

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

Turun hallinto-oikeus  
Kirjaamo  
Sairashuoneenkatu 2  
20100 Turku

## **Valitus**

### **Kauppatorin asemakaavanmuutoksesta (11/2011) Turun kaupunginvaltuusto 18.6.2012 § 118, tiedoksisaanti 28.6.2012.**

**Meidän Turku-Vårt Åbo ry vaatii, että Turun kaupunginvaltuuston päätös 18.6.2012 § 118 asemakaavanmuutoksesta "Kauppatori" (11/2011) kumotaan maankäyttö- ja rakennuslain (1 §, 5 §, 6 §, 9 §, 24 §, 35 §, 36 §, 39 §, 40 §, 42 §, 54 §–58 §, 62 §) maankäyttö- ja rakennusasetuksen (1 §, 25 §, 30 §) kuntalain (23 §, 27 §, 52 §) hallintolain (27 §–28§ ) Suomen perustuslain (6 §), Euroopan ihmisoikeussopimuksen (6. artikla), Aalborgin sopimuksen, Turun kaupungin Ilmasto- ja ympäristöohjelman 2009-2013 (KV 26.10.2009, § 239), Euroopan yhteisön ympäristömeludirektiivin (2002/49/EY), EU:n ilmanlaadusta ja sen parantamisesta annetun direktiivin (2008/50/EY), valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden ja mahdollisesti myös kilpailulainsäädännön (Kilpailulaki 5 §) vastaisena sekä virheellisessä järjestyksessä ja hyvän hallinnon vastaisesti tehtynä seuraavin perustein:**

- 1. Asemakaavan käsittelyyn on osallistunut esteellisiä, joten päätös on kuntalain (52 §), hallintolain (27 §–28 §) ja Euroopan ihmisoikeussopimuksen vastainen (6. artikla).**
- 2. Päätöksentekoprosessi asemakaavanmuutosasiassa on ollut hyvän hallinnon, perustuslain, kuntalain 27 §:n sekä maankäyttö- ja rakennuslain 1 §:n, 6 §:n ja 62 §:n sekä maankäyttö- ja rakennusasetuksen 30 §:n vastainen. Asemakaava on valmisteltu poikkeuksellisella menettelyllä tavoitteena ratkaista asia ennen vuoden 2012 kuntavaaleja. Menettelyn tarkoituksena on ollut rajoittaa kuntalaisten osallistumis- ja vuorovaikutusmahdollisuuksia**

kaavoituksessa.

3. Asemakaavan ratkaisu on peruseriaatteiltaan sama kuin Turun hallinto-oikeuden ja KHO:n kumoamassa asemakaavassa.
4. Asemakaava on voimassa olevan yleiskaavan 2020 (2000/2001), keskustan liikenteen vaihekaavan (1984/1986) ja samalla maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n, 35 §:n, 36 §:n, 39 §:n 42 §:n sekä kuntalain 23 §:n vastainen.
5. Asemakaava on valtioneuvoston valtakunnallisista alueidenkäytön tavoitteista antaman päätöksen (30.11.2000), tavoitteiden tarkistamispäätöksen (13.11.2008) ja MRL:n 24 §:n vastainen.
6. Liikenteellinen selvitys ja vaihtoehtojen tarkastelu sekä asemakaavaselostus ovat puutteellisia ja asenteellisia. Ne ja hyväksytyt asemakaava ovat MRL:n 1 §:n, 9 §:n, 54 §:n 55 §:n, 58 §:n ja MRA:n 25 §:n sekä Turun kaupungin oman Ilmasto- ja ympäristöohjelman 2009-2013 (KV 26.10.2009, § 239) vastaisia.
7. Asemakaavamääräykset, -merkinnät ja -selostus ovat puutteellisia ja epämääräisiä sekä MRL:n 55 §:n ja 57§:n sekä MRA 25 §:n vastaisia.
8. Maaperä- ja pohjavesiselvitykset ovat puutteellisia (MRL 9 §). Toripysäköinnin toteuttaminen voi aiheuttaa perustusvaurioita myös täydennettyjen selvitysten perusteella (MRL 1 §, 39 §, 54 §, MRA 1§). Asemakaava on perustuslain (6 §) yhdenvertaisuuseriaatteen vastainen.
9. Ympäristöselvitykset ovat puutteellisia ja kaava-alue on liian suppea, selvitetty ympäristövaikutukset pelkästään kielteisiä, joten asemakaavapäätös on MRL:n 1 §:n, 5 §:n, 9 §:n, 12:n ja 54 §:n sekä MRA 1 §:n ja 5 §:n sekä valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden, Euroopan yhteisön ympäristömeludirektiivin (2002/49/EY) ja EU:n ilmanlaadusta ja sen parantamisesta annetun direktiivin (2008/50/EY) vastainen.
10. Haitat ja kustannukset joukkoliikenteelle ovat jääneet selvittämättä. Toripysäköinnin rakentamisaikana aiheutuvien häiriöiden vuoksi joukkoliikenteen matkustajamäärät alenevat ja liikennöintikustannukset lisääntyvät. 4,5-6 vuoden rakentamisaikana tästä aiheutuu 10-50 M€ tappiot Turun kaupungille joukkoliikenneviranomaisena. Toteutettuna toripysäköinti alentaa joukkoliikenteen käyttöä pysyvästi noin 5 % alentaen joukkoliikenteen tuloja n. 900 000 € vuodessa. Tältä osin kaupunginvaltuuston päätös on MRL:n 1 §:n 9 §:n, 54 §:n ja MRA 1 §:n vastainen.

- 11. Toriparkin vaikutusta keskustan kauppaan on liioiteltu. Keskustan liike-elämälle ja erityisesti torikaupalle aiheutuvat haitat ja tappiot on jätetty selvittämättä. Tältä osin asemakaava on maankäyttö- ja rakennuslain 5 §:n 9 §:n ja 54 §:n ja maankäyttö- ja rakennusasetuksen 1 §:n ja mahdollisesti myös kilpailulain vastainen.**
- 12. Arvioimattomat kustannukset koituvat turkulaisten veronmaksajien maksettaviksi. Siksi kaupunginvaltuuston kauppatorin asemakaavan hyväksymispäätös on MRL:n 1 §:n ja 9 §:n sekä kuntalain 23 §:n vastainen.**
- 13. Toripysäköinnin hätäpoistumistiet ovat sallittua pidempiä, jolloin kuolemanriski autopalon sattuessa kasvaa. Asemakaavanmuutos on maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n ja 117 §:n sekä maankäyttö- ja rakennusasetuksen 50 §:n turvallisuusvaatimusten vastainen.**
- 14. Turun kaupunginvaltuusto on 18.6.2012, § 119 hyväksynyt 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. Toripysäköinnin taloudellisen ja teknisen toteuttamiskelpoisuuden selvittäminen ja kaupungille aiheutuvien kustannusten selvittäminen on laiminlyöty tarkoituksellisesti. Kaupungille koituu esisopimuksen perusteella laaja taloudellinen vastuu sekä Kauppatorin kunnostuksen ja pysäköintilaitoksen toteuttamisen muodostamasta yhteishankkeesta, sen kustannuksista että vahingonkorvauksista. Asemakaava on näiltä osin MRL 5§:n 2) (yhdyskuntarakenteen ja alueiden käytön taloudellisuus), MRL 9 §:n (riittävät selvitykset) MRL 39 §:n 1) (yhdyskuntarakenteen toimivuus, taloudellisuus ja ekologinen kestävyys) MRL 54 §:n (asemakaavan sisältövaatimukset) vastainen.**
- 15. Päätös on Turun kaupungin hyväksymän ja allekirjoittaman Aalborgin sopimuksen ja kuntalain 1 §:n ja 27 §:n vastainen.**

**Yhdistys viittaa myös kaikkeen siihen, mitä se todennut muistutuksessaan kauppatorin asemakaavasta 26.3.2012.**

## Tiivistelmä

*Turun kauppatorin asemakaavaprosessi edustaa varsin huonoa hallintomenettelyä, jossa kiireellisesti ilman luonnosvaihetta on päätetty erittäin merkittävästä ydinkeskustan asemakaavasta ilman Turun kaupunginvaltuuston vuonna 1997 vaatimaa keskustan osayleiskaavaa ja siihen liittyviä kokonaiselvityksiä. Selvitykset ovatkin siksi hyvin puutteellisia. Ne eivät arvioi toriparkin todellisia kokonaisvaikutuksia kaupunkialueella, johon se vaikuttaa laajasti, eivätkä vaihtoehtoja. Niin ikään paikoitustarve on jäänyt selvittämättä. Asemakaava onkin sekä yleiskaava 2020:n (2001) että liikenteen ja paikoituksen yleiskaavan, Keskustan liikenteen vaihekaavan (1986) vastainen.*

*Prosessia kuvastaa se, että asemakaavanmuutoksen käsittelyyn on joka vaiheessa osallistunut asemakaavan edunsaajaan, Turun Toriparkki Oy:n osakkaisiin sidonnaisia ja selkeästi esteellisiä päättäjiä. Kun sekä ympäristö- ja kaavoituslautakunnan että kaupunginhallituksen puheenjohtaja ja varapuheenjohtaja joutuvat jääväämään itsensä asian käsittelystä, kun kaupunginvaltuustonpuheenjohtaja unohtaa esteellisenä jäävätä itsensä kaupunginhallituksen kokouksessa sekä kun liki puolella (46 %) kaupunginvaltuuston jäsenistä on sidonnaisuuksia Turun Toriparkki Oy:n osakkaisiin, on syytä puhua jo rakenteellisesta korruptiosta. Kun on vielä selvästi nähtävissä, että sidonnaisuus on vaikuttanut äänestyskäyttäytymiseen 2/3:n (74 %) sidonnaisista valtuutetuista kannattaessa asemakaavaa ja 70 %:n vastustajista vastustaessa sitä, sidonnaisia valtuutettuja on pidettävä kollektiivisesti esteellisinä. Puolueettomuus koko päätöksentekoprosessiin on hallintolain, kuntalain ja Euroopan Ihmisoikeussopimuksen vastaisesti vakavasti vaarantunut. Kaiken huipuksi myös monet johtavat virkamiehet ovat esteellisiä ja/tai sidonnaisia.*

*Asemakaavaprosessi herättää myös kysymyksen siitä, mitä voidaan pitää maankäyttö- ja rakennuslain mukaisena selvityksenä, sillä monet selvitykseksi nimetyt asiakirjat ovat virkamiesten kirjoituspöydän ääressä ilman empiiristä, tutkittua tai selvitettyä tietoa tai tieteellistä lähdeaineistoa laatimia tai ostokonsulttien toimeksiantajalleen soveliaita tuloksia tarjoavia, usein tarkoitushakuisia asiakirjoja. Niihin sisältyy myös edunsaajayhtiön Turun Toriparkki Oy:n teettämä mielipide- ja mielikuvakysely, jolla on perusteltu pysäköintipaikkojen tarvetta. Niiden todellista tarvetta ei ole edes selvitty, koska asiakirjoissa todetaan ainoastaan nykyisten paikoituslaitosten olevan "toisinaan/usein" täynnä esittämättä minkäänlaisia numeerisia arvoja siitä, kuinka täynnä, kuinka usein, kuinka kauan ja minä päivinä. Turun kauppa- ja korkeakoulun tutkimuksien mukaan autoilijat valittavat lähinnä ILMAISEN kadunvarsipysäköinnin puutteesta keskusta-alueella. Asemakaava on jo perustelutonta MRL:n, valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden ja Turun kaupungin oman Ilmasto- ja ympäristöohjelman 2009–2013 vastainen, koska sillä pyritään henkilöautoliikenteen lisäämiseen.*

MRL 9 § edellyttää riittävää selvittämistä myös vaihtoehdoista. Kyseessä asemakaavaprosessissa näin ei ole menetelty. Selvittämättä ovat jääneet todellinen paikoitustarve, eri paikoitusvaihtoehdot (laajemmalla alueella, myös joen itäpuolella), muutamien valittujen paikoitusvaihtoehtojen todelliset toteuttamismahdollisuudet, liikenne- ja ympäristövaikutukset, asemakaavan taloudellinen toteuttamiskelpoisuus ja sen toteuttamisen vaikutukset esimerkiksi joukkoliikenteeseen ja torikauppaan. Ympäristöselvitykset (melu, tärinä, typen oksidit, hiukkaset, hiilimonoksidi) puuttuvat lähes kokonaan: vain toriparkin vaikutukset melun ja liikenteen lisääntymiseen on arvioitu. Maaperäselvityksissä on perehdytty simuloimaan yksinkertaistetulla matemaattisella mallilla – jonka alkuarvot (saven vedenimeytyvyys, huokoisuus, vedenpinnan tasot) eivät ole lähtöisin edes torialueelta vaan oppikirjoista tai lähialueelta – pohjaveden tasoja ja mahdollista maaperän (saven) sekä samalla rakennusten vajoamista. Turussa pohjavesi- ja maaperäolosuhteet ovat poikkeuksellisen vaikeat keskusta-alueen savipatjalla, mikä myös selvityksessä todetaan, ja pohjaveden, sekä paineellisen että orsiveden, tasot saattavat vaihdella useita metrejä vuosittain. Tiedossa kuitenkin on, että pohjavesitaso on laskemassa ilman toriparkkiakin (mm. tärinästä, kaivamisesta, routimisesta ja ilmastosta johtuen). Näiden seikkojen yhteisvaikutusta ei kuitenkaan ole otettu huomioon. Toisin kuin pääkaupunkiseudulla, Turussa ei ole edes pyritty tutkimaan keskusta-alueen savipatjaa, sen käyttäytymistä ja pohjavesiä sekä niihin vaikuttavia tekijöitä. Tällöin millään matemaattisella mallilla ei voida vakuuttaa, että nimenomaisen kokoinen pysäköintilaitos voidaan rakentaa turvallisesti. Kyseessä on rakentamisen riskialue, jolle ei voida MRL 1 §:n ja 54 §:n vastaisesti kaavoittaa maanalaista paikoitus- ja liikerakentamista.

Perustuslain yhdenvertaisuusperiaate ei toteudu, koska kiinteistönomistajia kohdellaan epätasa-arvoisesti. Toriparkkiyhtiön omistajayhteisöt ovat saamassa sekä pysäköintipaikkoja että maanalaista liikerakentamisoikeutta. Sen sijaan Ortodoksinen seurakunta, kauppatorin myyjät, Yliopistonkadun pienliikkeet (välillä Kauppiaskatu–Aninkaistenkatu) ja asunto-osakeyhtiöt, kuten As Oy Pyramid, ovat saamassa vain haitat: lisääntyvän liikenteen, melun, saasteet, tärinän, mahdollisen rakennusten vajoamisen. Kaupankäynti Yliopistonkadun pienliikkeissä ei ole enää houkuttelevaa, koska toriparkin ramppi sijaitsee niiden edustalla, ja koko torikauppa on vaarassa tyrehtyä, niin kuin Puutorilla ja Vaasassa maanalaisen pysäköintilaitoksen rakentamisen vuoksi. Asemakaava on laajemminkin yhdenvertaisuusperiaatteen vastainen. Turun asemakaavaosastolla on aina lähdetty siitä periaatteesta, että parkkipaikat on järjestettävä sille tontille, joka aiheuttaa paikoitustarpeen. Kulttuurihistoriallisesti arvokas puujugendtalo, ns. Sininen talo, tuhottiin tällä perusteella: runsaan lisärakentamisoikeuden vuoksi autopaikat eivät olisi muuten mahtuneet tontille. Nyt torin ympäristön kiinteistönomistajat ovat siirtämässä parkkipaikojaan yhteisen virkistysalueen ja kuuluisan kauppapaikan alle ja saamassa samalla merkittävää maanalaista liikerakentamisoikeutta. Toriparkkiyhtiön keskeiset toimijat, TOK-yhtymä ja TS-yhtymä, omistavat keskustassa tontteja, joihin voitaisiin sijoittaa paikoituslaitoksia, jos lisäpaikoituksen katsotaan olevan elinehto niiden liiketoiminnan kannalta. Yhtymät eivät kuitenkaan halua toimia näin – eikä kaupunki velvoita niitä siihen, vaikka muita kiinteistönomistajia velvoittaakin. Ne ovat todennäköisesti saamassa kaksinkertaisen

*kiinteistöjalostustuoton (tähän viitataan myös asemakaavaselostuksessa): maanalaisen liikerakentamisoikeuden kauppatorin asemakaavassa ja omille tonteilleen enemmän liikerakentamisoikeutta, kun autopaidat on sijoitettu torin alle. Esimerkiksi parkkiluola Louhen rakentamiseen ei liity tämän tyyppistä yhdenvertaisuusperiaatteen rikkomista. P-Louhen omistaja (Lemminkäinen) ei harjoita sellaista liiketoimintaa keskustassa, joka edellyttäisi parkkipaikkoja (kuten tavaratalo), eikä sille annettu kaavoituksessa maanalaista liikerakentamisoikeutta. Louhi on puhtaasti asiakkaita palvelevaa paikoitusliiketoimintaa.*

## **Tarkemmin perusteista:**

### **1. Asemakaavan käsittelyyn on osallistunut esteellisiä, joten päätös on kuntalain (52 §), hallintolain (27 §–28 §) ja Euroopan ihmisoikeussopimuksen vastainen (6. artikla).**

Asemakaavanmuutoksen käsittelyyn on osallistunut yksiselitteisesti esteellisiä. Kaupunginhallituksen puheenjohtaja **Minna Arve (Liedon Säästöpankin isännistön jäsen)** ja varapuheenjohtaja **Toni Eklund (Turun seudun osuuspankin, TOP:n hallintoneuvoston jäsen)** ovat jääväneet itsensä käsiteltäessä kauppatorin asemakaavaehdotusta (KH 04.06.2012, 294 §) mutta **EIVÄT** päätettäessä asemakaavoituksen uudelleenaloittamisesta kaupunginhallituksessa (KH 05.12.2011, 582 §). Samalla tavalla on toiminut myös apulaiskaupunginjohtaja **Jouko Lehmusto (Turun osuuskaupan, TOK:n hallintoneuvoston jäsen)**. Kaupunginhallituksen kokouksessa 4.6.2012 paikalla oli myös kaupunginvaltuuston puheenjohtaja **Seppo Lehtinen**, joka on **Tapiola Yhtiöiden Lounais-Suomen neuvottelukunnan jäsen**. Hän ei jäävänyt itseään ja poistunut kokouksesta. Kaupunginjohtaja **Alexi Randell** on myös osallistunut kumpaankin kaupunginhallituksen kokoukseen eikä ole jäävänyt itseään, vaikka onkin etujärjestö **Turun kauppakamarin hallituksen jäsen** yhdessä mm. **Turun osuuskaupan toimitusjohtajan Harri Koposen, Turun Seudun Osuuspankin varatoimitusjohtajan Olli-Pekka Saarion ja TS-yhtymän/Salon Seudun Sanomien edustajan kanssa**. Käytännössä kaikki Turun Toriparkki Oy:n osakasyhteisöt ovat mukana Turun kauppakamarin toiminnassa valtuuskunnissa, valtuustossa tai muutoin.

Turun kauppakamari ilmoittaa www-sivustollaan kaavoitukseen vaikuttamisen kunta-, seutukunta- ja maakuntatasolla olevan yksi keskeisimmistä edunvalvonta-asioista ([http://www.turku.chamber.fi/index.php?option=com\\_content&task=view&id=19&Itemid=33](http://www.turku.chamber.fi/index.php?option=com_content&task=view&id=19&Itemid=33)). Kauppakamari on ottanut kantaa myös toriparkkiasemakaavaan kantaa. Se lähetti 2.12.2008 kaikille kaupunginvaltuutetuille ja kaupunginhallituksen jäsenille kirjelmän, jossa se ilmoitti Toriparkin olevan välttämätön Turun kaupunkikeskustan kehitykselle. Kauppakamarin on ollut osallisena kauppatorin asemakaavaprosessissa ja antanut myönteisen lausuntonsa. On ylipäättäen huonoa hallintoa, että Turun kaupunginjohtaja Randell istuu etujärjestö Turun kauppakamarin hallitukses-

sa, mutta tässä nimenomaisessa tilanteessa muodostuu **esteellisyys** asian käsittelyyn ja läsnäoloon asiaa käsiteltäessä siten kuin hallintolain 28 §:ssä (kohta 7) ja Euroopan ihmisoikeussopimuksen 6 artiklassa on todettu.

Tämän lisäksi kaupungin virkamies, Turun Seudun Kehittämiskeskuksen vt. elinkeinojohtaja **Niko Kyynäräinen** on antanut äärimmäisen myönteisen lausunnon (lausunto 14.2.2012) kauppatorin asemakaavasta, vaikka onkin **esteellinen** kuuluessaan **Turun seudun osuuspankin, TOP:n, hallinto-neuvostoon.**

Turun kaupunginhallituksessa sekä ympäristö- ja kaavoituslautakunnan kokouksissa on ollut läsnä ja päättämässä myös lukuisia muita Turun Toriparkki Oy:n osakasyhteisöihin sidoksissa olevia jäseniä, pääosin Turun osuuskaupan, TOK:n, ja Turun seudun osuuspankin, TOP:n, edustajiston jäseniä ja varajäseniä. Koska edustajistot toimivat kyseisen osuuskunnan etujen ajajina, pelkästään tämäntyyppistä sidonnaisuutta on pidettävä esteellisyytenä hallintolain perusteella. Kuten myöhemmin ennen kaikkea valtuutettujen osalta tullaan osoittamaan, sidonnaisuudet ovat vaikuttaneet selvästi luottamushenkilöiden mielipiteeseen ja äänestyskäyttäytymiseen.

Entisen kaupunginjohtajan, nykyisen valtuutetun ja kaupunginhallituksen jäsenen **Juhani Lepän** sidonnaisuudet liittyvät nimenomaan hänen läheisiin suhteisiinsa useisiin Turun Toriparkki Oy:n osakkuusyhtiöiden omistajiin, kuten Rauno Puolimatkaan/KOP-kolmio/Auratun, Mikko ja Keijo Ketoseen /TS-yhtymä ja Heikki Salmelaan /Hesburger/Salmela-yhtiö. Helsingin Sanomien tietojen mukaan (HS 3.5.2008) nämä ja muutamat muut kiinteistö- ja liikemiesvaikuttajat ovat rahoittaneet ja muutenkin tukeneet Lepän kunnallisvaalikampanjaa vuonna 2008. Leppä on **esteellisenä** osallistunut kaupunginhallituksen kokoukseen sekä asemakaavaehdotusta käsiteltäessä (KH 04.06.2012, 294 § ) että pantaessa kaavoitusta vireille (KH 05.12.2011, 582 §).

## **Sidonnaisuuden merkitys**

Esteellisyyden kannalta on olennaista se, onko asemakaavasta päättäneillä tai sen valmisteluun osallistuneilla sidonnaisuuksia Turun Toriparkki Oy:n osakkeisiin, sen osakkaiden muihin yhtiöihin tai osakasyhtiöiden merkittäviin henkilöosakkaisiin tai yhtiöiden edustajiin, sillä Turun Toriparkki Oy on käytännössä bulvaaniyhtiö, jolla on pieni osakepääoma. Silloin tosiasiasa osakkaat vastaavat sen sitoumuksista. Myös kaupunginhallituksen ja ympäristö- ja kaavoituslautakunnan puheenjohtaja ja varapuheenjohtaja ovat jääväneet itsensä nimenomaan sidonnaisuuksiensa vuoksi, jotka koskevat Turun Toriparkin osakkuusyhteisöjä. Yhteisöjäävin lisäksi voidaan hallintolain nojalla katsoa, että puolueettomuus vaarantuu, kun liki puolella valtuutetuista on sidonnaisuuksia Turun toriparkkiyhtiön osakkuusyhtiöihin ja edustajiin.

**Turun Toriparkki Oy:n hallituksen jäseniä /osakkaita v. 2012-2013 ovat (Lähde: Turun Toriparkki Oy nettisivusto)**

1. **Heikki Vaiste**, hallituksen puheenjohtaja, Vaiste Oy
2. **Bill Anckar**, vpj, Kiinteistö Oy Aurakatu 12 a / Åbo Akademin säätiö
3. **Markku Lampi**, Kiinteistö Oy Turun Kauppiaskatu 9 a
4. **Mika Nurmi**, Kauppatorin Kiinteistö Oy /Nurmi -yhtiöt
5. **Hannu Turakainen**, Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Tapiola
6. **Jukka Wihanto**, Kiinteistö Oy Eerikinkatu 8/Wihanto/Tekmanni
7. **Rauno Puolimatka**, Kiinteistö Oy KOP-kolmio/Auratum
8. **Peter Karlsson**, Kiinteistö Oy Turun Antintalo, Kiinteistö Oy Yliopistonkatu 20 /Eläke Veritas
9. **Matti Vaiste**, Kiinteistö Oy Vaisteentalo
10. **Christian Lybeck**, Kiinteistö Oy Turun Valtakulma /TOK
11. **Kai Kouvola**, Kiinteistö Torinkulma
12. **Jussi Hakala**, Liedon Säästöpankki
13. **Keijo Ketonen**, O/Y Österblad A/B/TS-yhtymä
14. **Harri Lähteenmäki**, Reale Oy /Reale-rypäs
15. **Heikki Salmela**, Salmela-Yhtiöt Oy/Hesburger
16. **Mikko Ketonen**, TS-Yhtymä Oy
17. **Harri Koponen**, Turun Osuuskauppa
18. **Vesa Rantanen**, Turun Seudun Osuuspankki
19. **Olli Aakula**, Varsinais-Suomen Lähivakuutusyhdistys /Tapiola (yhdistyivät alkuvuodesta 2012)

Turun kaupunginvaltuutetuista liki puolella (46,2 % eli 31/67) oli sidonnaisuus toriparkkiyhtiön osakkuusyhtiöihin, ennen kaikkea Turun osuuskauppaan – mikä on huomattavan suuri osuus jo kokonaisuudessaan. Kun ryhdytään tarkastelemaan, kuinka sidonnaisuus näyttää vaikuttavan valtuutetun mielipiteeseen toriparkin tarpeellisuudesta nähdään, että sidonnaisista liki 2/3 eli 74,2 % kannatti toriparkkiasemakaavaa (23,8 % vastusti), kun ei-sidonnaisista valtuutetuista vain 30,6 % kannatti sitä (69,4 % vastusti). Sidonnaisuus vaikuttaa siis selvästi valtuutettujen näkemyksiin. Jos vain ei-sidonnaiset valtuutetut olisivat äänestäneet, tulos olisi ollut 11–25, jolloin asemakaava ei olisi tullut hyväksytyksi. Asemakaavan kannattajista 67,6 %:lla oli sidonnaisuuksia, mikä on todella ratkaisevaa.

Yksittäisen kaupunginvaltuutetun esteellisyysperusteet ovat kuntalain ja hallintolain mukaan lievemmat kuin muiden luottamushenkilöiden, mutta kun otetaan huomioon, että melkein puolella valtuutetuista on sidonnaisuuksia toriparkkiyhtiön osakkuusyhteisöihin, jotka hyötyvät ennen kaikkea asemakaavan mahdollistamasta maanalaisesta rakennusoikeudesta, on katsottava, että valtuuston sidonnaiset jäsenet ovat kollektiivisesti esteellisiä siten kuin hallintolaki ja Euroopan ihmisoikeussopimus määrittelevät sen perusteella, että puolueettomuus voi muista syistä vaarantua. Luottamushenkilöiden ei vain tule olla puolueettomia, vaan heidän tulee myös näyttää siltä. Kun on lisäksi ilmiselvää, että sidonnaisuudella on vaikutusta valtuutettujen näkemyksiin ja äänestyskäyttäytymiseen, on **kollektiivinen esteellisyys** ilmeinen.



Valtuutettu tai lautakunnan jäsen tulee esteelliseksi, jos käsiteltävänä on asia, joka koskee häntä henkilökohtaisesti. Turun kauppatorin asemakaavan mahdollistavaa toriparkkia ajaa Turun Toriparkki Oy. Sen osakkaita ovat mm. Turun Seudun Osuuskauppa ja Turun Seudun Osuuspankki. Ainakin Turun Seudun Osuuskauppa omistaa kiinteistön kaava-alueen vieressä. Kaava kasvat-  
taa Turun osuuskaupan maa-alueen sekä kiinteistön arvoa.

Usea valtuutettu on osakkaana/omistajana Turun Seudun Osuuskaupassa ja/tai Turun Seudun Osuuspankissa. Valtaosa näistä valtuutetuista ei ole jää-  
vännyt itseään. Mainittujen yhtiöiden hallinnossa mukana olevat ovat myös yhtiöiden osakkaita/omistajia. Turun Osuuskaupan sekä Turun Seudun Osuus-  
pankin hallintoneuvoston ja edustajiston jäsenet ovat siis osakkaita/omistajia yhtiössä, jotka tulevat hyötymään taloudellisesti asemakaavapäätöksestä. Tä-  
män vuoksi he ovat olleet esteellisiä.

Lisäksi kokoomuksen ja sosialidemokraattien luottamushenkilöiden esteelli-  
syyteen vaikuttaa se, että heidän puolueensa saa rahoitusta Toriparkkiyhtiön osakkailta: Hesburger/Salmela, Puolimatka/Auratum, Turun osuuskauppa, Tu-  
run seudun osuuspankki ja Liedon säästöpankki. Tämä näkyy mainoksina Tu-  
run/Varsinais-Suomen kokoomuksen *Auransilta* - ja Turun/Varsinais-Suomen sosialidemokraattien *Väkipyörä*-lehdessä, joissa on ollut järjestään viime  
vuosina 1–4 toriparkkiyhtiön osakkaiden ¼ – ½ -sivun kokoista maksettua ilmoitusta/lehti. Turun Sanomien toimittaja Katri Kangas arvioi 24.10.2008,  
että Turun valtuustoa ja kunnallispolitiikkaa hallitseva kokoomus on kerännyt viimeisten kolmen vaalivuoden aikana rakennusliikkeiltä rahoitusta  
mainostuloina jopa lähes satatuhatta euroa. Sosialidemokraattien *Väkipyörän* rakennuttajamainostuloiksi arvioitiin 6000 euroa vuodessa. Näitä tuloja  
puolueet eivät tiettävästi ilmoita Valtiontalouden tarkastusvirastolle, vaikka jatkuvat mainostulot yhdeltä ilmoittajalta saattavat olla vuodessa jopa yli  
10.000 euroa. *Auransillan* julkaiseminen on siirretty Varsinais-Suomen Kansallismedialle, mutta se on kuitenkin osa kokoomuskonsernia. Lehden  
mediakortin mukaan ilmoitukset lähetetään suoraan Turun Sanomien sähköpostiin. Kokoomuksen *Auransilta* painetaan TS-painotalossa ja jaetaan  
TS-konsernin *Aamuset*-lehden välissä. Toriparkkiyhtiön osakkaat **Keijo Ke-  
tonen/TS ja Jukka Wihanto/Vihanto** ovat tunnettuja kokoomuksen taustavaikuttajia. Ketonen on toiminut myös kokoomuksen  
luottamushenkilönä rakennuslautakunnassa ja tukenut (entisen) lii-  
kekumppaninsa Juhani Lepän vaalikampanjaa. Koska Suomessa vaalirahoitus ei ole todellisesti avointa, vaan rahoitus kanavoidaan erilaisten yhdistysten ja  
säätiöiden kautta puolueille ja ehdokkaille, on mahdotonta tietää, paljonko to-  
riparkkiyhtiön osakkaat rahoittavat vaalikampanjoita.

