



Ihmisten keskikaupunki

Turun vihreiden keskustan kehittämishjelma

Vihreät De Gröna

Omistettu OTT Päivi Paastolle

Turun vihreä valtuustoryhmä

Keskikaupungin kehittämissuunnitelma

1. Vihreän Turun sykkivät sydämet ja viheralueiden kudokset
2. Turun keskustassa Suomen viihtyisintä asumista
3. Keskikaupunki palvelee
4. Keskikaupunki työllistää
5. Suomen vanhimmalla kaupungilla ei ole varaa purkaa maanrakennusperintöä
6. Keskikaupungille enemmän ihmisiä ja vähemmän autoja
7. Keskusta tuottaa lämpöä ja syö hiilidioksidia

Vihreille erityisen merkittäviä Turun keskustan kehittämisen teemoja ovat kaupunkikeskustan toimivuus kaikenikäisten kaupunkilaisten kannalta ja kaupunkimiljöön arvojen varjeleminen. Kaupunkikeskustan toimivuus on sopiva sekoitus vanhaa ja uutta asumista, palveluja, kaupaa, kävelyä, pyöräilyä ja julkista liikennettä suosivaa liikkumista sekä kattavaa viher- ja vapaa-ajan alueiden verkostoa.

Kaikkien on voitava kokea Turun keskustan vihreys ja vehreys. Viheralueet tulee yhdistää rakentamalla paremmat yhteydet niiden välille: kävelysilta Neitsytpolun yli, Puolalanpuistosta sujuva kävely-yhteys Logomoon ja funikulaari Kakolanmäelle. Aurajoen rannoilta on löydettävä palveluja kaikenikäisille.

Ihmiset pitävät siitä, että asunnot ovat muunneltavia ja pihat viihtyisiä, lähellä on viheralueita ja palveluita, joukkoliikenne toimii tehokkaasti ja työpaikat ovat lähellä asuntoja. Turun keskustasta ja sen läheltä löytyy paljon alueita uudisrakentamiseen. Keskustaa on kehitettävä lapsiperheitä houkuttelevaksi asuinalueeksi.



Keskikaupungin palveluista pitää löytyä tekemistä eri ikäisille vuoden ympäri. Turun keskustan erikoistavarakaupan markkinaosuuden tulee kasvaa 2020 mennessä nykyisestä noin 30 %:sta 40 %:iin. Erityisesti tulee kehittää Fortuna-korttelia, Vanhaa Suurtoria, Puutoria ja matkakeskusta.

Keskustaan on saatava luovien alojen ja palveluiden työpaikkoja. Logomon kehittämistä luovien alojen keskuksena tulee tukea. Toimistotyöpaikkojen ja ympäristöhäiriötä aiheuttamattoman teollisuuden on voitava säilyä keskustassa. Keskustan työpaikkoja voidaan tukea juohevilla bussi- ja raitiotielinjoilla ja hyvillä pyöräilyreitillä.

Vihreille on tärkeää, että kaupunkiympäristön historialliset kerrokset näkyvät kaupunkikuvassa. Rakennusteollisesti tai kulttuurihistoriallisesti arvokkaat kohteet tulee suojella joko asema- tai yleiskaavalla. Rakennushankkeiden käynnistäjiltä ja toteuttajilta on lupa odottaa yhteisen hyvän ymmärtämistä, esimerkiksi kaupungin eri alueille soveltuvan mittakaavan ja esteettisyyden tajua.

Vihreän keskikaupungin liikennesuunnittelun lähtökohdaksi on jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen ensi-

jaisuus. Keskustan pyörätieverkko ja runkobussilinjat on toteutettava 2015 mennessä. Turun keskustaan pääsyä tulee parantaa kehittämällä seudullista joukkoliikennettä. Raitiotien ensimmäisen rakennusvaiheen suunnittelun ja rakentamisen tulee käynnistyä pikaisesti. Kävelykeskustaa on laajennettava. Liikenneturvallisuuden ja viihtyisyyden parantamiseksi nopeusrajoitukset laskeetaan keskustassa ja keskustan ympäristön asuntoalueilla 30-40 km:iin tunnissa eräitä liikennevalo-ohjattuja pääkatuja lukuun ottamatta.

Turun tulee ohjata rakentamista hiilineutraaliin suuntaan kaavamääräysten, rakennuslupien ja energia-avustusten avulla. Keskustassa on pyrittävä kohti lämpöenergian omavaraisuutta. Turun keskustan kehittämisen yhteydessä on otettava huomioon myös välillinen energian kulutus.



