

*Meidän Turku-Vårt Åbo ry
c/o puheenjohtaja Pauliina de Anna
Puolalanpuisto 2 b B 7
20100 Turku*

Turun kaupunginhallitukselle

MUISTUTUS ASEMAKAAVANMUUTOSEHDOTUKSESTA, joka koskee 21. päivänä helmikuuta 2012 päivättyä asemakaavanmuutuskarttaa ”Kauppatori” (11/2011)

1. ASEMAKAAVAPROSESSI EDUSTAA ERITTÄIN HUONOA HALLINTOMENETTELYÄ

Esitellessään asemakaavaehdotusta 15.3.2012 pidetyssä tilaisuudessa asemakaavapäällikkö Timo Hintsanen kertoi, että kyseessä on aivan uusi asemakaava. Lausuma on hämmentävä. Se tarkoittaa toisin sanoen sitä, että Turun kaupunki ei ole noudattanut ”uudessa” toriparkkiasemakaavaprosessissa lain ja asetuksen ja kaupungin oman hallintomenettelyn mukaista käytäntöä. Turun kaupungin nettisivulta (<http://www.turku.fi/Public/default.aspx?nodeid=11985&culture=fi-FI&contentlan=1>) käy ilmi, että kaupungin mukaan asemakaavaluonnos on ympäristö- ja kaavoituslautakunnan luonnoskäsittelyä varten laadittu asemakaavakartta ja että hyväksytyn asemakaavaluonnoksen pohjalta valmistellaan ehdotus, josta pyydetään lausunnot hallintokunnilta ja viranomaisilta, joiden toimialaan kaava saattaa vaikuttaa. Lausuntojen perusteella ehdotukseen tehdään tarpeellisia muutoksia ja korjauksia, jonka jälkeen ympäristö- ja kaavoituslautakunta hyväksyy ehdotuksen. Asemakaavaehdotus asetetaan nähtäville 30 päiväksi.

Tässä nimenomaisessa tapauksessa asemakaavasta ei ole laadittu edes luonnosta eikä sitä ole siis käsitelty ympäristö- ja kaavoituslautakunnassa. Asemakaavaehdotusta ei ole käsitelty ympäristö- ja kaavoituslautakunnassa eikä kaupunginhallituksessa, eikä siitä ole pyydetty lausuntoja hallintokunnilta ja viranomaisilta ennen nähtäville panoa. Luonnosvaihe olisi ollut tarpeellinen, koska asemakaavaselostuksen mukaan toriparkista on tutkittu ainakin kolmea oleellisesti erilaista vaihtoehtoa: syvää 5–6 -kerroksista laitosta, kolmikerroksista laitosta Eerikinkadun sivulla sekä Turun hallinto-oikeuden ja KHO:n hylkäämää mallia. Valinta näiden välillä on tehty virkamiespäätöksenä.

Menettelyn tarkoituksena on haitata vuorovaikutusta kaavoituksessa. Toinen tarkoitus on turvata asemakaavan käsittely ennen kunnallisvaaleja 2012. Menettely on maankäyttö- ja rakennuslain 1 §:n, 6 §:n ja 62 §:n tarkoituksen vastainen, koska sillä pyritään estämään ja haittaamaan vuorovaikutusta ja kuulemista kaavoituksessa.

Paineellista pohjavettä koskeva luotettava pohjaveden virtausmallinnus valmistui vasta 15.3.2012 (Pöyry), vaikka asemakaavaehdotus oli pantu nähtäville jo 27.2.2012.

2. ASEMAKAAVA ON EDELLEEN VOIMASSA OLEVAN YLEISKAAVAN JA KESKUSTAN LIIKENTEEN VAIHEKAAVAN (1984/1986) VASTAINEN

Turun kaupunki on itsepintaisesti kieltäytynyt suunnittelemasta kaupungin maankäyttöä kokonaisuudessaan ja järjestelmällisesti voidakseen toteuttaa ”sopivia” hankkeita postimerkkikaavoitusperiaatteella. Tämä ei kuitenkaan ole maankäyttö- ja rakennuslain mukaista. MRL: n 36 § toteaa:

Yleiskaavan laatimistarve
Kunnan tulee huolehtia tarpeellisesta yleiskaavan laatimisesta ja **sen pitämisestä ajan tasalla. (lihavoitu)**

Asemakaavaosaston edustajat ovat puhuneet jo parin vuoden ajan tulevista yleiskaavaselvityksistä. Sen koommin yleiskaavaa kuin selvityksiäkään ei ole kuitenkaan näkynyt. Voimassa oleva yleiskaava 2020 oli jo valmistuessaan vanhentunut. Liikenteen vaihekaava vuodelta 1984 (hyväksytty 1986) ei pidä sisällään massiivista toriparkkia, ja muutoinkin vaihekaavan periaatteena on ollut liikenteen ohjaaminen ”keskustan ohittavalle väylälle” eli Helsingintielle pois Aninkaisten-, Hämeen- ja Uudenmaankadulta mm. Louheen. Toriparkkikaava nimenomaan lisää liikennettä asemakaavaosaston omienkin selvitysten mukaan keskustan kaduilla, mukaan lukien Aninkaisten-, Hämeen- ja Uudenmaankatu.

Kaupunki on itsepintaisesti kieltäytynyt tekemästä myös keskustan osayleiskaavaa, vaikka keskusta-alueella koko ajan tehtäillään vaikutuksiltaan merkittäviä, voimassa olevan yleiskaavan, keskustan liikenteen vaihekaavan ja keskustan suojelun vaihekaavan vastaisia postimerkkiasemakaavoja, kuten Torinkulman, Toriparkin, Kirjastosillan, Aurakatu 2:n, Retkeilymajan ja Strandellin puutalojen tonttien asemakaavat, jotka edellyttäisivät yleiskaavaa, liikenteen vaihekaavaa ja keskustan suojelun vaihekaavaa. Ilmeisesti kaupungin pitäisi saada uhkasakko MRL: n 36 §:n rikkomisesta, ennen kuin asia saadaan lainmukaiseen järjestykseen.

Asemakaavaosaston tulkinnan mukaan asemakaava ei olisi yleiskaavan ja keskustan liikenteen vaihekaavan vastainen, mikä on mielivaltainen näkemys. Se kertoo asemakaavaosaston välipitämättömyydestä kaavahierarkiaa ja maankäyttö- ja rakennuslakia kohtaan. Kokonaissuunnittelu ja siihen liittyvät perusteelliset selvitykset eivät kiinnosta Turun asemakaavaosastoa varsinkaan keskusta-alueella.

3. ASEMAKAAVAN RATKAISU ON PERUSPERIAATTEILTAAN SAMA KUIN TURUN HALLINTO-OIKEUDEN JA KHO:N KUMOAMASSA ASEMAKAAVASSA

Asemakaavan ratkaisu on peruseriaatteiltaan sama kuin Turun hallinto-oikeuden ja KHO:n kumoamassa asemakaavassa. Muutoksina alempi kerros on suppeampi, mikä lisää rakennuskustannuksia autopaikkaa kohden, ja Eerikinkadun ramppi on poistettu. Hallinto-oikeuksissa kumotun kaavan tuominen uuteen käsittelyyn lähes muuttumattomana on lähtökohtaisesti erittäin kyseenalaista.

