

08.11.2023

Anonymisoitu päätös

Dnro 1007/03.04.04.04.16/2023

Asia Asemakaava

Valittaja A

Päätös, josta valitetaan

Turun kaupunginvaltuusto, 19.6.2023, 142

Kaupunginvaltuusto on hyväksynyt asemakaavamuutoksen ”Ferry Terminal Turku”.

Vaatimukset hallinto-oikeudessa

Valtuuston päätös on kumottava.

Kaavan taustatiedoissa ei ole riittäviä ympäristöselvityksiä. Satamaliikenteen ympäristövaikutukset ovat vahvasti ristiriitaisia asumisen tavoitteiden kanssa. Laiva- ja ajoneuvoliikenteestä syntyy tärinän lisäksi melu- ja päästöhaittoja. Laivojen tulo- ja lähtöaikoina syntyvien ruuhkien vaikutusta ympäristön liikenteeseen ei ole riittävästi selvitetty. Matkustajasataman pysyttäminen nyt kaavoitetulla alueella aiheuttaa hyvin pitkäaikaisen ongelman ruoppaukseen liittyvänä ympäristöhaittana. Meriläjitys ei enää ole mahdollista ja massojen maalle läjittäminen on rajallista pitkällä tähtäimellä. Ruoppaukseen liittyviä selvityksiä ei ole juuri lainkaan tehty. Taloudellisten vaikutusten arvio on epätarkka ja puutteellinen.

Päätös on maakunta- ja yleiskaavan vastainen. Asemakaava sallii alueelle satamatoimintoihin kuulumatonta asutuksen ja liiketoiminnan rakentamista. Asutukseen ja liiketoimintaan määritellyt alueet asemakaavassa ovat voimassa olevan yleiskaavan vastaisia.

Vaihtoehtoista satamapaikkaa ei ole selvitetty.

Asian käsittely ja selvittäminen hallinto-oikeudessa

Kaupunginhallitus on antanut lausunnon.

A on antanut vastineen.

Hallinto-oikeuden ratkaisu

Hallinto-oikeus hylkää valituksen.

Ratkaisun perustelut

Sovellettavat säännökset

Maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n 1 momentin mukaan kaavan tulee perustua kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavan vaikutuksia selvittäessä otetaan huomioon kaavan tehtävä ja tarkoitus.

Pykälän 2 momentin mukaan kaavaa laadittaessa on tarpeellisessa määrin selvittävä suunnitelman ja tarkasteltavien vaihtoehtojen toteuttamisen ympäristövaikutukset, mukaan lukien yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ja muut vaikutukset. Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia.

Maankäyttö- ja rakennusasetuksen 1 §:n 1 momentin mukaan lain 9 §:ssä tarkoitettuja kaavan vaikutuksia selvittäessä otetaan huomioon aikaisemmin tehdyt selvitykset sekä muut selvitysten tarpeellisuuteen vaikuttavat seikat. Selvitysten on annettava riittävät tiedot, jotta voidaan arvioida suunnitelman toteuttamisen merkittävät välittömät ja välilliset vaikutukset muun ohella ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön, ilmastoon ja liikenteeseen.

Maankäyttö- ja rakennuslain 32 §:n 1 momentin mukaan maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleiskaavaa ja asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi.

Pykälän 3 momentin mukaan maakuntakaava ei ole oikeusvaikutteisen yleiskaavan eikä asemakaavan alueella voimassa muutoin kuin 1 momentissa tarkoitettujen kaavojen muuttamista koskevan vaikutuksen osalta.

Lain 42 §:n 1 momentin mukaan yleiskaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi.

Lain 54 §:n 1 momentin mukaan asemakaavaa laadittaessa on maakuntakaava ja oikeusvaikutteinen yleiskaava otettava huomioon siten kuin siitä edellä säädetään.

Pykälän 2 momentin mukaan asemakaava on laadittava siten, että luodaan edellytykset muun ohella terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle sekä liikenteen järjestämiselle.

