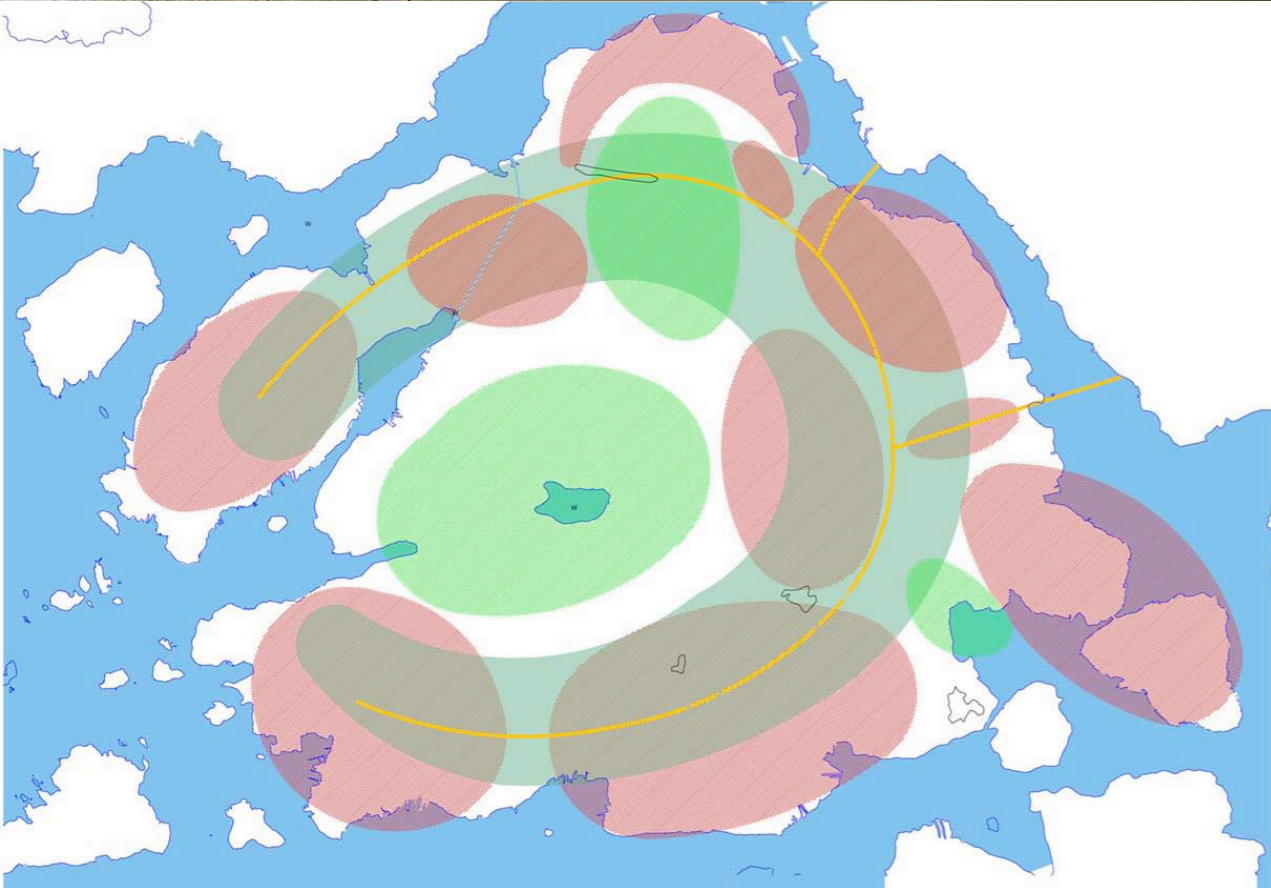




HIRVENSALON OSAYLEISKAAVAN PÄIVITYS



TURUN KAUPUNKI | YMPÄRISTÖ- JA KAAVOITUSVIRASTO | YLEISKAAVATOIMISTO |
A-KONSULTIT OY OSAYLEISKAVALUONNOS 14.06.2010

SISÄLLYSLUETTELO

ESIPUHE	5	8. KANAVAKAUPUNKI - OSAYLEISKAVALUONNOS	56
JOHDANTO	6	Kanavakaupunki, esimerkki osayleiskaavaluonnoksen mukaisesta kaupunkirakenteesta	58
SELOSTUKSEN RAKENNE	7	9. ILLOINEN - OSAYLEISKAVALUONNOS	61
HISTORIA JA NYKYTILANNE OSAYLEISKAAVAN LÄHTÖKOHTANA	9	10. MAANPÄÄ - OSAYLEISKAVALUONNOS	63
Historialliset vaiheet ja kulttuuriperintö	11	Maanpää, esimerkki osayleiskaavaluonnoksen mukaisesta kaupunkirakenteesta	64
Saaren liittyminen kaupunkikokonaisuuteen	11	11. KULHON SAARI	69
Saaren kokonaisrakenne osayleiskaavaluonnoksessa	12	VAIKUTUSTEN ARVIOINTI JA TOTEUTTAMINEN	71
Rakennettu ja kulttuuriympäristö	12	Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen	72
Väestö ja työpaikat	12	Vaikutukset rakennettuun ympäristöön	72
Palvelut	12	Vaikutukset maisemaan	72
Liikenne	13	<i>Rakentamisen suhde luonnon- ja kulttuurimaisemaan</i>	72
Luonto	14	<i>Turun hiljaiset alueet</i>	72
Maisema	19	<i>Turun viheralueiden sosiaalisten arvojen kartoitus</i>	72
SUUNNITELMA	21	Vaikutukset liikenteeseen	73
Toiminnot	23	<i>Liikennejärjestelmän toimivuus</i>	73
<i>Kokonaisrakenne</i>	23	<i>Hirvensalon ja Satava-Kaks Kerran kokonaismitoituksen vaikutus</i>	73
<i>Asuminen</i>	23	<i>Autoliikenne</i>	73
<i>Työ</i>	23	<i>Joukkoliikenne</i>	73
<i>Palvelut</i>	25	<i>Kevyt liikenne</i>	73
<i>Virkistys</i>	25	<i>Tunnelit vai sillat</i>	75
<i>Suojelu</i>	25	Vaikutukset teknisen huollon järjestämiseen	75
OSA- ALUEKOHTAISET RATKAISUT	27	Ihmisiin kohdistuvat vaikutukset	75
1. POHJOISRANTA, OSAYLEISKAVALUONNOS	28	<i>Vaikutukset talouteen</i>	75
Pohjoisranta, esimerkki osayleiskaavaluonnoksen mukaisesta kaupunkirakenteesta	30	<i>Vaikutukset terveyteen</i>	75
2. MOIKOINEN - OSAYLEISKAVALUONNOS	36	<i>Vaikutukset sosiaaliin oloihin</i>	75
3. KUKOLA- TOIJAINEN - OSAYLEISKAVALUONNOS	37	<i>Vaikutukset väestön kehitykseen ja asumiseen</i>	75
4. UUSI KESKUSTA - OSAYLEISKAVALUONNOS	39	<i>Vaikutukset palveluihin</i>	75
Uusi keskusta, esimerkki osayleiskaavaluonnoksen mukaisesta kaupunkirakenteesta	40	<i>Vaikutuksen työpaikkoihin</i>	75
5. KAAKKOISRANTA - OSAYLEISKAVALUONNOS	45	Osayleiskaavan toteuttaminen	76
Kaakkoisranta, esimerkki osayleiskaavaluonnoksen mukaisesta kaupunkirakenteesta	46	<i>Asukkaiden odotukset</i>	76
6. HAARLA - OSAYLEISKAVALUONNOS	48	Suunnittelutoimeksiannot asemakaavoitukselle	77
7. AIRISTONRANTA - OSAYLEISKAVALUONNOS	50	<i>Yhdyskuntarakenne</i>	77
Airistonranta, esimerkki osayleiskaavaluonnoksen mukaisesta kaupunkirakenteesta	52	<i>Maankäyttö ja identiteetti</i>	77
		<i>Ympäristön laatuominaisuudet ja identiteetti</i>	77
		<i>Maisema ja viherrakentaminen</i>	77
		<i>Liikenne ja katuverkko</i>	77
		<i>Tekninen huolto</i>	77

ESIPUHE

JOHDANTO

Tämän osayleiskaavan laatimisessa on ohjenuorana ollut yleisesti omaksuttu käsitys **kestävän yhdyskuntasuunnittelun periaatteista**, sellaisina kuin ne on kirjattu esimerkiksi Varsinais-Suomen liiton luonnokseksi 29.10.2009 maakuntasuunnitelmaksi ja maakuntaohjelmaksi. Seuraavat poiminnot ovat kohdasta 4.5.1.1 Yhdyskuntarakenne:

”Eheä yhdyskuntarakenne tarjoaa mahdollisuuden **säästää kustannuksia**, parantaa **yhdyskuntien toimivuutta**, pienentää liikennetarvetta ja **vähentää kasvihuonekaasu- ja muita ympäristöpäästöjä**. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaan alueidenkäytöllä on hillittävä ilmastonmuutosta.

”Eheä yhdyskuntarakenne luo edellytykset **toimivalle joukkoliikenteelle**, lyhyille työmatkoille, palvelujen saavutettavuudelle, tehokkaille kuljetusjärjestelmille sekä luonnonvarojen ja taajamien ulkopuolisten luontoalueiden säästämiseksi sekä tehokkaan infrastruktuurin järjestämiselle. Suunnitelmallisella maankäytöllä tuetaan myös maaseudun kylien ja taajamien elinvoimaisuutta ja joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Uusi rakentaminen sijoitetaan jo rakennettujen alueiden sisälle ja yhteyteen niitä hallitusti laajentamalla ja tukeutumalla olemassa olevaan infrastruktuuriin.

”... Tavoitteena on yhdyskuntarakenteen eheyttäminen, täydennysrakentamisen suosiminen ja asukkaille hyvän ja turvallisen asuin- ja elinympäristön varmistaminen, mukaan lukien riittävät virkistysalueet ja ranta-alueiden monipuolinen käyttö.

”Yhdyskuntarakenteen eheyttämistä on tuettava toteuttamalla laadukasta täydennysrakentamista, ohjaamalla palvelujen ja työpaikkojen sijoittumista sekä suosimalla joukko- ja kevytliikennettä. Yhdyskuntarakenteen tiivistämisessä on huomioitava myös luonnon ja rakennetun ympäristön kulttuuriarvot.

”... **Tiivis ja matala-konseptilla** suunnitellut alueet soveltuvat esim. kaupunkien reuna-alueille. Tavoitteena on, että rakentaminen ja asuminen on ympäristöllisesti kestävä. Toimitilojen ja työpaikkaympäristöjen laatu ja viihtyisyys vaikuttavat työntekijöiden saatavuuteen.

”... **Saaristoisuutta ja vesistöisyyttä** hyödynnetään alueiden vetovoiman kasvattamisessa. Rannikkoalueiden käyttömuodot sovitetaan yhteen ekologisesti kestäväällä tavalla.

”... Raideliikennettä ja joukkoliikennettä on kehitettävä ja tehtävä houkuttelevammaksi. **Joukkoliikennemyönteisyys** lisääntyy kasvatuksen kautta jos lapset ja nuoriso tottuvat käyttämään joukkoliikennettä. ...Alueet voidaan jaotella liikenteellisesti saavutettavuuden mukaan kehittämissvyöhykkeisiin: jalankulkuvyöhyke, pyöräilyvyöhyke, joukkoliikennevyöhyke, henkilöautoiluun tukeutuva vyöhyke ja henkilöautoilusta riippuvainen vyöhyke. ... Lyhyilläkin etäisyyksillä oma auto ja joukkoliikenne voivat olla tasarvoisia houkuttelevuuden suhteen. Mitä pidempi matka on sitä kauemmin jaksaa odottaa joukkoliikennettä/suunnitella oman aikataulunsa sen mukaan. Henkilöautoilusta täysin riippuvaisia alueita tulee kehittää joukkoliikenteen piiriin.”

Osayleiskaavaluonnoksen kokonaisratkaisussa näkyvät edellä kuvatut kestävän kaupunkirakentamisen periaatteet ja tavoitteet seuraavasti:

- **Hirvensalon pääliikenneverkko on selkeä, ekotehokas ja kaupunkiseudun liikennejärjestelmään joustavasti kytkeytyvä,**
- **kilpailukykyiselle joukkoliikenteelle on luotu hyvät puitteet,**
- **arvokkaat virkistys- ja suojelu- ja kulttuurialuekokonaisuudet sekä yhtenäiset ulkoilu- ja kevyen liikenteen reitit on turvattu,**
- **yhteydet meren rannoille on avattu kaikille hirvensalolaisille ja turkulaisille strategisista paikoista, nykyisiin loma-asuntoalueisiin kajoamatta.**

Tässä Hirvensalon osayleiskaavan päivitystyön selostuksessa on suunnitteluperiaatteita kuvailtu myös osa-aluekohtaisesti:

Lähtökohdat, suunnitteluratkaisut ja suunnitelman vaikutukset verrattuna nykytilanteeseen on kuvailtu osayleiskaavakartan yhteydessä osa-alueittain. Osa-alueiden ratkaisuperiaatteet on myös merkitty viistoilmakuviin.

Osayleiskaavan ratkaisuja on tämän jälkeen kuvailtu myös esimerkkihavainnekuvin, leikkauspiirustuksin ja detaljein, joista osayleiskaavan tavoitteet ja kaupunkirakenteelliset ratkaisut käyvät ilmi.



SELOSTUKSEN RAKENNE

Voimassa oleva Hirvensalon osayleiskaava 2020 hyväksyttiin 15.06.2002. Sen taustana olivat vuonna 1985 hyväksytty Hirvensalon osayleiskaava 2000 ja vuonna 1991 järjestetty yleiskaavallinen aatekilpailu. Osayleiskaavojen pohjalta asemakaavoitus on edennyt alue alueelta siten, että tällä hetkellä karkeasti saaren itäranta ja keskiosa alas Haarlansalmeen asti on asemakaavoitettu ja pääosin sen mukaan rakennettu tai rakenteilla. Useat asemakaavahankkeet ovat käynnissä tai kaavoitusohjelmassa. Nykyinen väestömäärä on n. 7000 asukasta, mutta kun tavoitteena on n. 18 000 asukasta, on osayleiskaavan päivittäminen ja tarkistaminen tullut ajankohtaiseksi. Tärkeinä taustatekijänä ovat myös ajankohtaiset kehitystrendit, jotka heijastuvat esimerkiksi uusista, 1.3.2009 voimaan astuneista valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista ennen kaikkea yhdyskuntarakenteen eheyttämisen ja joukkoliikenteen edistämisen periaatteina.

Osayleiskaavan tarkistamistyö käynnistettiin syksyllä 2007. Aiemmin on julkaistu seuraavat raportit:

- **Julkaisu 1 Perusselvitykset 28.3.2008**
- **Julkaisu 2 Rakennemallit 4.3.2008**
- **Julkaisu 3 Rakennemallien arviointi ja vuorovaikutus 31.3.2008**

Tässä osayleiskaavan selostuksessa viitataan em. julkaisuissa esitettyihin tietoihin, kannanottoihin ja suunnitelmaluonnoksiin toistamatta niitä seikkaperäisesti. Raportit ja muu suunnitteluaineisto löytyvät kaupungin nettisivuilta turku.fi / kaupunkisuunnittelu ja ympäristö / kaavoitus / yleiskaavoitus / hirvensalon täydennysosayleiskaava (13/2007).

Edellisen yleiskaavakierroksen (Hirvensalo, osayleiskaava 2020) raportteja ovat *Lähtökohtia ja tavoitteita* 27.11.1997, *Hirvensalon osayleiskaavatyön seuranta- ja vuorovaikutustyö-ryhmä*, loppuraportti 13.10.1998, *Vaiikutusten arviointia / vaihtoehtojen vertailua* 13.11.1998 ja *Selostus* 20.5.1999.

Osayleiskaavan tarkoituksena on toimia ohjenuorana tarkemmassa toiminnallisessa, kaavallisessa, kunnallisteknisessä, ympäristönhoidollisessa suunnittelussa. Esitetyt korttelirakennetta, liikenneverkkoa ja viheralueita koskevat ratkaisut ovat ohjeellisia; selostuksessa näytetään esimerkkejä mahdollisesta rakenta-

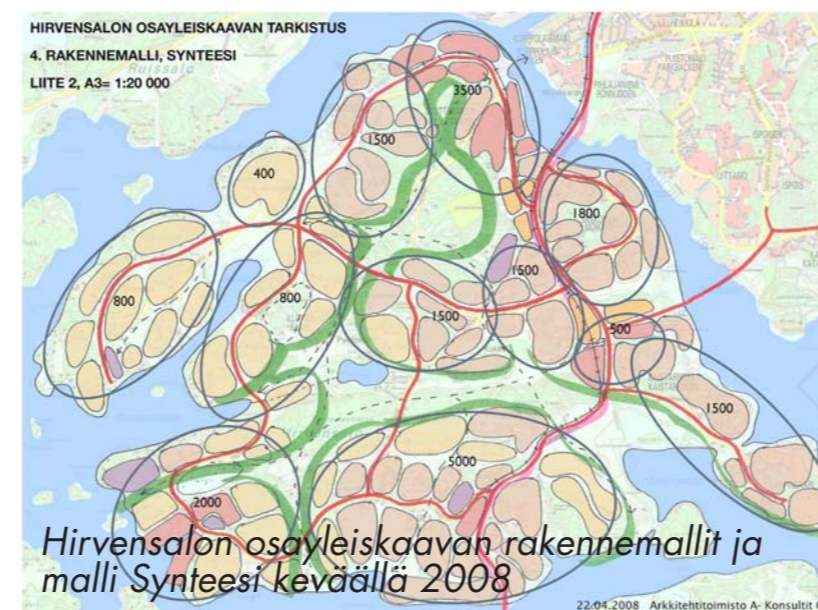
mistavasta. Osayleiskaava on laadittu oikeusvaikutteiseksi tavoitteena ohjata maankäyttöä ja rakentamista kunnes lainvoimainen asemakaava astuu ko. alueelle voimaan. Koko Hirvensalo saatetaan vaiheittain asemakaavoituksen piiriin, joten on tärkeää, että yksittäiset rakentamis- tai muut toimenpiteet eivät estä kestävä, tarkoituksenmukaisen ja laadukkaan yhdyskuntarakenteen luomista. Asemakaavoitetuilla alueilla tarkempi asemakaava syrjäyttää osayleiskaavan, mutta tämä toimii ohjeena kaavoja mahdollisesti muutettaessa.

Tämä selostus on jäsennelty seuraavasti:

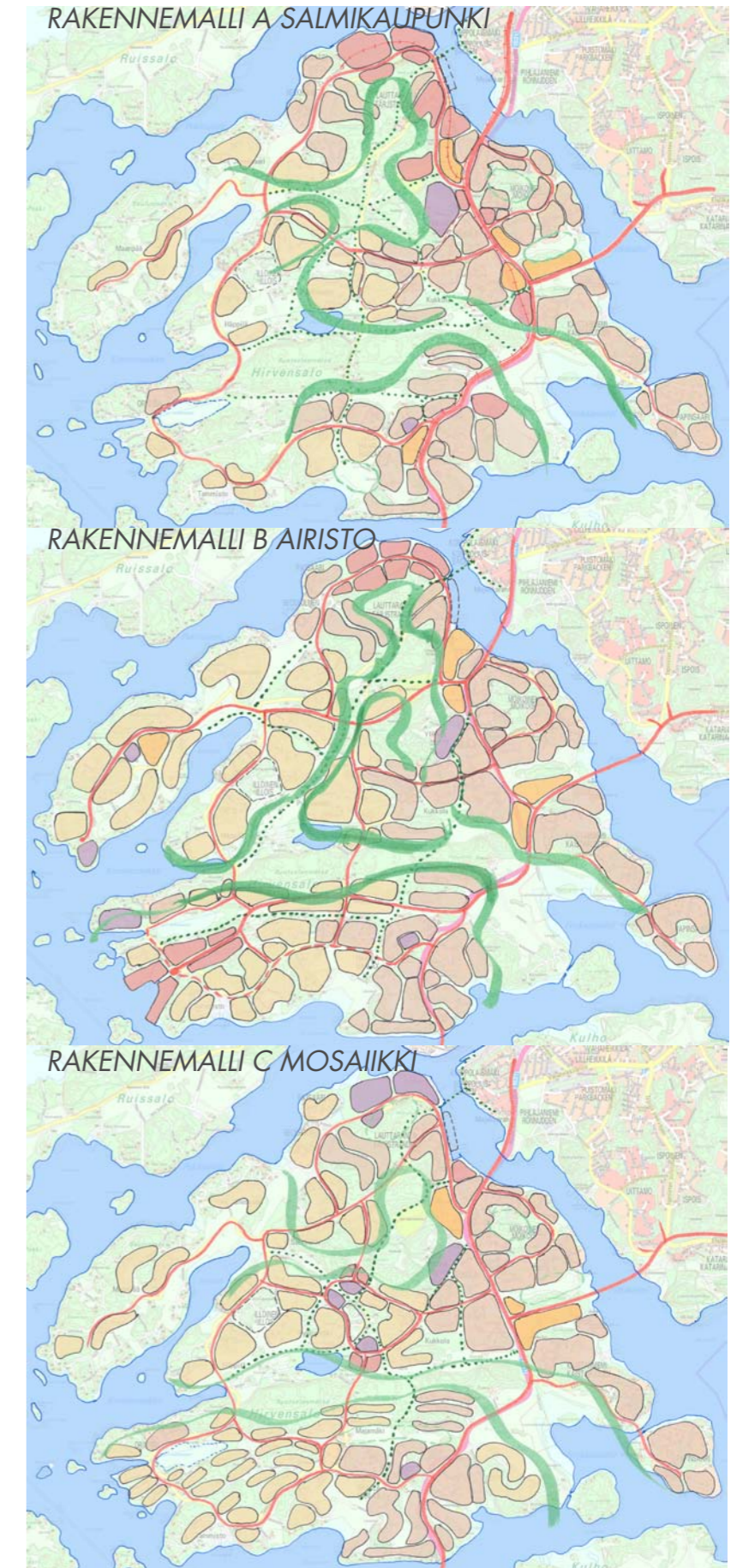
Osio **Historia ja nykytilanne osayleiskaavan lähtökohdiana** antaa yleiskuvan osayleiskaavan taustoista ja ratkaisujen pääperiaatteista.

Osiot **Suunnitelma** ja **Osa-aluekohtaiset ratkaisut** kertovat suunnitteluratkaisuista ja niiden perusteluista toiminnoinnain ja osa-alueittain.

Osio **Vaiikutusten arviointi ja toteuttaminen** suhteuttaa osayleiskaavan toteuttamisen vaikutukset asetettuihin tavoitteisiin ja arvioi jatkosuunnittelun tavoitteita ja haasteita.



Osayleiskaavaluonnoksen viimeistelyvaiheessa kaavakartta on piirretty uudestaan mm. karttakoordinaatiston muutoksen takia. Siinä yhteydessä on maankäyttövarauksia paikoin tarkistettu ennen kaikkea yleispiirteisimmiksi. Selostusta perusteluineen, havainnollistamiskuvineen ja vaikutusarvioineen on pääosin päivitetty sen mukaan, mutta kuvaa tietyiltä osin lähinnä 11.3.2010 päivitettyä luonnosta.





*HISTORIA JA NYKYTILANNE
OSAYLEISKAAVAN LÄHTÖKOHTANA*



Pikisaaren kylää, taustalla Jänessaari, Pukinsalmi ja Ruissalo

Saaren kokonaisrakenne osayleiskaavaluonnoksessa

Hirvensalon historiallinen yhdyskuntarakenne muodostui runsaasta kahdestakymmenestä muutaman talon kylistä, kyläteiden varsille syntyneestä haja-asutuksesta ja rantahuvila-alueista. Jälleenrakentamiskauden voimakasta kehitystä seurasi hiljaisempi vaihe. 1980-luvulla alkaen on erityisesti itäistä reunavyöhykettä kaavoitettu ja rakennettu pientalovaltaisesti ja kaupunginosan status asuntomarkkinoilla nousi selvästi. Vuoden 1991 järjestetyn yleiskaavallisen aatekilpailun jälkeen osayleiskaavoituksen asemakaavoitus on jatkunut aluealueelta. Osayleiskaavan Hirvensalo 2020 yhtenä johtoajatuksena ollut ”kylien rengas” ei ole selväpiirteisenä toteutunut.

1.3.2009 voimaan astuneet uudet valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet korostavat voimakkaasti kestävä kehityksen mukaisen alue- ja palvelurakenteen eheyttämistä ja toimivan joukkoliikenteen edellytysten luomista. **Nyt tulee uuden strategian turvin saada aikaan uusi kokonaisrakenne Hirvensaloon.**

Hirvensalon osayleiskaavoituksessa on yhdistetty edellä kuvatut kaupunkiseudun ”vuosirengas-“ ja ”erillisyhdyskunta-“kasvumallit toisiinsa ja korostettu mantereeseen ja meren välistä tilasekvenssiä. Kaupunkiseudun kokonaisrakenteen eheyttämiseksi on lisä- ja täydennysrakentaminen pyritty ohjaamaan määrätietoisesti kahden joukkoliikenteen kehityskäytävän varrelle – hevosenkengän muotoon.

Uuden ajattelun mukaisena tavoitteena on pikkukaupunkimainen asuinympäristö, jossa on niin pienkerrostaloja ja kytkeytyviä pientaloja kuin omakotitalojakin ja jotka kytkeytyvät sekä joukkoliikenteeseen että luontoon. Palvelut ovat helposti saavutettavissa, koska saaren liikenne perustuu tehokkaaseen kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen verkostoon.

Saaren eri osa-alueille luodaan oma identiteetti. Rakennetut ja rakentamattomat alueet erottuvat selkeästi toisistaan.

Tärkeimmät kehittämisalueet ovat:

- uusi keskusta uuden sillan ja Kaksikerrantien ympärillä (osa-alue 4)
- nykyinen keskusta urheilupalvelualueineen ja Pitkäsalmen ranta-alueineen (osa-alue 1 etelä)

- Lauttaranta–Latokari (osa-alue 1 pohjoinen)
- ”Kanavakaupunki” Särkilahten ja Jänessaren välissä (osa-alue 8),
- ”Airistonranta” Tammiston ja Oriniemen välissä (osa-alue 7).

Näitä yhdistävät toisiinsa pääkokoojakadut, jotka ovat joko nykyisiä, parannettavia katu yhteyksiä tai kokonaan uusia väyliä. Katualueilla varaudutaan joukkoliikenteen kehittämistarpeisiin – ensisijaisesti pikaraitiovaunua ajatellen.

Pääosin uusien asuntoalueiden lisäksi jatkuu asemakaavoitus Hirvensalon keski- ja eteläosissa. Uutta täydennysrakentamista esitetään Maanpään ja Jänessaareen – ranta-asutuksen kaavallisiin ratkaisuihin liittyen ja arvokas maisema huomioon ottaen.

Rakennettu ja kulttuuriympäristö

Hirvensaloon on rakentumassa pikkukaupunkimainen, luonnonläheinen, merellinen uusi kaupunginosa hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrelle. Uuden imagon avulla Hirvensalo houkuttelee uusia asukkaista koko Turun taolusalueelta.

Hevosenkengän muotoinen pikkukaupunki liittyy mantereeseen kahden ajoneuvoliikenteen sillan kautta. Liittymiskohtiin Syvälahteen ja Kukolaan, ”kengän päihin” Särkilahteen ja Oriniemeen sekä puoliväleihin Latokariin ja Haarlaan muodostuvat toiminnolliset ja kaupunkikuvalliset tiivistymät. Täydentävät pientalovaltaiset alueet kuten uudisrakennuspainotteiset Toijainen ja Papinsaari, täydennysrakennettava huvila-alue Maanpää tai maaseutumaisena säilyvä Illoinen sekä laajat, metsäiset virkistysalueet Lauttaranta–Myllyvuori ja Ruotsalanmetsä tukeutuvat ”hevosenkengään”. Hirvensalon kokonaisrakenne hahmottuu selkeänä ja on yhteneväinen niin liikenteen, palvelujen kuin kaupunkikuvankin kannalta.

Rakentamisen keskittäminen pääosin ”hevosenkengän” varsille vähentää kulttuurimaisemiin ja metsäalueisiin kohdistuvia maankäyttöpaineita. Kukola–Illoinen–Häppilälaaksomuodostelma, Friskalanlahden ja Haarlan alavat viljelyaukeat sekä Jänessaari–Maanpään kaakkoispuolinen entinen salmi (Särkilahti) pysyvät jatkossakin avoimina maisematiloina, viimeksi mainittu tosin osin ”kanavakaupunkiin” integroituna.

Arvokkaat rakennetut aluekokonaisuudet, kuten Pikisaari ja rantahuvilavyöhykkeet, sekä yksittäiset arvokohteet, kuten perinteisten maatilojen pihapiirit, ja osin myös tilakeskusten lähipellot, on osoitettu säilytettäväksi kohteiksi.

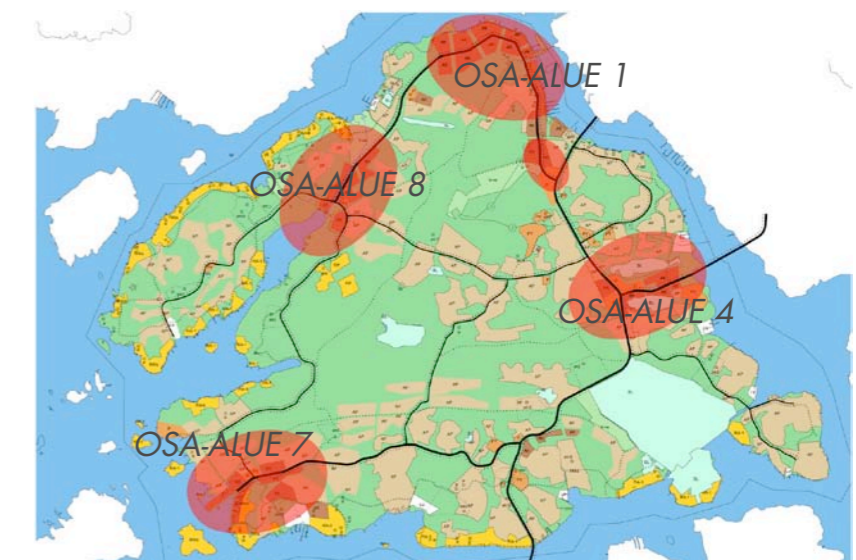
Väestö ja työpaikat

Hirvensalon nykyinen väestömäärä on runsaat 7 000 henkeä; lisäksi on n. 500 loma-asuntoa. Osayleiskaavan väestösuunnite vuodelle 2030 on 18 000 asukasta, mikä vastaa yli 4 %:n vuotuista kasvua. Hirvensalo onkin Turun tärkeimpiä väestönkasvualueita.

Työpaikat liittyvät ensisijaisesti alueen palveluihin sekä asutuksen seassa olevaan pienyritystoimintaan. Nämä työpaikkamäärät kasvanevat suhteessa väestönkasvuun. Yleiskaavan mitoituskalkeissa esitetyt muu merkittävä työpaikkalisäys voi toteutua lähinnä Syvälahti–Latokari-alueella sekä jossain määrin eteläisessä keskuksessa.

Palvelut

Tärkeimmät julkiset ja yksityiset palvelut sijoittuvat vanhaan ja uuteen keskustaan. Lisäksi on paikallisia palvelukeskittymiä Haarlassa, ”Airistonrannassa” ja ”Kanavakaupungissa”. Latokarin–Lauttarannan alueella tavoitellaan sekoittunutta kaupunginosaa, jossa kerrostalovaltaisen asutuksen ohella voi olla myös koko kaupunkiseutua palvelevia toimintoja. Joukkoliikennekatujen varsilla sallitaan – proaktiivisesti – ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomien palvelujen, työpaikkojen tms. toimitilojen sijoittuminen pohjakerrokseen.