Hallinto-oikeus ja korkein hallinto-oikeus eivät ottaneet kantaa muihin valitusperusteisiin kuin geoteknisiin seikkoihin, mikä tarkoittaa sitä, että muita asemakaavapäätöksen hylkyperusteita ei oikeusistuimissa ole vielä edes tarkasteltu:

”Kun otetaan huomioon, että kaava-alueen geoteknistä rakennettavuutta koskevat selvitykset ovat osoittaneet, ettei kaavan hyväksymiselle ole ollut edellytyksiä, niin tuohon kaavaratkaisuun kytkeytyvillä liikenneselvityksillä ei myöskään enää ole sellaista merkitystä asian ratkaisussa, että asiassa tulisi yksityiskohtaisesti ottaa kantaa mainittujen selvitysten riittävyteen ja niiden täydennykseksi kaupunginhallituksen esittämään selvitykseen.” (KHO:n päätös 24.10. 2011 taltio 3042)

Hyväksyessään liki samanlaisen ratkaisun kuin jo hylätty, Turun kaupunki ottaa suuren riskin asemakaavan kaatumisesta hallinto-oikeudessa.

4. ASEMAKAAVAMÄÄRÄYKSET, -MERKINNÄT JA -SELOSTUS OVAT PUUTTEELLISIA JA EPÄMÄÄRÄISIÄ

Asemakaavaehdotuksessa on määriteltä laaja maanalainen liike- ja varastotilan rakentamisalue ma-1, jonne saa rakentaa 11 000 k-m² yhteen kerrokseen. Se on liki yhtä paljon kuin koko kauppatorin alue. Näin suurta rakennusoikeutta ei voida määritellä epämääräisellä tavalla. Jos riittävät maaperäselvitykset on tehty, rakennusoikeuden paikat ja luonne (liike-/varastotila) tulee tarkkaan määritellä. Ei kerrostalokaavojenkaan määräyksissä rakentajalle anneta vapaita käsiä rakentaa tontille liike- ja varastotilaa, mihin sattuu.

Maanalainen rakentaminen tulee aiheuttamaan ylipäättään huomattavaa haittaa johtosiirtojen osalta, koska rakentamista voidaan tuskin toteuttaa yhdellä kertaa. Johtoja ja putkia joudutaan siirtämään useassa vaiheessa. Se aiheuttaa myös huomattavia kustannuksia sekä riskitekijöitä, mikäli johdot ovat liian lähellä liike- tai varastotiloja. Tästä on saatu jo esimerkkiä Helsingin metrokaivannon liiketilassa ”inhimillisestä erehdyksestä” johtuneesta putkirikosta, joka lamaannutti metron ja liiketilojen toiminnan pitkäksi aikaa. Johdot ja putket jouduttaneen sijoittamaan myös alemmalle tasolle kuin muualla kaupungissa, jolloin sinne on asennettava myös lisäkustannuksia aiheuttava pumppaamo. Maanalaisen liike- ja varastorakentamisen ongelmia ja näkökohtia ei ole mitenkään arvioitu tai selvitetty asemakaavaselostuksessa.

Kioskirakennusten osalta todetaan, että niiden tulee olla ilmeeltään keveitä ja läpinäkyviä. Mitä tämä oikein tarkoittaa, jää epäselväksi. Yhdistys tulkitsee asiaa niin, että luvassa on pleksilasirakennelmia, jotka eivät todellakaan sovellu kauppatorille. Koska kyseessä on Turun keskustan ykköspaikka, olisi näistä kioskeista pitänyt esittää havainnekuvia useasta suunnasta, jotta niiden merkitystä torimaisemaan voitaisiin arvioida.

Kauppiaskadun ja Eerikinkadun reunalla olevat kioskirakennukset ovat mukana Turun maakuntamuseon suojelutavoitellistauksessa (sr-3) vuodelta 2010 osana kaupunkikuvan kulttuurihistoriallista kerrostuneisuutta.

SR3 = Kaupunkikuvallisesti ja paikallishistoriallisesti arvokas tonttikokonaisuus tai puisto. Tontilla olevia arvokkaita rakennuksia tai niiden osia ei saa purkaa eikä niissä saa suorittaa sellaisia lisärakentamis- tai muutostöitä, jotka tarvelevät julkisivujen tyyliä tai vesikaton perusmuotoa. Mikäli rakennuksessa on aikaisemmin suoritettu tällaisia tarveleviä toimenpiteitä, on ne lisärakentamis- ja muutostöiden yhteydessä pyrittävä korjaamaan rakennusten antikvaarisia arvoja kunnioittaen. Rakennuslupaa käsitellessään on rakennuslupalautakunnan kuultava asiassa maakuntamuseota.

Tätä ei ole mainittu asemakaavaehdotuksen selostuksessa, eikä olemassa olevia

kioskirakennuksia ole mitenkään inventoitu eikä esitelty. Yhdistys pitää tärkeänä ainakin Kauppiaskadulle rajautuvan kioskirakennuksen säilyttämistä ja muiden kioskirakennusten ulkonäön sopeuttamista siihen.

Asemakaavamääräyksissä todetaan: ”Ortodoksisen kirkon perustukset tulee vahvistaa ennen rakennustöihin ryhtymistä”. Asemakaavaselostuksen mukaan kaavamääräyksellä halutaan varmistaa, ettei maanalaisesta rakentamisesta aiheudu mitään vaaraa Ortodoksikirkon perustuksille. Määräys on maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) vastainen. Ensinnäkään Ortodoksinen kirkko ei kuulu kaavaehdotukseen rajattuun alueeseen. Toiseksi MRL tuntee vain lain 166 §:n veloitteen pitää rakennus kunnossa, ei asemakaavan toteuttamiskelpoisuuden vuoksi annettua määräystä kaava-alueen ulkopuoliselle kiinteistölle:

166 § Rakennuksen kunnossapito

Rakennus ympäristöineen on pidettävä sellaisessa kunnossa, että se jatkuvasti täyttää terveellisyys-, turvallisuuden ja käyttökelpoisuuden vaatimukset eikä aiheuta ympäristöhaittaa tai rumennusta ympäristöä. Rakennus ja sen energiahuoltoon kuuluvat järjestelmät on pidettävä sellaisessa kunnossa, että ne rakennuksen rakennustapa huomioon ottaen täyttävät energiatehokkuudelle asetetut vaatimukset. ([13.4.2007/488](#))

Kaavassa suojelluksi määrätyn tai rakennusperinnön suojelemisesta annetun lain nojalla suojellun rakennuksen käytössä ja kunnossapidämisessä on lisäksi otettava huomioon rakennussuojelun tarkoitus. ([4.6.2010/499](#))

Ortodoksinen kirkko on täysin käyttökelpoinen ja kaunis ilman paalutustakin, joten 166 §:n mukaista veloitetta ei voida soveltaa kirkkoon, eikä se kuulu kaavoitusmenettelyn piiriin.

