



TURKU

Kaupunkiympäristötoimiala
Kaupunkisuunnittelu ja maaomaisuus
Kaavoitus



H A R K K I O N M Ä K I

ASEMAKAAVA
Asemakaavatunnus 46/2005
Diaarionumero 15695-2005

SELOSTUS
15.8.2018

Sisällysluettelo

1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT	4
1.1 Tunnistetiedot.....	4
1.2 Kaava-alueen sijainti	5
1.3 Kaavan tarkoitus	5
1.4 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista.....	5
2 TIIVISTELMÄ	6
2.1 Kaavaprosessin vaiheet	6
2.2 Asemakaava	6
2.3 Asemakaavan toteuttaminen	7
3 LÄHTÖKOHDAT	7
3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista.....	7
3.1.1 Alueen yleiskuvaus.....	7
3.1.2 Luonnonympäristö.....	7
3.1.3 Yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuva	7
3.1.4 Tekninen huolto.....	8
3.1.5 Maanomistus.....	8
3.1.6 Palvelut	9
3.1.7 Liikenne.....	9
3.1.8 Ympäristöhäiriöt	9
3.2 Aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset.....	9
3.2.1 Maakuntakaava.....	9
3.2.2 Yleiskaava.....	10
3.2.3 Osayleiskaavat	10
3.2.4 Asemakaava	11
3.2.5 Rakennusjärjestys	11
3.2.6 Pohjakartta	12
3.2.7 Luontoselvitys	12
3.2.8 Viitasammakkoselvitykset.....	12
3.2.9 Haarlanlahden läjityksen yleissuunnitelma	12
4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET	13
4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve ja suunnittelun käynnistäminen	13
4.2 Osallistuminen ja yhteistyö.....	13
4.2.1 Osalliset	13
4.2.2 Kaavan aloitusvaihe	13
4.2.3 Ensimmäisen luonnosvaiheen vaihtoehdot.....	15
4.2.4 Lautakunnan käsittelyssä käynyt luonnos.....	21
4.2.5 Lautakunnan tutkittaviksi esittämät asiat	22
4.2.6 Kaavatyön pysäytys	22
4.2.7 Kaksi erillistä mielipidettä	22
4.2.8 Kaavatyön jatkaminen	23
4.2.9 Kysely vaihtoehdoista maanomistajille ja asukkaille	26
4.2.10 Kyselyn jälkeen tulleet muutostarpeet	27
4.2.11 Maankäytön tehostaminen ja pumppaamoväylä.....	28
4.2.12 Kahden maanomistajan kuuleminen Harkkiontien loppupään varrelta	28
4.2.13 Uusi luonnoskäsittely.....	29
4.2.14 Sepäntor pantien katualueen loppupään uudelleen linjaus	30
4.2.15 Tila Kalliohuvi-la	31
4.2.16 Lyhyt yhteenveto vuorovaikutuksesta	33
4.2.17 Lausuntojen pyytäminen.....	33
4.2.18 Kaava-alueen maanomistajien ja asukkaiden kuuleminen.....	33
4.2.19 Maankäyttösopimukset.....	33

5 ASEMAKAAVAN KUVAUS.....	33
5.1 Kaavan rakenne	33
5.1.1 Yleistä	33
5.1.2 Kortteli- ja erityisalueet	35
5.1.3 Katu- ja liikennealueet	35
5.1.4 Virkistys- ja vesialueet	36
5.1.5 Kaavamerkinnot ja -määräykset	36
5.1.6 Tonttijako.....	36
5.2 Kaavan vaikutukset	37
5.2.1 Yleistä	37
5.2.2 Palvelut	37
5.2.3 Tekninen huolto.....	37
5.2.4 Luonnonympäristö.....	37
5.2.5 Sosiaaliset vaikutukset	37
5.2.6 Kaavatalous	38
6 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS.....	38

ASEMAKAAVAN SELOSTUS, joka koskee 15. päivänä elokuuta 2018 päivättyä asemakaavakarttaa.
Harkkionmäki (46/2005)

1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

1.1 Tunnistetiedot

ASEMAKAAVA

Kaupunginosa:	054 HAARLA	HARLAX
Korttelit:	84 - 96	84 - 96
Kadut:	Haarlahdenkuja Haarlahdentie Isoniituntie Niittymäentie Pumpputie Sepäntorpantie Tammistontie (osa)	Harlaxgränden Harlaxvägen Storängsvägen Ängsbacksvägen Pumpvägen Smedstorsvägen Tammistovägen (del)
Puistopolut:	Haarlahdenpolku Harkkionpolku Harkkiontie (osa) Isoniitunpolku	Harlaxstigen Harkkiostigen Harkkiovägen (del) Storängsstigen
Virkistysalueet:	Harkkionmäki Harkkionrinne Isoniittu Kotipellonmäki Madonhännänpelto Viitasammakonoja	Harkkiobacken Harkkiobrinken Storängen Hemåkersbacken Masksvansåkern Åkergrödsdiken
Venevalkama:	Harkkionvalkama	Harkkiohamnen
Vesialue:	Haarlansalmi (osa)	Harlaxsundet (del)

Asemakaavan yhteydessä hyväksytään sitovat tonttijaot:

HAARLA -84.-1, -85.-1-6, -86.-1-22, -87.-1-12, -88.-1-4, -89.-1-7, -90.-1, -91.-1-3, -92.-1, -93.-1-8, -94.-1-13, -95.-1, -96.-1-2

Uudet korttelinumerot: 84 – 96

Asemakaava on laadittu Kaupunkiympäristötoimialan kaavoituksessa: Puolalankatu 5, 20100 Turku, puh. (02) 2624 300.

Valmistelija: kaavoitusarkkitehti Jani Eteläkoski (etunimi.sukunimi@turku.fi).

2 TIIVISTELMÄ

2.1 Kaavaprosessin vaiheet

Asemakaavan laatiminen on alkujaan perustunut Turun kaupunginvaltuuston hyväksymiin eri kausien asunto- ja maankäyttöohjelmiin sekä sittemmin kaupunginvaltuuston hyväksymiin eri kausien kaavoitusohjelmiin.

Asemakaavan vireille tulosta on ilmoitettu kaavoituskatsauksissa vuosina 2005-2009 ja uudelleen vuodesta 2014 eteenpäin.

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 selkaiset, joita laaditaan pääasiassa kaupungin omistamalle maalle. Niinpä Harkkionmäen aktiivinen valmistelu lopetettiin pitkäksi aikaa, sillä kaava-alue on suurelta osin 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.

Kaupunkisuunnittelu- ja ympäristölautakunta hyväksyi kaavaluonnoksen 19.11.2013 § 348.

Asemakaava tullaan viemään kaupunginhallituksen ja kaupunginvaltuuston hyväksymiskäsittelyyn, kun tarvittavat maankäyttösopimukset on hyväksytty ja allekirjoitettu.

2.2 Asemakaava

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

Alueen hankalista lähtökohdista johtuen osa uusien rakennuspaikkojen sijoittelusta on hieman väkinäistä, mutta alueen keskivaiheilla ja avoimelle peltoalueelle päin tultaessa uusia tontteja on saatu sijoitettua enemmän ja niiden sijoittelu on pystytty toteuttamaan määrätietoisemmin niin, että uudesta rakenteesta syntyy ryhdikäs talorivistö kadulle ja peltoalueelle päin.

Alueelle tulee n. 60 uutta rakennuspaikkaa, joista suurin osa omakotitalotontteja. Uutta rakennusoikeutta tulee hieman alle 30000 k-m² 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. Kaava-alueen koko on n. 32 ha. Tästä maa-aluetta on n. 27 ha ja vesialuetta n. 5 ha.

3.1.2 Luonnonympäristö

Metsäisellä osiolla sijaitsee korkea ja tiheäpuustoinen kallioselänne. Sen keskiosa on hyvin rikkonaista ja lohkarista 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.

Suunnittelualueen koillisosassa sijaitsevassa pihalammassa sekä sieltä Haarlanlahdelle johtavassa ojustossa on havaittu useita sammakkolajeja. Näistä huomionarvoisin on viitasammakko. Se on luontodirektiivin liitteen IV (a) eläinlaji, joka edellyttää tiukkaa suojelua. Niinpä viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen ja heikentäminen on kiellettyä.

Viitasammakon lisäksi suunnittelualueella ei esiinny muita merkittäviä luontoarvoja. Suunnittelualueella 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 Haarlahdentien risteyksen vieressä. Suunnittelualueella ei ole merkittäviä perinnemaisemakohteita eikä perinnebiotooppeja. Suot puuttuvat alueelta kokonaan lukuun ottamatta Tammistontien ja Haarlahdentien risteyksen vieressä olevia soistumia, jotka ovat metsittymässä.

3.1.3 Yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuva

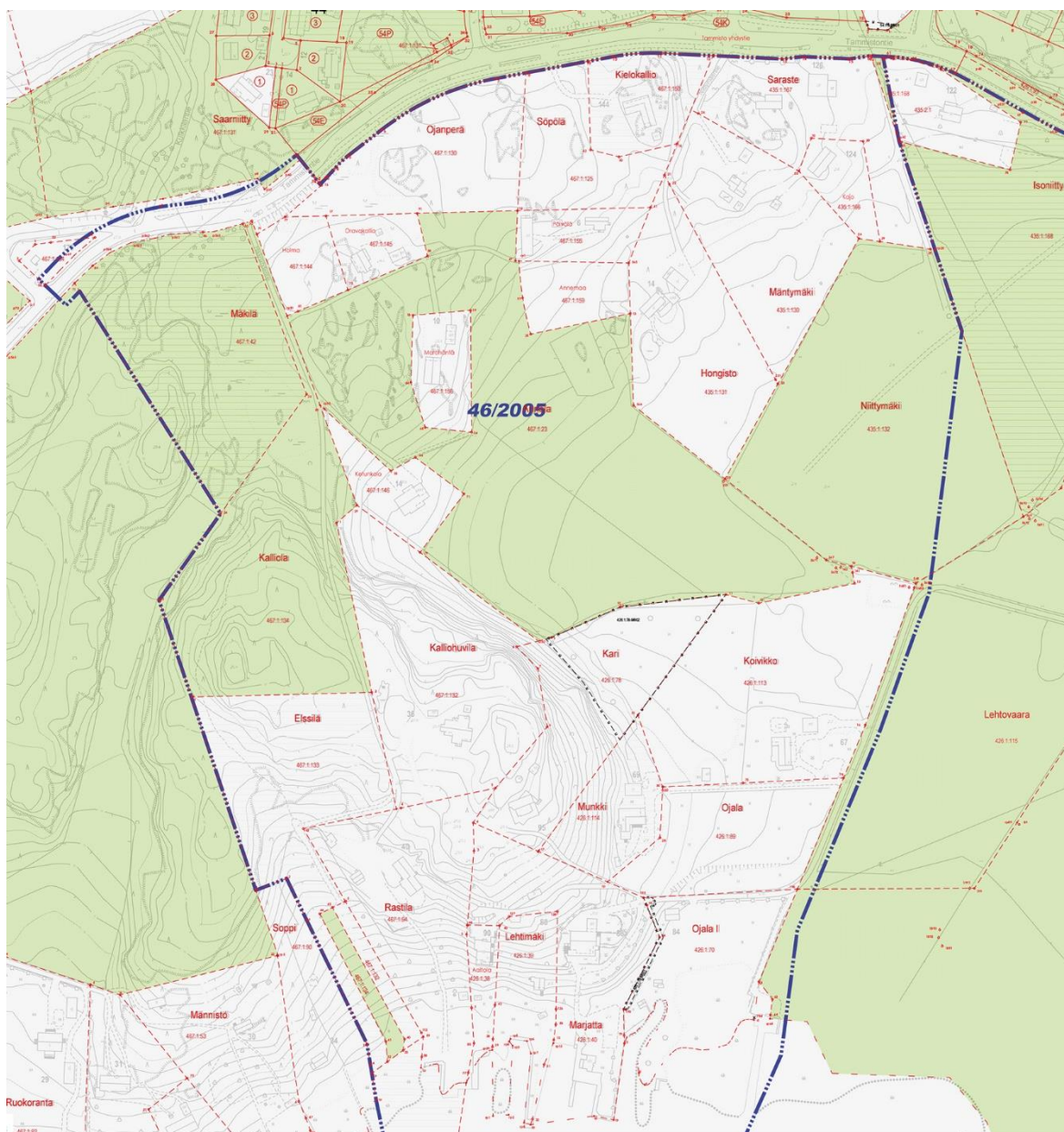
Suurin osa suunnittelualueesta on hyvin väljästi rakennettu. Niittymäentien varsi sekä rannan tuntumassa oleva mäkialue ja sen rannan puoleiset liepeet ovat hieman tiiviimmin rakennettuja. Kokonaisuudessaan suhteellisen harvalukuinen rakennuskanta on iältään ja kooltaan vaihtelevaa sekä sijoittelultaan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

3.1.4 Tekninen huolto

Suunnittelualueen poikki kulkee kaupungin vesijohto ja lisäksi Niittymäentielle tulee erillinen vesijohto Tammistontien pohjoispuolelta, mutta muuten suunnittelualueella ei vielä ole kaupungin kunnallistekniikkaa. Aivan suunnittelualueen vierestä kulkee kuitenkin aiemmin kaavoitettuja alueita 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 Maanomistus

Turun kaupunki omistaa suunnittelualueen maa-alueesta noin 1/3 osan. Suurempi osa eli noin 2/3 jakaantuu useiden eri yksityisten maanomistajien kesken ja osin tästä syystä kiinteistönmuodostus onkin alueella varsin rikkonaista.



