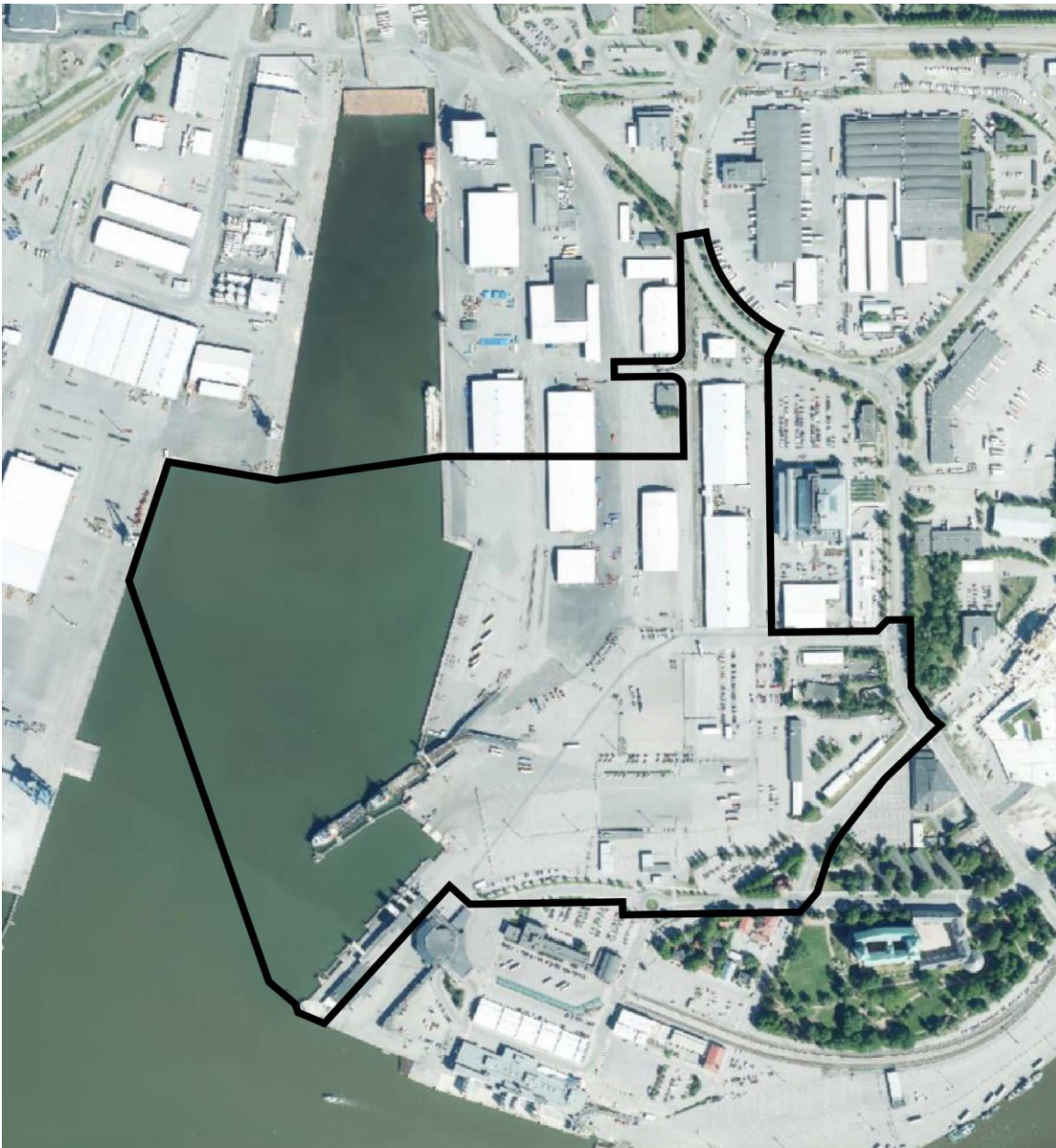


**FERRY TERMINAL TURKU
Vuorovaikutusraportti**Diaarinumero: 5661-2019
Asemakaavatunnus: 8/2019**Asemakaavanmuutos**

1.11.2021

Kaupunginosa: Satama

Osoite: 1. Linja, 2. Poikkikatu, 4. Linja, Juhana Herttuan puistokatu, Kuljetuskatu, Linnankatu, Länsilaituri, Satamakatu, Telikatu, Varastokatu



Kuva 1. Ilmakuva kaavanmuutosalueesta. Alue on rajattu mustalla viivalla.
(© Kaupunkiympäristö ja Terratec Oy.)

SISÄLLYSLUETTELO

1 Vuorovaikutusraportin tarkoitus	1
1 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma	1
1.1 Yleistä jätetyistä mielipiteistä	2
1.2 Mielipiteet	2
1.3 Lausunnot	10
2 Viranomaiskokoukset	10
3 Yleisötilaisuus	11
Liite 1: Yleisötilaisuuden muistio	12
Tilaisuuden avaus	12
Lähtökohdat	12
Keskustelu	12
Tilaisuuden päätös	15

1 Vuorovaikutusraportin tarkoitus

Tässä vuorovaikutusraportissa kuvataan tiivistetysti kaavoituksen vuorovaikutusta Ferry Terminal Turku -asemakaavanmuutoksen osallisten kanssa. Kaavan valmistelussa osallisia ovat alueen maanomistajat ja ne, joiden asumiseen, työntekoon ja muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, sekä viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään. Raporttiin on koottu kirjallisten mielipiteiden ja lausuntojen pääkohdat, niihin liittyvät kaavoituksen vastineet sekä yhteenvedot yleisötilaisuudesta ja viranomaisneuvotteluista.

1 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Ferry Terminal Turku -kaavanmuutoksen alkuvaiheessa kaavoitus laati osallistumis- ja arviointisuunnitelman. Siinä kerrotaan kaavanmuutoksen lähtökohdista, kaavan vaikutusten arvioinnista sekä osallistumis- ja vuorovaikutusmenettelyistä eli siitä, kuinka osalliset voivat vaikuttaa kaavanmuutokseen ja antaa siitä mielipiteitä.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman ensimmäinen, 13.6.2019 päivätty versio oli nähtävillä asiakaspalvelussa Turku-Pisteessä ja kaupungin internetsivulla kesä-elokuussa 2019. Lisäksi se lähetettiin osallisille kirjeitse.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa päivitettiin kaksi kertaa. Ensimmäinen päivitetty versio (9.12.2019) lähetettiin osallisille tammikuussa 2020. Siinä kaavanmuutosaluetta laajennettiin lisäämällä siihen muun muassa Vapaavaraston länsipuolella oleva rantalue sekä osoitteessa Juhana Herttuan puistokatu 25–27 sijaitseva teollisuus- ja varastokortteli.

Vuonna 2021 kaavanmuutosalueen rajausta muutettiin jälleen: alueesta poistettiin Vapaavarasto, suuri osa liikenne- ja satama-alueista sekä osa vesialueesta. Toinen päivitetty osallistumis- ja arviointisuunnitelma (5.1.2021) lähetettiin osallisille maaliskuussa 2021. Syynä kaavanmuutosalueen pienentämiseen oli, että matkustajasatama ja sen lähiympäristö muodostavat uusimmissa suunnitelmissa oman kokonaisuutensa, jonka toteuttaminen ei edellytä kaavanmuutosta muilla alueilla. Siksi on tarkoituksenmukaista kaavoittaa ne omana erillisenä asemakaavanmuutoksenaan.

