

ASEMAKAAVAN SELOSTUS, joka koskee 12. päivänä kesäkuuta 2002 päivättyä sekä 10.8.2004 ja 8.12.2004 muutettua (laus.) asemakaavakarttaa. (26/2001) ”Lentokentän eteläpuoli”  
Lisäykset merkitty \* -merkillä

## 1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

### Asemakaavanmuutos koskee:

Turun kaupungin

Kaupunginosa:	84 KÄRSÄMÄKI	
Liikennealue:	Ohitustie (osa)	Omfartsvägen (del)

### Asemakaavanmuutoksella muodostuu:

Kaupunginosa:	89 LENTOKENTTÄ	FLYGFÄLTET
Kortteli:	1 (osa)	1 (del)

### Asemakaavalla muodostuu:

Kaupunginosa:	89 LENTOKENTTÄ	FLYGFÄLTET
Korttelit:	1 (osa), 2 - 11	1 (del), 2 - 11
Kadut:	Aerotie Aviatie Ilmatie Kopteritie Lentorahdintie Lentäjäntie Moisiantie (osa) Pilottitie Siipipolku Tolponpolku (osa)	Aerovägen Aviavägen Luftvägen Koptervägen Flygfraktsvägen Flygarvägen Moisiovägen (del) Pilotvägen Vingstigen Tolpostigen (del)
Liikennealue:	Lentoasemantie	Flygstationsvägen
Erityisalueet:	Litorinanmetsä Litorinanranta nimettömiä	Litorinaskogen Litorinastranden utan namn
Luonnonsuojelualue:	Pomponrahka	Pomponrahka

## **1.1 Tunnistetiedot**

Asemakaavatunnus 26/2001.  
Diarionumero 5457-2001.

Asemakaava on laadittu Turun kaupungin ympäristö- ja kaavoitusviraston asemakaavatoimistossa, osoite: Linnankatu 34 C, 20100 Turku, p. (02) 2624 111.

Valmistelija: Kaavoitusarkkitehti Paula Keskikastari p. (02) 2624 214,  
sähköposti: paula.keskikastari@turku.fi.

Kaavanmuutoksen vireilletulosta on ilmoitettu Turun kaupungin kaavoituskatsauksissa 2000 ja 2001 sekä osallisille kirjeitse 6.11.2001.

Ympäristö- ja kaavoituslautakunta on hyväksynyt luonnoksen 5.3.2002.

## **1.2 Kaava-alueen sijainti**

Suunnittelualue sijaitsee Turun lentoaseman eteläpuolella, jossa sitä rajaavat pohjoisessa lentoasema, idässä Tampereen valtatie, etelässä Ohikulkutie sekä lännessä kaupungin raja. Alueen etäisyys kauppatorista on n. 6 km pohjoiseen.

## **1.3 Kaavan nimi ja tarkoitus**

Lentokentän eteläpuolen asemakaavan tavoitteena on luoda lentoaseman läheisyyteen toimitilarakentamisen aluetta logistisen alan yrityksille. Alueen toimistorakennukset sijoittuvat pääasiassa Lentoasemantien varteen. Suunnittelussa otetaan huomioon Pomponrahkan suoalueen säilymistä ja suojelua koskevat vaatimukset ja muodostetaan suohon liittyvät suoja- ja suojelualueet.

## 1.4 Sisällysluettelo

<b>1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT .....</b>	<b>1</b>
1.1 Tunnistetiedot.....	2
1.2 Kaava-alueen sijainti.....	2
1.3 Kaavan nimi ja tarkoitus .....	2
1.4 Sisällysluettelo .....	3
1.5 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista .....	4
1.6 Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista .....	4
<b>2 TIIVISTELMÄ.....</b>	<b>5</b>
2.1 Kaavaprosessin vaiheet.....	5
2.2 Asemakaava .....	5
2.3 Asemakaavan toteuttaminen .....	6
<b>3 LÄHTÖKOHDAT .....</b>	<b>6</b>
3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista.....	6
3.1.1 Alueen yleiskuvaus .....	6
3.1.2 Luonnonympäristö .....	6
3.1.3 Rakennettu ympäristö .....	9
3.1.4 Maanomistus .....	10
3.2 Suunnittelutilanne .....	10
3.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset .....	10
<b>4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET .....</b>	<b>12</b>
4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve .....	12
4.2 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset .....	13
4.3 Osallistuminen ja yhteistyö.....	13
4.3.1 Osalliset.....	13
4.3.2 Vireilletulo .....	13
4.3.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettely.....	13
4.3.4 Viranomaisyhteistyö .....	14
4.4 Asemakaavan tavoitteet .....	15
4.4.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet.....	15
4.4.2 Prosessin aikana syntyneet tavoitteet, tavoitteiden tarkentuminen.....	15
4.5 Asemakaavaratkaisu ja sen vaikutukset ympäristöön.....	16
4.5.1 0-vaihtoehto, nykytilanne .....	16
4.5.2 Vaihtoehto 1, Lentokentän eteläpuolen asemakaava .....	16
4.6 Suunnitteluvaiheiden käsittelyt ja päätökset.....	18
<b>5 ASEMAKAAVAN KUVAUS.....</b>	<b>18</b>
5.1 Kaavan rakenne.....	18
5.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen .....	20
5.3 Aluevaraukset.....	20
5.3.1 Korttelialueet.....	20
5.3.2 Muut alueet .....	21
5.4 Asemakaavan toteuttamisen vaikutukset ympäristöön .....	22
5.5 Ympäristön häiriötekijät .....	22
5.6 Nimistö.....	23
<b>6 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS.....</b>	<b>23</b>
6.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat .....	23
6.2 Toteuttaminen ja ajoitus.....	23

## 1.5 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista

1. Ote Varsinais-Suomen seutukaavayhdistelmästä 1993
2. Ote maakuntakaavaehdotuksesta 29.1.2001
3. Ote Turun yleiskaavasta 2020 18.6.2001
4. Maanomistuskartta
5. Maaperäkartta
6. Pohjatutkimusyhteenvedo
7. Pohjavesialuekartta
8. Luonnonsuojelun alueen rajausta
9. Luontoarvojen perusselvitys / kasvillisuuden yleiskuvaus
10. Luontoarvojen perusselvitys / linnusto, alueella pesineet direktiivilajit
11. Tie- ja lentomelualueet
12. Lentokentän ympäristön osayleiskaava 1997
13. Muistio viranomaisneuvottelusta 10.12.2001
14. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) 30.10.2001, täyd. 27.12.2001
15. Asemakaavakartta 12.6.2002, lausunтовaihe
16. Havainnekuva 12.6.2002, lausunтовaihe
17. Tilastolomake 12.6.2002, \* tark. 8.12.2004
18. \* Pohjavesimallinnus ja vesitaseselvitys 4.12.2003
19. \* Lausunnot ja vastineet
20. \* Asemakaavakartta 8.12.2004

## 1.6 Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista

\* Natura-arvio (= LSL 65 §:n mukainen arvio Turun lentokentän eteläpuolisen asemakaavan mahdollistamien toimien vaikutuksista Pomponrahka (FI0200061) -nimiseen Natura-alueeseen), Suomen Luontotieto Oy, 20.4.2004.

\* Pomponrahkan pohjavesimallinnus ja vesitaseselvitys, Jaakko Pöyry infra/ Maa ja Vesi, 4.12.2003.

Turun lentoaseman eteläpuolelle laadittavan asemakaava-alueen luontoarvojen perusselvitys, JM-Ympäristötutkimus 2001.

Pomponrahka-selvityksiä, suojelupäätöksiä ym.

- Valtakunnallinen soidensuojelun perusohjelma 26.3.1981
- Turun Pomponrahkan suojelualueen suojeluarvon uudelleenmäärittäminen Ympäristönsuojelutoimisto 1993
- Luonnon monimuotoisuus Turussa, 1. luonnonsuojelullisesti arvokkaat alueet, Karhu (toim.), 1994
- Pomponrahkan hoito-, käyttö- ja suojelusuunnitelma Ympäristönsuojelutoimisto 1996
- Pomponrahkan ennallistaminen Ympäristövirasto 1997
- Pomponrahkan kohdekuvaus, ympäristöministeriö 1.4.1997
- arvio Pomponrahkan Natura 2000 -alueen luonnontieteellisistä rajauserusteista, Salo & Sääksjärvi 2000
- Pomponrahkan Natura 2000 -verkostoehdotukseen liittyviä oikeudellisia näkökohtia. Prof., OTT Ari Ekroos 2001.

Turun lentoaseman ympäristön osayleiskaavaluonnos selostuksineen ja liitteineen. Valmisteltu ylikunnallisena yhteistyönä Turun, Ruskon ja Raision alueille v. 1994-, käsittely jäänyt kesken. Aineistossa mm.

- Maaperägeologian prof. Gunnar Glückertin lausunto muinaisranta-alueesta, 1997

Turun yleiskaava 2020

- Maisema- ja luontoselvitys 25.8.2000
- Turun yleiskaava 2020:n toteutumisen vaikutukset kaava-alueen Natura 2000 -alueisiin, Biota 2001

Turun kaupunkiseudun maakuntakaava

- Luonnonsuojelulain 65 §:n mukainen arvio maakuntakaavan vaikutuksista Pomponrahkaan, Koivukari & Levonmäki 2001.

Ilmailulaitoksen aineisto:

- Runkosuunnitelma 1992
- Kaavio lentotoiminnan asettamista korkeusrajoituksista rakentamiselle.
- Turun lentoaseman lentomelualueet vuosina 1994 ja 2010, Ilmailulaitos 1996.

