

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	734 Salo	Täyttämispvm	22.11.2023
Kaavan nimi	Oikorata Salon kaupunkialueella		
Hyväksymispvm		Ehdotuspvm	
Hyväksyjä		Vireilletulosta ilm. pvm	17.05.2022
Hyväksymispykälä		Kunnan kaavatunnus	
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	22,4393	Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]	0,0000
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]	22,4393

Ranta-asemakaava	Rantaviivan pituus [km]	
Rakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset
Lomarakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	22,9986	102,5	29532	0,13	0,0000	-2809
A yhteensä	2,3937	10,4	6435	0,27	0,1500	-1022
P yhteensä						
Y yhteensä	4,4015	19,1	22567	0,51	-0,2996	-2257
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	7,6894	33,4	380	0,00	-0,2569	320
R yhteensä						
L yhteensä	8,3951	36,5	150	0,00	0,4404	150
E yhteensä	0,0000		0		-0,0339	0
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä	0,1189	0,5	0		0,0000	0

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä					

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m ²]	[lkm +/-]	[k-m ² +/-]

Yhteensä	27	3309	27	3309
-----------------	-----------	-------------	-----------	-------------

Alamerkinnt

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	22,9986	102,5	29532	0,13	0,0000	-2809
A yhteensä	2,3937	10,4	6435	0,27	0,1500	-1022
A	0,3155	13,2	465	0,15	0,3155	465
AR	0,0000		0		-0,3395	-1580
AO	2,0782	86,8	5970	0,29	0,1740	93
P yhteensä						
Y yhteensä	4,4015	19,1	22567	0,51	-0,2996	-2257
Y	0,8269	18,8	8269	1,00	-0,1763	-1763
YO	3,5746	81,2	14298	0,40	-0,1233	-494
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	7,6894	33,4	380	0,00	-0,2569	320
VP	4,0406	52,5	260	0,01	-0,0325	260
VL	1,5982	20,8	120	0,01	0,0000	60
VU	2,0506	26,7	0		-0,2244	0
R yhteensä						
L yhteensä	8,3951	36,5	150	0,00	0,4404	150
Kadut	3,8400	45,7			1,5607	0
Katuauk./torit	0,0000		0		-0,0405	0
Kev.liik.kadut	0,0000		0		-0,0868	0
LT	0,0000		0		-1,2588	0
LR	4,5551	54,3	150	0,00	0,2658	150
E yhteensä	0,0000		0		-0,0339	0
EV	0,0000		0		-0,0339	0
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä	0,1189	0,5	0		0,0000	0
W	0,1189	100,0	0		0,0000	0

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m ²]	[lkm +/-]	[k-m ² +/-]

Yhteensä	27	3309	27	3309
Asemakaava	27	3309	27	3309
Ei-asemakaava				

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (oas)

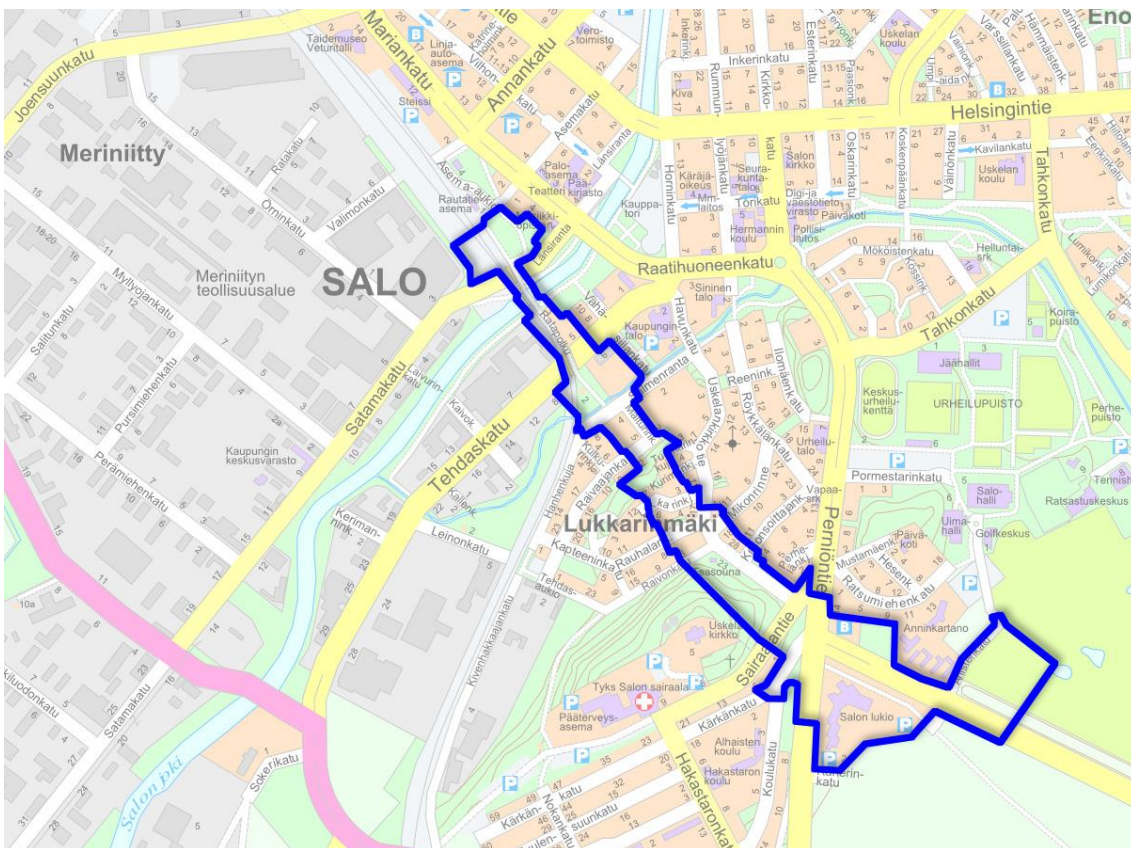
Asemakaavan muutos, oikorata Salon kaupunkialueella

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa kerrotaan kaavatyön lähtökohdista ja tavoitteista, kaavan vaikutusten arvioinnista, kaavoitusprosessin kulusta sekä siitä, missä vaiheessa ja millä tavoin osalliset voivat vaikuttaa kaavan suunnitteluun. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa korjataan ja täydennetään kaavoitusprosessin aikana tarpeen mukaan.

Suunnittelualue

Asemakaavan muutosalue alkaa luoteesta rautatieaseman vierestä, jatkuu pitkänomaisena Lukkarinmäen kautta kaakkoon aina Kiskontien alkuun ja golfkentän länsiosaan. Muutosalue koostuu mm. rautatieaseman eteläpuolisesta rata-alueesta, Ratapolun linjasta sekä Salonjoen eteläpuolisista asuin-, puisto-, katu- ja tiealueista. Aluerajauksessa on huomioitu ns. Espoo-Salo-oikoratahankkeen yleissuunnitelma ja tarkempi ratasuunnitelma niiltä osin, kuin suunnitelmat on tarpeen asemakaava-muutoksella käsitellä.

Kaavamuutosalueen pinta-ala on noin 23,0 ha, ja sen likimääräinen rajaus on esitetty alla olevassa kuvassa.



Kuva 1. Asemakaavamuutosalueen likimääräinen rajaus kaupungin osoitekartalla.

Aloite

Asemakaavan muutos sisältyy kaupunginhallituksen 7.2.2022 hyväksymään kaavoituskatsaukseen vuodelle 2022. Asemakaavatyö otettiin mukaan kaavoituskatsaukseen kaupungin omasta aloitteesta.

Tavoitteet

Tavoitteena on muuttaa asemakaavaa Salon keskusta-alueella siten, että siinä huomioidaan Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelma sekä laadittavana oleva ratasuunnitelma. Asemakaavassa on tarpeen määritellä oikoradan vaatima rata-alue, katu- ja kevyen liikenteen järjestelyt sekä ympäröivä maankäyttö alueen suojelunäkökohdat huomioiden. Asemakaavamuutokset Salon kaupunkialueella ovat edellytyksenä Espoo-Salo oikoradan ratasuunnitelman hyväksymiselle.

Lähtötiedot



Kuva 2. Ilmakuva alueesta. Asemakaavamuutoksen rajausta punaisella. Ortokuva: Maanmittauslaitos, 2/2022.

Kaavamuutosalue kattaa rautatieaseman eteläpuolisia alueita jatkuen pitkänomaisena Lukkarinmäen kautta ja Uskelan kirkon itäpuolelta etelään ja kaakkoon Kiskontielle ja golfkentän länsiosaan asti. Keskustan, eli joen pohjoispuolella suunnittelualue koostuu ratapihasta ja Asemapuistosta. Joen eteläpuolella Lukkarinmäellä ympäristö on pääasiassa pienimittakaavaista asuinalueita. Uskelan kirkon itäpuolella suunnittelualue koostuu puistoista sekä kaduista ja yleisistä teistä. Kaava-alueen kaakkoisosassa, Perniöntien itäpuolella, maisema avautuu reilummin idän ja etelän suuntiin.

Kaavamuutosalue kuuluu osittain kahteen RKY-alueeseen (valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö), *'Salon rautieasemansetu ja vanha kauppamiljö'* sekä *'Uskelan kirkonmäki ja Lukkarinmäen esikaupunkiasutus'*.

Selvitykset

Suunnittelussa hyödynnetään ESA-ratahankkeen yleissuunnittelun sekä Turun Tunnin Juna-hankkeen aikana laadittuja selvityksiä. Muita selvityksiä laaditaan tarpeen mukaan.

Kaavatilanne

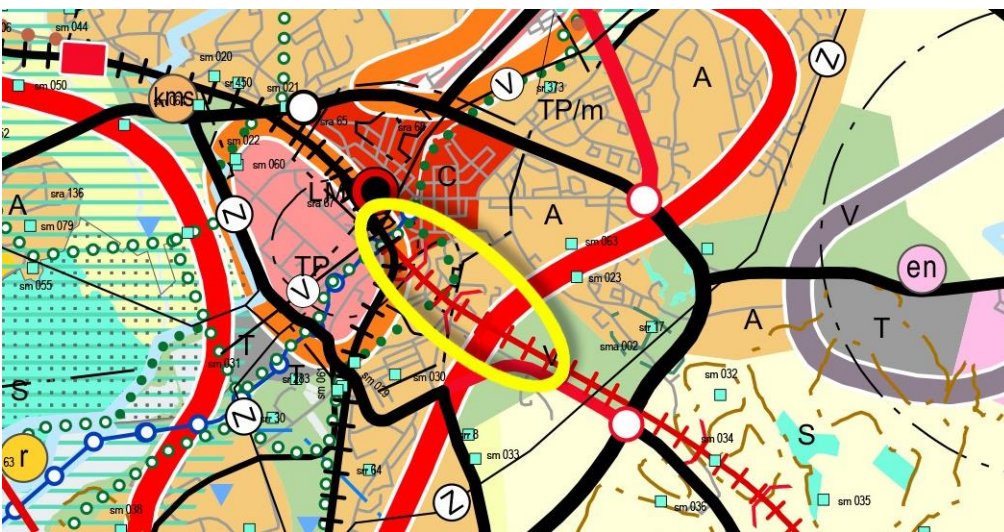
Maakuntakaava. Salon kuuluu Varsinais-Suomen maakuntaan, ja Salon alueella on voimassa seuraavat maakunta- tai vaihemaakuntakaavat:

- Salon seudun maakuntakaava (vahvistettu ympäristöministeriössä 12.11.2008).
- Tuulivoimavaihemaakuntakaava (vahvistettu ympäristöministeriössä 9.9.2014). Salo kuuluu vaihemaakuntakaavan alueeseen, mutta kaavassa ei ole esitetty Salon keskustan alueelle toimintoja tai aluevarauksia. Lähin merkintä on keskustan itäpuolella Helsingintien varressa oleva energihuollon kohde (en 402).
- Taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaava (hyväksytty maakuntavaltuustossa 11.6.2018).
- Luonnonarvojen ja -varojen vaihemaakuntakaava (hyv. 14.6.2021).

Edellä mainituissa kaavoissa suunnittelualueelle on osoitettu tai alue kuuluu:

- keskustatoimintojen alue (C, punainen)
- taajamatoimintojen alue (A, vaalean ruskea)
- virkistysalue (V, vihreä)
- oikoratavaraus (uusi rautatie, punainen viiva poikkiviivoin), osittain tunnelissa
- kaupunkikehittämisen kohdealue (paksu punainen viiva)
- rakennetun ympäristön suojelualue (musta pistekatkoviiva)
- suoja- tai konsultointivyöhyke (musta pistekatkoviiva)
- ulkoilureitti (vihreä palloviiva)
- ohjeellinen ulkoilureitti (vihreävalkoinen palloviiva), Salonjoen rannassa
- veneväylä (sinivalkoinen palloviiva), Salonjoki
- vesijohto (musta viiva ja 'v')
- työpaikkatoimintojen alue (TP, vaalean punainen), vähäisissä määrin
- vähittäiskaupan kehittämisen kohdealue (paksu oranssi viiva), vähäisissä määrin

Maakuntakaavojen yhdistelmä on esitetty seuraavassa kuvassa.



Kuva 3. Ote maakuntakaavojen yhdistelmästä. Suunnittelualueen sijainti keltaisella ellipsillä.

Yleiskaava. Suunnittelualueella on voimassa kaksi yleiskaavaa:

- oikeusvaikutteinen Salon Yleiskaava 2020 (voimaan 13.5.2009)

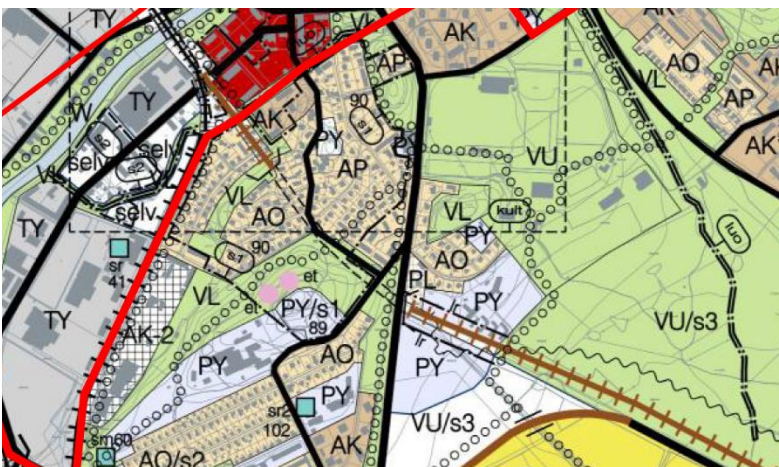
- oikeusvaikutteinen Salon keskustan osayleiskaava 2035 (voimaan 10.9.2016)

Ensimmäisessä, vanhemmassa kaavassa suunnittelualueelle on osoitettu seuraavia aluevarauksia tai toimintoja:

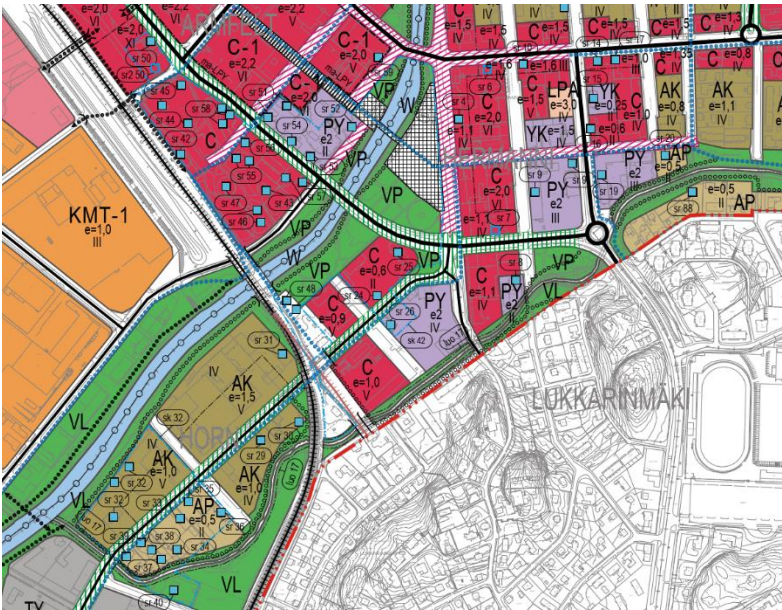
- kerrostalo-, pientalo, ja erillispientalovaltaisia asuntoalueita (AK, AP, AO)
- lähivirkistysalueita (VL) sekä urheilu- ja virkistyspalvelujen aluetta, jolla maisema säilytetään avoimena (VU/s3)
- julkisten palvelujen ja hallinnon aluetta (PY)
- lähipalvelujen aluetta (PL)
- valtakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristöalue (osa-aluevaraus, s-1 / 90)
- päärata (uusi, ruskea viiva poikkiviivoin), osittain tunnelissa
- pääulkoilureittejä tai kevyen liikenteen reittejä

Jälkimmäisessä, uudemmassa kaavassa suunnittelualueelle on osoitettu:

- keskustatoimintojen aluetta (C)
- puistoa (VP) ja lähivirkistysaluetta (VL)
- vesialuetta (W)
- uusi rautatieyhteys (ESA-rata) (ruskea viiva poikkiviivoin)
- kadut ja rautatie on pääsääntöisesti esitetty valkoisina aluevarauksina, ja kaavamuutosalueella Tehdaskatu on esitetty bulevardikaduksi (vihreä vinoviivitus)
- alueen kautta kulkee pyöräilyn pääreittejä (sininen palloviiva) sekä ulkoilureittejä (musta ympyräviiva)
- rautatieaseman alue, joen vartta ja rautatien kaarteeseen itäpuolelta kuuluu rakennus- tai kulttuurihistoriallisesti tai kaupunkikuvan kannalta arvokkaaseen alueeseen ('sk 42' ja vaalean sininen pistekatkoviiva)
- kaavamuutosalueella on useita rakennus- tai kulttuurihistoriallisin tai maisemallisin perustein suojeltavia rakennuksia ('sr __' ja vaalean sininen neliö).



