

” H A R K K I O N M Ä K I ”

ASEMAKAAVA
Asemakaavatunnus 46/2005
Diaarionumero 15695-2005

LUONNOKSEN SELOSTUS
10.10.2013

ASEMAKAAVAN SELOSTUS, joka koskee 10. päivänä lokakuuta 2013 päivättyä luonnoskarttaa.
"Harkkionmäki" (46/2005)

1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

1.1 Tunnistetiedot

Asemakaava:

Kaupunginosa: 054 HAARLA HARLAX

Kortteli-, katu-, virkistys- ym. alueita

Asemakaava on laadittu ympäristötoimialan kaupunkisuunnittelun kaavoitusyksikössä:
Puolalankatu 5, 20100 Turku, puh. (02) 330 000.

Valmistelija: kaavoitusarkkitehti Jani Eteläkoski (jani.etelakoski@turku.fi).

1.2 Kaava-alueen sijainti

Kaava-alue sijaitsee Hirvensalon saaren eteläreunalla, Haarlan kaupunginosassa. Suunnittelualue rajoittuu pohjoisessa Tammistontiehen ja etelässä Haarlanlahteen.

1.3 Kaavan tarkoitus

Kaavan laatimisella tähdätään pientaloalueen kaavoittamiseen. Nykyisistä tiloista pihapiireineen on tarkoitus muodostaa kaavalle eräänlainen runko, jota täydennetään uusilla tonteilla ja rakennuspaikoilla. Uudet tontit on pääosin tarkoitus muodostaa isommista tiloista jakamalla niitä pienemmiksi. Jakamiseen ja sen määrään vaikuttaa nykyisten tilojen koko, muoto ja topografia sekä mahdollisuudet tarvittavien kulkuyhteyksien ja osin kunnallistekniikan järjestämiseen. Rantakiinteistöjen osalta kaavalla on tarkoitus lähinnä ns. vahvistaa olemassa oleva tilanne, huomioiden kuitenkin mahdollisuuksien mukaan erilaiset kehitystarpeet.

1.4 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista

1. Luonnoskartta 10.10.2013
2. Iso-Haarlan (Harkkionmäen) luontoselvitys 2006
3. Hirvensalon Haarlanlahden ja lähiympäristön viitasammakkoselvitys 2007
4. Turun Hirvensalon Haarlan asemakaava-alueen viitasammakkoselvitys 2012

2 TIIVISTELMÄ

2.1 Kaavaprosessin vaiheet

Asemakaavan laatiminen on perustunut Turun kaupunginvaltuuston hyväksymiin eri kausiin asunto- ja maankäyttöohjelmiin sekä sittemmin kaupunginvaltuuston vuonna 2011 hyväksymään kaavoitusohjelmaan.

Asemakaavan vireille tulosta on ilmoitettu kaavoituskatsauksissa vuosina 2005-2009.

Osallisille on lähetetty osallistumis- ja arviointisuunnitelma 20.2.2006.

Ympäristö- ja kaavoituslautakunta palautti 16.9.2008 (§ 590) luonnoksen uudelleen valmisteltavaksi.

Jonkin aikaa tämän jälkeen annettiin ohjeistus, että kaavahankkeista pitää priorisoida sellaiset, joita laaditaan pääasiassa kaupungin omistamalle maalle. Niinpä Harkkionmäen aktiivinen valmistelu lopetettiin pitkäksi aikaa, sillä kaava-alue on lähes kokonaan yksityisessä omistuksessa.

Kaavan aktiivisempi työstäminen aloitettiin uudestaan vuoden 2012 alussa. Silloin lähdettiin tutkimaan tarkemmin hankkeen kaavataloutta, jotta tulisi selvyys olisiko se toteutettavissa suuresta yksityisestä maanomistuksesta huolimatta. Samalla lähdettiin tutkimaan uudestaan myös erilaisia liikenteellisiä vaihtoehtoja.

Alueen maanomistajille ja asukkaille järjestettiin liikenneyhteyksiä koskeva kysely keväällä 2012.

2.2 Asemakaava

Kaava-alue tukeutuu liikenteellisesti kahteen päähaaraan, Haarlahdentiehen sekä Urhatingkadun kohdalta lähtevältä uuteen katuhaaraan, joka lähempänä ranta-aluetta haarautuu vielä kahteen osaan. Niittymäentie säilyy nykyisen kaltaisena. Jätevedenpumpptomolle menevästä huoltoväylästä muodostetaan kevyen liikenteen väylä, jonka kautta sallitaan kulku kahdelle nykyiselle asuinkiinteistölle.

Alueen hankalista lähtökohdista johtuen uusia rakennuspaikkoja on osalle aluetta pystytty lähinnä vain "lisäämään", mutta avoimelle peltoalueelle päin tultaessa uusia tontteja on saatu sijoitettua enemmän ja niiden sijoittelu on pystytty toteuttamaan määrätietoisemmin niin, että uudesta rakenteesta syntyy ryhdikäs talorivistö peltoalueelle päin.

Alueelle tulisi n. 66 uutta rakennuspaikkaa, joista melkein kaikki olisi omakotitalotontteja. Uutta rakennusoikeutta tulisi n. 20000 - 23000 kem² ja uusia asukkaita n. 250.

2.3 Asemakaavan toteuttaminen

Alueen täysimittainen toteutus voi käynnistyä vasta sen jälkeen, kun alavimpien alueiden osalle on toteutettu Haarlanlahden läjityksen yleissuunnitelmassa esitetyt toimenpiteet. Muuten alueen rakentaminen voi alkaa kaavallisen, kiinteistöteknisen ja teknisen huollon valmiuden sallimassa ajassa.

3 LÄHTÖKOHDAT

3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Alue on yleisilmeeltään selvästi kaksijakoinen. Itäpuoli alueesta on peltona olevaa vanhaa merenpohjaa, mikä on paikoitellen myös varsin alavaa. Pohjois- ja länsireunat taas ovat metsäisiä kallioalueita, jotka ovat paikoitellen korkeita ja hyvinkin jyrkkärinteisiä. Kaupunki omistaa suunnittelualueesta vain pienen osan. Suurimman osan alueesta omistavat yksityiset maanomistajat. Omistus jakaantuu useiden eri maanomistajien kesken ja osin tästä syystä kiinteistönmuodostus onkin alueella varsin rikkonaista. Kaava-alueen koko on n. 31,7 ha. Tästä maa-aluetta on n. 27,3 ha ja vesialuetta n. 4,4 ha.

3.1.2 Luonnonympäristö

Metsäisellä osiolla sijaitsee korkea tiheäpuustoinen kallioselänne. Sen keskiosa on hyvin rikkonaista ja lohkareista kalliota. Puusto on lähes puhdasta männikköä. Kallioalueen reunoilla puustossa on runsaasti kuusta ja rauduskoivua. Metsätyyppi lohkolla vaihtelee alueen keskiosan kuivasta puolukkatyyppin kankaasta reunaosien rehevämpään mustikkatyyppin tuoreeseen kankaaseen.

Kaava-alueella ei esiinny Luonnonsuojelulain 29 § mukaisia suojeltavia luontotyyppejä, eikä Metsälain 10 § mukaisia erityisen tärkeitä elinympäristöjä. Alueella ei esiinny myöskään Vesilain tarkoittamia suojeltavia pienvesiä kuten lähteitä, vaikka jonkinlaista lähteisyyttä on havaittavissa Tammistontien ja Haarahdentien ”kainalossa”. Kaava-alueella ei ole merkittäviä perinnemaisemakohteita eikä perinnebiotooppeja. Suot puuttuvat alueelta kokonaan lukuun ottamatta ”kainalon” soistumia, jotka ovat metsittymässä.

3.1.3 Yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuva

Suurin osa kaava-alueesta on hyvin väljästi rakennettu. Niittymäentien varsi sekä rannan tuntumassa oleva mäki-alue ja sen rannan puoleiset liepeet ovat hieman tiiviimmin rakennettuja. Kokonaisuudessaan suhteellisen harvalukuinen rakennuskanta on iältään ja kooltaan vaihtelevaa sekä sijoittelultaan hajanaista. Rakennukset ovat pääosin omakotitaloja ja näiden talousrakennuksia, mutta joukossa on myös vielä muutamia loma-asuntoja.

3.1.4 Tekninen huolto

Kaava-alueen poikki kulkee kaupungin vesijohto ja lisäksi Niittymäentielle tulee erillinen vesijohto Tammistontien pohjoispuolelta, mutta muuten kaava-alueella ei vielä ole kaupungin kunnallistekniikkaa. Aivan kaava-alueen vierestä kulkee kuitenkin aiemmin kaa-voitetuilla alueilla palvelevia kunnallisteknisiä linjoja, joihin suurin osa kaava-alueesta saadaan helposti liitettyä. Rantavyöhyke ja sen tuntumassa olevia yksittäisiä alueita varten joudutaan tekemään erityisjärjestelyjä.

3.1.5 Palvelut

Tammistontien alkupäässä sijaitsee v. 2005 valmistunut ja käyttöön otettu Haاران koulu (alakoulu) ja päiväkotii. Tammistontien ja Kaksikerrantien kiertoliittymän vieressä sijaitsee v. 2009 valmistunut liikekiinteistö, jossa on mm. päivittäistavarakauppa. Kaksikerrantien itäpuolella, Suvilinnantien risteyksen tuntumassa sijaitsee Erityisosaamiskeskus Suvituuli. Kaava-alueesta länteen Haaransalmen rannalla sijaitsee S-Marin niminen marina, joka tarjoaa veneilyyn liittyviä palveluita.

3.1.6 Liikenne

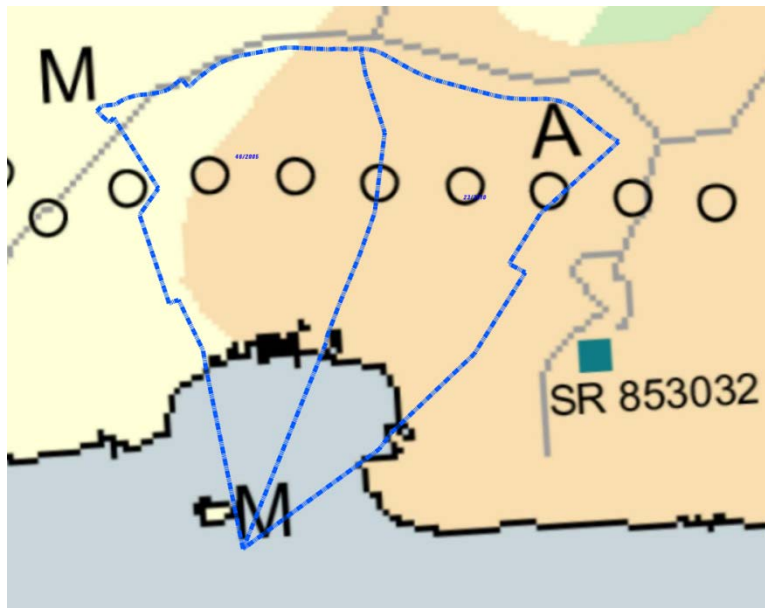
Alue on liikenteellisesti tukeutunut Tammistontiehen ja Majamäenkatuun sekä muutamiin pienehköihin yksityisteihin. Tammistontietä ja Majamäenkatua pitkin kulkee myös joukko-liikennereittejä.

3.1.7 Ympäristöhäiriöt

Alueeseen ei kohdistu varsinaisia ympäristöhäiriöitä. Tammistontien liikenne voi tulevaisuudessa kasvaa niin suureksi, että se edellyttää melusuojauksen järjestämistä kaava-alueen pohjoisimmille asuinkiinteistöille.

