

” M U S T A S U O ”

ASEMAKAAVA JA ASEMAKAAVANMUUTOS
Asemakaavatunnus 34/2009
Diaarionumero 15907-2009

SELOSTUS
12.1.2015
muutettu 9.12.2016 (lausunnot)

ASEMAKAAVAN JA ASEMAKAAVANMUUTOKSEN SELOSTUS, joka koskee 12. päivänä tammikuuta 2015 päivättyä ja 9.12.2016 muutettua (lausunnot) asemakaavakarttaa. **"Mustasuo" (34/2009)**

1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

1.1 Tunnistetiedot

ASEMAKAAVANMUUTOS KOSKEE:

Kaupunginosa:	089 LENTOKENTTÄ	FLYGFÄLTET
Liikennealue:	Tampereen valtatie (osa)	Tammerfors riksväg (del)
Eritasoristeys:	Vaistenraitti	Vaistestråket
Kaupunginosa:	088 URUSVUORI	URUSBERGET
Korttelit:	6, 7, 13 ja 14	6, 7, 13 och 14
Kadut:	Hahdantie Mustasuontie Onnelanpolku Vaistenpolku Vaistenraitti	Hahtavägen Svartkärrsvägen Onnelastigen Vaistestigen Vaistestråket
Rautatiealue:	Toijalan rata (osa)	Toijalabanan (del)
Suojaviheralueet:	Kannistonpuisto Mustasuonpiennar Vaistenpiennar	Kannistoparken Svartkärrsvägrenen Vaistevägrenen

ASEMAKAAVALLA JA ASEMAKAAVANMUUTOKSELLA MUODOSTUVA TILANNE:

Kaupunginosa:	089 LENTOKENTTÄ	FLYGFÄLTET
Korttelit:	9 (osa), 12-15	9 (del), 12-15
Kadut:	Moisionkierto Napakalliontie Sarakaari Siiveke Vaistentie	Moisorondellen Napakalliovägen Starrbågen Vindklaffen Vaistevägen
Liikennealueet:	Lentoasemantie (osa) Tampereen valtatie (osa)	Flygstationsvägen (del) Tammerfors riksväg (del)
Eritasoristeys:	Vaistentie	Vaistevägen
Silta:	Sarasilta	Starrbron
Puistopolku:	Lentäjänpolku	Flygarstigen
Suojaviheralueet:	Koirassuonkulju Napakallionpiennar Vaistenpiennar	Koirassuogölen Napakalliovägrenen Vaistevägrenen

Kaupunginosa:	086 MOISIO	MOISIO
Liikennealue:	Tampereen valtatie (osa)	Tammerfors riksväg (del)
Silta:	Onnelansilta	Onnelabron
Kaupunginosa:	095 SARAMÄKI	STARRBACKA
Korttelit:	34-38	34-38
Kadut:	Hahdantie Mustasuontie Vaistentie (osa)	Hahtavägen Svartkärrsvägen Vaistevägen (del)
Liikennealueet:	Saramäen ratapiha Toijalan rata (osa)	Starrbacka bangård Toijalabanen (del)
Eritasoristeys:	Hahdantie	Hahtavägen
Sillat:	Onnelansilta Sarasilta (osa)	Onnelabron Starrbron (del)
Ajoyhteys:	Kapanalhonkatu	Kappdalsgatan
Suojaviheralueet:	Hahdanpiennar Mustasuonpiennar Onnelanpiennar Vaistenkulju Vaistenpiennar	Hahtavägrenen Svartkärrsvägrenen Onnelarenen Vaistegölen Vaistevägrenen

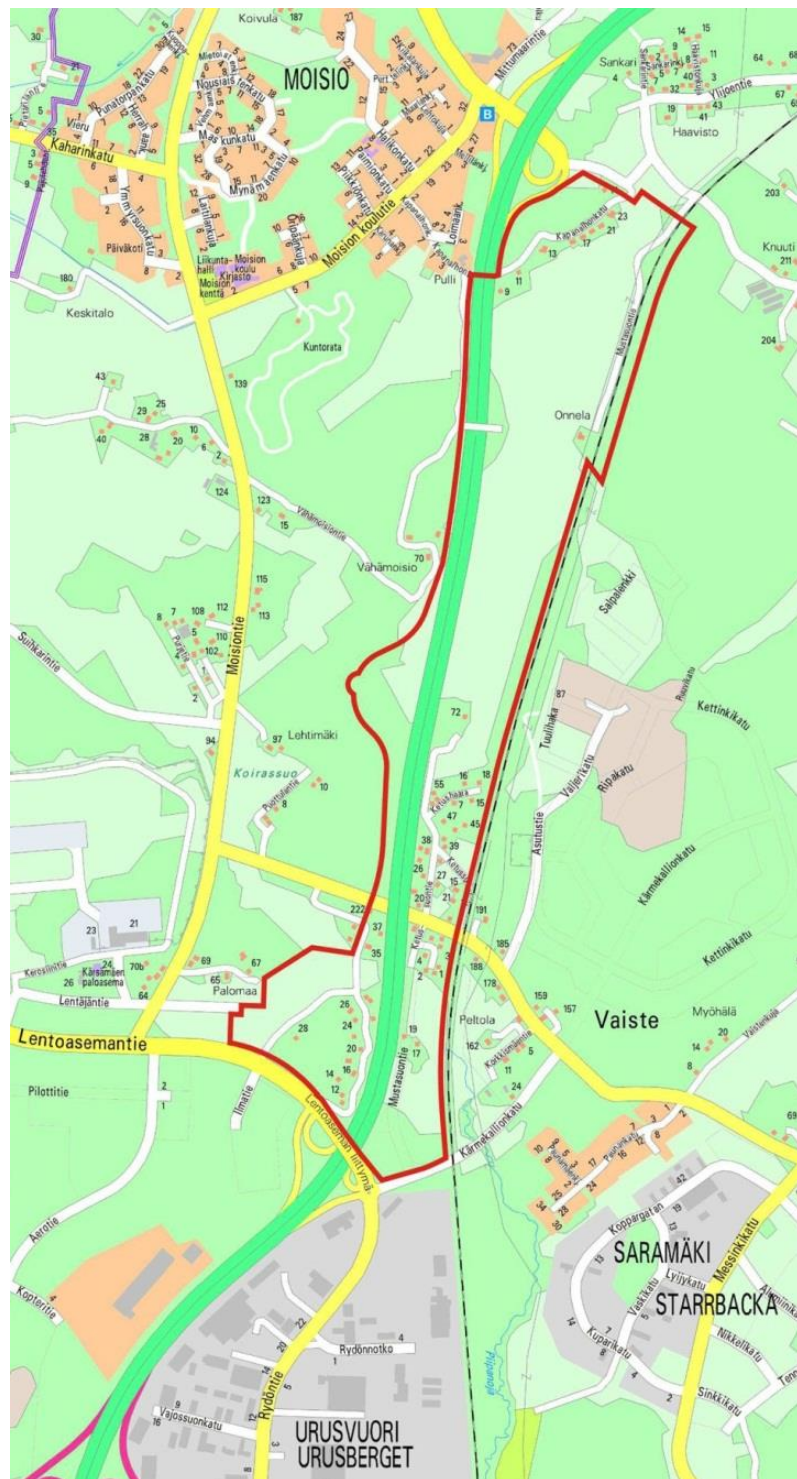
Asemakaavan ja asemakaavanmuutoksen yhteydessä hyväksytään sitova tonttijako SARAMÄKI -38.-1-2, muutoin asemakaava-alueella laaditaan erilliset tonttijaot.

Asemakaava ja asemakaavanmuutos 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

Asemakaava ja asemakaavanmuutos laaditaan kartassa osoitetulle alueelle pääosin Saramäen kaupunginosaan. Pieniltä osin kaava-alue ulottuu Lentokentän ja Moisioon kaupunginosaan. Alue sijaitsee 7–10 kilometrin etäisyydellä Turun keskustasta pohjoiskoilliseen.

Suunnittelualue rajautuu pohjoisessa Hahdantiehen, idässä Toijalan rataan, etelässä Kärmevallionkatuun ja -siltaan sekä lännessä Tampereen valtatie ja Moisiantien väliselle alueelle.



Kuva 1. Kaava-alueen sijainti opaskartalla.

1.3 Kaavan tarkoitus

Asemakaavan ja asemakaavanmuutoksen ensisijainen tavoite on muodostaa Toijalan radan ja Tampereen valtatie väliin yhtenäinen teollisuus- ja työpaikka-alue. Tämän lisäksi on tavoitteena mahdollistaa junaradan hyödyntäminen osana teollisuuskortteleiden toimintaa. Suunnittelualueen koilliskulmassa rautatiealuetta laajennetaan itään päin, jotta mahdollistetaan toisen pääraiteen toteuttaminen nykyisen pääraiteen itäpuolelle.

Kapanalhonkadun varren ja Vanhan Moisiantien ympäristön kaavoittamattomien omakotikiinteistöjen alueita on tarkoitus osoittaa toimitilarakennusten korttelialueiksi. Tällä menettelyllä voidaan alueella olevista omakotikiinteistöistä muodostaa oma kokonaisuus sekä samalla mahdollistaa niiden käyttö asumisessa pidemmälle tulevaisuuteen.

1.4 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista

1. Asemakaavakartta 12.1.2015, muutettu 9.12.2016 (lausunnot)
2. Tilastolomake 12.1.2015, muutettu 9.12.2016 (lausunnot)
3. Rakennuskantaraportti 12.1.2015, muutettu 9.12.2016 (lausunnot)
4. Vuorovaikutusraportti 12.1.2015, muutettu 9.12.2016 (lausunnot)
5. Saramäen alueen terminaaliraitteistojen yleissuunnittelu, Suunnitelmaselostus, Arcus Oy ja Oy VR-Rata Ab Rautatiesuunnittelu 2008
6. Maa-ainespuiiston ja Mustasuon kaava-alueiden hulevesiselvitys, 9.7.2012 FCG
7. Piipanojan välityskyvyn tarkastelut, Maa-ainespuiiston ja Mustasuon kaava-alueiden hulevesiselvityksen lisättyö, 20.12.2012 FCG
8. Ekologiset yhteydet Saramäen maa-ainespuiiston suunnittelualueella, 6.10.2014 Ympäristötoimialan ympäristönsuojelu

2 TIIVISTELMÄ

2.1 Kaavaprosessin vaiheet

Ilmoitus asemakaavan ja asemakaavanmuutoksen vireille tulosta sisältäen 6.4.2010 päivätyn osallistumis- ja arviointisuunnitelman on lähetetty kirjeitse osallisille 9.4.2010.

Kaava-aluetta laajennettiin etelään alkuvuodesta 2013.

Kaavahankkeesta on ilmoitettu laajennusalueen osallisille kirjeitse 29.4.2013. Tuolloin osallisille on lähetetty 6.4.2010 päivätty ja 24.4.2013 muutettu osallistumis- ja arviointisuunnitelma. Asemakaavoituksen vireille tulosta on ilmoitettu myös kaavoituskatsauksissa vuodesta 2010 eteenpäin.

Kaupunkisuunnittelu- ja ympäristölautakunta hyväksyi luonnoksen 17.6.2014 § 201.

Valmisteluun myöhemmin mukaan tulleen VAK-ratapihamuutoksen myötä osallistumis- ja arviointisuunnitelma on päivitetty 24.6.2014.

Kaava-aluetta laajennettiin länteen loppuvuodesta 2014. Tämän myötä osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa on päivitetty 11.12.2014.

Ehdotus lähetettiin lausunnoille helmikuussa 2015. Päivitetty osallistumis- ja arviointisuunnitelma lähetettiin osallisille myös helmikuussa 2015.

Ehdotuksesta saatiin lausuntoja, joiden perusteella ehdotusta on muutettu 9.12.2016. Lausuntojen perusteella kävi ilmi, ettei VAK-ratapihaa ole tarkoituksenmukaista sijoittaa Saramäen alueelle.

Ehdotuksesta saatiin lausuntopyyntövaiheessa käydyn erillisen osalliskuulemisen perusteella yhteensä kolme mielipidettä.

2.2 Asemakaava

Kaava-alue on kooltaan n. 111 ha. Sen rakenne koostuu pääosin vain kahdesta käyttötarkoituksesta: teollisuus- ja toimitilarakennusten korttelialueista. Lisäksi alueella on muutama pieni liike- ja toimistorakennusten korttelialue sekä yksi huoltoaseman korttelialue. Loppuosa kaava-alueesta koostuu erilaisista suojaviheralueista sekä eri toimintojen ja laajempien yhteyksien tarvitsemista katu- ja liikennealueista.

Kaava-alueen korttelialueille osoitettu rakennusoikeus on hieman yli 250000 kem². Tästä on vanhaan kaavaan nähden uutta rakennusoikeutta n. 105000 kem². Koska kaava-alue on pienehköjä omakotikiinteistöjä lukuun ottamatta rakentamaton, on melkein kaikki rakennusoikeus kuitenkin käytännössä uudisrakennusoikeutta.

Rakennusoikeus voisi tarkoittaa n. 930 uutta työpaikkaa.

2.3. Asemakaavan toteuttaminen

Kortteleiden Lentokenttä 12. ja Saramäki 38. kaavanmukainen toteutus edellyttää olennaisia muutoksia maanomistusoloissa. Käytännössä kaavanmukainen toteutus ei pääse tapahtumaan ennen kuin näiden kortteleiden maa-alueet ovat yhden tai korkeintaan vain muutaman tahon käsissä.

LR-1 alueen pohjoispään toteuttaminen edellyttää alueella olevan suurjännitelinjan siirtämistä toiseen paikkaan. Tästä ja mahdollisista muista suurjännitelinjojen siirroista vastaisi kaupungin tämän hetken organisaatioiden mukaan Kiinteistöliikelaitos tilaamalla omalla kustannuksellaan Turku Energia Sähköverkot Oy:ltä 110 kV ilmajohtojen muutostyöt asemakaavan mukaiseen sijaintipaikkaan ja tarvittavat muutostyöt asemakaavan pohjoispuolella Maarian sähköasemalle saakka. Niin kauan kun LR-1 alueen ratapihaa ei tarvita, voi kaupunki vuokrata aluetta lyhyillä vuokrasopimuksilla käytettäväksi esim. alueelle sijoittuvien yritysten piha- ja/tai paikoitusalueeksi.