Kuva 4. Ote Salon Yleiskaava 2020:sta, joka on voimassa vain paksun punaisen viivan kaakkois–eteläpuolella. Ei mitta-kaavassa.

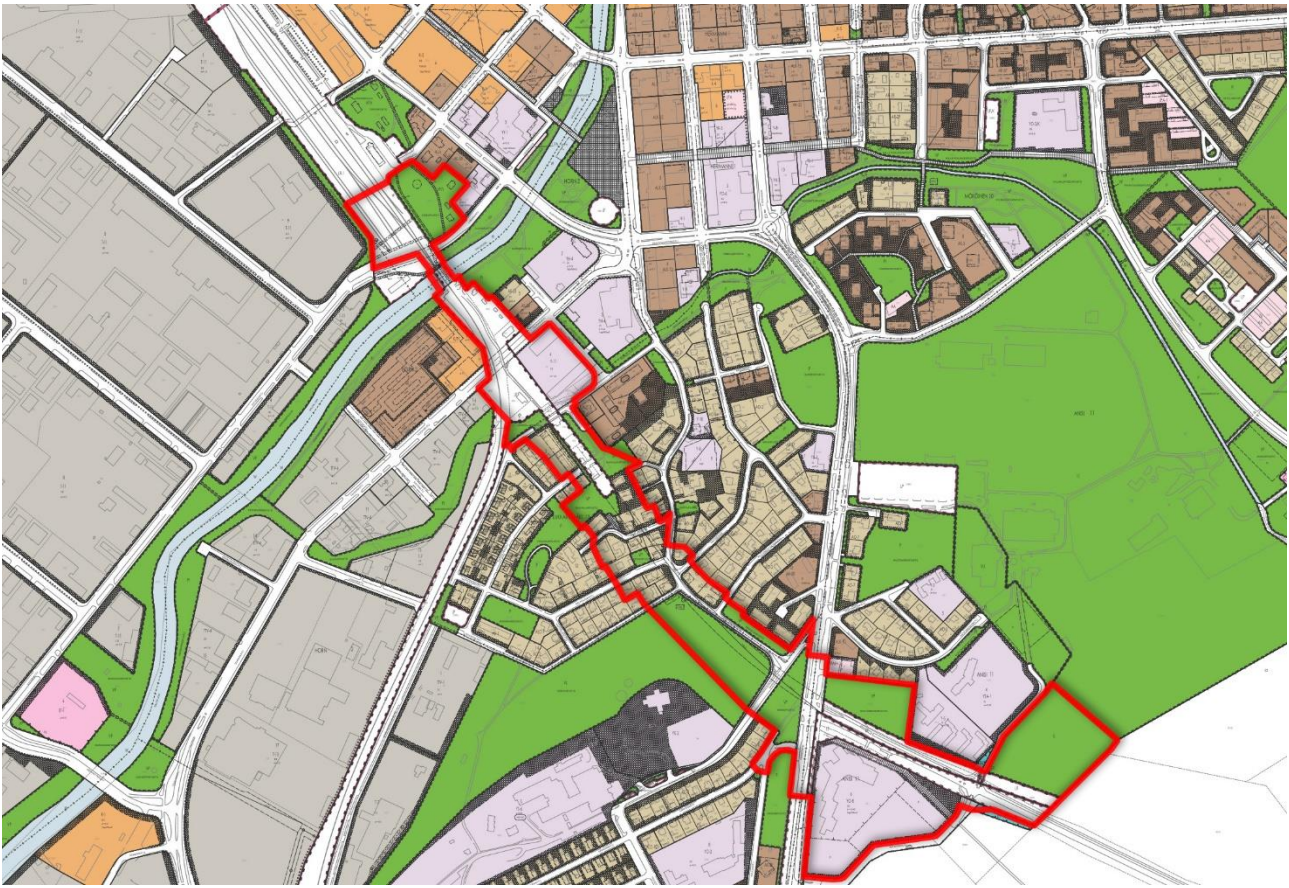


Kuva 5. Ote Salon keskustan osayleiskaava 2035:stä, joka on osaltaan korvannut Yleiskaava 2020:n. Ei mittakaavassa.

Asemakaava. Suunnittelualueella on voimassa useita eri aikoina laadittuja asemakaavoja. Kaavamuutosalueelle on osoitettu seuraavia aluevarauksia:

- Olemassa olevat asuinalueet on osoitettu erityyppisiksi pientalojen korttelialueiksi (omakotirakennusten ja muiden enintään kahden perheen talojen korttelialue AO-2, erillispientalojen korttelialue AO-35, sekä rivitalojen ja muiden kytkettyjen rakennusten korttelialue AR-14).
- Rautatieaseman eteläpuolinen ratapiha ja Salonjoen eteläpuolinen alue kohti Lukkarinmäkeä ja kaakossa Kiskontien varsi on osoitettu rautatiealueeksi (LR, LR-1). Suurimmalla osalla LR-alueista ei ole nykyisin rautatietä, vaan niillä on varauduttu jo aiemmissa asemakaavoissa oikoratasuunnitelmiin.
- Puistoja (VP, VP/s) ja lähivirkistysalueita (VL) on osoitettu rautatieasemalle, Lukkarinmäen asuinalueiden väleihin sekä Kiskontien pohjoispuolelle.
- Urheilualuetta (U) on osoitettu suunnittelualueen kaakkoisosaan (osa golfkenttää).
- Salonjoen eteläpuolelle, rautatiealueen viereen Tehdaskadun ja Salmenrannan väliin on osoitettu yleisten rakennusten korttelialueetta, joka on varattu puhelinlaitosta varten (Y-11).
- Pienialainen Salonjoen osuus on osoitettu vesialueeksi.
- Kaupungin omistuksessa olevat kadut on osoitettu katualueiksi.

Ote ajantasaisesta asemakaavayhdistelmästä on esitetty alla olevassa kuvassa.



Kuva 6. Ote asemakaavayhdistelmästä. Suunnittelualueen likimääräinen rajausta punaisella.

Keskeiset osalliset

- Suunnittelualueen ja sen lähiympäristön maanomistajat ja maanvuokraajat, asukkaat ja yritykset.
- Viranomaiset ja kaupungin toimialat ja päättäjät: Varsinais-Suomen liitto, Varsinais-Suomen ELY-keskus, Varsinais-Suomen alueellinen vastuumuseo, Väylävirasto, Turun Tunnin Juna Oy, kaupunkikehityslautakunta, rakennus- ja ympäristölautakunta, Liikelaitos Salon Kaukolämpö, Liikelaitos Salon Vesi, Varsinais-Suomen aluepelastuslaitos.
- ESA-hankkeen osapuolet
- Sähkö- ja teleyhtiöt.

Muita mahdollisia osallisia ovat erilaiset yhdistykset ja kaikki, joiden asumiseen, työntekoon ja muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa.

Vaikutusten arviointi

Maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 9 §:n mukaan kaavan tulee perustua riittäviin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavaa laadittaessa on tarpeellisessa määrin selvitettävä suunnitelman ja tarkasteltavien vaihtoehtojen toteuttamisen ympäristövaikutukset, mukaan lukien yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ja muut vaikutukset. Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia.

Kaavoituksen yhteydessä arvioidaan kaavan toteuttamisen vaikutuksia mm. kaupunkikuvaan, palveluihin, työpaikkoihin sekä ympäristön terveellisyteen ja turvallisuuteen. Arvioinnin tulokset esite-

tään kaavaselostuksessa. Arviointi tapahtuu kiinteänä osana suunnitteluprosessia ja pohjautuu osittain jo olemassa oleviin selvityksiin. Tarpeen mukaan voidaan teettää lisäselvityksiä sekä vaikutus-tarkasteluja myös ulkopuolisilla asiantuntijoilla.

Tässä kaavahankkeessa tullaan erityisesti arvioimaan vaikutuksia ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön, maa- ja kallioperään, alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, liikenteeseen, kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön.

Kaavan eteneminen ja aikataulutavoite

Asemakaavan muutos laaditaan konsulttityönä (Sweco Infra & Rail Oy). Kaavaprosessi käynnistyi alkuvuodesta 2022. Kaavaluonnos oli nähtävillä alkuvuodesta 2023. Tavoitteena on, että asema-kaava saataisiin kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi vuoden 2024 alkupuolella. Mahdolliset lisäselvitykset ja neuvottelut saattavat viivyttää aikataulua huomattavasti.

Tiedottaminen kaavatyön eri vaiheissa:

- Kaavan vireille tulosta kuulutetaan Salon Seudun Sanomissa.
- Kaikista osallisten kuulemisvaiheista tiedotetaan kuuluttamalla Salon Seudun Sanomissa sekä sähköisellä ilmoitustaululla internetissä https://salo_kuulutukset
- Kaavatyön kulkua voi seurata kaupungin internet-sivuilla osoitteessa <http://www.salo.fi/ase-makaavat/>
- Kaupunkisuunnittelulautakunnan ja kaupunginhallituksen sekä -valtuuston kokousten pöytäkirjat ovat luettavissa osoitteessa <http://www.salo.fi/maatoksentejojatalous/esityslistatjapoytakirjat/>

Kaavahankkeen aikana on järjestetty yleisötilaisuus luonnosvaiheen alussa 6.10.2022. Tilaisuudessa esiteltiin sen hetkisiä ratasuunnitelmia ja alustavaa asemakaavaluonnosta. Toinen yleisötilaisuus järjestetään asemakaavan ehdotusvaiheessa arviolta loppuvuodesta 2023. Ajankohdista tiedotetaan erikseen.

Aloitusvaihe

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan on mahdollista tutustua osoitteessa <http://www.salo.fi/ase-makaavat/>.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma lähetetään tiedoksi Varsinais-Suomen ELY-keskukselle, Varsinais-Suomen liitolle, Turun museokeskukselle (Varsinais-Suomen alueellinen vastuumuseo) sekä Museovirastolle.

Laatimisvaihevaihe / kaavaluonnos

Asemakaavaluonnos valmistui 31.1.2023. Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti asettaa sen nähtävälle MRA 30 §:n mukaisesti 30 päivän ajaksi. Kaavaluonnosaineisto oli nähtävillä 20.2. – 21.3.2023. Valmisteluvaiheen kuulemisesta tiedotettiin kuulutuksen lisäksi lähettämällä kirjeet kaava-alueen ja siihen välittömästi rajoittuvien kiinteistöjen omistajille, asukkaille ja yrityksille.

Maanomistajilla, asukkailla ja muilla osallisilla oli mahdollisuus esittää mielipiteensä kaavaluonnoksesta nähtävillä oloaikana. Luonnosvaiheessa mielipiteet voi toimittaa kirjallisina hallinto-osaston kirjaamoon (käyntiosoite Tehdaskatu 2, postiosoite PL 77, 24101 Salo) tai lähettää sähköpostilla osoitteeseen kirjaamo@salo.fi tai ilmoittaa suullisesti kaavoittajalle.

Luonnoksesta pyydettiin tarvittavat lausunnot viranomaisilta ja muilta julkisilta tahoilta.



Ehdotusvaihe

Valmisteluvaiheen kuulemisen aikana saadun palautteen pohjalta laaditaan asemakaavaehdotus, jonka kaupunginhallitus asettaa julkisesti nähtäville 30 päivän ajaksi (MRA 27 §). Ehdotusvaiheen kuulemisesta tiedotetaan kuuluttamalla ja lähettämällä ulkopaikkakuntalaisille kirjeet.

Maanomistajat, asukkaat ja muut osalliset voivat esittää kaavaehdotusta koskevan muistutuksen nähtävillä oloaikana. Muistutukset tulee osoittaa kaupunginhallitukselle ja toimittaa kirjallisina hallinto-osaston kirjaamoon (käyntiosoite Tehdaskatu 2, postiosoite PL 77, 24101 Salo) tai lähettää sähköpostilla osoitteeseen kirjaamo@salo.fi. Kunnan perusteltu kannanotto muistutuksiin toimitetaan niille muistutuksen tehneille, jotka ovat toimittaneet osoitteensa.

Ehdotuksesta pyydetään viranomaisilta ja muilta julkisilta tahoilta lausunnot vain, jos kaavaehdotukseen on tehty huomattavia muutoksia luonnoksen nähtävillä olon jälkeen.

Hyväksyminen

Tavoitteena on, että kaupunginvaltuusto päättää kaavan hyväksymisestä vuoden 2024 alussa. Päätöksestä lähetetään kirje viranomaisille ja niille muistutuksen tekijöille, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa. Hyväksymisestä kuulutetaan kaupungin ilmoitustaululla ja Salon Seudun Sanomissa. Kaupunginvaltuuston päätöksestä on mahdollisuus valittaa Turun hallinto-oikeuteen 30 päivän kuluessa ja edelleen korkeimpaan hallinto-oikeuteen, mikäli oikeus antaa valitusluvan. Jos kaavasta ei valiteta, se tulee voimaan, kun asiasta on ilmoitettu kuulutuksella (ns. lainvoimaisuuskuulutus) kaupungin ilmoitustaululla ja Salon Seudun Sanomissa.

Yhteystiedot

Salon kaupunki
Maankäyttöpäalvelut
Hornintie 2-4
24800 HALIKKO

Asemakaavapäällikkö
Virpi Elovaara
p. 02-7785 114
virpi.elovaara@salo.fi

Kaavaa laativa konsultti

Sweco Finland Oy
Suunnittelu- ja arkkitehtipäällikkö
Juha Suominen
Lemminkäisenkatu 34
20520 Turku
juha.suominen@sweco.fi

Kaavoitusarkkitehti, YKS-492
Pasi Vierimaa
Hatanpään valtatie 11
33100 Tampere
pasi.vierimaa@sweco.fi

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa on päivitetty 19.9.2023 kaava-alueen rajauksen ja aikataulun osalta. Kaavamuutosaluetta on supistettu Malturinkadun itäpuolella ja viereisen Rauhalanpuiston kohdalla, koska kyseisellä alueella on käynnissä toinen asemakaavahanke. Asemakaavan pinta-alatieto on korjattu.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa on päivitetty 3.11.2023. Ratasuunnitelmien tarkentuessa asemakaavassakin osoitettavan tunnelin käyttöoikeusrajausten muutoksen vuoksi on tarpeen laajentaa kaavamuutosaluetta neljässä kohdassa. Laajennusalueiden pinta-ala on yhteensä noin 0,6 hehtaaria.

Työnumero 25006682

Projekti Salo oikorata asemakaavamuutos

Vastineraportti

23.10.2023

Kaavaluonnos 31.1.2023, nähtävillä 20.2. – 21.3.2023

Lausunnot ja mielipiteet

Lausunnot	2
Caruna Oy	2
Liikelaitos Salon Vesi.....	2
Lounea.....	3
Puolustusvoimat, 2. Logistiikkarykmentti.....	3
Rakennusvalvonta	4
Salon Hermannin-seura ry.....	4
Salon kauppakamariosasto	5
Salon Lukkarinmäki-seura ry	5
Salon Yrittäjät ry	9
Tukes	9
Turun museokeskus	10
Varsinais-Suomen ELY-keskus	13
Varsinais-Suomen liitto.....	17
Varsinais-Suomen pelastuslaitos	18
Väylävirasto	19
Ympäristöterveydenhuolto.....	21
Mielipiteet.....	21
Mielipide 1.....	21
Mielipide 2	22
Mielipide 3.....	24
Mielipide 4.....	24
Mielipide 5.....	24
Mielipide 6.....	25
Mielipide 7.....	26
Mielipide 8.....	26

Palautetekstejä on voitu lyhentää.

