

VUOROVAIKUTUSRAPORTTI

Asemanseudun akm

1.11.2024

MRA 30 §:n mukainen valmisteluvaiheen julkinen nähtävilläolo 3.5. – 3.6.2024

Vastineet lausuntoihin ja muistutuksiin

Mieli pide / lausunto	Kaavoittajan vastine ja palautteen huomioiminen kaavassa
<p>1.1 Tukes</p> <p>Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes) on tutustunut yllä mainittuun lausuntopyyntöönne. Tukesilla ei ole lausuttavaa kemikaaliturvallisuuksalainsäädännön näkökulmasta (390/2005). Asemanseutu ei sijaitse Tukesin valvonnassa olevien laitosten konsultointivyohtyhykkeellä.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>1.2 DNA Oyj:</p> <p>DNA Oyj (DNA) on tutkinut osaltaan Asemanseudun asemakaavan muutosehdotusta koskevan valmisteluaineiston ja toteamme seuraavaa:</p> <p>DNA Oyj:llä ei ole huomauttamista ko. asemakaavaluonnoksen sisältöön.</p> <p>Alueella on nykyisin DNA:n omistamia telekaapeleita, joiden sijainti tulisi huomioida varsinkin kaava-alueetta rakennettaessa. (Liite 1)</p> <p>Jos kaava-alueella olevien DNA:n omistamien telekaapelien sijaintia ei voida säilyttää, tulee niille osoittaa uusi korvaava reitti.</p> <p>Tarvittaessa toimitamme reittitiedot kaapeleista.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p> <p>Rata-alueetta suunnitteleva konsultti (AFRY) on pitänyt kaapeleiden siirrosta kokouksia, joihin DNA Oyj on ollut kutsuttuna. Kaavoittajan käsitys siirroista on, että kaikki rata-alueen alittavat kaapelit sijoitetaan rakennettavaan yhteen yhteiseen putkeen, jolle haetaan Väylän lupa.</p>

MRA 30 §:n mukainen valmisteluvaiheen julkinen nähtävilläolo 3.5. – 3.6.2024

Vastineet lausuntoihin ja muistutuksiin

<p>1.3 Telia:</p> <p>Terve,</p> <p>Asemakaavan alueen läpi kulkee Telian tärkeä valokaapeli jonka toimivuus on jatkosakin taattava. Mikäli kaapelin sijaintin tulee muutoksia on operaattoria tiedotettava hyvissä ajoin, vähintään 12 viikkoa ennen siirtoja.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p> <p>Rata-aluetta suunnitteleva konsultti (AFRY) on pitänyt kaapeleiden siirrosta kokouksia, joihin Telia on ollut kutsuttuna. Kaavoittajan käsitys siirroista on, että kaikki rata-alueen alittavat kaapelit sijoitetaan yhteen ja samaan putkeen.</p>
<p>1.4 Varsinais-Suomen ELY-keskus:</p> <p>ELY-keskus ei anna lausuntoa Naantalin Asemanseudun asemakaavan muutosluonnoksesta, mutta toteaa kaavan valmisteluaineistosta seuraavaa:</p> <p>Ilmastokestävyys:</p> <p>ELY-keskus katsoo, että kaavassa on hyvin tunnistettu ja arvioitu kaavan keskeisimmät ilmastovaikutukset. Kyseisessä kaavassa todennäköisesti keskeisiä ilmastovaikutuksia ovat yksityisautoihin perustuva liikenne, poistuva kasvullinen ala, purkaminen ja uuden rakentaminen sekä esi- ja pohjarakentaminen. Kaava-alue sijaitsee lähtökohtaisesti hyvällä paikalla sen kytkeytyessä olevaan rakenteeseen ja raideliikenteeseen. Ilmastomuutokseen sopeutuminen ja hillintä on huomioitu kaavamääräyksissä. Ilmastomuutoksen hillintään on kuitenkin hyvä vielä kiinnittää enemmän huomiota. Esimerkiksi ilmastoarvioinnissakin todettuja merkittäviä rakentamisen ilmastopäästöjä ei kaavaratkaisussa pyritä vähentämään, ja siten ilmastomuutoksen hillinnän mahdollisuudet jäävät hyödyntämättä. Selostuksessa on todettu, että ”Asuinkorttelin kaava-</p>	<p>Kaavaluonnoksessa ollut asuinpientalokortteli (AP-1) on poistettu. Asuinkorttelille ei ollut riittävästi tilaa. Asuinkorttelia koskevia määräyksiä ei siten ole tarve täydentää.</p>

MRA 30 §:n mukainen valmisteluvaiheen julkinen nähtävilläolo 3.5. – 3.6.2024

Vastineet lausuntoihin ja muistutuksiin

<p>määräyksiin tulee myös velvoittava määräys puun käytöstä runko- ja julkisivumateriaalina.” Kaavaluonnoksen määräyksistä kyseinen määräys vielä puuttuu. Jatkossa on vielä syytä tutkia, miten rakentamisen päästöjä on mahdollista vähentää myös uutta liike- tai toimitilarakentamista mahdollistavilla korttelialueilla.</p> <p>Luonnonsuojelu: Luonnonsuojelun osalta ELY-keskus lausuu tarkemmin, kun luontoselvitys on tehtynä. Yleisesti voidaan kuitenkin luonnonsuojelun osalta todeta, että Suomi on osaltaan sitoutunut EU:n biodiversiteettistrategiaan, jonka tavoitteena on pysäyttää luontokato ja kääntää luonnon monimuotoisuuden kehitys myönteiseksi vuoteen 2030 mennessä. Luontokadon pysäyttämisen on tästä syystä perusteltua olla yksi keskeinen tavoite maankäyttöä suunniteltaessa, tulee esim. pyrkiä säilyttämään luonnontilaista kasvillisuutta. Luontoarvoja on tarpeen yleisesti punnita laajemmin ja monipuolisemmin kuin pelkästään ns. lakikohteiden tunnistuksella, mikä edellyttää myös luontoselvityksen laatijoilta laajempaa tarkastelutapaa selvityksien tulosten kuvauksissa.</p> <p>Liikenne: ELY-keskuksen Liikenne- ja infrastruktuuri-vastuualueella ei ole kommentoitavaa kaavan valmisteluaineistosta.</p>	<p>Yleismääräyksiin on lisätty kehoitus puun ja kierrätysmateriaalien käytön suosimisesta sekä ilmastoystävällisen vähähiilisen betonin käytöstä.</p> <p>Luontoselvityksen on tehnyt aseman seudun rata-, katu- ja ympäristösuunnitelmat laatinut AFRY kesällä 2024. Luontoselvitys on kaavaehdotusaineiston liitteenä.</p> <p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>1.5 Suomen Erillisverkot Oy:</p> <p>Viitaten lausuntopyyntöönne 30.4.2024 koskien Asemanseudun asemakaavaa. Hankkeella ei ole vaikutusta Suomen Erillisverkot Oy:n Verkko-operaattoripalvelut liiketoimintaan.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>

MRA 30 §:n mukainen valmisteluvaiheen julkinen nähtävilläolo 3.5. – 3.6.2024

Vastineet lausuntoihin ja muistutuksiin

1.6**Väylävirasto:**

Lausunto Asemanseudun asemakaava- ja asemakaavan muutosluonnoksesta (Ak-353)

Väylävirasto on tutustunut asemakaavan muutosluonnokseen ja antaa lausuntonsa rautateiden näkökulmasta.

Suunnittelualue sijaitsee Naantalin keskustan välittömässä läheisyydessä käsittäen Naantaliin ratapiha-alueen ja sitä ympäröiviä alueita. Suunnittelualuetta rajaavat lännessä ja etelässä Järveläntie ja Naantalin satamaraide. Kaavoitettava alue ulottuu idässä aina Viluluodon puiston tasalle asti. Pohjoispuolella suunnittelualue rajautuu Ratakatuun, asuinkerros- ja rivitalokortteleihin, Presidentinkatuun, Maijamäenpuistoon sekä Viluluodon omakotitaloalueisiin.

Asemakaavatyön tavoitteena on mahdollistaa henkilöliikenteen aloittaminen Naantalin asemalla, mahdollistaa tavaraliikenteen järjestelypihan tarvitsemat raiteet aseman alueella, mahdollistaa sujuva saattoliikenne ja liityntäpysäköinti asemalla, järjestää kevyenliikenteen yhteys Kalevanniemen koululle ja liikuntahallille sekä Karvetin suuntaan radan pohjoispuolella. Kaavassa tarkastellaan myös mahdollisuuksia uusien kaupallisten palveluiden sijoittumiseksi aseman yhteyteen. Edellä mainitut tavoitteet edellyttävät uuden katuyhteyden rakentamista aseman alueelle Järveläntien suunnasta. Tavoitteena on myös lisätä asumista aseman välittömässä läheisyydessä radan pohjoispuolella.

