

Turun hallinto-oikeus

VALITUS TURUN KAUPUNGINVALTUUSTON PÄÄTÖKSESTÄ HYVÄKSYÄ HIRVENSALON OSAYLEISKAAVA

Valittaja:

Turun luonnonsuojeluyhdistys ry
Martinkatu 5
20810 Turku

Vaatus: Osayleiskaava on hylättävä kokonaan tai osittain.

Perustelu:

Yleistä

Osayleiskaavan lähtökohta-ajatus on ollut kasvattaa kaavan alueen asukasmäärää 15000 asukkaalla. Kaupungin nykyinen rakenne ja suunniteltu rakennemalli 2035 molemmat ovat sellaisia, että osayleiskaavan alueella ei ole työssäkäyntialueita vaan työssä käydään Aurajoen pohjoispuolella ja kaupungin länsireunassa. Varsinaiset työssäkäyntialueet ovat kaupungin keskusta, sen pohjoispuoliset logistiikan, kaupan ja teollisuuden alueet sekä kaupungin länsirajalla ja osittain Kaarinan alueella sijaitsevat työpaikka-alueet. Painopiste on kaupungin pohjoispuolella. Asutuksen kasvattaminen suunnitellulla määrällä aiheuttaa erilaisia vaikutuksia, jotka ovat jääneet arvioimatta kaavaa laadittaessa. Olennaista on liikenteen lisääntyminen ja sen haitat. Sen lisäksi Hirvensalon virkistykseen käytettävien alueiden koko pienenee huomattavasti uuden kaavoitetun rakennusmäärän vuoksi ja käyttö lisääntyy samalla asukasmäärän kasvaessa. Virkistysalueiden kuluminen kasvaa ja virkistysalueet käyvät riittämättömäksi. Kaavan hyväksymispäätöksen merkittävimmät puutteet ovat vajavaiset selvitykset ja erityisesti niiden perusteella tehtävät, mutta tekemättä jääneet, arviot eri vaihtoehtojen vaikutuksista.

Puuttuvat vaikutusten arviot

Maankäyttö- ja rakennuslain 9§ painottaa vaikutusarvioita ja selvitykset ovat vain välivaihe arvioinnin perustaksi. Turun luonnonsuojeluyhdistys pitää vaikutusten arvioita olemattomina.

Arvioinnin tulee sisältää kuvaus mahdollisista muutoksista ympäristössä kaavan toteutuessa ja muutosten todennäköisyys. Hirvensalon osayleiskaavassa arviointien puutteellisuus näkyy lähes kaikissa kaava-aineistoon kuuluvissa asiakirjoissa. Puutteellisuus alkaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Suunnitelmassa ei ole sanaakaan siitä, mitä vaikutuksia arvioidaan ja millä perusteilla. Lain mukaan suunnitelmassa on oltava kaavan merkitykseen nähden

tarpeellinen kuvaus kaavan vaikutusten arvioinnista. Hirvensalon osayleiskaava on erittäin merkityksellinen monin tavoin.

Tyypillinen esimerkki puuttuvista vaikutusarvioista on vaikutukset luontoon. Asiaan liittyen on tehty luontoselvityksiä ja suosituksia, mutta tässä on vaikutusarvio:

“9. OSAYLEISKAAVAN LUONTOVAIKUTUKSET

Luontovaikutusten arviointi laaditaan kaavaluonnoksesta ja tarkistetaan kaavaehdotusvaiheessa. “

Kaavaselostuksessa on kohta vaikutusten arviointi, mutta siinäkin varsinaiset vaikutukset jäävät vähälle huomiolle. Luontovaikutuksiin liittyen luetellaan luo-kohteet ja miten niiden kohdalle on jätetty merkitsemättä asumiseen tai muuhun rakentamiseen liittyviä alueita. Sitä ei ole arvioitu, miten asukasmäärän kasvu ja samaan aikaan virkistytymiseen käytettävien alueiden merkittävä supistuminen vaikuttavat luo-alueiden käyttöön. Luo-alueiden käyttö lisääntyy väistämättä ja todennäköisesti niiden kulumisen lisääntyminen merkittävästi. Kaavaa varten olisi pitänyt arvioida, aiheuttaako kulumisen lisääntyminen luontoarvojen menetyksiä.

