

ASEMAKAAVAN- JA TONTTIJAONMUUTOKSEN SELOSTUS, joka koskee 5. päivänä joulukuuta 2008 päivättyä, lausuntojen ja muistutuksen perusteella 9.2.2009 muutettua asemakaavakarttaa (56/2001). ”Suikkilantie”

1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavanmuutos koskee:

Kaupunginosa:	063 PAHANIEMI	063 PAHANIEMI
Korttelit ja tontit:	33.-1, 56.-1, 64.-1-2, 65.-1, 66.-1-2, 74.-2-3	33.-1, 56.-1, 64.-1-2, 65.-1, 66.-1-2, 74.-2-3
Kadut:	Artukaistentie Aunelantie (osa) Ieskatu (osa) Messukentänkatu (osa) Pansiontie (osa) Rahjekatu Rahjepolku Rautatehtaankatu (osa) Suikkilantie Vesimyllyntie (osa) Väinölänkatu (osa) Härkähaka (osa) Kyytönpuisto Mustonpuisto Rahjenuisto Raisionjoenranta Suikkilantienpuisto Vesimyllynpuisto Väinölänpuisto (osa) Pilkolanpolku Raisionjoenranta Naantalintie (osa) Raisionjoenrannan pysäköinti- alue Rauman valtatie Uudenkaupungin rata (osa) Raisionjoki (osa)	Artukaisvägen Aunelavägen (del) Okgatan (del) Mässfältsgatan (del) Pansiovägen (del) Seltampsgatan Seltampsstigen Järnverksgratan (del) Suikkilavägen Vattenkvarnsvägen (del) Väinölägratan (del) Oxhagen (del) Kyytöparken Mustoparken Seltampsparken Resoåstranden Suikkilavägsparken Vattenkvarnsparken Väinöläparken (del) Pilkolastigen Resoåstranden Nådendalsvägen (del) Resoåstrandens parkeringsom- råde Raumo riksväg Nystadsbanan (del) Reso å (del)
Virkistysalueet:		
Polku:		
Erityisalue:		
Liikennealueet:		
Vesialue:		

Kaupunginosa:	077 MÄLIKKÄLÄ	077 MÄLIKKÄLÄ
Katu:	Suikkilantie	Suikkilavägen
Virkistysalue:	Kivimaanpuisto	Kivimaaparken
Liikennealue:	Rauman valtatie (osa)	Raumo riksväg (del)

Kaupunginosa:	075 RUOHONPÄÄ	075 RUOHONPÄÄ
Virkistysalue:	Heisalanpuisto (osa)	Heisalaparken (del)

Kaupunginosa:	074 PITKÄMÄKI	074 LÅNGBACKA
Virkistysalue:	Gdankinpuisto (osa)	Gdanskparken (del)

Asemakaavanmuutoksella muodostuva tilanne:

Kaupunginosa:	063 PAHANIEMI	063 PAHANIEMI
Korttelit ja tontit:	8 (osa), 56, 64-66, 74 ja 78	8 (del), 56, 64-66, 74 och 78
Kadut:	Artukaistentie Aunelantie (osa)	Artukaisvägen Aunelavägen (del)

	leskatu (osa)	Okgatan (del)
	Nuorisotalonkuja	Ungdomsgårdsgränden
	Pansiontie (osa)	Pansiovägen (del)
	Rahjekatu	Seltampsgatan
	Rahtarikuja	Chaffisgränden
	Rautatehtaankatu (osa)	Järnverksgatan (del)
	Vaulopolku (osa)	Vidjelänksstigen (del)
	Väinölänkatu (osa)	Väinölägatan (del)
Virkistysalueet:	Raisiojoenranta	Resoåstranden
	Suikkilantienpuisto	Suikkilavägsparken
	Vesimyllynpuisto	Vattenkvarnsparken
Erityisalueet:	Aunelanniitty	Aunelaängen
	Kyytönpuisto	Kyytöparken
	Mustonpuisto	Mustoparken
	Rahjenuisto	Seltampsparken
	Väinölänpuisto (osa)	Väinöläparken (del)
Liikennealueet:	Naantalintie (osa)	Nådendalsvägen (del)
	Suikkilantie	Suikkilavägen
	Uudenkaupungin rata (osa)	Nystadsbanan (del)
Vesialue:	Raisiojoki (osa)	Reso å (del)
Asema:	Jyrkkälän asema	Jyrkkälä station
Julkiset kulkuväylät:	Artukaistenkäytävä	Artukaisgängen
	Aunelanpolku	Aunelastigen
	Nuorisotalonpolku	Ungdomsgårdsstigen
	Pilkolanpolku	Pilkolastigen
	Rahjepolku	Seltampsstigen
	Rahtaripolku	Chaffisstigen
	Vaulopolku	Vidjelänksstigen
	Väinölänpolku	Väinölästigen
	Väinölänsilta	Väinöläbron
Kentät:	Hemmilän leikipaikka	Hemmilä lekplats
	Pahaniemen pallokenttä	Pahaniemi bollplan
Pysäköintialue:	Raisiojoenrannan pysäköinti- alue	Resoåstranden parkeringsområ- de
Kaupunginosa:	077 MÄLIKKÄLÄ	077 MÄLIKKÄLÄ
Liikennealueet:	Rauman valtatie (osa)	Raumo riksväg (del)
	Suikkilantie	Suikkilantie
Julkiset kulkuväylät:	Härkäpolku	Oxstigen
Kaupunginosa:	075 RUOHONPÄÄ	075 RUOHONPÄÄ
Erityisalue:	Gdankinpuisto (osa)	Gdanskparken (del)
Kaupunginosa:	074 PITKÄMÄKI	074 LÅNGBACKA
Erityisalueet:	Gdankinpuisto (osa)	Gdanskparken (del)
	Kivimaanpuisto	Kivimaaparken
Julkiset kulkuväylät:	Gdankinpolku	Gdanskstigen
	Rahjepolku	Seltampsstigen

Uusi korttelin numero: Pahaniemi-78

Asemakaavanmuutoksen yhteydessä hyväksytään seuraavat sitovat tonttijaot/tonttijaonmuutokset:
PAHANIEMI-8.-8, -56.-2 ja 3, -64.-3 ja 4, -65.-2, -66.-3 ja 4, -74.-4 ja -78.-1.

Kaava-alueen muilla osilla on laadittava erillinen tonttijako.

1.1 Tunnistetiedot

Asemakaavatunnus: 56/2001.
 Diarionumero: 11403-2001.
 Työnimi: Suikkilantie

Kaavanmuutoksen vireilletulosta on kuulutettu 17.11.2001. Osallisille on toukokuussa 2002 lähetetty osallistumis- ja arviointisuunnitelma.

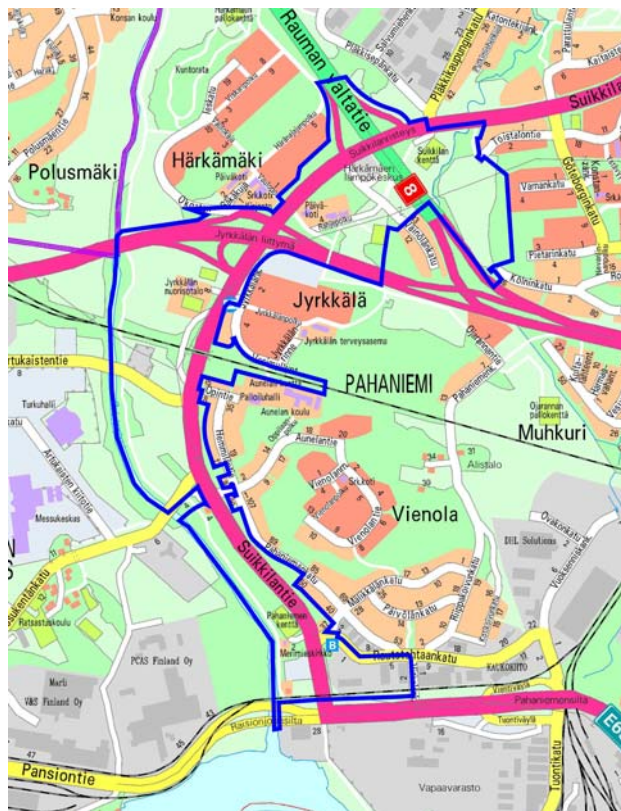
Ympäristö- ja kaavoituslautakunta on hyväksynyt luonnoksen 16.1.2007.

Kaavaehdotus on ollut nähtävillä 22.12.2008–20.1.2009 välisen ajan.

Asemakaavanmuutos on laadittu ympäristö- ja kaavoitusviraston asemakaavatoimistossa, osoite: Puolalankatu 5, 20100 Turku, p. 330 000.
 Valmistelija: Kaavoitusarkkitehti Christina Hovi

1.2 Kaava-alueen sijainti

Asemakaavanmuutosalue (jatkossa kaava-alue) sijaitsee noin 4 km:n etäisyydellä Kauppatorista länteen pääosin Pahaniemen kaupunginosassa. Kaava-alueen pinta-ala on noin 77,7 ha.



Kuva 1. Kaava-alueen sijainti.

1.3 Kaavan nimi ja tarkoitus

Asemakaavanmuutos työnimellä ”Suikkilantie” laaditaan Turun satamayhteyden ja Suikkilantiehen liittyvien alueiden kehittämiseksi. Asemakaavalla Suikkilantie muutetaan Tiehallinnon ylläpitämäksi maantiekseksi välillä Pansiontie–Pläkkikaupunginkatu.

1.4 Sisällysluettelo

1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT	1
1.1 Tunnistetiedot.....	3
1.2 Kaava-alueen sijainti	3
1.3 Kaavan nimi ja tarkoitus.....	3
1.4 Sisällysluettelo.....	4
1.5 Selostuksen liitteet.....	5
1.6 Luettelo taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista.....	5
2 TIIVISTELMÄ	6
3 LÄHTÖKOHDAT	8
3.1 Suunnittelualue	8
3.1.1 Alueen kuvaus	8
3.1.2 Luonnonympäristö.....	9
3.1.3 Rakennettu ympäristö.....	11
3.2 Ympäristön häiriötekijät	16
3.2.1 Maaperän pilaantuneisuus.....	16
3.2.2 Melu	17
3.2.3 Tärinä	18
3.2.4 Päästöt	20
3.2.5 Vaaralliset aineet.....	20
3.3 Suunnittelutilanne	20
3.4 Päätökset, selvitykset ja suunnitelmat.....	25
4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET, OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ	27
4.1 Asemakaavan muuttamisen tarve.....	27
4.2 Asemakaavan tavoitteet	28
4.3 Aloitusvaihe	30
4.4 Alustava kaavaluonnos.....	31
4.5 Suikkilantien kehittämisselvitys	34
4.6 Kaavaluonnos.....	35
4.7 Suikkilantien tiesuunnitelma.....	38
4.7.1 Tutkitut liittymävaihtoehdot	38
4.7.2 Meluntorjunta	40
4.7.3 Tiesuunnitelman kuvaus	44
4.8 Alustava kaavaehdotus 6.10.2008.....	49
4.9 Asemakaavaehdotus 5.12.2008.....	54
4.9.1 Kaavaehdotuksen valmistelu.....	54
4.9.2 Lausunnot.....	56
4.9.3 Nähtävilläolo ja muistutus	65
5 ASEMAKAAVAEHDOTUKSEN KUVAUS.....	66
5.1 Kaavan rakenne	66
5.2 Aluevaraukset.....	66
5.2.1 Korttelialueet	66
5.2.2 Kadut ja liikennealueet	69
5.2.3 Virkistys-, suojaviher- ja vesialueet	70
5.3 Ympäristöhäiriöt	71
5.4 Asemakaavan vaikutukset.....	72
5.5 Tavoitteiden toteutuminen	76
5.6 Nimistö.....	79
6 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS	80

1.5 Selostuksen liitteet

- Liite 1: Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 30.5.2002, muutettu 8.12.2006, 7.10.2008 ja 12.12.2008
- Liite 2: Suikkilantien kehittämiselvitys, Turku. Tiehallinto, Turun kaupunki, 2003.
- Liite 3: Suikkilantien nelikaistaistaminen välillä Pansiontie–Rauman valtatie: luontoselvitys. Luonto- ja ympäristötutkimus Envibio Oy, 2008.
- Liite 4: Pilaantuneen maaperän riskinarvio. Turun kaupunki. Messukentänkatu, Turku. WSP, 2008.
- Liite 5: Turun satamayhteys. Suikkilantien parantaminen ja muuttaminen maantiekseksi välillä Pansiontie–Valtatie 8, Turku. Liikenne- ja viestintäministeriö, 2008.
- Liite 6: Turun satamayhteys, Suikkilantien parantaminen ja muuttaminen maantiekseksi välillä Pansiontie–Valtatie 8. Tärinäselvitys, Geomatti Oy, 2007.
- Liite 7: Turun satamayhteys, Suikkilantien parantaminen ja muuttaminen maantiekseksi välillä Pansiontie–Valtatie 8, Turku. Tiesuunnitelmaselostus. Turun tiepiiri, 2009.

1.6 Luettelo taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista

- Luonnon monimuotoisuus Turussa. Karhu Kari (toim.). Turun kaupungin ympäristönsuojelutoimisto, 1994.
- Raisiojokilaakson maisemanhoito- ja virkistyskäyttösuunnitelma. Maisema-arkkitehtuuritoimisto Merja Häkkinen, 1987.
- Turun kaupungin liikuntavirasto. Venesatamien kehittämiselvitys 1999. Satamatekninen Oy Hamntekniska Ab 1999.
- Satamien liikenneyhteyksien ja satamavarausten selvitys. Varsinais-Suomen liitto ym., 1999.
- Turun seudun liikennejärjestelmä. Liikennejärjestelmäsuunnitelma 2000. Yhteenvetoraportti. Varsinais-Suomen liitto ym., 2000.
- Opintien asemakaavanmuutosalue. Liikennetärinäselvitys. Insinööritoimisto Sauli Maanpää Ky, 2005.
- Vakka-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma. Uusikaupunki–Turku henkilöjunaliikenteen toteuttamiselvitys. Varsinais-Suomen liitto, 2005.
- Varsinais-Suomen paikallisjunaliikenne. Ratatekninen ja liikenteellinen selvitys. Ratahallintokeskus, Liikenne- ja viestintäministeriö, Varsinais-Suomen liitto, 2007.
- Asunto- ja maankäyttöohjelma vuosille 2006–2010, Kv 10.4.2006.
- Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. VNp 30.11.2004, tarkistettu 13.11.2008.
- Turun kaupunkiseudun maakuntakaava. YM 23.8.2004.
- Turun yleiskaava 2020. Kv 18.6.2001.
- Turun yleiskaava 2025/2030: viherverkkosuunnitelma 2008

2 TIIVISTELMÄ

Lähtökohdat

Pääkatuluokkainen Suikkilantie on osa Turun ydinalueita kiertävää kehäväylää ja merkittävä satamayhteys kannalta. Nykyinen satamayhteys kulkee keskustan kautta Ratapihankatua ja Helsinginkatua pitkin Helsingin ja Hämeenlinnan suuntiin, Suikkilantietä ja Markulantietä pitkin Tampereen suuntaan ja Suikkilantietä pitkin Porin suuntaan. Suikkilantie on myös Turun satamaan johtavien ylikorkeiden kuljetusten reitti.

Suikkilantie risteää Naantalintien, Rauman valtatie ja Uudenkaupungin radan kanssa eri tasossa. Messukentänkadun, Naantalintien ramppiliittymät ja Jyrkkälän liittymät ovat valo-ohjattuja. Suikkilantie on Turkuhallin kohdalla 4-kaistainen, muilta osin kaksikaistainen. Suikkilantie on myös joukkoliikenteen (paikallisliikenteen) käyttämä.

Suikkilantiehen rajoittuu virkistyksellisesti ja maisemallisesti merkittävä Raisionjokilaakso. Raisionjoen itärannalla on ulkoilureitti koko suunnittelualueella. Virkistysalueilla sijaitsee leikkipuisto ja kolme pallokenttää.

Alueen eteläosassa sijaitsee sataman rekkaparkki ja merimieskirkko, huoltoasema, kuljetusliike ja ateriapalveluita tuottava yritys. Alueen keskiosassa sijaitsee kioski, nuorisotalo ja pienoisautorata. Alueen pohjoisosassa sijaitsee lämpökeskus, päiväkotia ja entinen Härkämäen koulukiinteistö, jossa nykyään on mm. palloiluhalli.

Liikenne on suurin ympäristöhäiriöiden aiheuttaja (melu, värinä, päästöt). Uudenkaupungin radalla kuljetetaan vaaralliseksi luokiteltuja aineita. Suunnittelualue sijaitsee myös Artukaisissa sijaitsevien vaarallisia aineita valmistavien, käsittelevien tai varastoivien laitosten vaikutusalueella. Messukentänkadun eteläpuolella sijainneen ent. veneveistämön maaperä on pilaantunut.

Maakuntakaava ja yleiskaava ohjaavat asemakaavan laatimista. Suunnittelualue ja suunnittelutilannetta on kuvattu tarkemmin luvussa 3.

Asemakaavan muuttamisen tarve ja tavoitteet

Asemakaavan muuttamisen taustalla on Tiehallinnon periaatelinjaus, jonka mukaan keskustan ulkopuolella sijaitseviin, valtakunnallisesti merkittäviin terminaaleihin kuten satamiin ja lentokentille johtavat tiet ovat tavallisesti maanteitä silloin, kun ne eivät kulje keskustan kautta.

Asemakaavan tavoitteena on mahdollistaa Suikkilantien kehittäminen ja muuttaminen Tiehallinnon hallinnoimaksi maantiekse välillä Pansiontie-Pläkkikaupunginkatu. Tavoitteena on myös paikallisjunaliikenteen huomioiminen ja kevyen liikenteen yhteyksien parantaminen. Tavoitteita on kuvattu tarkemmin selostuksen luvussa 4.2.

Suunnittelun vaiheet

Syksyllä 2001 Tiehallinto käynnisti Suikkilantien kehittämiselvityksen valmistelun. Suikkilantien parantamiseen tähtäävän asemakaavanmuutoksen vireille tulosta kuulutettiin 17.11.2001 ja aloituskokous viranomaisille pidettiin 29.11.2001.

Toukokuussa 2002 osallisille lähetettiin kirjeitse ilmoitus asemakaavanmuutoksen valmistelusta. Alustavia kaava- ja tiesuunnitelmaluonnoksia esitettiin yleisölle 6.6.2002. Pahanien aluekumppanuuden järjestämässä kaavoitus- ja liikenneillassa 13.10.2005 esiteltiin alueella vireillä olevia hankkeita, mukaan lukien Suikkilantien kehittämistä.

Suikkilantien kehittämiselvityksen, esitettyjen mielipiteiden, tehtyjen selvitysten ja käytyjen neuvottelujen pohjalta valmisteltiin kaavaluonnos, joka hyväksyttiin ympäristö- ja kaavoituslautakunnassa 16.1.2007.

Kaavaluonnosta, Suikkilantien kehittämiselvitystä ja tiesuunnitelman lähtökohtia ja tavoitteita esiteltiin yleisölle 13.6.2007 ja tiesuunnitelmaluonnoksia 4.10.2007.

Kaavaehdotuksen valmistelun aikana Tiehallinto on valmistellut Suikkilantien tiesuunnitelmaa, joiden yhteydessä on käyty lukuisia neuvotteluja. Lisäksi on käyty erillisneuvotteluita mm. Oy Teboil Ab:n ja Kuljetusliike Honkasen kanssa huoltoaseman liikennejärjestelyistä. Kaavaehdotus on valmisteltu hyväksytyin luonnoksen, Suikkilantien tiesuunnitelman, käytyjen neuvotteluiden ja annetun palautteen pohjalta. Tiesuunnitelmaa ja alustavaa kaavaehdotusta esiteltiin yleisölle 22.10.2008.

Kaavaehdotuksesta on pyydetty lausunnot viranomaisilta ja hallintokunnilta, joiden toimialaa suunnittelu koskee. Kaava oli nähtävillä 22.12.2008–20.1.2009 samanaikaisesti kun siitä pyydettiin lausunnot. Kaavaehdotuksesta jätettiin yksi muistutus.

Suunnittelun vaiheita sekä osallistumista ja yhteistyötä on kuvattu tarkemmin selostuksen luvussa 4.

Kaavaehdotus

Alue säilyy pääosin katu-, liikenne- ja virkistysalueena. Suikkilantie on osoitettu maantien alueeksi välillä Pansontie–Pläkkikaupunginkatu ja aluevarauksissa on otettu huomioon tiesuunnitelmassa esitetyt tien parantamiseen tähtäävien toimenpiteiden vaatimat tilantarpeet. Virkistykseen kannalta merkittävimmät alueet on osoitettu lähivirkistysalueiksi.

Kaava-alueen eteläosaan on osoitettu teollisuus- ja varastorakennusten, liikerakennusten, huoltoasemarakennusten ja satamatoimintoja palvelevaa pysäköintitoimintojen korttelialueita. Kaava-alueen pohjoisosaan on osoitettu yleisten rakennusten, yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja moottoriurheilun korttelialueita.

Kaava-alueen pinta-ala on noin 77,7 ha ja kokonaisrakennusoikeus 30085 k-m², mikä merkitsee aluetehokkuutta $e_a = 0,04$. Rakennusoikeus kasvaa 1732 k-m²:llä (+ 6 %).

Kaavan merkittävimmät vaikutukset liittyvät liikenteeseen. Kaavanmuutokselle asetetut tavoitteet arvioidaan pääosin toteutuvan. Kaavan sisältöä, vaikutuksia ja tavoitteiden toteutumista on kuvattu tarkemmin selostuksen luvussa 5.

Asemakaavan toteuttaminen käynnistyy kaavan saatua lainvoiman. Tavoitteena on, että Suikkilantiellä on toteutusvalmius vuonna 2010.

3 LÄHTÖKOHDAT

3.1 Suunnittelualue

3.1.1 Alueen kuvaus

Suunnittelualueen eteläosassa sijaitsee sataman rekkaparkki ja merimieskirkko, huoltoasema, kuljetusliike ja ateriapalveluita tuottava yritys. Alueen keskiosassa sijaitsee kioski, nuorisotalo ja pienoisautorata. Alueen pohjoisosassa sijaitsee lämpökeskus, päiväkotiki ja entinen Härkämäen koulukiinteistö, jossa nykyään on maahanmuuttajatoimintaa ja palloiluhalli.

Naantalintie, Rauman valtatie ja Uudenkaupungin rata ovat liikennealueita. Suikkilantie on osa Turun ydinalueita kiertävää kehäväylää ja merkittävä satamayhteyksien kannalta. Katu on myös joukkoliikenteen käyttämä. Suikkilantien, Naantalintien ja Rauman valtatie muodostamaa pääkatutasoista katuverkkoa täydentää Suikkilantien poikkikatut: Artukaistentie, Aunelantie, leskatu, Messukentänkatu, Rautatehtaankatu ja Väinölänkatu. Suikkilantien itäreunassa on kevyen liikenteen väylä koko suunnitteluvälillä.

Muilta osin suunnittelualue on pääosin virkistysaluetta; alueella sijaitsee leikkipuisto ja kolme pallokenttää. Raisionjokilaakso on merkittävä virkistysalueen kannalta. Raisionjoen itärannalla on ulkoilureitti koko suunnittelualueella. Gdanskinpuistossa ja Heisalanpuistossa sijaitsee polku, joka yhdistää Kölninkadun Suikkilantiehen. Suikkilantienpuistossa sijaitsee leikkipaikka.

Lähiympäristö

Suunnittelualueen pohjoispuolella sijaitsee Härkämäen asuinalue ja Mälikkälän teollisuusalue. Rauman valtatie ja teollisuusalueen väliin on v. 2008 kaavoitettu liikerakentamista.

Suunnittelualueen itäpuolella sijaitsevat Jyrkkälän, Vienolan ja Pahaniemen asuinalueet.

Suunnittelualueen eteläpuolella sijaitsee Pansiontie ja satama-alueet. Pansiontien eteläpuolelle on v. 2005 kaavoitettu alkuosa Ruissaloon suunnitellulle uudelle katuyhteydelle. Pansion sataman toteuttamisen mahdollistava asemakaavaehdotus hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 28.8.2006. Hyväksymispäätöksestä valitettiin hallinto-oikeuteen ja hallinto-oikeuden päätöksestä edelleen korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Pohjoissalmen eteläpuolella sijaitsee valtakunnallisesti merkittävä Ruissalon saari, joka kuuluu lähes kokonaan Natura2000-suojeluohjelmaan.

Suunnittelualueen länsipuolella sijaitsee mm. teollisuusalueita, hotelli, Messukeskus ja Turkuhalli. Suurten tapahtumien aikana alueella saattaa olla tuhansia käyttäjiä. Tapahtumat synnyttävät liikennettä mm. Artukaistentielle, Messukentänkadulle ja Suikkilantielle, jossa tapahtumien päättyessä liikennemäärät ovat hetkellisesti suuria. Messukentänkadun uuden linjauksen ja uuden sillan rakentamisen mahdollistava asemakaava sai lainvoiman 3.7.2004, mutta kaavaa ei ole vielä toteutettu. Sillan toteuttaminen mahdollistaa jatkossa myös osan teollisuusalueelle saapuvasta ja lähtevästä raskaan liikenteen ohjaamisesta Messukentänkadun kautta Suikkilantielle.

Suunnittelualueen länsipuolella sijaitsee myös vaarallisia kemikaaleja valmistavia, käsitteleviä ja varastoivia laitoksia, joille Turvatekniikan keskus on määritellyt 1 km:n ns. konsultointivyöhykkeen, jolla tapahtuvaan kaavoitukseen ja rakentamiseen on kiinnitettävä erityistä huomiota. Riskialttiita toimintoja, kuten esim. asumista, vilkkaita liikenneväyliä, yleisölle tarkoitettuja koontumistiloja ja -alueita ja majoitusliikkeitä, ei tule sijoittaa liian lähelle vaaraa aiheuttavia laitoksia.

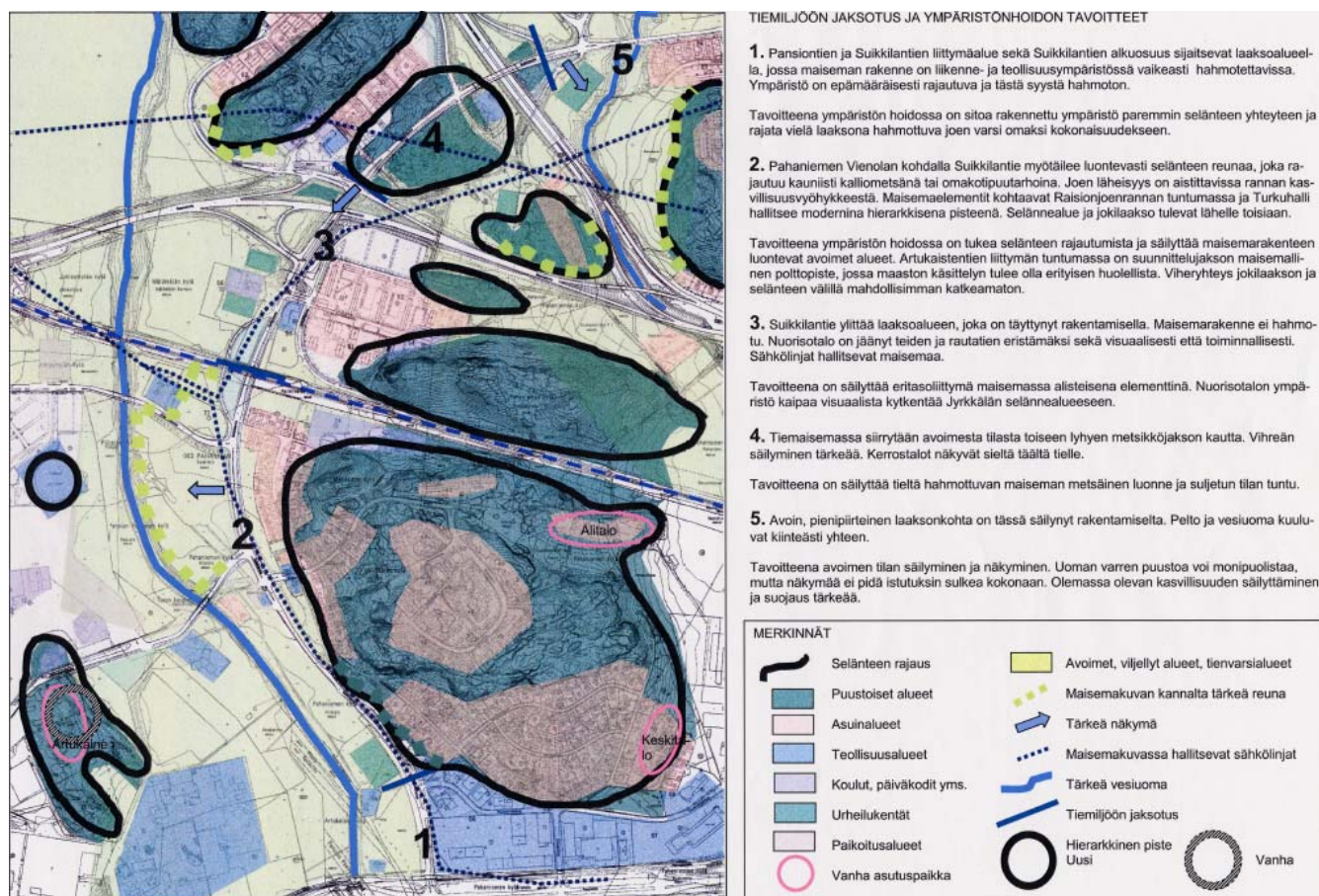
3.1.2 Luonnonympäristö

Maisemarakenne, maisemakuva

Suikkilantie myötäilee kallioselännealueiden reunoja ja asuinalueet sijaitsevat pääasiassa selännteillä tai niiden reunavyöhykkeiden suojassa. Raisionjoki erottuu lehtipuuvyöhykkeenä suhteellisen avoimen maiseman keskellä. Maisemakuvaa hallitsevat vahvojen selännealueiden poikki linjatut voimalinjat.

Suunnittelualueella merkittävimmät kulttuurihistorialliset arvot liittyvät pitkään viljeltyinä olleisiin joki- ja purouman ranta-alueisiin. Suikkilantien tuntumassa rakentaminen on tapahtunut pääasiassa 1900-luvun jälkimmäisellä puoliskolla.

Tietila jaksottuu tarkasteltavalla osuudella maisemarakenteen ja tiejärjestelyjen mukaisesti viiteen erityyppiseen jaksoon (kuva 2).

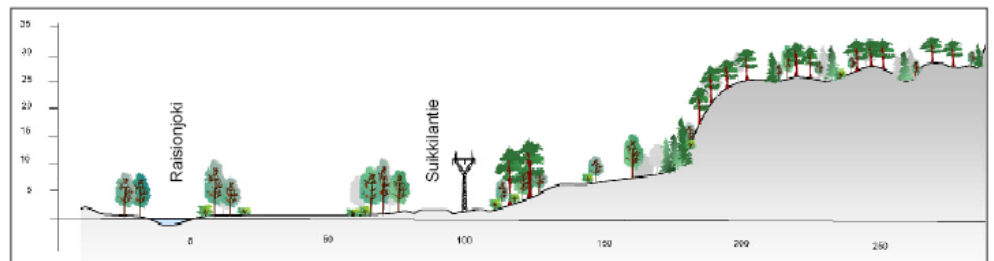


Kuva 2. Suunnittelualueen maisemarakenne ja tiemiljöö (Suikkilantien kehittämisselvitys, Tieliikelaitos 2003).

Luonnonolot ja -arvot

Suunnittelualueen korkeuserot ovat melko suuret. Suunnittelualueen eteläosa on melko tasaista ja matalaa, alue sijaitsee osin alle tason 1,0 mpy. Maasto nousee voimakkaasti itään sekä pohjoiseen Uudenkaupungin radan jälkeen. Suikkilantien korkein kohta (noin +20,9 mpy) sijaitsee noin 100 metriä Väinöläkadun liittymästä lounaaseen. Suikkilantien ja Pläkkikaupunginkadun liittymä on noin tasossa 10,9 mpy. Suunnittelualueella maaston korkeimmat kohdat sijaitsevat virkistysalueilla; Suikkilantiehen rajoittuvat virkistysalueet ovat enimmillään tasossa 24 mpy ja Gdanskinpuisto suunnittelualueella noin tasossa 32 mpy.

Kasvipeitteiset alueet ovat yleisesti pirstoutuneet kalliosaarekkeiksi, joita erottavat toisistaan tiet ja rautatiet. Raisionjokilaakso on nauhamainen, ekologinen yhteys, jonka voidaan katsoa jatkuvan myös teiden ali siltojen kohdilla. Suikkilantien itäpuolella oleva kallioinen selänne vaihtuu melko jyrkästi laakson tasaiseksi savikoksi. Rakentamattomilla alueilla selänteen ja laakson rajakohta näkyy selvästi myös maisemakuvassa. Savilaakso on ollut pitkään viljelyssä ja viljeltyjä alueita on edelleen jäljellä Suikkilantien tuntumassa. Selännealueet eivät suunnittelualueella kuitenkaan ole yhteydessä jokilaaksoon ja vilkasliikenteinen Suikkilantie toimii yhteyksille esteenä.



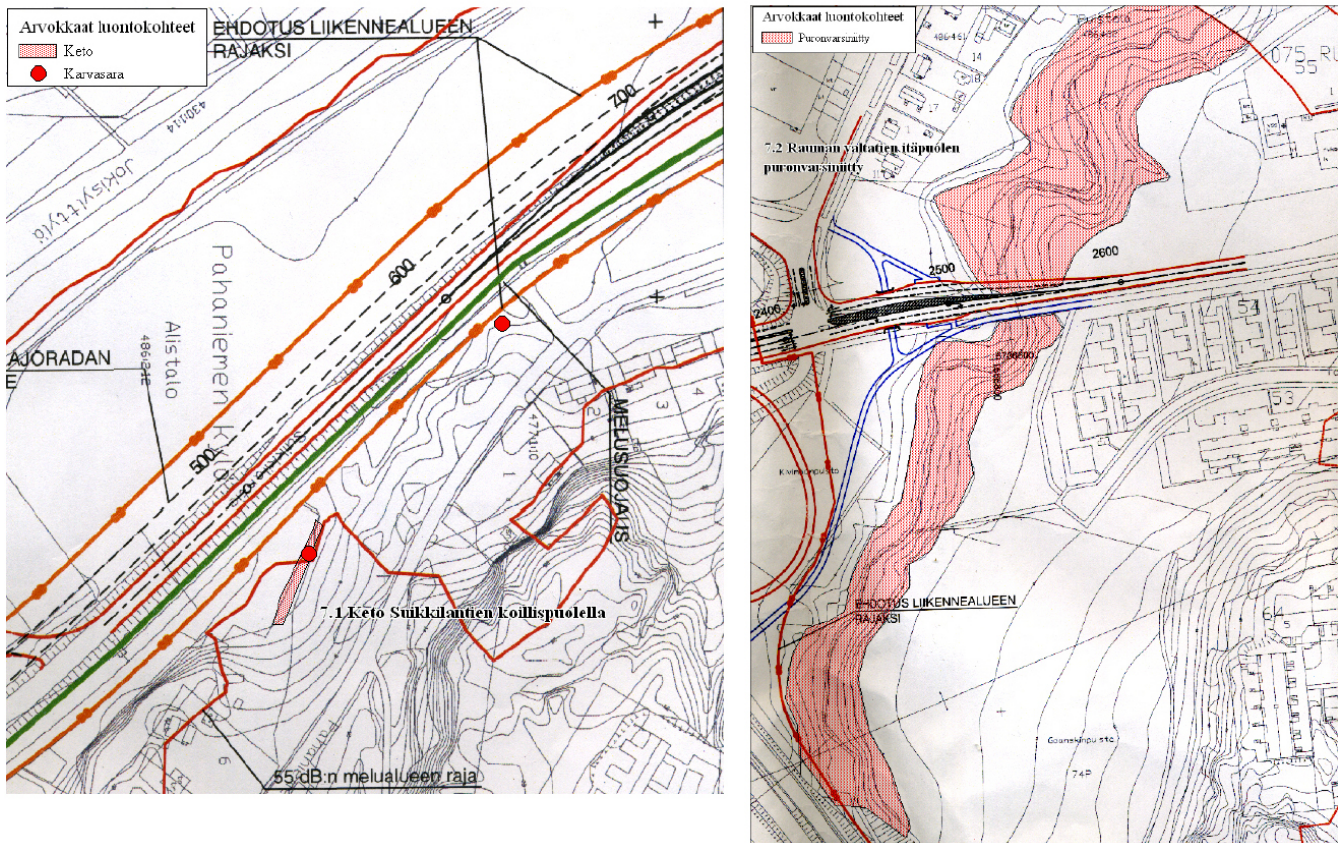
Kuva 3. Suikkilantie sijoittuu luontevasti selänteen ja laakson vaihtumisvyöhykkeelle (Suikkilantien kehittämisselvitys, Tieliikelaitos 2003).

Kasvillisuutta ja ylipäättään alueen luontoa leimaa tien lähiympäristössä voimakas kulttuurivaikutus, jossa uudemman tulokaslajiston ohella esiintyy kuitenkin paikoitellen myös huomionarvoisia niitty- ja ketolajeja.

Raisionjokilaakso on Turun kaupungin ympäristönsuojelutoimiston teettämässä selvityksessä *Luonnon monimuotoisuus Turussa* (1994) luokiteltu luonnonsuojelullisesti arvokkaaksi alueeksi, jolla sijaitsee myös pari pienialaista rantalehtoa. Toinen rantalehdoista sijaitsee Naantalintien tuntumassa, toinen lehtomainen laikku Rantalanpuiston alueella. Ympäristönsuojelutoimiston (2009) mukaan Raisionjoen ja olemassa olevan ulkoilureitin välisellä alueella lehtoluontoa sijaitsee laajemminkin. Koulut käyttävät jokivarretta opetuskohteena. Myös Kuninkoja on luonnon- ja maisema-arvoja rikastuttava elementti.

Luonto- ja ympäristötutkimus Envibio Oy on syksyllä 2007 kartoittanut Suikkilantien ympäristön luontoarvoja Destia Oy:n toimesta ja arvioinut tiehankkeen vaikutuksia ko. kohteisiin. Arvokkaimmat luontokohteet sijaitsevat Suikkilantienpuistossa, Kuninkojan ympäristössä ja Raisionjoen rannalla. Suikkilantien itäpuolella on säilynyt reunoiltaan rehevöitynyt, mutta silti lajistoltaan edustava ketolaikku. Lisäksi ketolaikulla ja siitä noin sata metriä pohjoiseen kasvaa harvinainen karvasara (kuva 4, vasemmalla). Rauman valtatie itäpuolella virtaa uomaltaan melko luonnontilaisena säilynyt puro (kuva 4, oikealla). Vaikka ojalla ja sitä ympäröivällä niityllä ei esiinny merkittävää kasvillisuutta eikä se merkittävästi poikkea muista, nykyisin yleisistä rehe-

vöityneistä niityistä, on kohteella kuitenkin kaupunkiympäristön luontoa ja maisemakuvaa monipuolistavaa merkitystä. Rauman valtatie ramppien keskellä sijaitsevassa metsikössä kasvaa nuokkukohokkia, joka on huomionarvoinen niittykasvi. Raisonjoki on ympäröivän kaupunkiasutuksen ja maatalouden voimakkaasti kuormittama. Suunnittelualueella sen varret ovat kapealti puustoisia ja niittykasvillisuuden vallitsevia. Paikoin on myös laajoja nurmikenttiä, jotka ulottuvat lähelle joen ranta.



Kuva 4. Arvokkaimmat luontokohteet. Vasemmalla ketoalueen rajaus Suikkilantien koillispuolella ja alueella havaitut karvasaraesiintymät. Oikealla purouvarsiintymän aluerajaus (Luonto- ja ympäristötutkimus Envibio Oy, 2008).