Yleistä asemakaavamuutoksesta ja sen alueesta

Pinta-alaltaan 61,8 hehtaarin kokoinen asemakaavamuutosalue sijaitsee Turun kaupungin satamassa. Kaavamuutosalue rajautuu pohjoisessa Pansiontiehen, idässä Juhana Herttuan puistokatuun sekä Linnanpuistoon, etelässä mereen ja lännessä Linnanaukon vesialueeseen sekä Tuontikatuun. Kaavamuutosalueella sijaitsee satamaan liittyviä toimintoja, Tallink Silja Oy:n laivaterminaali liikennekenttineen sekä varasto- ja toimistorakennuksia. Alueella sijaitseva jugendpientalo on asuin- ja toimistokäytössä. Lähialueella on Viking Line Abp:n laivaterminaali ja Turun linna. Linnaa ja linnan makasiineja ympäröivät puistoalueet ulottuvat kaavamuutosalueen reunalle. Muutosalueen itäpuolella on muun ohella asuin- ja liikekäytössä olevia kerrostaloja sekä rakentuvia kerrostaloja Harppuunakorttelin ja Herttuankulman alueilla.

Asemakaavamuutoksen tavoitteena on muun muassa mahdollistaa laivaliikenteen yhteisterminaalin rakentaminen sekä kehittää liikennejärjestelyjä ja satama-alueen toimintaa. Kaavamuutoksen tavoitteisiin kuuluvat liikenneyhteyksien selkeyttäminen ja sujuvoittaminen, liikenneturvallisuuden parantaminen sekä laivaan kulkevan matkustaja- ja rahtiliikenteen eriyttäminen muusta saatto- ja saapumisliikenteestä.

Voimassa olevat asemakaavat ja oikeusvaikutteinen yleiskaava valituksessa tarkoitettu osin

Kaavamuutosalueella on voimassa eri aikoina (1953–2019) laadittuja asemakaavoja. Muutosalue on pääosin osoitettu liikennealueeksi, jota saadaan käyttää ainoastaan satamaliikenteeseen ja siihen liittyviin tarkoituksiin (LS), sekä satama-alueeksi (LS), jonka kaavamääräyksen mukaan satama-alueelle saadaan rakentaa satamatoimintoihin liittyviä teollisuus- ja varastorakennuksia. Muutosalueen kaakkoisosasta osa on osoitettu puistoksi sekä teollisuus- ja varastokortteliksi (TVK).

Vuonna 2012 voimaan tulleessa Linnakaupungin osayleiskaavassa kaavamuutosalue on pääosin henkilöliikenteen terminaalialuetta (LHA) ja satama-alue (LS). Muutosalueen eteläosassa on työpaikkojen, palvelujen ja asumisen aluetta (PAK-3) sekä palvelujen ja hallinnon aluetta (P-1). P-1-kaavamääräyksen mukaan alueelle saa sijoittaa enintään IV-kerroksisia toimisto- ja liikerakennuksia.

Kaavamuutoksen sisältö valituksessa tarkoitettu osin

Pääosa kaavamuutosalueesta on osoitettu satama-alueeksi, jolle saa sijoittaa henkilöliikenneterminaalin sekä muita satamatoimintaan liittyviä rakennuksia ja rakenteita (LS-1). Muutosalueen pohjoisosasta on osoitettu uusi satamaraide ja katu. Satama-alueen kaakkoispuolella kortteli 5 on osoitettu yleisten

pysäköintilaitosten korttelialueeksi (LPY-1). Kaavamääräyksen mukaan alueelle saa sijoittaa muun muassa matkustajasataman ja kortteleiden 5, 35, 36 ja 37 pysäköintiä sekä joukkoliikenteen saatto-, nouto- ja liityntäpysäköintiä. Pysäköintilaitokseen saa sijoittaa liike-, toimisto- tai palvelutiloja.

