

**RATA-ALUEEN LAAJENNUS, ITÄ
Selostus**Diaarinumero: 2860-2020
Asemakaavatunnus: 4/2020**Asemakaavanmuutos**

14.12.2020 (selostusta täydennetty 3.3.2021)

Kaupunginosat: Pohjola, Raunistula, 1, Nummi
Osoite: Rata-alue (Pohjola, Raunistula, 1, Nummi)

ASEMAKAAVANMUUTOKSEN SELOSTUS, joka koskee 14. päivänä joulukuuta 2020 päivättyä asemakaavanmuutostkarttaa Rata-alueen laajennus, itä (4/2020)

1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

1.1 Tunnistetiedot

Asemakaavanmuutos koskee:

Kaupunginosa:	071 POHJOLA	NORRSTAN
Tontti:	32. -1	32. -1
Katuaukio:	Köydenpunojankaari (osa)	Hampspinnarebågen (del)
Katuaukio:	Vaunukatu (osa)	Vagngatan (del)
Liikennealueet:	Turun ratapiha (osa)	Åbo bangård (del)
	Nimetön rautatiealue (osa)	Järnvägsområde utan namn (del)
Sillat:	Logomonsilta (osa)	Logomobron (del)
	Brahensilta (osa)	Brahebron (del)
	Aninkaistensilta (osa)	Aningaisbron (del)
Suojaviheralueet:	Virusmäenramppi (osa)	Virusmäkirampen (del)
	Raunistulanramppi (osa)	Raunistularampen (del)
Kaupunginosa:	081 RAUNISTULA	RAUNISTULA
Liikennealue:	Nimetön rautatiealue (osa)	Järnvägsområde utan namn (del)
Silta:	Rautatiesilta (osa)	Järnvägsbron (del)
Virkistysalue:	Paattistenpuisto (osa)	Paattisparken (del)
Suojaviheralue:	Raunistulanramppi (osa)	Raunistularampen (del)
Vesialue:	Aurajoki (osa)	Aura å (del)
Kaupunginosa:	011 NUMMI	NUMMISBACKEN
Katu:	Helsinginkatu (osa)	Helsingforsgatan (del)
Liikennealue:	Nimetön rautatiealue (osa)	Järnvägsområde utan namn (del)
Sillat:	Rautatiesilta (osa)	Järnvägsbron (del)
	Hämeensilta	Tavastbron
Eritasoristeys:	Nimetön	Utan namn
Julkinen kulkuyhteys:	Uraputki	Karriärgången
Virkistysalue:	Nummenranta (osa)	Nummisstranden (del)
Vesialue:	Aurajoki (osa)	Aura å (del)
Kaupunginosa:	001 I	I
Katu:	Helsinginkatu (osa)	Helsingforsgatan (del)
Liikennealue:	Karjaan rata (osa)	Karisbanan (del)

Asemakaavanmuutoksella muodostuva tilanne:

Kaupunginosa:	071 POHJOLA	NORRSTAN
Tontti:	32. -1	32. -1
Liikennealueet:	Turun ratapiha (osa)	Åbo bangård (del)
	Nimetön rautatiealue (osa)	Järnvägsområde utan namn (del)

Sillat:	Logomonsilta (osa) Brahensilta (osa) Aninkaistensilta (osa)	Logomobron (del) Brahebron (del) Aningaisbron (del)
Kaupunginosa:	081 RAUNISTULA	RAUNISTULA
Liikennealue: Silta:	Nimetön rautatiealue (osa) Rautatiesilta (osa)	Järnvägsområde utan namn (del) Järnvägsbron (del)
Kaupunginosa:	011 NUMMI	NUMMISBACKEN
Katu: Liikennealue: Sillat:	Helsinginkatu (osa) Nimetön rautatiealue (osa) Rautatiesilta (osa) Hämeensilta	Helsingforsgatan (del) Järnvägsområde utan namn (del) Järnvägsbron (del) Tavastbron
Eritasoristeys: Julkinen kulkuyhteys:	Nimetön Uraputki	Utan namn Karriärgången
Kaupunginosa:	001 I	I
Katu: Liikennealue:	Helsinginkatu (osa) Karjaan rata (osa)	Helsingforsgatan (del) Karisbanan (del)

Asemakaavanmuutos on laadittu:

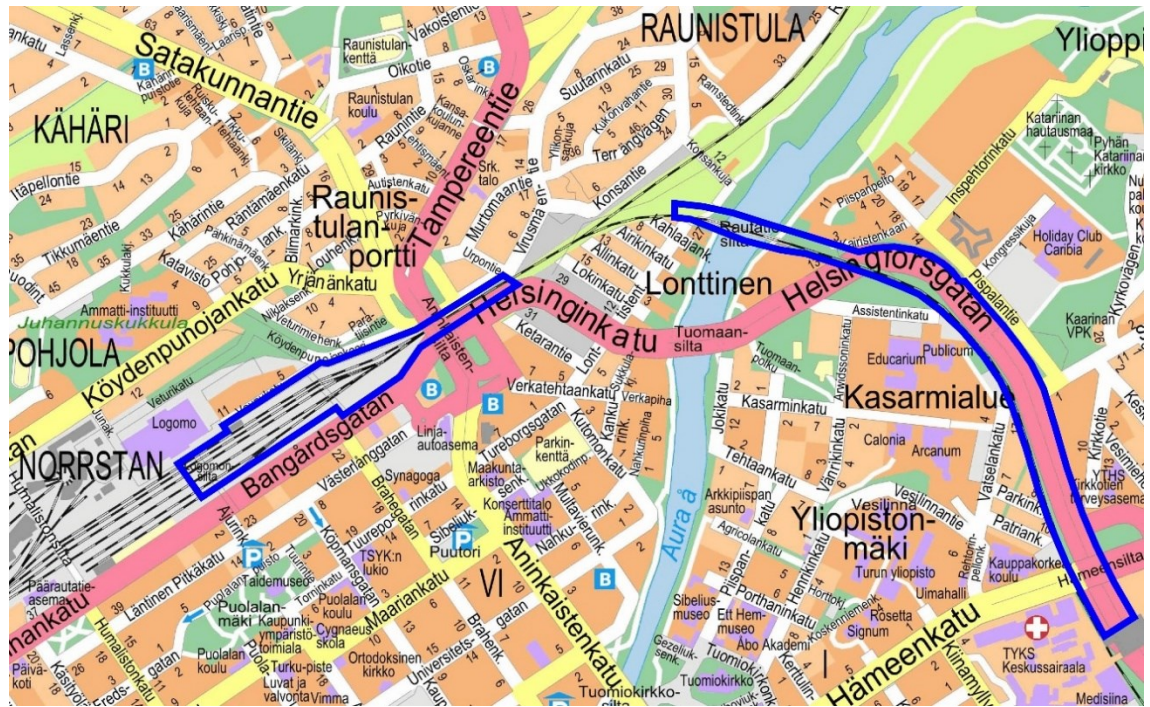
Kaupunkiympäristötoimiala, kaupunkisuunnittelu ja maaomaisuus, kaavoitus
Puolalankatu 5, 20100 Turku, puh. (02) 2624 300.