Rautatiealueen laajuus ja merkinnät

MRA 30 §:n mukainen valmisteluvaiheen julkinen nähtävilläolo 3.5. – 3.6.2024

Vastineet lausuntoihin ja muistutuksiin

<p>Asemakaavamuutoksessa radanpitoa varten tarvittavan rautatiealueen laajuus tulee merkitä kaavaan laadittavan ratasuunnitelman mukaisesti. Asemakaavan muutosluonnoksessa rautatiealue vaikuttaisi olevan radan pohjoispuolella liian kapea VP- ja AP-1-alueiden kohdalla. Samalla kaavamuutoksen yhteydessä olisi hyvä tutkia myös radan pohjoispuolisen paikoin tarpeettoman laajan rata-alueen osoittamista muuhun käyttötarkoitukseen. Myös kaavaluonnoksessa radan pohjoispuolelle osoitetun uuden jalankulku- ja pyörätien (jk/pp) alue olisi mahdollisuuksien mukaan osoitettava muuksi kuin rautatiealueeksi.</p> <p>Asemakaavan muutosluonnoksessa rautatiealueelle on osoitettu ohjeellinen asemalaituri (al), ohjeellinen polkupyörien säilytyspaikka (pp) sekä jalankulku- ja pyörätie (jk/pp). Väylävirasto huomauttaa, että ratasuunnitelmalla ratkaistavia rautatiealueen sisäisiä järjestelyitä kuten laiturin sijaintia ja kulkuyhteyksiä ei olisi välttämätöntä osoittaa asemakaavassa.</p> <p>Rautatiealueen meluntorjuntamääräykset</p> <p>Asemakaavan muutosluonnoksessa on rautatiealueen pohjoisreunalle osoitettu meluntorjuntamerkintä, jonka määräyksenä on: ”Merkintä osoittaa, että liikenne- ja korttelialueelta aiheutuva päivämelutaso saa sen viereisillä asumiseen varatuilla korttelialueilla olla korkeintaan 55 dBA”. Väylävirasto huomauttaa, että kaavassa on hyvä osoittaa ratasuunnitelman mukaisten melusteiden sijainnit, mutta kaavassa ei tule antaa määräyksiä, joissa edellytetään tietyn melutason saavuttamista viereisillä korttelialueilla. Asemakaavassa rautatiealueelle osoitetut meluntorjuntamääräykset voivat johtaa tilanteeseen, jossa ratasuunnitelman ei katsota olevan asemakaavan mukainen eikä ratasuunnitelmaa voida täten ratalain mukaan hyväksyä (ratalaki 10 §).</p>	<p>Kaavan luonnosta tehtäessä keväällä 2024 kaavoittajan käytössä ei ole ollut vielä ratasuunnitelmia eikä tarvittavan rautatiealueen rajausta. Ratasuunnitelmat (ei tarkistettut) valmistunevat vasta joulukuussa 2024.</p> <p>Asemakaavassa ja asemakaavan muutosehdotuksessa on otettu huomioon viimeisimmässä ratasuunnitelmassa rautatiealueeksi osoitettu alerajaus. Tarpeeton rautatiealue on kaavaehdotuksessa osoitettu suojaviheralueeksi (EV-3). Väylä ja kaupunki ovat keskenään sopineet syksyllä 2024, että radan suuntainen jk/pp-tie voi sijaita rautatiealueella (LR). Jk/pp-tie tulee sijaitsemaan rautatiealueella myös välillä Viluluoto – Ruonan yhdystie ja jk/pp-tie toimii myös radan huoltotienä.</p> <p>Rautatiealueelle on kaavaehdotuksessa merkitty informatiivisesti katkoviivoin kulkuteitä, raiteita, polkupyörien pysäköintialue sekä asemalaituri.</p> <p>Kaavaluonnoksessa rautatiealueen pohjoisreunassa ollut 55 dBA merkintä on poistettu ehdotusvaiheessa. Syksyllä 2024 valmistuneen meluselvityksen (AFRY) mukaan raideliikenteestä aiheutuva melu ei päivä eikä yöaikaan ylitä korkeimpia sallittuja ohjearvoja (vanhat asuinalueet) aseman pohjoispuolen asuinrakennusten kortteleiden piha-alueilla. Asuinkortteleita koskee kuitenkin voimassa olevan kaavan Ak-280 määräys päivämelun korkeimmasta sallitusta tasosta (max 55 dBA).</p>
---	---

MRA 30 §:n mukainen valmisteluvaiheen julkinen nähtävilläolo 3.5. – 3.6.2024
 Vastineet lausuntoihin ja muistutuksiin

Rautatiealueen osalta yksityiskohtaiset meluntorjuntamääräykset ovat myös tarpeettomia, koska radan meluvaikutukset arvioidaan ratasuunnitelman yhteydessä ja toteutettavat meluntorjuntaratkaisut osoitetaan ratasuunnitelmassa.

Ratalain mukaisessa ratasuunnitelmassa arvioidaan rautatien vaikutuksia sekä esittää ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen radan rakentamisen tai rautatieliikenteen haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi. Rautatieliikenteestä aiheutuvat meluvaikutukset kuuluvat ratasuunnitelmassa arvioitavien vaikutusten joukkoon. Ratasuunnitelman yhteydessä laaditaan selvitykset rautatieliikenteestä aiheutuvan melun leviämisestä ja osoitetaan tarvittavat ratkaisut meluhaittojen torjumiseksi. Ratasuunnitelmassa osoitettavien meluntorjuntaratkaisujen osalta on hyvä tiedostaa, että niiden tulee olla teknisesti toteuttamiskelpoisia sekä taloudellisesti kohtuullisia meluntorjunnalla saavutettavaan hyötyyn nähden. Täten esimerkiksi kaikilla olemassa olevilla alueilla ei uudesta meluntorjunnasta huolimatta välttämättä saavuteta Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaisia melutasojen ohjearvoja, mutta monesti melutasoja saadaan kuitenkin alennettua nykytilanteeseen nähden.

Raideliikenteen melu, runkomelu ja tärinä

Väylävirasto edellyttää, että kaavoitettaessa alueita radan läheisyydessä on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat melu-, runkomelu- ja tärinähaitat. Melun- ja tärinäntorjunnassa tulee kiinnittää erityistä huomiota haittojen ennaltaehkäisyyn toimintojen sijoitusratkaisuista päätettäessä. Kaavatyön yhteydessä tulee laatia riittävät selvitykset melun ja tärinän leviämisestä ja osoittaa niiden pohjalta tarvittavat kaavamääräykset haittojen torjumiseksi. Lisätietoja aiheesta on saatavilla Ympäristöministeriön ohjeesta Melun- ja tärinäntorjuntaratkaisut sekä niiden vaikutukset kaavoituksessa (Ympäristöministeriön julkaisu 2023:28, <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/165049>).

