

Naantalin asemanseudun kehittäminen, matkustajalaiturin sijoittamisen vaihtoehdot Maankäytöllinen tarkastelu osana laadittua raiteistoselvitystä

JOHDANTO

Naantalin keskusta-alueen läheisyydessä sijaitsee ratapiha, jota on käytetty rautatiekuljetuksissa vetureiden ympäriajoon ja vaunujen irrotukseen / yhteen kytkemiseen. Naantali Steel Service Centren rautatiekuljetukset päättyivät keväällä 2015. Naantalin satamaan on kuljetettu pääasiassa viljaa Suomen Viljavan varastolle. Satama kuuluu TEN-T -verkkoon ja se on huoltovarmuussatama, jonka vuoksi sataman raiteistoa ylläpidetään liikennöitävässä kunnossa.

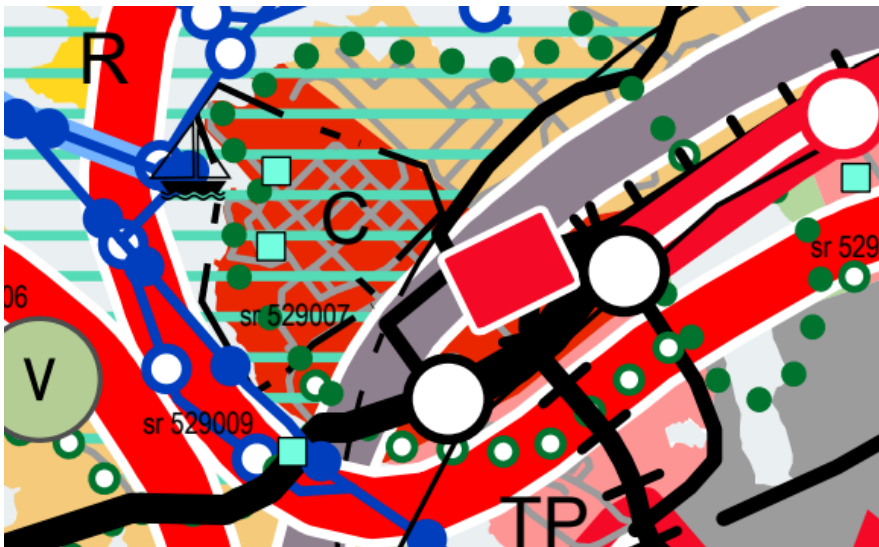
Henkilöjunaliikenne Naantalin satamaan päättyi vuonna 1990. Myös näiden junien vetureiden ympäriajo suoritettiin Naantalin raiteistolla. Muumimaailma kokeili sesonkiluontoista henkilöjunaliikennettä 1990-luvun lopussa, mutta toimintaa ei jatkettu kokeilujen jälkeen. Vuonna 2008 valmistuneessa Varsinais-Suomen paikallisjunaliikenteen kehittämiselvityksessä (RHK 2008) ei suunniteltu liikennöintiä Naantaliin.

Manner-Naantalin osayleiskaavan laatimisen yhteydessä laadittiin myös erillinen raidejärjestelyselvitys. Siinä tutkittiin mm. erilaisia raidejärjestelyjä kuten junien kääntömahdollisuuden toteuttamisesta toiseen paikkaan, jolloin raiteiston alueelle voitaisiin suunnitella uutta maankäyttöä. Samalla tuotiin esille mahdollisuus henkilöliikenteen toteuttamisesta. Alkuvaiheessa olisi sesonkiluontoista Muumimaailman matkailua palvelevaa henkilöjunien liikennöintiä Naantaliin. Pitkällä tähtäimellä se mahdollistaisi lähijunaliikenteen aloittamisen osana Turun seudun / Varsinais-Suomen lähijunaliikennettä. (Manner-Naantalin osayleiskaavan raideselvitys, 11.11.2015 Ramboll)

Henkilöjunaliikenteen kehittämismahdollisuus on tullut jälleen ajankohtaiseksi Väyläviraston aloittaessa rautatien sähköistämissuunnittelun. Alkuvaiheessa on keskusteltu mahdollisuudesta, että kaukojunaliikenne ajaisi Naantaliin saakka. Tulevaisuudessa myös paikallisjunaliikenne voisi olla mahdollista.

