



MAARIA – ILMARISTEN OSAYLEISKAAVA

Kaavaselostus 1.9.2021

Liedon kunta
Kuntakehityspalvelut | Kaavoitustoimi

Turun kaupunki
Kaupunkiympäristö | Kaavoitus

kannen kuva: Tuuli Vesanto

Sisällysluettelo

1 Perus- ja tunnistetiedot	5
1.1 Tunnistetiedot.....	5
1.2 Kaava-alueen sijainti	5
1.3 Kaavan nimi ja tarkoitus	6
1.4 Luettelo selostuksen liitteistä	6
1.5 Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista	7
2 Tiivistelmä	8
3 Lähtökohdat	9
3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista	9
3.1.1 Alueen yleiskuvaus	9
3.1.2 Luonnonympäristö	10
3.1.3 Kulttuuriympäristö	13
3.1.4 Rakennettu ympäristö	20
3.1.5 Väestö	25
3.1.6 Työpaikat	26
3.1.7 Palvelut.....	27
3.1.8 Liikenne	31
3.1.9 Ympäristöhäiriöt.....	35
3.1.10 Maanomistus	40
3.2 Aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset.....	41
3.2.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet.....	41
3.2.2 Maakuntakaava	41
3.2.3 Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035.....	43
3.2.4 Yleiskaavat	44
3.2.5 Vireillä oleva Turun yleiskaava 2029.....	46
3.2.6 Vireillä oleva Kanta-Liedon osayleiskaava 2035	46
3.2.7 Asemakaavat.....	46
3.2.8 Osayleiskaavan kanssa rinnan tehtävä ulkoilureittisuunnitelma	48
3.2.9 Kaavarunkosuunnitelma	49
3.2.10 Selvitykset.....	50
3.2.11 Hevostoiminta ja Turun Hippos	56
4 Osayleiskaavan suunnittelun vaiheet.....	57
4.1 Suunnittelun tarve ja käynnistäminen	57
4.2 Osallistuminen, yhteistyö ja suunnittelun vaiheet.....	57
4.2.1 Osalliset.....	57
4.2.2 Vireille tulo	58
4.2.3 Kaavahankkeen aiempia vaiheita.....	58

4.2.4 Uusi luonnosvaihe	58
5 Tavoitteet.....	60
5.1 Lainsäädännön tavoitteet	60
5.2 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet	60
5.3 Kuntien tavoitteet.....	62
5.4 Osallisten tavoitteet	62
6 Osayleiskaavan kuvaus.....	64
6.1 Mitoitus.....	64
6.2 Aluevaraukset	66
6.3 Palvelut	67
6.4 Liikenne.....	68
6.5 Suojelu	68
6.5.1 Kulttuuriympäristö	68
6.5.2 Luonto.....	69
6.6 Tekninen huolto.....	69
6.7 Ympäristöhäiriöiden huomiointi.....	70
6.7.1 Melu.....	70
6.7.2 Tärinä	70
6.7.3 Maaperän pilaantuminen	70
7 Yleiskaavan vaikutukset.....	71
7.1 Yhdyskuntarakenne ja rakennettu ympäristö	71
7.2 Luonnonympäristö.....	71
7.3 Väestö, työpaikat ja palvelut.....	72
7.4 Liikenne.....	72
7.5 Ympäristöhäiriöt	73
7.6 Yhdyskuntatalous ja elinkeinoelämä.....	73
7.7 Ihmisten elinolot ja elinympäristö.....	74
8 Tavoitteiden toteutuminen	75

1 Perus- ja tunnistetiedot

1.1 Tunnistetiedot

Yleiskaavatunnus: 14/2007

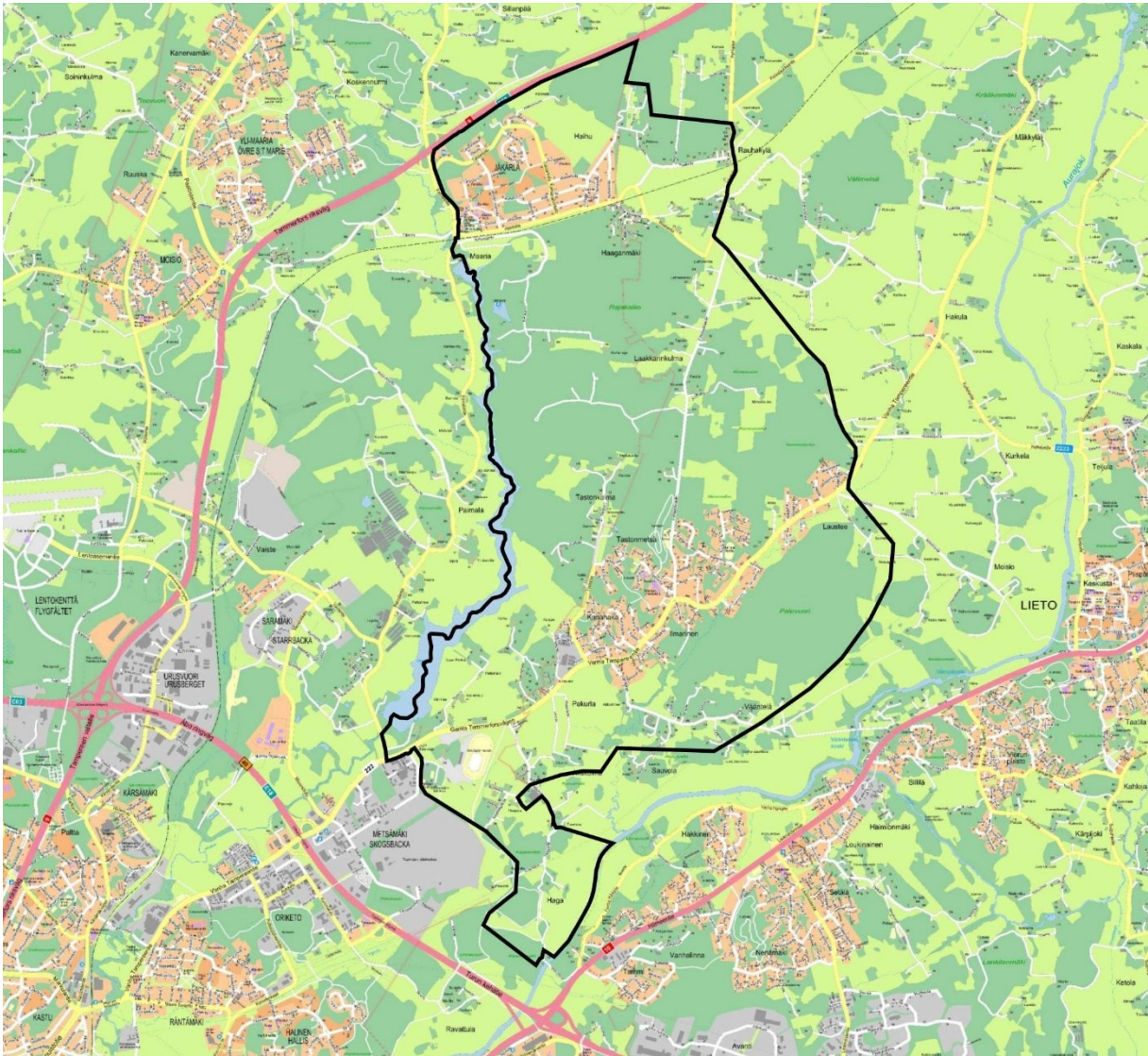
Diaarinumero: 3534-2007

Osayleiskaava on laadittu Turun osalta Kaupunkiympäristön kaavoituksessa ja Liedon osalta Kuntakehityspalveluissa.

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

1.2 Kaava-alueen sijainti

Kaava-alue sijoittuu pääosin Jäkärän ja Ilmaristen taajamien ympärille Turun ja Liedon kuntarajan molemmin puolin. Kaava-alue on selkeästi pohjois-eteläsuuntainen ja se ulottuu Liedon Vanhalinnalta valtatielle 9:n asti. Kaava-aluetta rajaa lännessä Maarian allas, pohjoisessa valtatie 9:n, idässä Palovuoren ja Käärmekallion jälkeiset peltoalueet sekä etelässä Aurajokilaakso. Alueen koko on n. 20,5 km².



Kuva 1. Kaava-alueen sijainti.

1.3 Kaavan nimi ja tarkoitus

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

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

1.4 Luettelo selostuksen liitteistä

- Liite 1: Osayleiskaavakartta
- Liite 2: Vuorovaikutusraportti
- Liite 3: Muinaisjäännöskohteet
- Liite 4: Rakennussuojelukohdeet
- Liite 5: Pilaantuneiden maa-alueiden kohdeluettelo
- Liite 6: SM Maanpää Oy, v. 2014: Maaria – Ilmarinen kaava-alue, Rakennettavuusselvitys (Karhunojantien eteläpuoli).
- Liite 7: Promethor Oy, v. 2014: Raideliikennetärinäselvitys, Karhunojantien eteläpuoli, Turku.
- Liite 8: Suomen Luontotieto Oy, v. 2008: Turun Maarian osayleiskaava-alueen luontoarvojen perusselvitys.
- Liite 9: Suomen Luontotieto Oy, v. 2008: Liedon Ilmarisen osayleiskaava-alueen luontoarvojen perusselvitys.
- Liite 10: Suomen Luontotieto Oy, v. 2013: Turun Jäkärän Koskennurmen (tarkoitetaan Jäkärän Kailan aluetta) alueen liito-oravaselvitys keväällä 2012 - 2013.
- Liite 11: Luonto- ja ympäristötutkimus Envibio Oy, v. 2016: Maaria-Ilmaristen osayleiskaavan luontoselvityksen täydennys.
- Liite 12: Luonto- ja ympäristötutkimus Envibio Oy, v. 2018: Maaria-Ilmaristen osayleiskaavan luontoselvityksen täydennys.

1.5 Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista

Turun kaupungin metsäsuunnitelma 2019-2029. Päivittyvä metsikkökuvio-tietokanta.

Varsinais-Suomen liitto, v. 2018: Varsinais-Suomen alueellisen junaliikenteen järjestämisen pilottihanke. Liite 6: Paikallisjunaliikenteen liikennepaikkojen toteutettavuus.

Ympäristökonsultointi JYNX, v. 2018: Topinojan alueen luontoselvitys.

Varsinais-Suomen liitto, v. 2018: Geologisesti arvokkaat alueet Varsinais-Suomessa.

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

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

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

Liikennevirasto 2010: Turun seudun rataympäristöselvitys.

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

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

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

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

Luonto- ja ympäristötutkimus Envibio Oy, v. 2007: Kartoitus luontoselvitystarpeista erällä Turun yleiskaava 2025:een sisältyvillä alueilla.

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

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

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

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

Turun kaupunki, v. 2002: Turun kaupungin metsäsuunnitelma 2001-2010

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

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

Turun kaupungin ympäristönsuojelutoimisto, v. 1994 ja 1997: Luonnon monimuotoisuus Turussa.

Vesioikeudet asettamat suoja-alueääräykset koskien Maarian allasta ja sen valuma-aluetta.

2 Tiivistelmä

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

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

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

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

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

3 Lähtökohdat

3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

3.1.1 Alueen yleiskuvaus

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



Kuva 2. Maarian uimapaikka (kuva Jani Eteläkoski).

3.1.2 Luonnonympäristö

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

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

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

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

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

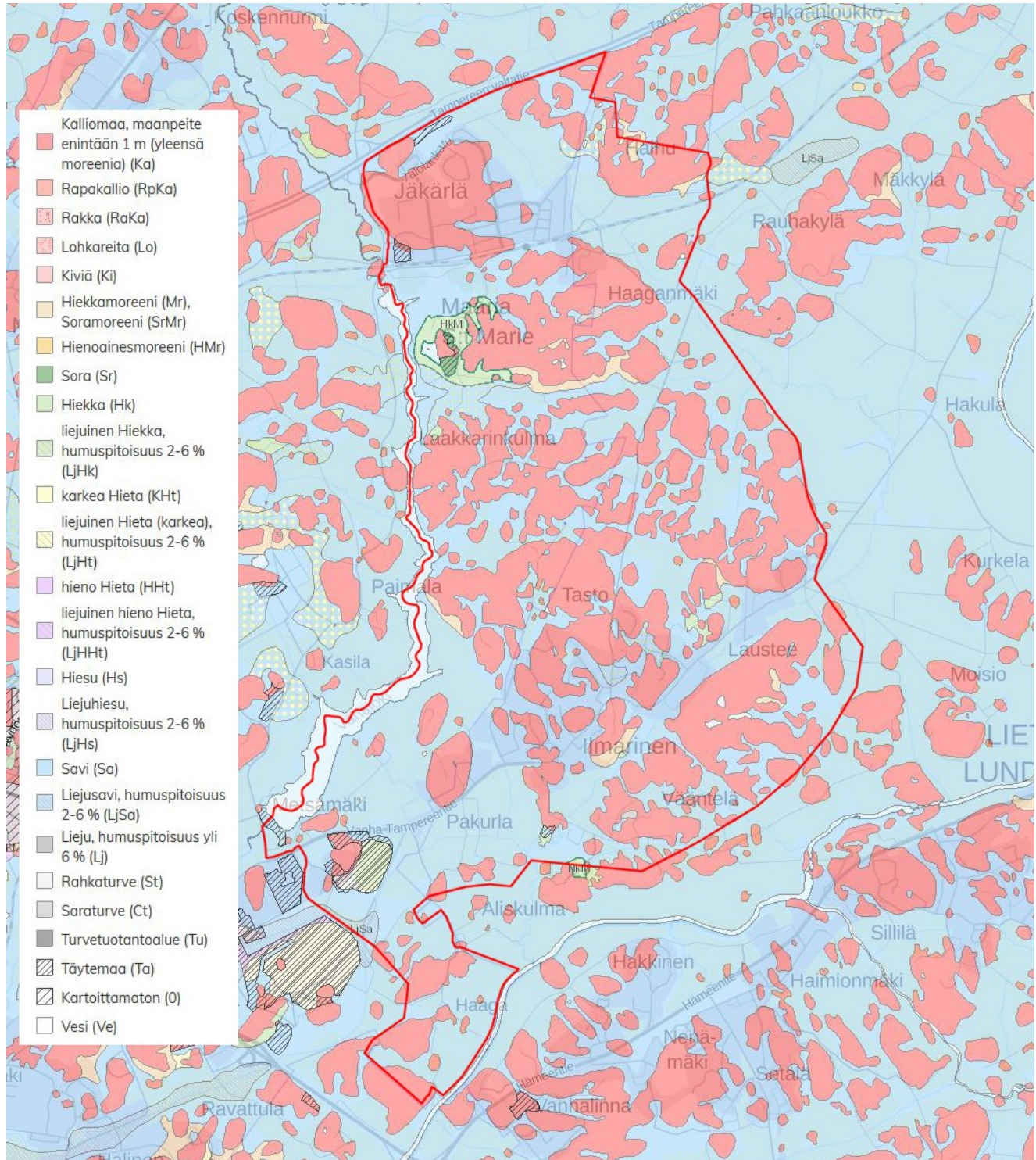
Altaan eteläosissa rannat ovat alavia ja peltojen ympäröimiä. Alue on tärkeä levähdyspaikka linnuille ja näistä erityisesti kahlaajille. Vesialuetta reunustaa vesiensuojelullisista syistä perustettu viljelemätön suojavyöhyke.

Jäkärän eteläpuoleisella metsäalueella on useita metsälakikohteita (avokallioita ja korpia), mutta ne ovat lajistollisesti kuitenkin vaatimattomia. Metsäalueen luoteisnurkassa, Maarian uimapaikan vieressä, on liito-oravareviiri. Liito-oravan elinympäristöjä löytyy myös Maarian altaan rantametsistä, Jäkärän taajaman ja Haaganmäen väliseltä metsäalueelta sekä moottoritiehen rajautuvalta metsäalueelta aivan kaava-alueen pohjoisosasta. Myös osayleiskaava-alueen eteläisimmässä osassa Haagan kartanon ja Aurajoen välisillä metsäisillä mäenreunuksilla asustelee liito-oravia.

Suunnittelualueella ei ole Natura-alueita, luonnonsuojelualueita tai luokiteltuja pohjavesialueita.

Maaperä

Alueen maaperä koostuu varsinaissuomalaiseen tapaan melkein pelkästään savesta ja kalliosta. Alueelta löytyy muutamia moreenilaikkuja sekä Maarian uimapaikan ympäristöstä hieman laajempi alue soraa ja hiekkaa, ja josta maa-aineksia on otettu muualla hyödynnettäväksi. Aiemmasta soranotosta huolimatta tämä Jäkärän harjualue on luokiteltu geologisesti arvokkaaksi alueeksi myös sen arkeologisten, maisemallisten ja ekologisten piirteiden, kuten lähteisyyden vuoksi.



Kuva 3. Maaperäkarta.

Pohjavesi

Suunnittelualueella ei ole merkittäviä pohjavesialueita. Lähimmät yhdyskuntien vedenhankintaan soveltuvat ja luokitellut pohjavesialueet sijaitsevat Turussa Lentokentän kaupunginosassa n. 6 km kaava-alueesta länteen sekä Liedon puolella Kirkonseudulla n. 6 km suunnittelualueesta kaakkoon. Maarian uimapaikan sorakuoppaan muodostunut vesi on kuitenkin pohjavettä ja kohteella on ollut pohjavesialueluokitus; Luokka III, muu pohjavesialue. Vähämerkityksisenä kohteena Jäkärä on poistettu luokituksesta 2000-luvun alussa. Varsinais-Suomen ELY-keskus toteutti vuonna 2017 Turun kaupungin alueella sijaitsevien pohjavesialueiden luokka- ja rajauserämuutoksia. Työn yhteydessä Jäkärän pohjavesialuetta ei nostettu takaisin luokiteltujen pohjavesialueiden joukkoon.

Pintavesi

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

Alueen virkistyskäyttö

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

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

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

3.1.3 Kulttuuriympäristö

Muinaisjäännökset

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

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

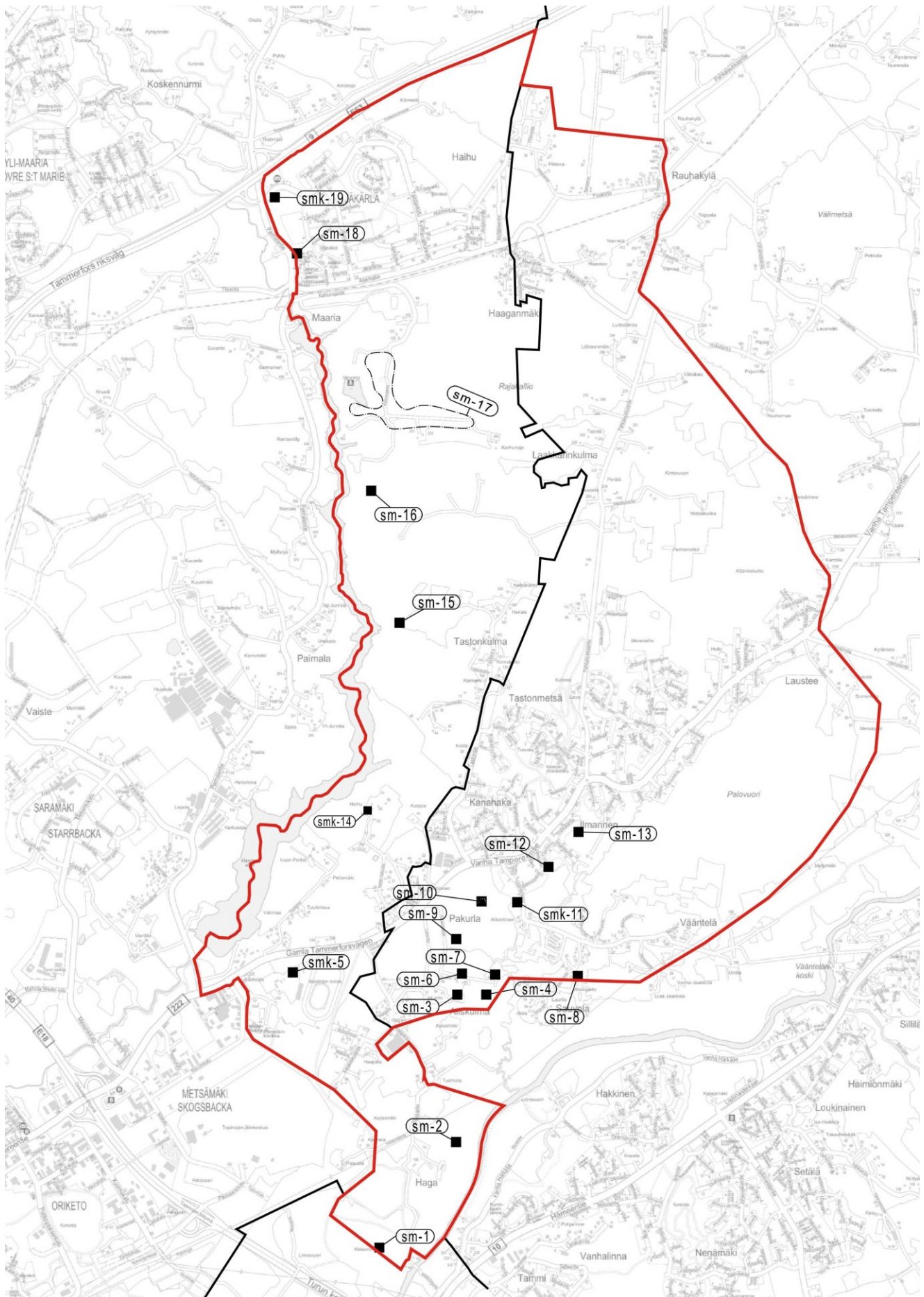
Uima-alueen maasto on soranoton ja paikalla toimineen tiilitehtaan jäljiltä rajusti ihmisen muokkaa-maa. Muinaisjäännöksiä alueella on voinut olla nykyisin tunnettujen lisäksi muitakin, mutta ne ovat saattaneet tuhoutua soranotossa. Kivikautiset kiinteät muinaisjäännökset ovat yleensä maanalaisia asuinpaikka-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

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

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

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

Kaavakartalla esitettyjen muinaisjäännösten kohdeluettelo on selostuksen liite nro 3.



Kuva 4. Muinaisjäännöskohteet.

Maisema- ja kulttuurihistoria

Aurajokilaakso

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

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

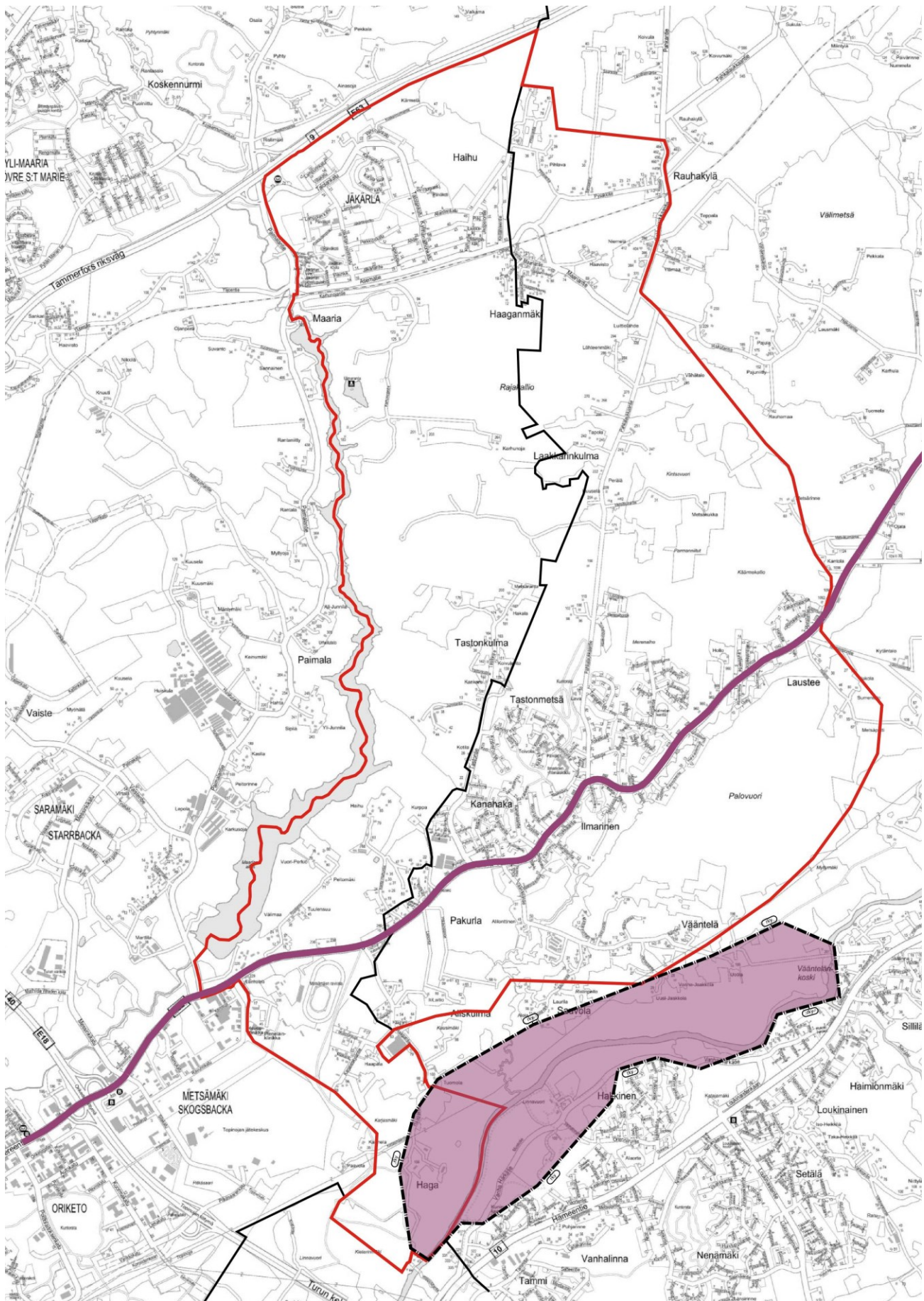
Aurajokilaaksoon sijoittuu myös Liedon Vanhalinna, joka on nimetty valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi. Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt (RKY) on Museoviraston laatima inventointi. Vanhalinnaa koskeva rajaus sisältää itse Linnavuoren lisäksi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

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

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

Varkaantie

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



Kuva 5. Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt (RKY). Liedon Vanhalinna ja ns. Varkanta.

