

Salon kaupunki

IoT Campus, asemakaavan muutos

Vastinekooste 14.6.2022

Kaavanlaatijan vastineet 27.4.2021, tark. 31.5.2021 päivätystä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta, 14.6.2021 – 13.7.2021 nähtävillä olleesta kaavaluonnoksesta sekä 20.12.2021 – 12.1.2022 nähtävillä olleesta kaavaehdotuksesta annettuun palautteeseen.

Sisällys

1. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatu palaute	2
1.1 Väylävirasto.....	2
2. Kaavaluonnoksesta saatu palaute	4
2.1. Rakennusvalvonta	4
2.2. Varsinais-Suomen ELY-keskus	4
2.3. Varsinais-Suomen alueellinen vastuumuseo.....	6
2.4. Varsinais-Suomen Pelastuslaitos	6
2.5. Caruna	7
2.6. Lounea.....	8
2.7. Salon kauppakamariosasto	8
2.8. Salon Yrittäjät ry	8
3. Kaavaehdotuksesta saatu palaute	9
3.1. Rakennusvalvonta	9
3.2. Varsinais-Suomen ELY-keskus	9
2.3. Varsinais-Suomen alueellinen vastuumuseo.....	11
2.4. Caruna	11

1. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatu palaute

1.1 Väylävirasto

Väylävirasto on tutustunut asemakaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan ja antaa lausuntonsa rautateiden näkökulmasta. Suunnittelualue sijaitsee noin 900 metriä Salon asemasta luoteeseen. Alue käsittää IoT Park Oy:n omistuksessa olevan tonttialueen sekä IoT Park Oy:n hallinnoiman Meriniityn puiston osan sekä lisäksi Salon kaupungin omistaman tonttialueen Myllyojan kadun ja Meriniitynkadun kulmauksessa. Alueen pohjoispuolella kulkee Kirkkonummi – Turku - rataosa. Asemakaavan tavoitteena on maanomistajan puolelta alueen käyttötarkoituksen muuttaminen monipuolisemmaksi, kerrosluvun tarkistaminen sekä rakennusoikeuden kasvattaminen. Kaupungin tavoitteena on alueen kehittämisen mahdollistaminen lisäselvitysten tulokset huomioon ottaen.

Salo – Turku -radan kaksoisraidevaraus

Väyläviraston linjauksen mukaisesti Salo – Turku -rataosalla tulee pitkällä tähtäimellä varautua yhteen lisäraiteeseen (yhteensä kaksi raidetta). Lisäraidevaraukset ovat pitkän aikavalin varauksia, joiden toteuttamisaikataulu ei ole tiedossa ja joista ei toistaiseksi ole yksityiskohtaisia suunnitelmia. Rautatien läheisyyteen sijoittuvissa yleis- ja asemakaavoissa on turvattava lisäraiteiden toteuttamisedellytykset tulevaisuudessa.

Väylävirasto on laatinut vuonna 2020 ratateknisen suunnitelman Salo – Turku –radan lisäraiteen sijoittumisen ja tilantarpeen selvittämiseksi. Asemakaavan suunnittelualueen kohdalla suunnitelman mukainen lisäraide sijoittuu nykyisen raiteen eteläpuolelle. Lisäraiteen toteuttaminen saattaa siten edellyttää rautatiealueen laajentamista etelään. Lisäraiteen tilantarve ratkeaa sen jatkosuunnittelun yhteydessä. Turun Tunnin Juna Oy jatkaa lisäraiteen suunnittelua laatimalla siitä ratalain mukaisen ratasuunnitelman (Salo – Hajala -kaksoisraiteen ratasuunnitelma). Ratasuunnitelmaa ei voida hyväksyä vastoin lainvoimasta kaavaa (ratalaki 10 §), joten IoT Campuksen asemakaavassa osoitettavat ratkaisut on tarpeen sovittaa yhteen laadittavan ratasuunnitelman kanssa. Turun Tunnin Juna Oy tulee lisätä myös asemakaavamuutoksen osallisiin ja silta tulee pyytää lausunto asemakaavamuutoksesta.

Raideliikenteen melu, runkomelu ja tärinä

Väylävirasto edellyttää, että kaavoitettaessa alueita radan läheisyydessä on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat melu-, runkomelu- ja tärinähaitat. Melun- ja tärinätorjunnassa tulee kiinnittää erityistä huomiota haittojen ennaltaehkäisyyn toimintojen sijoitusratkaisusta päätettäessä. Kaavatyön yhteydessä tulee laatia riittävät selvitykset melun ja tärinän leviämisestä ja osoittaa niiden pohjalta tarvittavat kaavamääräykset haittojen torjumiseksi.