Liikenne

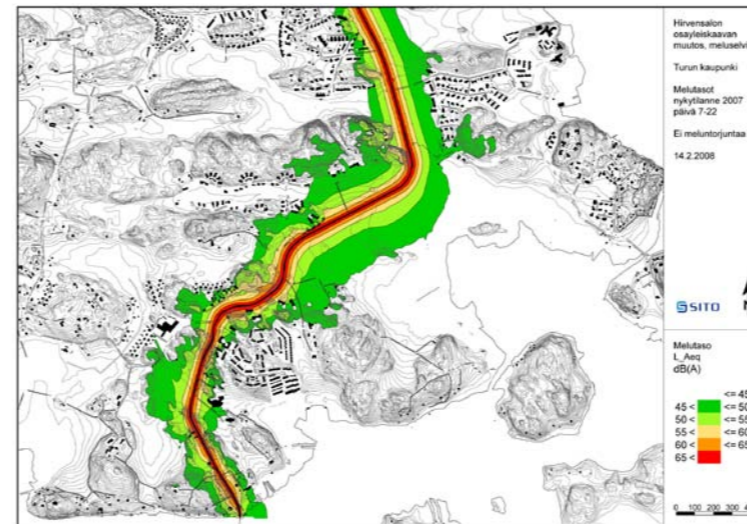
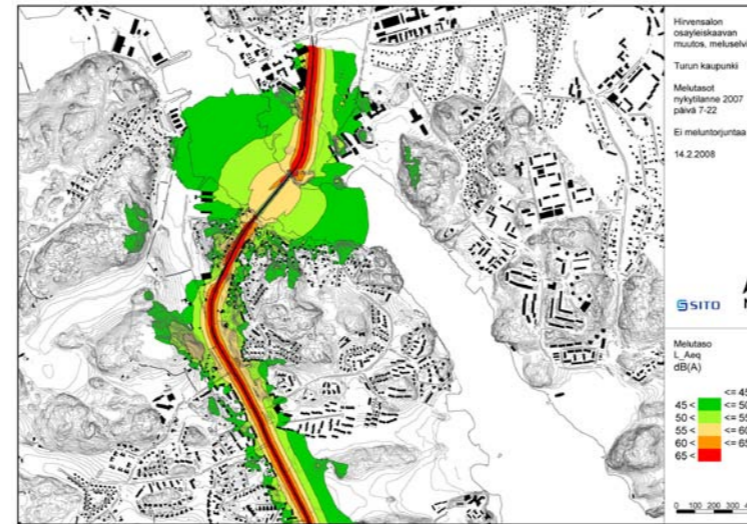
Nykyistä infrastruktuuria hyödynnetään mahdollisimman pitkälle ja uusi kunnallistekniikka tulee rakentaa oikeaan aikaan rakentamisen edetessä. Merkittävin kynnysinvestointi on uuden sillan rakentaminen, joka on edellytyksenä ei ainoastaan Hirvensalon eteläosien rakentamiselle ja Kaksikerrantien varren tiivistämiselle ja eteläisen keskustan muodostamiselle, vaan myös Kaksikerta–Satava-alueen osayleiskaavan toteuttamiselle. Sillan ja sen rakentamisen reunaehdoista ja vaikutuksista on laadittu erilliset selvitykset.

Liikenneverkko jäsenetään selkeämmän hierarkian ja turvallisen liikennenympäristön aikaansaamiseksi. Korttelirakenne on suunniteltu siten, että liikenteen määrä eri puolilla saarta ei ole tasainen vaan liikenne voidaan ohjata kokoojakaduille ja osa vanhoista maanteistä jää nykyiseen asuunsa, koska niille ei kohdistu suurta liikennemäärää.

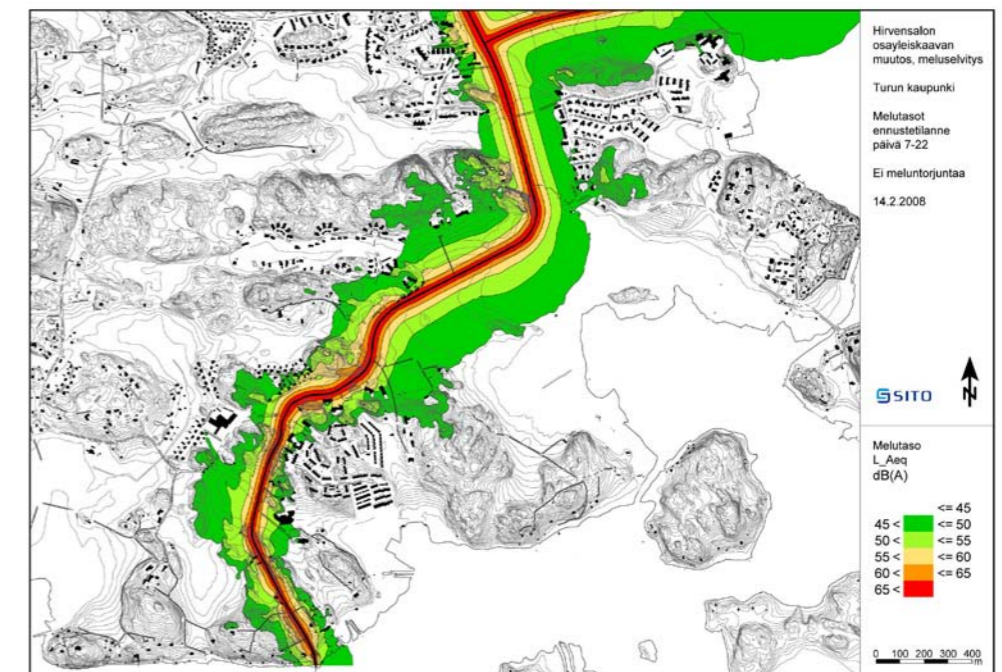
Hierarkian muodostavat Kaksikerrantien joukkoliikennekatu, joukkoliikenteen kokoojakaadut Särkilahteen ja Orinieemeen, tonttikadut sekä vanhat kylätiet. Viimeksi mainitut toimivat sekä ajoneuvoliikenteen katuina alueilla, joilla on vain vähän liikennettä sekä osana kevyen liikenteen verkostoa. Kevyelle liikenteelle luodaan uusi verkosto, joka mahdollistaa nopeat yhteydet Turun keskustan suuntaan.

Katujen määrä pyritään minimoimaan ja yhdyskuntarakennetta tiivistämään, jolloin myös vesihuoltoverkostojen pituus pysyy kohtuullisena.

Hirvensalon ajoneuvoliikenteestä on tehty meluselvitys vuonna 2007. Melukartat ja melutasojen ohjearvot löytyvät rakennemallivaiheeseen liittyvästä perusselvitysraportista (Julkaisu 1 Perusselvitykset 28.3.2008)



*Ajoneuvoliikenteen aiheuttamat päiväajan meluvyöhykkeet nykytilanteessa.
Vihreillä alueilla päiväajan ohjearvo 55 dB alittuu.*



Ajoneuvoliikenteen aiheuttamat päiväajan meluvyöhykkeet vuoden 2030 ennustetilanteessa.

Vihreillä alueilla päiväajan ohjearvo 55 dB alittuu.

Liikennemäärät perustuvat olettamukseen, että Hirvensalossa on 18 000 asukasta ja Satava-Kaksikerrassa 2 700 asukasta, ja että Hirvensaloon on rakennettu toinen silta.

Meluhaittoja pystytään tulevaisuudessa ehkäisemään suunnittelemalla korttelit siten, että pihat ja muut oleskelualueet pysyvät melulta suojassa.

Luonto

Osayleiskaavaa varten laadittiin ”Hirvensalon luontoarvojen yhteenveto ja toimenpidesuosituksset” (Sito 27.01.2009).

Hirvensalon saari sijaitsee noin 5 km etäisyydellä Turun keskustasta. Monisatavuotinen maanviljely- ja asutuskulttuuri ovat jättänyt vahvasti jälkensä Hirvensalon luontoon. Alavat alueet on raivattu pelloiksi sitä mukaa kuin ne ovat nousseet merestä. Korkeat kalliosaaret ovat jääneet metsäisiksi. Kalliot ovat karuja kasvillisuudeltaan ja avokallioita on paljon. Jyrkänteet ovat myös alueella yleisiä ja paikoin löytyy hyvin erikoisia, jopa rotkomaisia muodostumia harvinaisine kasvilajeineen.

Jalopuulehtojen määrä on merkittävän suuri ja vanhoja tammia vaahteroita, lehmuksia, saarnia kasvaa kaikkialla. Maanviljelykulttuurin jäänteinä esiintyy runsaasti: katajaketoja, perinnemaisema-alueita ja niittyjä, elävä maaseutumaisema laiduntavine lehmineen ja hevosineen arvokkaan Friskalanlahden kosteikko- ja niittyalueilla.

Hirvensalon alueella on runsaasti alkuperäisen luonnon ja ihmisen perinteisen maataloustoiminnan aiheuttamia monimuotoisia luontoarvoja, yksittäisiä kohteita ja luontokokonaisuuksia sekä ekologisia yhteyksiä alueiden välillä. Hankkeen vaikutusalueella olevien luontokohteiden arvottaminen suoritettiin aikaisempien selvitysten ja maastokäyntien tuloksena saadun tiedon perusteella.

Rakentamisen sijoittelussa tulee ottaa huomioon kestävän kehityksen mukaiset periaatteet:

- Asutus sijoitetaan toimivan joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen verkoston varrelle.
- Rakennusryhmien sijoittelussa otetaan energiansäästön osalta huomioon rannikkoalueen tuulisuus.
- Tulvariskialueille ei rakenneta
- Uusiutuvien energialähteiden rakentamiselle (tuulivoima, aurinko) varataan kaavassa tilaa

Oheisissa kartoissa on esitetty Toimenpidesuosituksset maankäytölle (s. 15) sekä Hirvensalon luontokohteiden arvoluokitus (s. 17).



Näkymä Retivuorelta kohti Aurajoen suuta



Kaasavuoren kallio, taustalla Ruissalo

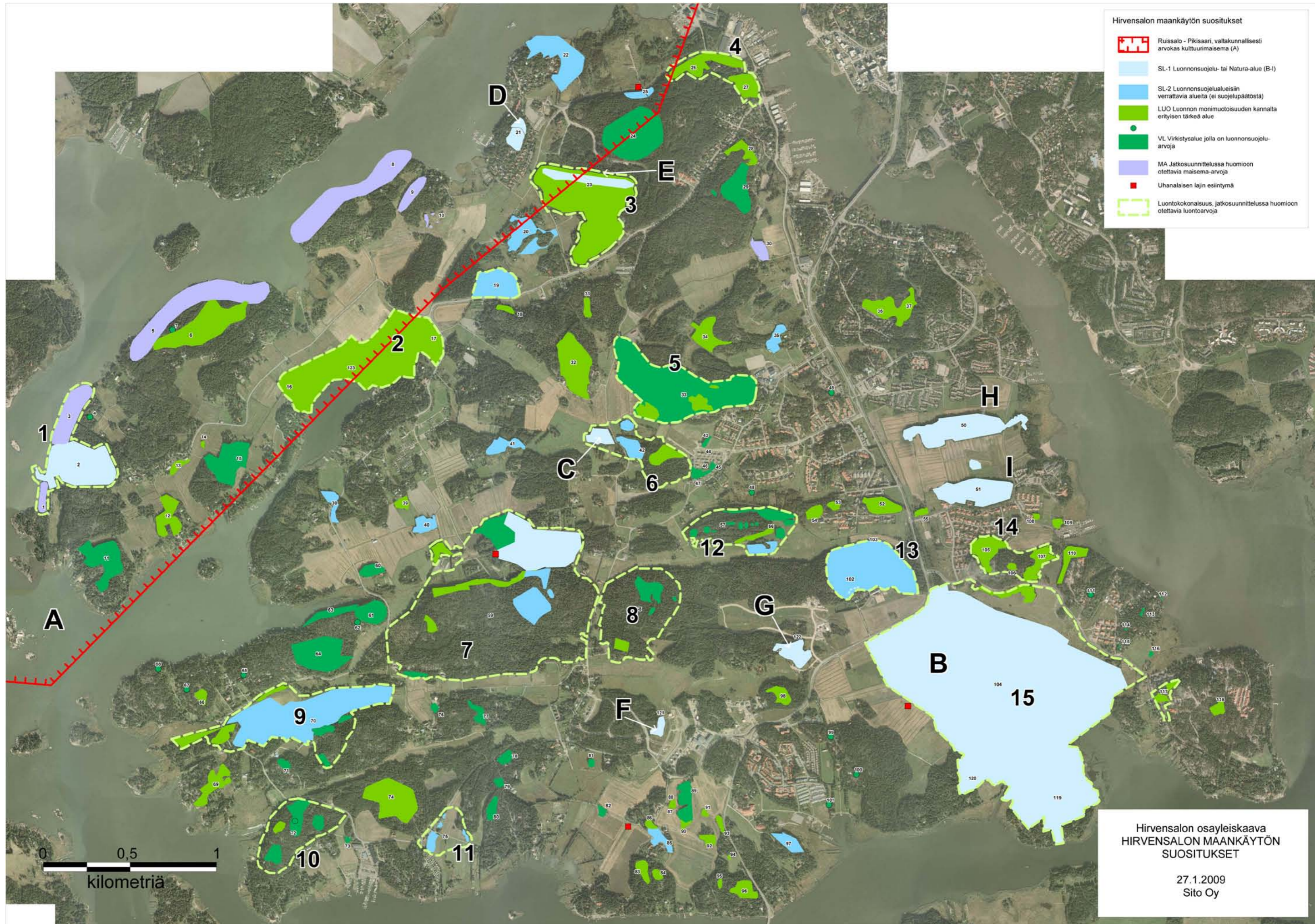


Maisemanhoitajat työssään

Luonnon monimuotoisuus	Suhde rakentamiseen	Toimenpiteet	Suosittelava kaavamerkintä
Luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokas kokonaisuus tai alue, jolla on toimivat ekologiset yhteydet	Alueelle ei tule rakentaa	Alueelle ei kohdisteta toimenpiteitä, riittävä suojavyöhyke rakentamiseen. Turvataan ekologisten yhteyksien säilyminen alueella muuttumattomina.	SL, S ja /s Natura -alueet Suojeltava luontokohte tai alue Erilliskohteet suojellaan
Alueella on huomattavia luontoarvoja ja useita ekologisia yhteyksiä eri suuntiin	Erytishuomio luonnonarvojen säilyttämiseen ja haittojen torjuntaan	Vältetään rakentamasta kohteen alueelle, huolehditaan riittävästä suojavyöhykkeestä rakentamisen suhteen ja vesiolosuhteiden säilymisestä entisellään. Alueen ekologiset yhteydet säilytetään toimivina rakenteellisin keinoin. Kohteet merkitään ja suojataan rakennettaessa	Luo -merkintä Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen arvokas kohde Erilliskohteet voidaan myös suojella
Alueella on joitakin luontoarvoja ja ekologisia yhteyksiä useaan suuntaan	Yksittäiset luontokohteet otetaan huomioon	Huolehditaan tapauskohtaisesti vesiolosuhteiden säilymisestä entisellään ja ekologisten yhteyksien säilymisestä ympäristöön. Kohteet merkitään ja suojataan tarvittaessa rakentamisen ajaksi.	Virkistysalue Arvokkaat kohteet merkitään luo- merkinnällä
Pienet kohteet	Yksittäiset pienkohteet otetaan huomioon osana kaavaa	Merkitään kaavaan ja rakennettaessa huolehditaan aitaamalla ja merkitsemällä kohteiden säilyminen.	Luo merkintä tai kohde merkintä
Tavanomainen luonto, ei erityisiä luontoarvoja	Alueelle voidaan rakentaa	Noudatetaan hyvää ja luontoa säästävää rakennustapaa	

Taulukko 1

Toimenpidesuosituksset maankäytölle (kartta sivulla 15)



LUO

Kohteen numero	Kohteen tyyppi	Selvityksen nimi/suunnitelman nimi/suojeluperuste
6	Kallio	Viherkaava luo metsalaki; ID 35
12	Maanpään jalopuumetsiköt	Viherkaava luo muut kohteet; VL-3
13	Maanpään katajakedot 1	ID 1992 ja 1997; 76/1997
14	Maanpään katajakedot 2	ID 1992 ja 1997; 76/1997
17	Lehto	Viherkaava luo metsalaki; ID 1032689
18	Neva	Viherkaava luo metsalaki; VL-2
26	Retviuoren jyrkänne alusmetsineen, tervaleppälehto	Arvokkaat alueet 1992 ja 1997; 69/1997
27	Wäinö Aaltosen jyrkänne alusmetsineen	Arvokkaat alueet 1992 ja 1997; 70/1997
28	Kallioalue	Viherkaava luo metsalaki; ID 1033193
31	Rehevä korpi	Viherkaava luo metsalaki; VL-2
32	Avokallio ja jyrkänne	Viherkaava luo metsalaki; ID 1,
33	Kyriälän kokonaisuus	Arvokkaat alueet 1992 ja 1997; 81/1997
34	Avokallio ja jyrkänne	Viherkaava luo metsalaki; VL-2
36	Killivuori	Viherkaava luo metsalaki; VL-2
37	Killivuori	Viherkaava luo metsalaki; VL-2
39	Niitty	Viherkaava luo muut kohteet; ID 40
52	Alvarinmäen jalopuumetsikkö	Arvokkaat alueet 1992 ja 1997; 84/1997
53	Kukkolan jalopuumetsä	ID 1992 ja 1997; 82/1997
54	Kukkolan jalopuumetsä	ID 1992 ja 1997; 82/1997
55	Tervaleppäkorpi	Viherkaava luo metsalaki; ID 1033453
66	Kallioalue	Viherkaava luo metsalaki; ID 46,
69	Jalopuumetsikkö	erit tarkea elinympäristö; tammilehto
72	Kokonaisuus, kallioselänne	Viherkaava luo metsalaki; ID 49,
74	Kallioalue kokonaisuus	erit tarkea elinympäristö
83	Kallioalue	Viherkaava luo metsalaki; VL-1
84	Kallioalue	Viherkaava luo metsalaki; VL-1
86	Kallioalue	Viherkaava luo muut kohteet; ID 111
87	Haarlan katajakedot	Viherkaava luo perinnemaisema; ID 107
88	Kallioalue	Viherkaava luo muut kohteet; ID 112
90	Haarlan katajakedot	Viherkaava luo perinnemaisema; ID 106
91	Haarlan katajakedot	Viherkaava luo muut kohteet; ID 114
92	Haarlan katajakedot	Arvokkaat alueet 1992 ja 1997; 90/1997
93	Haarlan katajakedot	Arvokkaat alueet 1992 ja 1997; 90/1997
94	Haarlan katajakedot	Viherkaava luo perinnemaisema; ID 104
95	Jyrkänne	Viherkaava luo muut kohteet; ID 116
96	Kallioalue	Viherkaava luo metsalaki; ID 101
98	Kallioalue	Viherkaava luo metsalaki; VL-3
105	Metsäalue ja jalopuumetsä	Viherkaava luo metsalaki; ID 1033501
106	Jalopuuvaltainen rinne	Viherkaava luo muut kohteet; ID 1607
107	Jalopuumetsikkö	Viherkaava luo luontotyyppit
108	Jalopuumetsikkö	Viherkaava luo luontotyyppit
109	Katajaketo	Viherkaava luo luontotyyppit
110	Jyrkänne ja suojeltava luontotyyppi	Viherkaava luo metsalaki; VL-3
117	Kalliojyrkänne	Viherkaava luo metsalaki; ID 1470661
118	Kallioalue	Viherkaava luo metsalaki; ID 1470467 sekä 1470501
123	Särkilahden kosteikko	Viherkaava VL

SL1

Kohteen numero	Kohteen tyyppi	Selvityksen nimi/suunnitelman nimi/suojeluperuste
2	Kaasavuoren jyrkänne alusmetsineen	Arvokkaat alueet 1992 ja 1997; 32/1992
21 D	Maarian pappilan jalopuumetsikkö	Arvokkaat alueet 1992 ja 1997; 65/1997
23 E	Pirttivuoren ja Peuravuoren jyrkänteet alusmetsineen	Metsälakikohteet; kallioalue
42 C	Toijaisten lehdot	Arvokkaat alueet 1992 ja 1997; 28/1992
50 H	Sortamäen jalopuumetsikkö	Arvokkaat alueet 1992 ja 1997; 85/1997
51 I	Vaahemäen jalopuumetsikkö	Arvokkaat alueet 1992 ja 1997; 86/1997
102	Friskalan käärmevallio, kokonaisuus	Viherkaava luo muut kohteet;
104 B	Rauvonlahti/Friskalanlahti	Arvokkaat alueet 1992 ja 1997; 23/1992
119	Iso Vihtilä, aarnimetsä, kokonaisuus	Arvokkaat alueet 1992 ja 1997; 21/1992
120	Tammirinteen jalopuumetsikkö	Arvokkaat alueet 1992 ja 1997; 92/1997
121 F	Maunulan pähkinäpensaslehto	Viherkaava s-1
122 G	Maunulantien jalopuulehto	Viherkaava s-1

MA

Kohteen numero	Kohteen tyyppi	Selvityksen nimi/suunnitelman nimi/suojeluperuste
1 A	Rantamaisema	Luonnonmaisema
3	Rantamaisema	Luonnonmaisema
5	Rantamaisema	Luonnonmaisema
8	Rantamaisema	Luonnonmaisema
9	Vanha metsä	Luonnonmaisema, luonnontilainen metsä
10	Niitty, perinnemaisma	Viherkaava luo perinne; niitty, ID 38
30	Perinnemaisema	Viherkaava luo perinnemaisema; ID 425

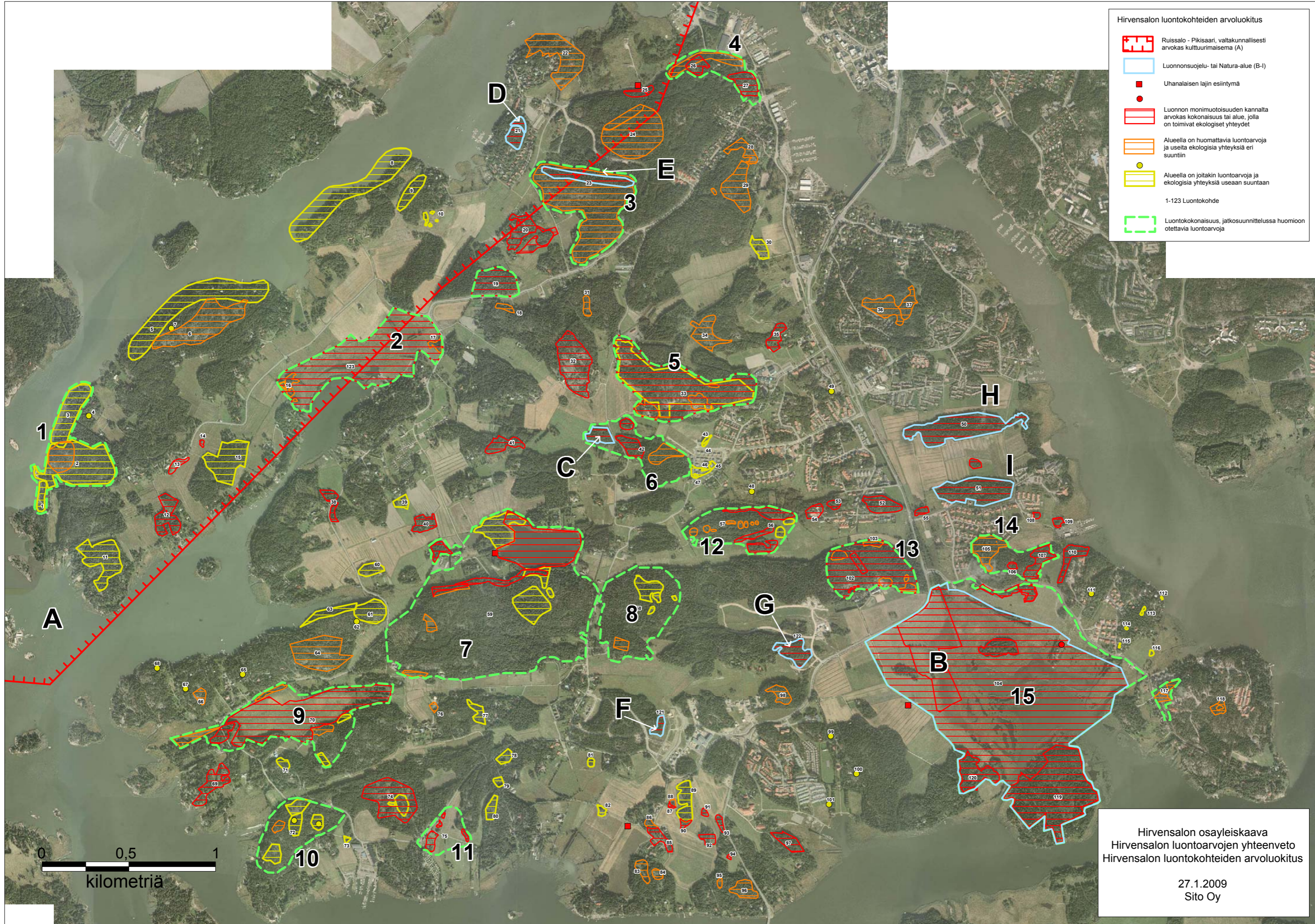
VL

Kohteen numero	Kohteen tyyppi	Selvityksen nimi/suunnitelman nimi/suojeluperuste
4	Pienvesi	Viherkaava luo pienvedet
7	Pienvesi	Viherkaava luo pienvedet
11	Jalopuulehto ja maisema	Eriyksen tärkeä elinympäristö; lehto ja maisema
15	Metsäalue	Viherkaava luo muut kohteet; VL-3
16	Haka	Viherkaava luo metsalaki; ID 3467501
24	Kallioalue ja jyrkänteitä	Metsälakikohteet; kallioalue
29	Kallioalueet ja jyrkänteet, lehtometsä	Metsälakikohteet; ID 1033165
43	Metsäalue	Viherkaava luo muut kohteet; ID 11
44	Keto	Viherkaava luo perinnemaisema; ID 10
45	Niitty	Viherkaava luo muut kohteet; ID 13
46	Keto	Viherkaava luo perinnemaisema; ID 9
47	Keto	Viherkaava luo perinnemaisema; ID 8
48	Pienvesi	Viherkaava luo pienvedet
49	Pienvesi	Viherkaava luo pienvedet
56	Kukkolan lehtomäki ja kallioalue	Lehtomaisen kasvillisuuden esiintymä
57	Kallioalue, soistumia	Metsälakikohteet; kallioalue
58	Kallio	Viherkaava luo metsalaki; VL-1
59	Ruotsalan metsä ja Illoisten järvi	Viherkaava luo metsalaki; VL-1
60	Haka	Viherkaava luo muut kohteet; ID 42,
61	Kallioalue ja jyrkänteet	Metsälakikohteet;
62	Pienvesi	Viherkaava luo pienvedet
63	Kallioaluej rantalehto	Viherkaava luo metsalaki
64	Kallioalue	Viherkaava luo metsalaki; VLL-2
65	Pienvesi	Viherkaava luo pienvedet
67	Pienvesi	Viherkaava luo pienvedet
68	Pienvesi	Viherkaava luo pienvedet
71	Jyrkänne ja kallio	erit tarkea elinympäristö
73	Niitty	Viherkaava luo perinnemaisema; ID 61
76	Niitty	Viherkaava luo perinnemaisema; ID 62
77	Kallioalue	Viherkaava luo metsalaki; ID 186
78	Rehevä korpi	Viherkaava luo metsalaki; ID 56,
79	Korpi	Viherkaava luo metsalaki; ID 1034033
80	Kallioalue	Viherkaava luo metsalaki; ID 57
81	Metsäsaareke	Viherkaava luo muut kohteet; ID 110
82	Metsäsaareke ja keto	Viherkaava luo perinnemaisema; ID 109
89	Viherkaavakohde	Viherkaava luo muut kohteet; ID 113
99	Pienvesi	Viherkaava luo pienvedet
100	Pienvesi	Viherkaava luo pienvedet
101	Pienvesi	Viherkaava luo pienvedet
103	Metsälakikohde	Viherkaava luo metsalaki; VL-1
111	Pienvesi	Viherkaava luo pienvedet
112	Viherkaavakohde	Viherkaava luo perinnemaisema; ID 4
113	Viherkaavakohde	Viherkaava luo muut kohteet; ID 3
114	Viherkaavakohde	Viherkaava luo perinnemaisema; ID 2
115	Viherkaavakohde	Viherkaava luo perinnemaisema; ID 1
116	Pienvesi	Viherkaava luo muut kohteet; VL-3

SL2

Kohteen numero	Kohteen tyyppi	Selvityksen nimi/suunnitelman nimi/suojeluperuste
19	Syvälahden jalopuumetsikkö	Arvokkaat alueet 1992 ja 1997; 71/1997
20	Syrjänpään jalopuumetsä	Arvokkaat alueet 1992 ja 1997; 72/1997
22 €	Pikisaarenranta ja rinne	Arvokkaat alueet 1992 ja 1997; 66/1997
25	Palttauksen jalopuumetsikkö	Arvokkaat alueet 1992 ja 1997; 67/1997
35	Jalopuumetsikkö	suojeltava luontotyyppi; Lehto
38	Häppilän katajaketo	Arvokkaat alueet 1992 ja 1997; 78/1997
40	Jalopuumetsikkö	Viherkaava luo luontotyyppit
41	Jalopuumetsikkö	Viherkaava luo luontotyyppit
70	Kulkkilanlahti kokonaisuus	Arvokkaat alueet 1992 ja 1997; 33/1992
75	Tammistontien katajakedot, kokonaisuus	Viherkaava luo perinnemaisema; ID 356
85	Haarlan katajakedot	Viherkaava luo perinnemaisema; ID 108, keto
97	Haarlan jalopuumetsikkö ja kallionaluslehto	Arvokkaat alueet 1992 ja 1997; 20/1992 sekä 91/1997

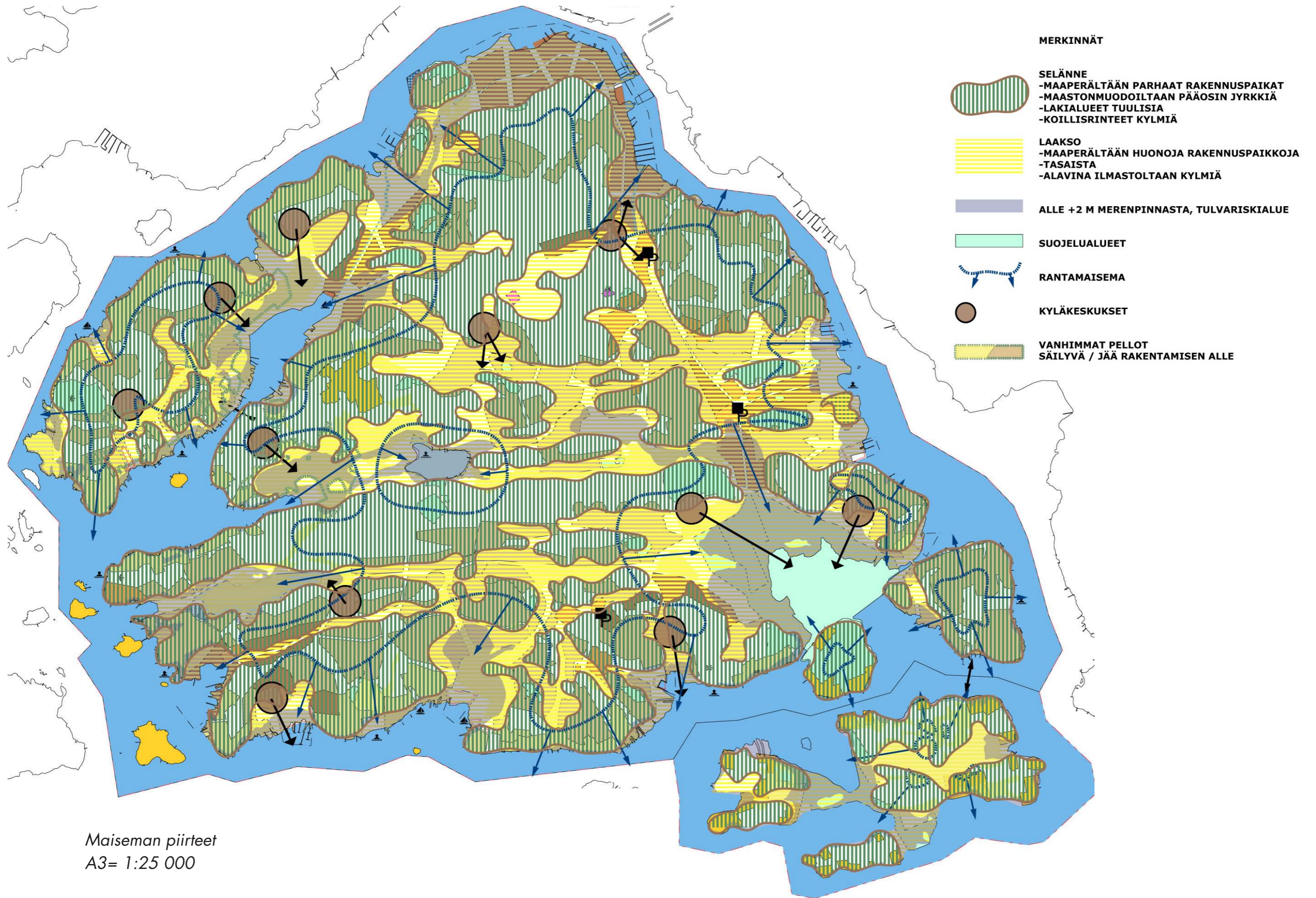
Luontokohteiden tyypit ja niiden suojeluperusteet (numerot kartoilla sivuilla 15 ja 17)



- Hirvensalon luontokohteiden arvoluokitus
-  Ruissalo - Pikisaari, valtakunnallisesti arvokas kulttuurimaisema (A)
 -  Luonnonsuojelu- tai Natura-alue (B-I)
 -  Uhanalaisen lajin esiintymä
 -  Luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokas kokonaisuus tai alue, jolla on toimivat ekologiset yhteydet
 -  Alueella on huomattavia luontoarvoja ja useita ekologisia yhteyksiä eri suuntiin
 -  Alueella on joitakin luontoarvoja ja ekologisia yhteyksiä useaan suuntaan
 - 1-123 Luontokohde
 -  Luontokokonaisuus, jatkosuunnittelussa huomioon otettavia luontoarvoja

Hirvensalon osayleiskaava
 Hirvensalon luontoarvojen yhteenveto
 Hirvensalon luontokohteiden arvoluokitus

27.1.2009
 Sito Oy



Maiseman piirteet
A3= 1:25 000

Maisema

Turussa valmistui alkuvuonna 2008 Viherverkkosuunnitelma, pohja viherkaavalle, joka tehdään osana seuraavaa laadittavaa yleiskaavaa. Materiaali on ollut Hirvensalon osayleiskaavatyöryhmän käytössä työn alusta saakka, ja työn aikana rakennemalleja ja kaavaluonnosta on verrattu Hirvensalon viherverkkosuunnitelmaan.