Maaperä ja pohjaolosuhteet

Suunnittelualueella pohjamaa on savea ja silttiä lukuun ottamatta Naantalintien ja Rauman valtatie välistä aluetta, jossa pohjamaa on kantavaa moreenia tai kalliota. Pehmeikköjen syvyys vaihtelee 15–30 metrin välillä. Saven leikkauslujuus on heikoimmillaan noin 10 kPa ja vesipitoisuus vaihtelee välillä 60–120 %.

3.1.3 Rakennettu ympäristö

Yhdyskuntarakenne

Suunnittelualueella sijaitseva Suikkilantie on osa kaupungin sisempää kehäväylää ja merkittävä myös sataman raskaan liikenteen kannalta. Raisonjokilaakso on osa seudullisesti merkittävää viherverkostoa.

Kulttuuriympäristö

Suikkilantien läheisyydessä merkittävimmät kulttuurihistorialliset arvot liittyvät pitkään viljeltyinä olleisiin joki- ja purouman ranta-alueisiin. Suunnitte-

lualueella ei sijaitse valtakunnallisesti eikä paikallisesti merkittäviä kulttuuri-historiallisesti arvokkaita rakennuksia.

Rakennuskanta

Rahjekadun varrella sijaitsee päiväkotia. Vuonna 1981 valmistuneen yksikerroksisen rakennuksen kerrosala on noin 710 m².

Rahjapolun varrella sijaitsee entinen Härkämäen koulukiinteistö. Vuonna 1976 valmistuneen yksikerroksisen rakennuksen kerrosala on noin 1125 m². Rakennuksessa on nykyään maahanmuuttajatoimintaa. Rakennuksessa sijaitsee myös palloiluhalli.

Väinölänkadun varrella sijaitsee lämpökeskus. Vuonna 1983 rakennettua lämpökeskusta on laajennettu 1990-luvulla. Lämpökeskusrakennuksen kerrosala on 819 m². Samalla tontilla sijaitsee myös yksikerroksinen kylmä varastohalli, jonka kerrosala on 300 k-m². Em. rakennukselle on myönnetty rakennuslupa 350 k-m²:n suuruiselle laajennukselle. Tontti ja osa Rauman valtatie on aidattu vuonna 2001.

Suikkilantien länsipuolella, Jyrkkälän asuinalueen vastapäätä sijaitsee nuorisotalo. Vuonna 1973 valmistuneen yksikerroksisen rakennuksen kerrosala on 800 m².

Suikkilantien länsipuolella, Aunelantien liittymää vastapäätä sijaitsee kioski. Vuonna 1975 valmistuneen yksikerroksisen rakennuksen kerrosala on 46 m².

Suikkilantien itäpuolella toimii ateriapalveluita tuottava yritys. Vuonna 1989 valmistuneen liikerakennuksen kerrosala on 409 m². Käytettyyn rakennusosakeuteen ei ole laskettu mukaan rakennuksen toisessa kerroksessa sijaitsevaa matalaa toimistokäytössä olevaa tilaa.

Rautatehtaankadun varrella sijaitsee huoltoasema. Vuonna 1991 valmistuneen yksikerroksisen rakennuksen kerrosala on 613 m².

Suikkilantien länsipuolella toimii sataman rekkaparkki. Alueella sijaitsee 1970-luvun lopulla rakennettu pumppaamo ja entinen koeponnistuslaitos, jossa nykyään toimii Merimieskirkko. Ko. rakennus on valmistunut ennen vuotta 1920 ja rakennuksen kerrosala on 301 m².

Rautatehtaankadun eteläpuolella toimii kuljetusliike. Alueella sijaitsevat toimisto- ja varastotilat sijoittuvat neljään eri rakennukseen. Yksi- ja kaksikerroksiset rakennukset on rakennettu vuosina 1982 ja 1994 ja niiden kerrosala on yhteensä 5805 m². Lisäksi tontilla on laajat yksikerroksiset katokset, joita ei ole laskettu mukaan käytettyyn kerrosalaan. Katoksista yksi on rakennettu Pansiontieltä Rautatehtaankadulle kulkevan vesijohdon päälle.

Virkistys

Raisionjokilaaksolla on merkittävä virkistysellinen merkitys. Raisionjoen itä-rannalla on ulkoilureitti koko suunnittelualueella. Reitti jatkuu pohjoiseen aina Raision Haunisten altaalle ja pidemmällekin. Lumisina talvina reitti on hiihtolatuna. Suunnittelualueen länsipuolella sijaitsee Artukaisten ratsastustalli, jonka vuoksi Raisionjokilaaksossa on myös ratsastustoimintaa. Suunnittelualueen eteläosassa sijaitsee Pahanien kenttä ja Jyrkkälän nuorisotalon yhteydessä kaksi pelikenttää.

Kivimaanpuisto on merkittävä virkistykseen kannalta; alueella sijaitsee vilkkaassa käytössä oleva Suikkilan kenttä. Gdanskinpuiston ja Heisalanpuiston virkistyksellinen merkitys on vähäisempi vaikka metsän reunaan virkistysalueille on muodostunut polku, joka yhdistää Kölninkadun Suikkilantiehen. Gdanskinpuisto, Heisalanpuisto ja Kivimaanpuisto rajoittuvat Kuninkojaan.

Kyytönpuiston, Mustonpuiston, Rahjepuiston, Suikkilantienpuiston ja Väinölänpuiston virkistyksellinen merkitys on vähäisempi. Alueet rajoittuvat vilkkaaliikenteisiin Naantalintiehen, Rauman valtatiehen ja Suikkilantiehen, jonka vuoksi virkistysalueiden melutaso on korkea. Väinölänpuiston ja Rahjepuiston kautta kulkee kevytliikenneyhteys Jyrkkälästä Naantalintien ylitse ja Rauman valtatiehen alitse Suikkilantielle. Väinölänpuistossa sijaitsee myös vähäisessä käytössä oleva Härkämäen koulun pallokenttä. Suikkilantienpuistossa, Hemmiläntien varrella, sijaitsee leikkipaikka.

Liikenne

Pääkatuluokkainen Suikkilantie on osa Turun ydinalueita kiertävää kehäväylää ja merkittävä satamayhteyksien kannalta. Nykyinen satamayhteys kulkee keskustan kautta Ratapihankatua ja Helsinginkatua pitkin Helsingin ja Hämeenlinnan suuntiin, Suikkilantietä ja Markulantietä pitkin Tampereen suuntaan ja Suikkilantietä pitkin Porin suuntaan.

Suikkilantie on Turun satamaan johtavien ylikorkeiden kuljetusten reitti. Reitti ylittää tasossa Uudenkaupungin radan.

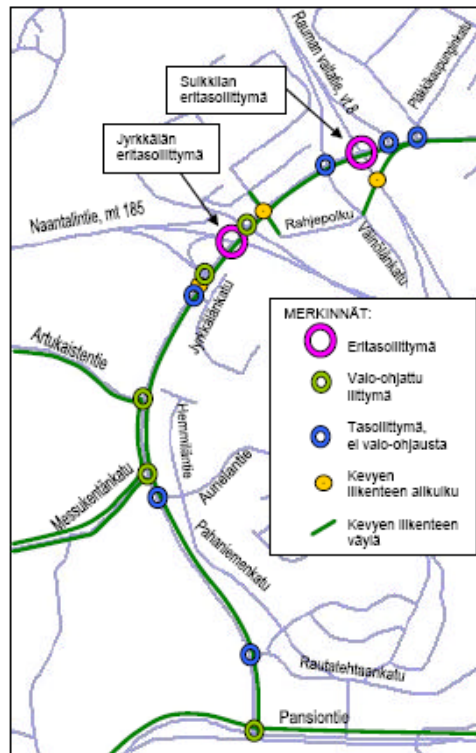
Suikkilantien on myös joukkoliikenteen (paikallisliikenteen) käyttämä. Linja 12 kulkee keskustasta Rautatehtaankadun ja Suikkilantien kautta Härkämäkeen, linja 61 keskustasta Suikkilan, Suikkilantien ja Aunelantien kautta Vienolaan ja linja 99 Lausteelta Suikkilantien ja Artukaistentien kautta Pansioon ja Pernossa sijaitsevalle telakalle.

Suikkilantie risteää Naantalintien, Rauman valtatiehen ja Uudenkaupungin radan kanssa eri tasossa. Muilta osin kadut risteävät tasossa. Messukentänkadun, Naantalintien ramppiliittymät ja Jyrkkälän liittymät ovat valo-ohjattuja (kuva 5).

Suikkilantien poikkileikkauksen leveys pientareineen on nykyään 9 metriä, ajoradan leveys 7 metriä. Suikkilantie on Turkuhallin kohdalla 4-kaistainen, muilta osin kaksikaistainen.

Sataman rekkaparkilla ja nuorisotalolla on liittymät Suikkilantielle. Huoltoaseman liittymät sijaitsevat sekä Suikkilantiellä että Rautatehtaankadulla. Kuljetusliike käyttää Suikkilantien lisäksi Rautatehtaankadun ja Vitkalankadun liittymiä. Toteutumattoman Rahjekadun vuoksi ajoneuvoliikenne Rahjekadun päiväkotiin kulkee Väinölänkadulta kapeaa Rahjepolkua pitkin.

Suikkilantien itäreunassa on kevyen liikenteen väylä koko suunnitteluvälillä. Myös Artukaistentien, Messukentänkadun ja Pansiontien varrella sekä Naantalintiellä Suikkilantiestä länteen sijaitsee kevytliikenneväylät. Kevyt liikenne risteää ajoneuvoliikenteen kanssa eritasossa useassa paikassa. Suikkilantiellä on Jyrkkälän ja Härkämäen asuinalueiden kohdalla kevyen liikenteen alikulut. Naantalintiellä on Jyrkkälän asuinalueen kohdalla kevyen liikenteen silta. Rauman valtatiellä ja Uudenkaupungin radalla on kevyen liikenteen alikulut.



Kuva 5. Suunnittelualueen nykyiset liittymätyypit ja kevyen liikenteen yhteydet (Suikkilantien kehittämisselvitys, Tielikelaitos 2003).

Raskaalle liikenteelle ongelmia aiheuttaa Suikkilantien ajoittainen ruuhkautuminen Jyrkkälän kohdalla olevassa ylämäessä. Nykyinen ramppi Suikkilantieltä Rauman valtatielle (vt 8) on pullonkaula raskaalle liikenteelle, sillä vasemmalle kääntyminen rampille on hankalaa. Suikkilantiellä välillä Pansiontie–Pläkkikaupunginkatu on tapahtunut 76 liikenneonnettomuutta vuosina 2000–2004. Artukaistentien, Messukentäntien ja Naantalintien eteläisen rampin liittymissä on liikenneonnettomuuksissa tapahtunut enemmän henkilövahinkoja kuin keskimäärin maantieliittymissä (Suikkilantien kehittämisselvitys, 2003).

Suuret tapahtumat lähiympäristössä synnyttävät hetkellisesti suuria liikennemääriä Artukaistentielle, Messukentäntäkadulle ja Suikkilantielle. Messukentäntäkadulla on Raisonjoen yli johtava silta. Sillalla on sen kunnosta johtuen 25 t:n painorajoitus, joka estää kuormattujen rekka-autojen liikennöinnin sillalla.

Nykyiset liikennemäärät

Suikkilantien liikennemäärät Pansiontien ja Rauman valtatie (vt8) välisellä osuudella ovat noin 7700–17900 ajoneuvoa vuorokaudessa (v. 2007) ollen suurimmillaan Naantalintien ja Rauman valtatie välisellä katuosuudella. Raskaan liikenteen osuus liikennemääristä vaihtelee välillä 6–17 % ollen suurimmillaan suunnittelualueen eteläosassa ja pienimmillään suunnittelualueen pohjoispäässä Pläkkikaupunginkadun liittymässä.

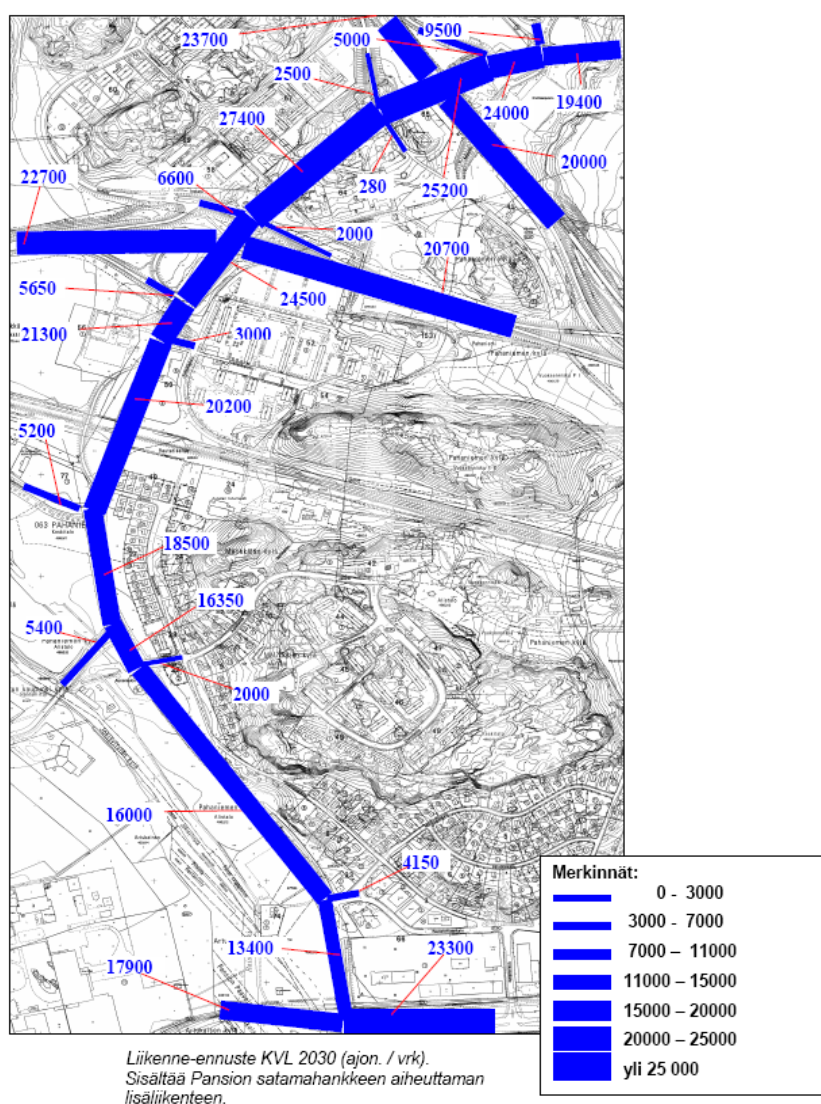
Suikkilantiehen liittyvien katujen vuorokautiset liikennemäärät (ajon/vrk) arvioidaan vuonna 2008 olevan Pansiontiellä Suikkilantiestä itään 15500 ja länteen 10500, Aunelantiellä 1500, Messukentäntäkadulla 4230, Artukaistentiellä 4120, Jyrkkäläntäkadulla 2200, Väinöläntäkadulla 220 ja Pläkkikaupungin-

kadulla 7460. Arviot perustuvat alueella vuonna 2001 suoritettuun liikennelaskentaan, jonka tulokset on esitetty Suikkilantien kehittämisselvityksessä.

Uudenkaupungin radalla on juna- ja päivystysliikennettä noin 60 vuoroa viikossa (tilanne 18.1.2005), joista noin 10 % on kulussa yöaikaan (klo 22–06). Rataosuudella liikennöivien junien suurin sallittu nopeus on 60 km/h ja paino 2600 tn.

Liikenne-ennuste

Vuodelle 2030 laaditun liikenne-ennusteen mukaan liikennemäärä lisääntyy Suikkilantiellä Rauman valtatie (vt 8) ja Naantalintien välillä noin 60 % ja Pansiontien liittymässä noin 75 % nykyiseen verrattuna. Suikkilantien liikennemäärän arvioidaan olevan Rauman valtatie (vt 8) ja Naantalintien välillä noin 27400 ajoneuvoa vuorokaudessa ja Pansiontien liittymässä noin 13400 ajoneuvoa vuorokaudessa. Suikkilantiehen liittyvien katujen ja teiden liikennemäärät vaihtelevat välillä 2000–23300 ajon/vrk. Päiväajan liikenteen osuudeksi on arvioitu 90 % keskilikennemäärästä.



Kuva 6. Arvioidut liikennemäärät vuonna 2030 (Destia Oy 8.2.2008).

Junaliikenteelle ei ole esitetty kasvuennustetta. Sen oletetaan tulevaisuudessa olevan nykytasolla.

Tekninen huolto

Alueella sijaitsevat kiinteistöt on liitetty kunnallisteknisiin verkostoihin.

Suunnittelualan kiinteistöjen jätevedet johdetaan jätevesiviemäriverkostoon ja edelleen suunnittelualan eteläosassa sijaitsevalle pumppaamolle (lämpökeskusta lukuun ottamatta). Jätevesiviemärit sijaitsevat katu-, liikenne- ja virkistysalueiden lisäksi tonteilla Pahaniemi-66.-1 ja 2 sekä Pahaniemi-74.-2 ja 3.

Suunnittelualan hulevedet johdetaan Raisionjokeen ja Kuninkojaan. Hulevesiviemärit sijaitsevat katu-, liikenne- ja virkistysalueiden lisäksi tonteilla Pahaniemi-66.-2 ja Pahaniemi-74.-2 ja 3.

Vesijohdot sijaitsevat katu-, liikenne- ja virkistysalueiden lisäksi tonteilla Pahaniemi-56.-1, -66.-1 ja -74.-3.

Kaukolämpöputket sijaitsevat katu-, liikenne- ja virkistysalueiden lisäksi tonteilla Pahaniemi-64.-2, -66.-1 sekä -74.-2 ja 3. Turku Energian mukaan tontilla Pahaniemi-66.-1 sijaitseva kaukolämpöputki on tarpeeton, sillä varsinainen kaukolämpöputkilinja kulkee Rautatehtaankadulla. Suunnittelualan kiinteistöt, kioskia lukuun ottamatta, on liitetty kaukolämpöverkostoon.

Suunnittelualueella sijaitsee 110 kV:n ilmajohto, joka on tärkeä kaupungin sähköjakelulle. Sähköä syötetään Artukaisten sähköasemalta sekä etelään että pohjoiseen.

Sähkökaapelit sijaitsevat katu-, liikenne- ja virkistysalueiden lisäksi tonteilla Pahaniemi-64.-1 ja -74.-2. Muuntamot sijaitsevat Suikkilantienpuistossa, Rauman valtatie liikennealueella ja tontilla Pahaniemi-64.-1.

Teleliikenteen kaapeleita kulkee katu-, liikenne- ja virkistysalueiden lisäksi tonteilla Pahaniemi-64.-1 ja 2, 74.-3 ja 76.-1.

3.2 Ympäristön häiriötekijät

3.2.1 Maaperän pilaantuneisuus

Suunnittelualueella on ollut toimintaa, joka on saattanut aiheuttaa maaperän pilaantumisen. Ympäristöhallinnan MATTI-tietokannassa suunnittelualueella sijaitsevat huoltoasema, lämpökeskus, kuljetusliikkeen korjaamo ja tankkauspiste sekä aiemmin Messukentänkadun eteläpuolella toiminut veneveistäjä on merkitty riskitoiminnaksi.

Huoltoaseman tontilla (os. Rautatehtaankatu 1) on tapahtunut öljyvahinko v. 1995 ja tontin maaperä on osittain kunnostettu vuonna 2001. Osoitteessa Messukentänkatu 4 on 1940-luvulle asti toiminut veneveistäjä, jonka maaperää on tutkittu ja riskejä arvioitu kesällä 2008; kohteen maaperä on paikoin pilaantunut. Selvityksen mukaan kohteessa todetuista haitta-aineista katsotaan aiheutuvan ympäristö- ja terveysriskejä, joita tulee madaltaa riskinhallintatoimenpiteillä. Kohde tulee kunnostaa. Muilta osin varmaa tietoa maaperän pilaantumisesta ei ole, sillä lämpökeskuksen (os. Väinölänkatu 19) ja kuljetusliikkeen (os. Vitkalankatu 2) tonttien maaperää ei ole tutkittu.

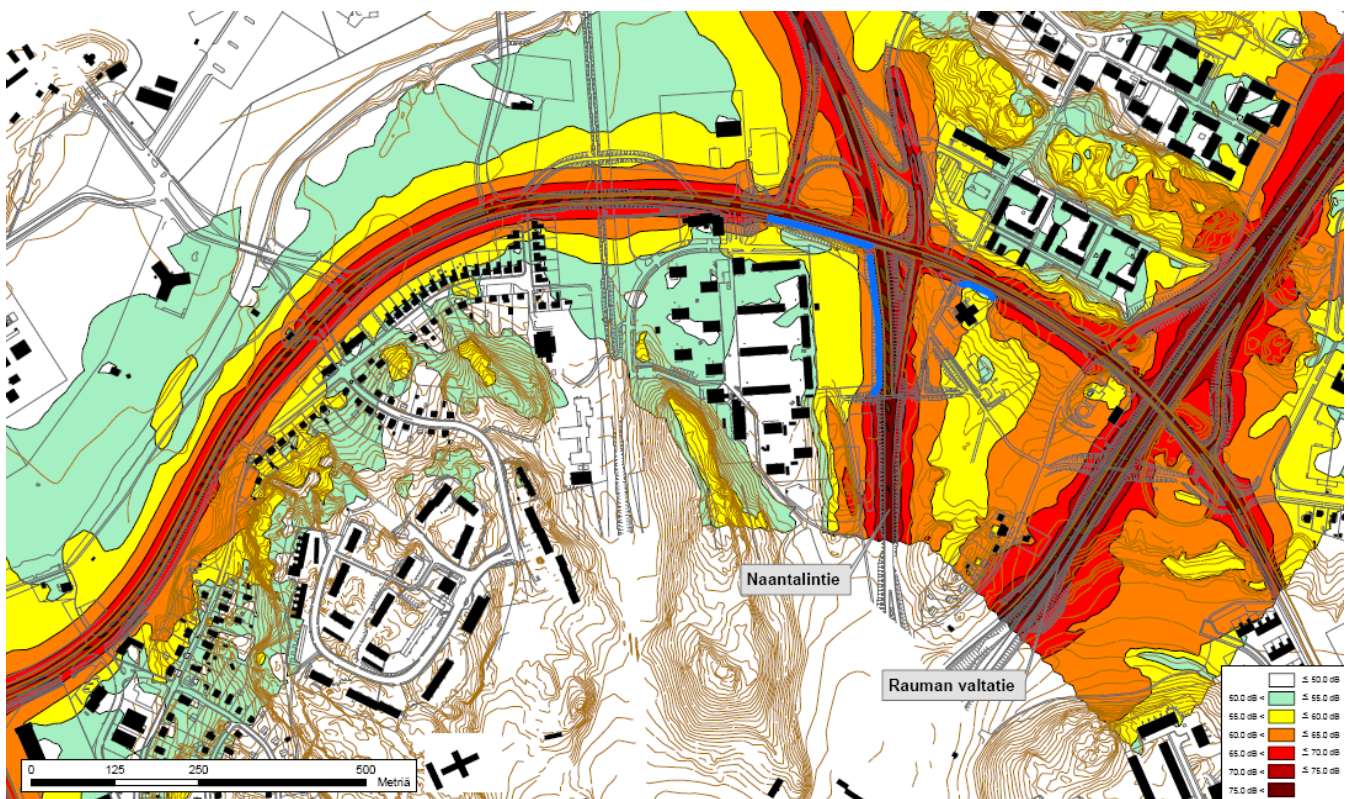
3.2.2 Melu

Nykytilanne

Kaava-alueella melua aiheuttavat ajoneuvoliikenne Suikkilantiellä, Naantalintiellä ja Rauman valtatiellä sekä junaliikenne Uudenkaupungin radalla. Melusta on eniten haittaa väylien läheisyydessä olevien rakennuksien toiminnalle.

Junaliikenne aiheuttaa rataa lähimpänä olevien rakennusten piha-alueilla yli 55 dBA:n melutason.

Ajoneuvoliikenne Suikkilantiellä, Naantalintiellä ja Rauman valtatiellä aiheuttaa liikenneväyliä lähimpänä olevien rakennusten piha-alueilla yli 55 dBA:n melutason. Suikkilantien meluselvityksen (Destia Oy, 2008) mukaan päiväajan (klo 7–22) keskimääräinen melutaso 55 dB ylittyy nykyisillä liikennemäärillä lähimpien asuinrakennusten pihapiirissä Suikkilantien puolella Pahanienkadun, Hemmiläntien ja Opintien varressa. Myös kerrostaloalueilla Jyrkkälässä ja Härkämäessä sekä rivitaloalueella Suikkilassa ylittyy 55 dB:n keskimääräinen melutaso päiväaikaan Suikkilantien puolella lähimpien talojen kohdalla. Rahjepolun ja Säkäkujan päiväkodit sekä Härkämäen kootumistila sijaitsevat yli 55 dB:n melualueella.



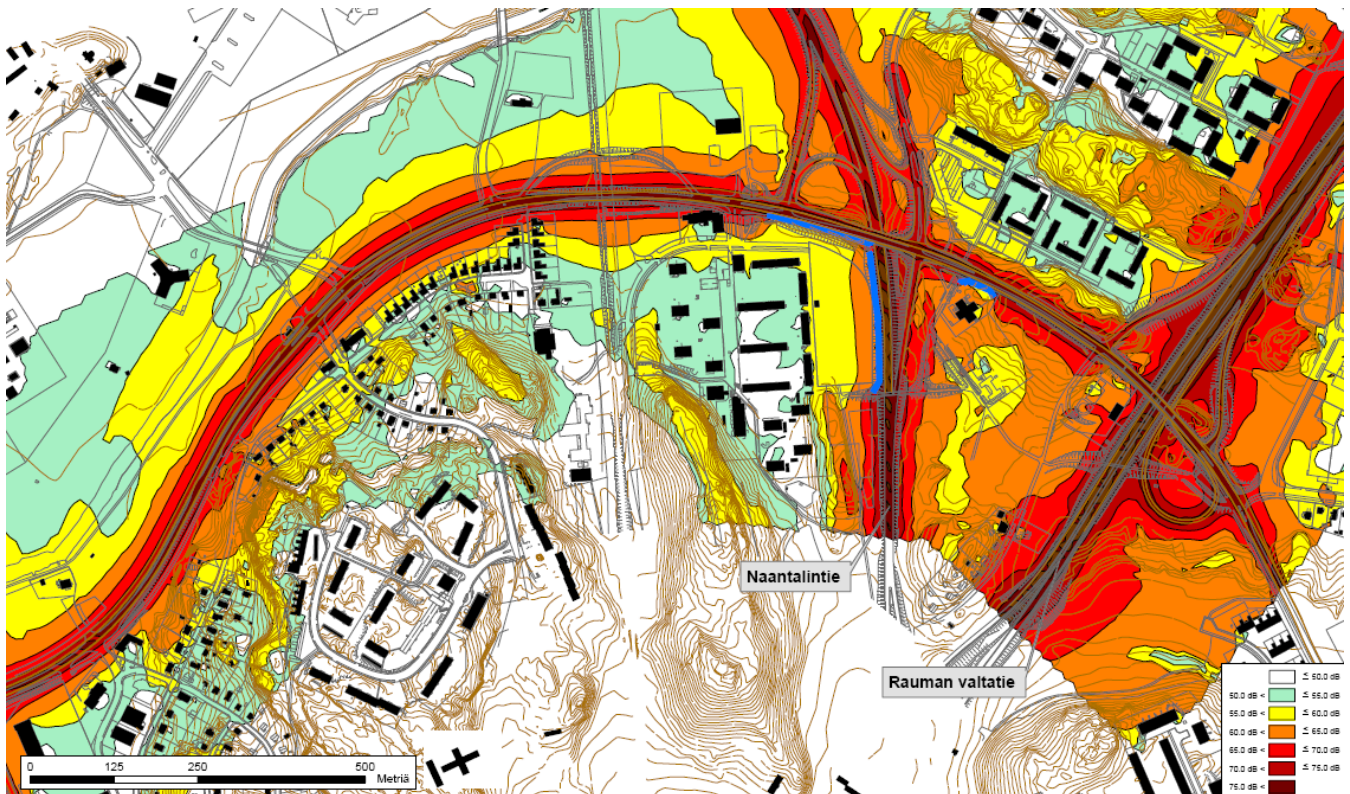
Kuva 7. Suunnittelualueen päivän keskiäänitaso (L_{Aeq}) 2 m korkeudella maanpinnasta nykymaankäytöllä nykyisillä melusuojuksilla ja vuoden 2007 liikennemäärillä (Destia Oy 8.12.2008). Tarkastelu koskee Suikkilantietä, Naantalintietä ja Rauman valtatieä.

Melusuojuksen tarvetta esiintyy teiden varsilla jo nykyliikenteellä. Jyrkkälän asuinalueen ja Rahjekadun päiväkodin kohdalle on rakennettu meluesteet. Jyrkkälän asuinalueen melusuojaus on toteutettu sekä Suikkilantien että Naantalintien suuntaisilla, noin 2,5–3:n ja 4:n metrin korkuisilla meluseinillä. Meluesteet on rakennettu vuonna 1986 Naantalintien rakentamisen yhteydessä. Meluesteen kunto kartoitettiin kesällä 2007. Destia Oy:n mukaan me-

lueste on osittain huonossa kunnossa, mutta toisaalta ulkoverhous on ikäänsä ja sijaintinsa nähden suhteellisen hyvässä kunnossa.

Ennustetilanne

Melun leviämistä on tutkittu laskennallisesti (Destia Oy, 8.12.2008) vuoden 2030 arvioiduilla liikennemäärillä. Selvitys osoittaa, että päiväajan (klo 7–22) melutaso nousee lähimpien asuinrakennusten pihapiirissä Suikkilantien puolella Pahaniemenkadun, Hemmiläntien ja Opintien varressa jopa yli 60 dB:n. Myös kerrostaloalueilla Jyrkkälässä ja Härkämäessä sekä rivitaloalueella Suikkilassa ylittyy 55 dB:n keskimääräinen melutaso päiväaikaan Suikkilantien puolella lähimpien talojen kohdalla. Rahjepolun päiväkoti ja Härkämäen kokoontumistila sijaitsevat yli 60 dB:n melualueella.

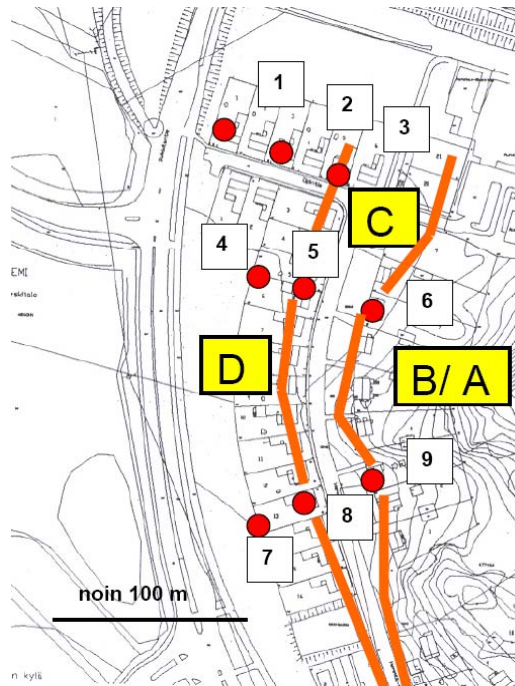


Kuva 8. Suunnittelualueen päivän keskiäänitaso (L_{Aeq}) 2 m korkeudella maanpinnasta nykymaankäytöllä ja nykyisillä melusuojauksilla vuoden 2030 liikennemäärillä (Destia Oy, 8.12.2008). Tarkastelu koskee Suikkilantietä, Naantalintietä ja Rauman valtatieä.

3.2.3 Tärinä

Suunnittelualueella tärinää aiheuttavat ainakin ajoneuvoliikenne Suikkilantiellä ja junaliikenne Uudenkaupungin radalla.

Suikkilantien ajoneuvoliikenteen aiheuttamaa tärinää on mitattu elo- ja marraskuussa 2007 (Geomatti Oy). Mittausten tarkoituksena oli tarkastella tärinää rakennusten vaurioitumisriskin sekä asumisviihtyvyyden kannalta. Mittaukset tehtiin alueilla, joissa asukkaat ovat valittaneet tärinästä. Elokuussa mitattiin tärinää yhdeksässä mittauspisteessä Opintien ja Hemmiläntien varrella sijaitsevissa asuinrakennuksissa. Marraskuussa mitattiin lisäksi tärinää kahdessa Pahaniemenkadulla sijaitsevassa asuinrakennuksessa sekä yhdessä Opintien varrella sijaitsevassa referenssipisteessä.



Kuva 9. Mittauspisteet (1-9) ja Suikkilantien lähialueen tärinäluokat (A-D) (Geomatti Oy, 10.9.2007).

Kaavoituksessa ei toistaiseksi ole voimassa ohje- tai raja-arvoja sallituista tärinätasoista. Kaavoituksessa noudatetaan VTT:n tiedotteen ”Suositus liikennetärinän mittaamista ja luokituksesta” (2004) mukaisia suosituksia rakennusten värähtelyluokkien rajoiksi (taulukko 1). Suosituksen perusteena on värähtelyn tunnusluku $v_{w,95}$, joka on määritetty siten, että se vastaa asuintiloissa esiintyvän värähtelyn tilastollista maksimiarvoa, kun mittausjakson pituus on yksi viikko. Suositus koskee sekä yö- että päiväaikaa.

VTT suosittaa uusille rakennuksille ja väylille värähtelyluokkaa C, jolloin asunnoissa värähtelyn tunnusluvun tulee olla alle 0,3 mm/s. Vanhoilla asuinalueilla VTT suosittaa värähtelyluokkaa D, jolloin asunnoissa värähtelyn tunnusluvun tulee olla alle 0,6 mm/s. VTT:n suositus koskee vain asuinalueita. Taulukkoa ei sovelleta rakennuksille, joissa ihmiset ovat pääasiassa liikkeessä tai muut kuin liikenteestä aiheutuvat häiriöt voivat olla merkittävämpiä (esim. toimistot, kaupat).

Värähtelyluokka	Kuvaus värähtelyolosuhteista	Värähtelyn tunnusluku $v_{w,95}$ mm/s
A	Hyvät asuinolosuhteet. <i>Ihmiset eivät yleensä havaitse värähtelyitä.</i>	[0,10
B	Suhteelliset hyvät asuinolosuhteet. <i>Ihmiset voivat havaita värähtelyt, mutta ne eivät ole häiritseviä.</i>	[0,15
C	Suositus uusien rakennusten ja väylien suunnittelussa. <i>Keskimäärin 15 % asukkaista pitää värähtelyitä häiritsevinä ja voi valittaa häiriöistä.</i>	[0,30
D	Olosuhteet, joihin pyritään vanhoilla asuinalueilla. <i>Keskimäärin 25 % asukkaista pitää värähtelyitä häiritsevinä ja voi valittaa häiriöistä.</i>	[0,60

Taulukko 1. VTT:n suositus rakennusten värähtelyluokituksesta (Talja 2004). Rajat perustuvat Norjan standardin NS 8176 suosituksiin rakennusten värähtelyluokituksista liikennetärinöille.

Tärinäselvityksen mukaan Suikkilantien lähialueen pehmeiköille rakennettujen asuinrakennusten tärinäluokka on korkea (värähtelyluokka D) ja aivan tien läheisyydessä, alle noin 35 metrin etäisyydellä, tätäkin korkeampi. Tärinä vaimenee etäisyyden kasvaessa; värähtelyluokan C (suositus minimiväar-timukseksi uusilla asuinalueilla) ja luokan D raja on noin 100 metrin etäisyydellä Suikkilantiestä. Pahaniemenkadun mittauskohteissa tärinän todettiin olevan niin vähäistä, että se on aistein vaikeasti havaittavaa. Kantavammalle maapohjalle tai kalliolle rakennetuissa pientaloissa tärinätaso on alhaisempi, arvion mukaan värähtelyluokkaa A tai B.

Rautatieliikenteen aiheuttamaa tärinää on mitattu kesällä 2005 Opintielle valmistellun asemakaavanmuutoksen yhteydessä (Varsinais-Suomen Kalliotekniikka Oy). Mittaukset suoritettiin kolmessa mittauspisteessä (Opintie 5 ja 9 sekä Aunelan koulun liikuntasali). Mitatut tärinäarvot vaihtelivat mittauspisteestä riippuen 0,25–0,40 mm/s välillä. Tärinäarvot eivät ylittäneet VTT:n vanhoille asuinalueille annettua värähtelyluokan D:n mukaista suositusarvoa. Tärinämittauksissa havaittiin lisäksi useita yksittäisiä tärinäpiikkejä, jotka eivät ole aiheutuneet junaliikenteestä. Tärinäpiikit ovat selvityksen mukaan todennäköisesti syntyneet joko itse rakennuksissa tai muualla mittauspisteiden välittömässä läheisyydessä tapahtuneista toiminnoista tai raskailla ajoneuvoilla ajosta.

3.2.4 Päästöt

Suikkilantien runsas liikenne huonontaa ilmanlaatua päästöjen ja ilmaan nousevan pölyn vaikutuksesta. Paikalliseen ilmanlaatuun vaikuttaa lisäksi vallitsevan tuulen suunta.

3.2.5 Vaaralliset aineet

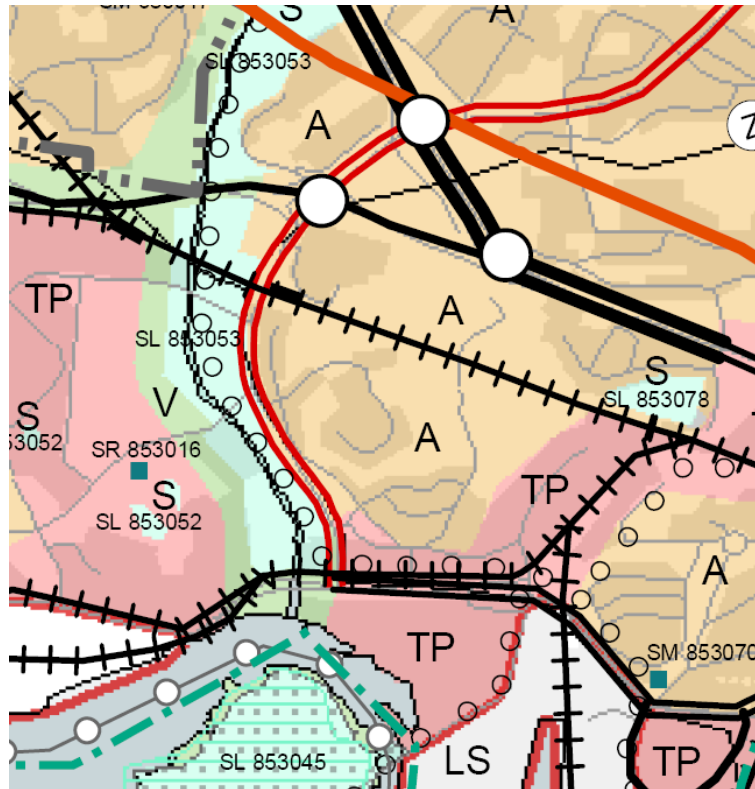
Uudenkaupungin radalla kuljetetaan vaaralliseksi luokiteltuja aineita (VAK). Vuonna 2004 radalla kuljetettiin merkittäviä määriä VAK-alaisia aineita mm. öljyraaka-ainetta, kaasukondensaattia, ammoniakkaa, fosforihappoa, typpihappoa ja piifluorivetyhappoa. Muita tuotteita olivat rauta, mallas, rehu ja apulanta (VR Oy 19.1.2005).

Artukaisissa, suunnittelualueen länsipuolella sijaitsee useita vaarallisten kemikaalien teollisesta käsittelystä annetun asetuksen (59/1999) mukaisia kemikaalien laajamittaista teollista käsittelyä ja varastointia harjoittavia yrityksiä. Ympäristöministeriö on yhdessä Turvatekniikan keskuksen kanssa määrittellyt näille ns. konsultointivyöhykkeet, joilla tapahtuvaan kaavoitukseen ja rakentamiseen on kiinnitettävä erityistä huomiota. Riskialttiita toimintoja, kuten esim. asumista, vilkkaita liikenneväyliä, yleisölle tarkoitettuja koontumistiloja ja -alueita ja majoitusliikkeitä, ei tule sijoittaa liian lähelle vaaraa aiheuttavia laitoksia.

