

Salo-Halikko -kaksoisraide, asemakaava ja asemakaavan muutos

Kaavaehdotus oli nähtävillä 10.1. – 9.2.2024

Saapuneet lausunnot, 4 kpl

1. Varsinais-Suomen ELY-keskus, 9.2.2024
2. Varsinais-Suomen alueellinen vastuumuseo, 22.1.2024
3. Caruna Oy, 10.1.2024
4. Ympäristöterveydenhuolto, 9.2.2024

Kaavaehdotuksesta ei jätetty muistutuksia

Lausunnot ja niihin laaditut vastineet

1. Varsinais-Suomen ELY-keskus

Lausunto koskee 1.12.2023 päivättyä kaavaehdotusta. ELY-keskus on 16.5.2023 antanut lausunnon kaavan luonnokseen.

Asemakaavamuutoksen tarkoituksena on määritellä suunnitellun kaksoisraiteen vaatima rata-alue. Turun ja Salon välille suunniteltava kaksoisraide on osa ns. Turun ja Helsingin välistä nopean junayhteyden hanketta.

Suunnittelualue on noin 5 km pitkä junaradan myötäinen kaistale Salon keskustan ja Halikon asemansseudun välillä. Alue on suurimmaksi osaksi asemakaavoitettu ja siihen kuuluu lähinnä rata-alueita. Asemakaavoitettua aluetta laajennetaan vähän. Asemakaavan rautatien liikennealuetta on tarkoitus leventää ja laajentaa niin, että nykyisen raiteen eteläpuolelle on mahdollista rakentaa toinen raide, uudet sillat ja muut vastaavat rakenteet sekä tarvittavat tie- ja katuyhteydet. Asemakaavan muutos ja laajennus ovat edellytyksenä ratasuunnitelman hyväksymiselle.

Suunnittelualueella on voimassa kaksi yleiskaavaa, joissa kummassakin on osoitettu rautatie. Alueen länsiosassa on voimassa Halikon keskustan osayleiskaava, joka on hyväksytty vuonna 2002. Suunnittelualueen länsipäässä on osayleiskaavan yksityisten palvelujen ja hallinnon aluetta (PK) ja rautatieliikenteen aluetta, jolla ympäristö säilytetään (LR/s), ja siitä itään radan ympäristössä on mm. lähivirkistysaluetta (VL), Maa- ja metsätalousvaltaista aluetta (MU ja MU/S), luonnonsuojelulain nojalla rauhoitettavaksi tarkoitettua aluetta (SL), muinaismuistoaluetta (SM) ja pientalovaltaista asuinalueita (AP). Suunnittelualueen itäosassa on Salon keskustan osayleiskaavan kaupallisten palvelujen alue, jolle saa sijoittaa merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön (KM), kaupallisten palvelujen ja työpaikkojen alue (KMT-1), virkistysalueita (VL ja VL/s) ja keskustatoimintojen alue (C).

Asemakaavoitettavaa aluetta laajennetaan rata-alueen eteläpuolelle osayleiskaavojen MU-, PK-, VL- ja SM-alueille.

Suunnittelualueella on voimassa useita asemakaavoja. Kaavamuutoksella rautatiealuetta laajennetaan asemakaavojen MT-, VL-, MT/s-alueille ja hiukan myös K-15- ja KM-2-alueille.

ELY-keskuksen kannanotot

Maisema ja kulttuuriympäristö

Suunnittelualue on osittain valtakunnallisesti arvokasta Halikonjokilaakson viljelymaisema -aluetta. Lisäksi osa alueesta on valtakunnallisesti merkittäväksi kulttuuriympäristöksi nimettyä Halikon kirkonseudun ja Joensuu kartanon sekä Suuren Rantatien RKY-alueita.