Mustasuontien toteuttaminen sen pohjoispäästä käsin edellyttää Hahdantien parantamista ja jatkamista. Jos Siiveke -kadun kohta otetaan käyttöön, kadun ja ramppien kohdalle täytyy todennäköisesti toteuttaa kiertoliittymä valtatie 9:n toisella puolella olevan Kärme-kallionkadun risteyksen tapaan.

Alueelle suunnitellut hulevesien viivytysratkaisut tulee olla rakennettuna ennen kuin korttelialueet ovat laajamittaisesti käytössä.

Yksityisraiteita ei voi toteuttaa ennen kuin niiden toteutuksesta on sovittu Liikenneviraston kanssa.

Muutoin alueen toteuttaminen voi alkaa kaavallisen, kiinteistöteknisen ja teknisen huollon valmiuden sallimassa ajassa.

3 LÄHTÖKOHDAT

3.1 Selvitys suunnittelualan oloista

3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualue on suurimmaksi osaksi rakentamatonta tasaista peltoa. Alueen pohjois- ja eteläosasta löytyy pienehköjä omakotitaloalueita.

Alueella voimassa olevat teollisuudelle tarkoitettut asemakaavat ovat toteutumatta, vaikka esimerkiksi suunnittelualueen pohjoisosassa oleva asemakaava on ollut voimassa jo yli 35 vuotta.

Turun kaupunki omistaa suunnittelualueesta suurimman osan. Alueelta löytyy vielä muutamia yksityisten omistamia omakotikiinteistöjä sekä mm. valtion omistamia tie- ja rautatiealueita. Suunnittelualueen pinta-ala on noin 111 ha.

3.1.2 Luonnonympäristö

Alueen koostuessa lähes kokonaan peltoalueista sekä rakennetuista alueista kuten esim. omakotikiinteistöistä pihapiireineen, ei alueella ole mainittavaa luonnonympäristöä. Nekin alueet, jotka ovat vielä tällä hetkellä metsäisiä ja rakentamattomia, ovat pienialaisia ja vahvasti ihmistoiminnan saartamia.

3.1.3 Rakennettu ympäristö

Alueen laajuus huomioon ottaen siellä on vain vähän rakennuksia. Rakennuskanta koostuu kokonaan omakoti- ja loma-asuntokiinteistöistä, jotka ovat pääosin rakennettu 1940–1960 -luvulla. Pieni osa kiinteistöistä sijaitsee aivan kaava-alueen pohjoisosassa ja suurin osa kaava-alueen eteläosassa Vaistentien ja Vanhan Moisiantien ympäristössä. Tarkeempi kuvaus rakennuksista on selostuksen liitteessä 3.

Suunnittelualueen länsipuolella sijaitsee Turun lentoasema. Lentoaseman itä-länsisuuntaisen kiitotien nousu- ja laskusektori kulkee suunnittelualueen päältä sen keskivaiheilta.

3.1.4 Tekninen huolto

Suunnittelualueella Toijalan radan varressa kulkevat Pohjois-Turkua palvelevat päävesijohto- ja runkoviemäriverkostot. Jäkärästä tulee radan vartta pitkin yksi päähaara, johon liittyy toinen päähaara Moisiossa hieman Kapanalhonkadun eteläpuolelta. Lisäksi lentoaseman alueelta tulee yksi haara radan varteen Vaistentien eteläpuolelta. Suurin osa kaava-alueen omakotikiinteistöistä on liittynyt näihin verkostoihin.

Kaava-alueella sijaitsee myös kaukolämpöjohto. Alueen eteläosassa johto sijaitsee valtatie 9:n itälaidalla siirtyen Vaistentien pohjoispuolella radan länsilaidalle.

Aluetta toteutettaessa uudisrakennukset ovat liitettävissä näihin verkostoihin, mutta alueen laajuuden takia uutta verkostoakin tarvitaan paljon.

3.1.5 Palvelut

Koska kaava-alue ja sen lähiympäristö on pääasiassa rakentamaton, ei alueelta löydy palveluita. Ainoastaan joukkoliikennereitti kulkee alueen eteläosan halki Vaistentiellä sekä toinen reitti aivan kaava-alueen eteläosan reunalla Lentoasemantiellä.

3.1.6 Liikenne

Kaava-alueen itälaidalla sijaitsee Turku - Toijala rata, jolla liikennöi henkilö- ja tavarajunia. Pääosa Turkuun tulevista ja Turusta lähtevistä tavarajunista kulkee Toijalan radan kautta. Junia palvelee kaava-alueen kohdalla tällä hetkellä vain yksi raide.

Kaava-alueen länsilaidalla sijaitsee valtatie 9 (tielle löytyy monta nimitystä; Turku – Aura moottoritie, Turku – Kuopio valtatie ja Tampereen valtatie) ja eteläreunalla Lentoasemantie, joka nimensä mukaisesti johtaa Turun lentoasemalle. Näiden isojen teiden lisäksi muita merkittäviä kulkuväyliä ei olekaan kuin Vaistentie. Muut alueen kulkuväylät ovat pääosin pienehköjä sorapintaisia yksityisteitä, jotka ovat palvelleet omakotikiinteistöjä.

Kaavallisista kaduista Mustasuontie on kokonaan toteuttamatta ja kaava-alueen pohjoisosassa se on voimassa olevassa asemakaavassa nykyisten suunnitelmien mukaan väärässä paikassa. Hahdantiestä on toteutettu osa Moision eritasoliittymästä kaakkoon, mistä se välittää liikennettä Ylijoentien ja Kapanalhonkadun suuntaan.

3.1.7 Ympäristöhäiriöt

Kaava-alueeseen kohdistuu merkittäviä ympäristöhäiriöitä erityisesti melun muodossa. Näitä aiheuttavat Turun lentoasema, valtatie 9, Toijalan rata, Maa-ainespuidon puolella sijaitsevat Rudus Oy:n louhinta-alue ja NCC Roads Oy:n asfalttiasema sekä NCC Roadsin louhinta-alue Moisiantien, Vaistentien ja valtatie 9:n välissä. Vähäisemmässä määrin melua aiheuttaa myös liikennöinti Lentoasemantiellä ja Vaistentiellä, joiden liikennemääristä merkittävä osa on raskasta liikennettä. Lisäksi junaliikenne Toijalan radalla ja louhinta-alueet aiheuttavat ympäristöönsä jonkin verran tärinää.

Turun kaupungilla on tavoitteena lentoaseman ja siihen liittyvien toimintojen kehittäminen, jolloin lisääntyvä lentoliikenne aiheuttaisi tulevaisuudessa jonkin verran lisää lentomelua.

3.2 Aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

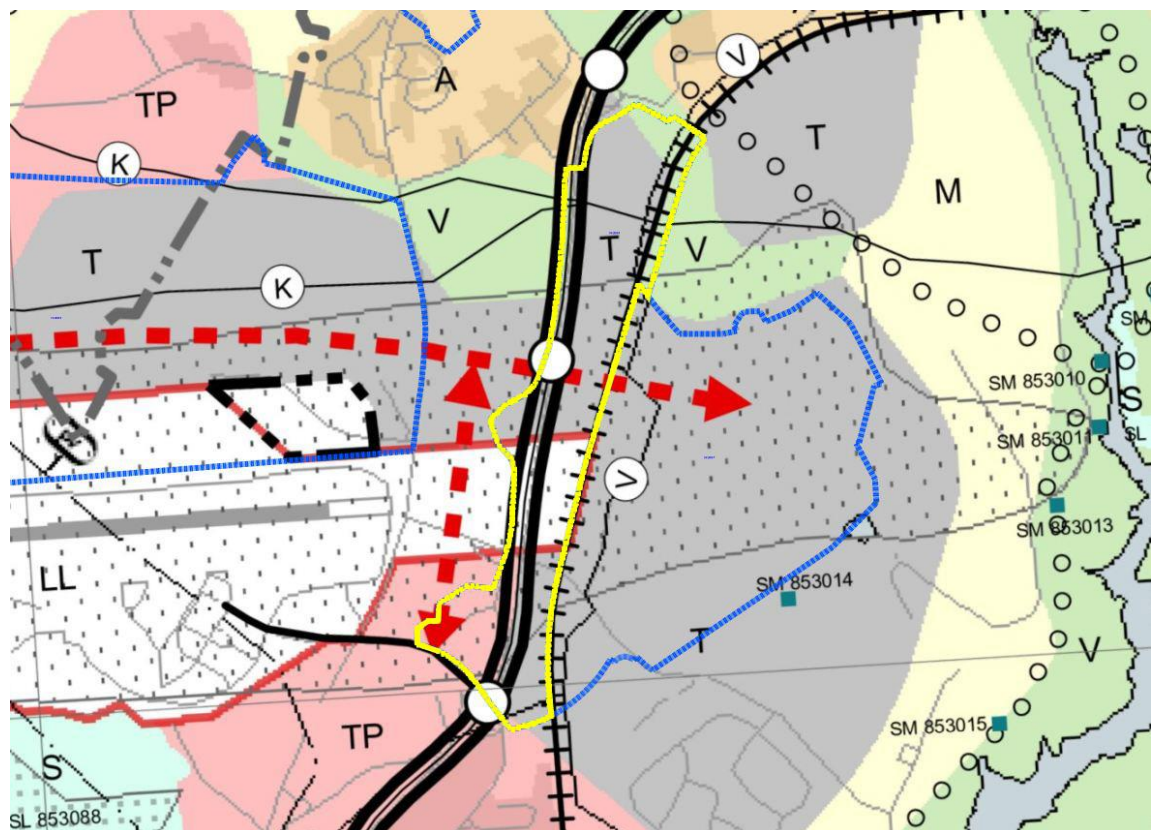
3.2.1 Maakuntakaava

Ympäristöministeriön 23.8.2004 vahvistamassa maakuntakaavassa melkein koko kaava-alue on teollisuustoimintojen aluetta (T). Vähäisessä määrin suunnittelualueen osia on osoitettu työpaikka-alueeksi (TP), virkistykseen (V), lentoliikenteen alueeksi (LL) sekä moottori- ja rautatieksi. Suurimmalle osalle kaava-alueesta kohdistuu Lentomelualue Lden 55 dB -merkintä.

Punaiset katkoviivanuolet kuvaavat yhteystarpeita, joihin liittyy suunnittelumääräys: ”Maankäytön suunnittelulla ja rakentamisella ei saa tehdä mahdolltomaksi yhteyden myöhempää suunnittelua ja toteuttamista.”

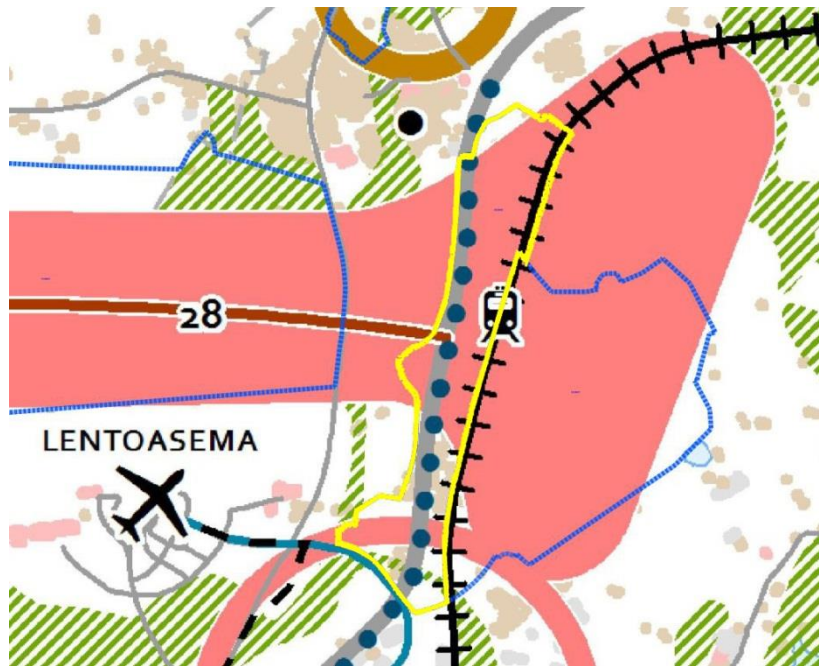
Itä-länsisuuntainen yhteys kuvaa uutta pää-/kokoojakatua lentoaseman pohjoispuolelle ja sen mahdollista kytkemistä uuteen eritasoliittymään Tampereen valtatielle. Pohjois-eteläsuuntainen yhteys kuvaa siirrettävää Moisiantietä, jos kiitotietä joskus jatketaan itään.

Alueen pohjoisosaan on merkitty itä-länsisuuntainen maakaasureitti, joka haarautuu kaava-alueen jälkeen kahdeksi reittivaihtoehdoksi.



Kuva 2. Ote maakuntakaavasta.

3.2.2 Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035

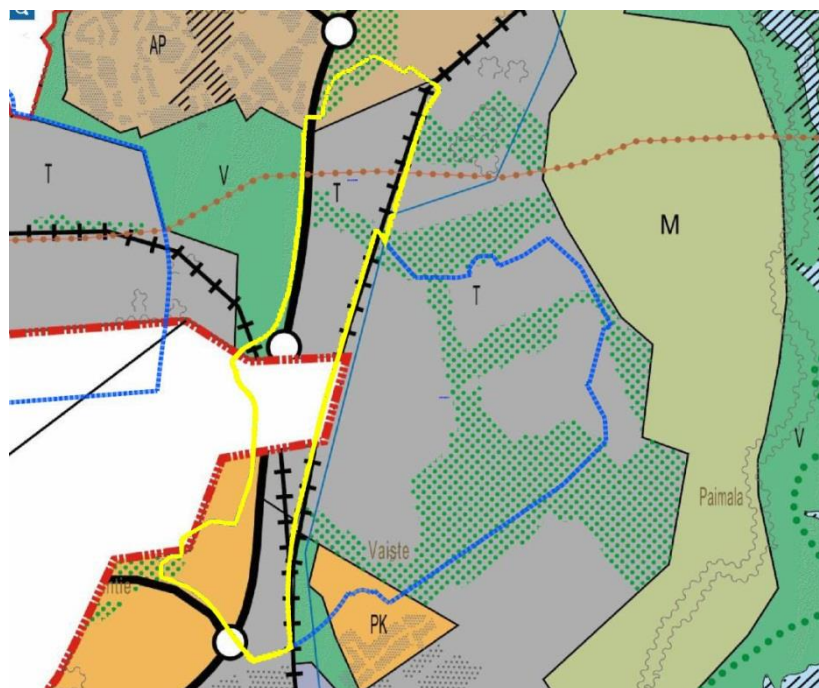


Kuva 3. Ote Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035:stä.