3.3 Suunnittelutilanne

Maakuntakaava

Turun kaupunkiseudun maakuntakaavassa (YM vahv. 23.8.2004) Suikkilantie on osoitettu suunniteltavaksi 2-ajorataiseksi valta- tai kantatieksi, Uudenkaupungin radalle on Jyrkkälän kohdalle osoitettu liikennepaikka ja Raisionjokilaakso on suojelualue, jolle on merkitty etelä-pohjoissuuntainen ulkoi-lureitti.

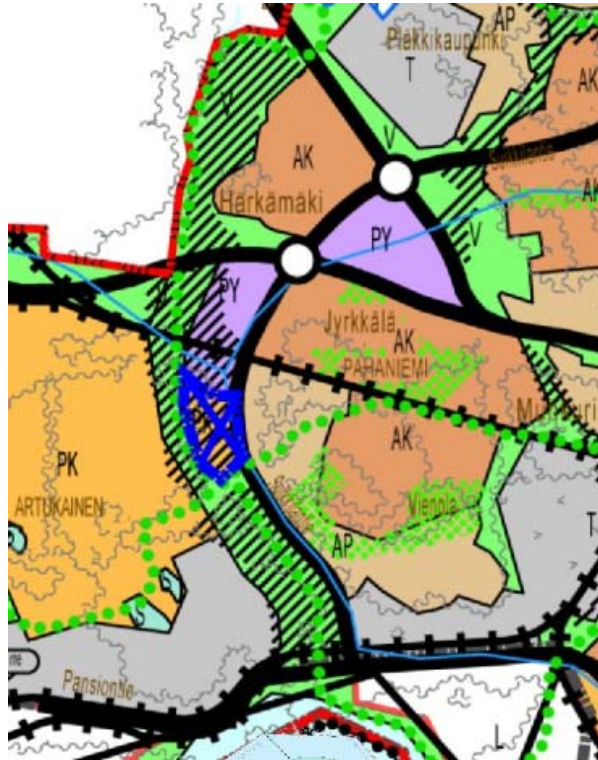


Kuva 10. Ote Turun kaupunkiseudun maakuntakaavasta.

Yleiskaava

Alueen suunnittelua ohjaa pääosin oikeusvaikutteinen Turun yleiskaava 2020. Pansiontie, Suikkilantie, Naantalintie ja Rauman valtatie ovat alueen pääväyliä. Eritasoliittymät sijaitsevat Suikkilantien ja Naantalintien sekä Suikkilantien ja Rauman valtatie risteyksissä. Julkisten palveluiden ja hallinnon aluetta sijaitsee Suikkilantien länsipuolella välillä Artukaistentie-Naantalintie sekä itäpuolella välillä Naantalintie-Rauman valtatie. Teollisuus- ja varastotoiminnan aluetta sijaitsee Suikkilantien itäpuolella välillä Pansiontie - Rautatehtäankatu.

Yleiskaavassa Raisionjoki ja Kuninkoja ympäristöineen ovat virkistysalueita, jotka on merkitty kulttuurihistoriallisesti, kaupunkikuvallisesti, maisemallisesti tai luonnonoloiltaan merkittäviksi alueiksi. Etelä-pohjoissuuntainen pääviheryhteys kulkee Raisionjoen itärantaa pitkin Pansiontieltä Härkämäen länsipuolelta kaupungin pohjoisosiin. Itä-länsisuuntainen pääviheryhteys on osoitettu keskustasta Uudenkaupungin radan vartta pitkin, Vienolan asuinalueen pohjoispuolitse Suikkilantielle ja edelleen Messukentänkadun kautta Pernoon.



Kuva 11. Ote Turun yleiskaavasta 2020.

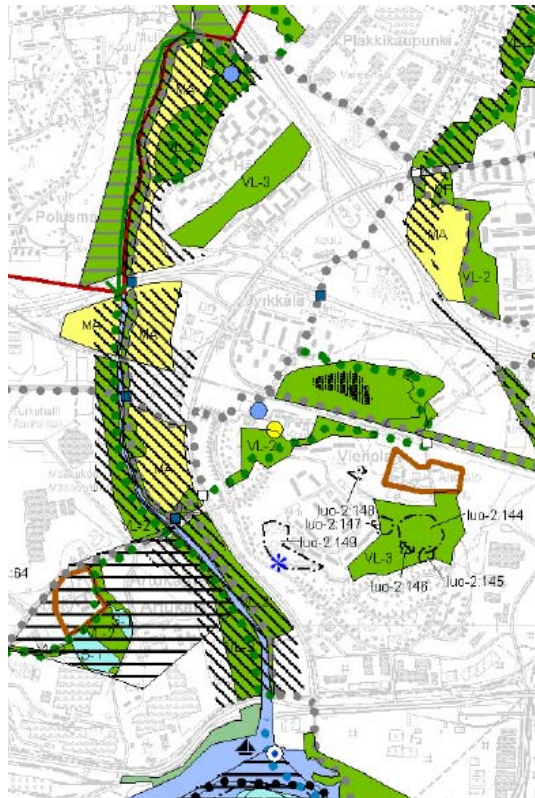
Suikkilantien, Messukentänkadun, Artukaistentien ja Raisionjoen rajaamalla alueella on voimassa oikeusvaikutukseton yleiskaava 2010. Yleiskaavassa ko. alue on virkistysaluetta.

Suunnittelualue liittyy lännessä tuotanto- ja varastotoiminnan sekä hallinnon ja palvelujen alueisiin, pohjoisessa teollisuus- ja varastotoiminnan sekä kerrostalovaltaisiin asuntoalueisiin ja idässä kerrostalo- ja pientalovaltaisiin asuntoalueisiin (yleiskaava 2020). Etelässä suunnittelualue rajoittuu liikennealueeseen (yleiskaava 2010).

Viherkaava

Kaupungin yleiskaavatoimisto on valmistellut ns. viherkaavaksi kutsuttua suunnitelmaa, josta tulee osa seuraavaa koko Turun yleiskaavaa 2025/2030. Viherkaava ohjaa vihervaluoiden tarkempaa maankäytön suunnittelua. Viherkaavan valmistelun ensimmäisessä vaiheessa valmistui mm. viherverkkosuunnitelma (2008).

Viherverkkosuunnitelmassa Raisionjoen itärannalla olevat peltoalueet välillä Messukentänkatu–Artukaistentie ja Uudenkaupungin rata–Naantalintie sekä Kuninkojaan rajoittuvat peltoalueet on osoitettu maisemallisesti arvokkaiksi peltoalueiksi (MA), joiden säilyminen avoimena on maisemakuvan kannalta tärkeää. Muut Raisionjokeen ja Kuninkojaan rajoittuvat virkistysalueet on osoitettu kaupungin pääviherverkostoon kuuluviksi virkistysalueiksi (VL-2). Näitä alueita suunniteltaessa on luotava yhtenäinen ulkoilureittiverkosto. Alueelle voidaan yksityiskohtaisemman suunnitelman pohjalta toteuttaa virkistystä palvelevia rakenteita, kuten leikkipuistoja ja pienkenttiä. Alueelle ei saa rakentaa täysmittaisia kenttiä eikä urheiluhalleja. Alueelle ei saa rakentaa uusia rakennuksia.



Kuva 12. Ote viherverkkosuunnitelmasta (2008).

Voimassa olevat asemakaavat

Suunnittelualue, jonka asemakaavat on hyväksytty/vahvistettu vuosina 1956–2005, on pääosin katu-, liikenne- ja virkistysaluetta. Naantalintie ja Rauman valtatie ovat yleisen tien alueita ja Uudenkaupungin rata rautatiealuetta. Artukaistentie, Aunelantie, Ieskatu, Messukentänkatu, Rahjekatu, Rautatehtaankatu, Suikkilantie, Vesimyllyntie ja Väinölänkatu ovat katualueita. Pansiontie ja Rahjepolku ovat polkupyöräilylle ja jalankululle varattuja katualueita.

Raisiojoen vesialueeseen rajoittuvat Härkähaan, Raisiojoenrannan, Rantalanpuiston ja Vesimyllynpuiston virkistysalueet. Gdankinpuisto, Heisalanpuisto ja Kivimaanpuisto rajoittuvat Kuninkojaan. Lisäksi Suikkilantiehen rajoittuvat Kyytönpuisto, Mustonpuisto ja Suikkilantienpuisto, Naantalintiehen Väinölänpuisto ja Rauman valtatiehen Rahjepuisto.

Pahaniemen kaupunginosan kortteli 33 on liikerakennusten korttelialuetta (KL). Korttelin 33 tontin 1 pinta-ala on 1324 m² ja rakennusoikeus 331 k-m². Alueelle saa rakentaa yksikerroksisia rakennuksia.

Kortteli 56 on yleisten rakennusten korttelialuetta (Y). Korttelin 56 tontin 1 pinta-ala on 15083 m² ja rakennusoikeus 3016 k-m². Alueelle saa rakentaa enintään kaksikerroksisia rakennuksia.

Kortteli 64 on sosiaalista toimintaa palvelevien rakennusten korttelialuetta lasten päiväkotia varten (YSL) ja opetustoimintaa palvelevien rakennusten korttelialuetta (YO). Korttelin 64 tontin 1 (YSL) pinta-ala on 4410 m² ja rakennusoikeus 1323 k-m². Korttelin 64 tontin 2 (YO) pinta-ala on 10109 m² ja rakennusoikeus 3032 k-m². YSL- ja YO-korttelialueille saa rakentaa enintään kaksikerroksisia rakennuksia.

Kortteli 65 on kunnallisteknisten rakennusten ja laitosten korttelialuetta Turun seudun tarpeita varten (YT2). Korttelin 65 tontin 1 pinta-ala on 7566 m² ja rakennusoikeus 2269 k-m². Alueelle rakennettavien rakennusten julkisivupinnan ja vesikaton leikkauskohdan ylin korkeusasema saa olla enintään tasossa +27.0.

Kortteli 66 on teollisuus- ja varastorakennusten korttelialuetta (T) ja huoltoasemarakennusten korttelialuetta (LH). Korttelin 66 tontin 1 (T) pinta-ala on 33424 m² ja rakennusoikeus 16712 k-m². Alueelle saa rakentaa enintään 10 metriä korkeita rakennuksia. Korttelin 66 tontin 2 (LH) pinta-ala on 4703 m² ja rakennusoikeus 940 k-m². Alueelle saa rakentaa yksikerroksisia rakennuksia.

Kortteli 74 on satamatoimintojen tarkoituksia palveleva pysäköintitoimintojen korttelialuetta (LPA-1) ja liikerakennusten korttelialuetta kioskia varten (KL-1). Korttelin 74 tontin 2 (LPA-1) pinta-ala on 18436 m² ja rakennusoikeus 550 k-m². Alueelle saa pysäköintitoimintojen lisäksi sijoittaa liike- ja toimistorakennuksen sekä yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevia rakennuksia. Korttelin 74 tontin 3 (KL-1) pinta-ala on 1059 m² ja rakennusoikeus 180 k-m². Alueelle saa rakentaa yksikerroksen rakennuksen.

Suunnittelualan asemakaavat ovat pääosin toteutuneet lukuun ottamatta suunnittelualan eteläosassa olevaa kioskitonttia, Rahjekatua ja Vesimyllyntien länsiosaa. Suikkilantie on 4-kaistaistettu vain Artukaistentien ja Mesukentänkadun välillä. Voimassa olevat asemakaavat on esitetty kaavakartan yhteydessä (poistuva kaava).

Rakennusjärjestys

Turun kaupunginvaltuusto on 9.10.2006 hyväksynyt 1.1.2007 voimaan tuleen rakennusjärjestyksen.

Tonttijako ja rekisteritilanne

Suunnittelualan tontit ovat kiinteistörekisterissä voimassa olevan asemakaavan mukaan.

Pohjakartta

Pohjakartta on Turun kaupungin Kiinteistölaitoksen laatima. Pohjakartan tarkistus on suoritettu 8.9.2008.

Maanomistus ja –vuokraus

Tiehallinto omistaa Naantalintien ja Rauman valtatiealueet ja Ratahallintokeskus Uudenkaupungin radan alueen. Tontti Pahaniemi-66.-1 ja Raisionjon vesialue ovat yksityisomistuksessa.

Muilta osin suunnittelualue on kaupungin omistuksessa. Tontti Pahaniemi-65.-1 on vuokrattu Oy Turku Energia-Åbo Energi Ab:lle 31.12.2040 asti. Yhtiölle on myönnetty myös käyttöoikeus viereiselle Rauman valtatiealueen osalle. Tontti Pahaniemi-33.-1 on vuokrattu Messu-Kartano Oy:lle 30.6.2028 asti ja Suikkilantienpuistossa oleva muuntamon maa-alue on vuokrattu Oy Turku Energia-Åbo Energi Ab:lle 30.6.2020 asti. Tontti Pahaniemi-66.-2 on vuokrattu Oy Teboil Ab:lle 31.12.2013 asti. Yhtiölle on myös vuokrattu osa Suikkilantien katualueesta 31.12.2008 asti. Osa Suikkilantien katualueesta (entinen tontti Pahaniemi-76.-1) on vuokrattu Kodisoja-Yhtiö Oy:lle toistaiseksi. Vesimyllynpuiston koillisosa on vuokrattu Turun Urheiluautoilijat ry:lle

31.12.2013 asti. Korttelin Pahaniemi-56 länsiosa ja pääosa Vesimyllynpuistosta, pääosa Härkähaasta ja Gdanskinpuistosta, osia Kivimaanpuistosta, Rahjenuistosta, Väinölänpuistosta, Rauman valtatiestä ja Suikkilantiestä on vuokrattu viljelykäyttöön 31.12.2008 asti. Rantalanpuiston itäosa on kaupungin omassa viljelyksessä. Rantalanpuiston länsiosa on ollut vuokrattuna 4H-yhdistykselle palstaviljelyalueena.

Turun Sataman hallinnolliseen alueeseen kuuluvat tontti Pahaniemi-74.-2 ja yksityisomistuksessa oleva tontti Pahaniemi-66.-1.

Rasitteet

Suunnittelualan tonteilla Pahaniemi-56.-1, -66.-1 ja 2, 74.-2 ja 3 sekä -76.-1 sijaitseville vesi- ja viemäri- sekä sähkönjakeluverkostoille on perustettu rasitteet. Kaukolämpöputkille ei ole perustettu rasitteita.

3.4 Päätökset, selvitykset ja suunnitelmat

Raisionjokilaakso

Maisema-arkkitehtuuritoimisto Merja Häkkinä on vuonna 1987 laatinut Raisionjoen maisemanhoito- ja virkistyskäyttösuunnitelman. Suunnitelmaa ei ole hyväksytty.

Ympäristö- ja kaavoituslautakunta edellytti 27.4.2004 hyväksyessään ns. sataman rekkaparkille laaditun asemakaavanmuutosluonnoksen, että Raisionjoen suistoalueelle tehdään suunnitelma, joka tähtää suistoalueen virkistyskäyttöön. Ko. kaavaehdotuksen valmistelun aikana asemakaavatoimisto esitti, että Suikkilantien parantamiseen tähtäävän asemakaavanmuutoksen yhteydessä tehdään jokilaakson alueen virkistyskäyttöön tähtäävä suunnitelma.

Kevyt liikenne

Tiehallinnon Turun tiepiiri on vuonna 2004 laatinut toimenpideselvityksen Rauman valtatie (vt 8) kevyen liikenteen yhteyksistä Raision ja Turun välillä. Toimenpideselvityksessä on esitetty Suikkilantien kaava-alueelle sijoittuvat uudet kevyen liikenteen yhteydet Kölninkadun päästä Suikkilantielle ja Rahjenuolta Rauman valtatie ajoratojen länsipuolelta Häränajajapolulle. Ympäristö- ja kaavoituslautakunta on 15.6.2004 antanut lausunnon toimenpideselvityksestä Tiehallinnolle. Suunnitelmaa ei ole hyväksytty.

Suikkilantie

Tieliikelaitos (nyk. Destia Oy) on laatinut Tiehallinnon ja kaupungin toimeksiannosta vuonna 2003 valmistuneen Suikkilantien kehittämiselvityksen. Selvityksessä esitettiin tarvittavat parantamistoimenpiteet Suikkilantien muuttamiseksi maantiekseksi välillä Pansiontie–Rauman valtatie (vt8). Selvitystä kuvataan selostuksen luvussa 4.4.

Tiehallinnon keskushallinto antoi kehittämiselvityksen perusteella jatkosuunnittelupäätöksen 24.11.2006. Destia Oy on Tiehallinnon ja kaupungin toimeksiannosta valmistellut Suikkilantien tiesuunnitelmaa. Tiesuunnitelmaa kuvataan selostuksen luvussa 4.6.

Junaliikenne rataosalla Turku – Uusikaupunki päättyi vuonna 1992 kannattamattomana. Useiden rataosien tapaan henkilöliikennettä on toivottu aloitettavaksi uudelleen myös Uudenkaupungin radalla.

Varsinais-Suomen liitto on vuonna 2005 laatinut Uusikaupunki–Turku henkilöjunaliikenteen toteuttamisselvityksen osana Vakka-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Työn tavoitteena oli selvittää Uusikaupunki–Turku -paikallisjunaliikenteen tekniset ja taloudelliset toteuttamisedellytykset, liikennöintikustannukset, matkustajamäärät ja hankkeen vaikutukset sekä mahdolliset toteutusmallit sillä tarkkuustasolla, että Varsinais-Suomen liitto ja Uudenkaupungin kaupunki voivat päättää, lähtevätkö ne edistämään hankkeen toteuttamista.

Selvityksen mukaan Uusikaupunki–Turku -paikallisjunaliikenne on mahdollista liikennöidä liikennöintikustannuksilla noin 1,3 M€/vuosi sähköjunilla ja 1,75 M€/vuosi dieselmoottorijunilla. Itsekannattava liikenne nykyisellä linja-autoliikenteen sarjalippuhinnalla edellyttää 306.000 matkustajaa sähköjunilla ja 415.000 matkustajaa dieselmoottorijunilla. Mahdollinen matkustajamäärä eri ennusteissa on 142.000–643.000 matkustajaa vuodessa. Itsekannattavan liikenteen edellyttämä matkustajamäärä on 306.000 matkaa vuodessa.

Paikallisjunaliikenteen palvelutaso Uusikaupunki–Turku -reitillä olisi tunnin vuoroväli arkisin päiväsaikaan. Tätä alhaisemmalla palvelutasolla ei selvityksen mukaan voida saavuttaa kannattavuuden edellyttämää matkustajamäärää. Junaliikenteen kannattavuus paranee, mikäli liikenne ulottuu laajemmalle alueelle Varsinais-Suomessa. Myös sähkökäyttöinen kalusto parantaa liikenteen kannattavuutta.

Radan kunnostus paikallisjunia varten maksaa 3,0 miljoonaa euroa ja sähköistys 11,5 miljoonaa euroa. Rata kulkee pääosin syrjässä nykyisistä tieliikennenyhteyksistä, mutta on niitä nopeampi reitti Uudenkaupungin ja Turun välillä. Rata tuo joukkoliikenteen palvelun siten alueille, jotka nyt tukeutuvat henkilöauton käyttöön. Radan käyttöönotto vaikuttaa myönteisesti joukkoliikenteen käyttöön sekä yhdyskuntarakenteen kehitykseen, ja haittavaikutukset kustannuksia lukuun ottamatta ovat vähäiset.

Ratahallintokeskus on yhteistyössä liikenne- ja viestintäministeriön sekä Varsinais-Suomen liiton kanssa vuonna 2007 laatinut ratateknisen selvityksen Varsinais-Suomen maakunnallisesta paikallisjunaliikenteestä rataosilla Turku–Salou, Turku–Loimaa ja Turku–Uusikaupunki. Työssä on selvitetty liikennöintimallien avulla paikallisjunaliikenteen edellyttämiä investointitarpeita rataverkolle sekä arvioitu aiemmissa selvityksissä laadittuja liikenne-ennusteita. Marraskuussa 2007 hyväksytty Varsinais-Suomen liikennestrategia 2030 toi esille tahtotilan maakunnallisen paikallisjunaliikenteen käynnistämiseksi maakunnassa. Strategiassa paikallisliikenteen käynnistämistoimet nostettiin kärkihankkeiden ensimmäiseen kiireellisyysluokkaan.

Ratateknisen selvityksen (2007) mukaan paikallisjunaliikenne Uudenkaupungin radalla edellyttää, että rataosuudelle toteutetaan Jyrkkälän lisäksi 7 muuta henkilöliikennepaikkaa, joille kaikille rakennetaan laiturit sekä muut matkustajapalvelussa tarvittavat rakenteet. Radan nopeustason nostaminen (100 km/h tai 120 km/h) vaatisi tasoristeysten (114 kpl) poistamista tai varustamista varoituslaittein tai -puomein. Vilkasliikenteisimmät maanteiden

tasoristeykset (Raisiontie, Kustavintie) on rakennettava eritasoristeyksiksi, koska tiheämpi junaliikenne haittaisi näissä myös autoliikenteen sujuvuutta. Nopeustason nosto edellyttää myös ratageometrian parannuksia.

Uudenkaupungin-radalla paikallisjunaliikenteen aloittaminen edellyttää 19,5...22,5 miljoonan euron (vaihtoehto U1b) investointeja liikennepaikkoihin, raitininfrastruktuuriin sekä liikenneturvallisuutta parantaviin hankkeisiin. Uudenkaupungin radalla nopeustason nostamisen edellytys on turvallisuuden parantaminen, mihin liittyen tasoristeyksiä on poistettava tai varustettava varoituslaittein ja -puomein. Kustannusarvio ei sisällä Uudenkaupunginradan sähköistystä (n. 10 miljoonaa euroa) ja siihen käytännössä kytkeytyvää radan perusteellisempaa parantamista tai mahdollista akselipainon nostoa. Paikallisjunaliikenne hoidetaan dieselkalustolla. Säännöllisesti tunnin välein liikennöitävän vaihtoehdon U3 kustannusarvio on yhteensä noin 23,6–26,6 miljoonaa euroa. Kustannusarvio ei sisällä Turun ratapihalla tarvittavia raiteisto- tai laiturimuutoksia eikä paikallisjunakaluston huolto- ja yöpymisjärjestelyjä. Myös radan välityskyvyn riittävyys ja mahdollinen häiriöherkkyys vaativat lisätarkasteluja ja mahdollisia lisäinvestointeja. Häiriöherkkyttä vähentävä kaksoisraideosuus Salon länsipuolella toisi etua myös kaukojunaliikenteen nopeuttamiseen. Kaiken kaikkiaan kustannusarviot täsmentyvät jatkosuunnittelussa.

Jyrkkälän liikennepaikka on selvityksissä sijoitettu ylikorkeiden kuljetusten reitin kohdalle. Selvitysten (2005 ja 2007) mukaan Jyrkkälän pysäkki palvelee Jyrkkälän, Härkämäen ja Vienolan asuntoalueita sekä osaksi myös Artukaisten teollisuusaluetta. Yhden kilometrin säteellä asuu noin 3800 asukasta ja 3 km:n säteellä n. 31900 asukasta.

Pysäkkiä on selvityksissä pidetty välttämättömänä. Pysäkki on hyvin saavutettavissa kävellen sekä asuntoalueilta että osasta Artukaisten työpaikka-aluetta. Alueella on hyvät pyöräily-yhteydet; pyörällä voisi jatkaa matkaa Artukaisten, Pansion ja Pernon työpaikka-alueille. Uusi pyörätie tulisi kaupungin suunnasta Uudenkaupungin radan vartta pitkin. Pysäkillä on vaihtoyhteys Turun joukkoliikenteen linjoille 12, 61 ja 99. Pysäkkipaikkoja on tarkistettava ja reaaliaikaista informaatiota ja synkronointimahdollisuuksia on kehitettävä. Pysäkki toimisi myös Turun liityntäpysäköintipaikkana (15 autopaikkaa kadulle + 50–100 autopaikkaa pysäköintitontilla, edellyttää sopimusta Jyrkkälän kiinteistöyhtiön kanssa). Henkilöliikennepaikan toteuttaminen edellyttää pysäkkilaiturin, kevyen liikenteen yhteyksien ja liityntäpysäköinti-alueen rakentamista. Näihin järjestelyihin tulee kaavallisesti varautua.

4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET, OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

4.1 Asemakaavan muuttamisen tarve

Asemakaava laaditaan kaupungin aloitteesta. Asemakaavan muuttamisen taustalla on Tiehallinnon periaatelinjaus, jonka mukaan keskustan ulkopuolella sijaitseviin, valtakunnallisesti merkittäviin terminaaleihin kuten satamiin ja lentokentille johtavat tiet ovat tavallisesti maanteitä silloin, kun ne eivät kulje keskustan kautta. Periaatelinjauksen mukaan Suikkilantie osana valtakunnallisesti merkittävää satamayhteyttä tulisi muuttaa maantiekseksi. Nykyinen satamayhteys on viitoitettu Turun keskustan kautta Ratapihankatua ja Helsinginkatua pitkin Helsingin ja Hämeenlinnan suuntiin (vt1, vt10) sekä Suikkilantietä ja Markulantietä pitkin Porin ja Tampereen suuntiin (vt8, vt9).

Sataman raskaasta liikenteestä aiheutuu merkittäviä haittoja Turun keskustassa ja Markulantien varrella.

Kaavan valmistelun aikana on ilmennyt myös uusia tarpeita asemakaavan muuttamiselle. Messu-Kartano Oy:ltä on 15.2.2008 saapunut aloite tontin Pahaniemi-33.-1 asemakaavan ja tonttijaon muuttamiseksi. Yritys toivoo puiston osan liittämistä tonttiin ja lisärakennusoikeutta noin 150–200 k-m² toiminnan laajentamiseksi. Nuorisotalolle (tontti Pahaniemi-56.-1) sekä sataman rekkaparkille ja toteutumattomalle kioskille (tontit Pahaniemi-74.-2 ja 3) tulee järjestää uudet ajoyhteydet, sillä Tiehallinto ei hyväksy tonttiliittymiä maantiealueelta. Tonttiin Pahaniemi-66.-1 esitetään liitettäväksi kuljetusliikkeen käytössä olevaa Suikkilantien katualuetta. Vesimyllyntien länsiosalle tutkitaan paikallisjunaliikenteen aseman ja liityntäpysäköintialueen sijoittamista.

4.2 Asemakaavan tavoitteet

Maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n mukaan asemakaavalla tulee luoda edellytykset mm. terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle ja liikenteen järjestämiselle. Rakennettua ympäristöä ja luonnonympäristöä tulee vaalia eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja saa hävittää. Kaavoitettavalla alueella tai sen lähiympäristössä on oltava riittävästi puistoja tai muita lähivirkistykseen soveltuvia alueita. Asemakaavalla ei myöskään saa aiheuttaa kenenkään elinympäristön laadun sellaista merkityksellistä heikkenemistä, joka ei ole perusteltua asemakaavan tarkoitus huomioon ottaen.

Asemakaavoituksella tulee **edistää valtakunnallisten alueidenkäyttövoitteiden erityistavoitteiden toteutumista** (VNp 30.11.2000, tarkistettu 13.11.2008). Valtakunnallisesti merkittävien satamien kehittämismahdollisuudet on turvattava. Asunto- ja työpaikkarakentamiseen tulee olla tarjolla riittävästi tonttimaata. Taajamia kehitettäessä on luotava edellytykset hyvälle taajamakuvalle ja huolehdittava siitä, että viheralueista muodostuu yhtenäisiä kokonaisuuksia. Jalankulun ja pyöräilyn verkostoja varten on varattava riittävät alueet ja edistettävä verkostojen jatkuvuutta, turvallisuutta ja laatua. Ekologisesti tai virkistyskäytön kannalta merkittäviä luonnonalueita tai yhtenäisiä aluekokonaisuuksia ei saa tarpeettomasti pirstota. Haitallisia terveysvaikutuksia tai onnettomuusriskejä aiheuttavien toimintojen välille on jätettävä riittävän suuri etäisyys. Melusta, tärinästä ja ilman epäpuhtauksista aiheutuvaa haittaa on ehkäistävä ja pyrittävä vähentämään olemassa olevia haittoja. Pilaantuneen maa-alueen puhdistustarve on selvitettävä ennen ryhtymistä kaavan toteuttamistoimiin.

Kaupungin tavoitteena on em. mainittujen tavoitteiden lisäksi kehittää Suikkilantietä ja sen ympäristöä ottaen huomioon maakuntakaavan, yleiskaavan ja viherkaavan viherverkkosuunnitelman alueelle antamat tavoitteet (ks. selostuksen luku 3.3). Asemakaavanmuutos kuuluu ns. strategisesti merkittäviiin asemakaavoihin. Turun kaupungin vuosille 2006–2010 tähtäävän asunto- ja maankäyttöohjelman (Kv 10.4.2006) mukaan asemakaavan hyväksymisajankohtatavoitteeksi oli asetettu v. 2007.

Tiehallinnon tavoitteena on kehittää Turun sataman liikenneyhteyksiä siten, että sataman raskasta liikennettä saadaan ohjattua pois kaupungin ruutu-kaava-alueelta sivuavalta katuverkolta – Suikkilantie on tarkoitus muuttaa maantiekse välillä Pansiontie–Rauman valtatie. Liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta tulee parantaa liikennevalo- ja eritasoliittymäjärjestelyillä siten, ettei raskaan liikenteen ajoaika merkittävästi kasva pidentyneestä matkasta huolimatta. Tavoitteena on myös turvata sujuvat kevyen liikenteen

ja joukkoliikenteen yhteydet. Hankkeen ympäristötavoitteina ovat mm. asuinalueiden ja kokoontumisrakennusten suojaaminen liikennemelulta, kokonaispäästöjen vähentäminen huolehtimalla liikenteen sujuvuudesta ja sijoittumisesta oikeille reiteille sekä alueen maankäytön kehittymisen ja elinkeinoelämän tukeminen.

Turun Sataman tavoitteena on turvata sujuvat liikenneyhteydet satamaan sekä tarjota pysäköinti- ym. palveluja rekka-autojen kuljettajille.

Länsi-Suomen kuljetusyrittäjien (SKAL) tavoitteena on turvata raskaan liikenteen sujuvuus.

Raision kaupunki ei halua lisätä raskasta liikennettä keskustansa tuntumassa.

Ratahallintokeskuksen (RHK) tavoitteena on säilyttää edellytykset rautatieliikenteen harjoittamiselle. Kaikkien kulkureittien tulee kohdata radan edelleen eri tasossa.

Oy Teboil Ab:n tavoitteena on turvata nykyiset huoltoasematoiminnot. Nykyiset ajoyhteydet Suikkilantielle tulee säilyttää, jotta raskaan kaluston tankkaustoiminta voi alueella jatkua.

Kuljetusliike Honkasen tavoitteena on turvata nykyinen toiminta ja sen kehittäminen tontilla Pahaniemi-66.-1. Kuljetusliike on toivonut myös heidän käytössään olevan Suikkilantien katualueen liittämistä teollisuustonttiin.

Messu-Kartano Oy:n tavoitteena on kehittää liiketoimintaa nyky paikalla. Toiminnan kehittäminen edellyttää tontin laajentamista ja lisärakennusoikeutta.

Turun kiinteistöliikelaitoksen tavoitteena on lisätä asunto- ja työpaikkarakentamisen osoitettua tonttimaata.

Ympäristönsuojelutoimiston tavoitteena on turvata luonnon ominaispiirteiden säilyminen.

Suunnittelutoimiston maisema- ja miljöösuunnittelun tavoitteena on turvata Raisionjokilaakson ja Kuninkojan ympäristön maisemalliset arvot.

Liikuntapalvelukeskuksen tavoitteena on edistää lähiliikuntamahdollisuuksia (liikuntapaikat ja kevytliikenneyhteydet).

Suikkilantien lähellä asuvat eivät halua, että raskasta liikennettä ohjataan Suikkilantielle.

Rahjapolun päiväkodin tavoitteena on turvata päiväkodin saavutettavuus ja nykyinen viihtyvyys myös rakentamisen aikana. Suikkilantielle Väinöläkadun liittymään tulee asentaa liikennevalot. Päiväkodin meluaita tulee toteuttaa ennen tien rakentamista.

Väinöläkadun asukkaiden tavoitteena on varmistaa, että kulku omakotitaloille on tulevaisuudessa sujuvaa ja turvallista. Asukkaat toivovat liikennevaloja Suikkilantielle Väinöläkadun liittymään.

Jyrkkälän asukkaiden tavoitteena on turvata Jyrkkälän asuinalueen saavutettavuus ja asumisviihtyvyyden turvaaminen. Jyrkkälän liittymän tulee olla

toimiva myös häiriötilanteissa. Alueen melutaso ei saa nousta lisääntyvästä liikenteestä huolimatta. Jyrkkälän alikulku tulee suunnitella mahdollisimman turvallisesti, valoisaksi ja käyttäjäystävälliseksi).

Pahaniemenkadun, Hemmiläntien ja Opintien asukkaiden tavoitteena on turvata omakotialueensa asumisviihtyvyys. Alueelle tulee rakentaa meluaidat suojaamaan asutusta kasvan liikenteen aiheuttamalta melulta. Tie on suunniteltava ja rakennettava siten, ettei liikenteestä aiheudu äärihaittoja rakennuksille tai asukkaille.

Omakotiyhdistyksen eräänä tavoitteena on parantaa kevyen liikenteen edellytyksiä luomalla miellyttävämpi kevyen liikenteen ympäristö. Meluaita tulee sijoittaa ajoradan ja kevytliikenneväylän väliin.

4.3 Aloitusvaihe

Osalliset

Alueen suunnittelussa osallisia ovat alueen maanomistajat ja ne, joiden asumiseen, työntekoon ja muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, sekä viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään:

- kaava-alueen ja lähialueen maanomistajat, käyttäjät, asukkaat ja yritykset
- kansalais- ym järjestöt: Turkuseura ry, Turun Pientalojen Keskusjärjestö ry, Meidän Turku, Varsinais-Suomen kiinteistöyhdistys ry, aluekumppanuus, Turun luonnonsuojeluyhdistys ry, Turun lintutieteellinen yhdistys ry
- kaupungin asiantuntijaviranomaiset eri hallintokunnissa, päättäjät, Lounais-Suomen ympäristökeskus, Tiehallinto, Ratahallintokeskus, Raision kaupunki, Turun Satama ja teknisen huollon toimijat

Vireilletulo

Kaavanmuutoksen vireille tulosta on kuulutettu 17.11.2001.

Kaavanmuutoksen vireilläolosta on lisäksi ilmoitettu kaavoituskatsauksessa vuosina 2002—2008.

Aloituskokous

Alueen suunnittelu aloitettiin syksyllä 2001. Aloituskokous viranomaisille ja hallintokunnille pidettiin 29.11.2001.

Kannanotot

Ratahallintokeskus (28.11.2001) ei näe esteitä rautatieliikenteen kannalta parantaa kyseistä tietä, mikäli tarvittavat toimenpiteet ja järjestelyt toteutetaan siten, että kaikki kulkureitit kohtaavat radan edelleen eritasossa. Kaavalla ei saa myöskään kaventaa rautatiealuetta eikä muutenkaan jatkossa rajoittaa tai estää rautatieliikenteen harjoittamista. Maankäytöllisiin ja liikenteellisiin ratkaisuihin RHK pystyy ottamaan kantaa vasta hankkeen tarkentuessa.

Turku Energia Sähköverkot Oy:n (3.12.2001) mukaan alueella sijaitsevan 110 kV:n avojohdon ”pylväspaikkojen ympärillä tulee olla vapaata tilaa johtokadun leveyden mukaisesti. Vain kevyen liikenteen väylä voidaan sijoittaa pylväspaikan välittömään läheisyyteen. Tapauskohtaisesti voimme neuvotella ajoradan sijoittamisesta johtokatualueelle pylväspaikan läheisyyteen. Yksi pylväspaikka (nykyisen Suikkilantien reunassa, Artukaistentien ja Messukentänkadun välillä) jää ilmeisesti tulevan laajennuksen alle. Tämä pyl-

väspaikka voidaan mahdollisesti siirtää länteen päin noin 40 metriä, mikäli Artukaisten sähköaseman pylväiden rakenteet sallivat tämän johtokulman muutoksen. Muut pylväspaikat jäävät nykyisille paikoilleen Suikkilantien itäpuolelle, mikäli Suikkilantien ajoradan itäreuna ja kevyen liikenteen väylä säilyvät nykypaikoillaan.”

4.4 Alustava kaavaluonnos

Rinnan Suikkilantien kehittämisselvityksen kanssa valmisteltiin alustava kaavaluonnos (päiv. 6.6.2002).

Alustava kaavaluonnos mahdollisti valmisteilla olleen tien kehittämissuunnitelmavaihtoehtojen toteuttamisen. Suikkilantieta esitettiin levennettäväksi 7-16 metriä voimassa olevan kaavan katualuevaraukseen nähden nykyisen kadun länsipuolelle. Erityiskuljetusten reitti säilyy nykypaikallaan, mutta alue esitettiin liitettäväksi yleisen tiehen. Tien leventäminen merkitsee, että Pahanien kenttä ainakin pienenee.

Suikkilantien ja Rauman valtatie risteyksessä yleiselle tielle osoitettiin aluetta siten, että joko suoran rampin (Rauman valtatieltä Suikkilantielle keskustan suunnalta) tai silmukkarampin (Suikkilantielta alas Rauman valtatielle Raision suuntaan) toteuttaminen on mahdollista. Tämä merkitsee, että alueella sijaitseva Suikkilan kenttä väistyy tiehankkeen alta.

Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue (pumppaamo) sekä teollisuuskorttelialue (ent. koeponnistuslaitos) esitettiin säilytettäväksi ennallaan. Pumppaamon ja ent. koeponnistuslaitoksen väliin muodostetulle suojaviheralueelle osoitettiin aluetta veneiden talvisäilytystä varten.

Suikkilantien ja Rautatehtaankadun kulmassa sijaitsevaan huoltoaseman tonttiin esitettiin liitettäväksi huoltomolla nykyisin jo vuokralla olevaa katu-alueita. Nykyisiä ajojärjestelyjä esitettiin muutettavaksi siten, että Suikkilantielta sallitaan vain sisäänajo tontille.

Messukentänkatu esitettiin muutettavaksi siten, että katu linjataan Suikkilantielle Aunelantien risteykseen, jolloin Suikkilantielta poistuu yksi liittymä. Tämä merkitsee, että kioski ja ent. veneveistämön rakennukset joudutaan purkamaan. Messukentänkadun varrella olevalle asuinrakennukselle esitettiin muodostettavaksi omakotitalotontti.

