

ASEMAKAAVANMUUTOKSEN SELOSTUS, joka koskee 17. päivänä toukokuuta 2000 päivättyä ja 1.11.2000 korjattua asemakaavakarttaa. "Ratapihankatu"

Turku - Åbo

**Asemakaavanmuutos koskee:**

Kaupunginosa:	6 VI	VI
Kortteli:	48	48
Kadut:	Ajurinkatu Aninkaistentulli, osa Brahenkatu, osa Kuljettajankatu Läntinen Pitkäkatu, osa Ratapihankatu	Formansgatan Aningaistull, del Brahegatan, del Chaufförsgatan Västerlånggatan, del Bangårdsgatan
Liikennealue:	Linja-autoasema, osa	Linjebilstationen, del
Kaupunginosa:	7 VII	VII
Kadut:	Ajurinkatu Läntinen Pitkäkatu, osa Ratapihankatu, osa	Formansgatan Västerlånggatan, del Bangårdsgatan, del
Kaupunginosa:	71 POHJOLA	NORRSTAN
Katu:	Ratapihankatu, osa	Bangårdsgatan, del
Kaupunginosiin kuulumatonta aluetta:	Asemanaukio, osa Ratapihankatu Nimetöntä ratapiha- aluetta	Stationsplan, del Bangårdsgatan Bangårdsområde, utan namn

**Asemakaavanmuutoksella muodostuvat:**

Kaupunginosa:	6 VI	VI
Kortteli:	48	
Kadut:	Brahenkatu, osa Kuljettajankatu Läntinen Pitkäkatu, osa Ratapihankatu	Brahegatan, del Chaufförsgatan Västerlånggatan, del Bangårdsgatan
Kaupunginosa:	7 VII	VII
Kadut:	Ajurinkatu	Formansgatan

Läntinen Pitkäkatu, osa Västerlånggatan, del  
Ratapihankatu, osa Bangårdsgatan, del

Asemakaavanmuutoksen yhteydessä hyväksytään tonttijako:  
VI-48.-1 ja 2.

Tällä asemakaava-alueella tonttijako on sitova.

Alueen sijainti:

Suunnittelualue on lähes 900 metrin pituinen suikale ratapihan reunaa sekä Ratapihankatua Turun ruutukaava-alueen pohjoisreunalla, n. 500 metrin etäisyydellä kauppatorista.  
Alueen pinta-ala on n. 4,38 ha.

## 1 PERUSTIEDOT

### 11 Suunnittelutilanne

#### 11.1 Seutukaava

Varsinais-Suomen vaiheseutukaava 1 (VN 21.2.1985).

Varsinais-Suomen vaiheseutukaava 2 (VN 3.4.1986).

Taajamaseutukaava (YM 7.10.1988).

Täydennysseutukaava (YM 17.7.1991).

Seutukaavoissa alue on osa Turun rautatieaseman ratapiha-alueita ja Ratapihankatu on kokoojakatu.

Uudessa maakuntakaavaluonnoksessa Ratapihankatu on osa seudullista yhteyttä Helsingin suunnasta Turun satamaan.

#### 11.2 Yleiskaava

Turun yleiskaavassa 2010 on osoitettu Helsinginkadun pääväylävaraus sekä sen jatkuminen Ratapihankatua edelleen satamaan Ratapihankatua pitkin.

#### 11.3 Asemakaavat

Ratapiha-alueella sekä osalla Ratapihankatua on voimassa asemakaava vuodelta 1897. Ratapihankadun osilla on voimassa kaavoja, jotka ovat vahvistuneet 1897, 1938 ja 1989. Aninkaistensillan ja Brahenkadun välinen osuus Ratapihankadusta kuuluu Helsinginkadun kaavaan, joka on vahvistettu vuonna 1991, mutta valituksen vuoksi vailla lainvoimaa. Helsinginkadun asemakaavassa on osoitettu katualueen leventyminen Aninkaistensillan ja Brahenkadun välisellä osuudella sekä mm. Esson huoltoaseman suojelu.

#### 11.4 Rakennusjärjestys

Turun kaupunginvaltuusto on hyväksynyt kaupungin rakennusjärjestyksen 24.8.1992 ja 15.2.1993.

11.5

Tonttijako ja -rekisteri

Pääosin alue on kiinteistörekisterissä olevaa katualuetta, pohjoisessa pieni kolmio liikennealuetta, muuten maarekisterialuetta.

