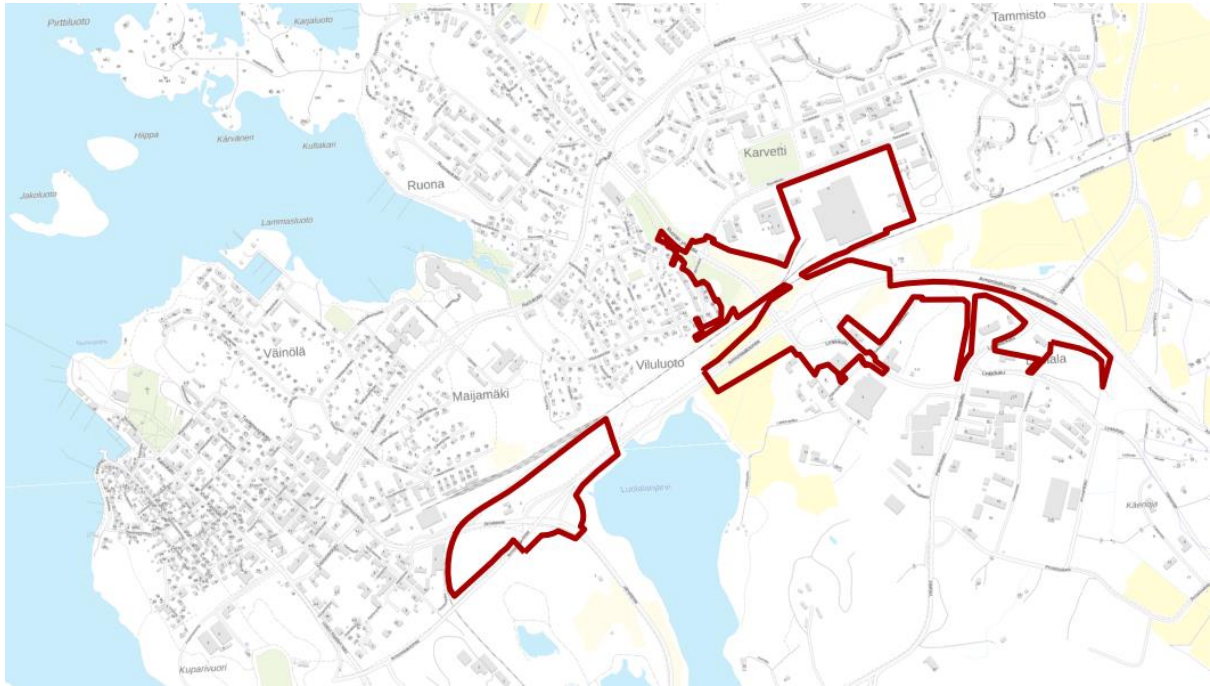


E18 TURUN KEHÄTIEN ASEMAKAAVA JA ASEMAKAAVAN MUUTOS (AK-370)

Alustava asemakaavaselostus



Kaava-alueen sijainti kartalla. Alueen rajaus saattaa muuttua kaavatyön aikana.

Sisällysluettelo

Kaavaprosessin vaiheet	2
Asemakaavan suunnittelun tarve.....	2
Asemakaavan suunnittelun tavoitteet	2
Alueen rajaus ja suunnittelualueen sijainti.....	3
Alueen kaavallinen tilanne.....	3
Maanomistus ja maankäyttösopimukset	6
Selvitykset	6
Kaavallinen ratkaisu, pääperiaatteet.....	6
Vaikutusten arviointi	8
Osalliset	15
Asemakaavan toteutus ja ajoitus	15



Kaavaprosessin vaiheet

- Kaupunginhallitus päätti 24.2.2020 (§46) käynnistää asemakaavahankkeen nimellä Turun Kehätien eritasoliittymät ja niiden ympäristö.
- E18 Turun kehätie / Naantali -asemakaavatyö on kuulutettu vireille vuoden 2020 kaavoitus-katsauksessa.
- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on käsitelty teknisessä lautakunnassa 7.4.2021
- Tiesuunnitelman ensimmäinen yleisötilaisuus on järjestetty Väyläviraston toimesta 28.10.2021.
- Aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu on järjestetty 6.4.2022.
- Tiesuunnitelman työpaja on järjestetty Väyläviraston toimesta 14.06.2022
- Valmisteluaineiston/asemakaavaluonnoksen käsittely teknisessä lautakunnassa 14.12.2022
- Valmisteluaineiston nähtäville asettaminen xx.xx.2022-xx.xx.2023
- Ehdotusvaihe (tavoitteena kevät 2023)
- Ehdotusvaiheen nähtäville asettaminen (tavoitteena kesä 2023)
- Hyväksymisvaihe (tavoitteena vuoden 2023 aikana)

Asemakaavan suunnittelun tarve

Turun Kehätie on osa Naantalista Turun kautta Helsinkiin kulkevaa päätieyhteyttä E18, joka kuuluu koko Euroopan kattavan TEN-T -tieverkon Skandinavia–Välimeri ydinverkkokäytävään.

Varsinais-Suomen ELY-keskus on aloittanut kehittämistoimenpiteet E18-tien saattamiseksi eurooppalaisen päätieverkon vaatimuksia vastaavalle tasolle. Maantielain mukaisen yleissuunnitelman laatimista varten ELY on teettänyt hankkeesta ympäristövaikutusten arvioinnin (YVA). Yleissuunnitelman lisäksi tehdään tiesuunnitelma, jossa määritetään tarkasti tien sijainti ja muut yksityiskohdat. Tiesuunnitelman hyväksyminen edellyttää, että alueella on voimassa oikeusvaikutteinen kaava (Laki liikennejärjestelmistä ja maanteistä 17§).

Asemakaavan suunnittelun tavoitteet

Asemakaavatyön tavoitteena on mahdollistaa Turun Kehätien yleissuunnitelman mukaiset Naantalin osuuden liikennejärjestelyt, kuten tasoliittymien poistamiset tai niiden muuttaminen eritasoliittymiksi. Lisäksi tarkastellaan maantiealueen ympärillä olevien alueiden maankäytöllisiä ratkaisuja, mahdollisuuksia kaupallisten palveluiden ja liiketoiminnan lisäämiseen ja monipuolistamiseen sekä rata-alueen ympäristöön liittyvien pysäköintialueiden kehittämistarpeita.

Manner-Naantalin osayleiskaavassa on huomioitu E18 -tien asettamat vaatimukset ja se ohjaa tulevia E18 -tiehen liittyviä asemakaavoja ja asemakaavamuutoksia.