Yhdistys pitää hyvänä sitä, että vanha nupukivetys aiotaan säilyttää pääosin.

5. ASEMAKAAVAEHDOTUS ON YHDENVERTAISUUSPERIAATTEEN VASTAINEN

Perustuslaista johdettu yhdenvertaisuusperiaate koskee myös kaavoitusta. Yhdyskuntasuunnittelussa se tarkoittaa sitä, että naapuruston maan-/rakennuksenomistajia tulee kohdella tasaveroisesti. Asemakaavaehdotuksessa annetaan merkittävää maanalaista lisärakennusoikeutta kauppatorin ympäristön kiinteistönomistajille eli Turun toriparkki Oy:n osakkaille, mutta naapuritontit saavat vain haitat. Esimerkiksi entisen TSSP:n rakennuksen naapuri As Oy Pyramid on saamassa toriparkin rampin eteensä ja ongelmia paaluttamattomalle talolle, mutta ei lisärakennusoikeutta.

Ortodoksikirkolle ei ole luvattu lisärakennusoikeutta, sen sijaan sitä on veloitettu uusimaan kirkon perustukset asemakaavan toteuttamisen vuoksi, mikä on merkittävän haitan aiheuttamista ortodoksiselle seurakunnalle. Jos perustuksen uusimisen kustannuksista vastaa joku muu taho kuin kiinteistönomistaja, tällä asetetaan muut lähikiinteistöjen omistajat huonompaan asemaan. Jos kaupunki tai toriparkkiyhtiö maksavat ortodoksikirkon paalutuksen, sen tulisi maksaa myös

esimerkiksi As Oy Pyramidin paalutukset yhdenvertaisuusperiaatteen mukaisesti.

6. GEOTEKNISET SELVITYKSET OVAT EDELLEEN RIITTÄMÄTTÖMIÄ JA LIIAN SUPPEITA

Havainnot selvityksistä:

- Pohjavettä ja perustamisolosuhteita koskevien selvitysten perusteella asemakaavan käynnistämispäätökseen jätetyn eriävän mielipiteen arviot syvästä toripysäköinnistä olivat aivan aiheelliset. Sen rakentaminen olisi erittäin hankalaa, koska se ulottuu syvälle paineisen pohjaveden tason alle.

- 1–2 -tasoisien toripysäköinnin osalta on Rambollin Heikinheimon raportin perusteella olemassa pieniä riskejä, mutta sen osalta pohjarakentaminen ja pohjavesiolosuhteet eivät ole saman mittaluokan riski kuin syvässä toriparkissa. Keskeinen ongelmakysymys arvioinnissa on, että ylemmän pohjaveden, nk. orsiveden, tasot vaihtelevat erittäin paljon keskustan alueella. Lähtökohta tässä selvityksessä on kuitenkin se, että Ortodoksiselle kirkolle voi aiheutua perustusvaurioita.

– Selvityksestä puuttuu paineellista pohjavettä koskeva kunnollinen pohjaveden virtausmallinnus, joka valmistui vasta 15.3.2012 (Pöyry). Alustavien tietojen mukaan vain savikerroksessa oleva pysäköintihalli vaikuttaa paineiseen pohjaveteen siten, että painekorkeus nousee pohjoispuolella 0,15 m ja laskee eteläpuolella 0,25 m. Tämä on puolet siitä laskusta, joka keskustassa on jo tapahtunut 1979–1992 tasojen ja 1993–2011 keskiarvojen vertailun perusteella (0,5 m). Lopullisessa mallinnuksessa voi tulla esille lisäongelmia. Alustavan selvityksen perusteella on arvioitava, että haittaa aiheutuu.

Rambollin selvityksessä 16.1.2012 todetaan, että pohjavesiolosuhteissa ei tapahdu muutoksia, mikäli prosessin kaikissa vaiheissa onnistutaan. Jos jossain kohdassa epäonnistutaan, seuraa siitä vahinkoa lähiympäristössä. (Kauppahalli on 80 metrin päässä Aurakadusta). Saveen painumisen vaikutukset näkyvät rakennuksissa vasta vuosien päästä, eikä puuperustusten lahoaminen tapahdu hetkessä.

Pöyryn yhteenvedossa 15.3.2012 todetaan, että pohjavesivuodot voidaan kompensoida imeyttämiskaivojen avulla. Rambollin selvityksessä sanotaan, että Turun keskustassa niistä on huonoja kokemuksia. Imeytyskaivoja on huollettavavuosikymmeniä.

Geotekniset selvitykset ovat matemaattisia simulaatioita ja perustuvat malleihin. Ne ovat tietenkin parhainta tietoa, jota voidaan saada sopivilla alkuarvoilla ja enemmän tai vähemmän todellisuutta kuvaavilla malleilla. Ne eivät ota kuitenkaan huomioon tuntemattomia tai harvinaisia riskitekijöitä kuten tärinää, joka voi aiheuttaa merkittäviä haittoja savipohjaisessa maastossa. (mm. Jari Leppänen, *Selvitys liikenteen aiheuttamasta tärinästä ja tärinähaitan korvaamisesta, Sisäisiä julkaisuja 31/2006*. Tiehallinto, Helsinki 2006). Toriparkki ja sen ajoluiska sijaitsevat savikerrosten päällä. Kokemukset Turkuun Nummenmäelle Kupittaaan saveen 1990-luvulla rakennetusta Helsingintien ja rautatien kaivannosta osoittavat, että lähialueiden talojen vajoaminen on merkittävästi lisääntynyt, vaikka meluidan maanalaisen osan avulla savikerrosta on pyritty stabiloimaan. Tästä on olemassa Turun kaupungin omia mittaustuloksia. Saman moottoritien merkittäviä routa- ja painaumavaurioita on ollut havaittavissa nimenomaan Paimion savikerroksissa. Tietä rakennettaessa maaston savisuus tiedettiin, mutta silloin ilmoitettiin, että siitä ei aiheudu ongelmia. Myöhemmin asiasta on syytetty huonolaatuista rakentamista.

Turun toriparkki Oy toteaa mielipiteessään mm. seuraavaa:

”...Mitä vähemmän pysäköintilaitoksen sijoittumiseen ja tekniseen rakentamiseen liittyviä rajoituksia asemakaavassa on, sitä paremmat mahdollisuudet on toteuttaa pysäköintilaitos siten, että se palvelee parhaalla tavalla keskustan elinvoimaisuutta ja alueella harjoitettavaa toimintaa. ..”

Kunnioitettakoon insinööritieteitä, mutta esimerkit osoittavat, että myllysilat romahtavat (savireunoihin), talot ja moottoritiet vajoavat (saveen), katot luhistuvat (lumen painosta) parhaista yrityksistä huolimatta. Usein ongelmana ei ole ainoastaan suunnittelu, vaan ennen kaikkea surkea rakentamisen laatu. Turussa TYKS:n uuden T-sairaalan katto vuotaa jo, samoin vastikään kovalla rahalla remontoitu Turun vanha pääkirjasto. Kuka on siis jättänyt valvomatta rakentamisen laatua? Miksi rakennusfirmojen moraali tai ammattitaito eivät riitä laadukkaan rakentamisen takaamiseen? Koska toriparkkiyhtiö on jo etukäteen ilmoittanut, että se haluaa rakentaa mahdollisimman joustavasti eli halvalla ja ilman kunnan määräyksiä, riittäisikö edes viisi uutta rakennustarkastajaa valvomaan sen rakentamisen laatua? Suostuisiko parkkiyhtiö maksamaan uusien tarkastajien palkat?