Korttelissa VI-48 ei ole tonttijakoa, koska sen kaava ei vielä ole lainvoimainen; korttelin alta löytyvät tontit VI-20.-3001, 4001 ja 5001.

11.7

Päätökset, suunnitelma

Ratapihankatu muodostaa osan Helsingin ja Hämeenlinnan suunnalta Turun satamaan johtavaa valtakunnallisesti tärkeää E 18 tieyhteyttä.

Asemanaukion uudelleenjärjestelyistä on laadittu suunnitelma, jossa alueen liittymät vähenevät neljästä kahteen ja jalankulkuliikenteen pääosa ohjataan rautatieaseman pääovelta Humalistonkadun risteykseen ja siitä edelleen keskustaan.

11.8

Pohjakartta

Mittaus- ja tonttiosasto on laatinut pohjakartan ja tarkistanut sen.

12

Maanomistus

Ratapihan reuna on Aninkaistensillan ja Ajurinkadun väliseltä osuudelta Ratahallintokeskuksen omistama ja Ajurinkadulta asema-aukioon asti VR-Yhtymän omistuksessa. Kortteli 48 on Esson omistama. Muut maa-alueet omistaa Turun kaupunki.

13

Väestö ja työpaikat

Alueen työpaikat koostuvat pääasiassa Esson huoltoaseman, Ajokoulu Aulis Salon ja Hesburgerin autogrillin henkilökunnasta. Yrityksissä työllistyy arviolta toistakymmentä henkilöä.

14

Rakennettu ympäristö

14.1

Kokonaisrakenne

Pääosan kaava-alueesta muodostaa Ratapihankatu ja ratapihan reuna-alue.

Korttelissa 48 on kaksikerroksinen funktionalistinen kivrakennus, jossa toimii huoltoasema. Huoltoaseman ja Kuljettajankadun välissä toimii n. 60 m<sup>2</sup> kokoinen Hesburgerin autogrilli.

14.4

Yhdyskuntatekninen huolto

Vesijohdot, viemärit ja osittain myös kaukolämpöjohdot kulkevat Ratapihankadun alla.

Ratapihankadun alla sijaitsee Turku Energia Sähköverkkojen 30 kV:n maakaapeli ja viestikaapeli, siten että osa kaapeleista voi jäädä kadun tulevan laajennuksen välikaistalle. Lisäksi osalla Ratapihankatua sijaitsee 10

kV:n maakaapeli.

15

Luonnonympäristö

Alueen maaperä on savea.

Nykyisen Ratapihankadun molemmin puolin kasvaa epäyhtenäiset ja osittain huonokuntoiset puurivit, joilla on kuitenkin suuri merkitys vihreyden tuojana katunäkymässä. Aninkaisten sillan vieressä kasvaa hyväkuntoisia lehmuksia.

16

Erityispiirteet ja suojelukohteet

Linja-autoaseman "funkkiskokonaisuuteen" linja-autoasemarakennuksen sekä Onnikan rakennuksen ohella kuuluva Esson huoltoasemarakennus on asemakaavalla suojeltu ja keskustan rakennussuojelun vaihekaavaluonnoksessa SR3-luokkaan luokiteltu kaksikerroksinen funktionalistinen kivirakennus. Rakennus on rakennettu vuosina 1939-40, suunnittelijana Georg Jägerros.

Kaava-alue viistää Turun päärautatieaseman lounaispuolella olevaa puistomaista piha-aluetta, joka kuuluu Valtakunnallisesti merkittävien rautatieasema-alueiden suojelusopimuksessa 1998 (Ympäristöministeriö, VR-Yhtymä Oy ja Museovirasto) mainittuihin kohteisiin.

17

Ympäristön häiriötekijät

Ratapihankadun ajoneuvoliikenteen ja junaliikenteen aiheuttama melu ja ilmansaasteet ovat alueen merkittävimmät ympäristöhäiriöt.

Ympäristönsuojelutoimiston julkaisussa 2/96 (yhteenveto maaperän saastuneisuusselvityksistä Turun kaupungissa jne.) Turun ratapiha on mainittu alueena, jonka maaperä on öljyn ja polttoaineiden saastuttama. Vuonna 1991 ratapiha-alueella tehtiin Maaperän ja pohjaveden likaantuneisuustutkimus, jonka tarkastelupisteistä kaksi osui lähelle suunnittelualuetta. Näissä pisteissä ei kuitenkaan havaittu erityistä saastumista.

