

## Muistio

### Alueelliseen liikenteeseen- ja kaavoitukseen liittyvä keskustelutilaisuus

**Aika ja paikka:** 01-10-2014, klo 18.30...21.28, Vähä-Heikkilän Mäkitupalaisyhdistyksen Talolla

**Kutsutut, alue ja osanottajat:**

Alla olevan karttaan rajatulta alueelta Vähä-Heikkilän Mäkitupalaisyhdistyksen, Ojarinteen Omakotiyhdistyksen, Puistomäen Omakotiyhdistyksen, Turun Asemiesomakotiyhdistyksen ja Martinrantaseuran alueiden asukkaat, liitteenä jäljempänä olevan osanottajaluettelon mukaan, mihin kirjasi nimensä 62 läsnä ollutta mainittujen yhdistysten alueiden asukasta, mutta oletettavasti muutama kirjaus jäi tekemättä.



**Asiantuntijoina olivat läsnä seuraavat Turun Kaupungin luottamushenkilöt ja virkamiehet:**

- Kaupunkisuunnittelu- ja ympäristölautakunnan puheenjohtaja Niko Aaltonen
- Kiinteistöliikelaitoksen johtokunnan puheenjohtaja Vuokko Puljujärvi-Seila
- Kaupunkisuunnittelun suunnittelupäällikkö Matti Salonen
- Kiinteistöliikelaitoksen infrapalvelujohtaja Tapio Siirto

**Puheenvuoroja** jakoi Mäkitupalaisyhdistyksen Markku Ahti ja **muistiokirjaukset** teki Mäkitupalaisyhdistyksen Mikko Ahola.

1. **Tilaisuuden aluksi** kukin asiantuntija käytti lyhyen esittelypuheenvuoron.
  - a. Niko Aaltonen selvitti, että hänen johtamansa lautakunta tekee pääasiassa kaavoitukseen, niin rakentamiseen kuin liikenteeseenkin, liittyviä päätöksiä virkamiesvalmistelun pohjalta, minkä jälkeen päätösten toteutusvastuu siirtyy mm. Kiinteistöliikelaitokselle. Lautakunta kokoontuu aina tiistaisin.
  - b. Vuokko Puljujärvi-Seila kertoi johtamansa johtokunnan kokoontuvan kolme kertaa kuukaudessa ja että Kiinteistöliikelaitos on käytännössä se toimeenpaneva elin ja jolla myös varsinaiset rahat ovat päätösten käytännön toteutuksiin budjetin puitteissa.
  - c. Matti Salonen esitteli kaupunkisuunnittelun laajoja ja pitkäjänteisiä sekä pitkään kestäviä suunnittelukokonaisuuksia ja että kaupunkisuunnitteluyksikkö, missä työskentelee 30 henkilöä, toimii erittäin tiiviissä yhteistyössä kaupunkisuunnittelu- ja ympäristölautakunnan kanssa ja valmistelee asiat lautakunnalle päätettäväksi, lisäksi he toimivat jatkuvassa yhteistyössä myös Kiinteistöliikelaitoksen toteutusten kanssa

laitimalla mm. investointiohjelmat ja toteutussuunnitelmat Kiinteistöliikelaitoksen johtokunnalle.

- d. Tapio Siirto esitteli Kiinteistöliikelaitoksen laajaa tehtäväkenttää, mikä kattaa jo edellä mainittujen lisäksi mm. pysäköinnin valvonnan, liikennevalojen ylläpidon, kaikki katumaalaukset, liikennemerkkipäätökset ym..

## 2. Kesäkuisen yhdistysten yhteisen muistio-lausunnon asiat

- a. Vähäheikkiläntien nykyiset liikenteelliset ongelmakohdat oli tuotu päättäjien tiedoksi kesäkuussa yhdistysten yhteisessä lausunnossa, missä yhdistykset esittivät myös joitain korjaavia ratkaisuehdotuksia.

