

**MT 180 (KURKELANTIE-  
KIRJALANSALMI)  
ASEMAKAAVA JA  
ASEMAKAAVAN  
MUUTOS, A3000,  
PIISPANRISTI**

**Kaavaselostus 15.1.2025**

1. Perus- ja tunnistetiedot	3
1.1 Tunnistetiedot	3
1.2 Kaava-alueen sijainti	3
1.3 Kaavan tarkoitus	4
1.4 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista	5
1.5 Muut kaavatyön taustatiedot ja selvitykset	5
2. Tiivistelmä	5
3. Lähtökohdat	5
3.1 Selvitys suunnittelualueen olosuhteista	5
3.1.1 Nykytilanne	5
3.1.2 Luonto ja luonnonympäristö	6
3.1.3 Rakennettu ympäristö	6
3.1.4 Ympäristöhäiriöt	7
3.1.5 Maanomistus	7
3.1.6 Tonttijako ja rekisteri	7
3.1.7 Pohjakartta	7
3.2 Suunnittelutilanne	8
3.2.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet	8
3.2.2 Maakuntakaava	8
3.2.3 Turun kaupunkiseudun rakennemalli	9
3.2.4 Yleiskaava	10
3.2.5 Asemakaava	11
3.2.6 Rakennusjärjestys	12
4. Asemakaavan suunnittelun vaiheet	13
4.1 Suunnittelun käynnistäminen ja vireille tulo	13
4.2 Osallistuminen ja kaavatyön vaiheet	13

4.3	Kaavaehdotuksen asettaminen julkisesti nähtäville	15
4.4	Asemakaavan hyväksyminen	17
4.5	Sopimukset	17
4.6	Asemakaavan tavoitteet	17
5.	Asemakaavan kuvaus	18
5.1	Mitoitus	18
5.2	Aluevaraukset	18
5.2.1	Korttelialueet	18
5.2.2	Muut alueet	18
5.3	Kaavan vaikutukset	19
6.	Asemakaavan toteutus	21

## 1. Perus- ja tunnistetiedot

---

### 1.1 Tunnistetiedot

Kaarinan kaupunki, Piispanristi

Mt 180 (Kurkelantie-Kirjalansalmi) asemakaava ja asemakaavan muutos, A3000, Piispanristi.

Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella muutetaan Kaarinan kaupungin Piispanristin 3. kaupunginosan, liikenne-, katu-, puisto- ja suojaviheraluetta sekä Keskustan, 5. kaupunginosan, kortteleiden 5045 ja 5047 osat sekä liikenne-, katu-, puisto- lähivirkistys- ja suojaviheraluetta.

Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella muodostuu Kaarinan kaupungin Piispanristin, 3. kaupunginosan, liikenne-, katu-, puisto- ja suojaviheralueet sekä Keskustan, 5. kaupunginosan, korttelin 5045 tontti 16 sekä liikenne-, katu- ja suojaviheralueet.

Jani Laasanen, kaavasuunnittelija, Kaarinan kaupunki/kaavoitus

Asemakaavat ja asemakaavojen muutokset ovat tulleet vireille, Kaarina-lehti (12.1.2022).

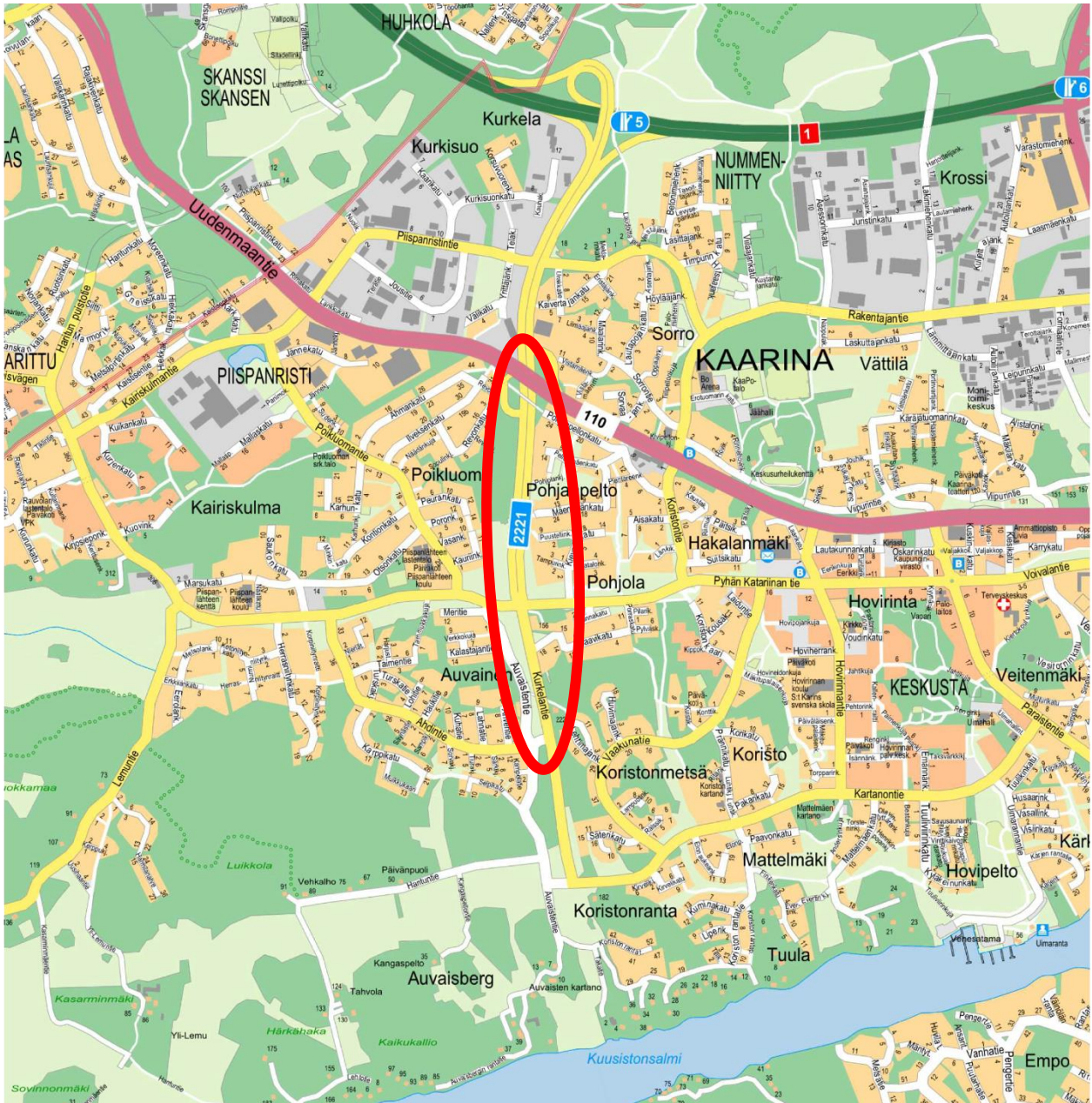
Kaupunginvaltuusto on hyväksynyt asemakaavan ja asemakaavan muutoksen 10.2.2025.

### 1.2 Kaava-alueen sijainti

Hankkeen koko suunnittelualue käsittää Mt 180 tiesuunnitelman mukaiset alueet Turku-Helsinki – moottoritien ja Kirjalansalmen sillan välisellä alueella.

Asemakaavat ja asemakaavan muutokset laaditaan Turku-Helsinki –moottoritien ja Kuusistonsalmen väliselle alueelle.

Mt 180 (Kurkelantie – Kirjalansalmi) tiesuunnitelman mukainen asemakaavan muutos A3000, Piispanristi, käsittää Uudenmaantien eritasoliittymän ja Ahdintien välisen alueen.



Kuva 1 Opaskarttaote

### 1.3 Kaavan tarkoitus

Tavoitteena on laatia tarvittavat asemakaavat ja asemakaavojen muutokset, jotta Mt 180 välillä Turku-Helsinki –moottoritie – Kuusistonsalmi voidaan toteuttaa Väyläviraston / Varsinais-Suomen ELY-keskuksen laatiman tiesuunnitelman mukaisesti. Hankkeella turvataan Turunmaan saariston päälliikenneyhteyden toimivuus tukien samalla Kaarinan keskustan kehittämistä vähentämällä keskustan liikennemääriä ja ruuhkautumista.

## 1.4 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista

1. Tilastolomake
2. Tiesuunnitelman vaikutusten arviointi
3. Asemakaavakartta
4. Yhteenveto muistutuksista, lausunnoista ja vastineista

## 1.5 Muut kaavatyön taustatiedot ja selvitykset

- Tiesuunnitelma: Mt 180 parantaminen rakentamalla uusi yhteys välille Kurkela etl – Kuusisto, Kaarina
- Tiesuunnitelman mukaiset selvitykset ja vaikutusten arvioinnit

## 2. Tiivistelmä

---

Suunnittelualue sijaitsee Kaarinan kaupungin alueella, Kurkelan eritasoliittymän kohdalla osin Turun kaupungin alueella, välillä Poikluoman eritasoliittymä - Kartanontie (parannettava osuus) ja Kartanontien liittymä - Kirjalansalmen silta (uusi tieyhteys). Suunnitteluosuus on pituudeltaan noin 6 km. Tienpitäjänä toimii Väylävirasto ja Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus). Suunniteltava tiejakso alkaa valtatieltä 1 Kurkelan eritasoliittymästä ja liittyy Kuusiston saarella tiesuunnitelmaan "Mt180 Kirjalansalmen silta". Kurkelantiehen liittyy Piispanristintien, Pyhän Katariniantien ja Kartanontien katuliittymät. Tavoitteena on laatia tarvittavat asemakaavat ja asemakaavojen muutokset, jotta Mt 180 välillä Turku-Helsinki –moottoritie – Kuusistonsalmi voidaan toteuttaa Väyläviraston / Varsinais-Suomen ELY-keskuksen laatiman tiesuunnitelman mukaisesti. Hankkeella turvataan Turunmaan saariston pääliikenneyhteyden toimivuus tukien samalla Kaarinan keskustan kehittämistä vähentämällä keskustan liikennemääriä ja ruuhkautumista. Kaavatyö perustuu samaan aikaan laadittavan tiesuunnitelmaan, jota on valmisteltu yhteistyössä Varsinais-Suomen ELY-keskuksen, Sitowise Oy:n ja Kaarinan kaupungin kesken.

## 3. Lähtökohdat

---

### 3.1 Selvitys suunnittelualueen olosuhteista

#### 3.1.1 Nykytilanne

Kaarinan läntisen ohikulkutien rakentamista on käsitelty eriasteisissa suunnitelmissa jo 1960-luvulta alkaen. Kaarinan kaupungin maankäyttöä on keskustan länsipuolella suunniteltu mahdollista rakentamista silmällä pitäen. Tämä näkyy muun muassa Kurkelantien sijoittumisessa ja sen väljyydessä, joka turvaa mahdollisen uuden maantien rakentamisen ja kehittämisen nykyisen Kurkelantien kohdalle sekä sen jatkeelle Kuusistonsalmen ylitse Kuusiston saarelle ja edelleen Kirjalansalmen sillan kautta saaristoon.

Mt 180 alustava yleissuunnittelu ja ympäristövaikutusten arviointi (YVA) käynnistyivät vuoden 2006 alussa. YVA-menettely päättyi 31.1.2009. Yleissuunnitelma "Mt 180 Kaarinan läntinen ohikulkutie,



Kaarina ja Turku” valmistui vuonna 2010. Yleissuunnitelman hyväksymispäätös on annettu 21.9.2017.

Yleissuunnitelmaan perustuvan tiesuunnitelman laatimisen valmistelu on käynnistynyt loppuvuodesta 2020. Väylävirasto on hakenut asemakaavojen muutoksia Mt 180 suunnittelualueelle välillä Turku-Helsinki –moottoritie – Kuusisto niiltä osin kuin nykyiset asemakaavat eivät ole laadittavan tiesuunnitelman mukaisia. Tarvittaessa on varauduttu laatimaan myös uutta asemakaavaa. Asemakaavat ja asemakaavojen muutokset laaditaan tien toteuttamisen mahdollistamiseksi.

Hanketta koskevat asemakaavat ja asemakaavan muutokset ovat olleet mukana kaupunginhallituksen hyväksymässä kaavoitusohjelmassa (khal 8.3.2021 § 41) yhtenä kokonaisuutena. Kaavoitusohjelmassa 2022 on tiesuunnitelman mukaiset asemakaavat ja asemakaavan muutokset esitetty kolmena erillisenä kaavatyönä. Hanketta koskevat kaavaluonnokset on käsitelty kaupunkikehityslautakunnassa yhdessä pykälässä 2.11.2022 § 100. Myös kaavaselostus on ollut luonnosvaiheessa kaavahankkeille yhteinen.

Kaavaehdotukset on hyväksytty erikseen, jotta niihin kohdistuvat mahdolliset muistutukset voidaan kohdistaa oikeaan kaavahankkeeseen. Myös asemakaavojen hyväksymiskäsittelyt on tehty osa-alueiden osalta erillisinä.

### **3.1.2 Luonto ja luonnonympäristö**

Tuleva tiealue on Piispanristin suunnittelualueella jo rakennettu ja liikennekäytössä. Tie levennetään 2-ajorataiseksi maantiekseksi Uudenmaantien ja Kartanontien välisellä alueella. Tien leventäminen voidaan tehdä suurimmaksi osaksi nykyisellä tiealueella. Alueen luonnonympäristö koostuu nykyisin tien piennaralueista. Poikluoman asuntoalueen kohdalla on Kurkelantien länsipuolella leveämpi luonnon-tilainen joutomaa-alue. Maantiehankkeen valmistelun yhteydessä on laadittu luontoselvitys.

### **3.1.3 Rakennettu ympäristö**

Kurkelantie kulkee pääosin olemassa olevan rakennetun taajaman halki. Piispanristin suunnittelualueella tien varsi on osittain asuntoaluetta. Tiealueella ei ole rakennussuojelukohteita tai muinaismuistokohteita. Poikluomassa sijaitsee aivan maantien länsipuolella historiallinen kylänpaikka, Poikluoma. Se on mainittu vuodesta 1471 alkaen. Vuonna 1540 kylässä oli kaksi verotaloa, jotka niiden omistajaksi tulleet turkulainen porvari Henrik Skeppare 1850-luvulla yhdisti. Näkyy 1600-luvulta saakka epätarkasti paikannettavana ja vasta 1800-luvulla tonttimaasta on tarkempia karttoja. Tonttia on tuhoutunut Kurkelantietä rakennettaessa, mutta ainakin viimeisen rakennuskannan jäännöksiä on vielä alueella nähtävissä. Vuonna 2022 tehdyssä tarkastuksessa koekuopitettiin kohteen itäosaa aluerajan määrittämiseksi. Paikalta ei havaittu kiinteään muinaisjäännökseen viittaavia rakenteita. Kohteen pohjoispuolella sijaitsee rakennushistoriallisesti ja ympäristöllisesti arvokas Mäenpään tila.

Lähde: Turun museokeskus: Museon informaatioportaali.

### **Palvelut ja työpaikat**

Suunnittelualue käsittää Mt 180 liikennealueen sekä siihen rajoittuvia yleisiä alueita, eikä siten sisällä palveluita eikä työpaikkoja.

### **Virkistys**

Suunnittelualue ei sisällä virkistysalueita. Liikennealue rajautuu lähivirkistysalueisiin Pohjanpellon ja Koriston kohdalla maantien itäpuolella ja Auvaisissa maantien länsipuolella.

## Liikenne

Tiesuunnitelmassa on esitetty maantielle 180 yksi liittymä Pyhän Katariinan tien kohdalle. Liittymä on suunniteltu toteutettavaksi valo-ohjattuna tasoristeyksenä. Liittymässä tehdään uusia kaistajärjestelyjä lisääntyvän liikenteen sujuvuuden turvaamiseksi. Pyhän Katariinan tien läheisyydessä olevaan katuverkkoon tehdään jonkin verran muutoksia muun muassa Auvaistentiellä ja Pyhän Katariinan tiellä. Muutosten tarkoituksena on turvata valo-ohjatun liittymän välityskyky. Nykyinen Ahdintien liittymä lakkaa maantien toteuttamisen yhteydessä.

Tiesuunnitelmassa varaudutaan lisäksi jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kehittämiseen.

## Yhdyskuntatekniikka ja muut verkostot

Tiealueen halki kulkee useita yhdyskuntateknisiä verkostoja kuten sähkö-, vesihuolto- ja kaapeliliinjoja. Maantien toteuttaminen ja parantaminen saattavat aiheuttaa muutostarpeita verkostoihin ja rakentamistilanteessa häiriöitä olemassa olevien verkostojen toimintaan. Maantien suunnittelu ja toteuttaminen tehdään yhteistyössä verkkoyhtiöiden sekä operaattorien kanssa, jolloin häiriöiden vaikutukset jäävät vähäisiksi.

Pyhän Katariinan tien varrella kulkee 110 kV voimalinja. Sille on osoitettu sen vaatima rasitealue asemakaavassa.

### 3.1.4 Ympäristöhäiriöt

Maantien rakentaminen aiheuttaa lisääntyvää liikennemelua. Tavoitteena on turvata elinympäristön viihtyisyys minimoimalla ympäristöhaitat muun muassa melusteitä rakentamalla. Tavoitteena on, että valtioneuvoston periaatepäätöksen 993/1992 mukaiset melun ohjearvot eivät ylitä hankkeen vaikutusalueen asuin- ja vapaa-ajankiinteistöillä eivätkä virkistys- ja luonnonsuojelualueilla.

Hankkeen valmistelun yhteydessä on laadittu meluselvitys, jonka perusteella on tiesuunnitelmassa ja asemakaavassa esitetty tarvittavat meluntorjuntatoimenpiteet.

### 3.1.5 Maanomistus

Suunnittelualue on suurimmaksi osaksi valtion omistamaa maantien aluetta. Maantiealueen ulkopuolella tiesuunnitelman mukaisella tarkastelualueella on sekä Kaarinan kaupungin, että yksityisten maanomistajien omistamia alueita. Tiesuunnitelman perusteella tehdään tarvittaessa järjestelyjä maanomistukseen.

### 3.1.6 Tonttijako ja rekisteri

Suunnittelualue on kiinteistörekisterissä.

### 3.1.7 Pohjakartta

Kaarinan kaupungin kiinteistö- ja paikkatietolaitos päivittää pohjakarttaa aina asemakaavojen laatimisen tai uudisrakentamisen yhteydessä.



## 3.2 Suunnittelutilanne

### 3.2.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Uuden maantieteyhteyden näkökulmasta merkittävimmät alueidenkäyttötavoitteet ovat:

VAT 14.12.2017 – 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 elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiseksi sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.
- Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.

VAT 14.12.2017 – Tehokas liikennejärjestelmä

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

### 3.2.2 Maakuntakaava

Maakuntakaavassa suunnittelualue on merkitty maantiekiksi.