Kaavaselostuksessa kerrotaan, että vaikutusten arvioinnissa on hyödynnetty Helsinki-Turku nopean junayhteyden hankekokonaisuuden YVA-selvitystä sekä Salo-Hajala -ratasuunnitelman vaikutusten arviointia. Kyseiset selvitykset tai niiden Salo-Hajala-rataosuutta koskevat kohdat tulee liittää kaava-aineistoon. Kaavan vaikutusarvio maisemaan ja kulttuuriympäristöön tulee esittää kaavassa ja niihin kohdistuvia haittoja pitää pyrkiä kaavoituksen keinoin lieventämään. Kaavan vaikutukset arvokkaaseen rakennettuun kulttuuriympäristöön pitää arvioida tarkemmin. RKY-alue tulisi merkitä kaavaan tai vähintään todeta yleismääräyksessä.

Kaavaselostuksessa on arvioitu kaksoisraiteen vaikutuksia valtakunnallisesti arvokkaaseen kulttuurimaisemaan. Selostuksen mukaan suurin vaikutus maisemaan syntyy uusista silloista ja meluntorjuntarakenteista. Meluntorjuntarakenteet tulee esittää myös kaava-aineistossa. Selostuksessa sanotaan, että melusteissa on suunniteltu käytettäväksi läpinäkyviä osia maisemavaikutusten lieventämiseksi. Kaavaan tulee lisätä määräyksiä, joilla lievennetään maisemahäiriöitä.

Selostuksessa todetaan, että suurimmat rautatiealueen levennykset sijoittuvat alueelle, joka on voimassa olevissa kaavoissa maatalous-, puisto- tai lähivirkistysaluetta. Virkistysalueiden kavetessa tulee esittää arvio asemakaavan lähivirkistysalueen riittävydestä.

Kaava-aineistoon on lisätty Halikon asemanseudun kulttuurihistoriaselvitys. Siitä käy ilmi, että Halikon vanhan aseman varastorakennus on säilynyt hyväkuntoisena. Rakennus olisi hyvä säilyttää paikallaan, mikäli se on mahdollista, tai vaihtoehtoisesti siirtää hiukan kauemaksi radasta. EV-alueeseen tulee liittää ympäristönsuunnittelua ja kasvillisuutta koskevia määräyksiä, joilla turvataan asemanseudun kulttuuriympäristön arvoja, puustoa ja suojavaikeus lähiympäristön asutuksen kannalta.

Vanha rautatiesilta on merkitty suojeltavaksi (ss). Kaavamerkintään pitää lisätä määräys, jolla kielletään sillan purkaminen.

Luonnonsuojelu

ELY-keskus on kaavan luonnosvaiheessa lausunut, että YVA-vaiheen luontoselvitykset eivät kaikilta osin ole riittävät ja että kaava-alueen lajistoa on tarpeen selvittää vielä kaavavalmisteluun yhteydessä. Lausuntoon annetun vastineen mukaan tarkentavia luontoselvityksiä ei ole tehty vaan vastineessa viitataan vuoden 2019 Salo-Turku luontoselvitykseen sekä saukko-, vuollejokisimpukka- ja lepakkoselvityksiin. Toisin kuin vastineessa annetaan ymmärtää, 2019 tehty luontoselvitys ei kata koko Salo-Halikko-väliä eli lausuttavana olevan kaavan suunnittelualuetta vaan ainoastaan pienen osan siitä. Suunnittelualueelle sijoittuu vain yksi kyseisessä luontoinventoinnissa inventoitu alue ja se on noin kymmenesosa kaavan suunnittelualueesta (kartta inventoiduista alueista luontoselvityksen sivulla 7). Valtaosin suunnittelualueelta ei siis ole tehty luontotyyppi- ja kasvillisuus selvitystä. Vaikka suunnittelualue on pääosin olemassa olevaa rata- aluetta, voi myös sillä esiintyä arvokasta kasvilajistoa ja siitä riippuvaisia hyönteisiä. Nyt näiden mahdollista esiintymistä ei ole selvitetty. Luonnonsuojelulain (9/2023) 76 § mukaan viranomaiset ottavat uhanalaiset eliölajit huomioon kaavoitusta koskevassa päätöksenteossa. Tämä lain edellyttämä huomiointi ei ole mahdollista, jos suunnittelualueen kattava luontoselvitys ei ole tehty.

