Nykyisen sijainnin hälytysreittien var-
rella on paljon jalankulkijoiden ylityksiä sekä merkittävä määrä pyöräilijöitä ajoradalla,
jotka haittaavat hälytysajojen sujuvuutta. Jalankulkijoiden määrä ydinkeskustassa on
merkittävä, joka lisää osaltaan onnettomuusriskiä. Ratapihankatu 51 sijainnin hälytysrei-
teillä ei ole yhtä suuria määriä jalankulkijoiden ylityksiä tai pyöräilijöitä ajoradalla.

Laaja tonttiliittymä ei kasvata liikenneonnettomuusriskiä. K-1-korttelialueen läheisyy-
dessä jalankulkijoiden määrä on pieni. Koulukadun yli ole suojatietä ja liikkuja ovat pää-
asiassa tonttien rakennusten käyttäjiä. Uusien Koulu- ja Puistokadun varrelle rakennet-
tavien ramppien myötä jalankulkijoiden määrä lisääntyy hieman, mutta pyöräliikenne ei
lisäännä K-1-korttelialueella.

Ratapiha-alueen osayleiskaava

Ratapiha-alueen osayleiskaavassa (25/2005, tullut voimaan 28.11.2009) osoitteessa
Ratapihankatu 51 sijaitseva tontti on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi, jolle ei saa
sijoittaa asumista tai sellaista toimintaa, joka aiheuttaa runsasta ajoneuvoliikennettä (C-
2). Pelastuslaitoksen arvion mukaan Turun keskustan uuden pelastusaseman kiireellisiä
tehtäviä eli hälytysajolähtöjä on keskimäärin noin kahden tunnin välein. Ne jakautuvat
tasaisesti vuorokauden ajalle, eivätkä muodosta yhtäjaksoista liikenteen häiriötä. Kaa-
vanmuutoksen mahdollistama opetustoiminta osoitteessa Ratapihankatu 53 sijaitsevalla
tontilla voi olla esim. yksityinen ammattikorkeakoulu tai muu vastaava yksityinen toimija.

Osayleiskaavan selostuksessa on tarkennettu, että kaavamääräyksen tarkoituksena on
ollut rajata mahdollisista käyttötarkoituksista pois mm. päivittäistavarakauppa. Määräyk-
seen on kirjattu, että asemakaavavaiheessa määritellään tarkemmin alueen tuleva käyt-
tötarkoitus ja ajoneuvoliikenteen määrä. Asemanaukion kaavaehdotuksessa K-1-kortteli-
alueen määräyksen mukaan alueelle ei saa sijoittaa toimintaa, joka aiheuttaa runsasta
asiointiliikennettä. Osayleiskaavan selostuksessa kuvataan lisäksi, että kyseisellä kaa-
vamääräyksellä pyritään minimoimaan Ratapihankadulle tulevien uusien liittymien
määrä. Mahdollistamalla ensihoito- ja pelastuslaitoksen yksikön sijoittaminen Ratapihan-
katu 51 tontille ei lisää liittymien määrää.

Tärinävaikutukset

Kaavaehdotuksesta jätettyjen muistutusten perusteella toteutettiin tärinäselvitys Ratapi-
hankatu 51 läheisissä asuinkortteleissa. Tärinäselvityksessä (A-Insinöörit Suunnittelu
Oy, 20.4.2026) tutkittiin kumipyöräliikenteen aiheuttamia tärinätasoja Turussa Ratapi-
hankadun ja Koulukadun puutalokortteleissa. Osoitteeseen Ratapihankatu 51 suunnitel-
lun 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 tes-
tiajoja paloautolla, joka vastaa suunnitellun uuden paloaseman tyyppistä raskainta ka-
lustoa.

Selvityksen mukaan rakenteiden vaurioitumisriskin osalta suurimmat taajuuspainottamattoman värähtelyn nopeuden 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.

Meluvaikutukset

Kaava-alueelle toteutetun meluselvityksen (Sweco Finland Oy, 6.11.2025) mukaan meluhaittaa voi syntyä erityisesti kaava-alueen ulkopuolella pelastusasemaa vastapäätä sijaitseville asuinrakennuksille, jotka altistuvat merkkiäänien melulle kaikkien kiireellisten hälytysajojen osalta. Ensihoito- ja pelastustoiminnan yksikön toteuttaminen Ratapihankatu 51 tontille muuttaa lähikortteleiden äänimaailmaa, vaikka hälytysajojen merkkiäänellä ei arvioida olevan merkittävää vaikutusta alueen keskiäänitasoihin.

