



MAARIA – ILMARISTEN OSAYLEISKAAVA

Kaavaselostus 7.3.2017 – luonnosvaihe

Liedon kunta
Liedon kaavoitus ja tekniset palvelut | Kaavoitustoimi

Turun kaupunki
Ympäristötoimiala | Kaupunkisuunnittelu

kannen kuva: Tuuli Vesanto

Sisällysluettelo

1 Perus- ja tunnistetiedot	5
1.1 Tunnistetiedot.....	5
1.2 Kaava-alueen sijainti	5
1.3 Kaavan nimi ja tarkoitus	6
1.4 Luettelo selostuksen liitteistä	6
1.5 Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista	7
2 Tiivistelmä	8
3 Lähtökohdat	9
3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista	9
3.1.1 Alueen yleiskuvaus	9
3.1.2 Luonnonympäristö	9
3.1.3 Kulttuuriympäristö	12
3.1.4 Rakennettu ympäristö	19
3.1.5 Väestö	24
3.1.6 Työpaikat	25
3.1.7 Palvelut.....	26
3.1.8 Liikenne	30
3.1.9 Ympäristöhäiriöt.....	33
3.1.10 Maanomistus	36
3.2 Aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset.....	37
3.2.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet.....	37
3.2.2 Maakuntakaava	37
3.2.3 Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035.....	39
3.2.4 Yleiskaavat	40
3.2.5 Vireillä oleva Turun yleiskaava 2029.....	42
3.2.6 Vireillä oleva Kanta-Liedon osayleiskaava 2025	42
3.2.7 Asemakaavat	42
3.2.8 Osayleiskaavan kanssa rinnan tehtävä ulkoilureittisuunnitelma	44
3.2.9 Kaavarunkosuunnitelma	45
3.2.10 Selvitykset.....	46
3.2.11 Hevostoiminta ja Turun Hippos	51
4 Osayleiskaavan suunnittelun vaiheet.....	52
4.1 Suunnittelun tarve ja käynnistäminen	52
4.2 Osallistuminen, yhteistyö ja suunnittelun vaiheet.....	52
4.2.1 Osalliset.....	52
4.2.2 Vireille tulo	52
4.2.3 Kaavahankkeen aiempia vaiheita.....	53

4.2.4 Uusi luonnosvaihe	53
5 Tavoitteet.....	54
5.1 Lainsäädännön tavoitteet	54
5.2 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet	54
5.3 Kuntien tavoitteet.....	55
5.4 Osallisten tavoitteet	56
6 Osayleiskaavan kuvaus.....	57
6.1 Mitoitus.....	57
6.2 Aluevaraukset	58
6.3 Palvelut	60
6.4 Liikenne.....	60
6.5 Suojelu	61
6.5.1 Kulttuuriympäristö	61
6.5.2 Luonto.....	61
7 Yleiskaavan vaikutukset.....	62
7.1 Yhdyskuntarakenne ja rakennettu ympäristö	62
7.2 Luonnonympäristö	62
7.3 Väestö, työpaikat ja palvelut.....	62
7.4 Liikenne.....	63
7.5 Ympäristöhäiriöt	63
7.6 Yhdyskuntatalous ja elinkeinoelämä.....	63
7.7 Ihmisten elinolot ja elinympäristö.....	64
8 Tavoitteiden toteutuminen	65

1 Perus- ja tunnistetiedot

1.1 Tunnistetiedot

Yleiskaavatunnus: 14/2007

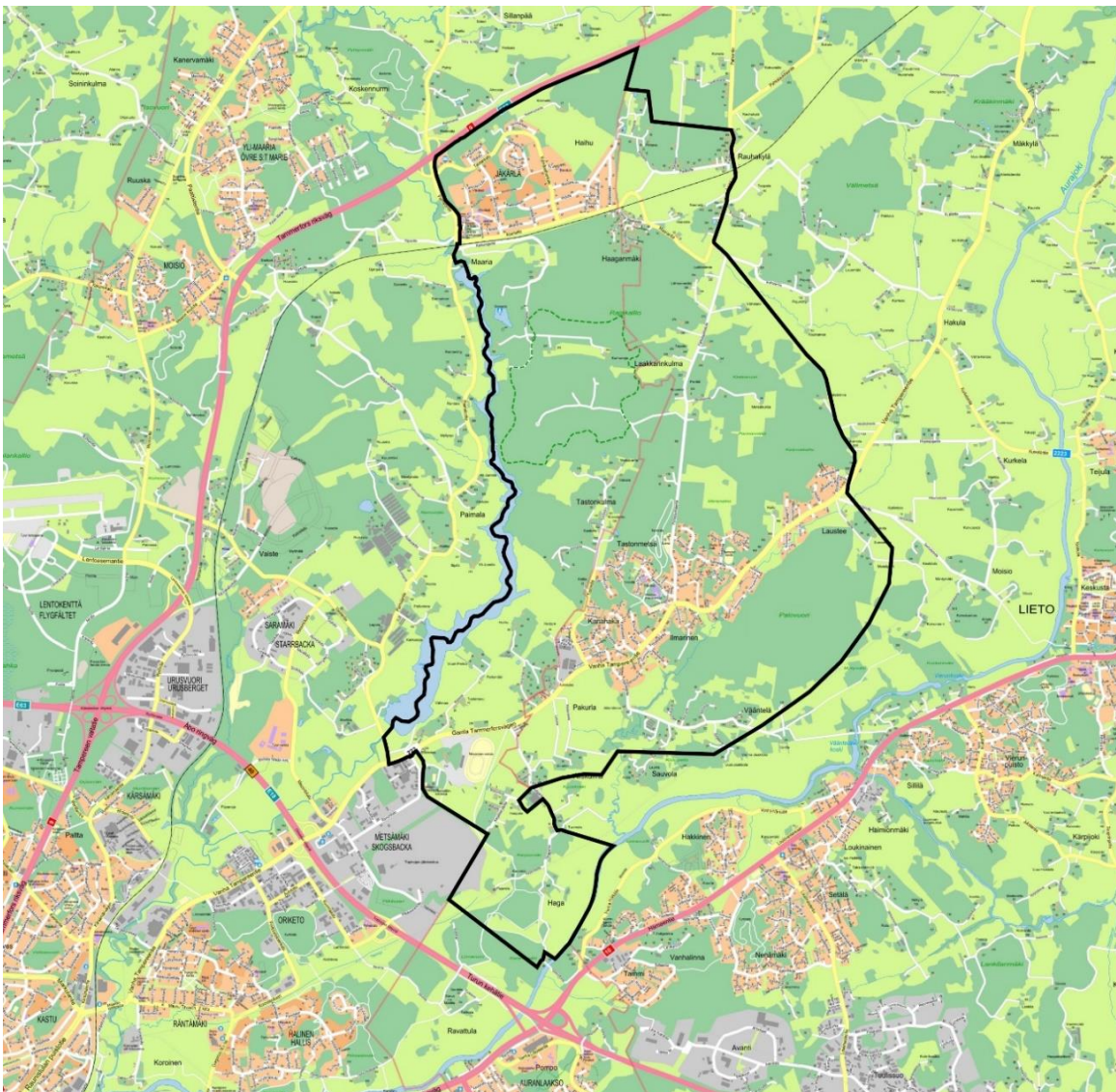
Diarionumero: 3534-2007

Osayleiskaava on laadittu Turun osalta Ympäristötoimialan kaavoitusyksikössä ja Liedon osalta Kaavoitus ja teknisissä palveluissa.

Kaavan valmistelijat: Turun kaupunki, kaavoitusarkkitehti Jani Eteläkoski
Liedon kunta, kaavoitusinsinööri Juha Mäki

1.2 Kaava-alueen sijainti

Kaava-alue sijoittuu pääosin Jäkärälän ja Ilmaristen taajamien ympärille Turun ja Liedon kuntarajan molemmin puolin. Kaava-alue on selkeästi pohjois-eteläsuuntainen ja se ulottuu Liedon Vanhalinnalta valtatielle 9:n asti. Kaava-alueita rajaa lännessä Maarian allas, pohjoisessa valtatie 9:n, idässä Palovuoren ja Käärmeäkallion jälkeiset peltoalueet sekä etelässä Aurajokilaakso. Alueen koko on n. 21 km².



Kuva 1. Kaava-alueen sijainti.

1.3 Kaavan nimi ja tarkoitus

Maaria – Ilmaristen osayleiskaava. Kaavasta on käytetty myös nimeä Maallma. Tarkoituksena on saada aikaan oikeusvaikutteinen yleiskaava, jonka avulla voidaan mm. kehittää Jäkärän ja Ilmaristen taajamia sekä hevostoimintaa erityisesti Metsämäen raviradan ympäristössä. Tavoitteena on, että kunnat voivat kaavalla varautua kasvuun ja monipuoliseen tonttitarjontaan tulevaisuudessa.

Rinnan osayleiskaavan kanssa alueelle laaditaan ulkoilureittisuunnitelma. Ulkoilureittisuunnitelma on väline, jonka avulla voidaan toteuttaa erilaisia ulkoilureittejä riippumatta esim. alueen asemakaavoitus- tai maanomistustilanteesta.

1.4 Luettelo selostuksen liitteistä

- Liite 1: Osayleiskaavakartta
- Liite 2: Vuorovaikutusraportti
- Liite 3: Muinaisjäännöskohteet
- Liite 4: Rakennussuojelukohteet
- Liite 5: Pilaantuneiden maa-alueiden kohdeluettelo
- Liite 6: SM Maanpää Oy, v. 2014: Maaria – Ilmarinen kaava-alue, Rakennettavuus selvitys (Karhunojantien eteläpuoli).
- Liite 7: Promethor Oy, v. 2014: Raideliikennetärinäselvitys, Karhunojantien eteläpuoli, Turku.
- Liite 8: Suomen Luontotieto Oy, v. 2008: Turun Maarian osayleiskaava-alueen luontoarvojen perusselvitys.
- Liite 9: Suomen Luontotieto Oy, v. 2008: Liedon Ilmarisen osayleiskaava-alueen luontoarvojen perusselvitys.
- Liite 10: Suomen Luontotieto Oy, v. 2013: Turun Jäkärän Koskennurmen (tarkoitetaan Jäkärän Kailan aluetta) alueen liito-oravaselvitys keväällä 2012 - 2013.
- Liite 11: Luonto- ja ympäristötutkimus Envibio Oy, v. 2016: Maaria-Ilmaristen osayleiskaavan luontoselvityksen täydennys.

1.5 Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista

Turku, Kaarina, Lieto, Raisio ja Rusko / Pöyry Finland Oy, v. 2014: Ilmastonkestävä kaupunki, Alueellinen hulevesisuunnitelma.

FCG suunnittelu ja tekniikka Oy, v. 2014: Jäkärän Kailan hulevesisuunnitelma.

Promethor Oy, v. 2013: Tie- ja raideliikenteen meluselvitys; Jäkärän Kaila.

Liikennevirasto 2010: Turun seudun rataympäristöselvitys.

Finavia, v. 2009: Turun lentoasema, Lentokoneliikenteen ennuste 2027, Karkean tason tarkastelu.

Suomen Luontotieto Oy, v. 2009: Turun kaupungin liito-oravaselvitys keväällä 2008.

Promethor Oy, v. 2008: Turun pohjoisten alueiden meluselvitys.

Turun kaupunki, ympäristö- ja kaavoitusvirasto, yleiskaavatoimisto, v. 2008: Viherverkkosuunnitelma.

Ratahallintokeskus ja Varsinais-Suomen liitto, v. 2007: Varsinais-Suomen paikallisjunaliikenne.

Varsinais-Suomen liitto, v. 2007: Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma. Paikallisjunaliikenteen toteuttamisedellytykset rataosilla Turku–Loimaa ja Turku–Salo.

Varsinais-Suomen liitto, v. 2007: Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma. Tarveselvitys valtatie 10 uudesta linjauksesta valtatielle 9.

Arkkitehtitoimisto Keskikastari & Mustonen Oy, v. 2002: Turun ja Liedon maankäytön tarkastelu, raja-seutuhanke Jäkärä – Ilmarinen.

Lehtomaa, Leena, v. 2000: Varsinais-Suomen perinnemaisemat. Alueelliset ympäristöjulkaisut 160. Lounais-Suomen ympäristökeskus.

Johansson, Roger, v. 1994: 100, 1894 – 1994 Turun Hippos. Turun Hippos ry:n 100 vuotisjuhlajulkaisu.

Turun kaupungin ympäristönsuojelutoimisto, v. 1994: Luonnon monimuotoisuus Turussa.

2 Tiivistelmä

Työn tavoitteena on saada aikaan Turun ja Liedon raja-alueelle oikeusvaikutteinen osayleiskaava.

Osayleiskaavatyö on aloitettu jo vuonna 2007. Osayleiskaavatyön keskeisin sisällöllinen tavoite on ollut alusta asti selvittää erityisesti Jäkärän ja Ilmaristen palveluihin ja infrastruktuuriin tukeutuvan rakentamisen lisäämistä suunnittelualueella. Hyvässä vauhdissa ollut osayleiskaavatyö kuitenkin keskeytettiin v. 2010, kun kaupunkiseudulle alettiin laatia koko kaupunkiseudun kattavaa rakennemallia. Rakennemallityö saatiin päätökseen v. 2012, jonka jälkeen osayleiskaavatyötä jatkettiin. Tässä yhteydessä kaava-alueen rajausta muutettiin mm. siten, että myös itse taajamat otettiin mukaan suunnittelualueeseen. Tuota työn keskeisintä tavoitetta on kiteytetty sekä rakennemallin että myös maakuntakaavan hengen mukaisesti. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että uudet asuinaluevaraukset sijoitetaan vain taajamien yhteyteen, taajamien välialueen jäädessä virkistysalueeksi. Tämä menettely tehdään maanomistusoloista ja kuntarajasta riippumatta, jolloin maankäyttö saadaan tukeutumaan tarkoituksenmukaisesti taajamiin niiden toimintaedellytyksiä parantaen.

Jäkärän ympäristössä on tällä hetkellä Turun puolella n. 2900 asukasta ja Liedon puolella n. 100. Ilmaristen ympäristössä taas on Turun puolella n. 200 asukasta ja Liedon puolella n. 2100. Kaavan myötä Jäkärään tulisi lisäasukkaita n. 700, joista lähes kaikki Turkuun. Ilmarisiin taas tulisi lisäasukkaita n. 2500, joista Turkuun n. 1000 ja Lietoon 1500.

Hevosiin liittyvän kilpailu- ja harrastustoiminnan huomiointi ja kehittäminen on ollut myös keskeinen tavoite erityisesti suunnittelualueen eteläosassa. Tätä on toteutettu mm. turvaamalla hevostoiminnalle nykyisten alueiden säilyminen sekä osoittamalla hevostoimintaan uusia aluevarauksia sekä uusia reittejä.

Muita työn tavoitteita ovat olleet mm. huomion kiinnittäminen valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti (seudullisten) joukkoliikennereittien kehittämiseen sekä kevyen liikenteen väyliin.

Virkistysalueiden, ulkoilureittien verkosto, samoin kuin Maarian altaan kehittäminen osana virkistyskäyttöä, on ollut osa työn tavoitteita, mutta konkreettisemmin niitä on suunniteltu ja kehitetty osayleiskaavatyön kanssa rinnan tehtävässä ulkoilureittisuunnitelmassa. Ulkoilureittisuunnitelmaa on laadittu yhdessä osayleiskaavatyön kanssa alusta asti. Ulkoilureittisuunnitelman pohjalta on tarkoitus pitää ulkoilulain tarkoittamia ulkoilureittitoimituksia, jotta myös sellaisille alueille saataisiin vahvistettuja reittejä, joihin ei ole asemakaavoitusta näköpiirissä.

3 Lähtökohdat

3.1 Selvitys suunnittelualan oloista

3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualaue on suurimmaksi osaksi rakentamatonta peltoa ja metsää. Pellot ovat pääosin viljeltyjä ja metsät metsätalousskäytössä. Suurimmat rakentamisen alueet ovat Jäkärän ja Ilmaristen taajamat sekä Metsämäen raviradan ympäristö. Vesistöjä on suunnittelualaueella tai sen läheisyydessä vähän, vaikka niihin liittyvät arvot ovatkin merkittäviä. Suunnittelualaue rajautuu eteläosastaan lyhyehköllä matkalla Aurajokeen ja Jäkärän eteläpuolella on vanhaan soraottoalueeseen muodostunut lampi. Lampi tunnetaan Maarian uimapaikkana. Hieman merkittävämpi vesiaihe alueella on Maarian allas, johon kaava-alue rajautuu pitkältä matkalta.

3.1.2 Luonnonympäristö

Suunnittelualaue on enimmäkseen maa- ja metsätalousskäytössä. Alueen maastonmuodot ovat vaihtelevia, joten metsäkasvillisuus vaihtelee selänteiden lakien kalliomänniköistä mustikkatyyppin metsiin ja lehtolaikkuihin. Metsätalouss on alueella kuitenkin intensiivistä ja alueella on tehty laajoja hakkuita. Hakkuista johtuen varttuneita metsiä on vähän ja kasvillisuus on monin paikoin monotonista. Kosteat notkelmat on monessa tapauksessa ojitettu ja korpipainanteita on jäljellä vähän. Varsinkin Maarian altaan itäpuolen keskeisellä metsäalueella, jossa ns. Kivikauden polku kiertelee, suuri osa kallioiden välisistä metsistä on taimikoita. Karhunojantien varrella junaradan läheisyydessä sijaitsee Turun kaupungin käytössä oleva aidattu taimitarha.

Suunnittelualan luontoarvot keskittyvät pääosin Maarian altaan rannoille sekä Jäkärän taajaman eteläpuoleiseen metsään.

Maarian altaan itäranta on altaan pohjoisosissa metsäistä. Rannat ovat monin paikoin jyrkkiä ja jopa alttiita maanvyörymille. Rantametsissä on pienialaisia kuivaksi lehdoksi luokiteltavia kohteita. Maarian altaan ylittävän sillan itäpäässä on sekametsää, jonka pensaskerroksen lajistoon kuuluvat pähkinäpensas ja taikinamarja. Kohde ei kuitenkaan ole luonnonsuojelulain 29 § mukainen suojeltava luontotyyppi, koska pähkinäpensaat kasvavat hajallaan varsin laajalla alueella. Pähkinäpensasesiintymä tuo silti vaihtelua Kivikauden polulle, samoin tammiesiintymä, joka sijaitsee aluetta halkovan metsäautotien varrella.

Etelämpänä Maarian altaan reunalla kohoavan Korriakallion rinteessä sijaitsee pähkinäpensaslehto, joka täyttää luonnonsuojelulain mukaisen suojeltavan luontotyypin kriteerit. Toinen suojeltavan luontotyypin kriteerit täyttävä kohde on raviradan alueella oleva metsäsaareke, joka on yksi Turun edustavimpia sisämaan jalopuulehtoja.

Maarian altaan töyräillä kasvaa paikoitellen niittymäistä kasvillisuutta. Ahteiden ketokasvillisuus on taantunut heinittymisen myötä, mutta yksi huomion arvoinen ketokohde on vielä jäljellä. Se on noteerattu julkaisussa Luonnon monimuotoisuus Turussa nimellä Paimalan keto. Ketoalue liittyy aiemmin mainittuun pähkinäpensasesiintymään.

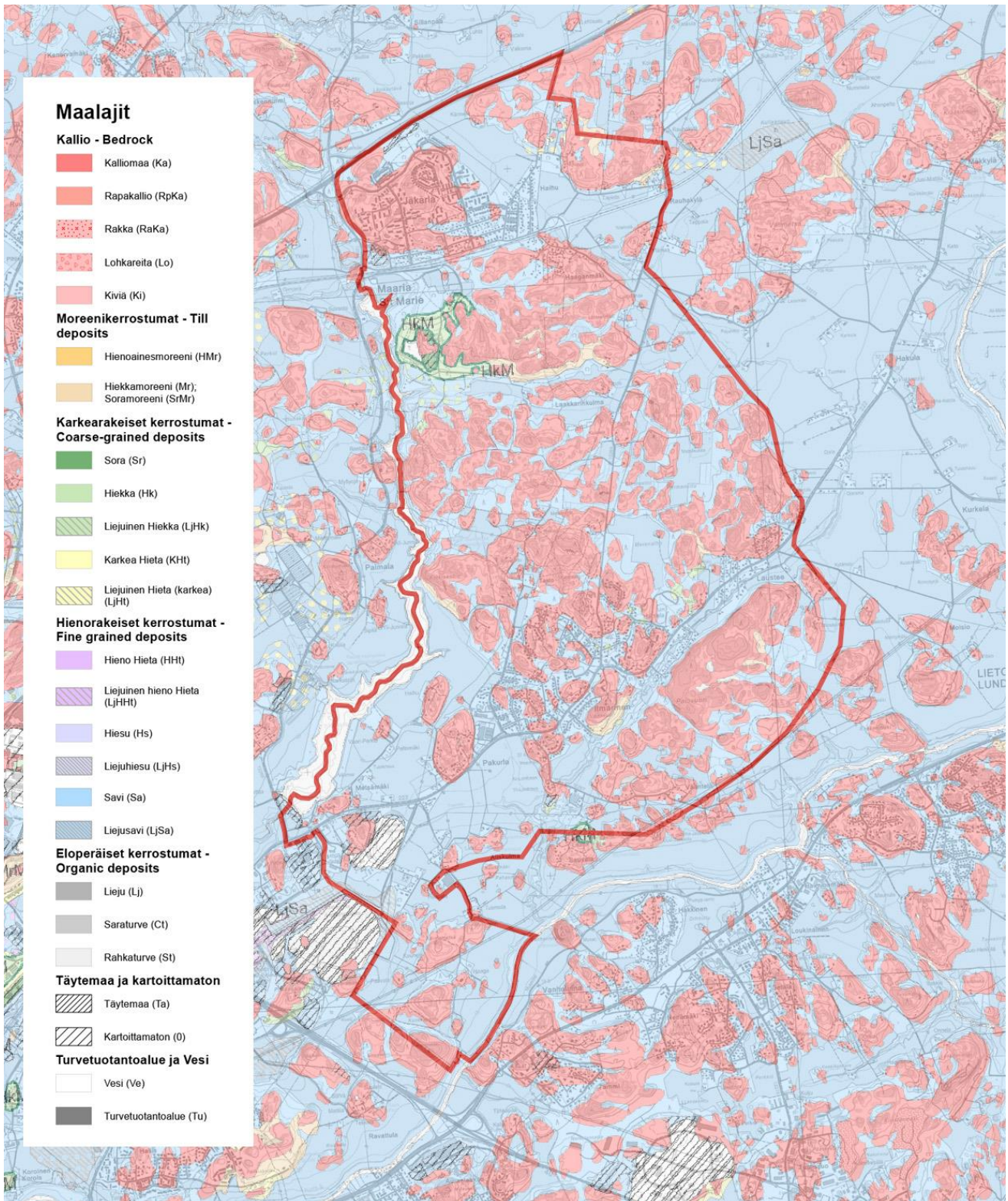
Altaan eteläosissa rannat ovat alavia ja peltojen ympäröimiä. Alue on tärkeä levähdyspaikka linnuille ja näistä erityisesti kahlaajille. Vesialuetta reunustaa vesiensuojelullisista syistä perustettu viljelemätön suojavyöhyke.

Jäkärän eteläpuoleisella metsäalueella on useita metsälakikohteita (avokallio), mutta ne ovat lajistollisesti kuitenkin vaatimattomia. Metsäalueen luoteisnurkassa, Maarian uimapaikan vieressä, on liito-oravareviiri.

Suunnittelualaueella ei ole Natura-alueita, luonnonsuojelualaueita tai luokiteltuja pohjavesialueita.

Maaperä

Alueen maaperä koostuu varsinaissuomalaiseen tapaan melkein pelkästään savesta ja kalliosta. Alueelta löytyy muutamia moreenilaikkuja sekä Maarian uimapaikan ympäristöstä hieman laajempi alue soraa ja hiekkaa.



Kuva 2. Maaperäkarta.

Pohjavesi

Suunnittelualueella ei ole merkittäviä pohjavesialueita. Lähimmät yhdyskuntien vedenhankintaan soveltuvat ja luokitellut pohjavesialueet sijaitsevat Turussa Lentokentän kaupunginosassa n. 6 km kaava-alueesta länteen sekä Liedon puolella Kirkonseudulla n. 6 km suunnittelualueesta kaakkoon. Maarian uimapaikan sorakuoppaan muodostunut vesi on kuitenkin todennäköisesti pohjavettä. Veden juomakelpoisuutta ja paikan antoisuutta ei ole tutkittu. Paikalla ei ole tällä hetkellä vedenotollista merkitystä, eikä veden laatua ja määrää ole tarpeen tutkia, koska Turun seudun pääasiallinen talousvesi tulee mittavan tekopohjavesihankkeen kautta ja olemassa olevia varavesilähteitäkin on useita.

Pintavesi

Suunnittelualueeseen liittyvät merkittävimmät pintavedet ovat Aurajoki, Maarian allas, Lausteenoja, Topinoja sekä Maarian uimapaikan sorakuoppaan muodostunut lampi. Sadannasta suurin osa imeytyy maahan tai kulkeutuu pintavaluntana edellä mainittuihin vesistöihin. Vain pienellä osalla suunnittelualueella on hulevesiviemärointi. Hulevesiviemärointi löytyy taajamista eli Jäkärlestä ja Ilmarisista.

Alueen virkistyskäyttö

Maarian altaan seudulla on paljon virkistyskäyttöpotentiaalia ja sitä käytetäänkin nykyisin monenlaisen virkistykseen. Vesistö itsessään on houkutteleva virkistäytymisen ympäristö. Lisäksi altaan itäpuolella on säilynyt laajoja, yhtenäisiä metsiä, jollaiset ovat Turun kaupunkiseudulla harvinaisia. Alueelle tullaan ulkoilemaan ja liikkumaan kauempaakin; alue on suosittu esim. suunnistusmaastona. Yksi ulkoilemaan ja liikkumaan houkutteleva tekijä on taajamien välisellä metsäalueella sijaitseva Kivikauden polku - niminen ulkoilureitistö. Vastaavasti taas Kivikauden polulle johtavat reitit, samoin kuin muu virkistyskäyttöä tukeva ulkoilureitistö, ovat osin puutteellisia.

Turun kaupungin osalta laajempia yhtenäisiä metsiä on ollut Saramäessä ja lentoaseman pohjoispuolella. Nämä alueet ovat kuitenkin tulossa monin paikoin rakentamisen piiriin tulevaisuudessa, joten Maarian altaan itäpuolen virkistysellinen merkitys kasvanee tulevaisuudessa entisestään. Myös Ilmaristen ja Jäkärän uusi asutus lisäänneen altaan ympäristöön kohdistuvaa virkistyskäyttöä.

Altaan ympäristön arvoa lisää sen sijainti seudullisessa viherverkostossa. Maarian altaan eteläpäästä alkaa Vähäjoki, joka laskee Aurajokeen Koroistenniemen kohdalla. Vähäjokilaakso muodostaa viheryhteyden Turun keskustasta kaupungin pohjoisosiin. Aurajokilaakso taas on tärkeä viheryhteys Turun keskustasta ympäröivälle maaseudulle. Maisema on tällä osuudella säilynyt maaseutumaisena sekä Turun että Liedon puolella. Jokilaaksoon sijoittuu Aurajoen pyöräilyreitti, joka kulkee suunnittelualueen halki. Reitti johtaa lounaassa Turun Halisiin ja Koroisiin, idässä taas Liedon keskustaan.

3.1.3 Kulttuuriympäristö

Muinaisjäännökset

Kiinteät muinajäännökset keskittyvät Turussa ja Liedossa voimakkaasti jokilaaksoihin. Näin ollen myös kaava-alueelta tunnetaan lukuisia muinaismuistoja.

Kivikautisia muinajäännöksiä on Turussa löydetty varsinkin Maariasta. Niitä tavataan alueilta, jotka kivikaudella merenpinnan ollessa nykyistä paljon korkeammalla sijaitsivat lämpimiin ilmansuuntiin viettävillä, usein hiekkaisilla rannoilla. Tällaisia paikkoja on Maarian altaan itäpuolella nykyisen uima- paikan ympäristössä. Nämä asuinpaikat kuuluivat ensimmäisiin asuttuihin paikkoihin nykyisen Turun alueella, koska ne korkeina kohoumina paljastuivat varhain veden alta.

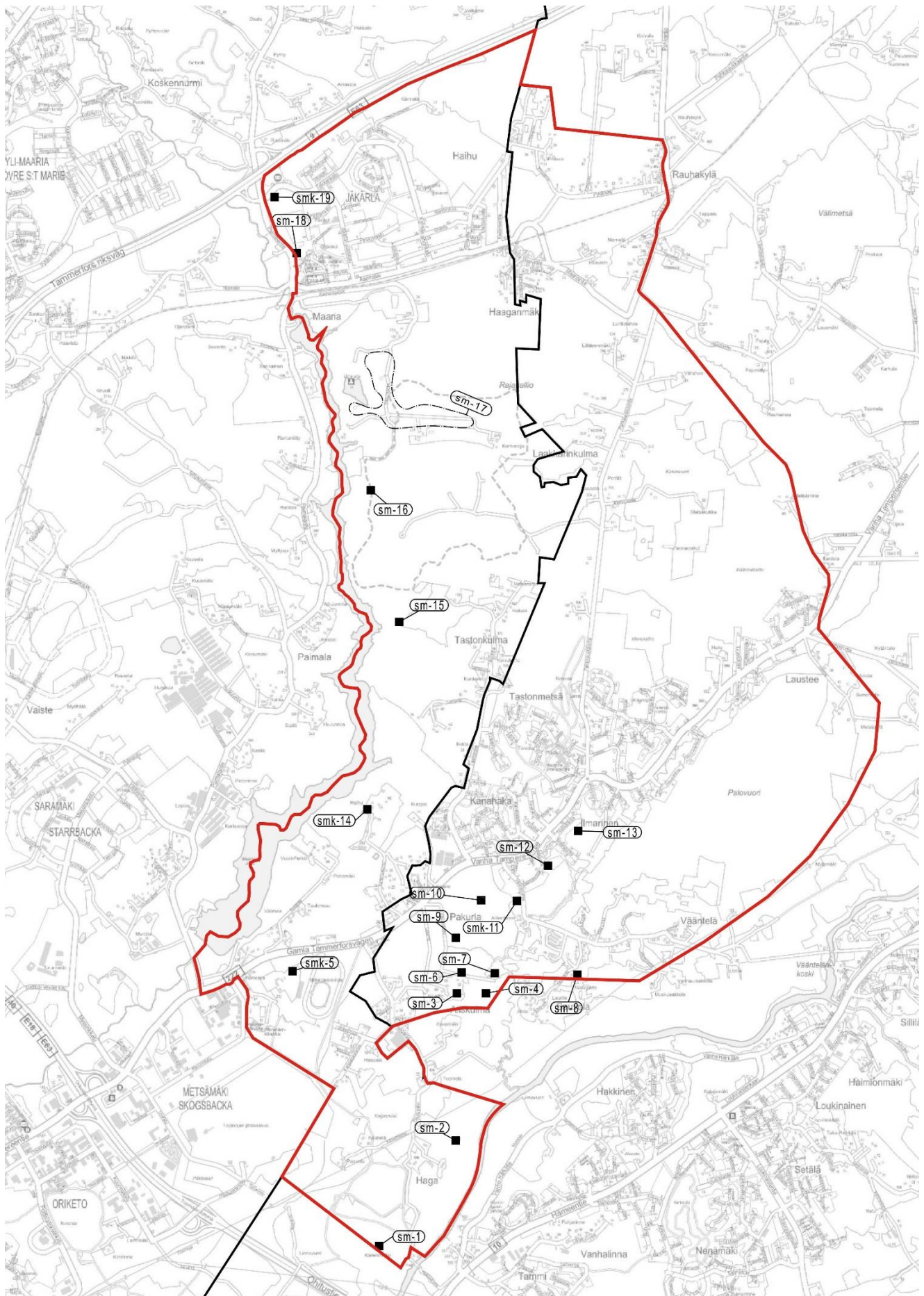
Uimapaikan maasto on soranoton ja paikalla toimineen tiilitehtaan jäljiltä rajusti ihmisen muokkaa- maa. Muinajäännöksiä alueella on voinut olla nykyisin tunnettujen lisäksi muitakin, mutta ne ovat saattaneet tuhoutua soranotossa. Kivikautiset kiinteät muinajäännökset ovat yleensä maanalaisia asuinpaikka- ja kulttuurikerrostumia.