Lausuttavana olevasta materiaalista ei selviä, onko vuollejokisimpukan esiintyminen Halikonjoen ylittävän ratasillan alueelta selvitetty. Halikonjoessa tiedetään esiintyvän vuollejokisimpukkaa. Halikonjoen kohdalle on tarkoituksenmukaista laittaa vastaava kaavamääräys kuin Salon keskusta-alueen oikorata-asemakaavan ehdotuksessa, jossa on kaavamääräys: ”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.” Määräys tulee huomioitavaksi sillan rakentamisen lupamenettelyssä.

Lausuttavana olevan materiaalin mukaan alueella on tehty lepakkoselvitys. ELY-keskuksen tietojen mukaan Turku-Helsinki nopea junayhteys -hankkeeseen liittyvissä

lepakkoselvityksissä ei toistaiseksi ole selvitetty sitä, toimivatko yksittäiset purettavat rakennukset lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikkoina vaan on ainoastaan selvitetty rakennuksia, jotka mahdollisesti voivat toimia. Halikon aseman alueelta purettaisiin kolme rakennusta. Purettavaksi suunnitelluissa rakennuksissa voi mahdollisesti olla lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikkoja. Tämä on huomioitava asemakaavassa vastaavasti kuin Salon keskusta-alueen oikorata-asemakaavassa, jonka ehdotuksessa purettaville rakennuksille on annettu luo-merkintä ja kaavamääräys. Kaavamääräyksen on tarkoituksenmukaista olla vastaava eli ”Luonnon monimuotoisuuden kannalta mahdollisesti erityisen tärkeä alue, mahdollinen lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikka. Lepakoiden esiintyminen tulee varmistaa ennen rakennusten purkamista. Mikäli rakennus on lepakoiden lisääntymis- tai levähdyspaikka, rakennuksen purkaminen edellyttää luonnonsuojelulain 83 § mukaista poikkeuslupaa lisääntymis- ja levähdyspaikan heikentämisen ja hävittämisen kiellosta.” (Kaavamääräyksen loppu on ELY-keskuksen edellyttämä täydennys keskusta-alueen asemakaavaan). Koska em. rakennukset ovat rata-alueen reunamilla voi niiden säilyttäminen purkamatta olla mahdollista. Asiaa on hyvä selvittää ratasuunnittelun yhteydessä.

Joensuun kartanon rauhoitettu koivukuja on huomioitava kaavassa.

Ilmastonmuutos

Kaavaselostuksessa referoidaan Helsinki-Turku nopean junayhteyden hankekokonaisuuden YVA-selostuksen ilmastovaikutusten arviointia. Sen pohjalta todetaan, että suurimmat ilmastovaikutukset syntyvät rakentamisesta ja että radan rakentamisessa menetetään hiilivarastoja ja -nieluja. Selostuksessa todetaan myös, että vaikutus hiilinieluihin jää vähäisemmäksi verrattuna tilanteeseen, jossa rakennetaan täysin uutta rataa.

Kaavaselostukseen tulee lisätä kappale, jossa arvioidaan nimenomaan tämän kaavan aiheuttamat vaikutukset ilmastonmuutoksen hillintään ja sopeutumiseen. Kaavoituksessa tulee pyrkiä lieventämään ilmastovaikutuksia. Hiilivarastoa ja -nieluja voidaan turvata kaavamääräyksillä EV-alueella. Vaikka kaava-alue on suurimmaksi osaksi rata-alueita, on kaavassa osoitettu myös rakentamista ja suojaviheraluetta. Rakentamisen ilmastovaikutuksiin voidaan tässä vaikuttaa kuten muissakin kaavoissa, huomioimalla kiertotalouden ja vähäpäästöisen rakentamisen periaatteet, esimerkiksi uusio- ja vähähiilisten materiaalien hyödyntäminen sekä vähäpäästöisen rakentamisen eri keinot.

Pintavedet

Kaava-alueella on GTK:n karttapalvelun perusteella happamien sulfaattimaiden esiintymisen todennäköisyys paikoitellen kohtalaista. Happamien sulfaattimaiden sijainti tulee jatkosuunnitteluvaiheissa tarkemmin selvittää. Rakentaminen tulee suunnitella ja toteuttaa niin, ettei siitä aiheudu haitallisia vaikutuksia vesistöihin.