1.1 Yleistä jätetyistä mielipiteistä

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman ensimmäisen version (13.6.2019) perusteella saapui yhteensä 9 kirjallista kannanottoa. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto Traficom ilmoitti 16.8.2019, ettei sillä ole lausuttavaa. Traficom kuitenkin lähetti mielipiteen myöhemmin (19.2.2020).

Toisen version perusteella saapui 11 kirjallista mielipidettä ja kolmannen version perusteella 7 kirjallista mielipidettä. Kiinteistö Oy Linnanpuomi toteaa 21.2.2020 päivätyssä mielipidelomakkeessa, ettei sillä ole huomautettavaa. Museovirasto ja Turku Energia Sähköverkot Oy ilmoittivat, ettei niillä ole lisättävää aiemmin lähettämiinsä mielipiteisiin (Museovirasto 5.2.2020 ja Turku Energia 9.3.2021).

Yhteensä kirjallisia mielipiteitä saapui 28: yksi Iso-Heikkilä–Patterinhaka ry:ltä, yksi Keski-kaupunkiseura Toispual jokke ry:ltä, yksi Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta, kaksi Museovirastolta, yksi vapaa-aikatoimialan museopalveluilta (nyk. vapaa-ajan palvelukokonaisuus, Turun museokeskus), yksi nuorisovaltuustolta, kaksi Neste Markkinointi Oy:ltä, yksi Suomen Kulttuurirahaston erityisasiantuntijalta, yksi Telia Finland Oyj:ltä, kaksi Turku Energia Sähköverkot Oy:ltä, kolme Turkuseuralta, yksi Turun seudun puhdistamo Oy:ltä, yksi Varsinais-Suomen pelastuslaitokselta, yksi vammaisneuvostolta, kuusi kaavanmuutosalueella toimivilta yrityksiltä, yksi alueella asuvalta yksityishenkilöltä ja kaksi muulta yksittäiseltä henkilöltä. Lisäksi Turun museokeskus antoi lausunnon 28.9.2021. Vuorovaikutusraporttiin on merkitty myös yksi suullinen mielipide, jonka kaavoitus sai yksityishenkilöltä 13.10.2021.

1.2 Mielipiteet

Seuraavaksi esitetään yhteenveto kirjallisista mielipiteistä ja yhdestä suullisesta mielipiteestä sekä kaavoituksen vastineet. Mielipiteiden pääkohdat ryhmitellään aiheen mukaan, ja kutakin aihetta käsittelevän osion lopussa on tarvittaessa lyhyt vastaus kaavoitukselta. Kunkin kommentin jälkeen lukee suluissa, kuinka monessa kirjallisessa mielipiteessä kyseinen näkemys toistuu. Osassa sulkumerkinnoista mainitaan myös mielipiteen lähettäjä.

Kaavanmuutos kokonaisuudessaan

- Kaavan tavoitteet uuden satamaterminaalin, siihen liittyvien rakennusten, liikenneyhteyksien ja pysäköinnin toteuttamiseksi vaikuttavat tarkoituksenmukaisilta. (2, Museovirasto)
- ”Nuorisovaltuusto näkee kaavan edistyksen askeleena Turulle.” (1)
- Keski-kaupunkiseura Toispual jokke ry puoltaa yhteisterminaalihanketta ja liikennejärjestelyjen kehittämistä. (1)

Kulttuurihistoria

Kulttuurihistoriaa käsitellään myös kohdissa Vanha matkustajapaviljonki ja Linnankatu 87.

- On tärkeää varmistaa, ettei kaavanmuutos mahdollista kansallisesti merkittävän kulttuuriympäristön heikentämistä Aurajokirannassa ja Turun linnan ympäristössä. (2, Museovirasto)
- ”Historiallisesti ja kaupunkikuvallisesti alueella on suunnaton merkitys koko Turun kaupunkiseudulle.” (1, Turkuseura)

- Turun linnan ja Ruissalon lisäksi osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa olisi hyvä mainita myös Aurajokisuun satama-, telakka- ja teollisuusalue, joka on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö. (1, Museovirasto)
- Kaava-alueella saattaa olla kulttuurihistoriallisesti merkittäviä rakennuksia. Satama-alueen varastorakennukset on inventoitava tarkemmin, jotta museo voi tarkentaa alueen suojelutavoitteita. (1, museopalvelut eli Turun museokeskus)
- Kaavanmuutosalueen muutoksilla on heijastusvaikutuksia Turun linnan ja suunnitella olevan Historian museon alueisiin ja päinvastoin. (1, museopalvelut eli Turun museokeskus)
- Satamakadun ja makasiinikorttelin liikenne- ja pysäköintijärjestelyt ja istutukset sekä Satamakadun laajentaminen on tarkasteltava huolella. Muutokset eivät saa heikentää kulttuuriympäristön arvoja tai Turun linnan asemaa kaupunkirakenteessa. Parhaimmillaan ympäristö kohenee. (1, Museovirasto)
- Viking Linen ja Tallink Siljan nykyiset terminaalit eivät ole kulttuurihistoriallisesti tai kaupunkikuvallisesti niin arvokkaita, että ne pitäisi suojella. (1, Keskikaupunkiseura Toispual jokke ry)

Kaavoituksen vastine: Kaavan valmistelussa huomioidaan vaikutukset maisemaan ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön. Uusien rakennusten enimmäiskorkeus määritetään siten, että ne eivät kaukaa katsottuna peitä taakseen Turun linnaa. Kaavamääräykset edistävät kaupunkikuvan vehreyttä ja viihtyisyyttä erityisesti Turun linnan ympärillä.

Turun museokeskus totesi 14.4.2021, että satama-alueen makasiinit on inventoitu riittäväällä tarkkuudella eikä niille ole asetettu uusia säilyttämistavoitteita. Kaavanmuutosalueen merkittävimpiä vanhoja rakennuksia ovat Linnankatu 87:n jugendtalo sekä Linnanniemen kärjessä oleva entinen matkustajapaviljonki. Kaavoitus on keskustellut niiden kaavamerkinnöistä museokeskuksen kanssa.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan on lisätty maininta Aurajokisuun satama-, telakka- ja teollisuusalueesta.

Nykyiset laivaterminaalit on rajattu kaavanmuutosalueen ulkopuolelle lukuun ottamatta Tallink Siljan matkustajakäytäviä.

Vanha matkustajapaviljonki (keltatiilinen rakennus Linnanniemen kärjessä)

- Vanhan matkustajapaviljongin seinälle maalattu Hilikka Toivolan fresko tulee säilyttää. (1)
 - o "Hilikka Toivola (1909-2002) on yksi 1900-luvun merkittävimmistä suomalaisista monumentaalimaalareista, ja *Portti itään ja länteen* (1957) on hänen tuotantonsa helmiä. Freskotekniikka on erityisen vaativa maalaustekniikka, ja onnistuneita esimerkkejä on Suomessa vain kourallinen – –." (1)
 - o "– – teos ansaitsisi uudelleensijoituksen yleisön nähtäville, ja luonnollisesti vastaava sijainti satamarakennuksen aulassa olisi teokselle ensisijainen." (1)
 - o "Freskon siirtäminen on vaivalloista, mutta teoksen tuhoutumiseen Turulla ei ole varaa, sen sekä taiteelliset että kulttuurihistorialliset arvot ovat liian suuret." (1)

Kaavoituksen vastine: Vanha matkustajapaviljonki joudutaan todennäköisesti purkamaan kusteongelmien vuoksi. Hilikka Toivolan fresko tulee säilyttää, vaikka paviljongin purettaisiin. Turun museokeskus, Turun Satama Oy ja kaavoitus selvittävät, kuinka fresko voitaisiin siirtää toiseen paikkaan.