Tärinän aiheuttamiin ongelmiin Tapio Siirto esitteli kyseisen kadun historiaa ja totesi sen olevan alkuperältään jo jopa n. 100 vuotta vanha tiepohja ja tien pintaa on aikojen myötä vain paranneltu ja levennetty, mutta varsinaisia pohjatöitä ei ole uusittu ja koska koko Turun kaupunkialueen maaperä on pääosin savipohjainen, niin siitä johtuva liikenteen aiheuttamat tärinäheijastumat rasittavat kiinteistöjä joka puolella kaupunkia samantlaisilla haittavaikutuksilla. Hän selvitti myös, että maaperäasiantuntijoiden lausuntojen mukaan Vähäheikkiläntien kantavuus on kyllä riittävä nykyisenlaiselle liikennekuormalle. Koko katuosuuden uudelleen pohjustaminen tärinävaikutuksia estäväksi olisi niin kallis operaatio, että siihen ei Kaupungilla ole varaa. Tapio Siirto totesi myös, että yksityisellä kiinteistön omistajalla on mahdollisuus hakea Kaupungilta korvausta kiinteistönsä kohdistuneeseen vahinkoon, minkä on aiheuttanut esimerkiksi liikenteen tärinä. Kaupunki käsittelee korvaushakemukset tapauskohtaisesti vakuutusyhtiöiden arviointien pohjalta ja tekee niistä sitten tarvittavat päätökset.

Suoheimman vastaanoton asiantuntijoilta korjaavista ehdotuksistamme sai ainakin ensi vaiheessa yhdistysten esittämä nopeusrajoitusten alentaminen kyseisellä kadulla ja Vuokko Puljujärvi-Seila lupasi ottaa asian käsittelyyn johtamassaan johtokunnassa. Uittamontien risteykseen tämän loppuvuoden aikana aloitettavan liikennevaloasennuksen valmistuttua liikennevalot mahdollistavat sitten koko katuosuuden nopeuden säätämisen sallitun, mahdollisesti nykyisestä alennetun, maksiminopeuden mukaiseksi vihreä/puna-aalto – automatiikalla aina Hirvensalon puistotieltä Kaskentielle asti. Esittämämme hiljainen asfaltti ei saanut asiantuntijoilta täysin varauksetonta tukea, sillä Vuokko Puljujärvi-Seilan esittämän tutkimuksen mukaan asfaltti kuluu n. 1,5 kertaa nopeammin kuin ns. tavallinen asfaltti ja kuluessaan se aiheuttaa myös lisääntyvää asfalttipölyä ympäristöön. Asiaa ei kuitenkaan haluttu täysin tyrmätä ja Vuokko Puljujärvi-Seila lupasi kirjata myös tämän harkittavien asioiden listalle. Vilkkuvien suojatievalojen lisääminen sai myös varovaista kannatusta päättäjiltä, sillä niiden asentamista suositaan erityisesti koulujen läheisyyteen. Ongelmana kuitenkin niissä on saada ne toimimaan optimaalisesti, sillä niiden infrapuna-anturit reagoivat hyvin herkästi kaikkeen ohikulkevaan liikenteeseen, ohi ajaviin autoihin, pyöräilijöihin ja jalkakäytävää samaan suuntaan käveleviin jalankulkijoihin, ja tällöin on vaarana, että ne menettävät merkitystään autoilijoille, kun ne vilkkuvat usein myös turhaan. Valoja luvattiin lisätä harkinnan mukaan tarpeellisiin kohtiin, mm. Valtaojantien risteyksessä toimivat jo nyt kahdella suojatiellä ko. valot.

- b. Stålarmin kadun osalta yhdistysten muistiossa esittämiin liikenteellisiin kysymyksiin asiantuntijat antoivat pitkälti samansuuntaisia vastauksia kuin Vähäheikkiläntienkin

