

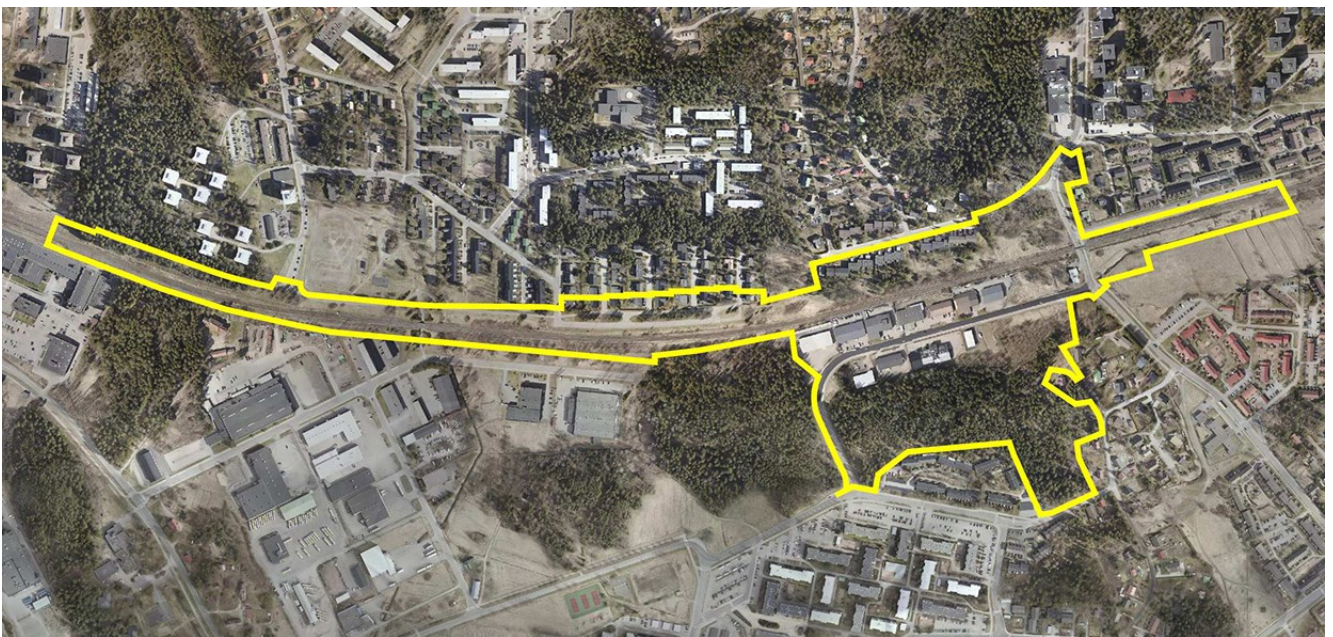
**VAALAN ERITASORISTEYS  
Selostus**

Diaarinumero: 4297-2020  
Asemakaavatunnus: 7/2020

**Asemakaava ja asemakaavanmuutos**

8.11.2023

Kaupunginosat: Lauste, Pääskyvuori, Vaala ja Varissuo  
Osoite: Laulurastaantie, Unkarinkatu, Vaalantie



## SISÄLLYSLUETTELO

<b>1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT .....</b>	<b>4</b>
1.1 Tunnistetiedot.....	4
1.2 Kaava-alueen sijainti .....	7
1.3 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista.....	7
1.4 Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista .....	7
<b>2 TIIVISTELMÄ .....</b>	<b>8</b>
2.1 Kaavaprosessin vaiheet .....	8
2.2 Asemakaava .....	8
2.3 Asemakaavan toteuttaminen .....	8
<b>3 LÄHTÖKOHDAT .....</b>	<b>9</b>
3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista.....	9
3.1.1 Alueen yleiskuvaus.....	9
3.1.2 Luonnonympäristö.....	9
3.1.3 Rakennettu ympäristö.....	10
3.1.4 Maanomistus.....	10
3.1.5 Väestö, työpaikat ja elinkeinotoiminta sekä palvelut .....	10
3.1.6 Liikenne.....	11
3.1.7 Tekninen huolto.....	11
3.1.8 Ympäristön häiriötekijät .....	12
3.2 Suunnittelutilanne.....	13
3.2.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet .....	13
3.2.2 Maakuntakaava .....	14
3.2.3 Yleiskaavat.....	15
3.2.4 Asemakaava .....	18
3.2.5 Rakennusjärjestys .....	18
3.2.6 Tonttijako, kiinteistörekisteri ja kaupunginosarajat .....	18
3.2.7 Pohjakartta .....	20
3.2.8 Meluselvitys.....	20
3.2.9 Lähiympäristön kaavatilanne ja suunnitelmat .....	21
<b>4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET .....</b>	<b>22</b>
4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve.....	22
4.2 Osalliset .....	22
4.3 Asemakaavan tavoitteet .....	22
4.4 Suunnittelun vaiheet, vaihtoehdot ja vuorovaikutus .....	23
4.4.1 Esiselvitysvaihe .....	23
4.4.2 Käynnistäminen.....	25
4.4.3 Vireille tulo.....	25
4.4.4 Alkuvaiheen kuuleminen.....	25
4.4.5 Luonnosvaihe .....	31
4.4.6 Kaava-alueen laajennus ja osallistumis- ja arviointisuunnitelman päivitys v. 2022.....	31
4.4.7 Turun Tunnin Juna Oy:n järjestämät tilaisuudet.....	34
4.4.8 Kaava-alueen toinen laajennus ja osallistumis- ja arviointisuunnitelman päivitykset v. 2023 .....	35
4.4.9 Lausunnot ja nähtävillä olo .....	35
<b>5 ASEMAKAAVAN KUVAUS.....</b>	<b>36</b>
5.1 Kaavan rakenne ja mitoitus .....	36
5.2 Kaavan tavoitteiden toteutuminen .....	37
5.3 Aluevaraukset .....	37
5.3.1 Korttelialueet .....	37
5.3.2 Virkistys- ja suojaviheralueet .....	37
5.3.3 Katu- ja liikennealueet .....	38
5.4 Kaavamerkinnot ja määräykset .....	39
5.5 Nimistö.....	40

5.6 Kaavan vaikutukset .....	41
5.6.1 Yleistä .....	41
5.6.2 Luonnonympäristö .....	41
5.6.3 Rakennettu ympäristö .....	42
5.6.4 Väestö, työpaikat ja elinkeinotoiminta sekä palvelut .....	42
5.6.5 Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön .....	42
5.6.6 Liikenne .....	43
5.6.7 Tekninen huolto .....	44
5.6.8 Ympäristön häiriötekijät .....	44
5.6.9 Ilmastovaikutukset .....	44
<b>6 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS .....</b>	<b>45</b>

ASEMAKAAVAN JA ASEMAKAAVANMUUTOKSEN SELOSTUS, joka koskee 8. päivänä marras-  
kuuta 2023 päivättyä asemakaava- ja asemakaavanmuutokarttaa **Vaalan eritasoristeys (7/2020)**

## 1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

### 1.1 Tunnistetiedot

#### ASEMAKAAVA JA ASEMAKAAVANMUUTOS

##### Asemakaavanmuutos koskee:

Kaupunginosa:	015 PÄÄSKYVUORI	SVALBERGA
Korttelit ja tontit:	70.-1 ja -10, 71.-1 ja -10, 72.-1 ja -10, 73.-1 ja -10, 74.-1, 75.-1-3 ja 76.-1-2	70.-1 och -10, 71.-1 och -10, 72.-1 och -10, 73.-1 och -10, 74.-1, 75.-1-3 och 76.-1-2
Kadut:	Korpinkatu (osa) Korpinkuja Käpylinnunkuja (osa) Laulurastaantie Närhenkuja (osa) Pajulinnunkuja (osa) Peukaloisenkuja (osa) Sieponkuja (osa) Tilhenkatu (osa) nimetön katualue	Korpgatan (del) Korpgränden Korsnäbbsgränden (del) Taltrastvägen Nötskriksgränden (del) Lövsångargränden (del) Gärdsmygsgränden (del) Flugsnappargränden (del) Sidensvangatan (del) gatuområde utan namn
Virkistysalueet:	Korpinpuistikko Munkkionpuisto (osa) Varissuonpuisto	Korpskvären Munkkioparken (del) Kråkkärparksen
Rautatiealue:	Karjaan rata (osa) nimetön rautatiealue	Karisbanan (del) järnvägsområde utan namn
Kaupunginosa:	016 VARISSUO	KRÅKKÄRRET
Kortteli ja tontti:	45.-1	45.-1
Kaupunginosa:	025 VAALA	SVALAS
Korttelit:	1, 4, 5 (osa), 22 ja 23	1, 4, 5 (del), 22 och 23
Kadut:	Itäkaari Sukukielenpolku Unkarinkatu Vaalantie (osa) Varissuontie Vermlanninkuja (osa)	Östra bågen Främdespråksstigen Ungrargatan Svalasvägen (del) Varissuovägen Värmlandsgränden (del)
Virkistysalueet:	Madjaarinpuisto Maistraatinpuisto Niitunhätä nimetön puistoalue	Magyarparken Magistratsparken Ängsändan parksområde utan namn
Rautatiealue:	Karjaan rata	Karisbanan

Suojaviheralueet:	Madjaarinpuisto Maistraatinpuisto	Magyarparken Magistratsparken
Kaupunginosa:	026 LAUSTE	LAUSTIS
Rautatiealue:	Teijonraide	Tyköspåret

**Asemakaavalla ja asemakaavanmuutoksella muodostuva tilanne:**

Kaupunginosa:	015 PÄÄSKYVUORI	SVALBERGA
Korttelit:	70 (osa), 71 (osa), 72 (osa), 73 (osa), 74 (osa), 75 ja 76	70 (del), 71 (del), 72 (del), 73 (del), 74 (del), 75 och 76
Kadut:	Hintsa Knaapin katu (osa) Korpinkatu (osa) Käpylinnunkuja (osa) Laulurastaantie Närhenkuja (osa) Pajulinnunkuja (osa) Peukaloisenkuja (osa) Rastaaanpolku (osa) Sieponkuja (osa) Tilhenkatu (osa) Variksenkatu	Hintza Knaps gata (del) Korpgatan (del) Korsnäbbsgränden (del) Taltrastvägen Nötskriksgränden (del) Lövsångargränden (del) Gärdsmygsgränden (del) Traststigen (del) Flugsnappargränden (del) Sidensvangatan (del) Kråkgatan
Rautatiealue:	Karjaan rata (osa)	Karisbanan (del)
Silta:	Vaalansilta	Svalasbron
Puistopolut:	Korpinpolku Laulurastaanpolku	Korpstigen Taltraststigen
Suojaviheralueet:	Kuukkelinpiennar Laulurastaanpuisto	Lavskrikekanten Taltrastparken
Alikulku:	Punarinnankäytävä	Rödhakegängen
Kaupunginosa:	016 VARISSUO	KRÅKKÄRRET
Kortteli:	45 (osa)	45 (del)
Kaupunginosa:	025 VAALA	SVALAS
Korttelit:	5 (osa), 22, 23 ja 36	5 (del), 22, 23 och 36
Kadut:	Sukukieltenpolku Unkarinkatu Vaalankaari Vermlanninkuja (osa)	Frändespråksstigen Ungrargatan Svalasbågen Värmlandsgränden (del)
Virkistysalue:	Maistraatinpuisto	Magistratsparken
Rautatiealue:	Karjaan rata	Karisbanan
Silta:	Vaalansilta	Svalasbron

Suojaviheralueet:

Niitunhätä

Ängsändan

Asemakaavan ja asemakaavanmuutoksen yhteydessä hyväksytään sitovat tonttijaot/tonttijaonmuutokset: PÄÄSKYVUORI 70.-11-12, 71.-11-12, 72.-11-12, 73.-11-12, 74.-5, 75.-4-6 ja 76.-3-4, VARISUO 45.-12, VAALA 5.-23 ja 36.-1

Vaalan korttelin 23 tontin 15 itäpuoliselle osalle laaditaan erilliset tonttijaot.

Uusi korttelinumero: Vaala 36

Asemakaava ja asemakaavanmuutos on laadittu:

Kaupunkiympäristö, kaupunkisuunnittelu ja maaomaisuus, kaavoitus

Puolalankatu 5, 20100 Turku, puh. (02) 2624 300.

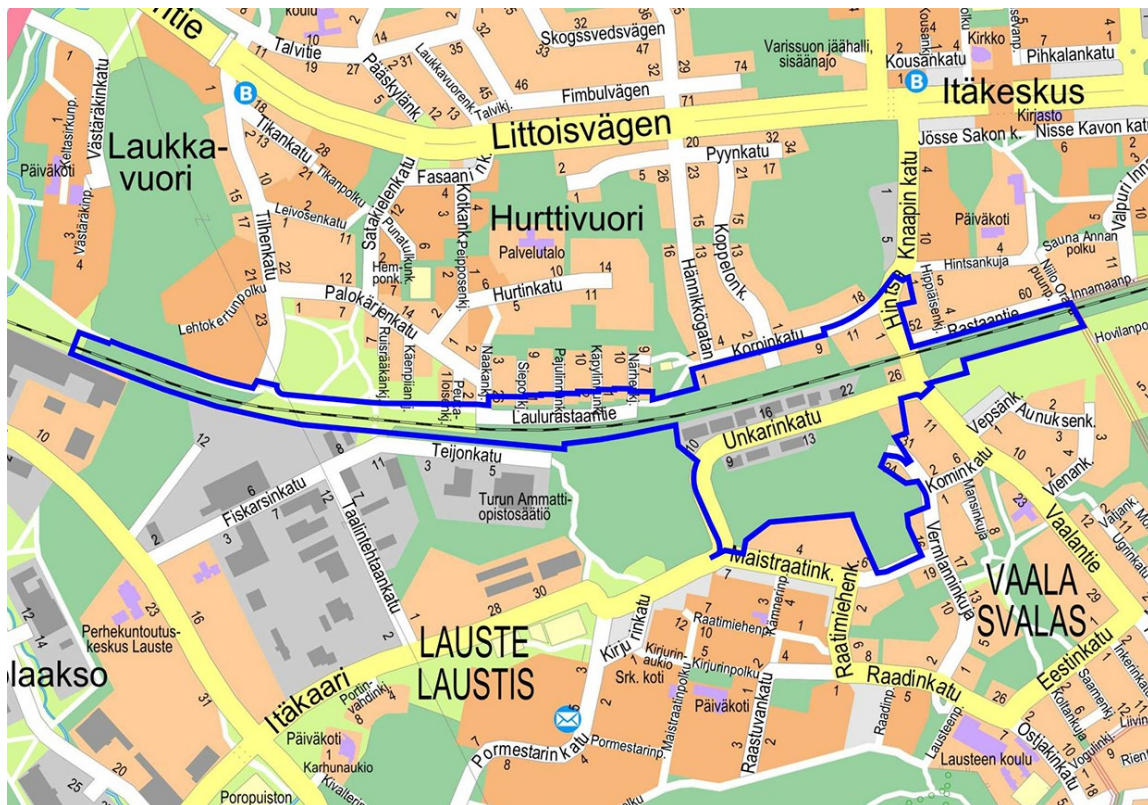
Valmistelija: kaavoitusarkkitehti Jani Eteläkoski ([etunimi.sukunimi\(at\)turku.fi](mailto:etunimi.sukunimi(at)turku.fi)).

Asemakaava ja asemakaavanmuutos valmistellaan vaikutuksiltaan merkittävänä. Kaavan hyväksyy kaupunginvaltuusto.



## 1.2 Kaava-alueen sijainti

Asemakaava ja asemakaavanmuutos laaditaan Pääskylvuoren, Vaalan ja Varissuon kaupunginosiin. Suunnittelualue keskittyy pääosin Unkarinkadun molemmiin puoliin, mutta suunnittelualueesta lähtee junaradan suuntaiset laajentumat itään ja länteen. Asemakaava- ja asemakaavamuutosalueen raja-alue on esitetty oheisella kartalla.



Kuva 1. Kaava-alueen sijainti opaskartalla.

## 1.3 Luettelo selvitysten liiteasiakirjoista

1. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 26.10.2020, muutettu 10.10.2022, muutettu 25.9.2023, muutettu 27.11.2023
2. Asemakaavakartta 8.11.2023
3. Tilastolomake 8.11.2023
4. Ilmastovaikutusten arviointi 8.11.2023
5. Meluselvitys 8.2.2021, Promethor Oy

## 1.4 Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista

1. Varsinais-Suomen paikallisjunaliikenteen asemapaikkojen kehittämissuunnitelma, Varsinais-Suomen liitto v. 2021
2. Väyläviraston Helsinki-Turku nopea junayhteys YVA-menettely 2019-2021
3. Varsinais-Suomen alueellisen junaliikenteen järjestämisen pilottihanke. Liite 6: Paikallisjunaliikenteen liikennepaikkojen toteutettavuus. Varsinais-Suomen liitto v. 2018
4. Ympäristödirektiivin mukainen ympäristömeluselvitys Turussa 2017, Promethor Oy

## 2 TIIVISTELMÄ

### 2.1 Kaavaprosessin vaiheet

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi tavoitteet ja merkitsi osallistumis- ja arviointisuunnitelman tiedoksi	17.11.2020 § 395
Ilmoitus vireilletulosta kuulutuksella	28.11.2020
Ilmoitus vireilletulosta kirjeitse osallisille	30.11.2020
Kaava-alueen laajennus ja osallistumis- ja arviointisuunnitelman päivitys	10.10.2022
Päivitetyn osallistumis- ja arviointisuunnitelman postitus osallisille	20.10.2022
Kaavaehdotus lausunnoilla	11.12.2023-22.1.2024
Kaavaehdotus julkisesti nähtävillä	11.12.2023-22.1.2024
Kaupunkiympäristölautakunnan / Kaupunginvaltuuston hyväksymispäivämäärä sekä kaavan voimaantulopäivämäärä löytyvät kaavakartan nimiöstä.	--

Taulukko 1. Kaavaprosessin vaiheet.

### 2.2 Asemakaava

Kaavan laadinnan tarve pohjautuu ns. tunnin junaan sekä sen tarvitsemiin muutoksiin. Näitä muutoksia ovat mm. Vaalan nykyisen tasoristeyksen korvaaminen eritasoristeyksellä sekä rautatiealueen kasvattaminen, jotta saadaan riittävästi tilaa toiselle pääraiteelle. Tunnin junaan liittyvien muutosten yhteydessä voidaan tällä samalla kaavahankkeella poistaa alueelta tarpeettomia katualuevarauksia ja osoittaa uusi jalankulun ja pyöräilyn väylä Rastaantien ja Laulurastaantien välille. Lisäksi lähinnä rataa olevien asuin-kiinteistöjen tontteja voidaan kasvattaa ja siten saada niille hieman lisää pihatilaa.

Kaavamutoksen myötä asukasmäärässä ei tapahdu muutoksia, mutta työpaikkamäärä voi hieman kasvaa Unkarinkadun tehostuvan maankäytön vaikutuksesta.

Rakennusoikeutta tulee alueelle yhteensä 24165 k-m<sup>2</sup>. Kasvua aiempaan verrattuna on 2863 k-m<sup>2</sup>. Pinta-alojen osalta neliöitä siirtyy käyttötarkoituksesta toiseen. Asumisen pinta-ala pienenee n. 3800 m<sup>2</sup>. Katualuetta poistuu melkein kolme hehtaaria ja suojaviheralueen määrä vähenee n. 4600 m<sup>2</sup>. Pinta-alan kasvua tapahtuu teollisuuteen n. 6700 m<sup>2</sup> ja virkistysalueisiin melkein hehtaarin. Rautatiealue kasvaa hieman yli kahdella hehtaarilla.

### 2.3 Asemakaavan toteuttaminen

Ensimmäiseksi tarvitaan kaavan voimaantulo, jotta Turun osalta tarvittava ratasuunnitelma voidaan hyväksyä. Ratasuunnitelman hyväksymisen jälkeen käynnistyvät muut tarvittavat suunnitteluvaiheet sekä kustannuksista sopiminen ja rahoituspäätösten tekeminen.

Kaavan toteuttamisen kustannusten vaihteluväliksi on alustavasti arvioitu 9–15 M€. Tämä pitää sisällään uuden sillan ja siihen liittyvien katumuutosten toteuttamisen, Rastaantien ja Laulurastaantien välisen uuden jalankulun ja pyöräilyn väylän toteuttamisen sekä Vermlanninkujan jatkeen ja Sukukieltenpolun toteutuksen.

Asuin-kiinteistöt, joiden tonttipinta-ala ja muoto muuttuu, tulee tehdä tonttijaot ennen kuin niiden alueille voi hakea rakennuslupia. Vuokratonteilla tulee lisäksi uusia maanvuokrasopimukset.



## 3 LÄHTÖKOHDAT

### 3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

#### 3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualueen ilme on moninainen. Sieltä löytyy mm. metsäistä mäki-aluetta, rakennettuja kiinteistöjä sekä tasaista pelto- ja niittyaluetta, joka on paikoitellen päässyt pusi-koitumaan. Koko alueen poikki kulkee Turku-Karjaa junarata. Vaalantie kulkee täällä hetkellä junaradan poikki samassa tasossa.

Suunnittelualueen pinta-ala on n. 25 ha.

#### 3.1.2 Luonnonympäristö

Suunnittelualueen maisemakuva on pääosin sulkeutunutta. Tähän vaikuttaa toisiaan lähellä olevat metsäiset mäet, radan varren kasvillisuus sekä avointen peltoalueiden vähäisyys. Suunnittelualueen reunoilla on mäkiä, joiden väliin jää pitkänomainen laaksomainen painanne, jossa junarata sijaitsee. Alueen länsiosassa on laajempi tasainen alue, jossa sijaitsee radan pohjoispuolella puistoalue.

Suunnittelualueella on yksi yhtenäisempi metsäalue Unkarinkadun ja Maistraatinkadun välisellä alueella. Kyseisen metsäalueen säilymistä yhtenäisenä on auttanut se, ettei Itäkaaren jatketta ole koskaan toteutettu. Muita varsinaisia metsäalueita suunnittelualueella ei ole. Erinäisiä puustoisia ja kasvipeitteisiä alueita löytyy mm. junaradan pohjoispuolelta radan ja Korpinkadun väliseltä alueelta. Nämä ovat kaavallisesti kuitenkin katualueita ja rakentamatonta tonttimaata, jolloin ne ovat osittain hoitamattomia ja siten myös sen näköisiä. Yleisilme on epäsiisti ja pusikoitunut, vaikka lajistollisesti eri kasvilajeja onkin runsaasti.

