

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	Salo	Täyttämispvm	27.3.2025
Kaavan nimi	Oikorata Salon kaupunkialueella		
Hyväksymispvm		Ehdotuspvm	24.4.2024
Hyväksyjä		Vireilletulosta ilm. pvm	17.5.2022
Pysyvä kaavatunnus		Kunnan kaavatunnus	
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	22,9986	Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]	0,0000
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]	22,9986

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	100,00	29532	0,13	0,0002	-2809
A yhteensä	2,3940	10,4	6435	0,27	0,1504	-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	8,3948	36,5	150	0,00	0,4402	150
E yhteensä	0,0000	0,0	0		-0,0339	0
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä	0,1189	0,5	0	0,00	0,0000	0

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m ² ±]
Yhteensä	0,0000	0,00	0	0,0000	0

Rakennussuojelut	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m ²]	[lkm ±]	[k-m ² ±]
Yhteensä	16	2785	16	2785

Alamääräykset tai -merkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m ² ±]
Yhteensä	22,9986	100,00	29532	0,13	0,0002	-2809
A yhteensä	2,3940	10,4	6435	0,27	0,1504	-1022
A	0,3155	13,2	465	0,15	0,3155	465
AO	2,0785	86,8	5970	0,29	0,1743	93
AR	0,0000	0,0	0		-0,3394	-1580
P yhteensä						
Y yhteensä	4,4015	19,1	22567	0,51	-0,2996	-2257
YO	3,5746	81,2	14298	0,40	-0,1233	-494
Y	0,8269	18,8	8269	1,00	-0,1763	-1763
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	7,6894	33,4	380	0,00	-0,2569	320
VU	2,0506	26,7	0	0,00	-0,2244	0
VL	1,5982	20,8	120	0,01	0,0000	60
VP	4,0406	52,5	260	0,01	-0,0325	260
R yhteensä						
L yhteensä	8,3948	36,5	150	0,00	0,4402	150
Kev.liik.kadut (jk/pp)	0,0000	0,0	0		-0,0868	0
Katuauk./torit	0,0000	0,0	0		-0,0405	0
Kadut	3,8397	45,7			1,5604	0
LR	4,5551	54,3	150	0,00	0,2659	150
LT	0,0000	0,0	0		-1,2588	0
E yhteensä	0,0000	0,0	0		-0,0339	0
EV	0,0000	0,0	0		-0,0339	0
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä	0,1189	0,5	0	0,00	0,0000	0
W	0,1189	100,0	0	0,00	0,0000	0

Rakennussuojelut	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m ²]	[lkm ±]	[k-m ² ±]
Yhteensä	16	2785	16	2785

Asemakaava	16	2785	16	2785
------------	----	------	----	------

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (oas)

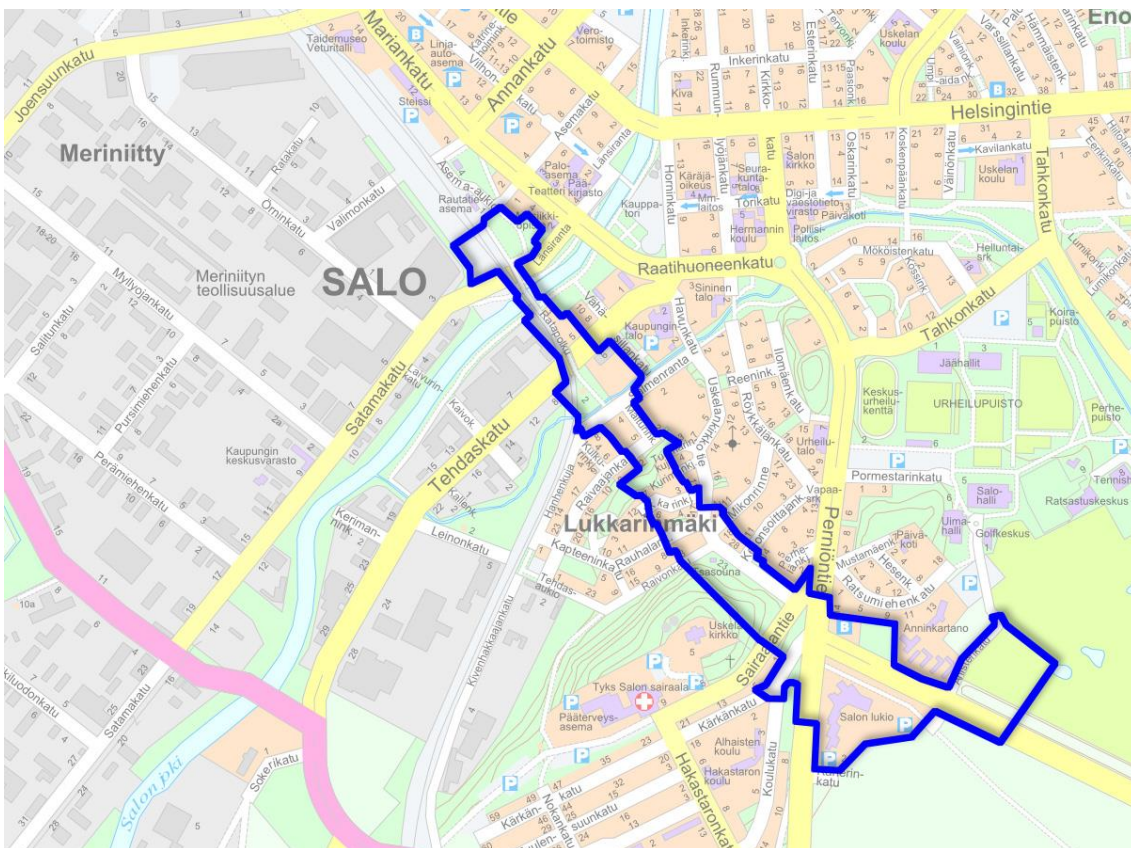
Asemakaavan muutos, oikorata Salon kaupunkialueella

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. Asemakaavamutosalueen likimääräinen rajaus kaupungin osoitekartalla.

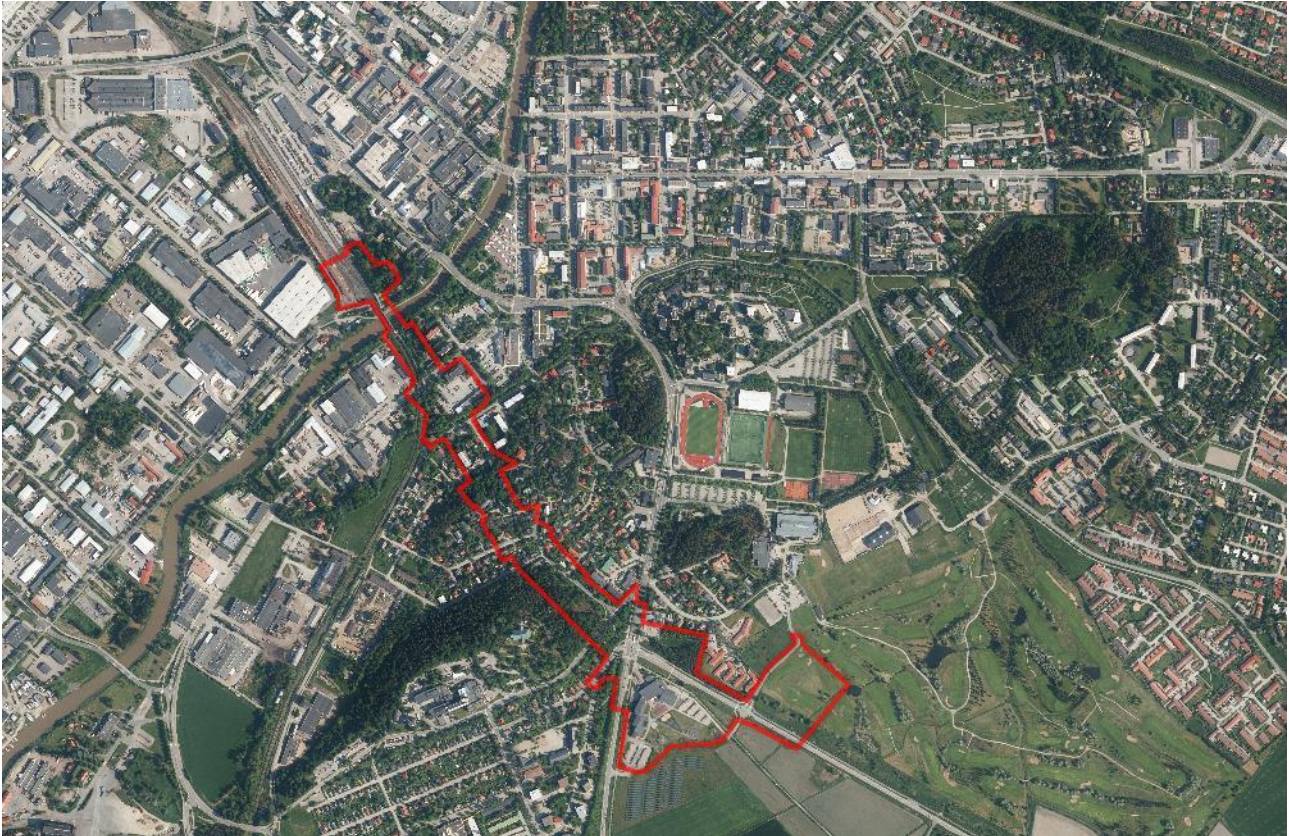
Aloite

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

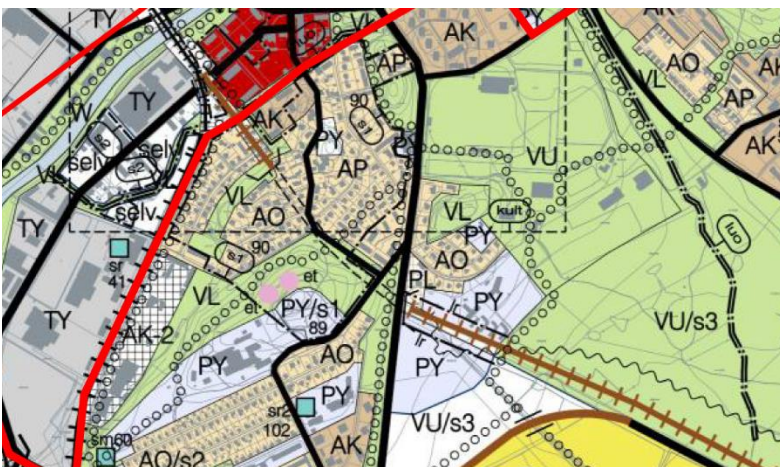
- oikeusvaikutteinen Salon keskustan osayleiskaava 2035 (voimaan 10.9.2016)

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

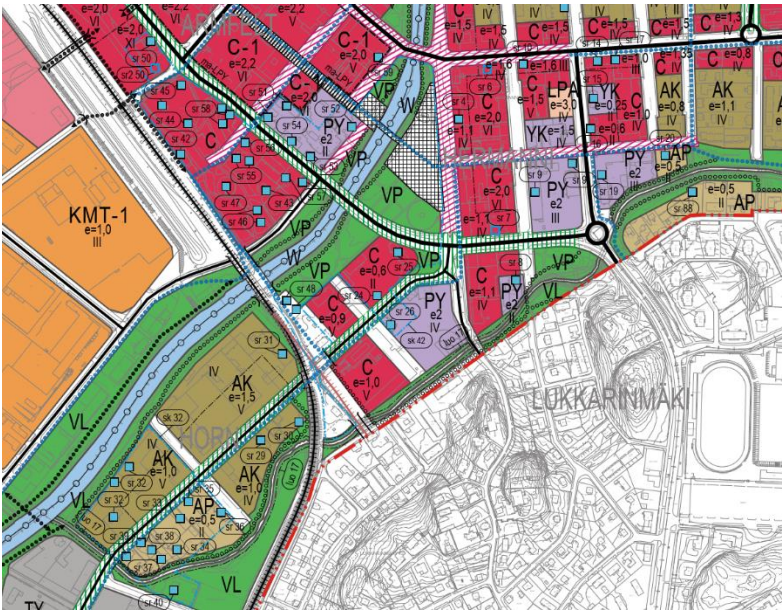
- kerrostalo-, pientalo, ja erillispientalovaltaisia asuntoalueita (AK, AP, AO)
- lähivirkistysalueita (VL) sekä urheilu- ja virkistyspalvelujen aluetta, jolla maisema säilytetään avoimena (VU/s3)
- julkisten palvelujen ja hallinnon aluetta (PY)
- lähipalvelujen aluetta (PL)
- valtakunnallisesti arvokas 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.

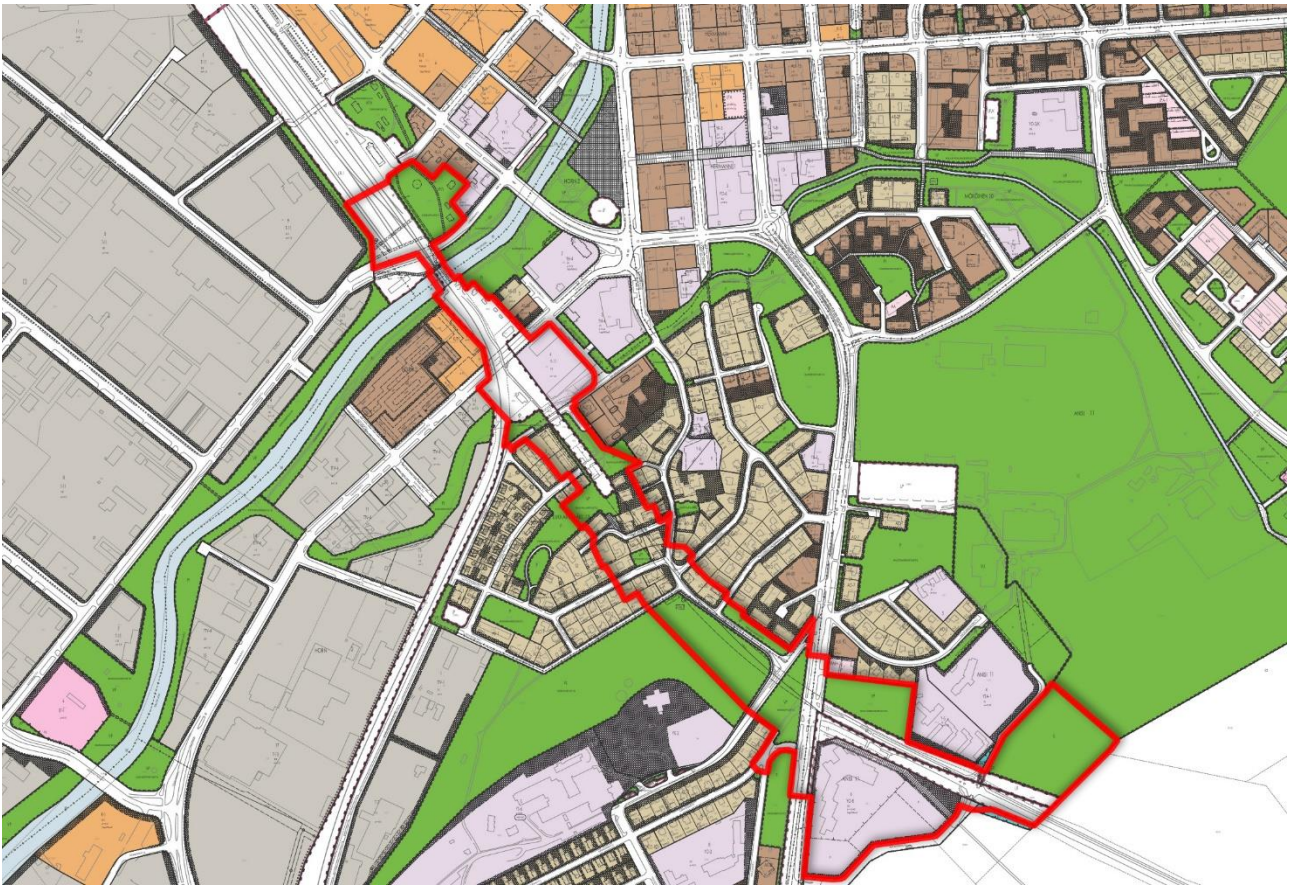


Kuva 5. Ote Salon keskustan osayleiskaava 2035:stä, joka on osaltaan korvannut Yleiskaava 2020:n. Ei mittakaavassa.

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 tele-yhtiöt.

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 asemakaava 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://salon_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/paatoksentejojatalous/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@salon.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 keskustalueen 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
<p>[...]</p> <p>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.</p> <p>[Lausunnon mukana saatu kaapelikartta.]</p>	<p>Kartan mukaan suunnittelualueella on runsaasti kaapeleita. Lausunnon perusteella niitä ei ole tarpeen osoittaa asemakaavassa. Ei toimenpiteitä.</p>

Puolustusvoimat, 2. Logistiikkarykmentti

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>[...]</p> <p>Puolustusvoimilla ei ole huomautettavaa lausuntopyyntöä kohteena olevaan asemakaavaluonnokseen.</p> <p>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</p>	<p>Lausunnon perusteella niitä ei ole tarpeen osoittaa asemakaavassa. Ei toimenpiteitä.</p>

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. Kaavamuutos 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
[...] Salon Kauppakamariosastolla ei ole huomautettava asemakaavan muutokseen ja kannattaa asemakaavan muutosta siten, että asemakaavamuutoksella mahdollistetaan oikorata Salon kaupunki-alueella.	Merkitään tiedoksi. Ei toimenpiteitä.

Salon Lukkarinmäki-seura ry

Asia	Vastine ja toimenpiteet
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.	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. On totta, että asemakaavamuutoksella on merkittäviä kielteisiä vaikutuksia uuden rataosuuden kohdalla tai välittömässä läheisyydessä oleviin kiinteistöihin ja niiden omistajille. Asemakaavan vaikutusarviointia tarkennetaan jatkosuunnittelussa.

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 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. Asemakaava-suunnittelu 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 suunnittelumääräyksien 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 näkymävaihtuksiin, 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 Piironen 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 asemapuistossa 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-rakennusinventario>

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 ratakannuksesta huolimatta säilyvät. Lisäksi kaupunkikuvallisten haittojen minimointiin tulee pyrkiä Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelman ympäristövaikutusten arvioinnin mukaisilla lieventämistoimilla, 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 ratakannuksesta

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 voi 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. Lausuntovaiheessa 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 viihtyisyshaitan tiedetään kokemuksesta olevan mahdollista rautateiden läheisyydessä. Rautatieliikenteen aiheuttamalle viihtyisyyttä vähentävälle tärinähaitalle ei ole olemassa ohjearvoja. Tärinän herkille kohteille aiheuttamaa viihtyisyshaittaa 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 soveltuvien 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 soveltuvien 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 värinähaitan poistamiseksi.

Liikenne

Kiskontien Mt 186 käänntö Perniöntielle Mt 12104 tulee toteutettavaksi ratakannkeen yhteydessä, koska nykyinen Kiskontien yhteys Perniöntielle katkeaa ratakannkeen 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.

Ratakannkeen 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>-</p>
<p><u>Hyväksyty lausunto (Ehdotus)</u></p> <p>Varsinais-Suomen liiton maankäyttöjaosto toteaa lausuntonaan Salon kaupungille asemakaavaluonnoksesta Oikorata Salon kaupunkialueella seuraavaa.</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 suunnittelualaueella 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 rautatie-tunneli 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 (Lpr_m) 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>Terveysuojeluviranomaisen lausunto: Asemakaavaluonnoksen 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. Toiminta ei saa aiheuttaa terveysuojelulain 27 §:ssä mainittua tärinää lähimmissä häiriintyvissä asunnoissa.</p>	<p>Ratahankkeen yhteydessä on laadittu melu-, runkomelu- ja tärinäselvitykset 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 kestävänsä kaivaukset, räjäytykset, maan kuivumisen ym. Talossa on alkuperäiset rappaukset ja perustukset. Nyt jo, kun menee isompi kuorma-auto ohitse talo tärisee ja rappauksia tippuu.</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 rakennusosalalle, 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 kiellettävä ja kielteisiä vaikutuksia joillekin tontinomistajille. On kuitenkin huomattava, että rata- ja junaliikenne 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 nähtävillä 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 kokonaan oikeusvaikutteisesta yleiskaavassa esitetyistä 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 ennenaikainen.</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 edistävä. 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 tarkentaa 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 asemakaavasuunnittelu 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]**

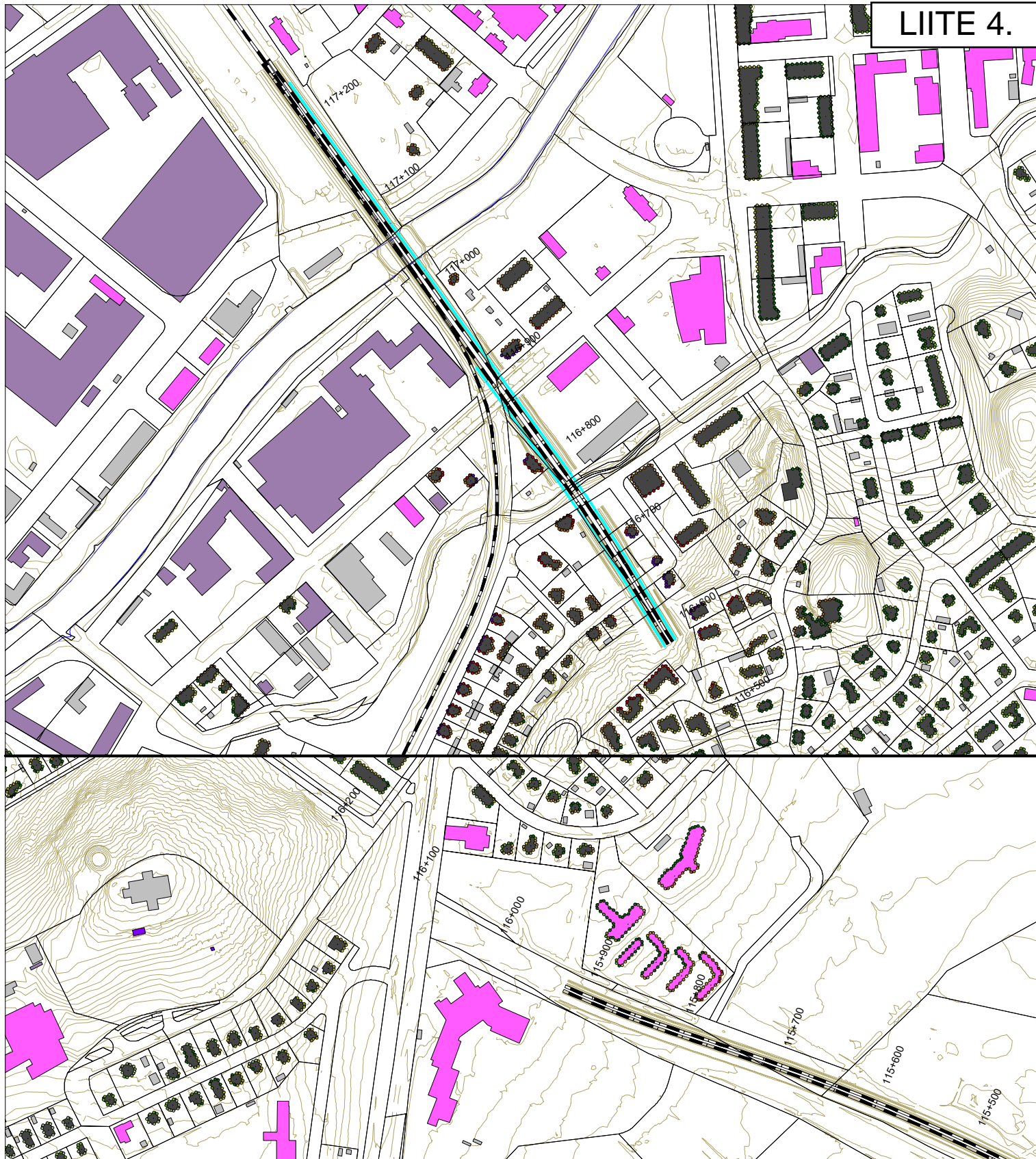
- > 40.0 dB
- > 45.0 dB
- > 50.0 dB
- > 55.0 dB
- > 60.0 dB
- > 65.0 dB
- > 70.0 dB
- > 75.0 dB

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

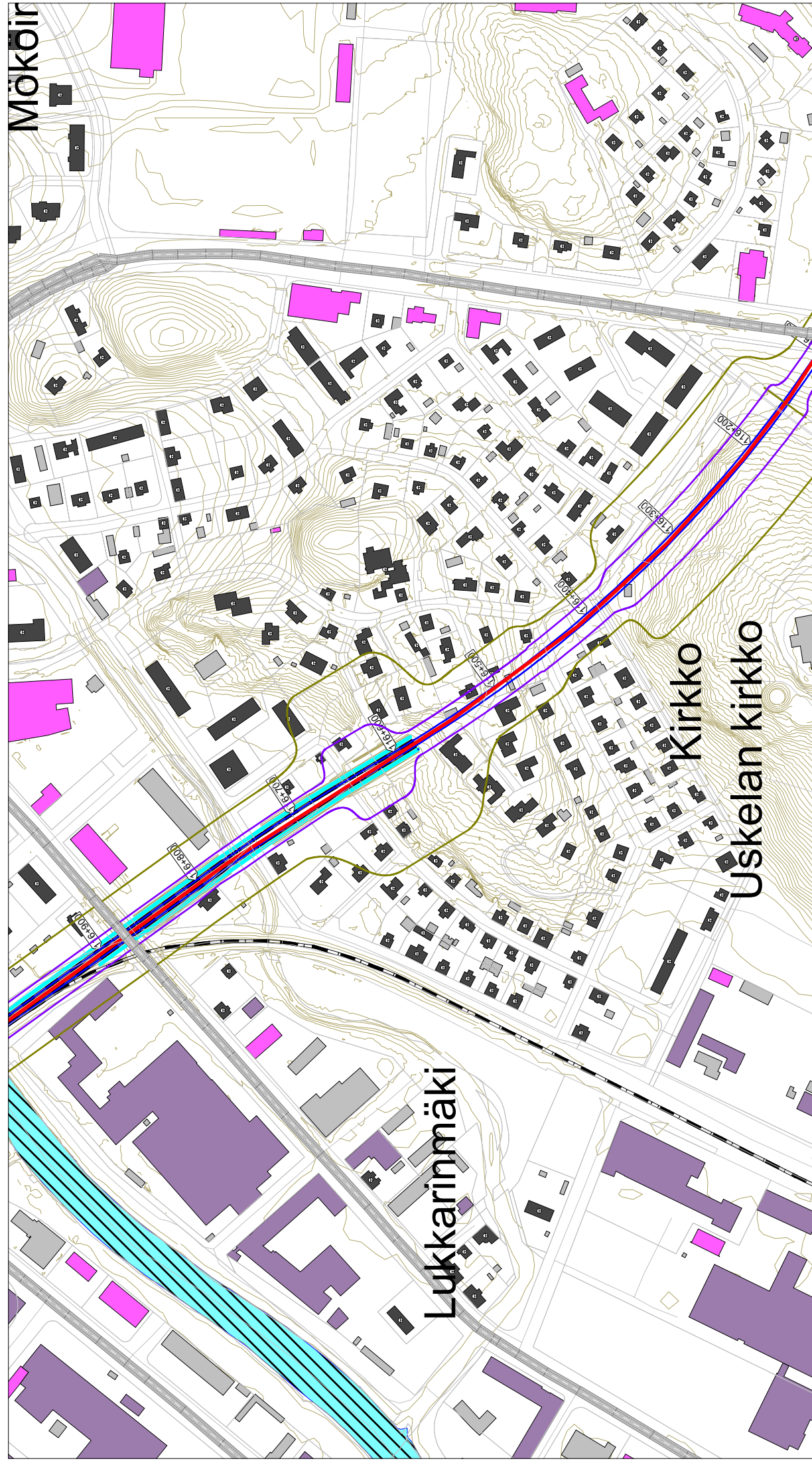
- > 40.0 dB
- > 45.0 dB
- > 50.0 dB
- > 55.0 dB
- > 60.0 dB
- > 65.0 dB
- > 70.0 dB
- > 75.0 dB

Pohjoismainen
raideliikennemelumalli:
laskentakorkeus 2 m
laskentatiheys 10 x 10 m

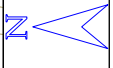


Mittakaava: 1:5000 (A4)

WSP Finland Oy
20.9.2023



—Mittausnumero 1-20000 (A3)—
EIMITTAKAAYASSA
23.9.2023



Eriste

45 dB

35 dB

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

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

Ennustetilanne,
laskennalliset runkomelutasot
vaimennuksilla.

Kartta Salon keskusta

Lukkarinmäki

Kirkko
Uskelan kirkko

Mökölä

Työnumero 25006682

Projekti Oikorata Salon kaupunkialueella – asemakaavamuutos

Vastineraportti

15.4.2024

Kaavaehdotus 4.12.2023, nähtävillä 10.1. – 9.2.2024

Lausunnot ja mielipiteet

Lausunnot	2
Caruna Oy	2
Liikelaitos Salon Vesi.....	2
Lounea.....	3
Salon Lukkarinmäki-seura ry	5
Turun museokeskus	9
Varsinais-Suomen ELY-keskus	10
Väylävirasto	15
Ympäristöterveydenhuolto.....	17
Muistutukset.....	17
Muistutus 1	17
Muistutus 2	19
Muistutus 3	20
Yhteisvastine – meluntorjunta	23

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 vaikuttaa sähkönkulutukseen merkittävästi.</p>	Merkitään tiedoksi. Ei toimenpiteitä.
<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>	Merkitään tiedoksi. Ei toimenpiteitä.
<p>Muuta huomautettavaa</p> <p>Meillä ei ole muuta huomautettavaa ks. kaavaehdotuksesta. Toivomme saada tiedon, kun kaava on hyväksytty.</p>	Hyväksymispäätös toimitetaan.

Liikelaitos Salon Vesi

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>[...]</p> <p>Kaava-alueella on runsaasti liikelaitos Salon Veden vesijohtoja sekä jätevesi- ja hulevesiviemäreitä. Johtojen sijainnit ovat kaavan laatijalla tiedossa ja käytettävissä.</p> <p>Salon Vesi on antanut lausunnon kaavaluonnoksesta. Lausunnon antamisen jälkeen ratasuunnittelu on edennyt ja siihen sisältyy johtosiirtojen ja suojausten suunnittelu. Suunnittelu on kesken, eivätkä johtosiirtojen yleissuunnitelmat ole Salon Veden tietojen mukaan vielä valmistuneet.</p> <p>Kaavaselostuksen kohdassa 5.4 todetaan, että ”kaavamuutoksella ei ole merkittäviä vaikutuksia hulevesien hallintaan. Hulevesien hallinta liittyy pääasiassa ratakankkeeseen, jonka yhteydessä määritellään tekniset ratkaisut.” Rata tulee toteutessaan muuttamaan merkittävästi alueen hulevesien johtamisen vaatimuksia, koska rata edellyttää eri mitoitusta radan alittavien hulevesiviemäreiden osalta. Tämän vaikutus muun kaava-alueen hulevesien johtamiseen on huomioitava. Kaava-</p>	-
	<p>Vaikutusarviointia tarkennetaan tältä osin. Hulevesiä koskeva vaikutusarviointi on sijainnut epäloogisessa kohdassa 5.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön → Vesistöt ja vesitalous. Teksti siirretään kohtaan 5.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön → Tekninen huolto → Vesihuolto.</p> <p>Tulvareitteihin ei ole kaavaselostuksessa otettu erikseen kantaa. Ratasuunnitelmaselostuksen mukaan ratasuunnitelmassa siltojen ja rumpujen</p>

aineistossa ei ole mainittu tulvareittejä. Tulvareittien osoittaminen asemakaavassa tulisi tarkistaa.

Johtovarausten riittävyys kaavan korttelialueilla tulee varmistaa ennen kaavan hyväksymistä, ja huomioida ratasuunnittelun luonnokset. Ratasuunnittelun keskeneräisyyden vuoksi Salon Vesi ei ole voinut tarkistaa, onko ratasuunnittelussa luonnostellut uudet johtolinjaukset huomioitu korttelien osalta johtoaluevarauksilla, tai onko hulevesipumppaamoille osoitettu aluevaraukset. Salonjoen vierelle ratasuunnittelussa luonnostellun hulevesipumppaamon tarkempi sijainti ja soveltuminen kaavaehdotuksen aluumerkintöihin tulisi tarkistaa.