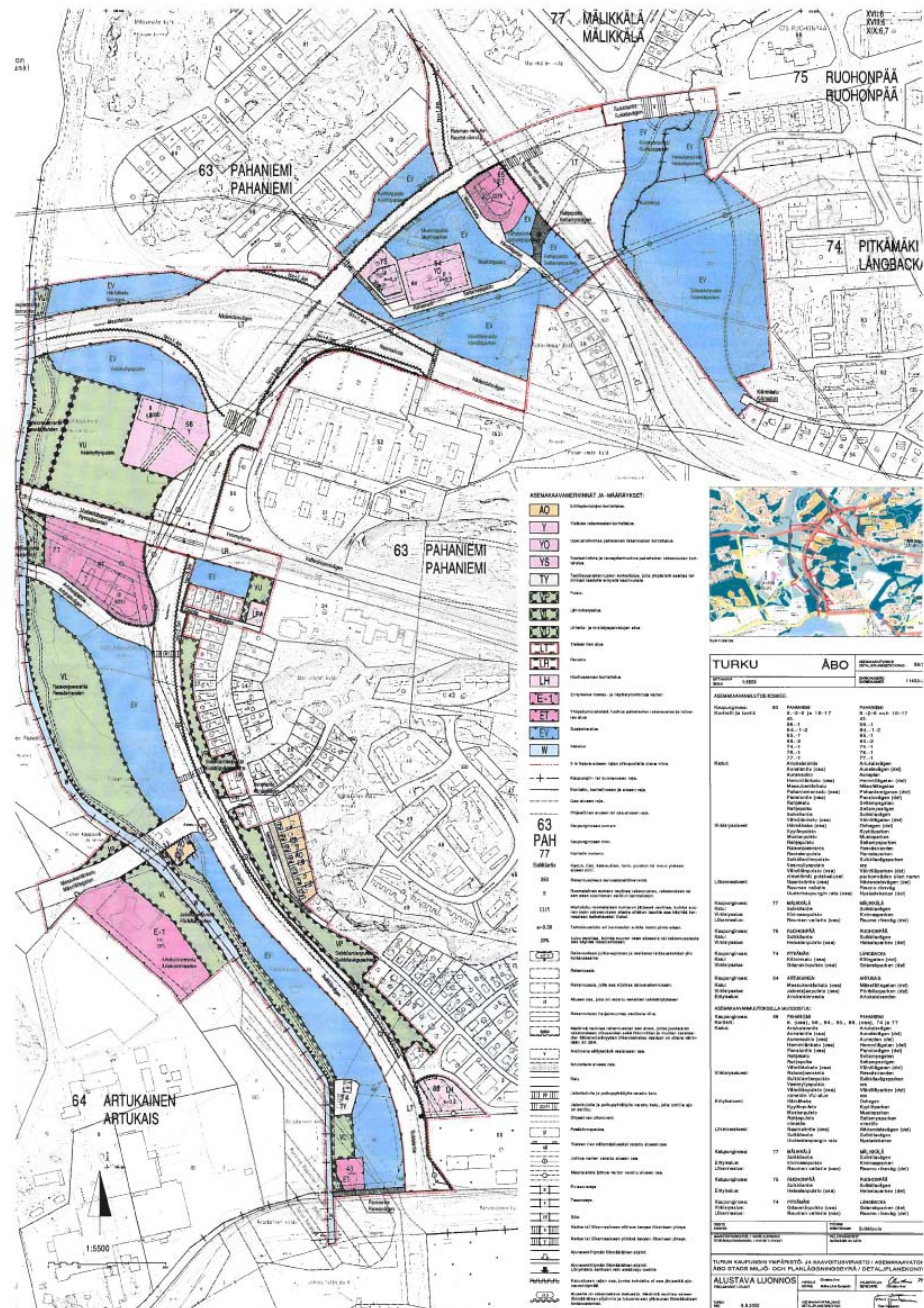
Hemmilänkadun ja Pahanienkadun varren omakotitonteille esitettiin pihamaana käytetyn katualueen liittämistä omakotitontteihin. Osa Pahanienkadusta esitettiin muutettavaksi Hemmilänkaduksi.

Turku Energian vuokraamalle alueelle Artukaistentien ja Suikkilantien kulmassa poikkeusluvalla rakennetulle Artukaisten sähköasemalle ja viereen suunnitellulle toimisto- ja varistorakennukselle osoitettiin korttelialuetta yhdyskuntateknistä huoltoa ja laitoksia varten.

Nuorisotalo esitettiin säilytettäväksi yleisten rakennusten korttelialueena. Ajo nuorisotontille esitettiin suoraan Suikkilantielta ja vaihtoehtoisesti Vesimyllynkadun päästä uutta siltää pitkin. Päiväkoti esitettiin säilytettäväksi sosiaalitoimintaa ja terveydenhuoltoa palvelevien rakennusten korttelialueena ja entinen Härkämäen koulukiinteistö opetustoimintaa palvelevien rakennusten korttelialueena. Päiväkodin tonttia esitettiin laajennettavaksi ja koulun tonttia pienennettäväksi. Lämpökeskuksen tontin kaavamääräystä esitettiin muu-

tettavaksi yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialueeksi.

Toteutumaton Rahjekatu esitettiin muutettavaksi suojaviheralueeksi siten, että alueella oleva kevyen liikenteen yhteys säilyy. Kulku Rahjepolun päiväkodille esitettiin nykyisin käytössä olevaa yhteyttä, Rahjepolkua, pitkin. Rahjepolku esitettiin muutettavaksi Rahjekaduksi ja katua esitettiin levennettäväksi. Kadun leventtäminen mahdollistaa pyörätien sijoittumisen joko kadun yhteyteen tai viereiselle suojaviheralueelle.



Kuva 13. Alustava kaavaluonnos 6.6.2002.

Vilkasliikenteisiin teihin rajoittuvat viheralueet osoitettiin suojaviheralueiksi, sillä niillä ekvivalentin melutason arvioitiin ylittävän melutason ohjearvon 55 dBA päivällä. Raisonjokeen rajoittuvat viheralueet ja melusteiden suojaamat alueet osoitettiin puistoiksi ja lähivirkistysalueiksi.

Osallistuminen ja vuorovaikutus

Toukokuun lopulla 2002 lähetettiin kaavan osallisille kutsu yleisötilaisuuteen ja kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma. Yleisötilaisuus pidettiin 6.6.2002 Aunelan koululla. Tilaisuudessa oli läsnä 66 henkeä. Tilaisuudessa esiteltiin Suikkilantien kehittämissuunnitelman vaihtoehtoja, tien ympäristö- ja maisema-asioita, meluntorjuntaa sekä alustavaa kaavaluonnosta ja kaa-voituksen etenemistä.

Osallisilla on ollut mahdollisuus tutustua kaavan valmisteluaineistoon ja osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan myös asemakaavatoimistossa sekä asemakaavatoimiston internet-sivuilla.

Yleisötilaisuudessa esitetyt mielipiteet koskivat samoja asioita mitä kirjallisissa mielipiteissä, joita on saapunut 9 kappaletta.

- **Rahjepolun päiväkotit/ T. Rantala** pitää tärkeänä, että melusuojaukses- ta huolehditaan jo ennen tien rakennustöitä ja toivoo päiväkodille kulun turvaamista liikennevaloin. Päiväkoti toivoo myös urheilukenttien säily- mistä ennallaan.
- **As Oy Turun Mälikkälänmetsä** (Väinölänkatu 14) huomauttaa Rauman valtatie aiheuttamasta liikennemelusta Väinölänkadun alkupään asuin- rakennuksiin ja virkistyskäyttöön tarkoitetulle alueelle. Asunto- osakeyhtiö toivoo meluhaitan ehkäisemistä rakentamalla tieosuuden pa- rantamisen yhteydessä meluste Suikkilantien eritasoliittymästä kaavoit- tettavan alueen reunaan kaupungin suuntaan Rauman valtatie varteen.
- **Väinölänkadun asukkaat** (18 allekirjoittanutta) huomauttavat liiken- nöinnin vaikeuksista Väinölänkadulta. Erityisesti vasemmalle kääntymi- set Väinölänkadulta ja Väinölänkadulle sekä Raumantien rampilta Suik- kilan suuntaan ovat vaikeita. Liikennettä lisää alueen päiväkotit, erityis- koulu sekä jalkapallokenttä. Allekirjoittaneet haluavat tieosuuden paran- tamisen yhteydessä valo-ohjausta Suikkilantien ja Väinölänkadun riste- ykseen.
- **Väinölänkadun asukas** muistuttaa, että Suikkilantielle liittyvä ja tietä ylittävä liikenne tulee huomioida suunnittelussa. Raumantieltä Väinölän- kadulle ja Länsikeskukseen pääsy on vaikeaa ja aamuisin myös Väinö- länkadulta Jyrkkälään kääntyminen ei onnistu. Alueella on omakotialue, päiväkotit ja toimintakeskus.
- **Kiinteistö Oy Jyrkkälänpolku/ M. Roth** Jyrkkälänkatu 2:sta on huolis- saan melutason kasvusta Jyrkkälän alueella. Nykyistä melusuojausta on parannettava mm. tukkimalla nykyiset aukkopaikat. Sillan reunassa on aukkopaikkoja, joista esim. lapset kulkevat jyrkälle penkereelle. Alikulku- tunnelin tulisi olla mahdollisimman lyhyt ja avara. Alikulku-tunnelia käyt- tävät nuoret kokoontumispaikkanaan ja iltaisin eivät muuten uskalla kulkea tunnelissa. Myös muita tien ylitysmahdollisuuksia olisi oltava.
- **Pahaniemenkadun asukas** haluaa meluidan sijoitettavaksi ajoradan ja kevyen liikenteen väylän väyliin ja toivoo koivikon sekä muiden olevi- en puiden säilyttämistä.
- **Eräs Opintien asukas** toivoo sadevesikaivoja pois tieltä, koska kuo- passa olevien kansiensa yli ajavat rekat aiheuttavat kovaa tärinää. Toivee- na on meluidan sijoittaminen ajoradan ja pyörätien väliin.
- **Eräs Opintien asukas** vastustaa suunnitelmaa huomauttaen jo nykyi- sistä meluhaitoista sekä tontin maan painumisesta Suikkilantielle. Ny- kyinen talo on meluhaitoiltaan asumiskelvoton.
- **Oy Teboil Ab** vastustaa suunnitellun Suikkilantien liittymän muuttami- sen vain yksisuuntaiseksi, jolloin huoltamoliiketoiminta vaikeutuisi ja myynti hiipuisi tasolle, jolla liiketoiminta ei olisi kannattavaa Oy Teboil

Ab:lle eikä huoltamoyrittäjälle. Huoltamokiinteistö on rakennettu v. 1991, merkittävä peruskorjaus suoritettu v. 2001 ja huoltamotontin vuokrasopimus on voimassa 31.12.2013 asti. Oy Teboil Ab pitää mahdollisena tilannetta, jossa huoltamon toimintaedellytyksiä olennaisesti huononnettaisiin vuokrasopimuksen voimassaoloaikana. Huoltamotoiminnalle on tärkeää, että liittymä Suikkilantielle on kaksisuuntainen sekä Pansiontien että Raumentien suuntaan. Tämä edellyttää, ettei liittymän kohdalle rakenneta kaistojen väliin liikenteenjakaajaa.

Pahaniemen aluekumppanuuden järjestämässä Kaavoitus- ja liikenneillassa 13.10.2005 Vienolan seurakuntakodissa esiteltiin alueella vireillä olevia hankkeita, mukaan lukien Suikkilantien kehittämistä. Tilaisuudessa tuotiin esiin, että Rahjekadun päiväkodin sijainti vilkasliikenteisen Suikkilantien vieressä on epäsopiva. Kysyttiin millaisia vaikutuksia Messukentänkadun uudella sillalla on kuin painorajoitukset poistuvat, voidaanko Suikkilantien hankkeen toteutusta osittaa, voidaanko Jyrkkälän valo-ohjausta muuttaa ja voidaanko Suikkilantien Naantalintien ylittävä kevyen liikenteen väylä korvata nykyisellä väylällä.

4.5 Suikkilantien kehittämiselvitys

Suikkilantien kehittämiselvitys on tehty yhteistyössä Turun kaupungin ja Turun tiepiirin kesken. Tieliikelaitos (nyk. Destia Oy) on toiminut hankkeessa konsulttina. Suunnittelutyö on tähdännyt sekä maantielain mukaisen yleissuunnitelman laatimiseen että asemakaavan muutosta varten tehtävän liikennealueen määrittelyyn. Kehittämissuunnitelma on laadittu yleissuunnitelmatarkkuudella vuorovaikutuksessa kaavoituksen kanssa.

Suunnittelu perustuu Turun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman osaselvitykseen ”Satamien liikenneyhteyksien ja satamavarausten selvitys” vuodelta 2000. Turun seudun satamien liikenneyhteyksien ja aluevarausten selvityksessä (1999) on suositeltu Turun sataman tieyhteyksiä kehitettäväksi Suikkilantie–Rauman valtatie–Ohikulkutie -vaihtoehdon pohjalta. Ratkaisu edellyttää sujuvia liikenneratkaisuja. Hankkeen päätavoitteena on ohjata raskasta liikennettä pois kaupungin ruutukaava-alueen verkosta. Suosituksen lisäperusteeksi on katsottu mahdollisuus käyttää hyväksi valmista korkealuokkaista tieverkkoa; Rauman valtatie ja Ohikulkutie ovat moottoritietasoisia väyliä, joilla on runsaasti kapasiteettia, eikä satamaliikenne vaadi näillä mitään parantamistoimenpiteitä. Parantamistoimenpiteet tieyhteyden kehittämisessä kohdistuvat Suikkilantiehen ja Raision eritasoliittymän ramp-pijärjestelyihin sekä Suikkilantien ja Rauman valtatieen melusuojuuksiin.

Kehittämisselvityksessä on tutkittu eri vaihtoehtoja Suikkilantien parantamiseksi. Valitussa vaihtoehdossa (ve 2) Suikkilantie on esitetty lopputilanteessa kaksiajorataisena ja nelikaistaisena tienä koko suunnitteluvälillä Pansiontie–Pläkkikaupunginkatu. Samalla on esitetty ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen tien muuttamiseksi maantiekseksi.

Naantalintien eteläpuolella tiejärjestelyt on esitetty toteutettavaksi nykyisten ajoratojen länsipuolelle. Härkämäen kohdalla tiejärjestelyt on esitetty sovitettavaksi lähes kokonaan nykyiselle tieuralle; kaistajärjestelyille saadaan tilaa ottamalla sekä Naantalintien että Rauman valtatieen risteyssilltojen kevyen liikenteen väylät ajoneuvoliikenteen käyttöön ja osoittamalla alueelle uudet kevyen liikenteen järjestelyt Rahjepolun rinnakkaisväylänä Rauman valtatieen alitse Suikkilantielle. Silmukkaramppi Suikkilantielta Rauman valtatielle on esitetty toteutettavaksi Kuninkojan länsipuolelle.

Suunnitelman eritasoliittymien rampit ovat yksikaistaisia. Naantalintien ja Rauman valtatie liittymät ovat eritasoliittymiä. Rautatehtaankadun liittymää lukuun ottamatta muut liittymät varustetaan valo-ohjauksella.

Kehittämisselvitys perustuu ennustetuille liikennemäärille vuonna 2020. Liikenne-ennuste v. 2020 vaihtelee suunnittelualueella välillä 8700–21620 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kun liikenne-ennusteeseen lisätään Pansion satamahankkeen aiheuttama liikenne, nousevat liikennemäärät Suikkilantiella 12500–25160 ajoneuvoon vuorokaudessa. Ennusteessa on oletettu, että Pansion sataman raskas liikenne ohjataan Suikkilantien kautta. Suunnittelualueen vuoden 2020 liikennemäärä lisättynä Pansion sataman aiheuttamalla lisäliikenteellä on yli puolet suurempi kuin liikennemäärä vuonna 2001. Raskaan liikenteen määrä on noin kolminkertainen vuoden 2001 liikennemäärään nähden.

Melusuojauksen määrittämiseksi melun leviämistä selvitetiin laskennallisesti vuoden 2020 liikenne-ennusteen pohjalta. Vuonna 2020 tieliikenteen aiheuttama päiväajan (klo 7–22) melutason ohjearvo 55 dB ulottuu vähimmillään noin 80 metrin etäisyydelle Suikkilantielta. Tietä lähimpänä sijaitsevien asuintalojen piha-alueista lähes kaikki ovat 55–60 dB meluvyöhykkeellä, joidenkin kiinteistöjen piha-alueet ovat 65–70 dB meluvyöhykkeellä. Vuoden 2020 ennustetilanteessa meluohjearvon (55 dBA) ylittävällä alueella asuu noin 670 asukasta.

Uusia meluesteitä esitettiin toteutettavaksi Suikkilantien itäreunaan välille Rautatehtaankatu–Uudenkaupungin rata, Naantalintielle nuorisotalon pohjoispuolelle, Suikkilantien molemmille puolille Härkämäen kohdalle ja Rauman valtatielle Härkämäen pohjoispuolelle. Jyrkkälän asuinalueen nykyistä estettä esitettiin korotettavaksi.

Toteutettavaksi esitettyjen tiejärjestelyjen ja melusuojauksen jälkeen yhteensä noin 390 asukasta jää suunnittelualueella 55 dB ylittävälle melualueelle. Esitetyillä melusuojaustoimenpiteillä saadaan suojattua noin 280 asukasta.

Kehittämisselvityksen osana laadittu ympäristönhoidon yleissuunnitelmassa on kiinnitetty huomiota tieympäristön selkeyttämiseen, kasvillisuuden visuaalisesti suojaavaan vaikutukseen sekä tieympäristön rakenteiden sovittamiseen kunkin tiejakson ominaispiirteisiin.

Ympäristö- ja kaavoituslautakunta on 14.12.2004 antanut lausunnon Tiehallinnolle Suikkilantien kehittämisselvityksestä. Lausunnossa todetaan mm., että suunnitelman mukaisella ratkaisulla Suikkilantie voidaan muuttaa 4-kaistaiseksi aiheuttamatta kohtuutonta ympäristöllistä haittaa.

Tiehallinnon keskushallinto on 24.11.2006 hyväksynyt Suikkilantien kehittämisselvityksen jatkosuunnittelun pohjaksi.

4.6 Kaavaluonnos

Kaavaluonnos on valmisteltu Suikkilantien kehittämisselvityksen, esitettyjen mielipiteiden ja lausuntojen, tehtyjen selvitysten sekä käytyjen neuvotteluiden pohjalta.

Suikkilantien asemakaavanmuutoksenalaisesta alueesta on rajattu pois kaavaluonnoksen valmistelun aikana sille erillisinä asemakaavanmuutoksina laaditut viisi lainvoiman saanutta kaava-alue: ”Messukentänkadun sil-

ta” (kaavatunnus 55/2002), ”Raisionjoenranta” (50/2003), ”Opintie” (50/2004), ”Artukaisten sähköasema” (51/2004) ja ”Hemmilän pihat” (12/2005). Myös Artukaistenrannan erityisalue ja Jalostajanpuisto on rajattu pois kaavanmuutoksesta; alueet on liitetty vireillä olevaan asemakaavanmuutokseen ”Schering ja Artukaisten kartano” (43/2004).

Kaavaluonnoksen valmistelun aikana on kaavanmuutosaluetta laajennettu; Rauman valtatie Mälikkälän puoleinen ramppi ja laajempi osa Uudenkaupungin radasta on otettu kaavanmuutokseen mukaan.

Muutokset alustavaan kaavaluonnokseen

Maantiealueen rajauksia tarkistettiin kehittämisselvityksen pohjalta. Silmukkarampin maantiealuevarausta pienennettiin. Tämä merkitsi, että suoraa ramppia ei voida toteuttaa Rauman valtatieltä Suikkilantielle Turun keskustan suunnasta.

Suikkilantien kevytliikenneväylä välillä Naantalintie–Pläkkikaupunginkatu esitettiin Rahjekadun rinnakkaisväylänä, maantiehen kuuluvaksi jalankulku- ja polkupyörätieksi (LT-pp). Rauman valtatielle osoitettiin uusi liikennealueen alittava kevyen liikenteen yhteys ja Suikkilantielle ulottuva kevyen liikenteen väylä. Rauman valtatielle osoitettiin myös uusi kevyen liikenteen yhteys Rahjepolulta Häränajajanpolulle.

Nykyisen Suikkilantien ja Naantalintien eritasoliittymän aluevarausta levennettiin, jotta nykyisen sillan viereen voidaan toteuttaa uusi kevyen liikenteen silta.

Kaavaluonnoksessa esitettiin melusteiden paikat ja korkeudet kehittämisselvityksen mukaan.

Nuorisotalon pohjoispuolelle muodostettiin moottoriurheilun korttelialuetta alueella olevaa pienoisorataa varten. Korttelialueelle osoitettiin 1000 k-m² rakennusoikeutta. Ajo alueelle osoitettiin nuorisotalon tontin kautta.

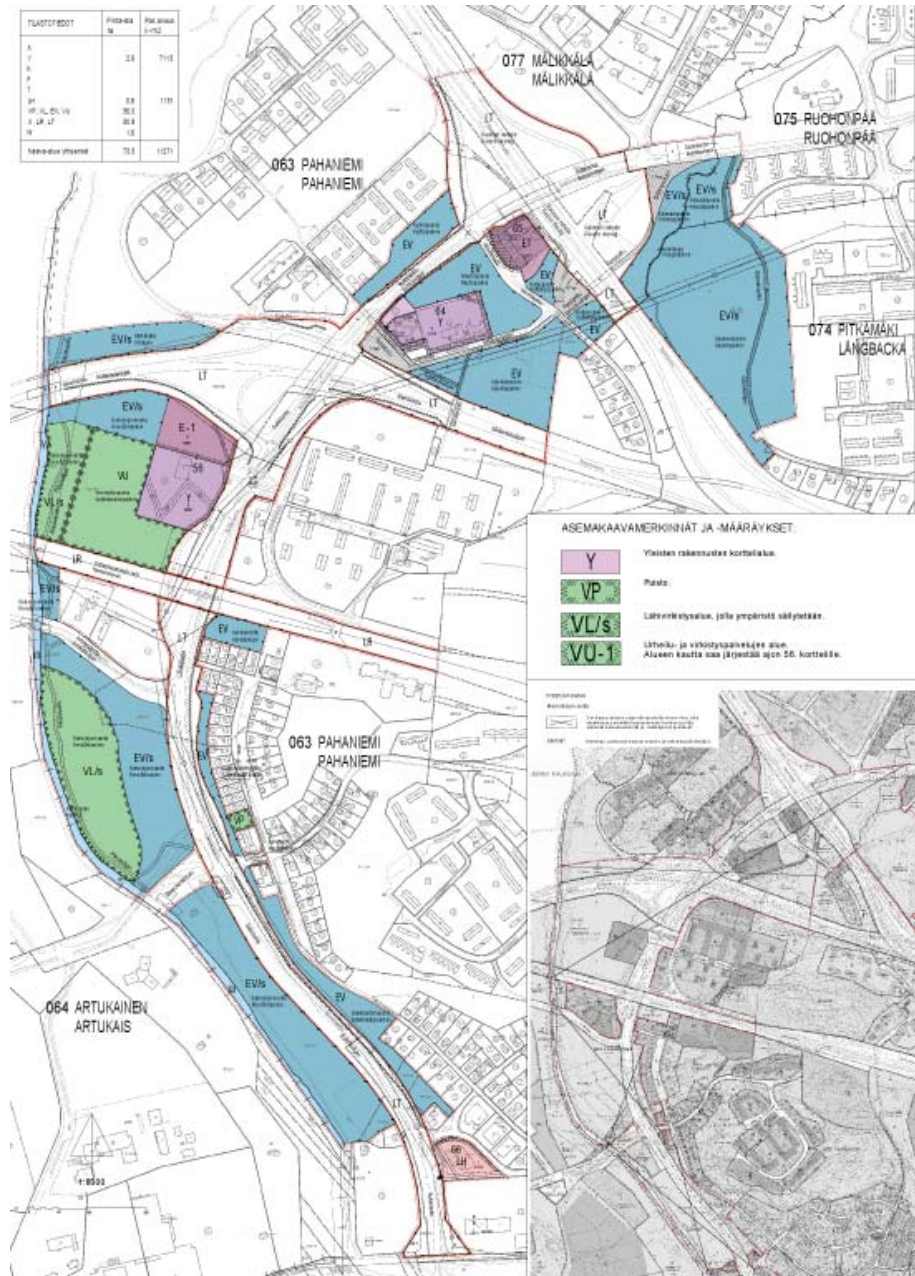
Rahjekadun varrella sijaitsevan päiväkodin ja entisen Härkämäen koulun tonteista muodostettiin yleisten rakennusten korttelialuetta.

Uudenkaupungin radan alittavaa kevyen liikenteen väylää esitettiin jatkettavaksi radan eteläpuolella sijaitsevalle urheilu- ja virkistyspalveluiden alueelle (Aunelankentälle).

Suojaviheralueita laajennettiin. Raisionjoki- ja Kuninkojalaaksot ovat maisemallisesti merkittäviä alueita, jonka vuoksi alueille annettiin ympäristön säilyttämismääräys (/s).

Hyväksyminen

Ympäristö- ja kaavoituslautakunta hyväksyi kaavaluonnoksen 16.1.2007 laadittavan kaavaehdotuksen pohjaksi. Lisäksi lautakunta päätti, että asemakaavanmuutosehdotusta laadittaessa on otettava huomioon Uudenkaupunginradan pysäkkimahdollisuus Jyrkkälässä.



Kuva 14. Hyväksytty kaavaluonnos (Ykl 16.1.2007).

Kannanotot

Turku Energia Sähköverkot Oy toteaa 3.1.2007 antamassaan lausunnossa, että asemakaavamuutoksen maantiealueella sijaitsee Turku Energia Sähköverkot Oy:n keskijännitekaapeleita, joista suurin osa joudutaan siirtämään uuteen paikkaan. Siirron kustannukset jaetaan Turun kaupungin ja Turku Energia Sähköverkot Oy:n kesken asiasta solmittavan sopimuksen mukaisesti. Asemakaavaan tulee lisätä sähköjاکelun 110 kV johtokadun reunavyöhykkeet (leveys 10 m).

Rahjepolun päiväkotito on 5.10.2007 jättämässään mielipiteessä esittänyt, että päiväkodin pihaa voisi siirtää rakennuksen eteläpuolelle ja Härkämäen pallohallin pihaa voisi laajentaa parkkipaikaksi.

4.7 Suikkilantien tiesuunnitelma

Tiehallinto valmistelee Suikkilantien tiesuunnitelmaa yhteistyössä Turun kaupungin ja Turun tiepiirin kesken. Destia Oy on toiminut hankkeessa konsulttina. Traficon Oy on tutkinut liikenteen sujuvuutta. Erillisneuvotteluja on käyty mm. joukkoliikennetoimiston, SKAL:n ja Turku Energia Sähköverkot Oy:n kanssa. Myös esteettömyydestä on pidetty palaveri.

Tiesuunnitelmassa määritetään tien tarkka sijainti ja muut yksityiskohdat kuten mm. liittymiset tiehen, mahdolliset uudet kulkuyhteydet sekä melusuojaukset. Tiesuunnitelmassa ilmenee tien paikka (linjaus) ja korkeusasema, tien eri osat mittoineen, tien varusteet, tieympäristön rakentamis- ja käsittelytoimet, tietä varten tarvittava alue, kuivatusta varten tarvittavat järjestelyt sekä hankkeen kustannukset jako-osuuksineen rahoittajien kesken.

Hanke sisältää seuraavat toimenpiteet:

- sataman kaikki raskasliikenne ohjataan reitille Pansiontie-Rauman valtatie (vt 8) - Turun kehätie (kt 40)
- Suikkilantie nelikaistaistetaan välillä Pansiontie-Suikkilan eritasoliittymä (vt 8)
- Suikkilantien nykyisten eritasoliittymien ramppijärjestelyjä parannetaan, mm. rakennetaan uusi ramppi käännyttäessä Suikkilantieltä sataman suunasta Rauman valtatielle (vt 8)
- kaikki tasoliittymät tehdään valo-ohjatuiksi
- kevyelle liikenteelle rakennetaan osin uutta väylää ja uusi ylikulkusilta Naantalintien (mt 185) yli sekä sanerataan kolme alikulkukäytävää
- melusteita rakennetaan asuntoalueiden kohdille
- Suikkilantie muutetaan maantiekseksi välillä Pansiontie-Rauman valtatie (vt 8), n. 2,4 km.

Kuuleminen

Tiesuunnitelman lähtökohtia ja tavoitteita, kehittämisselvitystä ja kaavaluonnosta esiteltiin yleisölle 13.6.2007 Jyrkkälän nuorisotalolla sekä suunnitelmaluonnoksia 4.10.2007 ja tiesuunnitelmaa 22.10.2008 Aunelan koululla. Suunnitelmissa on pyritty ottamaan huomioon yleisöltä saatu palaute.

4.7.1 Tutkitut liittymävaihtoehdot

Kiertoliittymät

Liikenneturvallisuuustarkastelussa (Destia Oy, muistio 28.8.2007) todettiin mm., että yleisesti pitäisi tutkia liikennevalojen korvaamista kiertoliittymillä, sillä liikennevaloilla ei voida turvata riittävää liikenneturvallisuuustasoa. Liikenneturvallisuuden kannalta on tärkeää, että liikenneympäristö on yhdenmukainen ja looginen, eikä yllättäviä asioita, esim. erilaiset liittymämuodot, esiinny. Kevyen liikenteen risteämiset tulee mahdollisuuksien mukaan järjestää eritasoon, sillä raskaan liikenteen käyttämän väylän välittömässä läheisyydessä on asutusta, kouluja, päiväkotia, messukeskus jne, jotka tuottavat kevyttä liikennettä.

Destia Oy on vertaillut kiertoliittymä- ja liikennevaloliittymävaihtoehtoja niiden sujuvuuden, turvallisuuden ja rakennettavuuden kannalta Pansiontien, Messukentänkadun ja Pläkkikaupunginkadun liittymissä. Artukaistentien, Jyrkkälän, leskadun ja Väinölänkadun liittymissä kiertoliittymä ei tule kysy-

mykseen teknisistä syistä mm. Suikkilantien suuresta pituuskaltevuudesta tai tilanpuutteesta johtuen. Pläkkikaupunginkadun liittymässä tuottavat kiertoliittymälle ongelmia Suikkilantien suuri pituuskaltevuus, isoista liikenneviaroista johtuen liittymän toimivuuspuutteet ja myös läheisen Pläkkisepänkadun liittymä Pläkkikaupunginkadulle sekä huonojen maaperäolosuhteiden vuoksi kalliit toteuttamiskustannukset. Messukentänsäkadun liittymä on hankala maiseman kannalta, sillä Raisonjoen sillan läheisyydestä johtuen kiertoliittymän tasausta joudutaan nostamaan noin metrillä, joka myös lisää melun leviämistä ympäristöön. Myös kiertoliittymän toteuttaminen huonoista maaperäolosuhteista johtuen muodostuisi huomattavasti kalliimmaksi ilman kevyen liikenteen alikulkujärjestelyjäkin. Jotta kiertoliittymät olisivat turvallisia, pitäisi niiden yhteydessä kevyt liikenne järjestää kuitenkin ajoneuvoliikenteen kanssa eri tasoon. Pansiontien liittymässä kiertoliittymän kannalta suurimman ongelman muodostaakin kevyt liikenne ja siitä aiheutuvat korkeat toteuttamiskustannukset. Liittymässä on runsaasti kevyttä liikennettä, varsinkin jos Ruissalon kevyt liikenne ohjataan ko. kiertoliittymän kautta. Liikenneturvallisuuden vuoksi kevyt liikenne tulisi johtaa eritasossa ajoneuvoliikenteen kanssa. Alikulut jouduttaisiin rakentamaan noin kolme metriä merenpinnan alapuolelle, joka on erittäin kallista, tai ylikulut pitäisi rakentaa 7 metrin vapaalla kulkukorkeudella erityiskuljetusten reitin vuoksi.

Koska toisaalta kaikkia liittymiä ei voida toteuttaa kiertoliittyminä ja toisaalta liittymäjärjestelyjen tulisi samalla tieosuudella olla yhdenmukaisia, jotta toisistaan poikkeavat järjestelyt eivät aiheuta yllätyksiä tienkäyttäjille, on tiesuunnitelma viimeistelty siihen perustuen, että kaikki maantiesuuden liittymät ovat liikennevalo-ohjattuja liittymiä.

Jyrkkälän liittymä

Tiesuunnitelman valmistelun aikana on myös tutkittu Jyrkkälän liittymän siirtämistä Naantalın ramppliittymää vastapäätä tavoitteena parantaa liittymän toimivuutta. Nykyinen ajoyhteys nuorisotalolle katkeaa. Jyrkkälän alikulku tulisi laajentaa siten, että liikenne huoltoajoa lukuun ottamatta hoidetaan alikulun kautta. Raskaalle huoltoliikenteelle hoidetaan yhteys erikoiskuljetusrampin liittymästä.

Suikkilantien tasauksen korjaus lisää reitin houkuttelevuutta raskaan liikenteen osalta. Ajoneuvoliikenteen ja kevyen liikenteen ohjaaminen samaan alikulkuun Suikkilantien ali ei ole liikenneturvallisuuden kannalta paras mahdollinen vaihtoehto. Kummassakaan vaihtoehdossa ei simuloinnin perusteella ole toimivuusongelmia. Myöskään liittymien kokonaisviivytyksissä ei ole merkittäviä eroja.

Liikennemelu ja ajovalot aiheuttavat häiriötä Suikkilantien suuntaisen kerrostalon asunnoille. Vaikutusta voidaan lieventää Jyrkkälänkadun varteen sijoitettavalla melusteellä. Esteen teho laskee kauempana suurimmasta melulähteestä eli Suikkilantiestä. Raskaan huoltoliikenteen yhteys syö tilaa nuorisotalon piha-alueelta. Pituuskaltevuuden pienentäminen helpottaa raskaan liikenteen liikennöintiä ja vähentänee hieman polttoaineen kulutusta ja päästöjä.

Koska Jyrkkälänkadun siirrolla ei saavuteta etua satamaliikenteen sujuvuuteen, esitetään rakennuskustannusten ja ympäristövaikutusten perusteella jatkosuunnittelun pohjaksi kehittämiselvityksen mukaisia liittymäjärjestelyjä.

Suikkilan eritasoliittymä

Suikkilan eritasoliittymän liittymästä on tehty vaihtoehtovertailu ramppi-/liikennevalosuunnitelmasta tavoitteena selvittää toimivuus, kustannukset ja ympäristövaikutukset. Kehittämisselvityksessä esitetulle ratkaisulle Destia Oy tutki vaihtoehtoa, jossa uuden rampin sijasta liikenne ohjataan valoliittymän kautta nykyiselle rampille.

Kehittämisselvityksessä esitetyn rampin korvaaminen liikennevaloilla pudottaa liittymän palvelutason luokkaan B. Liikennevalovaihtoehdossa vasemmalle kääntymiskaista Pläkkikaupunginkadulle täyttyy hetkellisesti ja riski peräänajo-onnettomuuksiin lisääntyy. Nykyisen ramppi liittymän ja Pläkkikaupunginkadun liittymäväli täyttyy hetkellisesti estäen Pläkkikaupungin suunnasta tulevia ajoneuvoja.

Liikennevalovaihtoehdon toteuttaminen mahdollistaa Suikkilan kentän säilyttämisen. Liikennevaloissa pysähtelevä liikenne aiheuttaa melu- ja päästöhaittoja. Mikäli rampille kääntyminen on raskaalle liikenteelle epämieluisa, ohjautuu raskas liikenne helposti edelleen Markulantien suuntaan ja aiheuttaa turvallisuus- ja meluhaittoja suurella asuntoalueella.

Koska suunnittelutyön aluksi asetetut toimivuusvaatimukset eivät täyty ja valoliittymästä aiheutuvat jonot muodostavat turvallisuusriskin, esitetään jatkosuunnittelun pohjaksi uuden rampin rakentamista. Uusi ramppi olisi silmukkaramppi, jolloin sataman suunnasta saapuva liikenne kääntyy Suikkilantieltä oikealle, eikä joudu pysähtymään liikennevalojen vuoksi vastakkaisesta suunnasta saapuvia ajoneuvoja väistäessään. Uuden rampin sovittaminen ympäristöön on melko helppoa pienistä korkeuseroista johtuen. Silmukkarampin toteuttaminen ei mahdollista Suikkilan kentän säilyttämistä.

4.7.2 Meluntorjunta

Melusuojauksen tarvetta päivä- ja yöaikaan on tutkittu laskennallisesti (Destia Oy, 2008). Vuoden 2030 tilanne tarkasteltiin kokonaisuudessaan myös siten, että Suikkilantien ajonopeus oli pudotettu 60 km/h:sta 50 km/h:iin.

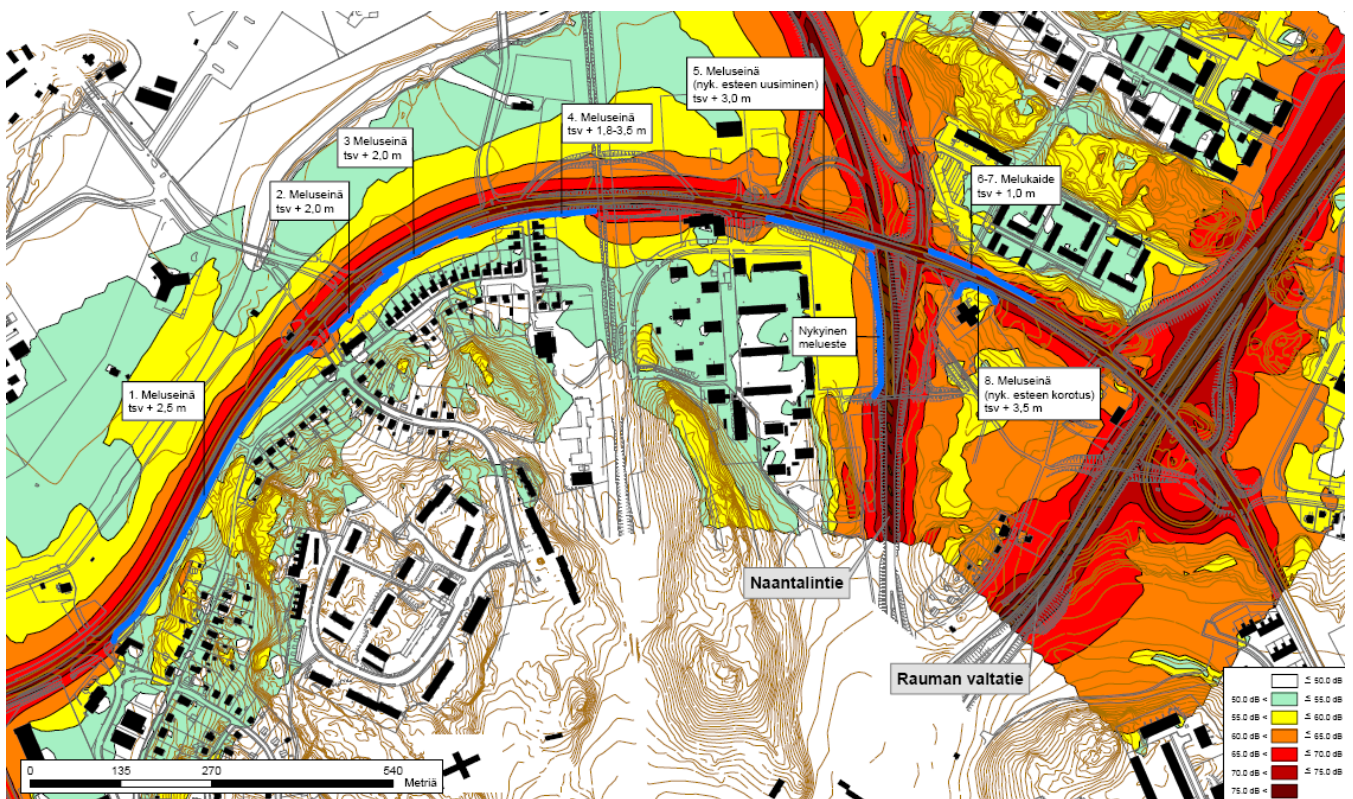
Tulosten tulkinnassa on käytetty valtioneuvoston päätöstä melutasojen ohjearvoista (993/1992). Ohjearvot perustuvat päivä- (klo 07–22) ja yöajan (klo 22–07) keskiäänitasoihin. Ulkomelutasot eivät saa ohjearvojen mukaan ylittää päivällä 55 desibeliä (dB) eivätkä yöllä 50 dB. Asuntojen sisämelutasot eivät saa päivällä ylittää 35 dB eivätkä yöllä 30 dB.

Meluntorjuntatoimenpiteitä on tarkasteltu ennustetilanteen päiväajan keskiäänitasojen perusteella. Meluntorjuntaratkaisut on tehty siten, että ne suojaavat olemassa olevaa asutusta ja oleskelupihoja niin hyvin kuin se kohtuullisilla toimenpiteillä on mahdollista. Kerrostalojen ylempien asuntojen kohdalla käytettiin sisätilojen ohjearvoa 35 dB päivällä ja 30 dB yöllä. Jos ulko- ja sisätilan äänitasoksi oletetaan 30 dB, ei päiväsaikana julkisivuun saa kohdistua liikenteestä yli 65 dB eikä yöllä yli 60 dB melua. Mikäli parvekkeet sijaitsevat tien puoleisella sivustalla, ne tulisi lasittaa. Parvekkeiden lasittaminen laskee melutasoja 5–11 dB:llä. Kaikkia altistuvia kohteita ei kohtuullisilla toimenpiteillä ole mahdollista saada suojattua alle valtioneuvoston asettamien ohjearvojen.