Vaikutuksia “tavalliseen” luontoon, siis siihen osaa luontoa, joka jää ls-alueiden ja luo-alueiden ulkopuolelle, ei ole arvioitu lainkaan. Lähiluonto on tärkeää esimerkiksi kouluille ja päiväkodeille. Myös alueilla, joilla asuu runsaasti lapsiperheitä, pitäisi jättää metsää tai metsiköitä, jotta lapset eivät vieraantuisi luonnosta.

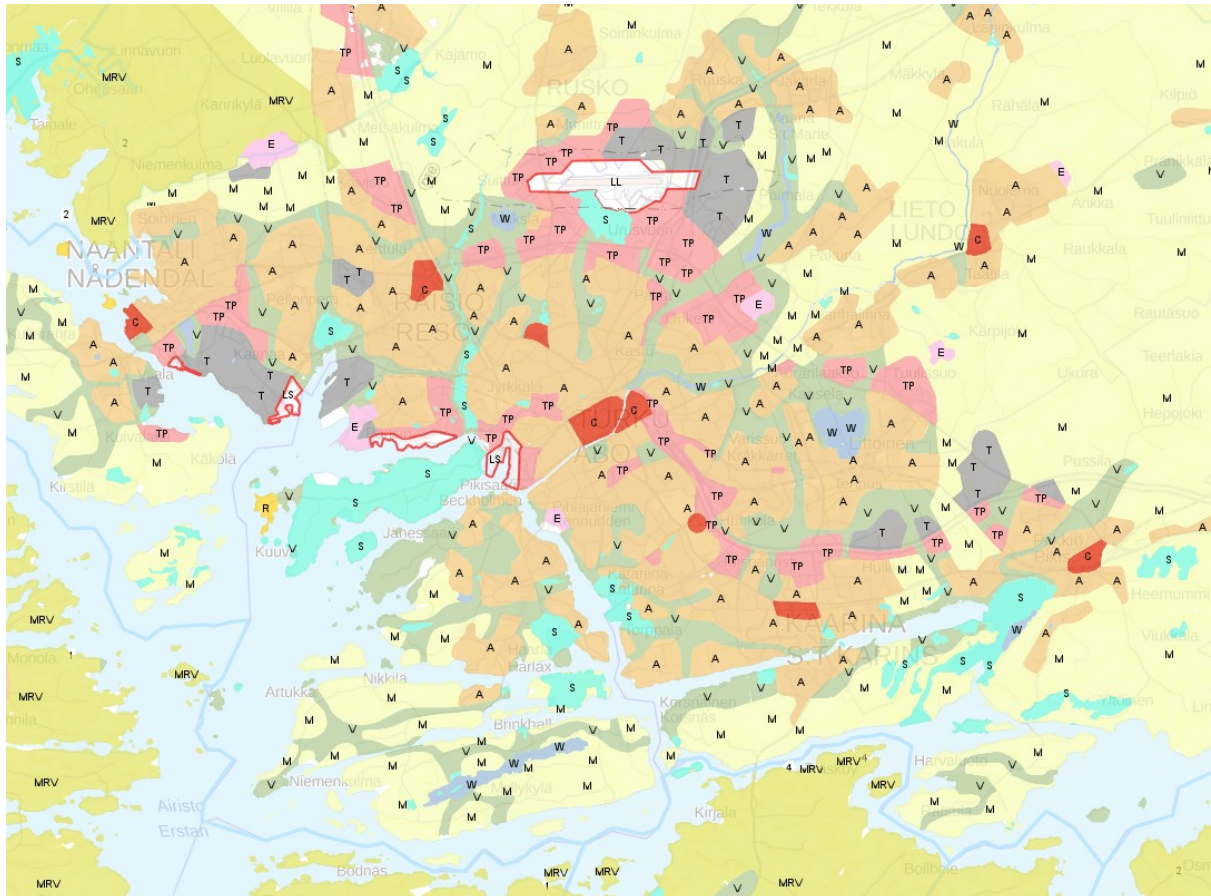
Luonnon arvokkuudesta yleensä on olemassa tutkimuksia ja niitä tehdään lisää jatkuvasti. Esimerkkinä uutinen:

<https://www.luke.fi/uutiset/kaupunkipuiden-ekosysteemipalveluita-lasketaan-turussa-ja-helsingissa/>

Hirvensalo on monelle kaupunkilaiselle, niin Hirvensalossa kuin keskustassakin asuville, paikka, jossa käydään luonnossa ja esimerkiksi mustikoita poimimassa. Kaavaa varten olisi ehdottomasti pitänyt arvioida, vaikuttaako kaava virkistytymismahdollisuuksiin luonnossa ja miten paljon vaikutuksia on.

Liikenteen muutosten vaikutukset

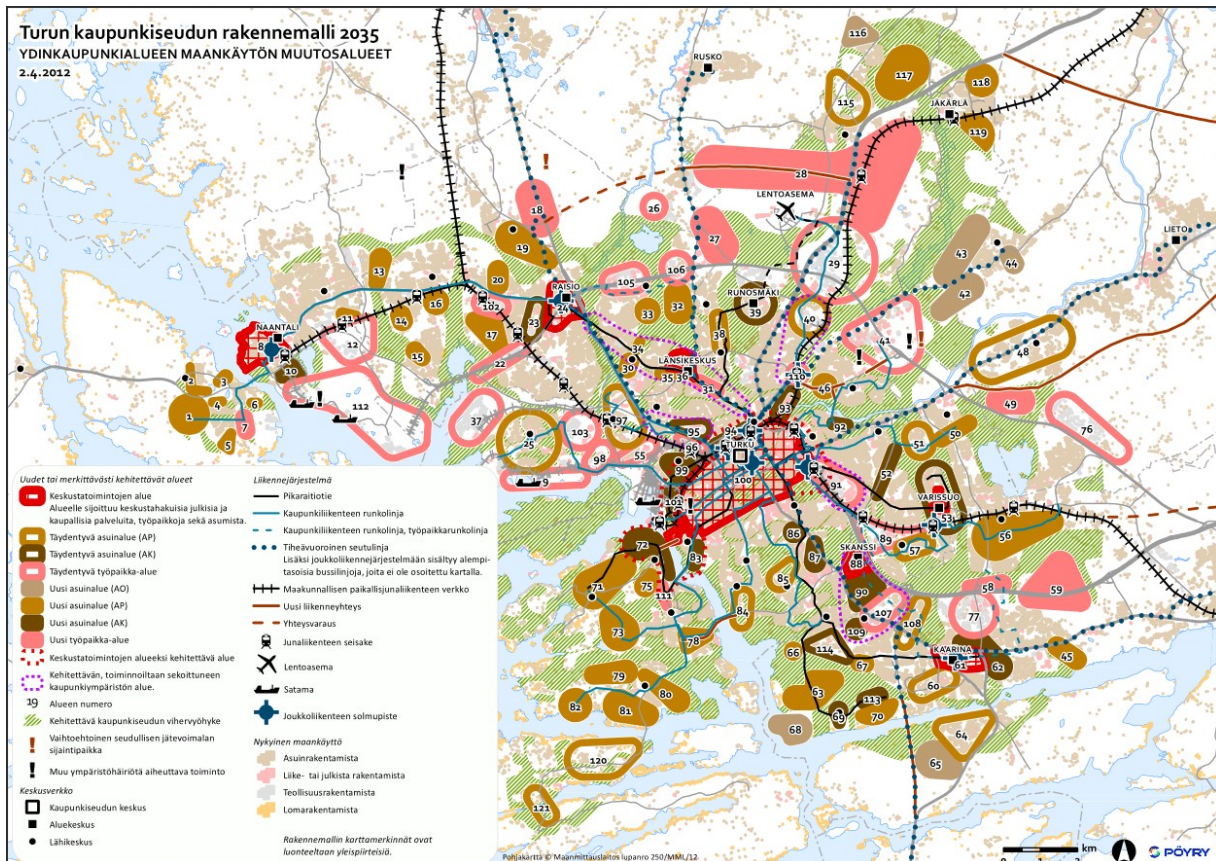
Turun kaupunkirakenne on muotoutunut sellaiseksi, että Hirvensalossa ei ole työpaikkoja. Kaupungin strategiasuunnitelmat ja esimerkiksi raportti “Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035” osoittavat, että kehitys on jatkossa saman suuntainen. Kaupungissa työpaikka-alueet ovat melko keskittyneitä ja niitä keskitetään edelleen. Kaupunkirakenne näkyy mm maakuntakaavassa (kuva).