Oheiseen listaan on koottu Turun kaupunginvaltuuston kokouksessa 18.6.2012 (§ 118) Kauppatorin asemakaavasta päättäneiden sidonnaisuudet:

## KANNATTAJAT

1 Aaltonen	Niko	kok	TOK edustajiston jäsen aikaisemmin ja nyt
2 Achrèn	Ulla	RKP	Veritas Eläkevakuutuksen hallintoneuvoston jäsen, Abo Akademin hallintojohtaja, TOK edustajisto 2008-2011, hankkinut puoluesihteerinä RKP:lle vaalirahaa Osuuspankkikeskuksesta
3 Arve	Minna	kok	Liedon säästöpankin isännistön jäsen, Turun Messukeskus Oy:n hallituksen jäsen, hallituksessa myös TS-Yhtymän edustaja, liiketoimintajohtaja Jaakko Ketonen, Liedon säästöpankin toimitusjohtaja ja säästöpankkikeskuksen puheenjohtaja Jussi Hakala
4 Eloranta	Eeva-Johanna	SDP	TOK edustajiston jäsen 2008–2011, on siis TOK: n osakas
5 Harjanne	Aila	kok	
6 Hellstén	Jorma	SDP	TOK:n hallintoneuvoston jäsen, TOP:n edustajiston jäsen, puoliso Kristiina Hellstén TOP:n hallituksen jäsen
7 Huhtanen	Raimo	vas	Turun osuuspankin edustajiston jäsen
8 Huovinen	Pentti	kok	Turun osuuspankin hallintoneuvoston jäsen 2011– , Turun osuuskaupan edustajisto 2012–
9 Ilola	Mia	SDP	Äiti Arja Ilola TOK:n edustajiston jäsen
10 Kari	Timo	kok	TOK:n hallintoneuvoston jäsen
11 Karttunen	Marjukka	kok	
12 Kero	Marjatta	kok	TOK:n edustajiston jäsen
13 Koikkalainen	Leena	SDP	

14 Kosonen	Pentti	kesk	TOP:n edustajiston jäsen
15 Kyttä	Tuomas	kok	Turun Messukeskus Oy:n toimitusjohtaja, hallituksessa TS-Yhtymän edustaja, liiketoimintajohtaja Jaakko Ketonen, Liedon säästöpankin toimitusjohtaja ja säästöpankkikeskuksen puheenjohtaja Jussi Hakala, hallintoneuvostossa: Varsinais-Suomen Lähivakuutus, toimitusjohtaja Olli Aakula
16 Laivoranta	Jarmo	kesk	
17 Lehtinen	Seppo	SDP	Tapiola Yhtiöiden Lounais-Suomen neuvottelukunnan jäsen, poika virkamies Mikko Lehtinen istuu usean toriparkkiyhtiön omistajan kanssa RAKLIN hallinnossa: TOK, TOP, TS-yhtymä, Veritas, Auratum
18 Leppä	Juhani	kok	TS:n Mikko ja Keijo Ketonen , Rauno Puolimatka /Kop-Kolmio/Auratum sekä Hesburgerin Heikki Salmela tukijoita
19 Lindholm	Lasse	kok	
20 Maaskola	Mika	SDP	Turun Toverit ry johtokunnan jäsen, Tuto Hockey on osakeyhtiö, jossa mukana myös Vaisteja Salmela-Yhtiöt
21 Manni	Olli	kok	TOP:n edustajiston jäsen
22 Mikkola	Jukka	SDP	
23 Nordqvist	Harry	kok	TOK:n edustajiston ja hallintoneuvoston jäsen
24 Nurmio	Timo	SDP	Puoliso Merja Nurmio TOK:n edustajistossa
25 Orpo	Petteri	kok	TOP:n edustajiston jäsen, Turun Messukeskus Oy:n hallintoneuvoston jäsen, kuten myös hallintoneuvostossa: Varsinais-Suomen Lähivakuutus, toimitusjohtaja Olli Aakula
26 Perho	Maija	kok	TOK:n edustajiston jäsen
27 Pietari	Päivi	kok	

28 Puhakka	Maria	kok	
29 Ranne	Mia	kok	
30 Rosenlöf	Jarmo	SDP	Turun Seudun Osuuspankki, edustajiston jäsen
31 Sutela	Saara-Sofia	kok	
32 Toivari	Henry	SDP	Turun Seudun Osuuspankki, hallintoneuvoston jäsen
33 Vierimaa	Ulla-Maija	kok	TOK:n edustajiston varajäsen
34 Vörlund-Wallenius	Terhi	RKP	
<b>Sidonnaisia 23 eli</b>	<b>67.6%</b>	<b>ASEMAKAAVAN</b>	<b>KANNATTAJISTA</b>

#### **VASTUSTAJAT**

1 Andersson	Li	vas	
2 Artesola	Rauno	vas	TOP:n edustajiston jäsen
3 Auvinen	Ville	KD	
4 Birstolin	Anita	vihr	TOK:n edustajiston varajäsen
5 de Anna	Pauliina	vihr	
6 Elo	Piia	SDP	TOK:n edustajiston jäsen
7 Hasan	Ruth	SDP	TOK:n edustajiston jäsen
8 Hassan	Roda	vihr	
9 Heikkilä	Pasi	vas	
10 Hihnala	Sakari	kesk	
11 Karlsson	Mette	vihr	
12 Koski	Seppo	vas	TOP:n edustajiston jäsen
13 Kossila	Pauli	kok	TOK:n edustajiston varajäsen
14 Laaksonen	Mikko	vihr	
15 Lindberg	Väinö	KD	
16 Lohela	Maria	PS	TOK:n edustajiston varajäsen
17 Lundahn	Kjell	SDP	

18 Luoma	Riitta	vihr	
19 Lähteenmäki	Alpo	vas	
20 Mastomäki	Ville-Veikko	vihr	
21 Muukkonen	Mirka	vas	
22 Mäenpää	Olavi	vp	
23 Puisto	Virpa	SDP	
24 Rantanen	Elina	vihr	
25 Rinne	Pirjo	vas	
26 Rostedt	Maarit	Vp	
27 Saarinen	Sauli	vas	
28 Sarlund	Katri	vihr	
29 Sundqvist	Mikaela	vihr	
30 Wallasvaara	Martti	vihr	
31 von Frenckell-Ramberg	Christel	RKP	
32 Yrttiaho	Johannes	vas	TOK:n edustajiston jäsen
33 Äminne	Carin	RKP	

**Sidonnaisia 8 eli**

**24,20%**

**ASEMAKAAVAN VASTUSTAJISTA**

**31 sidonnaista**

46,27 % valtuutetuista

Sidonnaisista 23

% kannatti  
74,19 asemakaavaa

Ja 8 vastusti asemakaavaa

% vastusti  
25,81 asemakaavaa

**36 -ei sidonnaista**

53,73 % valtuutetuista

Ei-sidonnaisista 11

% kannatti  
30,56 asemakaavaa

ja 25 vastusti asemakaavaa

% vastusti  
69,44 asemakaavaa

Kun kaupunginhallituksessa päätettiin kaavoituksen uudelleenaloittamisesta KHO:n hylkäävän päätöksen jälkeen (KH 05.12.2011, 582 §), vahvasti esteelliset kaupunginhallituksen varapuheenjohtaja Minna Arve ja varapuheenjohtaja Toni Eklund sekä kaupunginjohtaja Jouko Lehmusto eivät jääväneet itseään, vaikka jääväisivät myöhemmin itse asemakaavaehdotusta käsiteltäessä (KH 294 §, 04.06.2012). Luonnosvaiheen pois jättämisestä on perusteltu vastineissa siten, että asia on tosiasiallisesti ratkaistu jo kaupunginhallituksen päättäessä kaavoituksen uudelleenkäynnistämisestä. Siksi osallistumista kaavoituksen

käynnistämispäätökseen on pidettävä osallistumisena koko kaavoitusprosessiin. Kaavoituksen hallintomenettely on ollut jo aloitusvaiheessa esteellistä, joten asemakaavapäätös tulee kumota pelkästään tämän menettelyvirheen vuoksi. Raskauttavaksi asian tekee se, että kaupunginhallitus on yksinään käsitellyt asian ilman, että se olisi viety valtuuston päätettäväksi, vaikka valtuustokäsittely ei olisi poistanut tehtyä menettelyvirhettä. Kaavoituksen uudelleenaloittamista ei voida pitää vain valmistelemisena, koska näin pantiin uudestaan vireille jo kerran laittomaksi todettu prosessi.

Tämän lisäksi kaupunginhallituksen sekä ympäristö- ja kaavoituslautakunnan puheenjohtajat ovat kokousten ulkopuolella voineet vaikuttaa asioiden käsittelyaikatauluun ja käsittelyjärjestykseen. He ovat vaikuttaneet myös valtuustoryhmiensä kannanmuodostukseen ja toteuttaneet sitä osallistumalla valtuuston kokoukseen jääviydestään huolimatta.

Korkein hallinto-oikeus on pitänyt jopa osakeyhtiön entistä hallituksen jäsentä esteellisenä käsittelemään yhtiön asioita kaupunginhallituksessa (KHO 3170/3/07, 14.5.2008, taltio: 1145). Turun kauppatorin asemakaavasta ovat olleet päättämässä edunsaajiin, Turun Toriparkkiyhtiö Oy:n osakkaisiin sidonnaiset henkilöt prosessin joka vaiheessa: kaupunginhallituksessa, ympäristö- ja kaavoituslautakunnassa sekä kaupunginvaltuustossa.

## **KH 294 §, 04.06.2012 kauppatorin asemakaava ja KH 05.12.2011, 582 § kaavoituksen uudelleenaloittaminen**

### **Kaupunginhallitus**

Arve	Minna	kok	Liedon säästöpankin isännistön jäsen, Turun Messukeskus Oy hallituksen jäsen, hallituksessa myös TS-Yhtymän edustaja, liiketoimintajohtaja Jaakko Ketonen, Liedon säästöpankin toimitusjohtaja ja säästöpankkikeskuksen puheenjohtaja Jussi Hakala	Khjääväys 2012, KH 294 § 04.06.2012 kauppatorin asemakaava	KH 05.12.2011 582 § kaavoituksen uudelleenaloittaminen
Eklund	Toni		TOP:n hallintoneuvoston jäsen, sedän puoliso Eklund Riitta, terveydenhoitaja, Turku TOP:n edustajisto, Turun Messukeskus Oy hallituksen jäsen, hallituksessa myös TS-Yhtymän edustaja, liiketoimintajohtaja Jaakko Ketonen, Liedon säästöpankin toimitusjohtaja ja säästöpankkikeskuksen puheenjohtaja Jussi Hakala	Khjääväys 2012, KH 294 § 04.06.2012 kauppatorin asemakaava	KH 05.12.2011 582 § kaavoituksen uudelleenaloittaminen
Leppä	Juhani	kok	TS:n Mikko ja Keijo Ketonen sekä Hesburgerin Heikki Salmela tukijoita	KH 294 § 04.06.2012 kauppatorin 1 asemakaava	KH 05.12.2011 582 § kaavoituksen uudelleenaloittaminen
Manni	Olli	kok	TOP:n edustajiston jäsen	KH 294 § 04.06.2012 kauppatorin 1 asemakaava	KH 05.12.2011 582 § kaavoituksen uudelleenaloittaminen

Laaksonen	Mikko	vihr		KH 294 § 04.06.2012 kauppatorin 0 asemakaava	KH 05.12.2011 582 § kaavoituksen uudelleenaloitt aminen
Sarlund	Katri	vihr		KH 294 § 04.06.2012 kauppatorin 0 asemakaava	KH 05.12.2011 582 § kaavoituksen uudelleenaloitt aminen
Artesola	Rauno	vas	TOP:n edustajiston jäsen	KH 294 § 04.06.2012 kauppatorin 0 asemakaava	KH 05.12.2011 582 § kaavoituksen uudelleenaloitt aminen
Rinne	Pirjo	vas		KH 294 § 04.06.2012 kauppatorin 0 asemakaava	
Raaska	Petja	SDP	TOK:n edustajiston jäsen, Turun Messukeskus Oy:n hallituksen jäsen 2007- 2010 yhdessä TOK:n toimitusjohtajan Harri Juhani Koposen kanssa	KH 294 § 04.06.2012 kauppatorin 1 asemakaava	
Paloheimo	Maija	kok		KH 294 § 04.06.2012 kauppatorin 1 asemakaava	
Keskinen	Pirkko	kok		KH 294 § 04.06.2012 kauppatorin 1 asemakaava	KH 05.12.2011 582 § kaavoituksen uudelleenaloitt aminen
Elo	Piia	SDP	TOK:n edustajiston jäsen	KH 294 § 04.06.2012 kauppatorin 0 asemakaava	KH 05.12.2011 582 § kaavoituksen uudelleenaloitt aminen
Lundahn	Kjell	SDP		KH 294 § 04.06.2012 kauppatorin 0 asemakaava	KH 05.12.2011 582 § kaavoituksen uudelleenaloitt aminen
Hihnala	Sakari	kesk		KH 294 § 04.06.2012 kauppatorin 0 asemakaava	KH 05.12.2011 582 § kaavoituksen uudelleenaloitt aminen
von Frenckell- Ramberg	Christel	RKP		KH 294 § 04.06.2012 kauppatorin 0 asemakaava	KH 05.12.2011 582 § kaavoituksen uudelleenaloitt aminen
Hovirinta	Mirja	vas			KH 05.12.2011 582 § kaavoituksen uudelleenaloitt aminen

**Esittelijät/virkamiehet**

Lehmusto	Jouko	esittelijä	TOK:n hallintoneuvoston jäsen	Khjääväys 2012, KH 294 § 04.06.2012 kauppatorin asemakaava	KH 05.12.2011 582 § kaavoituksen uudelleenaloitt aminen
Randell	Aleksi	esittelijä	Kauppakamarin hallinnossa/ Kauppakamari antanut lausunnon (on etujärjestö, sopimatonta kj:lle)	KH 294 § 04.06.2012 kauppatorin asemakaava	KH 05.12.2011 582 § kaavoituksen uudelleenaloitt aminen
Lehtinen	Seppo	SDP	Kv:n pj, Tapiola Yhtiöiden Lounais-Suomen neuvottelukunnan jäsen, poika Mikko Lehtinen istuu usean toriparkkiyhtiön omistajan kanssa RAKLIN hallinnossa: TOK, TOP, TS-yhtymä, Veritas, Auratum	KH 294 § 04.06.2012 kauppatorin asemakaava	KH 05.12.2011 582 § kaavoituksen uudelleenaloitt aminen

(Huomautus: 1 = kaavan puolesta äänestäneet; 0=kaavaa vastustaneet)

Turun osuuskaupan (TOK) ja Turun seudun osuuspankin (TOP) edustajiston sekä Tapiolan neuvottelukunnan jäsenet saavat ylimääräisiä etuisuuksia, joita esimerkiksi riviosakkaat eivät saa (edullista luottoa, lisälenuksia yms.). Kyseiset yhtiöt eivät ole olleet halukkaita kertomaan tarkemmin hallinnossaan edustettujen luottamushenkilöiden etuisuuksista. Esimerkiksi Englannissa ei sallittaisi poliitikkojen ja virkamiesten istumista pankkien isännistöissä, edustajistoissa ja kiinteistöliiketoimintaa harjoittavien yhtiöiden hallinnossa, koska sitä pidettäisiin rakenteellisena korruptiona. Julkisoikeuden professori **Teuvo Pohjolainen** totesi MOT -ohjelmassa (TV1 23.2.2009 klo 20:00 MOT: S-etuparkki, toimittaja Simo Sipola): *"Täytyisi tehdä valinta siitä, että kummassa haluaa toimia. Haluaako toimia mieluummin kunnallisessa kaavoitukseen vaikuttavassa toimielimessä vai mieluummin tällaisessa kaavoitusintressiyrityksessä."*

Turun virkamiehillä on monia hyvän hallinnon vastaisia ja miltei jatkuvaa esteellisyyttä aiheuttavia luottamustehtäviä: kaupunginjohtaja Aleksi Randell on etujärjestön Turun kauppakamarin hallituksessa, apulaiskaupunginjohtaja Lehmusto TOK:n hallintoneuvostossa ja esteellisenä lausunnon kauppatorin asemakaavasta antanut (lausunto 14.2.2012) Turun Seudun Kehittämiskeskuksen vt. elinkeinojohtaja Niko Kynäräinen TOP:n hallintoneuvostossa. Kaikki Turun kiinteistö- ja tilatoimialan johtavat virkamiehet, kiinteistötoimenjohtaja **Jouko Turto**, tilalaitoksen johtaja **Martti Kuitunen** ja tilajohtaja **Mikko Lehtinen** istuvat Raklin Varsinais-Suomen tilatoimikunnassa verkostoitumassa gryndereiden, rakennusliikkeiden ja kiinteistöbisnestä harjoittavien tahojen kanssa - myös toriparkkiyhtiön osakkaiden, kuten Eläke Veritas, Turun seudun osuuspankki, Åbo Akademin säätiö, Turun osuuskauppa, Nurmi-yhtiöt, TS-Yhtymä ja Auratum/Puolimatka. Varsinais-Suomen toimitilavaliokunnan sanotaan www-sivuston mukaan kokoavan kiinteistöliiketoiminnan parhaat asiantuntijat ja merkittävimmät toimijat saman pöydän ympärille. Samalla paikallinen varsinaissuomalainen kiinteistöliiketoiminta kytketään vahvasti mukaan valtakunnalliseen ja kansainväliseen toimintaympäristöön



yhdistämällä Kiinteistöliiton Varsinais-Suomen alueellinen verkosto RAKLI:n valtakunnallisiin ja kansainvälisiin verkostoihin. RAKLI (Asunto-, toimitila- ja rakennuttajaliitto RAKLI ry) puolestaan vaikuttaa kiinteistö- ja rakentamisalan toiminnan edellytyksiin, markkinoiden toimivuuteen ja alan osaamisen kehittämiseen. Yhdistys seuraa yhteiskunnallista päätöksentekoa ja sen valmistelua ja osallistuu alan työryhmiin, tekee aloitteita, laatii kannanottoja ja antaa lausuntoja. **Se pitää yhteyttä keskeisiin poliittisiin päättäjiin, ministereihin sekä valtion ja kuntien virkamiehiin ja muihin vaikuttajiin.**

Kyseessä on siis kiinteistöalan lobbausjärjestö, jonka toiminnassa Turun virkamiehillä ei pitäisi olla minkäänlaista sijaa. Ei ole siis mikään ihme, että varsinkin kiinteistötoimenjohtaja Jouko Turtolla on suuria vaikeuksia ajaa kaupungin etua kiinteistökaupoissa ja -sopimuksissa, mikä näkyy myös toriparkin esisopimuksessa. Turto on virkamiehenä selvästi **esteellinen** käsittelemään Turun Toriparkki Oy:öön liittyviä asioita.

Tilajohtaja **Mikko Lehtisen** asema on varsin erikoinen sekä yleisesti ottaen virkamiehenä että tässä nimenomaisessa tapauksessa Turun kaupunginvaltuuston puheenjohtajan **Seppo Lehtisen** poikana. Mikko Lehtinen on toiminut ennen virkamieheksi päätymistään Turun Toriparkki Oy:n osakasyhtiön Reale Oy:n konserniyhtiön Reale Varainhoito Oy:n toimitusjohtajana. Reale-rypystä luotsaa talousrikoksesta (Apollo, avunannosta luottamusaseman väärinkäyttöön 4 kuukauden ehdollinen vankeusrangaistus) tuomittu ja asianajajaliitosta erotettu lakimies **Harri Lähteenmäki**, Turun Toriparkki Oy:n hallituksen jäsen. Turun asunto-oikeuden noin kymmenen vuotta sitten antaman päätöksen mukaan Reale-Vuokraus Oy laskutti Varsinais-Suomen sairaanhoitopiiriä haamuneliöistä.

Tilajohtaja Mikko Lehtisellä on kiinteistökonsulttifirma *Leoverner Property Finance and Management Oy*, mikä on erittäin epäsoviva hänen asemassaan. On epäselvää, onko hänellä sivutoimilupaa ja osallistuuko isä, kaupunginvaltuuston puheenjohtaja Seppo Lehtinen, jollain tavoin yhtiön toimintaan. Yhtiö on Tuto Hockey:n osakas yhdessä Turun Toverit ry:n ja mm. Turun Toriparkki Oy:n osakkaiden, Heikki Vaisteen ja Salmela-yhtiöt /Helsberger/Heikki Salmelan kanssa. Lisäksi Tuto Hockey:n omistajiin kuuluu MAV Capital Management Oy, joka kaupparekisteristä puhelimitse saatujen tietojen mukaan on jo toinen virkamies Mikko Lehtisen kiinteistöfirma (Lehtinen toimii hallituksen puheenjohtajana).

Sosiaalidemokraattien urheiluseuran, Turun Toverit ry:n johtokunnassa istuvat valtuutettu ja joukkoliikennelautakunnan varapuheenjohtaja **Mika Maaskola**, valtuutettu ja ympäristö- ja kaavoituslautakunnan puheenjohtaja **Jorma Hellstén** (johtokunnan varapuheenjohtaja) sekä valtuutettu ja kiinteistöliiketoiminnan johtokunnan varapuheenjohtaja **Henry Toivari**. Tuto Hockey Oy muodostaa urheilun, kiinteistöliiketoiminnan ja sosiaalidemokraattisen poliittikan yhteenliittymän, jossa merkittävät demaripoliitikot luovat kontakteja sponsoreihin ja yhteistyötahoihin, jotka usein ovat kiinteistöliikemiehiä, kuten Turun Toriparkki Oy:n osakkaat. Ei ole siis mikään ihme, että mainitut huomattavissa asemassa olevat sosiaalidemokraattiset luottamushenkilöt ovat aktiivisesti ajaneet toriparkin asemakaavan hyväksymistä. Hellstén onkin

ilmoittanut olevansa esteellinen, mutta Toivari ei ole jäävännyt itseään kiinteistöliikelaitoksen johtokunnan käsitellessä toriparkkiasemakaava, vaikka hän on lisäksi Turun seudun osuuspankin hallintoneuvoston jäsen (tästä tarkemmin varsinaisessa esisopimusvalituksessa). Maaskola on tätä kautta sidonnaisuussuhteessa ainakin Heikki Vaisteeseen (Turun Toriparkki Oy:n puheenjohtaja) ja Salmela-Yhtiöön. Hän on ollut näin mukana muodostamassa valtuustossa kollektiivisesti esteellistä ryhmää ollen liki puolella valtuutetuista sidonnaisuuksia Turun Toriparkki Oy:n omistajatahoihin.

Turun kaupungin osin omistama Turun Messukeskus Oy ja sen hallitus muodostaa myös verkoston, jossa johtavat poliitikot istuvat kehittämässä Turku yhdessä liikemiesten kanssa. Nämä edustavat usein kiinteistöbisnesyhtiöitä, kuten Turun Toriparkki Oy:n osakkaat, Turun osuuskauppa, TS-yhtymä, Liedon säästöpankki ja Lähivakuutus (nykyisin osa Tapiolaa). Messukeskuksen toimitusjohtajana työskentelee valtuutettu Tuomas Kyttä.

Kuvaavaa on, että sekä ympäristö- ja kaavoituslautakunnan puheenjohtaja **Jorma Hellstén** ja varapuheenjohtaja **Timo Kari** ovat joutuneet jääväämään itsensä, koska he istuvat kiinteistöliiketoimintaa harjoittavien yhtiöiden hallintoneuvostoissa. Siitä huolimatta he vaikuttavat ympäristö- ja kaavoituslautakunnassa.

Kun Turun ympäristö- ja kaavoituslautakunnassa päätettiin kauppatorin asemakaavasta (08.05.2012, §198), paikalla on viisi Turun osuuskauppaan sidonnaista luottamushenkilöä, toisin sanoen miltei 40 % lautakunnan jäsenistä. Viidestä sidonnaisesta 3 kannatti (60 %) ja 2 (40 %) vastusti asemakaavaa, mikä osoittaa sidonnaisuuksien vaikuttavan äänestyskäyttäytymiseen. Jos vain ei-sidonnaiset lautakunnan jäsenet olisivat päättäneet asiasta, äänestystulos olisi ollut 3–4, eli asemakaava olisi kaatunut.

Ohessa selvitys Turun kaupungin ympäristö- ja kaavoituslautakunnan jäsenistä ja sidonnaisuuksista:

Hellstén	Jorma	SDP	TOK:n hallintoneuvoston jäsen, TOP:n edustajiston jäsen, puoliso Kristiina Hellstén TOP:n hallituksen jäsen	Ymp Kaav 08.05.2012 §198 Jääväys
Kari	Timo	kok	TOK:n hallintoneuvoston jäsen	Ymp Kaav 08.05.2012 §198 Jääväys
Lammi	Eeva	kok	TOK:n edustajiston varajäsen	Ymp Kaav 1 08.05.2012 §198
Mäki	Heikki	kesk	TOK:n edustajiston varajäsen	Ymp Kaav 0 08.05.2012 §198
Oksanen	Riikka	vas		Ymp Kaav 0 08.05.2012 §198
Oksa	Raimo	SDP		Ymp Kaav 1 08.05.2012 §198

Uotila	Saara	vihr		Ymp Kaav 0 08.05.2012 §198
Karlsson	Pekka	kok		Ymp Kaav 1 08.05.2012 §198
Vehniäinen	Marjatta	kok		Ymp Kaav 1 08.05.2012 §198
Mäenpää	Teppo	SDP	TOK:n edustajiston varajäsen	Ymp Kaav 1 08.05.2012 §198
Taavitsainen	Anne	kok	TOK:n edustajiston varajäsen	Ymp Kaav 1 08.05.2012 §198
Timonen	Jukka	vas	TOK:n edustajiston varajäsen	Ymp Kaav 0 08.05.2012 §198
Sundqvist	Mikaela	vihr		Ymp Kaav 0 08.05.2012 §198
Mastomäki	Ville-Veikko	vihr		Ymp Kaav 0 08.05.2012 §198
Äänestystulos 7-6				6
7:STÄ 3		42,86 %	kannattajien sidonnaisuudet	
6:STA 2		33,33 %	vastustajien sidonnaisuudet	
Sidonnaisuus YHT		38,46 %		
Ilman sidonnaisia tulos:	4 vs 3		kaava olisi kaatunut	

**2. Päätöksentekoprosessi asemakaavanmuutosasiassa on ollut hyvän hallinnon, perustuslain, kuntalain 27 §:n sekä maankäyttö- ja rakennuslain 1 §:n, 6 §:n ja 62 §:n sekä maankäyttö- ja rakennusasetuksen 30 §:n vastainen. Asemakaava on valmisteltu poikkeuksellisella menettelyllä tavoitteena ratkaista asia ennen vuoden 2012 kuntavaaleja. Menettelyn tarkoituksena on ollut rajoittaa kuntalaisten osallistumis- ja vuorovaikutusmahdollisuuksia kaavoituksessa.**

Turun kaupunginvaltuuston 18.6.2012 § 118 hyväksymän asemakaavan "Kauppatori" on katsottava juridisesti olevan Turun kaupunginvaltuuston aiemmin, 30.3.2009 § 93, hyväksymän asemakaavan "Kauppatori" uusi käsittelykierros. Eitellessään asemakaavaehdotusta 15.3.2012 pidetyssä yleisötilaisuudessa asemakaavapäällikkö Timo Hintsanen totesi, että kyseessä oleva kaava on aivan uusi. Asemakaavapäällikkö Hintsasen puhe "uudesta" asemakaavasta lienee tarkoitettu poliitikoille ja tavallisille turkulaisille, jotta asemakaavan oletettaisiin olevan kumotusta olennaisesti edukseen poikkeava. Tosi-asiassa johtava virkamies ei ole noudattanut kaupungin omaa menettelyä uusien asemakaavojen osalta (luonnos-ehdotus-hyväksyminen). Koskien mah-

dollista valitusoikeutta korkeimpaan hallinto-oikeuteen asemakaava on katsottava ”vanhaksi”, toisin sanoen jo kertaalleen hyväksyn ja kumotun asemakaavan uudelleenlämmitykseksi.

Asemakaava on laadittu ilman luonnosta ja pantu nähtäville ehdotuksena ilman lautakunnan tai kaupunginhallituksen käsittelyä. Vaikka maankäyttö- ja rakennuslaki ja Turun johtosäännöt eivät suoraan määrittelekään kaavamenettelyä, Turun kaupungin kaavoitusta tarkasteltaessa menettelyn voidaan selvästi osoittaa poikkeavan täysin normaalista, vaikka kaavaselostuksessa kaavoittaja vastaa muistuttajien huomioihin kaavaprosessista (s. 31): ”Asemakaavanmuutosprosessi, jossa kaava laaditaan ilmanluonnosvaihetta, on yksi kaavoituksen vakiintunut prosessimuoto.”

Turun kaupungin www-sivulta <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.

Kauppatorin kaavoitusta moninkertaisesti vähämerkityksisemmätkin kaavoitusprosessit sisältävät miltei poikkeuksetta luonnosvaiheen ja täyttävät näin ollen lain kuntalaisille säätämän osallistumis- ja vaikutusmahdollisuuden. Otaen huomioon kauppatorin kaavoituksen merkittävät pysyvät ja rakentamisaikaiset vaikutukset, luonnosvaiheen siihen liittyvine lausuntoineen ja poliittisine päätöksentekovaiheineen olisi pitänyt olla olennainen osa kaavoitusprosessia. Turun kaupunki ei toisin sanoen ole noudattanut lain ja asetuksen ja kaupungin oman hallintomenettelyn mukaista käytäntöä ”uudessa” toriparkki- asemakaavaprosessissa.

Luonnosvaihe olisi ollut erityisen tarpeellinen, koska asemakaavaselostuksen mukaan toriparkista on tutkittu ainakin kolmea oleellisesti erilaista vaihtoehtoa: syvää 5–6 kerroksen laitosta, kolmikerroksista laitosta Eerikinkadun sivulla sekä Turun hallinto-oikeuden ja KHO:n kumoamaa mallia. Nyt valinta näiden vaihtoehtojen välillä on tehty virkamiespäätöksenä vailla viranomaisten tai osallisten kuulemista, ja kaavaan vaikuttaminen rajoittunut ehdotusvaiheeseen.

Syynä erittäin raskauttavaan luonnosvaiheen väliin jättämiseen on ollut pakonomaisen kiireellinen aikataulu, joka on vakavasti haitannut tai suorastaan estänyt vuorovaikutusta.

Asemakaavan laadinnassa ja selvityksissä on hätiköity kiireen vuoksi. Selostuksessa ja selvityksissä on useita virheitä, ja keskeisiä asioita on jätetty selvittämättä. Keskeinen pohjavesimallinnus valmistui vasta 24.4.2012, miltei kuukausi muistutus- ja lausuntoajan päättymisestä. Asemakaavaa muutettiin oleellisesti muistutusten ja lausuntojen perusteella mm. poistamalla Ortodok-

sisen kirkon perustusten vahvistamista koskeva kaavamerkintä, mutta kaavaa ei asetettu uudelleen nähtäville.

Edellä mainitun perusteella on katsottava, että asemakaava on maankäyttö- ja rakennuslain 1 §:n, 6 §:n ja 62 §:n sekä maankäyttö- ja rakennusasetuksen 30 §:n vastainen siksi, että kiristetyllä aikataululla on pyritty estämään vuorovaikutusta ja kuuleminen toteutettu puutteellisesti ilman keskeistä selvitystä.

Asemakaava käsiteltiin myös valtuustossa poikkeuksellisella menettelyllä. Turun kaupunginhallitus palautti asemakaavan 28.5.2012 § 272 uuteen valmisteluun seuraavalla ohjeistuksella:

*"Kaupunginhallitus päätti palauttaa asemakaavan "Kauppatori" uuteen valmisteluun seuraavalla evästyksellä:*

*Valmistellaan uusi asemakaavaehdotus siten, että Kauppatorin ja sitä ympäröivien katujen alle ei sijoiteta maan-alaista pysäköintilaitosta. Lisäksi selvitetään mahdollisuudet toteuttaa lisää pysäköintitilaa Yliopistonkadun luoteispuoliselle kallioalueelle (ns. Louhen laajennus) siten, että pysäköintilaitoksesta toteutetaan sujuvat kulkuyhteydet Kauppatoria ympäröiviin kortteleihin ja kalliopysäköinnille tutkitaan uusia sisäänajoja idän ja lännen suunnasta.*

Kaupunginhallitus päätti palauttaa asian uuteen valmisteluun ilmeisesti siitä syystä, että se katsoi ehdotuksen mukaisen kaavan olleen maankäyttö- ja rakennuslain vastainen Turun hallinto-oikeuden ja Korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisujen valossa. Kaupunginhallitus palautti asemakaavan sen laatimiseksi ilman pysäköintilaitosta ja pysäköinnin toteuttamisvaihtoehtojen tarkastelemiseksi erikseen.

Kaksikymmentäkolme kaupunginvaltuutettua toimitti kuitenkin kaupunginvaltuustolle 30.5.2012 kuntalain 54 §:n mukaisen esityksen kaupunginvaltuuston koolle kutsumiseksi. Adressin allekirjoittajiin kuulunut kaupunginvaltuuston puheenjohtaja **Seppo Lehtinen (esteellinen/Tapiola)** päätti kutsua ylimääräisen kaupunginvaltuuston kokouksen 11.6.2012 asiaa käsittelemään. Asia ratkaistiin kaupunginvaltuuston kokouksessa 18.6.2012 yhden äänen enemmistöllä 34–33. Kaupunginvaltuuston voidaan näin ollen katsoa ylittäneen toimivaltansa, kun se on kiireellisellä menettelyllä hyväksynyt asemakaavan, jonka kaavoitusta ohjaava kaupunginhallitus on katsonut edellyttävän lisäselvityksiä.

Voidaan pitää ilmeisenä, että kaupunginvaltuuston 34 valtuutetun enemmistö on pyrkinyt ratkaisemaan asian kiireellisenä, jotta kansalaisia laajasti kiinnostava asia ei vaikuttaisi merkittävästi kuntavaalien lopputulokseen lokakuussa 2012. On lisäksi vakavia perusteita epäillä, että eräiden valtuutettujen harkintaan asiassa ovat vaikuttaneet sidonnaisuudet Turun Toriparkki Oy:n osakkaisiin, kuten tämän valituskirjelmän kohdassa 1 on esitetty.

Todettakoon lopuksi vielä, että samassa kokouksessaan 18.6.2012 Turun kaupunginvaltuusto toistamiseen torjui kansalaisten asiasta vaatiman neuvoa-

antavan kansanäänestyksen järjestämisen, vaikka kuntalain 27 § säätää mm. valtuuston velvollisuudesta pitää huolta kunnan asukkaiden ja palvelujen käyttäjien edellytyksistä osallistua ja vaikuttaa kunnan toimintaan mm. selvittämällä asukkaiden mielipiteitä ennen päätöksentekoa ja järjestämällä kunnallisia kansanäänestyksiä.

Asia kansanäänestyksestä käsiteltiin kaiken lisäksi asemakaavamuutoksesta ja esisopimuksesta päättämisen jälkeen, joten se asiallisesti menetti merkityksensä ja vaikutti siten asian käsittelyyn. Päätös on siten syntynyt virheellisessä järjestyksessä.

### **3. Asemakaavan ratkaisu on peruseriaatteiltaan sama kuin Turun hallinto-oikeuden ja KHO:n kumoamassa asemakaavassa.**

Nyt hyväksytty asemakaava on peruseriaatteiltaan aivan sama kuin aiempi, jonka Turun hallinto-oikeus (31.3.2010) ja Korkein hallinto-oikeus (28.10.2011) kumosivat maankäyttö- ja rakennuslain vastaisena. 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. Kaiken lisäksi hallintotuomioistuimet eivät ottaneet lainkaan kantaa kuin vain eräisiin valitusperusteisiin. Toisin sanoen useita asemakaavapäätöksen hylkyperusteita, mm. valmisteluun ja päätöksentekoon osallistuneiden mahdollista esteellisyyttä, hankkeen epätaloudellisuutta, rakentamisaikaisia haittoja torikaupalle ja joukkoliikenteelle tai puutteellista kaupallisten vaikutusten arviointia, ei oikeusistuimissa ole vielä 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 riittävyyteen ja niiden täydennykseksi kaupunginhallituksen esittämään selvitykseen." (KHO:n päätös 24.10.2011, taltio 3042)*

Lisäksi KHO totesi päätöksessään, että nyt kyseessä olevan kaltaisen asemakaavan toteuttamiskelpoisuutta on arvioitava kokonaisuutena. Hallinto-oikeus on kaupunginvaltuuston päätöksen kumotessaan todennut, että kaavaselostuksessa esitettyä liikenteellistä vaikutusarviointia ei voida pitää riittävänä, kun otetaan huomioon asemakaavassa osoitettujen pysäköintilaitoksen ja liiketilojen laajuus ja sijainti sekä alueen yleiskaavan yleispiirteisyys.