kohdalla, joista nopeusrajoitusten alentaminen sai suopeimman vastaanoton. Vanhan Hirvensalontien risteysosan Matti Salonen totesi, että kun Telakkarannan alue aikanaan valmistuu ja Unioininkadun liikenne kasvaa, niin samanaikaisesti Vanhan Hirvensalontien kautta Stålarinkadulle tuleva liikenne pyritään ehkä ohjaamaan Kōlikadun kautta tapahtuvaksi, jolloin siinä risteyksessä olevat liikennevalot helpottavat liikenteen sujumista. Salonen esitteli myös tutkimustuloksia Hirvensalon suunnan liikennevirran jakautumista Stålarinkadun ja Vähäheikkiläntien kesken ja sen mukaan aamuliikenteestä Vähäheikkiläntielle suuntautuu 44% ja Stålarinkadulle 56%, mutta taas vastaavasti iltapäivän paluuliikenne jakautuu Stålarinkadulle 63% ja Vähäheikkiläntielle 37%. Kiinteistön omistajien huolestuneisiin kysymyksiin kiinteistöjen suojaamiseksi liikenteen tärinän aiheuttamilta vaurioilta Tapio Siirto lupasi yksikkönsä antavan neuvonta-apua, suunnittelu- ja konsulttipalveluiden etsimiseen ja ennen kaikkea Kaupungin rakennusvalvontayksikkö pystyy parhaiten antamaan näitä neuvoja.

- c. **Askaistentielle** ainakin välille Kunnallissairaalan tie – Kupittaankatu Vuokko Puljujärvi-Seila lupasi ottaa johtokuntansa harkittavaksi niin ikään nopeusrajoituksen alentamisen. Matti Salonen puolestaan totesi, että Askaistentien ja Kupittaankadun risteykseen oli jo pitkälle suunniteltu ja lähes toteuttamisen aloitusta vaille oleva liikenneympyrä, mutta Kaupungin kireän rahatilanteen vuoksi suunnitelmien toteutus on nyt jouduttu siirtämään pitkälle tulevaisuuteen.

3. **Hirvensalon suunnalta tulevan liikennevirran jakaminen** Martinkadun ja Itäisen Pitkädun kesken oli hieman ongelmallisempi kysymys, sillä Matti Salosen esittämän liikennevirtatutkimuksen mukaan Martinkadun liikenne on nyt n. 12000 ajoneuvoa/vrk ja Itäisen Pitkädun n. 13000 ajoneuvoa/vrk. Tämä johtuu myös pitkälti siitä, että Itäiselle Pitkädulle tulee liikennettä niin Stålarinkadulta kuin myös Martin sillalta ylös Martin- ja Kuninkaankartanonkatua kääntyen Stålarinkatu-/Itäiselle Pitkädulle. Mikäli Itäisen Pitkädun liikennettä sujuvoitettaisiin nykyisestään, niin olisi suurena vaarana, että yhä suurempi liikennevirta suuntautuisi Puistokadun ja sataman suunnalta Martinsillan kautta ylös Martinkatua Itäiselle Pitkädulle aiheuttaen enenevässä määrin lisää liikennettä tälle katuosuudelle. Itäisen Pitkädun Kupittaa puoleisen pään, Uudenmaankadulta eteenpäin, liikenteen sujuvoittamiseen Matti Salonen suhtautui huomattavasti myönteisemmin ja asia saattaa johtaa jopa tarkempaan tarkasteluun.
4. **Braheskolanin ja Myllymäentien uuden päiväkodin** saattoliikenne on Matti Salosen mukaan yksiselitteisesti määritelty tapahtuvaksi Valtaojantien kautta ja kun koulu valmistuu, niin saattoliikennealue selkeytyy ja se on sijoitettu Valtaojantien ja Vähäheikkiläntien kulmauksen lähelle. Tätä saattoliikenteen pysäköintipaikka on edellytetty käytettäväksi niin Vähä-Heikkilän Koulun, Braheskolanin kuin myös Myllymäentien päiväkodin lasten saattoliikenteeseen. Päiväkodin rakennusluvassa on erityisesti kirjattu saattoliikenne tapahtuvaksi Valtaojantien kautta ja tätä tietoa päiväkodin henkilökunnan tulisi jakaa myös lasten vanhemmille. Keskusteluissa todettiin, että Myllymäentie on niin kapea ja ilman jalkakäytäviä, että se on vaarallinen kouluun kulkeville lapsille, kun samalla väylällä on runsasta saattoliikennettä sekä päiväkotiin että kouluihin. Myllymäentielle on sijoitettu koulujen ja päiväkodin puolelle pysäköintikieltomerkit kellonajoin, mutta kaupungin suunnalta Myllymäentietä ajaville tällaisia merkkejä ei ole ja näitä siihen myös kaivattiin. Vuokko Puljujärvi-Seila lupasi ottaa liikennemerkkikysymyksen työlislalleen sekä lupasi myös järjestää muiden Kaupungin yksiköiden, esim. Tilapalvelukeskuksen (Soile Viiri) kanssa tämän katualueen tarkemman tehostetun liikennekäyttäytymisvalvonnan kunhan Braheskolan valmistuu ja työmaa-alue vapautuu normaaliin käyttöön jolloin myös lopullinen