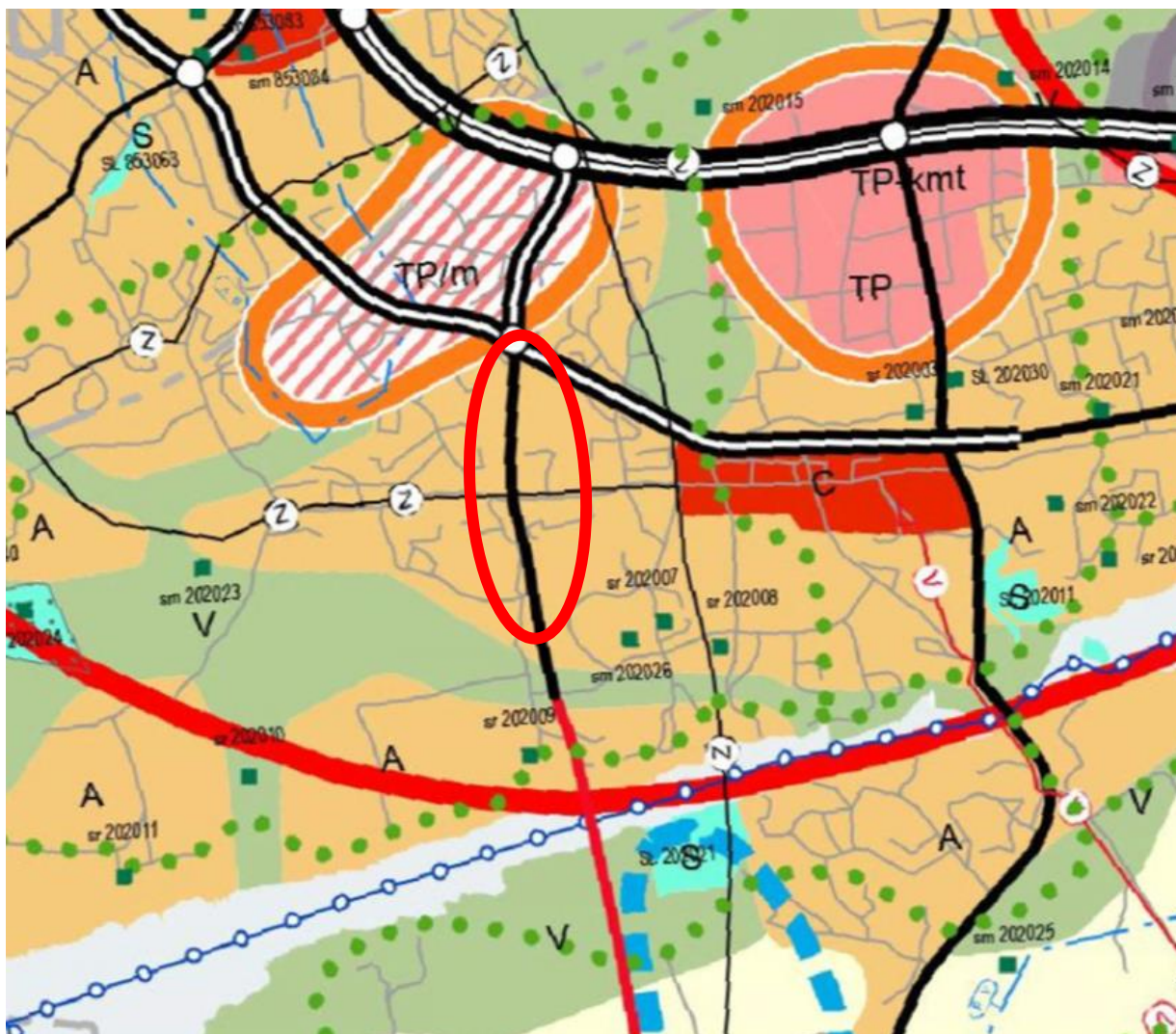
Mt 180 varren aluevaraukset ovat maakuntakaavassa muuttuvaa taajamatoimintojen aluetta, A.

Suunnittelualue sijaitsee kaupunkikehittämisen kohdealueella.

Kansainvälisesti, valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai seudullisesti merkittävä, ensisijaisesti kehitettävä maakunnallista vetovoimaisuutta vahvistava alue.

Suunnittelumääräys: Alueen vetovoimaisuutta tulee parantaa kokonaisvaltaisella kaupunkisuunnittelulla. Alue, jolla yhdyskuntarakennetta tulee tiivistää ja rakentamistehokkuutta lisätä. Rakenteen tiivistämisen tulee olla ympäristön laatua kehittävää ja ominaispiirteet huomioivaa. Alueen kehittämisen tulee tukea kävely-, pyöräily- ja joukkoliikennereittien parantamista sekä edistää palveluiden saavutettavuutta ja turvaamista. Alueen kehittämisessä tulee turvata luonto-, kulttuuriympäristö- ja maisema-arvot sekä yhtenäisten virkistysalueiden ja ekologisten yhteyksien jatkuvuus.

Maakuntakaavassa on osoitettu itä-länsi suuntainen voimalinjavarauksen suunnittelualueen halki.



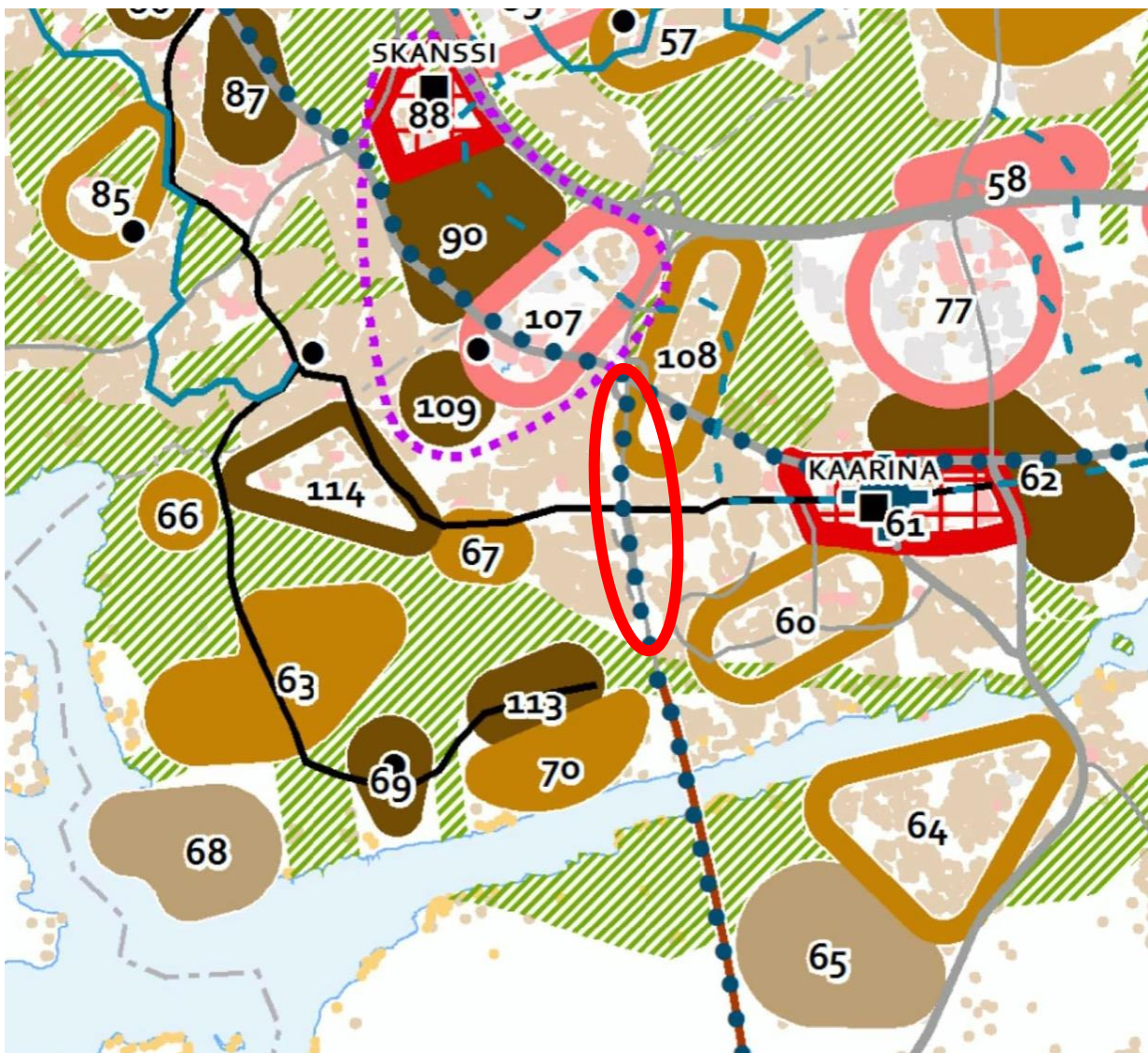
Kuva 2 Ote maakuntakaavasta

### 3.2.3 Turun kaupunkiseudun rakennemalli

Kaupunkiseudun rakennemallissa suunnittelualueen välittömään ympäristöön kohdistuu seuraava määräys:

- Uudenmaantien ja Kuusistonsalmen välille on osoitettu tiheävuoroinen seutulinja.
- Suunnittelualue rajoittuu pohjoisessa rakennemallin alueeseen 108; Piispanristi – Sorro: täydentävä tiivis asuntoalue. Asukasmäärän tavoitteellinen kasvu on noin 300 asukasta.





Kuva 3 Ote Turun kaupunkiseudun rakennemallista

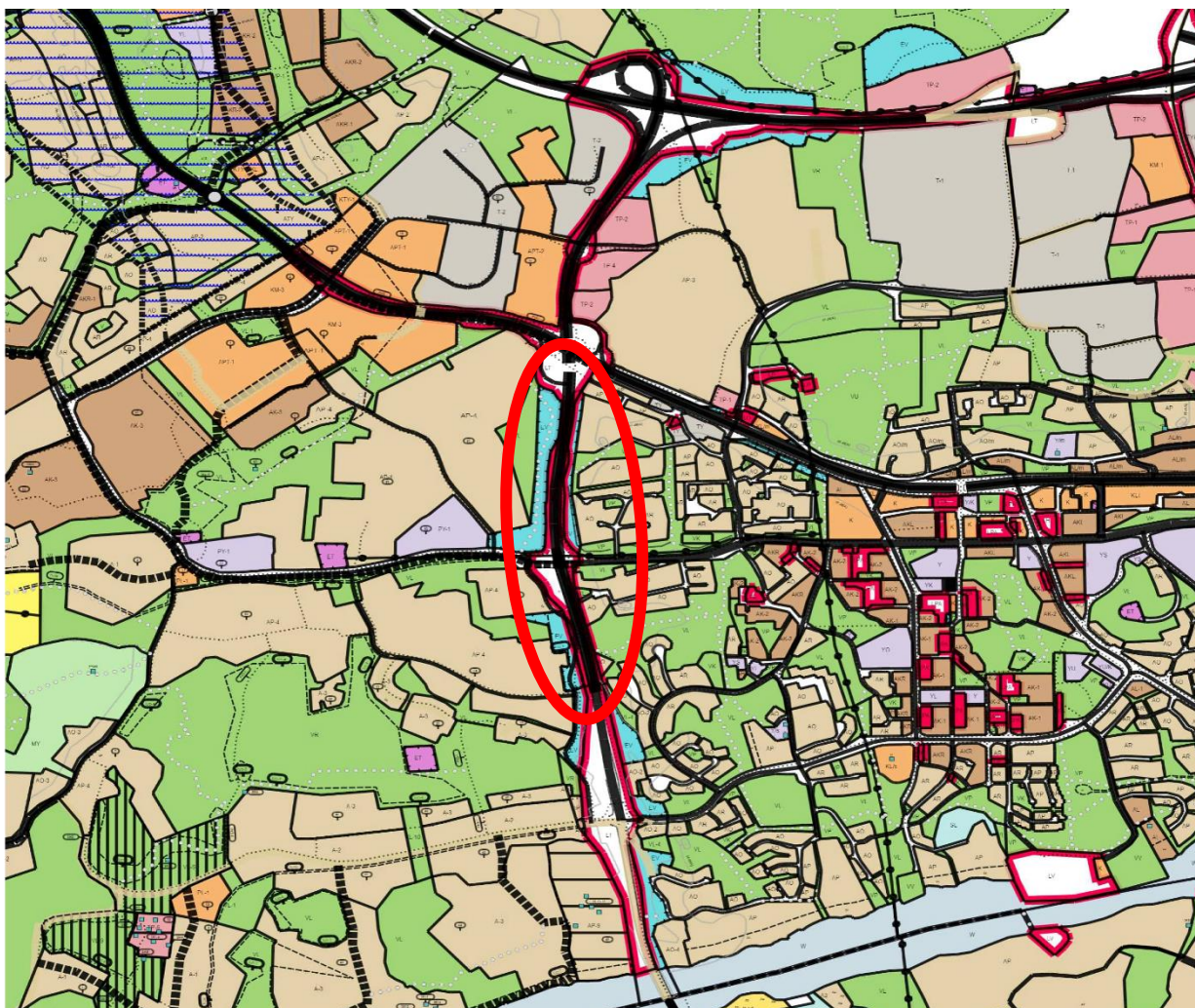
### 3.2.4 Yleiskaava

Suunnittelualueella ovat voimassa seuraavat osayleiskaavat:

- K3005; Kaarinan läntisen ohikulkutien osayleiskaava (10.10.2012)
- K3006; Lemunniemen osayleiskaavan muutos (24.4.2019 / 24.2.2021)
- K5003; Keskustan osayleiskaava (9.5.2001)

Osayleiskaavassa tiesuunnitelman mukaiset alueet ovat liikennealuetta, LT. Tiealue rajoittuu suunnittelualueella pääasiassa suojaviheralueisiin, EV, sekä paikoin lähivirkistysalueisiin, VL, ja pientalovaltaisiin asuntoalueisiin, AO ja AP-4.





Kuva 4 Ote yleiskaavasta

### 3.2.5 Asemakaava

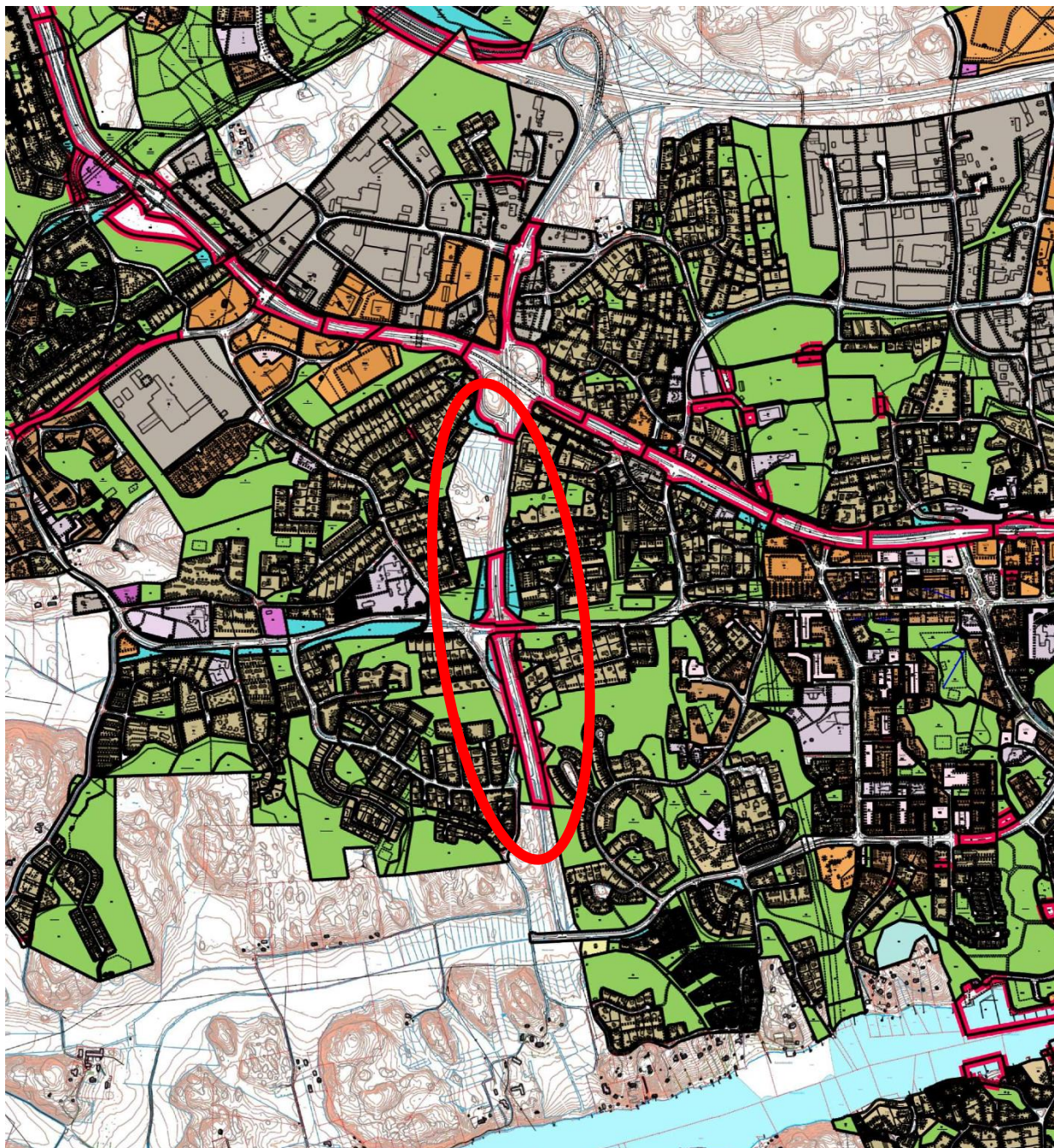
Suunnittelualueella ovat voimassa seuraavat asemakaavat:

- A3222; Etelä-Poikluoman asemakaavan sekä Poikluoman, Harmilanmäen, Auvaisten ja Auvaisteentien asemakaavojen muutos (18.11.1987)
- A3423; Auvaisten asemakaavan muutos (7.8.1989)
- A3424; Auvaisteentien asemakaava ja Auvaisten asemakaavan muutos (21.4.1981)
- A4200; Kurkelan asemakaavan muutos (10.2.1993)
- A5045; Koristonmetsän asemakaava ja asemakaavan muutos (2.5.1988)
- A5047; Koristonmetsän asemakaavan muutos (20.1.2010)
- A5509; Pohjolan alueen asemakaava (19.2.1986)

Osa tiesuunnitelman mukaisesta alueesta on asemakaavoittamatonta.



Voimassa olevissa asemakaavoissa pääosa tiesuunnitelman alueella on osoitettu maantien alueeksi, LT. Paikoin suunnittelualueen välittömässä läheisyydessä on myös muita yleisiä alueita ja asumiseen tarkoitettuja korttelialueita. Osa korttelialueista ulottuu maantien mukaiselle alueelle.



Kuva 5 Ote asemakaavasta

### 3.2.6 Rakennusjärjestys

Kaarinan kaupungin rakennusjärjestys on tullut voimaan 1.7.2019.

## 4. Asemakaavan suunnittelun vaiheet

---

### 4.1 Suunnittelun käynnistäminen ja vireille tulo

Väylävirasto on hakenut asemakaavojen muutoksia Mt 180 suunnittelualueelle välillä Turku-Helsinki –moottoritie – Kuusisto niiltä osin kuin nykyiset asemakaavat eivät ole laadittavan tiesuunnitelman mukaisia. Tarvittaessa on varauduttu laatimaan myös uutta asemakaavaa. Hanketta koskevat asemakaavat ja asemakaavan muutokset ovat olleet mukana kaupunginhallituksen hyväksymässä kaavoitusohjelmassa (khall 8.3.2021 § 41). Kaupungin eri toimialojen yhteinen aloituspalaveri pidettiin 26.11.2021.

Asemakaavoja ja asemakaavojen muutoksia koskeva osallistumis- ja arviointisuunnitelma on hyväksytty kaupunkikehityslautakunnassa 15.12.2021 § 106. Kaavan vireille tulosta on ilmoitettu Kaarina-lehdessä 12.1.2022.

### 4.2 Osallistuminen ja kaavatyön vaiheet

Asemakaavojen vireille tulon yhteydessä on osallisille ilmoitettu kaavatyön käynnistymisestä kirjeitse. Kirje on sisältänyt kuulutuksen vireille tulosta ja osallistumis- ja arviointisuunnitelman. Kaarina-lehden kuulutuksessa on lisäksi esitetty mahdollisuus ilmoittautua osalliseksi asemakaavatyöhön.