Kaavahankkeeseen liittyy seuraavat käynnissä olevat rinnakkaissuunnitelmat ja selvitykset:

- E18 NARA tiesuunnitelma (Yleissuunnitelma hyväksytty 2020)
 - Luontoselvitys
 - Meluselvitys



- Luolalan-Viestitien asemakaavamuutos (AK-374), Viestitien, Patenttikadun ja Luolalankadun muuttaminen maantiekse/TE-T-verkon ulottaminen Turun Kehätieltä Luolalan kautta satamaan asti
- Ratasuunnitelman laadinta: Raisio-Naantali radan sähköistys ja perusparannus sekä mahdollinen matkustajaliikenteen kehittäminen /ratapihajärjestelyt

Alueen rajausta ja suunnittelualan sijainti

Kaavoitettavan alueen rajausta sisältää Kehätien tiesuunnitelman toteuttamisen vaatimat alueet sekä suunnitelmien aiheuttamat tarpeet liittymien lähialueilla. Alustavaa rajausta (kaavan vireilletulo) on tarkennettu jättämällä suunnittelualan ulkopuolelle alueita, joiden ratkaisut eivät ole riippuvaisia Kehätiestä eikä tiesuunnitelman laadinta niitä edellyttä. Tiesuunnitelman laadinta ja hyväksyminen edellyttää asemakaavan tarkistamista vain jo asemakaavoitetuilla alueilla, joille kohdistuu muutoksia ja osa tiesuunnitelmasta tullaankin laatimaan alueelle, jolla on voimassa olevan yleiskaava. Asemakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma on päivitetty uuden aluerajauksen mukaiseksi.

Noin 42 hehtaarin suuruinen suunnittelualue sijoittuu Naantalista Turun suuntaan kulkevan nykyisen Armonlaaksontien (Turun Kehätie) alueelle ja sen lähiympäristöön. Kaavoitettava alue ulottuu Järveläntien liittymän länsipuolelta Vanton eritasoliittymään asti. Pohjoispuoleltaan suunnittelualue rajautuu pääosin rautatiealueeseen ja etelässä Humaliston alueeseen, Luolalanjärveen sekä Luolalan teollisuusalueeseen. Alueen rajausta saattaa tarkentua kaavatyön aikana.

Alueen kaavallinen tilanne

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet VAT

https://www.ymparisto.fi/fi-fi/elinymparisto_ja_kaavoitus/Maankayton_suunnittelujarjestelma/Valtakunnalliset_alueidenkayttotavoitteet

Valtioneuvosto päätti 14.12.2017 valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista, jotka on otettava huomioon ja niiden toteuttamista on edistettävä kaavoituksessa. Ne käsittelevät seuraavia kokonaisuuksia:

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

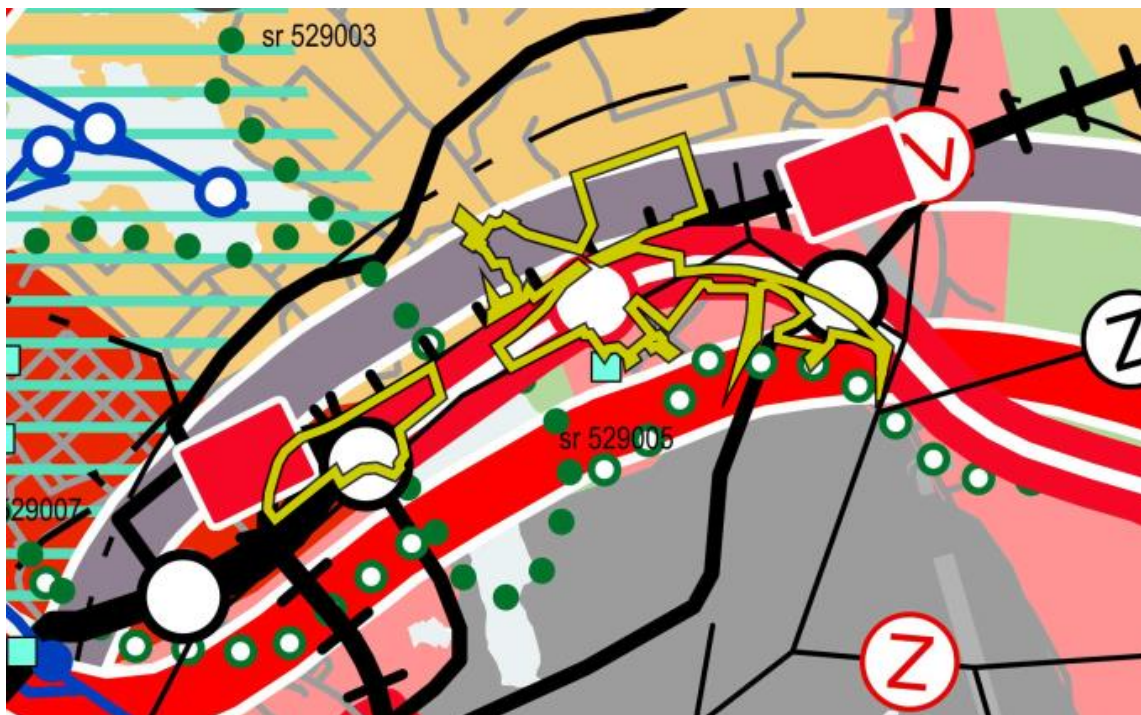


Maakuntakaava

<https://www.varsinais-suomi.fi/fi/tehtaevaet-ja-toiminta/suunnittelu-ja-kaavoitus/voimassa-oleva-maakuntakaava>

Suunnittelualueella on voimassa Varsinais-Suomen maakuntakaava. 11.6.2018 hyväksytyssä Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaavan (TPLMK) mukaisesti alue kuuluu sekä kaupunkikehittämisen, että teollisuuden ja logistiikan kohdealueeseen. Suunnittelualueelle on osoitettu maankäyttöä ohjaavia merkintöjä: keskustatoimintojen alue (C), taajamatoimintojen alue (A), työpaikkatoimintojen alue (TP). Lisäksi alueelle on merkitty uusi kaksiajoratainen tai nelikaistainen valta- tai kantatie, yhdystie, tieliikenteen yhteystarve sekä rautatie. Vaihemaakuntakaavassa on osoitettu myös E18 -tien eritasoliittymien tarkentuneet sijainnit kaava-alueella.

23.8.2004 vahvistetussa Turun kaupunkiseudun maakuntakaavassa (TKSMK) kaavoitettavalle alueelle on edellä lueteltujen lisäksi osoitettu virkistysaluetta (V) sekä suurjännitelinja.