Valmistelija: kaavoitusarkkitehti Tapani Laiho ([etunimi.sukunimi\(at\)turku.fi](mailto:etunimi.sukunimi(at)turku.fi)).

Asemakaavanmuutos valmistellaan vaikutuksiltaan vähäisenä. Kaavan hyväksyy kaupunkiympäristö-
lautakunta.

1.2 Kaava-alueen sijainti

Asemakaavamuutos laaditaan kartassa rajauksella osoitetulle alueelle.



Kaava-alueen sijainti opaskartalla.

1.3 Luettelo selvityksen liiteasiakirjoista

1. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 30.9.2020
2. Asemakaavakartta 14.12.2020
3. Tilastolomake 14.12.2020

1.4 Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista

Väyläviraston Helsinki–Turku nopean junayhteyden ympäristövaikutusten arviointiselostus, joka pohjautuu ratatekniseen suunnitteluun välillä Salo-Kupittaa, valmistumassa olevaan Espoo-Salo oikoradan yleissuunnitelmaan ja Turun ratapihoiden ratasuunnitelmaan välillä Kupittaa–Turku (vayla.fi/helsinki-turku-nopea-ratayhteys/yva).

2 TIIVISTELMÄ

Rata-alueen asemakaavanmuutoksella mahdollistetaan Helsingin ja Turun välisen nopean junayhteyden edellyttämän kaksoisraiteen rakentaminen, jonka tavoitteena on lyhentää Helsingin ja Turun välistä matka-aikaa ja laajentaa näin kaupunkien työssäkäynti- ja työmarkkina-alueita.

2.1 Kaavaprosessin vaiheet

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi tavoitteet ja merkitsi osallistumis- ja arviointisuunnitelman tiedoksi	25.8.2020 § 275
Ilmoitus vireilletulosta kirjeitse osallisille	18.9.2020
Ilmoitus vireilletulosta kuulutuksella	18.9.2020
Kaavaehdotus lausunnoilla	1.2. – 1.3.2021
Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi kaavaehdotuksen	
Kaavaehdotus julkisesti nähtävillä	1.2. – 2.3.2021
Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi muistutusten vastineet	--
Kaupunkiympäristölautakunnan hyväksymispäivämäärä sekä kaavan voimaantulopäivämäärä löytyvät kaavakartan nimiöstä.	--

Kaavaprosessin vaiheet.

2.2 Asemakaava

Kaavamuuotos liittyy nopean junayhteyden rakentamiseen Turun ja Helsingin kaupunkien välille. Kaksoisraiteen ("Tunnin juna") rakentaminen edellyttää voimassa olevien asemakaavojen rata-aluemerkintöjen muuttamista kaksoisraiteen vaatimusten mukaiseksi.

2.3 Asemakaavan toteuttaminen

Kaupunkiympäristölautakunnan hyväksytyä asemakaavan, sen toteuttaminen voidaan aloittaa Väyläviraston suunnittelualueita koskevien ratalain mukaisten ratasuunnitelmien ja yleissuunnitelmien tultua Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymiksi.

3 LÄHTÖKOHDAT

3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualueen pinta-ala on 13,5 ha. Suunnittelualueella sijaitsee osa Turun päärata-alueita, pysäköintialue, junaraiteet Tampereelle ja Helsinkiin, kuusi siltaa, joista yksi ylittää Aurajoen, sekä osa Helsinginkatua.

3.1.2 Luonnonympäristö

Suunnittelualueen Aurajoen kohta on osa valtakunnallisesti arvokasta maisemaa, kansallista kaupunkipuistoa ja luonnonsuojelulla suojeltua luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeää aluetta, jolla sijaitsee mm. Kenttäkrassi ja vieraslajiesiintymä Japanin-/Jättitatar, jonka leviäminen tulee estää.

3.1.3 Rakennettu ympäristö

- Suunnittelualueen välittömässä tuntumassa sijaitsee Logomo, kulttuurin, taiteen ja luovan talouden keskus, uusia ja vanhoja asuinrakennuksia, Turun yliopiston ja Kauppakorkeakoulun rakennuksia, kylpylä ja hotelli, sekä Turun yliopistollisen keskussairaalan rakennuksia.

- Suunnittelualueen ratapihan vieressä ja Hämeensillan jälkeisen alueen vieressä sijaitsee valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen (RKY) alueet Turun rautatieympäristöt ja Turun yliopistollinen keskussairaala, sekä Rautatiesillan viereinen asemakaavalla suojeltu Lonttisten alue.
- Suunnittelualueen Aurajoen alueen osa kuuluu Aurajokilaakson virkistysalueeseen ja toimii tärkeänä jalankulun ja pyöräilyn, sekä virkistyksen alueena.