Tällaista riskiä ei voida ottaa Kauppatorin herkällä rakennusalueella, jossa on useita kulttuurihistoriallisesti arvokkaita rakennuksia. Kyseessä on suuren luokan uhkapeli sekä kaupunkirakenteen että turkulaisten veronmaksajien kannalta, jotka – jos Turun kaupunginvaltuusto hyväksyy asemakaavan – viime kädessä vastaavat mahdollisista haitoista ja katastrofeista MRL: n perusteella. Vaikutukset voivat näkyä todella kauas torialueesta.

7. LIIKENNESELVITYKSET OVAT RIITTÄMÄTTÖMIÄ, HARHAANJOHTAVIA JA TARKOITUSHAKUISIA

Liikenteellisessä selvityksessä on asiallista taustatietoa pysäköinnistä, kävelystä ja pyöräilystä, mutta sen jälkeen selvitys on laadittu valikoiden. Koko suunnitteluideologia, jonka mukaan keskustan autottomuutta edistetään lisäämällä keskustaan johtavaa autoliikennettä, on paradoksi, johon pystyvät vain asemakaava-arkkitehti ja liikennesuunnittelija.

Virallisenkin liikenneselvityksen mukaan liikenne lisääntyisi toriparkin seurauksena useilla keskustan kaduilla, Linnan-, Eerikin- ja Brahenkadulla sekä kauempana Aninkaisten-, Uudenmaan- ja Hämeenkadulla. Luvut ovat tosin hieman epäselviä, koska selvityksessä ei esitetä, mistä liikenne mallin mukaan vähenee ja missä se lisääntyy – ja millä perusteella. On esitetty vain nettotulokset, joilla esimerkiksi Yliopistonkadulle Aninkaistenkadun – Brahenkadun välillä on saatu ”nollatulos”. Sen perusteella kaikki liikenne toriparkkiliikennettä lukuun ottamatta ”katoaa” katuosuudelta. Sitä on kuitenkin kovin vaikea uskoa, sillä korttelissa sijaitsee useita asuintaloja ja yksi hotelli. Lisäksi läpiajo Brahenkatu – Yliopistokatu(– Aninkaistenkatu) olisi myös toriparkkiolosuhteissa edelleen mahdollista.

Edes tämän tyyppistä liikenneselvitystä ei ole tehty muiden parkkivaihtoehtojen osalta, joten vertailu ja liikenneselvitys eivät vastaa liikenteen vaihekaavalta edellytettävää tasoa. Se on täysin tarkoituksenhakuista.

Toriparkki tukkisi kadut:

Toriparkin liikenne tapahtuisi Yliopistonkadun ja Brahenkadun risteyksen kautta.

YKV: n 21.2.2012 raportin tietojen (s. 24) pohjalta voidaan tutkailla tilannetta tässä risteyksessä.

Lähtökohtana on:

800 autopaikkaa ja 10 tuntia liikennettä 10:00–20:00

$4 \times 640 = 2560$ ja $2 \times 160 = 320$. Yhteensä olisi 2880 parkkeerausta vuorokaudessa.

Seuraavassa sekuntilaskelmassa autojen lukumääräksi on otettu luku 2500. Kymmenen tuntia on 36000 sekuntia. Laskelma antaa tuloksena keskimääräisen ajan yhtä parkkihalliin menevää autoa kohden:

$36000 : 2500 = 14,4$ sekuntia (4 autoa minuutissa).

Keskimäärin Brahenkadun risteyksessä olisi parkkihalliliikennettä minuutin aikana: 8 autoa (neljä sisään ja neljä ulos).

Risteyksestä on matkaa ajorampille 60 metriä. Liikenne Toriparkkiin ei olisi tasaista, vaan vilkkaimmillaan varmaankin kaksinkertainen keskiarvoon verrattuna, eli sisään olisi menossa 8 autoa minuutissa (7,5 sekuntia/auto). Ajonopeus ramppia lähestyessä laskee lähelle kävelyvauhtia, ja syntyy ruuhkaa.

Risteys on valoristeys, joten valojen vaihtuminen pienentää edellä mainittua keskimääräistä aikaa 14,4 sekuntia/auto. KHO:n päätöksessä 24.10.2011 sanotaan: ”Käytännössä pysäköintilaitoksen häiriötön käytettävyys alkaa heikentyä merkittävästi, jos pysäköintipaikkaa kohden on enemmän kuin 2,5 pysäköintitapahtumaa vuorokaudessa.” Toriparkin lyhytaikaisessa pysäköinnissä oletetaan 4 pysäköintiä/vrk.

Tämä Yliopistonkadun ja Brahenkadun risteys ei kykene vetämään suunnitelmassa esitettyä automäärää aktiivisten kaupankäyntituntien aikana. Tämä on ymmärretty myös ympäristö- ja kaavoitusvirastossa. Kauppatorin asemakaavan liikenteelliset vaikutukset 2012-03-20 -selvityksen viimeisessä kappaleessa (s. 27) sanotaan: ”Mahdolliset häiriötilanteet pysäköintilaitoksen sisäänajossa eivät pääse vaikuttamaan Aninkaistenkadulle saakka. Jos pysäköintilaitoksen rampilla on jonoa, on saapuvien ajoneuvojen mahdollista kääntyä Brahenkadulle ja kiertää ruuhka”. Tässä lainauksessa esitetty ratkaisu tuntuu hätäratkaisulta. Se edellyttää Toriparkkiin ajavalta sellaista tilannetietoa, jota hänellä ei voi olla.

Ruuhka-aikoina Aninkaistenkatu ja Maariankatu ovat täynnä autoja. Liikenne voi pysähtyä myös Aninkaistenkadun ja Brahenkadun välillä.

Nykyisessä liikennesuunnittelussa on päädytty siihen, että Aninkaistenkadulta alaspäin matkattaessa kääntyminen oikealle Yliopistonkadulle torin suuntaan on kielletty. Tavoitteena on ollut sujuvoittaa Aninkaistenkadun liikennettä. Toriparkkiratkaisulla kääntyminen sallittaisiin uudelleen, mikä jo sinänsä puurouttaa Aninkaistenkadun liikenteen, koska kääntyminen edellyttää kävelynopeutta ja kadulla on vain kaksi kaistaa yhteen suuntaan. Kun liikenne mitä ilmeisimmin seisoo, jo ruuhka-aikana myös Yliopistonkadulla Aninkaistenkadun ja Brahenkadun välillä, se merkitsee täyttä tukosta sekä Aninkaistenkadulla että Yliopistonkadulla, mikä on sekä liikenteellisesti että ympäristöllisesti surkea ratkaisu.