Uuden sillan rakentaminen Halikonjoen yli vaatii vesilain mukaisen luvan aluehallintovirastosta vesilain 3 luvun 3 §:n perusteella. Vuollejokisimpukoiden selvitystarve tulee lisäksi huomioida.

Salitunojan sillan aukon mitoitus on laskelmilla tarkistettava ilmastonmuutos huomioiden.

Pilaantuneet maat

Pilaantuneet maat on huomioitu ELY-keskuksen kaavan valmisteluaineistosta antaman lausunnon mukaisesti.

Melu

ELY-keskus toteaa, että meluhaitta on yksi merkittävimpiä raideliikenteen aiheuttamia ympäristöhaittoja ja sen kohteena ovat ihmiset. Meluntorjunnan toimenpiteet suunnitellaan tarkemmin ratasuunnittelussa, jonka kanssa kaava tulee yhteensovittaa. Selostuksen kappaleessa 5.2 esitettyä tekstiä meluntorjunnan tavoitteiden ja toteuttamisen hyväksyttävyyden osalta tulee täydentää.

Lausunto on laadittu yhdessä ELY-keskuksen luonnonsuojeluyksikön, vesiyksikön ja ympäristönsuojeluyksikön kanssa. ELY-keskuksen liikennevastuualueella ei ole ehdotukseen lausuttavaa.

Vastine: Kaavan yleisiin määräyksiin on lisätty maininta siitä, että suurin osa kaava-alueesta on valtakunnallisesti arvokasta maisema-aluetta. Myös maininta RKY-alueesta on lisätty kaavan yleisiin määräyksiin. Yleisissä määräyksissä veloitetaan suunnittelemaan ja toteuttamaan junaradan kiinteät rakenteet ottaen huomioon maiseman ja kulttuuriympäristön arvot sekä Joensuun kartanon rauhoitettu koivukuja. Tarve meluntorjuntaan muuttaa väistämättä maisemaa. Ratasuunnitelmavaiheessa on tarkasteltu taajama- ja maaseutujaksoille sekä silloille toteutettavia meluaitoja ja -kaiteita. Näiden periaatekuvia on lisätty kaavaselostukseen. Meluntorjuntarakenteiden suunnittelu jatkuu radan seuraavassa suunnitteluvaiheessa.

Halikon vanhan aseman varastorakennus 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. Varastorakennus sijoittuu nyt suojaviheralueelle. EV-alueen määräykseen on lisätty maininta, jonka mukaan alueella olevat rakennukset voidaan säilyttää ja kunnostaa. Alue on ollut hoitamatta niin kauan, että asemapuistolle tyypilliset ja arvokkaat piirteet ovat hävinneet. Entisen asemapaikan itäosassa kasvaa tiheää kuusikkoa ja länsiosassa sekametsää. Vanhan puuston säilyminen on tärkeää sekä maisemallisesti että suojana asutuksen ja radan välissä. Tämän vuoksi kaavakartalle on lisätty EV-alueen hoitoa koskeva määräys: Aluetta tulee hoitaa niin, että puiden ja pensaiden muodostama kerroksellinen kasvillisuus säilyy. Määräyksen tarkoitus on korostaa vanhan asema-alueen merkitystä nimenomaan suojaviheralueena.

Halikonjoen ylittävän vanhan, suojellun rautatiesillan määräystä on täydennetty ELY-keskuksen ja alueellisen vastuumuseon lausuntojen edellyttämällä tavalla.