Turun kaupungin pohjavesialueet, Lounais-Suomen ympäristökeskus 2001.

## 2 TIIVISTELMÄ

### 2.1 Kaavaprosessin vaiheet

Ilmoitus kaavoituksen vireilletulosta lähetettiin osallisille kirjeitse osallistumis- ja arviointisuunnitelman (30.10.2001) yhteydessä. Lisäksi asemakaavan vireilletulosta on ilmoitettu kaavoituskatsauksissa 2000 ja 2001.

Kaavoitusprojektin aloituskokous viranomaisille on pidetty 29.11.2001. Lisäksi kaavatyön edetessä on keskusteltu osallisten, kaupungin asiantuntijaviranomaisten sekä maanomistajien kanssa.

Viranomaisneuvottelu Lounais-Suomen ympäristökeskuksen, Varsinais-Suomen liiton ja Turun kaupungin viranomaisten kesken järjestettiin 10.12.2001.

24. - 25.1.2002 järjestettiin Lentokentän ympäristön suunnitteluseminaari, jossa olivat mukana Ilmailulaitoksen, Pilot-projektin, Hartela Oy:n, Turun, Ruskon ja Raision kuntien sekä Varsinais-Suomen liiton edustajat.

Ympäristö- ja kaavoituslautakunta hyväksyi asemakaavaluonnoksen 5.3.2002.

### 2.2 Asemakaava

Asemakaavalla muodostetaan Turun lentokentän eteläpuoleiseen, luontoarvoiltaan arvokkaaseen Pomponrahkan suohon liittyvät suoja- ja suojelualueet sekä mahdollistetaan itäpuoleisen osan käyttö toimisto- ja toimitilarakentamiseen. Tiivein toimistorakentaminen on sijoitettu Lentoasemantien varteen, alueen sisääntuloon. Muilta osin rakentamiselle on pyritty etsimään paikkoja sieltä, mistä alkuperäinen luonto on jo aiemmin hävitetty tai missä on vähiten maisemallisia- tai luonnonarvoja.

Alueen katuverkko rakentuu nykyisten teiden varaan joita täydennetään. Alueen läpi kulkeville kevyen liikenteen väylälle sekä hiihtoreitille varataan riittävät tilavaraukset.

## 2.3 Asemakaavan toteuttaminen

Alueen rakentamisjärjestyksessä luontevinta on rakentaa ensin nykyisille joutomaille, kuten entisen asfalttiaseman paikalle ja Lentoasemantien pohjoispuolelle. Louhintaa edellyttävät korttelit tulisi jättää rakentamisjärjestyksessä viimeisiksi.

\* Vesihuollon kannalta on edullisinta, jos kaavan toteuttaminen aloitetaan Lentoasemantiehen ja Lento-  
rahdintiehen rajoittuvista kortteleista.

Rakennusten sekä ympäristön rakentamisen laatua on tarkoitus ohjata erikseen laadittavalla ohjeistolla.

## 3 LÄHTÖKOHDAT

### 3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

#### 3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Alueen länsipuoli on Pomponrahkan – Isosuon suoaluetta ja itäpuoli mäntyvaltaista kallioista metsää.

Siipipolun ja Moisiontien risteyksen pohjoispuolella on kivikkoista metsää, joka on geologisesti mielenkiintoista Litorinameren muinaisrantaa. Metsän halki kulkee Runosmäen-Kuninkojan suunnasta Maarian altaalle johtava hiihtolatu. Vanhan Moisiontien varressa on toiminut asfalttiasema ja sen pohjoispuolella on alueen ainut asuttu omakotitalo.

Ohikulkutien vierellä toimii betonipaalutehdas. Kärsämäen liittymän tuntumassa on vanha tehdasrakennus pihavarastoineen, jossa on tällä hetkellä useita vuokralaisia.

Lentoasemantien pohjoispuolella on kesannolla olevaa peltoa ja metsänreunassa maatilakokonaisuus. Aivan kaava-alueen rajalla Moisiontien varressa on omakotitaloja, joista osa on asuttuja, osa tyhjillään.

#### 3.1.2 Luonnonympäristö

##### **Maisemarakenne, maisemakuva**

Alueen itäosa on havumetsän peittämää kallioista mäki-aluetta. Alavissa maastonkohdissa on sekametsää ja valoisaa mäntymetsää, joka kasvaa hiekkakankaalla. Kärsämäen liittymän tuntumassa on noin 15 metriä korkea täyttömäki. Metsäalueissa on aukkoja vain asfalttiaseman, betonielementtitehtaan ja Lentoasemantien varressa sijaitsevan puuttoman aukon kohdalla.

Alueen länsiosassa on luontoarvoiltaan merkittävät Pomponrahkan ja Isosuon kohosualueet.

Kaava-alueen pohjoisosassa on Lentoasemantie. Alueen itä- ja eteläreunoilla kulkevat nelikaistaiset Tampereen valtatie sekä Ohikulkutie.

##### **Luonnonolot**

Kaava-alueen maaperä on pääasiassa kalliota ja hiekkaa, jossa turvekerrostumia on Pomponrahkan ja Isosuon suoalueiden kohdalla sekä jonkin verran myös Moisiontien ja Lentoasemantien risteyksessä. Savea on vain alueen lounaiskulmalla.

Hiekka-alueet ovat osa pohjavesialuetta ja ne kuuluvat lentoaseman poikki kulkevaan Turun-Ruskon-Maskun-Mynämäen pitkittäisharjuun.

##### **Liitteet 5 ja 6**

Maanpinnan korkeudet vaihtelevat kaava-alueen länsireunan +35 metristä itäreunan kalliomäkien yli +60 metriin. Kaava-alueen korkein kohta on Pirunpesän länsipuoleinen mäenlaki, jonka korkeus on 62,9 metriä merenpinnasta.

Pomponrahkan länsipuolella on Rotanvuoren kallioalue, joka on vesi- ja ympäristöhallituksen tekemässä luonnon- ja maisemansuojelun kannalta arvokkaiden kallioalueiden kartoituksessa todettu kohtalaisen arvokkaaksi kallioalueeksi.

Kaava-alueen keskellä, Moisiontien länsipuolella on Pirunpesän muinaisranta-alue, jossa Litorinameren ylin raja näkyy rantakivikkona monin paikoin noin 50-52 m:n korkeudella merenpinnasta ja rannan ikä on noin 7000 vuotta (Glückert 1997).

### **Kasvillisuus, eläimistö, luontotyypit**

### **Liitteet 9 ja 10**

Pomponrahkan suojeluarvo perustuu sekä harvinaisten että uhanalaisten lajien määrään että lajiston monimuotoisuuteen. Alueelta on tavattu mm. neljä valtakunnallisesti ja kymmenen maakunnallisesti uhanalaista lajia, lähinnä kasveja. Suon arvoa lisää suuri lajimäärä: alueelta on löydetty noin 40 % koko Suomen hämähäkkilajistosta ja yli puolet Suomen rahkasammallajistosta. Pomponrahka on ollut yliopiston tutkimus- ja opetuskohteena 1930-luvulta alkaen.

Pomponrahkan luontoarvot tunnetaan poikkeuksellisen hyvin. Viimeisin kattava luontoarvojen perusselvitys tehtiin Turun kaupungin ympäristöviraston toimesta kesällä 1996. Tässä selvityksessä kartoitettiin alueen linnustoa, putkilokasvistoa ja kovakuoriais- ja hämähäkkifaunaa. Lisäksi koko alueelta tehtiin kasvillisuuskartta. Alueen hyönteisfauna tunnetaankin poikkeuksellisen hyvin.

Suoalueen reunoilla kasvavat metsät eivät ole erityisen hyviä virkistyskäyttöön ryteikköisyytensä vuoksi. Sekä suon reunojen että hiekkakankaiden maasto on kärsinyt pahasti pitkään harrastetusta motocross-ajosta.

### **Suoalueen vesitalous**

Pomponrahkan suon luontoarvot ovat selvästi heikentyneet 1970-luvun tilanteeseen verrattuna. Suoalue on kuivumassa ja osa alueesta on jo metsittyä. Tällä hetkellä kaikki Pomponrahkan allikot ja vesilampareet ovat kesäaikaan kuivia ja lajistollisesti arvokkaimmat lettoalueet ovat osin jo kadonneet.

Vaikka alueelta ei ole aivan uutta tutkimuksiin perustuvaa tietoa suon nykytilasta, voi kuitenkin todeta että suon kuivuminen ja metsittyminen on jatkunut voimakkaana. Pomponrahkan kasvistollisesti arvokkain koivulettoalue, jossa mm. etelänpunakämmekä ja rannikkorahkasammal esiintymät sijaitsevat on kuitenkin vielä varsin hyvin säilynyt, joskin tälläkin alueella on puuston kasvu lisääntynyt ja mänty on vallannut aiemmin kosteapohjaisia suolaikkuja.

### **Pohjavesialue**

### **Liite 7**

Kaava-alueella sijaitsevat pohjavesialueet Lentokenttä (numero 02 853 02) sekä osittain Munittula (numero 02 853 51). Pohjavesialueet on luokiteltu luokkaan I kuuluvaksi eli vedenhankintaa varten tärkeäksi pohjavesialueeksi.