Satama-alueen kaakkoispuolella korttelit 35 ja 36 on osoitettu asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueiksi, joille saa sijoittaa myös palvelutiloja (AL-1). Kaavamääräyksen mukaan satama-alueen suunnalla oleviin korttelialueen osiin ei saa rakentaa asuntoja. Kuljetuskadun ja Skandiankujan varrelle tulee rakentaa toimisto- tai liikerakennus, joka suojaa korttelialueen asuntoja satama-alueen ja laivojen melulta. Mikään asunnoista ei saa avautua pelkästään LPY-1-alueen suuntaan. Asuinrakennuksia saadaan rakentaa vasta sitten kun asumista melulta suojaava liikerakentaminen on toteutettu satamakentän puolelle. Kortteli 37 on osoitettu liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi, jolle saa sijoittaa myös palvelutiloja (K-1). Kortteli 34 on osoitettu liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi, jolle saa sijoittaa myös asunnon (K-2/RKY). Korttelissa oleva vanha jugendtalo on osoitettu kulttuurihistoriallisesti ja kaupunkikuvallisesti arvokkaaksi rakennukseksi, jota ei saa purkaa (sr-1).

Kaavan yleisten määräysten mukaan rakennukset tulee suunnitella siten, että rakennusten sisätiloissa saavutetaan melun, runkomelun ja tärinän osalta tilojen käyttötarkoitusten edellyttämät olosuhteet. Leikki- ja oleskelualueet ja parvekkeet on suunniteltava siten, että ulko-oleskelualueiden melutason ohjearvot eivät ylity. Melulle herkkiä tiloja sisältävien rakennusten suunnittelussa tulee ottaa huomioon laivojen ja satamatoimintojen pienitaajuinen melu. Sisämelutason tulee nukkumiseen tarkoitetuissa tiloissa täyttää sosiaali- ja terveystieteiden ministeriön asetuksen 545/2015 tai sen korvanneen asetuksen pienitaajuisen melun toimenpiderajat.

Maakuntakaava ja ehdotus yleiskaavaksi 2029

Alueella on voimassa muun ohella Varsinais-Suomen taajamien, maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaava vuodelta 2018.

Maakuntakaavassa kaavamuutosalue on pääosin satama-aluetta (LS) sekä kaupunkikehittämisen kohdealuetta, joka suunnittelumääräyksen mukaan on alue, jolla yhdyskuntarakennetta tulee tiivistää ja rakentamistehokkuutta lisätä. Muutosalueen itä- ja kaakkoisosa on myös keskustatoimintojen aluetta (C), jonka suunnittelumääräyksen mukaan maankäytön, kestävän liikkumisen, asumisen, palvelujen ja työpaikkatoimintojen yhteensovittavaa kehittämistä tulee edistää kokonaisvaltaisella suunnittelulla.

Valtuuston 13.2.2023 hyväksymässä yleiskaavaehdotuksessa (Yleiskaava 2029, ei lainvoimainen) suunnittelualue on pääosin satama-aluetta (LS). Kaavamuutosalueeseen sisältyy myös alueen etelä- ja kaakkoisosassa keskustatoimintojen aluetta (C) sekä pieni osa palvelujen, hallinnon ja kaupan aluetta (P).

Kaavaselostuksessa esitetty selvitys

Kaavaselostuksen mukaan asemakaavamuutos poikkeaa voimassa olevasta yleiskaavasta, sillä yleiskaavassa satamaan johtava rautatie sijaitsee nykyisellä paikalla ja pieni osa henkilöliikenteen terminaalialueeksi (LHA) yleiskaavassa merkitystä alueesta on asemakaavaehdotuksessa osoitettu toimisto-, liike- ja asuinrakennusten kortteleiksi. Nykyinen yleiskaava on vanhentunut, ja yleiskaavan muuttaminen on vireillä. Asemakaavamuutoksen vaikutus yleiskaavassa esitetyn satama-alueen kokoon on kuitenkin pieni. Turun Satama Oy on teettänyt kaavan valmistelun aikana alustavia suunnitelmia satamakentästä sen varmistamiseksi, että matkustajasatamalle varataan riittävästi tilaa.