MRA 30 §:n mukainen valmisteluvaiheen julkinen nähtävilläolo 3.5. – 3.6.2024

Vastineet lausuntoihin ja muistutuksiin

<p>Melun osalta kaavoituksessa on huomioitava Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaiset melun ohjearvot. Kaavoitettavien alueiden melutasot ulkoalueilla ja rakennusten sisätiloissa eivät saa ylittää VNp (993/1992) mukaisia ohjearvoja. Lisäksi on huomioitava esimerkiksi raskaasta tavarajunaliikenteestä, ratapihan toiminnasta tai vaihteiden ylityksestä aiheutuva hetkellinen maksimimelutaso Uudenmaan ELY-keskuksen oppaan Melun- ja tärinätorjunta maankäytön suunnittelussa (2/2013) mukaisesti (asuintiloissa hetkellinen maksimimelu ei saa ylittää yöaikaan toistuvasti tasoa 45 dB AFmax). Melualueelle ei tule kaavoittaa melulle herkkää maankäyttöä ilman asianmukaisia selvityksiä ja tarvittavaa melunsuojausta.</p> <p>Runkomelun osalta tulee huomioida VTT:n laatiman esiselvityksen Maaliikenteen aiheuttaman runkomelun arviointi (VTT tiedotteita 2468) suositus runkomelutason raja-arvosta (Lprm). Selvityksen mukaan runkomelutason ei tulisi ylittää asuinhuoneistoissa, hoito- ja sosiaalihuollon laitoksissa tai majoitustiloissa tasoa 35 dB (tunnelissa kulkevilla radoilla 30 dB). Kokoontumis- ja opetustiloissa runkomelutason ei tulisi ylittää tasoa 35 dB ja toimisto-, kauppa-, näyttelytiloissa sekä museoissa vastaavasti tasoa 45 dB (tunnelissa kulkevilla radoilla 40 dB). Yleensä runkomeluhaitat ulottuvat 60 m (pehmeikkö) - yli 200 m (kallio) etäisyydelle rautatiestä (VTT:n tiedotteita 2468).</p> <p>Kaavoituksessa on huomioitava raideliikenteen tärinän aiheuttama rakennuksen vaurioitumisriski ja vaikutus asuinmukavuuteen. Tärinälle herkkää maankäyttöä ei tule osoittaa tärinäherkille alueille ilman tärinänvaimennustoimenpiteitä edellyttävää kaavamerkintää tai -määräystä. Tärinäherkkyys riippuu mm. maaperän ja rakennuksen värähtelyn ominaistaajuudesta. Mikäli nämä ovat lähellä toisiaan, voi maaperän värähtely siirtyä ja voimistua rakennuksessa. Tärinähaittojen poistaminen jo rakennetuilta alueilta jälkikäteen on vaikeata, ellei mahdotonta.</p> <p>Tärinän osalta kaavoituksessa tulee huomioida VTT:n selvitys Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksesta (VTT tiedotteita 2278). Suosituksen mukaan</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p> <p>Kaavatyön yhteydessä rata-, katu- ja ympäristösuunnitelmat laatinut AFRY on tehnyt melu-, runkomelu- ja tärinäselvitykset. Selvitykset ovat asemakaava- ja asemakaavamuutosehdotuksen liiteaineistona.</p> <p>Melualueelle, runkomelun sekä tärinän vaikutusalueille ei ole kaavoitettu uutta asuinrakentamista. Kaavaluonnoksessa Presidentinkadun päässä ollut asuinpien-talojen kortteli (AP-1) on poistettu kaavaehdotusvaiheessa. Asuinkorttelille ei ollut riittävästi tilaa.</p>
--	---

MRA 30 §:n mukainen valmisteluvaiheen julkinen nähtävilläolo 3.5. – 3.6.2024

Vastineet lausuntoihin ja muistutuksiin

asuinrakennuksen tärinä ei saa ylittää uusilla asuinalueilla värähtelyluokan C arvoa $V_{w,95} \leq 0,30$ mm/s ja vanhoilla asuinalueilla värähtelyluokan D arvoa $V_{w,95} \leq 0,60$ mm/s. Mikäli kyse ei ole asuinrakennuksesta ja tilojen käyttötarkoitus on sellainen, että liikenteen ei katsota haittaavan lepoa (esim. kaupat, kahvilat, ostoskeskukset, tavaratilat, liikuntatilat), tavoiteraja voi olla kaksinkertainen em. arvoihin nähden (VTT tiedotteita 2569).

Liikenteen tärinästä ja runkomelusta on lisäksi olemassa mm. seuraavat VTT:n julkaisut:

Suositus liikennetärinän arvioimiseksi maankäytön suunnittelussa (VTT working papers 50, Espoo 2006), Ohjeita liikennetärinän arviointiin (VTT tiedotteita 2569, Espoo 2011) ja Rakennukseen siirtyvän liikennetärinän arviointi (VTT tiedotteita 2425, Espoo 2008). Julkaisuissa on annettu tärinään ja runkomeluun liittyviä suosituksia. Maaliikenteenaiheuttaman runkomelun arviointi (VTT tiedotteita 2468, Espoo 2009). Julkaisuja on saatavissa sähköisenä osoitteesta: <https://www.vtt.fi/julkaisut>.

Väylävirasto muistuttaa, että melun-, runkomelun- ja tärinätorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnittelemista toimenpiteistä melun-, runkomelun- ja tärinätorjuntatarve syntyy. Näin ollen Väylävirasto ei osallistu uuden maankäytön johdosta aiheutuviin mahdollisiin melun-, runkomelun- ja tärinätorjunnan kustannuksiin.

Väylävirastolla ei ole muuta huomautettavaa kaavahankkeesta. Maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus.

Merkitään tiedoksi.

MRA 30 §:n mukainen valmisteluvaiheen julkinen nähtävilläolo 3.5. – 3.6.2024

Vastineet lausuntoihin ja muistutuksiin

<p>1.7 Naantalın vammaisneuvosto</p> <p>Asemanseudun asemakaava ja asemakaavan muutos (Ak-353)</p> <p>Naantalın tekninen lautakunta on kokouksessaan 24.4.2024 päättänyt varata 1.4.2024 päätystä Asemanseudun asemakaavan ja asemakaavamuutoksen valmisteluaineistosta osallisille tilaisuuden mielipiteen esittämiseen MRA 30 §:n mukaisesti. Samalla se on pyytänyt vammaisneuvostolta lausuntoa asemakaavaluonnoksesta.</p> <p>Naantalın vammaisneuvoston työryhmä on valmistellut pyydetyn lausunnon, ja se on hyväksytty neuvoston kokouksessa 21.5.2024. Pyydämme huomioimaan seuraavat asiat asemanseudun asemakaavan suunnittelussa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inva pysäköintipaikkojen sijoittaminen mahdollisimman lähelle laiturin rampeja • Taksin jättöpaikan läheisyys rampeihin nähden • Laiturin leveys riittävä mahdollisia hälytysajoneuvojen /suurten matkatavaroiden siirtelyä ajatellen (molemmista päistä ajo mahdollisuus) • Useampi pyörätuoliramppi mieluummin kuin hissi (esim. 4 ramppia kun laituri on 250m pitkä) • Valaistus ja penkit erityisryhmiä ajatellen • Mahdollinen katos sadetta ajatellen 	<p>Asemanseudun rautatiealueen ja siihen liittyvien katu- ja pysäköintialueiden suunnittelua on tehnyt Väylän valitsema konsultti AFRY. Väylä hallinnoi ja on vastuussa rautatiealueesta. Asemalaituri sijaitsee rautatiealueella.</p> <p>Asemanseudun katusuunnitelmien (AFRY) mukaan asemalaituri rakennetaan maan tasolle. Rampeja ei tarvita.</p> <p>Taksin jättöpaikka sekä liikuntaesteisten pysäköintipaikat ovat laituralueen välittömässä läheisyydessä.</p> <p>Katu- ja ratasuunnitelmien mukaan laituri on 5 m leveä ja sinne on ajomahdollisuus useasta kohdasta.</p> <p>Laiturin valaistus ja penkit suunnitellaan yksityiskohtaisesti rakentamissuunnitelmassa.</p> <p>Laiturille tulee suunnitelmien mukaan penkkejä ja sadekatoksia.</p>
--	--

MRA 30 §:n mukainen valmisteluvaiheen julkinen nähtävilläolo 3.5. – 3.6.2024
 Vastineet lausuntoihin ja muistutuksiin

<ul style="list-style-type: none"> • Näkövammaisten tunnistekivet ja ohjaavat laatat • Käsittääksemme asemille on tietyt esteettömyysstandardit (EU). Kaupunki varmistaa tämän suunnittelun edetessä 	<p>Laiturille ja laiturille kaupungin keskustan suunnasta tulevalle jalankulkureitille-tulee suunnitelmien mukaan ohjaavat laatat.</p>
<p>1.8 Naantalın Satama Oy</p> <p>Viitaten www.naantali.fi verkkosivuilla nähtävillä olevaan Asemanseudun asemakaavamuutoksen aineistoon Naantalın Satama Oy kiittää mahdollisuudesta tuoda näkemysensä esille kaavamuutosvalmistelun yhteydessä ja lausuu seuraavaa:</p> <p>Naantalın Satamaan johtavan rautatieyhteyden sähköistys parantaisi junarahtiliikenteen toimintaedellytyksiä sekä tukisi kuljetusten päästöjen vähentämistä. Naantalın Satama on kasvavassa määrin myös ilman omaa ajoneuvoa kulkevan matkustajaliikenteen satama, jolloin Naantaliin johtavan valtion radan sähköistäminen toisi sujuvuutta ja mahdollistaisi matkustajien liikkumiseen julkisen liikenteen kulkuneuvoilla.</p> <p>Naantalın Satama Oy:n hallinnoima yksityisraide liittyy asemakaavanmuutosalueella valtion rataverkkoon. Naantalın Satama Oy:n yksityisraiteeseen satama-alueella liittyy Suomen Viljava Oy:n yksityisraide. Naantalın Satamaan johtavalla raiteella viimeisimmät rautatiekuljetukset ovat olleet Suomen Viljava Oy:n viljavarastoille suuntautuneita viljakuljetuksia. Kaavamuutoksen tavoitteissa on hyvin kuvattu satamaan liittyvän tavaraliikenteen edellyttämä järjestelymahdollisuus Naantalın ratapihalla. Viljakuljetusten edellytyksenä on riittävät junavaunujen järjestelymahdollisuudet Naantalın ratapihalla. Asemakaavamuutoksessa on huomioitava, että Suomen Viljava Oy:n junakuljetusten toimintaedellytykset pysyvät vähintään nykyisellä tasolla.</p>	<p>Ratasuunnitelmassa on huomioitu riittävän pitkä tavaravaunujen säilytys- ja järjestelyraide. Raiteen (R203) sijainti on ratapiha-alueen pohjoisreunassa.</p>