Johtosiirroista ja mahdollisista hulevesiviemäröinnin kapasiteetin nostoista aiheutuu merkittävät kustannukset. Kustannuksista ei ole vielä käytettävissä arviota. Johtomuutosten kustannuksista vastaa lähtökohtaisesti hankkeen toteuttaja. Salon Veden omistamien johtojen siirron toteuttaa Salon Vesi. Johtojen siirto edellyttää, että niille järjestyy uusi pysyvä sijainti.

Kaavamuutoksella ei arvioida olevan merkittävää vaikutusta alueen vedenkulutukseen tai viemäriin jätavesimääriin.

aukot mitoitetaan aukkolaskelmin ja siten varmistetaan, että rakenteet eivät itsessään lisää tulvariskiä. **Tulvareitit kuvataan em. pohjalta kaavaselostuksessa.**

ESA-hankkeen johtokarttasuunnitelmissa on esitetty poistettavia, siirrettäviä ja uusia johtoreittejä. Reittien osoittaminen kaavassa tekisi kaavakartasta epäselvän ja vaikeasti luettavan, varsinkin kun eri johtolajeja on useita. ESA-hankkeen suunnitelmissa uudet johtoreitit on lisäksi paikoin esitetty tulevan sijaintinsa viereen. Sen vuoksi reittejä ei osoiteta kaavakartassa, varsinkaan, kun reitit sijoittuvat enimmäkseen katu- ja muille yleisille alueille. **Sen sijaan asemakaavaan lisätään seuraava yleismääräys:** ”Kaavakartalla ei ole esitetty maanalaisia johtoja ja putkia. Rakennushankkeeseen ryhtyvän on selvitettävä niiden sijainti rakennuslupavaiheessa tai muuhun rakentamiseen ryhtyessä.”

Kaavassa on osoitettu uusi hulevesipumppaamo Salmenrannan ja Malturinkadun liittymään puistoalueelle (et-2-merintä VP-alueella). Salonjoen länsipuolen hulevesipumppaamo siirretään, uusi sijainti on kaava-alueen ulkopuolella Satamakadun ja Salonjoen välissä, voimassa olevan asemakaavan rautatiealueella (LR). Ratapolun varren hulevesipumppaamo sekä Tehdaskadun hulevesipumppaamo Ratapolun läheisyydessä poistuvat. **Ei toimenpiteitä.**

Asia kirjataan kaavaselostuksen kohtaan 6, Toeuttaminen ja ajoitus.

Merkitään tiedoksi. **Ei toimenpiteitä.**

Lounea

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Lounea Oy esittää otsikon kaavaehdotukseen seuraavan kaksiosaisen lausunnon:</p> <ol style="list-style-type: none"> Lounea Oy:n pääkonttori on osoitteessa Tehdaskatu 6, Salo, jolla sijaitsee puhelinlaitoskäyttöön aikaisemmissa hyväksytyissä kaavoissa Y-11 merkitty tontti, jonka kiinteistönumero on 734-2-4-7. 	<p>Lausunnonsta ei käy ilmi, mitä kohdan 1a ”kaavaehdotuksen vaikutusalueella” tarkoitetaan. Koko tontti ei ole menossa pakkolunastukseen, ja ilmeisesti onkin tapahtunut väärinkäsitys.</p> <p>Tontti on kaavaehdotuksessa yhä osoitettu Y-11-tontiksi. Tontti (kiinteistö) pienenee kyllä voimassa olevaan <u>kiinteistöjakoon</u> verrattuna, mutta voimassa olevan <u>asemakaavan mukaiseen tonttiin</u></p>

- a. Kaavaehdotuksessa on tämä tontti merkitty kokonaan kaavaehdotuksen vaikutusalueeksi.
 - b. Lausunnolla oleva kaavaehdotus tarkoittaisi, että koko tontti rakennuksineen on kaavan hyväksymisen jälkeen pakkolunastettavaa aluetta.
 - c. Käytyjen keskustelujen perusteella olemme saaneet suullisia tarkennuksia, että vain osa tontista oltaisiin kaavalla ottamassa rautatienlinjauksen käyttöön. Tämä tarkennus puuttuu kaavaehdotuksesta.
 - d. Pakkolunastuksen uhasta aiheutuu merkittävää toiminnallista ja taloudellista haittaa tontin omistajalle ja sillä sijaitsevien rakennusten käyttäjille rakennusvaiheessa, ja se laskee merkittävästi tontin arvoa sekä käytökelpoisuutta Lounea Oy:n liiketoiminnalle tulevaisuudessa.
 - e. Tontilla sijaitsee Lounea Oy:n päätoimipiste ja sen läheisyydessä on merkittävä määrä tietotekniikan laitteita, tietoliikenneverkon laitteita ja maahan sijoitettuja kaapeleita, joiden rikkoontuminen aiheuttaisi merkittävän riskin tietoliikenteen toimivuudelle Salossa ja tietoliikenneverkon rakenteen vuoksi koko Suomessa.
 - f. Mikäli Tehdaskatu 6 tonttia käytetään rautatienlinjaukseen ehdotamme, että koko tontti ja sillä olevat rakennukset pakkolunastetaan kaavan muutoksen yhteydessä, eikä tonttia jaeta.
2. Lounea konsernin tietoliikenteen tuotantolaitteistojen maanalaiset kallioluolatilat sijaitsevat osoitteessa Uskelankirkkotie 12, Salo, jonka tonttinumero on 734-12-9-29 ja kaavassa merkitty käyttötarkoituksella Y.
 - a. Luolatiloissa on tietoliikenteen solmupiste ja sen lisäksi useamman yrityksen vuokraamat tilat datacenterlaitteistoille. Laitteistot ovat erityisen herkkiä tärinälle.
 - b. Luolatiloissa on myös viranomaistoimintoja, jotka on syytä huomioida.
 - c. Tontilla on telemasto, jossa on Lounean oman tietoliikenteen linkkiyhteyksien lisäksi kahden mobiilioperaattorin tukiasemien antennit, tukiasemalaitteiden sijaitessa luolatiloissa maston alapuolella.
 - d. Suunniteltu uusi rautatietunneli on karttaesitysten perusteella noin 100 m päässä luolatiloista ja rautatietunnelin louhiminen aiheuttaa todennäköisesti merkittävän toiminnallisen riskin luolan tietokonelaitteistoille ja tietoliikennelaitteille. Mikäli Lounean tuotantotilojen ja rautatietunnelin kallio on samaa

verrattuna muutos on vähäinen. Tämän kaavan myötä muutoksia tapahtuu lähinnä tontin etelä- ja länsinurkissa, joissa tontinrajoja on viistetty kevyen liikenteen yhteyksien vuoksi. Pohjoisosan rakennuksen länsipäässä oleva luiska voi vaatia jonkin verran muotoilua. Lisäksi eteläosassa Vähäjoen varsi on muutettu puistoksi (VP); alue on kuitenkin osa muita kiinteistöjä eikä sille ole rakennettu. Alla on kuva tässä tarkoitettusta tontista (ote kaavaehdotuskartasta).

Maanalaisten kaapeleiden yms. sijainti ei ole kaavan laatijan tiedossa, joten niiden rikkoutumiseen ei voida ottaa kantaa. On mahdollista, että lausunnon antaja on tulkinnut kaavakarttaa väärin, eikä kaapelitkaan ole välttämättä vaarassa.

Ei toimenpiteitä.



ESA-hankkeen suunnittelijoilta saadun tiedon mukaan kyseiset kallioluolat on otettu huomioon radan yleis- ja ratasuunnitteluvaiheissa. Rakentamisen aikaisen tärinän hallinta on seuraavissa suunnitteluvaiheissa ja rakentamisvaiheessa ratkaistava asia. **Ei toimenpiteitä.**

yhtenäistä kivimassa, nousee louhinnan aiheuttaman tärinän riski entisestään.

Lausumme siis, että Lounea Oy:n ja Lounea konsernin yhtiöiden kiinteistöille ja liiketoiminnalle aiheutuvat haitat ja mahdolliset vahingot sekä niiden korvaukset huomioidaan kaavaehdotuksessa ja myös mahdollisessa rautatien rakennusluvassa.

Lausumme lisäksi, että kiinteistöjämme ja laitetoimintamme vuokraavien yritysten kanssa on viimeistään ennen rakennuslupaa syytä selvittää maanrakentamisen ja louhinnan riskit ja sopia niiden hallitseminen etukäteen, jotta rakennustyömaa ei aikaan aiheuta vahinkoa tietoliikenteen solmupisteiden laitteistoille ja liiketoiminnalle.

Ks. kohdat 1 ja 2 edellä.

Ks. kohdat 1 ja 2 edellä.

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 hyväksyntä kuten myös ratasuunnitelman hyväksyntä (asema-kaavaluonnoksen vastineen mukaan kaavamuutos tarvitaan vasta ennen ratasuunnitelmien hyväksymistä) pitää tehdä vasta sitten, kun oikoradan rakentamiselle on budjetoitu rahat. Budjettien hyväksymisien jälkeen on aikaa hyväksyä niin kaavamuutos kuin ratasuunnitelma ja tehdä rakentamispäätös.</p> <p>Tarkemmat kommentit (kursivoituna kaavaluonnoksesta kopioidut tekstit) [Lainatut kohdat on tässä esitetty lainausmerkeissä. Kaavan laatijan huom.]:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sivun 8: ”Voimassa olevan yleiskaavan mukaan Uskelanjoesta Lukkarinmäen länsipuolella haarautuva Vähäjoki/Salmijoki on luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokasta aluetta (luo-17). Suunnittelun alueen luontoarvoista ei ole tuotettu varsinaista raporttia tämän rataosuuden kohdalla.” <ul style="list-style-type: none"> - Miksi varsinaista raporttia ei ole tuotettu? - Sivun 24: ”Runkomelu: Ratahankkeessa on arvioitu junaliikenteen aiheuttaman runkomelun vaikutusta kiinteistöille. WSP Finland Oy:n mukaan Lukkarinmäen rakennuksia ei esitetä lunastettavaksi runkomeluhaittojen vuoksi. Runkomelukartalla kohteet sijoittuvat runkomelun 	<p>Asemakaavalla on kieltämättä kielteisiä vaikutuksia alueen kiinteistöihin jo pelkästään asemakaavan hyväksymisen vuoksi. Asemakaavamuutos on kuitenkin edellytys ratasuunnitelmien hyväksymiselle. Radan rakentaminen vaatii oman päätöksensä. Ei toimenpiteitä.</p> <p>Todettakoon kuitenkin, että kaavaselostuksen kohdassa 6.2 Toteuttaminen ja ajoitus on mainittu mm. että ”Rakennuksia ei kuitenkaan saa purkaa tämän asemakaavan nojalla ennen kuin oikoradan rakentaminen on varmistunut. Rakennusten purkamisen edellyttää purkulupaa.</p> <p>Ratasuunnitelmien hyväksyminen on mahdollista, kun asemakaava on hyväksytty. Radan rakentaminen voidaan aloittaa, kun asemakaava on lainvoimainen ja ratasuunnitelmat hyväksytyt”.</p> <p>Kaavan laatijalla ei ole tietoa, miksi yleiskaavoituksen aikana ei ole laadittu erillistä luontoselvitysraporttia. Yleiskaavan luo-17-merkintä on huomioitu asemakaavassa luo-1-merkinnällä. Ei toimenpiteitä.</p> <p>WSP:n mukaan Lukkarinmäen alueella on kiinteistöjä, joissa asuinrakennuksia on arvioitu jäävän yli 45 dB runkomelun alueelle. Kiinteistöjä ei ole kuitenkaan esitetty lunastettavaksi seuraavilla perusteilla.</p>

45 dB vyöhykkeen rajalle ja osittain sisäpuolelle. Maastokatselmuksen ja tarkennetun arvioinnin perusteella on päädytty siihen, että lunastuksia ei esitetä.”

- Perustelut puuttuvat siitä, että miksi lunastuksia ei esitetä. Tarkennettua arviota ei esitetä ja sen mukaan mitä nyt tiedetään, niin asuinrakennuksia jää 45 dB sisäpuolelle.

- Sivun 27: ”Toisaalta ratasuunnittelun yhteydessä on vaihtoehtoisia ratkaisutapoja tutkittu paikallisesti. Radalla on merkittäviä vaikutuksia mm. sen kohdalle ja siihen rajautuviin alueisiin, ja niiden osalta on kuunneltu kiinteistönomistajia ja mahdollisuuksien mukaan otettu toiveet huomioon.”
 - Onko tällaisia todellisuudessa tapahtunut ja jos on, niin ne pitää avata tähän tai viitata missä nämä on selostettu
 - Mitä vaihtoehtoisia ratkaisuja on tutkittu ja millä alueella?
 - Keitä kiinteistönomistajia on kuunneltu ja miten?
- Koskien kappaletta 5.4.1
 - Mallinnukset eivät ole riittävät. Puuttuu kriittisin kuva eli radan menoaukko

Runkomelulaskennan tuloksia arvioitaessa on syytä huomioida, että laskenta sisältää +6 dB varmuusmarginaalin. Myös rakenneosien resonanssin vaikutuksen korjaustekijän voidaan katsoa sisältävän varmuusmarginaalia, kun otetaan huomioon, että arvioinnin kohteena on pääasiassa pienetaloja. Edellä mainittu varmuusmarginaali ja resonanssin korjaustekijä muodostavat runkomelulaskennassa yhteensä noin 6–12 dB vaikutuksen laskennan lopputulokseen.

Runkomelulaskennan tulokset edustavat veturivetoisella junakalustolle arvioitua runkomelutasoa. Veturivetoisen junakaluston runkomelutaso on lähtötasoltaan 11 dB suurempi kuin sähkömoottorijunan melupäästö.

Suomen nykyisessä junakalustossa veturivetoista kalustoa edustaa IC-juna ja sähkömoottorijunaa Pendolino-tyyppinen juna.

Laskennallisesti arvioidut runkomelutasot edustavat siten yhtä junatyyppiä, jonka osuus tulevaisuudessa tulee todennäköisesti vähenemään henkilöliikenteessä. Jos veturivetoisten IC-junien aiheuttamaksi runkomelutasoksi on arvioitu 46 dB, on Pendolino-tyyppisten sähkömoottorijunien aiheuttama runkomelutaso 35 dB.

Runkomelusta mahdollisesti aiheutuva haitta syntyy erityisesti junien yöaikaisista ohituksista. Yöaikaisia (klo 22–7) junien ohituksia arvioidaan tapahtuvan yhteensä 10 kpl ja nämä tulevat ajoittumaan todennäköisesti aikaisen aamun (klo 5–7) ja myöhäisen illan (klo 22–24) tunneille. Yöaikaisista ohituksista 4 kpl on Pendolino-tyyppisten sähkömoottorijunien aiheuttamia, joiden runkomelutasot ovat arviointimenetelmän mukaan 11 dB pienempiä kuin veturivetoisen junien. Veturivetoisten junien ohitusten yöaikaiseksi määräksi on arvioitu 6 kpl / yö.

Ei toimenpiteitä asemakaavassa.

Vaihtoehtoisia ratkaisutapoja on selvitetty yleissuunnitelmavaiheessa. Espoo – Salo –oikoradan yleissuunnitelmaselostuksen (ver. A, Väylävirasto 5/2024) kuvassa 25 on esitetty neljä tutkittua radan linjausvaihtoehtoa Lukkarinmäen kohdalla (<https://vayla.fi/kaikki-hankkeet/espoo-salo-oikorata>). Lisäksi ratasuunnittelun aikana on löydetty yleissuunnitelmasta poikkeava ratkaisu, jolla on vähemmän vaikutusta ympäristöön.

Kiinteistönomistajilla on ollut mahdollisuus ottaa ratkaisuihin kantaa yleissuunnitelman nähtävilläoloaikana sekä ratasuunnitelman yleisötilaisuuksissa.

Ei toimenpiteitä asemakaavassa.

- **Kyseisestä kohdasta laaditaan visualisointikuva, joka liitetään myöhemmin kaava-aiheeseen.**

- Raivaajankadun kohdalla missä rata on hyvin korkealla rakennetun kulttuuriympäristön keskellä.
- Betonitunnelin vuoksi purettavien rakennusten vaikutus yhtenäiseen rakennettuun kulttuuriperinteeseen ei ole huomioitu.
 - Rakentamisen aikaiset negatiiviset vaikutukset puuttuvat kokonaan asumisen kohdalla, vaikka ne tulevat olemaan hyvin merkittävät
 - Rakentamisen aikaiset negatiiviset vaikutukset puuttuvat virkistykseen kohdalla (mainittu vain Salojoen käyttö).
- Sivun 33: ”Kaikkiaan purettavia rakennuksia tai rakenteita on 18 ja lisäksi siirrettävä tsasouna. Suojeltavia rakennuksia kaavaehdotuksella osoitetaan 18 ja rakenteita kaksi (2). Suojeltujen rakennusten yhteenlaskettu kerrosala on pyörästettynä lähemmäs 3 000 k-m². Voimassa oleviin asemakaavoihin nähden on asemakaavamuutoksella näiltä osin myönteisiä vaikutuksia rakennetun kulttuuriympäristön säilymiseen.”
- Erittäin vääristyneesti sanottu, että vaikka rakennuksia puretaan runsaasti ja kokonaisuus tuhoataan, niin sitten suojelumerkinnöillä saataisiin myönteisiä vaikutuksia rakennetun kulttuuriympäristön säilymiseen
 - Suojeltavia rakennuksia on erittäin haastavaa löytää kaavakartoista ja niistä ei ole mitään listaa missään.
 - Myöskään ei ole mainittu mitkä ovat uusia suojelumerkintöjä ja mitkä jo olemassa olevia.
 - Miten suojelumerkinnän lisääminen on informoitu kyseisten kiinteistöjen omistajille, koska ei voida olettaa, että otsikolla Oikorata Salon kaupunkialueella tehty kaavaehdotus olisi riittävä informointi kiinteistöjen omistajille
 - Lausuntopyynnössä Salon Lukkarinmäki-seuralle ei tätä tuotu mitenkään ilmi ja myöskään ainakaan kaikki kiinteistöomistajat eivät ole tietoisia suojelumerkinnän lisäämisestä heidän kiinteistönsä. Myöskään asian käsittelyssä Kaupunginkehityslautakunnassa ja Kaupunginhallituksessa ei asiasta ole mainintaa, vaan niissäkin se on vain liitteistä luettavissa.
 - ELY-keskus hakee suojeluprosessin aikana lausunnon museovirastolta, kunnalta, naapureilta, haltijoilta ja omistajalta, joten voisi olettaa, että myös
 - Vaikutuksia on arvioitu kohdassa 5.4.1. Vaikutukset rakennettuun ympäristöön → Rakennettu kulttuuriympäristö ja arkeologinen kulttuuriperintö, tarkemmin RKY-alueita ja betonitunnelia koskevat kappaleet. **Ei toimenpiteitä.**
 - **Vaikutusarviointia täydennetään asumiin kohdistuvien rakentamisen aikaisten vaikutusten osalta.**
 - **Vaikutusarviointia täydennetään virkistykseen kohdistuvien rakentamisen aikaisten vaikutusten osalta.**
 - Myönteiset vaikutukset liittyvät osittain siihen, että asemakaavamuutoksen myötä säilyy/suojellaan sellaisia (arvokkaitakin) rakennuksia, jotka olisi mahdollista purkaa nykyisen, voimassa olevan asemakaavan perusteella. Kuitenkin selostuksessa mainitaan, tässä on arvioitu vaikutuksia voimassa oleviin asemakaavoihin nähden. **Ei toimenpiteitä.**
 - Kartta RKY-alueella purettavista rakennuksista on kaavaselostuksessa (kuva 16, s. 34). Lisäksi kaavakartalla on pisteviivalla osoitettu muut kuin pääosin LR-alueelle sijoittuvat ESA-hankkeen vuoksi purettavat rakennukset. **Lausunnon kohta on kuitenkin aiheellinen, ja selvyys vuoksi selostukseen lisätään kartta tai luettelo kaikista purettavista rakennuksista.**
 - Uusien ja vanhojen suojelumerkintöjen erottelu kaavaselostuksessa ei ole tarkoituksenmukaista. Asia käy ilmi vertaamalla kaavakarttaa Salon kaupungin karttapalvelussa olevaan asemakaavayhdistelmään. **Ei toimenpiteitä.**
 - Kaavaehdotuksen nähtävillä asettamisesta on kuulutettu siten kuin asiasta pitää kuuluttaa ja Salon kaupungilla on kaavahankkeissa tapana. Kuulutuksessa on ilmoitettu yhteyshenkilö ja annettu mahdollisuus olla yhteydessä Salon kaupunkiin ja keskustella kaavan sisällöstä. Asianosaiset ovat voineet tutustua kaava-aineistoon ja kaavakartan merkintöihin myös omatoimisesti. Suojelumerkintä – esim. 'sr-1/p' – näkyy kaavakartalla kunkin suojellun rakennuksen kohdalla, ja merkintä on selitetty

Salon kaupunki tekisi saman prosessin mukaan

- Kaava täytyy avata ja antaa todellinen lausuntomahdollisuus kiinteistöomistajille ja muille sidosryhmille myös suojelumerkinnän lisäämisistä.

- Asemakaavaehdotuksessa ei ole otettu huomioon ollenkaan rakentamisvaiheen aiheuttamia tuhoja rakennuksille

- Yleisötilaisuudessa suunnittelijat totesivat, että junaradan päällä olevat rakennukset tuskin kestävät rakennusvaihetta (ei ole huomioitu purettavissa rakennuksissa)
- Rakennusvaihe aiheuttaa varmasti pienempiä ja isompia vaurioita rakennuksille. Mahdollisesti myös kaava-alueen ulkopuolisille rakennuksille

- Nyt esitettävässä asemakaavaehdotuksessa ratalinjaus poikkeaa verrattuna hyväksytyihin asemakaavaan, yleiskaavaan ja maakunta-kaavaan

kaavakartan merkintöjen selityksissä.

Suojellut rakennukset ovat pieni osa asemakaavaratkaisun kokonaisuutta, joten lautakunnan esittelytekstiin asia ei ymmärrettävästikään mahdu.

Kaavasta on pyydetty lausunnot eri viranomaistahoilta. Kaavaluonnoksen ja -ehdotuksen nähtävillä pidot ja mielipiteen / muistutuksen antomahdollisuus ovat osallisille varattuja tilaisuuksia vaikuttaa asiaan. **Ei toimenpiteitä.**

Siitä, että yleisötilaisuudessa olisi näin todettu, ei kaavanlaatijalla ole tietoa. WSP:n mukaan katselmuksen yhteydessä on voitu mainita, että rakennusvaiheessa joihinkin rakennuksiin tulee kohdistumaan värinävaikutuksia. Kalliotunneliosuudella olevia rakennuksia on säilytetty ESA-hankkeen suunnittelijoilta saadun tiedon mukaan. Betonitunneliosuudet rakennetaan ylhäältä käsin, joten kivi- ja puualueella olevat rakennukset joudutaan luonnollisestikin purkamaan. Ainoa betonitunnelin kohdalla oleva ja mahdollisesti palautettava rakennus on tsasouna. **Ei toimenpiteitä tämän osalta.**

Rakentamisvaihe voi mahdollisesti aiheuttaa vaurioita rakennuksille. Tämänkaltaisissa hankkeissa on kuitenkin yleisenä tapana, että riskikartoituksen kohteet katselmoidaan ennen rakentamisen aloittamista ja rakentamisen aikaisia värinän tasoja seurataan värinämittareilla.

Vaikutusarviointia tarkennetaan tältä osin (5.4.1) Vaikutukset rakennettuun ympäristöön → Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt).

Suomessa tällä hetkellä käytetyt kaavatasot yleispiirteisemmästä tarkempaan ovat: maakuntakaava → yleiskaava → asemakaava.

Asemakaavamutoksen ei luonnollisestikaan tarvitse noudattaa voimassa olevaa asemakaavaa.

Asemakaava tarkoittaa yleiskaavaa. Tämä tarkoittaa myös sitä, että asemakaavan ei tarvitse täysin noudattaa voimassa olevaa yleiskaavaa. Yleiskaavan laadinnan aikana ei ole ollut olemassa esim. radasta niin tarkkoja suunnitelmia, että radan linjaus olisi voitu esittää lopullisessa sijainnissaan. Nyt, ratasuunnitelmien tarkennuttua, radan linjaus voidaan huomioida asemakaavassa tarkemmin. Tällöin voi tulla myös tilanteita, että rata sijoittuu hieman eri kohtaan kuin yleiskaavan laatimisen aikana on oletettu. Tässä tapauksessa muutos on kuitenkin niin vähäinen, että ei voida puhua yleiskaavan vastaisuudesta.

Maakuntakaava ei ole voimassa oikeusvaikutteisen yleiskaavan eikä asemakaavan alueella. Maakuntakaava kuitenkin ohjaa yleis- ja asemakaavoja

laadittaessa tai muutettaessa (MRL 32 §).
Tämän asemakaavamuutoksen osalta voidaan todeta sama kuin edellä yleiskaavan kohdalla: asemakaava tarkentaa ylemmän tason kaavoja, eikä sen tarvitse täysin noudattaa niitä.

Ei toimenpiteitä.

Turun museokeskus

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>[...]</p> <p>RKY-alueen kaavamääräyksessä todetaan muun muassa, että alueella suoritettavissa toimenpiteissä tulee mahdollisuuksien mukaan huomioida kulttuuriympäristö ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaan vanhan rakennuskannan arvojen säilyminen. Määräyksestä tulee poistaa kohta ”mahdollisuuksien mukaan”, jotta määräys ohjaa yksiselitteisemmin alueen kehittämistä.</p> <p>Ratapolku 2 on MIPissä osoitettu kiinteistötasolla maakunnallisesti merkittäväksi ja rakennustasolla valtakunnallisesti merkittäväksi. Rakennus on RKY-alueiden ulkopuolella. MIPin rakennustason arvoluokitus lienee epähuomiossa merkitty valtakunnallisesti, ja rakennus voidaan asemakaavassa merkitä maakunnalliseksi.</p> <p>Rautatiealuetta koskee seuraava määräys: ”Alue, jolla ympäristö säilytetään. Alue on osa valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY) ja se muodostaa osan Rautatiesopimuksen 1998 mukaista valtakunnallista rautatieasema-aluetta, jolla sijaitsee vanhoja rautatierakennuksia. Alueen hoidossa ja muutoksissa tulee ottaa huomioon rakennetun kulttuuriympäristön seikat.” Rautatieasemien yhteydessä on tyypillisesti ollut puistoalueet, jotka yhdessä alueen rakennusten ja rakennelmien kanssa muodostavat arvokasta kulttuuriympäristöä. Puiston historialliset arvot tulisi selkeämmin tunnistaa ja turvata kaavamääräyksin.</p> <p>Joitakin suojeltavia rakennuksia koskee me-1-merkintä: ”Olemassa oleva rakennus, jonka julkisivurakenteiden ääneneristävyttä asuinhuoneiden kohdalta tulee parantaa siten, että melutaso asuinhuoneissa ei ylitä valtioneuvoston päätöksen (Vnp 993/1992) mukaisia ohjearvoja eikä asuinhuoneissa ylity melun hetkellinen maksimitaso 45 dB (LAFmax) junan ohituksen aikana.” Merkintä saattaa olla ristiriidassa rakennusten kulttuurihistoriallisten arvojen kanssa.</p> <p>Malturinkadun varrella sekä Raivaajantie 2a:ssä on inventoinnissa maisemallisesti arvokkaiksi luokiteltuja 1930-luvun asuinrakennuksia. Rakennukset tulee huomioida merkinnällä ja määräyksellä, jolla</p>	<p>RKY-alue kattaa suhteellisen laajan alueen, myös tunneliosuuksia ja sitä kautta voimakkaasti muuttuvaa ympäristöä. Alueelle ei ehkä voida antaa sellaisia kohtuullisuuden rajoissa pysyviä vaatimuksia, joilla sopeutuminen varmistuu. Radan ja tunnelin rakentamisen vuoksi RKY-alueen arvot heikentyvät, joten kaavamääräyksen teksti ”mahdollisuuksien mukaan” on koettu tarpeelliseksi. Ei toimenpiteitä.</p> <p>Korttelin 18 tontin 1 rakennuksen arvoluokka vaihdetaan lausunnon mukaan valtakunnallisesta maakunnalliseksi (sr-1/vk → sr-1/mk).</p> <p>Lausunnossa tarkoitettaneen rautatien vieressä olevaa Asemapuistoa, jonka merkintä on VP/s-1. Kaavamääräystä /s-1 tarkennetaan tältä osin. Määräyksen loppuun lisätään: ”Alueen puistomaisuus tulee säilyttää. Uuden puuston ja muiden kasvilajien valinnassa tulee huomioida soveltumisen puiston kokonaisuuteen. Polkujen ja muiden rakenteiden suunnittelussa, materiaalivalinnoissa ja toteutuksessa tulee huomioida alueen luonne”.</p> <p>Meluntorjuntaan liittyviä määräyksiä muutetaan. Ks. tarkemmin yhteisvastine raportin lopussa.</p> <p>Malturinkadun kaksi päärakennusta ja mainittu Raivaajankadun päärakennus eivät kuulu Rautatiesopimuksen 1998 alueeseen tai kohteisiin, johon sr-2-merkintä viittaa. Kaupungin kanta on, että</p>

niiden arvojen säilyminen varmistetaan. Merkintä sr-2/m soveltuu tarkoitukseen. Myös Lukkarinkuja ja Uskelankirkkotie 15 ovat vailla minkäänlaista arvojen vaalimista edellyttävää merkintää, ja ne voi osoittaa esimerkiksi /s-merkinnällä ja määräyksellä.

Vastuumuseo on luonnosvaiheen lausunnossaan kiinnittänyt huomiota kaavan mahdollistaman uudisrakentamisen ohjaukseen. Uudisrakentamisen tulee mittakaavaltaan ja ilmeeltään soveltua osaksi luonteeltaan pienipiirteistä kaupunkikuvaa. Asemakaavan mahdollistamia rakennusoikeuksia tulee vielä tarkastella ja kaavaa tarkistaa uudisrakentamisen ohjauksen osalta.

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

kaava-alueen maisemallisin perustein arvotetuista kohteista suojellaan vain Suureen Rantatiehen rajautuvat kohteet. Lukkarinkujalla on annettu suojelumääräyksiä (kolme rakennusta). Myös Uskelankirkkotie 15:lle on annettu suojelumääräys, sr-1/m. **Ei toimenpiteitä.**

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.**

Merkitään tiedoksi. **Ei toimenpiteitä.**

Varsinais-Suomen ELY-keskus

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>[...]</p> <p>Yleistä</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 selvitukset ja vaikutusarviointit syytä huomioida ja hyödyntää ehdotusta paremmin asemakaavoituksessa ja sen vaikutusarvioinnin aineistossa.</p> <p>Rakennettu kulttuuriympäristö ja maisema</p> <p>Suunnittelualueen kuuluminen valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön (RKY) alueeseen, edellyttää, että asemakaavoituksessa määritellään alueen yksityiskohtaisemmat kehittämis- ja suojelutavoitteet. Asemakaavan tulee riittävästi vaalia rakennettua ympäristöä.</p> <p>Kaavamääräyksiä on luonnosvaiheen jälkeen kehitetty kulttuuriympäristön kannalta hyvään suuntaan. RKY-alueille on kaavaehdotuksessa osoitettu kaavamääräys: ”Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY). Alueella suoritettavissa toimenpiteissä tulee mahdollisuuksien mukaan huomioida kulttuuriympäristö ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaan vanhan rakennuskannan arvojen säilyminen. Toimenpiteisiin tulee pyytää hyvissä ajoin museoviranomaisen lausunto.</p>	<p>-</p> <p>RKY-alue kattaa suhteellisen laajan alueen, myös tunneliosuuksia ja sitä kautta voimakkaasti muuttuvaa ympäristöä. Alueelle ei ehkä voida antaa sellaisia kohtuullisuuden rajoissa pysyviä vaatimuksia, joilla sopeutuminen varmistuu. Radan ja tunnelin rakentamisen vuoksi RKY-alueen arvot heikentyvät, joten kaavamääräyksen teksti ”mahdollisuuksien mukaan” on koettu tarpeelliseksi. Ei toimenpiteitä.</p>

Uusien alueiden ja rakennusten suunnittelussa tulee rakennettu kulttuuriympäristö ottaa huomioon.” Kaavamääräyksestä on syytä poistaa ilmaisu ”mahdollisuuksien mukaan”, jotta kulttuuriympäristön arvojen säilyminen on kaavassa riittävästi turvattu.