Alueella kulkee jo nykytilanteessa säännöllistä hälytysajoneuvoliikennettä, johon liittyy melupiikkejä ja väliaikaista ääniohjausta. Pelastus- ja ensihoitoaseman siirtyminen Ratapihankatu 51 tontille ei lisää merkittävästi hälytysäänistä tai valomerkeistä aiheutuvaa häiriötä nykytilanteeseen verrattuna. Hälytysajoneuvojen reitit kulkevat edelleen pääosin samoilla katuosuuksilla ja samoille kaupungin alueille, joille hälytysliikenne kohdistuu jo nykyisellä asemarakenteella. Hälytyslähtöjen määrä jakautuu tasaisesti eri vuorokaudenaikoihin, eikä melu kasva jatkuvaksi tai pitkäkestoiseksi ympäristökuormitukseksi. Asumisterveysohjeessa määritellään, etteivät viranomaisen hälytys- ja varoituslaitteiden äänet yleensä ole terveyssuojelulain tarkoittamaa melua.

Katupuut, vehreys ja muut vaikutukset elinoloihin

Raitiotien alustavissa katusuunnitelmissa on esitetty Koulukadun uusi yhdistetty kävelyn ja pyöräilyn ramppi, jonka tilavarauksen tieltä joudutaan poistamaan kaupunkikuvallisesti merkittäviä katupuuta. Suunnitelmassa on kuitenkin esitetty, että korvaavia puita istutetaan rampin ja Ratapihankatu 47 tontin välille. Istutettavat puut on merkitty kaavakartalle. Ramppien sijainneissa on huomioitu korkeuseroista johtuvien tukimuurien toteutuksen ja rakentamisen vaatimat tilavaraukset.

Viherkerroin ei velvoita tonttia 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 ja kompensoimaan poistettavia puita, kuten velvoittamalla toteuttamaan katokset viherkattoina. Lisäksi tontin osat, joita ei käytetä kulku-teinä, ulko-oleskeluun tai pysäköintiin, on istutettava. Tontin kaakkoisosassa sijaitsee johtorasite, jonka vuoksi Ratapihankadun varrelle ei ole mahdollistakaan istuttaa puita.

Asemanaukion kaavanmuutoksessa rakennuksen vesikaton tai sen osan ylimmäksi korkeusasemaksi on määritetty +24.0, joka tarkoittaa noin 3-4 kerroksista rakennusta. Nykykaava sallii tontille 7-kerroksisen rakennuksen rakentamisen, joten vaikutus näkyviin jää pienemmäksi kuin nykykaavalla.

Kaupunkikuva muuttuu, kun pitkään rakentamattomana olleelle tontille (Ratapihankatu 51) sijoitetaan uudisrakennus. Uudisrakennus ei ulotu Ratapihankatu 53 sijaitsevalle tontille, eikä aiheuta muutoksia tontilla sijaitsevalle rakennukselle.

Pelastus- ja ensihoitoaseman toimintaan liittyvä valosaaste muodostuu pääosin hälytysajoneuvojen valoista niiden lähtiessä tehtäville. Hälytysvalot aiheuttavat ympäristöön hetkellisiä valopiikkejä, mutta nämä ovat välttämättömiä tieliikenteessä liikkuvien ja hälytysajoneuvojen oman turvallisuuden takaamiseksi. Hälytysvalot ovat luonteeltaan lyhyitä, episodimaisia ja esiintyvät vain hälytystehtävien yhteydessä, eivät jatkuvana valokuormituksena. Valosaasteen vaikutukset rajautuvat käytännössä hälytysvalojen lyhyisiin ja välttämättömiin jaksoihin.

Asematoiminnan aiheuttama muu valosaaste jää vähäiseksi. Rakennuksen ja sen ympäristön valaistus mitoitetaan tavanomaisten hallintorakennusten tasolle, jolloin valon määrä ja suuntaus voidaan toteuttaa niin, ettei pysyvä tai häiritsevä valon leviäminen ympäröiviin asuinrakennuksiin muodostu merkittäväksi. Kaavaehdotukseen lisätään K-1-korttelialuetta koskeva kaavamääräys: ”Ensihoito- ja pelastustoiminnan yksikön valaistuksen suunnittelussa tulee minimoida ympäröiviin asuinkortteleihin kohdistuva heijastus ja häikäisy.”

