

” J Ä K Ä R L Ä N K A I L A ”

ASEMAKAAVA JA ASEMAKAAVANMUUTOS
Asemakaavatunnus 3/2010
Diaarionumero 952-2010

LUONNOKSEN SELOSTUS
10.4.2013

2 TIIVISTELMÄ

2.1 Kaavaprosessin vaiheet

Kaavan laatiminen perustui alkujaan Turun kaupunginvaltuuston hyväksymään, vuosille 2009-2013 laadittuun asunto- ja maankäyttöohjelmaan sekä sittemmin kaupunginvaltuuston vuonna 2011 hyväksymään kaavoitusohjelmaan.

Asemakaavoituksen vireille tulosta on ilmoitettu kaavoituskatsauksissa vuodesta 2010 alkaen. Vireille tulosta ilmoitettiin osallisille myös kirjeitse maaliskuussa 2010, minkä yhteydessä lähetettiin myös osallistumis- ja arviointisuunnitelma.

Ympäristö- ja kaavoituslautakunta palautti 19.6.2012 (§ 303) luonnoksen uudelleen valmisteltavaksi sen selvittämiseksi onko kevyen liikenteen reitti toteutettavissa muuta kautta kuin Suotorpankujalta.

2.2 Asemakaava

Alueelle on luotu kaksi kiemurtelevaa tonttinauhaa uusille omakotitaloille. Toinen peltoalueelle ja toinen metsään. Loput vapaista pelto- ja metsäalueista on osoitettu virkistykseen pois lukien Tampereen valtatie ja Koskennurmentien välinen peltoalue, joka osoitetaan ylijäämämaiden sijoituspaikaksi ja josta muodostetaan niin uutta kuin vanhaakin aluetta suojaava meluvalli. Alueelle tulisi n. 180 uutta omakotitonttia riippuen hieman tonttikokojen painotuksista. Tämä taas tarkoittaisi n. 40000 kem² rakennusoikeutta ja n. 600 uutta asukasta.

2.3 Asemakaavan toteuttaminen

Alueen toteuttaminen voi alkaa kaavallisen, kiinteistöteknisen ja teknisen huollon valmiuden sallimassa aikataulussa. Käytännössä tähän tulee menemään aikaa, sillä oletettavasti ns. Vakiniitun ja Koskennurmen alueiden rakentumisen täytyy olla pitkällä ennen kuin on mahdollista ja järkevää lähteä toteuttamaan Kailan aluetta.

3 LÄHTÖKOHDAT

3.1 Selvitys suunnittelualan oloista

3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Alueesta noin puolet on tasaista peltoa ja toinen puoli kumpuilevaa metsämaastoa. Alue on lähes kokonaan rakentamaton. Turun kaupunki omistaa suurimman osan kaava-alueesta. Loppu jakaantuu muutamien yksityisten maanomistajien ja valtion (Tampereen valtatie) kesken. Pinta-alallisesti merkittävimmät yksityisten omistamat maa-alueet sijaitsevat Tampereen valtatie varressa. Alueen koko on n. 72 ha.

3.1.2 Luonnonympäristö

Alueen eteläosa on peltoa, jonka keskivaiheilla kulkee isohko avo-oja. Oja alkaa Tampereen valtatieltä (vt9) ja jatkaa peltoalueen jälkeen Haihuntien ja Kivilähteentien omakoti-alueen läpi itään Liedon puolelle. Alueen metsäisen osan vt9:n puoleinen reuna on avohakkuualueita ja nuorta taimikkoa. Metsäalueen itäreunassa on loivapiirteistä kalliomaastoa, jossa valtapuusto muodostuu männystä. Näillä kohdilla metsätyyppi on puolukkatyyppin kangasta, mutta muuten metsäalue on melko kosteapohjaista kuusivaltaista mustikkatyyppin kangasta. Metsäalueen itäreunassa on liito-oravareviiri, joka jatkaa itään Liedon puolelle.

3.1.3 Yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuva

Kaava-alue on lähes kokonaan rakentamaton. Alkuperäisellä kaava-alueella oli vain kolme rakennettua kiinteistöä, joista kaksi sijaitsee aivan kaava-alueen itäreunassa Haihuntien varressa. Nämä kiinteistöt liittyvät Haihuntien muuhun omakotiasutukseen ja ne ovat mukana kaavassa siksi, että ne ovat ainoat Haihuntien kiinteistöt, jotka sijaitsevat asemakaavoittamattomalla alueella. Alkuperäisen kaava-alueen kolmas rakennettu kiinteistö on eräänlainen tilakeskus Koskennurmentien päässä.

Pienen kaava-alueen laajennuksen myötä Suotorpankujan alueella kaava-alueeseen tuli mukaan myös As Oy Varsojanpuiston rivitaloyhtiö, kujan päässä oleva päiväkodin Y-tontti, Talolankadun leikkipaikka-niminen kaavallinen leikkikenttäalue sekä Suotorpankujan katualue ja hieman Talolankadun katualuetta.

Kaava-alue sijaitsee Jäkärän asemakaavoitetun taajaman ”takana” sen koillispuolella. Jos ei huomioida Jäkärän alueen varhaishistoriaa, niin Jäkärän taajaman ensimmäiset rakennusvaiheet ajoittuvat Maarian kunnan ajalle, jolloin rautatien varteen syntyi omakoti-asutusta pääasiassa 1940- ja 1950-luvuilta alkaen. Alueen kuntaliitoksen jälkeen toinen merkittävä rakentamisvaihe seurasi ns. lähiörakentamisesta 1970- ja 1980-luvuilla, jolloin alueelle rakennettiin huomattava määrä kerros- ja rivitaloja sekä jonkin verran lisää omakotitaloja. Tuona aikana rakennettujen rakennusten jälkeen Jäkärään ei juuri uudisrakennuksia ole rakennettu. Yksi poikkeus tästä on vt9:n Jäkärän eritasoliittymän kupeeseen v. 2009 rakennettu liikekiinteistö.

3.1.4 Tekninen huolto

Kunnallisteknisiä linjoja kulkee Talolankadulta alas Suotorpankujalle ja siitä eteenpäin rivitaloyhtiön ja Y-tontin välistä viherkaistaa pitkin kaava-alueella olevan peltoalueen lounaisreunaan. Peltoalueen reunassa kulkee kokoava jätevesiviemäri linja. Suotorpankujan alueelta tulevat hulevedet puretaan Y-tontin läheisyydessä olevaan avo-ojaan. Vt9:n varressa sijaitsee Virttaankankaan tekopohjavesijohto. Muuten kaava-alueella ei ole kunnallistekniikkaa. Kaava-alueen uudisrakennukset ovat liitettävissä vieressä kulkeviin verkostoihin, mutta uusi alue vaatii laajasti uutta verkostoa ja Jäkärän nykyisen verkoston ollessa jo hieman vanhempaa, saatetaan sitäkin joutua uusimaan.

Kaava-alueen peltoaluetta halkoo ilmajohtona keskijännitteinen voimansiirtolinja. Sähkölinja täytyy siirtää tai muuttaa maakaapeliksi ainakin uusien korttelialueiden kohdalta.

3.1.5 Palvelut

Rakentamattomana kaava-alueelta ei itsessään löydy palveluita, mutta sen tukeutuessa Jäkärän taajamaan, uusi alue pystyy hyödyntämään sen palveluita. Samalla uusi alue täydentää taajamaa, jolloin kasvava kysyntä toivon mukaan parantaa alueen palvelutasoa tai ainakin pitää palvelut ennallaan.

Taajamasta löytyy palveluita aika kattavasti. Alueella on mm. alakoulu, päiväkoteja, päivittäistavarakauppoja, kirjasto, nuorisotila, terveysasema, apteekki ja posti. Lisäksi taajamaa palvelee kolme joukkoliikennelinjaa.

3.1.6 Liikenne

Jäkärlään on hyvä liikenneyhteydet sen sijaitessa vt9:n varrella. Vaihtoehtoinen reitti Jäkärlään tai sieltä pois on Paimalantie, jonka varteen on myös hiljan valmistunut erillinen kevyen liikenteen väylä.

Taajaman liikennejärjestelmä on sekoitus ulkosyöttöistä ja sisäsyöttöistä järjestelmää. Lähiövaiheen alueen läpäisee itä-länsi suuntainen kevyen liikenteen väylä, jonka varrella edellä mainitut alueen palvelut sijaitsevat.

Asematiellä on ollut vireillä kaavan laatiminen tavoitteena luoda mahdollisuus kevyen liikenteen väylän toteuttamiselle, mutta tämä hanke on laitettu odottamaan ilmeisesti rahoituskellisista syistä.

3.1.7 Ympäristöhäiriöt

Kaava-alueeseen ei kohdistu juuri muita ympäristöhäiriötä kuin vt9:ltä tuleva liikennemelu. Tämä vt9:n liikennemelu on sen verran voimakasta, että sitä pitää torjua rakenteellisesti. Toijalan rata on kaava-alueen ajatelluista asuinkortteleista sen verran kaukana, ettei sieltä kantaudu melua tai tärinää alueelle.