Maaria ja Maarian altaan ympäristö

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

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

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

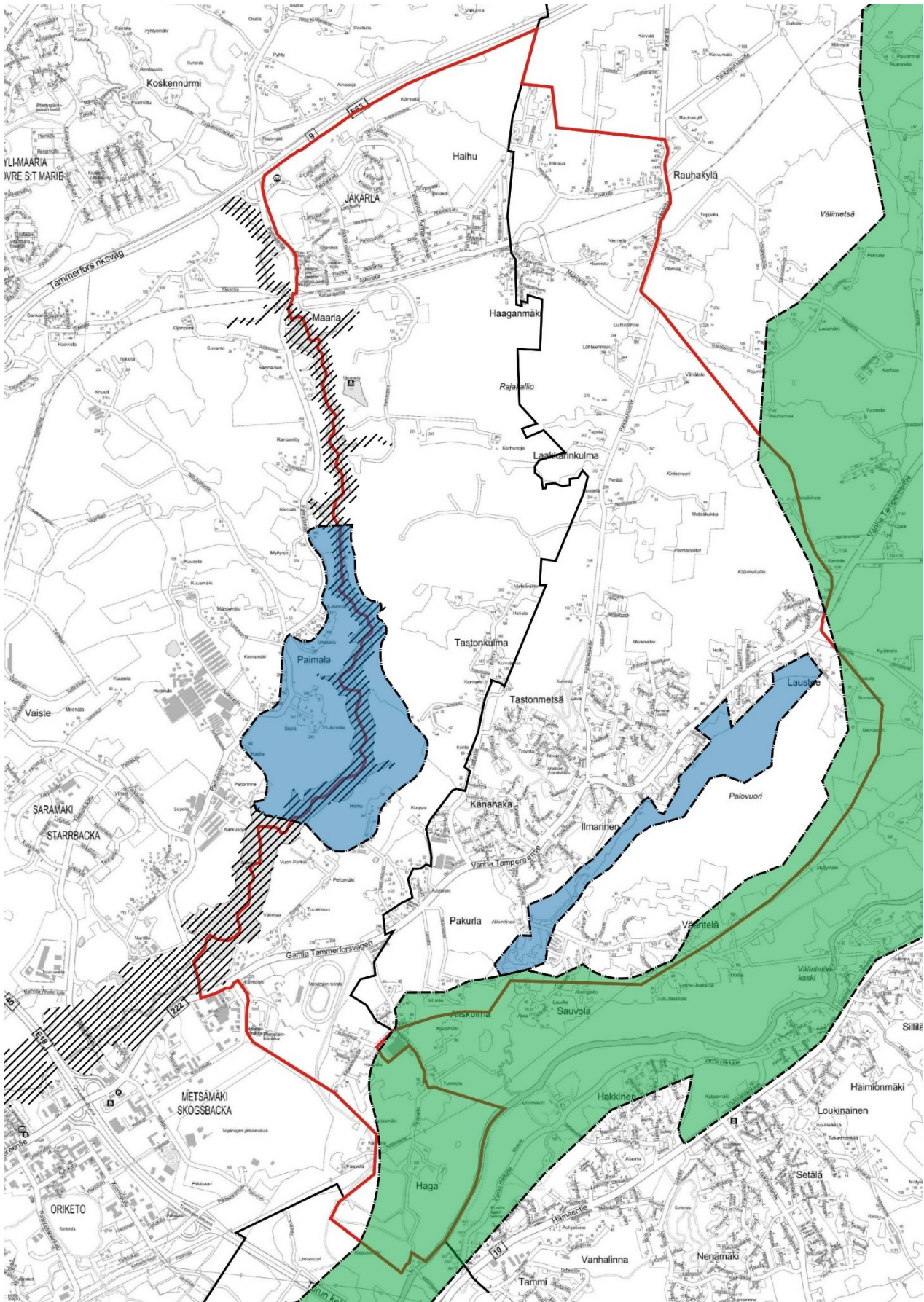
Altaan rantamaisemat ovat enimmäkseen sopusointuisia, vaikka itse allas on alueella uudehko elementti. Altaan rantaviiva havainnollistaa hyvin rantaviivaa kivi- ja pronssikauden vaihteessa. Altaan länsipuolen kasvihuoneet ovat maisemassa varsin hallitsevia.

Maarian altaan keskivaiheilla sijaitsivat viljelymaisemat on määritelty osayleiskaavassa arvokkaaksi maisema-alueeksi. Rajauksen lähtökohtana on alueen maisemahistoria: alueella on pitkään viljelykäytössä olleita peltoja ja vanhojen kantatilojen pihapiirejä. Huomioon on otettu myös maiseman nykytila: rajausta käsittää alueita, jotka ovat säilyttäneet hyvin perinteisen maaseutumaiseman luontensa, ja ulkopuolelle on jätetty esim. suurimittakaavaisen kasvihuoneviljelyn käytössä olevat alueet. Maisema-alue ulottuu osayleiskaava-alueen ulkopuolelle Turun Yleiskaava 2029:n alueelle.

Maarian allas niittymäisine ja metsäisine rantoineen on osoitettu merkinnällä luonnon ja/tai maiseman kannalta merkittävä joen- tai puronvarsi. Samaa kaavamerkintää käytetään Yleiskaava 2029:ssä. Merkintä jatkuu Yleiskaava 2029:n alueella Maarian altaalta Paattistenjoen vartta pohjoiseen ja Vähäjoen vartta etelään Aurajoen suuntaan. Merkinnällä osoitetut joen- tai puronvarret muodostavat Turkuun viherverkoston, joka on tärkeä ekologisesti, maisemallisesti ja myös virkistyskäytön kannalta.

Lausteenojan varsi

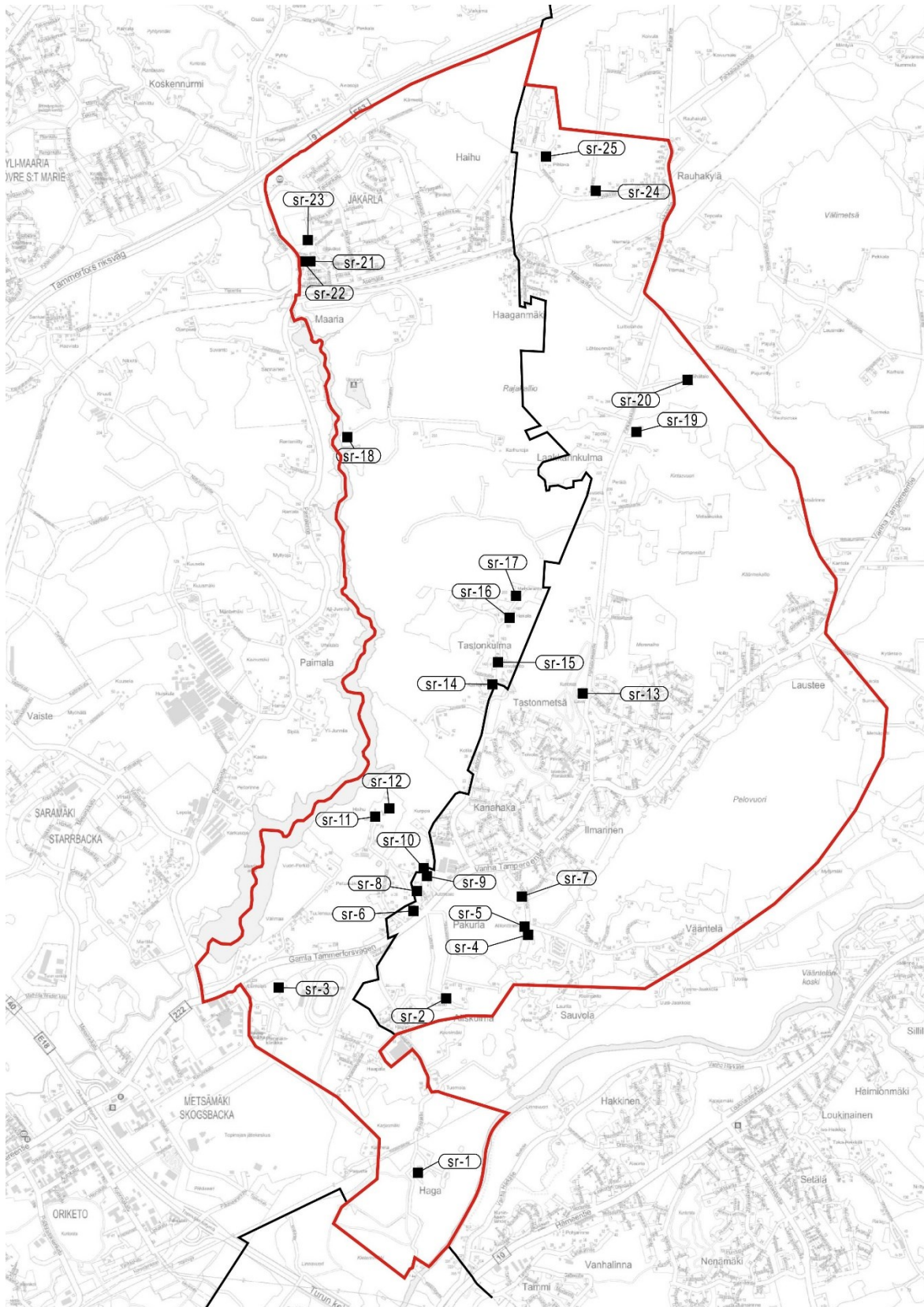
Lausteenojan varsi ja Palovuoren luoteisrinne on määritelty osittain alueellisesti tai paikallisesti arvokkaaksi maisema-alueeksi. Metsäisen Palovuoren kohdalla Lausteenoja virtaa kapeassa, mutta osin hyvinkin jyrkkäpiirteisessä laaksossa. Alajuoksulla Lausteenoja kulkee peltomaiseman halki meanderoiden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



Kuva 6. Aurajokilaakson valtakunnallisesti arvokas maisema-alue (vihreällä) sekä Lausteenojan ja Maarian alaan keskiosien alueellisesti tai paikallisesti arvokkaat maisema-alueet (sinisellä). Luonnon ja/tai maiseman kannalta merkittävä joen- tai puronvarsi (vinoviivoitettu alue).

Rakennusperintö

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



Kuva 7. Rakennussuojelukohteet.

3.1.4 Rakennettu ympäristö

Yleistä

Kaava-alueen rakennettu ympäristö keskittyy hyvin voimakkaasti Jäkärän ja Ilmaristen taajamiin. Asemakaavoitetut alueetkin ovat lähinnä vain näillä alueilla (ks. kohta 3.2.7 Asemakaavat, kuva 25). Jäkärän vieressä on muutama hieman tiiviimmin rakennettu alue; Haaganmäki ja Rauhakylä. Taajamien välissä on muutamia yksittäisiä rakennettuja kiinteistöjä. Ilmaristen taajaman lounaispuolella Metsämäen raviradan ympäristössä on taas hieman enemmän rakennettua ympäristöä. Siellä on raviradan lisäksi mm. asuin-kiinteistöjä, hevosstalleja, hevosklinikka ja eläinhoitola. Palovuoren seutu on kaava-alueen osalta lähes kokonaan rakentamaton.

Jäkärä

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

Ilmarinen

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

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

Metsämäen ravirata

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

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

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

Ravitoiminta jatkuu alueella pitkälle tulevaisuuteen, sillä ravirata-alueen maanvuokrasopimus on uusittu vuonna 2015 ulottumaan vuoteen 2046 asti.

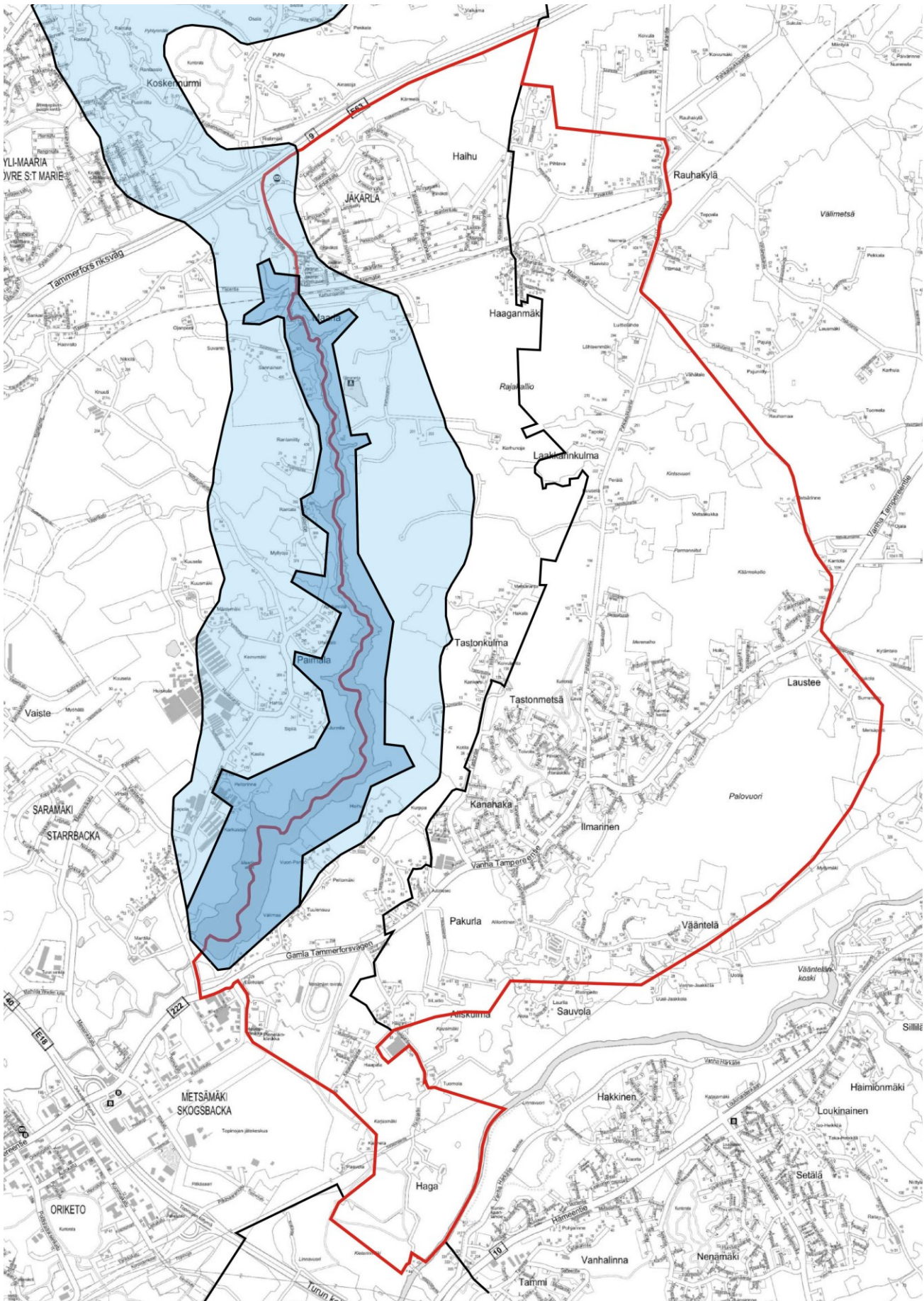
Maarian allas

Maarian allas padottiin Paattistenjokeen vuonna 1980 Turun varavesilähteeksi. Jokilaakson poikki rakennettiin maapato Ävikin kohdalle Paimalan tien alkuosan viereen. Allas syvenee patoa kohden ja on syvimmillään n. 10 m. Pinta-alaa on n. 70 ha. Raakavesi on johdettu padon itäpuolella olevalta pumppaamolta putkessa Halisten vesilaitokselle. Altaan vedenkorkeuden säännöstelystä on huolehdittu juoksuttamalla vettä padon alapuolelle joko padon läpi menevästä putkesta tai betonisessa sivupadossa olevan luukun kautta.

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

Virtaankankaan tekopohjaveden ja muiden varavesilähteiden myötä Maarian altaan asema varavesilähteenä on päättynyt. Näillä näkymin vesioikeuden aikanaan asettamia suoja-alue määräyksiä ei olla muuttamassa tai lakkauttamassa, sillä niillä pystytään turvaamaan parempi veden laatu altaaseen, vaikka sitä ei varavesilähteenä enää käytettäisikään.

Turun kaupungin tavoitteena on lopettaa altaan aktiivinen säännöstely ja laskea padon patoturvallisuusluokkaa. Turvallisuusluokituksen muutos vaatii muutoksia myös itse patoon ja toistaiseksi näitä ei ole vielä tehty. Patoon kohdistuvaa kuormitusta on kuitenkin jo vähennetty v. 2017 laskemalla altaan keskimääräistä vedenpintaa hieman yli metrillä.



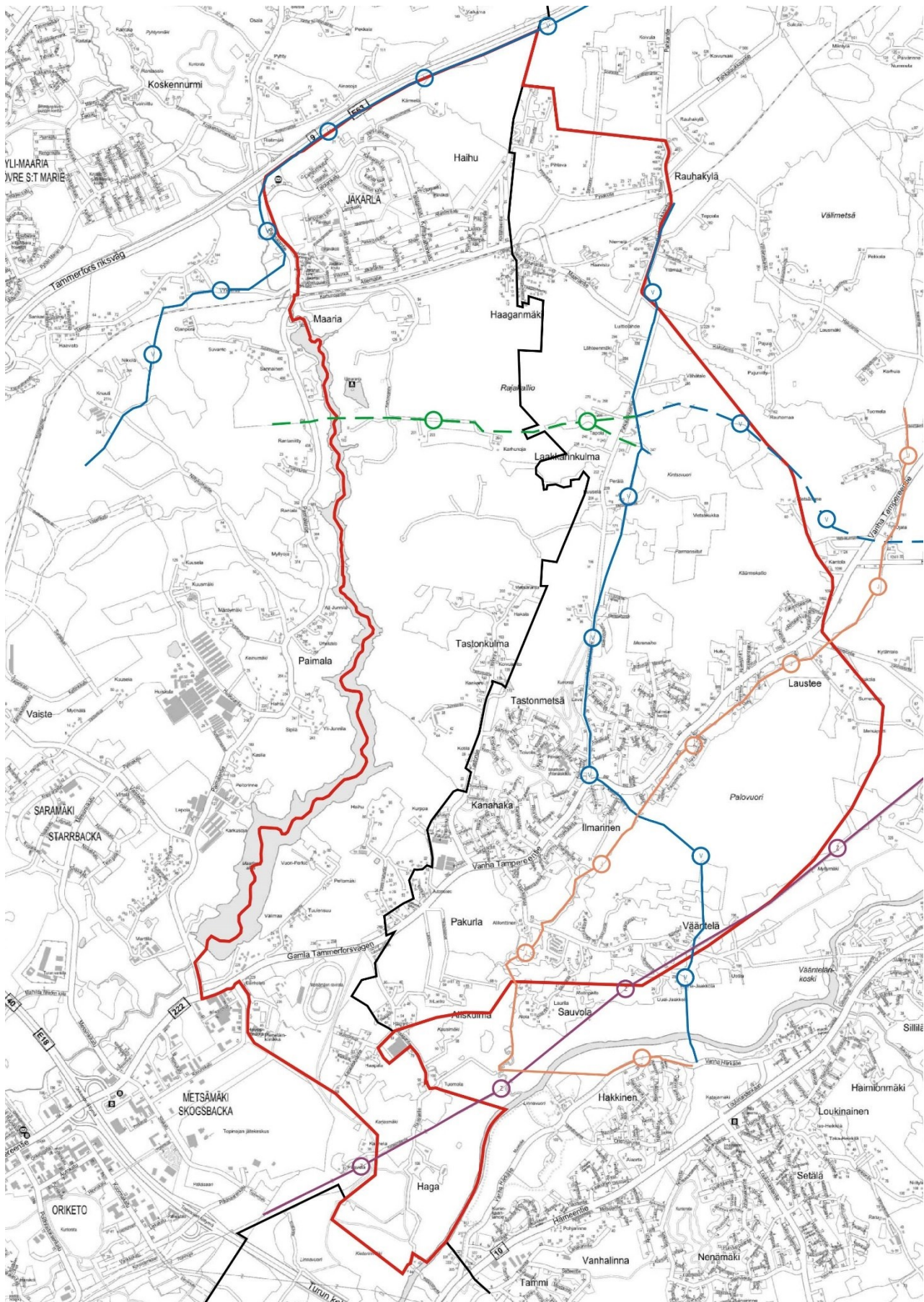
Kuva 8. Maarian altaan suojavyöhykkeet; lähisuoja-alue tummansinisellä ja kaukosuoja-alue vaaleansinisellä.

Tekninen huolto

Kummankin kunnan osalta kunnallistekniikan piirissä olevat alueet ovat pääosin vain asemakaavoitetut Jäkärän ja Ilmaristen taajamat. Turun puolella myös raviradalla ja sen lähiympäristössä on kunnallistekniikkaa. Laajemmin Turun seutua palvelevia vesihuoltolinjoja sijaitsee mm. Pahkalaukkantien ja valtatie 9:n varressa. Liedon puolella kulkee jätevesiverkon runkolinja pitkin Lausteenojan vierustaa. Turun Seudun Vesi Oy on ollut aikeissa toteuttaa uuden runkovesijohdon Saramäen kalliovesisäiliöstä Liedon Laakkariin. Hanke on suunnitteluvaiheessa.

