

**MUSTASUO**  
**Vuorovaikutusraportti**

Diaarinumero: 15907-2009  
Asemakaavatunnus: 34/2009

**Asemakaava ja asemakaavanmuutos**

12.1.2015

muutettu 9.12.2016 (lausunnot)

muutettu 22.11.2017 (nimistö)

muutettu 1.11.2021 (aluerajaus)

muutettu 13.2.2026 (aluerajaus)

Kaupunginosat: Lentokenttä, Moisio, Saramäki, Urusvuori

Osoite: Tampereen valtatie, Mustasuontie



**SISÄLLYSLUETTELO**

<b>1 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma, vuodet 2010 ja 2013.....</b>	<b>2</b>
<b>2 Kaavaehdotuksen lausunnot, kevät 2015.....</b>	<b>9</b>
<b>3 Lausuntopyyntövaiheessa saadut mielipiteet, kevät 2015.....</b>	<b>19</b>
<b>4 Kaavaehdotuksen nähtävillä olo (MRL 65 §), v. 2017 .....</b>	<b>25</b>
<b>5 Päivitetty osallistumis- ja arviointisuunnitelma, v. 2021 .....</b>	<b>25</b>

## 1 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma, vuodet 2010 ja 2013

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta on saapunut yhteensä 11 mielipidettä. Mielipiteistä seitsemän on jätetty kaavan aiemmasta vuonna 2010 päivätyistä ja neljä vuonna 2013 muuttetusta 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."

**Huom! Vuoden 2026 alussa tehdyn aluerajausmuutoksen myötä Kapanalhondun kiinteistöt eivät ole enää mukana kaavassa.**

### Mielipide 1

"Olemme suruksemme saaneet vastaanottaa teiltä kaavaluonnoksen koskien Moisio kaupunginosaa ja siellä omaa asuinalueettamme Kapanalhondunkatua.

Jostain käsittämättömästä syystä kaupungin kaavasuunnittelijat vainoavat oikein urakalla asuinalueettamme ja haluavat väen vängällä muuttaa vanhan omakotialueen teollisuusalueeksi, alueen jossa on asuttu vuosikymmeniä.

Jo kaavaluonnoksesta näkee, jos vain kaavasuunnittelijätkin viitsii katsoa, ettei se alue, jolla omakotitontit sijaitsevat hyödytä millään lailla teollisuutta (ja näillä teollisuus ja talouden näkyillä ei teollisuudella ole tarvetta tulla kenenkään kotiin teollisuutta harrastamaan). Ei ole edes järkevästi mahdollisuutta ottaa sitä aluetta teollisuus käyttöön. Kuten kartasta näkyy, on alue erittäin kapea ja hankala teollisuuden kannalta.

Mielestämme ei ole minkäänlaista tarvetta edes miettiä alueen käyttötarkoitusta, senkin ajan ja siihen käytettävän rahan voisi kaupungin virkamiehet käyttää johonkin hyödylliseen.

Asia on ollut selvä jo vuosikymmeniä, alue on ja pitää tulevaisuudessakin olla omakotialue. Alueen ympärillä on aivan ihanaa metsäaluetta, upeat ulkoilumahdollisuudet, joita lukuisat ihmiset käyttävät päivittäin, alueella on runsaasti niin vanhoja kasveja kuin uudempiakin lajeja. Eläimiä löytyy pienimmästä linnusta nisäkkäisiin.

Mistään suunnitelmista ei ole käynyt ilmi kenen etua tällä kaavasuunnitelmalla ajetaan, ei ainakaan turkulaisten veronmaksajien."

### Mielipide 2

Nykytilanne:

"... on muodostunut maarekisteritiloilla sijaitsevaa omakotiasutusta, 9 kpl asuinrakennuksia sekä talousrakennuksia. Rakennuksista vanhimmat on rakennettu 1910- ja 1920-luvulla.... pääosa rakennuksista on peräisin 1960-luvulta."

Mielipiteen esittäjän vastine edelliseen:

Omakotiasutus ei ole sattumalta muodostunut, vaan omakotitalomme sijaitsevat kauniissa rivissä (3 taloista rakennettu samoilla pohjapiirustuksillakin) ihanan monimuotoisen puistomaisen rinnealueen eteläreunalla. Omistamamme hyvin hoidetut tontit ovat reilunkokoisia, joille olemme vuosien aikana tehneet kasvimaita ja istuttaneet lukuisia hedelmäpuita, havupuita, pensaita ja perennoja. Tonteillamme olevat "talousrakennukset" ovat pääosin huvimajoja, leikkimökkejä, grillikatoksia, kasvihuoneita, vierasmajoja, uima-altaita jne.

Omistamassani omakotitalossa lopputarkastus on tehty ensimmäisen kerran vuonna 1969, mutta sen jälkeen on tehty laajoja korjauksia ja parannuksia 80 ja 90-luvulla. Pintahuoltoa tehdään jatkuvasti, joten kotimme täyttää tämän päivän asumisvaatimukset.

Laajoja korjauksia on tehty suurimpaan osaan Kapanalhonkadun kiinteistöistä, joten mistään vanhoista, huonokuntoisista omakotitaloista ei todellakaan ole kysymys. Olemme uhranneet asumisemme laadukkuuteen runsaasti rahaa, aikaa, vaivaa ja hikeä.

Asumme vehreän ihanan luonnon ympäröimässä paratiisissamme, meillä on täällä tilaa hengittää, nauttia luonnosta ja linnunlaulusta sekä omasta rauhasta.

Edellä mainitun vuoksi ihmettelemme ja vastustamme ajatusta alueen suunnittelussa: "Osana kaavakokonaisuutta tulee tutkittavaksi, mikä käyttötarkoitus on mahdollista ja tarkoituksenmukaista osoittaa Kapanalhonkadun varren asuinkiinteistöille."

Mielipiteen esittäjän vastine edelliseen:

Onko todella tarkoituksenmukaista edes miettiä muuta vaihtoehtoa kuin täällä nyt jo on. Radan ja Kapanalhonkadun välinen osuus on niin pieni, että siihen ei edes mitään mittavaa teollisuutta mahdu. Ihanneratkaisu olisi se, että pelloille istutetaan puistoa. Tietääksemme sellaista on joskus suunniteltukin, koska peltojen maaperä on vanhan alkupe räisväestön mukaan niin syvältä savea, ettei muu rakentaminen ole kannattavaa. Jos aivan välttämätöntä on, niin hyväksymme hyvin pienimuotoisen kauppa- tai teollisuustoiminnan. Alue tulee säilyttää kuitenkin käyttötarkoitukseltaan asumiseen sopivana. Älkää hävittäkö paratiisiamme, vaan tulkaa tutustumaan miten me täällä todellisuudessa asumme, tervetuloa."

### **Mielipide 3**

"Ilmaisemme mielipiteenämme työnimellä "Mustasuo" kulkevaan asemakaavamuutokseen.

Kapanalhonkadun kiinteistöjen käyttötarkoitus on yli 40 vuotta ollut omakotiasuminen ja niin sen tulee olla jatkossakin. Kapanalhonkatu (aikaisemmin tie) on idyllinen metsätie 10 minuutin ajomatkan päässä Turun keskustasta. Metsäalue on kaunis ja monien lintujen sekä isojenkin eläinten pesimäaluetta. Harva voi näin lähellä kaupunkia saunan jälkeen kuistilla vilvoitellessaan katsella vaikkapa peuraemoja vasaaneen. Mikä on se taho/ihminen joka haluaa taas tuhota pohjoisen alueen kaunista maisemaa ja täällä asuvien ihmisten kodit? Jos tämä metsäalue hävitetään (Kapanalhonkadun ja moottoritien välinen alue) tulee se vaikuttamaan negatiivisesti myös Yli-Maariassa asuvien ihmisten viihtyisyyteen. On outoa, että Turku-Toijala radan varteen Kärsämäkeen on kaavoitettu asuinalue samalla kun täältä päin halutaan pois pitkään ollutta asuinalueetta vedoten meluhaittoihin, tärinäihin ym. Muuttaessamme tänne 25 vuotta sitten tiesimme muuttavamme junaradan ja lentoaseman läheisyyteen, eikä niistä ole koitunut meille mitään haittaa. Turkulaisina veronmaksajina olemme kovin eriarvoisessa asemassa ja tämän alueen "vainoaminen" alkaa olla jo henkistä väkivaltaa. Toivomme että kaavaa suunniteltaessa huomioidaan että haluamme ja se on myös oikeutemme, asua ja elää kau- niissa kodissamme ja sen viihtyisässä ympäristössä. Urusvuoren ja Moision luontoa on jo tarpeeksi tuhottu, hienot kalliot murskattu, metsää kaadettu... Menettyä luontoa ei koskaan saada takaisin."

### **Kaavoituksen vastine (yhteinen vastaus mielipiteisiin 1-3)**

"Kapanalhonkadun alue" on ollut aiemmin ja on vielä nykyisinkin kaavoittamatonta aluetta, ei siis asemakaavalla asumiseen osoitettua omakotialuetta. Rakennuskanta on muodostunut alueelle ilman asemakaavaa ns. hajarakentamisena.

Rakennuskannan ja pihapiirien muodostumisen jälkeen alueen maankäyttö ja kaavatilanne on kokenut muutoksia. Kiinteistöjen viereen on rakennettu Tampereen valtatie ja kiinteistöjen eteen on laadittu asemakaava, joka mahdollistaa ympäristöhäiriöitä aiheuttavan teollisen toiminnan. Asumisen edellytykset ovat säilyneet kohtuullisina, koska

asukkaat ovat ehkä tottuneet valtatie aiheuttamiin häiriöihin ja peltoalueen teollisuuskaava on toteutumatta.

Valtioneuvoston asettamien nykyisten melutasojen ohjearvojen mukaan alue ei ole nykytilassakaan järkevästi kaavoitettavissa asumiseen. Lisäksi teollisuusalueiden toteutessa kiinteistöjen eteen, on lähes varmaa, että asumisen vaatima rauha kärsisi pahasti. Näiden seikkojen johdosta ei ole tarkoituksenmukaista eikä oikein mahdollistakaan osoittaa Kapanalhonkadun kiinteistöjä kaavallisesti asumiseen. Tässä ei siis ole kyse siitä, että omakotikiinteistöjen tilalle haluttaisiin väkisin teollisuutta tms. ja samalla häätää nykyiset asukkaat pois, vaan siitä, ettei aluetta voi maankäyttö- ja rakennuslain mukaan osoittaa asemakaavalla asumiseen. Tämä on tietysti siinä mielessä nurin kurista, että asukkaita pyritään lain näkökulmasta suojelemaan nykyisiltä ja ennakoitavissa olevilta tulevilta ympäristöhäiriöiltä, vaikka samaan aikaan asukkaat itse kokevat alueen hyväksi asua.

Mielipiteissä aprikoidaan, kenen etua kaavasuunnitelmalla ajetaan. Vastaus on lyhykäisyydessään Turun kaupungin ja paikallisten maanomistajien, mukaan lukien myös mielipiteiden jättäneiden henkilöiden. Vaikka omasta kodista luopuminen (mahdollisesti joskus kaukana tulevaisuudessa) tuntuu varmasti pahalta, on asemakaavoitettu kortteli-/tonttima-alue hinnaltaan huomattavasti arvokkaampaa ja helpommin myytävissä kuin maarekisteritila kaavoittamattomalla alueella ympäristöhäiriöiden keskeltä. Lisäksi kun kiinteistöjen alue on kaavassa muodostettu omaksi korttelialueekseen, voi nykyisen kaltainen tilanne jatkua kiinteistöillä hyvinkin pitkälle tulevaisuuteen, mikäli maanomistajat itse niin haluavat.

Koska asia on asukkaiden kannalta tärkeä, on lisäperustelut tarpeen. Tähän voisi ensin näkin uudestaan vielä toistaa sen, että nykytilanteessa asuminen onnistunee kohtalaisen hyvin suurimmalle osalle kiinteistöistä. Tässä auttaa kiinteistöjen luoteispuolella oleva metsäsaareke, joka suojaa pahimmalta moottoritien melulta ja kiinteistöjen edustan teollisuusasemakaava on toteutumatta. Jos ja kun kaava, nykyinen tai uusi, lähtee toteutumaan, ovat muutokset suuria. Ei ole realistista olettaa, että jo kertaalleen teollisuudelle kaavoitettu peltoalue voitaisiin kaavoittaa esim. virkistysalueeksi. Niinpä Toijalan radan ja moottoritien välistä aluetta kaavoitetaan jatkossakin teollisuudelle ja työpaikoille. Tämä tuo mukanaan katuja ja liikennettä sekä yritystoimintaa. Hahdantie ja Mustasuontie tulevat välittämään kaiken kaava-alueen teollisuuskortteille menevän liikenteen ja ne tulevat hyvin lähelle asuinkiinteistöjä. Tästä seuraa väistämättä ympäristöhäiriöitä kiinteistöille. Lisäksi itse yritystoiminta voi olla sellaista, että se aiheuttaa ympäristöönsä häiriöitä. Kerran kaavoitusyksikössä käydessään yksi Kapanalhonkadun asukas oivalsi itse keksimänsä esimerkin kautta, mitä muutos voisi alueella tarkoittaa kuvittelemalla Lentokentän kaupunginosassa olevan Kaukokiidon logistiikkaterminaalin asuinkiinteistöjen edustalla olevalle peltoalueelle. Rekkojen ympärivuorokautinen hyöriä niin tontilla kuin läheisillä kaduilla olisi tuskin kovin miellyttävää asuinkiinteistöjen näkökulmasta. Lisäksi tällaisia Kaukokiidon tapaisia yksiköitä voisi Mustasuon alueella olla useita.