Melun osalta kaavoituksessa on noudatettava Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaisia melun 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 yöaikaan alle 45 dB AF-max). Melualueelle ei tule kaavoittaa melulle herkkää maankäyttöä ilman asianmukaisia selvityksiä ja tarvittavaa melunsuojausta. Runkomelun osalta tulee huomioida VTT:n laatiman esiselvityksen Maaliikenteen aiheuttaman runkomelun arviointi (VTT tiedotteita 2468) suositus runkomelutason raja-arvosta (Lprm) 30/35 dB. Yleensä runkomeluhaitat ulottuvat 60 m (pehmeikkö) - yli 200 m (kallio) etäisyydelle rautatiestä (VTT:n tiedotteita 2468).

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. Tärinälle herkällä maaperällä kuten savikolla tärinä voi ulottua jopa yli 200 metrin päähän radasta. Rautatieliikenteestä johtuvalle tärinälle herkimpiä rakennuksia ovat yleensä puolitoista tai kaksikerroksiset puurakenteiset talot. Tärinäherkkyys riippuu mm. maaperän ja rakennuksen

värähtelyn ominaistajuudesta. Mikäli nämä ovat lähellä toisiaan, voi maaperän värähtely siirtyä ja voimistua rakennuksessa. Tärinähaittojen poistaminen jo rakennetuilta alueilta jälkikäteen on vaikeata, ellei mahdotonta ja korjaustoimenpiteet kalliita.

Tärinän osalta kaavoituksessa tulee huomioida VTT:n selvitys Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksesta (VTT tiedotteita 2278). Suosituksen mukaan 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, tavaratalot, 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 liittyviä suosituksia. Julkaisuja on saatavissa sähköisenä osoitteesta: <https://www.vtt.fi/julkaisut>.

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

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

Vastine:

Turun Tunnin Juna Oy on lisätty asemakaavamuutoksen osallisiin.

Lisäraidevaraukseen mahdollisesti liittyvät kaavamuutokset voidaan tehdä omina erillisinä muutoksinaan. Kaavamuutoksessa ei esitetä lisärakentamista radan suuntaan, alue on jo valmiiksi rakentunut.

Väylä virasto on vastannut Helsinki-Turku nopea junayhteys hankkeesta. Kaavaselostuksessa sivulla 7 on hankkeen YVA selosteuksen melu-, tärinä- ja runkomelukarttasarja-aineistoista kartat koskien Salon keskustan ja Salon IoT Campuksen aluetta. Kartta-aineistojen perusteella alueen rakennetut ja rakennettavat osat eivät kuulu runkomelun ja tärinän riskialueelle. Melun osalta alueen tehdasrakennusten koillispuolella päivänajan keskiäänitaso on 55-60db. Ratamelu ei ulotu tehdasrakennusten länsipuolelle.

Kaava-alue on jo pääosin rakentunutta aluetta, jota olemassa olevat rakennukset rajaavat. Kt 52 suunnittelun yhteydessä tutkittiin maantien 110 aiheuttamaa liikennemelua Salon keskusta-alueen tuntumassa. Vaikka melukartta ei ulotu kaava-alueelle, voidaan kartan perusteella todeta, että maantien puoleiset rakennusmassat rajaavat liikennemelun pois piha-alueilta. IoT Campuksen kohdalla mt 110 ja rakennusten välissä sijaitsee lisäksi mäki-alue, jonka takana kaava-alue vasta sijaitsee. Mt 110 ei ole edes näköetäisyydellä. Kartta asiasta on vastineraportin sivulla 5.

2. Kaavaluonnoksesta saatu palaute

2.1. Rakennusvalvonta

Rakennusvalvonta on tutustunut kaavaluonnokseen ja –selosteeseen. Rakennusvalvonnalla ei ole huomautettavaa luonnoksesta.

2.2. Varsinais-Suomen ELY-keskus

Kaava on alkuvaiheessa eikä toimintoja ja rakennusten sijoittumista ole vielä kuvattu tarkemmin. Kaavamerkintä KTY-1 määräyksineen poikkeaa yleiskaavasta ja maakuntakaavasta, mikä tulee perustella jatkosuunnittelussa.