2

TAVOITTEET

Tavoitteena on Ratapihankadun leventäminen nelikaistaiseksi, puurivein ja kääntymiskaistoin varustetuksi kaduksi. Lisäksi tarkoituksena on sijoittaa kadun kaakkoisreunaan pyörätie.

Aninkaistensillan viereinen huoltoasemakortteli muotoillaan uudelleen ja ajoneuvoliittymien paikat määritellään. Huoltoaseman suojelumerkintä säilyy. Autogrillille osoitetaan paikka Aninkaistensillan viereen jäävältä alueelta.

## ASEMAKAAVANMUUTOS JA SEN PERUSTELUT

## Yleisperustelu ja -kuvaus

Ratapihankatu on osa valtakunnallisesti merkittävää E 18 -tieyhteyttä Lounais-Suomen suurimpaan satamaan. Ratapihankatu on tämän yhteyden pullonkaulakohta. Nykyinen katu ei ole riittävän leveä - katualueelle mahtuu toiseen suuntaan kaksi ja toiseen suuntaan ainoastaan yksi kaista. Katualueelle ei mahdu kääntymiskaistoja, ajoratoja erottavaa välikaistaa eikä pyörätietä. Ratapihankadulta liitytään päärautatieaseman edustan aukiolle ja tulevaisuudessa kadulta ajetaan myös kauppatorin yläreunan kohdalle rakentuvaan suureen maanalaiseen pysäköintilaitokseen.

Asemakaavanmuutosluonnoksessa Ratapihankatua levennetään kahden kaistan verran, keskimäärin 10 metriä siten, että nykyinen ratapihan puoleinen puurivi sijoittuu kadun välikaistan kohdalle. Kadun levennyksen alle jäävä rautatiealue on pääosin käyttämätöntä joutomaata.

Kadun suunnittelussa on varauduttu siihen, että ratapihan pohjoispuoleisen reunan maankäyttö voi tulevaisuudessa muuttua: alueelle voidaan järjestää kunnolliset liittymät Brahenkadun ja Ajurinkadun kohdalta, myös kääntymiskaistojen myöhempään rakentamiseen on varauduttu.

## 31.1

## Asemakaavan toteuttamisen ympäristövaikutukset (YVA)

Vaikutukset liikenteeseen

Asemanaukion liittymien uudelleenjärjestely, Ratapihankadun leventäminen ja varustaminen kääntymiskaistoilla parantavat oleellisesti Ratapihankadun liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta.

Vaikutukset ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen

Ratapihankadun liikennemäärä on n. 22 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Suuri liikennemäärä aiheuttaa häiriöitä kadun varressa sijaitseville asunnoille, etenkin melua ja tärinää.

Lähimmän ajokaistan ja varsinkin toisen ajoradan siirtyminen etäämmälle asunnoista lieventää jonkin verran liikenteen asumiselle aiheuttamia haittoja. Tien pintakerros tulisi rakentaa normaalia paksummaksi ja kadun rakenteet muutenkin suunnitella siten että tärinä saataisiin minimoitua.

Vaikutukset kaupunkikuvaan, luonnonolosuhteisiin ja kulttuuriperintöön

Ratapihankadun olemassa olevia puurivejä täydennetään. Linja-autoaseman ympäristön funkkirakennusten kokonaisuus säilyy. Es-son ja Aninkaisten sillan välissä sijaitsevan grillirakennuksen sijoitus, koko ja julkisivumateriaalit on määritelty siten, ettei kioski heikentäisi kaupunkikuvaa suojelurakennuksen lähiympäristössä.

Aseman edustan jalankulkujärjestelyjen muuttuessa asemanpuiston diagonaalien puistokäytävien asemalle johdettava funktio jää pois. Asemanpuisto kuuluu kuitenkin rautatieympäristöön, jonka muita osia (rakennuksia ja puistoa) on suojeltu ja tälläkin puistolla on suojeluarvoja.

### 33 Kokonaismitoitus

Alueella on korttelimaata yhteensä 4600 m<sup>2</sup> ja rakennettavaa uutta kerrosalaa yhteensä 1800 k-m<sup>2</sup>.