Kaavatyön yhteydessä on tarpeen arvioida alueen tilannetta kaavan toteutuessa ja tehdä jo kaavoitusvaiheessa sen mukaisia kaavaratkaisuja. Kaavoittamalla asuinkiinteistöjen alue asemakaavassa asumiseen, tehtäisiin ns. karhunpalvelus vähän kaikille. Asuinkiinteistöjen suojaamiseksi kaupungin pitäisi toteuttaa laajoja ja siten kalliita melusuojausrakenteita. Melusuojauksesta huolimatta asuminen ei silti välttämättä olisi enää miellyttävää, sillä erilaisia ympäristöhäiriöitä esiintyisi kuitenkin ja toisaalta juuri meluaidat ja/tai -vallit jättäisivät kiinteistöt ikään kuin poteroon, josta ei enää näe ympäristöön. Ja asuminen teollisuuden naapurissa taas voisi huomattavasti rajoittaa teollisuuskortteille tulevien yritysten sijoittumismahdollisuutta ja toimintaa. Tällaisella ratkaisulla kaikki ikään kuin häviäisivät. Tästä on olemassa jo yksi esimerkki Saramäen kaupunginosassa, jossa 1980-luvulla kaavoitettiin asuinalue ja teollisuusalue liian lähelle toisiaan.

## Mielipide 4

”Moision pientaloyhdistyksessä kiinnitämme huomion Kapanalhokadun asutusalueen kannalta seuraaviin seikkoihin:

- Alueelle on rakennettu Maarian kunnan vuosien 1956-1958 mukaisen rakennuskaavamittauskartan mukaisesti omakotitaloja. Maarian kunnalla oli tekeillä rakennuskaava, joka ei ehtinyt valmistua kunnan itsenäisyyden aikana (liite 1). Turun kaupungin kaavaluonnoksessa vuodelta 1979 alue oli suunniteltu asuinrakentamiseen. Alue on Kapanalhokadun osalta yksityistä maata.
- Hyväksytty yleiskaava muodostaa pohjan uusille kaavasunnitelmille (asunto- ja maankäyttöohjelma ja kestävä kehityksen ohjelma). Alue on yleiskaavassa 2020 merkitty omakotivaltaiseksi asuinalueeksi (liite 2. Turun ympäristöstrategia kuva 2).
- Yleiskaavassa 2020 mainitaan mm., että kaupunkirakenteen monipuolisen kehittämisen kannalta on keskeistä, että monimuotoisesti säilytetään ja kehitetään vanhaa rakennuskantaa rinnan uudisrakentamisen kanssa. Tämä on tärkeää myös uusien asukkaiden identifioitumisen kannalta uuteen asuinalueeseen.
- Kulttuurisesti kestävä kehitys edellyttää historiallisen kerroksellisuuden huomioimista alueen kehittämisessä. Alue on merkitty sosiaalisen kestävyuden alueeksi (Liite 3. Turun ympäristöstrategia, kuva 5, kestävä ympäristö vuodelta 2003).

Myös maisemallisesti kauniit asuinalueet, kuten Kapanalhokatu, tulisi kaavassa ottaa huomioon.”

## Kaavoituksen vastine

Maarian kunta liitettiin osaksi Turun kaupunkia vuonna 1967. Turun kaupungin Kiinteistöviraston asemakaavaosasto laati Urusvuoren kaupunginosan 6 ja 7 kortteille 23.3.1977 päivätyn asemakaavaehdotuksen. Kaavaehdotuksessa korttelin 6 pohjoispuolelle oli esitetty mm. pienehkö omakotialue. Turun kaupungin kiinteistö- ja rakennuslautakunnan kaavoitusjaosto käsitteli kaavaehdotusta 12.12.1977 ja jätti asian pöydälle. Kaavaehdotus oli käsiteltävänä jälleen 28.12.1977, tuolloin kaavoitusjaosto palautti sen uudelleen valmisteltavaksi. Uudessa 10.1.1978 päivätyssä kaavaehdotuksessa aiemmin omakotikortteleiksi esitetyt alueet Kapanalhokadun varrella jätettiin vahvistettavan alueen ulkopuolelle. Sisäasiainministeriö vahvisti kaavan 28.6.1979 ilman omakotikortteleita.

Mustasuon 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.

## Mielipide 5

”Käykö MUSTASUO-hankkeelle, kuten alla oleville hankkeille?

E 18 tie 20 vuotta myöhässä, josta johtuen olemme menettäneet mahdollisuuksia toimia liikenneyhteyksien keskipisteinä. Turun sijainti muihin samankokoisiin kaupunkeihin verrattuna on kylläkin syrjäinen, pitkät etäisyydet pohjoiseen ja itään. Ainoa, missä Turun talousalue voi kilpailla, on meriliikenne ja sen hyvät logistiikkakeskukset Ovakon alueella esim. Schenker, DHL ja tulossa oleva ruotsalainen Posten.

Muita keskuksia on jo Urusvuorella oleva Kaukokiito Oy ja Ohikulkutien varrella useita pienempiä keskuksia. Onko tarkoitus vielä lisätä kapasiteettia. Turun Postikeskus tullaan ajamaan alas, joten sekään ei tarvinne enää logistiikkatiloja alueelta.

Turun seudun isojen kauppakeskusten logistiikkakeskukset ovat näiden näkymien valossa sijoittumassa pääkaupunkiseudulle.

Aikanaan junalauttasatamaa perustettaessa Pansioon oletettiin, että vilkkaan lauttaliikenteen myötä tarvittaisiin myös runsaasti logistiikkatiloja, mutta liikenne ei koskaan saanut tuulta purjeisiin ja nyt on täysin loppunut.

Lentokentän kiitoradan jatkaminen 800 metrillä pysähtynyt, eikä liene tarvetta edes jatkamiselle, kun logistiikka hankkeesta on suuria yhteistyökumppaneita luopunut.

Kiitoradan jatkaminen ei edes olisi ollut mahdollistakaan, kun kummassakin päässä kiitorataa tulee maantiet vastaan.

Mitä sitten tapahtuukaan Pomponrahkan Natura-alueelle, kun se jää logistiikka-alueen sisälle?

Nämä yllä olevat seikat ovat meidän ihmetyksen aiheita, kun taas ollaan suunnittelemassa uutta isoa aluetta nimellä MUSTASUO.

Kapanalhonkadun asukkaat ovat yhä edelleen epätietoisuudessa, mitä meidän kiinteistöillemme suunnitellaan ja millä aikataululla. Tämä suunnitelma vaikuttaa myös mahdollisuuteen alkaa neuvotella meluaidasta. Tämä alue on ihanteellinen asuinympäristö, mm. siitäkin johtuen, että tonttikoot Kapanalhonkadulla ovat nykyisin postimerkin kokoisia tontteja huomattavasti isompia ja runsas puustoisia vanhoja piha-alueita. Tonttien koot ovat 1200 m<sup>2</sup> – 10 000 m<sup>2</sup> paikkeilla. Ei ihan heti astu toisen pihalle.

Asukkaat ovat tyytyväisiä asuinalueeseen ja haluavat säilyttää sen edelleen asuinalueenaan.”

### **Kaavoituksen vastine**

Kaavaprosessin aikana tutkitaan, mikä käyttötarkoitus alueelle on mahdollinen ja tarkoituksenmukainen, jolloin epätietoisuutta ei jää. Kaavan rakenteen ansiosta asuminen kiinteistöillä voi jatkua pitkäänkin ja kiinteistöillä tehtävät muutokset ovat hyvin pitkälti maanomistajien omissa käsissä.

### **Mielipide 6**

”Olen teollinen muotoilija, joka on valmistunut korkeakoulusta vuonna 2005. Olen työskennellyt mm. Benefonilla ja Elcoteqissa. Omistan tontin Kapanalhonkadulla, johon haluaisin rakentaa suunnittelutoimiston. Toimisto palvelisi luontevasti lähellä olevaa logistiikkakeskusta. Siksi toivon, että kaava valmistuisi ja saisin rakennusluvan omistamalleni maalle. Toivon kaavaa, joka mahdollistaisi suunnittelutoimiston ja asumiseni alueella.”

### **Kaavoituksen vastine**

Kaavassa alue osoitetaan toimitilarakennusten korttelialueeksi. Tämä mahdollistaa mm. suunnittelutoimiston rakentamisen alueelle. Asuminen voi alueella jatkua toistaiseksi, mutta kaavallisesti aluetta ei voi osoittaa asumiseen.

### **Mielipide 7**

”Kannisto on vuodelta 1905 oleva puutarhatila. Maakuntamuseo on tutustunut tilaan. Pyrkimyksenäni on säilyttää tilan rakennukset. Kanniston alueelle Maarian kunta suunnitteli pientaloaluetta. Turun kaupungin asemakaavaluonnoksessa vuodelta 1979 alue oli suunniteltu myös pientaloalueeksi. Luontevan ja monipuolisen kaupunkirakenteen tähden toivoisin, että alueelle olisi mahdollista rakentaa täydentävää asuin- ja suunnittelutoimistorakentamista. Alue sijaitsee kauniissa rinnemaastossa. Kanniston tila

mahdollistaisi pyrkimyksen monikerrokselliseen kulttuuriympäristöön. Esimerkiksi Kärsämäen vanha teollisuus- ja asuinalue toimivat luontevasti rinnakkain ja maisemallisesti täydentäen toisiaan. Kapanalhonkadulle kaavamerkintä PA olisi suotavaa.

Olen perustamassa Kanniston taide- ja kulttuuriperintösäätiötä. Asiaa hoitaa asianajaja Seppo Kemppinen asianajotoimisto Borelius & Kemppisestä Helsingissä. Olen keskustellut tästä asiasta mm. arkkitehti Eteläkosken kanssa. Haluaisin rakentaa mailleni ateljee- / työtilan, jossa taidegraafikot ja graafiset suunnittelijat voisivat työskennellä. Toiminta voisi graafisen suunnittelun osalta hyödyntää ”Pilot-alueita”. Tilassa olisi myös myyntiä. Jatkuva asuminen ei olisi välttämätöntä, mutta hetkellinen residenssitoiminta olisi suotavaa.

Toivon avointa vuoropuhelua maanomistajan ja suunnittelijoiden välillä.”

### **Kaavoituksen vastine**

Kaavassa alue osoitetaan toimitilarakennusten korttelialueeksi. Tämä mahdollistaa mm. ateljee- / työtilojen rakentamisen alueelle.

### **Mielipide 8**

”Esitys koskien suunnitteilla olevaan Mustasuon kaavaan.

Kanniston talo (1906) on vanhimpia taloja Moisio alueella. Tilalla on suljettu varsinais-suomalainen pihapiiri, joka on kulttuurihistoriallisesti arvokas ja siksi säilyttämisen arvoisen kokonaisuus. Esitän Turun kaupungin Kaavoitusosastolle seuraavaa:

- Kanniston tilan pihapiiri ja piharakennukset säilytetään entisellään,
- lisärakentaminen mahdollistuu,
- Minulla on mahdollisuus mailleni rakentaa kulttuuripalvelu- (P) ja suunnittelutoimistopalveluita.”

### **Kaavoituksen vastine**

Kaavassa alue osoitetaan toimitilarakennusten korttelialueeksi. Tämä mahdollistaa mm. lisärakentamisen ja suunnittelutoimiston rakentamisen alueelle.

Museokeskus ei edellytä suojelumerkintää kyseisille rakennuksille eikä pihapiirille. Tulevan maankäytön muutoksen ja ennakoitavien ympäristöhäiriöiden perusteella asumista ei ole tarkoituksenmukaista eikä mahdollistakaan osoittaa kyseiselle alueelle.

### **Mielipide 9**

”Aihe: ”Mustasuo”

MUSTASUO/Kapanalhonkatu

Tien linjaukseen halutaan muutos ylemmäksi, koska se menee tonttimme lävitse ja jotta asumisalue säilyisi rauhallisena.”

### **Kaavoituksen vastine**

Kaavan valmisteluvaiheessa asia on ollut esillä viranomaisneuvotteluissa. Tien/ tonttien kulkuyhteyden siirtämistä ei ole pidetty tarkoituksenmukaisena, koska kaava tähtää siihen, että kiinteistöt uudistuvat joskus tulevaisuudessa toimitilarakennusten korttelialueeksi ja tällöin tarvittavat tonttiliittymät siirtyvät Mustasuontien puolelle. Kulkuyhteys nykyisen käytön mukaan osoitetaan kaavassa suojaviheralueella ajo -alueena nykyisen kulkuyhteyden kohdalle.

## Mielipide 10

”Esitys koskien suunnitteilla olevaan Mustasuon kaavaan.

