



Varsinais-Suomen liitto

Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden
ja liikenteen vaihemaakuntakaava

Ehdotuksesta saadut muistutukset ja niihin laaditut vastineet

Maakuntahallitus 19.3.2018

Laus./muist. ant. **Muistuttaja A**
Pvm 24.1.2018 Dnro 91/2013
Seutukunta Loimaan seutu
Sisältö 1. Kaavaehdotuksen asettaminen julkisesti nähtäville

Varsinais-Suomen liitto on 9.12.2017 julkaissut Turun Sanomissa Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaavaehdotusta koskevan kuulutuksen, jossa viitataan maankäyttö- ja rakennuslain 65 §: ään ja maankäyttö- ja rakennusasetuksen 12 §: ään. Maankäyttö- ja rakennusasetuksen 12 § kuuluu: "Maakuntakaavaehdotus on pidettävä kaava-alueen kunnissa julkisesti nähtävänä vähintään 30 päivän ajan. Asianomaisten kuntien jäsenillä ja osallisilla on oikeus tehdä muistutus kaavaehdotuksesta. Muistutus on toimitettava maakunnan liitolle ennen nähtävänäoloajan päättymistä. Nähtäville asettamisesta ja oikeudesta muistutuksen tekemiseen on ilmoitettava niin kuin kunnalliset ilmoitukset asianomaisissa kunnissa julkaistaan, jollei asian merkittävyys edellytä laajempaa tiedottamista."

Kosken TI kunta julkaisee kunnalliset ilmoitukset Auranmaan Viikkolehdessä, jossa vaihemaakuntakaavaa koskevaa kuulutusta ei kuitenkaan ole julkaistu. Auranmaan Viikkolehden päälevikkialueella sijaitsevat Kosken TI kunnan lisäksi mm. Auran, Marttilan, Pöytyän ja Oripään kunnat, enkä ole huomannut, että niiltäkään olisi julkaistu tätä asiaa koskevaa kuulutusta.

Seuraan kuntien kuulutuksia myös Loimaan Lehdestä, jonka päälevikkialue on Loimaan seutu lähikuntineen sekä Salon Seudun Sanomista, jonka päälevikkialue on Salo ja sen ympäristökunnat. Näissäkään lehdissä en ole havainnut vaihemaakuntakaavaa koskevaa kuulutusta.

Useasta luonnosvaiheen mielipiteestä ilmenee, että kuntalaiset Varsinais-Suomessa ovat jostain sattumalta saaneet tietää, että vaihemaakuntakaavan valmistelu on käynnissä.

Edellä olevista teen sen johtopäätöksen, että Varsinais-Suomen kunnat eivät ole ilmeisesti ainoassakaan tapauksessa itse kuuluttaneet tästä kaavasta.

Kaavaehdotus ei mielestäni näin ollen ole ollut laillisesti nähtävillä.

Ehdotus pitäisi mielestäni asettaa uudestaan nähtäville ja kuntia tulisi ohjeistaa maankäyttö- ja rakennusasetuksen 12 § mukaisesta kuuluttamisesta.

2. Kaavamerkinnot

Kosken TI kunnan alueella on ehdotuksessa näkyvillä vain kaksi kaavamerkintää: taajamatoimintojen alue ja työpaikkatoimintojen alue.

2.1 taajamatoimintojen alue (A)

Pitäisin toivottavana, että maakuntaliitto Kosken TI kunnan osalta kiinnittäisi huomiota osallistumis- ja arviointisuunnitelman 5.1 kohdan 3. kappaleessa mainittuun yhdyskuntarakenteen tiivistämiseen ja pitäytyisi luonnosvaiheen mukaisessa taajamatoimintojen alueen rajauksessa. Kosken TI kunta ei viime vuosikymmeninä ole edistänyt tiivistymistä:

- a) etäisimmältä Jokimetsän asuntoalueelta myydään paritontteja yhden tontin rakentamisveloitteella*
- b) viimeksi valmistuneelta Urheilupuiston asuntoalueelta myytiin ensimmäiset tontit sentrifugi-periaatteella asuntoalueen etäisimmiltä reunoilta.*

2.2 työpaikkatoimintojen alue (TP)

Luonnosvaiheesta ehdotusvaiheeseen tultaessa maakuntaliitto on ansiokkaasti vesittänyt Kosken TI kunnanvaltuuston 29.5.2017 hyväksymän osayleiskaavan merkityksen, jonka yleiskaavan tavoitevuosi on 2035 eli ilmeisesti sama, kuin tällä vaihemaakuntakaavalla. Maakuntaliitto on monessa kohden ymmärtänyt väärin Kosken TI kunnan 8.9.2015 antaman lausunnon sisällön. Kunta ei esim. ole esittänyt kohdamerkinnän t-202 muuttamista työpaikkatoimintojen alueeksi, vaan pitänyt kohdamerkintää hyvänä. Kun maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleiskaavaa ja asemakaavaa, ei ole hallinnon oikeusperiaatteiden mukaan, että kaavaan jää kunnan ja kuntalaisten etujen vastaisia merkintöjä. Työpaikkatoimintojen

alumerkinnästä pitäisi luopua ja palauttaa alkuperäinen t-202 kohdemerkintä kaavaan. Kohdemerkinnän sijainti voimassa olevassa maakuntakaavassa ja myös tämän kaavan luonnosvaiheen versiossa ei ole mielestäni täysin optimaalinen. Parempi sijainti olisi 200 metriä luoteeseen.

n. 30 ha maata ja maatilan talouskeskus kaavaehdotuksessa työpaikkatoimintojen alueella, vaikka maat ovat juuri hyväksytyssä osayleiskaavassa miltei kokonaan maisemallisesti arvokkaina peltoalueina ja maa- ja metsätalousvaltaisina alueina

P.S.

Maankäyttö- ja rakennuslain 28 § :ssä säädetään mm., että kaavaa laadittaessa on pidettävä silmällä esim. sitä, ettei maanomistajalle aiheudu kohtuutonta haittaa.

Vastine

Maakuntakaavan nähtäville asettamisesta ja kuuluttamisesta vastaa maakunnan liitto. Maakunnan liiton kuulutukset julkaistaan Turun Sanomissa ja Åbo Underrättelserissä (MRL 65§). Ehdotuksen nähtäville asettamiskuulutus on julkaistu ko. lehdissä 9.12.2017. Kuulutus ja nähtäville asetettava kaava-aineisto on toimitettu kuntiin, jonka yhteydessä kuntia on ohjeistettu kuulutuksen ja kaava-aineiston nähtäville asettamisesta. Paperisen aineiston lisäksi, on kuntiin erikseen ilmoitettu sähköisen materiaalin lataamismahdollisuudesta kuntien sähköiselle ilmoitustaululle (MRA 12§, Kuntalaki 108§).

Maakuntakaavan taajamatoimintojen ja työpaikkatoimintojen aluevarausratkaisu noudattelee Koski TI kunnan, saman aikaisesti kaavoitus- ja vuorovaikutusprosessissa olleen osayleiskaavan maankäytön aluevarauksia. Ehdotusvaiheessa antamassaan lausunnossa Kosken TI kunta pitää luonnosvaiheen jälkeen tehtyjä muutoksia perusteltuina ja kunnan alueelle asettamien tavoitteiden mukaisina. Maakuntakaavaratkaisussa on osoitettu maankäytön pääasiallinen käyttötarkoitus ja laajuus maakuntakaavan yleispiirteisyys ja mittakaava huomioiden. Maakuntakaavan pääkäyttötarkoituksen osoittavien aluevarauksien sisään jää kuntakaavoituksella tarkennettavia aluevarauksia, mm. paikallisia maisemallisesti arvokkaita peltoalueita. Lainvoiman saatuaan osayleiskaava ohjaa alueen asemakaavoitusta.

Varsinais-Suomen liitto
Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaava
Ehdotuksesta saadut muistutukset ja niihin laaditut vastineet
Maakuntahallitus 19.3.2018

Laus./muist. ant.

Loimaan kaupunki

Pvm

31.1.2018 Dnro 91/2013

Seutukunta

Loimaan seutu

Sisältö

Loimaan kaupungin kaupunginhallituksen pöytäkirja 29.1.2018 § 25, asian esittelyosion viimeinen kappale (johon lausunnossa viitataan):

Loimaan kaupungin kannalta on lausunnossa esille nousevien asioiden määrä vähentynyt. Liitteeseen 7 on teknisenä tarkistuksena otettu rajaus puolustusvoimien käytössä olevalle alueelle määritellystä suojaetäisyydestä. Tässä yhteydessä käytetään termiä Oripään varalaskupaikka. Nimitys tulisi korjata termillä Virttaan varalaskupaikka. Toinen vielä esille nouseva asia moottoritietasoiseen varaukseen välillä Lieto as. - Aura. Nyt tievaraus ulottuu kt 41 käännön yhteydessä tulevaan eritasoliittymään. Kuluvana vuonna tiesuunnitelma päivitetään ajan tasalle. Tulevaisuutta ajatellen moottoritietasoisen varauksen ulottaminen noin 1,5-2 km Pöytyän yli Aurajoen olisi järkevä tehdä.

Kaupunginhallitus päättää lausuntona todeta, että em. puolustusvoimien tarvetta koskeva varaus tarkistetaan muotoon Virttaan varalaskupaikka. Edelleen vähäisenä tarkistuksena moottoritietasoista varausta jatketaan edellä selvitettyllä tavalla arviolta 1,5-2 km.

Vastine

Valtatien 9 nykyiset selvitykset ja suunnitelmat eivät tue valtatie osoittamista moottoritietasoiseksi Aurajoen yli. Merkintätapa mahdollistaa valtatie kehittäminen nykyisestä merkittävästi niin Auran, Pöytyän kuin Loimaan alueella. Maakuntakaavamerkinnot tarkentuvat yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Virttaan varalaskupaikan suojavyöhykkeen nimi korjataan.

Laus./muist. ant. **Muistuttaja B**
Pvm 26.1.2018 *Dnro* 91/2013
Seutukunta Salon seutu
Sisältö Muutosvaatimukset

1. *Espoo-Salo eli ESA-radalle paikallisjunaliikennemahdollisuus. Saatava ESA-radalle joskus toteutettavissa olevat "mahdollinen asemapaikka" -merkinnät ja siten edellytykset paikallisjuna-/lähi-/taajamajunaliikenteelle Suomusjärvelle ja Muurlaan*
2. *Muutettava vaihemaakuntakaavan ESA -ratalinjaus (Mk + E+M) Liikenneviraston moottoritien kanssa samassa liikennekäytävässä kulkevaksi vaihtoehdoksi (M + Mp + YJ1), jotta edellä mainitut "mahdollinen asemapaikka" -merkinnät voidaan tehdä ja siten mahdollistaa kehityskäytävän syntyminen Salon ja Lohjan välille*
3. *Muutettava merkintäaluetta "Taajamatoimintojen kehittämisen kohdealue" Suomusjärvellä*

Vaatimusten perustelut

1.

Kaavaehdotuksessa lukee maakuntastrategiasta lainattuna Saavutettavuus-kappaleessa: "Maakunta muodostaa mm. paikallisjunaliikenteeseen tukeutuvan yhtenäisen työ- ja asuntomarkkina-alueen."

Vaihemaakuntakaavan ESA:n Mk-ratalinjauksella Lohjan aseman ja Salon keskustan aseman välille ei voida toteuttaa yhtään taajama-/lähijuna-asemaa Varsinais-Suomen puolelle. Lohjan asemalta Salon keskustaan on noin 65 km ja Sammatti-Saukkolan "mahdolliselta asemapaikalta" lähes 50 km. Jotta metropolialueen levittäytyminen ja yhtenäinen kehityskäytävä voi tulevaisuudessa ylittää Varsinais-Suomenkin puolelle, tarvitaan mahdollisuudet toteuttaa ESA-radalla paikallisjunaliikenne ja "mahdollinen asemapaikka" -merkinnät Suomusjärvelle ja Muurlaan.

Valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista (VAT) 4.5 Eryistavoitteiden mukaan: Nopean liikenteen junarata yhteyksiä toteutettaessa on huolehdittava lähi- ja taajamaliikenteen toimintaedellytyksistä. Toimintaedellytys on luonnollisesti "mahdollinen asemapaikka". Vain näin voi toteutua kaavaselostuksessa korostettu kestävä liikkuminen ja maakunnan paikallisjunaliikenteen kehittäminen niin, että se ylittää maakuntarajalle asti eikä vain Turusta 50 km kohti metropolialuetta, kuten "Varsinais-Suomen paikallisjunaliikenteen kehittämisselitys" -selvityksessä on tehty.

Moottoritietä myötäilevä ratalinjaus sekä tiheässä olevat "asemavaraukset" ja "mahdolliset asemapaikat" takaavat Uudenmaan puolella Helsinki-Turku -välin paikallisjunaliikenteen toimintaedellytykset. Uudenmaan puolella voi toteutua kehityskäytävä. Myös Varsinais-Suomen puolella on VATin "Toimiva aluerakenne" mukaisesti "edistettävä ylimaakunnallisten kehittämisselityshyöhykkeiden muodostamista ja niiden kehittämisselityksiä".

Asemaa ei Suomusjärvelle Mk-linjauksella voida teknisesti rakentaa Lahnajärvi-Aneriojokilaakso -välille. Asemapaikan ratageometriavaatimus on alle 5 ‰ kaltevuus 2 km matkalla, mutta maaston ja Natura-alueen ylittämisen takia Lahnajärvi-Aneriojokilaakso -välillä linjaus kulkee koko noin 7 kilometrin matkan maksimikaltevuudessa eli lähes 12 ‰.

Myös yhdyskuntarakenteen rikkominen estää asemapaikan useamman kilometrin päässä taajamasta metsässä.

Pituusleikkauskuva Mk Lahna-Somusjärvi, lehti 20_24

Museoviraston lausunnon 28.10.2010 mukaan Muurlaan sen taajamasta etelään olevan, maakunnallisesti merkittävän avoimen peltoaukean lävitse kulkevalle Mk-linjan osuudelle ei asemaa ja sen mukanaan tuomaa rakentamista voida sijoittaa. Avoimella peltoalueella maisemalliset haittavaikutukset ovat suurimmat. Saloon päin rata sukeltaa heti peltoaukean jälkeen tunneliin. Peltoaukean itälaidalla ratalinjaus kulkee puolestaan pohjaveden valuma-alueen ja vedenottamon yli.

"Mahdollinen asemapaikka" sekä Suomusjärvellä että Muurlassa Kiikala-Kisko ja Muurla-Pertteli -poikittaisväylien ja moottoritien liittymien lähellä tekisi asemista hyvin saavutettavia ja palvelisi paljon laajempaa aluetta kuin vain Suomusjärven Kitulan tai Muurlan taajamia. VATtien mukaisesti olemassa olevia rakenteita hyödynnettäisiin ja kehittäminen perustuisi ensisijaisesti alueiden omiin vahvuuksiin ja

sijaintitekkijöihin. Kummallakin alueella on jo kaavoitettua ja mahdollisuus kaavoittaa lisää tonttimaata. Lähi- ja taajamaliikenteen asemapaikat olisivat Varsinais-Suomen liiton suunnittelijoiden (neuvottelu Salossa 17.2.2011) mukaan mahdollisia juuri moottoritien ja poikittaisväylien liittymäkohdissa taajamien tuntumassa M + Mp + YJ1:llä sekä Suomusjärvellä että myös Muurlassa (ns. kallioasema). Lahden moottoritien ja Kerava–Lahti-oikoradan jälkeen -vaiheen vaikutus selvityksen (2011) mukaan asuntojen kysyntä ja muuttoliike Mäntsälään alkoi jo radan rakentamispäätöksen jälkeen. Vetovoimatekkijöinä olivat tulevan aseman läheisyys, mahdollisuus pientaloasumiseen ja tonttien edullinen hintataso pääkaupunkiseutuun verrattuna.

Helsinki-Lahti -välillä vasta-avattu Hennan kylän asema moottoritien vieressä on yhtä kaukana Helsingistä kuin Suomusjärven taajama Kitula, Hennasta Mäntsälään on yhtä pitkä matka kuin Kitulasta Lohjalle. Hennan kylää kaavoitetaan ja markkinoidaan aktiivisesti ja kasvutavoitteet ovat kovat. (www.hennaan.fi)

Paikallisjuna-asemat edistäisivät matka- ja kuljetusketjujen toimivuutta, turvaisivat edellytykset julkiselle liikenteelle sekä eri liikennemuotojen yhteistyön kehittämiseksi. Tällaisen ketjun osana toimisi myös Kiikalan lentokenttä.

Henkilöautoliikenne vähenisi ja liikenneturvallisuus kasvaisi. Ilman mahdollisuutta päästä junan kyytiin, kävisi päinvastoin. Radan valmistuttua nimittäin myös bussivuoroja vähennetään.

2.

Soininvaara-Särelän selvityksen mukaan kasvukäytävän edellytyksiä ovat: "Parhaimmillaan rautatie muodostaa yhdessä moottoritien kanssa logistisen käytävän, jonka varrelle syntyy toimelaisuutta. Se edellyttää, että niiden pitää kulkea suunnilleen samaa kautta." "Päämääränä on yksi suuri pendelöintialue, joka toimii tavallaan yhtenä kaupunkina." "Alueen kunnat ja maakuntaliitos pelaavat samaan maaliin." Näin on toteutettu Helsinki-Tampere -kasvukäytävää. Näiden pääteasemien lisäksi niiden välillä on 28 muuta asemaa. Nyt jo tässä kasvukäytävässä koko Suomen työpaikoista sijaitsee 40 %, bruttokansantuotteesta tuotetaan 45 % ja yritysten liikevaihdosta 50 %. Kasvukäytävän vaikutusalueen pienkunnissakin ovat asukasmäärät kasvaneet (Helsingin Sanomat 30.10.2017).