Pohjavesialuekortin tiedot (Turun kaupungin pohjavesialueet, Lounais-Suomen ympäristökeskus 2001):

*Lentokentän pohjavesialue:*

*Muodostumatyyppi on harju ja alueen kokonaispinta-ala on 1,18 km<sup>2</sup>, josta varsinaisen muodostumisalueen pinta-ala on 0,95 km<sup>2</sup>. Antoisuus 500 m<sup>3</sup>/d.*

*Kuvaus: ”Alue rajoittuu kaakossa kallioharjanteisiin ja luoteisosassa saattaa kalliokynnys heikentää yhteyttä Munittulan suuntaan. Hiekkaa ja soraa esiintyy tasalaatuisina ja karkearakeisina vuorokerroksina. Harjun liepeet jatkuvat osittain reuna-alueella turpeen ja savikerroksen alle. Pohjavedet purkautuvat muodostuman reunoilla oleville soille.”*

*Pohjavettä vaarantaviksi kohteiksi alueella on luokiteltu polttonesteen jakeluasema sekä lentokenttä.*

*Maa ja Vesi Oy on tehnyt v. 1969 tutkimuksen ”Lentokentän maaston pohjavesitutkimus ja pohjavedenottosuunnitelma” Turun kaupungin vesilaitoksen toimeksiannosta.*

*Pohjavesialueella on Turun kaupungin vesilaitoksen vedenottamo ”Lentokenttä”, joka on otettu käyttöön 1979. Veden käyttömäärä v. 1999 oli 490 m<sup>3</sup>/d. Vedenottoon on 500 m<sup>3</sup>/d lupa vuosikeskiarvona. Pohjaveden luonnollinen korkeus on +45,90.*

*Munittulan pohjavesialue:*

*Muodostumatyyppi on harju ja alueen kokonaispinta-ala on 1,83 km<sup>2</sup>, josta varsinaisen muodostumisalueen pinta-ala on 1,07 km<sup>2</sup>. Antoisuus 1500 m<sup>3</sup>/d.*

*Kuvaus: ”Alue on osa katkonaista luode-kaakko –suuntaista pitkittäisharjajaksoa. Harjurakenteessa vuorottelevat karkea ja hieno aines. Ainoastaan harjun ydinosassa esiintyy yhtenäisiä hyvin vettä johtavia karkeita sora- ja hiekkakerroksia. Aines on myöhempien rantavoimien muokkaama. Kallioperän kumpuilu saattaa jakaa muodostuman useisiin pohjavesialtaisiin.*

*Lentokenttäalueella pohjavedenpinta on melko tasainen. Päävirtaus-suunta on pitkin harjun ydintä kaakosta luoteeseen kohti Härjänruopan vedenottamoa. Esiintymä purkaa vetensä lukuisista lähteistä, jotka ovat Vähäjoen alkulähteitä. Lentokenttä ja sen viemärointi pienentävät jonkin verran muodostuvan pohjaveden määrää.”*

*Pohjavettä vaarantaviksi kohteiksi alueella on luokiteltu lentokenttä.*

*Alueesta on tehty useita pohjavesitutkimuksia.*

Kaava-alueen ulkopuolella Munittulan pohjavesialueella on Raisio-Naantalin vesilaitoksen vedenottamo ”Härjänruoppa”, joka on otettu käyttöön 1973. Veden käyttömäärä v. 1998 oli 950 m<sup>3</sup>/d. Vedenottoon on 1000 m<sup>3</sup>/d lupa. Veden laatua heikentää korkea nitraattipitoisuus. Pohjaveden luonnollinen korkeus on +38,60.

### **Maa- ja metsätalous**

Pomponrahkan luonnonsuojelualuetta lukuun ottamatta alueen metsiä on käsitelty talousmetsinä. Lentosematien pohjoispuolella on entistä peltoa, joka on kesannolla.

### **Luonnonsuojelu**

Pomponrahkan – Isosuon suoaluetta koskevat seuraavat suojelupäätökset:

- Lääninhallituksen päätöksellä rauhoitettu luonnonsuojelualue 21.11.1983.
- Valtakunnallinen soidensuojelun perusohjelma, 1981.
- Pomponrahkan suokokonaisuutta on ehdotettu Natura 2000 -verkoston kohteeksi, 1997. Lausuntovaiheessa Natura 2000-alueen rajauksesta ei ole lopullista päätöstä, koska rajauksesta valitettiin ja asia palautui uudelleen valmisteluun.

**Liite 8**



\* 22.1.2004 valtioneuvosto on hyväksynyt Pomponrahkan Natura 2000-alueen rajauksen edellistä päätöstä laajempaan.

- Maakuntakaavaa varten laaditussa luettelossa Pirunpesän kahtia haljennut siirtolohkare on merkitty suojelumerkinnällä.

### 3.1.3 Rakennettu ympäristö

#### **Taajamakuva, väestö ja palvelut**

Pääteiltä katsottuna alue on tällä hetkellä varsin metsäinen ja luonnonsuojelualueen ulkopuoliset osat ovatkin pääosin metsätalousalueita. Vanhan Moisiantien varressa on yksi asuttu omakotitalo vuodelta 1954. Kaava-alueen pohjoisreunalla, paloaseman ja Tampereen valtatie välisellä alueella on omakotiasutusta. Abetoni Oy:n tehdasalueen itäreunalla, ent. Soralantien varressa on ollut omakotiasutusta, joista jäljellä on enää yksi rakennus.

Alueen välittömässä läheisyydessä on Turun lentoaseman tarjoamat palvelut.

#### **Työpaikat, elinkeinotoiminta**

Kaava-alueella toimii Abetoni Oy:n betonipaalutehdas ja Kärämäen liittymän tuntumassa Vanhan Moisiantien päässä on vanha teollisuusrakennus, jossa toimii pienyrityksiä. Teollisuusrakennus on lämmittämätön.

#### **Virkistys**

Pomponrahkan noin 70 hehtaarin laajuinen suokompleksi muodostuu pohjoisemmasta Isosuosta ja eteläisemmästä Pomponrahkasta. Pomponrahkan suoalueella kiertää luontopolku, johon on rakennettu pitkospuut kosteikkojen yli.

Luontopolun lähtöpiste on alueen lounaisnurkassa, johon liittyvälle pysäköintialueelle pääsee Vahdontien puolelta. Lounaiskulmalle on pystytetty polkuverkostosta ja luontokohteista informoiva opastaulu. Polkuverkosto on yhteydessä Runosmäen kautta Impivaaran urheilukeskukseen.

Runosmäen suunnasta alueelle tulee lenkipolku sekä hiihtolatu, joka kulkee alueen halki lounaasta koilliseen.

#### **Liikenne**

Lentokentän eteläpuolisen alueen nykyisen liikenneverkon muodostavat Tiehallinnon hallinnassa olevat Lentoasemantie sekä sen kanssa risteävä Moisiantie. Lentoasemantie toimii lentoaseman saapumis- ja poistumisväylänä. Muilla alueen teillä on liikenteellisesti vain paikallista merkitystä.

Ohitustien ylittävä kevyen liikenteen silta johtaa suoraan Moisiantielle, joka on polkupyöräilijöiden aktiivisesti käyttämä reitti Moisiosta Turun keskustan suuntaan. Moisiantietä käyttävät myös betonipaalutehtaalla liikennöivät rekat ja kuorma-autot, joka heikentää Moisiantien turvallista käyttöä pyörätieverkon osana.

Ohitustien sekä Lentoasemantien reunoissa on alueen ainoat erilliset kevyen liikenteen väylät.

Linja-autolinja nro 1 (Satama-Kauppatori-Lentoasema) toinen päätepiste on lentoasema. Bussi käy lentoasemalla keskimäärin 20 min välein.

#### **Tekninen huolto**

Siipipolun vartta seurailee vesijohtolinja, joka liittyy Lentokentän vedenottamon yleiseen vesijohtoverkkoon. Lentokentän ottamon kohdalla on pohjaveden jakelupiste, josta kuntalaiset voivat ottaa maksutta vettä astioihin.

Alueella on kolme sähkölinjaa: yksi kulkee Abetoni Oy:n tehdasalueen länsipuolelta pohjoiseen lentoasemalle, toinen Urusvuoresta ent. asfalttiasemanviertä luoteeseen lentoasemalle ja kolmas Vanhan Moisiontien länsipuolisella kallioharjanteella asfalttiasemalta koilliseen. Kaikki ovat ilmajohtoja.

### **Erityistoiminnat**

Moisiontien varressa, alueen korkeimmalla kohdalla on Tampereen aluelennonjohdon tutkaketjuun kuuluva tutka.

### **Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt**

Tampereen valtatie ja Ohitustien 65 dB:n melualue ulottuu kaava-alueen itä- ja eteläreunoille n. 100 metrin vyöhykkeelle. 55 dB:n meluvyöhyke ulottuu huomattavasti laajemmalle, samalla lentoliikenteestä aiheutuvaa 55 dB:n melualueita on kaava-alueen pohjoisreunalla. Tie- ja lentomelun yhteisvaikutuksena kaava-alueella ei ole alle 55 dB:n aluetta kuin vähäisessä määrin alueen keskellä. Lentoaseman meluselvitys on valmistunut v. 1996 ja sen on todettu pitävän edelleen paikkansa.

Vanhan Moisiontien varressa toimineen asfalttiaseman kohdalla saattaa olla saastunutta maaperää. Moisiontie 1 tehdaskiinteistössä maaperä on tutkittu eikä saasteita ole löytynyt (omistajalta saadun tiedon mukaan).

Alueen metsissä sekä luonnonsuojelualueilla vuosikymmeniä jatkunut motocross-ajelu on uurtanut metsiin syviä ajo-uria, jotka paikoitellen jopa vaikeuttavat metsässä liikkumista.