Linnankatu 87

Linnankatu 87:n rakennusten omistaja on vuokrannut pihapiirinsä Turun kaupungilta. Piha on nykyisessä asemakaavassa liikennealuetta. Maanvuokralainen toivoo, että Linnankatu 87 muutetaan liike-, toimisto- ja asuinrakennusten tontiksi. Hän toivoo myös pidempää vuokra-aikaa. Vuokralainen on myös tiedustellut, voisiko Linnankatu 87:ään rakentaa lisää taloja. Hän toivoo, ettei piharakennusta suojeltaisi vaan sen tilalle saisi tehdä uuden rakennuksen. (2 mielipidettä.)

Kaavoituksen vastine: Linnankatu 87 osoitetaan kaavaluonnoksessa liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi, jolle saa sijoittaa myös asunnon. Vuokra-ajan pidentämisestä voidaan sopia, kun kaavanmuutos valmistuu.

Linnankatu 87:n pihalle ei mahdu kovin paljoa lisää rakentamista, jos lehmusrivit halutaan säilyttää kadun varrella. Piharakennusta on kuitenkin mahdollista laajentaa hieman, ja sen saa korvata uudella rakennuksella.

Kaupunkitila

Kaupunkitilaa käsitellään myös kohdassa Kulttuurihistoria.

- On tärkeää huomioida puistoalueet. (1, Nuorisovaltuusto)
- Aurajoen kaupunkipuisto kaipaa kehittämistä etenkin Turun linnan ympäristössä. Linna on jäänyt satamatoimintojen väliin, ja rautatie erottaa sen Aurajokimaisesta. Linnan ja joen välissä olevat satamaliikennealueet eivät sovi kulttuurimaismaan. (1, Keskikaupunkiseura Toispual jocke ry)

Kaavoituksen vastine: Kaavanmuutosalueelle ei tule varsinaista puistoa. Uuden laiva-terminaalin lähelle kaavoitetaan katuaukio, josta osan saa istuttaa puistomaiseksi, ja istutuksia tulee myös liikennealueille. Aurajoen ja Turun linnan välissä oleva alue sisältyy toiseen asemakaavanmuutokseen, jonka työnimi on Historian ja tulevaisuuden museo ja diaarinumero 2540-2021.

Liikenne: yleisluonteisia mielipiteitä

- Liikennejärjestelyjen selkeyttäminen ja/tai sujuvoittaminen on toivottavaa. (2, Iso-Heikkilä–Patterinhaka ry ja Turkuseura)
- Liikennejärjestelyjen selkeyttämisessä ja sujuvoittamisessa ei ole vielä onnistuttu alustavien suunnitelmien perusteella. (1, Turkuseura)
- Liikenneturvallisuuden parantaminen on hyvä asia. (1, Iso-Heikkilä–Patterinhaka ry)
- On hyvä, että laivaan kulkeva matkustaja- ja rahtiliikenne eriytetään muusta liikenteestä. (1, Iso-Heikkilä–Patterinhaka ry)
- Nykyinen terminaaliratkaisu ei ole kestävä liikenteen ja rahdin kannalta. (1, Nuorisovaltuusto)
- On erittäin hyvä, että sataman liikenne siirretään pois Juhana Herttuan puistokadulta. (1, Iso-Heikkilä–Patterinhaka ry)
- Tulee edistää Linnankadun sulkemista liikenteeltä Turun linnan kohdalla. (1, museopalvelut eli Turun museokeskus)

Kaavoituksen vastine: Uusimmassa suunnitelmassa sataman liikennettä ei siirretä pois Juhana Herttuan puistokadulta, koska se vaikeuttaisi terminaalin pohjoispuolella olevan alueen kehittämistä muuhun kuin satamakäyttöön. Laivoihin kulkeva liikenne ei

suunnitelmassa kuitenkin tule niin lähelle Turun linnaa kuin tällä hetkellä, vaan satama-alueelle johtava liittymä on merkitty kaavaluonnoksessa Juhana Herttuan puistokadun keskiosaan.

Kaavanmuutosalueeseen ei kuulu se osuus Linnankadusta, joka on Turun linnan ja makasiinien välissä. Alustavissa liikennesuunnitelmissa on kuitenkin oletuksena, että Linnankadulta poistettaisiin suurin osa autoliikenteestä, joskin kadulla saisi myös tulevaisuudessa ajaa linja-autolla sekä mahdollisesti taksilla.

Kävely ja pyöräily

- Tulisi järjestää uusi kävely- ja pyöräily-yhteys Ruissaloon niin, ettei sinne tarvitsisi kiertää Pahaniemensillan kautta. (2)
 - o Toivotaan kävely- ja pyöräilyreittiä satama-alueen yli. Reitti voisi olla esimerkiksi silta Tukholmankadulta Ruissalonsillalle, köysirata Kanavaniemestä (Linnanniemestä) Ruissalon telakalle tai lauttayhteys. (1, Keskikaupunkiseura Toispual jokke ry)
- Tuontikadulle ja Ruissaloon johtavan kävely- ja pyöräilyreitit ei tulisi kulkea Hiekka-satamankadun kautta maantasossa tai ylikulkusillalla. Muutoin reitti voisi häiritä sataman liikennettä ja toimintaa. (1)
- Ylikulkusillan sijoittaminen Latokarinkadun jatkeeksi olisi mahdollista. (1)

Kaavoituksen vastine: Kaavanmuutosalueesta on poistettu se osa, missä Ruissaloon johtava kävely- ja pyöräilyreitti voisi mahdollisesti sijaita. Uusi kävely- ja pyöräily-yhteys voidaan tarvittaessa kaavoittaa myöhemmin. Yhteyksiä Linnanniemestä Ruissaloon voidaan tarkastella toisessa asemakaavanmuutoksessa, jonka työnimi on Historian ja tulevaisuuden museo ja diaarinumero 2540-2021.

Rautatie (henkilöliikenneraide)

Henkilöliikenneraidetta käsitellään myös kohdassa Maankäyttö alueilla, jotka vapautuvat uuteen käyttöön kaavanmuutoksen ansiosta. Rahtisataman raideliikennettä käsitellään kohdassa Satama-alueen yritysten ja rahtisataman liikenne.

- Henkilöliikenneraiteen siirtäminen on/olisi hyvä asia. (4, mukana suullinen mielipide)
 - o ”Jos raideliikenne kulkee satama-alueelle Pahaniemen suunnasta, niin nykyistä satamaan johtavaa matkustajaraidetta ei tarvita. Se parantaa radanvarteen rakennettavien talojen asukkaiden viihtyvyyttä ja lisää kevyenliikenteen turvallisuutta, joka on suuri parannus.” (1, Iso-Heikkilä – Patterinhaka ry)
 - o Suullisen mielipiteen esittäjä toivoo, että raide siirrettäisiin pois keskustakorttelien välistä uuden terminaalin pohjoispuolelle, jotta se ei häiritsisi asukkaita. (1)
- Uusissa kaavahankkeissa pitää poistaa rautatieyhteys, joka menee Linnankadun yli. (2, Keskikaupunkiseura Toispual jokke ry ja Turkuseura)
 - o Tulisi palauttaa Turun linnan visuaalinen ja toiminnallisesti esteetön yhteys Aurajokeen. (1, Turkuseura)
- Ehdotuksia siitä, kuinka henkilöliikenneraiteen sijaintia voisi muuttaa:
 - o Rautatie voisi päättyä jo ennen Linnankatua. Matkustajat voisivat kävellä terminaaliin kävelypainotteiseksi muutettua Linnankatua pitkin. (1, Turkuseura)
 - o Vaihtoehtoisesti terminaaliin voisi päästä päärautatieasemalta uutta raitiotietä pitkin. (1, Turkuseura)
- Nykyisen henkilöliikenneraiteen tilalle voisi tehdä kävely- ja pyöräilyreitit. (1, Keskikaupunkiseura Toispual jokke ry)