Lausunnot

Caruna Oy

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Nykyinen sähköjakeluverkko</p> <p>Kaava-alueella on Caruna Oy:n sähköjakeluverkko oheisen liitteen 1 mukaisesti. Sinisellä viivalla on esitetty 20 kV johdot ja 0,4 kV johdot vihreällä ja vaaleanpunaisella. Ilmajohdot on esitetty yhtenäisellä viivalla ja maakaapelit katkoviivalla. Muuntamot ovat violeteilla neliöillä.</p> <p>Vaikutukset sähköjakeluun</p> <p>Kaava-alue on suureksi osaksi rakennettu ja kaavoituksen ei pitäisi lisätä sähkönkulutusta, otetaan tarkemmin kantaa kaavan tarkentuessa.</p> <p>Kaava-alueella sijaitsee useita puistomuuntamoita, jotka on esitetty liitteessä 1 violeteilla neliöillä. Pyydämme, että kaavaan varataan tarvittavat maa-alueet (n. 20 m²) kyseisille muuntamoille.</p> <p>Siirtokustannusten jako</p> <p>Mahdolliset tarvittavat johtosiirrot tehdään Carunan toimesta ja siirtokustannuksista vastaa siirron tilaaja. Johtojen siirto edellyttää, että niille järjestyy uusi pysyvä sijainti.</p> <p>Muuta huomautettavaa</p> <p>Meillä ei ole muuta huomautettavaa ks. kaavaluonnoksesta. Toivomme saada mahdollisuuden antaa lausunnon vielä ehdotusvaiheessa.</p>	<p>-</p> <p>Puistomuuntamot huomioidaan kaavaehdotuksessa.</p> <p>Merkitään tiedoksi. Ei toimenpiteitä.</p> <p>Lausunto pyydetään myös kaavaehdotusvaiheessa.</p>

Liikelaitos Salon Vesi

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>[...]</p> <p>Junaradan rakentaminen aiheuttaa toteutuessaan merkittäviä muutoksia Salon kaupungin keskusta-alueen vesijohto- ja viemärijoihin, sillä suunnitelun ratalinjauksen alueella kulkee laaja vesi- ja viemäriverkosto. Keskusta-alueen maaperä on herkästi muutoksiin reagoivaa savimaata ja raideliikenteestä aiheutuvan tärinän vaikutukset maaperään ja maassa olevaan vesihuoltoinfraan ovat selvittämättä. Tämän lisäksi on huomioitava rakentamisen aikainen haitta ja riskit vesihuollolle.</p> <p>Kaavaluonnos on puutteellinen vaikutusten arvioinnin osalta, sillä kriittiseen infrastruktuuriin kuuluvan vesihuoltoinfran osalta vaikutusten arviointi on puutteellista. Tekniseen huoltoon kohdistuvista vaikutuksista on huomioitu vain katualueiden ja yleisten alueiden kunnossapidon hankaloituminen rautatien ylitysten ja alitusten kohdalla sekä rautatien</p>	<p>Muutokset vesihuoltoverkostoon kuuluvat ESA-hankkeeseen (suunnittelu ja toteutus). Ratasuunnitelman selostusluonnoksen mukaan putkien ja johtojen siirroista on pidetty erillispalavereita johtojen omistajien kanssa, ja suojaukset sekä mahdolliset siirrot on esitetty johtokartoilla. Vaikutusarviointia tarkennetaan ehdotusvaiheessa soveltuvin osin. Rakentamisen aikaiset toimet on huomioitu ratahankkeessa mm. johtokartoilla, joissa on esitetty putkien ja johtojen suojaukset ja mahdolliset siirrot.</p> <p>Maanalaisia putkia ja kaapeleita ei ole tarpeen esittää asemakaavassa, varsinkaan yleisillä ja katualueilla.</p> <p>Vesihuollon muutosten kustannuksia ei ole mahdollista luotettavasti arvioida</p>

kunnossapidon ja huollon hankaluus maanalaisten osuuksien kohdalla.

Vesihuolto ei ole kaavaluonnoksen mukaan mukana jatkosuunnittelussa. Liikelaitos Salon Vesi katsoo, että infran esisuunnittelussa esille tulleet asiat tulee huomioida jatkosuunnittelussa. Lisäksi kaava-aineistoon tulee tuoda ratasuunnittelusta vesihuollon suunnittelun havainnot ja arvion johtosiirtojen laajuudesta ja kustannuksista.

Asemakaavamääräyksissä ei ole huomioitu hulevesien hallintaa. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti vastuu hulevesien hallinnan järjestämisestä on kunnalla ja hulevesien suunnitelmallista hallintaa tulee kehittää erityisesti asemakaava-alueilla. Hulevesien hallinta tulee lisätä kaavaluonnokseen.

Kaavaluonnoksessa on selkeitä puutteita vesihuollon näkökulmasta. Vesihuolto kuuluu yhteiskunnan toiminnan kannalta kriittisiin palveluihin ja se tulee huomioida asemakaavoituksessa. Asemakaavamuutos kaavamääräyksineen saattaa lisäksi muodostua ongelmalliseksi, mikäli junaradan linjaus muuttuu tai rakentaminen ei toteudu.

asemakaavavaiheessa. Kustannukset lasketaan radan toteutusvaiheessa. **Ei toimenpiteitä tämän osalta.**

Hulevesien hallintaa koskevia määräyksiä lisätään kaavaan.

Vesihuolto pyritään huomioimaan jatkosuunnittelussa mm. edellä kuvatuilla toimilla.

Asemakaavan tavoitteena on mahdollistaa juuri radan rakentaminen. Kaavassa esitetyt ratkaisut ovat ratavarauksen osalta merkittäviä, eivätkä ne kaavateknisesti oikein voikaan huomioida sitä mahdollisuutta, että rataa ei rakennettaisi. Mikäli niin jostain syystä kävisi, on asemakaavan muuttaminen todennäköisesti tarpeen. **Ei toimenpiteitä tämän osalta.**

Lounea

Asia	Vastine ja toimenpiteet
[...] Asemakaavan muutos sinällään ei teetä toimenpiteitä olemassa oleviin tietoliikenneverkkoihin. Tämä lausunto ei ota kantaa Lounean omistamassa kiinteistössä 734-2-4-7 (Tehdaskatu 6) tapahtuviin muutoksiin asemakaavassa. [Lausunnon mukana saatu kaapelikartta.]	Kartan mukaan suunnittelualueella on runsaasti kaapeleita. Lausunnon perusteella niitä ei ole tarpeen osoittaa asemakaavassa. Ei toimenpiteitä.

Puolustusvoimat, 2. Logistiikkarykmentti

Asia	Vastine ja toimenpiteet
[...] Puolustusvoimilla ei ole huomautettavaa lausuntopyyntöä kohteena olevaan asemakaavaluonnokseen. Maankaivuu- ja rakennustöissä tulee huomioida alueella mahdollisesti sijaitsevat Puolustusvoimien kaapelilinjat. Puolustusvoimien kaapeleiden sijaintitiedot tilataan Johtotieto Oy:ltä (johtotietopankki.fi, puh.0800 12600, info@johtotieto.fi). Linjojen sijainti	Lausunnon perusteella niitä ei ole tarpeen osoittaa asemakaavassa. Ei toimenpiteitä.

tulee selvittää vähintään kymmenen työpäivää ennen aiottua rakentamista.

Kaapelitiedusteluista tulee pyytää lausunto myös Suomen Erillisverkot Oy:n asiakaspalvelusta (asiakaspalvelu@erillisverkot.tuve.fi).

[...]

Kaapelit ja johdot on oletettavasti selvitetty kattavasti ESA-hankkeen yhteydessä. **Ei toimenpiteitä asemakaavassa.**

Rakennusvalvonta

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>[...]</p> <p>Rakennusvalvonta on tutustunut kaavaluonnokseen ja –selostukseen (31.1.2023).</p> <p>Kaavatyön yhteydessä tulisi mahdollisuuksien mukaan selvittää rakennuspaikaksi osoitettujen alueiden (uudet ja olemassa olevat) olosuhteet mahdollisimman tarkasti junaradasta aiheutuvan melun ja tärinän suhteen ja arvioida sen perusteella etenkin asuinrakentamisen edellytykset huolellisesti vaikutusalueella.</p> <p>Rakennusvalvonnalla ei ole muuta huomautettavaa luonnoksesta.</p>	<p>Ratasuunnittelun yhteydessä on laadittu mm. melu- ja tärinäselvitykset. Niiden tulokset huomioidaan asemakaavan jatkosuunnittelussa soveltuvin osin ja vaikutusarviointia tarkennetaan.</p>

Salon Hermanni-seura ry

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Salon Hermanni-seura Ry:n johtokunta on käsitellyt esitettyä kaavaluonnosta.</p> <ul style="list-style-type: none"> Tunnin junan tarpeellisuudesta ja kustannuksista on tällä hetkellä ristiriita Valtionvarainministeriön ja ratayhtiön laskelmien välillä. Miten kaavaluonnos joustaa, jos oikorata ei toteudu suunnitellun linjauksen mukaisesti ja päädytään esimerkiksi kaksoisraiteen rakentamiseen jopa nykyisen ratalinjauksen mukaisesti. Kaavamuuotos on tarpeellinen, jos radan ajatellaan kulkevan nykyisen asemasijainnin kautta. Kaavaselostuksen 5.4.1 kohdassa Kaavan vaikutukset mainitut haittavaikutukset ovat niin merkittäviä, että ratalinjauksen suunnittelussa ja toteutuksessa ne on otettava erityisesti huomioon ja pidettävä ne mahdollisimman pieninä kaikilla mahdollisilla uusilla teknisillä ratkaisuilla. <p>Erityisesti näemme huolestuttavina asumismukavuuteen vaikuttavat tekijät kuten melu ja tärinä, jotka voivat haitata lähistön tonttien kiinnostavuutta</p>	<p>Asemakaavassa esitetty ratalinjaus noudattaa ratasuunnittelussa määriteltyä linjausta. Mikäli radan linjausta päätettäisiinkin muuttaa siten, että se ei enää sopisi asemakaavassa osoitetulle alueelle, pitäisi asemakaavaa muuttaa. Todettakoon kuitenkin, että nyt käynnissä oleva ratasuunnittelu on toteutukseen tähtävä, ja sen yhteydessä linjaus ja muut tekniset ratkaisut tutkitaan hyvin tarkasti. Ei toimenpiteitä.</p> <p>Rata kulkee nykyisen aseman kautta, aseman sijainti ei muutu. Ei toimenpiteitä.</p> <p>Radan linjaus ei enää muutu. Ratasuunnittelun yhteydessä on laadittu mm. meluselvitys, ja melun- torjuntatoimenpiteitä tehdään sen tulosten mukaisesti. Meluselvityksen tulokset huomioidaan myös asemakaavan jatkosuunnittelussa soveltuvin osin ja vaikutusarviointia tarkennetaan.</p> <p>Asemakaavalla on kielteisiä vaikutuksia joillekin nykyisille asuinalueille. Vaikutusarviointia tarkennetaan kaavaehdotusvaiheessa.</p>

ja vetovoimaisuutta niin rakennusaikana kuin käyttöajanakin vuosikymmeniä.

Salon kauppakamariosasto

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>[...]</p> <p>Salon Kauppakamariosastolla ei ole huomautettava asemakaavan muutokseen ja kannattaa asemakaavan muutosta siten, että asemakaavamuutoksella mahdollistetaan oikorata Salon kaupunki-alueella.</p>	<p>Merkitään tiedoksi. Ei toimenpiteitä.</p>

Salon Lukkarinmäki-seura ry

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Lukkarinmäki-seura pitää kohtuuttomana kaikkia Lukkarinmäen asukkaita ja kiinteistöomistajia kohtaan, mutta erityisesti niitä kohtaan keiden kiinteistö sijaitsee kaavamuutosalueella, että Salon kaupunki on tekemässä kaavamuutosta perustuen suunnitelmaan, jonka toteutumisesta ei ole vielä mitään takeita. Kaava tulee kohtuuttomasti rasittamaan kiinteistöomistajia ja koko aluetta vaikka oikorata ei toteutuisi. Kaavamuutoksen valmistelu on keskeytettävä vähintään siihen asti, että valtio päättää oikoradan rakentamisesta.</p>	<p>Asemakaava tulee laatia ja hyväksyä ennen ratasuunnitelmien hyväksymistä, ja radan rakentamisesta päätetään vasta hyväksytyjen ratasuunnitelmien pohjalta. Eli suunnittelujärjestys on siinä mielessä oikea. Toki radan rakentaminen on käytännössä vielä epävarmaa, koska siihen vaikuttavat mm. poliittiset päätökset ja rahoitus. Ei toimenpiteitä tämän osalta.</p> <p>On totta, että asemakaavamuutoksella on merkittäviä kielteisiä vaikutuksia uuden rataosuuden kohdalla tai välittömässä läheisyydessä oleviin kiinteistöihin ja niiden omistajille. Asemakaavan vaikutusarviointia tarkennetaan jatkosuunnittelussa.</p>

Tarkemmat kommentit (*kursivoituna* kaavaluonnoksesta kopioidut tekstit):

- Kaavaluonnos pitää ottaa pois nähtäviltä ja uudelleen valmisteluun, johtuen valmistelun runsaasta puutteista joista johtuen lausunnon esittämiseen ei ole kaikilta osin todellista mahdollisuutta
- Kaavakartasta puuttuu Vähäjoen kohdalta vesialueen merkintä sekä vesialueen ylittävän rautatien merkintä
- Kaava tuhoaa valtakunnallisesti merkittävästä rakennetusta kulttuuriympäristöstä rakennuksia vaikka alueella ei saa suorittaa toimenpiteitä,

Asemakaava on ollut nähtävillä kaavaluonnoksena, mikä on normaali asemakaavaprosessiin kuuluva vaihe (ns. valmisteluvaihe). Kaava-aineiston ei tarvitsekaan olla luonnosvaiheessa valmis, vaan suunnitteluratkaisut tarkentuvat mm. luonnosvaiheesta saadun palautteen ja normaalin suunnittelutyön tuloksena.

Tämän jälkeen kaava etenee ehdotusvaiheeseen, jonka nähtävilläoloaikana osallisilla on mahdollisuus antaa uudestaan palautetta (muistutus). **Ei toimenpiteitä.**

Vesialueen puuttuminen johtuu voimassa olevan asemakaavan esitystavasta, jossa Vähäjokea ei ole esitetty vesialueena vaan puistona. Syynä tähän on ehkä Vähäjoen kapeus (noin 3...5 m) ja kaavakartan selkeys: kaavakartalla se olisi vain noin 2 mm, jolloin se voisi kadota jo reunaviivojen paksuuteen. **Ei toimenpiteitä.**

Asemakaavalla on kieltämättä merkittäviä kielteisiä vaikutuksia RKY-alueeseen. Ratasuunnitelman selostusluonnoksessa haitallisten vaikutusten

jotka vaarantavat alueen kulttuuriympäristön ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaan vanhan rakennuskannan arvojen säilymistä

- Sivun 4: *Suunnittelussa hyödynnetään soveltuvin osin ESA-ratahankkeen yleissuunnittelun sekä Turun Tunnin Juna-hankkeen aikana laadittuja selvityksiä.*
 - Osa yleissuunnittelun ja hankkeen aikaisista selvityksistä on perustunut taas vanhempiin lausuntoihin jopa 1970-luvulta saakka. Jos näitä hyödynnetään, pitää varmistaa, että selvitykset ovat ajantasaisia ja vastaavat nykytilannetta. Perusteiden tulee olla tehtynä lähiaikoina, eikä päätöksiä tule perustaa 50 vuotta vanhoihin selvityksiin.
- Sivun 5: *Kaavamuutosalueen pinta-ala on noin 17,5 ha*
 - Kuulutuksessa mainitaan pinta-ala 22,5 ha
 - Jos todellinen kaavamuutosalueen pinta-ala on 22,5 ha, niin kaavaluonnos pitää korjata sekä viedä uudelleen käsiteltäväksi toimielimiin, koska muuten käsittelyssä on käytetty väärää pinta-alaa 17,5 ha.
- Sivun 8: *Erillisen lepakkoselvityksen tiedot täydennetään selvityksen valmistuttua.*
 - Kaavaluonnoksesta ei voi tämän osalta antaa mielipidettä, koska selvitystä ei ole kaavaluonnoksessa
- Sivun 8: *Uskelanjoesta Lukkarinmäen länsipuolella haarautuva Vähäjoki/Salmijoki on luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokasta aluetta. Suunnittelun alueen luontoarvoista ei tuoteta varsinaista raporttia tämän rataosuuden kohdalla.*
 - Miksi ei tuoteta raporttia, koska kuitenkin todetaan, että Vähäjoki/Salmijoki on luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokasta aluetta?
 - Mitkä ovat kaavamuutoksen vaikutukset Vähäjoki/Salmijoki alueelle?
 - Onko ympäristöviranomaisen lausunut asiasta?

lieventämiseksi on kirjattu mm., että Salon keskustassa avattavien tunneliosuuksien ennallistamiseen on kiinnitetty erityistä huomiota. **Tämä koskee lähinnä betonitunneli-, mutta myös avorataosuuksia (ma-LR/b ja LR), ja näiden määräyksiä tarkennetaan ehdotusvaiheessa. Myös RKY-alueen määräystekstin tarkistamista harkitaan.**

Asemakaavassa hyödynnetään vielä ehdotusvaiheessa ainakin ratahankkeen melu-, runkomelu ja lepakkoselvityksiä sekä visualisointikuvia, jotka kaikki on laadittu vuoden 2023 aikana. Myös ratageometria, johon asemakaavan rautatiealueen (LR) aluevaraus ja tunneleiden rajaukset perustuvat, on suunniteltu vuoden 2023 aikana.

Virhe pinta-alassa johtuu suunnittelun alkuvaiheessa tehdystä lisäyksestä kaavamuutosalueeseen, ja tieto on jäänyt korjaamatta selostukseen. Oikea pinta-ala oli 22,5 ha. Virhe on verrattavissa kirjoitusvirheeseen, eikä se vaadi kaavaluonnoksen uudelleen käsittelyä. **Virhe korjataan kaavaehdotusvaiheeseen, jolloin kaava uudestaan nähtävillä ja lausuttavaksi. Todettakoon lisäksi, että kaavaluonnoksen nähtävillä olon jälkeen kaava-alue on pienennetty Malturinkadun itäreunasta, jonka jälkeen kaava-alueen pinta-ala on noin 22,4 ha. Tieto korjataan myös osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan.**

Nyt nähtävillä ollut aineisto on tosiaan kaavaluonnos, eikä kaikkien ratkaisujen tai lähtötietojen tarvitse olla saatavilla siinä vaiheessa. Asemakaavasuunnittelu jatkuu, ja seuraavassa vaiheessa valmistuu kaavaehdotus, johon mennessä myös vaadittavat selvitykset tulee olla käytettävissä. **Lepakkoselvitys huomioidaan jatkosuunnittelussa soveltuvin osin. Ei muita toimenpiteitä.**

Vähäjoen/Salmijoen arvo luonnon monimuotoisuuden kannalta perustuu voimassa olevaan Salon keskustan osayleiskaava 2035:een ja sitä edeltävään Salon Yleiskaava 2020:een, ja sen aikaiseen luontoselvitykseen.