Viherverkkosuunnitelman yhteydessä on tutkittu saaren maisema, kasvillisuus ja eläimistö, maisema- ja asutushistoria sekä rakennetut kulttuuriympäristöt. Lisäksi on karroitettu Turun hiljaiset alueet ja viheralueiden sosiaaliset arvot.

Osayleiskaavan lähtökohtana on, että uusi rakentaminen on mahdollisimman keskitettyä ja tiivistä. Näin erityyppisiä maiseman kohtia saadaan säilytettyä mahdollisimman paljon. Maiseman ominaispiirteet toimivat vetovoimatekijänä ja asettavat kaikelle käytölle tiettyjä reunaehtoja. Maiseman kannalta mikään paikka ei ole mahdoton rakentaa, kun olosuhteet otetaan suunnittelussa huomioon. Toisaalta huonolla suunnittelulla voidaan huonontaa mitä tahansa lähtötilannetta. Maiseman mielenkiintoisimmat ja monimuotoisimmat kohdat ovat kiinnostavia sekä rakentamiselle/asutukselle että virkistysalueeksi ja luonnonympäristöksi.

Maisemaltaan Hirvensalo on tyypillisintä Suomen etelärannikkoa. Kallio- ja moreeniselänteet kohoavat mäkinä, ja aikoinaan Hirvensaloa peittänyt meri on huuhtonut kaiken hienomman aineksen laaksoihin mataliksi savikoiksi.

Selänteet, erityisesti niiden länsi, lounais- ja etelärinteet ovat maaperän ja pienilmaston kannalta parhaita rakennuspaikkoja. Maastonmuodoiltaan paikoin jyrkät selänteiden reunat vaativat rakentamiselta tarkkaa suunnittelua. Tarkemmassa suunnittelussa valitaan osoitetuilta asuinalueilta tonttien paikat niin, että korkeimmat kallioiden laet säilyvät vapaina. Selänteiden metsät toimivat hyvin myös virkistysalueina. Niihin täytyy rakentaa ainoastaan riittävä reitistö, ja alueiden ylläpito on suhteellisen edullista metsänhoitoa. Toisaalta tiiviisti rakennetulla alueella metsänhoito tulee tehdä virkistysnäkökulmaa painottaen, eikä mahdollisimman suurta tuottoa tavoitellen.

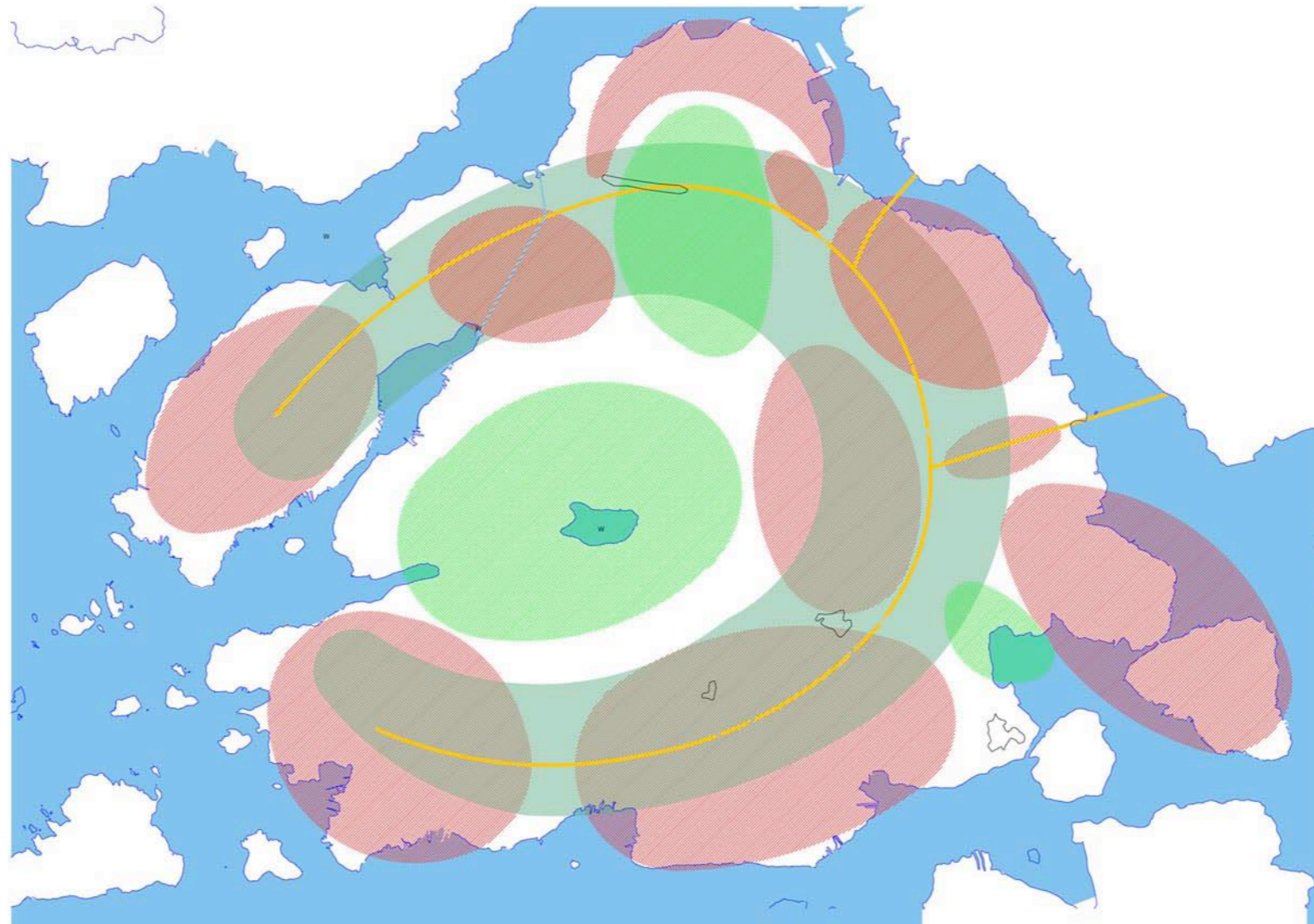
Laaksoissa maaperä on savea, joka vaatii rakentamiselta järeämpää perustamista kuin selänteiden kovempi maa.

Pienilmastoltaan varsinkin laaksojen matalimmat kohdat ovat asuinpaikaksi huonoja. Laaksojen alavimmat paikat ovat syvällä saaren sisäosissakin alle + 2 m korkeuskäyrän alapuolella eli tulvariskialuetta. Rakentamisen osoittaminen näihin paikkoihin vaatii maan pinnan korottamista ja rakennusten alimman kerroksen sijoittamista niin, että tulvavahingoilta vältytään. Rakentamattomat laaksot ovat Hirvensalossa tällä hetkellä peltona tai rantaruovikkona. Käytössä oleva pelto toimii visuaalisesti osana virkistysaluetta. Jos pelto jää pois viljelykäytöstä, sen muuttaminen toimivaksi virkistysalueeksi ja hoito jatkossa – erityisesti jos alue halutaan pitää avoimena – on kalliimpaa kuin selännemetsän.

Hirvensalossa merimaisema on merkittävä vetovoimatekijä. Se nostaa sekä rakennettavien tonttien että virkistysympäristön arvoa. Kun rakentaminen sijoitetaan tiiviisti ja ohjatusti, pystytään samalla säilyttämään myös virkistysalueilta näkymä- ja kulkuyhteydet merelle ja rantaan.

Vetovoimaisia ympäristöjä ovat myös vanhimmat säilyneet kulttuurimaisemat, tilakeskukset ja niitä ympäröivät pellot saarekkeineen ja peltoja rajaavine reunametsineen. Parhaimmillaan vanha tilakeskus on, kun myös sen ympäristö säilyy alkuperäisessä käytössä, metsät metsinä ja viljelyalueet viljelykäytössä. Suurin osa Hirvensalon nykyisistä peltoalueista on ollut viljelykäytössä jo pitkään. Koska uusi asutus on haluttu ohjata tiiviisti hyvien joukkoliikennetyksien varrelle, sitä sijoittuu sekä selänteille että laaksoalueille. Näin osa vanhoista, viljelykäytössä olleista pelloista menetetään. Vanhat, säilyneet tilakeskukset on kuitenkin tarkoitus säilyttää lähiympäristöineen myös siellä, missä ne jäävät uuden kaupunkirakenteen sisään. Rakentaminen on sijoitettu siten, että mahdollisimman monella vanhalla tilakeskuksella säilyy näköyhteys lähipelloille ja meren suuntaan.

Periaate on sama myös luontokohteiden osalta. Siellä, missä ne osuvat rakennettaville alueille, ne jätetään asemakaavoituksen yhteydessä rakentamatta, osaksi virkistysalueita. Asemakaavoitusvaiheessa ratkaistaan myös se, millaiset suoja-alueet tai ohjatut kulkureitit kukin luontokohde vaatii säilyäkseen.



Hirvensalon osayleiskaavaluonnoksen kaupunkirakenneperiaate "Hevosenkentä"

SUUNNITELMA

Toiminnot

Kokonaisrakenne

Osayleiskaavan maankäyttöratkaisun keskeisenä periaatteena on ohjata tavoiteltu väestömäärä joukkoliikenteen vaikutuspiiriin saaren virkistys- ja suojelun kannalta tärkeät metsä- ja maatalousalueet säilyttäen. Näin muodostuu hevosenkengän muotoinen maankäytön päärunko, jonka varrelle uudet asuinalueet sijoittuvat. Korttelirakennetta eheyttävät ja jäsentävät palvelukeskittymät sijoittuvat päärunnon päihin sekä ulkoisen liikenteen yhtymäkohtiin eli Särkilahteen, Pohjoisrantaan, Syvälahteen, Moikoisten Vaahemäkeen, Haarlaan ja Airistonrantaan. Muualla tapahtuva täydennysrakentaminen on väljempää ja tukeutuu olevaan asutukseen ja infrastruktuuriin.

Asuminen

Hirvensalo on jatkossakin pientalovaltaisen ja luonnonläheisen asumisen kaupunginosa. Joukkoliikennekäytävien varsilla asuminen on kuitenkin aikaisempia rakentamisvaihtoehtoja kaupunkimaisempaa ja yhteisöllisempää. Suositaan tiivis-matalaa rakentamista, jossa on enemmän ryhmärakennettuja pientaloja, selkeämpää tilanmuodosta alueen sisällä tai rakennettujen korttelien ja rakentamattoman luonnon välillä jne. Edistetään myös asumisen moninaisuutta tarjoamalla erilaisia talotyyppisiä, asuntokokoja ja hallintamuotoja. esimerkiksi voidaan lähipalvelukeskittymien yhteyteen sijoittaa palveluasumista. Toisaalta Hirvensaloon jää myös "autovyöhykkeen" omakotitaloalueita.

Työ

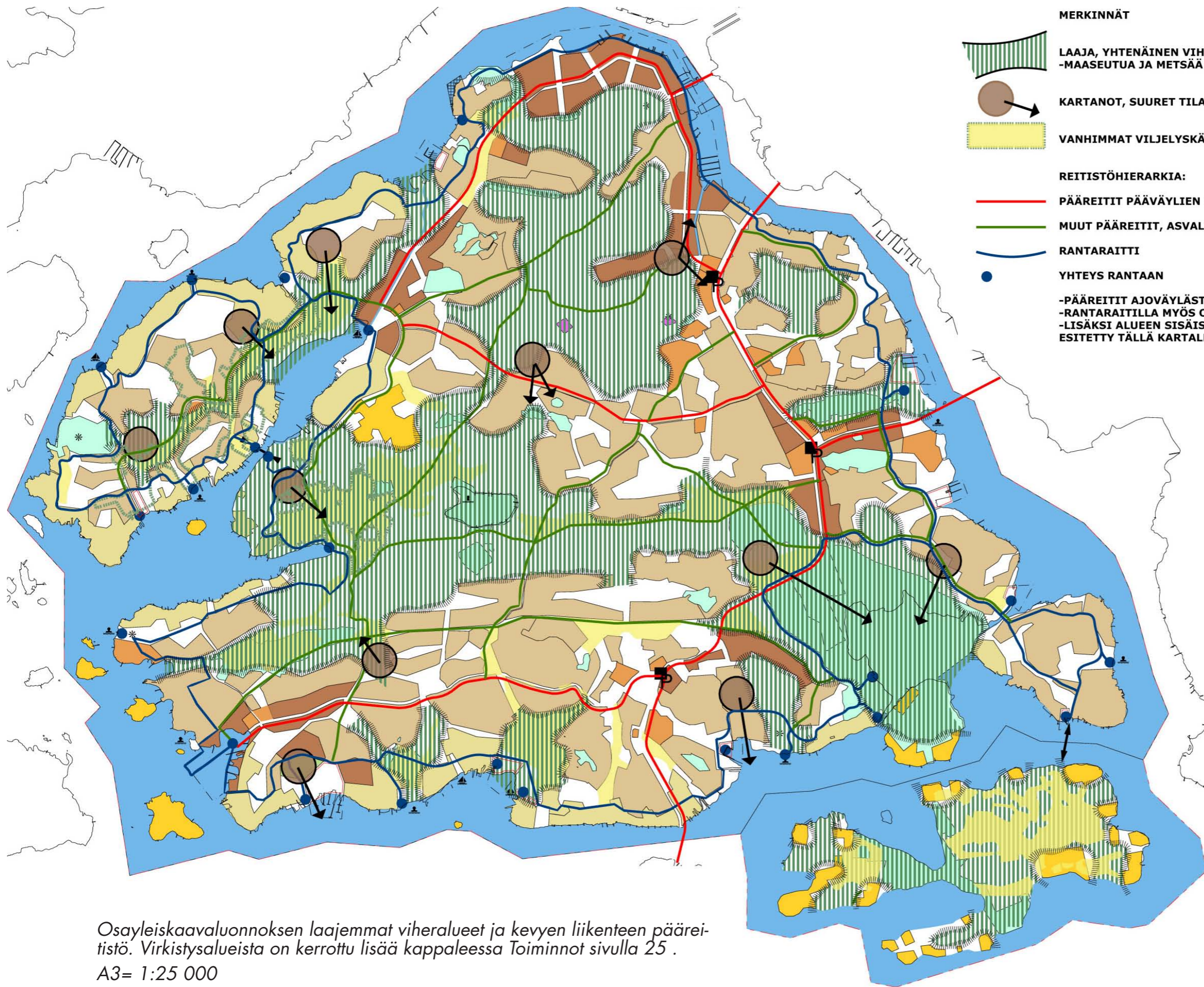
Hirvensaloon ei osoiteta varsinaisia teollisuustyyppisiä työpaikka-alueita. Palvelukeskittymissä ja esimerkiksi Pohjoisrannalla suositaan kuitenkin toiminnallisesti sekoittuneita kortteleita, jossa on myös ympäristöä häiritsemätöntä toimitilaa. Joukkoliikennekäytävien varsilla edistetään pohjakerrosten monikäyttöisyyttä. Merkittävä työpaikka-ala on myös veneilyyn liittyvät ja muut vapaa-ajan toiminnot sekä julkiset ja kaupalliset palvelut. Hirvensalo on myös erinomainen alue etätöitä ja muuta asumiseen liittyvää toimintaa ajatellen.

YLEISKAAVAMERKINNÄT- JA MÄÄRÄYKSET

Yleismääräykset	Yleiskaava-alue on kokonaisuudessaan suunnittelutarveuetta. Rakentaminen alueella ei saa aiheuttaa haittaa kaavoitukselle tai haitallista yhdyskuntakehitystä, jota vaikutuksiltaan merkittävään rakentamiseen taikka aiheuttaa merkittäviä ympäristö- tai muita vaikutuksia.
A	Asuntoalue. Alue on tarkoitettu pääasiassa pientalojen rakentamiseen. Alue on tarkoitettu asemakaavoitettavaksi. Aluevaraus sisältää asuintie- ja kadut sekä lähijärjestelyt. Alueella on sallittava asemakaavoituksessa riittävästi tilaa asumiselle tarpeellisia julkisia ja yksityisiä palveluja varten. Asemakaavoituksessa tulee joukkoliikenteen edullisuussyöhykkeellä, joka ulottuu runkolinjasta 400 metrin etäisyydelle, käyttää mahdollisimman korkeata tehokkuutta. Asemakaavoituksessa tulee ottaa erityistä huomiota lähijärjestelyjen liittyminen virkistysalueisiin ja avoimiin maisemiin.
A-1	Asuntotila-alue. Alue varataan yksitasuun asuinrakennuksille talouskeskineen. Aluetta ei ole tarkoitettu asemakaavoitettavaksi. Vesihuollon järjestämisessä suositellaan vesiosuuskuntien perustamista tms. yhteisjärjestelyjä. Rakennettulle rakennuspaikalle saa rakentaa vanhan rakennuksen korvaavan yhden uuden yksitasuun asuinrakennuksen, jonka kerrosala saa olla enintään 400 m ² sekä muita talousrakennuksia 50 m ² .
AK-1	Asuinkerrostalojen alue. Alueelle voidaan sijoittaa myös kelluvia asuntoja, ottaen huomioon ympäristön maisemalliset ominaisuudet. Alueelle voidaan asemakaavoitusvaiheessa harkittavassa laajuudessa sijoittaa ympäristöön soveltuvaa, esim. satamatoimintoihin ja ranta-alueeseen liittyvää työpaikkarakentamista.
AK-2	Asuinkerrostalojen alue. Rakennusten korkeus ei saa ylittää lähiympäristön täysikasvuisen puuston korkeutta.
AP-1	Pientalovaltainen asuntoalue. Alueella voidaan laadittavilla asemakaavanmuutoksilla sallia pientalovaltaista täydennysrakentamista.
AP-2	Pientalovaltainen asuntoalue. Alueen rakentaminen edellyttää asemakaavan laatimista. Alueen asemakaavoituksessa tulee erityisesti huolehtia avointen maisematilojen puoleisten reunojen yhtenäisyydestä.
AP-2/res	Asuntoalue, joka vuoden 2020 jälkeen laadittavissa asemakaavoissa voidaan muuttaa pientalovaltaiseksi asuntoalueeksi. Ilman asemakaavaa tapahtuvassa täydennysrakentamisessa ja vesihuollon järjestämisessä esim. osuuskauppojen perustamisessa, ottaen huomioon, että osa-alue alue on liitettävissä kaupungin vesihuoltoverkkoon ja että maankäytössä ei vaikeuteta tulevaa asemakaavoitusta. Rakennettulle rakennuspaikalle saa rakentaa vanhan rakennuksen korvaavan yhden uuden yksitasuun asuinrakennuksen, jonka kerrosala saa olla enintään 400 m ² sekä muita talousrakennuksia 50 m ² .
AP-3	Loma- tai ympärivuotisen asumisen täydennysrakentamisalue. Alueella on sallittu loma-asuntojen muuttaminen ympärivuotiseksi asumiseksi. Kiinteistöjä ei saa jakaa. Alue on tarkoitettu asemakaavoitettavaksi, kun maankäytön yksityiskohtainen järjestely sitä edellyttää. Rakennettulle rakennuspaikalle saa rakentaa vanhan rakennuksen korvaavan yhden uuden yksitasuun asuinrakennuksen, jonka kerrosala saa olla enintään 250 m ² sekä saunarakennuksen 25 m ² ja muita talousrakennuksia 50 m ² . Korvaavassa ja täydennysrakentamisessa tulee ottaa erityisesti huomioon suojelumääräykset. Alle 2000 m ² :n rakennuspaikalla asuinrakennuksen kerrosala saa olla enintään 150 m ² . Vesihuollon järjestämisessä suositellaan vesiosuuskuntien perustamista tms. yhteisjärjestelyjä.
AM	Maatilojen talouskeskusten alue. Alueella tulee huolehtia rakentamisen sopeutumisesta olevaan rakennuskantaan.
AM-1	Maatilojen talouskeskusten alue. Alueella voidaan asemakaavalla osoittaa olevaan rakennettuun ympäristöön sopeutuvaa asuntorakentamista.
C	Keskustatoimintojen alue. Alue voi sisältää korttelitasolla hallinnolle ja palveluille, asumiselle, työpajatoiminnolle jne. reitit satama- ja rantatien ja meren liittyville toiminnolle. Alueen asemakaavoituksessa on varauduttava monipuolisten toimintojen sijoittumisen alueelle. Sallitaan ja edistetään kirjalliset toimitilat, joilla oleva rantaviva varataan ja rakennetaan yleiseen käyttöön liittyvät toiminnot ja julkisivat on suunniteltava kattavasti. Asemakaavoituksessa korttelitehokkuuden tulee olla mahdollisimman suuri. Joukkoliikenteen liityntäpysäköintiin ajoneuvoille ja polkupyörille on varattava riittävästi tilaa.
RA	Loma-asuntoalue. Alue on varattu pääasiassa loma-asuntojen rakentamiseen. Loma-asunon käyttötarkoituksen muuttaminen ympärivuotiseksi asumiseksi edellyttää, että rakentamisen, vedensaanti ja viemärinto on järjestettävä pysyvän asumisen edellyttämällä tasolla aiheuttamatta kaupungille erityisiä kustannuksia palvelujen saaminen ei aiheuta kaupungille erityisiä kustannuksia hälytysajoneuvoilla pääsee rakennuspaikalle tieverkko pitkin. Rakennettulle rakennuspaikalle saa rakentaa vanhan rakennuksen korvaavan yhden uuden yksitasuun asuinrakennuksen, jonka kerrosala saa olla enintään 150 m ² sekä saunarakennuksen 25 m ² ja muita talousrakennuksia 50 m ² . Alle 2000 m ² :n rakennuspaikalla asuinrakennuksen kerrosala saa olla enintään 100 m ² . Yli 5000 m ² rakennuspaikoille saa rakentaa olevan asuinrakennuksen lisäksi enintään kaksitasuun asuinrakennuksia, joiden yhteenlaskettu kerrosala saa olla enintään 600 m ² .

RP	Ryhmäpuutarha-alue.
LV	Venesatama/veneväikama-alue.
VL	Virkistysalue.
VR	Retkeily- ja ulkoilualue.
VU	Urheilu- ja virkistyspalvelujen alue.
S	Suojelualue.
/s	Alue, jolla ympäristö säilytetään.
M	Maa- ja metsätalousvaltainen alue.
MA	Maisemallisesti arvokas peittoalue. Alue voi sisältää metsäsaarekkeitä ym. maiseman erityisen tärkeitä osia. Maatalouskäytössä viljeltyinä tai muuten avoimina säilytettävät alueet. Alueella sallitaan vain maa- ja metsätalouteen liittyvä rakentaminen vähintään 150 metrin etäisyydellä rannasta. Alueiden säilyminen avoimina ja viljelykäytössä on maisemakuvan kannalta tärkeää. Maatilaalouteen liittyvä rakentaminen tulee sijoittaa siten, että rakennukset eivät sulje avoimia näkymiä. Rakentaminen on mahdollisuuksien mukaan sijoitettava maatilojen talouskeskusten yhteyteen.
MU	Maa- ja metsätalousvaltainen alue, jolla erityistä ulkoilun ohjaamista tarvitaan.
W	Vesialue.
—	Yleiskaava-alueen raja.
—	Alueen raja.
—/pk	Seututie/rautatie, joka sisältää riittävät tilavaraukset ajoneuvo- ja joukkoliikennettä varten sekä pyöräilyä ja kävelyä varten.
—	Joukkoliikenteen kehtykäytävä (runkolinja).
+++++	Joukkoliikenteen kehtykäytävä, jonka suunnittelussa varaudutaan raideliikenteeseen.
—	Joukkoliikenteelle varattu katu, jolle on suunniteltava hyvät pysäkkiympäristöt.
o o o o o	Ulkoilureitti.
•••••	Kevyen liikenteen reitti.
—	Eriellinen pyörätie- ja kävelyalue, joka muodostaa osan reitistä. Pääkatujen varaukset sisältävät eriliset väylät pyöräilylle ja kävelyille.
—	Natura 2000-verkoston alue tai ehdotettu alue.
—	Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue.
o	Rakennussuojelukohde, rakennussuojelun tai kirkkolain nojalla suojeltu. Suojeltava rakennuksia ympäristöineen tulee hoitaa ja vaalia niiden rakennustaideteollisen ja kultuurihistoriallisen arvonsa edellyttämällä tavalla.
o	Numero merkinnän yhteydessä viittaa selostuksen liitteeseen olevaan kohteluun.
o	Rakennussuojelukohde, seudullisesti arvokas. Suunnittelun ja rakennus-toimenpiteiden tulee olla kokonaisuudessaan säilyttämistä turvaavia ja edistävää. Rakennuksia ja muita rakenteita ei saa ilman erityisiä pakottavia syitä purkaa.
o	Numero merkinnän yhteydessä viittaa selostuksen liitteeseen olevaan kohteluun.
o	Rakennussuojelukohde, paikallisesti arvokas. Suunnittelun ja rakennus-toimenpiteiden tulee olla kokonaisuudessaan säilyttämistä turvaavia ja edistävää. Rakennuksia ja muita rakenteita ei saa ilman erityisiä pakottavia syitä purkaa.
o	Numero merkinnän yhteydessä viittaa selostuksen liitteeseen olevaan kohteluun.
△	Muinaismuistokohde. Muinaismuistolain rauhoittama kiinteä muinaisjäännös. Aluetta koskevat maankäyttösäädökset on laadittava suojelun ja vaalimääräysten mukaisesti.
△	Numero merkinnän yhteydessä viittaa selostuksen liitteeseen olevaan kohteluun.
▲	Venesatama/veneväikama.
▲	Uimaranta.
●	Laivaväylä.
○	Veneväylä.
○	Johto tai linja.
—	Maisemallisesti arvokas alue.

Osayleiskaavan kaavamerkinnot



MERKINNÄT



**LAAJA, YHTENÄINEN VIHERALUE
-MAASEUTUA JA METSÄÄ**



KARTANOT, SUURET TILAT, SÄILYVÄ YHTEYS MAISEMAAN



VANHIMMAT VIILJELYSKÄYTÖSSÄ SÄILYNEET PELLOT

REITISTÖHIERARKIA:



PÄÄREITIT PÄÄVÄYLIEN YHTEYDESSÄ, ASVALTOITU, LEVEYS PÄÄOSIN >3M



MUUT PÄÄREITIT, ASVALTTI TAI KIVITUHKA, LEVEYS PÄÄOSIN >3M



RANTARAITTI



YHTEYS RANTAAN

**-PÄÄREITIT AJOVÄYLÄSTÄ EROTETTUJA KL-VÄYLIÄ TAI PUISTOKÄYTTÄVIÄ
-RANTARAITILLA MYÖS OSUUKSIA, JOISSA AJOVÄYLÄ JA REITTI SAMASSA
-LISÄKSI ALUEEN SISÄISIÄ LYHYMPIÄ REITTIOSUUKSIA, JOITA EI OLE
ESITETTY TÄLLÄ KARTALLA**

Osayleiskaavaluonnoksen laajemmat viheralueet ja kevyen liikenteen pääreitistö. Virkistysalueista on kerrottu lisää kappaleessa Toiminnot sivulla 25 .

A3= 1:25 000



8. KANAVARANTA

1. POHJOISRANTA

2. MOIKOINEN

10. MAANPÄÄ

3. KUKOLA-TOIJAINEN

4. UUSI KESKUSTA

9. ILLOINEN

5. KAAKKOISRANTA

7. AIRISTONRANTA

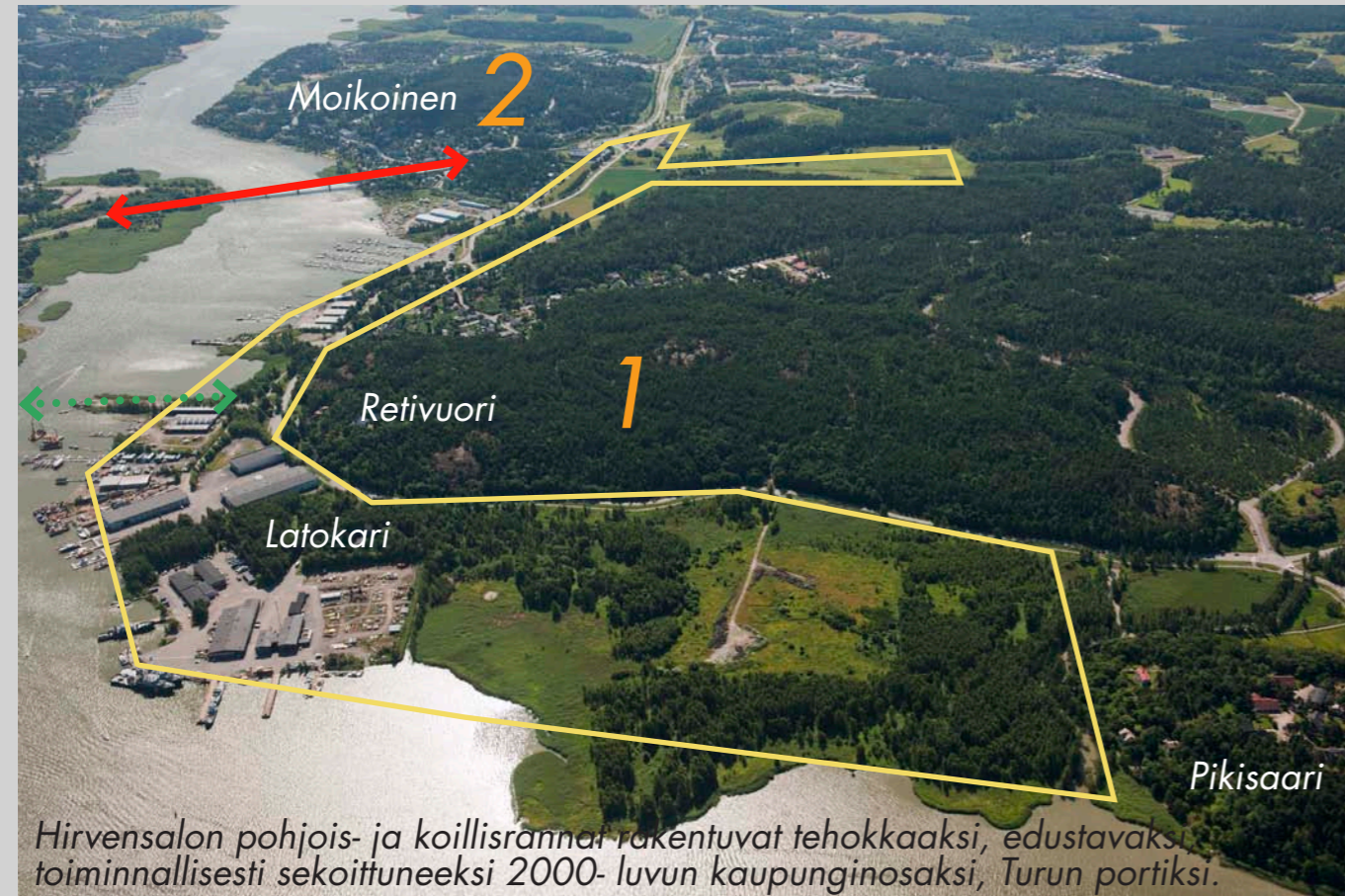
6. HAARLA

11. KULHO

Hirvensalon osayleiskaavan päivityksen osa-aluejako

0 0,5 1,0 1,5 2,0km A3= 1:25.000

OSA-ALUEKOHTAISET RATKAISUT



1. POHJOISRANTA, OSAYLEISKAVALUONNOS

Nykytilanteen kuvaus:

Alueen ytimenä on paikoin jyrkkärinteinen Pirttivuoren–Retivuoren metsäselänne. Sen alapuolella olevalla, osittain täyttömaasta muodostuneella rantatasanteella on telakka-, verstaas-, yms. merenkulkuun, ja veneilyyn liittyvää maankäyttöä.