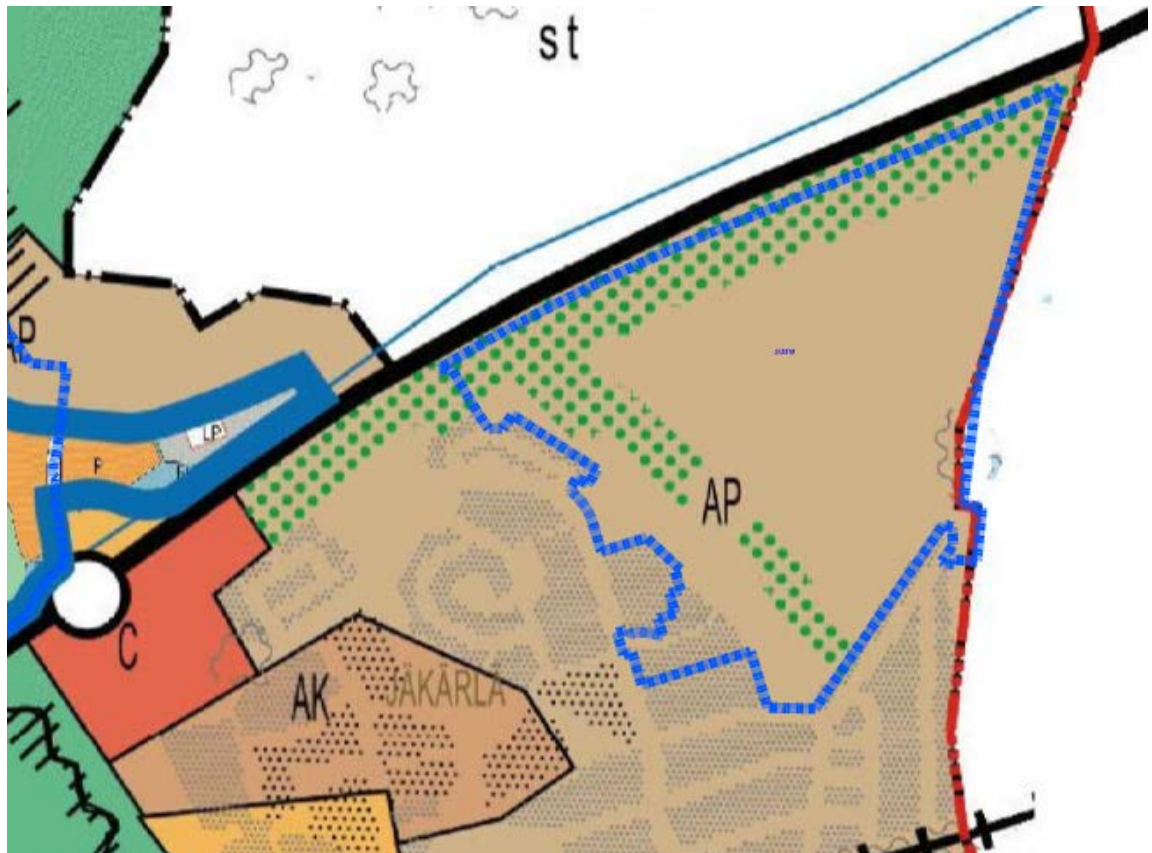
3.2 Aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

3.2.1 Maakuntakaava



Ympäristöministeriön 23.8.2004 vahvistamassa maakuntakaavassa kaava-alue on taajamatoimintojen aluetta (A) sekä maa- ja metsätalousvaltaista aluetta (M). Kaava-alueen luoteisreunassa on suunniteltu runkovesijohtolinja -merkintä (Virttaankankaalta tuleva tekopohjavesijohto, joka on siis jo toteutettu).

3.2.2 Yleiskaava

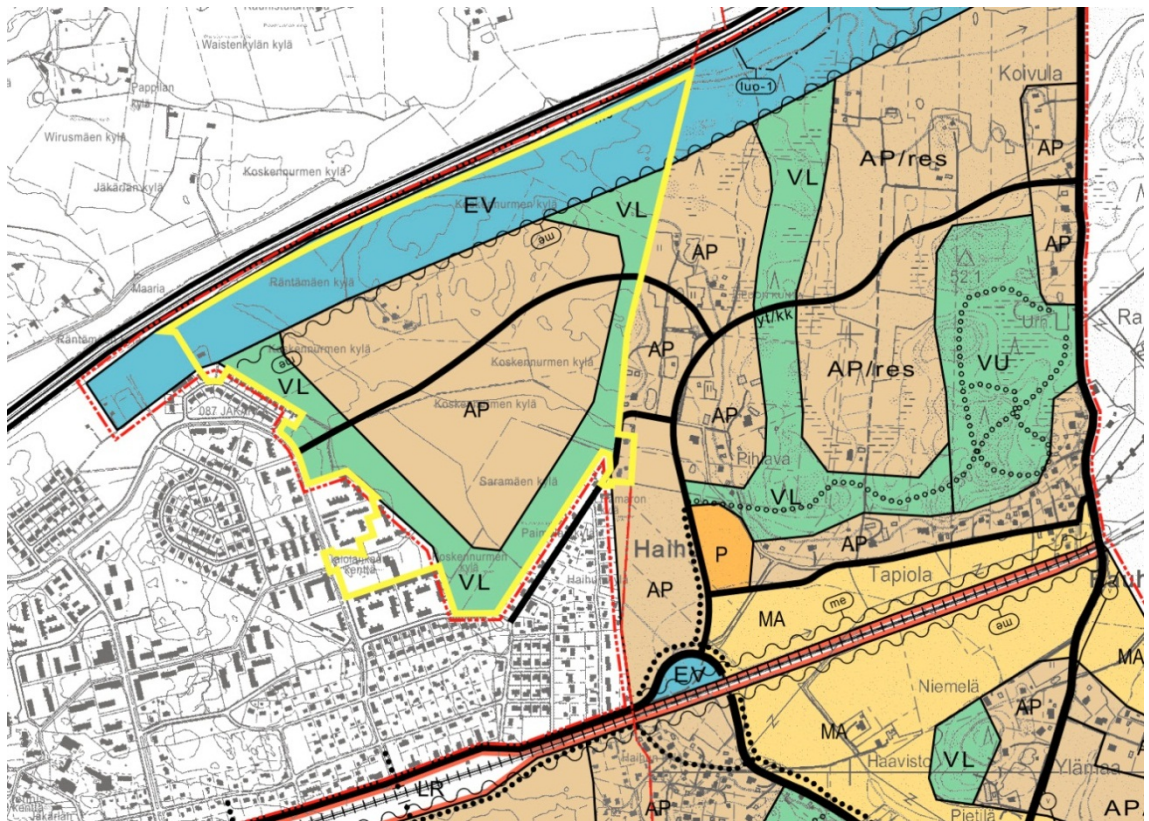


Kaupunginvaltuuston 18.6.2001 hyväksymässä yleiskaavassa **koko kaava-alue** on merkitty pientalovaltaisiksi asuntoalueeksi (AP), jossa on kuitenkin virkistykseen tarkoitettuja alueiden osia. Nämä virkistykseen osoitetut alueen osat on kohdennettu moottoritien varteen ja peltoalueen keskellä kulkevan valtaojan kohdalle. AP-merkintään liittyy seuraava lisämäärittelmä: ”Alue varataan pääasiassa pientalovaltaiselle asumiselle sekä ympäristöön soveltuvien työtilojen, virkistykseen, palvelujen sekä alueelle tarpeellisen yhdyskuntateknisen huollon ja liikenteen käyttöön.”

3.2.3 Osayleiskaava

Kaava-alue kuuluu Maaria-Ilmaristen osayleiskaava-alueeseen. Osayleiskaavaa laaditaan ylikunnallisena yhdessä Liedon kunnan kanssa ja työ on parasta aikaa käynnissä. Osayleiskaavasta on luonnos hyväksytty molemmissa kunnissa. Osayleiskaavaluonnoksessa suurin osa alueesta on osoitettu asumiseen (AP).

Uuden AP-alueen syöttöliikennettä varten on osoitettu kulkuyhteys Talolankadulta. Kulkuyhteys jatkuu ehyenä Liedon puolelle, mutta yhteyden ajateltiin olevan loppupäästään tarkoitettu vain joukkoliikenteelle sekä kevyelle liikenteelle.



Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035:n hyväksyminen v. 2012 on aiheuttanut muutostarpeita Maaria-Ilmaristen osayleiskaavaan. Turun osalta muutos on lähinnä se, että Jäkärän taajama otetaan kaava-alueeseen mukaan. Liedon osalta kaava-alue laajenee Ilmaristen taajaman ympärillä, mutta supistuu Jäkärän lähellä Toijalan radan ja vt9:n väliseltä alueelta. Tämä Liedon puolella tapahtuva kaava-alueen supistaminen yhdessä siellä olleiden reservialueiden poistamisen kanssa tarkoittaa Turun puoleisella osayleiskaava-alueella sitä, että joukkoliikenneyhteys kuntarajan yli joudutaan poistamaan esitetystä kohtaa. Myös liito-oravareviirin ydinalue osuu juuri kohtaan, jossa kulkuyhteys menee AP-alueelta toiselle kapean VL-alueen läpi.

3.2.4 Asemakaava

Kaava-alue on lähes kokonaan asemakaavoittamaton. Alueen vieressä on Jäkärän taajamaan liittyviä eri vuosikymmenillä hyväksytyjä asemakaavoja. Kaava-alueen vieressä on asemakaava, joka on hyväksytty 27.6.1959 sekä toisena 8.12.1976 hyväksytty asemakaava, jonka päälle kaava-alue osittain ulottuu.

3.2.5 Rakennuskielto

Alueella on voimassa rakennuskielto 25.9.2016 asti. Rakennuskielto on asetettu Maaria-Ilmaristen osayleiskaavan laatimista varten. Rakennuskielto ei koske sen alueella olevia asemakaava- ja rakennuskaava-alueita.

3.2.6 Rakennusjärjestys

Rakennusjärjestys on tullut voimaan 1.1.2007 kaupunginvaltuuston 9.10.2006 § 184 tekemällä päätöksellä.

