

HANKESUUNNITTELUN PROSESSIKUVAUS TURUN
KAUPUNGIN
TOTEUTUSSUUNNITTELUSSA

Nielikäinen, Henna

Opinnäytetyö

Rakennus- ja yhdyskuntatekniikka
Insinööri (AMK)

VUOSI 2025

Rakennus- ja yhdyskuntatekniikka
Insinööri (AMK)

Tekijä	Henna Nielikäinen	Vuosi	2025
Ohjaaja(t)	Juha Vesa		
Toimeksiantaja	Turun kaupunki		
Työn nimi	Hankesuunnittelun prosessikuvaus Turun kaupungin toteutussuunnittelussa		
Sivumäärä	35 + 4		

Turun kaupungin *Kaupunkirakentaminen ja tilat -palvelukokonaisuuden* infrapalveluiden toteutussuunnittelussa tehdään kaupungin katu- ja puistosuunnitelmat. Osa suunnitelmista tuotetaan itse ja osa tehdään konsulttitöinä.

Tämän työn tarkoituksena oli kuvata kyseisen yksikön hankkeen prosessin eteneminen työntekijän näkökulmasta. Tavoitteena oli havainnollistaa, miten prosessi etenee suunnittelijan näkökulmasta. Prosessin selkeä kuvaaminen oli yksi työn tavoitteista.

Työssä oli käytetty case-esimerkkinä kirjoittajan omaa suunnitelmaa, joka oli toteutettu kesällä 2025. Esimerkissä käytiin läpi puistosuunnitelman suunnittelua aloituksesta kuulutukseen asti.

Työssä oli sivuttu myös infrahankkeiden luokittelua Turun kaupungissa. Myös kaupungin käyttämiä urakkamuotoja oli käsitelty pintapuolisesti.

Prosessi on monivaiheinen, ja sen lopputuloksena syntyy katu- tai puistosuunnitelma. Tämä suunnitelma on hallinnollinen suunnitelma, ja sen avulla hankkeelle haetaan sen edellyttämä yleinen hyväksyntä sekä lainvoimaisuus.

Työn tuloksena syntyi kuvaus, miten prosessi etenee sekä hallinnollisesti että varsinaisen suunnittelutyön kannalta. Prosessia selvennettiin myös graafisella kuvauksella suunnittelutyön hallinnollisesta etenemisestä.

Avainsanat

prosessit, kadut, suunnittelu

Study Programme in Civil Engineering
Bachelor of Engineering

Author	Henna Nielikäinen	Year	2025
Supervisor	Juha Vesa		
Commissioned by	City of Turku		
Title	Project planning Process Description in City of Turku Implementation Planning		
Number of pages	35 + 4		

City of Turku Division of Urban Construction and Facilities Infrastructure services Implementation Planning department draws up plans for public areas. Some plans are made in-house, and some plans are made by consultants. The objective of this thesis study was to describe the course of such planning. The goal was to illustrate how the process unfolds from the designer's perspective. One of the goals was to clearly describe the process.

One way of describing the process was the use of a case example. In this instance the example was a park layout which was designed in summer 2025. Also, the classification of infrastructure projects in Turku City, was discussed briefly. A brief overview of contract types used by the city was included.

Designing a street or a park is a multiphase process. The result is a validated plan which is officially approved by the city council and has general acceptance. This thesis provides a description of the process, which is also clarified by a graphic presentation.

Keywords

processes, streets, planning

SISÄLLYS

1	JOHDANTO	6
2	INFRAHANKKEIDEN LUOKITTELU.....	7
2.1.1	Strateginen hanke tai kärkihanke	8
2.1.2	Kiinteistökehityshanke	9
2.1.3	Perusinvestointihanke	10
2.1.4	Kehittämishjelmahanke	11
3	SELVITYSTEN SISÄLTÖ	12
3.1	Tarveselvitys.....	12
3.2	Hankesuunnitelma.....	13
3.3	Esiselvitys.....	15
3.4	Hankekortti	15
3.5	Hankelista.....	16
4	URAKKA- JA TOTEUTUSMUODON VALINTA	17
4.1	Integroitu projektitoimitus.....	17
4.2	Hybridihanke.....	18
4.3	Akuutti infrahanke.....	18
5	HANKKEEN PROSESSIKUVAUS.....	20
5.1	Hankkeen tarveselvitys.....	20
5.2	Lähtötietokortti	20
5.3	Suunnittelun aloitus	21
5.4	Suunnittelukokous	23
5.5	Suunnittelutyö.....	24
5.6	Nähtävilläolo	25
6	CASE-ESIMERKKI JAANINLAAKSON PYSÄKÖINTIALUE.....	28
6.1	Tarveselvitys.....	28
6.2	Lähtötietokortti	28
6.3	Suunnittelun aloitus	29
6.4	Suunnittelukokous	29
6.5	Suunnittelutyö.....	29
6.6	Nähtävilläolo	31

7 POHDINTA.....	32
LÄHTEET.....	33
LIITTEET	35

1 JOHDANTO

Opinnäytetyön tarkoituksena on tarkastella *Turun kaupungin kaupunkirakentaminen ja tilat* -palvelukokonaisuuden infrapalveluiden toteutussuunnitteluyksikön katusuunnittelun prosessia ja samalla koota yhteen sellaista tietoa, joka tällä hetkellä on hajallaan. Yksikkö on vuoden 2024 organisaatiouudistuksessa jaettu kahteen yksikköön, toteutussuunnitteluun ja hanke- ja taitorakenteiden yksikköön.

Työ jakautuu kahteen osioon, joista ensimmäisessä tarkastellaan hankkeen hallinnollista puolta ja sen etenemistä kaupungin päätöksenteossa hankkeen suuruusluokan mukaisesti. Toinen osio pureutuu käytännön aiheisiin. Osiossa käsitellään niitä ongelmia, joita olen itse kohdannut ensimmäisen hankkeeni tiimoilta sekä haastatteluiden kautta esiin tulleita ongelmia. Olen käynyt keskusteluja ja näiden yhteydessä haastatellut suunnitteluinsinöörejä, jotka toimivat yksikössä. Haastattelut ovat olleet vapaamuotoisia, mitään strukturoitua pohjaa en ole käyttänyt.

2 INFRAHANKKEIDEN LUOKITTELU

Hankesuunnittelu kokonaisuudessaan tarkoittaa suunnittelua, jossa asetetaan rakennushankkeelle täsmälliset laajuutta, toimivuutta, laatua, kustannuksia, ajoitusta ja ylläpitoa koskevat tavoitteet sekä määritellään rakennuspaikka sekä hankkeen toteutustapa (Ympäristöministeriö 2024).

Turun kaupungin ohjeistuksen mukaan infrahankkeet luokitellaan kahdella tavalla. Euromääräisesti sekä syntyperänsä mukaan.

Infrahankkeiden päätösasiakirjoja ovat tarveselvitykset, hankekortit sekä hankesuunnitelmat. Ne sisältävät olennaisimmat hanketta koskevat tiedot, kuten perusteet infrahankinnalle, vaihtoehtoiset ratkaisumallit, kustannusarvion tai sen vaihteluvälin ja muita tarvittavia selvityksiä. (Infrahankkeiden tarveselvitys ja hankesuunnitteluohje.) Selvityksiä käsitellään luvussa 2.2.

Hankelistat laaditaan investointiohjelman hankekokonaisuuksista, joilla toteutetaan toimintoja tukevia, korjausvelkaa alentavia, liikenteen toimivuutta ja turvallisuutta parantavia tai asukasviihtyisyyttä parantavia kustannusarvioltaan yli 50 000 euron investointeja. Myös kehittämisohjelmahankekokonaisuuksista laaditaan hankelista, mikäli yksittäisen hankkeen kokonaiskustannus alittaa 1 miljoonaa euroa. (Infrahankkeiden tarveselvitys ja hankesuunnitteluohje.)

Toteutettavan tarve- ja hankesuunnittelun laajuus porrastetaan investointisumman perusteella pieniin, keskisuuriin ja suuriin infrainvestointeihin:

1. Pienet investointihankkeet ovat kustannuksiltaan alle 1 miljoonaa euroa. Kuitenkin mikäli kustannusarvio on alle 50 000 euroa ja kyseessä on kunnossapitoluonteinen korjaustyö, se ei ole investointi vaan toteutetaan kunnossapitoyksikön käyttötaloudesta. Pienistä erillisistä perusinvestointihankkeista, jotka ovat kustannusarvioiltaan yli 0,05 M€ ja alle 3 miljoonaa euroa, laaditaan hankekortti, jonka hyväksyy kaupunkiympäristöjohtaja päätöspöytäkirjalla.