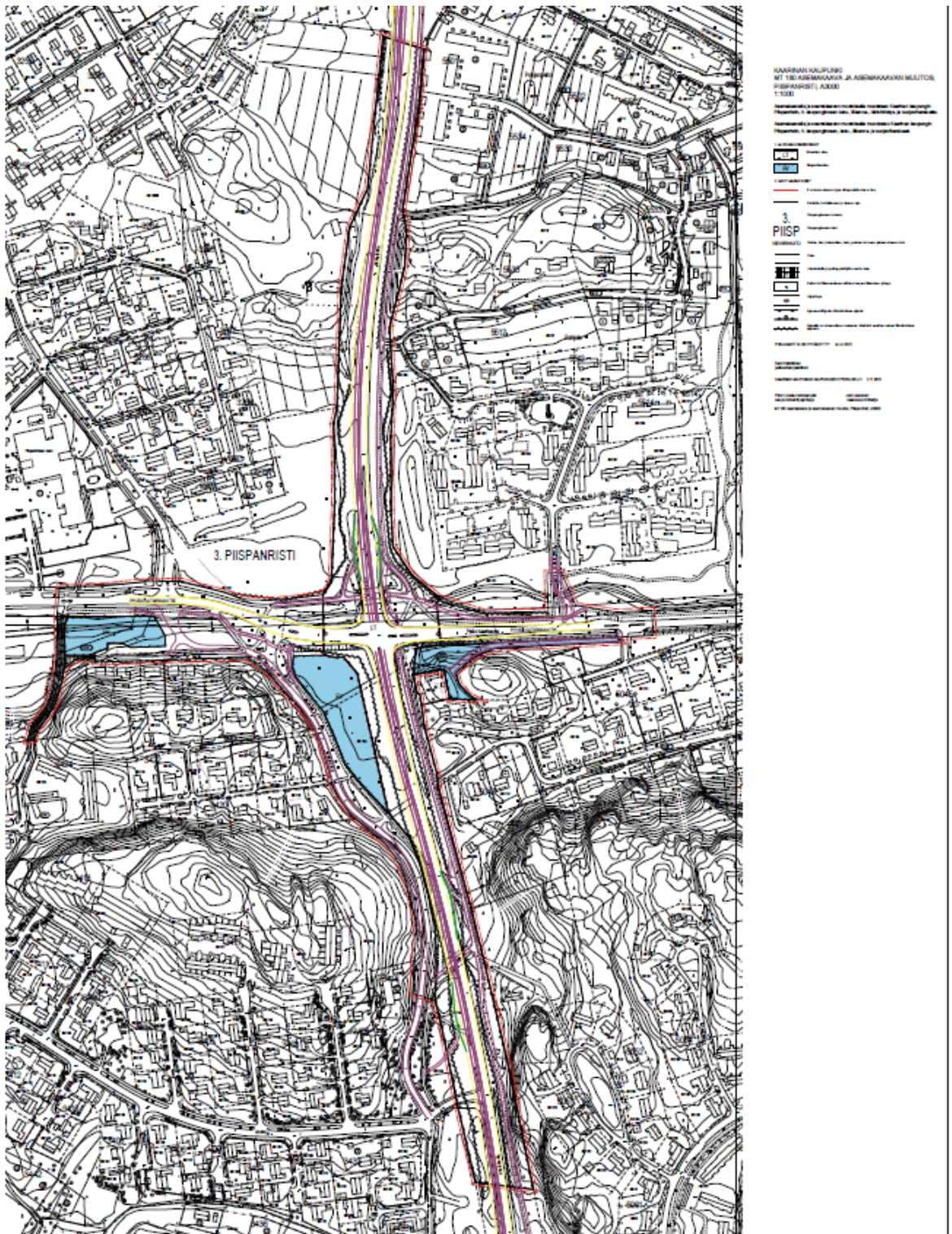
Asemakaavojen osallisia ovat:

- Kaava-alueen maanomistajat
- Kaava-alueen naapureina olevat asukkaat, yritykset ja maanomistajat
- Kaupungin toimialat: rakennusvalvonta, ympäristönsuojelu, infrapalvelut
- Valtion viranomaiset: Väylävirasto, Varsinais-Suomen liitto, Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Turun museokeskus
- Muut yhteisöt: Varsinais-Suomen pelastuslaitos, Caruna oy
- Ne jotka katsovat olevansa osallisia

Tiesuunnitelmaluonnoksesta sekä siihen liittyvistä kaavaluonnoksista pidettiin yleisötilaisuus 25.10.2022 Kaarina-talon Kaarina-salissa.

Eri osa-alueiden kaavaluonnoksia käsiteltiin kaupunkikehityslautakunnassa samanaikaisesti, jossa kaavaluonnokset hyväksyttiin 2.11.2022 § 100. Luonnokset olivat osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti nähtävillä 9.-30.11.2022.





Kuva 6 Kaavaluonnos A3000, Piispanristi, Kaupunkikehityslautakunta 2.11.2022 § 100

Nähtävillä olleista kaavaluonnoksista saapui kuusi kirjallista mielipidettä. Mielipiteet liittyivät lähinnä tiesuunnitelman laatimiseen ja sen yksityiskohtiin. Luonnoksesta saapuneet palautteet on lähetetty tiedoksi tiesuunnitelman valmistelusta vastaavalle taholle 21.12.2022. Yksi mielipiteistä kohdistui osittain Piispanristin osa-alueen, A3000, alueelle. Mielipiteessä esitetään, että valo-ohjatuksi risteyksiksi osoitetut liittymät toteutetaan kiertoliittyminä. Palautteeseen on annettu kaupunginhallituksen vastine kaavaehdotuksen käsittelyn yhteydessä.

Tiesuunnitelmaa on luonnosvaiheen jälkeen täydennetty muun muassa tarkennetulla meluntorjuntasuunnitelmalla, joka on tuotu määräyksinä näkyviin myös kaavaehdotukseen.

Tiesuunnitelmaehdotuksesta pidettiin yleisötilaisuus 3.4.2024 Kaarina-talon Kaarina-salissa.

### **4.3 Kaavaehdotuksen asettaminen julkisesti nähtäville**

Kaarinan kaupunginhallitus on hyväksynyt asemakaavaehdotuksen 17.6.2024 § 134. Hyväksytty kaavaehdotus on ollut julkisesti nähtävillä 7.8.-6.9.2024. Asemakaavaehdotuksesta pyydettiin lausunnot Väylävirastolta, Varsinais-Suomen liitolta, Varsinais-Suomen ELY-keskukselta, Turun museokeskuksesta, ympäristölautakunnalta, tekniseltä lautakunnalta, sivistyslautakunnalta, vapaa-ajan lautakunnalta, hyvinvointijaostolta, Caruna Oy:ltä, terveystarkastajalta, paikkatietopäälliköltä ja Varsinais-Suomen pelastuslaitokselta.

Lausunnon antoivat Varsinais-Suomen ELY-keskus, Turun museokeskus, tekninen lautakunta, sivistyslautakunta ja Caruna oy. Varsinais-Suomen liiton maankäyttöjaosto on kokouksessaan 23.9.2024 päättänyt, että se ei anna lausuntoa kaavaehdotuksesta. Ympäristölautakunta on ilmoitusasioissaan 10.9.2024 todennut, että se ei anna lausuntoa kaavaehdotuksesta. Terveystarkastaja ja Varsinais-Suomen pelastuslaitos ovat ilmoittaneet sähköpostitse, että ne eivät anna lausuntoa kaavaehdotuksesta. Paikkatietopäällikkö ei ole antanut lausuntoa kaavaehdotuksesta, mutta on tehnyt tarvittavan pohjakartan tarkistuksen. Väylävirasto, vapaa-ajan lautakunta ja hyvinvointijaosto eivät ole antaneet lausuntoa kaavaehdotuksesta.

Nähtävillä olleista kaavaehdotuksista saapui kaksi (2) muistutusta. Molemmat muistutukset koskevat Piispanristin osa-aluetta.

Muistutusten, lausuntojen ja niiden vastineiden yhteenveto on kaavaselostuksen liitteenä.





## 4.4 Asemakaavan hyväksyminen

Julkisen nähtävillä olon ja lausuntojen saapumisen jälkeen Kaarinan kaupunginvaltuusto hyväksyy asemakaavan. Asemakaavan hyväksymispäätöksestä on mahdollisuus valittaa Turun hallinto-oikeuteen 30 vuorokauden kuluessa pöytäkirjan tultua nähtäville.

Nähtävillä olleeseen kaavaehdotukseen on tehty ennen hyväksymispäätöstä seuraavat tarkistukset ja muutokset:

- Pohjakartta on tarkistettu ja hyväksytty
- Kaavakartan ja -selostuksen perustiedot päivitetty ja tarkistettu
- Kaavan maantiealueen rajausta tarkistettu yhdessä paikassa vähäisessä määrin tiesuunnitelman ja korttelin rajan mukaiseksi. Muutoksen kohteena oleva alue koskee valtion ja kaupungin omistamaa maata.
- Muutettu katualueen rajausta korttelin 3416 tontin 1 kohdalla rajan mukaiseksi.
- Lisätty voimalinjan aluevaraus kaavakarttaan Carunan lausunnon mukaisesti.
- EV-alueen ajoyhteysmerkintä rajattu paremmin havaittavaksi.
- Kaavaselostuksen vaikutusten arviointia on täydennetty ELY-keskuksen lausunnon mukaisesti.
- Maa-aineksia koskevat tiedot on päivitetty ELY-keskuksen lausunnon mukaisesti.
- Kaavaselostukseen lisätty maininta Poikluoman muinaisjäännöksestä ja tarkistettu pohjakarttaan sen rajausta.
- Kaavaselostuksen liitteet päivitetty tarvittavin osin.

## 4.5 Sopimukset

Asemakaavan laatiminen ei edellytä kaavoitukseen liittyvien sopimusten tekemistä. Kaavamuutokseen liittyvistä kiinteistötoimituksista ja mahdollisista maakaupoista tai lunastuksista sovitaan erikseen. Tarvittavat maanhankinnat liikennealueen maanomistuksen järjestämiseksi tekee Väylävirasto/Varsinais-Suomen ELY-keskus.

## 4.6 Asemakaavan tavoitteet

Tavoitteena on laatia tarvittavat asemakaavat ja asemakaavojen muutokset, jotta Mt 180 välillä Turku-Helsinki –moottoritie – Kuusistonsalmi voidaan toteuttaa Väyläviraston / Varsinais-Suomen ELY-keskuksen laatiman tiesuunnitelman mukaisesti. Hankkeella turvataan Turunmaan saariston pääliikenneyhteyden toimivuus tukien samalla Kaarinan keskustan kehittämistä vähentämällä keskustan liikennemääriä ja ruuhkautumista. Asemakaavat ja asemakaavojen muutokset on laadittu tiesuunnitelman mukaisena ja yhteistyössä hankkeen suunnittelutyöryhmän kanssa. Kaupunki tekee asemakaavojen muutosten yhteydessä vähäisiä kaavateknisiä tarkistuksia liikennealueen ulkopuolella.

## 5. Asemakaavan kuvaus

---

### 5.1 Mitoitus

Asemakaava ja asemakaavan muutos ei sisällä uusia rakennuksia. Asemakaavan perusteella voidaan toteuttaa tarpeelliset maantiejärjestelyt sekä siihen liittyvät katu- ja kevyen liikenteen järjestelyt ja melusteet. Suunnittelualue käsittää yhden rakennetun omakotitontin, joka on mukana korttelialueen rajojen tarkistuksen ja ajoyhteyden järjestämisen vuoksi.

### 5.2 Aluevaraukset

#### 5.2.1 Korttelialueet

##### Erillispientalojen korttelialueet, AO

Asemakaavassa ja asemakaavan muutoksessa korttelin 5045 tontti 16 on erillispientalojen korttelialuetta, AO. Tontti on rakennettu ja se on mukana suunnittelualueessa lähinnä korttelialueen rajojen tarkistuksen ja ajoyhteyden järjestämisen vuoksi. Tontin kerrosluku on I u ½ ja tehokkuusluku e=0.20. Tontilla sijaitsee myös autotalli / varastorakennus Kurkelantien puoleisella sivulla. Piharakennuksen sijainti on huomioitu rakennusalan rajauksella ja määräyksellä, a/t; Rakennusala, jolle saa sijoittaa autokatoksen ja talousrakennuksen.

#### 5.2.2 Muut alueet

##### Liikennealueet, LT

Mt 180 tarvitsema alue on osoitettu asemakaavassa ja asemakaavan muutoksessa maantien alueena, LT. Maantien alueelle on merkitty tiesuunnitelman mukaiset alikulkuristeysten alueet. Lisäksi asemakaavassa on todettu tiesuunnitelman mukaiset melusteet ja niiden korkeudet. Osa melusteista on rakennettu ja osa on rakentamattomia. Melusteiden sijainti on asemakaavassa osoitettu likimääräisesti. Liikennealueen rajaus on tehty tiesuunnitelman mukaisesti. Tästä johtuen nykyistä maantiealuetta levennetään korttelin 5533 länsipuolella olevan lähivirkistysalueen kohdalla sekä itäpuolella olevalla kaavoittamattomalla alueella. Maantiealueen leventämiseen on tarvetta myös korttelin 5047 kohdalla, jossa kapea kaistale nykyistä korttelialuetta lunastetaan osaksi maantiealuetta. Kaavamuutokseen liittyvistä kiinteistötoimituksista ja mahdollisista maakaupoista tai lunastuksista sovitaan erikseen. Tarvittavat maanhankinnat liikennealueen maanomistuksen järjestämiseksi tekee Väylävirasto/Varsinais-Suomen ELY-keskus. Lisäksi aivan suunnittelualueen eteläosassa nykyistä maantiealuetta levennetään sen itäpuolella lähivirkistysalueelle ja länsipuolella kaavoittamattomalle alueelle. Vastaavasti maantien aluetta kavennetaan hieman Pyhän Katariinan tien risteysalueen kohdalla sekä länsi- että itäpuolella.

##### Katualueet

Asemakaava ja asemakaavan muutos sisältää Pyhän Katariinan tien, Auvaistentien, Meritien, Kievarinkadun, Poikluomantien, Ahdintien ja Tammukkakujan katualueita.

Osa mukana olevista katualueista liittyy maantien liittymien toteuttamiseen siten, että niitä parannetaan ja paikoin myös siirretään, jotta liittymien välityskykyä voidaan parantaa. Osittain muutoksilla parannetaan Ahdintien liittymän katkaisusta johtuvaa liikennemäärien lisääntymistä Auvaistentiellä.



Kievarinkadun liittymää siirretään hieman kauemmaksi itään Pyhän Katariinan tiellä maantieliittymän välityskyvyn parantamiseksi.

Tammukkakuja on rakennettu toisin kuin nykyisessä kaavassa on osoitettu. Kaupunki tekee omista tarpeistaan vähäisen tarkistuksen nykyiseen kaavaan sen kohdalla, jotta kaavallinen ja todellinen tilanne vastaavat toisiaan.

### **Suojaviheralueet, EV ja EV-1**

Asemakaava ja asemakaavan muutos sisältää suojaviheralueita, EV, kolmessa eri paikassa. Läntisin suojaviheralue ei liity suoraan hankkeeseen, vaan on kaavassa lähinnä kaupungin omien tarpeiden vuoksi. Pyhän Katariinan tien varrella sijaitseva kapea suojaviheralue toimii myös ajoyhteytenä korttelin 5045 tontille 16 sekä kahdelle muulle, kaava-alueeseen kuulumattomalle tontille. Ajoyhteys korvaa nykyisen kulkuyhteyden hyvin lähellä Kurkelantien liittymää.

Pyhän Katariinan tien ja Kurkelantien lounaispuolella sijaitsevalle suojaviheralueelle, EV-1, voidaan sijoittaa rakentamisen yhteydessä syntyviä ylijäämämaita pysyvästi. Sijoitettavilla maamassoilla on positiivinen vaikutus meluntorjuntaan. Sijoitusalueet pääosin metsitetään, mutta sopivaan sijaintiin ja maa-ainekseen voidaan perustaa avoimia kasvillisuusalueita niittykasvillisuuden mahdollistamiseksi. Asemakaavan mukaiselle EV-1 alueelle sallitaan kummankin vaihtoehdon mukaiset ratkaisut.

### **Puistot, VP**

Pyhän Katariinan tien ja Poikluomantien risteuksen koillispuolella on pieni puistoalue, VP, joka on nykyisin kaavoittamatonta aluetta. Alue liittyy sen itäpuolella olevaan nimeämättömään asemakaavoitettuun puistoon.

## **5.3 Kaavan vaikutukset**

Asemakaavat ja asemakaavan muutokset perustuvat Mt 180 (Kurkelantie) tiesuunnitelmaan. Maantien rakentamisen vaikutukset selvitetään lähtökohtaisesti tiesuunnitelman yhteydessä tehtyjen selvitysten perusteella. Tiesuunnitelman laatimisen yhteydessä on tehty seuraavat selvitykset:

- liito-oravaselvitys, kevät 2021
- viitasammakkoselvitys, kevät 2021
- pesimälinnustoselvitys, alkukesä 2021
- kasvillisuus- ja luontoinventointiselvitys, kesä 2021
- lepakkoselvitys, kesä 2021
- Kuusistonsalmen kalatalousselvitys, alkukesä 2021
- meluselvitys, nykytilaselvitys tehty, 2021
- maaperätutkimukset, 2022
- merenpohjan sedimenttitutkimukset, 2022

Hankkeen osalta vaikutusten arvioinnin tekee Väylävirasto / Varsinais-Suomen ELY-keskus. Vaikutusten arvioinnit on kuvattu tiesuunnitelmaselostuksessa. Tiesuunnitelman vaikutusten arviointi on kaavaselostuksen liitteenä.

Kaarinan kaupunki tuo tiesuunnitelman vaikutusten arviointiin täydennyksenä seuraavat omat huomiot asemakaavojen valmistelun näkökulmasta:



**Yhdyskuntarakenne:** Uusi mt 180 kulkee Kaarinan kaupungin alueella tiiviisti rakennetun ympäristön halki erottaen Piispanristin ja Keskustan kaupunginosat toisistaan. Maantien rakentaminen on ollut jo pitkään tiedossa ja se on voitu ottaa jo aiemmin huomioon kaupunkirakennetta kehittäessä. Erityisesti tämä näkyy Piispanristin alueella, jossa maantien erottavan vaikutuksen kautta on sitä voitu kehittää paremmin itsenäisenä kaupunginosakeskuksena. Lisäksi nykyinen maantie Kuusiston ja Krossin välillä siirtyy rakentamisen yhteydessä Kaarinan kaupungin omistukseen, joka parantaa mahdollisuuksia kehittää yhdyskuntarakennetta sen varrella ja erityisesti Kaarinan keskustan itäpuolella. Piispanristin osa-alueella maantie on rakennettu, mutta sitä levennetään tien rakentamisen yhteydessä, joka puolestaan vahvistaa estevaikutusta. Mt 180 toteuttamisella on siten jonkin verran negatiivisia vaikutuksia yhdyskuntarakenteeseen Piispanristin, A3000, asemakaavan ja asemakaavan muutoksen suunnittelualueella.

**Liikenne:** Uusi maantie muuttaa merkittävästi liikennevirtoja Kaarinan kaupungin alueella. Muutoksia on selvitetty tarkemmin tiesuunnitelman valmistelun yhteydessä. Maantien yhdyskuntarakennetta jatkava vaikutus korostuu liikennemäärien lisääntyessä nykyisellä Kurkelantiellä. Lisääntyvät liikennemäärät heikentävät liikkumisen sujuvuutta Kaarinan Keskustan ja Piispanristin kaupunginosien välillä lähes kaikilla liikennemuodoilla lukuun ottamatta ehkä joukkoliikenteen kehittämiseksi syntyviä mahdollisuuksia. Maantien rakentamisen yhteydessä on pyritty vähentämään estevaikutusta myös pyöräilyn ja jalankulun osalta suunnittelemalla muun muassa uusia alikulkuyhteyksiä. Kaarinan kaupunki on lausunnossaan nostanut esiin ruuhkautumisen mahdollisuuden Pyhän Katariinan tien ja Mt 180 valo-ohjatussa risteyksessä ja esittänyt, että liittymäratkaisua voitaisiin vielä pohtia kiertoliittymänä. Sama asia on nostettu esiin myös yhdessä muistutuksessa. Tiesuunnitelmaselostuksen vaikutusten arvioinnissa on todettu, että edellä mainitussa risteyksessä jonoutuminen on Kurkelantiellä vähäistä, mutta sivusuunnilla hieman runsaampaa siten, että jonopituudet toisinaan ylittävät ryhmittymiskaistojen pituudet. Kaarinan kaupungin näkökulmasta mt 180 toteuttaminen valo-ohjattuna liittymänä Pyhän Katariinan tien risteyksessä aiheuttaa kohtalaisesti haitallisia vaikutuksia kaupungin omaan katuverkkoon.