3.2.7 Meluselvitykset

Vt9:n aiheuttama nykyinen melutaso on hyvin tiedossa, sillä sen aiheuttamaa melua on selvitetty Turun pohjoisten alueiden meluselvityksessä (8.1.2008) sekä Ympäristömeludi-
rektiivin mukaisessa ympäristömeluselvityksessä Turusta (1.6.2012). Kaava-alueen luoteisreunalle leviää päiväsaikaan yli 55 dB(A) melu sekä yöaikaan yli 45 dB(A) melu, joten kaava-alueen luoteisreunan korttelialueille täytyy järjestää rakenteellista melusuojausta.

3.2.8 Luontoselvitykset

Kaava-alueen luontoarvoja on ensin selvitetty Maaria-Ilmaristen osayleiskaavan yhteydessä (Suomen Luontotieto Oy 14/2008) ja lisäksi alue on kuulunut lähes koko Turun kattavaan liito-oravaselvitykseen (Suomen Luontotieto Oy 7/2009). Osayleiskaavatyön yhteydessä tehdyssä luontoselvityksestä voidaan lukea, ettei kaava-aluetta koskevalla lohkolla ole erityisiä luontoarvoja. Liito-oravaa ei tällöin tavattu alueelta. Myöskään kattavan liito-oravaselvityksen yhteydessä liito-oravaa ei alueella havaittu.

Asemakaavatoimisto pyysi keväällä 2012 ympäristönsuojelutoimistoa vielä tarkistamaan alueen luontoarvot vastaamaan asemakaavatason vaatimuksia. Ympäristönsuojelutoimisto antoi aiheesta kirjallisen lausunnon 15.6.2012. Keskeisin tekijä lausunnossa oli se, että alueelta löytyi aiemmista havainnoista poiketen kuitenkin liito-oravan reviiri. Varmistaakseen vielä asian asemakaavatoimisto tilasi kesällä 2012 erillisen liito-oravaselvityksen (Suomen Luontotieto Oy 7/2013), joka koski vain tätä Kailan yhteydessä olevaa metsäaluetta. Erillisselvityksessäkin todetaan, että alueella on liito-oravareviiri. Reviiri aiheutti tarpeen lähteä muuttamaan metsäiselle osalle suunniteltua rakennetta siten, että reviirille jäisi riittävästi vapaa-aluetta.

4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve ja suunnittelun käynnistäminen

Kaavan laatiminen perustui alkujaan Turun kaupunginvaltuuston hyväksymään, vuosille 2009-2013 laadittuun asunto- ja maankäyttöohjelmaan sekä sittemmin kaupunginvaltuuston vuonna 2011 hyväksymään kaavoitusohjelmaan.

Suunnittelun tarve on siis kaupungin strategian mukaisesti lisätä omakotitonttitarjontaa Turun kaupungissa.

4.2 Osallistuminen ja yhteistyö

4.2.1 Osalliset

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

- Kaava-alueen ja lähialueen maanomistajat, käyttäjät, asukkaat ja yritykset.
- Turkuseura ry, Turun Pientalojen Keskusjärjestö ry, Varsinais-Suomen kiinteistöyhdistys ry, Jäkärä-Paimalan pientalot ry.
- Viranomaiset yms.: Kiinteistöliikelaitos, Turun Seudun Vesi Oy, Liedon kunta, Liikuntapalvelukeskus, sivistystoimialalta varhaiskasvatus ja perusopetus, Turku Energia, Varsinais-Suomen ELY-keskus, Varsinais-Suomen liitto, Varsinais-Suomen pelastuslaitos, Vesiliikelaitos sekä ympäristötoimialan joukkoliikenne-, rakennusvalvonta-, kaupunkisuunnittelu- ja ympäristönsuojeluyksiköt.

4.2.2 Vireille tulo

Asemakaavoituksen vireille tulosta on ilmoitettu kaavoituskatsauksissa vuodesta 2010 alkaen. Vireille tulosta ilmoitettiin osallisille myös kirjeitse maaliskuussa 2010, minkä yhteydessä lähetettiin myös osallistumis- ja arviointisuunnitelma.

4.2.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt

OAS-vaiheessa jätettiin 34 mielipidettä. Mielipiteistä 22 kpl jätettiin As Oy Varsojanpuistosta Suotorpankuja 4:stä. Nämä mielipiteet olivat hyvin samansisältöisiä ja enimmäkseen hyvin kriittisiä. Lopuissa 12:sta mielipiteessä tuotiin esiin pääosin samoja asioita kuin Suotorpankuja 4:stä. Vaikka mielipiteitä siis jätettiin lukumäärällisesti aika paljon, antoivat ne aika yksipuolisen kuvan miten kaavahankkeeseen suhtauduttiin. Olisi ollut hyvä saada mielipiteitä hieman laajemmalta alueelta kuin lähinnä vain niiltä, jotka asuvat ajatellun kevyen liikenteen väylän varrella. Muutamassa mielipiteessä kun nähtiin kaavahankkeella myös Jäkärää kehittäviäkin puolia.

Kolme mielipidettä tuli kuntarajan tuntumasta Haihuntieltä ja Liedon puolelta Pihlavantieltä. Näissä mielipiteissä ei oltu osattu tulkita oikein Maaria-Ilmaristen osayleiskaavaluonnoksesta otettua kuvaa, koska mielipiteiden esittäjät luulivat, että Kailan liikennöinti hoidettaisiin Liedon kunnan puolelta. Kailan alueen henkilöautoliikennöinti on tarkoitus hoitaa yksiselitteisesti Turun puolelta. Osayleiskaavassa ollut Liedon puolelle jatkuvan kulkuväylän oli tarkoitus olla loppupäästään vain joukkoliikennekatuvaraus mahdollista myöhempää joukkoliikenneyhteyttä varten.

Jäkärä-Paimala Pientalot ry:n nimissä jätetyssä mielipiteessä kannetaan pääosin huolta siitä, ettei uuden alueen rakentamisella aiheutettaisi haittaa tai ongelmia nykyisille rakenteille, kuten oleville kaduille ja rakennuksille. Todettakoon, että ajoneuvoliikenne on tarkoitus ohjata Talolankadulle, jolloin mielipiteessä esimerkinomaisesti esitetyille kaduille ei synny lisäkuormitusta. Lisäksi uusi rakentaminen ollaan sijoittamassa viherkaistan taakse, jotta molemmin puolinen yksityisyys säilyisi ja ettei vanhoille rakennuksille syntyisi teknisiä ongelmia. Kailan alueelle on tarkoitus laatia hulevesiselvitys/-suunnitelma, jotta voidaan varmistua siitä, etteivät aluetta koskevat muutokset aiheuta tätäkään kautta ongelmia.

Suotorpankujan päiväkodin henkilökunta

Mielipiteessä kerrotaan kuinka tärkeä päiväkodin itäpuolella oleva metsäalue on ja kuinka sen käyttö vaikeutuisi tai kävisi jopa mahdottomaksi, jos Kailan ja nykyisen taajaman väliin suunniteltu kevyen liikenteen väylä toteutetaan. Varsojanpuiston kaavallisen viheralueen kaventamista pidetään myös huonona, koska se toisi uusia taloja lähelle ja metsäalue jäisi talojen puristuksiin. Päiväkodissa pelätään, että vanhemmat tulisivat päiväkotiin autolla lyhyintä reittiä eli kevyen liikenteen väylää pitkin niin kuin Arkeologinkadun päiväkotiinkin. Lopuksi mainitaan, että päiväkodin viihtyvyys ja turvallisuus vaarantuvat.

Asemakaavatoimisto / 2013 -> Kaupunkisuunnittelun kaavoitusyksikkö

Metsäalue on rakentamaton osa Y-tonttia, jolla päiväkoti sijaitsee. Vaikka kaavassa esitettäisiin pienen osan lohkaisemista Y-tontista, metsäalueen käyttö ja luontoon tutustuminen olisivat edelleen mahdollisia normaaliin tapaan ja myös hiihtäminen metsäalueelta pellolle onnistuisi edelleen. Vaikka uudet tontit tulisivat lähimmilleen vanhaa rakennetta juuri Y-tontin kohdalla, jäisi tonttien väliin kapeimmillaankin vielä n. 20 metrin viheralue. Y-tontin lisärakentaminen olisi myös edelleen mahdollista, joskin nykyisen rakennuksen sijoittelu hieman estää luontevaa lisärakentamista. Päiväkodin huolto- ja henkilökuntaliikennöinti pysyisi nykyisen kaltaisena. Selkein muutos tässä kohtaa olisi se, että huolto- ja henkilökuntaliikennöintiväylä olisi sen lyhyellä matkalla osa kevyen liikenteen väylää.

Väylä olisi kuitenkin tällä risteävällä osalla ajateltu olevan muuta väylää leveämpi, jotta mahdollisessa kohtaamistilanteessa tilaa olisi enemmän. Lisäksi väylä kulkisi sen verran kaukana päiväkodin seinälinjasta, että näkemät väylää käyttäville osapuolille olisivat hyvät.

Metsäalue on aitaamattomana Y-tontin osana näyttäytynyt kuntalaisille yleisenä viheralueena, jota kaikki ovat voineet käyttää. Kaavanmuutos ei muuta tätä tilannetta kuin vähentämällä hieman metsäalueen pinta-alaa. On kuitenkin totta, että väylän toteuttaminen tuo metsäalueen yhä useamman tietoisuuteen ja helpommin saavutettavaksi. Tämä voi, niin kuin missä tahansa muualla vastaavassa tilanteessa, lisätä alueeseen kohdistuvaa häiriökäyttäytymistä. Häiriökäyttäytyminen ja roskaaminen eivät kuitenkaan johdu kaavaratkaisuista. Jos Y-tontin metsäalueen rauhallisuutta halutaan lisätä, se voidaan aidata tarpeellisilta osin.