MRA 30 §:n mukainen valmisteluvaiheen julkinen nähtävilläolo 3.5. – 3.6.2024

Vastineet lausuntoihin ja muistutuksiin

<p>Naantalın Satama Oy:n hallinnoimalla yksityisraiteella ei ole tällä hetkellä sähköistystä. Asemakaavamuutoksessa on huomioitava mahdollinen satamaraitteen sähköistys tulevaisuudessa.</p> <p>Kaavaselostuksen kohtaan 4.3.1 pyydämme tarkentamaan Naantalın Satama Oy.</p> <p>Vaikutukset elinkeinoelämään (4.7.6) kohdassa on huomioitava, että kaavamuutoksen liiteaineistossa esitetyissä selvityksissä on suunnitelmissa järjestelyratapihan hyötypututena noin 360 metriä, joka ei suoraan mahdollista ns. täyspitkien junien järjestelyä.</p> <p>Kaavaselostuksessa kohdassa 4.7.9 mainittu vaikutus huoltovarmuuteen ja kansalliseen turvallisuuteen ei rajoitu vain eteläiseen Suomeen, vaan osaltaan koko valtakuntaan. Muotoilua on tältä osin tarkennettava.</p>	<p>Ratasuunnitelmassa on esitetty satamaraitteen sähköistyksen edellytyksenä oleva sähköratapylväiden vaatima tila. Kaavassa rautatiealueen rajoja määritettäessä tämä tilavaraus on otettu huomioon Väylän valitseman konsultin (AFRY) tekemän ratasuunnitelman mukaisesti.</p> <p>Nimen kirjoitusasu on korjattu selostukseen.</p> <p>Merkitään tiedoksi. Järjestelypiha on ratasuunnitteluasia. Ratasuunnittelusta vastaa Väylä ja suunnitelmia tekee Väylän valitsema konsultti AFRY.</p> <p>Muotoilua on tarkennettu selostukseen.</p>
<p>1.9 Varsinais-Suomen alueellinen vastuumuseo</p> <p>Lausunto Asemanseudun asemakaavasta ja asemakaavan muutoksesta (Ak-353), Naantali</p> <p>Varsinais-Suomen alueellinen vastuumuseo/tutkija Sara Tamsaari:</p> <p>Naantalın kaupungin maankäyttöosasto on pyytänyt Varsinais-Suomen alueellisen vastuumuseon lausuntoa otsikon asiasta.</p> <p>Asemanseudun asemakaavan ja asemakaavamuutoksen alue sijaitsee pääosin Naantalın 7. kaupunginosan (Rautatieasema) alueella.</p>	

MRA 30 §:n mukainen valmisteluvaiheen julkinen nähtävilläolo 3.5. – 3.6.2024
 Vastineet lausuntoihin ja muistutuksiin

<p>Kaavaselostuksessa todetaan seuraavaa: ”Asemakaavatyön tavoitteena on mahdollistaa henkilöliikenteen aloittaminen Naantalin asemalla, mahdollistaa tavaraliikenteen järjestelypihan tarvitsemat raiteet aseman alueella, mahdollistaa sujuva saattoliikenne ja liityntäpysäköinti asemalla, järjestää kevyenliikenteen yhteys Kalevanniemen koululle ja liikuntahallille sekä Karvetin suuntaan radan pohjoispuolella. Kaavassa tarkastellaan myös mahdollisuuksia uusien kaupallisten palveluiden sijoittumiseksi aseman yhteyteen. Edellä mainitut tavoitteet edellyttävät uuden katuyhteyden rakentamista aseman alueelle Järveläntien suunnasta. Tavoitteena on myös lisätä asumista aseman välittömässä läheisyydessä radan pohjoispuolella.”</p> <p>Varsinais-Suomen alueellisella vastuumuseolla ei ole omalta toimialaltaan huomautettavaa asiasta.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>1.10 Turku Energia Kaukolämpö</p> <p>Alue on liitettävissä kaukolämpöverkkoon, josta energia on saatavissa 100 % uusiutuvasti sekä liittymä toimitettuna avaimet käteen -palveluna. Lisäksi tarjolla on kiinteistökohtaisia, 100 % uusiutuvalla energia tuotettuja jäähdytysratkaisuja sekä muita erilaisia uusiutuvan energian hyödyntämiseen liittyviä teknisiä ratkaisuja, kuten aurinkoenergiaa ja hukkalämmöntalteenottoa. Ratkaisut edistävät energiatehokkuutta, hiilineutraaliustavoitteita ja energian kierrätystä. Kiinteistökohtaiset tekniset ratkaisut tulee kuitenkin tutkia jatkosuunnittelussa tarkemmin.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>1.11. Varsinais-Suomen liitto</p>	

MRA 30 §:n mukainen valmisteluvaiheen julkinen nähtävilläolo 3.5. – 3.6.2024

Vastineet lausuntoihin ja muistutuksiin

Naantalin kaupunki on pyytänyt Varsinais-Suomen liitolta lausuntoa Naantalin asemanseudun asemakaavanmuutoksen luonnoksesta 3.6.2024 mennessä. Lausunnot on saatu lisääntymään 17.6.2024 asti.

Naantalin kaupunki on käynnistänyt asemakaavoituksen uuden henkilöliikenteen rautatieaseman toteuttamiseksi.

Suunnittelualue sijaitsee Naantalin keskustan välittömässä läheisyydessä, Muumimaailman etäpysäköinnin ympäristössä. Suunnittelualueen rajaavat lännessä ja etelässä Järveläntie ja Naantalin satamaraide.

Suunnittelualueella sijaitsee yksi nelikerroksinen asuinkerrostalo, jonka katutasossa on liiketiloja. Länsiosassa on myös markettyyppinen päivittäistavarakauppa ja siihen liittyen erikoisliikkeitä, mm. Alko ja apteekki. Marketin itäpuolella ratapihan eteläpuolella on laaja asfaltoitu pysäköintialue. Aluetta on käytetty viime vuosina Kailon saarella sijaitsevan Muumimaailman etäpysäköintiin. Suunnittelualueen pinta-ala on noin seitsemän hehtaaria.

Asemakaavatyön tavoitteena on mahdollistaa henkilöjunaliikenteen aloittaminen Naantalin asemalla sekä tavaravaunujen säilytysraiteen sijoittaminen aseman rata-alueelle. Tavoitteena on myös liikerakentamisen ja palveluiden lisääminen asema-alueella. Lisäksi tavoitellaan vähäistä asumisen täydennysrakentamista Presidentinkadun päähän. Kaavatyön tarkoitus on myös parantaa alueen liikenneyhteyksiä. Tavoitteena on muodostaa katuyhteys aseman alueelle sekä sujuvat jalankulku-polkupyöräreitit alueen sisälle.

Kaava-alueen suurin maanomistaja on valtio, joka omistaa rata-alueet. Kaavoitettava alue on vain pieneltä osin kaupungin omistuksessa. Muita alueen omistajia ovat Turun Osuuskauppa (S-marketkiinteistö) sekä As Oy Naantalin Asemanpuisto, joka omistaa

MRA 30 §:n mukainen valmisteluvaiheen julkinen nähtävilläolo 3.5. – 3.6.2024

Vastineet lausuntoihin ja muistutuksiin

asuin-ja liikekiinteistön (AL).

Asemakaavan toteuttaminen on tarkoitus käynnistää aseman, pysäköintialueiden sekä uuden kadun osalta välittömästi, kun asemakaava ja ratasuunnitelma vahvistuvat ja kun hankkeelle on valtion rahoitus. Asemakaavamuutoksen mahdollistama kaupallisen rakennuksen laajennus ja ratapihan ylittävä jalankulkusilta on tarkoitus toteuttaa vaiheittain tarpeen mukaan.

Asemakaavasuunnitelma toteuttaa voimassa olevia maakuntakaavoja sekä Manner-Naantalin osayleiskaavaa.

Asemakaavan aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu on pidetty 13.5.2024. Varsinais-Suomen liitto osallistui neuvotteluun.