Kuva 2. Maanomistus. Turun kaupungin omistamat maa-alueet vihreällä, yksityisten maat valkoisella.

3.1.6 Palvelut

Tammistontien alkupäässä sijaitsee v. 2005 valmistunut ja käyttöön otettu Haarlan koulu (alakoulu) ja päiväkot. Tammistontien ja Kaksikerrantien kiertoliittymän vieressä sijaitsee v. 2009 valmistunut liikekiinteistö, jossa on mm. päivittäistavarakauppa. Tammistontien ja Isohaarlantien risteyksen vieressä on v. 2015 valmistunut yksityinen päiväkot. Kaksikerrantien itäpuolella, Suvilinnantien risteyksen tuntumassa sijaitsee Erityisosaamiskeskus Suvituli. Suunnittelualueesta länteen Haarlansalmen rannalla sijaitsee S-Marin niminen venesatama, joka tarjoaa veneilyyn liittyviä palveluita.

3.1.7 Liikenne

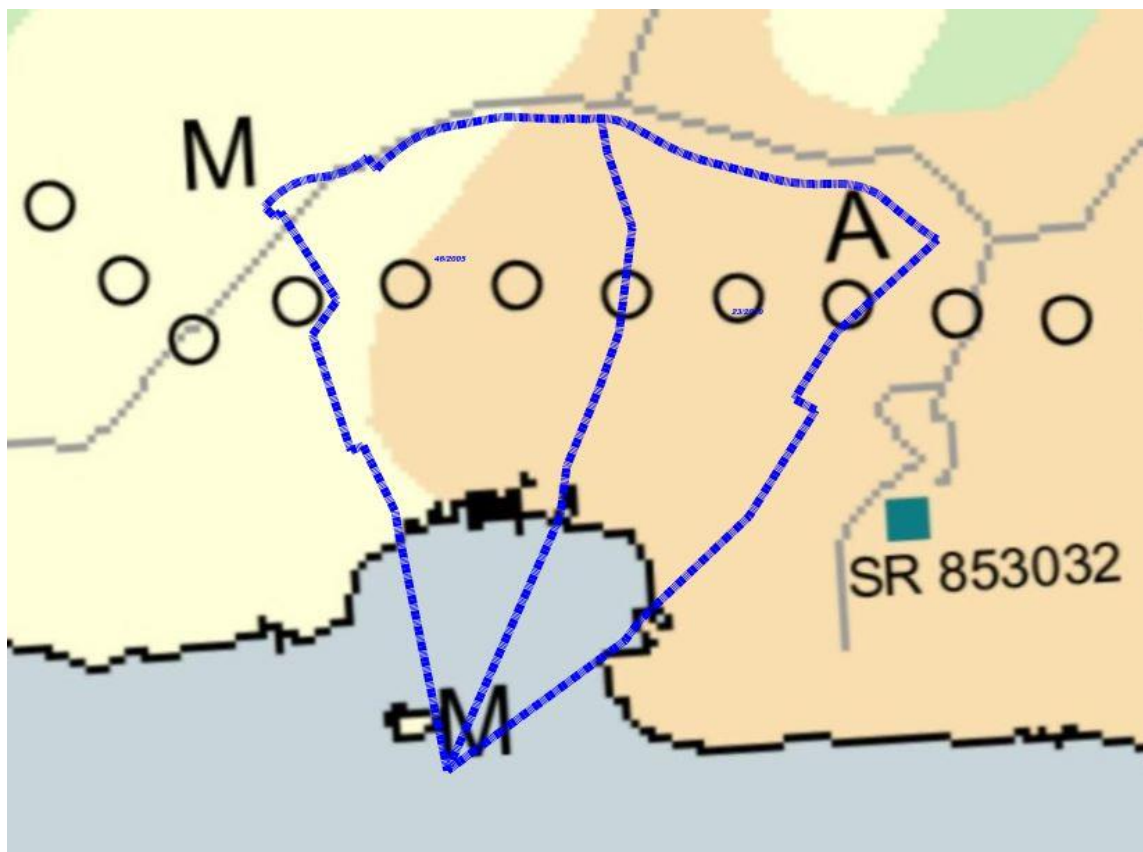
Alue on liikenteellisesti tukeutunut Tammistontiehen ja Majamäenkatuun sekä muutamiiin pienehköihin yksityistieihin. Tammistontietä ja Majamäenkatua pitkin kulkee myös joukko-liikennereittejä.

3.1.8 Ympäristöhäiriöt

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

3.2 Aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

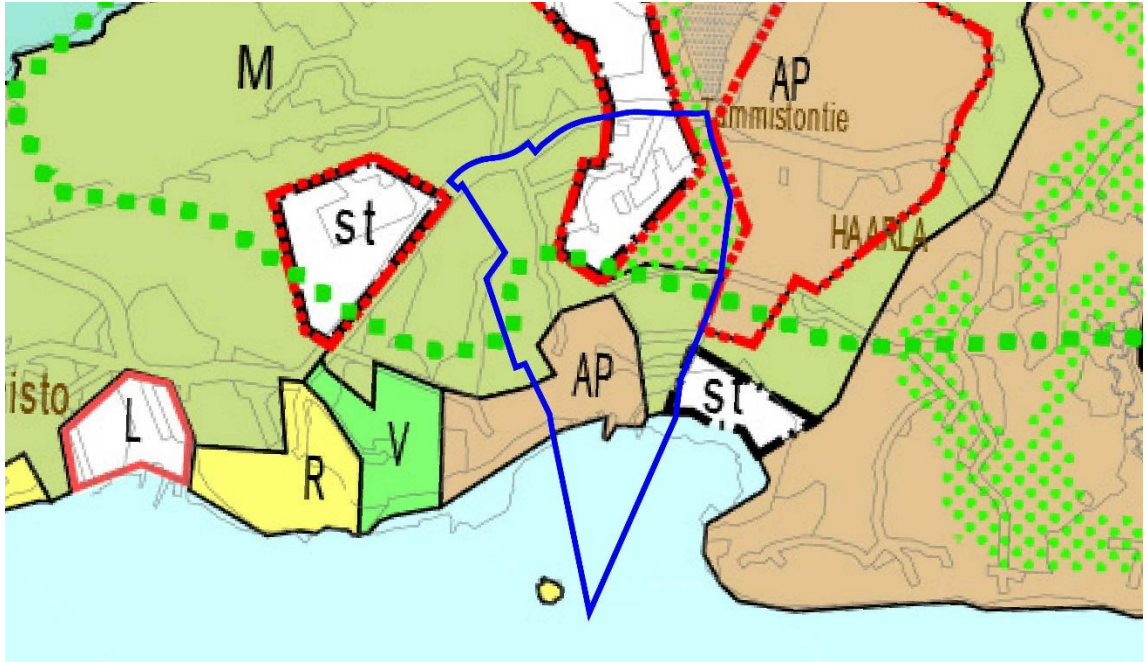
3.2.1 Maakuntakaava



Kuva 3. Ote maakuntakaavasta.

Ympäristöministeriön 23.8.2004 vahvistamassa maakuntakaavassa suunnittelualueen maa-alueet (vasemman puoleinen raja) on merkitty taajamatoimintojen alueeksi sekä maa- ja metsätalousvaltaiseksi alueeksi. Alueen läpi kulkee ulkoilureitti.

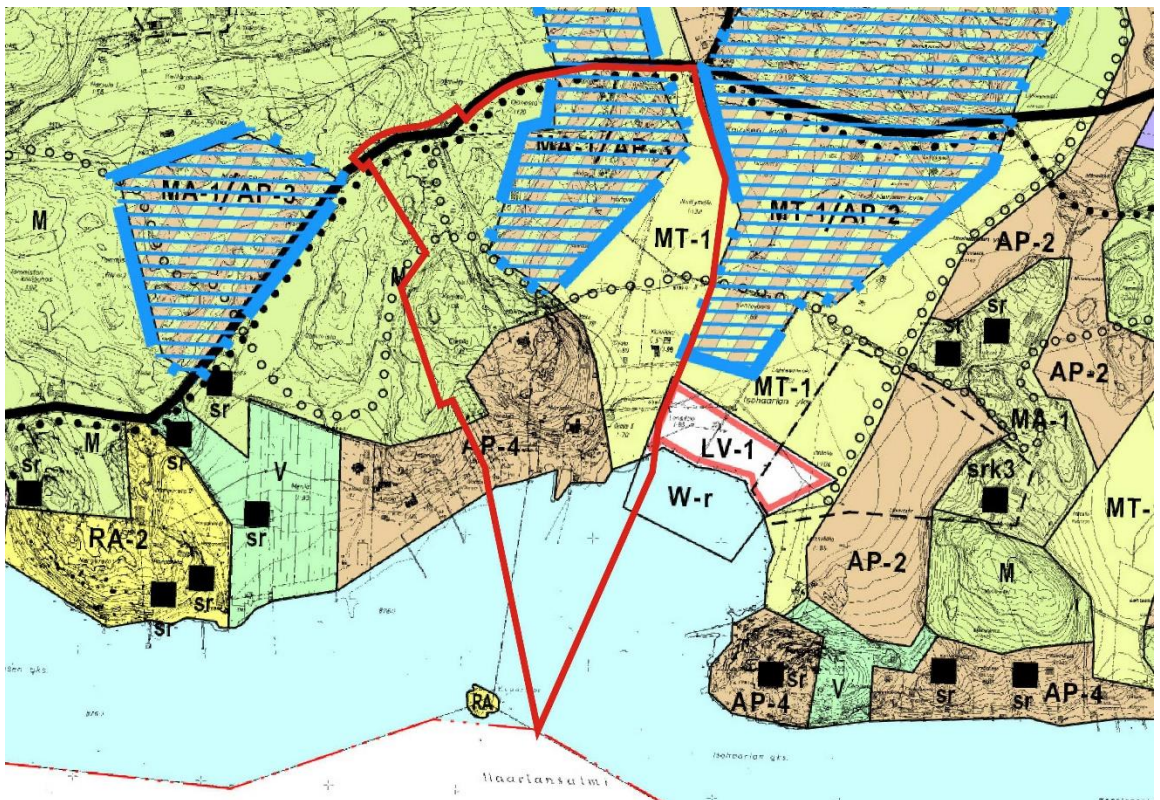
3.2.2 Yleiskaava



Kuva 4. Ote Turun yleiskaava 2020:stä.