Kaavatyössä tulee huomioida vaikutukset mm. asumiseen, liikkumiseen, virkistykseen, luontoon, maisemaan ja kulttuuriympäristöön.

On hyvä, että hulevesien hallinta on huomioitu kaavassa. Kaavan vaikutukset ilmastonmuutokseen on hyvä arvioida ja pyrkiä ekologisesti kestäviin ratkaisuihin. Esimerkiksi ilmastonkestävän kaavoituksen työkalun, KILVA:n, avulla voi arvioida maankäytön suunnittelun ratkaisujen ilmastonkestävyyttä.

Liikenne

Asemakaavan koillisreunan rata-alueella on käynnissä Väyläviraston vetämä kaksoisraiteen suunnittelu. Asemakaavoituksen yhteydessä on hyvä varmistua, vaatiiko kaksoisraiteen toteutus rata-alueen leventämistä.

Kaksoisraiteen toteutus edellyttää myös maantien 110 siltojen uusimista rata-alueen yli asemakaava-alueen pohjoispuolella. Alustavien suunnitelmien perusteella jatkossa toteutetaan vain yksi silta eli jalankulku- ja pyörätie toteutetaan ajoradan viereen. Tällä on todennäköisesti jonkin verran vaikutusta jalankulku- ja pyöräteihin myös tiealueen ulkopuolella. Suunnittelun yhteydessä on hyvä pohtia voisiko asemakaava-alueen kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä parantaa tätä yhteyttä käyttäen. Yhteys maantien varren bussipysäkeille on ainakin hyvä turvata.

Kaavaselostuksessa on huomioitu radan aiheuttama melu. Melua syntyy kuitenkin myös maantieltä 110 sekä jonkin verran Meriniityntieltä. Kokonaismelua kannattanee tarkastella, sillä asemakaavassa on osoitettu lähivirkistysalue sekä mahdollisuus myös asumiselle. Tienpitäjä ei vastaa melusuojauksen toteuttamisesta olemassa olevan maantien melualueelle syntyvän maankäytön osalta.

Nykyisten valtakunnallisten, seudullisten että paikallisten linjausten ja strategioiden mukaisesti tulee maankäytön suunnittelussa kiinnittää erityistä huomiota kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteiden parantamiseen ja houkuttelevuuteen erilaisten tavoitteiden saavuttamiseksi.

Alueen saavutettavuus muilla kuin henkilöautolla on hyvä käydä ainakin selostuksessa läpi.

Asemakaavassa tai kaavaselostuksessa ei mainita joukkoliikennesyhteyksistä mitään.

Kaavaselostuksessa mainitaan Meriniityn alueen sisäisen kävelyn ja pyöräilyn verkoston olevan toimiva, mutta yhteydet Salon keskustaan vaativat parannusta. Kävelyn- ja pyöräilyn verkosto on hyvä esittää selostuksessa, ja kävelyn ja pyöräilyn yhteyksien toteuttamisesta ja jäsennyksestä korttelialueella on hyvä antaa ainakin yleismääräyksiä ja asemakaavassa. Yhteyksien esittäminen kartalla auttaa hahmottamaan kävelyn ja pyöräilyn reittejä ja toisaalta suunnittelemaan niitä niin, että ne risteävät autoliikenteen kanssa mahdollisimman vähän.

Asemakaavassa ei ole määrätty pyöräpysäköinnin toteutuksesta autopysäköinnin rinnalla.

Laadukkaalla pyöräpysäköinnillä tuetaan pyöräillen tehtyjen matkojen lisääntymistä. työpaikka-

alueet ovat potentiaalisia pyörämatkojen kohteita ja pyörän pysäköintiaika voi olla useita tunteja. Pyöräpysäköinnin toteutuksesta määrääminen määrällisesti ja laadullisesti asemakaavavaiheessa johtaa todennäköisemmin laadukkaiden pyöräpysäköintipaikkojen toteutukseen ja edelleen siistiin ja jäsentyneeseen pysäköintiin ja toisaalta kulkutapamuutokseen. Vaikka alue on suurilta osin olemassa olevaa, voidaan alueen houkuttelevuutta helposti parantaa laadukkailla pyöräpysäköintipaikoilla ja turvallisilla kävelyn ja pyöräilyn yhteyksillä.