Oikeudellinen arviointi asemakaavamuutoksen yleiskaavan mukaisuudesta

Hallinto-oikeus tulkitsee valituksen kohdistuvan kortteleihin 35 ja 36, jotka on osoitettu asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueiksi. Valituksessa esitetyt perusteet huomioon ottaen on keskeistä arvioida, onko yleiskaava ollut riittävästi ohjeena asemakaavaa muutettaessa. Niiltä osin kuin alueella on voimassa oikeusvaikutteinen yleiskaava, maakuntakaavalla ei ole tässä arvioinnissa sitovaa oikeudellista merkitystä. Hallinto-oikeus toteaa kuitenkin, että oikeusvaikutteisen yleiskaavan jälkeen laaditut maakuntakaavat ja asemakaavamuutoksen aikana vireillä ollut ja sittemmin hyväksytty yleiskaava ja sen valmisteluaineisto voidaan ottaa asiassa selvitysaineistona huomioon.

Asemakaavamuutoksessa korttelit 35 ja 36 sijoittuvat pääosin voimassa olevan yleiskaavan LHA- ja P-1-alueille. Valtuuston hyväksymässä uudessa yleiskaavassa kaavamuutosalue on pääosin satama-aluetta ja pienemmiltä osin keskustatoimintojen aluetta sekä palvelujen, hallinnon ja kaupan aluetta. Asiakirjoissa olevan selvityksen mukaan kaavamuutosalueen itäpuolella on laajoja asemakaavoitettuja ja rakentumassa olevia asuinalueita.

Asemakaavan tarkoituksena on tarkentaa yleiskaavallista suunnittelua. Asemakaavamuutoksessa asuin- ja liikerakennusten korttelialueet eivät edellä todetusti kaikilta osin vastaa yleiskaavan aluevarausten rajoja. Kaavamuutoksella osoitetun asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueiden koko on kuitenkin suhteellisen pienialainen suhteessa koko satama-alueeseen eikä Turun Satama Oy:llä ole ollut kaavamuutoksesta tältä osin huomautettavaa. Kaavamuutoksella edellä todettu satama-alueelle osoitettu maankäyttö ei myöskään käyttötarkoitukseltaan mainittavasti poikkea kaavamuutosalueen itäpuolella jo olevasta kerrostalovaltaisesta asuinrakentamisesta ja liittyy siten tältä osin muuhun kaupunkirakenteeseen. Asemakaavan muutoksessa on siten edellä mainitut seikat huomioon ottaen ollut kysymys sellaisesta yleiskaavassa osoitetun maankäyttötarkoituksen tarkentamisesta, jota ei ole pidettävä maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n 1 momentin vastaisena. Yleiskaava on ollut riittävästi ohjeena asemakaavaa muutettaessa.

Ympäristöön liittyvät valitusperusteet

Kaavaselostuksen mukaan asuin-, liike- ja toimistorakennuskortteleiden ympäristössä melua aiheuttavat erityisesti sataman toiminta sekä Satamakadun ja raitiotien liikenne. Rautatie ja raitiotie voivat aiheuttaa ympäristöönsä tärinää ja runkomelua eli rakenteiden tärinästä johtuvaa häiritsevää ääntä. Rakennukset tulee suunnitella siten, että rakennusten sisätiloissa saavutetaan melun, runkomelun ja tärinän osalta tilojen käyttötarkoitusten edellyttämät olosuhteet.