### 34 Rakennettu ympäristö

#### 34.2 Maankäyttö

#### 34.21 Korttelialueet

KL-1 = Liikerakennusten korttelialue, jolla oleva huoltoasema on säilytettävä

Korttelin rajausta on ajantasaistettu liikennejärjestelyjen osalta ja laajennettu Aninkaistensillan suuntaan. Muilta osin korttelin kaava ei oleellisesti muutu; huoltoasemarakennus on suojeltu ja uudisrakentamiselle on varattu 1700 k-m<sup>2</sup>. Suojeltuun huoltoasemarakennukseen liittyvän rakentamisen korkeus on rajattu +19,35 metriin, joka on sama kuin suojellun rakennuksen korkeus. Huoltoaseman pohjoispuolelle saa rakentaa katoksen.

Alueelle on lisätty pieni rakennusala pinta-alaltaan 100 m<sup>2</sup>:n autogrillia varten. Grillin rakentamiskorkeus on rajattu n. 5 metriin (korkeusasemaan +14,00 m).

Alueen autopaikkanormi on yksi autopaikka 60 kerrosalaneliömetriä kohti. Osa autopaikoista voidaan sijoittaa maanalaiseen kellarin.

#### 34.22 Katu- ja liikennealueet

Ratapihankatu levenee nelikaistaiseksi, puurivein ja kääntymiskaistoin varustetuksi kaduksi. Ratapihankadun eteläreunaan tulee jalkakäytävän rinnalle erillinen pyörätie. Samalla kadun varresta poistuu noin 70 autopaikkaa, mutta kadun reunassa kasvavat puut säilyvät.

Pyörätie sijaitsee kadun kaakkoisreunassa, koska se jatkuu samalla puolella katua Käsityöläiskadusta eteenpäinkin ja toisaalta Verkatehtaan kadun suunnasta tulevat pyöräilijät suuntautuvat myös luontevimmin tälle puolelle katua.

Rautatieaseman edustalta Humalistonkadun risteykseen on varattu alue Ratapihankadun alittavaa jalankulkuyhteyttä varten. Tunneli voidaan ulottaa raiteiden väliseksi alikuluksi rautatieaseman liikennealueelle. Tunnelin rakentamisen mahdollistava kaavamääräys on tehty väljäksi, jotta sen si-

jainnille olisi jatkosuunnittelussa vaihtoehtoja. Ongelman muodostavat Ratapihankadun alla kulkevat suuret viemäriputket.

Ajurinkatu on mukana kaavassa kaupunginosarajan siirtämistä varten ja Brahenkatua on otettu mukaan siksi, ettei tälle osuudelle jäisi voimaan erillistä palasta Helsinginkadun kaavaa. Näillä katuosuuksilla ei siis tapahdu mitään fyysistä muutosta nykytilanteeseen verrattuna.

### 34.3 Palvelut

Alueen palvelutarjontaan kaava ei aiheuta muutoksia.

### 35 Luonnonympäristö

Alueella kasvavat puut on pyritty mahdollisuuksien mukaan säilyttämään, joko suojelumerkinnällä tai täydennettävissä puuriveissä. Asemanaukion ajoliittymien ympäristöstä poistuu yhteensä neljä suurta lehmusta. Näistä kaksi rautatieaseman eteläpuolella kasvavaa puuta kuuluu suojelusopimuksessa mainittuun puistomaiseen piha-alueeseen.

### 36 Erityispiirteet ja suojelukohteet

Funktionalistinen huoltoasemarakennus on suojeltu sr-4 merkinnällä: "Rakennustaiteellisesti ja kaupunkikuvallisesti arvokas rakennus. Rakennusta tai sen osaa ei saa purkaa eikä siinä saa suorittaa sellaisia lisärakentamis- tai muutostöitä, jotka tarvelevät julkisivujen tai vesikaton rakennustaiteellista arvoa tai tyyliä. Rakennuslupaa käsitellessään on rakennuslautakunnan kuultava asiassa museoviranomaisia." Korttelin käyttötarkoitus on määritelty siten, että rakennuksen tulee säilyä huoltoasemakäytössä: "Liikerakennusten korttelialue, jolla oleva huoltoasema on säilytettävä."

### 37 Ympäristön häiriötekijät

Ratapihankadun liikenne aiheuttaa ympäristöön melua ja tärinää. Katso myös kohta 31.1 (YVA).

### 4 TOTEUTTAMINEN

Ratapihankadun suuren liikennemäärän aiheuttamien häiriöiden pienentämiseksi kadun pintakerros tulee rakentaa normaalia paksummaksi ja kadun rakenteet muutenkin suunnitella siten, että tärinä saadaan minimoitua.