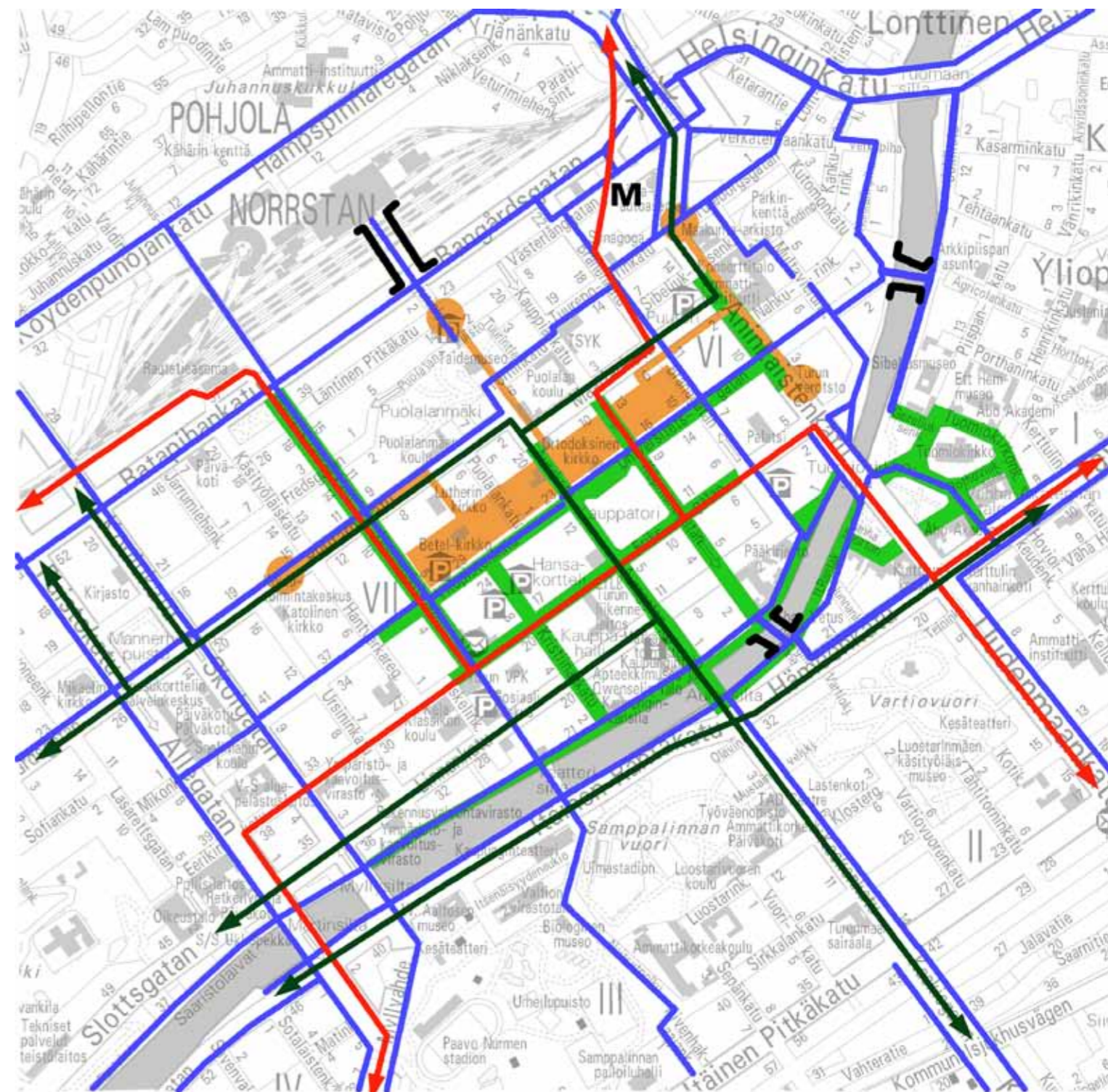
1. Vihreän Turun sykkivät sydämet ja viheralueiden kudus

Elävällä Turulla on kaksi sykkivää sydäntä: vanha historiallinen keskusta ja liikekeskusta. Nämä on yhdistettävä viihtyisillä viheralueilla. Viihtyisyyttä luovat rakennetun ympäristön korkea laatu, esteettisyys ja esteettömyys, historian läsnäolo, ihmisen mittakaavaan suunniteltu rakentaminen ja kaupunkilaisten omakseen kokemat kaupunkitilat. Hoidetut puistot, katualueiden istutukset tai jopa pihapiirin yksittäiset puut ovat liikenteen rajoittamisen ohella tärkeitä viihtyvyydelle ja kokemukselle elinympäristön vehreydestä.

Historiallinen keskusta eli vanha Turku koostuu Tuomiokirkon, Piispankadun ja Vanhan Suurtorin ympäristöistä sekä Aurajoen rannoista ja niiden palveluista (esim. Pinella, Aboa Vetus & Ars Nova -museo). Alueeseen kytkeytyy Vähätori joen toisella puolen. Yhteyttä vanhan Turun ja kaupallisen keskustan välillä tulee parantaa Kirjastosillan ja sen reittiä jatkavien Kauppia- ja Hämeenkadun kävely- ja pyöräily-yhteyksien kautta.

Viheralueiden keskusta koostuu Turun puistoista, kukkuloista ja Aurajoen rannoista. Alueiden pitää yhdistyä toisiinsa nykyistä paremmin verkostoksi. Tämä vaatii paikoin viheralueita yhdistävien käytävien parantamista. Esimerkiksi Kupittaankatu ja Sirkkalankatu ovat rauhallisia katuja, joita pitkin voidaan kehittää viheryhteyttä Kupittaan puistosta Vartiovuorelle, Samppalinnan ja Urheilupuistoon. Samppalinnan ja Urheilupuiston kukkulat tulee yhdistää Neitsytpolun yli kulkevalla kävelysillalla. Hämähäkkintontille voidaan rakentaa näköalahissi, jotta yhteys ylös puistoon paranee. Föriltä tulee olla sujuva jatkoyhteys paitsi Kakolan funikulaariin myös Hansakadulle ja edelleen Pansiontielle ja Ruissaloon. Puolalanpuiston yli on saatava hyvä kävely-yhteys Läntiselle Pitkädulle ja edelleen Logomoon.

Vihreät De Gröna



Karttapohja © Turun kaupunki, Kiinteistöliikelaitos 2011



Raitiotie



Bussien pääreitti



Pyöräreitti



Keskustan autoton alue, kävelykatu tai joukkoliikennekatu



Puolalanmäen kallion pysäköinti ja Aninkaisten tunneli

M

Matkakeskus



Aurajoen rantojen palveluiden tulee tarjota toimintaa ja ajanviettomahdollisuuksia kaikenikäisille. Tärkeitä kehityskohteita ovat mm. Fortuna-kortteli, Itärannan alue ja sen uusi rantayhteys, Forum Marinumin ja Turun linnan välinen alue ja tuleva Linnakaupunki kokonaisuudessaan. Vihreät tukevat näitä kehittämissuunnitelmia.

- Kaikkien on voitava kokea Turun keskustan vihreys ja vehreys.
- Turun eri viheralueet tulee yhdistää luomalla paremmat yhteydet viheralueiden välille rakentamalla kävelysilta Neitsytpolun yli, sujuva kävely-yhteys Puolalanpuistosta Logomoon ja funikulaari Kakolanmäelle.
- Aurajoen rannoilta on löydyttävä palveluja kaikenikäisille.