Ehdotus

Esittelijä: Heikki Saarento, suunnittelujohtaja

Maankäyttöjaosto päättää antaa Naantalin asemanseudun asemakaavan muutosluonnoksesta seuraavan lausunnon:

Varsinais-Suomen liitto kiittää Naantalin kaupunkia lausuntopyynnöstä ja toteaa, että Naantalin asemanseudun asemakaavoittaminen palvelemaan henkilöjunaliikennettä toteuttaa Varsinais-Suomen maakunnallisia sekä Turun kaupunkiseudun seudullisia tavoitteita kestävyttä edistävän liikennejärjestelmän kehittämisessä.

Liitto pitää erittäin tärkeänä, että asemanseutua suunniteltaessa jalankulun ja pyöräilyn houkuttelevuuteen ja käytettävyyteen kiinnitetään erityistä huomiota sekä näiden kulkumuotojen infrastruktuurin toteuttamista pidetään prioriteettien kärjessä heti suunnitteluprosessin alusta lähtien. Jalankulun ja pyöräilyn helppo kytkeytyminen

MRA 30 §:n mukainen valmisteluvaiheen julkinen nähtävilläolo 3.5. – 3.6.2024

Vastineet lausuntoihin ja muistutuksiin

<p>osaksi joukkoliikenteen matkaketjuja palvelee joukkoliikennejärjestelmän toimivuutta käytännössä. Henkilöjunaliikennettä kehitettäessä tähän tulee kiinnittää erityistä huomiota niin kaupunkitilan ja kulkureittien saavutettavuudessa kuin laadussa. Asemanseutua halkovien kevyenliikenteen yhteyksien houkuttelevuus ja käytettävyys on osaltaan myös elinvoimakysymys Naantalın keskustalle kaupallisten palvelujen lisääntyessä asemanseudulla.</p> <p>Liitto kannustaa Naantalia kehittämään asemanseutua paikkana, joka yhdistää kaupunginosia eri suunnista aseman ympärillä. Rata-alue lähtökohtaisesti on kaupunkirakenteessa estevaikutuksia herkästi synnyttävä kohta.</p> <p>Päätös Kaisa Vallavuori ilmoitti esteellisyydestä ja poistui kokouksesta asiakohdan käsittelyn ajaksi.</p> <p>Päätös ehdotuksen mukaisesti.</p> <p>Esteellisyys Kaisa Vallavuori / Naantalın kaupunginhallituksen kehitys- ja henkilöstöjaston jäsen.</p> <p>Tiedoksi Lausunnon saaja, Varsinais-Suomen ELY-keskus, ympäristö ja luonnonvarat - vastuualue.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>2.1 Mielipide 1</p> <p>MUISTUTUS KAAVAHANKKEESTA</p>	

MRA 30 §:n mukainen valmisteluvaiheen julkinen nähtävilläolo 3.5. – 3.6.2024

Vastineet lausuntoihin ja muistutuksiin

Keskustan marketalueen laajennus ja Opintien alue / Väyläviraston aloittama Naantalın junaradan ja ratapihan kehittämistoimenpiteet.

Meluvalli Viluluodon asuntoalueen kohdalle

Muistutukseni

Kaavakeskustelussa 14.5.2024 kysyin meluvallista Viluluodon asuntoalueen kohdalle. Kaavaan sitä ei ole merkitty.

Olen keskustellut alueen asukkaiden kanssa, jotka asuvat lähimpänä kaavailtua uutta rataa ja kevyenliikenteen väylää.

Tämän lisäksi uusi nelikaistaisen tien valmistuminen lisää melua huomattavasti asuntoalueella.

Nykyinenkin tieliikennemelu on jo huomattava alueella. Myös suunnitelmissa oleva Muumiparkin siirto lähemmäksi asuntoaluetta tuo vielä lisää meluhaittaa alueelle.

Yhteinen mielipiteemme on, että kevyenliikenteen väylän ja Viluluodon asuinalueen väliin tulisi rakennetaan meluvalli.

Meluvalli estäisi tulevan uuden nelikaistatien ja raideliikenteen ja kevyenliikenteen sekä uuden Muumiparkin aiheuttaman meluhäiriön alueelle.

Meluvallille on hyvä tila kyseisessä paikassa koska nyt alue on hoitamattomassa tilassa.

Tällä hetkelläkin alueella on kova liikenteen melu ja uusien suunnitelmien toteuduttua liikenteen melu kasvaa huomattavasti. Meluhaitta vaikuttaa alueen asukkaiden asumisviihtyvyyteen erittäin paljon.

Alueen asukkaina haluamme, että meluvalli ja sen rakentaminen otetaan erittäin vakavana ja tärkeänä asiana huomioon suunnitelmissa ja toteutetaan muun alueen rakentamisen yhteydessä.

Radan junaliikenteen aiheuttamasta raidemelusta, runkomelusta ja tärinästä on valmistunut selvityksiä, jotka ovat kaavaehdotuksen liiteasiakirjoissa. Selvitysten mukaan vanhoilla asuntoalueilla, kuten Viluluodossa, suurin sallittu raidemelutaso ei ylity päiväsaikaan eikä yöaikaan. Rata ei aiheuta meluntorjuntatarvetta Viluluodossa. Meluvaikutukset ja radan aiheuttama tärinä on selvitetty rata-suunnitelma-asiakirjoissa (AFRY).

MRA 30 §:n mukainen valmisteluvaiheen julkinen nähtävilläolo 3.5. – 3.6.2024

Vastineet lausuntoihin ja muistutuksiin

<p>Liitteet:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Meluvallin sijoitus kaavaluonnokseen 2. Havainnekuvia mahdollisesta meluvallista 	
<p>2.2 Mielipide 2</p> <p>Hei!</p> <p>Kannatan henkilöliikenteen aloittamista Naantalin asemalla. Junarata helpottaisi suunnattomasti kulkua mm. Turkuun sekä muualle rataverkoston, ja edistäisi myös Naantalin matkailua/turismia sekä vähentäisi henkilöautoilua Naantalissa. Samalla myös raskas liikenne vähentyisi maanteillä, joka vähentäisi teiden jatkuvaa rikkoutumista ja siten korjaustöitä, kun tavarajunat saataisiin myös käyttöön ja samalla liikenne satamasta toivottavasti järkevöityisi. Kuvittelisin, että tämä edistäisi huomattavasti liikenneturvallisuuuttakin, ja olisi ympäristönkin kannalta hyvä ratkaisu.</p> <p>Toivottavasti hanke toteutuu!</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>2.3 Mielipide 3</p> <p>Muistutus asemanseudun asemakaavaehdotukseen liittyen</p> <p>Ensin haluamme todeta vireillä olevasta asemakaavaehdotuksesta seuraavaa:</p>	

MRA 30 §:n mukainen valmisteluvaiheen julkinen nähtävilläolo 3.5. – 3.6.2024

Vastineet lausuntoihin ja muistutuksiin

14.5.2023 kaupungintalolla esiteltiin aseman seudun asemakaavaa sekä siihen liittyviä kaavamuutoksia. Yleisestä keskustelussa on syntynyt vaikutelma, että metsäsaareke halutaan säästää ja muuttaa alue puistoksi. Tämä yleinen käsitys on voinut vaikuttaa ihmisten aktiivisuuteen osallistua kuulemistilaisuuteen. Tilaisuudessa kävi kuitenkin ilmi, että jos suunnitelma toteutuisi, noin ¼ puistoalueesta tuhottaisiin rajulla louhinnalla ja alueelle rakennettaisiin vararaide. Vararaide sijoittuisi aivan uusien rivitalojen autotallien taakse. Tässä turvallisuus, maisema ja kaupunkikuva kärsivät.

Liitteessä 8 oleva ratavaihtoehto, jossa louhitaan kalliota, on vain yhden konsultin näkemys siitä missä hänen mielestään vaunujen varastointi olisi parasta hoitaa. On myös huomioitava, että louhinta on kallista ja vaatii isot ennakkoselvitykset ja varmistukset, kun asutusta on aivan vieressä. Lisäksi osa lähellä olevista rakennuksista on 70 vuotta vanhoja, eikä voida taata etteikö näin vanhaan rakennuskantaan tule pysyviä vaurioita vieressä suoritettavista räjäytyksistä.