3.1.4 Maanomistus

Suunnittelualue on Turun kaupungin (pysäköintialue, kadut ja virkistysalueet) ja Suomen valtion (rata-alue) omistuksessa.

3.1.5 Liikenne

Autoliikenne

Suunnittelualueelle ja sen tuntumaan sijoittuu kaksi keskustan pääkatujen tärkeää solmupistettä: Aninkaistensilta ja Hämeensilta lähiristeyksineen sekä Helsinginkatu näiden välille.

Junaliikenne

Turun rautatieasemalta tuleva rautatie haarautuu muutosalueen kohdalla, koilliseen lähtee Toijalan rata, kaakkoon rantarata. Liikenneviraston 2010 julkaiseman raportin mukaan kaukojunia kulkee päivittäin Helsingin ja Turun välillä tunnin vuorovälillä. Radalla on vähäistä tavaraliikennettä. Yöaikaan säännöllistä liikennettä ei ole. Saman raportin mukaan Toijalan radalla on runsaasti henkilö- ja tavarajunaliikennettä. Turun ja Loimaan välinen osuus perusparannettiin vuosina 2006–2008, koska se oli osittain huonossa kunnossa. Turku–Toijala -radalla muun muassa Loimaan alueella tavarajunien aiheuttamasta liikennetärinästä on tehty useita valituksia. Täriinän vaimentamiseksi rataosan junapituuksia ja painoja on laskettu puoleen entisestä. Tämä on johtanut siihen, että rataosalla on ajettava useampia lyhyitä tavarajunia muutamien pitkien tavarajunien sijasta. Asemakaavanmuutoksella mahdollistetaan tunnin junan eli uuden nopean junayhteyden, eli kaksoisraiteen rakentaminen Helsingin ja Turun välille. Nopean junayhteyden toteuttaminen edellyttää myös, että nykyinen rautatiesilta korvataan uudella sillalla ja että kävely- ja pyöräily osoitetaan omalle erilliselle sillalle.

Kävely ja pyöräily

Tärkeimmät suunnittelualueen kautta kulkevista kävely- ja pyöräilyväylistä sijaitsevat Aninkaisten- ja Hämeensillalla, junaradan alittavassa Helsinginkadun eritasoristeyksessä, jokirannassa ja Helsinginkadun alittavassa Uraputkessa.

Rautatiesillalla on jalankulku sekä pyörän taluttaminen tällä hetkellä sallittu, mutta koska kaupunki ei päästä sillan käytöstä / käyttökiellosta, alueen pyörä- ja jalankulkuliikenne osoitetaan tulevaisuudessa omalle erilliselle sillalle Ylioppilaskylän ja Raunistulan välille.

3.1.6 Ympäristön häiriötekijät

Täriinä ja melu

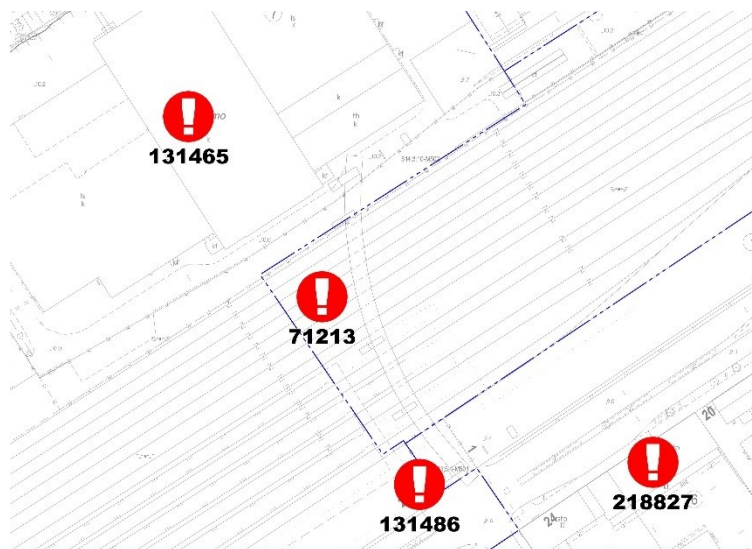
Täriinää ja melua aiheuttavat suunnittelualueella ja sen lähialueille junaliikenne radalla ja raskas autoliikenne Helsinginkadulla.

Ilmasto

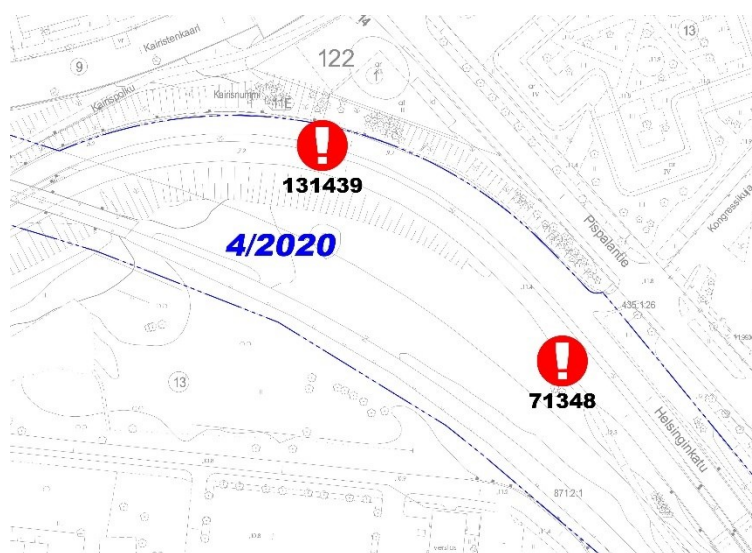
Suunnittelualueella ilmastovaikutuksia aiheuttaa pääosin liikenteen pienhiukkaspäästöt. Kaupunkiympäristötoimialan ympäristönsuojelun yksikön mukaan vuonna 2029 Turussa jopa puolet hiilidioksidipäästöistä saattaa tulla liikenteestä.