saattoliikennealue saadaan oikeaan käyttöön. Lähialueiden asukkaat kertoivat, että päiväkotilasten vanhemmat pysäköivät tällä hetkellä autonsa täysin kielletysti Myllymäentielle ja lähialueille viedessään ja noutaessaan lapsiaan päiväkotiin /-kodista, kyse ei enää silloin ole pelkästä pysähtymisestä, mikä on ko. alueella sallittua, mutta lasten kouluun tuominen ei myöskään ole suotavaa tätä reittiä. Myllymäentien rauhoittamiseen keskustelijoilta tuli myös ehdotuksia ns. töyssyjen rakentamisesta, mutta asiantuntijat esittivät niiden rakentamista Turussa vähennetyin viime aikoina kustannussyistä ja myöskin sellaisilla alueilla, missä maaperä on savipohjainen töyssyt voivat aiheuttaa rakennuksiin vakavia vaurioita, mutta Myllymäentien varren rakennukset lienevät pääosin kallioperusteisia. Ehdotus jäi asiantuntijoille harkintalistalle. Kouluun jalan kulkevien lasten turvallisuuskysymyksenä otettiin esiin myös Kupittaankadun kummaltakin puolelta puuttuva jalkakäytävän osa n. 200m:n matkalta välillä Kupittaankatu 162/164 – Myllärinkuja, mitä pitkin lapset kulkevat kouluun. Tämän puutteen asiantuntijat myönsivät tiedostaneensa ja siihen saataneen parannus lähitulevaisuudessa.

5. **Hirvensalossa** asuu Niko Aaltosen esittämän tilaston mukaan tällä hetkellä n. 10.000 asukasta ja määrä kasvaa nyt vuosittain n. 300 asukkaalla ja ennusteen mukaan vuonna 2025 Hirvensalon asukasmäärä on n. 25.000.
  - a. Niko Aaltonen totesi toisen **sillan** olevan aivan välttämätön, joidenkin julkisuudessa esiintyneiden henkilöiden vastakkaisista näkemyksistä huolimatta, jotta liikenteen sumppuuntumiselta Vähäheikkiläntielle ja Stålarinkadulle vältyttäisiin. Hän esitteli toisen sillan lähes ainoaksi realistisesti mahdolliseksi sijoituspaikaksi Hirvensalon Sorttamäeltä Uittamo-Ispoisten soutukeskuksen alueelle. Siltaratkaisu on kaikissa vaihtoehdoissa laskelmien mukaan merkittävästi halvempi kuin mikään esillä olleista tunneliratkaisuista: silta kustannusluokkaa 20-30 milj.€ ja tunneli 150-200 milj.€.
  - b. Soutukeskuksen alueelta **liikenne** automaattisesti **jakaantuisi** valtaosaltaan Eteläkaarelle ja toki pieni osa suuntautuisi myös Ispoisten Puistotien kautta kaupungin katuverkkoon. Tätä Ispoisten Puistotien kautta tapahtuvaa liikennettä pystytään Matti Salosen mukaan osin ”ehkäisemään” pudotetuilla nopeusrajoituksilla sekä Vähäheikkiläntien ja Kunnallissairaalan tien risteysten liikennevalojen nopeutta hidastavilla ajoituksilla. Suunnittelututkimusten mukaan uuden sillan myötä liikenteen painopiste siirtyisi merkittävästi nykyisiltä Stålarinkadulta ja Vähäheikkiläntieltä Eteläkaaren suuntaan, sillä Niko Aaltosen esittämän mukaan Turun selkeä tämän hetkinen työpaikka- ja liikekeskittymän kasvusuunta on Skanssin ja Kupittaa alueet ja lisäksi Skanssin alueelle on rakenteilla myös runsaasti uudisasutusta.
  - c. **Aikataulujen** mukaan Sorttamäen silta tulee lautakunnan käsittelyyn vuoden 2015 syksyllä. Hän ennakoiki kuitenkin, että Turun kaavoitus- ja rakennustoimintaa kohtaan pesiytynyt valitusmentaliteetti ja -prosessi pysäyttävät kaavan etenemisen toteutukseen useiksi vuosiksi. Suurempi ongelma kuitenkin syntyy, ellei päätöksiä nyt tehdä valitusten pelossa, jolloin koko liikenneongelman ratkaisu lykkääntyy aina vain entisestään. Olemassa olevan demokraattisen järjestelmän mukaan tapahtuvat valitukset on siten vain otettava vastaan ja edettävä askel kerrallaan, hän totesi.
  - d. Tilaisuudessa mukana ollut keskusteleva **yleisö** piti erittäin hyvänä Sorttamäen sillan rakentamista, jotta nykyisiltä katuväyliltä saadaan liikennekuormaa tasapainotettua useammille katuväylille.
6. **Vähäheikkiläntien eteläpuolella olevan nykyisen viheralueen** (välillä Hirvensalon Puistotie – Kaskentie) tulevasta maankäytöstä ei paikalla olleiden asiantuntijoiden mukaan ole tällä