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

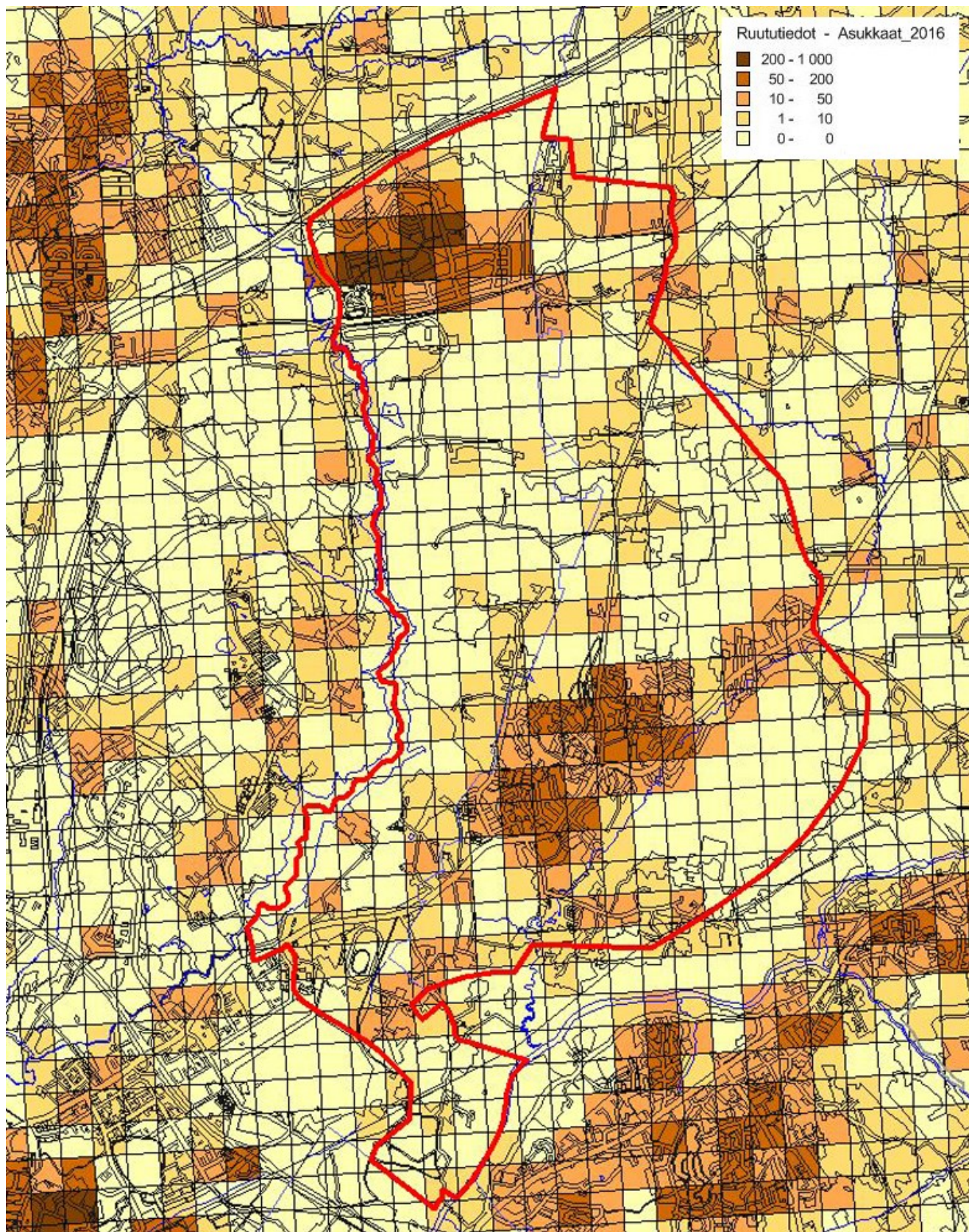
Maakaasuputken ns. länsiläajennukselle on pitkään osoitettu maakuntakaavan viitoittamana Turun alueen kaavoissa oma varaus. Maaria-Ilmaristen alueella varaus kulkee itä-länsisuuntaisesti taajamien välistä, pääosin rakentamattomien metsäalueiden läpi. Lisäksi päälinjasta on erkaantunut sivuhaara Topinojan kaatopaikan alueelle. Länsiläajennuksen toteutusta varten kaasuyhtiö Gasum Oy:llä oli lunastusluvut olemassa putkilinjalle. Vuoden 2014 lopulla Gasum kuitenkin ilmoitti luopuvansa lunastuslupien oikeuttamista maa-alueista ja samalla luopui länsiläajennuksen toteuttamisesta. Varsinais-Suomen liitto on luonnonarvojen ja -varojen vireillä olevassa vaihemaakuntakaavassa poistanut kaasuputkeen liittyvät varausmerkinnät.



Kuva 9. Tekninen huolto; jätevesi – oranssi / J, sähkö – violetti / Z, vesijohto – sininen / V, vesijohtovaraus – sininen katkoviiva / V ja yleisvaraus tulevaisuuden johto- ja/tai putkitarpeita varten – vihreä katkoviiva.

3.1.5 Väestö

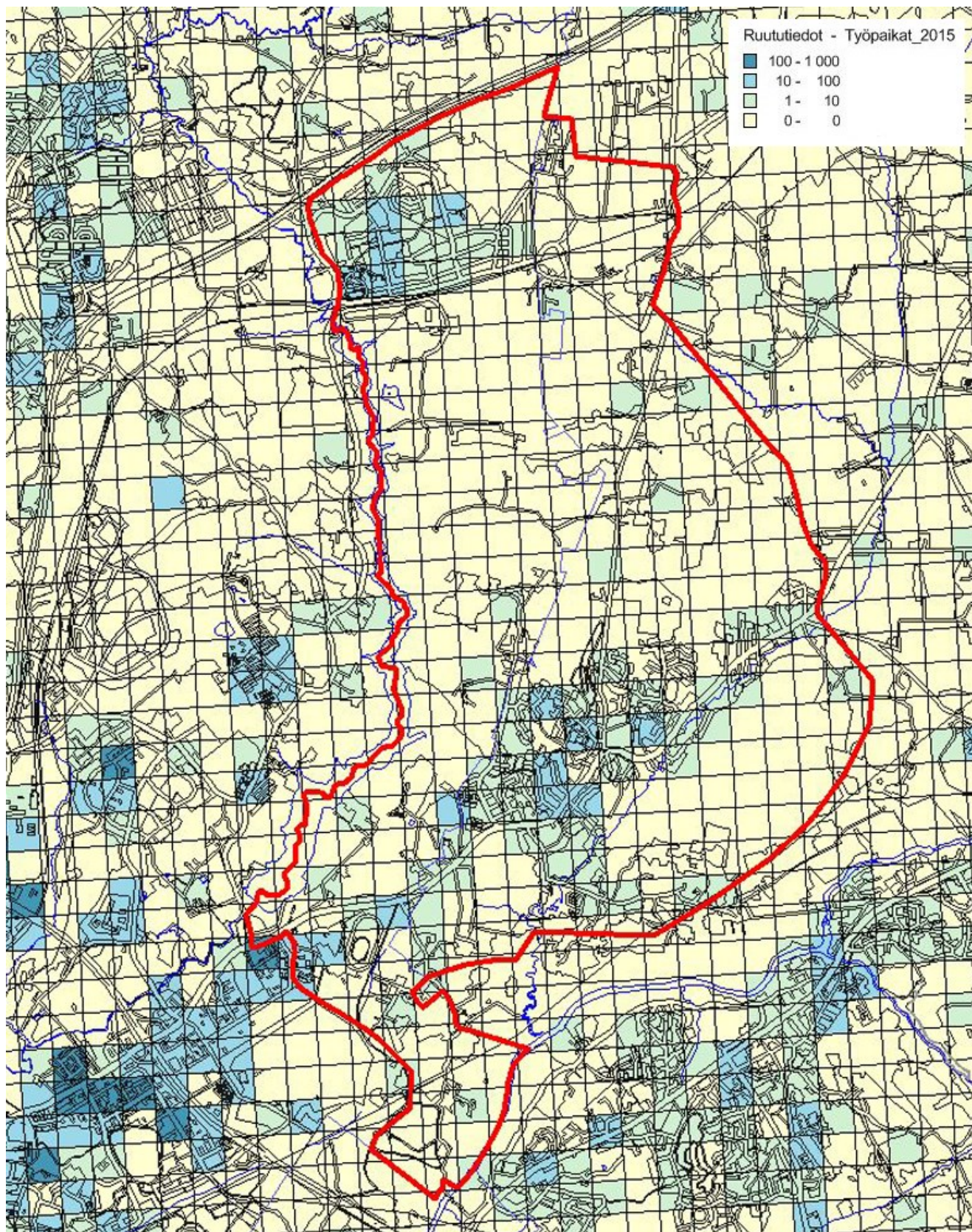
Turun puoleisella kaava-alueella on asukkaita n. 3100 ja Liedon puolella n. 2200. Taajamittain ajateltuna Jäkärän yhteydessä on asukkaita n. 3000 ja Ilmarisissa n. 2300.



Kuva 10. Asukastiheys (tilanne 2016).

3.1.6 Työpaikat

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



Kuva 11. Työpaikkatiheys (tilanne 2015).

3.1.7 Palvelut

Palveluiden sijoittuminen on esitetty kuvissa 12 - 14. Palvelut on kuvissa kategorioitu niin, että kunnat tuottavat pääosin hyvinvointiin, sivistykseen ja vapaa-aikaan liittyvät palvelut ja muut palvelut ovat yksityisten palveluntarjoajien tuottamia. Nykyisin esimerkiksi päivähoito voi usein olla yksityinen, mutta se on edelleen luonteeltaan kunnallinen, koska palvelun saamista autetaan erilaisin tukijärjestelyin.

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

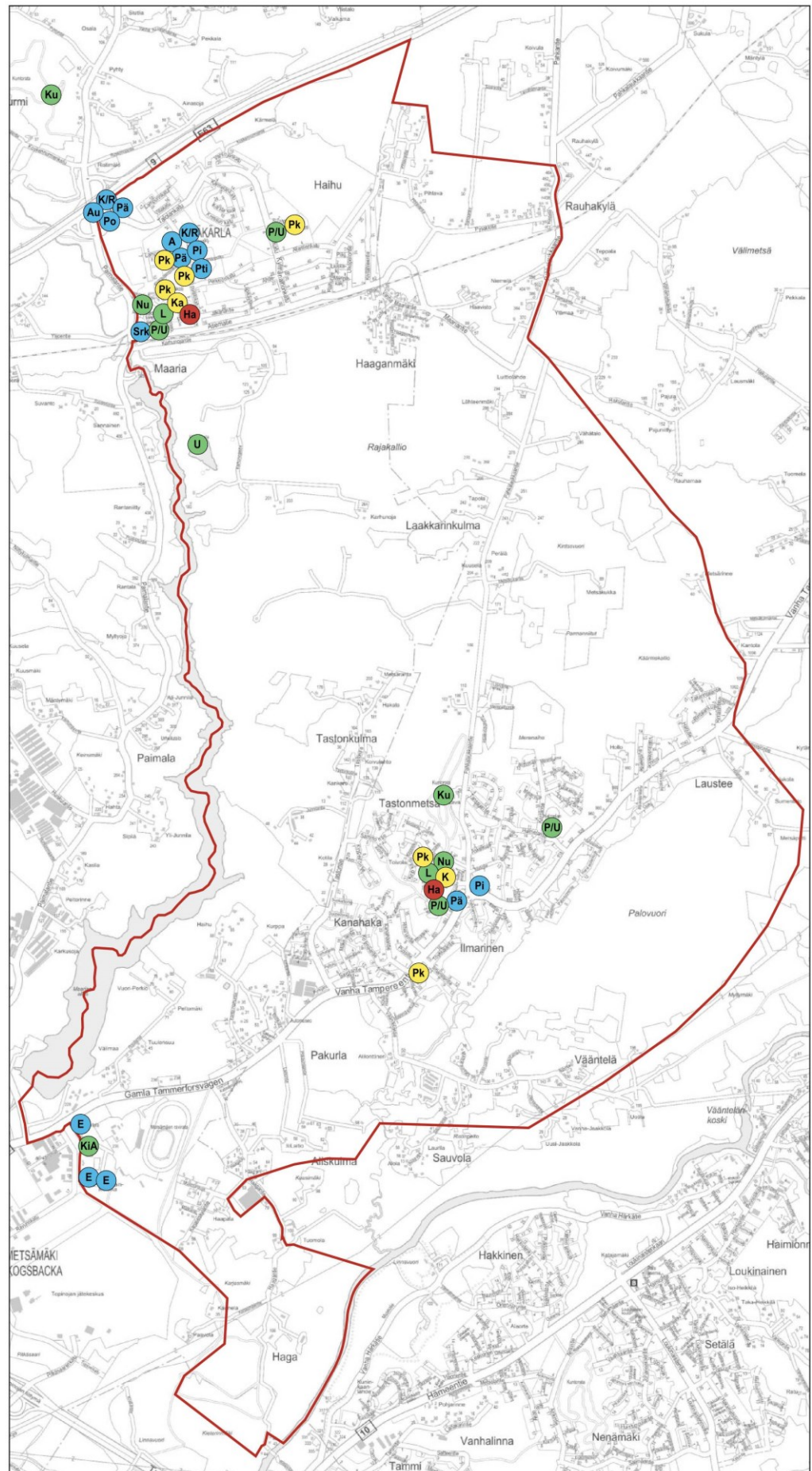
Yleisesti ottaen voi todeta, että Jäkärlästä löytyy kattavasti palveluita. Luonnosvaiheen jälkeen Jäkärlään on tullut polttonesteiden jakeluasema ja Yli-Maariassa on vuoden 2019 alussa otettu käyttöön monitoimitalo, jossa sijaitsee myös yläaste. Palveluiden jakautumista voi Jäkärlässä luonnehtia siten, että julkiset palvelut keskittyvät vanhan kuntakeskuksen alueelle ja yksityiset palvelut Jäkärlän keski-osaan Jäkärlän puistotien varrelle. Uusimmat yksityiset palvelut sijaitsevat valtatie 9:n eritasoliittymän kupeessa olevassa liikerakennuksessa, jossa on mm. päivittäistavarakauppa. Kuntakeskuksen alueella on myös urheilupuisto, joka on Jäkärlän ainoa ulkoliikuntapaikkojen keskittymä. Tärkeimpiä elementtejä siellä ovat urheilukenttä sekä tennis-/monitoimikenttä oheistoimintoihin.

Liikenneyhteydet Jäkärlästä Yli-Maariaan ovat parantuneet. Paimalantielle on Jäkärlän kohdalle toteutettu lisää kevyen liikenteen väylää ja lisäksi monitoimitalon vuoksi Jäkärlästä Yli-Maariaan on toteutettu katuverkosta erillinen kevyen liikenteen väylä Paattistenjokilaakson poikki. Ajoneuvoyhteys Jäkärlästä Koskennurmen kautta Yli-Maariaan on avattu liikenteelle v. 2020. Tälle uudelle ajoneuvoyhteydelle on sijoitettu joukkoliikennereitti.

Yli-Maarian monitoimitalo palveluineen on hieno asia, kun sen myötä Pohjois-Turku sai vihdoinkin mm. oman yläasteen. Kuitenkin Jäkärlän osalta monitoimitalolla on todennäköisesti myös varjopuolensa. Ainakin Jäkärlässä sijaitseva kirjasto on keskitetty yhdessä Moisio kirjaston kanssa monitoimitaloon, jolloin nykyisen kaltainen kirjastopalvelu on loppunut Jäkärlässä. Myös muita palveluita saattaa siirtyä monitoimitalon tiloihin. Palveluiden siirtyminen kauemmas voi tuottaa joillekin väestöryhmille ongelmia parantuneista liikenneyhteyksistä huolimatta. Lisäksi paikallisten palveluiden loppuminen voi näivettää Jäkärlää.

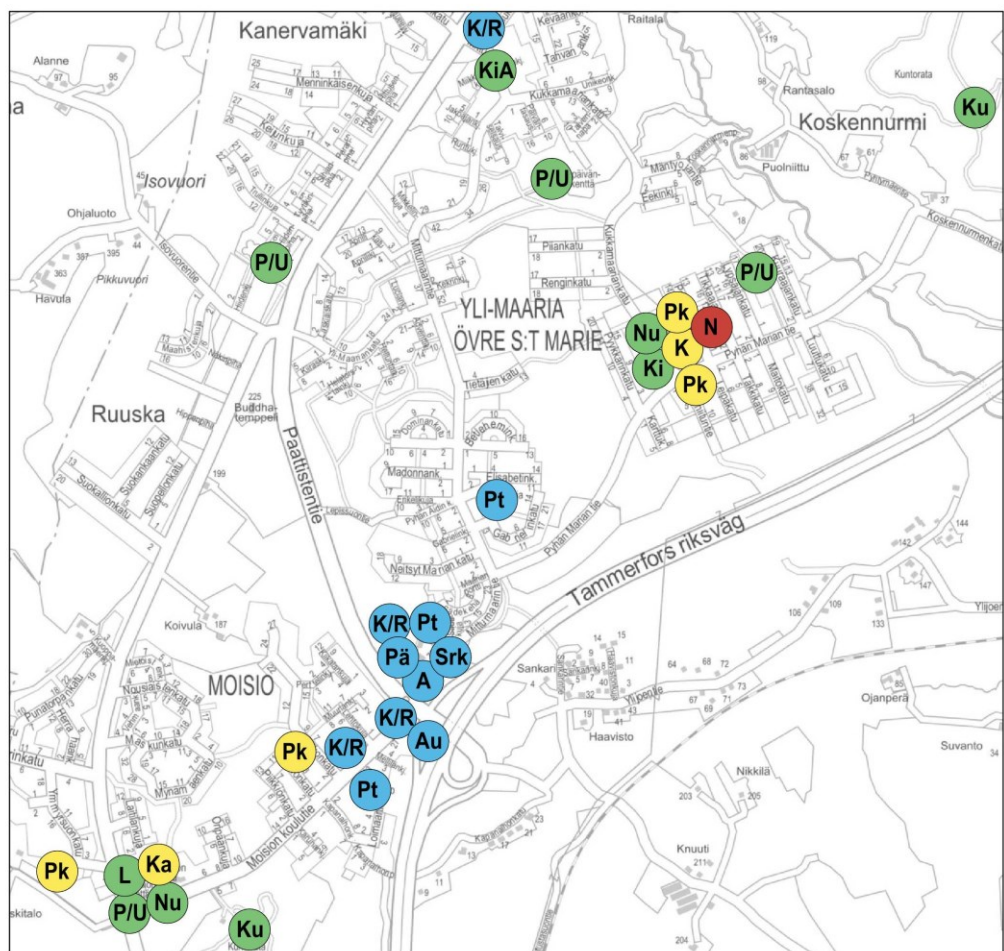
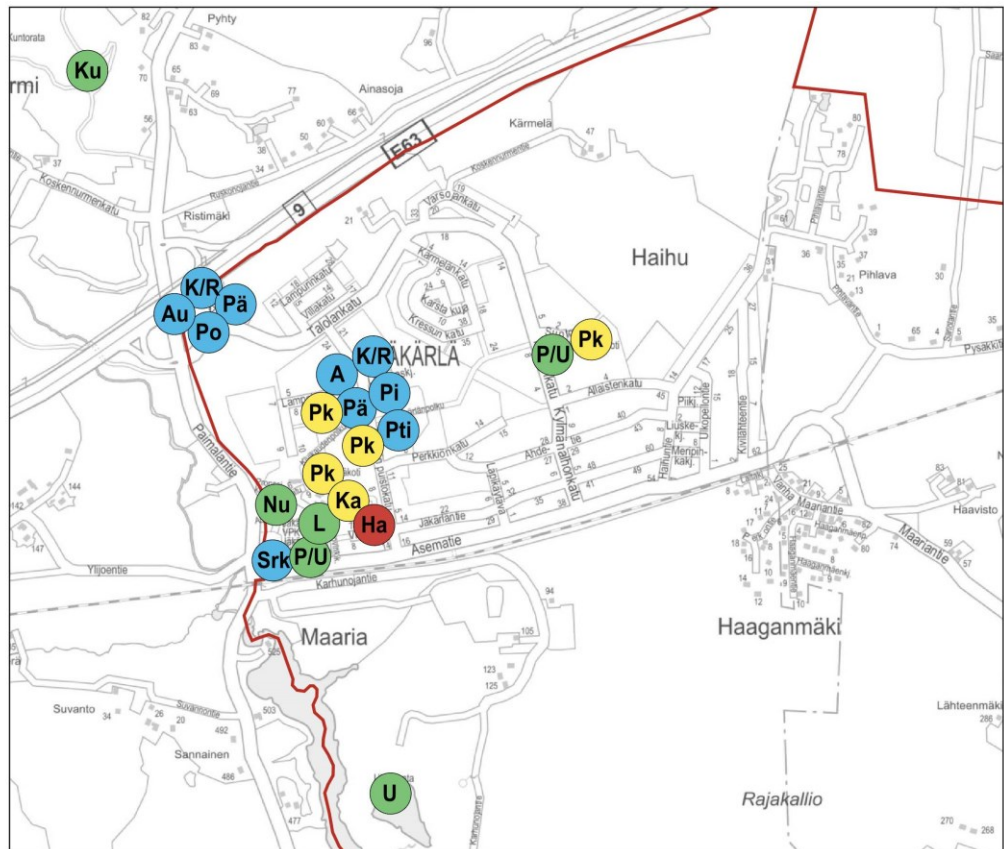
Ilmarisissakin palveluita on aika kattavasti, mutta hieman rajallisemmin kuin Jäkärlässä. Esimerkiksi postipalvelut ovat kaava-alueen ulkopuolella Orikedolla, terveys- ja neuvolapalvelut Liedon keskustassa pääterveysasemalla ja polttonesteitä pitää hakea kaava-alueen ulkopuolelta. Ilmaristen koululla on kolmena päivänä viikossa auki oleva koulukirjasto, muutoin kuntalaisia palvelee kerran viikossa alueella käyvä kirjastoauto sekä laajemmin saavutettavissa olevat seudullisen Vaski-kirjaston toimipisteet.

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



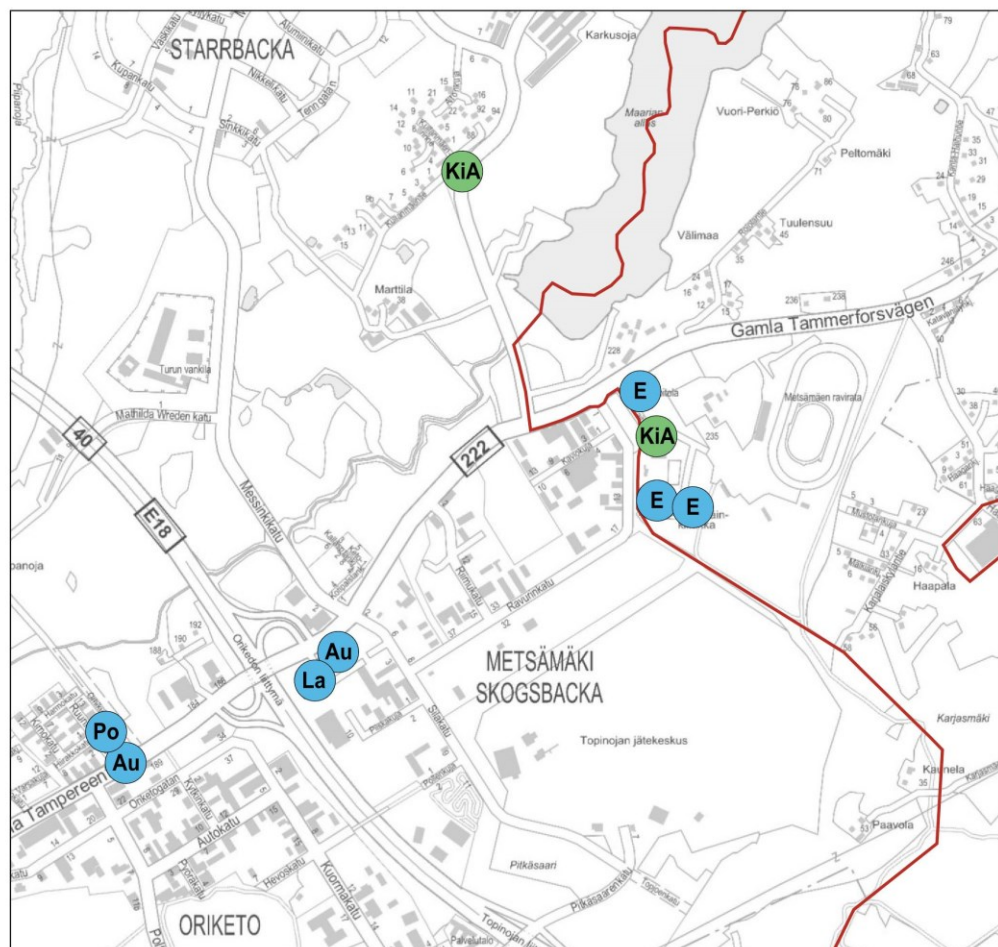
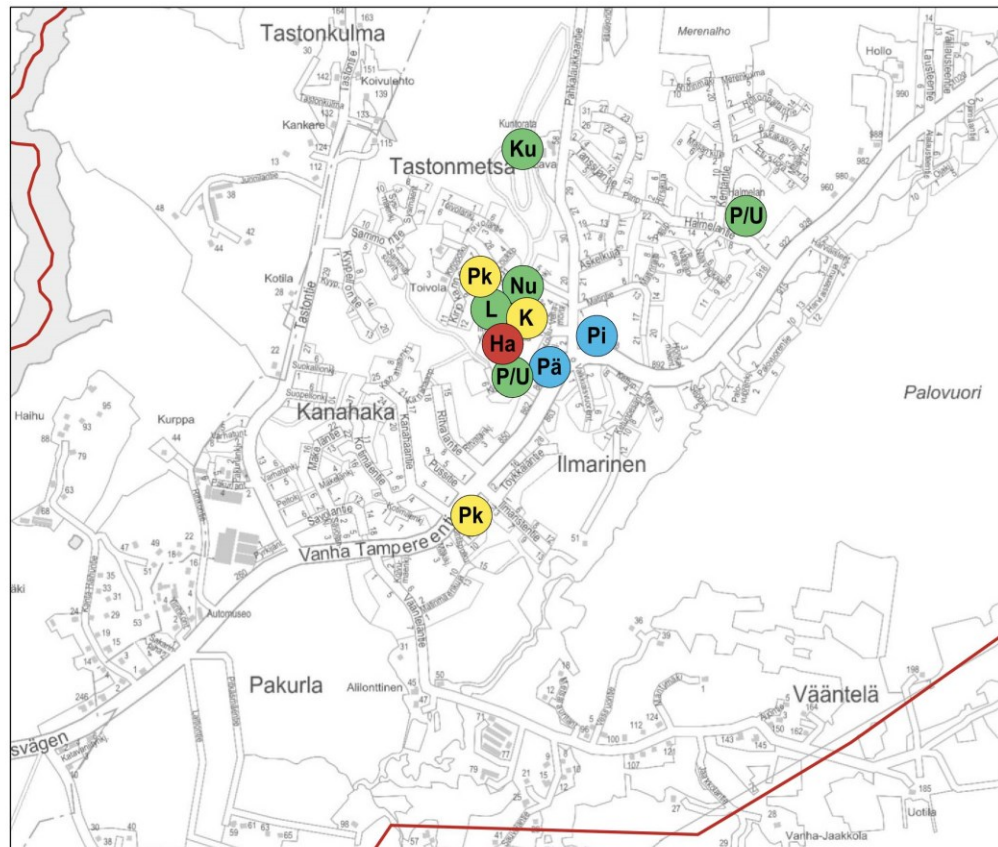
Kuva 12. Palveluiden jakautuminen kaava-alueella (tilanne 2021).