Hallinto-oikeuden päätöksessä todetaan myös (31.3.2010 nro 10/0198/1):

*"Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan yleiskaava on ohjeena asemakaavaa laadittaessa ja muutettaessa. Voimassa oleva yleiskaava on keskustan osalta hyvin*

yleispiirteinen. Siinä ei ole tarkemmin tutkittu keskustan liikennejärjestelyjä eikä pysäköintiä, vaan niiden suunnittelun periaatteet on ollut tarkoitus ratkaista erikseen keskustan rakentamista ja toimintojen kehittämistä ohjaavassa keskustan osayleiskaavassa. Asiakirjojen mukaan vireillä olevan osayleiskaavan valmistelu ei ole tältä osin edennyt.”

#### **4. Asemakaava on voimassa olevan yleiskaavan 2020 (2000/2001), keskustan liikenteen vaihekaavan (1984/1986) ja samalla maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n, 35 §:n, 36 §:n, 39 §:n 42 §:n sekä kuntalain 23 §:n vastainen.**

Turun kaupunginvaltuusto päätti vuonna 1997 yksimielisesti (*Ehdotus keskustan kehittämissuunnitelmaksi*, 5.5.1997 § 198), että koko keskustan suuralueelle 1 laaditaan osayleiskaava, jonka ensisijaisena tavoitteena on alueen asumisen, viihtyisyyden ja vetovoimaisuuden lisääminen. Turun kaupunginhallitus ei ole kuitenkaan pannut täytäntöön päätöstä, joten kaupungin virkamiesten ja luottamushenkilöiden voidaan katsoa syyllistyneen laiminlyöntiin. Päätös on kuntalain vastainen, koska Turun kaupunginhallitus ei ole pannut täytäntöön valtuuston päätöstä. Siksi myös Kauppatorin asemakaava on kuntalain vastainen: se ei pohjaudu siihen selvitykseen, jonka kaupunginvaltuusto ilmoitti haluavansa saada keskustan osayleiskaavalla. Tähän on viitannut myös Turun hallinto-oikeus kumotessaan kauppatorin asemakaavan. Toriparkkia on perusteltu nimenomaan keskustan vetovoimaisuuden lisäämisellä, vaikka minkäänlaisia kunnollisia selvityksiä vetovoimasta tai parkkipaikkojen tarpeesta ja siitä, ovatko ihmiset valmiita maksamaan paikoituksesta, ei ole tehty.

Maankäyttö- ja rakennuslain 36 § määrää, että yleiskaavan tulee olla ajan tasalla:

*”Yleiskaavan laatimistarve*

*Kunnan tulee huolehtia tarpeellisesta yleiskaavan laatimisesta ja sen pitämisestä ajan tasalla.* (lihavointi kirjoittajat)”

Turun keskustan liikenteen vaihekaava on jo yli 20 vuotta vanha, eikä Yleiskaava 2020 sisällä liikenneselvityksiä vaan vain joitakin liikennesuunnitelmia. Yleiskaava oli muutenkin valmistuessaan vanhentunut. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan nimenomaan yleiskaavalla selvitetään, tutkitaan ja ratkaistaan liikennejärjestelyt, kuten uudet väylät tai suuret paikoituslaitokset. Kauppatorin maanalainen pysäköintilaitos ei ole mukana voimassa olevissa yleiskaava-asiakirjoissa, liikenteen vaihekaavassa ja Yleiskaava 2020:ssä. Asemakaavaosasto on esittänyt, että Kauppatorin asemakaavan yhteydessä olisi tehty yleiskaavatasoisia selvityksiä. Kyseessä lienee kuitenkin melkoinen väärinkäsitys siitä, mitä voidaan pitää selvityksenä ja vaihtoehtojen tarkasteluna. Liikenneselvitykset, maaperäselvitykset, meluselvitys sekä ilmansaaste/ympäristöselvitykset ovat riittämättömiä. Helsingissä on tehty myös maanalaisen rakentamisen yleiskaava, mikä olisi

tarpeen myös Turussa.

Asemakaava on siis vuoden 1986 keskustan liikenteen vaihekaavan (laadittu 1984) ja vuonna 2001 hyväksytyn Yleiskaava 2020:n vastainen (MRL 42 §). Kyseiset asiakirjat eivät sisällä torinaluspaikointilaitosta. Liikenteen vaihekaava sisältää mm. Puolalanmäen alle vaihekaavan hyväksymisen jälkeen rakennetun Louhi-paikointilaitoksen. Yleiskaava 2020 ei sen sijaan pidä sisällään minkäänlaista keskustan paikointiselvitystä. Se ei sisällä liikenneselvityksiä vaan ainoastaan liikennesuunnitelman. Yleiskaava ei ole vain kaavakartta, jossa ydinkeskusta on nimetty ympäröivästä C-alueeksi, vaan se käsittää myös yleiskaavaselvityksen, jossa on valotettu kaavan tarkempaa sisältöä ja sen perusteita MRL:n 40 §:n ja MRA 17 §:n mukaisesti.

### **Eduskunnan perustuslakivaliokunta (johon myös KHO on viitannut päätöksessään 12.6.2012) on todennut:**

***”Merkittävimmät yleiset ratkaisut tehdään yleiskaavatasolla, ja asemakaavan tulee perustua yleiskaavaan. Yleiskaava ohjaa asemakaavan laatimista siten, että asemakaavan maankäytön perusratkaisu noudattaa yleiskaavaa. Valiokunta korostaa tässä yhteydessä varhaisen osallistumisen huomattavaa asiallista merkitystä sekä toimivan vuorovaikutuksen potentiaalia vähentää myös valitusalttiutta yleensä. Yleiskaavaprosessi on siten yleensä tarjonnut osallisille ja kunnan jäsenille mahdollisuuden pyrkiä vaikuttamaan kaavan sisältöön, tehdä muistutuksia ja käyttää oikeussuojakeinoja.”*** (PeVL 33/2008 vp/ 12.6.2012/1529 KHO:2012:42) (lihavointi kirjoittajat)

Lainlaatijan mukaan merkittävimmät yleiset ratkaisut tehdään siis yleiskaavatasolla, johon kuntalaiset pääsevät vaikuttamaan. Turun keskustaan rakennettava 600–800 autopaikan paikointilaitos on ilmiselvästi merkittävä yleinen liikenneratkaistu, joka ei sisälly keskustan liikenteen vaihekaavaan eikä Yleiskaava 2020:een. Laitoksen vaikutukset ovat kuitenkin merkittävät: asemakaavaan liittyvän liikenneselvityksen perusteella se lisää liikennettä koko keskustaluueella, vähintään parin kilometrin säteellä Turun torista.

Yleiskaava 2020:n selvityksessä (s. 37) todetaan seuraavasti:

*”Jatkuvasti lisääntyvästä henkilöautoilusta aiheutuva melu ja pakokaasut sekä kasvava tilantarve ovat vakava uhka kaupungin viihtyisyydelle ja ympäristölle. Yleiskaavan liikenteellisissä tavoitteissa onkin asetettu etusijalle joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen olosuhteiden kehittäminen, jotta henkilöautoliikenteen osuus matkoista ei kasvaisi. Tämä edellyttää yhdyskuntarakenteen tiivistämistä, joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen olosuhteiden parantamista ja erityisesti työmatkaliikenteen ohjaamista joukkoliikenteeseen. Yleiskaavan joukkoliikenteen käyttöä edistävässä ja kevyttä liikennettä suosivassa liikennepolitiikassa katutilan viihtyisyys on liikenteellisten tavoitteiden kanssa tasavertaisessa asemassa. Liikenneväylästä on osalta yleiskaavassa on esitetty (kuva 18):*

*- välikehä ja sen ulkopuolisten alueiden päätie ja -katuverkko myöhempää kehittämistä varten jätettävänä varauksineen. Tällä liikenneverkon osalla pyritään myös henkilöautoilun kannalta suotuisiin liikennöintiolosuhteisiin*



- keskustan kehä, jonka muodostavat Ratapihankatu, Helsinginkatu, Itäinen Pitkäkatu ja Puistokatu/Koulukatu ja joka palvelee pääosin keskustaan suuntautuvaa henkilöautoliikennettä

- keskustan kehän ja välikehän väliset säteittäiset pääkadut, joiden joukkoliikenteelle tärkeillä osuuksilla huolehditaan ensisijaisesti joukkoliikenteen sujuvuudesta

**- keskustan kehän sisäpuoliset pääkadut, joiden liikennejärjestelyissä joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen tulee olla selkeästi etusijalla.”(lihavointi kirjoittajat).**

Yleiskaava 2020:n mukaan siis keskusta-alue, joka rajautuu Helsingintiehen, Ratapihankatuun ja Itäiseen Pitkäkatuun sekä Koulukatuun muodostaa keskustan kehän sisäpuolisen alueen, jonka liikennejärjestelyissä joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen tulee olla selkeästi etusijalla, jolloin henkilöautoliikenteen houkuttelemisen/lisääminen ydinkeskustassa ei ole Yleiskaava 2020 mukaista. Sen sijaan Helsinginkatu–Ratapihankatu muodostaa liikenneväylän, joka palvelee ydinkeskustan sivuuttavaa liikennettä. Louhen paikoituslaitos, joka sisältyy keskustan liikenteen vaihekaavaan, liittyy siihen saumattomasti, koska ajo siihen tapahtuu Ratapihankadun kautta. Sen sijaan toriparkkiratkaisu tuo liikenteen keskustan kävely- ja joukkoliikennekehälle.

Yleiskaavan 2020:n selostuksessa (s. 57) todetaan myös:

*”Kaupunginhallitus hyväksyi v. 1994 keskustan kehittämisen tavoitteet, jonka pohjalta valtuusto teki v. 1997 päätöksiä (liite 4.1):*

*- keskustan osayleiskaavan ja ydinkeskustan asemakaavojen laatimisesta*

*- kävely- ja joukkoliikennekaduista ja -alueista*

*- pysäköintilaitoksista, vetovoiman lisäämisestä ja liikennesaneeraussuunnitelmista*

*- viihtyisyyden, kaupunkikuvan ja liikenneympäristön parantamisesta*

*- tavoitteita toteuttaneista toimenpiteistä.*

*Tämä yleiskaava on tavoitteiden ja valtuuston tekemien päätösten mukainen. Sen tärkeimpiä ratkaisuja ovat:*

*- tehokkaat asuntoalueet keskustan länsilaidalla väestötavoitteiden saavuttamiseksi*

*- uudet keskustatyöpaikka-alueet Kupittaaalla ja Helsinginkadun-Pansion tien varsilla keskusta-asumisen säilyttämiseksi*

*- ydinkeskustan laajentaminen ratapihalle ja Kupittaaalle päin*

***- keskustan toimivuutta ja asiakaspysäköintiä turvaavat sekä joukkoliikennettä suosivat liikennejärjestelyt***

***- keskustan kehittäminen kaupungin olohuoneena säilyttävän kehittämisen, viheralue- ja liikennejärjestelyjen sekä rakennussuojelun keinoin.***

***Keskustan alueella laaditaan parhaillaan osayleiskaavaa ja ydinkeskustaan korttelikohtaisia asemakaavoja em. tavoitteiden konkretisoimiseksi.***

*Talous- suunnitelmassa on varattu 5-10 Mmk:n määrärahat keskustan kehittämiseen, mikä vaatii yhteistyötä kaupungin ja alueen muiden toimijoiden kesken. Keskustan kehittämisaalueet on esitetty ”*

Tulevassa yleiskaavatyössä (Yleiskaava 2035) tämä keskusta-alue on luokiteltu kävely- ja pyöräilyalueeksi. Tulevan yleiskaavan 2035 tavoitteena on

## kestävä kaupunkirakenne ja liikkuminen:

*"Päämääränä on lisätä kestävien liikkumismuotojen käyttöä ja vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä. Maankäyttöä, palveluverkkoa ja liikennejärjestelmää kehitetään yhdessä vuorovetoisesti. Riittävä väestöpohja ja tiivis yhdyskuntarakenne sekä kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä tukeva liikennejärjestelmä vähentävät liikennöintitarvetta autolla. Yhteen kytketyillä maankäyttö- ja liikenneratkaisuilla tuetaan tavoiteltavan yhdyskunta- ja palvelurakenteen toteutumista. Tavoitteena on vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä 20 % vuoden 1990 tasosta:*

*• Yhdyskunta- ja palvelurakenteen kehitystä ohjaamalla hillitään matkanpituuksien kasvua, lisätään joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kilpailukykyä ja pysäytetään henkilöautoliikenteen kasvu." (Turun yleiskaava 2035. Lähtökohdat ja tavoitteet. Kaavoitustoimenjohtaja Markku Toivosen esitys 16.5. 2012.)*

Kauppatorin asemakaava ei ole vain nykyisten yleiskaava-asiakirjojen (MRL 42 §) ja MRL:n yleiskaavan ajantasaisuusvaatimuksen (36 §), keskustan osayleiskaavan laatimista koskevan Turun kaupunginvaltuuston yksimielisen päätöksen (5.5.1997) ja näin ollen kuntalain (23 §) vastainen, vaan myös jo laadinnassa olevan uuden Yleiskaavan 2035 tavoitteiden vastainen, koska se lisää huomattavasti henkilöautoliikennettä koko keskusta-alueella, mukaan lukien Aninkaisten-, Uudenmaan- ja Hämeenkatu. Kauppatorin asemakaava sotkee liikenteen vaihekaavassa ja Yleiskaava 2020:ssa esitetyn liikennesuunnittelu-idean, jonka tavoitteena on ohjata autoliikenne ns. kehille (Helsinginkatu–Itäinen Pitkäkatu–Koulukatu–Ratapihankatu–Koulu/Puistokatu ja sieltä mahdollisesti keskustaan) ja kehittää toimiva joukkoliikenne- ja kevyen liikenteen järjestelmä sekä vähentää autoliikennettä.

Valtuuston 5.5.1997 tekemässä päätöksessä päätettiin myös, että kortteleihin VI-6 (Wiklundin kortteli), VI-5 (Forum kortteli) ja VII-9 (Kauppahalli) laaditaan asemakaavat, joilla ratkaistaan mahdollisen lisäpysäköintitarpeen sijoittaminen. Näitä asemakaavoja taikka keskustan osayleiskaavaa ei ole laadittu, joten paikoituksen sijoittamista ei ole voitu tarkastella. Kaupunginvaltuusto päätti lisäksi 5.5.1997, että Kauppatorin ja siihen liittyvien katujen ympäristön parantamista ja toteuttamista tarkistetaan kiireellisesti. Turun kaupunginhallitus ei kuitenkaan ole pannut täytäntöön tätä päätöstä vaan on ryhtynyt ajamaan toriparkkia ohi valtuuston päätösten ja yleiskaavan vastaisesti. Kauppatorin asemakaavaprosessi on malliesimerkki äärimmäisen huonosta ja MRL:n ja kuntalain vastaisesta hallintomenettelystä.

Todettakoon, että Varsinais-Suomen ELY-keskus ottaa lausunnossaan 23.2.2012 erityisesti kantaa yleiskaavan puolesta:

*"Turun keskustasta puuttuu yleiskaavallinen ratkaisu kevytliikenteen kehittämistä ja reitistöä. Kävelyä ja pyöräilyä koskevat ratkaisut toteutuvat keskustassa siksi sattumanvaraisesti liittyen erilaisiin hankkeisiin ja kehitysohjelmiin. Kauppatorin asemakaavan tavoitteena on parantaa kevytliikenteen edellytyksiä ja kaavan yhtenä vaikutuksena on nähty mahdollisuudet kävelyalueen laajentumiseen muuallakin keskustassa. Suppean asemakaavan yhteydessä ei laajempaa kävelyn ja pyöräilyn kehittämistä voida kuitenkaan ratkaista eikä käyttää kaavan perustelunakaan.*

*ELY-keskus pitää tärkeänä Turun keskustan pysäköinnin järjestämistä kestävällä tavalla. Asianmukaista olisi tutkia pysäköinnin vaihtoehdot ja siihen liittyvä liikenteen ohjaus yleiskaavalla. Yleiskaavoituksessa voidaan sitovasti ja asemakaavoitusta laajemmin ratkaista liikennejärjestelmän kehittämisessä tarpeelliset toimet. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden edellyttämä henkilöautoliikenteen tarvetta vähentävä sekä joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä edistävä liikennejärjestelmä voidaan parhaiten varmistaa yleiskaavoituksella. Yleiskaavallisen ratkaisun puutteen takia ELY-keskus pitää asemakaavaa perusteiltaan ongelmallisena, vaikka laaditussa asemakaavaehdotuksessa onkin pyritty ennakoimaan hankkeen vaikutuksia laajempaan suunnitteluun ja liikennejärjestelmään nähden.”*

Kaiken kaikkiaan koko päätöksentekoprosessi ja hallintomenettely on ollut kuntalain (23 §, 27 §) vastaista. Kaupunginhallitus ylitti toimivaltansa jo aloittaessaan ensimmäisen kaavoituskierron 14.11.2005, § 861 (äänin 7–4). Kauppatorin uudistamisen yleissuunnitelma esiteltiin kaupunginhallituksen kokouksessa 21.2.2005. Yleissuunnitelma tuotiin hallituksen lähetekeskustelun jälkeen edelleen kaupunginvaltuuston käsiteltäväksi 11.4.2005 § 103. Kaupunginvaltuusto kävi aiheesta lähetekeskustelun ja merkitsi selvityksen **vain tiedokseen** (lihavointi kirjoittajien). Tällä perusteella Turun kaupunginhallitus päätti ryhtyä kaavoittamaan maanalaista paikoituslaitosta, vaikka valtuusto oli jo vuonna 1997 edellyttänyt, että keskustalle laaditaan osayleiskaava (joka kerrottiin vuonna 2002 edenneenkin, KH 14.01.2002, § 53). Kaupunginvaltuusto edellytti vuonna 2003, että Kauppatorin suunnittelu toteutetaan vuoden 2004 aikana ja ensimmäisen vaiheen rakennustyöt aloitetaan mahdollisuuksien mukaan vuoden 2004 kuluessa kiinteistölaitoksen investointihankkeena. Vuodelle 2005 kaupunginvaltuusto vahvisti kiinteistölaitoksen kriittiseksi menestystekijäksi ydinkeskustan kehittämisen, jossa kauppatorin osalta mittarin tavoitearvoksi määritettiin Kauppatorin yksityiskohtainen suunnittelu ja ensimmäisen vaiheen toteutus. Kaupunginvaltuusto ei ole koskaan päättänyt (uudelleen)aloittaa toriparkin asemakaavoitusta, ei vuonna 2005 eikä vuonna 2011, vaan on edellyttänyt keskustan osayleiskaavan laatimista ja kauppatorin uudistamista kiireellisesti. Vuonna 2002 perustetussa keskustan kehittämisen toimikunnassa oli neljä kaupunginhallituksen jäsentä, Turun kauppakamarin edustaja, Turun Yrittäjät ry:n edustaja, kaupunkitutkimuksen asiantuntija, ja SAFA:n nimeämä arkkitehti, jotka siis johtivat ”keskustan kehittämistä” toriparkin suuntaan vastoin valtuuston linjauksia. Toimikunnassa eivät olleet edustettuina keskustan asukkaat, kaupunkisuunnittelun tai keskusta-alueen kansalaisjärjestöt. Heillä ei ollut minkäänlaista osallisuutta koko hankkeeseen, vaikka kyseessä oli Turun paraatipaikan eli ydinkeskustan kehittäminen. Jo alkuvaihe on siis ollut kuntalain 27 §:n vastaista. Vuoden 2002 aikataulussa puhuttiin myös siitä, että keskustan osayleiskaavaluonnos olisi ollut valmis joulukuussa 2002. Tämän jälkeen osayleiskaavan valmistumisesta ei ole kuulunut.

**5. Asemakaava on valtioneuvoston valtakunnallisista alueidenkäytön tavoitteista antaman päätöksen (30.11.2000), tavoitteiden tarkistamispäätöksen (13.11.2008) ja MRL:n 24 §:n vastainen.**

Yhdeksi asemakaavanmuutoksen lähtökohdaksi ja sen tarpeellisuutta perusteleviksi reunaehdoiksi asetetaan kaavaselostuksessa valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, joita koskevan päätöksen valtioneuvosto antoi 30.11.2000.

Kaavaselostustekstin (s. 7) mukaan ”*alueidenkäytön suunnittelulla tulee edistää mm.*

- *olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyödyntämistä*
- *joukkoliikenteen, pyöräilyn ja jalankulun edellytysten parantamista*
- *palvelujen ja työpaikkojen sijoittumista siten, että ne ovat hyvin eri väestöryhmien saavutettavissa*
- *keskusta-alueiden kehittämistä monipuolisina alueina ottaen huomioon rakennetun ympäristön ajallinen kerroksellisuus, omaleimaisuus ja ihmisläheisyys*
- *hyvän elinympäristön luomista kestävän kehityksen periaatteita noudattaen.”*

Valtioneuvosto tarkisti edellä mainittua päätöstään 13.11.2008 lukujen 4.2–4.7 osalta pääteemanaan ilmastonmuutoksen haasteisiin vastaaminen sekä lisäämällä tavoitteiden vaikuttavuutta täsmentämällä tavoitemuotoiluja sekä vahvistamalla niiden velvoittavuutta. Suurin osa tavoitteista kuitenkin säilyi ennallaan ([www.ymparisto.fi](http://www.ymparisto.fi)).

Tarkistetuissa tavoitteissa esitetään mm. seuraavaa:

- Luku 4.3 Eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu:

*Yleistavoitteet:*

*Alueidenkäytöllä edistetään yhdyskuntien ja elinympäristöjen ekologista, taloudellista, sosiaalista ja kulttuurista kestävyyttä. [...]... Yhdyskuntarakennetta kehitetään siten, että palvelut ja työpaikat ovat hyvin eri väestöryhmien saavutettavissa ja mahdollisuuksien mukaan asuinalueiden läheisyydessä siten, että henkilöautoliikenteen tarve on mahdollisimman vähäinen. Liikenneturvallisuutta sekä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä parannetaan.[...] Alueidenkäytössä kiinnitetään erityistä huomiota ihmisten terveydelle aiheutuvien haittojen ja riskien ennalta ehkäisemiseen ja olemassa olevien haittojen poistamiseen. Alueidenkäytön suunnittelussa olemassa olevat tai odotettavissa olevat ympäristöhaitat ja poikkeukselliset luonnonolot tunnistetaan ja niiden vaikutuksia ehkäistään. Alueidenkäytössä luodaan edellytykset ilmastonmuutokseen sopeutumiselle.*

*Erityistavoitteet:*

*Maakuntakaavoituksessa ja yleiskaavoituksessa tulee edistää yhdyskuntarakenteen eheyttämistä ja esittää eheyttämiseen tarvittavat toimenpiteet. Erityisesti kaupunkiseuduilla on*

*varmistettava henkilöautoliikenteen tarvetta vähentävä sekä joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä edistävä liikennejärjestelmä. [...] Alueidenkäytön suunnittelussa on otettava huomioon alueen maa- ja kallioperän soveltuvuus suunniteltuun käyttöön. [...] Alueidenkäytössä on ehkäistävä melusta, tärinästä ja ilman epäpuhtauksista aiheutuvaa haittaa ja pyrittävä vähentämään jo olemassa olevia haittoja.*

- *Luku 4.5. Toimivat yhteysverkot ja energiahuolto:*

#### *Yleistavoitteet*

*Liikennejärjestelmiä suunnitellaan ja kehitetään kokonaisuuksina, jotka käsittävät eri liikennemuodot ja palvelevat sekä asutusta että elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Liikennejärjestelmä ja alueidenkäyttö sovitetaan yhteen siten, että vähennetään henkilöautoliikenteen tarvetta ja parannetaan ympäristöä vähän kuormittavien liikennemuotojen käyttöedellytyksiä. Erityistä huomiota kiinnitetään lisäksi liikenneturvallisuuden parantamiseen.*

Kuten edellä ELY:n lausunnossa on esitetty, asemakaava on perusteiltaan ongelmallinen liikenteen ja pysäköinnin järjestämistä ohjaavan yleiskaavallisen tarkastelun puutteen vuoksi. Juuri yleiskaavalla voitaisiin sen mukaan parhaiten saavuttaa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden edellyttämä henkilöautoliikenteen tarvetta vähentävä sekä joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä edistävä liikennejärjestelmä.

Asemakaavaselostuksessa tahallisesti korostetaan tavoitteita, jotka sopivat asemakaavan laatimisen perusteiksi, ja tarkoituksellisesti jätetään huomiotta tarkistettut tavoitteet, jotka eivät puolla asemakaavaa, kuten:

*Alueidenkäytössä kiinnitetään erityistä huomiota ihmisten terveydelle aiheutuvien haittojen ja riskien ennalta ehkäisemiseen ja olemassa olevien haittojen poistamiseen. Alueidenkäytön suunnittelussa olemassa olevat tai odotettavissa olevat ympäristöhaitat ja poikkeukselliset luonnonolot tunnistetaan ja niiden vaikutuksia ehkäistään.*

*Erityisesti kaupunkiseuduilla on varmistettava henkilöautoliikenteen tarvetta vähentävä sekä joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä edistävä liikennejärjestelmä.*

*Alueidenkäytön suunnittelussa on otettava huomioon alueen maa- ja kallioperän soveltuvuus suunniteltuun käyttöön.*

*Alueidenkäytössä on ehkäistävä melusta, tärinästä ja ilman epäpuhtauksista aiheutuvaa haittaa ja pyrittävä vähentämään jo*

olemassa olevia haittoja.

*Liikennejärjestelmiä suunnitellaan ja kehitetään kokonaisuuksina, jotka käsittävät eri liikennemuodot ja palvelevat sekä asutusta että elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Liikennejärjestelmä ja alueidenkäyttö sovitetaan yhteen siten, että vähennetään henkilöautoliikenteen tarvetta ja parannetaan ympäristöä vähän kuormittavien liikennemuotojen käyttöedellytyksiä.*

Ympäristöministeriön mukaan tavoitteiden tarkistusta on ohjannut tarve vastata ilmastonmuutoksen haasteisiin sekä lisätä tavoitteiden vaikuttavuutta täsmentämällä tavoitemuotoiluja ja vahvistamalla niiden velvoittavuutta. Usea tarkistetuista tavoitteista onkin esitetty muodossa "on otettava huomioon, on varmistettava, on ehkäistävä".

Selvitysten mukaan Kauppatorin asemakaava lisää eikä vähennä henkilöautoliikennettä ja sen mukanaan tuomia ihmisen terveydelle haitallisia melu- ja värinäihaittoja ja ilman epäpuhtauksia. Asemakaava on näin ollen valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden ja niistä säätävän maankäyttö- ja rakennuslain 3 luvun ja erityisesti sen 24 §:n vastainen:

*"Maakunnan suunnittelussa ja muussa alueiden käytön suunnittelussa on huolehdittava valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden huomioon ottamisesta siten, että edistetään niiden toteuttamista."*

Kauppatorin alaisen pysäköintilaitoksen tärkein liikenteellinen vaikutus on yksityisautolla tapahtuvan asioinnin lisääminen ja siten yksityisautoilun kulkumuoto-osuuden lisääminen. Asemakaavan toteuttaminen haittaa erityisesti rakentamisvaiheessa huomattavasti erityisesti joukkoliikennettä mutta myös kävelyä ja pyöräilyä. Kaavan hyödyt kohdistuvat yksinomaan yksityisautolla kulkeville, haitoista pääosa kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä liikkuville.

**6. Liikenteellinen selvitys ja vaihtoehtojen tarkastelu sekä asemakaavaselostus ovat puutteellisia ja asenteellisia. Ne ja hyväksytty asemakaava ovat MRL:n 1 §:n, 9 §:n, 54 §:n 55 §:n, 58 §:n ja MRA:n 25 §:n sekä Turun kaupungin oman Ilmasto- ja ympäristöohjelman 2009-2013 (KV 26.10.2009, § 239) vastaisia.**

Turun hallinto-oikeus katsoi päätöksessään 31.3.2010, että aiemmassa asemakaavamuutosprosessissa esitettyä liikenteellisestä vaikutusarviointia ei voitu pitää riittävänä ja tarkoitustaan vastaavana, kun otetaan huomioon mm. voimassa olevan yleiskaavan yleispiirteisyys.

Uuden kaavaehdotuksen selostuksen liitteeksi on laadittu 21.2.2012 päivätty ja lausuntoajan päätyttyä 20.4.2012 täydennetty selvitys Kauppatorin

asemakaavan liikenteellisistä vaikutuksista.

Selvitys sisältää asiallista taustatietoa pysäköinnistä, kävelystä ja pyöräilystä, mutta sen jälkeen se on valikoiva ja paradoksaalinen: keskustan autottomuutta edistetään lisäämällä keskustaan johtavaa autoliikennettä.

### Liikenne

Liikenneselvityksen mukaan liikenne lisääntyisi toriparkin seurauksena useilla keskustan kaduilla, Linnan-, Eerikin- ja Brahenkadulla sekä kauempana Aninkaisten-, Uudenmaan- ja Hämeenkadulla. Luvut ovat tosin jossakin määrin 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 nollatulokset. Sen perusteella kaikki liikenne toriparkkiliikennettä lukuun ottamatta katoaa katuosuudelta. Sitä on kuitenkin kovin vaikea uskoa, sillä korttelissa sijaitsee useita asuintaloja ja hotelli. Lisäksi läpiajo Brahenkatu - Yliopistokatu (- Aninkaistenkatu) olisi myös toriparkkiolosuhteissa edelleen mahdollista.

Toriparkki todellisuudessa tukkii kadut. Liikenne pysäköintilaitokseen tapahtuisi Yliopistonkadun ja Brahenkadun risteyksen kautta. Tilannetta tässä risteyksessä voidaan tarkastella Kauppatorin asemakaavan liikenteelliset vaikutukset -raportin 21.2.2012 tietojen pohjalta:

Lähtökohta-asetelma:

800 autopaikkaa ja 10 tuntia liikennettä klo 10:00–20:00  
 $4 \times 640 = 2560$  ja  $2 \times 160 = 320$ . Pysäköintitapahtumia olisi vuorokaudessa yhteensä 2880.

Oheisessa sekuntilaskelmassa autojen lukumääräksi on otettu luku 2500.

Kymmenen tuntia on 36000 sekuntia. Laskelma antaa tuloksena keskimääräisen ajan yhtä parkkihalliin ajavaa autoa kohti:  $36000 : 2500 = 14,4$  sekuntia (4 autoa minuutissa). Brahenkadun risteyksessä olisi parkkihalliliikennettä minuutin aikana keskimäärin 8 auton verran (neljä sisään ja neljä ulos). Risteyksestä on matkaa ajorampille 60 metriä. Liikenne Toriparkkiin ei olisi tasaista vaan vilkkaimmillaan jopa kaksinkertainen keskiarvoon verrattuna, eli sisään ajaisi 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 pysäköintitapahtumia olevan 4/paikka/vrk.

Yliopistonkadun ja Brahenkadun risteys ei toisin sanoen kykene vetämään suunnitelmassa esitettyä automäärää aktiivisten kaupankäyntituntien aikana.

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

### Liikennesuunnittelu

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, ruuhka-aikana myös Yliopistonkadulla Aninkaistenkadun ja Brahenkadun välillä, se merkitsee täyttä tukosta sekä Aninkaistenkadulla että Yliopistonkadulla, mikä on sekä liikenteellisesti että ympäristöllisesti sietämätön ratkaisu ja voimassa olevan liikenteen vaihekaavan vastainen. Hyväksytyssä kevyen liikenteen väylästä Yliopistonkadulle (välillä Brahenkatu– Kauppiaskatu) on suunniteltu nimenomaan torille johtava pyörätie jatkona Brahenkadun pyörätielle.

ELY-keskus lausunnossaan kaavasta toteaa ehdotuksen mukaisen pysäköintilaitoksen rakentamisen merkitsevän pysyvää muutosta keskustan historialliseen katuverkkoon, ajoluiskan kaventavan katualuetta Yliopistonkadulla ja vaikuttavan kaupunkikuvaan ja katualueen luonteeseen. Sen mukaan toteutuksesta aiheutuu huomattavia rakentamisaikaisia liikenteellisiä ja kaupunkikuvallisia vaikutuksia useamman vuoden ajan. Nämä seikat eivät sen mukaan puolla hanketta. Vaikka vaikutusarvion johtopäätöksissä Turun ympäristö- ja kaavoitusviraston suunnittelutoimisto pitääkin liikenteen lisäystä maltillisena, ELY-keskus toteaa sen kuitenkin vaikuttavan ympäristön viihtyisyyteen keskustassa. Tavoitteena pitäisi olla pikemminkin yksityisautoilun vähentäminen keskustan ydinalueella.

Muiden pysäköintilaitosvaihtoehtojen osalta edellisen tyyppistä liikenneselvitystä ei ole laadittu, joten vertailu ja liikenneselvitys eivät vastaa liikenteen vaihekaavalta edellytettävää tasoa vaan ovat täysin tarkoitushakuisia.