Rautatiealueen levennykset sijoittuvat asemakaavan mukaiselle puisto- tai lähivirkistysalueelle kolmessa kohtaa. Läntisin kohta on Lempolanpuisto (VL) Mahtimiehentien (st 224) ja radan risteyskohdassa. Itäisin kohta puolestaan Varesvuorenpuisto (PI, istutettava puisto-alue) seututien 110 ja radan risteyskohdassa. Näiden lisäksi Halikon Prismakeskuksen ja Retail Parkin välissä on kapea lähivirkistysalue nimeltään Ostospuisto. Lempolanpuiston kohdalla rautatiealue levenee noin 18 metriä ja Ostospuiston kohdalla vajaa kymmenen metriä. Lempolanpuisto on suureksi osaksi peltoa. Varesvuorenpuiston kohdalla rautatiealueen levennystarve on suurin. Se vaihtelee alueen eri osissa 2-27 metrin välillä. Suurin osa Varesvuorenpuistosta on yksityisessä omistuksessa olevaa, viljelykäyttöön vuokrattua peltoa. Radan ja seututien kulmaukseen jää pieni metsäsaareke. Vaikka edellä mainitut alueet on kaavassa merkitty joko puistoksi tai lähivirkistysalueeksi, niillä ei sijaintinsa ja ominaisuuksiensa puolesta ole merkitystä virkistyskäytön kannalta. Kaava-alueen lähiympäristössä on virkistykseen sopivaa aluetta sekä Halikon asemanseudulla että kirkonkylän alueella.

Ratasuunnittelua varten on tehty suursimpukkaselvitys vuonna 2019. Halikonjoki tutkittiin 3.6.2019 sukeltamalla sen poikki noin 10 metrin levyiseltä linjalta. Tuolloin sukeltaja löysi yhdeksän elävää vuollejokisimpukkaa, neljä soukkojokisimpukkaa sekä 37 elävää pikkujärvisimpukkaa. Vuollejokisimpukan osalta poikkeamislupa/siirtolupa haetaan ennen vesistö-rakentamista, jotta rakentamisalueelta siirrettävät vuollejokisimpukat eivät ehdi siirtymään takaisin rakentamisalueelle. Kaavakartalle on Halikonjoen kohdalle lisätty määräys luo-1, jonka sisältö on lausunnon esitetyn mukainen.

Halikon vanhan aseman varastorakennus sijoittuu ratasuunnitelmaan ja kaavaan tehtyjen korjausten johdosta lähivirkistysalueelle eikä sitä tarvitse purkaa. Tämän vuoksi kaavakartalle ei ole lisätty lepakkoja koskevaa määräystä.

Kaavoittajan vastine ELY-keskuksen luonnosvaiheessa antamaan lausuntoon oli luontoselvitysten osalta epätarkka ja antoi virheellisen kuvan selvitysten laajuudesta. Salon ja Kupittaaan aseman välisellä rataosuudella luontoselvityksen maastotyöt on kylläkin tehty noin 100

metrin leveydeltä molemmin puolen nykyistä rataa, mutta vain valittujen inventointikohteiden osalta. Kuten kaavaehdotusta koskevassa lausunnossakin todetaan, kaava-alueelle sijoittuu vain yksi maastossa inventoitu kohde. Se sijaitsee seututien 110 ja rautatien risteuksen kohdalla. Ennen inventointikohteiden valintaa luontoselvityksen tekijät pyysivät lähtötietoina tiedot uhanalaisista ja rauhoitetuista lajeista ELY-keskuksen ylläpitämästä uhanalaisten lajien rekisteristä. Lisäksi lähtöaineistona on käytetty maanmittauslaitoksen peruskartta- ja ilma-kuva-aineistoja, ympäristöhallinnon paikkatietoaineistoja (OIVA-palvelu ja Corine) sekä luonnonvarakeskuksen paikkatietoaineistoja (valtakunnallinen metsien inventoinnin aineisto). Ennen maastokäyntejä tehtiin ilmakeu- ja puustotulkinta sekä valtakunnallisen metsien inventoinnin metsävaratietoihin perustuva kasvupaikkatulkinta. Näiden lähtötietojen ja esiselvityksen avulla valittiin ne alueet, jotka inventoitiin tarkemmin maastossa.

