



Salo-Halikko -kaksoisraide

Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen selostus 2024



Sisällysluettelo

1	Perus- ja tunnistetiedot.....	4
2	Tiivistelmä.....	4
2.1	Kaavaprosessin vaiheet.....	4
2.2	Asemakaava.....	4
2.3	Asemakaavan toteuttaminen.....	5
3	Lähtökohdat.....	5
3.1	Selvitys suunnittelualueen oloista	5
3.1.1	Alueen yleiskuvaus.....	5
3.1.2	Luonnonympäristö, maaperä ja maisema	5
3.1.3	Rakennettu ympäristö.....	6
3.1.4	Maanomistus	11
3.2	Suunnittelutilanne	11
4	Asemakaavan suunnittelun vaiheet	13
4.1	Asemakaavan suunnittelun tarve, käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset	13
4.2	Osallistuminen ja yhteistyö.....	13
4.2.1	Osalliset.....	13
4.2.2	Vireilletulo.....	14
4.2.3	Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt	14
4.3	Asemakaavan tavoitteet.....	14
4.4	Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot	15
4.5	Kaavaprosessin aikana saatu palaute ja sen huomioon ottaminen	15
5	Asemakaavan kuvaus	17
5.1	Kaavan rakenne.....	17
5.2	Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen.....	18
5.3	Kaavan vaikutukset.....	18
5.4	Kaavamerkinnot ja – määräykset.....	24
6	Asemakaavan toteutus.....	25
6.1	Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat.....	25
6.2	Toteuttaminen ja ajoitus.....	26
6.3	Toteutuksen seuranta	26

Liitteet

1. Sijaintikartta
2. Maanomistuskartta
3. Ote osayleiskaavoista
4. Ote ajantasa-asemakaavasta (poistuva asemakaava)
5. Nähtävillä ollut kaavaluonnos
6. Halikon vanhan aseman rakennushistoriaselvitys
7. Laatimisvaiheen vastineraportti
8. Asemakaavan seurantalomake (tilastolomake)
9. Nähtävillä ollut kaavaehdotus
10. Ehdotusvaiheen vastineraportti
11. Asemakaavakartta, päivätty 1.12.2023, täydennetty 25.3.2024

Tausta-aineisto

- Helsinki-Turku nopean junayhteyden hankekokonaisuuden YVA. Väylävirasto 2021.
- Salo-Hajala -kaksoisraiteen ratasuunnitelma, nähtävillä 9.8.-17.10.2023. Turun Tunnin Juna Oy.*)
- Turku-Salo lähiliikenteen liikenteellinen selvitys. Turun Tunnin Juna Oy*). 1.9.2023.

*) Hankeyhtiön nimen muutos: Turun Tunnin Juna Oy on 20.12.2023 alkaen Länsi-rata Oy

1 Perus- ja tunnistetiedot

Asemakaavan selostus, joka koskee 1. päivänä joulukuuta 2023 päivättyä ja 25.3.2024 täydennettyä kaavakarttaa.

Asemakaavan muutos koskee:

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

Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella muodostuu:

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

Asianumero:

4148/10.02.03/2022

Kaavan laatija:

Salon kaupungin maankäyttöpalvelut, kaavoitusinsinööri Leena Lehtinen

Kaavan vireille tulo:

Kaupunginhallituksen päätös 26.9.2022, § 314

Kaavan käsittely:

Kaupunkikehityslautakunta 28.2.2023, § 31 ja 12.12.2023, § 185

Kaupunginhallitus 18.12.2024, § 387 ja 8.4.2024, § x.

Kaupunginvaltuusto x.x.2024, § x

Alueen sijainti:

Salon keskustan ja Halikon asemanseudun välissä junarataa myötäillen.

Kaavan tarkoitus:

Voimassa olevien asemakaavojen muuttaminen ja asemakaavoitetun alueen laajentamisen siten, että niissä otetaan huomioon Salon ja Hajalan välille laadittu ratasuunnitelma ja osoitetaan kaksoisraiteen vaatima rautatiealue.

2 Tiivistelmä

2.1 Kaavaprosessin vaiheet

Tämä asemakaavan muutos ja laajennus on päätetty käynnistää kaupunginhallituksen päätöksellä 26.9.2022. Vireille tulosta ilmoitettiin kuulutuksella 10.12.2022. Kaava oli luonnoksena nähtävillä 15.3. – 19.4.2023. Kaava oli virallisesti nähtävillä 10.1. – 9.2.2024, ja kaupunginvaltuusto hyväksyi sen x.x.2024 § x.

2.2 Asemakaava

Asemakaavan muutoksella ja vähäisellä laajentamisella osoitetaan kaksoisraidetta varten tarvittava rautatiealue Salon keskustan ja Halikon asemanseudun välisellä rataosuu-
della.

2.3 Asemakaavan toteuttaminen

Kaavan toteuttaminen edellyttää ratasuunnitelman hyväksymistä, rakentamissuunnitelman laatimista ja hyväksymistä sekä toteutus päätöstä ja rahoitusta kaksoisraiteen rakentamista varten.

3 Lähtökohdat

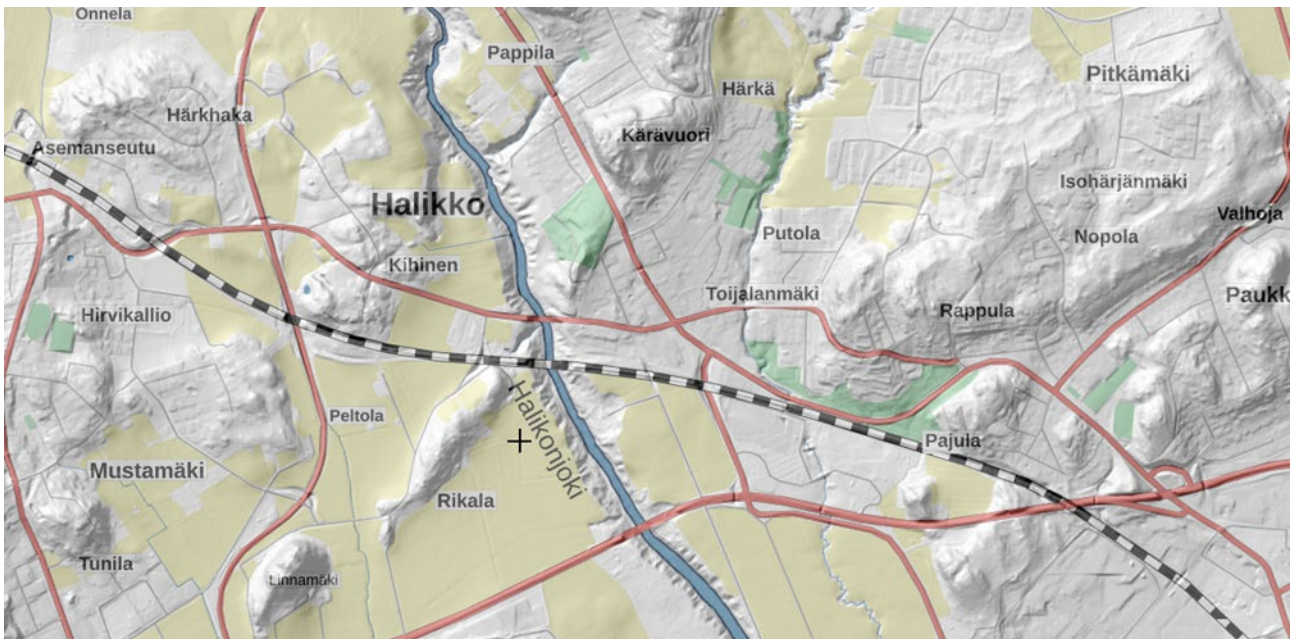
3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualue on kooltaan noin 24,7 hehtaaria. Se sijaitsee junarataa myötäilevänä kaapeana, noin viisi kilometriä pitkänä kaistaleena Salon keskustan ja Halikon asemanseudun välillä. Suunnittelualueen sijainti on osoitettu selostuksen liitteessä 1 ja kansikuvassa.

Suunnittelualueeseen kuuluu sekä rakennettua taajamaa että avointa peltoa. Suunnittelualueen poikki kulkee useita maanteitä, jotka risteävät radan kanssa eri tasossa. Halikonjoki sijoittuu suunnittelualueen keskiosaan.

3.1.2 Luonnonympäristö, maaperä ja maisema



Suunnittelualue lähiympäristöineen. Selkokartta ja rinnevarjostus © Maanmittauslaitos (MML).

Suunnittelualue on maastoltaan melko tasaista ja maaperältään pääosin savea. Maantien 110 ja radan risteyskohdan länsipuolella rata kulkee metsäisten kumpareiden välistä ja osittain kalliioleikkauksessa. Halikonjoen länsipuolella Rikalanmäki erottuu maisemassa pitkänomaisena lounais-koillissuuntaisena mäenharjanteena. Myös Kihistenmäki radan pohjoispuolella ja Hirvikallion asuinalueen koillisosassa sijaitseva Lempolanmäki kohoavat metsäisinä saarekkeina peltomaiseman keskeltä.

Vaskiontien ja Vanhan Turuntien välisellä osuudella suunnittelualueen ympäristö on viljelykäytössä olevaa peltoa. Avarimmat peltomaisemat avautuvat Halikonjoen kohdalta sekä pohjoisen että etelän suuntaan.