2. Keskisuurista investointihankkeista, jotka ovat kustannusarvioltaan vähintään 3 miljoona euroa ja enintään 10 miljoonaa euroa, laaditaan hankesuunnitelma, jonka hyväksyy kaupunginhallitus.
3. Suuret investointihankkeet, ovat hankkeita, joiden kustannusarvio on yli 10 miljoonaa euroa. Näistä laaditaan hankesuunnitelma, jonka hyväksyy kaupunginvaltuusto.
4. Toimintoja tukevia, korjausvelkaa alentavia, liikenteen toimivuutta ja turvallisuutta, parantavia tai asukasviihtyisyyttä parantavia sekä kehittämissuunnitelman mukaisia, kustannusarvioltaan yli 50 000 euron investointeja, toteutetaan hankelistorien perusteella, jotka hyväksyvät Kaupunkiympäristöjohtaja päätöspöytäkirjalla. (Infrahankkeiden tarveselvitys ja hankesuunnitteluohje.)
5. Luokitusraja on arvonlisäveroton investointikustannus (alv 0 %), joka ei sisällä Turun Vesihuolto Oy:lle kohdistuvia vesihuollon kustannuksia yhteishankkeissa. Pienten, keskisuurten ja suurten hankkeiden menettelyta-paohjeistus koskee luokittelun mukaisesti kaikkia infrainvestointihankkeita. (Infrahankkeiden tarveselvitys ja hankesuunnitteluohje.)

Hankkeiden jako syntyperän mukaan

2.1.1 Strateginen hanke tai kärkihanke

Maankäytön hankkeet voivat olla strategisesti merkittäviä tai muita kaavoitusta edellyttäviä. Maankäytön hanke on kaupunkirakenteen suunnittelun tai toteutuksen ylittävä laaja tehtäväkokonaisuus, jossa kaava-alueen infra suunnitellaan asemakaavasunnittelun aikana ja toteutetaan välittömästi kaavan tultua voimaan. Tavoitteena tällöin on ripeä tontinluovutus ja alueen rakentuminen. Kaikista hankkeista laaditaan tarveselvitys ja kaavoitusta edellyttävistä hankkeista laaditaan esiselvitys.

Turulla oli 31.5.2025 päättyneellä valtuustokaudella viisi kärkihanketta: Keskustan kehittäminen, Kulttuurin kärkihanke, Osaamisen kärkihanke, Turun Tiedepuisto ja Yhteisöllinen Turku (Kärkihankkeet).

Keskustan kehittämisen kärkihankkeen tavoitteena on helposti saavutettava ja kuljettava keskusta. Kaupallisesti elinvoimainen sekä viihtyisä ja eläväinen kohtaamispaikka. Keskustan kärkihanke rajautuu alueellisesti seuraaviin toimenpidekokonaisuuksiin: Merellinen Turku, Vanhakaupunki, Aninkainen ja ydinkeskusta. (Kärkihankkeet.)

Kulttuurin kärkihankkeen tavoitteena on edistää taiteen ja kulttuurin toimintaedellytyksiä ja tukea kaupunkilaisten hyvinvointia ja alueen elinvoimaa kulttuurilla ja taiteella. Tästä voidaan mainita esimerkkinä sähkökaappeihin ja pysäköintiautomaatteihin toteutetut taideteokset. (Kärkihankkeet.)

Osaamisen kärkihanke on tähtää vahvistamaan Turun ja turkulaisten osaamista, houkuttelee uusia osaajia Turkuun ja myös kehittää kaupungin kykyä vastata tulevaisuuden osaamistarpeisiin. (Kärkihankkeet.)

Turun Tiedepuiston kärkihankkeen tavoitteena on saada Tiedepuiston sijainnin ja monipuolisen osaamiskeskittymän luoma kasvupotentiaali hyödyttämään kokonaisvaltaista kaupunkikehitystä. (Kärkihankkeet.)

Yhteisöllinen Turku kärkihankkeen tavoitteena on parantaa kaupunkilaisten hyvinvointia ja edistää asuinalueen tasapainoista kehitystä. (Kärkihankkeet.)

2.1.2 Kiinteistökehityshanke

Näillä hankkeilla kehitetään kaavoituksen kautta kaupungin ja yksityisten maa- ja kiinteistöomaisuutta. Kiinteistökehityshankkeista tehdään esiselvitys, jossa arvioidaan hankkeen tarvetta ja sen toteutusedellytyksiä. Esiselvitysvaiheessa arvioidaan alustavalla tasolla alueen kaavataloutta ja kannattavuutta, jolloin syntyy ensimmäinen karkea käsitys myös alueen uuden infran toteuttamiskustannuksista, eli asemaakaavan edellyttämän infran kustannuksista sekä maankäytön muutoksen aiheuttamista infran muutostarpeista olemassa olevaan ympäristöön ja niiden kustannuksiin.

Investointien toteutussuunnitteluun varataan keskitetty nimeämätön suunnittelumääräraha, jolloin yleisen alueen suunnittelu voidaan käynnistää samaan aikaan asemakaavasuunnittelun kanssa. Tämä mahdollistaa sen, että yleisen

alueen suunnitelmat, kuten katu- ja puistosuunnitelmat, voidaan hyväksyä heti asemakaavan hyväksymisen jälkeen. Tällä varmistetaan asemakaava suunnitelman toteutettavuus ja hankkeen mahdollisimman nopea käynnistäminen. (Infrahankkeiden tarveselvitys ja hankesuunnitteluohje.)

2.1.3 Perusinvestointihanke

Yksittäiset perusinvestoinnit ovat hankkeita, jotka eivät ole kärkihankkeita, strategisia hankkeita, asemakaavoitusta edellyttäviä maankäytön hankkeita taikka kehittämisohjelmahankkeita. Jatkuvat perusinvestointihankkeet ovat luonteeltaan korjausvelkaa alentavia korvaus- tai korjausinvestointeja, joiden yhteydessä tarvittaessa parannetaan myös ympäristön turvallisuutta ja viihtyvyyttä sekä tehdään toiminnallisuuteen liittyviä parannuksia. Perusinvestoinnit jakautuvat vuosittain jatkuviin investointeihin ja yksittäisiin perusinvestointeihin. (Infrahankkeiden tarveselvitys ja hankesuunnitteluohje.)

Perusinvestoinneista suurimman osan muodostaa vuosittain jatkuvat investoinnit, kuten katuvalaistus, päällystys ja sorapintaisten katujen hoito (Infrahankkeiden tarveselvitys ja hankesuunnitteluohje).

Jatkuvista investoinneista luodaan nimikkeittäin vuosittain talousarvion yhteydessä hankelista. Hankelistassa esitetään talousarvion laadinnan yhteydessä tunnistetut osahankkeet tärkeysjärjestyksessä ja toteutukseen esitettävistä hankkeista tarkennetut kustannusarviot (Infrahankkeiden tarveselvitys ja hankesuunnitteluohje).

Yksittäisistä perusinvestoinneista tehdään hankesuunnitelma, jos hankkeen kokonaiskustannusarvio tai sen vaihteluvälin keskiarvo on vähintään 3 miljoona euroa. Yksittäisiä perusinvestointeja ovat mm. siltahankkeet (Infrahankkeiden tarveselvitys ja hankesuunnitteluohje).

Yksittäisistä perusinvestoinneista tehdään hankekortti, jos hankkeen kokonaiskustannusarvio tai sen vaihteluvälin keskiarvo on yli miljoona euroa mutta, alle 3 miljoonaa euroa (Infrahankkeiden tarveselvitys ja hankesuunnitteluohje).

2.1.4 Kehittämishjelmahanke

Kehittämishjelmahankkeiden tarveselvitys on jo ohjelmassa itsessään, joten näistä ei erillistä tarveselvitystä tehdä.

Kehittämishjelmia ovat mm. pyöräilyn kehittämishjelma, liikenneturvallisuuden toimenpideohjelma, meluntorjunnan toimintasuunnitelma, MAL-sopimushanke tai jokin muu vastaava kokonaisvaltainen rajattua kokonaisuutta käsittelevä ohjelma, joka edellyttää asiaan liittyvien investointien toteuttamista. (Infrahankkeiden tarveselvitys ja hankesuunnitteluohje.)