Pomponrahkan suoalueen kuivuminen on alkanut ilmeisesti jo 1950-luvulla, jolloin Pomponrahkan eteläosa ojitettiin. Ohikulkutien rakentaminen ja erityisesti sen nelikaistaistaminen 1990-luvulla on ilmeisesti lisännyt suon kuivumista. Myös lentokenttäalueen ojituksella lienee ollut vaikutusta Isosuon kuivumiseen.

Maaperäkartan mukaan vettä helposti läpäisevää turvetta on juuri Ohikulkutien ja Pomponrahkan välisellä kannaksella (Matikainen 2002).

### **3.1.4 Maanomistus**

**Liite 4**

Alueen suurimmat maanomistajat ovat Ilmailulaitos ja Turun kaupunki. Vanhan Moisiontien varressa sijaitseva omakotitalo sekä Kärsämäen liittymän läheisyydessä sijaitseva tehdaskiinteistö ovat yksityisomistuksessa.

## **3.2 Suunnittelutilanne**

### **3.2.1 Kaava-alueita koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset**

#### **\* Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet**

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaan ”alueidenkäytössä on turvattava olemassa olevien ... sekä valtakunnallisesti merkittävien satamien ja lentoasemien sekä rajanylityspaikkojen kehittämismahdollisuudet.”

”Alueidenkäytön suunnittelussa on otettava huomioon ekologisesti tai virkistyskäytön kannalta merkittävät ja yhtenäiset luonnonalueet. Alueidenkäyttöä on ohjattava siten, ettei näitä aluekokonaisuuksia tarpeettomasti pirstota.”

### **Seutukaava**

**Liite 1**

Varsinais-Suomen Seutukaavaliiton vaiheseutukaava 1 (VN 21.2.1985), seutukaava 2 (VN 3.4.1986), taajamaseutukaava (YM 7.10.1988) ja täydennysseutukaava 4 (YM 17.7.1991):

Seutukaavassa kaava-alue on varattu lentoliikenteen alueeksi, suojelualueiksi (SU 1 ja SU 4) sekä virkistysalueeksi. Lentoliikenteelle varattu alue perustuu vanhaan poikittaiskiitotievaraukseen. Alueella on lisäksi pieni harjuseutukaavaan perustuva luonnonsuojelualueeksi merkitty alue sekä pohjavesialuetta. Pohjavesialueella sijaitsee yhdyskuntateknisen huollon alue ER 1 (pohjavedenottamo).

Suojelualueet: SU 1- 400 = Isosuo eli Pomponrahka. Suojelualue, joka on luonnonsuojelulainsäädännön nojalla muodostettu tai muodostettavaksi tarkoitettu alue.  
 SU 4- 481 = Lentokentän tienhaaran muinaisranta-alue. Suojelualue, joka on tarkoitettu suojeltavaksi pääasiassa RakL:n 135 §:n nojalla annettavilla määräyksillä.  
 Alueen käytön suunnittelussa on otettava huomioon, että aluetta on sen luonnonkauneuden tai erikoisten luonnonolosuhteiden takia erityisesti suojeltava.  
 Alueella on lisäksi suojelukohde nro 601, Pirunpesän siirtolohkare.

### **Maakuntakaavaehdotus**

### **Liite 2**

Varsinais-Suomen liitossa on vireillä Turun kaupunkiseudun maakuntakaavoitus. Maakuntakaavaehdotuksessa (29.1.2001) suunnittelualue jakautuu länsipuolen suojelualueeseen ja itäpuolen työpaikka-alueeseen. Lounaiskulmassa on lisäksi vähäisiä osia virkistysaluetta. Lisäksi maakuntakaavaehdotuksessa on esitetty pohjavesialue, Lden 55 dB:n lentomelualue sekä seudullisesti tärkeä ulkoilureitti alueen eteläosan halki, joka jatkuu edelleen luoteeseen Ruskon ja Raision suuntiin. Alueen kaakkoiskulman halki kulkee suunniteltu siirtovesijohtolinjaus. Kaava-alueesta pohjoiseen on esitetty liikenteen yhteystarve.

Maakuntakaavassa mainittuja luontokohteita alueella on Pomponrahkan suo SL 853088 (kansainvälisti arvokas luontoalue), Pirunpesän ympäristön maakunnallisesti arvokas muinaisranta-alue, jossa kohde SL 853087 eli Pirunpesä.

Työpaikka-alue: Maakunnallisesti tai seudullisesti merkittävien julkisten tai yksityisten palvelujen sekä aluerakenteen tai liikenteellisen sijainnin kannalta keskeisten, tilaa vievien toimitilakeskittymien ja ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomien teollisuustoimintojen alue.

Suojelualue: Maakunnallisesti tai seudullisesti merkittävät luonnon-, maiseman- ja vesiensuojelualueet. Suunnitelmien ja toimenpiteiden alueella tulee olla luonnonarvoja turvaavia ja edistäviä.

\* Lausuntovaiheen jälkeen Turun kaupunkiseudun maakuntakaava on vahvistettu ympäristöministeriössä 23.8.2004. Samalla vanha seutukaava lakkaa olemasta voimassa alueella.

### **Yleiskaava**

### **Liite 3**

Suunnittelua ohjaa kaupunginvaltuuston 18.6.2001 hyväksymä oikeusvaikutteinen yleiskaava 2020, jossa alue on osoitettu luonnonsuojelu- ja työpaikka-alueeksi. Näiden välissä on luonnonoloiltaan arvokas alueen osa, jonka ominaispiirteitä ei saa turmella. Alueen pohjoisreunalla on lentokenttäaluetta. Moisiantien ja Lentoasematien risteyksessä on virkistykseen varattu alueen osa, joka sijainti perustuu osayleiskaavatyön rajauksiin.

Yleiskaava ei kuitenkaan ole vielä voimassa Moisiantien länsipuolisella alueella, jota koskee valitus.

\* Lausuntovaiheen jälkeen yleiskaava 2020 on saanut lainvoiman 29.5.2004 alkaen, muutoin paitsi Pansion ja Pomponrahkan alueiden osalta, joissa Turun hallinto-oikeus päätöksellään 20.12.2002 kumosi yleiskaavapäätöksen.

### **Voimassa olevat asemakaavat**

Alueella ei ole voimassa olevaa asemakaavaa, paitsi aivan pieni alue Ohikulkutien varressa on merkitty liikennealueeksi.

**Rakennusjärjestys**

Turun kaupunginvaltuusto on hyväksynyt kaupungin rakennusjärjestyksen 4.3.2002.

**Kiinteistörekisteri**

Alueen tilat ovat kiinteistörekisterissä.

**Pohjakartta**

Pohjakartta on Turun kaupungin Kiinteistölaitoksen laatima.

**Muut aluetta koskevat päätökset, suunnitelmat ja ohjelmat****Liite 12**

Asemakaavatyötä on edeltänyt Varsinais-Suomen liiton johdolla tehty osayleiskaavatyö "Lentokentän ympäristön osayleiskaava 2020", johon kuului Turun, Raision ja Ruskon kuntien lisäksi Ilmailulaitoksen ja Tielaitoksen edustajia. Toimisto- sekä teollisuusalueita sisältänyt kaavaluonnos on lähetetty lausunnoille v. 1995, mutta se on edelleen vahvistumaton. Osayleiskaavatyön jälkeen kaavoituksen lähtökohdat ovat kuitenkin oleellisesti muuttuneet.

Hillwood Strategic Services laati selvityksen Turun alue logistisena keskuksena -hankkeeksi, joka luovutettiin kaupungille 19.3.2001. Runsaan tutkimusaineiston lisäksi selvityksessä oli mm. esitetty idea-suunnitelma lentoaseman logistiikkakeskuksesta. Perusideana oli suurten hallien "piilottaminen" metsään.

Katso myös kohta 1.6 Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista.

**Lähiympäristön kaavatilanne ja suunnitelmat**

Kaava-alueen itä- ja eteläpuolella on asemakaavoitettuja teollisuusalueita: Urusvuoren ja Vahdontien teollisuusalueet.

Lentokentän pohjoispuolen asemakaavan laatiminen on vireillä, lentokentän etelä- ja pohjoispuoli muodostavat yhdessä logistiikkakeskukseksi kutsutun kokonaisuuden. Asemakaavoitus tehdään yhteistyössä Ruskon kunnan kanssa.

**Aikaisemmat selvitykset ja inventoinnit**

Katso kohta 1.6 Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista.

Pomponrahkan suoluonnosta on olemassa lukuisia selvityksiä. Muut kaava-alueen luontoarvot on selvitetty kesäkaudella 2001 (JM-Ympäristötutkimus).

**4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET****4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve**

Alueen asemakaavoituksen tavoitteena on luoda vetovoimaisia sijoituspaikkoja lentokentän läheisyyteen hakeutuville ja alueen hyvää liikenteellistä sijaintia hyödyntäville yrityksille. Koska lentokentän ympäristössä on maankäytön tehostamispaineita, on tarpeellista laatia asemakaava, jossa yhteensoviteaan Pomponrahkan säilyttämis- ja suojelutarpeet ja tehokkaampi maankäyttö.

## 4.2 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

Turku-strategiaa ja Turun alueen elinkeinopoliittista ohjelmaa toteuttava logistiikan kehittämishanke käynnistyi Hartela Oy:n aloitteesta keväällä 1999. Turun kaupunki, Hartela Oy ja amerikkalainen Hill-wood Strategic Services sopivat Turun alueen kilpailukyvyistä ja logistisesta potentiaalista tehtävästä tutkimuksesta, joka julkistettiin maaliskuussa 2001.