ELY-keskus toteaa edelleen kuten luonnosvaiheessa, että rakentamisen mitoitus on tuotu kaavamuutokseen suoraan voimassa olevasta asemakaavasta. Arvokkaaseen kulttuuriympäristöön sopiva rakentamisen määrä, uudisrakennusten kooka, mittasuhteita ja piirteitä sekä sijoittumista suhteessa oleviin rakennuksiin on tarkasteltava tarkemmin kaavamuutosta tehtäessä. Asemakaavan tulee olla yksiselitteinen sallittavan uudisrakentamisen määrän osalta. Lukkarinmäellä on eri aikoina voimaan tulleita asemakaavoja, joista vanhimmat ovat 1960-luvulta. Kun RKY-alueen asemakaavaa muutetaan osissa, on tarpeen jokaisen kaavamuutoksen yhteydessä käsitellä ja tarvittaessa päivittää rakentamisen mitoitusta sopeutumaan alueen arvokkaaseen, pienimittakaavaiseen ympäristöön.

Selostuksessa on todettu, että asemakaavamuutoksella on merkittäviä haitallisia vaikutuksia valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön. Tunnelin on siinä todettu pirstovan yhdyskuntarakennetta ja rakennettua ympäristöä. Rakennusten purkamisen ja tunnelin haittoja miljölle on tuotu esille. Konkreettisia lieventämistoimia ei kaavaehdotuksessa kuitenkaan ole juurikaan esitetty, vaan selostuksessa kerrotaan, että ”ratasuunnittelun yhteydessä tunnistetuista vaikutuksista ja niiden lieventämiskeinoista saa tarkempaa tietoa, kun suunnitelma on julkinen”. ELY-keskus katsoo, että kaavasta tulee tarkemmin käydä ilmi, millainen alueesta on tarkoitus tulla kaavan toteututtua. Kaavassa on syytä tarkemmin ohjata suunnittelua. Toteutusta pitää kuvata, jotta kaavan vaikutukset voidaan arvioida.

Kuten luonnosvaiheessa todettiin, 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 siitakin syystä katsottu paremmaksi pitää voimassa olevan asemakaavan mukaisena. Lukkarinmäen alueen kaavoja tulisi tarkastella laajempaan kokonaisuutena, kuin nyt tehtävä oikoratakaava. Laajemman alueen kaavatarkastelussa voitaisiin huomioida rakennusoikeuden määrä ja kohdella kiinteistön omistajia yhdenvertaisesti. **Ei toimenpiteitä.**

Lieventämistoimia sisältyy seuraaviin kaavamerkintöihin:

- LR-1: ”Rautatiealue. Alueelle sijoittuvat kiinteät rakenteet, kuten tunnelin suuaukot, meluntorjuntarakenteet, betonikaukalot, kaiteet yms. tulee suunnitella ja toteuttaa rakennetun kulttuuriympäristön arvot, kaupunkikuva ja lähiympäristön luonne huomioiden.
- Betonitunnelia (ma-LR/b1 ja ...b2) koskevissa kaavamääräyksissä mainitaan: ”Betonitunnelin rakentamisen jälkeisessä maisemoinnissa tulee lähiympäristön luonne, katutila ja mahdollinen RKY-alue ottaa huomioon, sekä mahdollisuuksien mukaan pyrkiä edeltävän maanpinnan tasoon”.
- RKY-alueen kaavamääräys (violetti ruudukko: ”Alueella suoritettavissa toimenpiteissä tulee mahdollisuuksien mukaan huomioida kulttuuriympäristö ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaan vanhan rakennuskannan arvojen säilyminen. Toimenpiteisiin tulee pyytää hyvissä ajoin museoviranomaisen lausunto. Uusien alueiden ja rakennusten suunnittelussa tulee rakennettu kulttuuriympäristö ottaa huomioon”.
- Osa-aluemerkintä sk-1: ”Kaupunki- tai kyläkuvallisesti tärkeä alue tai alueen osa, jolla sijaitsee historiallisesti merkittävä tielinja, RKY-kohde Suuri Rantatie. Tien ja polun luonne ja linjaus on säilytettävä. Alueen rakentamis- ja hoitosuunnitelmista on hankittava museoviranomaisen lausunto.

Ei toimenpiteitä.

Puistoon betonitunnelin päälle osoitettu rakennusala on ilmeisesti tarkoitettu vain tsasounaa varten. Sen tarkoitus on syytä osoittaa kaavassa. Ehdotuksen kaavamääräyksen mukaan betonitunnelin (ma-LR/b2) päälle ei saa rakentaa ilman tunnelin hallinnoijan lupaa. Kaavan vaikutusten arvioinnissa on otettava huomioon myös mahdollisuus, että betonikannen päälle ei voida rakentaa sinne osoitetuille rakennusaloille.

Kaavaselostuksessa arvioidaan, että ”betonitunnelin toteuttamisella on haitallisia vaikutuksia myös sen reuna-alueiden kiinteistöjen pihamiljöysiin, kortteleiden ominaispiirteisiin ja näkymiin”, mutta lieventämistoimia ei ole esitetty. Betonitunnelin päällinen alue tulee suunnitella tarkemmin. Betonitunnelia (ma-LR/b1 ja /b2) koskevassa määräyksessä sanotaan: ”Betonitunnelin rakentamisen jälkeisessä maisemoinnissa tulee lähiympäristön luonne, katutila ja mahdollinen RKY-alue ottaa huomioon, sekä mahdollisuuksien mukaan pyrkiä edeltävän maanpinnan tasoon.” Määräystä tulee täydentää niin, että arvokkaaseen kulttuuriympäristöön sopeutuminen varmistuu. Istutettavien lajien tulisi olla alueelle luonteenomaisia. Alueelle on hyvä tehdä hoitosuunnitelma.

Kaavaehdotuksessa on huomioitu rautatieasema-alueen rakennetun ympäristön arvoa, mutta asemapuiston piirteitä ja sen arvoja ei ole kuvailtu. Rautatieasema-alueen arvo kuitenkin muodostuu rakennusten ja asemapuiston muodostamasta kokonaisuudesta. Asemapuistoa koskee ehdotuksessa kaavamerkintä /s-1 määräyksineen: ”Alue jolla ympäristö säilytetään. Alue on osa valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY) ja se muodostaa osan Rautatiesopimuksen 1998 mukaista valtakunnallista rautatieasema-alueita, jolla sijaitsee vanhoja rautatierakennuksia. Alueen hoidossa ja muutoksissa tulee ottaa huomioon rakennetun kulttuuriympäristön seikat.” Määräystä on syytä täydentää siten, että asemapuiston historialliset piirteet, kasvillisuus ja puiston hoito otetaan riittävästi huomioon.

Myös muiden puistojen, erityisesti RKY-alueella olevien ja niiden vieressä sijaitsevien, suunnittelua ja hoitoa on syytä ohjata, jotta ne ”täydentävät olemassa olevaa vihreää kaupunkikuvallista ilmettä” kuten selostuksessa arvioidaan ja jotta niiden sopivuus arvokkaaseen rakennettuun kulttuuriympäristöön varmistetaan.

Kyseinen rakennusala on tosiaan tarkoitettu siirrettävää tsasounaa varten, ja siirto on suunniteltu myös ESA-hankkeessa. **Rakennusala osoitetaan vain tsasounaa varten merkinnällä 'yk-1', ja sille annetaan kaavamääräys: ”Rakennusala, jolle saa sijoittaa kirkon tai muun seurakunnallisen rakennuksen. Alue on varattu tsasounaa varten”.**

Lieventämistoimia sisältyy mainittuihin ma-LR/b1 ja ...b2 -määräyksiin. Alueelle ei ehkä voida antaa sellaisia kohtuullisuuden rajoissa pysyviä vaatimuksia, joilla sopeutuminen varmistuu. **Määräykseen tehdään kuitenkin seuraava lisäys: ”Istutettavien kasvilajien tulee olla alueelle luonteenomaisia”. Hoitosuunnitelmavaatimusta ei lisätä, koska betonitunnelialue kattaa myös erillispientalotontteja.**

Rautatieasema-alueen arvoja kuvataan kaavaselostukseen.

Merkinnän '/s-1' määräystekstiä täydennetään asemapuiston historiallisten piirteiden, kasvillisuuden ja puiston hoidon osalta. Määräyksen luppuun lisätään: ”Alueen puistomaisuus tulee säilyttää. Uuden puuston ja muiden kasvilajien valinnassa tulee huomioida soveltuminen puiston kokonaisuuteen. Polkujen ja muiden rakenteiden suunnittelussa, materiaalivalinnoissa ja toteutuksessa tulee huomioida alueen luonne”.

RKY-alueella sijaitsevien Reksipuiston ja Lukkaripuiston määräystä tarkennetaan. Ne osoitetaan merkinnällä VP-1, määräys: ”Puisto, jonka suunnittelussa, toteutuksessa sekä kasvilajien ja kalusteiden valinnassa tulee huomioida puiston sijoittumien valtakunnallisesti arvokkaaseen rakennettuun kulttuuriympäristöön (RKY).” Kirkkopuiston, josta osa sijaitsee RKY-alueella, käyttötarkoituksimerkintää ei muuteta. Kaavaehdotuksessa se on osoitettu muun Uskelan kirkonmäen tapaan lähivirkistysalueeksi (VL). Alue ei ole luonteeltaan kaupunkipuisto, vaan luonnontilamaisempi.

Selostuksessa todetaan, että suurimmat maisemavaikutukset aiheuttaa tunnelin kaakkoispää, joka näkyy kauas. Maisemavaikutuksia tulee arvioida myös rakennetussa ympäristössä, lähimaisemien ja asuinympäristön kannalta.

Selostuksen kuvassa 17 on esitetty näkymä kadulta betonikannelle tsasounan siirtämisen jälkeen. Kuvassa on puita rakennuksen ympärillä betonikannella. Betonikannen vaikutuksia maisemaan ja sopivuutta miljööseen tulee arvioida ottaen huomioon rakenteiden elinkaari ja maiseman ajallinen muutos asemakaavoituksen kannalta mielekkäällä ajanjaksolla.

Maisemavaikutuksista on todettu, että haittoja voidaan lieventää betonitunneliosuuksien huolellisella maisemoinnilla, sekä kiinnittämällä erityistä huomiota penkereen istutuksien, tukimuurien ja mellesteiden suunnitteluun ja toteutukseen. Nämä lieventämiskeinot on syytä lisätä kaavamääräykseen.

Säilytettävä puusto ja muu kasvillisuus tulee osoittaa kaavassa.

Luonnonsuojelu

Kuten kaavaehdotuksen aineistosta käy ilmi, osa radanvarren rakennuksista voi olla lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikkoja (luo-2-merkintä). Ehdotuksen kaavamääräys edellyttää lepakoiden esiintymisen selvittämistä ennen rakennuksen purkamista, mikä on hyvä ja välttämätöntä. Luonnonsuojelulain 78 § kieltää lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikkojen heikentämisen ja hävittämisen eli käytännössä mm. lisääntymis- ja levähdyspaikkana toimivan rakennuksen purkamisen. Jotta kaavamääräys olisi riittävän informatiivinen luonnonsuojelulain sisällöstä ko. rakennuksia koskien, tulee ehdotettua kaavamääräystä täydentää seuraavalla lisäyksellä: ”Mikäli rakennus on lepakoiden lisääntymis- tai levähdyspaikka, rakennuksen purkamisen edellyttää luonnonsuojelulain 83 § mukaista poikkeuslupaa lisääntymis- ja levähdyspaikan heikentämisen ja hävittämisen kiellosta.”

Kaavan laadinnan yhteydessä vaikutukset lepakoihin on arvioitu epätarkasti. Vaikutus todetaan hieinan myönteiseksi, kun lepakoiden mahdolliset elinympäristöt tulevat todetuiksi. Todentaminen

Lähimaisemaan verrattavia vaikutuksia on kuvattu kohdassa 5.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön → Kaupunkikuva sekä → Asuminen. **Ei toimenpiteitä.**

ESA-hankkeelta saadun tiedon mukaan betonitunnelin kansi on tsasounan kohdalla noin neljän metrin syvyydessä, joten isotkin puut ovat mahdollisia. Betonitunnelin syvyys mahdollistaa myös sen, että uusi maanpinta sijoittuu kohtalaisen lähelle nykyistä maanpintaa, tsasounan kohdalla noin 2–4 metriä matalammalle. Raivonkadun kohdalla maanpinnan korkeus ei muutu merkittävästi.

ESA-hankkeelta saadun tiedon mukaan betonitunnelin suunniteltu käyttöikä on 100 vuotta. Maankaivu on mahdollista vain, jos rakenteisiin pitää päästä käsiksi yläkautta. Raivonkadun ja Rauhalankadun betonitunnelilla ei siis ole merkittäviä vaikutuksia maisemaan tai kaupunkikuvaan rakenteena, ts. siten, että tunneli näkyisi kaupunkikuvassa. **Vaikutuksia kaupunkikuvaan tarkennetaan tältä osin.**

Lieventämistoimia sisältyy jo kaavamääräyksiin ma-LR/b1 ja ...b2: ”Betonitunnelin rakentamisen jälkeisessä maisemoinnissa tulee lähiympäristön luonne, katutila ja mahdollinen RKY-alue ottaa huomioon, sekä mahdollisuuksien mukaan pyrkiä edeltävän maanpinnan tasoon.” **Ei toimenpiteitä.**

Kaavassa on osoitettu istutettavia alueen osia siinä laajuudessa kuin on koettu tarpeellisenä, pois lukienvirkistysalueet. **Ei toimenpiteitä.**

Esitetty teksti lisätään luo-2-määräykseen.

Vaikutusarviointia lepakoiden osalta tarkennetaan lausunnossa esitetyllä tavalla.

tapahtuu kaavan mukaan kuitenkin vain, jos rakennus aiotaan purkaa, jolloin käytännössä mahdollisesti todettavat lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikat pyrittäisiin hävittämään, mikä on kielteinen vaikutus lepakkokannan näkökulmasta. Kaavan toteuttamisella voi olla huomattavia vaikutuksia lepakkokantaan, mikäli useammassa purettavaksi osoitetuissa rakennuksissa on lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikkoja. Kaavan yhteydessä tulisi arvioida tämän vaikutuksen merkittävyys esimerkiksi kuvaamalla, montako lisääntymis- ja levähdyspaikkaa kaavan toteuttaminen voisi vaatia hävitettäväksi, jos kaikissa luo-2 merkinnällä merkityissä rakennuksissa olisi lisääntymis- ja levähdyspaikka. Kun tarkkaa tilannetta ei tunneta, on vaikutus arvioitava enimmäisvaikutuksen perusteella.

Ilmastonmuutos ja kiertotalous

Selostuksessa kerrotaan Lohja-Salo-rataosuuden arvioiduista hiilipäästöistä, mutta tässä kaavaehdotuksessa kulkevan rataosuuden päästöjä ei ole erikseen arvioitu. Tämän rataosuuden päästöt ovat tunnelirakenteiden vuoksi oletettavasti ratahankkeen keskimääräisiä päästöjä suuremmat ja hiilinieluja menetetään pysyvästi. Radan ilmasto-vaikutukset pitää arvioida ja esittää kaavan yhteydessä suunnittelualueella kulkevalta osuudelta. Kaava-aineistoon tulee liittää tarkempia tietoja rakenteista ja rakentamisesta, jotta ilmasto- ja kiertotalousvaikutukset voidaan riittävästi arvioida.

Radan aiheuttamien vaikutusten lisäksi on arvioitava rakennusten purkamisen ja rakentamisen hiilipäästöt sekä hiilivaraston ja nielun menetys suunnittelualueella. Ymmärrettävyyden vuoksi on hyvä käyttää vain yhtä yksikköä, esimerkiksi kilogrammoja, hiilipäästöistä puhuttaessa.

Kaavaan tulee liittää keinoja ilmasto-vaikutusten lieventämiseksi, huomioiden sekä ilmastonmuutoksen hillinnän että sopeutumisen. Esimerkiksi betonitunnelin päällä voidaan hyödyntää siellä olevia maa-aineksia ja kasvillisuutta, ja rakentamista voidaan ohjata kaavamääräyksillä vähäpäästöisemmäksi.

Hiilinielujen kasvattaminen on Suomen ilmastolain tavoite, joten hiilinielujen hävittämisen ehkäisyyn tulisi kiinnittää erityistä huomiota suunnittelutyössä.

Pintavedet

Kaavaselostukseen on lisätty ELY-keskuksen lausunnossa edellyttämät tarkemmat kuvaukset ja arviot vesistö-vaikutuksista ja vesistövaikutuksista. Merkittävimpien vesistövaikutusten on todettu syntyvän rakentamisen aikana. Niihin liittyvät lieventämistoimenpiteet suunnitellaan tarkemmin hankkeen jatkovaiheissa. Kaavan yleismääräyksiin on lisätty hulevesien hallintaan liittyviä määräyksiä.

Vaikutusarviointia ilmastoon tarkennetaan koskemaan tätä suunnittelualueutta. Todettakoon, että ESA-hankkeessa vaikutuksia ei ole arvioitu yhtä pienissä osissa, joten arviointiin liittyy huomattavaa epätarkkuutta.

Lieventämiskeinoja selvitetään jatkosuunnittelussa.

GTK:n karttapalvelun perusteella happamien sulfaattimaiden esiintymisen todennäköisyys on kaava-alueella kohtalainen, mikä tulee ottaa jatko-suunnittelussa huomioon, jotta haitalliset vaikutukset vesistöihin voidaan estää.

Melu ja värinä

Asemakaavan yleismääräys 3. kuuluu: ”Rakennusten sijoittelussa ja julkisivurakenteissa on otettava huomioon junaradan aiheuttama liikennemelu. Rakennusten sijoittelulla on pyrittävä vaikuttamaan ulko-oleskelualueiden melutasoon.” Kaavamääräysten tulee olla yksiselitteisiä. Määräystä on tarkennettava siten, että 993/1992:n ohjeavrot eivät ylity.

Kaavaehdotus mahdollistaa rautatietunnelin päälle ja läheisyyteen sijoitettavan melulle herkkiä toimintoja. Asemakaavassa tulee varmistua siitä, että betoniset tunnelirakenteet eivät yhdessä tunneleiden kautta kulkevan rautatieliikenteen kanssa muodosta haitallista ja myöhemmin vaikeasti hoidettavaa runkomelulähdettä.

Koska osa asemakaavan rataosuudesta sijoittuu pehmeikköalueille, on tärkeää asettaa riittävät kaavamääräykset värinähaitan estämiseksi. Suomessa ei ole ohjearvoja värinän aiheuttamalle viihtyisyys-haitalle. VTT on esittänyt suosituksen rakennusten värähtelyluokituksesta, joka on tarpeen asumisviihtyvyyden toteutumiseksi. Värinän suositustaso on esitetty oheisen linkin mukaisen julkaisun taulukossa 2.

<https://www.vttresearch.com/sites/default/files/pdf/tiedotteet/2008/T2425.pdf>

Liikenne

Liikenteen vastuualueen luonnosvaiheessa antamat huomautukset on huomioitu riittävästi eikä kaavasta ole muuta muistutettavaa.

Asemakaavan yleismääräyksiin lisätään maininta happamien sulfaattimaiden käsittelystä: ”Suunnittelualueella mahdollisesti esiintyvät happamat sulfaattimaat tulee ottaa huomioon radan rakentamisessa siten, että ne eivät aiheuta merkittävää maaperän tai vesistöjen happamoitumista tai happaman ja metallipitoisen valunnan muodostumista. Happamien sulfaattimassojen hyötykäyttöä tulee selvittää.”

Meluntorjuntaan liittyviä määräyksiä muutetaan. Ks. tarkemmin yhteisvastine raportin lopussa.

Melu- ja värinäselvityksestä vastanneen WSP:n mukaan runkomelu on huomioitu laskelmissa ja lunastettavissa kiinteistöissä. Perustelluista syistä kaikkia kiinteistöjä ei ole kuitenkaan esitetty lunastettavaksi; asiaa on käsitelty toisaalla tässä vastineraportissa. Muilta osin lunastettavat ja ratahankkeen vuoksi purettavat rakennukset on huomioitu asemakaavassa. **Ei toimenpiteitä.**

Ks. edellinen kohta. Koska värinän ohjearvojen toteutumisesta kaikilla radan varren kiinteistöillä ei voida taata, ei kaavamääräyksiin sisällytetä ohjearvovaatimusta (vrt. melun ohjearvojen pois jättäminen; yhteisvastine raportin lopussa). **Ei toimenpiteitä.**

Merkitään tiedoksi.

Väylävirasto

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>[...]</p> <p>Raideliikenteen melu</p> <p>Asemakaavaehdotuksessa on osoitettu rautatie-alueelle meluestemerkintää, joka ulottuu Salon asemalta Lukkarinmäelle. Merkinnän määräyksenä on: ”Alueelle on rakennettava melueste. Merkintä osoittaa esteen likimääräisen sijainnin. Meluesteen</p>	<p>Meluntorjuntaan liittyviä määräyksiä muutetaan. Ks. tarkemmin yhteisvastine raportin lopussa.</p>

korkeus mitoitetaan siten, että Valtioneuvon päätöksen (Vnp 993/1992) mukaiset ohjearvot eivät ylitä piha-alueilla ja että asuinrakennusten julkisivuilla melun hetkelliset maksimitasot alittavat 75 dB (LAFmax). Melusuojausta täydennetään tarvittaessa kiinteistökohtaisilla toimenpiteillä”. Väylävirasto huomauttaa, että meluestemerkinnän määräyksen osalta on syytä vielä varmistaa Länsirata Oy:ltä, että se on yhtenevä laadittavassa ratasuunnitelmassa osoitettavien meluntorjuntaratkaisujen kanssa. Eli että ratasuunnitelmassa osoitetun meluntorjunnan toteuttamisen jälkeen radan viereisillä alueilla todella saavutetaan Valtioneuvoston päätöksen mukaiset melutasojen ohjearvot sekä määräyksen mukaiset hetkelliset maksimimelutasot. Mikäli näin ei ole, voi asemakaavaan sisällytetyt melumääräykset johtaa tilanteeseen, jossa ratasuunnitelman ei katsota olevan asemakaavan mukainen eikä ratasuunnitelmaa voida täten ratalain mukaan hyväksyä (ratalaki 10 §).

Lähtökohtaisesti asemakaavoissa on hyvä osoittaa rautatiemelun osalta tunnistetut meluntorjuntatarpeet, mutta ei edellyttää kategorisesti määrätyn melutason alittamista rautatien viereisillä alueilla. Ratalain mukaisessa ratasuunnitelmassa arvioidaan rautatien vaikutuksia sekä esitetään ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen radan rakentamisen tai rautatieliikenteen haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi. Rautatieliikenteestä aiheutuvat meluvaikutukset kuuluvat ratasuunnitelmassa arvioitavien vaikutusten joukkoon. Ratasuunnitelman yhteydessä laaditaan selvitykset rautatieliikenteestä aiheutuvan melun leviämisestä ja osoitetaan tarvittavat ratkaisut meluhaittojen torjumiseksi. Ratasuunnitelmassa osoitettavien meluntorjuntaratkaisujen osalta on hyvä tiedostaa, että niiden tulee olla teknisesti toteuttamiskelpoisia sekä taloudellisesti kohtuullisia meluntorjunnalla saavutettavaan hyötyyn nähden. Täten esimerkiksi kaikilla olemassa olevilla alueilla ei uudesta meluntorjunnasta huolimatta välttämättä saavuteta Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaisia melutasojen ohjearvoja, mutta melutasoja saadaan kuitenkin alennettua merkittävästi nykytilanteeseen nähden.

Ympäristöterveydenhuolto

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>[...]</p> <p>Terveysuojeluviranomaisen lausunto:</p> <p>Asemakaavaluonnoksen 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. Toiminta ei saa aiheuttaa terveydensuojelulain 27 §:ssä mainittua tärinää lähimmissä häiriintyvissä asunnoissa.</p> <p>Sovelletut oikeusohjeet: Terveysuojelulaki 763/1994 1 §, 2 §, 26 §, 27 § STM asetus 545/2015, 12 §</p>	<p>Meluntorjuntaan liittyviä määräyksiä muutetaan. Ks. tarkemmin yhteisvastine raportin lopussa.</p> <p>Koska tärinän ohjearvojen toteutumisesta kaikilla radan varren kiinteistöillä ei voida taata, ei kaavamääräyksiin sisällytetä ohjearvovaatimusta (vrt. melun ohjearvojen pois jättäminen; yhteisvastine raportin lopussa). Ei toimenpiteitä.</p>

Muistutukset

Muistutus 1

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<ol style="list-style-type: none"> 1. Historia: Noin 20 vuotta on yritetty käynnistää kaavamuutos jolla VR:n tarpeettomana myymät tontit palautetaan alkuperäiseen käyttöön (vrt. kaupunginhallitus 29.3. 2005/249 ja Turun Hallinto-oikeus 10/0511/1). Aina on vedottu siihen että LÄNSIRATA-TUNNINJUNA- ELSA on kesken. 2. Radan idea: Kun päätettiin nopeuttaa Hki-Tku junayhteyttä päädyttiin rantarataan ja Lohja jäi nuolemaan näppejään. Lohjalta Turkuun suuntautuva liikenne on vähäistä mutta Helsinkiin suuntautuva liikenne on runsasta ja se kärsii ruuhka-aikoina puuroutumisesta moottoriteiden päihin. Junayhteys Lohjalta ja Espoosta Helsinkiin helpottaisi katuverkon kuormitusta. Tunnin junaan on perusteltu Pietari-Tukholma yhteyden parantamisella sekä Eurooppaan suuntautuvan liikenteen kulkemisella Suomen kautta. Ei enää tätä päivää vaikka Suomen rata on osa Venäjän verkkoa ja mitoitusta. 3. Vaihtoehto: Suunniteltu rata koostuu selkeästi kolmesta osasta, 1. Espoo-Lohja 2. Lohja-Salo 3. Salo-Turku. Esitän että Espoo-Lohja väli rakennetaan. Sillat, alikulut ja tunnelit tehdään kaksoisraidetta varten, toteutus 1-raiteisena ja 	<p>Kohdat 1–6: tässä asemakaavassa ei oteta kantaa tai ratkaista esitettyjä asioita. Ei toimenpiteitä.</p>

liikenne paikallisjunana tai metrona maan pinnalla. Lohja-Salo väliä ei rakenneta vaan Lohjan asemalta paikallisjunaliikenne Karjaalle olemassa olevaa Hanko-Hyvinkää rataa pitkin. Karjaa-Salo nykyisellään ongelmapaikat korjaten. Salo-Turku väli toteutetaan 2-raiteisena siten että siihen mahtuu paikallis- ja kaukojunat. Vanhat asemat käyttöön ja Varissuotta raitiovaunuyhteys jos sellaista halutaan.

4. Junamatkailun edut: Hyvässä junassa on mukava matkustaa. Junassa voi syödä ja juoda. Täytyy muistaa että lyhyellä matkalla junamatkan osuus koko matkaan käytetystä ajasta on vain osa, usein alle puolet. Monet opiskelevat tai tekevät työtä junassa ja se on usein palkallista työaikaa. Katkeamattomat nettiyhteydet ovat nykyisin hyvin tärkeitä. Tulevaisuudessa etätö todennäköisesti lisääntyy niin että liikkumisen tarve vähenee huomattavasti. Lyhyillä väleillä tai päivittäisessä liikenteessä tärkeämpää kuin nopeus on vuorovälin pituus.
5. Rahoitus: Junaliikenne on aina ollut pääosin valtion yhden toimijan hallussa. Yksityiset rautatiet eivät ole menestyneet kilpailussa. Helsingin ja Turun välille suunniteltu kolmas ratayhteys ei enää ole valtakunnan kannalta välttämätön joten valtion ei kannata sitä kokonaan rahoittaa. Rahoitusosuuksista on niin kova kädenvääntö että EU:lta piti huijata 40M euroa ylimääräistä suunnittelurahaa. On selvä että tämä raha on palautettava eikä siihen pidä käyttää verovaroja. Palautuksen suorittavat virheellisen Kannattavuuslaskelman esittäjät sekä varoja käyttäneet.
6. Kaavamuutos: Oikoradan suunnittelijat lähtevät tietysti siitä että he tekevät tarpeellista työtä koska heille maksetaan turhasta työstä hyvää palkkiota eikä loppua ole näkyvissä. Uuden rautatieväylän tekeminen Lohjan ja Salon välille hävittää luontoarvoja/ vaikeuttaa maanomistajien toimintaa pysyvästi ja jo tämä 20 vuoden epätietoisuus on aiheuttanut suurta vahinkoa. Kun hylätään em. yhteys säästyy oleellinen osa Salosta viihtyisämpänä.
7. Luonnos: Ratapolku 1 pitää poistaa koko kaavaluonnoksesta. Aiemmin oli suojeltu ratavartijan torppa ja se esti remontin. Samanlaisia torppia on koko matkalla Karjaalta Turkuun alle 4 km:n välein. Kaavoittaja voisi selvittää kaikkien torppien nykytilan. Luonnos esittää lisäksi säilytettäväksi yhdenlehmän navetan, romahtaneen saunan sekä ulkokäymälän. Haluan selvitetyksen kaikista Suomen valtakunnallisesti merkittävistä käymälöistä. Lepakoita ei ole näkynyt eikä sukeltajat ole löytäneet vuollejokisimpukoita. Aina on mahdollisuus että joku

Jos Ratapolku 1 poistettaisiin tästä asemakaavasta, sille jäisi voimaan nykyisen asemakaavan mukainen LR eli rautatiealue. Voimassa olevassa asemakaavassa Ratapolku 1:n rakennuksia ei ole huomioitu millään tavalla; ei rakennuslupa eikä rakennusoikeudella. ESA-hankkeen yhteydessä on todettu, että kyseistä tonttia ei tarvita rautatiealueeksi, joten se on osoitettu asuinkäyttöön (A). Suojelumerkintöjä on osoitettu Salon Lukkarinmäen ja rautatieasemanseudun rakennushistoriallisen täydennysinventoinnin sekä Turun museokeskuksen informaatioportaalin tietojen perusteella.

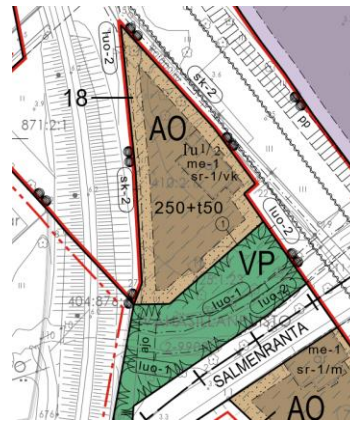
uhanalainen tai harvinainen kasvi tai eläin ilmestyisi kun tietoja ei ole kuin vähän yli sadalta vuodelta.

Ratapolku 2 osoitteessa on kaksi tonttia; 410:2:1 ja 425:1:23 jotka ovat eri omistuksessa. Jälkimäinen tontti on hankittu rakennustontiksi ja se on osaksi rakennettu. Kaavaluonnos esittää lähes koko tontin puistoksi ilman mitään järkevää syytä. Lisäksi luontoarvot ovat kyseenalaisia. Tontti on nyt puutarha jossa on jäljellä 3 alkuperäistä lehmusta. Muut alun perin n. 100 v sitten istutetut puut on poistettu n. 80 vuoden ikäisinä arboristin ohjeiden mukaisesti. Uusi puusto on sekalaista ilman mitään erityistä arvoa. Vaadimme että tontille merkitään rakennusoikeutta ja ainoastaan osa Vähäjoen rannasta esim. polkuun asti merkitään istutettavaksi tontin osaksi. Puistona tila ei voi koskaan toimia kun ei ole yhteyttä muille kuin omenavarkaille. Olemme odottaneet n. 20 vuotta että Salon asemaseutu kaavoitetaan kuten Turku, Kupittaa, Pasila ja Helsinki, joissa asemaseutu on muutakin kuin vanhoja paskahuuseja. Vaadin koko luonnosta hylättäväksi. Jos kaupunki tarvitsee suunnitteluapua, olen käytettävissä.

Muistutuksen mukana toimitettiin kolme liitettä koskien kiinteistöä 410–2–1: alustava ilmakeku, asemapiirustus ja 3D-näkymäkuva. Asemapiirustus ja 3D-näkymäkuva esittävät tontille luonnosteltua uudisrakentamista.