Edellä mainituilta kivikautisilta asuinpaikoilta on löydetty runsaasti tietyn tyyppistä kampakeramiikkaa. Löydöt ovat olleet niin huomattavia, että niiden perusteella tämä kampakeramiikkatyyppi on nimetty Jäkärän keramiikaksi.

Kaava-alueen rautakautiset muinajäännökset sijaitsevat Aurajokilaaksossa sekä Maarian altaan sillan tuntumassa. Heti kohdealueen ulkopuolella Vähäjokilaaksossa on myös useita muinaismuisto- kohteita. Kohdealueelta tunnetaan asuinpaikka- ja kalmistoalueita sekä kuppikiviä. Näistä kuppikivet ovat maanpäällisiä muinajäännöksiä.

Rautakautiset asuinpaikat, kalmistot ja kuppikivet sijaitsevat tyyppillisesti – niin myös tällä alueella – peltojen ympäröimillä kalliokumpareilla, metsäsaarekkeissa tai metsänreunoissa. Monessa tapauk- sessa tällaiset paikat ovat nykyisinkin asuttuja.

Kaavakartalla esitettyjen muinajäännösten kohdeluettelo on selostuksen liite nro 3.



Kuva 3. Muinaisjännöskohteet.

Maisema- ja kulttuurihistoria

Aurajokilaakso

Aurajokilaakso edustaa lounaiselle viljelysseudulle ominaista viljavan jokilaakson vanhaa ja vaurasta kulttuurimaisemaa ja siellä on havaittavissa merkkejä ihmistoiminnasta jo noin 7000 vuoden takaa. Laakso on ollut yhtäjaksoisesti asuttu ainakin rautakaudelta saakka ja vanhat asuinpaikat ovat olleet asuttuja vuosisadasta toiseen. Historialliset kerrostumat ovat harvinaisen runsaat. Jokilaakson kulttuurimaisema sai nykyisenlaisen hahmonsa keskiajalla viljelyn tehostuessa.

Aurajokilaaksossa yhdistyvät moninaiset kulttuurihistorialliset arvot. Se on yksi maamme valtakunnallisesti arvokkaista maisema-alueista. Ne määriteltiin alun perin ympäristöministeriön julkaisussa Arvokkaat maisema-alueet. Maisema-alueiden rajausten päivitystyö on tällä hetkellä käynnissä. Aurajokilaakso on valittu myös v. 1992 yhdeksi Suomen 27 kansallismaisemasta. Kansallismaisemista ei ole tehty rajausta. Kaava-alue sijoittuu osittain Aurajokilaakson maisema-alueelle.

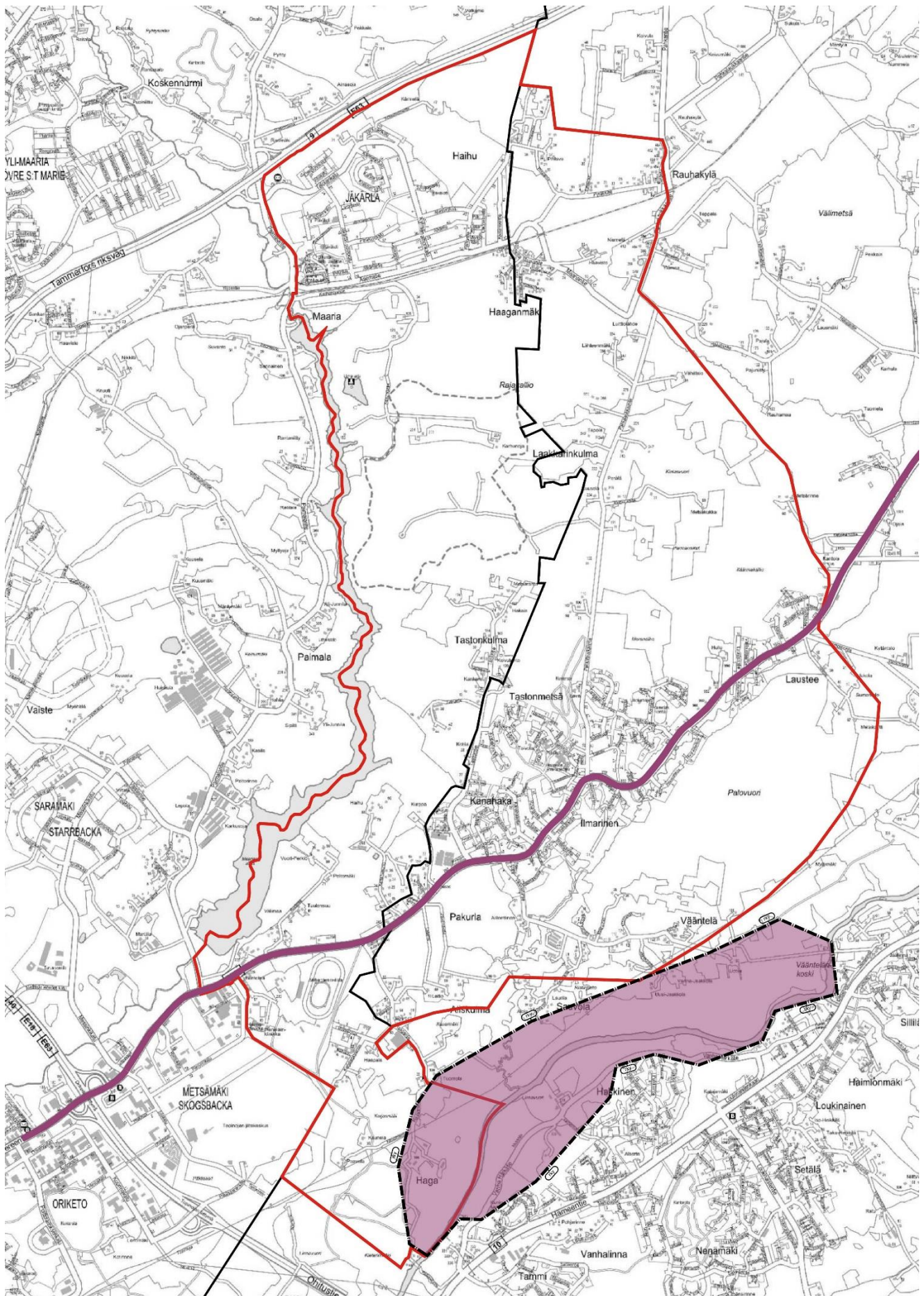
Aurajokilaaksoon sijoittuu myös Liedon Vanhalinna, joka on nimetty valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi. Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt (RKY) on Museoviraston laatima inventointi. Vanhalinnaa koskeva rajaus sisältää itse Linnavuoren lisäksi ympäröiviä peltoaukeita vanhoine asuinpaikkoineen ja ulottuu Haagasta Vääntelänkoskelle saakka. Näin ollen myös kaava-alueen eteläisimmät osat sijaitsevat tällä arvoalueella.

Tänä päivänä Aurajokilaakso on säilynyt varsin sopusointuisena viljelymaisemana, jota kalliokumpareille ja mäenrinteille rakentunut vanha asutus rikastuttaa. Maisema avautuu komeimmin suunnittelualueen ulkopuolelle sijoittuvalta Vanhalinnan linnavuorelta.

Kuitenkin myös joitakin maisemahäiriöitä on kulttuuriympäristöön noussut. Häiritsevimpiä tekijöitä paikoin avoimessa maisemassa ovat Haagantien varren kasvihuone, Vanhan Tampereentien varren teollisuusrakennukset sekä avointa maisemaa halkova voimalinja.

Varkaantie

Kaava-aluetta halkova, nykyään Vanhaksi Tampereentieksi kutsuttu reitti on osa historiallista maantietä, joka muodostui viimeistään myöhäiskeskiajalla merkittäväksi Varsinais-Suomen ja Satakunnan yhdystieksi. Tämä Turusta Oripäähän kulkeva keskiaikainen tieosuus on nimeltään Varkaantie. Reitti jatkuu Huovintie-nimisenä edelleen Köyliön kautta Ulvilaan. Turun kaupunkialueella säilynyt tieosuus alkaa Virusmäentieltä ja jatkuu Maarian kirkon ja pappilan välistä Ilmarisiin ja sieltä Aurajokea myötäillen Liedon, Auran ja Pöytyän kautta Oripäähän asti. Tien linjaus on säilynyt kaupunkialueen ulkopuolella lähestulkoon alkuperäisenä. Varkaantie kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin.



Kuva 4. Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt (RKY). Liedon Vanhalinna ja ns. Varkantaantie.

Maaria ja Maarian altaan ympäristö

Maariasta on tehty maisemahistorian selvitys, joka kaava-alueen ja sen ympäristön osalta pohjautuu 1760 – 1860 -luvuilta peräisin oleviin karttoihin. Vanhat kartat tarjoavat hyvän lähtökohdan tutkia maiseman ja maankäytön muutoksia ja sen myötä arvottaa kulttuurimaisemia. Kartoissa erottuvat mm. pellot, niityt ja hakamaat, talojen tontit ja kulkuväylät.

Maarian asutus painottui vuosisatojen ajan Paattistenjoen/Vähäjoen laaksoon. Vanhat kantatilat sijaitsivat peltojen ympäröiminä jokilaaksossa. Aivan jokivarressa oli niittyä. Maarian altaan ympäristön vanhimmat pellot sijaitsevat altaan etelä- ja keskiosan ympärillä sekä Jäkärilän taajaman länsipuolella. Pitkään viljelyssä olleita peltoja jäi myös veden alle, kun Maarian allas vuonna 1980 rakennettiin. 1780-luvulta peräisin olevasta kartasta on mahdollista nähdä, että joen itäpuolella levittäytyi tuolloin laaja metsäalue. Sen keskellä oli muutama pieni niitty, jotka nykyisessä maisemassa erottuvat Karhunojan taloa ympäröivinä peltoina. Tastonkulma oli tuolloin vielä metsäistä. Nykyisin hevoslaitumina toimivat peltokuviot on raivattu enimmäkseen myöhemmin.

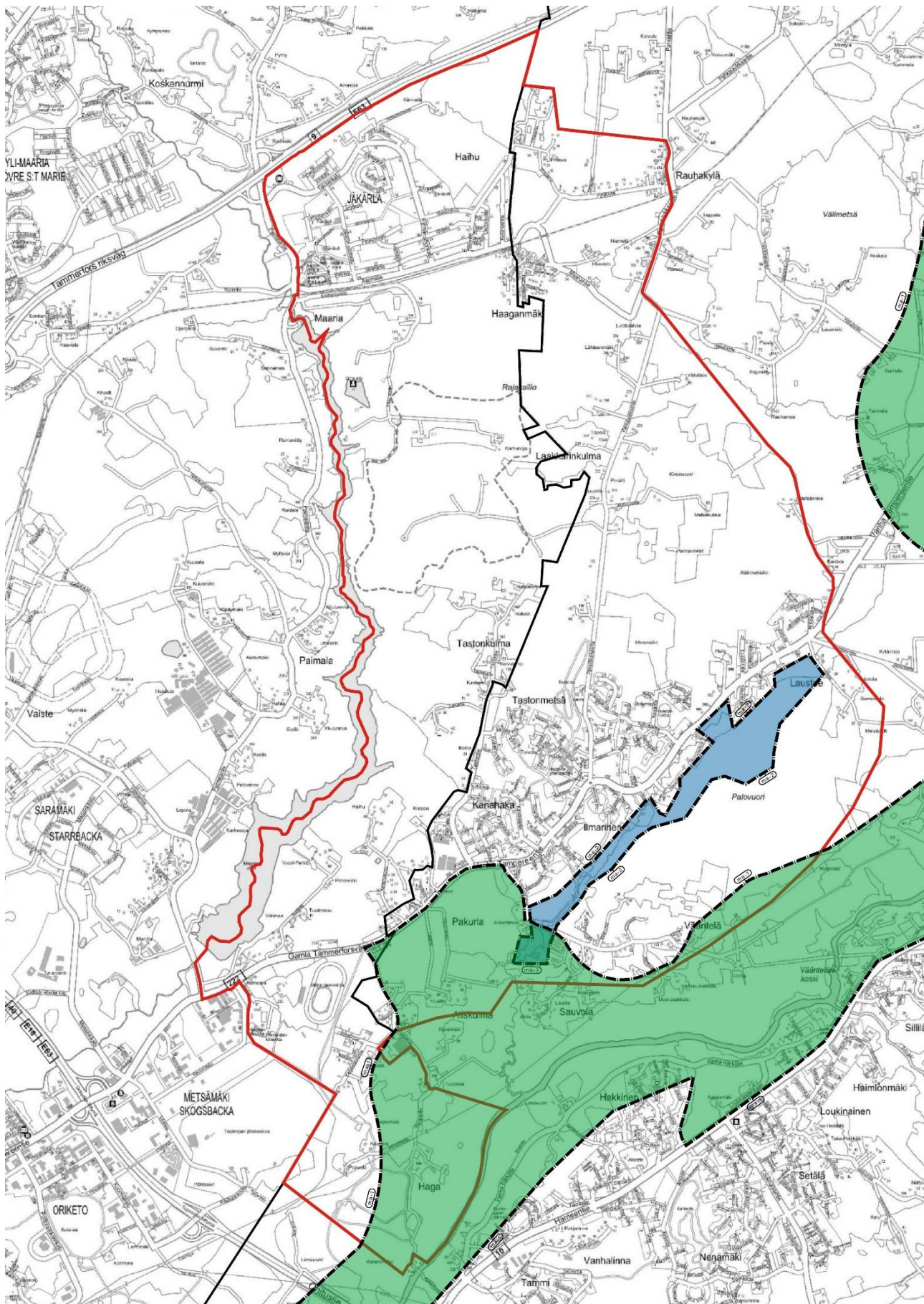
Nykyään altaan pohjoisosien maisema on pienipiirteistä ja vaihtelevaa. Allasta rajaavat jyrkät niittymäiset ahteet ja sankkaa metsää kasvavat rannat. Eteläisellä osuudella rannat ovat varsin alavia, peltoja on paljon ja talot sijaitsevat metsäsaarekkeissa.

Altaan rantamaisemat ovat enimmäkseen sopusointuisia, vaikka itse allas on alueella uudehko elementti. Altaan rantaviiva havainnollistaa hyvin rantaviivaa kivi- ja pronssikauden vaihteessa. Altaan länsipuolen kasvihuoneet ovat maisemassa varsin hallitsevia.

Maarian altaan osalta tutkitaan ehdotusvaiheessa sen osoittamista alueellisesti tai paikallisesti arvokkaaksi maisema-alueeksi.

Lausteenojan varsi

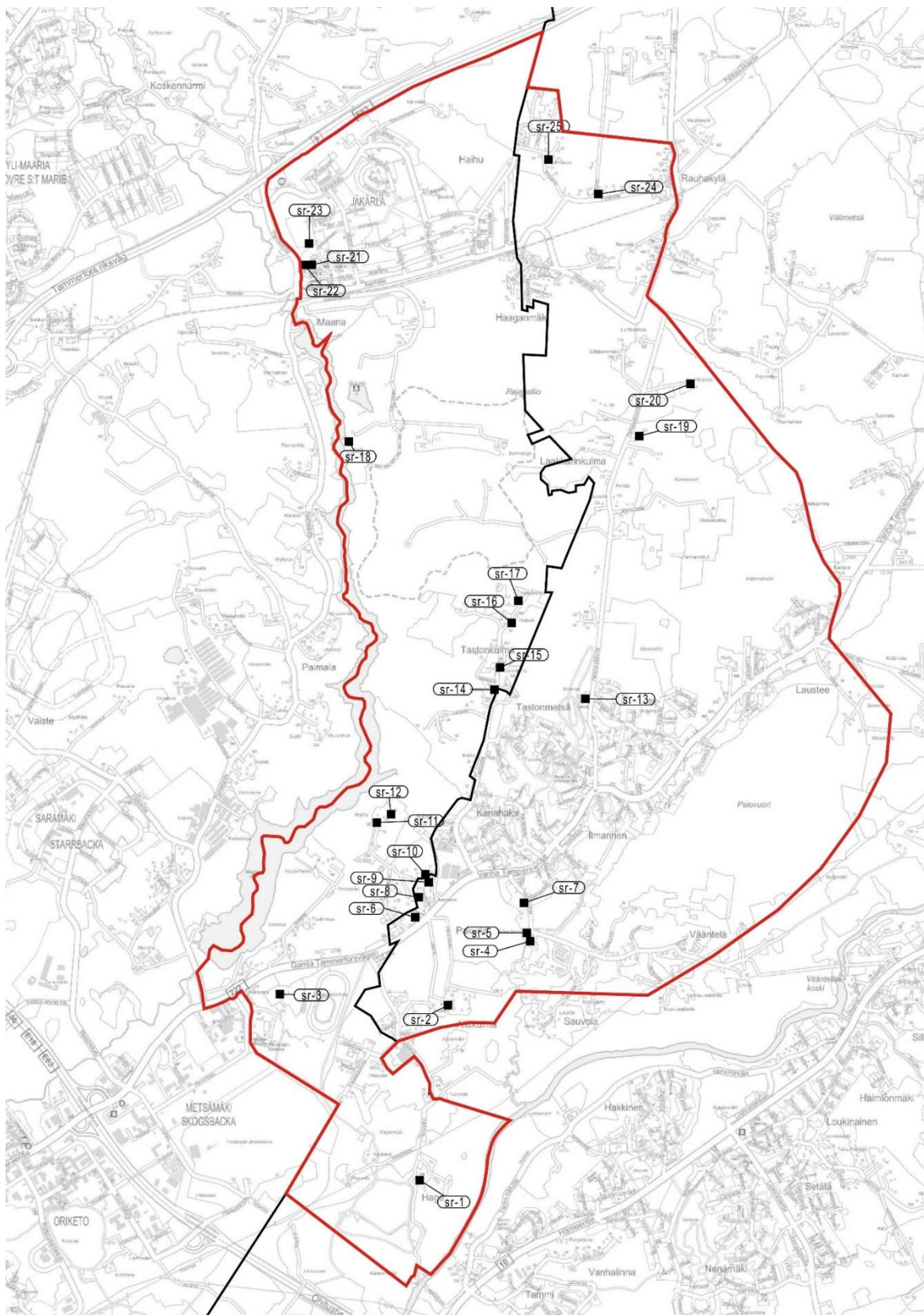
Lausteenojan varsi ja Palovuoren luoteisrinne on määritelty osittain alueellisesti tai paikallisesti arvokkaaksi maisema-alueeksi. Metsäisen Palovuoren kohdalla Lausteenoja virtaa kapeassa, mutta osin hyvinkin jyrkkäpiirteisessä laaksossa. Alajuoksulla Lausteenoja kulkee peltomaiseman halki meanderoiden voimakkaasti. Lausteenojan notko on varsin syvä ja pääosin avointa tai puoliavointa niittymaisemaa.



Kuva 5. Valtakunnallisesti arvokas maisema-alue (vihreällä: Aurajokilaakso) ja alueellisesti tai paikallisesti arvokas maisema-alue (sinisellä: Lausteenoja).

Rakennusperintö

Kaava-alueella sijaitsee useita kulttuurihistoriallisesti merkittäviä maalaistaloja pihapiireineen. Kartanokulttuuria taas edustavat Turun puolella sijaitsevat Hagan ja Metsämäen kartanot pihapiireineen. Kaavakartalla esitettyjen rakennussuojelukohteiden luettelo on selostuksen liite nro 4.



Kuva 6. Rakennussuojelukohteet.

3.1.4 Rakennettu ympäristö

Yleistä

Kaava-alueen rakennettu ympäristö keskittyy hyvin voimakkaasti Jäkärän ja Ilmaristen taajamiin. Asemakaavoitetut alueetkin ovat lähinnä vain näillä alueilla (ks. kohta 3.2.7 Asemakaavat, kuva 23). Jäkärän vieressä on muutama hieman tiiviimmin rakennettu alue; Haaganmäki ja Rauhakylä. Taajamien välissä on muutamia yksittäisiä rakennettuja kiinteistöjä. Ilmaristen taajaman lounaispuolella Metsämäen raviradan ympäristössä on taas hieman enemmän rakennettua ympäristöä. Siellä on raviradan lisäksi mm. asuinkiinteistöjä, hevosalleja, hevosklinikka ja eläinhoitola. Palovuoren seutu on kaava-alueen osalta lähes kokonaan rakentamaton.

Jäkärä

Maarian kunnasta liitettiin suuria osia Turkuun vuonna 1944. Silloinen kirkonkylä sijaitsi Räntämäessä (Maarian kirkko). Kuntaliitoksesta jäljelle jääneen tyypistyneen Maarian kuntakeskus sijaitsi nykyisen Jäkärän alueella. Tuolloin Jäkärässä ei ollut kuntakeskuksen lisäksi juuri muuta kuin omakoti-asutusta junaradan varressa. Tyypistynyt Maarian kunta toimi itsenäisenä kuntana vuoteen 1967 asti, jolloin loputkin kunnasta liitettiin Turkuun. Nykyinen Jäkärä lähti muotoutumaan Suomessa yleisen maalta kaupunkiin tapahtuneen muuttoliikkeen aikaan, jolloin 1970-luvulla kaavoitettiin ja rakennettiin huomattava määrä asuinlähiöitä. Turussa lähiöt sijaitsevat pääosin kaikki n. 4 – 5 km päässä keskustasta olevalla vyöhykkeellä, mutta Jäkärä toteutettiin huomattavasti kauemmas omaksi satelliittimaiseksi yksikökseen. Turun muissa lähiöissä rakennuskannasta suurin osa on kerrostaloja ja niistä monet ovat 8 – 9 kerroksisia. Jäkärässä myös pientaloja on paljon ja kerrostalot ovat korkeimmillaan nelikerroksisia. Jäkärän asukasmäärä on jo pidemmän aikaa ollut n. 3000.

Ilmarinen

Ilmarinen on yksi Liedon seitsemästä taajamasta ja se sijaitsee n. 7 kilometrin ajoyhteyden päässä kunnan keskustaajamasta. Taajama on muodostunut Vanhan Tampereentien varteen muodostaen tien suuntaisen nauhamaisen pientaloasutuksen. Vanhimmat yksittäiset asuinrakennukset sijoittuvat Väänteläntien alkupäähän, jossa on rakennuskantaa 1800-luvulta. Ilmaristen vanhimmat tiheimmät asutusalueet ovat Lausteen alue (rakentunut 1950-60-luvulla), Palovuoren länsipuolinen alue (1950-60-luku) ja Ilmaristen koulun lähiympäristö (1950-70-luvut). 1980-luvulta alkaen yhdyskuntarakennetta on ohjattu tasaisemmin etenkin Vanhan Tampereentien pohjoispuolisille alueille kouluun tukeutuen. Taajaman kehittämisen kannalta on merkityksellinen vuoden 1991 keskeisten alueiden yleiskaava, jonka yhtenä tavoitteena oli kaikkien kunnan taajamien tasapuolinen kehittäminen. Ensimmäinen rakennuskaava (nyk. asemakaava) taajamaan vahvistettiin 13.5.1981. Ilmaristen taajaman kaavoitettu pinta-ala eri vuosikymmeninä on seuraava: 1980-luku n. 94 ha, 1990-luku n. 48 ha, 2000-luku n. 34 ha, ja 2010-luku n. 9 ha. Näiden lisäksi alueelle on tehty lukuisia kaavamuutoksia, joiden pinta-aloja ei edellä mainituissa luvuissa näy.

Ilmaristen toiminnallinen keskus sijoittuu yhtenäiskoulun ja kiertoliittymän läheisyyteen, jossa sijaitsee myös alueen ainoat kaupalliset palvelut. Ilmaristen rakennuskanta on omakotitalovoittoista, tiiviimmät rivitaloalueet sijoittuvat kiertoliittymän läheisyyteen. Voimassa olevan yleiskaava 2020:n aikana Ilmaristen vuosikasvu on ollut hieman päälle 1 %. Nykyinen väestömäärä (2016) taajamassa on n. 2300 asukasta. Yleiskaava 2020:n väestötavoite vuodelle 2016 oli 2510.

Metsämäen ravirata

Vuonna 1899 Hevoskasvatusyhdistys Hippos (myöh. Turun Hippos ry.) aloitti neuvottelut Turun kaupungin kanssa ravirata-alueen saamiseksi Kupittaalalle. Ravirata-alue oli tuolloin ollut Turun Pataljoonan ampumarata-alue. Se vapautui ampumaratakäytöstä vuoden 1900 alussa. Ravirata valmistui vuonna 1902. Raviradalla eli Hippodromilla järjestettiin tuohon aikaan ravien lisäksi hevosnäyttelyitä ja hevosmyyntipäiviä. Ravirata-alueen pääasiallinen käyttömuoto olikin alkuvuosina toimia näyttely-alueena.

Kupittaan Hippodromista yritettiin tehdä jopa maamme johtava ravirata. Arkkitehti Erik Bryggman laati 1940-luvun lopulla alueelle hienot suunnitelmat, mutta ne jäivät rahoituksen puuttuessa toteutumatta. Tultaessa 1960- ja 1970-luvuille kävi lopulta niin, että kerran kaupungin laidalla ollut ravirata-alue olikin nyt kaupungin keskellä. Raviradalla ei ollut enää kunnollisia laajennus- ja kehittymismahdollisuuksia. Tämä oli huono asia, koska samaan aikaan ravitoiminta alkoi elää nousukautta Suomessa ja monella muulla paikkakunnalla oli tarjota ravitoiminnalle huomattavasti paremmat puitteet. Niinpä Hippos päätti lopettaa ravien pitämisen Kupittaalalla ja tavoitella uutta maa-aluetta raviradan rakentamiseksi muualle. Viimeiset ravit Kupittaan Hippodromilla ajettiin v. 1973.

Yhdistys oli aloittanut neuvottelut uuden raviradan saamiseksi jo 1960-luvun lopulla. Neuvotteluissa oli sijoitusvaihtoehtona Metsämäen lisäksi myös Artukainen. Näistä Metsämäki vei voiton ja pitkään kestäneiden neuvottelujen jälkeen Hippos allekirjoitti sopimuksen Metsämäen alueesta Turun kaupungin kanssa vuonna 1976. Ensimmäiset ravit uudella raviradalla käytiin 1978. Jo muutaman vuoden jälkeen tuli tarpeelliseksi laajentaa raviradan katsomoa. Tämä toteutettiin v. 1981.

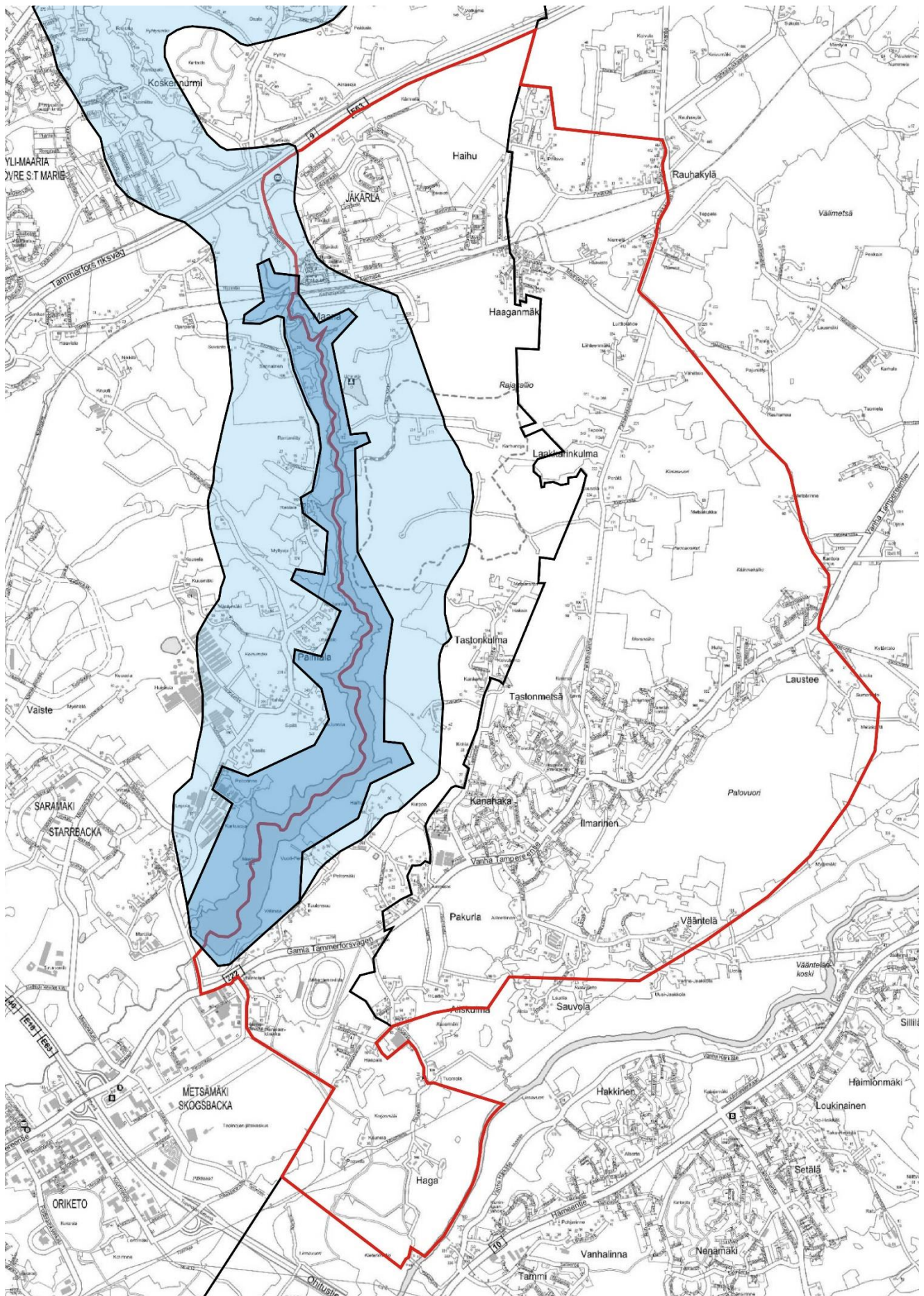
Ravitoiminta jatkuu alueella pitkälle tulevaisuuteen, sillä ravirata-alueen maanvuokrasopimus on hiljakkoin jatkettu ulottumaan vuoteen 2046.

Maarian allas

Maarian allas padottiin Paattistenjokeen vuonna 1980 Turun varavesilähteeksi. Jokilaakson poikki rakennettiin maapato Ävikin kohdalle Paimalantien alkuosan viereen. Allas syvenee patoa kohden ja on syvimmillään n. 10 m. Pinta-alaa on n. 70 ha. Raakavesi on johdettu padon itäpuolella olevalta pumppaamolalta putkessa Halisten vesilaitokselle. Turun vesiliikelaitos huolehtii altaan säännöstelystä juoksuttamalla tulvavettä padon alapuolelle kalliotunnelia myöten.

Raakavesialtaalle on vesioikeuden päätöksellä annettu erityisiä suoja-aluemääräyksiä. Jotkut määräyksistä koskevat alueen lähisuojavaoähykettä, jotkut kaukosuojavaoähykettä ja jotkut koko Maarian altaan valuma-aluetta. Virkistyskäyttöön vaikuttavia määräyksiä on muutamia: lähisuoja-alueella polttomootorilla varustettujen moottoriveneiden käyttö on kielletty, samoin rakentaminen 100 m lähemmäs rantaa saunoja lukuun ottamatta.

Virtaankankaan tekopohjavesihankkeen myötä Maarian altaan asema varavesilähteenä on edelleen vähentynyt. Tällä hetkellä ei ole tiedossa ollaanko vesioikeuden asettamia suoja-aluemääräyksiä muuttamassa, mutta ne eivät ole juuri estäneet altaan virkistyskäyttöä aiemminkaan.