Vaikka suunnittelualue on vain osittain rakennettu, niin ihmisvaikutus on silti nähtävissä koko alueella. Lisäksi suunnittelualueen ympäristössä asuu niin paljon ihmisiä, että yhtenäisemmän metsäalueen pintamaa on monin paikoin kulunutta ja leveitäkin polku-uria kulkee alueen läpi ristiin rastiin.

Suunnittelualueella ei ole suojeltuja luontotyyppkejä eikä uhanalaisia kasveja. Radan ja Korpinkadun välissä olevalla alueella on muutama harvinaisempi kasvilaji, mutta ne eivät kaupungin ympäristönsuojelun mukaan edellytä erityisiä toimia. Suunnittelualueen länsiosan poikki virtaa Jaaninoja, joka on äärimmäisen uhanalainen savimaiden purojen luontotyyppi. Niille on ominaista rantaeroosion aiheuttama luontainen mutkittelu, tulvatasanteet ja puuryhmien sekä avoimien niittyalueiden vaihtelu. Suunnittelualueen kohdalla oja ei kuitenkaan ole luonnontilainen, sillä se on isolta osin putkitettu junaradan sekä jalankulku- ja pyöräilyväylän takia.

Suunnittelualueen läheisyydessä on yksi suojeltu luontotyyppi. Tämä on Erik Jämsän puiston pähkinäpensaslehto, joka sijaitsee suunnittelualueen pohjoispuolella Hintsan Knaapin kadun läheisyydessä.

Suojeltuja tai huomionarvoisia eläinlajeja ei sijaitse suunnittelualueella, mutta sekä suunnittelualueen länsi- että pohjoispuolisilla metsäalueilla on liito-oravan revierejä. Näistä yksi merkittävä on aivan suunnittelualueen kupeessa Kuusimäki-nimisellä mäellä oleva reviiiri. Näillä reviereillä on yhteystarve radan yli sekä myös Maistraatinpuiston kautta Kaarinan suuntaan.

Aivan nykyisen tasoristeyksen vieressä on esiintynyt haitallista vieraslajia jättiputkea. Paikalla ei ole enää vuosiin tullut esiin uusia taimia, mutta kohde on edelleen kaupungin kunnossapidon ja ympäristönsuojelun jälkitarkkailussa.

### 3.1.3 Rakennettu ympäristö

Suunnittelualueella ei ole merkittävästi rakennuksia. Radan pohjoispuolella on Korpinkadun rivitalot sekä muutama omakotitalo Laulurastaantien varrella. Hintsankuujan ja Hintsankujan risteyksen vieressä olevalta omakotitontilta on rakennukset purettu. Radan eteläpuolella on rakentamista vain Unkarinkadun varrella olevat pienteollisuusrakennukset. Unkarinkadun itäpäässä on kaksi omakotitalotonttia, mutta ne ovat rakentamattomia. Unkarinkadun kaupunkikuva on teollisuusalueeksi yllättävän tiivis. Tähän vaikuttaa tiivistä sijoitetut rakennusalat, jotka ovat aikanaan ohjanneet rakennukset hyvin lähelle toisiaan.

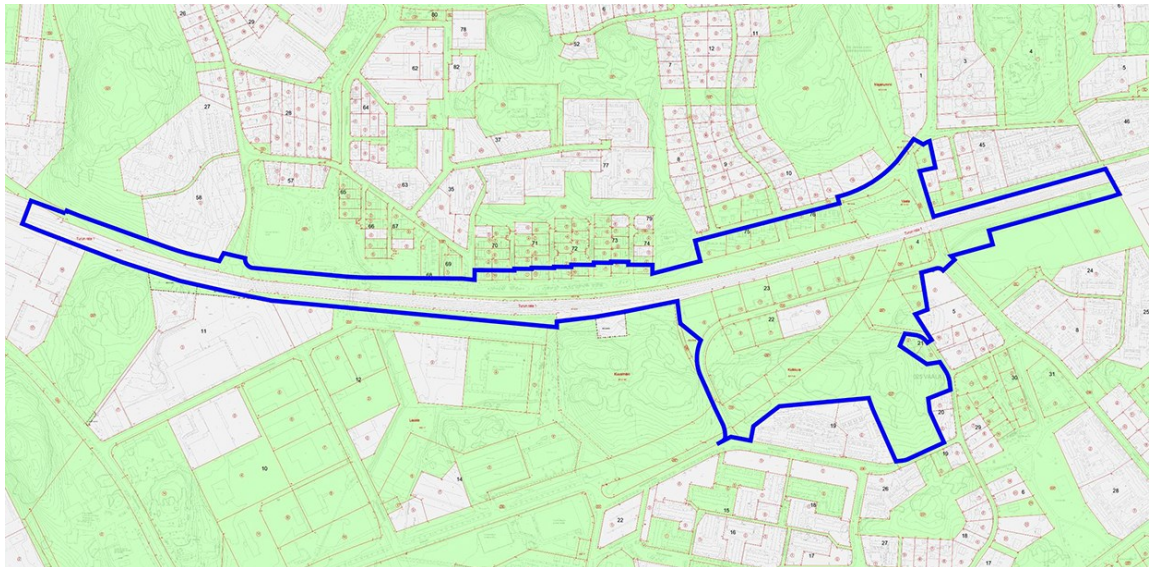
Suunnittelualan lähiympäristöstä löytyy rakentamista jo selvästi enemmän. Aivan lähimpänä on pääasiassa omakoti- ja rivitalorakentamista niin Vaalan kuin Pääskyvuoren kaupunginosissa, mutta aavistuksen kauempaa löytyy myös tehokkaampaa kerrostalorakentamista Varissuolta ja Lausteelta.

Suunnittelualueella ei ole tiedossa olevia muinaisjäänneksiä eikä siellä ole rakennus- tai kulttuurihistoriallisesti arvokkaita kohteita. Junaradan ja Vaalantien risteyksen kupeessa on sijainnut rakennettu pihapiiri, jolla kenties olisi ollut suojeluun vaikuttavia arvoja, mutta rakennusryhmä on purettu 2010-luvun alkupuolella.

Radan molemmin puolin sijaitsee olennaista hulevesijärjestelmää, osa avouomana, osa putkina. Tärkein hulevesilinja sijaitsee Niitunhännän suojaviheralueella ja teollisuusrakennusten alueella. Tätä linjaa pitkin kulkee suurin osa Varissuon suunnan hulevesistä kohti kaava-alueen länsipäässä sijaitsevaa Jaaninojaa,

### 3.1.4 Maanomistus

Suunnittelualan maa-alueet ovat suurimmaksi osaksi Turun kaupungin omistuksessa. Rautatiealue on valtion omistuksessa sekä lisäksi osa asuin- ja teollisuustonteista on yksityisten maanomistajien omistuksessa.



Kuva 2. Maanomistus. Kaupungin maanomistus vihreällä, muiden valkoisella.

### 3.1.5 Väestö, työpaikat ja elinkeinotoiminta sekä palvelut

Suunnittelualueella asuu vain n. 100 ihmistä, mutta suunnittelualan ympäristössä siten jo tuhansia ihmisiä. Suunnittelualan ympäristö painottuu pääosin asumiseen, mutta Unkarinkadun pienteollisuustonttien lisäksi hieman isompi työpaikkojen ja elinkeinotoiminnan keskittymä sijaitsee Fiskarsinkadun, Taalintehtaan kadun ja Teijonkadun varsilla suunnittelualan lounaispuolella. Työpaikkoja suunnittelualueella on n. 200.

Suunnittelualueella ei ole kunnallisia palveluita ja yksityisten tarjoamat palvelut rajoittuvat Unkarinkadun yritysten tarjoamiin palveluihin. Lähiympäristöstä palveluita löytyy runsaasti niin Lausteelta kuin Varissuoltakin. Lisäksi Skanssin kauppakeskus laajoine kauppallisine palveluineen sijaitsee n. kahden kilometrin päässä.

### 3.1.6 Liikenne

Suunnittelualan nykyinen ajoneuvoliikennöinti on tukeutunut Korpinkadun, Laulurastaantien, Unkarinkadun ja Vaalantien varaan. Näille liikenne tulee Lausteen puolella Itäkaareltä sekä Pääskyvuoren ja Varissuon puolella Littoistentieltä ja siitä edelleen mm. Hintsan Knaapin kadun ja Palokärjenkadun kautta. Hintsan Knaapin kadun ja Unkarinkadun liikennemäärä on jo pidemmän aikaa ollut n. 4000 ajoneuvoa per vuorokausi. Joukkoliikennereitti kulkee Hintsan Knaapin kadulla ja Vaalantiellä.

Vermlanninkujan päästä menee kevyesti mutkitteleva metsäpolku Unkarinkadulle, mutta se vaikuttaa olevan vain satunnaisten ulkoilijoiden käytössä. Suurin piirtein metsäpolun kohdalla on kaavallinen varaus jalankululle ja pyöräilylle varatulle kadulle, mutta tämä on jäänyt toteuttamatta.

Korpinkadun länsipäästä lähtee kaksi polkua. Närhenpolku johtaa pienen Hurttivuoren kentän pohjoispuolitse Närhenkujalle ja toinen polku johtaa suoraan Laulurastaantien päähän. Näistä Närhenpolku on rakennettu jalankulun ja pyöräilyn väylä ja toinen polku vaikuttaa syntyneen ihmisten oikaisuhalusta päästä suoremmin Laulurastaantielle. Laulurastaantieltä jatkuu Rastanpolku-nimellä jalankulun ja pyöräilyn väylä radan varrella kohti keskustaa. Kuukkelipuistonkentän läheisyydessä Rastanpolusta erkanevat jalankulun ja pyöräilyn väylä radan ali Lausteen puolelle. Väylä yhtyy katuverkkoon Fiskarsinkadun ja Teijonkadun taitteessa.

Turku – Karjaa rata eli ns. rantarata kulkee suunnittelualan läpi itä-länsisuunnassa. Rantaradan toteutus aloitettiin aivan 1800-luvun lopulla ja rata avattiin liikenteelle kokonaisuudessaan 1900-luvun alussa. Suunnittelualan kohdalla junaradassa on tällä hetkellä vain yksi raide. Alueella on ollut aikanaan useita paikkoja, joista on kuljettu radan yli, mutta nyttemmin nämä ylityspaikat ovat poistuneet rata-alueen aitaamisen myötä.

Suunnittelualueella on puomein ja valoin varustettu Vaalan tasoristeys niin ajoneuvoille kuin myös jalankulkijoille ja pyöräilijöille. Lähimmät eritasoristeukset sijaitsevat n. kilometrin etäisyydellä sekä idässä että lännessä, mutta nämä molemmat on tarkoitettu vain jalankulkijoille ja pyöräilijöille. Vaalan tasoristeyksessä on tilastojen mukaan tapahtunut valtaosa Turussa kuolemaan johtaneista liikenneonnettomuuksista vuosina 2014-2018. Tasoristeuksen kautta tapahtuva liikennöinti on kuitenkin erittäin tärkeä yhteys Lausteen ja Vaalan sekä Pääskyvuoren ja Varissuon välillä. Erityisesti Vaalan asuinalue jäisi eräänlaiseksi pussinperäksi, mikäli yhteyttä Varissuon suuntaan ei olisi.

### 3.1.7 Tekninen huolto

Suunnittelualueella sijaitsee runsaasti erilaista kunnallistekniikkaa. Tyypillisesti se sijaitsee pääosin katujen alla, mutta sitä on sijoitettuna myös mm. Unkarinkadun teollisuuskiinteistöille sekä radan pohjoispuolella Laulurastaantien toteuttamattomalle katualueelle. Putkikoot ovat paikoitellen suuria. Esimerkiksi radan eteläpuolella kulkee halkaisijaltaan 1200 mm kokoinen hulevesiviemäri ja Korpinkadun suunnalla kulkeva kaukolämpölinja on runkolinja, joka koostuu kahdesta 400 mm putkesta. Suunnittelualueella on kattavasti kaukolämpöverkkoa ja johon suurin osa suunnittelualan kiinteistöistä on liittynyt.



### 3.1.8 Ympäristön häiriötekijät

Merkittävin häiriötekijä suunnittelualueella on junaliikenteestä aiheutuva melu. Myös tärinää voi ilmetä, mutta tämä painottuu lähinnä Unkarinkadun teollisuuskiinteistöille. Tällä hetkellä junaliikenne aiheuttaa yli 60 dB melua lähimpänä rataa oleville kiinteistöille sekä yli 55 dB melua useille asuinkiinteistöille, jotka ovat radan varressa. Melutasojen ohjearvojen mukaan piha-alueilla ei saisi päiväsaikaan olla melua yli 55 dB. Seuraavat kuvat ovat Ympäristödirektiivin mukaisesta ympäristömeluselvityksestä Turussa 2017. Selvityksen on laatinut Promethor Oy.



Kuva 3. Raideliikenteen aiheuttama vuorokausimelutaso suunnittelualueen kohdalla.

Ajoneuvoliikenne on suunnittelualueen kaduilla sen verran vähäistä, ettei siitä aiheudu nykyisellään huomattavaa meluhaittaa alueelle. Ohjearvojen ylityksiä on Korpinkadun viimeisellä omakotikiinteistöllä sekä Vaalantien alkupään omakotikiinteistöillä.



Kuva 4. Tieliikenteen aiheuttama vuorokausimelutaso suunnittelualueen kohdalla.

Kaavoituksen suuntaan ei ole kantautunut tietoa, että Unkarinkadun teollisuuskiinteistöistä olisi aiheutunut ympäristöhäiriöitä. Siten nykyaikavan käyttötarkoitus on osoittautunut toimivaksi, sen osoittaessa kyseiset korttelialueet ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomalle teollisuudelle.

Suunnittelualueella on kolme kohdetta, joista on merkintä maaperän tilan tietojärjestelmässä. Näissä ns. pima-kohteissa maaperä on tai se voi olla pilaantunut siellä olleen tai olevan toiminnan seurauksena. Kohteet, joista merkintä löytyy, ovat Unkarinkatu 12, 16 ja 18. Missään näistä kohteista ei ole suoraa epäilyä maaperän pilaantumisesta, vaan merkintä on tullut kiinteistöllä harjoitetun toiminnan perusteella. Nyt kun Unkarinkadun teollisuuskiinteistöille ei tavoitella käyttötarkoituksenmuutosta esim. asumiseen, niin

tässä kohtaa asia ei vaadi kaavallista huomiointia.

Luonnonympäristö-kappaleessa esiin tuotu jättiputken esiintyminen sen sijaan vaatii kaavallista huomiointia. Maaperä katsotaan pilaantuneeksi jättiputken siemenillä ja kaavamääräysten kautta tulee varmistaa, ettei näitä siemeniä kulkeudu esimerkiksi maansiirtotöiden kautta toisaalle.

## 3.2 Suunnittelutilanne

### 3.2.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista on tullut voimaan 1.4.2018. Tavoitteet jakautuvat viiteen kokonaisuuteen:

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

Asiasisällön perusteella tähän on poimittu suunnittelualuetta koskevat osat:

#### **Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen**

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

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

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

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

#### **Tehokas liikennejärjestelmä**

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

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

#### **Terveellinen ja turvallinen elinympäristö**

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

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

### **Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat**

Huolehditaan valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvojen turvaamisesta.

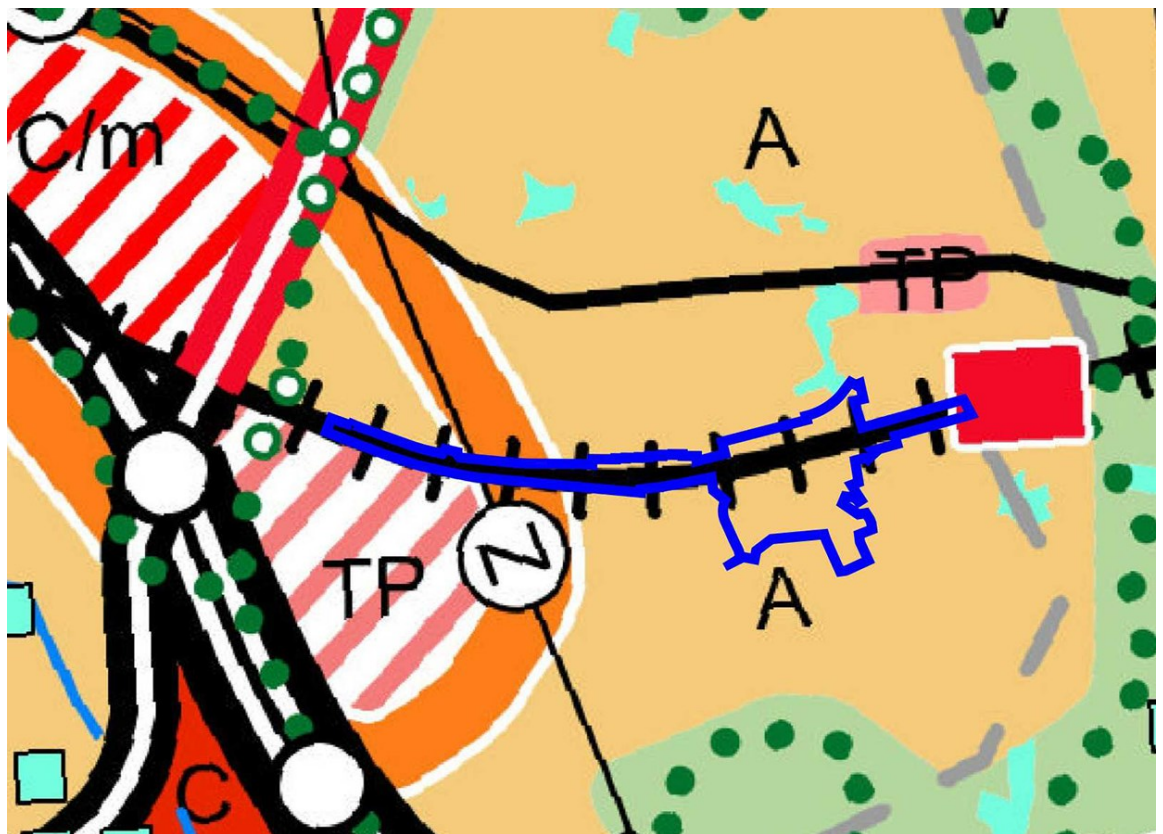
Edistetään luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaiden alueiden ja ekologisten yhteyksien säilymistä.

Huolehditaan virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävydestä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta.

### 3.2.2 Maakuntakaava

Maakuntakaavassa (maakuntakaavayhdistelmä 3.2.2023) suunnittelualue on osoitettu taajamatoimintojen alueeksi (=asuminen) ja jonka läpi kulkee rautatie eli nykyinen Turku-Karjaa rata.

Rautatiehen liittyen maakuntakaavassa on osoitettu uusi liikennepaikka Turun ja Kaarin kuntarajalle aivan suunnittelualueen kupeeseen.



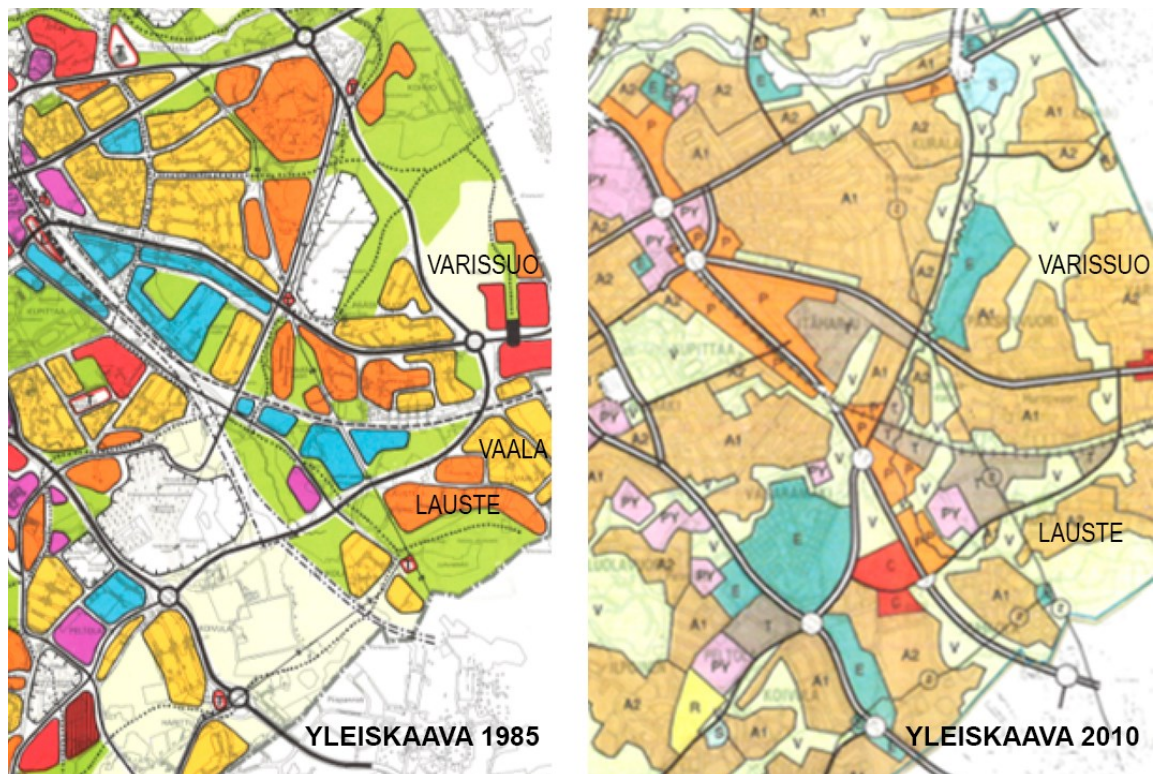
Kuva 5. Ote maakuntakaavayhdistelmästä.