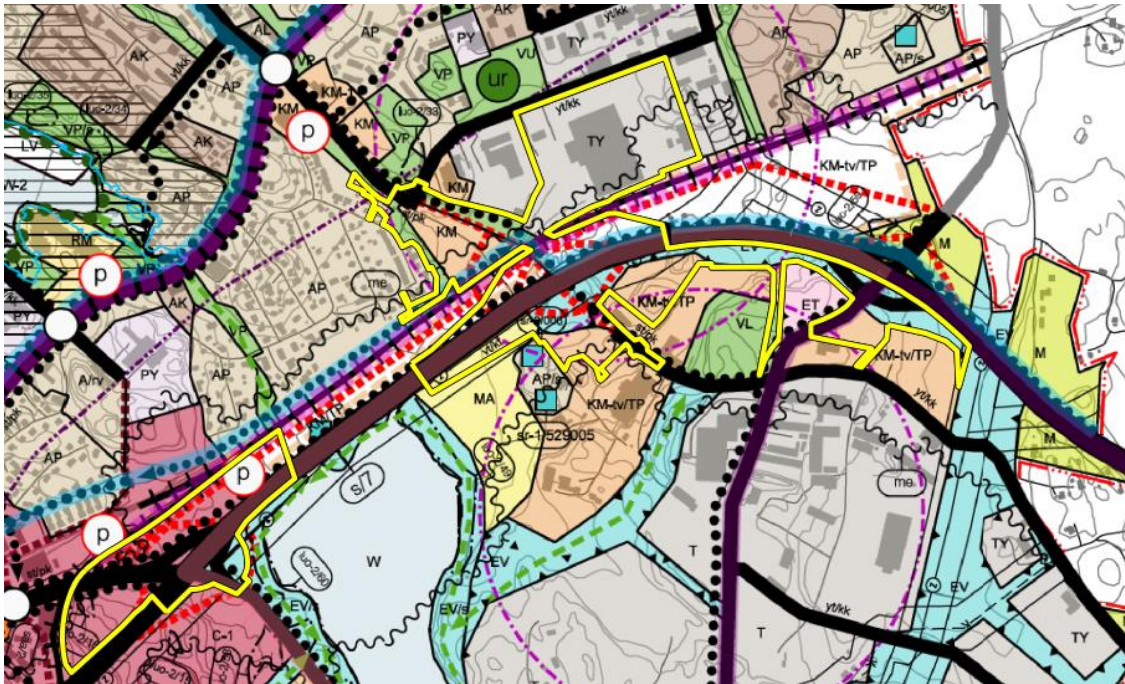
Ote Varsinais-Suomen maakuntakaavayhdistelmästä 2022.

Suunnittelualueen sijainti on osoitettu kartalla keltaisella rajauksella. Alueen rajaustaattaa muuttua kaavatyön aikana.

Manner-Naantalin osayleiskaava

Turun kehätien Naantalin osuudelle tehtävän asemakaavan laatimista ohjaa vuonna 2017 Naantalin kaupunginvaltuustossa hyväksytty oikeusvaikutteinen Manner-Naantalin osayleiskaava. Siinä suunnittelualueelle on merkitty erityisesti Kehätien ja radan liikennejärjestelyjä sekä kevyen liikenteen väyliä ja kehittämistarpeita. Kehätien ympäristöön on rajattu liikennemelualan likimääräinen raja (me), pysäköintialueita (p) sekä joukkoliikenteen seudullinen laatuikäytävä.

Maankäytön osalta osayleiskaavassa alueelle on osoitettu keskustatoimintojen aluetta (C), puistoja (VP) maa- ja metsätalousvaltaista aluetta (M), vesialuetta (W), suojaviheraluetta (EV), palvelujen aluetta (p), teollisuusaluetta (TY) sekä Kaupallisten palvelujen aluetta (KM) sekä kaupallisten palvelujen ja työpaikkojen selvitysalueita (KM/TP ja KM-tv/TP). Osayleiskaavassa on osoitettu luonnon monimuotoisuuden kannalta paikallisesti tärkeitä alueita (luo-2/15, 16, 49, 58, 59 ja 60) ja kulttuuriperintökohde (s/7). Alueella on myös voimajohtoja (z). Alue kuuluu konsultointivöhykkeeseen (asetus 685/2015).



Ote Manner-Naantalin osayleiskaavasta. (ei mittakaavassa)

Suunnittelualueen sijainti on osoitettu kartalla keltaisella rajauksella.

Alueen rajausta saattaa muuttua kaavatyön aikana.

Asemakaava

Suunnittelualueesta noin puolet on ennestään asemakaavoittamatonta. Osittain suunnittelualueelle sijoittuvat voimassa asemakaavat Ak-67, Ak-75, Ak-80, Ak-122, Ak-186, Ak-187, Ak-253, Ak-287, Ak-291, Ak-318, Ak-335, Ak-352 ja Ak-360.

Ote asemakaavaindeksistä. (ei mittakaavassa). Suunnittelualueen sijainti on osoitettu kartalla punaisella rajauksella. Alueen rajausta saattaa muuttua kaavatyön aikana.





Maanomistus ja maankäyttösopimukset

Osa kaavoitettavasta alueesta on valtion omistuksessa olevaa maantietä ja rata-aluetta. Alueella on muutamia yksityisessä omistuksessa olevia kiinteistöjä. Naantalin kaupunki omistaa muut alueet.

Maankäyttösopimukset laaditaan tarvittaessa.

Selvitykset

Aluetta koskevia taustaselvityksiä ovat seuraavat:

- Varsinais-Suomen maakuntakaavojen julkiset aineistot
- Manner-Naantalin osayleiskaava ja sitä varten laaditut selvitykset
- Turun Kehätien yleissuunnitelman laatimista varten laaditut selvitykset/YVA (ympäristövaikutusten arviointiselostus)
- E18 Turun kehätie – yleissuunnitelma
- Kaupallinen selvitys, Naantali (Ramboll Oy 14.5.2019)

Asemakaavatyön aikana laadittavat selvitykset:

- Asemakaavaa varten laadittava luontoarvojen perusselvitys (täydentää tiesuunnitelmaan laadittua luontoselvitystä) (luonnos valmistunut)
- Terveyskylpylä- ja viinatehdasalueen tarkkuusinventointi (valmistunut)
- Kehätien eritasoliittymien ympäristön kaupallinen selvitys (valmisteilla)

Kaavaa laadittaessa työstetään rinnakkain sekä kaavakarttaa että kaavaselostusta. Kaavan tulee perustua kaavoituksen kannalta riittäviin selvityksiin ja asiantuntijoiden lausuntoihin, joiden perusteella voidaan arvioida kaavan toteuttamisen vaikutuksia. Kaavoituksen keskeisimmät vaikutukset arvioidaan nykytilanteeseen verrattuna. Asemakaavoituksen kanssa samaan aikaan laaditaan ratasuunnitelmaa ja maantiesuunnitelmaa, jotka osaltaan vaikuttavat asemakaavoitukseen.

Kaavallinen ratkaisu, pääperiaatteet

Järveläntien liittymä - keskustan sisääntulo

Eritasoliittymä sijoittuu nykyiselle Muumimaailman liityntäpysäköintialueelle ja suuri osa alueesta jää silmukkarampin alle. Järveläntien liittymäratkaistut edellyttävätkin uusia maankäyttöisiä ratkaisuja muumiparkin osalta. Satamaraiteen eteläpuolelle sijoittuu uusi katu, joka palvelee ensivaiheessa muumiparkille tarkoitettua korvaavaa, idän suuntaan jatkettua liityntäpysäköintialuetta, yleisen pysäköinnin korttelialue (LP). Pysäköintialueen läpi ohjataan kulku yksityistielle, jolla turvataan radan eteläpuolisten alueiden saavutettavuus ja mahdollinen myöhempi maankäytön kehittäminen (Manner-Naantalin yleiskaavassa osoitettu KM/TP Kaupallisten palvelujen ja työpaikkojen selvitysalue). Uuden katuyhteyden linjalle sijoittuu pieni kallioketolaikku (arvokas luontotyyppikohde 3.8), joka luontoselvityksessä suositellaan jätettävän rakentamattomaksi. Ratkaisu tarkentuu myöhemmissä suunnitteluvaiheissa.