Keskustan osayleiskaava 2035:ssä merkintä on "luo 17", jonka määräys kuuluu: "Luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokas alue. Alueella on MRL 43.2§ mukainen rakentamisrajoitus ja MRL 43.2 ja 128§ mukainen toimenpiderajoitus. Toimenpiderajoitus ei koske pelto-ojien tai sähkövesi-, viemäri- tms. olemassa olevien laitteiden kunnossapitotöitä. Aluetta voidaan hoitaa siten, että edistetään luonnon monimuotoisuuden ja erityispiirteidensäilymistä. Numeroindeksi viittaa

- Sivun 9: Vesistöt ja vesitalous
 - Vähäjoki/Salmijokea ei mainita vesistöissä
- Sivun 12: Maakuntakaava
 - Lukkarinmäki sijaitsee pääasiallisesti taajamatoiminnon alueella. Asemakaavamuutos on suunnittelumääräyksiä vastainen
 - Alueen maankäytön kehittämisen, liikenteellisten ratkaisujen ja palvelujen yhteensovittamisen tulee olla taajamakuvaan eheyttävää ja taajamakuvaalliset ominaispiirteet huomioitavaa.
 - Valtakunnallisesti arvokkaan kulttuuriympäristöalueen suunnittelun ja rakennustoimenpiteiden tulee olla kokonaisuuden säilyttämistä turvaavia ja edistäviä.
 - Asemakaavamuutos on räikeässä ristiriidassa vaatimuksen kanssa
 - Yleiskaavaan ratalinjaus on eri kuin asemakaavan ratalinjaus
 - Yleiskaavan kuvat kaavaselosteessa ovat liian epätarkkoja, joten ne pitää esittää tarkemmin vaikka erillisenä liitteenä, jotta asianomaiset näkevät yleiskaavan linjauksen
- Sivun 17: 3.2.5 Viitesuunnitelmat, hankesuunnitelmat
 - Asemakaavan tekeminen ei voi perustua ratasuunnitelmaan, koska ratasuunnitelmaa ei ole hyväksytty
- Sivun 17: 3.2.10 Suojelupäätökset, sivun 18: Melutason ohjeavot
 - Puuttuvat, joten estää lausunnon antamisen.
 - Kaavaluonnos on laitettu liian keskeneräisenä julki ja se pitää ottaa uudelleen tarkasteltavaksi ja laittaa sen jälkeen uudestaan

kaavaselostuksen kohdeluetteloon.”

Vähäjoelle lisätään luo-merkintä. Vaikutusarviointia tarkennetaan Vähäjoen osalta.

Vähäjoki / Salmijoki lisätään kaavaselostukseen.

Maakuntakaavassa on osoitettu myös oikoratavaus, ja asemakaavan tavoite on siltä osin maakuntakaavan mukainen. Todettakoon lisäksi, että MRL 32 §:n mukaan maakuntakaava ei ole voimassa oikeusvaikutteisen yleiskaavan eikä asemakaavan alueella muutoin kuin ohjeena laadittaessa tai muutettaessa yleis- tai asemakaavaa. **Ei toimenpiteitä.**

Asemakaavalla on merkittäviä kielteisiä vaikutuksia RKY-alueeseen. Ks. tarkemmin aiempi kohta.

Yleiskaava on luonteeltaan yleispiirteisempi kuin asemakaava. Yleiskaavan laadinnan aikana ratalinjaus on määritelty likimääräisesti sen hetkisen tiedon perusteella. Yleisesti ottaen asemakaava tarkentaa yleiskaavaa, ja tämän kaltaiset muutokset ovat mahdollisia, ja varsin yleisiäkin. **Ei toimenpiteitä.**

Kaavakartat muuttuvat väistämättä huonompilaatuisiksi, kun ne liitetään kuvaksi tekstitiedostoon. Erillisenä liitteenäkään kartoista ei välttämättä saa niin tarkkoja, että pienimmät yksityiskohtat kävisivät ilmi. Tarkimmat pdf-muotoiset tiedostot löytyvät Salon kaupungin verkkosivuilta, ja varmimmin asiat selviävät niistä: <https://salo.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus-ja-kaupunkisuunnittelu/yleiskaavoitus/voimassa-olevat-yleiskaavat/>

Ei toimenpiteitä.

Asemakaava voi perustua tekeillä olevaan ratasuunnitelmaan, koska ratasuunnitelmassa määritellään radan tarvitsema tila. Tämä on normaali suunnittelujärjestys. Asemakaava pitää olla kuitenkin hyväksytty ennen ratasuunnitelman hyväksymistä. **Ei toimenpiteitä.**

Melutason ohjeavot lisätään ehdotusvaiheessa.

Asemakaava on ollut nähtävillä kaavaluonnoksena, mikä on normaali asemakaavaprosessiin kuuluva vaihe (ns. valmisteluvaihe). Kaava-aineiston ei tarvitsekaan olla luonnosvaiheessa valmis, vaan suunnitteluratkaisut tarkentuvat mm. luonnosvaiheesta saadun palautteen ja normaalin suunnittelutyön tuloksena.

nähtäväksi mielipiteitä varten sisältäen puuttuvat selvitykset ja lausunnot.

- Sivun 19: *Osallistuminen ja vuorovaikutusmenetelyt, viranomaisyhteistyö. Asukastilaisuus 6.10.2022*
 - Pitää korjata vastaamaan todellisuutta
 - Esittely pidettiin aluksi auditoriossa, jossa kysymysten esittäminen ja kommentointi oli kielletty. Tästä huolimatta kaupunkilaiset esittivät kysymyksiä ja kommentoivat suunnitelmia.
- Sivun 20: *Kaavaratkaisussa on pyritty huomioidaan mm. kiinteistönomistajien toiveita.*
 - Kenen kiinteistöomistajan toiveita on huomioitu?
 - Missä kyseisiä toiveita on voinut esittää?
- Sivun 22: *Asemakaavamuutoksella ei ole merkittäviä vaikutuksia väestöön.*
 - Asemakaavamuutoksella on merkittäviä vaikutuksia väestöön, koska alkuperäinen linjaus on siirtynyt
- Sivun 22: Pitäisi mainita raivaajankadun puolella radan merkittävä nousu yli maanpinnan, joka aiheuttaa kielteisiä vaikutuksia niin näkymävaihtokuksiin, kaupunkikuvaan kuin yhdyskuntarakenteeseen. Asiaan liittyvät havainnekuvat puuttuvat.

Tämän jälkeen kaava etenee ehdotusvaiheeseen, jonka nähtävilläoloaikana osallisilla on mahdollisuus antaa uudestaan palautetta (muistutus). **Ei toimenpiteitä.**

Asukastilaisuuden kuvaus korjataan kaavaselostukseen.

Ratasuunnittelun suunnitteluorganisaatio on ollut yhteydessä joihinkin sellaisiin kiinteistönomistajiin, joiden kiinteistö tai rakennus sijaitsee kriittisellä paikalla rataa tai sen tukitoimintoja ajatellen. Näissä keskusteluissa ilmi tulleita toiveita on huomioitu myös asemakaavassa.

Nähtävillä ollut kaavaluonnos ja seuraavassa vaiheessa nähtävillä asetettava kaavaehdotus ovat asemakaavaprosessiin kuuluvia käytäntöjä, joilla osallisten tavoitteita ja toiveita selvitetään. **Ei muita toimenpiteitä.**

Asemakaavalla ei voitane katsoa olevan merkittäviä vaikutuksia väestöön siinä mielessä, että väestömäärä tai sen rakenne eivät oleellisesti muutu verrattuna voimassa olevaan asemakaavaan. Rata ja sen linjauksen siirto vaikuttaa kyllä merkittävästi yksittäisiin kiinteistöihin ja kaupunkikuvaan. **Ei toimenpiteitä, mutta todettakoon, että ehdotusvaiheessa tarkistetaan kaavan vaikutuksia ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen.**

Vaikutusarviointia tarkennetaan kaavaehdotusvaiheessa, ja myös havainnekuvia tullaan lisäämään selostukseen.

- Sweco Finland Oy on tehnyt kaavaluonnoksen ja Sweco Finland Oy on ollut myös tekemässä oikoradan suunnittelua
- Kaavaluonnoksen tekijän olisi pitänyt olla riippumaton, joten kaavaluonnos pitää valmistella uudelleen riippumattoman tahon toimesta

Sweco on suunnittelijana osalla Turun Tunnin Juna -rataosuutta, mutta ei Salon kaupunkialueella. Ja vaikka Sweco olisi suunnittelijana Salon kaupunkialueella, ei se olisi este toimia kaavaa laativana konsulttina. Ratasuunnittelua tehdään Turun Tunnin Juna -hankeyhtiölle. Asemakaavaa tehdään Salon kaupungille viranhaltijoiden ohjauksessa, ja Salon kaupungin päättäjät, ts. kaupunginvaltuusto hyväksyy asemakaavan. **Ei toimenpiteitä.**

Salon Yrittäjät ry

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Salon Yrittäjät ry:n näkemyksen mukaan nopeat yhteydet pääkaupunkiseudulle ovat kotikaupunkimme kannalta korvaamattoman tärkeitä. Suunnitelmaan sinänsä yhdistyksellä ei ole lausuttavaa puoleen eikä toiseen, mutta yhdistys katsoo, että ensin tulisi tehdä lopullinen päätös oikoradan rakentamisesta ja vasta sen jälkeen merkitä ratalinjaus asemakaavaan. Saattaa nimittäin käydä niin, että hanke ei toteudu milloinkaan, mutta olemassaolollaan kaava aiheuttaa mm. linjauksen kohdalla olevien kiinteistöjen omistajille korvaamatonta haittaa vuosikymmenien ajan.</p>	<p>Asemakaava tulee laatia ja hyväksyä ennen rata-suunnitelmien hyväksymistä, ja radan rakentamisesta päätetään vasta hyväksytyjen ratasuunnitelmien pohjalta. Eli suunnittelujärjestys on siinä mielessä oikea. Toki radan rakentaminen on käytännössä vielä epävarmaa, koska siihen vaikuttavat mm. poliittiset päätökset ja rahoitus. Ei toimenpiteitä tämän osalta.</p>

Tukes

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>[...] Lausunto</p> <p>Tukesin näkemyksen mukaan kaavamuutokselle ei ole estettä käytössä olevien selvitysten ja valvontatietojen perusteella kemikaaliturvallisuuslainsäädännön (390/2005) näkökulmasta.</p> <p>Perustelut</p> <p>Finnfoam Oy:n tuotantolaitos (Örninkatu 1) sijaitsee noin 200 m päässä kaavamuutosalueesta. Kohde on toiminnan laajuudeltaan toimintaperiaateasiakirjavelvollinen laitos ja sen konsultointivyöhyke on 0,5 km. Tukesin käytössä olevien tietojen perusteella mahdollisten onnettomuuksien vaikutusalueet eivät ulotu kaavamuutosalueelle. Finnfoam Oy on laatinut toiminnan laajuuden edellyttämän yleisötiedotteen, jossa on kuvattu laitoksen riskejä sekä onnettomuustilannetoimintaa: (Microsoft Word - Turvallisuustiedote yleisölle_181021) (finnfoam.fi).</p> <p>Arvo Piiroinen Oy:n tuotantolaitos (Tehdaskatu 25) sijaitsee noin 500 m päässä kaavamuutosalueesta. Kohde on toiminnan laajuudeltaan lupalaitos ja sen konsultointivyöhyke on 0,5 km. Tukesin käytössä olevien tietojen perusteella mahdollisten</p>	<p>Merkitään tiedoksi. Ei toimenpiteitä.</p>

onnettomuuksien vaikutusalueet eivät ulotu kaavamuutosalueelle.

LeinoCast Oy:n tuotantolaitos (Leinonkatu 5) sijaitsee noin 300 m päässä kaavamuutosalueesta. Kohde on toiminnan laajuudeltaan lupalaitos ja sen konsultointivyoähyke on 0,5 km. Tukesin käytössä olevien tietojen perusteella mahdollisten onnettomuuksien vaikutusalueet eivät ulotu kaavamuutosalueelle.

Turun museokeskus

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>[...]</p> <p>Suunnittelualueen rakennetun ympäristön arvot ovat monipuoliset. Salon rautatieasema ympäristöineen on erittäin hyvin säilynyt kokonaisuus, ja aseman viereiset 1900-luvun alun rakennukset Mariankadulla edustavat Salon vanhaa kauppamiljöötä. Joen ja asemamiljöön kaakkoispuolella on Lukkarinmäen esikaupunkialue, joka sijaitsee Uskelan kirkonmäelle johtavan keskiaikaisperäisen Suuren Rantatien varteen. Kaavamuutosalue on osin valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisten RKY-inventointien alueella (Salon rautatieasemanseutu ja vanha kauppamiljöö, Uskelan kirkonmäki ja Lukkarinmäen esikaupunkiasutus sekä Suuri Rantatie). Lisäksi maakuntakaavassa on osoitettu RKY-rajausta laajempi maakunnallisesti merkittävä aluekokonaisuus sra 69, Lukkarinmäen kulttuurimaisema.</p> <p>RKY-alueet on huomioitu kaavaluonnoskartalla merkinnällä rky-1, jota koskee seuraava kaavamääräys: "Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö. Alueella ei saa suorittaa toimenpiteitä, jotka vaarantavat alueen kulttuuriympäristön ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaan vanhan rakennuskannan arvojen säilymistä. Toimenpiteisiin tulee pyytää hyvissä ajoin museoviranomaisen lausunto." Suurta Rantatietä ei ole erikseen huomioitu.</p> <p>Muutamia rakennuksia on kaavaluonnoksessa huomioitu merkinnällä sr-1. Merkinnällä on osoitettu kolme asemapiustossa sijaitsevaa rakennusta ja kivinen väestönsuoja. Myös Lukkarinmäellä ja Salmenrannan varrella on osoitettu rakennuksia suojeltaviksi. Suojeltuja rakennuksia koskee seuraava kaavamääräys: "Historiallisesti arvokas ja kaupunkikuvan säilymistä kannalta tärkeä rakennus. Rakennusta ei saa purkaa. Rakennuksessa suoritettavien korjaus- ja muutostöiden tulee olla sellaisia, että rakennuksen historiallisesti arvokas ja kaupunkikuvan kannalta merkittävä luonne säilyy. Museoviranomaiselle tulee varata</p>	<p>-</p> <p>-</p>

mahdollisuus lausunnon antamiseen rakennukseen kohdistuvista toimenpiteistä.”

Vaikutusten arvioinnin mukaan Lukkarinmäen RKY-alueella puretaan tämänhetkisen ratasuunnitelman perusteella ainakin kaksi rakennusta, jotka on alueella laaditussa inventoinnissa arvotettu maisemallisesti arvokkaiksi. Lisäksi RKY-alueella sijaitseva pyöröhirsinen tsasouna, joka on rakennettu vuonna 1989 ja todettu myös maisemallisesti arvokkaaksi, puretaan tai siirretään toisaalle. RKY-alueen ulkopuolelta Salmenrannan ja Raivaajankadun korttelialueilta puretaan tämänhetkisen tiedon mukaan kahdeksan rakennusta (kolme talousrakennusta). Arvotukseltaan nämä maakuntakaavan mukaiseen Lukkarinmäen kulttuurimaisemaan kuuluvat rakennukset ovat pääosin maisemallisesti ja paikallisesti arvokkaita.

Lähes koko kaava-alueen rakennusinventoinnit on päivitetty vuonna 2019. Ajantasainen aineisto löytyy Varsinais-Suomen alueellisen vastuumuseon MIP-tietokannasta, johon on saatavilla viranomaiskäyttöön tarkoitettuja käyttäjätunnuksia. Inventoinnit on valikoiden julkaistuna saatavilla myös rajapinta-aineistona:

<https://www.avoindata.fi/data/fi/dataset/varsinais-suomen-rakennusinventointi>

Varsinais-Suomen alueellinen vastuumuseo toteaa lausuntoon seuraavan.

On ilmeistä, kaavaluonnoksen ja Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelman mukaiset ratkaisut heikentävät merkittävästi kaupunkikuvan ja rakennetun kulttuuriympäristön arvoja suunnittelualueella, joka on suurelta osin valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä. Kulttuurihistoriallisesti arvokkaita rakennuksia joudutaan purkamaan ja siirtämään ratalinjausten alta ja radan rakentaminen aiheuttaa riskejä lukuisille rakennuksille. Radan vaatimat rakenteet, kuten Lukkarinmäen eteläpuolinen betonikaukalo ja Lukkarinmäen pohjoispuolella puutalokorttelin keskellä korkealla penkereellä kulkeva rata, tulevat voimakkaasti muokkaamaan kaupunkikuvaa. Muutokset ovat kulttuuriympäristön kannalta erittäin haitallisia.

Asemakaavalla tulee mahdollisimman hyvin turvata ne kulttuuriympäristön arvot, jotka alueella ratakannakkeesta huolimatta säilyvät. Lisäksi kaupunkikuvallisten haittojen minimointiin tulee pyrkiä Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelman ympäristövaikutusten arvioinnin mukaisilla lieventämistavoilla, kuten betonitunneliosuuksien huolellisella maisemoinnilla.

Kaavaluonnoksessa on osoitettu muutamia rakennuksia suojeltaviksi. Kuitenkaan ei ole huomioitu kaikkia niitä rakennuksia, jotka on alueella laadituissa selvityksissä todettu kulttuurihistoriallisesti arvokkaiksi, ja jotka olisivat ratakannakkeesta

Merkitään tiedoksi.