Vanhinta rakentamista Hirvensalon pohjoisosissa edustaa Pikisaari, johon Pohjoisrannan osa-alue rajautuu. Suojeltavan alueen eteläpuolelle on rakennettu uutta asutusta rantakukkulaan tukeutuen (osa-alue 8 Kanavaranta).

Särkilahdentie–Toijaistentie ylittää metsäselänteen kohti entistä Pitkäsalmensillan päätä. Tien varrelle on rakennettu Lauttarannan asuntoalue. Selänteen länsirinteeseen on kaavoitettu Arolan asuntoalue.

Syvälahdessa, Kaksikerrantien ja Vanhan Kaksikerrantien liittymän tuntumassa, on vaatimaton paikalliskeskus, johon hiihtokeskus ja golfalue liittyvät.

Suunnitelma ja sen tavoitteet:

Selänne säilytetään metsäisenä virkistysalueena ja läpikulkeva ajoneuvotie katkaistaan. Rantavyöhykkeelle sijoitetaan tehokasta, valtakunnallisesti arvokkaaseen kaupunkimaisemaan soveltuvaa rakentamista. Asumisen ohella alueelle sopivat merelliset palvelut, työpaikat ja vapaa-ajan toiminnot, jotka ryhmittyvät rantatorien ja raittien ympärille. Uusi kevyen liikenteen silta rakennetaan manteele, Korppolaismäelle.

Syvälahden alue täydennysrakennetaan asuntovaltaiseksi mutta myös kaupallisia, julkisia ja vapaa-ajan palveluja tarjoavaksi paikalliskeskukseksi. Merellistä identiteettiä vahvistaa kanava.

Peurakallion etelärinteeseen ja nykyiselle golfalueelle esitetään uusi asuntoalue.

Pirttivuoren-Retivuoren metsäalueet säilyvät virkistyskäytössä.

1



LASKETTELUMÄKI

VANHA KAKSKERRANTIE MUUTTUU PUISTOKADUKSI.
KUN KADUN LINJAUSTA SIIRRETÄÄN KOHTI LASKETTELURINNETTÄ, VOIDAAN ALUE HYÖDYNTÄÄ PARHAITEN LAADUKKAASEEN ASUMISEEN

ASUMISTA, VENEILYÄ JA TYÖPAIKKOJA

PUISTOKÄTU

RANTARAITTI

ASUNTOLAIVAT, UIVAT TALOT

MERELLISET TYÖPAIKAT JA ASUMINEN YHDISTYVÄT KORTTELEISSA "LYHTYKORTTELIT"

KEVYEN LIIKENTEEN SILTA KOHTI KORPPOLAISMÄKEÄ

POHJOINEN KESKUSTA
PALVELUJA JA ASUMISTA

TORI ON POHJOISKESKUSTAN PORTTI KOHTI POHJOISTA JA LATOKARIN ASUIN/ TYÖPAIKKA-ALUEITA. VESIAIHE TUODAA TORILLE ASTI. MERENRANTA-ASUMISTA PALVELUIDEN TUNTUMASSA.

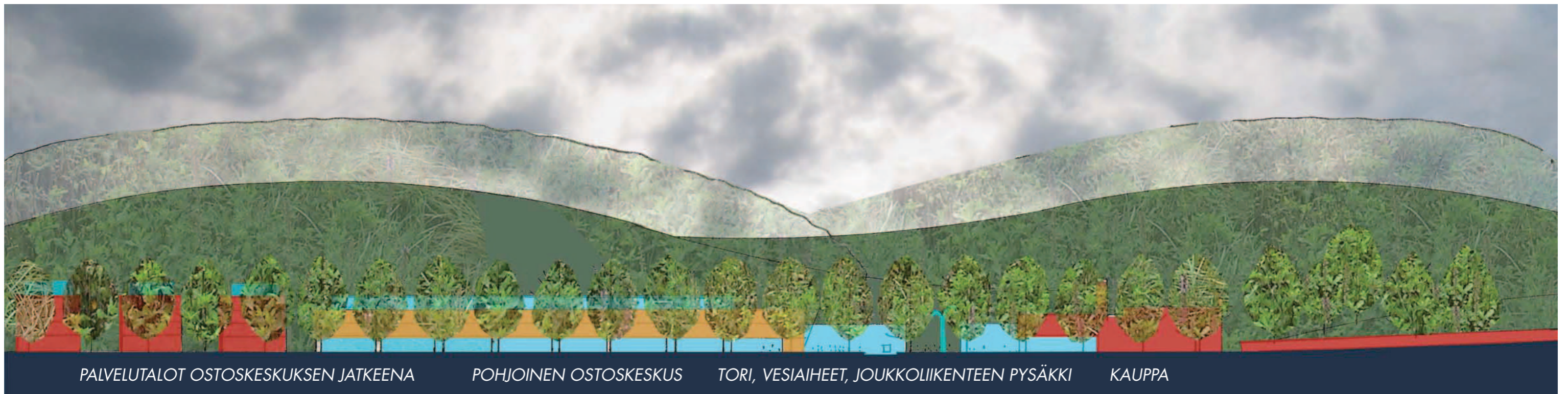
UUDENLAISTA RANTA-ASUMISTA
MERELLISET TYÖPAIKAT JA ASUMINEN YHDISTYVÄT KORTTELEISSA "KALEERIKORTTELI"

Pohjoisranta, esimerkki osayleiskaavaluonnoksen mukaisesta kaupunkirakenteesta

1. Pohjoisranta, esimerkki osayleiskaavaluonnoksen mukaisesta kaupunkirakenteesta



Leikkaus Syvälahdesta Vanhan Kaksikerrantien poikki kohti pohjoista. Vanha Kaksikerrantie on puistokatu, joka toimii vahvana joukkoliikenneakselinä Hirvensalossa. Asuminen kytkeytyy puistokatuun ja meren rannan raittiin. Työpaikat, asuminen ja venesatamatoiminta yhdistyvät alueella saumattomaksi kokonaisuudeksi



Leikkaus pitkin Kaksikerrantietä. Palvelurakentaminen tukeutuu uuteen Kaksikerran puistokatuun ja Moikoisten rinteeseen, taustalla laskettelumäki. Vanhan Kaksikerrantien alku on muutettu Pohjoiskeskustan toriksi, joka yhdistää kaupalliset palvelut. Torilla on myös bussi/ raitiovaunupysäkki. Meri tulee torille asti.

POHJOISRANNAN RAKENTAMISESSA KOROSTETAAN MEREN LÄHEISYYTTÄ.

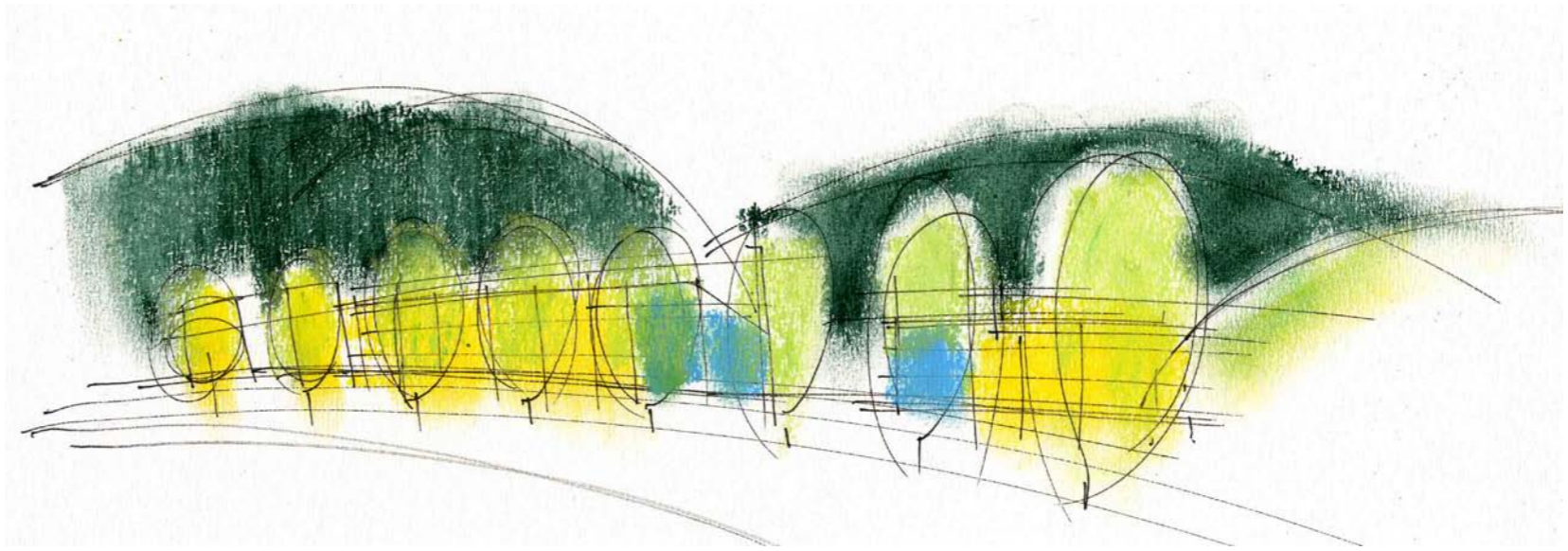
ALAVAT ALUEET RAKENNETAAN KOKONAISUUTENA PUISTOKADUN VARRELLE. BUSSI/ RAITIOTIELINJA KO-KOAA ALUEET POHJOISESTA ALUEKESKUKSESTA SÄRKI-LAHDEN POHJUKAN KANAVAKAUPUNKIIN. PIKISAARI SÄILYY TÄRKEÄNÄ HISTORIALLISENA KYLÄNÄ. PÄÄTE-PISTEESSÄ, KANAVAKAUPUNGISSA ON UUDENLAISTA TURKULAISTA MERENRANTA-ASUMISTA.

ALUEKESKUKSESSA PUISTOKATU SUUNTAUTUU KOHTI TURUN LINNAA – RANTARAITTI KULKEE RINNALLA AI-VAN VEDEN ÄÄRESSÄ. PIENVENESATAMIEN VIERESSÄ ON UIVIA ASUINTALOJA. LINNAA VASTAPÄÄTÄ ON KERROSTALOASUMISTA JA TYÖPAIKKOJA ON KAIKKIAL-LA MERENRANTAKORTTELEISSA.

PUISTOKADULLA KULKEE RAITIOVAUNU KOHTI LÄNTTÄ. MERI ON LÄSNÄ PUISTOKADUN MILJÖÖSSÄ KOKO MATKAN – SIELTÄ AVAUTUU NÄKYMIÄ LINNAAN, JOEL-LE, AIRISTOON JA RUISSALOON. KORTTELIRAKENNETTA JÄSENTÄMÄÄN VOIDAAN RAKENTAA KANAVIA. VESI-BUSSIT PYSÄHTYVÄT RANNASSA.

LÄHIMPÄNÄ PIKISAARTA VOI OLLA VENEILYN TYÖPAIK-KAKESKITTYMÄ, KAUPPAA, VENEIDEN KUNNOSTUSTA JA TALVISÄILYTYSHALLEJA KYLÄMÄISENÄ KOKONAISUU-TENA.

1. Pohjoisranta, esimerkki osayleiskaavaluonnoksen mukaisesta kaupunkirakenteesta

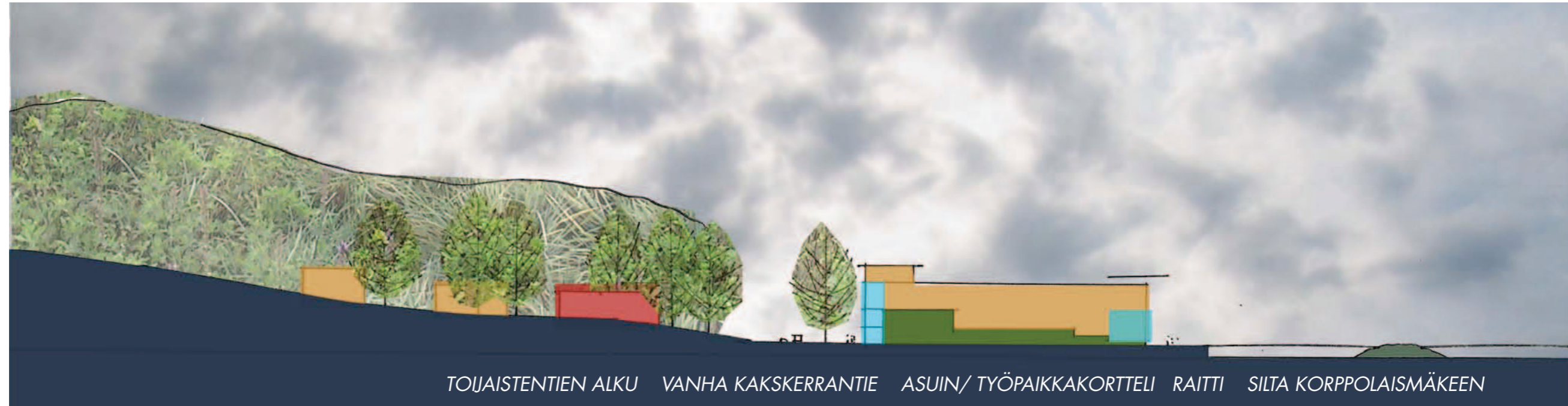


Kakskerranpuistotie - näkymä saavuttaessa Hirvensaloon sillalta, kohti pohjoista keskusta - palvelukeskus ja asumista, taustalla laskettelumäki. Kakskerran ja Vanhan Kakskerrantien risteyskohdassa on tori, jolla sijaitsevat joukkoliikenteen pysäkit, istuskelupaikkoja ja vesiaiheita.

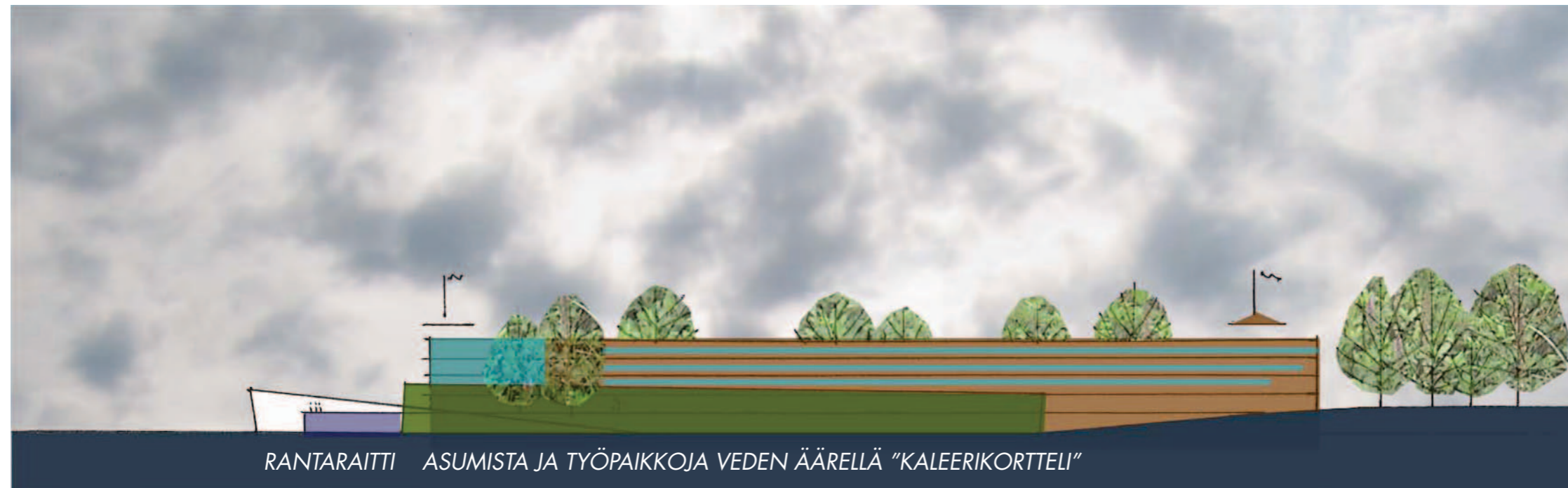


Hirvensalon pohjoisrantaan rakentuu mielenkiintoisia, korkeatasoisia, kaupunkimaisia asuinkortteleita rantaraitin äärelle, Esimerkkivalokuvat Hammarby Sjöstadista, Tukholmasta

1. Pohjoisranta, esimerkki osayleiskaava-alueen mukaisesta kaupunkirakenteesta



Leikkaus Syvälahdesta Vanhan Kaksikerrantien poikki, asumista, työpaikkoja, taustalla kevyen liikenteen silta Korppolaismäkeen. Asuinkorttelit sijaitsevat puistokadun varressa, rantaraitin äärellä. Rantaraittiin liittyy myös veneilytoimintoja, venelaitureita, veneenrakennusta, veneiden talvisäilytystä sisätiloissa integroituna kaupunkirakenteeseen.



Kortteli Pitkäsalmen rannalla. Pohjoisrannalle voi rakentua uudenlaista merenranta-asumista rantaraitin äärelle, esimerkkinä "Kaleerikortteli". Asuminen pääsee meren rannalle, mahdollisuus luoda uudenlaisia korttelirakenteita ja asuinratkaisuja veden äärelle. Uusissa kortteliratkaisuissa hyödynnetään Turun vanhaa kulttuuritraditiota merenkäynti- ja kauppakaupunkina. Tuloksena koko Suomen mittakaavassa ainutlaatuista merellistä asuinympäristöä.

1. Pohjoisranta, esimerkki osayleiskaavaluonnoksen mukaisesta kaupunkirakenteesta



ASUNNOISTA AUKEAA MERINÄKÖALA

VEENEENRAKENNUSTA,
VENEMYyntiÄ, TALVISÄI-
LYTYSTÄ SISÄTILOISSA,
VENEMARKKINAPAikka

RUOVIKKORANTA

LATOKARISTA TULEE TURUN KÄYNTI-
KORTTI: ASUMISTA, TYÖPAIKKOJA JA
TURISTIATRAKTIOITA

TURUN LINNA

RANTATORI, VESIBUSSIT,
RAVINTOLOITA, KAHVILOITA,
VEENEENRAKENNUSTA

JULKINEN RAKENNUS

PIKISAARI

RANTARAITTI

SAAREKORTTI

RUOVIKKORANTA

RINNERAITTI

RANTARAITTI

KEVYEN LIIKENTEEN SILTA
KOHTI KORPPOLAISMÄKEÄ

JOS PUISTOKATU SIIJOITETAAN HALKOMAAN ALUETTA SAADAAN JOKAINEN
KORTTELI SEN VIERELLE, JOLLOIN EI ALUEELLE TARVITA PISTOKATUJA.
ASUNTOJEN YHTEYS MEREEN LUODaan KORTTELIÄ LÄVISTÄVILLÄ YHTEYKSILLÄ.
MERI SAADAAN OSAKSI JOKAISTA ASUNTOA.
ALUEEN AUTOPAIKAT VOIDAAN SIIJOITAA PUISTOKADUN ETELÄPUOLEISEN
KORTTELIRIVISTÖN PIHOJEN ALLE. PIHAKANSI ISTUTETAAN JA YHDISTETÄÄN
OLEVAAN RINTEESEEN RINNERAITIN VÄLITYKSELLÄ.
KOKO SUOMEN MITTAKAAVASSA AINUTLAATUINEN MERELLINEN ASUINALUE



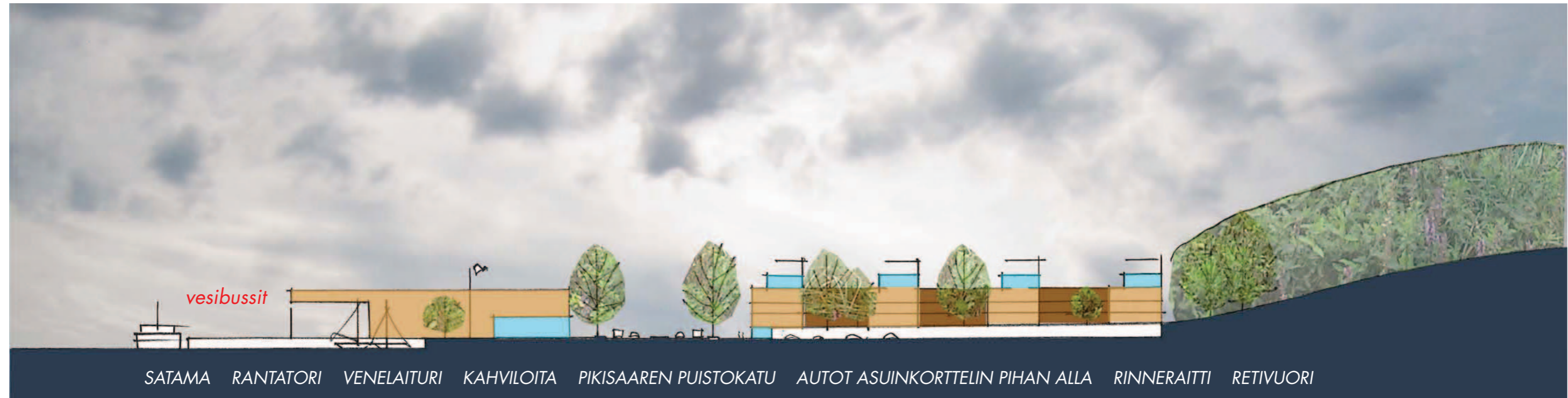
1. Pohjoisranta, esimerkki osayleiskaava- ja kaupunkirakenteesta



Leikkaus Vanhan kaksikerrantien poikki. Vanhan Kaksikerrantien varren maankäyttö tiivistyy. Uuden kevyen liikenteen sillan vierellä on asuntolaiva-, uivien asuintalojen kortteli. Puistokadun varressa on myös liiketiloja.



Leikkaus Vanhan Kaksikerrantien poikki. Vanhan Kaksikerran puistotien varrella on näyttävää uusinta teknologiaa edustavia asuin/ työpaikkarakennuksia, jotka liittyvät tiiviisti puistokatuun ja rantaraittiin, uusia energia- ja asuinkonsepteja.



Leikkaus Latokarin poikki. Turun linnaa vastapäätä on rantatori, julkinen rakennus, satama ja asuinkortteleita. Uusi Pikisaaren puistokatu sijaitsee alueen keskivaiheilla, jolloin puistokatuverkostoa ei tarvita. Näin koko alueesta rakentuu kaupunkimainen ja merellinen. Rinneraisti seuraa vanhan Pikisaarentien linjausta. Retivuori jää alueen vihreäksi taustaksi Turun linnasta aluetta katsottaessa. Asunnot avautuvat merelle. Alueesta muodostuu Turun käyntikortti.

2. MOIKOINEN - OSAYLEISKAVALUONNOS

Nykytilanteen kuvaus:

Moikoinen on uudehko pientaloalue, joka tukeutuu Kii-
livuoren selänmetsää kiertävään kokoojakatuun, jota
myös bussi liikennöi. Rantaviiva on pääosin kaavan mu-
kaista virkistysaluetta, mutta käytännössä vain kalliokuk-
kula ja uimaranta ovat asukkaiden saavutettavissa ja käy-
tettävissä.

Kaks Kerrantie toimii paitsi Hirvensaloa myös Kaks Kerran
ja Satavan saaria palvelevana pääväylänä.

Suunnitelma ja sen tavoitteet:

Alue pysyy pääosin nykyisellään. Eteläreunaan esitetään
uutta pientalorakentamista rajaamaan alue kohti etelää ja
uutta keskustaa. Uusi venesatama on osoitettu asuntoalu-
een kaakkoispuolelle.

Uuden sillan valmistuttua Kaks Kerrantie rauhoitetaan puis-
tokatunaiseksi kokoojakaduksi. Täydennysrakentamista
voidaan sijoittaa kadun varrelle.

Arviointi:

+ hyväksi koettu asuntoalue säilyy nykyisellään, varovai-
sesti täydennettynä

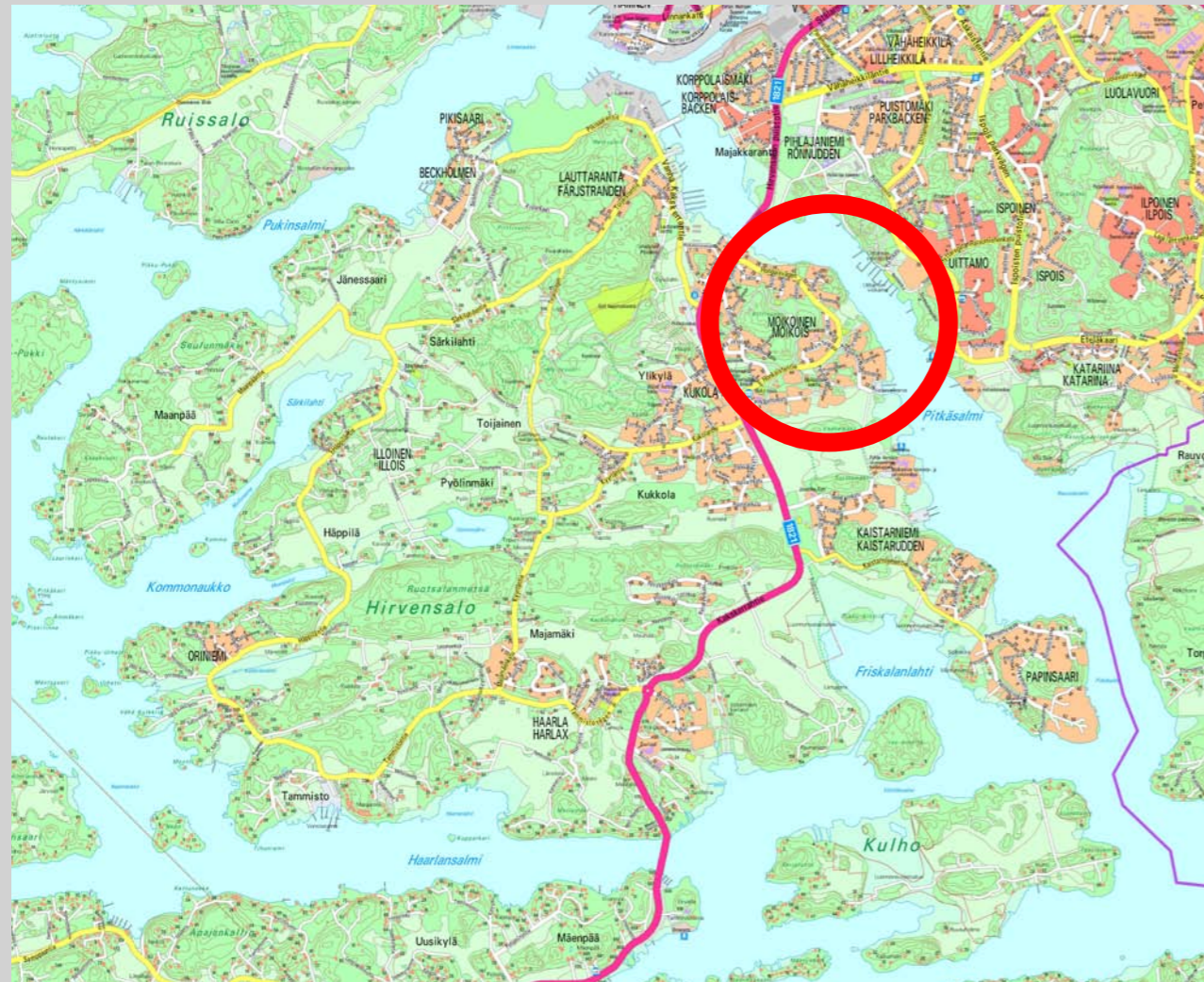
+ Kaks Kerrantie voidaan rauhoittaa ja kohentaa kaupunki-
kuvallisesti

+ uuden keskustan läheisyyteen saadaan uutta asutusta
ja virkistystoimintaa

– rantaviiva jää suureksi osittain suljetuksi

Muutokset maisemassa:

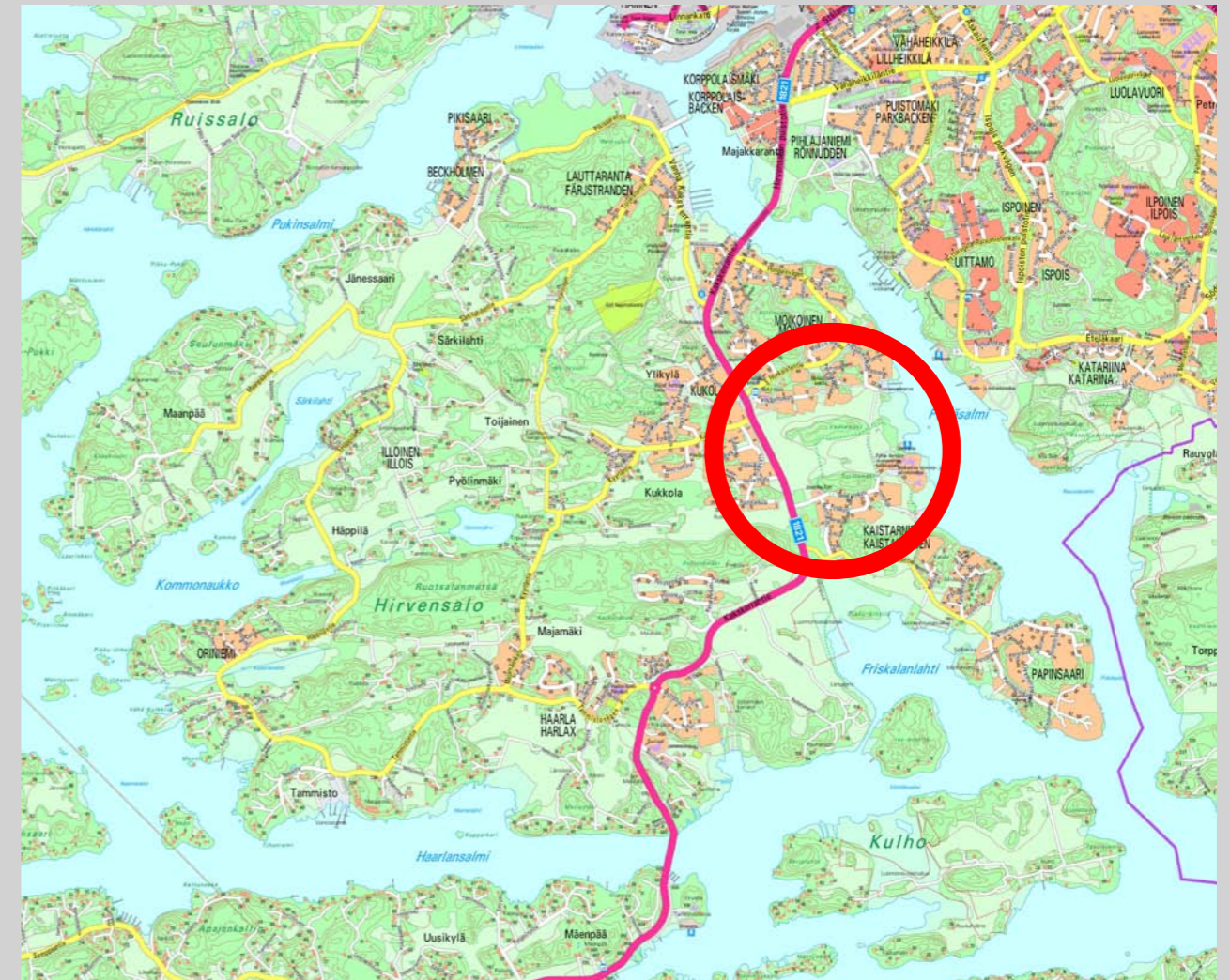
Maiseman muutokset ovat pieniä. Peltoalue vähenee alu-
een eteläosassa, kun asutus laajenee kohti uutta siltaa ja
keskustaa.



Osa-alue 2 Moikoinen

2

Osa-alue 4 Uusi keskusta



Uusi eteläinen keskusta rakentuu Sorttamäen ja Vaahemäen välille, uudelleen linjatun Kakskerrantien ja Siltakadun varteen. Keskuksessa on kaupallisia ja julkisia palveluita, asuntoja ja työpaikkoja.



4. UUSI KESKUSTA - OSAYLEISKAVALUONNOS

Nykytilanteen kuvaus:

Laajalta peltotasanteelta kohoavat luonnonsuojelullisesti arvokkaat Sorttamäki ja Vaahemäki. Rantakukkulalla sijaitsevat Moikoisten toiminta- ja palvelukeskus sekä eku-meeninen taidekappeli. Sorttamäen eteläpuolella on Seiskarinkadun yhtenäinen omakoti- ja rivitaloalue.