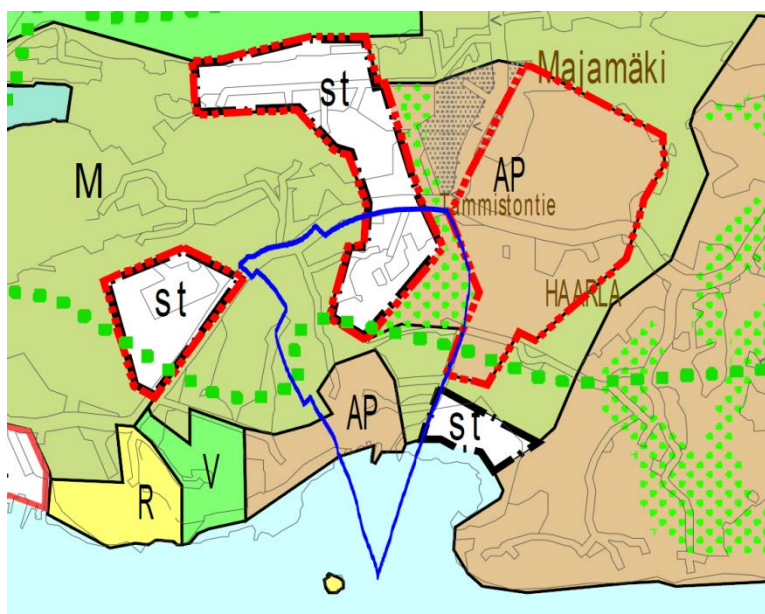
3.2 Aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

3.2.1 Maakuntakaava



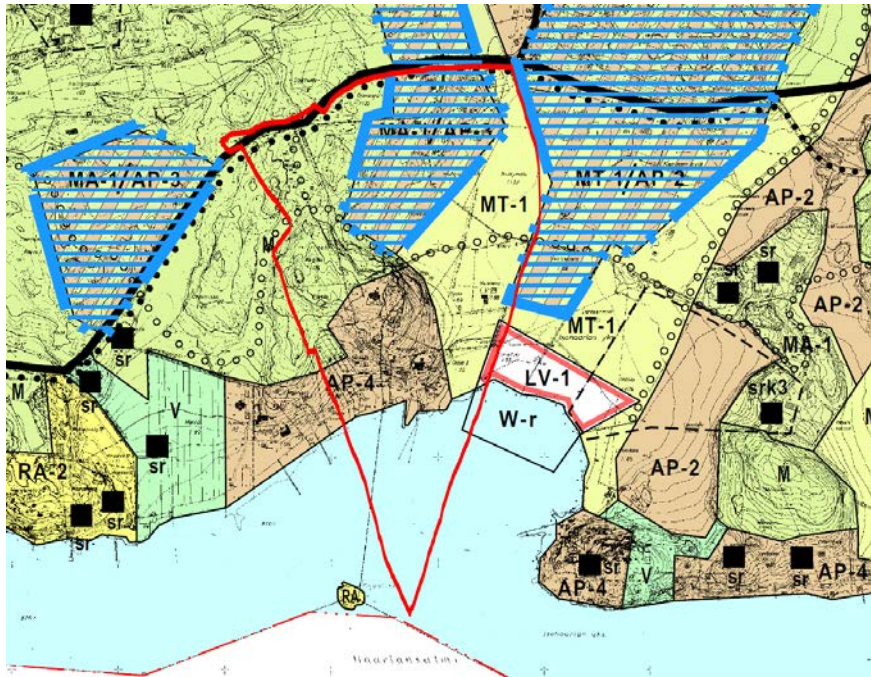
Ympäristöministeriön 23.8.2004 vahvistamassa maakuntakaavassa kaava-alueen maa-alueet (vasemman puoleinen rajaus) on merkitty taajamatoimintojen alueeksi sekä maa- ja metsätaloustalouksalaiseksi alueeksi. Alueen läpi kulkee ulkoilu-reitti.

3.2.2 Yleiskaava



Turun kaupunginvaltuuston 18.6.2001 hyväksymässä Turun yleiskaava 2020:ssä kaava-alueen maa-alueet on merkitty pientalovaltaiseksi asuuntoalueeksi, maa- ja metsätaloustalouksalaiseksi sekä suunnittelutarvealueeksi. Alueen keskivaiheilla kulkee pääviheryhteys itä-länsisuunnassa.

3.2.3 Osayleiskaavat



Ympäristöministeriön 22.1.2001 vahvistamassa Hirvensalon osayleiskaava 2020:ssä kaava-alue on merkitty pientalovaltaiseksi asuntoalueeksi, asuntojen täydennysrakentamiseksi, maa- ja metsätalousalueeksi sekä vesialueeksi. Myös osayleiskaavassa on osoitettu ulkoilureitti kulkeväksi alueen läpi.

Hirvensalon osayleiskaavan tarkistaminen on käynnistetty v. 2007. Hankkeesta on hyväksytty luonnos v. 2010. Luonnoksessa rakentamisalueiden määrä on kaava-alueella ja sen ympäristössä selvästi voimassa olevaa osayleiskaavaa suurempi. Vapaa-alueetkaan eivät enää ole maa- ja metsätalousalueita vaan virkistysalueita. Tässäkin osayleiskaavassa on osoitettu ulkoilureitti kulkeväksi alueen läpi.

3.2.4 Asemakaava

Kaava-alueella ei ole asemakaavoja. Kaava-alueen pohjois- ja koillispuolella on kaksi 2000-luvun alussa kaavoitettua aluetta työnimiltään Aurinkokukkula ja Majamäki sekä yksi 1940-luvulla laadittu asemakaava.

3.2.5 Rakennuskielto

Alueella on voimassa rakennuskielto 9.2.2016 asti. Rakennuskielto on asetettu Hirvensalon osayleiskaavan tarkistamista varten. Rakennuskielto ei koske sen alueella olevia asemakaava-alueita.

3.2.6 Rakennusjärjestys

Rakennusjärjestys on tullut voimaan 1.1.2007 kaupunginvaltuuston 9.10.2006 § 184 tekemällä päätöksellä.

3.2.7 Luontoselvitys

Suomen Luontotieto Oy on laatinut vuonna 2006 aluetta koskevan luontoarvojen perusselvityksen.

3.2.8 Viitasammakkoselvitykset

Suomen Luontotieto Oy on laatinut vuonna 2007 Haarlanlahtea ja sen lähiympäristöä koskevan viitasammakkoselvityksen. Tämä selvitys laadittiin Harkkiomäen kaavaa varten. Toinen selvitys, Turun Hirvensalon Haarlan asemakaava-alueen viitasammakkoselvitys 2012, on laadittu Tmi Hannu Klemolan toimesta. Uudempi selvitys on laadittu taustaselvitykseksi Haarlanlahden läjityksen yleissuunnitelmaa varten.

3.2.9 Haarlanlahden läjityksen yleissuunnitelma

Haarlanlahden alueelle suunnitellaan läjitystoimintaa. Alueelle on tarkoitus läjittää pilaantumattomia ylijäämämaita lähinnä alueen välittömään läheisyyteen sijoituvilta työmailta. Samalla alavaa aluetta saadaan nostettua tulvarajan yläpuolelle ja näin mahdollistetaan joidenkin alavien alueiden kaavoittaminen asutukselle. Aiheesta on laadittu yleissuunnitelma liitteineen 22.11.2010 ja sen on laatinut FCG.

4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve ja suunnittelun käynnistäminen

Asemakaavan laatiminen on perustunut Turun kaupunginvaltuuston hyväksymiin eri kausiin asunto- ja maankäyttöohjelmiin sekä sittemmin kaupunginvaltuuston vuonna 2011 hyväksymään kaavoitusohjelmaan.

4.2 Osallistuminen ja yhteistyö

4.2.1 Osalliset

Osallisia ovat alueen maanomistajat ja ne, joiden asumiseen, työntekoon ja muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, sekä viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään. Osalliseksi voi myös ilmoittautua. Kaavan osallisiksi on osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa määritelty seuraavat tahot:

- Kaava-alueen ja lähialueen maanomistajat, käyttäjät, asukkaat ja yritykset.
- Turkuseura ry, Turun Pientalojen Keskusjärjestö ry, Varsinais-Suomen kiinteistöyhdistys ry, Hirvensalo-seura ry., Hirvensalon Omakotiyhdistys ry.
- Viranomaiset yms.; Kiinteistöliikelaitos, Museokeskus, Turku Energia, Varsinais-Suomen ELY-keskus, Varsinais-Suomen liitto, Varsinais-Suomen pelastuslaitos, Vesiliikelaitos sekä ympäristötoimialan joukkoliikenne-, rakennusvalvonta-, kaupunkisuunnittelu- ja ympäristönsuojeluyksiköt.

4.2.2 Kaavan aloitusvaihe

Asemakaavan vireille tulosta on ilmoitettu kaavoituskatsauksissa vuosina 2005-2009.

Osallisille on lähetetty osallistumis- ja arviointisuunnitelma 20.2.2006.

OAS-vaiheessa tuli kaksi kirjallista mielipidettä:

Tilan Soppi (467:1:90) omistajat 15.3.2006

Mielipiteen esittäjät vastustavat vesialueen sisällyttämistä kaavaan varsinkin, kun kaavan tarkoituksena on osoittaa omakotien rakennuspaikkoja. Lisäksi he toteavat, että pohjakartasta puuttuu tieto tila Sopin vieressä kaava-alueella olevasta kaivosta.

Asemakaavatoimisto:

Mielipiteestä ei käy ilmi miksi vesialueen sisällyttämistä kaavaan vastustetaan. Asemakaavatoimisto ei näe syytä miksi sitä pitäisi vastustaa. Kaavallisen vesialue-merkinnän myötä todellinen vesialue vahvistetaan pysyväksi vesialueena myös tulevaisuudessa. Kaava-alueen rantakiinteistöjen eteen ei myöskään ole osoitettu merkintöjä minkään muun toiminnan mahdollistamiseksi, jolloin tonttien edusta pysyy ”tyhjänä”. Tämän olettaisi olevan rantakiinteistöjen omistajille hyvä asia.

Tilan Lehtimäki (426:1:39) omistajat 16.3.2006

Tuovat lähinnä esiin Aaltolan tilalle myönnettyihin poikkeus- ja rakennuslupiin liittyviä asioita. Lisäksi he toteavat, että hanke tulisi oleellisella tavalla lisäämään kesämökkikäytössä olleen alueen liikennettä.

Asemakaavatoimisto:

Harkkionmäen rantakiinteistöjä ollaan osoittamassa Hirvensalon osayleiskaavan mukaan ympärivuotiseen käyttöön. Muutos satunnaisista kesämökkikäynneistä ympärivuotisen asumisen aiheuttamaan toistuvaan liikkumiseen on tietysti suuri, mutta nykyisen Harkkiontien loppupään kiinteistöjen aiheuttama liikennetuotos ympärivuotisessa käytössäkin olisi vaatimatonta.