3 SELVITYSTEN SISÄLTÖ

3.1 Tarveselvitys

Hanke aloitetaan aina tarpeesta. Tarve voi nousta asukkailta, kunnossapitoyksiköltä tai uuden asemakaavan rakentamisesta. Tilaajana hankkeessa toimii joku kaupunkiympäristön palvelukokonaisuuden tai kaupunkirakentaminen- ja tilat palvelukokonaisuuden yksiköistä.

Isoissa tai vaikutuksiltaan suurissa hankkeissa voidaan kaupunkilaisia osallistaa myös Kerrokantasi- verkkopalvelun kautta. Kerrokantasi on Turun kaupungin ylläpitämä portaali, jossa kuntalaiset voivat kertoa mielipiteensä valmisteluun tulevista tai jo siellä olevista asioista. (Turun kaupunki 2025a).

Yksittäinen kaupunkilainen voi hyödyntää myös asukasbudjettia, jolla toteutetaan osallistuvaa budjetointia. Kaupunkilaiset voivat ehdottaa tai äänestää jo ehdotettuja hankkeita. Hankkeet eivät ole pelkästään rakennushankkeita vaan palvelussa voi ehdottaa esimerkiksi uutta kerhoa koululaisille. Asukasbudjettiin on viime vuosina varattu kolme miljoonaa euroa (Turun kaupunki 2025. Asukasbudjetti). Palvelussa on kuitenkin yleensä useampia rakennushankkeita. Yleisimpien ollessa uusia puistoja joko ihmisille tai koirille, valaistuksen lisäämistä tai uusia ulkoliikuntapaikkoja. (Turun kaupunki 2025a.)

Myös kaupungin palautepalvelun kautta tulee asukkaiden tarpeita esille, kuin myös suorilla yhteydenotoilla, jotka yleensä kohdistuvat liikennesuunnittelijoihin.

Tarveselvitys laaditaan ainoastaan strategisista hankkeista ja soveltuvien osien kärkihankkeista. Tarveselvityksen tarkoituksena on kartoittaa alueen tarpeet infratoiminnoille. (Infrahankkeiden tarveselvitys ja hankesuunnitteluohje.)

Tarveselvitys sisältää kuvauksen investoinnin kohteesta sekä investoinnin kytkeytymisestä muihin hankkeisiin tai tarpeisiin. Investoinnin laajuus rajataan karttaliitteellä. Investointitarve kuvataan asiakirjaan myös. Investoinnin kiireellisyys/ prioriteetti luokka tulee ilmoittaa tarveselvityksessä. Arvio tarvittavista selvityksistä (esim. maanalaiset rakenteet ja niiden kunto,

pilaantuneet maat, happamat sulfaattimaat, arseenipitoisuudet, pohjatutkimustarve, hulevesien hallinta, luonnon monimuotoisuusteen liittyvä tarkastelu ym.).

Kohdealueella sijaitsevien johtoyhtiöiden investointiohjelmista ja -tarpeista tulee ottaa huomioon samoin kuin tehdä selvitys kohdealueella sijaitsevien kaupungin johtoverkkojen tarpeista. Mikäli muita investointiin kytkeytyviä osapuolia tunnistetaan tulee lisätä maininta yhteishankkeesta (vesihuolto, sähköverkko, tila, muut). Mikäli hanke on vesihuollon osalta sellainen, että tarvitaan kaupungin investointitukea tai lainoitusta tämä otetaan myös huomioon.

Tarveselvitykseen lisätään alustava kustannustarkastelu, alustava toteutusaikataulu. Investoinnin hyöty/ kustannustarkastelu investointipäätöksentekoa varten on osa asiakirjaa. Tarkasteluista tehdään riskitarkastelu sekä tarkastelu hankkeen viestintätarpeesta ja toimenpiteistä.

Lisäksi tulee selvittää arvio ulkoisesta rahoitusmahdollisuudesta sekä arvio selvitystarpeesta yksityisten maanomistajien osallistumiseksi julkisen infrastruktuurin toteuttamiskustannuksiin sekä mahdollisesta vesihuollon liittymismaksujen aikaistetusta perimisestä niiden osalta. Myös ilmastosuunnitelman tavoitteiden toteutuminen hankkeessa taksonomian mukaisuus huomioiden arvioidaan.

Tarveselvityksen laatii konsernihallinnon strategisen maankäytön vastuualue yhdessä kaupunkiympäristön palvelukokonaisuuden kanssa. Tarveselvityksen hyväksyy kaupunginhallitus. (Infrahankkeiden tarveselvitys ja hankesuunniteluohje.)

3.2 Hankesuunnitelma

Hankesuunnitelman laadinta käynnistää kaupunkirakentamispalveluiden johtaja hyväksynnällään. Hankesuunnitelma on kuvaus hankkeen laajuudesta ja laatu- tasosta. Se sisältää myös aikaisemmin laaditut mahdolliset tarveselvitykset. Kuvauksen tarvittavasta hankeryhmästä ja sen jäsenet tehtävittäin sekä kannanoton

konsulttitarpeesta, joskin jäsenten ja konsulttien nimeäminen voi tapahtua myöhemmin. Hankesuunnitelmaan sisällytetään myös kuvaus hankkeen tarvitsemista luvista ja niiden prosessien kestosta, voimaantulosta ja riippuvuuksista suhteessa hankkeen aikatauluun, sekä myös koko hankkeen aikataulun. Myös luonnon monimuotoisuuden tarkastelu on osa hankesuunnitelman laatimista. Hankkeen kytkeytyminen muihin hankkeisiin ja niiden välisistä prosessi- ja aikatauluriippuvuuksista sekä hankkeen vaiheistus. Toteutuksessa käytettävä hankintamallin tai urakkamuoto valitaan myös tässä vaiheessa. Myös kaupunkikuvaliset vaikutukset kuten esimerkiksi kaupunkitaide ja -miljöö kirjataan hankesuunnitelmaan. Myös kunnossapidon näkemys esimerkiksi kunnossapidon toteutettavuus ja kustannukset sisällytetään hankesuunnitelmaan. Hankkeen kustannusarvion vaihteluvälin perusteluineen, sisältäen mahdollisen esirakentamisen ja tilaajatehtävät, suunnittelu ja rakennuttaminen sekä esityksen hankkeen vuosittaisesta rahoitustarpeesta investointiohjelmaan ovat osana dokumentointia. Lisäksi tarkastellaan hankkeen viestintätarvetta ja sen toimenpiteitä. Hankkeeseen liittyvien riskien tarkastelun kuten esimerkiksi maanalaiset rakenteet ja niiden kunto, pilaantuneet maat, pohjatutkimustarve, hulevesien hallinta, ym. kirjataan ylös. Myös arvio hankkeen ulkoisista rahoitusmahdollisuuksista sekä arvio selvitystarpeesta yksityisten maanomistajien osallistumiseksi julkisen infrastruktuurin toteuttamiskustannuksiin sekä mahdollisesta vesihuollon liittymismaksujen aikais-
tetusta perimisestä niiden osalta, sekä arvion ilmastosuunnitelman tavoitteiden toteutumisesta hankkeessa taksonomian mukaisuus huomioiden listataan hankesuunnitelmaan.

Hankesuunnitelmat laaditaan kaupunkiympäristön palvelukokonaisuuden kaupunkirakentamispalveluiden palvelualueen toimesta. Hankesuunnitelman hyväksyy kaupunginvaltuusto, kun infrahankkeen kustannusarvio tai sen vaihteluvälin keskiarvo ylittää 10 miljoonaa euroa, ja kaupunginhallitus, kun infrahankkeen kustannusarvio tai sen vaihteluvälin keskiarvo on vähintään 3 miljoonaa euroa ja enintään 10 miljoonaa euroa. (Infrahankkeiden tarveselvitys ja hankesuunniteluohje.)

3.3 Esiselvitys

Esiselvitys laaditaan kaupunkiympäristön palvelukokonaisuuden Kaupunkisuunnittelu ja maanomaisuus palvelualueen toimesta. Esiselvitykset laaditaan kaikista yksityisen maanomistajan kaava-aloitteista sekä niistä kaupungin aloitteista, joista ei ole erillistä toimielinpäätöstä kaavoituksen käynnistämisestä.

Esiselvitys sisältää kuvauksen kohteesta sekä maankäytön ja hankkeen tarpeesta. Investoinnin laajuus rajataan karttaliitteellä osoitettavaan alueeseen. Mikäli hanke kytkeytyy muihin hankkeisiin tai tarpeisiin, kuvaus siitä. Esiselvityksessä on myös kuvaus investointitarpeesta, kaavoitustarkastelu sekä maankäyttö- ja ympäristösopimustarve. Riskikartoituksen lisäksi esiselvitykseen lisätään selvitys pilaantuneista maista, happamista sulfaattimaista sekä maaperän luontainen arseenipitoisuus. (Infrahankkeiden tarveselvitys ja hankesuunnitteluohje.)