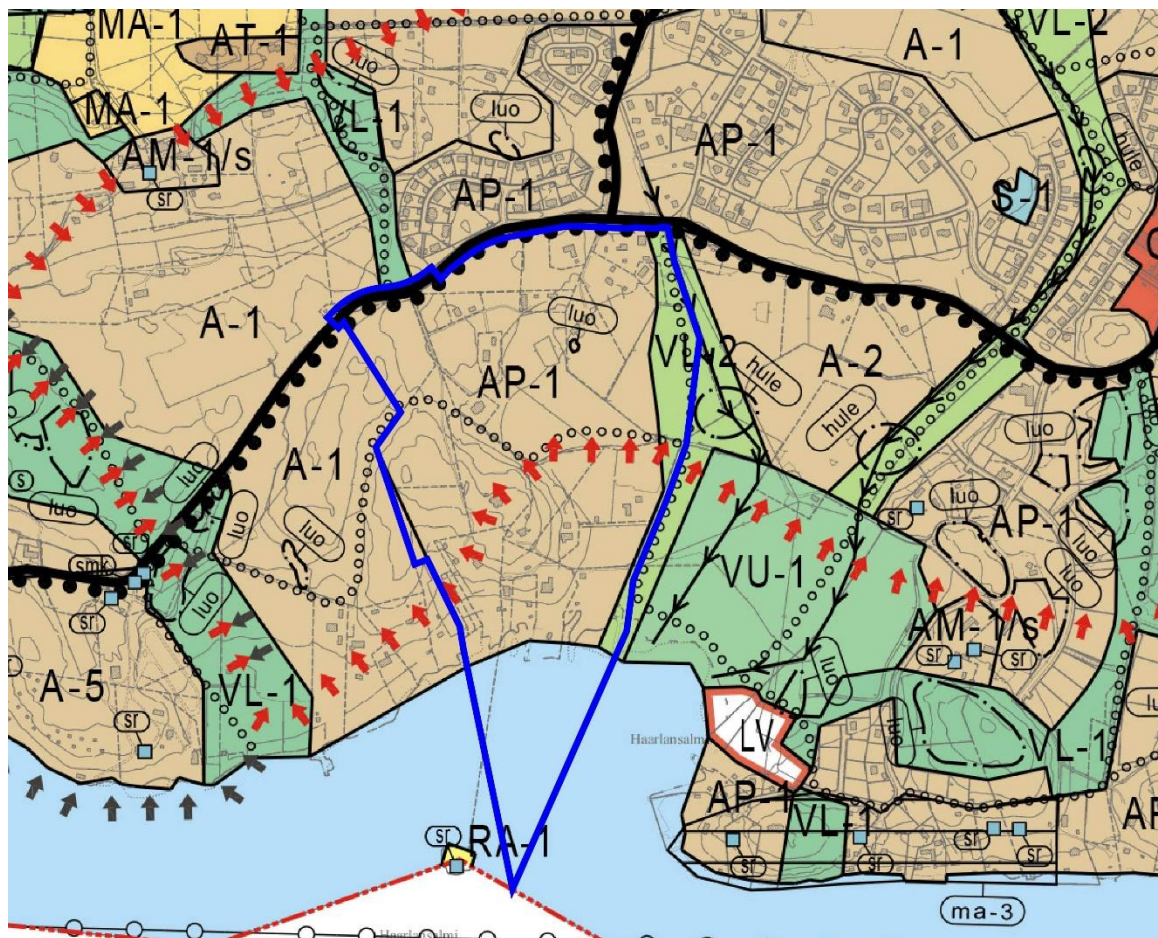
Turun kaupunginvaltuuston 18.6.2001 hyväksymässä Turun yleiskaava 2020:ssa suunnittelualan maa-alueet on merkitty pientalovaltaiseksi asuntoalueeksi, maa- ja metsätaloustalouksalueeksi sekä suunnittelutarvealueeksi. Alueen keskivaiheilla kulkee pääviherihteys itä-länsisuunnassa.

3.2.3 Osayleiskaavat



Kuva 5. Ote Hirvensalon osayleiskaava 2020:stä.

Ympäristöministeriön 22.1.2001 vahvistamassa Hirvensalon osayleiskaava 2020:ssa suunnittelualue on merkitty pientalovaltaiseksi asuntoalueeksi, asuntojen täydennysrakentamisalueeksi, maa- ja metsätalousalueeksi sekä vesialueeksi. Alueen läpi on osoitettu kulkeväksi ulkoilureitti.



Kuva 6. Ote Hirvensalon uuden osayleiskaavan hyväksytystä kaavaehdotuksesta.

Hirvensalon osayleiskaavan tarkistaminen on käynnistetty v. 2007. Pitkällinen kaavatyö on kohta saatettu loppuun, sillä kaavaehdotus on juuri hyväksytty kaupunginvaltuustossa 11.6.2018 § 137. Kaavan voimaan tuloa pitää kuitenkin hetki vielä odottaa.

Tarkistetussa osayleiskaavassa rakentamisalueiden määrä on suunnittelualueella ja sen ympäristössä selvästi piakkoin poistuvaa osayleiskaavaa suurempi. Vapaa-alueetkaan eivät enää ole maa- ja metsätalousalueita vaan virkistysalueita. Myös tässä osayleiskaavassa on osoitettu ulkoilureitti kulkeväksi alueen läpi.

3.2.4 Asemakaava

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

3.2.5 Rakennusjärjestys

Kaupunginvaltuusto on hyväksynyt Turun kaupungin rakennusjärjestyksen 25.9.2017.

3.2.6 Pohjakartta

Pohjakartta on Turun kaupungin Kaupunkiympäristötoimialan laatima. Pohjakartan tarkistus on suoritettu 7.6.2018.

3.2.7 Luontoselvitys

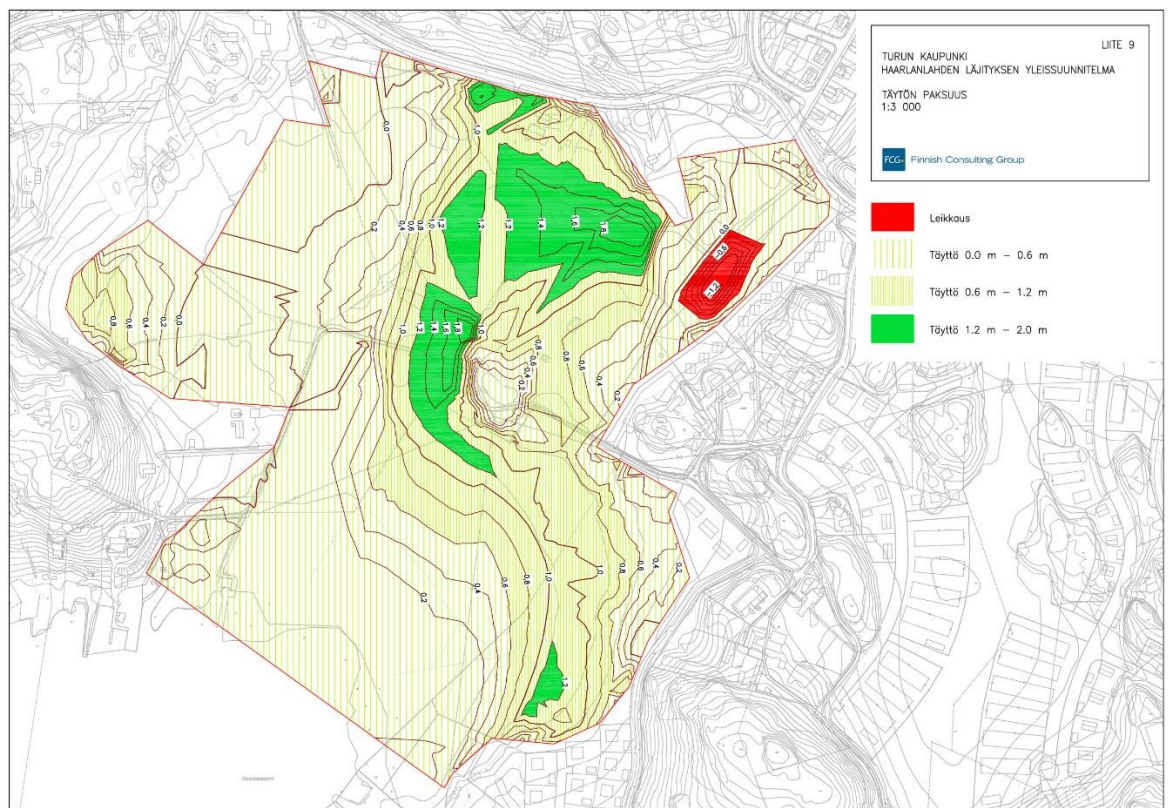
Suomen Luontotieto Oy on laatinut vuonna 2006 aluetta koskevan luontoarvojen perusselvityksen.

3.2.8 Viitasammakkoselvitykset

Suomen Luontotieto Oy on laatinut vuonna 2007 Haarlanlahtea ja sen lähiympäristöä koskevan viitasammakkoselvityksen. Tämä selvitys laadittiin Harkkionmäen 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 on suunniteltu ja suurimmaksi osaksi jo toteutettukin yleissuunnitelmassa esitettyä läjitystoimintaa. Alueelle läjitetään pilaantumattomia ylijäämämaita lähinnä alueen välittömään läheisyyteen sijoittuvilta 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.



Kuva 7. Täyttöjen paksuus Haarlanlahden läjityksen yleissuunnitelmasta.

4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve ja suunnittelun käynnistäminen

Asemakaavan laatiminen on alkujaan perustunut Turun kaupunginvaltuuston hyväksymiin eri kausien asunto- ja maankäyttöohjelmiin sekä sittemmin kaupunginvaltuuston hyväksymiin eri kausien kaavoitusohjelmiin. Asemakaava laaditaan kaupungin aloitteesta.

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 määritetty seuraavat tahot:

- Kaava-alueen ja lähialueen maanomistajat, käyttäjät, asukkaat ja yritykset.
- Turkuseura ry, Turun Pientalojen Keskusjärjestö ry, Kiinteistöliitto Varsinais-Suomi ry, Hirvensalo-seura ry, Hirvensalon Omakotiyhdistys ry.
- Viranomaiset ja kaupungin hallintokunnat: Liikuntapalvelukeskus, Nuorisovaltuusto, Telia Finland Oy, Turku Energia Oy, Turun Museokeskus, Turun Vesihuolto Oy, Vammaisneuvosto, Varsinais-Suomen aluepelastuslaitos, Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus sekä Kaupunkiympäristötoimialan kaupunkisuunnittelu ja maaomaisuus, kaupunkirakentaminen, luvat ja valvonta, paikkatieto ja kaupunkimittaus sekä seudullinen joukkoliikenne.

4.2.2 Kaavan aloitusvaihe

Asemakaavan vireille tulosta on ilmoitettu kaavoituskatsauksissa vuosina 2005-2009 ja uudelleen vuodesta 2014 eteenpäin.

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. 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 vapaana. 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 vaatimaton.

Maanomistajien luonnokset:

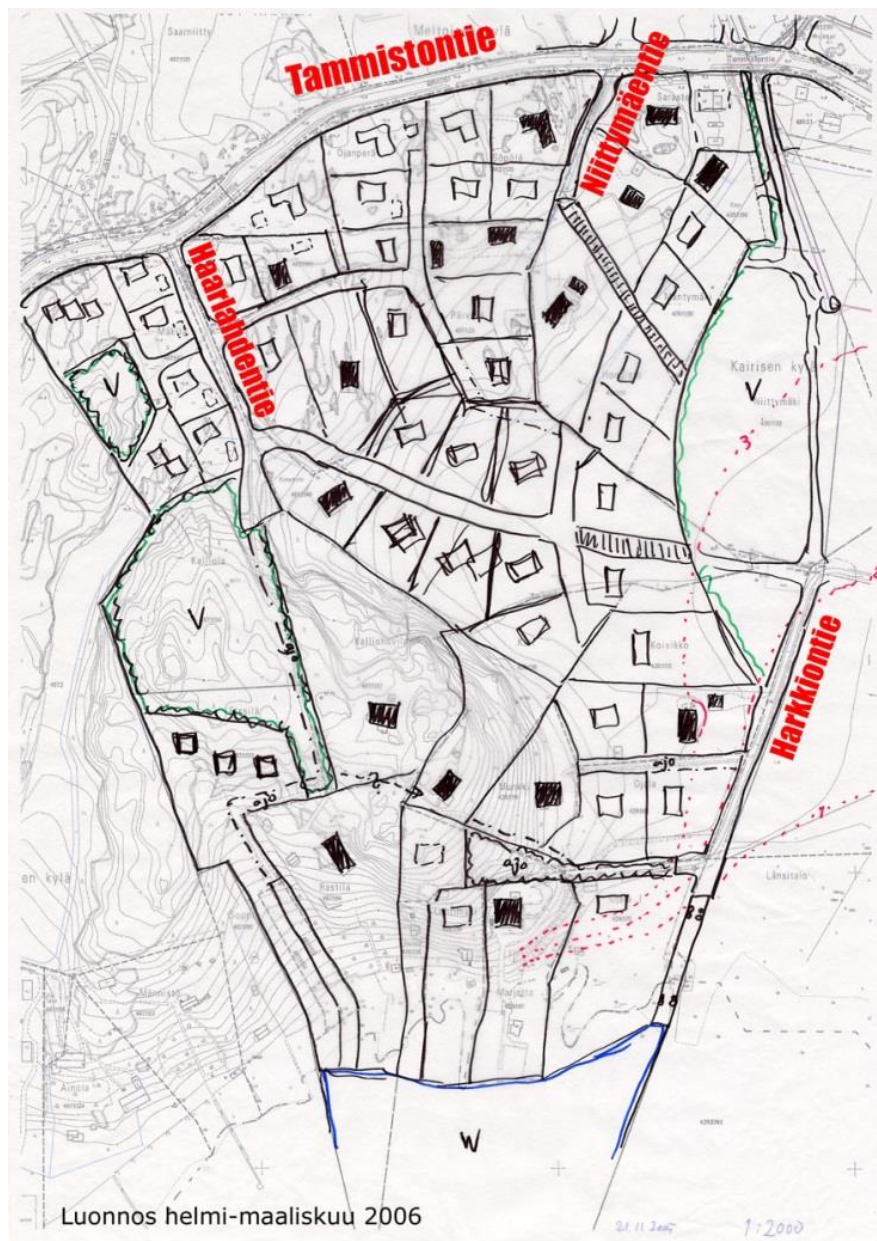
Kaavahankkeen varhaisen luonnostyöskentelyn yhteydessä kaksi maaomistajaa toi itse tekemänsä tai teettämänsä suunnitelmat maaomaisuutensa käytöstä.