Osa VR:n lähiliikennemainoksesta

Varteenotettavaa on myös Helsinki-Lahti -väliltä. Kerava–Lahti -rautatie kulkee 80-prosenttisesti Lahdenväylän lähellä, joten sen rakentamiseksi ei ole tarvinnut ottaa liikenteen käyttöön laajoja kokonaan uusia alueita. Näin on säästetty. On myös vain yksi haittakäytävä.

Selvityksessä Helsinki-Lahti -välin raideliikenteeseen tukeutuvan teollisuuden ja logistiikan kehittämisen esteenä todettiin pistoraiteiden puute sekä Mäntsälässä että Lahdessa.

Outoa, että ammattilainen on suunnitellut Mp-linjauksen niin, että se rikkoo Muurlan Linnamäen kohdalla muinaismuistolakia. Museovirasto totesi lausunnossaan 28.10.2010 näin ollen linjauksen toteuttamiskelvottomaksi sen loppuosan Linnamäkeä koskettavan YJ2:n vuoksi. Ratahankkeen ensivaiheessa linjausvaihtoehtoissa oli mukana myös Linnamäen kiertävä YJ1. Sen poisjäämistä ihmetteli monen muun ohella Museovirastokin. Virasto piti moottoritien lähellä kulkevaa Mp:tä YJ1-osuuden kanssa kulttuuriarvojen kannalta vähiten haitallisena.

YJ1:n kaarretta Korvenmäestä Saloon päin on väitetty liian jyrkäksi linjauksen hylkäämisen perusteluissa. Kuitenkin Espoossa ESA:lla on jyrkempi kaarre. Eikä juna voi ajaa Salon asemaa ja Lukkarinmäen tunnelia lähestyessään täyttä nopeutta eikä ehdi sitä saavuttaa päinvastaiseen suuntaan ajaessaan. Kaarrettakin voitaneen helpommin loiventaa kuin saada Mk-linjaukselle Suomusjärvellä lähelle Kitulaa 2 km lähes vaaka-suoraa rataa.

ESA-radon moottoritietä seuraavan M + Mp -linjauksen Muurlan Linnamäen kiertävä YJ1-alavaihtoehto kulkee Salon Metsäjaanun uuden teollisuusalueen ja Korvenmäen jäteaseman ja tulevan ekovoimalaitoksen välistä. Tällä kohtaa on tehtävissä lyhyet pistoraiteet, jotka mahdollistaisivat eko- ja kustannustehokkaat

kuljetukset molemmille alueille. Alueen kilpailukyky kasvaisi. Pelkästään jätevoimalaan rekkakuljetusten määrä kasvaisi nykyisestä yli 200 autolla viikossa. Vaihemaakuntakaavan Mk-linjaukselta pistoraidetta tarvittaisiin noin 3 km.

Varsinais-Suomen liiton lausunnossa Potentiaaliset yritysalueet Salossa -selvitykseen lukee mm: "...moottoritien linjauksen kanssa samassa vyöhykkeessä kulkevan Salo–Lohja-oikoradan rakentuminen tukisi elinkeinoelämän kasvua yleisesti Salon alueella..." Käsiteltävän kaavaehdotuksen ulkopuolelle jääneen VAT 4.4 "Kulttuuri- ja luonnonperintö, virkistyskäyttö ja luonnonvarat" osalta Mk-linjaus toimii tavoitteita vastaan.

Mk-linjaus kulkee Suomenselällä kahdesti poikki 6 kilometriä pitkän Kekkosen tien, joka on yhä keskiaikaisen tielinjauksen mukainen, osa historiallista Ylistä Uudenmaantietä ja entistä Turku-Helsinki -valtatieta. Sen varrella ovat mm. valtakunnallisten vaikuttajien eli Kekkosen (Arne Ervin suunnittelemat mökki ja sauna), Karjalaisen ja Korsimon kesämökit. Kekkosen ja Karjalaisen mökit ovat yhä näiden sukujen omistuksessa. Tiellä on järjestetty kestävän matkailun ajatuksella opastettuja kävelyitä ja tiestä on tehty opaskirja.

Varsinais-Suomen Seutukaavaliitto on yksimielisesti todennut, että Kekkosen tie kiistatta täyttää tunnusmerkit sen suojaamiseksi esimerkiksi seutukaavalla. (Liite: lausunto 20.10.1992) Olisi syytä toteuttaa tien suojele eikä ainakaan viedä rataa sen poikki kahdesti.

Mk-linjaus halkoo Kekkosen tien lähellä noin 500 jäsenen urheiluseura Sisun juoksu-, suunnistus- ja kilpailumaaston ja kaikille vapaan virkistysalueen uimarantoinen ja saunoineen. Museoviraston selvityksen mukaan vaihemaakuntakaavaan valittu Mk-linjaus (= Mk + E+M) kulkee noin 14 - 15 km matkan halki potentiaalisten muinaisjäännösalueiden. Moottoritietä myötäilevä Mp (= M + Mp) puolestaan noin 8 km matkan. Runsaat muinaisjäännökset johtivat kivikauden yli 3000 vuotta kestäneen varhaisvaiheen nimeen "Suomenselän kulttuuri".

Se, että Mk-linjaus kulkee täysin uudessa maastokäytävässä, metsien ja peltojen halki ja synnyttää uuden haittakäytävän vähintään 33 km:n matkalla 4 - 6 km etäisyydellä moottoritiestä ja sen haittakäytävästä, ei ole kestävän kehityksen mukaista. Se on myös vastoin VAT:ta 4.3 "Ehetyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu" ja 4.4 "Kulttuuri- ja luonnonperintö, virkistyskäyttö ja luonnonvarat".

Salon kaupunginhallituksen päätökset ESA-radan linjausvalinnassa

Kaupunginhallituksen Mk-linjauksen valinnassa synnetyttiin totuuden vastaisiin perusteluihin käsitys, että valittu linjaus vastaisi kaupungin tavoitteita, jotka ovat VAT:ien ja kestävän kehityksen mukaiset. Menettelytapa on todettavissa pöytäkirjoista § 654, 25.10.2010 ja § 560, 5.9.2011. Näin saatiin syntymään käsitys, että juuri valittu Mk-linjaus vastaisi kaupungin tavoitteita. Näinhän ei ole.

ESA-linjauksen valinta ei ole tapahtunut "aidosti ja objektiivisesti vaihtoehtoja vertailemalla", vaikka maakuntaliiton edustaja näin esittääkin.

Salon Espoo-Salo eli ESA-ratalinjaukselle asettamat tavoitteet pöytäkirjan § 560, 5.9.2011 mukaan olivat: 1) ratalinjan tulee kulkea Salon keskustassa olevan aseman kautta, 2) ratalinjan tulee mahdollisimman hyvin noudattaa moottoritelinjausta, 3) ratalinjan tulee mahdollistaa kehityksen jossakin vaiheessa paikallisten asemien rakentaminen sekä Muurlaan että Suomenselälle, 4) mittakaavaltaan isot maisemalliset ja luonnonympäristölliset tekijät tulee pyrkiä säilyttämään eheinä."

Tavoitteen 2) osalta lausunnossa väitetään: "Itse asiassa Mk-linjaus noudattaa moottoritien maastokäytävää paremmin kuin Mp-linjaus." (Ote pöytäkirjasta, § 654, s. 5)

Ja Mp-linjauksesta: "Vaikka linjauksen sanotaan kulkevan samassa maastokäytävässä moottoritien kanssa, sen etäisyys siitä on kuitenkin monin paikoin suuri." Lausunnossa mainitaan Mp-linjauksen suurimmat etäisyydet moottoritiestä eli 600 m, 1000 m ja 2500 m Lahnajärven kohdalla. Moottoritie ohittaa Lahnajärven sen eteläpuolitse ja Mp- (= tässä M) linjaus järven pohjoispuolitse.

Mk:n etäisyyksiä moottoritiestä ei lausunnossa sen sijaan mainita ollenkaan, vaikka Mk:n etäisyydet

moottoritiestä ovat enimmillään puolestaan Muurlassa noin 6000 m ja Suomusjärvellä noin 5500 m ja moottoritiien läheltä erkaannuttuaan Mk kulkee koko yli 33 km matkan Saloon 4000 - 6000 m:n etäisyydellä.

Tavoitetta 3) koskien Salo on esittänyt: "Kaupunki edellyttää lisäksi, että suunnitelmakartoille Suomusjärven Kitulan eteläpuolelle piirretään myös Mk -linjaukselle "Mahdollinen asemapaikka" -merkintä." (§ 654, s. 7) Tiedossa on ollut Mk-linjauksen koko Lahnajärvi-Aneriojokilaakso -välin pituusleikkaus, jota ei maastosta johtuen pystytä muuttamaan asemapaikalle sopivaksi.

Tavoitteeseen 4) liittyen E-linjauksesta puolestaan Salo lausuu: "Kaupunki pitää tärkeänä, että verrattain laajaa Salon itäisten osien erämaa- ja järvisuutua ei ratalinjalla pirstota."

Kartastakin näkee, että juuri Mk pirstoo erämaa- ja järvisuutua. Se kulkee kaiken lisäksi identtisenä linjauksena E:n kanssa yli 20 kilometriä. Aneriojokilaaksossa rata puolestaan kulkee korkealla penkereellä ja sillalla poikki lintujen muuttoreitin läheiselle Aneriojärven lintujensuojelu- ja Natura-alueelle.

ESA: ympyrä = "asemavaraus", neliö = "mahdollinen asemapaikka"

Helsinki-Turku -käytävän henkilöliikenteen kehitysnäkymät, Toteutuspolut yhteysvälin kehittämiseksi, Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 4/2016 mainitsee: "Myöhemmin maakuntakaavoihin kuvattu ratalinjaus on Helsinki-Turku-moottoritietä ratageometrian puitteissa myötäilevä M-vaihtoehto."

Yhteenvedo ja suositukset -kappaleessa lukee: "Yhteysvälin kehittämissuosituksot perustuvat uuden nopean ratayhteyden toteuttamiseen. Perusteena ovat uuden yhteyden selvät matka-aikaan ja saavutettavuuden kasvuun liittyvät edut. Uusi ratalinjaus ja moottoritie samassa liikennekäytävässä luovat vahvan ja kilpailukykyisen kehittämiskäytävän..."

3.

Vaihemaakuntakaavan karttaan on Suomusjärvellä piirretty "Taajamatoimintojen kehittämisen kohdealue" Kitulan taajamasta etelään, kohti vaihemaakuntakaavan Mk-ratalinjausta. Koska Mk-linjaukselle ei "mahdollista asemapaikkaa" voida maaston pakottaman, asemalle liian suuren ratakaltevuuden ja yhdyskuntarakenteen rikkoutumisen vuoksi ehdotetulle kilometrivälille 87500 - 89000 metsään koskaan merkittä, ei ole todennäköistä, että taajama levittäytyisi kohti radan haittakäytävää.

Maakuntakaavan sisällöstä

Kaavaa laadittaessa on kiinnitettävä erityisesti huomiota maakunnan tarkoituksenmukaiseen alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, alueiden käytön ekologiseen kestävyYTEEN, ympäristön ja talouden kannalta kestäviin liikenteen ja teknisen huollon järjestelyihin ja vesi- ja maa-ainesvarojen kestäväan käyttöön. Muuta tärkeää huomioitavaa kaavassa on maakunnan elinkeinoelämän toimintaedellytykset, maiseman, luonnonarvojen ja kulttuuriperinnön vaaliminen sekä virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyys kaava-alueella. Kaavaa laadittaessa on huolehdittava myös alueiden käytön taloudellisuudesta ja sitä, ettei kaava aiheuta kohtuutonta haittaa maanomistajille.

.....

Maakunnan olot ja tarpeet: tarvitaan Varsinais-Suomeen ylittävä kehityskäytävä tasapainottamaan metropolialueen kasvupainetta myös länteen.

Liite Varsinais-Suomen Seutukaavaliiton lausunto 20.10.1992

Vastine

Vaihemaakuntakaavassa ei ole tarkistettu Salon ja Lohjan välisen nopean ratayhteyden merkintöjä. Ratalinja on ratkaistu Salo-Lohja-oikoradan vaihemaakuntakaavassa, joka on vahvistettu ympäristöministeriössä 4.12.2012 ja saanut lainvoiman Korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 19.6.2014. Radan linjaus perustuu alustavaan yleissuunnitelmaan ja sen yhteydessä tehtyyn YVA-prosessin mukaiseen vaikutusten

arviointiin. Ratalinja on valittu useiden vaihtoehtojen ja alavaihtoehtojen vaikutuksia arvioimalla ja vertailemalla. Vuorovaikutteisella suunnittelulla on haettu vaihtoehto, joka toteuttaa asetetut nopeustavoitteet ja jonka ympäristähäiriöt (mm. luonto, maisema, kulttuuriperintö, ihmisten elinolot) ovat pienimmät.

Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaavaehdotuksessa on Taajamatoimintojen kehittämisen kohdealue -merkinnöillä tuettu Muurlan (tarkistettu merkintä) ja Suomensjärven Kitulan (uusi merkintä) taajamien mahdollista kytkeytymistä rataan (ote suunnittelumääräyksestä: ... *Asemapaikkojen yhteydessä alueen maankäyttö ja liikenneverkko suunnitellaan ja mitoitetaan paikallisjunaliikenteen toimintaedellytyksiä suosivaksi ja matkaketjuja tukevaksi...*). Muurlaan ja Kitulaan ei ole osoitettu asemapaikkoja. Niiden mahdollinen kehittäminen on oikoradan ja nopean junayhteyden tavoitteille alisteisia. Niiden toteuttamisedellytykset kytkeytyvät maakunnan ja Salon kasvukehitykseen, ja niitä tutkitaan mm. ratasuunnittelun ja Salon yleiskaavoituksen yhteydessä.

Laus./muist. ant.
Pvm
Seutukunta
Sisältö

Muistuttaja C

29.1.2018 Dnro 91/2013

Salon seutu

Esillä oleva vaihemaakuntakaavaehdotus rikkoo Varsinais-Suomen liiton omia tavoitteita vastaan.

"Alueidenkäytön suunnittelussa uusia huomattavia asuin-, työpaikka- tai palvelutoimintojen alueita ei tule sijoittaa irralleen olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta. Vähittäiskaupan suuryksiköt sijoitetaan tukemaan yhdyskuntarakennetta. Näistä tavoitteista voidaan poiketa, jos tarve ja vaikutus selvityksiin perustuen pystytään osoittamaan, että alueen käyttöönotto on kestävän kehityksen mukaista"

Kitulan kohdalle on piirretty laaja kehittämisalue, jolla ei liene muuta tavoitetta kuin että suunniteltu oikorata mahdollisine asemineen on saatu sisältymään alueeseen. Kaavaehdotukseen merkitty kehittämisalue on pääosin maa- ja metsätalouskäytössä, osin siellä on myös loma-asutusta. Valmista infrastruktuuria on Hintaan vanhainkoti ja mattojenpesupaikka. Alueen "kehittäminen" olisi nimenomaan silkkaa "uudisraivausta", jota kaavaselosteessa on kaunopuheisesti todettu vältettävän. Missään ei ole osoitettu, että näin laajan, aiemmin liki rakentamattoman alueen käyttöönotto olisi kestävän kehityksen mukaista.

Oikoradan tuominen keskelle metsäaluetta vaikeuttaa myös hirven, valkohäntäkauriin sekä villisian metsästystä. Nämä kaikki lajit ovat runsastuneet ja ainoa keino kannan vähentämiseksi on niiden metsästys. Jo moottoritie on tuonut kannanhoitoon vaikeuksia. Nyt kokonaan uuteen paikkaan rakennettava junarata toisi näitä vaikeuksia aina vain lisää.

Vastine

Vaihemaakuntakaavassa ei ole tarkistettu Salon ja Lohjan välisen nopean ratayhteyden merkintöjä. Ratalinja on ratkaistu Salo-Lohja-oikoradan vaihemaakuntakaavassa, joka on vahvistettu ympäristöministeriössä 4.12.2012 ja saanut lainvoiman Korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 19.6.2014 Radan linjaus perustuu alustavaan yleissuunnitelmaan ja sen yhteydessä tehtyyn YVA-prosessin mukaiseen vaikutusten arviointiin. Ratalinja on valittu useiden vaihtoehtojen ja alavaihtoehtojen vaikutuksia arvioimalla ja vertailemalla. Vuorovaikutteisella suunnittelulla on haettu vaihtoehto, joka toteuttaa asetetut nopeustavoitteet ja jonka ympäristähäiriöt (mm. luonto, maisema, kulttuuriperintö, ihmisten elinolot) ovat pienimmät.

Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaavaehdotuksessa on Taajamatoimintojen kehittämisen kohdealue -merkinnöillä tuettu Muurlan (tarkistettu merkintä) ja Suomusjärven Kitulan (uusi merkintä) taajamien mahdollista kytkeytymistä rataa (ote suunnittelumääräyksestä: ... *Asemapaikkojen yhteydessä alueen maankäyttö ja liikenneverkko suunnitellaan ja mitoitetaan paikallisjunaliikenteen toimintaedellytyksiä suosivaksi ja matkaketjuja tukevaksi...*). Muurlaan ja Kitulaan ei ole osoitettu asemapaikkoja. Niiden mahdollinen kehittäminen on oikoradan ja nopean junayhteyden tavoitteille alisteisia. Niiden toteuttamisedellytykset kytkeytyvät maakunnan ja Salon kasvukehitykseen, ja niitä tutkitaan mm. ratasuunnittelun ja Salon yleiskaavoituksen yhteydessä.