Ohjeita ja esimerkkejä pyöräpysäköintivelvoitteen määrittämiseksi määrällisesti ja laadullisesti löytyy mm. Väyläviraston ohjeita 18/2020: Pyöräliikenteen suunnittelu, s.194 (https://julkaisut.vayla.fi/pdf11/vo_2020-18_pyoraliikenteen_suunnittelu_web.pdf) tai pyöräliikenteen suunnitteluohjeesta: <https://pyoraliikenne.fi/pyorapysakoinin-suunnitteluohje/#pysakointitarpeen-maarittely> . Suuntaa antavana esimerkkinä voi tarkastella vaikka Turun kaupungin pysäköinnin mitoitusohjetta: https://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files/pysakoinnin_mitoitusohje_2021.pdf .

Lausunto on laadittu yhteistyössä ELY-keskuksen Liikenne- ja infrastruktuuri –vastuualueen kanssa.

Vastine:

Kaava-alue on jo pääosin rakennettua aluetta. Olemassa olevat rakennukset muodostavat toisiinsa liittyvän kokonaisuuden, jota ei ole tarpeen erotella toisistaan kaavamerkinnöin. Kaava antaa pääasiassa mahdollisuuden rakennuskannan uudiskäytölle ja uudistamiselle. Rakentamismahdollisuuden yksilöiminen kaavan lounaisosan rakentamattomalla alueella hankaloittaisi alueen tulevaisuuden kehittymismahdollisuuksia. Toiminnot tulevat joka tapauksessa liittymään jo olemassa olevaan rakenteeseen.

Myllyojankadun ja Meriniitynkadun kulmauksen tontilla kerrosluvuksi merkitään III. Tämä vastaa Meriniityn alueen yleistä rakentamisen kerroslukua.

Kaavan selostukseen kohtaan 4.3.1 on lisätty perustelut maakuntakaavasta ja yleiskaavasta poikkeamiselle. Kaavan vaikutukset on lisätty kohtiin 5.3.1(vaikutukset rakennettuun ympäristöön) ja 5.3.2 (vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön).

Lisäraidevaraukseen liittyvät kaavamutokset voidaan tehdä omina erillisinä muutoksinaan. Tällä kaavamuutosalueella alue on jo rakentunutta rautatien suuntaan eikä kaavassa esitetä lisärakentamista radan suuntaan.

Liikennemelua ei ole erikseen tutkittu kaavahankkeen yhteydessä. Kaava-alue on jo pääosin rakentunutta aluetta, jota olemassa olevat rakennukset rajaavat. Kt 52 suunnittelun yhteydessä tutkittiin maantien 110 aiheuttamaa liikennemelua Salon keskusta-alueen tuntumassa. Vaikka melukartta ei ulotu kaava-alueelle, voidaan kartan perusteella todeta, että maantien puoleiset rakennusmassat rajaavat liikennemelun pois piha-alueilta. IoT Campuksen kohdalla mt 110 ja rakennusten välissä sijaitsee lisäksi mäki-alue, jonka takana kaava-alue vasta sijaitsee. Mt 110 ei ole edes näköetäisyydellä.



Kuva ennustetilanteesta 2040 ilman meluväljejä.

Selostuksen sivulle 5 on täydennetty alueen joukkoliikenneyhteydet ja sivulle 6 on lisätty karttakuva kevyenliikenteen verkostosta.

Asemakaavan muutosalue ei ulotu maantielle 110. Yhteydet bussipysäkeille voidaan ratkaista tämän kaavahankkeen ulkopuolella. Tulevaisuuden tarpeet tulee ottaa huomioon, mutta voidaan todeta, että maantietä 110 ei käytä yksikään bussiyhtiö tällä hetkellä.

Kaavamääräyksiin on lisätty määräys pyöräpysäköinnistä.

2.3. Varsinais-Suomen alueellinen vastuumuseo

Kaava-alueen länsiosassa sijaitseva kiinteä muinaisjäänös, rautakautinen kalmistoalue Meriniitty (muinaisjäänösrekisteritunnus 734010017), on asianmukaisesti huomioitu kaava-aineistossa, joten alueellisella vastuumuseolla ei ole asiaan huomautettavaa arkeologisen kulttuuriperinnön osalta.

Jatkosuunnittelun yhteydessä tulee arvioida kaavaratkaisun vaikutukset kulttuuriympäristöön. kaavaa tulee tarkentaa siten, että valtakunnallisesti arvokkaan maisema-alueen ja RKY-alueen arvot eivät heikkene vaan kaava-alue muodostaa luontevan reunan avoimelle maisemalle. Viisikerroksinen rakentaminen kaava-alueen länsiosassa peltoalueen reunalla, Joensuun kartanon läheisyydessä ei ole mahdollista, ja tämä tulee huomioida KTY-1 alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Alueellisella vastuumuseolla ei ole omalta toimialaltaan muuta huomautettavaa asiaan.