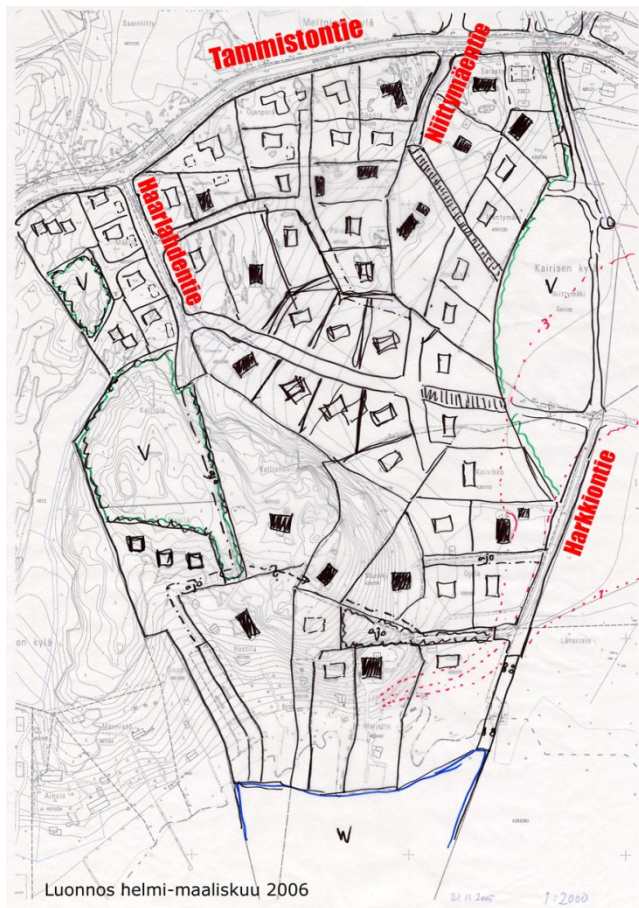
Maanomistajien luonnokset:

Kaavahankkeen varhaisen luonnostyöskentelyn yhteydessä kaksi maaomistajaa toi itse tekemänsä tai teettämänsä suunnitelmat maaomaisuutensa käytöstä. Tilojen Marjatta 426:1:40 ja Ojala 426:1:89 omistajan toiveet tilojen jakamisesta useampaan rakennuspaikkaan pystytään toteuttamaan. Kaavahankkeen viimeisin luonnos ei vastaa enää kovin hyvin tuolloin keskustelun pohjana ollutta luonnosta, mutta tällä hetkellä näyttää siltä, että maanomistaja saisi useamman rakennuspaikan mitä aikanaan itse esitti.

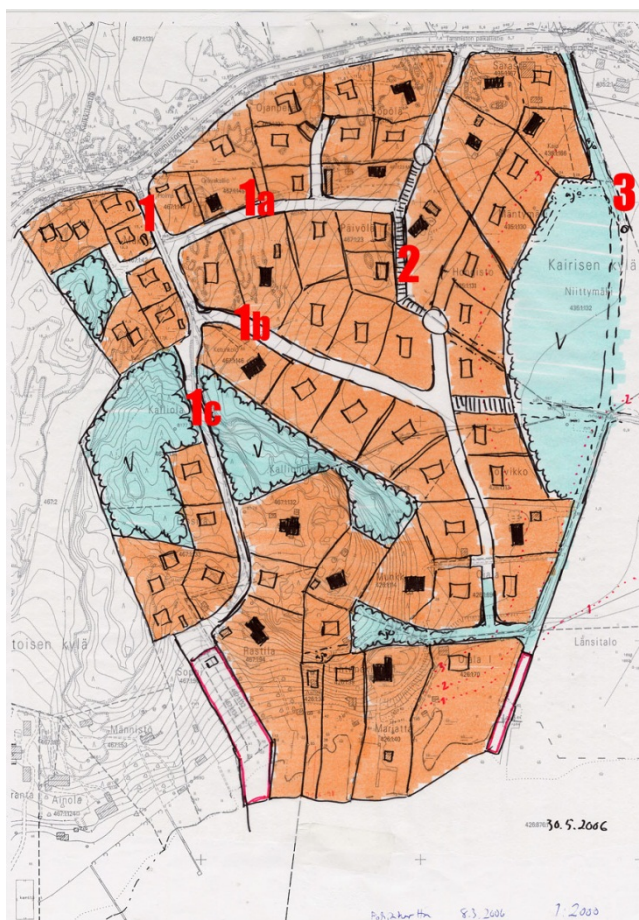
Tilan Kalliohuvi 467:1:132 omistaja on teettänyt tontinkäyttösuunnitelmia arkkitehtitoimisto Schaudanilla. Arkkitehtitoimisto on laatinut kaksi vaihtoehtoista luonnosta, jotka eroavat toisistaan lähinnä vain uusien rakennuspaikkojen määrän ja niiden pinta-alojen suhteen. Valitettavasti suunnitelmat eivät vain ole kovin realistisia. Tila Kalliohuvi on pinta-alan puolesta iso, mutta siitä on suuri osa rakentamiseen kelpaamatonta erittäin jyrkkää koilliseen viettävää rinnettä. Esitetyissä luonnoksissa tätä ei ole otettu huomioon. Rakennuspaikkoja ja kulkuväyliä on sijoitettu niin kuin alueella ei olisi korkeuseroja lainkaan. Lisäksi esitetyt uudet tontit ovat kyseiselle alueelle paikoitellen todella pieniä, mutta rakennusoikeudet taas pinta-alaan nähden todella suuria. Ihmetystä herättää myös se, miten häiritsevän lähelle olemassa olevia rakennuksia ja pihapiiriä uusia rakenteita on tuotu.

4.2.3 Ensimmäisen luonnosvaiheen vaihtoehdot

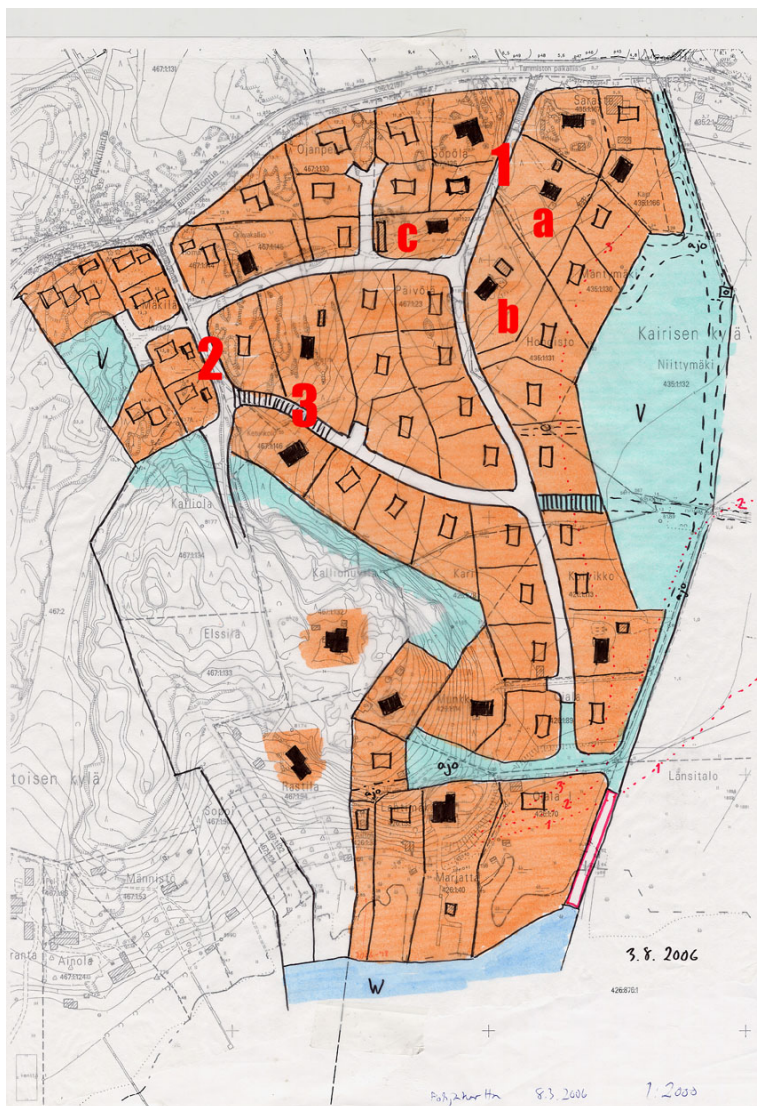
Monet alueen maanomistajista ja asukkaista oli aktiivisia hankkeen alusta asti. Heidän toiveitaan pyrittiin huomioimaan kaavaratkaisussa, mistä seurasi pitkä prosessi erilaisia alustavia luonnoksia. Tässä kohtaa alkoi käydä selväksi myös se, ettei hankkeessa tulisi ehkä löytymään sellaista ratkaisua, joka kelpaisi kaikille. Oheisten luonnosten avulla on tarkoitus havainnollistaa kuinka monia erilaisia vaihtoehtoja osallisten kanssa läpikäytiin.



Ensimmäinen koko aluetta koskeva alustava luonnos on alkuvuodelta 2006. Siinä alueen uusia tontteja varten on luotu vain lyhyitä katuja ja rannan tuntumassa oleville tonteille kuljettaisiin nykyistä Harkkiontietä pitkin eli sieltä mistä rantakiinteistöläiset kulkevat nykyisinkin. Malli hylättiin pitkälti sen takia, ettei ajoneuvoliikennettä ole kuitenkaan järkevää ohjata alueelle nykyisen Harkkiontien kautta, vaan kaava-alueen tulisi ajoneuvoliikenteellisesti kytkeytyä suoraan Tammistontiehen. Tällöin ratkaisu olisi myös Hirvensalon osayleiskaavan tavoitteiden mukainen eli kaava-alueen itäpuolella olevat avoimena maisematilana hoidettavat maatalousalueet (MT-1) voitaisiin rauhoittaa ajoneuvoliikenteeltä ja tuoda niiden läpi vain ulkoilureitti. Näin kaavan toteuttaminen ei olisi myöskään riippuvainen naapurialueiden kaavoista ja niiden toteutuksesta.



30.5.2006 päivätyssä luonnoksessa alueen pääasiallinen kulkuyhteys on Haarahdentien kohdalta (1) ja se on jaettu kolmeen päähaaraan (1a, 1b ja 1c). Niittymäentietä ja uusia katuyhteyksiä yhdistämään on laitettu kevyen liikenteen väylä (2), joka samalla toimisi kunnallistekniikkaa palvelevana väylänä. Tämän luonnoksen yhteydessä kävi hieman isompi joukko maaomistajia/asukkaita kerralla keskustelemassa ratkaisusta. Merkinnän 1b ylä- ja alapuolella olevat asukkaat vastustivat uuden kadun viemistä heidän välistään. Erityisesti tilan Ketunkolo (1b alapuolella) omistajat olivat huolissaan kadun mahdollisesti aiheuttamista haitoista ja vaaratilanteista. Maaomistajat/asukkaat kysivät myös, että eikö kulkuyhteyttä voisi muodostaa pumppaamolle (numeron 3 alapuolella) menevästä väylästä. Ehdotettu väylä sijoittuu kuitenkin niin huonosti Tammistontietä ajatellen, ettei kyseisestä kohtaa ole syytä ottaa alueen pääsyyttäväväylää.