Kaavoitus on käynnistynyt em. hankkeen pohjalta, Turun kaupungin aloitteesta.

Kaupunginhallitus päätti 26.3.2001, että Turun alue logistisena keskuksena -hanketta viedään eteenpäin perustamalla kehitysyritys Pilot.

## 4.3 Osallistuminen ja yhteistyö

### 4.3.1 Osalliset

Osallisia ovat:

- Alueen maanomistajat ja haltijat sekä asukkaat ja yritykset.
- Alueen naapuruston maanomistajat ja haltijat sekä asukkaat ja yritykset.
- Kansalais- ym. järjestöt: Moision pientalot ry, Turkuseura, Turun luonnonsuojeluyhdistys ry, Varsinais-Suomen luonnonsuojelupiiri ry, Turun Eläin- ja Kasvitieteellinen Seura ry, Turun laskuvarjourheilijat ry, Turun Hiihtäjät ry, Varsinais-Suomen Yrittäjät ry, Kauppakamari
- Hallintokunnat ja viranomaiset: rakennusvalvontatoimisto, ympäristönsuojelutoimisto, suunnittelutoimiston maaperä-, maisema-, liikenne- ja meluasiantuntijat, liikuntavirasto, joukkoliikennetoimisto, Palolaitos, Kiinteistölaitos, Turun maakuntamuseo, Turku Energia, Vesilaitos, TAD Centre, ympäristöministeriö, Lounais-Suomen ympäristökeskus, Varsinais-Suomen liitto, Tiehallinto/ Turun tiepiiri, Ilmailulaitos osallistuvat kaavatyöhön omien toimialojensa osalta.
- naapurikunnat, eli Raision kaupunki ja Ruskon kunta.

### 4.3.2 Vireilletulo

Turku-strategiaa ja Turun alueen elinkeinopoliittista ohjelmaa toteuttava logistiikan kehittämishanke käynnistyi Hartela Oy:n aloitteesta keväällä 1999.

Kaavoitus on käynnistynyt em. hankkeen pohjalta, Turun kaupungin aloitteesta.

Kaavoituksen vireilletulosta on tiedotettu kaavoituskatsauksissa 2000 ja 2001 sekä osallisille 6.11.2001 lähetetyllä kirjeellä, jonka liitteenä on 30.10.2001 päivätty osallistumis- ja arviointisuunnitelma, kaava-alueen rajauksen muuttumisen johdosta osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa täydennettiin 27.12.2001.

### 4.3.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettely

**Liite 14**

Asemakaavan vireilletulosta on ilmoitettu joka kotiin jaettavassa Turun kaupungin kaavoituskatsauksissa vuosina 2000 ja 2001. Ilmoitus kaavoituksen vireilletulosta lähetettiin osallisille kirjeitse osallistumis- ja arviointisuunnitelman (30.10.2001) yhteydessä. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa on kuvattu asemakaavan laatimisvaiheet ja osallistumisen ja vuorovaikutuksen järjestäminen.

Alustava informoiva kokous kaupungin viranomaisille on järjestetty 28.11.2000 ja varsinainen aloituskokous 29.11.2001.

24. - 25.1.2002 järjestettiin Lentokentän ympäristön suunnitteluseminaari, jossa olivat mukana Ilmailulaitoksen, Pilot-projektin, Hartela Oy:n, Turun, Ruskon ja Raision kuntien ja Varsinais-Suomen liiton edustajat.

Kaavahankkeesta on kirjoitettu artikkeleita mm. Turun Sanomissa 27.2.2002.

Ympäristö- ja kaavoituslautakunta hyväksyi luonnoksen 5.3.2002.

Kaavatyön edetessä on keskusteltu kaupungin asiantuntijaviranomaisten lisäksi muiden osallisten, kuten Suomen luonnonsuojeluliiton, Laskuvarjourheilijoiden, Abetoni Oy:n ja Moisio pientalot ry:n edustajien kanssa. Yhteistyötä on tehty maanomistajien sekä prosessin kuluessa perustetun Pilotin kanssa.

Valmisteluaineistoon ja asemakaavaluonnokseen on voinut käydä tutustumassa asemakaavatoimistossa prosessin kuluessa.

Osalliset ovat käyneet tutustumassa kaavan luonnosvaiheisiin ja esittäneet seuraavia mielipiteitä: mm. Moisio pientalojen pj, Suomen luonnonsuojeluliiton edustajat sekä laskuvarjourheilijoiden edustaja ovat olleet lähinnä huojentuneita suunnitelmista, koska rakennetun alueen määrä on ollut pienempi kuin yleiskaavassa.

Suomen luonnonsuojeluliiton ja Turun luonnonsuojeluyhdistyksen edustajien tarkennuksia ja huomioita on otettu huomioon useissa kaavamääräyksissä. Mm. suon ennallistamistyöt mahdollistava EV-suikale Pomponrahkan kohdalla Ohitustien varressa ja EV/s määräykseen lisätty tarkennus, ettei puita saa kaataa ovat em. keskusteluiden johdosta kaavaan lisättyjä. Suomen luonnonsuojeluliiton edustajat olivat tyytyväisiä myös siihen, että selvityksiä on paljon (mm. pohjavesialue ja maaperäkartta).

#### 4.3.4 Viranomaisyhteistyö

Viranomaisneuvottelu Lounais-Suomen ympäristökeskuksen, Varsinais-Suomen liiton ja Turun kaupungin viranomaisten kesken järjestettiin 10.12.2001. Neuvottelun lopputuloksena mm. SL-alueen raja-  
us määräytyi ja kaavan V-alueet on merkitty EV-alueiksi. Tavoitteena on lisätä kaavaan Natura-alueen raja-  
aus tai ehdotus rajaukseksi, mikäli se on tiedossa ennen kaavan vahvistamista.

Vesiensuojeluun liittyvistä kaavamääräyksiin on saatu asiantuntija-apua ympäristökeskukselta.

Pomponrahkan Natura-alueen rajauksiin liittyvistä kysymyksistä on keskusteltu Lounais-Suomen ympäristökeskuksen kanssa asemakaavatyön lisäksi myös Turun yleiskaava 2020 laatimisen yhteydessä, jolloin on ollut esillä myös maankäytön tehostaminen lentokentän ympäristössä.

Lentoasemantien liikenteellisessä ratkaisussa on huomioitu Ilmailulaitoksen liikennesuunnittelupuolen näkemykset.

\* Jaakko Pöyry infra/ Maa ja Vesi Oy:n laatima vesitaseselvitys valmistui viranomaisneuvotteluun 8.12.2003.

\* Suomen Luontotieto Oy/ Jyrki Matikainen teki vesitaseselvityksen pohjalta ympäristökeskuksen edellyttämän täydennyksen Natura-arvioon (päivätty 20.4.2004). Arviossa todettiin, että mikäli ns. kymppikortteli poistetaan kaavaehdotuksesta ja alue jätetään rakentamatta ei kaavan mahdollistamilla toimilla ole merkittäviä heikentäviä vaikutuksia Natura-alueen korkeaa pohjaveden pintaa vaativiin luontotyyppisiin (keidassuot ja letot).

\* Natura-arviosta pyydettiin 1.6.2004 lainmukaiset lausunnot Lounais-Suomen ympäristökeskukselta ja maanomistajilta. Koska kymppikorttelin rakentaminen on Natura-arviossa todettu merkittäväksi haitaksi, tehtiin asemakaavatoimistossa 10.8.2004 uusi kaavakartta, jossa kymppikortteli on muutettu suojaviheralueeksi EV. Kartta lähetettiin ympäristökeskukseen aiemmin toimitetun lausuntopyyntön täydennykseksi.

\* Ympäristökeskuksen 30.11.2004 päivätyssä lausunnossa todetaan, että ”Kun otetaan huomioon tehdyt selvitykset, korttelin 10 jättäminen rakentamisen ulkopuolelle sekä KTY-1 korttelialuetta koskeva suon vesitalouteen vaikuttava määräys, on tullut selvitettyksi, että asemakaava on mahdollista toteuttaa Pomponrahkan Natura 2000-alueen luonnonarvoja vaarantamatta. 16.10.2002 antamaansa lausuntoon viitaten, Lounais-Suomen ympäristökeskus katsoo kuitenkin, että KTY-1 aluetta koskeva määräys tulisi antaa koko kaava-alueen koskevana yleismääräyksenä tai ainakin määräyksenä, joka koskee pohjaveden muodostumisalueella ja sen vaikutusalueella sijaitsevia kortteleita.”

## **4.4 Asemakaavan tavoitteet**

### **4.4.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet**

Kaavassa on otettu huomioon yleiskaavalliset sekä maakuntakaavan tavoitteet.

Kaava toteuttaa valtakunnallisia alueidenkäytön tavoitteita turvaamalla valtakunnallisesti tärkeän lentoaseman kehittämismahdollisuudet ja toisaalta myös säilyttämällä arvokkaan luonnonalueen ja sen monimuotoisuuden.

Turun lentoaseman ja sen ympäristön kehittäminen on osa Turun alueen logistiikan kehittämishanketta, jonka myötä lentoaseman ympäristöön tulisi sijoittumaan uutta yritystoimintaa - korkean teknologian yrityksiä ja niitä palvelevia logistisia toimijoita. Alueelle pyritään erityisesti osoittamaan sellaista toimintaa, jolle lentoliikenteen läheisyys tuottaa lisäarvoa.

Asemakaavassa otetaan huomioon Natura 2000 -verkostoon ilmeisesti otettavan ja luonnonsuojelulain mukaisen suojelun piiriin kuuluvan Pomponrahkan suoalueen säilymistä ja suojelua koskevat vaatimukset siten, että Natura 2000 -verkoston alueen luontoarvoja ei merkittävästi heikennettäisi.