Tilojen Marjatta 426:1:40 ja Ojala 426:1:89 omistajan toiveet tilojen jakamisesta useampaan rakennuspaikkaan pystytään toteuttamaan. Kaavahankkeen viimeisin suunnitelma ei vastaa enää kovin hyvin tuolloin keskustelun pohjana ollutta luonnosta, mutta periaatteeltaan maanomistaja olisi saamassa sen mitä on aikanaan esittänyt.

Tilan Kalliohuvi 467:1:132 omistaja on teettänyt tontinkäyttösuunnitelmia arkkitehtitoimisto Schaumanilla. Arkkitehtitoimisto on laatinut kaksi vaihtoehtoista luonnosta, jotka eroavat toisistaan lähinnä vain uusien rakennuspaikkojen määrän ja niiden pinta-alojen suhteen. 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. Lisäksi uusia rakenteita on tuotu häiritsevän lähelle olemassa olevia rakennuksia ja pihaa.

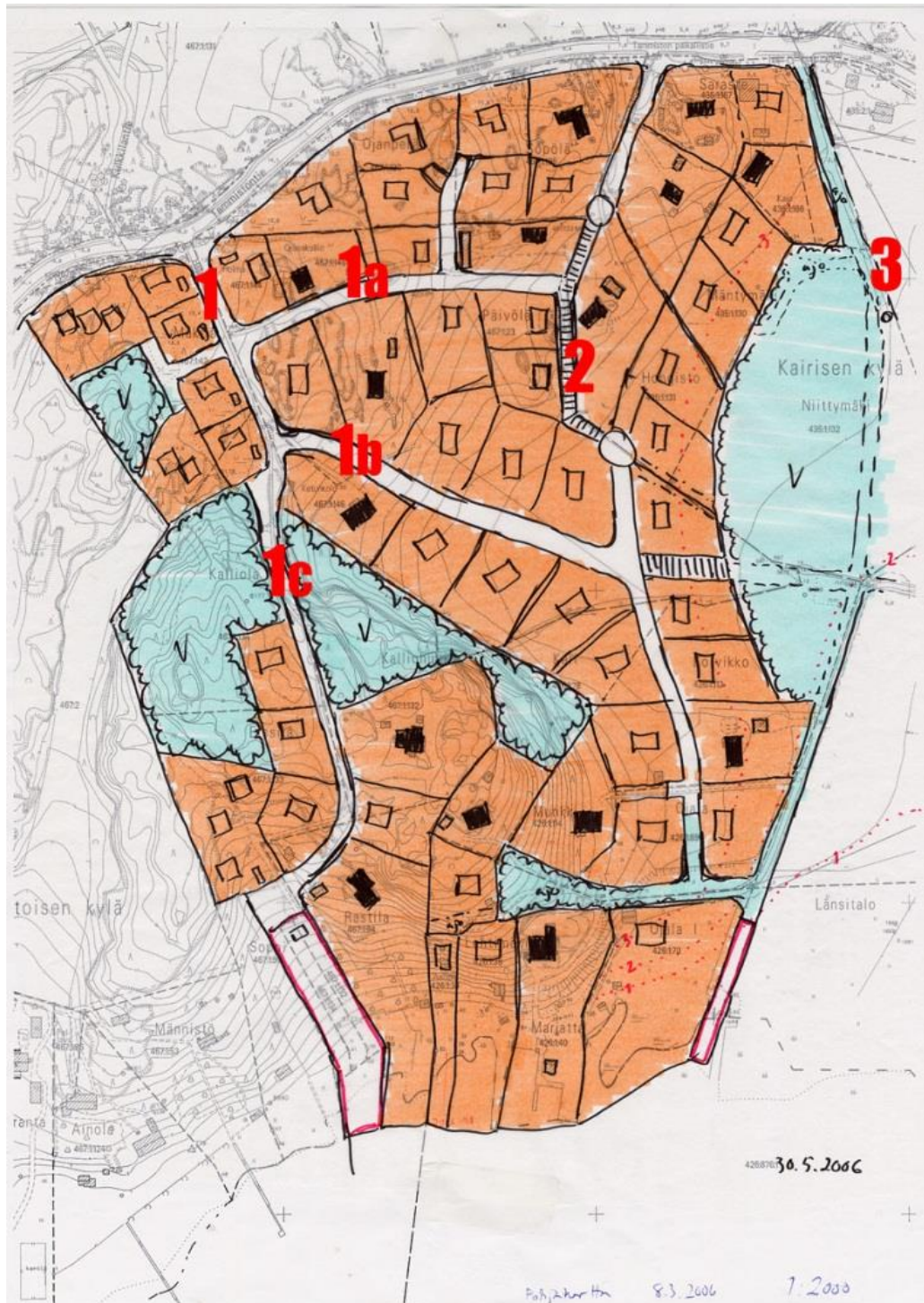
4.2.3 Ensimmäisen luonnosvaiheen vaihtoehdot

Monet alueen maanomistajista ja asukkaista ovat olleet 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.



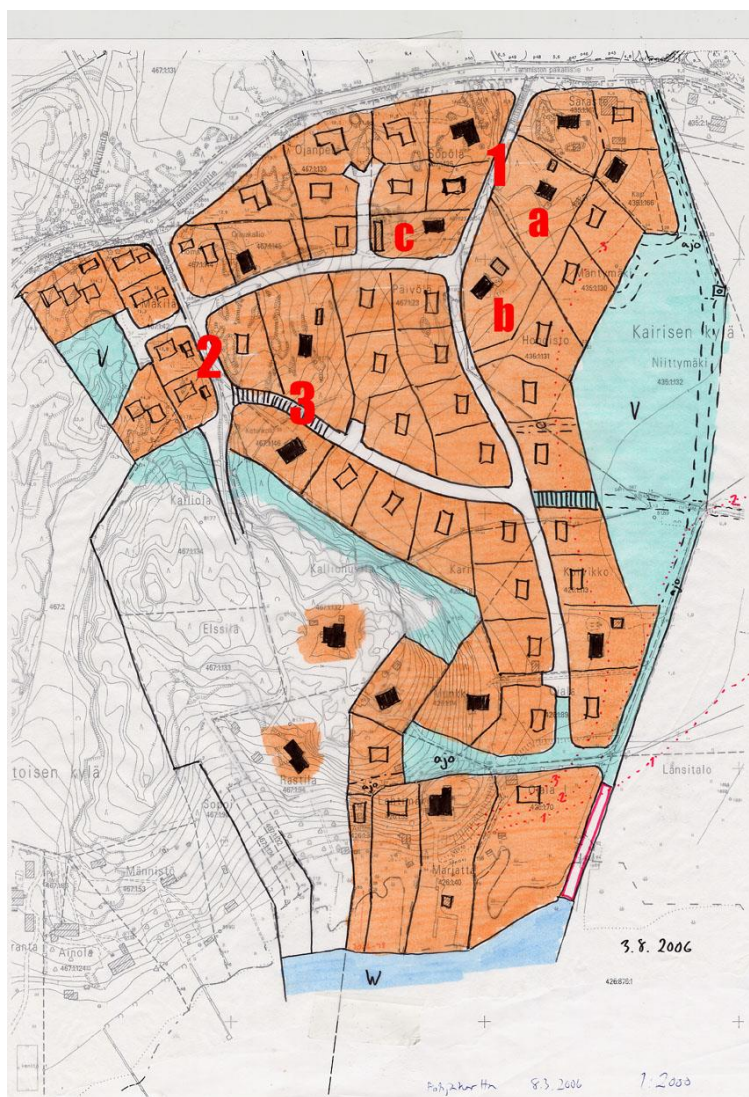
Kuva 8. Luonnos alkuvuodelta 2006.

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 osayleiskaava 2020:n 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.



Kuva 9. Luonnos 30.5.2006.

30.5.2006 päivätyssä luonnoksessa alueen pääasiallinen kulkuyhteys on Haarlahdentien 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 kysyivät myös, että eikö kulkuyhteyttä voisi muodostaa pumpppaamolle (numeron 3 alapuolella) menevästä väylästä. Ehdotettu väylä sijoittuu kuitenkin niin huonosti Tammistontietä ajatellen, ettei kyseisestä kohtaa ole syytä ottaa alueen pääsyöttöväylää.

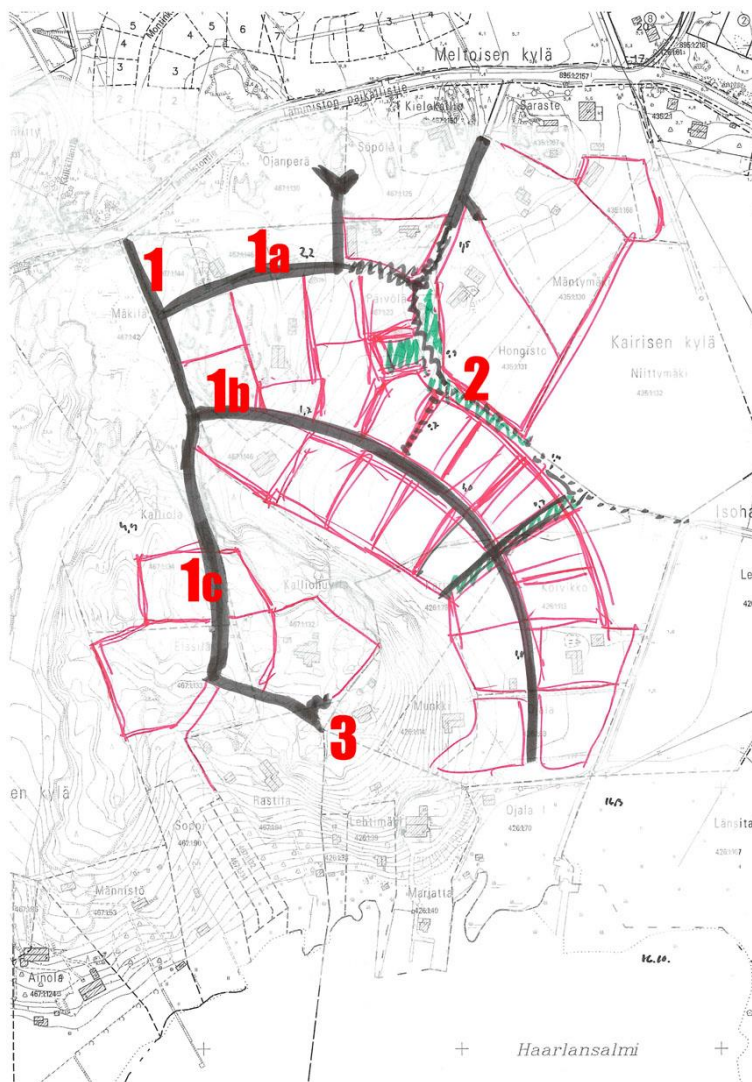


Kuva 10. Luonnos 3.8.2006.

Käytyjen keskustelujen jälkeen tutkittiin sellaista ratkaisumallia, jossa ajoneuvoliikenteen syöttö on jaettu selvästi kahteen, eli 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 ojaia 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 korttelikokonaisuuksien aikaansaamista.