### 3.2.3 Yleiskaavat

#### Vanhat yleiskaavat

Turun vanhempien yleiskaavojen kautta on nähtävissä yksi merkittävä tekijä, joka edelleen ns. kummittelee suunnittelualueella. Turulle hahmoteltiin aikanaan keskustavyöhykkeen ympärillä kulkevaa yhtenäistä pääkatua, jota on usein kutsuttu välikehäksi. Tämä näkyy hyvin vuodelle 1985 laaditussa yleiskaavassa. Itä-Turussa välikehä tuli etelästä keskushautausmaan kupeesta Lausteen, Vaalan ja Varissuon vieritse ja jatkoi siitä pohjois-luoteeseen kohti Kuralaa. Jostain syystä Varissuo toteutettiin kuitenkin niin, ettei välikehää huomioitu. Yleiskaava 2010:ssä välikehä katkeaa ennen Varissuota Littoistentien kohdalle. Nykyisen Skanssin kohdalla taas näkyy, miten välikehä on linjattu pois Lausteen suunnasta ja ohjattu nykyisen Skarppakullantien kautta Jaanintielle. Lausteen kohdalla oleva pätkä nykyistä Itäkaarta on jäljelle jäänyt osa vuoden 1985 yleiskaavassa hahmoteltua laajempaa välikehää Itä-Turun alueella.

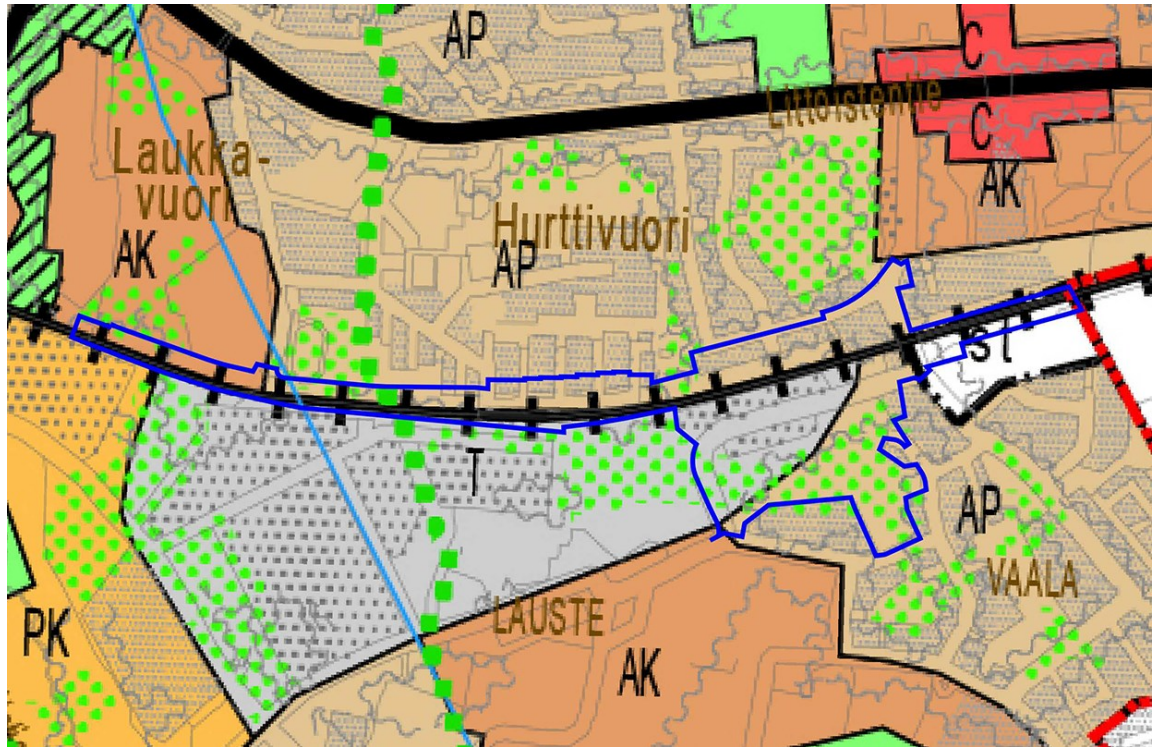


Kuva 6. Otteet vanhemmista yleiskaavoista.



## Yleiskaava 2020

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. Yleiskaavassa suunnittelualue on osoitettu pientalovaltaiseksi asuntoalueeksi (AP) sekä tuotanto- ja varastotoiminnan alueeksi (T). Lisäksi Vaalan puoleisella alueella on aika iso virkistykseen tarkoitettu alueen osa. Yleiskaavassakin on luonnollisesti huomioitu Turku-Karjaa rata (musta tikapuuviiva). Voimassa olevassa yleiskaavassa näkyy vielä radan eteläpuolella vanhojen yleiskaavojen pääkatuajatus.



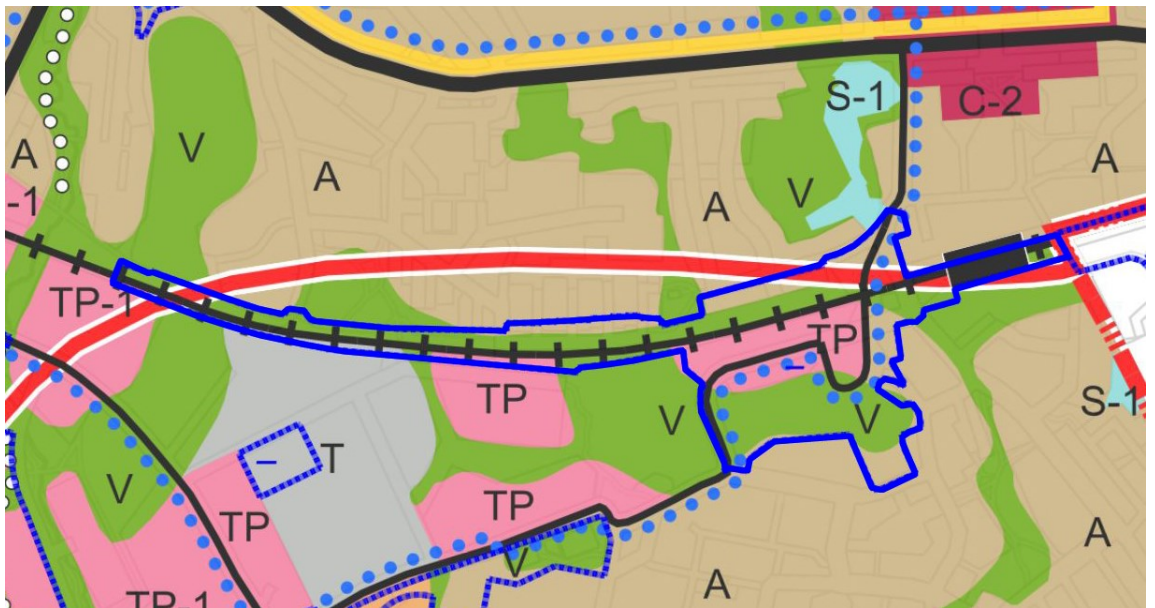
Kuva 7. Ote voimassa olevasta yleiskaavasta (Yleiskaava 2020).

## Yleiskaava 2029

Kaupunginvaltuuston 13.2.2023 § 27 hyväksymässä Yleiskaava 2029:ssä (ei vielä lainvoimainen) suunnittelualue on osoitettu asumiseen (A), työpaikka-alueeksi (TP) ja virkistysalueeksi (V). Suunnittelualueen pohjoisosan poikki kulkee strateginen kehittämisperiaatamerkintä (paksu punainen viiva). Tämä tarkoittaa tiivistyvää kestävästä kaupunkirakenteesta vyöhykettä, jossa on tavoitteena mm. yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja rakentamistehokkuuden lisääminen.

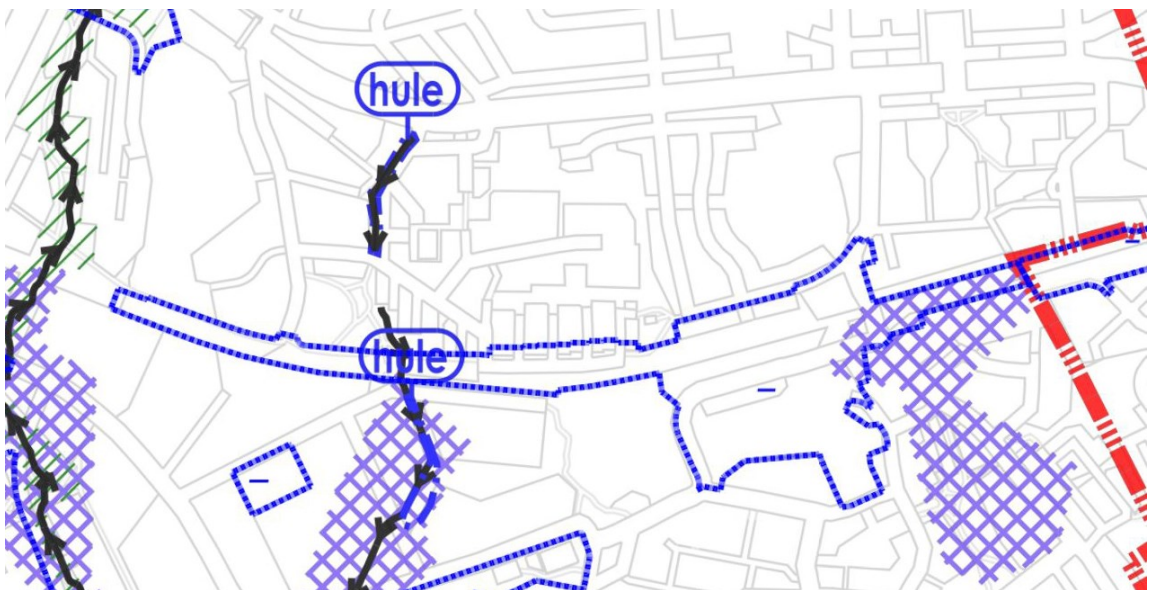
Suunnittelualueen läpi kulkee rautatie (musta tikapuuviiva) ja lisäksi sen yhteyteen on osoitettu uusi raideliikennepaikka (musta laatikko kuntarajan tuntumassa).

Tieliikenneverkon osalta pääkatutasoinen liikenneväylävaraus on viimein poistettu. Sen tilalle on osoitettu radan yli pienimuotoisempi kokoojakatu-yhteys, joka pohjautuu enemmän nykyisen katuverkon hyödyntämiseen.



Kuva 8. Ote yleiskaavan Yhdyskuntarakenne-kartasta.

Kestävä vesien hallinta-kartassa suunnittelualueen itäosaan on merkitty hulevesitulva-vaara. Tulva-vaara on huomioitava jatkosuunnittelussa.



Kuva 9. Ote yleiskaavan Kestävä vesien hallinta-kartasta.



### 3.2.4 Asemakaava

Suunnittelualueella on voimassa useita eri asemakaavoja, joista vanhin on tullut voimaan jo vuonna 1942 ja tuorein vuonna 2017.

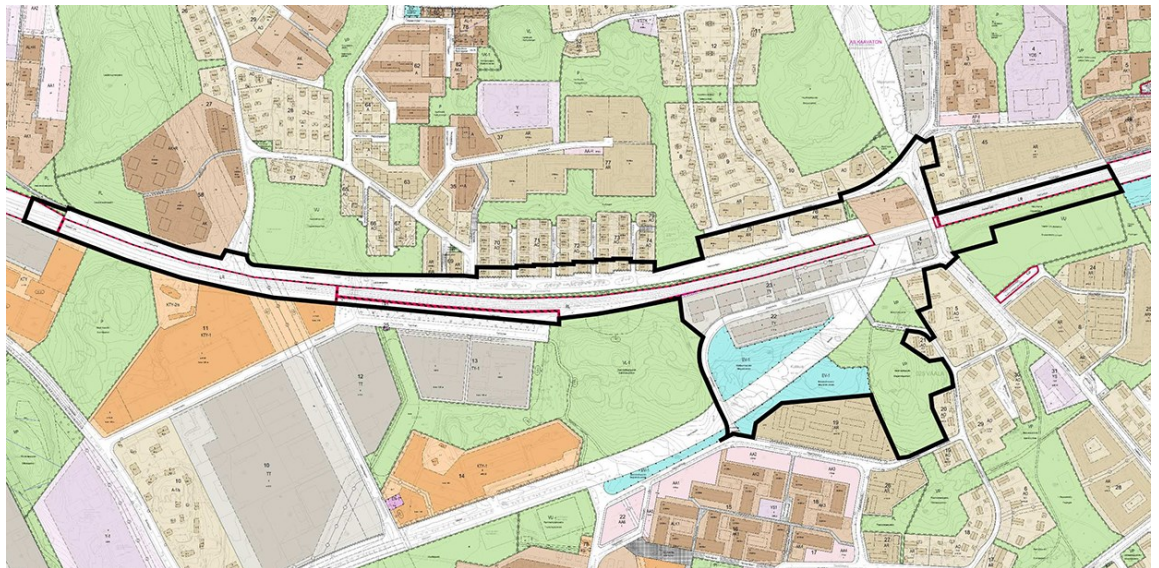
Alueen laajuuden ja useiden eri asemakaavojen myötä suunnittelualueelle on osoitettu myös monia eri käyttötarkoituksia. Alueita on varattu asumiselle, ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomalle teollisuudelle, virkistykseen, suojaviheralueeksi, katualueiksi ja rautatiealueeksi.

Yleiskaavakappaleessa kerrottu välikehä näkyy myös alueen asemakaavassa. Tuosta suuruusuntaisesta pääkatuvarauksesta on Lausteen kohdalla olemassa leveä Itäkaari-niminen katualue. Se osa, joka Itäkaaresta on toteutettu, on selvästi kapeampi, kuin mitä asemakaava mahdollistaa ja Maistraatinkadusta eteenpäin Itäkaari on toteuttamatta. Asemakaavatasolla Itäkaaren katualue päättyy jo Turku-Karjaa rataan, kun se yleiskaava 2010:ssä jatkui vielä Littoistentielle asti.

Suunnittelualueella on myös toinen merkittävä katualuevaraus, mutta jonne ei ole katua toteutettu kuin osittain. Tämä on radan vieressä kulkeva Laulurastaantie. Katualuevaraus on pitkä, ulottuen Pääskyvuoresta Varissuolle asti ja se on aikanaan ollut kokonaan Rastaantie-niminen. Koska kadusta on toteutettuna osia eri kaupunginosissa, on osa Rastaantien nimestä muutettu nimistö päätöksellä Laulurastaantiekseksi sekaantumisen ja harhaan ajamisen estämiseksi.

Vermlannikujan päästä lähtevä Sukukielenpolku on kaavan tarkoittamassa muodossa jäänyt toteutumatta.

Suunnittelualueella on kaksi hyvin pienialaista kohtaa, joissa ei ole asemakaavaa.



Kuva 10. Ote ajantasa-asetuksesta.

### 3.2.5 Rakennusjärjestys

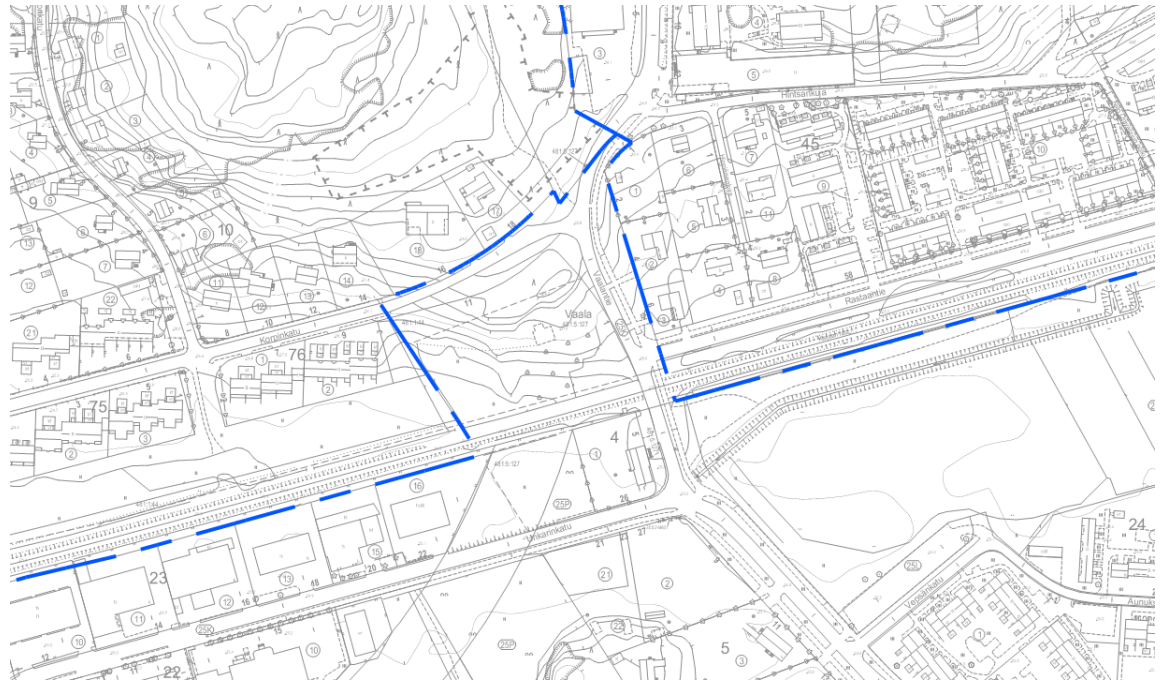
Kaupunginvaltuusto on hyväksynyt Turun kaupungin rakennusjärjestyksen 15.2.2021. Rakennusjärjestys on tullut voimaan 1.3.2021.

### 3.2.6 Tonttijako, kiinteistörekisteri ja kaupunginosarajat

Suunnittelualueen kiinteistöjaotus on pääosin selkeää ja alueen asemakaavoihin pohjautuvaa. Samoin kaupunginosarajat ovat pääosin loogiset.

Suunnittelualueella on jonkin verran vielä tilamuotoisia kiinteistöjä. Alueen vanhimman asemakaavan kohdalla Vaalantien ja Korpinkadun risteuksen kupeessa, on tilamuotoisia kiinteistöjä, joiden kohdalle on laadittu tonttijako, mutta lohkominen on jäänyt suorittamatta.

Vanhimman asemakaavan kohdalla on kaupunginosarajoissa pieni epäloogisuus. Kyseinen alue kuuluu Vaalan kaupunginosaan, vaikka alue on pinta-alaltaan pieni ja ainut junaradan pohjoispuolelle ulottuva alue.



Kuva 11. Vaalan kaupunginosan pullistuma junaradan pohjoispuolella.

Laulurastaantien vieressä on rypäs omakotikiinteistöjä, joista rataa lähinnä olevat ovat yhtä lukuun ottamatta tehneet kaupungin kanssa käyttöoikeussopimuksen pienten maa-alueiden käytöstä osana omakotikiinteistöjä. Maa-aluepalaset ovat tällä hetkellä osa Laulurastaantien katualuetta.



Kuva 12. Käyttöoikeussopimusten mukaiset alueet radan puoleisilla omakotikiinteistöillä.



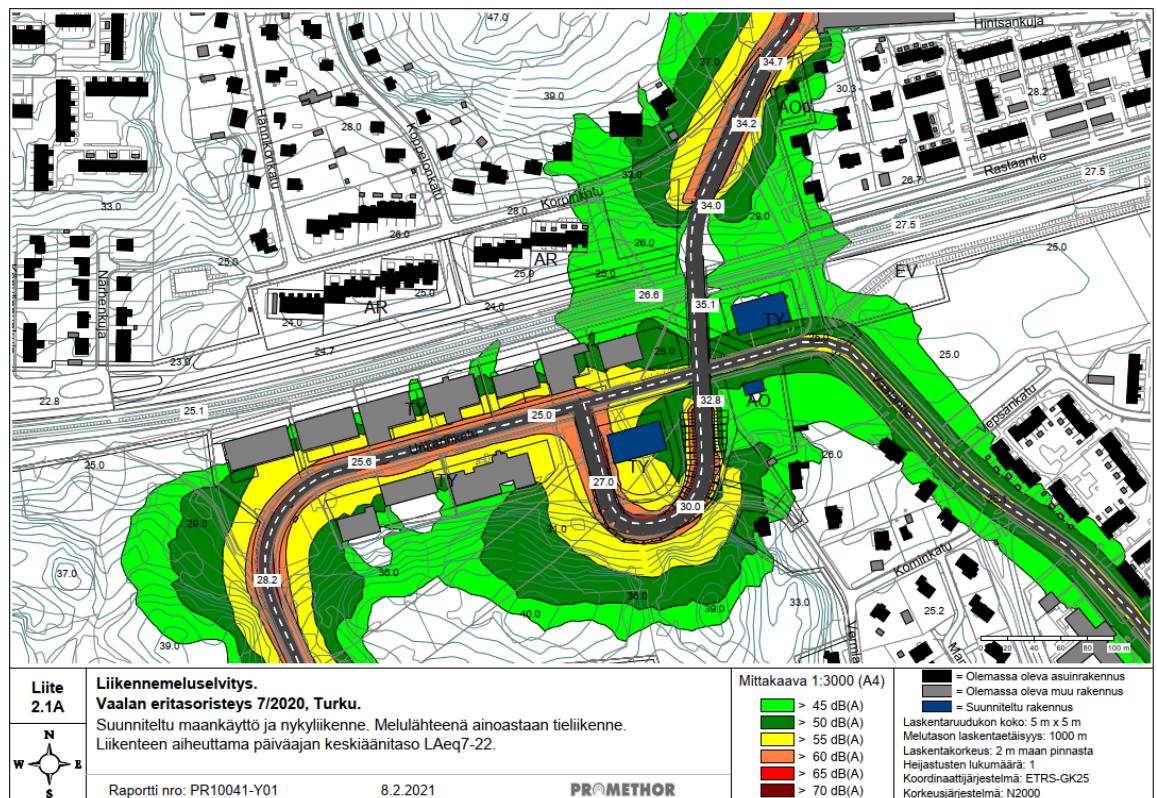
### 3.2.7 Pohjakartta

Pohjakartta on laadittu Turun kaupungin paikkatieto ja kaupunkimittauksessa. Maaston tarkistus on tehty 8.9.2023.