Vastine:

Myllyojankadun ja Meriniitynkadun kulmauksen tontilla kerrosluvuksi merkitään III. Tämä vastaa Meriniityn alueen yleistä rakentamisen kerroslukua.

2.4. Varsinais-Suomen Pelastuslaitos

Sammutus- ja pelastustyön mahdollisuudet tulee turvata kaavamuutosalueella sekä kaavamuutosalueen vieressä Orion Oyj:n kiinteistöllä. uusien pelastusteiden suunnittelu ja olemassa olevien pelastusteiden muutokset tulee hallita kokonaisuutena kaavamuutosalue ja Orion Oyj:n kiinteistö huomioiden. Sisääntuloväylillä tulisi olla alueopasteet, joihin on merkitty mm.

alueen rakennukset osoitteineen ja alueen kulkuväylät sekä pelastustiet. Alueopasteet voivat nopeuttaa avun saapumista paikalle.

Kaavamuutoksen eräänä tavoitteena on alueen käyttötarkoituksen muuttaminen monipuolisemmaksi sallien m. toimistorakennuksia, koulutus- ja palvelutiloja ja palveluasumista. Uudisrakentamisessa ja tilamuutoksissa (käyttötarkoituksen muutokset) tulee huomioida, että YMA 848/2017 rakennusten paloturvallisuudesta, 5§ mukaan rakennukseen, jossa on asuntoja, majoitustiloja, hoitolaitostiloja tai kokoontumis- ja liiketiloja, ei saa lähtökohtaisesti sijoittaa palo- tai räjähdysvaarallista tilaa.

Joensuunkadun liittymäalue kaavoitetaan Nakolankaduksi. Jos liittymän yhteydessä olevien kiinteistöjen osoite muuttuu, edellyttää se mm. kiinteistöjen osoitmerkintöjen päivittämistä sekä osoitetietojen päivytystä tarpeellisille tahoille sekä osoitetiedon päivittäminen kiinteistöjen pelastussuunnitelmiin ja muuhun kiinteistöihin liittyvään dokumentaatioon.

Vastine:

Lausunnossa esitetyt asiat huomioidaan rakennuslupavaiheessa.

2.5. Caruna

Nykyinen sähkönjakeluverkko

Kaava-alueella on Caruna Oy:n sähkönjakeluverkkoa oheisen liitteen 1 mukaisesti. Sinisellä viivalla on esitetty 20 kV johdot ja 0,4 kV johdot vihreällä. Ilmajohdot on esitetty yhtenäisellä ja maakaapelit katkoviivalla.



Vaikutukset sähköjakeluun

Kaavamuutoksen vaikutukset sähköjakeluun jäävät vähäisiksi.

Siirtokustannusten jako

Mahdolliset tarvittavat johtosiirrot tehdään Carunan toimesta ja siirtokustannuksista vastaa siirron tilaaja. Johtojen siirto edellyttää, että niille järjestyy uusi pysyvä sijainti.

Muuta huomautettavaa

Meillä ei ole muuta huomautettavaa kaavaluonnoksesta. Toivomme saavamme mahdollisuuden antaa lausunto vielä ehdotusvaiheessa.

2.6. Lounea

Ei lausuttavaa

2.7. Salon kauppakamariosasto

Kauppakamariosasto haluaa nostaa esille mm. seuraavia näkökohtia:

- *Vastaava kaavoitusjoustavuus tulisi olla toimintatapa laajemminkin koko Meriniityn ka kaupungin alueella*
- *IoT Campuksen tilanne osoittaa miten erilaisessa toimintaympäristössä yritykset tänä päivänä toimivat kuin kaavoituksen laatimisvaiheessa 20 vuotta sitten.*
- *20 vuotta sitten laadittu asemakaava tulee uusia, se ei vastaa nykypäivän-, saaticka tulevia vaatimuksia.*

Salon kauppakamariosasto kannattaa Salon IoT Campus alueen asemakaavamuutosta

2.8. Salon Yrittäjät ry

Ei huomautettavaa

3. Kaavaehdotuksesta saatu palaute

3.1. Rakennusvalvonta

Kaupunginhallitus pyytää rakennusvalvonnan lausuntoa IoT Campuksen asemakaavan muutoksesta. Kaava on ehdotusvaiheessa. Rakennusvalvonta on tutustunut luonnoksen jälkeen tehtyihin muutoksiin, kaavakarttaan ja -selostukseen.