2. Turun keskustassa Suomen viihtyisintä asumista

Keskustan asukkaat tekevät kaupungista kaupungin: he tuovat keskustaan elämää vuorokauden ympäri, ovat kanta-asiakkaina kaupoissa, ravintoloissa, kahviloissa ja muissa palveluissa ja toimivat näin eräänlaisina 'ankkureina' turvallisuudelle ja sosiaaliselle kontrollille.

Tulevaisuuden keskusta rakentuu viihtyisään ja virikkeelliseen asumisympäristöön. Keskustassa on vanha, eri vuosikymmeniltä oleva asuntokanta, mutta keskustassa on tilaa myös harkitulle täydennysrakentamiselle. Keskustassa asumisen on oltava vaivatonta. Sieltä pitää löytyä erikokoisia ja erityyppisiä asuntoja, sillä keskustassa asuu kaikenlaisia ihmisiä ja kaikenkokoisia perheitä. Ihmiset pitävät siitä, että asunnot ovat muunneltavia ja pihat viihtyisiä, lähellä on viheralueita ja palveluita, joukkoliikenne toimii tehokkaasti ja työpaikat ovat lähellä asuntoja. Turun seudun asukkaista merkittävä osa haluaa asua keskustassa. Tutkimusten mukaan 26 % haluaisi asua kaupunkimaisilla kerrostaloalueilla ja 11 % puutaloalueiden kaltaisilla tiiviillä ja matalilla alueilla, joita voi sijoittaa keskustan ympäristön täydennysalueille. (Antti Vasanen: Asumispreferenssit Turun kaupunkiseudulla, 2010)

Turussa on lyhyellä etäisyydellä kauppatorista paljon erinomaisia täydennysrakentamisalueita. Niille mahtuu paljon lisärakentamista vuosikymmenien ajaksi, joten nykyisellä ruutukaava-alueella ei ole tarpeen purkaa suojelukohteita keskustan asukkaiden lisäämiseksi. Keskustan 1950–80-luvuilla rakennettuja kerrostalokortteleita voidaan kuitenkin tiivistää esimerkiksi lisärakentamalla nykyisten pysäköintikenttien paikalle. Matkakeskuksen lisäksi radan päälle voidaan suunnitella muitakin

toimintoja. Näin saataisiin kurottua lyhyemmäksi välimatkaa radan etelä- ja pohjoispuolien välillä.

Keskustan uusien asuntoalueiden on oltava Turun houkuttelevin asumisvaihtoehto. Kun kaupunki luovuttaa tonttejaan, pitää tontinluovutuskilpailuissa olla laatuvaatimukset; korkeata laatua voidaan tavoitella esimerkiksi arkkitehtikilpailuilla. On kokeiltava uusia toteutustapoja, esimerkiksi asukkaiden perustamia asunto-osakeyhtiöitä, ja harkittava kaupungin aloitteesta toteutettavia asunto-osakeyhtiöitä, nk. puolikunnallisia yhtiöitä. Uusille alueille on toteutettava mahdollisuuksien mukaan puutaloalueiden tyyppistä tiivistä ja matalaa rakentamista. Ikääntyvien tarpeisiin on vastattava toteuttamalla esimerkiksi uusia yhteisötyyppisiä asunoratkaisuja. Grynderivetoisessa rakentamisessa ei ole aina riittävästi ajateltu kokonaisuutta. Osallistavan kaupunkisuunnittelun avainsana on asukaslähtöinen tuotanto. Alueen suunnittelu voi olla suunnittelijoiden ja asukkaiden yhteinen oppimisprosessi.

Keskusta-asumista voidaan merkittävästi lisätä keskustaa ympäröivillä teollisuuskäytöstä ja julkisilta laitoksilta vapautuvilla alueilla.

Uudisrakennusalue	Asukastavoite
Telakkaranta	900 asukasta
Vähä-Heikkilän kasarmi	1500–2000 asukasta
Kupittaa 10 -alue	1300 asukasta
Kakola	1700 asukasta
Barkerin alue	1000 asukasta
Ratapihan alue	1300 asukasta
Linnafältti	1000 asukasta
Koko Linnakaupungin osayleiskaava Sataman ja Iso-Heikkilän alueella	20 000–25 000 asukasta
Yliopistojen, TYKS:in ja Kupittaaan aseman toimistojen läheisyydessä olevien Itäharjun ja Ikituurin alueiden soveltumista asumiseen tulee tutkia	3000–5000 asukasta
Koko keskustan ympäristö	30 000–37 000 asukasta

Keskustan tuntumassa asuvan väestön määrä voisi täten kasvaa noin 50 %.

Viihtyisyyteen kuuluu koko keskustan suunnittelu niin, että liikenne on turvallista ja alue on kokonaisuutena miellyttävä. Julkinen liikenne palvelee, kävelyn ja pyöräilyn reitit lähtevät kotinurkalta ja lähin puisto on lähipuistikko. Sieltä täältä suhteellisen läheltä löytyy julkisia pingispöytiä ja piknik-paikkoja, lasten leikkialueita, puistikon mukavia lukupenkkejä ja tiloja, joissa voi järjestää pieniä tapahtumia tai osallistua niihin.

Houkutteleva tulevaisuuden asuinympäristö edellyttää asumisen ja palvelujen kehittämistä monipuolisempaan suuntaan. Keskustassa on oltava kaikkia asumisen hallintamuotoja. Rakennetaan kattoterasseja, lisätään parvekkeita parvekkeettomiin rakennuksiin ja muodostetaan isoja korttelipihoja. Designkeskusta täydentyy kokeilutaloilla ja -kortteleilla, jotka luovat keskustaan asuintilaa yhtä hyvin lapsiperheille kuin yksin asuville. Uutta ajattelua ilmentävät uudet ratkaisut: yhteiskäyttöautot, yhteiset sauna- ja kodinhoitotilat omien tilalle, kerrostalojen julkisivut, jotka toimivatkin keittiöpuutar-

hojen alustoina, uudentyypisinä 'parvekelaatikkoina'. Uusien asu-
mismallien suunnittelussa kannattaa käyttää eri alojen ammattilaisia
viihtyvyyden lisäämiseksi: arkkitehtien lisäksi esimerkiksi puutarhureita,
kiinteistön- ja kodinhoitajia, taiteentekijöitä ja luovan alan elämyksen-
tuottajia. Uusia asuinalueita voidaan tyypitellä ja suunnitella tietyistä
asioista kiinnostuneille ihmisille. Esimerkiksi Logomon viereen rakentu-
vassa kaupunginosassa voidaan korostaa viihtyisyyden ohella
asukkaita kulttuurinkuluttajina, taiteen ystävinä ja urbaaneina luovien
alojen ihmisinä.