### **4.4.2 Prosessin aikana syntyneet tavoitteet, tavoitteiden tarkentuminen**

Lentoasemantie muodostaa sisääntuloväylän lentokentälle ja sen ympäristön visuaaliseen ilmeeseen kiinnitetään erityistä huomiota. Lentoasemantien varteen voi sijoittua esim. hotelli ja toimistotiloja.

Toimitilarakentamisen osalla pyritään melko suureen väljyyteen ja kaavalliseen joustavuuteen, koska hankkeiden kokoja on mahdoton ennalta arvata. Alueen rakentamisen ja ympäristön laatutavoitteet ovat korkeat.

Ajoneuvoliikenteen sekä kevyen liikenteen toimivuuteen kiinnitetään erityistä huomiota. Alueen halki kulkevalle hiihtoladulle etsitään uusi linjaus.

## 4.5 Asemakaavaratkaisu ja sen vaikutukset ympäristöön

### 4.5.1 0-vaihtoehto, nykytilanne

#### **Vaikutukset rakennettuun ympäristöön ja elinkeinoelämään**

Työpaikkarakentaminen sijoittuu muille alueille kaupunkirakenteessa, joissa se saattaa aiheuttaa enemmän ympäristöhäiriöitä lisääntyneen liikenteen vuoksi tai esim. sijoituessaan asumisen viereen.

Alueen nykyinen teollinen toiminta saattaa laajeta tai muuttaa muotoaan.

Logistiikkakeskuksen toteutumatta jääminen vaikuttaa lamaanuttavasti seudun elinkeinoelämään eikä synnytä uusia työpaikkoja. Lentoaseman toiminnan kehittäminen on vaarassa hidastua.

#### **Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön**

Pomponrahkan suojelualue jää laajentamatta ja ympäröivää metsää käsitellään talousmetsänä, jolloin myös hakkuut ovat mahdollisia. Talousmetsissä alueella liikkumiselle ei aseteta rajoituksia.

Linnuston elinolosuhteissa ei tapahdu muutoksia paitsi mahdollisten metsähakkuiden ym. ihmisen toiminnan johdosta.

Pohjavesiolosuhteet säilyvät ennallaan.

### 4.5.2 Vaihtoehto 1, Lentokentän eteläpuolen asemakaava

#### **Vaikutukset rakennettuun ympäristöön**

Alueen ulkonäkö ohikulkevilta moottoriteiltä muuttuu kun toimitilarakennusten pitkät julkisivut näkyvät teille kahdessa kohdassa. Lentoasemantien ulkonäkö muuttuu oleellisesti luonnonympäristöstä rakennetuksi ympäristöksi.

Lentoaseman läheisyyteen sijoittuva työpaikka-alue sijoittuu yhdyskuntarakenteellisesti edullisesti hyvien liikenneyhteyksien varteen eivätkä alueen aiheuttamat liikennevirrat rasita asuinalueita. Työpaikat ovat hyvien joukkoliikenneyhteyksien päässä ja helposti saavutettavia.

Hotellin sijoittuminen alueelle monipuolistaa alueen palvelutasoa.

#### **Vaikutukset liikenteeseen**

Uudet työpaikka-alueet lisäävät alueen liikennemääriä, tosin lentoasemalle on jo nyt hyvät joukkoliikenneyhteydet. Kevyen liikenteen reittejä tulee alueelle lisää.

Nykyisen hiihtoladun paikkaa on siirretty, mutta se säilyy ulkoilureittinä ja sille on osoitettu uusi alikulun paikka Lentoasemantielle. Ulkoilureitin virkistyskäyttöarvo laskee kun rakentamista sijoittuu näköetäisyydelle.

#### **Vaikutukset elinkeinoelämään**

Logistiikkakeskuksen toteutuminen vaikuttaa virkistävasti seudun elinkeinoelämään ja synnyttää uusia työpaikkoja. Lentoaseman liikennemäärät kasvavat ja toiminta kehittyy.

#### **Vaikutukset teknisen huollon verkostoihin**

Alueen sähkö-, vesi- ja viemäriverkkoihin tulee merkittäviä muutoksia. Uudet korttelialueet pitää kytkeä teknisen huollon verkostojen piiriin ja ainakin sähkölinjaa joudutaan osittain siirtämään.



### Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Jyrki Matikaisen laatimassa luonnonsuojelulain 65 § mukaisessa Natura-selvityksessä arvioitiin Pomponrahkan ympäristöön suunnitellun asemakaavan vaikutuksia Natura-alueen luontotyypeihin ja ns. direktiivilajeihin. Asemakaavan mahdollistamien toimien vaikutuksista arvioitiin melun lisääntymisen, suojavaohyökkeen kaventumisen ja isoitoimisriskin kasvun aiheuttamia vaikutuksia Pomponrahkan Natura-alueen luontoarvoihin. \* Natura-arvion lähtöoletuksena oli tilanne, jossa asemakaavan mahdollistamat toiminnot eivät heikennä alueen vesitaloutta.

Asemakaavan mahdollistamien toimien vaikutus melun lisääntymiseen lienee merkityksetön, koska alueen melutaso on jo nyt lentokentän ja Ohikulkutien vuoksi melko korkea. Pomponrahkan itäpuolelle suunniteltu rakentaminen kaventaa jonkin verran Natura-aluetta ympäröivää suojavaohykettä, mutta merkittävää vaikutusta alueen luontotyyppien tai lajiston elinmahdollisuuksiin sillä ei ole.

Asemakaavan mahdollistama maankäyttö lisää alueen isoitoimis- eli eristäytymisriskiä, joka pitkällä aikavälillä heikentää Pomponrahkan eliöstön elinmahdollisuuksia. Vaikutukset kohdistuvat ensiksi populaatiokooltaan pieniin ja huonosti leviäviin lajeihin, joille laaja, ympäristöltään monimuotoinen metsäyhteys on tärkeä.

Asemakaavan mahdollistamilla toimilla ei ole merkittävää heikentävää vaikutusta alueella esiintyvälle viidelle Natura-luontotyyppille. Luontotyypeistä kaksi eli *keidassuot* ja *letot* ovat vesitaloudeltaan herkkiä ja pienetkin pohjaveden pinnan muutokset vaikuttavat näiden ominaisuuksiin ja lajistoon. Asemakaavamääräykset kieltävät kuitenkin pohjaveden pinnan tasoon vaikuttavan maankäytön ja rakentamisen, joten vaikutuksia luontotyypeihin ei ole.

Asemakaavan mahdollistamilla toiminnoilla on merkittävää vaikutusta pyyn ja kehrääjän elinmahdollisuuksiin alueella. Muista Lintudirektiivin liitteen I lajeista myös kangaskiurun parimäärä saattaa laskea, mutta merkittäviä vaikutuksia asemakaavalla ei lajille ole (JM-Ympäristötutkimus 2002).

Muinaisranta jää kokonaan rakennusalueitten ulkopuolelle.

Pomponrahkan itäpuolelle suunniteltava logistiikkakeskus ei todennäköisesti lisää alueella liikkumista, joten Natura-alueen maaston kuluminen tuskin lisääntyy.

\* Luonnosvaiheen jälkeen tehtiin Natura-arvion täydennys (20.4.2004), jossa otettiin huomioon laadittu vesitaseselvitys (kts. seuraava kappale):

”Pomponrahkan Natura-alueen luontoarvot ovat heikentyneet huomattavasti Natura-tietolomakkeen aikaisista tiedoista. Suon tilaan on vaikuttanut erityisesti pohjaveden otto, jonka seurauksena pohjaveden korkeus suolla lienee pysyvästi alentunut. Suon heikon vesitilanteen vuoksi kaikki lentokentän pohjavesialueen pohjaveden pintaa alentavat ja pohjaveden muodostumista pienentävät toimenpiteet ovat Natura-alueella haitallisia.

Lähtötilanteen vakavuuden vuoksi kaikki toiminnot, jotka vaikuttavat alueen vesitasetta heikentävästi ovat tulkittavissa merkittäväksi haitaksi. Pohjaveden muodostumisalueella sijaitsevan kymppikorttelin vaikutusta suoalueen pohjavesitilanteeseen voi pitää täten merkittävänä. Mikäli kymppikortteli poistetaan kaavaehdotuksesta ja alue jätetään rakentamatta ei kaavan mahdollistamilla toimilla ole merkittäviä heikentäviä vaikutuksia Natura-alueen korkeaa pohjaveden pintaa vaativiin luontotyypeihin (keidassuot ja letot).”

### \* Vesitaseselvitys 4.12.2003

Asemakaavan toteutumisen vaikutuksia Pomponrahkan suoalueen vesitalouteen selvitettiin Jaakko Pöyry infran laatimassa pohjavesimallinnuksessa ja vesitaseselvityksessä 4.12.2003.

Selvitystä varten on laadittu yleispiirteinen pohjavesimalli (Rapid Assessment Model), jota on käytetty työkaluna alueellisissa vesitasetarkasteluissa.

Asemakaavan korttelialueet sijoittuvat pohjavesimallissa suurimmaksi osaksi inaktiiviselle sekä ojitetulle alueelle, ainoastaan alueet KTY-1 sekä K-1 ovat kokonaan aktiivisella mallialueella. Vesitase asemakaavan toteuduttua on esitetty liitekartassa. Simuloidun tilanteen luvut ovat punaisissa laatikoissa. Asemakaavan toteuduttua purkauma Pomponrahkan ja Isosuon suuntaan tulisi olemaan yhteensä n. 240 m<sup>3</sup>/d. Isosuon suuntaan muutoksia ei tapahdu ja Pomponrahkalla purkauma vähenisi n. 30 m<sup>3</sup>/d (n. 1050 m<sup>3</sup>/a).