Maakuntakaava: Varsinais-Suomen maakuntakaavayhdistelmä; Aluevarauksen, alueet
Lähde: Ympäristöhallinnon Liiteri-palvelu

Maakuntakaavasta näkyy selvästi, että työpaikka-alueiden painopiste on Turun keskustan pohjoispuolella. Suurin osa Hirvensalon työpaikkaliikenteestä suuntautuu Myllysillan yli ja paluuliikenne Martinsillan yli. Kaava-aineistossa väitetään, että työpaikkaliikenne kulkisi suunnitellun Uittamon sillan kautta ja kiertäisi ohikulkutietä pohjoiseen. Matka sitä kautta on niin paljon pidempi, että vaihtoehtoa tullaan todennäköisesti käyttämään vain vähän.

Työpaikka-alueet ja niiden tulevaisuudessa hahmoteltu kehittyminen näkyy rakennemalli 2035:n kartassa. Kehittyviä alueita on myös sataman, Pansion ja Naantalin suunnalla ja niihinkin kulku tapahtuu Turun kaupungin keskustan kautta.



Kaavaselostuksessa on mainittu arviointina vaikutuksista terveyteen:

“Merkittävimmät haitalliset vaikutukset ihmisiin aiheutuvat lisääntyvästä liikenteestä. Lisääntyvä liikenne lisää meluhaittoja, hidastaa autoliikennettä erityisesti ruuhka-aikoina ja lisää liikenneonnettomuuksien riskiä. Bussipysäkit ovat riskipaikkoja, koska katu on ylittävä joko bussipysäkillä mennessä tai sieltä palatessa. Tällaisia ovat W.A. koulun ja valmistuvaa Syvälahden monitoimitaloa palvelevat pysäkit Kaksikerrantien varressa.

Liikenteen kasvu kasvattaa melualueita varsinkin Kaksikerrantien varressa. Toisaalta meluhaittoja pystytään ehkäisemään melusteiden lisäksi myös rakenteellisin ratkaisuin (pihojen suojaaminen korttelitaso suunnittelussa) esimerkiksi uusilla alueilla.”

Arvio perustuu puutteellisiin selvityksiin ja on virheellinen. Liikenneselvityksessä oletetaan vuoden 2009 perusteella näin:

“Vuonna 2009 Hirvensalon, Satavan ja Kaksikerran asukkaiden työpaikoista (3933 kpl) sijaitsi 30 kilometrin säteellä Kauppatorista 90 %. Suurin osa saarilla asuvien työpaikoista sijaitsee Turun keskustassa (36 %). Tämän jälkeen saarilla asuvien työpaikkoja on 30 km säteellä Kauppatorista eniten keskustan eteläpuolella (19 %) ja keskustan länsipuolella (18 %). Hirvensalon, Satavan ja Kaksikerran saarilla saarelaisten työpaikoista sijaitsee 8 %. Valtaosa (78 %) saarelaisten työmatkoista

mantereelle 30 km säteellä Kauppatorista jää Juhana Herttuan Puistokatu - Ratapihankatu- Tampereentie-Tampereen valtatie –akselin itä- ja eteläpuolelle, joita Uittamon vaihtoehdot palvelevat erittäin hyvin.”