Uuden kadun varteen sijoitettava yleisten pysäköintilaitosten korttelialue (LPY) mahdollistaa rakenteellisen pysäköinnin toteuttamisen alueelle. Kortteliin on mahdollista sijoittaa myös polttoainekelu- ja sähköautojen latauspaikka. Korttelilla on tärkeä kaupunkikuvallinen merkitys Naantalin keskustan sisääntulossa ja paikka edellyttää korkeatasoista rakennus- ja viherympäristösuunnittelua.

Mahdollisesta matkustajajunaliikenteen käynnistämisestä syntyvät liikennöinti ja liityntäpysäköintitarpeet yhdessä muumiparkin liityntäpysäköintitarpeiden kanssa edellyttävät vaiheistettavia pysäköinti- ja ajoyhteyksratkaisuja. Osa ratkaisuista tulee tarkasteltaviksi mahdollisesti käynnistyvän ratasuunnitelman ja siihen liittyvän asemakaavatyön yhteydessä.

Järveläntien rampit on yleissuunnitelmasta poiketen esitetty rakennettavaksi niin kutsuttuina kalanyrstöramppeina, jolloin Humaliston ja Ratakallionpuiston kallioita ei tarvitsisi louhia ramppien tieltä. Ratkaisu on myös liikenteellisesti helpommin hahmotettavissa koska se on symmetrinen ja saariston suunnasta tuleva tavanomainen ramppi olisi tasoeron takia suuntautunut turhan pitkälle kaakkoon. Ratkaisu edellyttää toisen sillan rakentamista nykyisen sillan eteläpuolelle sekä kevyenliikenteen sillan purkamista. Luolalanjärven puoleiset rampit sijoittuvat nykyistä lähemmäs Luolalanjärveä. Ratkaisu väistää Luolalanjärven rantaluhtavyöhykettä (arvokas luontotyyppikohde 3.1).

Ruonan eritasoliittymä - uudet kaupan ja liiketoiminnan paikat

Ruonan Yhdystien linjausta on siirretty pohjoisemmas kaupunginhallituksen lausunnon mukaisesti. Ruonan yhdystie ylittää Kehätien katuyhteytenä ja jatkuu Luolalan puolella Linkkikatuna. Eritasoliittymän alueella maantie-, katu-, rata-alueet sekä kevyenliikenteen reitit muodostaa merkittävän liikenteellisen solmukohdan. Alue osoitetaan Liikenne- (L) ja Yleisen tien (LT) -alueiksi käyttötarkoitusten edellyttämällä tavalla.

Naantalin radan perusparannusta ja sähköistystä suunnitellaan parhaillaan ja ratasuunnitelman laadinta Karvetin alueella on käynnissä. Perusparannus ja sähköistys eivät itsessään aiheuta kaavamuu-
toksen tarpeita, mutta sähköistys vaikuttaa esimerkiksi Ruonan Yhdystien sillan korkeuteen. E18-tien ja radan väliselle alueelle Ruonan ja keskusta-alueen väliin yleiskaavassa osoitettu palvelujen ja työpaikkojen selvitysalueelle (KM/ TP) ei ole mahdollista järjestää ajoyhteyttä Ruonan eritasoliittymän suunnasta risteysjärjestelyiden, radan tilavarauksen ja kevyenliikenteen reittien vaatimien kokonaistilavarausten takia. Alueelle osoitetaan tieyhteys Järvelätien liittymäalueelle osoitetun kadun kautta.

Ruonan Yhdystien varteen on osoitettu uusi yleiskaavan mukainen kaupan paikka (KL). Korttelialueen ja omakotialueen väliin on osoitettu puistoaluetta. Alueella sijaitsevaa kalliomuodostelmaa väistetään, jotta näkösuoja alueiden välillä säilyy. Puiston reunaan on osoitettu kevyenliikenteen yhteys, joka mahdollistaa yhteyden rakentamisen radan pohjoispuolella keskustan market alueelle asti. Kaupan toimintojen, rakenteiden ja istutusten suunnittelussa on tärkeää ottaa huomioon asutuksen läheisyys. Tontin rakennettavuus edellyttää nykyisten putkilinjojen osittaista siirtämistä. Radan varren alue osoitetaan suojaviheralueeksi (EV). Alueen maankäyttöä rajoittaa alueen läpi kulkeva iso seudullinen siirtoputki ja pumppaamohuone.

Ruonan yhdystien siirtyy Karvetin alueella sivuttaisuunnassa nykyisen Makasiinipuiston alueelle. Katualue ei ulotu puiston Rautakadun puoleisessa päässä sijaitsevaan hakamaakumpareeseen (arvokas luontotyyppikohde 3.9), jolla elää luonnonsuojelulla suojeltu linnunhernetikkukoi.



Kaava-alueen rajauksen ulkopuolelle jää Karvetin rautatien pohjoispuolella kallioleikkauksen päällä säilynyt pienialainen, jo melko rehevöitynyt mäkikauraketo (arvokas luontotyyppikohde 3.10). Kohde sijaitsee rata-alueella.

Linkkikadulla Mauste-Sallisen risteysjärjestelyitä on muutettu. Linkkikadun nykyinen jatke muuttuu uudeksi katualueeksi ja tonttiliittymät suunnitellaan uudestaan. Mauste-Sallisen tonttiin kohdistuu samalla muutoksia. Emäntäkoulun liittymään ei kohdistu muutoksia. Noutokadun varrella olemassa olevan KL-tontin rajoja tarkistetaan ramppijärjestelyiden tilatarpeiden johdosta. Tällä on vaikutuksia myös rakennusoikeuteen. Noutokadun päähän osoitetaan uusi liiketoiminnalle (K) tarkoitettu tontti. Tontin kautta osoitetaan ajoyhteys paloaseman tontille. Yhteys turvaa palo- ja pelastuslaitoksen toiminnan mahdollisissa häiriötilanteissa.

Tiealueen varteen osoitetaan suojaviheraluetta. Tiesuunnitelmat edellyttävät Ruonan liittymän eteläpuolella sijaitsevan voimajohdon siirtoa.

Vanton eritasoliittymä – Satamaan johtavan Ten-T reitin liittymä

Vanton eritasoliittymäratkaisua edellyttää vähäisiä tie- ja suojaviheralueeseen kohdistuvia asemakaavatarkistuksia. Kehätien ratkaisut ja tiesuunnitelman laadinta eivät edellytä Vanton pohjoispuolella sijaitsevan, yleiskaavassa kaupallisten palvelujen ja työpaikkojen alueen (KM-tv/TP) kaavoittamista. Alue onkin tässä vaiheessa rajattu suunnittelualueen ulkopuolelle. Alueen maankäytöllisiä tavoitteita tarkennetaan Kehätien ympäristön kaupallisen selvityksen valmistuttua. Kaavatyö on tässä vaiheessa nähty tarkoituksenmukaisen tehdä omana kokonaisuutenaan.

Vanton eritasoliittymässä saarten suuntaan johtavat ajorampit poistetaan, liittymäväliä pidennetään ja näkyvyyttä parannetaan. Risteysjärjestelyt väistävät Vanton eritasoliittymän lampea (arvokas luontotyyppikohde 3.11), jolla elää EU:n luontodirektiivin IV-liitteen laji idänkirsikorento ja uhanalainen liejukana.