### Paikoitus selvitykset

Liikenneselvityksessä on esitetty nykyisten paikoituslaitosten nimet ja todettu niiden olevan ”melko täynnä”, ”ajoittain täynnä” tai ”usein täynnä” puke-matta ilmaisua numeeriseen asuun taikka selvittämättä, kuinka asiaa on tutkittu. Vähintäänkin vielä vuonna 2003 Turun kauppakorkeakoulun tutkimuksessa (Mari Pitkäaho-Jemina Uusitalo-Heli Marjanen, *Ostosmatkojen suuntautuminen ja ostopaikan valintakriteerit Turun seudulla vuosina 2001–2003*, Mylly-projektin toinen vaihe) autoilijat totesivat käyttävänsä Louhea siksi, että sieltä löytyy aina pysäköintitilaa. Louhea yleisesti käyttävien autoilijoiden mukaan Louhessa on edelleenkin vuonna 2012 aina tilaa, paitsi suurten juhlapyhien aattona. Kauppatorin asemakaavan kannalta paikoituslaitosten käyttöas-



te on aivan olennainen tieto. Liikenneselvitys on siis riittämätön nykyisten paikoituslaitosten käyttöasteen ja kapasiteetin tutkimisen osalta.

Liikenneselvityksessä puuttuu myös tieto siitä, että huomattava osa Turun keskustassa asuvista keskustan kauppojen ja palvelujen kanta-asiakkaista ei omista autoa ja ei siten tarvitse paikoitustilaa. Enemmistö keskustaan ostoksille hakeutuvista saapuu sinne muilla liikkumismuodoilla kuin yksityisautoilla. Valitukset paikoitustilan puutteesta näyttävät olevan pelkästään valituksia ILMAISTEN pysäköintipaikkojen puutteesta katujen varsilla juuri sen liikkeen edessä, jossa on tarve asioida. Tämä käy ilmi Turun kauppakorkeakoulun tutkimuksesta (s.70):

*"Kuitenkin jo olemassa olevissa pysäköintilaitoksissa Turun keskustassa on varsin runsaasti käyttämätöntäkin kapasiteettia (ÄU 13.5.2004). Tämä viittaa siihen, että kuluttajat kokevat ongelmaksi pikemminkin kadunvarsipaikkojen ja erityisesti ilmaisten kadunvarsipaikkojen puutteen kuin yleensä pysäköintipaikkojen vähyyden."*

Lisäksi kauppakorkeakoulun tutkijat ovat toisessa selvityksessä (Mari Pitkäaho-Jemina Uusitalo-Heli Marjanen, *Suorittajia vai shoppailijoita? Ostopaikan valintaorientaatioon perustuvat kuluttajatyypit Turun seudulla 2003*) profiloineet eri kuluttajatyyppejä, joista nimenomaan autottomat mukavuudenhaluiset (asuvat usein keskustassa), tuotesuuntautuneet ja ostovoimaiset laatutietoiset suosivat keskustaa, kun taas uuden ajan kuluttajat (noin 25 % kuluttajista Turun seudulla) ovat autoilevia marketkuluttajia, joille on tärkeää ILMAINEN paikus ja ostosparatiisi. Heille Turun keskusta ole vaihtoehto, koska sieltä ei juuri löydy ILMAISIA parkkipaikkoja eikä kaupan suurmyymälöitä. Toriparkki noin 8 euron tuntihinnalla (jotta se voisi olla kannattava) ei houkuttele tämäntyyppisiä kuluttajia Turun keskustaan. Turun keskustan vetovoima ei voi perustua yksityisautoiluun, kuten pohjoismaiset asiantuntijat ovat todenneet BUSTRIP -selvityksessä. Houkuttelemalla lisää henkilöautoja keskustaan heikennetään entisestään keskusta-alueella – aina Hämeenkadun alueelle asti – asuvien elinoloja (lisää melua, saasteita, tärinää ja liikenneonnettomuuksia).

Samoin myöhemmässä Marjanen et al. tutkimuksessa (Heli Marjanen ja Meri Malmari, *Ostosmatkojen suuntautuminen ja ostopaikan valintakriteerit Turun työssäkäyntialueella KUMU 2011 -tutkimuksen valossa*) käy ilmi, että Turun seudun autoilevat kuluttajat nimenomaan valittavat ILMAISEN paikoitustilan puuttumista Turun keskustassa. Tästä tutkimuksesta käy ilmi, että yli puolet keskustaan tulevista asiakkaista tulee sinne muulla kulkumuodolla kuin henkilöautolla ja että liki puolet ihmisistä olisi valmiita kävelemään puolesta kilometristä kilometriin (500–1000 m) päivittäistavarakauppaostoksille, ja neljäsosa jopa 1–2 kilometrin (1000–2000 m) matkan. Vain 28 %:lle yli 500 metrin matka on liian pitkä. Tutkimuksesta käyvät myös ilmi Turun keskustan vahvuudet verrattuna Skanssiin ja Myllyyn: erikoisliikkeet, laaja tuotevalikoima, tuotteita joita ei saa muualta, hyvä asiakaspalvelu, korkealaatuiset tuotteet, sopiva sijainti, hyvät kulkuyhteydet, voi tehdä ostokset ja hoitaa muita asioita, asiantunteva henkilökunta, monipuoliset kahvila- ja ravintopalvelut, mielenkiintoinen ostospaikka, hyvinvointipalvelut

ja monipuoliset viihdepalvelut (elokuvateatteri jne.).

Tutkittu liikennealue on rajattu hyvin kapeasti. Monet autoilijat jättävät autonsa myös joen toiselle eli itäiselle puolelle, esimerkiksi teatterin parkkipaikalle ns. Hämähäkkilotonille (jonka kallioon pysäköintilaitoksen rakentaminen voisi myös olla mahdollista) tai Piispankadun alueelle ja kävelevät Teatterisillan tai Tuomiokirkkosillan yli keskustaan. Keskusta-alueen liikenteen ja sen aiheuttamien haittojen vähentämisen kannalta olennaista olisi tarkastella myös itäisen puolen mahdollisuuksia keskustaa palvelevan paikoituksen järjestämiseksi varsinkin siltojen (lähinnä Teatteri- ja Auransillan) läheisyydessä, jolloin itäsuunnasta saapuvien autoilijoiden ei tarvitsi ylittää jokea. Liikenneselvityksen uskomus siitä, että autoilija jaksaa kävellä vain 200 metriä on suorastaan uskomaton, täysin perustelematon sekä perusteeton väite. Todennäköisesti keskusta-alueellakin kävellään kilometri tai pari ostoksia tehtäessä ja palveluista nautittaessa. Keskustassa ostetaan runsaasti myös sellaisia palveluja, joita ei tarvitse kantaa mukanaan: ravintolat, kahvilat, terveydenhuolto, kampaamot, kosmetologit, elokuvat, teatterit, konsertit jne.

Pysäköinnin vaihtoehtoja vertailtaessa on melkein kaikista muista paitsi toriparkista todettu, etteivät ne palvele keskustaa. Perusteena on käytetty juuri edellä mainittua enintään 200 metrin kävelymatkaa palvelujen ääreen. Tästä lähtökohdasta alkaen vaihtoehtojen tarkastelu on äärimmäisen tarkoitushakuista. Herää kysymys, millaiselle asiakaskunnalle laitosta kaavaillaan: asiakkaille vaiko Turun toriparkkiyhtiön osakasyhtiöiden työntekijöille? Turun Toriparkki Oy:n www-sivulla todetaan: "Toriparkki on tarkoitettu keskustan asukkaille ja siellä työskenteleville. He saavat lähellä olevan parkkitilan, jossa on mahdollisuus pitkäaikaispysäköintiin." Asemakaavamääräyksessä on pysäköintipaikkoja yleiseen asiakaspysäköintiin varattu vain 80 %.

Toriparkkiyhtiön intresseissä on mitä ilmeisimmin halu olla käyttämättä omia tonttejaan paikoituksensa järjestämiseen (ja saada samassa yhteydessä myös runsaasti maanalaista liikerakennusoikeutta) voidakseen jalostaa kiinteistöjään uusilla, mahdollisesti keskustan henkilöautoliikennettä lisäävillä liikeraennuksilla, mihin viitataan myös asemakaavaselostuksessa. Maankäyttö- ja rakennuslain sekä Turussa yleisesti voimassa olevien periaatteiden mukaisesti kiinteistönomistajien tulee osoittaa parkkipaikat kuitenkin omilta tonteiltaan. Kun yrittäjät ovat tuoneet keskustaan toimintaa, joka heidän mielestään edellyttää runsaasti paikoitustilaa, heidän tehtävänsä on järjestää se omillaan tonteillaan, ei naapuriensa tonteilla. Esimerkiksi Turun Osuuskaupalla on hallussaan entisen Anttilan tontti, jonne mahtuu mainiosti 3–4 -kerroksinen pysäköintilaitos, ja TS-Yhtymä voi rakentaa Österbladin tontille paikoituslaitoksen. Tällä periaatteella saataisiin ainakin 1000 lisäparkkipaikkaa, mikäli todellista tarvetta niille olisi olemassa.

Pysäköinnin vaihtoehtotarkastelu ei perustu tosiasioihin, tutkimuksiin eikä edes numeerisiin faktoihin nykyisten paikoituslaitosten kapasiteetista. Tällaista tarkastelua ei voida pitää MRL:n edellyttämänä vaihtoehtojen selvityksenä. Lisäksi siitä puuttuu monia vaihtoehtoja, kuten entisen Anttilan

tontin paikoituslaitos ja Hämähäkkিতontin kallioluola sekä Puutorin parkin laajentaminen.

Louhen osalta tarkastelu on erityisen tarkoitushakuinen, eikä Louhen omistajan tai sen teknisten asiantuntijoiden puoleen ole käännytty. Louhen laajentaminen nykyisellä sisäänajollakin lienee täysin mahdollista, vaikka selvityksessä tarkoitushakuisesti muuta todetaan. Asemakaavan selostuksessa (kohta 4.5.4), s. 55 ja liitteessä 7 lisäksi väitetään, että P-Louhen lisäajorampeista aiheutuisi haitallista pohjaveden alentumista, koska rampit puhkaisevat pohjavettä johtavan vesikerroksen. Rampit, joiden poikkileikkaus vastaa kahden ajokaistan leveyttä (n. 7–8 m) rinnastetaan selostuksessa tutkittuun syvään toriparkkivaihtoehtoon, joka olisi puhkaissut moreenikerroksen vähintään 125 m:n leveydeltä. Väitettä tulee pitää perusteettomana, koska P-Louhen rampeista ei ole tehty vastaavaa pohjavesimallinnusta kuin kauppatorin alaisesta pysäköintilaitoksesta, eikä missään määrin ole selvitetty keinoja vähentää mahdollisia haittoja.

Liikenneselvityksessä on päädytty toriparkkiin ikään kuin parhaimpana ratkaisuna. Sitä perustellaan sillä, että se palvelee alueita, joilla on nykyään vähiten pysäköintitarjontaa. Luvut tarjonnasta ja pysäköintitarpeesta kuitenkin puuttuvat. Epäselväksi jää, onko Louhen 600 paikkaa laskettu mukaan vai jätetty laskuista Ortodoksisen kirkon vieressä olevan uloskäynnin liian suuren etäisyyden vuoksi (yli 200 metriä). Todellisesta tarpeesta ei voida puhua, jollei voida tarjota perusteeksi tutkittua tietoa vallitsevasta tilanteesta ja eri kuluttajaryhmien ostotottumuksista. Lainsäädäntö, valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä Turun omat strategiat velvoittavat kaupunkia liikennesuunnitteluun, jonka pitäisi tähdätä sekä autoliikenteen vähentämiseen että joukkoliikenteen kehittämiseen. Toinen perustelu toriparkin ylivoimaisuudelle on se, että ajoyhteys pysäköintilaitokseen saadaan järjestetyksi selkeästi keskustan sisäkehältä kääntymällä jyrkältä Aninkaistenkadulta Yliopistokadulle. Ratkaisu merkitsee selkeää kaaosta noin 30.000 auton vuorokausiliikenteessä.

Vastineissaan muistutuksiin asemakaavaosasto perustelee toriparkin tarvetta keskustan yrittäjiltä ja yrittäjäjärjestöiltä saadulla tiedolla. Tilastoilla, joita ei ole missään esitetty, pyritään osoittamaan, ettei keskustan asiakaspysäköintipaikkojen määrä ole kasvanut 30 vuoteen. Väite on uskomaton, koska asemakaavaosaston laatimassa liikenneselvityksessä todetaan, että vuodesta 1983 vuoteen 2011 lyhytaikaisessa käytössä olevien asiointipaikkojen määrä on kasvanut noin 300:lla.

Suomen Palvelututkimus/ Camp Consulting toteutti maaliskuun lopussa 2012 sähköpostikyselyn Turun Kauppatorin ympäristön organisaatioissa ja yrityksissä työskenteleville 347 henkilölle. Kyselyn teetti asianosainen, Turun Toriparkki Oy. Vastauksia saatiin 168. Vastaajista 64 prosenttia suhtautuu Turun toriparkkisuunnitelmaan positiivisesti, ja 71 prosenttia pitää torin pysäköintilaitoksen rakentamista tärkeänä keskustan kehittämisen kannalta. Vastaajien mielestä toriparkki palvelee keskustassa asioivia, vaikuttaa myönteisesti keskustan kehittämiseen ja lisää keskustan houkuttelevuutta kauppa- ja työpaikkana. Asemakaavaosaston mukaan tarve perustuu siis Turun Toriparkki Oy:n ”tilaustutkimukseen”, toisin sanoen keskustan työntekijöiden ja yrittäjien mie-

lipiteisiin ja mielikuviin, ei tutkittuun tietoon. Mielipidettä ei ole sen sijaan kysytty keskustan asiakkailta. Turun Toriparkki Oy:n osakkailta on merkittävä taloudellinen intressi asemakaavassa nimenomaan sen merkittävän maanalaisen liikerakentamisen vuoksi. Siksi viittaaminen tällaisen tahon teettämään ”tarveselvitykseen” vakavasti otettavana selvityksenä on MRL:n ja kuntalaisen aliarvioimista.

Liikenneselvityksessä todetaan, että asemakaavanmuutos laajentaa keskustan kävelyaluetta torin kohdalla ja että se luo edellytyksiä kävelyalueen laajentamiselle muuallakin torin läheisyydessä. Siinä sanotaan myös seuraavaa: *”Kauppatorin pysäköintilaitos luo myös edellytykset kadunvarsipysäköinnin poistamiselle ja pysäköintipaikkojen hakuliikenteen vähenemiselle. Toimiva pysäköintiratkaisu keskustassa parantaa keskustan houkuttelevuutta ja kilpailukykyä ja tukee sitä kautta palvelujen säilymistä keskustassa. Hyvin joukkoliikenteellä, pyörällä ja kävellen saavutettavissa olevat keskustan palvelut ovat erityisen tärkeitä niille asukkaille, jotka eivät omista autoa.”* Asemakaavaosasto yhdistää kävelykeskustan laajentamisen ja kadunvarsipysäköinnin vähentämisen toriparkkiin ja väittää toriparkin edistävän keskustan houkuttelevuutta. Väitteitä ei perusteta mihinkään tutkimukseen tai selvitykseen. Turun kaupunkorakentamiskoulun tutkimukset eivät tue millään tavalla väitettä keskustan houkuttelevuuden parantumisesta maksullisen toriparkin avulla. Lopuksi asemakaavaosasto rohkenee vielä esittää, että autojen houkuttelevuus keskustaan toriparkin avulla parantaisi autottomienkin asemaa.

Vastineissaan muistutuksiin asemakaavaosasto väittää, että vaihtoehtoista tulee valita se, jolla on mahdollisimman vähäiset ympäristövaikutukset (=toriparkki), ilman että tätä on mitenkään todennettu. Liikenneselvitys ja meluselvitys on tehty VAIN toriparkista. Niissä todetaan ykskantaan pysäköintilaitoksen lisäävän koko ruutukaava-alueen liikennettä sekä melua alueella, jossa ylitetään reippaasti jo nyt 55 desibelin raja. Typen oksideja, hiilimonoksidia, hiukkasia, liikenneturvallisuutta jne., ei ole lainkaan tutkittu. Muista vaihtoehtoista ei ole selvitetty siis juuri muuta kuin nimet ja summittainen sijainti.

#### Pysäköintiratkaisun vaihtoehtotarkastelu sisältää siis seuraavia ongelmia:

- Vaihtoehtotarkastelua ei ole lainkaan kytketty kustannusarvioihin eikä rakennusaikaisiin vaikutuksiin. Näiden osalta kaikki vaihtoehtoiset ratkaisut ovat oleellisesti edullisempia kuin Toriparkki-vaihtoehto.
- P-Louhen koillisen laajennuksen sisäänajoa on vaikeutettu oletuksella, että Aninkaistenkadulle tulisi raitiotie. Raitiotien keskustalinjausta ei ole kuitenkaan ratkaistu, vaan 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.
- P-Louhen osalta sivuutetaan mahdollisuudet johtaa ulostuloja lyhyillä vaakasuuntaisilla kuluilla tai oleviin rakennelmiin, esimerkiksi Wiklundin kortteliin tai Kinopalatsiin. Uusi ulostulo vain Brahe-

Centeriin on harhaanjohtava ja johtaa vaikutusten väärään arvioon. Erityisesti jää toteamatta, että Wiklundin korttelin kannalta P-Louhen koillinen laajennus on yhtä hyvä ratkaisu kuin Toriparkki.

- P-Louhen lounaisen laajennuksen osalta ei todeta, että se korvaisi erityisen hyvin Humalistonkadulta ja Puutarhakadulta poistuvat kadunvarsipaikat. Ei myöskään todeta, että lounaisella laajennuksella voitaisiin korvata nykyisin kävelypainotteisen alueen sisällä sijaitsevat P-Anttilan, P-Stockmannin ja P-Centrumin pysäköintilaitokset.
- Ei havaita, että P-Louhen laajennus (420 paikkaa + 530 paikkaa) + pienet laitokset Österbladin tontille (164 paikkaa) + Kauppahallin pihalle (185 paikkaa) voisivat yhdistelmänä suoriutua kaikista samoista tehtävistä, 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 suunnata niitä toisenlaiseen käyttötarkoitukseen kuin suurempia, ts. kalliimpaan pysäköintiin vaativammille käyttäjille tai esim. hotelliasiakkaille.
- Pienten laitosten osalta korostetaan niiden sijaintia kävelypainotteisella alueella. Niiden ajoreittiä Eerikinkatu - Brahenkatu - Linnankatu ei kuitenkaan ole esitetty suljettavaksi autoliikenteeltä. Kyseistä reittiä käyttää nykyisinkin Eskelin ja Julian pysäköintilaitosten ja Linnankadun kortteleiden liikenne. Tämän vuoksi on katsottava, että liikenteellinen haitta ko. laitoksista on suhteellisen pieni.

Liikenteellisen selvityksen ja vaihtoehtotarkastelujen ongelma olisi voitu ratkaista laatimalla keskustan yleiskaavallinen liikennesuunnitelma (keskustan liikenteen vaihekaava tai/ja keskustan osayleiskaava), johon sisältyisi mm. pikaraitiotien linjaus. Nyt laadittu selvitys ei ole aito yleiskaavallinen selvitys. Se on ennakoasenteellinen ja puutteellinen. Siksi kaava on lainvastainen samoilla perusteilla kuin Turun hallinto-oikeuden ratkaisussa todetaan.

#### Ely-keskus on todennut lausunnossaan asemakaavanmuutoksesta:

*"Turun keskustasta puuttuu yleiskaavallinen ratkaisu kevytliikenteen kehittämisestä ja reitistöä, pysäköinnin vaihtoehtojen tutkimisesta ja siihen liittyvästä liikenteen ohjauksesta yleiskaavalla. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden edellyttämä henkilöautoliikenteen tarvetta vähentävä sekä joukkoliikennettä kävelyä ja pyöräilyä edistävä liikennejärjestelmä voidaan parhaiten varmistaa yleiskaavoituksella. Yleiskaavallisen ratkaisun puutteen takia ELY keskus pitää asemakaavaa perusteiltaan ongelmallisena, vaikka laaditussa asemakaavaehdotuksessa onkin pyritty ennakoimaan hankkeen vaikutuksia laajempaan suunnitteluun ja*

*liikennejärjestelmään nähden.”*

Kauppatorin asemakaavan liikenne- ja paikoituspalvelut eivät ole yleiskaavatasoisia, koska alue on rajattu hyvin kapeasti, vaihtoehtoja ei ole todellisesti kartoitettu saati selvitetty ja suunnitteluun on ryhdytty Turun kaupungin **Ilmasto- ja ympäristöohjelman 2009-2013** (KV 26.10.2009, § 239) vastaisesti. Ympäristöstrategiassa todetaan (lihavointi kirjoittajien):

*”Kaupunkiympäristön kehittämisessä tavoitteena on tiivistää ja eheyttää kaupunkirakennetta sekä **vähentää liikenteen tarvetta ja energian kulutusta. Keskeisiä hankkeita ovat ydinkeskustan kevyen liikenteen kehittäminen sekä päätös joukkoliikenneohjelmasta, johon kuuluu sekä seudullisen bussiliikenteen käynnistäminen naapurikuntien kanssa että pikaraitiotien vaikutusten, kustannusten ja toteuttamismahdollisuuksien arvioiminen ja päätöksenteko 2010 vuoden loppuun mennessä.**”*

*”Turku lisää kestävien liikkumismuotojen käyttöä suhteessa muihin kulkumuotoihin ja vähentää liikenteen hiilidioksidipäästöjä. Yhdyskuntarakenteen hajaantumista Turun seudulla ja autoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvua tulee rajoittaa.*

*”Turku kehittää joukkoliikennettä tarjoamaan sujuva, miellyttävä ja edullinen liikkumista pa Turussa ja Turun kaupunkiseudulla. **Kaavoituksella edistetään joukkoliikenteen käyttöä ja muita kestäviä liikkumismuotoja tukevaa yhdyskuntarakennetta.**”*

Kauppatorin asemakaavalla ei edistetä joukkoliikenteen käyttöä eikä kevyttä liikennettä vaan yksityisautoilua. Turun kaupungin **Ilmasto- ja ympäristöohjelman 2009 - 2013 tausta, toimeenpano ja seuranta -asiakirjassa** (KH 2.11.2009) todetaan seuraavaa (lihavointi kirjoittajien):

*”Henkilöauton osuus Turussa tehtävistä matkoista on enintään 1/3 ja kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuus vähintään 2/3 vuonna 2030. Pyörällä tehtävät matkat asukasta kohden lisääntyvät vähintään 50 % vuoden 2006 tasosta ja kävellen tehtävien matkojen määrä asukasta kohden säilyy vähintään vuoden 2006 tasolla. Joukkoliikenteen matkamäärän tulee nousta 2 % vuodessa vuosina 2010-2030. Vuonna 2020 matkamäärän tulee siis olla 24 % suurempi kuin vuonna 2009. **Kaupunkiseudulta Turun keskusta suuntautuvan liikenteen kasvu tapahtuu joukkoliikenteenä.**”*

*”Korkean palvelutason kävelyille, pyöräilylle ja joukkoliikenteelle tarjoavien kaupunginosien osuus väestöstä ja työpaikoista kasvaa.”*

*”**Keskustan turvallisuutta ja viihtyisyyttä on lisättävä, jotta keskusta säilyttää vetovoimaisuutensa niin asuinpaikkana kuin asiointi- ja työpaikkanakin. Liikenteen ympäristöhaittojen - mm. melun, päästöjen ja onnettomuuksien - vähentäminen on tässä keskeistä.** Liikenteen nopeustaso vaikuttaa näihin kaikkiin. Keskustan ja asuinalueiden nopeusrajoitusten alentaminen on keskeinen keino liikenteen haittojen ehkäisyssä.”*

*”Liikkumisen esteettömyyden lisääminen on samoin oleellinen osa keskustan kehittämistä. Jos keskustan vetovoimaisuus heikkenee ja toiminnot hajaantuvat, on yhä pienempi osa liikkumisesta mahdollista hoitaa kestäväillä kulkumuodoilla ja autoriippuvuus kasvaa. **Liikenteen kulkumuotojakaumaan keskustaan suuntautuvilla työmatkoilla voidaan vaikuttaa tehokkaasti säätelemällä pysäköintipaikkojen saatavuutta ja hintaa.**”*

**”Tärkeää on myös arvioida kaupungin kaikkien toimialojen tekemien kehittämissuunnitelmien ja toimintojen sijoittamiseen vaikuttavien suunnitelmien vaikutusta liikennetarpeeseen, kulkumuotoon, liikenneturvallisuuteen ja joukkoliikenteen järjestämistarpeisiin, jotta varmistetaan, että kokonaisvaikutukset ovat positiiviset ja ympäristöohjelman tavoitteiden mukaiset.”**

**”Korkeatasoinen joukkoliikennejärjestelmä tukee kaupunki- ja kuntakeskusten asemaa asukkaiden elävinä kohtauspaikkoina ja palvelukeskuksina.”**

Turun asemakaavaosasto ei ole mitä ilmeisimmin huomionnut Turun vuonna 2009 hyväksytyä Ilmasto- ja ympäristöohjelmaa, koska sitä ei ole edes mainittu asemakaavaselvityksessä. Ohjelman yksiselitteinen tavoite on yksityisautoilun vähentäminen ja joukkoliikenteen sekä kevyen liikenteen osuuden huomattava lisääminen. Lisäksi ohjelmassa otetaan erikseen kantaa keskustan liikenteeseen: sen tulee tapahtua ennen kaikkea joukkoliikenteen avulla, ja paikoitusta keskustassa tulee rajoittaa, jotta myös työmatkalaiset tulisivat keskustaan joukkoliikenteellä.

Aalto-yliopiston tutkimuksessa autottoman kaupungin mahdollisuuksista (**Vesa Kanninen, Panu Kontio, Raine Mäntyselä, Mika Ristimäki (toim.), Autoriippuvainen yhdyskunta ja sen vaihtoehdot, Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisu B 101, Espoo 2010**) todetaan:

**”Yhdyskunta voi olla joko vaihtoehtoja tarjoava tai vaihtoehdoton. Vaihtoehdoton yhdyskuntarakenteen nojaa vahvasti yksityisautoiluun, eikä luo juurikaan mahdollisuuksia muille liikkumismuodoille kuten julkiselle liikenteelle, pyöräilylle tai kävelyllä. Sen sijaan vaihtoehtoisessa yhdyskuntarakenteessa rakenne mahdollistaa myös muut edellä mainitut liikkumismuodot päivittäisessä liikkumisessa. Jotta yhdyskuntarakennetta eheyttävää yhdyskuntapolitiikkaa ja kaavoitusta on mahdollista kehittää, on tunnettava paremmin kehitysvoimien suuntautumista, yhdyskuntarakenteen muutosta, asukkaiden näkökulmia liikkumiseen, sekä taloudellisten voimien ja toimijoiden nykyistä ja tulevaa toimintalogiikkaa.”**

Tutkimusta ja tietoa siis tarvitaan järkevän, MRL:n, alueidenkäyttötavoitteiden liikennepolitiikan tavoitteiden toteuttamiseksi. Aalto-yliopiston selvitys osoittaa, että Suomen kaupunkien rakenteissa on eroa, ja suhteellisen pienessäkin kaupungissa, kuten Kuopio, voidaan lähikauppapalvelut tarjota 500 metrin säteellä (60 %) tai korkeintaan kilometrin säteellä (90 %), kun esimerkiksi Mäntsälässä, pääkaupunkiseudun autoriippuvaisessa ”satelliittikunnassa” vain 30 % :lla on lähikauppa 500 metrin säteellä. Kyse on kaupunkisuunnittelusta ja poliittisesta tahdosta. Selvityksessä todetaan myös, että kaupan palveluiden osalta rakenteesta irrallaan olevien suuryksiköiden yhdyskuntarakenteen toiminnallinen hajauttava vaikutus jatkuu, vaikka muutamat viimeaikaiset kaupan hankkeet ovat osoittaneet kaupan hakeutuvan taas kaupungin ytimeen jalankulkuvyöhykkeelle.

Aalto-yliopiston tutkimuksessa todetaan myös (lihavointi kirjoittajien):

**”Vaikka tulevaisuuden auto olisi päästötön ja sen käyttökustannukset pysyisivät kohtuullisina, henkilöauton käytöllä on muita haittoja. Keskustojen ruuhkautuminen on suuremmilla kaupunkiseuduilla vakavasti otettava tekijä, jonka välttämiseksi tarvitaan**

**ratkaisuja.** Ihmisten tasa-arvoisuus asiointimahdollisuuksien tarjonnassa kuuluu niin ikään hyvinvointiyhteiskuntaamme. Jos tulevaisuuden kaupalliset keskittymät ovat edelleen hyvin autoriippuvaisia, kuinka voimme taata autottomille asiakkaille mahdollisuuden ostosten tekoon? Vaikka tilaa vaativan tavarankuljetus järjestettäisiin siten, että omaa autoa ei tarvita, kuinka autottomat asiakkaat pääsevät erikoiskauppaan tekemään valintojaan?"

**"Tutkimuksessa havaittu selvä trendi oli lähikaupan uusi tuleminen.** Ilman autoa alemman mittakaavatason/paikalliset järjestelyt korostuvat ja tulevat kannattaviksi. Suuryksikön palvelutaso olisi korvattavissa useammalla pienellä toimijalla, mikä lisää kilpailua, ja toiminta olisi sovitettavissa pienimittakaavaisempaan tilarakenteeseen. Toiminnallisesti sekoittunut rakenne, jossa eriaikaiset ja -muotoiset kulkutavat yhdistyvät, mahdollistaa monimuotoiset asiakasvirrat."

**"Kulkumuotovalintoja ei ratkaise pelkkä toimintojen välinen etäisyys. Tiiviskään rakenne ei takaa autoilun vähenemistä vaan lyhyitäkin matkoja tehdään paljon autolla. Kävelyä ja pyöräilyä koskevissa tutkimuksissa on yleensä havaittu, että rakennetun ympäristön piirteet voivat vaikuttaa ihmisten fyysiseen aktiivisuuteen kannustamalla tai rajoittamalla kävely- ja pyöräilyvalintoja (esim. Saelens, Sallis & Frank 2003 Leslien ym. 2007, 558 mukaan). Tiiviiden lisäksi yhdyskuntarakenteen monipuolisuus (diversity) sekä jalankulkijaystävällinen suunnittelu (design) tukee kävelyä.** Useissa kävely-ympäristöjä ja kävelyä tarkastelleissa kyselytutkimuksissa on havaittu muun muassa kevyen liikenteen väylien yhtenäisyyden, laadukkuuden ja hyvän saavutettavuuden liittyvän suurempiin ilmoitettuihin kävelymääriin. **Asuinalueiden ominaisuuksien, kävelyreittien koetun turvallisuuden ja mukavuuden, muun muassa kauniiden näkymien on myös havaittu lisäävän kävelyä.** Monet erilaiset fyysisen ja sosiaalisen ympäristön ominaisuudet näyttäytyvät syinä kävellä tai olla kävelemättä. (ks. tarkemmin Brown ym. 2007, 38; Joseph & Zimring 2007)."

