TURKU

Kaupunkiympäristö
Kaavoitus

KUPITTAAN KÄRKI
Vuorovaikutusraportti

Diaarinumero: 76-2023
Asemakaavatunnus: 2/2023

Asemakaavanmuutos

10.6.2024, muutettu 17.2.2025 (lausunnot ja muistutukset)

Kaupunginosat: Itäharju, Kupittaa
Osoite: Teräskatu, Rautakatu, Ilmarisenkatu, Teollisuuskatu, Joukahaisenkatu

© Turun kaupunki, Lundén Architecture Company, Renell Käppi Arkkitehdit & Cobe

SISÄLLYSLUETTELO

1 Kaavaprosessia edeltänyt vuorovaikutus 2
1.1 Turun Tiedepuiston visiotyö 2
1.2 Turun päivä 2

2 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 3
2.1 Yleistä jätetyistä palautteista 3
2.2 Mielipiteet aihepiireittäin 3
2.3 Viranomaisten ja kaupungin muiden hallintokuntien kommentit 5

3 Aloituskokous viranomaisille 7

4 Yleisötilaisuus 8

5 Luonnosvaihe ja ehdotuksen valmistelu 10
5.1 Kaupunkikuvatyöryhmä 10
5.2 Lausunto luonnoksesta 10
5.3 Turun Tiedepuiston tapahtumia syksyllä 2023 ja keväällä 2024 13

6 Kaavaehdotuksen lausunnot 14
6.1 Yleistä lausunnoista 14
6.2 Lausunnot 14

7 Kaavaehdotuksen nähtävillä olo (MRL 65 §) 25
7.1 Yleistä muistutuksista 25
7.2 Muistutukset 25

8 Yleisötilaisuus 31

1 Kaavaprosessia edeltänyt vuorovaikutus

1.1 Turun Tiedepuiston visiotyö

Turun Tiedepuiston visiotyössä 2016–2017 tehtiin laajaa yhteistyötä eri toimijoiden kanssa.

Visiotyö käynnistettiin keskeisten toimijoiden kanssa keväällä 2016 ja työtä ohjattiin yhdessä toimijoiden kanssa. Vision valmisteluvaiheessa 28.11.–1.12.2016 järjestettiin intensiiviviikko, johon sisältyi useita tilaisuuksia eri kohderyhmille. Intensiiviviikolla yhdistettiin visiotyöskentelyä mm. yleiskaavoitukseen, Turun Tunnin Juna -hankkeeseen sekä yritysverkostojen kanssa tehtäviin yhteishankkeisiin. Vision julkaisun jälkeen keväällä 2017 järjestettiin aluekohtaiset keskustelutilaisuudet maanomistajille ja maanvuokraajille.

Visiotyön aikana on lisäksi toteutettu erilaisia kehittämishankkeita, joiden yhteydessä on käyty vuoropuhelua useiden eri sidosryhmien kanssa. Tiedepuisto oli mm. pilottialueena 2018 päättyneessä Baltic Urban Lab -hankkeessa.

1.2 Turun päivä

Kupittaan kärjen alueen kehittämistavoitteita esiteltiin Turun päivänä 17.9.2023 kaupungintalolla. Kaupungintalolla kävi koko päivänä yli 1700 kaupunkilaista, joista moni pysähtyi myös Kupittaan kärjen esittelypisteelle.

Pisteellä oli tietoa hankkeesta sekä kaksi tehtävää, joissa kävijät saivat esittää omia kehittämistoiveitaan ja ideoida Kupittaan kärjen alueen ulkotiloja.

Mielikuvia nykytilanteesta:

- Pelkkää tyhjää hiekkakenttää
- Ei houkuttele viivähtämään
- Sieluton ja kolkko
- Alueella on liikaa parkkialueita
- Tylsä, hektinen, ankea

Toiveita tulevaisuuteen:

- Kasvillisuutta, puistoja, puita ja muita viheralueita, viherkattoja
- Toimintoja: uimahalli, street food market, katu lapsille
- Riittävästi edullisia parkkipaikkoja, kadunvarsipysäköintiä, parkkitaloja
- Matalan kynnyksen kulttuuritiloja, taidetta kaduille ja patsaita puistoon
- Hienot rakennukset tulisi säilyttää, kaunista ja erottuvaa arkkitehtuuria
- Hyvät pyörätiet, jotka yhdistyvät keskustaan
- Tuottavia toimintoja, jotta alueen monimuotoisuus ja elävyys säilyy
- Humakin kampuksen siirto alueelle
- Hulevesiratkaisut tulee suunnitella hyvin
- Ei kehitetä mitenkään
- Raitiotie

Ehdotuksia ulkotilojen eri teemoihin:

- Urheilu: Koripallo, uimahalli, hyvät pyörätiet, jalkapallo, mölkky
- Kaupunkikulttuuri: Tori, paikka festareille, baarit ja terassit, sirkus, kaupunkilaisten ehdoilla matalan kynnyksen kulttuuritiloja
- Rauhoittuminen ja palautuminen: Pienet ja suuret luonnonelementit, metsä, luonnonsuojelualueet, rehevät viheralueet
- Lasten kanssa viihtyminen: Pii-peli, esteetön leikkipuisto
- Luonto: Kiikarointi, kaupunkiviljely, puistot ja taide puistoissa

- Ystävien kanssa oleskelu: Penkkejä ja roskiksia
- Taide: Graffitit, muraalit ja muu katutaide, patsaat, taide yhdistettynä kaupunkiluontoon, yksityiskohtia rakennuksiin, valoja ja ulkoilmainstallaatioita
- Liiketoiminta: Lisää ruokapaikkoja ja kauppoja
- Opettaminen ja opiskelu: Katetut tilat, “colosseum”
- Liikkuminen: Ei kommentteja

2 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

2.1 Yleistä jätetyistä palautteista

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä kaupunkiympäristön asiakaspalvelussa ja kaupungin internetsivulla 9.10.–7.11.2023.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin yhteensä 8 mielipidettä ja lausuntoa. Palautteita jättivät kolme yksityishenkilöä, Itäharjun Omakotiyhdistys ry:n hallitus, Kiinteistö Oy Lemminkäisenkatu 30, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes), Turun vammaisneuvosto sekä Väylävirasto.

2.2 Mielipiteet aihepiireittäin

Rakentamisen laatu ja alueen viihtyisyys

- Nykyinen Tiedepuiston alue on kolkko, meluisa eikä viheralueita ole juurikaan. Alueen rakennukset edustavat kunnianhimotonta, nopeasti vanhenevaa arkkitehtuuria. Kupittaan kärjellä on mahdollisuus korjata nämä virheet ja olla uusi viihtyisä alue, joka inspiroi ja pysäyttää ihailemaan vuosikymmentenkin jälkeen.
- Alueelle tarvitaan ihmisläheisyyttä, ympäristön huomioivaa ajattelua, rauhoittavaa ympäristöä, luontoa ja kasvillisuutta.
- Aluetta tulee ohjata tasokkaaseen, kiinnostavaan ja kestävään rakentamiseen. Alueella tulisi käyttää puumateriaaleja, harjakattoja ja piilotettuja elementtisaumoja. Rakennusten tulee muodostaa yhtenäinen kokonaisuus.
- Kupittaan kärjen toivoisi yhdistävän Itäharjun vanhaa puutaloaluetta ja Kupittaan metropolia sujuvasti. Voisiko vanhasta puutalomiljööstä oppia jotain kuten Linnanfältissä? Turku voisi olla edelläkävijä omaleimaisessa, historiaa arvostavassa ja aikaa kestävässä rakentamisessa.
- Materiaaleilla voidaan vaikuttaa viihtyisyyteen ja ilmeeseen korkeassakin rakentamisessa. Alueella toivotaan käytettävän orgaanisia materiaaleja, puurakentamista, kiveä ja tiiltä. Nämä loisivat yhteyttä puutaloalueeseen sekä varmistaisivat tyylikkään ilmeen vielä vuosienkin kuluttua.
- Suunnitelmassa on paljon hyvää, kuten viheralueet, autottomuus sekä asumisen ja palvelujen yhdistäminen.

Kaavoituksen vastine:

Asemakaavan tavoitteena on mm. kaikenikäisille soveltuva ympäristö, laadukas kaupunkitila, viihtyisä ja vetovoimainen kokonaisuus, alueen oma identiteetti ja imago sekä hiilineutraali Turku 2029. Suunnittelussa huomioidaan vehreys ja Turun kaupungin siniviherkerroin, ja alueelle suunnitellaan uutta puistoa. Rakentamisen materiaaleja ja arkkitehtuuria tarkastellaan tarkemmin suunnittelun edetessä.

Rakentamisen määrä ja sijainti

- Korkeimmat rakennukset tulee sijoittaa lähelle Helsingintietä ja rataa, sillä muutoin niiden aiheuttama varjostus tuhoaa Kalevanpuiston ja alentaa omakotitalojen asumisviihtyvyyttä. Kalevanpuiston elinvoimaisuutta tulee varjella. Kalevantien eteläpuolelle maisemointia ja mahdollisimman matalia rakennuksia.

- Toivottavasti tehokkuusajattelussa ei tehdä samoja virheitä kuin Herttuankulman ja Kirstinpuiston alueella. Pitäisi ottaa oppia vanhojen sivistysvaltioitten kampusalueista, joissa on väljyyttä ja vihreyttä isojen puistojen muodossa.
- Suunnittelussa on huomioitava mm. katualueiden korot, katu- ja kansirakenteiden liittyminen oleviin kiinteistöihin sekä hulevesien hallinta.

Kaavoituksen vastine:

Korkea rakentaminen painottuu Helsinginkadun ja joukkoliikennereittien läheisyyteen. Asemakaavan ehdotusvaiheessa kortteleiden korkeuksia tarkastellaan tarkemmin. Vehreyttä alueelle tuodaan puiston ja katuvihreän muodossa. Rakentamisen liittymistä oleviin kiinteistöihin tarkastellaan ja alueelta laaditaan hulevesiselvitys.

Toiminnot

- Kupittaan kärki -hanke on toivottava, sillä nykyinen Itäharjun teollisuusalue on ankea eikä keskeisestä sijainnistaan huolimatta palvele kaupungin asukkaita. Tiedepuiston laajeneminen piristänee sen toimintaa.
- Keskusaukiosta tulisi tehdä italialaisen piazzan tyylinen tila, jossa asukkaat ja opiskelijat voivat kokoontua ravintoloihin ja kulttuuritapahtumiin. Monitoimitalo kokous- ja julkisen palvelun tiloineen olisi myös toivottava. Yökerhomaailmaa tänne ei kaivata.

Kaavoituksen vastine:

Asemakaavan tavoitteena on luoda mm. palvelukokonaisuus ja toiminnallinen keskus sekä sekoitettu palvelu- ja kaupunkirakenne. Suunnitelma mahdollistaa erilaisten liike-, palvelu- ja toimistotilojen sijoittumisen aukioiden yhteyteen.

Liikenne

- Kalevantien pohjoispuolen liikenneongelmat, jotka johtunevat kapeista kaduista ja vapaasta pysäköinnistä, pitää hoitaa ennen rakentamistöitä ja purkamista.
- Joukahaisenkatu on merkittävä kulkureitti Lemminkäisenkatu 30 kiinteistölle, jossa opiskelee rakennuksen täydeltä ammattikorkeakoululaisia. Kulkureitin tärkeys korostuu tulevaisuudessa, sillä kiinteistölle on sijoittumassa Turun kansainvälinen koulu ja päiväkoti, joka lisää Untamonkadun ja Joukahaisenkadun saattoliikennettä. Alueelle tulee kansainvälisen koulun myötä myös lisää lapsille suunnattuja palveluita ja liikenneratkaisujen turvallisuus korostuu.
- Erityistä huomiota tulee kiinnittää lasten ja nuorten liikkumiseen alueella sekä turvallisiin ja sujuviin kevyen liikenteen yhteyksiin.
- Kaavan yhteydessä on tutkittava vaikutukset ympäröivään katuverkostoon.

Kaavoituksen vastine:

Itäharjun pientaloalueen länsiosassa on voimassa asukaspysäköinti, mikä osaltaan vähentää muiden kuin asukkaiden pysäköintiä alueella. Asukaspysäköintipaikkoja tullaan tarpeen mukaan merkitsemään kaduille ja muutoinkin tullaan huomio kiinnittämään siihen, ettei omakotialueen kaduista muodostu maksullisen pysäköinnin ilmainen väistötila. Kupittaan kärjen alueella pysäköinnille varataan tilaa kaupungin mitoitusohjeen mukaisesti. Suunnittelussa huomioidaan turvallinen liikkuminen ja selvitetään liikenteelliset vaikutukset.

Ympäristöhäiriöt

- Joukahaisenkadun varteen suunnitellut asuintalot ovat hyvä ratkaisu, sillä ne vähentänevät liikennemelua ja pienhiukkaspäästöjä Lemminkäisenkadun suuntaan.

Talojen korkeuteen ja korkeusasemaan suhteessa ympäröiviin kiinteistöihin pitää kiinnittää huomiota.
- Muuttuvan joukkoliikenteen aiheuttama melu pitää tarkastella. Melu Lemminkäisenkadun julkisivuun tai sisäpihalle ei saa kasvaa.
- Melua vähentävät ratkaisut nostaisivat alueen viihtyisyyttä ja vetovoimaisuutta.
- Rotat pitää hävittää alueelta ennen purkutöihin ryhtymistä, etteivät ne leviä hallitsemattomasti ympäristöön.

Kaavoituksen vastine:

Suunnittelualueelta laaditaan meluselvitys ja Joukahaisenkadun varren kortteleita suunnittelua tarkennetaan kaavan ehdotusvaiheessa. Purkamisen ja rakentamisen aikaiset järjestelyt suunnitellaan tarkemmin asemakaavaprosessin jälkeen.

2.3 Viranomaisten ja kaupungin muiden hallintokuntien kommentit

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes)

Kaavoitettavan alueen vieressä, osoitteessa Voimakatu 3, sijaitsee Tukesin valvonnassa oleva laajamittaisesti vaarallisia kemikaaleja käsittelevä ja varastoiva laitos, Leipomo Rosten Oy. Leipomon toiminnanlaajuus on nestekaasulaitos ja konsultointivyöhyke on 300 m. Leipomolla on Tukesin myöntämä lupa nestekaasun käyttöön kiinteistön lämmityksessä ja leipomotuotannon polttoaineena. Nestekaasu varastoidaan 34,8 m^3 maapeitteisessä säiliössä. Lisäksi laitoksella on pieniä määriä muita kemikaaleja.

Turun kaupunki on teettänyt selvityksen Leipomo Rosten Oy:n nestekaasun käyttölaitteistoon liittyvistä riskeistä (Lautkaski 19.1.2021). Selvityksessä on tarkasteltu, millaisia vaikutuksia nestekaasuun liittyvillä onnettomuuksilla voi olla nestekaasulaitoksen ympäristöön. Tukes on aiemmin antanut leipomon konsultointivyöhykkeeltä Itäharjun Voimakadun asemakaavasta maankäyttölausunnon, jossa on viitattu saman selvityksen mallinnustuloksiin.