Suunnittelualueen länsiosa Prismakeskuksen kohdalta alkaen sijoittuu valtakunnallisesti arvokkaalle maisema-alueelle. Halikonjoen jokivarsiniityt ovat perinnemaisemaa, joka on

merkitty osayleiskaavassa arvokkaaksi luontokohteeksi tai alueen osaksi. Joensuun kartanon ja Halikon kirkon välinen koivukuja kulkee alueen poikki. Koivukuja on alun perin rauhoitettu lääninhallituksen päätöksellä jo vuonna 1949. Asemakaavoitetulla alueella radan pohjoispuolella koivukuja on osoitettu merkinnällä säilytettävä ja suojeltava puurivi. Suunnittelualan eteläpuolella koivukuja on merkitty osayleiskaavaan luonnonsuojelulain nojalla rauhoitetuksi alueeksi.



Näkymä etelään. Etualalla vanha ja uusi rautatiesilta, taustalla maantien 110 silta. Viistokuva © 2015 Blom.

3.1.3 Rakennettu ympäristö

Taajamakuva

Nauhamaisen suunnittelualan itäosa Meriniitystä Halikonjoelle saakka on tiiviisti rakennettua taajamaa. Itäisimmässä osassa rata kulkee teollisuusalueen poikki. Suurikoiset teollisuushallit sijoittuvat hyvin lähelle rataa. Halikon kirkonkylän kohdalla suunnittelualan eteläpuolella on kaksi suurta kauppakeskusta, Retail Park ja Prisma. Suuret rakennusmassat sijaitsevat radan tuntumassa. Huoltoasemat ja henkilökunnan pysäköintipaikat ovat radan puolella. Rakennusten eteläpuolella näkymää hallitsevat laajat pysäköintialueet. Radan pohjoispuolella on pienempiä liikerakennuksia sekä asutusta.

Halikon kirkonkylän rakennuskanta on pääosin matalaa. Suunnittelualan pohjoispuolella on muutamia kerrostalojen muodostamia rakennusryppäitä. Kerrostaloissa on vaihtelevasti joko kolme tai neljä kerrosta.

Halikon kirkonkylästä länteen päin mentäessä taajamakuva suunnittelualan ympäristössä muuttuu niin, että viljelykäytössä olevat pellot ja asutus vuorottelevat. Yleisilme on vihreä. Asutus jää pääosin metsäsaarekkeiden suojaan lukuun ottamatta Hirvikalliontien molemmin puolin olevia, pellolle rakennettuja pientaloja.

Suunnittelualan rakennukset

Suunnittelualan länsipäässä, kiinteistöllä Tienhaara 734-516-1-12 sijaitsee rakennus, joka liittyy osuustoiminnan historiaan. Halikon aseman osuuskauppa perustettiin vuonna 1906. Osuuskauppa osti yksityiseltä kauppiaalta Tienhaaran rakennuksen. Rakennus toimi

osuuskauppana 1990-luvun alkuvuosiin saakka. Rakennuksessa on myös asuttu ja sen itäsiivessä on toiminut posti. Rakennuksen vanhimmat osat ovat peräisin 1800-luvulta. Rakennusta on laajennettu useita kertoja; viimeisimmät laajennukset on tehty inventointitietojen mukaan vuonna 1967. Rakennuksen alkuperäinen asu on muuttunut oleellisesti laajennusten seurauksena. Nykyisin rakennuksessa on liike- ja varastotilaa sekä neljä asuntoa.



Yläkuvassa rakennuksen julkisivu Vanhalle Turuntielle päin. © Google Maps, kuva vuodelta 2020. Alakuvassa näkymä idän suuntaan. Viistokuva © 2015 Blom.



Halikon vanha asemarakennus tuhoutui tulipalossa vuoden 2004 lopussa. Asema-alueella on jäljellä vielä muutamia rakennuksia, joista osa on erittäin huonokuntoisia. Rakennuksista on parhaiten säilynyt palaneen asemarakennuksen vieressä oleva varasto.



Ylhäällä vasemmalla maakellari, oikealla varasto kuvattuna etelän puolelta. Alhaalla vasemmalla vaja, oikealla asunnon länsipääty. Kuvat Eeva Huittinen 2.7.2023.



Vaja on lähes kokonaan tuhoutunut. Asunnon eteläinen pääty on erittäin huonossa kunnossa. Yläpohjaan on päässyt vettä ja se on sortunut. Asunnon pohjois- ja länsipuoli ovat säilyneet paremmin.

Kaavoitusarkkitehti Eeva Huittisen kesällä 2023 tekemä rakennushistoriaselvitys on kaavaselostuksen liitteenä 6. Selvityksestä löytyvät perustiedot alueen historiasta ja rakennuksista sekä enemmän kuvia rakennuksista.

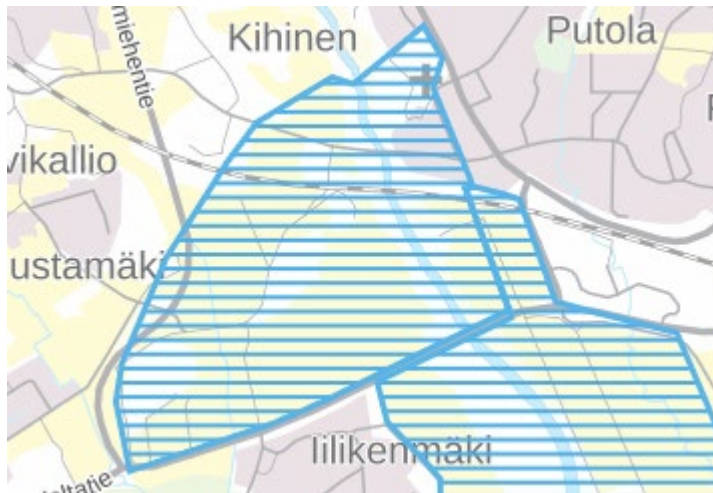
Liikenne

Suunnittelualue on suurimmaksi osaksi rautatiealuetta. Rataosuudella kulkee pääsääntöisesti henkilöliikennettä. Säännöllistä tavaraliikennettä ei ole, mutta satunnaisesti radalla kuljetetaan raakapuukuormia.

Rata risteää maantien kanssa neljässä kohdassa. Vilkkaimmin liikennöityjä teitä ovat seututiet 110 ja 224 (Mahtimiehentie). Näiden lisäksi rata risteää yhdystien 12212 (Vaskiontie) ja yhdystien 2351 (Vanha Turuntie) kanssa. Muut maantie- ja raideliikenteen risteämäpaikat ovat Linnamäki-Rikala -yksityistien kohdalla Halikonjoen länsipuolella sekä Tomanterintien katualueen kohdalla suunnittelualueen länsipäässä. Seututie 110 ylittää radan siltaa pitkin, mutta kaikissa muissa risteämäkohdissa tie tai katu alittaa radan.

Rakennettu kulttuuriympäristö ja muut kulttuurihistorialliset kohteet

Halikon kirkonseutu ja Joensuu kartano ovat valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä (RKY). Rata kulkee Vaskiontien ja Kihistenmäen välissä näiden RKY-alueiden poikki.



RKY-alueiden rajaukset suunnittelualueen kohdalla. © Museovirasto, taustakartta Maanmittauslaitos.

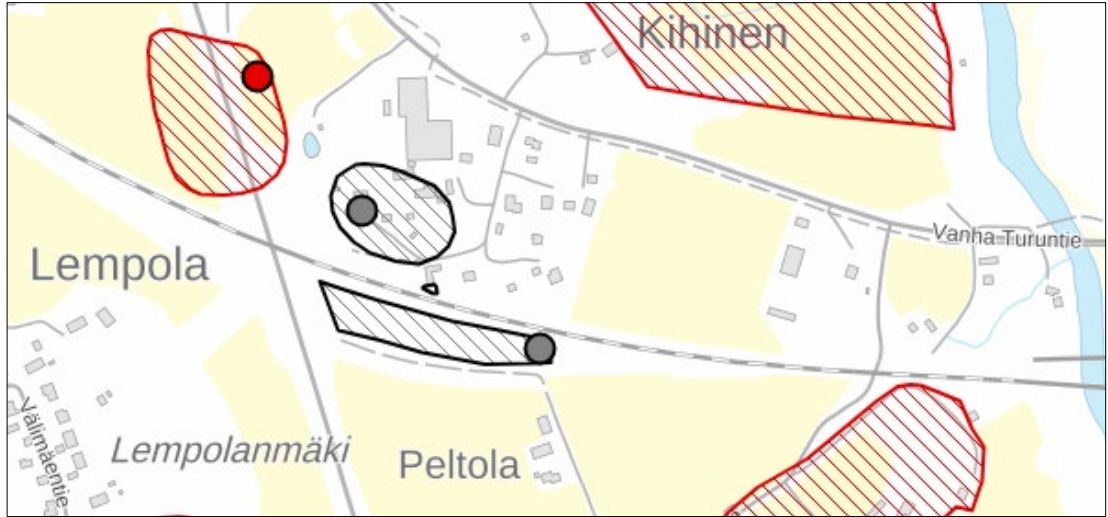
RKY-kohteisiin kuuluu myös Suuri Rantatie, joka on aikoinaan rakennettu yhdistämään Turku ja Viipuria. Tie kulkee radan ali Halikon vanhan aseman itäpuolella ja sivuaa suunnittelualueen länsipäässä. Halikonjoen ylittävä, vuonna 1866 valmistunut puurakenteinen museosilta on osa Suurta Rantatietä.