**"Työntekijöiden liikkuvuus (mobility) nähdään yleisesti yritystoimintaa edistävänä tekijänä. Samoin työntekijöiden kyky sietää pitkiä työmatkoja (tolerance) nähdään positiivisesti yritystoimintaan vaikuttavana. Tämä on ristiriidassa sen kanssa, että työmatkojen tulisi olla mahdollisimman lyhyitä, jotta energiankulutus ja kasvihuonekaasupäästöt jäisivät pieniksi. Pitkät työmatkat saattavat lisäksi vaikuttaa negatiivisesti työntekijän työvireyteen sekä ajankäyttöön."**

**"Työmatkaliikenteessä joukkoliikenteen palvelutasoa tulisi kehittää esimerkiksi raide-liikennettä lisäämällä. Keskisuurilla kaupunkiseuduilla, missä raideliikenne ei välttämättä ole realistinen vaihtoehto, tulisi kehittää joukkoliikenteen laatuikäytäviä. Eri liikennemuotojen yhteiskäyttöä tulisi kehittää esimerkiksi liityntäliikennettä edistävin toimin. Tämä tarkoittaisi liityntäliikenteen parkkipaikkoja, pyöräparkkeja jne. Uusien kaupallisten keskittymien tulisi sijaita tällaisissa liikenteen solmukohtissa."**

**"Koska liikkumisen ympäristöjen merkitykset ovat hyvin moninaisia, tarvitaan laaja osallisuus pohja niiden kehittämisessä. Tärkeinä asiantuntijoina tulisi kuulla erityisesti kaupungin asukkaita pyöräilijöinä ja kävelijöinä.**

**• Houkuttelevat ajanvietto- ja oleskelu sekä kävely- ja pyöräily-ympäristöt, vetovoimaiset lähipalvelut ja hyvät lähivirkistysmahdollisuudet tulisi yhdistää toisiaan tukevaksi kokonaisuudeksi.**

**• Yhdyskuntarakenteen tulisi tehdä mahdolliseksi ja edistää muiden kulkumuotojen kuin auton käyttöä erityisesti alle 2 kilometrin matkoilla, joilla pyöräily ja kävely saattaisivat olla korvaavia kulkumuotoja."**

**"Samalla liikkumisen tarkastelu osoittaa, että jalankulkuvyöhyke (noin 1-2 km säteellä ydinkeskustasta) paitsi tarjoaa todellisia vaihtoehtoja autoriippuvaiselle arjelle, myös vaikuttaa konkreettisesti autoriippuvuutta vähentävästi. Vyöhykkeiden liikkumiskäytäntöjen muutokset tutkimusaineistossa osoittavat, että tiivistyminen on myös johtamassa koko kaupunkirakenteen autoriippuvuuden vähenemiseen, mikäli jalankulkuvyöhykemäisen yhdyskuntarakenteen painoarvoa**



**koko kaupunkiseudun rakenteessa kyetään kasvattamaan. Tämä tarkoittaa sekä nykyisten jalankulkuvyöhykkeiden edelleen täydentämistä että vyöhykkeen ominaisuuksien toteuttamista erityisesti jalankulun reunavyöhykkeellä sekä joukkoliikennevyöhykkeen ydinalueilla.”**

*”Analyysimme perusteella näyttää siltä, että auton käytölle nähdään vaihtoehtoja ainoastaan silloin, kun päivittäisten toimintojen luontevat tai sellaisina pidetyt määränpäättäjät sijaitsevat suhteellisen lähellä kotia. Kun joukkoliikennettä ei useinkaan tarjota todellisena pidettävää vaihtoehtoa arjen matkoilla, johtavat kaupunkirakenteelliset tekijät siihen, että lyhyet etäisyydet toteutuvat useimmin keskuksissa asuville. Niinpä myös vaihtoehtoja auton käytölle nähdään useimmin asuttaessa keskusta-alueilla. **Tutkimustulosten perusteella keskuksien ominaisuudet ja asukkaidenvalinnat yhdessä aikaansaavat sen, että keskuksiset ja tarjoavat mahdollisuudet että toteuttavat käytännössä autoriippumattoman kaupunkirakenteen ideaalia, myös keskisuurilla kaupunkiseuduilla. Se, että suuri osa keskuksien asukkaista käyttää autoa monella tavalla samankaltaisesti kuin esikaupunkialueiden asukkaat ei tarkoita, etteikö kaupunkirakenne tarjoaisi mahdollisuuksia valintojen tekemiseen. Tämän todistavat mm. lapsiperheet, jotka toteuttavat autotonta arkea tai käyttävät säännöllisesti myös muita kulkumuotoja kuin autoa päivittäisillä matkoillaan. Myös kokonaisuutena keskusalueiden auton käyttö on huomattavasti vähäisempää kuin muualla kaupunkiseudulla.”***

*”Millainen sitten olisi tulevaisuuden kaupallinen keskittymä? Ei voida vaatia, että koko seutu liikennöi joukkoliikennevälineillä keskustaan jalankulkuvyöhykkeelle, vaan jalankulkukaupunki pitäisi tuoda ihmisille sinne missä he asuvat ja kytkeä nämä noodit toisiinsa ekotehokkain joukkoliikenneratkaisuin. Samoilla ratkaisuilla kytkettäisiin myös palvelut, esimerkiksi kauppakeskukset, toisiinsa, jolloin yhä koko kaupunkiseutu olisi asiakkaalle palvelujen tarjottimena, mutta asiointiin ei tarvittaisi autoa. Ideaalitilanteessa kauppa tukeutuu sekä tiiviisti rakennetun lähiympäristön väestöpotentiaaliin että seudullisesti mobiiliin ostosliikenteeseen ja työpaikkaliikenteeseen. **Lähialueelta palvelut ovat helposti saavutettavissa jalan tai polkupyörällä, koska etäisyydet ovat lyhyet, reitit helppoja ja miellyttäviä. Seudullinen saavutettavuus ratkaistaan joukkoliikenteellä.***

***Yksin mikään taho, julkishallinto, kauppa tai asiakkaat eivät kykene saamaan muutosta aikaiseksi. Muutos autoriippumattomampaan suuntaan edellyttää systeemistä muutosta, jossa kaikkien osapuolten tulee muuttaa käyttäytymistään.** Olisi mielenkiintoista nähdä pilottiluonteisesti, voisiko edellä kuvatun kaltainen kaupallinen keskittymä toimia Suomessa. Muualla Euroopassa tällaisista kaupallisista keskittymistä on jo esimerkkejä.”*

Aalto-yliopiston tutkijoiden mukaan siis on olennaista, että keskusta-alue on aidosti autoriippumaton, mikä tarkoittaa sitä, että sinne ei houkutella lisää henkilöautoliikennettä, kuten kauppatorin asemakaavassa, vaan että kaupallisia palveluja sijoitetaan alakeskuksiin ja kaupunkirakennetta tiivistetään vähintäänkin alle kahden kilometrin säteellä (ala)keskuksesta, jotta joukkoliikenne, kävely ja olisivat houkuttelevia. Kaupalliset ja palvelualueet tulisi linkittää toisiinsa joukkoliikenteen ja mahdollisen liityntäliikenteen avulla. Kaupan suuryksiköihin ei juuri kävellä eikä pyörällä, koska ne sijaitsevat kaukana asutuksesta eivätkä houkuta ympäristönä.

Tutkimuksen mukaan kaavoittajat haluavat keskustan autottomuutta, mutta yrittäjät autopaikkoja. Turussa kaavoittaja ei perusta suunnittelutyötään tutkittuun tietoon vaan on yrittäjien linjalla perustellen autoilua lisäävää asema-kaavoitusta jopa yrittäjien teettämällä mielipidekyselyllä. Turussa jää sen sijaan kuntalaisen tehtäväksi ohjata virkamiehiä ja poliittisia päättäjiä noudatta-

maan maankäyttö- ja rakennuslakia, kuntalakia, valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita sekä kaupungin omaa ilmasto- ja ympäristöstrategiaa.

## **7. Asemakaavamääräykset, -merkinnät ja -selostus ovat puutteellisia ja epämääräisiä sekä MRL:n 55 §:n ja 57 §:n sekä MRA 25 §:n vastaisia.**

Asemakaavaehdotuksessa on määritelty laaja maanalainen liike- ja varastotilan rakentamisalue ma-1, jonne saa rakentaa 11 000 k-m<sup>2</sup> yhteen kerrokseen. Se on liki yhtä paljon kuin koko kauppatorin alue. Kaava ei kuitenkaan määrää, mikä on rakennusoikeuden jakautuminen liike- ja varastotilan kesken eikä sitä, mihin kulloinkin rakentaminen sijoittuu. Näin suurta rakennusoikeutta ei voida kuitenkaan määritellä kaavan edustamalla epämääräisellä tavalla, sillä myös maanalaista rakentamista koskee MRL 55 §:n määräys rakennusten sijoitusta ja tarvittaessa rakentamistapaa koskevat periaatteet. Jos riittävät maaperäselvitykset on tehty, rakennusoikeuden paikat ja luonne voidaan ja tulee tarkkaan määritellä. Tällä tavalla menetellään normaalisti liike- ja varastotilaa kaavoitettaessa.

Maanalaisen liike- ja varastorakentamisen ongelmia ja näkökohtia ei ole myöskään millään lailla arvioitu tai selvitetty asemakaavaselostuksessa.

Kioskirakennusten osalta todetaan, että niiden tulee olla ilmeeltään keveitä ja läpinäkyviä. Koska kyseessä on Turun keskustan ykköspaikka, olisi kioskeista tullut esittää havainnekuvia useasta suunnasta, jotta kioskien merkitystä torimaisemaan voitaisiin arvioida. Kioskirakennusten korkeus on rajattu kaavassa 4,6 metriin, sillä niiden vaipan sisään ja maan alle tulee sijoittaa kaikki pysäköintilaitoksen vaatimat ilmanvaihtorakenteet sekä pysäköintitilasta maan pinnalle johtavat porras- ja hissiyhteydet. Kaavaselostuksen sivulla 61 on varovainen havainnekuva kuitenkin kioskirakennuksesta ILMAN ilmanvaihtorakenteita.

Todettakoon, että Kauppiaskadun ja Eerikinkadun reunalla olevat kioskirakennukset ovat mukana Turun maakuntamuseon suojelutavoitelistauksessa (sr-3) vuodelta 2010 osana kaupunkikuvan kulttuurihistoriallista kerrostuneisuutta, tästä huolimatta rakennuksia ei ole asemakaavassa suojeltu.

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 seikkaa ei ole mainittu asemakaavaehdotuksen selostuksessa, eikä olemassa olevia kioskirakennuksia ole mitenkään siinä inventoitu tai esitelty.

Tältä osin asemakaava on maankäyttö- ja rakennuslain, MRL:n 55 §:n, 57 §:n ja maankäyttö- ja rakennusasetuksen, MRA:n 17 §:n vastainen, koska mm. Turun kaupungin ilmasto- ja ympäristöohjelmaa ei edes mainita, lisääntyvän liikenteen aiheuttamien lisääntyvien saasteista ei puhuta ja valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden suhdetta asemakaavaan ei arvioida lainkaan, vaikka joitakin niiden tavoitteista mainitaankin.

**8. Maaperä- ja pohjavesiselvitykset ovat puutteellisia ( MRL 9 §). Toripysäköinnin toteuttaminen voi aiheuttaa perustusvaurioita myös täydennettyjen selvitysten perusteella (MRL 1 §, 39 §, 54 §, MRA 1§). Asemakaava on perustuslain (6 §) yhdenvertaisuusperiaatteen vastainen.**

Konsulttiyhtiö Pöyry on tehnyt Turun kaupungin toimeksiannosta pohjaveden virtauksen numeerisen mallinnuksen ja Toriparkin rakentamisen vaikutusten simuloinnin. Selvitys valmistui lopullisesti vasta 15.3.2012, vaikka asemakaavaehdotus oli asetettu nähtäväksi jo 27.2. 2012.

Ensinnäkin kyseessä on matemaattinen malli, jolla pyritään kuvaamaan todellisuutta. Mallit ovat juuri niin päteviä, kuin voivat olla päteviä niiden todellisuudesta mittaamat arvot, tilanteisiin vaikuttavat tekijät ja itse malli todellisuuden arvioijana. Malleissa on yleensä todella merkittäviä epävarmuustekijöitä. Erityisen hankalia ovat kaasujen ja ilmaston mallinnukset, jotka ovat hyvin epälineaarisia, mutta myös saven kaltaisen materiaalin, joka on eräällä tavalla nestemäistä kiinteää ainetta (kidevesi on mineraaleihin rakenteellisesti sitoutunutta vettä, jota on runsaasti savimineraaleissa), käyttäytymisen liittyä monia tunnettuja ja tuntemattomia, epälineaarisia tekijöitä. Asiantuntevat virtaustutkijat yleensä tunnustavat saaneensa malleillaan vain jonkinlaisen hyvin karkean haarukan, arvion siitä, mistä on kysymys, eivätkä julista löytäneensä "totuutta".

Pöyryn selvityksessä jo yhteenvedossa todetaan:

*"Muodostettu malli on aina yksinkertaistettu ja keskiarvostettu kuvaus todellisudesta, jossa kuitenkin pyritään ottamaan huomioon kaikki pohjavesien virtauksen kannalta olennaiset tekijät ja siten saamaan paras mahdollinen käsitys pohjavesien käyttäytymisestä."*

---

*"Turun keskustan maa- ja kallioperän topografia ja geologia ovat pohjavesien virtausmallinnuksen kannalta vaativat, koska jyrkkä gradientti yhdistettynä paikoitellen pieniin kerrospaksuuksiin on numeerisesti vaikea käsitellä."*

---

*"Mallinnettavalta alueelta on ollut käytettävissä niukasti vedenjohtavuustietoja, joten maa- ja kallioperän vedenjohtavuusarvot ovat suuruusluokaltaan kyseisille maa- ja kalliokerroksille tyypillisiä."*

*"Vaativan geologisen ympäristön takia mallia on yksinkertaistettu siten, että ny-*

*kyisen rakennuskannan kellaritiloja ja paalutuksia ei ole huomioitu mallissa.”*

*”Orsiveden osalta mallinnus on vain viitteellinen eikä mahdollisia vaikutuksia ole käsitelty.”*

Asiakirjassa todetaan myöhemmin mm. seuraavaa:

*”Mallinnusalueen maaperää on tutkittu vuosikymmenien ajan erilaisten rakennuskohteiden yhteydessä, joten maaperästä on poikkeuksellisen paljon havaintoja. Toisaalta runsas havaintomäärä sisältää myös ristiriitaisuuksia, joten aineistosta on jouduttu poistamaan pisteitä. Myös kallionpinnasta käytettävissä olevien pisteiden epätasainen sijoittuminen on vaikeuttanut kerrosmallin muodostamista.”*

*”sora- ja moreenikerroksille on havaintojen perusteella annettu oletuspaksuudeksi 1 m”*

*”Mallin ulkoreunat on pyritty asettamaan niin, että malli muodostaisi mahdollisimman suljetun tilan. Koska Turun keskusta sisältyy laajaan valuma-alueeseen, mallia on yksinkertaistettu rajaamalla se orsi- ja pohjavesihavaintojen perusteella. Länsipuolella rajausta perustuu kallioperän muodostamaan vedenjakajaan, joka on ns. no-flow -reuna eli reunan läpi ei tapahdu virtausta. Myös lounaassa on no-flow -reuna, koska siellä virtauksen oletetaan tapahtuvan reunan suuntaisesti kohti jokea.”*

---

*”Turun keskustan maa- ja kallioperän topografia ja geologia on pohjavesien virtausmallinnuksen kannalta vaativa, koska jyrkkä gradientti yhdistettynä paikoitellen pieniin kerrospaksuuksiin on numeerisesti vaikea. Siksi, vaikka alustava malli on muodostettu laajalle alueelle, varsinainen kalibrointi on tehty pienemmälle mallille kattamaan torin ja sen lähiympäristön. Mallia muodostettaessa tavoitteena on ollut pitää se mahdollisimman yksinkertaisena, jotta lähtöoletukset ja -arvot olisivat tulosten arvioinnin kannalta selkeät. Koska vedenjohtavuuden mittaustuloksia ei ollut käytettävissä alueellisen vaihtelun tueksi, malli on toteutettu käyttämällä vakioarvoja kerroksittain. Topografian jyrkän gradientin takia täytEMAAKERROKSEN mallinnuksessa tuli ongelmaksi kerroksen kuivuminen. Jotta se ei aiheuttaisi häiriötä varsinaiselle tavoitteelle eli paineellisen pohjaveden mallinnukselle, on orsiveden tulovirtaus (sadanta) jouduttu nostamaan suhteellisen suureksi. Tästä syystä orsivedenpinnankorkeus on laajalti liian korkealla ja tämä vaikuttaa osittain myös siihen, että paineellisen pohjaveden mallinnettu pinnankorkeus on havaintoja korkeampi.”*

Malli sisältää toisin sanoen suuren joukon yksinkertaistuksia ja olettamuksia, joiden ei voida millään tavalla todentaa olevan todellisuutta vastaavia, eikä ”oikaistujen” tietojen merkitystä lopputulokselle voida arvioida. Minkäänlaista herkkyysanalyysiä ei ole suoritettu. Jos arvot ja arviot eivät pidä paikkaansa, se, mitä voi tapahtua, toisin sanoen millaisia tuloksia malli tarjoaa, on täysin yllätyksellistä. On suorastaan naurettavaa väittää tämän yksinkertaistetun mallin olevan ”pahin vaihtoehto”. Kun otetaan huomioon, että vedenpinta on ”luonnollisestikin” heitellyt jopa useita metrejä vuodesta toiseen, ei mediaaniarvojen esittäminen kerro mitään siitä, mitä maaperässä ja savikerroksessa todella tapahtuu. Orsi- tai paineellisen pohjaveden muutoksien syitä ei ole myöskään arvioitu millään lailla. On hyvin tiedossa, että myös paaluttamattomat pihat, erityisesti asfaltoidut, voivat vajota, ja että tiet ja kadut voivat pettää (mm. moottoritie Paimion savikkoon), vaikka niiden savikerrokset olisi sta-

biloitu. Tiedetään, että Turussa moottoritien/Helsinginkadun ja radan savipohjakaivannon/leikkauksen vieressä olevat talot vajoavat, vaikka tiepohja ja rata on stabiloitu ja saven liikkeitä ja kuivumista on pyritty estämään stabiloidulla (maanalaisella) meluaidalla.

Tästä huolimatta Pöyryn konsultit vetävät mallinnuksesta ja simuloinnista sen johtopäätöksen, että toriparkki on täysin turvallista rakentaa ja että minkäänlaisia ongelmia ei voi syntyä. Tuloksista on vedetty juuri sellainen johtopäätös kuin selvityksen tilaaja, Turun kaupunki, on halunnut: maksullinen konsultti on vetänyt selvitysten ja mallinnusten perusteella johtopäätökset rahoittajan haluamalla tavalla eikä tieteellisin perustein. Tässäkin tapauksessa johtopäätös mallinnuksesta voi olla perustellusti päinvastainen. Siksi hallinto-oikeuden olisi syytä selvittää, mitä ylipäätään voidaan pitää MRL:n edellyttämänä selvityksenä ja tutkimuksena, toisin sanoen onko tilauskonsultin tilaajan mielipiteitä myötäilevät johtopäätökset tai kaupungin virkamiehen kirjoittelu ilman empiiristä aineistoa tai tieteellistä lähteitä katsottava riittäväksi selvitykseksi.

Mallin toimivuuden ja luotettavuuden kannalta ovat olennaisia ainakin seuraavat seikat:

1. Yksikään mallissa käytetyistä pohjaveden mittauspisteisistä EI sijaitse torin alueella, vaan kaikki sijaitsevat torin liepeillä.
2. Vedenjohtavuustiedot eivät ole peräisin alueelta vaan ovat ns. yleistä tietoa eli arvioita.
3. Mallissa asioita on yksinkertaistettu (linearisoitu).
4. Mallissa ei oteta kantaa siihen, missä ajassa muutokset voisivat tapahtua.
5. Mallissa oletetaan vedenvirtauksen ns. tasapainotilan olevan voimassa, toisin sanoen alueelle tulee ja alueelta lähtee yhtä paljon vettä, mikä ei ole mitenkään perusteltua (paitsi mallin yksinkertaistamisen vuoksi).
6. Mallissa oletetaan yksioikoisesti toriparkin toimivan vain virtausesteenä. Kantaa ei oteta mitenkään siihen, mikä vaikutus sillä on virtauksien suuntiin, alla olevaan savikerrokseen, millaisia ongelmia, jos toriparkki on paalutettu, niin kuin selvityksessä edellytetään, se aiheuttaa viereisille alueille, joita ei ole paalutettu, tai torin reunoille ja katualueille, eikä siihen, miten itse paalutus vaikuttaa savikaivannossa maaperän ja veden liikkeisiin.
7. Mallissa ei ole mitenkään arvioitu, miten tärinä vaikuttaa torin savikerrokseen. Sekä rakennusaikainen tärinä että käytön aikainen tärinä on merkittävä sekä torilla että torin ympäristössä, erityisesti Yliopistonkadulla.
8. Mallissa ei ole mitenkään arvioitu, miten itse kaivaminen

vaikuttaa saven liikkeisiin ja sitä kautta (orsiveden) vedenpintaan ja virtaukseen, koska on lähdetty olettamuksesta, että mitään ei voi tapahtua.

9. Torin ympäristön rakennusten paalutuksia on pidetty pelkästään myönteisenä asiana ja paaluja pidetään yksiselitteisesti vain virtausesteenä. Niiden vaikutusta virtauksiin ole arvioitu. Mitään arvioita ei ole myöskään paalutusten aiheuttaman tärinän vaikutuksesta savikerrokseen. Paalutetun rakennuksen osalta kyseessä on epäilemättä rakennusteknisesti hyvä asia, mutta epäselväksi jää, mitä se aiheuttaa muualla. Arkhimedeen laki on kuulema voimassa savipatjallakin. Ammeen vesi yleensä läikkyä ja pinta laskee, kun siitä noustaän ylös, mutta mitä tapahtuu savikerrokselle, kun eräitä rakennuksia paalutetaan, toisia ei, on kokolailla epäselvää.
10. Mallissa ei ole mitenkään arvioitu sitä, miten toriparkin kannen stabiloiminen ja torin pinnan muuttuminen samalla vettä läpäisemättömämmäksi vaikuttaa alla olevan savikerroksen kosteuteen ja muihin ominaisuuksiin.
11. Mallissa ei ole mitenkään arvioitu routimisen vaikutusta savikerrokseen.

Kaiken kaikkiaan malli sisältää niin monia epävarmuustekijöitä ja ongelmia lähtöarvoissa, itse mallissa ja sen yksinkertaistuksissa, että tieteellinen johtopäätös mallinnuksesta ja simulaatiosta on hyvin kyseenalainen. Tämän selvitöksen perusteella ei voida vakuuttaa, että toriparkki ei aiheuttaisi vakavia painumia lähialueen rakennuksille, kuten Ortodoksikirkko ja As. Oy Pyramid, ja laajan savipatjan eteläpähän esimerkiksi kauppaHallille. Vahingot voivat ilmetä vasta vuosikymmenten päästä.

Rambollin geotekniikka-asiantuntija **Reino Heikinheimo** totesi Rakennustieto-lehdessä vuonna 2005 mm. seuraavaa (*Rakennustieto* 6/2005):

*"Jopa 60 metriä savea. Turun keskustassa on pahimmillaan 60 metrin savikerros. Jyrkästi kohti ydinkeskustaa viettävä savikerros on Heikinheimon mukaan Turun oma erityispiirre, jonka kanssa ei muualla juurikaan jouduta painiskelemaan. "*

---

*"Myös pohjavesi käyttäytyy Turussa epätyypillisesti: ' Saven päälle jäävä ylempi ns. orsivesi on tärkeä puupaalujen säilymisen kannalta. Puupaalujen yläpäätä ympäröivän orsiveden laadusta ja korkeustasosta riippuu lahoamisriski. Alempana savi- ja sen alla olevassa moreenikerroksessa olevan ns. salpaveden taso vaikuttaa puolestaan rakennusten painumiseen. Jos salpaveden pinnan taso laskee, savikerros kuivuu, tulee raskaammaksi ja aiheuttaa lisäkuormaa ja sen seurauksena rakennukset painuvat. Näin siis periaatteessa," Heikinheimo sanoo. **Jokainen kohde on kuitenkin yksilöllinen, siihen vaikuttaa yhtä aikaa useita eri asioita, joiden yhteisvaikutus pitäisi pystyä analysoimaan. "***

Vuonna 2012 hän toteaa raportissaan:

*"Pohjaveden kannalta ainoa kriittinen rakennus toripysäköinnin lähiympäristössä on saven varaan perustettu Ortodoksikirkko. Jos pohjavesi merkittävästi laskee, syntyy siihen lisäpainumaa "kuiville" jääneen savikerroksen muuttuessa raskaammaksi (liite 1). Myös kaivannon tuenta on suunniteltava huolellisesti tai sitten Ortodoksikirkon perustukset on ulotettava saven alapuoliseen kantavaan kerrokseen."*

*"Toripysäköinnin rakentaminen pitää toteuttaa niin, että näiden edellä mainittujen kiinteistöjen kohdalla ei tapahdu muutoksia orsivesiolosuhteissa. Toisaalta on hyvin todennäköistä, että osa niistä onkin jo paalutettu, ennen kuin toripysäköintiä rakennetaan. Varsinaiset suojaavat toimenpiteet on suunniteltava erikseen yksityiskohtaisesti siinä vaiheessa, kun toripysäköintiä rakennetaan. Tällaisia vettä pidättäviä ja padottavia rakenteita voivat olla esim. puu-, muovi- tai teräsponttiseinät, jotka asennetaan vettä johtaviin maakerrokseen. Vaihtoehtoina voivat tulla kyseeseen myös esim. bentoniitistä ja hiekasta tehtävät erilaiset vettä padottavat kerrosrakenteet."*

*"Varsinaisen pysäköintilaitoksen rakentaminen toteutettaisiin normaaleja rakentamisen työmenetelmiä käyttäen. Rakennuksen kantavat rakenteet ja alapohja perustettaisiin saven alla olevan moreenikerroksen varaan tukipaaluja käyttäen. Alueilla, jossa savea ei ole, perustukset ulotetaan suoraan kantavaan kerrokseen, moreeniin tai kallioon. Vesitiiviitä rakenteita käytettäisiin mahdollisesti vain piirustuksessa GEO 82141023.01 esitettyjen suojattavien rakennusten kohdalla. Alapohja pidettäisiin kuivana normaaleja kuivatusrakenteita käyttäen. Toripysäköinti voidaan rakentaa normaaleja rakennusmenetelmiä käyttäen niin, että ympäristön pohjavesiolosuhteissa ei tapahdu muutoksia nykytilanteeseen nähden."*

Turun Toriparkki Oy on koko ajan esittänyt toiveenaan, että asemakaavalla ei annettaisi tarkkoja määräyksiä toriparkista ja sen materiaaleista. Asemakaavassa on tosin määräyksiä torin pinnalle rakennettavien kioskien materiaaleista. Asemakaavaluonnoksesta poistettiin määräys paaluttaa ortodoksikirkko ilmeisesti MRL:n vastaisena: varsinkaan asemakaavan ulkopuolelle jäävää kiinteistöä ei voida velvoittaa paalutukseen, jotta naapuritontille voitaisiin rakentaa. Turun Toriparkki Oy lienee myös toivonut määräyksen poistamista, koska paalutuskustannuksia oltiin säilyttämässä sen maksettaviksi. Määräys on ollut lisäksi helppo poistaa konsulttien Ramboll ja Pöyry vakuutellessa, että minäkäänlaisia ongelmia ei ole luvassa. Kaikki on jätetty mahdollisimman hyvin toteutettavan rakentamisen varaan. Tämä tie on kuitenkin vaarallinen, sillä Turun peruskorjatun vanhan kirjaston ja TYKS:n uudehkon T-sairaalan kattovuodot rakennusvirheiden takia osoittavat rakennusvalvonnan puutteet. Toriparkin tapauksessa haasteellisuus kasvaa huomattavasti, varsinkin kun rakennuttava yhtiö on viestittänyt halustaan ja aikeistaan valita edullisin tapa rakentaa. MRL:n mukaan kaavoituksen pitää edistää mm. elinympäristön turvallisuutta, mitä määräystä toriparkkiasemakaava ei täytä, koska se altistaa koko Turun keskustan savipatja-alueen tärinälle, mahdolliselle vajoamiselle ja vahingoille.

On muistettava, että laatu vaikuttaa saven käyttäytymiseen. Suomen ympäristökeskus SYKE on määritellyt saven, laihan saven, lihavan saven, mm. vedenläpäisevyyden ja huokoisuuden perusteella. Geologian tutkimuskeskuk-

sella (GTK) on puolestaan käytössään monipuolinen savimaiden luokittelujärjestelmä, ja se tutkii mm. maaperää kaupunkien toimeksiannosta. Turun keskustan savikon laatua ja sen ominaisuuksia ei ole tutkittu, eikä siitä ole otettu näytteitä, toisin kun esimerkiksi pääkaupunkiseudulla. Esimerkiksi savien sulfidit (hapan maaperä) voivat hapettaa myös metallisia paaluja, jos ne eivät ole ruostumatonta terästä. Happamuus saattaa aiheuttaa myös muita kemiallisia reaktioita maaperässä. Hienorakeisissa maalajeissa savimineraalien välillä on veto- ja poistovoimia. Nämä voimat maakerroksessa vallitsevan jännitystilan kanssa määräävät partikkelien keskinäisen järjestyksen. Maapartikkelit voivat vaikuttaa toisiinsa joko adsorptiovesikerroksen, sähköisen kaksoiskerroksen tai suoran kosketuksen kautta. Savessa on siis erilaisia jännitystiloja, jotka voivat laueta esimerkiksi tärinästä ja paalutuksesta. Savella vedenläpäisevyyseroimen arvot vaihtelevat yleensä välillä  $k = 10^{-8} \dots 10^{-10}$  m/s (RIL157-I, 1985). Läpäisevyydessä voi olla toisin sanoen yli satakertaisia eroja eri savilajien välillä. Tyypilliset tilavuuspainon arvot vaihtelevat yleensä savelle ja siltille välillä 14...20 kN/m<sup>3</sup> (RIL157-I, 1985). Hienorakeiset maalajit, kuten savi, ovat routivia. Niissä routa on rakenteeltaan usein ns. kerrosroutaa. Routimisen seurauksena jäätyvän maan tilavuus kasvaa, jolloin maanpinta voi kohota huomattavasti ja epätasaisesti ja aiheuttaa rakenteiden rikkoutumista.

Tärinän merkitystä savikerroksen käyttäytymiseen ja yleensäkin haittatekijänä lähikiinteistöille ei ole asemakaavan selvityksessä arvioitu lainkaan. Maankäyttö- ja rakennuslain (MRL 132/1999) yleisen tavoitteen mukaan tarkoituksena on järjestää alueiden käyttö niin, että luodaan edellytykset hyvälle elinympäristölle (1 §). Hyvällä elinympäristöllä tarkoitetaan muun muassa terveellisyyttä, turvallisuutta, viihtyisyyttä sekä rauhallisuutta. Säännös on tavoitteellinen ja sitä voidaan käyttää argumentoinnin tukena muun muassa muistutuksia tai valituksia tehtäessä. Maankäytön järjestäminen konkretisoituu yleiskaavan ja asemakaavan sisältövaatimusten kautta. Näitä kaavoja laadittaessa tulee ottaa huomioon turvallisen ja terveellisen elinympäristön vaatimukset (MRL 39 § 2 mom. 5. kohta, 54 § 2-3 mom.). Kaavojen tulee myös perustua riittäviin tutkimuksiin ja selvityksiin (MRL 9 §).

Tärinä on nousemassa melun tapaan huomioon otettavaksi kriteeriksi kaavoitus- ja rakentamispäätöksiä tehtäessä. Vaikka lainsäädännössä liikennetärinän ympäristöhaitat edellytetään otettavaksi huomioon, tärinästä aiheutuvien haittojen arviointia ei sopivien kriteerien puuttuessa ole pystytty tekemään. Raja-arvot tärinähaitan arvioimiseksi puuttuvat.

Liikennetärinän vaikutukset asuinviihtyvyyteen ja rakennusten rakenteisiin tunnetaan edelleen huonosti eikä mahdollisia haittoja ole arvioitu tai arvioida riittävästi kaavoituksessa. (Jari Leppänen, *Selvitys liikenteen aiheuttamasta tärinästä ja tärinähaitan korvaamisesta*, Tiehallinto. Sisäisiä julkaisuja 31/2006)

Turussa asuva ja myös kansainvälisesti tunnettu tekniikan lisensiaatti Jouko Lehtonen on erikoistunut savipohjarakentamiseen ja perustusten vahvistamiseen. Hän työskentelee Turun AMK:ssa, mutta hänen asiantuntemustaan ei ole käytetty hyväksi, siitä huolimatta että hän on toiminut yli 20 vuotta urakoitsijana, suunnittelijana ja tutkijana (lihavointi kirjoittajan):



**"Pohjaveden aleneminen on vääjäämätön ilmiö, Lehtonen sanoo, eikä vain puita syyttäen. Ilmiö on moniongelmainen. Vaikuttajina ovat myös lisääntyneen liikenteen aiheuttamat tärinät, hajonneista pohjaviemäreistä maahan päässeet bakteeripitoiset likavedet, pohjavesimuutoksia aiheuttavat maanalaiset rakennushankkeet. Perustuksia koettelevat myös itse rakennukseen tuodut lisäkuormitukset ja kuivat kesät. Pahimmillaan yhdessä kohteessa painumiseen vaikuttavia tekijöitä voi olla viisikin. Sen sijaan hän kantaa huolta, kuinka käy ajan oloon taloyhtiöiden piha-alueiden. Niiden viihtyisäksi tekemiseen käytetään nykyään suuria summia, jopa satoja tuhansia euroja. Pihathan painuvat edelleen ongelma-alueilla pohjaveden laskiessa, vaikka lahoavien tukipaalujen ongelma olisi poistunut vaihtamalla ne teräspaaluihin. Piha-alueiltaankin paalutettuja kiinteistöjä kyllä on, mutta harvassa." (Lähde: Ongelmat ovat opettaneet - Perustusten painuminen hallintaan, Hanna Rissanen, Kiinteistöposti Professional 4/2009).**

Lehtosen mukaan siis myös liikenteen tärinä ja maanalaiset rakennushankkeet voivat aiheuttaa pohjaveden alenemista. Myös Tekniikka & Talous -lehti kirjoitti Turun vajoavista taloista vuonna 2003 seuraavasti (lihavointi kirjoittajien):

*"Turun vanhoissa kortteleissa on noin 250 taloa, joiden peruspaalutus pitää uusia. Korjaamisen hintahaarukaksi on arvioitu 100-200 miljoonaa euroa. Noin 50 talon puupaalut on jo uusittu pääosin teräsbetoniin. Huonon kunnon syynä on usein savimaalle rakennettujen talojen epätasainen painuminen. Savikko on Turun keskustassa paikoin jopa 60 metrin paksuista.*

*Kuivuus ja pakkanen pahensivat tilannetta*

*Toinen pääsyy on pohjaveden lasku. Hyvässä pohjavesiololoissa - eli niin kauan kun veden pinta pysyy rakennusvaiheen tasolla - puupaalut kestävät parhaimmillaan satoja vuosia. Surkeissa oloissa paalujen päät voivat rapautua "kukkamullaksi" alle kymmenessä vuodessa.*

**Turun vanhassa keskustassa pohjavesi on laskenut viime vuosina merkittävästi. Syynä ovat tiivis rakentaminen ja luolien kaivaminen. Erittäin vähäsateinen vuosi on huonontanut tilannetta entisestään. Turun alueella pohjavesi on puolisen metriä normaalia alempana. Tänä talvena lisäharmina on ollut myös vielä poikkeuksellisen syvä routa, joka haittaa veden imeytymistä maahan.**

*"Helsinkiäisillä on sama ongelma, mutta korjattavaa puolet vähemmän: noin 150 taloa", sanoo **Tom Mattsson**, Turun kaupungin rakennustarkastusinsinööri. "Sitä paitsi pääkaupunkiin perustettiin jo 1950-luvulla pohjaveden tilannetta valvova geotekninen osasto. **Turussa ei ole ollut kenenkään vastuulla selvittää syitä pohjaveden laskuun.**"*

Turussa ei siis ole selvitetty, miksi pohjavesi laskee, eikä sitä, miten tiivis rakentaminen ja kaivaminen, routa tai tärinä vaikuttavat Turun keskustan savimaaperään, vaikka tiedossa on em. asioidenkin vaikutus sekä se, että vajoamis- ja pohjaveden laskuprosessi ovat käynnissä.