Myös luontoarvoja on huomioitu saatavilla olevan tiedon perusteella. **Ei toimenpiteitä.**

Ratapolku 2:n osalta todetaan yhä, että Vähäjoen varresta on tehty v. 2017 diplomityönä kehittämissuunnitelma "Salon Vähäjoen puistot" (Susanna Mikkola) ja että kaupungin tahtotila on säilyttää joen varressa puistoaluetta, jotta diplomityössä esitettyjä kehittämissuunnitelmia voidaan huomioida. **Ei toimenpiteitä.**



Muistutus 2

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Kaupunkikehityslautakunta hyväksyi kokouksessaan 31.1.2023 (§ 10) kaavaluonnoksen asemakaavan muutoksesta Salon kaupunkialueella. Päätöksen valmistelutekstissä ja pöytäkirjassa todetaan, että "kaavamuutosalueen pinta-ala on noin 17,5 ha." Kun kaavaluonnos asetettiin nähtäville, pinta-ala olikin huomattavasti enemmän: "Kaavamuutosalueen pinta-ala on noin 22,5 ha."</p> <p>Nyt nähtäville asetetussa kaavaselostuksessa pinta-ala on edelleen kasvanut: "Kaavamuutosalueen pinta-ala on noin 23,0 ha."</p> <p>Kaupunkikehityslautakunta on siis tehnyt päätöksensä virheellisen tiedon varassa. Asiasta on huomautettu kaavaluonnoksesta annetuissa lausunnoissa ja mielipiteissä. Vastineessaan kaupunki väittää, että "virhe on verrattavissa kirjoitusvirheeseen". Näin ei todellakaan ole yli viiden hehtaarin virheen ollessa kyseessä.</p> <p>Kaupunkikehityslautakunnan pitää käsitellä asia uudestaan oikean tiedon pohjalta.</p>	<p>On verrattain tavallista, että suunnittelualueen rajaus muuttuu kaavaprosessin aikana. Alkuvaiheessa oli tosiaan kirjattu väärä pinta-ala. Päätökset perustuvat kuitenkin varsinaiseen asiaan, kuten siihen, mitä kaavaratkaisu sisältää, eikä pinta-ala-tietoon. Lisäksi kaupunkikehityslautakunta on käsitellyt kaavamuutosta myös mainitun 31.1.2023 jälkeen. Ei toimenpiteitä.</p>

Lukkarinmäen kohdalla asemakaavaehdotuksen ratalinjaus poikkeaa koko matkallaan maakunta-kaavan mukaisessa yleiskaavassa esitetystä ratalinjauksesta. Linjauksen muutos vaikuttaa oleellisesti joidenkin kiinteistöjen kohtaloon.

Asia on nostettu esille jo kaavaluonnoksesta aneetuissa lausunnoissa ja mielipiteissä.

Asemakaavaehdotus on siis hylättävä yleiskaavan vastaisena.

Suomessa tällä hetkellä käytetyt kaavatasot yleispiirteisemmästä tarkempaan ovat: maakuntakaava → yleiskaava → asemakaava.

Asemakaava tarkentaa yleiskaavaa. Tämä tarkoittaa myös sitä, että asemakaavan ei tarvitse täysin noudattaa voimassa olevaa yleiskaavaa. Yleiskaavan laadinnan aikana ei ole ollut olemassa esim. radasta niin tarkkoja suunnitelmia, että radan linjaus olisi voitu esittää lopullisessa sijainnissaan. Nyt, ratasuunnitelmien tarkennuttua, radan linjaus voidaan huomioida asemakaavassa tarkemmin. Tällöin voi tulla myös tilanteita, että rata sijoittuu hieman eri kohtaan kuin yleiskaavan laatimisen aikana on oletettu. Tässä tapauksessa muutos on kuitenkin niin vähäinen, että ei voida puhua yleiskaavan vastaisuudesta.

Maakuntakaava ei ole voimassa oikeusvaikutteisen yleiskaavan eikä asemakaavan alueella. Maakuntakaava kuitenkin ohjaa yleis- ja asemakaavoja laadittaessa tai muutettaessa (MRL 32 §).

Tämän asemakaavamuutoksen osalta voidaan todeta sama kuin edellä yleiskaavan kohdalla: asemakaava tarkentaa ylemmän tason kaavoja, eikä sen tarvitse täysin noudattaa niitä.

Ei toimenpiteitä.

Muistutus 3

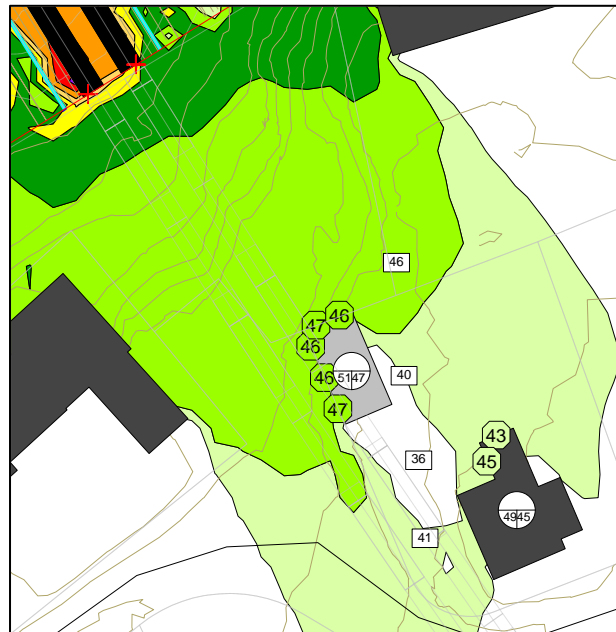
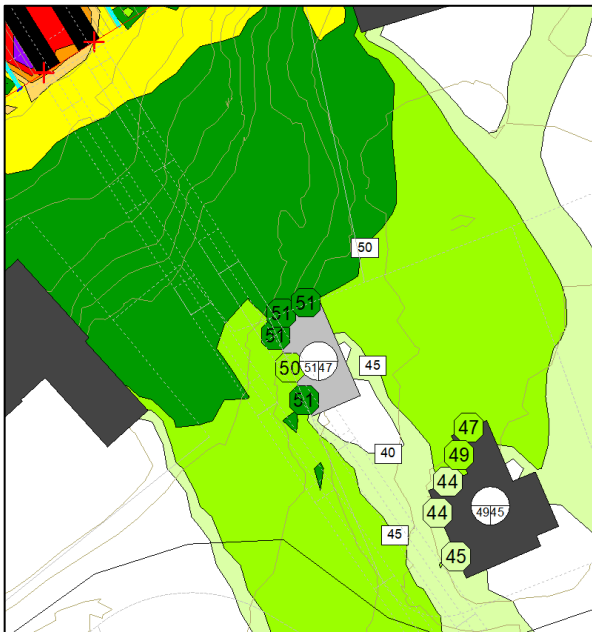
Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Kaupunkikehityslautakunta on hyväksynyt 31.1.2023 (§ 10) kaavaluonnoksen asemakaavan muutoksesta Salon kaupunkialueella.</p> <p>Kaavaehdotuksen liitteiden tiedot ovat edelleen virheelliset ainakin omistamamme kiinteistön osalta, ja näin ollen ehdotettu asemakaava kiinteistömme (osoite Lukkarinkuja 5, sr-1) osalta on laadittu väärin. Kaavaehdotus on myös virheellinen ko kiinteistön asuinrakennuksen muodon osalta.</p> <p>1) Toteutetussa kiinteistökatselmuksessa 1.6.2023 selvisi, että pintamelun osalta laskennat oli tehty virheellisin perustein, ja oli ilmeisestä, että pintamelu olisi kiinteistön sisällä arvioitua korkeampi. Laskelmat oli tarkoitus korjata palveluntuottajan toimesta. Näin ei ole tapahtunut, tai ainakaan korjattuja laskelmia ei ole huomioitu kaavaa laadittaessa. On mahdollista, että kyseinen kiinteistö olisi jouduttu lunastamaan oikein laaditun pintamelulaskennan perusteella.</p>	<p>Muistutuksesta ei käy ilmi, mitä liitteiden virheellisillä tiedoilla tarkoitetaan. Salon kaupungilta saadun tiedon mukaan ja uuden ilmakuvan perusteella rakennuksen muoto on oikein. Asuinrakennukselle osoitettu suojellun rakennuksen reunaviiva (musta pistekatkoviiva) ei kuitenkaan huomioi ulkoporrasta, joten sen muoto huomioidaan tarkemmin kaavakartalla.</p> <p>Katselmuksen suorittaneelta WSP:ltä saadun tiedon mukaan vasta katselmuksessa oli tullut ilmi, että myös toinen kiinteistöllä sijaitseva rakennus olisi asuinrakennus, kun se ratasuunnittelussa käytettävissä olleessa lähtöaineistossa oli ollut Maanmittauslaitoksen luokituksen mukaan ”muu rakennus”. Myös Salon kaupungin rakennusvalvonnan mukaan rakennus on vuoden 2022 muutossuunnitelmissa yhä talousrakennus. On mahdollista, että tämän vuoksi melun huomioiminen kaavassa on tulkittu virheelliseksi. Meluselvitys on kuitenkin tältä osin laadittu oikein, koska siinä on huomioitu saatavilla ollut virallinen tieto.</p>

WSP:n mukaan kyseisen rakennuksen pohjoispuolen julkisivu sijaitsee noin 34 metrin etäisyydellä tunnelin suuaukosta ja kauempana sijaitseva asuinrakennus noin 55 metrin etäisyydellä.

Kaavan laadinnassa käytetyt aineistot ovat olleet ajantasaiset lukuun ottamatta kiinteistön alueella sijaitsevan toisen rakennuksen käyttötarkoitusta. Kyseinen rakennus on ollut mukana melulaskennoissa piharakennuksena, minkä vuoksi sille ei ole laskettu julkisivulle kohdistuvia melutasoja. Kohteeseen laadittujen tarkennettujen laskentojen perusteella laskennallisesti arvioidut melutasot eivät ylitä melutasoja, jotka edellyttäisivät meluntorjuntatoimia.

Alla on otteet tarkennetusta melulaskennasta (Lähde: Länsirata Oy / WSP). Pienemmän rakennuksen julkisivuun kohdistuva junaliikenteen aiheuttama keskiäänitaso on enintään 50...51 dB (ennustetilanne päiväaika, vasemmalla) ja 47 dB (ennustetilanne yöaika, oikealla).

Ei toimenpiteitä asemakaavassa.



- 2) Kaavan valmisteluaineistossa todetaan runkomelun osalta:
 ”Runkomelu: Ratahankkeessa on arvioitu junaliikenteen aiheuttaman runkomelun vaikutusta kiinteistöille. WSP Finland Oy:n mukaan Lukkarinmäen rakennuksia ei esitetä lunastettavaksi runkomeluhaittojen vuoksi. Runkomelukartalla kohteet sijoittuvat runkomelun 45 dB vyöhykkeen rajalle ja osittain sisäpuolelle. Maastokatselmuksen ja tarkennetun arvioinnin perusteella on päädytty siihen, että lunastuksia ei esitetä. Ratarakenteeseen esitetään runkomelua aiheuttavan värähtelyn vaimennusmateriaalia kauttaaltaan keskustan alueelle.

WSP:n mukaan kiinteistön asuinrakennukseen arvioitu runkomelutaso on noin 48 dB tilanteessa, jossa ratarakenteeseen on toteutettu runkomeluvaimennus. Runkomelulaskennan tuloksia arvioitaessa on syytä huomioida, että laskenta sisältää +6 dB varmuusmarginaalin. Myös rakenneosien resonanssin vaikutuksen korjaustekijän voidaan katsoa sisältävän varmuusmarginaalia, kun otetaan huomioon, että arvioinnin kohteena on pääasiassa pientaloja. Edellä mainittu varmuusmarginaali ja resonanssin korjaustekijä muodostavat runkomelulaskennassa yhteensä noin 6–12 dB vaikutuksen laskennan lopputulokseen.

WSP:n mukaan runkomeluarviointi sisältää varmuusmarginaaleja ja laskentaoletuksia, jotka todennäköisesti yliarvioivat runkomelun tasoja ja siitä aiheutuvaa haittaa. Runkomelun >35 dB vyöhykkeen sisäpuolelle ei tulisi osoittaa uutta rakentamista. Ote runkomelukartasta on oheisessa kuvassa. Tarkempi kartta on selostuksen liitteenä.”

Kiinteistömme sijaitsee selkeästi 45 db alueella mukaanlukien asuinrakennuksen pääosa. On huomioitava, että mallinnuksessa on jo huomioitu vaimennusmateriaalien vaikutus. Näinollen on erittäin epätodennäköistä, että kiinteistön osalta saavutetteisiin runkomelun tavoitearvot vaikka laskelmissa olisikin ”varmuusvaraa”. Ylitys arvioidun melun osalta on merkittävä. Yllä mainitussa katselmuksessa 1.6. todettiin myös, että runkomelu tulee olemaan Lukkarinkujan suojeltujen rakennusten osalta erittäin todennäköisesti merkittävä ongelma. Tämän katsottiin johtuvan rakennustavasta (luonnonkiviperusteet suoraan kallion päällä).

Kaavan valmisteluaineistosta ei ole kuitenkaan tunnistettavissa mitään katselmuksessa käsiteltyjä aiheita tai riskejä. Kaavan valmisteluaineistossa mainitaan myös, että kiinteistön omistajaa on kuultu lunastuksen osalta. Aina-kaan Lukkarinkuja 5 kiinteistön omistajaa ei ole kuultu asiassa. Näkemykseni mukaan runkomeluarvio kokonaisuudessaan on käsiteltävä uudelleen, jonka jälkeen on tehtävä asianmukainen harkinta lunastustarpeista joka kohtelee kiinteistönomistajia oikeudenmukaisesti.

- 3) Samaisessa katselmuksessa pidettiin myös ilmeisenä, että Lukkarinkujan 1800- luvun loppulla rakennetut suojellut rakennukset eivät tule kestäämään rakennusvaiheen aiheuttamaa tärinää.

On ilmeistä, että kaavaluonnoksessa ei ole otettu oikein huomioon kaikkia lunastustarpeita, eikä suojelluille rakennuksille aiheutuvia vaurioita. Tehdyissä katselmuksissa saatuja tietoja ei ole jostain syystä huomioitu kaavaluonnosta laadittaessa.

Lisäksi aikaisemman 20.3.2023 annetun huomautuksemme mukaisesti toteamme uudelleen, että Museoviraston lausunto kaavaluonnoksesta on annettu väärin perustein, eikä Museoviraston lausuntoa voi näin ollen pitää riittävänä. Lausunto on perustunut muun muassa virheelliseen oletukseen, että Lukkarinmäen suojellut rakennukset pystytään säilyttämään. Vaikutus Lukkarinmäen ympäristöön ja suojeltuihin rakennuksiin tulee olemaan olennaisesti suurempi kuin mitä Museoviraston tietoon on saatettu. Mikäli kaavan

Runkomelulaskennan tulokset edustavat veturivetoisella junakalustolla arvioitua runkomelutasoa. Veturivetoisen junakaluston runkomelutaso on lähtötasoltaan 11 dB suurempi kuin sähkömoottorijunan melupäästö.

Suomen nykyisessä junakalustossa veturivetoista kalustoa edustaa IC-juna ja sähkömoottorijunaa Pendolino-tyyppinen juna.

Laskennallisesti arvioidut runkomelutasot edustavat siten yhtä junatyyppiä, jonka osuus tulevaisuudessa tulee todennäköisesti vähenemään henkilöliikenteessä. Jos veturivetoisten IC-junien aiheuttamaksi runkomelutasoksi on arvioitu 48 dB, on Pendolino-tyyppisten sähkömoottorijunien aiheuttama runkomelutaso samassa kohteessa 37 dB.

Runkomelusta mahdollisesti aiheutuva haitta syntyy erityisesti junien yöaikaisista ohituksista. Yöaikaisia (klo 22–7) junien ohituksia arvioidaan tapahtuvan yhteensä 10 kpl ja nämä tulevat ajoittumaan todennäköisesti aikaisen aamun (klo 5–7) ja myöhäisen illan (klo 22–24) tunneille. Yöaikaisista ohituksista 4 kpl on Pendolino-tyyppisten sähkömoottorijunien aiheuttamia, joiden runkomelutasot ovat arviointimenetelmän mukaan 11 dB pienempiä kuin veturivetoisten junien. Veturivetoisten junien ohitusten yöaikaiseksi määräksi on arvioitu 6 kpl / yö.

Kyseistä kohdetta ei ole esitetty lunastettavaksi edellä esitetyillä perusteilla, vaikka kohde on laskennallisessa tarkastelussa sijoittunut alueelle, jossa laskennallisesti määritetty runkomelutaso on ylittänyt 45 dB.

Ei toimenpiteitä asemakaavassa.

WSP:n mukaan tällaista lausuntoa ei ole annettu. On voitu mainita, että rakennusvaiheessa kyseisiin rakennuksiin tulee kohdistumaan tärinävaikutuksia.

Ei toimenpiteitä asemakaavassa.

Museoviranomainen, tässä tapauksessa Turun museokeskus, on antanut lausunnon nykyisen, saatavilla olevan tiedon ja nykytilanteen perusteella siitä näkökulmasta, mikä on rakennusten tai ympäristön suojelutilanne tai mitkä ovat suojeltavat arvot.

Yleisellä tasolla viranomaisten lausunnoissa tuodaan usein esiin kaavan vaikutukset, eli he arvioivat oman toimialansa näkökulmasta sitä, miten kaava toteutuessaan muuttaa ympäristöä.

Ei toimenpiteitä.

valmistelua jatketaan, on Museovirastoa kuultava uudelleen.

Lisäksi todettakoon, että ratalinjaus poikkeaa koko matkallaan maakuntakaavan mukaisessa yleiskaavassa esitetystä ratalinjauksesta mikä vaikuttaa kiinteistön arvoon merkittävästi tietyissä tapauksissa. Asiat on myös tuotu esille lausunnossamme 20.3.2023.

Yllä mainituin perustein asemakaavaehdotusta ei tule nykymuotoisena hyväksyä.

Suomessa tällä hetkellä käytetyt kaavatasot yleispiirteisemmästä tarkempaan ovat: maakuntakaava → yleiskaava → asemakaava.

Asemakaava tarkoittaa yleiskaavaa. Tämä tarkoittaa myös sitä, että asemakaavan ei tarvitse täysin noudattaa voimassa olevaa yleiskaavaa. Yleiskaavan laadinnan aikana ei ole ollut olemassa esim. radasta niin tarkkoja suunnitelmia, että radan linjaus olisi voitu esittää lopullisessa sijainnissaan. Nyt, ratasuunnitelmien tarkennuttua, radan linjaus voidaan huomioida asemakaavassa tarkemmin. Tällöin voitulla myös tilanteita, että rata sijoittuu hieman eri kohtaan kuin yleiskaavan laatimisen aikana on oletettu. Tässä tapauksessa muutos on kuitenkin niin vähäinen, että ei voida puhua yleiskaavan vastaisuudesta.

Maakuntakaava ei ole voimassa oikeusvaikutteisen yleiskaavan eikä asemakaavan alueella. Maakuntakaava kuitenkin ohjaa yleis- ja asemakaavoja laadittaessa tai muutettaessa (MRL 32 §).

Tämän asemakaavamuutoksen osalta voidaan todeta sama kuin edellä yleiskaavan kohdalla: asemakaava tarkoittaa ylemmän tason kaavoja, eikä sen tarvitse täysin noudattaa niitä.

Ei toimenpiteitä.

Yhteisvastine – meluntorjunta

Väylävirasto kiinnitti antamassaan lausunnossa huomiota siihen, että asemakaavassa määrättyjen meluntorjuntatoimien, kuten Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaisiin melun ohjearvoihin pääseminen sekä hetkellisten maksimimelutasojen alittuminen, tulisi todella toteutua myös ratasuunnitelmissa. Jos näin ei ole, voidaan päätyä tilanteeseen, että ratasuunnitelman ei voida katsoa olevan asemakaavan mukainen, eikä ratasuunnitelmaa voida hyväksyä (ratalaki 10 §). Lausunnon mukaan "...asemakaavoissa on hyvä osoittaa rautatiemelun osalta tunnistetut meluntorjuntatarpeet, mutta ei edellyttää kategorisesti määrätyn melutason alittamista rautatien viereisillä alueilla", ja: "Ratasuunnitelmassa osoitettavien meluntorjuntaratkaisujen osalta on hyvä tiedostaa, että niiden tulee olla teknisesti toteuttamiskelpoisia sekä taloudellisesti kohtuullisia meluntorjunnalla saavutettavaan hyötyyn nähden". Väyläviraston lausunto on sivulla 15.

Edellä kuvattuun viitaten todetaan, että Valtioneuvoston päätöksen mukaisten melun ohjearvojen ja hetkellisen maksimimelutasojen alittumisesta ei voida olla täysin varmoja; erityisesti tekninen toteutettavuus ja taloudelliset näkökulmat huomioiden. Tämän vuoksi asemakaavaan tehdään seuraavat muutokset.

Asemakaavasta poistetaan meluesteen aaltoviivamerkintä. Viivamerkintää oli osoitettu LR-1-alueelle kohtiin, joihin oli ratasuunnitelmassa esitetty meluestettä.

Määräys oli: "Alueelle on rakennettava melueste. Merkintä osoittaa esteen likimääräisen sijainnin. Meluesteen korkeus mitoitetaan siten, että Valtioneuvoston päätöksen (Vnp 993/1992) mukaiset ohjearvotasot eivät ylitä piha-alueilla ja että asuinrakennusten julkisivuilla melun hetkelliset maksimitasot alittavat 75 dB (LAF-max). Melusuojausta täydennetään tarvittaessa kiinteistökohtaisilla toimenpiteillä."

Asemakaavasta poistetaan merkintä 'me-1'. Merkintää oli osoitettu joillekin asuintonttien rakennusaloille. Määräys oli: "Olemassa oleva rakennus, jonka julkisivurakenteiden ääneneristävyyttä asuinhuoneiden kohdalta tulee parantaa siten, että melutaso asuinhuoneissa ei ylitä valtioneuvoston päätöksen (Vnp 993/1992) mukaisia ohjearvoja eikä asuinhuoneissa ylity melun hetkellinen maksimitaso 45 dB (LAFmax) junan ohituksen aikana."

Merkinnän poistamista puoltaa Väyläviraston lausunnon huomioimisen lisäksi se, että muutama sillä osoitetuista rakennuksista on asemakaavassa myös suojeltu, ja määräyksen vaatimat julkisivujen parantamistoimet voisivat ratkaisevasti heikentää rakennuksen arvoja.

LR-1 –aluevarausmerkintään lisätään meluntorjuntaa koskeva teksti, jolla viitataan ratasuunnitelmiin.

Uusi määräys kokonaisuudessaan: "Rautatiealue. Alueelle toteutettavan melusuojauksen tarkempi toteutustapa ja sijoittelu määritellään ratasuunnitelmassa. Alueelle sijoittuvat kiinteät rakenteet, kuten tunnelin suuaukot, meluntorjuntarakenteet, betonikaukalot, kaiteet yms. tulee suunnitella ja toteuttaa rakennetun kulttuuriympäristön arvot, kaupunkikuva ja lähiympäristön luonne huomioiden."

Lisäys korvaa osaltaan meluesteviivan poistamista.

Meluntorjuntaan liittyvän yleismääräys nro 3:n sisältöä tarkennetaan koskemaan lähinnä uudisrakentamista ja peruskorjausta. Määräyksessä säilytetään ulko-oleskelualueiden melunsuojaus rakennusten sijoittelulla.

Uusi määräys: "Peruskorjattaessa olemassa olevia tai rakennettaessa uusia asuinrakennuksia, tulee näiden julkisivurakenteissa ottaa huomioon junaradan aiheuttama liikennemelu, ja rakennusten sijoittelulla pyrittävä tarvittaessa lieventämään ulko-oleskelualueiden melutasoa."

SWECO

Kaavanlaatija
Kaavoitusarkkitehti
Pasi Vierimaa
Arkkitehti SAFA, YKS 492

Projektipäällikkö
Suunnittelupäällikkö
Juha Suominen
RI, YKS 451

Vastineraportti

Kaavaehdotus 2, 24.4.2024, nähtävillä 5.6. – 9.8.2024

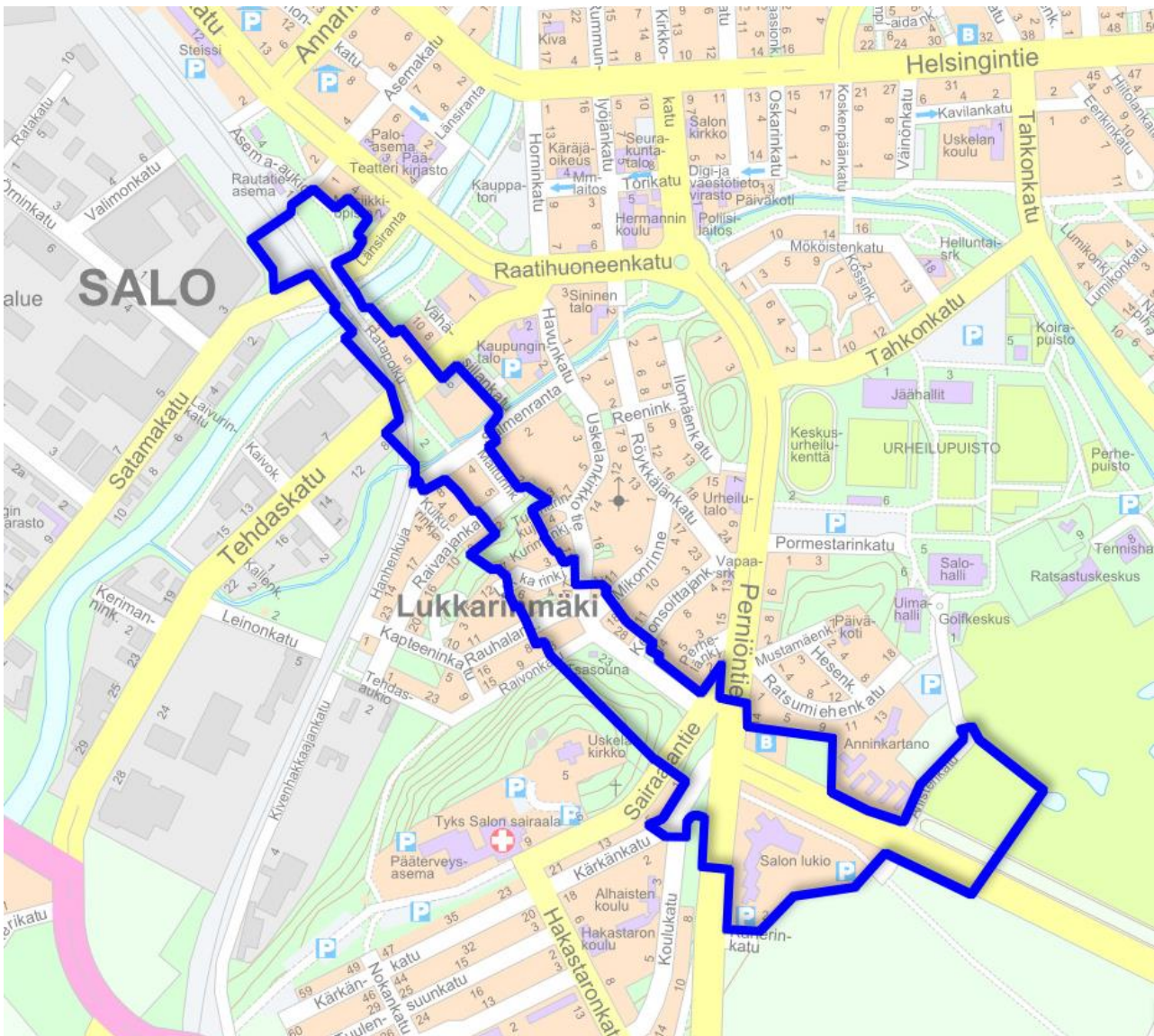
Lausuntoja annettiin 7 kappaletta.

Muistutuksia annettiin 36 kappaletta. Kaksi niistä oli muutamaa kohtaa lukuun ottamatta samansisältöisiä, joten ne on yhdistetty (muistutus 14).

Palautetekstejä on voitu lyhentää.

Maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) nimi on muuttunut vuoden 2025 alussa alueidenkäyttölaki (AKL). Lain pykälät ovat säilyneet pääasiassa ennallaan, mutta rakentamista koskevat pykälät on siirretty uuteen rakentamislakiin. Maankäyttö- ja rakennusasetus (MRA) on jäänyt voimaan sellaisenaan.

Vastineissa viitataan AKL:iin, vaikka palautteessa puhuttaisinkin MRL:sta, poikkeuksena kuitenkin kohdat, joissa viitataan vanhan lain aikaiseen tapahtumaan, esim. nähtävillä oloon.