Suunnittelussa suurimman haasteen muodostavat toisaalta yksin
ja kaksin asuvat, toisaalta suurperheet. Riittääkö yksiö – sänky, hella
ja kotiteatteri? Pitäisikö rakentaa taloja, joissa on isot yhteiskeittiöt
leivinuuneineen ja perhejuhlatiloineen, mutta joissa itse asuintila olisi
pienehkö? Miten huomioidaan erilaisten, yhä enemmän eriytyvien ryh-
mien asumistarpeita: yksin asuva viisikymppinen nainen, eronnut isä
lapsineen, opiskelija, aktiivinen seitsenkymppinen pariskunta jne?

Monet sisäpihat voidaan herättää uuteen eloon: parkkipaikasta ja jä-
tekatosten säilytysalueesta asukkaiden viherkeitaaksi ja olohuoneeksi.
Vanhat hukkatiilat vinteillä ja kellareissa sopivat vaikkapa hyvän olon
palvelutiloiksi.

Kaupunkikehityksen suuri murhe on, että iso osa nuorista perheistä
muuttaa pois keskustasta, kun perheeseen syntyy lapsia. Perheet halu-
avat asua alueilla, joissa lapsille on enemmän tilaa kuin autoille. Jotta
keskustasta tulisi elinvoimainen, se on suunniteltava uudella tavalla.
Lapsille on varattava tilaa vähintään yhtä paljon kuin autoille ja liiken-
teen on oltava lapsille turvallista. Kortteleiden sisäpihoja pitää muuttaa
vehreämmiksi ja viihtyisämmiksi. Puistoista on tehtävä kutsuvampia.

Uuteen keskusta-asumiseen kuuluvat äänimaisema ja oikeus puhtaa-
seen ilmaan. Autoliikenteen vähentäminen, nopeusrajoitusten laske-
minen, pyöräreitit, parempi julkinen liikenne ja viherkeitaat laskevat
melutasoa ja puhdistavat hengitysilmaa.

- Turun keskustasta ja sen lähialueilta löytyy paljon uudisrakennus-
alueita.
- Keskustaa on kehitettävä lapsiperheitä houkuttelevaksi asuin-
kohteeksi.



Kuva: Mikko Alameri 1972



3. Keskikaupunki palvelee

Perinteisen kaupunkikeskustan vahvuutena ovat monipuoliset palvelut, avoimet julkiset tilat sekä mahdollisuudet kulttuurin tekemiseen ja kokemiseen. Lisäämällä asukkaita saamme lisää palveluja - vai saammeko sittenkin lisää asukkaita lisäämällä palveluja? Keskustassa on tarjolla tavarataivaan lisäksi palveluja kulttuurista ja ravintoloista liikuntaan. Keskustapalvelujen suunnittelussa ja tarjonnassa tulee ottaa huomioon kaikki vuodenaajat: tekemistä pitää löytyä vuoden ympäri ja sään mukaisissa tiloissa. Hyvässä kaupunkikeskustassa on kivijalkakauppoja, lähiruokatoreja ja liiketilaa monenlaisiin tarpeisiin.

Päivittäistavarakaupassa keskusta palvelee sen asukkaita, mutta erikoistavarakaupassa koko seutukuntaa. Turun keskustan erikoistavarakaupan markkinaosuuden tulee kasvaa 2020 mennessä nykyisestä noin 30 prosentista 40 prosenttiin. Tämä vastaa yhden Myllyn tai Skanssin kokoisen kauppakeskuksen liikevaihtoa ja liikkeitä. Uutta liiketilaa voi sijoittaa liikekeskustan nykyisten korttelien sisäpihoille sekä matkakeskukseen; vajaakäyttöisten liiketilojen käyttöä tehostetaan ja aktiivista liikekeskustaa laajennetaan kattamaan Käsityöläiskadun, Aurajoen, Aninkaistenkadun, matkakeskuksen, Puolalanmäen ja Rautatieaseman rajaama alue.

Turun kaupallinen keskusta on nykyisellään suppea: se rajoittuu lähinnä Hansakortteliin, torin ympäristöön ja kävelykadulle. Keskusta asuinpaikkana vaatii esimerkiksi hyviä ruokakauppoja. Turun ydinkeskustaan tarvittaneen myös ympäri vuorokauden avoinna oleva vähittäistavarakauppa. Kauppiat taas tarvitsevat turvallisen toimintaympäristön.

Hansakorttelin vuokrataso ohjaa liikevalikoimaa kohti ketjuliikkeitä. Keskustaan tarvitaan lisää pieniä erikoiskauppoja. Pikkuliikkeiden haasteena on luoda erikoispalvelujen yhteismarkkinointia. Esimerkkinä tästä voi mainita Turun design-kauppojen keskitetyn markkinoinnin ja tulevan Fortuna-korttelin.

Fortuna-korttelin lisäksi tarvitaan vastaavia kehittämisprojekteja esimerkiksi Brahenkadun ja Puutorin seuduille. Vanhaa Suurtoria tulee kehittää ja elävöittää kulttuurikäytössä. Sitä täydentämään sopivat vaikkapa antiikkiliikkeet antiikki- ja second hand -markkinoineen.

Puutori on puhallettava uuteen eloon kehittämällä siitä tapahtumien tori. Tori on rakennettava kokonaisuudessaan torialueeksi, ja sinne on tehtävä pysyvät myyntikatokset sekä leikkipaikka tapahtumiin tulevia

lapsia varten. Katokset palvelevat markkinatapahtumia ja toimivat kirpputoripaikkoina. Niiden vuokraus ja ylläpito voivat hyvin olla esim. Puutoriyhdistyksen hoidossa. Matkakeskuksen rakentaminen lisää kävelykeskustan laajentamistarvetta ja Puutorin asiakkaita.