Maaperän pilaantuminen

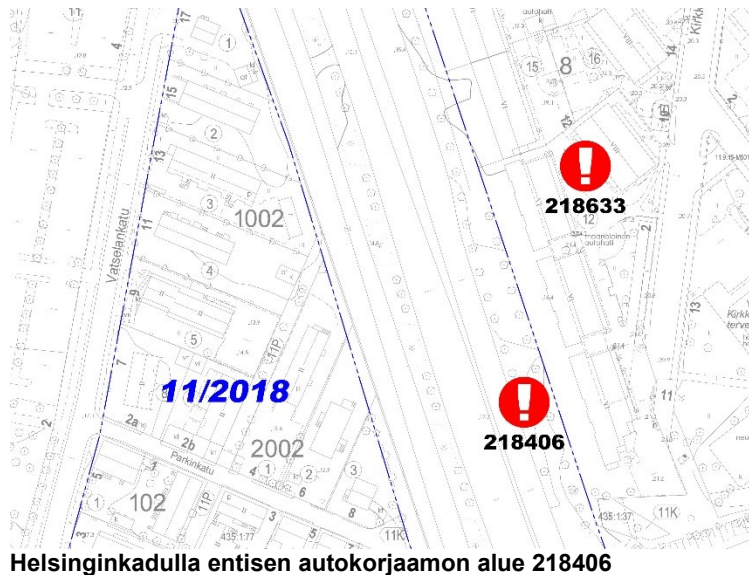
Suunnittelualueella on ollut toimintaa, jonka seurauksena maaperä on paikoitellen pilaantunutta.



Ratapihalla öljy- ja kemikaalivahinkoalue 71213



Helsinginkadulla entisen romuttamon alue 131439 ja 71348



Helsinginkadulla entisen autokorjaamon alue 218406

VAK-ratapiha (Vaarallisten aineiden kuljetukset)

Osa suunnittelualueesta on Turun ratapihaa. Se on 1.3.2008 alkaen Rautatieviraston (nyk. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi) 15.1.2008 antamalla määräyksellä vaarallisten aineiden kuljetuksesta rautatiellä annetun valtioneuvoston asetuksen (195/2002) 32 §:n 1 momentissa tarkoitettu järjestelyratapiha, jolla edellytetään Liikenteen turvallisuusvirasto Trafín hyväksymää turvallisuusselvitystä.

Turun järjestelyratapihan kautta kulkevia vaarallisten aineiden kuljetuksia arvioidaan ja seurataan vuosittain. Viime vuosina VAK-kuljetusten määrä on ollut n. 500 000 tonnia vuodessa, mutta pitkällä tähtäimellä kuljetusmääriä tai niiden laatuja ei voida ennustaa. Valtaosa vaarallisista aineista kuuluu syövyttäviin aineisiin, joiden lisäksi kuljetetaan runsaasti palavia nesteitä ja kaasuja. Vaarallisimpia aineita ovat ammoniakki ja propaani.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi on 23.10.2018 hyväksynyt 18.5.2018 päivätyn Turun järjestelyratapihan turvallisuusselvityksen, jossa on tarkasteltu järjestelyratapihalla tapahtuvaa vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvää vaunujen käsittelyä ja tilapäistä säilyttämistä. Turvallisuusselvityksessä voidaan mm. rajoittaa kuljetusmäärien kasvua tulevaisuudessa ja siten varmistaa ratapihan turvallisuustasoa.

Liikenne- ja viestintäviraston 24.5.2019 suorittaman Valtioneuvoston asetuksen (195/2002) 32 §:n mukaisen tarkastuksen perusteella Turun VAK-ratapiha-alueelle on käynnistymässä tulevina vuosina useita erilaisia kehityshankkeita, joiden tuloksena Turun VAK-ratapihan sijainti saattaa muuttua.

Toistaiseksi Turun ratapihalla joudutaan vaihtamaan sähköveturi dieselveturiin, joka aiheuttaa vaarallisten aineiden kuljetusten osalta erillisen turvallisuus- ja ympäristöriskin. Uudenkaupungin radan sähköistämisen tavoitteena on pienentää ammoniakki- ja ympäristöriskiä Turun ratapihalla. Sähköistämisen suunnittelu on aloitettu vuonna 2018. Rata on avattavissa sähkövetoiselle liikenteelle 2021.