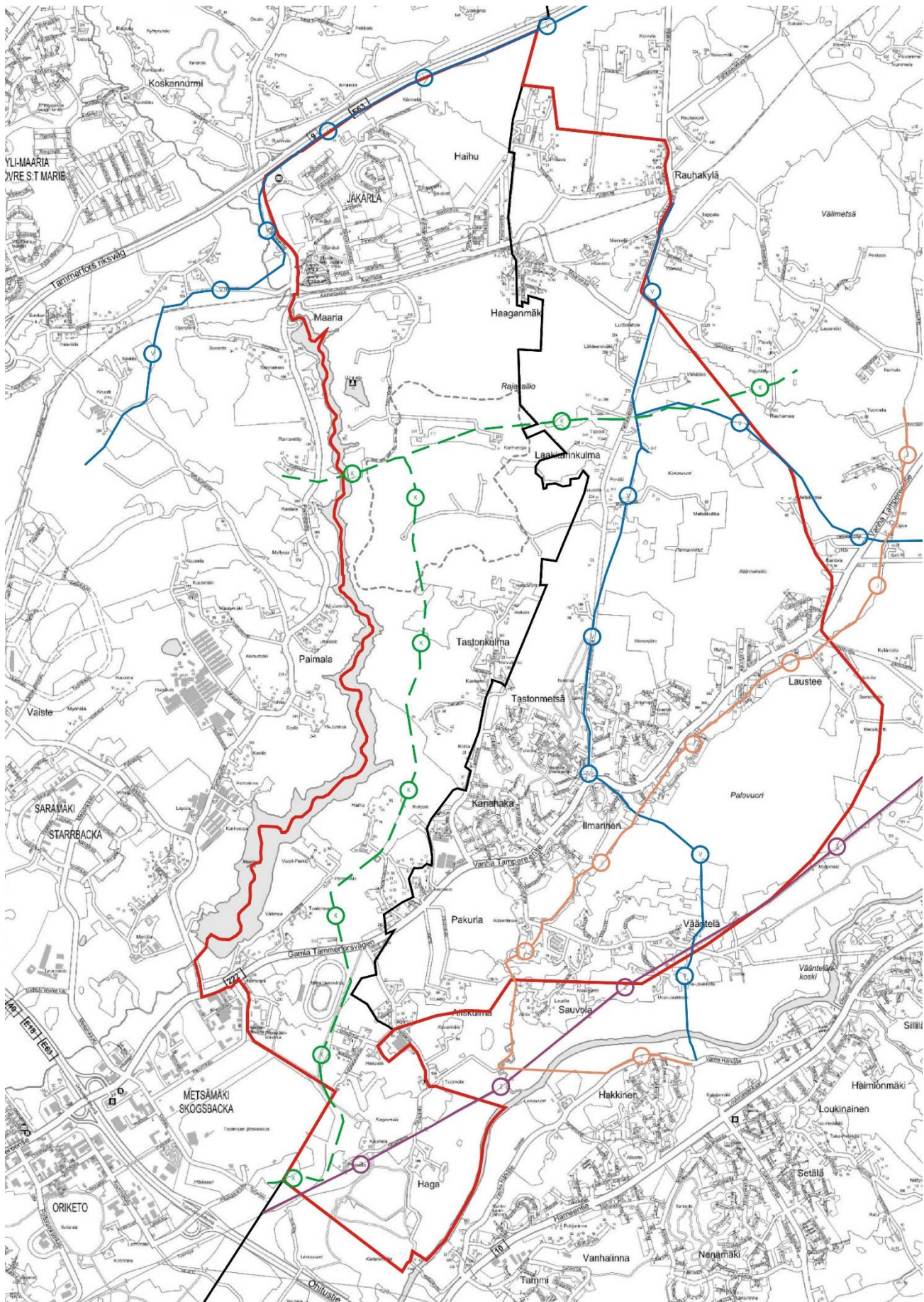
Kuva 7. Maarian altaan suojaväyhykkeet; lähisuojaväyhyke tummansinisellä ja kaukosuojaväyhyke vaaleansinisellä.

Tekninen huolto

Kummankin kunnan osalta kunnallistekniikan piirissä olevat alueet ovat pääosin vain asemakaavoitettut Jäkärän ja Ilmaristen taajamat. Turun puolella myös raviradalla ja sen lähiympäristössä on kunnallistekniikkaa. Laajemmin Turun seutua palvelevia vesihuoltolinjoja sijaitsee mm. Pahkalaukkantien ja valtatie 9:n varressa. Liedon puolella kulkee jätevesiverkon runkolinja Lausteenojaa pitkin.

Maakaasuputken ns. länsilaaajenukselle on pitkään osoitettu Turun alueen kaavoissa oma varaus. Maaria-Ilmaristen alueella varaus kulkee itä-länsisuuntaisesti taajamien välistä, pääosin rakentamattomien metsäalueiden läpi. Länsilaaajenuksen toteutusta varten kaasuyhtiö Gasum Oy:llä oli lunastusluvut olemassa putkilinjalle. Vuoden 2014 lopulla Gasum kuitenkin ilmoitti luopuvansa lunastuslupien oikeuttamista maa-alueista ja samalla luopui länsilaaajenuksen toteuttamisesta. Vaikka Gasumin luopuminen hankkeesta voi käytännössä tarkoittaa sitä, ettei kaasuputkea toteuttaisi kukaan, on toistaiseksi kuitenkin päätetty pitää varaus mukana kaavoissa.

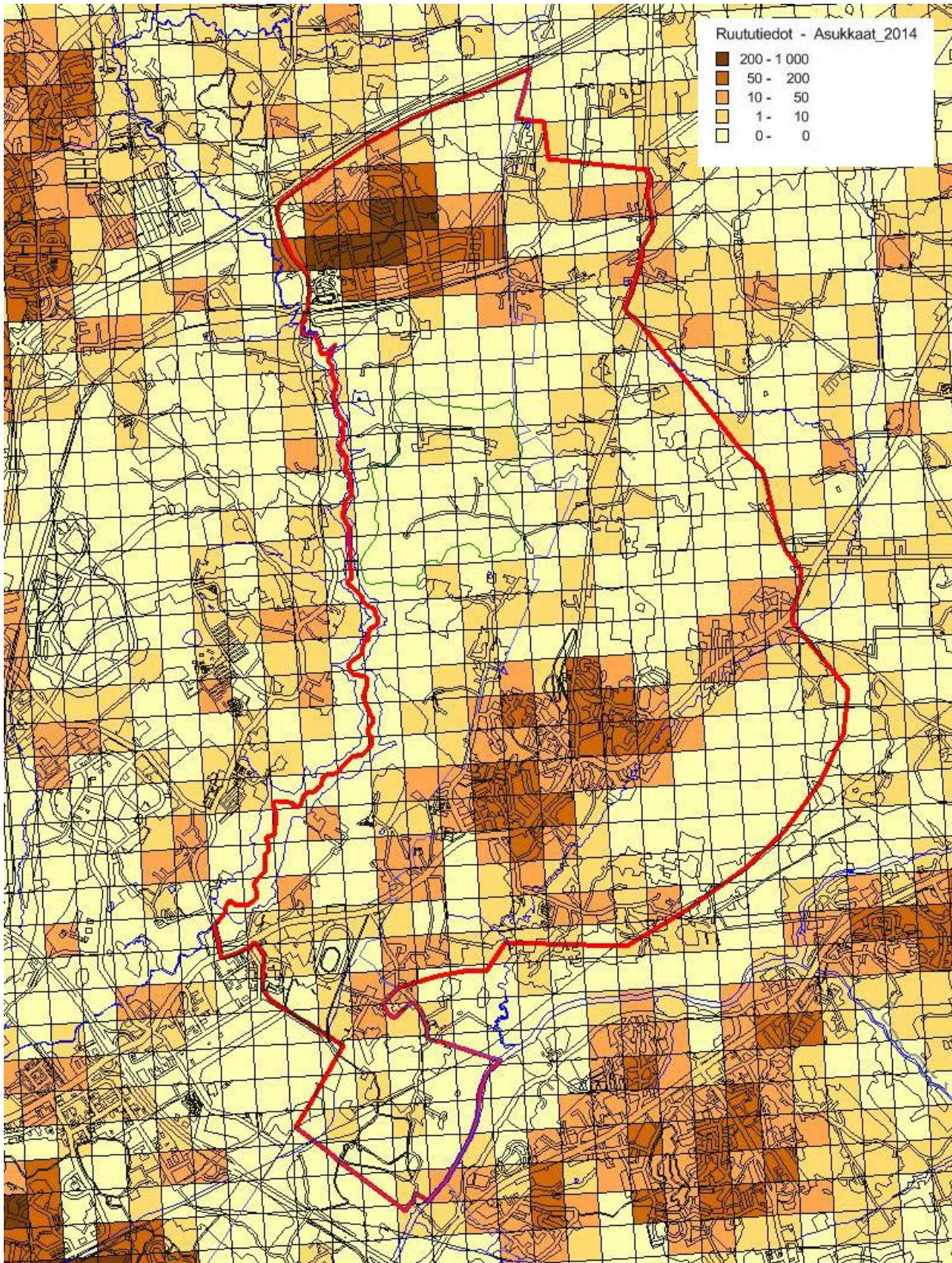
Sähköverkon suurjännitelinjat (110, 220 ja 400 kV) huolehtivat sähkönsiirrosta pitkillä etäisyyksillä. Näitä ei kaava-alueella ole kuin aivan sen eteläosassa Aurajokilaakson valtakunnallisesti arvokkaalla maisema-alueella. Keski- ja pienjänniteverkot eivät ole kovin merkityksellisiä näin laajan osayleiskaavan yhteydessä ja ne huomioidaan yleensä vasta asemakaavavaiheessa.



Kuva 8. Tekninen huolto: jätevesi – oranssi / J, maakaasu varaus – vihreä katkoviiva / K, sähkö – violetti / Z ja vesijohto – sininen / V.

3.1.5 Väestö

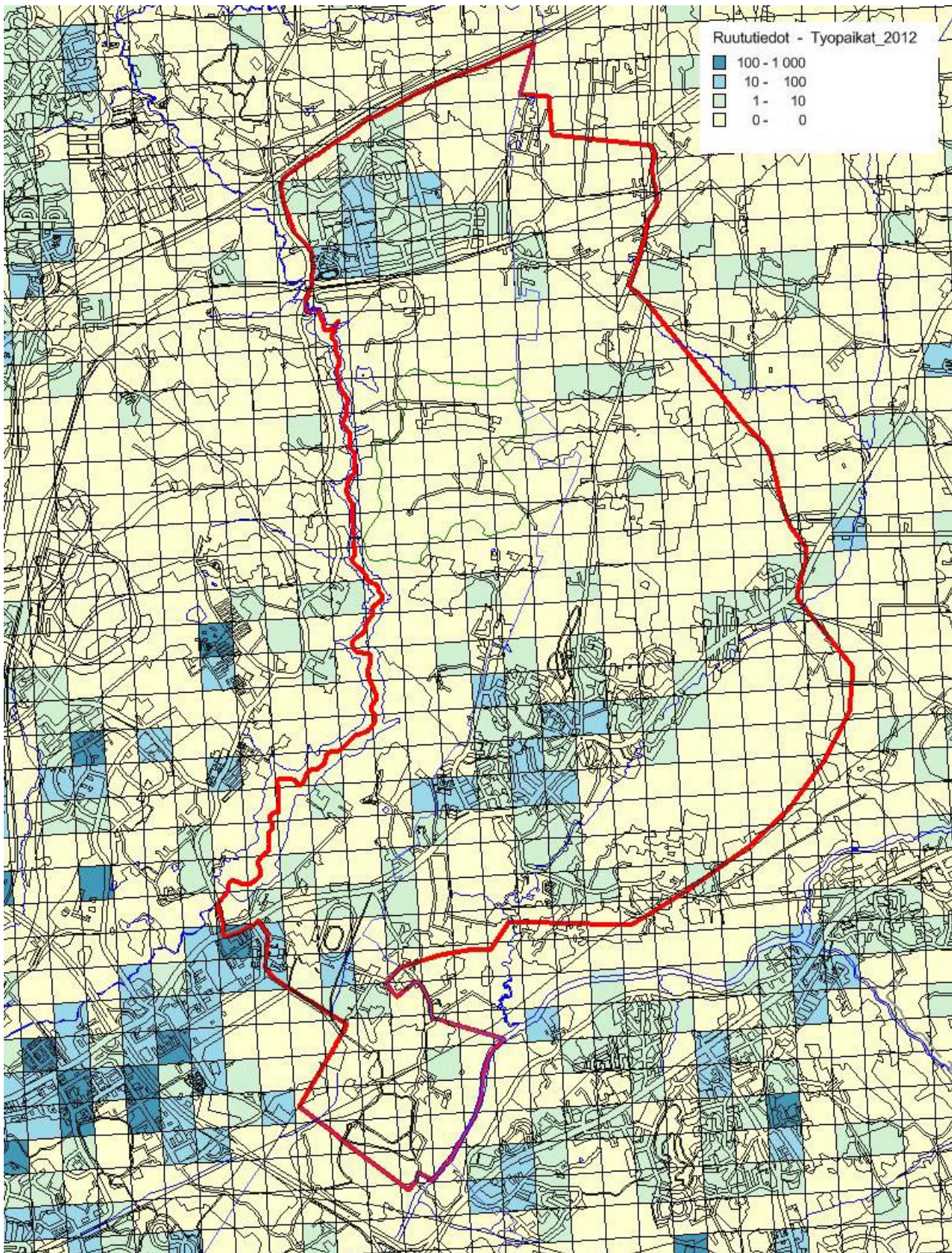
Turun puoleisella kaava-alueella on asukkaita n. 3100 ja Liedon puolella n. 2200. Taajamittain ajateltuna Jäkärän yhteydessä on asukkaita n. 3000 ja Ilmarisissa n. 2300.



Kuva 9. Asukastiheys (tilanne 2014).

3.1.6 Työpaikat

Koko kaava-alueen työpaikkatiheys on matala. Toisaalta tämä selittyy sillä, että suurin osa alueesta on rakentamatonta peltoa ja metsää. Siellä missä on tihein asutus, on myös eniten työpaikkoja eli Jäkärän ja Ilmaristen taajamissa.



Kuva 10. Työpaikkatiheys (tilanne 2012).

3.1.7 Palvelut

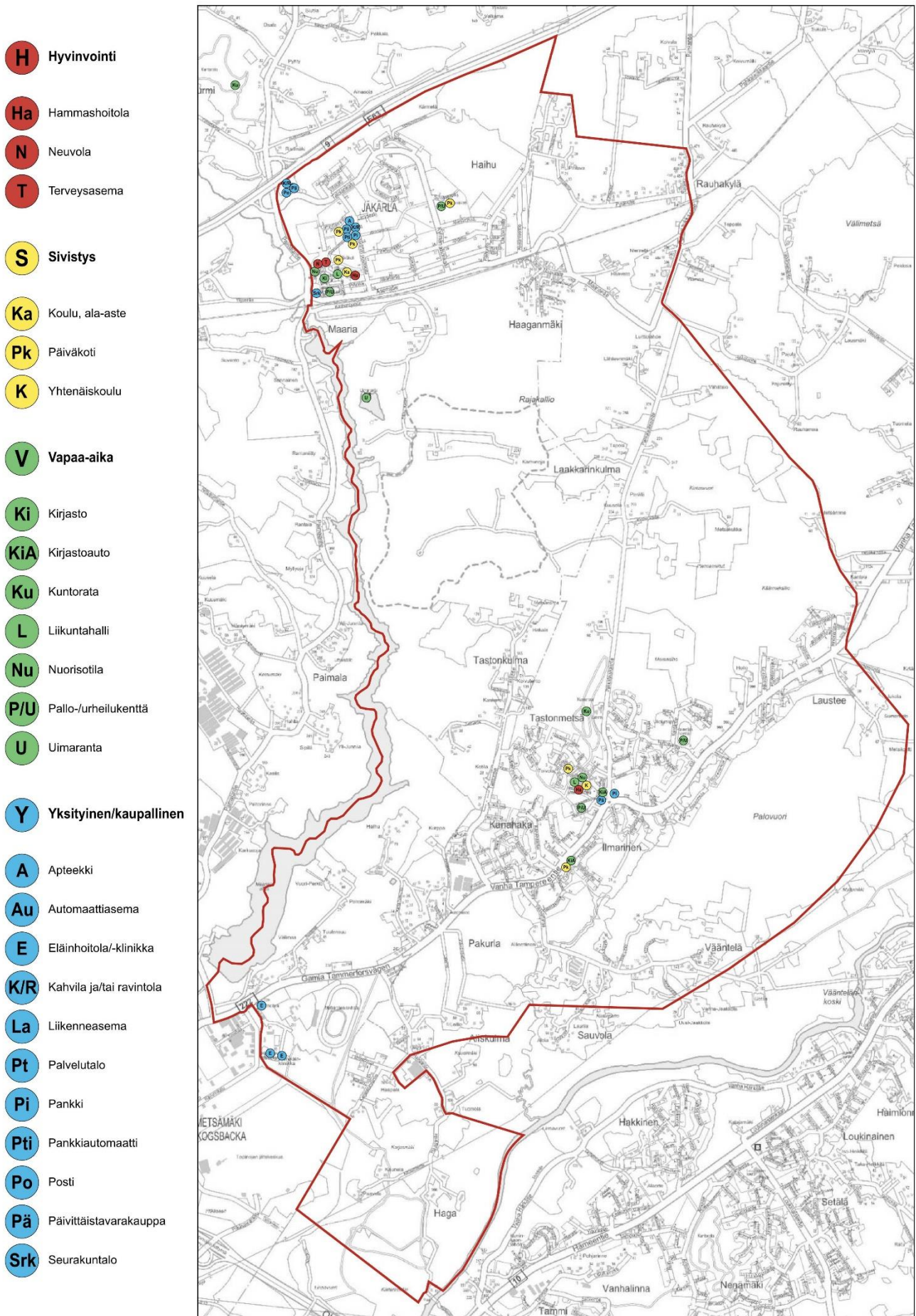
Palveluiden sijoittuminen on esitetty kuvissa 11 - 13. Palvelut on kuvissa kategorioitu niin, että kunnat tuottavat pääosin hyvinvointiin, sivistykseen ja vapaa-aikaan liittyvät palvelut ja muut palvelut ovat yksityisten palveluntarjoajien tuottamia. Nykyisin esimerkiksi päivähoito voi usein olla yksityinen, mutta se on edelleen luonteeltaan kunnallinen, koska palvelun saamista autetaan erilaisin tukijärjestelyin.

Koko aluetta koskevassa yleiskuvassa näkyy hyvin miten palvelut keskittyvät Jäkärän ja Ilmaristen taajamiin. Osa-alueittain esitetyistä kuvista voi katsoa yksityiskohtaisemmin mitä palveluita löytyy miltäkin alueelta.

Yleisesti ottaen voi todeta, että Jäkärästä löytyy kattavasti palveluita. Merkittävimmät puuttuvat palvelut ovat yläaste ja polttonesteiden jakeluasema. Myös Moisio – Yli-Maarian alueella on aika kattavasti palveluita, jotka ovat Jäkärän alueen käytettävissä, mutta toistaiseksi sinne on huonot liikenneyhteydet. Valtatie 9:n on toki suora yhteys, mutta ei kovin käyttökelpoinen palveluiden hakemiseen eikä se käy hitaammille moottoriajoneuvoille. Hyvätasoinen kevyen liikenteen yhteys puuttuu kokonaan. Yli-Maarian ja ns. Koskennurmen alueiden asemakaavoituksen ja toteutuksen myötä liikenneyhteydet tulevat tulevaisuudessa paranemaan. Uusi kokoojkatu tulee yhdistämään Jäkärän Yli-Maariaan, jolloin palveluiden hakeminen onnistuu niin yksityisajoneuvoilla, joukkoliikenteellä kuin kevyellä liikenteellä.

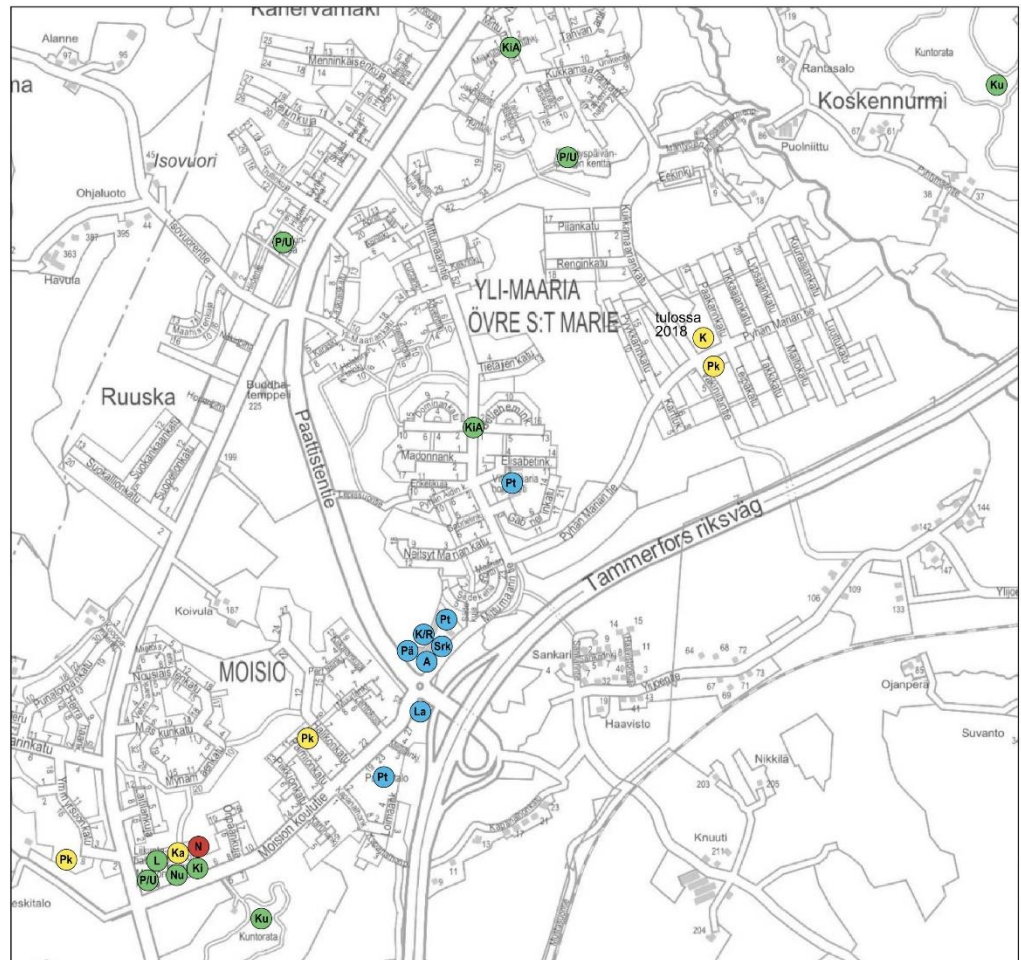
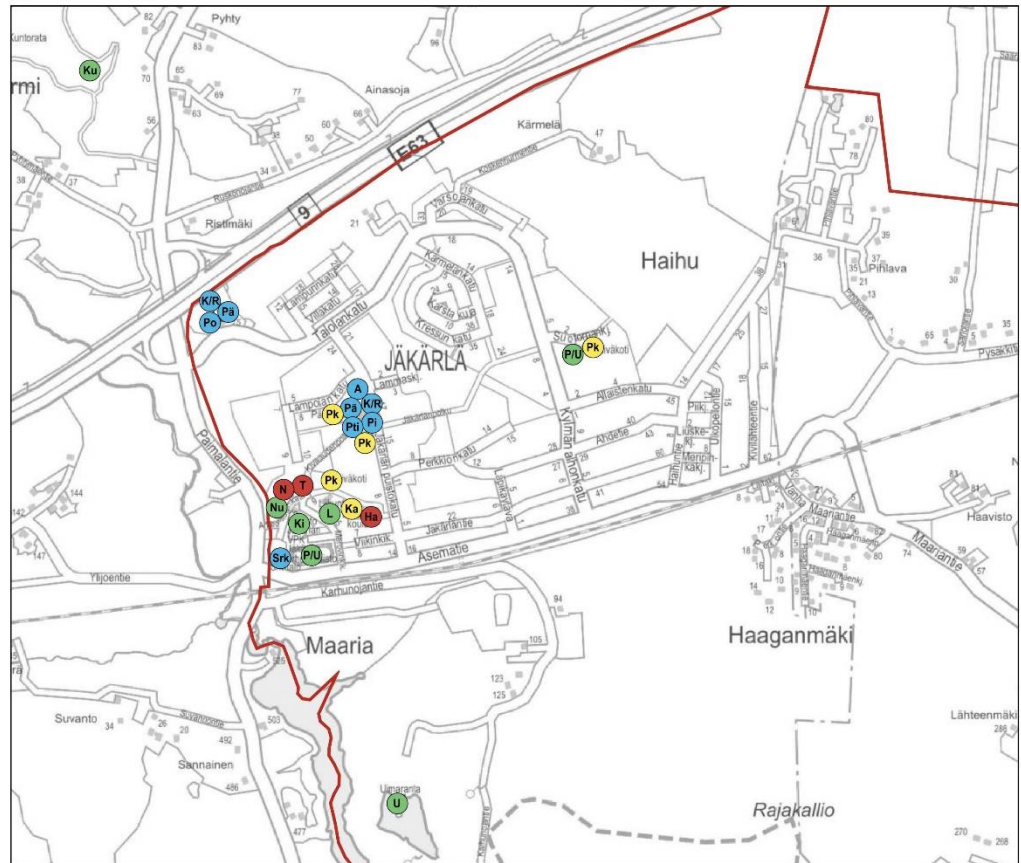
Yli-Maarian alueelle on tarkoitus toteuttaa yhtenäiskoulu, jolloin Pohjois-Turku saa oman yläasteen. Tämän hetken tiedon mukaan koulurakennus pitäisi olla valmis v. 2019. Jäkärän osalta tällä on todennäköisesti myös varjopuolensa. Näillä näkymin ainakin Jäkärässä sijaitseva kirjasto on tarkoitus keskittää yhdessä Moisio kirjaston kanssa yhtenäiskoulun tiloihin, jolloin nykyisen kaltainen kirjastopalvelu loppuu Jäkärässä. Myös neuvolapalvelut saattavat olla siirtymässä yhtenäiskoulun tiloihin.

Ilmarisissäkin palveluita on aika kattavasti, mutta hieman rajallisemmin kuin Jäkärässä. Esimerkiksi postipalvelut ovat kaava-alueen ulkopuolella Orikedolla sekä terveys- ja neuvolapalvelut Liedon keskustassa pääterveysasemalla. Ilmaristen koululla on kolmena päivänä viikossa auki oleva koulukirjasto, muutoin kuntalaisia palvelee kerran viikossa alueella käyvä kirjastoauto sekä laajemmin saavutettavissa olevat seudullisen Vaski-kirjaston toimipisteet. Myöskin Ilmarisista puuttuu polttonesteiden jakeluasema.



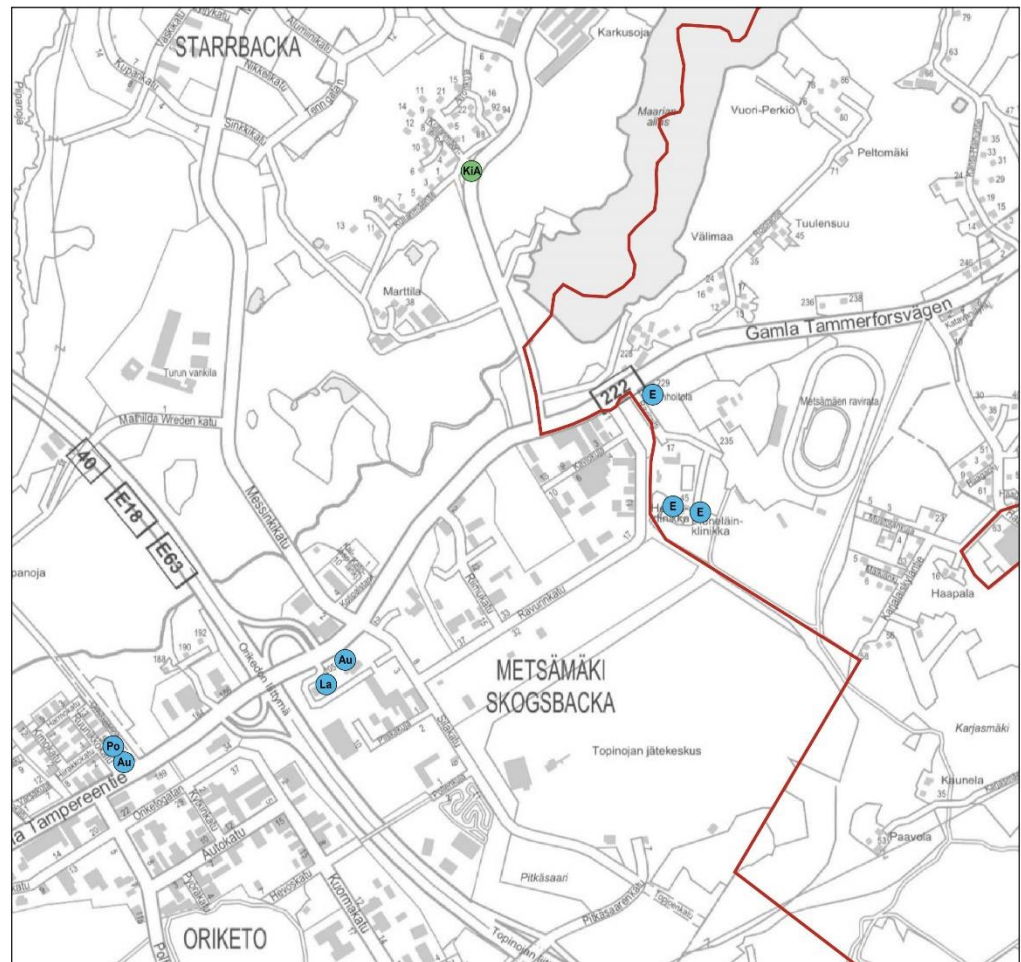
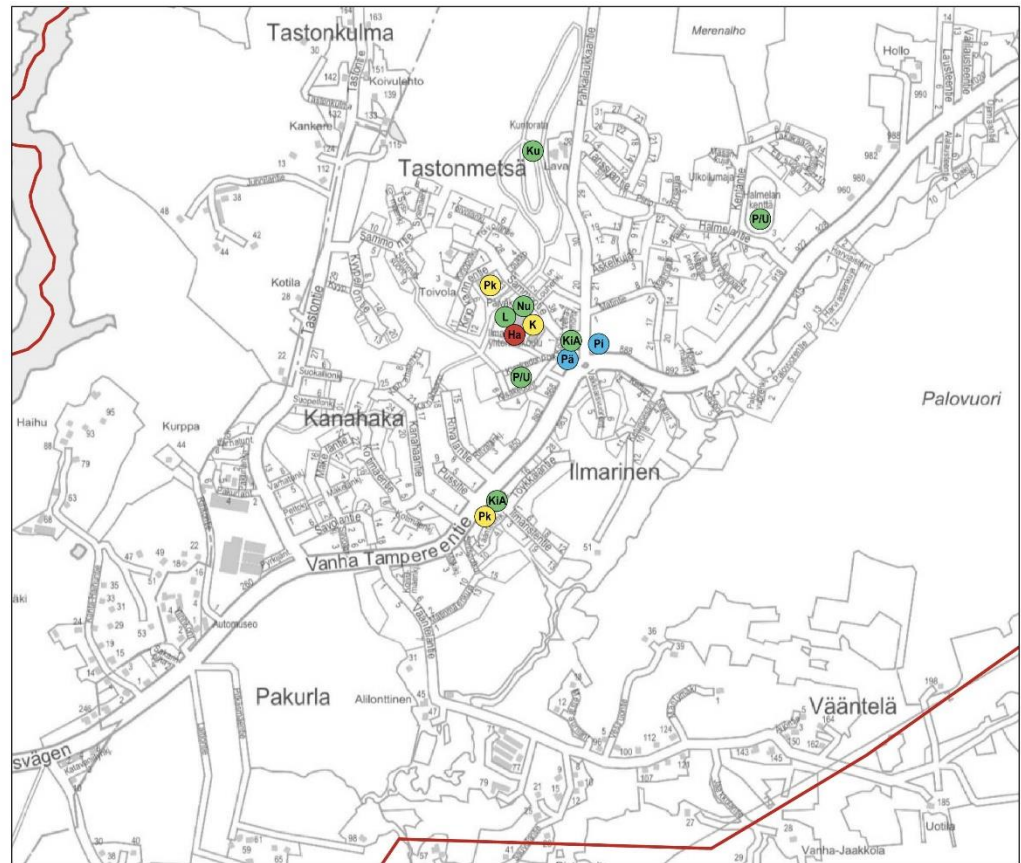
Kuva 11. Palveluiden jakautuminen kaava-alueella (tilanne 2016).