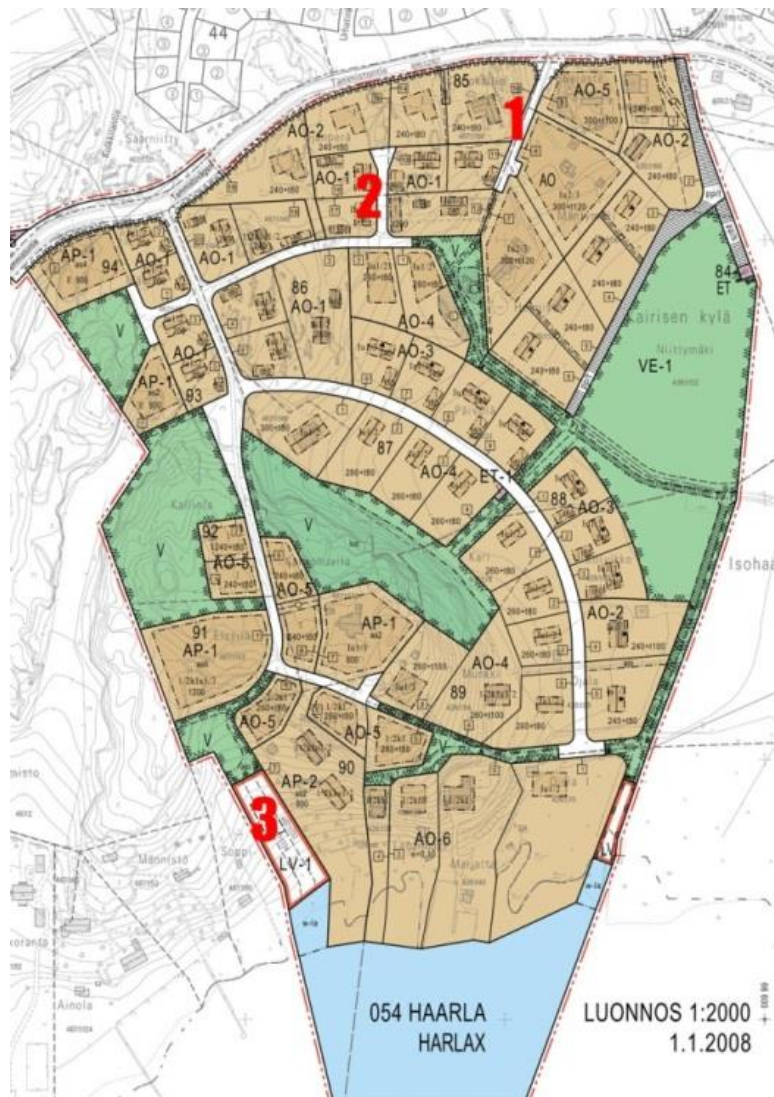


Kuva 11. Luonnos 16.10.2007.

16.10.2007 päivättyssä 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 metsäsaarekkeita sekä viitasammakoita varten säilytettävä oja. Viherkäytävä on tarpeellinen myös kunnallisteknisiä verkostoja ajatellen.

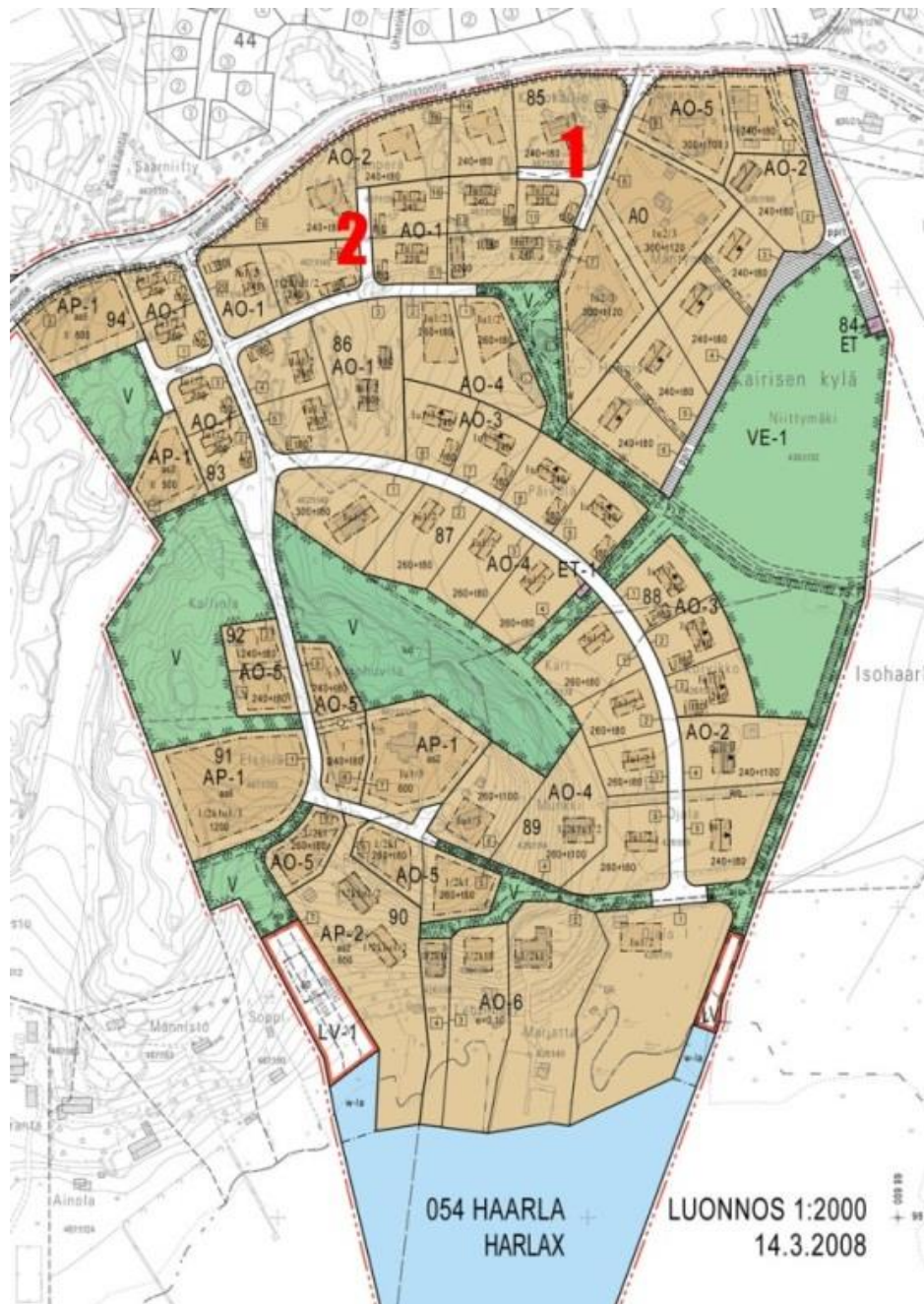
Katuhaara 1c on jatkettu tiloille Kari ja Marjatta asti (3). Näin jo rakennetun tilan Kari on mahdollista aikanaan korvata nykyinen Harkkiontien suunnalta tuleva jyrkkä ja kapea kulkuyhteytensä loivemmalla katutasoisella yhteydellä. Erotettaessa tila Marjatan luoteisosasta tontti uudelle rakennuspaikalle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



Kuva 12. Luonnos 1.1.2008.

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 omien kiinteistöjen alueelle sijoitettujen katujen kautta.

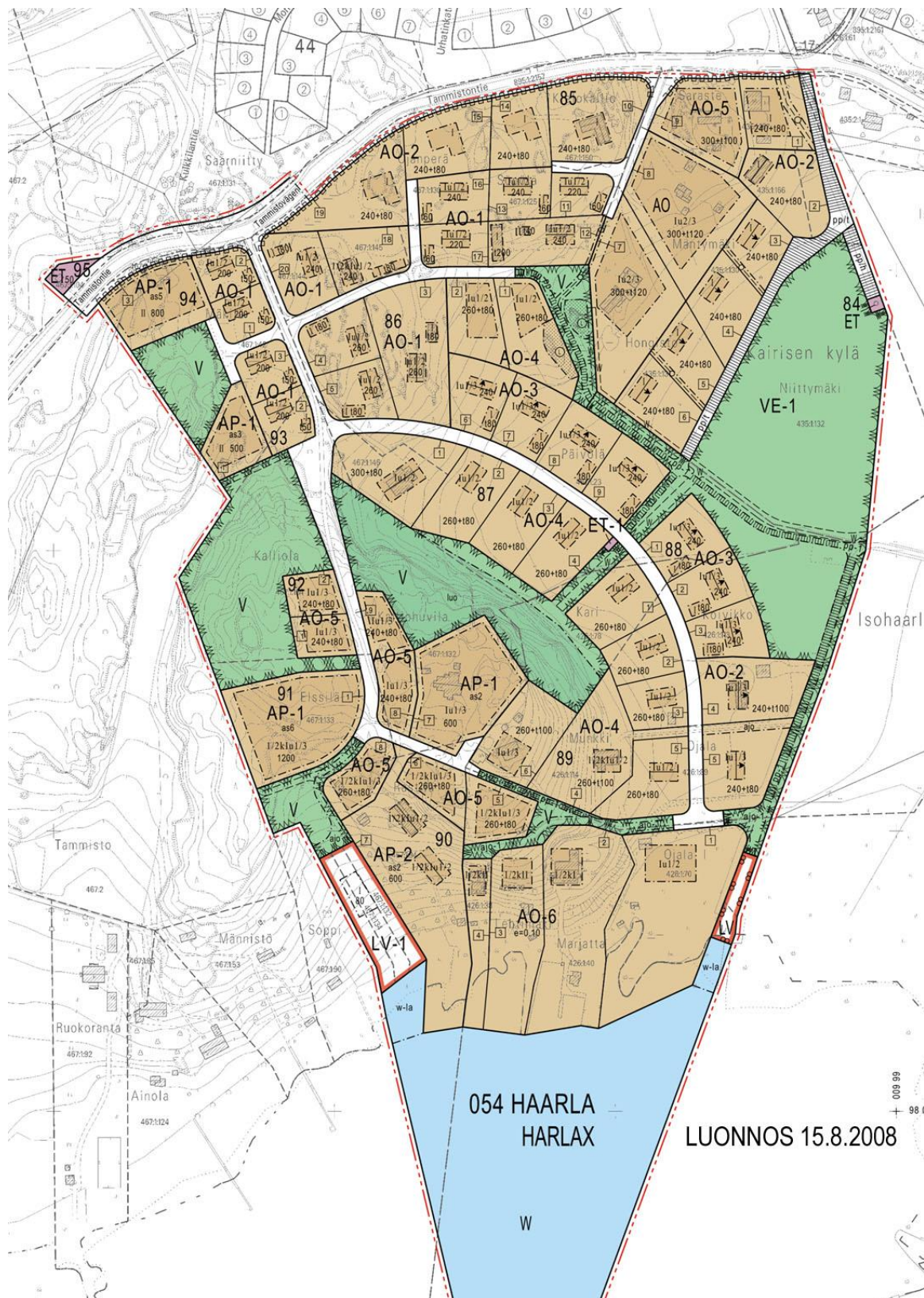
Tilojen Rastila ja Soppi välissä (3) on kolme rantapalstaa. Näistä yksi on osa tila Elssilää ja kaksi muuta kuuluvat ilman kiinteistöllistä maayhteyttä tiloihin Kalliohuvila ja Kalliola. Näiltä tiloilta kulku omille rantapalstoille tapahtuu tilan Elssilä kautta. Tilat Elssilä ja Kalliohuvila omistaa yksityiset maaomistajat, 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, mikäli yhteisestä kulkuväylästä ei päästäisi yhteisymmärrykseen. Tämän lisäksi venevalkaman edustalla oleva, laitureille varattu alue on kapea ja se vielä kapeenee kärjestään, jolloin kolmen rinnakkaisen laiturin toiminta veneineen olisi todella vaikeaa, ellei jopa mahdotonta.



Kuva 13. Luonnos 14.3.2008.

Tilojen Ojanperä ja Söpölä kulkuyhteyksiä tutkittiin liikennesuunnittelun kanssa ja todettiin, että tilan Ojanperä omistajan esittämä ratkaisumalli on mahdollinen. Siinä Niittymäentiestä otetaan pieni sivuhaara länteen päin (1), joka syöttää liikenteen kaikille alkuperäisestä Söpölän tilasta muodostettaville tonteille (Söpölän tilasta on erotettu vuonna 2006 Kielokallioksi nimetty rakennettu kiinteistö) sekä Haarlahdentien 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 Söpölän 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 Söpölän ja erotetun Kielokallion rajan päälle, jolloin sen pitäisi haitata rakennettua kiinteistöä mahdollisimman vähän.

4.2.4 Lautakunnan käsittelyssä käynyt luonnos



Kuva 14. Kaavaluonnos 15.8.2008.

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 kirjattu syitä miksi kaava palautettiin uudelleen valmisteluun, mutta lautakunnan kokouksessa oli keskusteltu kolmesta uudelleen tutkittavasta asiasta. 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.

4.2.5 Lautakunnan tutkittaviksi esittämät asiat

Kadunrakentamisen kustannusta selvitettiin ja se olisi tuolloin voinut olla n. 690 €/m. Jos katuja olisi ollut n. 400 metriä, olisi kokonaiskustannus ollut tällöin n. 276000 €. Hyötyä kadusta ei olisi juuri ollut, sillä kaavassa oli jo tuolloin kaikille uusille tonteille esitetty katu-tasoinen yhteys ja haittana olisi ollut aika iso lisäkustannus kaupungille.

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 kohdalla katutasoisten kulkuyhteyksien muodostamiseen äärimmäisen hankalaa ja kyseisiä tiloja ei ole haluttu ottaa mukaan kaavaan, jotta kaupunki säästyisi kadun rakentamiselta. Katu täytyisi kirjaimellisesti räjäyttää alueen herkkäpiirteeseen, mutta samalla jyrkkään 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. Asemakaavatoimiston mielestä Meltoistentien kulkuyhteys on kuitenkin parempi varsinkin tila Männistölle.