Seudulliseksi maankäyttöstrategiaksi luonnettu Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035 on hyväksytty Turun kaupunginvaltuustossa 21.5.2012. Rakennemallissa suurin osa kaava-alueesta on osoitettu teollisuus- ja logistiikan työpaikka-alueeksi (kohde 28 kartalla). Työpaikka-alueelle on osoitettu myös junaliikenteen seisake. Valtatie 9:ltä länteen on osoitettu yhdystie Vahdontielle ja edelleen yhteystarpeena valtatie 8:lle.

3.2.3 Yleiskaava

Kaupunginvaltuuston 18.6.2001 hyväksymässä yleiskaavassa pääosa kaava-alueesta on osoitettu tuotanto- ja varastotoiminnan alueeksi (T), jonka pohjoiselle osalle on osoitettu virkistykseen tarkoitettu alueen osa. Kaava-alueen pohjoisin kärki on osoitettu pientalovaltaisiksi asuntoalueeksi (AP), jossa on myös virkistykseen tarkoitettu alueen osa. Alueen keskiosa on kaavassa aikanaan osoitettu liikennealueeksi (L), mutta tämä osa yleiskaavasta ei ole voimassa. Alueen lounaisosa on osoitettu palvelujen ja hallinnon alueeksi (PK).



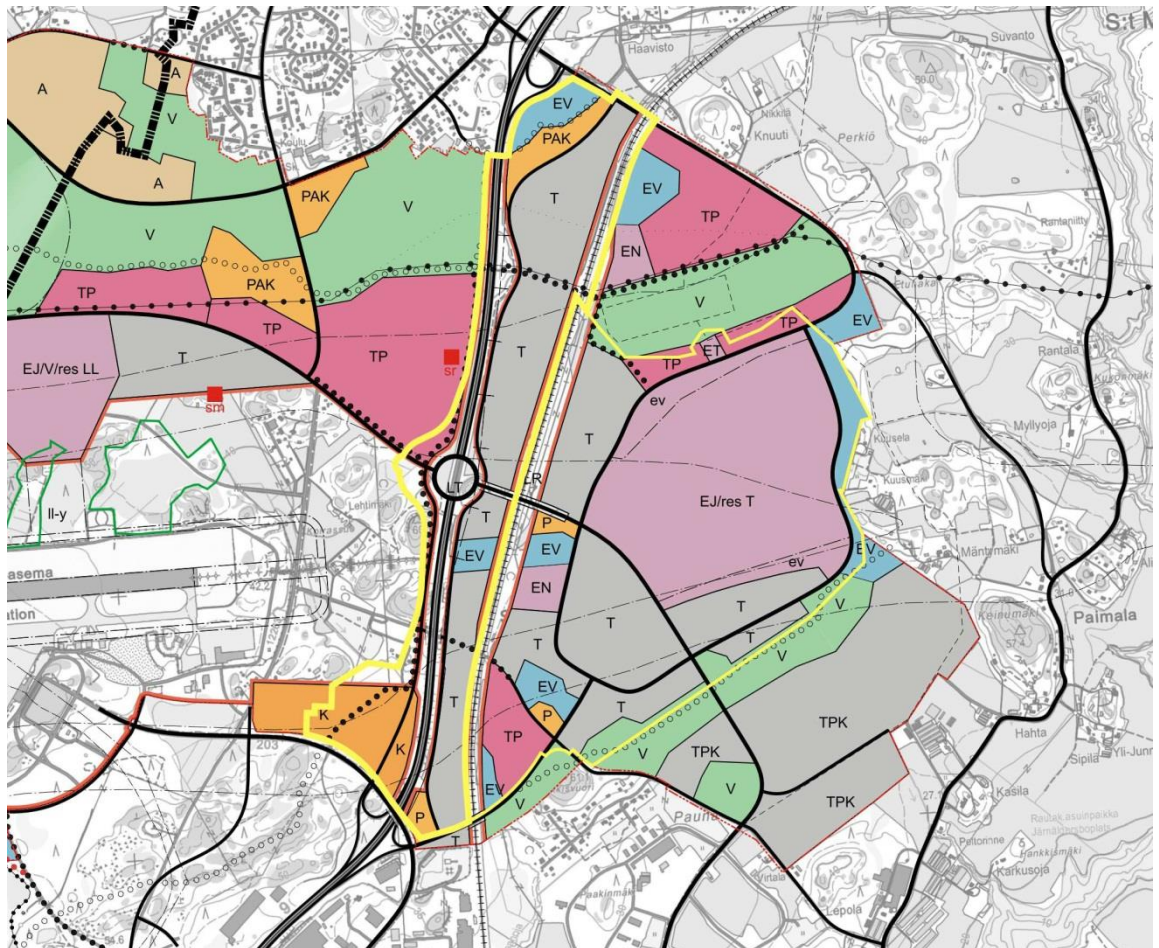
Kuva 4. Ote Turun yleiskaava 2020:stä.

Kaava-alueen itälaidalle on osoitettu rautatiealue ja länsilaidalle pääkatu/päätie alue. Kaava-alueen keskivaiheille on osoitettu pääkatu/päätiehen liittyvä eritasoliittymä.

Alueen pohjoisosaan on merkitty itä-länsisuuntainen maa-kaasujohdon yhteystarvealue. Johdon sijainti on ohjeellinen.

3.2.4 Osayleiskaava

Kaava-alue kuuluu Lentoaseman ja sen ympäristön osayleiskaava-alueeseen. Osayleiskaavaa laaditaan ylikunnallisena yhdessä Ruskon kunnan kanssa. Osayleiskaavatyö on tällä hetkellä pysähdyksissä Pomponrahkan Natura-alueeseen liittyvien lisäselvitysten takia. Osayleiskaavahankkeesta on olemassa luonnosvaiheen lausuntojen ja kannanottojen käsittelyn yhteydessä muutettu ja 21.6.2010 kaupunginhallituksen hyväksymä osayleiskaavaluonnos.



Kuva 5. Ote Lentoaseman ja sen ympäristön osayleiskaavaluonnoksesta.

3.2.5 Asemakaava

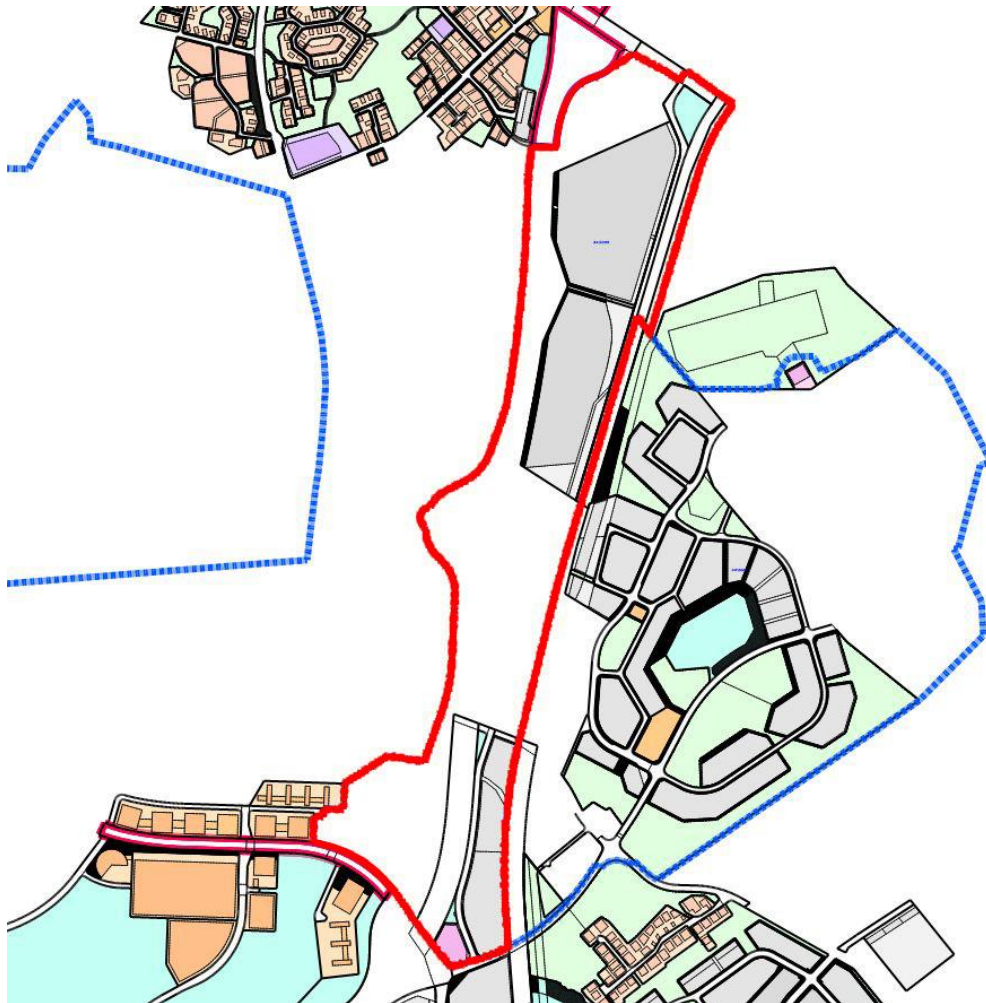
Suunnittelualueella on voimassa kolme asemakaavaa.

Asemakaava 10/1977 on vahvistettu 28.6.1979, asemakaavassa alue on osoitettu teollisuus- ja katualueiksi.

Edellä mainitun kaavan itäpuolelle on 26.2.2008 hyväksytty asemakaava 15/2007, jossa alue on osoitettu katu-, suojaviher- ja rautatiealueiksi.

Alueen eteläosalla on voimassa 14.12.2009 hyväksytty asemakaava 24/2007, jossa alue on osoitettu teollisuus-, katu-, liikenne- ja suojaviheralueiksi.

Muilta osin suunnittelualue on asemakaavaton.



Kuva 6. Ote ajantasa-asemakaavasta.

3.2.6 Rakennusjärjestys

Kaupunginvaltuusto on hyväksynyt Turulle uudistetun rakennusjärjestyksen 25.1.2016 § 9. Uudistettu rakennusjärjestys on tullut voimaan 1.3.2016.

3.2.7 Pohjakartta

Pohjakartta on Turun kaupungin Kiinteistöliikelaitoksen laatima. Pohjakartan tarkistus on suoritettu 29.11.2016.

3.2.8 Maankäytösopimukset

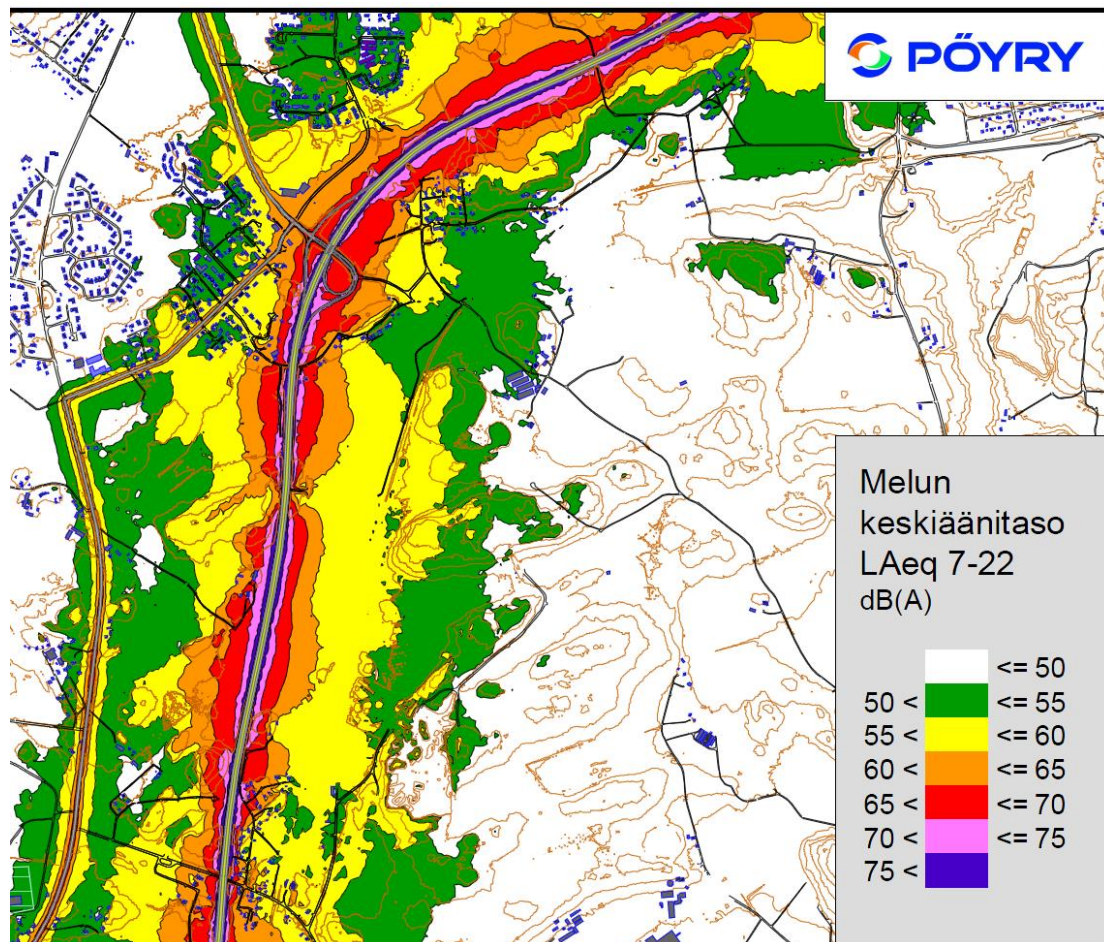
Maapoliittisten periaatteiden mukaan kaupunki tekee yksityisen kiinteistönomistajan kanssa maankäytösopimuksen, kun asemakaavan tai poikkeamishakemuksen seurauksena aiheutuu yhdyskuntarakennekustannuksia ja kiinteistönomistaja saa asemakaavan tai poikkeamisluvan seurauksena taloudellista hyötyä. Maankäytösopimuksella kaupungille perittävän korvauksen määrää laskettaessa otetaan huomioon muodostuvat yhdyskuntakustannukset sekä kiinteistöllä tapahtuva hankkeen kokonaistaloudellinen arvomuutos. Tällä kaava-alueella maankäytösopimus tulee tehtäväksi ainakin Finavian kanssa ja todennäköisesti myös tila Kanniston omistajan kanssa.