Tärinän seurauksista savimailla on olemassa juridisia esimerkkejä myös Varsinais-Suomesta:

*"Lunastustoimikunnan mukaan rakennus on rakennettu pehmeälle savimaalle, joten rakennuksen kokonaispainuminen on luonnollista johtuen saven tiivistymisestä ajan oloon. Rakennus on kuitenkin vuonna 1990 tehdyssä tarkastuksessa näyttänyt hyväkuntoiselta eikä epätasaista painumaa ole havaittu. Vuonna 1996 tehdyssä vaaituksessa rakennuksen epätasaiseksi painumaksi havaittiin 22 cm. Mitään rakennuksen kuormitukseen havaittuja muutoksia ei ole tiedossa. Tontilla olevat puut on istutettu, joten niiden kuivattava vaikutus ei olisi ilmeisesti aiheuttanut vajoamista 1990-luvulla. Myöskään perustusten tekemisen rakennevirheitä ei ole voitu osoittaa. Lunastustoimikunta totesi, että on todennäköistä, että liikenteestä aiheutunut värähtely on ollut syynä rakennuksen epätasaiseen painumaan 1990-luvun puolivälissä. Todennäköistä on, että liikenne on aiheuttanut saviperäisen maan tiivistymistä, joka on aiheuttanut jännitteitä rakennukseen, jotka sitten voimakkaan tärinän vaikutuksesta ovat lauenneet ja aiheuttaneet rakennuksen epätasaisen kallistumisen.*

*Koska samoihin aikoihin alueella on ollut vaikeita kuivatusongelmia, jotka ovat aiheutuneet valtaojan tukkimisesta, johon Tiehallinto ei ole osallistunut, ja tehdyissä selvityksissä ilmenneet tontin maaperän ominaisuudet sekä mm. rakennuksen vierellä oleva runsas lehtipuiden määrä, jotka ovat todennäköisesti aiheuttaneet tontin maaperän epätasaista kuivumista, on nämä seikat otettava huomioon korvausta määrättäessä." (Turun tiepiiri, yleistietoimitus Tnro 2000-676547, 9.3.2006)*

*Maa- ja metsätalouden vauriot ovat syntyneet tietyön läheisyyden ja rakennuspaikan savipohjan johdosta. Tietyöstä aiheutunut tärinä on aiheuttanut alueella saven painumista. Rakennuksen perustaminen saven varaan ei ole osoittanut hyvää rakennustapaa, vaan rakennus on perustettu väärin. Maa- ja metsätalouden tarkastus katsoi, että rakennuksen vaurioituminen on kuitenkin nopeutunut tietyön johdosta. Rakennuksen perustamistapa huomioon ottaen rakennuksessa olisi joka tapauksessa tapahtunut painumista ja sen seurauksena vaurioitumista. Maa- ja metsätalouden tarkastus katsoi, että tiehankkeen toteuttaminen oli nopeuttanut ja lisännyt tätä vaurioitumista, jonka vuoksi ennen aikaisina korjauskustannuksina harkinnan mukaan tuli korvattavaksi 13 000 euroa. (Turun maa- ja metsätalouden tarkastus, Dnro M 02/10, 25.10.2002)*

Asemakaavaselvityksissä ole myöskään tutkittu mahdollista maaperän pilaantumista koekairauksin, vaikka ainakin yhden entisen bensiiniaseman sijainti kauppatorilla tunnetaan melko hyvin torin koillisreunalla. Huoltoasemia on mahdollisesti ollut useampiakin. Jos maaperä on pilaantunut, se saattaa vaikuttaa asemakaavan toteuttamiskelpoisuuteen.

Kaiken kaikkiaan pohjavesi- ja maaperätutkimuksia sekä tärinäselvityksiä olisi pitänyt suorittaa paljon laajemmin ja kriittisemmin. Ongelmana kyseisissä selvityksissä, kuten monissa muissakin asemakaavoitukseen liittyvissä, on niiden johtopäätösten luotettavuus, koska niitä ei ole laatinut puolueeton taho, vaan tilauskonsultit. Tutkimukset ja selvitykset tehdään yleensä myös hyvin suppeasti ja/tai tarkoituksenhakuisesti, siten kuin tilaajaa haluaa. Mitkään selvitykset eivät kuitenkaan pysty takaamaan sitä, etteikö toriparkin rakentamisesta aiheutuisi ongelmia savipatjan päällä oleville rakennuksille. Kyseessä on rakentamisen kannalta riskialue, eikä asemakaavan toteuttamiseksi voida vaatia toisten rakennusten paaluttamista. Kauppatorin asemakaava on toteuttamiskelvoton.

### Yhdenvertaisuus

Asemakaavaehdotus sisälsi alkujaan määräyksen, jonka mukaan Ortodoksisen kirkon perustukset on uusittava ennen toriparkin rakentamista. Koska kysees-

sä on suoraan asemakaavan toteuttamisesta kolmannelle osapuolelle koitua kustannus, vahingonkorvausvelvollisuus on kaupungilla maankäyttö- ja rakennuslain 106 §:n perusteella. Kustannukset voidaan siirtää Turun Toriparkki Oy:lle vain erikseen sopimalla.

Mikäli olisi päädytty siihen, että yhden rakennuksen paalutukset olisi uusittu kaavan perusteella, olisi muille puupaalutettujen rakennusten omistajille muodostunut mahdollisuus vaatia korvauksia tontinomistajien tasapuolisen kohtelun perusteella. Selostuksen mukaan (kohta 4.3.3, s. 30) tästä johtuen mainittu merkintä poistettiin lausunтовaiheen jälkeen seuraavin perustein:

*"Kirkon perustusten vahvistamista koskeva määräys on muistutusten johdosta poistettu kaavakartasta, koska kaavamääräys saattaisi aiheuttaa vaatimuksia muiltakin toria ympäröiviltä kiinteistöillä".*

Turun ortodoksinen seurakunta on 25.4.2012 päivätyssä kirjeessään edelleen katsonut, että Turun kaupungin tulisi korvata pysäköintilaitoksesta aiheutuva kirkon paalutustyö. Ortodoksinen kirkon paalutuksen kustannus olisi tullut arvioida ja esittää, jotta harkinta kaava-asiassa olisi perustunut asianmukaiseen tietoon.

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

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

Näiden rakennusten omistajien voi olla mahdollista hakea kaupungilta vahingonkorvausta, mikäli paalutukset vaurioituvat. Useiden rakennusten uudelleenpaalutus on toki suunnitteilla ja osassa on vaurioita jo ennestään. Tämä ei kuitenkaan sulje pois lisävaurioiden ja uusien korvausvelvollisuuksien syntymistä ja kaupungin vahingonkorvausvelvollisuutta maankäyttö- ja rakennuslain 106 §:n perusteella.

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 hankkeen haitat. Esimerkiksi As Oy Pyramid on saamassa toriparkin rampin eteensä ja ongelmia paaluttamattomalle talolle, mutta ei lisärakennusoikeutta. Ortodoksinen kirkko vastineessaan kaupungille

25.4.2012 toteaa: *"Eryityisesti on huomattava, että Turun ortodoksinen seurakunta ei tule saamaan torin ja pysäköintilaitoksen rakentamisesta mitään hyötyä, ei lisärakennusoikeutta eikä muutakaan hyötyä. Tässä mielessä yhdenvertaisuus edellyttäisi, että kirkon paalutus tai perustusten vahvistaminen ei myöskään aiheuta seurakunnalle ylimääräisiä kustannuksia."*

**9. Ympäristöselvitykset ovat puutteellisia sekä kaava-alue on liian suppea, selvitetty ympäristövaikutukset pelkästään kielteisiä, joten asemakaavapäätös on MRL: n 1 §:n, 5 §:n, 9 §:n, 12 §:n ja 54 §:n sekä MRA 1 §:n ja 5 §:n sekä valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden, Euroopan yhteisön ympäristömeludirektiivin (2002/49/EY) ja EU:n ilmanlaadusta ja sen parantamisesta annetun direktiivin (2008/50/EY) vastainen.**

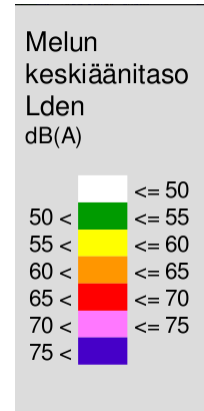
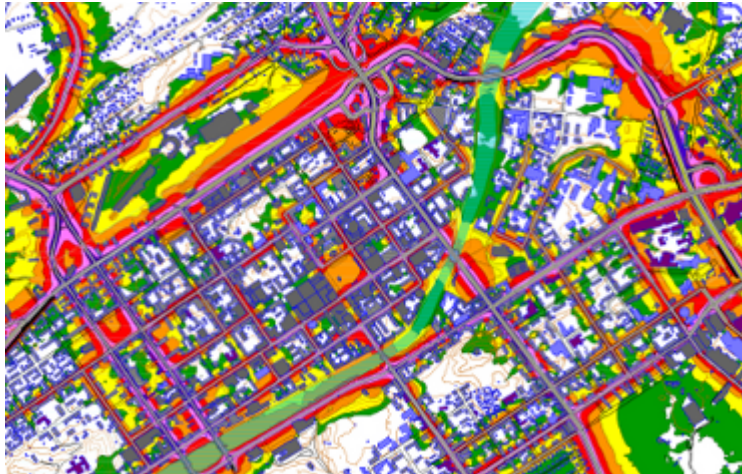
Kauppatorin asemakaavan ympäristöselvitykset ovat puutteellisia: niitä ei ole joko lainkaan tehty (ilmansaasteet, hiukkaset, tärinä) tai ne on tehty vain rajatusti (meluselvitys ja paikotuslaitoksen ilmastoinnin aiheuttamat ilmansaasteet). Ympäristöselvitysten puutteellisuus liittyy riittävien liikenne- ja paikoituselvitysten puutteeseen. Riittäviä liikenne- ja paikoituselvityksiä ei puolestaan ole, koska ei ole laadittu keskustan osayleiskaavaa tai ajantasaista yleiskaavaa ja liikenteen vaihekaavaa riittävine selvityksineen ja tutkimuksineen. Lisääntyvän liikenteen vaikutusta liikenneonnettomuuksiin ei ole myöskään arvioitu.

Meluselvityksessä on tutkittu vain valitun vaihtoehdon eli toriparkin vaikutuksia melutasoihin ruutukaava-alueella. Muiden vaihtoehtojen vaikutusta ei ole tutkittu. Kuitenkin selvityksissä käy ilmi, että Turun kaupunginvaltuustossa hyväksytty asemakaava lisää melua kaikkialla tutkitun ruutukaava-alueella paitsi siellä, missä liikenne aiotaan estää, Yliopistonkadulla Ortodoksikirkon edustalla ja siihen liittyvällä Aurakadulla. Tutkituilla katualueilla melutasot ylittävät jo nyt asuntoalueille sallitun 55 desibelin melutason. Koska asemakaava lisää melua, se on sekä MRL:n että Euroopan yhteisön ympäristömeludirektiivin (2002/49/EY) vastainen.

Ympäristödirektiivin mukainen Turun kaupungin meluselvitys valmistui juuri ennen kauppatorin asemakaavan käsittelyä 1.6.2012. Selvityksen mukaan alueilla, joissa tieliikenteen aiheuttama melutaso ylitti 55 dB, arvioitiin asuvan LAeq7-22-tunnusluvun mukaan 53 400 asukasta ja Lden-tunnusluvun mukaan 60 400 asukasta. Alueilla, joissa tieliikenteen aiheuttama melutaso ylitti yöllä 50 dB, arvioitiin asuvan LAeq22-7-tunnusluvun mukaan 40 500 asukasta ja Ln-tunnusluvulla 43 000 asukasta. Tämä on n. 23–34 % kaupungin n. 180 000 asukkaasta (väkiluku vuonna 2011).

## KUVA. Ympäristömeludirektiivin mukainen meluselvitys Turussa (keskusta-alue).

Ympäristömeludirektiivin mukainen ympäristömeluselvitys Turussa. Loppuraportti **1.6.2012**



Selvityksestä käy ilmi, että koko keskusta-alueella katumelutasot pääosin ylittävät sallitun 55 dB (värit: keltainen, oranssi, punainen, sinipuna, sininen). Kauppatorin melutaso on 60–70 dB, Yliopistonkadun (välillä Aninkaistenkatu–Kauppiaskatu) 65–70 dB, Eerikinkadun (välillä Aninkaistenkatu–Kauppiaskatu) 65–75 dB, Aninkaistenkadun (välillä Tuomiokirkkosilta–Yliopistonkatu) pääosin yli 75 dB, Uudenmaankadun (välillä Itäinen Pikäkatu–Tuomiokirkkosilta) pääosin 70–75, mutta myös yli 75 dB ja Hämeenkadun (välillä Hämeensilta–Uudenmaankatu), osin 70–75 ja osin yli 75 dB. Kaikki nämä kadut ovat asuinkatuja, jotka siis kuuluvat siihen 23–34 %:iin alueista, joissa meluraja, 55 dB, ylittyy. Kaikille näille kaduille ja muillekin keskustan kaduille Kauppatorin asemakaavaan sisältyvä toriparkki toisi vielä lisää liikennettä ja melua. On kyseenalaista vähätellä asiaa sillä, että nousu olisi vain 1 dB:n luokkaa, kun mainituilla alueilla MRL:n ja EU:n ympäristömeludirektiivin mukaan pitäisi selkeästi vähentää melua. Ainoa alue keskustassa, jossa melutaso on pääosin alle 55 dB, on kävelykatu Yliopistonkatu (välillä Aurakatu–Humalistonkatu). Se viestii yksinkertaisesti siitä tosiasista, että melutasoja ei pystytä alentamaan keskusta-alueella lainmukaiselle tasolle, mikäli autoliikennettä ei vähennetä. Hyväksytyin asemakaavan vaikutukset ovat juuri päinvastaisia. Kävelykadun jatkaminen voidaan toteuttaa ilman hyväksytyä asemakaavaa katusuunnitelmana.

Koska yleiskaavatasoinen kokonaissuunnittelu, selvitykset ja tutkimukset puuttuvat, on järkeviä ratkaisuja vaikea toteuttaa. Jo tehdyistäkin liikenneselvityksestä kuitenkin nähdään, että kauppatorin asemakaavan vaikutukset ulottuvat todella kauas asemakaava-alueesta, aina Hämeenkadulla asti. Siksi

kaava-alue on liian suppea, eikä postimerkkiasemakaava ole muutenkaan MRL:n mukainen tapa ratkaista merkittäviä liikennejärjestelyjä.

Turun meluselvityksen jatkoksi ollaan laatimassa meluntorjunnan toimintasuunnitelma kesään 2013 mennessä, jossa esitellään käytössä olevat ja suunnitellut meluntorjuntatoimenpiteet. Asioissa edetään jälleen väärässä järjestyksessä, huonon hallintomenettelyn hengessä. Meluselvitys ja meluntorjuntaohjelma tullevat olemaan osa yleiskaavaa 2035, joka olisi keskustan osayleiskaavan ohessa tarjonnut pohjaa, jolla Turun kaupungin (keskustan) liikennejärjestelmää olisi voitu tarkastella kokonaisuutena selvityksien ja tutkimusten valossa.

Maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) yleisistä säännöksistä löytyy tavoitepykälä, jotka velvoittavat suunnittelussa selvittämään ja ottamaan huomioon ympäristövaikutuksia ja siten myös melun vaikutuksia (MRL 1, 5, 9, 12 § ja MRA 1 §). Myös eri kaavojen sisältövaatimusten ja kaavaselostuksessa huomioitavien asioiden voidaan katsoa tarkoittavan melulta suojatun ympäristön suunnittelemista (maakuntakaava MRL 28 § / MRA 10 §, yleiskaava MRL 39 § / MRA 17 § ja asemakaava MRL 54 § / MRA 5 §).

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (valtioneuvoston päätös 30.11.2000) mukaan alueidenkäytössä on ehkäistävä melusta aiheutuvaa haittaa ja pyrittävä vähentämään jo olemassa olevia haittoja. Uusia asuinalueita tai muita melulle herkkiä toimintoja ei tule sijoittaa melualueille varmistamatta riittävää meluntorjuntaa. Säännös sitoo oikeudellisesti kaikkea kaavoitusta.

Ympäristöministeriön raportissa vuodelta 2010 (Raimo Eurasto, Ympäristöministeriön raportteja 1 7 | 2 0 1 0, Ympäristömeludirektiivi (Toisen vaiheen selvityksissä tarvittavat toimenpiteet) todetaan mm. seuraavaa (lihavoinnit kirjoittajan):

”Pysäköinnin keskittäminen aluetta sivuavan kokoojakadun varsille voi parantaa alueen viihtyisyyttä, kunhan se suunnitellaan huolella. Vilkasliikenteisen kadun viereen sijoitettuna pysäköintialue edesauttaa meluntorjuntaa pidentämällä asuntojen ja liikenneväylän välistä etäisyyttä.”

---

”Yhdyskuntasuunnittelussa melun huomioon ottaminen on totuttu mieltämään lähinnä liikennesuunnittelun osatehtäväksi. Tämä lienee osaltaan vaikuttanut siihen, että huomiota on kiinnitetty enemmän haittojen torjuntaan kuin melun synnyn ehkäisemiseen.”

”Asumisen, työpaikkojen, palveluiden ja virkistysalueiden keskinäinen sijainti ja tasapaino vaikuttavat liikennemäärään ja myös kulkumuotoon. **Suunnittelussa on jo monista muista syistä kuin meluongelmien takia tavoitteena liikennetarpeen pitäminen alhaisena sekä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytysten turvaaminen.** Olennaista on, että yleiskaavassa on osoitettu osayleiskaavoitusta ja asemakaavoitusta varten alueet, joiden suunnittelussa meluongelmaan on erityisesti kiinnitettävä huomiota. **Yleiskaava on tärkeä suunnittelutaso myös lentoliikenteen meluntorjunnassa ja eri liikennemuotojen toimintaedellytysten turvaamisessa. Osayleiskaava**

**laaditaan yleensä niin yksityiskohtaisesti, että se sisältää kaikki liikenneväylät samoin kuin kaikkien korttelialueiden käyttötarkoitukset. Suunnittelutarkkuus mahdollistaa meluongelmien yksityiskohtaisen tarkastelun, ja toisaalta suunnittelualueen laajuus antaa riittävästi liikkumavara meluongelmien ratkaisuille.”**

### **”Yleiskaavasta lähtökohdat liikennejärjestelmälle ja kulkutavoille**

Yleiskaavoituksen yhteydessä meluntorjunnassa tarkastellaan varsin samanlaisia asioita kuin maakuntakaavassa - tosin vain pienemmällä alueella. **Yleiskaavassa tulisi pyrkiä siihen, että melua tuottavien kulkumuotojen tarve jää mahdollisimman pieneksi ja että vähän melua tuottavan kulkutavan valinnalle on olemassa edellytykset.** Melua aiheuttavat uudet toiminnat kuten liikenneväylät ja teollisuusalueet tulisi mahdollisuuksien mukaan sijoittaa jo olemassa oleville melualueille, jotka erotetaan meluherkistä alueista suojavyöhykkein. Erityisen tärkeää on liikenneverkon jäsentäminen sellaiseksi, että turha läpiajo asuntoalueilla estyy. Jäsentelyä täydentävät porrastetun nopeusrajoitusjärjestelmän periaatteet, jotka ovat yleiskaavassa

tarvittavaa tausta-aineistoa myös liikenneturvallisuuden näkökulmasta. **Kunnan osa-alueelle laadittavassa yleiskaavassa on mahdollista tutkia yksityiskohtaisesti alueen liikenneverkon eri toteuttamisvaihtoehdot.** Hyvällä suunnittelulla voidaan siten tehokkaasti välttää meluhaittojen syntyä. Meluntorjuntaa voidaan tarvittaessa lisäksi tehostaa erityisillä kaavamääräyksillä.”

Kuten ympäristöministeriön raportissa käy ilmi, meluntorjunnan keskeinen väline ovat yleiskaava tai osayleiskaavat ja niihin liittyvät selvitykset sekä suunnitteluperiaate, jolla pyritään minimoimaan henkilöautolla liikkumisen tarve ja edistämään joukkoliikennettä sekä kävelyä ja pyöräilyä. Kauppatorin asemakaavan selostuksessa viitataan kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen, vaikka kaavan nimenomaisena tarkoituksena on houkuttaa keskustaan lisää henkilöautoja. Sekä kokemus että tutkimus osoittaa, että kävely ja pyöräily ovat vähäistä siellä, missä autoliikenne on runsasta.

Ns. ympäristöselvityksissä ei ole lainkaan selvitetty ilmansaasteiden (kuten typen oksidit, Nox, hiilimonoksidi, CO ja hiukkaset) vaikutusta, vaikka liikenteen lisääntymisen vaikutusta meluun on selvitelty. Asemakaavaan on hankittu Ilmatieteen laitoksen selvitys siitä, että toriparkin ilmastointi ei aiheuta minkäänlaista ongelmaa typen oksidien ja hiilimonoksidipäästöjen osalta. Ongelma kuitenkin ei piile siinä, mitä ilmansaasteita toriparkin ilmastoinnista välittyy, vaan – kuten melunkin osalta – siinä, että keskusta-alue on jo niin saastunut Aninkaistenkatu–Hämeenkatu ja Uudenmaankatu mukaan luettuina, että lisäliikenne lisää saasteita. Kun ohjearvot ylittyvät jo nyt Turun keskustan kaduilla, lisäliikenteen tuominen alueelle ei ole MRL:n eikä EU:n ilmanlaadusta ja sen parantamisesta annetun direktiivin (2008/50/EY, annettu 21. päivänä toukokuuta 2008) mukaista. Voimassa oleva lainsäädäntö edellyttää, että Turun kaupunki nimenomaan vähentää ilmansaasteita eikä lisää niitä toriparkkiasemakaavalla.

### **KUVA. Typpidioksidin päästöt Turun keskusta-alueella.**

**Tummapunaisella alueella ylittyy** typpidioksidin raja-arvo 70 µg/m<sup>3</sup>. (Lähde: Turun yleiskaava 2035 taustamateriaali).



Koko keskusta-alue sekä alue, johon asemakaavan liikenneselvitykset on kohdennettu, on jo nyt saastunut. Lisäliikenteen ohjaaminen näille kaduille merkitsee sitä, että Turun kaupunki ei noudata EY:n ilmanlaatudirektiiviä ja ympäristönsuojelulakia. Ympäristöselvityksessä ei ole myöskään arvioitu tärinää ja sen vaikutusta keskusta savikkoon ja samalla rakenteisiin.

**10. Haitat ja kustannukset joukkoliikenteelle ovat jääneet selvittämättä. Toripysäköinnin rakentamisaikana aiheutuvien häiriöiden vuoksi joukkoliikenteen matkustajamäärät alenevat ja liikennöintikustannukset lisääntyvät. 4,5-6 v rakentamisaikana tästä aiheutuu 10-50 M€ tappiot Turun kaupungille joukkoliikenneviranomaisena. Todennäköisimmin haitta on noi 25 M€. Toteutettuna toripysäköinti alentaa joukkoliikenteen käyttöä pysyvästi noin 5 %, alentaen joukkoliikenteen tuloja n. 900 000 € vuodessa. Tältä osin kaupunginvaltuuston päätös on MRL:n 1 §:n 9 §:n, 54 §:n ja MRA 1 §:n vastainen.**

Pysäköintilaitoksen rakennusajaksi on arvioitu selostuksessa 4–4,5 vuotta. Arvio perustuu vuonna 2007 tehtyyn A. Suikkarin laatimaan selvitykseen, jossa ei ole aukottomasti todettu arkeologisten kaivausten (30 roudatonta kuukautta) vaikutusta. Nopeuttamistoimiin sisältyvien riskien toteutuessa rakentamisaika on 22 kuukautta pidempi eli 6 vuotta 4 kuukautta. Selvitys oli lausuntovaiheessa kaavan liitteenä, mutta se on ilmeisesti yksityiskohtaisuutensa vuoksi poistettu lopullisen kaavaselostuksen liitteistä ja korvattu liitteellä 12, jossa on vain rakentamisaikataulu.

Asemakaava mahdollistaa toria ympäröivien katujen, Aurakadun, Erikinkadun ja Kauppiaskadun alle toteutettavat liiketilat. Rakentamisaikaa



koskeva yksityiskohtainen arviointi v. 2007 selvityksessä ei koske näitä tiloja lainkaan. Tilojen rakentamisaikana joukkoliikenne ko. kaduilla joudutaan katkaisemaan ja liikenne siirtämään kiertoreitille. Tämä ilmenee myös liitteessä 12 esitetystä rakentamisaikataulusta.

Turun sisäisessä liikenteessä on vuonna 2011 ollut 20,4 miljoonaa matkaa. Liikennöintikustannukset ovat olleet noin 34,6 M€ ja lipputulot n. 22,1 m€. Seutuliikenteessä on ollut vuonna 2009 noin 4 miljoonaa matkaa, liikevaihto on ollut noin 12 M€ ja lipputulot noin 10 M€. Aiempana esitetyissä arvoissa käytetään liikevaihtona noin 45 M€ ja matkamääränä noin 24 miljoonaa matkaa/vuosi.

Asemakaavaa toteuttamiskelpoisuutta arvioitaessa olisi tullut huomioida Turun ja seudun joukkoliikenteelle (liikevaihto noin 45 miljoonaa euroa /v) aiheutuvat kustannukset toriparkin ja liiketilojen rakentamisaikana. Tällaista selvitystä ei ole tehty eikä hankkeen vaikutuksia arvioitu muullakaan tavalla asianmukaisesti. Mainitut kustannukset jäävät toriparkin toteuttamisaikana kokonaan kaupungin vastuulle, koska Turku on 1.1.2012 alkaen koko seudun joukkoliikenneviranomaisen. Taloudellinen vastuu myös seutulinjoista siirtyy Turulle viimeistään 1.7.2014.

Nykytilanteessa kaikki Turun ja seudun joukkoliikenne lukuun ottamatta muutamia seutulinjoja, kehämäisiä työmatkalinjoja (80- ja 90-numeriset linjat) ja koululaislinjoja kulkee Kauppatorin kautta. Pääosa linjoista kulkee osan matkaa Aurakadun, Eerikinkadun ja Kauppiaskadun toriin rajautuvia sivuja. Vain muutama linja, lähinnä 12, 55 ja 56, kääntyy Eerikinkadun länsiosasta Aurakadun eteläosaan.

Toriparkin rakentamisaikana välttämättömät poikkeusjärjestelyt koskevat siis useimpia torin kautta kulkevia linjoja, mm. kaikkein raskaimmin kuormitettuja linjoja kuten 18, 32/42, 2/2A, tärkeintä seutulinjaa 11/110 sekä muita vilkkaita linjoja kuten 1, 4, 6, 9, 13, 14/15, 3/30, 50-54 sekä Maarian ja Paattisten liikennettä. Mainitut linjat edustavat vähintään  $\frac{3}{4}$  Turun seudun koko joukkoliikenteen matkamääristä, toisin sanoen vastaavat vähintään 18:a miljoonaa matkaa vuodessa.

Poikkeusjärjestelyjen tarve vaihtelee linjoittain. Eräät linjoista voidaan joissakin rakennusvaiheissa johtaa kohtuullisen sujuville poikkeusreiteille, jotka eivät oleellisesti lisää matka-aikaa tai suoritteita. Toisten suuntien osalta joudutaan mutkitteleville kiertoreiteille. Vaikeimpia ongelmia syntyy suljettaessa Eerikinkatu ja Aurakatu torin kohdalla. Se johtaa erittäin mutkitteleviin kiertoreitteihin osalle linjoista tai jopa kiertoreitteihin, joissa toiseen suuntaan ajetaan eri katua kuin toiseen. Näistä hyviä esimerkkejä ovat selostuksen sivun 64 kuvat, joissa esimerkiksi linjapituus linjoille 32/42 pitenee kahden korttelinmitan verran, reitille tulee neljä 90 asteen kulmaa ja kahdet liikennevalot lisää, kun taas linjoille 18, 13, 14 ja 15 tulisi kaksi 90 asteen kulmaa lisää sekä kulku Maariankadun ja Eerikinkadun välillä eri kaduilla eri suuntiin. Useat kuvassa esitetyt järjestelyt eivät kuitenkaan tosiasiaassa ole lainkaan mahdollisia liitteessä 12 esitetyn rakentamisaikataulun mukaan.

Liitteen 12 rakentamisaikataulun mukaan Aurakadun (Aurakatu ja lohko A) ja Kauppiaskadun (Kauppiaskatu ja lohko C) pintarakenteet poistetaan samanaikaisesti jo rakentamisen alkuvaiheessa (2 kk rakentamisen aloittamisesta). Näin ollen Kauppiaskatu ei teoriassakaan voi toimia Aurakatua korvaavana yhteytenä missään rakentamisvaiheessa hetkeäkään. Liitteen 12 mukaan myös Eerikinkadun (Eerikinkatu ja lohko B) pintarakenne poistetaan alkuvaiheessa, 7 kk rakentamisen alusta, kauan ennen Aurakadun ja Kauppiaskadun lohkojen pintarakenteen valmistumista. Aurakatu ja lohko A valmistuisi 2 v 3 kk rakentamisen alkamisesta, Kauppiaskatu ja lohko C valmistuisivat 3 v rakentamisen aloittamisesta sekä Eerikinkatu ja lohko B valmistuisivat 2 v 10 kk rakentamisen alkamisesta. Yliopistonkadun pintarakenne purettaisiin 2 v 7 kk rakentamisen aloittamisesta.

Aurakatu ja Eerikinkatu olisivat molemmat pois käytöstä yhtäaikaistarakentamisen 7. kuukaudesta 2 v 3 kk kohdalle, eli yhteensä 20 kk. Tänä aikana Kauppatorin läpi kulkevia linjoja ei voida liikennöidä Eerikinkadun tai Aurakadun suunnasta Maariankadun / Puutorin suuntaan lainkaan. Esitetyllä rakentamisaikataululla lisäksi Eerikinkatu ja Yliopistonkatu olisivat yhtä aikaa poissa käytössä 3 kk (2 v 7 kk rakentamisen aloittamisesta 2 v 10 kk rakentamisen aloittamisesta).

Teoriassa rakennustöitä voidaan järjestellä niin, että liikenne ohjataan jo keskeneräisen rakennustyömaan kautta esimerkiksi kovettuneen pintalaatan päälle tehdyille tilapäiselle ajoradalle. Tämä johtaa joka tapauksessa kuitenkin erittäin suuriin lisäkustannuksiin sekä myös liikennehäiriöihin. Se ei myöskään ole mahdollista kaikissa rakentamistapavaihtoehdoissa. Asia voitaisiin esittää näin vain jos rakentamistapa olisi jo valittu ja kustannusarvio laadittu. Ottaen huomioon, että karkeakin arvio parkkihallin rakentamiskustannuksista on 70-80 miljoonaa euroa, tällaiset poikkeusjärjestelyt voivat maksaa miljoonia euroja / katuosuus, jos ne oleellisesti muuttavat työtapaa.

Selostuksen sivulla 64 esitetyt kuvat eivät sisällä lainkaan tapausta, jossa Kauppiaskatu on suljettuna, vaan sitä käytetään väistöalueena. Lisäksi kuvissa ristiriitaisuutta on havaittavissa siinä, että vaiheessa, jossa Eerikinkadun liikenne on suljettuna, Yliopistonkatu toimisi linja-autoliikenteen väistöalueena. Sitä on samanaikaisesti esitetty myös torikaupan väistöalueeksi, esim. selostus s. 63: *"Ensimmäisessä rakennusvaiheessa (3 vuotta) työmaa-alueen ja Yliopistonkadun yläpuolisen jalkakäytävän väliin jää noin 6000 m<sup>2</sup> torikaupalle"*. Lisäksi, kuten yllä on esitetty, Eerikinkatu ja Yliopistonkatu ovat samanaikaisesti pois käytöstä 3 kk.

Liitteessä 12 esitetyllä rakentamisaikataululla:

- Toriparkin ja siihen liittyvien katujen alaisten tilojen rakentamistyö aiheuttaa vähintään 3 v erittäin suurta haittaa joukkoliikenteelle katujen sulkemisena.
- Kauppiaskatua ei lainkaan voida kaavaselostuksen s. 64 esitetyllä tavalla käyttää Aurakatua korvaavana reittinä.

- Aurakatu ja Eerikinkatu ovat yhtä aikaa pois käytöstä 20 kk Tänä aikana Kauppatorin läpi kulkevia linjoja ei voida liikennöidä Eerikinkadun tai Aurakadun suunnasta Maariankadun / Puutorin suuntaan lainkaan. Käytännössä täksi ajaksi osa liikenteestä joudutaan ohjaamaan kokonaan Kauppatorin ohi kiertoreittiä.
- Eerikinkatu ja Yliopistonkatu olisivat yhtä aikaa poissa käytössä 3 kk, jona aikana Yliopistonkatu ei voi toimia Eerikinkadun väistöreittinä.

Aiheutuvia vahinkoja voidaan vähentää, jos toriparkin rakentamisaikataulua pidennetään kadunalaisten tilojen osalta vähentäen rakennusvaiheiden päällekkäisyyttä tai jos osoitetaan selvityksin, että voidaan merkittävien lisäkustannuksin ottaa joitakin katuja käyttöön aikataulua aikaisemmin. Lisäksi on huomioitava, että rakentamiseen saattaa vaikuttaa ennakoimattomia viivytyksiä esim. arkeologisten kaivausten tai pohjarakentamisolosuhteiden suhteen.

Kiertävät reitit lisäävät suoraan joukkoliikenteen liikennöintikustannuksia. Liikennöitsijöille maksetaan korvaus linjoilla ajettujen kilometrien (vaunukilometri), kuljettajien työtuntien (vaunutunti) ja linjalla liikennöivien linja-autojen määrän mukaan (vaunupäivä). Liikenteen hidastuminen kiertoreittien seurauksena kasvattaa kaikkia näitä suoritteita. Kasvu tapahtuu portaittain ja osin ennakoimattomasti, esimerkiksi siksi, että jonkin linjan aikatauluja ei pystytä enää noudattamaan, jolloin sille lisätään auto. Liikenteen hidastuminen johtaa suoraan siihen, että matkustajat valitsevat muun kulkumuodon sekä ostos- ja muille asiointimatkoille sekä muun määränpään, esimerkiksi Myllyn, Skanssin tai Länsikeskuksen, Turun keskustan sijaan.