Esitän, että omistamilleni maille minulla on mahdollisuus siihen, että:

- minulla on mahdollisuus rakentaa palvelu- ja suunnittelutoimistopalveluita.
- ympäristö säilyisi monipuolisena ja idyllisenä.”

## Kaavoituksen vastine

Kaavassa alue osoitetaan toimitilarakennusten korttelialueeksi. Tämä mahdollistaa mm. suunnittelutoimiston rakentamisen alueelle.

## Mielipide 11

”Kapanalhонkadun asukkaiden lisäys vastineeseen vireillä olevaan työnimi: ”MUSTA-SUO” asemakaavaan ja asemakaavanmuutokseen, koskien Kapanalhонkatua.

Olemme jo aiemmin lähettäneet Teille vastineemme ”Mustasuo” kaavoitustilanteen osalta.

Esitämme Teille vielä seuraavia asioita:

- nykyinen asutus tulee säilyttää edelleenkin, haluamme jatkaa asumista taloissamme
- kaavassa alue tulee merkitä PA -alueeksi, kuten Paunankadullakin on tehty
- esitämme, että Kapanalhонkadun yläpuolella (pohjoispuoli) oleva kallioinen metsä säilytetään nykyisen asutuksen suojaviheralueena
- esitimme suojavallin / pengerryksen saamista mahdollisen teollisuusalueen tai Mustasuontien läheisyyteen
- Kapanalhонkatu on nykyisellään yksityistie ja meidän asukkaiden hoitama. Kannatamme kadun muuttamista ulkoilureitiksi ja samalla mahdollisuutta suoristaa ja muuttaa sen reittiä niin ettei se enää kulkisi joidenkin tonttien läpi
- kannatamme Pajun pysäkin saamista entiselle paikalleen, jossa se palvelisi koko kasvavaa Moision ja Ylimaarian asuinalueita
- emme vastusta palvelualueen (P-alue) ja säilyy myös asutusalueena (A-alueena)
- käyttötarkoitus, ei ole järkevää tuhota jo olemassa olevaa asutusta.”

## Kaavoituksen vastine

Paunankadun alue ei ole asemakaavassa PA-alueita (mahdetaanko tällä tarkoittaa AP-alueita?), vaan AO-alueita. Kapanalhонkadun pohjoispuolella sijaitseva kallioinen metsä osoitetaan kaavassa Hahdanpiennar-nimiseksi suojaviheralueeksi (EV).

Muutoin ks. vastaus mielipiteisiin 1-3.

## 2 Kaavaehdotuksen lausunnot, kevät 2015

12.1.2015 päiväystä 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.

Lausuntoja pyydettiin VAK-ratapihan siirron tutkimisen takia yhtä aikaa sekä Maa-ainespuiston että Mustasuon kaavoista.

### Finavia

Kaava-alueeseen sisältyvän ratapiha-alueen eräänä toimintamuotona on tarkastelussa vaarallisten aineiden junien ratapihatoiminnot. Ratapiha sijaitisi Turun lentoaseman kiitotien jatkeella noin 850 metriä kiitotien päästä itään ja 500 metrin kiitotiejatkevarauksen päästä vain noin 350 metrin etäisyydellä. Näin lähellä suoraan lentoaseman päälähestymissuunnan alla olevien, vaarallisten aineiden ratapihalla seisovien syttyvien tai myrkyllisten aineiden kuljetusyksiköiden vuoto- ja vahingonvaara tai -mahdollisuus aiheuttaa merkittävän lento- ja matkustajaturvallisuuden riskin. Myös VAK-ratapihan turvallisuuden riskit lisääntyvät sijoitettaessa se kiitotien lähestymislinjalle, joka on tilastojen mukaan todennäköisimpiä lento-onnettomuuden tapahtuma-alueita. Kaavaselostuksessa mainittu VAK-ratapihan sijoittamisen turvallisuustarkastelu on Turun lentoaseman toiminnan kannalta välttämätön. Finavia haluaa osallistua sellaisen kattavan turvallisuustarkastelun tekemiseen, mikäli hanketta aiotaan jatkaa.

Edellä oleva huomioon ottaen, Finavia ehdottaa kaavamerkinnöissä ja -määräyksissä kohtaan Yleisiä määräyksiä lisättäväksi seuraavaa: *"Korttelialueille ei saa 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."*

Hulevesien viivytyksaltaat ja ojastot houkuttelevat tyypillisesti lintuja, jotka ovat merkittävä riski lentoturvallisuudelle lentoasema-alueen läheisyydessä. Mikäli viivytyksaltaat tai ojat tyhjenevät rankkasateen jälkeen nopeasti, suuruusluokkaa kymmenissä minuuteissa, lintujen esiintyminen lentoturvallisuutta vaarantavasti on epätodennäköisempää. Sellaisen avovesialtaiden ja -ojien, jotka ovat täyttyneenä edellä mainittua pidempään (tunteja, vuorokausia), sijoittamista erityisesti lentoaseman kiitoteiden lähestymis- ja nousualueille tulee mahdollisuuksien mukaan välttää. Lintujen esiintymistä ja toimintaa avovesialtailla ja -ojissa voidaan estää sitä varten asetettavilla verkoilla ja vaijereilla.

Finavia ehdottaa kaavamerkinnöissä ja -määräyksissä kohtaa Yleisiä määräyksiä täydennettävän seuraavasti: *"Korttelialueille ei saa rakentaa avolammikoita tai -ojia, jotka houkuttelevat lentoturvallisuutta vaarantavasti lintuja tai ne tulee kattaa verkoin tai langoin lintujen oleilun estämiseksi. Olemassa olevat lammikot tulee tarvittaessa poistaa."*

Kaavamerkinnöissä ja -määräyksissä merkintä kohdassa "Lentorajoituksen korkeus- asema..." ja sille annettu merenpintakorkeus on epätarkka, koska esterajoituspinnat muodostuvat myös kaltevista tasoista. Suositeltavaa olisi esittää korkeuskäyrinä esterajoituspinnat, joita rakennukset, rakenteet ja kasvillisuus ei saa ylittää, ja joiden lyhytaikaisenkin (esim. rakennustöiden aikaiset koneet) ylittämiseen tulee saada lentoestelupa, jota haetaan Liikenteen turvallisuusvirastolta.

## **Kaavoituksen vastine**

VAK-ratapihan aiheuttamat turvallisuusriskit lentoturvallisuudelle olivat yksi tekijä, miksi suoraan VAK-ratapihaksi osoitettavan ratapihan valmistelusta Saramäkeen luovuttiin.

Kaavamerkintöihin ja -määräyksiin on tehty Finavian esittämä lisäys korttelialueiden toiminnan rajoitteista. Yleisissä määräyksissä on maininta myös siitä, että lupia haettaessa tulee tarkistaa, tarvitseeko hanke lentoestelupaa.

Kappaleessa, jossa puhutaan avolammikoista, viitattaneen alueelle suunniteltuihin hulevesialtasiin. Hulevesialtaat ovat alueelle erittäin tarpeellisia, mutta niiden suunnittelulle ja toteutukselle on asetettu velvoite, että niiden tulee tyhjentyä 24 tunnin aikana rankkasadetapahtuman jälkeen. Normaalitylanteessa altaat ovat kuivia. Kaupungin ympäristönsuojeluyksikön mukaan tällaiset vuorokaudessa tyhjenevät altaat eivät houkuttele alueelle tavanomaista enempää lintuja.

Turun kaupunki on saanut esterajoituspinnat numeerisena Finavialta ja niitä on käytetty kaavoitustyön pohjana huomioiden myös kiitotien jatkaminen. Ne eivät sellaisenaan kuitenkaan sovi kovin hyvin kaavakartalle, joten valmistelija on muuttanut ne alueen korttelirakenteeseen sovitetuiksi plus-korkeuksiksi. Sovituksessa korkeus on monin kohdin valittu laajemmalle alueelle matalimman korkeuden mukaan, vaikka alueen jollain kohdalla korkeampikin rakentaminen olisi voinut olla mahdollista. Asiassa on haluttu ns. pelata varman päälle.

## **Kiinteistöliikelaitos**

Kaavaehdotuksella on positiivisia yritysvaikutuksia sillä se mahdollistaa toimintaympäristöedellytykset mittavalle määrälle työpaikkoja.

Laadittavalla asemakaavalla ja asemakaavanmuutoksella on tarkoitus mahdollistaa vaarallisten aineiden kuljetusten (VAK) järjestelyratapihan sijoittaminen Toijalan radan yhteyteen (LR-1). Kiinteistöliikelaitoksen näkemyksen mukaan aluevaraus on perusteltu ja mahdollinen, mutta sen toteuttaminen vaatisi lisäselvitysten lisäksi valtiolta mittavaa rahoitusta. LR-1 -aluevarauksen käyttö myös muuhun toimintaan, kuten esimerkiksi teollisuuden raaka-aineiden ja tuotteiden kuljetuksen tarpeisiin, on pidettävä mahdollisena.

Maapoliittisten periaatteiden mukaan kaupunki tekee yksityisen kiinteistönomistajan kanssa maankäyttösopimuksen, kun asemakaavan tai poikkeamishakemuksen seurauksena aiheutuu yhdyskuntarakennekustannuksia ja kiinteistönomistaja saa asemakaavan tai poikkeamisluvan seurauksena taloudellista hyötyä. Maankäyttösopimuksella kaupungille perittävän korvauksen määrää laskettaessa otetaan huomioon muodostuvat yhdyskuntakustannukset sekä kiinteistöllä tapahtuva hankkeen kokonaistaloudellinen arvonnousu.

”Mustasuon” asemakaavanmuutoksen johdosta tulee Finavia Oyj:n omistamille alueille kaava-alueen länsiosassa (Tampereen valtatie länsipuolella) huomattavaa arvonnousua, joten kiinteistönomistajan ja kaupungin välillä tulee laatia maankäyttösopimus, jolla kiinteistönomistaja osallistuu alueen yhdyskuntarakennekustannusten rahoittamiseen. Kiinteistöliikelaitos tulee tekemään Kiinteistöliikelaitoksen johtokunnalle erillisen esityksen tarvittavasta maankäyttösopimuksesta.

## **Kaavoituksen vastine**

Suoraan vaarallisten aineiden järjestelyratapihaksi osoitettavaa ratapihaa ei enää olla tutkimassa Saramäkeen. Liikennevirasto tutki alueelle raakapuun kuormauspaikkaa, mutta luopui hankkeesta, koska sen toteuttamisen kustannukset olisivat nousseet liian korkeiksi. Kaavassa on kuitenkin tarkoitus säilyttää LR-1 aluevaraus olemassa muita tarpeita varten, juuri niin kuin Kiinteistöliikelaitos esittää.

## Liikennevirasto

**Vaarallisten aineiden kuljetusten (VAK) järjestelyratapiha;** Asemakaavaehdotuksen lausuntopyynnössä on pyydetty Liikennevirastolta näkemystä VAK-ratapihan sijoittamis-mahdollisuuksiin Turun Saramäkeen. Liikenneviraston näkemyksen mukaan VAK-rata-piha on mahdollista sijoittaa asemakaavassa osoitetulle alueelle. Asemakaavaehdotuk-sessa on osoitettu ratapihalle riittävän kokoiset tilavaraukset sen toimintojen kannalta. Liikennevirasto kuitenkin muistuttaa, että sillä ei ole tällä hetkellä tarvetta eikä taloudelli-sia resursseja VAK-ratapihan siirtoon Turun keskusta Saramäkeen.

**Toijalan radan lisäraidevaraus;** Turku-Toijala -rataosalla on pitkällä tähtäimellä varau-duttava yhteen lisäraiteeseen... Lisäraidevaraus on hyvin huomioitu kaavassa.

**Rautatiehen tukeutuvat teollisuusalueet;** Asemakaavaehdotuksessa on osoitettu rau-tatiehen tukeutuvia teollisuusalueita, jotka liittyvät yksityisraiteiden kautta Turku-Toijala -rautatiehen. Liikennevirasto muistuttaa, että yksityisraiteen liittäminen valtion rataverk-koon edellyttää Liikenneviraston kanssa tehtävää yksityisraidesopimusta ennen raiteen toteuttamista. Ennen asemakaavan hyväksymistä tulee vielä Liikennevirastolta varmis-taa, että yksityisraiteen liittyminen valtion rataverkkoon on hallinnollisesti ja teknisesti mahdollista.

**Hulevedet;** Uuden rakentamisen seurauksena lisääntyviä hulevesiä ei saa johtaa rauta-tien sivuoihin eivätkä hulevedet, myös rankkasateet huomioon ottaen, saa lisätä radan alittavaan rumpuun kohdistuvaa kuormitusta.

## Kaavoituksen vastine

**Rautatiehen tukeutuvat teollisuusalueet;** Alueen asemakaavoihin (Maa-ainespuisto ja Mustasuo) liittyen oli aikanaan tarpeen selvittää yksityisraiteiden tekninen ja liikenteelli-nen toteutusmahdollisuus. Vuonna 2008 alueelle laaditun Terminaaliraiteistojen yleis-suunnitelman yhteydessä tämä tarkastelu tehtiin ja yksityisraiteiden liittäminen todettiin mahdolliseksi. Tämä oli kyseisten asemakaavojen kannalta tärkeää, koska yksityisraitei-den toteutusmahdollisuuden katsottiin lisäävän alueen elinkeinotonttien houkuttele-vuutta. Hallinnollista lupaa ja liittämisen tarkempia edellytyksiä ei kuitenkaan ratkaista asemakaavalla. Nämä tulevat eteen vasta siinä vaiheessa, jos yksityisraiteita aiotaan alueelle toteuttaa.