Halikonjoen vanha rautatiesilta sijaitsee osittain suunnittelualueella. Silta on rakennettu 1890-luvulla. Sen yläosa tuhoutui räjähdyksessä vuonna 1918. Silta korjattiin jo samana vuonna käyttöön. Vanha rautatiesilta on historiallisesti, rakennushistoriallisesti ja ympäristöllisesti arvokas ja arvoluokaltaan maakunnallinen.



Vanha rautatiesilta kuvattuna etelän suuntaan. Viistokuva © 2015 Blom.

Suunnittelualueen välittömässä läheisyydessä olevat muinaismuistokohteet ovat Rikalanmäki, jonka koillispuolella näkyy kuvan oikeassa alareunassa sekä Mörlingin pelto, jonka rajaus näkyy kuvan vasemmassa laidassa. Rikalanmäellä on useita esihistoriallisia kiinteitä muinaisjäänköksiä. Vanhimmat merkit asutuksesta Rikalanmäellä ovat pronssikaudelta ja nuorimmat rautakauden loppuvaiheesta. Lisäksi alueella on ristiretkiaikainen ruumiskalmisto. Mörlingin pellolta on löytynyt rautakautisia asuinpaikkalöytöjä (keramiikkaa, palanutta savea, punnus, pronssipelttiä, ruodollisia veitsiä).



© Museon informaatioportaali, taustakartta Maanmittauslaitos.

Kuvassa näkyvät mustalla viivoituksella poistetut kohteet. Radan pohjoispuolella sijaitseva Wuorenrinta on todettu suurelta osin tuhoutuneeksi. Toinen poistetuista kohteista on Kihinen radan eteläpuolella. Tällä alueella suoritettiin vuonna 2022 Turun tunnin juna/Länsirata -hankkeeseen liittyvä koekaivaus/esitutkimus, jonka perusteella vaikutti selvältä, ettei alueella ollut enää säilyneenä kiinteää muinaisjäänköstä.

Myös Rikalanmäen pohjoisosaa tutkittiin samassa yhteydessä. Tutkimuksessa löytyi pieni määrä rautakautista keramiikkaa, mutta ei säilyneitä esihistoriallisia rakenteita tai kulttuurikerrosta. Varsinais-Suomen alueellinen vastuumuseo totesi lausunnossaan, että esitutkimusten perusteella Salo-Hajala kaksoisraiteen vaikutusalueella ei ole enää jäljellä kiinteitä muinaisjäänköksiä, joten jatkotutkimuksia Rikalanmäen pohjoispäässä ja Kihisissä ei tarvita, eikä suunnitellun hankkeen (7.5.2021 päivätyt suunnitelmakartat) toteuttamiseen ole muinaismuistolain asettamaa estettä.

Tekninen huolto

Suunnittelualueen poikki kulkee 110 kV:n sähkövoimalinja, sähköyhtiön ja teleoperaattorien maakaapeleita sekä kaupungin vesihuoltoverkoston.

Ympäristöhäiriöt

Junaradan lähiympäristö on kokonaisuudessaan melualue. Ratasuunnitelman meluselvityksen mukaan taajama-alueella on 14 asuin-/lomarakennusta vyöhykkeellä, jonka päiväajan keskiäänitaso on 55-60 dB. Yksi asuinrakennus sijoittuu vyöhykkeelle, jossa keskiäänitaso on 60-65 dB. Yhdeksän asuin-/lomarakennusta on vyöhykkeellä, jonka yöaikainen keskiäänitaso on 50-55 dB.

Suunnittelualueen länsipäässä sijaitsevassa korttelissa 1029 on ollut polttonesteiden jakelupiste, jonka kohdalta maaperä on puhdistettu. Alueelle on kuitenkin jäänyt kohonneita haitta-ainepitoisuuksia sisältäviä maa-aineksia. Kohteen lajiluokaksi on merkitty

maaperän tilan tietojärjestelmään (MATTI) ”ei puhdistustarvetta nykyisellä maankäytöllä”. Alueella tehtävien kaivutöiden yhteydessä mahdolliset haitta-ainepitoiset maa-ainekset on kuitenkin huomioitava ja käsiteltävä ymāristönsuojeluviranomaisen ohjeiden mukaisesti.

3.1.4 Maanomistus

Suunnittelualue on suurimmaksi osaksi valtion omistamaa rata-aluetta. Rata-alueen levennys sijoittuu pääosin yksityisen omistamalle maalle. Suunnittelualueen ja lähiympäristön maanomistus käy ilmi liitteestä 2.

3.2 Suunnittelutilanne


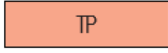

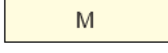



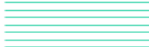
Suunnittelualue on eri kaavoissa osoitettu seuraavin merkinnöin:

Suunnittelualueella on voimassa ympäristöministeriön vuonna 2008 vahvistama Salon seudun maakuntakaava ja sitä täydentävät taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaava (hyv. 2018) sekä luonnonarvojen ja -varojen vaihemaakuntakaava (hyv.2021). **Maakuntakaavayhdistelmässä** junarata on osoitettu merkinnällä rautatie. Halikon kirkonkylän kohdalle on osoitettu uusi raideliikennepaikka.



Ote maakuntakaavojen yhdistelmästä.

Junarata kulkee suunnittelualueella useilla eri käyttötarkoituksimerkinnöillä varustettujen alueiden halki. Poimintoja muista maakuntakaavan määräyksistä:

	A	TAAJAMATOIMINTOJEN ALUE.
	TP	TYÖPAIKKATOIMINTOJEN ALUE.
	V	VIRKISTYSALUE.
	M	MAA- JA METSÄTALOUSVALTAINEN ALUE.
	kms	VÄHITTÄISKAUPAN SUURYKSIKKÖ.
		KAUPUNKIKEHITTÄMISEN KOHDEALUE.
		VÄHITTÄISKAUPAN KEHITTÄMISEN KOHDEALUE.
		KULTTUURIYMPÄRISTÖN TAI MAISEMAN KANNALTA TÄRKEÄ ALUE.

Suunnittelualueella tai sen tuntumassa on joitakin merkittävän rakennetun ympäristön kokonaisuuksia (srr), ryhmiä (srr) ja alueita (sra), esim. Halikonlahden kulttuurimaisema (sra 136) ja Halikon asemanseutu (srr 91). Lisäksi maakuntakaavassa on osoitettu muinaisjäännekohteita (sm) ja alueita (sma), esim. Rikalanmäki (sm 050) ja Kihistenmäen alue (sma 006).

Suunnittelualueella on voimassa kolme osayleiskaavaa. Alueen länsiosassa Halikon asemanseudun ja Vaskiontien välissä on voimassa **Halikon keskustan osayleiskaava**, joka on hyväksytty vuonna 2002. Osayleiskaavassa on osoitettu rautatie eritasoristeyksineen. Ratalinjan ympärillä olevat alueet on osoitettu seuraavilla osayleiskaavamerkinnoillä:

- Rautatieliikenteen alue (LR, /s -merkintä tarkoittaa aluetta, jolla ympäristö säilytetään), Halikon vanha asema
- Yksityisten palvelujen ja hallinnon alue (PK)
- Lähivirkistysalue (VL)
- Pientalovaltainen asuntoalue (AP)
- Maa- ja metsätalousvaltainen alue, ulkoilun ohjaamistarvetta tai ympäristöarvoja (MU)
- Maa- ja metsätalousvaltainen alue, jolla ympäristö säilytetään (MU/s)
- Ympäristöhäiriöitä aiheuttamattoman teollisuuden alue (TY)
- Yhdyskuntateknisen huollon alue (ET)
- Rakennus- tai kulttuurihistoriallisesti arvokas ympäristö (SR) tai kohde (sr), esimerkiksi Joensuun kartano (SR 9), Nahkurin asuin- ja verstarakennukset (SR 276), Vanha rautatiesilta (sr 277)
- Luonnonsuojelulain nojalla rauhoitettu tai rauhoittavaksi tarkoitettu valtion toimesta toteutettava alue (SL), Joensuun kartanon ja Halikon kirkon välinen koivukuja (SL 81)
- Muinaismuistoalue (SM), Rikalanmäki
- Keskustatoimintojen alue (C)

Halikonjoen jokivarsiniitty on osoitettu arvokkaaksi luontokohteeksi tai alueen osaksi (sl 133). Lähimpänä rataa sijaitsevat muinaismuistokohteet ovat Kihistenmäki (sm 702) ja Wuorenrinta (sm703).