**Elinvoima:** Uusi maantie muuttaa liikennevirtojen muuttuessa myös yritysten asiakasvirtoja. Tämä näkyy erityisesti Krossin alueella, jossa päivittäisen ajoneuvoliikenteen on ennustettu vähenevän noin 3000-4000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Nykyinen liikennemäärä on Krossissa toisaalta todettu myös ongelmalliseksi ruuhkautuvan liikenteen vuoksi. Lisäksi Kaarinan kaupunki kehittyy vahvasti tulevaisuudessa kyseisellä alueella, joka kompensoi ainakin osittain poistuvaa asiakasvirtaa. Uusi maantie ja liikennevirtojen muutos antaa mahdollisuuden kehittää Piispanristin yritysalueen palveluita. Osa Krossin alueen yrityksistä saattaneekin siirtää toimintaansa lähemmäksi uutta maantietä. Mt 180 toteuttamisella on elinvoimaan jonkin verran negatiivisia paikallisia vaikutuksia erityisesti Krossin alueella, mutta merkittäviä positiivisia vaikutuksia nykyisellä Piispanristin yritysalueella tämän asemakaavan pohjoispuolella.

**Luonto:** Tiesuunnitelman yhteydessä on laadittu luontoselvitys. Tiesuunnitelmaselostuksen vaikutusten arvioinnissa on todettu, että kokonaisvaikutukset ympäristöön jäävät niiltä osin vähäisiksi, kun toimenpiteet on esitetty nykyiseen liikennekäytävään. Piispanristin, A3000, suunnittelualueella mt 180 sijoittuu kokonaisuudessaan nykyiseen liikennekäytävään. Tien leventäminen nelikaistaiseksi aiheuttaa nykyisten piennaralueiden supistumista, joka puolestaan heikentää jonkin verran nykyistä luonnonympäristöä. Liikennemäärien kasvu lisää liikkumisen estevaikutusta ihmisten lisäksi myös muun muassa pienten nisäkkäiden osalta. Toisaalta eläinten kulkuyhteydet muuttuvat turvallisemmaksi siellä, missä liikennemäärät vähenevät eli lähinnä Kuusistossa ja Rauhalinnassa. Piispanristin, A3000, suunnittelualueella merkittävin joutomaa-alue sijaitsee maantien länsipuolella, tien ja Poikluoman asuntoalueen välillä. Alue on kaupungin omistuksessa ja se on kaavoittamaton. Myös Auvaisbergin ja Koriston kohdalla maantiehen liittyy lähivirkistysalueita. Kaavan valmistelun yhteydessä on arvioitu mahdollisuuksia vähentää luontokatoa kiihdyttäviä vaikutuksia. Suunnittelualue käsittää Piispanristin, A3000, suunnittelualueella pääosin vain maantien alueen, jonne on vain rajatut

mahdollisuudet esittää luontokatoa hillitseviä vaikutuksia. Yksi parhaista parantamiskohteista on Pyhän Katariinan tien ja Kurkelantien risteuksen lounaispuolelle osoitettu maa-ainesten sijoitusalue. Tiesuunnitelmaselostuksessa on esitetty, että sijoitusalueet pääsääntöisesti metsitetään, mutta sopivaan sijaintiin ja maa-ainekseen voidaan perustaa avoimia kasvillisuusalueita niittykasvillisuuden mahdollistamiseksi. Edellä mainitussa kohteessa avoin niittykasvillisuus kompensoisi tien leventämisestä johtuvaa nykyisen piennarkasvillisuuden vähenemistä. Mt 180 toteuttamisella on tien leventämisen johdosta jonkin verran negatiivisia vaikutuksia luontoon ja luonnonympäristöön Piispanristin, A3000, asemakaavan ja asemakaavan muutoksen suunnittelualueella.

**Ilmastovaikutukset:** Kokonaisuuden näkökulmasta ilmastovaikutuksiin ja liikenteen päästökuormitukseen on otettu kantaa tiesuunnitelman vaikutusten arvioinnissa. Piispanristin asemakaavaa ja asemakaavan muutosta koskevalla suunnittelualueella maantie muuttuu nelikaistaiseksi, joten tien toteuttaminen aiheuttaa rakentamisen aikaisia päästöjä. Lisäksi tehdään muutoksia kaupungin katuverkkoon, joka niin ikään aiheuttaa rakentamisen aikaisia päästöjä. Kaarinan kaupungilla ei ole suunnittelualueella esitetty asemakaavassa sellaisia kaupungin omia hankkeita, jotka aiheuttaisivat merkittäviä ilmastovaikutuksia. Suunnittelualue käsittää Piispanristillä lähinnä vain maantien toteuttamiseen liittyviä toimenpiteitä, jota koskien on tiesuunnitelman vaikutusten arvioinnissa todettu, että suunnitelmassa on otettu huomioon mahdollisuuksien mukaan ilmastomuutoksen tuomat sään ääri-ilmiöt. Nykyistä voimakkaammat sateet ja pidemmät kuivuusjaksot vaativat tieympäristön kasvillisuudelta resilienssiä olosuhteiden muutokseen. Suunnitelmassa on tavoitteena kasvillisuuden kehittyminen luonnon jatkuvan muutoksen kautta ilmastomuutokseen sopeutuvaksi. Mt 180 toteuttamisella ei ole merkittäviä tiesuunnitelman arvioinnista puuttuvia ilmastovaikutuksia Piispanristin, A3000, asemakaavan ja asemakaavan muutoksen suunnittelualueella.

**Ympäristöhäiriöt:** Uuden maantien rakentamisen merkittävin ympäristöhäiriö on liikennemelun lisääntyminen liikennemäärien lisääntyessä. Toteuttamiseen liittyy uusien melusteiden rakentamista ja vanhojen parantamista. Melusteet on suunniteltu niin, että valtioneuvoston periaatepäätöksen 993/1992 mukaiset melun ohjearvot eivät ylitä hankkeen vaikutusalueen asuin- ja vapaa-ajankiinteistöillä eivätkä virkistys- ja luonnonsuojelualueilla. Mt 180 toteuttaminen lisää liikennemelua suunnittelualueella, jota torjutaan rakentamalla uusia melusteitä ja parantamalla tarvittaessa nykyisiä.

## 6. Asemakaavan toteutus

---

Asemakaavat ja asemakaavan muutokset sekä tiesuunnitelma hyväksytään vuoden 2025 alkupuolella. Turun kaupunkiseudun kunnat ovat sopineet hankkeeseen liittyvästä MAL-rahoituksesta syksyllä 2024. Hankkeen lopullisesta rahoituksesta ei ole kaavan hyväksymisen aikana tehty päätöstä, joten rakentamisen tarkka ajankohta on vielä avoin. Tavoitteena on, että hanke olisi mahdollista käynnistää jo vuoden 2026 aikana.

Päivi Liuska-Kankaanpää

kaupunkikehitysjohtaja

Jani Laasanen

kaavasuunnittelija

# Asemakaavan seurantalomake

## Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	Kaarina	Täyttämispvm	30.12.2024
Kaavan nimi	Mt 180 (Kurkelantie-Kirjalansalmi) asemakaava ja asemakaavan muutos, A3000, Piispanristi		
Hyväksymispvm		Ehdotuspvm	17.6.2024
Hyväksyjä		Vireilletulosta ilm. pvm	12.1.2022
Pysyvä kaavatunnus		Kunnan kaavatunnus	A3000
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	13,2583	Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]	4,9180
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]	8,3403

Ranta-asemakaava	Rantaviivan pituus [km]	
Rakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset
Lomarakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m <sup>2</sup> ]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m <sup>2</sup> ±]
Yhteensä	13,2583	100,00	212	0,00	4,9180	-22
A yhteensä	0,1062	0,8	212	0,20	-0,0108	-22
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	0,0731	0,6	0	0,00	-0,4027	0
R yhteensä						
L yhteensä	11,9445	90,1	0	0,00	4,7789	0
E yhteensä	1,1345	8,6	0	0,00	0,5526	0
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m <sup>2</sup> ]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m <sup>2</sup> ±]
Yhteensä	0,0000	0,00	0	0,0000	0

Rakennussuojelut	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m <sup>2</sup> ]	[lkm ±]	[k-m <sup>2</sup> ±]
Yhteensä	0	0	0	0

# Alamääräykset tai -merkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m <sup>2</sup> ]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m <sup>2</sup> ±]
<b>Yhteensä</b>	<b>13,2583</b>	<b>100,00</b>	<b>212</b>	<b>0,00</b>	<b>4,9180</b>	<b>-22</b>
<b>A yhteensä</b>	0,1062	0,8	212	0,20	-0,0108	-22
AO	0,1062	100,0	212	0,20	-0,0108	-22
<b>P yhteensä</b>						
<b>Y yhteensä</b>						
<b>C yhteensä</b>						
<b>K yhteensä</b>						
<b>T yhteensä</b>						
<b>V yhteensä</b>	0,0731	0,6	0	0,00	-0,4027	0
VL	0,0000	0,0	0		-0,4140	0
VP	0,0731	100,0	0	0,00	0,0113	0
<b>R yhteensä</b>						
<b>L yhteensä</b>	11,9445	90,1	0	0,00	4,7789	0
Kadut	3,9443	33,0	0	0,00	2,0339	0
LT	7,8718	65,9	0	0,00	2,6492	0
Kev.liik.kadut (jk/pp)	0,1284	1,1	0	0,00	0,0958	0
<b>E yhteensä</b>	1,1345	8,6	0	0,00	0,5526	0
EV	0,6839	60,3	0	0,00	0,1020	0
EV-1	0,4506	39,7	0	0,00	0,4506	0
<b>S yhteensä</b>						
<b>M yhteensä</b>						
<b>W yhteensä</b>						

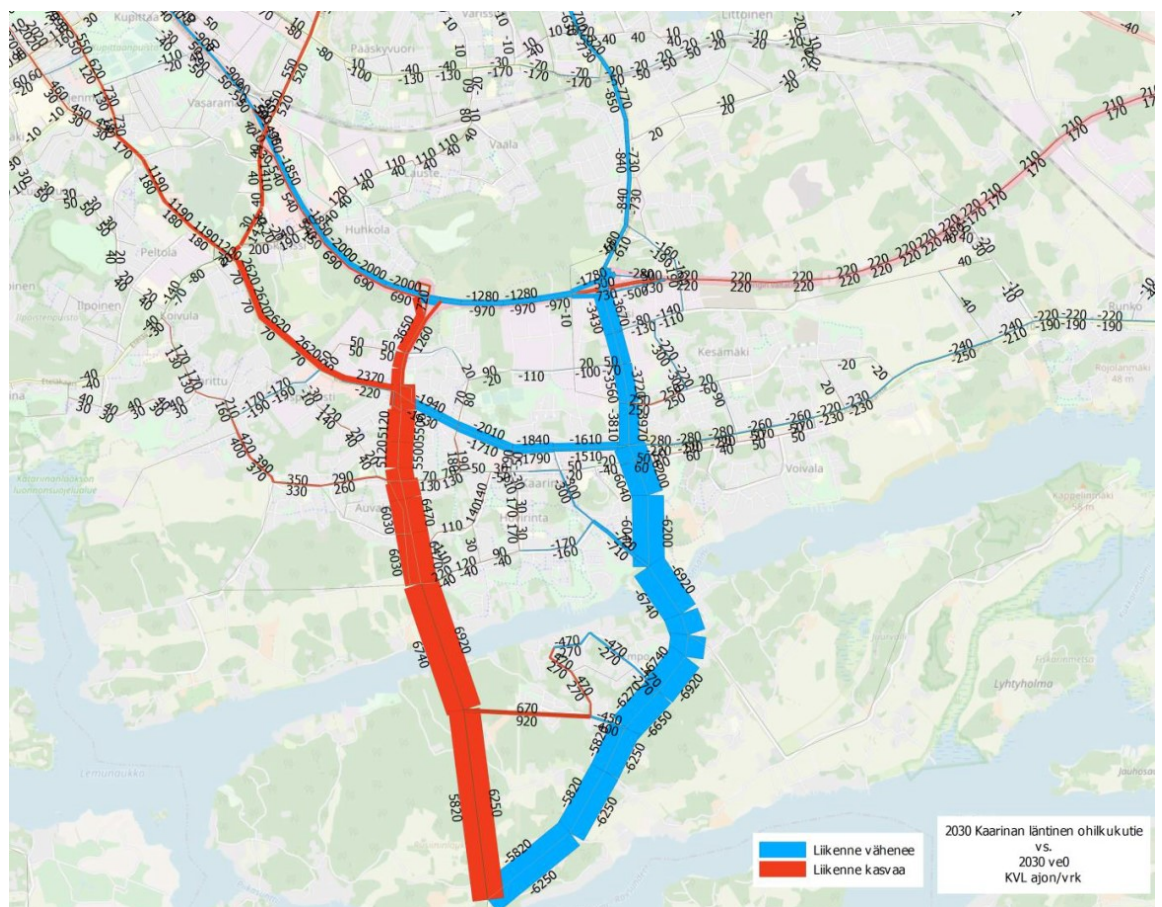
## 6 TIESUUNNITELMAN VAIKUTUKSET

### 6.1 Liikenteen siirtymät ja toimivuustarkastelut

#### *Liikenteen siirtymät*

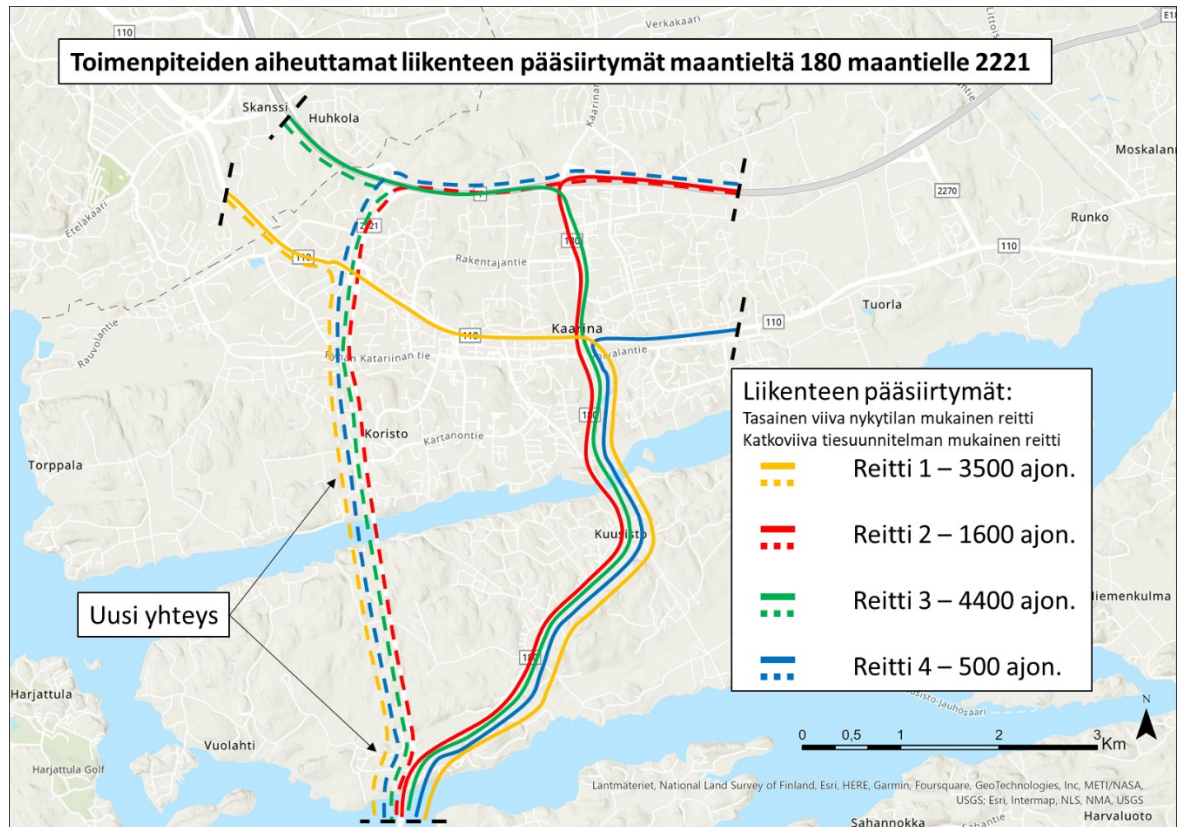
Tiesuunnitelman toimenpiteet aiheuttavat merkittäviä liikenteen siirtymiä maantieltä 180 maantielle 2221. Käytännössä koko Paraisille suuntautuva noin 10 000 ajoneuvoa vuorokaudessa siirtyy käyttämään uutta yhteyttä. Liikenteen siirtymät on arvioitu Turun liikennemallin avulla. Siirtymä on looginen, sillä uusi yhteys muodostaa merkittävästi nykyistä mt180 tietä nopeamman ja korkeatasoisemman yhteyden etelään.

Alla olevissa kuvissa 21 ja 22 on esitetty liikennemallin mukaiset liikenteen siirtymät sekä näistä erotellut merkittävimpien siirtymävirtojen reitit. IVAR3-ohjelmaan on kuvattu nämä merkittävimmät reitit, joten niiden vaikutukset näkyvät kaikissa tuloksissa.



Kuva 24. Liikenteen siirtymät Turun liikennemallin mukaan (vuonna 2030).





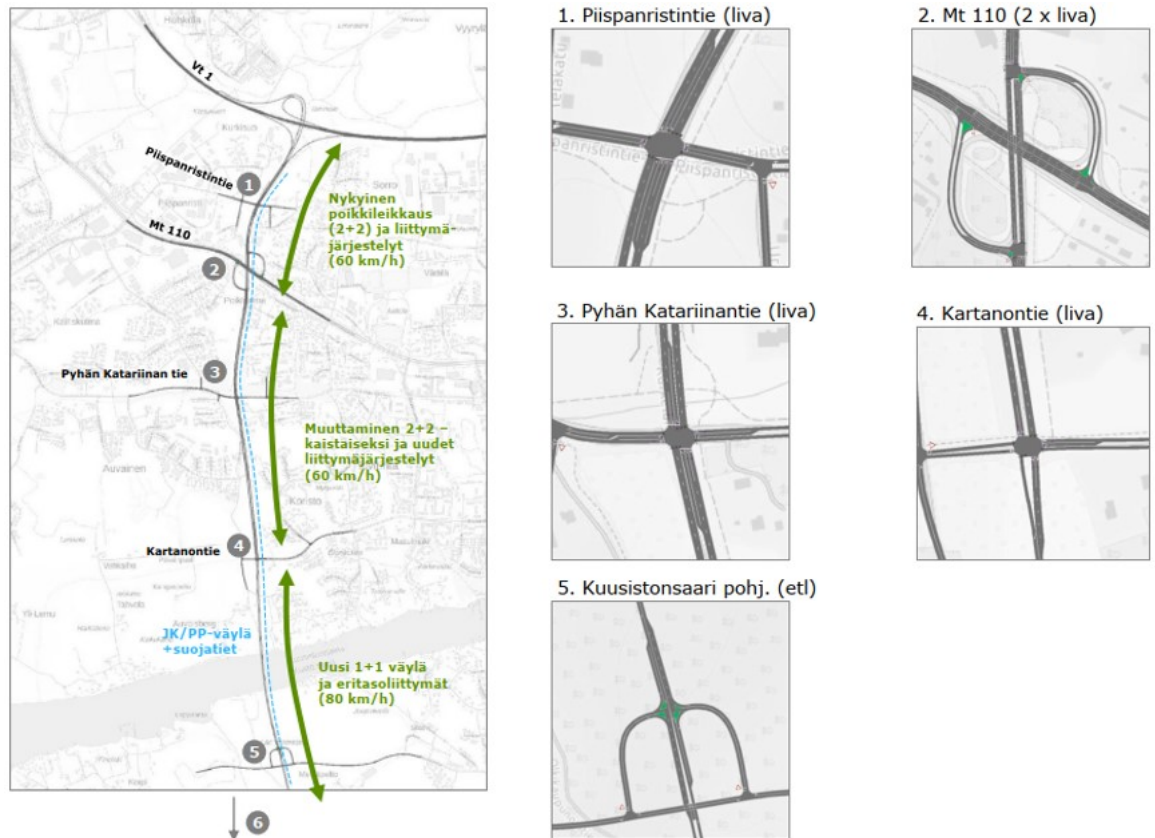
Kuva 25. Liikenteen pääsiirtymät, jotka on kuvattu IVAR3-verkkoon

Pienempiä siirtymiä ei ole kuvattu verkkoon, sillä niiden vaikutus arvioitiin pieneksi. Pienemmälläkin siirtymillä voi olla kuitenkin paikallisia vaikutuksia katuverkolla. Esimerkkinä tällaisesta pienemmästä siirtymästä on pohjoisesta tulevan virran siirtyminen Kaarinantieltä Jaanintielle.