3.2.8 Melu- ja värinäselvitykset

Kaava-alueen melutasoja on käsitelty kolmessa meluselvityksessä. Ensimmäinen on Finavian vuonna 2009 tekemä Lentokoneliikenteen ennuste 2027. Toinen on Turun seudun rataympäristöselvitys vuodelta 2010 ja kolmas on EU-direktiivin mukainen koko Turku koskeva ympäristömeluselvitys vuodelta 2012.

Selvitykset osoittavat, että niin Kapanalhonkadun varren kuin Vaistentien ja Vanhan Moisontien ympäristön asuinkiinteistöille kohdistuu melurasitusta valtatie sekä rautatien liikenteestä. Vaistentien ja Vanhan Moisontien ympäristöön kohdistuu lisäksi voimakasta lentomelua.

Junaliikenteen aiheuttamaa värinää on arvioitu yleisellä tasolla Turun seudun rataympäristöselvityksessä.



Kuva 7. Ote ympäristömeluselvityksestä, tieliikenne v. 2011.

3.2.9 Luontoselvitys

Alueesta ei ole tehty luontoselvitystä eikä sellaista ole tarkoitus tehdä, koska alueella ei ole mainittavaa luonnonympäristöä.

3.2.10 Saramäen alueen terminaaliraiteistojen yleissuunnittelu

Saramäen alueen terminaaliraiteistojen yleissuunnitelman suunnitelmaselostus vuodelta 2008 on laadittu Arcus Oy:n ja Oy VR-Rata Ab Rautatiesuunnittelun toimesta.

Terminaaliraiteiston suunnittelu liittyy rataosan Toijala – Turku varteen suunnitellun teollisuus- ja logistiikkatoiminnoille varatun raiteiston liikenteelliseen, ratatekniseen ja pohjarakennesuunnitteluun. Työn tarkoituksena oli määrittää terminaalin mahdollinen liikennöintimalli ja sen edellyttämät raidetarpeet, suunnitella raiteisto ja sen liittyminen pääraiteeseen sekä määrittää raiteiden, vaihteiden ja mahdollisten laitureiden perustamistavat. Selvitystyö liittyi suuremmin Lentoaseman ja sen ympäristön osayleiskaavahankkeeseen, mutta palvelee niin tätä kuin myös Maa-ainespuiston asemakaavahanketta.

3.2.11 Hulevesiselvitykset

Kaava-alueita koskien on laadittu kaksi hulevesiselvitystä; Maa-ainespuiston ja Mustasuon kaava-alueiden hulevesiselvitys, 9.7.2012 sekä Piipanojan välityskyvyn tarkastelut, Maa-ainespuiston ja Mustasuon kaava-alueiden hulevesiselvityksen lisätyö, 20.12.2012. Molemmat on tehty konsulttitoimisto FCG:n toimesta.

Ensimmäisen työn tavoite oli laatia hulevesien hallinnan suunnitelma, johon sisältyy hallintamenetelmien periaatteiden, sijoittumisen ja mitoituksen yleispiirteinen suunnittelu. Työssä annettiin asemakaavan laadintaa ja kaavamääräyksiä varten tarvittavia mitoituksia ja ohjeita hulevesien hallinnasta ja käsittelystä. Työn laajuus käsitti pääasiassa Piipanojan latva-alueen valuma-alueita ja siten selvityksessä käsiteltiin jonkin verran myös valtatie 9:n länsipuolella olevaa lentoaseman aluetta Maa-ainespuiston ja Mustasuon alueiden lisäksi.

Selvitys osoitti, että suunniteltu maankäyttö lisää merkittävästi hulevesien muodostumista ja nopeuttaa hulevesivalunnan kertymistä erityisesti kohti Piipanojaa. Piipanojaan johdettavat hulevesivirtaamat voisivat olla moninkertaisia nykytilaan verrattuna, jos mitään hulevesien hallintatoimia ei tehtäisi.

Tehdyn selvityksen perusteella hulevesien hallintaratkaisuksi suositeltiin kolmea alueellista hulevesien viivytysallasta sekä näiden lisäksi tontti- tai korttelikohtaisia viivytysjärjestelmiä niin Maa-ainespuiston kuin Mustasuonkin rakennettaville teollisuus- ja varastotonteille. Hulevesialtaiden mitoituksen perusteena oli se, että ne rankkasadetapahtuman jälkeen tyhjenisivät seuraavan 24 tunnin aikana.

Toinen selvitys oli ensimmäiseen selvitykseen liittyvä lisätyö, jossa tarkasteltiin Piipanojan välityskykyä sekä arvioitiin voidaanko ojan välityskapasiteettia kasvattaa ruoppaamalla ja perkaamalla ojan latvaosia.

Tuleva maankäyttö aiheuttaa tulvatilanteiden yleistymistä, koska suunnitelluista hulevesien hallintatoimista huolimatta Piipanojan virtaamissa tulee tapahtumaan ainakin pientä kasvua. Ongelmia voi ilmetä erityisesti Toijalan radan ja Kärmekekallionkadun sillan välisellä ojaosuudella, jossa ojan välityskapasiteetti ei riitä johtamaan yleisienkään sateiden aiheuttamia virtaamia.

Ratkaisuksi suositellaan junaradan ja Kärmekekallionkadun välisellä ojaosuudella välityskapasiteetin kasvattamista leventämällä uoman reunalle tulvatasanteita ja suojaamalla perusuoman osia esimerkiksi kiveyksellä tai eroosiosuojamatoilla. Toisaalta tällä toimenpiteellä lisätään virtausta alapuolisella uomaosuudella, jossa ajoittaiset huippuvirtaamat

ehdotetaan johdettavan osittain pääuomasta sivuun tehtävälle ylivuotoreitille ja lisäksi ylivuotoreitin yhteyteen voidaan toteuttaa viivytyskosteikko.

Selvitysten jälkeen toteutettavista hulevesien hallintamenetelmistä keskusteltiin kaupungin eri toimijoiden kesken. Kiinteistöliikelaitos toi esiin omana kantanaan, etteivät he näe realistisena vaihtoehtona edellyttää tulevien teollisuustonttien saajia toteuttaa tonttikohdaisia käsittelyjärjestelmiä. Kiinteistöliikelaitos näki parempana vaihtoehtona jättää tonttikohdaiset järjestelmät kokonaan pois ja vastaavasti kasvattaa yleisille alueille toteutettavia hulevesien viivytysaltaita.

3.2.12 Ekologiset yhteydet

Maa-ainespuiston ympäristövaikutusten arviointiin pohjautuva ekologiset yhteydet koskevat osittain myös Mustasuon kaavahanketta. Ympäristötoimialan ympäristönsuojelun 6.10.2014 laatimassa Ekologiset yhteydet Saramäen maa-ainespuiston suunnittelualueella -raportissa on muutamia viittauksia Mustasuohon. Raportissa mm. todetaan, että todennäköisesti hirvieläinten liikkuminen alueella vaikeutuu lisää Mustasuon kaava-alueen rakentuessa. Toisaalta raportissa todetaan myös, että nykyisinkin Tampereen valtatie ja Toijalan rata muodostavat hankalasti ylitettävän esteen.

3.2.13 Vaarallisten aineiden kuljetusten (VAK) järjestelyratapiha

Turun keskustassa sijaitsevan Turun ratapihan kautta kuljetaan merkittäviä määriä vaaralliseksi luokiteltuja aineita (VAK). Vaarallisten aineiden kuljetukset palvelevat pääasiassa Yaran tuotantolaitoksia Siilinjärven ja Uudenkaupungin välillä. Vaarallisten aineiden vuoksi ratapihan alueella on olemassa suuronnettomuusvaara.

Turun ratapihan alue on tällä hetkellä muutoksessa. Sieltä on poistunut rautatietoimintoja ja alue on muutenkin ollut osittain vajaakäyttöinen. Nyt sitä halutaan kehittää tuomalla sinne lisää mm. asutusta, kokoontumistiloja ja erilaisia toimintoja elinkeinoelämää varten. Alueen kaavoituksessa varaudutaan myös matkakeskuksen toteuttamiseen. Näillä toimilla pyritään mm. edistämään keskustan elinvoimaisuutta ja eheyttämään yhdyskuntarakennetta.

Turun ratapihan alueen ympäristön olevat ja tavoitellut keskustatoiminnot ovat kuitenkin ristiriidassa vaarallisten aineiden ja niiden aiheuttaman suuronnettomuusvaaran kanssa. Turun ratapihalla on tehty monia toimenpiteitä tilanteen parantamiseksi, mutta niin kauan kun Turun ratapiha toimii vaarallisten aineiden järjestelyratapihana, alueella katsotaan suuronnettomuusvaaran myös pysyvän. Jotta tilanteeseen saataisiin pysyvä parannus, tulisi VAK-järjestelytoiminnot siirtää pois Turun keskustasta.

Maa-ainespuiston ja Mustasuon kaavoituksen yhteydessä tutkittiin, olisiko VAK-ratapiha kaavoituksen näkökulmasta toteutettavissa Saramäkeen. Selvitystyö osoitti, että VAK-ratapihaa ei voida sijoittaa Saramäkeen.

3.2.14 Maakaasu

Maakaasun rakentamismahdollisuuteen Varsinais-Suomen alueelle on varauduttu eri kaavatasoilla omalla kohdemerkinnällä jo pitkään. Silti on epätodennäköistä, että maakaasulinja ulotettaisiin Varsinais-Suomeen varsinkin nyt, kun Gasum on luopunut omalta osaltaan kaasulinjaa varten haetuista lunastusluvista. Koska rakentaminen voi kuitenkin tapahtua jonkun muun toimesta, on Mustasuon kaava-alueelle edelleen osoitettu johtoalue maakaasua varten. Varsinais-Suomen liitolla on aikomus tutkia luonnonvaroihin ja yhdyskuntatekniseen huoltoon painottuvalla vaihemaakuntakaavalla kaasuputken varauksen tarpeellisuutta yhdessä naapurimaakuntien kanssa.

4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve ja suunnittelun käynnistäminen

Asemakaavan ja asemakaavanmuutoksen laadinta on tullut vireille kaupungin aloitteesta vuonna 2010.

4.2 Asemakaavan tavoitteet

Kaavan laadinnan ensisijaisena tavoitteena on ajanmukaistaa alueella jo olevia asemakaavoitettuja teollisuuskortteleita sekä suunnitella kaava-alueen kaavoittamattomille alueille uusia teollisuus- ja työpaikkakortteleita. Teollisuus- ja työpaikkakortteleiden lisääminen lentoaseman itä- ja pohjoispuolelle sisältyy maakunta- ja yleiskaavojen tavoitteisiin, kaupunkiseudun rakennemallin tavoitteisiin samoin kuin kaupungin LogiCityn tavoitteisiin. LogiCityn kokonaistavoitteena on luoda lentoasemasta ympäristöineen merkittävä työpaikka-alue, jossa hyödynnetään sujuvasti lähekkäin olevia eri liikenneväyliä ja kuljetusmuotoja. Pohjan uusille alueille luo jo olemassa olevat Saramäen ja Urusvuoren teollisuusalueet sekä olemassa olevat liikenneväylät ja -muodot eli valtatie 9, Turku-Toijalan rata ja lentoasema. Teollisuuskortteleiden ajanmukaistamisella ja lisäämisellä parannetaan kaupungin elinkeinotonttien tarjontaa sekä houkuttelevuutta ja siten pyritään lisäämään työpaikkoja kaupungissa.

Osa LogiCityn tavoitteita, samoin kuin radan varressa olevien teollisuustonttien houkuttelevuuden lisäämistä, on mahdollistaa Toijalan radan hyödyntäminen osana siihen rajoituvien teollisuuskortteleiden toimintaa. Tämä pystytään toteuttamaan siirtämällä Mustasuontien katualue kokonaisuudessaan Tampereen valtatie varteen, jolloin kaava-alueen kohdalla olevalle suoralle rataosuudelle on mahdollista toteuttaa yritystoimintaan liittyviä pistoraitteita. Saramäen alueen terminaaliraitteistojen yleissuunnittelu liittyy tähän asiakokonaisuuteen. Lisäksi molemmissa kaavoissa varataan tilaa ns. kaksoisraiteelle, eli nykyisen pääraiteen viereen varataan tilaa toiselle pääraiteelle.

Toinen liikenneverkkoihin liittyvä merkittävä tavoite on toteuttaa asemakaavalla toinen osa kehämäistä liikenneväylää, jota on hahmoteltu niin maakuntakaavassa kuin kaupunkiseudun rakennemallissakin. Väylä saisi alkunsa Messinkikadun päästä ja jatkuisi valtatie 9:n kautta lentoaseman pohjoispuolitse Vahdontielle ja kenties joskus jopa valtatie 8:lle asti. Kehämäisen väylän ja valtatie 9:n risteyskohtaan on tarkoitus mahdollistaa uuden eritasoliittymän toteuttaminen.

Kapanalhonkadun varren ja Vanhan Moisiantien ympäristön kaavoittamattomien omakotikiinteistöjen alueita on tarkoitus osoittaa toimitilarakennusten korttelialueiksi. Tällä menettelyllä voidaan alueella olevista omakotikiinteistöistä muodostaa oma kokonaisuus sekä samalla mahdollistaa niiden käyttö asumisessa asukkaiden niin halutessa pidemmälle tulevaisuuteen.

Kaavoitustöiden edetessä tuli mukaan tarve tutkia VAK-ratapihan sijoittamista Toijalan radan yhteyteen Maa-ainespuiston ja Mustasuon kohdalle hyödyntäen samaa suoraa rataosuutta, kuin mitä on ajateltu terminaaliraitteistoillekin. Lausunтовaihe osoitti, ettei VAK-ratapihaa ole tarkoituksenmukaista eikä oikein mahdollistakaan sijoittaa Saramäkeen.

Vuoden 2015 aikana Liikennevirasto ilmoitti, että heillä olisi halua yhdistää Turun alueella olevat useat puunkuormausratapihat eli raakapuuterminaalit yhteen paikkaan ja se olisi Saramäki. Selvitettyään asiaa tarkemmin, Liikennevirasto ilmoitti vuoden 2016 alussa, ettei se aiokaan toteuttaa raakapuuterminaalialueita Saramäkeen. Syynä olivat liian korkeaksi kohoavat kustannukset.