Kaava-alueen keskiosan maanomistajan toiveista asemakaavatoimisto ei saanut varmuutta, kuten ei myöskään siitä, mitä maanomistajaa tarkoitettiin.

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 suurelta osin 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.

Asemakaavatoimisto

Asemakaavatoimisto näkee, että tontin haastavien ominaispiirteiden vuoksi sinne olisi 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.

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 Harkkiontieltä pitkin.

Asemakaavatoimisto

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 kaduilla 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 kokonaan uusi vaihtoehto, jossa on sen kutsumanimen ”Uusi linja” mukaisesti muodostettu uusi katulinjaus Tammistontieltä Urhatinkadun 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

Taulukko 1. Tulojen muodostuminen eri vaihtoehtoissa, alkuvuosi 2012.

Yllä olevassa taulukkokuvassa on esitetty tulojen muodostuminen eri vaihtoehtoissa. Laskelmat on tehty alkuvuodesta 2012. Vastaavasti kadunrakentamisen kustannukset ovat vaihtoehtoittain 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, kuten mm. liikennesuunnittelusta sekä Kiinteistöliikelaitoksen tontti- ja infrapalveluista. Näissä keskusteluissa valikoitui esiin hie-
man muita parempana vaihtoehto nimeltä ”Uusi linja”. Vaihtoehto, jonka asemakaavatoi-
misto keksi uutena liikenteellisenä ratkaisumallina v. 2012.



Kuva 15. Kyselyssä olleet neljä eri vaihtoehtoa 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 riskitiritojen aiheuttaja.

Kysely lähetettiin kaikille kaava-alueen 23 maanomistajalle/kiinteistölle ja vastauksia tuli yhteensä 17 eri maanomistajalta/kiinteistöltä. 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	

Taulukko 2. Kyselyyn jätettyjen vastausten jakautuminen.

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.

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.

Asemakaavatoimisto

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 ulottamista Lehtimäelle asti tutkitiin 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.

Kaavoitusyksikkö (ent. asemakaavatoimisto)

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 sijoittuessa 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 tarkistelujen perusteella näyttäisi selvästi siltä, että katu olisi mahdollista istuttaa aika luontevasti maastoon ilman suuria louhintoja.

Tämän vaiheen yhteydessä alkoi varmistua, että vaihtoehto "Uusi linja" on ratkaisumalli, jota kaavoitusyksikkö tulee esittämään jatkotyöskentelyn 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 pihapiirin ohi. Kaupungin ne tahot, joilta eri vaihtoehtoista 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 vaihtoehtoisissa. 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 tarpeellisena 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.

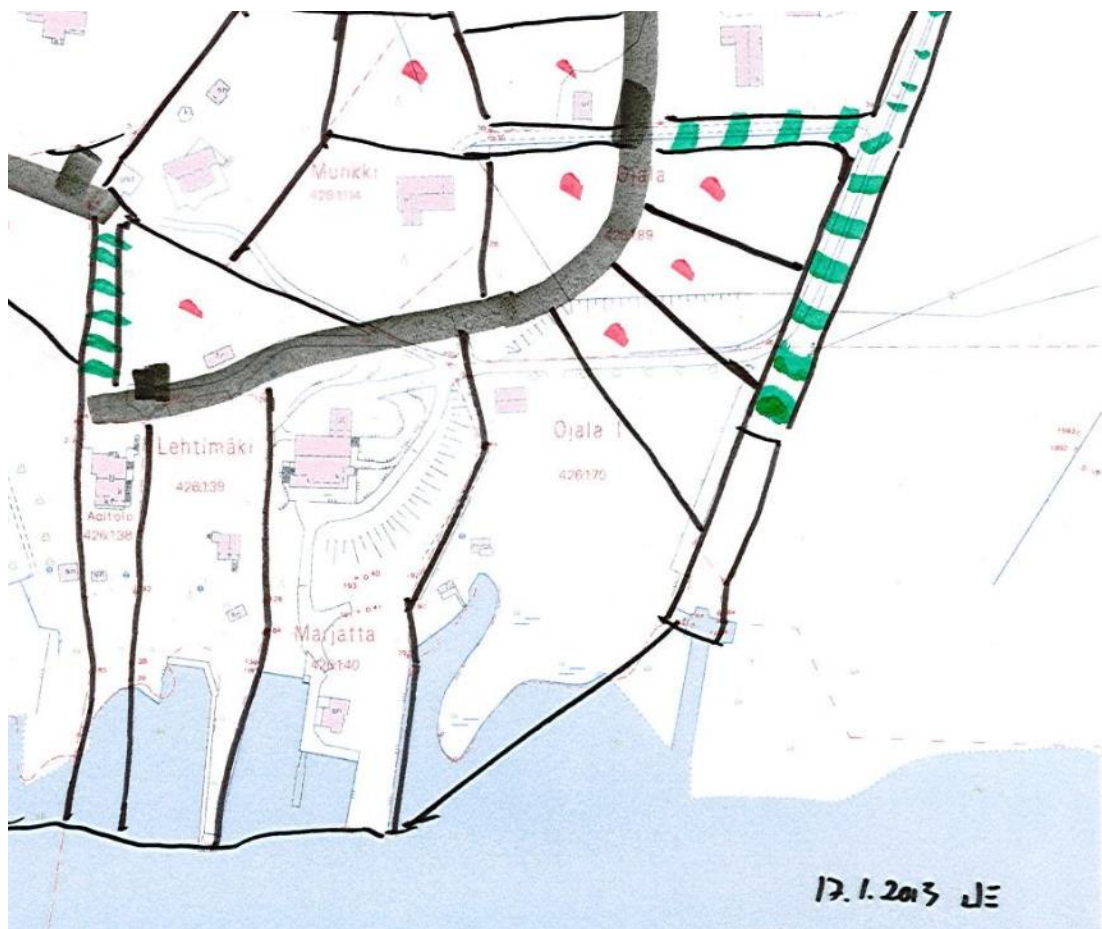
Kolmas haaste, joka tosin ei varsinaisesti ole uusi, on se, ettei kaavoitusyksikkö koskaan ole oikein ollut tyytyväinen ratkaisuun, jossa ns. pumppaamoväylää käytettäisiin muuttaman uuden tontin ajoväylänä. Ajoneuvomäärät olisivat kyllä niin pienet, että liikennesuunnittelun näkökulmasta ratkaisu olisi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

4.2.11 Maankäytön tehostaminen ja pumppaamoväylä

Otsikossa mainittuun kahteen asiaan löytyi osittain yhteinen ratkaisu. Urhatinkadulta alkunsa saavaa uutta katu-yhteyttä 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 lisäännä 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

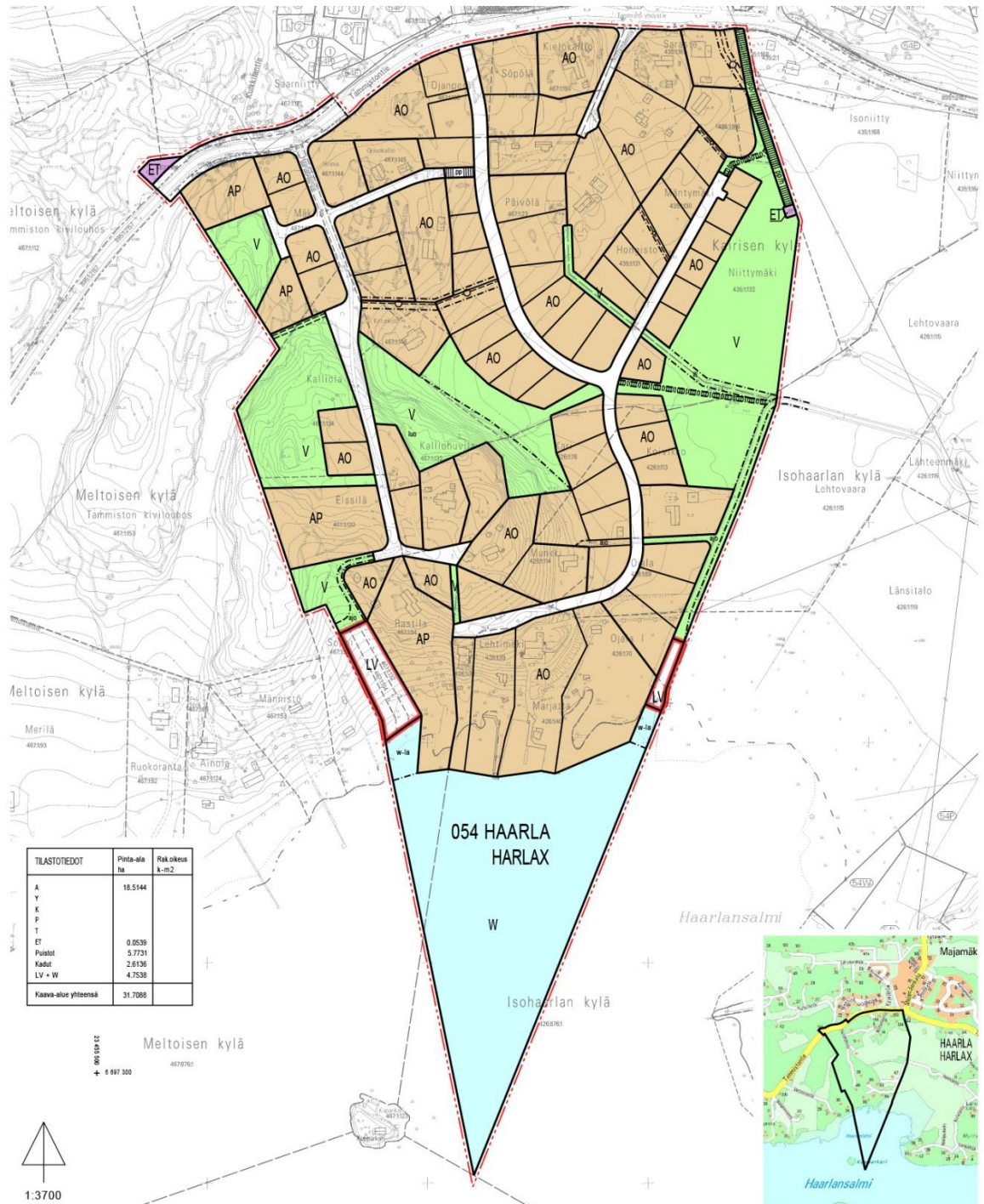
Jotta uusi katu olisi mahdollista ulottaa ja toteuttaa järkevästi tiloille Aaltola ja Lehtimäki asti, täytyisi katu linjata kääntymään kohti rinnettä jo selvästi ennen nykyistä Harkkion-tietä. Tällöin katu kulkisi koko loppupään matkan maastollisesti hieman ylempänä, jolloin kadun pituusleikkaus ei muodostuisi sellaiseksi ongelmaksi, kuin aiemmissa vaihtoehtoissa. 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, kysyäksään heidän mielipidettään ratkaisumallista. Mieli-piteiden muodostamiseen kului tovi aikaa, mutta molemmat maanomistajatahot olivat valmiit hyväksymään esitetyn ratkaisumallin.



Kuva 16. Ote luonnoksesta vuodelta 2013.

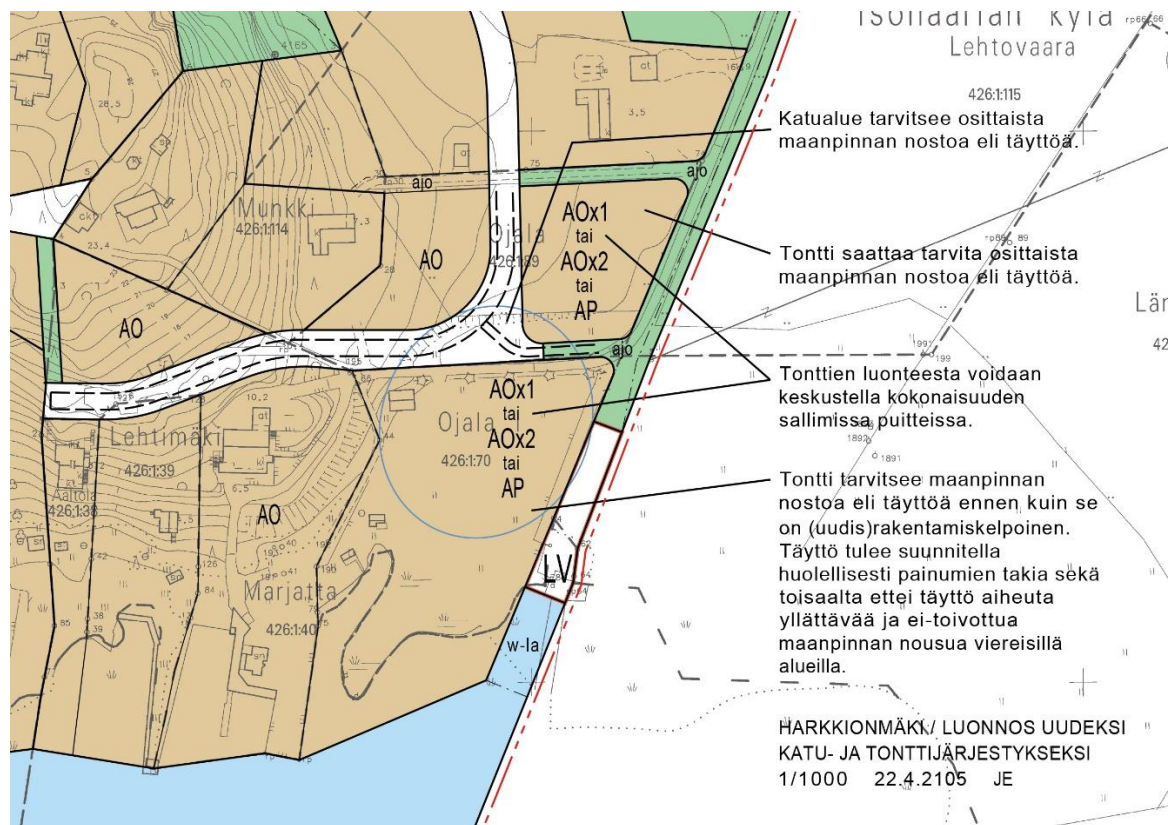
4.2.13 Uusi luonnoskäsittely

Kaupunkisuunnittelu- ja ympäristölautakunta hyväksyi kaavaluonnoksen 19.11.2013 § 348.