Suunnittelualueen itäosassa on voimassa **Salon keskustan osayleiskaava**, joka on hyväksytty 2014 ja tullut voimaan 2016. Rautatie eritasoristeyksineen on osoitettu myös Salon keskustan osayleiskaavassa. Ratalinjan ympärillä olevat alueet on osoitettu seuraavilla osayleiskaavamerkinnoillä:

- Kaupallisten palvelujen alue, jolle saa sijoittaa merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksiköitä (KM)
- Kaupallisten palvelujen ja työpaikkojen alue (KMT-1)
- Lähivirkistysalue (VL)
- Lähivirkistysalue, jolla ympäristö säilytetään (VL/s)
- Keskustatoimintojen alue (C)

Vaskiontien ja rautatien risteyskohdassa, radan eteläpuolella, on voimassa pieni pala Joensuun peltoaukean osayleiskaavasta, joka on hyväksytty vuonna 2004. Vaskiontie on siinä osoitettu kaavamerkinnällä yhdystie/ kokoojakatu. Tien molemmin puolin on kevyen liikenteen reitit. Edellä mainittu Salon keskustan osayleiskaava on suurimmaksi osaksi korvannut Joensuun peltoaukean osayleiskaavan. Ote osayleiskaavoista on liitteenä 3.

Suunnittelualueella on voimassa useita eri aikoina hyväksytyjä **asemakaavoja**. Näissä on käytetty mm. seuraavia asemakaavamerkintöjä:

- Rautatiealue (LR)

- Yleinen tie suoja- ja näkemäalueineen. Liikennealueelle ei ole pääsyä rakennuspaikoilta eikä kaavateiltä paitsi erityisesti osoitetuissa liittymäkohdissa (LYS), Vanha Turuntie
- Liikennealue (L), Mahtimiehentie
- Kauttakulku- tai sisääntulotie suoja- ja näkemäalueineen, jolle ei ole pääsyä rakennuspaikoilta eikä kaavateiltä paitsi erityisesti osoitetuissa liittymäpaikoissa (LT), Vaskiontie
- Kauttakulku-, sisääntulo- ja ohitustie tie-, vierie-, suoja- ja näkemäalueineen (LT), maantie 110
- Maatalousalue (MT), peltoalueet Halikon asemansseudulla sekä kirkonkylässä joen ja koivukujan välissä
- Maatalousalue, joka säilytetään maatalouskäytössä ja avoimena. Alueella ei ole rakennusoikeutta (MT/s), peltoalue Halikon kirkonkylässä koivukujan ja Vaskiontien välissä
- Lähivirkistysalue (VL), Lempolanpuisto Halikon asemansseudulla, Ostospuisto Prisman ja Retail Parkin välissä
- Istutettava puistoalue (PI), Varesvuorenpuisto Retail Parkin itäpuolella
- Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue (AL), Tomanterintien varressa Halikon asemansseudulla
- Liike- ja toimistorakennusten korttelialue (K-15), Prisma
- Liikerakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa vain paljon tilaa vaativaa erikoiskauppaa sekä yhteensä enintään 6000 k-m² sisustus- tai urheilutavaroita myyviä vähittäiskaupan suuryksiköitä tai laajan tavaravaliokunnan vähittäiskaupan suuryksiköitä. Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan/elintarvikkeiden myymälätiloja (KM-2), Retail Park

4 Asemakaavan suunnittelun vaiheet

4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve, käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

Yhtenä osana Turun Tunnin Juna/ Länsirata -hanketta on Turun ja Salon välisen kaksoisraiteen suunnittelu. Tällä rataosuudella laaditaan kolme erillistä ratasuunnitelmaa, joista yksi sijoittuu Salon rautatieaseman ja Hajalan välille. Ratasuunnitelmaan kuuluu nykyisen raiteen viereen, sen eteläpuolelle sijoittuva uusi raide, vaihteet, uuden radan edellyttämät sillat, tunnelit ja muut vastaavat rakenteet sekä tarvittavat tie- ja katuyhteydet.

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

Asemakaavan muutos ja laajennus ovat edellytyksenä ratasuunnitelman hyväksymiselle. Kaupunginhallitus teki käynnistämispäätöksen 26.9.2022.

4.2 Osallistuminen ja yhteistyö

4.2.1 Osalliset

Keskeisimpiä osallisia ovat suunnittelun alueen ja lähiympäristön kiinteistöjen omistajat, asukkaat, yritykset ja työntekijät, Turun Tunnin Juna Oy/ Länsirata Oy, Salon kaupungin toimialat ja päättäjät (erityisesti rakennus- ja ympäristölautakunta sekä kaupunkikehityslautakunta/ vuoden 2024 alusta elinvoimajasto, Väylävirasto, Varsinais-Suomen liitto,

Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Varsinais-Suomen alueellinen vastuumuseo, Varsinais-Suomen pelastuslaitos sekä sähkö- ja teleyhtiöt. Muita mahdollisia osallisia ovat esimerkiksi erilaiset yhdistykset.

4.2.2 Vireilletulo

Kaavamuutoksen vireilletulosta sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelman valmistumisesta kuulutettiin kaupungin ilmoitustaululla ja sanomalehdessä 10.12.2023. Lisäksi kaavamuutoksen käynnistymisestä ilmoitettiin kaava-alueen ja naapurikiinteistöjen omistajille kirjeitse. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma lähetettiin tiedoksi Varsinais-Suomen liitolle ja Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle (ELY-keskus).

4.2.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt

Laatimisvaiheen kuuleminen/ kaavaluonnosvaihe:

Kaavaluonnos asetettiin nähtäville 15.3. – 19.4.2023 (laatimisvaiheen kuuleminen, MRA 30 §). Tästä ilmoitettiin osallisille kirjeellä ja julkaistiin sanomalehti- ja ilmoitustaulukuulutukset.

Varsinais-Suomen liitolta, Varsinais-Suomen ELY-keskukselta, Varsinais-Suomen alueelliselta vastuumuseolta, Varsinais-Suomen pelastuslaitokselta, Väylävirastolta, Turun Tunnin Juna Oy:ltä, Carunalta, Lounealta, Kiinteistöliitto Varsinais-Suomelta, Salon Kaupakamariosastolta, Salon Yrittäjiltä, Halikon Yrittäjiltä, Salon Kaukolämpö Oy:ltä, liikelaitos Salon vedeltä sekä rakennus- ja ympäristölautakunnalta pyydettiin lausunnot kaavaluonnoksesta.

Virallinen nähtävillä olo/ kaavaehdotusvaihe:

Kaavaehdotus asetettiin MRA 27 §:n mukaisesti julkisesti nähtäville 10.1. – 9.2.2024. Nähtävillä olosta ilmoitettiin vain ulkopaikkakuntalaisille kirjeellä. Muille osallisille siitä ilmoitettiin sanomalehti- ja ilmoitustaulukuulutuksella. Kaavaehdotuksesta pyydettiin lausunnot Varsinais-Suomen ELY-keskukselta, Varsinais-Suomen alueelliselta vastuumuseolta, Caruna Oy:ltä sekä rakennus- ja ympäristölautakunnalta.

4.3 Asemakaavan tavoitteet

Asemakaavatyön tavoitteena on muuttaa voimassa olevia asemakaavoja leventämällä rautatien liikennealuetta niin, että nykyisen raiteen eteläpuolelle on mahdollista rakentaa toinen raide, uudet sillat ja muut vastaavat rakenteet sekä tarvittavat tie- ja katuyhteydet. Nykyinen rautatiealue rajoittuu suunnittelualueen länsipäässä sekä Lempolanmäen ja Halikonjoen välissä asemakaavoittamattomaan alueeseen. Rautatiealueen leventämistarpeen vuoksi asemakaavoitettua aluetta on tarpeen näissä kohdin laajentaa vähäisessä määrin.

Suunnittelualue on rajattu niin, että siihen kuuluu pääosin vain se alue, joka on tarpeen muuttaa rautatiealueeksi. Alueen länsipäässä mukaan otettiin kuitenkin kortteli 1029 kokonaisuudessaan sekä osa Vanhasta Turuntiestä, jotta niiden kaavamerkinnot ja määräykset saataisiin ajan tasalle.

Asemakaavojen on oltava yhtenäisiä ratasuunnitelman kanssa, jotta ratasuunnitelma voidaan hyväksyä.

4.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot

Lähtökohta-aineiston ja tavoitteiden pohjalta laadittiin yksi kaavaluonnos, joka on selostuksen liitteenä 5. Asemakaavatyötä on tehty rinnakkain ratasuunnitelman laatimisen kanssa. Rautatiealueen levennystarve on osoitettu ratasuunnitelmassa. Nykyisin voimassa olevassa kaavassa rautatiealueen leveys vaihtelee, joten myös kaksoisraiteen aiheuttama levennystarve vaihtelee suunnittelualueen eri osissa. Joissakin kohdin rautatiealuetta on tarpeen leventää vain muutama metri. Enimmillään levennystarve on noin 25 metriä.

Suurimmat rautatiealueen levennykset sijoittuvat alueelle, joka on voimassa olevissa kaavoissa maatalous-, puisto- tai lähivirkistysaluetta. Korttelialueilla rautatiealueen levennystarve vaihtelee välillä 3,5 – 9 metriä. Korttelialueiden puolella rautatiealueen levennykselle on tarvetta suunnittelualueen länsiosassa korttelissa, joka sijoittuu Vanhan Turuntien ja Tomanterintien kulmaukseen sekä korttelissa, joka on Vässiläntien ja radan välissä. Suunnittelualueen itäosassa rautatiealuetta on tarpeen leventää korttelialueiden puolelle Prisman ja Retail Parkin kohdalla.