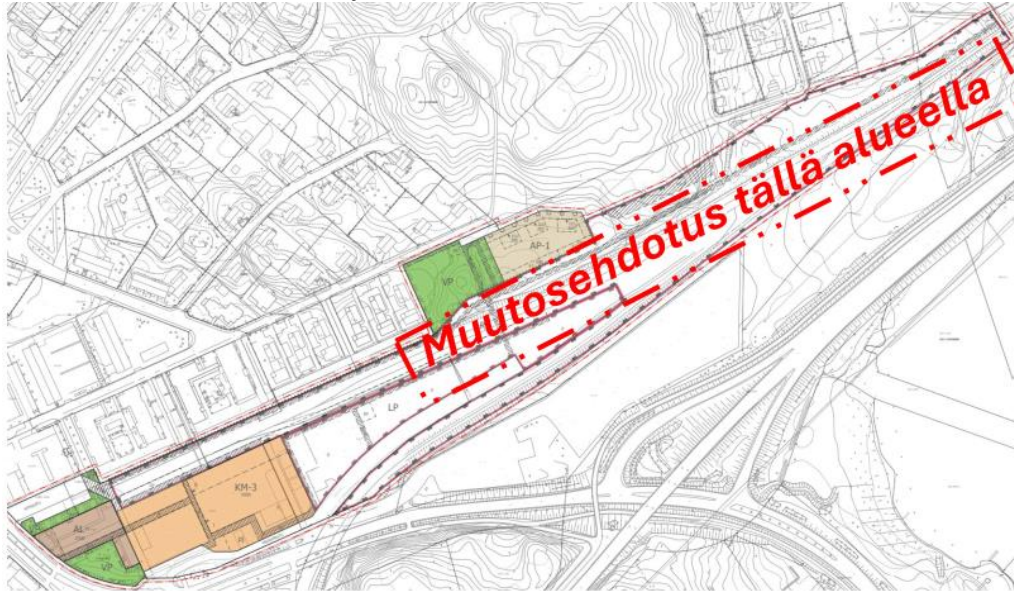
VE2-vaihtoehto, joka konsultin mielestä tuo tavara-aseman tunnelman, ei vaadi louhintaa. Kyseessä on kuitenkin ratapiha ja kaavaan sisältyvä vararaide on väliaikaista vaunujen säilytystä varten. Tavara-aseman tunnelman välttely ei ole tarpeellista, kun kyse on kuitenkin rata-alueen suunnitelmasta ja lisäksi pieni metsäsaareke säilyisi kokonaan puistona.

Lopullista valintaa ei pidä tehdä ratakonsultin lausunnon perusteella, koska hän on arvioinut vain yhtä asiaan vaikuttavaa tekijää. Kaavoittajan/kaupungin tulee tehdä kokonaisarviointi siitä, miten kaikki asiaan vaikuttavat tekijät ja tavoitteet saadaan toteutumaan mahdollisimman hyvin, jotta kaupunkikuva ja kaava-alueen välittömässä läheisyydessä asuvien asukkaiden perustellut näkemykset tulevat myös huomioituiksi.

Naantalin ratapihan raiteistoa ja matkustajalaiturin sijaintivaihtoehtoja on tutkittu laajasti vuonna 2022 tehdyssä selvityksessä sekä aseman seudun maankäytöllisissä tarkasteluissa. Selvitykset ovat kaavaselostuksen liitteinä: Liite 4 Naantalin raiteisto- ja matkustajalaituriselvitys (Ramboll 12.9.2022) ja liite 5 Asemapihan maankäytöllinen tarkastelu osana raiteistoselvitystä (Naantalin kaupunki).

MRA 30 §:n mukainen valmisteluvaiheen julkinen nähtävilläolo 3.5. – 3.6.2024
Vastineet lausuntoihin ja muistutuksiin

Esillä olevan kaavaehdotuksen lisäksi olemme me alla olevat, kaava-alueen välittömässä läheisyydessä asuvat asukkaat, laatineet omat vaihtoehtoiset toteutusmallit raide- ja kevyelle liikenteelle. Mielestämme molemmat vaihtoehtoiset mallit ovat käytössämme olevan tiedon ja paikallistuntemuksen pohjalta täysin toteuttamiskelpoisia. Lisäksi voidaan myös miettiä, onko vaunujen mahdollisen satunnaisen säilytyksen tapahtuttava muiden raiteiden vieressä, kaupungin keskustassa. Pohdimme myös, voitaisiinko esimerkiksi satamaan johtavaa rata-aluetta hyödyntää tähän. Tai olisiko vararaide mahdollista sijoittaa raiteiden toiselle puolelle, asemalaiturin perään. Viereisessä kuvassa on alue, johon ehdotukset on laadittu.



Tavaravaunujen säilytysraiteelle ei ole riittävästi tilaa välittömästi satamaraiteen pohjoispuolella. Tilaa tarvitaan uudelle aseman katuyhteydelle. Tavaravaunujen säilytystä varten rakennettavaa raidetta ei voi sijoittaa pituuskaltevuudeltaan liian viettävään maastoon. Säilytysraiteen maksimi pituuskaltevuus on 1,5 promillea (0,0015). Jos tavaravaunujen säilytysraide (hyötypituus vähintään 380 m) sijoitettaisiin välittömästi asemalaiturin eteläpuolelle, niin se ulottuisi pitkälle laiturin ja pysäköintialueen väliin, hankaloittaen matkustajien kulkua laiturille. Raide vähentäisi myös merkittävästi alueelle rakennettavien pysäköintipaikkojen määrää.

MRA 30 §:n mukainen valmisteluvaiheen julkinen nähtävilläolo 3.5. – 3.6.2024
Vastineet lausuntoihin ja muistutuksiin



Säilytettävä alue.

Ehdotus uudesta kevyen liikenteen väylästä.

Ehdotus 1.

Kevyen liikenteen väylän mutkan siirtäminen lähemmäksi Viluluotoa. Tässä vaihtoehdossa puistoa ei tarvitsisi räjäyttää. Luoteisosa puistosta on niittyä. Räjäytettävä kohta on kalliota ja metsää.

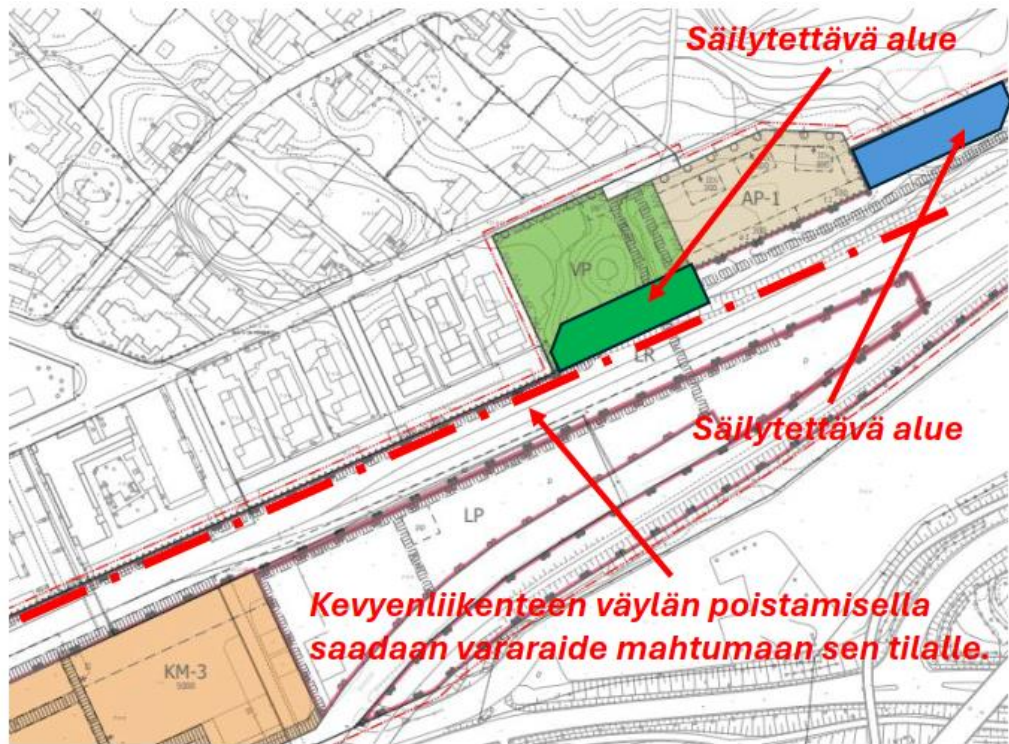
'Metsäkaistale' jäisi räjäytysten jälkeen hyvin kapeaksi ellei jopa olemattomaksi. Lähi-alueen talot joutuvat kovalle tärinälle alttiiksi läheisten räjäytystöiden vuoksi ja niiden rakenteet voivat vaurioitua.

Kaava on laadittu yhteensovittaen maankäyttöä ja samaan aikaan laadittavan ratasuunnitelman tarpeita. Ratasuunnitelman laadinnasta vastaa Väylä-virasto ja sen laatii Väylän valitsema konsultti (AFRY). Rautatiealueen (LR) tilatarpeet ja rajat on määritelty ratasuunnitelmassa. Kaavassa ei suunnitella eikä määrätä rautatiealueen sisäpuolelle rakennettavia raiteita, laituria, sähköpylväitä eikä muitakaan radan rakenteita tai turvalaitteita.