- Suora junayhteys lisää terminaalin vetovoimaa, ja se tulisi huomioida suunnittelussa. (1, Keski-kaupunkiseura Toispual jokke ry)
- Matkustajaraideliikenne tulisi tuoda mahdollisimman lähelle terminaalia, jotta terminaaliin olisi junasta lyhyt matka. (1)
- Turku Stevedoring Oy:n ja Forlog Oy:n kannalta henkilöliikenneraide on hyvällä paikalla 17.8.2018 päivätyssä Schauman Arkkitehdit Oy:n luonnoksessa, jossa raide sijaitsee nykyisen satama-alueen itäreunassa. (1)
- ”Sinänsä ei ole huono ajatus kuljettaa matkailijoita matkustajaterminaalin / Historian- & tulevaisuuden museon, Turun linnan ja Forum Marinumin alueelle nykyistäkin raidelinjausta käyttäen sen sijaan että Turusta annetaan matkailijoille sataman takapihanäkymiä, kun he voisivat ihailla Linnakaupungin, Portsan ja Turun linnan siistiä ja kävelemään (jopa asumaan) houkuttelevaa miljöötä. Samalla radallahan on mahdollista liikkua myös lähijunalla täydentäen Linnakaupungista tulevaa raitiotietä.” (1)

Kaavoituksen vastine: Uusimmassa suunnitelmassa henkilöliikenneraidetta ei siirretä siten, että se tulisi kaavanmuutosalueelle pohjoisesta Pahaniemensillan ja nykyisen tavararaiteen suunnalta. Silloin raide estäisi kaupunkikehittämistä terminaalin pohjoispuolella ja vaikeuttaisi ajoliittymän järjestämistä terminaali-alueelle Juhana Herttuan puistokadulta. Junan pysähtymispaikka saattaa kuitenkin muuttua osana toista, Historian ja tulevaisuuden museo -nimistä asemakaavanmuutosta (diaarinumero 2540-2021).

Pysäköinti

- Sataman matkustajille on rakennettava pysäköintitalo, jotta pysäköinti olisi selkeämpää ja turvallisempaa. (1, Iso-Heikkilä – Patterinhaka ry)
- Alueen pysäköintiongelmia on ratkaistava. Suuri pysäköintitarve on Turun linnan lisäksi laivaterminaalilla, Forum Marinumilla ja tulevalla Historian museolla. (1, museopalvelut eli Turun museokeskus)

Kaavoituksen vastine: Kaavanmuutos mahdollistaa pysäköintitalon rakentamisen. Ei ole kuitenkaan vielä varmaa, riittävätkö pysäköintilaitoksen autopaikat myös muiden kuin sataman ja laivamatkustajien käyttöön.

Satama-alueen yritysten ja rahtisataman liikenne

- Tulee säilyttää raideliikenneyhteys rahtisatamaan ja huomioida sen tärkeys. (1)
- Länsisatamaan tulee järjestää hyvät liikenneyhteydet Tuontikadun suunnalta. (1)
- 17.8.2018 päivätyssä Schauman Arkkitehdit Oy:n luonnoksessa esitetty terminaaliin johtava ajoreitti häiritseisi Länsisataman raideliikennettä ja lastinkäsittelyn aikataulua. / Raideliikenne ei saa jäädä laivaliikenteen jalkoihin. (3)
 - o Aikatauluvaikkeudet lisäisivät satamaoperaattoreiden kuluja ja heikentäisivät Turun sataman kilpailukykyä ja houkuttelevuutta. (1)
 - o Olisi parempi, että uudelle terminaaliin johtava liittymä olisi Pahaniemensillan itäpuolella. (2)
 - o Radan esteetön käyttö voitaisiin vaihtoehtoisesti mahdollistaa puomi- ja valo- järjestelyillä, mutta se häiritseisi terminaaliin menevää ja sieltä lähtevää liikennettä. (1)
- Tulee ottaa huomioon, että tavaravaunut saapuvat Länsisatamaan aamuisin klo 05:30–09:30, iltapäivisin klo 12:00–16:00 ja iltaisin klo 17:00–21:00. (1)
- Tieyhteys terminaaliin tulee suunnitella siten, että Länsisataman liikenne ja uuden terminaalin liikenne eivät häiritse toisiaan tai risteä keskenään. (1)
- Tulisi siirtää Ruissaloon johtava ajoyhteys Vapaavaraston länsipuolelle. (2)

- Ruissaloon johtavan tien siirtäminen auttaisi niiden rahtiliikennealueiden korvaamista, jotka poistuvat uuden terminaalin tieltä. (1)
- Länsisataman ja Vapaavaraston liikennemäärä on niin suuri, ettei niiden liikenteen sekaan voi turvallisesti päästää muuta henkilöliikennettä. (1)
- Pahanien sillan vieressä oleva alue tulee varata ainoastaan Länsisataman ja uuden terminaalin liikenteelle. (1)
- Turku Stevedoring Oy:lle ja Forlog Oy:lle tulisi varata tieyhteys Varastokatu 1:stä Länsisatamaan. Tieyhteys tulisi myös järjestää Kuljetuskatu 13:sta. (1)

Kaavoituksen vastine: Rautatieyhteys rahtisatamaan säilyy. Terminaalialueelle menevä liikenne ei uusimmissa suunnitelmissa risteä rahtisataman raideliikenteen kanssa nykyisellä satama-alueella eikä siten hankaloita kuljetusten aikatauluja.

Liikenteen ja liikkumisen yleissuunnitelmassa (WSP Finland Oy 2020) on tarkasteltu Ruissaloon johtavan ajoyhteyden siirtämistä Vapaavaraston länsipuolelle. Vapaavarasto ympäristöineen ei kuitenkaan enää kuulu Ferry Terminal Turku -kaavanmuutosalueeseen. Ajoyhteys voidaan mahdollisesti siirtää osana toista asemakaavanmuutosta.

Turku Stevedoring Oy:n ja Forlog Oy:n toimitilat joudutaan todennäköisesti siirtämään muualle. Yritykset voivat neuvotella Turun Satama Oy:n kanssa uusista, korvaavista tiloista.

Yritystoiminta

Yritystoimintaa käsitellään myös kohdissa Rautatie (henkilöliikenneraide), Satama-alueen yritysten ja rahtisataman liikenne sekä Osallistuminen suunnitteluun.