Sisällysluettelo

Lausunnot	3
Caruna Oy	3
DNA Tower Finland Oy	3
Salon Lukkarinmäki-seura ry.....	4
Turun museokeskus	7
Varsinais-Suomen ELY-keskus.....	10
Ympäristöterveydenhuolto.....	14
Rakennus- ja ympäristölautakunta	15
Muistutukset.....	15
Muistutus 1	15
Muistutus 2	16
Muistutus 3	17
Muistutus 4	18
Muistutus 5	20
Muistutus 6	21
Muistutus 7	37
Muistutus 8	38
Muistutus 9	39
Muistutus 10	42
Muistutus 11	43
Muistutus 12	44
Muistutus 13	47
Muistutus 14	49
Muistutus 15	67
Muistutus 16	67
Muistutus 17	68
Muistutus 18	70
Muistutus 19	71
Muistutus 20	72
Muistutus 21	73
Muistutus 22	76
Muistutus 23	76
Muistutus 24	78
Muistutus 25	79
Muistutus 26	81
Muistutus 27	82
Muistutus 28	83
Muistutus 29	84
Muistutus 30	84
Muistutus 31	85
Muistutus 32	88
Muistutus 33	89
Muistutus 34	89
Muistutus 35	90
Hyöty-kustannussuhteen (H/K) arvioinnista	91
Kaavamuutoksen eteneminen	91

Lausunnot

Caruna Oy

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Caruna Oy:n nykyinen 20 kV:n ja 0,4 kV:n sähköverkko</p> <p>Kaavamuutosalueilla sijaitsee Caruna Oy:n nykyistä sähköverkkoa liitteen 1 mukaisesti. 20 kV johdot on esitetty sinisellä ja 0,4 kV johdot vihreällä värillä. Ilmajohdot on esitetty yhtenäisellä viivalla ja maakaapelit katkoviivalla. Puistomuuntamot on esitetty violeteilla neliöillä.</p> <p>Vaikutukset sähköjakeluun</p> <p>Kaavan toteutuminen tulee aiheuttamaan tarpeen siirtää rata-alueelle jäävää sähköverkkoa. Siirtotarpeiden toteuttamisesta sovitaan erikseen ratakannan rakennuttajan kanssa.</p> <p>Siirtokustannusten jako</p> <p>Mahdolliset tarvittavat muuntamo- ja johtosiirrot tehdään Carunan toimesta ja siirtokustannuksista vastaa siirron tilaaja. Johdosten siirto edellyttää, että niille järjestyy uusi pysyvä sijainti.</p> <p>Muuta huomautettavaa</p> <p>Caruna Oy:llä ei ole muuta huomautettavaa kaavaehdotuksesta. Toivomme saada tiedon, kun kaava on hyväksytty. Caruna Oy:llä ei ole muuta huomautettavaa kaavaehdotuksesta. Toivomme saada tiedon, kun kaava on hyväksytty.</p>	<p>-</p> <p>Kaikkia johtovarauksia ei ole esitetty kaavakartalla kartan selkeyden vuoksi, vaan asiasta on annettu yleismääräys 10: ”Kaavakartalla ei ole esitetty maanalaisia johtoja ja putkia. Rakennushankkeeseen ryhtyvän on selvittävä niiden sijainti rakennuslupa-vaiheessa tai muuhun rakentamiseen ryhtyessä.” Asiaan ei oteta muuten kantaa asemakaavassa. Ei toimenpiteitä.</p> <p>Merkitään muistiin. Asiaan ei oteta kantaa asemakaavassa. Ei toimenpiteitä.</p> <p>Tieto kaavan hyväksymisestä toimitaan.</p>

DNA Tower Finland Oy

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>[...]</p> <p>Hallitusohjelmaankin kirjattu junien tietoliikenneyhteyksien nopeuden ja toimintavarmuuden edistämiseen on kiinnitetty erityisempää huomiota ja erityisesti matkustajien junissa työskentelyn mahdollistamiseksi. VR uudistaakin jo parhaillaan juniensa sisäistä wlan-verkkoa. Junien Wlan-verkkojen uudet laitteet hyödyntävät kaikkien operaattoreiden 4G- ja 5G-verkkoja. Tämä vaatii myös koko rataverkon osalta entistä kattavampaa mobiiliverkkojen kuuluvuutta rataosuuksilla.</p> <p>Erityisesti kyseisen kaavan ja ratasuunnitelman tunneli osuudet ovat mobiiliverkkojen osalta erittäin haastavia ja vaativat omia erillisiä ”sisäpeitto” tukiasemiaan, jotta 4G- ja 5G-verkkojen mobiiliakuunavuuden osalta voidaan varmistaa riittävä laatu ja kuuluvuus. Näin jo kaavoitusvaiheessa ja erityisesti suunnittelussa sekä rakentamisessa tulisi huomioida riittävät tilavaraukset operaattoreiden tarvitsemille laitteille. Rakennuttajan tulee huomioida ja rakentaa operaattoreiden kanssa yhteen sovitettua valmiudet myös sisäverkkojen osalta toimivien yhteyksien varmistamiseksi.</p>	<p>-</p> <p>Mainitut seikat tulee huomioida radan ja tunnelin teknisessä suunnittelussa ja rakentamisessa, eikä niitä ratkaista tai huomioida asemakaavassa. Ei toimenpiteitä.</p>

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Pyydämme, että mielipiteemme otetaan huomioon kaavoituksessa ja toivomme myönteistä suhtautumista hankkeeseen.</p> <p>Toivomme mahdollisuutta antaa lausuntoa myös kaavoitushankkeen seuraavissa vaiheissa, etenkin jos asemakaavan käyttötarkoitus oleellisesti muuttuu.</p> <p>[...]</p>	<p>Asemakaavaa ei enää aseteta nähtäville eikä siitä pyydetä lausuntoja. Kaava etenee tämän jälkeen Salon kaupungin hyväksymiskäsittelyyn. Ei toimenpiteitä.</p>

Salon Lukkarinmäki-seura ry

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Lukkarinmäki-seura pitää kohtuuttomana kaikkia Lukkarinmäen asukkaita ja kiinteistöjen omistajia kohtaan, ja erityisesti heitä kohtaan kenen kiinteistö sijaitsee kaavamuutosalueella, että Salon kaupunki on tekemässä kaavamuutosta perustuen suunnitelmaan, jonka toteutumisesta ei ole vielä mitään taakeita. Kaava tulee kohtuuttomasti rasittamaan kiinteistönomistajia ja koko aluetta, vaikka oikorata ei toteutuisi. Kaava jäädyttää kiinteistökaupan alueella, ja vähentää merkittävästi omistajien mahdollisuuksia sekä kiinnostusta investoida kiinteistöjen kunnossapitoon.</p> <p>Asemakaavaehdotuksen muutoksista ei ole keskusteltu kiinteistöjen omistajien kanssa mitenkään (ei niiden keiden tonteista tulee puistoja eikä niiden keille tule suojelumerkintä). Salon kaupungin vastineraportissa todetaan, että tämä on Salon kaupungin tapa. Tapa on huono ja olettaa, että kiinteistöjen omistajat ovat kaavoituksen ammattilaisia.</p> <p>Suojelumerkintöjen lisäämisiä taloihin merkinnällä sr-1/m on absurdia, koska maisemallisia arvoja tällä kaavalla ja sen mahdollistamalla radalla tuhotaan paljon. Lukkarinmäen alue on kokonaisuudessaan maisemallisen suojelun arvoinen (yhtenäinen rakennettu kulttuuriperinne), mutta yksittäisten talojen suojelu runnellun kokonaisuuden vieressä ei ole tarpeellista.</p> <p>Hyvää hallintotapaa olisi, että Salon kaupungin pyytäisi lausunnot tonttien omistajilta, haltijoilta ja naapureilta ennen suojelumerkintöjen lisäämistä kiinteistöihin (näin toimii esimerkiksi ELY-keskus tehdessään suojeluprosessia), eikä vasta asemakaavavaiheen muistutuksien kautta.</p>	<p>Asemakaavalla on kieltämättä merkittäviä kielteisiä vaikutuksia alueen kiinteistöihin jo pelkästään asemakaavan hyväksymisen vuoksi. Asemakaavamuutos on kuitenkin edellytys ratasuunnitelmien hyväksymiselle. Radan rakentaminen vaatii oman päätöksensä. Ei toimenpiteitä.</p> <p>Todettakoon kuitenkin, että kaavaselostuksen kohdassa 6.2 Toteuttaminen ja ajoitus on mainittu mm. että "Rakennuksia ei kuitenkaan saa purkaa tämän asemakaavan nojalla ennen kuin oikoradan rakentaminen on varmistunut. Rakennusten purkaminen edellyttää purkulupaa.</p> <p>Ratasuunnitelmien hyväksyminen on mahdollista, kun asemakaava on hyväksytty. Radan rakentaminen voidaan aloittaa, kun asemakaava on lainvoimainen ja ratasuunnitelmat hyväksytyt".</p> <p>Asemakaavahankkeiden yleinen käytäntö on, että kaavan eri vaiheista tiedotetaan kunnan verkkosivuilla, paikallisessa sanomalehdessä sekä kaava-alueen maanomistajille kirjeitse. Lisäksi voidaan järjestää yleisötilaisuuksia. Tiedotteissa annetaan lisäksi ohjeet palautteen antamista varten. Kiinteistönomistajilta ei edellytetä kaavoituksen ammattimaista tietämystä; tarvittaessa he voivat ottaa yhteyttä esim. kaupungin kaavoittajaan lisätietojen saamiseksi. Ei toimenpiteitä.</p> <p>Suojelumerkinnän lopussa oleva "/m" tarkoittaa, että rakennuksen suojeluperuste (arvoluokka) on maisemallinen, ts. rakennus on osa maisemallista kokonaisuutta. Arvoluokat ovat Turun museokeskuksen tietokannan mukaiset, eikä niitä muuteta asemakaavassa. Lukkarinmäen arvot kokonaisuutena on huomioitu RKY-osa-aluevarauksella (violetti ruudutus). Ei toimenpiteitä.</p> <p>Kiinteistönomistajilla on ollut mahdollisuus lausua myös suojelumerkinnöistä asemakaavan nähtävillä oloaikoina. Tässä tapauksessa, kun suojelumerkintöjä lisätään asemakaavoituksen yhteydessä, tämä onkin normaali tapa. (Rakennuksen suojelu on mahdollista muutenkin, esim. rakennusperintölain nojalla.) Ei toimenpiteitä.</p>

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Asemakaavaehdotuksessa on osoitettu nykyisiä kiinteistöjä puistoalueeksi, mutta kaavaselosteessa ei ole kerrottu mitä se tarkoittaa nykyisille kiinteistöjen omistajille ennen mahdollista lunastamista, koska ”lunastaminen tulee ajankohtaiseksi vasta sitten kun ratasuunnitelmat ovat valmistuneet ja hyväksytyt, käyneet läpi todennäköisiä valitusprosesseja ja radan rakentamisesta on tehty investointipäätös” (kappale 5.4.3).</p> <p>Asemakaavan hyväksymisen jälkeen asemakaava pitäisi laittaa toteen, mutta edellä olevan lunastuslauseen mukaan näin ei kuitenkaan ole. Joten tämä asemakaavaehdotus on ennen aikainen ja se pitäisi jättää hyväksymättä siihen asti, että todellinen tarve on olemassa.</p>	<p>Asemakaavan saatua lainvoiman puistoksi osoitettu kiinteistö muuttuu puistoalueeksi. Tontin rakennuksia on vielä mahdollista korjata ja ylläpitää sekä jatkaa nykyisen kaltaista käyttöä. Kiinteistölle ei voi kuitenkaan hakea rakennus- tai toimenpidelupia (AKL 58 § 1. mom.: ”<i>Rakennuskohdetta ei saa rakentaa vastoin asemakaavaa (rakentamisrajoitus). Muiden ympäristön muutostoimenpiteiden kohdalla asemakaava on otettava huomioon siten kuin jäljempänä säädetään.</i>”).</p> <p>Kaavaselostuksen kohdassa 6.2 Toteuttaminen ja ajoitus on mainittu: ”... <i>Rakennuksia ei kuitenkaan saa purkaa tämän asemakaavan nojalla ennen kuin oikoradan rakentaminen on varmistunut. Rakennusten purkaminen edellyttää purkulupaa.</i>”</p> <p>Ratasuunnitelman hyväksyminen on mahdollista, kun asemakaava on hyväksytty (kaupunginvaltuusto). Radan rakentaminen voidaan aloittaa vasta kun asemakaava on saanut lainvoiman. Ks. tarkemmin kaavio raportin lopusta.</p> <p>Edellä kuvattu tontin käyttömahdollisuus lisätään kaavaselostuksen kohtaan 6.</p> <p>Joitakin nykyisiä rakennuksia on merkitty purettavaksi tai siirrettäväksi (musta pisteiviiva pohjakartan rakennuksen kohdalla). Merkinnän määräys kuuluu: ”<i>Purettava tai siirrettävä rakennus. Merkinnällä on osoitettu pohjakartan mukaiset sellaiset rakennukset, jotka puretaan tai siirretään Espoo-Salo-oikoradan ja tunnelin rakentamisen yhteydessä. Merkinnällä on osoitettu muille kuin pääosin LR-alueelle sijoittuvat rakennukset.</i>” Selvyyden vuoksi määräykseen lisätään, että rakennusta saa korjata ja ylläpitää.</p>
<p>Betonitunneli aiheuttaa suuren esteen ja muutoksen vesien kulkeutumiselle. Tämä voi aiheuttaa pohjavesitasen muuttumista ja saven kuivumista, joka on jätetty käsittelemättä kokonaisuudessaan kaavaselosteessa. Pohjavesitasen muuttuminen huonontaa lämpökaivojen toimintaa ja saven kuivuminen hajottaa talojen perustuksia, koska suurin osa Lukkarinmäen taloista on rakennettu suoraan saviin päälle ja kun savi alkaa kuivumaan, niin talojen perustukset alkavat liikkumaan ja aiheuttavat näin peruuttamatonta vahinkoa taloille.</p>	<p>Vaikutuksia pohjaveteen on arvioitu ratahankkeen yhteydessä, mutta vaikutusarviointi puuttuu kaavaselostuksesta. Arvio pohjaveteen kohdistuvista vaikutuksista lisätään kaavaselostukseen.</p>
<p>Lisäksi rakentamisvaiheen aiheuttamien vaurioiden arviointi kiinteistöille on kokonaan tekemättä.</p>	<p>Kaavaselostuksessa on arvioitu tärinän aiheuttamia vaikutuksia rakennuksille (kohta <i>Tärinä</i>, alkaen s. 40). Arvioinnin mukaan rakentamisen aika voi aiheuttaa rakennuksia vaurioittavaa tärinää. Suunnitteluvaiheessa jokaisen kiinteistön kohdalla tällaisesta ei voi olla varmoja, mutta radan rakentamisen aikana riskikartoituksen kohteiden tärinätasoja seurataan. Mahdollisten vaurioiden korjaamisesta vastaa ratahankkeesta vastaava taho. Ei toimenpiteitä.</p>
<p>Kappaleen 4.4.1 kohdassa Melu todetaan, että melun ohjearvot ylittyvät niin päivisin kuin öisin meluaidasta huolimatta. Ohjearvojen ylittyminen ei ole hyväksyttävää.</p>	<p>Päivällä melutaso ylittää ohjearvon vain pienellä alueella Lukkarinmäen luoteispuoleisella suuaukolla; vaikutukset kohdistuvat oikeastaan yhdelle oleskelupihalle, tätä vähemmän 2-3 asuinkiinteistölle. Yöaikaan melutaso ylittää ohjearvon hieman laajemmalla alueella, mutta käytännössä ei useammalla kiinteistöllä. (Kaavaehdotus 2, selostuksen kuvat 6 ja 7.)</p>

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Kappaleen 4.4.1 kohdassa Runkomelu todetaan, että useita kiinteistöjä on 45 dB vyöhykkeen sisällä ja rajalla, mutta mallinnukset kumotaan sillä, että ne olisi yliarvioitu. Kaavoituksen eri vaiheiden muistutuksissa on oltu monesti sitä mieltä, että erilaisissa mallinuksissa on asioita aliarvioitu, mutta vastineissa on todettu, että asiat on mallinnettu ja niiden mukaan mennään. Mutta nyt sitten kumotaankin yksi mallinnus mikä ei ole halutunlainen. Kaavaselosteessa myös tämä mallinnus pitää ottaa sellaisenaan huomioon esimerkiksi lunastettavia kiinteistöjä määrittäessä. Tämä aiheuttaa myös sr-1 merkittyjen kiinteistöjen lunastustarpeita.</p>	<p>Meluarvot, joihin usein viitataan, ovat ohjearvoja, eikä niihin pääsemistä ole varsinaisesti määrätty. Kuten ensimmäisen kaavaehdotuksen vastineraportin yhteisvastineessa todettiin, asemakaavaan ei sisällytetä vaatimusta, että ohjearvoihin olisi päästävää. Tähän vaikutti nimenomaan tekninen toteutettavuus ja taloudelliset näkökulmat. Ei toimenpiteitä.</p> <p>Ratahankkeessa melu- ja värinäselvityksistä vastaaneneen WSP Oy:n mukaan laskenta sisälsi +6 dB varmuusmarginaalin. Myös rakenneosien resonanssin vaikutuksen korjaustekijän voidaan katsoa sisältävän varmuusmarginaalia, kun otetaan huomioon, että arvioinnin kohteena on pääasiassa pientaloja. Edellä mainittu varmuusmarginaali ja resonanssin korjaustekijä muodostavat runkomelulaskennassa yhteensä noin 6–12 dB vaikutuksen laskennan lopputulokseen. Runkomelulaskennan tulokset edustavat veturivetoisella junakalustolla arvioitua runkomelutasoa. <u>Veturivetoisen junakaluston (jota vastaa IC-juna) runkomelutaso on lähtötasoltaan 11 dB suurempi kuin sähkömoottorijunan (jota vastaa Pendolino-tyyppinen juna) melupäästö.</u></p> <p><u>Laskennallisesti arvioidut runkomelutasot edustavat siten yhtä junatyyppiä, jonka osuus tulevaisuudessa tulee todennäköisesti vähenemään henkilöliikenteessä.</u> Jos veturivetoisten IC-junien aiheuttamaksi runkomelutasoksi on arvioitu 48 dB, on Pendolino-tyyppisten sähkömoottorijunien aiheuttama runkomelutaso samassa kohteessa 37 dB.</p> <p>Runkomelusta mahdollisesti aiheutuva haitta syntyy erityisesti junien yöaikaisista ohituksista (klo 22–7). Yöaikaisia junien ohituksia arvioidaan tapahtuvan yhteensä 10 kpl ja nämä tulevat ajoittumaan todennäköisesti aikaisen aamun (klo 5–7) ja myöhäisen illan (klo 22–24) tunneille. Yöaikaisista ohituksista 4 kpl on Pendolino-tyyppisten sähkömoottorijunien aiheuttamia, joiden runkomelutasot ovat arviointimenetelmän mukaan 11 dB pienempiä kuin veturivetoisten junien. Veturivetoisten junien ohitusten yöaikaiseksi määräksi on arvioitu 6 kpl / yö.</p> <p>Joitakin kohteita ei ole esitetty lunastettaviksi edellä kuvatuin perustein, vaikka kohde olisi laskennallisessa tarkastelussa sijoittunut alueelle, jossa laskennallisesti määritetty runkomelutaso on ylittänyt 45 dB.</p> <p>Mainittakoon lisäksi, että mainitussa kaavaselostuksen kohdassa 4.4.1 → Runkomelu on todettu myös, että ratarakenteeseen esitetään runkomelua aiheuttavan värähtelyn vaimennusmateriaalia kauttaaltaan Lukkarinmäen ja Salon keskustan alueelle.</p> <p>Ei toimenpiteitä.</p>
<p>Kappaleessa 5.4.1 kohdassa Väestön rakenne ja kehitys kaava-alueella verrataan sitä, että on sama asia, kun tontteja liitetään rata-alueeseen ja se, että</p>	<p>Näitä seikkoja ei ole suoranaisesti verrattu keskenään. Tarkoitus oli todeta, että toinen – asuintontin muuttuminen rata-alueeksi – vähentää väestöä ja</p>

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>tulee uusia asuintontteja. Näinhän asia ei ole, koska nykyisissä tonteissa on olemassa olevia rakennuksia, jotka puretaan ja toiset ovat tyhjiä tontteja, joihin tulee tai on tulematta rakennuksia.</p> <p>Kappaleessa 5.4.1 kohdassa Kaupunkikuva todetaan, että huolellisella suunnittelulla rata melusteineen voidaan sovittaa maisemaan. Lukkarinmäen länsipuolella missä raide menee maanpäällä tuota ei voida saavuttaa mitenkään, koska lähemmäs 10 metriä korkeaa seinää ei saa sopimaan pientaloalueelle mitenkään.</p> <p>Myös havainnekuva (Kuva 16) Raivaajankadulta on harhaanjohtava, koska raide nousee noin 8 metrin korkeuteen ennen menoa luolaan (löytyy radan yleisuunnitelmasta) ja siihen melusteet päälle. Kuvassa raidekorkeus piirretty alle 2 metrin korkeuteen.</p> <p>Kokonaisuudessaan asemakaavan valmistelu on tehty ilman todellista vuorovaikutusta ja sillä ei ole pyritty minimoimaan asukkaille joka tapauksessa tulevaa huomattavaa häitää.</p>	<p>toinen – voimassa olevan asemakaavan mukaisen rata- tai puistoalueen muuttuminen asuintontiksi – lisää väestöä. Kaavan vaikutuksia tulee arvioida sillä oletuksella, että kaava toteutuu, eikä arvioida, rakennetaanko jollekin tontille vai ei. Hieman harhaanjohtavaa selostuksessa on se, että siinä ei ole mainittu vertailua tällä hetkellä voimassa olevaan asemakaavaan. Kaavaselostusta korjataan tältä osin.</p> <p>Ratapenkan ja meluseinän <u>yhteiskorkeus</u> Lukkarinmäen länsipuolella on enimmillään Salmenranta-kadun kohdalla ja sen kaakkois-/itäpuolella, noin 6,5 metriä verrattuna nykyiseen maanpintaan. Tästä Raivionkadun ja Lukkarinmäen suuntaan nykyinen maanpinta nousee, mutta rata ei, ja Raivionkadun kohdalla meluseinän yläreuna on arviolta vajaan 5 metrin korkeudella verrattuna nykyiseen maanpintaan.</p> <p>Kaavaselostuksessa on tarkoitettu, että meluseinän suunnittelulla on huomattavaa merkitystä siihen, miten seinä suhteutuu ympäristöönsä. Vaikka seinät ym. rakenteet muodostavat merkittävän uuden ja kielteisen elementin kaupunkikuvassa (mikä myös on mainittu selostuksessa), huolellisella suunnittelulla niiden vaikutuksia voidaan lieventää. Ei toimenpiteitä.</p> <p>Ratahankkeen suunnitelmien mukaan rata tulisi Raivaajankadun kohdalla vajaan 2 m korkeudelle nykyisestä maanpinnasta. Lähempänä tunnelin suuaukkoa ero on vielä pienempi, ts. nykyinen maanpinta nousee tunnelin suuaukolle päin. Meluseinä (3 m) tulee radan päälle. Kuva 16 vastaa näiltä osin suunniteltua tilannetta. Ei toimenpiteitä.</p> <p>Asemakaava on ollut julkisesti nähtävillä kolme kertaa. Lisäksi alustavaa kaavaluonnoskarttaa on esitelty yleisötilaisuudessa. Vaikutuksia on pyritty minimoimaan eri tyyppisin kaavamääräyksin. Ei toimenpiteitä.</p>

Turun museokeskus

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>[...]</p> <p>Varsinais-Suomen alueellinen vastuumuseo on antanut lausuntonsa kaavaluonnoksesta 24.3.2023 ja ehdotuksesta 14.3.2024.</p> <p>Asemapuistoa koskevaa kaavamääräystä on toisessa ehdotusvaiheessa täydennetty seuraavasti: "Alueen puistomaisuus tulee säilyttää. Uuden puuston ja muiden kasvilajien valinnassa tulee huomioida soveltuminen puiston kokonaisuuteen. Polkujen ja muiden rakenteiden suunnittelussa, materiaalivalinnoissa ja toteutuksessa tulee huomioida alueen luonne." Lisäksi on tunnistettu julkisivurakenteiden</p>	

ääneneristävyyden parantamiseen liittyvä mahdollinen ristiriita suojelluissa rakennuksissa muuttamalla meluntorjuntaan liittyviä määräyksiä. Yleismääräykseen on toisaalta lisätty seuraava määräys: ”Peruskorjattaessa olemassa olevia tai rakennettaessa uusia asuinrakennuksia, tulee näiden julkisivurakenteissa ottaa huomioon junaradan aiheuttama liikennemelu, ja rakennusten sijoittelulla pyrittävä tarvittaessa lieventämään ulko-oleskelualueiden melutasoa.”

Varsinais-Suomen alueellinen vastuumuseo toteaa lausuntonaan seuraavan.

Kaavaehdotuksen mukaiset, laadittavana olevan ratasuunnitelman edellyttämät muutokset aiheuttavat väistämättä merkittävää haittaa kaupunkikuvalle ja rakennetulle kulttuuriympäristölle alueella, joka suurelta osin on valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä. Kulttuurihistoriallisesti arvokaiden rakennusten purkaminen, radan rakentamisen aiheuttamat riskit säilytettävälle rakennuksille ja rataan liittyvien rakenteiden aiheuttamat suuret kaupunkikuvalliset muutokset ovat äärimmäisen valitettavia.

Kaavaprosessin aikana kaavaa on pyritty kehittämään siten, että se turvaisi niitä arvoja, joita alueella voi ratahankkeesta huolimatta säilyä. Niistä rakennuksista, jotka olisivat säilymässä, on paikallisesti, maakunnallisesti ja valtakunnallisesti arvokkaat rakennukset osoitettu suojelumerkinnöillä, samoin osa maisemalliseen arvoluokkaan kuuluvista. Erilaisia lieventämistoimia on esitetty useassa kaavamääräyksessä.

Osa vastuumuseon ehdotusvaiheen lausunnossa edellytetyistä muutoksista on kuitenkin vielä tekevä.

Valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä koskevassa kaavamääräyksessä todetaan muun muassa, että alueella suoritettavissa toimenpiteissä tulee mahdollisuuksien mukaan huomioida kulttuuriympäristö ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaan vanhan rakennuskannan arvojen säilyminen. Alueellinen vastuumuseo on lausunnossaan edellyttänyt kohdan ”mahdollisuuksien mukaan” poistamista. Vastineessa todetaan, että radan ja tunnelin rakentamisen vuoksi RKY-alueen arvot heikentyvät, joten kaavamääräyksen teksti ”mahdollisuuksien mukaan” on koettu tarpeelliseksi. Vastuumuseo toteaa, että kaavamääräyksessä tulee selkeämmin eritellä, että ilmaisulla ”mahdollisuuksien mukaan” viitataan nimenomaan radan rakentamiseen liittyviin muutoksiin, mutta muiden alueella tapahtuvien toimenpiteiden osalta määräyksen tulee olla muotoilultaan ehdottomampi.

-

RKY-alueen kaavamääräys muutetaan muotoon:

”Alueella suoritettavissa toimenpiteissä tulee huomioida kulttuuriympäristö ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaan vanhan rakennuskannan arvojen säilyminen. Radan rakentamisen vaikutusalueella arvot tulee huomioida mahdollisuuksien mukaan. Toimenpiteisiin tulee pyytää hyvissä ajoin museoviranomaisen lausunto. Uusien alueiden ja rakennusten suunnittelussa tulee rakennettu kulttuuriympäristö ottaa huomioon.”

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Kaavaselostuksen mukaan radan rakentamisen aikana voi syntyä tärinää, joka voi mahdollisesti aiheuttaa vaurioita rakennuksille. Tunnelirakentamisessa mainitaan kuitenkin olevan yleisenä käytäntönä, että riskikartoituksen kohteet katselmoidaan ennen rakentamisen aloittamista ja rakentamisen aikaisia tärinän tasoja seurataan tärinämittareilla. Vastuumuseo katsoo, että erityisesti kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden rakennusten altistumista liialliselle tärinälle tulee välttää. Mikäli niihin kuitenkin kohdistuisi vaurioita aiheuttavaa tärinää, tulee jo ennakoon sopia selkeä vastuunjako vaurioiden korjaamisesta.</p>	<p>Kaavassa ei oteta kantaa tärinämittaushankkeiden valintaan. Tärinävaurioiden korjaamisesta vastaa ratahankkeesta vastaava taho. Ei toimenpiteitä.</p>
<p>Maisemalliseen arvoluokkaan osoitetuista kohteista on kaavassa päätetty suojella vain Suureen Rantatiehen rajautuvat kohteet. Tosin vailla suojelumerkintää oleva Lukkarinkuja 3:ssa sijaitseva asuinrakennus 1800-luvulta (peruskorjaus 1939) poikkeaa tästä linjauksesta. Vastuumuseo pitää linjausta mahdollisena, mutta myös muualla maisemalliseen arvoluokkaan kuuluvien kohteiden arvoja tulee kaavassa tunnustaa, vaikka niitä ei varsinaisella suojelumerkinnällä ja -määräyksellä osoitettaisikaan. Erityisesti Malturinkadun varrella sekä Raivaajantie 2a:ssa olevat 1930-luvun asuinrakennukset muodostavat pienen kokonaisuuden, jonka rakennuskannan säilyttämiseen ja pihapiirien ominaispiirteiden vaalimiseen tulee kaavassa ohjata esimerkiksi /s-merkinnällä.</p>	<p>Lukkarinkuja 3:n kiinteistön (asemakaavassa korttelin 11 tontti 6) ei ole katsottu rajautuvan Suureen Rantatiehen, eli käytännössä Uskelankirkkotiehen, joten suojelumerkintää ei ole osoitettu.</p> <p>Muita suojelu- ympäristöä säilyttäviä määräyksiä ei ole todettu tarpeelliseksi esittää.</p> <p>Ei toimenpiteitä.</p>
<p>Meluntorjuntaan liittyvässä yleismääräyksessä tulee selvyuden vuoksi täsmentää sitä, että kyseinen määräys, joka saattaisi olla ristiriidassa suojeluarvojen kanssa, ei koske suojeltujen rakennusten peruskorjauksia.</p>	<p>Lausunnossa tarkoitettaneen yleismääräystä 3: ”<i>Peruskorjattaessa olemassa olevia tai rakennettaessa uusia asuinrakennuksia, tulee näiden julkisivurakenteissa ottaa huomioon junaradan aiheuttama liikennemelu, ja rakennusten sijoittelulla pyrittävä tarvittaessa lieventämään ulko-oleskelualueiden melutasoa.</i>” Määräykseen lisätään: ”<i>Toimenpiteet eivät saa heikentää suojeluarvoja.</i>”</p>
<p>Kaavan mahdollistaman uudisrakentamisen ohjaukseen vastuumuseo on kiinnittänyt huomiota aiemmissa lausunnoissaan. Rakennusoikeuden määrä on nähtävillä olevassa ehdotuksessa voimassa olevan asemakaavan mukainen. Kaavan mahdollistaman rakentamisen vaikutuksia Lukkarinmäen pienipiirteeseen ympäristöön ei kuitenkaan ole erityisesti arvioitu. Vastineen mukaan rakennusoikeuden alentaminen asettaisi kiinteistönomistajat eriarvoiseen asemaan ja aikaansaisi epäyhtenäistä asemakaavaa, koska kaava laaditaan vain osalle RKY-alueesta. Vastuumuseo kuitenkin korostaa, että vaikka RKY- aluetta kaavoitetaan osissa, on jokaisen kaavaprosessin yhteydessä tasavertaisesti tarkasteltava uudisrakentamisen sovittamista ympäristöön ja tarvittaessa vähennettävä rakennusoikeuden määrää, mikäli ympäristön luonne sitä edellyttää.</p>	<p>Kaavamuutos kohdistuu vain osalle Lukkarinmäen aluetta. Rakennusoikeuden alentaminen tulee tarkastella kokonaisuutena koko Lukkarinmäen alueella, jotta varmistutaan kiinteistöjen yhdenmukaisesta kohtelusta. Sen vuoksi rakennusoikeuden tarkistamisen osalta on linjattu, että niitä ei tarkisteta tämän kaavahankkeen yhteydessä. Kaavamuutos aiheuttaa jo nyt hyvin merkittäviä kielteisiä muutoksia Lukkarinmäen kiinteistöille. Rakennusoikeuksien alentaminen lisäisi kielteiseksi koettuja vaikutuksia entisestään. Rakentamislupien yhteydessä lausuntomenettelyllä varmistutaan siitä, että alueen suojeluarvoja ei heikennetä ja rakentaminen sovitetaan ympäristöön. Kaavan vaikutusarviointia Lukkarinmäen ympäristöön kuitenkin tarkennetaan.</p>

Varsinais-Suomen ELY-keskus

Asia

Vastine ja toimenpiteet

Rakennettu kulttuuriympäristö ja maisema

Kaavaehdotukseen on tarkistuksessa lisätty asema-
puistoa ja kasvillisuutta koskevia kaavamääräyksiä,
jotka tukevat hyvin ympäristön arvojen säilymistä.
ELY-keskuksen näkemyksen mukaan rakentamisen
mitoituksessa ja kulttuuriympäristöä koskevissa mää-
räyksissä olisi kuitenkin vielä tarkennettavaa.

ELY-keskus katsoo, että muutettaessa kaavoja tulee
rakentamisen mitoitusta tarkastella uudelleen, riippu-
matta muutosalueen laajuudesta tai siitä, sisältyykö
RKY-alue siihen kokonaan vai osittain. Muutettaessa
RKY-alueen asemakaavaa osissa on tarpeen jokai-
sen kaavamuutoksen yhteydessä johdonmukaisesti
käsitellä ja tarvittaessa päivittää täydennysrakenta-
misen mitoitusta sopeutumaan alueen arvokkaa-
seen, pienimittakaavaiseen ympäristöön. RKY-alu-
eella lisärakentaminen pitää sopeuttaa alueen pieni-
mittakaavaiseen ympäristöön. Sopivaa mitoitusta ja
massoittelua on syytä tutkia myös RKY-rajauksen ul-
kopuolella siihen rajoittuvilla rakennuspaikoilla missä
sillä on vaikutusta RKY-alueen ympäristön arvoihin.
Kaavan vaikutuksia on verrattava alueen nykytilaan.

Kaavaehdotuksessa valtakunnallisesti merkittävää
rakennettua kulttuuriympäristöä koskee määräys
”Alueella suoritettavissa toimenpiteissä tulee mah-
dollisuuksien mukaan huomioida kulttuuriympäristö
ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaan vanhan raken-
nuskannan arvojen säilyminen.” Vastineessa tode-
taan, että RKY-alueelle ei ehkä voida antaa sellaisia
kohtuullisuuden rajoissa pysyviä vaatimuksia, joilla
sopeutuminen varmistuu. ELY-keskus katsoo, että
valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuu-
riympäristön arvojen säilyttämisen tulee olla lähtö-
kohtana kaavoituksessa eikä ilmaisua ”mahdollisuuksien
mukaan” pidä käyttää. Kulttuuriarvot tulee RKY-
alueella kaikessa suunnittelussa ottaa huomioon,
suunnitelmat tulee sopeuttaa ympäristöön ja haitalli-
sia vaikutuksia on pyrittävä lieventämään. Valtakun-
nallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti kaa-
voituksessa tulee turvata valtakunnallisesti arvokkai-
den kulttuuriympäristöjen säilyminen.