3.2 Suunnittelutilanne

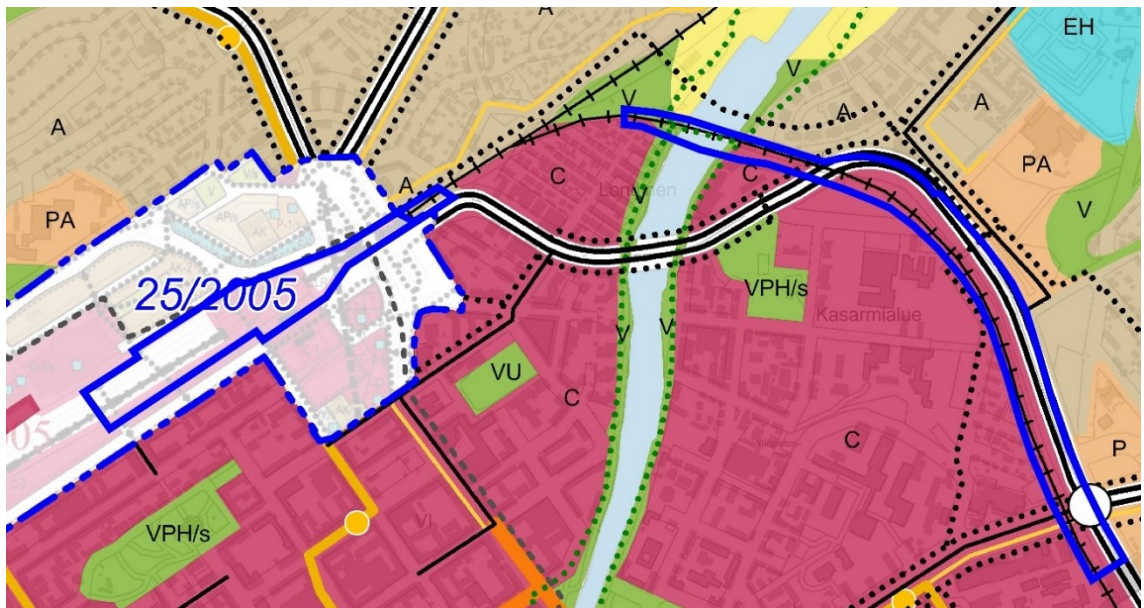
3.2.1 Maakuntakaava

Turun kaupunkiseudun maakuntakaavassa (vahvistettu ympäristöministeriössä 23.8.2004) ja Varsinais-Suomen taajamien, maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihe- ja maankäytön maakuntakaavassa (hyväksytty maakuntavaltuustossa 11.6.2018, määrätty tulemaan voimaan 27.8.2018) suunnittelualue on osoitettu rautatie- ja liikennepaikaksi sekä kaksiajorataiseksi valta- tai kantatieksi.

3.2.2 Yleiskaava

Oikeusvaikutteinen Turun yleiskaava 2020 on tullut voimaan 28.7.2001 niiltä osin, joihin ei kohdistunut valituksia ja 29.5.2004 koskien niitä osia, joiden valitukset hylättiin. Suunnittelualueen itäiset osat, joita ratapiha-alueen osayleiskaava 25/2005 ei kata, yleiskaavassa alue on rautatiealuetta, eritasoliittymä, pääkatualuetta, virkistysaluetta (sisältäen pääviheryhteyden) sekä kulttuurihistoriallisesti, kaupunkikuvallisesti, maisemallisesti tai luonnonoloiltaan arvokas alueen osa.

Valmisteilla olevassa yleiskaava 2029:ssä (yleiskaavaluonnos on hyväksytty kaupunkiympäristölautakunnassa 25.9.2018 § 387 ja kaupunginhallituksessa 5.11.2018 § 420) osayleiskaavan ulkopuolinen suunnittelualue on rautatietä, virkistysaluetta ja ulkoilureittiä, nelikaistaista/kaksiajorataista katua sekä eritasoliittymä.