Laus./muist. ant.
Pvm
Seutukunta
Sisältö

Kakskertaseura ry

25.1.2018 Dnro 91/2013

Turun seutu

Kakskertaseura ry:n muistutus koskien Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaavaehdotuksessa Satavan ja Kakskerran saarien kahden kaavamerkinnän muuttamista.

1. Satavan saaren itäosan kattava ja myös Kakskerran saarelle ulottuva aluemarkintä A tulee muuttaa merkinnäksi at, vähintäänkin koko A-alue tulee supistaa vastaamaan Satava-Kakskerran osayleiskaavaluonnoksessa olevia A-alueita.

2. Satavan ja Kakskerran saarien länsiosan kattava sininen katkoviivamerkintä tulee poistaa.

3. Kaavaselostuksen tekstejä tulee muuttaa em. muutoksia vastaten ohjaamaan alueen kehittämistä kylämäisesti ja Saaristomeren alueen luonnon huomioivasti.

Perustelemme edellä sanottuja muutoksia seuraavasti:

Molemmat vaihemaakuntakaavaehdotuksessa nyt olevat merkinnät antavat vääränsuuntaisen ohjaussignaalin kuntakaavoitukselle ja lisäksi sivuvaikutuksena ne antavat asiattoman valitusperusteen kaavoitusprosessissa kyseisen alueen kylämäisesti kehittämisen suuntaan edenneen Satava-Kakskerran osayleiskaavan kaatamiseen.

Koska Maakuntakaavan merkinnät ovat kuntakaavoittajaa velvoittavia, maakuntakaavan yleiskaavaa suurempi A-alue -merkintä muodostaisi perusteen yleiskaavasta valittamiselle maakuntakaavan vastaisena.

Pidämme A-merkinnän muuttamista kokonaan at-merkinnäksi perustellumpana, koska se antaisi signaalin koko alueen kehittämistä kylämäisesti, johon suuntaan myös yleiskaavoituksessa on edetty ja jota voidaan pitää myös VAT:n mukaisena kehittämisenä. Käsityksemme mukaan maakuntakaavassa oleva at-merkintä sallisi kuntakaavoittajan käyttää kaikkia MRL:n sallimia suunnittelutapoja. Sekin seikka, että vaihemaakuntakaava on tarkoitus saattaa voimaan oleellisesti aikaisemmin kuin Satava-Kakskerran osayleiskaava ja osayleiskaavaprosessissa A-alueet saattavat edelleen supistua, tekee A-merkinnän muuttamisesta at-merkinnäksi tarkoituksenmukaisemman ja perustellumman.

Mikäli sininen katkoviiva jäisi vaihemaakuntakaavaan, siitä voisi muodostua peruste kaataa kyseiselle alueelle soveltuva suunnittelutarveratkaisupäätös valittamalla vielä osayleiskaavan lainvoimaiseksi tulon jälkeenkin.

Yksityiskohtaisemmat perustelumme edellä mainituille muutoksille kaavaan ovat seuraavat:

Mainittujen merkintöjen tehtävänä on ohjata Saaristomeren alueella olevan entisen Kakskerran saaristokunnan

alueen kattavan Satava-Kakskerran osayleiskaavan laatimista niin, että kaavoituksella luodaan edellytykset hyvälle elinympäristölle sekä edistetään ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävä kehitystä.

Vaihemaakuntakaavaehdotuksessa nyt olevat Satavan saaren itäosan kattava ja myös Kakskerran saarelle ulottuva aluemarkintä A sekä sinisen katkoviivan merkinnät ohjaavat kunnallista kaavoitusta muuttamaan saaristossa oleva kylämäinen asutus sekä haja-asutus tiiviiksi esikaupunkimaisiksi taajamiksi, vaikka maakuntakaavan tulisi maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) sekä valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukaan ohjata "saariston luonnon, kulttuuriympäristöjen ja asutuksen ominaispiirteiden säilymiseen."

Nykyinen Satava-Kakskerran saarilla oleva asutus perustuu keskiajalta peräisin oleviin kyliin ja niiden ympärille ajan saatossa syntyneeseen haja-asutukseen. Rannat ovat pääosin vapaa-ajan mutta myös vakinaisen asutuksen käytössä. Olennainen ja mielestämme ehdottomasti säilytettävä ominaispiirre saarten nykyiselle ja tulevalle asutukselle on välitön kosketus ympäröivään luontoon ja sen tuoma korvaamattoman suuri

virkestysarvo.

Vaihemaakuntakaavan dogmina oleva taajamien tiivistäminen toiminee ydinkaupunki- ja esikaupunkialueilla palveluja lisäävänä tekijänä. Saaristomme ei kuitenkaan suurenkaan asukasmäärän lisäyksen myötä ole odotettavissa palvelujen paranemista, mutta merkittävät määrät korvaamatonta luontoympäristöämme menetettäisiin. Olemme vaihemaakuntakaavaluonnoksesta lausumassamme mielipiteessä yksityiskohtaisesti perustelleet, miksi saaristomme alueella asutuksen tiivistäminen esikaupunkimaisiksi taajamiksi heikentää asuinolojamme radikaalisti ja vie vetovoiman myös tulevalta asutukselta. Toistamatta niitä perusteluja tässä viittaamme jo aiemmin lausumaamme (19.8.2015).

VAT erityistavoitteiden mukaan "alueidenkäytön suunnittelussa uusia huomattavia asuin-, työpaikka- tai palvelutoimintojen alueita ei tule sijoittaa irralleen olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta. Näistä tavoitteista voidaan poiketa, jos tarve- ja vaikutus selvityksiin perustuen pystytään osoittamaan, että alueen käyttöönotto on kestävän kehityksen mukaista." Mielestämme uusien suurien esikaupunkimaisten taajamien muodostaminen etäälle palveluista ja olemassa olevasta tiivistä yhdyskuntarakenteesta ei ole kestävän kehityksen mukaista eikä vaihemaakuntakaavan selostuksessa taikka vaikutus selvityksissä ole myöskään sellaista osoitettu. Se seikka, että alueelle on Satavan sillan kautta tieyhteys Hirvensalosta, ei tee muusta kaupunkirakenteesta irrallisen ja etäällä olevan alueen muuttamista taajamaksi kestävän kehityksen mukaiseksi.

Perusteluna vaihemaakuntakaavaehdotuksessa V-alueen muuttamiselle A-alueeksi mainitaan Satava-Kaksikerran edennyt kaavaprosessi. Mielestämme nyt tämä kaavaprosessi on edennyt paremmin alueen ominaispiirteiden säilyttämisen ja kylämäisen kehittämisen suuntaan, mikä seikka myös edellyttää A-merkinnän muuttamista at-merkinnäksi, jota koskevat määräys selostus ja suunnittelumääräys vastaavat omaksuttua kylämäistä suunnittelua.

Vaihemaakuntakaavan selostuksessa mainitaan luonnokseen saatujen mielipiteiden ja lausuntojen pohjalta tunnistetut ristiriitaiset odotukset Satava- Kaksikerran kaavoituksen osalta. Kun tuo ristiriita on osayleiskaavoituksen etenemisprosessissa pienentynyt, myös tämä kehitys on otettava huomioon vaihemaakuntakaavassa muuttamalla A-alue at-alueeksi.

Satava-Kaksikerran alueen erityinen arvo on sen saaristoluonnossa ja kulttuurissa. Luonnonarvojen ja luonnonvarojen vaihemaakuntakaava on vasta vireillä eikä siis maakuntakaavatasolla ole selvitetty Sa-tavan ja Kaksikerran saarien alueen luonnon ekologisista yhteyksistä, eläimistön kulkureitteistä eikä myöskään alueen viihtyisän elinympäristön yhtenä keskeisenä edellytyksenä oleva toimivien ja kattavien virkistysreittien ja -alueiden sekä niihin liittyvien kohteiden olemassa oloa. Tämäkin seikka puoltaa merkintöjen muuttamista esittämälläme tavalla, koska myöhemmissä kaavoitusvaiheissa V-alue voidaan ottaa asutuskäyttöön, mutta toteutunutta asutus aluetta ei enää voida muuttaa V-alueeksi.

Vastine

Turun kaupunkiseudulla yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen tähtäävät toimenpiteet ovat ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen kohdistettavia kehittämistoimenpiteitä sekä sitoutumista sisäänpäin kasvavan suunnittelun periaatteisiin. Vaihemaakuntakaavan perusratkaisu hyödyntää ja täydentää olemassa olevaa alue- ja yhdyskuntarakennetta. Vaihemaakuntakaavassa osoitetut uudet taajamatoimintojen alueet laajentavat olemassa olevia taajama-alueita tukeutuen pääosin olemassa olevaan infraan ja palvelurakenteeseen.

Maakuntakaavaehdotus ja Satava-Kaksikerran osalta yleiskaavoitus ovat edenneet rinnakkaisina prosesseina. Tämä on selkiinnyttänyt saaria koskevia tavoitteita sekä pitkän aikavälin suunnitelmallisuutta korostavaa etenemispolkua. Maakuntakaavassa osoitetaan maankäytön pääasiallinen käyttötarkoitus ja laajuus maakuntakaavan yleispiirteisyys ja mittakaava huomioiden. Maakuntakaavan pääkäyttötarkoituksen osoittavien aluevarauksien sisään jää kuntakaavoituksella tarkennettavia aluevarauksia eri käyttötarkoituksineen. Maakuntakaavaehdotuksen ratkaisu tunnistaa Satava-Kaksikerran -alueelle kohdistuneet erilaiset tarpeet rakentamisen ohjauksessa ja yleispiirteisyydessään edellyttää kuntakaavoitukselta alueiden käyttötarkoituksen tarkentamista.

Yhdyskuntarakenteen laajentumisen selvitysalue -merkintä osoittaa erityisesti alueita, joilla keskeistä on selvittää alueiden merkitys yhdyskuntarakenteen kehitykselle sekä arvioida vaikutukset maakuntakaavassa ensisijaisesti kehitettävälle ja toteutettaville alueille. Eteneminen alueiden kehittämisessä tulee tapahtua pääsääntöisesti yleiskaavoituksella suunnitelmallisesti ja vaiheistaen, mikäli seudun perusteltu väestökehitys ym. mahdollistaa alueiden aktiivisemmän tarkastelun pitkällä aikavälillä. Alueen suunnittelun tulee myös tukea kestävästä liikennejärjestelmästä tavoitteita. Kehittämisperiaatemerkin alla olevaa maankäyttöä koskevoimassaoleva kokonaisuusmaakuntakaava, joka ohjaa edelleen alueen kehittämistä maa- ja metsätaloustalouden alueen periaatteiden mukaisesti siihen asti kunnes osayleiskaava saa lainvoiman. Periaatemerkin ei määrää alueen maankäytön käyttötarkoitusta vaan sillä määritellään periaatteita alueen kehittämiseksi tai turvaamiseksi.

Satava-Kakserran alue on ominaispiirteiltään moniulotteinen alue alueellisine erilaisine tarpeineen, joka tulee huomioida suunnittelun eri tasoilla. Nyt käynnissä olleet rinnakkaiset kaavoitusprosessit ovat jäsentäneet tätä moninaisuutta ja suunnittelukeinoja sekä viestiä yhdyskuntarakenteen kehittämisen suunnista ja reunaehdoista eri kaavatasoilla. Maakuntakaavan taajamatoimintojen aluerajausta perustelee Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035 sekä Satava-Kakserran osayleiskaavaa varten laaditut rakennettavuus- ja maisemalliset selvitykset ja tarkastelut.

Maankäyttö- ja rakennuslaki mahdollistaa sen, että yleiskaava lainvoiman saatuaan ohjaa alueellisilla suunnittelutarveratkaisuilla entistä suunnitelmallisemmin haja-asutusalueiden rakentumista.

Maakuntakaavaehdotuksen ja Satava-Kakserran osayleiskaavaehdotuksen välillä ei ole ristiriitaa.

Laus./muist. ant. **Keskustan Liedon paikallisyhdistys ry.**
Pvm 26.1.2018 Dnro 91/2013
Seutukunta *Turun seutu*
Sisältö *Muistutus eteläisen tielinjauksen (VE1) palauttamiseksi maakuntakaavaan*

Raskaan liikenteen määrä kasvaa valtatie 10:llä. Se tekee Tarvasjoki - Yliskulma välillä nykyiselläänkin vaarallisesta tiestä, hengenvaarallisen kevyelle ja hitaalle liikenteelle. Liikkuva kouluverkko järjestelmän takia Yliskulman koululaisliikenne suuntautuu kohti Tarvasjokea. Sinne ei edes johda kevyen liikenteen väylää, vaan tarvittaessa kuljetaan 10-tien piennarta. Tiellä on tällä välillä 3 kpl kapeita siltoja.

Järkevällä liikenteen suuntaamisella voidaan raskasliikenne kääntää jo olemassa olevaa tieta nro. 224 pitkin 10-tieltä 9-tielle.

Kasvavan liikennevirran seka Liedon kaupunkimaisen keskustan kehittämisen takia olisi järkevää palauttaa maakuntakaavaan 10-tien eteläinen linjaus (VE1, vihreä). Sillä siirrettäisiin työmatkaliikennettä pois 10-tieltä Liedon keskustan ja E-18 väliltä. Lisäksi linjaus parantaisi Avantin alueen yritysten logistisia mahdollisuuksia. Yhdistettynä Kaarinantien kääntöön rauhoittaisi se Ravattulan alueen ruuhkaa.

10-tien parantaminen Tarvasjoki - Yliskulma välillä pitäisi toteuttaa kevyen liikenteen väylällä. Lisäksi Tarvasjoki - Liedon keskusta välille tarvitaan väistö- ja kiihdytyskaistoja.

Valtatie 10 tulisi toteuttaa Liedon keskustan ja E-18 välillä kolmikaistaisena. Väistökaistat parantaisivat liikenneturvallisuutta antaen hitaalle ja julkiselle liikenteelle pelivaraa.

Kevyillä ja jouhevilla liikennejärjestelmäsuunnitelmilla takaamme turvallisen 10-tien palauttamalla maakuntakaavaan eteläisen linjauksen (VE1, vihreä).

Vastine

Valtatien 10 kääntö ja vaihemaakuntakaavaehdotuksessa esitetyt linjausvaihtoehdot perustuvat useisiin mm. aluerakenteellisia vaikutuksia arvioineisiin selvityksiin sekä käytyyn vuoropuheluun maakunnan eri toimijoiden sekä Liedon kunnan virkamiesten välillä sekä Liedon kunnan ja Varsinais-Suomen liiton poliittisiin päätöksiin. Maakuntakaava tukee kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä, mutta siinä ei ole mittakaavasyistä osoitettu pyörä- eikä jalankulkuteitä. Tarve valtatie 10 varren kevyen liikenteen väylän jatkamisesta Tarvasjoelle asti huomioidaan sen sijaan seudun jatkuvassa liikennejärjestelmätyössä ja tarkistettaessa seuraavan kerran maakunnallista tai seudullista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa.

Laus./muist. ant.
Pvm
Seutukunta
Sisältö

Liedon Maamiesseura ry

26.1.2018 Dnro 91/2013

Turun seutu

Kaavaehdotuksessa valtatie 10:n eri linjausvaihtoehtojen vaikutuksia luonnonoloihin, maisemaan ja kulttuuriympäristöön ei ole otettu kestäväällä tavalla huomioon. Suunnitelmasta valtatie 10 kääntämisestä valtatie 9:lle on näistä syistä luovuttava ja valtatie 10:n kehittämistä on jatkettava muiden vaihtoehtojen pohjalta.

Valtatie 10:n pohjoinen käänntö valtatie 9:lle (vaihtoehto VE2) halkoo Aurajoen valtakunnallisesti merkittävää maisema-aluetta keskimäärin 3 kilometrin matkalla maisemallisesti avoimessa ympäristössä. Suunniteltu tiekäytävä on kokonaan uusi.

*Aurajokilaakso on valtioneuvoston päätöksellä vuodesta 1995 alkaen kuulunut noin 150 valtakunnallisesti arvokkaan maisema-alueen ryhmään. Ympäristöministeriön mukaan valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet ovat edustavimpia maaseudun kulttuurimaisemia, joiden arvo perustuu monimuotoiseen kulttuurivai-
kutteeseen luontoon, hoidettuun viljelymaisemaan ja perinteiseen rakennuskantaan.*

*Valtioneuvoston päätöksen mukaisella valtakunnallisesti arvokkaalla maisema-alueella toteutettavien suunnitelmien ja toimenpiteiden tulee olla sellaisia, ettei maisemakokonaisuuksien arvoja heikennetä. Alueella on suunnittelumääräys (maakuntakaavaehdotuksen selostus s. 56): Suunnitelmien ja toimenpiteiden alueella tulee olla maiseman arvoja turvaavia ja edistäviä. Rakentamisen tulee kohdistua aukeamien reunoilla ole-
massa olevaan rakenteeseen tukeutuen. Suunnittelu- ja rakentamistoimenpiteiden tulee edistää peltojen, niittyjen ja muiden avoimien maisematilojen säilymistä.*

Valtatien rakentamista uudelle tiekäytävälle ei voida pitää valtioneuvoston päätöksen mukaiselle valtakunnallisesti arvokkaalle maisema-alueelle mahdollisena suunnitelmana. Suunnitelma on ristiriidassa alueen suunnittelumääräyksen kanssa. Valtatien rakentaminen tuhoaa avointa maisematilaa ja sitä kautta

Vastine

Valtatien 10 käänntö ja vaihemaakuntakaavaehdotuksessa esitetyt linjausvaihtoehdot perustuvat useisiin myös maisemavaikutuksia arvioineisiin selvityksiin sekä käytyyn vuoropuheluun maakunnan eri toimijoiden sekä Liedon kunnan virkamiesten välillä sekä Liedon kunnan ja Varsinais-Suomen liiton poliittisiin päätöksiin. Valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet Aurajokilaakso mukaan lukien on osoitettu lainvoimaisessa kokonaismaakuntakaavassa. Merkintä ei ole rakennuskielto, mutta se tulee ottaa huomioon mm. tietä suunniteltaessa. Alueita koskevan suunnittelumääräyksen mukaan *suunnitelmien ja toimenpiteiden alueella tulee olla maiseman arvoja turvaavia ja edistäviä.*

Laus./muist. ant.
Pvm
Seutukunta
Sisältö

Muistuttajat D

29.1.2018 Dnro 91/2013

Turun seutu

Pyydämme painokkaasti ja ystävällisesti, että Satavan saaren tulevaa kehitystä ei jarrutettaisi maakuntakaavalla mitenkään, 'sinisellä katkoviivalla' tahi millään muullakaan menetelmällä.