- H** Hyvinvointi
- Ha** Hammashoitola
- N** Neuvola
- T** Terveysasema
- S** Sivistys
- Ka** Koulu, ala-aste
- Pk** Päiväkoti
- K** Yhtenäiskoulu
- V** Vapaa-aika
- Ki** Kirjasto
- KiA** Kirjastoauto
- Ku** Kuntorata
- L** Liikuntahalli
- Nu** Nuorisotila
- P/U** Pallo-/urheilukenttä
- U** Uimaranta
- Y** Yksityinen/kaupallinen
- A** Apteekki
- Au** Automaattiasema
- E** Eläinhoitola-/klinikka
- K/R** Kahvila ja/tai ravintola
- La** Liikenneasema
- Pt** Palvelutalo
- Pi** Pankki
- Pti** Pankkiautomaatti
- Po** Posti
- Pä** Päivittäistavarakauppa
- Srk** Seurakuntalo



Kuva 12. Palvelut Jäkärälässä sekä Jäkärälän käytettävissä olevat palvelut Moision ja Yli-Maarian alueilla (tilanne 2016).

- H** Hyvinvointi
- Ha** Hammashoitola
- N** Neuvola
- T** Terveysasema
- S** Sivistys
- Ka** Koulu, ala-aste
- Pk** Päiväkoti
- K** Yhtenäiskoulu
- V** Vapaa-aika
- Ki** Kirjasto
- KiA** Kirjastoauto
- Ku** Kuntorata
- L** Liikuntahalli
- Nu** Nuorisotila
- P/U** Pallo-/urheilukenttä
- U** Uimaranta
- Y** Yksityinen/kaupallinen
- A** Apteekki
- Au** Automaattiasema
- E** Eläinhoitola-/klinikka
- K/R** Kahvila ja/tai ravintola
- La** Liikenneasema
- Pt** Palvelutalo
- Pi** Pankki
- Pti** Pankkiautomaatti
- Po** Posti
- Pä** Päivittäistavarakauppa
- Srk** Seurakuntalo



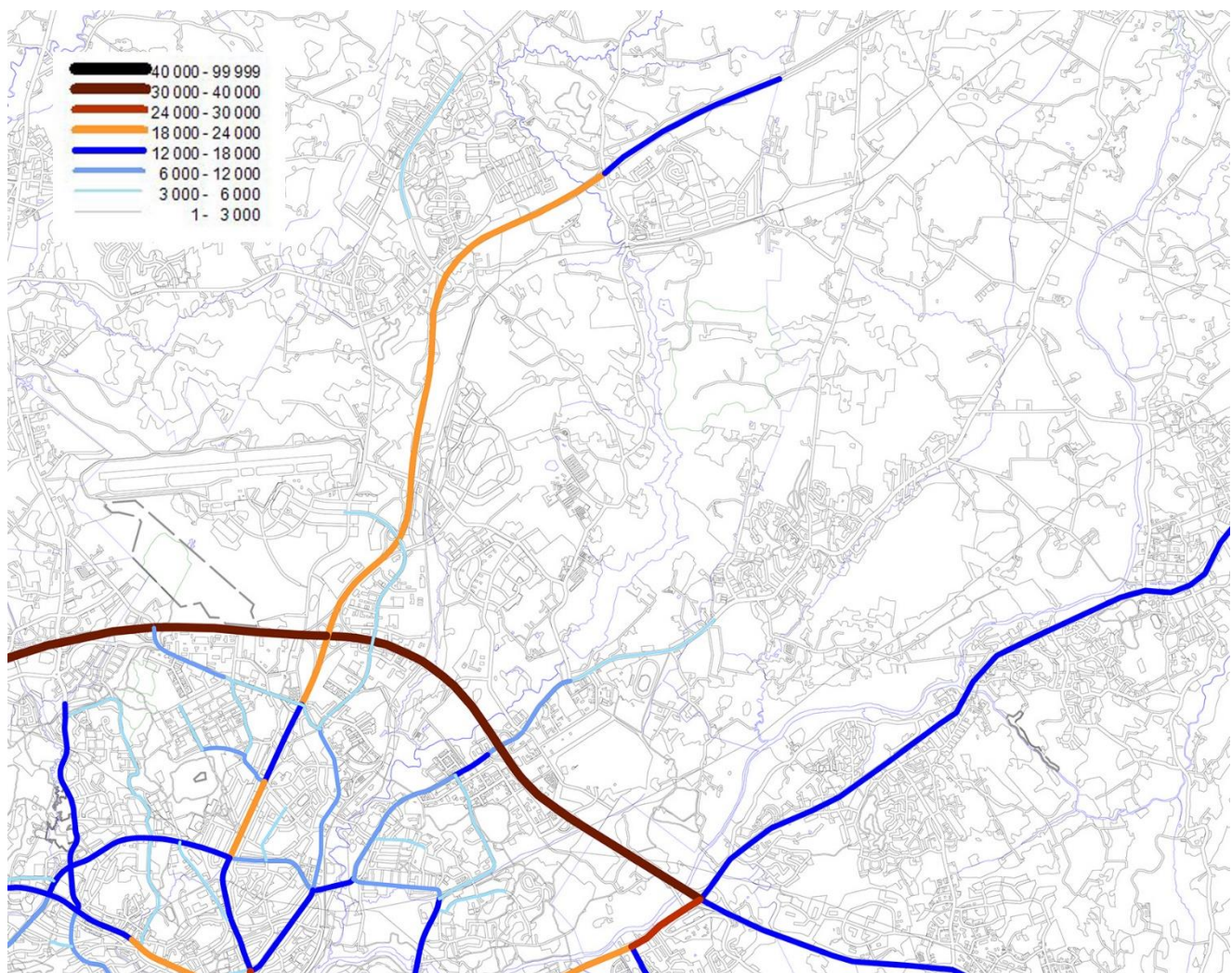
Kuva 13. Palvelut Ilmarisissa sekä Ilmaristen käytettävissä olevat palvelut Metsämäen ja Orikedon alueilla (tilanne 2016).

3.1.8 Liikenne

Tieliikenne

Jäkärälä tukeutuu tieliikenteen osalta vahvasti Tampereen moottoritiehen eli valtatie 9:ään (E63). Sen liikennemäärä oli noin 19 000 ajoneuvoa/arkivrk vuonna 2013 Jäkärälän ja Turun kehätien (kt 40) välillä. Toinen merkittävä yhteys Turun keskustan suuntaan on Paimalantie (mt 12268), jonka liikennemäärä oli noin 1150 - 1850 ajoneuvoa/arkivrk vuonna 2013. Paimalantie kulkee koko matkan lähellä Maarian allasta. Jäkärälän sisäisistä yhteyksistä merkittävimmät ovat Talolankatu, Jäkärälän puistokatu, Kylmänalhonkatu ja Asematie.

Ilmaristen puoli ja sitä ennen olevat Turun puoleiset osat taas tukeutuvat lähes yksinomaan Vanhaan Tampereentiehen (mt 222). Vanhan Tampereentien liikennemäärä oli Paimalantien ja Ilmaristen välisellä osuudella noin 5150 ajoneuvoa/arkivrk vuonna 2013. Jäkärälän ja Ilmaristen taajamia yhdistää Pahkalaukkaantie. Yhteys on vähäliikenteinen ja sen liikennemäärä olikin vain noin 600 ajoneuvoa/arkivrk vuonna 2013. Pahkalaukkaantien muodostama yhteys taajamien välillä ei ole kovin sujuva, mutta toisaalta taajamien välinen ajoneuvoyhteys ei ole kovinkaan merkityksellinen.



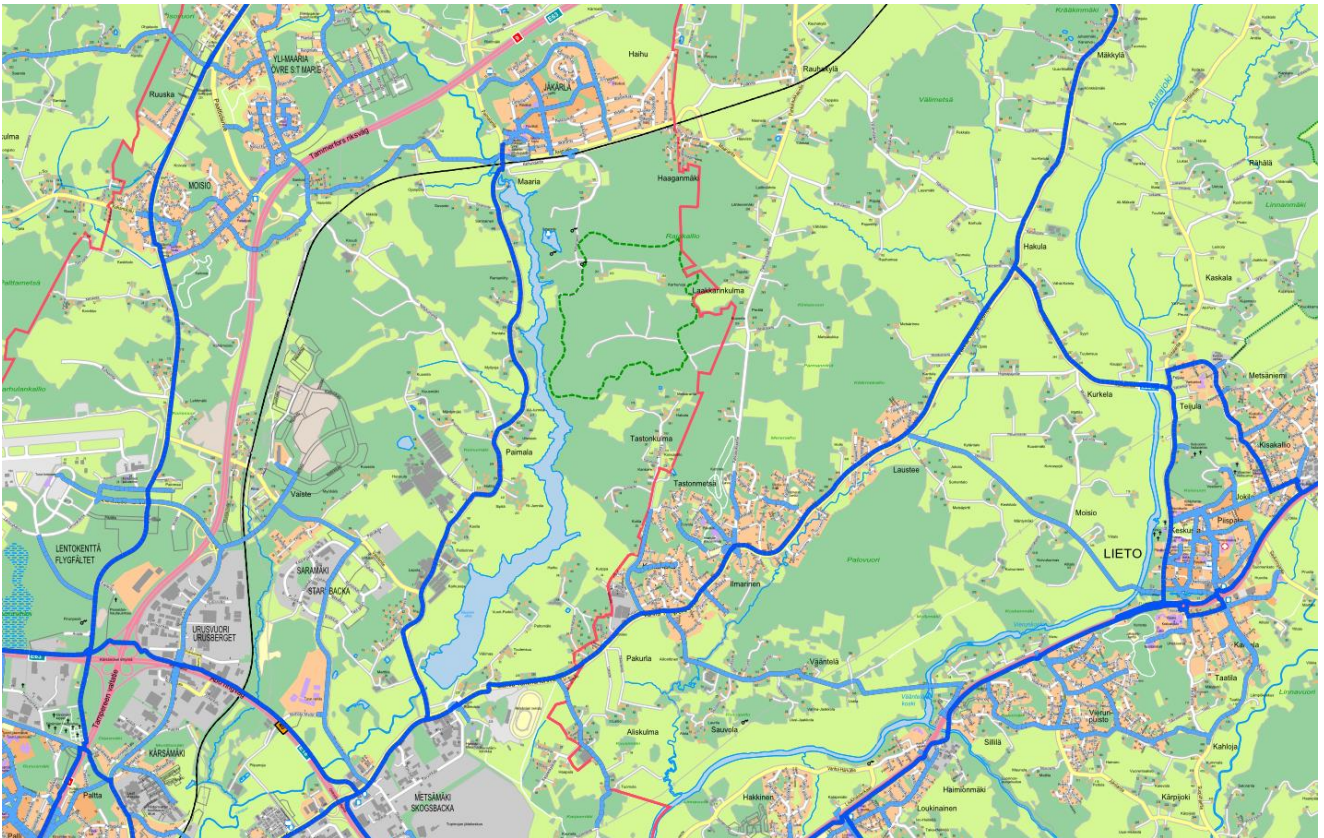
Kuva 14. Ajoneuvoliikenteen liikennemääriä suunnittelualan ympäristössä vuonna 2016.

Raideliikenne

Kaava-alueen pohjoisosassa Jäkärän taajaman eteläpuolella kulkee Turku – Toijala junarata. Junarata on sähköistetty, mutta pääosin yksiraiteinen. Jäkärän kohdalla raiteita on enemmän junien kohtaamista ja raakapuun kuormausta varten. Laadittavissa uusissa kaavoissa on alettu osoittaa tulevaisuutta ajatellen tilavarauksia toiselle pääraiteelle. Turku – Toijala radalla on henkilöjunaliikenteen lisäksi myös paljon tavarajunaliikennettä. Turusta lähteville junayhteyksille on tehty selvityksiä paikallisjunaliikenteen toteuttamisedellytyksistä.

Pyöräily ja jalankulku

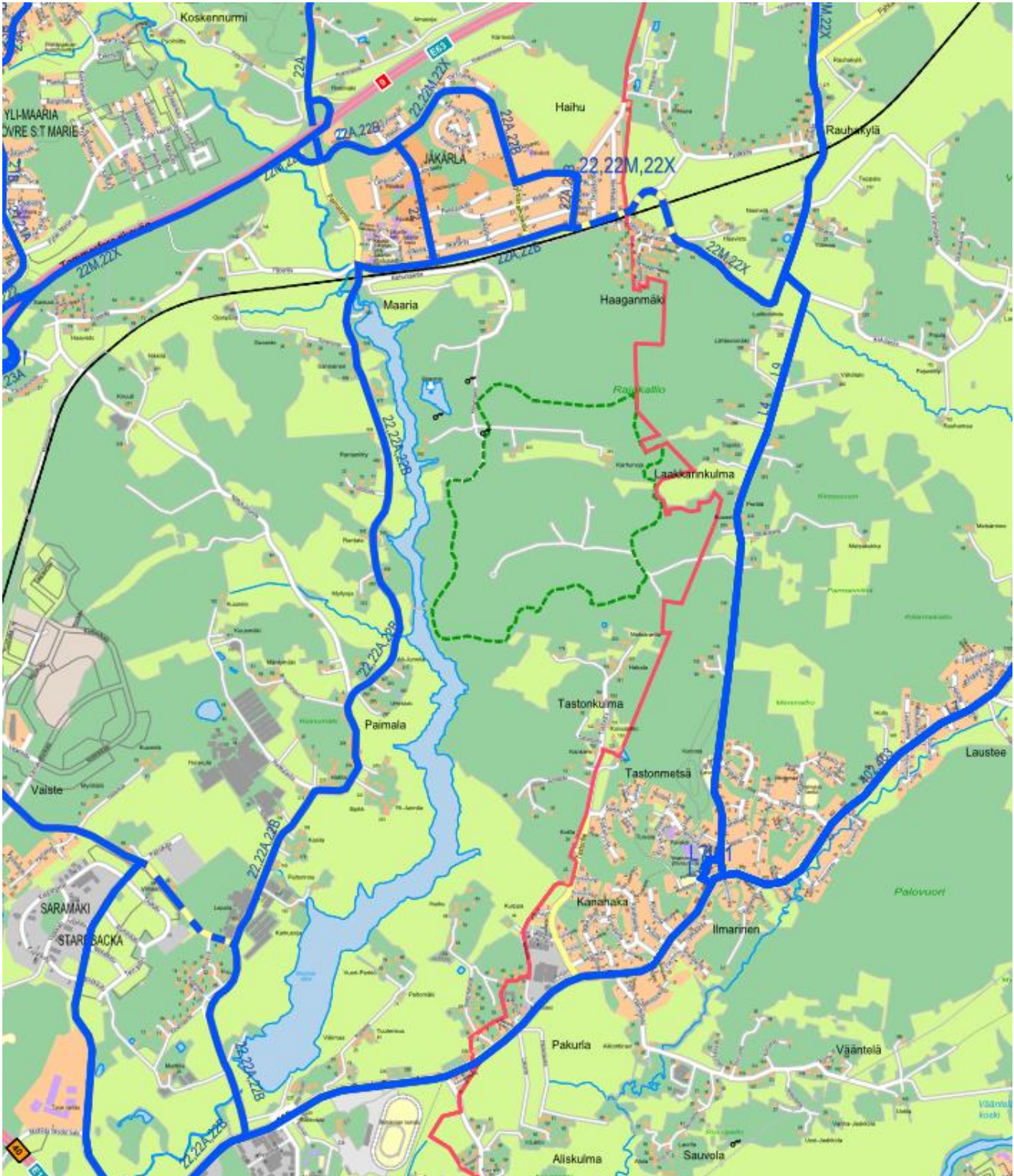
Pyöräteitä löytyy taajamista sekä pidemmän matkan liikkuja palvelevan Paimalantien ja Vanhan Tampereentien varsilta. Paimalantieltä ja Jäkärästä on pyöräily-yhteys vähäliikenteisen Ylijoentien kautta Yli-Maarian ja Moision suuntaan. Taajamia yhdistävän Pahkalaukkaantien varressa ei ole pyörätietä eikä jalkakäytävää valtion osuudella, mutta tien alkupäässä, kunnan katuosuudella, on väylää tanssilavalle asti. Myöskään Jäkärästä pohjoiseen Auvaismäentien suuntaan tai Jäkärästä länteen Ylijoentien suuntaan ei ole pyörätietä eikä jalkakäytävää. Taajamissa kevyen liikenteen väyliä kulkee keskeisten katujen varsilla sekä alueen sisäisillä viherkäytävillä.



Kuva 15. Pyöräilyverkosto (tilanne tammikuu 2017). Tummansinisellä pyöräilyn nykyinen pääverkosto ja vaaleansinisellä pyöräilyn nykyinen lähiverkosto.

Joukkoliikenne

Kaava-alueen tiheimmin kulkeva joukkoliikenne jakautuu Turun keskustasta Jäkärän suuntaa ja Ilmaristen suuntaa palveleviin joukkoliikennelinjoihin. Jäkärästä Turun keskustaan kulkevat useita eri reittejä mm. linjat 21, 22 ja 23. Ilmarisista Turun keskustaan kulkevat Vanhaa Tampereentietä linjat 401, 402 ja 403 (ruuhka-aikana noin 30 minuutin välein). Liedon keskustaan kulkee mm. Ilmarisista Liedon sisäinen linja L7. Lisäksi alueella toimii muutamia muita harvemmin liikennöityjä joukkoliikennelinjoja.



Kuva 16. Joukkoliikennereitit (tilanne huhtikuu 2016).

3.1.9 Ympäristöhäiriöt

Melu

Merkittävin melun aiheuttaja eri puolille kaava-aluetta on tie- ja raideliikenne. Suurimman melulähteen muodostaa valtatie 9 ja seuraavana Vanha Tampereentie sekä Toijalan rata. Muualla kaava-alueella liikennemäärät ovat sen verran vähäisiä, ettei se aiheuta merkittävää meluhaittaa.

Kaava-alueen keskivaiheille aiheuttaa paikoin merkittävääkin meluhaittaa lentoliikenne. Monet lentokoneet laskeutuvat Turun lentoasemalle idän suunnasta, jolloin lentokoneet hakeutuvat laskeutumislinjalle jo kauan ennen kiitotietä ja tällöin ne ovat kohtuullisen matalalla lentäessään kaava-alueen yli. Jos lentoliikenne lisääntyy, sen on arvioitu aiheuttavan lisääntyvää meluhaittaa juuri Maarian altaan itäpuolisella alueella.

Yksittäinen melulähde on Metsämäen ravirata silloin, kun siellä pidetään ravit. Raveja pidetään kuitenkin kohtalaisen harvoin eikä niitä ole koskaan yöaikaan. Yksittäisenä melunlähteenä voidaan kokea myös Vanhan Tampereentien varressa oleva teollisuuslaitos, joka saattaa aiheuttaa välittömään lähiympäristöönsä paikallista melua.

Tärinä

Merkittävää tärinää ei kaava-alueella aiheuta juuri muu kuin Toijalan radalla kulkeva junaliikenne. Henkilöjuna- ja tavarajunaliikenteestä suurempaa tärinää aiheuttaa tavarajunaliikenne, jota Toijalan radalla on paljon. Tavarajunat ovat pidempiä ja painavampia kuin henkilöjunat, jolloin niiden aiheuttama tärinä voi olla huomattavaakin, erityisesti pehmeikköalueilla. Lisäksi tavarajunien aiheuttama tärinä voi olla erityisen häiritsevää siksi, että monet niistä kulkevat öisin.

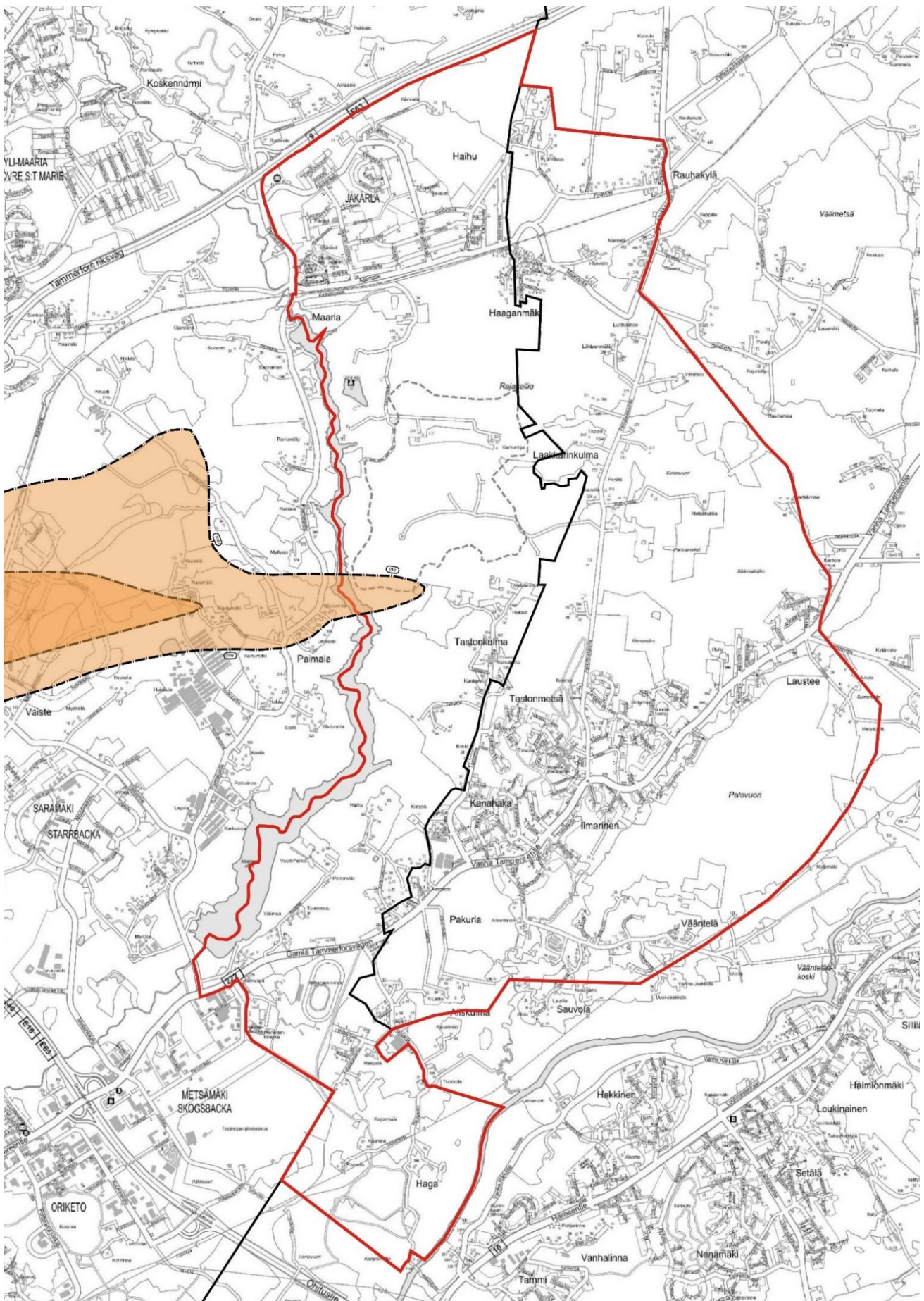
Maaperän pilaantuminen

Pilaantunut maa-alue on alue, jolla on ihmisen toiminnan seurauksena haitallisia aineita siinä määrin, että niistä aiheutuu haittaa tai merkittävä riski ympäristölle tai terveydelle, viihtyisyyden vähentymistä tai muuta niihin verrattavissa olevaa haittaa.

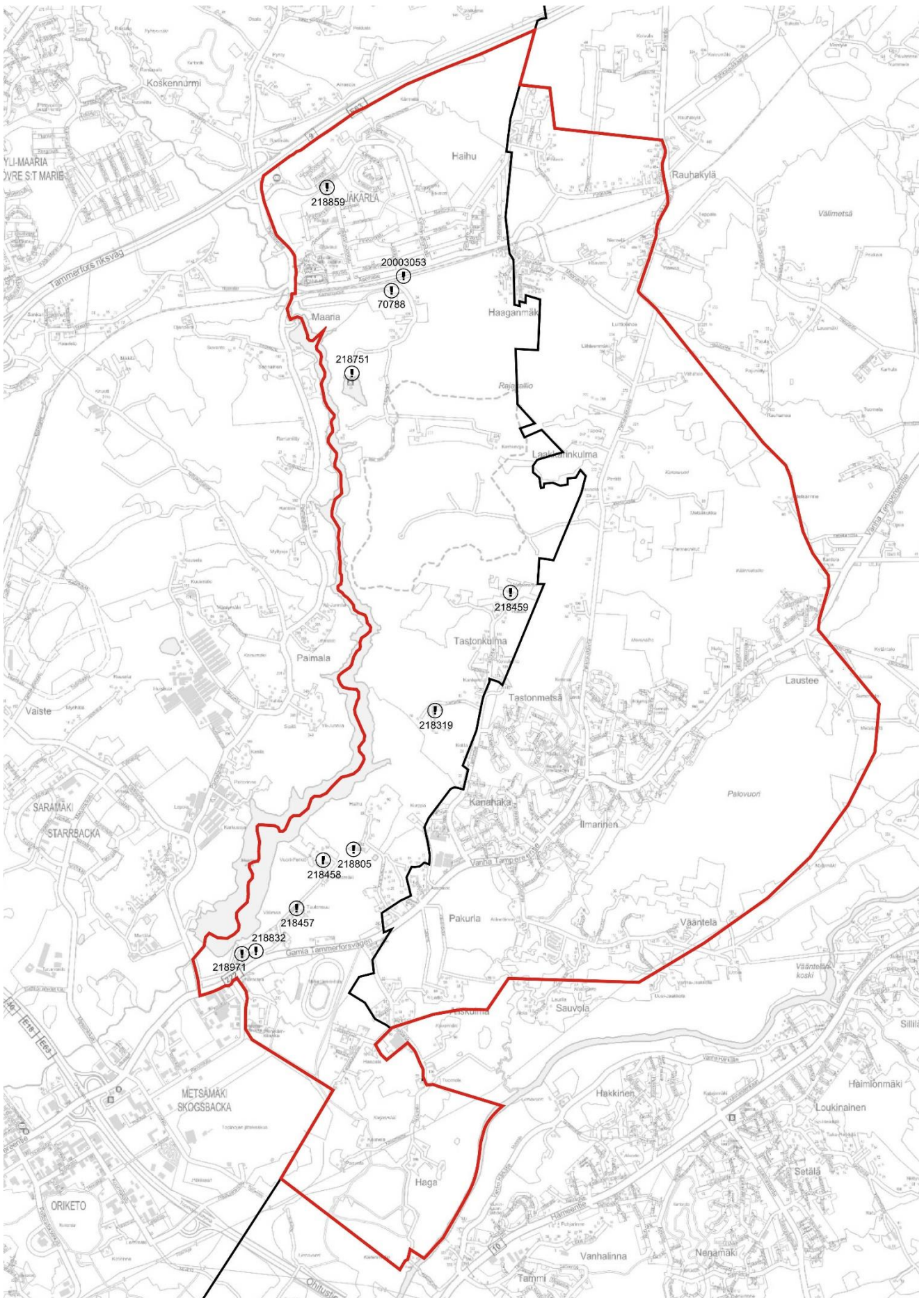
Jos alue todetaan pilaantuneeksi, on ryhdyttävä toimenpiteisiin haittojen ja riskien vähentämiseksi hyväksyttävälle tasolle, joka riippuu alueen maankäytöstä. Tämä voidaan toteuttaa haitallisia aineita poistamalla, niiden kulkeutumista vähentämällä tai rajoittamalla haitallisille aineille altistumista esim. maankäytön suunnittelulla.

Kuvassa 18 on esitetty kaava-alueelta kohteet, joissa maaperä on pilaantunut tai joissa on tai on ollut sellaista toimintaa, joka on voinut pilata maaperää. Näiden ns. pima-kohteiden kohdeluettelo on selostuksen liite nro 5.

Kartalla esitetyistä kohteista osayleiskaavan kannalta on huomionarvoinen lähinnä vain kohde 70788 Karhunojantien varressa. Kohteessa kyllästettiin aikanaan ratapölkkyjä kreosoottiöljyllä. Kreosoottiöljy on kivihiilitervan tisle, joka on tehokas ja myrkyllinen puunsuojakemikaali. Kreosoottiöljy koostuu sadoista orgaanisista yhdisteistä, joista suuri osa on ympäristölle tai terveydelle vaarallisia. Kreosootti voi ärsyttää ihoa, silmiä ja hengityselimiä. Pitkäaikainen tai suurille pitoisuuksille altistuminen voi aiheuttaa mm. syöpää ja perimän muutoksia. Kreosoottiöljy ei kiinnity puuhun pysyvästi vaan liukee ja haihtuu ympäristöön. Kreosootin aineosat voivat pilata pohjavettä sekä haitata maaperän ja veden eliöitä. Karhunojantien kohde oli vahvasti pilaantunut ja oli myös viitteitä siitä, että kreosoottiöljyn ainesosia oli jo lähtenyt kulkeutumaan kohti Maarian allasta. Tämän johdosta alue puhdistettiin v. 2013. Puhdistuksen taso valittiin niin, että suurin osa pilaantuneesta maasta saatiin pois, mutta ei niin kattavasti, että kyseiselle kohtaa voisi nykyisellään kaavoittaa asumista. Kohdetta seurataan edelleen.