Osayleiskaavan arvio ei voi perustua vuoden 2009 tilanteeseen. Arvioinnin tulee perustua tulevaisuuden tilanteeseen, jolloin kaava on jo ainakin osittain toteutunut. Kaupungin strategia ja rakennemalli 2035 osoittavat työpaikkojen painopisteen siirtyvän Aurajoen pohjoispuolelle.

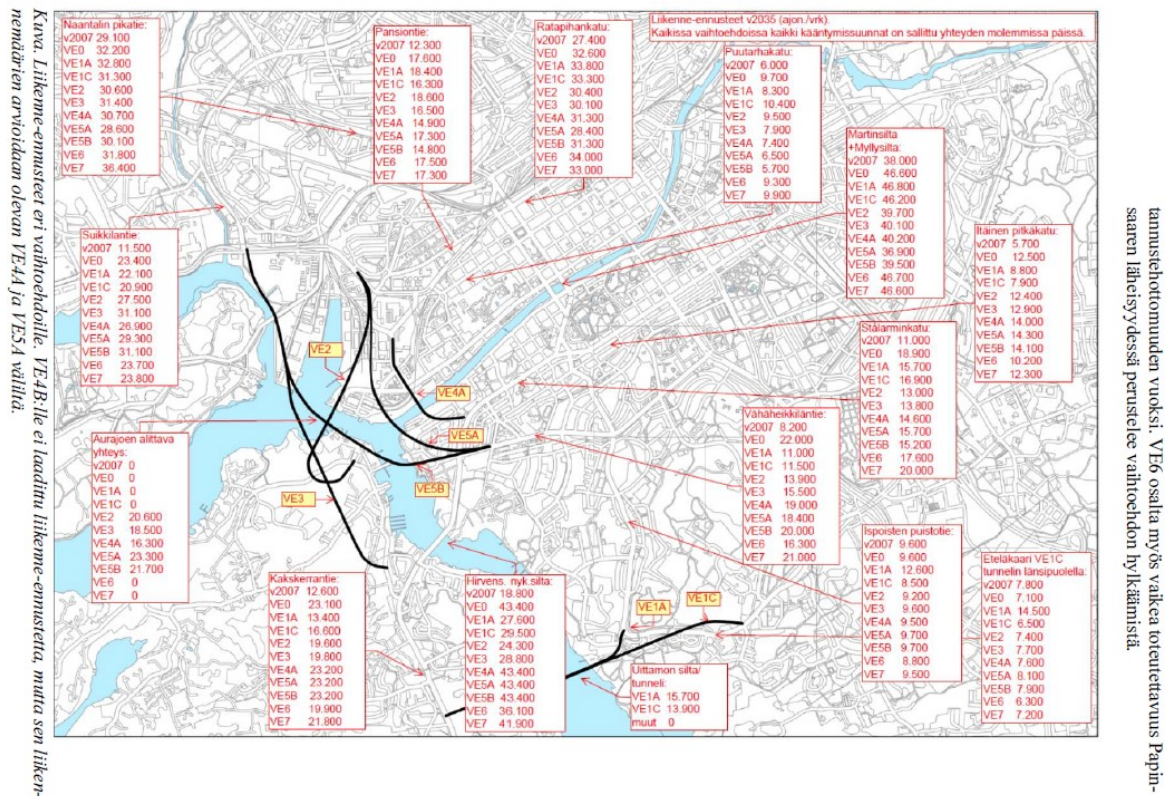
Lainaus liikenneselvityksestä:

“Keskustan pystyy ohittamaan Eteläkaari-Skarppakullantie-Jaanintie –yhteyttä ja edelleen keskustan länsipuolelle pääsee kulkemaan välikehää (Halistentie-Markulantie-Suikkilantie) tai Ohikulkutietä (kt 40) pitkin. VE1A Uittamon silta – yhteyden ensimmäinen liikenteellinen pullonkaula Hirvensalon liikenteen osalta sijaitsee Martinsillan ja Myllysillan alueella, Martinkadun-Kuninkaankartanonkadun lähiliittymissä sekä Vähäheikkiläntien liittymissä. Liikennemäärät Hirvensalon pohjoispäässä vähenevät merkittävästi.”