### Toimivuustarkastelut

Kurkelantien (mt2221) liittymiin on laadittu toimivuustarkastelut Synchromikrosimulointiohjelmistolla. Mitoittavana liikennetilanteena toimivuustarkasteluissa on käytetty vuoden 2030 iltahuippuuntia. Simuloinneissa käytetyn liikenne-ennusteen lähtökohtana on Rambollin 12/2020 päivittämä Turun seudun liikennemalli, jota on tarkennettu muun käytettävissä olevan tiedon perusteella. Simuloinneissa on tarkasteltu Kurkelantien liittymien toimivuutta liikenteen siirryttyä vanhalta maantieltä 180 uudelle ohi-tustielle. Tarkastellut liittymät on esitetty alla olevassa kuvassa 23.





Kuva 26. tarkastellut liittymät

### **Piispanristintien liittymä**

Ennustetilanteessa vuoden 2030 iltahuipputunnilla Kurkelantien ja Piispanristintien valo-ohjatussa liittymässä Kurkelantien suuntaisen liikenteen ajoneuvokohtaisiin viiveisiin perustuvat palvelutasot ovat etelästä erittäin hyvät (A = viive enintään 10 s) ja pohjoisesta hyvät (B = >10 s–20 s). Sivusuuntien sekä pääsuunnalta kääntyvän liikenteen palvelutasot ovat joko tyydyttävät (C = >20–35 s) tai välttävät (D = >35–55 s). Jonoutuminen on maltillista ja kääntyvät ajoneuvot mahtuvat hyvin ryhmittymiskaistoille.

### **Uudenmaantien liittymä**

Maantien 110 ja Kurkelantien eritasoliittymässä sekä eteläinen että pohjoinen ramppiliittymä ovat valo-ohjattuja. Molemmissa on vapaan oikean järjestely oikealle kääntyvälle liikennevirralle. Kurkelantien suuntaisen liikenteen palvelutaso on sekä etelästä että pohjoisesta erittäin hyvä (A = <10 s). Pääsuunnalta vasemmalle kääntyvän sekä maantien 110 rampeilta saapuvan liikenteen palvelutasot ovat vähintään tyydyttävät (C = enintään 35 s). Jonoutuminen on vähäistä.

### **Pyhän Katariinan tie**

Pyhän Katariinantien ja Kurkelantien valo-ohjatussa liittymässä Kurkelantien suuntaisen liikenteen palvelutaso on molemmista suunnista hyvä (B = >10–20 s). Kurkelantieltä vasemmalle kääntyvän liikenteen palvelutaso on välttävä (D = >35–55 s) ja Pyhän Katariinan tieltä saapuvan liikenteen palvelutaso on vasemmalle kääntyvällä liikenteellä välttävä ja muilla tyydyttävä (C = >20–35 s). Jonoutuminen on Kurkelantiellä vähäistä, sivusuunnilla hieman runsaampaa siten, että jonopituudet toisinaan ylittävät ryhmittymiskaistojen pituudet.

### **Kartanontie**

Kartanontien ja Kurkelantien valo-ohjatussa liittymässä Kurkelantien suuntaisen liikenteen palvelutaso on hyvä (B = >10–20 s). Pohjoisesta vasemmalle kääntyvän liikenteen

palvelutaso on välttävä ja sivusuuntien tyydyttävä. Jonoutuminen on vähäistä.

### ***Kuusistonsaari***

Kuusistonsaaren pohjoisen eritasoliittymässä palvelutaso on kaikilla tulosuunnilla erittäin hyvät (viive <10 s) eikä jonoutumista muodostu lainkaan.

### ***Vuolahdentien liittymä***

Toimivuustarkasteluissa Vuolahden liittymä on käsitelty aikaisemmin Kuusistonsaaren eteläisenä eritasoliittymänä. Hankkeen loppuvaiheessa huomattiin, että pohjaolosuhteiden johdosta suunniteltu eritasoliittymä vaatisi pitkän kaukalorakenteen rakentamista. Kaukalorakenteen kustannukset muodostuivat erittäin korkeiksi, minkä johdosta eritasoliittymäratkaisusta päätettiin luopua ja suunnitelmaratkaisu muutettiin hyväksytyyn yleissuunnitelman periaatteen mukaisesti pääsuunnassa kanavoiduksi tasoliittymäksi.

Kurkelantien ja Saaristontien (mt 180) kanavoidun tasoliittymän toimivuudessa ei esiinny puutteita.

## **6.2 Vaikutukset liikenteelliseen palvelutason**

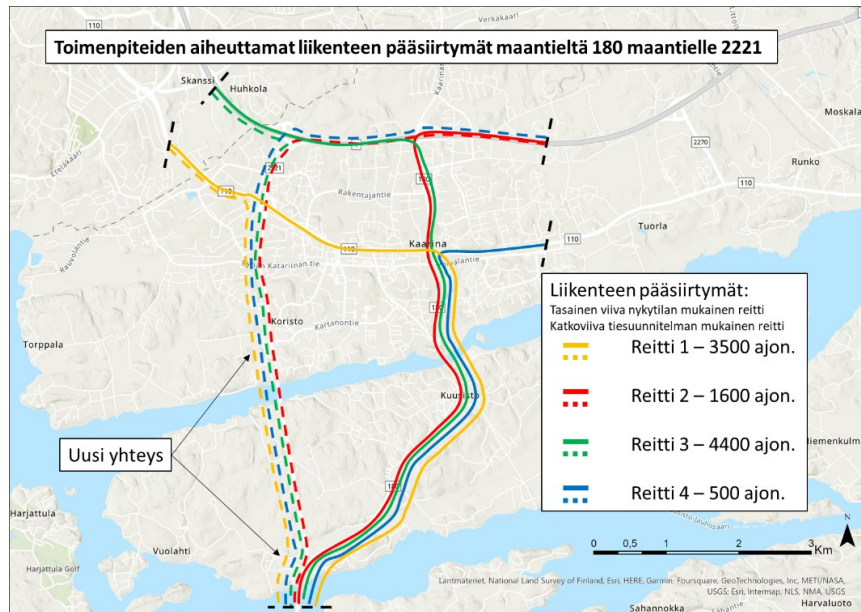
Liikenteellistä palvelutasoa on tarkasteltu sekä verkollisesti että reiteittäin. Verkollisesti on tarkasteltu laskennallista matka-aikaa kilometriä kohden, joka kuvaa verkollista toimivuutta ja liikenteen nopeutta verkolla. Lisäksi verkollisesti on tarkasteltu koko verkon ruuhkaisuutta ruuhkasuoritteella.

Liikenteen pääsiirtymien reittien osalta on tehty lisätarkastelut reittikohtaisten matka-aikojen muutoksista. Matka-aikoja on tarkasteltu reiteittäin sekä henkilöautoliikenteen ruuhka-ajan osalta että raskaan liikenteen keskimääräisen matka-ajan osalta. Reittikohtaisten matka-aikojen muutokset kuvaavat hyvin toimenpiteiden vaikutusta tienkäyttäjille.

### ***Reittikohtaiset tarkastelut***

Suunnittelualueelta tunnistettiin kolme selkeää pääreittiä ja yksi pienempi reitti, joiden osalta alla olevaan taulukkoon 3 on kuvattu matka-ajat nykytilassa, vertailuverkolla vuonna 2040 sekä tiesuunnitelmavaihtoehdossa vuonna 2040. Reittimuutokset ovat kohtalaisen suuret ja pääreittien osalta lähtöpiste ja päätepiste pysyvät samoina. Reittien 1–3 painoarvo laskennassa on merkittävä, sillä niitä pitkin kulkee 95 prosenttia liikenteen siirtymistä.

Reitin 4 osalta toinen päätepiste muuttuu maantieltä 110 valtatielle 1, sillä reitti kuvaa selvästi kauempaa tulevaa liikennevirtaa, jossa reittimuutos ulottuu pitkälle tarkastelualueen ulkopuolelle. Tarkastellut reitit on kuvattu vielä alla olevassa kuvassa 24 (sama kuin liikenteen siirtymät -luvussa).



Kuva 27. Tarkastellut reitit

Taulukko 3. Tutkittujen reittien pituudet ja matka-ajat.

Tutkitut reitit	Pituus (km)		Matka-aika kevyet (ruuhka) / raskaat (keskim.) (min)		
	Nykyverkko	TS-verkko	Nykytila 2021	VE0-verkko 2040	TS-verkko 2040
Reitti 1	10,49	7,92	11,22 / 10,38	11,64 / 10,59	8,09 / 7,38
Reitti 2	7,79	8,29	10,36 / 8,74	11,09 / 9,20	8,40 / 7,66
Reitti 3	11,42	8,39	12,77 / 11,44	13,53 / 11,91	8,64 / 7,78
Reitti 4	6,18	8,29	6,86 / 6,27	7,15 / 6,46	8,40 / 7,66

Kuten yllä olevista matka-ajoista huomaa, saadaan reiteillä 1–3 todella suuret matka-aika säästöt tiesuunnitelmavaihtoehdossa. Reitistä riippuen matka-aikasäästö on jopa 5 minuuttia ajoneuvoa kohden. Reitillä 4 matka-ajat pitenevät, mutta reitin toisen päätepisteen siirto vaikuttaa myös reitin pituuteen merkittävästi. Kokonaisuutena reittien matka-ajoista voidaan päätellä, että tiesuunnitelman liikenteelliset vaikutukset ovat merkittävät yksittäisille autoilijoille.

### Verkolliset tarkastelut

Verkolliset tarkastelut tehtiin koko IVAR3-verkon osalta. IVAR3-verkon raja-alue noudattelee liikenteen siirtymissä esitettyjä jakolinjoja. Verkollisesti liikenteellisiä olosuhteita on tutkittu laskennallisella matka-ajalla kilometriä kohden, jolloin verkon pituuden muutos saadaan otettua huomioon tuloksissa. Laskennallinen arvo on keskiarvo, jolloin siitä ei tule tehdä liian hätäisiä johtopäätöksiä. Tiesuunnitelman vaikutukset näkyvät selvästi valitussa mittarissa, sillä tiesuunnitelman mukaisella verkolla matka-aika kilometriä kohden pysyy nykytilan tasolla, kun taas vertailuvaihtoehdossa matka-ajat kasvavat selvästi.

Sama ilmiö toistuu myös perinteisessä ruuhkasuoritemittarissa, jossa on tutkittu verkon ruuhkautumista (palvelutasojen E ja F osuus kaikesta suoritteesta). Nykytilassa verkko on vain hivenen ruuhkautunut ja ruuhkasuorite on 0,8 prosenttia. Vertailuvaihtoehdossa liikennemäärien kasvaessa ruuhkasuorite nousee 2,5 prosenttiin. Tiesuunnitelmaratkaisussa ruuhkasuorite on vain 0,2 prosenttia, joten verkon liikenteellinen palvelutaso on parempi kuin nykytilassa suuremmista liikennemääristä huolimatta.

Tavoitteina matka-ajalle kilometriä kohden asetettiin nykytilaa parempi tulos, sillä arvolle ei voida määrittää selvää raja-arvoa. Ruuhkasuorite osalta tavoitteena on nolla. Alla olevaan taulukkoon 4 on koostettu verkolliset vaikutukset päätieverkolla (vt1, mt110, mt180, mt2220 ja mt2221).

Taulukko 4. Liikenteellisten vaikutusten mittariarvot.

	Vuosi	Pituus (m)	Suorite (milj.ajon.km)	Matka-aika / kilometri ruuhka kevy- et (min/km)	Matka-aika / kilometri kes- kim. raskaat (min/km)	Ruuhkasuorite (%)
<b>Nykytila</b>	<b>2021</b>	<b>21044</b>	<b>110,121</b>	<b>1,15</b>	<b>1,22</b>	<b>0,8 %</b>
<b>VE0</b>	<b>2040</b>	<b>21044</b>	<b>134,862</b>	<b>1,24</b>	<b>1,32</b>	<b>2,5 %</b>
<b>TS</b>	<b>2040</b>	<b>24044</b>	<b>127,108</b>	<b>1,14</b>	<b>1,21</b>	<b>0,2 %</b>
<b>Tavoite</b>				<b>&lt; 1,15</b>	<b>&lt; 1,22</b>	<b>0,0 %</b>

### **Joukkoliikenne**

Tiesuunnitelman vaikutukset joukkoliikenteeseen ovat merkittävät. Uusi yhteys mahdollistaa uuden linjastosuunnittelun ja uusien reittien tarjoamisen. Lisäksi verkon palvelutason paraneminen sekä ruuhkaisuuden väheneminen parantavat joukkoliikenteen täsmällisyyttä. Tässä arvioinnissa ei ole arvioitu tarkemmin vaikutuksia linjastosuunnitelmaan ja mahdollisiin uusiin reitteihin.

### **Vaikutukset paikalliseen liikkumiseen**

Kuten joukkoliikenteenkin osalta vaikutukset paikalliseen liikenteeseen ovat merkittävät. Paraisille suuntautuvan liikenteen siirtyminen uudelle väylälle vähentää nykyisen maantien 180 liikennettä merkittävästi, jolloin yhteydet Kuusiston saarelta Kaarinaan paranevat. Uusi yhteys mahdollistaa myös lyhyemmät reitit Turkuun. Kaksi siltaa parantaa myös alueen yleistä saavutettavuutta sekä huoltovarmuutta. Uusi yhteys mahdollistaa myös paremmat jalankulun ja pyöräilyn yhteydet Kuusiston saarelta ja Paraisilta Turun suuntaan.

Valtatien 1 ja maantien 180 eritasoliittymän tilanne paranee, sillä liittymän liikennemäärät laskevat selvästi. Tämä takaa paremman palvelutason liittymässä tulevaisuudessa. Valtatien 1 ja maantien 2221 eritasoliittymä on systeemiliittymä, joka kestää kasvavat liikennemäärät paremmin.

Osittain negatiiviset vaikutukset kohdistuvat varsinkin Koriston alueeseen, jolle lisääntyvästä liikenteestä voi olla haittaa. Parantuvat yhteydet ja uudistettu väylä vähentävät kuitenkin liikennemäärien kasvusta aiheutuvia haittoja merkittävästi. Lisäksi Empon Kuusistonkaaren kohdistuu negatiivisia vaikutuksia liikenteen siirtymien myötä, haittoja voidaan minimoida esimerkiksi liikenteen rauhoittamisen keinoin. Kokonaisuudessaan hankkeen negatiiviset liikenteelliset vaikutukset arvioitiin vähäisiksi.

### **Liikenneturvallisuus**

Nykytilassa suunnittelualueella tapahtuu laskennallisesti 7,66 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa. Vuoteen 2040 mennessä määrä laskee 6,70 onnettomuuteen vuodessa. Turvallisuustilanne siis paranee, vaikka liikennemäärät kasvavat. Tämä on seurausta laskennallisesta ajoneuvojen turvallisuustekniikan paranemisesta. Tiesuunnitelman mukaisella verkolla henkilövahinko-onnettomuuksien määrä vuonna 2040 on laskennallisesti 5,92 onnettomuutta vuodessa.

Vakavasti loukkaantuneiden ja kuolleiden osalta tilanne on hyvin samansuuntainen kuin henkilövahinko-onnettomuuksissa. Tiesuunnitelmaratkaisussa saadaan alhaisimmat laskennalliset luvut, 0,38 henkilö vuodessa.

Liikenneturvallisuustavoitteet tulevat valtakunnallisista tavoitteista. Tavoitteena on puolitaa henkilövahinko-onnettomuuksien määrä sekä onnettomuuksissa vakavasti loukkaantuneiden ja kuolleiden määrä nykytilasta vuoteen 2040 mennessä.

### ***Vaikutukset maankäyttöön ja kaavoitukseen***

Suunnitelmakarttoihin on merkitty suoja-alue 20 metrin etäisyydelle maantien M1 keskilinjasta tien molemmin puolin sekä 20 metrin etäisyydelle ramppien mittalinjoista. Suunnitelmakartoilla on uudet tie- ja yksityisteiden alueiden rajat sekä liittymien näkemä-alue-rajaukset.

Tiesuunnitelmassa esitetyt väyläjärjestelyt ovat yhtenevät yleiskaavojen ja asemakaavojen kanssa.

## **6.3**

### **Vaikutukset luontoon, kasvillisuuteen ja eläimistöön**

Tienrakentamisesta aiheutuvat kokonaisvaikutukset ympäristöön jäävät niiltä osin vähäisiksi, kun toimenpiteet on esitetty nykyiseen liikennekäytävään. Auvaisbergin ja Kuusiston saaren uudella tieosuudella vaikutukset ovat selvempiä. Hankealueella tehtyjen selvitysten perusteella huomionarvoisiin luontotyyppisiin kuuluu kaksi äärimmäisen uhanalaista perinnebiotooppia (CR), kolme suursaranevaa (VU), noro (DD) sekä muuttunut lähteikkö ja varttunut havupuuvaltainen tuore kangas (VU). Selvitysalueella kasvaa yhtä uhanalaista, yhtä silmälläpidettävää sekä yhtä rauhoitettua kasvilajia. Hanketta lähinnä sijaitseva Natura-alue on Harsholm, joka sijaitsee noin puolentoista kilometrin etäisyydellä hankealueesta. Hankkeella ei katsota olevan suoria vaikutuksia Natura-alueisiin.

Toinen äärimmäisen uhanalainen perinnebiotooppi (kallioketo ~100 m<sup>2</sup>) jää tielinjauksen alle. Tätä pyritään kompensoimaan mahdollistamalla ketokasvillisuuden kehittyminen tulevan Auvaisbergin sillanpenkereisiin, joka mahdollistaa vähintään tuhannen neliön paahde- tai ketoympäristön kehittymisen nykyisen monokulttuurisen peltoympäristön tilalle. Yhteen suursaranevaan tulee tierakentamisen myötä kohdistumaan merkittäviä vaikutuksia. Tien rakentaminen vaikuttaa suursaranevan kosteus- ja valaistus olosuhteisiin ja sitä kautta alueen kasvillisuus tulee muuttumaan suksession kautta.

Tielinjalla kasvaa rauhoitettu valkolehdokki, jonka esiintymän hävittäminen edellyttää luonnonsuojelulain poikkeuslupaa. Tiesuunnitelmassa esiintymä on esitetty siirrettäväksi tielinjan alta uuteen tien rakentamisen myötä syntyvään kasvuympäristöön. Noro ja lähteikkö ovat huomioitu tielinjauksessa, eikä hankkeella ole merkittäviä vaikutuksia niihin. Varttuneeseen havupuuvaltaiseen metsäkuvioon kohdistuu vaikutuksia, kun tielinja osuu siihen.

Pesimälinnuston osalta selvitysalueella tavattiin kuutta uhanalaista ja viittä silmälläpidettävää lajia. Erittäin uhanalaisista lajeista alueella esiintyy tervapääskyä, hömötiaista ja viherpeippoa. Lisäksi alueelta tavattiin yksi uhanalaisen lajin pesintä. Kuusiston osalta alueelta rajattiin linnustollisesti arvokkaaksi alueeksi Etu-Kilperin muuta maisemaa iäkäämmän metsän alue. Tielinjaus kulkee tällä linnustollisesti arvokkaalla alueella ja metsäkasvillisuuden alueet kutistuvat, jolla taas on vaikutuksia linnuston elinympäristöön.