Tukes ei näe estettä asemakaavamuutokselle. Kaavasuunnittelussa tulee ottaa huomioon nestekaasusäiliön riittävät suojaetäisyydet erityisesti herkkiin kohteisiin kuten päiväkoteihin, kouluihin, hoitolaitoksiin ja asuinalueisiin. Maapeitteisen nestekaasusäiliön (34,8 m^3) suojaetäisyydet on kuvattu nestekaasuasetuksessa (858/2012 33 §). Etäisyydet lasketaan nestekaasusäiliön täyttöliittimestä. Lisäksi suunnittelussa tulee varmistaa, että pelastustoimella säilyy riittävä pääsy kemikaalikohteisiin mahdollisissa onnettomuustilanteissa.

Kaavoituksessa on huomioitava, että herkkien kohteiden tullessa lähemmäksi tehdasalueita, voi yritysten toiminnan laajenemismahdollisuudet heikentyä vaarallisten kemikaalien käsittelyn ja varastoinnin osalta.

Tehdyn mallinnuksen perusteella nestekaasun onnettomuustilanteen (purkuletkun katkeaminen) vaikutukset voivat ulottua Leipomo Rosten Oy:n tontin rajojen yli Voimakadun toiselle puolelle. Tehdyn mallinnuksen perusteella mahdollisen onnettomuuden vaikutukset eivät kuitenkaan ulotu kaavamuutosalueelle.

Kaavoituksen vastine:

Merkitään lausunto tiedoksi. Suunnittelussa huomioidaan nestekaasusäiliön suojaetäisyydet.

Turun vammaisneuvosto

Koska Kupittaan Kärki on erittäin tärkeä osa tulevaisuuden Turun kehitystä, Turun vammaisneuvosto haluaa olla alusta asti mukana aihetta koskevassa suunnittelussa ja työryhmissä kaikissa vaiheissa. Näin voidaan varmistua siitä, että suunnittelusta ja toteutuksesta saadaan mahdollisimman toimiva kaikille käyttäjille tasa- ja yhdenvertaisesti. Yhteistyön pitää olla esteettömyyden ja saavutettavuuden huomioonottavaa ja rakentavaa. Toivomme, että Turun kaupungin esteettömyysohjeistusta käytetään suunnittelussa pääasiallisena ohjenuorana.

Kaavoituksen vastine:

Järjestetään tarvittavia työkokouksia vammaisneuvoston kanssa ja pyydetään neuvostolta lausunto ehdotusvaiheessa. Suunnittelussa huomioidaan kaupungin esteettömyysohjeistus.

Väylävirasto

Väylävirasto antaa lausuntonsa rautateiden näkökulmasta. Asemakaavamuutoksen tarve pohjautuu Turun Tiedepuiston ja Kupittaan kärjen osalta kansirakenteen suunnittelun ja toteuttamisen tarpeisiin. Koska kansirakennetta suunnitellaan Väyläviraston hallinnoiman rautatiealueen päälle, on asemakaavoituksessa huomioitava Väyläviraston ohje Maaväylien päälle rakentaminen – suunnitteluprosessin hallinta (Liikenneviraston ohjeita 29/2015). Ohjeessa on esitetty mm. suunnitteluprosessin vaiheistus, Väyläviraston ja toteuttavan kunnan väliset sopimustarpeet, riskienhallinta sekä osapuolten vastuut. Edellä mainittuja sopimustarpeita ja niiden edellytyksiä on neuvoteltu hyvässä yhteistyössä Turun kaupungin sekä Turun Tiedepuisto -kärkihankkeen kanssa.

Päälle rakentaminen on mahdollista kaikilla maaväylillä, eikä sitä kategorisesti kielletä. Rakentamisen tulee täyttää riskienhallinnan ja suunnittelun asettamat ehdot. Rautatien päälle rakentaminen vaatii asemakaavan, jossa osoitetaan sekä maaväylän että päälle rakentamisen alueet ja niihin liittyvät kaavamääräykset sekä asemakaavan edellyttämät rasitteet. Kattamisesta mahdollisesti aiheutuva ympäristövaikutusten arviointi voidaan tehdä asemakaavaprosessin yhteydessä.

Helsinki–Turku-rataosa on sekaliikennerata, jossa kulkee henkilöjunaliikenteen lisäksi välillä Turku–Karjaa myös tavarajunaliikennettä. Tavaraliikenteestä osa voi olla vaarallisten aineiden kuljetuksia, joiden riskienhallinta ja vaikutukset lähialueeseen tulee ottaa huomioon rakennettaessa radan päälle kansi- tai tunnelirakenteita. Kansi- ja tunnelirakenteiden osalta tulee ottaa huomioon tunnelien pituuden vaikutus rautatietunnelin rakenne- ja turvallisuusvaatimuksiin.

Asemakaavamuutoksessa tulee huomioida Turun Tunnin Juna Oy:n Salo–Turku-välille suunnittelema kaksoisraide.

Kaavoitettaessa alueita radan läheisyydessä on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat melu-, runkomelu- ja tärinähaitat. Melun- ja tärinäntorjunnassa tulee kiinnittää erityistä huomiota haittojen ennaltaehkäisyyn toimintojen sijoitusratkaisuista päätettäessä. Kaavatyön yhteydessä tulee laatia riittävät selvitykset melun ja tärinän leviämisestä ja osoittaa niiden pohjalta tarvittavat kaavamääräykset haittojen torjumiseksi.

Melun osalta kaavoituksessa on huomioitava Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaiset melun ohjearvot. Lisäksi on huomioitava esimerkiksi raskaasta tavarajunaliikenteestä, ratapihan toiminnasta tai vaihteiden ylityksestä aiheutuva hetkellinen maksimimelutaso Uudenmaan ELY-keskuksen oppaan Melun- ja tärinäntorjunta maankäytön suunnittelussa (2/2013) mukaisesti. Melualueelle ei tule kaavoittaa melulle herkkää

maankäyttöä ilman asianmukaisia selvityksiä ja tarvittavaa melunsuojausta. Runkomelun osalta tulee huomioida VTT:n laatiman esiselvityksen Maaliikenteen aiheuttaman runkomelun arviointi (VTT tiedotteita 2468) suositus runkomelutason raja-arvosta.

Kaavoituksessa on huomioitava raideliikenteen tärinän aiheuttama rakennuksen vaurioitumisriski ja vaikutus asuinmukavuuteen. Tärinälle herkkää maankäyttöä ei tule osoittaa tärinäherkille alueille ilman tärinänvaimennustoimenpiteitä edellyttävää kaavamerkintää tai -määräystä. Tärinän osalta kaavoituksessa tulee huomioida VTT:n selvitys Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksesta (VTT tiedotteita 2278). Liikenteen tärinästä ja runkomelusta on lisäksi olemassa muita VTT:n julkaisuja.

Melun-, runkomelun- ja tärinäntorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnittelemista toimenpiteistä melun-, runkomelun- ja tärinäntorjuntatarve syntyy. Näin ollen Väylävirasto ei osallistu uuden maankäytön johdosta aiheutuviin mahdollisiin melun-, runkomelun- ja tärinäntorjunnan kustannuksiin.

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

Kaavoituksen vastine:

Asemakaavaa varten laaditaan melu-, tärinä- ja runkomeluselvitykset sekä radan päälle rakentamisen riski- ja turvallisuusanalyysi. Em. selvitysten lisäksi suunnittelussa huomioidaan radan päälle rakentamisen ohjeet, vaarallisten aineiden kuljetukset ja rautatietunnelin vaatimukset sekä Turun Tunnin Juna Oy:n suunnittelema kaksoisraide. Keskusteluja radan päälle rakentamisen sopimustarpeista ja niiden edellytyksistä jatketaan Väyläviraston kanssa.

3 Aloituskokous viranomaisille

Asemakaavan aloituskokous järjestettiin 23.10.2023.

Aloituskokouksessa olivat läsnä kaupunkiympäristön palvelukokonaisuudesta kaavoituksen lisäksi liikennesuunnittelu, kaupunkirakentaminen, kaupunkiympäristön toteutussuunnittelu, rakennusvalvonta, ympäristönsuojelu, ympäristöterveys, kiinteistökehitys, kaupunkiympäristön rakennuttaminen sekä toimitilojen rakennuttaminen. Lisäksi paikalla olivat palveluverkko, museopalvelut, liikuntapalvelut, Varsinais-Suomen ELY-keskus (alueiden käyttö ja liikenne), Varsinais-Suomen aluepelastuslaitos, Varsinais-Suomen liitto, Traficom, Turku Energia Lämpö Oy, Turku Energia Sähköverkot Oy, Turun Vesihuolto O, Turun Tiedepuisto, Turun teknologia- ja tiedepuisto Oy sekä Kupittaan kärjen kumppanuushankkeen edustajat.

Kaupunkiympäristön kunnossapito, seudullinen joukkoliikenne, tilapalvelut, esteettömyyskoordinaattori, Väylävirasto, VR-Yhtymä Oy ja Tukes olivat estyneitä.

Aloituskokouksessa todettiin mm. seuraavaa:

Ympäristöhäiriöt ja ympäristösuunnittelu

- Tiivistyvällä alueella on tärkeää hallita ja viivyttää hulevesiä. Suunnittelussa on huomioitava hulevesien viivytysmääräys, siniviherkerroin, hallintatoimet yleisillä alueilla sekä työmaavesien hallinta. Hulevesiselvitys tarvitaan.
- Melu, tärinä, ilmanlaatu ja pilaantuneet maat on huomioitava suunnittelussa.
- Vehreä ja monipuolinen lähiympäristö on tärkeää. Viherrakentamisessa tulee edistää luonnon monimuotoisuutta.

Rakentaminen

- Rakennuslupavaihetta varten on tärkeää hahmottaa tonttien ja kansirakenteiden rajaukset.
- Korkea, tiivis rakentaminen, umpikorttelit ja kansirakenteet aiheuttavat haasteita palo- ja poistumisturvallisuuteen.
- Alueelle toivotaan mahdollisuuksia kiinteistökohtaisille uusiutuville energiaratkaisuille maalämmöstä aurinkopaneeleihin.
- Alueen kunnallistekniikka on monin paikoin saneerausiässä. Säilyvä kunnallistekniikan verkosto on huomioitava.

Rakennettu kulttuuriympäristö

- Museopalvelut on arvottanut Rautakatu 5:n teollisuusrakennuksen paikallisesti merkittäväksi kohteeksi ja esittää sen säilyttämistä.

Toiminnot

- Uimahallin potentiaalinen sijainti on Itäharjun alueella.
- Tulevan rakentamisen ja uusien opiskelijoiden myötä alueelle syntyy positiivista tarvetta kehittää liikuntapalveluita.

Rata ja liikenne

- Radan päälle rakentamisen riskit on oleellista selvittää ja todeta osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa. Radan kehittäminen on turvattava ja rataviranomainen ottaa kantaa radan suunnitteluun.
- Liikenteen sujuvuus Helsinginkadulla on selvitettävä ja seudullinen joukkoliikenne on huomioitava.
- Mitä keskitetympi pysäköintiratkaisu, sen parempi hulevesien, maaperän ja mahdollisten energiaratkaisujen kannalta.

Suunnitteluprosessi

- Suunnitelma on maakuntakaavan mukaista kehittämistä. Kyse ei ole ainoastaan Turun kehittymisestä, vaan alue on maakunnallisesti ja valtakunnallisesti merkittävä liikenteen solmukohta ja toiminnallinen keskus.
- Jos asemakaava etenee ennen kuin yleiskaava 2029 tulee voimaan, asiaa pitää perustella asemakaavan yhteydessä.
- Asemakaava on syytä tuoda kaupunkikuvatyöryhmään sopivassa vaiheessa.
- Suunnittelussa tehdään tiivistä yhteistyötä eri osapuolten välillä.

4 Yleisötilaisuus

Suunnittelun lähtökohtia ja tavoitteita esiteltiin yleisötilaisuudessa 25.10.2023 klo 15–18 Vierailukeskus Joessa, osoitteessa Lemminkäisenkatu 12b. Turun kaupungin ja Kupittaan kärjen kumppanuushankkeen edustajat esittelivät alueen suunnittelua ja asemakaavoitusta, Taito-kampusta, Turun Tiedepuistoa sekä Kupittaan kärjen allianssia. Tilaisuudessa vieraili n. 30 henkilöä.

Tilaisuudessa sai keskustella, kysyä ja antaa palautetta alueen suunnittelijoille. Lisäksi oli mahdollisuus osallistua tavoitetehtävään, jossa sai kertoa ideoita ja huomioita suunnittelun eri tavoiteteemoista.

Keskustelua ja kommentteja

Liikenne

- Aluetta ei voi suunnitella ratkaisematta ensin Itäharjun omakotialueen pysäköintiongelmia. Kadunvarret täyttyvät muiden kuin asukkaiden autoista jo nyt.
- Uuden alueen tuleva ja rakentamisen aikainen pysäköinti pitää ratkaista alueen sisällä, ettei se leviä ympäristöön.

- Hyvä, että jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä Itäharjulta Kupittaalle parannetaan. Yhteydet eivät nyt toimi.
- Tarvitaan enemmän joukkoliikenteen ovelta ovelle -reittejä, vaikka se pidentäisi reittejä ja matkustusaikaa. Poikittaisyhteyksiä on huonosti.
- Pitäisi panostaa joukkoliikenteeseen eikä autokaupunkiin.

Rakentaminen
- Rakennusten pitää olla matalampia Kalevantien puolella.
- Korkeassa rakennuksessa voisi olla enemmän kerroksia, ja korkeita rakennuksia voisi olla enemmän.
- Hyvältä näyttää!

Kaupunkivihreä
- Vihreää ympäristöä toivotaan.
- Tuleeko Itäharjulle pelkkää rakentamista, missä vihersydän ja monitoimitalo?
- Toivotaan Itäharjun ja Nummenmäen asuinalueen liittämistä kasvillisuuden ja viheryhteyksien avulla uuteen asuinalueeseen.

Vaikutukset lähiympäristöön
- Rakentaminen ei saa varjostaa Kalevanpuistoa.
- Aiheutuuko lähikortteleille haittoja rakentamisen ja maaperän muutosten takia?
- Rakennuksia purettaessa pitää varmistaa, etteivät rotat siirry lähistölle.
- Miten varmistetaan, ettei alueelle siirry keskustan sosiaalisia ongelmia?
- Kalevanpuistossa on epämääräinen pysäköintialue, jossa säilytetään asuntoautoja ja veneitä. Kaupungin pitää hoitaa alue kuntoon.

Toiminnot
- Löytyykö alueelta tilaa Fillaritallille? Sijainti on hyvä ja toiveena on toimia alueella jatkossakin.
- Löytyykö Ekotorille toimitilat jostain lähettyviltä? Sijainti on hyvä.
- Palvelut paranevat keskustamaisen rakentamisen myötä, hyvä!

Suunnitteluprosessi
- Aikataulu on epärealistinen.