Väylä vastaa omalta osaltaan ratasuunnitelmia koskeviin palautteisiin.

MRA 30 §:n mukainen valmisteluvaiheen julkinen nähtävilläolo 3.5. – 3.6.2024
 Vastineet lausuntoihin ja muistutuksiin

Vararaide siirtyy saman verran Viluluotoon päin vaihteineen.
 Kevyen liikenteen väylän siirtäminen vähentää rakentamiskustannuksia. Räjyättämi-
 sen tarve vähenee eikä synny kustannuksia räjäytetyn maan siirtämisestä.



Ehdotus 2.
 Kevyen liikenteen väylän poistaminen kaavasta radan vierestä väliltä asema-Viluluoto-
 Ruonan yhdystie.

MRA 30 §:n mukainen valmisteluvaiheen julkinen nähtävilläolo 3.5. – 3.6.2024

Vastineet lausuntoihin ja muistutuksiin

<p>Viluluodosta ja Karvetista pääsee tällä hetkellä Maijanpolun tai Aurinkotien kautta asemalle yhtä helposti kuin kaavassa esitetyn mallin mukaan, tai käyttäen julkistakin liikennettä.</p> <p>Kevyen liikenteen poistamisen kautta tulee vähemmän räjäytettävää ja rakennettavaa, etenkin maaperältään pehmeälle Viluluodon alueelle, kun ei tarvitse vaihtaa maata tarpeettoman leveältä alueelta. Ympäri- ja kiertävä kunnossapito jää myös pois koko matkalta.</p> <p>Kevyen liikenteen poistosta jää tilaa myös vararaiteen rakentamiseen ratojen 1&2 viereille, jolloin metsää ei tarvitse räjäyttää.</p> <p>Kevyen liikenteen poistosta johtuen Viluluodon vierestä ei tarvitse räjäyttää kalliota tai ainakaan niin paljoa kuin kaavaesityksessä. Kevyen liikenteen väylän poistaminen vähentää rakentamiskustannuksia räjäytettävän massan ja siirron poistumisesta.</p>	<p>Rautatiealueelle radan pohjoisreunaan rakennettava jk/pp -tie tarvitaan.</p> <ul style="list-style-type: none"> - radan huoltotieksi - ohjaamaan jalankulku ja pyöräliikenne turvallisesti radan vartta sekä keskustan että Karvetin suuntaan, koska Viluluodossa sijaitseva kevyen liikenteen tasoristeys poistetaan - uusi jk/pp -tie on tärkeä osa Naantalin pyöräverkkoa ja parantaa tulevan juna-aseman saavutettavuutta - Presidentinkadulla ei ole tilaa jk/pp-tielle
<p>2.4 Mielipide 4</p> <p>NAANTALIN ASEMANSEUDUN ASEMAKAAVAN MUUTOSTYÖ</p> <p>Pyydämme kohteliaimmin, että Naantalin kaupunki huomioisi tässä kirjelmässä esitetyn vaihtoehdon 1 tai 2 sisältämät muutokset päätöksenteossaan uudeksi asemanseudun asemakaavaksi.</p> <p>Ehdotuksissa pääteemana on pyrkimys säästää luonnontilainen metsäsaareke joko kokonaan tai mahdollisimman suuri osa metsäsaarekkeesta.</p> <p>Ehdotukset liitteenä.</p>	

MRA 30 §:n mukainen valmisteluvaiheen julkinen nähtävilläolo 3.5. – 3.6.2024

Vastineet lausuntoihin ja muistutuksiin

Sama sisältä kuin edellisessä muistutuksessa:

Muistutus asemanseudun asemakaavaehdotukseen liittyen

Ensin haluamme todeta vireillä olevasta asemakaavaehdotuksesta seuraavaa:

14.5.2023 kaupungintalolla esiteltiin aseman seudun asemakaavaa sekä siihen liittyviä kaavamuutoksia. Yleisestä keskustelussa on syntynyt vaikutelma, että metsäsaareke halutaan säästää ja muuttaa alue puistoksi. Tämä yleinen käsitys on voinut vaikuttaa ihmisten aktiivisuuteen osallistua kuulemistilaisuuteen. Tilaisuudessa kävi kuitenkin ilmi, että jos suunnitelma toteutuisi, noin ¼ puistoalueesta tuhottaisiin rajulla louhinnalla ja alueelle rakennettaisiin vararaide. Vararaide sijoittuisi aivan uusien rivitalojen autotallien taakse. Tässä turvallisuus, maisema ja kaupunkikuva kärsivät.

Liitteessä 8 oleva ratavaihtoehto, jossa louhitaan kalliota, on vain yhden konsultin näkemys siitä missä hänen mielestään vaunujen varastointi olisi parasta hoitaa. On myös huomioitava, että louhinta on kallista ja vaatii isot ennakkoselvitykset ja varmistukset, kun asutusta on aivan vieressä. Lisäksi osa lähellä olevista rakennuksista on 70 vuotta vanhoja, eikä voida taata etteikö näin vanhaan rakennuskantaan tule pysyviä vaurioita vieressä suoritettavista räjäytyksistä.

VE2-vaihtoehto, joka konsultin mielestä tuo tavara-aseman tunnelman, ei vaadi louhintaa. Kyseessä on kuitenkin ratapiha ja kaavaan sisältyvä vararaide on väliaikaista vaunujen säilytystä varten. Tavara-aseman tunnelman välttely ei ole tarpeellista, kun kyse on kuitenkin rata-alueen suunnitelmasta ja lisäksi pieni metsäsaareke säilyisi kokonaan puistona.

Naantalın ratapihan raiteistoa ja matkustajalaiturin sijaintivaihtoehtoja on tutkittu laajasti vuonna 2022 tehdyssä selvityksessä sekä aseman seudun maankäytöllisissä tarkasteluissa. Selvitykset ovat kaavaselvityksen liitteinä: Liite 4 Naantalın raiteisto- ja matkustajalaituriselvitys (Ramboll 12.9.2022) ja liite 5 Asemapihan maankäytöllinen tarkastelu osana raiteistoselvitystä (Naantalın kaupunki).

MRA 30 §:n mukainen valmisteluvaiheen julkinen nähtävilläolo 3.5. – 3.6.2024

Vastineet lausuntoihin ja muistutuksiin

Lopullista valintaa ei pidä tehdä ratakonsultin lausunnon perusteella, koska hän on arvioinut vain yhtä asiaan vaikuttavaa tekijää. Kaavoittajan/kaupungin tulee tehdä kokonaisarviointi siitä, miten kaikki asiaan vaikuttavat tekijät ja tavoitteet saadaan toteutumaan mahdollisimman hyvin, jotta kaupunkikuva ja kaava-alueen välittömässä läheisyydessä asuvien asukkaiden perustellut näkemykset tulevat myös huomioituiksi.

Esillä olevan kaavaehdotuksen lisäksi olemme me alla olevat, kaava-alueen välittömässä läheisyydessä asuvat asukkaat, laatineet omat vaihtoehtoiset toteutusmallit raide- ja kevyelle liikenteelle.

Mielestämme molemmat vaihtoehtoiset mallit ovat

käytössämme olevan tiedon ja paikallistuntemuksen pohjalta täysin toteuttamiskelpoisia.

Lisäksi voidaan myös miettiä, onko vaunujen mahdollisen satunnaisen säilytyksen tapahtuttava muiden raiteiden vieressä, kaupungin keskustassa. Pohdimme myös, voitaisiinko esimerkiksi satamaan johtavaa rata-aluetta hyödyntää tähän.

Tai olisiko vararaide mahdollista sijoittaa raiteiden toiselle puolelle, asemalaiturin perään.