Tuossa mainitun välikehän ja Ohikulkutien kautta työmatka kehittyville työpaikka-alueilla pitenee ja matka-aika kasvaa merkittävästi. Niin pitkän reitin suosio tulee jäämään alhaiseksi. Martinsillan ja Myllysillan alue tulee olemaan erittäin paha liikenteellinen pullonkaula.

Laki vaatii selvitykset koko siltä alueelta, johon kaavalla on olennaisia vaikutuksia. Vaikutukset Turun keskustan länsiosiin ovat merkittäviä, jos Hirvensalon asukasmäärä kasvaa 15000:lla. Selvitystä siitä, miten melu lisääntyy esimerkiksi Puistokadulla ja Koulukadulla, ei ole tehty eikä vaikutuksia arvioitu. Melu on selkeä terveyshaitta.

Oletettu liikennemäärien kasvu näkyy liikenneselvityksen kuvasta:



Liikennelukumäärien kasvuksi on oletettu Martinsillan ja Myllysillan alueella noin 50%. Kun otetaan huomioon liikenteen suuntautumisen arvioinnin todennäköinen virheellisyys (siis liikenne ei kierrä pitkää reittiä siinä määrin kuin on oletettu), kasvu voi olla 100% eli liikennemäärät voivat hyvinkin kaksinkertaistua. Liikennemäärän 50%-100%:n kasvun vaikutuksia ei ole arvioitu seuraavaa oletusta laajemmin:

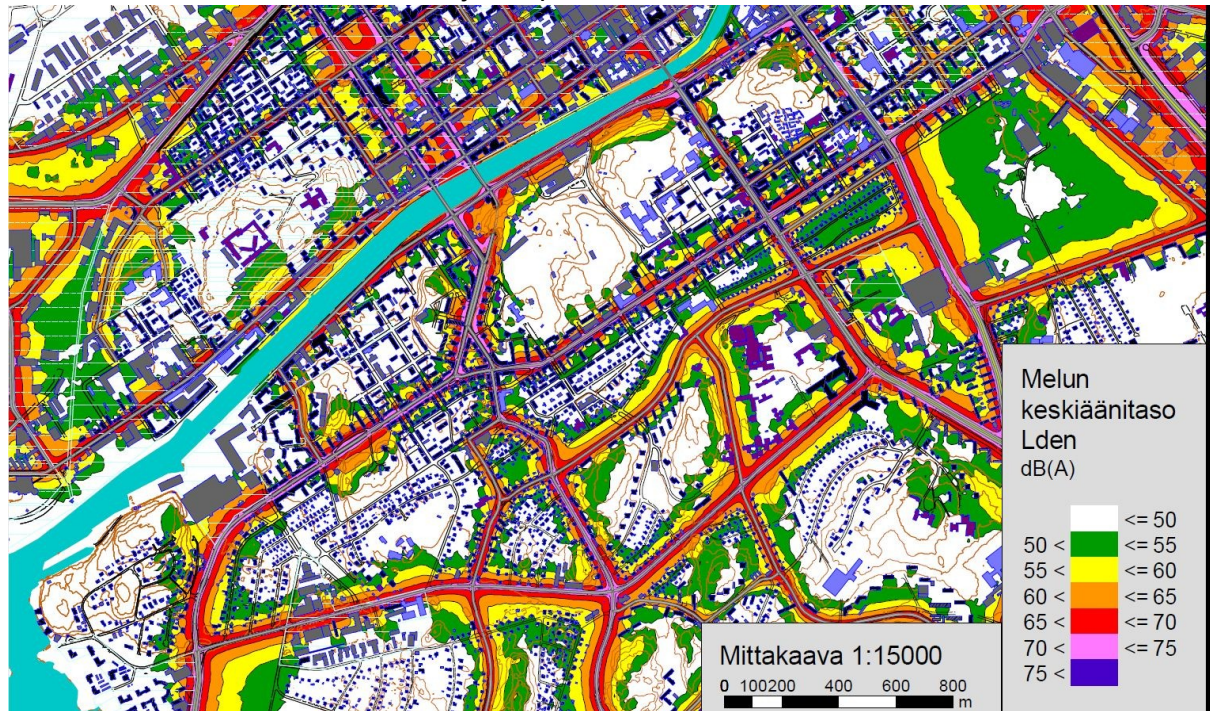
“Mikäli saarien asukasmäärä kasvaisi 30 000 asukkaaseen, mantereen puolen katuverkko ei pysty vastaanottamaan saarilta tulevaa liikennettä edes Uittamonsillan avulla.”