Tavoitetehtävän kooste

1. Kahden eri kaupunkialueen yhdistäminen
   - Otetaanko myös Itäharjun omakotialue huomioon?

2. Alueella oma identiteetti ja imago
   - Itäharjun idyllinen puutaloalueen huomioiminen ja hyödyntäminen
   - Puutalorakentaminen vrt. Linnanfältti
   - Kupittaan alueella on nykyaikaista ja laadukasta arkkitehtuuria. Samaan tyyliin jatkaminen täälläkin. Uskallusta tehdä nykyajan mukaista.
   - Paikalliset ja perinnekasvilajit osaksi viheralueita (huhun mukaan Itäharjun pientaloalueella on jopa risteytetty oma päärynäomapuulajinsa)
   - Taiteen ja kulttuurin näkyväksi tekeminen

3. Kestävä ja ilmastoviisas kaupunginosa
   - Priorisoidaan ekologiset liikkumistavat ja varataan riittävästi tilaa niille
   - Puurakentaminen vrt. Linnanfältti
   - Puita!

- Tuleeko kasvillisuudesta sellaista, ettei se pahenna esim. rottaongelmaa? Vrt. Portsan päärynät
- Jätteiden imuputkijärjestelmä

4. Turvallinen, vetovoimainen ja viihtyisä
    - Lasten reitti/rata/katu, talvileikkipaikat, helposti valvottavat leikkipaikat
    - Helposti saavutettava asiakaspysäköinti
    - Puurakentaminen vrt. Linnanfältti
    - Asuntovaunujen kaatopaikka Kalevanpuistossa tulisi poistaa ennen rakentamista
    - Kalevanpuiston elinvoiman säilyttäminen. Erityisesti varjostus huomioitava.
    - Puistot
    - Pehmeäpohjainen kävelyreitti

5. Urbaani, elävä ja toiminnoiltaan sekoittunut kaupunkikeskus
    - Tila polkupyörien huollolle, korjaukselle, säilytykselle uuden aseman yhteyteen
    - Lapsille kasvillisuudesta leikki- ja piilopaikkoja
    - Yhteinen varastotila leikkivälineille leikkipaikkojen yhteyteen
    - Olisiko tarvetta tuotantotiloille alueella? Esim. pienteollisuudelle
    - Monipuolisia yhteistiloja. Yhteistilojen verkosto asukkaiden käyttöön

6. Älykäs kaupunginosa kehitys- ja yhteistyöalustana
    - Jätteiden imuputkijärjestelmä
    - Taito-kampus: kaupungin infopiste, yhteisöllinen palvelupiste, ATK-neuvontaa
    - Pysäköinnin vaiheistus tulee olla oikea-aikaista

7. Fiksun liikkumisen solmukohta
    - Skuuteille tilaa
    - Lähialueiden pyörätiet kuntoon, esim. Kalevantien pyörätiellä reikä
    - Siirtyvätkö vanhat bussilinjat? Nehän ovat toimivia

8. Joukkoliikennekäytävä, toimiva liikennejärjestelmä ja kestävä liikkuminen
    - Riittävästi pysäkkejä ja ratikka- ja bussilinjoja eri puolille Turkua, ei pelkästään Varissuolle ja keskustaan

5 Luonnosvaihe ja ehdotuksen valmistelu

5.1 Kaupunkikuvatyöryhmä

Asemakaavaluonnosta esiteltiin kaupunkikuvatyöryhmälle 21.2.2024. Työryhmän mukaan laadulliset tavoitteet on hyvin määritelty ja korkean rakentamisen sijainti on luonteva. Työryhmä otti kantaa mm. yleisten alueiden laadun varmistamiseen, varjostustarkastelun laatimiseen sekä kaavan laadulliseen ohjaustarpeeseen.

5.2 Lausunto luonnoksesta

Varsinais-Suomen ELY-keskus antoi kaavaluonnoksesta lausunnon 4.3.2024. Lausunnossa tuodaan esiin liikennejärjestelmään, ympäristöhäiriöihin, ilmastokestävyyteen, kulttuuriympäristöön ja luonnonsuojeluun liittyviä huomioita.

Liikennejärjestelmä:

Esitetyt muutokset Helsinginkadulle eivät kaikilta osin vaikuta olevan yleiskaavan mukaisia. Erityisesti uudet liittymät, ajoneuvoliikenteelle varatun alueen kaventaminen ja katutasoon tuodut liikennevalolliset suojatieylitykset Helsinginkadulla eivät ole hyviä lähtökohtia pääväylän kehittymiselle yleiskaavan 2029 tavoitteiden mukaisesti. Siltä osin, kun

poiketaan yleiskaavan tarkoituksesta ja tavoitteista, on poikkeaminen perusteltava ja tarkasteltava riittäviin selvityksiin perustuen. Asemakaavan sisältövaatimusten lisäksi on huomioitava myös yleiskaavan sisältövaatimukset mm. liikenteen järjestämisen suhteen.

ELY-keskus esittää syvän huolensa niistä haitallisista vaikutuksista, joita esitetyt muutokset Helsinginkadulle aiheuttavat tärkeän sisääntuloväylän liikenteen välityskykyyn ja edelleen moottoritienä katuosuuden jälkeen jatkuvan maantien toimivuuteen. Kaavaratkaisuja tarkennettaessa on huomioitava se, että raitiotien toteutuessa Hämeenkadun ja Uudenmaankadun välityskyky heikkenee, jolloin Helsinginkadun merkitys Turun sisääntuloväylänä korostuu entisestään. Helsinginkatu toimii lisäksi ensisijaisena yhteytenä suunniteltuun matkakeskukseen, jonka vuoksi pitkämatkaisen linja-autoliikenteen sujuvat yhteydet on varmistettava.

Suunnittelussa on syytä ottaa huomioon joukkoliikenteen ja hälytysajoneuvojen tarpeet, toimivat matkaketjut, henkilö- ja tavaraliikenteen sujuvuus, Kupittaan alueen rooli merkittävänä työpaikkojen ja palveluiden keskittymänä sekä Kalevantien erikoiskuljetusreitti.

Kaavan liikenteellisiä vaikutuksia selvitettäessä on hyvä huomioida erityisesti raitiotie- ja matkakeskushankkeista sekä Kupittaan ja Itäharjun kaupunkikehittämishankkeista aiheutuvat muutokset liikennejärjestelmään ja arvioida hankkeiden yhteisvaikutuksia Helsinginkadun liikenteen välityskykyyn ja liikennejärjestelmän toimivuuteen, sekä esittää liikenteelliset tarkastelut riittävän laajalta alueelta.

Kaavan alustavassa liikenneselvityksessä esitetään nopeusrajoituksen laskemista 50:en km/h Skarppakullantien eritasoliittymästä kaava-alueen kohdalle asti. Nopeusrajoitusta ei voi laskea moottoritieosuudella, jolla se on 80 km/h. Esitetty nopeusrajoituksen alentaminen katualueen puolella olisi kuitenkin silloin tarpeen toteuttaa porrastetusti, myös siitä syystä, että Helsingin valtatien Skarpakullantien eritasoliittymän länsipuolelle jäävän tieosuuden tieympäristö ei tue aiottua nopeusrajoituksen laskua 50 km/h.

Väylävirasto antaa jatkossa lausunnon rautatien osalta.

Kaavan aloitusvaiheessa käyty vuoropuhelu kaupungin kanssa on ollut toimivaa ja hyödyllistä, ja liikenteellisistä vaikutuksista Helsingin valtatien osalta olisi hyvä järjestää neuvottelu suunnittelun ja liikenteellisen selvityksen tarkentuessa.

Ympäristöhäiriöt:

Kaavaratkaisussa on syytä kiinnittää erityistä huomiota valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti terveellisen ja turvallisen elinympäristön luomiseen ehkäisemällä melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja.

Ilmastokestävyys:

Turun kaupunki on sitoutunut tavoittelemaan hiilineutraaliutta vuoteen 2029 mennessä. Ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi on jokaisessa kaavassa tarpeen tutkia ratkaisut päästöjen minimoimiseksi ja asettaa ilmastovaikutusten minimointi lähtökohdaksi.

Asemakaavamuutoksen ilmastovaikutuksia ei ole eritelty vaikutusten arvioinnin yhteydessä. Jotta haitallisia ilmastovaikutuksia voidaan hillitä ja hyödyllisiä vaikutuksia vahvistaa, tulee ilmastovaikutusten arviointi tehdä osana suunnittelua jo luonnosvaiheessa. Kaava-aineistoa tulee täydentää vähintään laadullisella arviolla ilmastovaikutuksista ilmastonmuutoksen hillinnän ja sopeutumisen osalta. Ilmastoarvioinnissa tulee huomioida kaavaillun rakentumisen myötä aiheutuvan maankäytön muutosten vaikutukset suunnittelualueen puuston ja maaperän hiilinieluihin ja -varastoihin. Kyseisessä kaavassa todennäköisesti keskeisiä ilmastovaikutuksia ovat purkaminen ja erityisesti uuden rakenta-

minen, esi- ja pohjarakentaminen mukaan lukien sekä yksityisautoihin perustuva liikenne. Rakentaminen vähentää myös vettä läpäisevän pinnan osuutta lisäten ilmastonmuutokseen sopeutumisen haasteita.

Kaavamääräyksiin on mahdollista sisällyttää ilmastovaikutusten hillintään ja haitallisten vaikutusten lieventämiseen sekä hyödyllisten vaikutusten vahvistamiseen liittyvää ohjausta. Keinoja ovat esimerkiksi uusiutuvan energian käyttöön sekä materiaalien kierrättämiseen ja uusiokäyttöön ohjaaminen kaavamääräyksin. Yhä suurempi osa rakennusten ja infran elinkaarenaikaisista kasvihuonekaasupäästöistä aiheutuu käyttövaiheen energiankäytön sijaan rakentamiseen käytettävien tuotteiden valmistuksesta, rakennustyömaan toiminnoista sekä rakentamisen jätteiden ja massojen käsittelystä. Tästä syystä myös vähähiilisen rakentamisen ohjaukseen on syytä kiinnittää huomiota kaavamääräyksissä.

Kulttuuriympäristö:

Halisten vehnämyllyllä on rakennusinventoinnin mukaan paikallista arvoa, ja rakennuksen säilyttämistä olisi hyvä vielä tutkia. Historiallisen arvon lisäksi rakennus on osa alueen identiteettiä. Historiallisten kerrostumien säilyttäminen kaupunkirakenteessa lisää alueiden kiinnostavuutta, jatkuvuutta ja merkityksellisyyttä, vetovoimatekijöitä, joita puhtaasti uudisrakentamisen keinoin ei ole mahdollista saavuttaa.

Luonnonsuojelu:

Turun kaupunki on viime vuonna hyväksynyt Turun kaupungin luonnon monimuotoisuusohjelman. Kaava-aineistossa ei ole viittausta tähän eikä myöskään arviointia, missä määrin ja millä keinoilla kaava-alueella olisi mahdollisuus toteuttaa strategian ja Lumo-ohjelman tavoitteita. Kaavaselostuksessa mm. viitataan erittäin uhanalaiseen rohtokoirankieleen ja sen siirtosuunnitelmaan, mutta aineistossa ei ole vielä esitystä tai maankäytön ohjausta tähän liittyen.

Kaavoituksen vastine:

Asemakaava toteuttaa kaupungin suunnitelmaa keskustarakenteen laajentamisesta Itäharjun alueelle sekä yleiskaavan 2029 tavoitetta kaupunkirakenteen tiivistämisestä joukkoliikenteen laatukäytävien varrella. Suunnitelma on osa Itäharjun teollisuusalueen muutosta keskustamaiseksi asuinympäristöksi ja yleiskaavaan merkityn joukkoliikenteen laatukäytävän toteutusta.

Suunnitelmassa Helsinginkatu siirretään likimain nykyisen Teollisuuskadun paikalle ja muutetaan katumaisemmaksi. Helsinginkadulle esitetään Kalevanrampin liittymän lisäksi kaksi uutta liikennevalo-ohjattua liittymää, joista toinen on yleiskaavan 2029 mukainen Itäharjun liittymä. Yleiskaavassa ei ole yleisesti esitetty kaikkia kaupunkialueen katuja ja risteyksiä. Asemakaavan suunnitelma tukeutuu alueen läpi kulkevaan joukkoliikenteen runkoyhteyteen, ja alueelle syntyy kattavat jalankulun ja pyöräilyn yhteydet.

Asemakaavaa varten laadittiin laajempia liikenne-ennusteita ja liikenteen toimivuustarkasteluja. Ennusteet ja toimivuustarkastelut on tehty nykytilanteesta, välivaiheesta 2030 ja tilanteesta 2050. Tilanteiden 2030 ja 2050 tarkastelut on tehty sekä asemakaavan liikennejärjestelyistä että yleiskaavan 2029 pohjalta. Vuosien 2030 ja 2050 ennusteissa vajaa 10 % liikenteestä siirtyy muulle liikenneverkolle, mutta simuloinnit on vertailuvaihtoehdoissa tehty isommalla liikennemäärällä toimivuuden varmistamiseksi.

Tarkastelujen perusteella Helsinginkadulle on toimivuuden varmistamiseksi esitetty kolmas kaista kaupungin suuntaan. Vuoden 2030 liikennemäärillä Helsinginkatu ei tarvitse lisäkaistaa keskustaan, vaikka kaikki uuden maankäytön toiminnot toteutuisivat. Vuonna

2050 lisäkaistan ansiosta Helsinginkadun jono ei yllä Jaanintien rampille. Merkittävin toimivuuteen vaikuttava tekijä vuodesta 2030 vuoteen 2050 on Helsinginkadun läpikulkuliikenteen määrän kasvu. Jotta suunnitelmien mukainen maankäyttö voi toteutua, käytännössä vaaditaan uusi liittymä Helsinginkadulle. Asemakaavan liikenneselvityksessä ja kaavaselostuksessa kuvataan tarkemmin liikenneratkaisua ja liikenteellisiä vaikutuksia.

Asemakaavatyön aikana on laadittu selvitykset melusta, runkomelusta, tärinävaikutuksista ja ilmanlaadusta sekä laadittu tutkimuksia maaperän haitta-aineista. Selvitysten pohjalta asemakaava edellyttää melun, tärinän, runkomelun ja ilmanlaadun huomiointia suunnittelussa sekä maaperän pilaantuneisuuden arviointia ja puhdistamista.

Asemakaavaratkaisusta on laadittu ilmastovaikutusten arvioinnin yhteenveto, jossa on arvioitu merkittävimpiä ilmastovaikutuksia. Asemakaava edellyttää rakentamisessa syntyvien massojen ja materiaalien kierrättämistä sekä purkumateriaalien kestävää käsittelyä. Kortteleissa tulee tuottaa uusiutuvaa energiaa ja/tai rakennukset tulee liittää kaukolämpöverkostoon.

Halisten vehnämylly on asemakaavassa osoitettu rakennushistoriallisesti ja kaupunkikuvallisesti arvokkaaksi rakennukseksi, jota ei saa purkaa (sr). Säilyvälle rakennukselle muodostetaan oma korttelialue puistoon ja rakennus on sovitettu puiston suunnitelmiin.

Asemakaava edellyttää kotimaisten, mieluiten paikallisten lajien käyttämistä puistoissa, viherkatoilla ja korttelipihoilla. Muuttuvan maankäytön vuoksi Itäharjun alueelta on laadittu rohtokoirankielen siirtosuunnitelma (2021), jotta lajin kokonaiskanta kaupungissa ei supistuisi. Rohtokoirankielelle sopivia uusia mahdollisia kasvupaikkoja etsittiin Itäharjun teollisuusalueen pohjoispuolella sijaitsevilta Itäharjun ja Nummen pientaloalueilta, joissa sopivia kasvupaikkoja on runsaasti. Ensisijaiseksi siirtokohteeksi valittiin Turun kolerahautausmaa, jonne siirtoja on tehty.