Uusi tutkittava mahdollisuus Puutorin ympäristön viihtyisyyden ja toiminnan kehittämiseen on Aninkaisten tunneli, jossa autoliikenne alueen läpi ohjataan Aninkaistenmäen ali. Tällöin kävelykeskustaa voisi laajentaa Yliopistonkadulta Aninkaistenmäelle, alueen ilmanlaatu paranisi ja melu vähenisi. Tunnelivaihtoehdon luomat mahdollisuudet uudisrakentamiseen on selvitettävä. Aninkaisten tunnelista voidaan toteuttaa ajoyhteydet alueen maanalaisiin pysäköintitiloihin kuten Puolalanmäen ja Puutorin parkkihalleihin sekä rakennusten huoltotiloihin. Tunnelin suuaukkojen maisemointi on tehtävä erityisen huolellisesti.

Liikenneratkaisun yhteydessä on tutkittava mahdollisuus laajentaa konserttitaloa rakentamalla sen edus-

talle matala ravintola kattoterasseineen. Näin nykyinen kahvilatila saadaan kokouskäyttöön ja konserttitaloa voidaan käyttää paremmin kokous- ja kongressitilana. Turun ammatti-instituutin tilojen laajentamismahdollisuksiakin voidaan tutkia. Rauhoittuneelle Aninkaistenkadulle sopisi instituutin oma kauppakeskus (ravintola Aninkainen, parturi, kosmetologi, leipomo, tuotemyymälä ym.).

Matkakeskus on toteutettava ja liitettävä toiminnalliseksi osaksi keskustaa. Juna- ja bussiasemien sekä hotellin ja pysäköintitilojen lisäksi matkakeskuksen yhteyteen sopii vaikkapa sisustustavaratalo, vaate- ym. liikkeitä ja vapaa-ajan harrasteiden ostoskeskus.

Ydinkeskustasta tai sen välittömästä läheisyydestä, esimerkiksi uudesta matkakeskuksesta, on etsittävä paikka Turun toiselle elokuvakeskukselle.



Strasbourg

On tutkittava, saadaanko Aurajokeen sopimaan uimapaikka. Vähintään jokirantaan tarvittaisiin kesäkausiksi keskieuropalaistyylisiä city-beach-tunnelmaa lämpimien kesäpäivien ja -iltojen viettoon.

Palloiluhalli on rakennettava keskusta tai Kupittaaalle siten, että se palvelee myös kouluja ja eläkeläisiä päivisin. Hallista on peliareenan lisäksi löydyttävä turkulaisia aktivoivat kohtuuhintaiset liikunta- ja kuntoutuspalvelut ja muut hyvinvointipalvelut. Lapsiperheitä varten keskusta tarvitaan kävelyreittien varrelle leikkiaktiviteetteja ja lapsiparkkeja.

Vimman alakerta on muutettava viihtyisäksi nuorten ajanviettolilaksi, koska keskustassa on tarvetta nuorten hengailutilalle. Kaiken ikäiset keskustassa liikkujat tarvitsevat toreille ja katujen laiduille lisää penkkejä ja roska-astioita. Keskustassa tarvitaan vapaata tekemisen ja olemisen tilaa kaikille.

- Keskikaupungin palveluista pitää löytyä tekemistä eri ikäisille vuoden ympäri.
- Turun keskustan erikoistavarakaupan markkinaosuuden tulee kasvaa 2020 mennessä nykyisestä noin 30 %:sta 40 %:iin.
- Keskustassa pitää erityisesti kehittää Fortuna-korttelia, Vanhaa Suurtoria, Puutoria ja matkakeskusta.

4. Keskikaupunki työllistää

Turun keskusta-alue on nykyisin seudun merkittävin työpaikka-alue. Siellä sijaitsee noin 40 % seudun työpaikoista. Työpaikat ovat keskittyneet erityisesti liikekeskusta sekä yliopistojen, TYKS:in ja Kupittaaan aseman ympäristöön. Lisäksi työpaikkoja on runsaasti keskustan asuinalueilla ja julkisissa palvelulaitoksissa.

Keskusta on ensisijainen sijaintipaikka kaikelle osaamiseen ja tiheisiin kontakteihin perustuvalla yritystoiminnalla ja niitä palveleville toiminoille. Keskustaa on kehitettävä houkuttelevana työpaikkaympäristönä. Erityisesti TYKS–Kupittaaan asema-vyöhykkeellä on kaupunkikuvaa kehitettävä lisäämään yleistä viihtyisyyttä ja siten palvelemaan asumisen ohella työpaikka-alueita. Työpaikkoja tulee säilyttää myös keskustan asuinalueilla. Asuintalojen pohjakerrosten liiketilat ovat hyvä sijaintipaikka pienille yrityksille.



Yliopistojen ja korkeakoulujen osaamiseen perustuvat työpaikat on keskitettävä keskustaan korkeakoulualueiden tuntumaan. Luova talous sekä taiteen ja kulttuurin työpaikat tulee huomioida innovatiivisen työskentelyympäristön luomisessa. Logomosta on tulossa yksi Turun luovan talouden keskuksista ja alueen kehittämistä on ohjattava sen mukaisesti.

Keskustan saavutettavuus on monille työntekijöille ongelmallista. Keskusta ei voida järjestää kaikille työntekijöille autopaikkaa. Joukkoliikenne on kuitenkin toistaiseksi puutteellista erityisesti seudun muista kunnista eikä pyörätieverkko ole kattava. Nykyistä suurempi yksityisautolla keskustaan suuntautuva työmatkaliikenne ei ole mahdollista, koska se ruuhkauttaisi keskustan sisääntuloväylät. Erityisesti TYKS:in ja Kupittaaan alueen työpaikka-alueiden pysäköinti on tähän asti perustunut naapurin rakentamattomalle tonteille. Niitä ei kuitenkaan riitä loputtomiin.