Hyväksytyssä kevyen liikenteen väylästä Yliopistonkadulle (välillä Brahenkatu – Kauppiaskatu) on suunniteltu nimenomaan torille johtava pyörätie jatkona Brahenkadun pyörätielle. Tämä asemakaava estää kevyen liikenteen väylän toteuttamisen eli kevyen liikenteen edellytysten parantamisen.

Pysäköintiratkaisun osalta on seuraavat isot ongelmat:

- P-Louhen koillisen laajennuksen tyrmäämisen keskeisenä perusteena käytetään oletusta, että Aninkaistenkadulle tulisi raitiotie. Raitiotien keskustalinjausta ei ole ratkaistu. Aninkaistenkatu on vain yksi linjausvaihtoehto, muita ovat mm. linjaus Kauppiaskadun, Maariankadun ja Brahenkadun kautta Matkakeskukseen. Mikäli raitiotie linjattaisiin Kauppiaskadun kautta, Louhen laajennukseen voitaisiin ajaa Aninkaistenkadulta. Myös Louhen laajennukseen ajaminen nykyisestä paikasta eli Ajurinkadulta ei ole mikään mahdollisuus.
- P-Louhen osalta sivuutetaan mahdollisuudet johtaa ulostuloja lyhyillä vedoilla tai olemassa oleviin rakennelmiin, esimerkiksi Wiklundin kortteliin tai Kinopalatsiin. Uusi ulostulo vain Brahe-Centeriin on harhaanjohtamista.
- Ei havaita lainkaan, että P-Louhen laajennus (420 paikkaa + 530 paikkaa) + pienet laitokset Österbladin tontille (164 paikkaa) + Kauppahallin pihalle (185 paikkaa) hoitaisivat kaikki samat tehtävät, joita Toriparkille on esitetty. Lisäksi pysäköintipaikkoja olisi paljon enemmän kuin Toriparkissa, n. 1300. Toteuttamisaikaiset haitat vältettäisiin pääosin.
- Liikenteelliseen arviointiin ei kytketä kustannusarvioita eikä haitta-arvioita. On todennäköistä, että vaihtoehto P-Louhi + pienet laitokset (1300 paikkaa) on toteuttamiskustannuksiltaan edullisempi kuin Toriparkki (n. 740 paikkaa).
- Pienten laitosten osalta ei huomioida mahdollisuutta, että ne voisivat suuntautua toisenlaiseen tarkoitukseen kuin suuremmat, eli esimerkiksi kalliimpaa pysäköintiä vaativammille käyttäjille tai hotelliasiakkaille.
- Pienten laitosten osalta korostetaan niiden sijaintia kävelypainotteisella alueella. Niiden ajoreittiä Eerikinkatu–Brahenkatu–Linnankatu ei kuitenkaan ole missään vaiheessa esitetty suljettavaksi autoliikenteeltä. Kyseistä reittiä kulkee nykyisinkin Eskelin ja Julian pysäköintilaitosten ja Linnankadun kortteleiden liikenne.

Myös aivan uusien pienempien vaihtoehtojen tarkastelu on jätetty pois, esimerkiksi parkkitalo Börsin asiakkaille Forum-kortteliin, joka on tyhjillään, parkkitalo Brahe-Centerin tai entisen Anttilan tontille Brahenkadulla Wiklundin ja TOK:n toisen hotellin käyttöön. Pienemmillä parkkitaloilla voitaisiin myös paremmin ratkaista asukaspysäköinnin siirtäminen pois kaduilta.

Liikenteellisen selvityksen ja vaihtoehtotarkastelujen ongelma ratkeaisi sillä, että tehtäisiin oikea keskustan yleiskaavallinen liikennesuunnitelma, jossa samalla ratkaistaisiin mm. raitiotien linjaus. Esitetyn materiaalin perusteella toriparkkia vastaavat vaikutukset saavutettavuuteen saataisiin aikaan P-Louhen laajennuksilla ja pienillä laitoksilla Österbladin ja Kauppahallin tonteille. Nyt laadittu selvitys ei ole aito yleiskaavallinen selvitys. Se on ennakoasenteellinen ja puutteellinen. Siksi kaava on lainvastainen samoilla perusteilla kuin Turun hallinto-oikeuden ratkaisussa.

Asemakaavassa ei ole lainkaan huomioitu raitiotien toteuttamista. Eerikinkadun ja todennäköisesti myös Kauppiaskadun katuosuuksien rakenteet tulisi mitoittaa kestävästi raitiovaunu. Raitiotie on Turun seudun rakennemallin 2035 kulmakivi. Aurakadulla ei ole huomioitu telibusseja mitoittavana tekijänä.

Todettakoon vielä, että yhdistys pitää outona myös esitettyä ajatusta bussien siirtämisestä maan alle. Kampin ostoskeskus ja siihen liitetty bussiasema, toisin sanoen matkan päätyminen ostoskeskuksen kellariin, ei ole matkustajalle mikään miellyttävä kokemus. Henkilöautojen paikoitus maan alle on ajatuksena hyväksyttävä, koska henkilöautot vievät runsaasti tilaa matkustajaa kohden. Sen sijaan julkinen liikenne Turun kokoisessa kaupungissa tulee kulkea maan pinnalla (pieniä pikaraitiotietunneleita lukuun ottamatta) ja myös päätyä maan päälle, koska se takaa matkustamismukavuuden. Kauppatorin ei yksinään tarvitse toimia Turun bussiliikenteen pysähtymis- ja vaihtoalueena, vaan solmu- ja vaihtokohtia voi olla useampia. Kaikkien bussilinjojen ei myöskään tarvitse päätyä torille, sillä myös poikittaisliikennettä tarvitaan.

8. YMPÄRISTÖSELVITYKSET OVAT PUUTTEELLISIA JA HARHAANJOHTAVIA

Ainoa ilmanlaatuselvitys on toriparkkiyhtiön Ilmatieteen laitokselta tilaama **pysäköintilaitoksen ilmastoinnin** päästöjen aiheuttamia ulkoilman typpidioksidi- ja hiilimonoksidipitoisuuksia, mikä on aivan sivuseikka toripaikoituksen aiheuttamassa ilmanlaatuongelmissa. Suurin ongelma on tietenkin liikenteen lisääntyminen keskusta-alueella ja Hämeen-, Uudenmaan- ja Aninkaistenkadulla.

Uudenmaankadun ja Hämeenkadun kulma on jo tällä hetkellä Turun saasteisin ja vaarallisin risteys. Hiukkas-, typpidioksidi- ja hiilimonoksidipitoisuudet ylittävät jo nyt astmaatikkojen sietokyvyn. Mainittuun risteykseen on tulossa liikenneselvityksen mukaan noin 3000 autoa lisää vuorokaudessa (yhteensä 33 000 auto/vrk). Tätä ei pidetä minkäänlaisena ympäristöongelmana. Kaavaselostuksessa asiasta ei ole todettu mitään. Samoin Aninkaistenkatu on hengitysongelmaisten painajainen erityisesti siksi, että se kuilumainen ja korkeat rakennukset estävät pakokaasujen nousemisen ylemmäs. Kadulle on tulossa liikenneselvityksen mukaan noin 2000–3000 autoa vuorokaudessa lisää toriparkin vuoksi, ja useiden keskustan katuosuuksien liikenne lisääntyisi samasta syystä 500–1000 autoa vuorokaudessa.