3.4 Hankekortti

Hankekortti laaditaan kustannusarvioltaan tai sen vaihteluvälin keskiarvon yli miljoonan euron, mutta alle 3 miljoonan euron strategisesta hankkeesta sekä alle 3 miljoonan euron yksittäisestä perusinvestointihankkeesta.

Hankekortin laadinta käynnistyy kaupunkirakentamisjohtajan hyväksynnällä. Hankekortin laatii kaupunkiympäristön palvelukokonaisuuden kaupunkirakentamisen palvelualue ja sen hyväksyy kaupunkiympäristön palvelualueen johtaja päätöspöytäkirjalla.

Hankekortti sisältää soveltuvin osin hankesuunnitelmassa esitettäviä tietoja kuitenkin siten, että hankekortista ilmenee hankkeen kokonaiskustannusarvio ja vuosittainen investointiohjelmaan esitettävä rahoitustarve. (Infrahankkeiden tarveselvitys ja hankesuunnitteluohje.)

3.5 Hankelista

Hankelistat laaditaan jatkuvista perusinvestoinneista ja kehittämisohjelma hankkeista, jossa yksittäisen investoinnin kustannusarvio on alle miljoona euroa. Kaupunkirakentaminen ohjaa hankelistatyötä, jota tehdään kaupunkisuunnittelun ja maaomaisuuden sekä kaupunkirakentamisen yhteistyönä. Hankelista on prioriteettijärjestys kustannusarvioineen kunkin jatkuvan perusinvestoinnin tai hankeohjelman osahankkeista. (Infrahankkeiden tarveselvitys ja hankesuunniteluohje.)

4 URAKKA- JA TOTEUTUSMUODON VALINTA

Urakkamuodon valinta on usein tarkoituksenmukaisinta tehdä kaupungin rakentamisesta vastaavan yksikön suosituksen pohjalta jo hankesuunnitelman tai -kortin hyväksymisen yhteydessä mikäli kyseessä on iso hanke. Muissa hankkeissa urakkamuoto esitetään hankkeen valintakriteeripäätöksen yhteydessä. (Infrahankkeiden tarveselvitys ja hankesuunnitteluohje.)

4.1 Integroitu projektitoimitus

Integroidussa projektitoimituksessa tilaaja muodostaa toimittajaryhmittymän tai palveluntuottajien kanssa yhteisen tiimin, joka sitoutuu suunnittelemaan ja toteuttamaan haastavan hankkeen (Infrahankkeiden tarveselvitys ja hankesuunnitteluohje). Integroitu projektitoimitus on siis lähinnä kehys, ja toteuttamismalli, kun taas allianssi on jo konkreettinen toteutusmuoto.

Allianssi on muodoista raskain, mutta sen tarkat sopimukset ovat perusteltuja suurten projektien läpiviennissä.

Yhteistoimintaurakka on lähinnä perinteistä toteutustapaa, se on allianssimallia kevyempi. Siinä suunnittelusta vastaavien konsulttien kanssa tehdään normaalit konsulttisopimukset ja päätoteuttajan kanssa projektinjohtourakasta urakkasopimus. (Infrahankkeiden tarveselvitys ja hankesuunnitteluohje.)

Allianssi- ja yhteistoimintaurakkamuotoisissa hankkeissa kohteen investointimäärärahoja voidaan käyttää jo tarveselvityksen, hankintavaiheen ja yhteistyöryhmän muodostamisen jälkeen hankkeen eteenpäin viemiseen (kehitysvaiheen kustannuksiin) (Infrahankkeiden tarveselvitys ja hankesuunnitteluohje).

Allianssimallia on toteutettu sekä kunnossapidossa että esimerkiksi Turun ratikan yhteydessä sekä konserttitalo Fuugan rakentamisen ja suunnittelun yhteydessä.

4.2 Hybridihanke

Hybridihanke on hanke, jossa yhdistyy eri toimialojen rakennustarpeet. Hankkeita yhdistämällä saavutetaan synergiaetuja. Yleensä hybridihankkeessa yhdistyvät toimitilarakentaminen ja infrarakentaminen. (Infrahankkeiden tarveselvitys ja hankesuunnitteluohje.)

Hybridihankkeista laaditaan hankekortti tai hankesuunnitelma, jossa kuvataan infrarakentamisen ja tilahankkeen sisältö, laajuudet, yhteensovitettu aikataulu ja suunnitelma hankkeen toteuttamisesta. Hankesuunnitelmassa noudatetaan soveltuvien osin tilahankkeen hankesuunnitelmarunkoa. Tilapalveluyksikkö vastaa hybridihankkeen valmistelun ohjauksesta (Infrahankkeiden tarveselvitys ja hankesuunnitteluohje).

4.3 Akuutti infrahanke

Akuutit infrahankkeet ovat infrahankkeita, joiden toteuttaminen on välttämätöntä kaupungin järjestämisvastuulla olevan palvelun jatkuvuuden turvaamiseksi. Näille hankkeille on ominaista nopeutettu aikataulu, joka johtuu esimerkiksi äkillisestä palvelukatkosta, turvallisuushasta tai lainsäädännön muutoksesta, liikennejärjestelmässä tapahtuvasta yllättävästä muutoksesta. Tai jostain muusta nopeaa reagointia edellyttävästä asiasta. Akuutit hankkeet vaativat poikkeuksellista päätöksentekoa, tiivistä yhteistyötä eri toimijoiden välillä sekä suunnittelun ja toteutuksen limittämistä. Vaikka kustannuspaineet voivat olla merkittäviä, hankkeen ensisijainen tavoite on varmistaa kriittisten palveluiden saatavuus ja kaupunkirakenteen toimivuus. (Infrahankkeiden tarveselvitys ja hankesuunnitteluohje.)

Akuuteista infrahankkeista ei laadita hankekorttia, tarveselvitystä tai hankesuunnitelmaa. Akuutin infrahankinnan kilpailutus käynnistetään viranhaltijapäätöksenä (kaupunkirakentamispalveluiden johtaja) (Infrahankkeiden tarveselvitys ja hankesuunnitteluohje).

Päätöksen hankinnasta tekee saatujen tarjousten pohjalta viranhaltija, kaupunkiympäristölautakunta, kaupunginhallitus tai kaupunginvaltuusto kulloinkin voimassa olevien hallintosäännön toimivaltarajojen puitteissa. Lausuntopyyntöjä tai kuulemisia ei edellytetä (Infrahankeiden tarveselvitys ja hankesuunnitteluohje).

Viimeisin suuri akuutti infrahanke taisi olla Myllysilan romahtaminen maaliskuussa 2010. Uusi silta avattiin liikenteelle syksyllä 2011, joka on kaupungin hankkeeksi hyvinkin nopea aikataulu.

5 HANKKEEN PROSESSIKUVAUS

Hankkeen etenemistä on kuvattu Turun kaupungin kaupunkirakentamien ja tilat-palvelukokonaisuuden Infrapalveluiden palvelukokonaisuuden Infran toteutus-suunnitteluyksikön prosessina. Toteutussuunnittelu vastaa katukohteiden, puisto-kohteiden, muiden infrakohteiden sekä yleisten alueiden suunnittelusta. Hanksuunnittelu ja taitorakenteet vastaa ulkoliikuntapaikoista, silta- ja taitorakenteista sekä hanksuunnitelmista.

5.1 Hankkeen tarveselvitys

Tarveselvitys on asiakirja jossa käydään läpi syyt miksi hanke on tarpeellinen. Keitä hanke palvelee ja mihin se sijoittuu. Tarveselvitystä on käsitelty jo edellisessä luvussa.

5.2 Lähtötietokortti

Lähtötietokortti on tiivistelmä mitä ja mihin suunnitellaan. Lähtötietokortissa on määritelty hankkeen sijainti sekä laatuluokka myös mahdolliset erityistarpeet on lähtötietokortissa mainittu. Sijainnin kohdalla määritellään kohteen tarkka sijainti sekä aluerajaus.

Lähtötietokortin sijainti ei ole koordinaatteihin sidottu, vaan se voi olla esimerkiksi vapaamuotoinen aluerajaus. Sijainti voi olla myös kaava-alue ja sinne sijoitetut kadut, puistot ja muut rakenteet.