Asemakaavan ehdotusvaiheessa kiinnitetään vielä huomiota eri alueiden kaavamääräyksiin. Näitä ovat mm. rata- ja rky-alueet sekä betonitunneliteita koskevat osa-alueet. Ks. myös seuraavat kohdat.

Salon yleiskaava 2020:n merkintää sr 99 ei näy kaavakartalla, joten rakennuksen arvot on jäänyt luonnosvaiheessa huomioimatta. Kuitenkin ratasuunnittelun edetessä on todettu, että **kyseinen rakennus Uskelankirkkotien ja Rauhalankadun**

huolimatta tämänhetkisen tiedon mukaan säilymässä. Esimerkiksi Salon yleiskaavassa 2020 merkinnällä sr 99 osoitettua paikallisesti merkittävää rakennusta osoitteessa Uskelankirkkotie 17 ei ole kaavaluonnoksessa huomioitu. Myös maakunnallisesti merkittävä VR:n asuinrakennus osoitteessa Ratapolku 2 on kaavaluonnoksessa vailla suojelumerkintää, samoin maakunnallisesti merkittävä Tehdaskatu 5A. Inventoinneissa paikallisesti ja seudullisesti/maakunnallisesti arvokkaiksi todetut ja ylemmillä kaavatasoilla huomioituidu kohteet tulee huomioida asemakaavassa suojelumerkinnoillä, joista käy ilmi rakennuksen arvoluokka. Kaava-alueella on myös lukuisia inventoinnissa maisemallisesti arvokkaiksi arvoitettuja rakennuksia, jotka tulee huomioida kaavassa vähintäänkin kokonaisuuksina.

Suojeltujen rakennusten rakennusalat ja kerrosluvut tulee osoittaa nykytilan mukaisesti. Vaikutusten arvioinnissa tulee tuoda esiin, mahdollistavatko kaavan esittämät rakennusoikeudet uudisrakentamista vai todetaanko niillä nykytila.

Asemapuiston osalta voidaan todeta, että VR:n yöpymiskodin (rakennustunnus 101226484e) viereistä talousrakennusta ei toistaiseksi ole huomioitu, ei myöskään rakennusperintörekisterin mukaista kellaria, joka mahdollisesti on purettu. Näiden rakennusten nykytila tulee selvittää kaavoituksen yhteydessä ja ne tulee tarvittaessa osoittaa suojelumerkinnällä. Asemapuistoa koskee merkintä VP/s, mutta /s-merkinnän määräys puuttuu. Puiston arvot tulee tunnistaa ja turvata asemakaavassa asianmukaisella kaavamääräyksellä. Rautatiesopimuksen mukaiset kohteet, joita ovat asemapuiston kohteiden lisäksi osoitteessa Ratapolku 1 olevat rakennukset, on hyvä osoittaa erillisellä suojelumerkinnällä ja -määräyksellä, josta käy ilmi niiden status Rautatiesopimuksen (1998) mukaisina kohteina ja erityispiirteet rautatierakennuksina.

Kaava saattaa joiltain osin mahdollistaa uudisrakentamista. Kaavaselostuksen vaikutusten arvioinnissa todetaan, että "betonitunnelin maanalaisen tilavarauksen reuna-alueilla ei kaikkia olemassa olevia rakennuksia voida välttämättä säilyttää kortteleissa 12 ja 15, mutta myöhempi rakentaminen tunnelin toteuduttua voi olla mahdollista." Nämä korttelit sijoittuvat pääosin RKY-alueelle. Kaavassa

liittymän luoteispuolella joudutaan purkamaan, ja tontti lunastetaan. Tontti osoitetaan ehdotusvaiheessa todennäköisesti puistoksi.

Ratapolku 2:n päärakennukselle ja Tehdaskatu 5A:n päärakennukselle lisätään suojelumerkinnot, joista käy ilmi myös arvoluokka.

Myös muiden rakennusten suojelumerkintöjä ja arvoluokkia selvitetään jatkosuunnittelussa, joko yksittäisinä rakennuksina tai kokonaisuuksina.

Rakennusalat ja kerrosluvut lisätään kaavaan. Tiedot vanhojen rakennusten pinta-aloista eivät tiettävästi ole aina ajantasaiset. **Vaikutusarviointiin lisätään arvio siitä, mahdollistavatko rakennusoikeudet uudisrakentamista vai todetaanko niillä nykytila.**

Jos lausunnossa tarkoitetaan alla olevassa kuvassa nuolilla osoitettuja kohteita, on ne tosiaan purettu. **Ei toimenpiteitä.**



Merkintä '/s' lisätään asemakaavamääräyksiin. Asemapuiston suojelumerkintöjä tarkennetaan jatkosuunnittelussa.

Rautatiesopimukseen sisältyvien rakennusten suojelumerkinnot lisätään / tarkennetaan jatkosuunnittelussa.

Rky-osa-alueen määräystä tarkennetaan ehdotusvaiheessa. Lisäksi betonitunnelin ma-LR/b määräystä tarkennetaan siten, että se huomioi paremmin ympäristön arvot ja mahdollisen RKY-alueen.

on syytä kiinnittää huomiota uudisrakentamisen riittävän yksityiskohtaiseen ohjaukseen, jotta se saadaan riittävästi sovitettua ympäristöönsä. Lukkarinmäki ympäristöineen on pienipiirteistä ja tätä ominaisuutena on syytä vaalia.

Suuri Rantatie, joka sisältyy RKY-valikoimaan erillisenä kohteena, tulee huomioida kaavassa omalla määräyksellä ja merkinnällä.

Varsinais-Suomen alueellisella vastuumuseolla ei ole asiaan huomautettavaa arkeologisen kulttuuriperinnön osalta.

Suurelle Rantatielle osoitetaan oma erillinen merkintänsä.

Merkitään tiedoksi. **Ei toimenpiteitä.**

Varsinais-Suomen ELY-keskus

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>[...]</p> <p>Selostuksen mukaan suunnittelussa hyödynnetään ESA-ratahankkeen yleissuunnittelun sekä Turun Tunnin Juna -hankkeen aikana laadittuja selvityksiä. Lisäksi kevään 2022 aikana tarkennetaan ainakin luontoselvitystä. Tässä kaavahankkeessa arvioidaan vaikutuksia ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön, maa- ja kallioperään, alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, liikenteeseen, kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön.</p> <p>Uusi ratalinja on osoitettu asemakaavoitusta ohjaavissa yleiskaavoissa. Suunnittelualueen eteläosassa Salonjoesta kaakkoon päin on voimassa Salon Yleiskaava 2020, joka on tullut voimaan vuonna 2009, ja suunnittelualueen pohjoisosassa Salonjoesta asemalle päin on voimassa Salon keskustan osayleiskaava 2035 vuodelta 2016.</p> <p><u>ELY-keskuksen kannanotot</u></p> <p><u>Yleistä</u></p> <p>Asemakaavan muutos perustuu yleiskaavaan ja siinä osoitettuun uuteen ratalinjaan. Vaikka asemakaavamuutos on radan osalta yleiskaavan mukainen, tulee asemakaavan yhteydessä esittää riittävät johtopäätökset kaavan vaikutuksista. Koska asemakaavaa laaditaan rinnakkain tarkemman ratasuunnittelun kanssa, on ratasuunnitelman selvitykset ja vaikutusarviointit syytä huomioida ja hyödyntää asemakaavoituksessa. Kaavan vaikutuksia voidaan arvioida paremmin, kun selvitykset valmistuvat ja kaavamuutos tarkentuu. Kaavan toteutuksella voi olla merkittäviä ilmasto- ja kiertotalousvaikutuksia, joten myös ne on hyvä arvioida.</p>	<p>Vaikutusarviointia tarkennetaan monin paikoin, mahdollisuuksien mukaan myös ilmaston osalta. Kiertotalousmahdollisuuksia selvitetään osana ratahanketta, mutta siihen ei välttämättä asemakaavatyössä ole mahdollista ottaa tarkemmin kantaa.</p>

Kulttuuriympäristö

Suunnittelualueen kuuluminen valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön (RKY) alueeseen, edellyttää, että asemakaavoituksessa määritellään yksityiskohtaisemmat kehittämis- ja suojelutavoitteet alueella.

Luonnoksessa valtakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö on esitetty rky-1- merkinnällä määräyksineen. Kaavoituksessa on vielä syytä harkita ko. yleisen määräyksen sijasta RKY-alueen arvojen turvaamista V-, A- ja AO-alueille annettavilla kaavamääräyksillä.

ELY-keskus katsoo, että kaavassa tulee ohjata tarkemmin tunnelin ja sen ympäristön rakentamista. Suunnittelussa on hyvä käyttää apuna havainnekuvia, jotka samalla selventävät kaikille osallisille kaavan tuomia muutoksia kaupunkiympäristöön.

Rakentamisen mitoitus on tuotu kaavaluonnokseen suoraan voimassa olevasta asemakaavasta. Arvokkaaseen kulttuuriympäristöön sopivaa rakentamisen määrää, uudisrakennusten kokoa, mittasuhteita ja piirteitä sekä sijoittumista suhteessa oleviin rakennuksiin on tarkasteltava uudelleen kaavamuutosta tehtäessä. Asemakaavan tulee olla yksiselitteinen sallittavan uudisrakentamisen määrän osalta.

Säilytettävä puusto ja muu kasvillisuus tulee osoittaa kaavassa. Betonikannen alueelle, jolta maasto ja kasvillisuus poistetaan, tulee antaa määräyksiä maaston muotoilusta ja kasvillisuudesta.

Luonnonsuojelu

Kaavaselostuksen mukaan lausuttavana olevan kaava-alueen kohdalta ei tuoteta raporttia luontoarvoista. Lisäksi todetaan, että luontoarvoja on karsoitettu, mutta merkittäviä arvoja ei ole todettu. Lausuttavana olevan materiaalin perusteella ei voida ottaa kantaa siihen, mitkä ovat kaavan luontovaiikutukset ja onko arvio, ettei alueella ole merkittäviä luonnonmonimuotoisuusarvoja, oikea, sillä kaavaselostuksessa ei ole kuvattu luontoympäristöä eikä raporttia mainitusta selvityksestä ole tuotettu. Vaikka kaava-alue ei sijoitukaan rakentamattomaan luontoympäristöön, on alueen luontoympäristö kuvattava ja tarkasteltava vaikutukset siihen. Selostuksessa mainitaan, että lepakkoselvityksen tiedot täydennetään selvityksen valmistuttua.

Rky-1-alueen määräyksessä on otettu kantaa RKY-alueen arvojen säilyttämiseksi ja vaikutusten lieventämiseksi. **Määräystekstiä voidaan tarkentaa vielä ehdotusvaiheessa. Lisäksi asemakaavaa tarkennetaan rautatie- ja betonitunnelialueita koskevien määräysten osalta (ks. tarkemmin edellä).**

Osa-aluetyyppisenä rky-1-merkintänä alueen kokonaisuus hahmottuu paremmin kaavakartalta. Rky-1-alue on korostettu ruudutuksella, jolloin se on havaittavissa myös yksittäisen tontin alueella. **Kuitenkin A- ja AO-alueiden määräystekstiä tarkennetaan siten, että uudisrakentamisessa ja muutoksissa huomioidaan rakennetun kulttuuriympäristön arvoja.**

Ratahankkeen yhteydessä on laadittu visuaalisointikuvia, joita lisätään kaavaselostukseen.

Tunnelin suuaukkojen rakenteisiin, betonikaukaloihin ja meluseinien toteuttamista ohjaviin kaavamääräyksiin kiinnitetään jatkossa huomioita.

Tämä kaavamuutosalue ei kata lähellekään koko RKY-aluetta eikä muutenkaan koko Lukkarinmäen yhtenäiseksi koettavaa kokonaisuutta. Sen vuoksi rakennusoikeuden alentaminen asettaisi kaavamuutosalueen kiinteistöt eriarvoiseen asemaan ja aikaansaisi epäyhtenäistä asemakaavaa; varsinkin kun kaavamuutos aiheuttaa muutenkin merkittäviä ja useimmissa tapauksissa kielteisiä muutoksia alueen kiinteistöille. Rakennusoikeuden määrä on siitäkin syystä katsottu paremmaksi pitää voimassa olevan asemakaavan mukaisena. **Ei toimenpiteitä tämän osalta.**

Asemakaavaan lisätään istutettavia alueen osia.

Betonikantta koskevia määräyksiä tarkennetaan.

Lähtökohtiin tarkennetaan suunnittelualueen luonnonympäristön oloja.

Ratahankkeen yhteydessä laaditun lepakkoselvityksen yhteydessä ei ole tutkittu rakennuksia sisältä. Selvityksessä arvioitiin todennäköisiä tärkeitä lepakkoalueita. **Lepakkoselvityksen tuloksia huomioidaan ehdotusvaiheessa soveltuvin osin.**

Vuollejokisimpukkaa ei ole erikseen selvitetty asemakaavatyön yhteydessä. Ratasuunnitelman selostusluonnoksen mukaan vuollejokisimpukan esiintyminen joenylitysten kohdilla selvitetään ennen rakentamista, ja simpukat siirretään tarvittaessa ylävirran puolelle. Siirtoa varten tulee hakea lupa ELY-keskuksesta. **Vuollejokisimpukka**

Lepakot kuuluvat luontodirektiivin liitteen IV lajeihin, joiden lisääntymis- ja levähdyspaikkojen heikentäminen ja hävittäminen on kielletty. Asemakaava-alueella voi olla rakennuksia ja kolopuita, joita lepakot käyttävät lisääntymis- ja levähdyspaikkoina. Kaavaselostuksessa ei ole käsitelty vuollejokisimpukkaa, joka myös on luontodirektiivin liitteen IV tiukasti suojeltu laji. Uskelanjoessa tiedetään esiintyvän vuollejokisimpukkaa.

Vesistöt

Vaikutusten arviointi ympäristöön puuttuu lähes kokonaan kaavaselostuksesta, joten arvioinnin riittävyyttä ei voida vielä arvioida. Lausunтовaiheessa vaikutusten arviointitekstien pitäisi olla käytettävissä.

Luonnoksen mukaan asemakaavamuutoksella voi toteutuessaan olla vaikutuksia vesistöihin ja vesitalouteen, mutta mahdollisia vaikutuksia ei ole nimetty. Arvioinnissa tulisi esittää yleisesti kaavamuutoksen mahdollisesti aiheuttamat vesistökuormituksen muutokset, jotka todennäköisesti johtuisivat pääosin hulevesikuormituksesta ml. oja- ja tunnelivedet. Hulevesien pidättymisalueita tulisi osoittaa kaavassa. Vesistöjen ylityksiin liittyvä vesirakentaminen tulisi kuvata ja arvioida sen mahdolliset vaikutukset vesistöön. Lisäksi kielteisten vaikutusten lievennystoimenpiteitä tulee esittää kaavaselostuksessa.

Melu ja tärinä

Asemakaavassa on melulle ja tärinälle herkkiä kohteita lähellä rata-alueita, joten asemakaavoituksessa tulee varmistua riittävillä selvityksillä siitä, että hyväksyttävät tärinä- ja meluohjearvot täyttyvät mm. kaavan AO ja A -alueilla. Meluhaitan torjuntatarpeesta rakenteellisin tai toiminnallisoin keinoin tulee varmistua. Asemakaavassa on tarpeen esittää riittävät kaavamääräykset meluhaitan osalta. Melutasoille on asetettu melutason ohjearvot (VnP 993/92), jotka tulee ottaa huomioon maankäytön suunnittelussa.

Rautatieliikenteeseen liittyy usein myös tärinähaittaa, johon vaikuttavat mm. pehmeä maaperä, raskaan liikenteen paino ja määrä sekä tärinälle herkien kohteiden määrä ja sijoittuminen lähelle rautatietä. Tärinän aiheuttaman asumisen viihtyisyyshaitan tiedetään kokemuksesta olevan mahdollista rautateiden läheisyydessä. Rautatieliikenteen aiheuttamalle viihtyisyyttä vähentävälle tärinähaitalle ei ole olemassa ohjearvoja. Tärinän herkille kohteille aiheuttamaa viihtyisyyshaittaa on kuitenkin tutkittu mm. VTT:n toimesta ja tutkimuksissa on esitetty tärinän suositusarvoja, jotka on hyvä ottaa huomioon tärinähaitan sallittua tasoa asetettaessa (Esim: Asko Talja Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksesta, VTT tiedotteita 2278,

huomioidaan myös asemakaavan ehdotusvaiheessa soveltuvin osin.

Ratasuunnitelman selostusluonnoksen mukaan rata- ja tiealueiden kuivatuksessa hyödynnetään pääsääntöisesti olemassa olevia lasku- ja muita avo-ojia. Myös joitakin uusia laskuojia on suunniteltu. **Ratahankkeessa on osoitettu myös hulevesipumppaamoja, joista ainakin yksi sijoittuu tälle kaava-alueelle, ja se huomioidaan ehdotusvaiheessa. Vaikutusarviointia vesistöihin tarkennetaan jatkosuunnittelussa. Yleismääräyksiin lisätään huleveden hallintaa koskevia määräyksiä.**

Kaavaselostukseen lisätään kuvaukset vesistöjen ylityksistä ja lisätään vaikutusarviointi, lisäksi esitetään kielteisten vaikutusten lievennystoimenpiteitä.