hetkellä minkäänlaisia suunnitelmia. Matti Salonen esitteli kyseisen alueen aiempia suunnitelmia, joissa 50- ja 60- luvuilla tämä alue oli kaavoitettu rautatiekäyttöön (Telakalle) ja myöhemmissä vaiheissa se sai nimekseen Korpilahdentie, jolloin sille suunniteltiin nelikaistaista ”moottoritieväylää” osana TurPiiNa – tietä. Nämä kummatkin suunnitelmat jäivät silloisilta poliitikoilta päättämättä ja alue on jäänyt lepäämään puistoalueena. Näillä näkymin kyseistä nelikaistaista Korpilahdentietä ei tulla rakentamaan, eikä Vähäheikkiläntiestä myöskään tehdä nelikaistaista, ainakaan sellaisia suunnitelmia ei ole olemassa eikä esitetty, vaikka jotkut sitä aina silloin tällöin julkisuudessa esittelevätkin. Kyseiselle viheralueelle saattaa, läsnä olevien asiantuntijoiden arvioiden mukaan, jossain vaiheessa tulla täydennysrakentamista nykyisille olemassa oleville rakennuksille sekä ehkä myöskin jokin yksityinen päiväkotikiinteistö saattaa tulla kyseeseen Vähäheikkiläntien ja Uittamontien risteuksen lähellä olevalle vanhalle kentälle ja myös mahdollisesti Bovallius-instituutti saattaa jossain vaiheessa tarvita laajentumismahdollisuutta. Hirvensalon Puistotien lähelle saattaa jossain vaiheessa tulla uudisrakentamista, sillä maa-alueen omistaa Senaatti-kiinteistöt. Esitystä kaavoittamistarpeesta ei kuitenkaan ole olemassa. Ainoa mahdollinen katuväylä, mikä tälle viheralueelle saattaisi jossain vaiheessa tulla, olisi rakennettavien rakennusten takana kulkeva ns. tonttiliikenteen kokoomakatu.