On suorastaan surkuhupaisaa lukea asemakaavaehdotuslausestusta, jossa todetaan:

”Siirtämällä pysäköinti maan alle voidaan kevyen liikenteen edellytyksiä parantaa, vähentää kadunvarsipysäköintiä ja luoda siten viihtyisää, kävelypainotteista kaupunkiympäristöä myös kaava-alueen ulkopuolella.”

Vain täysin asiaan perehtymätön voi väittää autoliikenteen lisääntymisen kaikkialla muualla keskustassa paitsi torin pohjoispuolella Yliopistonkadulla ja Aurakadulla – mikä sekkin johtuu katujen sulkemisesta autoliikenteeltä, ei toriparkista – edistävän viihtyisyyttä, kävelypainotteisuutta ja kevyen liikenteen edellytyksiä.

Kaavaselostuksessa todetaan melusta seuraavaa:

”Liikenteen melu tulee torilla vähenemään erityisesti Yliopistonkadun puoleisella alueella, koska ajoneuvoliikenteelle varatut katuosuudet vähenevät.”

Liikenneselvityksestä käy ilmi, että kaikilla keskusta-alueen kaduilla melutaso ylittää sallitun 55 dB, ja kaikki alueet ovat myös asuntoalueita. Uudenmaankadulla ja Aninkaistenkadulla (sekä Hämeenkadulla) melutaso ylittää 70 dB, vaikka Helsingintien – keskustan ohittavan väylän – olisi pitänyt vähentää mainittujen katujen liikennettä, saasteita ja melua. Maankäyttö- ja rakennuslaki velvoittaa ottamaan melun vaikutukset huomioon kaikilla kaavatasoilla. Koska kaavoituksella ohjataan toimintojen sijoittumista ja turvataan eri kulkumuotojen edellytyksiä, kaavoittajalla on vastuuta myös meluongelmien syntymisestä. Toriparkki aiheuttaa laskelmien mukaan noin 1 desibelin lisäyksen jo melustandardin ylittävästä tasosta, mikä tuntuu vähäiseltä, mutta koska desibeli, dB, on logaritminen yksikkö, se tarkoittaa melun huomattavaa lisääntymistä. Kaavoittajan pitäisi ryhtyä pikaisesti miettimään näiden katujen melutason laskemista autoliikennettä rajoittamalla ja nopeuksia pienentämällä sekä joukkoliikennettä kehittämällä. Turun asemakaavaosastolla keskitytään sen sijaan melun lisäämiseen.

Asemakaavaselostuksessa todetaan torin pilaantuneista alueista mm. seuraavaa

”Kaava-alueen rajalla tai sen läheisyydessä on ollut useita sellaisia toimintoja, erityisesti huoltamoja, joista on voinut aiheutua maaperän pilaantumista.

Ei ole varmaa tietoa onko alueen maaperä pilaantunut tai ovatko mahdolliset haitta-aineet kulkeutuneet suunnittelualueelle, mutta ennen kuin alueella tehdään kaivutöitä, maaperän pilaantuneisuus ja puhdistustarve tulee arvioida, jotta mahdolliset haitta-ainepitoiset maa-ainekset saadaan ohjattua oikeaan vastaanottoon rakentamisen yhteydessä.”

On huonoa valmistelua, että maaperän pilaantumista ei ole edes pyritty selvittämään koekairauksin. Ainakin yhden entisen bensiiniaseman paikka tiedetään melko tarkkaan Kauppiaskadun ja Yliopistonkadun kulmauksessa. Maaperän mahdollinen pilaantuminen vaikuttaa asemakaavan toteuttamiskelpoisuuteen, ja tämä tulisi selvittää ennen asemakaavakäsittelyä valtuustossa.

9. HAITAT JA KUSTANNUKSET JOUKKOLIIKENTEELLE JA TORIKAUPALLE OVAT JÄÄNEET ARVIOIMATTA

Rakentamisaika ja sen ongelmat:

Rakennusaika on arvioitu selostuksessa olevan 4–4,5 v. Tämä perustuu vuonna 2007 tehtyyn selvitykseen, jossa ei ole aukottomasti todettu arkeologisten kaivausten (30 roudatonta kk) vaikutusta. Nopeuttamistoimiin sisältyvien riskien toteutuessa rakentamisaika on 22 kk pidempi eli 6 v 4 kk.

Asemakaava mahdollistaa toria ympäröivien katujen alle liiketilat. Tämän vuoksi asemakaavan arvioinneissa olisi todettava toriparkin ja liiketilojen rakentamisaikana Turun ja seudun joukkoliikenteelle (liikevaihto noin 40 miljoonaa euroa/v) aiheutuvat kustannukset. Nämä kustannukset ovat toriparkin toteuttamisaikana kokonaan kaupungin vastuulla, koska Turku on 1.1.2012 alkaen koko seudun joukkoliikenneviranomaisen. Taloudellinen vastuu myös seutulinjoista siirtyy Turulle viimeistään 1.7.2014. Esimerkiksi vain 5 %:n heikkeneminen koko liikevaihdosta menetettyinä lipputuloina ja lisääntyneinä liikennöintikuluina on 4,5–6 vuotta kestäväenä rakennusaikana 2 miljoonaa euroa/v, toisin sanoen yhteensä 9–12 miljoonaa euroa. Jos vahinko arvioidaan 10 %:n mukaan, kustannus on noin 4 miljoonaa euroa/v (18–24 M€), jos taas 20 %:n mukaan, vahinko on noin 8 miljoonaa euroa vuodessa (36–48 M€). Mikäli toripysäköinti johtaa joukkoliikenteen käytön vähenemiseen lisääntyntä pysäköintikapasiteettia vastaavasti, toripysäköinti alentaa joukkoliikenteen käyttöä pysyvästi noin 5 % alentaen joukkoliikenteen tuloja n. 900 000 € vuodessa.

Toteuttamisen kustannusarviossa, selvityksissä tai selostuksessa ei ole huomioitu joukkoliikenteelle aiheutuvia lisäkustannuksia. Lisäksi liitteessä on jopa arvioitu, että työnaikaisten liikennejärjestelyjen kustannus olisi pienempi vaihtoehdossa, jossa toriparkki tehdään kuin jos tori vain kunnostetaan.

Turun kauppatorin viikkomyynnin on arvioitu olevan kesällä noin 750 000 € ja talvella 450 000 € (Heikkilä – Santasalo 2006: *Tori osana kauppaa ja kaupunkia – Suomalaisia kauppatoreja 2006*). Voidaan arvioida, että vuosittainen liikevaihto on 20–25 miljoonaa euroa/v. Torikaupalle rakentamisaikana aiheutuvia haittoja ei ole arvioitu. Jos toripysäköinnin rakentamisaikana torikaupan liikevaihto alenee 20–40 % eli 5–10 M€/v, yhteensä menetykset ovat 4,5–6 vuoden rakentamisaikana 22,5–60 M€. Rakentamisaikaiset taloudelliset haitat aiheuttavat kielteisen

torikaupan rakennemuutoksen.