4.3 Osallistuminen, yhteistyö ja suunnittelun vaiheet

4.3.1 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:

- Alueen ja lähialueen maanomistajat ja maanvuokralaiset, käyttäjät, asukkaat ja yritykset
- Kansalaisjärjestöt: Turkuseura ry, Turun Pientalojen Keskusjärjestö ry, Varsinais-Suomen Kiinteistöyhdistys ry, Moision pientalot ry, Turun luonnonsuojeluyhdistys ry, Turun Lintutieteellinen yhdistys ry, Turun Suunnistajat ry.
- Viranomaiset ja hallintokunnat: Finavia, Kiinteistöliikelaitos, Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi, TeliaSonera Finland Oyj, Turku Energia, Turun Museo-keskus, Turun Seudun Kehittämiskeskus, Turun Seudun Vesi Oy, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto TUKES, Varsinais-Suomen ELY-keskus, Varsinais-Suomen liitto, Varsinais-Suomen pelastuslaitos, Vesiliikelaitos, VR-Yhtymä Oy sekä ympäristötoimialan joukkoliikenne-, rakennusvalvonta-, kaupunkisuunnittelu- ja ympäristönsuojeluyksiköt.

4.3.2 Vireille tulo

Ilmoitus asemakaavan ja asemakaavanmuutoksen vireille tulosta sisältäen 6.4.2010 päivätyn osallistumis- ja arviointisuunnitelman on lähetetty kirjeitse osallisille 9.4.2010.

Suunnittelualueetta laajennettiin etelään päin vuosien 2012 ja 2013 vaihteen tienoilla.

Kaavahankkeesta on ilmoitettu laajennusalueen osallisille kirjeitse 29.4.2013. Tuolloin osallisille on lähetetty 6.4.2010 päivätty ja 24.4.2013 muutettu osallistumis- ja arviointisuunnitelma. Asemakaavoituksen vireille tulosta on ilmoitettu myös kaavoituskatsauksissa vuodesta 2010 eteenpäin.

4.3.3 Alkuvaiheen kuuleminen

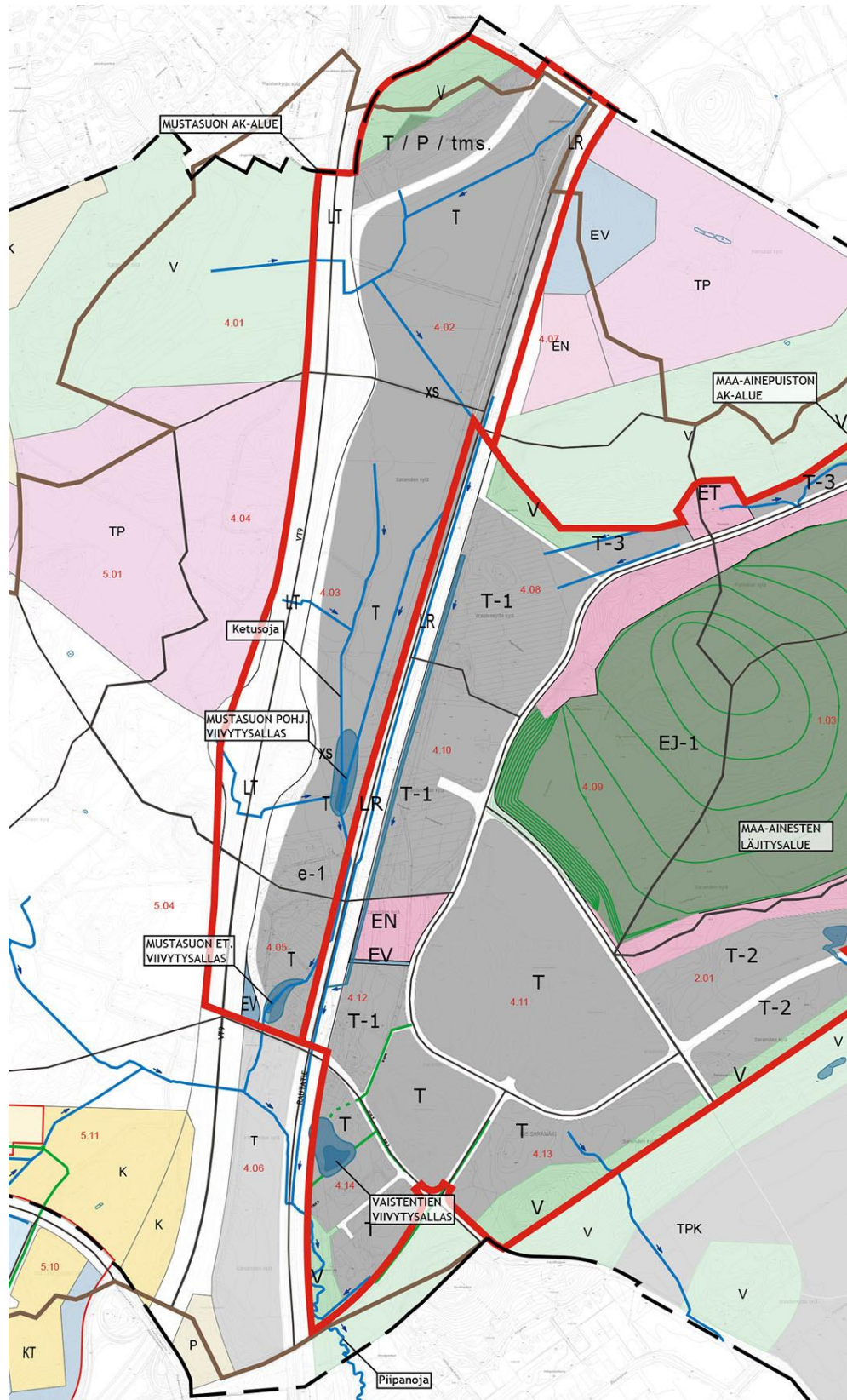
OAS-vaiheessa jätettiin yhteensä 11 mielipidettä. Mielipiteistä seitsemän jätettiin kaavan aiemmasta vuonna 2010 päiväystä ja neljä vuonna 2013 täydennetystä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta.

Lisäksi ympäristönsuojelu on ilmoittanut (sähköposti 9.4.2010) seuraavaa:
”Suunnittelualueella ei tiedostojemme perusteella ole epäilyksiä pilaantuneista maa-alueista, joten ei vaadita tämän osalta erillisiä määräyksiä.”

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaiheen mielipiteet ja niiden vastineet on koottu erilliseen vuorovaikutusraporttiin (selostuksen liite 4).

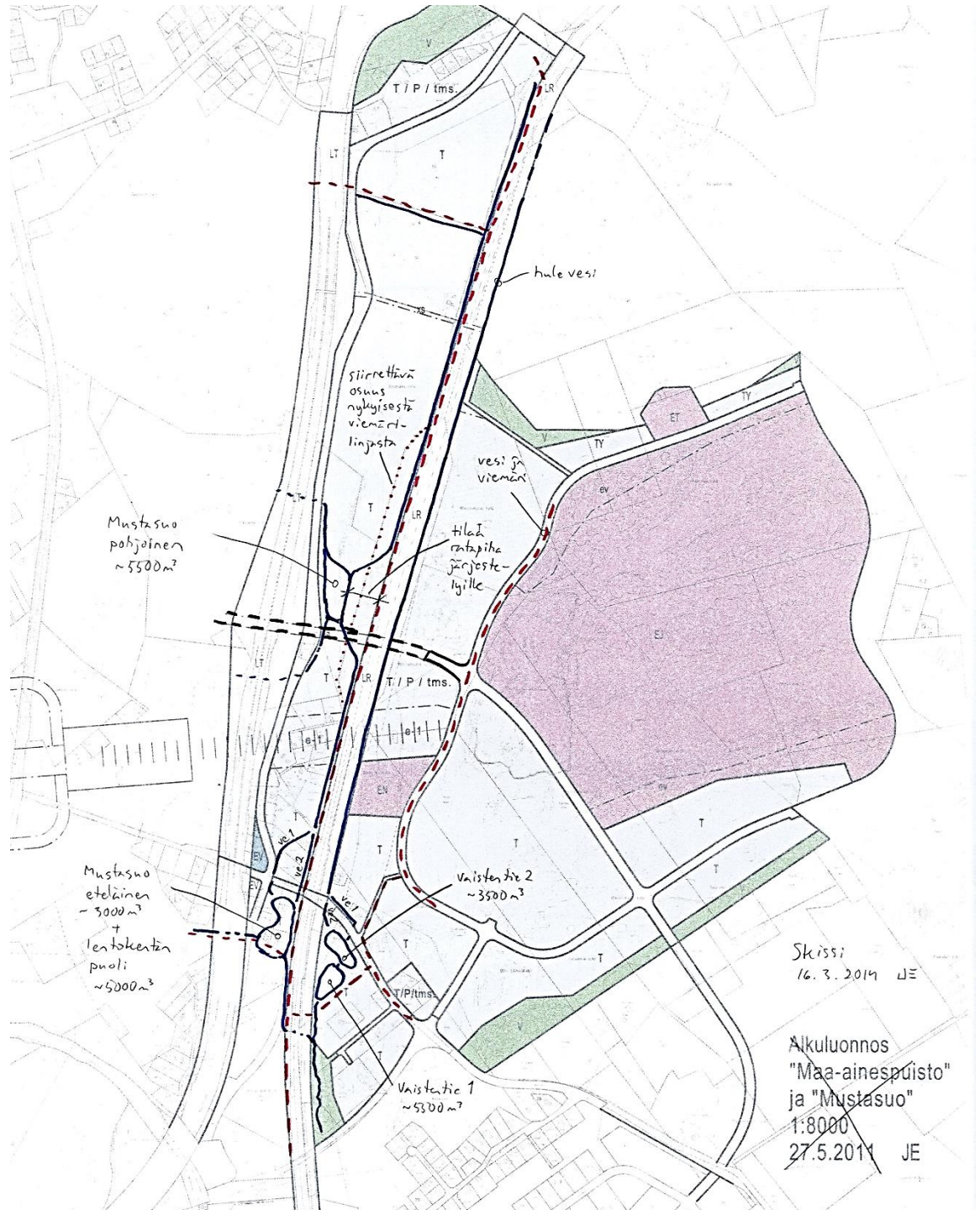
4.3.4 Hulevesien huomiointi Piipanojan puolella

Kun hulevesiselvityksessä esitettyjä järjestelyjä yleisille alueille lähdettiin sovittamaan kaavoihin, törmättiin niiden lisäksi samalla vielä muutamaankin ongelmaan. Ongelmavyöhyt alkoi selvityksessä Maa-ainespuidon puolelle esitetystä hulevesiojasta Toijalan radan varteen ja kulminoitui erityisesti tulevan Sarasillan kohdalle.



Kuva 8. Ote ensimmäisen hulevesiselvityksen karttaliitteestä; Tulevan tilanteen valuma-aluekartta.

Mustasuon osalta ensimmäinen selvitykseen liittyvä ongelma on se, että vesien johtamisreitit ovat olemassa olevia ojia. Tällöin hulevesien johtamisessa ei tule huomioitua maankäytön aiheuttamia muutostarpeita ojaverkkoon ja toisaalta osa nykyisistä ojista kulkee Liikenneviraston omistamalla rautatiealueella. Tyypillisesti Liikennevirasto ei ole halunnut rautatiealueen ulkopuolisia maankäytön kuivatusvesiä omiin kuivatusjärjestelmiinsä.



Kuva 9. Käsivaraisluonnos hulevesijärjestelystä.

Asia ajateltiin ratkaista niputtamalla oja korttelialueilta yhteen ja keräämällä ne radan varseen yhteen ojaan tai hulevesiviemäriin. Radan länsipuolella kulkee jo valmiiksi kaupungin vesi- ja viemäriinjoja.

Toinen ongelma on se, että Mustasuon puolelle esitetyt altaat eivät myöskään huomioi tulevia maankäytön muutoksia ja lisäksi lentoaseman puolen hulevedet jäävät kokonaan huomiotta. Lentoaseman puolen hulevesiä ei näillä selvityksillä ollutkaan tarkoitus tarkemmin selvittää, mutta selvitykset antoivat ymmärtää, että niihinkin tulisi kiinnittää aikanaan huomiota.

Kaava-alueen laajennuttua hieman Lentokentän kaupunginosan puolelle, tuli mahdolliseksi miettiä hulevesien viivytyksratkaisuja myös sinne puolelle. Vaikka viivytyksratkaisuun toteuttaminen on lentoturvallisuuden kannalta aina hankalampaa, mitä lähemmäs lentoasemaa mennään, on kaavaan osoitettu yhteensä kolme paikkaa, joihin voi toteuttaa hulevesialtaita. Hulevesialtaat ovat alueiden toteutuksen kannalta erittäin tärkeitä ja ne on tarkoitus suunnitella ja toteuttaa niin, että ne tyhjenevät 24 tunnin aikana rankkasadepahtuman jälkeen. Normaalityylanteessa altaat ovat kuivia. Kaupungin ympäristönsuojeluyksikön mukaan tällaiset vuorokaudessa tyhjenevät altaat eivät houkuttele alueelle tavanomaisia enempää lintuja, jotka voisivat vaarantaa lentoturvallisuutta.

Kaikki kolme hulevesiallasvarausta on kaava-alueen eteläosassa. Selvityksessä esitetystä pohjoisimmasta viivytyksaltaasta luovutaan ja se korvataan toisella ratkaisulla. Kaava-alue on niin pitkä ja kaltevuuserot niin pienet, ettei hulevesiä olisi saatu kunnolla altaaseen eikä varsinkaan sieltä pois. Pohjoisin hulevesiallas on tarkoitus korvata n. 2 km pitkällä hulevesiojalla, joka sijoitetaan pääradan läheisyyteen. Samaisella alueella kulkee nykyisin kaupungin kunnallistekniikkaa.

Hulevesien johtaminen Vaistentien kohdalla aiheuttaa tarpeen erityisjärjestelyille, jos sinne toteutetaan joskus alikulku junaradan kohdalle. Jotta järjestely ei pilkkooi suotta Vaistentien pohjoispuolista teollisuuskorttelia, on Mustasuon puolella asiaan varauduttu siten, että hulevedet voi johtaa radan varressa, käytännössä todennäköisesti viemärillä alikulun yli.