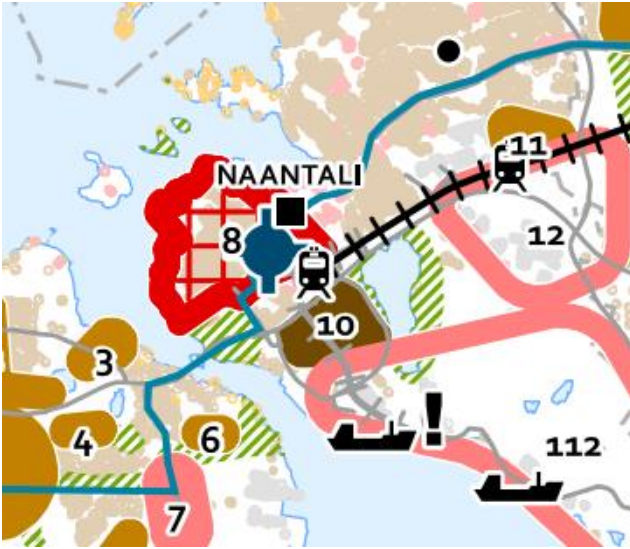
SUUNNITTELUTILANNE

Maakuntakaavojen yhdistelmä (ote):



Naantalin ratapiha on osoitettu mm. merkinnällä raideliikennepaikka / uusi raideliikennepaikka ja rautatie / uusi rautatie (TPLMK). Muutoin ratapiha sisältyy laajempaan kaupunkikehittämisen ja keskustatoimintojen alueeseen.

Kaupunkiseudun rakennemalli (ote):

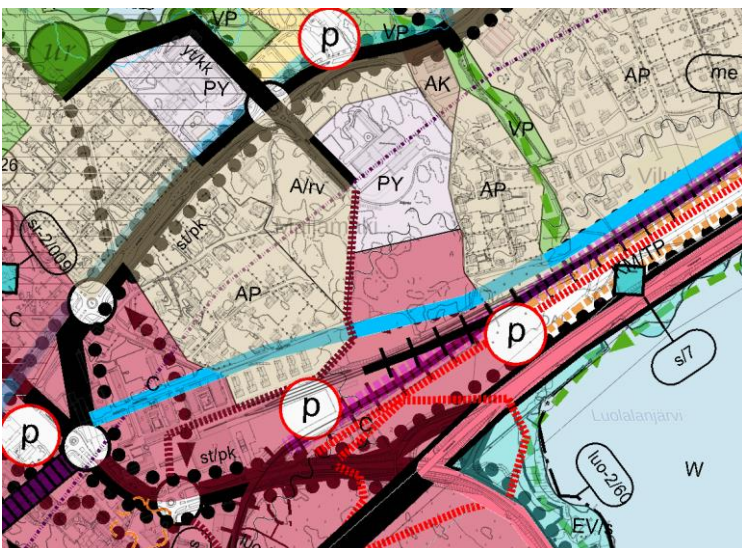


Maakunnallisen paikallisjunaliikenteen verkko johtaa junaliikenteen seisakkeelle, joka yhdessä matkahuollon kanssa muodostaa joukkoliikenteen solmupisteen. Alue on muutoin tarkoitettu keskustatoimintojen alueeksi, jolle sijoittuu keskustahakuisia julkisia ja kaupallisia palveluita, työpaikkoja sekä asumista.