Mikäli alueella on suojeltavia luontoarvoja tai museoarvoja nämä ovat myös tuotava esille. Esihenkilö hyväksyy tai hylkää hankkeen ja määrää työlle vastaavan suunnittelijan sekä tekee päätöksen, suunnitellaanko kohde itse vai käytetäänkö konsulttia. Yleensä pienemmät kohteet suunnitellaan itse ja suuremmissa käytetään kilpailutettuja konsultteja.

5.3 Suunnittelun aloitus

Suunnittelu aloitetaan luomalla kokonaiskuva lähtötiedoista. Lähtötietoina käytetään useita aineistoja. Vanhoja suunnitelmapiirustuksia tai korvattavat piirustukset, mikäli sellaisia on. Pohjatutkimustulokset, mikäli on saatavilla, lisätään aineistoon. Myös muu mittausaineisto liitetään mukaan.

Hankkeelle luodaan toimistosihteerin tai suunnitteluavustajan toimesta diaarinumero. Alueesta tilataan tarvittava kartoitus ja keilausaineisto. Nämä sisältävät maanpinnan korkotiedot, puiden sijainnit pohjaveden sijainnin sekä pohjamaan koostumuksen. Aineistoon kuuluu myös tieto, siitä mikäli alueella on pilaantuneita maita ja missä nämä sijaitsevat. Johtotiedot eivät ole yleistä tietoa ja nämä luovutetaan vain henkilöille, joille ne kuuluvat.

Suunnittelutyössä tulee ottaa huomioon alueen yleisilme sekä mahdolliset muut toiminnot. Suunnitelman tulee sopia ympäristöön sekä tukea kaupungin suunnitteluohjeistusta. Huomioon otettavia arvoja ovat esteettömyys, saavutettavuus sekä luontoarvot.

Kaupungilla on useita suunnittelua ohjaavia ohjelmia.

Kaavoitusta ja siten myös suunnittelua ohjaa Turun kaupunkiseudun MAL-sopimus (Turun kaupunkiseudun MAL-sopimus 2024–2035) Turun MAL-kaupunkiseudun kunnat ovat: Aura, Kaarina, Lieto, Masku, Mynämäki, Naantali, Nousiainen, Paimio, Parainen, Raisio, Rusko, Sauvo ja Turku.

MAL-sopimuksessa vahvistetaan kestävästä yhdyskuntarakennetta yli kuntarajojen ja liikennejärjestelmän ja -investointien parempaa yhteensovittamista. Esi-merkkinä tästä voidaan mainita tuleva Raision tunnelin rakentaminen, jonka vaikutukset luultavasti näkyvät myös Turussa.

Luonnon monimuotoisuus (LUMO)- ohjelma, joka tähtää luonnon monimuotoisuuden lisäämiseen. lähiluonnon vahvistamiseen sekä kaupunkivehreyden lisäämiseen (Turun kaupungin ympäristöjulkaisu 2023:5,sivu 5). Toteutus suunnittelu on osana yhteistyöketjua jonka tulee toimia

siten että luonnon monimuotoisuus pystytään huomioimaan toiminnassa suunnittelusta käytännön toteutukseen asti (Turun kaupungin ympäristöjulkaisu 2023:5 sivu 7).

Pysäköinnin linjaukset 2019 sekä, jossa linjataan muun muassa katutilan käytöstä, pysäköintinormeista sekä esitetään toimenpiteitä pysäköinnin kehittämiseksi (Pysäköinnin linjaukset 2019). Myös mitoitusohje autopaikkojen pyöräpysäköintipaikkojen laskemiseen kaavoituksessa ohjaavat linjamaan katutilan käyttöä pysäköinnissä (Mitoitusohje autopaikkojen ja pyöräpysäköintipaikkojen laskemiseen kaavoituksessa).

Itämerihaaste, edellä mainittu LUMO-ohjelma sekä kaupungin hulevesiohjelma ohjaavat hulevesien käsittelyä. Viherrakentamisen ohjaavan dokumenttina toimii myös Kaupunkipuulinjaus.

Kävelyn ja oleilun kehittämisohjelma 2029, sekä pyöräilyn kehittämisohjelma 2029 ohjaavat mikroliikkumisen muotoja. Etenkin pyöräilyn kehittämisohjelma ottaa vahvasti kantaa miten eri liikkumismuodot halutaan kaupungissa järjestää, kun taas Kävelyn ja oleilun kehittämisohjelma ohjaa suunnittelua ottamaan huomioon kaupunkilaisten tarpeen lähiluontoon sekä oleiluun. (Turun pyöräilyn kehittämisohjelma 2029.)

Ohjaavat dokumentit löytyvät ajantasaisina aina kaupungin verkkosivuilta. Sieltä on luettavissa aina myös ajantasainen pormestariohjelma joka myös ohjaa suunnittelua.

Tärkeinä ohjeina ovat myös Infrahankkeiden tarveselvitys- ja hankesuunnitteluohje. Tämänhetkinen ohje on päivitetty 31.1.2023. Sekä Hallintosääntö.

Turun kaupungilla on puitesopimus konsulteista, ja puitesopimuksen sisällä järjestetään minikilpailutus hankkeesta.

Puitejärjestelyn tarkoituksena on taata, että kilpailutuksia järjestetään, kuitenkin siten että kilpailutusprosessi ei ole niin raskas osapuolille (Kuntaliitto 2025).

Kadun tai puistoalueen suunnittelua ja sen esitystapaa ohjaavat myös maankäyttö- ja rakennuslaki, Suomen kuntaliiton ohjeistukset sekä Rakennustietosäätiön julkaisu InfraRYL.

InfraRYL keskittyy infrarakenteiden laatuvaatimukseen ja onkin yleisesti käytössä oleva ohjejulkaisu.

5.4 Suunnittelukokous

Aloituskokouksessa käydään läpi suunnitelman tavoitteet, aikataulu sekä budjetti. Aloituskokoukseen kutsutaan monialainen asiantuntijaryhmä. Kokoukseen osallistuu vastaava suunnittelija sekä vastaava rakennuttaja kuten myös infran suunnittelupäällikkö ja hankesuunnittelupäällikkö.

Liikennesuunnittelu on myös edustettuna, sekä hankkeesta riippuen myös alueen vastaava kaavoittaja. Kunnossapitoa edustavat vastaava kunnossapidon rakennuttaja sekä viherkunnossapidon edustaja. Puuasiantuntija tai metsien asiantuntija voivat myös olla tarpeellisia. Vesihuollon edustaja sekä hulevesiasiantuntija kutsutaan myös mukaan. Lisäksi Turku Energian edustaja, joka voi olla samalla myös sähkö- tai valaistusasiantuntija. Tarpeen voivat olla edustettuna myös ympäristönsuojelu, museokeskus sekä esteettömyyskoordinaattori. Mikäli hankkeessa käytetään konsulttia, kutsutaan vastaava konsultti sekä hänen alikonsulttinsa.

Jokaisessa hankkeessa ei tarvita kaikkia asiantuntijoita ja joskus riittää, että asiantuntijoita kuullaan ja he kommentoivat suunnitelmia. Monesti tämä onkin paras

tapa saada kaikkien mielipide kuuluviin, kokouksissa on yleensä runsaasti osanottajia ja mikäli oma asiantuntijuus on kapealta alalta niin se voi olla ohitettu nopeastikin aikataulullisista syistä.

Isoissa suunnittelutöissä, kuten uuden kaava-alueen katujen suunnittelussa on yleensä tarpeen pitää myös pienryhmäpalavereja, esimerkiksi vesihuollon, tai dataliikenneoperaattoiden kanssa. Yleisesti voidaan todeta, että palaverien osallistujat tulisi aina valita tarpeen mukaan.

5.5 Suunnittelutyö

Suunnitelma-aineisto sisältää ne asiakirjat jotka tarvitaan rakennuttamisvaiheessa. Osana suunnittelutyötä luodaan hankkeelle omat kansiot Infrakit- tiedonhallintajärjestelmään, IHKU-laskentapalveluun sekä suunnittelutyön mukaisesti nimetty kansio joko O: -asemalle tai M-files-tiedonhallintajärjestelmään. IHKU- laskentapalvelun kautta lasketaan myös kustannusarvio sekä määräluettelo.

Suunnittelussa käytetään AutoCAD-ohjelmistoja, lähinnä Civil 3D- versiota. Konsulttien tuottamat piirustukset ovat myös oltava näiden ohjelmistojen kanssa yhteensopivia.

Suunnitteluavustaja lisää suunnitelmiin merkkien selitykset, suunnitteluraamit sekä lisää hallinnolliset tekstit.

