



Janne Laine
rakennuttamispäällikkö
Turun kaupunki

Turun uusi kauppatori

Turun kauppatorin kehittäminen on ollut vireillä jo 1990-luvulta lähtien. Vuonna 2003 kauppatorin kehittämistä lähdettiin viemään eteenpäin ajatuksena, että torin alle voidaan rakentaa pysäköintilaitos.

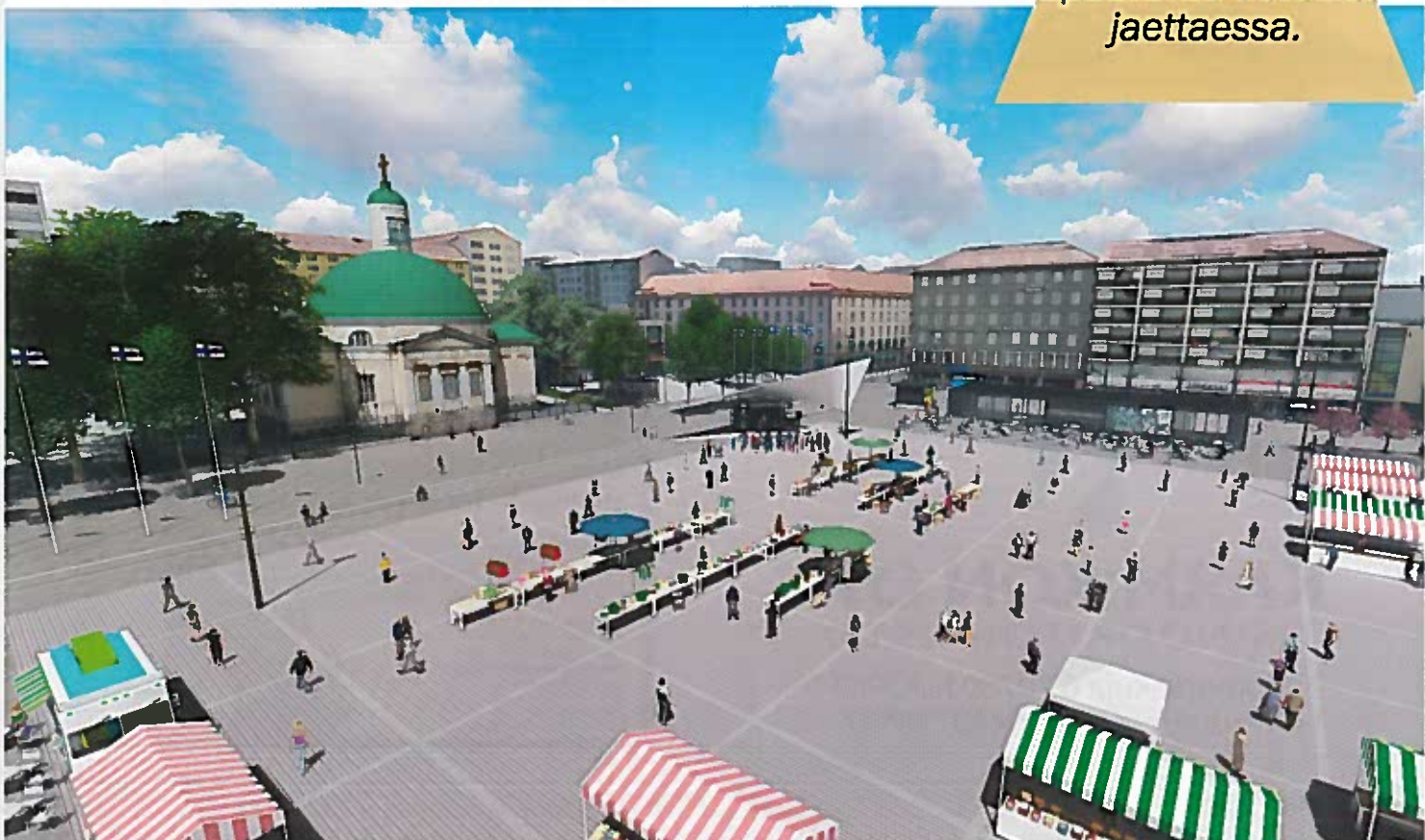
Pitkän kaavan mukaan

Vuonna 2005 laadittiin yleissuunnitelma, joka piti sisällään maanalaisen pysäköintin torin alle. Hanke on varmasti Turun nykyhistorian tunnetuin hanke ja se on saanut valtakunnallisestikin mediahuomiota vuosien varrella runsaasti.