Hirvensalon päätie, Kaksikerrantie, kulkee peltoalueen laittaa asuntoalueen vieressä.

Suunnitelma ja sen tavoitteet:

Hirvensalon uudelta sillalta johtavan sisääntuloväylän ja uudelleen linjatun Kaksikerrantien ympärille rakennetaan koko Hirvensaloa (ja Kaksikertaa–Satavaa) palveleva keskus. Kaupallisten palvelujen lisäksi siihen sijoitetaan myös julkisia toimintoja. Keskustaan rakennetaan myös kerrostaloja, palveluasuntoja ja tiivistä pientaloasumista. Uuden sillan ja keskusta-alueen ympäristöllisen laadun avulla luodaan Hirvensalolle vetovoimainen identiteettialue.

Kaksikerrantien uusi linjaus mahdollistaa tehokkaampaa maankäyttöä ja nykyisten asuinkortteleiden suojaamista liikenteen melulta. Katualueelle voidaan sijoittaa myös pikaraitiotie, tavoitteena elävä kaupunkimainen bulevardi.

Arviointi:

+ uusi keskusta vahvistaa Hirvensalon palvelutasoa ja kaupunkikuvallista profiilia

+ Uittamonsillan valmistuttua uuden keskustan palvelut ovat myös mantereella asuvien ulottuvissa

+ uusi keskusta Sottamäen ja Vaahemäen välissä on alueena suurempi kuin pohjoinen keskustatoimintojen alue laskettelumäen juurella

+ keskustaan voidaan johtaa hyvät joukkoliikennereitit myös raideliikennettä ajatellen

+ Pyhän Henrikin kappeli muodostaa näyttävän tunnistarakennuksen sisääntulon kohdalle

– keskusta sijaitsee Koko Hirvensalon asutusta tarkastellen epäkeskeisesti

– vilkasliikenteiset kokoojakadut halkaisevat keskustan

– keskustatoiminnoille ei ole merkittävästi laajennusvaraa

–perustamisolot ovat heikot

– avoin maisematila supistuu

Muutokset maisemassa

Uuden sillan ja raideliikenteen myötä alue tulee rakentamisen piiriin ja maisema muuttuu. Nykyinen maisema, laaksoalueet metsäisten selänteiden välissä, jää tällä alueella pääosin uuden keskustarakentamisen alle, ja vanhan kulttuurimaiseman arvoja menetetään. Toisaalta sen säilyvät osat, suojellut tammikukulat, tulevat yhä suuremman käyttäjäjoukon ulottuville.

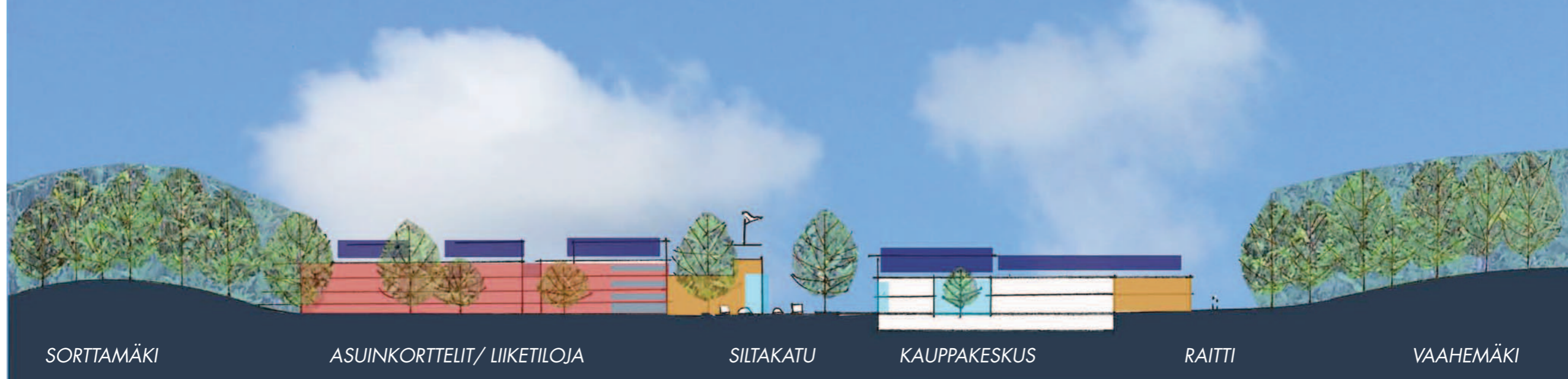
Kulun ohjaaminen on jatkosuunnittelussa erityisen tärkeää. Mikäli alue suunnitellaan hyvin, alue säilyy myös jatkossa vetovoimaisena ja mielenkiintoisena, vaikka sen luonne muuttuu täysin.

Uusi keskusta, esimerkki osayleiskaavaluonnoksen mukaisesta kaupunkirakenteesta



KAKSKERRANTIEN VARREN UUDET
PUUTARHAKAUPUNKIKORTTELIT

4. Uusi keskusta, esimerkki osayleiskaavaluonnoksen mukaisesta kaupunkirakenteesta



Leikkaus Siltakadun poikki, vasemmalla Sorttamäki ja uuden keskustan kerrostaloasuin­korttelit, oikealla ostoskeskus ja Vaahemäki.



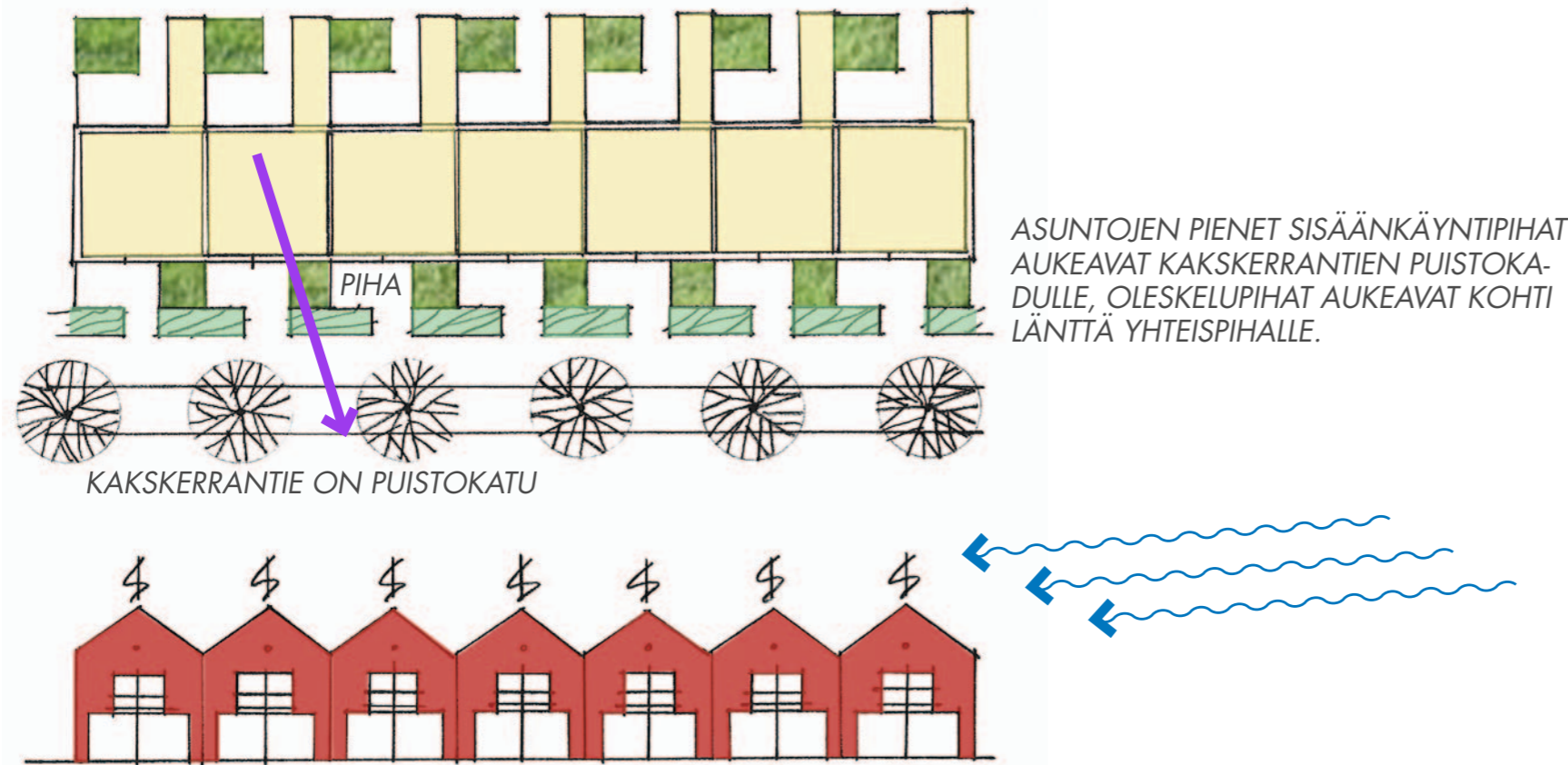
Leikkaus Kaks­kerrantien poikki uuden keskustan eteläosassa. Uudenlainen puutarhakaupunkiasuminen re­unustaa Kaks­kerrantien uutta linjausta, perinteisiä materiaaleja ja uutta energiatekniikkaa. Vasemmalla Friskalan jyrkkä rinne ja purolaakso.

4. Uusi keskusta, esimerkki osayleiskaavaluonnoksen mukaisesta kaupunkirakenteesta

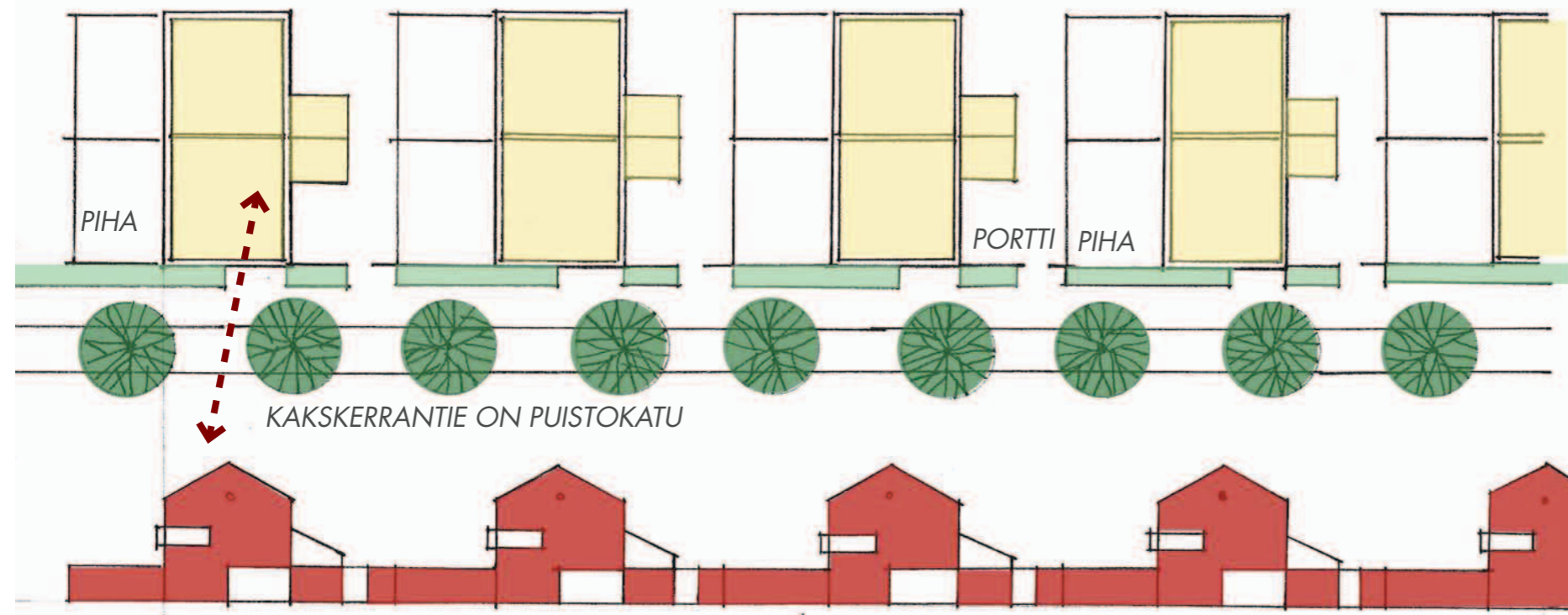


Uudenlainen puutarhakaupunkiasuminen reunustaa Kaksikerrantien uutta linjausta, perinteisiä materiaaleja ja uutta energiatekniikkaa.

4. Uusi keskusta, esimerkki osayleiskaavaluonnoksen mukaisesta kaupunkirakenteesta



Esimerkkejä puutarhakaupunkimaisesta kadunvarsirakentamisesta Kakkaskerrantien varrella (A3= 1:500). Uudenlainen puutarhakaupunkiasuminen reunustaa Kakkaskerrantien uutta linjausta, perinteisiä materiaaleja ja uutta energiatekniikkaa, tuuli- ja aurinkovoimaa, uusia asuinkonsepteja.



HIRVENSALON UUSI ETELÄINEN KESKUSTA RAKENTUU VAAHEMÄEN JA SORTTAMÄEN METSÄSAAREKKEIDEN VÄLILLE UUELLEEN LINJATUN KAKSKERRAN PUISTOKADUN VARTEEN. UUSI KESKUSTA ON AINAKIN ALUSSA RAITIOTIEN PÄÄTEPYSÄKKI. RAITIOTIELINJA VOI JATKUA MYÖHEMMIN HAARLAN LÄVITSE AIRISTONRANTAAN.

ASUNTOJEN TYÖTILAT AVAUTUVAT PUISTOKATUTILAAN, OLESKELUPIHAT OVAT SUOJASSA MELULTA

5. KAAKKOISRANTA - OSAYLEISKAVALUONNOS

Nykytilanteen kuvaus:

Laajaa ja alavaa Friskalanlahden viljelyaukeaa ympäröivät metsäiset kukkulat.

Kaistarniemi, Papinsaari, Iso-Vihtilä, Vastmäki ja Pohjoismäki. Kaksi ensin mainittua on rakennettu pientaloalueiksi. Pohjoismäen reunassa sijaitsevan Friskalan kartanon länsipuolelle on samoin rakennettu ja rakenteilla pientaloasutusta.

Kaksikerrantie kulkee alueen halki aiheuttaen herkälle alueelle melu- ym. häiriötä..

Suunnitelma ja sen tavoitteet:

Natura- ja luonnonsuojelualueiden reunoille jää avoin viljelyvyöhyke. Myös Iso-Vihtilä kesähuviloinen jää nykyiselleen.

Kaistarniemeen ja Papinsaareen voidaan osoittaa jonkin verran täydennysrakentamista.

Vastmäen alarinteeseen esitetään tehokkaampaa asuntorakentamista Haarlan lähipalvelukeskukseen tukeutuen ja pientaloasutusta rantavyöhykkeen tuntumaan. Maunulan alueelle Ravaksenkadun kortteleiden eteläpuolelle esitetään pientaloalue.

Arviointi

+ Maiseman ja luonnon arvoalueet säilyvät nykyisellään.

+ Joukkoliikennekäytävän ja Haarlan palvelukeskittymän piiriin tulee uutta asumista.

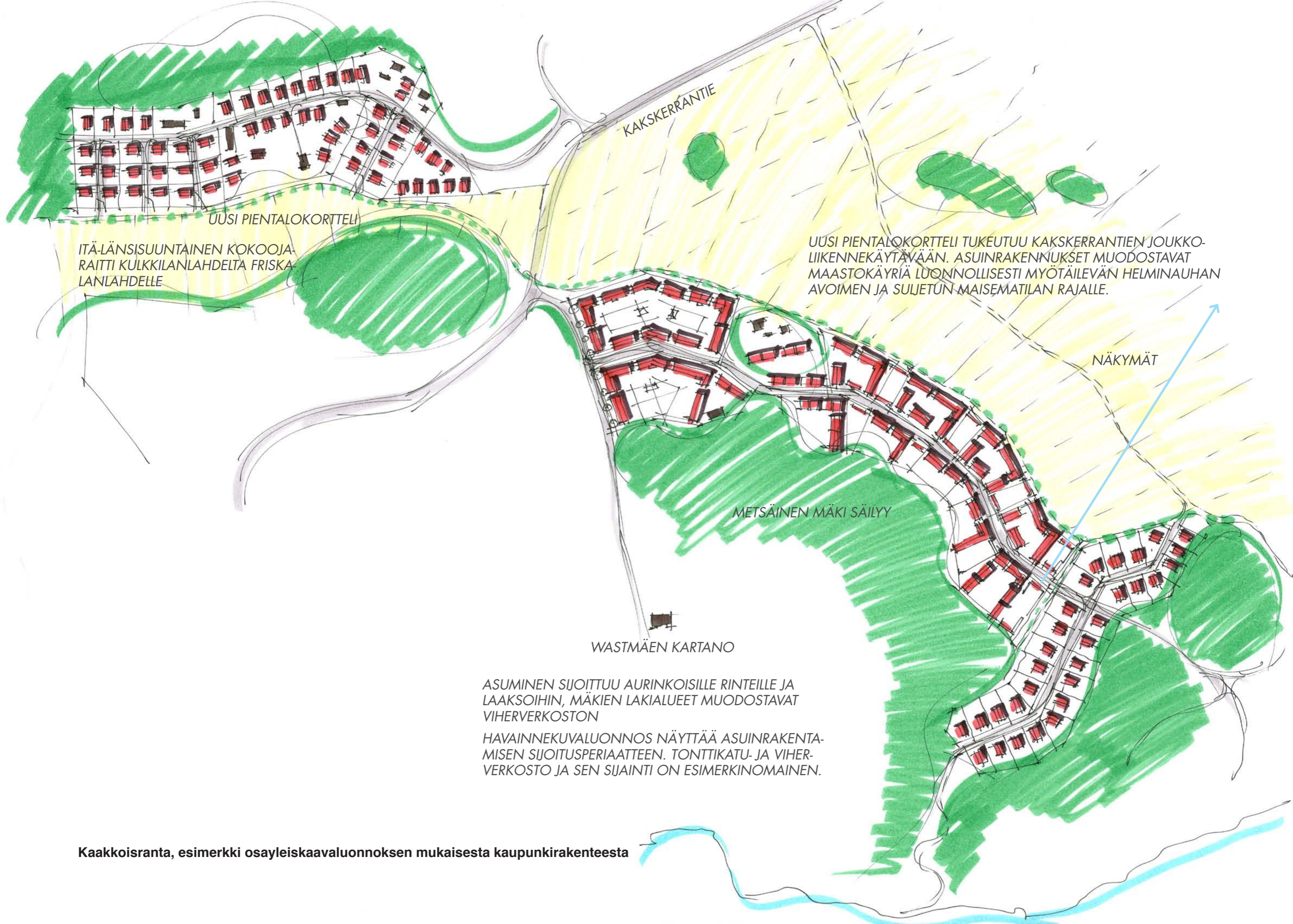
– Liikennekuormitus haittavaikutuksineen kasvaa Kaksikerrantiellä.

Muutokset maisemassa:

Ruotsalanmetsän itäpää ja Friskalanlahti ympäröivine alueineen säilyvät pääosin nykyisellään. Kaistarniemi, Iso-Vihtilä ja Papinsaari säilyvät nykyisellään. Vastmäen alarinteeseen esitetty uudisrakentaminen näkyy maisemassa peltoaukean ylitse. Toisaalta tiiviinä se vie vähän alueen pinta-alaa. Luonnonsuojelu- ja Natura-alueen suojavyöhyke säilyy, ja asutuksen takana metsäisen selänteen siluetti säilyy suurmaisemassa.

Osa-alue 5 Kaakkoisranta





KAKSKERRANTIE

UUSI PIENTALOKORTTELI

ITÄ-LÄNSISUUNTAINEN KOKOOJARA
RAITTI KULKKILANLAHDELTA FRISKALANLAHDELLE

UUSI PIENTALOKORTTELI TUKEUTUU KAKSKERRANTIEJEN JOUKKO-
LIIKENNEKÄYTTÄVÄÄN. ASUINRAKENNUKSET MUODOSTAVAT
MAASTOKÄYRIÄ LUONNOLLISETI MYÖTÄILEVÄN HELMINAUHAN
AVOIMEN JA SULJETUN MAISEMATILAN RAJALLE.

NÄKYMÄT

METSÄINEN MÄKI SÄILYY

WASTMÄEN KARTANO

ASUMINEN SJOITTUU AURINKOISILLE RINTEILLE JA
LAAKSOIHIN, MÄKIEN LAKIALUEET MUODOSTAVAT
VIHERVERKOSTON

HAVAINNEKUVALUONNOS NÄYTTÄÄ ASUINRAKENTA-
MISEN SJOITUSPERIAATTEEN. TONTTIKATU- JA VIH-
VERKOSTO JA SEN SJAINTI ON ESIMERKINOMAINEN.

Kaakkoisranta, esimerkki osayleiskaavaluonnoksen mukaisesta kaupunkirakenteesta

5. Kaakkoisranta, esimerkki osayleiskaava-alueen mukaisesta kaupunkirakenteesta

KAAKKOISRANTA MUODOSTUU PAPINSAARESTA, KAISTARNIEMESTÄ JA FRISKALASTA.

UUTTA ASUMISTA SIJOITETAAN VASTMÄEN KARTANON KOILLISPUOLEISEEN RINTEESEEN MAISEMAA MYÖTÄILLEN, KYLÄN LÄPI KULKEVAN KADUN VARTEEN. ALUEEN METSÄSILHUETTI SÄILYY EIJÄNÄ ASUMISEN SIJOITTESSA METSÄN JA PELTOMAISEMAN SAUMAKOHTAAN. ALUEELTA ON HYVÄT YHTEYDET JOUKKOLIIKENNEPYSÄKILLE. ASUTUS KOROSTAA SAAREN ITÄOSAN ASUMISTA JA MUODOSTAA SILTI OMAN KYLÄNSÄ.

ALUE ON PÄÄTE MYÖS KULKKILANLAHDELTA HAARLAN LÄPI TULEVALLE UUELLE KEVYEN LIIKENTEN YHTEYDELLE, JOKA KOKOAA SAAREN AIRISTON JA FRISKALAN LINTULAHDEN VÄLISSÄ OLEVAT ALUEET



Uusi pientalokortteli tukeutuu Kaksikerrantien joukkoliikennekäytävään. Asuinrakennukset muodostavat maastokäyriä luonnollisesti myötäilevän helminauhan avoimen ja suljetun maisematilan rajalle.

6. HAARLA - OSAYLEISKAVALUONNOS

Nykytilanteen kuvaus:

Haarla on pieni ”lähiö” kerros- ja rivitaloineen ja lähipalveluineen. Länteen johtavan Tammistontien pohjoispuolelle on rakennettu tai rakenteilla pientaloalueita ja tien eteläpuolelle on niitä asemakaavoitettu lisää.

Haarlansalmeen ja Haarlanlahteen laskeutuvat avarat pelto-rinteet; Haarlansalmen rannalla on metsäkukuloihin tukeutuvaa kesäasutusta.

Suunnitelma ja sen tavoitteet:

Haarlan keskustaa pyritään vahvistamaan siten, että se palvelee myös Kaksikerran ja Satavan asutusta.

Alueelle osoitetaan uutta pientaloasumista pääosin pelto-alueelle, mutta maastonmuotoihin ja olevaan asutukseen tukeutuen.

Tammistontie levennetään bulevardimaiseksi joukkoliikennekaduksi raitiotievarauksineen.

Arviointi

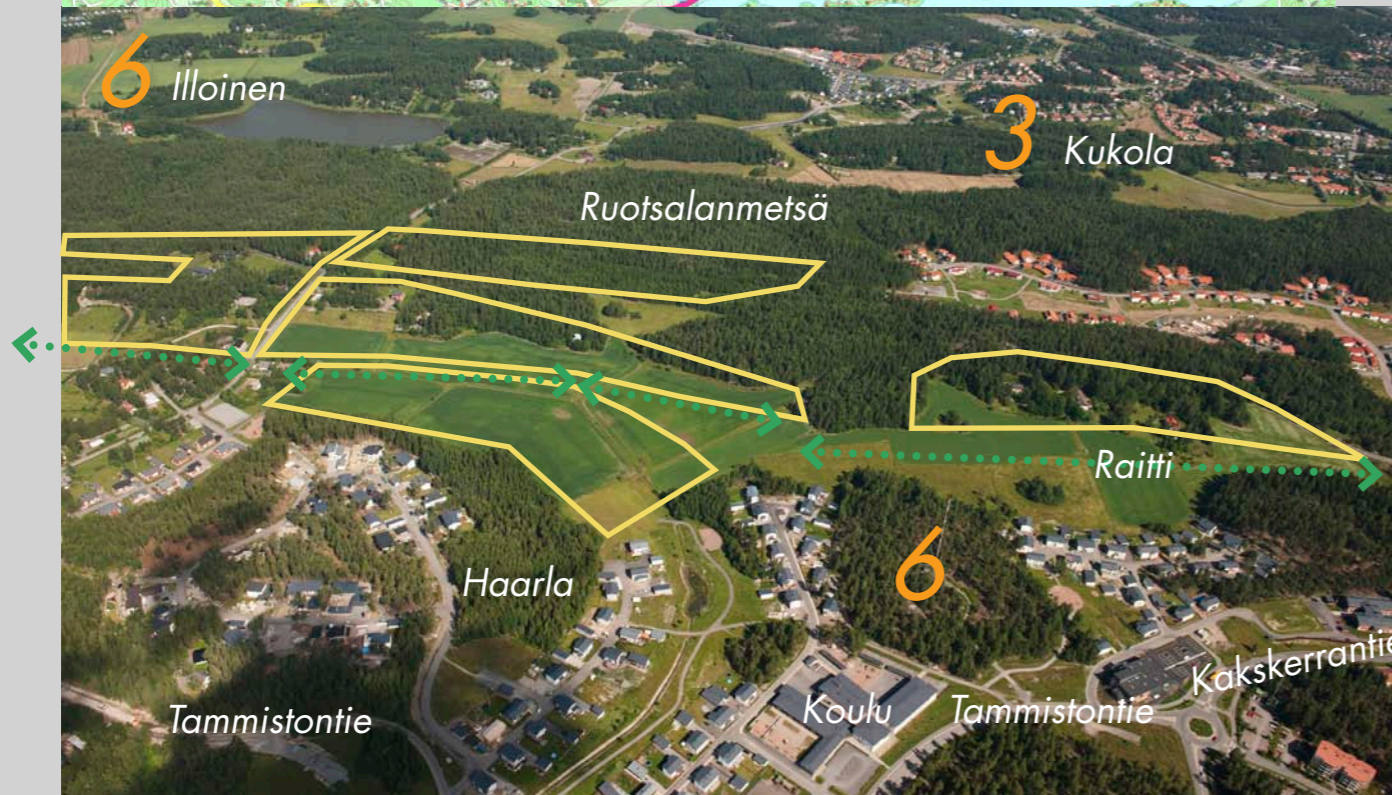
+ Haarla muodostaa tunnistettavan lähipalvelujen ja joukkoliikenteen solmukohdan

+ julkinen rantojenkäyttö lisääntyy Haarlanlahden virkistyskeskuksen myötä

– avoimet maisematilat supistuvat

Muutokset maisemassa:

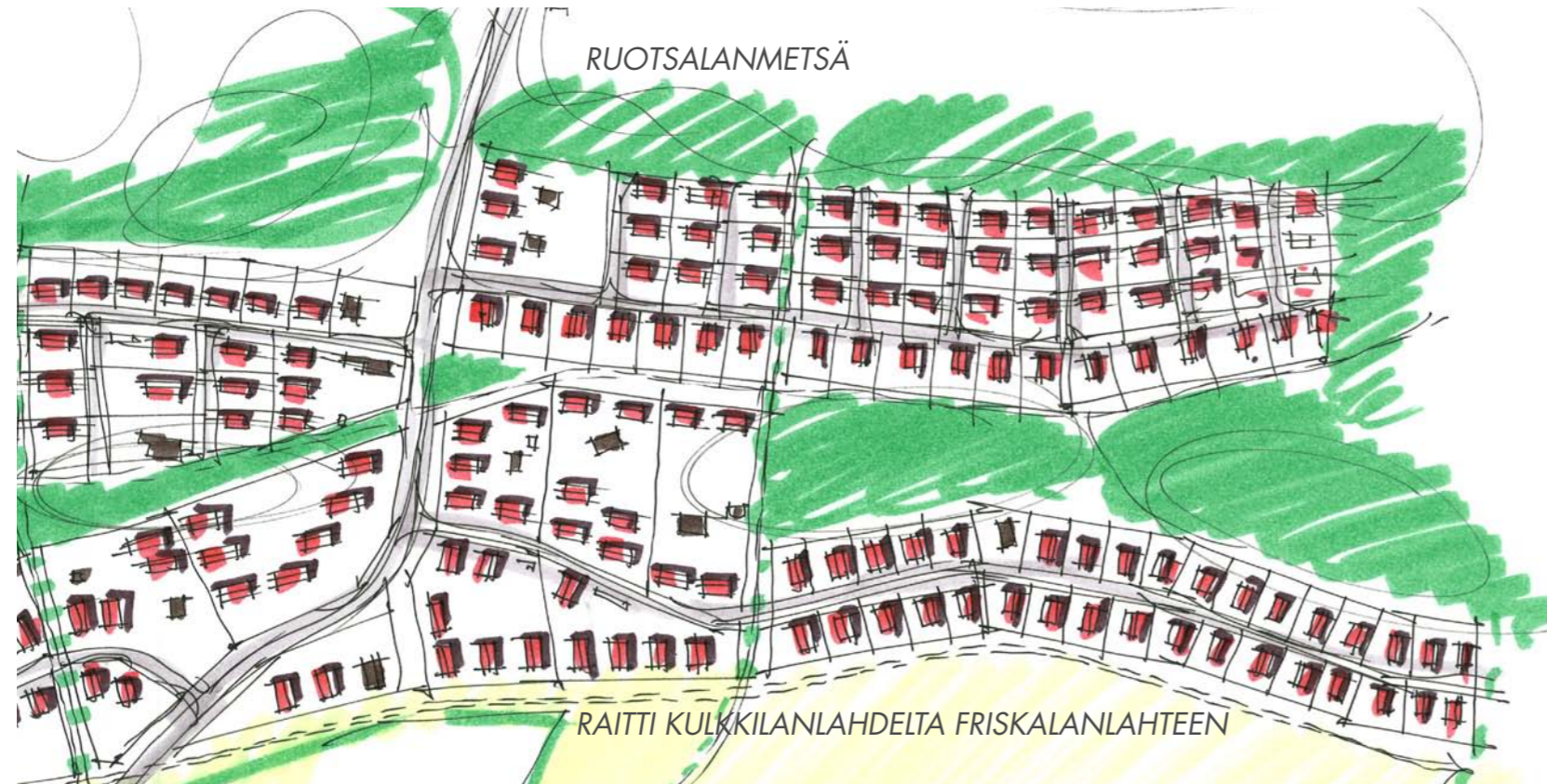
Ruotsalanmetsän arvokas metsäalue säilyy Haarlan kohdalla pääosin nykyisellään. Täydennysrakentaminen sijoittuu laaksoalueille ja nykyisen rakentamisen yhteyteen. Nykyisestä peltomaisemasta osa jää asutuksen alle.



Osa-alue 6 Haarla

6

6. Haarla, esimerkki osayleiskaavaluonnoksen mukaisesta kaupunkirakenteesta



Majamäki täydentyy tärkeän itä-länsisuuntaisen koko saaren lävitse ulottuvan puistoraitin vierelle. Puutarhakaupunki rakentuu rinteeseen.

HAARLAN NYKYISTEN ALUEIDEN JATKO KOHTI LÄNTTÄ TUKEUTUU UUTEEN PUISTOKATUUN. VANHAT KYLÄTIET PALVELEVAT TONTTIKATUINA JA/TAI KEVYEN LIIKENTEEN VÄYLINÄ.

HAARLAN PELTOMAISEMA RAJATAAN TIIVIS-MATALA-RAKENTAMISELLA JA PIENTALOKORTTEILEILLA. PUISTOKADULTA NÄKYVÄT PELLOT JA MERI – MENNÄÄN KOHTI LÄNTTÄ JA AIRISTOA. HAARLA SAA SELVÄN MERELLISEN SUUNNAN.