Aninkaistentullin liikennejärjestelyt valmistuvat siten, että kaikki työt ovat valmiita luultavimmin kesällä 2001.

Ajurinkadulta rakennetaan sisäänkäyntiä maanalaiseen pysäköintilaitokseen, joka avattaneen keväällä 2001.

5  
SUUNNITTELUVAIHEET JA OSALLISTUMISEN JÄRJESTÄMINEN

51  
Suunnitteluvaiheet

Ratapihankadun leventäminen on ollut pitkään vireillä siten, että siihen on liittynyt ratapihan reunassa sijaitsevan kapean maa-alueen kaavoittaminen liike- ja toimistorakennusten alueeksi.

Rautatiealueen puolelta kadun levennykseen tarvittavan maa-alueen ja siihen liittyvän ratapiha-alueen käytöstä on neuvoteltu maanomistajien – Ratahallintokeskuksen ja VR-Yhtymän kanssa.

Turun kaupungin ja Ratahallintokeskuksen välillä allekirjoitettiin 4.6.1998 aiesopimus Ratapihankadun leventymisalueista ja ratapihan kehittämisestä. Sopimuksessa kaupunki sai työluvan Ratapihankadun leventämiseksi Aninkaisten sillan ja Brahenkadun välisellä osuudella heti. Brahenkatu - Ajurinkatu osuudesta sovittiin, että kaupunki saa työluvan kun ao. asema-kaava on lainvoimainen, ellei kaavoitustyön kestäessä muuta sovita. Samalla Turun kaupunki sitoutui kehittämään Ratapihankadun leventämisen jälkeen jäljelle jäävän ratapihan osan (väli Aninkaisten silta – Ajurinkatu) yhteistyössä maanomistajan kanssa. Aiesopimuksessa tavoitteena oli alueen käyttäminen kaupunkirakennetta täydentävänä työpaikka-alueena Ratahallintokeskuksen teettämän konsulttiselvityksen (18.2.1998) pohjalta.

VR-Yhtymän kanssa vastaavaa sopimusta ei ole tehty.

Kaava oli valmisteilla siinä muodossa, että ratapihan reunaan tulisi liikerakennusten rivi, mutta nämä luonnokset ovat kuitenkin törmänneet toistuvasti eri tahoilta (mm. liikenneministeriö) esitettyihin näkemyksiin siitä, että Turkuun pitäisi luoda juna- ja linja-autoliikenteen yhdistävä matkakeskus, joka sijoittuisi todennäköisesti juuri tälle alueelle. Turun joukkoliikenneterminaalien nykytilasta ja tulevaisuuden näkymistä laadittiin selvitys (Kaavoitusosasto, liikennesuunnitteluosasto, Heikki Nieminen, 2000).

30.3.2000 Turun seudun liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteydessä järjestetyssä neuvottelussa, jossa olivat edustettuna liikenneministeriö, Ratahallintokeskus sekä VR-Yhtymä, päätettiin yhteisesti että matkakeskuksen toteuttamisen mahdollisuus tutkitaan vielä osana ratapiha-alueen laajaa kokonais selvitystä. Selvitys on kuitenkin niin laaja ja aikaavievä, ettei kiireellinen Ratapihankadun levennyshanke voi jäädä sitä odottamaan.

Em. päätöksen jälkeen kaavaa ryhdyttiin valmistelemaan erillisenä katukaavana. Kadun suunnittelussa on varauduttu siihen, että ratapihan reunan maankäyttö tulevaisuudessa muuttuu: alueelle voidaan järjestää kunnolliset liittymät Brahenkadun ja Ajurinkadun kohdalta, myös kääntymiskaistojen rakentamiseen on varauduttu. Kadunrakentaminen ei vaikeuta alueen myöhempää rakentamista.



52

## Osallistumisen järjestäminen

52.1

## Luonnosvaiheen tiedottaminen ja mielipiteet

Ilmoitus asemakaavamuutoksen vireilletulosta lähetettiin osallisille 14.4.2000. Samassa kirjeessä oli 14.4.2000 päivätty osallistumis- ja arviointisuunnitelma, selostus kaavamuutoksen lähtökohdista ja tavoitteista, kartta ja mielipidetiedustelulomake. Kartassa oli esitettyä katusuunnitelma.