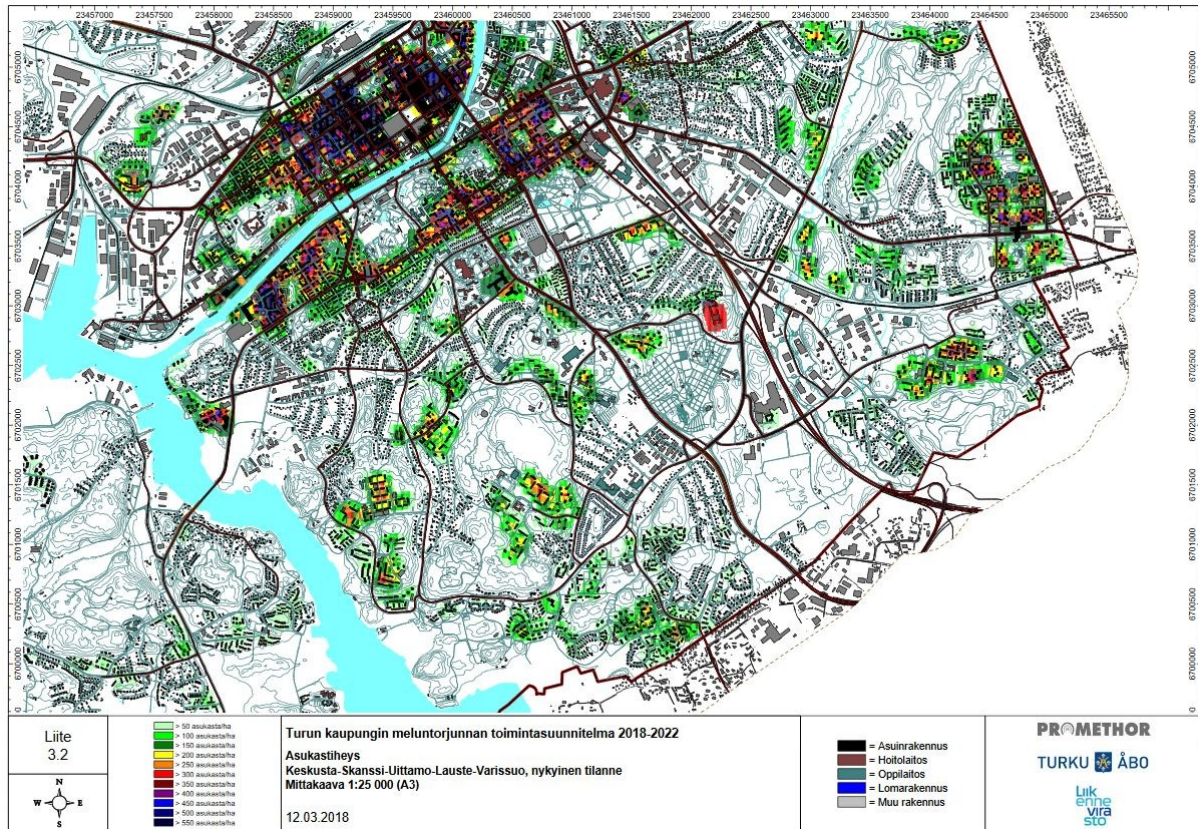
Hirvensalo on saari ja kaavan mukaan sieltä on vain kaksi kulkuyhteyttä autoille. Hirvensalon ja työpaikka-alueiden sekä kaupallisten palveluiden välinen liikenne kulkee suurelta osin Turun kaupungin keskustan länsiosien kautta. Liikenne satamaan, länsirannikon kaupunkeihin, kaupungin pohjoispuolen työpaikka-alueille ja jopa Tampereen suuntaan käyttää samoja, jo ennestään kovin kuormitettuja reittejä. Toteamus mantereen puolen katuverkon välityskyvystä on varsin todennäköisesti totta. On jäänyt kokonaan arvioimatta, mitä vaikutuksia asialla on.