Muistutus 2, kaava-alueen läheisyydessä asuvat yksityishenkilöt (15.1.2026):

- Osoitteessa Ratapihankatu 51 ja 53 sijaitseva tontti ei ole sopiva ensihoidon ja pelastustoiminnan yksikölle. Yksikkö aiheuttaa useita käytännön ongelmia sekä haittaa lähiympäristön asukkaille, eikä toimi järkevästi alueen liikennejärjestelyjen kanssa.
- Ratapiha-alueen osayleiskaavassa todetaan, ettei alueelle saa sijoittaa asumista eikä sellaista toimintaa, joka aiheuttaa runsasta ajoneuvoliikennettä. Pelastustoiminnan yksikkö lisää ajoneuvoliikennettä, joka muuttaa jo nyt huonosti toimivat liikennejärjestelyt risteysalueiden kohdalla entistä kaoottisemmiksi. Liikenneonnettomuuksien riski kasvaa merkittävästi.
- Liikenne Ratapihankadulla, Koulukadulla ja Puistokadulla aiheuttaa tärinää ja meluhaittaa kaava-alueen asuinrakennuksissa. Asemakaavanmuutoksessa ei mainita raskaiden hälytysajoneuvojen alueen rakennuksissa aiheuttamaa tärinää.
- Selostuksen mukaan lyhytkestoista meluhaittaa voi syntyä erityisesti kaava-alueen ulkopuolella pelastusasemaa vastapäätä sijaitseville asuinrakennuksille, jotka altistuvat merkkiäänien melulle kaikkien kiireellisten hälytysajoneuvojen osalta. Pelastuslaitos arvioi kuitenkin kiireellisiä hälytysajoneuvoja lähtevän noin kahden tunnin välein, eli meluhaittaa syntyy säännöllisesti.
- Mikä on museoviraston näkemys pelastustoiminnan yksikön rakennuttamisesta Ratapihankatu 51 ja 53 tontille Turun Munan rakennusten kannalta? Museon inventointiraportin mukaan Turun Muna on historiallisesti ja ympäristöllisesti arvokas kohde.

Kaavoituksen vastine:

Ks. vastine muistutukseen 1, s. 21-25.

Muistutus 3, yksityishenkilö (15.1.2026):

- Ratapihankatu 37-41 on arvokas alue. Onko viheralueen säilyttämiseksi osoitteessa 39-41 tehty tarpeeksi?
- Voiko sähkönsyöttöaseman rakentaa jonnekin muualle kuin tonteille osoitteessa Ratapihankatu 39-41?

Kaavoituksen vastine:

Ks. vastine muistutukseen 5.

Muistutus 4, yksityishenkilö (15.1.2026):

- Miksi sähkönsyöttöasema sijoitetaan suojellulle alueelle, kun alue pirstaloituu muutenkin liikaa radan vuoksi?

Kaavoituksen vastine:

Ks. vastine muistutukseen 5.

Muistutus 5, kaava-alueella asuva yksityishenkilö (15.1.2026):

- Ratapihankadun (39-41) puutarha ja puisto ovat alueen ainoa varsinainen viheralue, jolla on merkittävä luontoarvo ja kulttuurihistoriallinen arvo. Kasvillisuutta on säilynyt jopa 150 vuoden ajalta, mukaan lukien ketokasveja ajalta ennen VR:n rakennuksia.
- Piha ja puistot tukevat kaupungin mikroilmastoa, viilentävät ympäristöä ja tarjoavat elinympäristön monipuoliselle lajistolle (tontilla nähty siilejä, lepakoita, kettuja, hiirihaukka, oravia, pörriäisiä). Kasvillisuus on valittu tukemaan pölyttäjiä, kuten kimalaisia ja mehiläisiä.
- Sähkönsyöttöasema tulee sijoittaa asemarakennuksen itäpuolelle, ei suojellulle alueelle. Suojeltu alue on arvokas kokonaisuus, jossa yhdistyvät historiallisesti merkittävä arkkitehtuuri, puistokulttuuri ja edelleen asuinkäytössä oleva asuinkasarmi. Sähkönsyöttöasema hajottaisi ja häiritsisi ainutlaatuista, jo valmiiksi ruuhkaista ympäristöä.