Kaavaluonnoksen pääperiaatteet:

- Kaksoisraiteen vaatima alue on osoitettu rautatiealueeksi (LR). Rautatietiealueelle on merkitty eritasoliittymät maanteiden ja kävelyteiden kanssa sekä Halikonjoen ylittävä silta. Halikon kirkonkylän kohdalla on osoitettu mahdollisen paikallisjunan seisakealue merkinnällä LR-1.
- Suunnittelualueen länsiosassa sijaitsevan asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueen pohjoisosa on osoitettu ratasuunnitelman mukaisesti rautatiealueeksi. Muilta osin korttelialueen rajausta on korjattu kiinteistön rajojen mukaisesti niin, että vain yksityisen omistama osa on merkitty AL-korttelialueeksi ja kaupungin omistama osa on osoitettu suojaviheralueeksi (EV). Korttelialueen koon pienemisen johdosta tehokkuusluku $e=0.20$ on muutettu tehokkuusluvuksi $e=0.25$.
- Halikon vanhan aseman kohdalla on voimassa olevassa kaavassa leveä varaus rautatiealuetta varten. Kaavaluonnoksessa rautatiealuetta on kavennettu ratasuunnitelman mukaisesti.
- Myös Vanhaa Turuntietä varten on voimassa olevassa kaavassa tarpeettoman leveä tiealuevaraus. Maantien aluevaraus on kavennettu kaavaluonnoksessa vastaamaan tiealueen kiinteistön rajaa. Tien ja rautatiealueen välinen alue on merkitty suojaviheralueeksi.

4.5 Kaavaprosessin aikana saatu palaute ja sen huomioon ottaminen

Salon keskustan ja Hajalan väliselle osuudelle laadittu ratasuunnitelma oli nähtävillä 9.8.-17.10.2023. Nähtävillä olleessa ratasuunnitelmassa ei mainittu Halikon kirkonkylän alueelle sijoittuvaa taajamajunaliikenteen asemapaikkaa, joka oli merkitty kaavaluonnokseen.

Turun Tunnin Junan/ Länsiradan teettämä Turku-Salo lähiliikenteen liikenteellinen selvitys valmistui syyskuun 2023 alussa. Selvityksessä todetaan työn tavoitteista näin: *”Varsinais-Suomen liitto on tehnyt Turku–Salon välin seisakkeista kehittämissuunnitelman vuonna 2021. Suunnitelma on tehty nykyiselle yksiraiteiselle radalle. Tämän selvityksen tarkoituksena on selvittää, mitä lähiliikenteen mahdollistaminen Turun ja Salon välillä tarkoittaisi tulevassa Turun Tunnin Juna-yhtiön laatimassa Salo–Turku kaksoisraidetilanteessa. Tavoitteiden toteuttamiseksi työssä varmistetaan lähiliikenteen seisakkeiden sijainti ja selvitetään, tarvitaanko vielä muita inframuutoksia suunniteltuun Salo–Kupittaa kaksoisraiteeseen. Lisäksi työssä selvitetään junaliikenteen aikataulukon rakennetta eri vuoroväleillä ja junakalustolla.”*

Selvityksessä seisakkeiden mitoittava laituripituus oli 120 metriä, mutta siinä tarkasteltiin myös mahdollisuuksia kasvattaa laituripituus 250 metriin. Viimeksi mainittu on yleensä käytössä kaupunkiseuduilla. Selvityksen mukaan Halikon kirkonkylän asemapaikka on ratageometrian puolesta vaikeasti toteutettavissa suuren pystykaltevuuden vuoksi. Rata-geometrian osalta parempia sijainteja asemapaikalle olisi löydettävissä Halikon asemanseudulla tai radan ja Mahtimiehentien risteämän kohdalla. Nämä taas olisivat hankalia maankäytön painottumisen kannalta.

Koska kaupunki pitää tärkeänä asemapaikan saamista Halikon kirkonkylään, syksyn aikana käytiin useita neuvotteluja Turun Tunnin Junan/ Länsiradan, konsulttiyrityksen ja kaupungin asemakaavoituksen kesken. Neuvottelujen ja konsultin selvitysten perusteella varmistui, että jos tyydytään 120 metrin pituiseen seisakkeeseen, se on mahdollista sijoittaa kirkonkylään niin, että ratasuunnitelman mukaiseen ratageometriaan tehdään vain pieniä muutoksia. Ratkaisu tarkentuu myöhemmissä suunnitteluvaiheissa.

Kaupunginhallitus antoi ratasuunnitelmasta lausuntonsa 20.11.2023, § 343. Kaupunki edellytti lausunnossaan, että ratasuunnitelmassa ja rakentamissuunnitelmassa otetaan huomioon asemapaikan edellyttämät tekniset vaatimukset ja mahdollistetaan aseman rakentaminen Halikon kirkonkylään.

Laatimisvaiheen kuuleminen, kaavaluonnos nähtävillä 15.3 – 19.4.2023

Laatimisvaiheen kuulemisen yhteydessä annettiin kymmenen lausuntoa ja jätettiin yksi kirjallinen mielipide. Selostuksen liitteenä 7 on erillinen kooste saadusta palautteesta vastineineen.

Yhteenveto muutoksista, joita kaavaluonnokseen on tehty suunnittelun tarkentumisen ja saadun palautteen perusteella:

- Kaavakartalle on lisätty Carunan lausunnon johdosta varaus voimajohtoa varten.
- Halikonjoen ylittävä vanha rautatiesilta on merkitty suojeltavaksi sillaksi (merkintä ss) Varsinais-Suomen alueellisen vastuumuseon lausunnon johdosta. Halikonjoen keskelle on aikaisemmin tehtyjen asemakaavojen yhteydessä jäänyt kapea kaistale vesialuetta, jolla ei ole asemakaavaa. Tämä alue on otettu mukaan suunnittelualueeseen, minkä johdosta alueen koko kasvoi 416 m².
- Suunnittelualueen länsipäässä sijaitsevaan asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelin kaavamerkintöihin ja määräyksiin on tehty muutoksia. Kaavakartalta on poistettu saa-1 -merkintä (puhdistettava/ kunnostettava maa-alue) Varsinais-Suomen ELY-keskuksen lausunnon johdosta. Yleisiin määräyksiin on lisätty melua koskevia määräyksiä sekä määräys, jonka mukaan alueelle jääneet maa-ainekset, joiden kohdalla haitallisten aineiden kynnyksarvot ylittyvät, on mahdollisten myöhemmin tehtävien maankaivutöiden yhteydessä toimitettava asianmukaiseen käsittelyyn. Rakennusalan rajaa on korjattu niin, että se vastaa olemassa olevan rakennuksen sijaintia. Tehokkuuslukua on muutettu niin, että kaavaluonnoksessa ollut tehokkuusluku $e=0.25$ on muutettu tehokkuusluvuksi $e=0.27$. Uusi tehokkuusluku vastaa paremmin sitä rakennusoikeutta, joka rakennuspaikalla on jo käytetty.
- Paikallisjunan seisaketta varten osoitettua aluetta on jatkettu kymmenen metriä länteen päin. Kaavamääräys on muutettu muotoon LR-1 = Rautatiealue, joka on tarkoitettu paikallisjunan seisaketta varten. Seisakkeen sijainti ja koko määritellään tarkemmin jatkosuunnittelussa.

Virallinen nähtävillä olo, kaavaehdotus nähtävillä 10.1. – 9.2.2024

Virallisen nähtävillä olon aikana saatiin neljä lausuntoa. Muistutuksia ei jätetty. Selostuksen liitteenä 10 on erillinen kooste lausunnoista sekä niihin annetuista vastineista.

Yhteenveto muutoksista, joita kaavaehdotukseen on tehty ratasuunnitelman muutoksen ja lausuntojen perusteella:

- Halikon vanhan aseman kohdalla rautatiealueen (LR) rajausta on muutettu vastaamaan ratasuunnitelman muutosta. Muutoksen johdosta LR-alueen pinta-ala vähenee 391 m² ja vastaavasti EV-alueen koko kasvaa.
- Suojaviheralueen määräystä on täydennetty seuraavasti: Alueella olevat rakennukset voidaan säilyttää ja kunnostaa. Aluetta tulee hoitaa niin, että puiden ja pensaiden muodostama kerroksellinen kasvillisuus säilyy.
- Halikonjoen ylittävän vanha rautatiesillan suojelumerkintää on täydennetty seuraavasti: Siltaa ei saa purkaa. Siltaa korjattaessa on huolehdittava sen ominaispiirteiden säilymisestä. Siltaa koskevista toimenpiteistä on pyydettävä lausunto museoviranomaiselta.
- Halikonjoen vesialueen ja vesialueen ylittävän rautatien kohdalle on lisätty merkintä luo-1 = Luonnon monimuotoisuuden kannalta mahdollisesti erityisen tärkeä alue. Vesistöissä voi esiintyä vuollejokisimpukkaa. Esiintyminen tulee selvittää ennen aluetta koskevia rakentamistoimenpiteitä ja tarvittaessa siirtää simpukat. Siirrosta tulee pyytää lupa alueellisesta ELY-keskuksesta.
- Yleisiä määräyksiä on täydennetty seuraavasti: Suurin osa kaava-alueesta on valtakunnallisesti arvokasta maisema-aluetta. Vaskiontien ja Kihistentien välinen osa kaava-alueesta kuuluu lisäksi valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin (RKY) Joensuun kartano ja Halikon kirkonseutu. Maisema- ja RKY-alueille sijoittuvat junaradan kiinteät rakenteet, kuten sillat, seisakkeet, meluntorjuntarakenteet yms. tulee suunnitella ja toteuttaa ottaen huomioon maiseman ja rakennetun kulttuuriympäristön arvot sekä Joensuun kartanon rauhoitettu koivukuja.