5.3 Turun Tiedepuiston tapahtumia syksyllä 2023 ja keväällä 2024

Turun Tiedepuiston vision päivitys on vuorovaikutteinen ja jatkuva prosessi. Vision uusin päivityskierros tehtiin vuosina 2023–2024 ja päivityksen valmistelussa olivat mukana alueen keskeiset toimijat haastattelukierroksen sekä työpajojen kautta

Turun Tiedepuiston kärkihanke järjesti yhteistyössä Opiskelijakaupunki Turku -verkoston kanssa KUPLAB Sitowise Student Hackathon -innovaatiokilpailun 2.–3.11.2023. Kilpailulla haettiin ideoita ja konsepteja, joilla mahdollistetaan alueen yritysverkoston ja opiskelijoiden kohtaamisia tukemaan opiskelijoiden sijoittumista Turun seudun yrityksiin. Kupittaan kärki toimi osaltaan alustana keskustelulle.

Kupittaan kärjen tavoitteita sivuttiin TechTurku Week -tapahtuman yhteydessä, kun Kupittaan kärjen kumppanuushanke, Turun kaupunki ja Business Turku järjestivät 5.3.2024 Tulevaisuuden kaupunki – The Future City -työpajan.

24.4.2024 järjestettiin Tiedepuistosta kiertotalouden esimerkkialue -tapahtuma, jossa käynnistettiin 2023 valmistuneen Tiedepuiston kiertotalouden tiekartan toimenpanoa. Etenkin yrityksille ja korkeakouluille suunnatussa tapahtumassa esiteltiin myös Kupittaan kärjen kumppanuushankkeen vastuullisuustavoitteita. Tapahtuman järjesti Turun kaupungin ja Turun ammattikorkeakoulun Circular Tiedepuisto -hanke.

6.–7.5.2024 Turun yliopisto järjesti paikallisen Makeathon-tapahtuman osana kansainvälistä eurooppalaisten yliopistojen EC4U-hanketta. Joukkueittain tehtävässä yhteistyössä ratkaistiin tosielämän ajankohtaisia yhteiskunnallisia haasteita. Kupittaan kärki tarjosi haasteeksi ihmisten kohtauttamisen alueella.

Turun kaupunki, Kupittaan kärjen kumppanuushanke ja Turun teknologia- ja tiedepuisto Oy järjestivät 21.5.2024 Kärkipuhetta-tilaisuuden, jossa keskusteltiin tulevaisuuden kaupunkikulttuurista ja kaupunkiympäristön laadusta. Tilaisuus oli kaikille avoin ja kävijöillä oli myös mahdollisuus tutustua Kupittaan kärjen hankkeeseen asiantuntijoiden avustuksella.

6 Kaavaehdotuksen lausunnot

6.1 Yleistä lausunnoista

Kaavaehdotuksesta pyydettiin viranomaislausunnot 16.8.2024 mennessä. Varsinais-Suomen liitto pyysi lisäaikaa lausunnolleen 26.8.2024 saakka ja Väylävirasto 30.8.2024 saakka. Lausunnon antoivat DNA Tower Finland Oy, Liikunnan palvelukokonaisuus, Lounais-Suomen Jätehuolto Oy, Turku Energia Lämpö Oy, Turku Energia Sähköverkot Oy, Turun vammaisneuvosto, Turun Vesihuolto Oy, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes, Varsinais-Suomen ELY-keskus, Varsinais-Suomen liitto, Varsinais-Suomen pelastuslaitos ja Väylävirasto. Museopalvelut ilmoitti, ettei anna lausuntoa.

Virallisten lausuntopyyntöjen lisäksi kaavaehdotuksesta pyydettiin kannanottoja kaupunkiympäristön palvelukokonaisuuden sisältä. Sisäisen kannanoton antoivat jätehuoltoasiamies ja rakennusvalvonta. Ympäristönsuojelu ilmoitti, ettei kommentoitavaa ole.

Asemakaavaehdotuksesta pidettiin lausunnonantajille esittelytilaisuus 17.6.2024 Teams-etäyhteydellä.

6.2 Lausunnot

DNA Tower Finland Oy

Yleisötilaisuus 13.8. oli hyvin järjestetty. Sovimme olevamme yhteydessä ja järjestää mahdollisuutta esitellä hanketta, sillä mobiiliverkkojen toimivuus on ensiarvoisen tärkeää. Alueelliset muutokset tarkoittavat laajoja muutos- ja kehitystarpeita mobiiliverkkojen osalta ja vaativat uusia tukiasemia sekä ulos että rakennuksiin sisälle. Rakennuttajien vastuulla onkin huomioida rakennusten sisäverkkojen osalta yhteensopivuus ns. monioperaattorimallilla. Toiveena on, että jo kaavoitusvaiheessa otettaisiin huomioon moneen kerrokseen rakentuvat tasot ja niiden tuomat haasteet radioverkoille.

Tiiviissä urbaanissa ympäristössä erillisten telemastojen rakentaminen ei ole järkevää, vaan tukiasemat tulevat sijoittumaan kiinteistöihin, katoille tai muualle rakenteisiin. Operaattoreiden tarpeet tulisi siis ottaa huomioon sallivasti ja jopa velvoittaa rakennuttajia varaamaan tiloja ja ratkaisuja laitetiloille ja tukiasemille, jotta yhteyksien toimivuus voidaan taata alueella tulevaisuudessa toimiville yrityksille, matkustajille, asukkaille sekä kaikille alueella liikkuville laitteille ja ihmisille.

Kaavoituksen vastine:

Merkitään tiedoksi ja huomioidaan jatkosuunnittelussa. Suunnittelussa jatketaan verkostojen yhteensovittamista myös teleoperaattoreiden osalta.

Liikunnan palvelukokonaisuus

Liikunnan palvelukokonaisuus suhtautuu myönteisesti kaavamuutokseen, sillä se edistää Itäharjun ja Kupittaan saavutettavuutta. Saapuminen Kupittaanpuistoon helpottuu. Suunnittelussa tulee huomioida turvallinen ja selkeä kulkeminen, huoltoliikenne Kupittaan palloiluhalliin Joukahaisenkadulla sekä hyvät kulkuyhteydet Taito-kampukselta Kupittaanpuistoon ja palloiluhalliin.

Liikuntapalvelut pitää puistosuunnitelmia kannatettavina ja heitä tulee osallistaa liikuntaolosuhteiden suunnittelussa. Puistoalueilla olisi hyvä huomioida pormestariohjelman tavoitteet kaiken ikäisten liikkumisesta.

Kaavoituksen vastine:

Merkitään tiedoksi ja huomioidaan jatkosuunnittelussa. Kulkuyhteyksien turvallisuus ja yhteydet Itäharjun ja Kupittaan välillä on huomioitu kaava-alueen suunnitelmissa. Joukahaisenkadun suunnitteluratkaisu ei estä palloiluhallin huoltoliikennettä. Annikinsilta sijoittuu pääosin suunnittelualueen ulkopuolelle ja ratkaisut tarkentuvat myöhemmässä suunnittelussa.

Lounais-Suomen Jätehuolto Oy

Jätehuollon kulkureitit on osittain suunniteltu kannen alle, jolloin kulkureitin tulee olla vähintään 3,6 m korkea. Kulkureittien osalta on huomioitava riittävät tilantarpeet, joista ohjeistetaan Rakennustiedon toimikunnan ohjekortissa ”Asuinkiinteistöjen jätehuolto”. Mikäli jätepisteitä sijoitetaan kannen päälle, kannen tulee kestää jäteauton paino.

Osasta rakennuksista puuttuu oma jätepiste, mikä saattaa olla hankalaa asukkaille. Rakennukset ovat niin suuria, että jätehuoneen sijaan järkevämpi vaihtoehto olisivat nostoperusteiset, esimerkiksi maahan upotettavat jäteastiat. Jätehuoneita suunnitellessa on erikseen konsultoitava Lounais-Suomen Jätehuoltoa eikä jätehuoneita saa suunnitella liian ahtaiksi. Jos yksisuuntaiset tiet eivät ole välttämättömiä, niin niitä tulisi välttää. Yritystoiminnasta ja asumisesta syntyvä jäte hyvä kerätä eri jäteastioihin.

Jätetilaa suunnitellessa tulee lisäksi huomioida kunnan jätehuoltomääräykset, paloturvallisuusmääräykset, vakuutusyhtiöiden paloturvallisuuden suojeluohjeet, kunnan kaavamääräykset ja rakennusjärjestys. Jäteastioiden tyhjennysten alkamisesta on ilmoitettava tyhjentäville tahoille vähintään 2 kk ennen jäteastioiden käytön aloittamista.

Kaavoituksen vastine:

Merkitään tiedoksi ja huomioidaan jatkosuunnittelussa. Korttelisuunnitelmissa on esitetty alueen jäte- ja huoltoajon kokonaisperiaate, ja tarkempi mitoitus ratkaistaan toteutussuunnitteluvaiheessa. Tiiviiseen kaupunkimaiseen ympäristöön soveltuvat parhaiten rakennusmassoihin sijoitettavat jätehuoneet nostoperusteisten jäteastioiden sijaan.

Hybridikorttelin ja kansirakenteen alaisen huoltopihan tarkemmassa suunnittelussa on huomioitu jätehuollon tila- ja korkeusvaatimukset sekä sijoitettu eri toimintojen jätetilat omiin kokonaisuuksiinsa. Hybridikorttelissa huoltopihan jätehuoltoalue on liikenneturvallisuuden takia varattu vain jäteastioiden tyhjentäjille, ja asukkaat käyttävät jätehuonetta.

Turku Energia Lämpö Oy

Alueelle on mahdollista tarjota kaukolämpöä ja jäähdytystä yleissuunnitelman mukaisesti. Erikoisratkaisujen suunnittelu on erikseen käynnissä.

Kaavoituksen vastine:

Merkitään tiedoksi ja huomioidaan jatkosuunnittelussa.

Turku Energia Sähköverkot Oy

Kaavan toteuttamisella on merkittävä vaikutus alueen sähkönjakeluverkon kehittämistarpeeseen. Kaavan toteuttaminen tulee vaatimaan alueelle lähes kokonaan uuden säh-

könjakeluverkon rakentamista, joka tarkoittaa mm. useiden uusien keskijännitekaapeliyhteyksien sekä muuntamoiden rakentamista. Nykyinen sähkönjakeluverkko jää valtaosin rakentamisen tielle ja on näin ollen korvattava uudella verkolla.

Kaavamuutosalueelle on tarve sijoittaa uusia muuntamoita. Kaavamääräyksiin tulee lisätä muuntamoiden korttelikohtainen tarve, mitoitus ja tietoa sijoituspaikkojen määrittelystä. YO-korttelialueelle tulee merkitä johtoalue ja yleismääräyksiin mainita kaapeleiden sijoittamisesta yleisille alueille.

Kaapeleiden ja jakokaappien korvaaminen uusilla mahdollista vasta, kun uudet korvaavat kaapelit ja jakokaapit on rakennettu. Siirtotarpeen aiheuttavan tahon tulee olla vähintään 12 kk ennen siirtotarvetta yhteydessä TESV:ön siirtojen toteuttamiseen ja kustannuksiin liittyen.

Muuntamoille on osoitettava korvaava sijoituspaikka nykyisen paikan läheltä. Nykyinen muuntamo voidaan poistaa vasta, kun korvaava on rakennettu. Siirtotarpeen aiheuttavan tahon on oltava korvaavan muuntamon suunnittelusta ja rakentamisesta sekä nykyisen purkamisesta yhteydessä TESV Oy:ön vähintään 24 kk ennen muutostarvetta.

Toteuttaminen, siirtotarpeet sekä kaapeleiden, jakokaappien ja muuntamoiden korvaaminen on esitettävä kaavaselostuksessa.

Kaavoituksen vastine:

Kaavaan lisättiin muuntamoita koskevat kaavamääräykset ja kaavaselostusta täydennettiin lausunnon pohjalta. YO-kortteliin oli jo aiemmin osoitettu johtoalue, joten kaavamerkintää ei muutettu. Kaapeleiden sijoittamista yleisille alueille ei katsottu tarpeelliseksi lisätä kaavamääräyksiin, mutta asia huomioidaan jatkosuunnittelussa. Suunnittelussa jatketaan verkostojen yhteensovittamista.

Turun vammaisneuvosto

Asemakaavanmuutos ei sisällä selkeää arviointia tulevan alueen esteettömyyden huomioimisesta, vaatimuksista ja vaikutuksista alueen toimivuuteen. Epäselväksi jää, miten esteetön fyysinen saavutettavuus otetaan huomioon ja miten esteettömyyttä aiotaan toteuttaa. Turun vammaisneuvosto vaatii täyttä esteettömyyttä ja saavutettavuutta kaikessa uudisrakentamisessa.

Koska tuleva alue tulee olemaan tärkeä osa tulevaisuuden Turun kehitystä, vammaisneuvoston pitää olla koko ajan mukana aihetta koskevassa suunnittelussa ja työryhmissä. Näin voidaan varmistua, että suunnittelusta ja toteutuksesta saadaan mahdollisimman toimiva kaikille käyttäjille tasa- ja yhdenvertaisesti. Yhteistyön ja tuloksen pitää olla esteettömyyden ja saavutettavuuden huomioonottavaa ja rakentavaa. Kaupungin esteettömyysohjeistusta tulee käyttää suunnittelussa pääasiallisena ohjenuorana.

Kaavoituksen vastine:

Merkitään tiedoksi ja huomioidaan jatkosuunnittelussa. Asemakaavan suunnitteluratkaisuissa on pyritty huomioimaan esteettömyys. Suunnittelun aikana järjestettiin työpaja alueen esteettömyydestä, ja kaupungin esteettömyyskoordinaattori on osallistunut suunnitteluun tiiviisti. Asemakaavaehdotuksen suunnitelmia esiteltiin vammaisneuvostolle 17.6.2024.

Turun Vesihuolto Oy

Asemakaavan alueella sijaitsee runsaasti Turun Vesihuolto Oy:n verkostoja, mm. Helsingintien alittavat isot jätevesiviemärit. Em. jätevesiviemärit ovat suhteellisen uusia ja

osa niistä on sisäpuoleltaan saneerattu 2000-luvulla. Verkostojen päälle tai lähietäisyyteen (4 m putkien kyljestä molempiin suuntiin) ei saa sijoittaa mitään rakennuksia, rakennelmia, laiteita, puita tms., jotka voivat hankaloittaa putkien kunnossapitoa tai pahimmassa tapauksessa estää sen kokonaan.

Mikäli verkostoja on tarve siirtää, tulee niiden siirtoa koskevasta käytännöstä sopia Turun Vesihuolto Oy:n kanssa hyvissä ajoin ennen rakennustöiden aloittamista. Kaikki verkostojen siirrosta aiheutuvat suunnittelu- ja toteutuskustannukset jäävät täysimääräisesti siirtoa haluavan tahon maksettavaksi, eli Turun Vesihuolto Oy ei osallistu siirtokustannuksiin millään tavalla.