Kaavamuutoksen meluvaikutuksia koskevassa selvityksessä (Promethor Oy 2023a) on tarkasteltu tilannetta, jossa kaavamuutoksen lisäksi on toteutunut myös toinen, Historian ja tulevaisuuden museo -niminen asemakaavamuutos, jossa Turun linnan länsi- ja eteläpuolella olevia alueita muutetaan muuhun kuin satamakäyttöön. Melutason arvioidaan kasvavan osalla katualueista, muun muassa Juhana Herttuan puistokadun eteläosassa, Satamakadulla ja Vallihaudankadulla. Se ei kuitenkaan johdu pelkästään Ferry Terminal Turku -kaavamuutoksesta, vaan myös muusta suunnitteilla olevasta rakentamisesta sekä siitä, että osan Linnankadun liikenteestä on meluselvityksessä oletettu siirtyvän muille kaduille. Lisäksi melutaso kasvaa nykyisen satama-alueen itäosassa, mutta se ei aiheuta merkittävää häiriötä ympäristölle, koska aivan satamakentän vieressä ei ole melulle herkkiä toimintoja. Kaavamuutosalueella uusien asuin-, liike- ja toimistorakennusten julkisivuihin kohdistuva keskiäänitaso on selvityksen mukaan enimmillään noin 60 dBA, joten keskimelutason kannalta julkisivujen äänieristykseksi riittää tavanomainen julkisivurakenne. Äänieristystarvetta voi kuitenkin lisätä pienitaajuinen laivamelu. Asuinkortteleiden oleskelualueet sijoitetaan sisäpihoille suojaan liikenteen ja sataman melulta. Osa parvekkeista on tarpeen lasittaa, jotta niiden melutaso ei ylittäisi ulko-oleskelutilan ohjearvoa. AL-1-kortteleihin tulee rakentaa satamakentän puolelle liike- tai toimistorakennukset asuntojen melusuojaksi, ennen kuin alueelle rakennetaan asuintaloja.

Meluselvityksen yhteenvedon mukaan Ferry Terminal Turku -asemakaavan ainoalla nykyisin asuinkäyttöön osoitetulla pihalla (Satamakadun ja Linnankadun risteys) eli asemakaavassa suojeltu jugendtalo, päivä- ja yöajan keskiäänitaso ylittää ohjearvot nyky- ja ennustetilanteessa. Ennustetilanteessa melutaso on suurempi raitiotieliikenteen takia ja meluntorjunta tulee olemaan haasteellista. Muutoin Ferry Terminal Turku -asemakaavan alueella (sisäpihat) päivä- ja yöajan keskiäänitaso ohjearvot toteutuvat. Asuinhuoneistojen ulkovaipan äänitasoerovaatimus on korkeintaan 32 dB(A) melun puoleisilla julkisivuilla. Lisäksi sataman laivojen pienitaajuinen melu tulee huomioida rakennusten suunnittelussa. Asuinrakennusten julkisivuihin ei kohdistu päiväaikaan yli 65 dB(A):n keskiäänitasoa, joten asuntojen avautumiselle tai parvekkeiden sijoittamiselle ei ole rajoitteita.

Pienitaajuista laivamelua koskevan selvityksen (Promethor Oy, 2023b) mukaan Turun sataman ja Aurajoen laivaliikenteestä aiheutuu kaavamuutosalueelle pienitaajuista melua. Sen määrään vaikuttavat oleellisesti Turun satamassa käyvät laivat. Melumallinnuksella määritettiin matkustajalauttojen ja risteilijäaluslaiturissa olevan laivan apukoneiden

aiheuttaman pienitaajuisen melun leviäminen tarkastelualueelle. Mallinnuksessa käytetty laivameluspektri määritettiin Promethor Oy:n Turun satamassa vuosina 2020–2021 tekemien matkustajalauttojen melupäästömittausten perusteella. Selvityksen mukaan pienitaajuisen melun voimakkuus on tarkastelualueella suuri ja merkittävä, mutta hyvällä suunnittelulla voidaan saavuttaa asumisterveysasetuksen mukaiset toimenpideraja-arvot. Asuinrakennukset tulisi sijoittaa mahdollisimman kauas pienitaajuisen melun lähteistä eli laivoista. Lisäksi asuinrakennuksissa mm. toisarvoisten huonetilojen, yhteistilojen ja porrashuoneiden sijoittaminen melun puoleisille julkisivuille on suositeltavaa ja toimenpide meluhaitan todennäköisyyden pienentämiseksi.