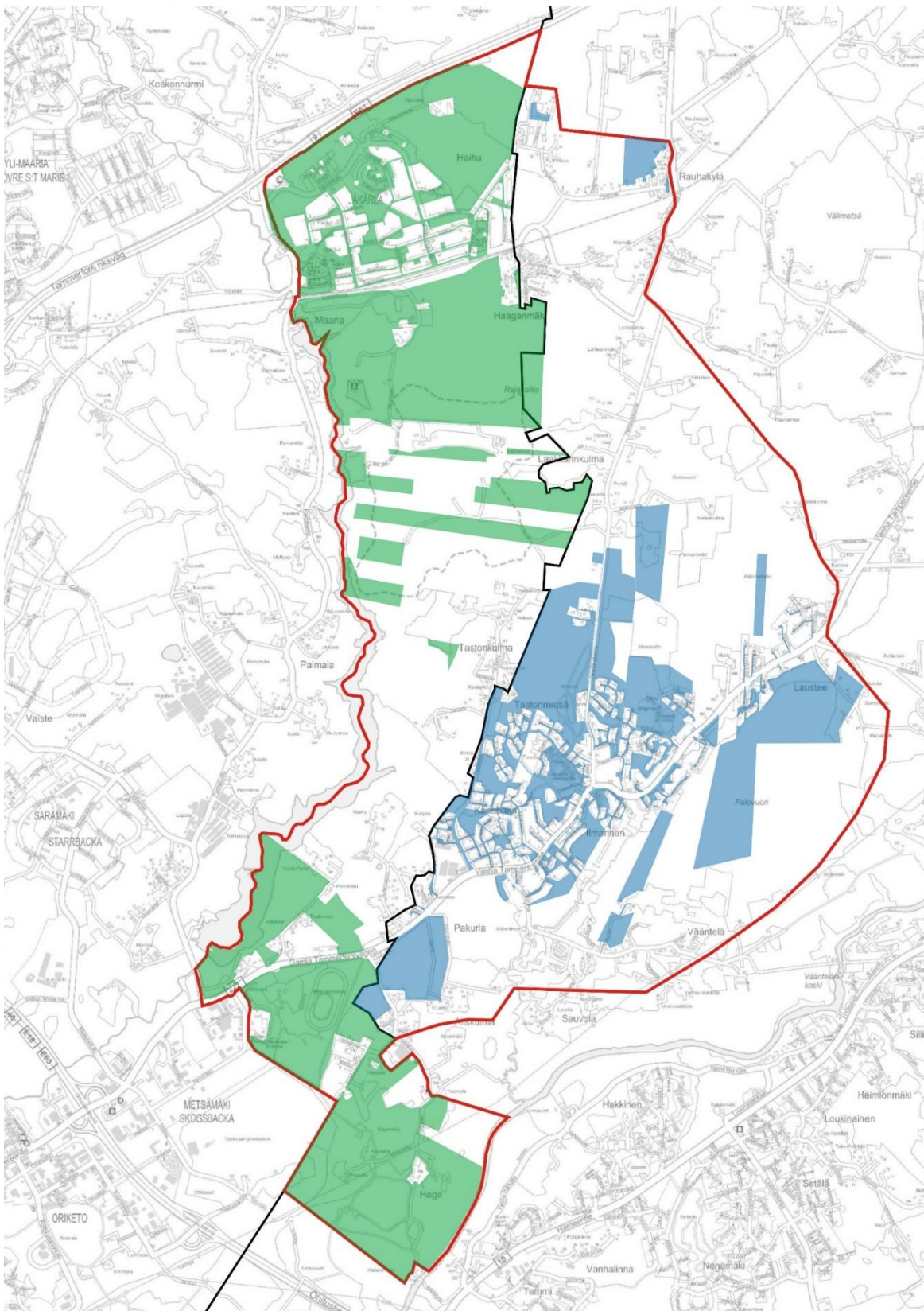
Kuva 17. Lentomelualue vuoteen 2027 ulottuvan meluennusteen perusteella. Vaalealla 55 dB Lden melualueen raja ja tummemmalla 60 dB Lden raja.



Kuva 18. Kohteet, joissa maaperä on pilaantunut tai siellä on tai on ollut toimintaa, joka on voinut pilata maaperää.

3.1.10 Maanomistus

Turun puolelta Turun kaupunki omistaa laajoja alueita kaava-alueen pohjois- ja eteläosista sekä yksittäisiä tiloja alueen keskivaiheilta. Liedon kunta omistaa alueita pääasiassa kaava-alueen eteläosista Ilmaristen taajaman ympäriltä. Suurelta osin kaava-alue on yksityisessä omistuksessa.



Kuva 19. Maanomistus kaava-alueella. Turun kaupungin omistamat maa-alueet vihreällä ja Liedon kunnan sinisellä. Valkoiset alueet yksityiset ja muut maanomistajatahot (tilanne 2016).

3.2 Aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

3.2.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) mukaan valtioneuvosto voi hyväksyä alueidenkäyttöä ja aluerakennetta koskevia valtakunnallisia tavoitteita. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tehtävänä on osaltaan tukea ja edistää maankäyttö- ja rakennuslain yleisten tavoitteiden ja laissa määriteltyjen alueidenkäytön suunnittelun tavoitteiden saavuttamista. Keskeisimpiä näistä tavoitteista ovat kestävä kehitys ja hyvä elinympäristö. Tarkoituksena on myös edistää kansainvälisten sopimusten ja sitoumusten täytäntöönpanoa Suomessa sekä turvata alueidenkäytölliset edellytykset valtakunnallisille hankkeille.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää, johon kuuluvat lisäksi maakuntakaava, yleiskaava ja asemakaava. Maakuntakaavalla ratkaistaan alueidenkäytön maakunnalliset kysymykset. Yleis- ja asemakaavoilla ohjataan kunnan alueidenkäyttöä.

Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista on annettu 30.11.2000. Päätös niiden tarkistamisesta on annettu 13.11.2008.

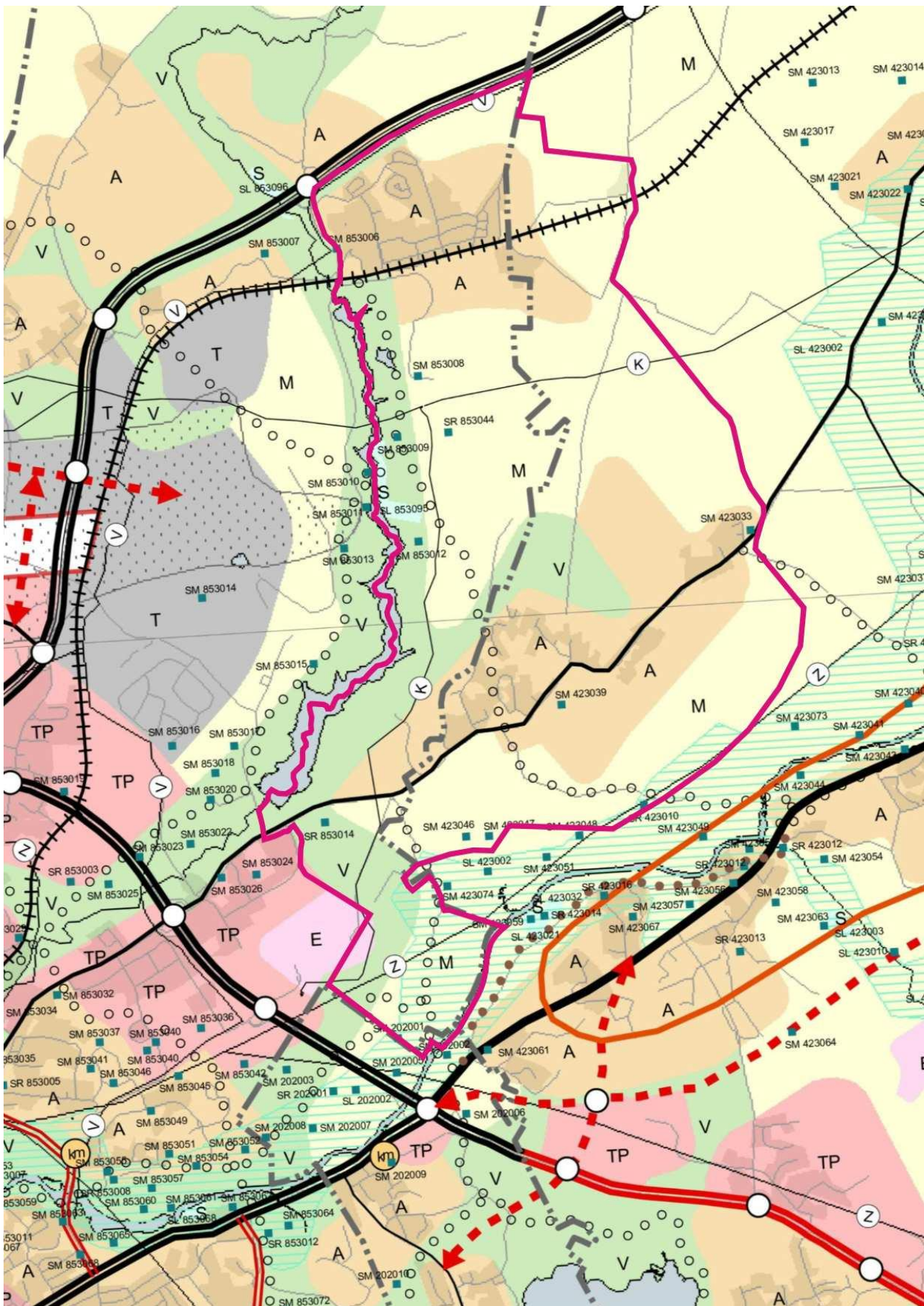
3.2.2 Maakuntakaava

Ympäristöministeriön 23.8.2004 vahvistamassa Turun kaupunkiseudun maakuntakaavassa suunnittelualaue on taajamatoimintojen aluetta (A) vain Jäkärän ja Ilmaristen taajamien yhteydessä. Muilta osin suunnittelualaue on maa- ja metsätalousaluetta (M) tai virkistysaluetta (V). Maarian altaan itäreunalla on lisäksi yksi suojelualaue (S).

Aurajoen ympäristö on osoitettu ”kulttuuriympäristön tai maiseman kannalta tärkeäksi alueeksi”. Lisäksi suunnittelualaueella on useita suojelukohteita.

Alueen läpi on esitetty ”maakaasuverkon reittivaihtoehdot” itä-länsisuunnassa Jäkärän ja Ilmaristen välistä ja siitä linja Turun puolella etelään Topinojan kaatopaikka-alueelle. Alueen eteläosassa Aurajoen rantavyöhykkeellä kulkee suurjännitelinja. Aivan suunnittelualaueen pohjoisreunassa kulkee suunniteltu runkovesijohtolinja. Kyseessä on Virttaankankaalta tuleva tekopohjavesijohto, joka on jo toteutettu.

Maakuntakaavaa ollaan tarkistamassa Rakennemallin johdosta. Kaava tehdään taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaavana. Kaavaluonnos on ollut nähtävänä 3.6.-10.7.2015 välisen ajan ja ehdotuksena kaava tulee nähtäville vuoden 2017 aikana.



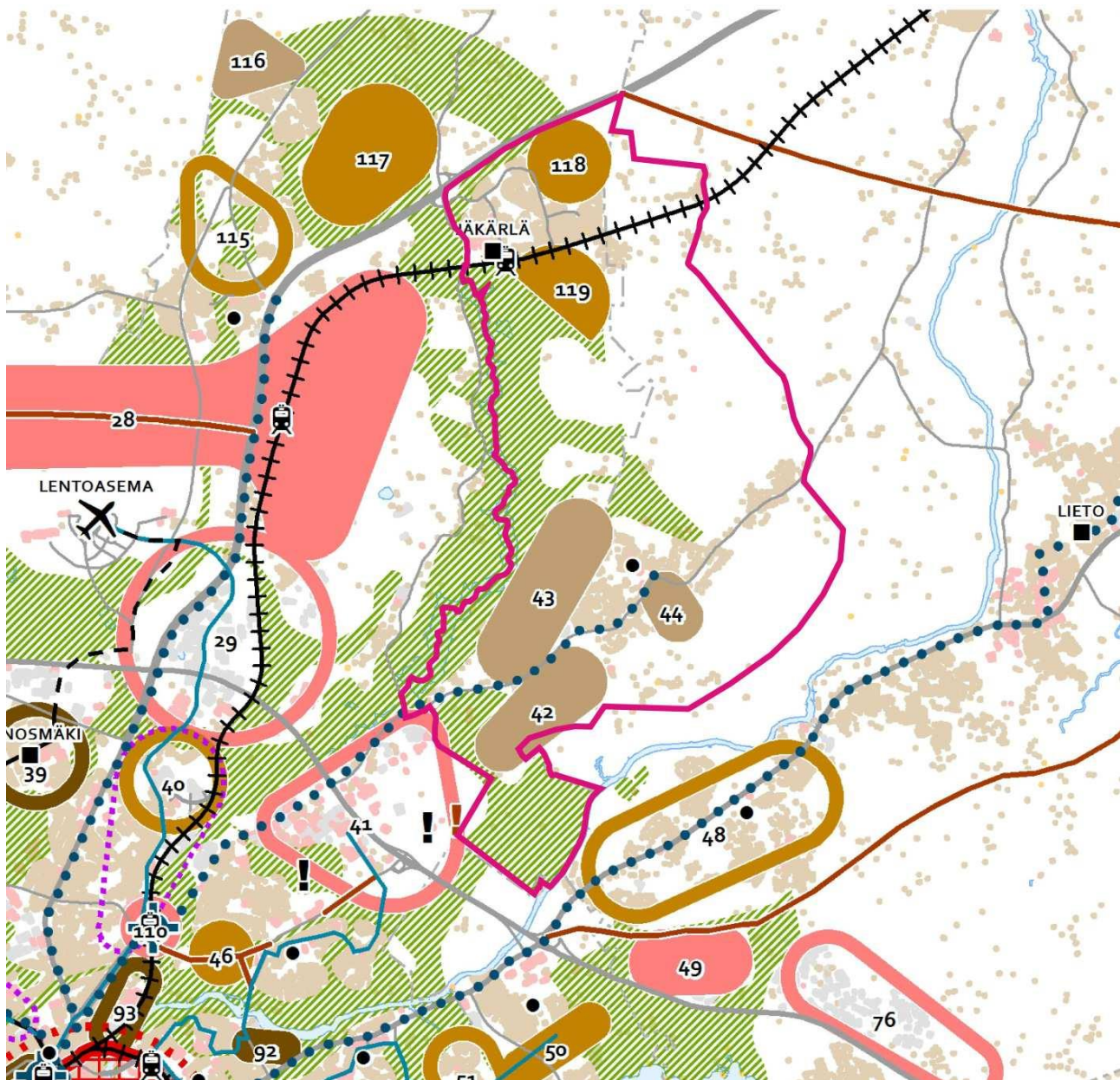
Kuva 20. Ote maakuntakaavasta.

3.2.3 Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035

Rakennemalli on PARAS-lain johdosta laadittu kaupunkiseutusunnitelma, joka koskee maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelua.

Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035 edistää kaupunkirakenteen kestävästä kehitystä ja alueen vetovoimaisuutta. Rakennemallin tärkeimpänä tavoitteena oli löytää yhteinen näkemys kaupunkiseudun yhdyskuntarakenteen kehityksen pitkän tähtäyksen päälinjoista. Rakennemalli ohjaa kuntien tulevaa maankäytön suunnittelua yleispiirteisesti, joten se toimii esim. tällaisen osayleiskaavatyön lähtökohtana ja perusselvityksenä. Rakennemalli on hyväksytty kuntien valtuustoissa keväällä 2012.

Rakennemallissa suunnittelualueelle on merkitty uusia tai merkittävästi kehitettäviä asuinalueita vain Jäkärän ja Ilmaristen taajamien yhteyteen. Maarian altaan ympäristö on osoitettu kaupunkiseudun kehitettävänä vihervyöhykkeenä.



Kuva 21. Ote Rakennemallista.

3.2.4 Yleiskaavat

Turun yleiskaava 2020

Kaupunginvaltuuston 18.6.2001 hyväksymässä Turun yleiskaava 2020:ssa ainoat suoraan asumistoimintoihin liittyvät aluemerkinnot ovat Jäkärän taajaman yhteydessä (C, PK, AK ja AP). Muuten kaava-alue on pääosin maa- ja metsätalousaluetta (M), virkistysaluetta (V) ja suunnittelutarvealuetta (st). Pienialaisesti alueelta löytyy lisäksi erityisalueita (E), suojelualue (S) sekä tuotanto- ja varasto toiminnan alue (T). Pääviheryhteys on merkitty kulkemaan Jäkärän ja Ilmaristen välisen metsäalueen halki.

Maarian allas, samoin kuin Aurajoen ranta-alue, on osoitettu ”kulttuurihistoriallisesti, kaupunkikuvallisesti, maisemallisesti tai luonnonoloiltaan arvokkaaksi alueeksi”.

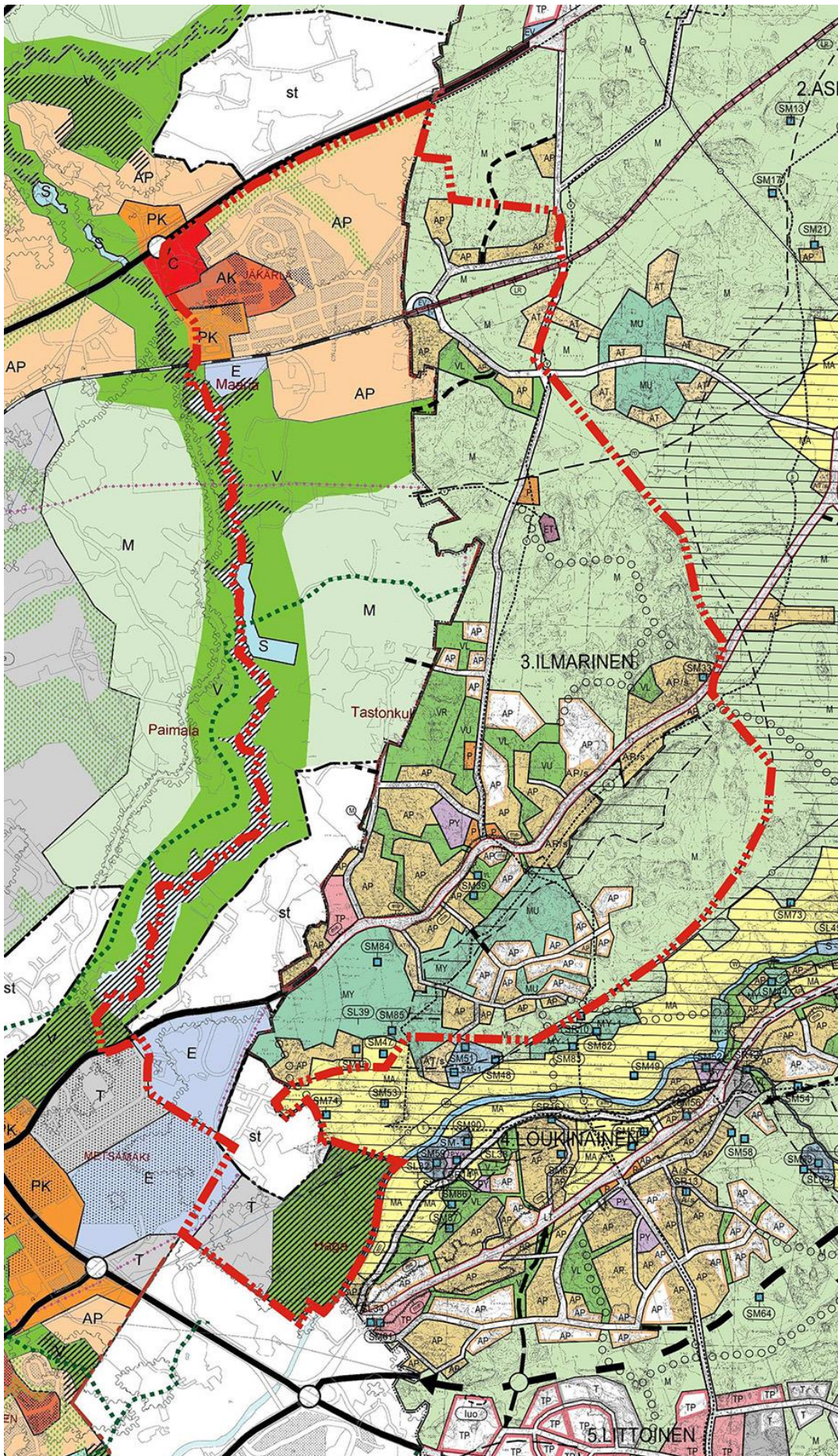
Maakuntakaavan tapaan alueelta löytyy merkintöjä maakaasujohdosta sekä voimansiirtolinjoista.

Liedon yleiskaava 2020

Kunnanvaltuuston 13.12.2004 hyväksymässä Liedon yleiskaava 2020:ssä suoraan asumistoimintoihin liittyvät aluemerkinnot ovat lähinnä vain Ilmaristen taajaman yhteydessä (PY, P ja AP). Osa AP-alueista on osoitettu erityisellä reunamerkinnot uusiksi ja olennaisesti muuttuviksi alueiksi. Jäkärän itäpuolisella alueella on muutamia AP-alueita. Erilaisia virkistysalueita (VL, VR ja VU) löytyy vain AP-alueiden yhteydestä. Loppuosa kaava-alueesta on lähinnä erityyppisiä maa- ja metsätalousalueita (M, MY ja MA). Ilmaristen taajaman pohjois- ja eteläpuolisilla alueilla kulkee ohjeellisia ulkoilureittejä, jotka jatkuvat yhteyksinä muihin kunnan taajamiin.

Aurajoen ranta-alue on osoitettu ”valtakunnallisesti arvokkaaksi maisema-alueeksi”. Lausteenojan maisema-alue on osoitettu ”alueellisesti tai paikallisesti arvokkaaksi maisema-alueeksi”. Lisäksi alueella on useita suojelumerkintöjä.

Alueen läpi itä-länsisuunnassa on merkitty maakaasuputken ohjeellinen linjaus. Lisäksi alueella kulkee maanalaisia johtoja (v = vesijohto ja s = siirtoviemäri).



Kuva 22. Ote kuntien yleiskaavoista.

3.2.5 Vireillä oleva Turun yleiskaava 2029

Yleiskaava laaditaan koko Turun alueelle kaupungin rakennetta ja alueidenkäyttöä ohjaavana oikeusvaikutteisena yleiskaavana. Keskustan alue on tarkoitus laatia muuta kaava-aluetta yksityiskohteisemmalla tarkkuudella. Yleiskaava 2029 tulee korvaamaan kokonaisuudessaan oikeusvaikutteiset Yleiskaava 2020:n sekä Yli-Maaria – Koskennurmen ja Skanssin osayleiskaavat, mutta ei Hirvensalon, Ratapihan, Ruissalon ja Linnakaupungin osayleiskaavoja. Lainvoimaisiksi tultuaan vireillä olevat osayleiskaavat (Hirvensalo, Maaria-Ilmarinen, Lentokentän ympäristö ja Satava-Kakskerta) korvaavat alueensa osalta aikaisemmat yleiskaavat.

Turun uuden yleiskaavan päämääränä on Turun aseman, vetovoiman ja kilpailukyvyyn vahvistaminen. Yleiskaavan tavoitevuosi on 2029, jolloin kaupunki täyttää 800 vuotta. Vuoden 2014 ja 2015 välisenä aikana yleiskaavalle tehtiin kolme vaihtoehtoista kehityskuva, joilla havainnollistettiin eri tapoja painottaa kaupungin kasvua sekä niille tehtiin kattavat vaikutustenarvioinnit. Kehityskuvatarkastelun tuloksena yleiskaavaluonnoksen valmistelun pohjaksi valittiin Kasvukäytävät -kehityskuva (kaupunginhallitus 23.11.2015 § 494). Kasvukäytävät -kehityskuva suuntaa kasvua pääasiassa keskustaan ja joukkoliikenteen pääreittien varsille. Yleiskaava on tarkoitus saada valmiiksi vielä tämän vuosikymmenen aikana.

3.2.6. Vireillä oleva Kanta-Liedon osayleiskaava 2025

Kunnanhallituksen päätöksen 354 §/21.9.2015 mukaisesti Liedon yleiskaavan tarkistus laaditaan Kanta-Liedon osayleiskaavana entisen Liedon kunnan alueelle. Ohjevuosi on 2025. Osayleiskaava laaditaan oikeusvaikutteisena. Kaava-alueeseen ei sisälly Maaria-Ilmaristen osayleiskaavan alueet.

Kanta-Liedon osayleiskaava 2025:lla haetaan jatkoaikaa nykyiselle yleiskaavalle. Tavoitteena on tehdä yleiskaava tarkistusluonteisena, jossa mahdollistetaan kunnan kasvu aiempien päätösten mukaisesti. Yleiskaava on tarkoitus saada valmiiksi vielä tämän vuoden aikana.

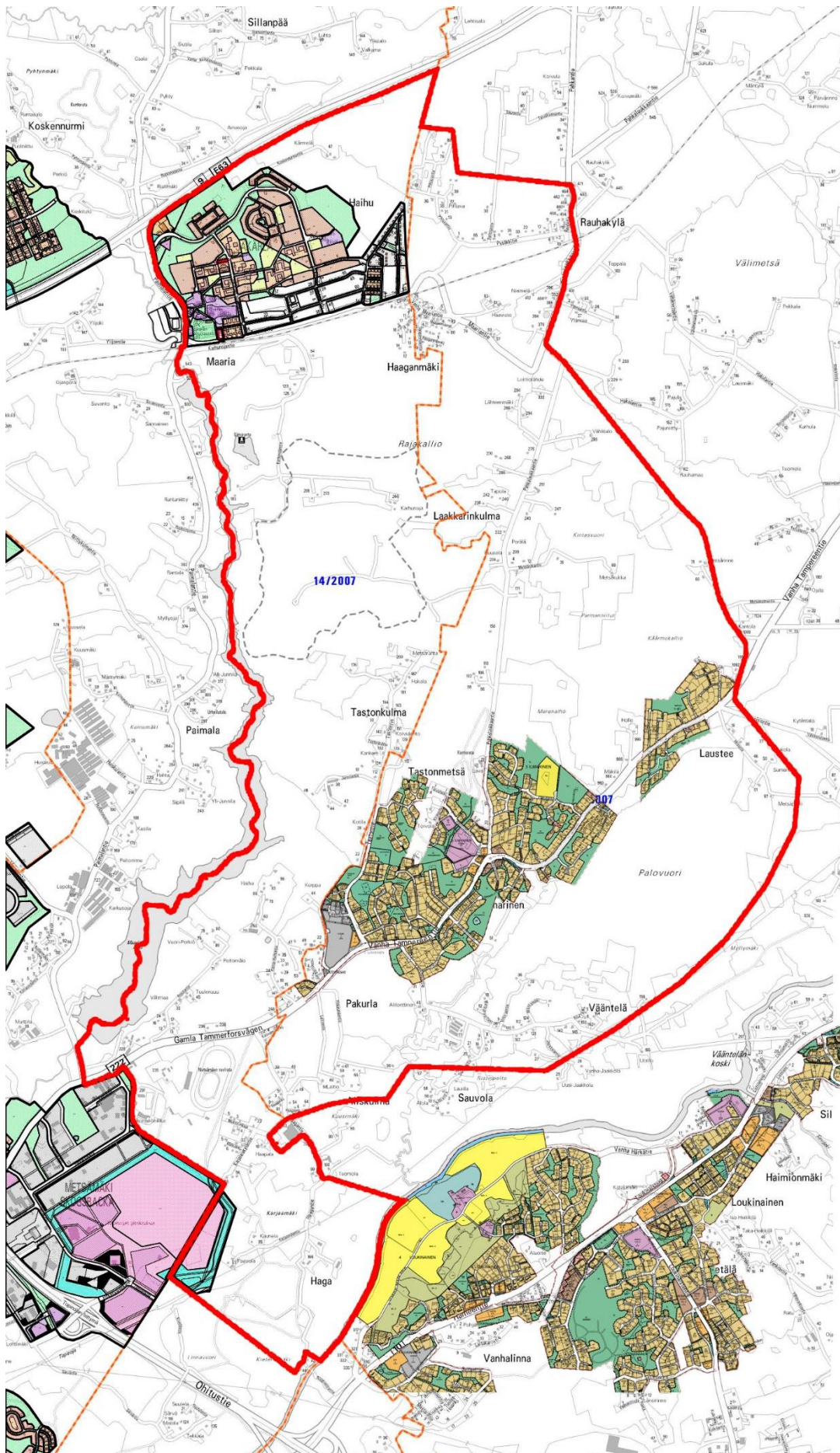
3.2.7 Asemakaavat

Suunnittelualueella on voimassa asemakaavoja Jäkärän ja Ilmaristen taajamissa. Pieneltä osin Topinojan jätekeskuksen asemakaava ulottuu osayleiskaavan alueelle. Kokonaisuutena suunnittelualueella on vain vähän asemakaavoitettua aluetta.

Jäkärän osalta sen asuinalueiden muotoutumiseen on vaikuttanut merkittäväksi kaksi asemakaavaa. Ensimmäinen on 1940-luvulla laadittu ja vasta 1950-luvulla hyväksytty Maarian kunnan aikainen rakennuskaava Toijalan radan varressa. Rakennuskaava vastaa asemakaavaa, mutta tuohon aikaan vain kaupungeissa laadittiin asemakaavoja, kun taas kunnissa laadittiin rakennuskaavoja. Rakennuskaavalla toteutettiin pääosa Jäkärän omakotitaloista.

Toinen kaava on 1970-luvulla laadittu ns. lähiövaiheen asemakaava. Tällä kaavalla toteutettiin Jäkärään kaikki kerros- ja rivitalot. Vähäisemmässä määrin kaava lisäsi alueelle myös omakotitaloja. Rakentamisen mittakaava on koko Jäkärän alueella aika yhtenäistä ja matalaa, sillä kerrostalot osoitettiin kaavassa enintään kolmikerroksisiksi ja niiden piti muodostua aika pienistä yksiköistä. Osa kerrostaloista on maanpäällisen kellarikerroksen myötä nelikerroksisia, mutta tällä ei ole suurta vaikutusta alueen yleisilmeeseen.

Tämän jälkeen Jäkärään ei ole tehty merkittävästi rakennuskantaa ja asutusta lisääviä asemakaavoja. Nyt tilanne on muuttumassa, kun vireillä olevassa ns. Jäkärän Kailan asemakaavahankkeessa tavoitellaan alueelle hieman alle 200 uutta omakotitalotonttia. Kaavan on tarkoitus valmistua 2010-luvun loppupuolella.



Kuva 23. Ote kuntien asemakaavoista (tilanne 2013).

Ensimmäinen Ilmaristen maankäyttöä ohjaava suunnitelma oli vuoden 1972 koko kunnan kattava yleiskaava. Kaavakartan (1:50 000) ohella työssä laadittiin taajamittaiset maankäytön tarkastelut. Ilmaristen osalta tarkastelu laadittiin mittakaavassa 1:10 000. Yleiskaavan keskeinen linjanveto Ilmaristen osalta oli keskittää rakentaminen koulun ja liikekeskuksen vaiheille (nyk. kiertoliittymän alue) Vanhan Tampereentien pohjoispuolisille alueille. Aiemmin taajama oli muodostunut kolmesta erillisestä asuinalueesta 1950-luvulta lähtien: Lausteen alue, Palovuoren länsipuolinen alue ja Ilmaristen koulun lähiympäristö. Ritvalan alueelle koulun läheisyyteen laadittiin 1970-luvun alussa rakennuskaavaluonnos, jonka mukaan toteutettiin 12 omakotitaloa.

Vuonna 1976 valmistui Ilmaristen osayleiskaava. Kaava oli esitystavaltaan yleiskaavaa tarkempi ja hieman laajempi. Taajaman kehittämisen periaate oli sama kuin vuoden 1972 yleiskaavassa. Ilmaristen ensimmäinen rakennuskaava vahvistettiin vuonna 1981 Tastontien varrelle. 1980-luvulla rakennuskaavoja laadittiin Tastontien ja koulun väliselle alueelle sekä yksi kaava Lausteelle, joka oli luonteeltaan olevan tilanteen toteamista.

Vuonna 1991 valmistui Keskeisten alueiden yleiskaava, jossa tavoitteeksi asetettiin kunnan sivutaajamien kehittäminen talousalueiden keskuksina siten, että niissä voitiin ylläpitää peruspalvelutasoa. Sisällöllisesti kaava vastasi Ilmaristen osalta hyvin pitkälle aiempien yleiskaavojen aluevarauksia. Rakennuskaavoituksen painopiste oli Pahkalaukkaantien itäpuolisella alueella, jonne kaavoitettiin n. 40 ha uutta kaavaa. Kokonaismäärä Ilmaristen taajamassa 1990-luvulla oli 48,4 ha.

Vuonna 1996 aloitettiin yleiskaava 2020:n valmistelu ja kaava hyväksyttiin kunnanvaltuustossa 13.12.2004. Yleiskaavassa kiinnitettiin huomiota taajaman pohjoispuolisten viheralueiden kytkeytymisestä Maarian altaan ympäristöön sekä muun maankäytön yhteensovittamisesta Turun alueiden kanssa. Aluevarausten osalta taajamaa varauduttiin laajentamaan Pahkalaukkaantien varteen ja kokonaan uusina aluevarauksina osoitettiin Vääntelän alue. Edellä mainittuihin huomioihin liittyen alueella oli taustalla vuonna 2002 laadittu kaavarunkosuunnitelma (luku 3.2.9.). Keskeisimmät taajaman laajennuksen asemakaavat on laadittu kiertoliittymän eteläpuolelle sekä Pahkalaukkantien varteen ja ns. Halmelan kentän alueelle. Väestönkasvutavoite oli ajalla 2000 - 2005 25 as./v. ja vuodesta 2006 alkaen 35 as./v. Keskimääräinen toteutuma ajalla 2005 - 2015 on ollut n. 25 as./v.