Kaavoituksen vastine:

Suunnittelussa jatketaan verkostojen yhteensovittamista. Korttelin 16 eteläpään korttelialuetta kavennettiin Helsinginkadun alittavan jätevesiviemärin kohdalla.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes)

Ei lausuttavaa. Tukes on antanut lausunnon kaavan aiemmassa vaiheessa ja se on kaavaselostuksen mukaan huomioitu suunnittelussa.

Kaavoituksen vastine:

Merkitään tiedoksi.

Varsinais-Suomen ELY-keskus

Kaavaselostus on syytä päivittää voimassa olevan yleiskaavan ja sen voimaantulotietojen osalta.

Liikennejärjestelmä:

Esitetyt muutokset Helsinginkadulle, kuten uudet liittymät ja liikennevalolliset ylitykset, eivät perustu Turun yleiskaavaan 2029 ja tulisivat toteutuessaan vaikuttamaan merkittävästi liikenteen välityskykyyn ja liikenneturvallisuuteen. Ratkaisuja ei voi pitää yleiskaavassa asetettujen tavoitteiden mukaisina kaupunkiseudun pääväylälle ja kaupungin sisääntuloväylälle. Asemakaavassa on syytä varmistaa, että se mahdollistaa toteutuksen myös ilman Helsinginkadun suojateitä, ja että asemakaava täyttää riittävästi MRL 54 §:n mukaiset turvallisuuden, viihtyisyyden ja liikenteen järjestämisen edellytykset.

Kaavaehdotuksessa ei ole tunnistettu, että Helsinginkatu ja rautatie ovat osa TEN-T-asetuksen mukaista liikenneverkkoa, ja että Kupittaan aseman alue on myös valtakunnallisen ja seudullisen liikenteen solmukohta. Selostuksessa on jäänyt huomiotta, että Kupittaa on jo nykyisin merkittävä työpaikkojen ja palveluiden keskittymä, jonne kuljetaan laajalti maakunnasta.

Hankkeessa on kiinnitetty erityistä huomiota jalankulun ja pyöräilyn edellytysten parantamiseen, mitä ELY-keskus pitää erityisen hyvänä. On hyvä varmistaa, että jalankulun ja pyöräilyn turvallisuutta lisäävät ratkaisut, kuten Annikinsilta, myös toteutetaan.

Kaavaselostuksessa ja liikenneselvityksessä on kuvattu suppealta alueelta liikenneverkkoa ja liikennettä, eikä liikenteen nykytilaa, liikennetuotosta ja sen suuntautumista ole selvitetty riittävästi, jolloin myös liikennevaikutusten arviointi on jäänyt puutteellisiksi. Toteutuksen ja vaiheistuksen vaikutuksia liikenteeseen ei ole esitetty. Vaikutukset liikennejärjestelmään jäävät epäselviksi. Liikenneselvityksessä ei ole selvitetty riittävällä tarkkuudella ja laajuudella, minkälaisia muutoksia liikennejärjestelmässä tapahtuu. Vaikutuk-

set mm. hälytysajoneuvojen ja kaupunkilogistiikan reitteihin ja kuljetusaikoihin olisi olennaista selvittää. Selvityksessä ei ole riittävällä tarkkuudella esitelty myöskään Kupittaan aseman saattoliikenteen yhteyksiä, joukkoliikenteen pysäkkien saavutettavuutta, esteettömiä kulkuyhteyksiä pysäkeille tai sitä, miten suunnitteluratkaisut mahdollistavat toimivat matkaketjut. Liikenteen toimivuustarkastelut ovat kevyet, eikä niistä selviä riittävällä tarkkuudella liikenteelle aiheutuvat muutokset kaavan vaikutusalueella eikä myöskään toimenpiteet, joita esitetyt muutokset edellyttävät. Liikennemäärämuutoksista ja toimenpidetarpeista tulee esittää sanallinen kuvaus ja karttatarkastelut (nykytila, ennuste 2030 ja 2050) koko siltä alueelta, jolle muutoksia liikennemääriin selvityksen mukaan syntyy.

Liikenneselvityksissä ei ole tutkittu liikennejärjestelmään kohdistuvia yhteisvaikutuksia Turun raitiotien, matkakeskushankkeen sekä Kupittaan ja Itäharjun ympäristössä käynnissä olevien kaupunkikehittämishankkeiden osalta. Osa linja-autoista kulkee todennäköisesti jatkossakin matkakeskukseen Helsinginkatua pitkin ja kaavaratkaisujen tulee turvata näiden linja-autoreittien sujuvuus.

Kaupunki on kaavaprosessin aikana esitellyt kaavan etenemistä kiitettävästi. ELY-keskus toivoo toimivan vuoropuhelun jatkumista kehittämishankkeen edetessä. Vastaisuudessa keskustelua liikennejärjestelmän ja maankäytön yhteensovittamisesta seudullisesti merkittävien kaupunkikehityshankkeiden osalta olisi hyvä käydä myös kaupunkiseudun liikennejärjestelmätyön yhteistyöryhmässä.

ELY-keskus esittää erityisen huolensa merkittävän sisääntuloväylän Helsinginkadun liikenteen välityskykyyn ja liikenneturvallisuuteen aiheutuvista vaikutuksista. Esitetyt uudet liittymät ja liikennevalolliset ylitykset eivät ole hyvä ratkaisu liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden kannalta, johon jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota.

Ilmastokestävyys:

Turun kaupunki on sitoutunut tavoittelemaan hiilineutraaliutta 2029 mennessä. Ilmastovaikutusten minimointi on hyvä asettaa kaavojen lähtökohdaksi ja ilmastovaikutusten arviointi tulee tehdä jo luonnosvaiheessa. Kaavassa on hyvin tunnistettu ja arvioitu keskeisimmät ilmastovaikutukset, ja ilmastonmuutokseen sopeutuminen on huomioitu kaavamääräyksissä. Ilmastonmuutoksen hillintään on kuitenkin hyvä kiinnittää enemmän huomiota. Rakentamisen ilmastopäästöjä ei kaavaratkaisussa pyritä vähentämään. Kaavaan olisi vähintään hyvä sisällyttää kestävään rakentamiseen ohjaava yleismääräys.

Ilmastovaikutusten arvioinnissa on viherrakenteen laadulle annettu arvo 1. Kansipihat huomioon ottaen on syytä pohtia, onko arvo perusteltu. Valitettavaa, että keskitetty pysäköinti on vaihtunut kansirakenteen alle sijoitettavaan pysäköintiin. Ratkaisu heikentää ilmastokestävyyttä, hidastaa siirtymää kohti kestävämpää liikkumista ja heikentää ympäristön laatua, kuten kaavaselostuksessa on todettu. Ilmastoarvioinnissa tulee huomioida maankäytön muutosten vaikutukset myös maaperän hiilinieluihin ja -varastoihin.

Kiertotalous:

Kaavaratkaisun merkittävimmät päästövaikutukset liittyvät rakennuskannan purkamiseen ja uuden rakentamiseen. Hyvä, että kaavamääräyksissä on kiinnitetty huomiota purkumateriaalien kestävään käsittelyyn. Kaavatyössä olisi vielä syytä painottaa jätelain 8 § etusijajärjestyksen huomioimista, jotta kiertotalousselvityksessä havaitut materiaalit päätyvät uudelleen käyttöön rakennusosina, ei raaka-aineina. Myös VN asetuksessa jätteistä (25 §) määrätään rakennus- ja purkumateriaalin määrän vähentämisestä.

Kulttuuriympäristö:

Halisten vehnämyllyn suojelu sr-merkinnällä on hyvä ratkaisu. Merkinnän määräystä on syytä täydentää vaatimuksella museoviranomaisen kuulemisesta.

Luonnonsuojelu:

Luonnonsuojelun osalta ei kommentoitavaa kaavaehdotukseen. Viherrakentamista on yleismääräyksissä riittävällä asianmukaisella tavalla ohjattu kotimaisen lajiston käyttöön.

Muuta:

Kaavaselostuksen liitemateriaali on jatkossa syytä toimittaa ELY:n kirjaamoon. ELY muistuttaa ympäristöministeriön asetuksen ”311/2024 maakunta-, yleis- ja asemakaavojen kaavamääräysten ja kaavakohteiden esitystavasta” voimaantulosta 11.6.2024 ja sen huomioon ottamisesta tarvittavilta osin kaavaehdotuksessa.

Kaavoituksen vastine:

Kaavaselostukseen päivitettiin 10.8.2024 voimaan tulleen yleiskaava 2029:n tiedot.

Liikennejärjestelmä:

Turun yleiskaava 2029:ssa asemakaavan suunnittelualueelle kohdistuu useita maankäytön kehittämistavoitemerkintöjä. Alue on osoitettu tiivistyväksi kestävän kaupunkirakenteen vyöhykkeeksi, Turun Tiedepuiston innovaatio- ja osaamiskeskittymäksi sekä keskustatoimintojen alueeksi merkinnällä Cy Ydinkeskusta – Tiedepuisto. Nämä yhdyskuntarakennetta koskevat kaavamerkinnät ohjaavat kaupunkirakenteen tiivistämiseen, keskustamaiseen rakentamiseen, monipuolisiin toimintoihin sekä kestävän liikkumisen tukemiseen.

Turun yleiskaava 2029:ssa Helsinginkatu on Itäharjun kohdalla osoitettu kaupunkiseudun tai maakunnan pääväyläksi. Vireillä olevan Itäharjun liittymän asemakaavan suunnittelualueelle on osoitettu uusi pääkokoojaväylä Helsinginkadulta Ilmarisenkadulle. Yleiskaavassa ei esitetä kaikkia katuja ja liittymiä eikä tarkempia katujärjestelyjä kuten suojateitä, liikennevaloja tai kaistoja. Kupittaan kärjen asemakaavassa esitetty Helsinginkadun uusi liittymä on tonttiliittymä.

Alustavana viitesuunnitelmana toimi Kupittaan kärjen kumppanuushankkeen tarjouskilpailun voittanut suunnitelma. Asemakaavatyön aikana laadittiin tarkasteluja Helsinginkadun muutoksista vastaamaan paremmin tavoitetta Kupittaan ja Itäharjun yhdistämisestä. Asemakaavaehdotuksen mukainen katulinjauksen siirto mahdollistaa kilpailuvaiheen suunnitelmaa paremman korttelirakenteen sekä suuremmat sisäpihat erityisesti Kupittaan puolella. Kadun siirto parantaa kortteleiden toteutusedellytyksiä Helsinginkadun molemmin puolin, erityisesti radan päällä. Tämän seurauksena rakennuspaikat ovat toteutettavissa olevia ja alueen rakentuminen on oletettavaa. Katuratkaisu yhdistää kaupunginosat toisiinsa tavalla, joka aktivoi paremmin Helsinginkadun katutason ja vähentää radan estevaikutusta. Saapuminen Turkuun tapahtuu vehreälle bulevardille, mikä on suuri muutos nykytilaan. Alue luo sekoittunutta keskustamaista kaupunkia, jossa myös hiilineutraalius ja vehreä kaupunkiympäristö voivat toteutua todennäköisimmin.

Helsinginkatu kuuluu TEN-T kattavaan verkkoon. TEN-T yhdistää Euroopan maantiet, rautatiet, sisävesireitit, meri- ja lentoyhteydet, kaupunkisolmukohdat ja multimodaalit rahtiterminaalit laajaksi liikenneverkoksi. Koska TEN-T-verkko muodostuu pääasiassa maanteistä, asemakaavassa esitetyt muutokset kadulle eivät heikennä TEN-T-maantieverkon toimivuutta kokonaisuudessaan. Myös rautatie asemakaavan alueella kuuluu TEN-T-verkkoon. Asemakaavalla ei ole vaikutusta rautatien toimivuuteen. Kaavaselostukseen lisättiin kuvaus TEN-T-verkosta sekä täydennettiin kuvausta kaava-alueen ulkopuolella olevien Kupittaan alueen ja Kupittaan aseman nykytilasta.

Kupittaan kärjen asemakaavassa varaudutaan osaltaan Annikinsillan toteuttamiseen, mutta sillan suunnittelu ratkaistaan pääosin tulevissa asemakaavoissa.

Kaavaa varten laaditut liikenneselvitykset:

Liikenteen selvitykset perustuvat seudulla yhteisesti laadittuun liikennemalliin. Liikennemalli on laadittu seudun yhteistyönä vuosina 2018–2019 ja Turun osalta mallia päivitetty yleiskaavan laadinnan yhteydessä (https://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files//turun_yleiskaavan_liikenne-ennusteet_290520.pdf) sekä vielä raitiotien yleissuunnitelman yhteydessä (https://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files/turun_raitiotien_kysyntaennusteet_21.3.2023.pdf). Liikenne-ennusteet sisältävät Turun osalta yleiskaavassa esitetyn maankäytön aiheuttaman liikennetuotoksen sekä kaikki seudun alkuperäiseen liikennemalliin ennustamat toteutuvat hankkeet.

Tämän lisäksi liikenteen sujuvuus alueella on varmistettu oletuksilla, että koko Kupittaan kärjen alueen 300 000 k-m^2 on rakentunut vuosina 2030 ja 2050 lisäämällä se yleiskaavan maankäyttöennusteen ja sen liikennemääräoletusten päälle. Mallia on päivitetty uusilla asemakaavan mukaisilla liittymillä. Asemakaavan yhteydessä on tutkittu liikennettä monella eri skenaariolla ja nämä skenaariot on kuvattu liikenneselvityksessä. Liikennevaikutuksia on tutkittu EMME-työkalulla seudun laajuisesti. Paikallinen liikenteen sujuvuus on varmistettu oletuksella, että EMME-mallin osoittama, liikennevaloliittymien aiheuttama liikennevirran siirtyminen muille reiteille jää tapahtumatta, mikä on oletettavaa. Nykyistä liikennetilannetta on kuvattu vain suunnittelualueelta. Korttelikohtaiset liikennetuotokset lisättiin kaavaselostuksen liitteeseen.

Liikenteen selvitykset on esitetty selvyyden vuoksi kaavaselostuksen liitteessä. Viittausta liitteeseen parannettiin. Asemakaavan muuttuneen suunnittelualueen takia laadittiin myös liikenteellinen toimivuustarkastelu (WSP Finland Oy 14.2.2025) tilanteesta, jossa Kalevantien varren kortteleita ja katuverkkoa ei ole toteutettu. Muutoin toteutuksen ja vaiheistuksen vaikutuksia liikenteeseen ei ole esitetty, koska asemakaavan toteutumisen vaiheet selviävät myöhemmin.

Asemakaavalla ei ole merkittäviä vaikutuksia liikennejärjestelmään. Moottoriajoneuvoliikenteen sujuvuuteen vaikuttavat suunnittelualueella pääosin ainoastaan liittymien ohjaaminen liikennevaloilla. Liikennevalojen rakentaminen katuverkolle on normaalia liikenteen toimivuudesta huolehtimista, joka aina hidastaa yleensä pääsuunnan nopeutta. Moottoriajoneuvoliikenteen reitit säilyvät pääosin ennallaan asemakaavaa ympäröivillä kaduilla. Asemakaavatyössä kaikkien liikkumistapojen toimivuus on varmistettu.