Mielipiteessä otettiin esiin, että joku saattaisi tuoda lapsensa autolla päiväkotiin kevyen liikenteen väylää pitkin. Jos joku näin menettelee, hän rikkoo lakia. Kaavan valmistelussa ei voida lähteä siitä, että jokin ratkaisumalli hylätään sen takia, että joku saattaisi tahallaan rikkoo lakia.

Kailan kaavahanke ei muuta päiväkotirakennuksen tai nyt rakennettuna olevan piha-alueen tilannetta mitenkään. Y-tontin metsäalueen pinta-ala pienenee hieman, mutta pysyy muuten muuttumattomana. Kun vielä peltoalueellekin edelleen jää suuria vapaita viheralueita, ei asemakaavatoimisto / kaavoitusyksikkö näe miten päiväkodin viihtyvyys ja turvallisuus vaarantuisivat. Väylä toisi toki uuden elementin, jonka huomioimisesta ja jonka kanssa käyttäytymisestä pitäisi opettaa lapsia, niin kotona kuin ehkä päiväkodissakin, mutta toisaalta väylä avaisi myös uusia mahdollisuuksia. Päiväkodista olisi lyhyt matka tehdä pieniä päiväretkiä ajatellulle peltoalueen uudelle leikkipaikalle. Lisäksi väylä tarjoaisi luontevan mahdollisuuden päästä tutustumaan ja opettamaan valvotusti valtaojaan liittyviä biologis-hydrologisia asioita ja miksei myös vaaroja sekä ojan yhteyteen mahdollisesti tulevia hulevesiratkaisuja.

Suotorpankuja 4:n asukkaat sekä mielipiteet, joissa esitettiin vastaavia asioita kuin Suotorpankuja 4:n mielipiteissä:

1. a. Kevyen liikenteen väylää vastustettiin yleisesti. Mielipiteiden esittäjät pelkäävät, että alueen liikenneturvallisuus on uhattuna erityisesti päiväkodin kohdalla, jos väylä toteutetaan. Mielipiteissä uumoiltiin, että kaikenlainen liikenne lisääntyy väylän takia ja että erinäistä risteävää liikennettä on paljon. Pelättiin myös, että autoliikenne lisääntyi päiväkodin luona, kun uusi alue toteutettaisiin.
- b. Mielipiteissä todettiin, että väylä kulkisi liian läheltä C-taloa ja osittain myös A-taloa (erityisesti silloin jos käytettäisiin nykyisen kaavan viherkaistaletta).
- c. Väylän pelättiin tulevan korkeammalle kuin yhtiön piha-alue ja siten se aiheuttaisi kosteusongelmia yhtiölle. Pelättiin, että väylän hulevedet ja aurauslumet tulevat tontille ja siten se aiheuttaisi tarpeen piha-alueen salaojitukseen ja muihinkin yhtiötä rasittaviin muutostöihin.
- d. Väylän pelättiin aiheuttavan oikaisuja As Oy Varsojanpuiston pihan poikki.
- e. Osassa mielipiteitä todettiin, että kevyen liikenteen väylää yritettäisiin salaa viedä eteenpäin tai ettei siitä ole tiedotettu mitään.

f. Mielipiteissä todetaan, että väylän sijoitus esitettyyn paikkaan olisi huono osittain kohdassa **a** mainituista syistä sekä sen jatkuvuuden osalta Jäkäränpolulle. Talolankadun jälkeen Jäkäränpolussa on mäki, joka keskustaan mentäessä on ikävä ylämäki ja takaisin tullessa vaarallisen vauhdin kiihdyttävä alamäki. Mielipiteissä nostetaan esiin vaihtoehtoisiksi Jäkäräntie tai Allaistenkatu, jonne kevyt liikenne tulisi ohjata.

2. Liikenteeseen liittyi myös huoli uuden alueen syöttöliikenteestä Talolankadun kautta. Kokoojakadun liittymäkohtaa Talolankadun mutkaan pidettiin vaarallisena ja osa ohjaisi uuden alueen liikenteen moottoritien varteen tai jopa uudella eritasoliittymällä suoraan moottoritielle.
3. Varsojanpuiston kaavallisen viheralueen kaventamista vastustettiin yleisesti lähinnä siitä syystä, että asukkaat käyttäisivät sitä tällä hetkellä virkistykseen ja että uusi asutus tulisi liian lähelle. Yksittäisinä yksityiskohtina mainittiin myös, että vieraat lapset tulisivat leikkimään As Oy Varsojanpuiston leikkipaikalle viheralueen kaventamisen seurauksena ja että ulkoilureitit vähenisivät ja kaunis luonto tuhoutuisi. Lisäksi kysyttiin, että miksi kaavaa pitäisi tällä kohtaa ylipäättään muuttaa.
4. Joissakin mielipiteissä arveltiin, että kaavoittaja tekee työtään vain toimistossa työpöydän ääressä eikä käy paikan päällä ollenkaan.
5. Osassa mielipiteitä ihmetellään, että miksi Kailan aluetta pitäisi kaavoittaa, kun rakentamatonta aluetta on ympärillä vaikka kuinka.
6. Jäkärän palveluiden supistamista kritisoitiin ja palveluiden supistamisen johdosta ihmeteltiin, että mikä houkuttelee uudelle alueelle ihmisiä.
7. Joissakin mielipiteissä arveltiin asuntojen arvon alenevan, kun uusi alue toteutettaisiin ja erityisesti niiden asuntojen, jotka olisivat lähellä ajateltua kevyen liikenteen väylää.

Asemakaavatoimisto / kaavoitusyksikkö

1. **a.** Jos päiväkodin paikkaluku ei muutu, niin uusi alue ei vaikuta millään tavalla lisäävästi päiväkotien suuntautuvien automatkojen määrään. Kevyen liikenteen väylällä päinvastoin voidaan luoda mahdollisuus tuoda uudelta alueelta lapsi hoitoon kävellen tai polkupyörällä, jolloin myös autoliikenne Suotorpankujan päässä vähenisi. Tämän hetken ajatus on luoda Suotorpankujan kohdalle ajoradasta erotettu kevyen liikenteen väylä, jolloin risteävää liikennettä olisi mahdollisimman vähän. Tämä ratkaisumalli on itse asiassa esitetty jo vuoden 1976 kaavassa ja sen havainnekuvassa. Ainoa ajoneuvoliikenne, joka risteää kevyen liikenteen väylän kanssa lyhyen matkaa, on päiväkodin henkilökunta- ja huoltoliikenne. Tätä asiaa on tarkoitus helpottaa sillä, että väylä on risteävältä kohdaltaan leveämpi kuin aiemmin on jo todettu.

c. Mielpiteissä otettiin valitettavasti kantaa myös sellaiseen mitä ei ole vielä edes ehditty tutkia tai joka suunnitellaan yksityiskohtaisemmin vasta asemakaavan laatimisen jälkeen. Yksi tällainen seikka oli väylän korkeusasema ja sen kuivatus. Väylän tasaus ja kuivatus suunnitellaan vasta katusuunnitteluvaiheessa, joten on ennen aikaista sanoa esimerkiksi väylän korkeusasemasta mitään vielä tässä vaiheessa. Voi olla, että väylän pinta olisi korkeammalla kuin piha-alue tai sitten ei, mutta lähtökohta kuivatuksessa tietenkin on, ettei siitä aiheudu haittaa naapurikiinteistölle (MRL 165 § Luonnollisen vedenjuoksun muuttaminen). Myöskään lumia ei saa aurata yleiseltä alueelta tonttialueelle.

d. Kevyen liikenteen väylän avullahan on juuri tarkoitus ohjata kevyt liikenne halutulle alueelle/väylälle, ettei synny ei-toivottuja pihan läpi meneviä oikaisuja. Lisäksi kaavan omakotitonteista muodostuva tiivis rivi on luonteeltaan sellainen, ettei se mahdollista luontevaa läpikulkureittiä As Oy Varsojanpuiston läpi.

e. Alustavissa ajatuksissa kevyen liikenteen väylän ajateltiin kulkevan As Oy Varsojanpuiston ja Y-tontin välistä kapeaa viherkaistaa Suotorpankujan katualueelle vuoden 1976 kaavan hengessä. Koska väylän olisi voinut toteuttaa tälle viherkaistalle ja kun koko väylän olemus oli OAS-vaiheessa vielä mietinnässä, ei viherkaistaa ensin aiottu ottaa mukaan kaava-alueeseen. Tämä ratkaisumalli kyllä arvelutti kuitenkin jo silloin, erityisesti As Oy Varsojanpuiston C-talon läheisyyden vuoksi. Asiaa oli tarkoitettu käsitellä paremmin ja konkreettisemmin luonnosvaiheessa, mutta tähän ryhdyttiin saman tien juuri runsaan palautteen vuoksi.

f. Moniin 1970-luvun lähiöiden kaavoitusideologiaan kuului aika voimakaskin ajoneuvoliikenneväylien ja kevyen liikenteen väylien erottaminen. Jäkärlässä tämä ei ole niin ilmeistä ehkä alueen ominaispiirteistä johtuen, mutta aivan alueen keskellä kulkee aiemmin mainittu Jäkäränpolku sekä sen jatkeena toimiva Kivikaudenpolku Jäkärän puistokadun jälkeen. Niin muualla kuin täälläkin perusajatus on toimiva. Kevyen liikenteen väylää pitkin pääsee turvallisesti kävellen tai pyöräillen kaikkiin alueen keskeisiin palveluihin. Mikä voisi olla luontevampi kohta liittää toinen uuden alueen pääkevyen liikenteen väylistä kuin tämä? Jäkärlässä korkeuserot ovat paikoin merkittäviä, joten niiltä ei voi täysin välttyä oli väylä sitten missä tahansa. Ehkä selkein riski Jäkäränpolun käyttämisessä on siinä, että alamäkeen tultaessa vauhti voi nousta suureksi ja houkutus mennä Talolankadun yli pysähtymättä on olemassa. Tosin nykyiselläänkin Jäkäränpolun kohdalla Talolankadulla on jo korotettu suojatie.