Vaikutusten merkittävydestä vesitaseselvityksessä todetaan, että asemakaavan toteuttaminen vähentää Pomponrahkalle purkautuvien vesien määrää n. 20 % ja yhteensä Natura-alueelle purkautuvien vesien määrää n. 10 %.

### **Vaikutukset pohjaveteen**

Alueen vedenjakajalinja kulkee Pirunpesän länsipuoleiselta kalliomäeltä pohjoiseen. Rakentaminen sijoittuu korttelia 10 lukuun ottamatta vedenjakajalinjan itäpuolelle. Tästä syystä korttelissa 10 on rakentamiselle asetettu kaikkein tiukimmat vesiolosuhteiden muuttamista rajoittavat määräykset. Kaavamääräyksissä edellytetään, ettei rakentaminen vaikuta pohjaveden korkeuteen tai laatuun.

Rakentamisalueiden sijoittelussa on kaiken kaikkiaan pyritty minimoimaan vaikutukset alueen pohjavesiolosuhteisiin.

\* 8.12.2004 päivätyssä kaavakartassa em. kortteli 10 on muutettu EV-alueeksi.

## **4.6 Suunnitteluvaiheiden käsittelyt ja päätökset**

Ympäristö- ja kaavoituslautakunta hyväksyi asemakaavaluonnoksen 5.3.2002.

12.6.2002 päivätty asemakaavaehdotus oli lausunnoilla 26.6. - 10.9.2002, lausunnot pyydettiin seuraavilta tahoilta:

rakennusvalvontatoimisto, ympäristönsuojelutoimisto, liikuntavirasto, joukkoliikennetoimisto, Palolaitos, Kiinteistölaitos, Turku Energia, Vesilaitos, TAD Centre, Lounais-Suomen ympäristökeskus/luonnonsuojelu, Lounais-Suomen ympäristökeskus/ maankäyttö, Varsinais-Suomen liitto, Tiehallinto/ Turun tiepiiri, Ilmailulaitos, Raision kaupunki, Ruskon kunta, Moisio pientalot ry, Turkuseura, Turun luonnonsuojeluyhdistys ry, Varsinais-Suomen Yrittäjät ry, Turun yrittäjät ry, Kauppakamari

\* Lausunnot saapuivat 11.11.2002 mennessä. Lounais-Suomen ympäristökeskuksen lausunnon perusteella tilattiin selvitys alueen vesiolosuhteista ja laadittiin kartta, jolla pyrittiin kuvaamaan kaikkia lentokentän ympäristöön tulevia hankkeita (Turun lentokentän ympäristön maankäyttövisio 10.2.2003).

Kaavan vaiheista lisää kohdassa 4.3.4 Viranomaisyhteistyö.

## **5 ASEMAKAAVAN KUVAUS**

### **5.1 Kaavan rakenne**

#### **Rakennettu ympäristö**

Uudet rakennuskorttelit on sijoitettu olemassa olevaan tiestöön tukeutuen siten, että suurille rakennuksille tarkoitetut korttelialueet on sijoitettu tasaisimmille alueille. Pääsääntöisesti korttelit rajautuvat mä

kialueiden tai jyrkkien maastonkohtien reunoihin. Kortteli 9 on ainoa rinteeseen sijoitettu toimitilakortteli, joka sopiikin parhaiten jaettavaksi useisiin tontteihin siten, ettei rakennushankkeiden koko kasva liian suureksi.

Toimitilarakennusten korttelialueilla rakennusten kerroslukuja ja korkeuksia määriteltäessä on pyritty suhteellisen tasaisesti rakentamisen korkeuksiin. Moottoriteiden varsilla rakentamisen korkeus on rajoitettu +57 metriin merenpinnasta, joka vastaa noin 12 metrin rakentamisen korkeutta. Samoin kortteleissa 5, 6 ja 9 rakentamisen korkeus on rajattu 12 metriin. Ainoastaan alueen keskellä kortteleissa 2 ja 3 on mahdollisuus rakentaa esim. korkeita varastorakennuksia.

\* Huom. Korttelinumerot viittaavat 12.6.2002 päivättyyn kaavakarttaan.

Toimistorakentaminen sijoittuu lentoaseman sisääntuloväylän, Lentoasemantien molemmin puolin. Tien eteläpuoleisissa kortteleissa toimistorakennukset muodostavat kampamaisen nelikerroksisten rakennusten rivistön, jota yksikerroksiset rakennusosat yhdistävät. Lähimpänä lentoasemaa on liike- ja toimistorakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa hotellin.

Lentoasemantien pohjoispuoleisissa kortteleissa rakennusten kerrosluku on kolme, rakennukset voidaan rakentaa yhteen matalilla yhdysosilla. Näissä kortteleissa on mahdollisuus suurempaan vapauteen rakennusten muotoilussa kuitenkin niin, että Lentoasemantien puoleinen rakennusala tulee olla 90 %:sti rakennettu.

Toimistokortteleiden rakentamistehokkuus on määritelty siten, että maanpäällinen autopaikoitus on pääsääntöisesti mahdollista. Samoja rakentamistapoja on käytetty kortteleissa 4 ja 13 Ilmatien ja Lentäjätien varressa.

Lentoaseman suuntaan kaava-alue rajautuu siten, että kaavan ulkopuolelle jää riittävästi tilaa lentoasematoimintojen laajenemiselle tulevaisuudessa.

### **Luonnonympäristö**

Kaavaan sisältyy Pomponrahkan luonnonsuojelualue ja siihen rajautuvia viheralueita on merkitty suoja- viheralueeksi. Moisiontien länsipuolella sijaitseva geologisesti arvokas lohkaralue on jätetty rakentamatta. Rakentaminen pitäytyy Siipipolun itäpuolella, jolloin Natura 2000 -verkoston osaksi ilmeisesti tuleva alue jää kokonaisuudessaan Siipipolun länsipuolelle.

Aluetta lounais-koillisuuntaisena halkova kallioselänne on pääasiassa jätetty rakentamisesta vapaaksi alueeksi. Tämän kallioalueen korkeimmalla kohdalla kulkee ulkoilu/ hiihtoreitti.

### **Palvelut**

Kaava-alueen työpaikat synnyttävät kysyntää ainakin ravintolapalveluille, mutta yhdessä lentoaseman kanssa myös muille kaupallisille palveluille. Hotellitoiminta monipuolistaa alueen palvelutarjontaa. Lentoaseman hyvät julkisen liikenteen palvelut saavat tukea työpaikka-alueesta ja voivat entisestään parantua.

### **Liikenne**

Asemakaavaehdotuksen liikenneverkko noudattelee rakenteeltaan nykyistä. Lentoasemantie on asemakaavassa merkitty liikennealueeksi, jonka mitoitus mahdollistaa tien leventämisen kaksiajorataiseksi välillä lentoasema - Tampereen valtatie. Etelä-pohjoissuuntaisen kokoojayhteyden, Aerotien, linjausta on siirretty nykyisestä paikastaan itään siten, että Lentoasemantien liittymäväli on saatu liikenteen sujuvuuden kannalta riittävän pitkiksi. Liikenteellisessä tarkastelussa liittymätyyppinä on käytetty valo- ohjattua tasoliittymää.

Kokoojakaduilla tonttikatujen liittymissä on varattu katutilaa kääntyvän suunnan kaistoille. Alueen liikennejärjestelyissä varaudutaan mahdollisuuteen muuttaa Moisiantien linjausta mikäli kiitorataa pidennetään.

Pohjois-eteläsuuntaisen kevytliikenneyhteyden jatkuvuus on taattu sijoittamalla Aerotien reunaan kevyen liikenteen väylä, joka johtaa edelleen Moisiantielle. Lentoasemantien liittymään on varattu tilaa mahdolliselle alikulkukäytävälle.

### **Mitoitus**

**Liite 17**

Kaava-alueen kokonaispinta-ala on 274 ha.

Korttelimaata alueella on yhteensä 49 ha, josta n. 31 ha (157 000 krs-m<sup>2</sup>) on toimitilarakentamiselle ja n. 18 ha (114 000 krs-m<sup>2</sup>) toimistorakentamiselle. Yhteenlaskettu rakennusoikeuden määrä on noin 271 000 krs-m<sup>2</sup>.

Luonnonsuojelualueen koko on 88 ha ja suojaviheralueiden yhteensä 125 ha.

Toimistotyöpaikkoja alueelle on mahdollista sijoittaa arviolta 2200 (1 työpaikka/ 50 krs-m<sup>2</sup>). Toimitilarakennusten (toimisto-, varasto- ja tuotantotiloja) alueille 1050 (1 työpaikka/ 150 krs-m<sup>2</sup>).

## **5.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen**

Kaavan tavoitteena on ollut korkeatasoisen yritysalueen luominen lentoaseman läheisyyteen siten, että sinne ohjautuisi toimintaa jolle lentoliikenteen läheisyys tuottaa lisäarvoa.

Asemakaavalla ohjataan alueen sisääntulotien toimistorakentamista melko tarkoin rakennusaloilla, rakentamisen korkeusmääräyksillä ja määräyksellä rakentaa rakennus kiinni rakennusalan kadunpuoleiseen rajaan. Määräyksillä saadaan aikaan hallittu katunäkymä. Julkisivumateriaalit ja värit ovat tärkeä osa muodostuvaa ympäristöä, mutta niitä ei ole määritelty kaavassa vaan ne tullaan määrittelemään erikseen laadittavissa toteuttamisohjeissa.