Varsinais-Suomen pelastuslaitos on lausunut pelastusreittien toimivuudesta eikä ole havainnut huomautettavaa liikennejärjestelmässä. Pelastusreittien toimivuus asemakaavan sisällä on varmistettu osana taustalla tehtyä yleisten alueiden yleissuunnittelua ja reittejä tarkennetaan tarkemmassa suunnittelussa. Kaupunkilogistiikan toimivuus asemakaava-alueella on varmistettu osana taustalla tehtyä yleisten alueiden yleissuunnittelua, eikä asemakaavalla ole sen ulkopuolelle ulottuvia vaikutuksia logistiikkaan.

Kupittaan asema ei sijaitse suunnittelualueella eikä aseman toimintojen kokonaisvaltainen suunnittelu ja kuvaus kuulu asemakaavaan. Selostukseen tarkennettiin kuvausta Kupittaan aseman toiminnoista siltä osin, kun asemakaavassa tehtävät ratkaisut siihen liittyvät. Asemakaava mahdollistaa uuden kulkuyhteyden toteuttamisen Helsinginkadun ylittävältä kannelta asemalaiturille. Asemakaava mahdollistaa myös liityntäpysäköintipaikkojen toteuttamisen asemakaavan alueelle. Asemakaavalla ei ole aseman toimintaa heikentäviä vaikutuksia. Tarkkojen kulkuyhteyksien osoittaminen asemakaava-alueelta Kupittaan asemalle tehdään tarkemmassa suunnittelussa.

Vireillä olevien kaupunkikehittämishankkeiden yhteisvaikutukset:

Liikennemalli sisältää raitiotien ensimmäisessä vaiheessa suunniteltavan linjauksen sekä Itäharjun lisääntyvän maankäytön. Koko Kupittaan kärjen alueen aikaansaama viive moottoriajoneuvoliikenteelle on tavanomainen liikennevaloristeyksen pääsuunnalle

aiheuttama viive. Liikennevaloristeyksen aiheuttamaa viivettä moottoriajoneuvoliikenteelle pyritään myöhemmissä suunnittelun vaiheissa minimoimaan kytkemällä yhteen valo-ohjaus viereisten liikennevalojen kanssa. Näin ollen Kupittaan kärjen asemakaavaan vaikutus kaupungin liikennejärjestelmään kokonaisuudessa on varsin pieni eikä se näin aiheuta tässä kohtaa yleiskaavatason liikennetutkimuksia.

Sekä Turun kaupunki että Turun seutu kokonaisuutena ovat vuosien varrella sitoutuneet kulkutapajakauman muutostavoitteisiin. Kunnianhimoisia tavoitteita on seudun laajuisesti asetettu mm. Turun kaupunkiseudun rakennemallissa 2035, Turun kaupunkiseudun liikennejärjestelmätyössä 2020 ja lisäksi tavoitteita on kiristetty Turun kaupunkiseudun MAL-sopimuksessa 2024–2035: “Kestävien kulkutapojen osuus matkoista ja liikennesuoritteesta Turun MAL-kaupunkiseudulla kasvaa aiempia sopimuskausia nopeammin. Vuonna 2035 kestävien kulkutapojen osuus seudulla tehdystä matkoista on 55 % (vuonna 2021 seudun joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn osuus matkoista 38 % ja suoritteesta 19 %, lähde: HLT 2021).” Kestävien liikkumistapojen kulkutapaosuus voi nousta vain, jos ne ovat helpoimpia ja nopeimpia tapoja liikkua. Tavoitteita ei saavuteta kaupungissa eikä seudulla, mikäli kaupunkisuunnittelua tehdään moottoriajoneuvoliikenteen sujuvuus edellä.

Kupittaan kärjen suunnittelussa on tavallista enemmän kiinnitetty huomiota moottoriajoneuvoliikenteen välityskyvyn pysymiseen hyvänä Helsinginkadulla ja tilavarauksia uusille moottoriajoneuvoliikenteen kaistoille on tehty niin, että moottoriajoneuvoliikenne on sujuvaa vielä vuonna 2050. Asemakaavatyössä on huolehdittu, että asemakaavan ratkaisut eivät vaikuta valtion maantien toimivuuteen tarkasteluvuosien aikana. Maksimaalinen moottoriajoneuvoliikenteen sujuvuuden tavoittelu heikentää aina ihmisen kokeman ympäristön laatua ja vähentää kestävien kulkutapojen käyttöhalukkuutta siksi, että autoilu on sujuvampaa sekä siksi, että leveät moottoriajoneuvoliikenteen tilat ovat hyvin epämiellyttävää ympäristöä liikkua jalan ja pyörällä.

Ilmastokestävyys, kiertotalous, kulttuuriympäristö ja muut:

Rakennusten purkumateriaaleihin sekä Halisten vehnämyllyn suojeluun liittyviä asemakaavamääräyksiä täydennettiin lausunnon pohjalta. Suojelumääräystä päivitettiin myös kaupungin oman linjauksen mukaiseksi. Ilmastovaikutusten arvioinnissa viherrakenteen arvoon 1 päädyttiin, koska kansipihojen rakentamisesta huolimatta kaavan toteutus kuitenkin tuo uutta monipuolista kasvillisuutta nykyiselle teollisuusalueelle.

Turun kaupunki huomioi kaavoissa ympäristöministeriön asetuksen ”311/2024 maakunta-, yleis- ja asemakaavojen kaavamääräysten ja kaavakohteiden esitystavasta” sekä asetuksen 3 §:n mukaisen siirtymäsäännöksen.

Varsinais-Suomen liitto

Varsinais-Suomen liitto kiittää lausunnonantajille järjestetystä esittelytilaisuudesta 17.6.2024 ja pyytää saada tiedon kaavoituksen vaiheista jatkossakin.

Kupittaan kärjen alueen kehittäminen on tärkeää koko kaupunkiseudun näkökulmasta. Alue on sijainniltaan merkittävä paikka Varsinais-Suomen liikenteellisten solmukohtien verkostossa. Suunnittelussa tulee varmistaa, ettei maakunnan ydinkaupungin pääaseman ja tulevan matkakeskuksen saavutettavuus heikenny kaupungin sisääntulojen suunnasta. Hankkeen menestyminen edellyttää pitkäjänteisesti valmisteltujen maakunnan ja kaupunkiseudun joukkoliikennesuunnitelmien toteutumista.

Kaupunkilaadulliset tavoitteet ovat korkeat, ja niin kuuluu olla näin merkittävällä paikalla. Suunnittelussa on kuitenkin tärkeää punnita isojen ratkaisujen perustelut suhteessa kau-

punkitilan laatutavoitteisiin ja estevaikutuselementteihin: onko Helsinginkadun liikennevirtojen saattaminen kaupunkitilaan enemmän estevaikute ja haitta kuin laatua nostava tekijä?

Liitto haluaa herättää ajattelemaan resurssiviisautta suunnitteluratkaisujen kustannustasossa. On koko kaupunkiseudun vetovoiman ja kokonaistoimivuuden etu, että suunnittelussa vaalitaan tavoitteiden ja toimenpiteiden realistista suhdetta. Onko esitetty Helsinginkadun linjauksen muutos yhteiskuntataloudellisesti perusteltu ratkaisu?

Ilmastotekijöiden ja ympäristön laadun sosiaalisten vaikutusten vuoksi asemakaavassa on tärkeää ohjata tiiviisti rakennettavien kaupunkitilojen riittävää vehreyttä ja kasvullisen maan määrää.

Kaavoituksen vastine:

Alustavana viitesuunnitelmana toimi Kupittaan kärjen kumppanuushankkeen tarjouskilpailun voittanut suunnitelma. Asemakaavatyön aikana laadittiin tarkasteluja Helsinginkadun muutoksista vastaamaan paremmin tavoitetta Kupittaan ja Itäharjun yhdistämisestä. Asemakaavaehdotuksen mukainen katulinjauksen siirto mahdollistaa kilpailuvaiheen suunnitelmaa paremman korttelirakenteen sekä suuremmat sisäpihat erityisesti Kupittaan puolella. Kadun siirto parantaa kortteleiden toteutusedellytyksiä Helsinginkadun molemmin puolin, erityisesti radan päällä. Tämän seurauksena rakennuspaikat ovat toteutettavissa olevia ja alueen rakentuminen on oletettavaa. Katuratkaisu yhdistää kaupunginosat toisiinsa tavalla, joka aktivoi paremmin Helsinginkadun katutason ja vähentää radan estevaikutusta. Saapuminen Turkuun tapahtuu vehreälle bulevardille, mikä on suuri muutos nykytilaan. Alue luo sekoittunutta keskustamaista kaupunkia, jossa myös hiilineutraalius ja vehreä kaupunkiympäristö voivat toteutua todennäköisimmin.

Kupittaan kärjen asemakaavan aikaansaama viive moottoriajoneuvoliikenteelle on tavanomainen liikennevaloristeyksen pääsuunnalle aiheuttama viive eikä se näin vaikuta merkittävästi pääaseman tai matkakeskuksen saavutettavuuteen moottoriajoneuvoilla. Ks. vastine ELY-keskuksen lausuntoon.

Asemakaavassa on annettu määräyksiä mm. korttelipihoista, viherrakentamisesta ja hulevesien hallinnasta. Ympäristön suunnittelua ohjataan myös asemakaavan suunnitteluohjeella.

Varsinais-Suomen pelastuslaitos

Rakennussuunnittelussa tulee huomioida, että sammutus- ja pelastustoiminta on mahdollista kortteleissa. Maanalaisissa tiloissa tulee erityisesti myös huolehtia pelastus- ja sammutustyön riittävistä edellytyksistä. Rakentamisen palotekninen suunnittelu tulisi olla kokonaisvaltaista erityisesti tontteja yhdistävissä maanalaisissa tiloissa, jotka mahdollisesti rakentuvat eri aikaisesti.

LR/u- ja KPY2-kortteleissa tulee rakennussuunnittelussa erityisesti huomioida, etteivät mahdollisten vaaratilanteiden tai onnettomuuksien seuraukset aiheuta vaaratilanteita tai lisäonnettomuuksia kortteleiden kesken tai rautatiealueen ja sen päällä olevien rakennusten välillä.

Pelastuslaitoksen raskaan kaluston pääsy tonteille tulee huomioida tarvittaessa myös pp/ht- ja pp/h-ajoyhteyksissä. Kunnallistekniikan saneerauksessa tulee huomioida/järjestää riittävät sammutusvedenottopaikat.

Kaavoituksen vastine:

Merkitään tiedoksi ja huomioidaan jatkosuunnittelussa. Ratakortteleiden suunnittelussa huomioidaan lisäksi Väyläviraston vaatimukset ja mitoitus. Asemakaavaan lisättiin määräys pelastusajoneuvon huomioimisesta pp/ht- ja pp/h-ajoyhteyksillä sekä vaarallisten aineiden kuljetuksen huomioimisesta rautatietunnelin suunnittelussa.

Väylävirasto

Kupittaan kärjen hankesopimus:

Väylävirasto on neuvotellut Turun kaupungin kanssa radan päälle ja viereen sijoittuvasta rakentamisesta sekä sen edellyttämistä muutoksista. Kaupungin ja Väyläviraston kesken ollaan laatimassa hankesopimusta, jossa sovitaan mm. hankkeen sisällöstä, rakentamisesta, rakenteiden toteutus-, omistus- ja kunnossapitovastuista sekä kustannusjaoista. Hankesopimuksen tulee olla allekirjoitettuna ennen asemakaavamuutoksen hyväksymistä.

Rautatiealueen laajuus ja radan huolto- ja pelastustieyhteydet:

Asemakaava-aineiston perusteella ei voida arvioida, onko rautatiealue riittävän laaja radanpidon tarpeisiin. Aineistossa ei ole suunnitelmia, joissa olisi esitetty rautatietunneli huolto- ja pelastusteineen sekä radan sammutusvesijärjestelmän, sähköistyksen ja turvalaitteiden vaatimat tilat. Ennen asemakaavan hyväksymistä tulee varmistaa, että kaavassa on osoitettu rautatietunnelille riittävät aluevaraukset.

Radan läheisyyteen ja päälle rakentaminen:

Rautatien läheisyyteen asemakaavoitettavasta rakentamisesta ei saa aiheutua turvallisuusriskiä, haittaa radan stabiliteetille tai muuta haittaa radanpidolle ja junaliikenteelle. Rakentamisessa on huomioitava sähköradan aiheuttamat rajoitteet rakennusten rakentamiseen, käyttöön ja kunnossapitoon. Radan läheisyyteen sijoitettavien rakennusten tulee sijoittua kaikkineen rakenteineen rautatiealueen ulkopuolelle (pois lukien radan päällinen kansirakenne tukirakenteineen ja kannen rakennukset). Rakennusten tulee olla lähtökohtaisesti rakennettavissa ja kunnossapidettävissä korttelialueen puolelta. Kaikki rautatiealueelta tehtävät rakennusten rakentamisen ja elinkaaren aikaiset toimenpiteet ovat mahdollisia vain Väyläviraston kanssa tehtävän sopimuksen perusteella (ratalaki 36 §) ja raideliikenteen ehdoilla.

Rautatiealueeseen rajoittuvien kortteleiden 8 ja 16 (KPY-1 ja KPY-2) rakennusalat on rajattu rautatiealueeseen kiinni. Rakennusten rakentaminen rautatiealueeseen kiinni ei ole mahdollista. Rakennusalat tulee osoittaa siten, että rakennukset ovat rakennettavissa ja kunnossapidettävissä oman korttelialueen puolelta eikä rautatiealuetta ole tarvetta käyttää rakennusten elinkaaren aikaisiin tarpeisiin.

Radan läheisyyteen rakennettaessa tulee huomioida ratalain 37 §:n mukainen rautatien suoja-alue sekä 39 §:n mukaiset toimenpiderajoitukset. Myös suoja-alueen ulkopuolisilla töillä voi olla haitallisia vaikutuksia radan rakenteisiin. Rakentamisen sisältäessä radan stabiliteettiin vaikuttavia massojen siirtoja tai maaperän kuivatusta tulee niistä tehdä jatkosuunnittelun yhteydessä riittävät selvitykset radan rakenteiden paikallaan pysymisen varmistamiseksi. Radan stabiliteetti on tällöin huomioitava rakennusten jatkosuunnittelussa Väyläviraston geoteknisten ohjeiden mukaisesti. Mahdolliset louhinnat tulee suunnitella ja toteuttaa Väyläviraston louhintaohjeen mukaisesti.

Radan läheisyyteen sijoittuvassa rakentamisessa on huomioitava sähköradan turvallisuusetäisyydet ja niiden rajoitukset rakennusten rakentamiseen, kunnossapitoon ja käyttöön. Sähköradan rakenteissa kulkee hengenvaarallinen 25 000 V jännite. Sivullisten

tulee pysytellä vähintään 2 metrin etäisyydellä jännitteisistä osista ja työkoneiden vähintään 3 metrin etäisyydellä. Rakennusten jatkosuunnittelussa on huomioitava sähköradan aiheuttamat rajoitteet. Sähköradan osalta on noudatettava Liikenneviraston ohjeita.

Rautatien päälle rakentamista suunniteltaessa tulee huomioida muiden vaatimusten ohessa 1.1.2024 voimaan astunut Ratatekniset ohjeet (RATO) osa 18, Rautatietunnelit. Helsinki–Turku-rataosalla on varauduttava vaarallisten aineiden kuljetuksiin (VAK), jotka tulee ottaa huomioon rautatietunnelin suunnittelussa ja rakentamisessa. Kaava-aineistosta ei selviä, miten VAK-kuljetuksien aiheuttamat riskit on huomioitu kaavoituksessa.