Kevyen liikenteen ohjaaminen Allaistenkadulle ja/tai Jäkäräntielle ei ole mahdollista tai järkevää. Allaistenkadun katualueen leveys on 12 metriä ja sen molemmilla laidoilla, aivan katualueiden reunoissa, on jalkakäytävät. Ajoradan leveys on 7,5 metriä. Allaistenkatu toimii joukkoliikennekatuna. Kevyen liikenteen väylän tekeminen tarkoittaisi toisen puolen jalkakäytävän muuttamista erilliseksi kevyen liikenteen väyläksi. Kun huomioidaan tarvittava lumitila, jota tällä hetkellä ei ole, itse kevyen liikenteen väylän tarvitsema tilavaraus sekä se, että joukkoliikennekadun ajoradan tulisi olla vähintään 6,5 metriä, voidaan todeta, että tila ei riitä.

Kun lisäksi huomioidaan se, että Allaistenkatu ei ole lyhyt eikä päättyvä katu ja sen molemmin puolin on maankäyttöä, niin toista jalkakäytävää ei voi ottaa kokonaan pois lisätilan saamiseksi. Allaistenkadun käyttämisessä syntyisi myös epäjatkuvuuskohta, kun väylä ei luontevasti jatkuisi Talolankadulta enää eteenpäin. Vastassa olisi vielä Jäkäränpolkuakin jyrkempi mäki ja lisäksi väylästä tarvittavat muutokset ulottuisivat vielä Perkkiönkadulle asti ja Perkkiönkadun jälkeen olisi vastassa seuraava epäjatkuvuuskohta.

Jäkärän ”alkuperäisen” omakotialueen katujen käyttäminen ei myöskään ole mahdollista. Katualueet ovat kapeita, vain n. 9-10 metriä, jolloin niille ei pysty sijoittamaan

kevyen liikenteen väylää. Lisäksi katujen kuivatus on järjestetty avo-ojin. Kuivatusjärjestelmän muuttaminen avo-ojista hulevesiviemäroinniksi tarkoittaisi käytännössä koko katuosuuden rakentamista uudestaan. Tämä taas tulisi kohtuuttoman kalliiksi säävutettavaan hyötyyn nähden, varsinkin kun olemassa oleva ja sijainniltaan parempi väylä eli Jäkäränpolku on jo olemassa. Pitää myös muistaa, että kaikki kevyt liikenne ei ole koululaisliikennettä, joten mennäkseen esimerkiksi keskustassa olevaan ruoka-kauppaan, tulisi Jäkäräntien reitistä niin pitkä kiertotie, ettei kukaan sellaista käyttäisi.

Jos alueella nyt asuvat lapset ovat Jäkäräntien tapaisia liikenneväyliä käyttäneet, niin toki näin on voinut menetellä, mutta lähtökohtaisesti ei ole hyvä ohjata osa-alueelta toiselle siirtyvää kevyttä liikennettä sellaisille väylille, joissa ei ole kevyen liikenteen väylää tai edes jalkakäytävää.

2. Talolankadun mutka on huono lähinnä nykyisiä kiinteistöjä ajatellen, sillä niiden ollessa sisäkaarteiden puolella, autoilijoilla on rajallinen näkyvyys tullessaan tonttialueelta katualueelle. Uutta aluetta ajatellen tilanne on toinen. Kokoojakadun liittyessä ulko-kaarteiden puolelle, on sieltä käsin hyvät näkemät molempiin suuntiin. Yksi ongelma nykytilanteessa on myös se, että Talolankadulle ei ole kyseisellä kohtaa katuliittymiä tai muuta sen tasoista mitä pitäisi liikennekäyttämisen osalta huomioida, jolloin ajonopeus voi nousta suureksi. Uuden liittymän yhteydessä liikenneturvallisuuden on mahdollista jopa parantua. Uuden liittymän pitäisi luontaisesti hillitä ajonopeuksia sekä parantaa alueen liikenteellistä selkeyttä ja muuttaa ajokäyttäytymistä rauhallisemmaksi erityisesti silloin, jos risteyksen yhteydessä käytetään esimerkiksi korotettua risteystä/suojatietä ja/tai saarekkeitä.

Uuden alueen syöttöliikenteen ohjaaminen moottoritien varteen tai jopa uuden eritasoliittymän kautta suoraan moottoritielelle olisivat niin mittavia investointeja, että ne veisivät pohjan pois koko uuden alueen toteuttamiselta. Liikenteen ohjaaminen moottoritien varteen tekisi pitkän kiertolenkin ja olisi paikoin ahdas ja hankala toteuttaa. Uusi eritasoliittymä taas tulisi niin lähelle Jäkärän nykyistä eritasoliittymää, ettei se olisi liikenneteknisesti mahdollista. On selvää, että uuden alueen liikennöinti lisäisi liikennettä Talolankadulla, mutta sen leveä katualue erillisine kevyen liikenteen väylin pystyy hoitamaan myös uuden alueen liikenteen.

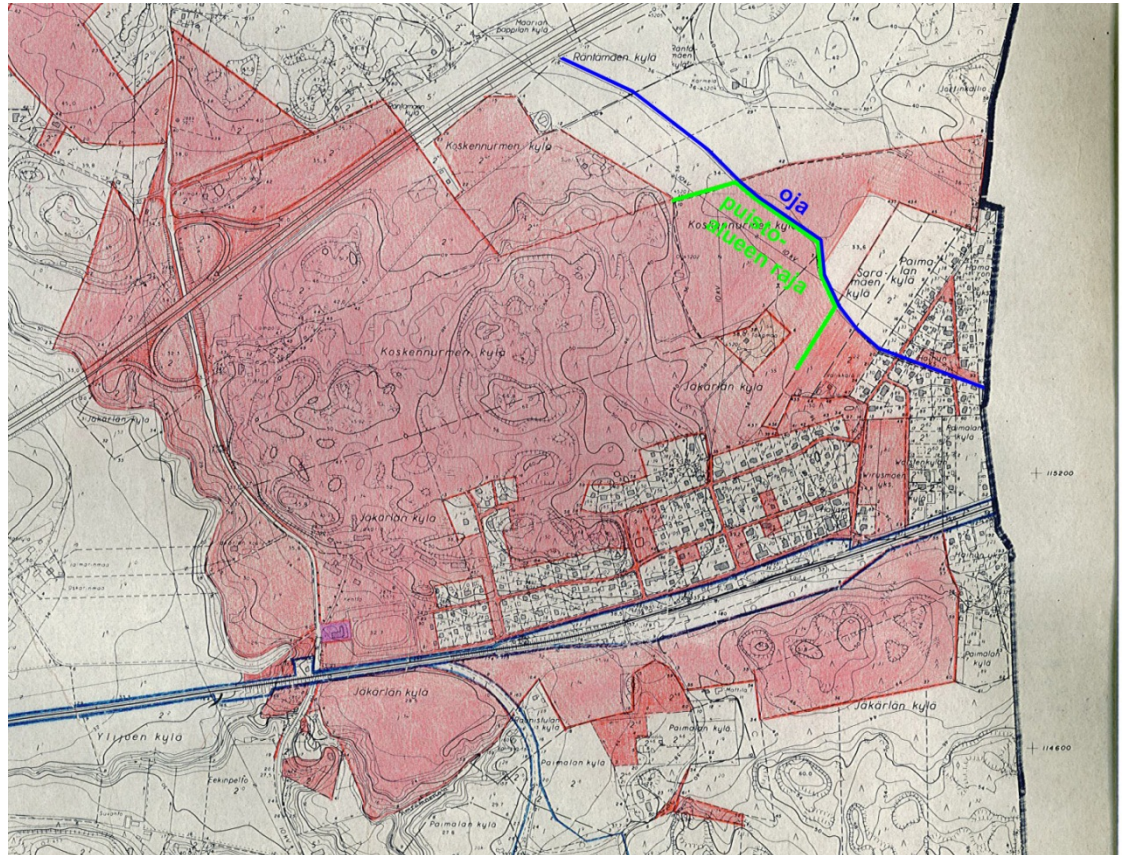
3. Varsojanpuiston kaavallinen vihervalue on Talolankadun varressa olevaa pientä metsäaluetta lukuun ottamatta kokonaan peltoa. Peltoalue on ollut ja on edelleen viljelykäytössä, joten sitä ei ole voinut eikä voi edelleenkään käyttää virkistykseen. Avoin peltoalue on toki luonut vapaata maisematilaa ja oletettavasti tämä on se elementti mitä ei haluttaisi menettää. Se on ollut asukkaille henkinen virkistysalue. Ainoa konkreettiseen virkistykseen käytettävä elementti on peltoalueen poikki kulkeva polku.

As Oy Varsojanpuiston leikkipaikka ei sijaitse houkuttelevasti uutta aluetta ajatellen eikä sinne ole tarkoitus johtaa minkäänlaisia rakennettuja kulkuväyliä uudelta alueelta. Kaavassa on tarkoitus varata alueita uusien leikkipuistojen rakentamiseen yleisille alueille. Näitä voivat käyttää sekä uudet asukkaat että myös vanhat.

Rakennettuja ulkoilureittejä ei kaava-alueella tällä hetkellä ole. Peltoalueella kulkee polku, joka johtaa laajemmalle metsäalueelle, jossa taas risteilee vapaasti syntynyt polkuverkosto. Kaavan myötä tähän tulisi muutoksia, mutta ulkoiluun käytettävissä oleva kulkuväyläverkosto tulisi lisääntymään ja monipuolistumaan.