Nyt jo iäkäs äitimme (s. 1934) oli aikanaan Kaks Kerran kunnan kaikkien aikojen toinen ylioppilas ja Satavan saaren ensimmäinen. Hän sai kävellä Höyttisten kotikylästänsä metsän läpi koululleen Satavan Samppaantien varrelle. Sittemmin on takapakkia tullut Satavan kehityksessä ja lapset kyyditetään kauas kouluun. Uuden koulun paikka on katsottuna Höyttistentien alkupään lähellä, mutta sitä ei tietenkään tule ennen kuin uusien asukkaiden sallitaan saapua saarelle.

Merelliseen ja metsäiseen ympäristöön ja yhteisöön olisi tulijoita, seutu on vetovoimainen ja taloudellisesti menestyvä eivätkä kaikki halua kaupunkikeskustaan, mutta kaavoitusta ei ole saatu Satavaan vielä tehdyksi.

Erinomainen uusi Maankäyttö- ja rakennuslaki on nyt avannut tien eteenpäin, sallimalla kylämaiset suunnittelutarveratkaisut. Tämä on mainio 'kevyen keskitien ratkaisu' saarelle, jota ei haluta rakentaa raskaasti, mutta jonka ei ole järkevää olla vain harvaa haja-asutusta. Joillakin alueilla tarvitaan epäilemättä myös asemakaavaratkaisuja yhteisten etujen edistämiseksi. Tällaisena näemme myös sen läntisen Satavan alueen, joka kaipaa toisaalta virkistysaluetta Annalaan, toisaalta puuttuvaa yhdystietä Höyttistentien-Vuohiluodontien yhdistämiseksi Samppaantiehen 'rengastien' luomiseksi koulukyydeille ja muutoinkin (hieman Kaks Kerran saaren rengastien tapaan). Kunhan kyläasutusta tulee alueelle - laajojen metsien reunamille - riittävästi ja infraratkaisut noudattavat teknis-taloudellisesti 'keskikevyttä' linjaa, uskomme että tämä tie vie eteenpäin ja koulukin tulee takaisin.

Omistamme Höyttisten kylässä, äitimme kotitalon peruja, kiinteistöt Vesikari ja Airistonranta, yhteensä noin 18 ha. Kaks Kerran-Satavan vesiosuuskunnan puolelta infra on kylillemme turvattu. Olemme vesiosuuskunnan toiminnan keskeisiä osakaslainarahoittajia (omilla pankkilainoillamme), koska olemme halunneet ajoissa varmistaa toimivat vesi- ja viemäriratkaisut tälle läntisen Satavan alueelle, jota vesiosuuskunnan linjat jo ovatkin lähestyneet sekä Samppaantien että Höyttistentien suunnilla.

Uuden tekniikan luomat uudet käytännölliset 'keskikevyet' kehitysmahdollisuudet ja ihmiskeskeiset innovaatiot kannattaa kyläalueilla tutkia tunnollisesti, muutoinkin kuin vesiosuuskunnan asioissa. Energiaratkaisut, kuten maalämpö, ovat kehittyneet voimakkaasti. Samoin langattomat laajakaistaratkaisut, jotka tukevat esimerkiksi etätyön voimakasta kehitystä. Ja ken tietää vaikka Satavan saaren lapsiakin kuljettaisi yllättävänkin pian kouluun sähköinen 'keskikevyt' robottibussi, joiden kehittämisessä ja kokeiluissa Suomi on maailman etulinjassa.

Pyydämme että maakuntakaava luottaa kaupungin käynnissä olevaan kaavoitukseen. Olkoon Satavan saari

Vastine

Maakuntakaavaehdotus ja Satava-Kaks Kerran osalta yleiskaavoitus ovat edenneet rinnakkaisina prosesseina. Tämä on selkiinnyttänyt saaria koskevia tavoitteita sekä pitkän aikavälin suunnitelmallisuutta korostavaa etenemispolkua. Maakuntakaavaehdotuksen ratkaisu tunnistaa Satava-Kaks Kerran -alueelle kohdistuneet erilaiset tarpeet rakentamisen ohjauksessa. Kehittämisperiaattemerkinnän alla olevaa maankäyttöä koskee voimassaoleva kokonaismaakuntakaava, joka mahdollistaa edelleen alueen kehittämisen maa- ja metsätalousvaltaisen alueen periaatteiden mukaisesti siihen asti kunnes osayleiskaava saa lainvoiman. Maankäyttö- ja rakennuslaki mahdollistaa sen, että yleiskaava lainvoiman saatuaan ohjaa alueellisilla suunnittelutarveratkaisuille entistä suunnitelmallisemmin haja-asutusalueiden rakentumista.

Maakuntakaava mahdollistaa uusien katujen rakentamisen Satavan alueelle. Maakuntakaavassa osoitetaan vain seudullisesti, maakunnallisesti ja valtakunnallisesti merkittävä liikenneverkko. Kaupunkien ja kuntien yleis- ja asemakaavat tarkentavat liikenneverkkoa ja maankäyttöä maakuntakaavan pohjalta.

Laus./muist. ant.
Pvm
Seutukunta
Sisältö

Meidän Turku - Vårt Åbo ry

22.1.2018 Dnro 91/2013

Turun seutu

Meidän Turku - Vårt Åbo ry pitää hyvänä, että maakuntavaihekaavan lähtökohtana ovat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, joissa painottuvat kestävä ja toimiva yhdyskuntarakenne, palveluiden saavutettavuus sekä liikennetarpeen minimointi. Valitettavasti nämä periaatteet eivät täysin toteudu esitetyssä vaihemaakuntaehdotuksessa.

Lisäksi tavoitteissa todetaan muun ohessa:

"Alueidenkäytöllä edistetään yhdyskuntien ja elinympäristöjen ekologista, taloudellista, sosiaalista ja kulttuurista kestävyyttä. Olemassa olevia yhdyskuntarakenteita hyödynnetään sekä eheytetään kaupunkiseutuja ja taajamia. Taajamia eheyttäessä parannetaan elinympäristön laatua."

"Yhdyskuntarakennetta kehitetään siten, että palvelut ja työpaikat ovat hyvin eri väestöryhmien saavutettavissa ja mahdollisuuksien mukaan asuinalueiden läheisyydessä siten, että henkilöautoliikenteen tarve on mahdollisimman vähäinen."

"Saaristomerellä kiinnitetään huomiota alueen jakaantumiseen rannikko-, väli- ja ulkosaaristoon sekä niiden luonnon, kulttuuriympäristöjen ja asutuksen ominaispiirteiden säilymiseen. Samalla otetaan huomioon elinkeinoelämän ja pysyvän asutuksen tarpeet. Saaristomerellä turvataan kulttuurimaiseman kannalta merkittävien alueiden ja riittävän laajojen rakentamattomien alueiden säilyminen"

Hyvää vaiheasemakaavassa on suhteellisen vahva panostaminen raideliikenteeseen sekä pitkillä matkoilla että lähiliikenteessä. Valitettavasti se ei sisällä kokonaisvaltaista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa tai -strategiaa, koska samalla halutaan tukea myös yksityisautoilun houkuttelevuutta esimerkiksi Hirvensalon uuden sillan ja ns. Välikehän myötä.

Kakkua ei voi samaan aikaan sekä säästää että syödä. Liikennepolitiikka on valintojen tekemistä. Niin kauan kuin valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden ja ekologisen yhdyskuntakehityksen vastaista henkilöautoiluun kannustamista halutaan ylläpitää yhdyskuntien hajoamisen, uusien autoiluväylien rakentamisen ja autoilun "vapauden" myötä, joukko- ja kevytliikenteeseen sekä erilaisiin yhteiskäyttö- ja taksipalveluihin perustuvan kokonaisvaltaisen liikennejärjestelmän suunnitteleminen ja toteuttaminen on vaikeaa ja hyvin kallista. Esimerkiksi vaihekaavaan sisältyvien Hirvensalon tie- ja siltahankkeiden hinta on ainakin 30 miljoonaa euroa. Paljon pienemmällä summalla voitaisiin kehittää joukkoliikennettä Hirvensalon suuntaan ja mahdollista liittytaliikennettä Föliin pohjoisosasta, Moikoisista. Tietävästi enin osa hirvensalolaisten henkilöautoliikenteestä (lähinnä työmatkat) suuntautuu Kupittaan tai ydinkeskustaan. Tätäkään ei ole selvitetty, vaikka vaihekaavassa ollaan valmiita investoimaan "välttämättömään" siltaan.

Suomen yhdyskunnat ja kaupungit ovat maalaistuneet, siis hajautuneet, 1980-luvulta lähtien, eikä Turun seutu ole poikkeus. Nyt trendi alkaa olla parempi, kun entisiä tehdasalueita otetaan Turun mantereella asuin- ja myös työpaikkakäyttöön. Nuorempi polvi, myös lapsiperheet, haluaa yhä useammin asua urbaanissa ympäristössä kaukana keskustasta sijaitsevien omakotitalojen sijaan. Turun saarien kaavoittaminen asuinkäyttöön hajauttaa pahasti Turun yhdyskuntarakennetta. Hajautuminen on tehnyt kannattavasta joukkoliikenteestä vaikeammin toteutettavan (Autoriippuvainen yhdyskunta ja sen vaihtoehdot. Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus ja koulutuskeskuksen julkaisu B 101. Aalto-yliopisto, Espoo 2010).

Turun koko kaupungin asukastiheys on 767,6 as./km² (31.8.2017), kun Hirvensalon asukastiheys on noin 700

as./km². Turun mantereen keskusta-alueilla sekä esimerkiksi Halisissa ja Varissuo-Lausteella asukastiheys on huomattavasti korkeampi (yli 2000 as./km²). Maria-Paattinen ja saaret alentavat Turun kokonaisasukastiheyttä huomattavasti. Aalto-yliopiston tutkijoiden mukaan tarvitaan 20 as./ha eli 2000 as./km², jotta joukkoliikenne olisi kannattavaa. Hirvensalon asukasmäärän tulisi yli kaksinkertaistua ennen kuin tästä ns. taajamasta tulisi "joukkoliikennekelpoinen". Sellaisen väkimäärän asuttaminen Hirvensaloon, maalaissaareen, edellyttäisi todennäköisesti noin 100 miljoonan infrainvestointeja kunnallistekniikkaan, katuihin, siltoihin,

päiväkoteihin ja kouluihin. Siihen ei mantereella asuvilla turkulaisilla ole varaa, sillä hirvensalolaiset eivät veroillaan pysty kattamaan hulppeita kustannuksia, joita kallioisen ja savisen saaristomaaseudun saattamisesta kaupunkikuntoon syntyy. Sen sijaan Turun laajan keskusta-alueen mantereen vanhojen tehdasalueiden kaavoittaminen ei tuota juuri mitään infrakustannuksia, koska nyt vanhenevan väestön keskusta-alueella on koulu- ja päiväkotipaikkoja, kunnallistekniset ja katurakennuskustannukset ovat vähäisiä, eikä alueella tarvita siltoja tai tunneleita.

Varsinais-Suomen liiton laatimassa Tietoiskussa 7.4.2015 "Taajamien yhdyskuntarakenne hajautuu Varsinais-Suomessa" todetaan, että ns. taajamat hajautuvat maakunnassa mutta Hirvensalo tiivistyy. Listalla on ns. taajamina Turusta Satava-Kaskerta ja 'Turku', jotka kuulemma hajautuvat, sekä Kreivilä-Järkärlä, Moisio 2 (8) ja Hirvensalo, jotka "selvityksen" mukaan tiivistyvät. Mittarina on ollut taajaman pinta-alan ja asukasluvun muutosnopeuden välinen ero (%-yks.) vuosina 1980–2010. Hirvensalo on tässä "tutkimuksessa" parhaiten tiivistynyt taajama. Tietoisku 7.4.2015 "Taajamien yhdyskuntarakenne hajautuu Varsinais-Suomessa", jota on käytetty vaihemaakuntakaavan selvityksenä, edustaa törkeää maakuntapäätäjien ja maakunnan asukkaiden, erityisesti turkulaisten, harhaanjohtamista: Hirvensalon, Kreivilä-Järkärlän ja Moisio ns. taajamien asukastiheys ei ole lähelläkään sellaista urbaania tasoa, jota Turun kaupunkialueelta voidaan edellyttää ekologisessa kaupungissa. Ko. alueille on muuttanut lisää asukkaita, mutta ne ovat edelleenkin maaseutu-taajamia. On käsittämätöntä, että Turusta ei ole löydetty muita taajamia (kaupunginosia), vaikka niitä, tiiviisti asutettuja ja tiivistyneitä, on mantereella lukuisia. Vaihekaavassa A-merkinnällä taajamatoimintoja on kuitenkin sijoitettu ympäri manner-Turkua.

Varsinais-Suomen liiton tarkoitushakuinen ja mielivaltainen käsitys Turun kaupunkialueen ns. taajamista asettaa koko taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaavan outoon valoon. Onko tarkoituksena vain edistää maaseutumaisen ns. taajamien - etenkin Turun kaupungin sisäisten lempilapsen, Hirvensalon - lisärakentamista vastoin vaihekaavalle asetettuja tavoitteita?

Liikenteen osalta vaihekaavan selostuksessa todetaan: "Nykyiset kehityssuunnat eli yhdyskuntien hajautuminen ja palvelupisteiden vähentyminen pidentävät matkojen pituuksia heikentäen kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä. Samalla autonomistuksen kasvu, varsinkin autokaupunkialueella yleinen perheen toinen auto, vähentää merkittävästi muiden kulkutapojen käyttöä. Maankäytön kehittämisessä tarvitaan kävelyn ja pyöräilyn edellytysten nostamista suunnittelun lähtökohdaksi. Avainasemassa on uuden rakentamisen ohjaaminen kaupunkiseutujen jalankulku- ja pyöräilyvyöhykkeille." (alleviivaus muistuttajan)

Karttaote

Kuten tunnettua, Hirvensalo kuuluu autokaupunkivyöhykkeeseen, kuten esimerkiksi Kaarinan Kuusisto. Siitä huolimatta Hirvensaloon, virkistys- ja luonnonsuojelualueelle Vaahemäki-Sorttamäessä, ollaan kaavoittamassa huomattavasti lisäasutusta katuineen ja keskustatoimintoineen sekä silta. Liikennettä käsittelevä vaihekaava ei sisällä liikenneselvityksiä, vaan siinä viitataan muihin yleisluontoisiin liikennestrategia- asiakirjoihin. Varsinais-Suomen liikennestrategiassa 2035+ vuodelta 2014 todetaan: "Myös Turun seudulla tarvitaan määrätietoista autoliikenteen kasvua hillitsevää ja kestävämpiä kulkutapoja suosivaa liikenne- ja maankäytöpolitiikkaa." (alleviivaus muistuttajan)

Turun seudun (rakennemallialueen/MAL) liikennejärjestelmäsuunnitelmassa 2035 vuodelta 2014 todetaan: "Maankäyttöä ja liikennettä suunnitellaan ja toteutetaan kokonaisuutena siten, että kaavoitus- ja liikennetarkaisut tukevat toisiaan ja ohjaavat kehitystä kohti eri alueiden yhteisesti sovittuja ja alueiden vahvuuksista lähteviä kehittämistavoitteita. Edistetään sellaisia uusia toimintatapoja ja maankäyttötarkaisuja, joilla liikkumistarve vähenee. Kuntien uusi maankäyttö ohjataan alueille, jotka tukevat arjen toimintojen hyvää saavutettavuutta myös kestäväillä kulkutavoilla." (alleviivaus muistuttajan)

Vaikka kyseessä on myös liikenteen vaihekaava, siitä puuttuvat kaikki konkreettiset toimenpide-ehdotukset joukkoliikenteen kehittämiseksi ja henkilöautoilun houkuttelevuuden vähentämiseksi. Turun keskustaviisiokin sisältää enemmän liikenteen kehittämistä kuin kyseinen vaihekaavaehdotus. Se ei sisällä esimerkiksi paikointusmaksustrategiaa, joka on merkittävä tapa vähentää yksityisautoilun houkuttelevuutta, sillä ilmainen tai edullinen paikoitus kaupunkialueella on merkittävää henkilöautoilun pilottukea (mm. Tampereen teknillinen korkeakoulu). Lisäksi puuttuu tulevaisuuden visio sähkö- ja robottiautoista, autojen yhteiskäytöstä, erilaisista

taksipalveluista sekä liityntäliikenteestä sekä Föliin että kaukoliikenteeseen. Ei riitä, että vuonna 2014 laadituissa liikenneasiakirjoissa esitetään toiveita ja visioita.