Turun kaupunki teki EU:n meludirektiivin edellyttämiä melukartoituksia ja meluntorjuntasuunnitelmia. Melukartoituksen mukaan niillä katuosuuksilla, joilla Hirvensalon kaavan toteutuminen lisäisi liikennettä, on jo ennestään erittäin korkea melutaso. Liikenteen lisääntyessä alueet, joilla melu ylittää ohjearvot, laajenevat ja yhä useampi kaupunkilainen joutuu meluhaittojen piiriin. Meluhaittojen lisääntyminen lisäänee terveyshaittoja. Melun lisääntymisestä Hirvensalon ulkopuolella ei ole tehty selvitystä eikä varsinkaan minkäänlaisia arvioita vaikutuksista. Kaava ei täytä terveellisen ympäristön vaatimusta eikä prosessi lain

vaatimuksia selvityksistä ja vaikutusarvioista.

Meluselvityksen kuvasta näkyy, että Hirvensalosta johtavien väylien varrella ja siltojen jälkeen Aurajoen pohjoispuolella yli 60 dB:n melualue ulottuu asuinrakennuksiin ja niiden sisäpihoille. Liikennemäärän kaksinkertaistuminen tarkoittaisi, että melualuekin laajenee kaksinkertaiseksi, jos esteitä ei ole. Melua on myös asuintalojen pihan puolella, siis rakennuksissa ei välttämättä ole hiljaista puolta lainkaan.





Meluselvityksessä on myös asukastiheyskartta, joka osoittaa, että melun lisääntyminen koskee merkittävää asukasmäärää.

Turun kaupungin meluntorjuntasuunnitelmassa ei ole suunnitelmia keskustan alueen meluntorjuntaan.

Arviot tulvariskeistä

Kaava-aineistossa on ELY-keskuksen laatima tulvariskien hallintasuunnitelma. Suunnitelma ei kata kaikkia Hirvensalon rantoja. Hirvensalossa on matalia rantoja ja tulvariskit ovat ilmeisiä muuallakin. Tulvariskeistä olisi pitänyt laatia erillinen ja ELY-keskuksen suunnitelmaa laajempi selvitys. Uittamon silta on kaavoitettu alavalle rannalle. Arvioinnissa olisi pitänyt arvioida, miten korkealle tie on rakennettava muuhun ympäristöön nähden. Korkeammalle rakennettu tie lisää melua ja melukartoituksessa ei näytä olevan otettu huomioon tien rakentamiskorkeutta. Tulvariskikartoituksen perusteella olisi saattanut olla tarpeellista arvioida myös alimman sallitun rakentamiskorkeuden määrittäminen ja sen lisäämistä kaavamääräyksiin.

Pertti Sundqvist
Puheenjohtaja

Pia Roering
Varapuheenjohtaja