4.2.14 Sepäntorpantien katualueen loppupään uudelleen linjaus

Kohdassa 4.2.12 kerrottu ja hyväksytyssä kaavaluonnoksessa nähtävä ratkaisu olisi vaatinut hyvää yhteistyötä kahden maanomistajan kesken toteutuakseen. Haastavien naapurussuhteiden takia päädyttiin toisen maanomistajan pyynnöstä sellaiseen ratkaisuun, jossa katu saataisiin vielä linjattua tila Aaltolalle asti, mutta jossa maanomistajat eivät ole kaavaratkaisun myötä pakotettuja tekemään yhteistyötä keskenään. Käytännössä asia ratkaistiin niin, että Sepäntorpantien loppupäässä oleva mutka tehtiin hieman jyrkempänä, jolloin katu linjautuu luontevasti tila Ojala I:n pohjoisen puoleiselle kiinteistörajalle mahdollistaen nykyisen kiinteistöjaotuksen hyväksikäytön.



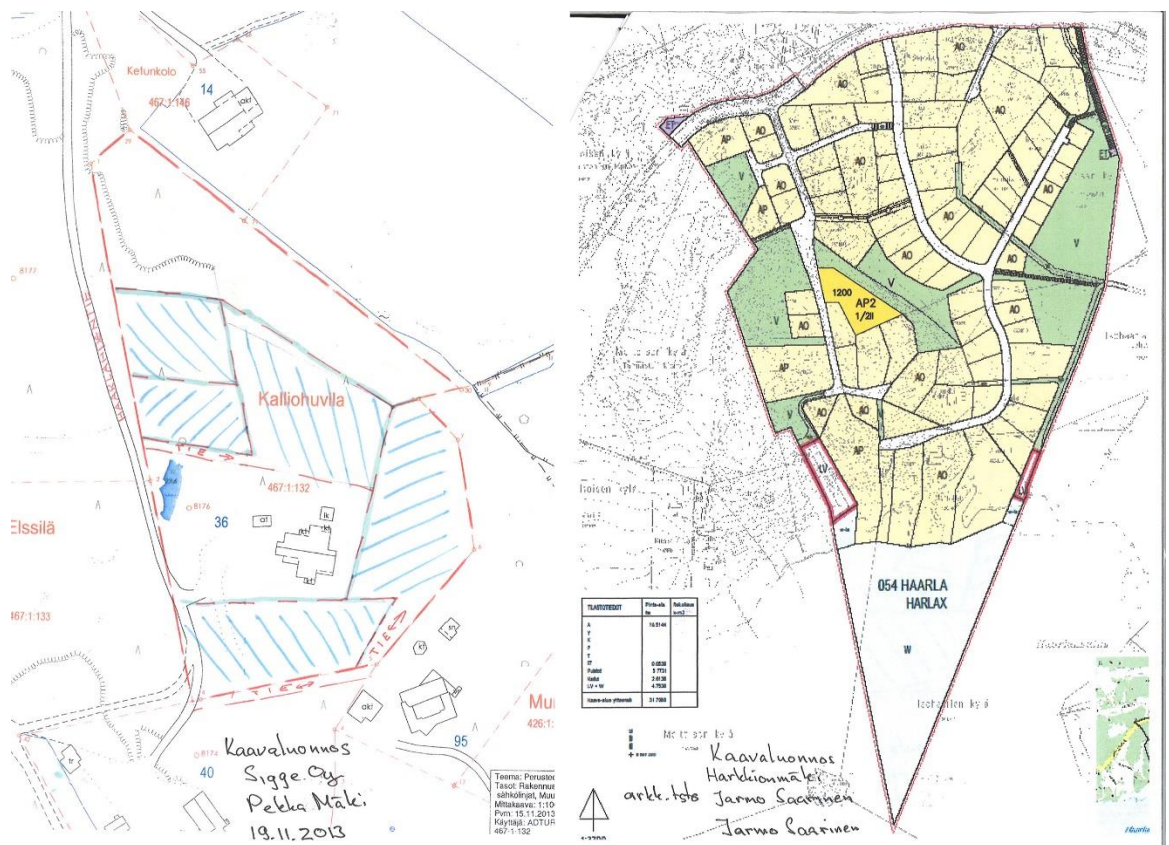
Kuva 18. Sepäntorpantien katualueen loppupään uudelleen linjaus 22.4.2015.

4.2.15 Tila Kalliohuvila

Tila Kalliohuvilan omistaja on vuosien varrella tuonut useita omia ehdotuksia maa-alueensa järjestämisestä. Niitä kaikkia vaivaa sama ongelma; ne eivät ota huomioon tila Kalliohuvilan erittäin vaikeita maasto-olosuhteita. Tämä on tuotu esiin keskinäisissä neuvotteluissa, mutta jostain syystä asiaa ei ole silti otettu huomioon. Esitetyissä suunnitelmissa on myös väistetty näiden maasto-olosuhteiden huomiointi ja esittäminen sillä, että korkeuseroja kuvaavia korkeuskäyriä ei ole näkyvissä.

Suunnitelmissa on myös muita epärealistisia piirteitä. Arkkitehtitoimisto Siggen tekemäksi esitetyssä luonnoksessa on Haarlahdentien varressa kaksi hyvin pientä tonttia, joista toinen ei ole juuri suurta omakotitaloa suurempi ja toinen tontti on todellisuudessa niin jyrkän rinteiden kohdalla, että kaksikerroksisesta omakotitalosta ei näkyisi kadulle kuin katto, jos rakennuksen perustukset olisivat tontin alatasolla. Kulkuyhteydet ns. kirveenvarsilla kahdelle tontille ovat liian kapeita ja toinen niistä on lisäksi osoitettu naapurin puolelle.

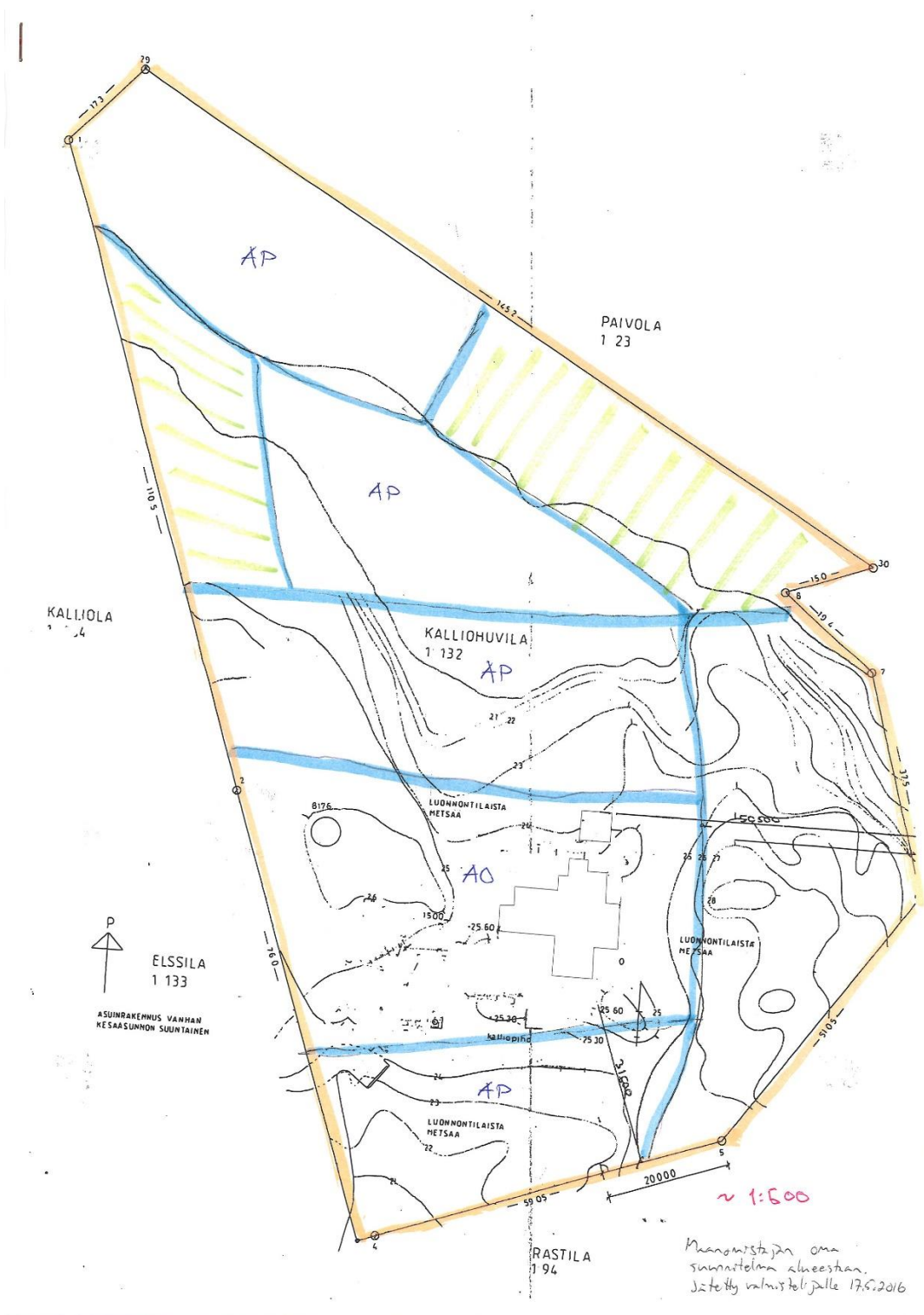
Arkkitehtitoimisto Jarmo Saarisen tekemäksi esitetyssä luonnoksessa on osoitettu AP-tontti ylisuurella rakennusoikeudella juuri tilan vaikeimmalle alueelle. Sinne ei voi järjestää rakentamista järkevästi ja lisäksi tontille ei pysty järjestämään tonttiliittymää kadulta.



Kuva 19. Maanomistajan luonnoksia vuodelta 2013.

Viimeisin maanomistajan luonnos on toukokuulta 2016. Siinä on tavoiteltu kaikkein eniten rakentamista tila Kalliohuvilalle, mutta se on edelleen yhtä epärealistinen kuin aiemmatkin suunnitelmat. Tässä suunnitelmassa kolme pienintäkin tonttia on osoitettu AP-tonteiksi, vaikka ne eivät ole tavallista omakotitonttia suurempia. Lisäksi kaksi pohjoisinta tonttia on taas sijoitettu tilan vaikeimpaan paikkaan, jota ei voi hyödyntää rakentamiseen. Välittömästi AO-tontin pohjoispuolella olevan AP-tontinkin käyttökelpoiseksi saaminen tulisi olemaan todella haasteellista, mutta se voisi kuitenkin jotenkin onnistua ja lisäksi sille on mahdollista saada tonttiliittymä kadulta.

Kun tämä suunnitelma edustanee maanomistajan viimeisintä näkemystä maa-alueensa hyödyntämisestä, on tätä käytetty kaavaehdotuksen pohjana. Maanomistajan näkemystä on muutettu realistisemmaksi siten, että kaksi pohjoisinta tonttia jätetään pois ja olemassa olevan omakotitalon eteläpuolinen tontti osoitetaan AO-tontiksi. Pohjoisimmaksi jäävän AP-tontin hyödyntäminen tulee vaatimaan sekä suunnittelulta että toteutukselta erikoispanostusta. Nykyisen pihapiirin eteläpuolinen AO-tontti voidaan pitää ehdotuksessa mukana maanomistajan toiveesta, vaikka se sijaitsee hyvin lähellä nykyistä asuintaloa.