4.3.5 VAK-ratapiha

VAK-ratapihan sijoittamisen mahdollisuutta tutkittiin hyödyntäen Turun ratapihalle tehtyjä suunnitelmia ja selvityksiä. Saramäkeen sovellettiin tietoja, jotka olivat peräisin Turun ratapiha-alueelle viimeisimpänä laaditusta selvityksestä *Turun Ratapihan VAK-riskitaso ja VR:n Turun konepaja-alueen asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus, vain viranomaiskäyttöön tarkoitettu loppuraportti 10.12.2013 Gaia Consulting Oy*. Tätä selvitystä käytettiin, koska siinä oli viimeisin tieto suuronnettomuusskenaarioihin liittyvistä leviämismalleista sekä laskentamenetelmistä.

4.3.6 Luonnosvaihe

Alkujaan kaavahanke oli tarkoitus toteuttaa vaikutuksiltaan merkittävänä asemakaavana ilman luonnoskäsittelyä. Vasta vuonna 2014 kaavan tavoitteisiin mukaan tulleen VAK-ratapihan tutkiminen alueelle muutti kuitenkin hankkeelle ajateltua kaavaprosessia. VAK-ratapihaan liittyvä muutos katsottiin niin merkittäväksi, että kaava päätettiin viedä myös luonnoskäsittelyyn.



Kuva 10. Kaavaluonnos 28.5.2014.

Kaupunkisuunnittelu- ja ympäristölautakunta hyväksyi luonnoksen 17.6.2014 § 201.

Luonnoskäsittelyn jälkeen osallistumis- ja arviointisuunnitelma päivitettiin 24.6.2014.

4.3.7 Kaava-alueen laajennus länteen

NCC Roads Oy:llä on louhinta-alue valtatie 9:n, Vaistentien ja Moisiantien välisellä alueella. Hanke on saanut alkunsa, kun alueella sijaitsevat korkeat kalliomäet on ollut tarpeen louhia pois lentoturvallisuuden takia. NCC Roads Oy:n toimesta hankkeen sisältöä on ajateltu laajennettavan siten, että alueen louhintatasoja lasketaan nykyistä maanpintaa huomattavasti alemmas ja syntyneet syvennykset täytettäisiin muualla syntyneillä ylijäämämassoilla. Hankkeesta on suoritettu ympäristövaikutusten arviointimenettely yhdessä kahden muun kohteen kanssa, mitkä sijaitsevat Ruskolla ja Maskussa (*Turun seudun kierrätysterminaali*).

Turussa olevan alueen rajausta ja suunnitellut louhintatasot eivät ota huomioon Moisiantien mahdolliseen siirtoon liittyviä tarpeita eivätkä myöskään mahdolliseen uuteen eritasoliittymään liittyviä aluevarauksia. Tämän johdosta kaava-alue laajennettiin länteen, jotta asemakaavalla voidaan osoittaa katu- ja liikennealueille tarvittavat tilatarpeet. Louhintatsoihin ei ole tarkoitus ottaa kantaa asemakaavalla, vaan ne hoidetaan hankkeen muun luvituksen yhteydessä.

Kaava-alueen laajennuksen jälkeen osallistumis- ja arviointisuunnitelma päivitettiin 11.12.2014.

4.3.8 Kaupunginosarajan muutos

Toijalan radan ja valtatie 9:n välinen hyvin kapea ja pitkä alue Lentoasemantiestä Hahdantielle on nykyisin kuulunut Urusvuoren kaupunginosaan. Kaavatyön edetessä tämä nähtiin mm. alueiden nimeämisen kannalta ongelmallisena. Niinpä kyseinen alue siirretään Maa-ainespuiston ja Mustasuon asemakaavahankkeiden yhteydessä Saramäen kaupunginosaan. Tämän johdosta kaava-alueen rajausta on hieman muutettu alueen eteläkärjestä.

4.3.9 Lausuntojen pyytäminen

VAK-ratapihan siirron tutkiminen Toijalan radan yhteyteen korosti sitä, että monia Maa-ainespuistoon ja Mustasuohon liittyviä asioita piti tutkia yhtä aikaa. Niinpä katsottiin aiheelliseksi pyytää molemmista kaavahankkeista lausunnot yhtä aikaa.

12.1.2015 päivätyistä kaavaehdotuksesta pyydettiin lausunnot Finavialta, Kiinteistöliikelaitokselta (Infrapalvelut ja Kiinteän omaisuuden kehittämissyksikkö), Liikennevirastolta, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafilta, Turku Energialta (Sähköverkot ja kaukolämpö), Turun Museokeskukselta, Turun Seudun Kehittämiskeskukselta, Turun Seudun Vesi Oy:ltä, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto TUKES:lta, Varsinais-Suomen ELY-keskukselta (Liikenne- ja infrastruktuuri sekä Ympäristö- ja luonnonvarat), Varsinais-Suomen liitolta, Varsinais-Suomen pelastuslaitokselta, Vesiliikelaitokselta, VR-Yhtymä Oy:ltä sekä ympäristötoimialan rakennusvalvonnalta ja ympäristönsuojelulta.

Vuonna 2014 tapahtuneen aluelaajennuksen ja tavoitteisiin mukaan tulleen VAK-ratapihan myötä päivitetty osallistumis- ja arviointisuunnitelma lähetettiin tiedoksi niille osallisille, joilta ei pyydetä lausuntoa. Tämä tarkoittaa lähinnä alueen maanomistajia ja asukkaita.



Kuva 11. Lausuntovaiheen kaavaehdotus 12.1.2015.

4.3.10 Lausunnot

12.1.2015 päivätystä kaavaehdotuksesta saatiin lausunnot muilta pyydetyiltä tahoilta, paitsi Liikenteen turvallisuusvirasto Trafilta, Turun Seudun Kaukolämpö Oy:ltä ja Turun Seudun Kehittämiskeskukselta.

Lausunnot ja niiden vastineet on koottu erilliseen vuorovaikutusraporttiin (selostuksen liite 4).

4.3.11 Lausuntopyyntövaiheessa saadut mielipiteet

24.6.2014 ja 11.12.2014 päivitetty osallistumis- ja arviointisuunnitelma lähetettiin osallisille helmikuussa 2015 samaan aikaan lausuntopyyntöjen kanssa.

Ehdotuksesta saatiin tämän lausuntopyyntövaiheessa käydyn erillisen osalliskuulemisen perusteella yhteensä kolme mielipidettä. Mielipiteet ja niiden vastineet on koottu erilliseen vuorovaikutusraporttiin (selostuksen liite 4).

5 ASEMAKAAVAN KUVAUS

5.1 Kaavan rakenne

5.1.1 Yleistä

Kaava-alueen rakenne koostuu pääosin vain kahdesta käyttötarkoituksesta: teollisuus- ja toimitilarakennusten korttelialueista. Lisäksi alueella on muutama pieni liike- ja toimistorakennusten korttelialue sekä yksi huoltoaseman korttelialue. Muilta osin kaava-alue koostuu erilaisista suojaviheralueista sekä eri toimintojen ja laajempien yhteyksien tarvitsemista katu- ja liikennealueista. Asemakaavan rakenne ja käyttötarkoitukset ovat lähes täysin vastaavat kuin maakuntakaavassa, Yleiskaava 2020:ssä sekä viimeisimmässä Lentoaseman ja sen ympäristön osayleiskaavaluonnoksessa. Kapanalhokadun seutu muodostaa Yleiskaavan 2020:n näkökulmasta ainoan poikkeaman. Kapanalhokadun seutu on yleiskaavassa, joka on yleispiirteisistä kaavoista vanhin, osoitettu vielä asumiseen (AP). Uudemmissa kaavoissa alue on jo osoitettu teollisuuteen tai työpaikka-alueeksi. Uudemmissa kaavoissa on huomioitu se, miten Kapanalhokadun seutua ei voi ympäristöhäiriöiden takia osoittaa asumiseen ja miten alueen maankäyttösuunnitelmat ovat sen myötä muuttuneet.

Koko kaava-alueen pinta-ala on n. 111 ha ja sen korttelialueille osoitettu rakennusoikeus on hieman yli 250000 kem². Tästä on vanhaan kaavaan nähden uutta rakennusoikeutta n. 105000 kem². Koska kaava-alue on pienehköjä omakotikiinteistöjä lukuun ottamatta rakentamaton, on melkein kaikki rakennusoikeus kuitenkin käytännössä uudisrakennusoikeutta.

Liike-, toimisto- ja toimitilarakennuksille on osoitettu korttelialueita yhteensä n. 14,3 ha ja rakennusoikeutta n. 68000 kem². Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueiden pinta-ala on n. 36,2 ha ja niissä on rakennusoikeutta n. 180000 kem². Katujen ja liikennealueiden pinta-ala on n. 47,2 ha ja siellä liikennealueiden osalta on rakennusoikeutta yhdessä huoltoaseman korttelialueessa n. 2100 kem². Kaava-alueen erityisalueet ovat kaikki suojaviheralueita ja niiden pinta-ala on n. 13,4 ha.

Työpaikkamäärän arviointi rakennusoikeuden perusteella on hankalaa, koska työpaikkojen määrä riippuu hyvin vahvasti toiminnan laadusta. Yksi käytetty keskiarvo on 1 työpaikka / 80 kem². Tämä tarkoittaisi jopa 3200 uutta työpaikkaa. Alue tulisi todennäköisesti käsittämään enimmäkseen erilaisia tuotanto-, varasto- ja logistiikkahalleja, jolloin arvona olisi kuitenkin syytä käyttää jotain alhaisempaa lukemaa. Esimerkiksi Urusvuoren teollisuusalueen toteutunut työpaikkamäärä on 1 työpaikka / ~270 kem². Tällä arvolla laskien uusia työpaikkoja voisi kaava-alueen korttelialueille tulla n. 930, kun kaikki korttelialueet olisivat rakentuneet ja käytössä.

5.1.2 Korttelialueet

Suurin osa kaava-alueesta on osoitettu teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueiksi (T-1 ja T-2). Radan varren korttelialueille on mahdollistettu ratapihojen toteuttaminen (T-1 alueet). T-alueilla sijaitsee lukuisia oja, jotka tulee huomioida maankäytön muuttuessa esimerkiksi kuvassa 9 esitettyjen periaatteiden mukaisesti tai niitä vastaavasti. Kuvassa 9 ei kuitenkaan ole esitetty korttelin Saramäki-35. eteläosassa sijaitsevaa suurehkoa avo-ojaa, joka sekin tulee huomioida jatkosuunnittelussa.

KTY-korttelialueita on osoitettu yksi kaava-alueen pohjoisosaan Kapanalhonkadun omakotikiinteistöjen kohdalle sekä kaksi kaava-alueen eteläosaan Vanhan Moisiantien alueelle.

Aivan kaava-alueen lounaisimmassa reunassa kaava-alue rajoittuu Lentokentän eteläpuolen asemakaavaan. Tässä asemakaavassa on osoitettu korttelialueita toimistoille, jotka rajoittuvat Lentoasemantiehen. Lentokentän eteläpuolen asemakaavan ja Moisiantien siirrolle varatun uuden Napakalliontien väliin on osoitettu yksi toimistoille varattu korttelialue (KT), joka on suoraa jatkumoa viereisen kaavan toimistokorttelista rakennusaloineen ja rakennusoikeuksineen.

Napakalliontien ja valtatie 9:n väliin on osoitettu kaksi pienehköä liikerakennusten korttelialuetta (KL-1). Ne ovat lähinnä tulevaisuuden varauksia esimerkiksi lounaskahviloille ja huoltoasemille. Tätä tukee niiden sijainti liikenteellisissä solmukohtissa.

Saramäen kalliovesisäiliöstä on tarkoitus toteuttaa uusi runkovesijohto Raision ja Naantalın suuntaan. Vesijohto tulee Maa-ainespuiston kaava-alueelta ja siirtyy Mustasuon puolelle Vaistenkuljun eteläpuolella. Vesijohto kulkee korttelien Saramäki 35. ja Lentokenttä 12. pohjoisosien kautta Napakalliontielle sekä sieltä edelleen kohti etelää kaava-alueen ulkopuolelle. Kulkiessaan läpi korttelin 35, se aiheuttaa tarpeen irrottaa johdon pohjoispuolinen osa korttelista omaksi korttelialueekseen. Turun Seudun Vesi Oy katsoo, ettei johto voi olla tonttialueella johdon rikkoutumisriskin ja veden pilaantumisriskin vuoksi. Samaisesta syystä korttelia 12 on lyhennetty hieman ja johdon kohta on liitetty osaksi Koirassuonkuljun EV-alueutta. Korttelista 35 erotetusta erillisestä korttelialueesta on muodostettu sen pienen koon vuoksi liikerakennusten tontti (KL), josta samalla muodostuu oma pieni korttelinsa (36).

Lentoaseman eritasoliittymän kupeessa oleva huoltoaseman korttelialue (LH-1) on kaavassa mukana vain kaupunginosien rajojen muutoksen takia eikä korttelialueen sisältöön siten ole esitetty mitään muutoksia.

T-1 ja T-2 korttelialueilla sekä LR-1 alueella käsiteltävät tai varastoitavat aineet sekä alueilla tapahtuva toiminta, teolliset prosessit, louhinta tms. eivät saa aiheuttaa haittaa tai vaurioita läheiselle kalliovesisäiliölle tai pilata säiliössä olevaa vettä. Tämä on erityisen tärkeää, sillä kalliosäiliön kautta kulkee normaalitilanteessa Turun, Raision ja Naantalın kaupunkialueiden kaikki juomavesi.



Kuva 12. Lausuntovaiheen jälkeen muutettu kaavaehdotus 9.12.2016.

Kaikkia korttelialueita koskettaa rakentamisen enimmäiskorkeus, joka liittyy lentotoiminnan esterajoituspintoihin (Ilmailumääräykset AGA M3-6). Esterajoituspinnat on tarkoitettu suojaamaan ilma-aluksia. Lähtökohta on, että mikään rakennus, rakennelma, laite, tms. ei saa nousta esterajoituspinnan yläpuolelle. Rajoitus koskee myös liikkuvia kohteita kuten autoja ja ihmisiä. Lisäksi Ilmailulain 7.11.2014/864 158 § mukaan tietyille rakennustoimenpiteille tarvitaan lentoestelupa. Tämä menettely voi joissain tapauksissa esterajoituspintojen tapaan rajoittaa alueelle rakentamista. Korttelialueille ei saa myöskään sijoittaa toimintaa, joka savua, pölyä, irtoainesta, säteilyä tai syttymisvaaraa aiheuttavana voi aiheuttaa vaaraa lentoliikenteelle. Alueen, rakennusten ja toiminnan valot eivät saa aiheuttaa erehtymisen mahdollisuutta tai vaaraa lentoliikenteen turvallisuudelle.