Pysäköinti on massiivinen henkilöautoilun piilotuki

Taulukko 2: Arvio yhden pysäköintipaikan vuosittaisista kustannuksista Tampereen keskustassa

Yhdistyksen yksityiskohtaisemmat näkemykset:

1. Valitettavasti maakuntavaihekaavaan ei sisälly merkittäviä muutoksia luonnosvaiheeseen verrattuna aiempaan Turun osalta. Kaiken kaikkiaan vaihemaakuntakaava on sekava ja luo sekavuutta, koska se olisi voimassa siten, että myös nykyinen maakuntakaava olisi osittain voimassa. MRL:n mukaan voidaan laatia vaihekaavoja. Niiden pitäisi kuitenkin olla varsinaista maakuntakaavaa täydentäviä ja käsitellä vain jotakin erityisaihetta, kuten liikennettä, kulttuuriympäristöjä, tuulivoimaloiden sijoittamista ja viheralueita.

Tämä vaihekaava käsittelee sekä yhdyskuntarakentamista (ns. taajamien kehittämistä) että liikennettä eli keskeisiä asioita ja tulisi osittain voimaan yli varsinaisen maakuntakaavan. Se luo sekavan tilanteen suunnitteluasiakirjoihin. Yhdistyksen näkemyksen mukaan vaihekaavan laatiminen ns. taajamien maankäytöstä ei ole maankäyttö- ja rakennuslain mukaista. Rakentamisen mahdollistava kaavoittaminen on varsinaisen maakuntakaavan uudistamisen asia. On parasta laatia ensin uudistettu maakuntakaava ja sen jälkeen erikseen liikenteen ja palveluiden vaihekaava.

2. Vaikka yhdistys kannattaa maankäytön suunnittelun joustavoittamista siten, etteivät laaditut kaavat olisi vanhentuneita jo silloin kun ne hyväksytään, on vaikeaa ymmärtää massiivisten asuinalueiden suunnittelusta "strategisina" reservialueina. Tämä lienee myös nykyisen maankäyttö- ja rakennuslain vastaista. Hallinto-oikeus kumosi aikoinaan Satava-Kaksikerran osayleiskaavan samankaltaisista syistä.

3. Hirvensaloon ja erityisesti Satavaan ja osin Kaksikertaan suunnitellut asuinalueet eivät ole Valtakunnallisten

alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) ja maankäyttö- ja rakennuslain mukaisia, mm. siksi, että ne sijaitsevat Saaristomeren herkillä saarilla, irrallaan muusta yhdyskunnasta. Niiden rakentaminen lisää liikennettä ja kunnallisteknisiä kustannuksia - mm. useiden siltojen sekä koulujen ja päiväkotien rakentamista - samalla kun Turun kaupunki lakkauttaa ja yhdistää mantereen kouluja ja päiväkoteja. MRL edellyttää taloudellisten vaikutusten arviointia, ml. Kaavan toteutumisesta aiheutuvat kunnallistekniset infrastruktuuri- ja palveluinvestointikustannukset. Hirvensalon ja varsinkin Satavan osalta kustannukset ovat kohtuuttoman korkeat verrattuna täydennys- ja lisärakentamiseen Turun mantereella mm. keskustan liepeillä, Linnakaupungissa, Pitkämäessä sekä mm. Skanssissa. Vaihemaakuntakaavaluonnoksesta puuttuu kokonaan taloudellinen tarkastelu, joten se ei ole MRL:n mukainen.

Varsinais-Suomen liitto toteaa vastineessaan yhdistyksen mielipiteeseen luonnoksesta: "Hirvensalon sijainti kaupunkiseudulla ei poikkea merkittävästi muista saavutettavuudelta hyvistä taajama-alueista. Satava-Kaksikerta on väistämättä taajamoitumiskehityksensä johdosta osa Turun kaupunkiseudun yhdyskuntarakennetta ja alueeseen liittyvät kysymykset edellyttävät suunnitelmallista etenemistä." Mitään perusteluja ei ole esitetty, vaikka vaihekaavaehdotukseen luvattiin lisää selvityksiä. Hirvensalo sijaitsee yhden sillan takana, Satava kahden sillan takana ja Kaksikerta pussin perällä kolmen sillan takana. Saarilla on hyvin vähän valmista infrastruktuuria, lisärakentaminen hajauttaa Turun kaupungin yhdyskuntarakennetta sekä tulee mantereella asuville hyvin kalliiksi. Turun Yleiskaava 2029 -selvityksissä on todettu, että Hirvensalon kaavoittaminen ei ole Turun kaupungille kannattavaa. Esimerkkialueena on toiminut Kukola. Laskelmissa ei ole edes otettu huomioon massiivisia silta- ja muita normaalin infrastruktuurin lisäksi saarella tarvittavia investointeja. Turussa on mahdollisuuksia rakentaa runsaasti uudisrakennuksia, jotka yhdistyvät tehokkaasti nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen mm. Linnakaupungissa, Skanssissa ja Pitkämäessä sekä Itäharjulla.

Maakuntakaava ei voi olla kunnanisien toiveiden tynnyri. Sen pitää perustua maankäyttö- ja rakennuslakiin. Asutuksen hajauttaminen saarille ja uusien siltojen rakentaminen lisäävät autoriippuvaisia yhdyskuntia ja henkilöautoilua, kasvihuonepäästöjä sekä kustannuksia. Nykyisen Hirvensalon sillan ns. liikenneongelmat johtuvat nimenomaan henkilöautoliikenteestä. Turun kaavoitusosaston johto ja johtavat poliitikot - joista moni

asuu Hirvensalossa - antavat ymmärtää, että kaikki haluaisivat muuttaa saarelle. Turun Yleiskaava 2029:ään liittyvän asukaskyselyn mukaan Hirvensaloon sijoitaisi ensisijaisesti rakentamista vain 4,8 % vastanneista sekä Satavaan ja Kaksikertaan 1,7 %. Palveluiden läheisyyttä arvostetaan ja joukkoliikennettä halutaan kehittää. Tiivistä rakentamista ja laajoja virkistysalueita suositaan. Vastaajista 45 % on sitä mieltä, että maankäyttöä tulisi ensisijaisesti tiivistää työpaikkojen ja joukkoliikenteen läheisyydessä, 30 % tiivistäisi ennen kaikkea palveluiden lähellä. Kaupungin tiivistäminen ja joukkoliikenteen edistäminen siis ovat enemmistön toiveena. 60:n prosentin mielestä kestävätkä liikenne- ja ratkaisut toteutuvat parhaiten parantamalla jalankulun ja pyöräilyn mahdollisuuksia erityisesti keskustassa ja muissa keskustamaisissa ympäristöissä.

Moni Hirvensaloon "merellisyyden" ja "hyvämainaisuuden" vuoksi muuttanut on pettynyt siihen, että koti-asuinalue on itse asiassa aivan samanlainen pellolle rakennettu rakennuskompleksi kuin missä muualla tahansa, koska vapaita rantoja ei enää ole ja maisemat ovat pilalla huonon suunnittelun ja rakentamisen vuoksi. Kannattaisi joskus kysyä myös Vaarniemessä liikkuvilta kaarinalaisilta, mitä mieltä he ovat Hirvensalossa maisemasta ja rakentamisesta.

Karttaotteet: Voimassa oleva maakuntakaava, vaihemaakuntakaavaehdotus

Yhdistys pitää niin ikään ylimitoitettuina Friskalanlahden-Rauvolanlahden Natura luonnonsuojelualueen liepeille kaavoitettuja asuinalueita sekä Turun että Kaarinan puolella, Hirvensalossa sekä Rauvolassa ja Vaarniemessä, Turun puolella jo nykyinen Hirvensalon kaavoittaminen on nakertanut Friskalanlahden luontoarvoja. Yhä lisääntyvä liikenne, myös veneliikenne, sekä asuinrakentaminen Natura-alueen ympärille vaarantavat Saaristomeren alueeseen kuuluvan Friskala-Rauvola luonnonsuojelualuekokonaisuuden tulevaisuuden. Vaikka vaihekaavassa ei tarkastella luontoarvoja, niiden suojeleminen on MRL:n ja Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaista. Vaihemaakuntakaavaehdotuksessa on jopa vedetty "punainen lenkki" eli kaupunkikehittämisen kohdealue osittain Friskalanlahden suojelualueen yli.

Karttaotteet: Voimassa olevan maakuntakaava suojelualueet ja Vaihemaakuntaehdotus

Vaihekaavaan ei ole merkitty Friskalanlahden ja Vaahemäki-Sorttamäen viher- ja suojelualueita, vaikka eräitä muita alueita on merkitty. Tämä tekee kaavoituksen hahmottamisen hankalaksi.

5. Hirvensalon uusi sillavarauus Uittamolta Hirvensalon Kaistarniemeeseen on MRL:n ja valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden vastainen. Sillarakentaminen liittyy täysin ylimitoitettuun ja kalliiseen Hirvensalon (ja Satavan ja Kaksikerran) kaavoittamiseen, josta ei ole tehty edes taloustarkastelua ja joka lisää autoliikennettä, vähentää Friskala-Rauvonlahden luontoarvoja sekä hajauttaa yhdyskuntia. (ks. myös kohta 3. ja 4.).

Sillavarauus on nykyisessä maakuntakaavassa "yhteystarpeena", vaikka tarvetta ei ole edes selvitetty. Sitä ei ole selvitetty tässä vaihemaakuntaehdotuksessakaan. Pelkkä yksityisautoilun "tarve" ei ole MRL:n mukainen peruste sillan rakentamiseksi. MAL asiakirjat tai muut strategiapaperit eivät ole juridisesti sitovia eivätkä MRL:n mukaisia kaavaselvityksiä.

Vaahemäki on Turun seudulla harvinainen reunamoreenimuodostuma, joka on kasvillisuudeltaan kuivaa lehtoa

(nuokkuhelmikkälinnunherne -tyyppi). Selänteellä kasvaa yli 100 tammea ja toistasataa pähkinäpensasta. Voimassa olevassa maakuntakaavan selostuksessa todetaan: "Yhteystarvemerkintä sijoittuu maakuntakaavan

virkistystoimintojen alueelle, kulkee suojelualueen SL853026 vierestä ja leikkaa suunniteltua ulkoilureittiä. Silta

sijoittuu herkkään maisematilaan. Tieyhteys vaikuttaa jossain määrin kielteisesti edellä mainittuihin seikkoihin

ja liikenneyhteyden parantamistavoite on ristiriidassa kaavan virkistys- ja suojelutavoitteiden kanssa."

Uittamon silta ei edes vähennä henkilöauto ruuhkia. SITO Oy:n Hirvensalon yleiskaavoitusta varten laatimassa selvityksessä 3.3.2008 todetaan, ettei Sorttamäki-Uittamo-silta poista ruuhkia mantereeseen puolella, koska suuri osa liikenteestä kulkisi keskustaan Myllytunnelin kautta Hirvensalon molemmilta silloilta.

Liikenteellinen ongelma ei ole Hirvensalon silta, vaan Aurajoen ylitykseen liittyvä pullonkaula, joka syntyy vain ja ainoastaan henkilöautoliikenteen vuoksi.

6. Turkuun suunniteltu ns. välikehä on niin ikään valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden ja MRL:n vastainen, koska se lisää autoliikennettä, melua ja saasteita ja hajauttaa yhdyskuntia nelikaistaisen väylän eri puolille Helsingintien tapaan. Kehäväylän oletettu tarve perustuu vahvasti Hirvensalon ylimitoitettuun, luonnolle haitalliseen ja kalliseen rakentamiseen.

Yhteenvetona yhdistys pitää vaihekaavaa sekavana, sen selvityksiä puutteellisina ja/tai tarkoitushakuisina - talous selvitykset puuttuvat kokonaan - sekä maankäyttö- ja rakennuslain vastaisena, ml. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. Ensin on parasta uudistaa varsinainen maakuntakaava ja laatia sen jälkeen erikseen liikenteen ja palvelujen vaihemaakuntakaava, jolloin rakentamista mahdollistavan kaavoituksen perusteet tulevat paremmin selvitettyiksi ja maakuntakaavoitus selkeämmäksi.

Vastine

Vaihemaakuntakaava laaditaan täydentämään kokonaismaakuntakaavaa, jonka merkinnät ovat voimassa lukuun ottamatta niitä merkintöjä, jotka vaihekaava korvaa tai kumoaa. Kaava-aineistoon kuuluu ns. epävirallinen kaavakartta, josta kokonaismaakuntakaavatilanne ilmenee. Kaavan teemojen ulkopuolisia teemoja ml. virkistysalueet on osoitettu ainoastaan, mikäli ne korvaavat aiemman aktiivisen maankäyttötarkoituksen. Maakuntakaavaehdotuksen laadintaa ovat ohjanneet rakennemallissa sitoudutut periaatteet, tehdyt selvitykset, kuntien yleiskaavat tai meneillään olleiden yleiskaavaprosessien selvitykset sekä asemakaavat. Alueiden käytön taloudellinen tarkastelu sisältyy vaihemaakuntakaavan kokonaisratkaisuun ja sen perusteluihin. Vaikutuksia on kuvattu vaikutusten arvioinnissa (kaavaselostus ja kaavakortit).

Yhteiskunnan kyky sopeutua ennustettaviin tai näköpiirissä oleviin muutoksiin tapahtuu hitaasti. Siksi muutokset alue- ja yhdyskuntarakenteessa ovat hitaita ja rakenteiden muuttaminen tapahtuu vaiheittain. Maakuntakaavoituksella on monta aikaulottuvuutta. Samanaikaisesti, kun strategisilla merkinnöillä tavoitellaan välttämättömiä suunnanmuutoksia mm. yhdyskuntarakenteen eheyttämiseksi ja kestävien liikkumismuotojen lisäämiseksi, tulee kaavan mahdollistaa myös lähitulevaisuuden vaihtoehtoiset ratkaisut.

Keskusverkkoaineiston perustella lähtökohtaisesti Varsinais-Suomen yhdyskuntarakenne on hajautunut, suunnittelun perustuttua taajama-alueiden laajentumiselle. Olemassa olevan yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen tähtäävät toimenpiteet ovat ensisijaisesti kehittämistoimenpiteitä sekä sitoutumista sisänpäin kasvavan suunnittelun periaatteisiin. Vaihemaakuntakaavan perusratkaisu hyödyntää ja täydentää olemassa olevaa alue- ja yhdyskuntarakennetta. Vaihemaakuntakaavassa osoitetut uudet taajamatoimintojen alueet laajentavat olemassa olevia taajama-alueita tukeutuen pääosin olemassa olevaan infraan ja palvelurakenteeseen. Kehittämistoimenpiteet kohdistuvat pääosin olemassa olevaan tieverkkoon, mikä on yhdyskuntataloudelle edullisempää kuin uuden tieverkon rakentaminen.

Keskusverkkoanalyysin taajama-aineisto pohjautuu Suomen ympäristökeskuksen tuottamaan viralliseen taajamajakoon. Turun kaupunkiseudun laaja ja yhteenkasvanut keskustaajama on kuitenkin jaettu osiin kuntarajojen perusteella. Tämän lisäksi keskustaajamasta on Turun alueella tarkasteltu erikseen Hirvensalon ja Satava-Kakserran alueita, jotka ovat luonteeltaan hyvin erilaisia muuhun keskustaajamaan verrattuna. Moisio ja Kreivilä-Jäkärilän taajamat ovat puolestaan keskustaajamasta erillisiä satelliitteja, minkä vuoksi niiden kehitystä tarkastellaan erikseen.

Keskusverkon tarkastelu on tehty koko maakunnan taajamaverkon näkökulmasta, jolloin tarkastelun mitta-kaava on kaupunginosatasoa suuripiirteisempi. Tässä vertailussa em. Turun reuna-alueiden taajamien kehitystä ei tule verrata keskustaajaman yksittäisten kaupunginosien kehitykseen, vaan muiden Turun seudun kehyskuntien taajamien kehitykseen. Esimerkiksi Hirvensalon kehitys poikkeaa Ruskon kehityksestä siinä, että vaikka molemmissa taajaman pinta-ala on kasvanut nopeasti, on Hirvensalossa taajama-alueen asukastiheys samaan aikaan kasvanut, kun Ruskolla asukastiheys on alentunut. Analyysissä siis tarkastellaan yhdyskuntarakenteen kehityksen muotoja, ei taajamien urbaanisuuden tasoa.

Kaupunkikehittämisen satelliitti kohdealue -merkinnällä osoitetaan kaupunkiseudulla ne alueet (ml.

Hirvensalo), joilla on jo tiivis kytkentä ydinkaupunkialueen sisällä ja joiden vahvistaminen on seudun yhdyskuntarakenteen eheyttämisen ja kannattavan joukkoliikenteen kehittämisen kannalta ensiarvoisen tärkeää. Kehittämisperiaatemerkintään sisältyy arvokkaiden alueiden huomioiminen. Ote suunnitelmääräyksestä: "Alueen kehittämisessä tulee turvata luonto-, kulttuuriympäristö- ja maisema-arvot sekä yhtenäisten virkistysalueiden ja ekologisten yhteyksien jatkuvuus."