Poikkeusjärjestelyt johtavat myös siihen, että palvelutaso eräillä pysäkeillä vähenee. Useissa tapauksissa on taloudellisesti edullisempaa kääntää linja kokonaan eri reitille kuin ajaa sitä erittäin mutkittnevasti vanhojen pysäkkien kautta. Linjoja on perusteltua kääntää esimerkiksi kulkemaan Aurakattua Auransillalle ja siltä Hämeenkadulle Eerikinkadun ollessa suljettuna. Erityisesti Maariankadulla Aurakadun ja Brahenkadun välillä Puolalan, Cygnaeuksen ja Puolalanmäen koulujen lähellä sekä Eerikinkadulla Aurakadun ja Aninkaistenkadun välillä, mm. Julian liikekorttelin kohdalla, palvelutaso vähenee tästä johtuen merkittävästi nykyisestä. Aurakadun ja Eerikinkadun ollessa yhtä aikaa suljettuna 20 kk joudutaan linjat, jotka tulevat Maariankadun suunnasta Aurakadun suuntaan eli 18, 13, 14 ja 15 sekä 61 ajamaan kokonaan Kauppatorin ohi. Linjoja 32 ja 42 ei voida myöskään tuona aikana ajaa selostuksen sivulla 64 esitettyä reittiä Aurakadun kautta Yliopistonkadulle, vaan esimerkiksi Aurakattua Auransillalle.

Toriparkin rakennustyömaa muodostaa myös esteen joukkoliikenteelle kulkeville asiakkaille. Järjestelyt pidentävät kävelymatkaa joukkoliikenteelle esimerkiksi Hansan, Wiklundin ja Forummin liikekortteleista sekä Pääkirjastosta. Kun tiedetään, että hyväksyttävä kävelymatka joukkoliikennepysäkille on yleensä enintään 300–600 m ja merkittävässä palvelukohteissa selvästi

vähemmän, kävelymatkojen rakennusaikainen piteneminen yli hyväksyttävän rajan vähentää joukkoliikenteen käyttöä. Tämä este aiheuttaa haittaa koko rakennustyömaan ajan, vähintään 4,5 v.

Yhteenvetona on selvää, että toriparkin rakennusaikana Turun ja seudun joukkoliikenteelle aiheutuu merkittävää suoraa taloudellista haittaa seuraavista syistä:

- Rakennusaikaisten järjestelyjen seurauksena joukkoliikenteen reitit muuttuvat mutkittlevammiksi, jolloin linjojen ajoajat pitenevät, ja liikennöintikorvauksia joudutaan maksamaan nykyistä enemmän. Tämä haitta on suuri 3 vuoden ajan, ja erittäin suuri 20 kk Aurakadun ja Eerikinkadun ollessa yhtä aikaa pois käytöstä sekä 3 kk Eerikinkadun ja Yliopistonkadun ollessa yhtä aikaa pois käytöstä.
- Poikkeusjärjestelyjen seurauksena palvelutaso erällä keskustan pysäkeillä vähenee merkittävästi, jolloin niille suuntautuvia matkoja jää tekemättä.
- Rakennustyömaa muodostaa esteen, joka pidentää kävelymatkoja joukkoliikenteeltä keskustan tärkeisiin kohteisiin ja johtaa siihen, että kyseisiä matkoja ei enää tehdä joukkoliikenteellä.
- Toripysäköinnin rakentamisen aiheuttaman haitan vuoksi useat joukkoliikennematkat Turun keskustan palveluihin vaihdetaan matkoihin esimerkiksi Myllyn, Skanssin ja Länsikeskuksen palveluihin.
- Haitasta joutuvat kärsimään kaikkina rakentamisvuosina vähintään  $\frac{3}{4}$  joukkoliikenteen käyttäjistä, vähintään 18 miljoonaa matkaa vuodessa.

Haittojen määrää on mahdotonta täsmälleen määritellä, koska haitta riippuu rakentamisajan järjestelyistä ja markkinoinnista. Sitä ei voida kuitenkaan kiistää. Haitan voidaan arvioida olevan sekä menetettyinä lipputuloina että lisääntyneinä liikennöintikorvauksina vähintään 5 % Turun seudun joukkoliikenteen liikevaihdosta. Kymmenen prosentin (10 %) tappiota voidaan pitää todennäköisenä, koska esitetyillä järjestelyillä on hyvin vaikea saada ylläpidettyä tarkoituksenmukaista liikennettä. Tappio voi nousta jopa 20 %:iin tilanteessa, jossa rakentamisajan järjestelyt ja markkinointi epäonnistuvat. On todennäköistä, että vaikeimpien häiriöiden aikana, noin 2 vuoden ajan, tappio on näinkin suuri.

Kun lähtökohtana on 45 miljoonan euron vuotuinen liikevaihto, esimerkiksi vain 5 %:n heikkeneminen liikevaihdosta menetettyinä lipputuloina ja lisääntyneinä liikennöintikuluina on 2,25 miljoonaa euroa/v. Toripysäköinnin 4,5–6 vuoden rakentamisaikana kokonaissummaksi muodostuu 10–13,5 miljoonaa euroa. Jos vahingon arvioidaan olevan arvioidaan 10%, kustannus on noin 4,5 miljoonaa euroa/v (20 – 27 M€), jos 20%, vahinko on noin 9 miljoonaa euroa vuodessa (40,5–54 M€). Todennäköisenä voidaan pitää

esimerkiksi tapausta, jossa 20% haitta kestää 2 vuotta (useiden katujen sulku), 10% haitta vuoden (katuja suljettuna) ja 5% haitta 1,5 v (katuja ei suljettuna). Tällöin kokonaistappio olisi  $18 + 4,5 + 3,375$  M€ = noin 26 miljoonaa euroa.

Mikäli toripysäköinti johtaa joukkoliikenteen käytön vähenemiseen lisääntyneitä pysäköintikapasiteettia vastaavasti, toteutettuna toripysäköinti alentaa joukkoliikenteen käyttöä pysyvästi noin 5%, alentaen joukkoliikenteen tuloja n. 900 000 € vuodessa.

Nämä kielteiset vaikutukset on pyritty apulaiskaupunginjohtaja Jarkko Virtasen 11.5.2012 kirjoittamassa kaupunginhallituksen kokousten 15.5. (§ 267) ja 28.5. (§ 272) esityslistatekstissä kiistämään, mutta väitteiden tueksi ei ole esitetty asianmukaista asiantuntijaselvitystä. Asemakaavan lopulliseen selostukseen 20.4.2012 päivättyyn selostukseen on jossakin viimeisessä vaiheessa lisätty kaksi joukkoliikennejärjestelyä kuvaavaa karttaa, jotka (s. 64) koskevat muutamaa linjaa. Nämä kartat eivät kuitenkaan ole olleet valtuustoryhmien ryhmähuoneisiin jaetuissa tulosteissa. Lisäksi, kuten edellä on osoitettu, sekä Jarkko Virtasen esityslistateksteissä että selostuksen sivulla 64 kuvatut poikkeusjärjestelyt ovat suuren osan rakentamisaikaa, ainakin 2 v, käytännössä mahdottomia.

Torin kunnostamisen 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. Tämä on ilmeisen harhaanjohtavaa.

Pysäköintilaitoksen rakentamisaikaiset haitat joukkoliikenteelle koskettavat suurempaa ihmismäärää kuin toriparkki voi normaalina 30 vuoden toiminta-aikanaan palvella. Toriparkissa voi olla vuodessa noin 600 000 käyntiä, jos pysäköintejä on keskimääräisessä ostospäivässä 2000 ja vuoden lasketaan vastaavan 300:a keskimääräistä päivää. 30 vuoden aikana toriparkista hyötyisi siis 18 miljoonaa kävijää. Tämä vastaa yhden rakentamisaikaisen vuoden aikana toriparkista haittaa kärsivien joukkoliikenteen matkustajien määrää.

Esittelytekstissä on viime vaiheessa yritetty puolustelemaan tehtyä vakavaa virhettä ja selvityksen tekemättä jättämistä. Siinä on esimerkiksi todettu, että tutkittua tietoa tämän tyyppisistä rakentamisaikaisista vaikutuksista ei ole. Kuten edellä on osoitettu, aiheutuva vahinko olisi voitu arvioida asianmukaisella selvityksellä suunnittelun keinoin. Kuten edellä on osoitettu, vahinko on suuri ja sitä on vaikea liitteen 12 esittää.

Toriparkkien pysyvistä vaikutuksista joukkoliikenteeseen on tutkittua tietoa. Toriparkin toteuttamisen jälkeen Kuopiossa ja Vaasassa joukkoliikenteen matkamäärät laskivat merkittävästi: Kuopiossa 6,1 miljoonasta matkasta vuonna 1998 4,9 miljoonaan vuonna 2003, Vaasassa 1,6 miljoonasta matkasta vuonna 1998 1,1 miljoonaan matkaan vuonna 2003 (Joukkoliikenne keskiuurissa kaupungeissa LVM 2/2005). Lasku oli suurempaa kuin muissa

keskisuurissa kaupungeissa. Toripysäköinti oli molemmissa kaupungeissa merkittävin joukkoliikenteen olosuhteisiin vaikuttanut muutos ko. aikana. Voidaan arvioida, että erityisesti Kuopiossa suurin osa joukkoliikenteen menettämistä matkustajista siirtyi käyttämään autoa.

Rakentamisaikaisen joukkoliikenneselvityksen puuttuminen on erityisen raskauttavaa, koska puute on havaittu viime vaiheessa ja sitä on pyritty korvaamaan perusteettomilla väitteillä esittelytekstissä sekä lisäämällä selostukseen kuvia kesken asian käsittelyn kaupunginhallituksessa ja -valtuustossa.

**11. Toriparkin vaikutusta keskustan kauppaan on liioiteltu. Keskustan liike-elämälle ja erityisesti torikaupalle aiheutuvat haitat ja tappiot on jätetty selvittämättä. Tältä osin asemakaava on maankäyttö- ja rakennuslain 5 §:n, 9 §:n ja 54 §:n ja maankäyttö- ja rakennusasetuksen 1 §:n ja mahdollisesti myös kilpailulain vastainen.**

Asemakaavanmuutoksen yhdeksi tavoitteeksi asetetaan Turun keskustan kaupallisen vetovoiman lisääminen. Koko hanke perustuukin virheelliseen oletukseen, että toripysäköinti lisää merkittävästi keskustan kauppaa. Ammattitaitoista ja asiallista kaupallisten vaikutusten arviointia ei kuitenkaan ole laadittu edellä mainitun tavoitteen ja oletuksen tueksi, vaan se on kuitattu yhtäältä Turun seudun kehittämiskeskuksen mielipiteenomaisella, yleisiä käsityksiä esiin tuovalla ja tarkoitushakuisella kirjeellä. Siinä ei ole arvioitu lainkaan:

- Turun keskustan asiointiliikenteen nykyistä kulkumuotojakaumaa ja muutosten suuntaa.
- Rakentamisaikaisia haittoja torikaupalle, keskustan kaupalle sekä joukkoliikenteelle.
- Eri ratkaisuvaihtoehtojen vertailua keskustan kaupan näkökulmasta.

Asemakaavan selostuksessa (s. 42) asemakaavaosasto sen sijaan vastaa keskustan kaupallisten vaikutusten arviointia koskeviin muistutuksiin viittaamalla asianosaisen, Turun Toriparkki Oy:n, teettämään ja Suomen Palvelututkimuksen/Camp Consultingin sähköpostin välityksellä suorittamaan kyselytutkimukseen Turun kauppatorin ympäristön organisaatioissa ja yrityksissä työskenteleville (maaliskuu 2012). Kaavoittaja kiittää muistuttajien asiallisen huolen pienen vastaajajoukon (168 vastausta/347 kyselyn piiriin kuulunutta) ”positiivisella suhtautumisella” ja sen mielipiteillä toriparkin myönteisestä vaikutuksesta keskustan kehittämiseen ja sen houkuttelevuuteen kauppa- ja työpaikana. Kaavoittajan asiattomasta ja kevytmielisestä suhtautumisesta viestii myös perustelu (s. 43) selvitystyön laiminlyönnistä: ”Selvitysvaiheessa kyseltiin myös muiden toriparkin toteuttaneiden kaupunkien kokemuksia. Tutkimuksia kaupallisista vaikutuksista ei oltu tehty missään. Kuopion ratkaisu toripysäköinnin laajentamisesta kertoo jotain sen suosiosta.”

Toripysäköinnin vaikutus keskustan kauppaan sekä rakentamisaikana että pysyvästi olisi tullut arvioida kaupan asiantuntijoiden toimesta.

Toripysäköinti ei voi merkittävästi lisätä asiointia Turun liikekeskustassa. Mikäli Turun keskustassa arvioidaan olevan noin 30 000–40 000 asiakaskäyntiä päivässä, liikenne-ennusteiden mukaisella käyntimäärillä lisäys voisi enimmillään olla 1500–2500 käyntiä eli noin 5–6 % asioinnista. Tämä edellyttäisi, että kaikki käynnit olisivat uutta asiakaspysäköintiä. Todellisuudessa suuri osa toriparkin pysäköinneistä voi kuitenkin siirtyä muista laitoksista ja joukkoliikenteestä, ja riskinä on, että asiointi muilla kulkumuodoilla alenee yhtä paljon kuin asiointi autolla voi lisääntyä. Nettovaikutus voi käytännössä olla nolla. Esimerkiksi Kuopiossa joukkoliikenteen käyttö väheni toriparkkia rakennettaessa yhtä paljon kuin toriparkissa on käyntejä.

Autolla saavutettavuuden arvo on myös rajallinen. Kauppakeskus Skanssin 10 000 päivittäisestä kävijästä ehdoton enemmistö tulee autolla. Tontin kauppahinta oli 8,5 miljoonaa euroa. Toriparkin tuoman lisäsaavutettavuuden arvo on siis alle neljännes kauppakeskus Skanssin saavutettavuuden arvosta.

### Keskustan kauppa ja torimyynti

Turun keskustan kaupan ja torimyynnin rakentamisaikaiset taloudelliset menetykset ja kielteisen rakennemuutoksen riskit ovat niin ikään jääneet täysin selvittämättä.

Mylly-tutkimuksen 2003 (Turun kauppakorkeakoulu, prof. Heli Marjanen) käyntimäärien perusteella Turun keskustan liikevaihto on noin kolminkertainen verrattuna kauppakeskus Myllyyn, jonka myynti vuonna 2005 oli 143 miljoonaa euroa. Tällä perusteella Turun keskustan liikevaihto on 400–500 miljoonaa euroa. Jäljempänä laskelmissa käytetään arvoa 500 miljoonaa euroa. Voidaan arvioida, että työmaa-aikana Turun keskustan liikevaihto laskee 5–10 % verrattuna yleiseen kehitykseen. Kauppatorin välittömässä läheisyydessä liikevaihdon alenema voi olla sama luokkaa kuin torikaupalla eli 20–40 %.

5 %:n alenema on 25 M€/vuosi

10 %:n alenema on 50 M€/vuosi

4,5 vuoden rakennusaikainen myynnin menetys on 112,5–225 M€

Turun kauppatorin viikkomyynnin on arvioitu olevan kesäaikaan noin 750 000 € ja talviaikaan 450 000 € (Heikkilä – Santasalo 2006: Tori osana kauppa ja kaupunkia – Suomalaisia kauppatoreja 2006). Turun torikaupalle on ominaista, että kesä- ja talvikauden ero maan muihin toreihin verrattuna on huomattavasti pienempi. Jos vuodessa lasketaan olevan 13 ”kesäajan” ja 39 ”talviajan” viikkoa, Turun kauppatorin vuosimyynti kohoaa 23,4 miljoonaan euroon vuodessa. Voidaan arvioida, että vuosimyynti on 20–25 miljoonaa euroa vuodessa, jolloin torimyynti työllistää noin 400–500 henkilöä. Alempana olevissa laskelmissa lukuna on käytetty 25 miljoonaa euroa.

Torikauppa vähenee väistämättä 4,5 vuotta kestävästä rakentamisaikana merkittävästi. Rakentaminen ensiksikin haittaa kulkua torille kävellen, pyöräillen, henkilöautolla ja joukkoliikenteellä. Rakentamisaikana torin läheisyydessä ei ole lyhytaikaisia pysäköintipaikkoja myöskään ketjujen ulkopuolella toimivien yksityisten ravintoloiden tukkuostajille, jotka muodostavat erään Turun kauppatorin erityispiirteen ja tukevat torilla asioinnin kautta keskustan elinkeinoelämää. Toiseksi, kaavaselostuksen (s. 63) kuvan esittämä rakentamisen toteuttaminen kahdessa vaiheessa osoittaa, että vaiheessa 1 torikauppa vaikeutuu merkittävästi arkeologisten kaivausten sulkiessa silmämääräisesti 75 % torin pinta-alasta. Kaavaselostuksessa määrätään, että myyntipaikat tulee siirtää sellaiseen paikkaan, ettei rakennusaikainen pöly tuota häiriötä. Kolme vuotta kestävänsä ensimmäisen vaiheen ajaksi kyseiseksi paikaksi osoitetaan työmaa-alueen ja Yliopistonkadun väliin jäävä noin 6 000 m<sup>2</sup>:n kaistale. Samaa aluetta on ristiriitaisesti ehdotettu myös linja-autoliikenteen väistöpaikaksi. Rakentamisen melu, pöly ja ilmansaasteet haittaavat vakavasti torikauppaa.

Voidaan karkeasti arvioida, että torimyynnin vähenemä rakentamisaikana on 20–40 % riippuen siitä, miten suuria esteitä rakentaminen torimyynnille asettaa. 20 %:n alenema vuositasolla on 5 miljoonaa euroa, 40 %:n lasku 10 miljoonaa euroa. Kun pysäköintilaitoksen rakentamisajaksi on arvioitu 4,5 vuotta, myynnin menetys on 22,5–45 miljoonaa euroa.

Koska haitta aiheutuu asemakaavan toteuttamisesta, Turun kaupungin tulee korvata tämä tappio keskustan kaupalle ja torikauppiaille sopivaksi katsottavalla tavalla, esim. 20 %:n kate myynnistä, kuten EU:n alueella on tehty keskustojen julkisten rakennushankkeiden yrittäjille aiheuttamien tappioiden kohdalla. Suuret kauppaketjut voivat ylläpitää tappiollisia myymälöitä rakennusajan tai perustaa lakkautetun myymälän tarvittaessa uudelleen toripysäköinnin valmistuttua, mutta pienille yrityksille ja torikauppiaille rakentamisaikaiset muutokset liikevaihdossa muodostuvat niin suuriksi ja pitkäaikaisiksi, että ilman korvauksia ne joutuvat lopettamaan terveellä pohjalla olleen toimintansa, nykymuotoinen elävä torikauppa päättyy ja torikauppa muuttuu olennaisesti luonnettaan. Torin suoraan ja välillisesti tarjoamien työpaikkojen määrä vähenee näin siis myös merkittävästi. Torikauppiat ovat tuoneet julki huolensa tähän valitukseen liitettyssä adressissaan.

Ei ole hyväksyttävää, että kaupunkilaisten yhteinen kauppatori, jonka toiminnan rakennustyöt keskeyttävät 4,5 vuodeksi ja uhkaavat lopullisesti lamauttaa Vaasan ja Turun Puutorin tavoin, varataan eräiden työnantajien työmatkapaikoitusalueeksi. Tori on tärkeä kauppapaikka ja virkistysalue. Vaikka Turun Osuuskaupan edustaja on ilmoittanut, ettei hankkeen tarkoituksena ole tappaa kilpailevaa torikauppaa, vaikuttaa yhä selvemmältä, että toriparkkiyhtiön osakkaat haluavat päästä eroon ”rönsyistä”, torikaupasta ja yksityisistä pienkaupoista mm. Hansassa, ja keskittyä automarketkonseptiin ja tunnettuihin kauppaketjuihin. Turun maankuulun kauppatorin uhraaminen keskustan työntekijöiden pysäköintilaksi edustaa räikeää yhdenvertaisuusperiaatteen



vastaista liikennesuunnittelua. On vaikea mitenkään ymmärtää, kuinka keskustan vetovoima voi parantua keskustan työntekijöiden maanlaisen pitkäaikaispysäköinnin avulla. Tätä torikaupan vaikeuttamista ja todennäköistä kuihtumista rakennusaikana voi pitää myös kilpailulainsäädännön (Kilpailulaki 5 §) vastaisena. Turun Toriparkki Oy:n osakkaat, jotka harjoittavat vähittäiskauppaa, etenkin Turun Osuuskauppa, pystyvät tämän rakennushankkeen sivutuotteena pääsemään eroon torikaupan aiheuttamasta kilpailuasetelmasta. Asemakaava on MRL:n 58 §:n vastainen. Siinä säädetään, että asemakaava-alueelle ei saa sijoittaa toimintoja, jotka aiheuttavat haittaa kaavassa osoitetulle muiden alueiden käytölle.

Koska asemakaavanmuutoksen toteuttaminen aiheuttaa Turun kauppatorin ympäristön kaupalle sekä torikauppiaille merkittävää taloudellista haittaa ja vaarantaa elinkeinotoimintaa pysyvästi, asemakaava on maankäyttö- ja rakennuslain 5 §:n, 9 §:n ja 54 §:n ja maankäyttö- ja rakennusasetuksen 1 §:n sekä mahdollisesti myös kilpailulain vastainen. Se haittaa elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja aiheuttaa torikauppioiden ja heidän asiakkaidensa elinympäristön merkityksellistä heikkenemistä. Näiden seikkojen vaikutusten selvittäminen on laiminlyöty.

## **12. Arvioimattomat kustannukset koituvat turkulaisten veronmaksajien maksettaviksi. Siksi kaupunginvaltuuston kauppatorin asemakaavan hyväksymispäätös on MRL:n 1 §:n ja 9 §:n sekä kuntalain 23 §:n vastainen.**

Toriparkista ei ole olemassa asianmukaista kustannusarvioita. Tämä aiemmin ilmeinen tieto vahvistui mm. yleisötilaisuudessa 15.3.2012, jossa läsnä olleet Turun Toriparkki Oy:n edustajat eivät esittäneet kustannusarviota eivätkä vastanneet kustannuksia koskeviin kysymyksiin.

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 % yleiskulut)

Torin kunnostus toripysäköintiä (koko torin alus): arkeologisten kaivausten kesto 30 kuukautta, hinta 4 340 000 € (sis. 10 % yleiskulut).

Tätä on pyritty kustannusarvioissa siirtämään kaupungin maksettavaksi aiemmassa suuremmissa määrin. Asemakaavan selostuksessa puhutaan

kaupungin osuudesta 1,3 M€.

Auki jää siis mm. seuraavien kustannusten maksaja:

Joukkoliikenteen rakentamisaikana kärsimät tappiot:	Ei
kustannusarviota	
Ortodoksisen kirkon uudelleen paalutus:	Ei
kustannusarviota	
Muut korvaukset puupaalutetuille rakennuksille	: Ei
kustannusarviota	
Vahingonkorvaukset torikauppiaille:	Ei
kustannusarviota	
Arkeologiset kaivaukset:	n. 1,5–6 M€
Viemärsiirrot ilman muita siirtoja:	n. 4,2–5,7 M€

Kuntalain 23 §:n kunnanhallituksen tehtävä on valvoa kunnan etua, mikä tarkoittanee myös kuntalaisten eli veronmaksajien edun valvontaa. Jos toteutettavasta asemakaavasta ei ole olemassa kustannusarviota ja se ollaan toteuttamassa käytännössä kaupungin ja Turun Toriparkki Oy:n yhteishankkeena, ei ole kaupungin edun mukaista hyväksyä asemakaavaa, jonka taloudellista vastuista kaupungille ei ole riittävää käsitystä.

### **13. Toripysäköinnin hätäpoistumistiet ovat sallittua pidempiä, jolloin kuolemanriski autopalon sattuessa kasvaa. Asemakaavanmuutos on maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n ja 117 §:n sekä maankäyttö- ja rakennusasetuksen 50 §:n turvallisuusvaatimusten vastainen.**

Kaupunkikuvallisista syistä kaavanmuutoksessa on hätäpoistumistiet esitetty toteutettaviksi vain kioskirakennusten kautta. Varsinais-Suomen pelastuslaitos on huomauttanut lausunnossaan poistumistiejärjestelyistä, poistumisreitien pituuden ylitymisestä, ja viitannut Suomen rakentamismääräyskokoelmaan (E 1, 10.2). Sen rakennusten paloturvallisuutta koskevassa osiossa annetaan tuotanto- ja varastotilojen sekä autosuojien kulkureitin enimmäispituudeksi uloskäytävään yleensä 45 metriä. Kaavaselostuksessa (s. 59) kulkuyhteys ylittää tämän matkan ja kasvaa jopa 52 metriin. Matkaa pidentävät vielä portaat, noin 10 m. Määräyskokoelman soveltamisohjeen mukaan etäisyys voidaan ylittää, mikäli poistuminen hätätilanteessa on mahdollista avattavien ikkunoiden kautta rakennuksen ollessa maanpinnan tasolla tai mikäli rakennus varustetaan automaattisella sammutuslaitteistolla. Ohjeissa olevia arvoja pienempiä kulkureitin enimmäisetäisyyksiä voidaan vaati silloin, kun tilan erityisestä käytöstä johtuva poikkeuksellinen riski palon nopeaan syttymiseen ja leviämiseen vaarantaa turvallisen poistumisen. Pelastuslaitos toteaa lausunnossaan, että automaattinen sammutuslaitteisto, jolla pysäköintilaitos on varustettava, ei poista ongelmaa. Lisäksi pysäköintilaitoksen maanalaista sisäänajoramppia ei voida pitää poistumistienä, koska se on edelleen maanalaista tilaa, johon savukaasut leviävät. Harhaanjohtavan asiakirjan esittäminen tässä yhteydessä on raskauttava asianhaara.

Poistumisteitä koskevien määräysten noudattaminen johtaisikin poistumisteiden rakentamiseen asemakaavasta poiketen keskelle toria ja toritilan turmelumiseen.

Menettely on asiatonta leikkimistä ihmishengillä. Autopalot ovat suhteellisen yleisiä. Niiden riskiä ei voi pienentää kaupungin tai pysäköintilaitoksen omistajan toimenpiteillä. Autopalo ei ole sammutettavissa ulkoa käsin automaattisella sammutuslaitteistolla kuten sprinklerillä, vaan se edellyttää aktiivisia sammutustoimenpiteitä.

Palokuolemat johtuvat yleensä savukaasuista. Jos poistumistietä pidennetään Suomen rakentamismääräyskokoelman ohjeistuksesta, altistumisaika palon sattuessa pidentää aikaa paeta ja altistua savukaasuille sekä kasvattaa siten kuolemanriskiä.

Asemakaavanmuutos on maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n ja 117 §:n sekä maankäyttö- ja rakennusasetuksen 50 §:n turvallisuusvaatimusten vastainen, koska sen mukaisesti rakennettu pysäköintilaitos on autopalon sattuessa hengenvaarallinen laitoksessa oleskeleville ylipitkien poistumisteiden vuoksi.

**14. Turun kaupunginvaltuusto on 18.6.2012 § 118 hyväksynyt kaupungin ja Turun Toriparkki Oy:n välisen esisopimuksen torinalaisen pysäköintilaitoksen toteuttamisesta, joka korvaa kaikki aikaisemmat sopimukset ja sitoumukset. Esisopimus antaa yhtiölle neuvotteluvoimaisen 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. Toripysäköinnin taloudellisen ja teknisen toteuttamiskelpoisuuden selvittäminen ja kaupungille aiheutuvien kustannusten selvittäminen on laiminlyöty tarkoituksellisesti. Kaupungille koituu esisopimuksen perusteella laaja taloudellinen vastuu sekä Kauppatorin kunnostuksen ja pysäköintilaitoksen toteuttamisen muodostamasta yhteishankkeesta, sen kustannuksista että vahingonkorvauksista. Asemakaava on näiltä osin MRL 5 §:n 2) (yhdyskuntarakenteen ja alueiden käytön taloudellisuus), MRL 9 §:n (riittävät selvitykset) MRL 39 §:n 1) (yhdyskuntarakenteen toimivuus, taloudellisuus ja ekologinen kestävyys) MRL 54 §:n (asemakaavan sisältövaatimukset) vastainen.**

Turun kaupunginvaltuusto on 18.6.2012, § 112 hyväksynyt Turun kaupungin puolesta kaupungin ja Turun Toriparkki Oy:n välisen esisopimuksen torinalaisen pysäköintilaitoksen toteuttamisesta. Esisopimuksen keskeinen sisältö on esityslistan mukaan *”esisopimus antaa yhtiölle neuvotteluvoimaisen maanalaisen tilan maanvuokrasopimukseen”* ja esisopimustekstin mukaan

puolestaan se, että esisopimuksen mukaisesti Kauppatorin maanpäällisten osien kunnostuksesta ja pysäköintilaitoksen toteuttamisesta muodostuu kaupungin ja Turun Toriparkki Oy:n välinen yhteishanke. Esisopimus ja sitä koskeva päätöspöytäkirja ovat valituksen liitteinä.

Esisopimuksesta voidaan asemakaavan laillisuuden arvioinnin osalta todeta seuraavat pääkohdat:

1. Esisopimuksen tarkoitus, pykälä 2: *"Lisäksi tämän sopimuksen tarkoituksena on kirjata pääperiaatteet, joita tullaan noudattamaan Kaupungin ja Yhtiön välillä, mikäli Kauppatorin alueelle päätetään toteuttaa maanalainen pysäköintilaitos ja Yhtiö saa sen toteutettavakseen. Tämän esisopimuksen pääperiaatteet tullaan tuolloin soveltuvin osin sisällyttämään Kauppatorin pysäköintilaitosta koskevaan maanvuokrasopimukseen ja sopijapuolten välisiin muihin sopimuksiin."* Sopimus ei siis ole sitova sopimus pysäköintilaitoksen toteuttamisesta, vaan kirjaus noudatettavista pääperiaatteista. Sopimus korvaa aikaisemmat sopimukset ja sitoumukset, pykälä 18: *"Sopijapuolet toteavat selvyuden vuoksi, että tämä esisopimus on ainoa sopijapuolten välillä tehty sopimus."*
2. Esisopimus koskee ensisijaisesti neuvotteluoikeutta maanalaisen tilan maanvuokrasopimuksesta, pykälä 5: *"Kaupunki tulee neuvottelemaan maanvuokrasopimuksen ehdoista Yhtiön kanssa, mikäli asemakaavanmuutosehdotuksessa 51/2003 osoitetaan Kauppatorin alle pysäköintitila."* Maanvuokrasopimus tehtäisiin esisopimuksen mukaan 50 vuodeksi 49 vuoden optiolla. Turun kaupunki säilyy siis Kauppatorin ja sen maanalaisten tilojen maanomistajana, jos maanvuokrasopimus tehdään.
3. Esisopimuksen mukaan Kauppatorin maanpäällinen peruskorjaus rakennuksineen ja maanalainen pysäköintilaitos muodostavat Turun kaupungin ja Turun Toriparkki Oy:n välisen yhteishankkeen. Pykälä 6: *"Sopijapuolten yhteisenä tavoitteena on, että Kauppatorin yleissuunnitelmassa torin pinnalle osoitetut rakennukset oheistiloineen toteutetaan yhteishankkeena pysäköintilaitoksen rakentamisen kanssa"*. Pykälä 11: *"Mikäli Kauppatorin alueelle toteutetaan pysäköintilaitos, pyrkivät sopijapuolet siihen, että Kauppatorin maanpäällinen ja maanalainen rakentaminen tehdään yhtenä rakentamiskokonaisuutena."*
4. Esisopimuksen mukaan hankkeeseen sovelletaan lakia julkisista hankinnoista, joskin asia on esitetty epäselvästi. Pykälä 6: *"Rakennusten omistussuhteista ja mahdollisesta vuokraamisesta sovitaan erillisillä sopimuksilla huomioiden voimassa oleva kilpailulainsäädäntö ja erityisesti laki julkisista hankinnoista (30.3.2007/348)."* Pykälä 8: *"Sopijapuolten tarkoituksena on kilpailuttaa arkeologiset kaivaukset erikseen ja alistaa kaivausten urakka kilpailutettavaan pääurakkaan"*
5. Esisopimuksessa on määritelty osittain kustannusjako Turun kaupungin ja Turun Toriparkki Oy:n välillä. Pykälä 8: *"Arkeologisten kaivausten ja johtosiirtojen kustannusjaon pääperiaatteena on, että Kauppatorin"*

yleissuunnitelman edellyttämistä arkeologisten kaivausten ja johtosiirtojen kustannuksista vastaa Kaupunki, ja Yhtiö vastaa maanalaisen pysäköintilaitoksen rakentamisen aiheuttamista arkeologisten kaivausten ja johtosiirtojen kustannuksista.” Pykälä 10: ”Mikäli laite, rakennus, liikennejärjestely tms. palvelee kumpaakin sopijapuolta, jaetaan sen toteutuskustannus hyötymisperiaatteen mukaisesti.” Pykälä 11: ”Kauppatorin yleissuunnitelman ja pysäköintilaitoksen toteuttamiskustannukset tulevat jakautumaan siten, että Kaupunki vastaa Kauppatorin yleissuunnitelman toteuttamisesta johtuvista kustannuksista, ja Yhtiö vastaa pysäköintilaitoksen rakentamisesta aiheutuvista kustannuksista. Kustannusjaon rajapintana pidetään pysäköintilaitoksen katon vesieristeen yläpintaa. Pysäköintilaitoksen vesieristeen yläpuolelle sijoitettavista lämmöneristeistä vastaa Kaupunki kustannuksellaan.” Kustannusjako on pääosin määritelty kaupungille vahingollisesti, siten että kaupungille on jo esisopimuksessa siirretty pysäköintilaitoksesta johtuvia kustannuksia, kuten pysäköintilaitoksen vesieristeen yläpuoliset kustannukset.