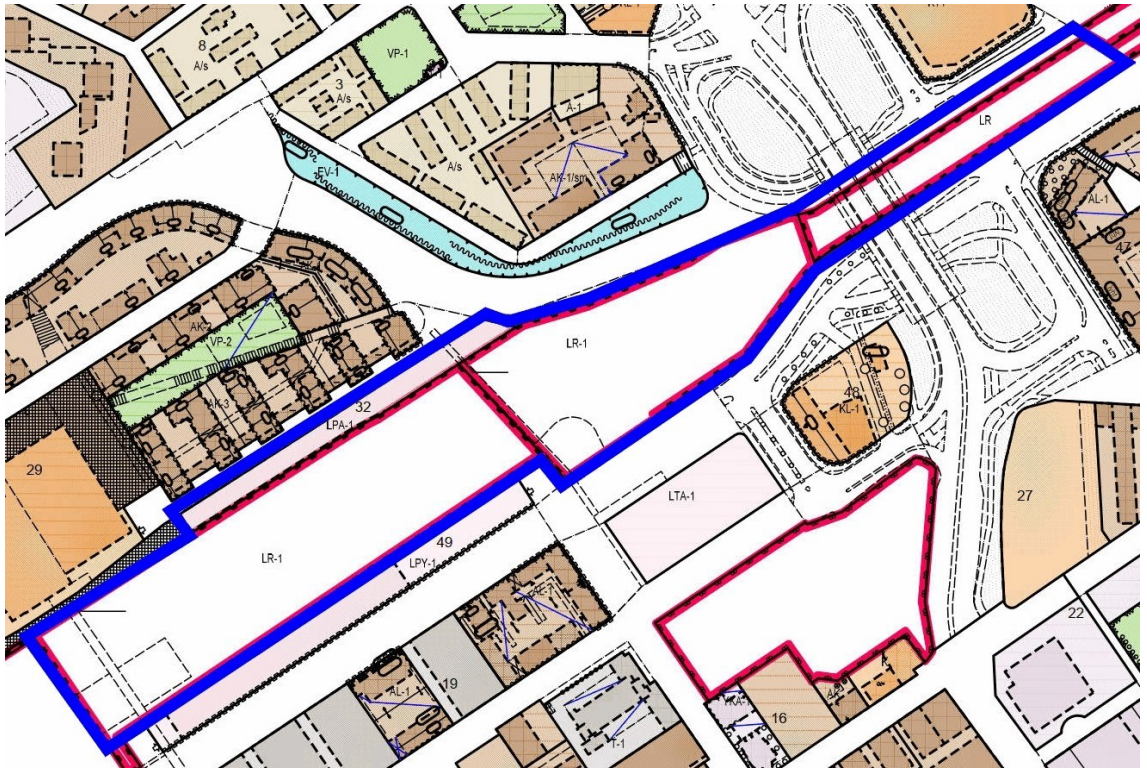
Ote yleiskaava 2029 luonnoksesta

3.2.3 Ratapiha-alueen osayleiskaava

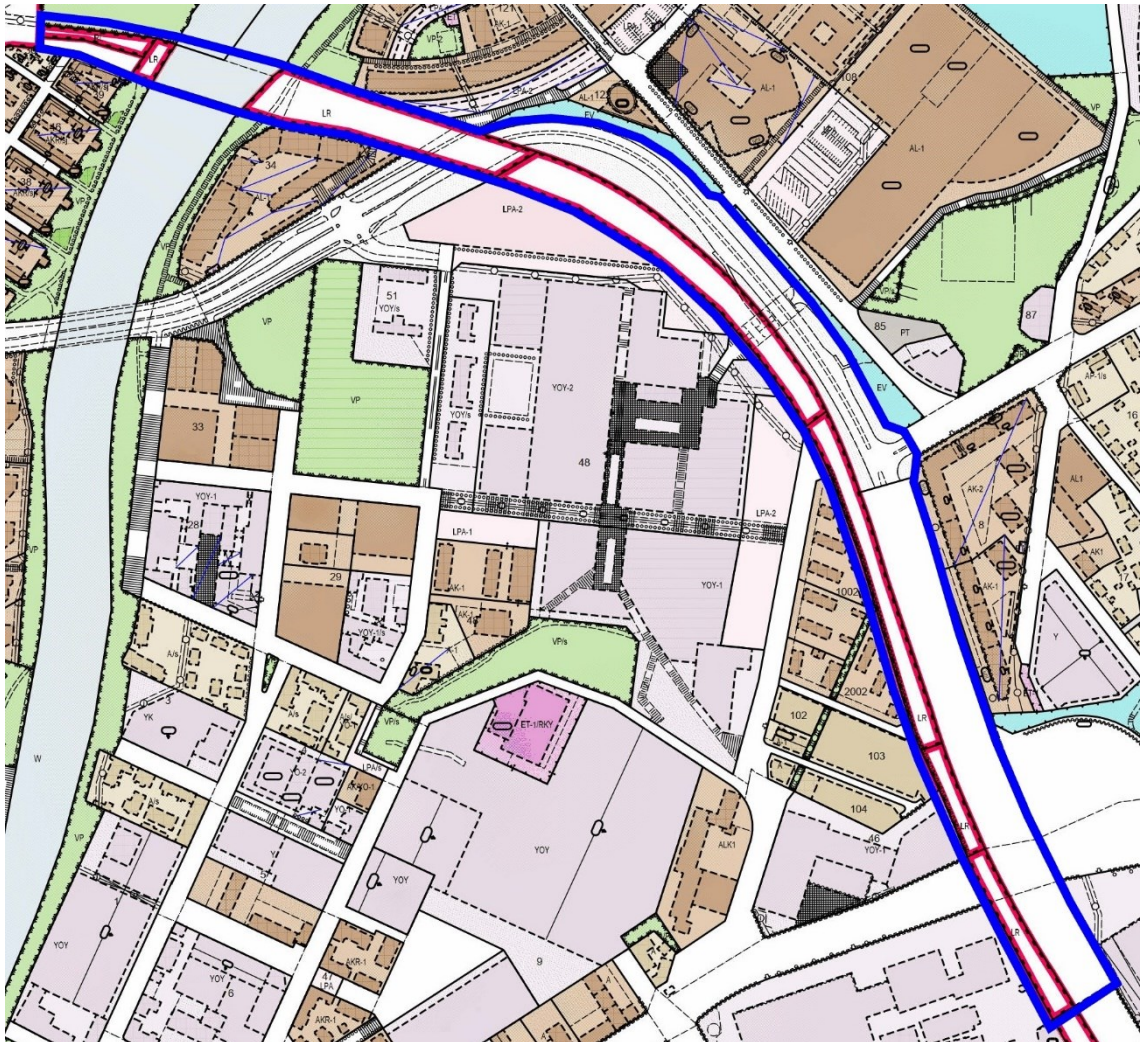
Kaupunginvaltuusto on hyväksynyt 28.9.2009, 28.11.2009 lainvoimaiseksi tulleen, osayleiskaavan. Suunnittelualueen osa osayleiskaavan alueella on rautatieliikenteen aluetta (LR ja LR-1) ja keskustatoimintojen aluetta, jolle saa sijoittaa matkakeskuksen olemassa olevan ratapihan yläpuolelle (C-1/LR), osa Aninkaistensiltaa ja sen kevyen liikenteen reittiä.

3.2.4 Asemakaava

Voimassa olevissa asemakaavoissa suunnittelualue on osoitettu pysäköintialueeksi (LPA-1), rautatiealueeksi (LR-1, LR) sekä katualueiksi ja silloiksi, lisäksi puistoksi, vesi-alueeksi, ohjeelliseksi ulkoilureitiksi, eritasoristeykseksi ja kadun tai liikennealueen alittavaksi kevyen liikenteen yhteydeksi.



Ote ajantasa-asemakaavasta



Ote ajantasa-asemakaavasta

3.2.5 Rakennusjärjestys

Kaupunginvaltuusto on hyväksynyt Turun kaupungin rakennusjärjestyksen 25.9.2017. Rakennusjärjestys on tullut voimaan 1.11.2017.

3.2.6 Pohjakartta

Pohjakartta on laadittu Turun kaupungin Kaupunkiympäristötoimialalla. Maastontarkistus on tehty 5.10.2020.

3.2.7 Lähiympäristön kaavatilanne ja suunnitelmat

Asemakaavamuutosaluetta ympäröivällä alueella on vireillä asemakaavamuutokset ”Raunistulan silta ja pyörätie 2/2015” sekä ”Turku ratapiha 2/2018”.

4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve

Asemakaavan muuttaminen perustuu Turun kaupungin aloitteeseen.