Maakuntakaavaehdotus ja Turun saarten osalta yleiskaavoitus ovat edenneet rinnakkaisina prosesseina. Tämä on selkiinnyttänyt saaria koskevia tavoitteita sekä pitkän aikavälin suunnitelmallisuutta ja suunnittelu-keinoja sekä viestiä yhdyskuntarakenteen kehittämisen suunnista ja reunaehdoista eri kaavatasoilla. Maakuntakaavaehdotuksen ratkaisu tunnistaa mm. Satava-Kakskerran -alueelle kohdistuneet erilaiset tarpeet rakentamisen ohjauksessa ja yleispiirteisyydessään edellyttää kuntakaavoitukselta alueiden käyttötarkoituksen tarkentamista. Maakuntakaavan taajamatoimintojen aluerajausta perustelee Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035 sekä Satava-Kakskerran osayleiskaavaa varten laaditut rakennettavuus- ja maisemalliset selvitykset ja tarkastelut.

Yhdyskuntarakenteen laajentumisen selvitysalue -merkintä osoittaa erityisesti alueita, joilla keskeistä on selvittää alueiden merkitys yhdyskuntarakenteen kehitykselle sekä arvioida vaikutukset maakuntakaavassa ensisijaisesti kehitettävillä ja toteutettavilla alueilla. Eteneminen alueiden kehittämisessä tulee tapahtua pääsääntöisesti yleiskaavoituksella suunnitelmallisesti ja vaiheistaen, mikäli seudun perusteltu väestökehitys ym. mahdollistaa alueiden aktiivisemmän tarkastelun pitkällä aikavälillä. Alueen suunnittelun tulee myös tukea kestävästä liikennejärjestelmän tavoitteita. Alueiden toteutuminen on kaavan lähtökohtien mukaan mahdollista vasta kaupunkikehittämisen kohdealueiden edellytysten toteutumisen jälkeen. Tämä sisältää ajatuksen, jonka mukaan alueen edellytykset kytkeytyä kaupunkikehittämisen kohdealueilla toteutettuun / edistettyyn kestäväan liikkumisjärjestelmään ovat mahdolliset. Kehittämisperiaatemerkinnän alla olevaa maankäyttöä koskee voimassaoleva maakuntakaava. Periaatemerkintä ei määrää alueen maankäytön käyttötarkoitusta vaan sillä määritellään periaatteita alueen kehittämiseksi tai turvaamiseksi.

Vaihemaakuntakaava pohjautuu Turun alueella voimassa olevaan Turun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaan (2014), jossa tavoitteeksi on asetettu kaikkien liikennemuotojen kehittäminen. Seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on osoitettu myös toimenpiteitä liikennejärjestelmän kehittämiseksi, joista seudullisesti, maakunnallisesti ja valtakunnallisesti merkittävät on osoitettu myös vaihemaakuntakaavan kartalle. Maakuntakaavakartassa korostuvat tiet, kadut ja ratalinjat, koska esimerkiksi joukkoliikenteen reittien sitominen maakuntakaavatasoiseen, harvemmin päivitettävään asiakirjaan nähdään jäykkänä keinona kehittää liikennemuotoa, joka pystyisi muutoin vastaamaan nopeisiin muutoksiin yhdyskuntarakenteessa. Mittakaavalisista syistä maakuntakaavassa ei pystytä osoittamaan myöskään pyöräilyreittejä eikä jalankulkualueita, mutta kestävien liikennemuotojen kehittäminen on osoitettu kehittämisen kohdealueiden määräyksissä, jotka koskevat varsin laajoja taajama-alueita niin Turussa kuin muuallakin seudulla ja maakunnassa.

Uittamon silta ei ole ainoastaan uusi yhteys Hirvensalosta mantereelle vaan osa Turun kaupunkiseudun liikenneverkon kokonaisratkaisua (Turun kaupunkiseudun rakennemalli ja Turun kaupunkiseudun rakennemallialueen liikennejärjestelmäsuunnitelma) ja ns. välikehää, mikä tulee myös vaikutuksia arvioitaessa ottaa huomioon. Silta on edellytys saarten maankäytön kehittämiselle suunnitellulla tavalla. Yhteys mahdollistaa Turun keskustan kiertävät vaihtoehtoiset reittivaihtoehdot keskeisille työpaikka-alueille ja parantaa saarten joukkoliikenteen kehittämismahdollisuuksia.

Maakuntakaavan luonne on strateginen, eikä maakuntakaavalla ole puututtu asioihin, jotka ovat selkeästi paikallisen tason päätöksistä riippuvaisia tai joista ei ole tehty seudullisesti tai maakunnallisesti yhteistä päätöstä tai linjausta. Esimerkiksi parkkipaikoituksen aiheuttamaan verolliseen piilotukseen pystytään vaikuttamaan valtakunnallisella tasolla lainsäädännön keinoin – ja toisaalta kuntatasolla vähentämällä parkkipaikoitusta ja korottamalla parkkipaikoituksen maksuja. Maakuntakaavatasolla on esitetty strategiseksi tavoitteeksi, että esimerkiksi Turun kaupungin taajama-alueella pääpaino liikennejärjestelmän kehittämisessä tulisi olla joukkoliikenteen, pyöräilyn ja jalankulun kehittämisessä. Jos näitä kehitetään tavoitteiden mukaisesti, tarkoittaa se myös, että parkkipaikkojen määrää vähennetään oleellisesti nykyisestä tai rajoitetaan niiden käyttöä.

Tällä hetkellä jo merkittävä osa aktiivisen maankäytön alueista mm. Turun ja Salon kaupunkiseuduilla sijaitsee autokaupunkialueilla ja edellisestä maakuntakaavakierroksesta alueet ovat pinta-alallisesti kasvaneet

Varsinais-Suomen liitto

Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaava

Ehdotuksesta saadut muistutukset ja niihin laaditut vastineet

Maakuntahallitus 19.3.2018

kuntakaavoituksella. Tällä maakuntakaavakierroksella autokaupunkivyöhykkeelle osoitetut täysin uudet, vielä kaavoittamattomat aktiivisen maankäytön alueet sijoittuvat rakenteellisesti hyvien kulkuyhteyksien varrelle tai laajentavat yhdyskuntarakennetta johdonmukaisesti. Prosessin aikana on tunnistettu ja arvioitu, että autokaupungin laajeneminen vaikeuttaa pyrkimyksiä hillitä kasvihuonekaasupäästöjen määrää. Rakenteen hajautumisen riski on edelleen suurin etenkin Turun kaupunkiseudulla, mikäli MAL-sopimuksen periaatteisiin ei täysin sitouduta.

Kaavoitusprosessin aikana on tullut selväksi, että kaavoitusta tulee jatkossa kehittää yhä selkeämmin kokonaisvaltaisesti myönteisten ilmastovaikutusten tavoitteiden näkökulmista. Maakuntakaavan vaikuttavuus edellyttää kuitenkin poliittiselta päätöksenteolta, asukkailta ja yrityksiltä arvovalintoja usein tilanteissa, joihin maakuntakaavan ohjausvaikutus ei ulotu.

Varsinais-Suomen liitto
Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaava
Ehdotuksesta saadut muistutukset ja niihin laaditut vastineet
Maakuntahallitus 19.3.2018

Laus./muist. ant.

Paimion kaupunki

Pvm

13.2.2018 Dnro 91/2013

Seutukunta

Turun seutu

Sisältö

Kaupunginhallitus päättää ilmoittaa Varsinais-Suomen liitolle lausuntonaan, ettei Paimion kaupungilla ole huomautettavaa Varsinais-Suomen maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaavaehdotuksesta.

Vastine

Laus./muist. ant.
Pvm
Seutukunta
Sisältö

Muistuttaja E

25.1.2018 Dnro 91/2013

Turun seutu

Ohitustien nelikaistaistamisen yhteydessä 1993 on rakennettu uusi tieyhteys Ruskolta Kuninkojan maantien kautta ohitustielle ja edelleen yhteys Turkuun. Kuninkojan maantieltä ohitustielle on rakennettu noin yhden kilometrin pituinen kolmas kaista Helsingin suuntaan ja vastaava kolmas kaista on myös Helsingin suunnasta. Myös Raision suuntaan on korkeatasoiset liittymät molempiin suuntiin. Nämä kaistat mahdollistavat sujuvan ja turvallisen liikenteen ohitustielle ja Turun suuntaan. Koska Kuninkaanväylän, Kuninkojan maantien ja jäljellä olevan Vahdontien avulla voidaan hoitaa nykyiset ja kehittyvät liikennetarpeet alueella on ko. tien pätkä lakkautettu yleisenä maantienä 26.3.1993 rekisteröidyssä yleisen tielain mukaisessa tietöimituksessa n:o 114923-2 (at 7:107).

26.03.1993-15.2.2017 välisen ajan tienpätkällä oli siihen rajoittuvilla kiinteistöillä tieoikeus. ELY-keskuksen suosituksesta ja Ruskon kunnan päätöksellä 14.9.2016 (liite 1) tie katkaistiin. Ennen päätöksen tekoa Ruskon kunta oli kuullut asiasta Aluepelastuslaitosta ja Raision kaupunkia, joilla ei ollut huomautettavaa asiasta.

Maanmittauslaitoksen yksityistietöimituksessa 15.2.2017, toimitusnumero 2016 545487 (liite 2) on ko. alueelta lakkautettu kaikki tieoikeudet. Tietöimituksessa olivat läsnä myös ELY-keskuksen ja Ruskon kunnan edustajat.

Edellä olevaan perustuen on mielestäni erittäin huonoa hallintoa todeta tässä kaavaehdotuksessa tienpätkä tarpeelliseksi, koska useat viranomaiset ovat vuodesta 1993 lähtien todenneet sen liikenteellisesti tarpeettomaksi. Hallintoalamaisen on voitava luottaa viranomaisten päätösten pysyvyyteen. Tämä on myös vastoin yksityishenkilön oikeustajua - ja turvaa, sekä käsitystä viranomaistyöskentelyn luotettavuudesta.

Esitän oheiseen karttaan (liite 3) punella merkityn tiealueen poistamista Varsinais-Suomen vaihemaakuntakaavaehdotuksesta 20.11.2017 ja muuttamista nykyisen mukaiseksi (liitteet 4 ja 5)

liitteet Ruskon kunnan tek.ltk päätös

Maanmittaustoimituksen pöytäkirja

Maakuntakaavaehdotuksen kartta

Kartta ko. alueesta (tulostettu opaskartta.turku.fi palvelusta)

Vastine

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen ja Ruskon kunnan puoltamana yksityistieksi muutettu yhdystie välillä Turun kehätie (kt 40) – Vahdontie (yt 2012) poistetaan kaavakartalta.

Laus./muist. ant.

Muistuttajat F

Pvm

26.1.2018 Dnro 91/2013

Seutukunta

Turun seutu

Sisältö

Muistutus valtatie 10 vaarallinen tieosuudesta Yliskulma - Tarvasjoki välillä; puutteina kevyenliikenteenväylä ja katuvalaistus Yliskulmalla valtatie 10 on ainoa kulkuväylä Yliskulmalta Tarvasjoelle Hämeenlinnan suuntaan ja päinvastoin.

Valtatie 10:llä ei ole kevyenliikenteenväylää Liedonperäntien (nro 2251) risteyksestä alkaen Tarvasjoelle päin. Valtatie 10 varrella ja sen lähiympäristössä asuvat lapset käyvät koulua Yliskulmalla, jossa sijaitsee esi- ja alakoulu, ja Tarvasjoella sekä Liedossa, joissa sijaitsevat yläkoulu, lukio ja ammattiopisto. Liikenteen määrä on suuri valtatie 10:llä, jonka vuoksi sitä on mahdotonta vaarallisuuden takia käyttää jalan kulkemiseen turvallisesti. Kävely, pyöräily tai mopoilu 10-tien kapeaa piennarta pitkin on hengenvaarallista sekä lapsille, aikuisille että vanhuksille. 10-tiellä on vilkas raskasliikenne, jonka tulevaisuudessa odotetaan kasvavan Liedon keskustan ohitustien linjauksen toteutuksen myötä.

Yliskulmalta 10-tien ja Nauristien (nro 2341) risteyksestä lähtien Tarvasjoelle päin katuvalaistus loppuu. Yliskulma - Tarvasjoki välillä 10-tiellä on vuosittain lukuisia hirvieläimiin kohdistuvia kolareja. Katuvalaistus tekisi tieosuudesta turvallisemman liikkua ja todennäköisemmin vähentäisi riistaonnettomuuksien määrää.

Kevyenliikenteenväylän toteuttaminen välillä Yliskulma - Tarvasjoki takaisi lapsille turvallisen koulumatkan itsenäisesti kulkien ja antaisi kaikenikäisille mahdollisuuden liikunnan harrastamiseen lähiseudulla. Se myös vapauttaisi kunnan resursseja, koska nykyisen vaarallisen tieosuuden takia kunnalla on velvollisuus järjestää perusopetusta käyville koulukyyti.

10-tien parantaminen Yliskulma - Tarvasjoki välillä kevyenliikenteenväylällä ja katuvalaistuksella sujuvoittaisi liikennettä. Autoilijoiden ei tarvitsisi tehdä jatkuvia väistöliikkeitä, jotka hidastavat ja vaarantavat liikennettä entisestään. Toivomme, että otatte tämän muistutuksen huomioon liikenteen kaavoituksessa ja parannuksissa.

Vastine

Maakuntakaavassa ei pystytä mittakaavallisista syistä osoittamaan kaikkia kevyen liikenteen väyliä. Katuvalaistuksen suunnittelua tehdään pääsääntöisesti tie- ja katusuunnittelun yhteydessä. Tarve valtatie 10 varren kevyen liikenteen väylän jatkamiseksi Tarvasjoelle asti huomioidaan seudun jatkuvassa liikennejärjestelmätöissä ja tarkistettaessa seuraavan kerran maakunnallista tai seudullista liikennejärjestelmäsunnitelmaa. Muistutus saatetaan tiedoksi myös Varsinais-Suomen ELY-keskuksen liikenneturvallisuudesta vastaavalle ja seudun liikenneturvallisuuden ja viisaan liikkumisen alatyöryhmille.

Laus./muist. ant.
Pvm
Seutukunta
Sisältö

Santalankulman omakotiyhdistys:

26.1.2018 Dnro 91/2013

Turun seutu

Muistutus Turun lentokentän alueen maakuntakaavan ehdotukseen:

Turun lentokentän pohjoispuolen maakuntakaavan suunnitelma liittyy Kaharintien pohjois- ja eteläpuoleiseen TP alueeseen on syytä arvioida uudelleen, koska:

1) Maakuntakaavan toteutuminen suunnittelun mukaisesti aiheuttaa merkittäviä muutoksia Kaharintien läheisyydessä olemassa olevalle asutukselle, ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön sekä asutuksen läheiseen maisemaan ja asuinalueiden viihtyvyyteen.

2) Kaharintien molemmin puolin on olemassa olevaa asutusta ja näiden alueiden säilyminen asuinalueina ja niiden viihtyvyyden takaaminen on huomioitava maakuntakaavassa nykyistä suunnitelmaa paremmin.

3) Kaharintien länsi- ja itäpäässä on tien molemminpuolinen taajamatoimintojen alue (A). Länsipäässä Ruskon kunnan puolella ja itäpäässä Moisioin alue, joka kuuluu Turun kaupungille. Maakuntakaavassa Kaharintien alue on jätettävä taajamatoimintojen alueeksi (A) ja työpaikkatoimintojen alue (TP) on siirrettävä etelämäksi samaan linjaan lentokentän pohjoispuolisen teollisuustoimintojen (T) alueen kanssa. Ainoastaan tällä tavalla voidaan huomioida olemassa olevien asuinalueiden viihtyvyyden tulevaisuudessakin.

4) Suunnittelun mukaisella maakuntakaavalla on merkittävä alentava vaikutus TP alueelle jäävien kiinteistöjen arvoon.

5) Arvioitaessa Turun lentokentän pohjoispuolen alueiden soveltuvuutta asuinalueiksi on otettava huomioon alueella tapahtuneet oleelliset muutokset, jotka vaikuttavat merkittävästi alueen viihtyvyyteen. Aikaisemmin mitatut meluarvot, jotka Kaharintien lähialueilla eivät olleet häiritsevää suuruusluokkaa asutuksen viihtyvyydelle, ovat nyt merkittävästi parantuneet. Melun alenemiseen vaikuttavat:

- a. Turun kaupungin massiivisen kokoinen maakaatopaikka, joka toimii Kaharintien suuntaisena pitkänä meluvallina lentokentän pohjoispuolella*
- b. Lentokoneiden kehittyminen hiljemmiksi*

6) Arvioitaessa Turun lentokentän pohjoispuolen alueiden soveltuvuutta asuinalueiksi on otettava huomioon myös se tosiseikka, että lentokentän aiheuttamat suurimmat meluarvot sijoittuvat kiitoteiden molempiin pätyihin, koska koneiden nousut ja laskut aiheuttavat suurimman melun. Kaharintien pohjoispuoli, joka on suunniteltu TP alueeksi, ei kuulu tähän kiitoteiden suurimpaan melualueeseen vaan päinvastoin. Tilanne paranee entisestään, kun lentokentän itäpuolen tuleva kiitotien valmistuu. Tällöin Kaharintien TP alue jää kiitotien keskivaiheelle, jossa melu on kaikkein vähäisintä. Tästä syystä Kaharintien pohjois- ja eteläpuolelle suunniteltu TP alue soveltuu paremmin asuinalueeksi kuin kumpikaan Kaharintien itäinen tai läntinen A-alueiksi suunnitellut alueet.

7) On myös todennäköistä, että tulevaisuudessa Kaharintien länsi- ja itäpäätyjen A alueet tulevat yhdistymaan asuinalueiden laajentumisen seurauksena. Tätä luonnollista asuinalueiden laajentumista ja yhdistymistä ei ole syytä estää suunnittelun tässä vaiheessa.