Merkitään tiedoksi

3.2. Varsinais-Suomen ELY-keskus

Lausunto koskee 18.10.2021 päivättyä kaavakarttaa ja selostusta. ELY-keskus lausui kaavan valmisteluaineistosta 24.6.2021.

ELY-keskuksen kannanotot

Kaavaratkaisu

ELY-keskus lausui kaavaluonnoksesta mm: "Kaava on alkuvaiheessa eikä toimintoja ja rakennusten sijoittumista ole vielä kuvattu tarkemmin. Kaavamerkintä KTY-1 määräyksineen poikkeaa yleiskaavasta ja maakuntakaavasta, mikä tulee perustella jatkosuunnittelussa. Kaavatyössä tulee huomioida vaikutukset mm. asumiseen, liikkumiseen, virkistykseen, luontoon, maisemaan ja kulttuuriympäristöön."

Näkymät valtakunnallisesti arvokkaalle maisema-alueelle on huomioitu kaavaehdotuksessa muuttamalla kerroskorkeus suunnittelualueen lounaisosassa viidestä kolmeen.

Kaavasunnitelma on edelleen epätarkka ja siksi kaavan monia vaikutuksia on vaikea arvioida. Kaavassa ei ole määritelty rakennusaloja. Ilmeisesti on tarkoitus hyödyntää olemassa olevia rakennuksia, mikä ilmaston ja kiertotalouden kannalta on hyvä asia. Kaava kuitenkin mahdollistaa yhtä lailla nykyisten rakennusten purkamisen kuin säilyttämisen. Tulevista rakennusmassoista ja niiden sijoittumisesta ei siten ole tietoa, ei myöskään alueen sisäisistä kulkureiteistä, toiminnoista, piha-alueista eikä kasvillisuudesta.

Maisemavaikutusten arvioinnin riittävyys on vielä syytä kaavassa varmistaa. Kaavalla on vaikutusta myös viereiseen virkistysalueeseen, erityisesti kaava-alueen vieressä kulkevan virkistysreitit viihtyisyyteen. Jotta vaikutuksia maisemaan ja virkistykseen voidaan paremmin arvioida ja huomioida, on kaavaa syytä tarkentaa ja ohjata rakentamista riittävästi kaavamääräyksillä.

Selostuksessa kerrotaan, että palveluasumista on tarkoitus sijoittaa alueen eteläosassa sijaitsevaan rakennukseen. Koska kaava mahdollistaa teollisuusrakentamista, on kaavaan syytä rajata alue, jolla asuminen sallitaan. Rakennusten sijoittuminen vaikuttaa myös ulkotilojen meluisuuteen.

Vaikka kaava-alueen vieressä onkin virkistysaluetta, kuten kaavaselostuksessa huomautetaan, on myös kaava-alueelle varattava riittävät alueet pihatoiminnoille ja virkistykseen.

Suunnittelualueella on puustoa hyvin vähän. Ehdotukseen sisältyy niukasti virkistysaluetta ja istutettavaa aluetta on ehdotuksessa ainoastaan kaista kaava-alueen eteläreunassa. Puusto pehmentää rakentamisen maisemallista vaikutusta maisema-alueen ja virkistysalueen suuntaan, parantaa suunnittelualueen pienilmastoa ja lisää asumisen viihtyisyyttä.

Hulevesien käsittely on huomioitu kaavaehdotuksessa ja siitä on annettu määräys, jonka mukaan mm. ”Muodostuvien hulevesien määrää tulee vähentää esimerkiksi käyttämällä yhtenäisiä istutusalueita ja pysäköintialueilla mahdollisimman paljon läpäiseviä pintamateriaaleja”, ja viivytyspainanteille, altaille ja säiliöille on annettu mitoitus. Hulevesien käsittelyssä tulee ensisijaisesti suosia luonnonmukaista imeyttämistä ja säiliöratkaisuihin on turvaututtava vain erityistapauksissa. Kaavaan kannattaa suunnitella riittävän suuret luonnonmukaiset hulevesien imeytysalueet ja vedenjohtamisreitit. Puusto tehostaa merkittävästi imeyttämistä ja haihduntaa.