Edellä kuvattu menettelytapa lienee käytännössä toimivin laajojen ratakankkeiden luontoselvityksiä tehtäessä. Radan suunnittelu on monivaiheinen ja vaihteittain tarkentuva prosessi. Tätä asemakaavaa on tehty rinnakkain ratasuunnitelman kanssa. Ratasuunnitelma vastaa asemakaavan tarkkuustasoa. Jos ratasuunnitelmaa varten tehdyt luontoselvitykset eivät ole riittäviä, olisiko syytä vaatia niiden täydentämistä koko ratasuunnitelma-alueelta. Kaava-alue kattaa vain puolet ratasuunnitelma-alueesta. Lisäksi on syytä ottaa huomioon, että ennen radan toteuttamista tehdään vielä rakentamissuunnitelma. Sen yhteydessä voidaan myös selvittää ja hallita rakentamisen aiheuttamia luontovaikutuksia.

Kaavaselostuksessa on referoitu Helsingin ja Turun välisen nopean junayhteyden YVA-selostuksen ilmastovaikutusten arviointia. Lausunnossa todetaan, että kaavaselostukseen tulee lisätä kappale, jossa arvioidaan nimenomaan tämän kaavan aiheuttamia vaikutuksia ilmastomuutoksen hillintään ja sopeutumiseen. Kaavaselostusta on täydennetty lausunnon johdosta. Kaavassa on osoitettu rakentamista ainoastaan kaava-alueen länsiosan yhteen kortteeliin, jotta siinä jo oleva rakennus on mahdollista säilyttää. Suojaviheralueen määräystä on täydennetty kasvillisuuden säilyttämistä koskevalla määräyksellä.

Ratasuunnitelmaselostuksessa todetaan, että happamien sulfaattimaiden esiintymisen todennäköisyys ratasuunnitelman alueella vaihtelee hyvin pienestä kohtalaiseen. Rakentamissuunnitteluvaiheessa tutkitaan voimassa olevan ohjeistuksen mukaisesti kohteet, joissa esiintymistodennäköisyys on kohtalainen ja tehdään merkittävää kaivua (esim. siltapaikat).

Helsingin ja Turun välisen nopean junayhteyden YVA-selvitys sekä Salon ja Halikon välille laaditun ratasuunnitelman aineisto ovat laajoja kokonaisuuksia, joiden liittäminen kaava-asiakirjoihin kokonaan tai osittainkaan ei ole tarkoituksenmukaista. Molemmat aineistot on mairittu kaavaselostuksen tausta-aineistoina ja niitä on referoitu kaavaselostuksessa kaavoittajan tarpeelliseksi katsomassa laajuudessa.

2. Varsinais-Suomen alueellinen vastuumuseo

Salon kaupunki on pyytänyt Varsinais-Suomen alueellisen vastuumuseon lausuntoa 1.12.2023 päivätystä kaavaehdotuksesta Salo-Halikko -kaksoisraide, asemakaava ja asemakaavan muutos. Noin 24,7 ha kokoinen suunnittelualue sijoittuu Salon keskustan ja Halikon asemansseudun väliin junarataa myötäillen noin 5 km pitkänä kaistaleena. Kaavan tarkoituksena on osoittaa kaksoisraidetta varten tarvittava rautatiealue Salon keskustan ja Halikon asemansseudun välisellä rataosuudella.

Ratalinjaus kulkee halki Halikonjokilaakson viljelymaiseman, joka lukeutuu valtakunnallisesti arvokkaiisiin maisema-alueisiin. Suunnittelualue halkoo myös valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä (RKY), Halikon kirkonseutu ja Joensuun kartano. Ratalinja ylittää RKY-kohteisiin niin ikään kuuluvan Suuren Rantatien.

Alueellinen vastuumuseo on antanut kaavan laatimisivaiheessa lausunnon (20.4.2023) edellyttäen muun muassa Halikon asemaan kuuluneiden rakennusten nykytilan selittämistä sekä vanha rautatiesillan osoittamista suojelumerkinnällä.

Varsinais-Suomen alueellinen vastuumuseo toteaa lausuntonaan seuraavaa

Halikon asemaan kuuluneiden rakennusten historiaa ja nykytilaa on selvitetty. Asemarakennus paloi vuonna 2004 ja loput rakennukset, yhtä varastorakennusta ja kellaria lukuun ottamatta, ovat tuhoutuneita tai hyvin huonokuntoisia. Varastorakennus ilmentää hyvin rautatierakennuksille ominaista arkkitehtuuria ja se kertoo alueen historiasta entisenä asemapaikkana. Näiden arvojensa vuoksi rakennus olisi hyvä huomioida kaavassa suojeltavana rakennuksena. Vastuumuseo on myös ratasuunnitteluvaiheessa edellyttänyt rakennuksen säilyttämistä.