ASUMINEN SIIJOITTUU AURINKOISILLE RINTEILLE JA LAAKSOIHIN, MÄKIEN LAKIALUEET MUODOSTAVAT VIHERVERKOSTON

HAVAINNEKUVALUONNOS NÄYTTÄÄ ASUINRAKENTAMISEN SIIJOITUSPERIAATTEEN. TONTTIKATU- JA VIHERVERKOSTO JA SEN SIIJAINTI ON ESIMERKINOMAINEN.



Leikkaus Tammistontien poikki. Haarlan puutarhakaupunkikorttelit rajautuvat peltomaisemaan ja vesiuomiin, asumisen reunassa kiertää puistoraitti, Tammistontieltä asuinrakennusten lomitse näkyy Haarlansalmen vesipinta.

7. AIRISTONRANTA - OSAYLEISKAVALUONNOS

Nykytilanteen kuvaus:

Alue on pääosin harvaan asuttua vaihtelevaa metsämaastoa. Pohjoisessa yhtenäinen Ruotsalanmetsän harjanne jatkuu Oriniemenä Airiston rannalle. Orinimeen on asemakaavoitettu pientaloalue. Sen eteläpuolinen umpeenkasvanut Kulkkilanlahti on luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokas alue. Etelärannassa sijaitsevat Tammiston venesatama ja Margaretan lomakylä; muutoin rannat ovat suurelta osin loma-asutokäytössä.

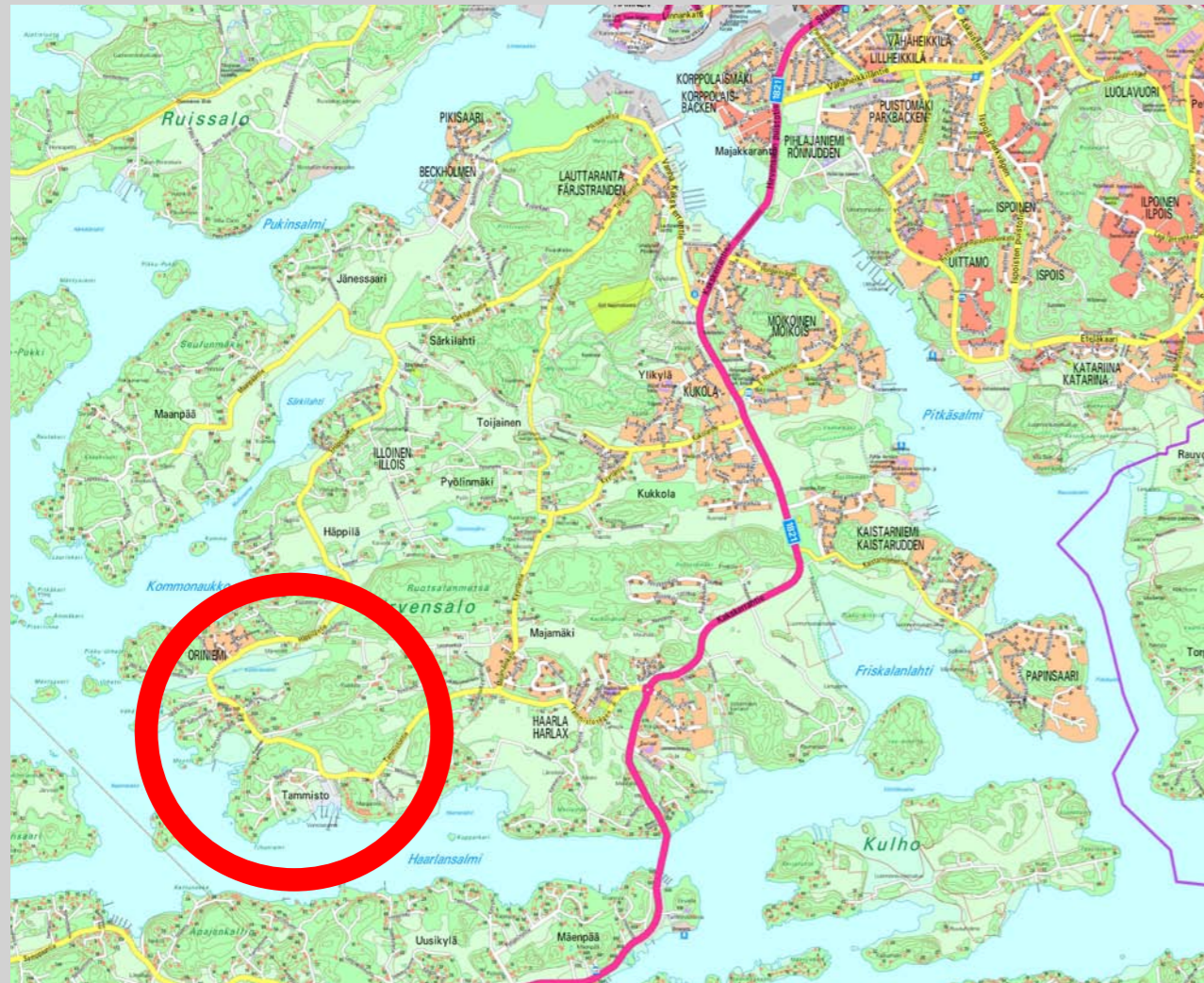
Tammistontie jatkuu Häppiläntienä kohti Illoista.

Suunnitelma ja sen tavoitteet:

Suunnitelmassa Airistonranta muodostaa hevosenkengän muotoisen joukkoliikennekäytävän lounaispäättteen, jonne luodaan merellinen pikkukaupunki. Tavoitteena on ei vain Hirvensalolle vaan koko kaupungille ainutlaatuinen, vetovoimainen ympäristö jossa on asumisen lisäksi mereen ja veneilyyn liittyviä toimintoja ja palveluja. Kortteli- ja satama-alueita rakennetaan osittain myös täyttömaalle. Joukkoliikenteen kannalta optimaalisesti uudelleen linjatun Tammistontien varrella on myös tehokkaamman asumisen alueita.

Airistonrannan alueelta rakennetaan lähiulkoilureitti Haarlanlahden virkistyskeskukseen





Osa-alue 7 Airistonranta

Arviointi

+ Airistonrannasta voi muodostua Hirvensalon vetovoimaisin osa-alue, joka nostaa koko saaren profiilia.

+ riittävä uudisrakentaminen ylläpitää kohtuullisen joukko-liikennetason, jonka piirissä on koko Hirvensalon eheytyvä lounaisosa

+ Tammistontien etelään kurottuva jakso pysyy pääosin nykyisenkaltaisena kyläraittina.

+ veneilypalveluja kehitetään

– merenrantakaupungin rakentaminen osittain täyttöaluelle on kallista ja muuttaa paikallisesti luonnonoloja

Muutokset maisemassa:

Täydennysrakentamisen myötä alueen maisema muuttuu. Nykyistä rantaruovikkoa, metsää ja peltoja jää tällä alueella uuden rakentamisen alle. Ruotsalanmetsän länsipään arvokas metsäalue säilyy pääosin nykyisellään. Rakentamisen myötä meren ranta tulee suuren käyttäjäjoukon ulottuville.

Kulun ohjaaminen jatkosuunnittelussa on säilyvien luonnonalueiden kannalta tärkeää. Mikäli alue suunnitellaan hyvin, alueesta tulee vetovoimainen ja mielenkiintoinen, vaikka sen luonne muuttuu täysin.

Airistonranta, esimerkki osayleiskaava-alueen mukaisesta kaupunkirakenteesta

KULKKILANLAHTI

PIENTALOASUMINEN, K.S. ESIMERKKIDETALI SIVULLA

METSÄISTEN MÄKIEN LAKIALUEET OVAT VIRKISTYSKÄYTTÖSSÄ, RAKENTAMINEN SUIJOTTUU RINTEISIIN.

NYKYINEN KYLÄMÄINEN ASUMINEN TÄYDENTYY MERELLISEKSI PUUTARHA-KAUPUNGIKSI.

AIRISTO

JOUKKOLIIKENNEKÄYTTÄVÄ JA PÄÄOSA AJONEUVOLIIKENTEESTÄ SUUNTAUTUU KOHTI ITÄÄ, JOLLOIN NYKYISTÄ KYLÄ-TIETÄ ORINIEMESSÄ EI TARVITSE LEVEN-TÄÄ.

ASUMINEN SUIJOTTUU AURINKOI-SILLE RINTEILLE JA LAAKSOIHIN, MÄKIEN LAKIALUEET MUODOSTA-VAT VIHERVERKOSTON

HAVAINNEKUVALUONNOS NÄYT-TÄÄ ASUINRAKENTAMISEN SUIJOTUSPERIAATTEEN. TONTTIKATU- JA VIHERVERKOSTO JA SEN SIIJAINTI ON ESIMERKINOMAINEN.

TAMMISTO- ORINIEMEN RAKEN-TUU AIRISTONRANNAN ASUMI-SEN JA VENEILYN UUSI KAUPUN-GINOSA, MERI- TURKU VAHVAN JOUKKOLIIKENNEKÄYTTÄVÄN ETELÄISEKSI PÄÄTTEKSI.

MAJAKKA

RANTALAITURIT, KÄHVILÄT, UIMAPAIKAT

VENESATAMATOIMINTAA

LAKIALUEET OVAT METSIÄ

LAKIALUEET OVAT METSIÄ

MERINÄKÖALA

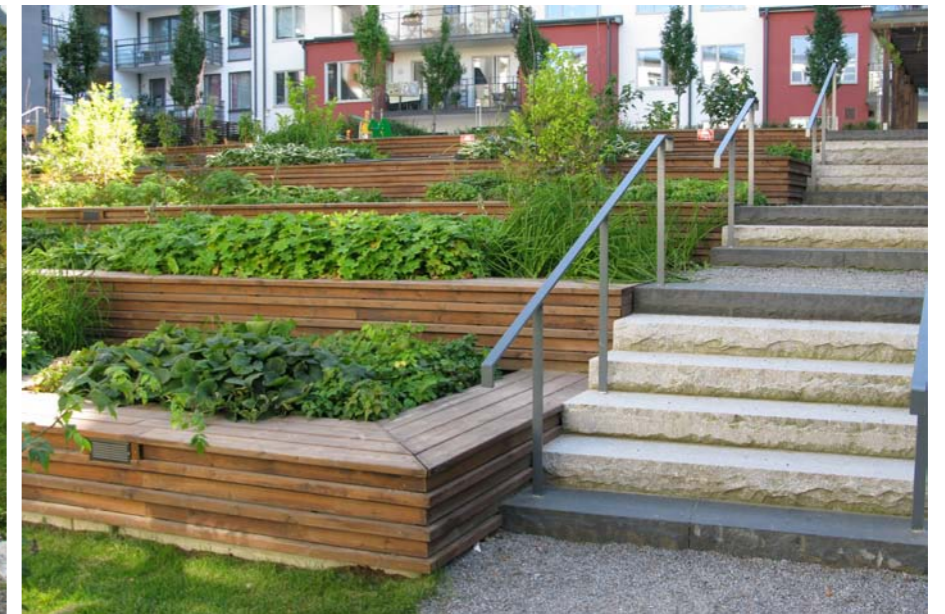
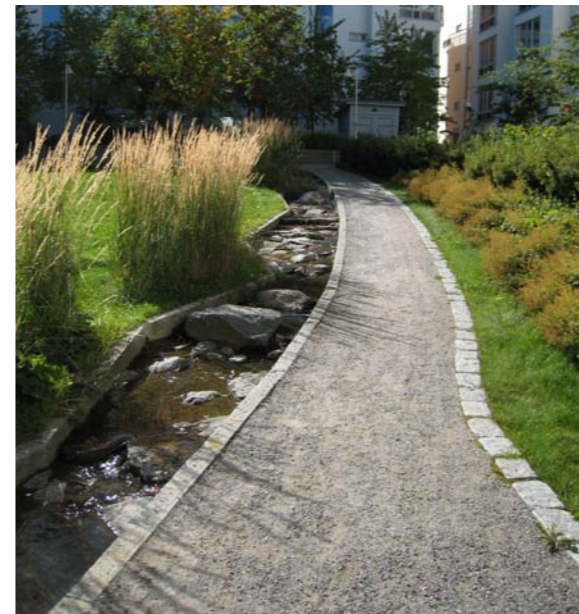
TAMMISTO

VENESATAMATOIMINTAA

ASUNTOJA MERINÄKÖ



Tammistontien päätteellä on merenrantatori, merellistä asumista, venesatama ja majakka kohti Airistoa.



Hulevesien käsittelyä ja istutusjärjestelyjä asuinpihoilla, esimerkkipäällökuvat Hammarby Sjöstadista, Tukholmasta

AIRISTONRANTA ON HEVOSENKENGÄN ETELÄINEN PÄÄTEPISTE, JONNE SAAVUTAAN PUUSTOKATUA PITKIN. AIRISTON RANTAAN RAKENNETAAN VETOVOIMAINEN, SEUDULLISESTI VARSIN AINUTLAATUISEN TIIVIS ASUINMILJÖÖ PALVELUINEEN JA VAPAA-AJAN TOIMINTOINEEN.

KESTÄVÄN KEHITYKSEN MUKAISEN PIKKUKAUPUNKIMÄISEN, PIKARAITOTIEHEN TUKEUTUVAN KAUPUNKIRAKENTEEN LUOMISEKSI RAKENNETAAN PUUSTOKADUN VARSII KAUTTAALTAAN VAIHTELEVASTI JA MIELENKIINTOISESTI.

7. Airistonranta, esimerkki osayleiskaavaluonnoksen mukaisesta kaupunkirakenteesta



Pientalorakentaminen Hirvensalossa. Joukkoliikennekäytävien, puistokatujen varrella on tiivis-matalaryhmäkorttelirakentamista, ketjutaloja, näiden takana omakotirakentamisen alueet. Esimerkkejä tonttiratkaisuista kaupunkimaiselle pientaloalueelle, puutarhamaista asumista hyvien yhteyksien varrella, meren äärellä.

Tontille voidaan muodostaa erilaisia suojaisia pihvoja: sisäänkäyntipiha, pysäköintipiha, ilta-aurinkopiha, aamukahvipiha, merinäköpiha, saunan vilvoittelupiha. Rajaukset voidaan tehdä rakennusten suunnalla, muotoilulla, pergoloin, marjapensain ja puiden sijoituksella. Asunnon ja katutilan ja puistojen välille muodostuu puolijulkisia ja -yksityisiä alueita. Asunnon ulkotila elää yhdessä asunnon sisätilojen kanssa vuodenaikojen mukaan.

Tonttien koko esimerkeissä 500- 600 m². Mittakaava A3=1:500

7. Airistonranta, esimerkki osayleiskaavaluonnoksen mukaisesta kaupunkirakenteesta



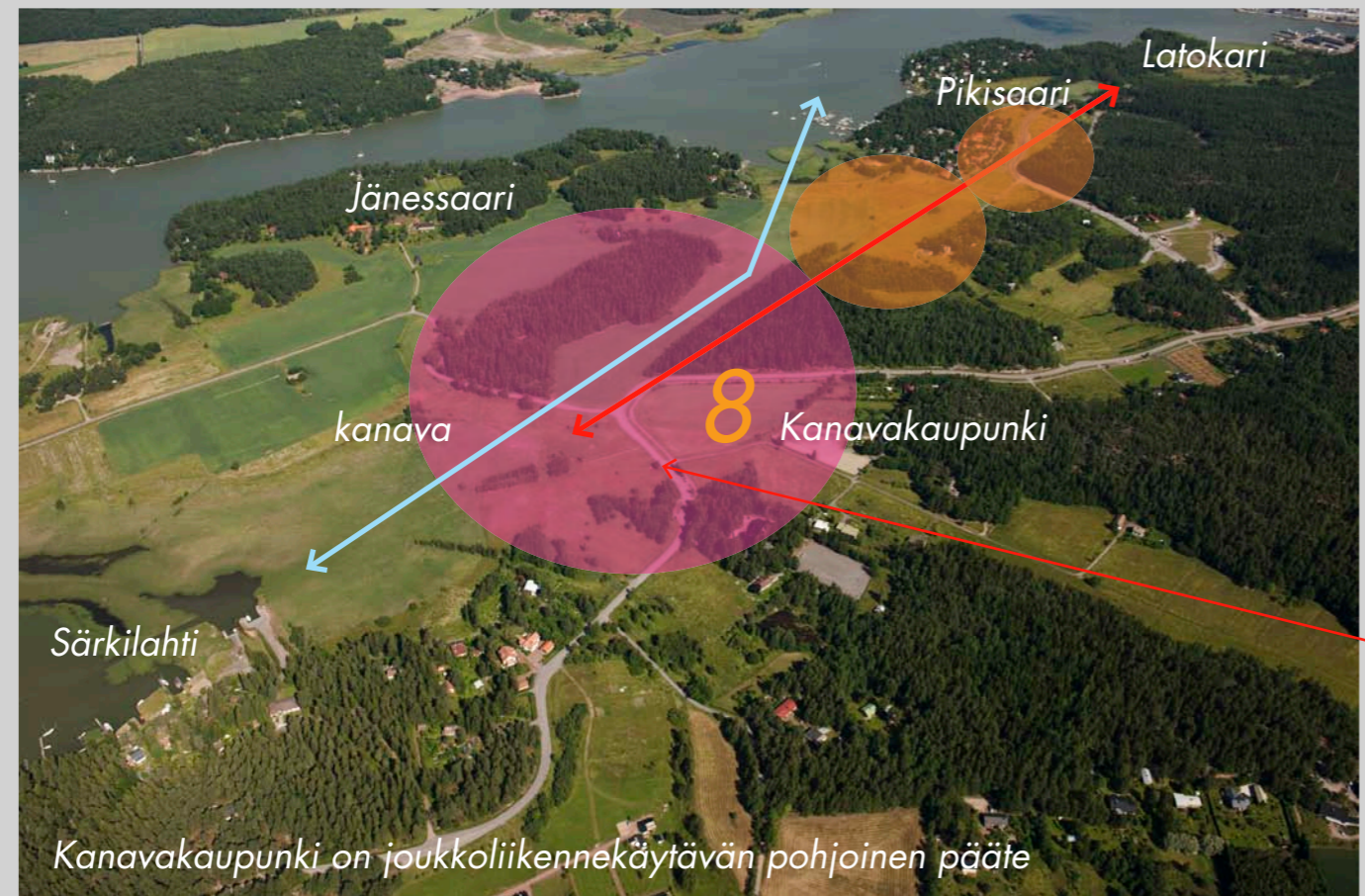
Tammistontien kokoojakadun uusi linjaus sijaitsee laaksossa. Asuntorakentaminen kiipeää viereisille rinteille, pienkerrostaloja, ketjutaloja, omakotitaloja.



Näkymä mereltä. Airistonrannassa yhdistyvät merenläheisyys, perinteiset materiaalit ja viimeisin energiateknologia.



Julkisivu satama-altaaseen. Veneilyä ja asumista Airistonrannassa, joukkoliikennekadun päätteessä on rantatori, työtiloja ja merellistä asumista.



8. KANAVAKAUPUNKI - OSAYLEISKAVALUONNOS

Nykytilanteen kuvaus:

Jänessaari arvokas huvilayhdyskunta

Avoimet tilat, entinen salmi – selkeät metsäreunat

Suunnitelma ja sen tavoitteet:

Kanava, joka parantaa veden kiertoa, avaa uusia mahdollisuuksia pienveneilylle (pois Ruotsinlaivojen reitiltä) ja luo kehukset hollantilaistyyppiselle urbaanille, matalalle asuntorakentamiselle. Särkilahden pohjukkaan, maisemalliseen solmukohtaan ja joukkoliikenne- ja hevosenkengän) päähän korttelirakenteen keskittymä palveluineen.

Arviointi:

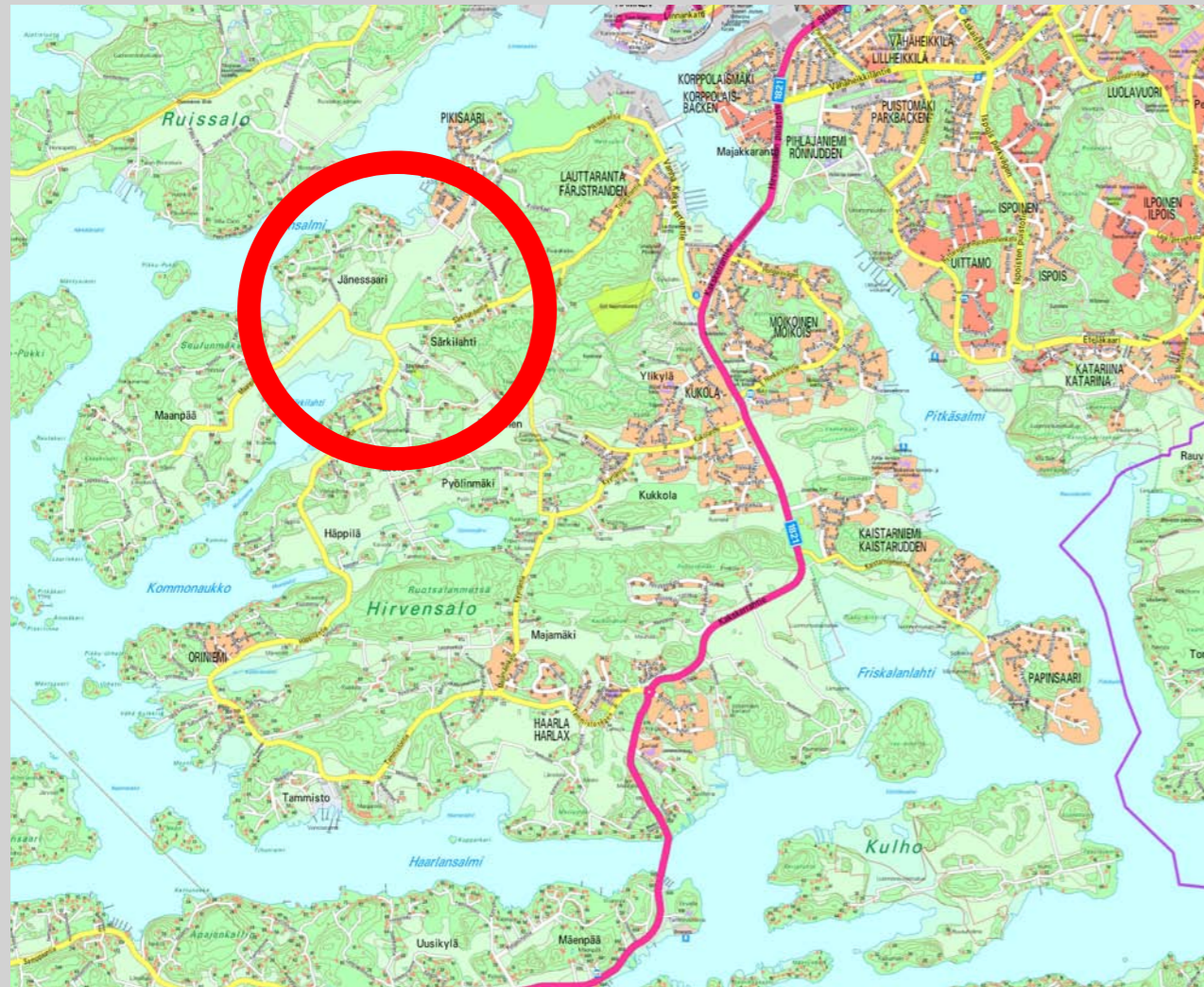
- + vetovoimainen alue vahvistaa Hirvensalon identiteettiä
- + täydentävää asumista maisemallisesti ja kaupunkirakenteellisesti hyvään paikkaan
- heikot perustusolot nostavat hintatasoa
- perinteisesti avoin maisematila rakennetaan osittain umpeen

Muutokset maisemassa:

Osa-alue 8 Kanavakaupunki

Täydennysrakentamisen myötä alueen maisema muuttuu. Nykyistä rantaruovikkoa, metsää ja peltoja jää tällä alueella uuden rakentamisen alle. Rakentamisen myötä meren ranta tulee suuren käyttäjäjoukon ulottuville. Kulun ohjaaminen jatkosuunnittelussa on säilyvien luonnonalueiden kannalta tärkeää. Mikäli alue suunnitellaan hyvin, alueesta tulee vetovoimainen ja mielenkiintoinen, vaikka sen luonne muuttuu.

Kanavan rakentaminen muuttaa alueen vesisuhteita, Särkilahteen tulee virtaamaan vettä Aurajoen suunnasta. Kanava leikkaa nykyistä maastoa, jonka korkein kohta kanavan linjalla on yli kolme metriä. Tasoero vesipinnan ja säilyvän maaston kanssa on suunniteltava huolellisesti asemakaava- ja detaljisuunnitteluvaiheessa.





PUUTARHAKAUPUNKIMAINEN UUSI ASUMINEN YHDISTYY VANHOIHIN HUVILA-ALUEISIIN

Kanavakaupunki, esimerkki osayleiskaavaluonnoksen mukaisesta kaupunkirakenteesta

TIIVIS-MATALAKORTTELI, ASUNTOJA, TYÖILOJA

PUUTARHAKAUPUNKI, KEVYEN LIIKENTEN YHTEYS RANTAPUISTOON

METSÄISTEN MÄKIEN LAKIALUEET OVAT VIRKISTYSKÄYTTÖSSÄ, RAKENTAMINEN SUIJITTUU RINTEISIIN.

ASUMINEN SUIJITTUU AURINKOISILLE RINTEILLE JA LAAKSOIHIN, MÄKIEN LAKIALUEET MUODOSTAVAT VIHERVERKOSTON

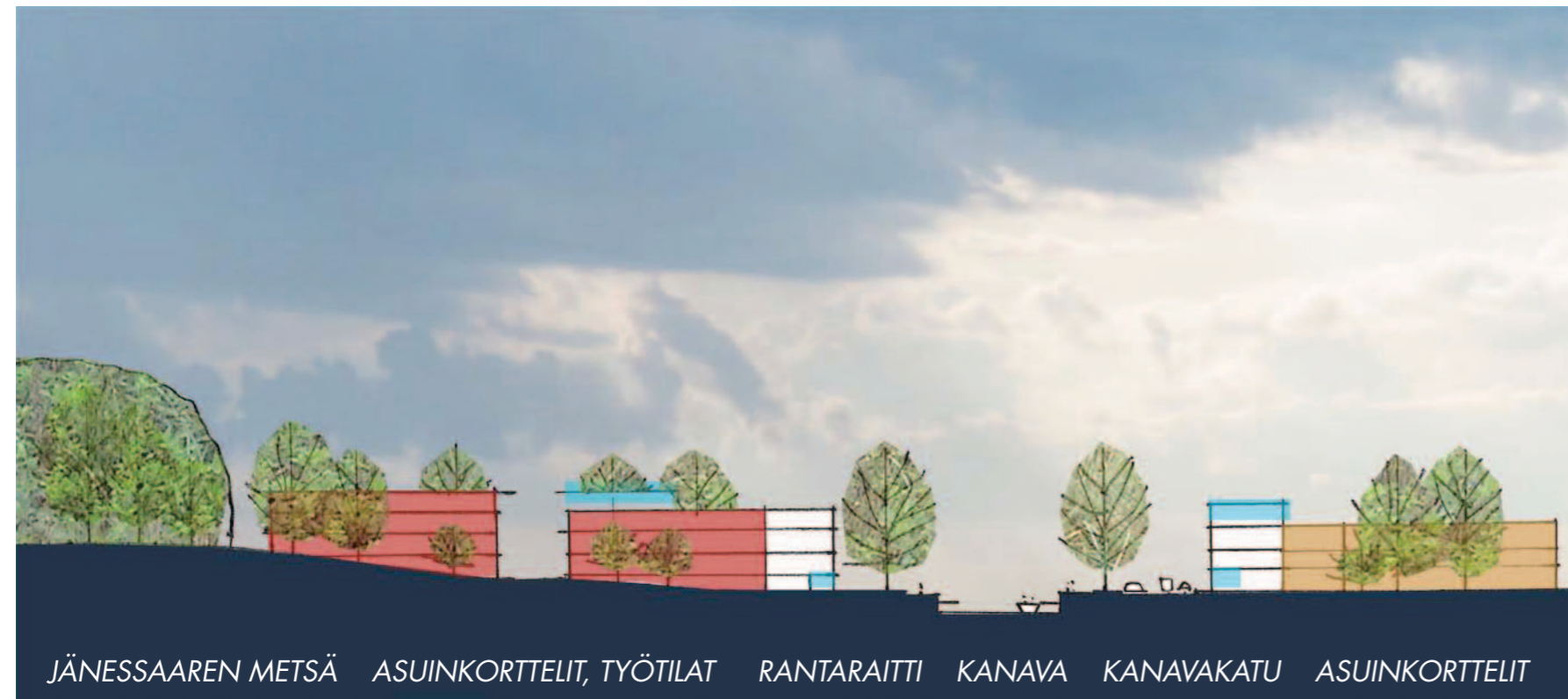
HAVAINNEKUVALUONNOS NÄYTTÄÄ ASUINRAKENTAMISEN SUIJITUSPERIAATTEEN. TONTTIKATU- JA VIHERVERKOSTO JA SEN SUIJANTI ON ESIMERKINOMAINEN.

PELTOAUKEA AVAUTUU RANTAPUISTO LAITURIT

8. Kanavakaupunki, esimerkki osayleiskaavaluonnoksen mukaisesta kaupunkirakenteesta



Hulevesien käsittelyä asuinalueen sisällä, esimerkkivalokuvat Hammarby Sjöstadista, Tukholmasta



Leikkaus kanavan poikki. Kanavakaupungin asuinrakennukset kiipeävät ylös rinnettä. Kanavarannassa on oleskelualueita Aurajoen tapaan. Metsäiset lakialueet rajaavat asumista rinteillä.

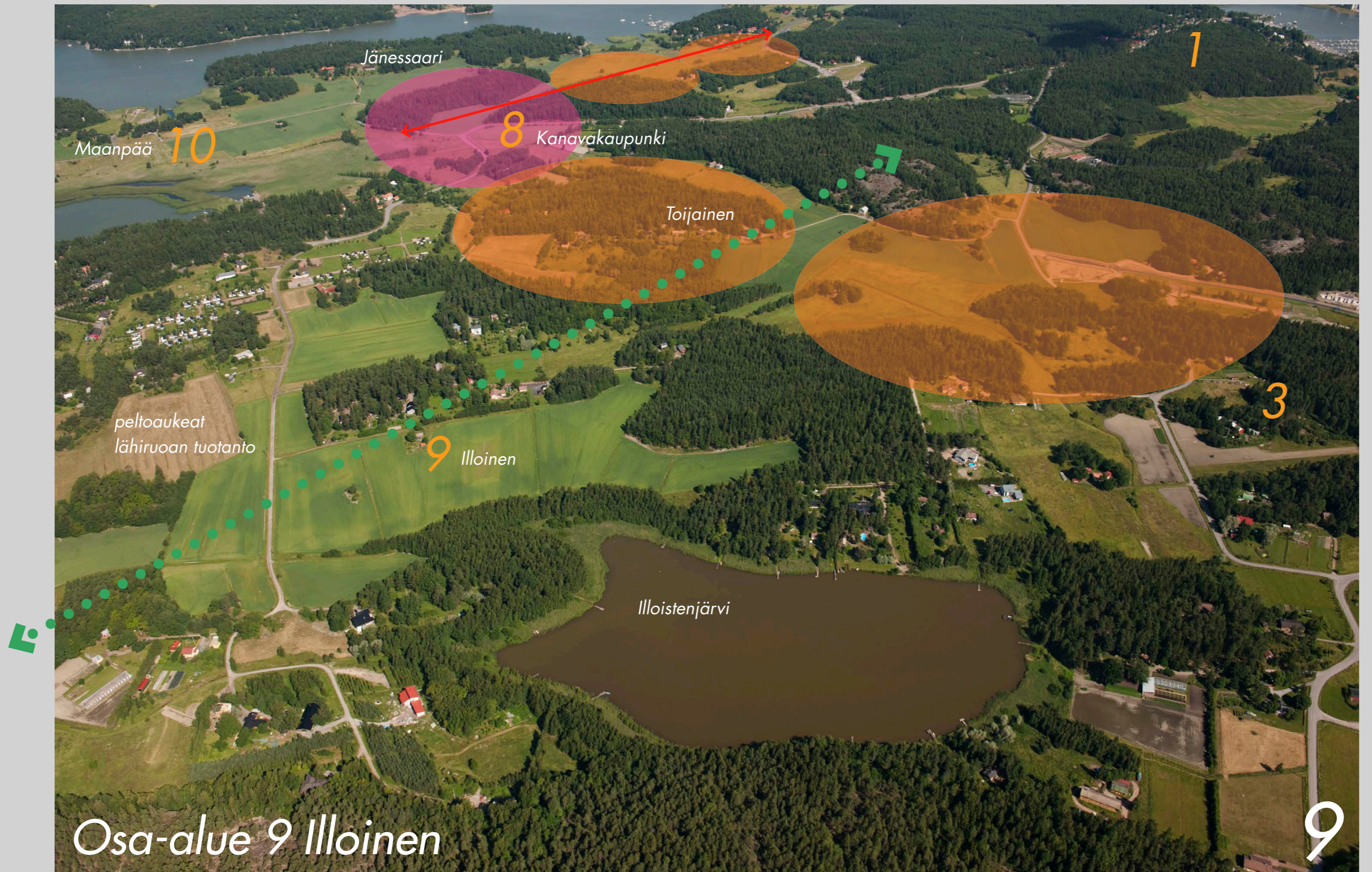
SAAPUMINEN KANAVAKAUPUNKIIN POHJOISRANNASTA PITKIN JOUKKOLIIKENNEKATUA:

PIKISAAREN JA AROLAN JÄLKEEN AUKEAA PELTOAUKEA KOHTI POHJOISTA. VASEMMALLA PUOLELLA ON TIIVIS-MATALA KORTTELI KADUN VARRESSA. ASUINRAKENNUSTEN POHJAKERROKSISSA ON TYÖTILOJA, JOTKA AVAUTUVAT KADULLE. LOIVAREUNAINEN VESIUOMA ON MUOTOILTU KAAREVIN MUODOIN PELTOAUKEAN KOHDALLA.