Turun seudulla on estettävä toimistotyöpaikkojen hajautuminen keskustan ulkopuolelle mahdollistamalla juoheva työmatkaliikenne joukkoliikenteellä, pyörällä ja kävellen. Ensiarvoisen tärkeää on parantaa seudullista

joukkoliikennettä ja ympärivuotisen työhön pyöräilyn mahdollisuuksia.

Keskustan liepeiden teollisuusalueita kuten Iso-Heikkilä ja Itäharju on suunniteltu muutettavaksi enemmän asuinalueiksi. Keskustan liepeillä on kuitenkin säilytettävä myös teollisuusalueen luonteisia työpaikka-alueita. Luontevimmat sijainnit ovat Naantalintien ja Uudenkaupungin radan välissä sekä Helsingin valtatie lähialueissa. Sekäkäyttöön muuttuvien Linnakaupungin ja Itäharjun alueiden teollisuustyöpaikkojen siirtyminen soveltuvammille alueille on hoidettava huolellisesti. Toimistotyöpaikkojen ja ympäristöhäiriötä aiheuttamattoman teollisuuden on voitava säilyä keskusta-alueella.

- Keskustaa työpaikka-alueena tulee kehittää tukemalla luovia aloja ja palveluita. Logomon kehittämistä luovien alojen keskuksena tulee tukea.
- Keskustan työpaikkoja voidaan tukea jouhevalla bussi- ja raitiotielinjoilla ja hyvillä pyöräilyreiteillä.
- Toimistotyöpaikkojen ja ympäristöhäiriötä aiheuttamattoman teollisuuden on voitava säilyä keskusta-alueella.

5. Suomen vanhimmalla kaupungilla ei ole varaa purkaa maan rakennusperintöä

Historiallinen kerroksisuus ei tarkoita vain menneisyyden katsomista. Se sisältää myös uudet rakennukset, joiden sovittamisessa pitkäikäiseen kaupunkiympäristöön on omat kiintoiset haasteensa. Lisäksi se sisältää luovan mielikuvituksen mahdollisuudet vanhempien rakennusten uusiin käyttötarkoituksiin.

Vihreille on tärkeää, että kaupunkiympäristön historiallinen kerroksisuus näkyy kaupunkikuvassa. Turkulaisen vanhan rakennuksen omistajan pitäisi olla omistuksestaan ylpeä, ei tuskissaan, koska koko maan rakennuskanta on eurooppalaisittain katsoen nuorta. Vanhan rakennuksen huolellinen kunnostaminen on kulttuuriteko. Uusia käyttötarkoituksia löytyy useimmiten, jos niitä vain halutaan etsiä. Kaupunkikeskustan miljööttä on Turussa viime vuosina tarkasteltu Ihmiselle elävä keskusta -hankkeessa.

Rakennustaiteellisesti tai kulttuurihistoriallisesti arvokkaat kohteet tulee suojella joko asema- tai yleiskaavalla. Maakuntamuseo on laatinut kuvauksen keskustan suojelutavoitteista ja suojelutilanteesta. Julkaisuun liittyy tonttikohtainen arvotus rakennustaiteellisista ja kulttuurihistoriallisista arvoista. Kaikkiin arvotusmäärittämiin liittyy maakuntamuseon ohje siitä, miten kyseisiä tonttikokonaisuuksia ja niillä sijaitsevia rakennuksia tulee käsitellä mahdollisten tulevien rakennushankkeiden aikana. Rakennuslautakunnan tulee kuulla maakuntamuseota tällaisten hankkeiden lupia käsitellessään.

Turun keskustassa on kuusitoista valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä (nk. RKY-alueet). Näiden alueiden ympäristö- ja rakennusmuutosten suunnittelussa on oltava erityisen huolellinen.

Keskustan maltillinen täydennysrakentaminen on tarpeen monista erisyistä. Kaupungin keskusta tarvitsee ja sietää lisää asukkaita. Eri toiminnot tarvitsevat uudentyypisiä tiloja. Täydennysrakentaminen voi merkitä nykyisten rakennusten lisärakentamista joko viereen tai ylöspäin, uusia rakennuksia tonteille tai käyttötarkoitusten muutoksia keskustaa reunustavilla aiemmilla teollisuus-, varasto-, puhdistamo-, satama- yms. alueilla.

Täydennysrakentaminen kohtaa usein paikallista vastustusta, koska vaikutukset askarruttavat etenkin muutosalueen lähellä asuvia. Haasteena on kaupungin yhteisen hyvän ymmärtäminen pelkän omasta ikkunasta vilkuilun sijaan. Myös hankkeiden käynnistäjiltä ja toteuttajilta on lupa odottaa yhteisen hyvän ymmärtämistä, esimerkiksi kaupungin eri alueille soveltuvan mittakaavan ja esteettisyyden taju.

- Vihreille on tärkeää, että kaupunkiympäristön historialliset kerrokset näkyvät kaupunkikuvassa.
- Rakennustaiteellisesti tai kulttuurihistoriallisesti arvokkaat kohteet tulee suojella joko asema- tai yleiskaavalla.
- Rakennushankkeiden käynnistäjiltä ja toteuttajilta on lupa odottaa yhteisen hyvän ymmärtämistä, esimerkiksi kaupungin eri alueille soveltuvan mittakaavan ja esteettisyyden taju.

6. Keskikaupungille enemmän ihmisiä ja vähemmän autoja

Vihreän keskikaupungin liikennesuunnittelun lähtökohdaksi on jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen ensisijaisuus. Ilmastotavoitteiden mukaisesti on liikennettä muutettava kestävämmäksi suosimalla vähäpäästöisiä ja -saasteisia sekä hiljaisia liikennemuotoja. Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen lisääminen on helpointa keskustaan suuntautuvilla matkoilla. Kun keskustan markkinaosuus sekä asuntojen ja työpaikkojen määrä lisääntyvät, keskustaan suuntautuvan liikenteen ruuhkottomuus voidaan turvata vain, jos liikenteen koko kasvu ohjataan pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen. Keskustan pyörätieverkko ja runkobussilinjat on toteutettava 2015 mennessä.