Selvitys osoittaa, että uusia melusuojauksia tarvitaan Suikkilantielle välille Rautatehtaankatu–Uudenkaupungin rata ja Härkämäen asuinalueen kohdal-

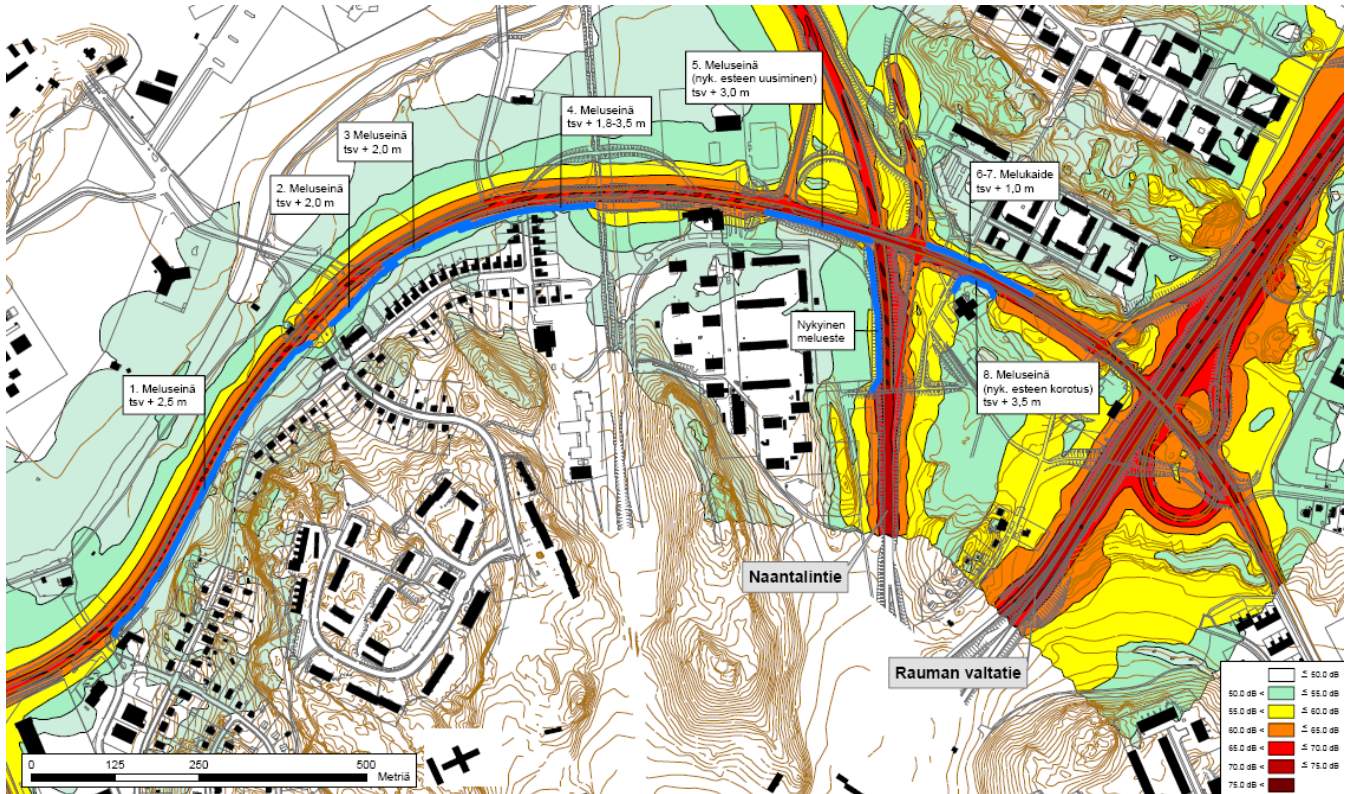
le. Jyrkkälän kohdalla nykyinen este torjuu melua siten, että liikenteen aiheuttama melutaso ei ylimpien kerrosten kohdalla päiväsaikaan (klo 07–22) ja ennustetilanteessa 2030 ylitä 65 dB. Tällöin sisämelutasot jäävät alle 35 dB:n, jos julkisivun ääneneristävyys on 30 dB. Nykyisen meluesteen korottamisella ei saada lisähyötyä rakennusten meluntorjuntaan, mutta sen nykyinen kunto edellyttää uusimista. Muita meluntorjuntaa parantavia toimenpiteitä ei alueelle suositella. Melusuojausten toteuttaminen ohjeavot täyttäen (korkealla esteellä) on kohtuuton kaupunkikuvallisten ja kevytliikenneväylän käyttäjien kannalta. Rahjepolun päiväkodin melutilannetta parannetaan korottamalla nykyistä meluseinää noin 3,5 m:iin ja jatkamalla estettä länsipäästään etelän suuntaan 20 m:n matkalla. Sen jälkeen esteen korottamisesta tai pidentämisestä ei saada enää vastaavaa hyötyä. Näiden toimenpiteiden ansiosta ennustetilanteen 2030 melutasot päiväkodin kohdalla alenevat noin 1–2 dB. Naantalintien Suikkilantielle keskustan suunnasta nousevan rampin ja Rauman valtatie Suikkilantielle nousevan rampin melusuojauksilla ei saavuteta olennaisia parannuksia melutasoissa, joten ko. melusuojauksia ei esitetä toteutettaviksi. Rauman valtatie rampi toimii jo nykyisin meluvallina Rauman valtatie meluja vastaan.

Melusuojausten toteuttamisen jälkeen melutasojen arvioidaan laskevan päiväsaikaan alle valtioneuvoston antaman enimmäispäiväohjeavon (55 dBA) Hemmilänkadun varren omakotitalojen pihapiirissä ja Härkämäen kerrostalojen piha-alueilla (mitoitusnopeus 60 km/h). Hemmilänkadun varren kerrostalon ja Opintien päässä olevien omakotitalojen pihapiirissä sekä Jyrkkälän asuinalueen lähimpänä Suikkilantietä sijaitsevien rakennusten julkisivuilla (2 metrin korkeudella maanpinnasta) melutaso ylittää 55 dBA:n. Rahjekadun päiväkodin meluidan korottamisella saavutetaan päiväkodin pihalla 55–60 dBA:n melutaso, joka ylittää sallitun enimmäispäiväohjeavon.



Kuva 15. Päiväajan keskiäänitaso $L_{Aeq(7-22)}$ meluntorjunnalla ja vuoden 2030 liikennemäärillä 2 metrin korkeudella maanpinnasta (Destia 2008). Tarkastelussa mitoitusnopeus on 60 km/h.

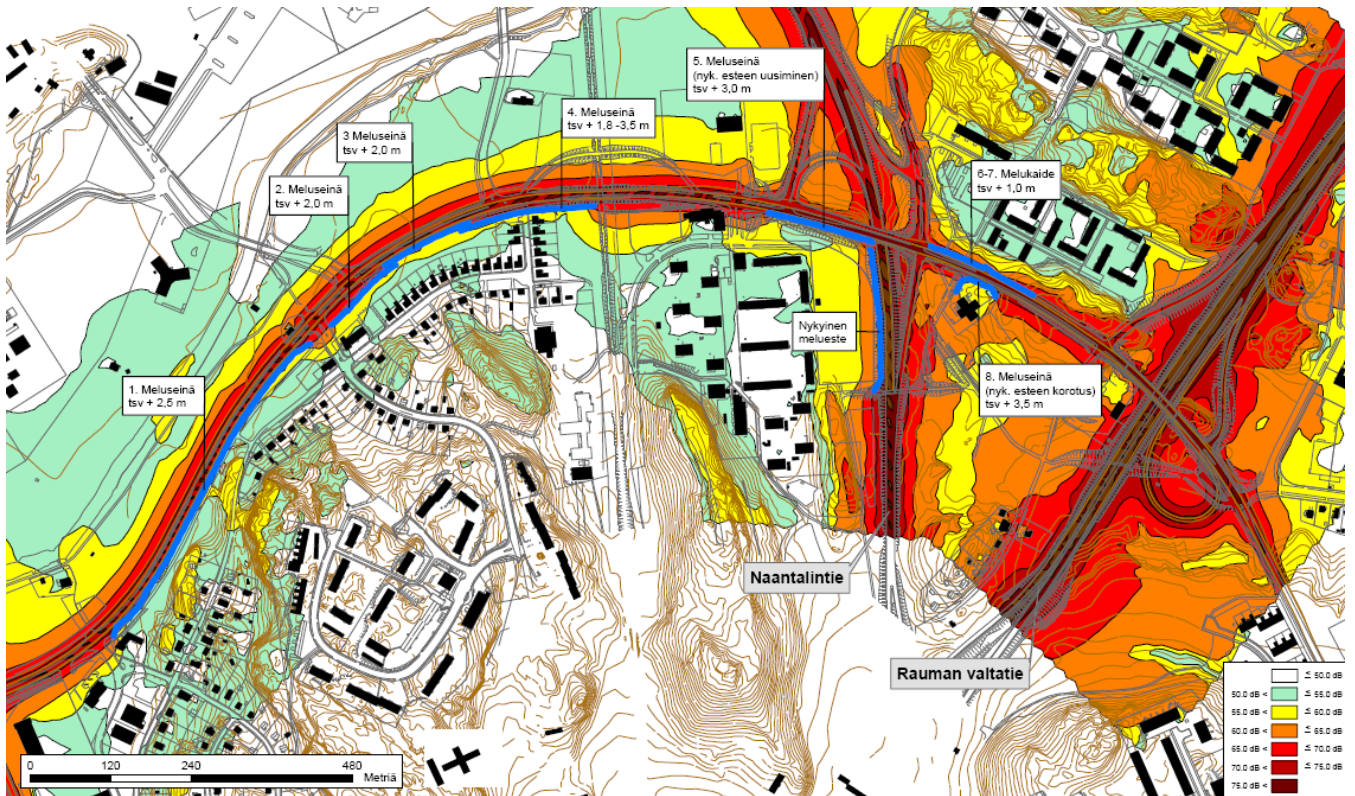
Melusoajauksien toteuttamisen jälkeen melutasojen arvioidaan laskevan yöaikaan alle 50 dB:n Hemmilänskadun varren omakotitalojen pihapiirissä ja Härkämäen kerrostalojen piha-alueilla. Valtioneuvoston vanhoille asuinalueille annettu yöohjearvo (50 dBA) ylittyy Hemmilänskadun varren kerrostalon ja Opintien varren omakotitalojen pihapiirissä sekä Jyrkkälän ja Härkämäen asuinalueilla, kun laskennassa on käytetty mitoitussnopeutta 60 km/h.



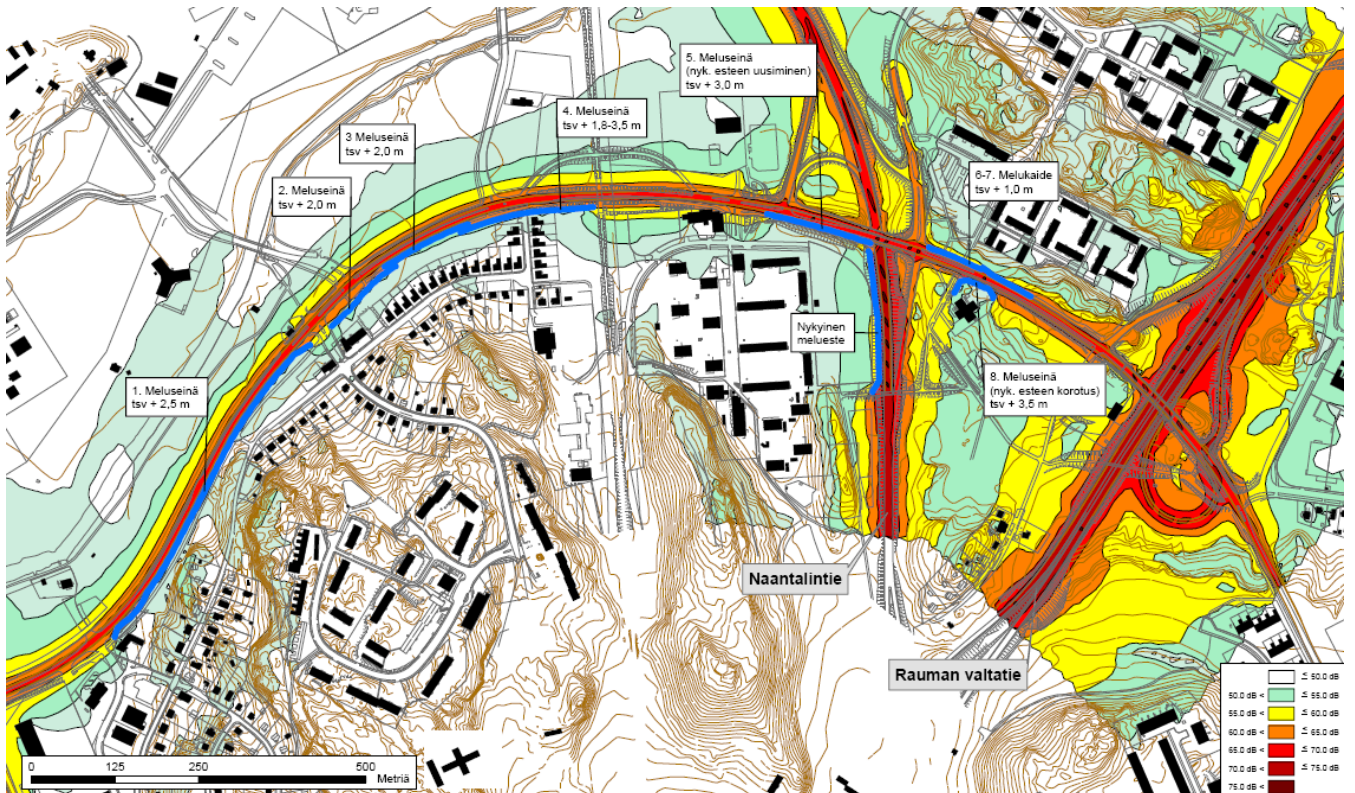
Kuva 16. Yöajan keskiäänitaso $L_{Aeq(22-7)}$ meluntorjunnalla ja vuoden 2030 liikennemäärillä 2 metrin korkeudella maanpinnasta (Destia 2008). Tarkastelussa mitoitussnopeus on 60 km/h.

Meluselvitys osoittaa, että melutasot laskevat jonkin verran kun mitoitussnopeus laskee 60 km/h:sta 50 km/h:iin. Päiväaikaan Pahaniemen omakotitalojen pihapiirit jäävät pääosin alle 55 dBA:n keskiäänitason; vain yhdellä Opintien päässä olevalla omakotitalolla ja Hemmilänskadun varren kerrostalotontilla melutaso ylittää 55 dBA:n. Hemmilänskadun varrella olevat omakotitalojen pihapiireissä melutaso jää alle 50 dBA:n. Jyrkkälän ja Härkämäen asuinalueiden lähimpänä Suikkilantietä olevien asuinrakennusten julkisivujen melutaso laskee alle 55 dBA:n (2 metrin korkeudella maanpinnasta). Mitoitussnopeuden laskeminen 10 kilometriä tunnissa ei olennaisesti vähennä melutasoja päiväkodin piha-alueella.

Yöaikaan Pahaniemen omakotitalot jäävät pääosin alle 50 dBA:n keskiäänitason; Opintien päässä sijaitsevien omakotitalojen ja Hemmilänskadun varrella sijaitsevan kerrostalon pihapiireissä melutaso ylittää yöajan enimmäisohjearvon (50 dBA). Jyrkkälän ja Härkämäen asuinalueilla lähimpänä Suikkilantietä sijaitsevien rakennusten julkisivuilla melutaso laskee, mutta ylittää edelleen 50 dBA:n melutason enimmäisohjearvon.



Kuva 17. Päiväajan keskiäänitaso $L_{Aeq(7-22)}$ meluntorjunnalla ja vuoden 2030 liikennemäärillä 2 metrin korkeudella maanpinnasta (Destia 2008). Tarkastelussa mitoitussnopeus on 50 km/h.



Kuva 18. Yöajan keskiäänitaso $L_{Aeq(22-7)}$ meluntorjunnalla ja vuoden 2030 liikennemäärillä 2 metrin korkeudella maanpinnasta (Destia 2008). Tarkastelussa mitoitussnopeus on 50 km/h.

Suunnittelualueen läheisyyteen jää edelleen kohteita, joilla ohjearvojen mukaiset melutasot ylittyvät; mm. Säkäkujan päiväkodin piha, Väinöläkadun, Pläkkikaupunginkadun ja Toistalontien pientaloasutus. Näiden kohteiden melusuojaus tutkitaan myöhemmin mm. Naantalintien ja Rauman valtatie mahdollisten parantamistoimenpiteiden yhteydessä.

Melusuojaus on esitetty tehtäväksi pääosin meluseinillä ja -kaiteilla. Esteiden korot vaihtelevat 1 m kaiteista 3,5 m seiniin. Suunnitellut meluesteet vähentävät tieliikenteen melua asuinalueilla merkittävästi ja valtaosassa suojattavia kohteita päästään alle ohjearvojen. Esteiden suunnittelussa on otettu huomioon myös liikkumisen säilyttäminen (jalankulku- ja pyöräilyväylät sekä pääsy bussipysäkeille) sekä visuaaliset arvot. Vilkasliikenteisten teiden ympäröimillä alueilla Rahjepolun, Väinöläkadun ja Pläkkikaupunginkadun ympäristössä liikennemelut jäävät edelleen korkeiksi.

4.7.3 Tiesuunnitelman kuvaus

Suikkilantie nelikaistaistetaan ja muutetaan maantiekse välillä Pansiontie-Rauman valtatie (vt 8). Suikkilantien kevyen liikenteen väylä muutetaan maantiekse välillä Pansiontie-Vaulopolku. Myös Uudenkaupungin radan tasossa ylittävä ylikorkeiden kuljetusten reitti muutetaan maantiekse.

Liittymät

Pansiontien liittymän nykyiset liikennevalot uusitaan, järjestelmässä säilytetään ns. junatila.

Rautatehtaankadun/ Rahtarikujan (rekkaparkki) liittymään asennetaan liikennevalot. Rautatehtaankadulle rakennetaan oma kaista oikealle kääntyvälle liikenteelle. Nykyinen liittymä Suikkilantieltä huoltoasemalle puretaan.

Messukentänkatu siirretään hyväksytyyn katusuunnitelman mukaiseen paikkaan viimeistään Suikkilantien nelikaistaistaiseksi rakentamisen yhteydessä ja Messukentänkadun/ Aunelantien liittymään asennetaan liikennevalot.

Artukaistentien liittymässä nykyiset liikennevalot uusitaan. Artukaistentieltä Suikkilantielle vasemmalle kääntyvälle liikenteelle rakennetaan kaksi kaistaa.

Jyrkkälänkadun/ Nuorisotalonkujan liittymään asennetaan liikennevalot.

Jyrkkälän eritasoliittymässä nykyiset ramppiliittymien liikennevalot uusitaan. Rampeilta Suikkilantielle vasemmalle kääntyvälle liikenteelle rakennetaan kaksi kaistaa.

Suikkilan eritasoliittymässä Rauman valtatieltä Suikkilantielle nousevan rampin/ Väinöläkadun liittymään asennetaan liikennevalot. Rauman valtatie suunnasta Suikkilantielle kääntyvälle liikenteelle järjestetään vapaa oikea. Sataman suunnasta Rauman valtatielle (vt 8) kääntyvälle liikenteelle rakennetaan silmukkaramppi, johon nykyinen ramppi liitetään ennen liittymistä Rauman valtatielle.

Pläkkikaupunginkadun liittymään asennetaan liikennevalot.

Kevytliikenne

Kaikki nykyiset kevyen liikenteen yhteydet säilytetään. Suikkilantien kevytliikenneväylä noudattaa nykyistä linjausta välillä Pansiontie–Naantalintie. Itäisen ramppiliittymän jälkeen väylä käännetään Vaulopolulle ja Rahjekadulle, josta noin 150 metrin osuus rakennetaan pihakatuna. Rauman valtatie (vt8) ali rakennetaan uusi alikulkukäytävä. Väylä liittyy nykyiseen kevyen liikenteen väylään Pläkkikaupunginkadun liittymän jälkeen.

Joukkoliikenne

Linja-autopysäkkien suunnittelussa on huomioitu nykyisin liikennöitävät reitit. Pysäkkien sijoittelusta ja pysäkkikatosten tarpeellisuudesta on neuvoteltu Turun kaupungin joukkoliikennetoimiston kanssa.

Erikoiskuljetusten reitit

Suikkilantie on ylikorkeiden (7 m) erikoiskuljetusten reitti. Nykyinen rautatien alikulkusillan kiertävä yhteys säilytetään tasoristeyksenä radan kanssa. Suikkilantien keskikorokkeet rakennetaan liittymiskohdissa yliajettavina ja Suikkilan eritasoliittymässä nykyisen Rauman suuntaan johtavan rampin kohdalla sijaitseva koroke rakennetaan yliajettavaksi.

Liikenteen ohjaus

Hankkeen viitoitus on suunniteltu periaatteella, että kaikki valtateille 1, 9 ja 10 suuntautuva raskasliikenne satamasta opastetaan Suikkilantien, Rauman valtatie (vt 8) ja Ohitustien (kt 40) kautta.

Pohjanvahvistukset

Suunnittelukohteen tiet parannetaan suurimmaksi osaksi nykyiselle paikalleen siten, että tien tasaus säilyy lähes ennallaan. Pohjanvahvistuksia tarvitaan vain tien levitysten ja uusien ramppien kohdilla sekä siltojen yhteydessä. Heikosta pohjamaasta johtuen pohjanvahvistusten suunnittelussa on jouduttu kiinnittämään huomiota painumien ja painumaerojen hallintaan. Tällöin on päädytty useimmiten stabiloimisiin sekä kevytsorakevennysten käyttöön. Siltojen tulopenkereissä käytetään lisäksi paalulaattaa. Tärinähaittojen vähentämiseksi rakennetaan syvästabiloitua tärinäeristysseinää, mikä samalla toimii meluesteen perustuksena.

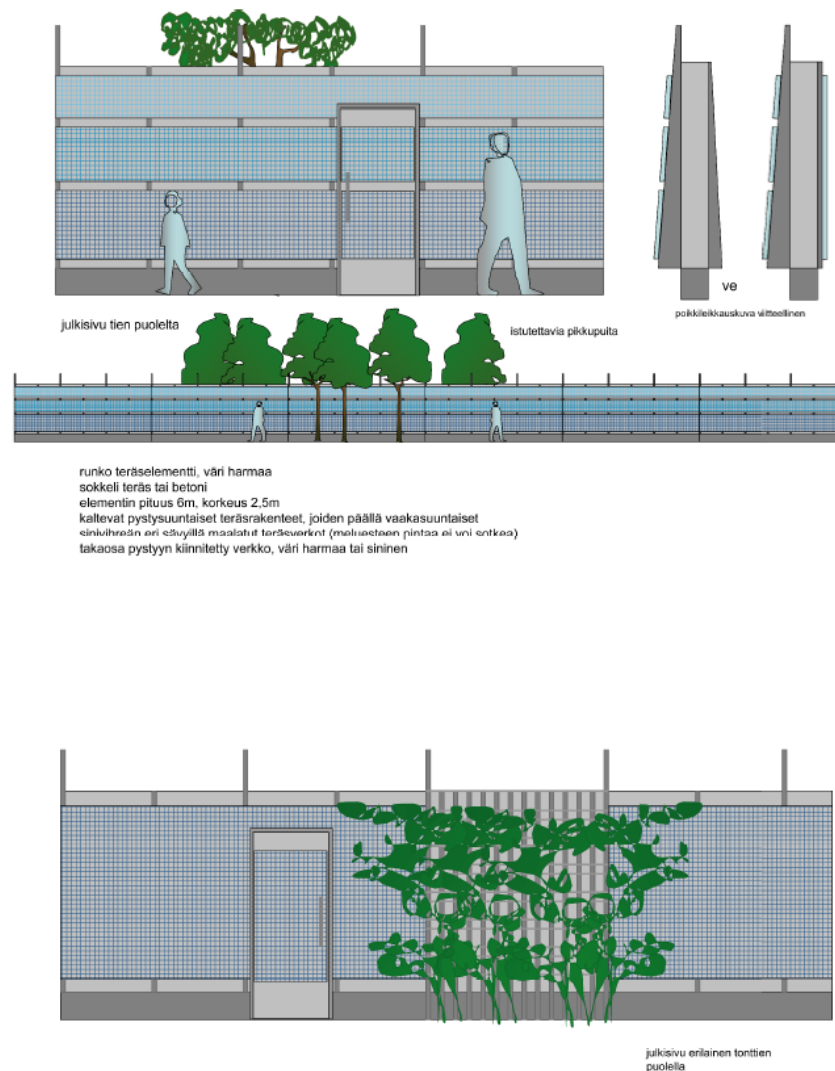
Meluesteet

Meluntorjuntarakenteet toteutetaan melukaiteina ja meluseininä. Esteiden korot vaihtelevat 1 m kaiteista 3,5 m seiniin. Päiväkodin kohdalla olevaa nykyistä estettä korotetaan ja jatketaan. Korotus ja jatkaminen tehdään nykyiseen puuaiheeseen sovittaen siten, että aidan mittasuhteet säilyvät tasapainoisina. Jyrkkälän asuinalueen Naantalintien puoleinen melueste säilyy nykyisellään, mutta Suikkilantien puoleinen melueste uusitaan. Uusia meluesteitä toteutetaan Suikkilantien itäreunaan välillä Rautatehtaankatu – Uudenkaupungin rata ja Suikkilantien länsireunaan Härkämäen asuinalueen kohdalle (kuvat 15–18).

Melukaiteena käytetään betonista peruskaidetta ja yläosastaan uritettua peruskaidetta. Kaiteen yläosaan tehdään muottivaiheessa ura, johon upotetaan värillinen teräslista. Näitä elementtejä sijoitetaan vain erityiskohtiin, esim. sillan tai pysäkin kohdille.

Meluseinä toteutetaan teräselementtirakenteena, joka on visuaalisesti kallis-tettu tien puolella. Pinta verhoillaan kolmella värillisellä verkkorakenteella, joilla vaikeutetaan ilkkivaltaa (pinnan sotkemista) ja estetään osaltaan myös äänen heijastumista. Vaihtoehtoisesti esteen pinta toteutetaan värillisillä, vaakasuuntaisilla teräselementeillä ja verkot teräspintaisina.

Sävy maailma on sinivihreä, joka yhdessä vaaka-aiheen kanssa viittaa meren läheisyyteen. Osaan esteistä voidaan toteuttaa lisäksi lippumainen rakenne äänen heijastuksen vähentämiseksi (Pahaniemenkadun kallioseinämän kohta). Kevyen liikenteen väylän puolella seinä toteutetaan joko samanlaisena kuin tien puolella tai yhdellä verkolla verhoiltuna. Lisäksi noin 15–20 elementin välein esteeseen kiinnitetään verkko köynnöksiä varten, jolla elävöitetään kevyen liikenteen väylän puoleista meluseinää. Näihin kohtiin väylän varteen sijoitetaan levähdyspenkki.



Kuva 19. Suunnittelut meluesteet (Destia Oy, 2008).

Tieympäristön viherrakenteet

Istutuksissa ja niiden sijoittelussa ovat kantavana teemana alueen kasvupotentiaalin hyödyntäminen (jalopuut) ja jokilaakso- sekä peltonäkymien avoimena pitäminen (kulttuuriympäristö).

Pansiontien liittymäalueella suositaan mittakaavaltaan kookasta viherrakentamista. Ryhmittely tukeutuu tierakenteisiin korostaen ja jäsentäen liittymä-

aluetta. Istutukset ovat pääosin jaloja lehtipuita. Pansiontien liittymän ja huoltoaseman välissä muodostetaan eheyttävä reunavyöhyke puu- ja pensasistutuksin. Koska alueen yläpuolella on voimalinja, on puiden oltava kooltaan pieniä.

Maisematilan reuna muodostetaan tien itäpuolelle melusteiden ja istutusten avulla. Näkymät Raisionjoen suuntaan säilytetään. Välikaista nurmetaan leveimmillä osuuksilla. Melusteiden molemmin puolin sijoitetaan pienpuuryhmiä katkaisemaan visuaalisesti pitkää estelinjaa. Voimalinjan ja sen suoja-alueen rajoitukset istutuksiin otetaan huomioon.

Messukentänkadun liittymän tuntumaan sijoitetaan jalopuusaarekkeet siten, että näkymät säilyvät ryhmien välistä ja latvusten alta jokirantaan. Radan alituksen kohdalla luiskissa käytetään massapensasistutuksia ja puuistutuksilla pyritään saamaan aikaan holvimainen vaikutelma. Nuorisotalon kohdalla reunavyöhykettä vahvistetaan puu- ja massapensasryhmin. Jyrkkälän melusteen kohdalle sijoitetaan puuryhmiä. Puulajeina käytetään voimalinjan läheisyydestä johtuen pääosin pienikokoisia lajeja.

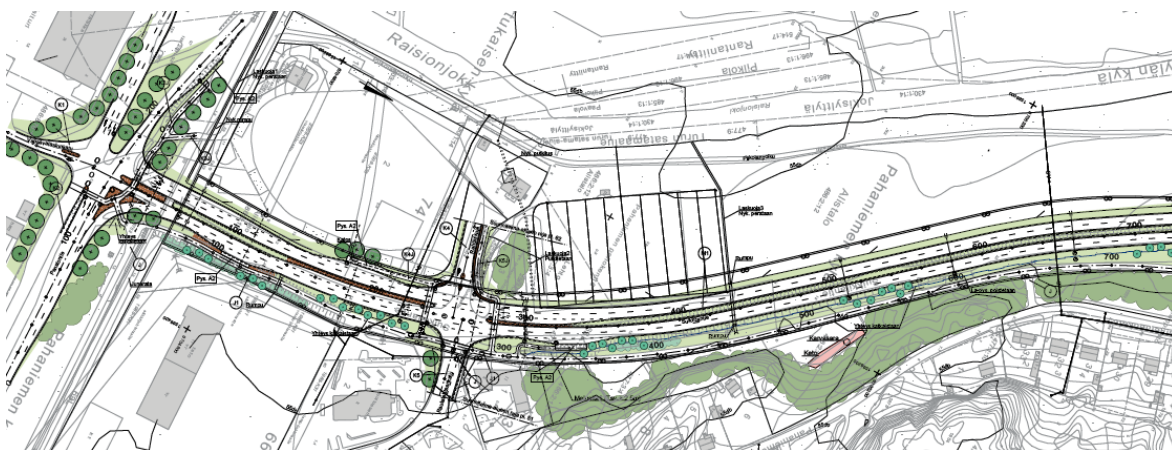
Härkämäen kohdalla tietila on kuilumainen ja metsän reunustama. Sen jälkeen jokilaaksoon avautuva näkymä pidetään avarana. Istutukset ovat kevyen liikenteen väylää rytmittäviä suurten puiden ryhmiä. Puuistutuksilla korostetaan myös rampin suuntaa.

Kapeat saarekeosuudet rakennetaan betonikivipintaisiksi. Reunakivet ovat graniittisia.

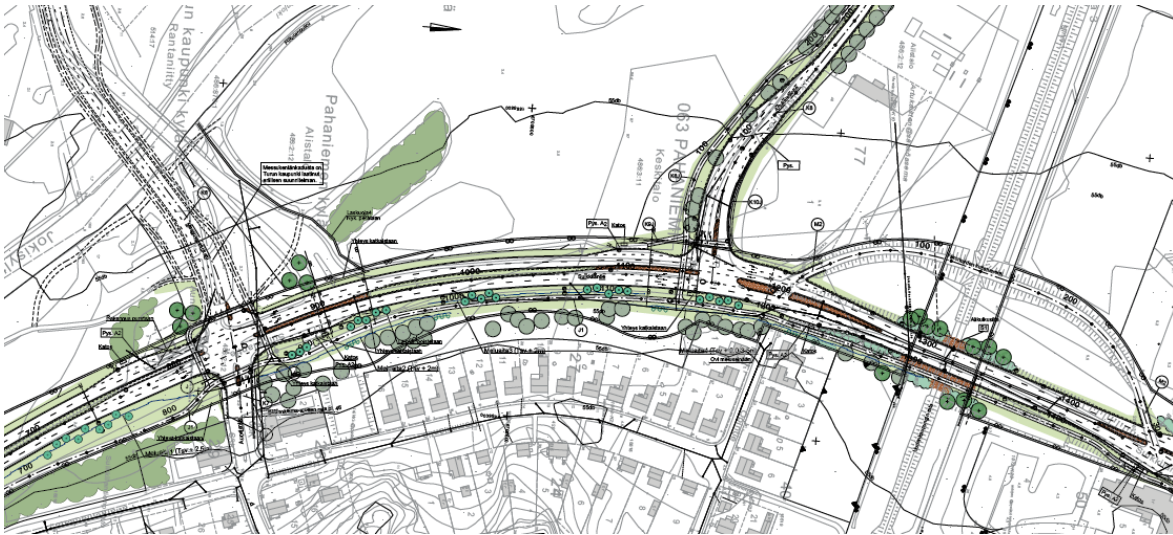
Tiealueen viherhoito toteutetaan jatkossa vähintään luokan T2 mukaan, ramppialueet vähintään luokan E2. Taajamien viherhoitoluokka T2 sekä erityisalueiden hoitoluokka E2 tarkoittavat, että alueella on puistomainen tai luonnonmukainen, siisti ilme. Viherhoidon tavoitteena on alueen omaleimaisuuden säilyttäminen ja korostaminen.

Tieympäristösuunnitelma

Seuraavissa kuvissa on esitetty Suikkilantien tieympäristösuunnitelma.



Kuva 20. Tieympäristösuunnitelma, Suikkilantien eteläosa (Destia Oy, 2008).



Kuva 21. Tieympäristösuunnitelma, Messukentänkadun ja Artukaisten liittymät (Destia Oy, 2008).



Kuva 22. Tieympäristösuunnitelma, Jyrkkälän ja Naantalintien liittymät (Destia Oy, 2008).



Kuva 23. Tieympäristösuunnitelma, Rauman valtatie ja Pläkkikaupunginkadun liittymät (Destia Oy, 2008).

Tievalaistus

Päätien ja liittyvien teiden ja katujen valaistus uusitaan koko suunnittelualueella. Kevyen liikenteen väylille ja Rahjekadulle asennetaan erillinen valaistus, jossa valaisimen asennuskorkeus on 6 metriä. Valaistussuunnittelussa on huomioitu suurjännitelinjan asettamat rajoitukset ja tarvittavista suojaetäisyyksistä on sovittu Turku Energia Sähköverkot Oy:n edustajan kanssa.

Sillat

Hankeeseen sisältyy neljän kevyen liikenteen sillan rakentaminen sekä yhden risteyssillan peruskorjaus. Lisäksi kaavoituksessa varaudutaan kevyen liikenteen alikulkukäytävien rakentamiseen Messukentänkadun ja Artukaisentien liittymien läheisyyteen sekä Rauman valtatieltä Suikkilantielle nousvalle rampille.

- Jyrkkälän alikulkukäytävä (Nuorisotalonkuja): Siltapaikalla oleva kehäsilta puretaan ja korvataan samankaltaisella alikulkukäytävällä. Sillan nykyinen perustus hyödynnetään.
- Naantalintien ylikulkukäytävä (Väinölänsilta): Teräsbetoninen ulokelaattasilta ylittää Naantalintien. Sillan hyödyllinen leveys on 4.0 m.
- Härkämäen alikulkukäytävä (Vaulopolku): Siltapaikalla oleva elementtirakenteinen Tobi-silta puretaan ja korvataan kahdella teräsbetonisella ulokelaattasilalla.
- Suikkilantien risteyssilta (Suikkilantie): Nykyinen silta peruskorjataan erikseen laadittavan korjaussuunnitelman mukaan. Sillalta poistetaan kevyen liikenteen väylä, joten se jää pelkästään ajoneuvoliikenteen käyttöön.
- Valtatien 8 alikulkukäytävä (Rahjepolku): Uudet teräsbetoniset laatta-kehäsillat rakennetaan nykyisen alikulkukäytävän eteläpuolelle. Sillan hyödyllinen leveys on 12,0 + 12,0 m. Sillan keskellä on valoaukko VT8:n keskikaistalla. Nykyinen noin 50 metriä pohjoisempana sijaitseva teräsputkisilta poistetaan käytöstä ja täytetään.

4.8 Alustava kaavaehdotus 6.10.2008

Kaavaehdotuksen valmistelu

Alustava kaavaehdotus on valmisteltu ympäristö- ja kaavoituslautakunnan hyväksymän luonnoksen, Tiehallinnon valmisteleman tiesuunnitelman, ympäristönsuojelutoimistolta saadun maaperän pilaantuneisuustietojen, kaavaluonnoksesta saapuneen lausunnon ja käytyjen neuvottelujen pohjalta.

Kaava-alueen rajausta on muutettu luonnokseen nähden. Tontit Pahaniemi-33.-1 (Messu-Kartano Oy), Pahaniemi-66.-1 (kuljetusliike Honkanen), Pahaniemi-74.-2 (sataman rekkaparkki) ja Pahaniemi-74.-3 (toteutumaton kioskitontti) sekä toteutumaton Vesimyllynkatu on otettu mukaan kaavamuutokseen. Kaava-alueesta on rajattu pois pääosa Härkähaan virkistysalueesta.

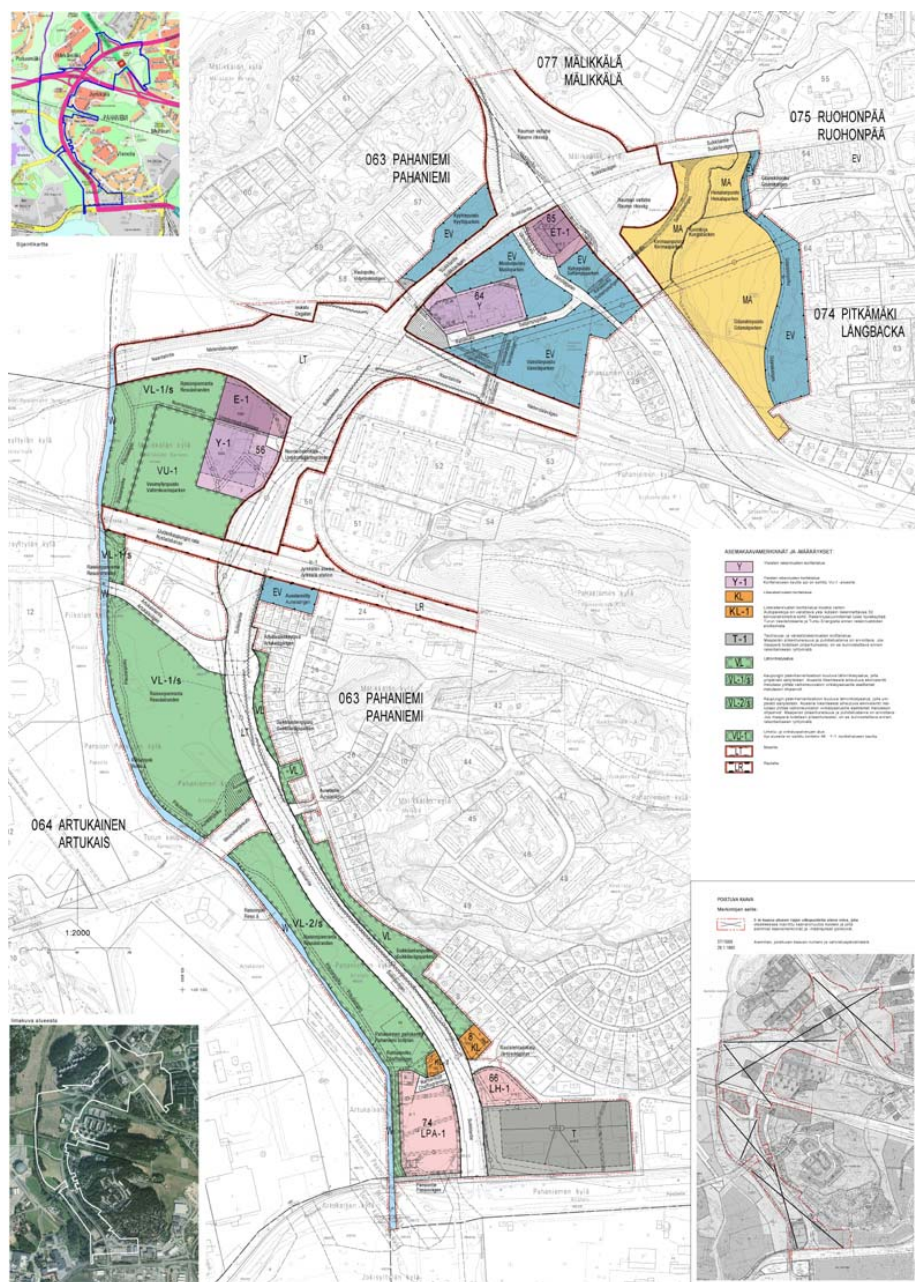
Tonttiliittymät Suikkilantien maantieltä on poistettu; suuntaisliittymä Suikkilantieltä huoltoasemalle on poistettu ja kaava-alueelle on muodostettu kaksi uutta katua, joista toinen nuorisotalolle ja pienoisautoradalle, toinen sataman rekkaparkille ja kioskille. Jyrkkälän nuorisotalon ja pienoisautoradan tonttien rajauksia on muutettu ja ajo niille on osoitettu Nuorisotalonkujalta. Sataman rekkaparkin ja kioskitontin rajauksia on muutettu ja ajo niille on osoitettu Rahtarikujalta.