Kaavoituksen vastine muistutukseen 5:

Alustavassa katusuunnitelmassa raitiotie on sijoitettu sen tekniset toimintaedellytykset huomioiden siten, että vie mahdollisimman pienen osan suojeltujen asuinrakennusten piha-alueista. Myös rautateiden huoltovaatimukset sekä kävelyn ja pyöräilyn väylien laatuvaatimukset on otettu huomioon katualueiden mitoituksessa.

Raitiotielinjauksen kielteisiä vaikutuksia pyritään minimoimaan sekä kaavanmuutoksessa että raitiotien jatkosuunnittelussa siten, että joukkoliikenteelle varatun kadun suunnittelun yhteydessä tulee huolehtia siitä, että rakentamisen yhteydessä häviävä, yksityisiä piha-alueita 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.

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.

Raitiotie vaatii sähkönsyöttöaseman sijoittamisen alueelle. Asemanaukion 29.11.2025-19.1.2026 nähtävillä olleessa kaavaehdotuksessa se esitettiin kahteen vaihtoehtoiseen sijaan: suojeltujen asuinrakennusten (Ratapihankatu 39 ja 41) piha-alueen pohjoisrajalle sekä entisen asemarakennuksen itäpuolelle. Kaavaehdotuksen edetessä päätöksentekoon sähkönsyöttöasemalle esitetään kaavassa vain yksi rakennusala. 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 tullaan muuttamaan siten, että sähkönsyöttöasemaa ei sijoiteta rakennusperintölain nojalla suojellulle alueelle.

Muistutus 6, kaava-alueen läheisyydessä sijaitseva asunto-osakeyhtiö (15.1.2026):

Liikenne

- Ensihoidon ja pelastustoiminnan yksikölle ehdotettu paikka ei toimi alueen liikennejärjestelyjen kanssa. Ratapihankadulla on hyvin paljon liikennettä ja väylä ruuhkautuu ajoittain.
- Ratapiha-alueen osayleiskaavan mukaan Ratapihankatu 51 ja 53 tonteille ei saa sijoittaa asumista tai runsasta ajoneuvoliikennettä aiheuttavaa toimintaa. Pelastus- ja ensihoitotoiminta kuitenkin lisäisi liikennettä merkittävästi ja pahentaisi jo nyt ongelmallisia risteys- ja liikennejärjestelyjä, lisäten samalla onnettomuusrisiä.
- Pelastusasemat ovat sotatilanteessa vihollisen iskujen kohteita, eikä niitä pitäisi sijoittaa kriittisten infra- ja liikennekohtien yhteyteen, koska pelastusasema kohteena voi aiheuttaa vahinkoa myös näiden toiminnalle. Yhteiskunnan kannalta elintärkeitä toiminnot tulisi hajauttaa, ei keskittää samaan paikkaan.

Asumisen laadun heikkeneminen asuinalueella kaavan läheisyydessä

- Liikenteen tärinä- ja meluhaitat ovat jo nykyisellään merkittäviä Ratapihankadun, Koulukadun ja Puistokadun varrella sijaitsevilla asuinrakennuksissa. Kaavanmuutoksessa ei kuitenkaan huomioida raskaiden hälytysajoneuvojen aiheuttamaa tärinää.
- Raskas liikenne on aiemmin kielletty alueella tärinähaittojen vuoksi, mutta pelastuslaitoksen sijoittaminen toisi saman ongelman uudestaan alueelle. Tärinä heikentää asumisviihtyvyyttä ja jatkuva tärinä voi vaurioittaa rakennuksia, mikä on erityisen huolestuttavaa alueen RKY-statuksen vuoksi.
- Meluhaittojen osalta kaavassa tunnistetaan, että asuinrakennukset pelastusasemaa vastapäätä altistuvat toistuvasti hälytysajoneuvojen merkkiäänille. Hälytykset ovat lyhyitä, mutta toistuvat noin kahden tunnin välein, mikä tekee meluhaitasta säännöllistä.

Puiden ja viheralueiden vähentyminen

- Ratapihankadun ympäristö menettää viimeisetkin puunsa, kun uusi kävely- ja pyöräilyreitti linjataan Koulukadun sillan viereen, missä alueen ainoat suuret lehtipuut sijaitsevat. Puiden merkitys on erityisen suuri jo valmiiksi kivisessä ja liikennepainotteisessa ympäristössä.