Strasbourg



Linz



Turun keskustan suurin saavutettavuusongelma on seudullisen joukkoliikenteen puutteellisuus. Maariasta ja Paattisilta keskustaan suuntautuvista asiointimatkoista 55 % tehtiin 2003 joukkoliikenteellä, samalta etäisyydeltä naapurikunnista 17 %. Keskustan markkinaosuus naapurikunnissa oli vastaavasti pienempi. Turun keskustan saavutettavuutta lisäävät nopeimmin seudullisen joukkoliikenneviranomaisen perustaminen, naapurikuntien joukkoliikenteen parantaminen keskuksissa ja suurilla asuntoalueilla sekä yhtenäinen lippu- ja informaatiojärjestelmä. Samalla bussien energiankulutus pienenee, uusiutuvien polttoaineiden käyttö lisääntyy ja päästö- ja meluvaatimuksia voidaan tiukentaa.

Raitiotien ensimmäisen rakennusvaiheen suunnittelun ja rakentamisen tulee käynnistyä pikaisesti ja vähintään kaksi linjaa tulee olla valmiina vuosikymmenen vaihteessa. Linjat voivat olla esimerkiksi Satama – Linnakaupunki – Humalistonkatu – Kauppatori – Nättinummi – Runosmäki tai Runosmäki – Nättinummi – Kauppatori – Harittu – Kaarinan keskusta sekä Hirvensalo – Martti – Kauppatori – Kupittaaan asema – Varissuo.

Raitiotien toteuttamisen yhteydessä rakennetaan Humalistonkatu, Eerikinkatu ja Kauppiaskatu välillä Maariankatu–Eerikinkatu raitiotie-, kävely- ja pyöräilykaduksi. Bussilinjat keskitetään Aurakadulle, jolle ne kulkevat Puutarhakadulta, Maariankadulta ja Linnakadulta. Auransilta suljetaan yksityisautoliikenteeltä joukkoliikennesillaksi.

Kävellen ja pyörällä lähialueilta tulevat ovat keskustan kanta-asiakkaita. Kävelykaduiksi toteutetaan Yliopistonkatu välillä Käsityöläiskatu–Aninkaistenkatu, Kristiinankatu, Kauppiaskatu välillä Eerikinkatu–Aurajoki sekä Läntinen ja Itäinen Rantakatu. Keskustan esteettömyyttä parannetaan ja siten helpotetaan rollaattorien, pyörätuolien ja lastenvaunujen kanssa kulkemista. Katutilan lisäksi tulee parantaa palvelurakennusten sisäistä esteettömyyttä ja kuljettavuutta esimerkiksi toteuttamalla luisikat Hansakorttelin sisälle sekä Kauppahallin sisäänkäynteihin.

Keskustassa on edelleen hankalaa liikkua polkupyörällä, vaikka kaupunginvaltuusto on päättänyt keskustan pyöräteiden toteuttamisesta 1986, 1997, 2001 ja 2009. Teatterisillan – Humalistonkadun - Rautatiesillan, Yliopistonkadun ja Puutarhakadun – Tuureporinkadun pyörätieyhteydet ovat yhä kesken. Liikekeskustan läpäisevä pyöräväyläverkosto koostuu näiden reittien lisäksi Brahenkadun ja rantakatujen pyöräilyväylistä. Yliopistonkadun päästä on rakennettava Agricolankadun päähän kävely- ja pyöräilyä yhdistämään kampusalue Turun keskustaan. Rautatieaseman ja matkakeskuksen kohdalle tehdään rautatien yli pyöräiltävät ja esteettömät yhteydet ja Ajurinkadun kohdalle rakennetaan



Logomoon helppokulkuinen ja innovatiivinen kävely- ja pyöräily-yhteys ydinkeskustasta. Itäisellä Rantakadulla lasketaan ajonopeutta ja siirretään pyörätie ylös kadun laitaan alatasen rauhoittamiseksi kävelylle. Kaikki keskustan pyörätiet ylläpidetään hyvässä ajokunnossa myös talvisin.

Keskustan autoliikennettä ei ole mahdollista lisätä sisääntuloväylien rajallisen kapasiteetin vuoksi. On rajoitettava autoliikennettä ja kadunvarsipysäköintiä liikekeskustassa Aurajoen, Käsityöläiskadun, Ratapihankadun ja Aninkaistenkadun alueella. Parkkitilaa voidaan tarvittaessa louhia lisää Puolalanmäen kalliioon. Kalliopysäköintiin voidaan järjestää ajoyhteydet ydinkeskustan ulkopuolelta Puistokadun ja Koulukadun suunnasta, Aninkaistenkadun tunnelista ja Puolalanmäen takaa. Pysäköintilaitoksista voi olla kävelyuloskäynnit

nykyisten lisäksi mm. Humalistonkadulle, Brahenkadulle ja Maariankadulle. Vinohisseillä uloskäyntejä voidaan vetää vaikkapa kauppakortteleiden sisään. Kalliopysäköinnin ja sen kulkuyhteyksien kustannukset ja rakennusaikaiset haitat ovat pienet savialueelle sijoittuviin vaihtoehtoihin verrattuna. Kalliopysäköinnin laajentaminen mahdollistaa niin haluttaessa Stockmannin, Anttilan ja Wiklundin tavaratalojen laajentamisen sekä uudet katetut liikekorttelit Postin ja Kinopalatsin kortteleihin. Myös muiden keskustan liikekorttelien sisäpihojen parkkipaikkojen korvaaminen liiketiloilla, toimistoilla ja asunnoilla tulee mahdolliseksi.

Pikaraitiotien asemille toteutetaan liityntäpysäköintiä esimerkiksi Hirvensaloon, Runosmäkeen, Raisioon ja Kaarinaan sekä Kupittaaalle ja matkakeskukseen.



Liikenneturvallisuuden ja viihtyisyyden parantamiseksi nopeusrajoitukset lasketaan keskusta-alueella ja keskustan ympäristön asuntoalueilla 30-40 km:iin tunnissa eräitä liikennevalo-ohjattuja pääkatuja lukuun ottamatta.