**Hulevedet;** Alueelle on laadittu monia hulevesiselvityksiä ja niiden opastamana huleve-siin on kiinnitetty erityistä huomiota. Hulevesille on suunniteltu reittejä ja viivytysraken-teita mm. radan molemmin puolin rautatiealueen ulkopuolelle. Maa-ainespuiston ja Mus-tasuon asemakaavoissa suunnitellut viivytysratkaisut ovat niin suuret, ettei radan alitta-vaan rumpuun kohdistu selvitysten perusteella lisäkuormitusta.

Liikenneviraston kanssa lausunnon antamisen jälkeen käydyissä neuvotteluissa on suo-raan VAK-ratapihaksi osoitettavan ratapihan tutkimisesta Saramäkeen luovuttu.

## Turku Energia Sähköverkot Oy

Turku Energia Sähköverkot Oy esittää lausunnossaan, että kaavaselostuksen kohdassa 5.3.3 Katu- ja liikennealueet muutetaan yhtä sähköverkkoja koskevaa kappaletta. Muu-toksella halutaan korostaa sitä, että kaupungin Kiinteistöliikelaitos vastaa kaavan toteu-tuksen aiheuttamista sähköverkkojen muutuskustannuksista.

MAANALAISET KAAPELIRASITTEET (kaavoittaja voi tarkentaa sijoitusta asemakaa-vassa)

Asemakaavaan tulee merkitä tuleville 20 kV:n kaapeleille uusi rasitealue Sarasillan ja rasitealue Saramäen sähköaseman länsipuolelle T-1 alueelle:

- **"Sähkönjakelun maanalainen sähkökaapeli"**, alueen leveys neljä (4) metriä

Asemakaavaan tulee merkitä nykyiselle 20 kV:n kaapelille rasitealue Vaistenkuljun (EV) alueen eteläreunaan:

- **"Sähkönjakelun maanalainen sähkökaapeli"**, alueen leveys kaksi (2) metriä

Asemakaavaan selostusosaan tulee lisätä: *"Turku Energia Sähköverkot Oy:llä on oikeus sijoittaa tulevalle 20 kV:n kaapelille asennusputkireitti Sarasiltaan."*

### **Kaavoituksen vastine**

Lausunnossa esitetyt uudet kaapelirasitteet lisättiin kaavakartalle sekä selostukseen. Sitä vastoin nykyiselle maakaapelille, joka kulkee Vaistenkuljulta Koirassuonkuljulle, ei oltu Koirassuonkuljun EV-alueelle merkitty rasitetta nykyiselle sijoitukselle. EV-alue oli pahasti erilaisten johtojen pirstoma, joten tarkoituksena oli siirtää maakaapeli lähemmäs Napakalliontietä, jotta hulevesialtaan toteutus olisi tullut mahdolliseksi.

Sen sijaan kaavalla ei voida määrätä jonkin asian kustannuksia jonkun maksettavaksi. Silloisten käytäntöjen ja organisaatioiden mukaan lausunnossa esitetty asia olisi langennut Kiinteistöliikelaitoksen maksettavaksi.

### **Turun Museokeskus**

Ei huomautettavaa.

### **Turun Seudun Vesi Oy**

Ratapihan läheisyydessä sijaitsee Saramäen kalliovesisäiliö. Kalliosäiliöön on varastoituna Turun seutukunnan vuorokauden kulutusta vastaava vesimäärä. Kalliosäiliön luona hoidetaan myös Turun, Raision ja Naantalien kaupunkien vesijohtoverkoston pumpaus.

Turun Seudun Vesi Oy on yhteistyössä kaavoitusyksikön kanssa sopinut Saramäki - Parolanpuisto vesijohtolle reitin. Turun kaupungin laatimassa Saramäen 095 Mustasuo asemakaavassa ja asemakaavan muutosesitykseen täytyy varata Saramäen kalliosäiliöstä lähtevälle Saramäki - Parolanpuiston linjalle 10 metrin rasitealue. Vesijohtoon rakennustyön ajaksi tarvitaan yhteensä 20 metriä leveä alue.

Turun Seudun Vesi Oy:llä on myös rakennettuna Saramäki - Moisio välille vesijohto. Tästä vesijohtosta on sijaintitieto toimitettu jo aikaisemmin kaavoitusyksikölle. Vesijohto lähtee Saramäen kalliosäiliötä ja liittyy rautatien vieressä kulkevaan Turun kaupungin vesiliikelaitoksen omistamaan vesijohtoon. Mikäli tämä vesijohto tulee siirtymään, on kaavoituksessa varattava 10 metriä leveä rasitekäytävä nykyisestä liittymäkohdasta uuteen liittymiskohtaan saakka.

Tämän lisäksi esitämme, että kalliosäiliön läheisyyteen ei perusteta lainkaan vaarallisten aineiden kuljetusten järjestelyratapihaa (VAK-ratapihaa), sillä kaavaselostuksessa esitettyjen suuronnettomuusskenaarioiden mukaan vaikutukset ulottuvat kalliovesisäiliölle asti. (Tämä viimeinen kappale koskettaa myös Mustasuon kaavahanketta, vaikka sitä ei Mustasuon omassa lausunnossa olekaan erikseen mainittu.)

## **Kaavoituksen vastine**

Saramäki – Parolanpuisto vesijohdolle on etsitty reittiä yhteistyössä TSV:n ja heidän käyttämän konsultin kanssa. Pääosin vesijohto pyrittäisiin sijoittamaan Mustasuon ja Maa-ainespuiston uusille katualueille ja muilta osin liikenne- ja EV-alueille. Katu- ja liikennealueille rasitealuetta ei merkitä, mutta tarpeen mukaan muille alueille kyllä.

Radan varressa kulkevaa kaupungin omaa vesijohtoa ollaan uusimassa lähitulevaisuudessa, mutta näillä näkymin se olisi edelleen sijoittumassa radan tuntumaan, johon Saramäki – Moisio haara yhtyy.

Suoraan VAK-ratapihaksi osoitettavaa ratapihaa ei enää olla tutkimassa Saramäkeen. Yksi luopumiseen vaikuttavista tekijöistä oli kalliosäiliö ja sen asettamat rajoitteet VAK-toiminnalle. Kaikkien suuronnettomuusskenaarioiden onnettomuustyyppit ulottuivat kalliovesisäiliön alueelle. Näistä erityisesti ammoniakki ja säiliövaunun BLEVE. Vaikka onnettomuustyyppien vaikutuksista ei olekaan olemassa erikseen kalliosäiliötä varten tehtyä selvitystä, voidaan olemassa olevan aineistonkin perusteella todeta, että suuronnettomuuden sattuessa on olemassa selvä riski myrkyllisten kaasujen tai nesteiden joutumisesta kalliosäiliöön ja siellä olevaan veteen. Tämä tapahtuisi todennäköisimmin kalliossa olevien halkeamien tai kalliosäiliön ilmanvaihtojärjestelmän kautta.

## **Turvallisuus- ja kemikaalivirasto TUKES**

Alueilla, joita lausuntopyynnöt koskevat, ei sijaitse Tukesin valvonnassa olevia vaarallisia kemikaaleja käsitteleviä tai varastoivia kohteita. Alueen läheisyydessä osoitteessa Rydönnotko 4, sijaitsee Tukesin valvonnassa oleva Hankkija Oy:n tehdas. Laitoksella varastoidaan mm. nestekaasua. Tukesin käsityksen mukaan Hankkija Oy:n tehtaan kemikaaleihin liittyvät onnettomuusvaikutukset eivät ulotu kaavoitettavalle alueelle.

Mikäli kaavoitettavalle alueelle tullaan sijoittamaan uusi Tukesin luvan vaativa, laajamittaisesti kemikaaleja käsittelevä ja varastoiva kemikaalikohte, tulee alueen olla varattu teollisuus- ja varastointitoimintaan (esim. kaavamerkintä "T"). Laitoksen sijoituksessa tulee huomioida toiminnasta aiheutuvat paine-, lämpösäteily- ja terveysvaikutukset. Lisätietoja löytyy kemikaaliturvallisuuksäädöksistä (L 390/2005 ja VNa 856/2012) ja Tukesoppaasta "Tuotantolaitosten sijoittaminen".

Tukesilla ei ole huomautettavaa ehdotettuihin kaavoihin.

## **Varsinais-Suomen aluepelastuslaitos**

Kaavoittajan lausuntopyynnössään esitettyihin kysymyksiin (nro 1 ja 2) VAK-ratapihan sijoittamisesta ja tarkoituksenmukaisuudesta kaavaehdotuksessa olevaan paikkaan pelastusviranomaisen toteaa, että VAK-toiminnot ovat sijoitettavissa kaavaehdotuksen mukaisesti. Niin ikään pelastusviranomaisen näkökulmasta Saramäkeen on tarkoituksenmukaista varata tila VAK-ratapihalle. Kaavoitusvaiheessa on tehtävä riittävät turvallisuustarkastelut ratapihasta ja sen ympäristöstä.

Kaavaehdotuksen tausta-aineistona käytetyt VAK ratapihan selvitykset ja johtopäätelmät ovat Turun ratapihalle tehtyjä. Kemikaaliratapihan riskiselvitykset ja johtopäätelmät pitäisi tehdä erikseen nyt suunnitellulle kaava-alueelle, huomioiden kaava-alueen paikalliset erityispiirteet. Selvityksessä tulee määritellä kemikaaliratapihan kemikaaliturvallisuus- ja paloteknisten laitteiden vähimmäistaso huomioiden lähialueen maankäyttö.

VAK ratapihan ympäristön kaavoituksessa pitäisi arvioida VAK ratapihan onnettomuusriskien vaikutusta 2 km säteellä (huomiointivähyhyke).

Kemikaaliratapihalle on järjestettävä pelastustiet onnettomuus- ja vaaratilanteiden varalta.

Ajoyhteydet on toteutettava pelastustievaatimusten mukaan.

Pelastuslaitoksen sammutusvesien tarve on huomioitava kaava-alueella V-S pelastuslaitoksen sammutusvesisuunnitelman mukaan. Sammutusvesitarpeista voi myös tiedustella alueen pelastusviranomaiselta.

Kaavassa pitäisi olla maininta sammutusvesien hallinnasta kemikaaliratapihalla.

Kaava-alueelle voi tulla rakennettavaksi automaattisia sammutusjärjestelmiä. Niiden vedentarpeet on huomioitava.

Muuntamojen rakennusalat on oltava määräysten mukaisella etäisyydellä muista rakennuksista.

### **Kaavoituksen vastine**

Kun pitkän tähtäimen tavoitteena on saada VAK-junien järjestelytoiminta pois Turun keskustan ratapihalla, on ymmärrettävää, että pelastusviranomaisen mielestä VAK-toiminoille voisi olla tarkoituksenmukaista varata tila Saramäestä. Saramäessä kun ei ole esim. samalla tavalla tiivistä asutusta lähellä niin kuin kaupungin keskustassa.

Turun ratapihalle tehtyjen selvitysten ja johtopäätelmien avulla pystyttiin muodostamaan alustava kuva, minkälaisia vaikutuksia VAK-ratapihan sijoittamisella olisi ollut Saramäen ympäristössä. Lähetettäessä Maa-ainespuiston ja Mustasuon kaavoja lausunnoille oli jo tiedossa, ettei varmuudella tiedetä, minkälaisia vaikutuksia VAK-ratapihalla olisi esim. lentoasemaan ja kalliovesisäiliöön. Sovelletun tiedon perusteella nähtiin kuitenkin, että kaikkien suuronnettomuusskenaarioiden onnettomuustyyppit ulottuivat kalliovesisäiliön alueelle. Jos VAK-ratapihan sijoittamisen tutkimista Saramäkeen olisi haluttu jatkaa, olisi pitänyt tilata mm. juuri Saramäkeen liittyvä paikallinen turvallisuusselvitys. Suoraan VAK-ratapihaksi osoitettavan ratapihan tutkimisesta Saramäkeen on kuitenkin luovuttu.

Pelastusajoneuvojen mitat tulee huomioiduksi katualuemitoituksessa raskaan liikenteen mitoituksen kautta. Ajoneuvojen painot huomioidaan katu- ja siltarakenteiden suunnittelun ja toteutuksen yhteydessä. Tonttien omistajat ja vuokraajat huomioivat pelastusajoneuvot tonttikohtaisissa suunnitelmissaan.

Vedenottopisteet määritellään vesihuoltosuunnitelmissa.

Muuntamoille ei ole osoitettu erillisiä rakennusaloja, koska sähkön tarpeen määrä on vaikea ennakoida teollisuusalueella. Muuntamoita voi toteuttaa joustavasti kadunvarsien nauhamaisille vyöhykkeille tarpeen mukaan. Kaavaan on lisätty määräys, että rakennukset tulee sijoittaa vähintään kahdeksan metrin päähän muuntamoista.