Hankkeen eteneminen on ollut hidasta ja paljon onkin vettä Aurajoessa ehtinyt

virrata ennen kuin kaavan mukaisia katusuunnitelmia nyt ollaan hyväksymässä. Hanketta on vastustettu mm. sillä perusteella, että se lisää yksityisautoilua Turun keskustassa, lähialueen talot painuvat tai rakennusaikaiset haitat vähentävät asiakasvirtoja keskustaan ja sitä kautta keskustan kaupallinen toiminta kärsii. Vuoteen 2012 asti keskustelua käytiin kaavakartan ja kaavaselostuksen sekä sen liitteiden sisällöstä ja riittävydestä.

*Suunnitelmaratkaisuissa
ei ole annettu
yhdellekään
liikkumismuodolle
etusijaa vaan
liikennemuotoja on
ajateltu tasapuolisesti
vapautuvaa katutilaa
jaettaessa.*





Mallintaminen oli suunnittelutarjouspyyntöön kirjattu vaatimus.

Maanalaisen rakentamisen mahdollistavan kaavan käsittelyyn liittyen on Turun kaupungin valtuustossa äänestetty useaan otteeseen ja päätöksistä on valitettu korkeimpaan hallinto-oikeuteen saakka. KHO kuitenkin hylkäsi 25.6.2014 Kauppatorin asemakaavan hyväksymispäätökseen kohdistuneet valitukset ja totesi kaavan tulleen lainvoimaiseksi 13.4.2013. Lainvoimainen asemakaava mahdollistaa maanalaisen pysäköinnin rakentamisen torin alle sekä liiketilojen rakentamisen toria ympäröivien katujen alle.

Pysäköintilaitoksen rakentaminen lisää tämän hetken tiedon mukaan keskustan parkkipaikkoja n. 400-600:lla kun katujen varsilta voidaan poistaa laitoksen toteutuessa n. 200 autopaikkaa. Autopaikkojen vähentäminen vapauttaa katutilaa muuhun käyttöön kuten pyöräilylle, jalankululle ja joukkoliikenteelle. Suunnitelmaratkaisuis-

sa ei ole annettu yhdellekään liikkumis- muodolle etusijaa vaan liikennemuotoja on ajateltu tasapuolisesti vapautuvaa katutilaa jaettaessa. Osa vapautuneesta tilasta on esitetty myös istutuksille ja liikkeiden ulkoterasseille.

Myös suunnittelun lähtökohdat sekä suunnittelumenetelmät ovat muuttuneet paljon vuosien aikana. Vuosien taistelun jälkeen hankkeen edetessä katusuunniteluvaiheeseen oli jo olemassa linjaus, että kaikki infran suunnittelu ja rakentaminen tehdään Turussa tietomallipohjaisena. Tästä huolimatta Kauppatori oli ensimmäinen kohde Turussa, jossa mallintaminen otettiin käyttöön heti katusuunnitelmavaiheessa. Mallintaminen oli suunnittelutarjouspyyntöön kirjattu vaatimus. Vuoden 2015 alussa käydyssä tarjouskilpailun Kauppatorin ja sitä ympäröivien katujen katusuunnittelusta voitti Ramboll Finland Oy.

Katusuunnittelu 2015

Suunnittelutoimeksianto piti sisällään Kauppatorin torisuunnitelman lisäksi Kauppiaskadun (välillä Maariankatu – Läntinen rantakatu), Aurakadun (välillä Maariankatu – Eerikinkatu), Yliopistonkadun (välillä Brahenkatu – Aurakatu) sekä Eerikinkadun (välillä Brahenkatu – Kristiinankatu) katusuunnitelmien laatimisen. Suunnittelualue piti siis sisällään Turun ydinkeskustan lähes kokonaisuudessaan. Heti alussa oli selvää, että suunnittelun ohjaaminen tulisi olemaan haastavaa tilanteessa, jossa kaikilla osapuolilla tulee olemaan oma näkemyksensä siitä miten keskustaa pitäisi kehittää. Historiallisen torialueen muuttaminen jakaa aina mielenkiintoa niin virkamiesten kuin asukkaidenkin keskuudessa.