Suunnittelutyössä käytetään InfraBIM- nimikkeistöä (BIM = Building Information Model). Nimikkeistö on hyvin kattava ja selkeyttää esitystapaa kun kaikissa suunnitelmissa on pinnat nimetty samalla tavalla.

Asiakirjat tulee myös tarkastaa etteivät ne sisällä keskenään ristiriitaista tietoa. Suunnitelma-aineisto sisältää seuraavat asiakirjat sekä suunnitelmat kohdekohtaisesti.

- asemapiirros

- katusuunnitelma tai puistosuunnitelma
- vihersuunnitelma
- valaistussuunnitelma
- sähkösuunnitelma
- detaljpiirrokset, mikäli tarvetta
- poikkileikkaussuunnitelma

Suunnittelun asiakirjoja ovat:

- kustannusarvio
- määräluettelo
- turvallisuusasiakirja
- työselostus
- hoito- ja kunnossapitosuunnitelma
- kantavuuslaskelmat, mikäli tarpeen
- tietomalliaineisto

5.6 Nähtävilläolo

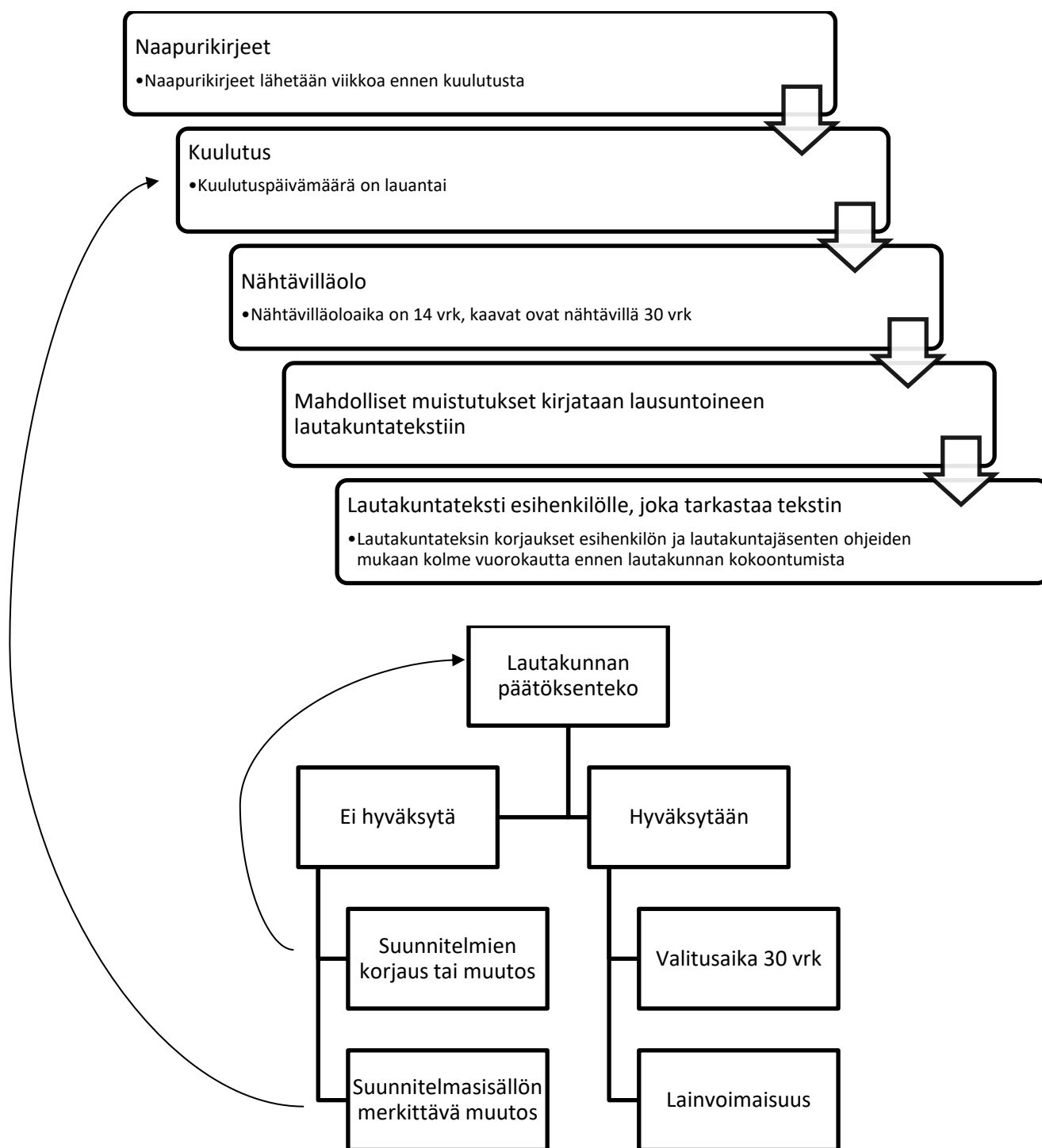
Kaupungin katusuunnitelmaehdotukset tulee olla julkisesti nähtävillä (Maankäyttö- ja rakennusasetus 43§). Osana nähtävilläoloa on naapurikirje, joka lähetetään vaikutusalueen talouksiin väestötietojärjestelmän rekisterin mukaisesti. Nähtävillä oleva aineisto on suppeampi kuin koko suunnitteluaineisto ja siinä pyritään esittämään suunnitelma kansantajuisesti. Suunnitelmassa ei myöskään esitetä sellaista aineistoa jota ei voi luonnossa nähdä kaivamatta

maata. Nähtäville asetetaan suunnitelmaselostus sekä asemakaava. Kun suunnitelma on saanut lainvoiman, voidaan aloittaa rakentamisen kilpailutus.

Koska nähtäville asetetuissa suunnitelmissa ei ole laki- tai asetustasoista ohjausta vaihtelevat käytännöt kaupungeittain. Esimerkiksi Tampereen kaupunki esittää suunnitelmissa pituus- ja poikkileikkauksia. Turussa esitetään ainoastaan poikkileikkaus, koska pituusleikkaus on tavalliselle kansalaiselle yleensä vaikeaselkoinen.

Aikataulu on aina sama katu- ja puistosuunnitelmissa. Kuulutuspäivämääriä on vain tietty määrä vuodessa, jotka ovat sidottuina kaupunkiympäristölautakunnan kokouksiin.

Kuviossa 1 on esitetty miten hallinnollinen prosessi etenee katu- tai puistosuunnitelman valmistelussa.



Kuvio 1. Katu- tai puistosuunnitelman hallinnollinen prosessi (Infrahankkeiden tarveselvitys ja hankesuunnitteluohje).

6 CASE-ESIMERKKI JAANINLAAKSON PYSÄKÖINTIALUE

Tässä havainnollistetaan, miten hanke etenee käytännössä. Esimerkkinä käytetään kesällä 2025 suunnittelemani pysäköintialuetta. Suunnittelualue sijaitsee Turun kaupungissa Pääskylvuoren kaupunginosassa sijaitsevan Pääskysillankadun päässä. Pysäköintialue on suunniteltu lähivirkistysalueelle ja siten kyseessä on puistosuunnitelma. Mikäli tämä olisi katualuetta kyseessä olisi katusuunnitelma. Opinnäytetyön liitteinä on vain julkisia asiakirjoja, joten palaverimuistioita ei ole liitteissä.

6.1 Tarveselvitys

Pysäköintialueen tarve on noussut ilmi asukkailta sekä kunnossapidon yksiköltä. Etenkin talvikunnossapito on ollut haastavaa. Alue on melko hiljattain rakennettu ja siellä on kaavamääräyksissä ollut 1 autopaikka 85 asuntokerrosalaa kohden on riittämätön. Alue on myös osittain rakentamaton ja mikäli sama trendi jatkuu asuntojen ja autojen suhteen on pysäköintipaikoille tulevaisuudessa vieläkin suurempi tarve.

Pääskysillankatu on kuusi metriä leveä, jonka on ajateltu riittävän satunnaisen pysäköinnin tarpeisiin. Suunnittelu toteutettiin nopealla aikataululla, koska tarve on akuutti.

6.2 Lähtötietokortti

Sain lähtötietokortin alueen liikennesuunnittelijalta jossa oli alustavat tiedot mihin ja kuinka iso pysäköintialueesta tulee. Muita toimintoja ei suunnittelualueelle tule.