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



Kuva 13. Palvelut Jäkärilässä sekä Jäkärilän käytettävissä olevat palvelut Moision ja Yli-Maarian alueille (tilanne 2021).

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



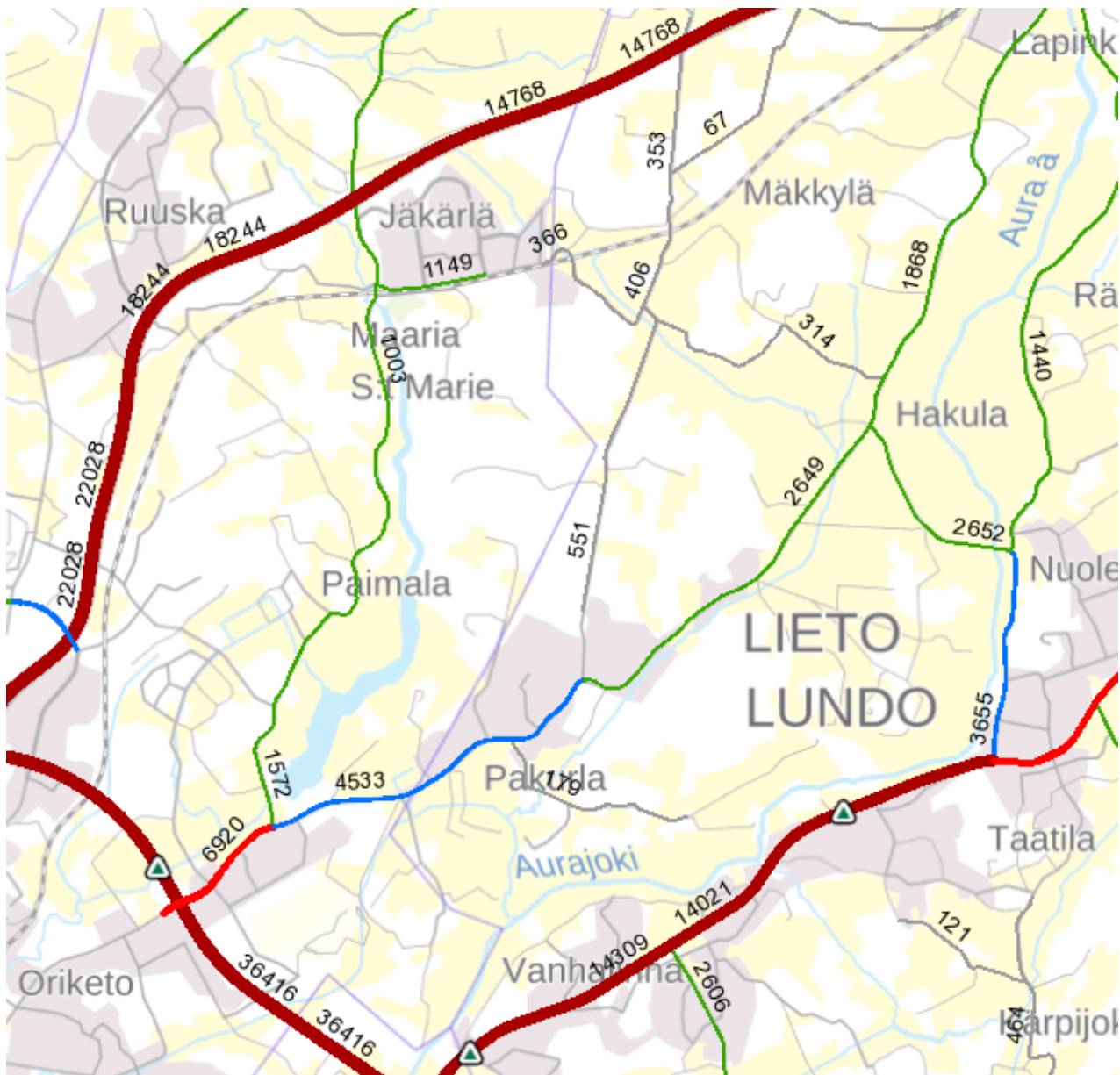
Kuva 14. Palvelut Ilmarisissa sekä Ilmaristen käytettävissä olevat palvelut Metsämäen ja Orikedon alueilla (tilanne 2021).

3.1.8 Liikenne

Tieliikenne

Jäkärä tukeutuu tieliikenteen osalta vahvasti Tampereen moottoritiehen eli valtatie 9:ään (E63). Sen liikennemäärä on noin 15 000 – 18 000 ajoneuvoa/vrk Jäkärän kohdalla ja Turun kehätien (kt 40) lähellä jo hieman yli 22 000 ajoneuvoa/vrk. Toinen merkittävä yhteys Turun keskustan suuntaan on Paimalantie (mt 12268), jonka liikennemäärä on hieman yli 1000 ajoneuvoa/vrk. Paimalantie kulkee koko matkan lähellä Maarian allasta. Jäkärän sisäisistä yhteyksistä merkittävimmät ovat Talolankatu, Jäkärän puistokatu, Kylmänalhonkatu ja Asematie.

Ilmaristen puoli ja sitä ennen olevat Turun puoleiset osat taas tukeutuvat lähes yksinomaan Vanhaan Tampereentiehen (mt 222). Vanhan Tampereentien liikennemäärä on Paimalantien ja Ilmaristen välisellä osuudella noin 4500 ajoneuvoa/vrk. Jäkärän ja Ilmaristen taajamia yhdistää Pahkalaukkaantie. Yhteys on vähäliikenteinen ja sen liikennemäärä onkin vain hieman alle 600 ajoneuvoa/vrk. Pahkalaukkaantien muodostama yhteys taajamien välillä ei ole kovin sujuva, mutta toisaalta taajamien välinen ajoneuvoyhteys ei ole kovinkaan merkityksellinen.



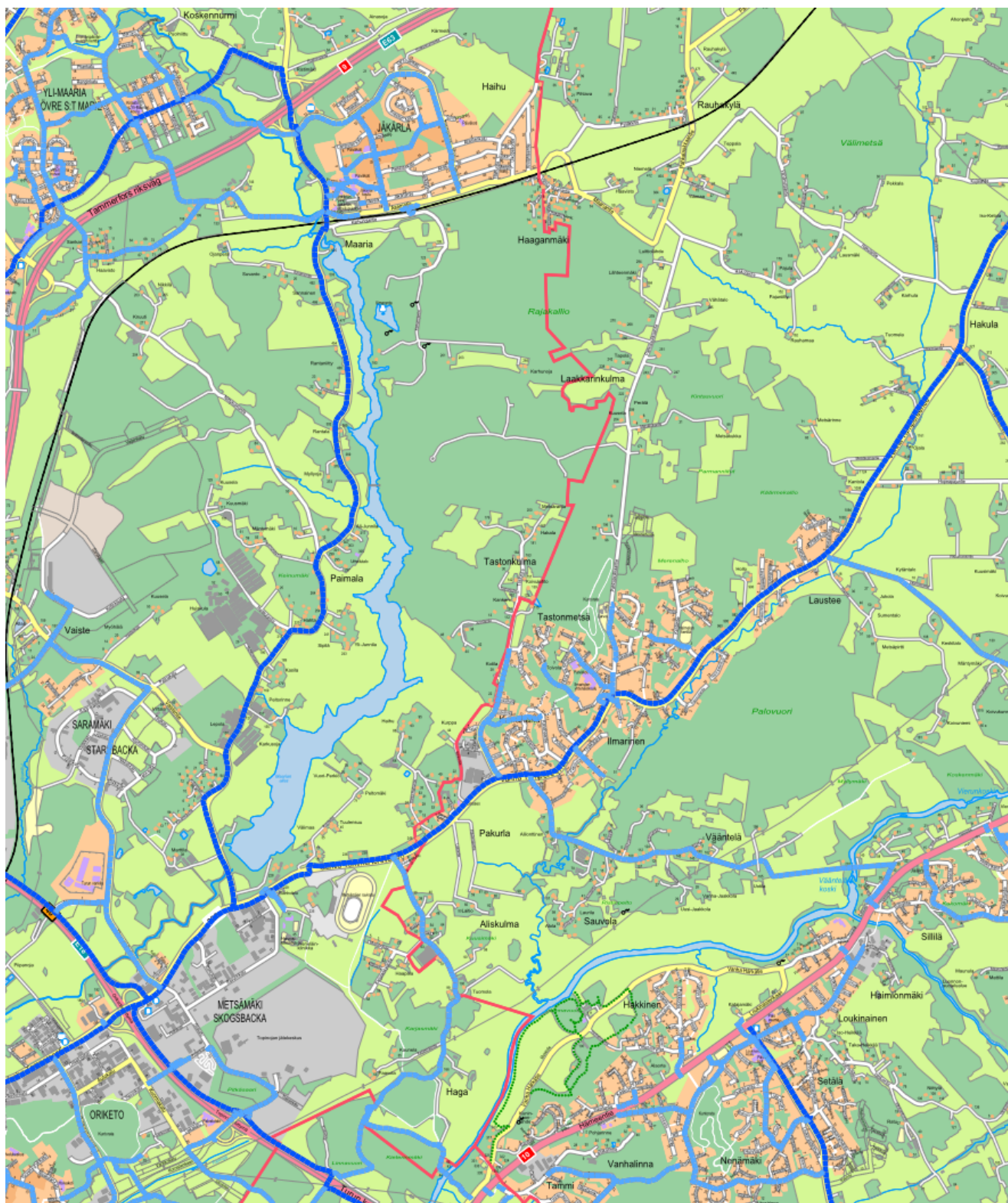
Kuva 15. Ajoneuvoliikenteen liikennemääriä suunnittelualueen ympäristössä (Väylävirasto 2012-2018).

Raideliikenne

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

Pyöräily ja jalankulku

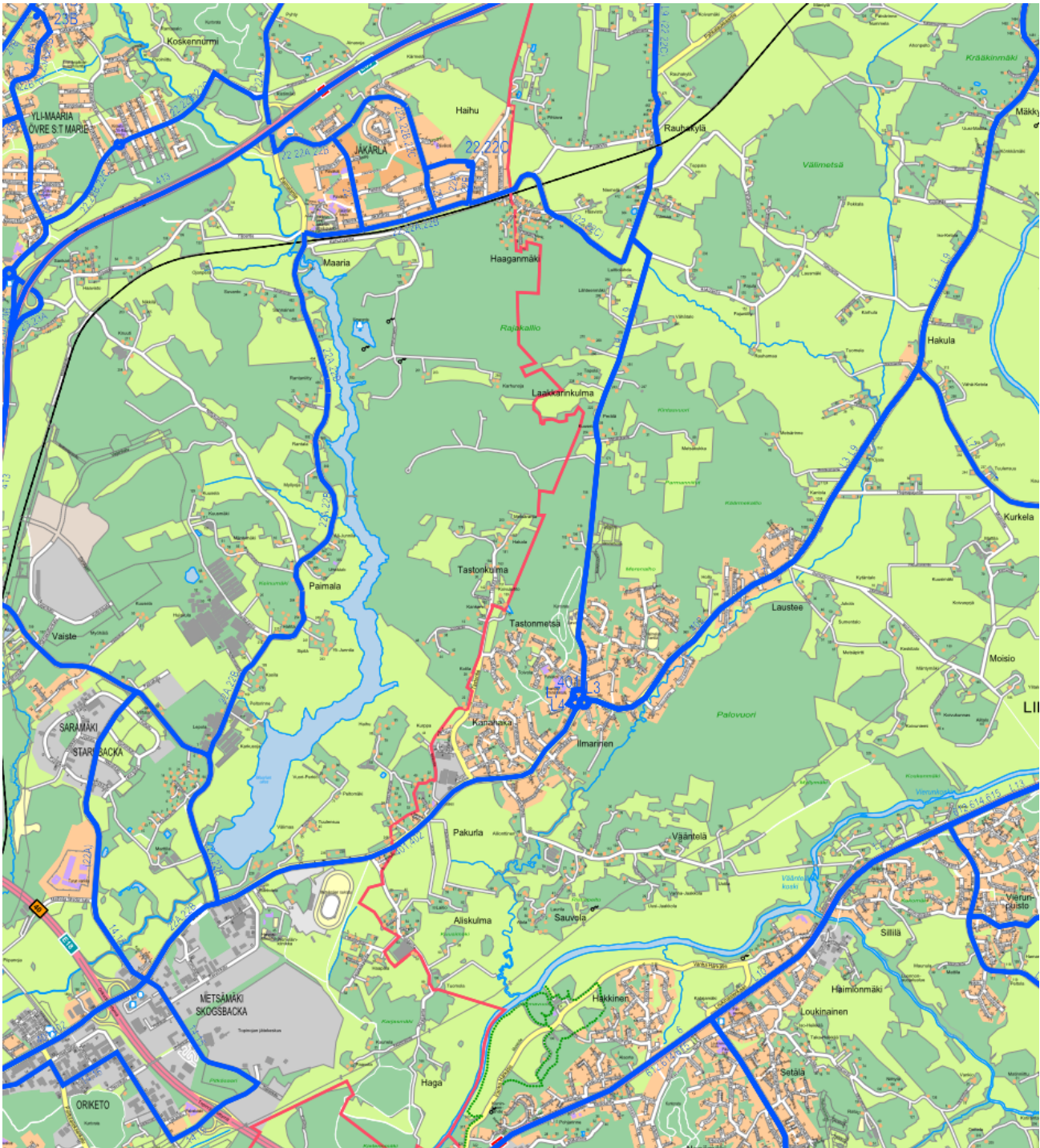
Pyöräteitä löytyy taajamista sekä pidemmän matkan liikkujia palvellen Paimalantien ja Vanhan Tampereentien varsilta. Paimalantieltä ja Jäkärästä on pyöräily-yhteys vähäliikenteisen Ylijoentien kautta Yli-Maarian ja Moision suuntaan. Taajamia yhdistävän Pahkalaukkaantien varressa ei ole pyörätietä eikä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



Kuva 16. Pyöräilyverkosto (tilanne 2021). Tummansinisellä pyöräilyn nykyinen pääverkosto ja vaaleansinisellä pyöräilyn nykyinen lähiverkosto.

Joukkoliikenne

Kaava-alueen tiheimmin kulkeva joukkoliikenne jakautuu Turun keskustasta Jäkärän suuntaa ja Ilmaristen suuntaa palveleviin joukkoliikennelinjoihin. Jäkärästä Turun keskusta kulkee useita eri reittejä mm. linjat 22, 22A, 22B ja 22C (ruuhka-aikana n. 15 minuutin välein). Koskennurmen ja Yli-Maarian välisen tieyhteyden valmistuttua vuonna 2020, on osa Jäkärän vuoroista siirretty liikennöimään tuota uutta yhteyttä, jonka myötä Yli-Maarian koululle syntyy luonteva joukkoliikennedyteys. Runkolinjastosuunnitelmassa on mietitty uudella tapaa Jäkärän joukkoliikennettä, mutta se ei oleellisesti muuta nykytilannetta. Ilmarisista Turun keskusta kulkevat Vanhaa Tampereentietä linjat 401 ja 402 (ruuhka-aikana noin kaksi vuoroa tunnissa). Liedon keskusta kulkee Ilmarisista koulupäivinä Liedon sisäiset linjat L4, L7 ja L9 muutamalla vuorolla. Lisäksi alueella toimii muutamia muita harvemmin liikennöityjä joukkoliikennelinjoja.



Kuva 17. Joukkoliikennereitit (tilanne 2021).

3.1.9 Ympäristöhäiriöt

Melu

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

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

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

Tärinä

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

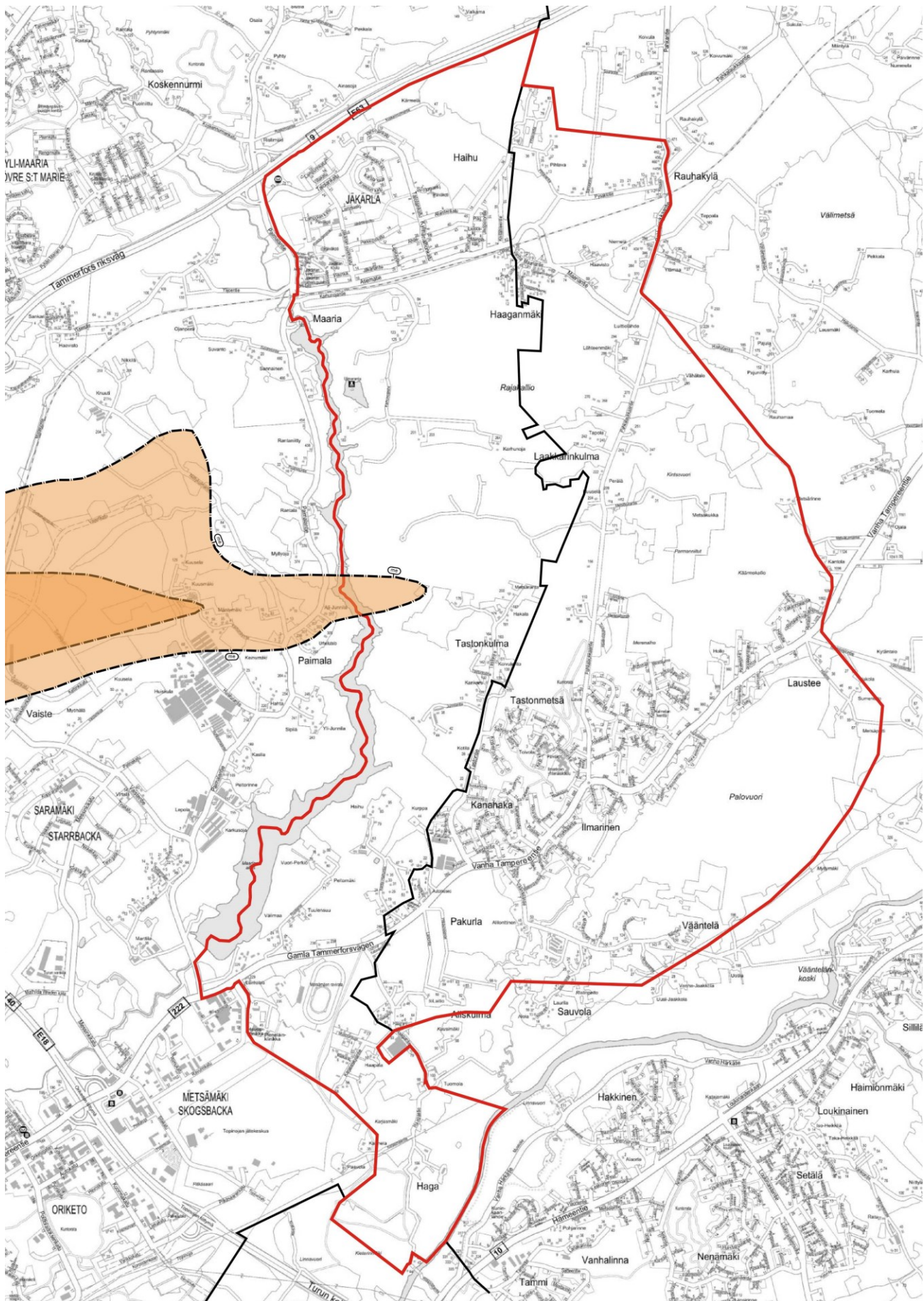
Maaperän pilaantuminen

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

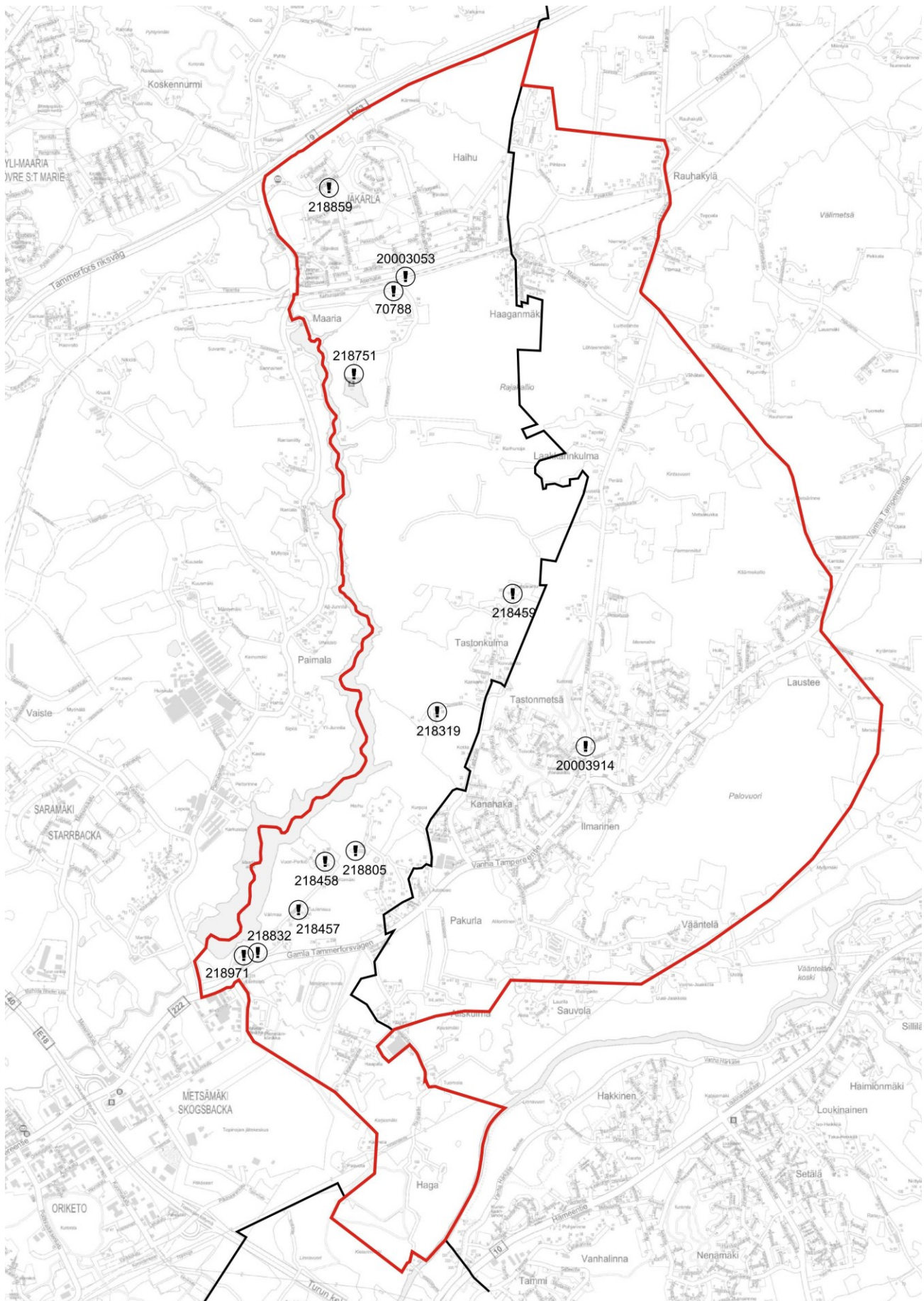
Jos alue todetaan pilaantuneeksi, on ryhdyttävä toimenpiteisiin haittojen ja riskien vähentämiseksi hyväksyttävälle tasolle, joka riippuu alueen maankäytöstä. Tämä voidaan toteuttaa haitallisia aineita poistamalla, niiden kulkeutumista vähentämällä tai rajoittamalla haitallisille aineille altistumista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

Kuvassa 19 on esitetty kaava-alueelta kohteet, joissa maaperä on pilaantunut tai joissa on tai on ollut sellaista toimintaa, joka on voinut pilata maaperää. Näiden ns. pima-kohteiden kohdeluettelo on selostuksen liite nro 5.

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



Kuva 18. Lentomelualue vuoteen 2027 ulottuvan meluennusteen perusteella. Vaalealla 55 dB Lden melualueen raja ja tummemmalla 60 dB Lden raja.