### 3.2.8 Meluselvitys

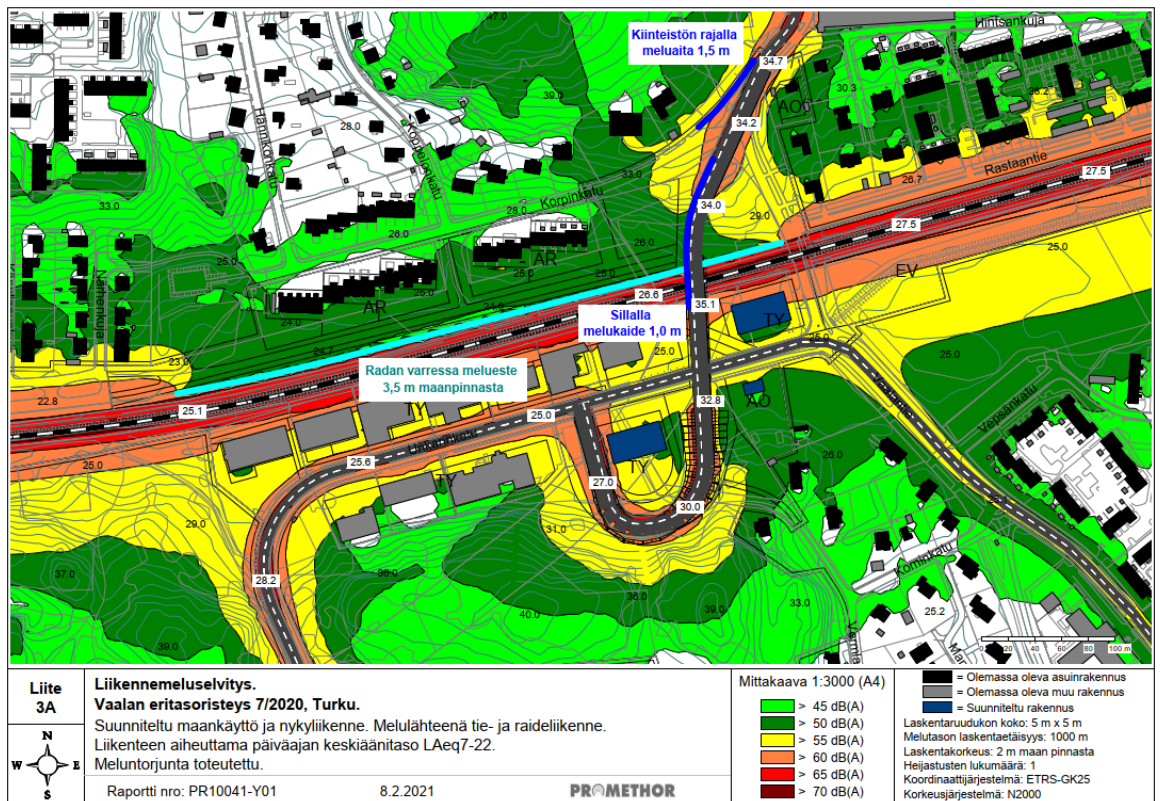
Promethor Oy on laatinut 8.2.2021 päivätyn meluselvityksen. Meluselvityksen tulokset noudattelevat vuoden 2017 ympäristömeluselvitystä. Tämä on luonnollista, koska alueen rakenteessa tai liikennemäärissä ei ole tapahtunut olennaisia muutoksia.

Nyt laaditussa selvityksessä laskettiin tarkoituksella melukartat myös ilman raideliikennettä, jotta eritasoristeyksen tuomat muutokset tieliikenteen osalta ovat arvioitavissa paremmin. Pelkän tieliikenteen osalta voidaan todeta, että uusi katulinjaus laskee melutasoa nykyisestä Vepsänkadun, Rastaantien ja Vaalantien ympäristössä. Vastaavasti se nostaa melutasoa Korpinkadun ja Vermlanninkujan varren asuintalojen pihilla. Muutoksesta huolimatta yhdenkään asuinrakennuksen oletetulla oleskelupihalla ei ylitä pelkän tieliikenteen aiheuttamana keskiäänitason päiväohjearvo 55 dB(A) tai yöajan ohjearvo 50 dB(A). Yhdessä raideliikenteen kanssa uusi katulinjaus kuitenkin laajentaa päiväajan ohjearvon ylittävää aluetta Korpinkadun varren asuinrakennusten piha-alueilla.



Kuva 13. Tieliikenteen aiheuttama päiväajan keskiäänitaso uudella eritasoristeyksellä.

Selvityksessä tutkittiin myös meluntorjuntaa. Tieliikenteen aiheuttamia meluongelmia voidaan torjua matalahkoilla meluaidoilla ja siltaan integroitavilla melukaiteilla, mutta raideliikenteen meluntorjunta vaatii jo huomattavasti korkeampaa meluestettä. Tieliikenteen osalta pärjätään 1 – 1,5 metriä korkeilla esteillä, mutta raideliikenne vaatii n. 3,5 metriä korkean esteen radan läheisyyteen nykyisestä maanpinnasta mitattuna.



Kuva 14. Tie- ja raideliikenteen aiheuttama päiväajan keskiäänitaso uudella eritasoristeyksellä niin, että alueelle on toteutettu melusuojausta.

Vaikka tämän hankkeen yhteydessä tutkittiin myös raidemelua ja sen torjuntaa, on pääpaino kuitenkin eritasoristeyksen ja siihen liittyvien katumuutosten aiheuttamassa melussa ja sen torjunnassa. Tällä hankkeella ei toteuteta ns. tunnin juna eikä tällä hankkeella yksinään mahdollisteta toisen pääraiteen toteutusta.

Meluselvityksen valmistumisen jälkeen kaava-alue on laajennettu. Tällä ei ole kuitenkaan vaikutusta eritasoristeyksen kohtaan. Sen sijaan laajennettu kaava-alue kattaa pidemmän pätkän radan vartta, jolloin meluselvityksessä Korpinkadun rivitalokiinteistöjen edustalle tutkittu radan varren meluntorjuntaratkaisu ja sen vaikutukset ovat verrattavissa muihin radan varren asuinkiinteistöihin.

### 3.2.9 Lähiympäristön kaavatilanne ja suunnitelmat

Suunnittelualan itälaidan vieressä sijaitsee kaavallinen varaus Vaalan urheilukeskukseksi, mutta tällaista ei ole alueelle koskaan toteutettu.

Suunnittelualan ympäristössä ei ole vireillä muita kaavahankkeita. Tiedossa ei ole muutenkaan merkittäviä maankäyttöön liittyviä hankkeita, paitsi ns. tunnin juna, jonka toteutusedellytysten luomiseen tämä kaavahanke ensisijaisesti liittyy. Tunnin junaan eli virallisemmin Helsinki-Turku nopea junayhteys -hankkeeseen liittyen on toteutettu ympäristövaikutusten arviointimenettely (YVA). Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn loppupäätelmä oli, että kaikki tutkitut vaihtoehdot ovat teknisesti ja ympäristön näkökulmasta toteutettavia, huomioiden lieventämistoimet.

Osana YVA-menettelyä, sekä tunnin junaan liittyen, oli alustavasti tutkittu mille puolelle toinen pääraide sijoitettaisiin. Suunnittelualan kohdalla se oli tässä vaiheessa ajateltu sijoittaa nykyisen pääraiteen ja Unkarinkadun tonttien väliselle alueelle kuitenkin siten, että Laulurastaantien ja Teijonkadun kohdalla olevassa kaarteessa uusi raide vaihtaisi puolta siirtyen eteläpuolelta pohjoispuolelle.

## 4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

### 4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve

Asemakaavan ja asemakaavanmuutoksen laadinta perustuu kaupungin omaan aloitteeseen, vaikka sysäyksen laadinnalle on antanut ns. tunnin juna sekä sen tarvitsemat muutokset mm. asemakaavoihin ja liikenneverkkoon.

### 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, Lausteen asukastoimikunta, Pääskyvuoriseura ry, Pääskyvuoren omakotiyhdistys ry, Vaalan omakotiyhdistys ry ja Varissuo-seura ry.
- Naapurikunta: Kaarinan kaupunki.
- Viranomaiset ja kaupungin hallintokunnat: Digita Oy, Kasvatuksen ja opetuksen hallinto, Liikuntapalvelut, Museopalvelut, Nuorisovaltuusto, Telia Finland Oy, Turku Energia Lämpö Oy, Turku Energia Sähköverkot Oy, Turun Tunnin Juna Oy, Turun Vesihuolto Oy, Vammaisneuvosto, Vanhusneuvosto, Varsinais-Suomen aluepelastuslaitos / riskienhallinnan palvelualue, Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus / Ympäristö ja luonnonvarat sekä Liikenne ja infrastruktuuri, Väylävirasto sekä kaupunkiympäristön palvelukokonaisuus

### 4.3 Asemakaavan tavoitteet

Kaavahankkeen tärkein tavoite on mahdollistaa eritasoristeyksen toteuttaminen Turku-Karjaa junaradalle (kuvassa 15 punaisella rajattu kohde 1), jotta nykyinen taseoristeyks voidaan poistaa. Eritasoristeyksen toteuttaminen liittyy yleiseen liikenneturvallisuuden parantamiseen, mutta myös ns. tunnin junaan. Tunnin juna ei voida kaupunkialueella toteuttaa ilman eritasoristeyksiä.

Toinen erittäin tärkeä tavoite on kasvattaa rautatiealuetta toista pääraidetta varten, sillä Tunnin juna tarvitsee toteutuakseen myös toisen pääraiteen. Tällä hetkellä toista pääraidetta varten ei ole tarvittavan leveää rautatiealuetta olemassa Turun alueella koko matkalla Kupittaa kunnarajalle. Näyttää siltä, että tällä kaavalla voidaan hoitaa kaikki kaavamuutoksen kautta tarvittava lisäalue (kuvassa 15 violetilla rajattu kohde 2).

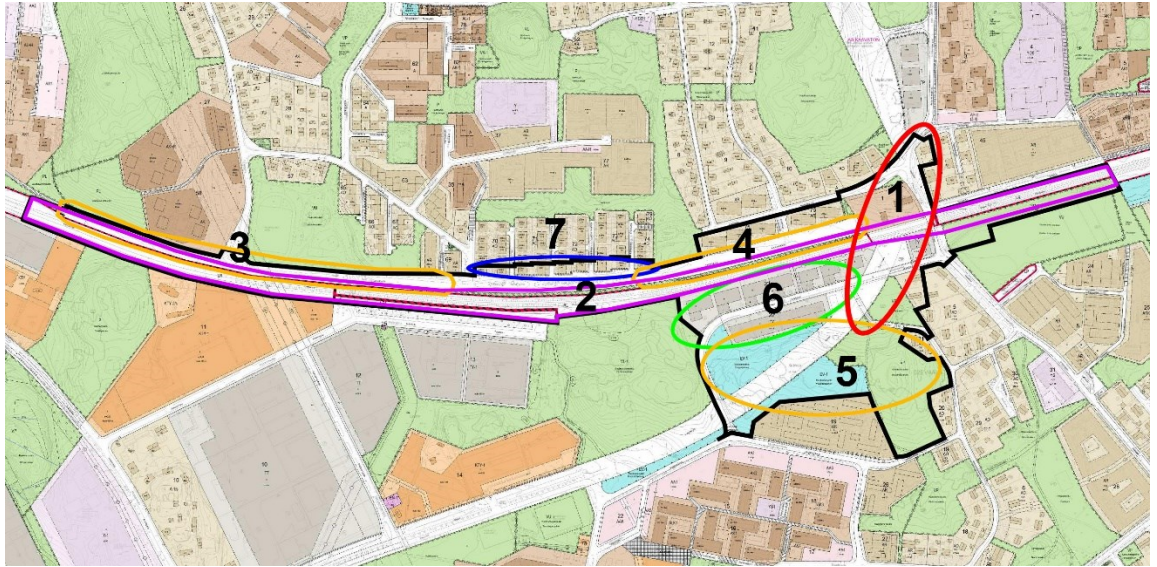
Kolmas tärkeä tavoite on toteuttamattomien Itäkaaren ja Laulurastaantien katualueiden poistaminen (kuvassa 15 oranssilla rajatut kohteet 3 - 5). Itäkaaren katualueen poistamisen myötä Maistraatinpuistosta voidaan luoda kaavallisesti yhtenäinen virkistysalue. Laulurastaantien katualueen poistamisen yhteydessä vapautuvaa tilaa voidaan osoittaa mm. Korpinkadun rivitalokiinteistöjen piha-alueeksi sekä radan suuntaiseksi suojaviheralueeksi, jossa on huomioitu jalankulun ja pyöräilyn väylä Rastaantien ja Laulurastaantien välille.

Unkarinkadun teollisuustonteilla ei tapahdu muutoksia (kuvassa 15 vihreällä rajattu kohde 6), paitsi niillä tonteilla, jotka liittyvät eritasoristeykseen eli alueeseen 1.

Laulurastaantien vieressä oleville omakotikiinteistöille on tavoitteena liittää aiemmat käyttöoikeussopimusten mukaiset alueet pysyvästi tontteihin (kuvassa 15 sinisellä rajattu kohde 7).



Edellä mainittujen päätavoitteiden lisäksi kaavalla siistitään ja yhtenäistetään eri aikana laadittujen kaavojen rajoja yms. teknislounteisia ominaisuuksia.

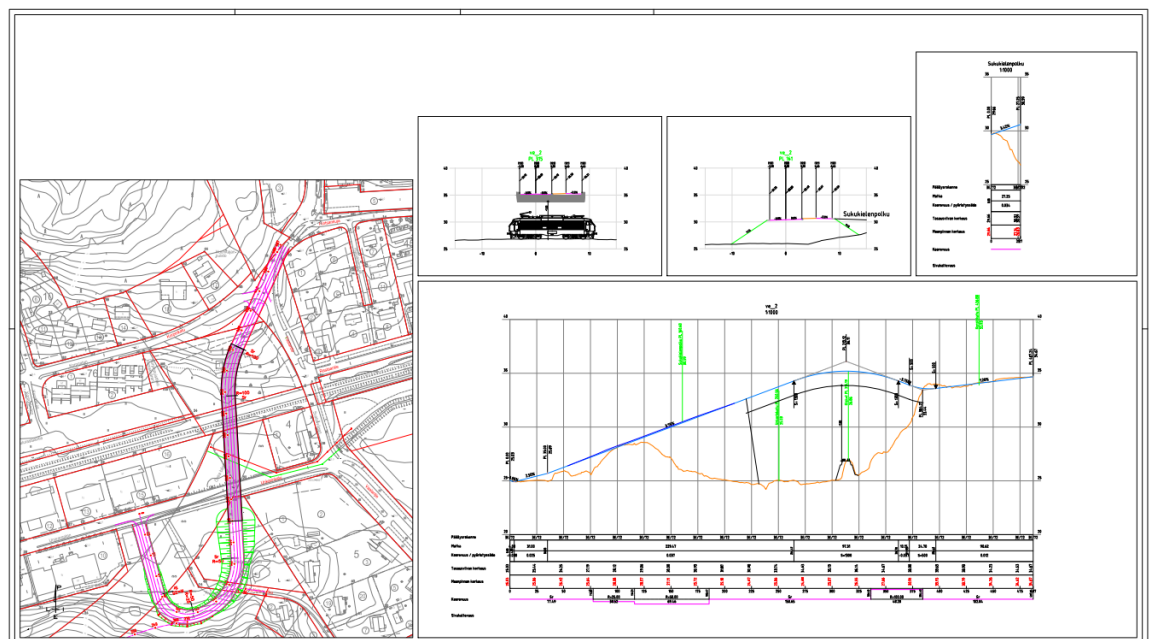


Kuva 15. Muutosten kohdentuminen suunnittelualueella.

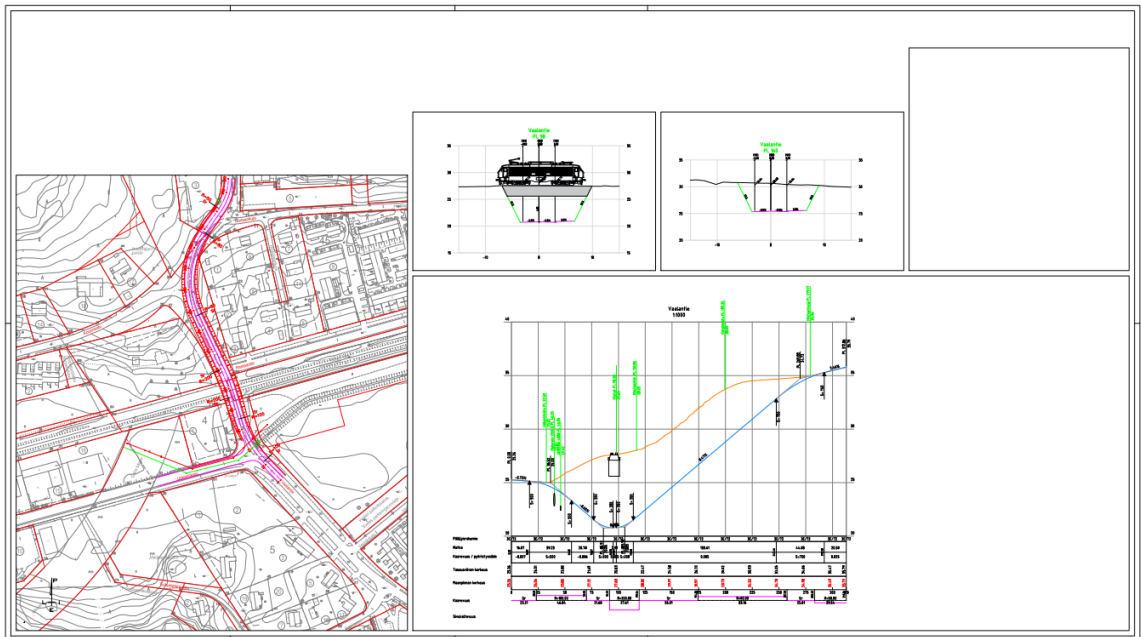
#### 4.4 Suunnittelun vaiheet, vaihtoehdot ja vuorovaikutus

##### 4.4.1 Esiselvitysvaihe

Ennen virallisen kaavaprosessin käynnistämistä tutkittiin alustavasti karkealla tasolla erilaisia vaihtoehtoja, miten tasoristeys voitaisiin korvata eritasoristeyksellä. Näistä noin kymmenestä periaatteellisesta vaihtoehdosta otettiin tarkempaan tarkasteluun yksi radan allittava vaihtoehto ja yksi ylittävä vaihtoehto. Kummastakin vaihtoehdosta laadittiin alustava suunnitelma leikkauksineen ja kustannusarvio sillä tarkkuudella, jonka alustava tarkkuustaso mahdollisti.



Kuva 16. Esiselvitysvaiheen suunnitelma ylittävästä vaihtoehdosta 15.5.2020.



Kuva 17. Esiselvitysvaiheen suunnitelma alittavasta vaihtoehdosta 15.5.2020.

Lähtökohdat ovat haastavia. Varissuon puolella on mäki ja Vaalan puolella alavaa tasankoa, jolloin jo korkeuserot yksinään vaikeuttavat minkä tahansa eritasoratkaisun toteuttamista. Lisäksi alueella risteilee runsaasti kunnallistekniikkaa ja myös erilaisia kulkuyhteystarpeita on useaan eri suuntaan.

Alittava vaihtoehto osoittautui käytännössä mahdottomaksi toteuttaa. Unkarinkadun alla kulkeva suuri hulevesiviemäri estää junaradan alittavan kadun tuonnin Unkarinkadun ja Vaalantien risteykseen. Lisäksi yhdelle Vaalantien omakotikiinteistölle ei enää saisi järjestettyä tonttiliittymää ollenkaan ja koko Rastaantien liikennöinti pitäisi järjestää jotain toista kautta. Alituksessa syntyvä katuyhteys olisi ollut kaltevuudeltaan myös jyrkkä, jolloin se toisi jonkin verran haasteita liikennöitävyyteen. Ottamalla enemmän vapauksia alituksen sijoitukseen olisi mahdollista järjestää omakotikiinteistölle kulku, mutta muut ongelmat pysyisivät ja uusia tulisi vastaavasti tilalle.

Ylitysvaihtoehto eli silta junaradan ja Unkarinkadun yli todettiin helpoksi ja yksinkertaiseksi toteuttaa. Sen toteuttamiseksi ei tarvitse siirtää sen enempää kunnallistekniikkaa kuin kenenkään kulkuyhteyttä. Sillä saadaan aikaiseksi loiva katuyhteys, joka on helppo liikennöidä. Sillan huonoin puoli on siinä, että se levittää jonkin verran ajoneuvomelua ympäristöönsä. Lisäksi ajoneuvojen ajovalot voivat suuntautua muutamien omakotitalojen ikkunoihin, mikä voidaan kokea häiritsevänä. Silta on alueella myös uusi maisemallinen elementti, mutta sillan ympäristö ei ole maisemaltaan erityisen herkkää tai esimerkiksi kulttuurihistoriallisesti arvokasta.

Hieman yllättäen alitus oli esiselvitysvaiheen alustavassa kustannusarviossa halvempi kuin ylitys. Alituksen hinnaksi arvioitiin 3,3 M€ ja ylityksen 4,3 M€. Alituksen arvioitu hinta ei kuitenkaan huomionnut sitä, että sen aiheuttamat muutostarpeet johtojen siirtoihin ja kulkuyhteyksiin sekä haitat junaliikenteelle sisältävät niin paljon riskitekijöitä, että lopullinen kustannus olisi hyvin todennäköisesti ollut huomattavasti suurempi. Ylityksen kustannusarviossa sillan osuus on arviolta 3,6 M€, jolloin sen osuus kokonaiskustannuksista on täten yli 80 %. Tämä kertoo, miten siltojen rakentaminen on yleisesti ottaen kallista ja miten ylitysvaihtoehdossa päästään muuten kohtalaisen vähäisillä muutoksilla ja kustannuksilla.