Härkämäen lämpökeskuksen tontin rajausta on muutettu. Ajoyhteys säilyy Väinölänkadulta.

Suikkilantien maantiealueeseen on liitetty Naantalintien ja Rauman valtatie eritasoristeys-merkinnällä olevat alueet. Suikkilantien liikennealueelta on poistettu siltavaraus ja Vesimyllynkadun toteutumaton osa on liitetty rautatiealueeseen. Suikkilantien maantiehen kuuluva jalankulku- ja polkupyörätie (LT-pp) on liitetty Rahjekadun katualueeseen ja Kivimaanpuiston maisemallisesti arvokkaaseen peltoalueeseen (MA).

Mahdollisen pilaantuneen maaperän kunnostusmääräys on lisätty kortteli-alueille LH-1, T-1 ja ET-1 sekä virkistysalueelle VL-2/s.

Meluusteiden sijaintia on tarkennettu alueelle tehdyn meluselvityksen mukaisesti; mm. Kyytön- ja Mustonpuistosta on poistettu melusteet, samoin Jyrkkälän nuorisotalon pohjoispuolelta.

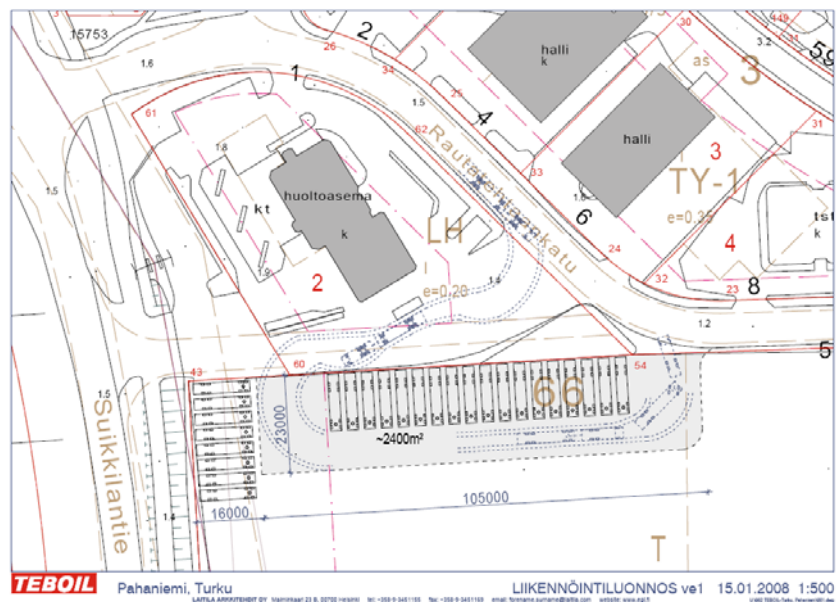


Kuva 24. Alustava asemakaavaehdotus (6.10.2008).

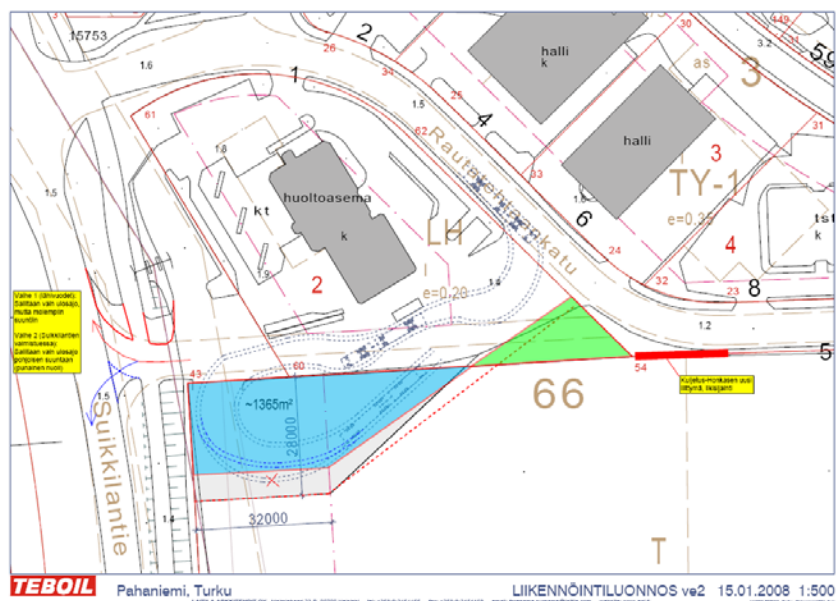
Huoltoaseman liittymä

Huoltoaseman liikennöintiä on tutkittu sekä Oy Teboil Ab:n (vaihtoehdot 1 ja 2) että kaupungin (vaihtoehto 3) toimesta. Oy Teboil Ab:n huolena on raskaiden ajoneuvojen polttonesteiden jakeluaseman toiminta ja liikennöinti tulevaisuudessa. Mikäli nykyistä liittymää Suikkilantielle ei voida säilyttää, tulee raskaan polttoaineen jakeluaseman käyttö tulevaisuudessa turvata jollain muulla ratkaisulla.

Vaihtoehdoissa 1 ja 2 on tutkittu yhteisiä raskaan liikenteen ajojärjestelyjä korttelin 66 tonteilla 1 (kuljetusliike) ja 2 (huoltoasema). Vaihtoehdossa 1 huoltoaseman raskas liikenne on esitetty ohjattavaksi Rautatehtaan kadulta huoltoaseman tontilta kuljetusliikkeen tontin kautta takaisin Rautatehtaan kadulle ja vaihtoehdossa 2 kuljetusliikkeen tontin kautta takaisin huoltoaseman tontille.



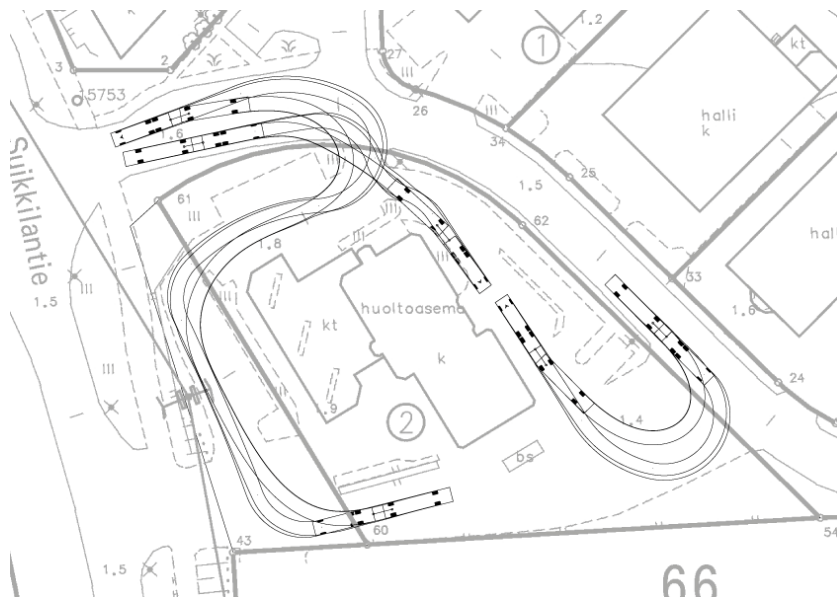
Kuva 25. Huoltoaseman liikennöinti – vaihtoehto 1 (Teboil Oy, 15.1.2008).



Kuva 26. Huoltoaseman liikennöinti – vaihtoehto 2 (Teboil Oy, 15.1.2008).

Oy Teboil Ab:n ja kuljetusliike Honkasen kanssa on neuvoteltu huoltoaseman liikennöinnin järjestämisestä. Kuljetusliikkeen edustajat eivät ole hyväksyneet huoltoaseman raskaan liikenteen ohjaamista tonttinsa kautta. He ovat katsoneet, että huoltoaseman liikennöinti tonttinsa kautta vaikeuttaa tontin käyttömahdollisuuksia ja rakennusoikeuden hyödyntämistä.

Ympäristö- ja kaavoitusviraston suunnittelutoimisto on tutkinut raskaan liikenteen järjestämistä huoltoaseman tontilla. Vaihtoehdossa 3 raskaan liikenteen on mahdollista järjestää Rautatehtaan kadulta huoltoaseman tontille ja takaisin Rautatehtaan kadulle kahdella tavalla. Ratkaisut edellyttävät muutoksia ajo- ja pysäköintijärjestelyissä, ehkä myös polttoaineiden jakelupisteen uudelleen sijoittamista.



Kuva 27. Huoltoaseman liikennöinti – vaihtoehto 3 (Suunnittelutoimisto, 28.10.2008).

Kuuleminen

Alustava asemakaavaehdotus (pvm. 6.10.2008) on lähetetty osallisille lokakuussa 2008 päivitetyn osallistumis- ja arviointisuunnitelman liitteenä. Kaavaehdotuksen perusteella on esitetty viisi kannanottoa:

- Tontin Pahaniemi-33.-1 vuokralainen **Messu-Kartano Oy** on esittänyt, että kaavaehdotuksen mukainen rakennusoikeuden lisäys ei riitä rakennuksen laajentamiseen, sillä olevan rakennuksen käytettyyn kerrosalaan ei ole laskettu mukaan matalaa tilaa rakennuksen toisessa kerroksessa. Liiketontin rakennusoikeutta tulee lisätä noin 200 m²:llä, jotta rakennuksen laajentaminen on mahdollista.
- **Kuljetusliike Honkanen** on esittänyt, että tontin Pahaniemi-66.-1 rakennusala tulee ulottaa tontin Pahaniemi-66.-2 rajalle asti. Alueella sijaitseva kaukolämpöputki voidaan Turku Energian mukaan tarpeettomana purkaa.
- **Turku Energia Sähköverkot Oy:n** (lausunto 31.10.2008) mukaan 110 kV voimansiirtoalueen leveys on oltava johdon keskiviivasta molempiin suuntiin vähintään 13 metriä, jolloin kokonaisleveys on vähintään 26 metriä. Nykyisen kaavan mukainen alueen leveys, 24 metriä, ei täytä

nykyisiä vaatimuksia. Nykyinen 110 kV ilmajohto tulee merkitä asemakaavaan uudella leveydellä ja huomioida pylväsrakenteiden turvallisuusvaatimukset: Voimansiirtoalue/ pylväspaikat ET-alueina. Pylväspaikoille on tiesuunnitelmassa varattava ET-alue, joka ulottuu kolme metriä pylväiden betoniperustuksien ulkopuolelle. Tälle ET-alueelle on tienrakentajan asennettava vahva suojakaide Turku Energia Sähköverkot Oy:n hyväksymällä tavalla. Kaavanmuutoksen alueella on Turku Energia Sähköverkot Oy:n sähköjakelun maakaapeleita, jotka on tarvittaessa siirrettävä tienrakentajan kustannuksella uusiin sijaintipaikkoihin. Turku Energia Sähköverkot Oy:n sähköjakelun muuntamoille tulee merkitä ET-alueet sähköjakelun muuntamolle, alue 10 m x 5 m.

- **As Oy Uusi Pläkki** (os. Pläkkikaupunginkatu 38 b) edellyttää, että liikenteestä aiheutuvaa melua ja tärinää tulee mitata ja että liikenteestä ei saa syntyä lisää melu- tai tärinähaittoja. Asuntoyhtiö ehdottaa meluvalleja Suikkilantielle ennen Pläkkikaupunginkadulle kääntymistä kattaen koko pellon laidan ennen risteystä ja rampille meluvalleja, mikäli Suikkilantieltä Rauman valtatielle kääntyvä liikenne lisääntyy.
- **Oy Teboil Ab** esittää, että tontin Pahaniemi-66.-2 asemakaavanmuutoksen lähtökohtana tulee olla huoltamoliiketoiminnan edellytysten säilyttäminen vähintään nykyisellä tasolla. Nykyinen paikka on sovelias ja luontainen huoltamo- ja polttonesteiden myyntiliiketoimintaan. Liiketoiminta muodostuu raskaan liikenteen ja henkilöautoliikenteen polttonestemyynnistä, autopesusta sekä kahvila-myymän toiminnosta. Raskaan liikenteen polttonesteiden myynti on keskeinen osa toimintaa. Liikennöinti tontille tai tontilta ulos Suikkilantien suuntaan tarvitaan myös jatkossa. Myös asemalla viikottain käyvä säiliöauto ajaa sisään tai ulos tontilta Suikkilantien suuntaan. Liikennöinti huoltamotontille pelkästään Rautatehtaankadun kautta ei ole mahdollista. Rakennusten ja jakelulaitteiden sijoitus tontilla on määräytynyt nykyisten liikennejärjestelyjen perusteella.



Kuva 28. Liite Oy Teboil Ab:n jättämään mielipiteeseen (7.11.2008).

Alustavaa kaavaehdotusta ja valmisteilla olevaa tiesuunnitelmaa esitettiin yleisölle 22.10.2008 Aunelan koululla järjestetyssä yleisötilaisuudessa. Tilaisuudessa oli esittelijöiden lisäksi läsnä 52 henkilöä. Suunnitelmaa ja asemakaavaa koskeva keskustelu käytiin esittelyn yhteydessä. Keskustelussa nostettiin esille mm. seuraavia näkökohtia:

- Liikennejärjestelyt:
Rekkaliikennettä toivottiin ohjattavaksi Suikkilantien sijasta vaihtoehtoisesti Länsikaaren ja Naantalintien tai Ovakon alueen kautta Naantalintielle. Toisaalta huolena oli miten raskas liikenne saadaan ohjattua siten, ettei se jatka Markulantien suuntaan silmukkarapin jälkeen. Jyrkkälän asukkaat olivat huolissaan mäessä sijaitsevan Jyrkkälän liittymän toimivuudesta. Aunelantien/ Messukentänkadun liittymään toivottiin kiertoliittymää. Teboilin huoltoaseman liittymän poiston pelättiin heikentävän Teboilin toimintamahdollisuuksia ja lisäävän raskasta liikennettä Rautatehtaankadulla, joka heikentää asumisviihtyvyyttä.
- Ympäristöhäiriöt:
Asuinalueita suojaamaan toivottiin melusteita. Opintien päähän suunnitellun meluaidan ovea pidettiin hankalana pyöräilijän kannalta ja toivottiin meluesteen limittämistä myös tässä kohdassa. Raskaan liikenteen valiteltiin aiheuttavan Suikkilantiellä tärinähaittoja. Myös rakentamisen aikaisen tärinän pelättiin vaurioittavan rakennuksia. Tiedusteltiin, miten liikenteen päästöjä torjutaan päiväkodin pihalla.
- Kevyt liikenne:
Eräässä mielipiteessä tuotiin esiin, että kevyen liikenteen väylä tulee sijoittaa meluaidan ajoradan puolelle (mopoilijat häiritsevät). Toisaalta asukas yhdistyksen edustaja piti hyvänä, että kevyen liikenteen väylä kulkee nyt meluaidan suojan puolella. Erään mielipiteen mukaan kevyen liikenteen alikulkujen toteutumatta jättäminen Artukaisentien ja Messukentänkadun kohdalla heikentää Raisionjoenrannan saavutettavuutta, kun liikennevaloissa joutuu odottamaan nykyistä kauemmin. Suikkilantien kevyen liikenteen väylän toteuttaminen Härkämäen kohdalla irralleen Suikkilantiestä Rahjepolkua pitkin jakoi mielipiteet. Toiset pitivät ratkaisua hyvänä, toiset katsoivat että matka jalan tai pyöräillen Härkämäestä Länsikeskukseen pitenee liian paljon.
- Toteuttaminen:
Kysyttiin milloin rakentamistyöt on tarkoitus aloittaa ja miten liikennejärjestelyt on tarkoitus toteuttaa rakentamisen aikana.

4.9 Asemakaavaehdotus 5.12.2008

4.9.1 Kaavaehdotuksen valmistelu

Muutokset kaavaehdotukseen

Alustavaa kaavaehdotusta on muutettu mm. esitettyjen kannanottojen, käytöjen neuvottelujen ja täydennettyjen selvitysten pohjalta.

Kaava-alueen rajausta on muutettu. Suikkilantie Pläkkikaupunginkadusta itään on poistettu kaava-alueesta. Kaava-alueelle on esitetty sitovat tonttijat.

Korttelialue KL on muutettu muotoon KL-2, korttelialueelle on osoitettu 200 k-m² lisää rakennusoikeutta ja lisätty autopaikkavaatimus. Suikkilantien länsipuolella oleville E-1- ja Y-korttelialueille on lisätty pysäköintialue ja kaavamääräys (p-1).

Korttelialue T on muutettu muotoon T-1 ja alueelle on lisätty voimassa olevassa asemakaavassa oleva määräys ”Varastoitukseen käytettävät korttelinosat on näkösuojattava aidoin tai istutuksin.” Korttelialueelta on poistettu kaukolämpöputkea varten merkitty alue maanalaista johtoa varten ja rakennusalan raja on säilytetty voimassa olevan kaavan mukaisena, jolloin rakennusala rajoittuu naapuritontin (LH-1-korttelialueen) rajalle.

Uusi korttelialue muuntamoa varten (ET-2) on osoitettu Suikkilantien varteen Rahjepolun päiväkodin pohjoispuolelle. Muuntamo korvaa päiväkodin tontilla Pahanieniemi-64.-1 nykyisin sijaitsevan muuntamon.

Uusi melueste on osoitettu Suikkilantielle Härkämäen kohdalle, jonka vuoksi Kyytönpuiston suojaviheralueen osa on muutettu maantiealueeksi meluesteen lomittamisen vuoksi. Suikkilantien itäreunaan osoitettua meluestettä on lyhennetty Rautatehtaankadun liittymän läheisyydessä ja pidennetty Aunelantien liittymän kohdalla. Rauman valtatie ja Naantalintien rampeilta on poistettu melusuojaukset.

Turku Energia Sähköverkot Oy:n 110 kV voimalinja on osoitettu voimansiirtolinjaa varten varattuna alueen osana (z) ja alue on levennetty 26 metriin. Kaavamääräystä on täydennetty lauseilla: ”Ajouradan välittömässä läheisyydessä olevien pylväiden ympärille on tien rakentajan asennettava vahva suojakaide pylväiden omistajan hyväksymällä tavalla. Kaiteet tulee asentaa enintään kolmen metrin etäisyydelle pylvään betoniperustuksista.”

Kivimaanpuiston Rauman valtatiehen rajoittuva osa on osoitettu suojaviheralueeksi (EV). VL-1/s-kaavamääräystä on täydennetty lauseella: ”Nykyisten peltoalueiden säilyminen avoimina on maisemakuvan kannalta tärkeää.”

Vastineet kannanottoihin

Muilta osin esitetyt kannanotot eivät ole antaneet aihetta muuttaa kaavaehdotusta.

Suikkilantienpuistossa sijaitsevalle muuntamolle ei ole osoitettu ET-korttelialuetta, sillä liikerakennusten korttelialuetta (KL-2) on esitetty laajennettavaksi nykyiselle virkistysalueelle. Alueella sijaitseva muuntamo jää KL-2-korttelialueelle ja sille on osoitettu rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon. Rakennusoikeutta muuntamolle on osoitettu 25 k-m².

Raskaan liikenteen ohjaaminen Suikkilantien kautta Rauman valtatielle perustuu Turun seudun kuntien liikennejärjestelmäsuunnitelman Satamien Liikenneyhteyksien ja aluevarausten selvitykseen vuodelta 1999. Viitoituksilla, sujuvimilla liikennejärjestelyillä (mm. silmukkaramppi) ja toteuttamalla Pläkkikaupunginkadun liittymä valo-ohjattuna pyritään ohjaamaan raskas liikenne päätieverkolle.

Asemakaavassa määritellään maantiealue ja tiesuunnitelmassa liikennejärjestelyt (kaistat, tasaukset, nopeusrajoitukset jne). Mitoitusnopeutena on ratkaisuihin ja esim. melulaskelmissa käytetty 60 km/h, mutta nopeusrajoitus tulee olemaan 50 km/h, jonka mukaan mm. liikennevalot ohjelmoidaan.

Suikkilantien muuttaminen maantiekseksi merkitsee, että tonttiliittymiä ei sallita suoraan maantieltä. Tiehallinto on todennut, että huoltoaseman nykyinen tonttiliittymä voidaan säilyttää suuntaisliittymänä, jossa vasemmalle kääntymistä ei sallita, Oy Teboil Ab:n nykyisen vuokrasopimusajan loppuun asti. Turun kaupungin ympäristö- ja kaavoitusviraston suunnittelutoimisto on tut-

kinut raskaan liikenteen järjestämistä huoltoaseman tontilla ja todennut, että liikennöinti on mahdollista järjestää Rautatehtaankadulta ja takaisin Rautatehtaankadulle.

Suikkilantien loiventamista Jyrkkälän liittymän kohdalla on tutkittu, mutta radan ja Naantalintien sillan välillä mahdollisuudet tasauksen muuttamiseen ovat sängen rajalliset. Jyrkkälänkadun liittymän yhteyteen suunniteltujen linja-autopysäkkien kohdalla tasausta on kuitenkin hivenen loivennettu. Pläkkikaupunginkadun liittymän pysäkin säilyttäminen ei ole taloudellisesti tarkoituksenmukaista sen edellyttämistä suurista pohjanvahvistuskustannuksista johtuen.

Kiertoliittymää Aunelantien/ Messukentänkadun liittymään on tutkittu, mutta siitä on luovuttu. Kiertoliittymä olisi vaatinut runsaan metrin tasauksen noston, joka pehmeikköalueella olisi tullut huomattavan kalliiksi. Tasauksen nosto olisi myös ollut ympäristön kannalta ongelmallinen.

Kaavan maantiealueella säilyy aluevaraukset kevyen liikenteen alikuluille Artukaistentien ja Messukentänkadun kohdalla, vaikka alikulkuja ei tiesuunnitelmassa ole esitetty toteutettaviksi.

Melusteiden tarkka sijainti määritellään tiesuunnitelmassa, ei kaavassa. Opintien päähän sijoittuvan meluesteen limityksestä on suunnittelutyön aikana luovuttu tilanpuutteen vuoksi. Suikkilantien maantiekse muuttaminen esitettyine liikennejärjestelyineen ei vaikuta Väinölänkadun tai Pläkkikaupunginkadun asuinalueiden melutasoihin, joten alueelle ei tässä vaiheessa suunnitella melusteitä.

Kaavassa ei ole edellytetty tärinänvaimennustoimenpiteitä. Sen sijaan tiesuunnittelussa tärinää on tarkoitus lieventää ongelmakohtissa maapohjan stabiloinnilla melusteiden perustamisen yhteydessä ja ennen rakentamista tehdään kiinteistökatselemukset, joiden perusteella voidaan todeta mahdolliset rakentamisen aikaiset vauriot ja niiden suuruus.

Päästöjä ei ole mahdollista torjua samalla tavoin rakenteellisin keinoin kuin esimerkiksi melua.

Rakentamisen voidaan arvioida alkavan aikaisintaan vuonna 2010. Tämä edellyttää asemakaavan ja suunnitelmien hyväksymistä sekä rahoituksen järjestymistä. Liikenteen tulee sujua tiellä koko rakentamisen ajan, joten työnaikaiset järjestelyt tulevat olemaan mittavat.

4.9.2 Lausunnot

Kaavaehdotuksesta on pyydetty lausunnot Lounais-Suomen ympäristökeskukselta, Kiinteistölaitokselta, Turun vesilaitokselta, Turku Energialta, Turku Energia Sähköverkot Oy:ltä, Liikuntapalvelukeskukselta, Tilalaitokselta, Sosiaalikeskukselta, Varsinais-Suomen pelastuslaitokselta, Turun Satamalta, Tiehallinnolta, Ratahallintokeskukselta, Raision kaupungilta, Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL ry:ltä sekä ympäristö- ja kaavoitusviraston rakennusvalvonta-, suunnittelu- ja ympäristönsuojelutoimistoilta.

Ratahallintokeskus (27.1.2009):

Kaavassa on osoitettu tasoristeys nykyisen erikoiskuljetuksia (ylikorkeat kuljetukset) varten tehdyn tasoristeuksen kohdalle. Ajoneuvoliikenne kyseisen tasoristeuksen kautta on todella vähäistä ja tasoristeuksen puomilaitosta ohjataan kaukokäytöllä liikenteenohjauksesta. Koska tasoristeys poikkeaa

normaalista tasoristeyksestä, tulee tasoristeyksen selitys muuttaa esim. Erikoiskuljetusten tasoristeys tai muutoin mainita kaavassa.

Kaavoittaja on varautunut Ratahallintokeskuksen, liikenne- ja viestintäministeriön sekä Varsinais-Suomen liiton selvityksen mukaisesti Jyrkkälän asemapaikkaan. Varautuminen on hyvä, vaikkakin paikallisjunaliikenteen käynnistämistä ja investointeja ei ole ohjelmoitu, eikä niistä ole päätöksiä.

Asemakaavatoimisto:

Uudenkaupunginradan tasoristeys on osoitettu kaavamerkinnällä x-1 ja -määräyksellä *Erikoiskuljetusten tasoristeys*.

Tiehallinto (28.1.2009):

LT-alueen kaavaselite tulisi muuttaa muotoon "Maantien alue".

Asemakaavatoimisto:

Kaavaehdotusta on muutettu lausunnossa esitettyyn muotoon.

SKAL Länsi-Suomen kuljetusyrittäjät (29.1.2009)

Suomen ja Skandinavian välisten vienti- ja tuontikuljetusten pääsatamat sijaitsevat Naantalissa ja Turussa. Näiden satamien liikenteen toimivuus on hyötyliikenteen sujuvuuden kannalta erittäin merkityksellistä. Tämän vuoksi tämä hanke on erittäin hyvä. Toivomme sille nopeaa toteutusaiakautua.

Suunnitelman kriittiset kohdat raskaan liikenteen osalta ovat liikennevaloristeykset, huoltoaseman liikenne, Jyrkkälän ramppi ja silmukkaramppi.

Olemme hyvin kriittisiä sen suhteen, että nykypäivänä maantielle jo lähtökohtaisesti suunnitellaan/ hyväksytään liikennevalo-ohjaus. Kokemuksemme mukaan esimerkiksi kiertoliittymä on liikenteen sujuvuuden ja ympäristövaikutusten kannalta parempi vaihtoehto. Esitämme, että kiertoliittymien tarvitsevat tilanvaraukset otetaan kaavassa huomioon.

Mikäli huoltoasemalle johtava liittymä poistetaan tai sen käyttöä voimakkaasti rajoitetaan, vaikeuttaa se oleellisesti yhdistelmäajoneuvojen asiointia ko. tankkauspaikalla. Tämä aiheuttaisi jonkin verran turhia ajokilometrejä ja sitä kautta lisää päästöjä ja kustannuksia, kun joudutaan ajamaan korvaavalle tankkauspaikalle.

Jyrkkälän liittymä on aiheuttanut raskaalle liikenteelle ongelmia. Ongelmat ovat korostuneet erityisesti liukkaalla kelillä. Satamasta poispäin ajettaessa, jos on jouduttu pysähtymään liikennevaloihin, liikkeellelähtö ylämäkeen on usein ollut ylivoimaisen vaikeaa. Ajoneuvo on jäänyt pidon puuttumisen vuoksi valoihin ja näin tukkinut liikenteen. Toisaalta satamaan tultaessa on ollut ongelmia saada ajoneuvo pysähtymään alamäkeen lämpöisillä renkaila.

Kohtaa suunniteltaessa ja tilavarauksia tehtäessä tulee liikenteen sujuvuuteen kiinnittää erityistä huomiota. Satamasta poispäin ajettaessa tulee liikenne järjestää niin, että ko. kohta on mahdollista ohittaa siten, ettei siihen tarvitse pysähtyä. Näin menetellen vähennetään samalla myös liikenteen päästöjä.

Maassamme liikkuu yhä enenevässä määrin ulkomaista tavaraliikenteen kalustoa. Silmukkaramppi tulee toteuttaa riittävän suurena, jotta sitä voidaan myös vähäisemmällä talviajokokemuksella turvallisesti käyttää. Silmukkarampin maantievaluevarausta on pienennetty alustavasta kaavaluonnokses-

ta. Turvaako nyt varattu alue turvallisen, riittävän suurisäteisen rampin rakentamisen? Uuden, hyötyliikenteen tarpeiden mukaan mitoitettun rampin rakentaminen on liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden kannalta erittäin tärkeää. Erikoiskuljetusten turvaamiseksi on niille (korkeat kuljetukset) jatkossakin jätettävä mahdollisuus käyttää nykyistä ramppia Rauman suuntaan lähdeittäessä.

Mielestämme kaavassa tulee varautua myös Turun keskustan suunnasta Raumantieltä Suikkilantielle tulevan suoran rampin rakentamiseen.

Hyötyliikenteen tarpeet eivät Suikkilantien osalta lopu Raumantien risteykseen. Sataman logistiikka-alueelta suuntautuu tavaraliikennettä niin Länsikeskuksen kuin Rieskalähteentien logistiikka-alueellekin. Tämä liikenne ei siis suuntaudu VT 8:lle, vaan se jatkaa Suikkilantietä ja edelleen Markulantietä itään. Tämän vuoksi Suikkilantien loppuosan ja Markulantien suunnitelu tulee käynnistää mahdollisimman pian, jotta väylä saadaan kaikkien osapuolten kannalta mahdollisimman sujuvaksi ja turvalliseksi.

Asemakaavatoimisto:

Länsi-Suomen kuljetusyrittäjien antama lausunto ei anna aihetta muuttaa kaavaehdotusta.

Tiesuunnitelman valmistelun aikana on vertailtu kiertoliittymä- ja liikennevaloliittymävaihtoehtoja niiden sujuvuuden, turvallisuuden ja rakennettavuuden kannalta Pansiontien, Messukentänkadun ja Pläkkikaupunginkadun liittymissä. Artukaistentien, Jyrkkälän, leskadun ja Väinölänkadun liittymissä kiertoliittymä ei tule kysymykseen teknisistä syistä mm. Suikkilantien suuresta pituuskaltevuudesta tai tilanpuutteesta johtuen. Pläkkikaupunginkadun liittymässä tuottavat kiertoliittymälle ongelmia Suikkilantien suuri pituuskaltevuus, isoista liikennevirroista johtuen liittymän toimivuuspuutteet ja myös läheisen Pläkkisepänkadun liittymä Pläkkikaupunginkadulle sekä huonojen maaperäolosuhteiden vuoksi kalliit toteuttamiskustannukset. Messukentänkadun liittymä on hankala maiseman kannalta, sillä Raisionjoen sillan läheisyydestä johtuen kiertoliittymän tasausta joudutaan nostamaan noin metrillä, joka myös lisää melun leviämistä ympäristöön. Myös kiertoliittymän toteuttaminen huonoista maaperäolosuhteista johtuen muodostuisi huomattavasti kalliimmaksi ilman kevyen liikenteen alikulkujärjestelyjäkin. Jotta kiertoliittymät olisivat turvallisia, pitäisi niiden yhteydessä kevyt liikenne järjestää kuitenkin ajoneuvoliikenteen kanssa eri tasoon. Pansiontien liittymässä kiertoliittymän kannalta suurimman ongelman muodostaakin kevyt liikenne ja niiden aiheutuvat korkeat toteuttamiskustannukset. Liittymässä on runsaasti kevyttä liikennettä, varsinkin jos Ruissalon kevyt liikenne ohjataan ko. kiertoliittymän kautta. Liikenneturvallisuuden vuoksi kevyt liikenne tulisi johtaa eritasossa ajoneuvoliikenteen kanssa. Alikulut jouduttaisiin rakentamaan noin kolme metriä merenpinnan alapuolelle, joka on erittäin kallista, tai ylikulut pitäisi rakentaa 7 metrin vapaalla kulkukorkeudella erityiskuljetusten reitin vuoksi.

Koska toisaalta kaikkia liittymiä ei voida toteuttaa kiertoliittyminä ja toisaalta liittymäjärjestelyjen tulisi samalla tieosuudella olla yhdenmukaisia, jotta toisistaan poikkeavat järjestelyt eivät aiheuta yllätyksiä tienkäyttäjille, on tiesuunnitelma viimeistelty siihen perustuen, että kaikki maantiesuuden liittymät ovat liikennevalo-ohjattuja liittymiä. Asemakaavassa on varauduttu tiesuunnitelmassa esitettyihin tilavarauksiin, jotka pohjautuvat valo-ohjattuihin liittymiin.

Suikkilantie on toiminnallisesti luokiteltu korkealuokkaiseksi pääväyläksi, jolla ei voi sallia liikennevalo-ohjattujen katuliittymien lisäksi tontti- tai muita yksityisiä liittymiä. Huoltoaseman liikenne säilyy kaavaehdotuksen mukaisena (ks. vastine muistutukseen).

Liikenteen sujuvuutta on Jyrkkälän liittymässä tutkittu Suikkilantien tiesuunnittelun yhteydessä (ks. tarkemmin selostuksen luku 4.7.1). Suikkilantien pituuskaltevuudelle Jyrkkälän liittymän kohdalla ei ole paljoakaan tehtävissä, sillä korkeusero Uudenkaupunginradan alikulun ja Naantalintien ylittävän sillan välillä on melko suuri. Tiesuunnitelmassa on tien pituuskaltevuutta liittymässä hieman loivennettu, joka osaltaan parantaa liittymän toimivuutta. Liikenteen sujuvuutta parannetaan liikennevalojen yhteenkytkennällä, jolla pyritään siihen, ettei pääsuunnan (Suikkilantie) liikenne joudu pysähtymään liittymissä.

Suikkilantien ja Rauman valtatie liittymässä on vertailtu silmukkaramppia Suikkilantieltä Rauman valtatielle sataman suunnasta Raision suuntaan kääntyvälle liikenteelle tai nykytilanteen säilyttämistä parantamalla ko. ramppi liikennevalo-ohjatuksi liittymäksi. Tällöin vasemmalle kääntyminen ko. ramppi liittymässä säilyisi. Jo Suikkilantien kehittämissuunnitelmassa päädyttiin silmukkaramppivaihtoehtoon, sillä se on parempi liittymäalueen toimivuuden ja liikenneturvallisuuden kannalta. Silmukkaramppi parantaa mm. sataman raskaan liikenteen sujuvuutta, kun liikenne kääntyy Suikkilantieltä oikealle liikennevaloissa vasemmalle kääntymisen sijaan.

Erikoiskuljetusten sallitaan jatkossakin käyttää nykyistä ramppia Suikkilantieltä Rauman valtatielle, sillä tiesuunnitelmassa ko. kohdalle on suunniteltu yliajettava saareke.

Sekä silmukkarampin että suoran rampin toteuttaminen keskustan suunnasta Suikkilantielle eritasoliittymän ko. neljännekseen ei tilanpuutteen vuoksi ole taloudellisesti tarkoituksenmukaista huonoista maaperäolosuhteista ja Kuninkojan läheisyydestä johtuen.

Silmukkarampin mitoitus noudattaa Tiehallinnon suunnitteluohjeita. Silmukkarampin sädettä ja kaavan maantiealuevarausta on pienennetty Kuninkojan luiskien riittävän stabiliteetin varmistamiseksi.

Voimassa olevat asemakaavat mahdollistavat Suikkilantien ja Markulantien 4-kaistaistamisen kaava-alueen koillispuolella. Lähivuosien investointisuunnitelma ei sisällä ko. katujen parantamista.

Ympäristönsuojelutoimisto (21.1.2009):

Ehdotus tähtää Suikkilantien muuttamiseen nelikaistaiseksi maantiekseksi välillä Pansiontie–Pläkkikaupunginkatu, jotta kaikki sataman raskasliikenne ohjautuisi Ohitustielle vähentäen Markulantien ja Ratapihankadun liikennettä. Kyseessä on siis tavanomaista tärkeämpi kaava.

Suikkilantiellä on nykyään merkittäviä meluongelmia ja tieliikennemelu tulee lisääntymään ehdotuksen mukaisessa tilanteessa huomattavasti. Ehdotuksessa on kuitenkin perusteellisesti paneuduttu melumallinnukseen ja esitetyt torjuntatoimet tuntuvat riittävilä. Melusteet, joiden sijainti ratkaistaan lopullisesti tiesuunnitelman yhteydessä, tulisi sijoittaa mahdollisimman lähelle melulähdettä eli ajoradan ja kevyenliikenteenväylän väliin siitä huolimatta, että asutuksen ja mopoliikenteen välille ei tulekaan suojaa.

Maaperän pilaantuneisuutta on selvitetty riittävästi ja tulokset on huomioitu kaavamääräyksissä. Epäselväksi tosin jää, minkälainen rakentaminen laukaasee kunnostamisvelvoitteen VL-2/s-alueella. Ulkoilureitin parantaminen saattaa tulla taloudellisesti mahdottomaksi, jos sen katsotaan edellyttävän laajoja maanvaihtoja.

Luontoinventoinnissa 1994 korostettiin Raisionjoen rantalehtojen merkitystä luonnon monimuotoisuudelle, erityisesti linnustolle. Merkinnot VL-1/s ja VL-2/s eivät välttämättä riitä lehtoluonnon säilymiseen etenkin, kun edellisiä alueita koskee maiseman avoimuutta korostava kaavamääräys. Siksi ainakin tärkeimmät rantalehdot tulisi merkitä luo-alueiksi, jolla lehtoluonnon ominaispiirteet on säilytettävä.

Luontoselvityksessä 2007 nostettiin esiin Kuninkojaa seuraileva niitty sekä Suikkilantien varren keto ja kaksi karvasaraesiintymää. MA-merkintä saattaa turvata puronvarsiniihtyn säilymisen mutta luo-merkintä luonnonmukaisen uoman säilyttämiseksi olisi hyvä lisäys. Karvasaraa kasvaa Turussa noin kymmenellä paikalla - kaikki liikenneväylien varrella. Vaikka Suikkilantien esiintymät sijaitsevatkin VL-alueella, massiiviset maansiirtotyöt voivat johtaa esiintymien tahattomaan tuhoutumiseen. Siksi kaakkoisempi esiintymä ympäröivine ketoineen tulisi merkitä luo-alueeksi ja antaa sille määräys, joka kieltää myös väliaikaisen maa-aineksen varastoinnin. Muilta osin ehdotus luo mahdollisuudet säilyttää alueen luonnonsuojelulliset arvot, ennen kaikkea Raisionjoen uoman lehtoreunuksineen.