5 Asemakaavan kuvaus

5.1 Kaavan rakenne

Mitoitus ja aluevaraukset

Kaava-alueen pinta-ala on noin 24,7 hehtaaria. Tästä noin 2,3 hehtaaria on uutta asemakaavaa. Alue jakautuu eri käyttötarkoituksiin seuraavasti:

Rautatiealue (LR)	229 895 m ²
Maantien alue (LT)	5 409 m ²
Suojaviheralue (EV))	9 016m ²
Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue (AL)	2 262 m ²
Vesialue	416 m ²

Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueella on yksi rakennuspaikka. Rakennusoikeus on osoitettu tehokkuusluvulla e=0.27.

5.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen

Suurin osa suunnittelualueesta on rautatiealuetta, jonka toteutusta ohjaavat ratasuunnitelma ja rakentamissuunnitelma. Salo–Hajala kaksoisraiteen ratasuunnitelman tavoitteena on ratasuunnitelman selostuksen mukaan rakentaa radan välityskykyä parantava kaksoisraide välille Salo-Hajala, mahdollistaa Helsinki-Turku nopean junayhteyden kehittäminen, mahdollistaa uuden eteläisen raiteen tavoitenopeudeksi 200 km/h Halikon tunnelin länsipuolella, kiinnittää erityistä huomiota suunnittelualan arvokkaaseen luontoon ja kulttuuriympäristöön sekä radan maisemaan sovittamiseen ja selvittää vaikutukset ja suunnitella haitallisten vaikutusten, erityisesti melun, vähentämistä tai poistamistoimenpiteitä.

Ratasuunnitelmassa on esitetty esimerkiksi siltojen ja melusteiden osalta suunnitteluperiaatteita, joiden avulla saadaan sovitettua rakenteet ympäristöönsä. Suunnittelualan itäpäässä taajama-alueella tavoitteena on rataympäristön siisti ja korkealuokkainen käsittely. Tämä huomioidaan erityisesti pinnoitteiden ja rakenteiden, mm. tukimuurien ja melusuojausten materiaaleissa ja viimeistelyssä. Taajaman ulkopuolella pyritään säilyttämään avoimet näkymät siellä, missä se meluntorjunnan sallimissa puitteissa on mahdollista.

5.3 Kaavan vaikutukset

Vaikutusten arvioinnissa on hyödynnetty Helsinki-Turku nopean junayhteyden hankekonaisuuden YVA-selvitystä sekä Salo-Hajala -ratasuunnitelman vaikutusten arviointia.

Vaikutukset luontoon, luonnonympäristöön ja maisemaan

Rata kulkee suunnittelualueella pääosin joko rakennetun taajaman tai viljelykäytössä olevan pellon poikki. Nykyisin voimassa olevassa kaavassa rautatiealueen leveys vaihtelee, joten myös kaksoisraiteen aiheuttama levennystarve vaihtelee suunnittelualan eri osissa. Joissakin kohdin rautatiealuetta on tarpeen leventää vain muutama metri. Suurimmat rautatiealueen levennykset sijoittuvat alueelle, joka on voimassa olevissa kaavoissa maatalous-, puisto- tai lähivirkistysaluetta. Enimmillään levennystarve on noin 25 metriä Varesvuoren kohdalla olevalla alueella, joka on asemakaavassa puistoa, mutta käytännössä yksityisen omistamaa peltoa.

Luonnon kannalta haavoittuvin paikka on Halikonjoen kohdalla, jossa uuden sillan pilarit sijoittuvat jokivarsiniitylle. Sillan rakentamisella on vaikutusta sekä kasveihin että eläimiin. Saukkoselvityksessä Halikonjoki arvioitiin lajin kulkureitiksi. Saukon kannalta radan rakentamisen aikaisista vaikutuksista voidaan mainita vesistövaikutukset sekä melu ja suora häiriö. Saukko ei ole herkkä vesistövaikutuksille, jos hankkeella ei ole pysyviä ja laaja-alaisia vaikutuksia saukon ravintonaan käyttämien lajien kantoihin. Ratasuunnitelmassa esitetyn arvion mukaan ratahankkeen vaikutukset saukkoon ovat vähäisiä.

Halikonjoessa on havaittu vuollejokisimpukoita ja taimenia. Simpukoiden ja kalojen lisääntymisalueisiin kohdistuvien vaikutusten suuruus määräytyy sen perusteella, minkälainen silta joen yli rakennetaan ja mitä vaikutuksia rakentamisesta aiheutuu vedenlaatuun. Kaikki ratalinjalle rakennettavat ratasillat toteutetaan ratasuunnitelman mukaan niin, että vesiuomiin ei kajota. Halikonjoen ylittävistä uudesta sillasta tehdään jatkuva liitopalkkisilta. Näin vältetään isommilta työsilta- ja telinetöiltä. Sillan pääjanteesta tehdään vähän pidempi kuin nykyisessä sillassa, jolloin vesistön työnaikainen rasitus jää pienemmäksi. Rakentamisesta aiheutuu kiintoainekuormitusta. Vaikutus on melko lyhytaikainen ja palautuva. Simpukoiden ei arvioida olevan kovin herkkiä sameustason nousulle. Sillan rakentamisen tultua ajankohtaiseksi, vuollejokisimpukan osalta haetaan

poikkeamis-/ siirtolupa. Ratasillan rakentaminen vaatii vesilain mukaisen luvan, jota haetaan aluehallintovirastolta.

Suunnittelualueella on toinenkin vesialueen ylittävä ratasilta, joka sijaitsee Salitunojan kohdalla. Ylitettävään puroon/ ojaan voi aiheutua rakennustyön aikaista kiintoainekuorimitusta, joka on lyhytaikainen ja palautuva.

Ratalinja ei kulje pohjavesialueiden poikki. Suunnittelualuetta lähimmät pohjavesialueet ovat Mustamäki ja Viurila. Mustamäki sijaitsee lähempänä rataa, noin 300 metrin päässä. Hankkeella ei ole vaikutuksia näihin pohjavesialueisiin. Radan rakentaminen aiheuttaa vähäisiä pohjavesivaikutuksia maa- ja kalliioleikkausten kohdalla. Maa- ja kalliioleikkausten pohjavesivaikutukset rajoittuvat leikkausten läheisyyteen. Niillä ei arvioida olevan haitallisia vaikutuksia lähiympäristöön. Ratalinjan alueella on savipeitteisiä alueita, joiden kohdalla esiintyy paikoin paineellista pohjavettä. Paineellisen pohjaveden esiintyminen on otettu huomioon perustusrakenteiden suunnittelussa siten, että rakentamisella ei aiheuteta pohjaveden pinnan haitallista alenemista. Ratalinjan alueella ei ole tarvetta pohjaveden suojausrakenteille.

Lepakkoselvityksen mukaan Halikon asemanseudulla tehtiin yksittäisiä lepakkohavaintoja. Alueella elää mahdollisesti lepakkoyhdyskunta. Ratasuunnitelmassa asemanseudun kohdalta on merkitty purettavaksi kolme rakennusta, joista asemarakennus on jo tuhoutunut tulipalossa. Lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikkojen olemassaolo ja lupatarpeet selvitetään rakennusten lunastusten jälkeen. Ratasuunnitelmassa esitetyn vaikutusten arvioinnin mukaan kaikki kotimaiset lepakkolajit liikkuvat useiden neliökilometrien alueella pesimäympäristönsä ympärillä hyödyntäen kulloisenkin sään puitteissa parhaita hyönteisesiintymiä. Lisäksi lepakkolajit vaihtavat lisääntymiskauden aikana lepopaikkojaan ja saalistusalueitaan. Näin ollen ne eivät ole missään kohteessa täysin ratalinjan alle jäävien alueiden varassa.

Suunnittelualueen itäosassa rata kulkee taajaman poikki. Ratalinjan levennys muuttaa kyllä taajamakuva, mutta vaikutus maisemaan jää vähäisemmäksi kuin suunnittelualueen länsiosassa. Halikon kirkonkylän länsipuolella ratalinjaus sijoittuu valtakunnallisesti arvokkaalle maisema-alueelle, jolle ovat ominaisia laajat peltoaukeat. Tällä alueella kaksoisraiteen rakentaminen muuttaa väistämättä maisemakuva.

Maisemallisesti herkimät kohdat suunnittelualueella ovat Halikonjoen kohdalla, Rikalanmäen länsipuolella ja Mahtimiehentien länsipuolisella peltoalueella. Suurin vaikutus maisemaan syntyy uusista silloista ja meluntorjuntarakenteista. Varsinkin korkeat meluseinät näkyvät kauas ja katkaisevat avaria peltonäkymiä. Maisemavaikutusten lieventämiseksi melusteissa on suunniteltu käytettäväksi myös läpinäkyviä osia keventämään melusteiden ulkonäköä ja parantamaan maisemanäkymää junasta katseltaessa.