- Vihreän keskikaupungin liikennesuunnittelun lähtökohtana on jalan kulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen ensisijaisuus.
- Keskustan pyörätieverkko ja runkobussilinjat on toteutettava 2015 mennessä.
- Turun keskustan saavutettavuutta tulee parantaa kehittämällä seudullista joukkoliikennettä.
- Raitiotien ensimmäisen rakennusvaiheen suunnittelun ja rakentamisen tulee käynnistyä pikaisesti.
- Kävelykeskustaa tulee laajentaa.
- Liikenneturvallisuuden ja viihtyisyyden parantamiseksi nopeusrajoitukset lasketaan keskustassa ja keskustan ympäristön asuntoalueilla 30-40 km:iin tunnissa eräitä liikennevalo-ohjattuja pääkatuja lukuun ottamatta.

7. Keskusta tuottaa lämpöä ja syö hiilidioksidia

Keskustan täydennysalueille rakennettaessa on kiinnitettävä huomiota ekologisiin ja energiaa säästäviin ratkaisuihin. Hulevedet on käsiteltävä paikallisesti ja asfalttipintoja on mahdollisuuksien mukaan vaihdettava vettä läpäiseviin pinnoitteisiin. Rakennusten tulee olla passiivitaloja ja on toteutettava paikallista energiantuotantoa.

Turun on vaikutettava siihen, että Turun keskustasta tulee vähähiilisempi ja ekologisempi paikka kaava- ja rakennusmääräyksiensä sekä energia-avustusten kautta. Keskustassa on pyrittävä kohti lämpöenergian omavaraisuutta. Uusilla alueilla omavaraisuus on asetettava tavoitteeksi. Saneeraatuissa ja uudisrakennuksissa otetaan käyttöön passiivista ja aktiivista aurinkoenergiaa ja hukkalämpö otetaan talteen. Kiinteistöt eivät jatkossa ole enää pelkkiä energian käyttäjiä vaan tilanteen mukaan ne voivat myös syöttää tuottamansa lämpöenergian ylijäämän kaukolämpöverkkoon.

Passiivista aurinkoenergiaa hyödynnetään rakentamalla talojen ulkoseinälle lasisia kasvikaappeja, arkkitehtuurin sen salliessa. Kasvikaapit sitovat taloon lämpöenergiaa ja samalla niissä voidaan kasvattaa kasve-

ja. Katolta valuvat hulevedet johdetaan kaappeihin kasvien kasteluvedeksi. Pintamateriaalien valinnassa tulee kiinnittää huomiota niiden kykyyn sitoa lämpöenergiaa. Lisäksi on hyödynnettävä passiivienenergiaratkaisuja, joilla vähennetään talojen energian kulutusta. Näitä ovat muun muassa lämmön talteenotto ilmanvaihdosta, lisäeristäminen, ikkunoiden vaihtaminen, tuulikaappien rakentaminen, ikkunoiden suuntaaminen auringon mukaan ja puiden istuttaminen siten, että auringon lämpövaikutus voidaan hyödyntää talviaikaan ja tarvittaessa puiden viilentävä vaikutus kesäaikaan. Myös kattoja voidaan mahdollisuuksien mukaan hyödyntää kasvien kasvattamisessa ja siten hiilinieluinä.

Aktiivista aurinkoenergiaa on hyödynnettävä talo- ja aluekohtaisella lämpöenergian hankinnalla. Aurinkopaneeleilla voidaan kerätä auringon lämpöenergiaa aktiivisesti talojen katoilta ja muilta pinnoilta. Aurinkopaneeleja voidaan hyödyntää myös ulkovalojen lähteenä. Lisäksi voidaan hyödyntää maahan ja veteen varastoitunutta aurinkoenergiaa. Aurajoestakin on mahdollista kerätä lämpöä. Sitä saadaan myös kalliosta esimerkiksi kallioon tehtävien luolien yhteydessä. Kakolan jätevedenpuhdistamoon on rakennettava toinen lämmön keräysyksikkö.

Turun keskustan kehittämisen yhteydessä on otettava huomioon myös välillinen energian kulutus. Eri rakennusmateriaalit kuluttavat valmistettaessa erilaisia energiamääriä. Esimerkiksi alumiinin ja betonin val-

mistamiseen kuuluu huomattavasti enemmän energiaa kuin puupohjaisiin rakennustuotteisiin. Tuleekin suosia energiaa vähemmän kuluttavia kotimaisia raaka-aineita.

Jätehuoltoon voidaan kehittää uusilla kaupunkimaisilla asuinalueilla suuren asukastiheyden takia uudenlaisia ratkaisuja. Jätteiden lajittelu voi tapahtua myös Ruotsissa suosittujen lajittelukuilujen avulla. Näistä eri jätejakeet löytävät energiatehokkaasti tiensä hyödyntämispaikkoihin. Biojäte on kerättävä erikseen biovoimalan tarpeisiin. Paperin, lasin ja metallin keräyksen lisäksi on keskustassa kerättävä talteen pakkaus Kartonki ja pahvit. Jäljelle jäävästä polttokelpoisesta jätteestä on valmistettava kierrätyspolttoainetta.

- Turun tulee ohjata rakentamista hiilineutraaliin suuntaan kaavamääräysten, rakennuslupien ja energia-avustusten avulla.
- Keskustassa on pyrittävä kohti lämpöenergian omavaraisuutta.
- Turun keskustan kehittämisen yhteydessä on otettava huomioon myös välillinen energian kulutus.



Kuva: Mikko Alameri 1972

Vihreät De Gröna

www.turunvihreat.fi

turku@vihreat.fi

Valokuvat:

Mikko Laaksonen etusivu, sivut 2, 3, 9, 11, 12, 13 ja 15

Mika Helva sivut 4, 6, 10, 14, 16 ja 17

Mikko Alameri sivut 8 ja 19

Tämä ohjelma on hyväksytty Turun vihreässä valtuustoryhmässä 2011