Toimitilarakentamisen osalla on pyritty kaavalliseen joustavuuteen hankkeiden ennalta-arvaamattoman koon vuoksi, mutta tarkoitus on antaa tarkempia suunnitteluohjeita em. toteuttamisohjeissa, joiden toteutumista Pilot maanomistajien edustajana valvoo.

Liikenteen sujuvuuteen on kiinnitetty erityistä huomiota sekä Lentoasemantien suunnittelussa että varamalla mahdollisuus liittää alueen katuverkko Urusvuoren puolen Vajossuonkatuun mikäli katuverkon kapasiteetti tulevaisuudessa osoittautuisi riittämättömäksi. Alueen halki kulkevalle hiihtoladulle on löydetty uusi linjaus.

Tavoitteena on ollut säilyttää alueen arvokkaat luontokohteet ja käyttää niitä hyväksi alueen vetovoimaisuuden lisäämiseksi. Suoalueen ja muinaisrannan säilymistä ja suojelua koskevat tavoitteet ovat toteutuneet.

## **5.3 Aluevaraukset**

**Liite 15**

### **5.3.1 Korttelialueet**

#### **K-1**

Liike- ja toimistorakennusten alue, jolle saa sijoittaa hotellin

Kaavamääräys mahdollistaa hotellitoiminnan liike- ja toimistorakennusten korttelialueella. Mikäli hotellitoiminnalle ei löydy tarvetta, korttelialueelle voidaan rakentaa toimistotiloja

ja/tai yritysalueen palvelurakennus. Rakentamistehokkuus  $e = 0,7$ . Rakennusoikeutta korttelialueella on  $9450 \text{ k-m}^2$ . Autopaikkojen vähimmäismäärä on  $1 \text{ ap}/100 \text{ k-m}^2$ .

### **KT**

#### Toimistorakennusten korttelialue

Rakentamistehokkuus yleensä  $e = 0,7$ . Maastoltaan vaikeassa korttelissa 4 ja kalliomäen reunassa sijaitsevassa korttelissa 7, tehokkuus on alhaisempi  $e = 0,5$ , jolloin rakennukset on helpommin sovitettavissa maastoon. Autopaikkavaatimus on  $1 \text{ ap}/50 \text{ k-m}^2$ .

### **KTY**

#### Toimitilarakennusten korttelialue

Tuotanto-, varasto- ja toimistotilojen rakentaminen korttelialueelle on mahdollista. Korttelialueiden rakentamistehokkuus on  $e = 0,5$ . Autopaikkavaatimus on tuotantotiloissa  $1 \text{ ap}/100 \text{ k-m}^2$ , varastotiloissa  $1 \text{ ap}/200 \text{ k-m}^2$  ja toimistotiloissa  $1 \text{ ap}/50 \text{ k-m}^2$ .

### **KTY-1**

#### Toimitilarakennusten korttelialue, jossa rakentaminen ei saa heikentää suoalueen vesitaloutta.

Rakennukset ja pihat on perustettava niin, ettei rakentaminen vaikuta pohjaveden korkeuteen tai laatuun. Katoilta kertyvät sadevedet tulee johtaa ympäröivään maastoon. Lastaus-, purku- ja pysäköintialueet on eristettävä vettä läpäisemättömällä materiaalilla ja näiden alueiden sadevedet on johdettava pohjavesialueen ulkopuolelle. Rakentamisessa tai muussa toiminnassa maantäyttömateriaalina saa käyttää vain puhdasta, hyvin vettä läpäisevää karkearakeista kivennäismaata.

Aluetta koskee lisäksi pohjavesialuetta koskeva kaavamääräys pv-1, jossa viitataan vesilain pohjaveden muuttamis- ja pilaamiskieltoon. Ennen vallitsevia olosuhteita muuttaviin toimenpiteisiin ryhtymistä on Lounais-Suomen ympäristökeskukselle varattava mahdollisuus lausunnon antamiseen.

Tuotanto-, varasto- ja toimistotilojen rakentaminen korttelialueelle on mahdollista. Korttelialueiden rakentamistehokkuus on  $e = 0,5$ . Autopaikkavaatimus on tuotantotiloissa  $1 \text{ ap}/100 \text{ k-m}^2$ , varastotiloissa  $1 \text{ ap}/200 \text{ k-m}^2$  ja toimistotiloissa  $1 \text{ ap}/50 \text{ k-m}^2$ .

## 5.3.2 Muut alueet

### **LT**

#### Yleisen tien alue

Lentoasemantien aluevarauksessa on varauduttu tien nelikaistaistamiseen ja valo-ohjattuihin risteyskiin. Tien pohjoisreunassa on kevyen liikenteen väylä.

### **ET/pv**

Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue, joka on tarkoitettu vedenottamoa varten.

Lentokentän vedenottamo.

### **EV**

#### Suojaviheralue.

Kaavan viheralueet on merkitty suojaviheralueiksi, koska ne eivät nykytilanteessakaan alita virkistysalueille asetettavia melun ohjearvoja.

**EV-1**

Suojaviheralue, joka tulee varata mahdollista katuyhteyttä varten.

Mikäli liikennemäärät alueella kasvavat niin, ettei suunnitellun katuverkon kapasiteetti riitä, on kaavassa varauduttu mahdollisuuteen alittaa Tampereen valtatie ja rakentaa uusi katuyhteys Urusvuoren puolelle josta on helppo jatkaa ohikulkutielle.

**EV/s**

Suojaviheralue, jolla ei saa suorittaa sen luonnontilaa muuttavia toimenpiteitä.

Puusto on säilytettävä siten, että sallitaan vain luonnon- tai maisemanhoidon kannalta tarpeelliset toimenpiteet.

Pomponrahkan luonnonsuojelun alueen suojavyöhykkeenä toimivaa aluetta, josta osa kuuluu todennäköisesti Natura-alueeseen.

Alueen sisällä on rajattu erikseen geologisesti arvokkaita alueita ja vaara-alueita.

**SL**

Luonnonsuojelun alue.

Pomponrahkan luonnonsuojelun alue.

**5.4 Asemakaavan toteuttamisen vaikutukset ympäristöön**

Katso kohta 4.5.

**5.5 Ympäristön häiriötekijät****Melu****Liite 11**

Lentomeluvyöhyke Lden 55 dB, jossa majoitushuoneiden-, koulutus- ja vastaavien tilojen ulkokuoren ääneneristykselle on asetettu 25 dB:n vähimmäisvaatimus. Työtiloille ei ole tällä alueella erityisvaatimuksia. Tämä määräys koskee lähinnä hotellirakennukselle osoitettua korttelialuetta K-1 Lentoasemantien ja Lentoasemantien kulmassa.

Lentomeluvyöhykkeellä Lden 60 dB on toimisto- ja vastaaville työtiloille asetettu rakennuksen ulkokuoren ääneneristysvaatimus 20 dB. Tämä määräys koskee lähinnä Lentoasemantien pohjoispuolelle sijoittuvaa toimistorakentamista.

Ilmailulaitos on arvioinut v 1994 tehdyn meluselvityksen ajantasaisuutta ja todennut, että

- konelajijakaumassa melun kannalta ei ole tapahtunut merkittävää muutosta
- kiitotie- ja vuorokausijakaumissa ei myöskään ole tapahtunut suurta muutosta, operaatiot kiitotien suunnassa 26 (laskeutumisesta idän suunnasta ja nousut lännen suuntaan) ovat vähentyneet hivenen, niistä päiväaikaiset laskeutumisesta hivenen enemmän.

Johtopäätös on, että nykyinen meluselvitys on ajan tasalla oleva selvitys, huolimatta joistakin konekalusto- tai liikennemäärämuutoksista.

## 5.6 Nimistö

Nimistötoimikunta on käsitellyt asiaa kokouksissaan 27.8.2001 ja 14.3.2002 ja tehnyt seuraavan nimiehdotuksen.

katujen nimet:	Pilottitie – Pilotvägen, Siipitie – Vingvägen, Aerotie – Aerovägen Aviatie – Aviavägen Kopteritie – Koptervägen Ilmatie – Luftvägen Lentäjätie – Flygarvägen Litorinankuja – Litorinagränden
Erityisalueiden nimet:	Litorinanmetsä – Litorinaskogen Litorinanranta – Litorinastranden.

\* Siipitien muuttuessa kevyen liikenteen väyläksi, nimenä käytetään muotoa Siipipolku – Vingstigen.

Litorinameri = Itämeren jääkauden aikaisessa kehityksessä Ancylys-järveä seurannut merivaihe n. 5000 – 1000 v eKr (Otavan iso tietosanakirja).

## 6 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

### 6.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat

Liite 16

Alueen toteutuksen ohjaamiseksi laaditaan toteuttamisohjeita, joissa on mm. korttelisuunnitelmia ja rakennusten ja ympäristön suunnitteluohjeita kuten periaatteellisia katuprofiileja, puiston rakentamisperiaatteita.

Alueelta on laadittu havainnollistava animaatio.

### 6.2 Toteuttaminen ja ajoitus

Alueen toteuttamisen tapaa ja vaiheistusta ohjataan erikseen laadittavissa toteutusohjeissa.

Turussa 12. päivänä kesäkuuta 2002

Muutettu 10.8.2004

Muutettu 8.12.2004

Asemakaavapäällikkö

Timo Hintsanen

Kaavoitusarkkitehti

Paula Keskikastari