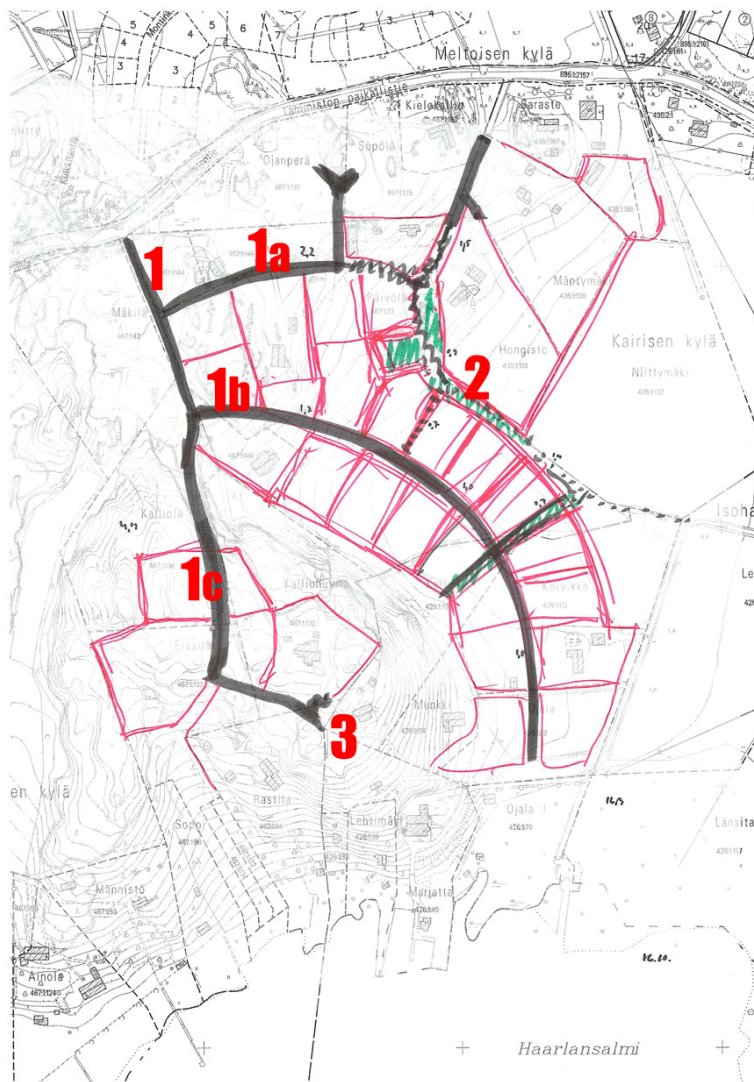


Käytyjen keskustelujen jälkeen tutkittiin sellaista ratkaisumallia, jossa ajoneuvoliikenteen syöttö on jaettu selvästi kahteen Niittymäentien ja Haarlahdentien kesken (1 ja 2). Näitä yhdistämään on laitettu kevyen liikenteen väylä (3), joka katkaisee ajoneuvoyhteyden kyseiseltä kohtaa kadulta toiselle, mutta joka mahdollistaa yleiskaavojen tarkoittaman itä-länsisuuntaisen ulkoilureitin (kevyen liikenteen väylä) muodostamisen. Tästä ratkaisumallista taas eivät pitäneet Niittymäentien varressa asuvat (a, b ja c).

Tämän jälkeen esiin nousi lisäksi uutena asiana viitasammakon esiintyminen alueella. Tilan Hongisto omistaja oli tunnistanut tilallaan sijaitsevassa lammessa viitasammakon ja pyytänyt vielä Harkkionmäen luontoselvityksen tekijää varmistamaan asian.

Laji varmistui viitasammakoksi ja tämän johdosta asemakaavatoimisto tilasi luontoselvityksen tekijältä vielä erillisen viitasammakkoselvityksen Haarlanlahden alueelta. Laji on rauhoitettu ja luontodirektiivin liitteen IV a mukaan sen lisääntymispaikkojen hävittäminen ja heikentäminen on kielletty. Sammakon liikkuminen Hongiston tilan lammelta alueen oja pitkin Haarlanlahden pohjukkaan asettaa selviä rajoitteita yllä olevan kaltaiselle ratkaisumallille.

Liikenteellisesti tämän tyyppinen ratkaisumalli olisi tasannut liikennemääriä alueella sekä tarjonnut useille kiinteistöille suoraviivaisemman liittymisen Tammistontiehen. Viitasammakon myötä tällaista ratkaisumallia ei voinut enää luontevasti käyttää, sillä Niittymäentiestä alas rantaan johdettavasta kadusta olisi voimakkaasti muutettuna tullut geometrialtaan todella väkinäinen ja lisäksi se olisi hankaloittanut järkevien korttelikonaisuuksien aikaansaamista.



16.10.2007 päivätyssä luonnoksessa on palattu takaisin malliin, jossa Haarlahdentieltä syötetään suurin osa alueen ajoneuvoliikenteestä. Aiemmasta versiosta mallia on kuitenkin muutettu siten, että 1b-haaraa on taivutettu kaarelle. Näin katu kulkee kauempaa tilan Ketunkolo asuinrakennuksesta menemättä kuitenkaan vielä liian lähelle toista pihapiiriä. Tämä ei poista tosiasiaa, etteikö ajoneuvoliikenteelle tarkoitettu katu kulkisi kahden pihapiirin välimaastosta, mutta tämä on jäljellä olevista vaihtoehdoista tarkoituksenmukaisin koko kaava-aluetta ajatellen. Haaran varrella olevan tonttimäärän ollessa vain hieman yli 20, eivät ne aiheuta edes liikennemäärän laskennallisena huipputuntina kuin noin 12 autoa/tunti. Näin vähäisen ajoneuvomäärän ei voi katsoa aiheuttavan huomattavaa saatikka kohtuutonta haittaa.

Yleiskaavojen tarkoittama itä-länsisuuntainen ulkoilureitti on aiemmista versioista poiketen linjattu periaatteeltaan eri tavalla. Se on sijoitettu kulkemaan pidemmän matkaa itsenäisenä väylänä eikä osana katua (2). "Käytävässä", jossa se kulkee, on myös rikastuttavina elementteinä luonnontilaisina säilytettäviä metsäsaarekkeitä sekä viitasammakoita varten säilytettävä oja. "Käytävä" on tarpeellinen myös kunnallisteknisiä verkostoja ajatellen.

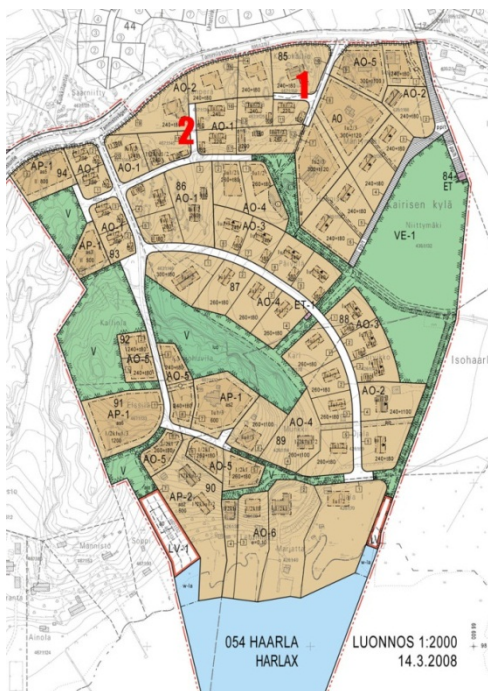
Katuhaara 1c on jatkettu tiloille Kari ja Marjatta asti (3). Näin jo rakennetun tilan Kari on mahdollista aikanaan korvata nykyinen Harkkiontien suunnalta tuleva jyrkkä ja kapea kulkuyhteytensä loivemmalla katutasoisella yhteydellä. Erotettaessa tila Marjatan luoteisosasta tontti uudelle rakennuspaikalle voidaan sillekin muodostaa helpompi kulkuyhteys samaisen 1c haaran kautta.



Tammistontien tuntumassa olevat tilat Ojanperä ja Söpölä on tarkoitus asemakaavassa pilkkoa useampaan rakennuspaikkaan. Näiden kulku oli ajateltu järjestää Niittymäentien (1) ja Haarlahdentiestä erkanevan haaran kautta (2) sekä yhden tontin kulku olisi ollut ns. kirveenvarren kautta. Ratkaisumalli oli ollut jo pitkään tällainen. Vuoden 2008 alusta tilan Ojanperä omistaja yllättäen ilmoitti, ettei hän olisikaan valmis hyväksymään esitettyä ratkaisua. Hän esitti, että molempien tilojen uusille tonteille kuljettaisiin kummankin maanomistajan ”omalle maalle” sijoitettujen katujen kautta.

Tilojen Rastila ja Soppi välissä (3) on kolme rantapalstaa. Näistä yksi on osa tila Elssilää ja kaksi muuta kuuluvat ilman kiinteistöistä maayhteyttä tiloihin Kalliohuvila ja Kalliola. Näiltä tiloilta kulku omille rantapalstoille tapahtuu tilan Elssilä kautta. Tilat Elssilä ja Kalliohuvila omistaa yksityiset maanomistajat, mutta tilan Kalliola ja siten keskimmäisen

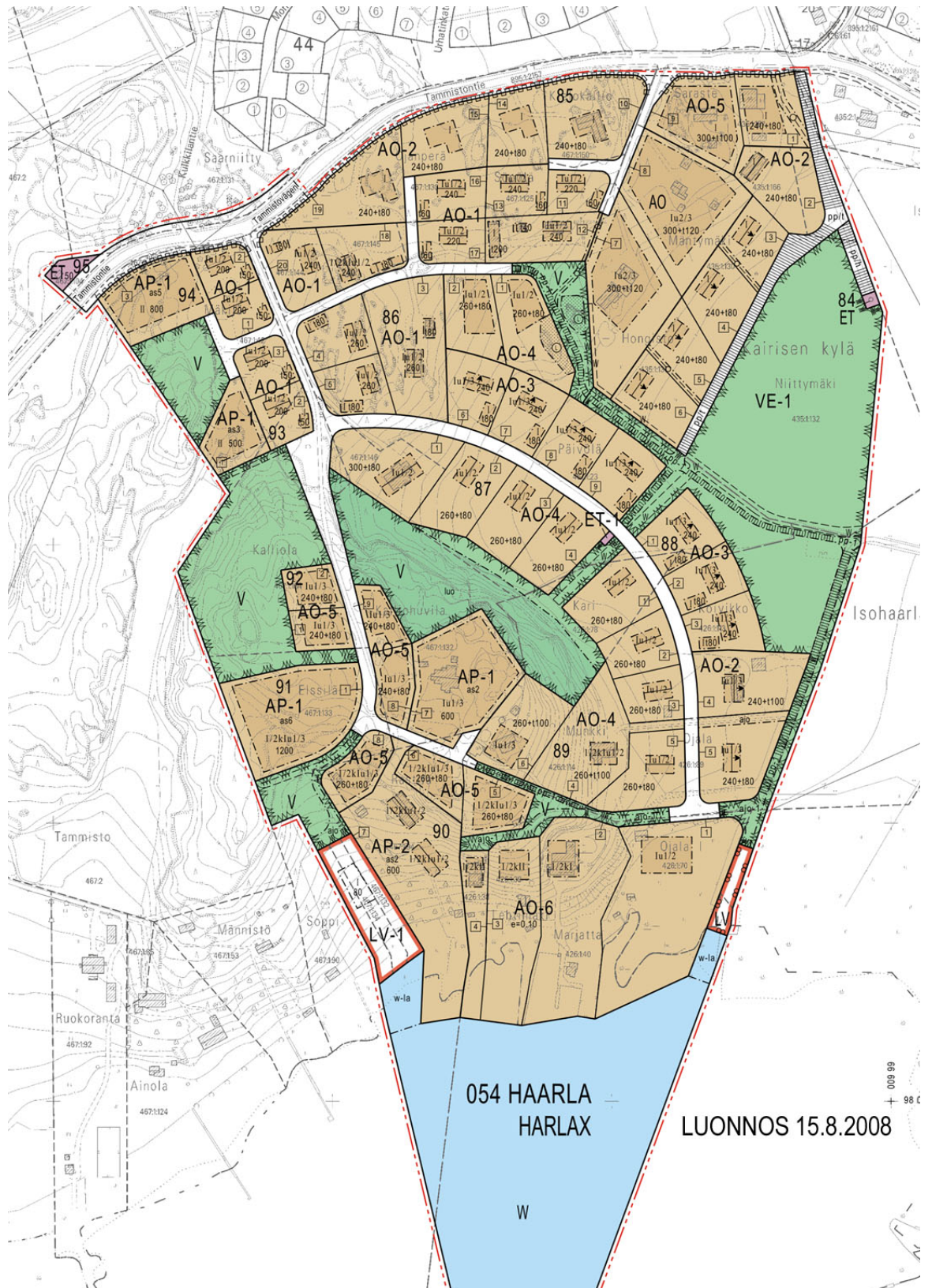
rantapalstan omistaa Turun kaupunki. Luonnoksessa on kaupungin tahdosta ja tilan Elssilä omistajan suostumuksella muodostettu rantapalstoista yksi yhteinen venevalkaman korttelialue, jonka käyttö tulisi jakaantumaan näiden kolmen tahon tällä kaava-alueella omistamien tonttien kesken. Tilan Kalliohuvila omistaja vastustaa tätä ja haluaisi säilyttää palstat nykyisellään. Tulevaisuuden käyttöä ajatellen tämä ei olisi toiminnallisesti järkevää. Palstojen ollessa vain noin kymmenen metriä leveitä, millekään palstalle ei voisi kunnolla rakentaa rakennuksia ja melkein koko vyöhyke tuhraantuisi kolmeen rinnakkaiseen kulkuväylään. Tämän lisäksi venevalkaman edustalla oleva, laitureille varattu alue on kapea ja se vielä kapenee kärjestään, jolloin kolmen rinnakkaisen laiturin toiminta veneineen olisi todella vaikeaa, ellei jopa mahdotonta.