Vaikutukset ilmastoon

Helsinki-Turku nopean junayhteyden hankekokonaisuuden YVA-selostuksessa on käsitelty melko laajasti ratahankkeen vaikutusta ilmastoon. Hankkeen ilmastovaikutuksia on tarkasteltu kolmesta eri näkökulmasta: rakentamisen aikaiset päästöt, vaikutukset hiilinieluihin ja -varastoihin ja liikennöinnin aikaiset päästöt. Aikaskaala em. ilmastovaikutuksilla on erilainen. Rakentamisen aikaisten päästöjen voidaan arvioida tapahtuvan hankkeen alkuvaiheessa 5–10 vuoden aikana, kun taas liikennöinnin päästöt ja toisaalta niiden väheneminen alkavat vähitellen – ensin kaukoliikenteen ja sitten lähiliikenteen alkaessa tapahtuvina muutoksina sekä asemanseutujen kehityksen myötä muuttuvan maankäytön aiheuttamien kulkutapajakauman muutosten kautta. Liikennöinnin aikaiset päästöt muutokset tapahtuvat pitemmällä aikavälillä, jopa useiden vuosikymmenten aikana.

Suurimmat ilmastovaikutukset muodostuvat luonnollisesti rakentamisesta. Valtaosa rakentamisen kokonaispäästöistä muodostuu rakennusmateriaalien tuotantovaiheessa. Ratarakenteiden pohjanvahvistuksessa, tunneleiden lujittamisessa ja silloissa käytetään teräs- ja betonimateriaaleja, joiden valmistuksesta aiheutuu runsaasti päästöjä. Myös luonnonkivimateriaalit kuten hiekka ja murske muodostavat päästöjä louhinta- ja jalostusvaiheessa. Työsuoritteista maa- ja kallioleikkaukset ovat suuritoisimpia ja siten suuripäästöisimpiä.

YVA-selostuksessa vaikutuksia hiilinieluihin ja -varastoihin on arvioitu keskittymällä metsämaahan ja peltomaahan. Metsäalueet jaoteltiin laskennassa kivennäismaan ja turve- maan metsiin. Laskennassa huomioitiin sekä maaperään että kasvillisuuteen sitoutuneet hiilivarastot ja niiden muutokset. Hiilivarastojen pieneneminen tapahtuu rakentamisen alkuvaiheessa ja muutos on pysyvä, koska maankäyttö muuttuu eikä poistettua metsää voi istuttaa takaisin rata-alueelle, koska radan suojavajöhyke on pidettävä avoimena korkeasta puustosta.

Liikennöinnin alettua liikenteestä muodostuvat kasvihuonekaasupäästöt pienenevät. Tämä johtuu liikennesuoritteiden muutoksista suurempipäästöisistä liikennöintimuodoista raideliikenteeseen. Nämä päästövähennykset jatkuvat koko liikennöinnin ajan, mutta ovat merkittävimpiä alkuvaiheessa. Eri skenaarioiden mukaan liikenne sähköistyy ja muuttuu vähäpäästöisemmäksi myös henkilö- ja linja-autoliikenteessä, jolloin hankkeen tuoma päästövähennys suhteessa muuhun liikennöintiin pienenee.

Suunnittelualueella rata kulkee osin rakennetun taajaman keskellä, osin peltoaukeiden poikki. Uusi raide sijoittuu olemassa olevan radan viereen ja rata-alueen levennystarve on kohtuullisen vähäinen. Tämän vuoksi vaikutus hiilinieluihin jää vähäisemmäksi verrattuna tilanteeseen, jossa rakennetaan täysin uutta rataa metsien ja peltojen poikki. Puustoa joudutaan poistamaan uuden raiteen tieltä lähinnä Halikon vanhan aseman kohdalta sekä Varesvuorenpuistosta.

Ilmastovaikutuksia puolestaan lisää se, että tiiviisti rakennetulla taajama-alueella rata risteää useassa kohdassa maantien, yksityistien tai kadun kanssa. Suunnittelualueella joudutaan rakentamaan risteyssilloja kuusi kappaletta sekä Halikonjoen ja Salitunojan ylittävät sillat. Kuten edellä on kuvattu, silloissa käytettävien teräs- ja betonirakenteiden valmistuksesta aiheutuu runsaasti päästöjä. Varesvuorenpuiston kallioleikkaus sekä välittömästi sen länsipuolelle sijoittuva suurehko maaleikkaus ovat myös suuritoisia ja suuria päästöjä aiheuttavia rakennustöitä.

Jos kaksoisraiteen rakentamisen ansiosta Salon ja Turun väliin saadaan luotua toimiva paikallisjunaliikenne, työmatkojen kulkeminen junalla todennäköisesti lisääntyy. Uusi paikallisjunan seisake Halikon kirkonkylässä parantaa osaltaan joukkoliikenteen saavutettavuutta ja houkuttelevuutta. Nämä ovat ilmaston kannalta hyviä asioita.

Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Taajamakuva

Kaksoisraidetta varten joudutaan rakentamaan useita uusia siltoja taajaman alueella. Näistä erityisesti maantien 110 ja Vaskiontien kohdalle tulevat siltarakenteet sekä Halikonjoen uusi ratasilta vaikuttavat taajamakuvaan. Suunnittelualueen itäisimmässä osassa uusi raide sijoittuu nykyiseen kapeaan ratakäytävään ja jää suurten teollisuusrakennusten väliin, jolloin vaikutukset taajamakuvaan jäävät vähäisiksi.

Lisäksi taajaman alueelle on ratasuunnitelman mukaan tarkoitus rakentaa useita kilometrejä meluseinää. Paikoitellen meluseinä on molemmin puolin ratalinjaa, paikoitellen vain

toisella puolella rataa. Tämä muuttaa taajamakuvaa merkittävästi ja vaikuttaa rataa lähimpänä olevista asunnoista avautuviin näkymiin.

Ratasuunnitelman aineistossa on esitetty periaatekuvia taajama- ja maaseutujaksoille sekä silloille toteutettavista meluaidoista ja -kaiteista. Taajamajakson melusteissa tavoitteena on yksinkertainen, rauhallinen ja yhtenäinen ilme. Umpinaisten osuuksien verhoilu on puuta pystyrimoituksella ja metalliverkkoa (cor-ten). Läpinäkyviä osuuksia käytetään meluntorjunnan ohjeistuksen mukaisesti. Meluaita rakennetaan joko täysin pystysuorana tai radalle päin kallistettuna.



Esimerkkejä taajamajaksoille suunnitelluista meluaidoista. © Turun Tunnin Juna Oy/ Län-sirata Oy.



Maaseutujaksoille suunnitellut meluaidat ovat ulkonäöltään samanlaisia kuin taajamajakson meluaidat. Väritys sovitetaan ympäristön mukaan, alustavasti on suunniteltu tummanvihreää tai ruskeaa väriä sekä corten-teräksen sävyä. Silloilla pyritään käyttämään läpinäkyviä osuuksia. Läpinäkyviin melusteisiin tai osuuksiin lisätään graafinen kuviointi lintujen varoittamiseksi.



Esimerkki sillan melukaiteesta. © Turun Tunnin Juna Oy/ Länsirata Oy.

Meluntorjuntarakenteiden suunnittelu jatkuu radan seuraavassa suunnitteluvaiheessa.

Suunnittelualan rakennukset

Entinen osuuskaupan rakennus suunnittelualan länsipäässä sijaitsee jo nykytilanteessa hyvin lähellä rataa. Kaavamuutoksen seurauksena kiinteistön pohjoisosasta noin yhdeksän metrin levyinen kaistale muuttuu rautatiealueeksi. Kaksoisraiteen rakentaminen tuo junaliikenteen entistä lähemmäksi rakennusta ja pienentää piha-aluetta huomattavasti. Radan levennys ei kuitenkaan suoranaisesti uhkaa rakennuksen olemassa oloa, mutta sijainti ja rakennuksen ominaisuudet aiheuttavat haasteita meluntorjunnalle.

Halikon vanhan aseman varistorakennus oli merkitty nähtävillä olleessa ratasuunnitelmassa purettavaksi. Hyväksyttäväksi menevää ratasuunnitelmaa on tältä osin korjattu niin, että rautatiealuetta on kavennettu eikä rakennusta tarvitse radan toteuttamisen vuoksi purkaa. Kaavakartalle on tehty vastaava muutos. Varistorakennus sijoittuu suoja- viheralueelle. EV-alueen määräykseen on lisätty maininta, jonka mukaan alueella olevat rakennukset voidaan säilyttää ja kunnostaa.

Liikenne

Ratasuunnitelman mukaan nykyiset radan yli- ja alikulkupaikat säilyvät. Alikulkupaikoilla lisäraiteelle rakennetaan uusi ratasilta, lukuun ottamatta Salonranpolkua, jossa nykyistä siltaa levennetään. Teiden alikulkukorkeus siltapaikoilla säilyy samana kuin nykyisin. Tämän vuoksi joidenkin teiden tasausta joudutaan laskemaan, jotta tielle saadaan nykynormeja vastaava alikulkukorkeus myös lisäraiteelle rakennettavan sillan kohdalla. Tasauksen laskutarve on ainakin Vaskiontiellä ja koivukujan kohdalla sijaitsevalla kevyen liikenteen väylällä. Radan alikulkusillat pyritään ratasuunnitelman mukaan rakentamaan niin, että alittavalle liikenteelle ei aiheudu merkittävää haittaa.