Melusuojaukset

Tiesuunnitelman meluselvitysten tarkennuttua on alustavaan tiesuunnitelmaan sijoitettu melusuojauksia Viluluodon, emäntäkoulun ja Karvetin kohdalle sekä Vantontien itäpuolelle.

Vaikutusten arviointi

Vaikutusten arvioinnissa hyödynnetään Turun Kehätien (E18) parantamishankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostusta (YVA).

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja palveluihin

Tiehankeeseen suorat vaikutukset syntyvät hankkeen tilavarauksen suhteesta kaavamerkintöihin. Välilliset vaikutukset syntyvät eri alueiden ja maankäyttömuotojen saavutettavuuden muutoksista.

Kehätieyhteyden jatkuvuus ja sujuvuus paranee, minkä ansiosta Naantalin saavutettavuus ja kytkeytyneisyys ydinkaupunkialueeseen paranee. E18-tien nelikaistaistaminen tukee yhdyskuntarakenteen eheytymistä siten, että maankäytön kehittämismahdollisuudet paranevat rinnakkaisteiden ympäristössä, jos osa sitä kuormittavasta liikenteestä ohjautuu nopealle väylälle.



Turun kehätie parannetaan nykyiselle paikalleen, mikä hyödyntää olemassa olevia rakenteita ja nykyistä liikennekäytävää eikä vie juurikaan tilaa muulta maankäytöltä. Liikenneturvallisuuden parantaminen vaikuttavat myönteisesti kehätien varren maankäyttöön ja sen kehittymismahdollisuuksiin. E18-tien parantaminen edistää uusien kevyen liikenteen yli- tai alikulkujen rakentamista ja olemassa olevien laadun parantamista, mikä vähentää kehätien aiheuttamaa estevaikutusta.

Haitallisia vaikutuksia pystytään parhaiten lieventämään tunnistamalla rinnakkaisten väylien erilaiset luonteet sekä maankäytön että liikenteen kehittämisessä. Rinnakkaistien ja E18-tien ympäristöineen pitäisi noudattaa ”työnjakoa”, jonka tuloksena paikallinen liikenne ja maankäyttö eivät haittaa E18-tietä hyödyntävän pitkämatkaisen liikenteen ja kuljetusten palvelutasoa ja toisaalta pitkämatkaisen liikenteen ja kuljetusten aiheuttamat haitat paikalliselle maankäytölle ja sen kehittämiseksi saadaan vähenemään.

E18:n liittymäympäristöihin tulisi suunnitella vain sellaisia toimintoja, jotka hyötyvät hyvästä logistisesta sijainnista eivätkä ole melulle ja muille valtatie aiheuttamille haitoille herkkiä, kun taas rinnakkaistien ympäristöön suunnitellaan monipuolista, sekoittunutta ja joukkoliikenteeseen ja kestävään liikkumiseen tukeutuvaa kaupunkirakennetta.

Naantalin keskusta sijoittuu E18-kehätien välittömään läheisyyteen, sen pohjoispuolelle. Kehätien nelikaistaistaminen leventää liikennekäytävää asutuksen ja keskustan tuntumassa. Toisaalta kehätie muodostaa jo nykyisellään yhdyskuntarakenteessa estevaikutuksen ja tien parantamisen yhteydessä voidaan pyrkiä poistamaan liikenteen aiheuttamia haittoja asutukselle (esimerkiksi turvalliset ja toimivat liittymät, ali- ja ylikulkujen kehittäminen ja laadun parantaminen ja meluntorjuntaan tähtäävät toimenpiteet). Viestitien kautta kulkevan satamayhteyden tarkoituksena on raskaan liikenteen ohjaaminen kauemmaksi Naantalin keskustasta ja asutuksesta sekä sataman ja Luolalan teollisuusalueen yhdistäminen.

Järvelän eritasoliittymä

Järveläntien rampit on yleissuunnitelmasta poiketen esitetty rakennettavaksi niin kutsuttuina kalanyrstöramppeina, jolloin Humaliston ja Ratakallionpuiston kallioita ei tarvitsisi louhia ramppien tieltä. Ratkaisu edellyttää toisen sillan rakentamista nykyisen sillan eteläpuolelle sekä kevyenliikenteen sillan purkamista. Saariston suunnan rampit mahdollistavat kaupungin läpi saaristoon kulkevan liikenteen ohjaamisen Käsityöläiskadulta Järvelän eritasoliittymään ja toteuttaa liikenteen rauhoittamistoimenpiteitä ydinkeskustan alueella.

Eritasoliittymä sijoittuu nykyiselle Muumimaailman liityntäpysäköintialueelle ja suuri osa alueesta jää silmukkarampin alle. Järveläntien liittymäratkaistut edellyttävätkin uusia maankäytöllisiä ratkaisuja muumiparkin osalta. Satamaraiteen eteläpuolelle sijoittuva katu palvelee ensivaiheessa muumiparkille tarkoitettua korvaavaa, idän suuntaan jatkettua liityntäpysäköintialuetta. Kadun varteen sijoitettava yleiselle pysäköinnille varattava korttelialue mahdollistaa rakenteellisen pysäköinnin toteuttamisen alueelle. Sillä olisi myönteisiä vaikutuksia keskusta-alueen pysäköintitarpeiden ratkaisemiseksi. Mahdollinen matkustajajunaliikenteen käynnistäminen yhdessä muumiparkin liityntäpysäköintitarpeiden kanssa edellyttävät vaiheistettavia pysäköintiratkaisuja. Pysäköintialueen läpi ohjattava kulku yksityistielle turvaa radan eteläpuolisten alueiden saavutettavuuden ja mahdollisen myöhemmän maankäytön kehittämisen.

Mahdollisen matkustajajunaliikenteen käynnistyminen toisi uusia mahdollisuuksia Naantalin keskustan ja Tuulensuun market -alueen ja Järveläntien liittymäalueen ympäristön kehittämiseen pitkällä



aikavälillä. Alueen maankäytön kehittämistä on mahdollista vaiheistaa tarpeiden ja suunnitelmien tarkentuessa.

Järvelän eritasoliittymä ottaa alueelta suuren tilavarauksen, mikä heikentää kaupungin sisääntulon maankäytön kehittämismahdollisuuksia. Toisaalta keskustan ja saariston suunnan saavutettavuudet paranevat.

Armonlaakson tien ja Järveläntien liittymäratkaisut mahdollistavat edelleen raskaan liikenteen ohjauksen satamaan kaupungin keskustan tuntumassa. Tämä ratkaisu turvaa satamaliikenteen ja toiminnan häiriötilanteissa, mutta luo vastavuoroisesti vahvan liikenneympäristön ilmeen kaupungin sisääntuloon. Tätä voidaan lieventää viherratkaisuilla ja hyvällä kaupunkisuunnittelulla alueen maankäyttöä kehitettäessä.