## **Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus / Liikenne- ja infrastruktuuri**

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen liikenne- ja infrastruktuuri-vastuualue ei anna ko. kaavasta varsinaista lausuntoa. Kommentteina liikennepuoli toteaa seuraavaa:

Kaavassa on esitetty aluevarauksia uuden eritasoliittymän rakentamiseen valtatielle 9 Lentokentän ja Moision eritasoliittymien välille. Jatkosuunnittelussa selviää, millaisilla ehdoilla ja liikennejärjestelyillä rakentaminen on mahdollista. Rakentaminen vaatii mm. tiesuunnitelman laatimisen ja hyväksymisen.

Kaava-alueen muita hulevesiä ei saa johtaa valtatie 9 sivuojiin.

Kaava-alueen eteläpäässä kannattaisi selvittää ratkaisuvaihtoehtoja, joilla mahdollistettaisiin matkustajalle helppo linja-auton vaihto moottoritietä (tai rinnakkaisteitä) kulkevan ja lentokenttäbussin välillä. Itse Lentokentän eritasoliittymän ramppien yhteyteen rakennettavat pysäkit eivät olisi matkustajalle kovinkaan miellyttävät käyttää pitkistä kävely-yhteyksistä johtuen. Voitaisiko mahdollisesti LH-1 ja 12 korttelin alueita hyödyntää vaihtomahdollisuuksien luomisessa. Eritasoliittymän ramppien yläpäissä olevat kiertoliittymät pienine lisäjärjestelyineen voisivat mahdollistaa moottoritietä ajaville linja-autoille suhteellisen helpon poikkeamisen Lentoasemantiellä.

### **Kaavoituksen vastine**

Hulevesien johtaminen on tarkoitus hoitaa lähellä Toijalan rataa, jonka suuntaan hulevedet luontaisesti laskevat.

Eritasoliittymän ramppien yläpäissä olevat kiertoliittymät mahdollistavat liityntäpysäkkien toteuttamisen.

## **Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus / Ympäristö- ja luonnonvarat**

ELY-keskus ei anna varsinaista lausuntoa kaavaehdotukseen.

ELY-keskuksen ympäristö ja luonnonvarat vastuualueen osalta seuraavat huomiot asemakaavaan:

Uuden ratapihan sijoittamisen osalta näiden näkökulmien huomiointi on hyvä tarkistaa. (Mahdollisesti ne on jo selvityksissä käsitelty):

- Mahdolliset vuodot junista ja niistä aiheutuva vedenlaaturiski TSV:n kalliosäiliölle
- Maaperän suojaustarve ratapihalla
- Hulevesien ja mahdollisten vuotojen hallinta ratapihan alueella

TSV:n kalliosäiliö on huomioitu kaavassa, johon maa-ainespuisto sijoittuu sekä YVAssa. Kallion louhinta maa-ainespuiston alueella lienee suurempi riski kalliosäiliön veden laadulle kuin ratapiha.

Lisäksi ELY-keskus toteaa:

- Ratapihan sijoittamista on syytä käsitellä vielä yleiskaavoituksessa, vaikka sen sijoittamisen yksi vaihtoehto osoitetaan jo asemakaavalla.

### **Kaavoituksen vastine**

ELY:n esittämien kolmen näkökulman huomiointi uuden ratapihan osalta olisivat kaikki vaatineet omat selvityksensä. Suoraan VAK-ratapihaksi osoitettavan ratapihan tutkimisesta Saramäkeen on luovuttu.

Turun yleiskaava 2029:ssä VAK-ratapihan sijoittamista ei tutkittu yksityiskohtaisesti, mutta sen yhteydessä tehtiin kooste eri aikoina tehdyistä selvityksistä eri vaihtoehtoisissa sijainneissa. Näistä vaihtoehtoista parhaana pidettiin tämän yleiskaava-alueen puitteissa Pahaniemen aluetta. Kyseiselle kohdalle ei kaavassa kuitenkaan suoraan osoitettu aluetta VAK-ratapihalle, vaan ainoastaan merkintä VAK-järjestelyratapihan selvitysalueesta. Jos VAK-ratapiha pitäisi sijoittaa Turun alueelle, niin sen sijainti on yleiskaavallisesti edelleen avoin.

### **Varsinais-Suomen liitto**

Varsinais-Suomen liitto pitää tärkeänä sitä, että Turun ratapihalle vaihtoehtoisen VAK-ratapihan suunnitteluvalmius etenee Saramäen Mustasuon asemakaavaehdotuksella, vaikka hanke ei olisikaan aivan lähiaikana toteutumassa. Liitto katsoo, että varaus VAK-ratapihalle on tarpeellinen. Liitto huomauttaa kuitenkin, että jatkossa on otettava huomioon nyt käsiteltävänä olevaa suunnittelualueetta laajemmin kaavaehdotuksessa esitetyn VAK-ratapihan vaatimat riittävät suojavyöhykkeet suuronnettomuusriskien varalta.

Liitto katsoo lisäksi, että maa-ainespuiston kaavahankkeessa esitetty Saramäen maa-ainesalue (EJ-1) on seudullisesti tarpeellinen ylijäämämassojen ja muiden maa-ainesten sekä kierrätystoiminnan kehittämiseen, käsittelyyn ja varastointiin osoitettu alue.

Maankäyttöjaosto toteaa, että molemmat nyt käsiteltävät asemakaavaehdotukset ”Mustasuo” ja ”Maa-ainespuisto” eivät ole ristiriidassa voimassa olevan maakuntakaavan kanssa ja ne tullaan huomioimaan erityisesti VAK-ratapihan sekä maa-ainesalueen (EJ-1) osalta taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaavan valmistelussa.

### **Kaavoituksen vastine**

VAK-ratapihalle olisi ollut osoitettavissa riittävä aluevaraus Saramäkeen. Suoraan VAK-ratapihaksi osoitettavan ratapihan tutkimisesta Saramäkeen on luovuttu mm. sen aiheuttamista riskeistä lentoliikenteelle ja raakavesivarantoon.

VAK-ratapihan yleiskaavallisesta sijoittumisesta katso vastaus ELY:n vastineesta.

### **Vesiliikelaitos**

Ei huomautettavaa.

### **VR Group / VR-Yhtymä Oy – Kiinteistöyksikkö**

Mustasuon asemakaava- ja asemakaavanmuutosehdotuksessa esitetään VAK-ratapihan mahdollista sijoittamista Saramäkeen. Alla on VR:n näkemys ehdotukseen:

Saramäkeen ei kannata sijoittaa VAK-ratapihaa, se sijaitsee tähän tarkoitukseen nähden väärässä kohdassa. Turun ratapihan tulee sijaita sataman välittömässä läheisyydessä, jotta se palvelee sataman toimintaa. Kahta erillistä ratapihaa (satamaa palveleva ja VAK) ei Turkuun kannata rakentaa.

Turun seudun VAK-liikenne on käytännössä kokonaan läpikulkevaa Uuteenkaupunkiin. VAK-vaunujen seisontatarve Turussa johtuu siitä, että Uudenkaupungin venäläiset junat tulevat sähkövedolla rajalta pitkinä Turkuun asti ja jatkavat siitä eteenpäin lyhyempänä dieselvedolla eteenpäin. Tämä aiheuttaa seisontatarvetta Turussa.

Tilanteen korjaamiseksi kustannustehokkain tapa olisi sähköistää Uudenkaupungin rata, jolloin seisontatarve Turusta poistuisi ja liikenteenhoito tehostuisi. Samalla ylimääräistä ratapihaa ei tarvitse toteuttaa.

Saramäkeen voisi olla paikallaan sijoittaa raakapuun kuormaustoimintaa. Alue sopisi sijaintinsa ja muotonsa osalta tähän tarkoitukseen hyvin.

### **Kaavoituksen vastine**

VR:n lausunto kertoo hyvin selvästi, ettei liikenteellisten järjestelyiden puolesta ole tarkoituksenmukaista osoittaa VAK-ratapihaa Saramäkeen. Tämä oli yksi luopumiseen vaikuttavista tekijöistä. Karkeiden kustannusarvioiden perusteella uuden VAK-ratapihan rakentaminen Saramäkeen olisi samanhintaista tai jopa kalliimpaa kuin Uudenkaupungin radan sähköistys ja lisäksi liikenteenhoito hankaloituisi, jos VAK-ratapiha sijoitettaisiin Saramäkeen. Tämä lisäisi liikennöinnin kustannuksia. Toisaalta Uudenkaupungin radan sähköistys mahdollistaisi tulevaisuudessa kyseisen rataosan kehittämisen myös esim. henkilöliikenteelle.

### **Ympäristötoimialan rakennusvalvonta**

Rakennusvalvonta on asian tutkittuaan todennut, että ehdotuksesta on huomautettavaa seuraavasti:

- Lden55dB-merkinnän ulkopuolisen alueen lentomeluviyöhyketiedot tulee merkitä asemakaavaan
- LR-1 alue (LIL-1: vaarallisten aineiden järjestelypiha) sijoittamista lentokentän kiitotien lähestymissektorin lähelle lentokenttää tulee harkita
- Asemakaavaan tulee lisätä maininta käytetystä korkeusjärjestelmästä (NL000) (tällä kuitenkin tarkoitettaneen Turussa tällä hetkellä käytössä olevaa N2000-korkeusjärjestelmää)
- T-1 ja T-2 alueilla sijaitsevien varastoalueiden näkösuojaukseen tulee kiinnittää huomiota kaavamääräyksellä
- T-1, T-2, KTY, KTY-1 ja KL-1 korttelialueiden arkkitehtuurista laatua tulee määritellä kaavamääräyksellä

### **Kaavoituksen vastine**

- Kaavoissa 55 dB-merkintä on merkityksellinen pohjautuen Valtioneuvoston päätöksen melutasojen ohjearvoista. Vaikka päätöksen mukaan ohjearvoja ei suoraan sovelleta itse liikennealueisiin, aiheuttavat liikennealueet usein melua itseään paljon laajemmalle alueelle. Tällä on suuri merkitys maankäytönsuunnittelussa, jotta melulle herkkiä toimintoja ei sijoiteta liian lähelle voimakkaita melulähteitä. 55 dB-raja-arvoa käytetään ohjearvona ulkona siihen, että esimerkiksi asumiseen käytettävillä alueilla sekä taajamien virkistysalueilla kyseinen raja-arvo ei saisi päiväsaikaan ylittyä. Jos kaavakartalle on merkitty näkyviin kyseisen raja-arvon omaava vyöhyke viivalla, on sen toisella puolella alle 55 dB, jolloin melua ei tarvitse enää erityisesti huomioida.
- Suoraan VAK-ratapihaksi osoitettavaa ratapihaa ei enää olla tutkimassa Saramäkeen.
- Turussa siirryttiin käyttämään uusia koordinaatti- ja korkeusjärjestelmiä vuonna 2010. Tässä yhteydessä asemakaavakarttoihin laitettiin tieto käytetyistä järjestelmistä ja ne pidettiin karttojen nimiöissä useamman vuoden. Nytemmin kyseiset tiedot on poistettu kartoista. Koska muutoksesta on niin pitkä aika, ei kaavoitusyksikkö näe perustetta miksi korkeusjärjestelmätieto pitäisi palauttaa kaavakartalle. Rakennusvalvonta ei esittänyt tätä toivetta myöskään Maa-ainespuiston kaavan yhteydessä.
- Kaavaan on lisätty määräys, jolla edellytetään näkösuojaamaan ulkoarastoinnissa käytettävät piha-alueet rakennuksilla ja/tai kasvillisuudella.
- Kaavaan on lisätty määräys, jossa korttelialueiden rakennusten yleisväritys tulee olla harmaa, mutta rakennusten arkkitehtuuria voi tarpeen mukaan rikastuttaa tehostevärein ja/tai -materiaalein.

## Ympäristötoimialan ympäristönsuojelu

**Ekologiset yhteydet;** Kaavaehdotuksen mukainen rakentaminen vähentää olennaisesti Tampereen valtatie länsipuolella olevia metsä- ja viheralueita. Lentoasemantien ja Napakalliontien rajaaman KTY-korttelialueen reunaan on osoitettu säilytettävä/istutettava puurivi. Myös Napakalliontien länsipuolella olevan KTY-korttelin reunaan on osoitettu kapea istutettava alueen osa. Näillä kaavamerkinnöillä on varsin vähäinen merkitys ekologisina yhteyksinä kaavan mukaisen rakentamisen toteutuessa. Tilannetta voidaan parantaa osoittamalla EV-alueille määräys, joka turvaisi puukasvillisuuden säilymistä alueen osilla, joita ei tarvita esim. hulevesien hallinnan edellyttämiin allasrakenteisiin.

Ehdotus kaavamääräyksestä: ”**EV, Suojaviheralue, joka säilytetään puustoisena tai istutetaan puukasvillisuudella niiltä osin, joita ei tarvita hulevesien hallinnan edellyttämiin rakenteisiin, johtolinjojen ylläpitoon, liikenneväylien näkemäalueiksi tai muihin vastaaviin tarkoituksiin.**”

**VAK-ratapihan sijainti;** Kemikaaliratapihan sijainti on osoitettu välittömästi lentokentän kiitoradan lähestymissektorin alueelle. Sijainnin soveltuvuus tulee varmistaa ilmailuviranomaisilta.