Rekkaparkin virallistaminen Suikkilantien ja Pansiontien risteyskseen lienee väistämätöntä, vaikka se ja Pansiontien eteläpuolella oleva telakka ovatkin ristiriidassa Raisionjokivarren virkistyskäytön kehittämistavoitteiden kanssa sen tärkeimmällä osa-alueella, joen suussa.

Raisionjoen rantaa seuraileva ulkoilureitti, Pilkolanpolku, on kaava-alueetta laajemminkin tärkeä virkistyskäytölle. Kun mallinnusten perusteella on varmaa, että virkistysalueille määritellyt melun ohjearvot tulevat ehdotuksen mukaisella toteutuksella ylittymään, herää kysymys, voitaisiinko Suikkilantien levennyksessä syntyvää ylijäämämaata käyttää maaperän peittävästi tien länsipuolelle sijoitettavaan meluvalliin edes VS-2/s-alueella, jossa ulkoilureitti tulee lähimmäs tietä.

Varautuminen henkilöjunaliikenteen uudelleen aloittamiseen Uudenkaupungin radalla on positiivista. Sähköjunat tulisivat dieselmoottorijunia halvemmiksi sähköistämisen jälkeen ja ne olisivat ympäristöllisesti parempi ratkaisu. Ongelmaksi muodostuu kuitenkin sataman tarvitsema ylikorkeiden kuljetusten reitti, joka nyt ja ehdotuksen mukaan jatkossakin tukeutuu tasoristeyskseen.

Kaavan lähtökohtana on raskaan liikenteen ohjaaminen pois keskusta- ja asuinalueita halkovilta väyliltä. Ehdotuksessa luotetaan siihen, että uusi silmukkaramppi Rauman valtatielle ja Suikkilantien kaventuminen nelikaistaisesta kaksikaistaiseksi kaava-alueen koillisrajalla riittävät vähentämään Markulantien ja Ratapihankadun käyttöä Tampereen ja Hämeenlinnan–Helsingin suunnan raskaaseen liikenteeseen. Jos näin tapahtuu, kaavalla on enemmän suotuisia kuin kielteisiä ympäristövaikutuksia.

Asemakaavatoimisto:

Raisionjokeen rajautuville VL-1/s- ja VL-2/s-alueille on lisätty määräys: *Raisionjoen ja Pilkolanpolun välisellä alueella sijaitsee luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaita rantalehtoja. Lehtoluonnon ominaispiirteet on*

säilytettävä. Rantalehto, joka jatkuu Pilkolanpolun itäpuolelle Artukaistentien ja Messukentänkadun välissä olevalla VL-1/s-alueelle, on kaavaehdotuksessa osoitettu kaavamerkinnällä ja -määräyksellä *luo-1 = Alueen osa, jolla sijaitsee luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaita rantalehtoja. Lehtoluonnon ominaispiirteet on säilytettävä*. VL-1/s-alueen kaavamääräystä, joka edellyttää nykyisten virkistysalueiden säilymistä avoimina, on muutettu muotoon ”*Pilkolanpolun itäpuolella olevien alueiden säilyminen avoimina on maisemakuvan kannalta tärkeä*”. Määräys ei koske luo-1-merkinnällä varustettua aluetta.” Näin kaavamääräys ei ole ristiriidassa rantalehtojen säilymisen kanssa.

Kuninkojan ympäristön MA-alue on muutettu suojaviheralueeksi, jolla ympäristö säilytetään (ks. vastine Kiinteistöliikelaitoksen johtokunnan lausuntoon) ja alueella oleva puronvarsi on osoitettu kaavamerkinnällä ja -määräyksellä *luo-3 = Maisemallisesti arvokas alueen osa, jolla sijaitsee luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokas puronvarsi*. Alueella oleva uoma tulee säilyttää luonnonmukaisena. Alueen rajaus noudattaa luontoselvityksen rajausta.

Suikkilantienpuistossa sijaitseva keto ja karvasaraesiintymä on lisätty kaavaehdotukseen kaavamerkinnällä ja -määräyksellä *luo-2 = Alueen osa, jolla sijaitsee luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokas keto ja karvasaraesiintymä*. Alueella ei saa varastoida maa-aineksia. Alueen rajaus noudattaa luontoselvityksen rajausta.

Muilta osin ympäristönsuojelutoimiston lausunto ei anna aihetta muuttaa kaavaehdotusta. Asemakaava ei ole esteenä mahdollisten maisemahoidollisten täyttöjen toteuttamiselle Raisionjoenrannan VL-2/s-alueella. Mahdollisten täyttöjen määrä ja sijoittaminen ratkaistaan alueelle laadittavassa puistosuunnitelmassa. Jopa 1,5–2 metriä korkeat täytöt voitaneen toteuttaa ilman kalliita pohjanvahvistustoimenpiteitä. Toteutuessaan täytöt parantaisivat joenvarren virkistyskäyttöä alueen muuttuessa nykyistä hiljaisemmaksi.

Virkistyskäyttö laukaisee kunnostamisveloitteen VL-2/s-alueella. Maaperän pilaantuneisuusselvityksessä esitetyt kunnostustoimenpiteet tehtäneen Messukentänkadun rakentamisen yhteydessä. Erikoiskorkeat kuljetukset eivät ole esteenä Uudenkaupungin radan sähköistämislle.

Suunnittelutoimisto/ Maisema- miljöösuunnittelu (26.1.2009):

Raisionjokilaakson maisemanhoitosuunnitelmassa (Maisema-arkkitehtuuritoimisto Merja Häkkinä, 1987) pidetään tärkeänä, että alueelle jää agraarivaiheen luoman maisemakuvan mukaisesti paljon avoimia tiloja, kuten niittyjä ja peltoja. Myös Turun Yleiskaava 2025/ Viherkaava-osaselvityksessä Raisionjokilaakson ja Suikkilantien väliset nykyiset peltoaukeat on merkitty ”MA”, maisemallisesti tärkeiksi peltoalueiksi.

Kaavaehdotuksessa onkin osoitettu nämä alueet avoimina säilytettäväksi, merkinnöillä VL-1/S, VL-2/S ja VU-1. Jotta tämän maisemallisesti arvokkaan jokilaakson avoimuus säilyisi sille luonteenomaisessa agraarikäytössä, olisi tärkeää mahdollistaa myös tulevaisuudessa näiden avoimien tilojen hoito viljelyn keinoin. Tämä palvelee maisema-arvojen lisäksi myös alueiden hoidon kustannustehokkuutta ja myös jokitormaa luonnikkaasti seurailevan kevytväylän elämyksellisyyttä. *Jokeen rajoittuviin VL-1/S alueiden kaavamerkintään olisi hyvä lisätä tämän suuntainen teksti olevien peltojen viljelyn jatkamisesta, tai muuttaa se kaavamerkinnäksi MA, maisemallisesti tärkeä peltoalue.*

VU-1/S, urheilu- ja virkistyspalvelujen alueen joen puoleista rajausta tulisi vastaavasti tarkistaa siten, että sen ja kevytväylän väliin jää tarpeeksi tilaa viljelyn jatkamiselle myös tällä peltokaistaleella. Liikuntatoimen toivoma uusi pallokenttä saadaan erityisalueiden suunnittelijan tarkistaman mitoituksen puolesta sovitettua VU-alueelle radan suuntaisesti, vaikka *kaavan joen puoleista VU ja VL välistä rajausta siirretään 50m Suikkilantietä kohti*. Tilaa jää silti myös muille pienemmille kentille, kuten koripallolle ja lentopallolle.

Asemakaavatoimisto:

Vesimyllynpuiston (VU-1) ja Raisionjoenrannan (VL-1/s) välistä rajaa on siirretty 50 metriä itään. Ratkaisu mahdollistaa kooltaan 65 x 100 m olevan pelikentän ja useiden pienkenttien toteuttamisen sekä viljelytoiminnan jatkumisen Raisionjoen ranta-alueilla.

Muilta osin suunnittelutoimiston maisema- ja miljöosuunnittelun antama lausunto ei anna aihetta muuttaa kaavaehdotusta. Kuninkojan ympäristön kaavamerkintä MA ”*Maisemallisesti arvokas peltoalue*” on muutettu suojaviheralueeksi, jolla ympäristö säilytetään (ks. vastine Kiinteistöliikelaitoksen johdotunnan lausuntoon) ja alueella oleva puronvarsi on osoitettu kaavamerkinnällä luo-3 ”*Maisemallisesti arvokas alue...*” (ks. vastine ympäristönsuojelutoimiston lausuntoon). Myös Raisionjokeen rajoittuvien VL-1/s-alueiden kaavamääräystä on muutettu (ks. vastine ympäristönsuojelutoimiston lausuntoon). Asemakaavatoimisto katsoo, että em. muutokset turvaavat riittävästi alueen maisemalliset arvot. Raisionjokeen ja Kuninkojaan rajoittuvien alueiden säilyminen viljelykäytössä voidaan turvata alueelle laadittavassa, hyväksyttävässä ja toteutettavassa erillisessä puistosuunnitelmassa.

Liikuntapalvelukeskus (5.2.2009):

Liikuntapalvelukeskus pitää tärkeänä, että kaavoitus lähtee siitä, että rakennettua ympäristöä ei saa hävittää. Alueella on riittävästi puistoja ja lähivirkistykseen soveltuvia kokonaisia alueita sekä kevyelle liikenteelle ja jalankululle on varattu riittävästi turvallisia reittejä, että lähiliikunnan tarpeet on huomioitu. Liikuntapalvelukeskus kiinnittää tyytyväisyydellä huomiota, että tämän asemakaavamuutosehdotuksen yhteydessä tehdään Raisionjoen jokilaakson virkistysmahdollisuuksien kehittämiseksi oma suunnitelmansa.

Alueen virkistyksellinen merkittävyys pääosin perustuu alueen puistoihin, ulkoilureitteihin, pelikenttiin, ratsastusreittiin ja kevyen liikenteen ratkaisuihin. Liikuntapalvelukeskuksella ei ole huomautettavaa puistoista, ulkoilureiteistä eikä ratsastusreitistä. Kaavaehdotuksessa on huomioitu yleiskaavan 2020 ja viherkaavan 2008 periaatteet ulkoilureittien osalta.

Suunnittelualueella on neljä kenttää: Härkämäen kenttä Härkämäessä, Härkämäen koulun kenttä Väinölän puistossa, Suikkilan kenttä ja Pahanien kenttä sekä suunnittelualueen välittämässä läheisyydessä Aunelan kenttä. Näistä Suikkilan kenttä ja Härkämäen koulun kenttä poistuvat ja Pahanien kenttä pienenee. Korvaavat kentät on esitetty sijoitettavaksi Vesimyllynpuistoon. Kenttien poistumisen suurin ongelma aiheutuu Rahjepolun päiväkodille, osittainen ongelma aiheutuu siitä, että Vesimyllynpuisto on selvästi tuulisempaa aluetta, kuin poistuvien kenttien alue. Liikuntapalvelukeskuksella on ollut käytössään suunnittelutoimiston asiasta antama lausunto (26.1.2008) ja toteaa, että sen esittämä rajausta voidaan toteuttaa, mikäli alueelle voidaan sijoittaa jalkapallokenttä (60m x 98m) sekä kori - ja lentopallokentät.

Vesimyllynpuiston uusien kenttien saavutettavuutta jalkaisin ja pyörällä tulee erikseen harkita. Yhteys Aunelan kentälle Uudenkaupunginrata alittavasti tulee toteuttaa.

Turun Urheiluautoilijat ry:n vuokra-alue saa kaavallisen ratkaisun E-1 merkinnällä. Liikuntapalvelukeskus toteaa, että tällä lisätään myös alueen nuorison harrastus- ja virkistysmahdollisuuksia.

Kaavaselostuksessa puhutaan veneiden talvisäilytysalueesta; tarve on Turussa suuri. Perustuuko tarve kokonaisvaltaiseen kartoitukseen, suunnitteluun ja ratkaisuun?

Asemakaavatoimisto:

Liikuntapalvelukeskuksen antama lausunto ei anna aihetta muuttaa kaavaehdotusta. Nykyisen Uudenkaupunginradan alittavan kevyen liikenteen yhteyden jatkaminen rautatiealueen kautta Aunelan kentälle edellyttää sopimusta Ratahallintokeskuksen kanssa. Toinen vaihtoehto on yhteyden toteuttaminen kaavanmuutosalueen ulkopuolella olevalle kaupungin omistamalle Aunelan koulun tontille. Tämä edellyttäisi rasitteen perustamista koulun tontille yleistä jalankulkua ja pyöräilyä varten.

Vuonna 1999 valmistuneen, Turun kaupungin liikuntaviraston tilaaman Veneiden kehittämisselvityksen mukaan veneiden talvisäilytyspaikoilla on Turussa suuri tarve. Alustavassa luonnoksessa veneiden talvisäilytyspaikkoja osoitettiin Suikkilantien, Pansiontien ja Raisionjoen rajaamalle alueelle. Alueelle on sittemmin kaavoitettu ja toteutettu ns. sataman rekkaparkki.

Kiinteistöliikelaitoksen johtokunta (3.2.2009):

Asemakaavaehdotuksessa osoitetaan Rautatehtaankatua vastapäätä Rahtarikuja-niminen katu- ja liikerakennuskortteli (KL-1) 180 k-m² rakennusoikeudella. Rahtarikujan, Rautatehtaankadun ja Suikkilantien risteys on luonteva paikka liikerakennuskorttelille, mutta asemakaavaehdotuksen 180 k-m² rakennusoikeus on liian pieni liikerakentamiselle ja kioskitasoinen tarve on jo tyydytetty ko. alueella. Kiinteistöliikelaitos esittää, että Rahtarikujan varren KL-1 korttelin käyttötarkoitus laajennetaan myös toimistorakentamisen sallivaksi ja korttelin fyysiset rajat ja rakennusoikeus tarkistetaan.

Suikkilantien länsipuolinen alue välillä Messukentänkatu–Artukaistentie on asemakaavaehdotuksessa osoitettu kokonaan Raisionjoenranta -nimiseksi lähivirkistysalueeksi. Alueen ohi kulkee vuorokaudessa noin 15000 ajoneuvoa. Raisionjoenranta -nimiseksi virkistysalueeksi osoitettu alue on sama, jonka ympäristöministeriö rajasi yleiskaavan 2020 ulkopuolelle vuonna 1997. Kaupunki esitti tuolloin aluetta palveluiden ja hallinnon alueeksi. Perusteluissaan ympäristöministeriö vaati tarkemman selvityksen tekemistä alueen soveltuvuudesta palveluiden ja hallinnon alueeksi ja seutukaavan virkistysmerkinnän tarkistamista. Kiinteistöliikelaitos ehdottaa, että ko. alue jätetään tässä vaiheessa asemakaava-alueen ulkopuolelle ja alueen eri käyttötarkoituksien mahdollisuudet selvitetään tarkemmin valmisteilla olevan yleiskaavan yhteydessä.

Kuninkojan ympärille Suikkilantien ja Rauman valtatie väliselle peltoalueelle on osoitettu laaja maisema-alue merkinnällä MA. Kiinteistöliikelaitos esittää, että maisema-alueeseen rajattaisiin vain Kuninkojan välitön ympäristö ja laajemman alueen käyttötarkoitus tutkittaisiin tarkemmin yleiskaavatyön yhteydessä. Alueen käyttötarkoituksen tarkempaa selvittämistä esimerkiksi asuinkäyttötarkoitukseen puoltaa Toistalontielle valmiina oleva kunnallistekniikan verkosto.

Rahjekadun päiväkodin ja entisen Härkämäen koulun tontteihin rajoittuvat alueet on osoitettu suojaviheralueeksi merkinnällä EV. Kiinteistöliikelaitos esittää, että Rahjekadun varren yleistenrakennusten korttelialue laajennetaan Väinöläkadulle asti. Laajentamalla Y-alueita varaudutaan mahdollisiin lisätarpeisiin ilman uutta kaavanmuutosta.

Asemakaavatoimisto:

Maisema-alue Kuninkojan ympäristössä on kokonaisuudessaan muutettu suojaviheralueeksi, jolla ympäristö säilytetään (EV/s). Alueella virtaava Kuninkoja puronvarsiniittyneen on varustettu luo-merkinnällä (ks. vastine ympäristönsuojelutoimiston lausuntoon). Esitystapaan on päädytty siksi, että Kuninkojan ympäristöä maisemallisesti arvokkaampi Raisionjokilaakso ei ole varustettu MA-merkinnällä ja että Kuninkojalla olisi ko. asemakaavanmuutoksessa samankaltainen kaavamerkintä ja -määräys kuin puronvarrella kaava-alueen ulkopuolella olevissa voimassa olevissa asemakaavoissa (pääosin virkistysalue). Asemakaavatoimiston mielestä EV/s- ja luo-merkinnät turvaavat riittävästi alueen luonto- ja maisemalliset arvot. Peltolaueen mahdollinen soveltuminen rakentamiseen ratkaistaan yleiskaavalla.

Muilta osin kiinteistöliikelaitoksen johtokunnan antama lausunto ei anna aihetta muuttaa kaavaehdotusta. Sataman rekkaparkin pohjoispuolella olevan liikerakennusten korttelialueen rakennusala sijoittuu alueella olevien maanalaisten johtojen väliin. Liikerakennusten korttelialueen muuttaminen myös toimistokäyttöön, sen laajentaminen ja rakennusoikeuden lisääminen edellyttäisi uudisrakennuksen sijoittumista Pahaniemen pelikentän alueelle. Lausunnossa esitetyt muutokset vähentävät Raisionjokilaakson virkistyskäyttöä. Voimassa olevaa asemakaavaa laajempi uudisrakentaminen edellyttää yleiskaavallista tarkastelua.

Raisionjoenrannan lähivirkistysalue välillä Artukaistentie–Messukentänkatu säilytetään asemakaavanmuutoksen alaisessa alueessa. Alue on voimassa olevassa asemakaavassa pääosin myös virkistysaluetta. Kaavaehdotuksen määräykset tarkentavat alueen käyttöä ja huomioivat myös alueen luonto- ja maisemalliset arvot. Raisionjokeen rajoittuvilla virkistysalueilla yhdenmukaiset kaavamääräykset ohjaavat alueelle laadittavaa puistosuunnitelmaa. Alueen soveltuminen rakentamiseen ratkaistaan yleiskaavalla.

Rahjekadun varrella olevaa yleisten rakennusten korttelialuetta ei esitetä tässä kaavanmuutoksessa laajennettavaksi Mustonpuiston suojaviheralueelle, sillä Suikkilantien, Naantalintien ja Rauman valtatie rajaaman alueen kehittämistä tulisi tarkastella kokonaisuutena. Tämän vuoksi ko. alue on mukana valmisteilla olevassa, vuosille 2014–2018 tähtäävässä kaavoitus-suunnitelmassa.

Satamalautakunta (8.1.2009):

Turun Sataman näkökulmasta katsottuna asemakaavanmuutosehdotus on toteutettu huolella siten, että tilavaraukset ovat riittävät ja kaavaa valmisteltaessa on huolellisesti tutkittu mm. ympäristövaikutukset. Turun Satamalla ei ole asemakaavanmuutosehdotukseen huomautettavaa ja näin ollen Turun Satama puoltaa kaavanmuutosehdotuksen hyväksymistä.

Rakennusvalvontatoimistolla (31.12.2008), rakennuslautakunnalla (8.1.2009) ja Turun vesiliikelaitoksella (22.1.2009) ei ollut huomautettavaa kaavaehdotuksesta. Lounais-Suomen ympäristökeskus ja Raision kaupunki ovat ilmoittaneet, etteivät anna kaavasta lausuntoa. Turku Energialta, Turku

Energia Sähköverkot Oy:ltä, Tilalaitokselta, Sosiaalikeskukselta ja Varsinais-Suomen pelastuslaitokselta ei ole saapunut lausuntoa.

4.9.3 Nähtävilläolo ja muistutus

Asemakaavaehdotus asetetaan julkisesti nähtäville samanaikaisesti kun siitä pyydetään lausunnot. Asemakaavaehdotus oli nähtävillä 22.12.2008 – 20.1.2009 välisen ajan. Kaavaehdotuksesta jätettiin yksi muistutus, joka saapui myöhässä.

Oy Teboil Ab (16.1.2009):

Oy Teboil Ab harjoittaa huoltamoliiketoimintaa Suikkilantien–Rautatehtaan kadun kulmauksessa. Liiketoiminta muodostuu raskaan liikenteen ja henkilöautoliikenteen polttonestemyynnistä, autopesusta sekä kahvila-myymlätoiminnoista. Satamaliikenteestä johtuen raskaan liikenteen palveluihin on panostettu varustamalla mittarikenttä erillisellä D-pisteellä ja kahvila-ravintola palveluilla.

Esitetystä asemakaavanmuutoksesta on seurauksena että raskas rekkaliikenne ja huoltoliikenne (säiliöauto) eivät pääse asioimaan huoltamalla. Kaavassa ei ole merkintää huoltamon nykyisestä Suikkilantielle johtavasta liittymästä.

Asemakaavanmuutoksen lähtökohtana yleisestikin tulee olla yritystoiminnan edellytysten säilyttäminen nykyisellä tasolla. Raskaan liikenteen polttonestemien myynti ja samassa yhteydessä tapahtuva ammattikuljettajien kahvila-asiointi on keskeinen osa liiketoimintaa ja tulonlähde huoltamoyhtiöille.

Asemakaavassa tulee osoittaa kulkutie tontille myös Suikkilantien suunnasta. Liikennöinti huoltamotontille pelkästään rautatehtaan kadun kautta ei ole mahdollista. Katu on liian kapea ja kääntösäteet liian pienet jotta ajoneuvoyhdistelmät voisivat asioida ko. reitin kautta huoltamalla. Tontin ympäri ei pääse ajamaan koska rakennuksen ja jakelulaitteiden sijoitus tontilla on alun perin määräytynyt nykyisten liikennejärjestelyjen ja liittymien perusteella, eikä ympäriajotarvetta ole ollut.

Ehdotettu asemakaavanmuutos tässä muodossa aiheuttaa huoltamotoiminnalle kohtuutonta haittaa ja siitä seuraa toiminnanharjoittajalle merkittäviä taloudellisia menetyksiä.

Asemakaavatoimisto:

Suikkilantien maantiekseksi muuttamisen jälkeen tontin Suikkilantien ajoneuvoliittymää ei voida säilyttää. Suikkilantie on toiminnallisesti luokiteltu korkealuokkaiseksi pääväyläksi, jolla ei voi sallia liikennevalo-ohjattujen katuliittymien lisäksi tontti- tai muita yksityisiä liittymiä.

Huoltoaseman liikennöintiä on tutkittu sekä Oy Teboil Ab:n että kaupungin toimesta (ks. tarkemmin selostuksen luku 4.8). Kaupungin suunnittelutoimiston mukaan huoltoaseman liikennöinti on mahdollista järjestää pelkästään Rautatehtaan kadulta. Tämä edellyttää muutoksia sekä tontin sisäisissä ajo- ja pysäköintijärjestelyissä, ehkä myös raskaan polttonesteiden jakelupisteen uudelleensijoittamista että Rautatehtaan kadun ajoratojen leventämistä lähellä Suikkilantien liittymää.

Oy Teboil Ab on puhelinkeskustelussa 30.1.2009 esittänyt, että uusi raskaan polttoaineen myyntipiste voitaisiin sijoittaa huoltoasemaa vastapäätä olevalle ns. sataman rekkaparkille, mikäli Suikkilantien liittymää ei jatkossa

voida säilyttää. Satamaliikelaitos (9.2.2009) hyväksyy raskaan liikenteen polttoaineen jakeluaseman sijoittamisen ns. rekkaparkin alueelle. Kaavaehdotuksen LPA-1-korttelialueen kaavamääräykseen on lisätty raskaan liikenteen polttoaineen jakelupisteen salliva määräys.

5 ASEMAKAAVAEHDOTUKSEN KUVAUS

5.1 Kaavan rakenne

Kaavan rungon muodostaa Suikkilantie, joka välillä Pansiontie-Pläkkikaupunginkatu on osoitettu maantiekseksi tiesuunnitelmassa esitettyjen aluevarausten mukaisesti. Naantalintie, Rauman valtatie ja Uudenkaupungin rata säilyvät liikennealueina. Suikkilantiehen liittyvät kadut ja Suikkilantie Pläkkikaupunginkadusta itään säilyvät katualueina. Nuorisotalolle ja ns. rekkaparkille on muodostettu kaksi uutta katua.

Suikkilantien eteläosaan sijoittuvat teollisuus- ja varastorakennusten, huoltoasemarakennusten, liikerakennusten ja satamatoimintojen tarkoituksia palveleva pysäköintitoimintojen korttelialueet. Jyrkkälän ja Härkämäen asuinalueiden lähiympäristöön sijoittuu yleisten rakennusten ja yhdyskunta-huoltoa palvelevien rakennusten korttelialueet.

Virkistysalueet tukeutuvat Raisionjokilaaksoon ja Pahaniemen asuinalueeseen, suojaviheralueet Kuninkojaan ja vilkkaasti liikennöityihin alueisiin. Näille alueille on osoitettu tarpeellisia kevyen liikenteen yhteyksiä.

Pahaniemen, Mälikkälän, Ruohonpään ja Pitkämäen kaupunginosien välinen raja siirretään maantiealueen ja korttelialueiden reunaan.

Kokonaismitoitus

Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueita on n. 3,45 ha, liikerakennusten korttelialuetta n. 0,33 ha, yleisten rakennusten korttelialuetta n. 2,85 ha, erityisalueita n. 2,64 ha, huoltoaseman korttelialuetta n. 0,57 ha, pysäköintitoimintojen korttelialuetta n. 1,78 ha, virkistysalueita n. 18,38 ha, suojaviheralueita n. 15,52 ha, katualueita n. 9,07 ha, liikennealueita n. 22,44 ha ja vesialuetta n. 1,80 ha.

Kaava-alueen pinta-ala on noin 77,7 ha ja kokonaisrakennusoikeus 30085 k-m², mikä merkitsee aluetehekkyyttä $e_a = 0,04$. Rakennusoikeus kasvaa 1732 k-m²:llä (+ 6 %).

5.2 Aluevaraukset

5.2.1 Korttelialueet

Yleisten rakennusten korttelialueet

Suikkilantien varrella sijaitseva nuorisotalon nykyinen tontti Pahaniemi-56.-1 säilyy yleisten rakennusten korttelialueena (Y). Korttelialueesta muodostetaan yksi tontti, jolle ajo osoitetaan Nuorisotalonkujalta. Korttelialueen pinta-ala on n. 15007 m² ja rakennusoikeus 3000 k-m². Alueelle saa rakentaa enintään kaksikerroksisia rakennuksia. Korttelialue pienenee n. 76 m²:llä ja rakennusoikeus 16 k-m²:llä. Korttelialueen pohjoisreunaan muodostetaan yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattua aluetta (Nuorisotalonkuja),

jolle saa sijoittaa myös maanalaisia johtoja. Olemassa oleville johdoille ja putkille on kaavassa varattu alueet maanalaisia johtoja varten. Rakennus- alalle on rakennettava siten, että alueella olevia maanalaisia johtoja voidaan tarkastaa ja korjata. Uudisrakennuksia, rakennelmia tai laitteita ei saa sijoit- taa vesi- ja viemäriverkostojen päälle. Tontin Suikkilantiehen rajoittuvat osat tulee istuttaa.

Rahjekadun varrella sijaitsevan päiväkodin ja entisen Härkämäen koulun nykyisistä tonteista Pahaniemi-64.-1 ja 2 muodostetaan yleisten rakennus- ten korttelialuetta (Y), jonka pinta-ala on n. 13540 m². Alueen tehokkuusluku säilyy entisellään (e = 0.3), jolloin korttelialueen rakennusoikeudeksi muo- dostuu 4113 k-m² (-242 k-m²). Korttelialueesta muodostetaan kaksi tonttia; päiväkodin tontin 3 pinta-ala on noin 4358 m² ja rakennusoikeus 1308 k-m² ja tontin 4 pinta-ala on noin 9182 m² ja rakennusoikeus 2755 k-m². Jotta val- tioneuvoston päätöksen mukaiset melutasojen ohjearvot täyttyvät, tulee ra- kennusten Vaulonpolun, Naantalintien ja Suikkilantien puoleisten julkisivujen ääneneristysvaatimus olla vähintään 30 dBA. Jotta melutasojen ohjearvot alittuvat nykyisen päiväkodin pihalla, tulee Vaulonpolulle rajoittuvalle kortte- lialueen rajalle rakentaa melueste. Meluesteen tarkempi sijainti ja korkeus määritellään tiesuunnitelmassa. Korttelialueen Rahjekatuun ja Vaulopolkuun rajoittuvat tontin osat tulee istuttaa.

Liikerakennusten korttelialueet

Nykyinen tontti Pahaniemi-33.-1 säilyy liikerakennusten korttelialueena (KL).. Korttelialueeseen liitetään noin 950 m² Suikkilantienpuiston virkistys- aluetta ja samalla korttelialue liitetään Pahaniemen kaupunginosan kortteliin 8. Korttelialueesta noin 54 m² liitetään Suikkilantien maantiehen, jotta kevy- en liikenteen väylälle saadaan lisää väljyyttä. Korttelialueen pinta-ala on noin 2221 m² ja rakennusoikeus 825 k-m², josta 25 k-m² osoitetaan alueella sijaitsevalle muuntamolle. Rakennusten kerrosluku on rajattu kahteen. Au- topaikkoja on rakennettava vähintään yksi kutakin 50 k-m² kohti. Korttelialu- eesta muodostetaan yksi tontti. Ajo tontille säilyy Mälikkälänkadulta. Katu- ja liikennealueisiin rajoittuvat tontin osat tulee istuttaa.

Nykyinen tontti Pahaniemi-74.-3 säilyy liikerakennusten korttelialueena kioskia varten (KL-1). Korttelialueesta muodostetaan yksi tontti, jolle ajo osoitetaan Rahtarikujalta. Alueelle, jonka pinta-ala on noin 1094 m², saa ra- kentaa enintään yksikerroksisen 180 k-m² laajuisen rakennuksen. Raken- nusala sijoittuu korttelialueelle olemassa olevien kaukolämpö-, vesi- ja vie- märiverkostojen väliin. Olemassa oleville johdoille ja putkille on kaavassa varattu alueet maanalaisia johtoja varten. Autopaikkoja on varattava yksi ku- takin rakennettavaa 50 k-m² kohti. Pysäköintialue on osoitettu p-1 - merkinnällä rakennusalan pohjoispuolelle. Alueen toteutuksessa on otettava huomioon maaperän vakavuus ja maanalaiset johdot. Toteuttamiseen täh- tääviä lupia haettaessa on suunnitelmat hyväksyttävä korttelialueella si- jaitsevien maanalaisten johtojen omistajilla. Korttelialueen Suikkilantien puo- leinen reuna tulee istuttaa.

Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue

Nykyinen tontti Pahaniemi-66.-1 säilyy teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueena (T-1). Korttelialueesta muodostetaan yksi tontti, jolle ajo sallit- taan Vitkalankadulta ja Rautatehtaankadulta. Alueen pinta-ala on noin 34532 m² kun korttelialueeseen liitetään noin 1108 m² Suikkilantien katu- aluetta, joka on jo tontilla toimivan yrityksen käytössä. Rakennusoikeus osoitetaan tehokkuusluvulla e = 0,5, mikä merkitsee n. 17266 k-m² raken-

nusoikeutta. Korttelialueen rakennusoikeus kasvaa n. 554 k-m²:llä (n. 3 %) voimassa olevaan kaavaan nähden. Rakennusten julkisivupinnan ja vesikaton leikkauskohdan ylin korkeusasema säilyy +10.0:nä. Varastoimiseen käytettävät korttelinosat on näkösuojattava aidoin tai istutuksin. Alueelle on rakennettava siten, että alueella sijaitsevaa maanalaista johtoa voidaan tarkastaa ja korjata. Uudisrakennuksia, rakennelmia tai laitteita ei saa sijoittaa vesi- ja viemäriverkostojen päälle. Korttelialueelle osoitetaan myös aluetta olemassa olevalle voimalinjalle. Maaperän pilaantuneisuus ja puhdistustarve on arvioitava. Jos maaperä todetaan pilaantuneeksi, on se kunnostettava ennen rakentamiseen ryhtymistä.

Huoltoaseman korttelialue

Rautatehtaankadun ja Suikkilantien kulmassa oleva nykyinen tontti Pahanieniemi-66.-2 säilyy huoltoaseman korttelialueena (LH-1). Korttelialueesta muodostetaan yksi tontti, jolle ajo on sallittu vain Rautatehtaankadulta. Korttelialueen pinta-ala on n. 5654 m²; korttelialueeseen liitetään n. 951 m² Suikkilantien katualuetta, joka on vuokrattuna huoltoasemalle. Tontin tehokkuusluku säilyy entisellään (e = 0.2), jolloin tontin rakennusoikeus kasvaa 191 k-m²:llä 1131 k-m²:ksi. Alueelle saa rakentaa enintään yksikerroksisia rakennuksia. Korttelialueen maaperän pilaantuneisuus ja puhdistustarve on arvioitava. Jos maaperä todetaan pilaantuneeksi, on se kunnostettava ennen rakentamiseen ryhtymistä. Alueen eteläosassa sijaitseville hule- ja jätevesiviemäriverkostoille osoitetaan aluetta maanalaista johtoa varten ja alueen itäosassa kulkevalle voimalinjalle osoitetaan aluetta sähkölinjaa varten. Korttelialueen Rautatehtaankatuun rajoittuvat tontin osat tulee istuttaa.

Autopaikkojen korttelialue

Suikkilantien ja Pansiontien kulmassa sijaitseva nykyinen tontti Pahanieniemi-74.-2 säilyy satamatoimintojen tarkoituksia palvelevana pysäköintitoimintojen korttelialueena (LPA-1). Korttelialueen pinta-ala on 17800 m². Korttelialueeseen liitetään Suikkilantien näkemäalueeksi varattua katualuetta (n. 658 m²) ja korttelialueesta (n. 1294 m²) muodostetaan katualuetta, virkistysaluetta ja liikerakennusten korttelialuetta.

Alueelle saa sijoittaa liike- ja toimistorakennuksen, yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevia rakennuksia sekä raskaan liikenteen polttoaineen jakeluaseman. Korttelialueelle osoitetaan erillinen rakennusala ja -oikeus enintään kaksikerroksiselle 350 k-m²:n laajuiselle liike- ja toimistorakennukselle ja yksikerroksiselle enintään 200 k-m²:n suuruiselle pumppaamolle. Polttoaineen jakeluaseman sijoittumista korttelialueelle ei määritellä asemakaavassa.

Korttelialueesta muodostetaan yksi tontti, jolle ajo on sallittu vain Rahtarikujalta. Korttelialueen kautta tulee järjestää ajo LPA-1 -korttelialueella sijaitsevalle pumppaamolle.

Alueella sijaitseville maanalaisille johdoille, putkille ja kaapeleille (mm. kaukolämpö, sähkökaapelit, runko- ja paineviemärit, vesijohdot, puhelinjohdot) varataan aluetta maanalaista johtoja varten. Pysäköintialueen (p-1) toteuttamisessa on otettava huomioon maaperän vakavuus ja maanalaiset johdot. Toteuttamiseen tähtäviä lupia haettaessa on suunnitelmat hyväksyttävä korttelialueella sijaitsevien maanalaisten johtojen omistajilla.

Korttelialueen saa aidata. Aidan tulee sijoittua korttelialueen rajalle. Ajoon ja pysäköintiin varattavat alueet tulee päällystää asfaltilla. Korttelialueen reunoille tulee istuttaa puita ja pensaita. Niitä alueen osia, joita ei käytetä ajoon,

pysäköintiin tai rakentamiseen tulee istuttaa. Alueelle tulee järjestää valaistus.

Erityisalueet

Vesimyllynpuiston koillisosasta muodostetaan moottoriurheilun korttelialuetta (E-1). Korttelialueesta muodostetaan yksi tontti, jolle ajo osoitetaan Nuorisotalonkujalta. Tontin pinta-ala on noin 8440 m² ja rakennusoikeus 1000 k-m². Alueelle saa rakentaa enintään kaksikerroksisia rakennuksia. Toteuttamiseen tähtäviä lupia haettaessa suunnitelmat on hyväksyttävä korttelialueella sijaitsevien maanalaisten johtojen omistajilla. Tontin Naantalintiehen ja Suikkilantiehen rajoittuvat osat tulee istuttaa.

Väinölänkadun pohjoispuolella sijaitsevan lämpökeskuksen nykyinen tontti Pahaniemi-65.-1 muutetaan yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialueeksi (ET-1). Korttelialueesta muodostetaan yksi tontti, jolle ajo osoitetaan Väinölänkadulta. Tontin pinta-ala on noin 6821 m². Alue pienenee noin 745 m². Alueen tehokkuusluku säilyy entisellään (e = 0,3), jolloin rakennusoikeus pienenee 223 k-m²:llä 2046 k-m²:ksi. Rakennusten julkisivupinnan ja vesikaton leikkauskohdan ylin korkeusasma saa olla enintään +27.0. Tämä merkitsee noin 15 metriä korkeita rakennuksia Rauman valtatieltä katsottuna. Korttelialueella on maaperän pilaantuneisuus ja puhdistustarve arvioitava. Jos maaperä todetaan pilaantuneeksi, on se kunnostettava ennen rakentamiseen ryhtymistä. Suikkilantiehen ja Väinölänkatuun rajoittuvat tontin osat tulee istuttaa.

Suikkilantien varteen, päiväkodin pohjoispuolelle, muodostetaan yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialue enintään 25 k-m² suuruista muuntamoa varten (ET-2). Alue korvaa nykyisin päiväkodin tontilla sijaitsevan muuntamon.

5.2.2 Kadut ja liikennealueet

Kadut

Artukaistentie, Aunelantie, leskatu, Rahjekatu, Rautatehtaankatu ja Väinölänkatu säilyvät katualueina. Kaava-alueelle muodostetaan kaksi uutta katuja, Nuorisotalonkuja ja Rahtarikuja, sillä maantietä ei sallita tonttiliittymiä.

Pansiontie ja Vaulopolku osoitetaan jalankululle ja polkupyöräilylle varatuiksi kaduiksi.

Liikennealueet

Uudenkaupungin rata säilyy rautatiealueena (LR). Alueeseen liitetään noin 2675 m² toteutumatonta katualuetta, jotta rautatiealueelle voidaan toteuttaa paikallisjunaliikenteen asema liityntäpysäköinteineen (lr-1). Alueelta on järjestettävä kevyen liikenteen yhteys Suikkilantien kevytliikenneväylälle, jotta mm. vaihto paikallisjunasta joukkoliikenteeseen olisi mahdollisen sujuva. Radan alittavaa kevyen liikenteen väylää on jatkettu radan eteläpuolella sijaitsevalle urheilu- ja virkistyspalveluiden alueelle (Aunelankentälle).

Naantalintie, Rauman valtatie ja Suikkilantie välillä Pansiontie–Pläkkikaupunginkatu osoitetaan maantien alueiksi (LT). Suikkilantien aluerajaus noudattaa tiesuunnitelmassa esitettyä aluetta, jolloin Suikkilantien uudet ajoradat sijoittuvat nykyisten ajoratojen länsipuolelle Messukentänkadun liittymästä etelään. Suikkilantiehen liitetään Uudenkaupungin radan ylittävä

satamaan johtava ylikorkeiden kuljetusten reitti. Rautatiesillan mataluudesta johtuen reitti risteää jatkossakin tasossa Uudenkaupungin radan kanssa (x-1). Suikkilantien eritasoristeyksen aluevarausta levennetään, jotta nykyisen sillan viereen voidaan toteuttaa uusi kevyen liikenteen silta. Maantiealueelle varataan aluetta silmukkarampin toteuttamiselle sataman suunnasta Suikkilantieltä oikealle Rauman valtatielle Raision suuntaan.

Suikkilantien aluevaraus mahdollistaa kevyen liikenteen reitin säilyttämisen Suikkilantien itäpuolella Vaulopolulta etelään. Sen sijaan Vaulopolulta pohjoiseen kevyen liikenteen reitti kulkee katu-, puisto- ja suojaviheralueiden kautta Suikkilantielle Pläkkikaupunginkadun risteykseen. Tämän vuoksi Rauman valtatielle osoitetaan uusi maantiealueen alittava kevytliikenneväylä (Rahjepolku). Rauman valtatielle, nykyisten ajoratojen lounaispuolelle, osoitetaan uusi kevytliikenneyhteys Rahjepolulta Häränajanpolulle (Härkäpolku). Yhteys alittaa Suikkilantien ja Rauman valtatieltä nousevan rampin.

