

Asemakaava ja asemakaavan muutos, Salo-Halikko -kaksoisraide

Kaupunkikehityslautakunta 28.02.2023 § 31
4148/10.02.03/2022

Valmistelija

Kaavoitusinsinööri Leena Lehtinen, leena.lehtinen@salo.fi, 02 7785108

Kaksoisraidetta koskeva asemakaavatyö on päätetty käynnistää kaupungin omasta aloitteesta. Kaupunginhallitus teki käynnistyspäätöksen 26.9.2022. Kaavatyön vireille tulosta ja osallistumis- ja arviointisuunnitelman valmistumisesta on kuulutettu kaupungin ilmoitustaululla sekä Salon Seudun Sanomissa 10.12.2022. Lisäksi kaava-alueen maanomistajalle ja naapurikiinteistöjen omistajille on tiedotettu kaavatyön käynnistymisestä kirjeitse.

Yhtenä osana Turun tunnin juna -hanketta on Turun ja Salon välisen kaksoisraiteen suunnittelu. Kaupunkien välisellä rataosuudella on parhaillaan käynnissä kolmen erillisen ratasuunnitelman laatiminen. Yksi ratasuunnitelmista laaditaan Salon rautatieaseman ja Hajalan välille. Ratasuunnitelmaan kuuluu nykyisen raiteen viereen, sen eteläpuolelle sijoittuva uusi raide, vaihteet, uuden radan edellyttämät sillat, tunnelit ja muut vastaavat rakenteet sekä tarvittavat tie- ja katuyltyedat.

Rautatieaseman ja Hajalan välisen rataosuuden pituus on noin 10 km, josta puolet sijoittuu asemakaavoitetulle taajama-alueelle. Asemakaavatyön tavoitteena on muuttaa voimassa olevia asemakaavoja siten, että niissä huomioidaan laadittavana oleva ratasuunnitelma ja määritellään kaksoisraiteen vaatima rata-alue. Lisäksi asemakaavoitettua aluetta on ratasuunnitelman vuoksi tarpeen laajentaa vähäisessä määrin. Asemakaavan muutos ja laajennus ovat edellytyksenä ratasuunnitelman hyväksymiselle.

Suunnittelualue sijoittuu Salon keskustan ja Halikon asemanseudun väliin junarataa myötäillen kapeana, noin viisi kilometriä pitkänä kaistaleena. Suunnittelualue on kooltaan noin 24,7 hehtaaria. Tästä noin 2,2 hehtaaria on uutta asemakaavaa.

Suunnittelualueella on voimassa useita eri aikoina hyväksytyjä asemakaavoja. Suurin osa alueesta on osoitettu asemakaavoissa rautatiealueeksi (LR), jonka valtio omistaa. Rata-alueen levennys sijoittuu pääosin yksityisen omistamalle maalle. Levennystarve on osoitettu ratasuunnitelmassa. Nykyisin voimassa olevassa kaavassa rautatiealueen leveys vaihtelee, joten myös kaksoisraiteen aiheuttama levennystarve vaihtelee suunnittelualueen eri osissa. Joissakin kohdin rautatiealuetta on tarpeen leventää vain muutama metri. Enimmillään levennystarve on noin 25 metriä. Suurimmat rautatiealueen levennykset sijoittuvat alueelle, joka on voimassa olevissa kaavoissa maatalous-, puisto- tai lähivirkistysaluetta. Korttelialueilla rautatiealueen levennystarve vaihtelee välillä 3,5 – 9 metriä. Korttelialueiden puolella rautatiealueen levennykselle on tarvetta suunnittelualueen länsiosassa korttelissa, joka sijoittuu Vanhan Turuntien ja Tomanterintien kulmaukseen sekä korttelissa, joka on Vässiläntien ja radan välissä. Suunnittelualueen itäosassa rautatiealuetta on tarpeen leventää korttelialueiden puolelle Prisman ja Retail Parkin kohdalla.