Saramäen kalliovesisäiliön toiminnot sijoittuvat suunnitellun VAK-ratapihan suuronnettomusskenaarioiden vaikutusalueelle. Ratapihalla mahdollisesti tapahtuvan kemikaalionnettomuuden haitat raakaveden toimitusvarmuudelle ja mahdolliset riskienhallintakeinot tulisi selvittää.

Vesiensuojelun näkökulmasta kemikaaliratapihan haitalliset päästöt kohdentuisivat onnettomuustilanteissa Piipanojaan ja sen latvavesiin. Näiden haittojen ehkäisy ja riskien torjunta jäävät mahdollisen kemikaaliratapihan rakentamista edeltävän suunnitteluvaiheen tehtäviksi.

### **Kaavoituksen vastine**

Ekologisiin yhteyksiin ehdotettu tekstilisäys lisätään kaavaan. Kaupunkikuvallisista syistä usean korttelialueen reunaan on veloitettu istuttamaan puurivi.

Suoraan VAK-ratapihaksi osoitettavaa ratapihaa ei enää olla tutkimassa Saramäkeen.

### 3 Lausuntopyyntövaiheessa saadut mielipiteet, kevät 2015

#### Turun luonnonsuojeluyhdistys ry 19.3.2015

Mustasuon alue ei ilmeisesti ole luonnonsuojelullisesti tärkeä. Se sopii hyvin suunniteltuun tarkoitukseen. Turun luonnonsuojeluyhdistys kuitenkin pitää tärkeänä ainakin suppean luontoselvityksen tekemistä alueella. Paljailla pientareilla (esim. ratapenkat) ja puuttomilla alueilla esiintyy paahdelajeja. Turunkin seudulla on löydetty pieniä uhanalaisten paahdelajien esiintymiä. Mustasuon alueella tulisi tarkistaa, onko siellä uhanalaisille lajeille sopivia esiintymispaikkoja ja mikäli on, esiintyykö niillä ko. lajeja.

Hulevesiselvityksessä ei ole erillistä kohtaa vaarallisten aineiden valumien torjunnan varalle. Mikäli alueelle suunnitellaan VAK-toimintoja, tulisi hulevesisuunnittelussa ottaa huomioon mahdollisten vuotojen torjunta.

Ekologisia yhteyksiä arvioitaessa tulee huomioida mahdollisten hirviaitojen eläinten liikkeitä ohjaava vaikutus. Moottoritie on katkaissut mahdolliset aikaisemmat yhteydet, mutta hirviadat eivät saisi ohjata isojen eläinten liikkeitä VAK-alueelle.

#### Kaavoituksen vastine

Mustasuon kaava-alueella ei ole luonnon monimuotoisuuden säilyttämisen kannalta merkittäviä viheralueita eikä luonnonympäristöä, koska kaava-alue koostuu pääosin pelloista, liikennealueista ja rakennetuista pihapiireistä. Kaavaehdotuksen myötä kokonaan uusia eheitä metsäalueita ei oteta maankäytön piiriin. Rakennettavaksi osoitetut kortteli-alueet ovat jo nyt voimakkaasti lentoaseman, valtatie 9:n ja Toijalan radan sekä maainesten oton vaikutuspiirissä. Kaava-alueen pohjoispäässä, Kapanalhonkadun pohjoispuolella säilyy rakentamattomana alueen monimuotoisin yhtenäinen metsäkuvio ("Hahdanpiennar"), joka on osoitettu suojaviheralueeksi (*Huom! Kyseinen alue on poistettu kaavasta vuoden 2026 alussa tehdyn aluerajausmuutoksen myötä*). Kaava-alueen läheisyydessä säilyy edelleen muita lähivirkistykseen soveltuvia metsäalueita.

Ympäristötoimialan ympäristönsuojelun mukaan olemassa olevan taustatiedon perusteella alueelta ei ole tiedossa merkittäviä paahdelajeja tai muitakaan luontoarvoja, jonka vuoksi erillisen luontoselvityksen tekeminen olisi tarpeen. Rata-alueiden penkat, pientareet ja varastokentät tulevat pääosin säilymään ja uusia syntyy, mikäli alueelle rakennetaan ratapiha-alueita. Nämä ympäristöt tarjoavat jatkossakin kirjon elinympäristöjä mahdollisille paahdeympäristöjen lajeille.

Jos VAK-ratapihan valmistelua Saramäkeen halutaan jossain kohtaa jatkaa, on yhtenä asiaana tosiaan selvittää haitallisten aineiden rooli hulevesiin ja miten mahdollisia päästöjä torjuttaisiin.

Hirvieläimet eivät muodosta uhkaa rautateillä tapahtuville VAK-kuljetuksille. Toisaalta suoraan VAK-ratapihaksi osoitettavan ratapihan tutkimisesta Saramäkeen on luovuttu.

#### Yksityishenkilöt Kapanalhonkadulta 19.3.2015

Mielestämme valmistelussa on muutamia ihmetystä ja hämmästyttä aiheuttavia suunnitelmia, arvioita ja selvityksiä.

Suurinta hämmästyttä herättää maininta VAK-toiminnan kuolemanvaaran mahdollisuudesta kaava-alueen sisällä oleville haja-asutus kiinteistöille, mutta asemakaavoitettujen alueiden kiinteistöille Moisiossa ja Saramäessä, toiminnasta ei aiheudu kuolemanvaaraa. Kiinteistöjen väliset etäisyydet suunnitellun kaava-alueen ja asemakaavan ympäristössä ovat kuitenkin todella lyhyet, välissä on vain Tampereen valtatie. Mahdollisen turman sattuessa, on vain tuulensuunnasta kiinni kuinka laajalti myrkkypilvet leviävät. Met-

sien hakkuu Mustasuon alueella, on vain lisännyt voimakkaiden tuulten vaikutusta lentokentän ympäristössä. Muutenkin herättää epäilystä, onko turvallista tuoda lentokentän läheisyyteen VAK-toimintaa. Saramäen alue on myös tunnetusti pohjavesialuetta.

Mielestämme alueella pitäisi tehdä luontoselvitys. Meille tällä alueella asuville ympäröivä luonto on arvokas ja monipuolinen runsaine eri puulajeineen (tammet, kuuset, koivut, ym.) eläimineen (jänikset, peurat, joutsenet, siilit, käärmeet) soineen, surullisina olemme seuranneet sen tuhoamista. Olisi jo aika säästää lähiluontoa myös virkistyskäyttöön, kuten marjastukseen, sienestykseen ja suunnistukseen, niin Moision ja Yli-Maarian alueen asukkaille kuin muillekin Turkulaisille.

Olemme erittäin onnellisia ja tyytyväisiä tämänhetkiseen asuinympäristöömme. Meille hyvin hoidettu kiinteistömme on todella tärkeä asuinpaikka.

### **Kaavoituksen vastine**

Suuronnettomuuksien skenaariot ovat osittain teoreettisia, joissa laskennallisesti ja erilaisin todennäköisyyksin tarkastellaan miten jokin onnettomuus vaikuttaisi alueella. Tuulen suunnallakin on joissain tapauksissa merkitystä, mutta ei esim. säiliövaunun palavan nesteen höyryräjähdyksessä, jolla on samalla tarkastelluista skenaarioista laajin hengenvaarallista terveyshaittaa tai jopa kuolemaa aiheuttava vyöhyke. Tämä laskennallinen vyöhyke on sellainen, että kuolemanvaaran vyöhyke ei ulotu Moision tai Saramäen asemakaavoitetuille asuinalueille. Mielipteestä ei käy ilmi, missä metsää olisi hakattu. Mustasuon alueella se ei ainakaan ole voinut olla merkittävää, koska Mustasuon alueella ei ole metsää juuri lainkaan. Varsinaista vedenhankintaan soveltuvaksi tai vedenhankinnan kannalta tärkeäksi luokiteltua pohjavesialuetta ei ole Saramäessä. Lähin pohjavesialue on Lentokentän pohjavesialue lentoaseman eteläpuolella noin 1,5 km kaava-alueen ajatellusta VAK-ratapihasta lounaaseen. Suoraan VAK-ratapihaksi osoitettavan ratapihan tutkimisesta Saramäkeen on luovuttu.

Mustasuon kaava-alueella ei ole luonnon monimuotoisuuden säilyttämisen kannalta merkittäviä viheralueita eikä luonnonympäristöä, koska kaava-alue koostuu pääosin peltoista, liikennealueista ja rakennetuista pihapiireistä. Kaavaehdotuksen myötä kokonaan uusia eheitä metsäalueita ei oteta maankäytön piiriin. Rakennettavaksi osoitetut kortteli-alueet ovat jo nyt voimakkaasti lentoaseman, valtatie 9:n ja Toijalan radan sekä maa-ainesten oton vaikutuspiirissä. Siksi on katsottu, ettei alueelta tarvitse olemassa olevan taustatiedon perusteella laatia erillistä kokonaisluontoselvitystä. Alueilta löytyvien tavanomaisten eläin- ja kasvilajien ja luontotyyppien takia luontoselvityksiä ei tarvitse teettää. Kaava-alueen pohjoispäässä, Kapanalhonkadun pohjoispuolella säilyy rakentamattomana yhtenäinen metsäkuvio ("Hahdanpiennar"), joka on osoitettu suojaviheralueeksi (*Huom! Kyseinen alue on poistettu kaavasta vuoden 2026 alussa tehdyn aluerajausmuutoksen myötä*). Kaava-alueen läheisyydessä säilyy edelleen muita lähivirkistykseen soveltuvia metsäalueita.

Mielipteestä ei käy ilmi, missä ympäröivää luontoa olisi tuhottu. Kapanalhonkadun läheisyydessä ei ole tapahtunut merkittäviä maankäytön muutoksia pitkään aikaan. Valtatie 9:n ja Toijalan rata ovat olleet paikoillaan jo pitkään. Samoin lähimpänä Kapanalhonkatua ovat Moision ja Yli-Maarian vanhemmat asuinalueet. Ruduksen louhinta-alue Maa-ainespiston alueella on ollut toiminnassa jo n. 20 vuotta. Ainut hieman isompi ja uudempi asia on lentoturvallisuutta parantava kallioisten mäkien louhinta valtatie 9:n länsipuolella kiitotien itäpään jatkeen alla. Tämä alue sijaitsee kuitenkin jo hieman etäämpänä Kapanalhonkadusta, eikä se ole ollut ennen louhintaakaan erityisen houkutteleva alue virkistykseen.

Se mikä tulee Mustasuon ja Maa-ainespiston kaavojen toteutuksen myötä suurelta osin poistumaan, on Maa-ainespiston alueella olevat metsäiset alueet. Nämä sijaitsevat kui-

tenkin keskimäärin 1,5 km etäisyydellä Kapanalhonkadusta. Pitkähkö etäisyys ja alueella nykyisinkin tapahtuva louhinta rajoittavat kuitenkin maa-ainesalueen käyttöä joka-päiväisenä virkistysalueena.

### **Turun Pientalojen Keskusjärjestö ry ja Moision pientalot ry 20.3.2015**

Viitaten lähettämääne Osallistumistiedonantoonne on Moision Pientalojen kaavoitus-työryhmä sekä Turun Pientalojen Keskusjärjestö (19.3.2015) käsitellyt lähettämääne esitystä ja todennut erittäin positiivisena asukkaiden osallistumismahdollisuutta kaavan valmisteluun jo kaavoituksen työstöaikana. Toivommekin yhdistyksen edustajille mahdollisuutta keskustella tiiviimmin kaavoittajan kanssa.

Korostamme asukkaiden hiljaisen tiedon merkitystä suunnittelun tukena. Haluaisimme tuoda esiin eräitä yleisiä kysymyksiä ja intentioita, jotka ovat askarruttaneet ihmisten mieltä ja tulleet esiin keskusteluissa asukkaiden kanssa. Kaavoituksen yleisohjeiden mukaisesti kannatamme alueen kehittämistä niin, että monipuolinen kaupunkirakenne säilyisi ja tehostuisi. Monipuoliseen kaupunkirakenteeseen kuuluvat alueen asukkaat puutarhoineen, teollisuus siisteine halleineen, pienet suunnittelutoimistot, pienet yrityspajat ja lähikaupat. Yksityisen pienyritystoiminnan tulisi rikastuttaa alueen toimintaa. Mielestämme yksityisten ihmisten intentiot ja yrittäjäyys eivät ole ristiriidassa yleisen edun kanssa.

**Kaavatilanteesta;** Maakuntakaavassa yleiskaavassa (2003) Kapanalhonkatu on merkitty asuinalueeksi (a). Kaavoituslautakunta on todennut eri kaavoituksen vaiheissa, että Kapanalhonkatu tulisi olla asuinalue (a) (2009, 2010). Kiinteistöjen omistajille tulisi taata mahdollisuus toimia itse toimijoina alueen kehittämisessä esim. liiketoiminta alueena (x).