Suunnittelun alkuvaiheessa huomattiin, että hankkeessa joudutaan tekemään useita kompromisseja kaikilla osa-alueilla. Päätöksenteon tueksi päätettiin laatia eri suunnitelmaratkaisuista havainnekuvia suunnittelu-, johtoryhmä- ja ohjausryhmäkokouksiin. Konsultin esityksestä havainnekuvien sijasta päätettiin kuitenkin laatia koko suunnittelualueesta havainnemalli Google Sketchup:lla, jonka avulla voitiin suunnittelukokouksissa tarkastella suunnitelmaa esimerkiksi eri katselukorkeuksilla perinteisen karttanäkymän sijasta. Sketchup mallin pohjana käytettiin lähtötietomallia, joka tehtiin Turun kaupungin pistepilvimallista. Lisäksi alueen rakennusten julkisivut kuvattiin kopterikuvauksena, jotta mallin rakennuksiin saatiin aidot tekstuurit. Havainnemallin käyttäminen kalusteiden, varusteiden, istutusten, pysäköintipaik-

*Suunnittelualue
piti siis sisällään
Turun
ydinkeskustan
lähes
kokonaisuudessaan.*

kojen yms. sijoittelun tarkastelussa toi suunnitelman kommentoimisen kaikille osapuolille helpommaksi. Joskin realististen kuvien näyttäminen saattoi välillä ohjata keskustelua vääräänkin suuntaan ja katusuunnitelmavaiheen yleissuunnitelmatasoisesta suunnittelusta tarkempaan rakennussuunnitelmatasoisten ratkaisujen pohtimisiin esim. värimaailman osalta.

Mallit päätöksenteon tukena

Havainnemallista tuotettiin myöhemmin myös animaatio hankkeen esittelyä varten. Video julkaistiin katusuunnitelmien nähtävilläolonaikana ja se antoi tavalliselle asukkaalle paremman käsityksen siitä visiosta, mikä meillä hankkeessa mukana olevilla oli ollut jo kaavavaiheessa. Havainnemateriaalin avulla voitiin luoda kuva siitä tulevaisuuden keskustasta, jota oltiin tavoittelemassa kaikkine positiivisine seikkoineen.

Keskustelu onkin siirtynyt enemmän riitelystä siihen suuntaan, millainen tilanne parhaimmillaan voisi olla Turussa. Turun kaupunginvaltuusto hyväksyi lyhyen keskustelun jälkeen Kauppatorin ja sitä ympäröivien katujen katusuunnitelmat kokouksessaan 30.4.2015. Samassa kokouksessa käsitelty alueen vuokrasopimus synnytti yli kahden tunnin keskustelun, mutta itse yleisten alueiden katusuunnitelmista keskusteltaessa valtuustossa käytettiin vain muutama puheenvuoro ja nekin liittyivät suunnitelmissa esitettyyn pysäköintilaitoksen sisäänajoramppiin. Äänestyksen jälkeen suunnitelmat kuitenkin päätettiin hyväksyä.

*Havainnemallin
käyttäminen
kalusteiden,
varusteiden,
istutusten,
pysäköintipaikkojen
yms. sijoittelun
tarkastelussa toi
suunnitelman
kommentoimisen
kaikille osapuolille
helpommaksi.*

Pysäköintilaitoksen rakennuslupa-suunnittelu on käynnistynyt ja yleisten alueiden rakennussuunnitelmien kilpailutus on käynnistymässä. Yleisten alueiden osalta suunnittelua tullaan jatkamaan tietomallipohjaisena ja ajatuksena onkin, että jatkosuunnittelun ohjauksessa ei paperisia suunnitelmakopioita enää sallita vaan kaikki suunnitelmien tarkastelu ja kommentointi tullaan tekemään tietomallivälineillä. Myös eri tahojen toteuttamat pysäköintilaitoksen suunnitelmat tullaan mallintamaan samaan tietomalliin yleisten alueiden suunnitelmien kanssa.