- Turun kaupunki pyrkii strategioissaan olemaan ilmastokaupunki, jolloin tavoitteena tulisi olla ehkäistä liian kivisen kaupunkiympäristön lämpösaarekeilmiö ja tukea viherverkostoa kaupunkivihreässä. Kevyen liikenteen sijaintia tulisi tarkastella, jotta puita voidaan säilyttää.
- Pelastusaseman tontille ei esitetä viherkerrointa ilman perusteltua selitystä, vaikka sitä edellytetään yleensä tiiviissäkin keskustakortteleissa. Ilman viherkerrointa ei kompensoida puiden menetyksiä eikä alueen vihreyden vähenemistä.

Muut

- Mikä on museoviraston näkemys ensihoidon ja pelastustoiminnan yksikön rakentamisen vaikutuksista Ratapihankatu 51 ja 53 tonteille (Turun Munan rakennuksille), jotka Museoviraston inventoinnin mukaan ovat historiallisesti ja ympäristöllisesti arvokkaita?

Kaavoituksen vastine:

Ks. vastine muistutukseen 1, s. 21-25.

Anmärkning 7, privatpersoner som bor i närheten av planområdet (18.1.2026):

- Enligt beskrivningen höjer räddningsverksamheten inte området ekvivalenta ljudnivå, men det konstateras samtidigt att uttryckningskörningar orsakar bullerstörningar för närliggande bostäder. Upprepade uttryckningskörningar och deras ljudsignaler höjer oundvikligen området genomsnittliga ljudnivå.
- Tunga räddningsfordon orsakar vibrationer och ljusföroreningarna ökar till följd av uttryckningsljus samt räddningsstationens dygnet-runt-belysning, vilket även stör den närliggande bostadsbebyggelsen.
- Inga aktiva lösningar för att minska buller-, vibrations- och ljusföroreningar presenteras, trots att det i beskrivningen konstateras att området redan belastas av buller- och vibrationsstörningar från trafiken.
- Läget är trafikmässigt utmanande: Bangårdsgatan, Skolgatan och Parkgatan är hårt trafikerade, och delar av gatuområdena ingår i Åbos huvudnät för cykling.
- Risken för trafikolyckor ökar, och redan i nuläget inträffar för många olyckor i området. Personbilar som kör i fel riktning förekommer dessutom ofta på Skol- och Parkgatan. Inga fungerande lösningar för trafikarrangemangen har presenterats, vilket innebär att trafiksäkerheten och framkomligheten försämras.
- Delgeneralplanen förbjuder lokalisering av verksamhet som orsakar omfattande fordons- eller kundtrafik på tomterna, men trafiken till och från räddningsstationen är jämförbar med omfattande fordons-, service- och besöks trafik.
- Med beaktande av ovanstående är tomten inte lämplig för enheter inom prehospitalet akutsjukvård och räddningsväsendet. Genomförandet av planen medför ökad trafik, ökade bullerstörningar, vibrationer och ljusföroreningar.

Planläggningens bemötande:

Se bemötande av anmärkning 1, s. 17-21.

5 Asukastilaisuus

Asukastilaisuus järjestettiin 14.1.2026 klo 17.30-19 pääkirjaston Studio-tilassa osoitteessa Linnankatu 2. Paikalla oli 13 osallistujaa ja asiantuntijat.

Kaavoitusarkkitehti Laura Virkki esitteli kaavanmuutoksen lähtökohdat, tavoitteet, raitiotien alustavat katusuunnitelmat sekä Asemanaukion nähtävillä olevan kaavaehdotuksen, kaavanmuutoksen keskeiset vaikutukset ja tavat vaikuttaa.

Asukastilaisuudessa esitettyihin kysymyksiin vastaamassa olivat lisäksi:

Janne Aso, asemamestari, Varsinais-Suomen pelastuslaitos
 Juha Jokela, liikennesuunnittelu, Turun kaupunki
 Lauri Rätty, suunnittelupäällikkö, Turun Raitiotie Oy
 Minna Tontti, ympäristö- ja vastuullisuuspäällikkö, Turun Raitiotie Oy
 Tero Mäkinen, osaprojektipäällikkö, Turun Raitiotieallianssi
 Tuomas Alijoki, hankeviestinnän asiantuntija, Turun Raitiotieallianssi
 Kimmo Koskinen, Rejlers, Väyläviraston edustaja
 Muistion kirjasi Nella Karhulahti, kaavoitusarkkitehti, Turun kaupunki