Kuva 20. Maanomistajan luonnos vuodelta 2016.

4.2.16 Lyhyt yhteenveto vuorovaikutuksesta

Niin kuin koko kappaleesta 4 voi 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 kelpaavaa kaavaratkaisua. Alueelle aikaisemmin myönnetyt useat suunnittelutarveratkaisut ovat haitanneet olennaisesti kaavoitusta.

4.2.17 Lausuntojen pyytäminen

15.8.2018 päivätyistä kaavaehdotuksesta pyydetään lausunnot Liikuntapalveluilta, Telia Finland Oy:ltä, Turku Energia Oy:ltä, Turun Museokeskukselta, Turun Vesihuolto Oy:ltä, Varsinais-Suomen aluepelastuslaitokselta ja Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta.

Virallisten lausuntopyyntöjen lisäksi kaavaehdotuksesta pyydetään kannanottoja Kaupunkiympäristötoimialan sisältä mm. rakennusvalvonnalta, tonttipalveluilta sekä ympäristösuojelusta.

4.2.18 Kaava-alueen maanomistajien ja asukkaiden kuuleminen

Samaan aikaan lausuntojen kanssa kaavaehdotus lähetetään kaava-alueen maanomistajille ja asukkaille kommentoitavaksi. Kaavaluonnoksen hyväksymisestä on aikaa jo useita vuosia ja kun kaavaratkaisua on tarkennettu, kaavoitus (ent. kaavoitusyksikkö) haluaa tehdä tiettäväksi kaavahankkeen nykytilanteen sekä tarjota sen pohjalta mahdollisuuden kommentointiin.

4.2.19 Maankäytösopimukset

Kaava-alueella on useita yksityisiä maanomistajia, joiden kanssa tulee tehtäväksi maankäytösopimus. Nämä tulee olla hyväksyttynä ja allekirjoitettuna ennen kuin kaavaehdotus voidaan viedä kaupunginhallituksen ja kaupunginvaltuuston hyväksymiskäsittelyyn.

5 ASEMAKAAVAN KUVAUS

5.1 Kaavan rakenne

5.1.1 Yleistä

Kaavan rakenteelliseksi sekä liikenteelliseksi rungoksi on otettu kyselyssä ollut vaihtoehto ”Uusi linja”. Tämä Sepäntorpantieksi nimetty katu on loppupäästään 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.

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.



Kaava-alueen asuntorakentamiseen osoitettu rakennusoikeus on hieman alle 30000 k-m². Tästä on uutena pidettävää rakennusoikeutta n. 26000 k-m². Uusia pientalotontteja (AP) on 10 kpl ja uutena pidettäviä omakotitontteja (AO) on 53 kpl. Pientalotonteista 4 kpl sijoittuu kaupungin maalle ja omakotitonteista 25 kpl. Uusia asuntoja alueelle tulisi kaikkiaan n. 80 kpl ja siten n. 250 uutta asukasta. Alueella on tällä hetkellä 16 asuntoa ympäri-vuotisessa käytössä.

5.1.2 Kortteli- ja erityisalueet

Suurin osa suunnittelualueen pinta-alasta on osoitettu erilaisiksi asuinpienalojen ja erillispientalojen korttelialueiksi. Rakennusalat ovat pääosin hyvin väliä ja rakentamistapaan ei alueella olevan moninaisen rakennuskannan perusteella oteta juurikaan kantaa. Erot korttelialueille sijoittuvassa rakentamisessa on lähinnä vain kerrosluvuissa sekä siinä, miten talousrakennusten sijoittelua on ohjattu.

Suunnittelualueella on kaksi erityisaluetta, joista toinen on osoitettu muuntamolle ja toinen jäteveden pumppaamolle.

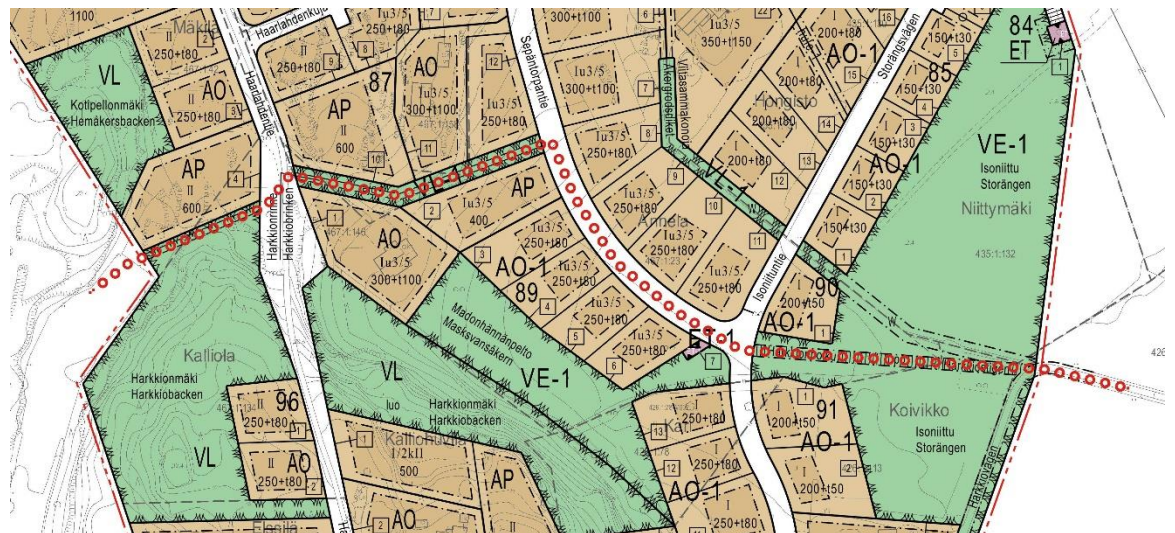
Korttelialueiden pinta-ala on yhteensä n. 18 ha.

5.1.3 Katu- ja liikennealueet

Suunnittelualueen pääasialliset kulkuväylät muodostuvat Haarlahdentiestä ja Sepäntor-pantiestä. Näitä täydentävät Haarlahdenkuja, Isoniituntie sekä Niittymäentie.

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 lyhyt Harkkion-poluksi nimetty kevyen liikenteen reitti Sepäntorpantiin ja Harkkiontien väliin.



Kuva 22. Ote kaavaehdotuksesta. Itä-länsisuuntainen ulkoilureitti korostettu punaisiin ympyröihin.

Suunnittelualueella on kaksi venevalkamaa, joista läntisempi on osoitettu korttelialueeksi. Korttelialue koostuu tällä hetkellä kolmen eri maanomistajan pitkästä, mutta todella ka-peista palstoista. Jotta alue olisi oikeasti käyttökelpoinen, on kaavassa luotu mahdollisuus muodostaa siitä yksi alue ja jonka käyttöoikeus on kohdennettu vain omistajakiin-teistöille. Lisäksi korttelialueelle on osoitettu pieni rakennusoikeus, jonka turvin alueelle voi toteuttaa esim. rantasaunan ja varastotiloja.

5.1.4 Virkistys- ja vesialueet

Nykyisin metsäisinä olevat alueet on kaavassa osoitettu lähivirkistysalueiksi ja tavoitteena on, että ne säilyisivät jatkossakin metsäpeitteisinä. Nykyiset peltoalueet taas on osoitettu maiseman- ja ympäristönhoitoalueiksi, joiden avoin luonne tulee säilyttää.

Osalla kaavan virkistysalueista on erityistehtäviä. Haarlahdenpolku ja Harkkionrinne välittävät jalankulkuliikennettä kadulta toiselle ja lisäksi Harkkionrinteen kautta on tarkoitus johtaa kunnallistekniikkaa sekä tarjota mahdollisuus tonttiliittymälle korttelin 89 tontille 1.

Harkkionmäki-nimisen VL-1 -alueen kautta pääsee rannan venevalkama-alueelle sekä tarvittaessa sen kautta voi muodostaa kulkuyhteyden kaava-alueen länsipuolella oleville tiloille Soppi ja Männistö.

Viitasammakonoja-niminen VL-1 -alue liittyy nimensä mukaisesti viitasammakoihin. Alue on tarkoitettu viitasammakoiden elinolosuhteiden ylläpitämiseen mahdollistamalla niiden kulkeminen tila Hongistolla sijaitsevalta lammelta merelle päin.

5.1.5 Kaavamerkinnot ja -määräykset

Pieni osa rakentamiseen osoitetuista alueista sijaitsee niin alavalla alueella, että maanpinnan tasoa täytyy nostaa ennen rakentamista. Tämä on huomioitu sanallisesti kaavamääräyksissä. Rakentamisvaiheessa maanpinnan alavuus ja mahdolliset täytöt tulevat asettamaan haasteita niin suunnitteluun kuin toteutukseenkin. Näissä kohteissa tarvitaan erityistä panostusta geotekniseen suunnitteluun ja toteutukseen, jotta rakennukset ja pihajha-alueet pysyvät paikallaan ja etteivät esim. vääränlaiset täytöt aiheuta ongelmia naapurikiinteistöille.

5.1.6 Tonttijako

Alueen valmiiksi pirstaleinen kiinteistönmuodostus ja maanomistus ovat sanelleet sen, että kaavassa on jouduttu valmiiksi katsomaan kullekin kiinteistölle tai maanomistajalle tulevat rakennuspaikat. Niinpä tonttijako voidaan perustellusti suorittaa kaavan yhteydessä. Kaavan laadinnan aikaan oikeastaan vain korttelin 93 tontin 8 on ajateltu olevan sellainen, jonka voisi myöhemmin jakaa haluttaessa kahdeksi. Tontti on nykyisellään kuitenkin kauttaaltaan hyvin alava, joten sen rakentamiskelpoiseksi saaminen tulee olemaan haastavaa jo yhdellekin asuinrakennukselle saati sitten kahdelle. Lisäksi kun omistajataholla ei ole tällä hetkellä tarvetta ottaa kiinteistöä ympärivuotiseen käyttöön, on katsottu aiheelliseksi merkitä kiinteistön kohdalle vain yksi tontti.

Rantakiinteistöjen edusta on monin paikoin ruovikkoinen ja joitakin ruovikkoalueelle ulottuvia vesijätön lunastuksia alueella onkin suoritettu. Nykyiset kiinteistörajat luovat paikoitellen kuitenkin sellaisen tilanteen, että kaikki rantakiinteistöt eivät rajoitu veteen ja lisäksi osa laiturialueista sijaitsee yleisen vesialueen puolella. Jotta rannan puoleisella alueella kiinteistönmuodostus olisi selkeämpi, on tonttijaon periaatteeksi otettu rannanpuoleisen rajan ulottaminen jonkin verran todellisen vesialueen puolelle. Esimerkki tästä periaatteesta on tällä kaava-alueella oleva tila Marjatta.

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 Haarlaan asti Tammistonttien uudelle käänköpaikalle, eli juuri suunnittelualueen luoteiskulmalle.

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 yrittäjä on joutunut lopettamaan 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 viemärointi tulee todennäköisesti vaatimaan paineviemäriinjoja, joihin kiinteistöt liittyvät omilla kiinteistökohtaisilla pumppaamoilla. Alueen viemärointi tulee aikanaan ehkäisemään jo olemassa olevien ympärivuorokautisten 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 koilliseseen viettävä kalliorinne on merkitty ympäristönsuojelun kehotuksesta luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeäksi elinympäristöksi.

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.

Kaavoitus on ottanut "Uuden linjan" jatkotyöskentelyn pohjaksi, koska se tarjoaa kaavoituksen 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.

5.2.6 Kaavatalous

Hankkeen kaavataloustietoja on päivitetty vuoden 2012 "Uusi linja"-vaihtoehdosta vastaamaan tämän hetken hintatietoja ja kaavaratkaisua. Yleisen kustannustason nousun myötä sekä pehmeikköalueelle tulleiden lisäkatumetriä myötä kustannusarvio katurakentamisen osalta on vuoden 2012 ratkaisusta ja 921.000 eurosta noussut n. 1.340.000 euroon. Lisäksi maanhankintaan on kaupungilta hiljakkoin mennyt n. 290.000 euroa, jolloin investointivaiheen kustannustaso on karkeasti n. 1.630.000 euroa. Vastaavasti tontteja on uudemmassa versiossa enemmän ja niitä on enemmän kaupungin maalla, jolloin arvio tuloista on noussut n. 1.660.000 eurosta n. 2.500.000 euroon.

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 15. päivänä elokuuta 2018

Toimialajohtaja Christina Hovi

Kaavoitusarkkitehti Jani Eteläkoski