Vanha rautatiesilta on osoitettu merkinnällä ss, Suojeltu silta. Sillalle tulee lisätä suojelumääräys, jolla kielletään sillan purkaminen ja varmistetaan sen ominaispiirteiden säilyminen sekä edellytetään museoviranomaisen kuulemista toimenpiteiden yhteydessä.

Ehdotusvaiheen kaavaselostuksessa on arvioitu kaavan vaikutuksia kulttuuriympäristöön. Vaikutusten arviointia on hyvä täydentää Halikon kirkonkylään, RKY-alueelle suunnitellun paikallisjunaseisakkeen osalta. Seisakkeen ja sen lähiympäristön yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, esimerkiksi paikoitusalueiden sijoittelussa, tulee varmistaa kulttuuriympäristön arvojen säilyminen.

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

Vastine: Halikon vanhan aseman varastorakennus 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. Varastorakennus sijoittuu nyt suojaviheralueelle. EV-alueen määräykseen on lisätty maininta, jonka mukaan alueella olevat rakennukset voidaan säilyttää ja kunnostaa. Varastorakennuksen säilyminen on toivottavaa. Säilymistä edesauttaisi se, että omistajalla olisi rakennukselle käyttöä. Alue on yksityisen omistuksessa eikä alueelle ole osoitettu rakennusoikeutta. Tämän vuoksi yksittäisen varastorakennuksen suojelumerkintä ei ole kohtuullinen maanomistajan kannalta.

Halikonjoen ylittävän vanhan, suojellun rautatiesillan määräystä on täydennetty ELY-keskukseen ja alueellisen vastuumuseon lausuntojen edellyttämällä tavalla.

Kaavan yleisiin määräyksiin on lisätty maininta valtakunnallisesti arvokkaasta maisema-alueesta sekä RKY-alueesta. Yleisissä määräyksissä veloitetaan suunnittelemaan ja toteuttamaan junaradan kiinteät rakenteet ottaen huomioon maiseman ja kulttuuriympäristön arvot sekä Joensuun kartanon rauhoitettu koivukuja. Paikallisjunan seisaketta varten varattu alue on merkitty kaavakartalle jo tässä vaiheessa. Sen sijainti ja koko määritellään kuitenkin tarkemmin vasta jatkosuunnittelussa. Paikoitusalueet sijoittuvat tämän kaava-alueen ulkopuolelle. Voimassa olevassa kaavassa on varaus yleistä pysäköintialuetta varten Kustaa Maurin tien varressa. Todennäköisesti paikallisjunan seisake pysäköintijärjestelyineen vaatii vielä erillistä kaavamuutosta, jotta kokonaisuudesta saadaan toimiva.