4.2 Osalliset

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

- Suunnittelualueen ja sen lähiympäristön maanomistajat ja maanvuokralaiset, käyttäjät, asukkaat ja yritykset.
- Kansalaisjärjestöt: Turkuseura ry, Turun Pientalojen Keskusjärjestö ry, Kiinteistöliitto Varsinais-Suomi ry.
- Viranomaiset ja kaupungin hallintokunnat: Väylävirasto, Traficom, 2020 Tunnin juna-hankeyhtiö, Turku Energia Sähköverkot Oy, Turku Energia Lämpö Oy, Telia Finland Oyj, Turun Vesihuolto Oy, Varsinais-Suomen aluepelastuslaitos/riskienhallinnan palvelualue, Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus/ Ympäristö ja luonnonvarat ja Liikenne ja infrastruktuuri, sekä Kaupunkiympäristötoimialan kaupunkisuunnittelu ja maaomaisuus, kaupunkirakentaminen, luvat ja valvonta, paikkatieto ja kaupunkimittaus sekä seudullinen joukkoliikenne.

4.3 Asemakaavan tavoitteet

Tavoitteena on mahdollistaa nopean junayhteyden rakentaminen Turun ja Helsingin kaupunkien välille. Kaksoisraiteen (”Tunnin juna”) rakentaminen edellyttää voimassa olevien asemakaavojen rata-aluemerkintöjen muuttamista kaksoisraiteen vaatimusten mukaiseksi.

4.4 Suunnittelun vaiheet, vaihtoehdot ja vuorovaikutus

4.4.1 Käynnistäminen

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi kaavan tavoitteet ja merkitsi osallistumis- ja arviointisuunnitelman tiedoksi 25.8.2020 § 275.

4.4.2 Vireille tulo

Asemakaavan vireilletulosta kuulutettiin 19.9.2020. Ilmoitus vireilletulosta sekä 19.8.2020 päivätty osallistumis- ja arviointisuunnitelma lähetettiin siinä mainituille osallisille kirjeitse 18.9.2020.

4.4.3 Alkuvaiheen kuuleminen

Osallisilta pyydettiin alkuvaiheen mielipiteitä 23.10.2020 mennessä. Näitä saatiin neljä kappaletta.

Mielipide 1, asukas Vatselankadulta:

Vastustamme kaavaa, mikäli laajennus haukkaa osan tontistamme.

Kaavoituksen vastine:

Rata-alue laajenee kyseisessä kohdassa Helsinginkadun suuntaan, eli laajennus ei koske yksityisiä kiinteistöjä.

Mielipide 2, asunto-osakeyhtiö joen itärannalta:

Taloyhtiömme toive on, että uusi raide rakennetaan - Turun asemalta katsottaessa - jokisillalla nykyisen raiteen vasemmalle puolelle.

Kaavoituksen vastine:

Uusi raide on suunniteltu rakennettavaksi toivomallenne puolelle nykyistä raidetta.

Mielipide 3, asunto-osakeyhtiöt joen itärannalta:

Äänivalli junaraiteiden ja osoitteissa Piispanpelto 3-11 sijaitsevien rakennusten väliin. Piispanpelto 11 A-talon takana olevan alueen harventaminen ja sen muuttaminen puistoalueeksi.

Kaavoituksen vastine:

Melu- ja värinävaimekset tullaan toteuttamaan Ratahallintokeskuksen hyväksymien Väyläviraston laatimien suunnittelualuetta koskevien ratalain mukaisten ratasuunnitelmien ja yleissuunnitelmien mukaisesti.

Kyseinen alue ei sisälly tähän asemakaavamuutosalueeseen. Se on kaavamuutoksen "Raunistulan silta ja pyörätie 2/2015" alueella.

Mielipide 4, asunto-osakeyhtiö joen länsirannalta:

Raiteen nopeusrajoitus henkilöliikenteen osalta oltava 40 km/h, junaliikenteen melu- ja värinävaikutusten eliminoimiseksi.

Konsankujan ja Lonttistentien yhdistävä kevyen liikenteen väylä tulee kaavassa edellyttää rakennettavaksi siten, että radan alikulku on talvikunnossapidettävä ja valaistu. Kevyen liikenteen väylä tulee linjata siten, että mahdollinen kulku Lonttistentielle on kevyen liikenteen käyttäjille turvallinen ja asuinrakennuksen tonttiliikenne sekä pysäköintipaikat tulee voida sijoittaa omalle tontinosuudelle (Lonttistentien pääty). Tällä hetkellä kevyen liikenteen väylä liittyy Lonttistentielle As. Oy Aurajokirannan yhden pysäköintiruudun kohdalla.

Kaavoituksen vastine:

Väylävirasto valtion rataverkon haltijana määrittelee eri rataosuuksilla käytettävät nopeudet.

Kaavalla ei määrätä katujen rakenteita eikä niiden kunnossapidosta. Katujen kunnossapidosta vastaa Kaupunkiympäristötoimialan kaupunkirakentaminen/kaupunkiympäristön kunnossapito.

Voimassa olevaan asemakaavaan perustuvassa katusuunnitelmassa kyseinen väylä on merkitty sorapintaiseksi ja se kuuluu kunnossapitoluokkaan KLV2 Kevyen liikenteen väylät, luokka II (väylät hoidetaan vilkkaiden väylien jälkeen. Max. irtolumen syvyys saateen aikana 4 cm. Toimenpideaika 4/6 h (liukkaudentorjunta/lumenpoisto). Pyöräilyä haittaavat jyrkkäprofiilliset epätasaisuudet on poistettava viimeistään 1 vrk:n toimenpiteajassa).

Kyseinen väylä kulkee yleisellä katualueella ja pysäköintiruutu sijaitsee asunto-osakeyhtiön tonttirajojen sisäpuolella. As. Oy voi harkita aidan rakentamista, jolloin läpikulku tontin kautta estyy.