Naantalin kehityskuva 2035:

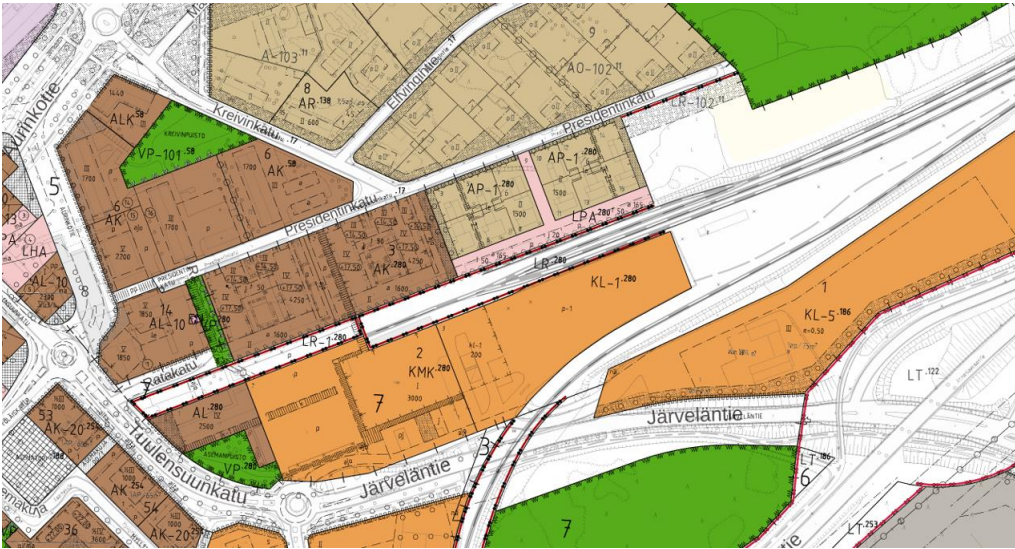
Kehitetään Naantalin keskustaa vetovoimaisena kuntakeskuksena sekä lyhyiden etäisyyksien jalankulku- ja joukkoliikennekaupunkina. Huolehditaan nykyisen ydinkeskustan, torin ja linja-autoaseman seudun rakentamisesta nykyistä vetovoimaisemmaksi. Turvataan keskustan ja vanhan kaupungin vetovoima kauppapaikana. Varaudutaan pitkällä tähtäimellä mahdolliseen maakunnalliseen paikallisjunaliikenteeseen (Karvetti, Naantalin keskusta).

Manner-Naantalin yleiskaava (ote):



Ratapiha sijaitsee keskustatoimintojen alueella (C), jota kehitetään sekoittuneiden toimintojen alueena, jolla pysäköintialue- /pysäköintilaitos- /liityntäpysäköintimerkintämerkintä (p).

Voimassa oleva asemakaava (ote):



Rautatiet ja ratapiha on osoitettu merkinnällä LR. Rautatiealueen kaavallinen jatke Tuulensuuntielle on merkitty rautatiealueeksi LR-1. Tämä alue on varattu kaupunkiraitiotietä varten. Sille saa sijoittaa ajoyhteyksiä, autopaikkoja, puistoa, piha-aluetta ym. Nämä tulee poistaa siinä vaiheessa, kun kaupunkiraitiotietä toteutetaan.