Toinen ennakkoon tutkittu asia oli Korpinkadun rivitalokiinteistöjen kiinnostus kasvattaa tonttipinta-alaansa radalle päin. Nyt kun tavoitteena on ottaa toteuttamaton Laulurastaantien katualue muuhun käyttöön, niin joutomaan muuttaminen osittain asuntojen

piha-alueeksi on oivallinen käyttötarkoituksen muutos. Kaavoitus lähestyi rivitaloyhtiöitä syksyllä 2020 ja kysyi heidän mielipidettään piha-alueen tarpeelle. Kaikki yhtiöt vastasivat ja sanoivat olevansa kiinnostuneita kasvattamaan tonttiaan 5–10 metriä radalle päin. Tällä asialla oli merkitystä myös kaava-alueen rajauksen tekemiseen. Jos yhtiöt eivät olisi olleet kiinnostuneita tonttipinta-alan kasvattamisesta, niitä ei olisi tarvinnut ottaa mukaan kaava-alueeseen.

#### 4.4.2 Käynnistäminen

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi kaavan tavoitteet ja merkitsi osallistumis- ja arviointisuunnitelman tiedoksi 17.11.2020 § 395.

#### 4.4.3 Vireille tulo

Ilmoitus kaavahankkeen vireilletulosta on suoritettu kuulutuksella 28.11.2020. Lisäksi ilmoitus vireilletulosta sekä 26.10.2020 päivätty osallistumis- ja arviointisuunnitelma lähetettiin siinä mainituille osallisille kirjeitse ja sähköpostilla 30.11.2020.

#### 4.4.4 Alkuvaiheen kuuleminen

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmien postittamisen jälkeen varattiin totuttuun tapaan osallisille aikaa esittää mielipiteitään jo hankkeen alkuvaiheessa. Mielipiteitä pyydettiin jättämään 8.1.2021 mennessä. Alkuvaiheen kuulemisen yhteydessä pidettiin myös yleisötilaisuus 8.12.2020 Teams-kokouksena koronatilanteen takia.

Yleisötilaisuuteen osallistui valmistelijan ja alueen liikennesuunnittelijan lisäksi 12 henkilöä. Tilaisuudessa esiteltiin Powerpoint-esityksen avulla hankkeen lähtökohtia ja tavoitteita sekä käytiin vuoropuhelua keskustellen sekä Teams-kokouksen chat-kentän avulla. Kohtalaisen vähäisestä osallistujamäärästä huolimatta tilaisuus oli onnistunut. Käytetyistä puheenvuoroista kävi ilmi, että eritasoratkaisua kannatetaan ja osallistujien keskuudesta löytyi kannattajia sekä ylitystä että alitusvaihtoehdolle. Eriyisen suurta kriittisyyttä ei esitetty kummastakaan vaihtoehdosta. Selkeimmin erottui yhdestä Korpinkadun kiinteistöstä esitetty kritiikki ylitysvaihtoehdon aiheuttamasta melusta sekä ajovalojen mahdollisesta häikäisystä asuntojen ikkunoihin.

Alkuvaiheen mielipiteitä saatiin 8.1.2021 mennessä yhdeksän kappaletta.

#### **Mielipide 1, asukas Vermlanninkujalta:**

Mielipiteen esittäjä pitää uutta silta-ajatusta maisema-, luonto- ja meluhaittahirvityksenä, mutta kuitenkin parempana kuin pääkatuvaihtoehtoa, joka tulisi Maistraatinpuiston läpi. Mielipiteessä pohditaan, onko tässä kohtaa kaupunkirakennetta tarpeen päästä autolla yli tai ali, vai voisiko tässä kohtaa olla vain kevyen liikenteen ali- tai ylikulku. Mielipiteessä tuodaan esiin, että lähitöillä on molemmissa suunnissa kevyen liikenteen alikulut ja kysytään, että onko tutkittu näitä mahdollisiksi autoliikenteen paikoiksi. Mielipiteessä myös kysytään, tukeeko hanke Turun ilmastostrategiaa. Lopuksi tuodaan esiin uuden liikenneyhteyden aiheuttamaa haittaa Vermlanninkujan pään asutukselle ja onko mahdollista saada korvausta kiinteistön arvon laskusta.

#### **Kaavoituksen vastine:**

Kaupunkirakenteellisesti on nähty tarpeellisena säilyttää ajoneuvoyhteys Lausteen/Vaa-lan ja Pääskylvuoren/Varissuon välillä. Molemmiin puolisen palveluiden saavutettavuuden kannalta ajoneuvoyhteys on tärkeä ja myös esimerkiksi joukkoliikenne tarvitsee tuota ajoneuvoyhteyttä.

Alikulut toisaalla menevät maantieteellisesti ja liikenteellisesti niin kauas ja vaikeasti saavutettavaksi, että ne eivät voi tulla kyseeseen.

Hanke tukee liikenneturvallisuuden parantamisen ohella raideliikenteen edistämistä ja huomioi joukkoliikenteen sujuvuuden myös jatkossa. Tätä taustaa vasten voi hyvin sanoa, että hanke tukee Turun ilmastostrategiaa. Konkreettisemmat vaikutukset tulevat toki raideliikenteen todellisesta kehittymisestä ja jos Turkuun saadaan joukkoliikenteeseen ns. runkolinjasto. Näiden avulla on mahdollista vähentää yksityisautoilua ja sitä kautta saada suoria vaikutuksia ilmastotavoitteisiin.

Hankkeen ja siltavaihtoehdon yksi tunnistetuista haitoista on ajoneuvoliikenteen liikennevirtojen ohjautuminen läheltä Vermlanninkujan päätä sekä jalankulun ja pyöräilyn huomattava lisääntyminen Vermlanninkujalla. Meluselvityksen mukaan uusi ratkaisu ei tuo melutasojen ohjearvojen ylittävää melua Vermlanninkujalle. Jos melua kuitenkin esiintyy häiritsevästi, on sitä mahdollista torjua kadun reunaan sijoitettavilla meluntorjuntarakenteilla. Suhtautuminen jalankulun ja pyöräilyn lisääntymiseen oman kiinteistön vieressä on yksilöllistä, mutta jos ihmisten liikkumisen kokee häiritseväksi, niin oman kiinteistön yksityisyyttä ja rauhaa voi parantaa suojaistutuksin ja/tai aidoin.

On kiistatta selvää, että Vermlanninkujan pään kiinteistöt eivät ole kaavan toteuduttua yhtä rauhallisia kuin aiemmin. Kaava ei kuitenkaan tuo merkittävää heikennystä kiinteistöille ja mahdollinen muutos kiinteistöjen arvoon on spekulatiivinen. Kaava nimittäin tuo toisaalta myös parannuksia Vermlanninkujan pään kiinteistöille. Sukukielenpolun toteuttaminen uudelle väylälle parantaa kiinteistöjen yhteyttä Pääskyvuoren ja Varissuon suuntaan. Lisäksi kaavamuuos poistaa mahdollisuuden Itäkaaren jatkamiseen. Jos Itäkaaren jatke korkealla kulkevan sillan kanssa olisi toteutettu, olisi siitä todennäköisesti seurannut suurempaa haittaa Vermlanninkujan pään kiinteistöille, kuin nyt esitetystä ratkaisusta.

### **Mielipide 2, Vaalan omakotiyhdistys ry:**

Yhdistys esittää, etteivät Vaalan liikenneyhteydet saa heikentyä nykyisestä. Varissuon suuntaan on päästävä sekä autoliikenteen, että kevyen liikenteen. Vaala ei saa jäädä sumpuksi, josta pääsee pois vain Skanssin suuntaan.

Hanke olisi toteutettava asukkaiden etujen mukaisella tavalla ja ettei kenellekään aiheuteta kohtuutonta haittaa. Yhdistyksen mielestä tämä toteutuu nyt esitetystä raide- ja siltasuunnitelmassa.

Mielipiteessä tuodaan esiin useita seikkoja, jotka ovat yhdistyksen kannalta parantuneet sitten vuonna 2017 käydyssä keskustelutilaisuudessa esitetyistä vaihtoehdoista. Lisäksi yhdistys edellyttää, että:

1. Vaalantien katkeamisesta huolimatta asukkaat voivat muuten käyttää Vaalantietä entiseen tapaan ja että yhteys Rastaantielle ja Korpinkadulle säilyy.
2. Rakennusvaiheen töistä aiheutuvaa melua ja muuta haittaa pyritään minimoimaan.
3. Sillalle tulee oma väylä kevyelle liikenteelle.
4. Liittymä sillalta Unkarinkadulle rakennetaan linja-autoille sopivaksi.
5. Alastuloon Unkarinkadulle jätetään tyhjät pientareet, jotta tieltä mahdollisesti suistuvat autot vaurioituvat mahdollisimman vähän.

### **Kaavoituksen vastine:**

Vaalan liikenneyhteydet eivät ole heikkenemässä ja Varissuon suuntaan pääsee jatkosakin ajoneuvoilla.

1. Vaalantien säilyy muilta kuin tasoristeyksen kohdalta käytössä normaalisti. Yhteydet Rastaantielle ja Korpinkadulle säilyvät muuten ennallaan, mutta risteysalue Hintsä Knaapin kadulle muuttuu hieman.

2. Kaavoitus ei pysty suoraan ottamaan tähän kantaa, mutta rakennusaikaiset haitat pyritään aina minimoimaan.
3. Sillalle suunnitellaan väylä jalankululle ja pyöräilylle.
4. Liittymä on tärkeää saada linja-autoille sopivaksi, sillä tulevaisuudessa joukkoliikenteen liikennöintimäärän on tarkoitus kasvaa nykyisestä.
5. Jalankulun ja pyöräilyn väylän on tarkoitus tulla ulkokaarten puolelle. Turvallisuussyistä ajorata pitää erottaa kaiteella jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden käyttämästä väylästä, jolloin suistuminen todennäköisimmin tapahtuisi tätä kaidetta päin. Tästä ajoneuvoille syntyvien vaurioiden mittakaava on aika suorassa suhteessa käytettyyn ajonopeuteen.

### **Mielipide 3, asukas Aunuksenkadulta:**

Toteaa, että osallistumis- ja arviointisuunnitelman kuvassa 3 esitetty siltaratkaisu olisi hyvä.

Muut mielipiteessä esiin tuodut asiat eivät koske tätä kaavahanketta, vaan mielipiteessä esitetään toive liikuntamahdollisuuksien lisäämisestä Vaalaan ja sen peltoalueelle. Tällä tarkoitettaneen lähellä junarataa olevaa tyhjää peltoaluetta, joka on asemakaavassa osoitettu virkistysalueeksi ja jonka nimi on Vaalan urheilukeskus. Liikuntamahdollisuuksia toivotaan lisää, koska lähimmät liikuntamahdollisuudet ovat Lausteella ja Varissuolla ja Vaalassa on paljon sen ikäisiä lapsia, jotka eivät itsenäisesti pysty menemään niin kauas. Mielipiteessä pidetään tärkeänä, että Vaalankin alueelle saataisiin ulkoilumahdollisuuksia ja ympäristö viihtyisäksi.

### **Kaavoituksen vastine:**

Kaavallisesti alueella on mahdollista lisätä liikuntamahdollisuuksia, mutta niiden toteuttaminen ei ole kaavoituksen käsissä.

### **Mielipide 4, asukas Korpinkadulta:**

Mielipiteessä otetaan hyvin kriittinen kanta esitettyyn siltavaihtoehtoon. Siltaa pidetään korkeana, leveänä, meluisana ja valosaasteisena. Painajaisena.

Mielipiteessä nostetaan esiin, että netin kuulemistilaisuus olisi toteutettu vain päivän varoitusajalla ja ettei osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa ole minkäänlaista kohtaa, jossa vakuutettaisiin rakennettavan sillan yhteydessä toteutettavasta melu- ja valosuojauksesta Korpinkadun omakotitaloille päin, niiden huomattavien luontoarvojen ja asumisviihtyvyyden säilyttämiseksi. Mielipiteessä kehoitetaan myös jalkautumaan kunnolla sillan sijaintipaikkaan Korpinkadun puolella.

Mielipiteessä tuodaan esiin sillan sijasta kolme muuta ratkaisuvaihtoehtoa:

1. Tasoristeys pidetään edelleen tasoristeyksenä, mutta huomattavasti järeämmillä suojapuomeilla ja varoitusvaloilla.
2. Koko tasoristeyksen ja eritasoristeys Hankkeen poistaminen.
3. Junaradan alitus tämänhetkisen siltahankkeen kulkusuuntia mukailen.

### **Kaavoituksen vastine:**

Kaavoituksesta lähetettiin vireilletuloilmoitus kirjeitse marraskuun lopulla 2020. Sen yhteydessä toimitettiin myös hankkeen osallistumis- ja arviointisuunnitelma. Postin normaali kulku huomioiden, tieto yleisötilaisuudesta oli tarkoitus tulla osallisten tietoon n. viikko ennen tilaisuutta. Jos tieto ei ole tavoittanut kaikkia tavoitellussa ajassa postin jatkamiseen tai sen noutamiseen liittyvien viiveiden takia, niin tämä on tietysti valitettavaa, mutta kaavoitus ei voi sille mitään.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma ei ole juridinen asiakirja. Siinä ei voida velvoittaa asioita tehtäväksi. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaiheessa on yleensä käsitys mitä selvityksiä tai taustatietoa hankkeessa tullaan tarvitsemaan, mutta ennakkoon ei voida tietää esimerkiksi uuden katuyhteyden aiheuttamista yksityiskohtaisista vaikutuksista. Näitä sitten kaavatyön yhteydessä vasta tutkitaan ja selvitetään. Tämän hankkeen tapauksessa oli ennakkoon käsitys, että melua pitää todennäköisesti torjua jotenkin, mutta erillisen meluselvityksen kautta tiedetään tarkemmin miten. Velvoittavuus melun torjunnan toteuttamiseen tapahtuu asemakaavakartan kautta, joka on juridinen asiakirja. Yleisötilaisuudessa ja nyt tässä mielipiteessä esiin nostettu ajoneuvojen ajovalojen häikäisy oli erittäin hyvä huomio, eikä sellainen ollut vielä tullut mieleen mahdollisena ongelmana. Nyt se osataan ottaa valmistelussa huomioon. Suunniteltavan melun- ja valon torjunnan myötä on mahdollista säilyttää mielipiteen esittäjän asumisviihtyvyyden hyvin samankaltaisena kuin tähänkin asti.

1. Nykytilanteen vallitessa tasoristeys on mahdollinen. Tunnin junan ja toisen pääraiteen toteutuessa käytännössä ei. Turku – Karjaa rataosa kuuluu Suomen rautateiden runkoverkkoon ja on osa Euroopan laajuista liikenneverkkoa (ns. TEN-T), jotka eivät mahdollista Vaalantien kaltaisten tasoristeysten rakentamista tai säilyttämistä.
2. Ajoneuvojen yhteismahdollisuuden totaalinen poistaminen Lausteen/Vaalan ja Pääskylvuoren/Varissuon väliltä ei ole vaihtoehto. Yhteyttä tarvitaan mm. palveluiden saavutettavuuden ja joukkoliikenteen takia.
3. Jotta tällainen vaihtoehto olisi mahdollinen, tulisi tunnelia tehdä junaradan lisäksi myös teollisuustonttien ja Unkarinkadun ali. Lisäksi alitus pitäisi tehdä tavallistakin syvemmäksi, jotta alituskorkeus kunnallisteknisiin linjoihin nähden tulisi riittäväksi. Unkarinkadun alituksen jälkeen katu olisi syvässä leikkauksessa, josta nousu Unkarinkadulle pitäisi hoitaa pitkän matkaa tukimuuritetussa kanjonissa. Alituksen alimmat osat olisivat tällöin myös selvästi alempana kuin hulevesiviemäri, jolloin alitukseen kerääntyvät hulevedet pitäisi pumpata pois. Tähän sisältyy ajoittainen riski hulevesien kerääntymisestä alikulkuun erityisesti rankkasateilla. Tämän vaihtoehdon kustannuksia ei ole arvioitu tarkemmin, mutta ne olisivat helposti moninkertaiset esiselvitysvaiheessa arvioituun alitusvaihtoehdon kustannukseen nähden.

### **Mielipide 5, As Oy Lausteen Petäjäpuisto:**

Yhtiö kannattaa kaavamuutosta, jossa Itäkaaren jatko poistetaan ja Maistraatinpuiston metsäalue säilytetään kokonaisuudessaan asukkaiden ulkoilun alueena.

Yhtiö haluaa kuitenkin nostaa esiin seuraavat asiat:

1. Sillalta kuuluvan melun selvittäminen ja melun kulkeutumisen estäminen Maistraatinpuiston suuntaan.
2. Maistraatinpuiston metsäalueen läpi suuntautuvan jalankulun ohjaaminen niin, ettei synny oikopolkua yhtiön piha-alueen läpi. Yhtiö toivoo rakennusteknistä ratkaisua, jolla jalankulku/pyöräily ohjataan esimerkiksi Sukukielenpolun kautta Vermlanninkujalle tai Unkarinkadulle.
3. Siltakaaren rakentamisaikainen kallion louhinta ja räjäytys voivat aiheuttaa vahinkoa rakennuksille, jotka ovat Maistraatinpuiston mäen kallioperän päällä.

### **Kaavoituksen vastine:**

1. Meluselvitys on tehty. Meluselvitys osoittaa, että melun määrä Maistraatinpuistossa lisääntyy. Tämä johtuu siitä, kun liikennevirrat siirtyvät kulkemaan lähempää Maistraatinpuistoa. Uusi yhteys sijoittuu kuitenkin eräänlaiseen maastolliseen taskuun ja alavalle paikalle, jolloin melu ei pääse leviämään kovin laajalle. Nyt esitetty ratkaisu on myös parempi, kuin Itäkaaren jatkeen käyttäminen. Itäkaaren jatketta käytettäessä katu kulkisi pahemmin metsäalueen läpi ja sen sijoituessa korkeammalle kuin suunnitteluratkaisussa, melu leviäisi selvästi laajemmalle.
2. Jalankulku ja pyöräily on tarkoitettu ohjata Vermlanninkujan ja Sukukielenpolun kautta uuden yhteyden suuntaan.

- Uusi katu ja silta on linjattu niin, että louhintoja voitaisiin välttää. Jos louhintoja kuitenkin tarvitaan ja arvioidaan, että ne voisivat aiheuttaa rakenteellisia vaurioita, niin rakennukset katselmoidaan ennen ja jälkeen louhintatöiden. Tällä voidaan varmentaa jo olevat vauriot ja aiheuttiko mahdollinen louhinta uusia vaurioita. Jos vaurioita syntyy louhinnasta, on työhön ryhtynyt velvollinen korjaamaan/korvaamaan vauriot. Louhintatöissä on myös useita erilaisia työmenetelmiä, joilla voidaan ennaltaehkäistä tai minimoida vaurioiden syntyminen louhinnan suorittamisesta huolimatta.

### **Mielipide 6, As Oy Korpinrivi:**

Yhtiö esittää seuraavat mielipiteet / toivomukset:

- Ajoyhteys Korpinkadulta Hintsa Knaapin kadulle säilyy.
- Jos kevyen liikenteen väylä rakennetaan Rastaantien ja Laulurastaantien väliin, tulisi se viedä mahdollisimman lähelle rautatietä, jotta tontin ja väylän välillä jäisi pieni viheralue melu- ja näkösuojana.

Yhtiö haluaa myös muistuttaa, että nykyisen tasoristeyksen kautta on jo nykyisin aika paljon liikennettä ja se tulee vielä kasvamaan Skanssin rakentuessa. Siksi on hyvä, että vaarallinen tasoristeys saadaan korvattua sillalla, mutta samalla pitäisi välttää liikaa mutkia ja risteyksiä uudessa tielinjauksessa.

### **Kaavoituksen vastine:**

- Kaavassa ei ole tarpeen poistaa kyseistä ajoyhteyttä, vaan se säilyy ennallaan. Jos alueella joskus kaivataan yhteyden katkaisua, niin se voidaan tehdä rakenteellisin toimenpitein ilman kaavallista katkaisua.
- Mielipiteen jättämisen jälkeen radan geometriaa ja tilantarvetta on tarkennettu konsulttien toimesta. Koska tarkentuneiden suunnitelmien myötä toinen pääraide tuleekin tässä kohtaa jo nykyisen raiteen pohjoispuolelle, ei rautatiealueen ja tonttien väliin jää kovin paljon tilaa. Tähän väliin saadaan kyllä mahtumaan tavoiteltu uusi jalankulun ja pyöräilyn väylä, mutta sen molemmin puolin ei sitten jääkään kuin muutama metri matkaa niin tontteihin kuin rautatiealueeseen. Rautatiealue on mitoitettu niin, että melusuojaus hoidetaan rautatiealueen puolella. Toista melusuojausta tonttien ja väylän välissä ei tarvita, sillä jalankulusta ja pyöräilystä ei melua synny. Jos yhtiöt kaipaavat näkösuojausta väylän suuntaan, sen yhtiöt voivat toteuttaa omien tonttiansa alueella.

Vaihtoehdot eritasoristeyksen järjestämiseksi ovat todella vähäiset. Siten uuden yhteyden linjaus ei voi juurikaan poiketa siitä, mitä on siltavaihtoehdon yhteydessä esitetty. Tästä seuraa Vaalantien ja Unkarinkadun risteyksen korvautuminen Unkarinkadulla toiseen paikkaan sekä yksi mutka Unkarinkadulta sillalle. Toisaalta on positiivista, kun uudesta yhteydestä ei muodostu liian suoraviivaista ja houkuttelevaa. Tällöin liikennemäärien ennakkoidaan pysyvän entisellä tasolla eikä yhteyttä käytetä laaja-alaisempaan liikennöintiin.

### **Mielipide 7, Varsinais-Suomen ELY-keskus:**

Maakuntakaavatilannetta ei ole esitetty OAS:ssa lainkaan. Maakuntakaavassa on esitetty paikallisjunaliikenteelle tarkoitettut raideliikennepaikat, joista yksi sijaitsee kaava-alueella. Kaavassa pitäisi ottaa huomioon tämä liikennepaikka sekä varata sen yhteyteen tilaa autojen ja polkupyörien liityntäpysäköinnille.