Kaavamuutoksen yhteydessä ei ole tehty erillistä selvitystä päästöistä eikä laivojen aiheuttamasta tärinästä. Kaavoittajan vuorovaikutusraporttiin kirjatun, kaavaehdotuksesta tehtyyn muistutukseen annetun vastineen mukaan asunnot sijaitsisivat noin 300 metrin päässä laivojen laituripaikoista, joten laivoista aiheutuva tärinävaikutus olisi todennäköisesti vähäinen. Kaavaselostuksen mukaan kaavamuutosalueella päästöjä vähentää se, että alue tukeutuu olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen, infrastruktuuriin ja joukkoliikenteeseen. Kaavamuutoksella on ilmaston kannalta myös myönteisiä vaikutuksia liikenteeseen ja kaupunkirakenteeseen. Laivaterminaalin ympäristöön muodostuu eri kulkumuotojen solmukohta, jossa on helppo vaihtaa joukkoliikennevälineestä toiseen. Kaavaehdotus tukee kestävästä liikkumisesta siten, että joukkoliikenteen pysäkit sijaitsevat lähempänä terminaalia kuin pysäköintilaitos.

Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella ei ole ollut lausuttavaa kaavaluonnokseen valituksessa tarkoitetuista asioista.

Hallinto-oikeus toteaa, että liikenteestä ja sataman toiminnasta aiheutuvaa melua on selvitetty meluselvityksissä ja arvioitu kaavaselostuksessa. Kun otetaan huomioon rakennusten etäisyys laivojen laituripaikoista, ei laivojen tärinävaikutuksia ole ollut tarpeen enemmälti selvittää. Valituksessa mainitun ruoppauksen ympäristövaikutukset ratkaistaan eri menettelyssä, eikä sitä ole ollut tarpeen kaavoituksen yhteydessä selvittää. Arvioitaessa, onko kaavan edellä mainittuja vaikutuksia selvitetty tarpeellisessa määrin, on otettava huomioon kaava-alueen laajuus ja sen sijainti kaupunkirakenteessa, kaavamuutoksen sisältö sekä kaavan vaikutusten ulottuvuus laajempaan alueeseen. Kokonaisuutena arvioiden kaavamuutoksen yhteydessä on riittävästi selvitetty kaavamuutoksen aiheuttamat merkittävät vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön sekä ilmastoon.

Meluselvitysten perusteella asemakaavassa on annettu kaavamääräyksiä melu- ja tärinähaittojen rajoittamiseksi. Rakentamista on myös kaavamääräyksellä ajoitettu siten, että alueelle osoitettu liikerakentaminen on toteutettava ennen asuinrakennusten rakentamista riittävän melusuojauksen saavuttamiseksi. Kun lisäksi otetaan huomioon edellä selostetut erilaiset meluntorjuntaa lisäävät kaavaratkaisut, kaavamuutos täyttää terveellistä ja turvallista elinympäristöä koskevan asemakaavan sisältövaatimuksen.

Liikennettä koskevat valitusperusteet

Kaavaselostuksen mukaan hankkeesta on tehty Sitowisen tekemä liikenteen toimivuustarkastelu (2023). Kaavaselostuksen mukaan kaavamuutoksen uusien AL-1 ja K-1 kortteleiden autoliikenteen liikennemääräksi on arvioitu noin 1 600 ajoneuvoa/vrk. Liikenteen toimivuustarkastelun mukaan vuoden 2040 tarkastelutilanteessa aamuhuipputunnilla liikenne ruuhkautuu erityisesti Juhana Herttuan puistokadulla sekä Vallihaudankadulla. Kuljetuskadun pysäköintilaitoksesta poistuvan liikenteen viiveet ovat pitkiä ja jonoutuminen voimakasta. Suurimmat haasteet liittyvät aamuhuipputunnin suureen matkustajaliikenteen määrään, joka osuu samaan ajankohtaan muun ajoneuvoliikenteen aamuhuipputunnin kanssa. Iltahuipputunnilla liikenne on tarkastelluilla kaduilla sujuvaa. Illalla saapuvien ja lähtevien laivojen matkustajaliikenne on eriaikaista muun liikenteen huipputunnin kanssa.