Kaavaselostuksessa sanotaan, että ”ESA-hankkeen
mukaan betonitunnelien suunniteltu käyttöikä on
100 vuotta, joten valmistuttuaan rakennettu ympä-
ristö ja kaupunkikuva pysyy tunnelin osalta muuttu-
mattomana useiden sukupolvien ajan”. Lausuntoon
annetussa vastineessa päätellään: ”Raivonkadun ja
Rauhalankadun betonitunnelilla ei siis ole merkittäviä
vaikutuksia maisemaan tai kaupunkikuvaan raken-
teena, ts. siten, että tunneli näkyisi kaupunkiku-
vassa.” ELY-keskus toteaa, että kun maata kaive-
taan metrien syvyydeltä betonitunnelin rakentamista
varten, aiheutuu siitä väistämättä vaikutusta

Kaavamuutos kohdistuu vain osalle Lukkarinmäen
aluetta. Rakennusoikeuden alentaminen tulee tar-
kastella kokonaisuutena koko Lukkarinmäen alu-
eella, jotta varmistutaan kiinteistöjen yhdenmukai-
sesta kohtelusta. Sen vuoksi rakennusoikeuden tar-
kistamisen osalta on linjattu, että niitä ei tarkisteta tä-
män kaavahankkeen yhteydessä. Kaavamuutos ai-
heuttaa jo nyt hyvin merkittäviä kielteisiä muutoksia
Lukkarinmäen kiinteistöille. Rakennusoikeuksien
alentaminen lisäisi kielteiseksi koettuja vaikutuksia
entisestään. Rakentamislupien yhteydessä lausunto-
menettelyllä varmistutaan siitä, että alueen suoje-
lun arvoja ei heikennetä ja rakentaminen sovitetaan ympä-
ristöön. **Kaavan vaikutusarviointia RKY-aluee-
seen kuitenkin tarkennetaan (vertaus nykytilaan).**

RKY-alueen kaavamääräys muutetaan muotoon:
*”Alueella suoritettavissa toimenpiteissä tulee huomi-
oida kulttuuriympäristö ja kulttuurihistoriallisesti ar-
vokkaan vanhan rakennuskannan arvojen säilymi-
nen. Radan rakentamisen vaikutusalueella arvot tu-
lee huomioida mahdollisuuksien mukaan. Toimenpi-
teisiin tulee pyytää hyvissä ajoin museoviranomaisen
lausunto. Uusien alueiden ja rakennusten suunnitte-
lussa tulee rakennettu kulttuuriympäristö ottaa huo-
mioon.”*

Raivonkadun ja Rauhalankadun kohdalla betonitun-
neli rakennetaan maan alle siten, että kadut raken-
netaan uudestaan tunnelin ylitse. Kaavaselostuk-
sessa ja edellisen vaiheen vastineraportissa on tar-
koitettu tätä lopullista tilannetta. On kuitenkin totta,
että vaikutusarvioinnissa ei ole huomioitu kasvillisuu-
den kehittymistä, joka etenkin puiden osalta on pit-
kähkö aika. **Kaavaselostuksen vaikutusarviointia
tarkennetaan tältä osin.**

maisemaan. Vaikutuksia ja lieventämiskeinoja arvioitaessa on otettava huomioon aika, joka kuluu kasvilisyyden kehittymiseen nykytilaa tai selostuksessa esitettyjä havainnekuvia muistuttavaksi. Selostuksen vaikutusarviota on tältä osin syytä korjata.

Vastineessa selvennetään, että Kirkkopuisto, josta osa sijoittuu RKY-alueella ja joka on kaavaehdotuksessa merkinnältään lähivirkistysalue (VL), ei ole luonteeltaan kaupunkipuisto vaan luonnonmukaisempi. Kaavaan olisi hyvä lisätä määräys, jolla varmistetaan, että betonikannen rakentamisen jälkeen alue palautetaan luonteeltaan luonnonmukaiseksi.

Kaavamerkintää sk-2, rautatieasema lähiympäristöineen, koskeva kaavamääräys puuttuu ehdotuksesta. Kaavamääräykseen on hyvä vähintäänkin sisällyttää velvoite alueen ja rakennusten hoitamisesta siten, että niiden historiallinen ominaisluonne säilyy. Museovirasto on laatinut Rautatierakennusten korjausohjeet, joita on mahdollista hyödyntää myös kaavatyössä, korjaustapaohjeiden tapaan. <https://www.museovirasto.fi/fi/palvelut-ja-ohjeet/julkaisut/korjauskortit>

Luonnonsuojelu

Luo-1-määräyksen mukaan "Vähäjoen jokikäytävän ylittävässä ja muussa rakentamisessa tulee huomioida luontoarvot, ja rakentamisen jälkeen alue tulee ennallistaa. Luo-1-aluetta voidaan hoitaa siten, että edistetään luonnon monimuotoisuuden ja erityispiirteiden säilymistä."

Luo-1-alueen määräys tulee muuttaa hoidon osalta velvoittavaan muotoon, kuten: "Aluetta hoidettaessa tulee edistää luonnon monimuotoisuuden ja erityispiirteiden säilymistä".

Kaavaselostuksessa on arvioitu, että luo-2-alueilla sijaitsevia purettavia rakennuksia tai rakennelmia on yhteensä 15 kpl, mikä tarkoittaa lepakkojen elinympäristöjen kannalta suurinta mahdollista kielteistä vaikutusta, olettaen että niissä jokaisessa olisi lepakoiden lisääntymis- tai levähdyspaikkoja. Kaavalla voi em. mukaan olla huomattavia vaikutuksia lepakkokantaan. Tarkistuksessa luo-2-määräykseen on lisätty ELY-keskuksen lausunnon mukainen vaatimus, jonka mukaan "lepakoiden lisääntymis- tai levähdyspaikkoja sisältävän rakennuksen purkaminen edellyttää luonnonsuojelulain 83 § mukaista poikkeuslupaa lisääntymis- ja levähdyspaikan heikentämisen ja hävittämisen kiellosta".

ELY-keskus arvioi kaavaehdotuksen kuvauksen luontoarvoista ja tehdyt luontoselvitykset ja niiden huomioinnin riittäviksi, kun otetaan huomioon kaavamääräysten asettamat vaatimukset. Kaavaselostuksen ja vastineraportin mukaan alueelle on kuitenkin

Merkinnät 'ma-LR/b1' ja '.../b2' sisältävät määräyksen: "...*Betonitunnelin rakentamisen jälkeisessä maisemoinnissa tulee lähiympäristön luonne, katutila ja mahdollinen RKY-alue ottaa huomioon, sekä mahdollisuuksien mukaan pyrkiä edeltävän maanpinnan tasoon. Istutettavien kasvilajien tulee olla alueelle luonteenomaisia.*". Koska määräys sisältää viittausten lähiympäristön luonteeseen, ei määräystä ole tarpeen tarkentaa. **Ei toimenpiteitä.**

Määräysteksti on merkintöjen selityksissä, kaava-arkin oikeassa yläkulmassa. Määräys: "Kaupunki- tai kyläkuvallisesti tärkeä alueen osa. Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu ympäristö, rautatieasema lähiympäristöineen." **Ei toimenpiteitä tämän osalta.**

Rautatierakennusten korjausohjeita ei huomioida kaavamääräyksissä, mutta **linkki ohjeisiin lisätään informaatiomielessä kaavaselostuksen lukuun 6.**

Luo-1-määräystä tarkennetaan lausunnon mukaan muotoon: "Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue, Vähäjoen jokikäytävä. Aluetta hoidettaessa tulee edistää luonnon monimuotoisuuden ja erityispiirteiden säilymistä. Vesistön ylittävässä ja muussa rakentamisessa tulee huomioida luontoarvot, ja rakentamisen jälkeen alue tulee ennallistaa."

Lepakkoselvitys liitetään osaksi kaava-aineistoa. Selvitys toimitettiin myös ELY-keskukselle lausuntoajan jälkeen elokuussa 2024, ja saadun kommentin (sähköposti 29.8.2024) mukaan selvitys on riittävä asemakaavamutoksen kannalta. **Ei muita toimenpiteitä.**

tehty vuonna 2023 lepakkoselvitys, joka tulee liittää kaava-aineistoon.

Ilmastonmuutos ja kiertotalous

Kaavaselostuksessa on arvioitu kyseisen rataosuu- den ilmasto- ja kiertotalousvaikutuksia. Kaavaehdo- tuksessa jää osin ratkaisematta pyöräily-yhteyksien säilyminen ja laatu. Kaavan vaikutusta kestäviin liik- kumismuotoihin tulee käsitellä ilmastovaikutusten ar- vioinnissa. Suunnittelussa on edelleen kiinnitettävä erityistä huomiota siihen, että kaavamutoksella ei heikennettäisi kävelyn, pyöräilyn tai joukkoliikenteen vetovoimaisuutta, käytettävyyttä tai kulkumuotojen mahdollistamaa saavutettavuutta alueella kaava- muutoksen seurauksena.

Pintavedet

Kaavaselostusta on täydennetty mm. kuvauksilla ve- sistöjen ylityksistä ja vesistöihin kohdistuvien vaiku- tusten arvioinneilla. Selostuksen mukaan vesistöihin kohdistuvat vaikutukset keskittyvät pääasiassa ra- kentamisvaiheeseen (mm. kiintoainekuormitus) ja nii- hin voidaan vaikuttaa työmaan aikaisilla lieventämis- keinoilla ja ratkaisuilla. Hulevesien hallintaan kaava- muutoksella ei ole arvioiden mukaan merkittäviä vai- kutuksia ja hulevesien hallintaa koskien on annettu kaavassa ohjaavia yleismääräyksiä. Myös mahdollis- ten happamien sulfaattimaiden sijainti kaava-alueella on otettu huomioon ja sitä koskien annettu kaavassa yleismääräyksiä.

Melu ja värinä

ELY-keskus otti aikaisemmassa lausunnossaan kan- taa melun ja värinän huomioinnin osalta: Asemakaa- van yleismääräys 3. kuuluu: ”*Rakennusten sijoitte- lussa ja julkisivurakenteissa on otettava huomioon junaradan aiheuttama liikennemelu. Rakennusten si- joittelulla on pyrittävä vaikuttamaan ulko-oleskeluual- eiden melutasoon.*” Kaavamääräysten tulee olla yksi- selitteisiä. Määräystä on tarkennettava siten, että 993/1992:n ohjearvot eivät ylitä. Kaavaehdotus mah- dollistaa rautatietunnelin päälle ja läheisyyteen sijoit- tettavan melulle herkkiä toimintoja. Asemakaavassa tulee varmistua siitä, että betoniset tunnelirakenteet eivät yhdessä tunneleiden kautta kulkevan rautatieliik- kenteen kanssa muodosta haitallista ja myöhemmin vaikeasti hoidettavaa runkomelulähdettä. Koska osa asemakaavan rataosuudesta sijoittuu pehmeikköalu- eille, on tärkeää asettaa riittävät kaavamääräykset värinähaitan estämiseksi. Suomessa ei ole ohjear- voja värinän aiheuttamalle viihtyisyys Haitalle. VTT on esittänyt suosituksen rakennusten värähtelyluokituk- sesta, joka on tarpeen asumisviihtyvyyden toteutu- miseksi. Värinän suositustaso on esitetty oheisen lin- kin mukaisen julkaisun taulukossa 2.

Vaikutuksia liikenteeseen on arvioitu kaavaselostuk- sen kohdassa 5.4.1 → Liikenne (s. 34). Kestävästä kulkutavoista arviointi koskee lähinnä joukkoliiken- nettä. Kaavamuuos ei oleellisesti muuta kevyen lii- kenteen verkostoa. **Vaikutuksia ilmastoon tarkiste- taan kuitenkin kestävien liikkumismuotojen osalta.**

Melu. Mainittu yleismääräys 3 oli 1. kaavaehdotuk- sessa. Nyt nähtävillä olleessa kaavaehdotus 2:ssa määräys on: ”*Peruskorjattaessa olemassa olevia tai rakennettaessa uusia asuinrakennuksia, tulee näi- den julkisivurakenteissa ottaa huomioon junaradan aiheuttama liikennemelu, ja rakennusten sijoittelulla pyrittävä tarvittaessa lieventämään ulko-oleskeluual- eiden melutasoa.*”

Ohjearvojen noudattamista ei ole ratakannkeen luon- teen vuoksi koettu mahdolliseksi. Kaavaehdotus 1:stä antamassaan lausunnossa Väylävirasto totesi mm.: ”*Lähtökohtaisesti asemakaavoissa on hyvä osoittaa rautatiemelun osalta tunnistetut meluntorjun- tatarpeet, mutta ei edellyttää kategorisesti määrätyn melutason alittamista rautatien viereisillä alueilla. Ra- talain mukaisessa ratasuunnitelmassa arvioidaan rautatien vaikutuksia sekä esitetään ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen radan rakentamisen tai rautatieliik- kenteen haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vä- hentämiseksi. Rautatieliikenteestä aiheutuvat melu- vaikutukset kuuluvat ratasuunnitelmassa arvioitavien vaikutusten joukkoon. [...] Ratasuunnitelmassa osoi- tettavien meluntorjuntaratkaisujen osalta on hyvä tie- dostaa, että niiden tulee olla teknisesti toteuttamis- kelpoisia sekä taloudellisesti kohtuullisia*”

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>https://www.vttresearch.com/sites/default/files/pdf/tiedotteet/2008/T2425.pdf</p> <p>Tarkistetusta kaavaehdotuksesta on poistettu meluestettä osoittava aaltoviivamerkintä ja määräys: "Alueelle on rakennettava melueste. Merkintä osoittaa esteen likimääräisen sijainnin. Meluesteen korkeus mitoitetaan siten, että Valtioneuvon päätöksen (Vnp 993/1992) mukaiset ohjearvotasot eivät ylitä pihaluoteita ja että asuinrakennusten julkisivuilla melun hetkelliset maksimitasot alittavat 75 dB (LAFmax). Melusuojausta täydennetään tarvittaessa kiinteistökohtaisilla toimenpiteillä." Myös merkintä "me-1", joka koski joitakin asuintontteja, on poistettu. Sen määräys oli: "Olemassa oleva rakennus, jonka julkisivurakenteiden ääneneristävyyttä asuinhuoneiden kohdalta tulee parantaa siten, että melutaso asuinhuoneissa ei ylitä valtioneuvoston päätöksen (Vnp 993/1992) mukaisia ohjearvoja eikä asuinhuoneissa ylitä melun hetkellinen maksimitaso 45 dB (LAFmax) junan ohituksen aikana." Kaavaehdotukseen on lisätty rautatiealuetta (LR-1) koskeva kaavamääräys: "Alueelle toteutettavan melusuojausten tarkempi toteutustapa ja sijoittelu määritellään ratasuunnitelmassa. Alueelle sijoittuvat kiinteät rakenteet, kuten tunnelin suuaukot, meluntorjuntarakenteet, betonikaukalot, kaiteet yms. tulee suunnitella ja toteuttaa rakennetun kulttuuriympäristön arvot, kaupunkikuva ja lähiympäristön luonne huomioiden".</p> <p>Kaavoittaja on antanut melua koskeviin lausuntoihin yhteisvastineen, jossa sanotaan mm: "Valtioneuvoston päätöksen mukaisten melun ohjearvojen ja hetkellisten maksimimelutasojen alittumisesta ei voida olla täysin varmoja; erityisesti tekninen toteutavuus ja taloudelliset näkökulmat huomioiden." Me-1-merkinnän poisjättämistä perustellaan vastineessa myös sillä, että julkisivujen parantamistoimet voisivat heikentää suojeltujen rakennusten arvoja. Vastineraportissa sanotaan myös tärinän osalta: "Koska tärinän ohjearvojen toteutumisesta kaikilla radan varren kiinteistöillä ei voida taata, ei kaavamääräyksiin sisällytetä ohjearvovaatimusta".</p> <p>Asemakaavoituksessa tulee valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden ja asemakaavan sisältövaatimusten mukaisesti turvata terveellinen ja turvallinen elinympäristö. Rakennusten ja pihojen melusuojaus tulee ratkaista kulttuuriympäristön arvot huomioiden. ELY-keskus katsoo, että kaavoituksessa tulee vielä varmistaa, että melua ja tärinää koskevat merkinnät ja määräykset ovat riittävät.</p>	<p><i>meluntorjunnalla saavutettavaan hyötyyn nähden. Täten esimerkiksi kaikilla olemassa olevilla alueilla ei uudesta meluntorjunnasta huolimatta välttämättä saavuteta Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaisia melutasojen ohjearvoja, mutta melutasoja saadaan kuitenkin alennettua merkittävästi nykytilanteeseen nähden.</i></p> <p>Melun ohjearvot ovat ohjeita, ei velvoittavia raja-arvoja, joihin pitäisi välttämättä päästä. Kuten ensimmäisen kaavaehdotuksen vastineraportin yhteisvastineessa todettiin, asemakaavaan ei sisällytetä vaatimusta, että ohjearvoihin olisi päästävää. Tähän vaikutti nimenomaan tekninen toteutettavuus ja taloudelliset näkökulmat. Ei toimenpiteitä.</p> <p>Tärinä. Suomessa ei ole käytössä tärinän raja-arvoja, jotka pitäisi ehdottomasti saavuttaa. Ohjearvoja on laadittu, kuten lausunnon linkistä (* avautuvassa VTT:n julkaisussa "Rakennukseen siirtyvän liikenteen tärinän arviointi". Julkaisun taulukossa 2, "Suositus rakennusten värähtelyluokituksista", on esitetty värähtelyluokat A-D ja niille vastaavat värähtelyn tunnusluvut $V_{w,95}$ (mm/s). Luokkien arvot ovat: A ≤ 0,10 mm/s, B ≤ 0,15 mm/s, C ≤ 0,30 mm/s ja D ≤ 0,60 mm/s. Eri ihmiset voivat kokea saman tärinän hyvin eri tavalla.</p> <p>Kaavaselostuksen kohdan 4.4.1. Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet → "Tärinä" mukaan yhteen kohteeseen on arvioitu kohdistuvan 0,7 mm/s tärinän ohjearvoon verrannollinen heilahdusnopeus. Tulos ylittää lievästi olemassa olevalle rakennuskannalle sovellettavan ohjearvon 0,6 mm/s. Kohde on päätetty säilyttää sen omistajan toivomuksesta. Tämän perusteella tärinä ei ole asettanut erityisiä tavoitteita asemakaavalle, eikä tärinää koskevia määräyksiä ole annettu. Ratasuunnitelmassa pyritään huomioidaan tärinän ohjearvot ja sen vuoksi käytetään mm. tärinänvaimennusmattoja. Kaavamääräyksillä ei kuitenkaan voida taata ohjearvoihin pääsemistä. Lisäksi ihmiset kokevat tärinän häiritsevyyden hyvin eri tavoin.</p> <p>Ei toimenpiteitä.</p> <p>Valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita on osaltaan huomioitu ylemmän asteisissa kaavoissa, jotka sisältävät jo ratavarauksen. Valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin pyritään myös ratasuunnittelun yhteydessä tehtävillä melun ja tärinän lievennystoimenpiteillä.</p> <p>* Lausunnon linkki VTT:n on ilmeisesti vanhentunut. Julkaisu löytyy osoitteesta: https://publications.vtt.fi/pdf/tiedotteet/2008/T2425.pdf</p> <p>Julkaisu ei koske infrarakentamisesta kuten louhinnasta ja räjäytyksistä aiheutuvaa tärinää</p>
<p>Liikenne</p>	<p>-</p>

Asia	Vastine ja toimenpiteet
Liikenteen vastuualueen antamat huomautukset on huomioitu riittävästi eikä kaavasta ole muuta muistuttavaa.	

Ympäristöterveydenhuolto

Asia	Vastine ja toimenpiteet
------	-------------------------

[...]

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.

Länsirata Oy:ltä saadun tiedon mukaan lähtökohtana väylähankkeissa on valtioneuvoston päätöksen (VNp 993/1992) mukaiset ohjearvot. Näiden lisäksi Länsirata Oy käyttää meluntorjuntatoimenpiteiden suunnittelussa kriteerinä myös hetkellistä maksimitasoa LAFmax.

Kiinteistön lunastamista yhtiö esittää siinä tapauksessa, että valtioneuvoston päätöksen mukaisia ohjearvoja ei saavuteta. Joissakin tapauksissa ohjearvo voidaan saavuttaa kiinteistökohtaisilla meluntorjuntatoimenpiteillä, jotka edellyttävät kiinteistönomistajan suostumusta. Meluntorjuntatoimenpiteiden suunnittelussa tavoitearvona on 45 dB (LAFmax) ja raja-arvona 55 dB. Mikäli raja-arvo 55 dB ylittyy, arvioidaan myös valtioneuvoston ohjearvioiden ylittyvän, jolloin tehdään kiinteistön lunastusarviointi.

Lunastettavaksi esitetään kiinteistöt, joissa:

- 1) toimenpiteistä huolimatta melutaso asuinrakennuksen sisätiloissa ylittäisi 55 dB (LAFmax) eikä valtioneuvoston päätöksessä asetettua ohjearvon mukaista melutasoa voida saavuttaa, ja:
- 2) kustannuksiltaan kohtuullisilla meluntorjuntatoimenpiteillä ei voida saavuttaa valtioneuvoston ohjearvon mukaista melutasoa tai alittaa melun hetkellistä maksimitasoa 55 dB (LAFmax) sisätiloissa.

Ratahankkeista aiheutuu meluhaittaa eikä kaikkea haittaa voida poistaa tai ehkäistä. Mahdollista on, että kiinteistökohtaisesti 45 dB tavoitearvo ylittyy, eikä sitä saavuteta kohtuullisilla toimenpiteillä. Mikäli edellä mainitut kiinteistön lunastamisedellytykset eivät täyty, kiinteistönomistajalla on oikeus korvaukseen meluhaitasta, joka määrätään ratatoimituksessa. Joissakin tapauksissa melun hyväksyttävä taso (45 / 55 dB) voidaan saavuttaa vain kiinteistökohtaisilla toimenpiteillä, jotka kuitenkin edellyttävät aina kiinteistönomistajan suostumusta.

Meluntorjuntatoimenpiteillä pyritään tavoitearvoon 45 dB, mutta aina sitä ei voida saavuttaa. Sellaisenaan terveydensuojelulain mukaisessa jälkikäteisessä valvonnassa käytettävää arvoa ei sovelleta ratahankkeisiin, vaan niihin sovelletaan valtioneuvoston päätöstä 993/1992 sen 1 §:n mukaisesti: *”Päättöstä sovelletaan meluhaittojen ehkäisemiseksi ja ympäristön viihtyisyyden turvaamiseksi maankäytön, liikenteen ja rakentamisen suunnittelussa sekä rakentamisen lupamenettelyissä”*).

Asia	Vastine ja toimenpiteet
	<p>Asumisterveysasetuksen mukaiset keskiäänitasojen toimenpidearvot ovat samat kuin VNp mukaiset melutason ohjearvot: keskiäänitaso päiväaikana (klo 7–22) 35 dB ja yöaikana (klo 22–7) 30 dB.</p> <p>Ei toimenpiteitä.</p>

Rakennus- ja ympäristölautakunta

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>[...]</p> <p>Lautakunta esittää, että Lukkarinmäen läpi kulkevaa rautatietunnelia koskevaa kaavamuutosehdotusta ei hyväksyttäisi, eikä kyseistä tunnelia rakennettaisi.</p> <p>Rakennushanke, jota käsitellyssä oleva kaavaehdotus koskee, rikkoisi rankasti alueen historiallisia, rakennus- ja kulttuurihistoriallisia, asumisympäristöön ja kaupunkikuvaan liittyviä arvoja. Toisaalta ylimitoitettu kaksoisraidehanke ei suunnitellulla linjauksella voi tuottaa Salolle sellaista taloudellista tai yhdyskuntakehitystä, että se olisi yleisen edun kannalta perusteltua.</p>	<p>Asemakaava on tarkoitus viedä tämän jälkeen kaupungin hyväksymiskäsittelyyn: kaupunginhallitus → kaupunginvaltuusto. Kaupunginvaltuuston hyväksymispäätöksestä on mahdollista valittaa. Ei toimenpiteitä asemakaavassa.</p>

Muistutukset

Muistutus 1

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Kaavaehdotus ei täytä maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n vaatimuksia selvityksistä, vaikutusten arvioinnista ja suunnitellusta. Se on asemakaavan sisältövaatimusten vastainen (54 §). Usean kiinteistön kohdalla ei ole huomioitu omaisuuden suoja (Suomen perustuslaki 15 §).</p> <p>Kaavan laatimista ei tule jatkaa eikä asemakaavanmuutosehdotusta hyväksyä.</p>	<p>Asemakaavasunnittelu ja vaikutusten arviointi on pyritty tekemään myös MRL:n 9 ja 54 § vaatimusten mukaisesti mm. riittäviin selvityksiin perustuen. Selvitykset ovat pääosin ESA-ratahankkeen yhteydessä laadittuja.</p> <p>Perustuslain 15 § ("Omaisuuden suoja") kuuluu kokonaisuudessaan: "Jokaisen omaisuus on turvattu. Omaisuuden pakkolunastuksesta yleiseen tarpeeseen täyttä korvausta vastaan säädetään lailla." Laissa mainitaan siis myös lunastusmahdollisuus.</p> <p>Lunastamisesta säädetään lailla kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta (603/1977). Sen 4 § 1. mom. todetaan: "Lunastaa saadaan, kun yleinen tarve sitä vaatii. Lunastusta ei kuitenkaan saa panna toimeen, jos lunastuksen tarkoitus voidaan yhtä sopivasti saavuttaa jollain muulla tavalla taikka jos lunastuksesta yksityiselle edulle koitua haitta on suurempi kuin siitä yleiselle edulle saatava hyöty."</p> <p>Todettakoon lisäksi, että ratavaraus on osoitettu voimassa olevissa maakunta-, yleis- ja asemakaavoissa.</p> <p>Asemakaava on tarkoitus viedä tämän jälkeen kaupungin hyväksymiskäsittelyyn:</p>

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Museovirasto on julkaisussaan 22.12.2009 Salon rautatieaseman-seutu ja vanha kauppalamiljö karttapalvelussa rajannut Lukkarinmäen sekä Uskelan kirkon ”valtakunnallisesti merkittävät rakennetut ympäristöt” alueeksi.</p> <p>https://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1823 (https://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1823)</p> <p>Uudessa kaava ehdotuksessa osa on suojeltu, ja osa ei, mihin tämä eriarvoisuus perustuu? Salossa valtakunnallisesti merkittävillä suojelluilla alueilla haittoja ja riskejä on merkittävästi aliarvioitu, ja nykyisen linjauksen aiheuttamat tuhot kulttuuriympäristölle ovat selkeästi suuremmat, kuin mitä esimerkiksi Museovirastolle on esitetty. Olisi kohtuullista tehdä arviot perustuen viimeisimpään tietoon ja kartoituksiin. Ratalinjaus kulkee Suomensjärvellä toistakymmentä kilometriä potentiaalisten muinaismuistoalueiden halki. Moottoritien pohjoispuolella näitä olisi kolmanneksen vähemmän. Konsulttiyhtiö WSP:n ESA-radan linjausvaihtoehto Yj1)</p> <p>Kun maakuntakaavan linjauksella Suomensjärvelle ja Muurlaan ei voi tulla pysäkkiä, eikä siksi niistä syntyvää taloudellista pohjaa, koko linjaus olisi siirrettävä moottoritien pohjoispuolelle tai kaksoisraiteena nykyisen viereen. Rakennusvaiheen kustannuksien voi myös olettaa merkittävästi nousevan uusien tunnistettujen haasteiden myötä, mikä taas tekee suunnitelman toteutumisesta entistäkin epätodennäköisempää. Miten museovirasto suhtautuu hankkeeseen, jossa saattaa tulla rakentamishankkeissa esiin esimerkiksi kalmistoja tai uhripaikkoja, jolloin hanke joka tapauksessa keskeytyy mutta vahingot ovat jo tapahtuneet kiinteistöjen osalta.</p>	<p>kaupunginhallitus → kaupunginvaltuusto. Kaupunginvaltuuston hyväksymispäätöksestä on mahdollista valittaa.</p> <p>Ei toimenpiteitä.</p> <p>Asemakaavassa RKY-alueet (ts. valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt¹) on osoitettu aluerajauksella (violetti palloviiva, jonka sisällä violetti ruudutus). Rajaus noudattaa Museoviraston rajausta.</p> <p>Rakennusten suojelumerkinnot (sr) perustuvat vuonna 2019 laadittuun Salon Lukkarinmäen ja rautatieasemaseudun rakennushistoriallisen täydennysinventoinnin inventointikortteihin sekä Turun museokeskuksen informaatioportaalien tietoihin (mainittu kaavaselostuksen muina kaavaan liittyvinä asiakirjoina, s. 4). Suojelumerkinnot sr-1 ja sr-2 sisältävät myös arvoluokan, joka on valtakunnallinen, maakunnallinen, paikallinen, maise-mallinen tai historiallinen.</p> <p>Museovirasto ja Varsinais-Suomen alueellinen vastuumuseo (Turun museokeskus) ovat sopineet, että maakuntamuseo antaa asemakaavoja koskevat lausunnot Museoviraston puolesta ja tarvittaessa käy keskustelua Museoviraston kanssa. Maakuntamuseon lausunnot menevät tiedoksi mm. Museovirastolle. Museokeskus on lausunut tästä kaavasta jokaisessa vaiheessa, ja heidän esille tuomia seikkoja on pyritty huomioidaan kaavassa.</p> <p>Mainittu linjausvaihtoehto Yj1 ei ole ollut mukana asemakaavan tausta-aineistoissa. Linjaus on ilmeisesti hylätty jo noin 10 vuotta sitten, eikä sitä ole sen vuoksi tarpeen käsitellä tässä yhteydessä, kuten ei muitakaan linjausvaihtoehtoja.</p> <p>Tässä ei oteta kantaa kaava-alueen ulkopuolisiin, kuten Suomensjärven, olosuhteisiin. Todettakoon kuitenkin, että mikäli uusia muinaisjäänneksiä löydetty, Muinaismuistolain nojalla niihin ei saa kajota ilman saman lain nojalla annettua lupaa.</p> <p>Ei toimenpiteitä.</p>

Muistutus 2

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Viimeisimmän kaavaehdotuksen (4.12.2023) mukainen Länsiradan rakentaminen aiheuttaisi Lukkarinmäen kohdalla niin suuria muutoksia ja vahinkoa, että koko hankkeesta radan rakentamiseksi Lukkarinmäen läpi tulee luopua.</p>	<p>Tällä asemakaavalla ei päätetä, rakennetaanko rataa vai ei, vaan valmistellaan alueen maankäyttö sitä varten. Tämänhetkisen tiedon mukaan nykyinen hallitus ei tee päätöstä Lohja-Salo-ratavälistä. Ei toimenpiteitä.</p>

¹ Tällä kaava-alueella RKY-alueita ovat ”Salon rautatieasemaseutu ja vanha kauppalamiljö” sekä ”Uskelan kirkonmäki ja Lukkarinmäen esikaupunkiasutus”. Kummastakin RKY-alueesta kaava-alueelle sijoittuu vain osa. Lisäksi kaava-alueen kautta kulkee viivamainen RKY-kohde, vanha tielinja ”Suuri Rantatie”.