Työpaikka-alueiden tulevaa sähkön tarvetta on vaikea ennustaa. Tämän vuoksi kaavaan on muuntamoille osoitettu T- sekä joidenkin KL-1- ja KTY-korttelialueiden kadun puoleiseen reunaan muu-1 merkintöjä, joilla mahdollistetaan nauhamaisesti ja laaja-alaisesti muuntamoiden toteuttaminen tarpeen mukaan. Kyseisille korttelialueille on asetettu velvollisuus sijoittaa rakennukset vähintään kahdeksan metrin päähän muuntamoista.

Valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaan alueelle rakennettavissa liike- ja toimistotiloissa tulee noudattaa melutason ohjearvoja. Tämän vuoksi kaavassa on määrätty, että näissä tiloissa melutaso ei saa ylittää 45 dBA.

5.1.3 Katu- ja liikennealueet

Valtatie 9 on kaava-alueen kohdalla suurimmaksi osaksi ilman asemakaavaa. Nyt sille osoitetaan muiden valtatie 9:ää koskevien kaavojen periaatteiden mukaisesti pääsääntöisesti 80 m leveä liikennealue. Poikkeuksen muodostavat vastapengerlevennykset kaava-alueen eteläosassa sekä eritasoliittymälle varattu tila kaava-alueen keskivaiheilla. Kaavaa laadittaessa on ollut ajatus, että valtatie itäpuolelle toteutettaisiin suorat rampit hyödyntäen liittymäpaikan kohdalla olevaa kallionyppylää. Valtatie länsipuolella taas ajatus on ollut toteuttaa silmukkarampit lähelle nykyistä maanpinnan tasoa tien länsipuolella olevien huonimpien perustamisolosuhteiden takia. Liikennealueen tilavaraukset mahdollistaa suorien rampien toteuttamisen myös valtatie länsipuolelle.

Eritasoliittymän toteuttamiseen liittyy Maa-ainespuiston puolelta alkavat Sarakaaren katu sekä Sarasilta. Nämä yhdessä toteuttavat osan uutta kehämäistä väylää Messinkikadulta lentoaseman pohjoispuolitse kohti länttä. Siltaa toteutettaessa on tarkoitus, että Turku Energia Sähköverkot Oy:llä on oikeus sijoittaa tulevalle 20 kV:n kaapelille asennusputki-reitti Sarasiltaan.

Mustasuontielle on osoitettu yhtenäinen katualue valtatie 9:n varteen. Katualue alkaa Lentoaseman eritasoliittymän vierestä ja päättyy Moisio eritasoliittymän kupeeseen. Sarasillalta ei ole varattu yhteyttä Mustasuontielle, koska sen toteuttaminen todettiin liian kalliiksi. Laskennassa käytettiin kaarevaa ramppimaista siltaa, joka oli Sarakuljun EV-alueen kohdalla.

Napakalliontie on tarkoitettu uudeksi katualueeksi Moisio tielle, jos osa siitä joskus siirretään kiitotien pidentämisen takia. Napakalliontie on linjattu eteläpäästään Lentoaseman osayleiskaavaluonnoksesta poiketen Ilmatien kohdalle kahdesta syystä. Vanhan Moisio tien varren omakotikiinteistöt voidaan jättää rauhaan ja pidemmän matkan pyöräily-yhteys Moisio suunnasta kaupunkiin päin on jouhevampaa. Napakallion tien katualue on eteläpäästään leveämpi kuin loppuosa, jotta Vanhan Moisio tien länsihaara voisi toimia ensin työmaatienä ja myöhemmin kevyen liikenteen väylänä. Väylän viereen olisi sitten toteutettu erillinen ajorata ajoneuvoille. Napakallion tien linjaus Vaistentiestä pohjoiseen on osoitettu kiinni valtatie 9:n liikennealueeseen, jotta mahdolliselle kiitotien jatkeelle turva-alueineen saadaan riittävästi tilaa. Linjaukseen on vaikuttanut olennaisesti myös Finavian ja NCC Roadsin sopima yhteistyö lentoturvallisuutta vaarantavien kallioiden louhinnasta

sekä kyseisen alueen hyötykäytöstä ylijäämämaiden vastaanottoalueena. Näiden seikkojen sekä välittömästi Vaistentien eteläpuolella olevien muutamien muiden vielä asuttujen omakotikiinteistöjen takia Napakalliontie on jouduttu linjaamaan yhden Finavian omistaman omakotikiinteistön päältä.

Napakalliontien ja Sarakaaren risteykseen on sijoitettu ympyränmuotoinen katualueen osa, jolle on otettu oma nimi; Moisionkierto. Jos eri liikennehankkeet lähtevät toteutumaan suunnitellusti, muodostuu Moisionkierron kohdalle risteys. Ja jos ne toteutuvat kaikki (Sarakaari ja sen jatke länteen, Napakalliontie sekä eritasoliittymän rampit), tulee risteuksen muodoksi kiertoliittymä. Tästä juontaa juurensa Moisionkierron kaavallinen muoto.

Hahdantien toteutettu osa sekä sen kaavallinen jatke mahdollistavat liikenteellisen yhteyden kalliosäiliön itä- ja pohjoispuolisilta tulevilta alueilta aikanaan Moision eritasoliittymään. Tällöin Niittykulmantie on todennäköinen uudistettava kulkuyhteys ja joka voidaan linjata Toijalan radan ali Hahdantielle.

Mustasuon ja Maa-ainespuiston kaavoissa on mahdollistettu Vaistentien käyttö läpiajavalle ajoneuvoliikenteelle myös tulevaisuudessa. Vaistentien alikulku valtatie 9:n ali säilyy ennallaan, mutta lisäksi kaavassa on mahdollistettu alikulun toteuttaminen Toijalan radan kohdalle.

Kortteli Lentokenttä-12. on suuri ja on todennäköistä, että se aikanaan jaetaan tonttijaoilla pienempiin osiin. Kortteli rajoittuu kuitenkin pitkältä matkalta Lentoasemantien liikennealueeseen, eikä liikennealueelta sallita maankäytön tarvitsemia tonttiliittymiä. Jotta tonttijakojen teko olisi vapaampaa, tulisi tonttiliittymien muodostaminen olla mahdollista myös Lentoasemantielle. Tätä asiaa helpottamaan kaavaan on osoitettu pieni Siiveke-niminen katu. Katu on samalla kohtaa kuin Lentoaseman eritasoliittymän länsipuoliset rampit. Kiertoliittymän mahdollistamiseksi liikennealueeseen on tehty pieni laajennus.

Onnelansillasta on olemassa valtatie 9:n ylittävä osuus. Se päättyy idän puolella pieneen metsäsaarekkeeseen, jossa sillalta alkanut kulkuyhteys jatkuu lyhyenä metsätienä laajalle peltoalueelle. Jos kulkuyhteyden pitäisi jatkua aina Toijalan radan yli itään, se ei voisi rautatiealueiden takia kulkea maantasossa. Niinpä kulkuyhteydelle on osoitettu kaavaan silta korttelialueen ja rautatiealueiden yli. Koska kulkuyhteyteen liittyvä uusi silta ei pystyisi hyödyntämään esim. maatukena metsäsaarekkeen pellonpuoleista osaa, on kaava laadittu niin, että metsäsaareke suurimmaksi osaksi häviää. Näin mahdollinen uusi silta voisi jatkua melkein suoraan samalta kalliomaatuelta, mihin valtatie ylittävä nykyinen silta päättyy. Koska uuden sillan tulosta ja todellisesta tarpeesta ei vielä ole tietoa, mutta samaan aikaan metsäsaareke häviää, on nykyisen sillan kautta tuleva kulkuyhteys pitänyt lopettaa jotenkin. Asia on ratkaistu niin, että Mustasuontien katualueessa on levennys, johon voidaan toteuttaa sillan päästä rampit/luiskat maanpintaa pitkin kadulle.

Toijalan radalle on muodostettu rautatiealue (LR), jossa on nykyisen raiteen lisäksi huomioitu tila myös toiselle pääraiteelle.

Vaikka tarvetta tai mahdollisuutta VAK-ratapihalle ja raakaputerminaalille ei enää ole, on kaavaan kuitenkin jätetty Toijalan radan länsipuolelle ratapiha-alue (LR-1). Sillä voidaan mahdollistaa laajamittainen ratapihatoiminta alueelle mahdollisesti sijoittuville teollisille toimijoille.

Jotta LR-1 alueen pohjoisosa voidaan toteuttaa rautatiealueena, tulee siellä oleva suurjännitelinja siirtää pois. Sille on esitetty uusi sijainti Toijalan radan LR-alueen itäreunaan.

5.1.4 Suojaviheralueet

Kaava-alueen pohjoisosassa olevan metsäsaarekkeen on tarkoitus säilyä ennallaan. Se on osoitettu EV-alueeksi, koska siihen kohdistuvan suuren melumäärän takia sitä ei voi kaavassa osoittaa virkistysalueeksi (V).

Vaistenkulju ja Koirassuonkulju on varattu hulevesialtaita varten. Kaava-alueen laajennuttua valtatie 9:n länsipuolelle tuli mahdolliseksi osoittaa myös Lentokentän kaupunginosan puolelle hulevesiallas (Koirassuonkulju). Vaikka Vaistenkuljun koko on kasvatettu suuremmaksi kuin mitä hulevesiselvityksessä oli esitetty, ei se silti olisi pystynyt pidättämään kaikkea lisävettä mitä olisi tullut Mustasuon omien vesien lisäksi Lentokentän puolelta. Koirassuonkulju auttaa tähän olennaisesti. Altaiden suunnitteluun ja toteuttamiseen on asetettu velvoite, että ne tulee tyhjentyä 24 tunnin aikana rankkasadetapahtumasta.

Jatkosuunnittelussa todettiin yhdessä vesiliikelaitoksen kanssa, ettei aiemmin mukana ollut Sarakuljun hulevesiallasta pystyisi kunnolla toteuttamaan. Niinpä piti keksiä korvaava ratkaisu Sarakuljun allasta vastaavan viivytystilavuuden saamiseksi alueelle. Ratkaisuksi keksittiin hulevesioja, joka n. 2 km pituisena pystyisi pidättämään vettä vähintään sen mitä Sarakuljun allaskin olisi tehnyt. Ojaa varten on muodostettu pääraiteen ja rata-phan väliin oma EV-alue (Onnelanpiennar). Näin sijoitettuna oja ja oleva kunnallistekniikka saavat olla muulta maankäytöltä rauhassa. EV-alueesta on muodostettu myös niin leveä, että siellä voi operoida kuorma-autolla ja kaivinkoneella, jos ojaa tai kunnallistekniikkaa täytyy huoltaa tai korjata. Lisäksi Hahdantien ja Vaistentien puoleisista päistä on mahdollistettu alueelle ajo korttelialueiden reunoilta.

Kaava-alueen muut EV-alueet ovat käytännössä pienialaisia liikenne- ja katualueiden väliin jääviä piennaralueita.

Onnelanpiennar osoitetaan kaavassa EV-2 alueeksi ja kaikki muut EV-1 alueiksi. EV-1 alueen määräyksissä on huomioitu ympäristösuojeluyksikön esitys alueiden säilyttämisestä puustoisena tai istuttamista puukasvillisuudella mahdollisuuksien mukaan.

5.1.5 Tonttijako

Kaava-alueella tonttijako suoritetaan yhtä kohdetta lukuun ottamatta erillisenä. Erillisellä tonttijaolla voidaan tarjota sen kokoisia tontteja, kuin toimijat tarvitsevat. Jotta tuleva rakentaminen ei kuitenkaan edellyttäisi palo-osastointeja eri tonteilla olevien rakennusten kesken, on kaavaan otettu määräys kaikkien rakennusten ja rakenteiden sijoittamisesta vähintään viiden metrin päähän naapuritontin rajasta.

38. korttelin KTY-1 korttelialueen keskivaiheille osoitetaan maanomistajien toiveesta kaavassa sitova tonttijako, joka mahdollistaa kaavanmukaisen toteutuksen. Korttelialueen muu kaavanmukainen toteutus edellyttäneen alueen maanomistuksen siirtymistä yhdelle toteuttajataholle.

5.2 Nimistö

Asemakaava- ja asemakaavanmuutosalueen nimistö muodostuu pääosiltaan alueen paikallismistä ja alueella nykyisin voimassa olevien asemakaavojen nimistöstä. Nimistöä on täydennetty pääasiassa alueen paikallisnimiin perustuvalla nimistöllä.

Alueella nykyisin voimassa olevissa kaavoissa esiintyvät nimet:

Nimistötoimikunta 23.1.1974 § 9	Toijalan rata – Toijalabanan
Nimistötoimikunta 18.8.1976 § 39	Kannistonpuisto – Kannistoparken
Nimistötoimikunta 19.1.1977 § 4	Hahdantie – Hahtavägen
Nimistötoimikunta 4.5.1977 § 8	Onnelanpolku – Onnelastigen
Nimistötoimikunta 31.3.1980 § 27	Lentoasemantie – Flygstationsvägen
	Mustasuontie – Svartkärrsvägen
Nimistötoimikunta 26.9.1985 § 130	Tampereen valtatie – Tammerfors riksväg,

Asemakaava ja asemakaavanmuutos 24/2007 ”Rata Sammako”:

Mustasuonpiennar – Svartkärrsvägrenen
 Vaistenpiennar – Vaistevägrenen
 Vaistenpolku – Vaistestigen
 Vaistenraitti – Vaistestråket

Alueen uudet nimet:

Nimistötoimikunta 24.1.2012 § 3	Sarakaari – Starrbågen Sarasilta – Starrbron
Nimistötoimikunta 30.10.2012 § 50	Hahdanpiennar – Hahtavägrenen Onnelansilta – Onnelabron
Nimistötoimikunta 15.4.2014 § 29	Sarakulju – Starrgölen (ei tule käyttöön) Vaistenkulju – Vaistegölen
Nimistötoimikunta 13.1.2015 § 3	Koirassuonkulju – Koirassuogölen Lentäjänpolku – Flygarstigen Moisionkierto – Moisorondellen Napakallionpiennar – Napakalliovägrenen Napakalliontie – Napakalliovägen Saramäen ratapiha – Starrbacka bangård Siiveke – Vindklaffen
Nimistötoimikunta 13.12.2016 § 33	Onnelanpiennar - Onnelarenen

Nimistötoimikunnan 13.1.2015 kokouksen jälkeen käytiin keskustelua piennar-päätteen ruotsinkielisestä muodosta. Aiemmin siitä on käytetty sekä muotoa vägrenen että lyhyempää muotoa renen. Koska vägrenen tarkoittaa erityisesti tienpientareita, päätettiin Maa-ainespuiston ja Mustasuon kaavoissa laittaa tien vieressä oleville pientareille ruotsinkieliseksi päätteeksi vägrenen ja muille pientareille renen.