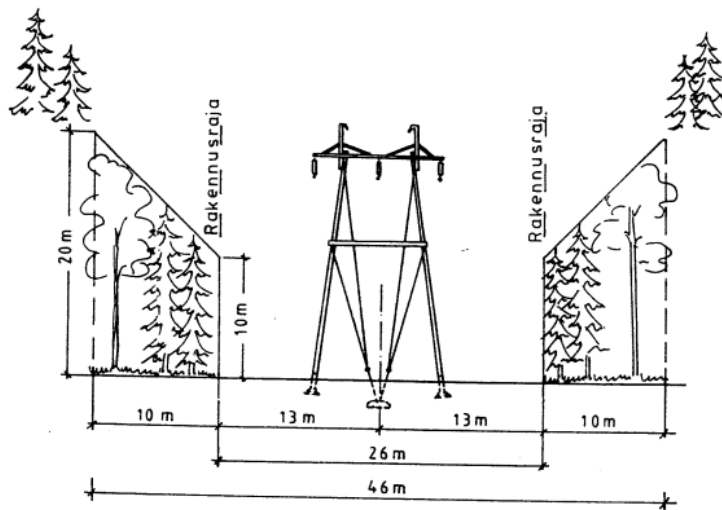
3. Caruna Oy

Nykyinen sähköverkko 110 / 20 / 0,4 kV

Kaavamuutosalueilla sijaitsee nykyistä sähköverkkoa liitteen 1 mukaisesti. Punaisella viivalla on esitetty 110 kV johdot, 20 kV johdot ovat sinisellä ja 0,4 kV johdot vihreällä ja vaaleanpunaisella värillä. Ilmajohdot on esitetty yhtenäisellä viivalla ja maakaapelit katkoviivalla. Muunnattomat ovat esitettynä violeteilla neliöillä.

Kaava-alueen halki kulkee 110 kV voimajohtomme, jolle on lunastettu käyttöoikeuden rajoitus. Voimajohdon johtoalueen poikkileikkaus on esitetty kuvassa 1. Johtoalueelle ei saa sijoittaa ilman voimajohdon omistajan lupaa maanpäällisiä tai maanalaisia rakennuksia tai

rakennelmia. Istutuksien korkeus on oltava rajoitettu koko kasvukauden aikana maksimissaan kahteen (2) metriin.



Kuva 1. Voimajohdon poikkileikkaus

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

Vaikutukset sähkönjakeluun

Kaavan vaikutukset sähkönjakeluun ovat vähäiset, koska lähinnä muutos koskee rautatiealuetta.

Siirtokustannusten jako

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

Muuta huomautettavaa

Meillä ei ole muuta huomautettavaa kaavaehdotuksesta. Pyydämme saada tiedon, kun kaava on hyväksytty.

Vastine: Lausunto on sisällöltään samanlainen, kuin laatimisvaiheessa annettu lausunto. Carunan voimajohto on merkitty kaavakartalle asiaankuuluvalla merkinnällä laatimisvaiheessa annetun lausunnon perusteella. Ratasuunnitelmaa laadittaessa on selvitetty rata-alueella sijaitsevat johdot ja kaapelit sekä arvioitu alustavasti niiden siirto- ja suojaustarvetta. Nämä tarkentuvat jatkosuunnittelussa.

4. Ympäristöterveydenhuolto

Terveydensuojeluviranomaisen lausunto:

Asemakaavasta ja sen muutoksen mukaisesta toiminnasta ei saa aiheutua terveyshaittaa tai sen mahdollisuutta lähialueen asukkaille (melu, tärinä). 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 ohjearvoja. On huomioitava, että hetkellinen melun enimmäistaso (LAFmax) ei saa ylittää 45 dB:ä asuntojen sisätiloissa yöaikaan (klo 22-07). Toiminta ei saa aiheuttaa terveydensuojelulain 27 §:ssä mainittua haitallista tärinää lähimmissä häiriintyvissä asunnoissa.

Sovelletut oikeusohjeet:

Terveydensuojelulaki 763/1994 1 §, 2 §, 26 §, 27 §

STM asetus 545/2015, 12 §

Vastine: Lausunto on sisällöltään samanlainen, kuin laatimisvaiheessa annettu lausunto. Suunnittelualueen länsipäässä sijaitseva asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue on pahiten melulle altistuva kohde. Korttelialuetta koskevia yleisiä määräyksiä täydennettiin laatimisvaiheen lausunnon johdosta meluntorjuntaa koskevilla määräyksillä.

Ratasuunnitelmassa on esitetty erilaisia meluntorjuntaratkaisuja. Salon keskustan ja Halikon aseman väliin on suunniteltu rakennettavaksi meluaitaa ja myös pieni pätäkä meluvallia. Näiden ansiosta tilanne paranee nykytilanteeseen verrattuna rataa lähellä sijaitsevien asuinrakennusten osalta. Lisäksi on varauduttu tekemään kiinteistökohtaisia meluntorjuntatoimenpiteitä niiden kiinteistöjen osalta, joiden kohdalla edellä mainitut meluntorjuntatoimenpiteet eivät riitä.

Yhteenveto kaikista muutoksista, joita kaavaehdotukseen on tehty lausuntojen johdosta, käy ilmi kavaselostuksen luvusta 4.5.