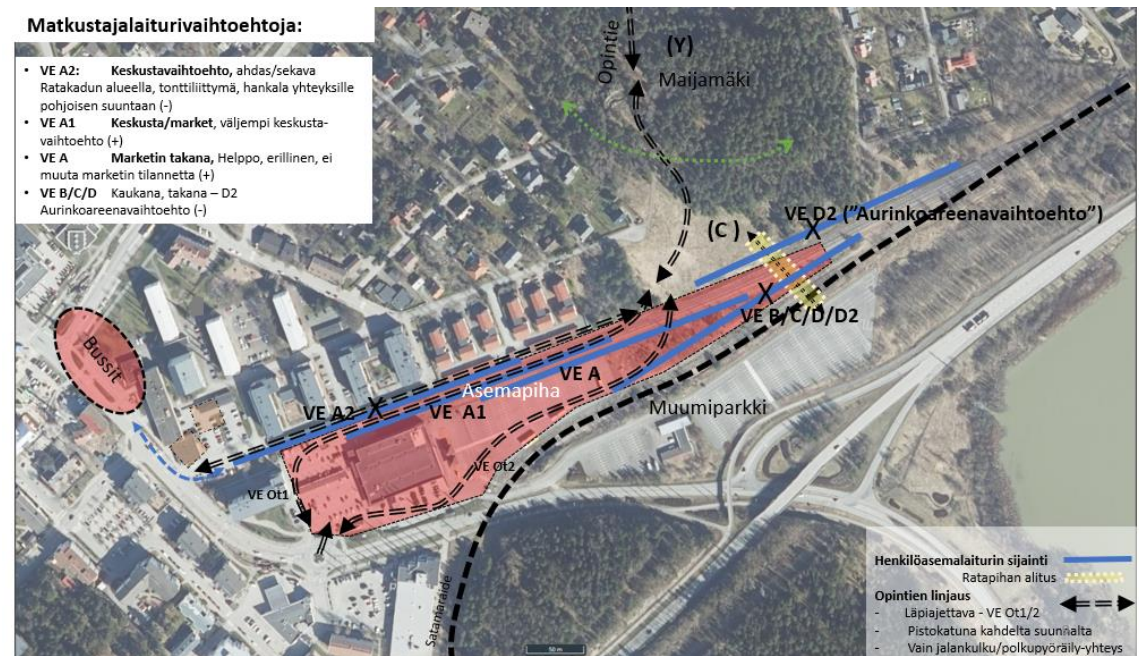
TUTKITUT LAITURIVAIHTOEHDOT

Kuten jo aiemmin 2015 laaditussa selvityksessä, on nytkin laadittu useita erilaisia vaihtoehtoja laiturin sijoittamiseksi. Vaihtoehtoja on arvioitu toisaalta ratateknisin perustein, toisaalta toiminnallisista perusteista.

Liite 1

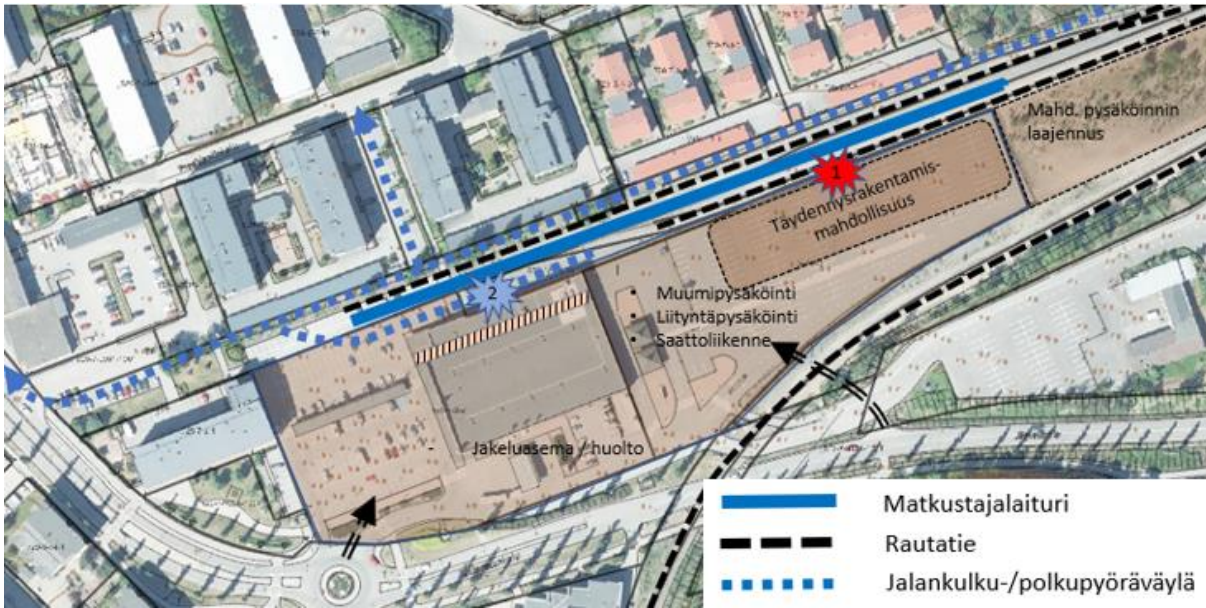
Matkustajalaiturivaihtoehtoja:

- VE A2: Keskustavaihtoehto, ahdas/sekava Ratakadun alueella, tonttiiliittymä, hankala yhteyksille pohjoisen suuntaan (-)
- VE A1 Keskusta/market, väljempi keskustavaihtoehto (+)
- VE A Marketin takana, Helppo, erillinen, ei muuta marketin tilannetta (+)
- VE B/C/D Kaukana, takana – D2 Aurinkoarenavaihtoehto (-)



Jäljelle on valikoitunut kaksi vaihtoehtoa. Toinen on marketin viereen sijoittuva vaihtoehto VE4B ja kauemaksi pysäköintialueen taakse sijoittuva VE2. Vaihtoehdosta VE4B on lisäksi versio VE4B-2, missä vaunujen säilytys on siirretty ratapihan pohjoisreunaan. (Vaihtoehdot liitteissä 2, 2A ja 3).

VE4B /Liite 2



Laituri sijoittuu lähelle keskustaa marketin viereen, jolloin keskeinen sijainti tukee saavutettavuutta eri liikennevälineillä ja jalan. Sijainti lähellä keskustaa luo hyvät yhteydet palveluihin, vanhaan kaupunkiin ja Muumimaailmaan. Matkahuollon läheisyys mahdollistaa matkaketjujen muodostumisen luontevasti. Laiturin pää on vain 120 metrin etäisyydellä matkahuollosta. Junasta astutaan suoraan keskustaan ja junamatkustajat elävöittävät seutua.

Tässä vaihtoehdossa tavara-/viljavaunut on sijoitettu pysäköintialueen viereiselle raiteelle, mikä on kaupunkikuvallinen haitta asemapihan kehittämiseksi esimerkiksi asumiskäyttöön. Raide ja vaunujen varastointi raiteella estävät junalta tullessa pääsyn asemapihalle mahdollisesti suunniteltiin palveluihin (täydennysrakentamismahdollisuus). Syntyy tavara-asemavaikutelma.

Marketin laajentaminen on mahdollista huomioiden, että pysäköintialueelta tulee olla pääsy laiturille ja marketin pohjoispuolitse keskustan suuntaan. Vähentää marketin länsipuolella, rautatiealueella LR sijaitsevia parkkipaikkoja. Marketin kauppakonseptille voi kehittää huomioiden junamatkustajat esimerkiksi toteuttamalla myymälän läpi kauppakäytävä.

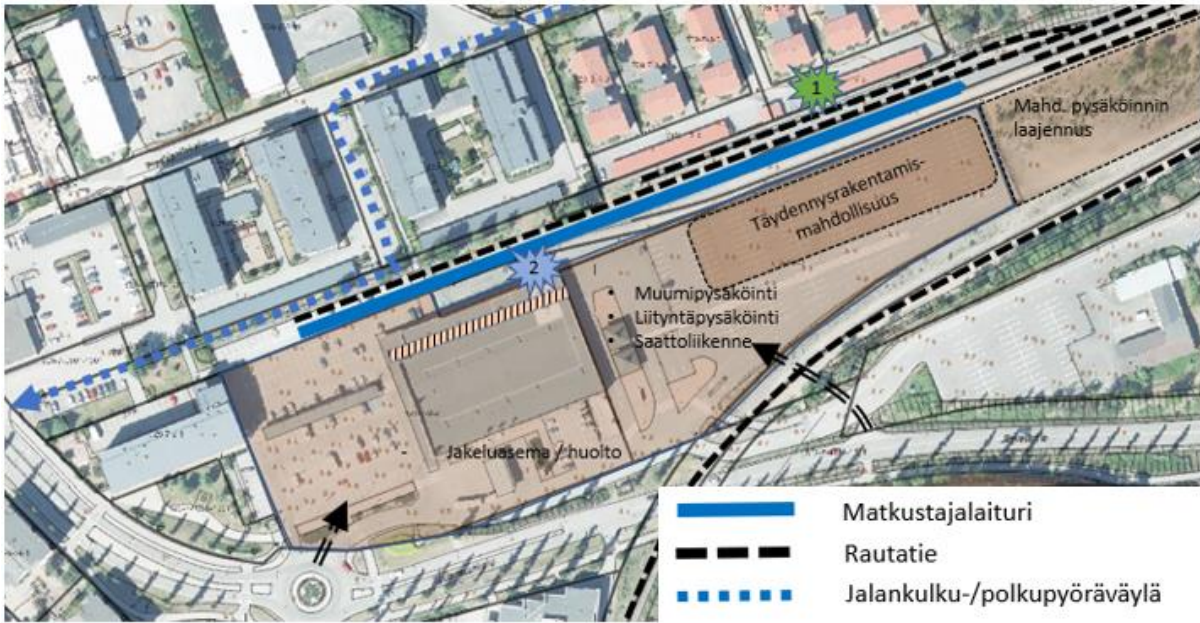
Järjestettävä miellyttävä ja turvallinen jalankulkuyhteys ja polkupyöräyhteys marketin pohjoispuolelta ja raiteiden päästä ajatellen esim. junalla Muumimaailmaan tulevia lapsiperheitä. Laiturin päätteenä voisi olla kaupunkimainen aukio tai asemapiistikko.