Tilojen Ojanperä ja Söpölä kulkuyhteyksiä tutkittiin suunnittelutoimiston kanssa ja todettiin, että tilan Ojanperä omistajan esittämä ratkaisumalli on mahdollinen. Siinä Niittymäentiestä otetaan pieni sivuhaara länteen päin (1), joka syöttää liikenteen kaikille alkuperäisestä Söpölään tilasta muodostettaville tonteille (Söpölään tilasta on erotettu vuonna 2006 Kielokallioksi nimetty rakennettu kiinteistö) sekä Haarlahdentiän yhdestä päähaarasta pieni sivuhaara (2), joka syöttää vastaavasti liikenteen kaikille Ojanperän tonteille. Suuria eroja näiden kahden ratkaisumallin välillä ei ole. Jälkimmäisessä on hieman enemmän katumetrejä, mutta vastaavasti liikennöinti tonteille on hivenen sujuvampaa. Jälkimmäinen lähtee myös selkeästi siitä, ettei millekään Söpölään tilan tontille anneta kaavallista mahdollisuutta muodostaa kulkuyhteyttä suoraan Tammistontieltä. Tämä taas on osa Tammistontien turvallisuuden parantamista, kun yksittäisiä tonttiliittymiä saataisiin aikanaan tien (kadun) varrelta pois. Niittymäentien sivuhaara (1)

on sijoitettu nykyisen Söpölään ja erotetun Kielokallion rajan päälle, jolloin sen pitäisi haitata rakennettua kiinteistöä mahdollisimman vähän. Tosin Kielokallion omistajat eivät ole kommentoineet tätä eivätkä muitakaan ratkaisumalleja millään tavalla.

4.2.4 Lautakunnan käsittelyssä käynyt luonnos



Lautakunnassa käynyt luonnos oli lähes samanlainen kuin edellä esitetty 14.3.2008 päivätty viimeisin alustava luonnos. Haarlahdentien pohjois-eteläsuuntaisen päähaaran loppupäässä oli tehty vielä hienosäätöä katulinjauksen ja tonttien kesken, mutta muuten luonnokset olivat yhteneväiset.

Ympäristö- ja kaavoituslautakunta palautti 16.9.2008 (§ 590) luonnoksen uudelleen valmisteltavaksi. Päätökseen ei jostain syystä kirjattu syitä miksi kaava palautettiin uudelleen valmisteluun, mutta esittelijä oli kirjannut ylös kolme uudelleen tutkittavaa asiaa. Ensimmäinen oli tutkia kaava-alueen itäreunaan asettuvan uuden katulinjauksen hyödyt ja haitat, toinen oli tutkia mahdollisuutta ottaa kaava-alueeseen mukaan kaksi ulkopuolista tilaa (Männistö ja Soppi) sekä kolmantena tutkia muutaman kaava-alueen keskiosassa olevan maanomistajan toiveiden huomioimismahdollisuudet. Mitä nämä toiveet olivat, ei koskaan tullut valmistelijan tietoon.

4.2.5 Lautakunnan tutkittaviksi esittämät asiat

Kadunrakentamisen kustannusta selvitettiin ja se olisi tuolloin voinut olla n. 690 €/m. Jos katua olisi ollut n. 400 metriä, olisi kokonaiskustannus ollut tällöin n. 276000 €. Kadun tarpeellisuus jäi kysymysmerkiksi, mutta kaupungin rahoja sillä olisi kyllä saanut tuhlattua, sillä kaavassa oli jo tuolloin kaikille uusille tonteille esitetty katutasoinen yhteys.

Tiloja Männistö ja Soppi ei katsottu tarkoituksenmukaiseksi ottaa kaava-alueeseen mukaan kaavoituksen alkuvaiheessa, eikä sitä ole katsottu tarkoituksenmukaiseksi myöhemminkään. Tila Männistö vaihtoi tuohon aikaan omistajaa ja uusi omistaja kyseli useita kertoja pääsystä kaavaan mukaan sillä syillä, että hän olisi halunnut saada kulkuyhteyden Haarlahdentien kautta. Rantavyöhyke on kaava-alueen kohdilla katutasoisten kulkuyhteyksien muodostamiseen äärimmäisen hankalaa ja kyseisiä tiloja ei ole haluttu ottaa mukaan kaavaan, jotta kaupunki säästyisi kadun rakentamiselta. Katu täytyisi kirjaimellisesti räjäyttää alueen herkkä - mutta samalla jyrkkäpiirteiseen maastoon ja tätä ei ole katsottu tarkoituksenmukaiseksi tehdä kahden kiinteistön takia. Nykyinen Meltoistentien yhteyskään ei ole kaikilta osin helppo ja voikin olla, että tilojen kulkuyhteys tulisi joka tapauksessa toteutumaan ajoyhteytenä virkistysalueen läpi. Tilannetta voi hyvin verrata Harkkiontien loppupään problematiikkaan. Tilojen omistajien on kuitenkin teoriassa mahdollista toteuttaa kulkuyhteys omalla kustannuksellaan Haarlahdentien katualueen loppupäästä lähtevän ajoyhteyden päästä. Kaavoitusyksikön mielestä Meltoistentien kulkuyhteys on kuitenkin parempi varsinkin tila Männistölle.

4.2.6 Kaavatyön pysäytys

Jonkin aikaa lautakuntapalautuksen jälkeen annettiin ohjeistus, että kaavahankkeista pitää priorisoida sellaiset, joita laaditaan pääasiassa kaupungin omistamalle maalle. Niinpä Harkkionmäen aktiivinen valmistelu lopetettiin pitkäksi aikaa, sillä kaava-alue on lähes kokonaan yksityisessä omistuksessa.

4.2.7 Kaksi erillistä mielipidettä

Harkkionmäen ja Iso-Haarlan kaava-alueiden väliin käynnistettiin 2010 kaavahanke nimeltään Haarlanlahti. Loppuvuodesta 2010 lähetettiin kaavahankkeen osallistumis- ja arviointisuunnitelma hankkeen osallisille. Tässä yhteydessä tuli kaksi mielipidettä, joista toinen liittyi pelkästään Harkkionmäen kaavahankkeeseen ja toinen liittyi kulkuyhteyksinäkökulmiensa kautta enemmän Harkkionmäen hankkeeseen kuin Haarlanlahteen.

Tilan Elssilä (467:1:133) omistaja asiamiehen välityksellä

Mielipiteessä on tiettyjä asiavirheitä, mutta keskeistä siinä on se, että tilalle osoitetun rakentamisen toivottaisiin olevan vapaampaa. Mielipiteen mukana on liitepiirros, josta ilmenee miten mielipiteen esittäjä alueen toteuttaisi.

Kaupunkisuunnittelun kaavoitusyksikkö

Toive vapaammasta rakentamisesta on varmastikin toteutettavissa, mutta kaavoitusyksikkö on täysin päinvastaista mieltä tavasta, jolla rakennuspaikalle kannattaisi rakentaa. Tontin haastavien ominaispiirteiden vuoksi sinne olisi kaavoitusyksikön mielestä huomattavasti helpompi sijoittaa suhteellisen pieniä rakennusyksiköitä kuin yhtä isoa. Pienet yksiköt olisi sijoitettavissa maaston mukaan välttämättä juuri täyttöjä ja louhintoja, mitä taas väistämättä seuraisi liitepiirroksessa esitetystä ”yhden pötkön” toteutustavasta. Toteutus tapa jää kuitenkin maanomistajan itsensä ratkaistavaksi.

Haarlahdentie 10:n asukkaat (sijaitsee Harkkionmäen alueella)

Tuovat mielipiteessään esiin samoja asioita, joita on käsitelty monta kertaa Harkkionmäen kaavahankkeen yhteydessä. Keskeistä mielipiteessä on se, että he haluaisivat Harkkionmäen ranta-alueen asukkaiden kulkevan edelleen Harkkiontietä pitkin.

Kaupunkisuunnittelun kaavoitusyksikkö

Voimassa olevassa osayleiskaavassa kulkuyhteydet on linjattu niin, että Tammistontie syöttäisi suoraan kullekin siihen rajoittuvalle alueelle tulevan liikenteen eikä näiden alueiden läpi menisi kuin ulkoilureittejä tai kevyen liikenteen väyliä. Nykyinen tie on kaiken lisäksi pitkä ja mutkikas, eikä sitä voisi kunnolla hyödyntää, jos sen kohdalle tehtäisiin katu. Tie on paikoin liian alavalla maalla ja lisäksi sitä ei ole perustettu siten kuin kadulta vaaditaan. Rakenteellisessa mielessä siitä ei olisi käytännössä siis mitään hyötyä.

Mielipiteessä mainitut tierasitteet liittyvät yleisesti ns. haja-asutusrakentamiseen eli tilanteeseen, joka alueella tällä hetkellä vallitsee, mutta niitä ei pääsääntöisesti tarvita eikä käytetä asemakaavoitetuilla alueilla, joissa kulkuyhteydet pyritään ratkaisemaan katujen avulla.

4.2.8 Kaavatyön jatkaminen

Vaikka kaavatyö pysäytettiin ja alueen ristiriidat olivat edelleen ratkaisematta, useat alueen maanomistajista kyselivät tasaisin väliajoin kaavan etenemisestä ja toivoivat edelleen sen edistämistä. Halu uusien rakennuspaikkojen saamiseen oli ilmeinen.