Kuva 19. Kohteet, joissa maaperä on pilaantunut tai siellä on tai on ollut toimintaa, joka on voinut pilata maaperää.

Suuronnettomuusvaaraa aiheuttavat laitokset

Italialaisessa Seveson kaupungissa v. 1976 tapahtunut suuronnettomuus on johtanut vastaavien onnettomuuksien ehkäisyä ja torjuntaa koskevan lainsäädännön kehittymiseen ja hyväksymiseen. Viimeisin merkittävä vaihe tästä on EU:n direktiivin 2012/18/EU hyväksyminen. Tämä ns. Seveso III -direktiivi koskee vaarallisista aineista aiheutuvien suuronnettomuusvaarojen torjuntaa ja sen 13 artikla sääntelee maankäytön suunnittelua. Direktiivin maankäytön suunnittelua ja tuotantolaitosten turvallisuutta koskeva osuus on Suomessa saatettu voimaan kemikaaliturvallisuus- sekä maankäyttö- ja rakennuslainsäädännöllä. Näiden yhteisenä tavoitteena on, että onnettomuuksien vaara otetaan huomioon tuotantolaitoksia sijoitettaessa ja laajennettaessa sekä suunniteltaessa alueidenkäyttöä ja rakentamista olemassa olevien tuotantolaitosten läheisyydessä.

Kaavoituksessa on huolehdittava, ettei riskille alttiita toimintoja sijoiteta liian lähelle vaaraa aiheuttavia laitoksia ja varastoja. Esimerkiksi päiväkodit, koulut, hoitolaitokset, sairaalat, asuinalueet ja vilkkaat liikenneväylät sekä luonnon kannalta erityisen herkäät tai tärkeät alueet ovat tällaisia riskialttiita toimintoja. Kaavoituksessa tulee ottaa huomioon myös tuotantolaitoksen toiminnan mahdollinen laajenemisvara, evakuointitarpeet ja pelastuslaitoksen toimintaedellytykset.

Suomessa suuronnettomuusvaaraa aiheuttavia laitoksia valvoo Turvallisuus- ja kemikaalivirasto eli Tukes. Tukes on määritellyt tuotantolaitoksille ja varastoille vyöhykkeet, joiden sisällä kaavoituksessa on kiinnitettävä erityistä huomiota riskeihin ja suuronnettomuusvaaran torjuntaan. Nämä ns. konsultointivyöhykkeet on muodostettu laitosten riskeistä yleisesti tiedossa olevien arvioiden perusteella. Kukin tuotantolaitos ja varasto on kuitenkin yksilöllinen, jolloin suojaetäisyys laitoksen ja herkkien toimintojen välillä voi olla eri, kuin mitä konsultointivyöhyke on. Konsultointivyöhykkeellä tapahtuvista kaavoitusmuutoksista tai merkittävämmästä rakentamisesta pyydetään lausunto Tukesilta sekä lisäksi paikalliselta pelastusviranomaiselta.

Aivan suunnittelualueen kupeessa sijaitsee yksi suuronnettomuusvaaraa aiheuttava laitos. Se on Kaviokujalla sijaitseva Aurajoki Oy:n Turun tehdas. Tehtaalla suoritetaan elektrolyyttisiä pinnoitteita sekä jauhemaalausta. Aurajoki Oy:n Turun yksikkö on Tukesin konsultointivyöhykelistalla.

Topinojan jätekeskuksen alueella toimineen Biovakka Oy:n yritystoiminnan ostanut Gasum Oy suunnittelee toiminnan laajentamista. Toiminnan laajentaminen muuttaa biokaasulaitoksen Seveso III-direktiivin alaiseksi toiminnaksi. Kyseessä olisi siis suuronnettomuusvaaraa aiheuttava laitos. Tukes on elokuussa 2019 myöntänyt Gasumille ehdollisen luvan toiminnan laajentamisesta. Toiminta saa laajentua Seveso III-direktiivin mukaiseksi toiminnaksi vasta sen jälkeen, kun Topinojan kiertotalouspuiston työnimellä kulkeva asemakaavahanke on tullut voimaan.

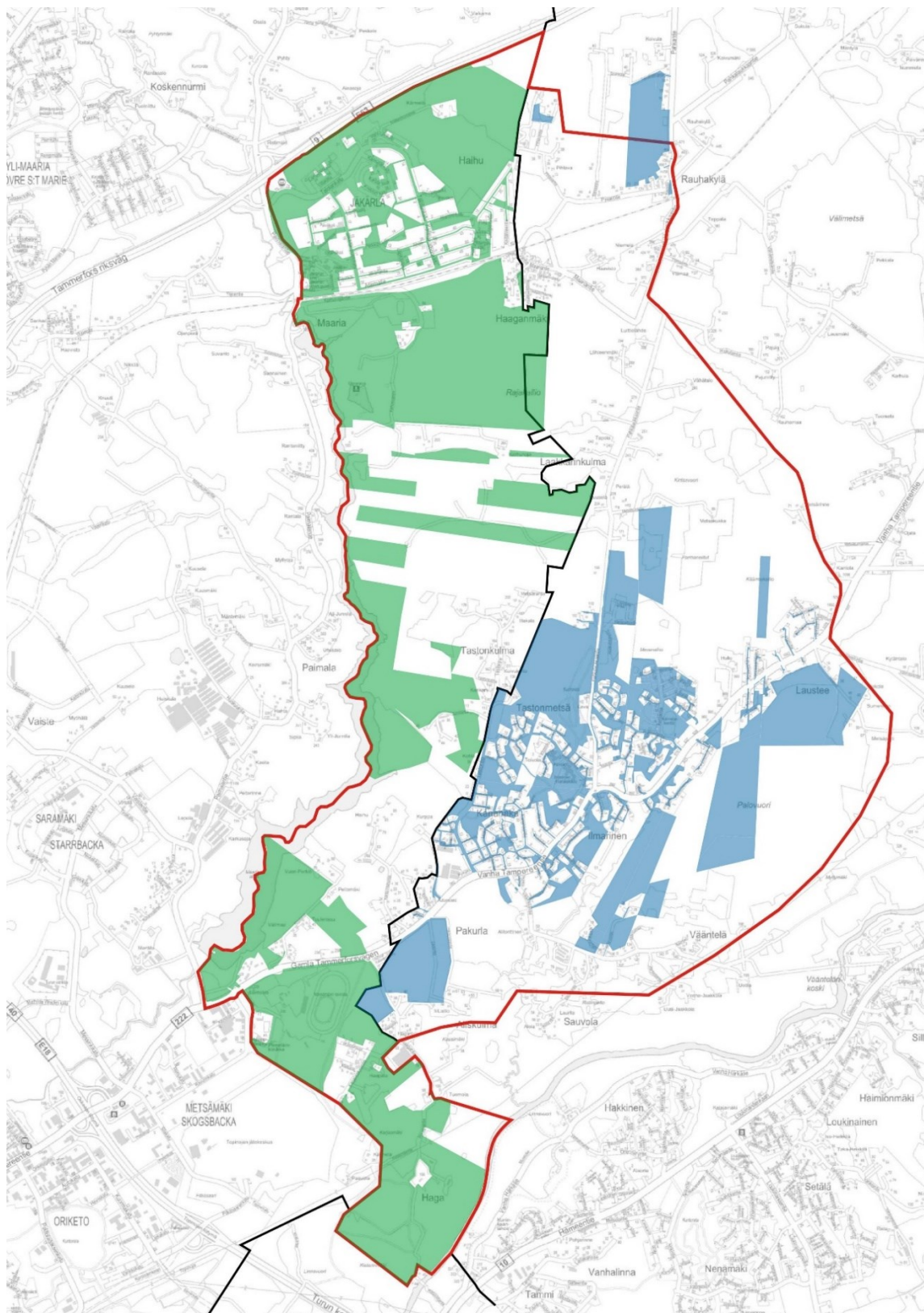
Kuvassa 20 on esitetty Aurajoki Oy:n olemassa oleva konsultointivyöhyke sekä Gasumin toistaiseksi kuvitteellinen konsultointivyöhyke. Molempien toiminnalla voi olla vaikutusta suunnittelualueen toimintoihin, sillä konsultointivyöhykkeet ulottuvat myös sellaisille alueille, joihin tavoitellaan lisäasutusta. Asiaa tarkennetaan Tukesilta saadun ehdotusvaiheen lausunnon jälkeen.



Kuva 20. Aurajoki Oy:n olemassa oleva konsultointivyöhyke ja Gasum Oy:n toistaiseksi kuvitteellinen konsultointivyöhyke. Molempien säde n. 1 km.

3.1.10 Maanomistus

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



Kuva 21. Maanomistus kaava-alueella. Turun kaupungin omistamat maa-alueet vihreällä ja Liedon kunnan sinisellä. Valkoiset alueet yksityiset ja muut maanomistajat (tilanne 2021).

3.2 Aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

3.2.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää maakunta-, yleis- ja asemakaavojen ohella. Maakuntakaavalla ratkaistaan alueidenkäytön maakunnalliset kysymykset. Yleis- ja asemakaavoilla ohjataan kunnan alueidenkäyttöä.

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden ensisijaisena tarkoituksena on varmistaa valtakunnallisesti merkittävien asioiden huomioon ottaminen maakuntien ja kuntien kaavoituksessa sekä valtion viranomaisten toiminnassa. Tavoitteiden tarkoituksena on myös edistää kansainvälisten sopimusten ja sitoumusten täytäntöönpanoa Suomessa sekä turvata valtakunnallisten alueidenkäyttöratkaisujen tarkoituksenmukaista toteuttamista.

Maankäyttö- ja rakennuslain yleisen tavoitteen mukaisesti valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet luovat osaltaan edellytyksiä hyvälle elinympäristölle sekä edistävät ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävä kehitystä. Kestävän kehityksen edistämisen päämääränä on turvata nykyisille ja tuleville sukupolville hyvät elämisen mahdollisuudet.

Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista on tullut voimaan 1.4.2018.

3.2.2 Maakuntakaava

Suunnittelualueella on voimassa Ympäristöministeriön 23.8.2004 vahvistama Turun kaupunkiseudun maakuntakaava. Tämän lisäksi alueella on voimassa kaksi vaihemaakuntakaavaa eli Taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaava (hyväksytty maakuntavaltuustossa 11.6.2018, määrätty tulemaan voimaan 27.8.2018) sekä Varsinais-Suomen luonnonarvojen ja -varojen vaihemaakuntakaava (hyväksytty maakuntavaltuustossa 14.6.2021, määrätty tulemaan voimaan 13.9.2021).

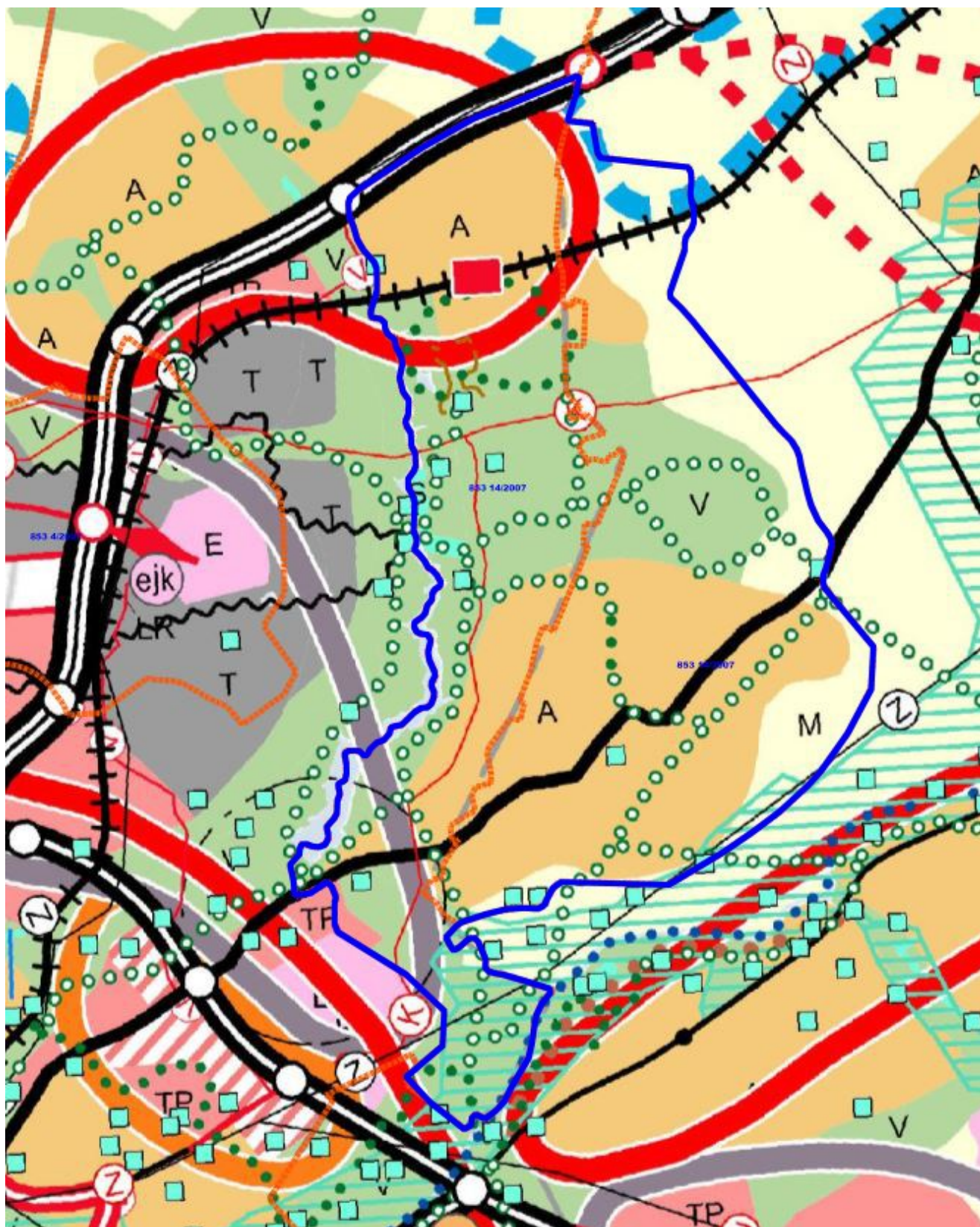
Varsinais-Suomen maakuntakaavayhdistelmässä suunnittelualue on taajamatoimintojen aluetta (A) vain Jäkärän ja Ilmaristen taajamien yhteydessä. Muilta osin suunnittelualue on pääosin virkistysaluetta (V) ja vähäisemmässä määrin maa- ja metsätalousvaltaista aluetta (M). Maarian altaan itäreunalta on lisäksi yksi suojelualue (S).

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

Ilmaristen halki kulkee seututie tai pääkatu (Vanha Tampereentie) ja Jäkärän halki kulkee rautatie, jonka yhteyteen on osoitettu uusi raideliikennepaikka.

Alueen eteläosassa Aurajoen rantavyöhykkeellä kulkee olemassa oleva suurjännitelinja. Aivan suunnittelualueen pohjoisreunassa kulkee uusi vesihuoltolinja. Kyseessä on Virtaankankaalta tuleva tekopohjavesijohto, joka on jo toteutettu. Alueen läpi oli esitetty uusi maakaasulinja itä-länsisuunnassa Jäkärän ja Ilmaristen välistä ja siitä linja Turun puolella etelään Topinojan kaatopaikka-alueelle, mutta nämä molemmat linjat on poistettu luonnonarvojen ja -varojen vaihemaakuntakaavassa.

Luonnonarvojen ja -varojen vaihemaakuntakaavassa on osoitettu Jäkärän uimapaikan itäpuolelle geologisesti arvokkaalla aluerajauksella pienehkö harjua.



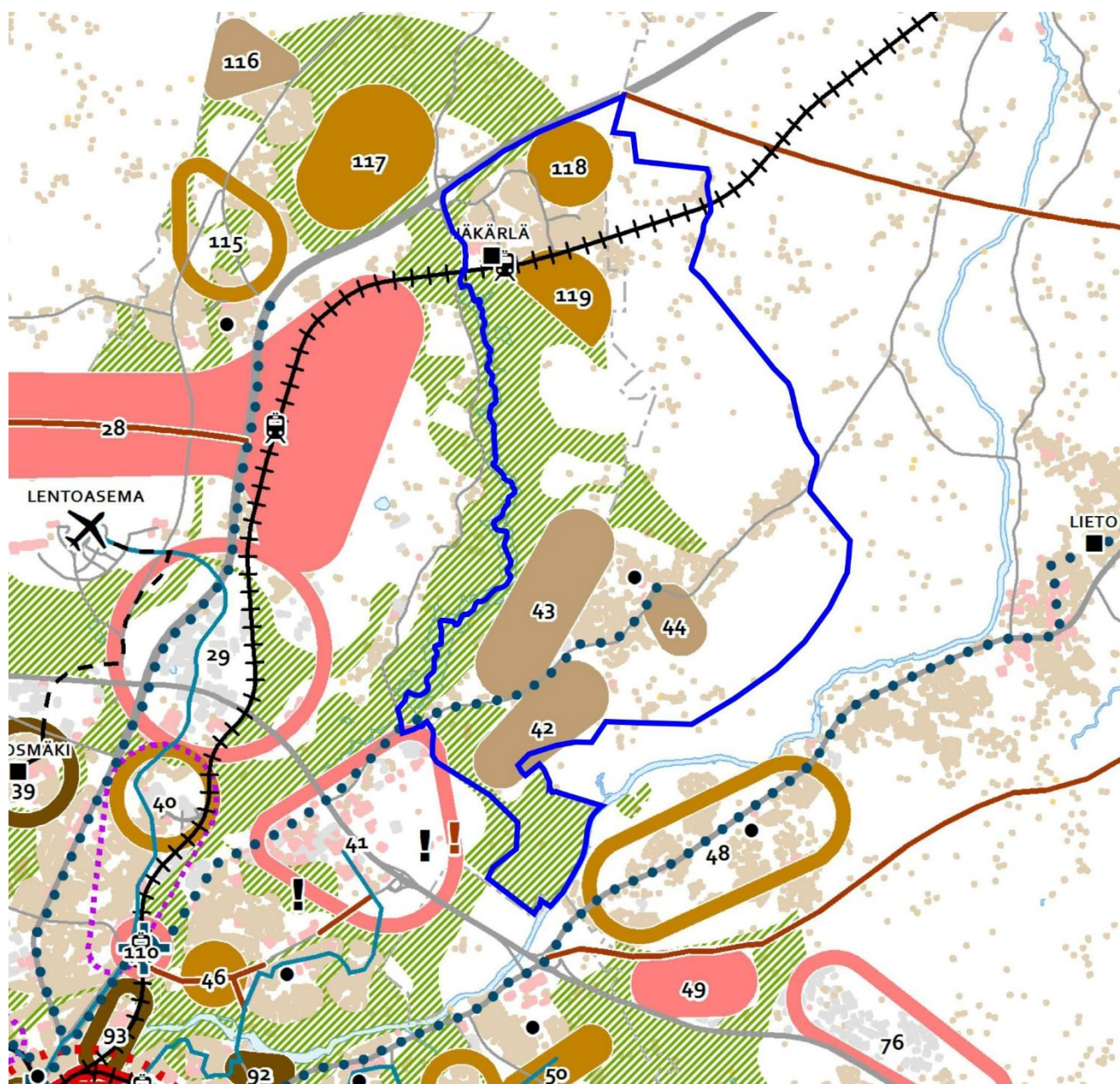
Kuva 22. Ote maakuntakaavayhdistelmästä (Kuvassa on virhe. Luonnonarvojen ja -varojen vaihe-
maakuntakaavalla maakaasumerkinnät poistettiin, mutta kaavayhdistelmässä ne silti vielä näkyvät).

3.2.3 Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035

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

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

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



Kuva 23. Ote Rakennemallista.

3.2.4 Yleiskaavat

Turun yleiskaava 2020

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

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

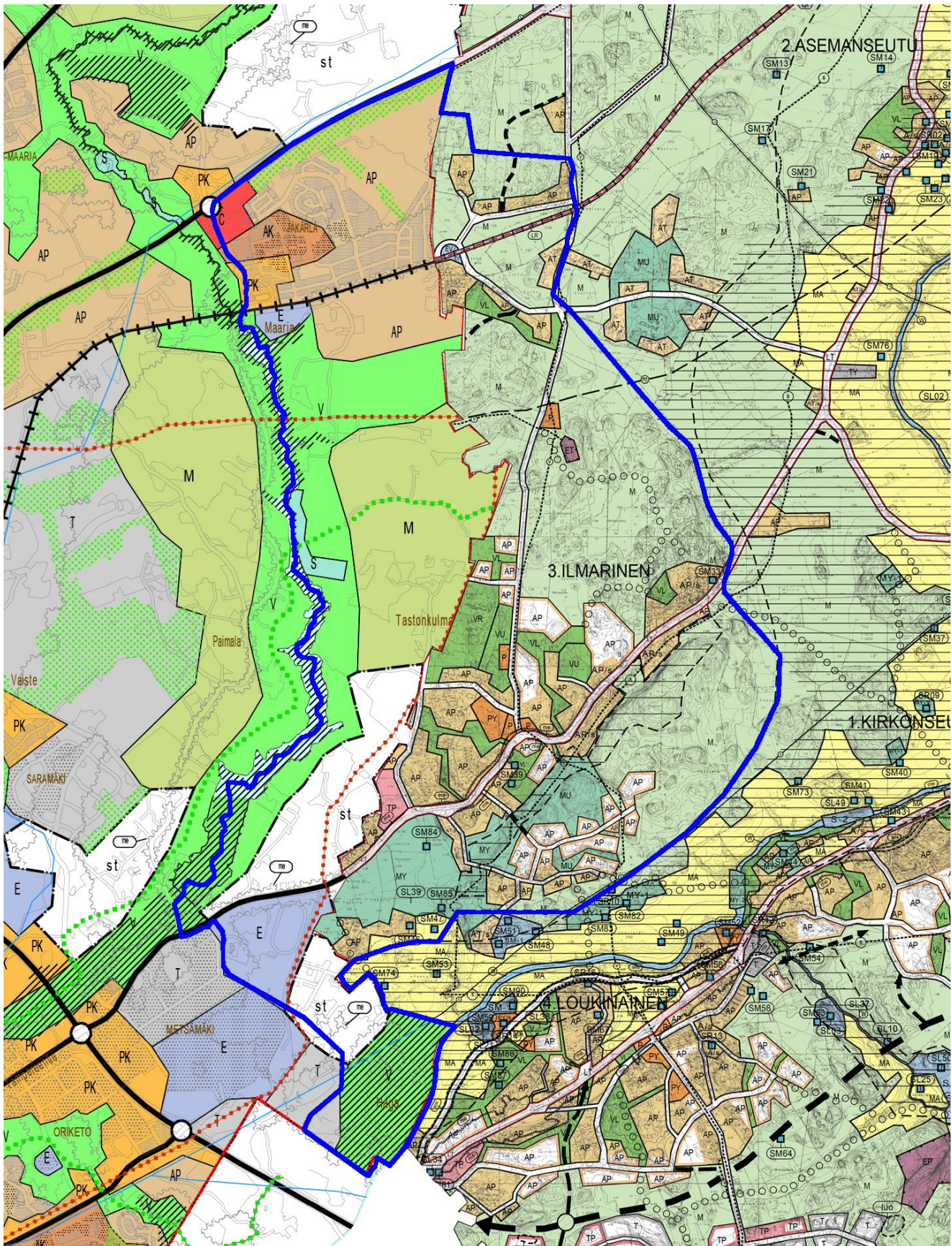
Maakuntakaavan tapaan alueelta löytyy merkintöjä maakaasujohdosta sekä voimansiirtolinjoista.

Liedon yleiskaava 2020

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

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

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



Kuva 24. Ote kuntien yleiskaavoista.

3.2.5 Vireillä oleva Turun yleiskaava 2029

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

Turun uuden yleiskaavan päämääränä on Turun aseman, vetovoiman ja kilpailukyvyyn vahvistaminen. Yleiskaavan tavoitevuosi on 2029, jolloin kaupunki täyttää 800 vuotta. Alkuun kaavahankkeessa laadittiin kolme vaihtoehtoista kehityskuva, joista Kasvukäytävät-kehityskuva valittiin yleiskaavaluonnoksen pohjaksi (kaupunginhallitus 23.11.2015 § 494). Kasvukäytävät-kehityskuva suuntaa kasvua pääasiassa keskustaan ja joukkoliikenteen pääreittien varsille. Tämän jälkeen yleiskaavaluonnos hyväksyttiin kaupunkiympäristölautakunnassa 25.9.2018 § 387 ja kaupunginhallituksessa 5.11.2018 § 420. Yleiskaavaehdotus oli kaupunkiympäristölautakunnan käsittelyssä 1.12.2020, mutta se palautettiin uudelleen valmisteltavaksi § 430. Uusi ehdotuskäsittely oli loppuvuodesta 2021.