10. TORIPARKIN VAIKUTUS KESKUSTAN KAUPPAAN ON LIIOITELTU

Toripysäköinti ei voi merkittävästi lisätä asiointia Turun liikekeskustassa. Liikenne-ennusteiden mukaisella käyntimäärillä lisäys voisi enimmillään olla 1500–2500 käyntiä eli 4,5–7,5 % asioinnista. Todennäköisesti asiointi muilla kulkumuodoilla alenee yhtä paljon kuin autolla asiointi voi lisääntyä. Rakentamisaikaiset rahalliset haitat keskustan kaupalle ovat suuria ja aiheuttavat kielteisen kaupan rakennemuutoksen.

Kaupallisten vaikutusten arviointi on korvattu Turun seudun kehittämiskeskuksen kirjeellä, jossa ei ole arvioitu lainkaan:

- Turun keskustan asiointiliikenteen nykyistä kulkumuotojakaumaa ja muutosten suuntaa
- Rakentamisaikaisia haittoja torikaupalle ja keskustan kaupalle sekä joukkoliikenteelle
- Eri ratkaisuvaihtoehtoja ei vertailla keskustan kaupan näkökulmasta.

Asiallista kaupallisten vaikutusten arviointia ei siis ole laadittu.

Bustrip-ohjelma (Baltic Urban Sustainable Transport Implementation & Planning) oli kestävän kaupunkikehityksen kansainvälinen hanke, jossa arvioitiin kaupungin kokonaiskehitystä, eikä siinä suoritettu Turkua koskevia liikenneselvityksiä. Ohjelmassa on vaihdettu ns. hyviä käytäntöjä ja arvioitu kaupunkien kehitystä eurooppalaisessa viitekehityksessä. Ohjelman loppuraportissa (*Turun BUSTRIP – kestävän liikenteen vertaisarviointi. Loppuraportti*), jonka ovat kirjoittaneet Itämeren alueen yhteistyökumppaneiden asiantuntijat ruotsalaisen Björn Abelssonin johdolla, todetaan muun muassa seuraavaa:

”Turussa ei vaikuta olevan ymmärrystä ”liikkumisen hallinnan (Transport management)” käsitteestä. Kaupungissa tehdään paljon töitä liikennesuunnitelmien, strategisten suunnitelmien, infrastruktuuri-investointien ja liikenne-ennusteiden valmistelemiseksi. Mutta liikenteen kysynnän hallinnalla ei ole riittävää tukea, vastuutahoja eikä työpanoksia kaupungin hallinnossa.

.....

Kaikkia liikennemuotoja: tieliikennettä, raideliikennettä, ilmaliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä tulee arvioida kaupungin liikennesuunnitelmissa. Kestäviä liikennemuotoja kuten julkista liikennettä, kävelyä ja pyöräilyä tulee pitää yhtä tärkeinä kuin autoliikennettä. Kävelyä ja pyöräilyä ei tule pitää vain virkistysliikkumisen muotona vaan liikennemuotona myös työmatkoille jne.

.....

Liikkumismuotovalinnan suhteen kaupunkikeskustassa vaikuttaa olevan aivan liian vähän turvallisia pyöräteitä. Pyöräily ei yleisesti ottaen ole riittävän turvallista kaupungissa, ja koko kaupunkikeskustassa on puuttuvia pyörätienlinkkejä, joiden vuoksi yksittäinen matkareitti on monille pyöräilijöille pätkittäinen ja siksi todennäköisemmin kohtaa rajoittavia ongelmia. Liian harvat pyörätiet ja keskeneräinen pyörätieverkko voivat estää aikuisia ja koululaisia käyttämästä pyörää päivittäisillä koulu- ja työmatkoillaan. Pyörätieverkon ja sen opastuksen parantaminen lisäisi pyöräilyn todennäköisyyttä keskustassa – ja toivottavasti vähentäisi autoliikennettä.

.....

Kaupunkikeskustalle tarvitaan uusi osayleiskaava, jossa tasapainotetaan eri liikennemuodot ja ratkaistaan kysymys, miten kaupunkikeskustasta tehdään seudun houkuttelevin kauppakeskus.

.....

Vaikuttaa myös että on olemassa ero sen välillä mitä ihmiset todella haluavat tai ainakin voivat hyväksyä ja mitä poliitikot uskovat heidän haluavan.

Ympäristöministeriön selvitys osoittaa, että Suomen asukkaat haluavat julkisen liikenteen, pyöräilyn ja kävelyn asettamista autoliikenteen edelle, tyypillisesti noin 65-75 % ollessa tätä mieltä. Haastattelututkimus Turussa (itsearviointiraportin liite 6) osoittaa että myös Turussa monet asukkaat ovat hyvin huolissaan julkisen liikenteen, kävelyn ja pyöräilyn laadusta. ”

.....

Tarvitaan myös selkeä näkemys siitä, mitkä kaupunkikeskustan kilpailulliset laatutekijät ovat. Kaupunkikeskusta ei voi kilpailla ulkoisten kauppakeskusten kanssa saavutettavuudella autolla ja ilmaisella pysäköinnillä. Kaupunkikeskustan nuoremmat kauppiat vaikuttavat olevan tietoisempia tästä tosiasista ja pohtivat mitä muita kaupunkikeskustalle ainutlaatuisia tekijöitä voitaisiin kehittää kaupunkikeskustan houkuttelevuuden lisäämiseksi. ”

Turun keskustan vetovoima ei voi pohjautua automarkettien konseptiin, vaan kaupunkikeskustan viehäytys liittyy hyviin palveluihin, viihtyisään ympäristöön ja hyvään saavutettavuuteen nimenomaan julkisella liikenteellä. Turun keskustan yrittäjien kannattaisi liputtaa vahvasti pikaraitiotien pikaisen rakentamisen puolesta. Kaupan rakenne tulisi olla erikoiskauppatyyppinen, mutta trendi on ollut viime vuosina aivan päinvastainen. Esimerkiksi Hansan viime remontissa kaikki pikkukauppiat ja art house -elokuvateatteri häädettiin pois.

Kauppiaiden olisi korkea aika ymmärtää, että keskustaan tullaan myös monista muista syistä kuin kauppojen vuoksi, mutta kun siellä ollaan, voidaan käydä ostoksillakin. Siksi erilaiset kulttuuri-, viihde- ja tapahtumapalvelut ovat olennaisia keskusta-alueella ravintola- ja kahvilapalvelujen lisäksi. Turun torikauppa ja kauppahalli ovat olennaisia Turun keskustan vetovoimatekijöitä, ja torikaupan loppuminen on todellinen riski toriparkkihankkeen myötä, niin kuin kävi Vaasassa. Torikauppiaille ei ole mitään muuta kauppapaikkaa Turussa kuin Turun tori – toisin kuin muun tyyppisillä yrittäjillä, jotka voivat vuokrata toisen tilan, jos edellisessä ei voi jatkaa toimintaa. Esimerkiksi käsityöläisten, muotoilijoiden ja taiteilijoiden erikoisliikkeet sekä luksustuotekaupat toisivat juuri sellaista erikoiskaupan vetovoimaa, jota Turun keskustassa ei vielä ole.