Ratahankkeessa on laadittu melu- ja tärinäselvitykset kesän ja syksyn 2023 aikana. **Selvitysten tulokset huomioidaan kaavaehdotuksessa soveltuvin osin.**

2004: <https://www.vttresearch.com/sites/default/files/pdf/tiedotteet/2004/T2278.pdf>).

Asemakaavoituksessa on tarpeen selvittää rautatieliikenteen aiheuttama mahdollinen värinähaitta ja sen leviäminen sekä mahdolliset keinot värinähaittan poistamiseksi.

Liikenne

Kiskontien Mt 186 käänntö Perniöntielle Mt 12104 tulee toteutettavaksi ratakankkeen yhteydessä, koska nykyinen Kiskontien yhteys Perniöntielle katkeaa ratakankkeen takia. Perniöntien aluetta on osoitettu asemakaavan muutosluonnoksessa katualueeksi, mutta osa asemakaavassa LT-alueeksi osoitetusta alueesta koskien Perniöntietä on jätetty asemakaavan muutosalueen ulkopuolelle.

ELY-keskus toteaa, että kaupungin on hyvä varmistua siitä, onko asemakaavan muutos Perniöntien aluetta koskien tarpeellinen myös asemakaavamuutoksen ulkopuolelle jäävän LT-alueen osalta.

Kestävemmän liikkumisen edistämiseksi maankäytön suunnittelussa on hyvä kiinnittää erityistä huomiota kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteiden parantamiseen ja houkuttelevuuteen.

Pyöräpysäköinnin toteuttamisvelvoitteesta ja pyöräpysäköinnin sijoittamisesta on hyvä antaa määräyksiä kaavassa opetustoimintaan ja toimisto- ja työtilojen rakentamiseen osoitetuille alueille. Määräykset pyöräpysäköinnin toteutuksesta asemakaavassa johtavat todennäköisemmin laadukkaiden pyöräpysäköintipaikkojen toteutukseen ja edelleen siistiin ja jäsenyntyneeseen pysäköintiin. Määräyksessä pyöräpysäköinnistä on mahdollista antaa laadullisia määräyksiä sääsuojan lisäksi myös runkolukittavuudesta.

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_pyoraliiikenteen_suunnittelu_web.pdf) tai pyöräliikenteen suunnitteluohjeesta: <https://pyoraliiikenne.fi/pyorapysakoinnin-suunnitteluohje/#py-sakointitarpeen-maarittely>.

Lopuksi

Asemakaavoitusta on hyvä jatkaa tiiviissä yhteistyössä ratasuunnittelun kanssa ja hyödyntää ratasuunnitelman selvityksiä ja vaikutusarvioiteja.

ELY-keskus osallistuu mielellään kaavan työneuvotteluun, jos neuvottelu pidetään.

Lausunto on laadittu yhteistyössä ELY-keskuksen luonnonsuojelu-, vesi- ja ympäristönsuojeluyksikön sekä Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueen kanssa.

Perniöntien osalta muutos maantien alueesta katualueeksi voidaan tehdä tarvittaessa myöhemmin omana kaavamuutoksena. Kaava-alueetta ei ole tarkoituksenmukaista laajentaa tässä vaiheessa. Lisäksi todettakoon, että kaavaluonnoksen ratkaisu noudattaa pääpiirteissään voimassa olevaa kaavaa, sillä erotuksella että lukion vieressä on nykyisin kapea LT-alueen kaistale. **Ei toimenpiteitä.**

Pyöräpysäköintiä koskevia määräyksiä lisätään kaavaehdotusvaiheessa.

Ratakankkeen suunnitelmia ja selvityksiä hyödynnetään asemakaavan jatkosuunnittelussa.

Varsinais-Suomen liitto

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>[...]</p> <p>Ratalinjaa on käsitelty Salon seudun maakunta-kaavassa (MV 2006 / YM 2008) ja Salo–Lohja-ratalinjan vaihemaakuntakaavassa (MV 12.12.2011 / YM 4.12.2012 / KHO 19.6.2014). Asemakaavoitusta ohjaa suunnittelualueella voimassa olevat kaksi yleiskaavaa: Salon Yleiskaava 2020 (2009) ja Salon keskustan osayleiskaava 2035 (2016).</p> <p>Suunnittelualueeseen kuuluu valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä. Museoviraston laatimassa RKY-inventoinnissa kaavamuutosalueesta osa on Uskelan kirkonmäki ja Lukkarinmäen esikaupunkiasutus -kokonaisuutta ja osa Salon rautatieasemanseutu ja vanha kauppalamiljöö -kokonaisuutta. Jälkimmäiseen kokonaisuuteen kuuluu kaavamuutosalueen pohjoisimmasta osasta suurelta osin viheraluetta, suojeltu Asemapuisto.</p> <p>Kaavaselostuksen mukaan asemakaavamuutosta toteutettaessa alueelta on purettava tämänhetkisten ratasuunnitelmien perusteella varmasti kaksi rakennusta (kortteli 15, tontit 1 ja 17). Rakennukset sijaitsevat suunnitellun betonitunneliosuuden kohdalla. Lisäksi betonitunnelin maanalaisen tilavaurauksen reuna-alueilla ei kaikkia olemassa olevia rakennuksia voida välttämättä säilyttää kortteleissa 12 ja 15, mutta myöhempi rakentaminen tunnelin toteuduttua voi olla mahdollista.</p> <p>Lisätietoja Salon kaupungin verkkosivuilta. https://salo.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus-ja-kaupunkisuunnittelu/asemakaavoitus > ajankohtaiset-asemakaavat > oikorata-salon-kaupunkialueella</p> <p><u>Hyväksytty lausunto (Ehdotus)</u></p> <p>Varsinais-Suomen liiton maankäyttöjaosto toteaa lausuntonaan Salon kaupungille asemakaavaluonnoksesta Oikorata Salon kaupunkialueella seuraavaa.</p>	<p>-</p>
<p>Helsinki–Turku nopea ratayhteys on merkittävä ja keskeinen osa Etelä-Suomen rataverkkoa ja sen kehittämistä. Euroopan unionin rajat ylittävään TEN-T-ydinverkkokäytävään kuuluvalla yhteysväliillä on strateginen merkitys Suomen liikennejärjestelmässä. Hanke tukee osaltaan Etelä-Suomen kilpailukyyn parantamista. Alueiden välisellä verkottumisella ja yhteistyöllä vahvistetaan alueiden kehittymistä ja toimintaedellytyksiä sekä yhdyskuntien vetovoimaa.</p> <p>Uuden oikoradan yhdessä Turku–Salo-kaksoisraiteen mahdollistama monimuotoinen junaliikenne paikallisjuna-asemineen tulee palvelemaan laajaa joukkoa ihmisiä. Rata yhdistää maan suurimpia</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>

kaupunkiseutuja ja luo edellytykset kestäväälle ja yhtenäiselle Etelä-Suomen kattavalle asunto- ja työmarkkina-alueelle. Pääkaupunkiseudun ja Turun ja Salon seutujen välisten matka-aikojen lyhennemien edistää kaupunkiseutujen asumis- ja työsäkäyntialueiden toiminnallista kytkeytymistä. Hanke tukee pitkällä aikavälillä myös Salon ja Lohjan välistä alueellisen junaliikenteen ja asemapaikkojen kehittämistä, radan varren maankäyttöä ja edesauttaa ilmastotavoitteiden saavuttamista.

Asemakaavaluonnos on voimassa olevan maakuntakaavan ja sen tavoitteiden sekä suunnitteluala- eella voimassa olevien, asemakaavoitusta ohjaavien yleiskaavojen mukainen.

Salon asemalta Lukkarinmäen ali Perniöntielle ratalinja on osoitettu lainvoimaisten seutu- ja asemakaavojen mukaisina jo Salon seudun maakuntakaavassa, jonka maakuntavaltuusto hyväksyi 11.12.2006 ja ympäristöministeriö vahvisti 12.11.2008. Ympäristöministeriön vahvistuspäätöksestä ei valitettu korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Perniöntiestä itään ratalinja on ratkaistu alustavan yleissuunnitelman yhteydessä laaditussa Salo–Lohja-ratalinjan vaihemaakuntakaavassa, jonka maakuntavaltuusto hyväksyi 12.12.2011. Ympäristöministeriö vahvisti hyväksymispäätöksen 4.12.2012. Kaava sai lainvoiman korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 19.6.2014. Ratalinjaa ympäröivää maankäyttöä ja liikenteen merkintöjä käsiteltiin Varsinais-Suomen taajamien, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaavassa. Ratalinjaa ei tässä yhteydessä uudelleen tarkasteltu. Maakuntavaltuusto hyväksyi kaavan 11.6.2018 ja se sai lainvoiman korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 6.7.2020.

Asemakaavalla ja sen ripeällä hyväksymismenettelyllä turvataan pitkäjänteisen hyvin edenneen Helsinki–Turku-yhteysvälin suunnittelun jatkuvuus, käynnissä olevien ratasuunnitelmajärjestelmien eteneminen ja varmistetaan hankkeen EU-rahoituksen edellyttämä suunnitteluvalmius. Asemakaavalla myös konkretisoidaan osin betonitunnelina toteutettavan tunnelin vaikutuksia rakennettuun ympäristöön ja varmistetaan vuorovaikutteisen suunnittelun toteutuminen kaikilla tasoilla.

Varsinais-Suomen liitto puoltaa asemakaavaprosessin jatkamista ja asemakaavan hyväksymistä nopealla aikataululla. Valmisteluaineistoon tulee liittää kuvia, joilla havainnollistetaan alueen rakentamista eri vaiheissa.

Merkitään tiedoksi.

Visualisointikuvia lisätään kaavaselostukseen ehdotusvaiheessa.

Varsinais-Suomen pelastuslaitos

Asia

Vastine ja toimenpiteet

[...]

Varsinais- Suomen aluepelastuslaitoksen pelastusviranomaisen toteaa lausunnossaan:

Kaavamuutoksen pohjalta suunniteltavissa liikennejärjestelyissä tulee varmistaa pelastuslaitoksen sammutus- ja pelastusyksiköiden pääsy kiinteistöille (esim. Anistenkadun suunnasta - uimahalli, Salohalli, golfkentän rakennukset). Asia tulee huomioida myös oikoradan rakentamis-/työmaa-aikana.

Ratatunnelin molempiin päihin tulee järjestää pelastustiet.

Pelastuslaitoksen sammutusvedenottoaikkujen käytettävyys, riittävyys ja saavutettavuus tulee varmistaa asemakaavamuutosalueella ja sen läheisyydessä, mikäli oikorata vaikuttaa sammutusvedenottoaikkujen nykyjärjestelyihin.

Ratahankkeen yhteydessä laadittujen katusuunnitelmien mukaan Anistenkadulle järjestetään ajo Perniöntieltä nykyisen ja poistuvan Kiskontien vieressä kääntyen nykyiselle Anistentielle. Ratkaisu on huomioitu asemakaavassa. Työmaanaikaisiin järjestelyihin asemakaavassa ei oteta kantaa muuten kuin ratahankkeessa mahdollisesti osoitettujen lunastettavien alueiden muodossa. **Ei toimenpiteitä.**

Pelastustiet on huomioitu ratasuunnittelun yhteydessä. **Ei toimenpiteitä asemakaavassa.**

Ratasuunnitelman selostusluonnoksen mukaan mm. sammutusveden lisäsyöttömahdollisuus on suunniteltu erikseen määritettyihin tunneleihin. Asiaa ei ratkaista asemakaavassa. **Ei toimenpiteitä.**

Väylävirasto

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>[...]</p> <p><u>Rautatietunnelin kaavamääräykset</u></p> <p>Asemakaavan muutosluonnoksessa uusi rautatietunneli on osoitettu merkinnöillä ma/LR-b (Rautatietunneli (betonitunneli). Rakennusten ja kaivojen, kuten maalämpökaivojen rakentaminen on kielletty.) ja ma/LR-k (Rautatietunneli (kalliotunneli). Kallion louhiminen on kielletty. Rakennusten rakentaminen on sallittu. Kaivojen, kuten maalämpökaivojen rakentaminen on kielletty.). Väylävirasto huomauttaa, että kyseisiä kaavamääräyksiä on vielä tarpeen tarkentaa siten, että ne rajataan koskemaan maanpinnalla sijaitsevaa rakentamista.</p> <p><u>Raideliikenteen melu, runkomelu ja tärinä</u></p> <p>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.</p> <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</p>	<p>Tarkennus lisätään kaavamääräyksiin.</p> <p>Ratahankkeen yhteydessä on laadittu melu-, runkomelu- ja tärinäselvitykset vuoden 2023 aikana. Selvitykset huomioidaan asemakaavan jatkosuunnittelussa soveltuvin osin.</p>

tavarajunaliikenteestä, ratapihan toiminnasta tai vaihteiden ylityksestä aiheutuva hetkellinen maksimimelutaso Uudenmaan ELY-keskuksen oppaan Melun- ja tärinätorjunta maankäytön suunnittelussa 2/2013) mukaisesti (asuintiloissa hetkellinen maksimimeluu ei saa ylittää yöaikaan toistuvasti tasoa 45 dB AFmax). 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 ominaistaajuudesta. 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>.

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

Ympäristöterveydenhuolto

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>[...]</p> <p>Terveysturvaviranomaisen lausunto: Asemakaavaluonnoksen mukaisesta toiminnasta ei saa aiheutua terveyshaittaa tai sen mahdollisuutta lähialueen asukkaille (melu, ääni). Toiminnan aiheuttama melu ei saa ylittää lähimmissä häiriintyvissä kohteissa asumisterveysasetuksessa 545/2015 mainittuja sisämelun toimenpiderajoja. Sisämelun toimenpiderajojen oletetaan pysyvän sallituissa rajoissa, mikäli ulkomelutaso ei ylitä VNP:n 993/1992 mukaisia ohjeita. Toiminta ei saa aiheuttaa terveydensuojelulain 27 §:ssä mainittua ääntä lähimmissä häiriintyvissä asunnoissa.</p>	<p>Ratahankkeen yhteydessä on laadittu melu-, runkomelu- ja ääniselvitykset vuoden 2023 aikana. Selvitykset pyritään huomioimaan asemakaavassa soveltuvin osin.</p>

Mielipiteet

Mielipide 1

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Asumme Kellonsoittajankatu 15, Uskelankirkkotien kulmassa.</p> <p>Rata on suunniteltu meneväksi 27 metrin päähän talostamme.</p> <p>Talomme on rakennettu noin 1890 ja on valtakunnallisesti suojeltu rakennus.</p> <p>Kiinnostaisi tietää, miksi talomme on merkitty kaava-alueeseen, mitä se tarkoittaa pahimmillaan? Olisi myös kiva, että tarkistettaisiin tuleeko talomme kestämään kaivaukset, räjäytykset, maan kuivumisen ym. Talossa on alkuperäiset rappaukset ja perustukset. Nyt jo, kun menee isompi kuorma-auto ohitse talo tärisee ja rappauksia tipuu.</p> <p>Taloon pitäisi myös uusia sähköjärjestelmä, mutta onko se tässä tilanteessa järkevää, onko mahdollista, että talo menee lunastukseen?</p>	<p>Kaavahankkeissa on tavoitteena, että kaavoitettavaa aluetta ei jouduttaisi kesken kaavatyon muuttamaan, ainakaan merkittävästi. Sen vuoksi kaava-alueeseen on hyvä joskus ottaa mukaan alueita tai tontteja tiedossa olevien muutosten ulkopuolelta. Tässä kaavahankkeessa käsitellään uutta ratalinjausta, jonka tilavaraus on tarkentunut kaavahankkeen ollessa käynnissä. Edellä mainituista syistä kaava-alue on aikoinaan määritelty sellaiseksi kuin se nyt on.</p> <p>Nähtävillä olleessa kaavaluonnoksessa tonttianne rasittaa betonitunneliosuus 'ma-LR/b' hyvin pieneltä alueelta. Tunnelivarauksen reuna ei ulotu edes luonnoksessa esitetylle rakennusalueelle, joka on ollut 4 m etäisyydellä tontinrajasta. ESA-ratahankkeen yhteydessä on katsottu, että tunnelin rakentaminen on mahdollista ilman että tonttianne</p>

Todella surullista, että kulttuurihistoriallista aluetta aletaan tuhoamaan. Kuninkaantie ei ole sen jälkeen enää entisensä, eikä myöskään Lukkarinmäen idyllinen asuinalue.

lunastettaisiin, eli tontti ja sillä olevat rakennukset säilyisivät. **Ei toimenpiteitä, mutta suunnitteluratkaisut voivat muuttua vielä ehdotusvaiheessa.**

Oikoradalla ja tällä asemakaavamuutoksella on kieltämättä merkittäviä haitallisia vaikutuksia Lukkarinmäen ympäristölle. **Vaikutusarviointia tarkennetaan vielä ehdotusvaiheessa ja mahdollisuuksien mukaan kiinnitetään huomiota myös vaikutusten lieventämiskeinoihin.**

Mielipide 2

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>H:ki – T:ku junayhteyden parantaminen.</p> <p>Kun Helsingin ja Turun välinen junayhteys saatiin valmiiksi 1876 ja Hanko-Hyvinkää rata 1873, heräsi varsin pian ajatus oikoradasta Helsingistä Turkuun.</p> <p>1886 esitettiin Espoo-Lohja-Salo-Turku-radan rakentamista ja vaihtoehtoisesti Karjan rataa. Karjan rata sitten valittiin, mutta ilmeisesti Lohjan talonpoikien päihin jäi itämään ELSA-rata. Rantarata valmistui 1899 uutena lyhyenä yhteytenä Helsingistä Turkuun.</p> <p>ELSA-rata, Tunnin-juna ja millä nimellä sitä milloinkin kutsutaan on aina todettu kannattamattomaksi, kun kerran Karjan rata eli Rantarata on rakennettu.</p> <p>Espoo-Lohja-yhteys on eri asia, kun liikenneuhkat maanteillä hidastavat paikallisliikennettä. Lähijunaliikenne on kehittymässä ympäri Suomea, kun sähköinen linja-autoliikenne on vasta kehittymässä. Siinä voisi olla ratkaisu Helsinki-Lohja-yhteyteen.</p> <p>Koko Tunnin-ELSA-radan suunnittelu on hukkaan heitettyä rahaa, mutta suunnitelmia laatineet ovat hyvinkin tyytyväisiä mittaviin konsulttisopimuksiin. Kuntien vähäisten resurssien kuluttaminen turhaan suunnitteluun, vaikka ajatus on ollut esillä lähes puolitoista vuosisataa.</p> <p>Salon aiempi rahtiliikenne on kuihtunut pelkäksi puupinojen siirtelyksi ja tuntuukin erikoiselta, että puuvarasto on keskellä kaupunkia, vaikka enää ei ole edes halkovarastoa, josta kaupunkilaiset voisivat hakea pilkkeensä. Asemahenkilökunta on vähentynyt niin ettei VR tarvitse enää asemanseudun työsuhteasuntoja ja ne myytiin tarpeettomina.</p> <p>Artikki, Helena Virta, Mikko Eloranta ja Tapani Tarkio ostivat Salonjoen itäpuolen rautatiealueella olevat asunnot, joiden maapohja erotettiin rata-alueesta. Ylimääräiset asema-alueet on erotettu rata-alueesta myös ympäri Suomea. Helsingissä, Pasi-lassa, Tampereella ja pian Turussakin näille</p>	

tonteille rakennetaan asuntoja, liiketiloja ja elämyskeskuksia. Niin Salossakin pitää tehdä.