3.2.6. Vireillä oleva Kanta-Liedon osayleiskaava 2035

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

Talousarvio 2020 laadinnan yhteydessä yleiskaavan ohjevuodeksi tarkennettiin 2035. Kanta-Liedon osayleiskaava 2035 tehdään yleiskaavan tarkistuksena, jossa haetaan asemakaavoituksen piirissä oleville taajamille tulevaisuuden laajennusalueita rakennemallin ja maakuntakaavan hengessä.

Kanta-Liedon osayleiskaavan alustava luonnos oli nähtävillä 2016, jonka jälkeen työ ei ole edennyt suunnitellussa aikataulussa. Kaavoitusohjelmassa 2021-2023 arvioitu valmistumisajankohta on 2022 puoliväliin mennessä.

3.2.7 Asemakaavat

Suunnittelualueella on voimassa asemakaavoja vain Jäkärän ja Ilmaristen taajamissa. Kokonaisuutena suunnittelualueella on vain vähän asemakaavoitettua aluetta.

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

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

Tämän jälkeen Jäkärään ei ole tehty merkittävästi rakennuskantaa ja asutusta lisääviä asemakaavoja. Lähitulevaisuudessa tilanne on muuttumassa, kun vireillä olevassa ns. Jäkärän Kailan asemakaavahankkeessa tavoitellaan alueelle n. 150 uutta omakotitalotonttia. Kaavan on tarkoitus valmistua 2020-luvulla.

Turun kaupunki | Kaupunkiympäristö | Kaavoitus
Liedon kunta | Kuntakehityspalvelut

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

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

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

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

Kaavoitusohjelman 2021-2023 (Kv 9.11.2020) mukaan asemakaavoituksen pääpaino on taajaman pohjoispuolisilla alueilla sijoittuen Tastonmetsän ja Pahkalaukkaantien välille.

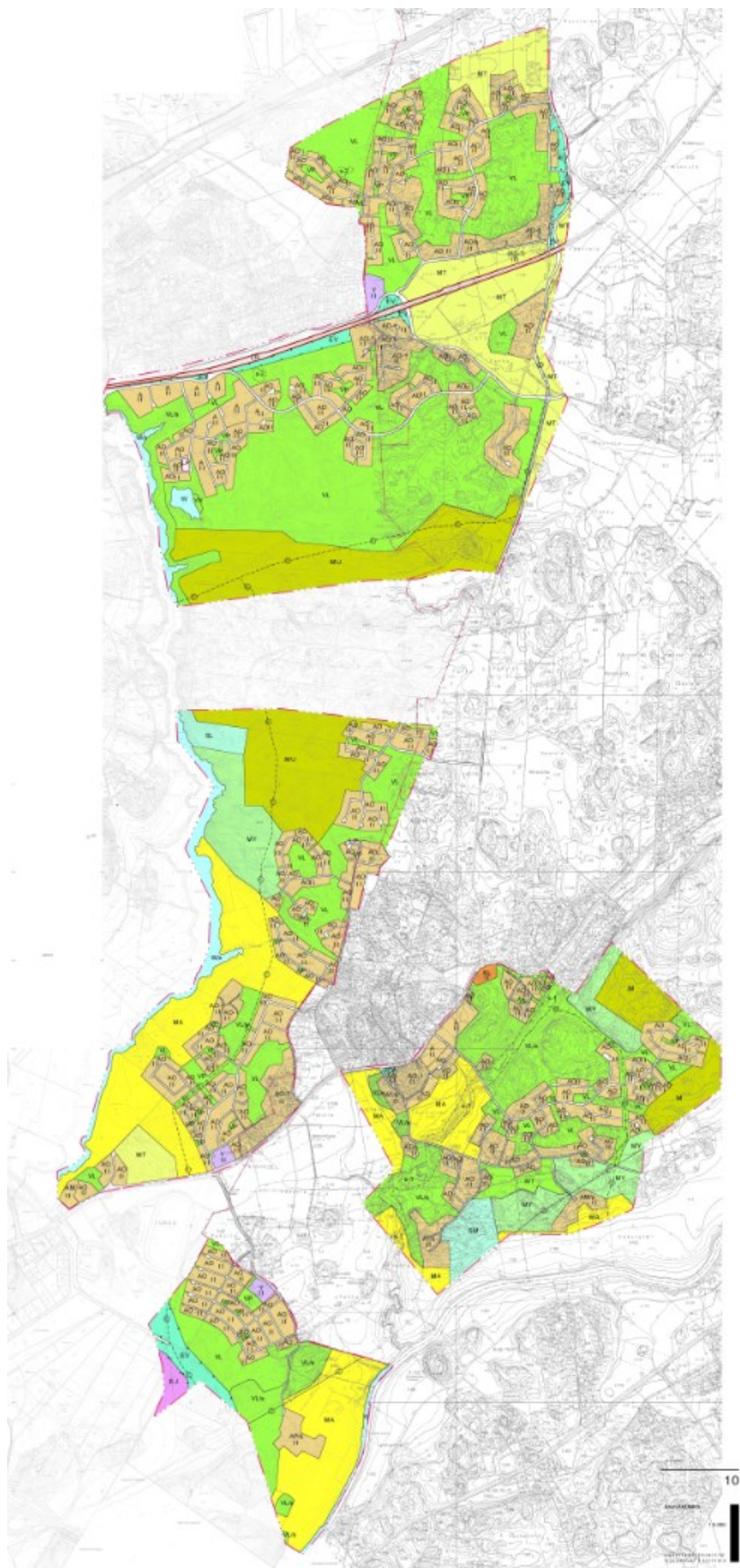
3.2.8 Osayleiskaavan kanssa rinnan tehtävä ulkoilureittisuunnitelma

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

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

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

3.2.9 Kaavarunkosuunnitelma



Kuva 26. Kaavarunkosuunnitelma vuodelta 2002.

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

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

3.2.10 Selvitykset

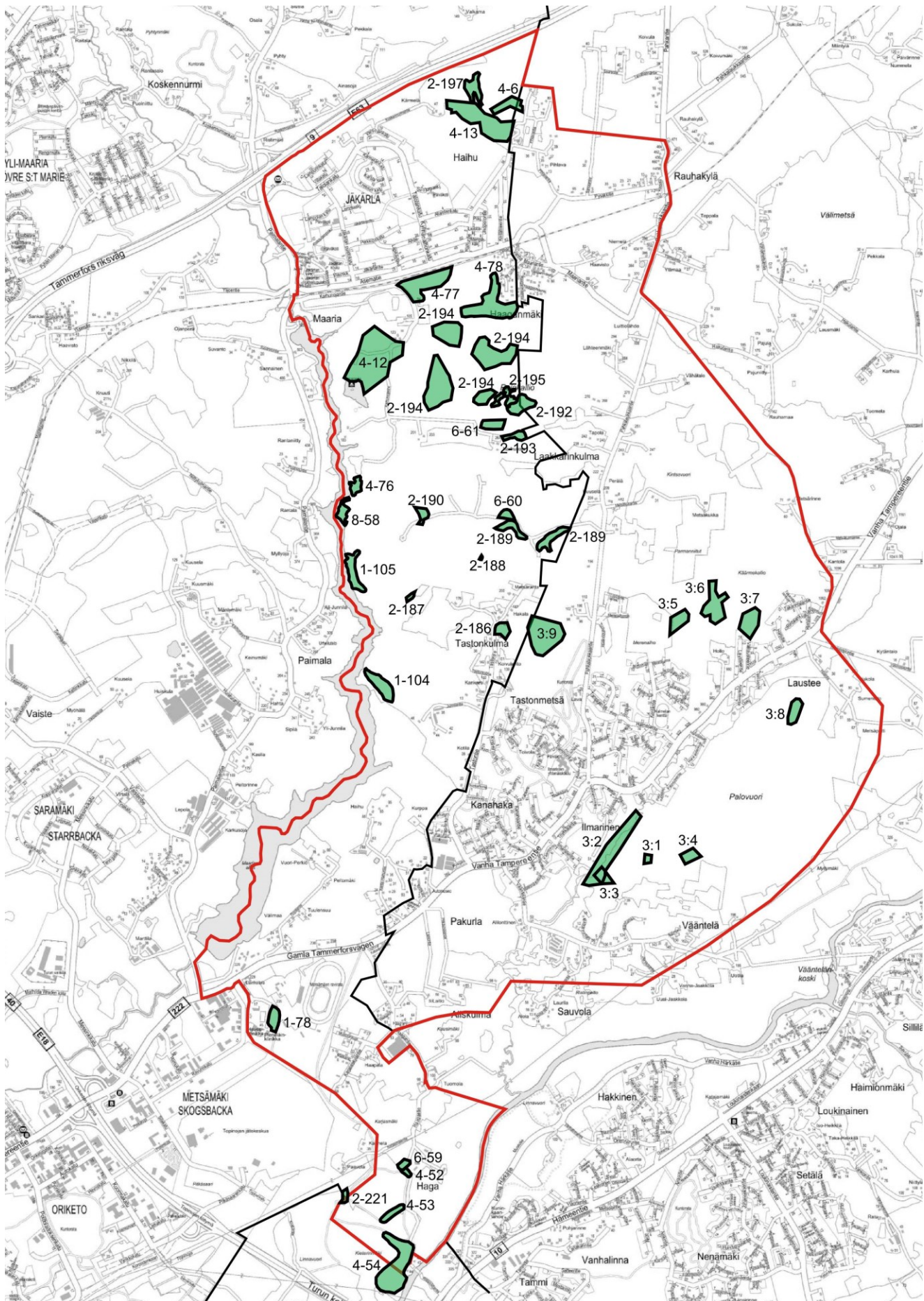
Luontoselvitykset

Alueelta on tehty yleiskaavatasoiset luontoselvitykset molempien kuntien osalta. Turun osalta on tehty myös lähes koko kaupungin kattava erillisselvitys liito-oravasta. Nämä selvitykset on tehty vuosina 2008 – 2009. Jäkärän pohjoisosasta Jäkärä Kailan kaava-alueelta on tehty erillinen liito-oravaselvitys vuosien 2012 – 2013 aikana. Vuosien 2008 – 2009 selvityksissä Kailan alueelta ei tavattu liito-oravaa, mutta myöhemmin tuli tieto liito-oravahavainnoista alueen asemakaavoituksen yhteydessä. Kailan alueelta tilattiin erikseen uusi liito-oravaselvitys ja tämän selvitystyön yhteydessä alueelta löytyi liito-oravareviiri. Kaikki edellä mainitut selvitykset ovat Suomen Luontotiedon tekemiä. Vuosina 2016 ja 2018 Luonto- ja ympäristötutkimus Envibio Oy teki Liedon puolelle luontoselvityksen täydennyksiä kartoittaen muutamia alueita Palovuoren ympäristöstä sekä yhden alueen Kärme-kallion alueelta. Kaavatyössä on hyödynnetty myös useita muita lähteitä luontoarvojen selvittämiseksi. Nämä lähteet on lueteltu kohdassa 1.5.

Tehtyjen selvitysten ja muiden tietolähteiden perusteella koko kaava-alueella on kohtalaisen niukasti huomionarvoisia tai suojeltavia luontokohteita. Alueella on vain kolme luonnonsuojelulain 29 § tarkoittamaa suojeltua luontotyyppialuetta sekä jonkin verran liito-oravareviirejä. Liedon puolella valtatie 9:n varrella olleet reviirit tuhoutuivat ns. Tapani-myrskyssä vuonna 2011. Suunnittelualueen metsäiset osat ovat monin paikoin tehokkaan metsänhoidon piirissä ja ilmeeltään monotonisia. Rakennettujen taajamien välissä on paljon kallioista aluetta, joista osa on metsälain 10 § tarkoittamia erityisen tärkeitä elinympäristöjä (vähätuottoinen kallio). Osalla kohteista on näyttävän näköisiä lohkarikkoja ja/tai jyrkenteitä, mutta lajistollisesti metsälakikohteet ovat vaatimattomia. Asemakaava-alueilla metsälakia sovelletaan metsätalouden harjoittamiseen maa- ja metsätalouteen osoitetuilla alueilla ja oikeusvaikutteisen yleiskaavan alueella maa- ja metsätalouteen sekä virkistyskäyttöön osoitetuilla alueilla. Metsälakikohteiden edustamat luonnon monimuotoisuusarvot tulee tausta-aineistona ottaa huomioon myös kaikessa muussa kaavojen laadintaan liittyvässä suunnittelussa.

Turun puolella olevat kohteet		
Luo-1 Mahdolliset luonnonsuojelulain 29 §:n mukaiset suojeltavat luontotyytit		
Koht. nro	Kohteen tyyppi	Tietolähde
1-78	Jalopuumetsikkö	Turun Maarian osayleiskaava-alueen luontoarvojen perusselvitys 2008
1-104	Pähkinäpensaslehto	Turun Maarian osayleiskaava-alueen luontoarvojen perusselvitys 2008
1-105	Pähkinäpensaslehto	Turun ympäristönsuojelun ympäristötarkastajan maastokäynti 2018
Luo-2 Metsälain 10 §:n mukaiset erityisen tärkeät elinympäristöt		
Koht. nro	Kohteen tyyppi	Tietolähde
2-186	Vähätuottainen kallio, kivikko, louhikko	Kartoitus luontoselvitystarpeista eräillä Turun yleiskaava 2025:een sisältyvillä alueilla. 2007
2-187	Pienvesien välitön lähiympäristö	Kartoitus luontoselvitystarpeista eräillä Turun yleiskaava 2025:een sisältyvillä alueilla. 2007
2-188	Pienvesien välitön lähiympäristö	Kartoitus luontoselvitystarpeista eräillä Turun yleiskaava 2025:een sisältyvillä alueilla. 2007
2-189	Korpi	Turun kaupungin metsäsuunnitelma 2001-2010
2-189	Korpi	Turun kaupungin metsäsuunnitelma 2001-2010
2-190	Korpi	Turun kaupungin metsäsuunnitelma 2001-2010
2-192	Vähätuottainen kallio, kivikko, louhikko	Kartoitus luontoselvitystarpeista eräillä Turun yleiskaava 2025:een sisältyvillä alueilla. 2007
2-193	Korpi	Kartoitus luontoselvitystarpeista eräillä Turun yleiskaava 2025:een sisältyvillä alueilla. 2007
2-194	Vähätuottainen kallio, kivikko, louhikko	Turun Maarian osayleiskaava-alueen luontoarvojen perusselvitys 2008
2-194	Vähätuottainen kallio, kivikko, louhikko	Turun Maarian osayleiskaava-alueen luontoarvojen perusselvitys 2008
2-194	Vähätuottainen kallio, kivikko, louhikko	Turun Maarian osayleiskaava-alueen luontoarvojen perusselvitys 2008
2-194	Vähätuottainen kallio, kivikko, louhikko	Turun Maarian osayleiskaava-alueen luontoarvojen perusselvitys 2008
2-195	Korpi	Turun kaupungin metsäsuunnitelma 2001-2010
2-197	Korpi	Turun kaupungin metsäsuunnitelma 2001-2010
2-221	Pienvesien välitön lähiympäristö	Kartoitus luontoselvitystarpeista eräillä Turun yleiskaava 2025:een sisältyvillä alueilla. 2007
Luo-4 Luontodirektiivin liitteessä IVa mainittujen lajien lisääntymis- ja levähdyspaikat (liito-orava)		
Koht. nro	Kohteen tyyppi	Tietolähde
4-6	Liito-oravareviiri	Turun Jäkärlän Koskennurmen alueen liito-oravaselvitys 2012-2013
4-12	Liito-oravareviiri	Turun Maarian osayleiskaava-alueen luontoarvojen perusselvitys 2008
4-13	Liito-oravareviiri	Turun Jäkärlän Koskennurmen alueen liito-oravaselvitys 2012-2013
4-52	Liito-oravareviiri	Topinopan alueen luontoselvitys 2018
4-53	Liito-oravareviiri	Topinopan alueen luontoselvitys 2018
4-54	Liito-oravareviiri	Topinopan alueen luontoselvitys 2018
4-76	Liito-oravareviiri	Turun ympäristönsuojelun ympäristötarkastajan maastokäynti 2018
4-77	Liito-oravareviiri	Turun ympäristönsuojelun ympäristötarkastajan maastokäynti 2021
4-78	Liito-oravareviiri	Turun ympäristönsuojelun ympäristötarkastajan maastokäynti 2021
Luo-6 Muut luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet		
Koht. nro	Kohteen tyyppi	Tietolähde
6-59	Jalopuulehto	Topinopan alueen luontoselvitys 2018
6-60	Jalopuulehto	Turun Maarian osayleiskaava-alueen luontoarvojen perusselvitys 2008
6-61	Lehtometsä	Kartoitus luontoselvitystarpeista eräillä Turun yleiskaava 2025:een sisältyvillä alueilla. 2007
Luo-8 Uhanalainen luontotyyppi		
Koht. nro	Kohteen tyyppi	Tietolähde
8-58	Keto	Luonnon monimuotoisuus Turussa 1994 ja 1997
Liedon puolella olevat kohteet		
Metsälain 10 §:n mukaiset erityisen tärkeät elinympäristöt		
Koht. nro	Kohteen tyyppi	Tietolähde
3:1	Vähäpuustoinen suo	Maaria-Ilmaristen osayleiskaavan luontoselvityksen täydennys 2016
3:2	Puron lähiympäristö ja rehevä lehtolaikku	Maaria-Ilmaristen osayleiskaavan luontoselvityksen täydennys 2016
3:3	Noron lähiympäristö	Maaria-Ilmaristen osayleiskaavan luontoselvityksen täydennys 2016
3:4	Vähäpuustoinen suo	Maaria-Ilmaristen osayleiskaavan luontoselvityksen täydennys 2016
3:5	Korpi	Maaria-Ilmaristen osayleiskaavan luontoselvityksen täydennys 2016
3:6	Vähäpuustoinen suo ja ruohokorpi	Maaria-Ilmaristen osayleiskaavan luontoselvityksen täydennys 2016
3:7	Vähätuottainen kallio, kivikko, louhikko	Maaria-Ilmaristen osayleiskaavan luontoselvityksen täydennys 2016
3:8	Vähäpuustoinen suo	Maaria-Ilmaristen osayleiskaavan luontoselvityksen täydennys 2018
3:9	Vähätuottainen kallio, kivikko, louhikko	Liedon Ilmaristen osayleiskaava-alueen luontoarvojen perusselvitys 2008

Taulukko 1. Inventoitujen luontokohteiden luokittelu.

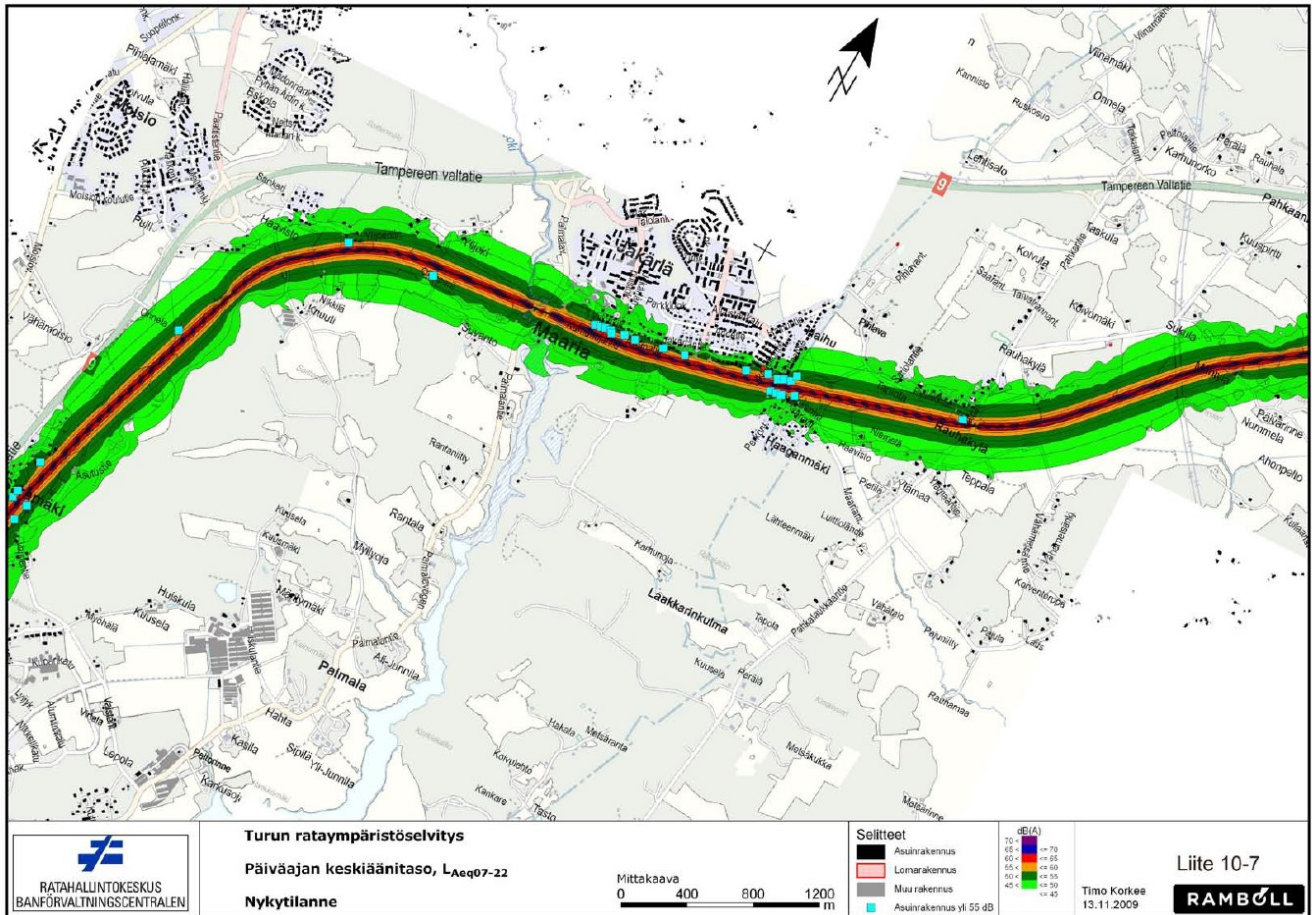


Kuva 27. Inventoidut luontokohteet.