4.4.4 Lausunnot

Kaavaehdotuksesta on saatu kannanottoja Kaupunkiympäristötoimialan kaupunkisuunnittelulta ja maaomaisuudelta sekä ympäristönsuojelun yksiköltä.

14.12.2020 päivätystä kaavaehdotuksesta pyydettiin lausunnot seuraavilta: Väylävirasto, Traficom, 2020 Tunnin juna -hankeyhtiö, Turku Energia Sähköverkot Oy, Turku Energia Lämpö Oy, Telia Finland Oyj, Turun Vesihuolto Oy, Varsinais-Suomen aluepe-lustuslaitos/riskienhallinnan palvelualue, Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus/ Ympäristö ja luonnonvarat ja Liikenne ja infrastruktuuri.

Lausuntoja saatiin kuusi kappaletta. Selostusta täydennettiin Liikenne- ja viestintäviraston lausunnon perusteella.

4.4.5 Nähtävillä olo ja muistutukset

Kaavaehdotus oli nähtävillä 1.2 – 2.3.2021. Kaavaehdotuksesta ei muistutettu.

5 ASEMAKAAVAN KUVAUS

5.1 Kaavan rakenne ja mitoitus

Asemakaavamuutosehdotukseen sisältyy autopaikkojen korttelialue LPA-1, rautatiealueet LR-1, LR-2, LR-3. Rautatiesillan alue xs/lr, katualue, eritasoristeys e, kadun alittava jalankulun ja pyöräilyn yhteys, sijainniltaan ohjeelliset liikennealueen ylittävät jalankulun ja pyöräilyn yhteydet y.

Autopaikkojen korttelialue LPA-1 3635 m² (lisäys 100 m²), rakennusoikeus 7270 k-m² (lisäys 488 k-m²).

Rautatiealue LR 87 318 m² (lisäys 4613 m²).

Katualue 39 863 m² (pienenee 3879 m²).

Rautatiesilta 3816 m² (lisäys 834 m²).

5.2 Kaavan vaikutukset

Kaksoisraiteen ja mahdollisen lähijunaliikenteen kehittämisen ja kulkutapajakauman muutosten kautta vaikutus koko kaupunkiseudulle voi tulevaisuudessa olla huomattava. Pyöräily- ja jalankulkuverkostot suunnittelualueella pysyvät ennallaan.

Nykyisen rautatiesillan viereen toteutettava uusi silta muuttaa maisemaa, mutta ei aiheuta ekologista leviämistä jokivarressa liikkuvalla eläimistöllä eikä kovin suuressa määrin heikennä pesimälinnuston elinympäristöä.

5.3 Ympäristön häiriötekijät

Tärinää ja melua aiheuttavat suunnittelualueella ja sen lähialueille junaliikenne radalla ja raskas autoliikenne Helsinginkadulla.

Asemakaavanmuutoksella ei ole välitöntä vaikutusta Helsinginkadun liikenteeseen, eli nykytilanne säilyy ennallaan. Kaksoisraiteen ja mahdollisen lähijunaliikenteen kehittämisen ja kulkutapajakauman muutosten kautta tilanne Helsinginkadun varrella voi tulevaisuudessa jopa parantua.

Kaksoisraiteen myötä lisääntyvän junaliikenteen mahdollisesti aiheuttama tärinän ja melun kasvu on huomioitu Väyläviraston Helsinki - Turku nopean junayhteyden ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa ja Turun ratapihojen ratasuunnitelmassa, joiden pohjalta nykyisiä tärinä- ja melusuojauksia parannetaan kaksoisraiteen rakentamisen yhteydessä. Suunnitelman hyväksyy Ratahallintokeskus.

Maanomistajilla ja hankkeen vaikutuspiirissä asuvilla ihmisillä sekä eri sidosryhmillä on oikeus ja mahdollisuus ottaa kantaa suunnitelmiin suunnittelun eri vaiheissa. Suunnitteluvaiheen aikana Väylävirasto järjestää yleisötilaisuuksia, joissa tarjoutuu palautteenantomahdollisuus suunnitelmista. Suunnitelmien hyväksyntävaiheessa on vielä mahdollisuus antaa muistutus nähtävillä olevasta aineistosta.

Ilmasto

Turun kaupunginvaltuusto hyväksyi kesällä 2018 ilmastosuunnitelman, jonka mukaan Turku aikoo olla hiilineutraali vuonna 2029 ja siitä eteenpäin ilmastopositiivinen kaupunkialue.

Ilmastovaikutuksia on tarkasteltu Väyläviraston Helsinki - Turku nopean junayhteyden ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa kolmesta eri näkökulmasta: rakentamisen aikaiset päästöt, vaikutukset hiilinieluihin ja -varastoihin ja liikennöinnin aikaiset päästöt. Aikaskaala em. ilmastovaikutuksilla on erilainen. Rakentamisen aikaisten päästöjen samoin kuin vaikutukset hiilivarastoihin voidaan arvioida tapahtuvan hankkeen alkuvaiheessa 5–10 vuoden aikana, kun taas liikennöinnin päästöt ja toisaalta niiden väheneminen alkavat vähitellen – ensin kaukoliikenteen ja sitten lähiliikenteen alkaessa tapahtuvina muutoksina sekä asemanseutujen kehityksen myötä muuttuvan maankäytön aiheuttamien kulkutapajakauman muutosten kautta.

6 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Kaupunkiympäristölautakunnan hyväksytyä asemakaavan, sen toteuttaminen voidaan aloittaa Väyläviraston suunnittelualueita koskevien ratalain mukaisten ratasuunnitelmien ja yleissuunnitelmien tultua Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymiksi.

Turussa 14. päivänä joulukuuta 2020
Selostusta täydennetty 3.3.2021 (Liikenne- ja viestintäviraston lausunto)

Maankäyttöjohtaja Jyrki Lappi

Kaavoitusarkkitehti Tapani Laiho