Kaavan tavoitteena on mahdollistaa raitiotien rakentaminen entisen päärautatieaseman alueelle ja radan varteen. Taustalla kaupunginvaltuuston päätös 20.4.2020 § 51, jonka mukaan kaupunki käynnistää raitiotiehankkeen edellyttämät asemakaavanmuutokset. Reittiä voi liikennöidä myös sähkölinja-autolla. Valmistelun taustalla on lisäksi kaupunginhallituksen päätös 2.10.2023 § 56, jonka mukaan raitiotien yleissuunnitelma välillä Satama-Varissuo hyväksyttiin toteutussuunnittelun pohjaksi. Kaupunginvaltuusto tekee päätöksen raitiotien rakentamisesta toteutussuunnitelmien sekä tarkentuvien kustannus- ja vaikutusarvioiden perusteella arviolta kesäkuussa 2026.

Kaavanmuutoksessa määritellään osoitteissa Ratapihankatu 37, 39 ja 41 rakennusperintölain nojalla suojelluille rakennuksille käyttötarkoitukset, suojellaan rakennukset ja muodostetaan niille tontit. Osoitteissa Ratapihankatu 51-53 ja Tukholmankatu 1 sijaitsevat tontit ovat mukana kaavanmuutoksessa, sillä tonttien pohjoissivulta tarkistetaan suunnitellun raitiotien tilavarausta. Kaavassa mahdollistetaan pelastuslaitoksen yksikön sijoittaminen osoitteeseen Ratapihankatu 51.

Virkki kertoi lisäksi kaavaprosessista ja tavoiteaikataulusta, jonka mukaan kaavaehdotus olisi hyväksymiskäsittelyssä kaupunginvaltuustossa keväällä 2026.

Asukastilaisuuden kysymykset ja keskustelu teemoittain

Raitiotien reitti ja pysäkin sijainti

- Miksi raitiotiepysäkki ja rata on sijoitettu suojellun ja arvokkaan ympäristön alueelle? Huolena historiallisen puiston pirstaloituminen, suojeluarvojen heikkeneminen sekä puiden kaataminen. Miten asemarakennuksen suojeluarvot huomioidaan, kun pysäkkikatokset sijoitetaan asemarakennuksen eteen?

Raitiotien yleissuunnitelma välillä Satama-Varissuo hyväksyttiin kaupunginhallituksessa 2023 toteutussuunnittelun pohjaksi. Pysäkin paikka on päätetty yleissuunnitelmassa. Paikkoja ja reittejä tutkittu 2010-luvulla raitiotien suunnitelmissa, myös alueen osayleiskaavassa on esitetty joukkoliikenteen yhteystarve. Raitiotietä ei voitu osoittaa Ratapihankadulle, koska se on tärkeä väylä autoliikenteelle ja kaistojen poistaminen on vaikeaa. Pysäkillä on haasteellista löytää paikkaa tiiviisti rakennetusta keskustasta.

Raitiotiestä on tehty vasta alustavat katusuunnitelmat, jatkossa tarkemmissa suunnitelmissa tullaan huomioimaan kulttuurihistoriallisia arvoja yksityiskohtaisemmin. Hankkeelle haetaan ELY:ltä (nykyisin Lupa- ja valvontavirasto) poikkeamista rakennusperintölain suojelupäätöksestä, jolloin joudutaan varmistamaan suojeluarvojen huomiointi

mahdollisuuksien mukaan. Pysäkkikatosten toteutuksesta on keskusteltu raitiotiesuunnittelun ja kaavan valmistelun aikana museoviranomaisten kanssa. Pysäkin suunnittelussa huomioidaan arvokas ympäristö mm. symmetrialla ja kevyillä pysäkkikatoksilla. Raitiotie on suunniteltu mahdollisimman laajalti samaan tasoon aukion kanssa. Erillisiä pysäkkikorokkeita ei ole, joten aukiolla tilaa odottajille. Myös muilla reitin pysäkeillä laiturit mitoitettu leveäksi.

- Miksi asema-aukiolle sijoitetaan raitiotiepysäkki ja ketä se palvelee?

Reitti ja pysäkkien sijainnit on päätetty yleissuunnitelman yhteydessä. Asema-aukiolle sijoitettava pysäkki palvelee keskustan lähikortteleiden asukkaita sekä tulevan Turku ratapihan alueen (tapahtuma-areena ja asuinalue) käyttäjiä ja asukkaita.

- Voisiko kävelyreitti Ratapihankadun yli olla keskellä aukiota, jolloin olisi suora yhteys Rautatientori-puistoon?