7. **Alueella käsittelyssä olevat kaavamuutokset:**

- a. **Vähäheikkiläntie 37** on tällä hetkellä ollut jo pitkällisessä harkintavaiheessa virkamiesvalmistelussa hakijan ja virkamiesvalmistelun näkemysten yhteensovittamisen vaikeuden vuoksi. Kaavamuutosehdotuksesta on tullut runsaasti, jo keväällä 2013, lähialueiden asukkaiden ja yhdistysten lausuntoja. Kaavamuutosesitys ei kuitenkaan ole vielä edes edennyt lautakunnan käsittelyvaiheeseen, eikä Niko Aaltonen osannut arvioida milloin se mahdollisesti sinne tulee jos on edes tullakseen. Toisaalta hän myös piti koko alueen vetovoiman kannalta hyvänä, jos tämäkin tontti saataisiin maisemallisesti parempaan ja soveltuvampaan käyttöön kuin nykyisillä teollisilla kiinteistöillä on mahdollista.
- b. **Port Aboa – venevalkama**, alueella oleva toinen kaavamuutokseen käsittely herätti myös vilkasta keskustelua. Aluksi Niko Aaltonen totesi, että joka tapauksessa rannan vesialue on ruopattava ja ennen sitä on tutkittava pohjan ruoppausmassojen raskasmetallipitoisuudet. Mikäli tutkimustulokset edellyttävät puhdistustoimenpiteitä, niin saattaa olla, ettei kyllään ole riittävästi rahaa kyseisten maa-ainesten puhdistamiseen ja tällöin kaavamuutos jää tältä osin toteutumatta. Tämä kaavamuutos tulee Niko Aaltosen mukaan lautakunnan käsittelyyn vielä tämän syksyn aikana ja toimenpiteet alueella saattaisivat täten alkaa keväällä 2015 lautakunnan tulevien päätösten mukaisesti. Keskusteleva yleisö oli myönteinen venevalkaman rakentamiseen, mutta ristiriitaisia näkemyksiä herätti 60 auton pysäköintialue aivan meren rannalle sekä myöskin isokokoinen ja korkea ravintola-huoltorakennus bensa-aseemineen, minkä pelättiin peittävän lähitalojen alemmilta kerroksilta merinäköalan, mitä oli korostettu yhtiöiden osakehuoneistoja myytäessä. Kaavamuutosta hakeneen vuokraajan suunnittelema alueen aitaaminen sai yleisöltä ehdottoman kielteisen kannanoton, sillä alueen läpi on ehdottomasti oltava vapaa kulkuyhteys aivan rannan lähellä, jotta koko Aurajoen rannalla oleva ”Rantabulevardi” jatkuisi tänne asti ja vielä tästäkin eteenpäin. Näinkin suuri suunniteltu pysäköintialue herätti keskustelijoissa suurta ihmetystä, sillä kaikilta alueella olevilta Asunto-Osakeyhtiöiltä on edellytetty autojen pysäköinnin ”piilottamista” kalliilla rahalla pois katseilta mereltä päin ja nyt sitten aivan meren

rantaan tulisi näin valtava avoin pysäköintialue. Osa paikalla olleista yhdistyksistä oli jättänyt kaavasta mielipidelausuntonsa, mikä oli periaatteessa myötämielinen kaavamuutosta kohtaan, missä korostettiin, kuten tässäkin tilaisuudessa tuli esiin, aivan rannassa olevan vapaan kulkuyhteyden tärkeää merkitystä. Lisäksi todettiin, että lausuntopyyntökierroksella olleessa kaavamuutosesityksessä ei ollut minkäänlaista mainintaa alueelle suunnitellun rakennuksen koosta eikä bensa-  
asemasta, vaan vain maininta pienimuotoisesta liikerakennuksesta, mihin lausunnon antajien oli mahdoton ottaa siinä vaiheessa tarkempaa kantaa. Lisäksi Mäkitupalaisyhdistys oli esittänyt tässä kohteessa nyt sijaitsevan veneiden vesillelaskupaikan säilyttämistä tai vastaavanlaisen paikan tekemistä myös tälle puolelle kaupunkia johonkin nykyisen paikan lähialueelle. Matti Salonen esitteli sitten välittömästi, että kyseinen uusi lähialueelle sijoittuva vesillelaskupaikka on jo määriteltä toteutettavaksi Hirvensalon puolelle nykyisen paikan vastarannalle.

Muistion vakuudeksi:

Mikko Ahola

Markku Ahti