Kaavoitusohjelman 2017 - 2019 (Kh 6.3.2017) mukaan asemakaavoituksen pääpaino on taajaman pohjoispuolisilla alueilla Tastonmetsän, Pahkalaukkaantien varren sekä Halmelan kentän alueilla.

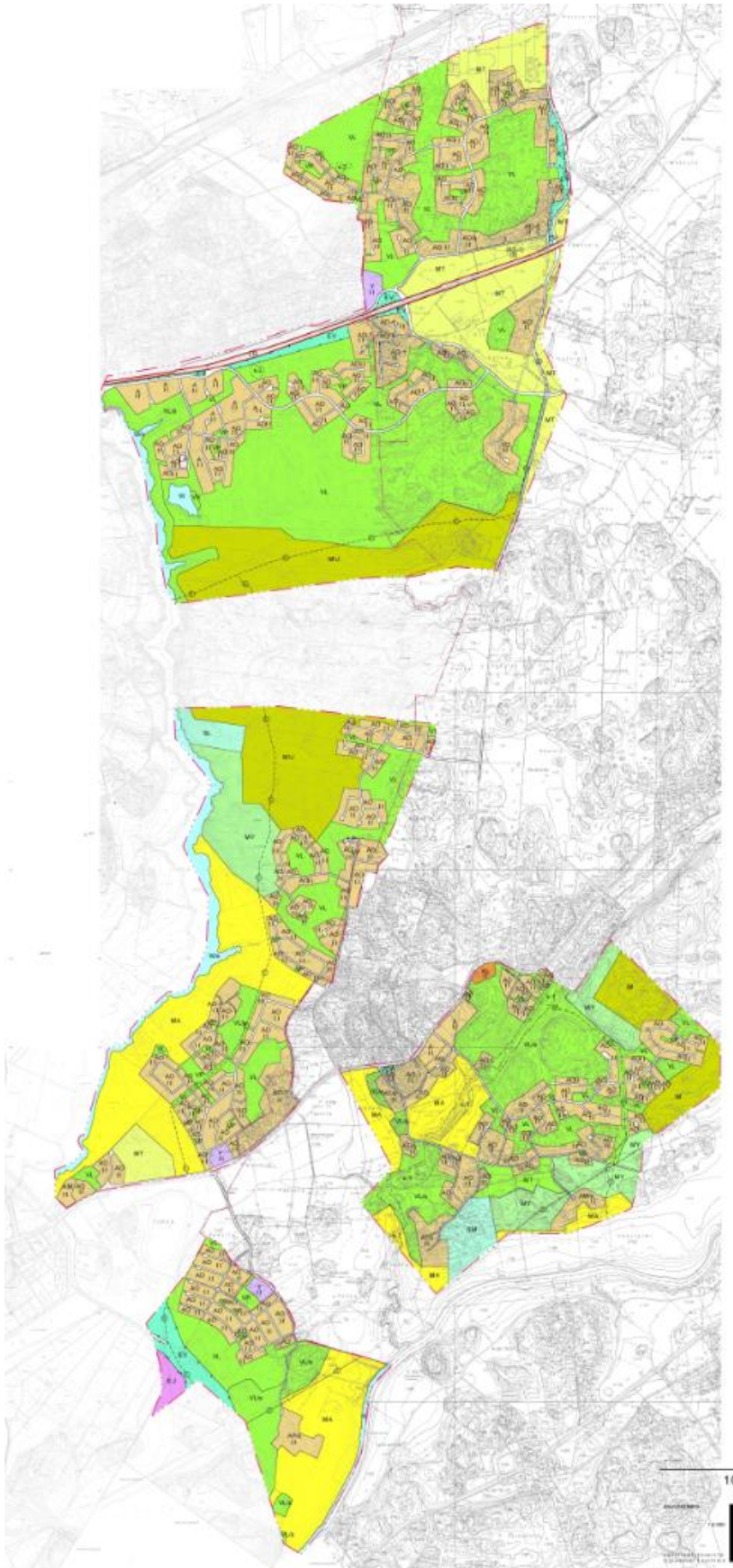
3.2.8 Osayleiskaavan kanssa rinnan tehtävä ulkoilureittisuunnitelma

Maaria-Ilmaristen osayleiskaavan alueelle laaditaan ulkoilulain tarkoittama ulkoilureittisuunnitelma. Sen valmistelu etenee samaan tahtiin osayleiskaavan kanssa. Alueelle osoitettavat ulkoilureitit esitetään sekä osayleiskaavassa että ulkoilureittisuunnitelmassa, mutta osayleiskaavassa vain muutamalla merkinnällä ja ulkoilureittisuunnitelmassa luokiteltuna käyttötarkoituksen ja toteutustavan mukaan.

Osayleiskaava-alueella on monia virkistyskäytön kannalta merkittäviä vahvuuksia: Maarian allas ja sen itäpuolinen laaja metsäalue muodostavat seudullisesti merkittävän viheraluekokonaisuuden. Kaava-alueen eteläosat taas kuuluvat Aurajokilaakson valtakunnallisesti arvokkaaseen maisema-alueeseen. Suunniteltu ulkoilureitistö tuo nämä vahvuudet entistä paremmin nykyisten ja tulevien käyttäjien ulottuville.

Osa ulkoilureittisuunnitelmassa osoitettavista reiteistä toteutetaan ulkoilureititoimitusten avulla. Ulkoilureititoimituksin voidaan saada aikaan katkeilematon reitistö, jonka pysyvyys on turvattu tulevaisuudessa. Osa reiteistä on luontevampaa toteuttaa asemakaavoituksen myötä.

3.2.9 Kaavarunkosuunnitelma



Kuva 24. Kaavarunkosuunnitelma vuodelta 2002.

Alueelle on laadittu Turun ja Liedon raja-alueen maankäytön tarkastelu eli ns. kaavarunkosuunnitelma vuonna 2002. Työn tavoitteena oli saada aikaan kaavarunkotasoinen suunnitelma Turun ja Liedon sekä kaupunkiseudun yleis- ja maakuntakaavoituksen pohjaksi. Suunnittelun lähtökohtana oli selvittää kahden taajaman (Jäkärälä ja Ilmarinen) täydennysrakentamismahdollisuuksia.

Suunnitelman laatimisesta vastasi Arkkitehtitoimisto Keskikastari & Mustonen alikonsultteinaan Maisema-arkkitehdit Byman & Ruokonen Oy (maisemasuunnittelu) sekä Konsultti-insinööri Kari Vehmas Oy (kunnallis- ja liikennetekniikka).

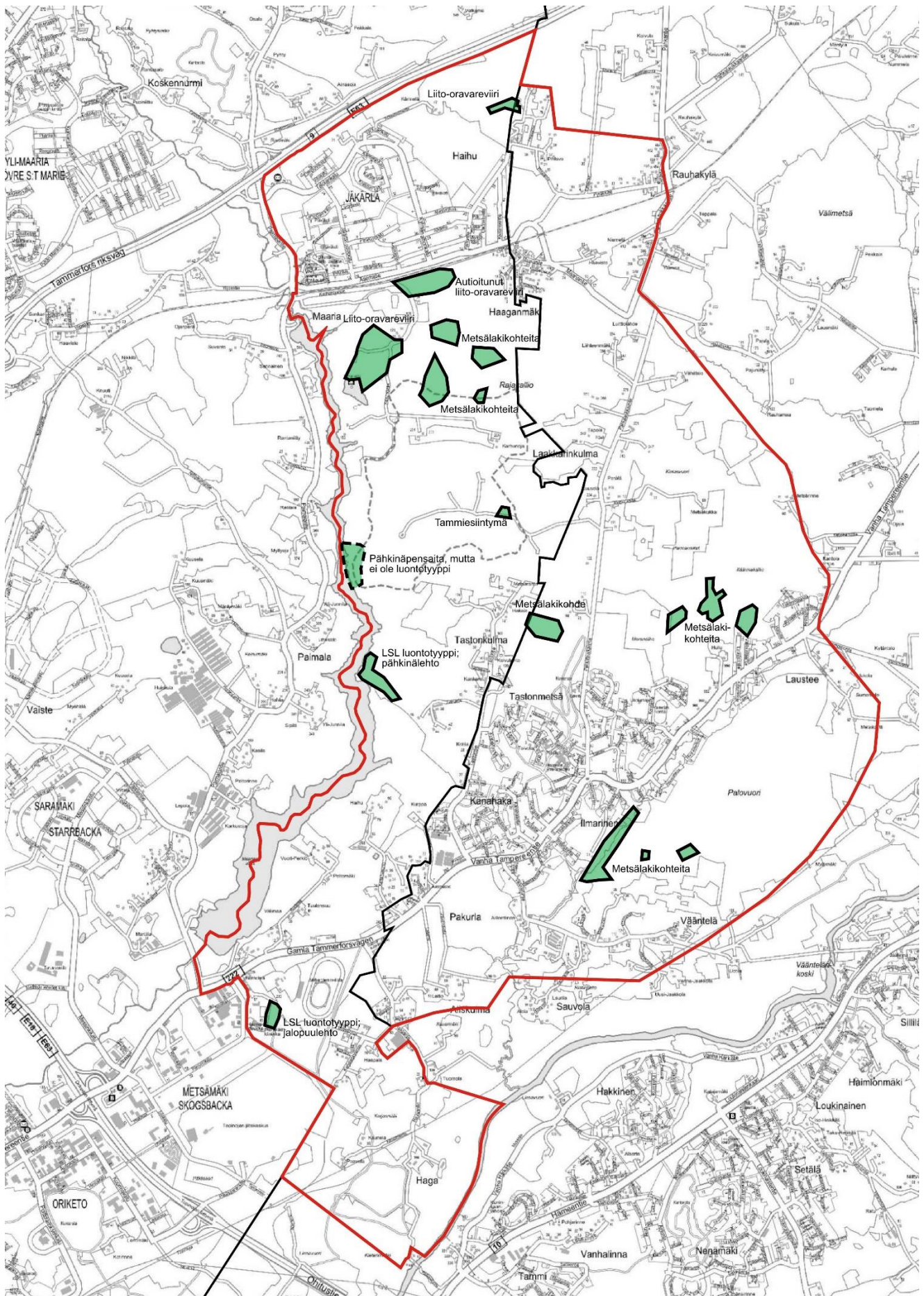
3.2.10 Selvitykset

Luontoselvitykset

Alueelta on tehty yleiskaavatasoiset luontoselvitykset molempien kuntien osalta. Turun osalta on tehty myös lähes koko kaupungin kattava erillisselvitys liito-oravasta. Nämä selvitykset on tehty vuosina 2008 – 2009. Jäkärän pohjoisosasta Jäkärä Kailan kaava-alueelta on tehty erillinen liito-oravaselvitys vuosien 2012 – 2013 aikana. Vuosien 2008 – 2009 selvityksissä Kailan alueelta ei tavattu liito-oravaa, mutta myöhemmin tuli tieto liito-oravahavainnoista alueen asemakaavoituksen yhteydessä. Kailan alueelta tilattiin erikseen uusi liito-oravaselvitys ja tämän selvitystyön yhteydessä alueelta löytyi liito-oravareviiri. Kaikki edellä mainitut selvitykset ovat Suomen Luontotiedon tekemiä. Vuonna 2016 Luonto- ja ympäristötutkimus Envibio Oy teki Liedon puolelle luontoselvityksen täydennystä kartoittaen yhden alueen Palovuoren alueelta ja toisen alueen Kärmevallion alueelta.

Tehtyjen selvitysten perusteella koko kaava-alueella on niukasti huomionarvoisia tai suojeltavia luontokohteita. Alueella on vain kaksi luonnonsuojelulain 29 § tarkoittamaa suojeltua luontotyyppialuetta sekä kaksi asuttua liito-oravareviiriä. Suunnittelualan metsäiset osat ovat monin paikoin tehokkaan metsänhoidon piirissä ja ilmeeltään monotonisia. Rakennettujen taajamien välissä on paljon kallioista aluetta, joista osa on metsälain 10 § tarkoittamia erityisen tärkeitä elinympäristöjä (avokallio). Osalla kohteista on näyttävän näköisiä lohkarikkoja ja/tai jyrkäniteitä, mutta lajistollisesti metsälakikohteet ovat vaatimattomia.

Metsälaki on kaavoituksen kannalta hankala, koska sitä ei pääsääntöisesti sovelleta kaavoitettavilla alueilla. Jos asema- tai yleiskaavoissa alueita osoitetaan esim. rakennettaviksi alueiksi, niin metsälakia ei tällöin sovelleta. Asemakaava-alueilla metsälakia sovelletaan maa- ja metsätalouteen osoitetuilla alueilla ja oikeusvaikutteisen yleiskaavan alueella maa- ja metsätalouteen sekä virkistyskäyttöön osoitetuilla alueilla. Hienoinen ristiriita syntyy siitä, kun viimeksi mainitut käyttötarkoitukset suojaavat tietyllä tavalla kohteen säilymistä jo käyttötarkoituksen kautta, mutta jos taas alue aiotaan ottaa rakentamisen piiriin, niin kyseistä kohdetta ei tarvitse enää metsälain näkökulmasta huomioida. Jos kohde kuitenkin täyttää metsälain 10 § mukaisen määritelmän erityisen tärkeästä elinympäristöstä, on kohteella arvoja. Edellä kuvatun problematiikan takia metsälain kohteet on esitetty muiden kohteiden kanssa kuvassa 25, mutta niitä ei ole rajattu kaavakartalle. Kunkin metsälakikohteen tarkempi arvottaminen ja huomiointi maankäytössä tulee tehdä asemakaavavaiheessa.

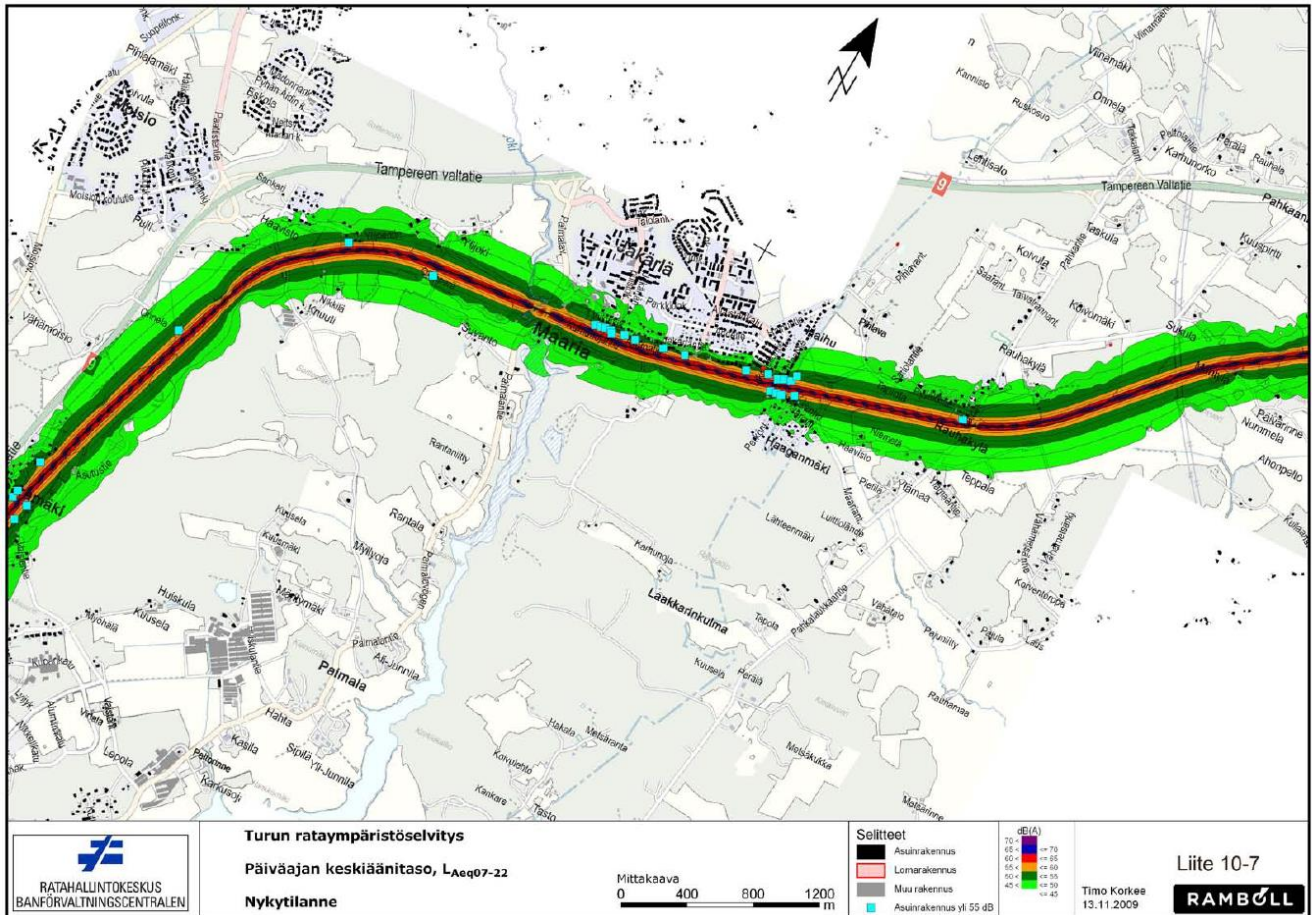


Kuva 25. Inventoidut luontokohteet.

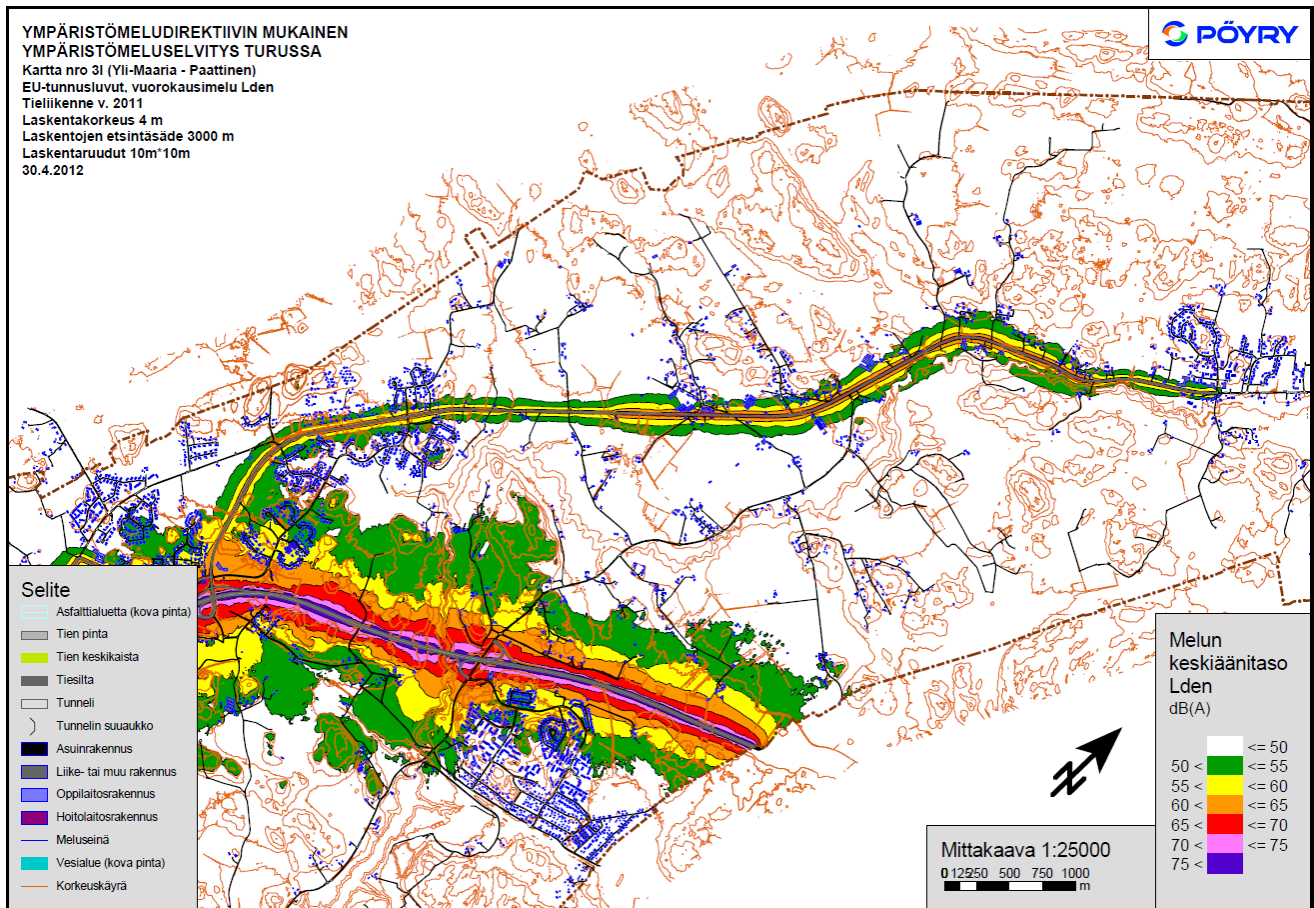
Meluselvitykset

Juuri tätä suunnittelualuetta varten ei ole laadittu erikseen yhtään meluselvitystä. Useissa eri selvityksissä on kuitenkin ollut mukana alueita eri puolilta suunnittelualuetta. Pääosin selvitykset sivuavat Jäkärälää, koska sen vieressä kulkee valtatie 9, Toijalan junarata ja siellä on vireillä uuden pientaloalueen asemakaavoittaminen. Asemakaavoitus on tarvinnut tuekseen yksityiskohtaisempia selvityksiä.

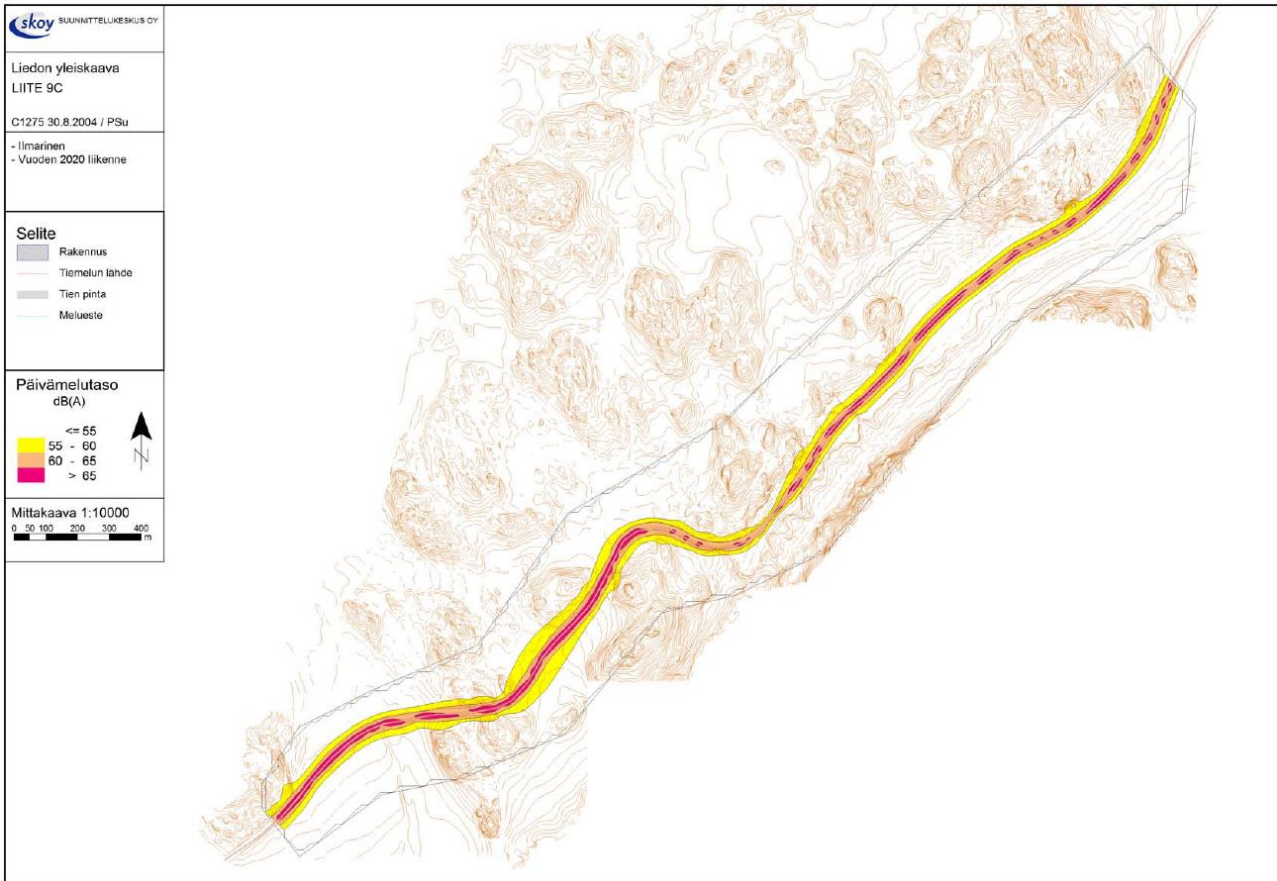
Melulähteet ja niiden vaikutus maankäyttöön on tällä hetkellä niin hyvin tiedossa, ettei tätä kaavahanketta varten tarvita erikseen muita meluselvityksiä. Asemakaavavaiheessa voi tietyiltä alueilta, kuten Vanhan Tampereentien varresta, olla tarpeen tutkia tarkemmin melun vaikutusta kaavaratkaisuun.



Kuva 26. Ote Turun rataympäristöselvityksestä Jäkärälän kohdalta.



Kuva 27. Ote ympäristömeludirektiivin mukaisesta meluselvityksestä Turussa Jäkärän kohdalta.



Kuva 28. Liedon yleiskaava 2020:ntä varten tehty liikennemelukarttoitus Vanhan Tampereentien varrella.

Rakennettavuusselvitys

Jäkärän eteläpuolelta Karhunojantien viereiseltä peltoalueelta on tehty rakennettavuusselvitys. Selvitys osoitti, että selvittävä alue soveltuu huonosti rakentamiseen. Rajoittavia tekijöitä on useita. Näitä ovat mm. Maarian altaan läheisyys sekä sille viettävät jyrkät rinteet, junarata tärinäineen ja alueen maaperä, joka on kauttaaltaan savea. Savikon paksuus on pahimmillaan 30 m ja siellä on n. 5 – 10 m paksu savikerros, joka pehmeä ja erittäin vesipitoinen. Rakennettavuusselvityksen on laatinut SM Maanpää oy.

Tärinäselvitys

Samaiselle alueelle, johon on laadittu rakennettavuusselvitys, laadittiin myös raideliikenteen tärinäselvitys. Selvitys osoitti, että raideliikenteen aiheuttama tärinä on selvitysalueella merkittävää ja aiheuttaa rajoituksia alueelle rakentamiseen. Tärinän kannalta parhaat alueet olisivat selvitysalueen eteläosat, jotka ovat kauimpana junaradasta. Maaperän kannalta taas nämä olivat huonoimpia alueita. Tärinäselvityksen on laatinut Promethor Oy.

Hulevesiselvitykset

Koko suunnittelualuetta koskee Turun, Kaarinan, Liedon, Raision ja Ruskon yhteisesti tekemä/teettämä alueellinen hulevesisuunnitelma. Suunnitelma tehtiin osana Ilmastonkestävä kaupunki -hanketta ja suunnitelman laati Pöyry Finland Oy. Maarian altaan ja Paattistenjoen valuma-alueilla oleva nykyinen maankäyttö sekä selvityksen aikaan tiedossa olleet suunnitelmat eivät aiheuta juurikaan ongelmia eikä sen myötä kovin isoja tarpeita hulevesien hallintatoimenpiteille. Lausteenojan valuma-alueella on sitä vastoin ollut ongelmia jo nykyisinkin. Uusi maankäyttö pahentaisi ongelmia ilman hulevesien hallintatoimenpiteitä. Näitä onkin esitetty suunnitelmassa jonkin verran niin Jäkärän kuin Ilmaristenkin taajamiin. Esitetyt toimenpiteet huomioidaan yleiskaavassa yleisellä tasolla, mutta yksityiskohtaisempi suunnittelu toteutetaan asemakaavavaiheessa.

Jäkärän Kailan asemakaavahankkeen yhteydessä on laadittu hulevesiselvitys. Alueen rakentumisella olisi vaikutusta paitsi oman alueensa hulevesiin myös alapuolisiin hulevesiin ja hulevesiverkostoon. Alapuolisen hulevesiverkoston alueella on jo nykyisinkin ollut ajoittain ongelmia. Jäkärän Kailan alue kuuluu edellisessä kappaleessa mainittuun Lausteenojan valuma-alueeseen. Ongelmien välttämiseksi selvityksessä esitetään mm. viivytävien hulevesialtaiden sijoittamista kaava-alueelle.

3.2.11 Hevostoiminta ja Turun Hippos

Turun Hippos ry. on perustettu 1894, silloin nimellä Hevoskasvatusyhdistys Hippos. Yhdistyksen perustamiskokouksen kutsui koolle L.J.W. Fabritius Turusta. Fabritiuksesta tuli myös yhdistyksen pitkäaikainen puheenjohtaja. Hän piti perustamiskokouksessa lyhyen puheen, jossa hän mm. totesi: *”Hevoskasvatus ei ole Suomessa nykyään laisinkaan tyydyttävällä kannalla ja kuinka useat muut valtakunnat tällä alalla ovat suuressa määrin meitä edellä, jonka vuoksi olisi toivottavaa, että nyt vihdoin Suomessakin ryhdyttäisiin ankariin toimenpiteisiin kotimaisen hevoslajin jalostamista varten...”*

Yhdistyksen tavoite oli, erityisesti alkuun, hyvin jalostuspainotteinen. Sekalainen ja huonokin hevosaines sekä täysin suunnittelematon ja summittainen siitoksen käyttö oli yhdistyksen perustajien murheena. Yhdistyksen tavoite oli luoda ”tyypillinen, kookas, vankkarakenteinen, vireäluontoinen ja hyväliikkeinen maatiaishevonen”. Tähän pyrittiin mm. sillä, että yhdistyksen jäseniä velvoitettiin hyvin tarkkaan ja suunnitelmalliseen hevosjalostukseen. Siitokseen käytettiin vain parhaita oreja ja myös tammoihin alettiin kiinnittää yhä suurempaa huomiota. Vaadituista ehdoista täyttävistä hevosista pidettiin ns. Hippos-kantakirjaa.

Tuolloin myös valtiovallan huoli hevosjalostuksesta oli ilmeinen ja sen myötä oli luotu ns. ruunun-orijärjestelmä, jossa valtion omistamia jalostuksellisesti korkeatasoisempia oreja oli sijoitettuna ympäri maata. Myös ravikilpailupuolelle valtio panosti myöntämällä niihin jonkun verran palkintorahoja. Vaikka valtion myöntämät palkintorahat olivat hyvin pienet, ravikilpailujen merkitystä hevosten jalostukselliseen parantamiseen pidettiin kuitenkin erittäin suurena ja ravien järjestämistä rohkaistiin ja tuettiin monilla tavoin.