Lepakko selvityksessä havaittiin pohjanlepakkoa ja vesisiippaa, kaikkiaan vähintään kuusi yksilöä. Havainnot painottuivat Kuusistonsalmen sillan läheisyyteen, ja koska havaittu yksilömäärä oli alhainen, ei hankkeella voida katsoa olevan merkittäviä vaikutuksia lepakoihin. Hankealueella ei ole löytynyt lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikkoja.

Uudet siltaratkaisut tukevat maantien alittavia viherkäytävä yhteyksiä, riista-aidat turvaavat ja ohjaavat eläimistön tien ylityksiä. Erityisesti S8 viheryhteytenä toimiva leveä ja avara alikulkuyhteys lieventää rakennettavan maantien estevaikutusta.

Hankealueelta ei ole tehdyissä selvityksissä löytynyt merkkejä liito-oravista. Liito-oravalle soveltuviksi ympäristöiksi on tulkittu kaksi aluetta Kuusistonsaaren eteläosassa sekä kolme aluetta mantereella. Merkittäviä vaikutuksia liito-oraviin ei aiheudu. Hankealueella ei ole löytynyt liito-oravien lisääntymis- ja levähdyspaikkoja.

Viitasammakoiden potentiaalisille lisääntymisalueille kohdennetuissa maastonselvityksissä ei havaittu viitasammakon ääntä eikä kutua, joten tie hankkeella ei ole merkittäviä

vaikutuksia viitasammakoille. Hankealueella ei ole löytynyt viitasammakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikkoja.

Auvaisbergin sillan S5 rakentamisella ei ole tunnistettuja merkittäviä vaikutuksia alueen luontoon tai eliöstöön. Alueella ei esiintymistodennäköisyyksimalleihin perustuen myöskään ole potentiaalia merkittävän, suojellun vesikasvillisuuden esiintymisen kannalta. Auvaisbergin sillan alueelta ei havaittu viitasammakkoa tehdyissä luontoselvityksissä. Tulevan sillan päätyjen alueella ei havaittu myöskään muuta merkittävää lajistoa. Itse Auvaisbergin sillalla ei arvioida olevan vaikutuksia Natura 2000 tai muihin suojelualueisiin perustuen niiden suojeluperusteisiin ja etäisyyteen sillasta.

Auvaisbergin sillan S5 rakentamisesta aiheutuu lievää, tilapäistä veden samenumista lähialueella sekä vedenalaista melua, jotka karkottavat kaloja työkohteen lähistöstä. Hankkeen vaikutuksia kalastoon on arvioitu laaditussa erillisselvityksessä ”Kuusistonsalmen siltojen rakentamisen kalatalousvaikutusarvio (2022)”. Siltahankkeen vaatimista vesistötöistä aiheutuva veden väliaikainen samentuminen sekä vedenalainen melu aiheuttaa kalojen tilapäistä karkoittumista siltatöiden lähialueelta. Karkoittumiseen vaikuttavat sekä siltapilarien ja työsiltojen paalutuksen aiheuttama melu, että ruoppauksen ja vesistöarakentamisen aiheuttama kiintoaineksen liikkeelle lähtö ja siten lisääntyvä sedimentaatio. Vaikutukset kalastoon riippuvat erityisesti paalutustöiden ajankohdasta. Kesällä ja kesällä eli kutuvaelluksen, kudun ja pienpoikasvaiheen aikana (1.3–30.7) vaikutukset kalastoon arvioidaan suuriksi, muina ajankohtina kohtalaisiksi.

Kalastoon ja kalastukseen kohdistuvia vaikutuksia voidaan vähentää ajoittamalla vesistöarakennustöitä kaloille herkimmän ajankohdan eli kutuvaelluksen, lisääntymisen sekä pienpoikasvaiheen (1.3–30.7) ulkopuolelle. Rakennustöiden ajoittuminen alkukesän kutsu-aikaan voi mahdollisesti aiheuttaa kudun epäonnistumisen.

Vieraslajien leviämiskasvaa rakentamisen myötä. Lupiinikasvustojen mahdollinen poistaminen ajoissa rakentamisen alta pienentää leviämisen riskejä ja huolellisella maanainesten käsittelyllä voidaan vieraslajien leviäminen minimoida tai estää, jolloin merkittäviä vaikutuksia lupiinin esiintymiseen ei tule. Espanjansiruetanalle ei uusi tieympäristö tarjoa optimaalisia olosuhteita ja siksi vaikutuksia sen lisääntymiseen hankkeella ei ole.

#### 6.4 Vaikutukset pinta- ja pohjavesiin

Laskuojiin perustetaan rasiteoikeudet tiesuunnitelman mukaisesti. Suunnitelmakartoille on merkitty laskuoja-alueet ja laskuojat on numeroitu.

Tiealueelta kertyvät pintavedet johdetaan olemassa oleviin laskuojiin ja mereen viivytys- ja laskutusaltaiden kautta.

Kuusistonsalmen ylittävä uusi Auvaisbergin silta S5 rakennetaan vesistöön työsiltojen avulla. Auvaisbergin uusi silta ei tule supistamaan salmen uoman vesipoikkileikkausalaa nykyisestä eikä muuttamaan vedenkorkeutta. Sillassa on yhteensä 5 kpl välitukia, joista 4 kpl sijoittuu vesialueelle sekä 6 vapaata aukkoa. Sillan penkereet eivät muuta vesipoikkileikkausalaa. Sillan välitukien rakentamista varten rakennetaan työsiltojen molemmin puolin rantaa. Työsiltojen perustetaan paalujen varaan. Välituilla T3 ja T6 ruopataan ympäröivien kasuunin ponttiseinien sisältä perustamistaso -2 metriä syvyyteen saakka. Kokonaisuutena siltojen rakentamistöistä arvioidaan aiheutuvan väliaikaista samentumamahaittaa. Samentumista aiheutuu välitukien ja työsiltojen paalutustöistä sekä ponttiseinien asennuksesta ja poistosta. Haitallisten vaikutusten ei arvioida muodostuvan vähäisiä tilapäisiä ja paikallisia vaikutuksia suuremmiksi. Sillan rakennustöistä aiheutuvan veden samenumisen voimakkuuteen ja kulkeutumiseen vaikuttavat virtaus- ja sääolosuhteet sekä työn ajoittuminen. Samentuma sekoittuu arviolta tehokkaasti suureen vesimassaan.

Ruoppaukset tehdään ponttiseinien sisältä eikä niistä suoranaisesti aiheudu samentumaa. Mahdollinen samentuma olisi hyvin pieni ja lyhytaikainen eikä sillä olisi oleellista merkitystä vedenlaatuun. Hankealueella pienimuotoisen ruoppaamisen työnaikaiset sameusvaikutukset arvioidaan sillan muita rakennustöitä suuremmiksi, tosin ruoppaus-



massamäärän ollessa hyvin pieni, on samentumahaitta hyvin lyhytaikainen. Väliaikaisen, mahdollisen työnaikaisen täyttämisen sekä pienimuotoisen ruoppauksen vuoksi merenpohjan olosuhteet muuttuvat. Muutos arvioidaan kuitenkin pienialaiseksi kokonaisuuteen nähden. Veden samentumisen arvioidaan ulottuvan suunnittelualueesta enintään noin 1000 metrin etäisyydelle ilman samentumista rajaavia rakenteita. Tähän arviointiin vaikuttavat huomattavasti veden virtaus- ja sääolot, vuodenaika ja töiden ajoittamisen ajankohta. Samentumisen leviäminen on pienialaisempaa, mikäli hankealueella ei ruopata pehmeitä sedimenttejä. Kuusistonsalmen siltapaikan etäisyys lähimmälle mereiselle suojelualueelle Kuusistonlahdelle, joka on Natura 2000 -kohde, on noin 7 kilometriä. Pitkän välimatkan vuoksi arvioidaan, etteivät sillan rakennustöistä aiheutuvat muutokset vedenlaadussa ole havaittavissa lähimmillä mereisillä suojelualueilla.

Sillan rakentamisen haitallisia vesistövaikutuksia lievennetään toteuttamalla hankkeen rakennusvaiheet mahdollisimman suuressa määrin kuivatyönä. Tällöin hankkeen toteuttamisen yhteydessä ympäröivään vesimassaan sekoittuvan kiintoaineen ja siihen sitoutuneiden aineiden päätyminen meriveteen voidaan minimoida. Lisäksi samentumisen vaikutusta voidaan pyrkiä vähentämään kiinnittämällä huomiota työskentelyajankohtaan, työmenetelmiin ja kaluston valintaan. Veden samentumisen leviämistä ja melua voidaan vähentää teknisillä ratkaisuilla. Esimerkiksi lyöntipaalutusta käytettäessä suositellaan kuplaverhon käyttöä mahdollisuuksien mukaan.

## 6.5 Vaikutukset maa-ainesvaroihin

Suunnittelukohteelle tuodaan ulkopuolelta rakennekerrokseen ja muihin rakenteisiin kiviainesmateriaaleja olemassa olevilta kiviainesten ottopaikoilta.

Hankkeen massataloutta on tarkasteltu mantereen ja Kuusistonsaaren puolella erillisinä kokonaisuuksia.

### Mantereen puoli

Maaleikkausmassoja syntyy yhteensä noin 123 000 m<sup>3</sup>tr ja massanvaihtomassoja syntyy yhteensä noin 1 500 m<sup>3</sup>tr. Maaleikkaus- ja massanvaihtomassoja käytetään penkereisiin ja täyttöihin yhteensä noin 38 000 m<sup>3</sup>tr. Maaleikkauksista syntyvät ylijäämämassat yhteensä noin 88 000 m<sup>3</sup>tr viedään sijoitusalueille. Maa-ainekset jäävät sijoitusalueille pysyvästi ja sijoitettavilla maamassoilla on positiivinen vaikutus meluntorjuntaan. Mantereen puolella syntyy lisäksi kalliroleikkausmassoja yhteensä noin 8 500 m<sup>3</sup>tr, jotka voidaan sijoittaa massanvaihdon kaivantoihin. Kuusiston salmenpohjoispuolen maa-massat ovat tasapainossa maisemointien ja melusuojauksen vuoksi. Eteläpuolella on ylijäämämassoja, jotka ovat arvion mukaan pääosin pohjarakennuksessa hyödynnettävää kalliomateriaalia.

Asemakaavoitetulla alueella sijaitseva sijoitusalue on osoitettu EV-alueeksi.

### Kuusistonsaari

Merkittävimmät kalliroleikkausmassat syntyvät Kuusistonsaarella yhteensä noin 340 000 m<sup>3</sup>tr. Kalliroleikkausmassoja käytetään penkereisiin, täyttöihin ja rakennettavien väylien louherakenteisiin yhteensä noin 170 000 m<sup>3</sup>tr. Kalliroleikkauksista syntyvät ylijäämämassat yhteensä noin 170 000 m<sup>3</sup>tr viedään välivarastoon hyödynnettäväksi muiden kohteiden rakentamiseen. Kaupunki on lausunnossaan todennut, että kaupungilla maa-alueita, jotka voivat soveltua väliaikaisiksi sijoituspaikoiksi.

Maaleikkausmassoja syntyy yhteensä noin 65 000 m<sup>3</sup>tr ja massanvaihtomassoja syntyy yhteensä noin 35 000 m<sup>3</sup>tr. Maaleikkaus- ja massanvaihtomassoja käytetään penkereisiin ja täyttöihin yhteensä noin ~~80 000~~ 20 000 m<sup>3</sup>tr. Maaleikkauksista syntyvät ylijäämämassat yhteensä noin ~~20 000~~ 80 000 m<sup>3</sup>tr viedään sijoitusalueille. Maa-ainekset jäävät sijoitusalueille pysyvästi. Sijoitusalueet 4,5 ja 7 ovat eritasoliittymään 2 liittyviä maisemanhoidollisia täyttöjä. Sijoitusalue 6 sijoittuu edullisesti tien rakentamisen tarpeisiin ja sen muoto tukeutuu nykyiseen maisemarakenteeseen.

Hankkeen ulkopuolelta tuotavia tierakennemurskeita tarvitaan hankkeessa yhteensä

noin 71 000 m<sup>3</sup>tr. Materiaalit tuodaan olemassa olevilta ottopaikoilta.

Tiesuunnitelman aikana ei ole selvitetty kallioalueiden kiviaineksen laatua ja kelpoisuutta rakennettavien väylien rakennekerroksiin. Kuusistosaassa kalliroleikkauksista syntyvä ylijäämä riittäisi kattamaan koko hankkeessa tarvittavien murskerakenteiden tarpeet.

Taulukko 3. Sijoitusalueiden tilavuudet.

Ylijäämämaiden sijoitusalue	Täyttö [m <sup>3</sup> tr]	Kunta	Huom. / Piirustus
Sijoitusalue 1	8 860	Kaarina	3T-2
Sijoitusalue 2	57 460	Kaarina	3T-2
Sijoitusalue 3	7 740	Kaarina	3T-2, 3T-3
Sijoitusalue 4	7 530	Kaarina	3T-3, 3T-5
Sijoitusalue 5	4 660	Kaarina	3T-3, 3T-5
Sijoitusalue 6	37 130	Kaarina	3T-4, 3T-6
Sijoitusalue 7	27 810	Kaarina	3T-3, 3T-5

## 6.6 Vaikutukset maisemaan, taajamakuvaan ja kulttuuriarvoihin

Vaikutukset maisemaan jäävät nykyiseen tiekäytävään suunnitellulla osuudella vähäisiksi. Auvaisbergin, Kuusistonsalmen ja Kuusiston saaren osalla maisemalliset vaikutukset tulevat merkittäviksi. Auvaisbergin ja Kuusiston salmen maisema muuttuu voimakkaasti sillan ja sen vaatiman penkereen myötä. Siltapaikan maisemavaikutukset ulottuvat pitkälle Kuusiston salmen rannoilta avautuviin näkymiin ja alueen kiinteistöihin.

Vaikka Auvaisbergin alue säilyy kokonaisuutena, tie ja sillan pengerrakenteet tulevat rajaamaan Auvaisbergin kulttuurimaisema-alueita itäosistaan nykyistä suppeammaksi, kun peltoalueiden itäreuna jää tierakentamisen alle. Kuusistonsalmeen rakentuvan uuden sillan myötä Auvaisbergistä avautuvaan maisemaan sijoittuu uusi vahva elementti.

Kuusistonsalmen muuhun ranta-alueiden kiinteistökontaan kohdistuu merkittäviä maisemavaikutuksia, kun silta näkyy uutena maisemaelementtinä, mikä taas vaikuttaa paikallisesti luonnonkauneuteen ja ympäristön viihtyisyyteen. Esimerkiksi paikallisesti historiallisesti, rakennushistoriallisesti ja ympäristöllisesti arvokkaaksi kohteeksi luokitellun Salmenranta kiinteistö (Salmela III, 202-403-0001-0010) sijaitsee varsin lähellä uutta siltarakennetta.

Kuusistonsaaren osalla vaikutukset rajautuvat suppeammalle tierakenteen puhkoessa saaren vaihtelevaa kallioista maisemaa ja jakson tierakenteista nousevat maisemassa liittymäalueet voimakkaimmin esille. Kalliroleikkausten kivipinnat rytmittävät tiemaisemaa tiellä liikkujan näkökulmasta.

Koko tiejaksolla meluntorjunta on tierakenteista vahvimmin esillä, maisemaan sovittaminen luonnollisin värisävyin ja osin läpinäkyvin esterakentein lieventää maisemavaikutuksia. Taajamajakso Kaarinan keskustan yhteydessä muuttuu nykyistä rakennetummaksi, ja tieympäristö viestii kulkijoille voimakkaammin taajaman läheisyydestä.

Hankkeella ei ole vaikutuksia tiedossa oleviin muinaismuistokohteisiin.

## 6.7 Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen

Toteutettavat meluesteet vähentävät tieliikenteen melun leviämistä suojattujen kiinteistöjen alueelle siten, että esitetyn meluntorjunnan jälkeen lähes kaikkien suojattujen asuintai lomarakennusten piha-alueilla on ennusteliikennetilanteessa 2050 osoitettavissa alueita, joiden keskiäänitaso on laskentatarkkuuden rajoissa ohjearvojen 55 dB  $L_{Aeq7-22}$  tai 45 dB  $L_{Aeq22-7}$  tasalla tai alle. Suunnitelma-alueelle jää joitakin kiinteistöjä, joiden osalta ohjearvotasoon 55 dB ei päästä, mutta meluntorjunnalla saavutetaan kuitenkin melutaso alenemaa nykytilanteeseen verrattuna.

Uudella maastokäytäväosuudella melutilanne heikkenee meluntorjunnasta huolimatta verrattuna nykytilanteeseen. Liikenteen siirtyessä osin pois nykyiseltä Saaristotieltä, pa-

ranee melutilanne esimerkiksi Empon alueella selvästi nykytilanteesta. Tiesuunnitelmassa on melunsuojaustoimenpiteet kokonaisuudessaan suunniteltu hyväksytyä yleisuunnitelmaa laadukkaampana.

### **Tärinä**

Hankkeen tärinävaikutukset on arvioitu julkaisussa Suositus liikennetärinän arvioimiseksi maankäytön suunnittelussa (VTT Working Papers 50, Jouko Törnqvist ja Asko Talja, Espoo 2006) esitetyn arviointitason 2 mukaisesti. Tässä arvioidaan tärinän leviämistä laskentakaavoihin perustuen, huomioiden mm. liikenne, nopeus ja maaperä. Erillisiä tärinämittauksia ei ole tehty.

Koska hankkeessa parannettavan tien linjausta muutetaan vain sellaisilla alueilla, jossa joko koko alue tai lähimmät herkät kohteet ovat GTK 1:20 000 maaperäkartan mukaan ns. kovalla maaperällä, tärinätilanne suunnittelualueella ei merkittävästi muutu huomommaksi. Tärinän leviämisen kannalta merkittävimpiä pohjamaita ovat pehmeät ja kovat savet. Tätä kovemman maaperän alueilla haitallisen tärinän ei arvioida leviävän tiealueen ulkopuolelle.

Tieverkolle ei ole tulossa hidastetyssyjä tai tärinäraitoja, joiden vaikutuksesta tärinän riskialueen laajuus kasvaisi etenkin pehmeällä savella merkittävästi.

Hankkeen seurauksena alueella ei todennäköisesti esiinny häiritsevää tärinää, eikä tärinän torjuntaan vaadita erityisiä toimenpiteitä.

### **Liikenteen päästöt**

Päästövaikutuksia on arvioitu tarkastelualueen autoliikenteen aiheuttamien hiilidioksidipäästöjen (CO<sub>2</sub>) kokonaismäärän perusteella IVAR3-ohjelmistolla. Nykytilassa tieliikenteen hiilidioksidipäästöt ovat hankkeen vaikutusalueella laskennallisesti noin 16 700 tonnia vuodessa. Tieliikenteen odotetaan lähitulevaisuudessa sähköistyvän ja muuttuvan merkittävästi vähäpäästöisemmiksi. Tästä syystä vertailuvaihtoehdon päästöt vuonna 2040 ovat merkittävästi nykytilaa pienemmät. Vertailutilanteessa vuoteen 2040 mennessä tieliikenteen hiilidioksidipäästöt laskevat hankealueella laskennallisesti 11 000 tonniin vuodessa. Tiesuunnitelmaratkaisun mukaisella tieverkolla päästöt ovat 9 700 tonnia vuodessa. Hiilidioksidipäästöjen tavoitteeksi on hankkeessa asetettu valtakunnallisen vähenemätavoitteen mukainen 40 % vähenemätavoite nykytilasta, mikä hankkeessa saavutetaan tiesuunnitelman mukaisella tieverkolla. Hankkeesta tehdään vähähiilisyys selvitys osana hankearviointia.