- Kaavanmuutos haittaa / voi haitata satama-alueella sijaitsevien yritysten toimintaa. (4)
- Suunnitelmat tulee laatia siten, ettei pureta tarpeettomasti kaavanmuutosalueen varastoja. (1)
 - Purkamisen seurauksena Turun satama menettäisi merkittävästi vuokratuloja. (1)
- Yritysten toiminnan vaikeutumisesta olisi haittaa Turun satamalle. (1)
 - Se vähentäisi rahtiliikennettä ja tuloja. (1)
- Kiinteistö Oy Monimakasiini, Oy Monihuolinta-Multisped Ab ja Monico Oy haluavat jatkaa toimintaansa alueella, joka on esitetty Schauman Arkkitehdit Oy:n 17.8.2018 päivätyssä maankäyttöluonnoksessa uuden terminaalin liikennealueeksi. Mielipiteeseen sisältyy luonnos siitä, kuinka suunnitelmaa voitaisiin muuttaa, jotta yritysten rakennukset säilyisivät. (2)
- Kaavanmuutoksen seurauksena Forlog Oy ja Turku Stevedoring Oy eivät voi jatkaa toimintaansa nykyisellä tavalla. (1)
 - "Forlog ei vastusta muutosta, jos Turun Satama Oy sitoutuu osoittamaan uuden toiminta-alueen ja tarvittaessa rakennuttamaan yhtiötä varten uudet korvaavat tuotantotilat." (1)
 - "TurkuSteve ei vastusta hanketta jos:
 1. Turun kaupunki / Turun Satama Oy sitoutuvat osoittamaan uudet toimitilat korjaamoineen ja toimintaympäristöineen TurkuStevelle.
 2. Turun kaupunki / Turun Satama Oy sitoutuvat lunastamaan käypään hintaan TurkuSteven omistamat rakennukset ja vastaavat mahdollisista rakennuksien purkukustannuksista." (1)
 - Turku Stevedoring Oy:n ja Forlogin uusien tuotantotilojen, varastojen ja toimintaympäristön tulee olla valmiina jo ennen terminaalihankkeen valmistumista. (1)

- Sataman ja Pahanien kaupunginosaan on tärkeää suunnitella myös polttonesteiden jakelu ja muut liikennöintiä tukevat palvelut. Suunnittelussa voidaan ottaa huomioon niin vaihtoehtoiset liikenteen energiamuodot kuin perinteiset nestemäiset polttoaineet. (2)

Kaavoituksen vastine: Kaavanmuutos ei ulotu alueelle, jonka Kiinteistö Oy Monimakaasiini, Oy Monihuolinta-Multisped Ab ja Monico Oy haluavat säilyttää omassa käytössä. Turku Stevedoring Oy:n ja Forlog Oy:n tilat pitää todennäköisesti siirtää, koska niiden aluetta tarvitaan uuden laivaterminaalien liikenteelle. Siirtyvät yritykset voivat sopia Turun Satama Oy:n kanssa korvaavista tiloista sekä mahdollisista lunastus- ja purkukustannuksista.

Kaavanmuutosaluetta on pienennetty, eikä siihen tällä hetkellä kuulu sellaisia osia, jotka sopisivat hyvin polttonesteiden jakeluaseman paikaksi. Toki on kuitenkin tärkeää varmistaa, että satama-alueen lähellä on riittävästi liikennettä tukevia palveluita.

Kunnallistekniikka

- Turun seudun puhdistamo Oy pyytää huomioimaan puhdistetun jäteveden purkupuutken, jonka on tarkoitus valmistua vuoden 2021 loppuun mennessä. (1)
- Telia Finland Oy:llä on sataman alueella laajasti televerkkoa. Jos on tarvetta siirtää kaapeleita, siitä tulee kertoa operaattorille mielellään 8 viikkoa ennen siirtoa. Kaapelisiirron maksaa tilaaja. (1)
- Turku Energia Sähköverkot Oy:n 110 kV:n voimajohdolle tulee merkitä asemakaavaan johtokatu sekä 10 metrin reunavyöhyke johtokadun molemmin puolin. (2)
- Kaava-alueella sijaitsee Turku Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjänniteverkkoa. Turku Energia toivoo, että ensisijaisesti nykyinen verkko säilytettäisiin. Jos johtoja pitää siirtää, siitä tulee olla hyvissä ajoin yhteydessä Turku Energia Sähköverkot Oy:hyn. (2)
- Kaavaan tulee varata alueet muuntamoille ja maakaapeleille sekä mahdollisille uusille muuntamoille ja johdoille. (2, Turku Energia Sähköverkot Oy)

Kaavoituksen vastine: Kaavanmuutoksen alerajaus on muuttunut, eivätkä alueeseen enää kuulu mielipiteessä mainittu jäteveden purkupuutke tai 110 kV:n voimajohdot. Kaavaluonnokseen on merkitty joitakin tärkeimmistä johdoista. Muita johtomerkintöjä voidaan lisätä kaavaehdotusvaiheessa, kun suunnitelmat tarkentuvat.

Esteettömyys ja käyttöturvallisuus

- Suunnittelussa tulee noudattaa esteettömyys- ja käyttöturvallisuusasetuksia sekä muuta esteettömyyteen ja saavutettavuuteen liittyvää lainsäädäntöä. (1, vammaisneuvosto)

Kaavoituksen vastine: Kaavanmuutoksessa huomioidaan esteettömyys ja käyttöturvallisuus. Kaavoitus pyytää esteettömyyskoordinaattorilta lausunnon kaavaehdotusvaiheessa.

Muu turvallisuus

- Kaava-alueelle ulottuu kemikaalilaitoksen konsultointivyöhyke, joten kaavasta on pyydettävä lausunto Turvallisuus- ja kemikaalivirastolta (Tukes). (1, Varsinais-Suomen pelastuslaitos)

- Tulee huomioida ISPS-lainsäädännön vaatimukset sataman turvatoimille. (1, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom)
- Jos henkilöjunaraide tulisi nykyiselle sataman ISPS-turvatoimialueelle, turvatoimialuetta pitäisi pienentää. (1, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom)

Kaavoituksen vastine: Kaavoitus huomioi turvallisuussäännökset ja pyytää Turvallisuus- ja kemikaalivirastolta lausunnon, kun kaavaehdotus valmistuu. Kaavaluonnoksessa henkilöjunaraidetta ei siirretä sataman turvatoimialueelle.

Maankäyttö alueilla, jotka vapautuvat uuteen käyttöön kaavanmuutoksen ansiosta

- Vapautuvat alueet voisivat olla puistoaluetta kansalaisten vapaa-ajanviettoon. (1, Iso-Heikkilä – Patterinhaka ry)
- Turun linnan ja Aurajoen välinen alue tulisi muuttaa puistoksi, kuten ehdotettiin monissa Linnanniemen ideakilpailun suunnitelmissa. (1, Turkuseura)
- Toivomme, että rakentaminen olisi matalaa, jolloin Turun linna ei jäisi rakennusten varjoon. (1, Iso-Heikkilä – Patterinhaka ry)
- Merkitseekö raiteen siirrosta luopuminen sitä, että Linnanniemen kehittämisestä ja sen maankäyttömaksutuloista on luovuttava? (1)
- Onko tarkoituksena, että Linnakaupungin asuntorakentaminen voitaisiin ulottaa Linnanaukolle rahtisataman ja matkustajasataman väliin, jos henkilöraide ei tulisi satamaan sitä kautta? (1)

Kaavoituksen vastine: Ferry Terminal Turku -kaavanmuutos ei ota kantaa vapautuvien alueiden käyttöön, vaan niiden käyttötarkoitus määritetään muilla asemakaavanmuutoksilla. Satama-alueita voi vapautua muuhun käyttöön sekä Linnaniemellä Turun linnan lähistöllä että uuden terminaalin pohjoispuolella. Kyseiset alueet ovat yleiskaavan 2029 ehdotuksessa (30.6.2020, muutettu 22.10.2020, palautettu uudelleen valmisteltavaksi 1.12.2020) keskustatoimintojen aluetta, mutta niiden käyttötarkoitusta ei vielä ole päätetty. Yleensä keskustatoimintojen alueella voi olla esimerkiksi keskustamaista asuamista, julkisia ja yksityisiä palveluita, hallintotiloja ja keskustaan soveltuvia työpaikkoja.