8) Kaharintien lähialueen asutuksen liikenneyhteydet ovat erittäin hyvät itäiseen suuntaan ja talousalueen keskukseen Turkuun, jonne on suurin liikennetarve, on merkittävästi lyhyempi matka kuin Ruskon keskustasta.

Vastine

Maakuntakaavassa osoitetaan maankäytön pääasiallinen käyttötarkoitus ja laajuus maakuntakaavan yleispiirteisyys ja mittakaava huomioiden. Maakuntakaavan pääkäyttötarkoituksen osoittavien aluevarauksien sisään jää kuntakaavoituksella tarkennettavia aluevarauksia käyttötarkoituksineen. Lentokentän pohjoispuoleisen maankäytön aluevaraukset perustuvat voimassa olevaan Turun kaupunkiseudun maakuntakaavaan. Vaihemaakuntakaavaratkaisussa rajauksia ei ole muutettu alueen pääasiallisen käyttötarkoituksen ja kehittämisen painopisteiden säilyessä.

Maakuntakaavan työpaikkatoimintojen alue (TP) voi sisältää merkinnän selitteen mukaisesti myös pienehköjä asuntoalueita. Kuntakaavoitus, eli tässä tapauksessa Turun ja Ruskon yhteinen Lentoaseman osayleiskaava tarkoittaa edelleen alueen maankäyttöä. Yleisperiaatteena maakuntakaavojen aluevarauksissa on, että alueet sisältävät myös rakentamattomia alueita, mm. virkistysalueita ja -reittejä. Lainvoiman saatuaan osayleiskaava ohjaa alueen asemakaavoitusta.

Lentokentän alue on ns. Lentokentän ja Logi-City teollisuuden ja logistiikan kehittämisen kohdealuetta. Turun kaupunkiseudun strategisena suunnittelun painopisteenä on kohdealueen kehittäminen Varsinais-Suomen kansainvälisen saavutettavuuden ja logistiikan keskuksena, jossa on merkittävät lento- ja maaliikenteeseen tukeutuvat maankäytön kehittämismahdollisuudet.

Kaharintien pohjoispuolelle on osoitettu Yhdyskuntarakenteen laajentumisen selvitysalue -merkintä. Sillä osoitetaan erityisesti alueita, joilla keskeistä on selvittää alueiden merkitys yhdyskuntarakenteen kehitykselle sekä arvioida vaikutukset maakuntakaavassa ensisijaisesti kehitettävillä ja toteutettavilla alueilla. Eteneminen alueiden kehittämisessä tulee tapahtua pääsääntöisesti yleiskaavoituksella suunnitelmallisesti ja vaiheistaen, mikäli seudun perusteltu väestökehitys ym. mahdollistaa alueiden aktiivisemmän tarkastelun pitkällä aikavälillä. Alueen suunnittelun tulee myös tukea kestävästä liikennejärjestelmästä tavoitteita. Alueiden toteutuminen on kaavan lähtökohtien mukaan mahdollista vasta kaupunkikehittämisen kohdealueiden edellytysten toteutumisen jälkeen. Tämä sisältää ajatuksen, jonka mukaan alueen edellytykset kytkeytyä kaupunkikehittämisen kohdealueilla toteutettuun/ edistettyyn kestävästä liikkumisjärjestelmään ovat mahdolliset. Kehittämisperiaattemerkinnän alla olevaa maankäyttöä koskee voimassaoleva maakuntakaava. Periaattemerkintä ei määrää alueen maankäytön käyttötarkoitusta vaan sillä määritellään periaatteita alueen kehittämiseksi tai turvaamiseksi.

Laus./muist. ant.

Sauvon kunta

Pvm

25.1.2018 Dnro 91/2013

Seutukunta

Turun seutu

Sisältö

Sauvon kunta vaatii muistutuksessaan, että Sauvon kunnan keskustaajamaan lisätään Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaavaan merkintä "taajamatoimintojen kehittämisen kohdealue".

Sauvon kunnan keskustaajama on nyt nähtävänä olevassa vaihemaakuntakaavaehdotuksessa merkitty muihin Turun seudun kuntien kaupunki- tai kuntakeskuksiin nähden poikkeavalla tavalla. Sauvoa lukuun ottamatta kaikissa kaupunki- tai kuntakeskuksissa on joko merkintä "kaupunkikehittämisen kohdealue" tai "taajamatoimintojen kehittämisen kohdealue".

Julkisuudessa merkintä on yhdistetty alueeseen, jota kehitetään ja johon erityisesti suunnataan panoksia tulevaisuudessa. Merkinnän puuttuminen puolestaan antaa täysin päinvastaisen kuvan taantuvasta alueesta, jonka kehittämiseen ei uskota. Merkinnän puuttuminen saattaa näin kunnan näkökulmasta olla varsin vahingollinen.

Sauvon kunnan taajamatoimintoja tullaan jatkossakin kehittämään ja vaihemaakuntakaavan merkintöineen pitäisi kaikilta osin tukea tätä kehittämistyötä.

Vastine

Kaikki maakuntakaavassa osoitetut taajama-alueet ovat seudullisesti tai maakunnallisesti merkittäviä ja kehitettäviä ja kaikilla taajamatoimintojen alueiksi osoitetuilla taajamilla on tärkeä merkitys paikallisen elinvoimaisuuden kehittämisessä. Kehittämisperiaatemerkinnoilla on osoitettu ne taajamat, joilla yhdyskuntarakenteen kehittämiseen liittyy erityisiä seudullisia mahdollisuuksia, tavoitteita ja myös reunaehtoja. Alueita, joilla on parhaat mahdollisuudet yhdyskunta- ja palvelurakenteen täydentämiselle ja edelleen joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kehittämiselle.

Kaupunkikehittämisen kohdealueina on osoitettu maakuntakeskus ja seutukeskukset niihin tehokkaalla joukkoliikenteellä kytkeytyvine satelliitteineen. Taajamatoimintojen kehittämisen kohdealueina on osoitettu potentiaaliset paikallisjunaliikenteen asemataajamat sekä keskustaajamat, joissa on seudullisesti merkittäviä palveluita. Merkinnät perustuvat mm. keskusverkkoselvitykseen, jossa on tutkittu maakunnan kaikkien taajamien kehitys ja erityispiirteet. Merkintöihin liittyvillä suunnittelumääräyksillä selvennetään periaatteita ja toimenpiteitä, joita kestävän yhdyskuntarakenteen, joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn sekä ympäristön laadun kokonaisvaltainen kehittäminen erityisesti näillä alueilla edellyttää.

Laus./muist. ant.
Pvm
Seutukunta
Sisältö

Turun kaupunki

25.1.2018 Dnro 91/2013

Turun seutu

Turun kaupunki esittää muistutuksenaan Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaavan ehdotuksesta seuraavaa:

Osin kaupungin 5.6.2017 lausunnossa esitetyt näkemykset on otettu huomioon ja osin niiden huomioimatta jättämiseen on Varsinais-Suomen liitto esittänyt riittävät perustelut. Tiettyjen alueiden osalta kaupunki ei kuitenkaan voi yhtyä Varsinais-Suomen liiton perusteluihin, joiden mukaan kaupungin esittämiä muutoksia ei ole katsottu tarpeelliseksi ottaa huomioon. Tämän vuoksi kaupungin on syytä antaa asiassa muistutus vaikka kynnystä nähtävillä olevasta ehdotuksesta muistuttamiseen onkin pidettävä korkeana.

Räntämäen ja Halisten taajamatoimintojen aluetta (A) tulee laajentaa Koroisten peltoalueelle voimalinjaan saakka, sillä aktiivisen maankäytön aluerajauksiin tulee sisällyttää kaikki asemakaavoitetut korttelialueet, vireillä olevien asemakaavojen ja asemakaavoitettavaksi suunniteltujen kohteiden alueet. Näin varmistetaan että asemakaavoitus on myös tulevaisuudessa maakuntakaavan maankäytön mukaista. Vireillä olevassa Koroisten asemakaavassa suunniteltu asutus kohdistuu maakuntakaavaehdotuksen valkoiselle alueelle, jotka on tarkoitus osoittaa seuraavassa vaiheessa virkistys- ym. alueiksi, joille ei osoiteta maankäyttöä. Tämä vaarantaa asemakaavanmuutoksen toteutumisen. Alue rajautuu valtakunnallisesti merkittävään maisema-alueeseen, joten maakuntakaavan mittakaavasta huolimatta alueen rajausta on tarpeen tarkentaa. Voimalinja on luonteva raja taajamatoiminnan ja virkistysalueen välillä.

Naantalintien pohjoispuolelle sijoittuvan ns. Upalingon alue tulee osoittaa työpaikkatoimintojen alueeksi (TP). Samoin Naantalintien eteläpuolelle sijoittuvaa teollisuustoimintojen aluetta (T) tulee laajentaa kattamaan Yard parkin asemakaavan mukainen alue. Lisäksi T-alueeksi tulee osoittaa telakan laajenemisalue ja jo asemakaavassa teollisuudelle osoitettu alue. Ehdotuksessa ne on jätetty valkoiseksi. Varsinais-Suomen liitto on lausuntoon antamassaan vastineessa viitannut teollisuusalueisiin rajautuvan virkistysvyöhykkeen turvaamiseen perusteluna sille, että rajauksia ei ole muutettu. Kun Upalingon alue merkitään TP-alueeksi, toimii se riittävänä puskurina asutuksen suuntaan. Myöskään olemassa olevan Yard Parkin asemakaava-alueen jättäminen T-alueen ulkopuolelle ei millään tavalla turvaa virkistysvyöhykettä. Alueella ei myöskään ole kyse sellaisen merkittävän virkistysalueverkoston katkeamattomuudesta, joka tulisi maakuntakaavassa turvata. Esitetyillä muutoksilla tuetaan Blue Industry Parkin kehittämistä.

Kehätien varren teollisuuden ja logistiikan kehittämisen kohdealuetta tulee laajentaa itään valtakunnallisesti arvokkaan maisema-alueen rajaukseen asti. Samoin Topinojan erityistoimintojen aluetta (E) tulee laajentaa etelään. Lisäksi kehätien itäpuolella olevaa työpaikkatoimintojen aluetta (TP) tulee samoin laajentaa valtakunnallisesti arvokkaan maisema-alueen rajaukseen asti. Varsinais-Suomen liitto on lausuntoon antamassaan vastineessa todennut, että E-alueita tarkistetaan maakuntakaavan mittakaavan mahdollistamalla tarkkuudella. Ehdotuksessa esitetty aluerajaus, joka jättää osan alueesta valkoiseksi vaille maankäyttöä, ei riitä turvaamaan jäte- ja elinkeinopoliittisesti tärkeää Topinpuiston kiertotalouspuiston mahdollistavaa asemakaavaa, joka on käynnistymässä kyseiselle alueelle.

Näiden jo aiemmin 5.6.2017 lausunnossa esiin nostamien kohteiden lisäksi kaupunki haluaa muistuttaa Paimalan teollisuuden ja logistiikan kehittämisen kohdealueen rajauksesta. Työpaikka-alueita tulee laajentaa itään kohti Paimalantietä, jotta Logicityn työpaikka-alueen myöhempien vuosikymmenten kehittäminen turvataan. Alue on osittain lentomelualueita. Kaupungin esittämän rajauksen ulkopuolelle on jätetty maiseman kannalta tärkeimmät metsä- ja peltoaukeat, jotka ovat riittäviä turvaamaan myös alueen virkistysalueen tarpeet. Tarkemmin rajaukset on esitetty liitteessä 1.

Liite 1 Lausuntoa tarkentava karttaote

Vastine

Maakuntakaavaratkaisulla on tarkistettu Koroisten tielinjausta osana Turun kaupunkiseudun rakennemalli-alueen ns. Välikehää. Maakuntakaavan mittakaavasta johtuen tielinjauksen alla olevan taajamatoimintojen aluevarauksen laajuus ei käy selkeästi ilmi. Tarkistetaan taajamatoimintojen aluevarauksen rajausta teknisenä tarkistuksena.

Naantalintie reunustavine aluevarauksineen on teollisuuden- ja logistiikan kehittämisen kohdealueerajauksen sisällä, jolla osoitetaan alueiden pääasiallista kuntakaavoituksella tarkennettavaa kehittämissuuntaa. Alueita kehitettäessä on kuntakaavoituksella varmistettava maakuntakaavassa osoitettujen seudullisten virkistysvyöhykkeiden turvaaminen. Maakuntakaavalla osoitetaan seudullisesti/maakunnallisesti merkittävä pääkäyttötarkoitus ja arvo. Merkintä sisältää ja mahdollistaa muutkin toiminnot, jos maakuntakaavamerkinnällä osoitetut tavoitteet toteutuvat. Naantalintien eteläpuolisten alueiden osalta asemakaavoitettuja alueita koskevien T-aluevarausten rajauksia tarkistetaan teknisenä tarkistuksena.

Kehätien ja Paimalan teollisuus- ja työpaikka-alueiden maankäytölliset aluevaraustarkistukset liittyvät teemallisesti käynnissä olevan Varsinais-Suomen luonnonarvojen ja -varojen vaihemaakuntakaavaan. Esitetyt tarkistukset vaikutusten arviointineen tullaan käsittelemään ko. vaihemaakuntakaavassa.

Laus./muist. ant.
Pvm
Seutukunta
Sisältö

Turun polkupyöräilijät ry:

29.1.2018 Dnro 91/2013

Turun seutu

Turun polkupyöräilijät ry kiittää mahdollisuudesta kommentoida tätä vaihemaakuntakaavaehdotusta. Ehdotuksen yleinen asenne liikenteen kehittämistä kohtaan on mielestämme mainio, ja toivomme, että näistä periaatteista todella pidetään kiinni Varsinais-Suomea kehitettäessä. Autoiluun perustuva yhteiskuntarakenne on kallis ja epäterveellinen, ja on jo korkea aika luopua siitä.

Yleiset kommentit

Kaavaehdotuksen mukaan maankäytön kehittämisessä on avainasemassa uuden rakentamisen ohjaaminen kaupunkiseutujen jalankulku- ja pyöräilyvyöhykkeille. Tämä on oikea lähtökohta nykyaikaisen kaupunkirakenteen saavuttamiseksi Jalankulun ja pyöräilyn edellytysten merkitys on myös ymmärretty mainiolla tavalla. On tärkeää, etteivät nämä periaatteet jää vain sanahelinäksi, vaan niistä pidetään oikeasti kiinni päätettäessä maankäytöstä Varsinais-Suomessa.

Jalan ja pyörällä liikkumista pitäisi tukea määrätietoisesti, ja siihen pitäisi käyttää saman kokoluokan resursseja kuin autoliikenneväylien kehittämiseen käytetään nyt. Tämän kaavaehdotuksen aineistoja luotaessa on selvästi ymmärretty näiden liikennemuotojen merkitys, mutta tämä ei ikävä kyllä näy kaavamääräyksissä. Hyvien alueellisten pyöräily-yhteyksien rakentaminen pitäisi merkitä tähän vaihemaakuntakaavaan siten, että niiden rakentamiseen velvoitetaan.

Pyöräily-yhteyksien laatukategoriat on myös säädeltävä. Kaavassa on useita säädöksiä maanteiden ja moottoriteiden kaistamääristä, mutta pyöräily-yhteyksien laadusta ei ole säädetty mitään. Väylän pyöräiltävyys ei ole joko-tai -kysymys, vaan väylän laatu vaikuttaa sen välityskykyyn, samalla tavalla kuin ajoratojen kohdalla. Pyöräily-yhteyksien tulee olla sellaisia, että ne rohkaisevat ja houkuttelevat ihmisiä pyöräilemään - muuten pyöräilyn määrää ei pystytä merkittävästi lisäämään nykyisestä. Tästä syystä ei riitä, että kaava velvoittaa seudullisten pyöräilyn laatukäytävien rakentamiseen, vaan sen pitäisi myös velvoittaa rakentamaan nämä riittävällä laatutasolla. Ehdotuksemme laatutasosta löytyy yksityiskohtaisista kommentteistamme.

Joissain aikaisemmista kaavaluonnoksista annetuissa kommentteissa on korostettu yksityisautoilun tulevaa teknistä kehitystä ratkaisuna autoilun luomiin ongelmiin. Näitä kommentteja vaivaa rajoittunut käsitys yksityisautoilun todellisista yhteiskunnallisista vaikutuksista. Ilmastonmuutoksen torjunta on tärkeää, ja autojen käyttövoiman vaihtuminen sähköön tulevaisuudessa on tärkeä työkalu tämän tavoitteen saavuttamisessa, mutta se ei ratkaise muita autoilun yhteiskunnalle aiheuttamia haittoja. Ilmastopäästöt eivät ole ainoa peruste autoilun rajoittamiselle, niiden lisäksi autoilu aiheuttaa:

1. Melupäästöjä, pääasiassa rengasmeluna;
2. Pölysaastetta;
3. Mikromuovisaastetta - autonrenkaat ovat suurin mikromuovin lähde;
4. Merkittävästi kasvaneita sairaanhoitokuluja ja ennenaikaisia kuolintapauksia liian vähäisen liikunnan ja liiallisen istumisen myötä;
5. Kaupunkitila käyttöä ajoratoihin, mikä heikentää merkittävästi asuinympäristön laatua kaupungeissa; sekä
6. Väestön omaisuuden ja kulutuksen sitoutumista pääasiassa ulkomailla valmistettuihin autoihin ja autonosiin
- vähentynyt autonomistus olisi omiaan lisäämään paikallista kulutusta ja taloudellista vireyttä Varsinais-Suomessa.