#### **Laadituista selvityksistä; Luontoselvityksistä**

"Alueelle ei ole tehty luontoselvitystä. Sellaista ei myöskään ole tarkoitus tehdä, koska alueella ei ole merkittäviä metsäkuvioita." (s. 3).

Yleisissä kaavoitusohjeistoissa korostetaan luontoselvityksen tekemistä. Korostammekin, että alueen luontoarvot liittyvät nimenomaan pienasutusalueen kulttuurimaisemaan ja vanhojen harvinaisten luonto- ja puutarhakasvien esiintymiseen alueella (esim. varhainen Huvituksen omenapuukanta, harvinaisia mesikkälajeja sekä runsas pieneläinpulaatio).

Ehdotammekin, että yhdessä (esim. paikallisten luontoasiantuntijoiden kanssa ja esim. Turun luonnonsuojeluyhdistyksen) tarkastelisimme luontoarvoja vielä tarkemmin. Pientaloalueiden luontoarvot täydentävät hyvin monipuolista kaupunkirakennetta.

**Vaikutusten arvioinnista;** Vaikutusten arviointi "Ympäristötoimiala ja muut asiantuntijat arvioivat kaavan valmistelun yhteydessä kaavan toteuttamisen vaikutuksia mm. yhdyskuntarakenteeseen, rakennettuun ympäristöön, kunnantalouteen, elinkeinoelämään ja lähiympäristöön sekä turvallisuuteen (VAK)."

**Yhteiskuntarakenteeseen** muutokset vaikuttavat alueella asuvien ihmisten juurien katominen, lasten koulunkäynnin riskitekijät, vanhusten mahdollisuus asua kotonaan, asukkaiden muutto pois paikkakunnalta.

**Maankäytösopimus ja kiinteistöjen asema;** Maankäytösopimuksissa pitäisi laatia tasavertaisesti osapuolten kesken. Kiinteistön omistajalle tulisi turvata mahdollisuus myös omaan toimintaan. Monien kiinteistön arvo on saattanut kaavoitusprosessin aikana laskea ja markkinaehtoinen kiinteistöjen myynti on vaikeutunut.

**Terminaalirata;** Tulleessa osallistumispaperissa todetaan (s. 3)

"Kaava-alueita koskien on jo olemassa selvitykset liikenne- ja rautatiemelusta, hulevesistä sekä Toijalan rataa mahdollisesti liittyvistä terminaaliraitteista. VAK-ratapihaan liittyviä asioita on selvitetty Turun keskustan ratapihan yhteydessä ja näitä selvityksiä käytetään hyödyksi tämän kaavahankkeen yhteydessä." (s. 3). Suunnitellun terminaalirataosuuden pohja on erittäin syvää savialuetta. Kyseisen rataosuuden itäpuoli on hiekkapohjaista.

**Vaarallisten aineiden rata;** Vaarallisten aineiden vaikutuspiirissä asuu ja työskentelee sekä toimii paljon ihmisiä. Vaikutuspiirissä on mm. vastavalmistunut kehitysvammaislaitos, päiväkotia, koulu, vanhusten hoitolaitos, Saramäen vankila, Saramäen kalliosäiliö (vesivarasto), sekä Yli-Maarian uusi asuinalue rajautuu vaikutuspiiriin, ym. Alue on merkittävä pohjavesialue.

### **Yhteistyöesityksemme kaavoitukseen**

Mustasuon kaavan ja Maa-ainespuiston kaavan valmisteluun ja osallistumiseen liittyvissä kysymyksissä Moisio Pientalot ry ja Turun Pientalojen Keskusjärjestö ry esittävät:

- Esitämme vaarallisten aineiden varastoimista seuduille, missä mahdollisen myrkkypurkauksen sattuessa ei asutukselle aiheudu välitöntä vaaraa.
- Toivomme, että tulevassa kaavassa kiinnitetään huomiota Maakuntakaavan (2003) viitoittamiin suuntaviivoihin. Toivomme kaavoituksessa kiinnitettävän huomiota teki- jöihin, jotka vaikuttavat asukkaiden elämään (kiinteistöjen arvon alentuminen, kiinteistöveron nousu, kiinteistöjen asuntostatus säilyisi, omaisuuden suoja säilyisi).
- Toivommekin, että kaavoituksessa huomioitaisiin monipuolisen kaupunkirakenteen säilyminen ja samalla alueen luontoarvot säilyisivät. Lähtökohtana pidämme, että kiinteistö, mahdollisen myynnin tapahtuessa, olisi mahdollista vapailla kiinteistömarkkinoilla. Siksi kaavoituksesta johtuva kiinteistön arvon romahtaminen ei ole mielestämme suotavaa. Esitämme asumisen ja asukkaiden toimijuuden mahdollistavaa kaavaa Kapanalhontielle.
- Toivomme, että alueen asukkaiden vaikuttamismahdollisuuksia oman asuinalueensa kehittämiseen edelleen tuetaan. Ja että voisimme kohdennetusti jatkaa keskustelua kaavoitusarkkitehdin kanssa alueen edelleen kehittämiseksi ja tässä yhteydessä voisimme paneutua yksityiskohtaisemmin erilaisten vaihtoehtojen kartoittamiseksi. Eri- tyisesti kiinnitämme huomiota olemassa olevaan kiinteistökantaa ja alueella asu- vien asukkaiden turvallisen asuinympäristön kehittämiseen.

### **Kaavoituksen vastine**

**Kaavatilanteesta;** Yleispiirteisistä kaavoista vanhimmassa eli kaupungin Yleiskaava 2020:ssä Kapanalhonkadun kohta on osoitettu asumiseen merkinnällä AP ja Vanhan Moisio tien seutu palvelujen ja hallinnon alueeksi merkinnällä PK. Kapanalhonkadun kohdan maankäytön suunnitelmat ovat muuttuneet vuonna 2001 hyväksytyin (voimaantulo v. 2004) yleiskaavan jälkeen.

Yleiskaavaa uudemmissa yleispiirteisissä kaavoissa ja suunnitelmissa Kapanalhonkadun kohta ja Vanhan Moisio tien seutu on osoitettu joko teollisuudelle tai työpaikoille. Muun muassa Maakuntakaavassa Kapanalhonkadun kohta on jo osoitettu teollisuudelle merkinnällä T ja Vanhan Moisio tien seutu työpaikka-alueeksi merkinnällä TP. Lisäksi Vanhan Moisio tien seudun kohdalla on merkintä lentomelualueesta, jolle ei saa sijoittaa uutta asutusta.

Näiden molempien alueiden yksityiskohtaisempi ja tarkempi maankäyttö ratkaistaan asemakaavalla.

**Laadituista selvityksistä;** Mustasuon kaava-alueella ei ole luonnon monimuotoisuuden säilyttämisen kannalta merkittäviä viheralueita eikä luonnonympäristöä, koska kaava-alue koostuu pääosin pelloista, liikennealueista ja rakennetuista pihapiireistä. Kaavaehdotuksen myötä kokonaan uusia eheitä metsäalueita ei oteta maankäytön piiriin. Kaava-alueen pohjoispäässä, Kapanalhonkadun pohjoispuolella säilyy rakentamattomana yhtenäinen metsäkuvio ("Hahdanpiennar"), joka on osoitettu suojaviheralueeksi (*Huom! Kyseinen alue on poistettu kaavasta vuoden 2026 alussa tehdyn aluerajausmuutoksen myötä*). Rakennettavaksi osoitetut korttelialueet ovat jo nyt voimakkaasti lentoaseman, valtatie 9:n ja Toijalan radan sekä maa-ainesten oton vaikutuspiirissä. Ympäristönsuojeluyksikön näkemyksen mukaan alueelta ei tarvitse olemassa olevan taustatiedon perusteella laatia erillistä kokonaisluontoselvitystä. Alueilta löytyvien tavanomaisten eläin- ja kasvilajien ja luontotyyppien takia luontoselvityksiä ei tarvitse teettää.

Ihmisen jalostamilla puutarhakasveilla ja kasvilajikkeilla voi olla merkitystä kasvijalostuksen ja puutarhakasvikantojen elinvoimaisuuden kannalta, mutta ne eivät sellaisenaan liity luontoarvoihin, joita luontoselvityksillä pyritään kartoittamaan. Kaikki mesikkälajimme ovat uustulokkaita, joiden kasvupaikat keskittyvät rauta- ja maanteiden varsille sekä erilaisille joutomaille, joita leimaa ihmisen aiheuttama maanrakentaminen tai maanpinnan muokkaaminen ja maa-ainesten läjittäminen. Tämän kaltaiset kasvupaikat eivät kaavamuutoksella tule vähenemään.

**Maankäyttösopimus ja kiinteistöjen asema;** Maankäyttösopimukset laaditaan tasa-vertaisesti ja ne hyväksytään poliittisten päätöksentekijöiden toimesta. On mahdollista, että tila Kanniston maanomistajan kanssa tulee tehtäväksi maankäyttösopimus, mutta muutoin alueella ei tarvita maankäyttösopimuksia.

Vanhan Moisiantien asuinkiinteistöt sijaitsevat aivan valtatie 9:ssä kiinni ja kärsivät siten voimakkaasti sen aiheuttamasta tieliikennemelusta. Lisäksi Turun lentoasema ja kiitotien itäpää sijaitsevat hyvin lähellä kiinteistöjä, jolloin ne kärsivät myös lentomelusta. Asuinkiinteistöjen tilanne nykyisen maankäytön perusteella on siten aika huono eikä kaavalla suoraan muuteta nykyistä tilannetta. Kaavalla ei täten ole suoraa vaikutusta kiinteistöjen arvoon tai myyntimahdollisuuksiin. Myöskään kiinteistöjen kohdalle osoitettua KTY-korttelia ei voi kunnolla toteuttaa niin kauan, kun asuinkiinteistöt ovat nykyisen kaltaisesti käytössä. Muilta osin kaavan toteutus ei tuo sellaisia merkittäviä ominaisuuksia, jotka heikentäisivät kiinteistöjen oloja nykyisestä tilanteesta. Kaavan KTY-merkinnällä pyritään kuitenkin auttamaan kiinteistönomistajia siinä, että heillä olisi asemakaavan tarkoitama käyttötarkoitus ja rakennusoikeus, joita omistaa ja joita voi sitten halutessaan myydä. (*Huom! Kaava-alueen supistamisen jälkeen Vanhan Moisiantien asuinkiinteistöt eivät ole enää mukana kaava-alueessa.*)

Kapanalhonkadun osalta tilanne on samantyyppinen. Alueen vallitsevat olosuhteet ja Kapanalhonkadun edustalla voimassa oleva asemakaava ovat sellaiset, ettei nyt laadittava kaava tuo niihin olennaista muutosta. Toki Mustasuon kaava-alue on laajempi ja käsittää useampia toimintoja kuin Kapanalhonkadun edustalle 1970-luvun lopulla laadittu teollisuuskaava, joten on todennäköistä, että kaavaprosessilla voi olla pieni vaikutus kiinteistöjen arvoon ja myyntimahdollisuuksiin. On kuitenkin tärkeää huomata, että voimassa oleva kaava on mahdollistanut jo yli 40 vuoden ajan esim. merkittävän teollisuuslaitoksen sijoittumisen Kapanalhonkadun edustalle, jolloin tällaisen hankkeen toteutuessa sillä olisi varmasti ollut suurempi merkitys kiinteistöjen arvoon ja kysyntään kuin nyt laadittavalla kaavamuutoksella ja kaavan täydennyksellä. Eli suurin muutos nykytilanteeseen verrattuna olisi kaavan toteutuminen. Olisi se sitten voimassa olevan tai nyt valmistelussa olevan. (*Huom! Vuoden 2026 alussa tehdyn aluerajausmuutoksen myötä Kapanalhonkadun kiinteistöt eivät ole enää mukana kaavassa.*)

Kapanalhonkadun edustalle vuonna 1977 käynnistetystä asemakaavahankkeesta todetaan sen kaavaselostuksessa mm. seuraavaa: ”Asemakaavalla luodaan edellytykset viireillä olevan teollisuuden rakennushankkeen toteuttamiselle: Suomen Osuuskauppojen Keskuskunta (SOK) kirjeellään 22.4.1974 esitti kaupunginhallitusta varaamaan Maarian liitosalueelta 20 ha:n tontin varasto- ja teollisuustarkoituksiin. Käydyissä neuvotteluissa on päädytty esittämään luovutettavaksi aluetta, joka asemakaavaehdotuksessa muodostaa Urusvuoren kaupunginosan korttelin 6. Laitoksen tarvitseman teollisuusraiteen järjestäminen on pitkälle rajannut laitoksen sijoittamismahdollisuuksia kaupungin alueella... Työpaikkojen lukumäärä aluevarastossa on yrityksen taholta arvioitu tavoitetilanteessa nousevan runsaaseen 300:an... Alustavissa maanvarausneuvotteluissa Urusvuori/6-korttelin osalta on sovittu 100 000 m<sup>2</sup>:n rakennusohjelman toteuttamisesta v. -80 loppuun mennessä.”