### **Ilmastonmuutos**

Suunnitelmissa on huomioitu mahdollisuuksien mukaan ilmastonmuutoksen tuomat sään ääri-ilmiöt. Suunnitelmassa esitetään viivytyksallista, josta vedet johtuvat laskuojien kautta Kuusistonsalmeen.

Nykyistä voimakkaammat sateet ja pidemmät kuivuusjaksot vaativat tieympäristön kasvillisuudelta resilienssiä olosuhteiden muutokseen. Suunnitelmassa on tavoitteena kasvillisuuden kehittyminen luonnon jatkuvan muutoksen kautta ilmastonmuutokseen sopeutuvaksi.

## **6.8**

### **Kiinteistövaikutukset**

Tiejärjestelyt edellyttävät tiealueiden laajentamista sekä uusia yksityistie- ja laskuojaraitteita. Kurkelan maantien itäpuolella M1 paalulla 2280 sijaitseva kiinteistö rakennuksiin lunastetaan, koska liittymä maantielle katkaistaan ja korvaavaa yhteyttä ei voida toteuttaa.

Maantien M1 rakentaminen liittymäjärjestelyineen uuteen maastokäytävään pirstoo kiinteistöjen palstoja. Tilusvaihoilla voidaan uusien tieoikeuksien rakentamistarvetta lieventää. Jotkut pienehköt peltoalueet voivat pirstoutumisen vuoksi poistua peltoviljelystä, sillä pienmuotoisten pellojen viljely ei välttämättä ole kustannustehosta.

Hankkeeseen on laadittu Metropolian toimesta kiinteistövaikutusten arviointiselvitys (KI-VA). Selvityksessä on esitetty kiinteistötekniiset toimenpiteet, joilla voidaan vähentää tai poistaa tien rakentamisesta kiinteistöille aiheutuvia haittoja ja vahinkoja. Selvityksessä on esitetty ehdotukset tilusvaihtoista, vanhan sivuun jäävien tieosien liittäminen naapurikiinteistöihin ja lunastustoimenpiteet. Selvitys on tiesuunnitelman osassa C. Tilusvaihtoehdotukset on esitetty myös suunnitelmakartoilla.

Haltuun otettavaa maa-aluetta on yhteensä noin 37 ha. Merkittävimmät haltuun otettavat alueet sijoittuvat mantereen puolella Auvaisbergin lähiympäristöön ja Kuusistonsaareen. Mantereen puolella haltuun otetaan metsätalousaluetta yhteensä noin 1,0 ha ja peltoaluetta yhteensä noin 3,8 ha. Kuusistosaaressa haltuun otetaan metsätalousaluetta yhteensä noin 25,5 ha ja peltoaluetta yhteensä noin 6,2 ha.

Korvaukset menetetyistä maa-alueista ja kiinteistöistä käsitellään maantietoimituksen yhteydessä.

## 6.9 Yhteiskuntatalous

### ***Rakentamis- ja lunastuskustannukset***

Hankkeen arvioidut kokonaiskustannukset ovat noin 114,4 miljoonaa euroa (maku ind. 145; 2020=100). Rakentamiskustannusten osuus koko hankkeen kustannuksista on noin 112,7, miljoonaa euroa ja johtosiirtojen kustannusten osuus noin 0,5 miljoonaa euroa. Lunastamis- ja korvauskustannusten osuus on noin 1,2 miljoonaa euroa. Kustannusarvio on esitetty yksityiskohtaisemmin asiakirjassa 1.5T Kustannusarvio.

### ***Kustannusjako***

Tiejärjestelyjen toteuttamisesta ja kustannuksista vastaavat valtio ja Kaarinan kaupunki. Kustannusjako on esitetty kustannusarvion 1.5T liitteessä 1.

Lisäksi hankkeen toteuttaminen aiheuttaa kustannuksia johto- ja laitesiirojen vuoksi. Johto- ja laitesiirojen kustannusvastuut on esitetty kustannusarvion liitteessä 1.

Varsinais-Suomen ELY- keskus vastaa maantietoimituksen hakemisesta ja toimituskustannuksista sekä mahdollisista lunastus- ja korvauskustannuksista sekä haitan ja vahingonkorvauksista.

### ***Tiehankkeen yhteiskuntataloudellinen kannattavuus***

Hankkeen ja sen eri vaihtoehtojen taloudellisia vaikutuksia on arvioitu seuraavien kustannusten kautta:

- Eri tienkäyttäjryhmille aiheutuvat ajoneuvo-, aika- ja onnettomuuskustannusten muutokset. Nämä näkyvät kannattavuustarkastelussa joko säästönä tai lisäkustannuksena.
- Tienpitäjälle aiheutuvat investointikustannukset, rakentamisen aikaiset korkokustannukset sekä kunnossapitokustannusten muutokset, jotka sisältyvät kannattavuustarkasteluun.
- Kannattavuustarkastelussa on otettu huomioon ne ulkopuolisille aiheutuvat kustannukset ja ympäristökustannukset, joiden määrittelemiseksi on käytettävissä yleisesti hyväksytyt yksikköarvot ja laskentatavat (päästökustannukset sekä liikenteelle aiheutuvat rakennustyön aikaiset haitat).

Hankearvioinnin hyöty-kustannussuhdelaskelma on laadittu IVAR3-ohjelmistolla (versio 3.0.1) käyttäen seuraavia tiehankkeiden arviointiohjeen (julkaistu vuonna 2021) mukaisia laskentaperiaatteita:

- Hyödyt on laskettu Tie- ja rautatieliikenteen hankearvioinnin yksikköarvot -ohjeen mukaisesti (MAKU-indeksi 103,9; 2015=100).



- Rakennusajaksi on oletettu kaksi vuotta.
- Laskentakorkona on käytetty 3,5 %.
- Hankkeen vertailukustannukset on laskettu 30 vuoden laskentakaudelta vuosilta 2027–2057. Vuosi 2027 on oletettu aikaisimmaksi ajankohdaksi, jolloin hanke valmistuisi.
- Suunnittelukustannukset ovat noin 6 % rakentamiskustannuksista.
- Rakentamisen aikaisten haittojen on oletettu olevan noin 10 % hankkeen rakentamiskustannuksista. Suuri osa rakentamisesta tehdään uudessa tiekäytävässä, jolloin vaikutukset liikenteeseen arvioitiin suhteellisen pieniksi.

### **Rakentamiskustannusten indeksimuutokset**

Kustannukset on ilmoitettu tiesuunnitelmaselostuksessa kahdessa eri MAKU indeksissä. Tiesuunnitelmalle on laadittu laskennalliset kustannusarviot. Tiesuunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden rakentamiskustannukset on laskettu IHKU-laskentaohjelmalla MAKU 145 (2020=100) indeksissä. Hyöty-kustannuslaskelma on esitetty Väyläviraston Tie- ja rautatieliikenteen hankearvioinnin yksikköarvot -ohjeen mukaisesti MAKU 103,9 (2015=100) indeksissä. Indeksimuutoksilla ei ole vaikutusta hankkeen hyöty-kustannuslaskelman lopputulokseen.

### **Hankkeen hyöty-kustannuslaskelma**

Hankkeen hyöty-kustannussuhdelaskelman erittely on esitetty alla olevassa taulukossa 5. Tiesuunnitelma on yhteiskuntataloudellisesti kannattava ja sen HK-suhde on 1,84.

Toimenpiteiden suurimmat hyödyt syntyvät henkilö- ja pakettiautojen aika- ja ajoneuvokustannuksista (184 M€) sekä raskaiden ajoneuvojen kustannuksista (30 M€). Tiesuunnitelman toimenpiteet mahdollistavat uudet reitit ajoneuvoille, millä on erittäin suuri vaikutus saatuihin tuloksiin. Matka-ajat vähenevät merkittävästi ja verkollinen palvelutaso paranee selvästi. Vaikutukset ovat suurimmat henkilö- ja pakettiautoille, mutta myös raskaat ajoneuvot saavuttavat merkittäviä hyötyjä. Matka-aika sekä ajoneuvokustannukset yhteensä tuottavat yli 210 miljoonan euron hyödyt, josta aikahyötyjen osuus on noin 140 miljoonaa euroa. Toimenpiteillä saavutetaan noin neljän miljoonan euron turvallisuushyödyt, mikä on noin viisi prosenttia lasketuista kustannuksista. Melusuojuuksilla saavutetaan vain vähäiset hyödyt. Merkittävää on myös, että hankkeessa saavutetaan päästöjen osalta tavoitteet ja päästöhyödyt muodostavat lähes 3 miljoonan euron hyödyt.

Toimenpiteet aiheuttavat kustannusten lisääntymistä kunnossapidossa sekä vähentävät julkisen talouden verotuloja. Rakentamisen aikaisten haittojen on arvioitu olevan noin 10 prosenttia rakentamiskustannuksista. Rakentamisen aikaisia haittoja vähentää tien rakentaminen uuteen tiekäytävään. Alueella on kuitenkin suhteellisen korkeat liikennemäärät, joten vaikutukset arvioitiin kohtalaisiksi, mutta lyhytaikaisiksi.

*Taulukko 5. Hyöty-kustannuslaskelma.*

<b>MAKU 103,9; 2015=100</b>	<b>Tiesuunnitelma</b>
<b>KUSTANNUS (M€)</b>	<b>99,76</b>
Suunnittelukustannukset *	0,00
Hankkeen rakennuskustannukset	78,94
Rakentamisen aikainen korko	15,79
Julkisten varojen rajakustannus	5,03
<b>HYÖDYT (M€)</b>	<b>184,04</b>
<b>Väylänpitäjän kustannukset</b>	<b>-0,52</b>
Kunnossapitokustannukset	-0,44
Julkisten varojen rajakustannus (kp-kust.)	-0,09

<b>Henkilö- ja pakettiautojen kustannukset</b>	<b>184,16</b>
Aikakustannukset	121,12
Ajoneuvokustannukset (sis. verot)	63,04
<b>Raskaiden ajoneuvojen ajokustannukset</b>	<b>30,50</b>
Kuljettajien ja matkustajien aikakustannukset	13,22
Tavaran aikakustannukset	3,66
Ajoneuvokustannukset (sis. verot)	13,62
<b>Turvallisuusvaikutukset</b>	<b>3,90</b>
Onnettomuuskustannukset	3,90
<b>Ympäristövaikutukset</b>	<b>3,38</b>
Liikenteen päästökustannukset	2,91
Rakentamisen päästökustannukset	0,00
Melukustannukset	0,48
<b>Vaikutukset julkiseen talouteen</b>	<b>-33,57</b>
Polttoaine- ja arvonlisäverot	-33,57
<b>Jäännösarvo</b>	<b>4,09</b>
Jäännösarvo tarkasteluajan lopussa	4,09
<b>Rakentamisen aikaiset haitat</b>	<b>-7,94</b>
<b>HYÖTY-KUSTANNUSSUHDE</b>	<b>1,84</b>

\*Suunnittelukustannukset sisältyvät rakennuskustannuksiin

#### 6.10 Väylien hoito- ja ylläpitovastuut

Hankkeeseen sisältyvien väylien hoito- ja ylläpitovastuut sovitaan erikseen Kaarinan kaupungin ja valtion kesken.

#### 6.11 Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Työnaikaisia ympäristövaikutuksia ovat melua sekä pölyhaittoja aiheuttavat murskaus- ja asfaltinsekoitustyöt, jotka suoritetaan maanhankinta-alueilla. Samoin työmaan aikainen maansiirtoliikenne aiheuttaa jossain määrin pöly- ja meluhaittoja. Haittoja rajoitetaan pitämällä maansiirrosta aiheutuvan ajoneuvoliikenteen etäisyydet kohtuullisen lyhyinä käytettävissä olevilla sijoitusalueilla. Työmaalla ei esiinny normaalista rakentamisesta poikkeavia ympäristöhaittoja.

Auvaisbergin sillan S5 ja työsiltojen rakennustöistä aiheutuvat muutokset vedenlaadussa ovat rakentamisen aikaisia. Nämä muutokset ovat ohimeneviä ja liittyvät pääasiassa kiintoaineen ja siihen sitoutuneiden aineiden, kuten ravinteiden määrän lyhytaikaiseen kasvuun. Usein merkittävin rakennustöistä aiheutuva haitta liittyy veden samentumiseen, jonka laajuus ja kesto riippuvat rakennustöiden mittakaavasta ja kestosta. Rakentamisen aikaisia vaikutuksia on käsitelty tarkemmin vesilupahakemuksessa. Vesilupahakemus ja -päättös on tiesuunnitelman osassa C.



Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella muutetaan Kaarinnan kaupungin Piispanristin, 3. kaupunginosan, liikenne-, katu-, puisto- ja suojaviheraluetta sekä Keskustan, 5. kaupunginosan, korttelien 5045 ja 5047 osat sekä liikenne-, katu-, puisto-, lähivirkitys- ja suojaviheraluetta.

Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella muodostuu Kaarinnan kaupungin Piispanristin, 3. kaupunginosan, liikenne-, katu-, puisto- ja suojaviheraluet sekä Keskustan, 5. kaupunginosan, korttelin 5045 tontti 16 sekä liikenne-, katu- ja suojaviheraluet.

1. ALUEVARAUSMERKINNÄT

- AO Eriläispienalojen korttelialue.
- VP Puisto.
- LT Maantien alue.
- EV Suojaviheralue.
- EV-1 Suojaviheralue. Alueelle saa sijoittaa tien rakentamisen yhteydessä syntyviä maa-aineksia. Alue tulee määrittää siltäältä puustoa tai perustamalla omia kasvillisuusalueita lähivirkityksen mukaisesti.

2. MUUT MÄÄRÄKSET

- 3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.
- Kaupunginosan raja.
- Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.
- Osa-alueen raja.
- Kaupunginosan numero.
- Kaupunginosan nimi.
- Korttelin numero.
- Ohjeellisen tontin numero.

3. PIISPANRISTI  
5045

KIEVARINKATU Kadun, tien, katuosion, tontin, puuston tai muun yleisen alueen nimi.

I u 1/2

Merkintä on rakennuksen numeron jäljessä osoittava, kunta suuren osan rakennuksen suunnitman kartoituksen alustaa ulkokuolella saa käyttää kartoituksen kartoittajaksi.

Tehokkuusku ei kerrota suhteellista tontin pinta-alaa.

Rakennusta, jolle saa sijoittaa ajokorttelin ja talousrakennuksen.

Luotettavaksi alueen osa.

Katu.

Jalankäytöllä ja polkupyöräilyä varattu katu.

Kadun tai liikennealueen alittava kevyen liikenteen yhteys.

Alue.

Ajoneuvovälittimen kaksitaivainen sija.

Alueelle on rakennettava metsä. Merkintä osoittaa esteen liikenteen ajoneuvovälittimen kaksitaivaisen sija ja ajoneuvovälittimen kaksitaivaisen sija.

Vornjohtaja varattu alueen osa.

3. ERILÄISIA MÄÄRÄYKSIÄ

- a) Autopaikkoja on rakennettava AO-korttelialueella 2 ap. / asunto.
- b) Rakennukset on sijoitettava vähintään kahden metrin päähän naapurin tontin rajasta.
- c) Rakennettaessa 4m lähemmäksi naapurin tontin rajaa ei rajan puoleisessa seinässä saa olla ikkunoita alle 100 cm korkeudella lattiatasosta.
- d) AO-korttelialueella tontille merkityistä rakennuskohteista on varattava autopaikan ja varustettujen rakentamiseen 40 k-m<sup>2</sup>.
- e) Tämän asemakaavan alueella laaditaan erillinen tonttijako.
- f) EV- ja VP-alueille saa sijoittaa puustonumeton.
- g) Vornjohtajavälittimen tai sen lähisyyteen sijoitettava rakennuksesta tulee aina pyytää vorkonhaltijan erillinen risteämausunto. Risteäma voi olla rakennema, rakennus, tie tai katu, joka sijoittuu voimajodun läheisyyteen.

KAARINAN KAUPUNGIN KAUPUNKEHITYSPALVELUT	
Piispanristin-Korttelin Kaupunkikehityspalvelut	Taina Reinken Kaupunkikehitys
VALMISTELU	Jari Lassanen, kaavaosastonjohtaja
Piispanristin kaava-alueen pohjakartta asetettu voimaan:	
Henna Cornea Niemi Yleiskaavoitusjohtaja	12.12.2024
Kaavaosasto	Hyväksyntä
Kuoli 17.6.2024 § 133	Kuoli 01.01.2025 § 133
Tämä asemakaavakartta on kaupunginvaltuuston kokouksen xx.xx.xx mukainen.	
Hallintopäätös	





Mt 180 (Kurkelantie-Kirjalansalmi) asemakaavan ja asemakaavan muutoksen, A3000, Piispanristi, kaavaehdotus

Koonti lausunnoista ja muistutuksista sekä niiden vastineet 15.1.2025

(kaavaehdotus pvm 5.6.2024)

TIIVISTELMÄ LAUSUNNOSTA	VASTINE
<b>Väylävirasto:</b> Ei lausuntoa asemakaavasta.	- Ei vaikutuksia asemakaavaan
<b>Varsinais-Suomen liitto</b> Ote päätöksestä (23.9.2024), jossa todetaan, että Varsinais-Suomen liitolla ei ole lausuttavaa asemakaavasta, eikä se ole ristiriidassa Varsinais-Suomen maakuntakaavoituksen tai muun suunnittelun kanssa.	- Ei vaikutuksia asemakaavaan
<b>Varsinais-Suomen ELY-keskus:</b> Varsinais-Suomen ELY-keskus on lausunnossaan esittänyt seuraavia kommentteja ja muutostarpeita kaavaehdotukseen:  <i>Luonnonsuojelu (yleistä):</i> <ul style="list-style-type: none"><li>- Kaavan luontovaikutuksissa viitataan tiesuunnitelmassa tehtyyn vaikutusten arviointiin, joka on kuitenkin vielä puutteellinen. ELY-keskuksen ympäristö- ja luonnonvarat -vastuualue on tuonut asian esille myös tiesuunnitelman käsittelyssä annettujen sisäisten kommenttien yhteydessä.</li><li>- Ottaen huomioon luontokadon pysäyttämiseen liittyvät kansalliset veloitteet ja mm. jatkossa jalkautettavan ennallistamisasetuksen tavoitteet, tällaisessa tiehankkeessa ja sen yhteydessä tehtävässä maankäytön suunnittelussa olisi tarpeen tunnistaa kaikki mahdolliset keinot vähentää luontokatoa kiihdyttäviä vaikutuksia sekä tunnistaa ja arvioida, voiko toimenpiteitä edistää laajemmin kaavoissa ja/tai kaupungin kanssa yhteistyössä. Yleisesti kaavoissa on tunnistettava tarkemmin, miltä osin kaavan vaikutusalue on laajempi kuin tiesuunnitelmassa arvioitu vaikutusalue ja tarvittaessa täsmennettävä luontoarvojen ja niihin liittyvien vaikutusten kuvausta.</li></ul> <i>Luonnonsuojelu (A3000, Piispanristi):</i> <ul style="list-style-type: none"><li>- Selostuksen mukaan alueen luonnonympäristö koostuu nykyisin tien piennaralueista. Poikluoman kohdalla on Kurkelantien länsipuolella leveämpi luonnontilainen joutomaa-alue. Hankkeen valmistelun yhteydessä on laadittu luontoselvitys, joka ei kuitenkaan kuvaa kaava-alueen ympäristöä täsmällisesti. Kaavassa on osoitettu suojaviheraluetta ja puistoa, joiden sisällössä / käsittelyssä on tarpeen tunnistaa</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Kaavan luontovaikutusten arviointia tarkistetaan tiesuunnitelmassa tehdyn vaikutusten arvioinnin täydennysten mukaisesti.</li><li>- Kaarinan kaupunki on osallistunut hankkeen suunnitteluun hankeryhmän osallisena. Hankeryhmässä on ollut mahdollista yhteistyössä etsiä keinoja, joilla muun muassa luontokadon pysäyttämiseen tähtäviä toimenpiteitä edistetään. Kaavaselostuksen luontovaikutusten arviointiin nostetaan esiin luontokadon pysäyttämisen merkitys.</li><li>- Asemakaavan selostusta on täydennetty luontovaikutusten arvioinnilla, jossa on otettu tarkemmin kantaa maantien leventämisen vaikutuksiin. Kurkelantien ja Pyhän Katariinan tien risteyksen lounaispuolelle osoitetulle suojaviheralueelle on esitetty mahdollisuus perustaa avoin kasvillisuusalue niittykasvillisuuden mahdollistamiseksi. Tällä luodaan mahdollisuus uuselinympäristön luomiseen tien leventämisestä aiheutuvien haittojen vähentämiseksi.</li></ul>