Tasoristeyksen poistuessa jalankulun ja pyöräilyn matkapituus moninkertaistuu. Tämä herättää huolta mahdollisesta radan yli oikaisusta ja mikäli oikaisu halutaan estää, tulisi sen mahdollisuus poistaa rakenteellisesti. Matkapituuden lyhentämiseksi esitetään rakentamattoman Sukukielenpolun toteuttamista ja yhdistämistä siltaan. Tämä uusi yhteys



korvaisi Vaalantieltä sillalle syntyvää kiertoa. Uuden reitin hahmotettavuuteen ja parantamiseen pitäisi tuolloin myös keskittyä. Voi myös pohtia tulisiko jalankululle ja pyöräilylle olla myös tai vaihtoehtoisesti suurempi alikulkumahdollisuus. Yksi vaihtoehto on Unkarinkadun pyörätien jatkaminen ja alikulun toteuttaminen Valpuri Innamaan kadun kohdalle. Tämä palvelisi Turun puolen alueiden lisäksi myös Kaarinan Lähteenmäen aluetta. Alikulku sijoittuisi tuolloin Kaarinan kaupungin alueelle.

Kaavatyön osana olisi mainio tilaisuus toteuttaa laadukas pyöräily-yhteys radan varrella Itäharjulta Littoisiin. Yhteys on ollut esillä Turun kaupunkiseudun pyöräilyn pääverkon ja laatukäytävien kehittämissuunnitelmassa vuonna 2013. Radanvarren pyöräily-yhteydellä saavutettaisiin sujuva ja turvallinen, autoliikenteestä erillään oleva yhteys, joka tarjoaisi vaihtoehdon Kalevantien ja Littoistentien risteyksien täyteiselle pyörätielle. Yhteyden toteuttaminen edellyttää seudullista yhteistyötä ja kaava-alueen ulkopuolelle jäävien osuuksien parantamistoimia.

### **Kaavoituksen vastine:**

Yleispiirteisten kaavojen tilannetta ei välttämättä näytetä osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa, jos niissä ei ole erityisen merkittäviä asioita käynnistyvän kaavahankkeen kannalta. Maakuntakaavassa esitetty liikennepaikka on Kaarinan puolella, mutta sen lienee tarkoitus olla Turun puolella lähempänä Vaalantietä. Liikennepaikka on mahdollista ja tarkoituskin huomioida tämän kaavahankkeen yhteydessä. Liityntäpysäköinnille on järjestettävissä tilaa.

Radan yli oikaisun mahdollisuus lienee tarpeen poistaa rakenteellisesti, mutta se ei vaadi kaavallista ratkaisua. Oikaisun estäminen tarkoittaisi hyvin todennäköisesti aitaa, joka voidaan toteuttaa kaavalliselle LR-alueelle.

Jalankulun ja pyöräilyn matkapituuden pitämiseksi kohtuullisena, on tarkoitus toteuttaa jalankulun ja pyöräilyn yhteys juurikin Vermlanninkujan ja Sukukielenpolun kautta uudelle kadulla ja sillalle. Vermlanninkujan päästä tarvitsee rakentaa patkua uutta väylää, mutta muuten sen huomiointi ei välttämättä vaadi mitään erityistä. Lähtökohtana on hyvä pitää sitä, että Sukukielenpolun yhteyttä käyttävät ensisijaisesti vain Vaalan ja Itä-Lausteen asukkaat ja kauempaa lännestä tulevat kulkevat Unkarinkatua. Tämä vähentää Vermlanninkujan päähän kohdistuvaa muutosta ja siksi ei pidetä tarkoituksenmukaisena viitoittaa Sukukielenpolun reitistä esimerkiksi Maistraatinkadun alkupäässä.

Toinen jalankulku- ja pyöräily-yhteys, ja joka palvelisi myös Kaarinaa, on mahdollinen, mutta sen toteuttamismahdollisuutta niin kaavallisesti kuin taloudellisestikaan, ei tutkita tämän kaavahankkeen yhteydessä.

Laadukas pyöräily-yhteys radan varressa Itäharjulta Littoisiin tulee tämän hankkeen yhteydessä huomioiduksi Laulurastaantien toteuttamattomalle osalle sijoitettavalla jalankulun ja pyöräilyn väylällä. Jatko Rastaantieltä ja Innamaanpolulta Littoisiin on enemmän Kaarinalle kuuluva asia.

### **Mielipide 8, asukas Maistraatinkadulta:**

Mielipiteen esittäjä on huolissaan Maistraatinpuiston metsäalueen kohtalosta. Hän kysyy, että tuhoutuuko osa metsästä eritasohankkeen yhteydessä.

### **Kaavoituksen vastine:**

Eritasohanke ei ulotu Maistraatinpuiston metsäalueelle. Kaavamuutoksen yhteydessä metsäalueen päältä poistetaan katualuevaraus, jolloin metsäalue ei myöhemminkään pääse tärvelymään liikennehankkeiden takia.

### **Mielipide 9, Turku Energia Sähköverkot Oy:**

Esitetään 6 x 9 metrin muu-alueen osoittamista Unkarinkadun kaarteessa olevalle puistomuuntamolle.

Todetaan, että TESV:n pienjänniteverkkoa on vaarassa jäädä OAS:ssa luonnostellun siltaratkaisun alle. Sähköverkon komponenttien mahdollisista siirroista tulee sopia TESV:n kanssa hyvissä ajoin. Verkon siirroista koituvista kustannuksista vastaa siirtotarpeen esittäjä.

#### **Kaavoituksen vastine:**

Kaavassa osoitetaan esitetty muu-alue puistomuuntamolle.

Pienjänniteverkkoasiasta on käyty keskustelua TESV:n kanssa. Todennäköisesti niihin ei tarvitse kajota, mutta asia varmistuu katu- ja siltasuunnittelun yhteydessä. Mahdollinen siirtotarve ja kustannuksista vastaaminen realisoituvat eritasoristeyshankkeen toteutuksen yhteydessä.

#### 4.4.5 Luonnosvaihe

Koska kaavahankkeen alkuvaiheessa on jo tutkittu erilaisia ratkaisumalleja eritasoristeyksen toteuttamiseksi, ei erillistä luonnosvaihetta ole katsottu tarpeelliseksi. Vaihtoehtotarkastelun perusteella kävi selväksi, että toteuttamiskelpoisia vaihtoehtoja on kovin vähän. Jokaisessa vaihtoehdossa on väistämättä jotain negatiivista, mutta siltavaihtoehdossa niitä on vähiten ja kun se on vielä toteutuksen kannalta selkein, on se valittu jatkotyöstön pohjaksi.

#### 4.4.6 Kaava-alueen laajennus ja osallistumis- ja arviointisuunnitelman päivitys v. 2022

Kaavatyö eteni ripeästi vuoden 2021 alkupuolella. Sitten kävi ilmi, ettei toisen pääraiteen sijoittumisesta ollutkaan tarpeeksi tarkkoja tietoja vielä olemassa, jotta kaavahanketta olisi voitu edistää. Niinpä kaavatyö täytyi pysäyttää. Vuoden 2021 aikana Väylävirasto valtuutti Turun Tunnin Juna Oy nimisen hankeyhtiön kilpailuttamaan ja suunnitteluttamaan useiden rataosuuksien ratasuunnitelmia välillä Espoo-Kupittaa. Turun osalta merkityksellinen väli on Nunna-Kupittaa ja tässä selostuksessa painotutaan vain tähän rataosuuteen. Vuoden 2022 alkupuolella Turun Tunnin Juna Oy sai kilpailutettua ratasuunnitelmien tekemiseen Welado- ja Sweco-nimiset konsulttiyritykset. Alkusyksystä 2022 konsultit olivat päässeet tutkimaan toisen pääraiteen sijoittumista ja ratageometriaa niin pitkälle, että tieto voitiin toimittaa kaavoitukselle. Tiedon pohjalta kävi ilmi, että laajentamalla kaava-alueita Laukkavuoren tasalle asti, voidaan toisen pääraiteen vaatima tilantarve Turun alueella hoitaa käytännössä kokonaan tällä yhdellä kaavahankkeella.

Kaavaan liittyy myös toinen laajennus. Vuoden 2021 aikana kaupungin tonttipalvelut pyysi kaavoitusta tutkimaan Laulurastaantien vieressä olevien reunimmaisten omakotikiinteistöjen käyttöoikeusalueiden liittämistä pysyvästi kyseisiin tontteihin. Liitosten tekeminen ei sinänsä liity mitenkään kaavahankkeen päätavoitteisiin, eli tunnin junaan ja liikenneturvallisuuden parantamisen, mutta koska tontit sijoittuvat sopivasti muiden tavoitteiden vaatimaa kaava-alueita ajatellen, on kyseiset omakotikiinteistöt voitu ottaa mukaan kaavaan liitoksien tutkimista varten.

Laajennuksen ja tarkentuneiden tavoitteiden myötä kaavoitus päivitti osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä lähetti sen tiedoksi laajennetulle osallisjoukkoille 20.10.2022.

Päivitetyn osallistumis- ja arviointisuunnitelman lähettämisen jälkeen saatiin neljä mielihetkettä.

### **Mielipide 10, 20 allekirjoittanutta alueen asukasta:**

Me allekirjoittaneet ko. kaava-alueen Pääskyvuoren kiinteistöjen omistajat emme tule hyväksymään ns. ”tunnin junan” kaksoisraiteen sijoittamista kaavan muutosalueella nykyisen radan pohjoispuolelle lähelle kiinteistöjamme. Meille on ollut selvää, että uusi raide tulee rakentumaan nykyisen raiteen eteläpuolelle, missä maastollisesti on metsiköitä, viheralueita ja teollisuutta. Radan sijoittaminen pohjoispuolelle toteutuessaan merkitsisi merkittävää vahinkoa kiinteistöjemme arvoon, elinolosuhteisiin, asumismukavuuteen ja viihtyisyyteen. Tämän ko. kaava-alueen pientalovaltaisella radan pohjoispuolella asuu satoja turkulaisia. Eteläisellä puolella radan läheisyydessä ei ole asutusta. Luotamme, että vastuulliset suunnittelijat ottavat nämä mainitsemamme tosiasiat huomioon.

#### **Kaavoituksen vastine:**

Ks. vastine mielipiteen 13 yhteydestä.

### **Mielipide 11, Pääskyvuoriseura ry:**

Hyvä, että Turku ja koko maakuntaa hyödyttävä Tunninjuna hanke vihdoinkin etenee. On tärkeää, että Vaalan erittäin vaarallinen tasoristeys vihdoinkin poistetaan. Mahdollisesti myöhemmin käyttöön otettavan lähijunan pysäkki voitaisiin rakentaa lähelle nykyistä Vaalan tasoristeystä. Alue on tärkeää luontoarvoiltaan, mm. pähkinäpensas lehdot tulee huomioida. Lisäraide tulee rakentaa nykyisen radan eteläpuolelle, eikä nyt suunnitellulle pohjoispuolelle. Perusteluna pohjoispuolella radan lähellä sijaitseva pitkä, nauhamainen asutus ja niihin kohdistuvat haitat (maan/talojen värinä, melu, esteettinen haitta). Radan eteläpuolella on yritystontteja ja peltoa, mutta ei lainkaan asutusta, jolloin myös haitat ovat pienemmät. Radan reunaan tulee rakentaa meluvalli, jolla vähennetään melusaastetta. Toivomme ystävällisesti, että otatte edellä esitetyt asiat huomioon, kun tämä hyvä hanke etenee.

#### **Kaavoituksen vastine:**

Ks. vastine mielipiteen 13 yhteydestä.

### **Mielipide 12, Pääskyvuoren omakotiyhdistys ry:**

Puheenjohtajamme kävi 10.11. tutustumassa kohteeseen Laulurastaantien kohdalla kahden sen viereisellä omakotialueella asuvan jäsenen kanssa sekä 11.11. yhden hallituksen varajäsenen kanssa Korpinkadun rivitalojen ja radan välisellä alueella sekä sieltä koko matkalla kyseisen kaava-alueen länsipäähän asti. Jälkimmäisen käynnin aikana juna sivuutti kohdan ensin Turun suuntaan ja sitten Helsingin suuntaan. Littoistentien pohjoispuolella olimme havainneet junien äänen lähes vaienneen VR:n siirryttyä aikoihin uuteen kalustoon. Siksi tuossa lähietäisyydellä ohimenevän junan aiheuttaman melun voimakkuus olikin aikamoinen yllätys. Alue on pusikkoinen ja vaikuttaa virkistyskäyttöön keskeneräiseltä. Kaikki hallituksemme jäsenet ovat alueella ulkoillessaan tehneet samat havainnot.

Mielestämme lisäraidetta ei tule rakentaa nykyisen pohjoispuolelle koska:

- Melu-, värinä- ja esteettiset haitat lisääntyvät Korpinkadun rivitalojen ja Laulurastaantien pohjoispuolen pientalojen alueella.
- Ongelmat siitä, että Unkarinkatua ja sen teollisuustontteja suunniteltaessa ei ole osattu ennakoida tulevaa kaksoisraidetta, eivät saa kohdistua edellisen kohdan tontinomistajiin ja asukkaisiin eivätkä omakotialueemme viihtyisyyteen.
- Kaavassa mainittu radan suuntainen virkistysalue pyöräily- ja jalankulkuväylä on positiivinen asia koko jäsenistömme ulkoilua ja viihtyvyyttä ajatellen. Sen toteuttaminen jää kuitenkin vaatimattomaksi, jos käytössä oleva alue pienee lisäraiteella.

- Tila ei mitä ilmeisimmin myöskään riitä tarvittaville meluvalleille eikä lähijunaliikenteen vaatimille pysäkeille ja/tai kulkureiteille niille.

Toivomme näiden asioiden huomioonottamista ja lisäraiteen sijoittamista nykyisen raiteen eteläpuolelle.

#### **Kaavoituksen vastine:**

Ks. vastine mielipiteen 13 yhteydestä.

#### **Mielipide 13, asukas Naakankujalta:**

Mielipide on kielteinen uuden raiteen sijoitukseen omakotikiinteistöjen puolelle. Perusteluja uuden raiteen sijoittamiseksi teollisuuden puolelle ovat seuraavanlaiset:

- Melu, varsinkin yöaikaan tapahtuvat rahtikuljetukset, mitkä lisääntyvät Naantalın ja Uudenkaupungin suuntaan.
- Kiinteistöjen arvon alennus.

Vaatus:

- Meluidan rakentaminen.
- Tonttivuokrien alennus.

#### **Kaavoituksen vastine:**

Kaikki neljä osallistumis- ja arviointisuunnitelman päivittämisen jälkeen tullutta mielipidettä ovat hyvin samansisältöisiä. Niissä paistaa vahva huoli mahdollisista haitoista, jos uusi raide toteutetaan nykyisen raiteen pohjoispuolelle. Muutoksen tuomat huolet ovat luonnollisia ja ymmärrettäviä.

Koska radan varressa ja läheisyydessä on Turun alueella melkein joka kohdassa rakennettuja kiinteistöjä, tulee uusi raide sijoittumaan väkisin lähelle nykyistä raidetta riippumatta sen puolesta. Tällöin uusi raide sijoittuu sellaiselle maa-alalle, joka on jo tälläkin hetkellä luonteeltaan rautatiealuetta tai sen piennarta. Näin sijoituessaan uusi raide ei vielä yksinään tuo kovin merkittävää muutosta nykytilanteeseen.

Merkittävämpiä kysymyksiä ovat ne, että lisääntykö liikenne ja tuleeko radalle nykyistä enemmän tavarajunia. Samoin tilanteeseen vaikuttaa olennaisesti myös melusuojaus ja pehmeiköle sijoittuvan raiteen perustamistapa. Näillä on huomattavasti konkreettisempi vaikutus mm. meluun ja tärinään ja sitä myöden myös asumisviihtyvyyteen.

Toinen pääraide lisää junaliikenteen turvallisuutta, mutta mahdollistaa myös kapasiteetin kasvattamisen. On mahdollista, että tulevaisuudessa henkilöjunaliikenteen vuorot voivat olla noin kaksinkertaiset nykytilanteeseen verrattuna. Tämä lisää alueelle junaliikenteestä aiheutuvaa melua ja mahdollisesti tärinää.

Toinen asia minkä uusi pääraide mahdollistaa, on lähijunaliikenne. Jos se toteutuu, niin se hoidetaan kuitenkin kaukojunaliikennettä kevyemmällä kalustolla, jolloin melu ja tärinä jäävät vähäisemmiksi kuin kaukojunaliikenteen henkilöjunilla. Lähijunaliikenteen vuoroväli ei voi myöskään olla kovin tiheä, jos samaan aikaan raiteistolla kulkee kasvavassa määrin kaukojunia. Toisesta pääraiteesta huolimatta aikaikkunat lähijunille ovat rajalliset, kun radan kapasiteetista annetaan päähuomio kaukojunille.

Tavarajunaliikennettä on rantaradalla tälläkin hetkellä vähän, eikä sitä olla tämän hetken tiedon mukaan lisäämässä. Turun osalta pääasiallinen tavarajunaliikenteen käyttämä rata on Toijalan rata.

Tällä hetkellä suunnittelualueen kohdalla ei ole ollut melusuojausta raideliikenteen me-

luntorjuntaan. Tällä kaavalla on kuitenkin tarkoitus velvoittaa toteuttamaan melusuojausta, jotta suunnittelualueen vieressä olevien asuinalueiden melutaso piholla ei ylitä 55 dB päiväsaikaan tai 50 dB yöaikaan ja ettei melun hetkelliset maksimitasotkaan aiheuta merkittävää haittaa asuntojen sisällä. Melusuojauksen toteutuessa se parantaa alueen viihtyisyyttä niin nykytilanteeseen verrattuna, kuin myös tilanteessa, jossa liikennöinti radalla lisääntyy.

Tärinän ei arvioida lisääntyvän oletetusta liikenteen lisääntymisestä huolimatta, sillä uusi raide vaatii pohjanvahvistustoimenpiteitä. On myös mahdollista, että uuden raiteen pohjanvahvistustoimenpiteet voivat vähentää nykyisen huonommin perustetun raiteen aiheuttamaa tärinää asutuksen suuntaan. Tämä perustuu siihen, että nykyisen raiteen synnyttämä mahdollinen tärinä ei siirry niin hyvin pohjanvahvistetun kohdan maaperän läpi, kuin jos pohjanvahvistuksia ei tehtäisi lainkaan.

Jos lähijunaliikenne toteutuu ja sen yhteydessä Vaalaan toteutetaan lähijunaliikenteeseen liittyvä liikennepaikka, niin tämä voi lisätä sen lähiympäristön houkuttelevuutta asuinpaikkana. Tämä taas voi pikemminkin lisätä kiinteistöjen arvoa, kuin että arvo lasisi.

Yhdistysten ja asukkaiden toive toisen raiteen sijoittamisesta nykyisen raiteen eteläpuolelle on siinä mielessä ymmärrettävä, että siellä ei ole asutusta, vaan mm. teollisuutta ja muita vähemmän häiriöherkkiä toimintoja. Radan puoleisuuden valinta ei valitettavasti kuitenkaan ole näin yksinkertaista. Kupittaalta lähdettäessä uuden raiteen on pakko sijoittua radan pohjoispuolelle Kupittaan aseman laiturijärjestelyn ja olevan kaupunkirakenteen takia. Jaanintien ja Laukkavuoren tasalle tullessa uuden raiteen ei ole järkevästi mahdollista vaihtaa puolta pohjoispuolelta eteläpuolelle eikä kaupunkirakenteessa ole tilaakaan eteläpuolella. Siirryttäessä suunnittelualueen puolelle, olisi Kuukkelinpuistonkentän tietämällä mahdollista vaihtaa radan puoleisuutta periaatetasolla niin teknisesti, kuin tilan käytöllisestikin. Unkarinkadun teollisuuskiinteistöjen kohdalla tilanne on kuitenkin se, ettei uusi raide voi sijoittua nykyisen raiteen eteläpuolelle, jolloin puoleisuutta pitäisi taas vaihtaa ennen Unkarinkadun kiinteistöjä. Puoleisuuden vaihto jäisi siten vain n. 500 metrin mittaiseksi, jolloin niin lyhyt vaihto ei ole teknis-taloudellisesti mitenkään perusteltu.

Se, miksi raide ei voi Unkarinkadun kohdalla sijaita nykyisen raiteen eteläpuolella, on ensisijaisesti kiinni radan vieressä olevasta 1200 mm hulevesiviemäristä. Uusi raide tulisi aivan sen viereen tai jopa päälle. Kaksi näin järeää rakennetta ei voi sijaita aivan kiinni toisissaan, sillä silloin raide voisi rikkoa viemäriä ja ylipäänsä viemäriä ei tällöin pystyisi huoltamaan, jos tarvetta ilmenisi. Tai jos huoltoa yritettäisiin ja tehtäisiin merkittäviä kaivuutoimia viemäriä ympärillä, niin ne voisivat romahduttaa junaradan stabiliteettin. Tällä voisi olla katastrofaaliset seuraukset.

Toinen tekijä mikä estää uuden raiteen sijoittamisen nykyisen raiteen eteläpuolelle Unkarinkadun kohdalla, on teollisuuskiinteistöjen piha-alueet. Kiinteistöt ovat pinta-alaltaan pieniä, mutta niiden rakentamistehokkuus on korkea. Tämän johdosta piha-alueet ovat suurimmalla osalla kiinteistöistä tehokkaassa käytössä rakennusten molemmin puolin. Jos uusi raide sijoittuisi eteläpuolelle, voisi se pahimmassa tapauksessa poistaa radan puoleiset piha-alueet kokonaan käytöstä ja näin se haittaisi olennaisesti teollisuuskiinteistöjen yritystoimintaa.

#### 4.4.7 Turun Tunnin Juna Oy:n järjestämät tilaisuudet

Ratasuunnitelmatyön edistyessä Turun Tunnin Juna Oy konsultteineen on järjestänyt useita yleisötilaisuuksia, jossa on esitelty eri ratasuunnitelmia sekä työn vaiheita. Turkua koskevat yleisötilaisuudet ovat käsitelleet ratasuunnitelmaosuuksia Hajala-Nunna ja Nunna-Kupittaa.

Ratasuunnitelmaluonnoksia esiteltiin 7.6.2023 Kaarinan Hovirinnan koululla sekä 8.6.2023 Paimion kaupungintalolla. Kaavan valmistelija oli läsnä Kaarinan tilaisuudessa.