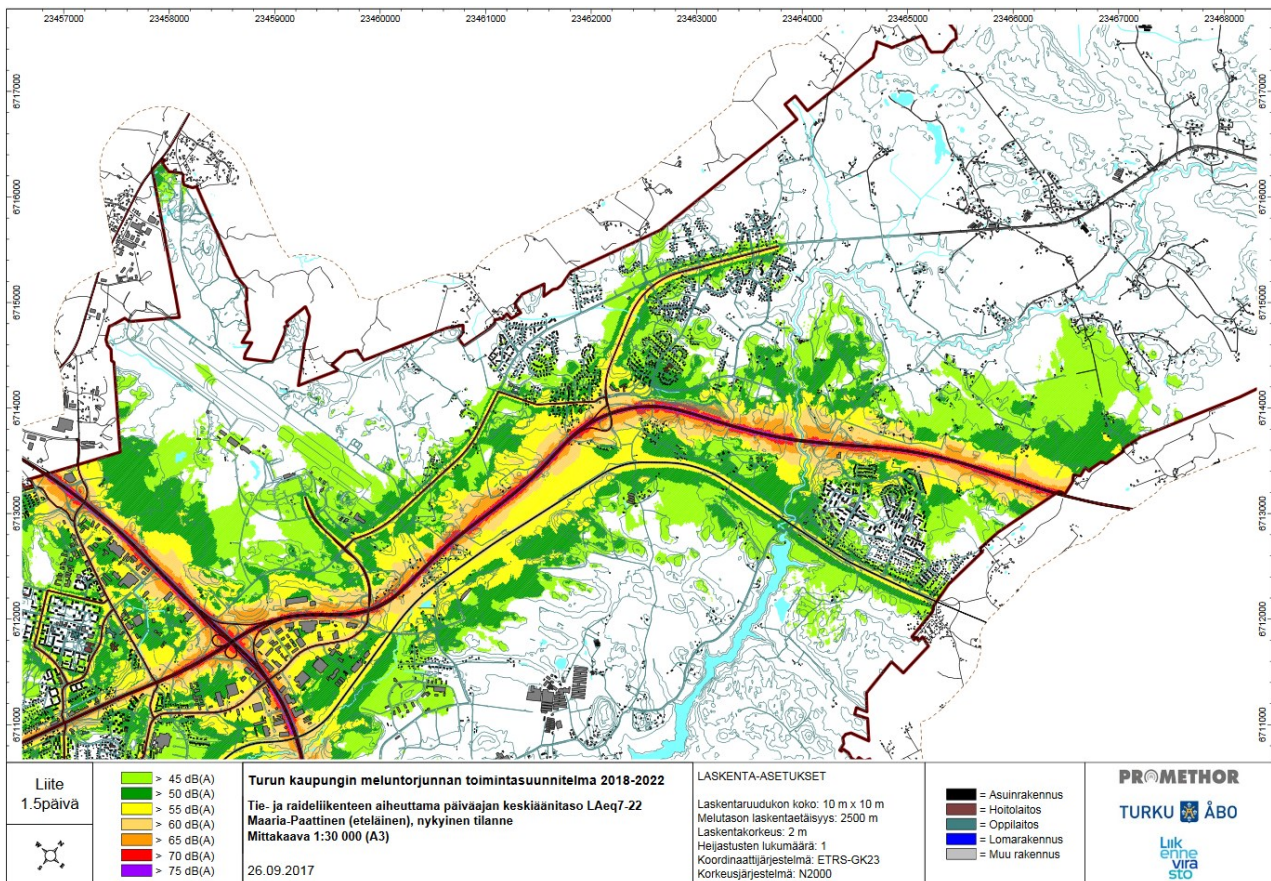
Meluselvitykset

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

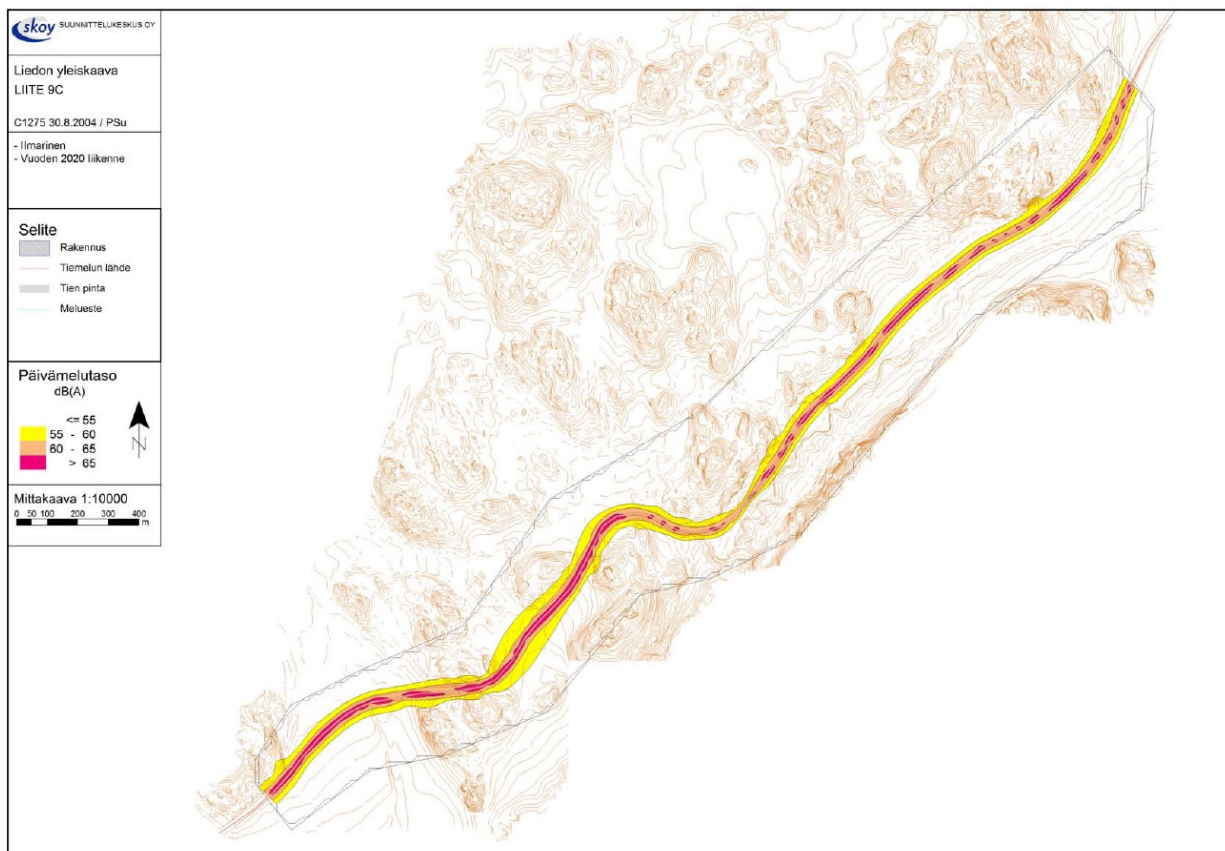
Melulähteet ja niiden vaikutus maankäyttöön on tällä hetkellä niin hyvin tiedossa, ettei tätä kaavahanketta varten tarvita erikseen muita meluselvityksiä. Asemakaavavaiheessa voi tietyiltä alueilta, kuten Vanhan Tampereentien varresta, olla tarpeen tutkia tarkemmin melun vaikutusta kaavaratkaisuun.



Kuva 28. Ote Turun rataympäristöselvityksestä Jäkärän kohdalta.



Kuva 29. Ote ympäristömeludirektiivin mukaisesta meluselvityksestä Turussa Saramäen ja Jäkärän kohdalta.



Kuva 30. Liedon yleiskaava 2020:tä varten tehty liikennemelukartoitus Vanhan Tampereentien varrella.

Rakennettavuusselvitys

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

Tärinäselvitys

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

Hulevesiselvitykset

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

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

3.2.11 Hevostoiminta ja Turun Hippos

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

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

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

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

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

Turun seudulla on siis hyvin merkittävä rooli Suomessa tapahtuneen hevosjalostuksen sekä hevos- ja ravitoiminnan kehittämisessä. Näistä viimeiset vuosikymmenet on tapahtunut Turun Metsämaässä.

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

4 Osayleiskaavan suunnittelun vaiheet

4.1 Suunnittelun tarve ja käynnistäminen

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

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

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

4.2 Osallistuminen, yhteistyö ja suunnittelun vaiheet

4.2.1 Osalliset

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

Kaava-alueen ja naapuruston asukkaat, käyttäjät ja maanomistajat

Viranomaiset, Turun kaupungin ja Liedon kunnan hallintokunnat yms.

- Varsinais-Suomen ELY-keskus
- Varsinais-Suomen liitto
- Väylävirasto
- Energia- ja kunnallistekniikkaan liittyvät yhtiöt yms.
- Turun kaupungin kaupunkiympäristön palvelukokonaisuuden kaupunkisuunnittelu ja maa-omaisuus, kaupunkirakentaminen, luvat ja valvonta, paikkatieto ja kaupunkimittaus sekä seudullinen joukkoliikenne sekä useat vastualueet kaupungin hyvinvointi-, kasvat- ja opetus- sekä vapaa-ajan palvelukokonaisuuksista
- Liedon kunnan kuntakehityspalvelut / kaavoitustoimi, rakennusvalvonta ja ympäristönsuojelutoimi, tekniset palvelut, ympäristöterveyspalvelut, sivistyspalvelut sekä sosiaali- ja terveyspalvelut

Kansalaisjärjestöt

Mm. Turkuseura, Kiinteistöliitto Varsinais-Suomi ry, Turun Pientalojen Keskusjärjestö ry, Lietoseura sekä Ilmaristen, Rauhakylän ja Jäkärlä-Paimalan omakoti-/pientaloyhdistykset.

4.2.2 Vireille tulo

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

4.2.3 Kaavahankkeen aiempia vaiheita

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

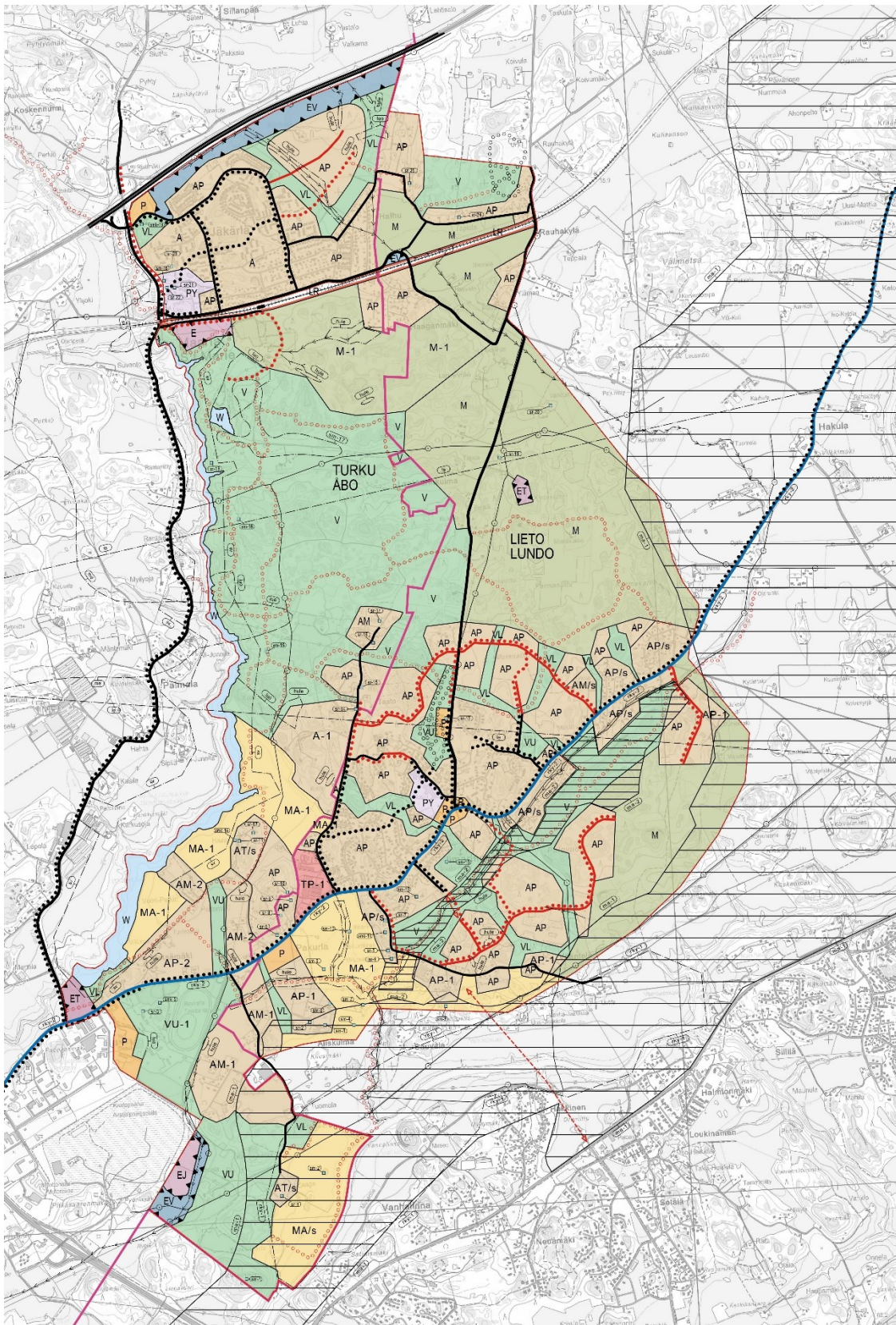
4.2.4 Uusi luonnosvaihe

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

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

asuinalueita altistu niin paljon lentomelulle ja toisaalta, etteivät uudet asuinalueet heikennä lentoaseman kehittämismahdollisuuksia.

Uusi kaavaluonnos hyväksyttiin molempien kuntien kaavoittavissa lautakunnissa ja kunnanhallituksissa maaliskuussa 2017.



Kuva 31. Hyväksytty kaavaluonnos 7.3.2017.

Hyväksytystä luonnoksesta pyydettiin lausuntoja ja se asetettiin samaan aikaan nähtäville molemmissa kunnissa 2.-31.5.2017 väliseksi ajaksi. Saadut lausunnot ja mielipiteet vastineineen on käsitelty selostuksen liitteenä olevassa vuorovaikutusraportissa.

5 Tavoitteet

5.1 Lainsäädännön tavoitteet

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

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

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

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

5.2 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet uudistuivat 1.4.2018 alkaen. Tavoitteiden keskeisin sisältö hyvästä elinympäristöstä ja kestävästä kehityksestä on kuitenkin ennallaan. Konkreettisia tavoitteita ovat mm. yhdyskuntien ja liikenteen päästöjen vähentäminen, luonnon monimuotoisuuden ja kulttuuriympäristön arvojen turvaaminen sekä elinkeinojen uudistumismahdollisuuksien parantaminen. Tavoitteilla myös sopeudutaan ilmastomuutoksen seurauksiin ja sään ääri-ilmiöihin.

Tavoitteita on nyt aiempaa merkittävästi vähemmän. Niitä on 17 aiemman 70 sijaan. Myös päällekkäisyydet erityislainsäädännön kanssa on purettu ja kaikki tavoitteet koskevat koko maata, eikä alueellisia erityistavoitteita enää ole.

Uudistetut tavoitteet jakautuvat viiteen kokonaisuuteen:

- Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen
- Tehokas liikennejärjestelmä
- Terveellinen ja turvallinen elinympäristö
- Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat
- Uusiutumiskykyinen energiahuolto

Asiasisällön perusteella tähän on poimittu suunnittelualuetta koskevat osat:

Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen

Edistetään koko maan monikeskuksista, verkottuvaa ja hyviin yhteyksiin perustuvaa aluerakennetta, ja tuetaan eri alueiden elinvoimaa ja vahvuuksien hyödyntämistä. Luodaan edellytykset väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.

Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen. Suurilla kaupunkiseuduilla vahvistetaan yhdyskuntarakenteen eheyttä.

Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.

Merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa.

Tehokas liikennejärjestelmä

Edistetään valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja verkostoja sekä varmistamalla edellytykset eri liikenne- muotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavara- ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle.

Turvataan kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien liikenne- ja viestintäyhteyksien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet sekä kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien satamien, lentoasemien ja rajanylityspaikkojen kehittämismahdollisuudet.

Terveellinen ja turvallinen elinympäristö

Varaudutaan sään ääri-ilmiöihin ja tulviin sekä ilmastonmuutoksen vaikutuksiin. Uusi rakentaminen sijoitetaan tulvavaara-alueiden ulkopuolelle tai tulvariskien hallinta varmistetaan muutoin.

Ekäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja.

Haitallisia terveysvaikutuksia tai onnettomuusriskejä aiheuttavien toimintojen ja vaikutuksille herkkien toimintojen välille jätetään riittävän suuri etäisyys tai riskit hallitaan muulla tavoin.

Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat

Huolehditaan valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvojen turvaamisesta.

Edistetään luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaiden alueiden ja ekologisten yhteyksien säilymistä.

Huolehditaan virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävyydestä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta.

Luodaan edellytykset bio- ja kiertotaloudelle sekä edistetään luonnonvarojen kestävää hyödyntämistä. Huolehditaan maa- ja metsätalouden kannalta merkittävien yhtenäisten viljely- ja metsäalueiden säilymisestä.

Uusiutumiskykyinen energiahuolto

Varaudutaan uusiutuvan energian tuotannon ja sen edellyttämien logististen ratkaisujen tarpeisiin.

Turvataan valtakunnallisen energiahuollon kannalta merkittävien voimajohtojen ja kaukokuljettamiseen tarvittavien kaasuputkien linjaukset ja niiden toteuttamismahdollisuudet. Voimajohtolinjauksissa hyödynnetään ensisijaisesti olemassa olevia johtokäytäviä.

5.3 Kuntien tavoitteet

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

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

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

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

Turun kaupungilla, Turun Vesihuolto Oy:llä ja ELY-keskuksella on tavoitteena alentaa Maarian altaaseen liittyvän padon patoturvallisuusluokitusta sekä sitä kautta vähentää sen huoltokustannuksia ja samassa yhteydessä suunnitella ja rakentaa kalatie padon yhteyteen.

5.4 Osallisten tavoitteet

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

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

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

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

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

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

Lounais-Suomen Jätehuolto Oy:llä on tavoitteena kehittää Topinojan kaatopaikan ympäristöön kierto-talousaluetta (ns. Topinpuisto). Hanketta palveleva ja LSJH:n aloitteesta käynnistetty asemakaava-hanke on tullut voimaan 20.3.2021. Maaria – Ilmaristen osayleiskaavan ja Turun yleiskaava 2029:n välillä tehdyn pienen rajausmuutoksen myötä Topinpuiston alueen asiat on siirretty kuulumaan yleis-kaava 2029:n piiriin.

Osallisten tavoitteet saattavat tarkentua kaavaprosessin edetessä.

6 Osayleiskaavan kuvaus

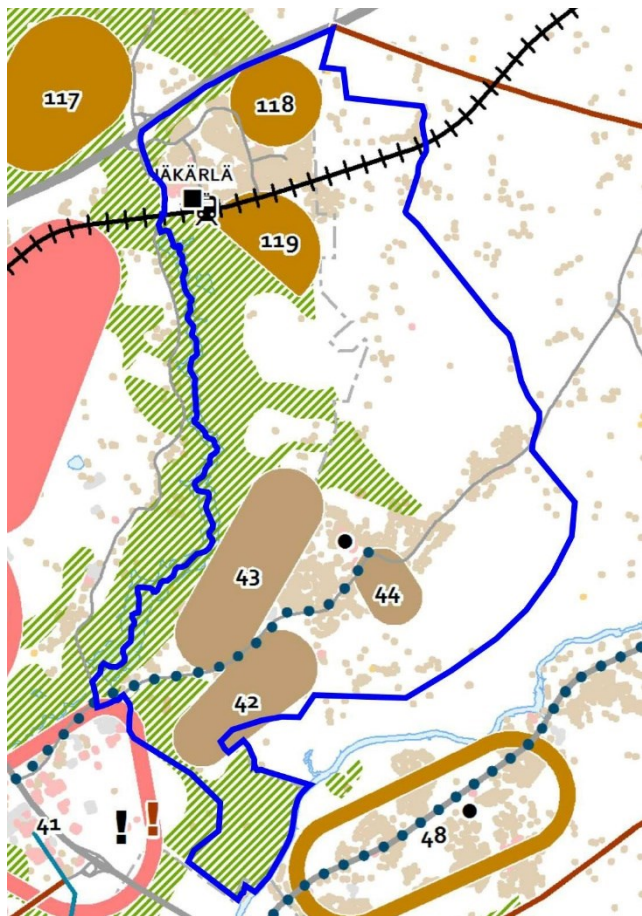
6.1 Mitoitus

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

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

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

Uutta luonnoskäsittelyä varten laadittiin aikanaan alustavia kaavaluonnoksia. Näissä luonnoksissa esitettyjen aluevarausten perusteella voitiin laskennallisesti arvioida tulevaa väestömäärää. Turun puolen väestölisäys oli kaavaluonnoksista arvioituna n. 4500 ja Liedon puolella n. 3600. Molemmat olivat selvästi suuremmat kuin Rakennemallissa on osoitettu. Taajamittain väestölisäys jakaantui kaavaluonnosten perusteella niin, että Jäkärään tulisi n. 3300 uutta asukasta ja Ilmarisiin n. 4800.

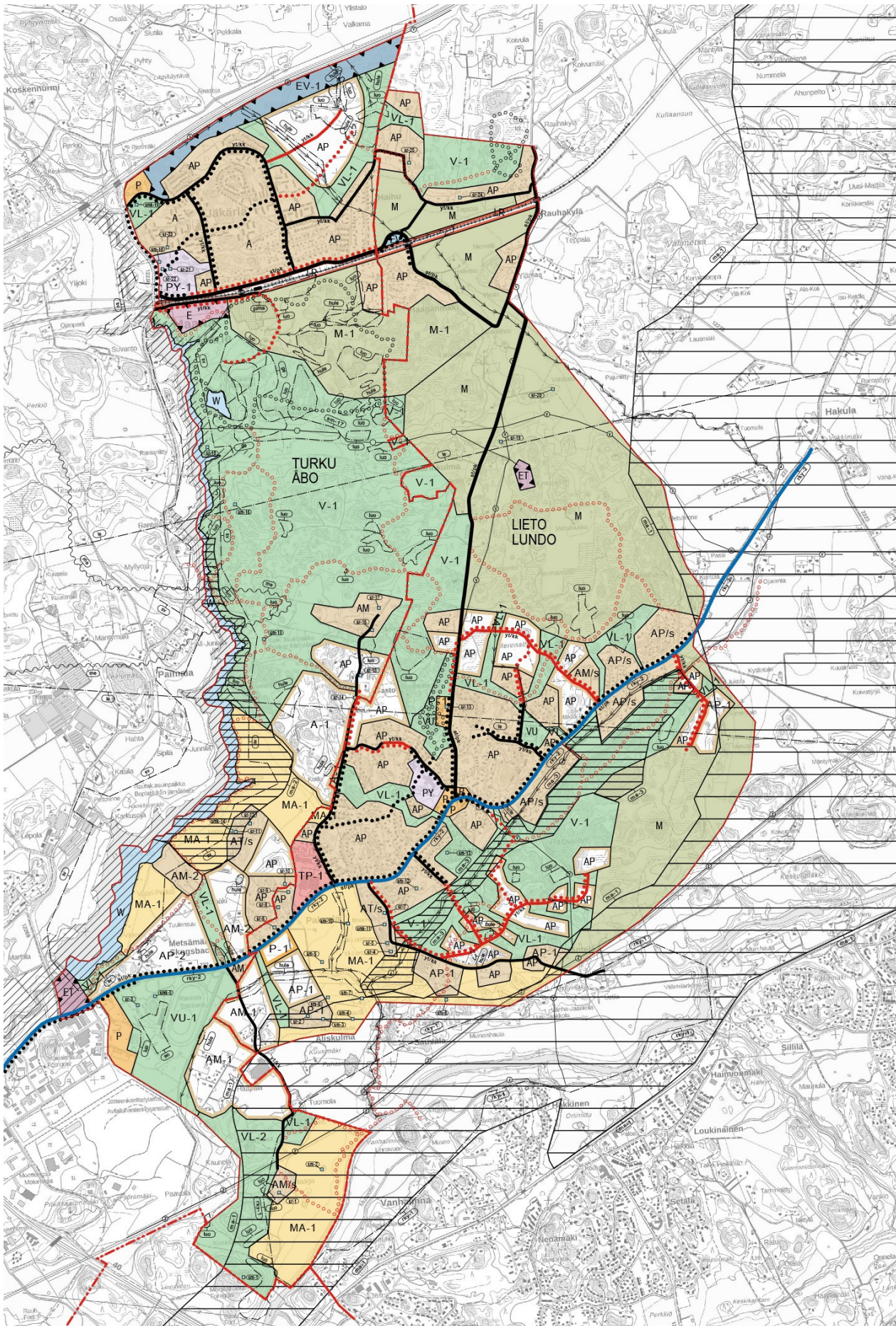


Näiden saatujen väestömäärän arvioiden pohjalta kaavaa kevennettiin molempien kuntien puolella. Keventäminen tehtiin vähentämällä jonkin verran asuinaluevarauksia, jotta laskennallinen väestömäärä saatiin lähemmäksi Rakennemallissa osoitettuja väestömääriä. Esimerkiksi Turun puolella Rakennemallin alue 119 jätetään tässä osayleiskaavassa rakentamisen ulkopuolelle.

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

Väestötavoite on tarkennettu siten, että Jäkärään tulee n. 700 uutta asukasta ja Ilmaristen suunnalle n. 2500. Jäkärän osalta uudet asukkaat sijoittuvat kaikki Turun puolelle, mutta Ilmaristen suunnalla Turun puolelle tulee n. 1000 ja Liedon puolelle n. 1500 uutta asukasta. Kokonaisuudessaan väestö kasvaa suunnittelualueella n. 3200 uudella asukkaalla, joista n. 1700 on Turun puolella ja 1500 Liedon puolella.

Kuva 32. Yksityiskohta Rakennemallista uusine asuinaluevarauksineen.



Kuva 33. Kaavaehdotus 1.9.2021.

6.2 Aluevaraukset

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

Jäkärän nykyisen taajaman osalta koko alue on palvelukeskittymän aluetta (PY-1) lukuun ottamatta osoitettu asumiseen (A ja AP). Tämä mahdollistaa alueen täydennysrakentamisen, mutta sen tarkempaa sijoittumista ja volyymiä ei tutkita osayleiskaavan yhteydessä, vaan se tehdään asemakaavoituksen kautta, jos täydennysasemakaavoja aletaan joskus laatia. Tämän hetken markkinatilanne ja alueen aika suuri vuokra-asuntojen osuus eivät tue alueen täydennysrakentamista. Asukasmitoituksen 700 uudesta asukkaasta 200:n on kuitenkin laskettu olevan täydennysrakentamisesta johtuvaa. Puhtaasti uudisalue on taajaman koillispuolella oleva alue, josta tulee 500 asukkaan lisäys. Kyseessä on alue, jolla on jo vireillä asemakaavan laatiminen. Asemakaavahankeen työnimi on Jäkärän Kaila.