Kaavaehdotuksen ilmastovaikutuksia on arvioitu ja todettu, että sijaintinsa vuoksi kaava voidaan toteuttaa ilmastokestävästi.

Liikenne

Luonnosvaiheessa ELY-keskus suositteli tarkastelemaan raideliikenteen ja maantien 110 sekä Meriniityntien aiheuttamaa kokonaisuutta. Tätä kokonaisuutta tarkastelua ei ole tehty ja ei voida varmistua, tarvitaanko kaava-alueelle melusuojuuksia turvallisen ja viihtyisän ympäristön takaamiseksi kaavan mahdollistaman asumisen ja virkistymisen alueilla. ELY-keskus muistuttaa, että tienpitäjä ei vastaa melusuojuuksen toteuttamisesta olemassa olevan maantien melualueelle syntyvän maankäytön osalta.

Kaavassa ei ole osoitettu suunnittelualueen sisäisiä liikennejärjestelyitä, mm. jalankulku- ja pyöräilyväyliä tai ajoyhteyksiä. Tämä tarkastelu olisi hyvä tehdä, jotta liikkuminen alueella hahmottuu selkeämmin.

ELY-keskus pitää hyvänä, että asemakaavan on lisätty pyöräpysäköinnin toteutusvelvoite. Velvoitetta olisi vielä hyvä tarkentaa, jotta pyöräpysäköintipaikat toteutuvat laadukkaina ja turvallisina ja kaikki pyöräpysäköintipaikat varustetaan runkolukittavalla pyörätelineellä.

Kaava-aineisto olisi yleisesti hyvä päivittää kevyen liikenteen termin osalta kävelyksi/jalankulkuksi ja pyöräilyksi. Kevyen liikenteen termi ei ole enää uusimpien ohjeistuksien mukainen ja on siten vanhentunut ilmaisu.

Lausunto on laadittu yhteistyössä ELY-keskuksen Liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualueen ja vesiyksikön kanssa.

Vastine:

ELY-keskus toteaa lausunnossaan, että kaava on epätarkka eikä kaavassa ole määritetty rakennusaloja. Tontti koostuu olemassa olevista toisiinsa kiinni rakennetuista rakennusmassoista. Rakennusten erottaminen rakennusaloiksi ei ole tarkoituksenmukaista, lisäksi yhtenäinen rakennusala tontilla vastaa Meriniityn alueella käytettyä merkintätapaa. On syytä ottaa huomioon, että pääosa alueesta on jo rakentunutta aluetta. Suurin osa alueen rakennuksista on rakennettu vuosien 1987-2001 välisenä aikana. Rakennukset ovat hyväkuntoisia ja elinkaarta on jäljellä vielä vuosikymmeniä.

Lausunnossa esille tuodun mukaisesti palveluasumin mahdollistava alueen osa on kuitenkin lisätty kaavakartalle.

Kaavan vaikutukset viereiseen virkistysalueeseen ja maisemaan jäävät vähäisiksi, koska kaava-alue koostuu pääasiallisesti jo rakentuneista entisistä Nokian tuotanto- ja toimistorakennuksista. Suhteessa maisemaan kaavalla ei ole oleellista merkitystä. Myöskään alueellisella vastuumuseolla ei ole huomautettavaa kaavaehdotukseen maiseman osalta.

Kokonaismelutarkastelua ei ole suoritettu, mutta melu on huomioitu kaavakartan yleisissä määräyksissä: Rakennusten rakenteiden tulee täyttää ääneneristävyysvaatimukset siten, etteivät liike- ja toimistohuoneistojen, majoitushuoneiden ja kokoontumistilojen melutasojen ohjearvot ylity. Rakennusten suunnittelussa on otettava huomioon mahdolliset raide- ja tieliikenteen aiheuttamat värinähaitat.

Selostukseen kevyen liikenteen termi on päivitetty jalankulukuksi ja pyöräilyksi.

Lausunnossa esitettyjen asioiden osalta kaavakarttaa on täydennetty seuraavasti:

- palveluasumisen mahdollistava alueen osa on lisätty kaavakartalle.
- kaavaan on lisätty vaatimus palveluasumisen oleskelualueista: Korttelialueelle tulee rakentaa palveluasumiselle melulta suojattua asukkaiden oleskelualueita vähimmäiskooltaan 300m²/ palveluyksikkö.
- palveluasumisen mahdollistavien rakennusosien väliin on osoitettu istutettavat alueen osat.
- ajoyhteys Nakolankadulta pääsisäänkäynnille on lisätty kaavakarttaan.
- yleisiin määräyksiin on lisätty mainita polkupyörien pysäköintipaikkojen runkolukituksesta.