19.9.2023 järjestettiin Hajala-Kupittaa osuutta koskeva infotilaisuus meluntorjuntaratkaisusta Teams-tilaisuutena. Kaavan valmistelija otti osaa infotilaisuuteen. Kaavoituksen mielestä tilaisuus oli onnistunut ja tärkeä. Tilaisuus oli riittävän yksityiskohtainen sen painottuessa vain meluun sekä sen torjuntaan ja kun Turku ajatellen osallisten yksi suurimmista huolista on ollut Tunnin junan mahdollisesti mukanaan tuoma lisääntynyt melu. Tilaisuuden kautta nähtiin, että Turun osalla suunnitelmissa on varauduttu meluntorjunnan toteuttamiseen kaikilla niillä rataosuuksilla, joiden vieressä on asutusta.

#### 4.4.8 Kaava-alueen toinen laajennus ja osallistumis- ja arviointisuunnitelman päivitykset v. 2023

Ratageometria ja siten radan tarvitsema tila tarkentuivat vuoden 2023 aikana. Kävi ilmi, että Laukkavuoren kohdalla on pieni alue, josta tarvitaan hieman lisätilaa toiselle pääraiteelle. Tämän johdosta kaava-aluetta laajennettiin n. 60 metrillä Kupittaaalle päin. Laajentuminen on kuitenkin niin pieni, ettei se vaikuta osallisiin eikä sillä ole merkittävää vaikutusta kaavan sisältöön. Siksi 25.9.2023 muutospäiväyksellä varustettua päivitettyä osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa ei lähetetä erikseen osallisille.

Hankkeen kaavaprosessia muutettiin niin, että hanke asetetaan nähtäville samaan aikaan, kun siitä pyydetään lausunnot. Tällä voidaan hieman nopeuttaa kaavaprosessia ja jotta junarataan liittyvä ratasuunnitelma on hyväksyttävissä mahdollisimman nopeasti. Tämä 27.11.2023 muutos on myöskin niin pieni, ettei päivitettyä osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa lähetetä erikseen osallisille.

Kaavahankkeen internet-sivuille päivitetty osallistumis- ja arviointisuunnitelmat on kuitenkin viety.

#### 4.4.9 Lausunnot ja nähtävillä olo

Asemakaava ja asemakaavanmuutos asetetaan nähtäville 11.12.2023-22.1.2024 väliseksi ajaksi.

Samaan aikaan nähtävillä olon kanssa 8.11.2023 päivätystä kaavaehdotuksesta pyydetään lausunnot seuraavilta tahoilta: Digita Oy, Kaarinan kaupunki, Liikuntapalvelut, Museopalvelut, Nuorisovaltuusto, Telia Finland Oyj, Turku Energia Lämpö Oy, Turku Energia Sähköverkot Oy, Turun Tunnin Juna Oy, Turun Vesihuolto Oy, Vammaisneuvosto, Vanhusneuvosto, Varsinais-Suomen aluepelastuslaitos / riskienhallinnan palvelualue, Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus / Ympäristö ja luonnonvarat sekä Liikenne ja infrastruktuuri ja Väylävirasto.

Virallisten lausuntopyyntöjen lisäksi kaavaehdotuksesta pyydetään kannanottoja Kaupunkiympäristön palvelukokonaisuuden sisältä rakennusvalvonnalta, seudulliselta joukkoliikenteeltä, tonttipalveluilta ja ympäristönsuojelusta.

## 5 ASEMAKAAVAN KUVAUS

### 5.1 Kaavan rakenne ja mitoitus

Kaavaratkaisun olennaisimmat muutokset nykytilanteeseen verrattuna ovat toteuttamattomien katualueiden poisto ja niiden muuntaminen muihin käyttötarkoituksiin sekä uuden eritasoristeyksen huomioiminen ja rautatiealueen kasvattaminen toista pääraidetta varten. Eritasoristeystä varten on luotu tarvittavat katualueet sillan molempiin päihin sekä aluevaraus itse sillalle. Sillan aluevaraus kulkee rautatiealueen, Unkarinkadun katualueen sekä TY-korttelin 23 yli. Rakentamiseen osoitetut alueet säilyvät pääosin ennallaan. Täydentävää rakentamisaluetta saadaan poistuvan Itäkaaren katualueen kohdalle Unkarinkadun varteen.

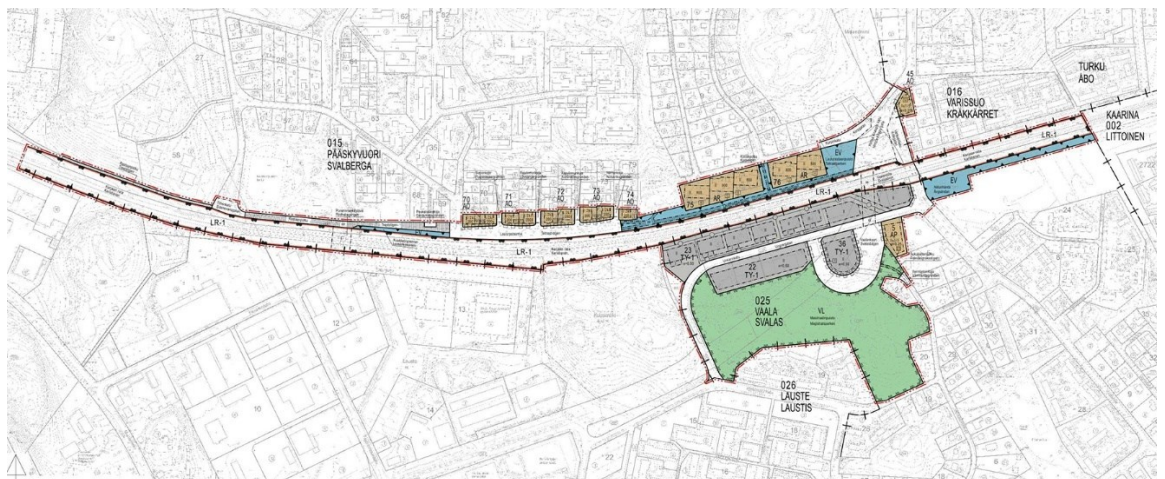
Uudella eritasoyhteydellä voidaan edelleen säilyttää liikenteellinen yhteys Lausteen/Vaalan ja Pääskylvuoren/Varissuon välillä.

Kaavan yhteydessä Vaalan kortteli 1 lähiympäristöineen siirretään kuuluvaksi Pääskylvuoren kaupunginosaan ja kortteli muuttuu katu- ja suojaviheralueeksi.

Kaavamuutoksen myötä asukasmäärässä ei tapahdu muutoksia, mutta työpaikkamäärä voi hieman kasvaa Unkarinkadun tehostuvan maankäytön vaikutuksesta.

Suunnittelualan rakennusoikeus on tällä hetkellä 21302 k-m<sup>2</sup> ja muutoksen myötä se kasvaa 2863 k-m<sup>2</sup>:llä. Siten muutoksen jälkeen rakennusoikeus on yhteensä 24165 k-m<sup>2</sup>. Asumiseen tarkoitettu rakennusoikeus vähenee 920 k-m<sup>2</sup>, mutta vastaavasti ympäristöhäiriötä aiheuttamattoman teollisuuden rakennusoikeus kasvaa 3768 k-m<sup>2</sup>:llä. Lisäksi virkistysalueelle osoitettuun muuntamon rakennusalaan sisältyy 15 k-m<sup>2</sup> rakennusoikeutta.

Pinta-alojen osalta neliöitä siirtyy käyttötarkoituksesta toiseen, koska kyseessä on lähes kokonaan kaavamuutos. Kaavatonta aluetta on vain 722 m<sup>2</sup>. Asumisen pinta-ala pienee n. 3800 m<sup>2</sup>. Katualuetta poistuu melkein kolme hehtaaria ja suojaviheralueen määrä vähenee n. 4600 m<sup>2</sup>. Pinta-alan kasvua tapahtuu teollisuuteen n. 6700 m<sup>2</sup> ja virkistysalueisiin melkein hehtaarin. Rautatiealue kasvaa hieman yli kahdella hehtaarilla.



Kuva 18. Kaavaehdotus 8.11.2023.



## 5.2 Kaavan tavoitteiden toteutuminen

Asetettuihin tavoitteisiin pystytään vastaamaan hyvin. Tärkeimpänä kohtana eritasoristeyksen toteuttamismahdollisuus. Jos lähtökohdat olisivat olleet helpommat, voi todeta, että eritasoristeys olisi ollut istutettavissa maastoon sulavammin. Kaksoisraiteelle saadaan osoitettua sen tarvitsema lisätila, joskin osa alueen asukkaista olisi toivonut uuden raiteen sijoittamista nykyisen raiteen eteläpuolelle. Tarpeettomat katualueet on voitu järkevästi muuttaa toiseen käyttöön.

## 5.3 Aluevaraukset

### 5.3.1 Korttelialueet

Korttelialueet pysyvät pääosin ennallaan, mutta lähes kaikki kokevat pientä hienosäätöä. Korpinkadun rivitalotontteja on kasvatettu 10 m radalle päin, jonka myötä niiden kohdalla olevia AR-korttelialueita on pitänyt kasvattaa. Yksittäisestä omakotitontista Hintsa Knaapin kadun varrella on pitänyt lohkaista pieni pala liikennejärjestelyjä varten. Samoin Unkarinkadun eteläpuolella olevasta AO-korttelialueesta on pitänyt lohkaista pieni pala liikennejärjestelyjä varten. Unkarinkadun ja radan välisestä TY-korttelialueesta on voitu muodostaa yhtenäinen, kun Itäkaaren katualue poistuu sieltä jakamasta aluetta kahteen osaan. Unkarinkadun eteläpuolinen kortteli 22 pysyy ennallaan, mutta eteläpuolelle tulee uusi TY-kortteli sillalta kiertyvän kadun keskelle. Yksi korttelialue poistuu kokonaan. Tämä on alueen vanhimman asemakaavan aikana tuoma rakennuskortteli, joka jää uuden liikenneväylän alle. Laulurastaantien varrella oleviin omakotitontteihin liitetään mahdollisimman lähellä käyttöoikeussopimusalueita vastaavat alueet. Siten Pääskyvuoren korttelit 70–74 kasvavat hienokseltaan.

Korpinkatu 9:n ja uuden liikenneväylän väliin hahmoteltiin yhden rivitalon käsittävää AR-korttelia, mutta tästä luovuttiin. Kyseisestä kohtaa menee kaukolämmön suuri runkolinja, jonka siirto maksaisi suurin piirtein saman, kuin mitä tontin myynnistä arvioitiin saatavan tuloja. Lisäksi paikalle kasvanut kasvillisuus on monimuotoista ja paikoin arvokasta, joten sekin puoltaa kyseisen kohdan jättämistä rakentamattomaksi.

Kaikkien korttelialueiden rakennusoikeus säilyy ennallaan, paitsi korttelin 23 itäpäässä, jossa tehokkuusluku nousee 0,3:sta 0,5:een. Tämä on seurausta itäpäähän yhdistymisestä osaksi muuta korttelia, jossa tehokkuusluku oli jo aiemmin 0,5.

### 5.3.2 Virkistys- ja suojaviheralueet

Itäkaaren toteuttamattoman katualueen poistamisen myötä Maistraatinkadun ja Unkarinkadun välisestä metsäalueesta voidaan luoda yksi yhtenäinen virkistysalue (VL). Alueen nimenä säilytetään Maistraatinpuisto.

Junaradan eteläpuolella olevan eräänlaisen piennaralueen Niitunhännän nimi säilytetään ennallaan, mutta sen käyttötarkoituksena muutetaan raidemelun takia virkistysalueesta suojaviheralueeksi (EV). Lisäksi Niitunhännän aluetta on supistettu ja muutettu rautatiealueeksi, jotta mahdolliselle paikallisjunaliikenteen liikennepaikalle saadaan tilaa esimerkiksi laiturirakenteille ja polkupyörien liityntäpysäköinnille.

Mahdolliset Vaalan puolella tarvittavat liityntäpysäköintipaikat ajoneuvoille tulee tutkia erikseen esimerkiksi Vaalan urheilupuiston tai Vaalan paikoitusalueen yhteyteen. Muutama autopaikka tosin mahtuu tarvittaessa Niitunhännän viereiselle katualueelle, josta aiemmin kuljettiin taseristeykselle.

Laulurastaantien toteuttamaton katualueen osa Korpinkadun rivitalokiinteistöjen kohdalla muutetaan suojaviheralueeksi (EV). Alue nimetään Laulurastaanpuistikoksi. Suojaviheralueeseen sulautetaan Korpipuistikon pieni virkistysalue. Suojaviheralueelta varataan

tilaa täydentävälle jalankulun ja pyöräilyn väylälle Rastaantien ja Laulurastaantien väliin. Radan ja Laulurastaantien välissä nykyisin oleva Varissuonpuisto-niminen virkistysalue poistuu, kun sen alueelle kasvatetaan rautatiealuetta toista pääraidetta varten. Liito-oravaa ajatellen on kuitenkin tarpeen säilyttää puustoinen yhteys Kuusimäen ja Hurttivuoren kentän ympärillä olevan puustoisin alueen välillä. Tämän johdosta kaavan yleismääräyksiin on sisällytetty vaatimus säilyttää puustoa mahdollisimman paljon Laulurastaantien katualueella sekä Laulurastaanpuiston suojaviheralueella kortteleiden 74 ja 75 välisellä alueella.

Loppuosa siitä Laulurastaantien katualueesta, jossa ei ole ajoneuvoliikennettä, jaetaan kahteen osaan. Se osa, jossa on olemassa oleva jalankulun ja pyöräilyn väylä muutetaan jalankululle ja pyöräilylle tarkoitetuksi kaduksi. Sen nimeksi otetaan Rastanpolku, sillä sen nimisenä väylä alkaa Jaanintieltä ja Munkkionkujalta. Pieneltä osin väylän ja rautatien välinen osa muutetaan suojaviheralueeksi (EV). Tämän nimeksi tulee Kuukkelinpiennar viereisen virkistysalueen mukaan.

### 5.3.3 Katu- ja liikennealueet

Kaavan pääasiallinen tarkoitus on mahdollistaa Vaalan tasoristeyksen poistaminen ja sen korvaaminen eritasoristeyksellä. Tämä toteutetaan jatkamalla Hintsa Knaapin katua lounaaseen, ja josta katu muuttuu sillaksi ennen junarataa. Silta jatkaa junaradan lisäksi yli korttelin 23 sekä Unkarinkadun, ja jonka jälkeen silta muuttuu jälleen kaduksi. Loppuosuus kadusta kiertyy n. 180 astetta, jotta katu voidaan saattaa Unkarinkadun kylkeen ja liittää näin uusi yhteys katuverkkoon Vaalan puolella. Vaalan puoleisen osan nimi on Vaalankaari.

Nykyiselle tasoristeykselle meno ei katkea kaavallisesti. Niitunhännän vieressä oleva kadun pätkä tarvitaan, jotta mahdolliselle liikennepaikalle pääsee eri kulkumuodoilla. Kaavamuutoksen yhteydessä kadun pätkästä tulee osa Unkarinkatua. Koska tämä ratkaisumalli ei konkreettisesti estä tasoristeykselle pääsyä ja radan ylittämistä, tarvitaan alueella aitaamista tms., jos halutaan varmistua, ettei radan yli kuljeta. Todennäköisesti ratkaisu on raiteiden väliin sijoitettu aita, jolloin estetään radan yli kulkeminen, mutta mahdollistetaan pääsy liikennepaikalle.

Pääskyvuoren ja Varissuon puolella uuden yhteyden ympärille muodostuu isohko möhkäläinen katualue, kun pienellä alueella kolmen eri suunnan liikenneväylät kohtaavat. Tälle katualueosuudelle on mahdollista toteuttaa paikallisjunaliikenteen edellyttämiä liityntäpysäköintipaikkoja niin autoille kuin polkupyörillekin. Pääskyvuoren puolella oleva osa Vaalantietä muutetaan Variksenkaduksi, jotta sekaantumisilta vältytään. Tämä tulee myös uudeksi osoitenimeksi entisille Vaalantie 2, 4, ja 6:lle.

Unkarinkadun katualue säilyy pääosin ennallaan, mutta mentäessä kohti Maistraatinkatua, on katualuetta kasvatettu kolmella metrillä Maistraatinpuiston puoleisella reunalla. Katualue on nykyisellään kapea ja jalankulun ja pyöräilyn väylän vieressä olevat kallioleikkaukset ovatkin Maistraatinpuiston puolella. Muutoksella halutaan sisällyttää nuo kallioleikkaukset kuuluvaksi katualueeseen ja samalla saada hieman lisätilaa, jos katu joskus saneerataan leveämmäksi.

Vermlanninkujan katualuetta lyhennetään hieman ja samalla se tulee saamaan aiempaa merkittävemmän roolin, kun sen kautta ohjataan jalankulkua ja pyöräilyä uudelle eritasoväylälle. Samaan kokonaisuuteen kytkeytyy toteuttamaton Sukukieltenpolun katualue, joka muuttuu kaavallisesti kadusta virkistysalueen sisällä kulkevaksi jalankulun ja pyöräilyn väyläksi.

Entiselle Laulurastaantien toteuttamattomalle katualueelle sijoitetaan uusi jalankulun ja pyöräilyn väylä radan suuntaisesti. Tämä Laulurastaanpoluksi nimetty väylä palvelee lähiasukkaiden lisäksi myös pidempää matkaa liikkuvia, erityisesti pyöräilijöitä. Väylästä erkanee Korpinpohku niminen sivuhaara Korpinkadulle.

Raideliikenteelle varattua rautatiealuetta (LR-1) on laajennettu kauttaaltaan, jotta toiselle pääraiteelle saadaan lisätilaa. Laajennustarve vaihtelee suuresti suunnittelualueen sisällä ollen pienimmillään noin 5 metriä ja suurimmillaan noin 14 metriä verrattuna nykyisen asemakaavan tilanteeseen. Lisätilan järjestäminen mahdollistaa myös paikallisjunaliikenteen edellyttämien laiturirakenteiden toteuttamisen, joskin Varissuon puolella Rastaantien ajoradan reuna on melkein kiinni rautatiealueen reunassa.

Uusi pääraide tulee Kaarinan puolelta nykyisen raiteen eteläpuolella, mutta vaihtaa puolta Niitunhännän suojaviheralueen kohdalla. Loppumatkan Kupittaaalle uusi pääraide kulkee nykyisen raiteen pohjoispuolella. Pohjoispuolella on kauttaaltaan paremmin tilaa ja siellä on vähemmän merkittäviä rajoitteita. Tämän myötä pohjoispuolinen sijoitus on teknis-taloudellisesti huomattavasti parempi vaihtoehto kuin eteläpuolinen sijoitus, ja monin paikoin myös ainut vaihtoehto.

Rautatiealueen määräystekstiin on sisällytetty vaatimus melusuojauksen toteuttamisesta. Määräys on kirjattu niin, että Valtioneuvoston päätöksen mukaiset melutasojen ohjeavot tulee saavuttaa, mutta toteutustapa jätetään hankeyhtiön ratkaistavaksi.

Rautatiealueen määräystekstiin on lisäksi sisällytetty määräys haitallisen vieraslajin, jättiputken, huomioimisesta alueen maamassojen kaivamisen, muokkaamisen ja siirtämisen yhteydessä. Jättiputken torjunnan tilanne tulee varmistaa ennen alueen maamassojen kaivamista, muokkaamista ja siirtämistä edellyttävää toimenpidettä. Tarvittaessa alueen maamassat on säilytettävä ja loppusijoitettava esim. rakenteilla peittämällä siten, että haitallinen vieraslaji ei pääse muodostamaan uusia versoja tai leviämään uusille alueille. Mikäli tämä ei ole mahdollista, on massat sijoitettava siten, että vieraslajin esiintymää voidaan pitkäkestoisesti ja hallitusti torjua, kunnes versonmuodostus on pysyvästi päättynyt. Esiintymän tarkkailua on jatkettava pitkään, sillä yksittäisiä versoja voi ilmaantua useiden vuosien tauon kuluttua. Viimeisin jättiputken taimi on havaittu kohteessa vuonna 2015. Viimeisin vuosi, jolloin siemeniä on saattanut päästä maaperään, on 2009. Kohde on yhä jälkitarkkailussa.

Uusi raide vaatii muutoksia Punarinnankäytävä nimiseen alikulkuun. Minimissään sinne tarvitaan alikulun ylittävä uusi silta, mutta jos korkeus alikulussa ei tahdo riittää uuden sillan myötä, niin silloin voi olla tarpeen muuttaa Rastaanpolun ja/tai Rastaanpolusta alikulkuun erkanevan osuuden pystygeometriaa.

#### 5.4 Kaavamerkinnot ja määräykset

TY-kortteleiden 22 ja 23 rakennusaloja on osittain yksinkertaistettu aiemmasta ja osittain muutettu vastaamaan olemassa olevia rakennuksia. Korttelissa 23 Unkarinkadun puolella olevia yksikerroksisten rakennusosien rakennusaloja on työstetty tonttialueen reunassa kulkevan kunnallistekniikan takia.

Unkarinkadun mutkassa olevalle muuntamolle on merkitty muu-alue Maistraatinpuiston virkistysalueelle Turku Energia Sähköverkkojen toiveen mukaisesti.