Kaavaselostuksen mukaan lähtökohtaisesti kaavamuutos ei lisää merkittävästi matkustajasataman aiheuttamaa liikennettä, vaan muuttaa liikenteen reittejä sekä parantaa kestävästi liikkumisen kilpailukykyä. Liikennemäärää lisäävät kuitenkin uudet asuin-, toimisto- ja liikerakennusten korttelit. Lisäksi kaavaehdotus mahdollistaa sen, että Linnanniemelle kaavoitetaan myöhemmin uutta rakentamista ja mahdollinen saaristosatama.

Edelleen kaavaselostuksen mukaan autoliikenteen liikennemääriä on arvioitu vuoden 2050 tilanteessa, jossa suunnittelualueen läheisyydessä ovat toteutuneet Linnakaupungin osayleiskaavan rakentamisen lisäksi muun muassa Ferry Terminal Turku -asemakaavamuutos, sen mahdollistama Historian ja tulevaisuuden museo -kaavamuutos sekä palvelujen ja asumisen (PA) ja keskustatoimintojen (C) alueet, jotka on Yleiskaava 2029:n ehdotuksessa merkitty Pansiontien ja satama-alueiden väliin. Laivoihin ja laivoista pois ajava liikenne siirtyy asemakaavaehdotuksessa uudelle Vientikadulle. Se vähentää liikennettä Juhana Herttuan puistokadulla ja Turun linnan läheisyydessä, mutta toisaalta Linnankadun muuttaminen joukkoliikennekaduksi Turun linnan kohdalla siirtää liikennettä Linnankadulta Vallihaudankadulle ja Satamakadulle ja maankäytön kehittäminen aiheuttaa uutta liikennettä. Osa matkustajasataman liikenteestä siirtyy Satamakadun länsipuolelta Kuljetuskadulle, jonka varrelle on alustavissa suunnitelmissa keskitetty sataman saattoliikenne ja pysäköinti.

Hallinto-oikeus toteaa, että laivojen tulo- ja lähtöaikojen liikenteellisiä vaikutuksia on selvitetty erillisessä liikenneselvityksessä ja kaavaselostuksessa. Lisäksi liikenteen vaikutuksia on arvioitu yhdessä toisen asemakaavamuutoksen kanssa. Kokonaisuutena arvioiden kaavamuutoksen yhteydessä on selvitetty tarpeellisessa määrin kaavamuutoksen aiheuttamat merkittävät vaikutukset liikenteeseen. Selvitykset antavat riittävät tiedot arvioida asemakaavan sisältövaatimusten täyttymistä liikenteen järjestämisen edellytysten osalta.

Saadun selvityksen mukaan alueen kokonaisliikennemäärät lisääntyvät kaavamuutoksen johdosta, mikä heikentää liikenteen sujuvuutta lähinnä aamuhuipputunnin aikana. Iltahuipputunnilla liikenne on sitä vastoin sujuvaa.

Kaavamuutosalueelle johtavan junaraiteen linjausta on muutettu ja alueelle on osoitettu uusi katu laivoihin ja laivoista pois ajavalle liikenteelle. Satamakatua on levennetty uusien ajokaistojen, pyörätien ja raitiotien rakentamista varten ja muitakin katualueita on linjattu uudelleen liikenteen sujuvoittamiseksi. Tähän nähden ja kun otetaan huomioon, että kysymyksessä on Turun keskustan tuntumassa sijaitseva alue, jossa myös julkisen liikenteen palvelut ovat käytettävissä, hyväksytty asemakaavamuutos luo edellytykset liikenteen järjestämiselle asemakaavan sisältövaatimuksissa säädetyllä tavalla.