Ruonan eritasoliittymä

Ruonan yhdystie on tärkeä yhteysreitti palveluihin ja työpaikoille valtaosalle Manner-Naantalin asukkaista ja sen merkitys on tiivistyvän maankäytön myötä kasvamassa. Vilkas liikenne Armonlaakson tiellä tekee nykyisestä Ruonan eli ns. Emäntäkoulun liittymästä hyvin vaikeasti liikennöitävän ja liikenneturvallisuudeltaan puutteellisen. Ruonantien liittymän muutokset parantavat liittymän liikenneturvallisuutta. Uudet liittymäjärjestelyt sujuvoittavat sekä henkilöajoneuvoliikennettä että satama- ja yritysalueelle suuntautuvaa ja sieltä pois ohjautuvaa raskasta liikennettä.

Ruonan Yhdystien linjausta on siirretty pohjoisemmas kaupunginhallituksen lausunnon mukaisesti. Ruonan liittymän toteuttaminen eritasossa parantaa tärkeän yhteysreittoa ja sitä kautta taajamaliikenteen toimintaedellytyksiä sekä Naantalin keskustaa tukevien asunto-, työpaikka- ja palvelualueiden saavutettavuutta. Ruonan yhdystien varteen sijoittuvien kaupallisten palveluiden alueiden saavutettavuus ja logistinen kilpailukyky paranevat, koska päätieyhteys parannetaan sujuvammaksi ja nopeammaksi.

Ruonan eritasoliittymään suunnitellut pizaraliittymät, sujuva katuyhteys ja ns. Mauste-Sallisen risteysjärjestelyt parantavat merkittävästi Luolalan ja Ruonan yhdystien alueen keskinäistä saavutettavuutta ja samalla Luolalan liiketoimintaan osoitettujen kortteleiden toimintaedellytyksiä.

Linjauksen siirto mahdollistaa uuden kauppapaikan KL kaavoittamisen Ruonan Yhdystien liittymän lähelle. Kaupallisten palveluiden korttelialue parantaa Ruonan yhdystien tonttitarjontaa. Rakentamiskelpoisuus edellyttää kuitenkin Ruonan yhdystien risteys sillan rakentamista.

E18-tien ja radan väliselle alueelle Ruonan ja keskusta-alueen väliin yleiskaavassa osoitettu palvelujen ja työpaikkojen selvitysalueen (KM/ TP) saavutettavuus / mahdollisen tieyhteyden osoittaminen Ruonan eritasoliittymän suunnasta ei risteysjärjestelyiden, radan tilavarauksen ja kevyenliikenteen reittien vaatimien tilavarausten jälkeen vaikuta mahdolliselta. Alueen saavutettavuus idän suunnasta estyy ja alueen kehittämismahdollisuudet yleiskaavan mukaiseen tarkoitukseen heikkenevät. Alueen saavutettavuus kuitenkin keskustan suuntaan varmistetaan Järveläntien risteysalueen maankäyttöön kytkeytyvällä tieyhteydellä.

Vanton eritasoliittymä

Naantalin sataman raskaan liikenteen pääreitti kulkee Viestitietä Vanton eritasoliittymään. Ratkaisu turvaa Turun kehätien toimivuutta ja liikenteen sujuvuutta ja tuo siten hyötyjä elinkeinoelämälle,



mm. satama- ja satamasidonmaiselle liikenteelle. Kaupungin Maskun suunnan saavutettavuus saariston suuntaan heikkenee, koska liikenne ohjataan Vanton eritasosta Ruonan eritasoliittymän kautta Armonlaaksontielle.

Vaikutukset liikenneverkkoon ja liikenneturvallisuuteen

Vaikutukset syntyvät henkilöauto- ja raskaasta liikenteestä, jolle parannettu väylä rakennetaan. Väylä mahdollistaa tietyn tasoisen liikkumisen, lyhentää matka-aikoja ja muodostaa uusia ja poistaa vanhoja estevaikutuksia. Väylä vaikuttaaakin liikenteen sujuvuuteen, lähialueen liikkumiseen ja liikenneyhteyksiin, jalankulun ja pyöräilyn olosuhteisiin, joukkoliikenteeseen ja liikenneturvallisuuteen. Nämä vaikutukset syntyvät mm. estevaikutusten, nopeutuvan matka-ajan ja vähäisemmän onnettomuusmäärän takia.

Naantalissa liikenteelliset vaikutukset ovat erittäin suuria ja myönteisiä. Uudet liikennejärjestelyt mahdollistavat tehokkaamman liittymisen parannelulle E18-tielle, mikä tuottaa matka-aikasäästöjä. Liikennejärjestelyiden muutoksella on suuri myönteinen vaikutus liikenneturvallisuuteen. Kevyen liikenteen yhteydet säilyvät E18-tien pohjoispuolella jatkuvina ja ajoradasta erotettuna. Ruonan yhdystien ja E18-tien liittymän toteuttaminen eritasossa parantaa erityisesti kevyen liikenteen turvallisuutta. Joukkoliikenteen toimintaedellytykset paranevat liikenteen sujuvuuden ja kevyenliikenteen pysäkkiyhteyksien paranemisen seurauksena.

Rakennusvaiheella on vaikutuksia liikenteen suuntautumiseen.

Vaikutukset elinkeinoelämään ja talouteen

Tiehankkeen suorat tai välilliset vaikutukset elinkeinoelämän toimijoihin aiheuttavat muutoksia yritysten toimintaan tai toimintaedellytyksiin. Liikenneyhteyksillä on keskeinen merkitys yritysten sijoittumiselle ja kehitykselle. Vaikutukset kohdistuvat erityisesti kuljetuksiin, teollisuuteen ja palveluihin.

Kehätien parantaminen mahdollistaa entistä sujuvampia yhteydet paikalliselle, seudulliselle ja etenkin satamaliikenteen kautta myös valtakunnalliselle henkilö- ja tavaraliikenteelle. Kuljetuksissa yleisenä kehityssuuntana oleva luotettavuuden, täsmällisyyden ja nopeuden parantuminen toteutuu osaltaan kehätien myötä. Samalla yritysten kustannukset alenevat, mikä parantaa niiden toiminta- ja investointimahdollisuuksia. Parantuvat liikenneyhteydet luovat edellytyksiä etenkin uuden kehityskykyisen teollisuus- ja palvelutoiminnan sijoittumiselle tien vaikutusalueelle. Hyviä liikenneyhteyksiä edellyttävä yritystoiminta ja etenkin kaupan palvelut hakeutuvat usein liittymien välittömään läheisyyteen. Kehätien uudet ja parannettavat liittymät ovat potentiaalisia sijoittumispaikkoja uudelle yritystoiminnalle. Erittäin merkittävää on myös Naantalin sataman toimintaedellytysten parantuminen. Suurten toimijoiden lisäksi kehätie palvelee myös pienempiä erikoistuneita yrityksiä, joiden toiminta perustuu kuljetusten täsmällisyyteen ja toimintavarmuuteen.

Kehätien parantamisella on merkittävä myönteinen vaikutus elinkeinoelämään. Mikäli kehätietä ei paranneta myönteiset vaikutukset jäävät toteutumatta.