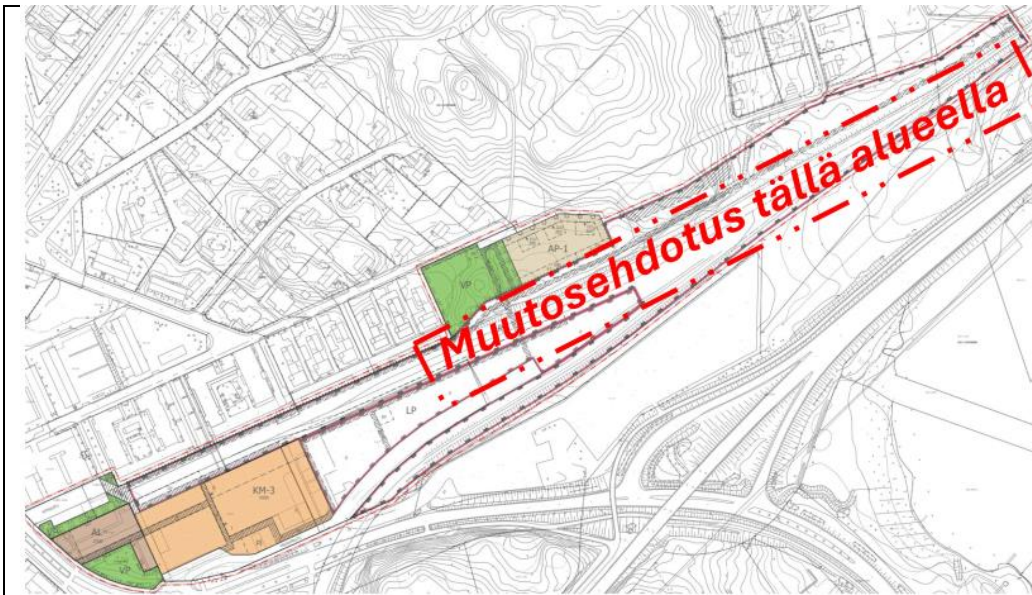
Viereisessä kuvassa on alue, johon ehdotukset on laadittu.

Tavaravaunujen säilytysraiteelle ei ole riittävästi tilaa välittömästi satamaraiteen pohjoispuolella. Tilaa tarvitaan uudelle aseman katuyhteydelle.

Tavaravaunujen säilytystä varten rakennettavaa raidetta ei voi sijoittaa pituuskaltevuudeltaan liian viettävään maastoon. Säilytysraiteen maksimi pituuskaltevuus on 1,5 promillea (0,0015).

Jos tavaravaunujen säilytysraide (pituus vähintään 380 m) sijoitettaisiin välittömästi asemalaiturin eteläpuolelle, niin se ulottuisi pitkälle laiturin ja pysäköinti-alueen väliin, hankaloittaen matkustajien kulkua laiturille. Raide vähentäisi myös merkittävästi alueelle rakennettavien pysäköintipaikkojen määrää.

MRA 30 §:n mukainen valmisteluvaiheen julkinen nähtävilläolo 3.5. – 3.6.2024
Vastineet lausuntoihin ja muistutuksiin



MRA 30 §:n mukainen valmisteluvaiheen julkinen nähtävilläolo 3.5. – 3.6.2024
Vastineet lausuntoihin ja muistutuksiin



Säilytettävä alue.

Ehdotus uudesta kevyen liikenteen väylästä.

Ehdotus 1.

Kevyen liikenteen väylän mutkan siirtäminen lähemmäksi Viluluotoa. Tässä vaihtoehdossa puistoa ei tarvitsisi räjäyttää. Luoteisosa puistosta on niittyä. Räjäytettävä kohta on kalliota ja metsää.

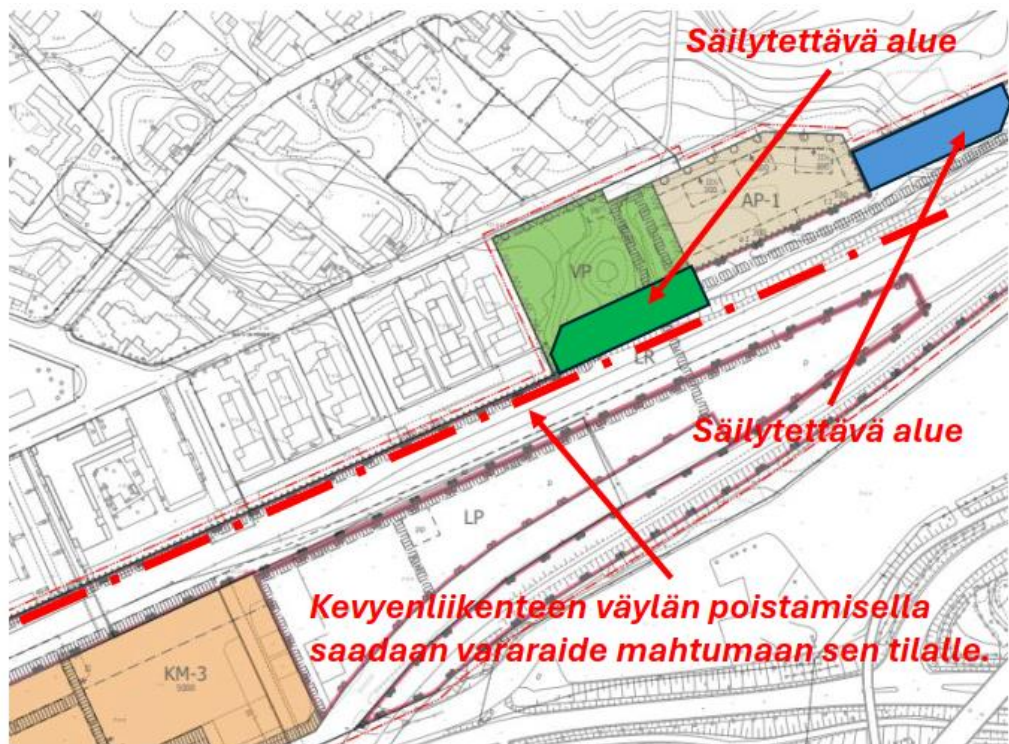
'Metsäkaistale' jäisi räjäytysten jälkeen hyvin kapeaksi ellei jopa olemattomaksi. Lähi-alueen talot joutuvat kovalle tärinälle alttiiksi läheisten räjäytystöiden vuoksi ja niiden rakenteet voivat vaurioitua.

Kaava on laadittu yhteensovittaen maankäyttöä ja samaan aikaan laadittavan ratasuunnitelman tarpeita. Ratasuunnitelman laadinnasta vastaa Väylä-virasto ja sen laatii Väylän valitsema konsultti (AFRY). Rautatiealueen (LR) tilatarpeet ja rajat on määritelty ratasuunnitelmassa. Kaavassa ei suunnitella eikä määrätä rautatiealueen sisäpuolelle rakennettavia raiteita, laituria, sähköpylväitä eikä muitakaan radan rakenteita tai turvalaitteita.

Väylä vastaa omalta osaltaan ratasuunnitelmia koskeviin palautteisiin.

MRA 30 §:n mukainen valmisteluvaiheen julkinen nähtävilläolo 3.5. – 3.6.2024
 Vastineet lausuntoihin ja muistutuksiin

Vararaide siirtyy saman verran Viluluotoon päin vaihteineen.
 Kevyen liikenteen väylän siirtäminen vähentää rakentamiskustannuksia. Räjyättämi-
 sen tarve vähenee eikä synny kustannuksia räjäytetyn maan siirtämisestä.



Ehdotus 2.
 Kevyen liikenteen väylän poistaminen kaavasta radan vierestä väliltä asema-Viluluoto-
 Ruonan yhdystie.

MRA 30 §:n mukainen valmisteluvaiheen julkinen nähtävilläolo 3.5. – 3.6.2024

Vastineet lausuntoihin ja muistutuksiin

<p>Viluluodosta ja Karvetista pääsee tällä hetkellä Maijanpolun tai Aurinkotien kautta asemalle yhtä helposti kuin kaavassa esitetyn mallin mukaan, tai käyttäen julkistakin liikennettä.</p> <p>Kevyen liikenteen poistamisen kautta tulee vähemmän räjäytettävää ja rakennettavaa, etenkin maaperältään pehmeälle Viluluodon alueelle, kun ei tarvitse vaihtaa maata tarpeettoman leveältä alueelta. Ympärivuotinen kunnossapito jää myös pois koko matkalta.</p> <p>Kevyen liikenteen poistosta jää tilaa myös vararaiteen rakentamiseen ratojen 1&2 vierelle, jolloin metsää ei tarvitse räjäyttää.</p> <p>Kevyenliikenteen poistosta johtuen Viluluodon vierestä ei tarvitse räjäyttää kalliota tai ainakaan niin paljoa kuin kaavaesityksessä. Kevyenliikenteen väylän poistaminen vähentää rakentamiskustannuksia räjäytettävän massan ja siirron poistumisesta.</p>	<p>Rautatiealueelle radan pohjoisreunaan rakennettava jk/pp -tie tarvitaan</p> <ul style="list-style-type: none">- radan huoltotieksi- ohjaamaan jalankulku ja pyöräliikenne turvallisesti radan vartta sekä keskustan että Karvetin suuntaan, koska Viluluodossa sijaitseva kevyen liikenteen tasoristeys poistetaan- uusi jk/pp -tie on tärkeä osa Naantalın pyöräverkkoa ja parantaa tulevan juna-aseman saavutettavuutta- Presidentinkadulla ei ole tilaa jk/pp-tielle
---	---