Palautteena touko-heinäkuun aikana saadut mielipiteet ovat pitäneet kadun leventämistä itsessään ja etenkin puurivejä hyvänä asiana, mutta toisaalta on vastustettu sitä, ettei tonteille pääse kääntymään keskikaistan yli. Pyörätietä on ehdotettu kadun toiseen reunaan ja kadunvarren autopaikkojen poistumista vastustettu useissa kannanotoissa.

Monet ovat huolissaan Ratapihankadun suuren liikennemäärän aiheuttamasta tärinästä ja melusta. Ainakin yhteen rakennukseen on asennettu mittauslaitteet siltä varalta että rakennus vajoaa tärinän vaikutuksesta.

Nykyistä rautatienpuiston ja asema-aukion muodostamaa kokonaisuutta pidetään kauniina ja keskeistä jalankulkuyhteyttä tarpeellisena. Mikäli suojatiestä luovutaan ratkaisuksi esitetään suojatien tilalle rakennettavaa alikulkutunnelia.

52.2

## Lausunnot asemakaavaehdotuksesta

17.5.2000 päivätystä ehdotuksesta on pyydetty lausunnot kiinteistö- ja rakennustoimen kunnallistekniseltä sekä mittaus- ja tonttiosastolta; pelastustoimen-, rakennus-, terveys- ja ympäristönsuojelulautakunnalta; Maakuntamuseolta, Museovirastolta, VR-Yhtymältä, Ratahallintokeskukselta sekä Toispuol Jokke ry:ltä.

Turun maakuntamuseolla, rakennuslautakunnalla, mittaus- ja tonttiosastolla ja pelastustoimen lautakunnalla ei ole huomautettavaa asemakaavamuutoksesta.

**Kunnallisteknisen osaston** lausunnossa todetaan, että korttelin VI-48. alueella kulkevia yleisiä viemärijohtoja varten on varattava rasitealue.

**Terveyslautakunta** huomauttaa, että "Ratapihankadun varressa olevat asunnot kärsivät melusta ja tärinästä, joten asuntojen kadun puoleisille ulkovaipoille tulee asettaa melunsuojaus vaatimus ja tärinän osalta katu tulee rakentaa niin, ettei epätasaisuudet esim. viemärikaivon kannet ole lisäämässä tärinää."

Kaavoitusosasto:

Ratapihankatuun rajoittuvien asuinrakennusten melunsuojauksesta voidaan asettaa kaavallisia vaatimuksia vasta sitten kun näille alueille laaditaan

asemakaavanmuutoksia. Sillä välin asuntojen ääneneritysvaatimukset määräytyvät yleisten rakentamismääräysten perusteella. Kadun rakentamisen normaalia tiukemmat laatuvaatimukset tulee ottaa huomioon katusuunnitelmia laadittaessa.

**Museovirasto** on huolissaan kaavamutoksen mahdollisista seurannaisvaikutuksista asemarakennuksen lisäksi rautatieaseman vieressä olevaan asuinalueeseen ja puustoon. Lisäksi Museovirasto toi esille tarpeen suunnitella koko ratapiha-alueetta kokonaisuutena ja ilmaisi halunsa olla mukana alueen käyttöä koskevissa neuvotteluissa heti alkuvaiheessa.

Kaavoitusosasto:

Museoviranomaisten kanssa käydyssä neuvottelussa todettiin, ettei tarkoituksena ole eikä tämä kaava aiheuta paineita leventää Ratapihankatua aseman ja Koulukadun välisellä osuudella. Todettiin myös, että asemapuisto kuuluu rautatieympäristöön, jonka muita osia (rakennuksia ja puistoa) on suojeltu ja tälläkin puistolla on suojeluarvoja.

Lisäksi käytiin läpi asema-aukiolle tehty suunnitelma pysäköinti- ja jalankulkualueiden uudelleenjärjestelystä, jossa aluetta on jäsennelty uudestaan ja selkeytetty. Museoviranomaiset olivat tyytyväisiä suunnitelmaan.

**Ratahallintokeskus ja VR-Yhtymä** vastustavat lausunnoissaan asema-kaavan muuttamista vain katualuetta koskevana ja haluavat että myös kaatuun rajoittuvat rautatiealueet käsitellään tämän kaavan yhteydessä.

Kaavoitusosasto:

Kadun leventämistä koskeva kaavan osuus päätettiin viedä eteenpäin erillisenä, koska työn edetessä usealta taholta ilmaistiin tarve selvittää matkakeskuksen toteuttamisen mahdollisuus ko. alueelle. Ratapihan reunan kaavoitus on edelleenkin kaavoitusohjelmassa ja tarkoituksena on laatia alueen kaava kadun valmistumisen jälkeen. Kadun leventäminen ei estä alueen myöhempää rakentamista.