Mahdollisia rakentamisen aikaisia haitallisia vaikutuksia elinkeinoelämän kuljetusten sujuvuuteen voidaan lieventää hyvällä tiedottamisella ja liikenteen ohjauksella sekä kiertotieyhteyksin.



Vaikutukset elinympäristöön

Melu

Liikenteen melu syntyy ajoneuvojen liikkeestä, ennen muuta renkaiden kosketuksesta tien pintaan. Melun voimakkuus riippuu muun muassa liikennemäärästä, ajonopeudesta, raskaiden ajoneuvojen osuudesta sekä tienpinnan laadusta. Melun vaikutus ihmiseen syntyy koetusta häiritsevyydestä sekä edelleen siitä aiheutuvasta stressitilasta, jolla on yhteys terveysvaikutuksiin.

Liikenteen meluhaittaa torjutaan uusien meluestein Viluluodon ja Emäntäkoulun / Luolalanjärven suuntiin sekä Ruonan ja Vanton eritasoliittymien välisellä osuudella sijaitsevan asuinkiinteistön kohdalla.

Päästöt ja ilman epäpuhtaudet

Ajoneuvoliikenne aiheuttaa polttoaineen palamisesta syntyviä pakokaasupäästöjä, jotka leviävät tien ympäristöön. Erityisesti typpidioksidi ja pienhiukkaset ovat terveyden kannalta merkittäviä päästöjä.

Ilmaan kohdistuvat haitalliset päästöt tulevat ennustetilanteessa pienemmän verrattuna nykytilaan kaikissa vaihtoehdoissa. CO₂ - eli hiilidioksidipäästöt sen sijaan hieman kasvavat.

Päästöjen vaikutusten osalta on odotettavissa, että ilmanlaatu ei heikkene hankkeen vaikutuksesta, koska tielinjaus pysyy suurelta osin nykyisellä paikallaan, ja päästöjen määrien ennustetaan alenevan. Ainoastaan tien pinnasta irtoavan pölyn määrä voi lisääntyä, koska liikennemäärä ja ajonopeus kasvavat.

Päästöjen ja ilman laadun kannalta ei ole välttämätöntä esittää erityisiä lieventämistoimia. Rakentamisaikana on varauduttava pölyämisen ehkäisemiseen, jos lähistöllä on altistuvia kohteita.

Tärinä

Tärinä syntyy ajoneuvojen liikkumisen vaikutuksesta erityisesti, jos tiessä on epätasaisuuksia. Tärinä voi levitä maaperässä merkittävästi, jos maaperä on pehmeää, kuten savea. Rakentamisvaiheessa tärinää voi syntyä merkittävimmin kallion louhinnasta. Tärinä aistitaan asumisviihtyvyyttä vähentävänä, ja voimakas tärinä voi aiheuttaa myös rakennevaurioita.

Ympäristöön leviävän tärinän voidaan olettaa pääosin vähenevän väylän kunnon parantamisen myötä. Rakentamisen aikaiset paikalliset tärinähaitat voivat kuitenkin olla huomattavia. Tärinää voidaan hallita suunnitteluratkaisujen valinnalla ja asianmukaisella töiden suunnittelulla, ja vaikutusta voidaan tarvittaessa seurata mittaamalla.

Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen

Ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen kohdistuvat vaikutukset syntyvät muutoksista asumisviihtyvyydessä, liikkumisen turvallisuudessa, liikenneyhteyksissä ja saavutettavuudessa, ulkoilu-, harrastus- ja virkistysmahdollisuuksissa, yhteisöllisyydessä ja elämäntavassa, ihmisten toiveissa, huolissa ja peiloissa sekä tulevaisuuden näkymissä. Sosiaalisia vaikutuksia voi ilmetä jo hankkeen suunnittelun aikana sekä tien rakentamisen ja käytön eri vaiheissa.

E18 parantamishankkeessa tehty vaikutusarviointi on tehty asiantuntija-arviona, jossa asukkaiden ja muiden osallisten näkemyksiä tarkasteltiin suhteessa muihin arviointituloksiin. Asiantuntija-analyysin



lähtötietoina olivat väestö-, kartta- ja muut tilastoaineistot, osallisten näkemykset ja tiedot palautteista, mielipiteistä sekä työpajoista ja hankkeen muiden vaikutusarviointien tulokset.

Paikalliset asukkaat ja muut sidosryhmät pitivät tien kehittämistä tärkeänä ja tien parantamista jättämistä tai vähäistä kehittämistä pidettiin huonoimpina vaihtoehtoina. Hankkeella on suuri myönteinen vaikutus asumisviihtyvyyteen ja virkistyskäyttöön liikenteen sujuvuuden ja liikenneturvallisuuden paranemisen sekä liikennemelun vähenemisen myötä. Varsinaisten kehittämisvaihtoehtojen keskinäiset erot ovat asumisviihtyvyyden ja virkistyskäytön näkökulmasta melko pieniä ja ne muodostuvat lähinnä erilaisten liittymäratkaisujen vaikutuksista.

Elinoloihin ja viihtyvyyteen kohdistuvia haittoja voidaan lieventää suunnitteluratkaisuilla, kuten melusteilla ja virkistysalueiden ja -reittien sekä asuinalueiden yhteyksien järjestelyillä. Rakentamisen aikaisia haitallisia vaikutuksia voidaan lieventää mm. selkeillä opasteilla sekä hyvällä tiedottamisella erityisesti lähialueiden asukkaille. Hankkeen aiheuttamia huolia ja epävarmuutta voidaan lieventää tiedottamalla hankkeen jatkosuunnittelusta, päätöksenteosta, rakentamisesta ja vaikutusten seurannasta.

Naantalissa liikennemelulle altistuvien määrä vähenee selvästi melusuojausten ansiosta. Viluluodon asukkaiden mielestä alueella koetaan jo nykyisin häiritsevää liikennemelua ja alueelle toivotaan melusuojausta. Viluluodon asukkaiden meluhaitat kasvavat hieman lisääntyvän liikenteen myötä, mutta melusuojausten johdosta melulle altistuminen vähenee selvästi.

Naantalissa nykytilanteessa heikoksi koettu liikenneturvallisuus ja liikenteen sujuvuus sekä kevyen liikenteen turvallisuus paranevat. Joukkoliikenteen toimintaedellytykset paranevat.

Naantalissa merkittävimmät haitat maisemaan ja kulttuuriympäristöön syntyvät Ruonan yhteystien liittymästä, jolla on vaikutusta maiseman muuttumisen myötä asuinviihtyvyyteen ja virkistykseen.

Luolalanjärven pohjoisosa sijoittuu kehätien välittömään läheisyyteen, joten liikenteen melu voi häiritä koettua luontokokemusta jo nykyisin erityisesti alueen pohjoisosassa. Meluvaikutusten arvioinnin mukaan melutaso kasvaa Luolalanjärven alueella vain vähäisesti, joten muutos nykytilanteeseen on vähäinen. Järvelän eritasoliittymän sijoittuminen Luolalanjärven alueelle voi vähän heikentää luonnossa liikkujien luontokokemusta.