Lähtökohta-aineiston ja tavoitteiden pohjalta laadittiin kaavaluonnos, jonka pääperiaatteet ovat seuraavat:

- Kaksoisraiteen vaatima alue on osoitettu rautatiealueeksi (LR). Rautatiealueelle on merkitty eritasoliittymät maanteiden ja kävelyteiden kanssa sekä Halikonjoen ylittävä silta. Halikon

kirkonkylän kohdalla on osoitettu mahdollisen paikallisjunan seisakealue merkinnällä LR-1.

- Suunnittelualueen länsiosassa sijaitsevan asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueen pohjoisosa on osoitettu ratasuunnitelman mukaisesti rautatiealueeksi. Muilta osin korttelialueen rajausta on korjattu kiinteistön rajojen mukaisesti niin, että vain yksityisen omistama osa on merkitty AL-korttelialueeksi ja kaupungin omistama osa on osoitettu suojaviheralueeksi (EV). Korttelialueen koon pienemisen johdosta tehokkuusluku $e=0.20$ on muutettu tehokkuusluvuksi $e=0.25$.
- Halikon vanhan aseman kohdalla on voimassa olevassa kaavassa leveä varaus rautatiealuetta varten. Kaavaluonnoksessa rautatiealuetta on kavennettu ratasuunnitelman mukaisesti.
- Myös Vanhaa Turuntietä varten on voimassa olevassa kaavassa tarpeettoman leveä tiealuevaraus. Maantien aluevaraus on kavennettu kaavaluonnoksessa vastaamaan tiealueen kiinteistön rajaa. Tien ja rautatiealueen välinen alue on merkitty suojaviheralueeksi.

Esityslistan liitteet

- osallistumis- ja arviointisuunnitelma
- kaavaluonnoskartta (kolme erillistä karttalehteä)
- poistuva asemakaava (kolme erillistä karttalehteä)
- maanomistuskartta

Esittelijä

Vs. Kaupunkikehitysjohtaja

Päätösehdotus

Kaupunkikehityslautakunta päättää asettaa Salo-Halikko -kaksoisraide nimisen kaavaluonnoksen nähtäville MRA 30 §:n mukaisesti 30 vrk:n ajaksi.

Asemakaavan muutos koskee Armfeltin (3) kaupunginosan rautatiealuetta, Pajulan (18) kaupunginosan rautatie- ja puistoaluetta, kauttakulku-, sisääntulo ja ohitustien aluetta sekä osaa korttelista 10, Halikon kirkonseudun rautatie-, lähivirkistys-, maatalous- ja vesialuetta, kauttakulku- tai sisääntulotien aluetta sekä osaa korttelista 240, Halikon asemanseudun rautatie-, lähivirkistys-, maatalous-, liikenne- ja katualuetta, yleisen tien aluetta sekä kortteliä 1029 ja osaa korttelista 1233.

Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella muodostuu Armfeltin (3) kaupunginosan rautatiealuetta, Pajulan (18) kaupunginosan rautatiealuetta ja maantien aluetta, Halikon kirkonseudun rautatie- ja vesialuetta, Halikon asemanseudun rautatie- ja suojaviheraluetta, maantien aluetta sekä kortteli 1029.

Päätös

Kaupunkikehityslautakunta hyväksyi päätösehdotuksen.

Mika Mannervesi ilmoitti olevansa esteellinen asian esittelyssä, koska kuuluu Turun Tunnin juna Oy:n hallitukseen. Mannervesi poistui kokouksesta pykälien 31, 32 ja 33 käsittelyn ajaksi klo 18.57 ja palasi 19.14.

Esittelijänä tämän pykälän kohdalla toimi vs. kaupunkikehitysjohtaja, maankäyttöpalvelujen johtaja Raimo Inkinen.

Tiedoksianto

Maankäyttöpalvelut/ asemakaavoitus