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Suunnitelman toteutuessa museovirastonkin tunnus- tama kulttuurihistoriallisesti arvokas asuinalue tuhou- tuu ja samalla asuinalueen asukkaat kärsivät kiinteis- töjen arvon alenemisesta. On ilmeistä, että kaava- luonnoksessa ei ole myöskään otettu oikein huomi- oon kaikkia lunastustarpeita, eikä ratatyömaan lähei- syydessä sijaitseville rakennuksille aiheutuvia tärinä- vaurioita sekä savipohjan liikkumisen aiheuttamia vaurioita.</p> <p>Olen sitä mieltä, että kaavaa ei pidä hyväksyä nykyi- sen ehdotuksen mukaisesti. Pyydän, että kaavaa koskevasta päätöksestä lähetetään tieto minulle.</p>	<p>Asemakaavan eri vaiheista (luonnos, ehdotus, ehdo- tus 2) on pyydetty lausunto myös Turun museokes- kukselta (ts. maakuntamuseolta). Turun museokes- kuksen lausunnoissaan esittämiä muutostoiveita on osittain huomioitu asemakaavan jatkosuunnittelussa. Lunastustarpeita on otettu asemakaavassa huomi- oon siinä laajuudessa, kuin niitä on ratasuunnittelun yhteydessä tunnistettu. Myös tärinän aiheuttamia vaikutuksia on arvioitu kaavaselostuksessa, perus- tuen niin ikään ratahankkeelta saatuihin tietoihin. Ei toimenpiteitä.</p> <p>Asemakaava on tarkoitus viedä tämän jälkeen kau- pungin hyväksymiskäsittelyyn: kaupunginhallitus → kaupunginvaltuusto. Kaupunginvaltuuston päätök- sestä on mahdollisuus valittaa. Ei toimenpiteitä asemakaavassa.</p> <p>Tieto kaavan hyväksymisestä toimitetaan.</p>

Muistutus 3

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Muistutuksemme otsikon asiaan:</p> <p>Kaavaehdotuksen mukaan Länsiradan rakentaminen aiheuttaa Lukkarinmäen kohdalla niin suuria muutok- sia ja vahinkoa, että koko hankkeesta radan rakenta- miseksi Lukkarinmäen läpi tulee luopua. Salon Luk- karinmäki on valtakunnallisesti merkittävää kulttuu- riympäristöä. Nykyinen Tunnin Junan kaava rikkoo Lukkarinmäen historiallisen asuinalueen ja vanhan kauppalamiljöön halkaisemalla kulttuurimaiseman kahtia.</p> <p>Ratalinjaus, jota nyt kaavamuutoksella ehdotetaan, on kallis ja turha. Parempiakin ja edullisempia vaihto- ehtoja on varmasti olemassa, joilla säästetään Luk- karinmäki.</p> <p>HAITAT:</p> <p>Kulttuurihistoriallisesti arvokas asuinalue tuhoutuu. Arvokkaan ja idyllisen asuinalueen hintataso romah- taa.</p> <p>Tärinä ja melu vaikutukset tulevat olemaan ratahank- keen valmistuttua pysyvä haitta alueen asukkaille.</p>	<p>Tällä asemakaavalla ei päätetä, rakennetaanko rataa vai ei, vaan valmistellaan alueen maankäyttö sitä varten. Tämänhetkisen tiedon mukaan nykyinen hal- litus ei tee päätöstä Lohja-Salo-ratavälistä. Tässä asemakaavassa ei myöskään oteta kantaa vaihtoehtoi- siin ratalinjauksiin. Ei toimenpiteitä.</p> <p>Asemakaavalla on kieltämättä merkittäviä kielteisiä vaikutuksia kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ym- päristöön. Vaikutuksia on arvioitu kaavaselostuk- sessa. Vaikutuksia on pyritty myös lieventämään eri kaavamääräyksin; ks. kaavaselostuksen sivu 38 (kaavaehdotus 2). Asemakaavalla ja radan rakenta- misella on todennäköisesti kiinteistöjen arvoa alenta- vaa vaikutusta. On kuitenkin huomioitava, että uuden ratalinjan huomioiva asemakaava on ollut voimassa ainakin 1980-luvulta lähtien. Lisäksi ratalinja on hu- mioitu maakunta- ja yleiskaavoissa.</p> <p>Ei toimenpiteitä.</p> <p>Selvitysten mukaan junaliikenne ei aiheuta merkittä- viä tärinätasoja. On kuitenkin luonnollista, että vähäi- nenkin uusi tärinä koetaan häiritseväksi.</p>

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Suunnitellulla kaavaosuudella aiheutuu suuret maanvaihtotyöt. Tämän seurauksena tulee ratatyömaalla olemaan valtavat tie järjestelyt, melua ja räjäytyksiä. Nämä aiheuttavat erittäin suuren haitan Lukkarinmäen asukkaille usean vuoden ajan, ennen kuin työmaa on valmis ja maisemoitu. Lisäksi työmaa saattaa aiheuttaa isoa vahinkoa alueella oleville taloille.</p> <p>Olemme ehdottomasti sitä mieltä, että kaavaa ei pidä nykyisellään hyväksyä. Ratalinjaus tulee aiheuttamaan Lukkarinmäen asukkaille pysyviä melu- ja tärinä haittoja sekä historiallisesti arvokkaan asuinalueen pilaamisen. Pyydän, että tämä kirjataan ja hulan vastauksen muistutukseen.</p>	<p>Tärinätorjuntaratkaisut määritellään ratahankkeen yleissuunnittelun jälkeisissä suunnitteluvaiheissa. Päivällä melutaso ylittää ohjearvon vain pienellä alueella Lukkarinmäen luoteispuoleisella suuaukolla; vaikutukset kohdistuvat oikeastaan yhdelle oleskelupihalle, tätä vähemmän 2–3 asuinkiinteistölle. Yöaikaan melutaso ylittää ohjearvon hieman laajemmalla alueella, mutta käytännössä ei useammalla kiinteistöllä. (Kaavaehdotus 2, selostuksen kuvat 6 ja 7.)</p> <p>Meluarvot, joihin usein viitataan, ovat ohjearvoja, eikä niihin pääsemistä ole varsinaisesti määrätty. Kuten ensimmäisen kaavaehdotuksen vastineraportin yhteisvastineessa todettiin, asemakaavaan ei sisällytetä vaatimusta, että ohjearvoihin olisi päästävää. Tähän vaikutti nimenomaan tekninen toteutettavuus ja taloudelliset näkökulmat.</p> <p>Tärinä ja melu aiheuttavat aikanaan varmasti jonkin verran haittaa, jonka häiritsevyyttä lisää luultavasti se, että ne ovat joillakin alueilla uusia. Selvitysten valossa haitat eivät kuitenkaan ole kovin merkittäviä.</p> <p>Ei toimenpiteitä.</p> <p>Radan rakentamisvaihe aiheuttaa eriasteisia haittoja, joista osa voi ulottua laajallekin. Kaupunkirakenteessa rakentaminen voi aiheuttaa erilaisia haittoja, kuten melua, pölyä ja liikenteen häiriöitä. Rakentaminen voi myös vaikuttaa ympäristöön ja asukkaiden elämänlaatuun. Vaikka rakentaminen kestäisikin vuosia ja haitat voidaan siten kokea raskaina, ovat ne luonteeltaan kuitenkin väliaikaisia. Lisäksi rakentaminen etenee jossain määrin vaiheistettuna, eikä tietty kaupungin osa-alue (esim. kadun varsi) luultavastikaan kärsi haitoista koko rakentamisaikaa.</p> <p>Kaavaselostuksessa on arvioitu tärinän aiheuttamia vaikutuksia rakennuksille (kohta <i>Tärinä</i>, alkaen s. 40). Arvioinnin mukaan rakentamisen aika voi aiheuttaa rakennuksia vaurioittavaa tärinää. Suunnitteluvaiheessa jokaisen kiinteistön kohdalla tällaisesta ei voi olla varmoja, mutta radan rakentamisen aikana riskikartoituksen kohteiden tärinätasoa seurataan. Mahdollisten vaurioiden korjaamisesta vastaa ratahankkeesta vastaava taho. Ei toimenpiteitä.</p> <p>Asemakaava on tarkoitus viedä tämän jälkeen kaupungin hyväksymiskäsittelyyn: kaupunginhallitus → kaupunginvaltuusto. Kaupunginvaltuuston hyväksymispäätöksestä on mahdollista valittaa. Ei toimenpiteitä asemakaavassa.</p>

Muistutus 4

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Kaavaehdotus ei täytä maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n vaatimuksia selvityksistä, vaikutusten</p>	<p>Asemakaavasunnittelu ja vaikutusten arviointi on pyritty tekemään myös MRL:n 9 ja 54 § vaatimusten</p>

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>arvioinnista ja suunnitellusta. Se on asemakaavan sisältövaatimusten vastainen (54 §).</p> <p>Usean kiinteistön kohdalla ei ole huomioitu omaisuuden suojaa (Suomen perustuslaki 15 §).</p>	<p>mukaisesti mm. riittäviin selvityksiin perustuen. Selvitykset ovat pääosin ESA-ratahankkeen yhteydessä laadittuja.</p> <p>Perustuslain 15 § ("Omaisuuksien suoja") kuuluu kokonaisuudessaan: <i>"Jokaisen omaisuus on turvattu. Omaisuuden pakkolunastuksesta yleiseen tarpeeseen täyttä korvausta vastaan säädetään lailla."</i></p> <p>Laissa mainitaan siis myös lunastusmahdollisuus.</p> <p>Lunastamisesta säädetään lailla kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta (603/1977). Sen 4 § 1. mom. todetaan: <i>"Lunastaa saadaan, kun yleinen tarve sitä vaatii. Lunastusta ei kuitenkaan saa panna toimeen, jos lunastuksen tarkoitus voidaan yhtä sopivasti saavuttaa jollain muulla tavalla taikka jos lunastuksesta yksityiselle edulle koituvaa haittaa on suurempi kuin siitä yleiselle edulle saatava hyöty."</i></p> <p>Todettakoon lisäksi, että ratavaraus on osoitettu voimassa olevissa maakunta-, yleis- ja asemakaavoissa.</p> <p>Ei toimenpiteitä.</p>
<p>Itse olen sitä mieltä, että en halua verorahojani menevän kyseiseen hankkeeseen, koska koen hankkeen olevan erittäin huono ja turha. Itse haluaisin mielelläni maksaa verorahojani mieluummin ihmisten turvallisuuteen. Itse asun Inkereellä ja varsinkin pimeällä ajettaessa kotiinkin, katuvalot ovat kaikki pimeänä Salosta tultaessa (muun muassa Inkereentie). Koen silloin kotimatkan erittäin vaaralliseksi, sillä näkyvyys on erittäin heikkoa katuvalojen puuttessa kokonaan. Lisäksi maksaisin paljon mieluummin teiden kunnossapidosta. Hyvä esimerkki teiden kunnossapidosta on Somerontie (myös kotimatkan varrella, jos ajan sitä tietä kotiin). Alun perin kyseisen tien korjaus piti tapahtua jo Toukokuussa ja työtä lykättiin Elokuuhun. Nopeusrajoituskin on edelleen 80, sillä päällystystyötä ei ole vielä edes aloitettu. Rajoitus on siis vielä talviajassa, vaikka kaikkialla muualla rajoitus on keväällä vaihtunut kesänopeuksiin. Somerontie on ihan hirveässä kunnossa ja se olisi tarvinnut uudelleenpäällystää välttämättä jo ennen kesää. Itse haluaisin maksaa verorahojani tällaisiin asioihin. Siis turvallisuuteen. Mielestäni esimerkiksi katuvaloista ei saisi tinkiä YHTÄÄN.</p>	<p>Asemakaavassa ei oteta kantaa siihen, miten ratahankkeen kustannukset jakautuvat valtion ja kuntien välille. Tällaiset rahoituskysymykset ovat tyypillisesti osa laajempaa suunnitteluprosessia ja rahoitusstrategiaa, joita käsitellään erikseen. Tärkeää on kuitenkin, että kaikki osapuolet ovat tietoisia kustannusten ja vastuiden jakautumisesta, jotta hankkeen toteutus voidaan suunnitella ja budjetoida tehokkaasti. Tämänhetkisen tiedon mukaan nykyinen hallitus ei tee päätöstä Lohja-Salo-ratavälistä. Ei toimenpiteitä.</p>
<p>Kaavan laatimista ei tule jatkaa eikä asemakaavamuutosehdotusta hyväksyä.</p> <p>Pyydän, että kaavaa koskevasta päätöksestä lähetetään tietoa minulle.</p>	<p>Tieto kaavan hyväksymisestä toimitetaan.</p>

Muistutus 5

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Pyydämme tutustumaan tarkasti 30.1.2024 teemmämme muistutukseen.</p> <p>Edellisen muistutuksen asiat ovat edelleen voimassa.</p> <p>Lisäyksenä aikaisempaan toteamme seuraavaa:</p>	<p>Edellisen muistutuksen sisältöä ei avata tässä. Myös siihen kirjoitettu vastine on edelleen voimassa. Vastineissa käsitellään vain ”Oikorata Salon kaupunkialueella”-asemakaavamuutoksen asioita. Ratasuunnitelmassa on tarkennettu Helsinki – Turku nopean junayhteyden hankekokonaisuuden yleissuunnitelman (YS), ympäristövaikutusten arvioinnin (YVA) asettamia lähtökohtia ratasuunnittelulle. Ei toimenpiteitä tämän osalta.</p>
<p>Ratahanke joka on ollut alusta alkaen haihattelua on osoittautunut yhä vahvemmin turhaksi ja kannattamattomaksi.</p> <p>Rantarataa ei olla hävittämässä ja sen kunnossapito maksaa saman kuin nytkin riippumatta henkilöliikenteen määrästä. Jos rantarataa haluttaisiin käyttää raskaaseen tavaraliikenteeseen, se vaatisi suuria muutoksia.</p>	<p>Asemakaava on tarkoitus viedä tämän jälkeen kaupungin hyväksymiskäsittelyyn: kaupunginhallitus → kaupunginvaltuusto. Kaupunginvaltuuston hyväksymispäätöksestä on mahdollista valittaa. Ei toimenpiteitä asemakaavassa.</p> <p>Muilta muistutuksessa esitettyjä asioita ei ratkaista asemakaavassa. Ei toimenpiteitä.</p>
<p>Nykyisellä liikenteenohjausjärjestelmällä liikenteen määrää voidaan lisätä huomattavasti ja osittainen kaksoisraide mahdollistaa kattavan paikallisliikenteen. Vanhojen asemapaikkojen käyttöönotto lisäisi pienten keskusten houkuttelevuutta ja monipuolista palvelua. Turku – Toijala radan ja Hanko – Hyvinkää radan käyttö lähijunaliikenteeseen pitäisi tutkia huolellisesti. Pienet, pari sadan hengen kiskobussit ovat tulevaisuutta, ovatpa ne akku- tai johdinkäyttöisiä ja niiden nopeus voi olla alle 200 km/t.</p> <p>Kun nyt näyttää yhä selvemmältä että Lohjan ja Salon välille ei koskaan rakenneta rautatietä, vaadimme että Salon kaupunki pysäyttää koko ratalinjaukseen liittyvän suunnittelun, eikä käytä rajallisia suunnitteluvoimia tyhjän pyörittämiseen. Tähänastinen hapa-rointi on aiheuttanut enemmän haittaa Salolaisille kuin on kohtuullista.</p>	
<p>Kaavaluonnoksessa on myös elementtejä jotka eivät mitenkään liity ratahankeeseen. Esimerkiksi tontin 425:1:23 puutarhaosa haluttaisiin tehdä yleiseksi puistoksi. Esitys on naurettava etenkin kun kaavoittaja on esittänyt että Vähäjoen luoteispuolelta ja kaakkoispuolelta rakennettaisiin jalankulkutunneli rantaradan ali. Kaksi tunnelia jotka ovat 1,5 m vedenpinnan alla on haihattelua. Lisäksi puisto hävitäisi joen luontoarvoja. Vaadimme hankkeen hylkäämistä.</p>	<p>Samassa asemakaavassa on luontevaa käsitellä muitakin asioita, kuin ratahankeesta aiheutuvat. Mainitun kiinteistön osalta todetaan yhä, että Vähäjoen varresta on tehty v. 2017 diplomityönä kehittämissuunnitelma ”Salon Vähäjoen puistot” (Susanna Mikkola) ja että kaupungin tahtotila on säilyttää joen varressa puistoaluetta, jotta diplomityössä esitettyjä kehittämissuunnitelmia voidaan huomioida. Muistutuksen kohta kahdesta jalankulkutunnelista radan ali ei <u>asemakaavan näkökulmasta</u> pidä paikkansa: asemakaavassa on huomioitu ratahankeeseen mukainen ratkaisu, jossa radan alittaa Salmenranta-katu sekä sen yhteydessä oleva jalkakäytävä. Muistutuksessa viitataan ehkä em. diplomityöhön, jossa Vähäjoen luoteispuolelle on osoitettu radan alittava puistopolku. Sekin voi olla mahdollinen, mutta diplomityön aikana v. 2018 ratasuunnittelua ei ollut vielä aloitettu, joten polun toteuttamismahdollisuus riippuu mm. sillan alituskorkeudesta Vähäjoen sillan puolen.</p>

Asia	Vastine ja toimenpiteet Ei toimenpiteitä.
------	---

Muistutus 6

Asia	Vastine ja toimenpiteet
------	-------------------------

Pyydän, että kaavaa koskevasta päätöksestä lähetetään tieto minulle.

1. RAIDEHANKKEESTA

Suunnitteluun on käytetty varsin paljon rahaa, mutta itse hankkeella on ollut ja on erittäin suuria vaikeuksia saada rahoitusta. Viimeisin kielteinen rahoituspäätös on jääminen ilman EU:n CEF-tukirahaa ja Ylen 7.8.2024 uutisoiman mukaan Länsiradan rahoitus saattaa kaatua.

Mm. Ilta-Sanomat 5.8.2024 uutisoi Länsirata Oy:n holtittomasta rahankäytöstä. Sen mukaan Länsirata-hankkeen toimitusjohtaja ja hallitus ovat saaneet 1,4 miljoonan euron edestä palkkaa ja palkkioita. On itsestään selvää, että tällaisten rahavirtojen kohdalla heillä on henkilökohtainen intressi olla mukana hankkeessa.

Vaikka Salossa on vireillä asemakaavanmuutos, radan rakentamisesta ei ole päätöstä.

Kaavanmuutos on ennenaikainen.

Selostuksen mukaan asemakaavan toteuttaminen voidaan aloittaa kaavan saatua lainvoiman (s. 48). Tämä lause merkitsee hälyttävää riskiä. Puiden kaato, maanrakentaminen ja alueen liikenteen uudet järjestelyt, mahdollisesti myös lunastuksia voitaisiin toteuttaa ilman, että on minkäänäköistä varmuutta radan rakentamisesta. Rautatieaseman seutu ja etenkin Lukkarinmäki mahdollisesti tuhottaisiin toteuttamatta hanketta. Toimenpiteet merkitsisivät alueen tuhoutumista ”ikuisiksi ajoiksi”. Rakennusten purkamiskielto ei muuta tätä faktaa. Asemakaavan toteuttamista koskeva lause on poistettava ehdottomasti.

Ratasuunnitelmien hyväksyminen on mahdollista, kun asemakaavanmuutos Oikorata Salon kaupunkialueelle on hyväksytty. Kaupunginhallituksen tulee tehdä uusi päätös, jonka mukaan asemakaava voidaan hyväksyä aikaisintaan, kun ratasuunnitelmat on hyväksytty.

Virkahenkilöt ja luottamushenkilöt toimivat virkavastuulla. Siihen kuuluu mm. totuudessa pysymisvelvollisuus. Salon kaupunki on vastuussa Oikorata Salon kaupunkialueella- kaavasta maankäyttö- ja rakennuslain 20 §:n mukaan. Vastuu koskee myös sitä, että tehdään Salon kannalta hyviä päätöksiä. Päätäjien tulee perehtyä aineistoon ja etenkin kaupunginhallituksen kantaa sille kuuluva vastuu.

Tieto kaavan hyväksymisestä toimitetaan.

Asemakaavassa ei oteta kantaa rataa koskeviin rahoituspäätöksiin tai ratayhtiön henkilökunnan palkkioihin.

Mitä tulee kaava- ja ratasuunnitteluprosessiin, järjestys on oikea: asemakaava tulee laatia ja hyväksyä ennen kuin ratasuunnitelmat voidaan hyväksyä. Ks. tarkemmin kaavio raportin lopusta.

Ei toimenpiteitä.

Samassa kappaleessa todetaan myös, että rakennuksia ei saa purkaa tämän asemakaavan nojalla ennen kuin oikoradan rakentaminen on varmistunut ja että rakennusten purkaminen edellyttää purkulupaa. Lisäksi rakentamislain 53 §:n mukaan maise- maa muuttavaa maanrakennustyötä, puiden kaatamista tai muuta näihin verrattavaa toimenpidettä ei saa suorittaa ilman kunnan myöntämää lupaa mm. asemakaava-alueella, jota koko suunnittelualue luonnollisesti on. **Ei toimenpiteitä.**

Päätös ei ole Salon kaupungin tekemä, vaan vaatimus tulee Ratalaista. Ratalain 10 § 1 mom. mukaan *”rautatien rakentamista koskevan yleissuunnitelman ja ratasuunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa rautatiealueen sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty”*. Lisäksi saman lain 5 § 3 mom. viimeisessä lauseessa sanotaan: *”... Rautatietä ei saa rakentaa vastoin oikeusvaikutteista kaavaa.”*

Kaupunginhallitus ei voi tehdä lain vastaista päätöstä. **Ei toimenpiteitä.** Ks. myös kaavio raportin lopussa.

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Salon kaupunginhallituksen ja/ tai kaupunginvaltuuston tulee päättää, ettei asemakaavan muutoksen laatimista jatketa eikä kaavan hyväksymispäätöstä tehdä. Kaavaluonnos tulee jättää ainakin toistaiseksi lepäämään.</p>	
<p>Pitkään jatkunut epäonnistunut oikoratahanke tulee aloittaa puhtaalta pöydältä. Ajatuksesta hankeyhtiö tulee luopua ja toteuttaa rata Väyläviraston hankkeena lainsäädäntöä noudattaen. Ensimmäinen konkreettinen tehtävä on uuden maakuntakaavan laatiminen välille Uudenmaan ja Varsinais-Suomen raja – Salo. Se pitää aloittaa pikimmiten.</p>	<p>Näihin ei oteta kantaa asemakaavassa. Ei toimenpiteitä.</p>
<p>2. ASEMAKAAVANMUUTOSEHDOTUS</p>	
<p>2.1 Selvitykset ja suunnittelu</p>	
<p>2.1.1 Selvityksistä</p>	
<p>Maankäyttö- ja rakennuslain, MRL, 9 §:n mukaan kaavan tulee perustua kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin. Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia.</p>	<p>Asemakaavasuunnittelu ja vaikutusten arviointi on pyritty tekemään myös MRL:n 9 ja 54 § vaatimusten mukaisesti mm. riittäviin selvityksiin perustuen. Selvitykset ovat pääosin ESA-ratahankkeen yhteydessä laadittuja.</p>
<p>Muistutettavassa kaavassa kaikkia tarvittavia selvityksiä ei ole tehty, selvityksiä on tehty väärin tai puutteellisesti sekä tutkimuksissa saadusta tiedosta on tehty virheellisiä johtopäätöksiä ja jätetty pääosin johtopäätökset ja arviointi oleellisilta osin tekemättä. Kaavaehdotus ei täytä MRL 9 §:n vaatimuksia.</p>	<p>Myös vaikutusarviointi on pyritty tekemään tarvittavassa tarkkuudessa. Kaavaselostuksessa on arvioitu vaikutuksia ympäristöön käsittäen sekä luonnon- että rakennettu ympäristö, ml. muinaisjäännökset, yhdyskuntarakenne, väestö ja RKY-alue. Vaikutuksia yksittäisiin kiinteistöihin ei ole arvioitu, mutta selostuksessa on todettu esim. lunastettavien kiinteistöjen vaikutukset kodin menetykseen. Rakentamisen aikaisia vaikutuksia on arvioitu eri osa-alueiden yhteydessä. On totta, että kaavaselostuksessa ei ole arvioitu vaikutuksia pohjaveteen, joten tämä lisätään kaavaselostukseen.</p>
<p>Puuttavia selvityksiä ovat mm. yhdyskuntataloutta, ympäristövaikutuksia, muinaismuistoja, luontoarvoja ja pohjavettä koskevat tutkimukset sekä totuudenmukaiset vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen, väestöön, yksittäisiin kiinteistöihin, RKY-alueeseen ja kaavoitusalueen kokonaisuuteen. Asianmukaiset rakentamisen aikaiset negatiiviset vaikutukset puuttuvat.</p>	
<p>2.1.2 Yhdyskuntataloudelliset vaikutukset</p>	
<p>Edellä mainituista puuttuvista selvityksistä yhdyskuntataloudelliset vaikutukset lienevät merkittävimpiä, sillä ratahankkeen negatiivinen taloudellinen vaikutus Saloon on erittäin suuri.</p>	<p>Väyläviraston mukaan² Espoo-Salo-oikoradasta on laadittu hankearviointi. Mainitun verkkosivun mukaan Espoo-Salo-oikoradan hyöty-kustannussuhde on ollut 0,54. Hanke ei ylittänyt yhteiskuntataloudellista kannattavuusrajaa (H/K=1,0). Hankeyhtiö on tehnyt sittemmin periaatepäätöksen, että mikäli kustannussäästöjä on mahdollista saavuttaa, niitä tavoitellaan, ja suunnitteluperusteita voidaan näiden säästöjen myötä muuttaa. Kustannussäästöjä on saavutettu ainakin näillä suunnitteluperiaatemuutoksilla:</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • liikennöinnin tehostaminen • osittainen yksiraiteisuus välillä Lohja-Salo • Espoo-Salo rataosuuden käyttö ainoastaan henkilöjunille

² <https://vayla.fi/kaikki-hankkeet/espoo-salo-oikorata>

Asia	Vastine ja toimenpiteet
------	-------------------------

- mahdolliset muut tekniset muutokset (mm. nopeudesta 300 km/h tinkiminen)

Hankeyhtiön teettämän selvityksen mukaan hyötökustannussuhde on muutosten jälkeen 1,41, eli kannattava. H/K-laskelma on tehty EU-ohjeiden mukaisesti ja kustannussäästöt huomioiden. Ks. tarkemmat tiedot vastineraportin lopusta.

Yhdyskuntataloudellisten vaikutusten arviointi puuttuu kaavaselostuksesta. **Kaavaselostuksen vaikutusarviointia tarkistetaan tältä osin.**

2.1.3 Yhdyskuntarakenne

Selostuksen mukaan asemakaavamuutoksella ei ole merkittäviä vaikutuksia yhdyskuntarakenteeseen (s. 30). Asia on täysin päinvastoin. Vaikutus on erittäin merkittävä. Junarata pirstoo, puhkoo ja halkaisee Lukkarinmäen ja tuo kaavoitettavalle alueelle ja sen ympäristöön visuaalista ilmettä voimakkaasti heikentäviä melurakenteita, kaksi tunnelin suuaukkoa pelastusteineen, liikenne hankaloituu ja useita arvokkaita rakennuksia puretaan tai menee muulla tavoin asuinkelvottomaksi. Yhdyskuntarakenne muuttuu merkittävästi.

Kaavaselostuksessa on todettu, että radalla on jonkin verran merkitystä yhdyskuntarakennetta jakavana elementtinä. Vaikutuksia ei ole katsottu kovin merkittäviksi sen vuoksi, koska rata katkaisee vain yhden kadun, Raivaajankadun, joka on verrattain lyhyt tonttikatu. Radan vuoksi puretaan jonkin verran rakennuksia, mutta yhdyskuntarakenteen – jolla tarkoitetaan kaupungin laajempaa kokonaisuutta – kannalta vaikutuksia ei ole arvioitu merkittäviksi. Ja, kuten selostuksessa on todettu, vaikutukset suhteessa voimassa olevaan asemakaavaan ovat vielä vähäisemmät. Osa muistutuksen tässä kohdassa esitetyistä näkökulmista liittyvät enemmänkin kaupunkikuvaan, maisemaan ja rakennettuun kulttuuriympäristöön, joita on käsitelty kaavaselostuksen muissa kappaleissa. **Ei toimenpiteitä.**

2.1.4 Väestö

Selostuksessa todetaan, että asemakaavanmuutoksella ei ole merkittäviä vaikutuksia väestöön. Vaikutukset ovat merkittäviä ja kielteisiä, sillä monet ihmiset menettävät kotinsa ja sen myötä usein myös oleellisen osan omaisuuttaan, jopa ainoan omaisuutensa ja sekin pahimmassa tapauksessa velkarakalla ostettuna, monet viihtyisän asuinalueensa, salolaiset kaupungin identiteettiä luovan rakkaan alueen ja junaradasta aiheutuvat valtavat taloudelliset tappiot tulevat Salon veronmaksajien maksettavaksi.

Kaavaselostuksessa väestöön viittaavilla kappaleilla tarkoitetaan lähinnä asukasmäärää sekä väestön rakennetta kuten ikää ja sosiaalista rakennetta. Salon keskustan mittakaavassa näiden vaikutusten ei ole arvioitu olevan merkittäviä. Muistutuksessa mainitut näkökulmat viittaavat enemmänkin sosiaaliseen ympäristöön, joita on käsitelty ehdotusvaihe 2:n kaavaselostuksen kohdassa 5.4.1 → Sosiaalinen ympäristö, s. 41. **Ei toimenpiteitä.**

2.1.5 Geologiset tutkimukset

Muutama vuosi sitten tehdyissä, Lukkarinmäen ratatunnelia koskeissa tutkimuksissa selvisi, että riskirajat ylittyvät useilta kohdilta jonkin verran. 70 m paksuisen, erilaisia kerrostumia sisältävän savikerroksen kohdalla tällainen on hälyttävä tieto. Suulliset lausunnot maaperätutkimuksia tekevien yritysten osalta ovat olleet erittäin pessimistisiä. Suunnittelun tässä vaiheessa ne ovat muuttuneet positiivisemmiksi. On syytä epäillä geologisten tutkimusten luotettavuutta.

Keskusta-alueen maaperä on herkästi muutoksiin reagoivaa. Tärinävaikutus vesihuoltoinfraan on selvittämättä ja rakennusaikaiset riskit on arvioitu puutteellisesti.

Geoteknisissä asioissa on omat asiantuntijansa, jotka ovat koulutettuja ja päteviä vastaamaan alansa selvitysten tuloksista ja päätelmistä. Nämä asiantuntijat omaavat syvällistä tietämystä ja kokemusta, joka on välttämätöntä geoteknisten kysymysten käsitelyssä. Tämän vuoksi kaavanlaatijalla ei ole mahdollisuutta kyseenalaistaa laadittuja selvityksiä. Sama pätee muihinkin erityisalojen selvityksiin. Selvityksiä hyödynnetään osana kaavanlaadinnan tausta-aineistoa.

Tärinävaikutuksia on selvitetty ratakankkeen yhteydessä, ja tietoa on hyödynnetty myös kaavaselostuksessa.

Ei toimenpiteitä.