AUKEAN JÄLKEEN TULLAAN SISÄÄN KANAVAKAUPUNKIIN. KANAVAN VARRELLA ON OLESKELUALUEITA AURAJOEN TAPAAN. PUISTOKATU PÄÄTTY SÄRKILAHDEN Pengerrettyyn Rantaan, jossa on raitiotien päätepieste. Maanpään peltojen yli avautuvaa maisemaa rajaavat Jyrkkäpiirteiset metsäsaarekkeet sekä illoisten ja Maanpään-Jänessaaren metsäiset rinteet.

KANAVAKAUPUNKI ON PIKARAITYOTIEN POHJOINEN PÄÄTEPYSÄKKI JA UUDENLAINEN ALUE KOKO TURUN SEUDULLA. SIINÄ YHDISTYVÄT PIKKUKAUPUNKI, LUONTO, VIJELYMAISEMA JA HISTORIA. PIKISAARESSA JA HIRVENSALON POHJOISRANNALLA OVAT MERIMIEHET AINA ASUNEET.

HIRVENSALON KORKEUSEROJA, LAAKSONPOHJIA JA SELÄNTEITÄ HYVÄSIKÄYTTÄEN VOIDAAN LUODA ALUEELLE PIENIN KEINAIN MIELENKIINTOINEN KANAVAKAUPUNKI JA PIENI ALUEKESKUS, AINUTLAATUINEN KOKO SUOMEN MITTAKAAVASSA.



Osa-alue 9 Illoinen

9. ILLOINEN - OSAYLEISKAVALUONNOS

Nykytilanteen kuvaus:

Illoinen on pääosin maaseutu- ja haja-asutusalueita. Häppilän laaja, muutaman metsäsaarekkeen jäsentämä peltoalue Kommonaukon ja Illoistenjärven välissä on hyvin alava.

Särkilahden rantaselänteellä on melko tiivistä mökkiasu-

tusta ja Häppiläntien toisella puolella on siirtolapuutarha.

Suunnitelma ja sen tavoitteet:

Illoinen ja Häppilä säilyvät osayleiskaavassa rakentamattomina nykyisissä pihapiireissä tapahtuvaa täydennysrakentamista lukuunottamatta. Alue edustaa Hirvensalon kokonaisilmeen kannalta arvokasta yhtenäistä maaseutumaisemaa.

Alueen halki rakennetaan kevytliikenne- ja ulkoiluyhteys Airistonrannalta kohti Lauttarantaa. Myllyrauman yli on ulkoilureittivaraus Maanpäähän.

Arviointi:

+ ”maaseutupalanen” säilyy arvokkaana osana Hirvensalon identiteettiä

+ viljelytilojen ja siirtolapuutarhan yhteyteen voi kehittyä tulevaisuudessa tärkeä lähiruuan tuotantokeskittymä

+ ulkoiluyhteydet täydentyvät

– täydennysrakentamispaineet saattavat purkautua ohjaamattomana haja-asutuksena

Muutokset maisemassa:

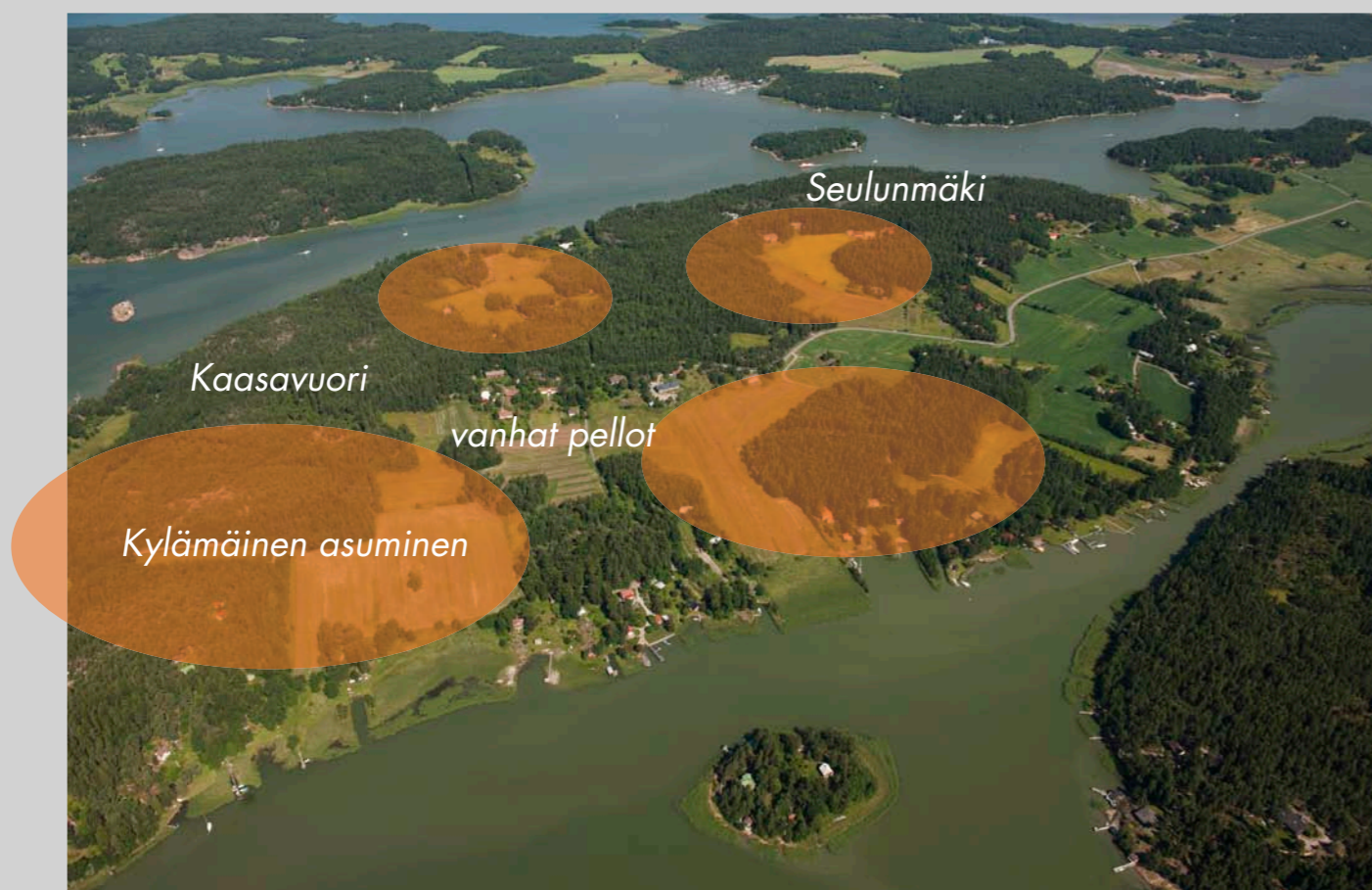
Alueen arvokas maisema säilyy nykyisellään. Myös alueen tiestö voi säilyä maalaismaisena koska suuremmat liikennevirrat ohjataan joukkoliikennekäytäviin saaren reunoille. Lounais-koillisuuntainen kevyen liikenteen yhteys rakennetaan yhdistämään Airistonranta koillisen uuteen kevyen liikenteen siltaan Korppolaismäkeen.



Osa-alue 10 Maanpää



Maanpäässä täydennysrakentaminen sopeutetaan luonnon- ja kulttuurimaisemaan merellisyyttä hyödyntäen, rannan läheisyyteen muodostetaan ulkoilureitti, jolta pääsee yhteisiin rantoihin. Mäkien lakialueet ovat metsäisiä, asuminen sijoittuu rinteisiin. Metsien viherverkosto yhdistyy vanhojen peltöjen laaksotiloihin.





10. MAANPÄÄ - OSAYLEISKAVALUONNOS

Nykytilanteen kuvaus:

Maanpää sijaitsee Ruissalon saaren eteläpuolella. Maisema koostuu korkeista metsäselänneistä, vanhoista pelloista sekä huvila-asutuksen rannoista.

Suunnitelma ja sen tavoitteet:

Kylämäistä täydennysrakentamista maastonmuodot huomioiden valtakunnallisesti arvokkaassa maisemassa.

Rantahuvilavyöhykettä ei ole yksityiskohtaisesti suunniteltu osayleiskaavoituksen yhteydessä. Asemakaavoituksen ja muun rakentamisen ohjauksen tarvetta harkitaan erikseen.

Arviointi:

- + arvokkaan maiseman pääpiirteet (selänneen lakialueet, vanhat pellot, huvilarannat) voidaan säilyttää ja hyödyntää osana uutta asutusta
- + vetovoimaiselle alueelle, tyydyttävän joukkoliikenteen varrelle saadaan merkittävästi uutta pientaloasumista
- + yhtenäiset rannanläheiset ulkoiluraitit avaavat alueen ulkopuolistenkin saavutettavaksi
- arvokkaaseen maisemaan kohdistuvat muutospaineet ja riskit
- rantaviivaan pääsy hyvin rajoitettua

Muutokset maisemassa:

Alueen nykyinen, maisemaan hallitsemattomasti sijoittuva poikkeuslupiin perustuva uudisrakentaminen loppuu. Uuden rakentamisen sijoituessa kyläkokonaisuus laaksoihin ja rinteille säilyy alueen suurmaisema esimerkiksi Ruissalon suunnasta ennallaan. Maanpään lounas-koillisuuntainen peltolaakso jää kylä kokoavaksi avoimeksi tilaksi. Peltoaukealta on yhteys yleisiin rantapuistoihin.

10

Maanpää, esimerkki osayleiskaavaluonnoksen mukaisesta kaupunkirakenteesta

MAANPÄÄ ON RESERVIALUETTA RAKENTAMISELLE, MUTTA OSOITTAMALLA NYT MINNE RAKENNETAAN JA MINNE EI, VOIDAAN POIKKEUSLUPAHANKKEITA OHJATA MIELEKKÄIKSI KOKONAISUUKSIKSI. VANHAT PELLOT REUNUSTETAAN RAKENTAMISELLA PIENIMITTAKAAVAIKSI KYLÄYHTEISÖKSI.

UUSI TIELINJAUS OLEVA KANTATILAN ETELÄPUOLITSE MEREN RANTAAN ESTÄÄ OLEVA KYLÄTIEN ARVOJEN HÄVITTÄMISEN. KOSKA TIEN POIKKILEIKKAUSMITTA SAATAA KOKOOJAKATUA RAKENNETTAESSA MUUTUA 2-3-KERTAISEKSI VERRATTUNA NYKYISEEN KYLÄTIEHEN, ON VARMINTA SÄILYTTÄÄ TARKEÄT KYLÄTIET OSANA VIHERVERKOSTOA JA SJOITTA MODERNIT KOKOOJATIED TOISAALLE.

MAANPÄÄSSÄ ON BUSSIN PÄÄTEPYSÄKKIALUEELLA YLEISTÄ RANTAA, ULKOILUPIUSTOA JA VENESATAMA. PELTOAUKEAN VARRESSA ON MYÖS ALUEEN PÄIVÄKOTIRAKENNUS.

RUISSALO VASTAPÄÄTÄ MAANPÄÄN POHJOISRANNALLA ON YHTEINEN RANTA VENEVALKAMINEEN, VANHOJEN PELTOJEN ETELÄPUOLELLA ON KAAKKOON AVAUTUVA UIMAPIIKKA.

OLEVIA HUVILARANTOJA TULLAAN TÄYDENTÄMÄÄN ASEMAKAAVALLA KOKONAISUUDEKSI OSAYLEISKAAVASSA EHDOTETUN LAAKSOIHIN JA RINTEISIIN SJOITUVAN UUDEN KORTTELIRAKENTAMISEN KANSSA. SIINÄ YHTEYDESSÄ LUODAN YHTENÄINEN KEVYEN LIIKENTEEN JA ULKOILUN REITISTÖ RANTAVIIVAN TUNTUMAAN SITEN, ETTÄ RIITTÄVÄN TIHEÄSTI JÄRJESTÄÄN MAHDOLLISUUS KÄYDÄ MEREN ÄÄRELLÄ.

ASUMINEN SJOITTUU AURINKOISILLE RINTEILLE JA LAAKSOIHIN, MÄKIEN LAKIALUEET MUODOSTAVAT VIHERVERKOSTON

HAVAINNEKUVALUONNOS NÄYTTÄÄ ASUINRAKENTAMISEN SJOITUSPERIAATTEEN. TONTTIKATU- JA VIHERVERKOSTO JA SEN SJAINTI ON ESIMERKINOMAINEN.



JOS UUSI MAANPÄÄNTIE RAKENNETAAN LÄNSITALON ETELÄPUOLITSE, VANHAA TIELINJAA EI TARVITSE LEVENTÄÄ VAAN SE SÄILY KEVYEN LIIKENTEEN VERKOSTON OSANA.

10. Maanpää, esimerkki osayleiskaavaluonnoksen mukaisesta kaupunkirakenteesta



Leikkaus pohjoinen- etelä Seulunmäen kohdalta. Huvila-asutus täydentyy. Mäkien laet säilyvät vihreinä.



Leikkaus vanhojen laaksojen poikki. Päiväkoti sijaitsee laaksossa Maanpäätien varressa. Uudet asuinrakennukset kiipeävät rinteeseen rajaamaan Maanpään keskeistä kylää yhdistävää peltoaukeaa. Puutarhakaupunki meren äärellä.



ASUMINEN SJOITTUU AURINKOISILLE RINTEILLE JA LAAKSOIHIN, MÄKIEN LAKIALUEET MUODOSTAVAT VIHERVERKOSTON

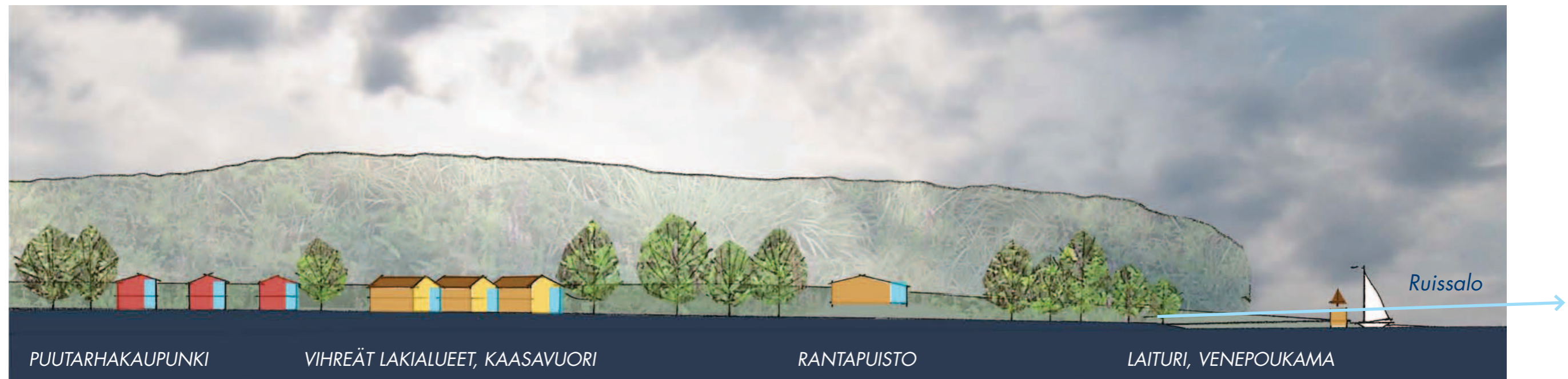
HAVAINNEKUVALUONNOS NÄYTTÄÄ ASUINRAKENTAMISEN SJOITUSPERIAATTEEN. TONTTIKATU- JA VIHERVERKOSTO JA SEN SJAINTI ON ESIMERKINOMAINEN.

10. Maanpää, esimerkki osayleiskaavaluonnoksen mukaisesta kaupunkirakenteesta

10. Maanpää, esimerkki osayleiskaavaluonnoksen mukaisesta kaupunkirakenteesta



Leikkaus venesataman kohdalta Maanpäntien päätteestä. Maanpään eteläinen satama. Asumista ja veneilytoimintoja



Syrjäläntietä rantaan Ruissalaa vastapäätä. Maanpään pohjoinen satamapoukama Ruissalaa vastapäätä on osa merenrantojen läheisyydessä kiertävää kävelyreittiä. Uutta ja vanhaa asumista rinnan. Taustalla Kaasavuori.



Osa-alue 11 Kulhon saari 11

11. KULHON SAARI

Nykytilanteen kuvaus:

Luonto-ominaisuuksiltaan arvokas saari, jonka rannoilla on hajanaista, paikoin tiheää mökkiasutusta.

Saaren keskeiset osat ovat viljeltyinä

Suunnitelma ja sen tavoitteet:

Virkistys- ja suojelualuetta, loma-asutus jää, osa suojeltuna

Varaus veneyhteydelle Papinsaaresta

Arviointi:

+ ympäristöarvojen varmistaminen

+ virkistysalueen saavutettavuuden paraneminen

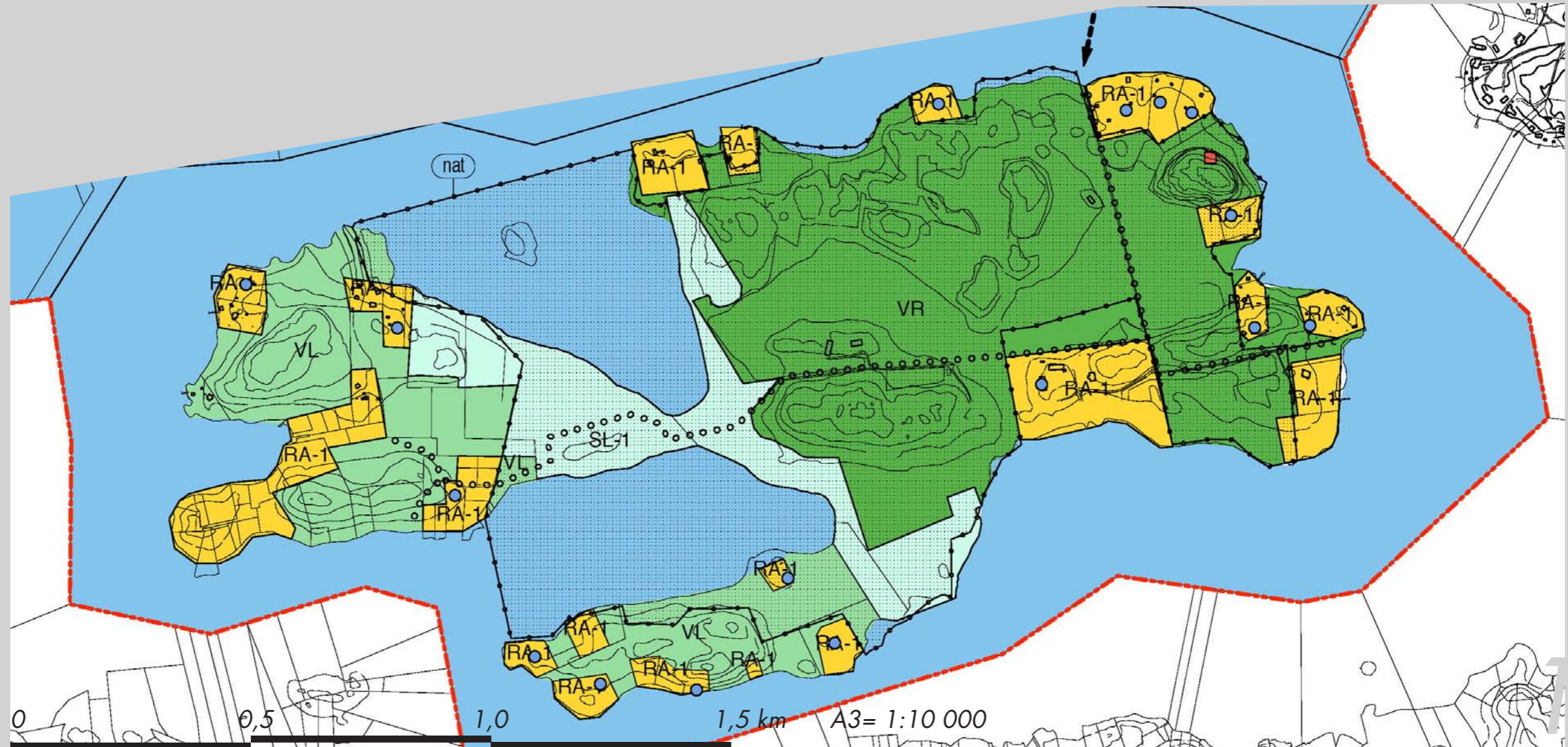
(-) kasvillisuuteen kohdistuva kulutus lisääntyy mikäli yleinen virkistyskäyttö lisääntyy

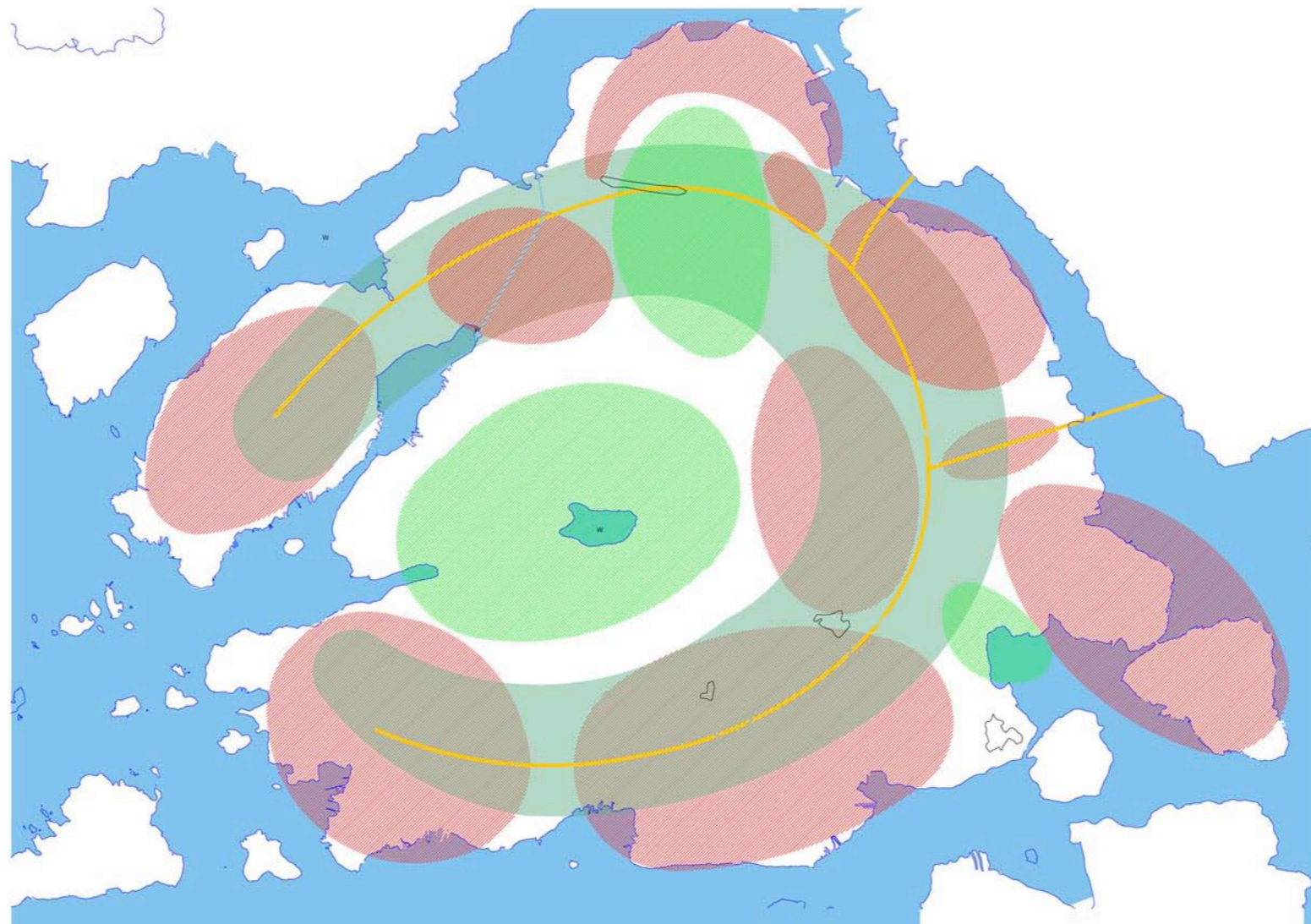
(-) viljelyalueiden avoimena pysyminen on epävarma

(-) kulutus mikäli yleinen virkistyskäyttö lisääntyy

Muutokset maisemassa:

Alueen arvokas maisema säilyy nykyisellään.





Hirvensalon osayleiskaavaluonnoksen kaupunkirakenneperiaate "Hevosenkentä"

VAIKUTUSTEN ARVIOINTI JA TOTEUTTAMINEN

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Osayleiskaavan tehokkain maankäyttö sijaitsee saaren pohjoisosassa Lauttarannassa, Uuden Uittamon sillan läheisyydessä, Särkilahdessa sekä saaren eteläosassa Tammistossa.

Myönteisiä vaikutuksia yhdyskuntarakenteeseen on varsinkin lähimpänä keskustaa sijaitsevilla tiiviillä asuinalueilla Lauttarannassa, josta on uutta kevyen liikenteen yhteyttä pitkin matkaa torille noin 3 km. Myös Hirvensalon ja Uittamon siltojen tuntumassa olevilta asuinalueilta on lyhyt matka keskustaan ja hyvät joukkoliikenneyhteydet, joten niiden rakentamisella on myönteisiä vaikutuksia yhdyskuntarakenteeseen.

Tammiston tiiviin rakentamisen alue on melko kaukana kaupungin keskustasta. Rakenne mahdollistaa kuitenkin sujuvan joukkoliikenneyhteyden toteuttamisen ja nauhamainen rakenne kytkee alueen muuhun yhdyskuntaan.

Väljien pientaloalueiden rakentaminen joukkoliikenteen ulkopuolelle hajauttaa yhdyskuntarakennetta.

Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Rakentamisen keskittäminen pääosin ”hevosenkengän” kokoojakadun varrelle vähentää saaren keskiosan kulttuuriympäristöön ja metsäalueisiin kohdistuvia rakentamispaineita mutta osayleiskaava ei kokonaan poista näitä paineita. Osayleiskaava mahdollistaa yhtenäisen pikkukaupunkimaisen saaristokaupungin rakentamisen, mikä lisää rakennetun ympäristön vetovoimaa ja parantaa identiteettiä verrattuna Hirvensalon toteuttamiseen erillisinä pieninä asuntoalueina. Osayleiskaava mahdollistaa nykyisten kesähuvilatonttien liittämisen osaksi Hirvensalon rakennettua ympäristöä. Huvilatonttien rakentamisen volyymi tulee tutkia erikseen tonttikohtaisesti asemakaavoitusvaiheessa. Suojellut rakennukset ja historialliset tilakeskukset säilyvät osayleiskaavassa.

Vaikutukset luontoon

Luonnonsuojelulain nojalla suojellut alueet, uhanalaisten lajien esiintymispaikat sekä Rauvonlahden/Friskalanlahden Natura-alue on otettu huomioon rakentamista sijoitettaessa.

Luontoselvityksen arvoluokitusta ja maankäytön suositusta on käytetty hyödyksi kaavaa laadittaessa, mutta joissakin jäljempänä mainituissa kohdissa kaavan toteuttaminen saattaa heikentää Hirvensalon luonnon monimuotoisuutta.

Seuraavissa kappaleissa esitetyt numerot viittaavat Luontoarvojen yhteenveto ja luontokohteiden arvaluokitus – kartassa esitettyihin kohteiden numeroihin.

Särkilahden kosteikkojen ja rantaniittyjen (123) lahden pohjukassa oleva osa jää rakentamisen alle.

Arolan kerrostaloasutus (asemakaava-alue) ulottuu Syvälahden jalopuumetsikön (19) rajalle ja lähivirkistysalueena käytetylle suojelualueelle kohdistuu ulkoilun aiheuttama kuluttava paine.

Kyyrilmäen alueella nykyisen asemakaavan mukainen rakentaminen vaarantaa monimuotoisen kallio-jalopuumetsäalueen (33) luontokokonaisuuden.

Vaahemäen (51) ja Sorttamäen (50) luonnonsuojelukohdeiden väliin on esitetty uutta siltaa mantereelle sekä tiivistä kerrostalorakentamista. Suojelualueiden yhteys peltoalueen ylitse katkeaa ja pieni metsikkö mäkien välissä pellon keskellä eristyy kokonaan.

Ruotsalanmetsän (59) itä- ja eteläosassa tiivis omakoti-asutus tunkeutuu metsän sisään pirstoen metsäistä luontokokonaisuutta. Ruotsalanmetsän (59) ja Pohjoismäen metsäalueen välinen poikittainen yhteys jää myös liian kapeaksi ollakseen toimiva ekologinen yhteys.

Rakentaminen Kulkkilanlahden (70) ympäristössä kaventaa alueen yhteyttä mereen. Kulkkilanlahti rantoineen tulee merkitä suojelualueeksi.

Tammiston alueella kallion päällä oleva suoluontokohde (72) jää rakentamisen alle. Alueelle kohdistuu voimakas kulutuspaino.

Vaikutukset maisemaan

Rakentamisen suhde luonnon- ja kulttuurimaisemaan

Osayleiskaavan mukaisesta uudesta rakentamisesta pääosa sijaitsee pienilmaston kannalta suotuisilla alueilla. Maaperän suhteen uusi rakentaminen sijoittuu osin suotuisalle maaperälle, ja osin savikkoalueille. Pieni osa uutta

rakentamista on osoitettu tulvariskialueelle. Osin rakentaminen sijoittuu melko jyrkille rinnealueille. Tulvariski- ja jyrkät rinnepaikat tulee ratkaista sopivalla jatkosuunnittelulla.

Rakentaminen muuttaa maisemaa monessa osassa Hirvensalossa, koska sitä on saareen tulossa lisää. Osayleiskaavalla kuitenkin säilytetään laaja, yhtenäinen maaseutumaisema saaren keskiosassa, Illoisten, Häppilän ja Pyölinmäen seuduilla. Ruotsalanmetsä ja Lauttarannan-Toijaisten välinen metsäalue säilyvät pääosin nykyisellään.

Hirvensalossa on useita säilyneitä, maisemassa hienosti sijaitsevia tilakeskuksia ympäristöineen. Osayleiskaavassa osassa tilakeskuksista säilyy näkymä rannan ja/tai peltojen suuntaan eli yhteys maisemaan. Osa tilakeskuksista saa naapurikseen asuinkortteleiden alueita. Tällöin niiden ympärillä säilyy pihapiiri, josta aukeaa yhteys suurmaisemaan.

Rakentaminen tapahtuu vaiheittain alue kerrallaan eikä maiseman kannalta ole eroa sillä, missä järjestyksessä rakentaminen tapahtuu. Korttelirakentaminen sijoittuu osayleiskaavassa aina kokoojakadun varren tuntumaan. Suunniteltu reitistö pitää toteuttaa muun rakentamisen aikataulussa siten, että uusilta alueilta on aina suora yhteys keskustan ja siltojen suuntaan olemassa.

Turun hiljaiset alueet

Hirvensalosta on kartoitettu laajat yhtenäiset hiljaiset alueet. Koska korttelirakentaminen ja pääosa ajoneuvoliikenteestä sijoittuu osayleiskaavassa pääsääntöisesti kokoojakadun varren tuntumaan, voivat saaren sisäosien peltoalueet ja laajat yhtenäiset metsät säilyä hiljaisina alueina.