Nykyisen kaltaisia metsäalueita tulisi poistumaan kaavan toteuttamisen myötä. Osa pellon takaisesta metsäalueesta tulisi muuttumaan tonttimaaksi ja lisäksi kokoojakadun tuonti metsäsaarekkeen läpi Talolankadulle halkaisisi metsäsaarekkeen ja siten vähentäisi sen käytettävyyttä esim. lasten leikkeihin.

1970-luvun maanomistustilanne (kaupungin maanomistus esitetty kuvassa punaisella) ja maastolliset olot (oja) sekä vuoden 1976 asemakaavakartalla ja havainnekuvas-
sa esiintyvä lisäalue ovat mitä ilmeisimmin vaikuttaneet aikanaan viheralueen rajauk-
seen. Varsojanpuiston peltoalueelle osoitetun viheralueen laajuus ja todellinen käyttö
jäävät kaavallisesta näkökulmasta kuitenkin arvoituksiksi. Vuoden 1976 kaavarajaus
on nimittäin asettanut Talolankadun varren korttelialueet eriarvoiseen asemaan, sillä
korttelin 32 kohdalla on tämä kaavallinen viheralue, mutta korttelin 31 ei.



As Oy Varsojanpuiston asunnoista yhdelläkään ei ole oleskelupihaa peltoalueelle päin toisin kuin esimerkiksi pohjoispuolella olevalla As Oy Kulmalanpuistolla. As Oy Varsojanpuiston asunnot on siis suunnattu niin, että ne pääosin katselevat pois pellosta, joskin varmasti osa asuinhuoneiden ikkunoista avautuu myös pellon suuntaan.

Mikä on sitten kohtuullinen etäisyys? Tällä hetkellä luonnoksessa oltaisiin jättämässä As Oy Varsojanpuiston tontin ja uuden omakotitonttirivistön väliin vapaata peltoaluetta n. 40 metriä. Asuinrakennusten osalta etäisyyttä tulisi olemaan vielä tätäkin enemmän. Vastaavasti As Oy Varsojanpuiston A-talosta on etäisyyttä lähimpiin naapurirakennuksiin n. 30-35 metriä. B-talosta on lähimpään naapurirakennukseen vain n. 25 metriä ja B-talon osalta asuntojen oleskelupihatkin ovat vielä naapureiden suuntaan. Miten siis uuden alueen asuinrakennukset voisivat olla häiritseviä, jos ne sijaitsisivat n. 70-80 metrin päässä As Oy Varsojanpuiston rakennuksista?

Varsojanpuiston kaavallisen viheralueen kaventamisen ja kaavan muuttamisen perusteet nojaavat uuden alueen tarkoituksenmukaisuuteen ja kaavatalouteen sekä osittain olevia asuinkortteleita koskevaan yhdenvertaisuuteen. Peltoalueen keskellä kulkee valtaoja. Tällaisten valtaojien on yleensä hyvä antaa olla sijoillaan, johon ne ovat vuosien saatossa hakeutuneet. Niiden muuttamiseen liittyy riskejä ja toisaalta ojan siirto vaatisi investointeja, joita ei ole yleensä osoittaa tällaisille alueille toisin kuin esim. kaupunkien keskusta-alueilla. Oja kuitenkin sijaitsee sattumalta hyvällä etäisyydellä metsäalueiden reunoista, jolloin sen molemmiin puolin saadaan sopimaan omakoti-

tonttinauhoja, yksi ojan lounaispuolelle ja kaksi ojan koillispuolelle. Tästä seuraa tarkoituksenmukainen kokonaisuus peltoalueelle. Jos taas ojan lounaispuoleinen osa jätettäisiin pois, kaavatalous heikkenisi olennaisesti, sillä tällöin noin neljännes tonteista menetettäisiin. Nauhamaisella tonttijärjestelyllä on luotu myös yhdenvertaistava tilanne, kun tonttinauhat sijaitsevat kaikista ympäröivistä asuinkortteleista vähintään n. 30-40 metrin päässä.

4. Tämä on harmillinen ja yllättävän sitkeässä oleva harhaluulo. Kaavoittaja tutustuu kohteeseensa huolellisesti myös maastossa. Tässä(kin) tapauksessa useita kertoja. Ongelma on ehkä siinä, että kaavoittajalla on usein hieman erilainen lähestymistapa asioiden ratkaisemiseen kuin mitä joillakin asukkailla. Kaavoittajan täytyy sovittaa useita ja yleensä myös ristiriitaisia asioita yhteen sekä esittää lopuksi jonkinlaista kompromissien summaa. Usein nämä sisältävät sellaisia ratkaisuja, joita kaikki eivät ole valmiita hyväksymään.
5. Tämänkin väittämän kuulee valitettavan usein. Väittämän tueksi olisi hyvä kuulla myös perusteluja. On totta, että esim. Ohikulkutien pohjoispuolisessa Turussa on vielä valtavasti rakentamattomia alueita. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, että kaikkia näitä alueita voisi tarkastella tasavertaisina etsittäessä uutta aluetta vaikkapa pientaloille. Yksi merkittävin lähtökohta uudelle alueelle on yhdyskuntarakenteen tiivistäminen, ei hajauttaminen. Hyödynnetään ja tuetaan olemassa olevia palveluita, liikenneverkkoja ja infrastruktuuria. Eli niin kuin Valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa todetaan: "Olemassa olevia yhdyskuntarakenteita hyödynnetään sekä eheytetään kaupunkiseutuja ja taajamia."

Kuntatalous on sitä parempi mitä selkeämmin uusi alue liittyy olevan rakenteen yhteyteen. Kailan alue liittyy hyvin luontevasti Jäkärälän olevaan taajamaan ja täydentää sitä. Laajemmassa mittakaavassa kehittyvän Jäkärälän on tarkoitus luoda yhdessä kehittyvien Moisio ja Yli-Maarian sekä tulevan Koskennurmen alueen kanssa Pohjois-Turkuun viihtyisä ja houkutteleva asuinalue niin nykyisille kuin tulevillekin asukkailla. Jotta alueet olisivat näitä viihtyisiä ja houkuttelevia, tarvitaan yhtenä osatekijänä juuri erityyppisiä virkistysalueita eikä edellä mainittu talousnäkökulma saa sanella kaikkea. Kailan osalta voidaan todeta, että sen toteuttamisesta huolimatta alueelle jäisi vielä reilusti väljyyttä ja viheralueita. Viheralueet vain muuttuisivat nykyisistä maa- ja metsätalousalueista enemmän urbaanimpien virkistysalueiden suuntaan.

Yhteisesti tämän ja kohdan 3 kanssa voisi lisäksi kysyä, että miksi tänne ylipäätään. Vastaus on kaupungin strategioiden ja tavoitteiden toteuttaminen. Asemakaavahanke toteuttaa kaupungin yleiskaavaa, asunto- ja maankäyttöohjelmaa, nyttemmin kaavoitusohjelmaa sekä lisää pientalotonttitarjontaa, joka on edelleen yksi kaupungin merkittävistä tavoitteista.

6. Tämä on ollut todella valitettava kehitys ja tästä asiasta asemakaavatoimisto / kaavoitusyksikkö on samaa mieltä mielipiteiden esittäjien kanssa. Vähentynyt palvelutarjonta ei ole omiaan lisäämään alueen houkuttelevuutta. Toivoa sopii, että jos ja kun alueen väestöpohjaa kasvatetaan, myös osa karsituista palveluista tulisi takaisin.
7. Tätä on lähes mahdotonta arvioida varmasti, mutta kaavoituksen näkökulmasta uuden alueen voi ennemminkin katsoa kehittävän Jäkärälää kuin heikentävän. Tätä taustaa vasten on vaikea kuvitella, että asuntojen arvo lähtisi alenemaan. Tämä koskee myös niitä asuntoja, jotka olisivat lähinnä ajateltua kevyen liikenteen väylää. Väylää ollaan nyt esittämässä huomattavan kauas asunnoista ja As Oy Varsojanpuistolla on useita vaihtoehtoja millä voivat myös itse parantaa tai turvata omaa viihtyisyyttään. Näitä ovat lisäalueen osto C-talon eteen (yhtiön oma ehdotus) sekä istutusten lisääminen ja/tai aitaaminen.

Kaavoituksen näkökulmaa asiassa tukee myös hiljan tehty Pro gradu-tutkielma ”Mielikuvia Jäkärälästä”. Tutkielmassa todettiin, että muilla kuin jäkäräläisillä on hieman huono kuva Jäkärälästä. Uusi pientaloalue auttaisi varmasti näiden mielikuvien muuttamisessa positiivisempaan suuntaan ja sitä kautta myös asuntojen arvojen säilymiseen ja jopa paranemiseen.

Vuorovaikutus As Oy Varsojanpuiston kanssa kevyen liikenteen väylästä

Keväällä 2010 OAS-vaiheessa saadun palautteen perusteella asemakaavatoimisto lähti tutkimaan vaihtoehtoja, joilla kevyen liikenteen väylä voitaisiin sijoittaa kauemmas erityisesti C-talosta. Eri vaihtoehtoista käytiin yhtiön kanssa keskustelua, mutta mikään vaihtoehtoista ei kelvannut. Yhtiö pysyi siinä kannassa, ettei väylää saa toteuttaa missään muodossa.