Rautatiealueelle ei saa johtaa rautatiealueen ulkopuolisia hulevesiä. Suunnittelussa ja rakentamisessa on noudatettava Väyläviraston ohjetta Teiden ja ratojen kuivatuksen suunnittelu.

Raideliikenteen melu, runkomelu ja tärinä:

Asemakaavan tärinä- ja runkomeluselvitykset ovat yleispiirteiset ja suunnitteluvaiheeseen nähden riittävät. Selvitysten perusteella junaliikenteestä voi aiheutua rakennuksiin jonkin verran tärinähaittaa, joskaan se ei ole todennäköistä. Raideliikenteestä aiheutuva runkomeluhaitta on todennäköistä ja sen vuoksi runkomelun torjuntaan tulisi kiinnittää rakentamisessa huomiota. Kaavaselostuksessa on mainittu, että runkomelun vaimentamiseksi tarvitaan toimenpiteitä ratarakenteessa, rakennuksissa tai molemmissa. Olemassa olevaan rataan ei voida asentaa runkomelun vaimennusrakenteita. Rakennukset tulee suunnitella ja toteuttaa siten, että nykyisen kaltaisesta radasta ei aiheudu niihin häiritsevää tärinää tai runkomelua. Torjuntatoimet tulee toteuttaa rakennuksissa, ei ratarakenteessa. Kaavamääräyksissä tulisi selkeämmin edellyttää runkomelun vaimennustarve radan lähelle ja päälle suunnitelluissa rakennuksissa. Selvityksistä ei käy ilmi, kuinka laajalla alueella runkomelun vaimennusta tarvitaan.

Meluselvityksessä kaikkien junien enimmäisnopeutena on käytetty 80 km/h. Nykytilanteessa Kupittaan aseman raiteiden enimmäisnopeudet ovat 80–120 km/h. Mikäli Kupittaan itäpuolelle toteutuu tulevaisuudessa kaksoisraide, on sillä vaikutusta myös sallittuihin enimmäisnopeuksiin.

Kaavoituksen vastine:

Varmistetaan, että hankesopimus on allekirjoitettu ennen kaavan hyväksymistä.

Asemakaavatyön aikana on laadittu tarkempia suunnitelmia rautatiealueesta huolto- ja pelastustieyhteyksineen ja Väyläviraston tarpeet on huomioitu suunnitelmissa. Väyläviraston kanssa on käyty keskustelua tulevasta rakentamisesta ja Väyläviraston ohjeet huomioidaan jatkosuunnittelussa.

Kortteleiden 8 ja 16 rakennusalat rajattiin irti rautatiealueesta muilta osin kuin kannen päälle sijoittuvassa rakentamisessa. Asemakaavaan lisättiin määräys vaarallisten aineiden kuljetuksen (VAK) sekä rautatieliikenteestä aiheutuvan tärinän ja runkomelun huomioimisesta. Meluselvityksen päivityksessä (WSP Finland Oy 29.1.2025) huomioitiin lausunnon mukaiset junien enimmäisnopeudet.

Kaupungin sisäiset kannanotot

Seudullinen jätehuoltoviranomainen kommentoi, että jätehuollon tulee toimia jätelain ja kunnan jätehuoltomääräysten mukaisesti. Kannattaa myös huomioida, miten sovitetaan yhteen asumisen ja muun toiminnan jätehuolto. **Rakennusvalvonnalla** oli yksityiskohtaisia kommentteja kaavamääräyksiin, korttelikokonaisuuksien suunnitteluun sekä liikenteeseen liittyviin määräyksiin.

Sisäisten kommenttien perusteella tehtiin tarkennuksia Taito-kampuksen kaupunkikuvaa, Vipusenaukion paviljongin kulkuyhteyttä, kattopuutarhoja sekä tonteilla sijaitsevien yleisten kulkureittien laatua koskeviin määräyksiin ja merkintöihin. Näkemäalueista lisättiin määräykset.

7 Kaavaehdotuksen nähtävillä olo (MRL 65 §)

7.1 Yleistä muistutuksista

Kaavaehdotus oli nähtävillä kaupunkiympäristön asiakaspalvelussa ja kaupungin internetsivuilla 17.6.–16.8.2024.

Nähtävilläoloaikana saatiin 7 muistutusta.

7.2 Muistutukset

Yksityishenkilö 1

Jo nyt liikennemelu heijastuu Kalevantien varren rakennuksista kohtuuttomasti omakotialueelle, eikä meluesteitä ole. Uudisrakennukset asettuvat samoin Kalevantien varteen. Rakennusten korkeus lienee suurempi ja liikennemäärän lisääntyminen on todennäköistä. Pyydän ottamaan huomioon omakotiasukkaiden suojelun melulta. Voisiko Kalevantien pinta olla alempana vai voiko Kalevanpuiston reunaan suunnitella meluvallin?

Jo nyt Itäharjun omakotialueen tienvarret ovat täpötäynnä muualla asuvien autoja. Päivällä aluetta käyttävät ilmaisena pysäköintialueenaan lähialueilla asioivat ja työskentelevät, illalla ja yöllä kerrostalojen asukkaat. On myös pitkäaikaista pysäköintiä, jopa asumista asuntoautossa. Nykytilanne on kestämätön ja vaarallinen. Omakotialueen teille ei pitäisi olla asiaa muilla kuin teiden varrella asuvilla tai asioivilla. Kaava-alueen rakennusvaihe sekä uusien asukkaiden määrä lisää entisestään parkkipaikkaa hakevia. Omakotialue tarvitsee suojelua ja rauhaa, ei suunnittelematonta liikenne- ja parkkikaaosta haitallisine lieveilmiöineen.

Kaavoituksen vastine:

Asemakaavan meluselvitystä päivitettiin (WSP Finland Oy 29.1.2025) tarkastelemalla kaavan vaikutuksia Kalevanpuiston pohjoispuolelle. Selvityksessä tutkittiin ennusteliikenteen meluvaikutuksia tilanteessa, jossa Kupittaan kärjen kaava ei ole toteutunut eli ilman uusia rakennuksia, uusia katuja ja raitiotietä. Tämän tilanteen meluvaikutuksia verrattiin tilanteeseen, jossa kaava on toteutunut.

Laskentamallin perusteella koko Kupittaan kärjen alueen toteutuminen aiheuttaa Kalevantien pohjoispuolella sijaitsevien asuinrakennusten kohdalla noin 1 dB lisäyksen melutasoihin verrattuna tilanteeseen, jossa kaava ei toteudu. Muun alueen paitsi Kalevantien varren kortteleiden toteutuminen aiheuttaa noin 0–1 dB lisäyksen melutasoihin. Rakennusten pihamelutasot ovat ilman kaavan vaikutustakin korkeita ja ylittävät lähimpien rakennusten tonteilla 55 dB (LAeq 7–22). Kohteiden melusuojausratkaisut on tarpeen tutkia ja määritellä kaupungin meluntorjunnan toimintasuunnitelmassa.

Kuva 1. Kalevantien varren melutilanne ilman uutta rakentamista. © WSP Finland Oy

Kuva 2. Kalevantien varren melutilanne muun alueen paitsi Kalevantien uusien kortteleiden toteutumisen jälkeen. © WSP Finland Oy

Kuva 3. Kalevantien varren melutilanne koko Kupittaan kärjen alueen toteutumisen jälkeen. © WSP Finland Oy

Itäharjun pientaloalueen länsiosalle on perustettu asukaspysäköinnin vyöhyke L kaupunkiympäristölautakunnan päätöksellä 1.6.2021 § 189. Asukaspysäköintipaikkoja tullaan tarpeen mukaan merkitsemään kaduille ja muutoinkin tullaan huomio kiinnittämään siihen, ettei omakotialueen kaduista muodostu maksullisen pysäköinnin ilmainen väistötila niin tonttien ollessa jo lopullisessa käytössä kuin niiden rakentamisvaiheessakin. Kupittaan kärjen alueella pysäköinnille on varattu tilaa kaupungin mitoitusohjeen mukaisesti. Vaikutukset ympäröivään, erityisesti Kalevantien pohjoispuoliseen katuverkkoon, on ennakoidusti huomioitu kesäkuussa 2020 toteutetuilla katujen läpiajon estävillä toimenpiteillä.

Yksityishenkilö 2

Huolettaa rottainvaasio rakennusalueelta omakotialueelle, kun kaivuutyöt alkavat. Toivon monien naapurien tavoin, että kaupunki suorittaa tehokkaan rottien hävittämisen ennen kaivuutöiden alkua. Olisi hyvä nähdä kaupungin toimenpidesuunnitelma etukäteen.

Rakennusten massoittelu vaikuttaa kovin massiiviselta ja pelottaa liian pienet pihat. Onko mittasuhteet varmasti harkittuja, ettei tehdä taas liian tiivistä rakentamista Herttuankulman tyyliin. Asuintaloissa toivoisi olevan riittävästi perheasuntoja.

Suunnitelmissa näkyy vahva usko pyöräilyn ja kävelyn hallitsevaan rooliin. On kuitenkin todennäköistä, että henkilöautojen määrä ei radikaalisti vähene vielä silloin, kun alue on rakennettu. Mikäli ei parkkitiloja ole mitoitettu nykytilanteen mukaan, niin Kalevantien pohjoispuolen omakotialueen kadut tulevat olemaan täynnä henkilöautoja, kuten jo nyt osittain ovat. Tämä pitää pystyä estämään realistisella suunnittelulla. Onko skenaariossa vaihtoehtoa sille, että raitiotietä ei tehdäkään ja joukkoliikenne hoidetaan sähköbusseilla, kuten nyt jo tehdään?

Onko Ekotorin tyyppiselle toiminnalle vielä sijaa uuden kaavan alueella?

Lopuksi kiitokset siitä, että vanha ja osittain pelkkiä ränsistyneitä vanhoja teollisuustiloja täynnä oleva alue modernisoidaan.

Kaavoituksen vastine:

Rottahavaintojen määrä on viime vuosina lisääntynyt kaupunkialueella, joten asia on tärkeä myös muualla Turussa. Rakentamisen suunnitteluvaiheessa selvitetään, miten rottien torjuntaa kannattaa toteuttaa.

Asemakaavassa on osoitettu useita määräyksiä kaupunkiympäristön laadusta ja kaavan tavoitteita tukemaan laadittiin suunnitteluohje. Asemakaava edellyttää perheasuntojen rakentamista Turun asunto- ja maapolitiikan periaatteiden mukaisesti.

Liikenne ja pysäköinti: ks. vastine ensimmäiseen muistutukseen. Asemakaavan joukkoliikennekadun suunnittelussa varaudutaan sekä raitiotie- että bussiliikenteeseen.

Asemakaava mahdollistaa monipuolista toimintaa, mutta korttelirakenteen ja ympäristön muuttuessa nykyisestä teollisuusalueesta keskustamaiseksi kaupunginosaksi osa nykyisistä toimijoista ei välttämättä löydä enää alueelta sopivaa tilaa.

Yksityishenkilö 3

Olisitte innovatiivisia ja etsisitte Kalevantien talojen seiniin materiaalin, joka ”imee” itseensä ääntä, hajottaa ääniaaltoja tai suuntaan ne ylöspäin. Pahin mahdollinen vaihtoehto on seinä, josta ääni heijastuu suoraan lähiympäristöön. Onko ryhmässänne akustiikan asiantuntijaa? Hänelle voisi olla työtä tarjolla.

Rottien hävittäminen otetaan tosissaan ja valvotaan toimenpiteiden tehokkuutta, koska lähiasukkaat eivät saa joutua maksumiehiksi tilanteessa, jonka syntymiseen ovat viattomia. Sain viitteitä asukastilaisuudessa, että näin voisi käydäkin. Toimenpiteellä voisitte mainostaa projektianne ja saada kiitosta ympäristön ja asukkaiden huomioimisesta.

Itäharjun alueen pysäköintiongelmalle tulee tehdä jotain ennen työmaiden avaamista ja työntekijöille osoitetaan selkeästi paikka, johon voivat ajoneuvonsa pysäköidä. Alueella on jo nyt mittavia ongelmia. Asukastilaisuudessa sain käsityksen, että asia aiotaan oikeasti hoitaa kuntoon.

Kaavoituksen vastine:

Melu ja pysäköinti: ks. vastine ensimmäiseen muistutukseen.

Rottien torjunta: ks. vastine edelliseen muistutukseen.

Kalevantien varren kortteleiden 65 ja 66 maanomistajat

Muistutukset koskevat asemakaavamuutoksen valmistelun aikana aloitettuja aiheita, joiden käsittely on edelleen kesken tai valmisteluvaiheen vuorovaikutuksessa esiin nostettuja puutteita, joille ole kaavadokumenteissa esitetty ratkaisua.

Kova kiire ei saa olla perustelu sille, että neuvottelut jätetään esimerkiksi autopaikoituksen osalta kesken. Asemakaavan valmistelun aikana maanomistajille luvattuja vaikutusmahdollisuuksia on kiireeseen vedoten peruttu. Kiire ei saisi määrittää lopputulosta. Kiire ei myöskään saa johtaa siihen, että asemakaavan yhteydessä ratkaistavaksi tarkoitettuja asioita siirretään rakentamisen lupavaiheessa käsiteltäväksi. Asemakaavan tulee olla riittävän selkeä, jotta maanomistajat, rakennushankkeeseen ryhtyvät ja lupaviranomainen voivat arvioida rakennushankkeen kaavan mukaisuutta.

Lisäksi muistutuksessa on esitetty yksityiskohtaisia kommentteja kaavamääräyksiin. Muistutettuihin asioihin toivotaan korjausta ennen asemakaavaehdotuksen hyväksymistä.

Kaavoituksen vastine:

Muistutukset koskevat pääosin kortteleita, jotka jäivät pois Kupittaan kärjen ensimmäisen vaiheen asemakaavasta. Alueen asemakaavoittaminen kahdessa erillisessä vaiheessa antaa lisäaikaa toisen vaiheen kaavan ja sopimusten laatimiselle. Muistutuksen perusteella tässä asemakaavassa tarkennettiin ulokkeiden alikulkukorkeutta, kortteleiden yhteisjärjestelyjä, polkupyöräpaikkoja ja perheasuntoja koskevia kaavamääräyksiä.

Asemakaavan pysäköintiratkaisua muokattiin aloitus- ja luonnosvaiheessa maanomistajien tavoitteiden mukaisesti. Asemakaava mahdollistaa laajojen, kortteleiden alle sijoittuvien monitasoisten pysäköintitilojen rakentamisen sekä autopaikkojen osoittamisen pysäköintilaitoksesta enintään 400 metrin kävelyetäisyydeltä asunnoista, mutta autopaikkojen korttelikohtaista sijaintia ei ole asemakaavalla muutoin määrätty.

Asemakaavan suunnitteluohje täydentää asemakaavamääräyksiä ja on ohjeena jatkosuunnitteluun, minkä vuoksi sitä on noudatettava ohjeellisena. Alueen sijaitessa melun ja tärinän kannalta haastavassa paikassa on meluun ja tärinään liittyviä kaavamääräyksiä tuotu kaavakartalle, jotta ne varmasti tulevat huomioiduksi toteutusvaiheen suunnittelussa. Rakennusmassoihin sijoitettavat jätehuoneet ovat parhaiten tiiviiseen kaupunkimaiseen ympäristöön soveltuva jätehuoltoratkaisu.