Erilaiset ostojen kuljetuspalvelut, laukkujen kantopalvelut, taksisetelijärjestelyt, erityyppiset hotellipaketit yms. lisäävät palvelujen käyttöä ja käyttäjämääriä. Jos Turun keskustan yrittäjät ovat juuttuneet 1970-luvun autokaupunkiajatuksen, heidän yritystoiminnalleen ei ole odotettavissa kovinkaan hyvää tulevaisuutta, sillä lainsäädäntö ja eurooppalainen trendi vievät aivan toiseen suuntaan.

11. KAUPUNKI HALUAA TURKULAISET MAKSUMIEHEKSI

Arvioimattomien kustannusten yhteenveto:

Turun kiinteistöliikelaitoksen johtokunta on 11.2.2009 § 43 hyväksynyt Turun kaupungin puolesta kaupungin ja Turun Toriparkki Oy:n välisen esisopimuksen torinalaisen pysäköintilaitoksen toteuttamisesta, joka korvaa kaikki aikaisemmat sopimukset ja sitoumukset. Esisopimus antaa yhtiölle neuvotteluoikeuden maanalaisen tilan maanvuokrasopimukseen, ja Kauppatorin maanpäällisten osien kunnostuksesta ja pysäköintilaitoksen toteuttamisesta muodostuu

kaupungin ja Turun Toriparkki Oy:n välinen yhteishanke. Esisopimus rajoittaa Turun Toriparkki Oy:n korvausvastuuta ja lisää kaupungin osuutta pysäköintilaitoksen kustannuksista. Esisopimus on molemminpuolisesti irtisanottavissa käytännössä osapuolten harkinnan mukaan.

Esisopimuksen lähtökohta on ollut, että korvattavia haittoja ei ole.

Vesihuollosta tehdyn selvityksen mukaan pelkät viemärisiirrot maksavat 4,2–5,7 miljoonaa euroa. ”Kaukolämpöjohtojen ja kaapeleiden siirroista ja muutoksista aiheutuvia kustannuksia ei ole mukana edellä mainituissa kustannuksissa.”

Maakuntamuseon vuonna 2004 laatima arvio arkeologisten kaivausten kestosta oli: Torin kunnostus ilman toripysäköintiä: arkeologisten kaivausten kesto 8 kuukautta, hinta 574 000 € (sis. 15 %:n yleiskulut); Torin kunnostus toripysäköintiä varten (koko torin alus): arkeologisten kaivausten kesto 30 kuukautta, hinta 4 340 000 € (sis. 10 %:n yleiskulut). Tätä on pyritty kustannusarvioissa siirtämään kaupungin maksettavaksi aiemmassa suuremmassa määrin; asemakaavan selostuksessa puhutaan 1,3 miljoonasta eurosta kaupungin osuutena.

Auki jää siis mm. seuraavien kustannusten maksaja:

Joukkoliikenteen kärsimät tappiot rakentamisaikana:	9–50 miljoonaa euroa
Ortodoksisen kirkon uudelleenpaalutus:	Ei kustannusarviota
Muut korvaukset puupaalutetuille rakennuksille	Ei kustannusarviota
Vahingonkorvaukset torikauppiaille	Useita miljoonia euroa
Viemärisiirrot ilman muita siirtoja:	4,2–5,7 miljoonaa euroa

12. ASEMAKAAVA EI OLE TOTEUTTAMISKELPOINEN

Asemakaavoitusta ei voi perustaa sen varaan, että kenties joskus tulevaisuudessa lähikiinteistöissä toteutetaan sellaisia uudistuksia (= talojen paalutuksia), jotka mahdollisesti parantavat kaavoituksen toteuttamiskelpoisuutta. Asemakaavoituksen tulee olla kaikin tavoin toteuttamiskelpoinen suunnitellussa eikä jossakin tulevassa ympäristössä. Turun kaupunki ei voi edellyttää, että kiinteistöjen omistajat ryhtyvät paalutuksiin tämän asemakaavan toteuttamiseksi. Epämääräiset lupaukset Ortodoksikirkon paaluttamisesta toriparkkiyhtiön rahoituksella eivät tee asemakaavasta toteuttamiskelpoista, koska moni muu rakennus on yhtä lailla vaarassa. Lisäksi ei ole mitään tietoa siitä, mikä on Ortodoksisen seurakunnan kanta kirkon paaluttamiseen.

Asemakaava sisältää kuitenkin määräyksen, jonka mukaan Ortodoksisen kirkon perustukset on uusittava ennen toriparkin rakentamista. Kuka maksaa nämä kustannukset? Koska kyseessä on suoraan asemakaavan toteuttamisesta kolmannelle osapuolelle koituva kustannus, vahingonkorvausvelvollisuus on kaupungilla maankäyttö- ja rakennuslain 106 § perusteella. Kustannukset voidaan siirtää Turun Toriparkki Oy:lle vain erikseen sopimalla.

Jos päädytään siihen, että yhden rakennuksen paalutukset uusitaan kaavan perusteella, syntyy muille puupaalutettujen rakennusten omistajille mahdollisuus vaatia korvauksia tontinomistajien tasapuolisen kohtelun perusteella.

Selvityksissä ei ole vielä tutkittu kattavasti Aurajoen, Kristiinankadun, kallioalueen ja Brahenkadun rajaaman alueen rakennusten perustuksia. Rambollin raportin 22.2.2012 liitekartan GEO 82141023 mukaan puupaaluilla on vielä:

- Ortodoksinen kirkko
- As Oy Pyramid, Yliopistonkatu 14b
- Eerikinkatu 8, hirsiarina
- Turun Sanomien talo
- Österbladin tontin kivitalo, Kauppiaskatu 3
- As Oy Regina, Linnankatu 9 b
- K. Oy. Aurakatu 3:n kaksi kivitaloa, Aurakatu 3
- Kauppahalli

Näiden rakennusten omistajat voivat mahdollisesti hakea kaupungilta vahingonkorvausta, jos paalutuksissa ilmenee vaurioita. Vaikka useiden rakennusten uudelleenpaalutus onkin suunnitteilla ja osassa on vaurioita jo ennestään, se ei sulje pois lisävaurioiden ja uusien korvausvelvollisuuksien syntyä ja kaupungin vahingonkorvausvelvollisuutta maankäyttö- ja rakennuslain 106 §:n perusteella.

Näistä syistä pohjarakentamista koskevat selvitykset ovat edelleen puutteellisia ja asemakaava lainvastainen samoin perustein kuin Turun hallinto-oikeuden ja korkein hallinto-oikeuden ratkaisuissa. Raskauttava asianhaara on myös se, että asemakaava on asetettu nähtäville ennen oleellisen selvityksen valmistumista.

Yhdistys varaa tarvittaessa mahdollisuuden antaa lisälausuntoja tässä asiassa.

Turussa 26. päivänä maaliskuuta 2012

Pauliina de Anna
puheenjohtaja

Maarit Nermes
varapuheenjohtaja