Lähtötietokortti tässä tapauksessa oli hyvin suppea, johtuen suunnittelukohteen laajuudesta. Uusia pohjatutkimustuloksia ei ollut, eikä niitä teetetty vaan käytettiin niitä tuloksia joita oli saatu kadunrakennuksen yhteydessä.

6.3 Suunnittelun aloitus

Aloitin suunnittelun kokoamalla jo olemassa olevat tiedot ja tilaamalla maastomallin alueesta. Kyseessä oli ensimmäinen suunnittelutyöni ja katsoin parhaaksi tutustua myös paikkatietoyksikön toimintaan seuraamalla mitoitustyötä. Se oli myös työn suorittaneen vastaavan kartoittajan mielestä hyvä että suunnittelija on paikalla. Samalla otin alueesta valokuvia jotka myöhemmässä vaiheessa osoittautuivat hyödyllisiksi. Alue on ollut rakentamaton joten korvattavaa piirustusta ei ollut.

Tässä hankkeessa kävimme myös liikennesuunnittelijan sekä alueen aktiivien kanssa kävelykierroksella alueella. Tällä kierroksella käsiteltiin myös alueen liikennemerkkien sijoittelua, ja tämä johti liikennesuunnitelman osittaiseen uusimiseen liikennemerkkien havainnoinnin parantamiseksi sekä liikennemerkkien lisäämiseen kohtaamispaikalla.

6.4 Suunnittelukokous

Suunnittelutyössä ei käytetty konsultteja, ja näin ollen suunnittelukokouksia oli vain yksi. Suunnittelualueen pienuus oli osaltaan myös syynä kokousten vähäiseen määrään. Suunnittelun ajankohdan osuessa parhaimpaan kesäloma-aikaan pidettiin suunnittelukokous vasta suunnittelun myöhäisemmässä vaiheessa.

Suunnittelukokouksessa oli läsnä toteutussuunnittelusta pääsuunnittelija sekä infran suunnittelupäällikkö. Kunnossapitoa edustivat viherkunnossapitäjä joka toimii myös puuasiantuntijana sekä vastaava kunnossapitäjä. Turku Energiaa edusti valaistussuunnittelija, joka tekee alueelle valaistussuunnitelman. Liikennesuunnittelija osallistui myös ja kutsuttuna oli myös infran rakennuspäällikkö joka ei päässyt paikalle.

6.5 Suunnittelutyö

Suunnittelutyö käynnistyi hitaasti, koska minulla ei ole kovinkaan paljon kokemusta käytetyistä ohjelmista ja iso osa ajasta menikin itse ohjelman käytön

opetteluun. Myös kaupungin prosessien ja vaadittavien asioiden selvittäminen vei osan ajasta.

Suunnittelualue on hyvin lähellä Jaaninojaa joka on lajityypiltään äärimmäisen harvinainen savipuro. Sen hoito kuuluu Turun kaupungin luonnon monimuotoisuusohjelmaan (LUMO). Täten hulevesien hallintaan täytyi kiinnittää erityistä huomiota jottei kyseinen kaupunkipuro kuormittuisi tarpeettomasti. Alueelle on aiemmin rakennettu kosteikkoja jotka suodattavat hulevettä ja suunnittelussa käytettiin näitä hyväksi johtamalla suurin osa hulevesistä niihin. Hulevesien selvittäminen vei huomattavasti aikaa, samalla selvitettiin mikä paikalla olevien hulevesipainanteiden funktio tulevassa suunnitelmassa tulee olemaan.

Suunnittelussa kiinnitettiin myös erityistä huomiota alueen yleiseen ilmeeseen, koska pysäköintialue sijoittuu viheralueelle. Suunnittelussa pyrittiin säilyttämään olemassa olevaa puustoa ja saatiin lisättyä muutama puu alueelle. Myös hulevesipainanteet toteutetaan viherpainanteina edellisten louheesta tehtyjen painanteiden sijaan.

Suunnittelua ohjasi tässä tapauksessa suurimmalta osin tarve pysäköintipaikoille kuitenkin ympäröivä luonto huomioon ottaen. Suunnitelmassa otettiin huomioon erityisesti kunnossapidon toiveet ja hulevesipainanteita pohdittiin useasta näkökulmasta.

Lisäksi pohdittiin mahdollisuutta lisätä alueelle mikroliikkumisen pysäköintiin varattua aluetta, mutta valitettavasti autojen pysäköintipaikkojen priorisointi vei tämän suunnittelunäkökulman pois toteutuksesta.

Osana suunnittelua tein myös määräluettelon sekä budjettiarvion IHKU-laskentapalvelussa. Koska hinnoittelu on sensitiivistä tietoa niin todettakoon että hinta jäi alle 70 000 €. Näitä laskelmia ei ole liitteissä koska ne eivät ole julkista tietoa.

6.6 Nähtävilläolo

Nähtävillä oleva aineisto on sekä internetissä kaupungin kotisivuilla sekä tulostettuna aineistona toimispisteessä. Jatkossa aineisto on nähtävillä ainoastaan internetissä osoitteessa <https://www.turku.fi/kuulutukset>.

Hankkeen hallinnollinen aikataulu on seuraava:

KUULUTUS 30.8.2025

- Naapurikirjeen lähetys 22.8.
- Kuulutus 30.8.
- Nähtävillä 1.9. – 15.9.
- Lautakuntaesitys esihenkilöllä 22.9.
- Lautakuntaesitys jakoon 25.9.
- lautakunta 7.10.

Naapurikirjeen (liite 1) kirjoitin itse, nähtävillä olevan puistosuunnitelman (liite 2) suunnitelmaselostuksen (liite 3) kirjoitti liikennesuunnittelija, jolle selostuksen kirjoittaminen yleensä kuuluu. Opinnäytetyön kirjoitusvaiheessa suunnitelma on nähtävillä, joten seuraavista askeleista ei ole esimerkkitapauksella seurantaa.

7 POHDINTA

Mielestäni sain kuvattua suunnitteluprosessin informatiivisesti ja selkeästi. Ai-
hetta olisi voinut syventää vielä pureutumalla yksityiskohtiin, kuten mistä mitäkin
tietoa saa. Toisaalta jos kyse on henkilöön kohdistuvasta kyselystä niin ne ovat
aina oman aikansa kyselyitä eivätkä välttämättä palvele aina täten tarkoitustaan.
Sellaisen tarve tuli esiin useammassakin keskustelussa kesän aikana. Kyseisen
listan kokoaminen tuskin riittäisi opinnäytetyön aiheeksi.

Etenkin jos uusi työntekijä on jo tehnyt suunnitelmia edellisessä työpaikassaan
eikä ole tottunut kunnalliseen toimintatapaan, voi kynnys kysymysten esittämi-
seen olla suurempi kuin juuri valmistuneella.

Vaikka aihe on hyvin lähellä toista opinnäytetyötä samalle yksikölle, sain mieles-
täni rajattua aiheen siten että suurempia päällekkäisyyksiä ei ole. Tietysti niitä
jonkun verran tulee, kun aiheet osittain limittyvät. Oma työni keskittyy hyvin käy-
tännönläheisesti suunnittelutyöhön.

Ensimmäistä suunnitteluani tehdessä olisikin ollut käyttöä juuri tämän kaltaiselle
tiivistetylle tiedolle, toisaalta taas ohjaajani teki oman työnsä loistavasti ja tuntui
että aina sai apua, kun sitä kysyi. Kaikki asiat, jotka olisi hyvä tietää eivät ole
itsellenikään vielä ihan selviä, ja tästä saisiikin kokeneemman henkilön toimesta
helpostikin kattavan listan aikaiseksi.

Voidaankin todeta, että kattava prosessin läpikäyminen on työn tehokkuuden
kannalta tärkeää. Tällöin saadaan tuotettua tarkoituksenmukaista ja oikea-ai-
kaista suunnittelua. Myös aikataulutuksen kannalta on tärkeää, että on hyvissä
ajoin tiedossa, milloin minkäkin dokumentin tulee olla valmis

Opinnäytetyöni kirjoittamisessa oli hyvin tiukka aikataulu ja sairasteluni tiukensi
sitä entisestään. Pysyin kuitenkin suhteellisen hyvin suunnitellussa aikataulussa.

Pidän suunnittelutyötä mielenkiintoisena ja työn aikana itselleni selvisi myös hal-
linnollinen puoli, miten hankkeen koko vaikuttaa ja kuinka monen osan palapeli
kadun suunnittelu onkaan.