Turkua pidetään yleensä eräänlaisena raviurheilun kehtona Suomessa. Osittain siksi, että Hippos ry:n perustaja Fabritius tavallaan loi ja toi Suomeen jonkinlaisen nykyaikaisemman raviurheilun, mutta myös siitä syystä, että tallessa on vanhoja mainintoja juuri Turussa järjestetyistä raveista 1800-luvun alusta. Maamme ensimmäiset ravit pidettiin Turussa v. 1817. Kiinteästi Turun raviurheiluun liitetyillä Auran Ajoilla on myös pitkä historia. Ensimmäiset Auran Ajot pidettiin v. 1864. Valtion ravikilpailuja oli alettu järjestää 1870-luvulla. Ravikilpailut olivat tuolloin paljon satunnaisempia tapahtumia eikä ne muutenkaan kovin monessa asiassa muistuttaneet tämän päivän raveja. Vaikka Hevoskasvatusyhdistys Hippoksen toiminnan pääpaino oli alkuaikoina jalostuspuolella, niin myös raviurheilulla oli tärkeä sijansa yhdistyksen toiminnassa. Lähestyttäessä 1900-lukua yhdistyksen johto mm. rohkaisi jäseniään kilpailuttamaan hevosiaan myös raveissa ja näin hankkimaan mainetta ja kunniaa itselleen ja yhdistykselleen. Raveissa kilpaileminen nähtiin hyvänä asiana myös siksi, etteivät hevoset jalostu liian raskastekoisiksi. Ravikilpailuja järjesti tuohon aikaan useampikin eri yhdistys.

Turun Hippoksen toiminta oli 1800-luvun loppua lähestyttäessä huomattu ympäri maakuntaa ja myös muualla eteläisessä Suomessa. Muun muassa Uudellemaalle oli perustettu oma Hippos-yhdistys v. 1896 ja Turun ja Uudenmaan yhteistyön tuloksena järjestettiin kaikille Hippos-yhdistyksille yhteiskokous, jonka tarkoituksena oli jonkinlaisen keskusjärjestön aikaansaaminen. Yhteiskokouksen tuloksena syntyi v. 1898 ”Hippos Yhdistysten Keskushallinto”, joka oli nykyisen Suomen Hippoksen jonkinasteinen esi-isä.

Turun seudulla on siis hyvin merkittävä rooli Suomessa tapahtuneen hevosjalostuksen sekä hevosten ravitoiminnan kehittämisessä. Näistä viimeiset vuosikymmenet on tapahtunut Turun Metsämässä.

Nykyisin Metsämässä järjestetään vuodessa keskimäärin 28 ravipäivää ja 15 harjoitusravipäivää. Ravirata-alueella ja sen lähiympäristössä on lähes 20 ravitallia ja n. 150 ravihevosta. Hevostoiminnan lisäksi raviradan keskellä on greyhound-rata, jolla järjestetään n. 12 kilpailua vuodessa sekä muuta koiriin liittyvää toimintaa.

4 Osayleiskaavan suunnittelun vaiheet

4.1 Suunnittelun tarve ja käynnistäminen

Suunnittelutyö on käynnistetty kuntien omasta aloitteesta vuonna 2007. Alkuun työtä teki kaavakonsultti, mutta ennen vuoden 2009/2010 luonnoskäsittelyä työ oli otettu kuntien omana työnä tehtäväksi.

Turun puolella suunnittelun tarve juontuu 2000-luvun alussa luotuun Turku strategiaan, jossa asetettiin tavoitteeksi lisätä Turkuun merkittävästi uusia omakotialueita. Vuonna 2002 valmistunut Kaavarunkosuunnitelma toimi pohjatyönä osayleiskaavoitukselle. Toinen yksittäinen, mutta selkeä tarve osayleiskaavatyön käynnistämiseksi ja alueen asettamiselle rakennus- ja toimenpidekieltoon, oli Turun puoleisella osalla alueen keskivaiheilla oleva maa-ainestenottohanke. Hanketta haettiin maa-alueelle, joka on kapea, mutta todella pitkä ulottuen kuntarajalta aina Maarian altaaseen saakka. Hankealueen ympäristöllä on ollut valmiiksi merkitystä virkistyskäytön kannalta ja jo osayleiskaavatyön käynnistyessä oli selvää, että tämä merkitys tulee kasvamaan. Hanke olisi toteutuessaan vaikeuttanut todella merkittävästi alueen virkistyskäyttöä sekä luonut maisemaa rumentavan syvennyksen laajan metsäalueen keskelle.

Liedon puolella suunnittelun tarve juontuu tarpeesta selvittää molempien taajamien osalta kokonaisvaltainen maankäyttö, jossa taajamiin tukeutuvat alueet palveluiden osalta kytkeytyisivät toisiinsa kuntarajoista riippumatta. Liedon osalta voimassa oleva Liedon yleiskaava 2020 alkaa olla osin vanhentunut ja vaatii taajamittaista uudelleentarkastelua aluevarauksien osalta.

4.2 Osallistuminen, yhteistyö ja suunnittelun vaiheet

4.2.1 Osalliset

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

Kaava-alueen ja naapuruston asukkaat, käyttäjät ja maanomistajat

Viranomaiset, Turun kaupungin ja Liedon kunnan hallintokunnat yms.

- Varsinais-Suomen ELY-keskus
- Varsinais-Suomen liitto
- Liikennevirasto
- Energiayhtiöt yms.
- Turun kaupungin ympäristötoimialan kaupunkisuunnittelu-, joukkoliikenne-, rakennusvalvonta- ja ympäristönsuojelutulosalueet sekä useat tulosalueet kaupungin kiinteistö-, hyvinvointi-, sivistys- ja vapaa-aikatoimialoilta
- Liedon kunnan kaavoitus ja tekniset palvelut / kaavoitustoimi, rakennusvalvonta, yhdyskuntatekniikka ja ympäristönsuojelutoimi, ympäristöterveyspalvelut, sivistyspalvelut sekä sosiaali- ja terveyspalvelut

Kansalaisjärjestöt

Mm. Turkuseura, Varsinais-Suomen Kiinteistöyhdistys ry., Turun Pientalojen Keskusjärjestö ry, Lietoseura sekä Ilmaristen, Rauhakylän ja Jäkärä-Paimalan omakoti-/pientaloyhdistykset.

4.2.2 Vireille tulo

Kaavan vireille tulosta on ilmoitettu kuulutuksilla ja internetissä sekä Turun kaavoituskatsauksissa vuodesta 2007 lähtien ja Liedon kaavoituskatsauksissa vuosittain alkaen vuodesta 2007.

4.2.3 Kaavahankkeen aiempia vaiheita

- Ensimmäinen osallistumis- ja arviointisuunnitelma laadittiin alkuvuodesta 2008.
- Kuntien yhteinen aloituskokous pidettiin helmikuussa 2008.
- Osayleiskaavahanketta sekä rinnan valmisteltavaa ulkoilureittisuunnitelmaa esiteltiin yleisölle kahdessa yleisötilaisuudessa marraskuussa 2008.
- Ulkoilureittisuunnitelmasta laadittiin oma osallistumis- ja arviointisuunnitelma marraskuussa 2008.
- Marras-joulukuussa 2008 ulkoilureittisuunnitelmaan ja osittain osayleiskaavaan liittyen järjestettiin useita työpajoja, joissa kuultiin alueen kaiken ikäisiä asukkaita, käyttäjiä ja maanomistajia. Ulkoilureittisuunnitelmasta järjestettiin myös erillinen kysely, joka kohdistui Maarian altaan ympäristöön. Lisäksi järjestettiin tapaamisia alueella toimivien yritysten ja yhdistysten kanssa.
- Ensimmäinen osayleiskaavaluonnos hyväksyttiin molempien kuntien kaavoittavissa lautakunnissa ja kunnanhallituksissa vuoden vaihteessa 2009–2010.
- Luonnos asetettiin nähtäville 15.2.–16.3.2010 väliseksi ajaksi. Samaan aikaan luonnoksesta pyydettiin lausuntoja eri viranomaisilta ja kuntien hallintokunnilta.
- Luonnoksesta ja ulkoilureittisuunnitelmasta saatiin vuoteen 2010 mennessä suuri joukko lausuntoja sekä mielipiteitä. Näitä ei ole vielä ehditty käsitellä kaavatyön keskeydyttyä pian lausuntopyyntöjen lähettämisen jälkeen. Kaikki tähän mennessä saadut lausunnot ja mielipiteet on koottu erilliseen vuorovaikutusraporttiin ja ne käsitellään uuden luonnoksen käsittelyn yhteydessä.
- Koko kaupunkiseutua koskevan rakennemallityön yhteydessä kaavatyö keskeytettiin väliaikaisesti. Rakennemallityön valmistuttua 2012 osayleiskaavatyötä alettiin taas jatkaa. Rakennemallityö toi kuitenkin mukanaan aika suuriakin muutostarpeita kaavan rakenteeseen, jolloin nähtiin tarpeelliseksi aloittaa osayleiskaavatyö osittain uudestaan.
- Kunnissa todettiin loppuvuodesta 2012 tarpeelliseksi laatia uusi kaavaluonnos. Tämän pohjaksi osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa päivitettiin (v. 2013), kaava-alueita muutettiin ja luonnosvaiheen kuulemista järjestettiin uudestaan.
- Päivitetty osallistumis- ja arviointisuunnitelma lähetettiin tiedoksi kansalaisjärjestöille sekä suunnittelualueen ulkopaikkakuntalaisille maanomistajille.
- Uuden luonnosvaiheen yleisötilaisuudet järjestettiin Liedon Ilmaristen koululla 11.6.2013 sekä Turun Jäkärän koululla 12.6.2013.
- Järjestettiin uutta luonnosvaihetta koskevat työpajat Liedossa Ilmaristen koululla 17.9.2013 ja Turussa Jäkärän koululla 18.9.2013.
- Järjestettiin myös kaksi palveluihin liittyvää viranomaispalaveria. Palaverit koskivat molempien kuntien organisaatioita terveyspalveluista sekä koulu- ja päiväkotipalveluista. Terveyspalveluita koskeva palaveri pidettiin 9.12.2013 sekä koulu- ja päiväkotipalveluita koskeva 11.12.2013. Tavoitteena on kehittää toimivia ja kuntarajasta riippumattomia palveluita.

4.2.4 Uusi luonnosvaihe

Kun kaavahanke taas Rakennemallityön jälkeen jatkui, lähdettiin hyväksytyyn ensimmäiseen luonnokseen verrattuna kaavan rakennetta keventämään. Taajamien välistä otettiin asuinaluevarauksia pois ja kaikki reservialueiksi merkityt asuinalueet otettiin pois. Maakuntakaavan ja Rakennemallin hengen mukaisesti uusi asuminen on tarkoitus integroida vahvasti olevien taajamien yhteyteen.

Vuonna 2013 pidettyjen yleisötilaisuuksien ja työpajojen jälkeen tuli tarpeelliseksi keventää kaavaa vielä lisää. Alustavan uuden kaavaluonnoksen perusteella suunnittelualueelle olisi tullut aika paljon enemmän asukkaita kuin Rakennemallissa on alueelle osoitettu. Asiaa linjattiin niin, että Jäkärän eteläpuoliselta alueelta otetaan asuinaluevaraus pois ja Lieto poistaa joitakin aluevarauksia lentoaseman kiitotien jatkeen alta. Liedon muutoksella pyritään vaikuttamaan myös siihen, ettei uusia asuinalueita altistu niin paljon lentomelulle ja toisaalta, etteivät uudet asuinalueet heikennä lentoaseman kehittämismahdollisuuksia.

5 Tavoitteet

5.1 Lainsäädännön tavoitteet

Maankäyttö ja rakennuslain (MRL) 35 § mukaan yleiskaavan tarkoituksena on kunnan tai sen osan yhdyskuntarakenteen ja maankäytön yleispiirteinen ohjaaminen sekä toimintojen yhteen sovittaminen. Yleiskaavassa esitetään tavoitellun kehityksen periaatteet ja osoitetaan tarpeelliset alueet yksityiskohtaisen kaavoituksen ja muun suunnittelun sekä rakentamisen ja muun maankäytön perustaksi.

MRL 39 § mukaan yleiskaavaa laadittaessa on otettava huomioon yhdyskuntarakenteen toimivuus, taloudellisuus ja ekologinen kestävyys; olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyväksikäyttö sekä asumisen tarpeet ja palveluiden saatavuus. Mahdollisuudet liikenteen, erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen, sekä energia-, vesi- ja jätehuollon tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen ympäristön, luonnonvarojen ja talouden kannalta kestäväällä tavalla on huomioitava.

Yleiskaavalla tulee luoda mahdollisuudet turvalliseen, terveelliseen ja eri väestöryhmien kannalta tasapainoiseen elinympäristöön ja ottaa huomioon kunnan elinkeinoelämän toimintaedellytykset. Yleiskaavaa laadittaessa on otettava huomioon ympäristöhaittojen vähentäminen; rakennetun ympäristön, maiseman ja luonnonarvojen vaaliminen; sekä virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyys.

Yleiskaava ei saa aiheuttaa maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle kohtuutonta haittaa.

5.2 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tehtävänä on osaltaan tukea ja edistää maankäyttö- ja rakennuslain yleisten tavoitteiden ja laissa määriteltujen alueidenkäytön suunnittelun tavoitteiden saavuttamista. Keskeisimpiä näistä tavoitteista ovat kestävä kehitys ja hyvä elinympäristö.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet on ryhmitelty asiasisällön perusteella seuraaviin kokonaisuuksiin:

- Toimiva aluerakenne
- Eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu
- Kulttuuri- ja luonnonperintö, virkistyskäyttö ja luonnonvarat
- Toimivat yhteysverkostot ja energiahuolto
- Helsingin seudun erityiskysymykset
- Luonto- ja kulttuuriympäristöinä erityiset aluekokonaisuudet.

Asiasisällön perusteella tehdyn ryhmittelyn lisäksi valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet on jaettu alueidenkäyttöä ja alueidenkäytön suunnittelua ohjaavien vaikutusten perusteella yleis- ja erityistavoitteisiin. Yleistavoitteet ovat luonteeltaan alueidenkäyttöä ja alueidenkäytön suunnittelua koskevia periaatteellisia linjauksia. Sen sijaan erityistavoitteet ovat alueidenkäyttöä ja alueidenkäytön suunnittelua koskevia veloitteita. Erityistavoitteista on tähän poimittu olennaisimmat suunnittelualuetta koskevat osat:

Eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu

Maakuntakaavan ja yleiskaavan lähtökohtana on oltava perusteltu väestönkehitysarvio.

Alueidenkäytön suunnittelussa uusia huomattavia asuin-, työpaikka- tai palvelutoimintojen alueita ei tule sijoittaa irralleen olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta.

Alueidenkäytön suunnittelussa on edistettävä olemassa olevan rakennuskannan hyödyntämistä sekä luotava edellytykset hyvälle taajamakuvalle. Taajamia kehitettäessä on huolehdittava siitä, että viheralueista muodostuu yhtenäisiä kokonaisuuksia.

Alueidenkäytössä on varattava riittävät alueet jalankulun ja pyöräilyn verkostoja varten sekä edistetävä verkostojen jatkuvuutta, turvallisuutta ja laatua.

Haitallisia terveysvaikutuksia tai onnettomuusriskejä aiheuttavien toimintojen ja vaikutuksille herkkien toimintojen välille on jätettävä riittävän suuri etäisyys.

Alueidenkäytössä on ehkäistävä melusta, tärinästä ja ilman epäpuhtauksista aiheutuvaa haittaa ja pyrittävä vähentämään jo olemassa olevia haittoja. Uusia asuinalueita tai muita melulle herkkiä toimintoja ei tule sijoittaa melualueille varmistamatta riittävää meluntorjuntaa.

Kulttuuri- ja luonnonperintö, virkistyskäyttö ja luonnonvarat

Alueidenkäytössä on varmistettava, että valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvot säilyvät.

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

Maakuntakaavoituksella ja yleiskaavoituksella on luotava alueidenkäytölliset edellytykset seudullisten virkistysalueiden muodostamiselle erityisesti Etelä-Suomessa ja suurilla kaupunkiseuduilla.

Ilman erityisiä perusteita ei hyviä ja yhtenäisiä peltoalueita tule ottaa taajamatoimintojen käyttöön eikä hyviä ja laajoja metsätalousalueita pirstoa muulla maankäytöllä.

Toimivat yhteysverkot ja energiahuolto

Alueidenkäytössä on turvattava olemassa olevien valtakunnallisesti merkittävien ratojen, maanteiden ja vesiväylien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet.

Alueidenkäytössä on edistettävä matka- ja kuljetusketjujen toimivuutta ja turvattava edellytykset julkiselle liikenteelle sekä eri liikennemuotojen yhteistyön kehittämiseksi. Nopean liikenteen junaratayhteyksiä toteutettaessa on huolehdittava lähi- ja taajamaliikenteen toimintaedellytyksistä.

5.3 Kuntien tavoitteet

Työn tavoitteena on saada aikaan Turun ja Liedon raja-alueelle oikeusvaikutteinen osayleiskaava, jolla varaudutaan kasvuun ja monipuoliseen tonttitarjontaan tulevaisuudessa.

Osayleiskaavatyö on aloitettu vuonna 2007. Osayleiskaavatyön keskeisin sisällöllinen tavoite on ollut alusta asti selvittää erityisesti Jäkärän ja Ilmaristen palveluihin ja infrastruktuuriin tukeutuvan rakentamisen lisäämistä suunnittelualueella. Hyvässä vauhdissa ollut osayleiskaavatyö kuitenkin keskeytettiin v. 2010, kun kaupunkiseudulle alettiin laatia koko kaupunkiseudun kattavaa rakennemallia. Rakennemallityö saatiin päätökseen v. 2012, jonka jälkeen osayleiskaavatyötä jatkettiin. Tässä yhteydessä kaava-alueen rajausta muutettiin mm. siten, että myös itse taajamat otettiin mukaan suunnittelualueeseen. Tuota työn keskeisintä tavoitetta on nyt tarkoitus kiteyttää sekä rakennemallin että myös maakuntakaavan hengen mukaisesti. Käytännössä tämä tarkoittaa uusien asuinaluevarausten tutkimista vain taajamien yhteyteen, taajamien välialueen jäädessä virkistysalueeksi. Aluevarausten sijoittamisella taajamien yhteyteen parannetaan niiden toimintaedellytyksiä riippumatta maanomistusoloista tai kuntarajasta. Itse Jäkärän taajamassa on lisäksi tarkoitus mahdollistaa sen täydennysrakentaminen.

Muita työn tavoitteita ovat mm. huomion kiinnittäminen valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti (seudullisten) joukkoliikennereittien kehittämiseen sekä kevyen liikenteen verkostoon. Kevyen liikenteen verkoston kehittämisestä on hyvä esimerkki joitakin vuosia sitten valmistunut Jäkärlästä Turun keskustaan suuntautuva väylä Paimalantien varressa sekä Liedon Asemanseudulta Ilmarisiin toteutunut kevyen liikenteen väylä Vanhan Tampereentien varteen.

Hevosiin liittyvän kilpailu- ja harrastustoiminnan huomiointi ja kehittäminen on myös keskeinen tavoite erityisesti suunnittelualueen eteläosassa.

Virkistysalueiden, samoin kuin Maarian altaan kehittäminen osana virkistyskäyttöä, on osa työn tavoitteita, mutta konkreettisemmin niitä suunnitellaan ja kehitetään osayleiskaavatyön kanssa rinnan tehtävässä ulkoilureittisuunnitelmassa. Ulkoilureittisuunnitelmaa on alettu laatia yhdessä osayleiskaavatyön kanssa jo hyvin varhaisessa vaiheessa, mutta osayleiskaavan sisällön muuttuessa myös ulkoilureittisuunnitelmaa on päivitetty.

5.4 Osallisten tavoitteet

Liikennevirasto haluaa, että kaavoissa varataan tilaa ns. kaksoisraiteelle eli toiselle pääraiteelle Toijalan radan yhteyteen. Tällä mahdollistetaan junaliikenteen kehittäminen ja turvallisuuden parantaminen. Kaksoisraide mahdollistaisi myös lähiliikenteen toteuttamisen, jota Varsinais-Suomen liitto on aikanaan selvittänyt yhdessä Ratahallintokeskuksen (nyk. Liikennevirasto) kanssa.

Vesiliikelaitoksella ja ELY-keskuksella on tavoitteena alentaa Maarian altaaseen liittyvän padon patoturvallisuusluokitusta sekä sitä kautta vähentää sen huoltokustannuksia ja samassa yhteydessä suunnitella ja rakentaa kalatie padon yhteyteen. Patoturvallisuusluokituksen alentaminen tapahtuu alentamalla Maarian altaan veden pinnan korkeutta eli vähentämällä altaassa olevaa vesimäärää.

Museokeskuksella on tavoitteena, että kaavassa tulee huomioiduksi muinaisjäännöskohteet sekä heidän esittämät rakennussuojelukohteet.

Turun Hippos ry toivoo, että vähintäänkin ravirata-alueen nykytilanne säilyisi. Tavoitteena kuitenkin on, että mm. rata-aluetta, valmennus-/harjoitusteitä ja fasiliteettejä saataisiin kehitettyä sekä talleja ja harrastajia lisää. Konkreettisena toiveena harjoitusreittien lisäämisessä olisi reittien saaminen maisemoidulle Topinojan jätekummulle (kaava-alueen ulkopuolella). Lisäksi hevosen lannanpoltto tulisi mahdollistaa osoittamalla sille kaavassa oma alue.

Useilla taajamien välisen metsäisen alueen yksityisillä maanomistajilla on tavoitteena saada alueelleen asuinaluevarauksia.

Yksittäisellä metsäyhtymällä on ollut tavoitteena maa-ainesten ottaminen taajamien välialueella sijaitsevalta kallioiselta, mutta metsäpeitteiseltä tilalta.

Jollain tavalla hevostoiminnassa mukana olevat tahot kannattavat aika laajasti kaavassa suunniteltujen hevosreitistöjen lisäämistä. Sitä vastoin ne tahot, jotka eivät erityisemmin hevosista pidä, taas vastustavat tällaisten reittien lisäämistä.

Turun Seudun Jätehuollolla on tavoitteena kehittää Topinojan kaatopaikan ympäristöön kiertotalousaluetta (ns. Topinpuisto). Hankkeen tiimoilta on käyty alustavia neuvotteluja, mutta hankkeen tarkempi laajuus ja sisältö ovat vielä määrittelemättä ja siten ei ole vielä tietoa vaikuttaako tämä hanke jotenkin osayleiskaavaan.

Osallisten tavoitteet saattavat tarkentua kaavaprosessin edetessä.

6 Osayleiskaavan kuvaus

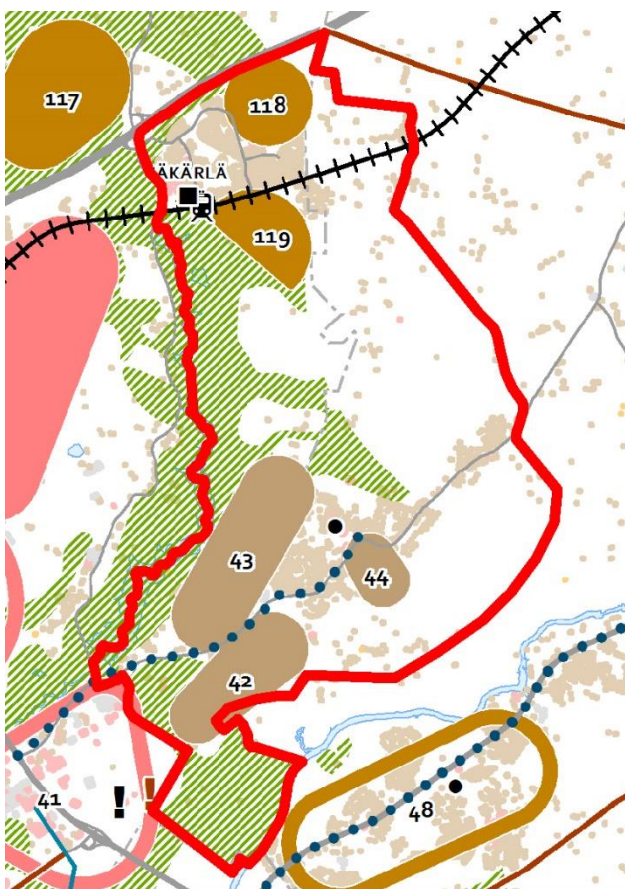
6.1 Mitoitus

Osayleiskaavan väestön mitoituksen on tarkoitus pohjautua vuonna 2012 valmistuneeseen Rakennemalli 2035:een. Siinä suunnittelualueelle on osoitettu pääosin omakotitaloista koostuvia uusia tiiviitä pientaloalueita Ilmaristen ympäristöön (alueet 42 – 44) sekä erilaisista pientaloista koostuvia uusia tiiviitä pientaloalueita Jäkärään (alueet 118 ja 119). Jäkärään yhteydessä olevat alueet 118 ja 119 sijaitsevat kokonaan Turun puolella. Alueeseen 118 on mitoitettu 500 uutta asukasta ja alueelle 119 on mitoitettu 700. Alueelle 43 on kokonaisuudessaan mitoitettu 1600 uutta asukasta, joista suurin osa on Turun puolella eli 1400 asukasta. Liedon puolelle on mitoitettu 200 asukasta. Alueelle 42 on kokonaisuudessaan mitoitettu 400 uutta asukasta, mikä jakaantuu puoliksi molempien kuntien kesken. Alueelle 44 on aluemerkinän pienuudesta huolimatta mitoitettu 1000 uutta asukasta ja tämä alue sijaitsee kokonaan Liedon puolella.

Rakennemallin mitoituksesta seuraa se, että Turun puolelle on suunnittelualueelle osoitettu yhteensä 2800 uutta asukasta ja Liedon puolelle 1400. Taajamittain ajateltuna mitoitus on Jäkärään 1200 uutta asukasta ja Ilmarisiin 3000.

Tällä hetkellä Jäkärässä on n. 3000 asukasta ja Ilmarisissa n. 2300.

Uutta luonnoskäsittelyä varten on laadittu uusia alustavia kaavaluonnoksia. Näissä luonnoksissa esitettyjen aluevarausten perusteella on voitu laskennallisesti arvioida tulevaa väestömäärää. Turun puolen väestölisäys olisi kaavaluonnoksista arvioituna n. 4500 ja Liedon puolella n. 3600. Molemmat ovat siis selvästi suuremmat kuin Rakennemallissa on osoitettu. Taajamittain väestölisäys jakaantuisi kaavaluonnosten perusteella niin, että Jäkärään tulisi n. 3300 uutta asukasta ja Ilmarisiin n. 4800.



Kuva 29. Yksityiskohta Rakennemallista uusine asuinaluevarauksineen.

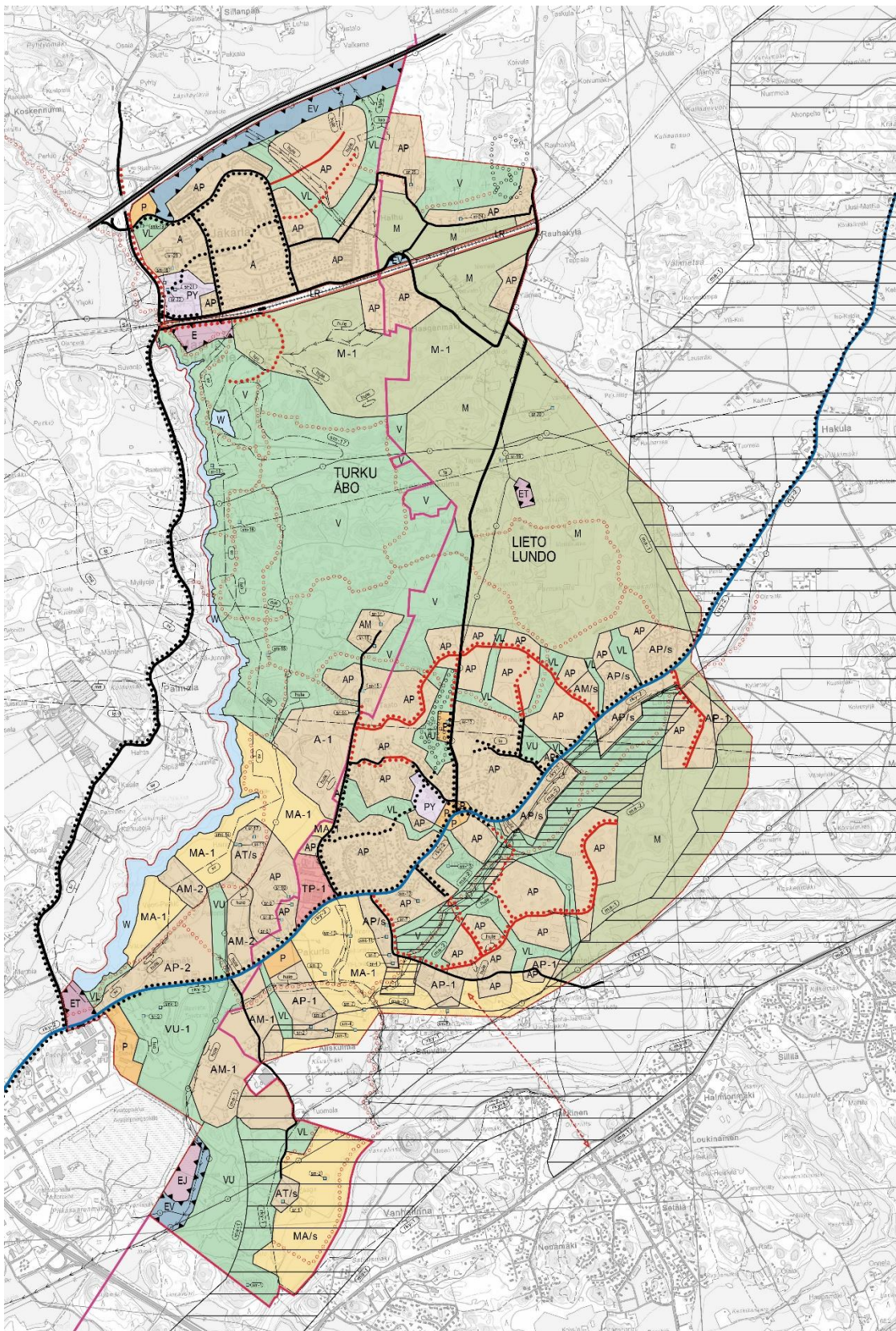
Näiden saatujen väestömäärän arvioiden pohjalta kaavaa on molempien kuntien puolella kevennetty aiempaan verrattuna. Keventäminen on tehty vähentämällä jonkin verran asuinaluevarauksia, jotta laskennallinen väestömäärä on lähempänä Rakennemallissa osoitettuja väestömääriä. Esimerkiksi Turun puolella Rakennemallin alue 119 jätetään tässä osayleiskaavassa rakentamisen ulkopuolelle.

Rakennemallin alue 119 on kuitenkin potentiaalista laajentumisaluetta Jäkärälle ja se on huomioitu myös voimassa olevassa kaupungin yleiskaavassa. Alue huomioidaan osayleiskaavassa siten, että sen käyttöönotto asumiseen on mahdollista myöhemmin.

Uuteen luonnokseen väestötavoitetta on tarkennettu siten, että Jäkärään tulisi n. 700 uutta asukasta ja Ilmaristen suunnalle n. 2500. Jäkärään osalta uudet asukkaat sijoittuisivat kaikki Turun puolelle, mutta Ilmaristen suunnalla Turun puolelle tulisi 1000 ja Liedon puolelle 1500 uutta asukasta. Kokonaisuudessaan väestö kasvaisi suunnittelualueella 3200 uudella asukkaalla, joista 1700 olisi Turun puolella ja 1500 Liedon puolella.

6.2 Aluevaraukset

Pääpiirteissään aluevarausten sijoittamisen voi jakaa yleispiirteisten kaavojen pohjalta siten, että vain taajamiin on osoitettu asuinaluevarauksia ja muuten kaava-alue on erityyppisiä virkistysalueita sekä maa- ja metsätalousalueita.



Kuva 30. Kaavaluonnos 7.3.2017.