Liikenteen toiminnan kannalta tämä ei ole toimiva ratkaisu. Ratapihankadun varrella aiemman kävely-yhteyden kohdalla sijaitsee lisäksi bussipysäkki.

- Miten superbussivaihtoehto toteutetaan?

Superbussi ajaa samaa reittiä ja pysäkit ovat samat kuin raitiotiellä, mutta vaatii silti omat tarkemmat suunnitelmat.

- Esiintyykö alueella kaarrekirskuntaa?

Kirskuntaa esiintyy, mutta Turkuun suunniteltu loivempi kaarresäde kuin Helsingin raitiotiessä.

Sähkönsyöttöaseman sijainti

- Miten voidaan turvata piha-alueen suojeluarvot, mikäli sähkönsyöttöasema sijoitetaan Ratapihankatu 39 ja 41 asuinrakennusten pihalle?

Kaavaehdotuksessa esitetty kaksi vaihtoehtoista sijaintia sähkönsyöttöasemalle. Toinen vaihtoehto sijaitsee Ratapihankatu 39 ja 41 piha-alueella tonttien pohjoisrajalla ja toinen vaihtoehto on esitetty entisen asemarakennuksen itäpuolelle. Museovirasto ja ELY-keskus ovat lausuneet kaavaehdotuksesta, että näkevät asemarakennuksen itäpuolelle sijoitettavaa sähkönsyöttöaseman parempana vaihtoehtona suojeluarvojen kannalta. Asemarakennuksen itäpuolelle osoitetun sijainnin toteutuskelpoisuus tutkitaan kaavan valmistelun edetessä.

- Minkä etäisyyden välein sähkönsyöttöasemia tarvitaan ja tarvitseeko raitiotie ympäristövaikutusten arvioinnin (YVA)?

Sähkönsyöttöasemat ovat noin 2 km välein.

Varsinais-Suomen ELY-keskus on antanut 17.4.2025 päätöksen, jonka mukaan Satama-Varissuo -raitiotiehankkeeseen ei sovelleta YVA-lain mukaista YVA-menettelyä. Linkki päätökseen: [Päätös ympäristövaikutusten arviointimenettelyn soveltamisesta yksittäistapauksessa, YVA-tehtävät, Turun Raitiotie Oy, Turun raitiotiehanke, Satama-Varissuo -raitiotien ympäristövaikutukset, Turku](#)

- Voisiko sähkönsyöttöasema olla lähellä linja-autoasemaa tai muuten kauempana kaava-alueesta?

Myös kaava-alueen itäpuolelle on suunniteltu lisää rakentamista. Sähkönsyöttöaseman etäisyys ei saa olla liian kaukana raitiotiestä. Kaavan valmistelun aikana on tutkittu laajasti eri vaihtoehtoja sähkönsyöttöaseman sijainnille, on todettu ettei sen sijoittaminen esim. radan pohjoispuolelle järkevää. Sijaintia rajoittavat myös tekniset reunaehdot ja maanomistus, mikäli syöttöasema sijoitetaan yksityisessä omistuksessa olevalle maalle.

Kulttuurihistorialliset arvot

- Voiko radan varrelle jättää runkoja, luonnonmukaista ympäristöä eliöille? Nyt paljon perinnekasvillisuutta, puita, eläimiä. Pihapiirissä viileämpää kuin keskustassa.

Kasvillisuus on esitetty alustavissa katusuunnitelmissa vasta periaatetasolla ja kasvillisuus (mm. suojelupäätöstä tukevat lajivalinnat) tarkentuu jatkosuunnittelussa. Raitiotiellä korkea luontotavoite, tavoitteena lisätä biodiversiteettiä. Jatkosuunnittelussa mietitään, miten voidaan parantaa kaupunkiluonnon tilannetta mm. viherraiteella ja pensasaidoilla.

- Mikä on asemarakennuksen uusi käyttö?

Kaavan tuleva käyttötarkoitus mahdollistaa rakennuksessa liike-, toimisto- ja kulttuuritoiminnan, kaava mahdollistaa siis useita käyttötarkoituksia. VR-Yhtymä Oyj on myymässä rakennuksen, mutta uutta toimijaa ei ole vielä tiedossa.

- Kuinka paljon ELY-keskuksen lausunnolla on vaikutusta kaavan valmistelussa ja sähkönsyöttöaseman sijainnin valinnassa?