Niinpä lopulta vuoden 2012 alussa asemakaavatoimisto lähti omasta aloitteestaan jatkaamaan kaavan valmistelua. Asemakaavatoimisto lähti vielä kerran tutkimaan erilaisia liikenteellisiä ratkaisumalleja sekä samaan aikaan tutkimaan näiden eri vaihtoehtojen investointivaiheen kaavataloutta. Asemakaavatoimisto laski eri vaihtoehtojen katurakentamisen kustannuksia Fore-ohjelmistolla sekä samaan aikaan pyysi Kiinteistöliikelaitosta laskemaan tonttien myynnistä tai vuokrauksesta ja maankäyttösopimuksista saatavat tulot. Kaavatalouslaskelmissa verrattiin keskenään yhteensä kuutta eri vaihtoehtoa: Yksi oli lautakunnassa käynyt luonnos. Yksi oli kutsumanimeltään ”Typistetty”, jonka ideana oli tutkia nimensä mukaisesti sellaista vaihtoehtoa, jossa rakentaminen olisi ollut typistettyä eli pehmeikköalueelle rakentaminen olisi jätetty kokonaan pois. Sitten kolme hieman toisistaan poikkeavaa vaihtoehtoa, jotka kuitenkin pohjautuivat vuosina 2006 ja 2007 luonnosteltuihin vaihtoehtoihin. Ja viimeisenä yksi ennen näkemätön vaihtoehto, jossa on sen kutsumanimen ”Uusi linja” mukaisesti muodostettu uusi katulinjaus Tammistontieltä Urhankadun kohdalta.

Suunnitelma vers.	VE "Kaksi"	VE "Muunnos"	VE "Sivuhaara"	VE "Uusilinja"	VE "Typistetty"	VE "Luonnos"
Tehtävät maankäyttösopimukset						
Loppusumma	714210	734072	774840	834064	427557	533317
Kaupungin tontit						
+						
Loppusumma	716628	716628	716628	716628	716628	716628
Yht.	1430838	1450700	1491468	1550692	1144185	1249945
B-lisän maankäyttösopimukset						
+						
Loppusumma	77723	77723	77723	77723	0	77723
Yht.	1508561	1528423	1569191	1628416	1144185	1327668
Harkittavat maankäyttösopimukset						
+						
Loppusumma	31890	31890	31890	31890	31890	101190
Yht.	1540451	1560313	1601081	1660306	1176075	1428858

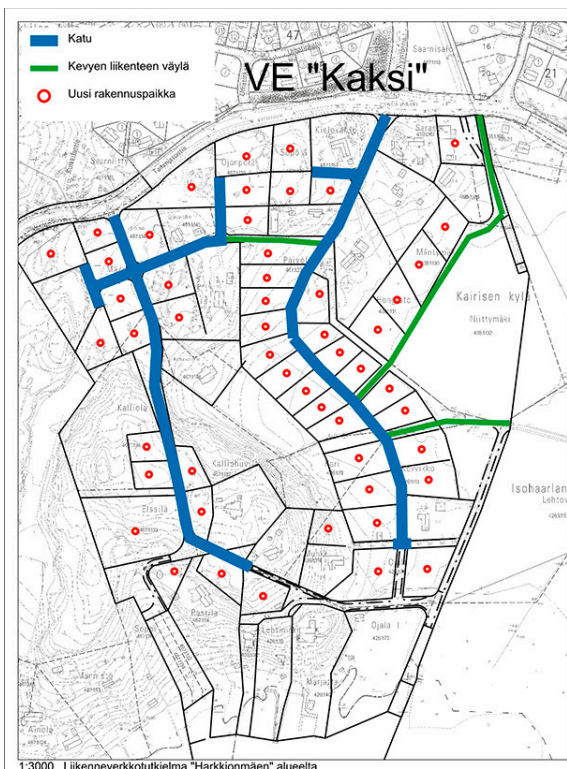
Yllä olevassa taulukkokuvasa on esitetty tulojen muodostuminen eri vaihtoehtoissa. Laskelmat on tehty alkuvuodesta 2012. Vastaavasti kadunrakentamisen kustannukset ovat vaihtoehoittain seuraavat (v. 2012/2013):

"Kaksi"	963.700 € (alv 0 %)
"Muunnos"	940.400 € (alv 0 %)
"Sivuhaara"	906.900 € (alv 0 %)
"Uusi linja"	921.100 € (alv 0 %)
"Typistetty"	731.700 € (alv 0 %)
"Luonnos"	tätä ei ole Fore-ohjelmalla laskettu, mutta kustannus on vastaava kuin vaihtoehdossa "Muunnos"

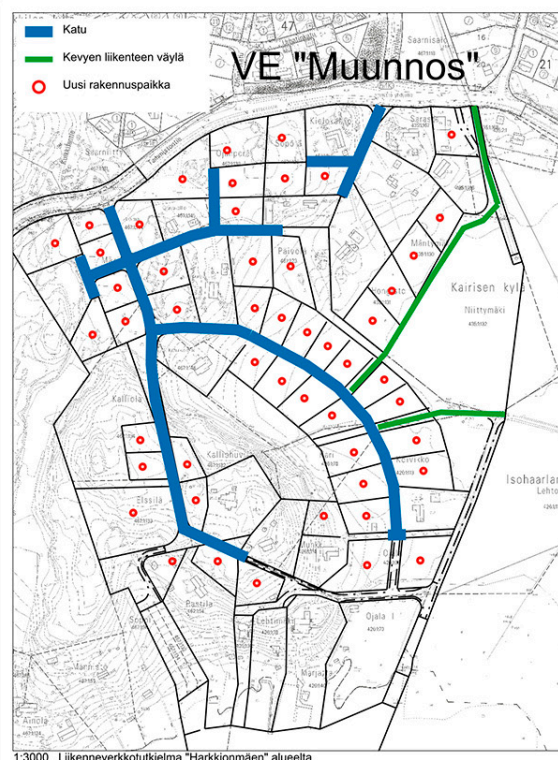
Osoittautui, että vaihtoehto "Typistetty" oli huono. Vaikka siinä olisi säästyty kadun rakentamisesta pehmeikölle, niin sen tonttitulot olisivat olleet suhteessa selvästi pienemmät kuin mitä kadunrakentamisesta olisi saatu säästöjä.

Myöskään lautakunnassa käynyt luonnosta ei enää voinut pitää sellaisenaan hyvänä, sillä luonnosta muistuttava vaihtoehto "Muunnos" tarjosi taloudellisesti paremmat lähtökohdat yksinkertaisesti siitä syystä, että siinä oli saatu tontteja lisättyä kaava-alueelle.

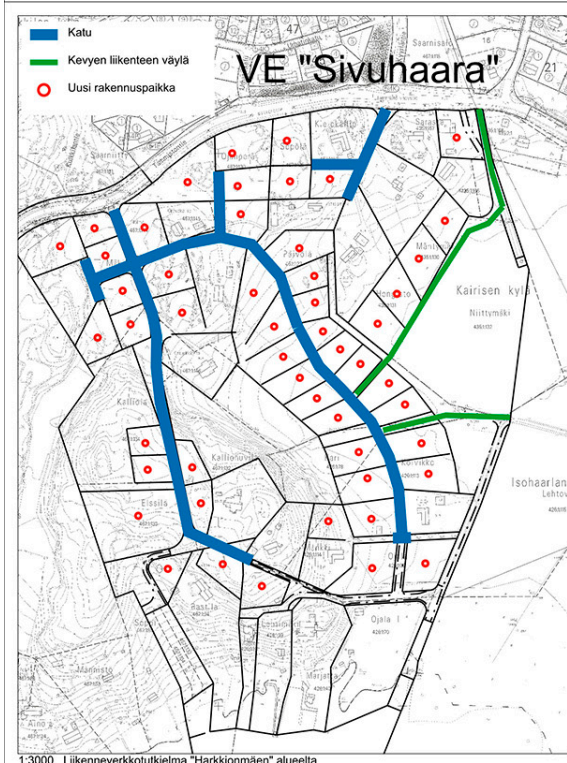
Niinpä jäljelle jäi neljä vaihtoehtoa, joista asemakaavatoimisto pyysi näkemyksiä muutamilta kaupungin eri hallintokuntien asiantuntijoilta. Näissä keskusteluissa valikoitui esiin hieman muita parempana vaihtoehto nimeltä "Uusi linja". Vaihtoehto, jonka asemakaavatoimisto keksi uutena liikenteellisenä ratkaisumallina vasta v. 2012.



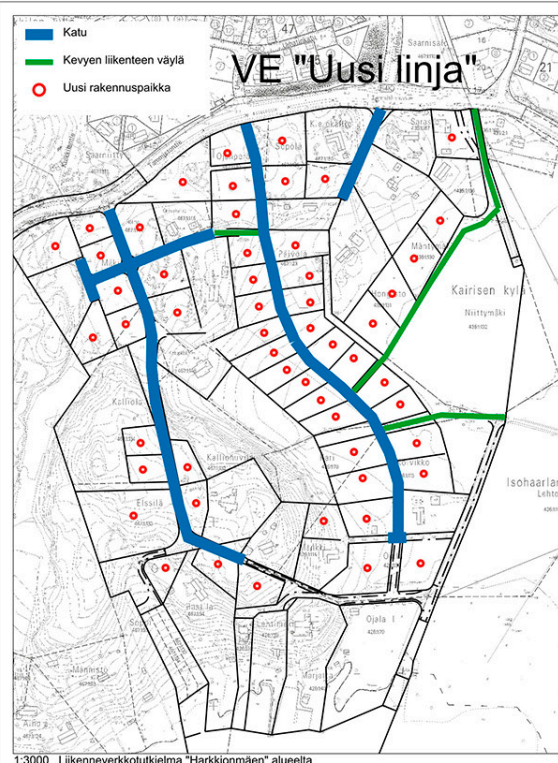
Asemakaavatoimisto / JE / 20.4.2012



Asemakaavatoimisto / JE / 20.4.2012



Asemakaavatoimisto / JE / 20.4.2012



Asemakaavatoimisto / JE / 20.4.2012

4.2.9 Kysely vaihtoehtoista maanomistajille ja asukkaille.

Tämän jälkeen asemakaavatoimisto järjesti kyselyn maanomistajille ja asukkaille keväällä 2012. Kyselyssä oli mukana nuo neljä vaihtoehtoa, kertomatta kuitenkaan vielä mikä kaupungin näkökulmasta saattaisi olla mieluisin vaihtoehto. Kyselyssä pyydettiin laittamaan kaikki neljä vaihtoehtoa paremmuusjärjestykseen omasta näkökulmasta, mutta huomioita pyydettiin kiinnittämään nimenomaan liikenteelliseen ratkaisuun, joka on ollut se pahin riskitöiden aiheuttaja.

Kysely lähetettiin kaikille kaava-alueen 23 maanomistajalle/kiinteistölle ja vastauksia tuli yhteensä 17 eri maanomistajalta/kiinteistöltä. Demokratian nimissä kyselyssä huomioitiin vain yksi vastaus per maanomistaja/kiinteistö. Vastaukset alla:

Vaihtoehto	Paremmuusjärjestys				
	1.	2.	3.	4.	
"Kaksi"	9	3		5	17
"Muunnos"	4	4	5	4	17
"Sivuhaara"		4	7	6	17
"Uusi linja"	4	6	5	2	17
	17	17	17	17	

Kysely ei tuonut toivottua tulosta. Näkemykset eri vaihtoehtoista menivät todella paljon ristiin, mikä ei sinänsä ole yllätys, kun huomioi kaavan aiempia vaiheita. Vaihtoehto "Kaksi" sai selkeästi eniten ykkössijoja, mutta sille löytyi myös selvää vastustusta. Erityisesti Niittymäentien varren kiinteistöt vastustivat tätä vaihtoehtoa ankarasti. "Muunnos", joka on melkein sama kuin lautakunnassa käynyt luonnos, sai tasapaksun vastaanoton ja "Sivuhaarasta" ei tykännyt oikein kukaan. Vaihtoehto "Uusi linja" tarjosi vastausten valossa ehkä parhaimman kompromissin, jonka lähes kaikki olisivat valmiit jollakin tavalla hyväksymään. Ainoa joka ymmärrettävästi vastusti "Uutta linjaa", niin kuin erillisestä mielipiteestä voi myöhemmin lukea, oli tilan Ojanperä omistaja. Toinen joka piti "Uutta linjaa" huonoimpana oli tilan Munkki omistaja, mutta tähän asemakaavatoimisto ei keksinyt mitään järkevää selitystä. "Uuden linjan" pitäisi heidän näkökulmastaan olla ihan yhtä hyvä ja suoraviivainen kuin heidän parhaimpana pitämänsä vaihtoehto "Kaksi".