Jäkärän nykyisen taajaman osalta koko alue on palvelukeskittymän aluetta (PY) lukuun ottamatta osoitettu asumiseen (A ja AP). Tämä mahdollistaa alueen täydennysrakentamisen, mutta sen tarkempaa sijoittumista ja volyyymiä ei tutkita osayleiskaavan yhteydessä, vaan se tehdään asemakaavavaiheessa, jos täydennysasemakaavoja aletaan joskus laatia. Tämän hetken markkinatilanne ja alueen aika suuri vuokra-asuntojen osuus eivät tue alueen täydennysrakentamista. Asukasmitoituksen 700 uudesta asukkaasta 200:n on kuitenkin laskettu olevan täydennysrakentamisesta johtuvaa. Puhtaasti uudisalue on taajaman koillispuolella oleva alue, josta tulee 500 asukkaan lisäys. Kyseessä on alue, jolla on jo vireillä asemakaavan laatiminen. Asemakaavahankeen työnimi on Jäkärän Kaila.

Taajamien välialue osoitetaan pääosin virkistysalueeksi sekä maa- ja metsätalousvaltaiseksi alueeksi. Heti Jäkärän eteläpuolella oleva alue osoitetaan sellaiseksi maa- ja metsätalousvaltaiseksi alueeksi, joka varataan Jäkärän laajentumisalueeksi vuoden 2035 jälkeen (M-1). Tällä tähdätään siihen, ettei alueelle tule sen asuinkäyttöön ottoa haittaavia toimia, jos alue joskus katsotaan tarpeelliseksi ottaa taajamatoimintojen käyttöön. Loppuosa välialueesta jakaantuu karkeasti siten, että Turun puolen osa osoitetaan virkistysalueeksi ja Liedon puoli maa- ja metsätalousvaltaiseksi alueeksi.

Taajamien metsäisen välialueen osoittamisella pääosin virkistysalueeksi halutaan varmistaa metsäalueen säilyminen yhtenäisenä ja laajana kokonaisuutena. Toimella on myös laajempaa merkitystä. Turku on kaavoittamassa Saramäen alueelle sekä lentoaseman ympäristöön ns. LogiCityn tavoitteiden mukaisesti laajoja työpaikka-alueita, jotka toteutuessaan poistavat näiltä alueilta paljon virkistyskäytössä olleita ja virkistykseen sopivia alueita. Taajamien välialueen osoittamisella virkistykseen halutaan varmistaa, että Pohjois-Turusta löytyy jatkossakin yhtenäisiä metsäalueita. Lisäksi keskeinen osa tästä taajamien välisestä metsäalueesta sijaitsee kiitotien jatkeen alla, jolloin metsäalueen yli kulkee lentokoneiden laskeutumissektori. Tällä alueella on ja tulee jatkossakin olemaan sen verran paljon lentomelua, ettei sinne voi sijoittaa melulle herkkiä toimintoja kuten asumista.

Asukasmitoituksen pohjalta Ilmarisiin osoitetaan selvästi Jäkärää enemmän uusia aluevarauksia asumiseen. Ilmaristen taajaman yhteydessä olevat asuinaluevaraukset on osoitettu tavalliseen asumiseen (A-1 ja AP), kun taas Metsämäen raviradan läheisyydessä on myös sellaisia aluevarauksia, jotka on asumisen lisäksi ajateltu hevosten pitämiseen (AM-1 ja AM-2). Ilmaristen taajaman yhteydessä olevat uudet ja olemassa olevat asuinalueet on erotettu toisistaan lähivirkistysaluein. Ilmaristen olemassa olevien asuinalueiden yhteydessä tapahtuvan täydennysrakentamisen on arvioitu kasvattavan niiden asukasmäärää n. 200 asukkaalla, mutta muuten Ilmaristen asukasmäärän kasvu tapahtuisi uudisalueilla, joihin sijoittuisi siten n. 2100 uutta asukasta.

Kaava-alueen eteläosassa Maarian altaaseen ja Aurajokilaaksoon suuntauvia peltoja on osoitettu maisemallisista syistä avoimina pidettäväksi arvokkaiksi peltoalueiksi (MA/s ja MA-1). Raviradan alue harjoitusreitistöalueineen on osoitettu urheilu- ja virkistyspalvelujen alueeksi. Hevosten lannanpolttamista varten VU-alueelle on sanallisesti mahdollistettu lämpövoimalan toteuttaminen. Asiaa tutkitaan paremmin ehdotusvaiheessa.

Olemassa oleville palveluille on osoitettu palvelujen ja hallinnon alueita (P) sekä julkisten palvelujen ja hallinnon alueita (PY). Uusille palveluille ei ole osoitettu muita aluevarauksia kuin Vanhan Tampeentien varressa oleva yksi palvelujen ja hallinnon alue (P).

Osayleiskaavaan on sisällytetty alueellisessa hulevesisuunnitelmassa esitettyjä hulevesien hallintaan liittyviä yleiskaavamerkintöjä. Ne kohdistuvat pääosin Lausteenojaan.

Topinojan kaatopaikan ympäristöön aiottu kiertotalousalue saattaa aiheuttaa ehdotusvaiheessa muutostarpeita aluevarauksiin aivan kaava-alueen eteläosassa. Nyt niitä ei ollut vielä mahdollisuus tutkia, koska kiertotaloushanke on niin alkuvaiheessa.

Maarian altaan eteläpäässä olevan ET-alueen roolia täytyy tarkastella ehdotusvaiheessa uudestaan, kun altaan padon patoturvallisuusluokitukseen liittyvät muutokset ovat paremmin selvillä.

6.3 Palvelut

Suunnittelualan nykyiset palvelut on esitetty selostuksen kohdassa 3.1.7. Kunnallisen puolen palveluiden osalta väestömäärän lisääntyminen suunnittelualueella heijastuu selvimmin koulu- ja päiväkotipaikkojen tarpeeseen sekä terveystalouteihin.

Vuonna 2013 käytiin neuvotteluja koulu- ja päiväkotipalveluista sekä terveystalouteista asianosaisten hallintokuntien edustajien kanssa. Koulu- ja päiväkotitilojen osalta todettiin, että alueen nykyiset tilat alkavat olla täynnä, joten merkittävä väestölisäys tarkoittaisi tarvetta rakentaa uusia tiloja. Alakoulu- ja päiväkotitilat tulisi lähtökohtaisesti sijoittaa suunnittelualueelle. Pienien kohteiden toteutus onnistuu asemakaavavaiheessakin, mutta jos alueelle tavoitellaan suuria yksiköitä, ne voitaisiin huomioida jo osayleiskaavassa.

Jäkärän ja Yli-Maarian välisten liikennejärjestelyjen parantuaessa osa Jäkärän koulu- ja päiväkotipaikan tarvitsijoista saisi varmasti paikan Yli-Maarian uudesta tulevasta rakennuksesta, mutta todennäköisesti Jäkärässä tarvittaisiin lisää myös omia päiväkotipaikkoja. Tavoitellun väestölisäyksen jäädessä Jäkärässä maltilliseksi pystytään uudet alakoululaiset sijoittamaan Jäkärän omaan kouluun ja tarvittaessa esimerkiksi Yli-Maarian uuteen kouluun sekä päiväkotilapset alueen oleviin päiväkoteihin ja tarvittaessa asemakaavojen ja/tai rakennuslupien kautta toteutettaviin uusiin rakennuksiin. Jäkärään ei siten ole tarvetta osoittaa osayleiskaavalla aluevarauksia uusille koulu- ja päiväkotipalveluille.

Ilmaristen osalta selvitetään ensisijaisesti koulun mahdollinen laajeneminen nykyisellä paikalla tilanteen niin vaatiessa. Parhaillaan on vireillä laajennushanke, jossa koulua laajennetaan kahdella opeustilalla vuoden 2017 aikana. Väestö ei kuitenkaan kasva kerralla yleiskaavan määriin, vaan kasvua ohjataan vuosittain laadittavilla kaavoitus- ja tontinluovutusohjelmilla. Päiväkodin osalta voidaan pienempi alueellinen yksikkö osoittaa asemakaavavaiheessakin, eikä edellytä yleiskaavataason varausta. Alueelle osoitetaan palvelujen ja hallinnon alue Vanhan Tampereentien varteen, jos ilmenee myöhemmin tarvetta mahdolliselle uuden tilan toteuttamiselle.

Terveystaloutien osalta suunnittelualueella on nykyisin Jäkärässä neuvola, hammashoitola sekä pienimuotoinen terveystalouk. Ilmarisissa on hammashoitola. Suunnittelualueen väestömäärän lisääntyessä terveystalouteihin kohdistuu lisää kysyntää, mutta vuoden 2013 neuvottelujen perusteella on todennäköistä, ettei niitä lisätä suunnittelualueelle. Terveystaloutia tarjotaan lähtökohtaisesti huomattavasti keskitetymmin laajemman väestöpohjan mukaan, jolloin suunnittelualueenkin asukkaat joutuvat hakemaan terveystaloutia ainakin osittain suunnittelualueen ulkopuolelta. Pohjois-Turun osalta Jäkärän lähipalvelupiste voisi laajennettuna toimia laajemman väestön terveystalouksena, mutta tämä oli neuvottelujenkin aikaan epävarmaa. Kaavaprosessin edetessä tähän ja terveystaloutien järjestämiseen yleisemminkin saataneen lisää selvyyttä.

6.4 Liikenne

Uusien asuinalueiden tukeutuessa oleviin taajamiin, ne käyttävät samoja pääkatuja ja -teitä kuin olevatkin alueet. Uudet alueet tarvitsevat vain jonkin verran uusia kokoojakatuja sekä tonttikatuja. Merkittävimmät uudet liikenneväylät ovat Ilmarisissa, jossa Tastontie yhdistetään Pahkalaukkaantielle uudella väylällä ja Pahkalaukkaantieltä osoitetaan uusi kokoojkatu Vanhalle Tampereentielle. Uutena kokoojkatuna osoitetaan myös Väätelän-Palovuoren uusien alueiden ajoyhteys Vääteläntielle. Osayleiskaava-alueen ulkopuolella merkittävä uusi hanke on maakuntakaavaehdotuksessa esitettävä valtatie 10:n kääntäminen valtatielle 9, mikä vaikuttaa mm. Jäkärän kohdalla moottoritien liikennemääriin.

Joukkoliikenne tulee jatkossakin kulkemaan pääosin nykyisiä reittejä. Asuinaluevaraukset sijaitsivat toisaalta niin lähellä nykyisiä joukkoliikennereittejä, että niille pääsee kohtalaisen helposti ja toisaalta asuinaluevaraukset eivät muodosta niin suuria uusia kokonaisuuksia varustettuna joukkoliikenteellä läpiajettavin kaduin, että joukkoliikennereittejä kannattaisi lähteä merkittävästi muuttamaan. Kevyen

liikenteen ratkaisuilla pyritään parantamaan joukkoliikennepysäkeiden saavutettavuutta. Osayleiskaava-alueelle ei ole suunniteltu runkolinjatasoista joukkoliikennettä.

Pyöräilylle ja jalankululle on kaavassa osoitettu jonkin verran uusia väyliä. Monet näistä ovat uusien alueiden sisäisiä väyliä, jotka toteutuvat asemakaavoituksen kautta, kun alueita aletaan toteuttaa. Jäkärlestä on osoitettu alkavaksi pyöräily- ja jalankulkuyhteydet, jotka jatkuvat Koskennurmen kautta Yli-Maariaan ja sinne rakentuvalla uudella koulu-päiväkotirakennukselle.

Kaavassa on lisäksi osoitettu paljon uusia ulkoilureittejä. Niitä on pääasiassa osoitettu ihmisille, mutta jonkin verran myös hevosille. Reiteistä ehkä merkittävimmät ovat pohjois-eteläsuuntaiset taajamien väliset reitit, joissa on huomioitu sekä ihmiset että hevoset. Ajatus on, että hevosten reitti kulkisi hie-man taajamien vierestä mahdollistaen kuitenkin pidemmän vaeltamisen Metsämäestä Jäkärleän ohi ainakin Koskennurmen ja Yli-Maarian alueille. Ihmisille tarkoitetun reitin osalta on tarkoitus yhdistää nimenomaan taajamat hyödyntäen osittain olemassa olevaa ns. Kivikauden polkua. Reitien laadun on ajateltu olevan toteutuksen osalta sellainen, että se olisi ainakin kesäaikaan myös pyöräiltävissä. Tällöin se osittain korvaisi Pahkalaukkaantieltä puuttuvaa kevyen liikenteen väylää.

Vireillä olevassa Kanta-Liedon osayleiskaava 2025:ssä on yhdeksi tavoitteeksi asetettu mahdollisen yhdystietarpeen selvittäminen Loukinaisista Ilmarisiin. Tievaraus selvitetään tarkemmin ko. työssä, mutta otetaan mukaan Maaria-Ilmaristen osayleiskaavaan, koska lyhyeltä osin ulottuu kaava-alueelle. Osayleiskaavatöitä tehdään samanaikaisesti ja merkinnän perustelu ja tarpeellisuus selvitetään tarkemmin ehdotusvaiheessa.

6.5 Suojelu

6.5.1 Kulttuuriympäristö

Tiedossa olevat muinaisjäännöskohteet on osoitettu kaavakartalla ja niiden huomiointiin on liitetty osayleiskaavamääräyksiä.

Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt (RKY) on osoitettu kaavakartalla ja niiden huomiointiin on liitetty osayleiskaavamääräyksiä. Liedon Vanhalinnan RKY-alueelle ei osoiteta uutta rakentamista eikä Varkaantien linjaukseen esitetä muutoksia.

Valtakunnallisesti arvokas Aurajokilaakson maisema-alue sekä alueellisesti tai paikallisesti arvokas Lausteenojan maisema-alue on osoitettu kaavakartalla ja molempiin liittyy osayleiskaavamääräys.

Rakennussuojelukohteet on osoitettu kaavakartalla ja niiden huomiointiin on liitetty osayleiskaavamääräys. Kohteita ja niihin liittyviä määräyksiä voidaan tarkistaa ehdotusvaiheessa.

6.5.2 Luonto

Suunnittelualueen luonnonsuojelulain mukaisista kahdesta luontotyyppialueesta ei ole tehty suojelupäätöstä eikä niille ole luotu rajausta. Tämän vuoksi alueita ei osoiteta kaavassa suojelualueiksi (S), vaan ne osoitetaan luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeiksi alueiksi (Luo).

Jäkärleän koillisosassa ja Maarian uimapaikan vieressä olevat liito-oravareviirit osoitetaan myös luo-alueiksi. Lisäksi Maarian altaan ylittävän sillan itäpään alueelle osoitetaan luo-merkintä, vaikka aluetta ei luokitellakaan luonnonsuojelulain mukaiseksi pähkinälehdoksi. Alue on muuten luonnonoloiltaan arvokas.

7 Yleiskaavan vaikutukset

7.1 Yhdyskuntarakenne ja rakennettu ympäristö

Osayleiskaava lisää suunnittelualueen rakennettuja alueita ja asukkaita. Tämä tapahtuu keskittämällä ne pääosin Jäkärän ja Ilmaristen taajamien yhteyteen. Voimakkainta keskittämisestä aiheutuva lisäys on Ilmarisissa. Keskittäminen hillitsee yhdyskuntarakenteen hajautumista ja parantaa taajamien palveluiden käyttöä.

Osayleiskaavan uudet rakentamiseen osoitetut alueet ovat melkein kaikki tarkoitettu pientalorakentamiseen. Vähäisessä määrin on alueita myös palveluille ja hevosiin liittyvälle toiminnalle. Lisäykset muuttavat maa- ja metsätalousalueita pääosin pientaloista koostuviksi asuinalueiksi. Tällaisella etäisyydellä keskustasta olevien pientaloalueiden tehokkuus on tyypillisesti kohtalaisen pieni ja siten muodostuvien alueiden ilme on väljä ja matala.

Suunnittelualueen eteläosassa Maarian altaaseen ja Aurajokilaaksoon liittyvät maisemallisesti arvokkaat peltoalueet säilyvät edelleen avoimina.

7.2 Luonnonympäristö

Osayleiskaavan uusilla rakentamiseen osoitetuilla aluevarauksilla ei ole mainittavaa heikentävää vaikutusta luonnonympäristöön. Osaltaan tähän vaikuttaa se, että suunnittelualueella on sen laajuus huomioiden poikkeuksellisen vähän erityisiä luontoarvoja. Lisäksi monet uusista asuinaluevarauksista sijoittuu pelloille, joilla ei ole muutenkaan erityisiä luontoarvoja.

Toisaalta osayleiskaava vahvistaa taajamien välisen alueen luonnonympäristön säilymistä laajana ja yhtenäisenä metsäalueena. Tämä luo myös mahdollisuuden kehittää alueesta nykyistä merkittävämmän seudullisen virkistysalueen, joka rajautuu pitkältä matkalta Maarian altaaseen. Välialueen osoittaminen virkistysalueeksi tarkoittaa käytännössä mm. sitä, että alueen metsänhoidollisissa toimissa tulisi jatkossa huomioida paremmin esimerkiksi se, ettei virkistyskäytölle aiheuteta kyseisillä toimilla haittaa ja että maisemalliset näkökohdat tulevat myös huomioiduksi. Virkistysalue-merkintä voi toisaalta johtaa siihen, etteivät yksityiset maanomistajat saa käytettyä maa-alueitaan kohtuullista hyötyä tuottavalla tavalla, jolloin pitkässä juoksussa virkistysalueen maa-alueet tulisi kuntien ostettavaksi.

7.3 Väestö, työpaikat ja palvelut

Väestön arvioidaan lisääntyvän Jäkärässä n. 700 asukkaalla vuoteen 2035 mennessä. Ilmarisissa lisäys olisi n. 2000 ja raviradan ympäristössä n. 500. Väestön lisääntyminen kasvattaa palvelun tarvetta erityisesti koulu- ja päiväkotipaikkojen suhteen ja tämä voi tarkoittaa myös uusia tilatarpeita. Uudet tilatarpeet lisäävät kunnalle palveluista aiheutuvia kustannuksia. Vastaavasti uusi väestö tuo verotuloja ja lisää muiden palveluiden kysyntää, joka toivon mukaan edesauttaa palveluiden säilymistä alueella ja ehkä jopa niiden kehittymistä.

Kaava ei juurikaan luo suoraan edellytyksiä uusien työpaikkojen syntymiselle, koska suunnittelualueella ei ole aluevarauksia työpaikka-alueille. Välillisesti uusia työpaikkoja voi syntyä lähinnä raviradan ympäristöön hevostoihintaan liittyen sekä erilaisiin palveluihin.

7.4 Liikenne

Osayleiskaavalla ei ole muuten merkittävää vaikutusta liikenteeseen kuin mitä lisääntyvä asukasmäärä lisää liikennettä lähinnä pääteillä ja -kaduilla. Merkittävimmin lisääntyvä asukasmäärä lisää liikennettä Vanhalle Tampereentielle. Osayleiskaavan toteuduttua tämä olisi arviolta noin +3100 autoa/arkivrk eli Ilmaristen ja Turun kehätien välillä autoliikenne kasvaisi noin 40 - 60 %. Jäkärlässä merkittävin muutos on nykyisen taajaman taakse toteutuvan uudisalueen liikenne Talolankadulla (noin +900 autoa/arkivrk), minkä kautta liikenne suuntautuu pääosin Tampereen moottoritien kautta Turun keskustan ja kehätien suuntaan.

Lisääntyvä asukasmäärä parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja kannattavuutta, vaikka yksityisautot tulevat todennäköisesti olemaan asukkaiden pääasiallinen kulkumuoto. Osayleiskaava-alueen matkoista hieman yli 60 % tehdään henkilöautolla.

Yleiskaava yhdessä ulkoilureittisuunnitelman kanssa vahvistaa olemassa olevien ulkoilureittien asemaa sekä lisää ja täydentää alueen ulkoilureittiverkostoa. Uusien ja täydentävien reittien toteutumisen tapa ja aikataulu ovat kuitenkin hieman epävarmoja. Aiemmin Pahkalaukkaantien – Maariantien – Asematien varteen osoitetut kevyen liikenteen väylät on jouduttu poistamaan, koska niiden toteuttamiseksi ei ole näköpiirissä rahaa sen enempää valtiolta kuin kunniltakaan. Asuinalueiden sisäiset kevyen liikenteen väylät toteutunevat asemakaavoituksen jälkeen alueiden toteutuksen yhteydessä.

7.5 Ympäristöhäiriöt

Osayleiskaava ei merkittävästi tuota tai lisää ympäristöhäiriöitä muuta kuin lisääntyvän yksityisautoilun tuottaman liikenteen osalta. Liikenne aiheuttaa paikallisesti mm. melua, pölyä, päästöjä sekä voi luoda joillain tie-/katuosuuksilla turvattomuuden tunnetta. Jäkärlässä uuden asuinalueen lisääminen nykyisen taajaman taakse voi aiheuttaa kunnalle tarpeen toteuttaa melusuojausta olemassa oleville kiinteistöille.

Kaava-alueen keskivaiheilta yli kulkeva lentoliikenne aiheuttaa alueelle lentomelua. Tämä on pyritty huomioimaan pitämällä uudet asuinaluevaraukset riittävän etäällä laskeutumislinjasta ja siten voimakkaimman melun alueesta. Koska lentomelu on luonteeltaan hetkittäistä mutta voimakasta, se voidaan silti kokea häiritsevänä.

Hevosenlannan poltosta mahdollisesti aiheutuvia häiriöitä ei ole vielä lähdetty arvioimaan, koska asia ei ole tutkittu sen tarkemmin. Asia tarkentuu ehdotusvaiheessa.

7.6 Yhdyskuntatalous ja elinkeinoelämä

Uudet asuinalueet mahdollistavat kuntien asukasmäärän lisäämisen. Lisääntyvä asukasmäärä kasvattaa kuntien verotuloja. Toisaalta uusien asuinalueiden toteuttaminen vaatii resursseja niin toteutusvaiheessa kuin niiden ylläpidossakin. Myös tarve palveluille kasvaa. Tarvittavien palveluiden järjestämisestä syntyy kunnille menoa. Uusilla pientaloalueilla tämä näkyy yleensä erityisesti muutaman ensimmäisen vuosikymmenen aikana, jolloin alueet ovat hyvin lapsivoittoisia ja alueella tarvitaan normaalia enemmän koulu- ja päiväkotipaikkoja.

Pientaloalueet rasittavat kuntataloutta myös siinä mielessä, että kunnallistekniikan ja katujen rakentaminen on alueiden sijainnin ja matalan tehokkuuden johdosta suhteessa kalliimpaa kuin esimerkiksi keskustaa lähellä olevan tehokkaamman kerrostaloalueen.

Uusien asuinalueiden osoittaminen taajamien yhteyteen jättää niiden välissä olevan alueen rakentamattomaksi, mikä tukee lentoliikenteen toimintaedellytyksiä myös tulevaisuudessa.

Yleiskaava mahdollistaa raviradan ja sen ympäristössä tapahtuvan hevostoiminnan kehittämisen ja laajentamisen. Tällä on toivottavasti suotuisa vaikutus hevosiin liittyvän elinkeinotoiminnan jatkuvuuteen ja lisääntymiseen.

Hevosenlannan hävitys aiheuttaa kaupunkiympäristössä monin paikoin ongelmia. Lannan poltto toisi tähän ratkaisun, joka samalla toteuttaisi paikallista energiantuotantoa ja hyödyttäisi hevosalaa taloudellisesti.

7.7 Ihmisten elinot ja elinympäristö

Uudet asuinalueet luovat uusia mahdollisuuksia asumiseen. Sijoituessaan metsäisille alueille ne toisaalta yleensä poistavat kyseiseltä kohtaa virkistyskäyttömahdollisuuden. Vastaavasti sijoittuessaan peltoalueelle ne yleensä muuttavat avoimia näkyviä rajatummiksi. Uudet alueet tuovat mukanaan uutta naapurustoa ja yleensä myös uusia mahdollisuuksia vaihtoehtoisille ulkoilureiteille asuinalueiden sisäisiä väyliä pitkin. Yleiskaava lisää ulkoilureittejä myös asuinalueiden ulkopuolella, jolloin asukkaiden ulkoilumahdollisuudet monipuolistuvat. Taajamien välialueen jäädessä virkistysalueeksi se turvaa ihmisten mahdollisuuden käyttää sitä laajamittaisena ulkoilualueena.

Yleiskaava mahdollistaa yhdessä ulkoilureittisuunnitelman kanssa Maarian altaan nykyistä paremman virkistyskäytön. Maarian allasta on jo nykyisinkin voinut käyttää aika kattavasti virkistykseen, mutta jostain syystä sen virkistyskäyttö on toistaiseksi ollut vähäistä. Ehkä altaan asema varavesilähteenä on ajatuksellisesti rajoittanut ihmisten halua käyttää allasta virkistykseen ja toisaalta myös veden ajoittainen huono laatu on voinut laskea kiinnostusta mennä altaalle esim. uimaan tai melomaan.

Lisääntyvä liikenne voi jonkin verran aiheuttaa pääteiden/-katujen varsilla asuvien elinolojen heikkenemistä. Melusuojuuksella tms. toimilla haitallisia vaikutuksia voidaan vähentää tai poistaa kokonaan.

Hevostoiminta on alueella aika selvästi jakaantunut kahteen erityyppiseen hevostoimintaan. Raviradan ympäristössä on ravitalleja ja muualla alueella ratsutalleja. Ravureille on ollut jo pitkään olemassa omat harjoitusalueensa ja reitistönsä raviradan ympäristössä Haagantien länsipuolella. Tähän jo vakiintuneeseen tilanteeseen ei ole tulossa muutosta, joten ravureiden ja ravitoiminnan ulkopuolisten ihmisten kohtaamisia alueella ei juuri tule. Uusien ratsureittien toteutuessa ja mahdollisten ratsutallien lisääntyessä kohtaamiset muualla suunnittelualueella voivat vastaavasti lisääntyä. Jos ratsutallit ottavat toimintaansa mukaan maastossa liikkumisen, tulevat kohtaamiset väistämättä lisääntymään. Lisääntyvä ihmisten ja hevosten kohtaaminen voi aiheuttaa myös vaaratilanteita. Toisaalta lisääntyvä kanssakäyminen voi auttaa hevosia tottumaan paremmin ihmisten toimiin ja vähentämään niiden säikkymistä ja sitä kautta vaaratilanteiden syntymistä. Hankkeesta saatujen mielipiteiden perusteella jotkut vastustavat jo nyt alueella olevaa hevostoimintaa, jolloin he varmasti kokevat negatiivisena alueella mahdollisesti lisääntyvän hevostoiminnan. Alueen hevostoiminnan perinteiden ja historian sekä merkittävän nykytilanteen pohjalta on nähty kuitenkin tarkoituksenmukaisena jatkaa ja kehittää alueen hevostoimintaa.

8 Tavoitteiden toteutuminen

Kaava täyttää pääosin maankäyttö- ja rakennuslain tavoitteet ja edistää valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumista. Kaupungin osayleiskaavalle asettamien tavoitteiden ja osan osallisten kaavalle asettamista tavoitteista arvioidaan myös täyttyvän.

Lainsäädännön ja kuntien tavoitteet

Kaupunkirakennetta on tiivistetty paikallisten alakeskusten yhteyteen. Kaavan toteuttaminen ei suoranaisesti eheytä yhdyskuntarakennetta, mutta laajentaa sitä hallitusti. Laajentaminen tukeutuu keskusten palveluihin ja parantaa niiden toimintaedellytyksiä.

Kaava turvaa olemassa olevan, valtakunnallisesti merkittävän radan (Toijalan rata) jatkuvuuden ja kehittämismahdollisuudet sisältäen paikallisjunaliikenteen.

Kaavaan on osoitettu jalankulun ja pyöräilyn verkostoja varten riittävät alueet, joiden arvioidaan sekä parantavan verkostojen jatkuvuutta että monipuolisuutta. Kaavan arvioidaan toteutuessaan parantavan liikkumisen turvallisuutta ja kevyen liikenteen käyttöä. Tavoitteena oli jopa laajemmankin verkoston osoittaminen, mutta taloudellisten realiteettien vuoksi osasta reittejä jouduttiin luopumaan.

Kaavan toteutuminen voi osaltaan edistää myös joukkoliikenteen käyttöä, mutta se myös lisää yksityisautoilua.

Valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriperinnön arvot säilyvät.

Kaavalla ja ulkoilureittisuunnitelmalla pystytään luomaan edellytykset hevostoiminnan säilyttämiseksi ja kehittämiseksi alueella.

Osallisten tavoitteet

Maarian altaaseen liittyvän padon patoturvallisuusluokituksen alentaminen ja siihen liittyvä Maarian altaan veden pinnan korkeuden alentaminen on toteutettavissa eikä se suoraan liity kaavaan. Ulkoilureittisuunnitelmassa ajatellut altaaseen liittyvissä toiminnallisesti kehitettävissä kohteissa muutos sitä vastoin pitää huomioida. Muutosten yhteydessä toteutettava kalatie voi osaltaan lisätä altaan virkistyskäyttöä.

Museokeskuksen tavoite muinaisjäänköhteiden huomioimisesta toteutuu sellaisenaan. Rakennusuojelukohteiden osalta kaavassa esitetyt kohteet ovat pääosin samat, mutta valmistelijat ovat jättäneet muutaman vähämerkityksisen kohteen pois. Nämä sijaitsevat sellaisilla alueilla, jotka voivat olla tulevaisuudessa merkittäviä laajentumisalueita taajamille.

Hippoksen tavoitteet toteutuvat hyvin. Nykytilanne säilyy, mutta myös erilainen kehittäminen on mahdollista. Harjoitusreittien saaminen maisemoidulle Topinojan jätekummulle tulevaisuudessa onnistuu myös, mutta se ei ole suoraan tämän osayleiskaavan asia, koska Topinoja ei kuulu kaava-alueeseen. Hevoslannan poltto on mahdollistettu sanallisesti ravirata-alueella.

Taajamien välisen metsäisen alueen yksityisten maanomistajien tavoitteet saada alueelleen asuinaluevarauksia ei toteudu. Aluetta ei ole osoitettu maakuntakaavassa, kuntien yleiskaavoissa eikä Rakennemallissa asumiseen, eikä kunnilla itselläänkään ole tavoitteena asutuksen lisääminen väli-alueella. Asumisen tuominen välialueelle hajauttaisi yhdyskuntarakennetta ja se olisi sekä valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden että yleispiirteisempien kaavojen vastaista. Lisäksi iso osa alueesta sijoittuu lentokoneiden laskeutumissektorille, johon kohdistuu lentomelua.

Yksittäisen metsäyhtymän tavoite maa-ainestenottoon ei toteudu. Hanke haittaisi olennaisesti kaavan toteutumista taajamien välisenä laajana ja yhtenäisenä virkistysalueena. Lisäksi se rumentaisi paikallisesti ympäristöään ja haittaisi niin ihmisten kuin eläinten liikkumista alueella. Turun alue ainakin Paattisille asti on jo luonteeltaan sellaista taajamamaista aluetta, että maa-ainestenotto ja siihen verrattavat alueiden käyttöön ja maisemaan voimakkaasti vaikuttavat hankkeet tulisi olla yhteiskunnan asettamia ja valvomia sekä yleisen edun mukaisia. Tällaista näkökulmaa yritetään sisällyttää vireillä olevaan koko Turkua koskevaan Yleiskaava 2029:ään.

Koska hevostoiminnan kehittäminen on ollut mukana kaavan tavoitteissa, on katsottu tarpeelliseksi osoittaa muutama merkittävä ratsastusreitti alueelle. Alustavissa luonnosvaiheissa reittejä oli paljon enemmänkin, mutta jäljelle on jätetty vain tärkeimmiksi katsotut ja jotka olisivat yleisen edun kannalta merkittäviä. Näiden reittien avulla erityisesti ratsutallit voivat kehittää omaa toimintaansa, mutta toisaalta reittien osittaisella karsimisella on pyritty vastaamaan myös reittien vastustajien toiveisiin.

Turun Seudun Jätehuollon tavoite kiertotalousalueesta on oikein kannatettava ja jos jatkosuunnittelussa osoittautuu, että hankkeen toteuttamiseksi tältä kaava-alueelta tarvitaan aluevarauksia, niin tähän varmaankin pystytään vastaamaan. Todennäköisempää kuitenkin on, etteivät kiertotalousalueen tilatarpeet ulotu tälle kaava-alueelle.