Vaikutukset luonnonympäristöön ja virkistysalueisiin

Maa- ja kallioperä sekä luonnonvarojen käyttö

Hankkeen vaikutukset syntyvät maanrakentamisen, massanvaihtojen ja -siirtojen seurauksena rakentamisen aikana. Vaikutuksiin sisältyvät maa- ja kallioperän muutokset sekä luonnonvarojen saatuus. Hankkeen vaikutuksia on arvioitu maa- ja kiviainesten käytön, läjitysalueiden tarpeen ja hankkeen massatasapainon kannalta.

Mittavien maanrakennustöiden ympäristövaikutusten voidaan arvioida olevan suuria. Hankeen vaikutukset aiheutuvat heikosta massatasapainosta ja ympäristön herkkyydestä. Ylijäämämaiden käytökelpoisuus ratkaisee, ovatko vaikutukset myönteisiä vai kielteisiä. Savikkojen kohdilla pohjanvahvistuksena käytetään yleensä paalulaattaa, jolloin sulfaattimaiden ympäristövaikutukset rajoittuvat saveen ulottuviin paalu- ja paalulaattarakenteisiin.

Haitallisia vaikutuksia voi estää kallioalueiden ennakonäytteenotolla ja lieventää heikkolaatuisten pohjamaiden stabiloinnilla ja siltamaisten rakenteiden käytöllä pehmeikköjen rakentamisessa. Mikäli



hanke toteutetaan pienemmissä osissa, tulee pyrkiä varmistamaan toteutettavan urakkaosan mahdollisimman hyvä massaomavaraisuus.

Pinta- ja pohjavedet

Tien rakentamisen aikana pintavesivaikutuksia syntyy kiintoainesvalumista, jotka aiheuttavat samentumista ja edelleen eliöstöön kohdistuvia vaikutuksia. Maantiehulevesissä pintavesiin kulkeutuu kiintoainetta, kloridia, öljyhiilivetyjä, fosforia ja tyypeä sekä metalleja. Kloridin lukuun ottamatta kuormitus on sitoutuneena kiintoainekseen. Tienrakennus voi muuttaa pohjaveden tasoa ja pohjaveden laadulle aiheutuu riskiä sekä rakentamisen että tien käytön aikana. Vaarallisten aineiden kuljetusonnettomuus aiheuttaa pilaantumisriskin sekä pinta- että pohjavesille.

Naantalissa vesistöihin kohdistuvat tien toiminnan aikaiset vaikutukset on arvioitu vähäisiksi. Tien taseus on kaikkialla niin korkealla, että tulvatilanteessa merivesi ei yllä tielle. Pysyviä vaikutuksia pohjaveden laatuun ja määrään ei ole.

Vesistöihin kohdistuvia vaikutuksia voidaan lieventää rakentamisaikaisten hulevesien hallinnalla, jotta kiintoainekuormitus jäisi mahdollisimman vähäiseksi. Hallintatoimenpiteitä täydennetään seurannalla ja tarkkailulla. Räjähdeiden sisältämä tyyppi pyritään poistamaan mahdollisimman tehokkaasti työmaajärjestelyillä.

Luonnonolot ja luonnon monimuotoisuus

Tiehankeeseen suorat vaikutukset luonnonympäristöön syntyvät rakentamisen johdosta. Tienrakennus voi kohdistua arvokkaaseen luontotyyppiin tai suojelukohteeseen tai hanke voi muuttaa suojeltavan alueen vesitaloutta. Välilliset vaikutukset syntyvät estevaikutuksen tai melun lisääntymisen kautta.

Vaikutukset muodostuvat melutason noususta Luolalanjärven alueella. Tiealueen leventäminen ja rata-alue yhdessä muodostavat estevaikutuksen radan pohjoispuolelta löytyneen liito-oravan mahdolliselle siirtymälle Luolalanjärven suuntaan. Siirtymäreitti sijoittuu asemakaavoitettavan alueen ulkopuolelle. Järvelän eritasoliittymän eteläpuoleiset rampit sijoittuvat nykyistä laajempaan Luolalanjärven puolelle, millä on vaikutuksia luonnonympäristöön. Vanton eritasoliittymäratkaisu, jossa ajorampit ovat ainoastaan Raision suuntaan, säästää pienvesialueen tiealueen pohjoispuolella, jossa elää uhanalaiseksi lintulajiksi luokiteltu Liejukana.

Luontoarvoihin kohdistuvia vaikutuksia voidaan lieventää voimakasta melua aiheuttavien rakentamistoimien ajoittamisella talvikauteen. Rakentamisvaiheessa voidaan liito-oravien siirtymäreitin luontaista puustoa säilyttää ja vahvistaa.

Maisema ja kulttuuriympäristö

Maisemavaikutukset syntyvät suoraan purettavien ja uusien tierakenteiden, siltojen, eritasoliittymien, melusteiden ja rinnakkaisteiden rakentamisesta. Vaikutus voi ilmetä maiseman reunavyöhykkeiden, avointen tilojen tai näkymien muutoksena, Kulttuuriympäristömuutokset syntyvät samoin rakentamistoimista, ja ne voivat ilmetä myös arkeologisten kohteiden häviämisenä.

Toisen ajoradan vaatima tila voimistaa tieympäristön rakennettua luonnetta kauttaaltaan koko suunniteltavalla tiejaksolla. Eritasoliittymien ja melusteiden vaikutus keskittyy avoimiin maisematiloihin.



Järvelän ja Ruonan eritasoliittymien ja ramppien sijoittuminen Luolalanjärven maisemallisesti arvokkaan alueen reunalle muuttaa maisemaa merkittävästi. Melurakenteiden läpinäkyvillä osilla voidaan maisematilan näkymiä säilyttää osittain.

Osalliset

Osallisia asiassa ovat alueen maanomistajat ja kaikki ne, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa sekä ne viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään (MRL 62§). Osallisia ovat:

- Maanomistajat ja rajanaapurit
- Alueen asukkaat, paikalliset yhdistykset ja yritykset
- Naantalin kaupungin asianosaiset toimialat
- Varsinais-Suomen ELY-keskus
- Varsinais-Suomen liitto
- Väylävirasto
- Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
- Puolustusvoimat
- Varsinais-Suomen alueellinen vastuumuseo
- Varsinais-Suomen pelastuslaitos
- Raision kaupunki
- Naantalin Energia Oy
- Caruna Oy
- Fingrid Oy
- DNA Oyj

Asemakaavan toteutus ja ajoitus

Väylävirasto on käynnistänyt keväällä 2021 Turun kehätien (E18, kantatie 40) tiesuunnitelman laatimisen välillä Naantali–Raisio. Tiesuunnitelma valmistuu arvion mukaan loppuvuodesta 2023. Tavoitteena on, että hanke on toteuttamisvalmiudessa noin 2020-luvun puolivälissä.

Asemakaavan toteutus on pääsääntöisesti sidoksissa tiehankeen rakentamiseen lukuun ottamatta Luolalan Noutokadun liiketoimintaan tarkoitettuja kaavatontteja ja satamaraiteen eteläpuolelle syntyvää yleisen pysäköinnin korttelialuetta.

Naantalissa 2.12.2022

Kaisa Äijö
kaupunginarkkitehti

Eeva Rytkölä
kaavoitusinsinööri