Kyselyyn liittyen kaksi maanomistajaa lähetti myös erilliset mielipiteet aiheeseen liittyen.

Tilan Lehtimäki (426:1:39) omistaja 1.6.2012

Mielipiteen esittäjä peräänkuuluttaa MRA:n 37 §:n peruslähtökohtaa, jonka mukaan tonttijako on laadittava siten, että jokainen tontti rajoittuu katualueeseen.

Kaupunkisuunnittelun kaavoitusyksikkö

Näin peruslähtökohta on ollutkin. Kyseisen pykälän 1. momentti kuitenkin jatkuu: "erityisesti syystä tontti voi kuitenkin rajoittua muuhunkin yleiseen alueeseen, jonka kautta tontille on järjestettävissä ajokelpoinen yhteys". Tätä momentin jatkon mukaista kulkuyhteysjärjestelyä oltiin esittämässä pakottavista syistä. Kadun tuomista "perille asti" tutkittiin silloisen kaavarakenteen mukaan, mutta katualueella sallittavalla maksimipituuskaltevuudella kadun loppuosa olisi sijoittunut pahimmillaan kolmesta neljään metriä syvään kanjoniin. Tämä ei olisi ollut kenenkään näkökulmasta tarkoituksenmukaista. Mielipiteen esittäjä olisi näin kyllä saanut teoriassa tonttiin rajoittuvan katualueen, mutta ei olisi sitä käytännössä pystynyt hyödyntämään. Nämä asiat käytiin aikanaan läpi mielipiteen esittäjän kanssa, mutta jostain syystä hän esitti uudelleen tuon MRA:n mukaisen vaatimuksen.

Tilan Ojanperä (467:1:130) omistaja 2.1.2013

Kyselyn painottuessa liikenteellisiin ratkaisumalleihin, tuo mielipiteen esittäjä esiin, että tällöin liikenteen turvallisuuden tulisi olla johtava ajatus. Hän tuo esiin näkökulmia, jotka ovat hänen mielestään epäkohtia vaihtoehdossa "Uusi linja". Hän kannattaa vaihtoehtoa "Kaksi" ja pitää vaihtoehtoa "Uusi linja" huonoimpana sekä mielipiteessään esittämistä syistä, että uuden katulinjauksen kulkiessa hänen maa-alueensa läpi.

Kaupunkisuunnittelun kaavoitusyksikkö

Liittymien määrä tulisikin pitää mahdollisimman pienenä, mutta on kuitenkin eri asia puhua valta- ja maanteistä kuin tiivistyvän kaupunkirakenteen katuverkosta. Lisäksi on totta, että "Uuden linjan" liittyminen Tammistontiehen ei ole paras mahdollinen sen sijoituksessa sisäkaarteiden puolelle, mutta kaarre on loiva ja näkyvyys on rajallinen vain vasemmalle. Toisaalta kevyen liikenteen väylän sijaitessa Harkkionmäen puolella, se antaa ajoneuvoille mahdollisuuden ajaa Tammistontien ajoradan reunaan ja saada näin riittävä näkyvyys myös vasemmalle.

"Uuden linjan" mahdollisesta tarkemmasta sijoituksesta ja tasauksesta ei vielä ole tietoa, mutta maastossa tehtyjen tarkisteluksen perusteella näyttäisi selvästi siltä, että katu olisi mahdollista istuttaa aika luontevasti maastoon ilman suuria louhintoja.

Tämän vaiheen yhteydessä kaavoitusyksikkö alkoi saada varmuuden itselleen siitä, että vaihtoehto "Uusi linja" on ratkaisumalli, jota kaavoitusyksikkö tulee esittämään jatkotyökentelyn pohjaksi. Vaikka siinä on muutama pieni heikkous, se on silti neutraalein ja paras vaihtoehto. Se on ainut vaihtoehto, jossa uusi katuyhteys ei kulje suoraan kenenkään pihapiiriin ohi. Kaupungin ne tahot, joilta eri vaihtoehdoista kysyttiin mielipiteitä, pitivät sitä parhaana. Sen avulla katuverkosta on yleisesti ottaen muodostettavissa yksinkertaisin ja tonttijaotuksesta selkein sekä tehokkain. Katulinjaus veisi maa-aluetta tilasta Ojanperä, mutta maanomistaja saisi silti tässäkin vaihtoehdossa samat kolme uutta rakennuspaikkaa mitä muissakin vaihtoehdoissa. Eikä uuden kadun voi katsoa merkittävästi heikentävän maanomistajalle tulevien uusien rakennuspaikkojen laatua.

4.2.10 Kyselyn jälkeen tulleet muutostarpeet

Vaikka valmistelussa oli jo tähän mennessäkin ollut aivan tarpeeksi haasteita, niin lisähaasteitakin ilmaantui. Yksi haaste on alueen vesihuollon toteutuksen kannattavuus. Vesiliikelaitos toi esiin, että alueen vesihuollon toteutus maksaisi todennäköisesti huomattavasti enemmän kuin mitä liittymismaksuina saataisiin takaisin. Tosin tämä ei ole yksin Harkkionmäen ongelma, vaan se on kovin yleinen uudispientaloalueita toteutettaessa. Kaavoitusyksikkö näki tämän seurauksena kuitenkin tarpeellisenä tutkia vielä maankäytön tehostamismahdollisuuksia.

Toinen haaste on nykyisen Harkkiontien loppupään kulkuyhteyden järjestämisen ongelmallisuus. Tämä ongelma on ollut tiedossa jo aiemmin, mutta kyselyn yhteydessä tuli esiin mm. se seikka, ettei sen loivempiakaan osuuksia tahdo päästä ylös talvella tavallisilla autoilla. Nykyisten vaihtoehtojen mukaisesti tarkasteltuna kulkuyhteyttä ei olisi mahdollista ulottaa katuna perimmäisille tonteille asti niin kuin edellä on jo todettu. Tässä kohtaa kaavoitusyksikkö sai ajatuksen, jossa kulkuyhteys saattaisi olla mahdollista viedä loppuun asti, mutta tämä vaatisi vielä tarkempaa tutkimista sekä keskusteluja muutaman maanomistajan kanssa.

Kolmas haaste, joka tosin ei varsinaisesti ole uusi, on se, ettei kaavoitusyksikkö koskaan ole oikein ollut tyytyväinen ratkaisuun, jossa ns. pumppaamoväylää käytettäisiin muuttaman uuden tontin ajoväylänä. Ajoneuvomäärät olisivat kyllä niin pienet, että liikennesuunnittelun näkökulmasta ratkaisu olisi hyväksyttävissä, mutta tähänkin haluttiin tutkia vielä muita ratkaisumalleja osittain yhdessä kaavan tehostamisen kanssa.

4.2.11 Maankäytön tehostaminen ja pumppaamoväylä

Näihin kahteen asiaan kaavoitusyksikkö keksi osittain yhteisen ratkaisun. Urhatinkadulta alkunsa saavaa uutta katuyhteyttä ei viedäkään suoraan rantaan asti, vaan sen loppupää jaetaan T-haaralla kahteen osaan. Eteläisempi haara jatkaa rantaan ja pohjoisempi ottaa hoitaakseen uudet tontit pumppaamoväylän suunnalta. Näin pumppaamoväylällä moottorijoneuvoliikenne ei lisääny ja kun vielä pohjoisen T-haaran varteen lisätään tontteja myös sen itäpuolelle, saadaan maankäyttöä edelleen tehostettua. Yleisestikin kaava-alueen maankäyttöä on pyritty hieman vielä tehostamaan pienentämällä tonttikokoja, jotta muutamia uusia tontteja on saatu mahdutettua alueelle lisää.

4.2.12 Kahden maanomistajan kuuleminen Harkkiontien loppupään varrelta

Jotta uusi katu olisi mahdollista ulottaa ja toteuttaa järkevästi tiloille Aaltola ja Lehtimäki asti, täytyisi katu linjata kääntymään kohti rinnettä jo selvästi ennen nykyistä Harkkiontietä. Tällöin katu kulkisi koko loppupään matkan maastollisesti hieman ylempänä, jolloin kadun pituusleikkaus ei muodostuisi sellaiseksi ongelmaksi, kuin aiemmissa vaihtoehdoissa. Tässäkään vaihtoehdossa kadun rakentaminen ei olisi helppoa, mutta johtaisi kuitenkin hyväksyttävään lopputulokseen. Tämän vaihtoehdon toteuttaminen koskee erityisesti tilojen Marjatta ja Ojala omistajaa, mutta myös rakennuspaikkojen uudelleenmuodostamisen kautta tilan Ojala I omistajaa. Kaavoitusyksikkö järjesti yhteisen tapaamisen näiden maanomistajien kanssa, kysyäkseen heidän mielipidettään ratkaisumallista. Mieli-piteiden muodostamiseen kului tovi aikaa, mutta molemmat maanomistajatahot olivat valmiit hyväksymään esitetyn ratkaisumallin.

4.2.13 Lyhty yhteenveto vuorovaikutuksesta

Niin kuin koko kappaleesta 4 voidaan lukea, on maanomistajia ja asukkaita kuultu monta kertaa ja monella tapaa sekä yritetty löytää kaikille kelpaava ratkaisu. Koska maanomistajat ja asukkaat ovat ristiriitaisten toiveidensa kanssa olleet kuitenkin niin ehdottomia, on osoittautunut mahdottomaksi löytää kaikille kelpavaa kaavaratkaisua. Näin jälkikäteen voi todeta, että alueelle myönnettyt useat suunnittelutarveratkaisut ovat haitanneet ollenaisesti kaavoitusta.