Turun kaupungin ja Ratahallintokeskuksen välillä allekirjoitettiin 4.6.1998 aiesopimus Ratapihankadun leventymisalueista ja ratapihan kehittämisestä. Sopimuksessa Turun kaupunki sitoutui kehittämään Ratapihankadun leventämisen jälkeen jäljelle jäävän ratapihan osan yhteistyössä maanomistajan kanssa ja sai samalla työluvan kadun leventämiseksi Brahenkatuun asti.

25.10.2000 VR-Yhtymän kanssa käydyissä neuvotteluissa päätettiin laatia aiesopimus kaavan laatimisesta ratapihan reunalle, joka antaa VR-Yhtymälle suuremman varmuuden siitä että kaupunki aikoo kaavan jatkossa laatia. Neuvottelujen johdosta kaavaan on vielä lisätty alikulkutunnelin rakentamisen mahdollistava varaus rautatieaseman edustalle.

#### **Toispual Jokke ry**

Toispual Jokke ry ihmettelee miksei Ratapihankatua levennetä Käsityöläiskadun ja Koulukadun välillä. Mikäli suojatietä ei voi jättää nykyiselle paikalleen pitäisi puiston tiestö muokata uutta liikennejärjestelyä tukevaksi.

Pyörätietä ehdotetaan sijoitettavaksi Läntisen Pitkänkadun reunaan. Kort-

telin 48 uudisrakentamiselle toivotaan annettavan tarkempia määräyksiä mm. julkisivumateriaaleista.

Kaavoitusosasto:

Käsityöläiskadun ja Koulukadun välillä ei ole leventämistarvetta, koska ko. osuudella katu on jo nyt nelikaistainen.

Pyörätie sijaitsee kadun kaakkoisreunassa, koska se jatkuu samalla puolella katua Käsityöläiskadusta eteenpäinkin ja toisaalta Verkatehtaan kadun suunnasta tulevat pyöräilijät suuntautuvat myös luontevimmin tälle puolelle katua.

Toispual Jokke ry:n esilletuoma puute korttelin 48 uudisrakentamisen julkisivumateriaaleista ja hahmosta on huomioitu ja tarkemmat määräykset li-sätty.

Turussa 17. päivänä toukokuuta 2000

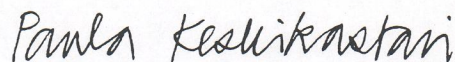
Korjattu 1.11.2000 (laus.)

Kaavoitustoimenjohtaja



Markku Toivonen

Kaavoitusarkkitehti



Paula Keskikastari

Paula Keskikastari

LIITTEET

tilastolomake osa 1

VI-48. ja VII ja Pohjola katu-ym. "Ratapihankatu" (31/1999) 17.5.2000 korj. 1.11.2000

1. ASTOLOMAKE OSA 1	Pinta-ala ha	Pinta-ala %	Pinta-ala %	Krs-ala k-m <sup>2</sup>	Teholuku e	Pinta-alan muutos *) ha +/-	Krs-alan muutos k-m <sup>2</sup> +/-
AK							
AP							
AR							
AO							
AL							
AH							
<b>A YHTEENSÄ</b>							
YL							
YO							
YS							
YY							
YK							
YU							
YV							
<b>Y YHTEENSÄ</b>							
KL-1	0,46	100 %		2 740			
KT							
<b>K YHTEENSÄ</b>	0,46	100 %	10,5 %	2 740	0,60	+0,46	
TT							
TV							
TY							
<b>T YHTEENSÄ</b>							
KORTTELIT YHT.	0,46			2 740			
Kadut, tiet	3,92					+1,20	
Torit, katuaukiot							
LT							
LR							
LS							
LF PY							
LH							
LA						-0,41	
<b>YHTEENSÄ</b>	3,92	100 %	89,5 %				
VP, VL, VK							
Loma- ja matkailualueet							
Erityisalueet							
Suojelualueet							
Vesialueet							
<b>YHTEENSÄ</b>							
KOKO KAAVA-ALUE							
<b>YHTEENSÄ</b>	4,38		100 %	2 740		+1,20	

\*) pinta-aloja on verrattu tilanteeseen ennen Helsinginkadun kaavaa