Asemakaavoihin ei aina merkitä katualueiden korkeusasemia, ja tässäkin hankkeessa yleispiirteiset katujen korkeusasemat on esitetty kaavakartan sijaan yleisten alueiden suunnitelmissa. Korot tarkentuvat katusuunnitteluvaiheessa.

Koy Lemminkäisenkatu 30

Joukahaisenkatu on merkittävä kulkureitti kiinteistölle. Reitin tärkeys korostuu, sillä kiinteistölle on sijoittumassa Turun kansainvälinen koulu ja päiväkoti, joka lisää saattoliikennettä. Joukahaisenkadun suunnitelmat vaativat tarkempaa jatkosuunnittelua ja yhteensovitusta myös Lemminkäisenkatu 30:n suuntaan. Kadulla on huomioitava oppilaitos,

oppilaiden turvallinen liikkuminen sekä kiinteistön huolto. Joukahaisenkadulta pitäisi turvata turvalliset, sujuvat ja esteettömät kulkuyhteydet Joukahaisensillan joukkoliikennepysäkeille.

Joukahaisenkadun varren rakennusten korkoasemat ja liittyminen ympäröivään kaupunkialueeseen on epätarkasti esitetty. Joukahaisenkadun varren rakennukset ovat melko korkeita, eikä Joukahaisenkadun näkymää ei ole esitetty ilmakuvia lukuun ottamatta. Viitesuunnitelmissa on esitetty Lemminkäisenkatu 30:n ja liikuntarakennuksen tonteille rakennus, jota ei ole olemassa. Rakennus esiintyy myös mm. tuulitarkasteluissa vaikuttaen sen lopputuloksiin.

Rakennettavan raideyhteyden aiheuttaman melun torjuntaan on kiinnitettävä huomiota. Melu Lemminkäisenkadun julkisivuun tai sisäpihalle ei saa kasvaa.

Katualueiden korkoihin ja katu- sekä kansirakenteiden liittymiseen oleviin kiinteistöihin on kiinnitettävä erityistä huomiota. Piha- ja liikennealueiden hulevesien hallintaan ja pintavalumiin on kiinnitettävä huomiota.

Kaavoituksen vastine:

Joukahaisenkadun osuudella Untamonkadulta länteen tullaan erottelemaan kaikki kulkumuodot toisistaan joukkoliikennekannen ja sen jatkojen rakentamisen yhteydessä. Joukahaisenkadun päättyvällä osuudella Untamonkadusta itään erottelutarvetta on vain jalankulun ja ajoneuvoliikenteen kesken. Koululle saattamiseen tämä osuus ei ole kaikkein toivottavin ja saattamista pyritään keskittämään mieluummin koulun toiselle sivustalle Untamonkadulle. Joukahaisenkadun ratkaisut tarkentuvat katusuunnitteluvaiheessa.

Suunnittelussa on huomioitu turvallinen liikkuminen ja selvitetty liikenteelliset vaikutukset. Alueen liikkumisverkoston suunnittelussa on huomioitu sen kaikki tulevat käyttäjäryhmät.

Kadun varren kortteleista on esitetty tarkempi periaatesuunnitelma ja korkeusasemia kaavan liitteenä olevassa korttelisuunnitelmassa. Viitesuunnitelman havainnekuvissa ja tuulitarkastelussa on esitetty kaavamuutosaluetta laajempi alue Turun Tiedepuiston visiotyöhön pohjautuen. Visiosuunnitelmassa on esitetty viitteellisiä ideoita koko Tiedepuiston alueelle ja näiltä osin myös kaavan liiteaineistot ovat viitteellisiä.

Asemakaavan meluselvityksen (WSP Finland Oy 29.1.2025) mukaan Joukahaisenkatu 30:n julkisivuun kohdistuu enimmillään yli 70 dB sekä ilman raitiotien ja kaavan toteutumista että kaavan toteutumisen jälkeen. Asemakaava edellyttää, että raitiotie suunnitellaan siten, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkomelu ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja rakennusten sisätiloissa.

Asemakaava edellyttää hulevesien hallintaa hulevesiselvityksen suositusten mukaisesti.

Nummenmäen Sosialidemokraattinen Yhdistys ry

Alueen muutos saattaa aiheuttaa jännitteitä, jotka olisi tarpeellista huomioida, jotta tulos olisi paras mahdollinen nykyisille ja tuleville asukkaille, työssäkäyville ja yrityksille.

Rakentamisen aloittaminen vähentää pysäköintipaikkoja ja tuo lisätarvetta pysäköinnille. Miten ohjataan pysäköinti rakennusvaiheen aikana? Rakentaminen lisää raskasta liikennettä ja se olisi syytä hajauttaa eri suuntiin. Julkisen liikenteen uusia ratkaisuja raitioteineen tulisi saada liikkeelle jo alkuvaiheessa. Kasvavalle yksityisautoilulle tulisi varata liikenneyhteydet, katujärjestelyt ja pysäköintipaikat. Uusien liikenneväylien, uuden liitty-

män ja Hippoksentien jatkeen tarve on jo nyt olennainen rautatien yli kulkevan sillan liikenteen hallitsemiseksi. Varissuon liikenne kulkee pitkälti alueen kautta, pitäisikö sitä järjestää uudelleen?

Kaupungin tulisi olla yhteydessä oleviin yrityksiin ja suunnitella niiden uudelleen sijoittuminen nykyiselle alueelle tai muualle. Uusien työpaikkojen lisäyksen pitää ohjata palvelujen ja infran kehittämistä. Rakentaminen ajoittuu pitkälle ajanjaksolle. On seurattava tarkkaan asuntojen ja toimitilojen tarvetta ja ajoitettava rakentaminen siten, ettei koko alue ole jatkuvasti työmaana. Palveluja tulisi kehittää etupainotteisesti, ettei niitä tarvitse hakea alueen ulkopuolelta. Ympäristöä tulee kehittää samaa tahtia kasvun kanssa, jotta saadaan tavoitteiden mukainen alue. Turku yrittää estää eriytymiskehitystä Varissuolla. Pitäisikö tämä tavoite olla mukana aluetta mietittäessä?

Kaavoituksen vastine:

Rakentamisen aikaiseen liikenteeseen ja pysäköintiin tullaan kiinnittämään huomiota jatkosuunnittelussa. Itäharjun alueen katuverkko kehittyy alueen kehittymisen myötä yleiskaavan mukaisesti. Kupittaan kärjen alueella pysäköinnille varataan tilaa kaupungin mitoitusohjeen mukaisesti. Suunnittelussa huomioidaan turvallinen liikkuminen ja selvitetään liikenteelliset vaikutukset.

Itäharjun pientaloalueen länsiosaan on perustettu asukaspysäköinnin vyöhyke, mikä osaltaan vähentää muiden kuin asukkaiden pysäköintiä alueella. Asukaspysäköintipaikkoja tullaan tarpeen mukaan merkitsemään kaduille ja muutoinkin tullaan huomio kiinnittämään siihen, ettei omakotialueen kaduista muodostu maksullisen pysäköinnin ilmainen väistötila. Asukaspysäköintivyöhykkeen laajentamista itään on mahdollista tutkia, mikäli muiden kuin alueella asuvien pysäköinnistä alkaa muodostua ongelmia.

Turun Tiedepuiston alueen kehittämistä on tarkasteltu kokonaisuutena Tiedepuiston visiotyössä ja siihen liittyvässä masterplan-aineistossa vuodesta 2016 alkaen. Visiotyössä alueen omistajille ja yrityksille on pidetty useita tilaisuuksia, joissa kehittämisvisioita ja aikatauluja on käyty keskustellen läpi. Näissä tilaisuuksissa osa yrittäjistä on todennut ajavansa yritystoimintansa hallitusti alas nykyisen maanvuokrasopimuksen aikataulussa. Osa alueella toimivista tai alueelle haluavista yrityksistä taas on aktiivisesti mukana alueen kehittämisessä. Osa yrityksistä on todennut, ettei tuleva Tiedepuisto ole heidän yritystoiminnalleen paras mahdollinen toimintaympäristö, ja heille pyritään yhteistyössä löytämään korvaava sijoittumispaikka.

Tiedepuiston vision päivitys on vuorovaikutteinen ja jatkuva prosessi, mikä mahdollistaa sujuvan ja joustavan reagoimisen strategisiin kehitystarpeisiin. Vision uusin päivityskierros tehtiin vuosina 2023–2024. Päivityksen valmistelussa olivat mukana alueen keskeiset toimijat haastattelukierroksen sekä työpajojen kautta. Vision yhtenä tavoitteena on hallita osaltaan kaupunkikehityksen ja siihen liittyvän infran rakentamisen aikataulutusta suhteessa koko alueen kiinteistömarkkinan kehittymiseen.

Itäharjun teollisuusalueen läpi toteutettavan joukkoliikenneakselin myötä myös Varissuon alue kytkeytyy tulevaisuudessa paremmin Kupittaan kärjen palvelurakenteeseen ja muuhun kaupunkirakenteeseen.

Turun polkupyöräilijät ry

Asemakaavassa on selvästi panostettu uuden alueen viihtyisyyteen, kestävien kulkumuotojen toimivuuteen ja kulkumuotojen erotteluun. Liikenneratkaisut ovat kokonaisuudessaan toimivia ja laadukkaita, toivomme että tämä edustaa tasoa, jota voimme odottaa Turun kaupungilta jatkossa.

Alueen keskelle suunniteltu keskitetty pyöräpysäköinti on hieno ratkaisu. Pysäköinnin ajorampin suunnittelussa on varmistettava turvallisuus ja toimivuus. Pyöräpysäköinnin määräykset ovat hyvät. Erikoispyörät tulisi huomioida paremmin muissakin kuin asuntojen pyöräpysäköintitiloissa. Jatkosuunnittelussa tärkeää ovat lyhytaikaisen pysäköinnin telineet, vieraspysäköinti sekä paikat Föli-fillareille ja sähköpotkulaudoille. Määräys ajoyhteyksien näkemien järjestämisestä korttelin puolella on hyvä.

Turun kaupunkiseudun Pyöräliikenteen seudullisten pääväylien tavoiteverkossa on uusi seudullinen aluereitti Kiinamyllynkadulta Joukahaisenkadun kautta Helsinginkadun ja radan reittiä seuraten Varissuon eteläpuolelle. Asemakaavassa tämä yhteys voisi muuten toteutua Helsinginkadun kautta, mutta koillisreunan pyörätieltä ei ole suoraa yhteyttä Joukahaisenkadulle. Yhteys toteutuisi parhaiten Ilmarisenkadun ja -kujan kautta. Linjaus vaatii korkealaatuisen pyöräily-yhteyden suunnittelua Tierankadun eteläpäähän ja tämä pitää huomioida Itäharjun jatkokaavoituksessa ja liikennesuunnittelussa.

Ilmarisenkadun yksisuuntaiset pyörätiet ovat hyvä ratkaisu. Ilmarisenkujan luoteispäässä pyörätien tulisi olla leveämpi ja jalkakäytävän ja pyörätien erottelua tulisi jatkaa pihakatuosuuden alkuun. Ilmarisenkadun aluereitin priorisoimiseksi voitaisiin Karjakadun ajorata asettaa väistämisvelvolliseksi.

Ehdotamme, että pyörätiet ja jalkakäytävät tasoerotellaan aina kun mahdollista. Jos pyöräteillä käytetään punaista asfalttia, voisi sitä käyttää myös pyöräteiden jatkeilla kun ajoradan liikenne on väistämisvelvollinen. Helsinginkadun radan puoleinen pyörätie ja Karjakadun pyörätiet saisivat olla leveämmät.

Sillan ja Joukahaisenkulman alle varattuun pyöräpysäköintiin ei ole esitetty kulkuyhteyksiä. Jatkosuunnittelussa on varmistettava sujuva kulku pysäköintilaitokseen, yhteys asemalaiturille, helppokäyttöinen kulunvalvonta, katettuja pyörätelineitä sekä paikka Föli-fillareille. Rautatieaseman uuden hissin on oltava riittävän suuri isommillekin pyörille.

Ilmattarenkadulla on n. 170 m osuus ilman jalankulkijoiden ylitysmahdollisuutta. Tässä tulee harkita ylityspaikkaa ilman suojatietä. Jos Tietäjänkujan kautta on tarkoitus toteuttaa pyöräily-yhteys Kalevanrampilta Ilmattarenkadulle, tulee yhteys huomioida Vipusenaukion viheralueiden ja kalusteiden sijoituksessa.

Kaavoituksen vastine:

Alueen pyöräliikenteen verkostoa kehitetään kokonaisuutena kaupungin ja seudun laajuisten ohjelmien ja tavoitteiden mukaisesti. Itäharjun alue kehittyy hiljalleen ja pyöräliikenteen verkostoa kehitetään laadukkaaksi.

Seudun laajuisessa Pyöräliikenteen seudullisten pääväylien tavoiteverkko -julkaisussa esitetty yhteystarve-merkintä Kiinamyllynkadulta Jaanintielle kuvaa sujuvaa yhteystarvetta tällä välillä eikä se korkeuserojen takia ole toteutettavissa juuri piirretyn viivan mukaisesti asemakaava-alueella. Yhteystarve on huomioitu ja sen suunnittelu jatkuu alueen kehittyessä.

Tarkat ratkaisut pyöräliikenteen väylien toteutuksesta tarkentuvat jatkosuunnittelussa.

8 Yleisötilaisuus

Asemakaavaehdotuksen nähtävilläoloaikana järjestettiin yleisötilaisuus 13.8.2024 klo 16–18 Vierailu- ja innovaatiokeskus Joessa, osoitteessa Lemminkäisenkatu 12b. Tilaisuudessa sai tutustua suunnitelmiin, keskustella ja antaa palautetta suunnittelijoille. Turun kaupungin ja Kupittaan kärjen kumppanuushankkeen edustajat esittelivät asemakaavoitusta ja kokonaissuunnitelmaa, liikennettä ja infraa, Turun Tiedepuistoa sekä Kupittaan kärjen kumppanuushanketta. Paikalla kävi noin 30 vierailijaa.

Tilaisuudessa keskusteltiin mm., millaista kaupunkiympäristöä alueelle rakentuu ja milloin, millaisia toimintoja ja viherrakentamista alueelle tulee ja miten varmistetaan viihtyisyyden toteutuminen. Kysyttävää oli alueen kulkureiteistä, raitiotien ja bussiliikenteen järjestelyistä, pyöräpysäköinnistä sekä seudullisesta pyöräilystä. Huolta herätti pysäköintipaikkojen riittämättömyys ja pysäköinnin leviäminen Kalevanpuiston pohjoispuolisille tonttikaduille, melun heijastuminen Kalevanpuiston pohjoispuolelle, mahdollinen rottaongelma rakentamisen käynnistyessä sekä kortteleiden pienet sisäpihat. Lisäksi haluttiin tietää, löytyykö alueelta tilaa yhdistysten toiminnalle, mitä Itäharjun nykyisille toimijoille tapahtuu sekä millaisia tiloja Taito-kampukseen syntyy.