Olemme hankkineet nämä asuntoalueet lähinnä asuntorakentamista varten. Tontilla 410-2-2 oleva kerrostalo on myyty. Loppuosalla sijaitsee ratavartijan torppa, joka edustaa alueen vanhinta rakennuskantaa, sekä vähäisiä talousrakennuksia.

Aikomuksemme on rakentaa huonokuntoisten tilalle kerrostalo, joka täydentäisi Vähäsillankadun kerrostaloryhmää ja mahdollisesti tuottaisi näille palveluja. Tontilla 871-2-1 oleva asuinrakennus on tarkoitus säilyttää ja sitä on kunnostettu. Tontilla 425-1-23 on vanha ulkorakennus, ja tontti on hankittu asuinrakennuksen rakentamista varten, eikä siitä voida luovuttaa puistoaluetta jota ei voisi käyttää. Uudisrakennus suunnitellaan ympäristöön sopivaksi muodoltaan ja massoitteeltaan.

VR:n rakennusalueilla on rakennusoikeus määritelty tarpeen mukaan eli kaikki mitä halutaan rakentaa, voidaan myös rakentaa. Tämä periaate on hyvä säilyttää. Kaikki nykyisten asuinrakennusten omistajat haluavat säilyttää ja kunnostaa olemassa olevat asumiskelpoiset rakennukset, jotka edustavat hyvin Suomen rautateiden arkkitehtuuria. Lisärakentaminen osoitetaan niille alueille, jotka ovat vajaasti rakennettuja tai joissa on vanhoja talousrakennuksia. Alueen istutukset ovat vanhentuneet ja muuttuneet eikä palveluksessa ole enää yhtään puutarhuria. Osa alkuperäisistä istutuksista on jo poistettu ja osa on selvästi yli-ikäistä.

Arkkitehti Tapani Takio on laatinut suunnitelmia alueen kehittämiseksi ja toimittanut niitä kaupungille. Kaupunki ei ole ottanut mitään kantaa ennen kuin nyt ja esitetty alustava luonnos on aivan muuta mitä tonttien omistajat ovat suunnitelleet.

Tonttien omistajat vastustavat po. kaavaluonnoksen hyväksymistä.

PERUSTELUT:

1. Tunnin junaa ei rakenneta koskaan.
2. Tarpeeton ja huonosti laadittu kaava haittaa alueen kehittymistä pitkäksi aikaa, vaikka se heti todettaisiin tarpeettomaksi.
3. Alueen varaaminen muuhun käyttöön aiheuttaa kohtuutonta haittaa tonttien omistajille.
4. Kaavassa ei ole tarpeeksi esitetty muun liikenteen järjestelyä.
5. Suunniteltu nopeus 120km/t on korkeampi kuin muu ajoneuvoliikenne ja aiheutuva haitta on kohtuuton. Esitän, että koko rataliikenteen maksiminopeus kaupunkialueella on 50km/t

Vähäjoen varresta on tehty v. 2017 diplomityönä kehittämissuunnitelma ”Salon Vähäjoen puistot” (Susanna Mikkola). Kaupungin tahtotila on säilyttää joen varressa puistoaluetta, jotta diplomityössä esitetyt kehittämissuunnitelmat voidaan huomioida.
Ei toimenpiteitä.

1. Asemakaavassa ei oteta kantaa radan rakentamiseen tai rakentamatta jättämiseen. Kaavan tavoitteena on mahdollistaa ratasuunnitelmien mukainen toteuttaminen. **Ei toimenpiteitä.**
2. Asemakaavamuutos mahdollistaa osaltaan Helsingin ja Turun välisen nopeamman junayhteyden toteuttamista. Siitä näkökulmasta asemakaavamuutos ei ole tarpeeton. **Ei toimenpiteitä.**
3. Asemakaavamuutoksella on kiellettyä merkittäviä ja kielteisiä vaikutuksia joillekin tontinomistajille. On kuitenkin huomattava, että rata-alue on esitetty jo aiemmassa, voimassa olevassa asemakaavassa. Radan linjaus siirtyy, jonka seurauksena vaikutukset ovat joillekin kiinteistöille myönteisiä. **Ei toimenpiteitä.**
4. Asemakaavassa on huomioitu radan vaikutukset muuhun liikenneverkkoon, kuten muuttuviin katu- ja rautatiejärjestelyihin ja kevyen liikenteen yhteyksiin.

Ei toimenpiteitä. Ratahankkeen suunnitelmia huomioidaan vielä kaavaehdotusvaiheessa.

Mielipide 3

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Kaupunkikehityslautakunta hyväksyi kokouksessaan 31.1.2023 (§ 10) kaavaluonnoksen asemakaavan muutoksesta Salon kaupunkialueella. Päätöksen valmistelutextissä ja pöytäkirjassa todetaan, että ”kaavamuutosalueen pinta-ala on noin 17,5 ha.”</p> <p>Todellisuudessa kaavamuutosalue on kuitenkin noin 22,5 hehtaaria, kuten nähtävillä asetetussa kuulutuksessakin todetaan: ”Kaavamuutosalueen pinta-ala on noin 22,5 ha.”</p> <p>Kaupunkikehityslautakunta on siis tehnyt päätöksensä virheellisen tiedon varassa. Noin viiden hehtaarin virhe on merkittävä. Kaupunkikehityslautakunnan päätös tulee kumota.</p>	<p>Virhe pinta-alassa johtuu suunnittelun alkuvaiheessa tehdystä lisäyksestä kaavamuutosalueeseen, ja tieto on jäänyt korjaamatta selostukseen. Oikea pinta-ala oli 22,5 ha. Virhe on verrattavissa kirjoitusvirheeseen, eikä se vaadi kaavaluonnoksen uudelleen käsittelyä. Luonnosvaiheen jälkeä kaava-alue on hieman pienennetty, ja uusi pinta-ala esitetään kaavaehdotusvaiheessa, jolloin kaava tulee uudestaan nähtävälle ja lausuttavaksi.</p>

Mielipide 4

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Asemakaavaehdotuksen (yksilöitävä) johdosta muistutan seuraavaa:</p> <p>Asemakaavaa laadittaessa on maakuntakaava ja oikeusvaikutteinen yleiskaava otettava huomioon. Lukkarinmäen kohdalle asemakaavaehdotuksessa suunniteltu junaradan linjaus poikkeaa kokonaan oikeusvaikutteisesta yleiskaavassa esitetystä linjauksesta.</p> <p>Maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleiskaavaa ja asemakaavaa.</p> <p>Salon yleiskaavassa 2020 (13.5.2009) esitetty linjaus on maakuntakaavan mukainen.</p> <p>Nyt ehdotettu asemakaavan linjaus poikkeaa myös maakuntakaavan linjauksesta.</p> <p>Perustelut: Maankäyttö- ja rakennuslaki 54 § ja 39 §</p>	<p>Mielipiteessä mainittu maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 54 § määrittelee asemakaavan sisältövaatimukset ja 39 § yleiskaavan sisältövaatimukset. Linkki lakiin: https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990132</p> <p>Yleiskaava on luonteeltaan yleispiirteisempi kuin asemakaava. Yleiskaavan laadinnan aikana rata-linjaus on määritelty suunnilleen, sen hetkisten mahdollisesti käytössä olleiden suunnitelmien perusteella. Yleisesti ottaen asemakaava tarkoittaa yleiskaavaa, ja tämän kaltaiset muutokset ovat mahdollisia, ja varsin yleisiäkin. Ei toimenpiteitä.</p>

Mielipide 5

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Kaavaluonnos netissä hieman suttuinen, jossa päällekkäiset merkinnät. Omat mielipiteeni kuitenkin kerron:</p>	

- Salonjoen ylitys sillalla pitää olla riittävän väljäksi kaavoitettuna, että uudet junaradan kaksoisraiteet, vanha junarata ja nykyinen kevytliikenteen ylitykset siltamerkintöineen ovat.
- Salon rautatieaseman ratapihalle varattava riittävästi tilaa kolmen ratayhteyden tarpeisiin - lastaus- ja odotusraiteineen..
- Kevytliikenteen väylät tulee säilyä Salonjoen kohdilla edelleen kaikkiin suuntiin, joen molemmin puolin entisellään (2 x 3 suuntaa).
- Raivaajankatu 8–10 talojen välissä väestönsuojan tunneli, joka olisi hyvä yhdistää kaava-alueen merkintään - uusille ratayhteyksille rata-tunneliin tehtävään ilmanvaihto- ja huoltoyhteyden uudelle tunneliosalle.
- Perniöntien ja Kiskontien yhteydessä olevat kevyenliikenteen yhteydet pitää säilyttää kaikkiin nyt oleviin suuntiin.

Kaavaluonnoksen lisäksi pyydän ottamaan huomioon seuraavan asian:

Salon Kärkänkadun eteläpäätyyn rakennettiin hoivarakenne, jonka liittymän yhteydessä Salon sairaalan suunnalle ollut myös ns. epävirallinen kulkuyhteys kevytliikenteelle (kävelijät ja polkupyörät) - joka nurmialue näin keväisin kuraiseksi tallautuneena. Sinne olisi hyvä kipata muutama kuormallinen esim. hiekoitusseppeliä tms. kulkemisen parantamiseksi. Se kohta olisi myöhemmin myös hyvä tehdä kaavaan kevytväyläksi.

Kirjaamo pyydän vastaamaan tähän, että mielipiteeni välittyy oikein perille.

Asemakaavassa on huomioitu ratasuunnitelma myös tältä osin. **Ei toimenpiteitä.**

Tämän hetkisen tiedon mukaan ratapihalle ei ole tulossa muutoksia. **Ei toimenpiteitä.**

Kevyen liikenteen väylät muuttuvat jonkin verran nykyisestä, ja ne ratkaistaan ratasuunnittelun yhteydessä. Entiset yhteydet tulevat säilymään. **Ei toimenpiteitä asemakaavassa.**

Tunneli on tiettävästi huomioitu ratahankkeessa, eikä sillä ole vaikutuksia asemakaavaan. Tunnelin suuaukko on kaava-alueen ulkopuolella. **Ei toimenpiteitä.**

Väylät ratkaistaan ratasuunnittelun yhteydessä, ja tavoitteena on yhteyksien säilyminen. **Ei toimenpiteitä, mutta väyliä osoitetaan tarvittaessa kaavaehdotuksessa.**

Kohde ei kuulu kaava-alueeseen, eikä se ole asemakaavassa ratkaistava asia. Merkitään tiedoksi. **Ei toimenpiteitä.**

Mielipide 6

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Lukkarinmäen kohdalle asemakaavaehdotuksessa suunniteltu junaradan linjaus poikkeaa koko matkallaan oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa esitetystä linjauksesta. Poikkeuksien yksilöiminen on hyvin vaikeaa asemakaavaluonnoksesta esille pantujen karttakuvien epätarkkuuden vuoksi, mutta selvää.</p> <p>Asemakaavaa laadittaessa on maakuntakaava ja oikeusvaikutteinen yleiskaava otettava huomioon.</p> <p>Maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleiskaavaa ja asemakaavaa.</p> <p>Salon yleiskaavassa 2020 (13.5.2009) esitetty linjaus on maakuntakaavan mukainen.</p>	<p>Yleiskaava on luonteeltaan yleispiirteisempi kuin asemakaava. Yleiskaavan laadinnan aikana ratalinjaus on määritelty suunnilleen, sen hetkisten mahdollisesti käytössä olleiden suunnitelmien perusteella. Yleisesti ottaen asemakaava tarkentaa yleiskaavaa, ja tämän kaltaiset muutokset ovat mahdollisia, ja varsin yleisiäkin. Ei toimenpiteitä.</p> <p>Nähtävilläoloaikana kaavakartta on ladattavissa Salon kaupungin verkkosivuilta PDF-tiedostona. Sen pitäisi olla hyvälaatuinen ja PDF-katseluohjelmassa (esim. Acrobat Reader) kuvaa suurentamalla pitäisi saada selvää myös yksityiskohdista.</p>

Nyt ehdotettu asemakaavan linjaus poikkeaa myös maakuntakaavan linjauksesta.

Asemakaavaa ohjaavat yleisemmät oikeusvaikutteiset kaavat pitäisi muuttaa ensin (yleiskaavan muutos) eikä niin, että ensin tehdään asemakaava ja sitten yleiskaavaa muutetaan jälkikäteen asemakaavan mukaiseksi. Tässä koko kunnan itsehallintoon kuuluva demokraattinen kaavaprosessi on alistettu ratahallinnon viranomaisten tekniselle ratasuunnitelmalle. Ilman yleiskaavan muuttamista asemakaavaa ei pitäisi hyväksyä.

Viite: Maankäyttö- ja rakennuslaki 54 § ja 39 §.

Mielipide 7

Asia	Vastine ja toimenpiteet
Vastustamme kaavan muutosta, sekä oikorata hanketta.	Asemakaavahanke etenee asetettujen tavoitteiden ja muuttuvien suunnitteluratkaisujen ehdotusvaiheeseen. Osallisilla on mahdollisuus antaa kaavaehdotuksesta muistutuksia. Merkitään tiedoksi. Ei toimenpiteitä.

Mielipide 8

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Asemakaavamuutoksessa ollaan tekemässä alueelle oikorataa varten varausta ja muita asiaan liittyviä kaavamuutoksia. Päätöksiä radan rakentamisesta ei ole tehty. Radalle ei ole realistista rahoitussuunnitelmaa. Kaavamuutos aiheuttaa kohtuutonta haittaa ja arvonmenetystä alueen kiinteistöjen omistajille ja asukkaille. Koska koko kyseinen rataprojekti on taloudellisesti-, ympäristöllisesti ja luonnonsuojelullisesti kestävämmällä pohjalla, voidaan pitää jopa todennäköisenä, että ratahanke ei tule koskaan toteutumaan ainakaan nykyisten linjausten mukaisesti. Projektista tehdyt selvitykset eivät ole enää ajantasaisia, ja onkin oletettavaa, että radan rakentaminen joudutaan selvittämään ja valmistelemaan uudelleen. Kaavamuutos on täysin enneaikainen.</p> <p>Maanrakennuslain 9§ mukaan kaavan tulee perustua riittäviin selvityksiin. Todetaan, että riittäviä selvityksiä ei ole käsityksemme mukaan ainakaan tehty:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Luontovaikutuksista Vähäjoen alueella. - Huolellista selvitystä tarkemmista vaikutuksista valtakunnallisesti merkittävään kulttuuriympäristöön ei ole tehty (muun muassa radan korkeusprofiili). Esimerkiksi kunnolliset havainnekuvat puuttuvat. 	<p>Asemakaava tulee laatia ja hyväksyä ennen ratasuunnitelmien hyväksymistä, ja radan rakentamisesta päätetään vasta hyväksytyjen ratasuunnitelmien pohjalta. Eli suunnittelujärjestys on siinä mielessä oikea. Toki radan rakentaminen on käytännössä vielä epävarmaa, koska siihen vaikuttavat mm. poliittiset päätökset ja rahoitus. Ei toimenpiteitä tämän osalta.</p> <p>Ratasuunnittelu ja asemakaavoitus perustuvat selvityksiin, joista osa on vuoden 2023 aikana.</p> <p>Vaikutuksia luonnonympäristöön tarkennetaan jatkosuunnittelussa.</p> <p>Vaikutusarviointia on tehty ESA-hankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa (YVA-selostus) sekä tämän asemakaavamuutoksen kaava-selostuksessa. Vaikutusarviointi oli luonnosvaiheessa joiltakin osiltaan vajaa. Arviointia</p>

- Rakennusaikaisten riskien arvioinnista (erityisesti säilytetyksi suunnitellut SR merkityt rakennukset) ei ole tietoja. Mitään kiinteistökohtaisia vaikutusarvioita herkkien suojeltujen rakennusten osalta ei ole tehty (mm. tärinä). Suulliset lausunnot maaperätutkimuksia tekevien yritysten osalta ovat olleet erittäin pessimistisiä jo ennen todellisia tutkimuksia. On erittäin epätoivottavaa, että suojeltu rakennuskanta tulee selviämään rakennusvaiheesta ilman merkittäviä vaurioita. Onko museovirasto tietoinen kyseisistä riskeistä kaavamuuтокseen liittyen? Miksi tutkimuksia ei ole tehty?
- Vaikutuksista alueen eläimistöön (esim lepakot) ei ole tehty.
- Valmistumisen jälkeiset melu- ja tärinäarvot radan viereisillä ja päällä sijaitsevien kiinteistöjen osalta ovat tekemättä, lisäksi arvot ja toimenpiteet näiden haittojen minimoimiseksi puuttuvat.
- Selvityksiä radan korkeusprofiilin muuttamisesta ei ole tehty tai niitä ei ole julkaistu. Voidaan olettaa, että paremmalla suunnittelulla kaavan haittavaikutuksia pystyttäisiin merkittävästi pienentämään tarvittaessa.