Merkittävä vaikutus, koska ELY myöntää poikkeamisen suojelupäätöksestä. Raitiotien toteuttaminen sekä mahdollisen sähkönsyöttöaseman sijoittaminen suojellulle pihaluokalle vaatii poikkeamisen suojelupäätöksestä.

Uusi ensihoidon ja pelastustoiminnan yksikkö

- Onko liikenneturvallisuutta mietitty pelastuslaitoksen sijainnissa? Ratapihankatu jo nyt ruuhkainen. Miten kävelijöiden ja pyöräilijöiden turvallisuus on huomioitu?
- Mikä on vaikutus asumismukavuuteen? Toiminnan sijoitus naapuriin tuli yllätyksenä asunto-osakeyhtiölle.

Turun seudun väestön merkittävä lisääntyminen seuraavan 15 vuoden aikana aiheuttaa pelastustoimen riskien lisääntymistä, johon Varha varautuu uuden pelastus- ja ensihoidoaseman kautta. Jotta päästään 6 minuutin vasteaikaan, tarvitaan useampia yksiköitä ympäri kaupunkia. Suunnitteilla on useita uusia asemia eri puolille Turkuja. Ratapihankadun tontti tarjoaa nykyistä sijaintia sujuvammalla hälytysajoreitillä kaikkiin suuntiin. Sijainti on nykyistä asemaa turvallisempi liikenteellisesti erityisesti kävelijöiden osalta, kun ei ajeta keskustan läpi. Hälytysajoon on oma liikennevalo-ohjaus (HALI-järjestelmä), jonka avulla liikennevaloetuuksia pystytään järjestämään hälytysajoneuvoille.

Paloaseman rakennus on matalampi (n. 3 krs) kuin nykyisen kaavan sallima toimistorakennus (7 krs), joten vaikutus näkymiin jää pienemmäksi kuin nykykaavalla. Hälytysajojen meluhaitta on hetkellinen ja kiireellisiä lähtöjä on keskustan nykyisijaintiin verrattuna vähemmän.

- Milloin pelastuslaitos on valmis?

Tavoitteena, että asema olisi valmis 2028-2029.

Kaavaprosessi ja -aineisto

- Löytyvätkö selvitykset kaavahausta?

Raitiotien selvitykset löytyvät turunraitiotie.fi sivustolta. Kaavan selvitykset löytyvät kaavahausta.

- Mikä aikataulu on kaavalla ja raitiotien valmistumisella?

Tavoitteena on, että kaava etenee päätöksentekoon keväällä 2026. Raitiotie valmistuu arviolta 2030-luvun alkupuolella, jos kaupunginvaltuusto tekee päätöksen raitiotien rakentamisesta.

6 Muu vuorovaikutus

Uutisointi

Turun Sanomat uutisoi 15.12.2025 kaavaehdotuksen nähtävilläolosta ja asukastilaisuudesta. Turun Sanomat uutisoi lisäksi 16.12.2025 nähtävilläolon pidentämisestä 19.1.2026 asti.

Kaupungin palautepalvelun kautta saatu palaute

Palautteessa ei pidetä hyväksyttävänä tai nähdä 1870-luvun maisemaan sopivana kaataa suojeltujen piha-alueiden puita tai sijoittaa sähkönsyöttöasemaa piha-alueelle. Palautteessa esitetään, että alueen miljö on korvaamaton ja sillä vahva kulttuurihistoriallinen asema. Palautteessa korostetaan pihapiirien puistomaisuutta ja ainutlaatuisuutta, joita ei tule tuhota raitiotien tieltä. Palautteessa korostuu lisäksi huoli maastonmuokkauksen ja rakentamisen vaikutuksista Ratapihankadun varrella sijaitseviin asuinrakennuksiin.

Palautepalvelun kautta tulleet palautteeseen on vastattu Turun Raitiotie Oy:n toimesta.

Ennakkokysymys Turun raitiotien infotilaisuuteen

Kysyjä halusi tietää, miten raitiotien suunnittelussa on voitu esittää ratkaisuja, jotka edellyttäisivät suojelupuiden kaatamista, pihan maisemoinnin muuttamista ja sähkönsyöttökeskuksen sijoittamista aivan asuinrakennusten viereen sekä miten nämä esitykset on tarkoitus sovittaa yhteen alueen vahvojen suojelumääräysten, turvallisuuden sekä päivittäisten liikenneyhteyksien kanssa?

Kysyjälle vastattiin henkilökohtaisesti Turun Raitiotie Oy:n ja kaavoituksen toimesta.