Opintien jk/pp –yhteys mahdollista rata-alueen pohjoisreunassa ja luo luontevat yhteydet Maijamäkeen ja kylpylän suuntaan. Koska väylä sijoittuu kuitenkin autotallien ja ratapihan väliin, voisi vaihtoehtoinen miellyttävämpään ympäristön reitti kulkea Presidentinkadun kautta.

Nykyinen pysäköintialue palvelee sekä liityntäpysäköintiä että Muumiparkkia ja voisi laajentua itään. Saattoliikenteen ohjaaminen suoraan Järveläntieltä pysäköintialueelle rauhoittaa marketin polttoainejakelu- ja huoltopihan.

Tämän vaihtoehdon arvioitu hinta on noin 8,4 M€.

VE4B-2 / Liite 2A

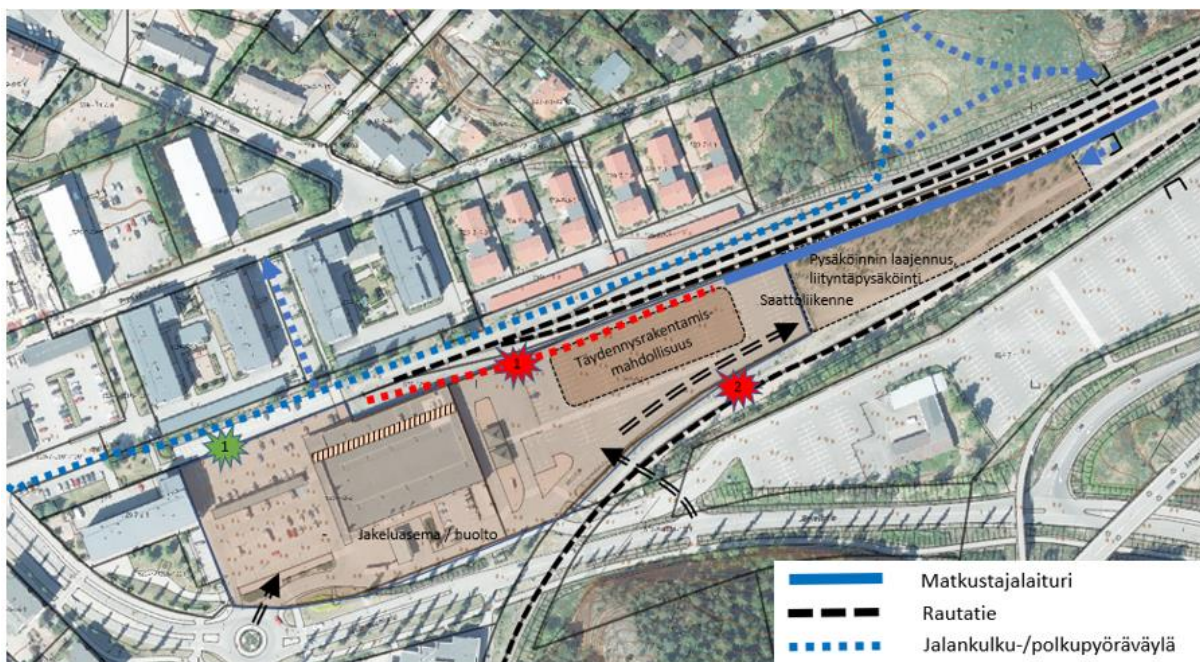


Muutoin samanlainen vaihtoehto kuin edellä VE4B, mutta tässä vilja-/tavaravaunut on sijoitettu pohjoisimmalle raiteelle autotallien läheisyyteen. Vaunujen säilytys pohjoisraiteella autotallien alueella on vähemmän kaupunkikuvaa häiritsevää ratkaisua. Vaihtoehdon mukainen ratkaisu ei myöskään haittaa tai rajoita Asemapihan laadukasta kehittämistä ja yhteyksiä asemapihan mahdolliselle täydennysrakentamisalueelle.

Vaunujen säilytysraide ahtauttaa radan ja autotallien välisen alueen, jolloin jk/pp –yhteys Maijamäkeen ja kylpylään pitää ohjata Presidentinkadun kautta, jota on toisaalta pidetty ympäristöllisesti miellyttävämpänä vaihtoehtona myös VE4B:ssä.

Tämän vaihtoehdon hinnan on arvioitu sijoittuvan VE4B:n ja VE2 välille. Kustannukset tarkentuvat selvityksen täydentyessä.

VE2 / Liite 3



Etäällä keskustasta – syrjässä jalankulkijan ja myös saattoliikenteen näkökulmasta. Laiturinpään etäisyys matkahuollosta noin 450 m.

Ei ole miellyttävä kävely-ympäristö ennen asemapihan mahdollista täydennysrakentamista - joudutaan kulkea jalan avaran pysäköintialueen reunassa pyrittäessä keskustan suuntaan. Kävely- ja pyöräily-ympäristöä tulee kehittää vahvasti, jotta olisi houkutteleva.