Kokonaisuutena selvityksiä ei ole tehty asianmukaisesti.

Kaavan vaikutusalueen pinta-alassa on epäjohtomukaisuuksia. Kuulutuksessa pinta-ala on 22,5 ha, käsittelyssä mainittu pinta-ala on 17,5 ha. Mikä on oikea kaavamuuтокsen ala? Mihin pinta-alaan perustuen päätös on tehty? Mikäli päätös on perustunut väärään alaan, on päätös perustunut merkittävästi virheelliseen tietoon.

Muutos ei huomioi alueen suunnittelumääräyksiä eikä säätelyä valtakunnallisesti arvokkaan kulttuuriympäristöalueen suunnittelusta ja niillä toteutettavista rakennustoimista. Asemakaavan tulee olla kokonaisuuden säilyttämistä turvaava ja edistävää. Tämä luonnos sitä ei ole.

Asemakaavanluonnoksen ratalinjaus poikkeaa yleiskaavan linjauksesta. Yleiskaavan on oletettava vaikuttaneen merkittävästi mm. alueen kiinteistöjen hinnan muodostukseen.

tarkennetaan ja havainnekuvia lisätään kaavaehdotusvaiheessa.

Mm. tärinää ja runkomelua on arvioitu ratahankkeen yhteydessä. **Selvitysten tuloksia hyödynnetään asemakaavan jatkosuunnittelussa soveltuvin osin.**

Kaavaluonnoksesta on pyydetty ja saatu lausunto Varsinais-Suomen alueelliselta vastuumuseolta (Turun museokeskus).

Lepakkoselvitys on laadittu vuoden 2023 aikana. **Sen tulokset huomioidaan kaavaehdotusvaiheessa tarvittaessa ja soveltuvin osin. Vaikutusarviointia tarkennetaan muiltakin osin.**

Melu-, runkomelu- ja tärinäselvitykset on laadittu ratasuunnittelun yhteydessä vuoden 2023 aikana. **Niiden tulokset huomioidaan kaavaehdotusvaiheessa tarvittaessa ja soveltuvin osin.**

Korkeusprofiilien määrittely on osa ratasuunnittelua, eikä sitä ratkaista asemakaavassa muuten kuin osoittamalla aluevaraukset ja mahdolliset eritasoliittymät. **Ei toimenpiteitä.**

Virhe pinta-alassa johtuu suunnittelun alkuvaiheessa tehdystä lisäyksestä kaavamuuтокsalueeseen, ja tieto on jäänyt korjaamatta selostukseen. Oikea pinta-ala on 22,5 ha. Virhe on verrattavissa kirjoitusvirheeseen, eikä se vaadi kaavaluonnoksen uudelleen käsittelyä. **Luonnosvaiheen jälkeä kaava-alue on hieman pienennetty, ja uusi pinta-ala esitetään kaavaehdotusvaiheessa, jolloin kaava tulee uudestaan nähtävälle ja lausuttavaksi.**

Asemakaavamuuтокsella on kieltämättä merkittäviä ja kielteisiä vaikutuksia mm. rakennettuun kulttuuriympäristöön. **Vaikutusarviointia tarkennetaan jatkosuunnittelussa ja kaavaehdotuksessa pyritään kiinnittämään huomioita myös kielteisten vaikutusten lieventämiseen.**

Yleiskaava on luonteeltaan yleispiirteisempi kuin asemakaava. Yleiskaavan laadinnan aikana ratalinjaus on määritelty suunnilleen, sen hetkisten mahdollisesti käytössä olleiden suunnitelmien perusteella. Yleisesti ottaen asemakaava tarkoittaa yleiskaavaa, ja tämän kaltaiset muutokset ovat mahdollisia, ja varsin yleisiäkin. **Ei toimenpiteitä.**

Yhteenvetona todetaan, että asemakaavamuutos on valmisteltu puutteellisesti ja se poikkeaa olennaisilta osin aikaisemmista suunnitelmista. Asemakaavamuutoksella ei ole pyritty turvaamaan asukkaiden, asuinympäristön tai ympäristön etuja. Lakien ja asetusten edellyttämiä selvityksiä ei ole tehty tai ne ovat olleet puutteellisia. Päätös kaupunkikehityslautakunnassa on tehty perustuen mahdollisesti virheelliseen, ja joka tapauksessa puutteelliseen, tietoon ja valmisteluun.

Asemakaavamuutoksen merkitys alueen asukkaille ja kiinteistöjen omistajille on valtava. Mikäli asemakaavamuutos tehdään, kaavalla on pystytävä paremmin säilyttämään valtakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö ja turvaamaan asukkaiden ja omistajien oikeudet.

Asemakaavan valmistelua on tehty sen hetkisten lähtötietojen perusteella kaavamuutoksen tavoitteet huomioiden. Osa selvityksistä on valmistunut vuoden 2023 aikana, ja tarvittaessa ne huomioidaan kaavaehdotusvaiheessa.

Kaavaluonnos ja sen nähtävillä pito on osa maankäyttö- ja rakennuslain sekä -asetuksen, ja vakiintuneen käytännön mukaista kaavaprosessia. Luonnosvaiheen jälkeen asemakaava työstetään kaavaehdotukseksi, joka sekin asetetaan julkisesti nähtäville. Myös kaavaehdotuksesta pyydetään lausunnot ja osallisilla on mahdollisuus antaa palautetta (muistutus). **Ei toimenpiteitä, mutta todettakoon, että asemakaavas suunnittelu jatkuu, ja hyvin todennäköisesti jotkut kohdat kaavakartalla muuttuvat ja kaavamääräykset tarkentuvat.**

SWECO

Kaavoitusarkkitehti
Pasi Vierimaa
Arkkitehti SAFA, YKS 492



Lohja-Salo -ratasuunnitelma

**MELUSELVITYS
Lukkarinmäki, Salo**

Raideliikenteen aiheuttama
melu
Ennustetilanne

- Asuinrakennus
- Liike- tai julkinen rakennus
- Lomarakennus
- Teollinen rakennus
- Kirkollinen rakennus
- Muu rakennus

Meluseinä, kv + 3 m

**Päiväajan keskiäänitaso
LAeq07-22 [dB]**

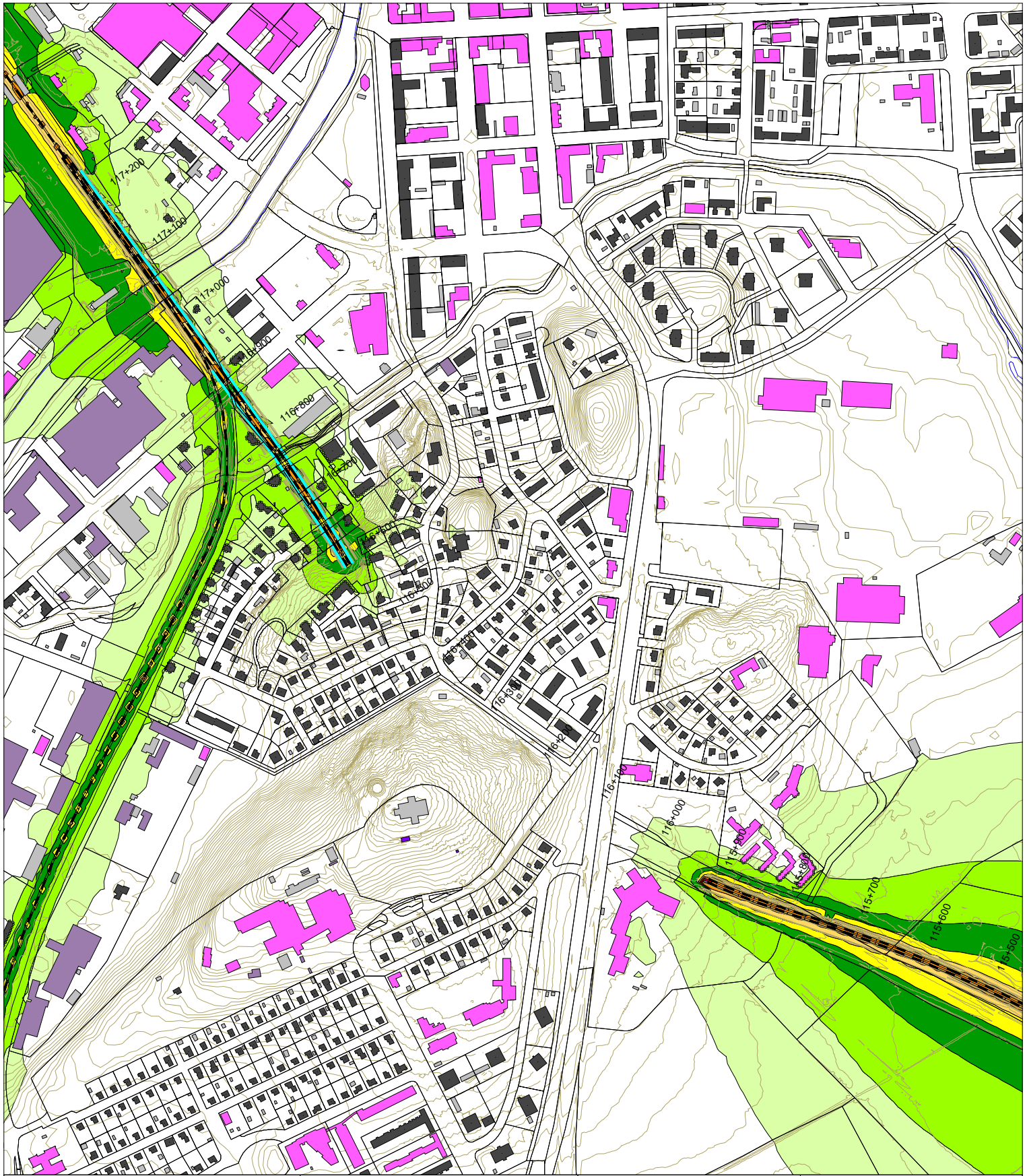
- > 40.0 dB
- > 45.0 dB
- > 50.0 dB
- > 55.0 dB
- > 60.0 dB
- > 65.0 dB
- > 70.0 dB
- > 75.0 dB

Pohjoismainen
raideliikennemelumalli:
laskentakorkeus 2 m
laskentatiheys 10 x 10 m



Mittakaava: 1:7000 (A4)

WSP Finland Oy
20.9.2023



Lohja-Salo -ratsuunnitelma

**MELUSELVITYS
Lukkarinmäki, Salo**

Raideliikenteen aiheuttama
melu
Ennustetilanne

- Asuinrakennus
- Liike- tai julkinen rakennus
- Lomarakennus
- Teollinen rakennus
- Kirkollinen rakennus
- Muu rakennus

Meluseinä, kv + 3 m

**Yöajan keskiäänitaso
LAeq22-07 [dB]**

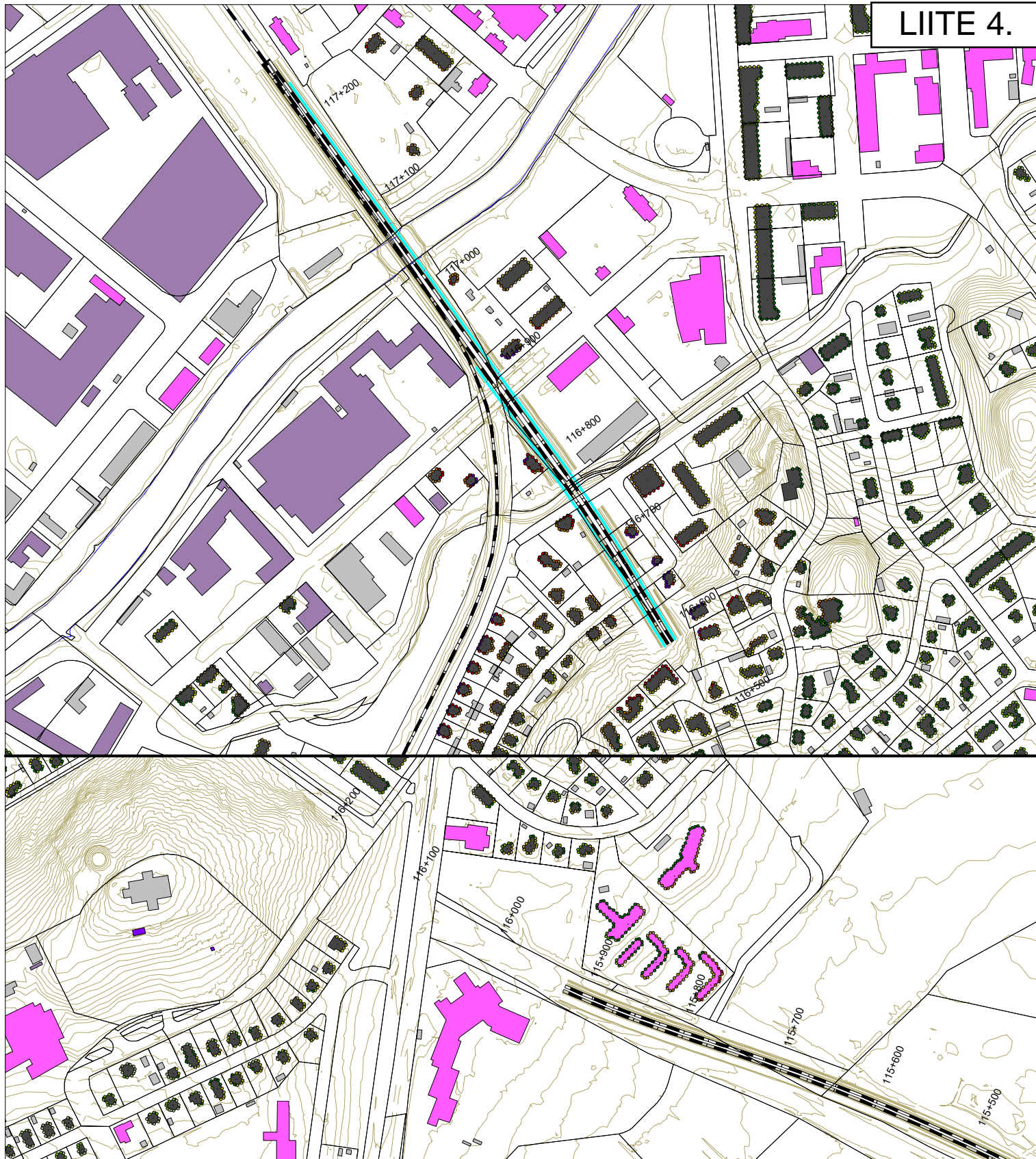
- > 40.0 dB
- > 45.0 dB
- > 50.0 dB
- > 55.0 dB
- > 60.0 dB
- > 65.0 dB
- > 70.0 dB
- > 75.0 dB

Pohjoismainen
raideliikennemelumalli:
laskentakorkeus 2 m
laskentatiheys 10 x 10 m



Mittakaava: 1:7000 (A4)

WSP Finland Oy
20.9.2023



Lohja-Salo -ratsuunnitelma

MELUSELVITYS Lukkarinmäki, Salo

Raideliikenteen aiheuttama
melu rakennusten julkisivuilla
Ennustetilanne

- Asuinrakennus
- Liike- tai julkinen rakennus
- Lomarakennus
- Teollinen rakennus
- Kirkollinen rakennus
- Muu rakennus

Meluseinä, kv + 3 m

Junan ohituksen aiheuttama hetkellinen enimmäistaso LAFmax

- > 40.0 dB
- > 45.0 dB
- > 50.0 dB
- > 55.0 dB
- > 60.0 dB
- > 65.0 dB
- > 70.0 dB
- > 75.0 dB

Pohjoismainen
raideliikennemelumalli:
laskentakorkeus 2 m
laskentatiheys 10 x 10 m



Mittakaava: 1:5000 (A4)

WSP Finland Oy
20.9.2023







Lukkarinmäki




Kirkko
Uskelan kirkko

Lohja - Salo ratasuunnitelma (Espoo - Salo oikorata),
runkomeluselvytys.

Ennustetilanne,
laskennalliset runkomelutasot
vaimennuksilla.

Kartta Salon keskusta

-  Asuinrakennus
-  Liike- tai julkinen rakennus
-  Lomarakennus
-  Teollinen rakennus
-  Kirkollinen rakennus
-  Muu rakennus

-  Eriste
-  45 dB
-  35 dB



Mittakaava 1:3000 (A3)
EI MITTAKAAVASSA
25.9.2023