Nämä negatiiviset vaikutukset eivät katoa ottamalla käyttöön sähköautot. Ne vaivaavat robottiautoja yhtä lailla kuin ihmisten ajamia autoja. Ylipäätään näköpiirissä ei ole mitään teknistä kehitystä, jolla näitä haittoja voitaisiin tosiasiallisesti vähentää. Ainoa oikeasti toimiva ratkaisu on yksityisautoilun vähentäminen ja sen korvaaminen jalankulku-, pyörä- ja joukkoliikenteellä.

Yhteiskunnallisesti ehkä tärkeimmät näistä vaikutuksista ovat ihmisten terveyteen liittyvät tekijät. Liian vähäinen liikunta aiheuttaa Suomessa vuosittain noin 4000 ennenaikaista kuolemaa, ja pöly- ja melusaaste sekä istuminen noin 2000 lisää. Osana ihmisten elinolojen arviointia kaavojen valmistelun yhteydessä täytyisikin ottaa huomioon myös liikennejärjestelyjen vaikutukset väestön terveyteen. Mikäli maankäytön periaatteet pakottavat ihmiset liikkumaan omalla autolla, on tällä myös suora negatiivinen vaikutus näiden ihmisten elinajanodotteeseen. Autoilukaupunki on siis paitsi kallis, myös epäterveellinen. Varsinais-Suomen alueella kannattaakin korostaa nimenomaan kävely- ja joukkoliikennekaupunkien kehittämistä myös taloudellisista näkökohdista.

Esimerkiksi Ruotsissa ollaan menossa siihen suuntaan, että liikennejärjestelyillä pyritään saamaan positiivisia vaikutuksia elinajanodotteeseen. Ikävä kyllä Suomessa ollaan edelleen juututtu "nollavisio"-ajatukseen, jossa liikenne vaikuttaa ihmisten terveyteen vain liikenneonnettomuuksien kautta. Ruotsin kampanjasta voi lukea lisää täällä:

<http://movingbeyondzero.com/>

Yksityiskohtaiset kommentit

Arvioitaessa palvelujen saavutettavuutta, ei pidä aliarvioida pyörällä helposti taitettavien matkojen pituutta. Ehdotuksessa sivulla 28 kategorisoidaan palveluita saavutettavuuden mukaan, ja pyörällä on laskettu saavutettavaksi vain korkeintaan kilometrin päässä olevat palvelut. Tämä on väärä lähtökohhta: hyvälaatuisella pyöräväylällä voi pyörällä taittaa esimerkiksi 5 kilometrin matkan helposti 10 minuutissa. Mikäli 5 kilometrin päässä olevien palveluiden ajatellaan olevan saavutettavissa vain moottoriajoneuvoilla, ohjautuu maankäytön suunnittelu väärään suuntaan.

Muutosesitys: Pyöräliikenteelle luodaan oma jalankulusta erillinen saavutettavuusvyöhykkeensä, jonka laajuus on noin 5 kilometriä.

Ehdotuksessa on hienolla tavalla ymmärretty pyöräilyn seudullisten laatukäytävien merkitys, ja niiden kartta on

Turun osalta varsin kattava. Mutta ikävä kyllä näiden reittien laatu on kaukana siitä, mitä sen pitäisi olla. Väylän pyöräiltävyys ei parane sillä, että karttoihin vedetään viivoja, vaan laadun pitäisi myös näkyä maastossa. Laatukäytävien pitäisi olla samanlaisia "pyöräliikenteen moottoriteitä", kuin Keski-Euroopassa on jo pitkään rakennettu. Ne pitäisi rakentaa siten, että niillä voi ajaa sujuvasti, johdonmukaisesti ja korkealla nopeudella. Varsinais-Suomessa ei ole tällaisia reittejä vielä ainuttakaan, eivätkä laatukäytävien viimeaikaiset katusuunnitelmat ole tuoneet tähän parannusta. Ehdotuksessa korostettu pyöräilyn seudullisen aseman vahvistaminen ei voi toteutua, ellei laatukäytävien laatua nosteta.

Muutosesitys, kaavamääräyksiin lisätään määräys, jonka mukaan pyöräilyn laatukäytävän tulee täyttää seuraavat vaatimukset:

- Yksisuuntaisena vähintään 2,5 m tai kaksisuuntaisena vähintään 4 m leveä;*
- Eroteltu jalankulusta aina rakenteellisesti, ja taajama-alueella aina myös tasoerotellulla sekä huomiovärillä;*
- Aina pinnanlaadultaan tasainen - laatukäytävän poikki ei koskaan vedetä reunakiviä risteyksissä;*
- Kaarresäde käänöksissä ja risteyksissä min. 10 m, ja pysäyttämisenäkyvyys aina min. 30 m - tavoitteena on, että laatukäytävällä voi ajaa turvallisesti noin 35 km/h nopeutta;*
- Mahdollisimman suora - esimerkiksi autoilun pääväylien vieressä kulkevat pyörätiet vaihtavat usein tarpeettomasti ajoradan puolelta toiselle; tällainen ei pyöräliikenteen laatukäytäväksi sovi;*
- Risteysalueilla priorisoitu risteävien väylien suhteen;*
- Liikenneviraston valaistussuunnitteluohjeen mukainen valaistusluokka P1 tulee aina täyttää; sekä*
- Viitoituksen tulee olla hyvä*

Saatamme täydentää lausuntoamme myöhemmin tarkemmin eritellyllä ehdotuksella pyöräväylien laatuvaatimuksista tyyppikategorian mukaan.

*Laatukäytävien verkkoa pitäisi myös laajentaa kattamaan muutkin keskusta-alueet:
Muutosesitys: kaavakarttaan merkitään pyöräilyn laatukäytävät Turusta*

*-Paimion kautta Saloon,
-Raision ja Maskun kautta Nousiaisiin,
-Turun telakalle, sekä
-Radan vartta pitkin Loimaalle*

Seudullisten pyöräliikenteen laatukäytävien ei myöskään pidä olla ohjeellisia, vaan velvoittavia:

Muutosesitys: pyöräliikenteen seudulliset laatukäytävät merkitään kaavakarttaan sekä kaavamääräyksiin ohjeellisen liitekartan sijaan.

Kaavamääräyksissä edellytetään, että vähittäiskaupan kehittämisen kohdealueet ovat hyvin saavutettavissa jalan ja pyörällä. Samaa pitäisi edellyttää myös teollisuuden ja logistiikan kehittämisen kohdealueilta. Näillä alueilla on paljon työpaikkoja, ja työmatkapyöräiliikenne on tärkeä tekijä pyöräilyn kulkutapaosuuden nostamisessa.

Muutosesitys: kaavamääräyksiin kirjataan, että teollisuuden ja logistiikan kehittämisen kohdealueilla on hyvä saavutettavuus jalankulku- ja pyöräliikenteen osalta.

Raideliikenteen kehittäminen on mainio asia Varsinais-Suomen kannalta. Jotta mahdollisesta lähijunaliikenteestä saataisiin mahdollisimman suuri hyöty, täytyisi mahdollistaa junamatkan sujuva yhdistäminen pyöräilyyn. Kävelen rautatieasemalta pääsee kätevästi jatkamaan vain noin kilometrin päässä olevaan kohteeseen, mutta pyörällä pääsee huomattavasti laajemmalle alueelle. Pyörä-juna-pyörämatkojen mahdollistaminen siis laajentaa lähijunaliikenteen potentiaalista käyttäjäkuntaa moninkertaiseksi.

Esitämme, että Turun alueen tulevissa lähijunissa mahdollistettaisiin oman pyörän ottaminen matkalle mukaan myös ruuhka-aikoina. Kalustoa hankittaessa riittävä pyörienkuljetuskapasiteetti on otettava prioriteetiksi.

Kaavaselostuksessa ei pitäisi käyttää ollenkaan käsitettä "kevyt liikenne". Tämä on vanhentunut termi, joka sisältää ongelmallisen ajatusmallin, jossa jalankulku- ja pyöräliikenne nähdään yhtenä jakamattomana liikenteen osa-alueena. Tämä ajattelumalli ikävä kyllä näkyy yhä edelleen Suomen liikennesuunnittelussa - yhdistetty jalkakäytävä/pyörätie on valitettavan yleinen väylätyyppi jopa kaupunkikeskustoissa. Tästä ollaan hiljalleen pyrkimässä irti - esimerkiksi Hallituksen esityksessä uudeksi tieliikennelajiksi todetaan näin:

"Kevyen liikenteen tienkäyttäjryhmät ovat moninaisia, minkä vuoksi käsitettä kevyt liikenne voidaan pitää vanhentuneena. Jalankulkijoita, polkupyöräilijöitä, sähköavusteisia laitteita käyttäviä ja mopoilijoita tulisi tarkastella omina ryhminään sen vuoksi, että kaikki ryhmät eroavat liikkumistavoiltaan ja suojelutarpeiltaan toisistaan. Esimerkiksi jalankulkijoiden tienkäyttäjryhmä sisältää hyvin erilaisia ja eri nopeuksilla liikkuvia tienkäyttäjiä."

Muutosesitys: kaavassa ja sen oheisdokumenteissa ei käytetä termiä "kevyt liikenne"

Saariston rengasreitin pyöräiltävyyteen tulisi kiinnittää enemmän huomiota. Nykyisellään tämän reitin pyöräilyväylien huono laatu ei innosta pyöräilyturismiin tällä reitillä, vaikka saaristo sopisi siihen muuten

Vastine

Pyöräliikenteen saavutettavuusvyöhykkeiden kuvauksesta puuttuu kokonaan pyöräilyn saavutettavuusvyöhyke, joka on laajempi kuin jalankulun saavutettavuusvyöhyke. Selostusta täydennetään tältä osin (s. 28).

Maakuntakaava ohjaa strategisella tasolla alemman tason suunnitelmia. Seudulliset pyöräilyn laatuvaylät on osoitettu ohjeellisina liitekartalla ja niiden sijainti sekä laatuvaatimukset tulee tarkentaa seudun jatkuvassa liikennejärjestelmätyössä ja huomioida seudun / maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman tarkistuksessa sekä niitä tarkentavissa yleis-, tie- ja katusuunnitelmissa. Turun polkupyöräilijöiden esittämät vaatimukset laatuvaylille huomioidaan siten jatkosuunnittelussa. Laatuvailyien linjaus on osoitettu ohjeelliseksi siksi, että väylien tarkasta sijainnista ei ole ollut olemassa tarkempia suunnitelmia kaikilta pääsuunnilta kaavaa laadittaessa. Ohjeellinen merkintä tarkoittaa, että kyseisille yhteysväleille tulee rakentaa pyöräilyn laatuvaylä, mutta sen tarkempi sijainti tulee määritellä jatkosuunnittelussa (seudullinen liikennejärjestelmätyö, kuntien yleiskaavoitus ja liikennejärjestelmätyö, kuntien ja ELY-keskuksen yleis-, tie- ja katusuunnitelmat).

Nyt käynnissä olevassa vaihemaakuntakaavassa on keskitytty taajamien vaikutusalueella oleviin liikenne-ratkaisuihin. Turun seudulla pyöräilyn laatuvaylät on osoitettu ohjeellisina liitekartalla ja niihin on viitattu kaavamääräyksissä. Pyöräilyn laatuvaylät on osoitettu niille yhteysväleille, joissa pyöräilyä tulee kehittää ensitilassa laadukkaaksi, sillä näillä yhteysväleillä on nähty olevan eniten potentiaalia pyöräilyn lisäämiseksi arjen liikkumisessa. Naantaliin kulkevan pyöräilyn laatuvaylän on nähty tukevan myös Turun Telakan alueen pyöräiliikennettä.

Selkeämmin matkailua ja virkistystä tukevien pyöräilyreittien kehittämistä (muistutuksessa mainitut Paimio, Salo, Masku, Nousiainen, Loimaa, Saariston rengastie) selvitetään käynnissä olevan Varsinais-Suomen luonnonarvojen ja -varojen vaihemaakuntakaavassa, jossa matkailu ja virkistys ovat yhtenä tarkistettavana teemana.

Pyöräilyn seudulliset laatureitit on osoitettu liitekartalla siksi, että ne eivät erotu mittakaavallisista syistä tarpeeksi itse maakuntakaavakartalla. Kaavamääräyksellä veloitetaan liitekartalla osoitettujen ohjeellisten seudullisten pyöräilyn laatureittien jatkosuunnitteluun.

Teollisuuden ja logistiikan kohdealueilla tulee huomioida myös jalankulun sekä pyöräilyn saavutettavuus, mikä on huomioitu myös määräyksissä: " Alueen suunnittelussa tulee edistää maankäytön ja kestävä liikennejärjestelmän yhteensovittamista sekä varmistaa monipuolinen saavutettavuus."

Pyöräilyn huomioiminen paikallisjunaliikenteen kehittämisessä (mm. liityntäpysäköinti sekä pyörän mukaan otto junaan) huomioidaan seudun jatkuvassa liikennejärjestelmätyössä ja tulevilla paikallisjunaa koskevissa selvityksissä.

Kaavaa laadittaessa on huomioitu, että pyöräily ja jalankulku ovat erilaisia kulkumuotoja "kevyt liikenne" -termin käytöstä huolimatta.

Varsinais-Suomen liitto
Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaava
Ehdotuksesta saadut muistutukset ja niihin laaditut vastineet
Maakuntahallitus 19.3.2018

Laus./muist. ant.
Pvm
Seutukunta
Sisältö

Laitilan kaupunki
22.1.2018 Dnro 91/2013

Vakka-Suomi

Kaupunginhallitus toteaa lausuntonaan esillä olevaan vaihemaakuntakaavaehdotukseen, että tulevan kaavan tulee mahdollistaa kahden eritasoliittymän rakentaminen sekä sujuva liikennöinti niiltä niin etelään kuin pohjoiseenkin. Teollisuuden liikennemäärät Laitilasta ovat kasvaneet ja kasvavat edelleen merkittävästi, eikä uusilla risteysjärjestelyillä saa vaikeuttaa olemassa olevien yritysten kasvua ja jopa olemassaoloa.

Vastine

Laitilan keskustan pohjoinen eritasoliittymämerkintä palautetaan kaavakartalle. Varsinais-Suomen ELY-keskuksen vetämässä valtatie 8 Laitilan keskustan tiesuunnittelussa, ollaan aiemmista kaavaprosessin aikana tehdyistä suunnitelmista poiketen palaamassa kahden eritasoliittymän ratkaisuun.

Varsinais-Suomen liitto
Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaava
Ehdotuksesta saadut muistutukset ja niihin laaditut vastineet
Maakuntahallitus 19.3.2018

Laus./muist. ant.
Pvm
Seutukunta
Sisältö

Pyhärannan kunta
25.1.2018 Dnro 91/2013
Vakka-Suomi

*Pyhärannan kunta toteaa kaavaehdotuksen noudattavan niitä kantoja, joita kunta on aiemmin esittänyt, eikä sillä laajasti ole huomautettavaa. Edelleen kunta kuitenkin esittää, että "URPO-radan" linjausta korjattaisiin välillä Uusikaupunki-Pyhäranta Rauma siten, että linjaus menisi Pyhärannassa lhoden kautta. Edelleen har-
kittavaksi esitetään sitä, että välillä Turku-Rauma linjaus noudattelisi 8-tien linjausta ja Uudenkaupungin yh-
teysliikenne hoidettaisiin ns. pistona.*

*Edelleen Pyhärannan kunta tuo esiin, että osana lhoden osayleiskaavatyötä se suunnittelee kaupallisen keskuksen toteuttamista lhodejoen eteläpuolelle. Maakuntakaavan ei tulisi estää kunnan elinvoimaisuuden edistämiseen liittyvien hankkeiden toteutumista. Näin ollen tarkoituksenmukaista olisi vielä laatia lhoden ympä-
rille taajamatoimintojen kehittämisen kohdealue tai tuleva keskustatoimintojen alue merkintä.*

Vastine

Maakuntakaavaehdotuksessa lhoden taajama on osoitettu taajamatoimintojen alueeksi. Kaikilla taajamatoimintojen alueiksi osoitetuilla taajamilla on tärkeä merkitys paikallisen elinvoimaisuuden kehittämisessä. Taajamatoimintojen kehittämisen kohdealueina on osoitettu potentiaaliset paikallisjunaliikenteen asemataajamat sekä keskustaajamat, joissa on seudullisesti merkittäviä palveluita. Merkinnät perustuvat mm. keskusverk-
koselvitykseen, jossa on tutkittu maakunnan kaikkien taajamien kehitys ja erityispiirteet. Nykyinen kaupan
lainsäädäntö mahdollistaa kunnan tavoitteiden edistämisen tällä merkinnällä. Ei aiheuta muutosta ehdotuk-
seen.

Maakuntakaavan liikennemarkintöjen tulee perustua olemassa oleviin selvityksiin ja suunnitelmiin, jotka pe-
rustelevat etenkin suuremmat investoinnit liikenneinfran kehittämiseksi ja arvioivat kyseisten toimenpiteiden
vaikutukset. Vaihemaakuntakaavassa on keskitytty taajamien liikenneverkon kehittämiseen sekä muutamiin
erikseen jo osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaiheessa esitettyihin merkittävimpiin liikennetkaisu-
ihin. Lausunnossa mainittu URPO-rata on esitetty jo voimassa olevissa maakuntakaavoissa, eikä sitä ole esitetty
tarkistettavaksi tällä vaihemaakuntakaavakierroksella. Liikenneverkko on kuitenkin esitetty kokonaisuudes-
saan vaihemaakuntakaavakartalla, sillä liikenneverkon kaavamerkinntät ja -määräykset on harmonisoitu eri
kaavojen kesken. Lisäksi liikenneverkko parantaa kaavakartan luettavuutta.