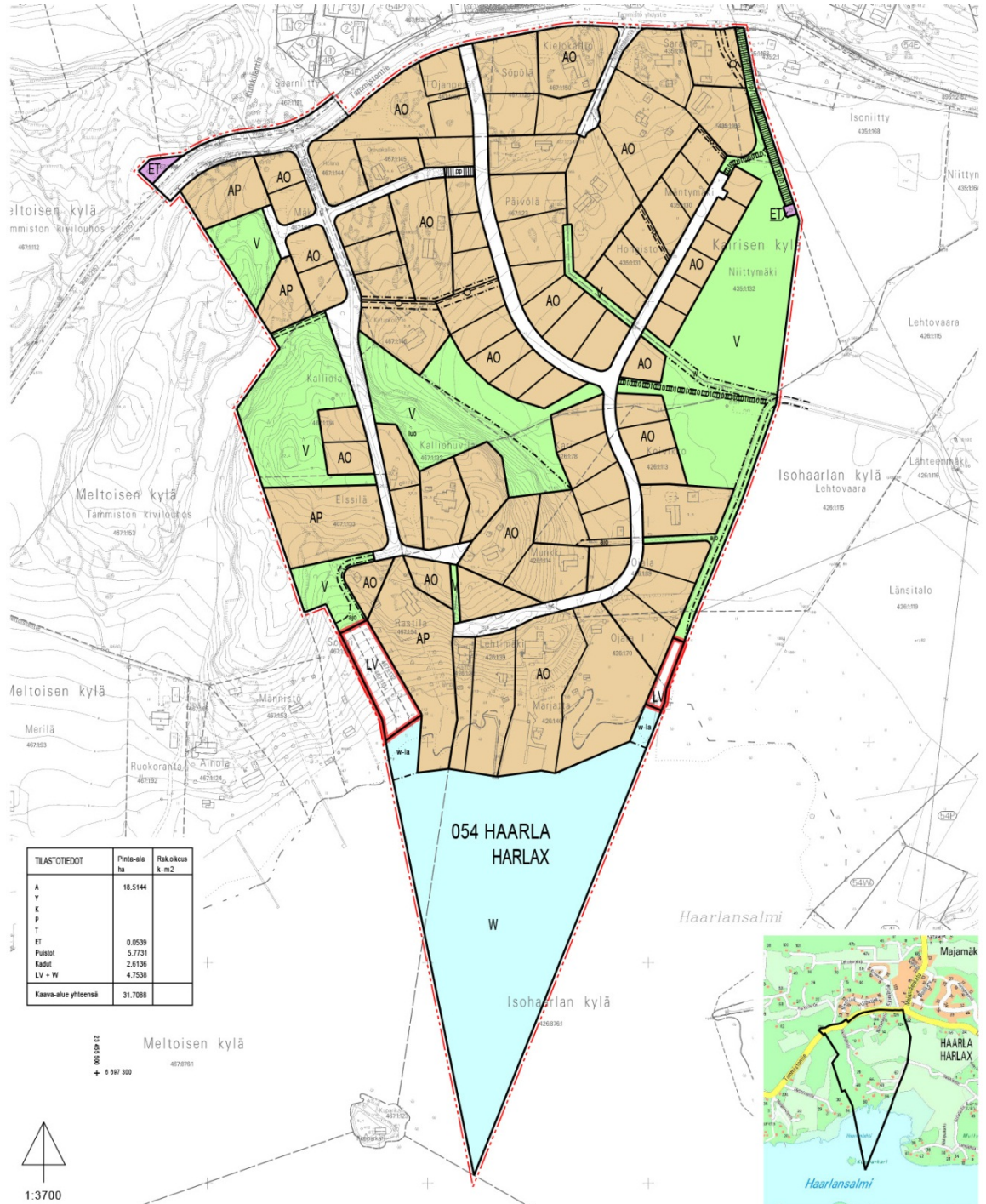
5 ASEMAKAAVAN KUVAUS

5.1 Kaavan rakenne

Kaavan rakenteelliseksi sekä liikenteelliseksi rungoksi on otettu kyselyssä ollut vaihtoehto ”Uusi linja”. Loppupäästään uusi katu on sittemmin jaettu T-haaralla kahteen osaan. Näiden katuhaarojen yhteyteen on sijoitettu suurin osa kaava-alueen uusista tonteista. Toinen merkittävä osa-alue muodostuu Haarlahdentien yhteyteen. Niittymäentie säilyy nykyisen kaltaisena.

Jätevedenpumppaamolle menevää huoltoväylää käyttää ajoneuvoväylänä jatkossa vain ne kaksi kiinteistöä, jotka sitä käyttävät nykyisinkin. Muuten väylä toimii kevyen liikenteen väylänä Haarlanlahden ja Harkkionmäen välialueelta Tammistontielle. Harkkiontie muodostuu osaksi itä-länsisuuntaista ulkoilureittiä lisäämällä pätkä reittiä uuden kadun ja Harkkiontien väliin.

Alueen täplittäisestä rakentamisesta, kiinteistönmuodostuksen rikkonaisuudesta ja paikoin hankalasta maastosta johtuen kaava-alueelle on ollut vaikeaa muodostaa kaupunkikuvallista "selkärankaa". "Uuden linjan" katualueen varsille ryhmiteltyjä tonttikokonaisuuksia voinee pitää tällaisena, mutta muuten on jouduttu tyytymään lähinnä rakennuspaikkojen "lisäämiseen" ilman sen suurempia kaupunkikuvallisia tavoitteita. "Lisääminen" on pyritty toteuttamaan maanomistajia ajatellen niin tasapuolisesti kuin alueen hankalat lähtökohdat antavat myöden.



Luonnos 10.10.2013

Osa kaava-alueesta ja sen rakennuspaikoista on niin alavalla maalla, että se tulee edellyttämään maanpinnan nostoa. Tämä tulee olemaan haastava tehtävä, sillä nostettavat alueet sijoittuvat usean maanomistajan alueelle ja oman lisänsä siihen tuo katujen ja kunnallistekniikan rakentamisen asettamat vaatimukset. Maanpinnan noston on kuitenkin katsottu olevan mahdollista sekä tarkoituksenmukaista, sillä sen myötä rakentamisalueista on saatu ehyempiä ja siten kokonaisratkaisusta parempi.

Kaava-alueen asuntorakentamiseen osoitettu rakennusoikeus tulee olemaan n. 23000 - 26000 kem². Tästä olisi "uutta" rakennusoikeutta n. 20000 - 23000 kem². Uutena pidettäviä omakotitontteja on 63 kpl. Uusia asuntoja alueelle tulisi kaikkiaan n. 80 kpl ja siten n. 250 uutta asukasta. Alueella on tällä hetkellä 16 asuntoa ympärivuotisessa käytössä.

5.2 Kaavan vaikutukset

5.2.1 Yleistä

Asemakaavan toteuttamisen myötä nykytilanne tulee muuttumaan kaava-alueella paljon. Alueen ollessa tällä hetkellä siellä täällä sijaitsevien omakotitalojen täplittämää, tulee se muuttumaan uuden rakentamisen myötä selvästi tiiviimmäksi. Tosin tonttikoko on moniin muihin Hirvensalon viimeaikaisiin omakotialueisiin verrattuna jonkin verran suurempi ja siten alueen rakentamistiheys väljempi.

Kaava-alueella on muutamia kohtia, joissa kiinteistönmuodostus on niin erikoisen muotoista ja hankalaa, ettei uusia tontteja ole voitu laittaa noudattamaan niitä. Kaavassa onkin priorisoitu hyvä tontti- ja katurakenne. Tämä aiheuttaa sen, että muutamat maanomistajat joutuvat tekemään yhteistyötä uusien tonttien muodostamiseksi.

5.2.2 Palvelut

Turun runkobussin kehittämissuunnitelmassa Hirvensaloon suuntautuvan linjan runkobussin vuoroväli saavutetaan vain Moikoisiin asti. Tästä eteenpäin Hirvensalon linjat jakaantunevat kolmeen eri haaraan. Yksi näistä suuntautuu Haarlaan ja Tammistontielle. Kehittämissuunnitelmassa todetaan, että: "Haarareiteillä saavutetaan kuitenkin alueen tarpeita vastaava ja palvelutasotavoitteet täyttävä säännöllinen joukkoliikenteen vuorotarjonta." Näitä tavoitteita tukee Haarlan kasvaminen ja väkimäärän lisääntyminen.

Väestön lisääntyminen auttaa toivon mukaan myös siihen, että palvelut pysyisivät paremmin Haarlan uudehkossa liikekeskuksessa. Vaikka se on ollut jo uudesta asti vajaa käytössä, niin nyttemmin moni liike on lopettanut toimintansa kannattamattomana.

5.2.3 Tekninen huolto

Yhdyskuntateknisen huollon verkostoa joudutaan laajentamaan alueen rakentamiseksi. Kaava-alue pystytään suurelta osin liittämään suoraan lähialueilla olemassa olevaan verkostoon. Rantakiinteistöt sekä osa alueen eteläosassa olevista muista kiinteistöistä tulevat vaatimaan lisä- ja/tai erityisjärjestelyjä. Näiden viemäröinti tulee todennäköisesti vaatimaan paineviemärilinjoja, joihin kiinteistöt liittyvät omilla kiinteistökohtaisilla pumppaamoilla. Alueen viemäröinti tulee aikanaan ehkäisemään jo olemassa olevien ympärivuotisten asuntojen ympäristöhaittoja.

5.2.4 Luonnonympäristö

Viitasammakkoa lukuun ottamatta kaava-alueelta ei löydy juuri muuta erityistä huomioitavaa niin kuin luontoselvityksessä on todettu. Tosin Kalliohuvilan tilalla oleva jyrkkä koilliseen viettävä kalliorinne on merkitty ympäristönsuojeluyksikön kehotuksesta luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeäksi elinympäristöksi, vaikka se ei yksiselitteisesti Metsälain tarkoittama kohde olisikaan.

5.2.5 Sosiaaliset vaikutukset

Alueen ehkä suurimmat ristiriidat liittyvät siihen, ettei kukaan olemassa olevista maanomistajista/asukkaista haluaisi alueen liikenteellistä pääsyöttöväylää viereensä, vaikka tuleva liikennemäärä olisi todella vähäinen. Lisäksi osa niistä maanomistajista, jotka ovat tavoitelleet tilojensa jakamista useammiksi rakennuspaikoiksi, eivät ole olleet halukkaita hyväksymään sellaisia ratkaisuja, jotka vaatisivat heidän maansa käyttöä esimerkiksi kulkuväyliin ja jotka samaan aikaan hyödyttäisivät muita maanomistajia. Kun on kyseessä osittain rakennettu alue, niin jonkun vierestä tai läheltä uudet ja uudistettavat kulkuyhteydet on kuitenkin pakko muodostaa ja kokonaisuutta ajatellen on tarkoituksenmukaisinta tehdä niin vähän katuja kuin mahdollista.

Kaavoitusyksikkö esittää ”Uutta linjaa” jatkotyöskentelyn pohjaksi, koska se tarjoaa kaavoitusyksikön mielestä parhaimman kompromissin. Se mm. väistää kaikkein parhaiten olevia pihapiirejä, se on tehokkain ja sillä saa tonttijaotuksesta selkeimmän. Myös tilan Ojanperä maanomistaja saa siitä saman hyödyn kuin muissakin vaihtoehdoissa.

Vaikka kaavaa tehdään kaupungin aloitteesta, on sen valmistelun tarve tullut kuitenkin lähinnä siitä syystä, että alueella on ollut jatkuva rakentamispaine, kun maanomistajat ovat halunneet lohkoa tiloistaan uusia rakennuspaikkoja. Tämä rakentamispaine taas aiheuttaa selvää maankäytönohjaamistarvetta. Lukuisat ristiriitatilanteet ovat ehkä myös osoitus siitä, että juuri tällaisessa tapauksessa tarvitaan asemakaavaa ja sen neuvottelevaa laadintaprosessia, jonka kautta sovitaan yhteen maanomistajien/asukkaiden erilaisia haluja ja näkemyksiä.

6 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Alueen täysimittainen toteutus voi käynnistyä vasta sen jälkeen, kun alavimpien alueiden osalle on toteutettu Haarlanlahden läjityksen yleissuunnitelmassa esitetyt toimenpiteet. Muuten alueen rakentaminen voi alkaa kaavallisen, kiinteistöteknisen ja teknisen huollon valmiuden sallimassa ajassa.

Turussa 10. päivänä lokakuuta 2013

Toimialajohtaja

Markku Toivonen

Kaavoitusarkkitehti

Jani Eteläkoski