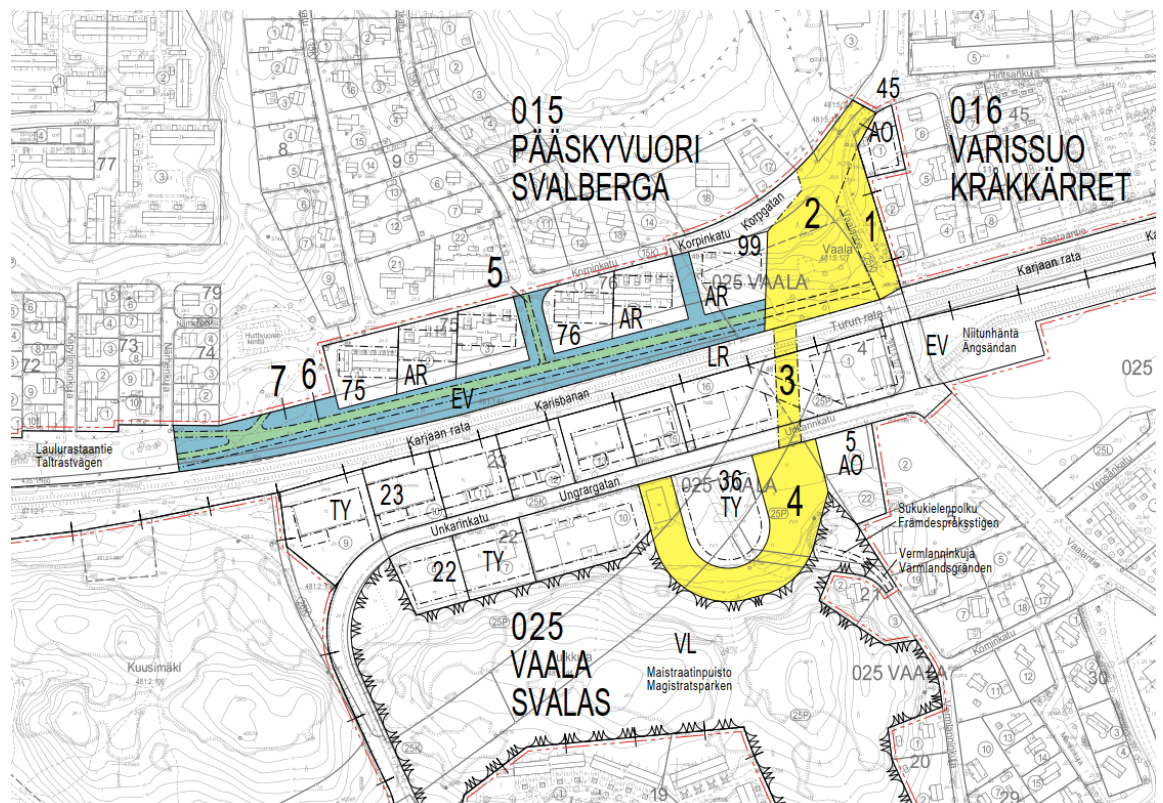
Yleismääräyksenä on veloitettu toteuttamaan siltarakenteisiin sekä Hintsä Knaapin kadulle rakenteita, jotka suojaavat Korpinkatu 16–18 asuinkiinteistöjä ajoneuvomelulta sekä ajoneuvojen valoilta.

## 5.5 Nimistö

Pääskylvuoren alueella nimistön teemana ovat linnut. Tässä kaavassa tarvittavien uusien nimien osalta nimistötoimikunta jatkoi lintuaiheista teemaa. Nimistötoimikunta käsiteli alueen nimistöä 16.2.2021.

Uudet asemakaavassa muodostuvat nimet ovat päätöksen mukaan:

1. Variksenkatu – Kråkgatan
2. Hintsa Knaapin katu – Hintza Knaps gata
3. Vaalansilta – Svalasbron
4. Vaalankaari – Svalasbågen
5. Korpinpölkky – Korpstigen
6. Laulurastaanpölkky – Taltraststigen
7. Laulurastaanpuisto – Taltrastparken



Kuva 19. Kartta nimistötoimikuntaa varten.

Kokouksen yhteydessä nimistötoimikunta kiinnitti huomiota Sukukielenpolun virheelliseen muotoon niin suomeksi kuin ruotsiksi. Suomenkielinen virheelliseksi katsottu muoto Sukukielenpolku on peräisin nimistötoimikunnan pöytäkirjasta 11.6.1985 § 92. Ruotsinkielinen kirjoitusasu on em. pöytäkirjassa oikeassa muodossa Frändespråksstigen, mutta kaavakartalla virheellisessä muodossa Frändespråksstigen. Eli oikea muoto on suomeksi Sukukieltenpolku ja ruotsiksi tuo Frändespråksstigen. Oikeat muodot kirjataan kaavakartalle kaavamuutoksen yhteydessä.

Kaava-alueen laajentumisen myötä radan varressa tapahtui muutoksia, jotka vaikuttavat myös alueen nimistöön. Nämä muutokset on kuvattu kappaleessa 5.3.2. Nimistötoimikunta osaltaan käsiteli 24.1.2023 kokouksessaan kaavoituksen ideoimia suojaviheralueiden nimiä, jotka oli johdettu viereisistä virkistysalueista. Samassa yhteydessä nimistötoimikunta käsiteli piennar-sanan ruotsinkielistä asua sekä erilaisten ali- ja ylikulkujen ruotsinkielistä asua. Kaavoituksen esityksen ja kokouksessa käydyn keskustelun perusteella alueelle saatiin seuraavat täydentävät nimet:

1. Laukkavuorenpennar – Laukkavuorirenen
2. Kuukkelinpiennar – Lavskrikerenen
3. Punarinnankäytävä – Rödhakegängen

Näistä uusista nimistä kuitenkin Laukkavuorenpennar osoittautui myöhemmin tarpeettomaksi, koska rautatiealue laajeni niin paljon, ettei erilliselle suojaviheralueelle jäänyt-kään enää tilaa.

## 5.6 Kaavan vaikutukset

### 5.6.1 Yleistä

Kaavaratkaisun mukanaan tuomat konkreettisimmat muutokset ovat Vaalan tasoristeyksen korvautuminen sillalla sekä jalankulun ja pyöräilyn väylän toteuttaminen välille Rastaantie – Laulurastaantie. Muilta osin merkittävimmät muutokset ovat kaavallisia. Tästä hyvänä esimerkkinä Itäkaaren jatkeen poistuminen Maistraatinpuistosta ja toiselle pääraiteelle osoitettu lisätila. Toisaalta tasoristeyksen korvaamista sillalla tuskin aletaan toteuttamaan ennen kuin on päätökset ja rahoitus olemassa toiselle pääraiteelle ja myös ns. tunnin junan liikennöinnin aloittamisesta.

Vaikutusarviot on kirjattu pääosin siitä näkökulmasta, mitä kaavamuutos vaikuttaa ympäristöön muilta kuin mahdollisesti kehittyvän junaliikenteen osalta. Kaavalla toki luodaan omalta osaltaan edellytykset junaliikenteen kehittämiseksi, mutta sen vaikutusten arviointi ei suoraan kuulu tälle hankkeelle.

### 5.6.2 Luonnonympäristö

Uusi katu- ja siltayhteys vähentää kasvullisia alueita sillan molemmissa päissä olevilla katualueilla. Pääskivuoren puolella kyseessä on kuitenkin vanhasta rakennuspaikasta ja poistuvan kaavan korttelialueesta. Kaavallisesti tilanne paranee, sillä korttelialue poistuu ja sen tilalle osittain tuleva suojaviheralue turvaa metsäisen mäki-alueen säilymistä rakentamattomana. Käytännössä myös Hintsa Knaapin kadun katualueesta osa tulee säilymään nykyiseen tapaan kasvipeitteisenä.

Vaalan puoleisella osalla Vaalankaari ja sen keskelle jäävä kortteli 36 sijoittuvat lähes kokonaan vanhalle pellolle. Kyseinen kohta on ollut vielä 1980-luvulla peltona, mutta on sen jälkeen metsittyä ja pusikoitunut. Kohta ei omaa merkittäviä luontoarvoja ja siten sen maankäytön muutos ei heikennä alueen luontoarvoja.

Maistraatinpuiston metsäalueen kaavallinen tilanne paranee merkittävästi, kun Itäkaaren toteuttamattoman katualueen varaus poistetaan. Katualueen poisto ja puiston muuttaminen kokonaan virkistysalueeksi turvaa metsäisen alueen säilymistä nykyisellään myös tulevaisuudessa. Tämä turvaa liito-oravan liikkumismahdollisuudet Kuusimäen alueelta Maistraatinpuiston kautta itä-länsisuunnassa.

Korpinkadun ja radan välinen alue on hieman epämääräinen, mutta on kuitenkin nykyisellään käsittänyt myös jonkin verran kasvillisuutta. Tämä tulee suurimmaksi osaksi poistumaan, kun sinne sijoitetaan uusi jalankulun ja pyöräilyn väylä. Myös hieman laajeneva rautatiealue uuden raiteen kera sekä rautatiehen liittyvä melusuojaus tulevat osaltaan poistamaan radan varren kasvillisuutta. Kaavan yleismääräys puustoisuuden säilyttämisestä Laulurastaantien katualueella sekä Laulurastanpuiston suojaviheralueella kortteleiden 74 ja 75 välisellä alueella turvaa liito-oravan yhteystarpeen pohjois-eteläsuunnassa.

### 5.6.3 Rakennettu ympäristö

Olennaisin muutos on rautatien ylittävän sillan tuoma muutos kaupunkikuvaan. Koska sillan pitää ylittää sähköistetty junarata, sillan kansi rakenteineen tulee sijoittumaan kohtalaisen korkealle. Sillalle tulee myös kohtalaisesti pituutta, koska sen pitää ylittää junarata, teollisuuskiinteistöjen rivi sekä Unkarinkatu. Toisaalta sillan läheisyydessä ympäristö ei ole erityisen avonaista, joten silta ei näy kovin kauas eikä kovinkaan moneen suuntaan. Lisäksi sillan sijoittumispaikalla tai sen ympäristössä maisema ei ole erityisen arvokasta.

Toinen olennainen muutos kaupunkikuvaan on junaliikenteen meluntorjuntaan tarkoitettun melusuojauksen toteutus toisen pääraiteen toteutuksen yhteydessä. Koska alueella ei ole liiemmästi tilaa melusuojauksen toteuttamiselle, toteutunee melusuojaus hyvin todennäköisesti jonkinlaisena aitarakenteena. Tämä sulkee näkymiä radan puolelta toiselle. Lisäksi umpinaiset aitarakenteet ovat harvoin visuaalisesti hyvännäköisiä. Radan varressa oleville suojaviheralueille tehtävillä istutuksilla voidaan pehmentää pitkän ja umpinaisen aitarakenteen visuaalista ilmettä.

Unkarinkadun ilme muuttuu ajan myötä hieman tiiviimmäksi, kun Itäkaaren katualueen poistumisen myötä sinne on voitu osoittaa aiempaa enemmän rakentamista.

Laulurastaantien varren reunimmaisiiin omakotitontteihin liitettävät pienet lisäalueet kasvattavat hienokseltaan kyseisten tonttien pinta-aloja. Käytännön muutokset ympäristöön jäävät kuitenkin hyvin vähäisiksi, koska lisäalueet ovat jo nyt olleet aidattuja ja niitä on käytetty osana tontteja. Korpinkadun rivitaloyhtiöissä on hyvin samanlaisesta tilanteesta kysymys. Niihinkin liitetään lisäalueet radan puolella, mutta kyseiset alueet ovat hyvin pitkälti jo olleet otettuna käyttöön tonttien piha-alueina.

Kaava-alueen itäosassa on yleiskaavassakin noteerattu hulevesitulvien riski, erityisesti Rastaankadun ja Niitunhännän eteläpuolen viheralueella. Kaavamuutos ei kuitenkaan aiheuta muutoksia näille alueille, joten tulvanhallintatoimenpiteille ei ole tarvetta. Kaavan mahdollistamat toimenpiteet eivät muutenkaan aiheuta merkittäviä muutoksia muodostuvien hulevesien määrään. Tärkeintä on huomioida olevien hulevesilinjojen toiminnan turvaaminen, myös rakennustöiden aikana.

Muilta osin kaavan vaikutukset rakennettuun ympäristöön ovat vähäiset.

### 5.6.4 Väestö, työpaikat ja elinkeinotoiminta sekä palvelut

Unkarinkadun varren teollisuusrakentamisen hienoinen tehostuminen voi tuoda mukanaan muutaman uuden työpaikan.

Liikenneyhteyden säilyminen radan eri puolten välillä säilyttää palveluiden saatavuuden eri kaupunginosien välillä ennallaan. Jos paikallisjunaliikenne joskus toteutuu ja Vaalaan toteutetaan liikennepaikka, tuo se oman mielenkiintoisen lisän alueen joukko liikenteen palvelutarjontaan.

Muilta osin kaavan vaikutukset väestöön, työpaikkoihin, elinkeinotoimintaan sekä palveluihin ovat vähäiset.

### 5.6.5 Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön

Kaukojunaliikenteen kehittymisen ja mahdollisen lähijunaliikenteen aloittamisen vaikutuksia ihmisten elinoloihin on tässä kohtaa aika mahdotonta arvioida, mutta junaliikenteen kehittyessä se tuo mukanaan alueelle meluntorjuntaa, joka parantaa radan varren asukkaiden elinoloja merkittävästi.



Uuden eritasoristeyksen läheisyydestä esitettiin huoli siitä, että uusi silta olisi kauhistus, joka tuo Korpinkadun asukkaille melu- ja valosaastetta. Alueen liikennemäärien sekä meluselvityksen mukaan ajoneuvoliikenteen aiheuttama melu ei ole iso eikä laajaa aluetta koskeva ongelma. Myös sillan ja sille johtavien katuosuuksien vaakageometria on sellainen, ettei ajoneuvojen valojen mahdollinen häikäisy koske kuin Korpinkadun kahta viimeistä omakotitalokiinteistöä. Näille aiheutuva haitta saadaan poistettua kaavamääräyksellä, joka velvoittaa toteuttamaan asuinkiinteistöjä suojaavia rakenteita siltaan ja Hintsan Knaapin kadulle.

Omakoti- ja rivitalokiinteistöt, joiden tonttipinta-alaa kaavalla kasvatetaan, voivat kehittää piha-alueitaan viihtyisämmiksi ja/tai saavat pysyvyyden jo aiemmin käyttöön otetuille piha-alueiden lisäyksille.

Uuden jalankulun ja pyöräilyn väylän toteuttaminen Rastaantien ja Laulurastaantien välille tuo uudenlaista liikennettä Korpinkadun rivitalokiinteistöjen edustalle. Joku voi kokea tämän häiritseväksi. Häiritsevyyttä on kuitenkin mahdollisuus vähentää suojaistutuksilla tonttien ja/tai yleisen alueen puolelle sijoitettuna sekä mahdollisilla tonttien puolelle sijoitetuilla aidoilla.

Itäkaaren jatkeen poistumisen myötä alueen asukkaat pääsevät nauttimaan yhtenäisestä Maistraatinpuiston metsäalueesta myös jatkossa ja erityisesti Lausteen korttelin 19 asukkaiden elinolojen rauhallisuus on turvattu pääkatuvarauksen poistuessa korttelin vierestä.

#### 5.6.6 Liikenne

Uusi eritasoristeys parantaa alueen liikenneturvallisuutta ja siirtää radan yli tapahtuvan liikennöinnin hieman nykyistä lännemmas. Liikennemäärät eivät muutu. Sen sijaan liikennöintiin käytettävä aika ja matka pitenevät aavistuksen. Vermlannikujan päästä uudelle siltayhteydelle toteutettava jalankulun ja pyöräilyn väylä helpottaa kuitenkin merkittävästi Vaalan ja Varissuon välistä jalankulun ja pyöräilyn liikennöintiä. Uusi eritasoyhteys on ominaisuuksiltaan sellainen, että myös joukkoliikenteen linja-autot pystyvät sitä käyttämään. Siten alueen joukkoliikenteen järjestäminen voi tapahtua nykyiseen tapaan.

Yksi peruste eritasoristeyksen toteuttamiseen siltavaihtoehdolla ovat sen vähäisemmät vaikutukset junaliikenteelle eritasoristeyksen toteuttamisen aikana. Junaliikenne voi jatkaa kohtalaisen normaalisti siltatyömaasta huolimatta, mutta alitusvaihtoehdossa tulisi väkisin liikennöintikatkoksia. Tätäkin merkittävämpi peruste on se, että alituksesta olisi tullut liikennöitävyydeltään huono jyrkkien katuosuuksien takia. Siltavaihtoehdossa katuosuudet ovat loivia ja liikennöitävyys siten hyvä.

Itäkaaren toteuttamattoman katualueen poistumisen myötä Itäkaari päättyy Lausteelle, eikä Varissuon suuntaan ole enää toteutettavissa pääkatutasoista ajoneuvoyhteyttä.

Laulurastaantien ja Rastaantien väliin toteutettava ja sieltä nyt puuttuva jalankulun ja pyöräilyn väylä parantaa huomattavasti radan varren itä-länsisuuntaista yhteyttä.

Vaikka tämän kaavan yhteydessä on luotu edellytykset paikallisjunaliikenteen liikennepaikan toteuttamiseksi Vaalaan, ei paikallisjunaliikenteen vaikutuksia ole sen enempää lähde arvioimaan, koska paikallisjunaliikenteen toteutuminen on epävarmaa. Ei ole myöskään varmaa, että Vaalaan tulisi liikennepaikka, vaikka paikallisjuna toteutuisikin. Väyläviraston mukaan välillä Kupittaa – Salo voi olla kaukojunaliikenteen takia vain hyvin rajallinen määrä paikallisjunaliikenteen liikennepaikkoja ja tämä voi ohjata priorisoidaan muita kohteita Vaalan edelle. Vaalan asemaa paikallisjunan näkökulmasta heikentävät Turun omat joukkoliikennematkat, kuten mahdollinen pikaraitiotie Varissuolle

sekä aiotut runkobussilinjat. Lisäksi Varissuon ja Lausteen väkirikkaimpien osien sijoittuminen n. 1 kilometrin päähän liikennepaikasta hieman heikentää liikennepaikan houkuttelevuutta.

### 5.6.7 Tekninen huolto

Toisen pääraiteen tulo aiheuttaa monin paikoin kaukolämpölinjojen siirtotarvetta radan varressa.

Muilta osin kaavan vaikutukset tekniseen huoltoon ovat vähäiset. Tämä oli yksi merkittävä tekijä, miksi siltavaihtoehto katsottiin paremmaksi kuin radan alitus. Radan eteläpuolella kulkeva iso hulevesiviemäri tekee käytännössä mahdottomaksi niin eritasoriteyksen alitusvaihtoehdon kuin myös toisen pääraiteen sijoittamisen Unkarinkadun kohdalla nykyisen raiteen eteläpuolelle.

### 5.6.8 Ympäristön häiriötekijät

Melusuojauksella saadaan radan vieressä olevan asutuksen asunnot ja pihatilat suojattua raideliikenteen melulta.

Koska uusi raide vaatii tuekseen pohjanvahvistustoimenpiteitä, ei junaliikenteen mahdollisesti aiheuttaman tärinän oleteta lisääntyvän. On mahdollista, että se jopa vähenee asutuksen puolella, kun pohjanvahvistettu uusi raide tulee nykyisen raiteen ja asutuksen väliin.

Jättiputken torjunta suunnittelualueella on onnistunut hyvin. Koska viimeisimmästä taimesta on aikaa jo kahdeksan vuotta, on hyvin todennäköistä, ettei uusia taimia enää alueelle kasva. Jättiputken torjuntaan liittyvällä LR-alueen määräyksellä pyritään varmistamaan, että tilanne alueella pysyy jatkossakin hallinnassa ja ettei siemeniä kulkeudu kaivuumaisten mukana hallitsemattomasti uusille alueille.

### 5.6.9 Ilmastovaikutukset

Ilmastovaikutusten arviointia ei ole tehty mahdollisen kehittyvän junaliikenteen osalta eikä myöskään sen tarvitseman infran osalta. Tässä kohtaa ei ole vielä päätöksiä näiden toteuttamisesta eikä selkeää kuvaa minkälaiseksi junaliikenne mahdollisesti kehittyy. Lisäksi junaliikenteeseen liittyvät asiat koskettavat koko väliä Espoosta Turkuun, jolloin yksittäisen lyhyen osuuden arviointi ei ole tarkoituksenmukaista.

Selkein negatiivinen vaikutus kasvihuonekaasupäästöihin on uuden sillan sekä siihen liittyvien katuosuuksien toteutus. Rastaantien ja Laulurastaantien väliin toteutettava jalankulun ja pyöräilyn väylä tuottaa toteutusvaiheessa negatiivisia ilmastovaikutuksia kahta kautta. Sen rakentaminen tuottaa suoraan khk-päästöjä ja sen lisäksi kasvillisuutta poistuu sille varatulta alueelta. Toisaalta väylän voi pidemmällä tähtäimellä odottaa hienokseltaan vähentävän khk-päästöjä. Se mahdollistaa luontevan pyöräilymahdollisuuden keskustan suuntaan, jolloin osan henkilöautomatkoista on mahdollista korvautua pyöräilyllä.

Kun alueella muutoin säilyy pääosin nykyinen oleva tilanne, niin muilta osin kaavalla ei ole merkittäviä suoria negatiivisia ilmastovaikutuksia.

Merkittävä positiivinen välillinen vaikutus seuraa siitä, kun Itäkaaren jatkeen katualue poistuu ja sen myötä Maistraatinpuiston metsäalue puustoitteineen ja muine kasvillisuuksineen säilyy nykyisellään.

## 6 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Turun Tunnin Junaan liittyen ensimmäiseksi Turun osalta tarvitaan tämän kaavan voimaantulo, jotta Nunna-Kupittaa välin ratasuunnitelma voidaan hyväksyä. Ratasuunnitelman hyväksymisen jälkeen käynnistyvät muut tarvittavat suunnitteluvaiheet sekä kustannuksista sopiminen ja rahoituspäätösten tekeminen.

Kaavan toteuttamisen kustannusten vaihteluväliksi on alustavasti arvioitu 9–15 M€. Kustannusarvio pitää sisällään seuraavat asiat:

- Uusi Vaalansilta ja uusi Vaalankaaren katu sekä muutokset Hintsä Knaapin kadulla.
- Vermlanninkujan kadun pään saneeraus ja Sukukieltenpolun toteutus Vaalankaarelle.
- Rastaantien ja Laulurastaantien väliin tuleva Laulurastaanpolku sekä Korpinkadulta Laulurastaanpolulle johtava Korpinpolku.

Rautatiealueeseen kohdistuvien muutosten kustannukset, kuten toinen pääraide ja melusuojaus sekä mahdollisen uuden liikennepaikan toteutus laitureineen ja liityntäpysäköinteineen arvioidaan ja käsitellään erillään tästä kaavasta. Näiden toteutusta käsitellään ensisijaisesti valtiollisesti sekä maakunnallisesti.

Asuinkiinteistöt, joiden tonttipinta-ala ja muoto muuttuu, tulee tehdä tonttijaot ennen kuin niiden alueille voi hakea rakennuslupia. Vuokratonteilla tulee lisäksi uusia maanvuokrasopimukset.

Turussa 8. päivänä marraskuuta 2023

Maankäyttöjohtaja Jyrki Lappi

Kaavoitusarkkitehti Jani Eteläkoski