6. Esisopimuksessa on määritelty osittain vahingonkorvausvastuu. Pykälä 7: ”Pysäköintilaitoksen ja Kauppatorin rakentamistöistä torikaupalle ja liikenteelle mahdollisesti aiheutuvista lisäkustannuksista vastaavat sopijapuolet aiheuttamisperiaatteen mukaisesti.” Pykälä 13: ”Mikäli Kauppatorin pysäköintilaitos toteutetaan Yhtiön kanssa, Yhtiö vastaa vahingonkorvauslain (31.5.1974/412) ja ympäristövahinkolain (L ympäristövahinkojen korvaamisesta 19.8.1994/737) nojalla kaikista vahingoista, joita pysäköintilaitoksen ja niihin kuuluvien rakenteiden rakennustyöstä Kaupungille tai kolmannelle osapuolelle mahdollisesti aiheutuu. Osapuolet toteavat, että tämän esisopimuksen allekirjoitushetkellä Kauppatorin pysäköintilaitoksen rakentaminen ja normaalikäyttö eivät aiheuta Kaupungille mitään erikseen korvattavaa haittaa.” Vahingonkorvausvastuu on pääosin määritelty kaupungin vahingoksi. Erityisesti pykälän 13 jälkimmäinen momentti rajoittaa merkittävästi yhtiön vastuuta kaupunkiin päin. Pykälän tarkoituksena on jättää kaupungin vastuulle mm. joukkoliikenteelle, torikaupalle ja keskustan kaupalle aiheutuvat vahingot, jotka ovat suuruudeltaan miljoonia, jopa kymmeniä miljoonia euroja.
7. Esisopimuksessa on laajat molemminpuoliset irtisanomisperusteet. Pykälä 16. ”Kaupungilla on oikeus ennen maanvuokrasopimuksen allekirjoittamista yksipuolisesti irtisanoa tämä esisopimus päätymään kolmen (3) kuukauden kuluttua Yhtiölle tehdystä kirjallisesta irtisanomisilmoituksesta. Yhtiöllä on oikeus irtisanoa tämä sopimus ennen maanvuokrasopimuksen allekirjoittamista, mikäli hankkeesta tehtävät tekniset tai taloudelliset selvitykset osoittavat, ettei pysäköintilaitos ole irtisanovan sopijapuolen oman harkinnan mukaan taloudellisesti tai toiminnallisesti järkevästi toteutettavissa. Yhtiön on käytettävä irtisanomisoikeuttaan kolmen (3) kuukauden kuluessa siitä, kun irtisanomisperuste on tullut sen tietoon.” Pykälä osoittaa, että Turun Toriparkki Oy ei ole selvittänyt, onko pysäköintilaitos sen näkökulmasta teknisesti tai taloudellisesti toteuttamiskelpoinen. Irtisanominen on sopimuksen mukaan käytännössä vapaasti

- kummankin osapuolen harkinnassa.
8. Esisopimuksessa on rakentamisvelvoite, (Pykälä 9) jonka mukaan rakentamistyöt tulee aloittaa kuuden kuukauden kuluessa ja pysäköintilaitoksen rakennustyöt saattaa valmiiksi kolmen vuoden kuluessa. Ehto on pätemätön, koska asemakaavamuutoksen selvitykset (selostuksen liite 12 sekä kuulemisvaiheen jälkeen poistettu A. Suikkarin 2007 tekemä selvitys, aiemman kaavoituskierroksen liite 7) osoittavat, että pysäköintilaitoksen rakentaminen asemakaavan mukaisesti kestää vähintään 4,5 vuotta. Sopimus on tältä osin tosiasioiden vastaisena mitätön.
  9. Esisopimus määrää. Pykälä 11: *”Yhtiö sitoutuu toteuttamaan maanalaisen pysäköintilaitoksen ja siihen liittyvät rakennelmat ja rakenteet siten, etteivät ortodoksisen kirkon perustukset rakentamisen tai laitoksen käytön takia vaurioidu.”* Kohta ei kuitenkaan mitenkään määrittele, kenelle korvausvelvollisuus tulee, mikäli rakentamisen aikana tai myöhemmin laitoksesta johtuu vaurioita ortodoksiselle kirkolle. Käsitksemme mukaan vauriot voidaan varmasti estää vain uusimalla kirkon perustukset.
  10. Esisopimuksen pykälä 9: *”Kauppatorin rakentamistyöt tulee toteuttaa siten, että noin puolet torikaupalle osoitetusta alueesta on torikaupan käytössä Kauppatorilla tai tarvittaessa ja liikennejärjestelyjen sen salliessa Kauppatoriin rajoittuvilla katualueilla koko pysäköintilaitoksen ja Kauppatorin rakentamisajan.”* Huomioiden selostuksessa kerrotut joukkoliikenteen työnaikaiset järjestelyt sekä kaavan liitteen 12 mukaisen rakentamisaikataulun, tämän pykälän toteuttaminen lienee fyysisesti mahdotonta.
  11. Esisopimuksessa esitetään hyvin karkea kustannusarvio: *”Kaupunki arvioi torin uudistamisen kustannuksen olevan noin 22,3 miljoonaa euroa kun tori uudistetaan samanaikaisesti maanalaisen pysäköintilaitoksen rakentamisen kanssa. Hinta pitää sisällään toripinnan, kuivatusjärjestelmän, 1,3 M€ arvoiset arkeologiset kaivaukset sekä torin rakennusten uusimisista aiheutuvat massanvaihtotyöt tutkimuksineen. Kustannusarvio on tehty maanrakennuskustannusindeksissä 154,5 (1/2012). Torin sekä sitä ympäröivien jalkakäytävien sulanapitojärjestelmän toteutuskustannusten arvioidaan olevan noin 3 milj. euroa joka ei sisälly 22,3 M€ kustannusarvioon. Maanalaisen pysäköintilaitoksen ja siihen liittyvien tilojen, rakenteiden ja rakennelmien sekä muiden esisopimuksen piiriin kuuluvien toimien toteuttamisessa Yhtiö varautuu 70-80 miljoonan euron kokonaiskustannukseen.”* Kustannusarviosta on todettavissa seuraavaa:
    - Pysäköintilaitoksen kustannukset ovat siis tasoa 100 000 € / autopaikka. Arvion tueksi ei kaupunginvaltuustolle eikä hallitukselle ole esitetty mitään kustannusarviota. Vuonna 2004 hakkeesta luovuttiin, kun taso oli 77 000 € / ap. Samassa valtuuston kokouksessa 18.6.2012 § 158 käsitellyssä Turun kaupunginteatterin hankesuunnitelmassa teatterin yhteydessä oleva pysäköintilaitos on kustannuksiltaan tasoa 30 000 € / autopaikka. P-Louhen kustannustaso v. 2001 oli n. 25 000 € ilmeisesti ilman rampin kustannuksia. Esitetty kustannustaso osoittaa,

että toriparkkihanke on taloudellisesti järjetön.

- Arkeologisten kaivausten osalta vain kaupungin kustannus on todettu. Mikäli kaupungin vastuulla olevien kaivausten kustannus alittaisi 1,3 M€, on tosiasiallisesti mahdollista vyöryttää pysäköinnin toteuttamisen kustannuksia kaupungille.
- Kustannusten osalta mm. vahingonkorvauksia ei ole arvioitu.

Esisopimuksen suhteesta asemakaavanmuutokseen ja sen lainmukaisuuteen on todettava seuraavat tärkeimmät näkökohdat:

- Esisopimuksen mukaan se on ainoa Turun kaupungin ja Turun Toriparkki Oy:n välinen sopimus ja korvaa aikaisemman sitoumuksen. Esisopimus on siis ainoa asiakirja, josta voidaan päätellä kaupungin ja yhtiön välinen suhde.
- Esisopimus on ensisijaisesti aiesopimus maanvuokrasopimuksesta.
- Esisopimus tekee Kauppatorin peruskorjauksesta ja pysäköintilaitoksen toteuttamisesta Turun kaupungin ja Turun Toriparkki Oy:n välisen yhteishankkeen.
- Esisopimus on juridisesti heikosti sitova, se on kaupungin puolelta irtisanottavissa ilman perusteita, ja Turun Toriparkki Oy:n puolelta irtisanottavissa teknisin ja taloudellisin perustein yhtiön oman harkinnan mukaan.
- Esisopimuksen irtisanomisehto Turun Toriparkki Oy:n puolelta osoittaa, että toripysäköinnistä ei ole tehty sellaisia taloudellisia tai teknisiä selvityksiä, että sen toteuttamiskelpoisuus olisi tiedossa.
- Esisopimuksen rakentamisvelvoite on asemakaavan selvitysten mukaan mahdoton toteuttaa, joten se voi muodostaa vapaan irtisanomisperusteen.
- Esisopimus siirtää Turun kaupungin vastuulle kaikki pysäköintilaitoksesta aiheutuvat kustannukset, jotka ovat pysäköintilaitoksen katon vesieristeen yläpuolella.
- Esisopimuksen Turun Toriparkki Oy:n vahingonkorvausvastuuta rajoittava pykälä 13 tarkoittaa muun muassa, että kaupunki vastaa yksin kaikista sellaisista sille aiheutuvista vahingoista tai asemakaavan toteuttamisesta aiheutuvista vahingoista, jotka olisi tullut olla selvitettyinä asemakaavaa hyväksyttäessä. Pidämme tällaisina esimerkiksi torikaupalle, joukkoliikenteelle, pohjavesi- ja perustamisolosuhteille aiheutuvia vahinkoja.

Toripysäköinnin taloudellista ja teknistä toteuttamiskelpoisuutta ei ole asemakaavassa arvioitu lainkaan. Esisopimuksen irtisanomisehto pykälässä 16 osoittaa, että yhtiö ei ole selvittänyt taloudellista ja teknistä toteuttamiskelpoisuutta, ja toripysäköinnistä ei ole julkaistu tai asiakirjojen mukaan kaupungille esitetty kustannusarviota tai yleissuunnitelmaa. Esisopimuksessa esitetty hyvin karkea arvio kustannuksista osoittaa, että toriparkki on kustannuksiltaan järjetön.

Esisopimus ei sido Turun Toriparkki Oy:tä mitenkään toteuttamaan

toripysäköintiä. Esisopimuksen mukaisesti yhtiö voi vedota oman harkintansa mukaan mihin tahansa taloudelliseen, tekniseen tai toiminnalliseen seikkaan vetäytyäkseen pysäköintilaitoksen toteuttamisesta. Turun Toriparkki Oy ei siis ole esisopimuksessa sitoutunut toteuttamaan toriparkkia, koska hankkeesta ei ole laadittu tarkkaa kustannusarviota eikä yleissuunnitelmaa, joiden perusteella hankkeen toteuttamiskelpoisuus olisi selvillä.

Turun Toriparkki Oy on ilmoittanut lausunnossaan (selostus 4.3.3, s. 28): *"Yhtiö ei ole sitoutunut Kauppatorin alle tehtävän pysäköintilaitoksen toteuttamiseen, mutta yhtiö on varteenotettava ehdokas toteuttajaksi"*.

Esisopimuksen mukaan Kauppatorin kunnostus ja pysäköintilaitoksen toteutus ovat kaupungin ja Turun Toriparkki Oy:n välinen yhteishanke. Yhteishankkeen osapuolet ovat luonnollisesti yhteisvastuullisia hankkeen taloudesta. Lisäksi sopimus osoittaa pysäköintilaitoksen kustannuksia kaupungille ja rajoittaa Turun Toriparkki Oy:n vastuuta laitoksesta. Asemakaavan selostus osoittaa, että asemakaava on tehty taloudellisten ja teknisten selvitysten osalta virheellisin perustein. Pysäköintilaitos ei ole yksityinen hanke vaan kaupungin ja Turun Toriparkki Oy:n välinen yhteishanke. Kaupungille aiheutuu, laaja taloudellinen vastuu sekä Kauppatorin kunnostuksen ja pysäköintilaitoksen toteuttamisen muodostamasta yhteishankkeesta, sen kustannuksista että vahingonkorvauksista.

On vakavia syitä epäillä, onko Turun kauppatorin alainen pysäköintilaitos teknisesti ja taloudellisesti perusteltu ratkaisu. Pysäköintilaitoksen kustannukset ovat todennäköisesti poikkeuksellisen korkeat. Korkeita kustannuksia aiheuttavat mm. savipohjainen maaperä, pohjavesiolosuhteet, arkeologiset kaivaukset, torikaupan, joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellyttämät tilapäisjärjestelyt sekä vahingonkorvaukset. Osa kustannuksista koituu esisopimuksen perusteella kaupungin maksettavaksi, koska kyseessä on yhteishanke, kaupungille on siirretty pysäköintilaitoksen kustannuksia ja Turun Toriparkki Oy:n vahingonkorvausvelvollisuutta on rajoitettu. Vähintäänkin kaikki ne vahingonkorvausvelvollisuudet jotka aiheutuvat torikauppiaille, joukkoliikenteelle ja naapurikiinteistöille perustamis- ja pohjavesiolosuhteiden muutoksen johdosta, koituvat kaupungille.

Normaaleissa olosuhteissa laitospysäköintipaikka Turun keskustassa ja muissa Suomen kaupungeissa maksaa yleensä noin 20 - 30 000 €. Ainoa julkaistu kustannusarvio toripysäköinnistä päättyi vuonna 2004 kustannuksiin noin 77 000 € / autopaikka ilman mm. arkeologisia kaivauksia ja vahingonkorvauksia. Esisopimuksessa esitetty karkea kustannusarvio on 70–80 miljoonaa euroa eli noin 100 000 € / autopaikka. On todennäköistä, että pysäköintipaikka toripysäköinnissä maksaa 2-3 kertaa enemmän kuin pysäköintipaikka esimerkiksi kallioluolassa.

Asemakaavamuutoksen yhteydessä olisi tullut selvittää:



1. Pysäköintilaitoksen toteuttamiskustannukset sekä taloudellinen ja tekninen toteuttamiskelpoisuus laatimalla hankesuunnitelma
2. Pysäköintilaitoksen vaikutukset torin kunnostuksen kustannuksiin ja kustannusten jakoon
3. Arkeologisten kaivausten kustannukset ja maksaja
4. Pysäköintilaitoksen sisäänajoramppien kustannukset ja maksaja
5. Rakentamisaikaiset ja pysyvät haitat kolmansille osapuolille ja vahingonkorvausvelvollisuudet

Koska ko. selvityksiä ei ole tehty, ei pysäköintilaitoksen taloudellista ja teknistä toteuttamiskelpoisuutta tiedetä ja asemakaavan selvitykset ovat puutteellisia.

Kauppatori on kaupungin omistama alue, joten ei ole mitään perusteita sille, että kaupunki ei selvitä rakentamiskustannuksia ja rakentamisen teknisiä edellytyksiä. Pysäköintilaitoksen toteuttaminen aiheuttaa kaupungille maanomistajana suoria ja välillisiä kustannuksia torin kunnostamisen yhteydessä. Esisopimuksen mukaan pysäköintilaitos on Turun kaupungin ja Turun Toriparkki Oy:n välinen yhteishanke.

Turun kaupunki on toiminut maankäyttö- ja rakennuslain vastaisesti hyväksyessään tällaisen menettelyn kaavoituksen pohjaksi. Esisopimuksen mukainen menettely tarkoittaa sitä, että kaupungin maalle laaditun asemakaavan teknisen ja taloudellisen toteuttamiskelpoisuuden arvioi jälkikäteen yksityinen yritys. Menettely on johtanut sellaisen asemakaavan hyväksymiseen jonka toteuttaminen ei ole teknisesti ja taloudellisesti mahdollista, ja jonka toteuttaminen on kaupungille taloudellisesti vahingollista.

## **15. Päätös on Turun kaupungin hyväksymän ja allekirjoittaman Aalborgin sopimuksen ja kuntalain 1 §:n ja 27 §:n vastainen.**

Kuntalain 1.3 §:n mukaan kunta pyrkii edistämään asukkaidensa hyvinvointia ja kestäväää kehitystä alueellaan. Lisäksi 1 §:n mukaan Suomi jakautuu kuntiin, joiden asukkaiden itsehallinto on turvattu perustuslaissa. Kuntalain 27 §:n mukaan valtuuston on pidettävä huolta siitä, että kunnan asukkailla ja palvelujen käyttäjillä on edellytykset osallistua ja vaikuttaa kunnan toimintaan Osallistumista ja vaikuttamista voidaan edistää erityisesti: mm. valitsemalla palvelujen käyttäjien edustajia kunnan toimielimiin, selvittämällä asukkaiden mielipiteitä ennen päätöksentekoa ja järjestämällä kunnallisia kansanäänestyksiä. Keskustan kehittämisen työryhmiin, toimikuntiin ja muihin työskentelymuotoihin ei otettu mukaan palvelujen käyttäjiä, asukkaita tai kuntalaisia. Kaupunkilaisten mielipidettä ei selvitetty ja Turun kaupunginvaltuusto hylkäsi kahteen kertaan turkulaisten oikeutetun vaatimuksen kansanäänestyksen järjestämisestä toripaikoituksesta. Turussa ei ole sisäistetty kuntalain osallisuus- ja demokratiavaatimuksia.

Aalborgin sopimuksen kohdassa 1 todetaan mm. seuraavaa:

"1 HALLINTO

Me sitoudumme tehostamaan päätöksentekoamme lisäämällä osallistuvaa demokratiaa. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi

- pyrimme kehittämään edelleen yhteistä pitkän ajan visiotamme kestävän kehityksen kaupungista.
- luomaan paikallisiin yhteisöihin ja kunnallishallintoon valmiudet osallistumiseen ja kestäväan kehitykseen.
- kutsumaan kaikki paikalliset toimijat osallistumaan tehokkaasti päätöksentekoon.
- avoimeen, vastuulliseen ja läpinäkyvään päätöksentekoon.”
- 

Valmisteluasiakirjoista käy selkeästi ilmi, että toriparkki toteutuessaan lisää henkilöautoliikennettä Turun ydinkeskustassa. Se on sekä kestävän kehityksen että Aalborgin sopimuksen sitoumusten vastaista.

Aalborgin sopimuksen kohdassa 5 todetaan mm. seuraavaa:

#### ”5 SUUNNITTELU

Me sitoudumme siihen, että miellä on keskeinen rooli kaupunkisuunnittelussa, joka huomio ympäristöön, yhteiskuntaan, talouteen terveyteen ja kulttuuriin liittyvät näkökohdat kaikkien yhteiseksi hyväksi.

Tämän tavoitteen saavuttamiseksi pyrimme:

1. ottamaan käyttöön ja elvyttämään hylättyjä ja epäsuotuisia alueita.
2. välttämään kaupunkirakenteen hajautumista pyrkimällä sopivaan asukastiheyteen ja asettamalla vanhojen teollisuusalueiden kehittäminen uusien alueiden käyttöönoton edelle.
3. varmistamaan asuntoalueiden ja rakennusten monipuolisen käytön tasapainoisella työpaikkojen, asuntojen ja palvelujen tarjonnalla sekä asettamalla asuminen etusijalle kaupunkien keskustojen suunnittelussa.”

Aalborgin sopimuksen kohdassa 6 todetaan mm. seuraavaa:

#### ”PAREMPI LIIKKUVUUS, VÄHEMMÄN LIIKENNETTÄ

Me ymmärrämme liikenteen, terveyden ja ympäristön välisen keskinäisen riippuvuuden ja sitoudumme voimakkaasti edistämään kestäviä liikennesuunnitelmia.

Tämän tavoitteen saavuttamiseksi pyrimme

1. vähentämään tarvetta yksityisautoiluun ja edistämään sen sijaan houkuttelevia, kaikkienkansalaisten ulottuvilla olevia vaihtoehtoja.
2. lisäämään joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn osuutta.
3. tukemaan siirtymistä matalapäästöisiin moottoriajoneuvoihin.
4. Kehittämään kokonaisvaltaisen ja kestävän kaupunkiliikennesuunnitelman.”

Kuten edellä on todettu, toriparkin mahdollistava asemakaava toteutuessaan lisää henkilöautoliikennettä ja uhkaa vähentää joukkoliikenteen käyttöä,

pyöräilyä ja kävelyä. Kyseessä ei siis ole kestävä ja kokonaisvaltainen kaupunkiliikennesuunnitelma. Kuten edellä on niin ikään todettu, päätöksentekoprosessi niin asian valmistelussa kuin sen käsittelyn aikanakin on ollut kaikkea muuta kuin avoin, vastuullinen, läpinäkyvä tai kuntalaisia osallistava. Aalborgin sopimus kehottaa keskittymään kaupunkien keskustojen suunnittelussa asumiseen. Keskustassa asuvat eivät tarvitse toriparkkia, ja toriparkki lisää autoliikennettä ydinkeskustassa. Lisääntyvä liikenne vähentää halukkuutta asua keskustassa, mikä saattaa johtaa ydinkeskustan muuttumiseen kaupan ja toimistojen alueeksi, joka hiljenee työpäivän päätyttyä. Yhdysvalloista tämän tiedetään olevan sosiaalisesti huonoa kaupunkikehitystä.

Vaikka Aalborgin sopimuksen sitoumukset eivät ole lain tai asetuksen tyyppisiä juridisia säännöksiä, sitoumus on kansainvälinen sopimus, johon Turun kaupunki on sitoutunut. Sitä, että Turun kaupunki ei päätöksiä tehdessään lainkaan ota huomioon Aalborgin sopimuksen sitoumuksia tai ole laatinut toimintaohjelmia sitoumusten toteuttamiseksi, kertoo vähintäänkin huonosta hallintomenettelystä. Aalborgin sopimusta ei ole edes mainittu asemakaavaselostuksessa.

Yhdistys varaa mahdollisuuden tarvittaessa täydentää valitustaan ja lausua Turun kaupungin asiassa antamasta selityksestä.

Turussa 26. päivänä heinäkuuta 2012

Meidän Turku-Vårt Åbo ry:n hallituksen valtuuttamina ja puolesta

Maarit Nermes  
varapuheenjohtaja

Annele Chydenius  
hallituksen jäsen

#### LIITTEET:

1. Valitusote Turun kaupunginvaltuuston päätöksestä 18.6. § 188 ”Asemakaavanmuutosehdotus (VI) 6 kaupunginosa, Kauppatori-niminen yleinen alue, Eerikinkadun, Aurakadun, Yliopistonkadun osat sekä (VII) 7 kaupunginosa, Eerikinkadun ja Yliopistokadun osat ”Kauppatori (11/2011) valitusosoituksineen (tiedoksisaanti 28.6. 2012).
2. Kopio Meidän Turku – Vårt Åbo ry muistuksesta koskien kauppatorin asemakaavaa 26.3.

2012: Muistus asemakaavamuutoksesta, joka koskee 21.2. 2012 päivättyä asemakavamuutoskarttaa ”Kauppatori” (11/2011).

3. Kopio Turun kaupunginhallituksen pöytäkirjasta 4.6. 2012 § 294  
Asemakaavanmuutosehdotus; (VI) 6 kaupunginosa, Kauppatori-niminen yleinen alue, Eerikinkadun, Aurakadun, Yliopistonkadun ja Kauppiaskadun osat sekä (VII) kaupunginosa, Eerikinkadun ja Yliopistonkadun osat "Kauppatori" (11/2011) ja läsnöololistasta.
4. Kopio Turun kaupunginhallituksen pöytäkirjasta 05.12.2011 §582. Tiedoksi merkittävä uusi osallistumis- ja arviointisuunnitelma " Kauppatori" ja läsnöololistasta.
5. Kopio Turun kaupunginhallituksen pöytäkirjasta. 14.11.2005 § 861. Kauppatorin yleissuunnitelman hyväksyminen .
6. Kopio Turun kaupunginhallituksen pöytäkirjasta 14.01.2002 § 53 Keskustan kehittäminen .
7. Kopio Ympäristö- ja kaavoituslautakunnan pöytäkirjasta 08.05.2012 § 198  
Asemakaavanmuutosehdotus; (VI) 6 kaupunginosa, Kauppatori-niminen yleinen alue, Eerikinkadun, Aurakadun, Yliopistonkadun ja Kauppiaskadun osat sekä (VII) 7 kaupunginosa, Eerikinkadun ja Yliopistonkadun osat "Kauppatori" (11/2011) .
8. Kopio Turun kaupunginvaltuuston pöytäkirjasta 5.5. 1997 Nro 198 . Ehdotus keskustan kehittämissuunnitelmaksi.
9. Kopio Turun kaupunginhallituksen pöytäkirjasta 11.06.2012 § 309. Valtuutettujen esitys Kauppatorin alle suunnitellun pysäköintilaitoksen rakentamista koskevasta kansanäänestyksestä ja läsnöololistasta.
10. Kopio Turun kaupunginvaltuuston pöytäkirjasta 18.06.2012 §120. Valtuutettujen esitys Kauppatorin alle suunnitellun pysäköintilaitoksen rakentamista koskevasta kansanäänestyksestä ja kopio äänestyslistasta.
11. Kopio Turun kiinteistöliikelaitoksen johtokunnan pöytäkirjasta 23.05.2012 §240  
Kauppatorin maanalaisen pysäköintilaitoksen esisopimus ja läsnöololistasta.

12. Kopio Turun torikauppioiden adressista.
13. Kopioita Turun Toriparkki Oy:n nettisivustolta ”Keskustaan tarvitaan lisää pitkäaikaisparkkitilaa”, ”Heikki Vaiste Turun Toriparkki Oy:n hallituksen puheenjohtajaksi”, ” Toriparkki lisää Turun keskustan elinvoimaisuutta”, ”Turun Toriparkki Oy” (hallituksen jäsenet 2012-2013).
14. Kopiot Turun osuuskaupan nettisivulta, jos käy ilmi edellisen edustajiston 2008-2011, hallintoneuvoston kokoonpanot sekä uuden edustajiston kokoonpano ja ehdokasasettelu.
15. Kopioita Aursilta ja Väkipyrä -lehden mainoksista, joissa Turun Toriparkki Oy:n osakkaat ovat mukana, vuosilta 2008-2012.
16. Kopio Mania-lehden jutusta. Heikki Vaiste Turun Toriparkki Oy:n hallituksen puheenjohtajaksi. 2010. <http://www.manialehti.fi/fi/content/view/1390/83>
17. Kopio Liedon säästöpankin vuosikertomuksesta 2011.
18. Kopio Åbo Akademi nettisivustolta, jossa Stiftelsen för Åbo Akademin hallitus- ja yhteystiedot.
19. Kopio artikkelista Liedon säästöpankin isännistöön turkulaisia vaikuttajia. Kaarinanuutiset. 2010
20. Kopio artikkelista Heino, Jari: Laivoranta, Kari ja Leppä upottivat tuhdisti euroja vaalikampanjaan. 30.12. 2008.
21. Kopio artikkelista Kortelainen, Mikko & Lättilä, Hannu: Suurimmat kuntaomistajat luopumassa Avarasta. Rakennuslehti 3.4. 2008.
22. Kopio RKP:n nettisivustolta. RKP:n tuet ja rahoitus. Julkaistu 11.8. 2009.

23. Kopio uutisartikkelista Lindén Jean: Socialdemokraterna avslöjar sina band till näringsliv och organisationer. Åbo Underrättelser 18.11. 2009.
24. Kopio Tapiolan-yhtymän nettisivustolta. Lähivakuutus ja Tapiola yhdistyvät, uuden ryhmän pääjohtajaksi Lähivakuutuksen Erkki Moisander. Lehdistötiedote 7.2. 2012.
25. Kopio Tapiolan-yhtymän nettisivustolta, jossa listat neuvottelukuntien jäsenistä, myös Tapiolan Varsinais-Suomen neuvottelukunnan.
26. Kopio Op-Pohjola -yhtymän nettisivustolta, jossa Turun seudun osuuspankin hallintoneuvoston ja edustajistojen jäsenten nimet.
27. Kopio Turun messukeskus Oy: nettisivustolta, josta käy ilmi yhtiön nykyisen hallituksen ja hallintoneuvoston kokoonpano, sekä hallinnon tilanne vuonna 2010 (Fonecta).
28. Kopioita Turun kauppakamari nettisivustolta, josta käy ilmi kauppakamarin hallituksen, valtuuston ja valiokuntien kokoonpanot.
29. Kopioita Raklin nettisivustolta: Varsinais-Suomen toimitilavaliokunnan kokoonpano, Ralkli vaikuttamiskeinot sekä toimitilatoimikunnan kokouksien muistioita 2010-2012.
30. Kopio artikkelista Vainikainen, Kimmo. Tamista perinteikkään kiekkoseuran omistaja. 29.4. 2011. & Kopio artikkelista Kupittaalta kuuluu kummia. Urheilusuomi 6.6. 2011. & Kopio artikkelista Tuto- Hockeyyn omistuspohja laajenee. Yle Turku 29.4. 2011. & Kopio Tuto ry:n nettisivulta, josta käy ilmi Turun toverit ry:n johtokunnan kokoonpano.
31. Kopio artikkelista Zidan Aishi: Ponnistus tyhjästä. Heikki Vaisteen pääomatulot ovat tulleet kiinteistökaupasta. Helsingin Sanomat 2011.
32. Kopio artikkelista Kangas Katri: Rakennusliikkeet tukevat mainoksin isoja puolueita kymmenillä tuhansilla euroilla Turun Sanomat 23.10.2008/Päivitetty 24.10.2008.
33. Kopio Turun vasemmistoliiton nettisivustolta, josta käy ilmi valtuutettujen kytkökset.

34. Kopio Veritas Eläkevakuutuksen nettisivustolta, josta käy ilmi Veritaksen hallintoneuvoston kokoonpano.
35. Kopio Varsinais-Suomen Kansallismedian mediakortista.
36. Kopio Turun Yrittäjät ry:n jäsenlehdessä. Teema Ydinkeskusta vireäksi. 1/2012.
37. Kopio kutsusta Sokos VIP 17.11. 2011 tilaisuuteen. TOK-Wiklund.
38. Kopio artikkelista Backman, Nils-Eric: Turun eronnut johtaja Juhani Leppä pyrkii valtuustoon liikemiesten tuella. Helsingin Sanomat 3.5. 2008.
39. Kopio Turun kaupungin asiakirjasta. Ilmasto- ja ympäristöohjelma 2009-2013. Turun kaupunki. Kaupunginvaltuusto 26.10. 2009 §239.
40. Kopio Turun kaupungin asiakirjasta. Ilmasto- ja ympäristöohjelman 2009-2013 tausta, toimeenpano ja seuranta. Kaupunginhallitus 2.11. 2009.
41. Kopio raportista Liikennemelun huomioon ottaminen kaavoituksessa. LIME-työryhmän mietintö. Ympäristöministeriö. Helsinki 2001.
42. Kopio ympäristöministeriön raportista 17/2010. Eurasto, Raimo. Ympäristömeludirektiivi. Toisen vaiheen selvityksissä tarvittavat toimenpiteet.
43. Kopio yleiskaava 2020 asiakirjasta. Turun Yleiskaava 2020. Turun kaupunki. Ympäristö- ja kaavoitusvirasto. Yleiskaavatoimisto.
44. Kopio Turun kaupungin ympäristö- ja kaavoitusviraston asiakirjasta. Yleiskaava 2035. Alustavat tavoitteet. & kopio Power Point esityksestä. Yleiskaava 2035 – lähtökohdat. Lähtökohdat ja tavoitteet työpaja 11.5. 2012. Yleiskaava-arkkitehti Christina Hovi ja liikennesuunnitteluinsinööri Juha Jokela.
45. Kopio lehtiartikkelista Huhtiniemi, Kaisa: Satoja taloja uhkaa vajoaminen Turussa.

Tekniikka & Talous 24.4. 2003.

46. Kopio lehtiartikkelista Tompuri, Vesa: Kerrostalo vajoaa saveen Turussa. Tekniikka & Talous 9.11. 2009.
47. Kopio Omakotilehdestä. Seppälä, Pauli. Painuva talo preerialla. Asunto & Kiinteistö Omakoti Varsinais-Suomi Itä 2/2011.
48. Kopio Rakennuslehden jutusta, Lohi Martti. Jukka Vihanto is still going strong. Rakennuslehti 16.1. 2003.
49. Kopio artikkelista Rissanen, Hanna: Ongelmat ovat opettaneet – Perustusten painuminen hallintaan. Kiinteistöposti Professional 7.5. 2009.
50. Kopio Turun kaupungin asiakirjasta. Kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma 2010. Turun kaupungin ympäristö- ja kaavoitusvirasto. Bustrip-hanke.
51. Kopio Helsingin kaupungin esitteestä. Helsingin maanalainen yleiskaava. Kaupunki kasvaa kiven sisään. Helsingin kaupunki. Kaupukisuunnitteluvirasto 2009.
52. Kopio tutkimuksesta Pitkäaho, Mari - Uusitalo, Jemina – Marjanen, Heli: Suorittajia vai shoppailijoita? Ostopaikan valintaorientaatioon perustuvat kuluttajatyypit Turun seudulla 2003. Turun kauppakorkeakoulun julkaisuja. Sarja keskusteluja ja raportteja 6:2005.
53. Kopio tutkimuksesta Pitkäaho, Mari - Uusitalo, Jemina – Marjanen, Heli: Ostosmatkojen suuntautuminen ja ostopaikan valintakriteerit Turun seudulla vuosina 2001-2003. Myllyprojektin toinen vaihe. Turun kauppakorkeakoulun julkaisuja. Sarja keskusteluja ja raportteja 3:2005.
54. Kopio tutkimuksesta Marjanen, Heli ja Meri Malmari, Meri: Ostoksia ja elämyksiä. Ostosmatkojen suuntautuminen ja ostopaikan valintakriteerit Turun työssäkäyntialueella KUMU 2011 -tutkimuksen valossa .
55. Kopio tutkimuksesta Kanninen, Vesa - Kontio, Pasi – Mäntysalo, Mika (toim.): Autoriippuvainen yhdyskunta ja sen vaihtoehdot. Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja



koulutuskeskuksen julkaisuja B101. Espoo 2010.