Muut valitusperusteet

Valittaja on lisäksi vaatinut päätöstä kumottavaksi sillä perusteella, että taloudellisten vaikutusten arvio on epätarkka ja puutteellinen ja että vaihtoehtoista satamapaikkaa ei ole selvitetty.

Maankäyttö- ja rakennuslain 9 § edellyttää muun ohella yhdyskuntataloudellisten vaikutusten selvittämistä osana laaja-alaista ympäristövaikutusten selvittämistä. Vaikutukset on selvitettävä tarpeellisessa määrin. Selvitysten ulottuvuus, laaja-alaisuus ja yksityiskohtaisuus voivat vaihdella kysymyksessä olevan kaavahankkeen luonteesta ja suunniteltujen toimintojen vaikutusten merkittävydestä riippuen. Säännös koskee yleisesti kaikkia kaavatasoja. Vaikutusselvitysten riittävyttä on siksi lähtökohtaisesti arvioitava suhteessa kullekin kaavatasolle asetettuihin sisältövaatimuksiin nähden.

Asiassa on kysymys asemakaavan muutoksesta. Kaupunki voi sille itsehallintoonsa kuuluvan harkintavallan nojalla valita sellaisen kaavaratkaisun, joka parhaiten vastaa kaupungin maankäytön suunnittelun tarpeita. Kaupungin harkintavaltaa rajoittavat ainoastaan maankäyttö- ja rakennuslaissa säädetyt kaavan sisältövaatimukset sekä yleiset harkintavaltaa rajoittavat periaatteet. Nyt kysymyksessä olevan asemakaavamuutoksen yhteydessä on laajasti selvitetty kaavasta aiheutuvia ympäristövaikutuksia ja kaavaselostuksessa on myös karkea arvio kaavan toteuttamisesta aiheutuvista kustannuksista. Kaava ei ole lainvastainen sillä perusteella, että taloudellisten vaikutusten arvio on valittajan mukaan epätarkka ja puutteellinen.

Hallinto-oikeuden toimivaltaan kuuluu ainoastaan tehdyn kaavapäätöksen laillisuuden arvioiminen. Hallinto-oikeus ei siten voi kumota tai muuttaa kaavapäätöstä sillä valituksessa esitetyllä perusteella, että jokin toinen maankäytön ratkaisu olisi valittajan mielestä parempi tai tarkoituksenmukaisempi vaihtoehto. Maankäyttö- ja rakennuslaki ei myöskään edellytä, että kaavoituksessa olisi tullut tarkastella jotain toista vaihtoehtoa sataman sijaintipaikaksi.

Valtuuston päätös ei ole valituksessa esitetyillä perusteilla lainvastainen.

Sovelletut oikeusohjeet

Perusteluissa mainitut

Muutoksenhaku

Tähän päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Valitusosoitus on liitteenä (Julkipanon jälkeen)

Hallinto-oikeuden kokoonpano

Asian ovat ratkaisseet hallinto-oikeustuomarit Veronica Storträsk, Teemu Hirvonen ja Tuomas Paulin. Asian on esitellyt Tuomas Paulin.

Tämä päätös on sähköisesti varmennettu ja tulostettu hallinto-oikeuden asianhallintajärjestelmästä.

Jakelu

Päätös

A

Oikeudenkäyntimaksu 270 euroa

Turun kaupunginhallitus

Tiedoksi tilastollista seurantaa varten

Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Ympäristöministeriö

Hallinto-oikeuden yhteystiedot

Turun hallinto-oikeus

Sairashuoneenkatu 2-4 (PL 32), 20101 Turku

turku.hao@oikeus.fi

Puh. 029 56 42400

<https://asiointi.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet>