

FERRY TERMINAL TURKU
Yleisötilaisuuden muistioDiaarinumero 5661-2019
Asemakaavatunnus 8/2019**Asemakaavanmuutos Sataman kaupunginosaan****Aihe:** Luonnosvaiheen yleisötilaisuus**Aika:** Keskiyö 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 laivaterminaalin 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/kaava-haku>.

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 puheenvuo-

roja ei toisteta sanasta sanaan, vaan niitä on muokattu tiiviimmiksi ja helpommin luetaviksi.

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

Erik Söderholm: Tämä on ihan tuttu suunnitelma, mutta siinä on kaksi ongelmaa. Ensinnäkin 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 terminaaliilta 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. Ohjataanko 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 aikatauluvuoroille) sekä takseille. Nykyisin henkilöautoliikenne on sekavaa terminaalien edustalla vilkkaimpina aikoina. Tilannetta pystytään parantamaan uudessa suunnitelmassa. [Satu Tiaisen 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. Suunnittelualuetta 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 olemusta 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, ympäristöluopia ja niin edelleen.

Eikä kehitys varmasti tähän lopu. 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. Ruisalolle 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 Sompassaareen. 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 maankäyttö- ja ratkaisut tehdään. Vaihtoehtoina ovat Pansio, puolustusvoimien alueet, Raison 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 ratkaisussa pitäisi huomioida seutukunnan etu.

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

Tehdään mainitsemäni perusselvitykset seudullisen satama-alueen turvaamiseksi. Satama on tärkeä tälle alueelle. Sen nykyinen sijainti ja kaavoituksessa suunniteltu

paikka eivät ole kestävän kehityksen polulla. Asutus ja satama eivät sovi yhteen. Ei pidä tehdä Helsingin virheitä. Nyt on otettava aikaisä. 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 aikaisä 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 jatkua Herttuankulman asuminen ainakin jossakin määrin.

Satu Tiainen: Kiitos kommentteista. 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.