Itse vaihtoehtoisissa tutkittiin pelkän viherkaistasijoituksen jälkeen sitä, että väylä ottaisi pienen palan Y-tontin pohjoisimmasta kärjestä, jolloin väylä tulisi hieman kauemmaksi C-talosta. Erinäisten pienten välivaiheiden kautta viimeisimpänä vaihtoehtona esitettiin loppuvuodesta 2010 sellaista ratkaisumallia, jossa väylä olisi koko matkan niin kaukana A- ja C-taloista kuin mahdollista. Tämä tarkoittaisi pientä lohkaisua koko Y-tontin pohjoisreunasta ja väylän sijoittamista lähelle päiväkotirakennusta. Tästä ratkaisumallista asemakaavatoimisto kävi neuvotteluja myös kaupungin eri hallintokuntien kanssa. Näkemyksiä haettiin liikennesuunnitelman toimivuudesta suunnittelutoimistolta, Suotorpankujan katualueen muutoksista ja Talolankadun olevan pallokentän kunnostamisesta Kiinteistöliikelaitokselta, Y-tontin muutoksista ja mahdollisesta lisääntymisestä Tilaliikelaitokselta, As Oy Varsojanpuiston tonttialueen kasvattamisesta johtoverkoston päälle rasittein Vesiliikelaitokselta sekä hallintotoimiston ympäristölakimieheltä näkemystä kevyen liikenteen väylän mahdollisesti aiheuttamista haitoista. Kaikkien näkemykset tukivat asemakaavatoimiston esittämää ratkaisua tai pitivät sitä mahdollisena.

Koska asemakaavatoimisto päätti esittää kevyen liikenteen väylän ja siihen liittyvien muutosten toteuttamista viimeisimmän yhtiölle esitetyn vaihtoehdon pohjalta, kaava-alueella täytyi laajentaa. Laajennuksen myötä kaava-alueeseen tulivat mukaan As Oy Varsojanpuiston rivitaloyhtiö, Suotorpankujan päässä oleva päiväkodin Y-tontti, Talolankadun leikkikapaikka-niminen kaavallinen leikkikenttäalue sekä Suotorpankujan katualue ja hieman Talolankadun katualuetta.

Viivästyminen ajattelusta valmisteluajataulusta

Alkuvuodesta 2011 tuli epäily, että peltoalueen perustamisolosuhteet olisivat oletettua huonommat. Peltoalueella oli tuolloin yksi pohjavesiputki ja sen mittaukset antoivat viitteitä paineellisesta pohjavedestä. Tämä aiheutti huolta erityisesti Vesiliikelaitoksella, joka pelkäsi kunnallistekniikan rakentamisen vaikeutuvan olennaisesti. Ympäristö- ja kaavoitusvirasto konsultoi asiassa maaperään erikoistunutta insinööri-toimistoa ja lopulta päätettiin tilata kyseiseltä toimistolta erillinen selvitys alueen perustamisolosuhteista. Selvityksen piti olla valmis kesäkuun alkuun mennessä, mutta ympäristö- ja kaavoitusvirasto sai valmiin selvityksen käsiinsä vasta loppuvuodesta 2011.

Selvityksen sisältöä ja sen vaikutuksia sekä kaavaratkaisuihin että alueen rakentamisratkaisuihin käytiin läpi kahteen otteeseen alkuvuodesta 2012. Näissä neuvotteluissa oltiin päätymässä sellaiselle kannalle, että alueen kuivatusjärjestelmä voisikin perustua nykyisin Turussa vallalla olevan hulevesiviemäroinnin sijasta erityisesti entisaikaan paljon käytettyyn avo-ojajärjestelmään. Naapurikunnat käyttävät tosin nykyisinkin vielä avo-ojiin perustuvaa kuivatusjärjestelmää monissa kohteissa. Avo-ojiin perustuvan kuivatusjärjestelmän ajateltiin helpottavan alueen toteuttamista ja siten säästävän rahaa niin rakentamiskuin ylläpitokustannuksissa. Lisäksi sillä olisi paremmat edellytykset hallita peltoalueelle sekä sen keskellä olevalle valtaojalle tulevia hulevesiä. Valtaoja kulkee peltoalueen jäl-

keen olemassa olevan omakotitaloalueen läpi ja sieltä on raportoitu veden nousemisesta kellariin jo nykyisessäkin tilanteessa. Näin ollen on tarpeen selvittää valtaojan vetokykyä sekä laajemminkin alueen hulevesien hallintaa. On todennäköistä, että uuden alueen osalta täytyy luoda tilanne, jossa se ei olennaisesti lisää hulevesivirtaamia alueella eikä valtaojassa. Asemakaavatoimistolla / kaavoitusyksiköllä on tällä hetkellä ajatus, että alueen kuivatus ja hulevedet käsiteltäisiin nimenomaan luonnonmukaisesti ja että tästä tehtäisiin tietoisesti aihe alueelle, mitä voisi käyttää hyväksi jopa alueen markkinoinnissa. Hulevesien luonnonmukainen käsittely tarkoittaisi veden näkyvämpää roolia alueen yleisilmeessä, kuten esim. hulevesialtaiden muodossa. Jotkut voivat nähdä tällaisessa veden läsnäolossa myös riskinsä, mutta hyvällä suunnittelulla ja markkinoinnilla/tiedottamisella riskit olisivat minimoitavissa. Alueen kuivatus- ja hulevesiasiat tarkentuvat jatkosuunnittelussa, mutta joka tapauksessa alueelta on ehdotusvaiheessa tarpeen tutkia hulevesiasioita tarkemmin.

Ympäristö- ja kaavoituslautakunnan luonnoskäsittely



Luonnos 29.5.2012

19.6.2012 (§ 303) pitämässään kokouksessa ympäristö- ja kaavoituslautakunta päätti palauttaa asian uudelleen valmisteltavaksi sen selvittämiseksi onko kevyen liikenteen reitti toteutettavissa muuta kautta kuin Suotorpankujalta.

Kaavoitusyksikkö

Niin kuin OAS-vaiheen mielipiteiden yhteydessä oli jo todettu – kevyen liikenteen väylä ei ole toteutettavissa muuta kautta kuin Suotorpankujalta. Asiaa tutkittiin ja perustelut oli kirjattu myös näkyviin silloiseen luonnoskirjeeseen.

Myöskään sellainen tilanne, että uudelta alueelta olisi kevyen liikenteen väylä Talolankadulle ainoastaan sen kokoojakadun varressa, ei voi pitää mahdollisena. Uusi alue on sen verran laaja, että olisi kohtuutonta laittaa uudet asukkaat kulkemaan pelkästään kokoojakadun varren yhtä kevyen liikenteen väylää pitkin. Tästä seuraisi isolle joukolle uusia asukkaita pitkiä ja mutkikkaita kevyen liikenteen matkoja. Kevyen liikenteen osalta liikennejärjestelmän suunnittelussa lähtökohta on nimenomaan mahdollisimman lyhyet ja suorat yhteydet alueelta toiselle tai esim. palveluiden ääreen.

Lisäksi on hyvä muistaa mitä sanotaan valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa: ”Yhdyskuntarakennetta kehitetään siten, että palvelut ja työpaikat ovat hyvin eri väestöryhmien saavutettavissa ja mahdollisuuksien mukaan asuinalueiden läheisyydessä siten, että henkilöautoliikenteen tarve on mahdollisimman vähäinen. Liikenneturvallisuutta sekä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä parannetaan.

Erityisesti kaupunkiseuduilla on varmistettava henkilöautoliikenteen tarvetta vähentävä sekä joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä edistävä liikennejärjestelmä.”

5 ASEMAKAAVAN KUVAUS

5.1 Kaavan rakenne



Luonnos 10.4.2013

Luonnoksessa kaava-alueelle on muodostettu kaksi kiemurtelevaa tonttinauhaa. Suurempi ”käärme” sijoittuu muuten pelkästään kaava-alueen pelto-osalle, mutta se päättyy toisesta päästään olevaan tilakeskukseen ja sen taustametsään. Pienempi ”käärme” sijoittuu kokonaan metsän sisään, siellä olevien kolmen kalliokumpareen väliin. Ratkaisulla on haettu voimakasta, mutta yksinkertaista ja selkeää perushahmoa alueelle. Talolankadulta tuleva kokoojakatu läpäisee pellon tonttinauhan ja päättyy metsän tonttinauhaan. Alueelle tulisi n. 180 uutta omakotitonttia riippuen hieman tonttikokojen painotuksista. Tämä taas tarkoittaisi n. 40000 kem² rakennusoikeutta ja n. 600 uutta asukasta.

Kokoojakadun varressa on ”automaattisesti” kevyen liikenteen väylä. Toinen erillinen pääkevyen liikenteen väylä on muodostettu metsäisen tonttinauhan toisen katuhaaran päästä läpi peltoalueen päiväkodin Y-tontille. Siitä väylä jatkaa muuttaen hieman voimassa olevaa asemakaavaa Suotorpankujan katualuetta pitkin Talolankadulle, missä väylä sitten yhtyy olemassa olevaan Jäkäränpolkuun. Koskennurmentiestä on muodostettu myös osa kevyen liikenteen verkostoa niin, että sitäkin kautta edelleen pääsee olemassa olevalle tilakeskukselle. Kokoojakadun jatkeena on lyhyt kevyen liikenteen väylä, joka muodostaa oikopolun metsäisen tonttinauhan takaosaan. Loput kevyen liikenteen väylät tai polut ovat avustavia yhteyksiä alueen eri osien välillä. Tällaisista yksi huomionarvoisin on isomman tonttinauhan ”hännästä” jatkuva yhteys Allaistenkadulla olevalle linja-autojen päätepykälälle.