LÄHTEET

Infrahankkeiden tarveselvitys ja hankesuunnitteluohje. Turun kaupunki 2023. Viitattu 15.9.2025

https://www.turku.fi/sites/default/files/document/infrahankkeiden_tarveselvitys_ja_hankesuunnitteluohje.pdf

Kuntaliitto 2025. Puitejärjestelyt. Viitattu 14.9.2025 <https://www.hankinnat.fi/eu-hankinta/menettelytekniikat/puitejarjestelyt>

Kärkihankkeet. Turun kaupunki 2025. Viitattu 14.9.2025

<https://www.turku.fi/sites/default/files/document/turun-karkihankkeet-2021-2025.pdf>

Maankäyttö- ja rakennusasetus 895/1999 43§. Viitattu 10.10.2025.

<https://www.finlex.fi/fi/lainsaadanto/1999/895>

Mitoitusohje autopaikkojen ja pyöräpysäköintipaikkojen laskemiseen kaavoituksessa. Turun kaupunki 2021. Viitattu 13.9.2025.

[pysakoinnin_mitoitusohje_2021.pdf](https://www.turku.fi/sites/default/files/document/pysakoinnin_mitoitusohje_2021.pdf)

Pysäköinnin linjaukset 2019. Turun kaupunki 2019. Viitattu 12.9.2025.

[pysakoinnin_mitoitusohje_2021.pdf](https://www.turku.fi/sites/default/files/document/pysakoinnin_mitoitusohje_2021.pdf)

Turun kaupungin ympäristöjulkaisuja 5/2023. LUMO-ohjelma 2023–2029 Turun kaupungin luonnon monimuotoisuusohjelma. Viitattu 14.9.2025.

https://www.turku.fi/sites/default/files/document/turun_kaupunki_lumo-ohjelma_2023-2029.pdf ISSN 2343-0710

Turun kaupunki 2025a. Asukasbudjetti viitattu 14.9.2025

<https://www.turku.fi/osallistu-ja-vaikuta/asukasbudjetti>

Turun kaupunki 2025b. Kuulutukset. viitattu 14.9.2025.

<https://www.turku.fi/kuulutukset>

Turun kaupunkiseudun MAL-sopimus 2024–2035.

<https://www.turku.fi/sites/default/files/document/turun-kaupunkiseudun-mal-sopimus-2024-2035.pdf>

Turun kävelyn ja oleilun kehittämisohjelma 2029. Turun kaupunki 2023. Viitattu 15.9.2025. <https://www.turku.fi/sites/default/files/document/turun-kavelyn-ja-oleilun-kehittamisohjelma-2029.pdf>

Turun pyöräilyn kehittämisohjelma 2029. Turun kaupunki 2019. Viitattu 10.9.2025. [turun-pyorailyn-kehittamisohjelma-2029.pdf](https://www.turku.fi/sites/default/files/document/turun-pyorailyn-kehittamisohjelma-2029.pdf)

Ympäristöministeriö. (2024). Rakennetun ympäristön pääsanasto: Käsite c59.
Viitattu 3.10.2025 <https://sanastot.suomi.fi/terminology/rakymp/concept/c59>

LIITTEET

- Liite 1. Naapurikirje
- Liite 2. Puistosuunnitelma
- Liite 3. Suunnitelmaselostus

Liite 1



7.8.2025
6042–2025

Ilmoitus Jaaninlaakson puistosuunnitelman nähtäville tulosta ja oikeudesta muistutuksen tekemiseen. Suunnitelmassa rakennetaan Itäiselle Jaaninlaakson puistoalueelle pysäköintialue.



Katu- ja liikenteenohjaussuunnitelmat sekä suunnitelman yksityiskohtia selventävä suunnitelmaselostus ovat nähtävillä 1.–15.9.2025 kaupunkiympäristön asiakaspalvelussa, johon käynti on Yliopistonkatu 27 pääovesta, sekä verkossa osoitteessa turku.fi/kuulutukset kohdassa kaavoitus- ja katusuunnitelmakuulutukset 30.8.2025. Kaupunkiympäristön asiakaspalvelupiste on avoinna ma–pe klo 9.00–15.00.

Mahdolliset muistutukset on toimitettava kaupunkiympäristölle, joko kirjallisena osoitteeseen PL 355, 20101 Turku tai sähköpostiosoitteeseen kaupunkirakentaminen.toteutussuunnittelu@turku.fi ennen nähtävillä olon päättymistä.

Lisätietoja on mahdollista tiedustella ottamalla yhteyttä suunnitelmien valmistelijoihin puhelimitse tai sähköpostilla:

Liikennesuunnittelu

Eero Paavola
Liikennesuunnitteluinsinööri
p. 0505589240
eero.paavola@turku.fi

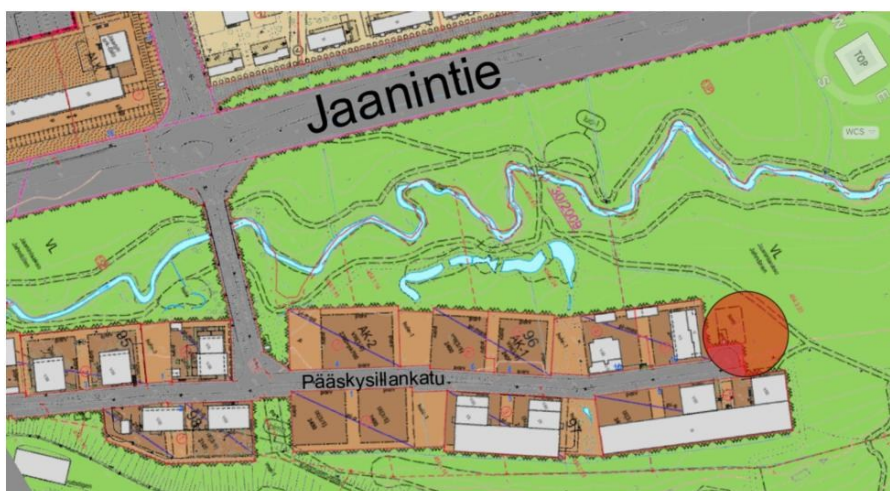
Puistosuunnittelu

Kari Linnakoski
Infran suunnittelupäällikkö
p. 0449075950
kari.linnakoski@turku.fi

Liite 3 1(2).

**SUUNNITELMASELOSTUS****Jaanipuiston pysäköintialueen puistosuunnitelma**

Suunnittelualue sijaitsee Pääskylvuoressa Jaanintien itäpuolella Pääskysillankadun pohjoispäässä. Sijainti alla kartalla asemakaava- ja kantakartalla punaisella.

**Suunnitelman laadinnan tarve**

Linkkitorninkadun ja Pääskysillankadun maankäytön rakentumisen myötä pysäköinti kadulla lisääntynyt niin, että kaduilla autolla ajaminen sekä katujen talvikunnossapito koetaan vaikeaksi. Ongelmien syynä nähdään kadulla pysäköityjen autojen aiheuttama tilanpuute.

Kadulla pysäköimisen suosio tai sen välttämättömyys on tullut kaupunkisuunnittelulle varsin odottamattomana ilmiönä, koska alueen asemakaavan laadinnassa on noudatettu kaupungin yleistä tontille toteutettavien pysäköintipaikkojen mitoituskäytäntöä, 1 autopaikka 85 asuntokerosalaa kohden. Tämä autopaikkaminimimäärän katsottiin olevan riittävä ja niinpä kaduilla pysäköimisen tarve oletettiin olevan satunnaista, minkä kuuden metrin levyinen ajorata varsin hyvin mahdollistaa.

Tonttien rakentumisen ja kadulla pysäköimisen yleistymisen myötä on ilmennyt, että asemakaavassa määrätty minimiautopaikkamäärä ei tule olemaan riittävä, mikäli oletetaan enemmistön talouksista omistavan auton. Nyt laaditun suunnitelman toteuttamisella pyritään hieman parantamaan pysäköintipaikkatarjontaa alueella.

Suunnitelma

Pysäköintialue on suunniteltu rakennettavaksi asemakaavan mukaiselle puistoalueelle. Pysäköintialue on rajattu nykyisiä puita väistellen ja pysäköintialueen viereen istutetaan muutama puu

Liite 3 2(2).

lisää. Alueelle lisätään myös valaistusta pysäköintialueen rakentamisen yhteydessä. Pysäköinnin enimmäisaikaa tullaan rajoittamaan, millä estetään ajoneuvojen säilyttäminen alueelle ja taataan alueen aito pysäköintikäyttö.

Alla pysäköintialueen asemapiirros ja liikennemerkit ilmakuvalle sijoitettuna