<p>myös mahdollisuudet luontokadon pysäyttämiseen esim. uuselinympäristöä luomalla, kun suunniteltu tie hävittää muuta luonnonympäristöä.</p> <p><i>Ympäristönsuojelu (A3000):</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Kaavaselistuksen mukaan Pyhän Katariinan tien ja Kurkelantien lounaispuolella sijaitsevaa suojaviheraluetta käytetään osin melusteiden rakentamiseen ja osittain myös läjitysalueena. Varsinais-Suomen ELY-keskuksen ympäristö- ja luonnonvarat -vastuualue on alueen tiesuunnitelmaa koskevassa kommentissaan tuonut esille, että tiesuunnitelmasta ei käy ilmi onko maa-ainesten sijoitusalueissa kyse maa-ainestajätteiden läjityksestä vai maa-ainesten hyödyntämisestä, mikä on näiden sijoitusalueiden kaavan mukainen käyttötarkoitus ja mitä lupia sijoitusalueiden perustamiset mahdollisesti edellyttävät. Tiesuunnitelmaselostusta tulee tältä osin tarkistaa. Puutteet koskevat näiltä osin myös asemakaavaa ja kaavamääräyksiä / kaavaselistusta on siten päivitettävä kuvaamaan asiaan tarkemmin.</li></ul> <p><i>Liikenne (A3000):</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Korttelin 5045 tontti 16 sijoittuu Kurkelantien ja Pyhän Katariinan tien risteuksen läheisyyteen. Tontti on jo rakentunut. Asemakaavassa ko. tontille on osoitettu suojaviheralueen läpi ajoyhteys, jonka merkintää voisi tarkentaa, jotta ajoyhteyden sijainti olisi vaivatta tulkittavissa kaavakartalta. Siitä huolimatta, että tiehankkeen yhteydessä ollaan toteuttamassa melusuojausta, on asemakaavoituksessa hyvä vielä varmistua melumääräyksen tarpeellisuudesta rakennuspaikalle.</li></ul> <p><i>Ilmastovaikutukset (yleistä):</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Kaavojen ja kaavamuutosten vaikutuksia ilmastopäästöihin tai päästötavoitteiden edistämiseen ei ole arvioitu. Ilmastotoimien kiireellisyyden sekä hankkeen pysyväluontoisten vaikutusten vuoksi arviointi olisi tarpeellista tehdä.</li><li>- Ilmastoarvioinnin yhteydessä olisi hyvä esittää keinot, joilla päästöjä pystytään hankkeessa hillitsemään, esim. joukkoliikenteen sekä pyöräilyn ja jalankulun edistäminen, sekä kiertotalouden huomiointi ja hyödyntäminen hankkeessa.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Kaavamääräyksiä ja kaavaselistusta on tarkistettu niiltä osin kuin tiesuunnitelmaakin on tarkistettu maa-ainesten sijoittamisen osalta.</li><li>- Ajoyhteyden merkintää on pyritty selkeyttämään kaavakartalla. Melumääräyksen tarkoituksenmukaisuus on tarkistettu kaupungin puolelta ja se on todettu asianmukaiseksi.</li><li>- Ilmastovaikutusten arviointi on lisätty kaavaselistukseen. Arviointi perustuu kuitenkin pääosin tiesuunnitelmassa esitettyyn vaikutusten arviointiin.</li><li>- Ilmastovaikutusten arvioinnissa todetaan keinoja, joilla päästöjä voidaan hankkeen yhteydessä vähentää.</li></ul>
<p><b>Turun Museokeskus:</b> <b>Varsinais-Suomen alueellinen vastuumuseo:</b></p>	

Mt 180 (Kurkelantie-Kirjalansalmi) asemakaavan ja asemakaavan muutoksen, A3000, Piispanristi, kaavaehdotus

Koonti lausunnoista ja muistutuksista sekä niiden vastineet 15.1.2025

(kaavaehdotus pvm 5.6.2024)

<p>Turun museokeskus / Varsinais-Suomen alueellinen vastuumuseo toteaa lausunnossaan, että kaavamuuotosalueen pohjoisosassa, Kurkelantien reunaan sijaitsee muinaismuistolain (295/1963) rauhoittama kiinteä muinaisjäänös Poikluoma. Kohde on historiallisen ajan kyläpaikka. Varsinais-Suomen alueellinen vastuumuseo teki vuonna 2022 kohteella tarkastuksen, jossa todettiin, että muinaisjäänös ei jatku kaavamutoksen suunnittelualueelle. Muinaisjäänöksen vanhentunut, laajempi aluerajaus on merkitty kaavaehdotukseen katkoviivalla, ja näiltä osin kaavakarttaa on syytä päivittää.</p>	<p>- Pohjakartalla olevaa rajausta on tarkistettu päivitetyn rajauksen mukaiseksi. Kaavaselostusta on täydennetty muinaismuistokohteen tarkennetulla kuvauksella.</p>
<p><b>Ympäristölautakunta:</b> Ympäristölautakunta on ilmoitusasioissaan 10.9.2024 § 64 todennut, että se ei anna lausuntoa Mt 180 kaavaehdotuksista.</p>	<p>- Ei vaikutuksia asemakaavaan.</p>
<p><b>Tekninen lautakunta:</b> Tekninen lautakunta toteaa päätöksessään, että sillä ei ole huomauttamista Mt 180 (Kurkelantie-Kirjalansalmi) kaavaehdotuksista.</p>	<p>- Ei vaikutuksia asemakaavaan.</p>
<p><b>Vapaa-ajan lautakunta:</b> Vapaa-ajan lautakunta ei ole antanut lausuntoa asemakaavaehdotuksesta.</p>	<p>- Ei vaikutuksia asemakaavaan.</p>
<p><b>Sivistyslautakunta:</b> Sivistyslautakunnan lausunnossa todetaan, että sen näkökulmasta on tärkeää, että alueen suunnittelussa huomioidaan erityisesti jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden mahdollisimman sujuva ja turvallinen kulku kaava-alueen ympäristössä oleviin kouluihin. Tällä tuetaan lasten ja nuorten omaehtoista arkiliikuntaa sekä vähennetään tarvetta koulukuljetuksille.</p>	<p>- Ei vaikutuksia asemakaavaan.</p>
<p><b>Hyvinvointijaosto:</b> Hyvinvointijaosto ei ole antanut lausuntoa asemakaavaehdotuksesta.</p>	<p>- Ei vaikutuksia asemakaavaan.</p>
<p><b>Caruna Oy:</b> Caruna Oy pyytää lausunnossaan, että Pyhän Katriinan tien suuntainen 110 kV voimajohto merkitään kaavaan ”Johtoa varten varattu alueen osa” merkinnällä. Alueen leveyden on hyvä olla koko johtoalueen levyinen (46 m), vaikka varsinainen rakennusrajoitusalue on tätä kapeampi (26 m). Lisäksi Caruna oy pyytää, että kaavamääräykseen li-</p>	<p>- Kaavakarttaan on lisätty lausunnossa todettu 110 kV voimajohto ja siihen liittyvät kaavamääräykset. Kaupunki on todennut omassa lausunnossaan tiesuunnitelmasta, että väylän yläpuolella kulkevat sähkölinjat siirrettäisiin maan alle.</p>

Mt 180 (Kurkelantie-Kirjalansalmi) asemakaavan ja asemakaavan muutoksen, A3000, Piispanristi, kaavaehdotus

Koonti lausunnoista ja muistutuksista sekä niiden vastineet 15.1.2025

(kaavaehdotus pvm 5.6.2024)

<p>sätään maininta ”Voimajohtoa varten varattu alueen osa. Johtoalueelle ei saa sijoittaa maanpäällisiä tai maanalaisia rakennuksia tai rakennelmia ilman voimajohdon omistajan lupaa. Istutuksien korkeus on oltava rajoitettu koko kasvukauden aikana maksimissaan kahteen (2) metriin.”</p> <p>Voimajohtoalueella tai sen läheisyyteen sijoittuvasta rakentamisesta tulee aina pyytää Carunalta erillinen risteämälausunto. Risteämä voi olla rakennelma, rakennus, tie tai katu, joka sijoittuu voimajohdon läheisyyteen. Risteämälausunto tulee pyytää, vaikka suunnitelma olisi jo osoitettu kaavassa. Risteämälausunnossa esitetään annettua kaavalausuntoa yksityiskohtaisemmin ne seikat ja turvallisuusnäkökohdat, jotka hankkeen suunnittelijan ja toteuttajan tulee voimajohdon kannalta ottaa huomioon.</p> <p>Lisäksi Caruna Oy toteaa lausunnossaan, että kaavassa esitetyn uuden katulinjauksen rakentaminen edellyttää nykyisen sähköverkon siirtotoimenpiteitä. Tarvittavat toimenpiteet läpikäydään sekä sovitaan tienpitäjän ja Carunan kesken.</p>	
<p><b>Terveystarkastaja:</b> Terveystarkastaja on ilmoittanut sähköpostitse, että terveydensuojeluviranomainen ei anna lausuntoa asiassa Mt 180 (Kurkelantie-Kirjalansalmi) kaavaehdotukset.</p>	<p>- Ei vaikutuksia asemakaavaan.</p>
<p><b>Varsinais-Suomen pelastuslaitos:</b> Varsinais-Suomen pelastuslaitos on todennut sähköpostitse annetussa ilmoituksessaan, että sillä ei ole erityistä lausuttavaa Mt 180 (Kurkelantie-Kirjalansalmi) mukaisista kaavaehdotuksista.</p>	<p>- Ei vaikutuksia asemakaavaan.</p>
<p><b>Paikkatietopäällikkö:</b> Paikkatietopäällikkö ei ole antanut erillistä lausuntoa asemakaavaehdotuksesta. Pohjakartta on tarkistettu asemakaavan hyväksymistä varten.</p>	<p>- Asemakaavan pohjakartta on tarkistettu ja hyväksytty 12.12.2024 (MRL § 54a ja § 54c).</p>
<p><b>MUISTUTUKSET:</b></p>	
<p><b>Muistutus A:</b> Muistutukseen on todettu, että kuulemisen aikana tehdyt huomautukset on sivuutettu ilman niiden tosiasiallista tutkimista (liittymäjärjestelyt). Muistutuksessa esitetään, että kaikki rakennettavan saaristotien risteykset Kaarinan mantereeseen puoleisella osalla tulee toteuttaa joko kiertoliittyminä tai eritasoliittyminä.</p>	<p>- Tiesuunnitelmaselostuksessa on kuvattu ne liittymäratkaisujen vaihtoehdot, joita on tarkemmin tutkittu tiesuunnitelman laatimisen yhteydessä. Maantieliittymien tyypeistä päättää tienpitäjä. Kaarinan kaupunki on osallistunut</p>

Mt 180 (Kurkelantie-Kirjalansalmi) asemakaavan ja asemakaavan muutoksen, A3000, Piispanristi, kaavaehdotus

Koonti lausunnoista ja muistutuksista sekä niiden vastineet 15.1.2025

(kaavaehdotus pvm 5.6.2024)

<p>Mikäli Auvaisbergin sillan rakentamisesta luovutaan, niin suunnitelluille kaavamuutoksille ei ole tarvetta tässä vaiheessa ja ne voidaan kumota.</p>	<p>hankkeen suunnitteluun hankeryhmän osallisena. Suunnitteluratkaisuista on neuvoteltu hankeryhmän suunnittelukokouksissa. Kaarinan kaupunki on omassa lausunnossaan todennut, että kiertoliittymäratkaisu olisi Pyhän Katariinan tien ja Kartanontien risteyksissä kaupungin kannalta parempi ratkaisu ruuhkautumisen välttämiseksi kaupungin katuverkolla. Tiesuunnitelmassa liittymätyypin ratkaisujen valinnassa on kuitenkin pääpaino ollut uuden Saaristotien liikenteen sujuvuuden varmistamisessa, joka toteutuu parhaiten laaditun tiesuunnitelman mukaisena.</p> <p>Varsinais-Suomen ELY-keskus on omassa vastauksessaan muistuttajalle todennut seuraavaa: ”Kiertoliittymissä raskaanliikenteen päästöt ovat merkittävät ja polttoainekustannukset todella suuret. Lisäksi raskaiden ajoneuvojen määrä on noin 600 ajon/vrk, ja mukana on myös ns. HCT-ajoneuvoja ja erikoiskuljetuksia. Uudelle tieyhteydelle siirtyy myös joukkoliikennettä. HCT- ja bussikalustolla nykyisillä suunniteluohjeilla kiertoliittymän sisähalkaisijan tulisi olla vähintään 40 metriä. Tämän lisäksi tulisi huomioida kaistojen sekä vaadittavien jalkankulku/pyöräily-yhteyksien mitoitus. Käytännössä tämä olisi kaupunkiympäristössä merkittävä tilakysymys. Erikoiskuljetusten kannalta ratkaisut voisivat silti olla ongelmallisia. Pitkällä aikavälillä maankäytön tuottaman liikennemäärän kasvaessa on valo-ohjatuissa liittymissä kiertoliittymiä helpompaa varmistaa toimivuus kaistoja lisäämällä. Ratkaisu valo-ohjatuilla liittymillä simuloitiin, eivätkä jonopituudet sivusuunnissa tuki katuverkkoa.”</p> <p>Laadittavassa asemakaavassa liikennealueen rajaukset perustuvat laadittuun tiesuunnitelmaan ja siinä esitettyihin ratkaisuihin.</p> <p>- Turun kaupunkiseudulle on neuvoteltu maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimus vuosille 2024-2035. Neuvottelutulos saavutettiin 23.9.2024 ja se hyväksyttiin Kaarinan kaupunginvaltuustossa 11.11.2024. Mt 180 (Kurkelantie-Kirjalansalmi) on mukana sopimuksessa ja siten tulossa toteutukseen. Näin ollen myös Auvaisbergin sillan rakentaminen on hankkeena ajankohtainen.</p>
---	---



Mt 180 (Kurkelantie-Kirjalansalmi) asemakaavan ja asemakaavan muutoksen, A3000, Piispanristi, kaavaehdotus

Koonti lausunnoista ja muistutuksista sekä niiden vastineet 15.1.2025

(kaavaehdotus pvm 5.6.2024)

	<ul style="list-style-type: none"><li>- Muistutuksen johdosta ei tehdä muutoksia kaavaehdotukseen.</li></ul>
<p><b>Muistutus B:</b></p> <p>Muistutuksessa vaaditaan, että asemakaavassa on esitettävä toimiva ja toteuttamiskelpoinen tieyhteys muistutuksessa todetulle kiinteistölle, joka on olemassa oleva omakotikiinteistönä käytettävä rakennuspaikka.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Muistutuksen perusteluissa käydään läpi kiinteistön olemassa olevaa tieoikeutta ja nykyistä liittymäjärjestelyä sekä on todettu arviointi korvaavan ajoyhteyden muodostamisesta pyörätietä pitkin Lehtimajankadulle. Edellä mainittu korvaava yhteys on muistutuksessakin todettu toteuttamiskelvottomaksi maastonmuotojen ja liikenneturvallisuuden näkökulmasta.</li><li>- Lisäksi muistutuksessa todetaan, että asemakaavaehdotuksessa poistuu uuteen tiesuunnitelmaan perustuen tosiasiallinen tieyhteys kiinteistölle, eikä kaavassa esitetä tieoikeuden mukaista korvaavaa tai mitään muutakaan vaihtoehtoisia tieyhteyttä kiinteistölle.</li><li>- Muistutuksessa epäillään myös pitkään vireillä olevan hankkeen toteutumista vielä pitkään aikaan ja sen vaikutusta lunastusaikatauluun.</li><li>- Muistutuksessa pyydetään, että MRL 67 §:n mukaisesti annetaan viipymättä erityistiedoksianto tämän muistutuksen kohteena olevan asemakaavaehdotuksen hyväksymispäätöksestä valitusosoituksineen.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Kyseessä on kiinteistö, joka on tarkoitus lunastaa kokonaisuudessaan rakennuksineen (laajennettu lunastus). Lunastustarve on esitetty tiesuunnitelmassa ja tiesuunnitelman selostuksen kiinteistövaikutusten arvioinnissa. Asemakaavan mukaisen tiehankkeen toteutuessa nykyistä asuinrakennusta ei ole enää tarkoitus käyttää asumiseen.</li><li>- Asemakaavan ja tiesuunnitelman valmistelun yhteydessä on muistutuksessa kuvatulla tavalla arvioitu pyörätien käyttöä korvaavana kulkuyhteytenä ja todettu se toteuttamiskelvottomaksi. Tiesuunnitelmassa on esitetty, että kiinteistölle ei osoiteta ajoyhteyttä ja se lunastetaan kokonaisuudessaan rakennuksineen.</li><li>- Tiesuunnitelmaselostuksessa on todettu, että muistutuksen mukainen kiinteistö rakennuksineen lunastetaan, koska nykyinen liittymä maantielle katkaistaan ja korvaavaa yhteyttä ei voida toteuttaa. Laadittava asemakaava ja asemakaavan muutos on tältä osin tiesuunnitelman mukainen. Kiinteistölle ei ole esitetty kulkuyhteyttä myöskään voimassa olevassa Koristonmetsän asemakaavassa ja asemakaavan muutoksessa (2.5.1998). Lunastustarve on siten tunnistettu jo nykyisessä asemakaavassa. Asemakaavan mukainen tilanne kiinteistöllä ei muutu nykyisestä.</li><li>- Muistutuksen jättämisen jälkeen on Turun kaupunkiseudulle neuvoteltu maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimus vuosille 2024-2035. Neuvottelutulos saavutettiin 23.9.2024 ja se hyväksyttiin Kaarinan kaupunginvaltuustossa 11.11.2024. Mt 180 (Kurkelantie-Kirjalansalmi) on mukana sopimuksessa ja siten tulossa totutukseen. Kiinteistön lunastusasia tulee siten olemaan ajankohtainen lähitulevaisuudessa.</li><li>- Pyyntö huomioidaan MRL 67 § mukaisesti.</li></ul>

Mt 180 (Kurkelantie-Kirjalansalmi) asemakaavan ja asemakaavan muutoksen, A3000, Piispanristi, kaavaehdotus

Koonti lausunnoista ja muistutuksista sekä niiden vastineet 15.1.2025

(kaavaehdotus pvm 5.6.2024)

<b>MUUT ESIIN TULLEET MUUTOSTARPEET:</b>	- Ei muita muutostarpeita.
<b>YHTEENVETO:</b> Lausuntojen ja muistutusten perusteella kaavaan on tehty seuraavat muutokset ja tarkistukset: <ul style="list-style-type: none"><li>- pohjakartta on tarkistettu ja hyväksytty</li><li>- kaavakartan ja -selostuksen perustiedot päivitetty ja tarkistettu</li><li>- kaavan maantiealueen rajausta tarkistettu yhdessä paikassa tiesuunnitelman mukaiseksi</li><li>- muutettu katualueen rajaus korttelin 3416 tontin 1 kohdalla rajan mukaiseksi</li><li>- lisätty voimalinja aluevaraus kaavakarttaan Carunan lausunnon mukaisesti</li><li>- EV-alueen ajoyhteysmerkintä on rajattu paremmin havaittavaksi</li><li>- kaavaselostuksen vaikutusten arviointia on täydennetty ELY-keskuksen lausunnon mukaisesti</li><li>- maa-aineksia koskevat tiedot on päivitetty ELY-keskuksen lausunnon mukaisesti</li><li>- kaavakarttaan lisätty maininta Poikluoman muinaisjäännöksestä ja tarkistettu pohjakarttaan sen rajausta</li><li>- kaavaselostuksen liitteet on päivitetty tarvittavin osin</li></ul>	