Suurin vaikutus liikenteelle aiheutuu Salon keskustassa maantien 110 ylikulkusillan uusimisesta. Silta uusitaan rakentamalla nykyisen siltapaikan länsipuolelle väliaikainen työsilta, jonka jälkeen nykyinen ylikulkusilta ja kevyen liikenteen silta puretaan ja niiden tilalle rakennetaan uusi jalankulku- ja pyöräilyväylällä varustettu ajoneuvoliikenteen silta.

Rautatiealueelle suunnitellut meluntorjunnan toimenpiteet ovat rakenteellisia melun etenemiseen vaikuttavia esteitä kuten melukaiteita, meluseiniä ja meluvalleja. Ratasuunnitelman mukaisessa meluntorjunnassa näitä esitettiin rakennettavaksi 5,7 kilometriä pääosin taajama-alueelle. Kiinteistökohtaisia meluntorjuntatoimia suunnitellaan kiinteistöihin, joissa rautatiealueelle suunnitteluilla toimenpiteillä ei saavuteta riittävää suojausta tai rautatiealueella toteutettava meluntorjunta on tehotonta ja kustannukset muodostuvat kohtuuttoman korkeiksi. Kiinteistökohtaiset toimenpiteet jakaantuvat rakennusten julkisivujen ääneneristävyyttä parantaviin toimenpiteisiin ja piha-alueiden melusuojauksen toimenpiteisiin. Osana ratasuunnitelman laatimista on tehty kiinteistöjen inventoinnit ja katselmoinnit sellaisten kiinteistöjen osalta, joille on tunnistettu mahdollinen tarve kiinteistökohtaisille toimenpiteille ja jonka katselmointiin on saatu kiinteistönomistajalta lupa. Suunnittelualueen osalta tällainen katselmointi suoritettiin vanhan osuuskaupan kiinteistöllä.

Suunnittelualueen poikki kulkevan radan aiheuttama melu leviää nykytilanteessa esteettä ympäristöönsä. Ratasuunnitelman mukaisten meluntorjuntatoimenpiteiden ansiosta tilanne näyttäisi parantuvan ennustetilanteessa. Vaikka junan aiheuttama liikennemelu lisääntyikin liikennemäärien ja nopeuksien kasvun vuoksi, tehokkaat meluntorjuntaratkaisut estävät melun leviämistä.

Ratasuunnitelmaa laadittaessa on tarkasteltu myös radan aiheuttamia tärinä- ja runkomeluvaikutuksia. Liikennetärinää aiheuttavat pääasiassa suurimassaiset tavarajunat. Nykyisellään välillä Salo-Hajala tavaraliikennettä liikkuu erittäin harvoin tai ei ollenkaan. Runkomelua aiheuttava värähtely on jäykkien maalajien ja erityisesti kallioalueiden ongelma. Tarkastelualueella mahdolliset ongelmat sijoittuvat kalliolle perustettujen rataosuuksien kohdalle ja erityisesti kohtiin, joissa rakennuksia on perustettu suoraan kallion varaan eli yhteys radan ja rakennuksen välillä on jäykkä. Tarkasteluhetkellä ei ollut tiedossa runkomelusta tai liikennetärinästä kärsiviä asuinalueita. Ennustetilanteessa runkomelusta mahdollisesti kärsiviä asukkaita olisi eniten Halikon kirkonkylässä Toijalanmäen kerros- ja rivitaloissa sekä Kihistenmäen pientaloissa

Uusi raide rakennetaan pehmeikköjen kohdalla pääosin paalulaatan tai muun pohjavahvistuksen päälle, joilla oletetaan olevan huomattava liikennetärinää vaimentava vaikutus. Pääasiallisena runkomelun torjuntaratkaisuna esitetään ratarakenteeseen asennettavaa runkomelun vaimennusmattoa, jolla runkomelua voidaan vähentää noin 10-15 dB. Ratasuunnitelmassa kerrotaan, että erilaisten vaimennusratkaisujen tutkimus on parhaillaan käynnissä, joten rakentamissuunnitteluvaiheessa ja mahdollisen vaimennustarpeen täsmennyttyä olisi vaimennusratkaisu vielä hyvä tarkastella mahdollisten uusien tutkimustuloksien suhteen.

5.4 Kaavamerkinnät ja – määräykset

Korttelialuetta koskeva kaavamääräys

AL = Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue.

Muita alueita koskevat kaavamääräykset

LT = Maantien alue.

LR = Rautatiealue.

LR-1 = Rautatiealue, joka on tarkoitettu paikallisjunan seisaketta varten. Seisakkeen sijainti ja koko määritellään tarkemmin jatkosuunnittelussa.

EV-1 = Suojaviheralue. Alueella olevat rakennukset voidaan säilyttää ja kunnostaa. Alueella tulee hoitaa niin, että puiden ja pensaiden muodostama kerroksellinen kasvillisuus säilyy.

W = Vesialue.

W, LR y = Vesialueen ylittävä rautatie.

Yleiset määräykset:

AL-korttelialueella rakentamatta jäävät rakennuspaikan osat, joita ei käytetä ajoteinä eikä pysäköintiin, on istutettava ja pidettävä huolitellussa kunnossa.

Rakennettavat pysäköintipaikat AL-korttelialueella: Jokaista asuntoa varten on rakennettava kaksi autopaikkaa. Toimistoja, liikehuoneistoja ja muita niihin verrattavia tiloja varten on rakennettava yksi autopaikka / 50 k-m².

AL-korttelialue sijaitsee raideliikenteen melualueella. Jos nykyistä rakennusta peruskorjataan tai sen tilalle rakennetaan uusi asuinrakennus, rakennusluvan yhteydessä tulee laatia meluselvitys ja suunnitella tarvittavat meluntorjuntaratkaisut. Näiden avulla on varmistettava, että korttelissa on osoitettavissa valtioneuvoston päätöksen Vnp 993/92 ohjearvojen mukaista ulkoiluun soveltuvaa piha-alueita ja että päivä- ja yöajan keskiäänitasot eivät ylitä asumiseen käytettävissä huoneissa. Asuinhuoneissa ei saa myöskään ylittää melun hetkellinen maksimitaso 45 dB (LAF_{max}) junan ohikulun aikana.

AL-korttelialueella sijainneen polttonesteiden jakelupisteen maaperä on puhdistettu. Haitallisten aineiden jäännöspitoisuuksista ei aiheudu haittaa alueen käyttäjille, ympäristölle tai pohjavedelle. Alueelle jääneet kynnysarvon ylittävät maa-ainekset on kuitenkin mahdollisten myöhemmin tehtävien maankaivutöiden yhteydessä toimitettava asianmukaiseen käsittelyyn.

Suurin osa kaava-alueesta on valtakunnallisesti arvokasta maisema-alueita. Vaskiontien ja Kihistentien välinen osa kaava-alueesta kuuluu lisäksi valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin (RKY) Joensuun kartano ja Halikon kirkonseutu. Maisema- ja RKY-alueille sijoittuvat junaradan kiinteät rakenteet, kuten sillat, seisakkeet, meluntorjuntarakenteet yms. tulee suunnitella ja toteuttaa ottaen huomioon maiseman ja rakennetun kulttuuriympäristön arvot sekä Joensuun kartanon rauhoitettu koivukuja.

Muut kaavamääräykset ja –merkinnät käyvät ilmi kaavaehdotuskartasta, joka on liitteenä 11.

Kaavalla ei ole vaikutusta asemakaavanmistöön.

6 Asemakaavan toteutus

6.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat

Radan toteutusta varten tehdään rakentamissuunnitelma. Sen aika on siinä vaiheessa, kun hankkeen rahoituksesta on varmuus. Rakentamissuunnittelun lähtökohtana on hyväksytty ratasuunnitelma. Rakentamissuunnitelma määrittelee rakentamistoimenpiteen täsmällisen sijainnin, mitoituksen ja rakenteen sekä käytettävät rakennusaineet ja laatuvaatimukset.

6.2 Toteuttaminen ja ajoitus

Radan rakentamisen edellytyksenä on ratasuunnitelman hyväksyminen sekä rakentamissuunnitelman laatiminen ja hyväksyminen. Lisäksi hankkeen toteutuminen edellyttää toteutus päätöstä ja rahoitusta.

Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue on jo rakennettu. Maanomistajalla on mahdollisuus sijoittaa korttelialueelle kaavamääräyksen sallimia toimintoja sekä tehdä rakennuksessa muutostöitä.

6.3 Toteutuksen seuranta

Rakennusvalvonta seuraa rakentamisen laatua myöntäessään rakennuslupia asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueelle. Kaavoittaja on mukana rakentamisen ohjauksessa ja antaa tarvittaessa lausuntoja kaavamääräyksistä ja rakennustavasta.

Radan toteutusta varten tehdään erillinen rakentamissuunnitelma, jonka mukaan rakennustyötä tehdään ja seurataan.

Salossa 5. päivänä joulukuuta 2023, täydennetty 27.3.2024

Leena Lehtinen
kaavoitusinsinööri