Alueelle on sijoitettu kaksi leikkiin ja oleskeluun tarkoitettua aluetta. Molemmat sijaitsevat kevyen liikenteen väylien varrella. Alueista isompi sijaitsee peltoalueella valtaojan tuntumassa. Peltoalueen tonttinauha väistää tämän kohdan, koska ns. kovassa pohjassa on siinä kohdin kuoppa eli pehmeikön paksuus on suurempi kuin sen ympäristössä. Leikkipaikalle kohta sopii kuitenkin hyvin. Lisäksi kaavoitusyksiköllä on ollut ajatus, että valtaojassa voisi olla leikkipaikan lähetyvillä turvallinen (pysyvän veden) allas, jossa lapset voisivat harjoittaa vesileikkejä. Allas olisi osa hulevesienhallintajärjestelmää. Tämän ajatuksen mahdollisuus ja toteutuskelpoisuus tutkitaan paremmin myöhemmin. Toinen leikkipaikka on metsäisen tonttinauhan keskellä aiemmin mainitun oikopolun varrella.

Tonttikadut on luonnoksessa mitoitettu reunakivellisen ja normaalin hulevesiviemäröinnin mukaisina katuina. Jos kuivatuksessa päädytään avo-ojalliseen versioon, levenevät tonttikadut hieman.

Pääkevyen liikenteen väylän tuonti Jäkäränpolun päähän vie pienen osan Y-tontista niin kuin mielipiteiden yhteydessä on jo todettu. Väylä aiheuttaa pieniä muutostarpeita myös Suotorpankujan katualueeseen. Katualueen laajentumista konkreettisemmat muutokset ovat kuitenkin itse katualueen sisällä. Muutosten yhteydessä on nimittäin otettu kantaa siihen, miten katualueen järjestelyjä voitaisiin selkiyttää ja parantaa. Pysäköintipaikkojen rivistö on nyt selkeämpi ja samalla kadulle on pystytty osoittamaan muutama uusi pysäköintipaikka. Katualueen pään kääntöpaikka-/saattoliikennealue on aiemmin ollut hieman epämääräinen. Nyt saattoliikennettä varten on osoitettu omat paikat ja kääntöpaikka on järjestetty pysäköintirivistön ja saattoliikennepaikkojen väliin kohtaan, josta on kulku-/huoltoyhteys myös pallokentälle. Saattoliikennepaikat ovat valmiiksi kevyen liikenteen väylän puolella, jolloin kulku päiväkotiin on turvallisempaa.

Vt9:n aiheuttaman liikennemelun torjunta alueen luoteisreunalla on ajateltu hoidettavan samaan tapaan kuin Yli-Maarian Vakiniitussa eli sijoittamalla ylijäämämassoista laaja meluvalli moottoritien varteen. Tällä järjestelyllä saadaan paikallinen ja kustannuksia säästävä maankaatopaikka sekä samalla melua torjuva rakenne. Toinen pienimuotoisempi meluvalli on todennäköisesti tarpeen metsäisen tonttiosion pohjoisreunalle kahden kalliioalueen väliin, josta melu pääsee kulkeutumaan metsäalueelle. Meluvallien lisäksi saattaa olla tarpeen kriittisimmillä tonteilla ohjata rakentamista niin, että tonteille rakennettavat rakennukset ja rakenteet luovat myös melumuurimaista rakennetta. Nämä kaikki tarkentuvat, kun alueesta teetetään yksityiskohtaisempi meluselvitys.

5.2 Kaavan vaikutukset

5.2.1 Yleistä

Lähes rakentamattomana ollut alue tulee asemakaavan toteuttamisen myötä muuttumaan paljon. Alue muuttuu maa- ja metsätalousalueesta kiemurtelevista tonttikaduista koostuvaksi omakotialueeksi. Metsäisen osan rakentaminen ei juuri näkyisi ympäristöön, mutta pellolle tuleva rakentaminen muuttaisi alueen ilmettä, vaikka ns. hajurako onkin jätetty uuden ja vanhan rakenteen väliin.

5.2.2 Luonnonympäristö

Kaava-alueen metsäisen osan inventoinneissa ei ole noussut esiin muita erityisiä luontorvoja kuin liito-oravareviiri. Metsäisen osan rakennetta on muutettu niin, että se väistää reviiirin ja jättää sille riittävästi vapaa-aluetta.

Alueen keskivaiheilla on kosteikko, joka olisi ympäristönsuojelutoimiston mukaan hyvä säilyttää. Asemakaavatoimisto / kaavoitusyksikkö ei pidä säilyttämistä täysin mahdollisena. Jos sekä kosteikon että sen kosteikkona ylläpitävät alueet säilyttäisi, ei metsäiselle alueelle saisi tontteja järkevästi sijoitettuna juuri ollenkaan. Tätä taustaa vasten asemakaavatoimisto / kaavoitusyksikkö on priorisoinut järkevän tonttikokonaisuuden etusijalle. Todettakoon kuitenkin, että liito-oravan aiheuttaman muutostarpeen yhteydessä kaavoitusyksikkö muutti rakennetta myös kosteikon kohdalla siten, että ainakin osa kosteikosta voisi säilyä. On kuitenkin kysymysmerkki kuinka pitkään alueen rakentamisen jälkeen kosteikko pysyisi nykyisenkaltaisena.

5.2.3 Yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuva

Kaavan toteuttaminen toisaalta laajentaa kaupunkirakennetta, mutta toisaalta tiivistää ja kehittää sitä uuden alueen kytkeytyessä suoraan Jäkärän nykyiseen taajamaan. Kaava lisää Turun pohjoisille alueille huomattavan määrän omakotitonttitarjontaa. Toisaalta muunlaiselle asuntorakentamiselle ei tällä hetkellä ole juurikaan edes kysyntää Turun pohjoisilla alueilla.

5.2.4 Tekninen huolto

Yhdyskuntateknisen huollon verkostoa joudutaan laajentamaan merkittävästi alueen rakentamiseksi. Jos olevaa verkostoa joudutaan uusimaan uuden alueen takia, lisää se hankkeen toteuttamisen kynnyskustannuksia.

5.2.5 Palvelut

Uuden alueen toteutuessa asukasmäärän lisääntyminen kasvattaa alueen palvelujen kysyntää, joka toivon mukaan edesauttaa palveluiden kehittymistä tai vähintäänkin niiden pysymistä alueella.

Tällä hetkellä näyttää siltä, että uutta aluetta palveleva joukkoliikennereitti kulkee nykyisen järjestelmän mukaan Talolankadulla ja Allaistenkadulla, eikä uutta tai nykyistä reittiä olla tuomassa alueen sisään.

5.2.6 Liikenne

Kaavan kevyen liikenteen väylillä saadaan luotua tilanne, jossa yleisen virkistäytymisen lisäksi niitä pitkin voidaan hakea palveluja ja näin vähentää yksityisautoilua. Joidenkin kohdalla tätä voi hieman rajoittaa se, että osaan palveluista tulee etäisyyttä yli kilometri.

Kaavassa oli ajatus yhdistää Turku ja Lieto toisiinsa joukkoliikennekadulla. Yksityisautoilun vähentäminen ja joukkoliikenteen sekä kevyen liikenteen kehittäminen kun ovat tärkeimpiä yleisiä tavoitteita liikennejärjestelmien osalta kaavoituksessa. Nyt näyttää kuitenkin siltä, että omakotialueiden yleisen tehottomuuden ja Liedon aluevarausten poisjäännin myötä tästä yhdistävästä joukkoliikennekadusta joudutaan luopumaan. Liedon puolen maankäyttö kaava-alueen itäpuolella on näillä näkymin jäämässä niin pieneksi, ettei sinne ehkä ole järkevää suunnata katua. Asiaa on tarpeen tutkia kuitenkin vielä lisää yhdessä vireillä olevan Maaria-Ilmaristen osayleiskaavan kanssa.

5.2.7 Ympäristöhäiriöt

Moottoritieltä kantautuu melua niin uudelle alueelle kuin vanhallekin. Kun uutta aluetta ajatellen tätä melua täytyy torjua, auttaa se samalla myös vanhaa aluetta. Uuden alueen henkilöautoliikenteen ohjautuessa Talolankadulle aiheuttaa se lisääntyvää melurasitusta Talolankadun varren asuinkiinteistöille. Tämä melu pitää myös selvittää yksityiskohtaisemman meluselvityksen yhteydessä. On mahdollista, että ainakin osaa Talolankadun varren asuinkiinteistöjä täytyy suojata rakenteellisin keinoin.

5.2.8 Sosiaaliset vaikutukset

Tiivistetysti voisi todeta, että kaavan sosiaaliset vaikutukset kulmineituvat tämän hetkisten mielipiteiden mukaan uuteen kevyen liikenteen väylään sekä avoimen maisematilan menetykseen. Kevyen liikenteen väylästä todettakoon, että se on tarpeellinen ja että hyvällä suunnittelulla niin kaavavaiheessa kuin myöhemmin tehtävien suunnitelmien yhteydessä sen ajateltavissa olevat haitat ovat minimoitavissa. On silti selvää, ettei hyvälläkään suunnittelulla pystytä täysin pois sulkemaan sitä, etteikö mielipiteissä esiin nostettuja onnettomuuksia voisi inhimillisen toiminnan seurauksena joskus sattua.

Avoimen maisematilan menetys nykyisenkaltaisena olisi kaavan toteutuessa selviö. Muutos ei olisi kuitenkaan mitenkään dramaattinen, koska uusi alue koostuisi väljästä ja matalasta omakotirakentamisesta ja lisäksi uuden ja vanhan rakentamisen välissä on leveähkö viheralue.

6 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Alueen toteuttaminen voi alkaa kaavallisen, kiinteistöteknisen ja teknisen huollon valmiuden sallimassa ajassa. Käytännössä tähän tulee menemään aikaa, sillä oletettavasti ns. Vakiniitun ja Koskennurmen alueiden rakentamisen täytyy olla pitkällä ennen kuin on mahdollista ja järkevää lähteä toteuttamaan Kailan aluetta.

Turussa 10. päivänä huhtikuuta 2013

Toimialajohtaja

Markku Toivonen

Kaavoitusarkkitehti

Jani Eteläkoski