Tietomallin rajattomat mahdollisuudet rakentamisalkana

Turun Kauppatorin maanalaisen pysäköintilaitoksen, torin pinnan ja sitä ympäröivien katujen rakentaminen tulee olemaan erittäin haastavaa. Torin viereiset kadut Eerikinkatu ja Aurakatu ovat joukkoliikenteen pääkatuja ympäristössä, jossa on n. 20 000 linja-autoon nousua vuorokaudessa. Torin ohi kulkee satoja linja-autoja vuorokaudessa. Lisäksi sopimukseen on kirjattu, että torikauppaa ei saa siirtää torilta pois rakentamistöiden ajaksi vaan työ pitää vaiheistaa siten, että torikauppa voi säilyä torilla. Myös kaivettavan maanaineksen (n. 100 000 m³ltr) kuljettaminen maanlajitusalueille tulee vaikuttamaan keskustan liikenteeseen laajasti ja pitkäaikaisesti.

Keskustelu onkin siirtynyt enemmän riitelystä siihen suuntaan, millainen tilanne parhaimmillaan voisi olla Turussa.

Tietomallin avulla voidaan simuloida eri rakennusvaiheiden vaikutuksia ja aikatauluttaa työvaiheiden kestoa. Se mahdollistaa myös lähes reaaliaikaisen työsaavutusten seurannan, joka on helpposti jaettavissa vaikka kaupunkilaisille tiedoksi sosiaalisen median kautta. Uskon, että tietomallin avulla saavutetaan myös lyhyt vasteaika mahdollisten häiriöiden ilmaantuessa. Tietomallien hyödyntäminen yleisty kiihtyvää tahtia ja pitkän projektin aikana uusia tietomallin sovelluksia tulee varmasti lisää. Tärkeää on sisällyttää malleihin lähes kaikki mahdollinen ja käyttää Yleisten inframallivaatimusten mukaisia muotoja, jotta aineisto on muokattavissa jatkokäyttöön.

Tämä on vasta alku

Turun Kauppatorin ja siihen liittyvän pysäköintilaitoksen rakentaminen on lähtölaukaus koko keskustan kehittämiseksi. Se tarjoaa alustan, jota voidaan jatkokehittää tulevaisuudessa esim. taiteen ja tapahtumien keinoin. Myös infrasuunnitelmien tietomallintamisessa Kauppatorihanke toimii pilottina. Hankkeesta saadut kokemukset ja parhaat käytännöt hyödynnetään tulevissa projekteissa. Rakennussuunnitteluvaiheen toteuttaminen täysin tietomalliympäristössä vaatii suunnittelunohjaukselta ja projektin vetovastuussa olevilta uusien toimintatapojen omaksumista. Suunnitteluvaiheessa tehty suunnitelmamalli muokkaantuu rakentamisen aikana toteumamalliksi ja on osa tulevaa kaupunkimallia. Toteumamallia voidaan hyödyntää pysäköintilaitoksen ja alueen koko elinkaaren ajan esimerkiksi

Torikauppaa ei saa siirtää torilta pois rakentamistöiden ajaksi vaan työ pitää vaiheistaa siten, että torikauppa voi säilyä torilla.

osana huoltokirjaa tai jopa sen korvaavana projektiportaalina.

Kauppatorihankkeen yleisten alueiden muutosten kustannusarvio on 25-30 milj. euroa. Tästä suunnittelun osuus on noin 1 – 1,5 milj.euroa, kun huomioidaan viimeisimmässä kaavavaiheessa tehtyjen selvitysten kustannukset. Suuressa hankkeessa tietomallintamisen kustannukset jäävät suhteessa vähäisiksi. Koska suunnittelu on käytännössä numeerisen pienoismallin rakentamista, pystytään riskejä vähentämään sekä toiminnalliset epäkohdat havaitsemaan jo suunnitteluaihana. Tavoitteena on myös käytönaikaisten ylläpitokustannusten optimointi. Pitkään harkittu, hyvin suunniteltu Turun Kauppatori ei saavuttanut Suomen ensimmäisen ”toriparkin” titteliiä, mutta toteutuessaan edustaa sen aikakauden Suomen infrarakentamisen kärkiosaamista.