Kaavaluonnoksessa henkilöliikenneraidetta ei siirretä uuden terminaalin pohjoispuolelle. Se ei kuitenkaan merkitse, että Linnanniemen kehittämisestä olisi luovuttava. Vaikka raide säilyisi nykyisellä paikalla, uusia alueita voisi vapautua joka tapauksessa esimerkiksi Viking Linen liikennealueen kohdalta. Raiteen sijaintia tarkastellaan Historian ja tulevaisuuden museo -asemakaavanmuutoksessa.

Tarkastelualueen rajaus

- Tarkastelualueita tulisi laajentaa. (1, Turkuseura)
 - o ”Turkuseura pitääkin erittäin toivottavana, että Ferry Terminal Turku -asemakaavaa laadittaessa tarkasteluun otetaan huomattavasti laajempi aluekokonaisuus kuin OAS:ssä nyt rajattu, varsinkin kun tämän aluekokonaisuuden yleiskaavallinen tarkastelu on toistaiseksi ollut varsin puutteellista eikä lainvoimaista yleiskaavaa osalla aluetta ole. Yleiskaavallisen tarkastelun koko sataman ja välittömän ympäristön alueesta tulisi edeltää asemakaavoitusta.” (1, Turkuseura)

Kaavoituksen vastine: Kaavanmuutosalueeseen kuuluvat vain Tallink Siljan nykyinen liikennealue ja sen lähiympäristö. Kaavaluonnosta laatiessaan kaavoitus on kuitenkin tarkastellut laajempaa aluetta, muun muassa liikenneyhteyksiä ja Turun linnan ympäristön kehittämistä.

Osallistuminen suunnitteluun

- ”Nuorisovaltuusto on mielellään mukana yleisten alueiden suunnittelussa, koska yleiset alueet ovat nuorille tärkeitä paikkoja.” (1, Nuorisovaltuusto)
- Neste Markkinointi Oy pyytää mahdollisuutta keskustella kaavoituksen kanssa asemakaavanmuutoksesta. (2)
- Toivotaan, että sataman toimijoita kuullaan hankkeesta ja sen etenemisestä. (1)
- Kaavoittajan, Turun kaupungin ja Turun Satama Oy:n tulee neuvotella kaavaprosessin aikana Turku Stevedoring Oy:n ja Forlog Oy:n kanssa ei vaihtoehtoista, joilla yhtiöiden toiminta voidaan taata. (1)
- ”Vammaisneuvosto haluaa lausua kohteesta viimeistään rakennuslupahakemusvaiheessa.” (1, vammaisneuvosto)

Kaavoituksen vastine: Kaavoitus on osallisiin yhteydessä mahdollisuuksien mukaan. Vammaisneuvosto voi halutessaan antaa lausunnon kaavaehdotuksesta.

1.3 Lausunnot

Turun museokeskus, 28.9.2021

Turun museokeskus toteaa launnossaan, että satama-alueella on sen merkitykseen nähden tehty vain vähän vedenalaisinventointeja, ja tämänhetkinen tieto vedenalaisesta kulttuuriperinnöstä ei perustu riittäviin ja ajantasaisiin selvityksiin. On mahdollista, että kaavanmuutosalueelle ulottuu Turun Satama 2 -niminen hylky. Siksi Linnanaukon satama-altaasta tulee tehdä vedenalainen arkeologinen selvitys. Tavoitteena on selvittää, onko Turun satama 2 -hylky säilynyt, missä hylky sijaitsee ja onko se statukseltaan muinaisjäänös. Lisäksi tulee tutkia, onko Linnanaukon satama-altaassa säilynyt muita hylkyjä tai muuta vedenalaista kulttuuriperintöä.

Kaavoituksen vastine: Kaavoitus harkitsee, onko selvitys tarpeen. Uutta terminaalia varten tarvitaan uusi laituri Tallink Siljan nykyisen laivapaikan viereen. Muissa vesialueen osissa kaavaa ei tarvitse merkittävästi muuttaa.

2 Viranomaiskokoukset

Kaavoitus on järjestänyt viranomaisille kaksi kokousta Ferry Terminal Turku -asemakaavanmuutoksesta: aloituskokouksen 30.9.2019 ja myöhemmän viranomaiskokouksen 28.4.2021. Ensimmäisessä kokouksessa olivat mukana Turun kaupungilta kaavoitus, maankäyttöjohtaja, tonttipäällikkö, liikennesuunnittelu, Waterfront-hankkeen päällikkö ja ympäristönsuojelu sekä lisäksi Turku Energia Sähköverkot Oy, Turun Satama Oy, Varsinais-Suomen aluepelastuslaitos, ja Varsinais-Suomen ELY-keskus. Toiseen kokoukseen osallistuivat kaavoitus, maankäyttöjohtaja, kaupunkikehitysjohtaja, liikennesuunnittelu, Waterfront-hankkeen päällikkö, ympäristönsuojelu, Turun museokeskus, Turku Energia Lämpö Oy, Turun Satama Oy, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Turun Vesihuolto Oy, Varsinais-Suomen liitto ja Varsinais-Suomen ELY-keskus.

Useat osallistujista totesivat molemmissa kokouksissa, että on tärkeää huomioida terminaalien vaikutukset maisemaan sekä meritulva- ja hulevesitulvariski. Hulevesiasiantuntija kehotti tekemään kokonaistarkastelun kaavanmuutosalueen ja Linnanniemen tulvavesien hallinnasta. Muita huomioitavia asioita ovat muun muassa ympäristön viihtyisyys, kulttuurihistorialliset arvot, liikenteen toimivuus, rahtiliikenne, laivojen aikataulut, kemikaaliturvallisuus ja sataman ISPS-turvallisuusmääräykset sekä maaperän vaihteleva kantavuus ja maan mahdollinen pilaantuneisuus. Lisäksi osallistujat pitivät tärkeänä sitä,

että tarkastellaan satamaa ja sen ympäristöä kokonaisuutena, esimerkiksi niitä vaikutuksia, joita satamalla, Linnanniemen kehittämisellä ja lähiympäristön asuinalueilla on toisiinsa.

3 Yleisötilaisuus

Keskustelutilaisuus Ferry Terminal Turku -asemakaavanmuutoksesta pidettiin 26.5.2021 sähköisesti etäyhteydellä. Tilaisuuden järjestivät Turun kaupunki, Turun Satama Oy, Schauman Arkkitehdit Oy ja Turkuseura. Muita osallistujia oli yhteensä 32. Kaavoitusarkkitehti kertoi asemakaavanmuutoksen aikataulusta, lähtökohdista ja alustavista suunnitelmista, ja osallistujat saivat esittää kysymyksiä ja kommentteja. Yleisötilaisuuden muistio on vuorovaikutusraportin liitteenä (liite 1).

Liite 1: Yleisötilaisuuden muistio

Aihe: Luonnosvaiheen yleisötilaisuus

Aika: Keskiviikkona 26. toukokuuta 2021 klo 17.00–18.08

Paikka: Sähköinen kokous etäyhteydellä

Läsnä:	Alahäme, Markku, tekninen johtaja	Turun Satama Oy
	Helin, Janne, kaavoituksen konsultti	Schauman Arkkitehdit Oy
	Hildén, Jouni, rakennuttajapäällikkö	Turun Satama Oy
	Jokela, Juha, kehittämisspäällikkö	Turun kaupunki, liikennesuunnittelu
	Lappi, Jyrki, maankäyttöjohtaja	Turun kaupunki
	Lehto, Mervi, hankepäällikkö	Turun kaupunki
	Lehtonen, Tero, kaavoitusarkkitehti, pj.	Turun kaupunki, kaavoitus
	Sanna Saarto, sihteeri	Turkuseura-Åbosamfundet ry
	Söderholm, Erik, toimitusjohtaja	Turun Satama Oy
	Tiainen, Satu, kaavoitusarkkitehti	Turun kaupunki, kaavoitus

Muita osallistujia yhteensä 32.