Opintien jk/pp –yhteys mahdollista rata-alueen pohjoisreunassa ja luo yhteydet Maijamäkeen ja kylpylän suuntaan. Pitkä kiertotie radan ympäri. Maijamäen suunta edellyttäisi alikulun rakentamista itäpäähän.

Huono vaihtoehto jalankulkijoille.

Ei rajoita marketin laajentamista. Mahdolliset täydennys-rakentamisalueen palvelut ovat hyvin junamatkustajien käytettävissä, koska kävelyreitti keskustan suuntaan johtaa niiden editse. Markettia voisi kehittää siten, että rakennuksen läpi kulkee kauppakäytävä. Marketin lähiparkkipaikat rautatien osalla voivat säilyä.

Saattoliikennekin joutuu ajamaan kauas nykyisen parkkialueen taakse, päästäkseen laiturin lähelle. Yhteyttä tulee selkeyttää katumaiseksi tilaksi.

Tämän vaihtoehdon arvioitu hinta on noin 5,35 M€.

JOHTOPÄÄTÖKSET

Vaihtoehtojen vertailun johtopäätöksenä todetaan, että **VE4B-2** tarjoaa asemanseudun kehittämisen kannalta parhaat edellytykset myöhemmälle maankäytön kehittämiselle radan eteläpuolella, keskustan ja linja-autoaseman suunnan saavutettavuudelle, asemanseudun palveluiden ja marketalueen houkuttelevuudelle sekä kaupunkikuvalliselle viihtyisyydelle. Ratkaisu edellyttäisi luopumista ajoneuvoyhteyden tavoittelusta Opintien suuntaan ja sen korvaamista kevyenliikenteen yhteydellä Presidentinkadun kautta. Kevyenliikenteen ja erityisesti jalankulkijoiden kannalta Presidentinkadun on toisaalta todettu olevan miellyttävämpi liikkumisympäristö. Alueen järjestämisessä tavoiteltavaa on saattoliikenteen ja pysäköintialueiden (muumi-parkki) erottaminen liikenteellisesti marketalueen huoltopihasta. Tämä on mahdollista, mikäli satamaraitien yli ohjataan uusi ajoneuvoliittymä suoraan Järveläntieltä.

Tämän jälkeen on valmistunut VE4D, jossa ratkaisu on edelleen tarkentunut.