Tällä asemakaavalla ja asemakaavanmuutoksella poistuvat nimistöstä seuraavat nimet:

Kannistonpuisto – Kannistoparken
 Onnelanpolku – Onnelastigen
 Vaistenpolku – Vaistestigen
 Vaistenraitti – Vaistestråket

Muutaman nimen aihepiiri:

Hahdanpiennar/-tie: Nimi perustuu Paimalan kylän vanhaan nimistöön. Hahdan talo on mainittu jo 1400-luvulta. Myöhemmin se on ollut kruununtalona ja akatemian palkkatilana (Maarian pitäjän historia I, s. 331 ja II, s. 161).

Onnelansilta: Nimetty läheisen Onnelan tilan mukaan.

Sarasilta: Saramäki kylännimi esiintyy hopeaveroluettelossa v. 1571.

Toijalan rata: Rautatie johtaa Toijalaan.

Vaistentie ym.: Nimi juontuu vanhasta kylännimestä Vaistenkylä < Vaivaistenkylä < Vaijuas (v. 1363). Kylä on keskiaikainen käräjän pitopaikka, joka ensi kerran mainitaan v. 1359. Tällöin mm. Olaff aff Wayuas allekirjoittaa erään kauppasopimuksen. Kylännimi johtune siellä keskiajalla nähtävästi sijainneesta armeliaisuuslaitoksesta. Kansantarina kertoo, että Åvikin kohdalla on ollut köyhäintalo, jossa "avojalkaiset nunnat" ovat toimineet laupeudensisarina (Montin Tallgren: Maarian pitäjän paikannimistö, s. 31, 32).

5.3 Kaavan vaikutukset

5.3.1 Yleistä

Kaava-alueen ollessa laaja ja pääosin rakentamaton tulee sen toteuttaminen viemään aikaa. Alueen toteutus tuo tullessaan lisää ympäristöhäiriöitä, pääosin lisääntyvän liikenteen muodossa. Alueelle voi sijoittua myös ympäristöhäiriöitä aiheuttavaa teollisuus- ja varastotoimintaa, joka voi osaltaan lisätä merkittävästikin alueen ympäristöhäiriöitä.

Alue on kuitenkin otollinen esitettyihin toimintoihin. Alueelle on hyvät liikenneyhteydet ja tulevaisuudessa ne tulevat vielä paranemaan. Alueen tuntumassa on hyvin vähän häiriöille alttiita toimintoja kuten esimerkiksi (asemakaavoitettua) asumista, eivätkä ne sijaitse aivan alueen vieressä. Alueen sijaitessa kiitotielinjan jatkeen alla, kohtalaisen lähellä itse kiitotietä, tulee alue aina olemaan lentomelualueita, jolle melulle herkkiä toimintoja ei voi sijoittaa.

5.3.2 Luonnonympäristö ja virkistys

Kaava-alueen ollessa lähes kokonaan rakentamaton peltoa ja vanhojen omakotitalojen pihapiirejä, ei kaavalla ole merkittävää vaikutusta luonnonympäristöön ja virkistykseen.

Ekologiset yhteydet -raportissa on todettu, että kaavan toteuttaminen voi vaikeuttaa lisää hirvieläinten liikkumista alueella. Tämän ei kuitenkaan katsota olevan merkittävää, koska valtatie 9 on jo nyt riista-aidattu ja se siten estää tehokkaasti eläinten liikkumisen itä-länsisuunnassa kaava-alueen kohdalla.

5.3.3 Yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuva

Kaavan toteuttamisella on huomattava vaikutus kaavan laatimishetkellä pääosin rakentamattomaan maisemaan. Erityisesti valtatie 9:n suunnalle näkyvästi sijaitsevien T-1 ja T-2 korttelialueiden toteuttamisessa on edellytettävä huolellista kaupunkikuvallista suunnittelua.

Alueen toteutus lisää rakennettuja alueita Saramäki – Urusvuoren ja Moisio – Yli-Maarian välissä. Siten se tiivistää kaupunkirakennetta. Maa-ainespuiston ja Mustasuon alueet jatkavat luontevasti Saramäen ja Urusvuoren olevia teollisuusalueita.

5.3.4 Tekninen huolto

Alueella syntyvien hulevesien johtamisessa olisi syytä tehdä yhteistyötä kaupungin, Liikenneviraston ja Turku Energian kesken, jotta eri toimijoiden tarvitsemat kuivatusjärjestelmät voidaan sijoittaa mahdollisimman tilaa säästävasti.

Toteutettavat alueet ovat helposti liitettävissä radan varressa kulkeviin verkostoihin. Alueen toteutus tulee vaatimaan paljon myös uusia investointeja laajennettavan infrastruktuurin toteuttamiseksi.

5.3.5 Palvelut, työpaikat ja elinkeino

Kaava tukee elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä, mahdollistaa kaupungin elinkeinotontitarjonnan lisäämisen ja monipuolistamisen sekä työpaikkamäärän kasvun. Mahdollisuus junaradan hyödyntämiseen avaa vastaavasti aivan uudenlaisia mahdollisuuksia yritystoiminnalle.

Turun kaupungissa on rajallinen määrä alueita, joille voi sijoittua ympäristöhäiriötä aiheuttavaa toimintaa. Mustasuon kaava auttaa tässä luomalla tällaisia alueita merkittävästi lisää. Lisäksi yritysalueet sijoittuvat logistisesti hyvin saavutettaville alueille.

5.3.6 Liikenne

Liikennemäärien arvioidaan lisääntyvän huomattavasti niin paikallisesti kuin lähiympäristön liikenneverkossa. Lisäksi liikennemäärät koostuisivat suurelta osin raskaasta liikenteestä. Verrattaessa tilannetta siihen mitä liikennemäärät olisivat voineet olla voimassa olevien kaavojen mukaan, niin silloin erojen arvioidaan olevan selvästi pienempiä.

Alueen uudet kadut ja niiden liittymät on suunniteltu väljiksi, jotta ne palvelisivat hyvin alueen teollisuuspainotteisia käyttötarkoituksia ja runsasta raskasta liikennettä. Liikenneverkko on suunniteltu yksinkertaiseksi niin, että siltä pääsee mahdollisimman suoraan pääkaduille ja valtateille.

Koska suurin osa alueen uudisrakentamisesta tulee Mustasuontien uuden pääkokoojakadun varteen, tulee se ohjaamaan lähes kaiken liikenteen Lentoaseman ja Moision eritasoliittymiin. Toissijaisesti liikenne tukeutuu olevaan Vaistentiehen sekä mahdollisesti joskus rakennettavaan Napakalliontiehen. Toisaalta Napakalliontiestä pitäisi toteuttaa ainakin Lentoasemantien ja Vaistentien välinen osuus, jotta erityisesti korttelit 12 ja 13 saataisiin käyttöön.

Uuden eritasoliittymän toteuttaminen valtatie 9:lle lisäisi liikenteen sujuvuutta koko LogiCityn alueella ja parantaisi myös tonttien houkuttelevuutta.

Toijalan radalla on tällä hetkellä henkilöjunaliikenteen lisäksi paljon myös tavarajunaliikennettä. Näihin tuskin tulee suuria muutoksia jatkossakaan eikä kaavan toteuttamisella ole näihin muualta tuleviin juniin suoraa vaikutusta. Mikäli yritykset liittävätkin toimintaansa myös raidekuljetukset, lisää se liikennettä Toijalan radalla. Lisäys ei olisi kuitenkaan huomattavaa verrattuna radalla nyt kulkevaan säännölliseen henkilö- ja tavarajunaliikenteeseen. Asemakaavassa on varauduttu Toijalan radan muuttamiseen kaksiraiteiseksi.

Lentoliikenne rajoittaa alueelle rakentamista korkeussuunnassa. Tällä ei arvioida olevan suurta vaikutusta alueen toteuttamiselle, koska alueen rakennuskannan oletetaan muodostuvan pääosin matalista teollisuushalleista. Kriittisin paikka on Sarasillan ja Vaistenkuljun hulevesialtaalle varattujen alueiden välissä. Tämä alue on kiitotien jatkeen alla ja siihen kohdistuu kaikkein tiukimmat korkeusrajoitukset. Tämän alueen rakentaminen voi olla maksimissaan vain noin 10 metriä korkeaa nykyisestä maanpinnasta.

5.3.7 Ympäristöhäiriöt ja turvallisuus

Koska kaava-alue sijaitsee ympäristöhäiriöalueella, ei uusien korttelialueiden toimintaa ole juurikaan jouduttu rajoittamaan. Rajoitteita asettavat lähinnä vain kallioovesisäiliö sekä lentoasema.

Toteutettavien korttelialueiden sijaitessa pääosin kaukana häiriintyvistä kohteista, kuten asutuksesta, eivät mahdolliset paikalliset ympäristöhäiriöt muodosta uhkaa niille.

Vanhan Moisiontien seutu kärsii ympäristöhäiriöistä jo nyt, erityisesti voimakkaasta liikennemelusta. Kaavan toteutus ei tuo tähän merkittävää muutosta. Kapanalhonkadun osalta ympäristöhäiriöitä on vähemmän, erityisesti niiden kiinteistöjen osalta, jotka sijaitsevat kauempana valtatie 9:stä. Kapanalhonkadun edustalle v. 1979 hyväksytty teollisuuskaava on mahdollistanut n. 35 vuoden ajan teollisuuslaitosten sijoittumisen asuinkiinteistöjen edustalle. Teollisuuskaava on toteutumaton, mutta toteutuessaan se olisi lisännyt alueen ympäristöhäiriöitä ainakin lisääntyneen liikenteen muodossa. Nyt laadittava kaava ei toteutuessaan toisi tähän muuten merkittävää muutosta, mutta erilainen liikennejärjestely voimassa olevan asemakaavan toteuttamiseen verrattuna ohjaa liikennevirrat kulkemaan kiinteistöjen edustalta, jolloin liikenteen aiheuttamat meluhaitat lisääntyvät jonkin verran osalla kiinteistöistä.

5.3.8 Sosiaaliset vaikutukset

Vuosia sitten kaupunki osti vapaaehtoisin kaupoin Maa-ainespuiston ja Mustasuon kaava-alueiden eteläosassa olevia omakotitalokiinteistöjä (Vaistentien ympäristö). Tähän oli perusteena muuttuva maankäyttö sekä erityisesti se, että kiinteistöjä ei voisi tulevissa asemakaavoissa osoittaa ympäristöhäiriöiden takia asumiseen. Lisäksi kiinteistöt olisivat jääneet teollisuusalueiden väliin puristuksiin, jolloin asuminen omakotikiinteistöillä olisi hankaloitunut entisestään. Vaikka perusteet kaupankäyntiin niin yleisen edun kuin yksityisenkin edun mukaan oli selvät, niin ymmärrettävästi se aiheutti alkuun suurta ihmetystä ja vastustustakin ihmisten puolustaessa kotejaan. Nytemmin tilanne on rauhoittunut ja suurin osa kyseisistä kiinteistöistä on jo kaupungin omistuksessa.

Kapanalhonkadun asemakaavoittamattoman puolen ja Vanhan Moisiontien seudun osalta on hyvin samantyyppisestä asiasta kysymys kuin Vaistentien alueella. Näidenkin alueiden maankäytön varsinainen muutos ja lisääntyvät ympäristöhäiriöt ovat vasta tulossa, vaikka kumpikin alue kärsii esimerkiksi melusta jo nyt.

Kaava-alueen toteutuksen myötä näiden kahden alueen asumisviihtyvyys tulee laskemaan entisestään. Tällöin kiinteistöjen myynti asumistarkoitukseen vapailla markkinoilla vaikeutuisi ja oletettavasti näkyisi myös hinnassa.

Asuminen voi näiden kahden alueen kohdalle osoitetuilla KTY-alueilla jatkua pitkäänkin, mutta kiinteistöjä myytäessä niillä on selvä tulevaisuudessakin käyttökelpoinen kaavallinen käyttötarkoitus ja rakennusoikeus jota myydä.

6 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Kortteleiden Lentokenttä 12. ja Saramäki 38. kaavanmukainen toteutus edellyttää olennaisia muutoksia maanomistusoloissa. Käytännössä kaavanmukainen toteutus ei pääse tapahtumaan ennen kuin näiden kortteleiden maa-alueet ovat yhden tai korkeintaan vain muutaman tahon käsissä.

LR-1 alueen pohjoispään toteuttaminen edellyttää alueella olevan suurjännitelinjan siirtämistä toiseen paikkaan. Tästä ja mahdollisista muista suurjännitelinjojen siirroista vastaisi kaupungin tämän hetken organisaatioiden mukaan Kiinteistöliikelaitos tilaamalla omalla kustannuksellaan Turku Energia Sähköverkot Oy:ltä 110 kV ilmajohtojen muutostyöt asemakaavan mukaiseen sijaintipaikkaan ja tarvittavat muutostyöt asemakaavan pohjoispuolella Maarian sähköasemalle saakka. Niin kauan kun LR-1 alueen ratapihaa ei tarvita, voi kaupunki vuokrata aluetta lyhyillä vuokrasopimuksilla käytettäväksi esim. alueelle sijoittuvien yritysten piha- ja/tai paikoitusalueeksi.

Mustasuontien toteuttaminen sen pohjoispäästä käsin edellyttää Hahdantien parantamista ja jatkamista. Jos Siiveke -kadun kohta otetaan käyttöön, kadun ja ramppien kohdalle täytyy todennäköisesti toteuttaa kiertoliittymä valtatie 9:n toisella puolella olevan Kärme-kallionkadun risteyksen tapaan.

Alueelle suunnitellut hulevesien viivytysratkaisut tulee olla rakennettuna ennen kuin korttelialueet ovat laajamittaisesti käytössä.

Yksityisraiteita ei voi toteuttaa ennen kuin niiden toteutuksesta on sovittu Liikenneviraston kanssa.

Muutoin alueen toteuttaminen voi alkaa kaavallisen, kiinteistöteknisen ja teknisen huollon valmiuden sallimassa ajassa.

Turussa 12. päivänä tammikuuta 2015
Muutettu 9.12.2016 (lausunnot)

Va. toimialajohtaja Christina Hovi

Kaavoitusarkkitehti Jani Eteläkoski