Tilaisuuden avaus

Kaavoitusarkkitehti Satu Tiainen avasi tilaisuuden klo 17.00.

Lähtökohdat

Kaavoitusarkkitehti Satu Tiainen esitteli asemakaavanmuutoksen aikataulua, lähtökohtia ja alustavia suunnitelmia. Kaavanmuutos laaditaan Turun matkustajasatamaan. Tarkoituksena on mahdollistaa uuden laivaterminaalien rakentaminen sekä kehittää liikennejärjestelyjä ja satama-alueen toimintaa. Jos Tallink Siljan ja Viking Linen terminaalit ja liikennealueet yhdistettäisiin samaan paikkaan, vapautuisi uusia kiinnostavia alueita kaupunkikehitykseen muun muassa Turun linnan ja Aurajoen välissä. Tavoitteena on, että kaavaluonnos valmistuu syksyllä 2021 ja että uusi asemakaava tulee voimaan vuonna 2022. Tarkempia tietoja kaavanmuutoksesta on osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa ([Osallistumis- ja arviointisuunnitelma \(turku.fi\)](#)) sekä yleisötilaisuudessa näytetyssä esityksessä ([Yleisötilaisuusesitys \(turku.fi\)](#)). Muita kaavanmuutosaineistoja pääsee tarkastelemaan osoitteesta <https://www.turku.fi/kaavahaku>.

Keskustelu

Lähtökohtien esittelyn jälkeen osallistujat saivat esittää kysymyksiä ja kommentteja sekä ääneen että kirjallisesti. Puheenjohtajana toimi kaavoitusarkkitehti Tero Lehtonen. Seuraavaksi kerrotaan yhteenveto keskustelun sisällöstä. Suullisia puheenvuoroja ei toisteta sanasta sanaan, vaan niitä on muokattu tiiviimmiksi ja helpommin luettaviksi.

Osallistujan kirjallinen kommentti: ”Herätetään vanha suunnitelma 60-luvulta henkiin ja siirretään satama terminaleineen Nesteeltä vapautuneille maille yhteistyössä Naantalien kanssa.” (1 tykkäys)

Erik Söderholm: Tämä on ihan tuttu suunnitelma, mutta siinä on kaksi ongelmaa. Ensimmäkin asiasta ei luultavasti saataisi poliittista yksimielisyyttä tarpeeksi nopeasti. Varustamoiden vuokrasopimukset kaupungin kanssa päättyvät vuoden 2025 lopussa, ja siihen mennessä pitäisi olla uusi ratkaisu. Haasteina ovat siis aikataulu ja poliittinen

tahto. Toisaalta maailmassa on vain harvoja paikkoja, joihin matkustajien on hienompaa tulla kuin Linnanniemen kärkeen.

Asukkaan kommentti: Raskas liikenne kiinnostaa. Tällä hetkellä se menee Viking Linen terminaalilta kohti Vallihaudankatua ja sieltä Juhana Herttuan puistokadulle. Ymmärsinkö oikein, että Viking Linen terminaali ei ole mukana kaavanmuutoksessa eikä sen tulevaisuudesta ole vielä tehty päätöstä, vaikka uudessa suunnitelmassa Viking Linen alueelle on saatu mielettömän hieno arvo? Satamakadun kulma näyttää suunnitelmassa melkoiselta möröltä. Onko sinne tulossa liikenneympyrää tai muuta vastaavaa ratkaisua? Onko tarkoitus leventää huomattavasti Juhana Herttuan puistokatua? Laajennetaanko tiestöä Kuljetuskadun kohdalla?

Juha Jokela: Juhana Herttuan puistokadun eteläosaa on alustavassa suunnitelmassa kavennettu autojen osalta, mutta sen kokonaisleveys on nykyisenkaltainen. Kadun pohjoisosaa saatetaan leventää hieman. Kiertoliittymää on harkittu Satamakadun ja Juhana Herttuan puistokadun risteykseen, mutta silloin olisi haastavaa suunnitella, kuinka raitiotie kulkee liittymän läpi ja kuinka saadaan kävely- ja pyöräilyreiteistä turvallisia. Tällä hetkellä suunnitelmassa ei ole kiertoliittymää kyseisessä kohdassa.

Asukkaan kommentti: Matkustajien kannalta olisi hyvä, että pysäköintilaitos rakennettaisiin lähemmäs terminaalia kuin liikenteen ja liikkumisen yleissuunnitelmassa on esitetty. Ohjataan ko pysäköintilaitoksen liikenne Kuljetuskadun kautta niin, ettei se tule Satamakadulle asti?

Juha Jokela: Kuljetuskadun viereen on suunniteltu aluetta charterbusseille, saattoliikenteelle ja maihin jäävälle autoliikenteelle. Terminaalin eteläpuolella on suunnitelmassa alue julkiselle liikenteelle (busseille, raitiotielle ja kaukoliikenteen aikatauluvooroille) sekä takseille. Nykyisin henkilöautoliikenne on sekavaa terminaalien edustalla vilkkaimpina aikoina. Tilannetta pystytään parantamaan uudessa suunnitelmassa. [Satu Tiainen lisäys yleisötilaisuuden jälkeen: Liikenteen ja liikkumisen yleissuunnitelmassa (WSP Finland Oy 2020) osa joukkoliikenteestä ja takseista ajaa Satamakadun kautta, mutta muu autoliikenne tulee terminaalille pääosin Kuljetuskadulta ja Juhana Herttuan puistokadulta.]

Asukkaan kommentti: Kulkisiko raskas liikenne Satamakadun kautta? Liikenne on alueella todella aika raskasta. Tuleeko se pysymään samanlaisena?

Juha Jokela: Laivoihin ajava liikenne tulee satama-alueelle Juhana Herttuan puistokadun puolestavälistä. Pääsääntöisesti se ajaa satamaan Pansion tien suunnasta. Raskas liikenne ei siis enimmäkseen käyttäisi Satamakatua tai Vallihaudankatua, paitsi raitiotie ja bussit.

Osallistujan kirjallinen kommentti: ”Matkustajaterminaalin ja alueen kehittämisen kustannusarvio on julkisuudessa olleiden tietojen mukaan vaihdellut matkan varrella. Mikä on hankkeen mittaluokka euroissa tällä hetkellä?” (1 tykkäys)

Erik Söderholm: Sitä ollaan kirkastamassa. Hyvä uutinen on, että kustannusluokka tulee jäämään alle 200 miljoonan. Se on noin 150–200 miljoonaa. Pahimmillaan kustannusarvio olisi ollut yli 300 miljoonaa, jos matkustajasatama olisi päätetty siirtää Pansioon, mutta nyt on tehty erilaisia ratkaisuja. Suunnittelualue on pienennetty ja rakentamista tehostettu. Asiaa esitellään kaupungin päättävissä elimissä, kun se on valmis.

Osallistujan kirjallinen kommentti: ”Terminaalin arvioitu korkeus taisi olla n 17,5 m (?). Mikä on arvioitu korkeus pysäköintilaitokselle?”