Lopullisessa asemakaavassa korttelin 6 pinta-alaksi tuli n. 15 ha ja rakennusoikeudeksi n. 60000 kem<sup>2</sup>. Vertailun vuoksi voi todeta, että Kaukokiidon terminaali Lentokentän kaupunginosan puolella on pinta-alaltaan n. 10 ha ja käytettyä rakennusoikeutta on ”vain” n. 13000 kem<sup>2</sup>. SOK:n hanke olisi ollut toteutuessaan siis mittava ja se olisi monine ympäristövaikutuksineen jo tuolloin muuttanut pysyvästi tilannetta Kapanalhonkadun asuinkiinteistöjen edustalla.

**Vaarallisten aineiden rata;** Suoraan vaarallisten aineiden järjestelyratapihaksi osoitettavan ratapihan tutkimisesta Saramäkeen on luovuttu. Varsinaista vedenhankintaan soveltuvaksi tai vedenhankinnan kannalta tärkeäksi luokiteltua pohjavesialuetta ei ole Saramäessä. Lähin pohjavesialue on Lentokentän pohjavesialue lentoaseman eteläpuolella.

**Vaikutusten arvioinnista yhdyskuntarakenteeseen ja yhteistyöesityksemme kaavoitukseen;** Asuminen on maankäyttömuodoista alueella vaativin ja Kapanalhonkadun sekä Vanhan Moisiantien kohdallakin asuminen tarvitsisi rauhaa ja välimatkaa häiriötekijöihin, joita ei sinne kuitenkaan kaavoituksella voida luoda. Kaava-alueen ja sen ympäristön vielä toteutumattomien ja nyt täydennettävien teollisuus- ja työpaikka-alueiden toteutuminen tulevaisuudessa tuo alueelle lisää ympäristöhäiriöitä, jotka ovat juuri niitä lisäsyitä, miksi näitä kahta kohtaa ei olla kaavassa osoittamassa asumiseen.

Maakuntakaavassakaan näitä alueita ei ole osoitettu asumiseen.

Kiinteistöjen arvon mahdollinen aleneminen ei ole suoraan sidoksissa nyt valmisteilla olevaan kaavaan, niin kuin kohdassa Maankäyttösopimus ja kiinteistöjen asema on jo todettu. Kiinteistöjen alueiden osoittaminen asemakaavalla asumiseen ei takaisi sitä, että kiinteistöt olisivat haluttuja asuinkiinteistöinä ja että niillä olisi oletuksena jokin tietty rahallinen arvo. Jos kiinteistöjen alueet osoitettaisiin asumiseen, voisi lopputulos käänntyä osittain jopa päinvastaiseksi, niin kuin aiemmissa vastineissa ja selostuksen kohdassa 5.6.8 Sosiaaliset vaikutukset on todettu.

#### 4 Kaavaehdotuksen nähtävillä olo (MRL 65 §), v. 2017

Lautakunnan 31.1.2017 hyväksymä ja lausuntojen perusteella muutettu kaavaehdotus oli nähtävillä 27.2.-28.3.2017. Kaavaehdotuksesta ei jätetty muistutuksia.

#### 5 Päivitetty osallistumis- ja arviointisuunnitelma, v. 2021

Kaava-alueen supistamisen sekä tavoitteisiin mukaan tulleen puunkuormausratapihan johdosta osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa päivitettiin (päiväys 6.9.2021) sekä lähetettiin se tiedoksi ja mielipiteiden esittämistä varten niille maanomistajille ja viranomais-tahoille, joita muutokset olennaisimmin koskivat.

Mielipiteet pyydettiin jättämään 1.10.2021 mennessä. Mielipiteitä jätettiin yhteensä neljä. Paikallinen asukasyhdistys jätti yhden mielipiteen ja loput kolme tuli eri viranomaista-hoilta.

##### **Liikenne- ja viestintävirasto Traficom 28.9.2021**

Kaava-alue sijoittuu Turun lentoaseman esterajoituspintojen alueelle. Esterajoituspinnat on asetettu lentoturvallisuuden varmistamiseksi. Esterajoituspintojen korkeudet suunnit-telualueella on saatavissa lentoaseman pitäjältä, Finavia Oyj:ltä.

Kaavamäärityksiä valmisteltaessa on syytä huomioida, että mahdolliset nosturit, joita tarvitaan rakennusten pystyttämiseen, eivät myöskään saa läpäistä näitä pintoja. Tämä koskee erityisesti torninostureita, joiden korkeutta ei voida säädellä lentoliikenteen mah-dollistamiseksi.

Alueelle ei pidä määrittää toimintoja, jotka ovat kriittisiä lentomelulle.

##### **Kaavoituksen vastine**

Esterajoituspinnat on saatu aikanaan Finavialta numeerisena ja ne on huomioitu kaa-vassa korkeusasemien muodossa. Kaavan korkeusasemavyöhykkeet noudattavat este-rajoituspintoja ja ovat vähintään yhtä tiukkoja kuin esterajoituspinnat. Kaavaselostuk-sessa on kerrottu tarkemmin esterajoituspintojen huomioinnista ja niiden suhteesta kaa-vaan.

Alueelle ei ole sijoitettu melulle herkkiä toimintoja.

##### **Moision ja Yli-Maarian pientalot ry 30.9.2021**

Osayleiskaavassa, hyväksytty 21.6.2010, Kapanalhonkadun kohta on osoitettu palvelu-jen, työpaikkojen ja asumisen alueeksi.

Turun yleiskaavassa 2020 suunnittelualue on osoitettu suurimmaksi osaksi tuotanto ja varastotoiminnan alueeksi. Kapanalhonkadun kohta on osoitettu pientalovaltaiseksi asuntoalueeksi.

Nyt suunnitelmassa todetaan, ettei Kapanalhonkadun kiinteistöjä voida osoittaa asumi-seen. Kaava on kuitenkin tarkoitus laatia siten, että asuminen voi jatkua kyseisillä asuin-kiinteistöillä hyvinkin pitkälle tulevaisuuteen.

Vaikka alueelle tulisi teollisuus- ja varastorakennuksia ja työpaikkoja, se ei sulje pois omakotiasumista. Esimerkkinä Kapanalhonkadun alkupää, joka ei ole kyseistä suunnit-telualuetta. Meillä oli Kapanalhonpolku 4:ssä aikaisemmin kuormalavatehdas. Sittemmin Saarset keskitti kaiken toimintansa Lemuun. Nyt paikalla on Teknoexpertit. Näistä yrityk-sistä ei ole ollut mitään haittaa omakotiasukkaille. Kapanalhonkadun jatkeena olevalla

Loimaankadulla on Esperin suuri hoitolaitos, paljon työpaikkoja. Senkään tuloa ei kukaan omakotiasukkaista vastustanut. Eli yritykset, toimipaikat, työpaikat, omakotitalot voivat elää rinnakkain. Esimerkiksi Raisiossa on alueita, joissa jopa samalla tontilla voi olla yritys, verstaas, tuotantolaitos ja yrittäjän omakotitalo.

Vaikka on tarkoitus, että suunnittelualueella Kapanalhonkadulla asuminen voi jatkua hyvinkin pitkään, kiinteistöjen omistajien ja asukkaiden kannalta olisi kuitenkin turvallisinta, että Kapanalhonkadun varren omakotikiinteistöalue osoitettaisiin kaavassa asuinalueeksi.

### **Kaavoituksen vastine**

Mielipiteen ensimmäisessä kohdassa viitataan oletettavasti Lentoaseman ja sen ympäristön osayleiskaavaan. Tärkeää on kuitenkin huomata, että päivämäärä, johon mielipiteessä viitataan, on kaavaluonnoksen hyväksymispäivä. Kaavahanke on edelleen pahasti kesken. Koska hyväksytty luonnos on yli 15 vuoden takaa, on jo valmiiksi tiedossa useita kohteita, joita osayleiskaavassa pitäisi hyväksytyyn luonnokseen nähden muuttaa. Yksi kohde on Kapanalhonkadun kohta. Muutostarve on maakuntakaavan suuntaan eli alueen osoittaminen kaavallisesti elinkeinotoimintaan.

Kapanalhonkadun suunnittelualan puoleisen osan tilannetta on käsitelty useassa kohtaa tätä vuorovaikutusraporttia. Siten vastineet voi pääosin katsoa aiemmista vastineista, mutta todettakoon vielä, että valittu kaavaratkaisu ei sulje pois nykyistä omakotiasumista. Kyse on siitä, että nykyiset ja ennakoitavissa olevat tulevat ympäristöhäiriöt huomioiden Kapanalhonkadun kohta ei voi kaavallisesti osoittaa asumiseen. Siten asuminen Kapanalhonkadun kohdalta poistunee joskus myöhemmässä tulevaisuudessa, mutta juuri nyt mikään ei uhkaa kiinteistöjen nykytilaa. *(Huom! Vuoden 2026 alussa tehdyn aluerajausmuutoksen myötä Kapanalhonkadun kiinteistöt eivät ole enää mukana kaavassa.)*

### **Finavia Oyj 1.10.2021**

Asemakaavan alue sijaitsee Turun lentoaseman itäpuolella kiitotien välittömässä läheisyydessä. Finavia toteaa, että Turun lentoaseman kiitotietä on varauduttu jatkamaan itään noin 500 m ja tämä tulee huomioida alueen maankäytön suunnittelussa. Sijainnin vuoksi Finavia katsoo, että kaavassa tulee kiinnittää huomiota lentoaseman turvallisuuden ja toimintaedellytysten varmistamiseen. Tämän vuoksi kaavaan tulee merkitä kiitotien jatkevarauksen sisältävät lentoaseman esterajoituspinnot ja niiden huomioimiseen velvoittava suunnittelumääräys. Lisäksi asemakaavan alueelle sijoitettavien toimintojen tulee olla sellaisia, että niistä ei aiheudu haittaa tai vaaraa lentoliikenteelle.

### **Kaavoituksen vastine**

Kiitotien jatkaminen on huomioitu kaavassa. Jos kiitotietä jatketaan ja lähestymisvalolinjat siirtyy, on siirtyvälle lähestymisvalolinjalle varattu oma alueensa.

Esterajoituspinnot on myös huomioitu kaavassa ja ne on huomioitu pidennetyn kiitotien mukaisesti.

Kaavassa on toimintaa rajoittavia määräyksiä Finavian vuonna 2015 antaman lausunnon mukaisesti.

### **Turku Energia Sähköverkot Oy 1.10.2021**

Kaavakartassa ja -selostuksessa tulee esittää Turku Energia Sähköverkot Oy:lle (TESV) aiemmassa asemaakaavan ehdotusvaiheessa esitetyt muuntamo- ja johtoalueet sekä

oikeus Sarasillan suojausputkireittiin. Näitä tullaan vielä tarkentamaan uudessa ehdotusvaiheessa.

Kaavamuutosalueella sijaitsevan 110 kV voimajohdon mahdollisten siirtojen osalta tulee huomioida, että siirroista koituu varsin merkittäviä kustannuksia siirtotarpeen esittäjälle. Voimajohdon osalta tulee myös huomioida sen ja Sarasillan korkeusasemointi.

Tämän lisäksi kaavamuutosalueella sijaitsevat keskijännitteiset (myös pienjännitteiset) ilmajohdot ja maakaapelit sekä niiden mahdolliset siirtotarpeet koituvine kustannuksineen tulee huomioida. TESV osoittaa uuden ehdotusvaiheen aikana siirrettäväksi tulevat johdot.

### **Kaavoituksen vastine**

Päivittyneen ehdotuksen myötä on hyvä käydä vielä läpi muuntamo- ja johtoalueet lausuntopyyntövaiheessa. Maininta Sarasillan suojausputkireitistä on kaavaselostuksessa.

Sarasillan asemointi niin vaaka- kuin pystygeometrian suhteen on ollut haastavaa. Ensinnäkin sillan alitukseen on pitänyt saada riittävä vapaa korkeus sähköistettyä juna-raidetta varten. Toisaalta sillan pitää mahtua riittävällä marginaalilla voimajohdon alle eikä toisaalta silta saa nousta niin korkeaksi, että sen valaisinpylväät tai sillalla liikkuvat ajoneuvot lävistäisivät lentoliikenteen esterajoituspinnat. Lisäksi sillalle pitäisi johtaa erityisesti raskas liikenne huomioiden riittävän loivat katuosuudet, mutta silti ne eivät saisi olla ylettömän pitkät, jotta liitokset muuhun katuverkkoon eivät muodostu ongelmaksi.

Vaakageometrian osalta sillan asemoinnissa on pitänyt huomioida mm. oleva kallionpöytä, jota on tarkoitus hyödyntää eritasoliittymän toteuttamisessa sekä juuri TESV:n voimajohtopylväiden sijainti. Siltaa on pitänyt ikään kuin taivuttaa kohti yhtä pylvästä, jotta voidaan saada maksimaalinen korkeus johtojen alle. Kaavoitus on aikanaan tutkinut pylvään vaakaorren ja siltakannen väliin jäävää korkeutta ja se on n. 11 metriä. Johtojen kohdalla vapaata korkeutta on n. 6 metriä. Jos tämä ei ole riittävä korkeus, jouduttaneen kohteeseen miettimään erikoisratkaisua. Pylvään korottaminen voisi auttaa, mutta sitä ei todennäköisesti pysty tekemään esterajoituspintojen takia.