Turun viheralueiden sosiaalisten arvojen kartoitus

Osayleiskaavassa on säilytetty laaja, yhtenäinen metsämaanviljelyalue saaren keskeisissä osissa, eli asukkaiden tärkeimpänä kokemat arvot säilyvät siltä osin. Osa yksittäisistä ihmisten tärkeinä pitämistä paikoista on sellaisia,

joihin tulee uutta rakentamista. Hirvensalon sosiaalisten arvojen kartoituksessa nousi esille Latokari epäviihtyisänä paikkana. Osayleiskaavan toteuttaminen alueella parantaa ympäristön viihtyisyyttä nykyisestä.

Vaikutukset liikenteeseen

Liikennejärjestelmän toimivuus

Nykyisin valtaosa Hirvensalon asukkaiden työ-, opiskelu- ja asiointimatkoista suuntautuu Turun keskustaan, tai asukkaat kulkevat liikenneverkon rakenteen takia keskustan kautta. Ennustetilanteessa uuden suunnitellun maankäytön toteuduttua tämä liikenne vilkastuu merkittävästi. Samaan aikaan autoliikenteen määrä myös muilta suunnilta Turun keskustaan johtavilla kaduilla ja teillä kasvaa. Katujen välityskykyä tiiviisti rakennetussa ydinkeskustassa ei kuitenkaan pystytä merkittävästi lisäämään, jolloin autoliikenne väistämättä ruuhkautuu vilkkaimpina aikoina ja matka-ajat henkilöautolla keskustaan pitenevät.

Toimivan liikennejärjestelmän kannalta kaikkein tärkeintä on turvata joukkoliikenteen sujuvuus. Ruuhkautuva henkilöautoliikenne ei saisi hidastaa tai tukkia bussien ja mahdollisten pikaraitiovaunujen kulkua. Hirvensalon ja keskustan välistä liikennettä ajatellen kriittisin kohta joukkoliikenteen kannalta on Myllytunneliin johtava Stålarminkatu-Martinkatu reitti. Reitin kapeimmille osuuksille ei mahdu nykyistä enempää kaistoja eli käytössä on tulevaisuudessakin vain yksi koko reitin läpi kulkeva ajokaista suuntaansa.

Stålarminkadun-Martinkadun reitin kohtuullinen toimivuus myös joukkoliikennekatuna on mahdollista Hirvensalon puistotien ja Vähäheikkiläntien liittymän kaltaisilla liikennevalo- ja kaistajärjestelyillä, joilla rajoitetaan liian suuren ja mahdollisesti koko liikenteen ruuhkauttavan henkilöautovirran pääsyä Stålarminkadulle, mutta mahdollistetaan bussien pääsy sujuvasti liittymien läpi omia bussikaistoja käyttäen.

Hirvensalon ja Satava-Kaksikerran kokonaismitoituksen vaikutus

Liikenteen toimivuuden kannalta Hirvensalo ja Satava-Kaksikerta muodostavat yhden kokonaisuuden, jonka liikenneyhteyksien toimivuutta on tarkasteltu kahdella eri

maankäytön mitoituksella. Molemmissa vaihtoehdoissa Hirvensalossa on 18 000 asukasta. Satava-Kaksikerrassa on kevyemmän mitoituksen vaihtoehdossa 2 700 asukasta ja raskaammassa vaihtoehdossa 12 000 asukasta, eli saarilla on yhteensä 20 700 tai 30 000 asukasta. Molemmissa tapauksissa Hirvensaloon tarvitaan toinen silta (Uittamon silta).

Alhaisemmalla mitoituksella liikenne on mahdollista syöttää mantereen puolen katuverkkoon ilman, että nykyiset ja suunnitellut uudet liittymät tukkeutuvat. Liikennemäärät lisääntyvät Uittamon sillan myötä varsinkin Eteläkaarella ja Ispoisten puistotiellä, mutta näiden välityskyky on kuitenkin riittävä lisääntyvälle liikenteelle. Katuverkolla tarvitaan toki joitain liittymäjärjestelyjä ja kevyen liikenteen järjestelyjä turvallisuussyistä.

Hirvensalon sillan kautta keskustaan kulkevalla reitillä liikenne jonoutuu aamuruuhkan aikana Vähäheikkiläntien liittymässä, mutta bussit pääsevät omaa kaistaansa pitkin sujuvasti Stålarminkadulle ja osa keskustaan kulkevasta henkilöautoliikenteestä voi siirtyä Vähäheikkiläntien kautta kulkeville vaihtoehdoisille reiteille ns. ”vapaa oikea” kaistajärjestelyn avulla.

Korkeammalla maankäytön mitoituksella mantereen puolen katuverkko ei pysty ottamaan vastaan saarilta tulevaa liikennettä. Vilkkaimpiin liittymiin muodostuu jonoja ja jonojen takia myös joukkoliikenteen toimivuus heikentyy merkittävästi.

Hirvensalon saaren puolella kriittisimmät liittymät ovat Kaksikerrantien liittymät Vanhan Kaksikerrantien kohdalla saaren pohjoisosassa ja uusi Uittamon sillalle johtava liittymä. Nämä liittymät on mahdollista toteuttaa valo-ohjattuina tai kaksikaistaisina kiertoliittyminä siten, että kaikki liikenne pystytään ruuhka-aikaankin ohjaamaan liittymien läpi. Tämä ei kuitenkaan auta raskaamman mitoituksen vaihtoehdossa, jossa mantereen liikenneverkko ei pysty ottamaan kaikkea saarilta tulevaa liikennettä vastaan.

Saarien alhaisemmalla kokonaismitoituksella liikenne saadaan toimimaan kohtuullisesti. Autoliikenne ei tuki joukkoliikenteen reittejä ja joukkoliikenteelle saadaan riittävästi käyttöä, kun uusi maankäyttö sijoitetaan Hirvensaloon osayleiskaavan mukaisesti pääosin lähelle joukkoliikenneyhteyksiä.

Eri liikennemuotoja koskevissa vaikutusten arvioinneissa lähtökohtana on saarien alhaisempi kokonaismitoitus (20 700 asukasta).

Autoliikenne

Hirvensalon katuverkon rungon muodostavat Kaksikerrantie ja siitä lähtevät Vanha Kaksikerrantie ja Tammistontie sekä yhteydet silloille.

Suuri osa Särkilahden ja Maanpään autoliikenteestä haakeutuu saaren keskelle osoitetulle Kukolantielle. Muilta osin autoliikenne ohjautuu katujen runkoreiteille.

Saaren sisällä autoliikenteen toimivuudessa ei ole ongelmia.

Joukkoliikenne

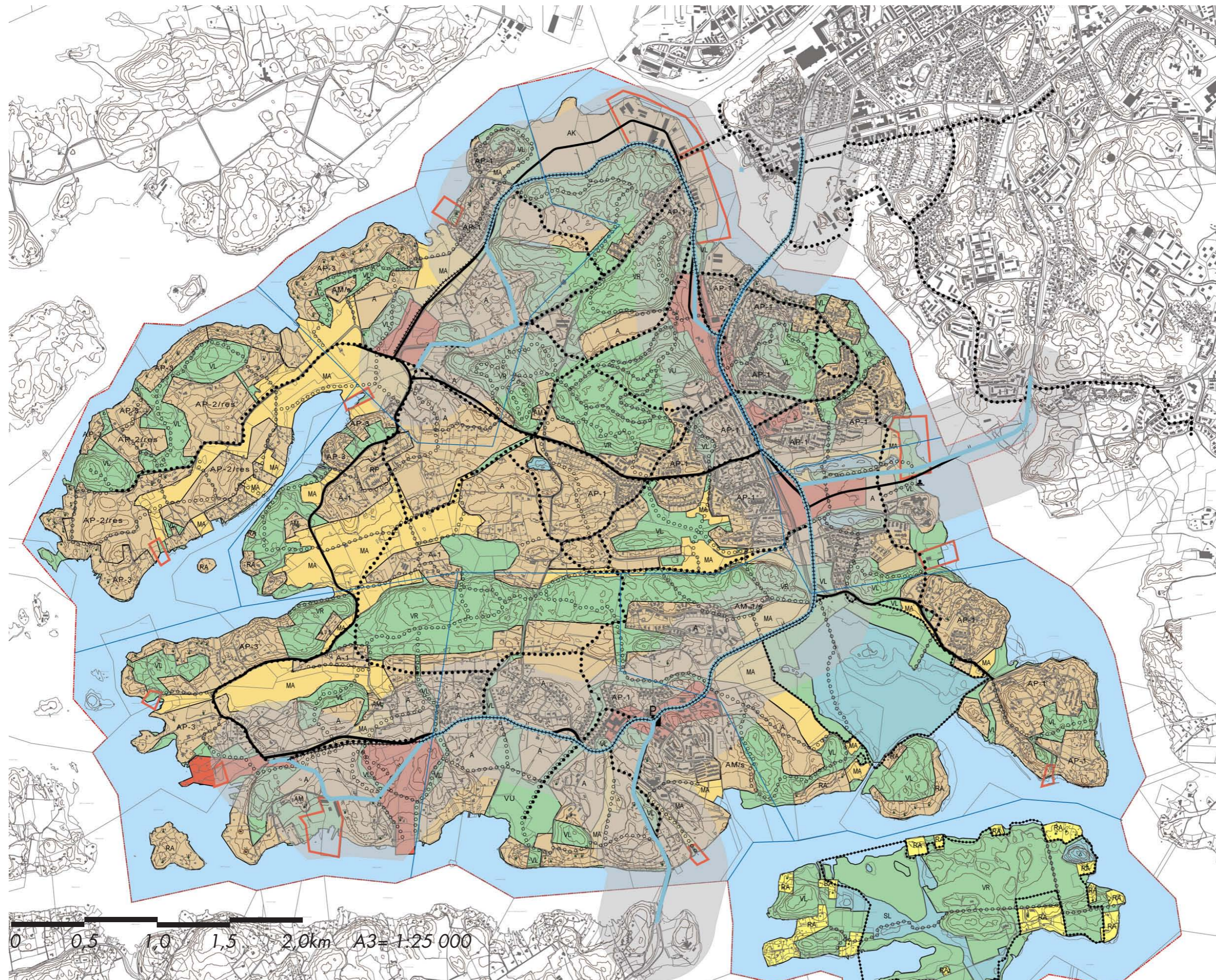
Yleiskaavassa suurin osa maankäytöstä on sijoitettu joukkoliikenneyhteyksien varteen. Toimivan joukkoliikenteen edellytyksenä on riittävän suuri asukasmäärä lähellä joukkoliikenteen pysäkkejä. Siksi joukkoliikennereittien varteen on osoitettu kerrostalo- ja tiivis-matala korttelialueita. Kaavaratkaisu mahdollistaa toimivan joukkoliikenteen toteuttamisen.

Kevyt liikenne

Kevyen liikenteen reitit on osoitettu katujen varsiin sekä saaren keskiosaan. Rantoja pitkin kulkevia kevyen liikenteen reittejä on osoitettu vain Lauttarantaan, koska muualla rakennetut rannat estävät kulkureitit rannoilla.

Merkittävin uusi kaavassa osoitettu kevyen liikenteen muutos on uusi kevyenliikenteensilta Lauttarannasta mantereelle. Se luo erittäin hyvät pyöräilymahdollisuudet Hirvensalon pohjoisosasta Turun keskustaan. Toinen merkittävä uusi kevyen liikenteen yhteys on Uittamon sillalla.

Kaavaratkaisu luo uusia kevyen liikenteen reittejä mantereelle ja Hirvensalon välille ja saaren ympäri kulkeva yhteinen kevyenliikenteenreitti luo houkuttelevan pyöräretki-reitin sekä mantereelle että saaren asukkaille.



Tunnelit vai sillat

Kansalaiskeskustelussa on noussut esiin tunneli Hirvensalon pohjoisosasta meren ja sataman ali keskustan länsipuolelle. Tämä ei ole liikenteellisesti järkevää, koska keskustan länsipuolen maankäyttöä ollaan tehostamassa ja länsipuolen katuverkon kapasiteetti tulee silloin kokonaan käytetyksi. Tunneli ei siten nopeuttaisi yhteyttä Hirvensalon suunnalta keskustaan. Myös Uittamon sillan vaihtoehdoksi on esitetty tunnelia.

Tunnelit palvelevat siltaa huonommin joukkoliikennettä ja kevyttä liikennettä, jota ei voi ohjata tunneliin. Alueen maastonmuodoista ja kallioperästä johtuen tunnelit jouduttaisiin rakentamaan varsin syvälle ja myös varsin pitkänä, jolloin ne olisivat myös huomattavasti kalliimpia kuin siltaratkaisu.

Vaikutukset teknisen huollon järjestämiseen

Hirvensalon saari on suurimmaksi osaksi vaikeasti rakennettavaa joko pehmeikköä tai kalliota. Kaavaratkaisun mukainen maankäytön keskittäminen melko tiiviisti pääkatujen varsille tuo teknisen huollon verkoille mahdollisimman paljon käyttäjiä, jolloin verkkopituutta tarvitaan vähemmän. Tällä on myönteisiä vaikutuksia teknisen huollon järjestämiseen.

Ihmisiin kohdistuvat vaikutukset

Vaikutukset talouteen

Hirvensalon rakentaminen vaatii yhteiskunnalta investointeja katuihin, kunnallistekniikkaan, uuteen siltaan, kouluihin, päiväkodeihin ja muihin julkisiin palveluihin sekä joukkoliikenteeseen.

Vastapainoksi Hirvensaloon muuttavat asukkaat tuovat verojen kautta tuloja kaupungille.

Taloudelliset vaikutukset ovat myönteisimmät silloin, kun pystytään tuottamaan asuntoja kohtuullisin investointikustannuksin hyvien joukkoliikenneyhteyksien varten. Tällaisia alueita ovat yleensä lähellä nykyistä yhdyskuntarakenetta sijaitsevat kohteet. Tällaiset alueet ovat myös yksityistalouden kannalta edullisimpia, koska matkapituudet ovat mahdollisimman lyhyitä ja joukkoliikenne toimivaa.

Hirvensalossa joudutaan tekemään isoja investointeja siltoihin ja pohjarakentamiseen. Varsinkin saaren pohjois- ja itäosa ovat kuitenkin yhdyskuntarakenteelliselta sijainniltaan niin hyviä, että alueiden toteuttaminen on kannattavaa.

Kaavaratkaisu tukee taloudellisen yhdyskunnan toteuttamista Hirvensaloon. Maankäytön toteutuksessa on edetävä niin, että ensin rakennetaan lähimpänä keskustaa olevat alueet.

Vaikutukset terveyteen

Hirvensalon osayleiskaavaan ei sisälly merkittäviä haitallisia vaikutuksia ihmisten terveyteen. Liikenteen kasvu kasvattaa melualueita varsinkin Kaksikerrantien varressa. Toisaalta meluhaittoja pystytään ehkäisemään melusteiden lisäksi myös rakenteellisin ratkaisuin (pihojen suojaaminen korttelitason suunnittelussa). Tähän on hyvä edellytykset varsinkin Uittamon sillan kohdalla, jossa kadut tulevat kokonaan uuteen paikkaan.

Kaavatyön yhteydessä on koottu tiedot Hirvensalon pilaantuneiden maiden riskikohteista. Riskikohteiden kohdalla on tutkittava mahdollisen maankäytön muutoksen yhteydessä, onko riskitoiminta pilannut maaperää. Jos haitta-aineita löydetään, maaperä puhdistetaan, jonka jälkeen riski ihmisiin kohdistuvista haitallisista terveysvaikutuksista poistuu.

Kaavaratkaisu ei aiheuta haittoja ja riskejä ihmisten terveydelle.

Vaikutukset sosiaalisiin oloihin

Kaavaratkaisu tukee Hirvensalon eri osa-alueiden alueellisen identiteetin syntymistä. Osa-alueet muodostavat runkoreittien ja joukkoliikenneyhteyksien kautta yhteisen hirvensalolaisen kokonaisuuden.

Suurin osa asutuksesta sijaitsee tehokkaan joukkoliikenneverkon varrella, ja joukkoliikenne johtaa Hirvensalon kahteen pääkeskukseen, jotka sijaitsevat saaren itäosassa silloille johtavien katujen risteyksissä.

Asutuksen sijoittuminen joukkoliikennereittien varrelle mahdollistaa myös autottomille (lapset, nuoret, vanhukset) hyvät kulkuyhteydet kouluihin ja kauppoihin.

Tiivis joukkoliikennereittien varteen keskittyvä asutus jättää runsaasti vapaa-alueita saaren keskiosiin, joissa on hyvät virkistyskäyttömahdollisuudet.

Vaikutukset väestön kehitykseen ja asumiseen

Hirvensalon osayleiskaavan toteuttaminen tuo Turun kaupungin alueelle melko lähelle keskustaa uusia viihtyisiä asuinalueita. Tällä on myönteisiä vaikutuksia Turun väestökehitykseen ja asumiseen. Osayleiskaavan mukainen maankäyttö kolminkertaistaa Hirvensalon asukasmäärän noin 18 000 asukkaaseen.

Vaikutukset palveluihin

Hirvensalon asukasluvun kolminkertaistuminen lisää kaupallisten palveluiden kysyntää, jolloin saaren kauppapalvelut paranevat nykyisestä. Väestöpohja ei riitä elintarvikekauppojen perustamiseen Oriniemeen tai Särkilahteen, mutta asukasmäärä voi niissä riittää elintarvikekioskiin.

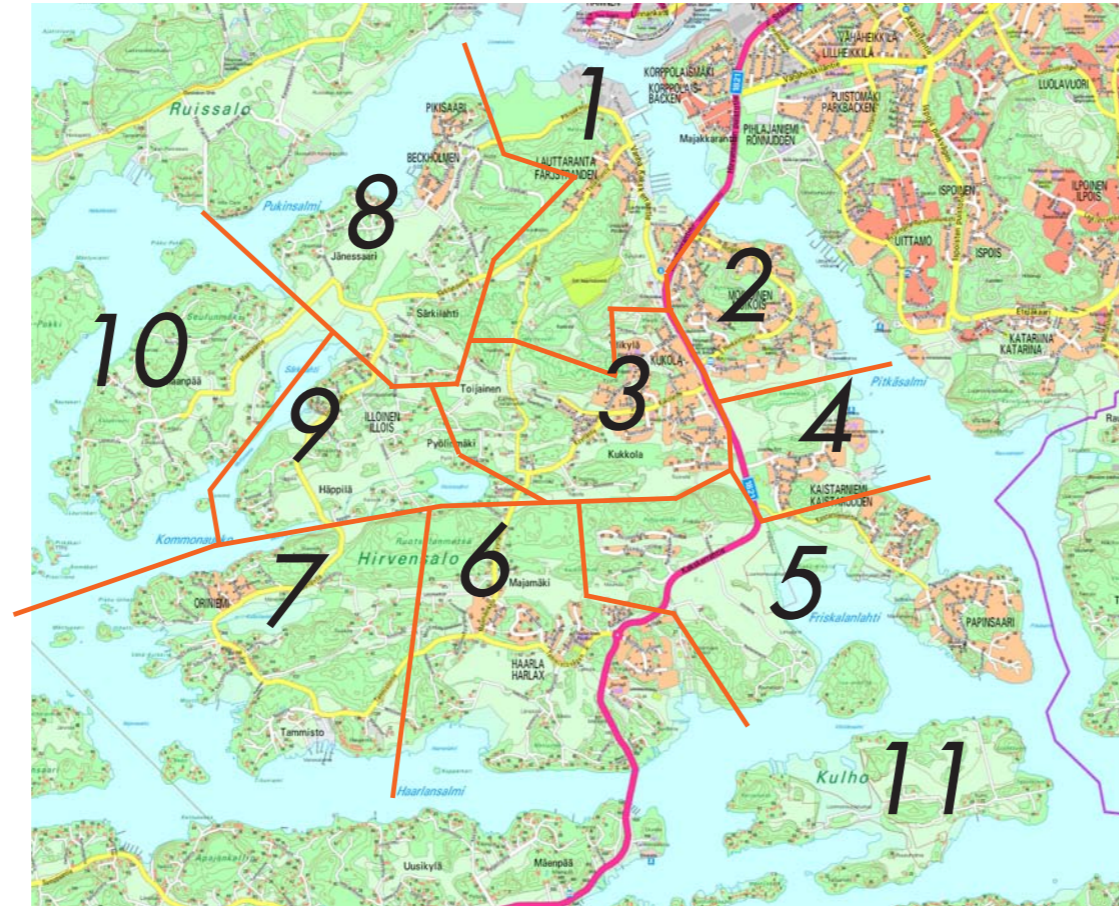
Uudet asukkaat tarvitsevat uusia palveluita, muun muassa kouluja, päiväkoteja ja terveystalouksia.

Koulut keskittyvät nykyisten paikkojen (Kukola ja Haarla) lisäksi Uittamon sillan ja Kaksikerrantien risteyksen tuntumaan. Hyvän joukkoliikenteen ansiosta koululaiset pääsevät sujuvasti myös mantereeseen puolella sijaitseviin kouluihin. Siten kaavaratkaisu lisää koulujen valikoimaa ja parantaa niiden saavutettavuutta.

Päiväkodeille on osoitettu alueita saaren itäosan lisäksi Maanpäästä, Särkilahdesta ja Oriniemestä. Lisäksi päivähoitopaikkoja voi syntyä perhepäivähoitoon asutuksen keskelle.

Vaikutuksen työpaikkoihin

Turun työpaikat keskittyvät suurimmaksi osaksi Turun keskustan ja Kupittaaan alueelle. Hirvensalo ei pysty kilpailemaan toimistotyöpaikka-alueena, joten niitä ei ole kaavassa osoitettu. Hirvensalo on siten pääosin asumisen aluetta. Hirvensalosta on kohtuullisen lyhyt matka keskustan työpaikoille, jonne uuden maankäytön toteuduttua on myös sujuvat joukkoliikenneyhteydet. Osayleiskaavalla ei ole merkittäviä vaikutuksia työpaikkoihin.



Hirvensalon osa-aluejako ja aluetehokkuuden mukaiset teoreettiset asukasmäärät 2030, osa tulevaisuuden kerrosalasta tulee toteutamaan palvelu- ja työpaikkarakentamisena.

Hirvensalon osayleiskaavan asukasmäärätavoite vuoteen 2030 mennessä on yhteensä 18000 asukasta.

1. POHJOISRANTA, N. 3000 AS.
2. MOIKOINEN, N. 1800 AS.
3. KUKOLA- TOIJAINEN, N. 3000 AS.
4. UUSI KESKUSTA, N. 1500 AS.
5. KAAKKOISRANTA, N. 3000 AS.
6. HAARLA, N. 4500 AS.
7. AIRISTONRANTA, N. 3000 AS.
8. KANAVAKAUPUNKI, N. 2000 AS.
9. ILLOINEN, NYKYINEN AS.TÄYDENTYY
10. MAANPÄÄ, N. 1000 AS.
11. KULHO

Osayleiskaavan toteuttaminen

Päättäjiltä edellytetään suunnitelman periaatteiden sisäistämistä ja sitoutumista periaatteisiin.

Toteutuksen suunnitelmallisuus on ratkaiseva asuin ympäristön laadun kannalta. Yksityisomistuksessa tai pitkäaikaisella vuokrasopimuksella sidotut alueet tulee sopimuksin tai perustettavien kehitysyhtiöiden tms. avulla saamaan suunnitelmalliseksi osaksi yhtenäistä kaupunkirakennetta. Eri aikaan toteutettujen asemakaava-alueiden tulee liittyä saumattomaksi kokonaisuudeksi.

Osayleiskaavan päivityksen tavoitteena on toimivaan, taloudellinen ja ekologisesti kestävä yhdyskuntarakenne. Nykyistä rakennetta hyödynnetään saaren itäosissa ja saaren uudet asuinalueet lännessä liittyvät osaksi olevaa yhdyskuntarakennetta. Suunnitelma perustuu tehokkaaseen joukkoliikenteeseen ja kevytliikenteeseen.

Ekologisia rakentamistapoja kehitetään Hirvensalon alueella.

Rakennuslupia myönnetään vain asemakaavoitetuille alueille. Nykyisille ranta-alueille laaditaan asemakaavat tarpeiden ja resurssien mukaisesti. Oleva kesäasutus sijaitsee maisemallisesti ja yhdyskuntarakenteellisesti hyvin erilaisissa paikoissa. Loma-asutustonttien ja niihin välittömästi liittyvien alueiden rakentamistehokkuudet ja rakennuspaikkojen määrä tutkitaan asemakaavoitusvaiheessa.

Asukkaiden odotukset

Nykyiset asukkaat:

Osayleiskaavan päivityksen mukaisella kaupunkirakenteella taataan hyvät kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen yhteydet kaikille asukkaille. Sijoittamalla rakentaminen kyläkokonaisuuksiin taataan myös yhtenäisten laajojen viheralueiden ja maaseudun säilyminen Hirvensalossa.

Tulevat asukkaat:

Hirvensaloon on rakentumassa pikkukaupunkimainen, luonnonläheinen, merellinen uusi kaupunginosa hyvien joukkoliikennedyhteyksien varrelle. Uuden imagon avulla Hirvensalo houkuttelee uusia asukkaista koko Turun talousalueelta.

Suunnittelutoimeksiannot asemakaavoitukselle

Yhdyskuntarakenne

Asemakaavoituksessa tulee uudet osa-alueet suunnitella toimiviksi kokonaisuuksiksi, jotka liittyvät saumattomasti yhteen tiiviiksi ja viihtyisäksi yhdyskuntarakenteeksi.

Kaksikerrantien varren korttelirakennetta pyritään tiivistämään osaksi ”joukkoliikennebulevardia”. (Keskustat)

Haja-asutusta ei sallita korttelialueiden ulkopuolella.

Rantahuvilavyöhykkeen merkittävä täydennysrakentaminen ja muuttaminen pysyvään asumiseen edellyttää tarkempaa kaavallista suunnittelua ja rakentamisen ohjausta.

Maankäyttö ja identiteetti

Hirvensaloon pyritään sijoittamaan merellisiä työpaikka-alueita. Asuminen, työpaikat ja palvelut sekoittuvat Hirvensalossa.

Ympäristön laatuominaisuudet ja identiteetti

Särkilahden (Kanavakaupunki), Maanpään ja Koristo-Tammiston (Airistonranta) kylien rakentaminen antavat Turulle uuden merellisen myyntivaltin.

Selkeiden rakennettujen ja rakentamattomien alueiden luominen antavat myös nykyisille Hirvensalon asukkaille takeet asuinympäristön laadun säilymisestä.

Lähiympäristö suunnitellaan kaikille asukasryhmille.

Asuinalueille luodaan luontevia kokoontumispaikkoja.

Eri osa-alueille luodaan oma rakenteensa ja ominaispiirteensä. Hirvensalon vanhat kulttuuriympäristöt ovat osa Hirvensalon uutta rakennetta.

Maisema ja viherrakentaminen

Suunnitelmassa on määritelty Hirvensalon viherverkoston laajuus ja suunnat. Hirvensalossa on laajoja metsiä ja maaseutualueita.

Rakennettujen alueiden sisällä viheralueet ovat osayleiskaavan keskuksissa kaupunkipuistomaisesti rakennettuja.

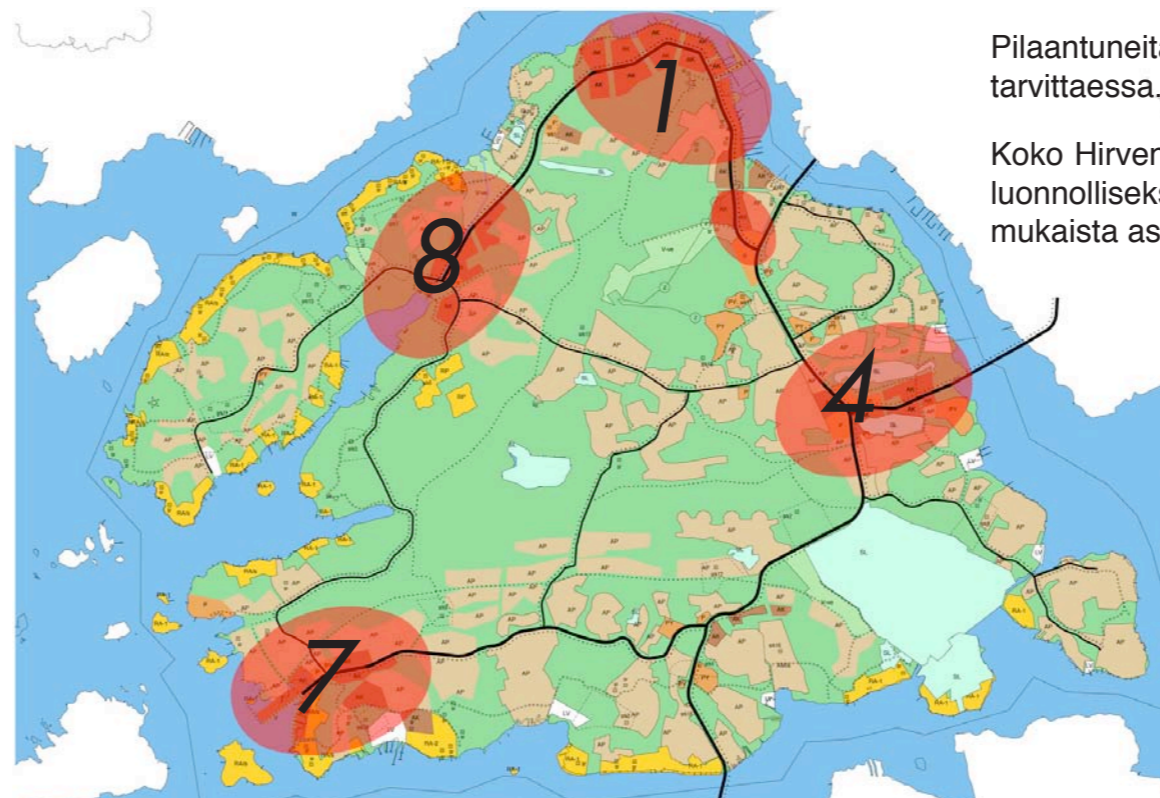
Pohjoisrannan, Kanavarannan ja Airistonrannan keskuk-sissa puistojen luonne on merellinen, ja rakennetuimmat puistot keskittyvät aivan veden äärelle. Väljemmillä alueil-la puistot ovat luonnonmukaisempia.

Asemakaavoituksessa pyritään välttämään rakentamisen väliin jääviä liian pieniä luonnonvaraisia kaistaleita. Yhteis-piharatkaisulla voidaan varata alueelle asukkaiden omien pihapiirien lisäksi puolijulkisia alueita yhteiseen käyttöön sekä säätää rakentamisen haluttua tiheyttä.

Alueiden hulevesijärjestelmä tulee tutkia jo asemakaavoituks-alkuvaiheessa, koska toiminnan takaamiseksi ne pitää mitoittaa oikein.

Detaljisuunnittelussa on tavoite rakentaa luonnonmukais-ta ympäristöä, välttää laajoja räjäytys- ja maansiirtotöitä, säilyttää Hirvensalolle tyypilliset maastonmuodot ja paikalliset luonnon arvokohteet. Lisärakentaminen on sijoitettu ottaen huomioon nykyinen yhdyskuntarakenne.

Alueen viherverkosto on asukkaiden hyvin saavutettavis-sa. Viherverkosto on laaja ja tarjoaa erilaisia osa-alueita.



Hirvensalon uudet kaupunkikokonaisuudet. Pohjoinen ranta (1) Linnaa vastapäätä ja uusi eteläinen keskusta (4) sekä Kanavakaupunki (8) ja Airistonranta (7) saaren joukkoliikennekadun läntisinä päätepisteinä.

Liikenne ja katuverkko

Liikenneverkko jäsennetään määrätietoisesti: Kaksikerrantien ”joukkoliikennebulevardi”, joukkoliikenteen kokoojakadut Särkilahteen ja Oriniemeen, tonttikadut sekä vanhat kylätiet. Viimeksi mainitut toimivat ajoneuvoliikenteen ka-tuina alueilla, joilla on vain vähän liikennettä sekä osana kevyen liikenteen verkostoa. Kevyelle liikenteelle luodaan uusi verkosto, joka mahdollistaa sujuvat yhteydet Turun keskustan suuntaan.

Katujen määrä pyritään minimoimaan ja yhdyskuntaraken-etta tiivistämään, näin myös vesihuoltoverkostojen pituus pysyy kohtuullisena.

Alueen liikenneverkko on hierarkkinen ja alueella on help-po liikkua. Tavoitteena turvallinen liikenneympäristö

Tekninen huolto

Nykyistä infrastruktuuria hyödynnetään mahdollisimman pitkälle. Uusi kunnallistekniikka tulee rakentaa oikeaan aikaan.

Pilaantuneita maita tutkitaan ja pudistetaan tai vaihdetaan tarvittaessa.

Koko Hirvensalon alueella hulevesien käsittely nostetaan luonnolliseksi osaksi lähiympäristöä. Se on osa luonnon-mukaista asumista.