Satu Tiainen: Pysäköintilaitoksen korkeus riippuu siitä, missä kohdassa se sijaitsee suhteessa Turun linnaan. Jos se on lähellä linnaa, se saattaa olla matalampi kuin 17,5 metriä, mutta kauempana linnasta sen korkeus voi olla suurempi. Sopivaa korkeutta harkitaan kaavamuutoksen aikana.

Janne Helin: Schauman Arkkitehdit Oy on vastannut terminaalin tähänastisista luonnoksista. Pysäköintilaitoksen rakennekorkeus tulee kerroksista, ja kerroskorkeus saattaa vaihdella sen mukaan, kuinka pitkiä jännevälit ovat. Korkeuteen vaikuttaa myös katto. On pohdittu katon hyödyntämistä energiantuottoalustana. Laitoksen korkeudesta ei ole vielä virallista päätöstä, mutta asiaa tarkennetaan suunnittelun edetessä.

Osallistujan kommentti: Minulla on yli neljäkymmenen vuoden kokemus satamasta. Kolmisenkymmentä vuotta olin Turun Sataman teknisen puolen päällikkönä ja sitä ennen Helsingin Sataman suunnittelupäällikkönä. Haluan laajemmin valottaa sataman ole-
musta suunnittelun kannalta.

Satama on täysin riippuvainen kuljetustekniikan ja laivojen kehityksestä. Muutos on ollut valtavaa: On tullut konttiliikennettä ja rautatieliikennettä. Matkustaja-alukset ovat muuttuneet täysin. Kuljetusvälineet ovat muuttuneet. On ollut junalauttaa. On tullut turvallisuusmääräyksiä satamien sulkemisesta, ympäristöselvityksiä, ympäristölupia ja niin edelleen.

Eikä kehitys varmasti tähän loppu. Tämän vuoksi kaavan tulee olla hyvin joustava.

Satamasuunnittelun voi jakaa kahteen vaiheeseen. On lyhyen aikavälin suunnittelu: 1–5 vuotta. Siihen vaikuttavat uudet laivat, erilaiset muutosvaatimukset, maapuolen liikennejärjestelyt ja sataman kehityshankkeet. Toisaalta on pitkän aikavälin suunnittelu, jota varten tarvitaan joustavat alueratkaisut. Kaikentasoisen kaavoituksen, myös yleiskaavan, on oltava siinä kunnossa, että se mahdollistaa kehittämisen ja systeemin avoimen muuttamisen.

Katsoisin, että nykyinen matkustajasatama on pitkällä aikajänteellä ongelmallisessa paikassa. Se on liikenneyhteyksien kannalta pussinperällä, ja melun ja liikenteen haitat asutukselle ja ympäristölle ilmenevät yhä voimakkaammin. Asutus lähestyy satamaa koko ajan. Sataman lähelle on jo tullut aikamoisia betonislummeja. Ruissalolle liettymis- ja ympäristöhaitat ovat jatkuva riesa. Aurajoki tuo lietettä vielä sadan vuoden päästäkin. Tämä on ongelma satamalle ja suuri kustannustekijä. Potkurivirrat syövyttävät koko väylää.

Asutus ja satama eivät sovi missään tapauksessa yhteen. Nyt ei pitäisi tehdä samaa virhettä kuin on tehty Helsingissä. Siellähän tällä hetkellä matkustajasatama on täysin asutuksen keskellä Länsisatamassa, Eteläsatamassa ja Katajanokalla, vaikka aikanaan olisi ollut mahdollista siirtää koko matkustajaliikenne Sompasaareen. Nyt ollaan suurissa ongelmissa ja suunnitellaan valtavia tunneleita liikenteen hoitamiseksi.

Pitäisi tehdä puolueeton Turun seudun satamamahdollisuuksien selvitys siitä, miten rahti- ja matkustajasatama järjestetään pitkällä aikajänteellä ja miten maankäyttöratkaisut tehdään. Vaihtoehtoina ovat Pansio, puolustusvoimien alueet, Raisio alueet, Nesteen alue ja Naantali.

Naantalın satamajohtaja väläytti, että olisi tehty tutkimuksia Turun ja Naantalın satamien yhdistämisestä. Eihän sellaisia puolueettomia tutkimuksia ole tehty, mutta olisi syytä tehdä. Ei saisi tuijottaa pelkästään Turun etua, vaan ratkaisuisissa pitäisi huomioida seutukunnan etu.

Loppupäätelmäni on, että satama voisi pidättäytyä uuden terminaalin rakentamisesta ja jatkaa 5–10 vuotta nykyisessä paikassa. On katsottava, miten matkustajaliikenne kehittyi pandemian jälkeen. Uuden terminaalin kustannukset kaikkine oheisjärjestelyineen ovat aika merkittävät. En usko, että laivayhtiöt sitoutuvat kovin mielellään näihin rakennushankkeisiin.

Tehdään mainitsemani perusselvitykset seudullisen satama-alueen turvaamiseksi. Satama on tärkeä tälle alueelle. Sen nykyinen sijainti ja kaavoituksessa suunniteltu paikka eivät ole kestävä kehityksen polulla. Asutus ja satama eivät sovi yhteen. Ei pidä tehdä Helsingin virheitä. Nyt on otettava aikalisä. Aurajoen ja potkurivirtojen aiheuttamat liettymät ovat kallis ongelma, kun meriläjityksistä on aika ajanut ohi. Jos terminaalikaava tehdään, niin lähiympäristöön ei pidä kaavoittaa asutusta. Yleiskaavan 2029 ehdotuksessa suunnitellut keskustatoimintojen alueet eivät sovi ollenkaan sataman yhteyteen. Matkustajasataman pohjoispuolelle pitäisi jättää kehitysvara satamaa varten.

Tuskinpa näiden tilaisuuksien vuoksi mikään muuttuu, kun suunnittelijat ovat juuttuneet omiin näkemyksiinsä. En usko poliitikkojen perehtyvän riittävän syvällisesti satama-asioihin, joten riski väärille päätöksille on todella suuri. Siis aikalisä myös sataman kaavaan.

Osallistujan kommentti: Kiitos erittäin hyvästä puheenvuorosta!

Osallistujan kommentti: Mitä tarkoittaa yleiskaavaehdotuksessa keskustatoimintojen alue?

Jyrki Lappi: Keskustatoimintojen alue pitää sisällään monipuolista kaupunkirakennetta. Se voi olla asumista, toimistoa, palveluita ja kaikkea sitä, mitä esimerkiksi Turun keskusta-alueella nyt on. Yleiskaavaehdotuksessa käytännössä koko keskustan korttelialueet ovat keskustatoimintojen aluetta. Linnanniemelle on pääsääntöisesti tarkoitus tulla muuta toimintaa kuin asumista. Matkustajasataman pohjoispuolella voisi mahdollisesti jatkaa Herttuankulman asuminen ainakin jossakin määrin.

Satu Tiainen: Kiitos kommentaiteista. Tutustumme niihin ja annamme ne tiedoksi kaupunkiympäristölautakunnalle. Kaavanmuutoksesta voi lähettää mielipiteitä hyväksymisvaiheeseen asti.

Tilaisuuden päätös

Puheenjohtaja Tero Lehtonen ja kaavoitusarkkitehti Satu Tiainen päättivät tilaisuuden klo 18.08.

Muistion vakuudeksi,

Sanna Saarto, Turkuseura
puhelin: 040-522 9063
sähköpostiosoite: sanna.saarto@turkuseura.fi

Satu Tiainen, Turun kaupunki, kaavoitus
puhelin: 040-168 4810
Sähköpostiosoite on muotoa etunimi.sukunimi@turku.fi.