2.3. Varsinais-Suomen alueellinen vastuumuseo

Salon kaupunki on pyytänyt Varsinais-Suomen alueellisen vastuumuseon lausuntoa 18.10.2021 päivätystä asemakaavan muutosehdotuksesta, joka koskee Meriniityn (4) kaupunginosan korttelin 20 tontteja 11 ja 12 sekä puistoaluetta. Noin 17 hehtaarin kokoinen suunnittelualue sijaitsee Salon keskustan välittömässä läheisyydessä rautatiealueen länsipuolella ja koostuu pääasiassa Nokian matkapuhelintehtaan aikaisista tuotanto- ja toimistorakennuksista ja niitä ympäröivistä asfaltoiduista piha-alueista. Pohjoisosassa alue rajautuu Meriniitynpuiston lähivirkistysalueeseen. Kaava-alue rajautuu Halikonjokilaakson viljelymaiseman valtakunnallisesti arvokkaaseen maisema-alueeseen ja Joensuun kartanon RKY-alueeseen.

Alueellinen vastuumuseo on luonnosvaiheessa todennut, että viisikerroksinen rakentaminen ei sovellu avoimen maiseman reunalle valtakunnallisesti arvokkaan maisema-alueen rajalle. Ehdotusvaiheessa kaava-alueen läntisimmän osan kerrosala on laskettu kolmeen, mikä vastineiden mukaan vastaa Meriniityn alueen yleistä rakentamisen kerroslukua. Alueellisella vastuumuseolla ei ole kaavaehdotukseen huomautettavaa maiseman, rakennetun kulttuuriympäristön eikä arkeologisen kulttuuriperinnön osalta.

Merkitään tiedoksi.

2.4. Caruna

Kaava-alueella on Caruna Oy:n sähkönjakeluverkkoa oheisen liitteen 1 mukaisesti. Punaisella viivalla on esitetty 110 kV johdot, sinisellä viivalla on esitetty 20 kV johdot ja 0,4 kV johdot vihreällä. Ilmajohdot on esitetty yhtenäisellä viivalla ja maa-kaapelit katkoviivalla. Violetit neliöt ovat muuntamoita (A=asiakkaan omistama).

Kaava-alueen reunalla on sähköasema NAKOLA, ja kaava-alueella kulkee 110 kV voimajohto MRN-NKL. Kaavassa on käytetty ympäristöministeriön asetuksen mukaista merkintää nro 154 (johtoa varten varattu alueen osa).

Johtoalueelle ei saa sijoittaa ilman voimajohtojen omistajan lupaa maanpäällisiä tai maanalaisia rakennuksia tai rakennelmia. Istutuksien korkeus on oltava rajoitettu koko kasvukauden aikana maksimissaan kahteen (2) metriin.

Voimajohtoalueella tai sen läheisyyteen sijoittuvasta rakentamisesta tulee aina pyytää Carunalta erillinen risteämälausunto. Risteämä voi olla rakennelma, rakennus, tie tai katu, joka sijoittuu voimajohdon läheisyyteen. Risteämälausunto tulee pyytää, vaikka suunnitelma olisi jo osoitettu kaavassa. Risteämälausunnossa esitetään annettua kaavalausuntoa yksityiskohtaisemmin ne seikat ja turvallisuusnäkökohdat, jotka hankkeen suunnittelijan ja toteuttajan tulee voimajohdon kannalta ottaa huomioon.

Risteämälausuntopyynnön voi lähettää osoitteeseen alueverkko@caruna.fi.

Vaikutukset sähköjakeluun

Asemakaavan tavoitteena on alueen käyttötarkoituksen muuttaminen monipuolisemmaksi. Kaavamuutoksen vaikutukset sähköjakeluun jäävät vähäisiksi.

Siirtokustannusten jako

Mahdolliset tarvittavat johtosiirrot tehdään Carunan toimesta ja siirtokustannuksista vastaa siirron tilaaja. Johtojen siirto edellyttää, että niille järjestyy uusi pysyvä sijainti.

Muuta huomautettavaa

Meillä ei ole muuta huomautettavaa ko. ehdotuksesta. Toivomme saada tietoomme, kun kaava on hyväksytty.

Merkitään tiedoksi.