Naantalintien ylittävä kevyen liikenteen silta osoitetaan liikennealueen ylittävällä kevyen liikenteen yhteydellä (Väinölänsilta) ja Raisionjoen rannassa kulkeva ulkoilureitti (Pilkolanpolku) osoitetaan liikennealueen alittavana kevyen liikenteen yhteytenä.

Suikkilantielle osoitetaan neljä kevyen liikenteen alikulkua, joista kaksi olemassa oleville alikuluille Härkämäen asuinalueen ja Jyrkkälän nuorisotalon kohdalla ja kaksi uutta. Artukaistenkäytävä sijoittuu Artukaistentien liittymän eteläpuolelle ja Aunelanpolku Messukentänkadun liittymän pohjoispuolelle.

Melusuojauksen tarvetta esiintyy Naantalintiellä ja Suikkilantiellä. Nykyisten melusteiden lisäksi Suikkilantielle välillä Rautatehtaankatu–Uudenkaupungin rata on rakennettava meluste suojamaan Pahanien pientaloasutusta ja Härkämäen kohdalle suojamaan kerrostaloaluetta liikenteen melulta. Osittain Suikkilantielle ja osittain päiväkodin tontille on rakennettava meluste suojaamaan päiväkodin piha-aluetta liikenteen melulta. Kaavassa esitetään melusteiden likimääräiset sijainnit. Tiesuunnittelussa määritellään melusteiden tarkka sijainti, korkeus ja ulkonäkö.

5.2.3 Virkistys-, suojaviher- ja vesialueet

Virkistysalueet

Raisionjokeen rajoittuvat alueet (Raisionjoenranta) osoitetaan kaupungin pääviherverkostoon kuuluvaksi lähivirkistysalueeksi, jolla ympäristö säilytetään (VL-1/s, VL-2/s). Alueilla liikenteestä aiheutuva ekvivalentti melutaso ylittää valtioneuvoston virkistysalueille asettamat melutason ohjearvot.

Raisionjoen tuntumaan osoitetaan sijainniltaan ohjeellinen ulkoilureitti, joka nimetään Pilkolanpoluksi. Polun linjaus noudattaa pääosin alueella olevaa polkua.

Raisionjoen ja Pilkolanpolun välisillä alueilla (VL-1/s, VL-2/s) sijaitsee luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaita rantalehtoja. Lehtoluonnon ominaispiirteet on säilytettävä. Rantalehto, joka jatkuu VL-1/s-alueella myös Pilkolanpolun itäpuolelle, osoitetaan kaavassa merkinnällä luo-1. Pilkolanpolun itäpuolella olevien alueiden säilyminen avoimena on maisemakuvan kannalta tärkeä (VL-1/s). Määräys ei koske luo-1-merkinnällä varustettua aluetta.

Messukentänkadun eteläpuolella olevalla virkistysalueella on ollut toimintaa, joka on aiheuttanut maaperän pilaantumisen, jonka vuoksi alue varustetaan maaperän kunnostamista edellyttämällä lisämääräyksellä (VL-2/s).

Suikkilantien itäpuolella oleva Suikkilantienpuisto osoitetaan lähivirkistysalueeksi (VL). Suikkilantien varteen toteutettavan melusuojausalueen ansiosta melutaso virkistysalueella on arvioitu pääosin alittavan 55 dBA. Suikkilantienpuistossa sijaitsevat luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaat kehto ja karvasaraesiintymä osoitetaan kaavamerkinnällä luo-2. Alueella ei saa varastoida maa-aineksia. Alueen rajaus noudattaa luontoselvityksen rajausta.

Vesimyllynpuistoon, Jyrkkälän nuorisotalon länsipuolelle, muodostetaan urheilu- ja virkistyspalveluiden aluetta (VU-1). Kulku alueelle osoitetaan viereisen yleisten rakennusten korttelialueen kautta. Alueelle on mahdollista toteuttaa useita pelikenttiä.

Suojaviheralueet

Naantalintien ja Rauman valtatie välissä olevat alueet (Kyytönpuisto, Mustonpuisto, Rahjenuisto, Väinölänpuisto), Uudenkaupungin radan eteläpuolella oleva viheralue (Aunelanniitty) sekä Kuninkojaan rajoittuvat alueet (Gdanskinpuiston osa, Kivimaanpuisto) osoitetaan suojaviheralueiksi. Näillä Valtioneuvoston päätöksen mukaiset melutasojen enimmäisohjeet (55 dBA päivällä) ylittyvät jo nykyisillä liikennemäärillä.

Kuninkojaan rajoittuville suojaviheralueille annetaan ympäristöä säilyttävä lisämääräys (/s). Alueella virtaava Kuninkoja uomineen osoitetaan maisemallisesti arvokkaaksi alueen osaksi, jolla sijaitsee luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokas puronvarsiniitty. Alueella oleva uoma tulee säilyttää luonnonmukaisena (luo-3). Alueen rajaus noudattaa luontoselvityksen rajausta. Alueella virtaava Kuninkoja osoitetaan avoimena säilytettävänä vesiaiheena (w).

Gdanskinpuistoon osoitetaan Kölninkadulta Suikkilantielle ulottuva kevyen liikenteen yhteys (Gdanskinpolku). Kivimaanpuistoon ja Rahjenuistoon osoitetaan Väinölänkadulta Suikkilantielle ulottuva kevyen liikenteen yhteys, joka on osa Suikkilantien kevytliikenneväylää.

Vesialue

Raisionjoki säilyy vesialueena (W). Artukaistentien, Naantalintien ja Pansiontien kohdalla olevat sillat merkitään silta-merkinnällä (xs).

5.3 Ympäristöhäiriöt

Melu

Meluntorjuntatarve ja ratkaisut on kuvattu tiesuunnitelman yhteydessä, selvityksen luvussa 4.7.2.

Suikkilantien itäpuolelle välillä Aunelantie–Uudenkaupungin rata on tiesuunnitelmassa esitettyä meluestettä jatkettu Suikkilantienpuistoon Aunelantien suuntaisesti, jotta myös Hemmilänkadun varrella sijaitseva kerrostalon piha saadaan suojattua liikenteen melulta.

Kaavassa osoitetaan melusteiden likimääräinen sijainti. Tiesuunnitelmassa määritellään esteiden tarkka paikka, korkeus ja ulkonäkö.

Tärinä

Tärinä vähenee kun tien kunto paranee. Uusien ajoratojen, ajoratalevennysten ja uusien ramppien kohdilla sekä siltojen ja melusteiden yhteydessä tiesuunnitelmassa toteutettavaksi esitetyt pohjanvahvistukset vähentävät tärinää.

Kaavassa ei ole edellytetty tärinänvaimennustoimenpiteitä.

5.4 Asemakaavan vaikutukset

Tiejärjestelyt toteutetaan pääasiassa nykyisessä tiekäytävässä, joten vaikutukset kohdistuvat pääosin alueisiin, jotka ovat jo nykyään tien ja liikenteen vaikutuspiirissä.

Yhdyskuntarakenteeseen

Kaavanmuutos mahdollistaa pääväylän kehittämisen ja sataman raskaan liikenteen ohjaamisen pääväylille keskustan tuntuman sijasta. Sujuvat tieyhteydet parantavat Turun Sataman edellytyksiä satamatoimintojen kehittämiseksi.

Raisionjoen ranta-alueet säilyvät alueen merkittävimpinä virkistysalueina osana seudullista viherverkkoa.

Luontoon ja luonnonympäristöön

Kaavan toteuttaminen ei heikennä Raisionjokilaaksossa sijaitsevien ranta-alueiden luontoarvoja, sillä ko. alueille ei ole suunniteltu uutta maankäyttöä. Suikkilantienpuistossa sijaitseva keto ja karvasaraesiintymän säilyminen on kaavassa pyritty turvaamaan kaavamääräyksellä, joka kieltää maa-aineisten varastoimisen alueella. Myöskään työkoneita ei olisi syytä pysäköidä aivan esiintymien kohdalle eikä maaperää muokata. Tiehanke ei tuota haittaa Rauman valtatie itäpuolen puronvarsiniitylle, Rauman valtatie ramppien keskellä kasvavalle nuokkokohokille eikä Raisionjoelle tai sen eliöstölle.

Rakennettuun ympäristöön ja maisemaan

Maisemalliset muutokset ovat suurimmillaan Suikkilantien varrella ja Kuninkojan ympäristössä. Suikkilantien maisemakuva muuttuu 4-kaistaistuksen ja melusuojausten toteuttamisen myötä. Suikkilantien muutokset on suunniteltu siten, että tiealue vie mahdollisimman vähän uutta maa-alueita. Toimenpiteiden takia joudutaan kuitenkin jonkin verran raivaamaan nykyistä kasvillisuutta. Osa alueen nykyisestä vehreydestä menetetään, kun melko kookasta puustoa joudutaan kaatamaan jonkin verran kevyen liikenteen väylän ja melusteiden rakentamisen takia Hemmiläntien ja Suikkilantien väliseltä puistoalueelta. Myös Raisionjoen puolelta poistuu puustoa.

Tiemiljöötä määrittelevät melusteet ja sähkölinjat sekä Raisionjoen ranta-alueille avautuvat lyhyet näkymät. Tien lähellä olevien pihapiirien luonne muuttuu suljetummaksi näkymien katketessa Raisionjokilaaksoon. Maisemarakenne muuttuu paikallisesti myös Suikkilantien silmukkarampin sijoituksessa Kuninkojan uoman tuntumaan.

Melusteet määrittelevät paljolti väyläarkkitehtuuria, joka tukeutuu materiaalien ja värien puolesta satamaan johtavan tien imagoon. Asutuksen ja kevyen liikenteen puolelle on tiesuunnitelmassa esitetty harkittuja, miljöötä elävöittäviä detaljeja. Raisionjokilaakso on pyritty säilyttämään avoimena maisematilana. Istutusten sijoittelulla ja kasvilajien määrittelyllä on tavoiteltu selkeyttä ja helppohoitoisuutta.

Tiealueiden istutusten sijoittelussa ovat kantavana teemana alueen kasvupotentiaalin hyödyntäminen (jalopuut) sekä jokilaakso- ja peltonäkymien avoimena pitäminen (kulttuuriympäristö). Tieympäristöön suunnitellut viherrakenteet on kuvattu selostuksen luvussa 4.7.3.

Uudisrakennusten enimmäiskorkeudet noudattavat alueella olemassa olevaa rakennuskantaa.

Kaavan arvioidaan turvaavan Raisionjokilaakson ja Kuninkojan ympäristön maisemalliset arvot.

Liikenteeseen

Uudet tie- ja liittymäjärjestelyt parantavat sataman yhteyksiä Porin, Tampereen, Hämeenlinnan ja Helsingin suuntiin. Satamaliikenteen ohella myös muun liikenteen sujuvuus paranee. Keskustan ruuhkaisuus vähenee ja liikenneturvallisuus paranee kun sataman raskasta liikennettä saadaan ohjattua pois kaupungin ruutukaava-alueelta sivuavalta katuverkolta. Suikkilantieltä Rauman valtatielle (vt 8) johtava uusi silmukkaramppi on raskaalle liikenteelle nykyistä järjestelyä jouhevampi. Kääntymisen helpottuminen ja Pläkikikaupunginkadun liikennevalot ohjannevat raskasta liikennettä käyttämään Rauman valtatieä (vt 8) ja Ohitustietä (kt 40) pohjoisen suuntaan. Tämän on arvioitu heikentävän Raision keskustan eritasoliittymän toimivuutta.

Liikennemäärien on arvioitu lisääntyvän Suikkilantiellä kaavan toteuttamisesta huolimatta, jolloin myös nykyiset liikenneongelmat lisääntyvät entisestään. Suikkilantien 4-kaistaistaminen ja eritasoliittymissä toteutettavat parantamistoimenpiteet mahdollistavat ennustetun 60–80 % kasvun liikennemäärissä. Liikenneturvallisuuden on arvioitu paranevan suunnittelualueella siten, että henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät noin neljänneksellä.

Uudet valo-ohjaukset Suikkilantien liittymissä parantavat Suikkilantien läheisyydessä olevien alueiden saavutettavuutta. Toisaalta huoltoaseman saavutettavuus heikkenee Suikkilantien tonttiliittymän poistuessa käytöstä.

Siltavarauksen poistaminen Suikkilantieltä Uudenkaupungin radan pohjoispuolella estää sillan rakentamisen Jyrkkälästä Suikkilantien ylitse Vesimyllynpuistoon.

Vaulopolkua, pihakatuna osittain toteutettavaa Rahjekatua ja Rahjepolkua käytetään järjestelyjen jälkeen Suikkilantiehen liittyvänä kevyen liikenteen väylänä. Gdanskinpolun toteuttaminen Kölninkadulta Suikkilantielle parantaa keskustaan ja Raisioon suuntautuvia kevytliikenneyhteyksiä. Nuorisotalonpolun ja Rahtaripolun toteuttaminen parantaa yhteyksiä jokirantaan. Härkäpolun toteutumatta jättäminen ei merkittävästi heikennä kevyen liikenteen turvallisuutta, sillä Härkämäen asuntoalueelle pääsee myös Suikkilantien alittavan Vaulopolun kautta.

Kevyen liikenteen olosuhteet parantuvat ja viihtyvyys paranee mm. avarampien eritasojärjestelyjen ja melusuojausten seurauksena. Kevytliikenne-

väylän toteuttaminen irrallaan vilkkaasta liikenteestä on käyttäjilleen nykyistä miellyttävämpi. Uusien kevyen liikenteen yhteyksien toteuttaminen eritasoon ajoneuvoliikenteen kanssa parantaa myös liikenneturvallisuutta. Kaavassa esitettyjen Artukaistenkäytävän ja Aunelanpolun kevyen liikenteen alikulkujen toteutumatta jättäminen ei ole arvioitu merkittävästi heikentävän kevyen liikenteen turvallisuutta, sillä Artukaistentien ja Messukentänkadun liittyminen on tiesuunnitelmassa esitetty valo-ohjausta.

Joukkoliikenteen (paikallisliikenteen) toimintaedellytykset säilyvät ennallaan. Kaava mahdollistaa paikallisjunaliikenneaseman toteuttamisen Jyrkkälään.

Virkistykseen

Suikkilan kenttä jää rakennettavan silmukkarampin alle. Myös Pahaniemen pallokenttä jää osittain uusien tiejärjestelyjen alle. Kaavan toteuttaminen merkinnee myös Väinölänpuistossa sijaitsevan Härkämäen koulun pallokentän poistumista. Korvaavat pelikentät voidaan toteuttaa Vesimyllynpuiston urheilu- ja virkistyspalveluiden alueelle. Uusien kenttien toteuttaminen nuorisotalon länsipuolelle tuo synenergiaetuja nuoriso- ja liikuntapalveluiden järjestämiselle ja mahdollistaa myös alueen palvelutason nostamisen esimerkiksi hyödyntämällä nuorisotalon tiloja. Mikäli korvaavia kenttiä ei toteuteta, heikentää se alueen virkistyspalveluja, sillä Suikkilan kenttä on nykyään vilkkaassa käytössä. Sen sijaan Härkämäen koulun kenttä ja Pahaniemen kentät ovat vähemmällä käytöllä.

Raisionjoen itärannalla oleva ulkoilureitti säilyy. Liikennemäärien lisääntyessä alueen melutaso nousee, jonka seurauksena alueen virkistyksellinen merkitys heikkenee paikoitellen. Raisionjokilaakson saavutettavuuden kannalta 4-kaistainen tie on kevyelle liikenteelle kaksikaistaista suurempi este.

Suikkilantien itäpuolelle suunnitellun meluesteen toteuttamisen myötä Suikkilantienpuiston käyttömukavuus ja puistossa sijaitsevan leikkipaikan viihtyisyys kasvaa, kun alueen melutaso vähenee kasvavista liikennemääristä huolimatta.

Kevytliikenneväylän toteuttaminen Gdanskinpuistoon lisää alueen virkistyksellistä merkitystä.

Elinkeinotoimintaan, työpaikkoihin ja palveluihin

Sujuvat tieyhteydet parantavat Turun sataman edellytyksiä satamatoimintojen kehittämiseksi. Sataman ja lähialueella toimivien yritysten kannalta muutokset voidaan nähdä pääosin positiivisina liikenneyhteyksien parantuessa. Ns. sataman rekkaparkin alueen pienentymisen ei arvioida heikentävän rekkaparkin toimintaedellytyksiä, sillä katualueeksi muutettava osa on jo nyt liikennöintialuetta. Raskaan liikenteen polttoaineiden jakeluaseman sijoittuminen alueelle tukee rekkaparkin toimintaa.

Messu-Kartano Oy:n, kuljetusliike Honkasen ja Turun Urheiluautoilijat ry:n kannalta muutos on positiivinen. Kaavan toteuttaminen mahdollistaa Messu-Kartano Oy:n toiminnan kehittämisen ja laajentamisen nykypaikalla. Kuljetusliike Honkasen tonttiin on liitetty heidän jo nyt pysäköintikäytössä ollut aidattu alue. Kaavan myötä Turun urheiluautoilijat ry:n toiminta alueella muuttuu pysyväksi.

Liikenteen sujuvuuteen tähtäävien toimenpiteiden toteuttaminen (mm. valo-ohjaukset, kääntymiskaistat) parantavat mm. rekkaparkin, Jyrkkälän, Paha-

niemen ja Väinölänkadun asuntoalueiden, nuorisotalon, moottoriurheiluradan ja uusien pelikenttien sekä päiväkodin saavutettavuutta.

Oy Teboil Ab:n kannalta muutokset voidaan nähdä osin kielteisinä. Huoltoaseman tonttiin on liitetty Oy Teboil Ab:lle vuokrattua katualueita, joka mahdollistaa pysyväisluonteisen toiminnan myös ko. alueella. Sen sijaan huoltoaseman saavutettavuuden arvioidaan heikkenevän Suikkilantien liittymän poistuessa käytöstä. Tämän on arvioitu heikentävän huoltoaseman toimintaedellytyksiä. Liittymän käytöstä poistaminen edellyttää tontilla uusia liikennejärjestelyjä ja mahdollisesti myös raskaan kaluston tankkauspaikkeen siirtämistä. Kaavassa on varauduttu uuden D-pisteen sijoittamiseen rekkaparkin alueelle.

Suikkilantien 4-kaistaistaminen ja Messukentänkadun ja -sillan rakentaminen edellyttää kioskirakennuksen purkamista. Kioskille on osoitettu korvaava liikepaikka ns. sataman rekkaparkin pohjoispuolelta.

Väestöön

Kaavan toteuttamisella ei ole vaikutusta alueen asukasmäärään.

Asumiseen, ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön

Liikenteen ohjaaminen Suikkilantien kautta Rauman valtatielle ja edelleen Ohikulkutielle lisää liikennettä Suikkilantien lähiympäristössä, erityisesti välillä Pansiontie–Pläkkikaupunginkatu, ja vähentää sitä Turun keskustassa ja Markulantiellä.

Liikennemäärien lisääntyminen ja raskaan liikenteen osuuden kasvu aiheuttavat alueella mm. meluhaittoja. Ongelmallisia alueita on jo nykyliikenteellä. Nykytilanteeseen verrattuna liikennemelutilannetta saadaan melusuojauksin parannettua erityisesti Härkämäessä ja Pahaniemen omakotialueella, jossa sijaitsee myös leikkipaikka. Muualla melusuojauksin saadaan tilanteiden takana säilymään likipitään nykyisenkaltaisena liikennemäärän lisääntymisestä huolimatta. Rahjapolun päiväkodille kantautuvaa liikennemelua pystytään jonkin verran vaimentamaan melusteillä, mutta korkeat melusteet vähentävät piha-alueen viihtyisyyttä. Liikenteen ohjaaminen Suikkilantieltä Rauman valtatielle vähentää liikenteestä aiheutuvaa melua Suikkilantiellä Pläkkikaupungista itään.

Tiejärjestelyjen toteuttamisen on arvioitu vähentävän tärinähaittoja kasvavista liikennemääristä huolimatta. Tien kunnon paraneminen vähentää tärinää. Tärinähaittojen vähentämiseksi on tiesuunnitelmassa pehmeikölle rakennettujen talojen kohdalla (Opintien ja Hemmiläntien varrella) esitetty rakennettavaksi syvästabiloitua tärinäeristysseinää.

Satamaliikenteen ohjaaminen nykyisestä suuremmassa määrin Suikkilantien kautta lisää liikenteen päästöjä alueella. Tällöin vaihtoehtoisen satamaliikennereitin Helsingintien raskas liikenne vähenee, jolloin myös Turun keskusta-alueen liikenteen päästöt vähenevät. Suikkilantientien 4-kaistaistamisen aiheuttama liikenteen sujuvoituminen vähentää liikenteen aiheuttamia päästöjä. Myös uudistuvan ajoneuvokannan parantunut katalyysaattoritekniikka vähentää omalta osaltaan päästöjä lukuun ottamatta hiilidioksidipäästöjä, joita ei pystytä katalyysaattoreilla vähentämään.

Lähialueen asukkaiden ja alueen käyttäjien kannalta muutokset voidaan nähdä sekä myönteisenä että kielteisenä. Virkistysalueiden väheneminen

voidaan katsoa vaikuttavan kielteisesti ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön. Toisaalta Raisonjoenrannan saavutettavuus paranee liittymien valo-ohjausten ja uusien kevytliikenneväylien ja alikulkujen toteuttamisen myötä, toisaalta nelikaistainen Suikkilantie saatetaan kokea suurempana esteenä kuin nykyinen kaksikaistainen katu. Jalankulku- ja pyöräilyolosuhteet paranevat toteuttamalla kevytliikenneväylä irrallaan vilkkaista liikenneväylistä.

Avoimet maisemat Pahaniemen asuinalueelta jokilaaksoon häviävät melusteiden rakentamisen myötä. Tämä saatetaan kokea asumisviihtyisyyttä heikentävänä tekijänä. Toisaalta melusuojausten toteuttaminen lisää asumisviihtyisyyttä melutason laskiessa melusteen ”suojan puolella”.

Suikkilantien tonttiliittymien poistaminen huoltoasemalta ja kuljetusliike Honkaselta saattaa lisätä raskasta liikennettä Rautatehtaankadulla ja siten heikentää asumisviihtyvyyttä Rautatehtaankadun varren omakotikiinteistöillä.

Pilaantuneen maaperän kunnostaminen parantaa elinympäristön puhtautta.

Turvallisuuteen

Kaavan toteuttaminen ei merkittävästi heikennä alueen turvallisuutta. Suikkilantie on jo nykyisellään vilkasliikenteinen pääkatu. Uusia asuin- tai kokoon- tumistiloja ei alueelle ole tulossa kaavan toteuttamisen myötä.

Yhdyskuntahuoltoon ja -talouteen

Tarvittavat tiedossa olevat uudet verkostot on otettu huomioon kaavan valmistelussa varaamalla niille alueet.

Satamayhteyden parantamiseen tähtäävän hankkeen kokonaiskustannusennuste on 13,7 M€ (alv 0), josta Tiehallinnon osuus on noin 6,8 M€ ja Turun kaupungin osuus noin 6,9 M€ (MAKU 2000=100; 141,4).

Kaupungin talousarviossa 2009 ja taloussuunnitelmassa 2009–2011 (Kv 17.11.2008) Messukentänkadun ja -sillan kustannusarvio on 3,0 M€. Niiden toteutus tapahtuisi vuosina 2010 ja 2011. Tiejärjestelyjen alle jäävän Suikkilan kentän korvaavan uuden pallokentän rakentamiskustannuksiksi on arvioitu 270000 €. Em. kustannukset eivät sisälly tiesuunnitelman kustannusarvioon ja ne jäävät kaupungin tehtäväksi. Näiden kustannusten lisäksi kaavan toteuttaminen edellyttää useiden polkujen rakentamista (mm. Gdankinpolku, Nuorisotalonpolku, Rahtaripolku, Pilkolanpolku Messukentänkadun sillan tuntumassa), pienkenttien toteuttaminen Vesimyllynpuistoon ja pilaantuneiden maiden kunnostamista Messukentänkadun eteläpuolella. Polkujen toteuttaminen maksaa arviolta noin 200–300 € metriltä.

5.5 Tavoitteiden toteutuminen

Kaavanmuutokselle asetetut tavoitteet (ks. tarkemmin selostuksen luku 4.2) arvioidaan pääosin toteutuvan.

Kaava toteuttaa lainsäädännön tavoitteita ja edistää valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumista. Kaavalla turvataan sataman kehittämismahdollisuudet ja satamayhteyksien kehittämisen. Työpaikkarakentamiseen arvioidaan olevan riittävästi tonttimaata, vaikka alueen maisema- ja luonnonarvojen vuoksi sitä ei ole merkittävästi lisätty. Viheralueet muodostavat yhtenäisiä kokonaisuuksia. Jalankulun ja pyöräilyn verkostojen jatkuvuutta,

turvallisuutta ja laatua on edistetty. Melusta aiheutuvaa haittaa on kaavalla ehkäisty edellyttämällä melusteiden toteuttamista.

Asemakaavan arvioidaan luovan edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle. Kaavan ei arvioida heikentävän elinympäristön laatua. Luonnonympäristöä on pyritty vaalimaan. Silmukkarampin ja pelikenttien toteuttamisen ei arvioida turmelevan alueen ominaispiirteitä. Maaperän pilaantuminen ei ole esteenä kaavan toteuttamiselle. Virkistysalueen maaperä on kunnostettavissa käyttötarkoituksen edellyttämälle puhtaustasolle.

Asemakaava toteuttaa pääosin maakuntakaavaa. Asemakaavassa Suikkilantie on suunniteltu 4-kaistaisena pääväylänä, paikallisjunaliikenteen edellytykset Uudenkaupungin radalla on otettu huomioon varaamalla alueet asemalle liityntäpysäköinteineen ja Raisionjokilaakson itärannalla oleva ulkoilureitti on osoitettu kaavaan. Sen sijaan Raisionjokilaaksoa ei asemakaavassa ole osoitettu suojelualueeksi; alueen arvot on otettu huomioon osoittamalla virkistysalueet alueen säilyttämistä koskevalla merkinnällä.

Asemakaava toteuttaa pääosin yleiskaavaa. Suikkilantietä on kehitetty pääväylänä. Raisionjokilaakson ja Kuninkojan ympäristössä alueen arvot on otettu huomioon alueiden kehittämisessä. Asemakaava toteuttaa yleiskaavan etelä-pohjoissuuntaista kevytliikenneyhteyttä. Sen sijaan ns. sataman rekkaparkki sijoittuu yleiskaavan mukaiselle virkistysalueelle.

Asemakaava toteuttaa osittain viherverkkosuunnitelmaa. Raisionjokeen rajoittuvat alueet on osoitettu pääviherverkostoon kuuluviksi virkistysalueiksi ja alueella oleva ulkoilureitti säilyy. Gdanskinpolku toteuttaa myös viherverkkosuunnitelmaa. Messukentänkadun ja Naantalintien välissä olevia Raisionjokeen ja Kuninkojaan rajoittuvia peltoalueita ei asemakaavassa ole osoitettu maisemallisesti arvokkaiksi peltoalueiksi. Maisemalliset arvot on asemakaavassa huomioitu varustamalla alueet ympäristön säilyttävällä määräyksellä. Raisionjokeen rajoittuvilla alueilla on nykyisten viljeltyjen peltoalueiden säilyminen avoimina korostettu kaavamääräyksellä. Kuninkojan puronvarsi on varustettu maisemallisia arvoja korostavalla kaavamääräyksellä.

Tiehallinnon tavoitteiden arvioidaan täyttyvän; Suikkilantie muutetaan maantiekse väliällä Pansiontie-Pläkkikaupunginkatu. Tiehallinto katsoo, että tie-suunnitelmassa esitetyt liikenteen sujuvuuteen ja liikenneturvallisuuteen tähtäävien toimenpiteiden toteuttamisella sataman raskas liikenne saadaan ohjattua pois kaupungin ruutukaava-alueelta sivuavalta katuverkolta. Toimenpiteillä turvataan myös sujuvat kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen yhteydet. Lähinnä Suikkilantietä olevat asuinalueet ja päiväkodin piha-alue suojataan kasvavan liikenteen melulta. Liikenteestä aiheutuvat kokonaispäästöt on arvioitu vähenevän kun raskas liikenne sijoittuu sujuville pääväylille.

Turun Sataman tavoitteet täyttyvät. Suikkilantien parantamiseen tähtäävät toimenpiteet parantavat sataman kehittämismahdollisuuksia.

Länsi-Suomen kuljetusyrittäjien tavoitteet eivät täyty. Kaavassa ei ole osoitettu tilanvarauksia kiertoliittymille, sillä tiesuunnitelmassa Suikkilantien liittymät on suunniteltu valo-ohjattuina. Rauman valtatielle ei myöskään ole osoitettu keskustan suunnasta Suikkilantielle nousevaa ramppia.

Raision kaupungin tavoite ei täyty. Sataman raskas liikenne on tarkoitus ohjata valtatieltä 8 kantatielle 40 (Ohitustielle) Raision keskustan vierestä.

Ratahallintokeskuksen (RHK) tavoitteet arvioidaan pääosin täyttyvän. Kaava mahdollistaa rautatieliikenteen harjoittamisen ja kehittämisen (mm. paikallisjunaliikenne ja Jyrkkälän asemapaikka). Sen sijaan erityiskuljetusten reitti risteää jatkossakin tasossa Uudenkaupungin radan kanssa.

Oy Teboil Ab:n tavoitteet täyttyvät vain osittain. Kaava mahdollistaa huolto-asematoiminnan jatkumisen alueella, mutta ei nykyisten liittymäjärjestelyjen säilyttämistä.

Kuljetusliike Honkasen tavoitteet täyttyvät. Kaava mahdollistaa nykyisen toiminnan jatkumisen ja kehittämisen alueella. Yrityksen pysäköinti- ja liikennöintikäytössä oleva alue liitetään teollisuustonttiin.

Messu-Kartano Oy:n tavoitteet täyttyvät. Kaava mahdollistaa toiminnan laajentamisen alueella.

Turun kiinteistöliikelaitoksen tavoitteet ei arvioida täyttyvän. Asemakaavassa ei ole osoitettu kaavaehdotuksesta annetussa lausunnossa esitettyjä liike- ja yleisten rakennusten korttelialueiden laajennuksia. Mahdollinen uudisrakentaminen Raisionjokilaaksoon ja Kuninkojan ympäristöön tulee ratkaista yleiskaavalla.

Ympäristönsuojelutoimiston tavoitteet arvioidaan täyttyvän. Asemakaavassa on otettu huomioon luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaiden alueiden säilyminen.

Suunnittelutoimiston maisema- ja miljöosuunnittelun tavoitteet arvioidaan pääosin täyttyvän. Raisionjokilaaksoon rajoittuvien viljeltyjen peltojen säilyminen avoimena on kaavamääräyksellä korostettu. Kaavamerkintöjen EV/s (suojaviheralue, jolla ympäristö säilytetään) ja luo-3 (maisemallisesti arvokas alue...) katsotaan riittävästi turvaavan Kuninkojan ympäristön maisemalliset arvot. Viheralueiden tarkempi käyttötarkoitus määritellään erillisenä laadittavassa puistosuunnitelmassa.

Liikuntapalvelukeskuksen tavoitteet arvioidaan täyttyvän. Suikkilantien parantamistoimenpiteiden myötä poistuvien ja pienentyvien kenttien tilalle voidaan toteuttaa uudet kentät Vesimyllynpuistoon. Kenttien saavutettavuuteen kävellen ja pyörällä on kiinnitetty erityistä huomiota. Vakiinnuttamalla pienoisoratatoiminta parannetaan nuorten harrastus- ja virkistysmahdollisuuksia.

Suikkilantien kehittäminen Turun satamayhteytenä ja raskaan liikenteen lisääntyminen on ristiriidassa Suikkilantien läheisyydessä asuvien tavoitteiden kanssa. Asukkaat eivät halua, että raskas liikenne ohjataan Suikkilantien kautta.

Toisaalta Rahjepolun päiväkodin ja Väinölänkadun asukkaiden kiinteistöjen saavutettavuustavoitteen arvioidaan täyttyvän kun Suikkilantien Väinölänkadun liittymään toteutetaan valo-ohjaus. Jyrkkälän asukkaiden tavoitteet arvioidaan pääosin täyttyvän. Asuinalueen saavutettavuus paranee kun Suikkilantien ja Jyrkkälänkadun liittymään toteutetaan valo-ohjaus. Suikkilantien puoleinen meluste uusitaan, mutta ei koroteta. Suikkilantien alikulukäytävä uusitaan. Nuorisotalonkujan toteuttamisen myötä kevytliikenneyhteydet jokirantaan paranevat. Sen sijaan Jyrkkälän asuinalueelle johtaa jatkossakin vain yksi katuyhteys.

Pahaniemenkadun, Hemmiläntien ja Opintien varrella asuvien asumisviihtyvyydestä arvioidaan täyttyvän. Toteuttamalla tiesuunnitelmassa esitetyt toimenpiteet (mm. tien kunto, meluaidat ja tärinäeristysseinät) arvioidaan asumisviihtyvyyden paranevan kasvavista liikennemääristä huolimatta. Omakotiyhdistyksen tavoite kevyen liikenteen käyttömukavuuden parantamisesta täyttyy kun Suikkilantien varren kevyen liikenteen väylä sijoittuu pääosin suojaan liikenteen melulta.

Rautatehtaan kadun varrella asuvien tavoitteiden ei arvioida täyttyvän. Huoltoaseman ja kuljetusliikkeen Suikkilantien tonttiliittymien poistaminen saattaa lisätä raskasta liikennettä Rautatehtaan kadulla, joka vuorostaan heikentää asumisviihtyvyyttä ko. kadun varrella asuville.

5.6 Nimistö

Nimistötoimikunta on käsitellyt kaava-alueen nimiä neljä kertaa.

Nimistötoimikunta on 22.10.2002 esittänyt kaava-alueelle seuraavia uusia nimiä:

- Raisonjoenranta – Resoåstranden
- Aunelanniittu – Aunelaängen
- Aunelankenttä – Aunelaplan
- Jyrkkälän risteys – Jyrkkälä korsning
- Väinölän silta – Väinöläbron
- Suikkilan risteys – Suikkila korsning
- Kuninkoja – Kungsbäcken
- Gdanskintie – Gdanskstigen

Kun Suikkilantiestä tulee maantie, siltä ei voi olla suoraan tonttiliittymiä. Asemakaavatoimisto on yhdessä Kiinteistölaitoksen kanssa tutkinut Suikkilantien osoitteella nyt oleville kortteleille johtavien uusien katuyhteyksien nimeämistarvetta. Asemakaavatoimisto esitti, että uusille kaduille annetaan nimet ja näin Suikkilantie poistuu osoitenimenä Rauman valtatielle asti. Nimistötoimikunta on 19.2.2008 esittänyt kaava-alueelle seuraavia uusia nimiä:

- Rahtarikuja – Chaffisgränden
- Rekkakatu – Långtradargatan
- Nuorisotalonkuja – Ungdomsgårdsgränden
- Vaulo – Vidjelänken

Kaavaehdotuksen valmistelun aikana on ilmennyt tarve nimetä mm. useita kevyen liikenteen alikulkuja ja väyliä. Nimistötoimikunta on 29.9.2008 esittänyt kaava-alueelle seuraavia uusia nimiä:

- Härkäpolku – Oxstigen
- Väinölänpolku – Väinölästigen
- Nuorisotalonkuja – Ungdomsgårdsstigen
- Jyrkkälän asema – Jyrkkälä station
- Artukaistenkäytävä – Artukaisgången
- Aunelanpolku – Aunelagången
- Pahaniemen pallokenttä – Pahaniemi bollplan
- Rahtaripolku – Chaffisstigen

Nimistötoimikunta on 23.10.2008 päättänyt esittää Hemmilänkadun varrella olevalle leikkipaikalle nimeä Hemmilän leikkipaikka – Hemmilä lekplats.

Suikkilantie poistuu osoitenimenä Rauman valtatielle asti, jolloin ns. sataman rekkaparkin, toteutumattoman kioskitontin ja nuorisotalon osoitteet

muuttuvat. Rahjepolku muutetaan Rahjekaduksi, jolloin päiväkodin ja ent. Härkämäen koulukiinteistön osoitteet muuttuvat. Heisalanpuisto poistuu nimenä kun ko. puisto yhdistetään Gdanskinpuistoon.

6 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Tiehallinto laatii, käsittelee ja hyväksyy tiesuunnitelman maantielakia noudattaen. Lainvoimainen tiesuunnitelma antaa tienpitäjälle oikeuden tiealueen haltuunottoon ja tiepäätöksen jälkeen tien tekemiseen. Tiesuunniteluvaihetta seuraa rakennussuunnittelu, jossa esitetään tarvittavat asiakirjat hankkeen toteutusta varten.

Hanke on suunniteltu lopullisessa laajuudessa ja toteutettavaksi yhdellä kertaa. Hanke voidaan kuitenkin toteuttaa osin vaiheittain, mikäli kustannustason noususta johtuen hankkeelle myönnettävät määrärahat eivät riitä koko hankkeen toteuttamiseen yhdellä kertaa. Tällaisena vaiheittain toteutettavana kohteena voi tulla kysymykseen esim. Suikkilantien pohjoisosan katuosuus tai toinen ajorata välillä Pansiontie–Messukentänkatu. Karsinta ei voi koskea kuitenkaan esim. ympäristöhaittojen torjuntaan tällaisia toimenpiteitä, kuten melu- ja värinäsuojauksia.

Alueen toteuttaminen käynnistyy vaiheittain asemakaavan tultua voimaan. Tavoitteena on, että Suikkilantiellä on toteutusvalmius vuonna 2010. Myös tähän tähtäävät neuvottelut rahoitusjärjestelyistä valtion ja kaupungin kesken on käynnistetty.

Maantiealueelle sijoittuville Artukaistenkäytävän ja Aunelanpolun alikulukäytäviin ja Härkäpolkuun on kaavallisesti varauduttu, mutta tässä vaiheessa ne eivät ole mukana toteutussuunnitelmissa.

Ennen rakentamista tehdään kiinteistökatselmukset, joiden perusteella voidaan todeta mahdolliset rakentamisen aikaiset vauriot ja niiden suuruus.

Suikkilantie on erittäin vaativa rakennuskohde muun muassa työn aikaisten liikennejärjestelyjen osalta. Suurten liikennemäärien välittäminen työmaan läpi vaatii huolellisesti ennalta suunnitellut vaiheittain rakentamistoimenpiteiden järjestelyt. Ehdotus työnaikaisen liikenteen hoidosta esitetään rakennussuunnitelmassa.

Uusien liikennejärjestelyjen toteuttaminen edellyttää kaupungilta erillisten liikenne- ja katusuunnitelmien valmistelua ja hyväksymistä. Ko. suunnitelmissa esitetään katualueelle toteutettavat rakenteelliset ratkaisut. Messukentänkatu ja -silta on tarkoitus toteuttaa viimeistään samanaikaisesti Suikkilantien muutosten kanssa. Silmukkarampin toteuttaminen edellyttää uuden pelikentän rakentamista VU-1-alueelle.

Korttelialueilla mm. rakennusten laajentaminen tai uusien rakentaminen on maanomistajien ja maanvuokralaisten hallinnassa kaavan sallimissa puitteissa. Ennen korttelialueiden rakentamista on suoritettava tonttien lohkominen, kiinteistöt on rekisteröitävä ja tarvittavat rasitteet kulkuyhteyksille ja kunnallisteknisille verkostoille perustettava tai verkostot on siirrettävä. Osa toimenpiteistä edellyttää myös kiinteistökauppoja.

Turussa 5. päivänä joulukuuta 2008
Muutettu 9.2.2009 (lausunnot, muistutus)

Asemakaavapäällikkö

Timo Hintsanen

Kaavoitusarkkitehti

Christina Hovi