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

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

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

Kaava-alueen eteläosassa Maarian altaaseen ja Aurajokilaaksoon suuntauvia peltoja on osoitettu maisemallisista syistä avoimina pidettäväksi arvokkaiksi peltoalueiksi (MA/s ja MA-1). Raviradan alue harjoitusreitistöalueineen on osoitettu urheilu- ja virkistyspalvelujen alueeksi. Raviradan yhteyteen on osoitettu alue, jolle saa sijoittaa kiinteätä polttoainetta käyttävän kattilalaitoksen ja jonka polttoainetta saa käyttää hevosen lantaa. Alue on rajattu Metsämäen kartanon taakse ns. toto-hallin ympäristöön.

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

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

Topinojan kaatopaikan ympäristöön aiotun kiertotalousalue Topinpuiston aluevaraustarpeet huomioidaan jatkossa Turun yleiskaava 2029:n puitteissa. Topinpuiston ja Hagan kartanon väliset metsäalueet osoitetaan virkistykseen, mutta kuitenkin siten, että siellä voi jatkossakin pitää ja kehittää ravihevosten harjoitusreittejä.

Maarian altaan eteläpäässä oleva ET-alue on jatkossakin tarpeen osoittaa erityisalueena. Vaikka padolle tapahtuisikin jotain muutoksia, tulee itse pato ja sen vierialueet olemaan mm. turvallisuussyistä jatkossakin sellaisia, ettei sinne ole syytä ohjata esim. ulkoilijoita.

Teknisen huollon osalta kaavassa huomioidaan ne merkittävät johdot tai linjat ja niiden varaukset, jotka on esitetty kuvassa 9.

6.3 Palvelut

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

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

Tavoitellun väestönlisäyksen jäädessä Jäkärlässä maltilliseksi pystytään uudet alakoululaiset sijoittamaan Jäkärän omaan kouluun ja tarvittaessa esimerkiksi Yli-Maarian uuteen kouluun sekä päiväkotilapset alueen oleviin päiväkoteihin. Siinä vaiheessa, kun ns. Jäkärän Kailan alue toteutuu, tarvitaan Jäkärän alueelle lisää päivähoitopaikkoja. Tämä voidaan kuitenkin hoitaa asemakaavojen ja/tai rakennuslupien kautta. Jäkärään ei siten ole tarvetta osoittaa osayleiskaavalla aluevarauksia uusille koulu- ja päiväkotipalveluille.

Ilmaristen osalta selvitetään ensisijaisesti koulun mahdollinen laajeneminen nykyisellä paikalla tilanteen niin vaatiessa. Vuonna 2017 koulua laajennettiin kahdella opetustilalla. Väestö ei kuitenkaan kasva kerralla yleiskaavan määriin, vaan kasvua ohjataan vuosittain laadittavilla kaavoitus- ja tontinluovutusohjelmilla. Päiväkodin osalta voidaan pienempi alueellinen yksikkö osoittaa asemakaavavaiheessakin, eikä se edellytä yleiskaavatasoa varauksia. Alueelle osoitetaan palvelujen ja hallinnon alue Vanhan Tampereentien varteen, jos ilmenee myöhemmin tarvetta mahdolliselle uuden tilan toteuttamiselle.

Terveyspalveluiden osalta suunnittelualueella on nykyisin Jäkärlässä enää hammashoitola. Myös Ilmarisissa on hammashoitola. Jäkärän neuvola on siirretty Yli-Maarian monitoimitalo Ypsiloniin v. 2019. Vuoden 2021 alussa Maarian terveysasema suljettiin sisäilmaongelmien takia. Tämän myötä Jäkärän terveysasemapaikalliset palvelut siirtyivät Turun keskustan terveysasemalle. Ilmaristen terveysasemapaikalliset palvelut sijaitsevat Liedon keskustassa.

Suunnittelualueen väestömäärän lisääntyessä terveyspalveluihin kohdistuu lisää kysyntää, mutta on todennäköistä, ettei niitä lisätä suunnittelualueelle. Terveyspalveluita tarjotaan lähtökohtaisesti huomattavasti keskitetympään laajempaan väestöpohjan mukaan, jolloin suunnittelualueenkin asukkaat joutuvat todennäköisimmin hakemaan terveyspalveluita jatkossakin suunnittelualueen ulkopuolelta. Terveyspalveluiden järjestäminen niin kuntien kuin valtion tasollakin on tällä hetkellä muutoksessa, vrt. maakunta- ja ns. sote-uudistus, jolloin on epävarmaa, miten terveyspalvelut järjestetään tulevaisuudessa niin paikallisesti kuin alueellisesti. Näiden seikkojen myötä osayleiskaavassa ei millään erityisellä tavalla varauduta terveyspalveluihin, vaan niitä voi tarvittaessa toteuttaa P- ja PY-alueilla siinä mitassa, mitä niille mahtuu.

6.4 Liikenne

Uusien asuinalueiden tukeutuessa oleviin taajamiin, ne käyttävät samoja pääkatuja ja -teitä kuin olevatkin alueet. Uudet alueet tarvitsevat vain jonkin verran uusia kokoojakatuja sekä tonttikatuja. Merkittävimmät uudet liikenneväylät ovat Ilmarisissa, jossa Pahkalaukkaantieltä osoitetaan uusi kokoojaku Vanhalle Tampereentielle. Uutena kokoojakatuna osoitetaan myös Vääntelän-Palovuoren uusien alueiden ajoyhteys Väänteläntielle. Osayleiskaava-alueen ulkopuolella merkittävä uusi hanke on vaihemaakuntakaavassa esitetty valtatie 10:n kääntäminen valtatielle 9, mikä vaikuttaa mm. Jäkärän kohdalla moottoritien liikennemääriin.

Joukkoliikenne tullee jatkossakin kulkemaan pääosin nykyisiä reittejä. Asuinaluevaraukset sijaitsevat toisaalta niin lähellä nykyisiä joukkoliikennereittejä, että niille pääsee kohtalaisen helposti ja toisaalta asuinaluevaraukset eivät muodosta niin suuria uusia kokonaisuuksia varustettuna joukkoliikenteellä läpiajettavin kaduin, että joukkoliikennereittejä kannattaisi lähteä merkittävästi muuttamaan. Kevyen liikenteen ratkaisulla voidaan parantaa joukkoliikennepysäkkien saavutettavuutta. Osayleiskaava-alueelle ei ole muilta osin suunniteltu runkolinjatasoista joukkoliikennettä paitsi Jäkärään. Tämä on mahdollista toteuttaa jo nyt, sillä Koskennurmen alueelle toteutettu uusi katu- ja siltayhteys mahdollistaa linjaston toteuttamisen Moisio, Yli-Maarian ja Koskennurmen kautta Jäkärään.

Pyöräilylle ja jalankululle on kaavassa osoitettu jonkin verran uusia väyliä. Monet näistä ovat uusien alueiden sisäisiä väyliä, jotka toteutuvat asemakaavoituksen kautta, kun alueita aletaan toteuttaa.

Kokonaisuutena kaavassa on osoitettu paljon ulkoilureittejä. Niistä kuitenkin iso osa on olemassa olevia polkuja ja metsäautoteitä erityisesti taajamien välisellä metsäalueella. Kaavassa ja ulkoilureittisuunnitelmassa osoitettujen reittien lisäksi alueella risteilee paljon muutakin polkuverkostoa, mutta kaavaan ja ulkoilureittisuunnitelmaan on otettu sellaisia yhteyksiä ja osuuksia, jotka on nähty kaikkein tärkeimpinä ja yleisen edun kannalta merkittävimminä reitteinä. Kaavakartalla olemassa olevina reitteinä on näytetty vain tällä hetkellä virallisina reitteinä olevat reitit, eli kuntoradat ja ns. Paavon polut. Uudet reitit on linjattu niin, että ne väistävät luo-kohteita.

Reitit on pääasiassa osoitettu ihmisille, mutta jonkin verran reittejä on osoitettu myös hevosille. Reiteistä oleellisimpia ovat taajamien väliset reitit, joissa on huomioitu sekä ihmiset että hevoset. Ajatus on, että hevosten reitti kulkisi hieman taajamien vierestä mahdollistaen kuitenkin pidemmän vaeltamisen Metsämäestä Jäkärän ohi ainakin Koskennurmen ja Yli-Maarian alueille asti. Ihmisille tarkoitettujen reittien osalta on tarkoitus yhdistää nimenomaan taajamat käyttäen pääosin hyväksi olemassa olevaa ns. Kivikauden polkua. Reitin laadun on ajateltu olevan toteutuksen osalta sellainen, että osa siitä olisi ainakin kesäaikaan myös pyöräiltävissä. Tällöin se korvaisi Pahkalaukkaantieltä puuttuvaa kevyen liikenteen väylää.

Yksi merkittävä reittikokonaisuus on muodostettu kaava-alueen eteläosaan. Reitti alkaa Hagan kartanolta ja kulkee Aurajokilaaksossa kohti Väänteläntietä. Matkalla sivutaan Aurajoen toisella puolella olevaa Vanhalinnan linnavuorta, jonne voisi muodostaa myös siltayhteyden linnavuoren pohjoispuolelta. Väänteläntieltä reitti jatkuu vähän matkaa pientaloalueiden läpi, kunnes reitti siirtyy kulkemaan Palovuoren rinteille ja josta voi aistia myös Lausteenonjan notkon. Kaava-alueen rajalla reitiltä pääsee Vanhalle Tampereentielle, mutta mahdollisuus on jatkaa kulkua esim. Isomoisioitietä pitkin, vaikka Liedon keskustaankin saakka.

6.5 Suojelu

6.5.1 Kulttuuriympäristö

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

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

Valtakunnallisesti arvokas Aurajokilaakson maisema-alue sekä alueellisesti tai paikallisesti arvokkaat Maarian allas ja Lausteenojan maisema-alueet on osoitettu kaavakartalla ja näihin kaikkiin liittyy osayleiskaavamääräys.

Osalle Lausteenojan ma-3 -merkinnän aluetta kohdistuu lisäksi tarve huomioida hulevesiä ja luonnon monimuotoisuutta. Kolmen merkinnän sijoittaminen päällekkäin tekisi kaavakartan kyseisellä kohdalla vaikealukuiseksi. Tämän välttämiseksi hulevesien ja luonnon monimuotoisuuden huomiointi on sisällytetty osaksi ma-3 -merkintää kohdentamalla huomiointitarve välille Sepontie – Väänteläntie.

Avoimet peltoalueet Aurajoelle ja Maarian altaalle päin on osoitettu maisemallisesti arvokkaiksi pelto-alueiksi ja jotka on edellytetty säilytettävän avoimena sekä mahdollisuuksien mukaan viljelykäytössä.

Rakennussuojelukohteet on osoitettu kaavakartalla ja niiden huomiointiin on liitetty osayleiskaavamääräys.

6.5.2 Luonto

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

Jäkärän koillisosassa, Maarian uimapaikan vieressä sekä Toijalan radan varressa olevat liito-oravareviirit osoitetaan myös luo-alueiksi samoin kuin kaikki metsälakikohteet. Lisäksi yksittäinen tammiesiintymä kaava-alueen keskivaiheilla metsäautotien varressa osoitetaan luo-alueeksi. Luo-alueisiin liittyy osayleiskaavamääräys.

Taajamien välinen metsäinen alue on osoitettu virkistysalueeksi, jolle on asetettu rajoitteita niin metsänhoidollisille toimille, kuin myös suoranaisia kieltoja maisemaa voimakkaasti muuttaville toimille. Myös uusien rakennuspaikkojen muodostaminen on kielletty.

Maarian altaalle on osoitettu sen lähisuojavyöhykettä vastaava suojavyöhyke. Suojavyöhykkeeseen liittyy osayleiskaavamääräys, jossa veloitetaan noudattamaan vesioikeuden asettamia suoja-aluemääräyksiä.

Luonnonarvojen ja -varojen vaihemaakuntakaavassa esiin nostettu Jäkärän pienehkö harjualue on osoitettu kaavakartalla ge-aluerajauksella eli arvokkaana harjualueena tai muuna geologisena muodostumana.

6.6 Tekninen huolto

Vaikka Gasum onkin luopunut länsilajennuksen toteutuksesta, nähdään itä-länsisuuntaisen varausmerkinnän pitäminen erityisesti Turun puolen kaavoissa edelleen tarpeellisenä. Jokin iso infra-hanke voi tulevaisuudessa tarvita tällaista rakentamisesta vapaana pidettyä aluetta ja varausmerkinnällä tämä vapaana pysyminen voidaan varmistaa. Turun Seudun Vesi Oy:n runkovesijohtohanke Saramäestä Laakkariin on hyvä esimerkki varausmerkinnän tarpeellisuudesta.

Maarian allas ei enää toimi Turun kaupungin varavesilähteenä, mutta läheiset kasvihuoneyritykset käyttävät sitä vedenottoon ja siten se on näille yritykselle tärkeä. Altaan pato on tarkkailussa, sillä sen kunto heikentynyt ja se vaatii lähitulevaisuudessa toimenpiteitä.

6.7 Ympäristöhäiriöiden huomiointi

6.7.1 Melu

Laskennallista lentomelualueutta varten kaavassa on 55 dB lentomelualue-merkintä. Todellisuudessa lentomelua on tätä laajemmalla alueella, kuten kohdassa 3.1.9 Ympäristöhäiriöt on todettu. Tätä laajempaa aluetta, johon lentomelua kohdistuu, on kuvattu kaavakartalle lentokoneiden laskeutumis sektorilla. Laskeutumis sektoriin liittyy osayleiskaavamääräys rakentamisen ääneneristävydestä.

Jäkärlään kohdistuvan tieliikennemelun torjumiseksi on mahdollistettu meluvallien toteutus valtatie 9:n vastaiselle suojaviheralueelle. Jäkärlän kohdalla olevalle peltoalueelle on itseasiassa ollut jo viireillä meluvallin toteutus kaavoista erillisenä hankkeena, mutta valli on toistaiseksi jäänyt vielä toteuttamatta.

Vanhan Tampereentien varressa tieliikennemelun vaikutus täytyy kaavaratkaisusta riippuen selvittää tarvittaessa erillisin meluselvityksin asemakaavavaiheessa.

Aurajoki Oy:n suuronnettomuusvaaraa aiheuttava laitos voi vaikuttaa asuinaluevarauksiin ja/tai niiden määräyksiin. Jos Gasum Oy:n konsultointivyyöhyke tulee olemaan säteeltään 1 km ja biokaasulaitoksen arvioitujen vaikutusten ulottuvuus on tuo n. 1 km, niin tällöin biokaasulaitoksella ei ole merkittävää vaikutusta asuinaluevarauksiin tai niiden määräyksiin. Suunnittelualueen asuinaluevaraukset sijaitsevat minimissään n. 1 km päässä laitoksesta. Asiaa tarkennetaan Tukesin asiantuntemuksen avulla kaavaehdotuksen lausuntovaiheessa.

6.7.2 Tärinä

Ainut selvä ja merkittävä tärinän lähde suunnittelualueella on Toijalan rata. Koska sen varrelle ei tavoitella uusia toimintoja, ei kaavaan ole otettu mukaan kaavamääräyksiä sen huomioimisesta. Ole-massa olevien kohteiden osalta tärinää voi yrittää torjua tapauskohtaisilla toimenpiteillä, mikäli tärinä koetaan haitalliseksi.

6.7.3 Maaperän pilaantuminen

Suunnittelualueen huomionarvoisin pima-kohde eli Karhunojantien kreosoottiöljyalue on merkitty kaavakartalle ja siihen on liitetty osayleiskaavamääräys, jotta kohde tulee huomioiduksi erityisesti silloin, jos M-1 -aluetta aletaan joskus kaavoittaa asumiskäyttöön.

7 Yleiskaavan vaikutukset

7.1 Yhdyskuntarakenne ja rakennettu ympäristö

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

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

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

7.2 Luonnonympäristö

Osayleiskaavan uusilla rakentamiseen osoitetuilla aluevarauksilla ei ole mainittavaa heikentävää vaikutusta luonnonympäristöön. Iso osa aluevarauksista sijoittuu pelloille, joilla ei muutenkaan ole erityisiä luontoarvoja. Lisäksi aluevaraukset on asemoitu siten, että luo-kohteet sijoittuvat pieniä suikaleita lukuun ottamatta kokonaan virkistysalueille sekä maa- ja metsätalousalueille.

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

Luo-kohteiden jäädessä rakentamisalueiden ulkopuolelle ja kun ne vielä pääosin sijoittuvat virkistysalueille, on niiden luontoarvojen säilyminen kaavallisesti turvattu. Tätä tukee myös kaavamääräys, joka kieltää suorittamasta niiden alueella luontoarvoja heikentäviä toimenpiteitä. Selkeä haaste tulevaisuuteen on mahdollinen Jäkärän laajentumisalue Toijalan radan eteläpuolella (M-1). Turun puolen M-1 -alue sisältää kaksi metsälain mukaista isoa kallioaluetta sekä kaksi liito-oravareviiriä. Täten tarkoituksenmukaisen asuinaluekokonaisuuden aikaansaaminen voi olla haastavaa, mutta asia selviää aikanaan tarkemmassa suunnittelussa, jos laajentumisaluetta joskus tarvitaan. Myös osayleiskaavan pohjoiskulmassa olevan AP-alueen (ns. Jäkärän Kailan alue) suunnittelussa joudutaan sovittamaan yhteen asuinalueen rakentamistavoitteet ja metsäluonnon monimuotoisuusarvot, kuten liito-oravan elinympäristöt.

Kaava toisaalta pienentää linnuston elinalueita uusien aluevarausten myötä, mutta toisaalta luo edellytykset paremman elinympäristön aikaansaamiseksi ja säilyttämiseksi taajamien välialueelle.

Olemassa olevien polkujen ja metsäautoteiden kohdalle muodostettujen reittien vaikutus lähiympäristöön on vähäinen. Vaikka reittien käyttäjämäärän voi ennakoida nousevan, auttaa reitistö kohdentamaan kulutuksen jatkossakin käytettävälle reitille.

Olemassa olevista reiteistä jotkin osuudet kulkevat luo-kohteiden läpi tai niiden reunustaa pitkin. Jos ulkoilijoiden kulku ei levittäydy olevaa polku-uraa leveämmälle, ei kulkemisesta aiheudu nykyistä

merkittävämpää haittaa jatkossakaan. Kuivassa maastossa polku-uralla pysyminen on helppoa ja tyypillistä, mutta huomattavan kosteilla paikoilla kulkemisen levittäytyminen laajemmalla alueella on mahdollista ja todennäköistäkin, jos kostean paikan ylitykseen ei ole kiinnitetty huomiota. Suurin osa luo-kohteista, joiden läpi olemassa olevat reitit kulkevat, ovat avoimia kallioalueita. Täten ne eivät ole erityisen herkkiä kulutukselle. Jäkärän ja Toijalan radan eteläpuolella olevien kahden liito-oravareviirin läpi kulkee olemassa oleva polku. Reviirien alueella maasto-olot ovat kosteammat ja siten on mahdollista, että kulku harhautuu myös olevan polku-uran ulkopuolelle. Liito-oravalle mahdollinen polku-uran leveneminen ei kuitenkaan aiheuta merkittävää haittaa. Maarian altaan ylittävältä altaan keskivaiheilla, on aikanaan sijoitettu paikkaan, jossa altaan itäreunalla on ollut tai muodostunut pähkinäpensaslehto. Sillan päästä on lähtenyt polku-urat pähkinäpensaslehdon läpi sekä etelään että pohjoiseen. Koska nykyinen tilanne on vallinnut alueella jo useamman vuosikymmenen, ei reiteistä arvioida aiheutuvan merkittävää haittaa pähkinäpensaslehdolle jatkossakaan.

Kokonaan uudet reitit sijoittuvat suurelta osin pelloille, jolloin niiden vaikutukset luontoarvoihin jäävät vähäisiksi. Metsäisille alueille sijoittuvat uudet reitit voivat lisätä selvästi metsäalueen käyttöä ja kulu-tusta riippuen reitin saavutettavuudesta ja houkuttelevuudesta. Esimerkiksi Palovuoren reitistä voi tulla suosittukin, mutta sitten taas Parmaniitun peltojen molemmiin puolin metsässä kulkevien reittien suosio jäänee vähäisemmäksi. Uusien reittien väistäessä luo-kohteet, eivät ne aiheuta niille merkittä-vää haittaa.

Jonkin verran ulkoilureittien vaikutusarvioita on kirjattu myös ulkoilureittisuunnitelman selostukseen.

7.3 Väestö, työpaikat ja palvelut

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

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

7.4 Liikenne

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

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

Yleiskaava yhdessä ulkoilureittisuunnitelman kanssa vahvistaa olemassa olevien ulkoilureittien asemaa sekä lisää ja täydentää alueen ulkoilureittiverkostoa. Uusien ja täydentävien reittien toteutumisen tapa ja aikataulu ovat kuitenkin hieman epävarmoja. Asematien varteen Jäkärässä on osoitettu kevyen liikenteen väylä, vaikka senkin toteutumisen ajankohta on epävarma. Sen sijaan aiemmin Pakkalaukkaantien ja Maariantien varteen osoitetut kevyen liikenteen väylät on jouduttu poistamaan, koska niiden toteutuminen ei ole todennäköistä. Asuinalueiden sisäiset kevyen liikenteen väylät toteutunevat asemakaavoituksen jälkeen alueiden toteutuksen yhteydessä.

7.5 Ympäristöhäiriöt

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

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

Kaviokujalla sijaitsevan Aurajoki Oy:n suuronnettomuusvaaraa aiheuttava laitoksen vaikutuksia arvioidaan Tukesin lausunnon jälkeen. Samoin Tukesin lausunnossa otettaneen kantaa myös Gasumin laajennushankkeen mahdollisesti aiheuttamiin vaikutuksiin.

Raviradan alueelle mahdollisesti sijoitettava kattilalaitos voi aiheuttaa vähäisessä määrin polttoaineiden polttamisesta aiheutuvia päästöjä lähiympäristöönsä. Tätä merkittävämpää on kuitenkin laitokselle suuntautuva ajoneuvoliikenne. Toimiakseen järkevästi laitos tarvitsee jatkuvaa polttoaineen tuontia. Sitä tulee osittain aivan raviradan yhteydessä ja vieressä olevilta hevosstalleilta, mutta koska laitos tuskin toimii pelkästään näiden varassa tai pelkästään hevosen lannan avulla, täytyy polttoainetta tuoda laitokselle kuorma-autoilla muualta. Laitoksen aluerajaus on kuitenkin valittu niin, että ajoneuvoliikenne täytyy hoitaa joko suoraan Vanhalta Tampereentielle tai sitten Raviraitin kautta. Tällöin suunnittelualueella olevat tai kaavassa ajatellut tulevat asuinalueet eivät häiriinny ajoneuvokuljetuksista. Edelleen laitoksen aluerajauksen valinta pakottaa laitoksen sijoittumaan maisemallisesti ikään kuin taustalle ja samalla mahdollisimman etäälle asuin- ja yritysalueista. Tällöin polttoainekuormien purkamisen ja varastoinnin aiheuttamat tilapäiset haju- ja meluhaitat saadaan pidettyä mahdollisimman vähäisinä. Aluerajauksella laitos on lisäksi otettu irti viereisestä jalopuulehdon luonnonalueesta, jotta laitoksella ei ole vaikutusta jalopuulehtoon.

7.6 Yhdyskuntatalous ja elinkeinoelämä

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

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

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

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

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

7.7 Ihmisten elinolot ja elinympäristö

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

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

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

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

8 Tavoitteiden toteutuminen

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

Lainsäädännön ja kuntien tavoitteet

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

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

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

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

Valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriperinnön arvot säilyvät.

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

Maarian altaaseen liittyvän padon patoturvallisuusluokituksen alentaminen ja siihen liittyvä Maarian altaan veden pinnan korkeuden alentaminen on toteutettavissa eikä se suoraan liity kaavaan tai ulkoilureittisuunnitelmaan. Ulkoilureittisuunnitelmassa osoitettujen Metsärannan ja Maarianmetsän toiminnallisissa kohteissa veden pinnan aleneminen tulee huomiotavaksi vasta myöhemmin tehtävissä ulkoilureittitoimituksissa. Muutosten yhteydessä toteutettava kalatie voi osaltaan lisätä altaan virkistyskäyttöä.

Osallisten tavoitteet

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

Hippoksen tavoitteet toteutuvat hyvin. Nykytilanne säilyy, mutta myös hevostoiminnan kehittäminen on mahdollista. Harjoitusreittien saaminen maisemoidulle Topinojan jätekummulle tulevaisuudessa onnistunee siinä vaiheessa, kun jätekumpu on kokonaan maisemoitu ja se on voitu avata yleisölle. Tämä ei kuitenkaan ole suoraan tämän osayleiskaavan asia, koska Topinojan jätekeskuksen alue ei kuulu kaava-alueeseen. Hevosenlannan poltto on mahdollistettu ravirata-alueelle sijoitetulla erillisalueella.

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

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

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

Lounais-Suomen Jätehuolto Oy:n tavoite kiertotalousalueesta on erittäin kannatettava ja hankkeen tarvitsemat aluevaraukset huomioidaan yleiskaavojen keskinäisten muutosten myötä Turun yleiskaava 2029:n puolella.