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>2.1.6 Pohjavesi</p> <p>Kun maaperää muokataan voimakkaasti, savikerrosten vesipitoisuudet muuttuvat ja ne ovat herkempiä liikkumiselle. Sortumavaaran lisäksi on riskinä, että aiheutuu muutoksia lähellä olevalle pohjavesialueelle. Salon ottaa mm. siitä juomavettä.</p> <p>Myös vesihuolto kiinnittää huomiota siihen, että selostuksesta puuttuu maininta pohjavedestä. Selvitykset eivät ole riittäviä pohjaveden osalta.</p>	<p>Vaikutuksia pohjaveteen on arvioitu ratahankkeen yhteydessä, mutta arvio puuttuu kaavaselostuksesta. Arvio pohjaveteen kohdistuvista vaikutuksista liisätään kaavaselostukseen.</p> <p>Mainittakoon, että liikelaitos Salon Vesi ei ole kaavaluonnoksesta tai kaavaehdotuksesta antamissaan lausunnoissaan ottanut kantaa pohjaveteen. Kaavaehdotus 2:sta Salon Vesi ei antanut lausuntoa lainkaan.</p>
<p>2.1.7 Melu</p> <p>Useat viranomaiset ja maallikko-osalliset ovat monen vuoden ajan vaatineet melu- ja tärinähaittojen huomiointia. Mm. Väylävirasto lausui näin: Kaavatyön yhteydessä tulee laatia riittävät selvitykset melun ja tärinän lieventämisestä ja osoittaa tarvittavat kaavamääräykset. On huomioitava Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaiset melun ohjearvot. Melutasot eivät saa ylittää ko. ohjearvoja. Lisäksi on huomioitava hetkellinen maksimimelutaso Uudenmaan ELY-keskuksen oppaan mukaisesti. Melualueelle ei tule kaavoittaa melulle herkkää maankäyttöä ilman asianmukaisia selvityksiä ja tarvittavaa melusuojausta.</p> <p>Asemakaavamääräyksiin ei kuitenkaan ole sisällytetty ohjearvo vaatimusta, koska sen toteutumisesta ei ole takeita (S 47). Selostuksessa todetaan ainoastaan, että melun osalta asemakaavanmuutoksen vaikutukset ovat merkittäviä ja kielteisiä vallitsevaan tilanteeseen nähden, mutta siinä ei ole vaikutusarviointia, mitä se konkreettisesti vaikuttaa mahdollisuuden asua alueella (S 40).</p> <p>Radan haitallisia vaikutuksia voidaan selostuksen mukaan lieventää teknisillä toimenpiteillä, kuten melun ja tärinän torjuntaratkaisuilla. Ei ole otettu huomioon, että kyseessä on tiiviisti rakennettu pienten talojen alue ja etenkin tällaisella alueella melusteet ja ääneneristävyyden parantaminen puolestaan muodostavat uusia negatiivisia vaikutuksia. Melu ja rakentamisen aikaiset haitat nähdään hankkeessa merkittävästi pienempänä ongelman kuin ne ovat (S 33). Siitä, ettei melua pystytä torjumaan riittävästi erityyppisillä rakenteilla, ei ole tehty asiallisia johtopäätöksiä meluvaikutuksista.</p> <p>Melu- ja tärinäselvitykset laadittiin kesän ja syksyn 2023 aikana, vasta luonnosvaiheen jälkeen. Toki selvityksiä ja arviointia tehdään koko kaavoitusprosessin ajan, mutta nämä keskeisimmät selvitykset olisi pitänyt tehdä viimeistään luonnosvaiheessa. Syntyy vaikutelma, että melu- ja tärinäselvitykset ovat päälle liimattuja ja tästäkin vahvistuu käsitys, ettei niillä ole ollut merkitystä kaavan laadinnassa.</p> <p>Kaavoittaja toteaa itsekkin, ettei melu- ja tärinäselvityksillä ole niille kuuluvaa asemaa kaavan</p>	<p>Mainittu ote on Väyläviraston kaavaluonnoksesta antamasta lausunnosta. Kaavaluonnoksen jälkeen on laadittu vielä kaavaehdotus ja kaavaehdotus 2, jonka palautetusta tästä vastineraportti käsittelee. Kaavaehdotuksesta antamissaan lausunnoissa Väylävirasto totesi: <i>"...että meluestemerkinnän määräyksen osalta on syytä vielä varmistaa Länsirata Oy:ltä, että se on yhtenevä laadittavassa ratasuunnitelmassa osoitettavien meluntorjuntaratkaisujen kanssa. Eli että ratasuunnitelmassa osoitetun meluntorjunnan toteuttamisen jälkeen radan viereisillä alueilla todella saavutetaan Valtioneuvoston päätöksen mukaiset melutasojen ohjearvot sekä määräyksen mukaiset hetkelliset maksimimelutasot. Mikäli näin ei ole, voi asemakaavaan sisällytetyt melumääräykset johtaa tilanteeseen, jossa ratasuunnitelman ei katsota olevan asemakaavan mukainen eikä ratasuunnitelmaa voida täten ratalain mukaan hyväksyä (ratalaki 10 §). Lähtökohtaisesti asemakaavoissa on hyvä osoittaa rautatiemelun osalta tunnistetut meluntorjuntaratkeet, mutta ei edellyttää kategorisesti määrätyn melutason alittamista rautatien viereisillä alueilla. Ratalain mukaisessa ratasuunnitelmassa arvioidaan rautatien vaikutuksia sekä esitetään ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen radan rakentamisen tai rautatieliikenteen haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi. Rautatieliikenteestä aiheutuvat meluvaikutukset kuuluvat ratasuunnitelmassa arvioitavien vaikutusten joukkoon. [...] Ratasuunnitelmassa osoitettavien meluntorjuntaratkaisujen osalta on hyvä tiedostaa, että niiden tulee olla teknisesti toteuttamiskelpoisia sekä taloudellisesti kohtuullisia meluntorjunnalla saavutettavaan hyötyyn nähden. Täten esimerkiksi kaikilla olemassa olevilla alueilla ei uudesta meluntorjunnasta huolimatta välttämättä saavuteta Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaisia melutasojen ohjearvoja, mutta melutasoja saadaan kuitenkin alennettua merkittävästi nykytilanteeseen nähden."</i> Melun ohjearvot ovat siis ohjeita, ei velvoittavia raja-arvoja, joihin pitäisi välttämättä päästä.</p> <p>Maksimimelun osalta todettakoon, että Länsirata Oy:ltä saadun tiedon mukaan lähtökohtana väylähankkeissa on valtioneuvoston päätöksen (VNp 993/1992) mukaiset ohjearvot. Näiden lisäksi</p>

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>laadinnassa. Tulkinta selvitysvelvollisuudestaan on räikeästi lainvastainen. Kaavoittajan suunnitelma on, ettei edes tekemiään melu- ja tärinäselvitysten tuloksia noudateta, vaan selvityksen tulokset huomioidaan kaavaehdotuksessa <u>soveltuvin osin</u> (V23 s. 15). Tämän vuoksi pelkistään voi sanoa, että asema-kaavanmuutosehdotuksessa ei huomioida melua.</p>	<p>Länsirata Oy käyttää meluntorjuntatoimenpiteiden suunnittelussa kriteerinä myös hetkellistä maksimitasoa LAFmax. Meluntorjuntatoimenpiteiden suunnittelussa tavoitearvona on 45 dB (LAFmax) ja raja-arvona 55 dB. Mikäli raja-arvo 55 dB ylittyy, arvioidaan myös valtioneuvoston ohjearvioiden ylittävän, jolloin tehdään kiinteistön lunastusarviointi.</p> <p>Melu- ja tärinäselvityksiä on tehty nimenomaan rata-suunnittelun aikataulun mukaisesti ja ratahankkeesta saadun (mahdollisesti tarkentuneen) tiedon perusteella.</p> <p>Muistutuksen kohtaa ”Kaavoittaja toteaa itsekin, ettei melu- ja tärinäselvityksillä ole niille kuuluvaa asemaa kaavan laadinnassa” kaavanlaatija ei tunnista eikä ymmärrä, mitä sillä tarkoitetaan. Viittaus V23 s. 15 tarkoittaa vastineraporttia <u>kaavaluonnoksesta</u> saatua palautteeseen. Luonnosvaiheessa on verrattain normaalia, että kaikkia selvityksiä ei ole vielä käytetty, eikä niitä sen vuoksi voida vielä huomioida. ”Soveltuvin osin” tarkoittaa, että asia huomioidaan asemakaavassa siinä tarkkuudessa ja laajuudessa, kuin se on asemakaavassa järkevää tai oleellista huomioida. Melu- ja tärinäselvitykset on pyritty huomioimaan myöhemmissä vaiheissa, eli kaavaehdotuksessa ja kaavaehdotus 2:ssa. Yleisesti ottaen suunnitteluratkaisuilla on tapana muuttua suunnittelun edetessä.</p> <p>Vaikutusarviointia tarkennetaan sen osalta, miten melu konkreettisesti vaikuttaa mahdollisuuteen asua alueella (muistutuksen viittaus selostuksen sivuun 40). Ei muita toimenpiteitä.</p>
<p>2.1.8 Tärinä</p> <p>Tärinälle herkällä maaperällä kuten savikolla tärinä voi ulottua jopa 200 m päähän radasta. Selostuksen mukaan tärinävaikutus korostuu tunnelin päällä (s. 40). Rautatieliikenteestä johtuvalle tärinälle herkimpiä rakennuksia ovat yleensä puolitoista tai kaksikerroksiset puurakenteiset talot. Kaavoitettavalla alueella tärinän aiheuttamat vahingot vielä korostuvat, sillä suurin osa rakennuksista on vanhoja, perustettu kivisokkeleille suoraan maan päälle, niiden hormit ovat kevyesti rakennettuja ja vuosikymmenten kuluessa rapistuneita, vanhat tiilikatot menevät helpolla rikki, puiset kantavat rakenteet, seinät ja alun perinkin kevyesti rakennetut ikkunankarmit ovat hapertuneita, sähkötöitä on tehty menneen ajan rakennusratkaisuilla, ja vuosikymmenten kuluessa talot ovat painuneet. Vanhojen talojen painuminen on usein epätasaista ja ne tulevat painuessaan vinoiksi, joten romahtamis- ja rikkoutumisriski kasvaa.</p> <p>Raideliikenteen aiheuttaman tärinän lisäksi ehkä vieläkin suuremman riskin muodostaa rakennusaikainen tärinä. Rakennustyömaaliikenteen ja räjäytysten aiheuttama tärinä voi olla voimakasta ja räjäytettäessä ja louhittaessa voi sattua vahinkoja. Tärinää ja</p>	<p>Suomessa ei ole käytössä tärinän raja-arvoja, jotka pitäisi ehdottomasti saavuttaa. Ohjearvoja on laadittu, kuten VTT:n julkaisussa ”<i>Rakennukseen siirtyvän liikennetärinän arviointi</i>”. Julkaisussa on esitetty värähtelyluokat A-D ja niille vastaavat värähtelyn tunnusluvut $V_{w,95}$ (mm/s). Luokkien arvot ovat: A ≤ 0,10 mm/s, B ≤ 0,15 mm/s, C ≤ 0,30 mm/s ja D ≤ 0,60 mm/s. Kaavaselostuksen kohdan 4.4.1. Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet → ”Tärinä” mukaan yhteen kohteeseen on arvioitu kohdistuvan 0,7 mm/s tärinän ohjearvoon verrannollinen heilahdusnopeus. Tulos ylittää lievästi olemassa olevalle rakennuskannalle sovellettavan ohjearvon 0,6 mm/s. Kohde on päätetty säilyttää sen omistajan toivomuksesta. Tämän perusteella tärinä ei ole asettanut erityisiä tavoitteita asemakaavalle, eikä tärinää koskevia määräyksiä ole annettu.</p> <p>Kuten kaavaselostuksen kohdassa 5.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön → ”Tärinä” on todettu, rakentamisen aika aiheuttaa tärinää, joka voi mahdollisesti aiheuttaa vaurioita rakennuksille. Rakentamisaikaisen tärinän vaikutuksia seurataan mm.</p>

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>riskejä ei poista se, että käytössä on tärinämittari eikä myöskään vanhojen rakennusten erityiskoh-teessa katselmuksent ennen räjäytyksiä. Ainoa mah-dollisuus estää rakennuksiin kohdistuvat vauriot on tehdä jokaiselle rakennukselle ja rakennelmalle 9 §:n edellyttämät tutkimukset. Tämä on iso työ, mutta il-man sitä suunnittelua ei voi jatkaa.</p> <p>Tutkimuksista pitää tehdä totuudenmukaiset johto-päätökset ja arvioida, onko suurin osa rakennuskan-nasta säilytettävissä. Jos ei ole, seuraava kysymys on, hyväksytäänkö Lukkarinmäen tuhoutuminen vai luovutaanko ajatuksesta ratalinjauksen keskustan kautta.</p> <p>Kaavoittajan ja allekirjoittaneen muistuttajan arviot purettavien rakennusten määrästä eroavat merkittä-västi (20/ 35–40, muistutuksen s. 8). Suurin osa tästä johtuu siitä, että todellisia tärinävaikutuksia ei ole selvitetty eikä tehty selvityksistä johtopäätöksiä. Tämä on korvattu merkinnällä ”melu- ja tärinäselvi-tyksen tulokset huomioidaan kaavaehdotuksessa so-veltuvien osin”. Ohjearvovaatimusta ei ole sisällytetty asemakaavamääräyksiin, koska niiden toteutumise-sta ei selostuksen mukaan ole takeita (s. 47).</p> <p>Kaavoittajan suunnitelma on, ettei edes tekemiään tärinäselvitysten tuloksia noudateta, vaan selvityksen tulokset huomioidaan kaavaehdotuksessa <u>soveltuvien osin</u>. Tämän vuoksi pelkistäen voi sanoa, että ase-makaavanmuutosehdotuksessa ei huomioida tä-rinää.</p>	<p>valittuihin kiinteistöihin asennettavilla tärinämitta-reilla. Ei toimenpiteitä.</p> <p>Muistutuksessa tarkoitettu 9 § tarkoittanee Maan-käyttö- ja rakennuslain pykälää, jossa määrätään vaikutusten selvittämistä kaavaa laadittaessa. Se liit-tyy siis kaavan laadintaan, ei radan rakentamiseen tai siihen, mitä tutkimuksia kohteessa pitäisi tehdä.</p> <p>Ratahankkeen yhteydessä tehtyjen selvitysten pe-rusteella on määriteltävä lunastettavat kiinteistöt, ja tämä tieto on huomioitu asemakaavassa. ”Soveltuvien osin” tarkoittaa lähinnä, että asiasta määrätään ase-makaavassa siinä tarkkuudessa, kuin se on asema-kaavassa oleellista. Ei toimenpiteitä.</p>
<p>2.1.9 Arkeologinen kulttuuriperintö</p> <p>Salo oli tärkeä kauppapaikka jo keskiajalla ja Suuri Rantatie kulki Salon kautta. RKY-inventoinnin ja kir-jan Salon Lukkarinmäki mukaan Raivaajankadun ja Kulkurinkujan risteyksessä on mahdollinen rauta-kautinen kalmisto, uhripaikka tai kätkö. 1920-luvulla Raivaajankatu 12:ssa tehtiin suuria löydöksiä (Salon Lukkarinmäki s. 20–25).</p> <p>Selostuksessa väitetään, ettei kaavamuutoksella olisi vaikutuksia arkeologiseen kulttuuriperintöön (s. 11 ja 39). Tämä ei pidä paikkaansa. Kun ratatöiden kulu-essa todennäköisesti löydetään muinaismuistoja, nii-den tutkiminen hidastuttaa ratahanketta 1–2 vuotta.</p>	<p>Kaavanlaadinnan aikana arviointi perustuu tiedossa oleviin muinaisjäännöksiin, eikä sellaisia alueella ole. Tietolähteenä on käytetty Museoviraston karttapalve-lua. Mikäli uusia muinaisjäännöksiä löytyy esim. ra-dan rakentamisen yhteydessä, Muinaismuistolain no-jalla niihin ei saa kajota ilman saman lain nojalla an-nettua lupaa. Ei toimenpiteitä.</p>
<p>2.1.7.10 Kaupunkikuva</p> <p>Selostuksessa on viisi mallinnusta, joista neljä on enemmänkin keskustan näkymiä kuin Lukkarinmäen (s. 30). Neljästä ilmenee varsin epäesteettiset näky-mät meluaitoiheen. Suurimmat kielteiset vaikutukset ovat Lukkarinmäkeen, mutta tästä ei ole riittävästi mallinnuksia.</p>	<p>Lukkarinmäkeä koskeva kuva (nro 16, s. 33) on py-rittävä laatimaan mahdollisimman tärkeästä kohdasta. Kuva 16 esittää arvioitua näkymää Raivaajankadulta, jossa näkyy myös tunnelin suuaukko. Tällä kuvalla vastattiin Salon Lukkarinmäki-seura ry:n kaavaehdo-tuksesta antamaan lausuntoon.</p> <p>Ko. kohdasta vasemmalle (kaakkoon) rata on Lukka-rinmäen alla näkymättömissä aina Salon lukion koh-dalle, josta on kuvat 15 (s. 32) ja 19 (s. 42). Lukka-rinmäkeä havainnollistaa myös kuva 18 (s. 38). Toi-nessa suunnassa (luoteessa) seuraava kuva on vain</p>

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>2.1.11 RKY-alueet</p> <p>Suunnittelualueeseen kuuluu valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä, RKY. Osa on Uskelan kirkonmäki ja Lukkarinmäen esikaupunkiasutus -kokonaisuutta ja osa Salon rautatieasemanseutu ja vanha kauppalamiljö – kokonaisuutta (suojeltu Asemapuisto). Vaikutusarvioinneista puuttuu huolellinen selvitys RKY-alueeseen kohdistuvista vaikutuksista.</p> <p>Kaavaehdotuksen mukainen rakentaminen tuhoaa valtakunnallisesti merkittävistä rakennetusta kulttuuriympäristöstä rakennuksia ja miljöötä, vaikka alueella ei saa suorittaa näitä vaarantavia toimenpiteitä.</p> <p>Kaavamerkinnän mukaan ”Alueella suoritettavissa toimenpiteissä tulee mahdollisuuksien mukaan huomioida kulttuuriympäristö ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaan vanhan rakennuskannan arvojen säilyminen”. Kaava mahdollistaa RKY-alueen tuhoamisen ja siihen on jopa kirjattu, ettei kulttuuriympäristöä ja vanhaa rakennuskantaa tarvitse säilyttää.</p>	<p>korttelin päästä Salmenranta-kadulta, kuva 12 (s. 31). Ei toimenpiteitä.</p> <p>Vaikutuksia RKY-alueeseen on arvioitu kaavaehdotus 2:n selostuksen sivulta 35 alkaen.</p> <p>RKY-alueen (violetti ruudukko) kaavamääräys ei suoraan kiellä rakennusten purkamista, mutta siihen ei myöskään ole kirjattu, ettei kulttuuriympäristöä ja vanhaa rakennuskantaa tarvitse säilyttää. Suojeltavat rakennukset on osoitettu erikseen merkinnöillä 'sr-1' ja 'sr-2'. Lisäksi rakennettua kulttuuriympäristöä on huomioitu merkinnöillä 'sk-1' ja 'sk-2'.</p> <p>Koko RKY-määräys: <i>”Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY). Alueella suoritettavissa toimenpiteissä tulee mahdollisuuksien mukaan huomioida kulttuuriympäristö ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaan vanhan rakennuskannan arvojen säilyminen. Toimenpiteisiin tulee pyytää hyvissä ajoin museoviranomaisen lausunto. Uusien alueiden ja rakennusten suunnittelussa tulee rakennettu kulttuuriympäristö ottaa huomioon.”</i></p> <p>RKY-alue-rajauksen korostaa laajemman alueen arvoja ja merkitystä, ei niinkään yksittäistä rakennusta. Määräyksellä ei ole tarkoitus kieltää rakentamista tai muita toimenpiteitä alueella. Tavoitteena on, että alueella tehtävissä toimenpiteissä huomioidaan kulttuuriympäristö kokonaisuutena.</p> <p>Turun museokeskuksen ja ELY-keskuksen kaavaehdotus 2:sta antamien lausuntojen perusteella RKY-alueeseen kohdistuvaa vaikutusarviointia tarkennetaan vielä. Ei muita toimenpiteitä.</p>
<p>2.1.12 Asuinrakentamisen edellytykset ja purettavat rakennukset</p> <p>Rakennusvalvonta on vaatinut, että on selvittävää rakennuspaikat ja niiden olosuhteet mahdollisimman tarkasti, etenkin melu ja tärinä, ja arvioitava sen perusteella asuinrakentamisen edellytykset huolellisesti vaikutusalueella (V23 s. 4). Selostuksen mukaan Lukkarinmäellä rakennustöiden aikaiset rakennuksiin kohdistuvat riskit on radan yleissuunnitelman yleispiirteisessä arviossa arvioitu huomattavan laajoiksi, mutta hallittavissa oleviksi (s. 35).</p> <p>Purettavia rakennuksia tai rakennelmia ilmoitetaan vain 20, joista 9 asuinrakennuksia (s. 30). Todellisuudessa purettavia rakennuksia tulee olemaan 35 – 40 ja sen lisäksi muutamia menee asuinkelvottomaksi. Vaikka riskit ovat erittäin suuria ja edellyttävät huolellista katselmointia ja tutkimuksia asemakaavavaiheessa, asuinrakentamisen edellytyksiä ei ole selvitetty. Niin ikään ei ole tehty selvitystä rakennus- ja asuinrakentamisen edellytyksiä ei ole selvitetty. Niin ikään ei ole tehty selvitystä rakennus- ja asuinrakentamisen edellytyksiä ei ole selvitetty. Niin ikään ei ole tehty selvitystä rakennus- ja asuinrakentamisen edellytyksiä ei ole selvitetty. Niin ikään ei ole tehty selvitystä rakennus- ja asuinrakentamisen edellytyksiä ei ole selvitetty.</p>	<p>Melua ja tärinää on käsitelty tämän muistutuksen aiemmissa kohdissa. Kaavaehdotus 2:ssa on huomioitu ratahankkeessa lunastettaviksi esitetyt kiinteistöt.</p> <p>Purettavien rakennusten lukumääräksi on ilmoitettu se, mikä on radan suunnitteluvaiheessa ollut varmuudella tiedossa, ja tätä on noudatettu kaavaratkaisussakin.</p> <p>Kaavaselostuksessa on arvioitu tärinän aiheuttamia vaikutuksia rakennuksille (kohta <i>Tärinä</i>, alkaen s. 40). Arvioinnin mukaan rakentamisen aika voi aiheuttaa rakennuksia vaurioittavaa tärinää. Suunnitteluvaiheessa jokaisen kiinteistön kohdalla tällaisesta ei voi olla varmoja, mutta radan rakentamisen aikana riskikartoituksen kohteiden tärinätaasoja seurataan. Mahdollisten vaurioiden korjaamisesta vastaa ratahankkeesta vastaava taho.</p> <p>Ei toimenpiteitä.</p>

2.1.13 Elinolot ja asukkaiden talous

Selostuksen mukaan elinoloihin kohdistuvat suurimmat haitalliset vaikutukset liittyvät lunastettaviin kiinteistöihin, jonka seurauksena ihmiset menettävät kotinsa tai osan tonteistaan. Lunastettavia asuinkiinteistöjä on kahdeksan. Niiden lisäksi osittain lunastettavia on yksi päärakennus ja yksi muu. (s. 44)

Tosiasiassa suurimmat haitalliset vaikutukset kohdistuvat kuitenkin siihen, että koti tuhoutuu, muuttuu asuinkelvottomaksi tai sen arvo romahtaa, mutta sitä ei lunasteta. Useimmat runsaiden haitallisten vaikutusten piirissä olevat henkilöt jäisivät kokonaan ilman korvausta.

Vaikka purettavia rakennuksia on 35–40 (kaavoittajan ilmoituksen mukaan 20), kaavoittaja ilmoittaa, että lunastettavia rakennuksia on kahdeksan. Asemakaavaehdotuksen mukaan 27–32 kiinteistöä jäisi ilman lunastuskorvauksia. Tämä on räikeästi Euroopan ihmissopimuksen ja Suomen perustuslain vastainen (lisäpöytäkirja, artikla 1 ja § 15).

2.1.14 Jatkosuunnittelu

ELY-keskus katsoo, että kaavassa on syytä tarkemmin ohjata suunnittelua. Toteutusta pitää kuvata, jotta kaavan vaikutukset voidaan arvioida. (V24 s. 11). Tässä asemakaavaprosessissa kunnan itsehallintoon kuuluva demokraattinen kaavaprosessi on kuitenkin alistettu ratahallinnon viranomaisten tekniselle ratasuunnitelmalle (V23 s. 26).

MRL:n edellyttämä vaikutusten selvittäminen ja arviointi on pääosin laiminlyöty ja usein maininnalla, että asia siirretään ratasuunnitteluun. 9 §:n mukaan selvittäminen ja arviointi ovat demokraattisessa prosessissa ratkaistavia asioita eikä niitä voi siirtää ratasuunnitteluun. Lisäksi hankkeen ratasuunnittelussa ja YVA:ssa on vaikeasti ratkaistavat asiat jätetty ratkaisematta ja saatu suunnitelma lainvoimaiseksi toteamalla, että ne ratkaistaan

Ratahankkeesta saadun tiedon mukaan yhtiö esittää kiinteistön lunastamista siinä tapauksessa, että valtioneuvoston melun ohjearvoja (Vnp 993/1992) ei saavuteta. Joissakin tapauksissa ohjearvo voidaan saavuttaa kiinteistökohtaisilla meluntorjuntatoimenpiteillä, jotka edellyttävät kiinteistönomistajan suostumusta. Meluntorjuntatoimenpiteiden suunnittelussa tavoitearvona on 45 dB (LAFmax) ja raja-arvona 55 dB. Mikäli raja-arvo ylittyy, arvioidaan myös valtioneuvoston ohjearvojen ylittävän, jolloin tehdään kiinteistön lunastusarviointi. Lunastettavaksi esitetään kiinteistöt, joissa:

- 1) toimenpiteistä huolimatta melutaso asuinrakennuksen sisätiloissa ylittäisi 55 dB (LAFmax) eikä valtioneuvoston päätöksessä asetettua ohjearvon mukaista melutasoa voida saavuttaa, ja:
- 2) kustannuksiltaan kohtuullisilla meluntorjuntatoimenpiteillä ei voida saavuttaa valtioneuvoston ohjearvon mukaista melutasoa tai alittaa melun hetkellistä maksimitasoa 55 dB (LAFmax) sisätiloissa.

Ratahankkeista aiheutuu meluhaittaa eikä kaikkea haittaa voida poistaa tai ehkäistä. Mahdollista on, että kiinteistökohtaisesti 45 dB tavoitearvo ylittyy eikä sitä saavuteta kohtuullisilla toimenpiteillä.

Mikäli edellä mainitut kiinteistön lunastamisedellytykset eivät täyty, kiinteistönomistajalla on oikeus korvaukseen meluhaitasta, joka määrätään ratatoimituksessa. Joissakin tapauksissa melun hyväksyttävä taso (45–55 dB) voidaan saavuttaa vain kiinteistökohtaisilla toimenpiteillä, jotka kuitenkin edellyttävät aina kiinteistönomistajan suostumusta. Jos kävisi niin, että asemakaavassa ei ole esitetty lunastettavaksi sellaista kiinteistöä, jonka rakennuksia lopulta tuleekin purettavaksi, ei asemakaava sulje pois korvausvelvoitetta. **Ei toimenpiteitä.**

Mainittu ELY-keskuksen lausunto liittyi valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön (RKY). Tämä asemakaava on tietyllä tavalla ns. hankkekaava, eli tavoitteena on muuttaa asemakaavaa siten, että radan toteutukseen tähtäävät suunnitelmat tulevat huomioiduksi. Tällä varmistetaan mm. se, että rataa varten varattavat alueet ovat tarpeeksi, mutta eivät tarpeettoman laajat. Ks. myös kaavio tämän raportin lopusta. **Ei toimenpiteitä.**

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa (ympäristövaikutusten arviointi, 2021). Näin ei voi menetellä. Asioita ei voi jättää ratkaisematta ja todeta sitten rakennustöiden aikana, että rakentamistehtävä on mahdoton. Tällainen koheltaminen eli kaavoitusta säätelevän lain sivuuttaminen kaavoituksessa ei ole MRL:n mukaista kaavoitusta ja sillä pystytään aiheuttamaan mittaamatonta vahinkoa.</p>	
<p>Tässä on esimerkkejä selostuksessa olevista asioista, jotka ajatellaan siirrettävän kaavoituksesta ratasuunnitteluun: <i>[Seuraavien kohtien numerointi 1–8 on kaavan laatijan lisäämä]</i></p> <p>[1] Lukkarinmäen länsipuolella rata on korkealla. Korkeusprofiilia ei arvioida asemakaavavaiheessa, vaan ratasuunnittelussa. Huolellisella jatkosuunnittelulla ne voidaan sovittaa osaksi alati muuttuvaa kaupunkikuvaa ja maisemaa. /</p>	<p>Osa muistutuksen tässä kohdassa esitetystä teksteistä ei ole suoraan kaavaselostuksesta ja jotkut kohdat ovat irrotettu asiayhteydestään. Muistutuksen ko. kappale on sen vuoksi jaettu numeroituihin osiin. Vastineet kohta kohdalta:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kohdan viimeinen lause on kaavaselostuksesta. Lause liittyy kaupunkikuvaan kohdistuviin vaikutuksiin. Siinä tuodaan selvästi esiin, että merkittävimmät kaupunkikuvaan kohdistuvat muutokset koskevat Lukkarinmäen länsipuolta. Huolellisella jatkosuunnittelulla tarkoitetaan tässä mm. meluesteen tarkempaa suunnittelua, johon ei ole syytä asemakaavassa ottaa kantaa.
<p>[2] Vaikutuksia voidaan lieventää myös jatkosuunnittelussa huolellisella suunnittelulla. /</p>	<ol style="list-style-type: none"> 2. Lause on kaavaselostuksen kappaleesta, jossa kerrotaan ratasuunnitelmista. Pidempi lainaus: <i>"Ratasuunnittelussa (...) haitallisten vaikutusten ehkäisemiseen ja lieventämiseen on kiinnitetty erityistä huomiota ja siten ympäristöön kohdistuvia haittatekijöitä on voitu vähentää. Vaikutuksia voidaan lieventää myös jatkosuunnittelussa huolellisella suunnittelulla."</i>
<p>[3] Tunnelin suuaukoille voidaan suunnitella tarvittaessa hulevesipumppaamot, mutta asia ratkaistaan rata- ja/tai tunnelisuunnitelmissa. /</p>	<ol style="list-style-type: none"> 3. Kyseessä on hulevesipumppaamot, jotka sijoittuvat rautatiealueelle (kaavassa LR-1). Kaikkia (pienehköjä) LR-alueille sijoituvia teknisiä rakenteita ei ole tarpeen esittää asemakaavassa.
<p>[4] Määräys "Alueelle toteutettavan melusuojauksen tarkempi toteutustapa ja sijoittelu määritellään ratasuunnitelmassa." /</p>	<ol style="list-style-type: none"> 4. Määräysteksti on osa LR-1-alueen määräystä. Teksti lisättiin 1. kaavaehdotuksen jälkeen osana laajempia melumääräyksiä koskevia muutoksia. Muutosten syynä oli se, että valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaisesti melun ohjearvoihin pääsemistä ei voitu taata. Liian tarkat meluntorjuntamääräykset asemakaavassa voivat rajoittaa ratasuunnitelman joustavuutta ja mahdollisuuksia kehittää tehokkaita ratkaisuja. Tämä voi johtaa tarpeettomiin kustannuksiin, ongelmiin käytännön toteutuksessa tai jopa ratasuunnitelman hylkäämiseen, jos ratkaisut eivät sovellu todellisiin olosuhteisiin. Ks. myös 1. kaavaehdotuksen vastineraportti, lopusta kohta Yhteisvastine – meluntorjunta.
<p>[5] Vesistöihin kohdistuviin vaikutuksiin otetaan kantaa ratasuunnitelmassa, eikä asiaa ratkaista asemakaavassa. /</p>	<ol style="list-style-type: none"> 5. Lause ei ole suora lainaus, mutta sillä viitataan kaavaselostuksen vaikutusarvioinnin kohtaan "Vesistöt ja vesitalous". Ko. kappaleessa on kyse radan rakentamisen ajasta, jolla on

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>[6] Asemakaavan vaikutusarviointia tarkennetaan jatkosuunnittelussa. /</p>	<p>merkittävimmät vesistöihin kohdistuvat vaikutukset. Selostuksessa todetaan myös, että työmaan aikaisilla lieventämiskeinoilla on suuri merkitys, ja näihin on otettu kantaa ratasuunnitelman selostusluonnoksessa.</p>
<p>[7] Tunnelirakentamisessa riskikartoituksen kohteet katselmoidaan ennen rakentamisen aloittamista ja rakentamisen aikaisia värinätasoja seurataan värinämittareilla. /</p>	<p>6. Lause on <u>kaavaluonnosvaiheen</u> vastineraportista, ja sillä tarkoitetaan, että vaikutusarviointia tarkennetaan asemakaavan myöhemmissä suunnitteluvaiheissa. Käytäntö on osa normaalia asemakaavan suunnitteluprosessia. Vastineraportissa ei tehdä kaavan vaikutusarviointia.</p>
<p>[8] Merkintä LR-1. (Selostus s. 30, 38, 40, 43, V 23 s 5–6)</p>	<p>7. Kohdalla viitataan kaavaselostuksen vaikutusarvioinnin kohtaan Tärinä. Kyseessä on normaali käytäntö.</p>
<p>Vaikutuksia ei voi siirtää kaavoituksen jälkeiseen vaiheeseen viittaamalla jatkosuunnitteluun. Yllä mainitut ja tämän tyyppiset asiat tulee arvioida vuorovaikutteisessa kaavoitusprosessissa 6 §, 9 §, 18 §, 62 §, 63 §, 65 §, 66 §, 67 §:n mukaan. Sitä ei ole tehty ja Salon kaupungin päättäjillä on niin puutteellinen ja virheellinen aineisto, että harkitun asemakaavanmuutospäätöksen tekeminen tämän aineiston perusteella on mahdotonta.</p>	<p>8. Tällä viitattaneen samaan asiaan kuin edellä kohdassa 4.</p> <p>Kaikkia ratakankkeessa ratkaistavia asioita ei esitetä asemakaavassa. Edellä mainitut kohdat 1–8 eivät aiheuta toimenpiteitä.</p>
<p>2.1.15 Ei ole kaavoitusta</p> <p>9 §:n mukaan kaavan tulee perustua suunnitteluun. Kaavaehdotus Oikorata Salon kaupunkialueella ei perustu kaavoitukselliseen suunnitteluun. Se ei ole kaavoituksellisten tavoitteiden, MRL:n mukaista kaavoitusta, vaan enemmänkin jonkinäköistä kaavoituksellisen sanaston ja kuvien lisäämistä pohjana oleviin raidehankkeen teknisiin suunnitelmiin.</p>	<p>Asemakaava perustuu mm. ratakankkeessa tuotetuihin suunnitelmiin. Asemakaavaa on pyritty laatimaan MRL:n ja MRA:n mukaisesti. Ei toimenpiteitä.</p>
<p>2.2 Maakuntakaava</p> <p>32 §:n mukaan Maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleiskaavaa ja asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi.</p> <p>Viranomaisten on suunnitellessaan alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja päättäessään niiden toteuttamisesta otettava maakuntakaava huomioon, pyrittävä edistämään kaavan toteuttamista ja katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta kaavan toteuttamista.</p> <p>Vaikka maakuntakaava ei ole voimassa oikeusvaikutteisen asemakaavan alueella, sen kautta välittyvät valtakunnalliset ja maakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet alemman asteiseen suunnitteluun, kuten asemakaavaan, sillä maakuntakaava on ohjeena.</p> <p>Asemakaavanmuutosaluetta koskevissa maakuntakaavoissa on suunnittelumääräykset:</p> <p>Valtakunnallisesti merkittävä suojeltava rakennettu kulttuuriympäristö. Suunnittelun ja</p>	<p>Uusi ratalinjaus Lukkarinmäen kautta on osoitettu voimassa olevassa maakuntakaavassa, ja asemakaava on siten maakuntakaavan mukainen.</p> <p>Maakuntakaava asettaa suunnittelulle ja kehittämiselle suuntaviivoja muiden, päällekkäisten ja täydentävien, merkintöjen kautta. Eri kaavoissa voi olla merkintöjä ja määräyksiä, jotka vaikuttavat keskenään ristiriitaisilta, kuten esim. Salon keskustan alueella voimassa olevassa maakuntakaavassa, jossa on toisaalta osoitettu uusi ratalinjaus, toisaalta ympäristön arvoja, joita voi olla vaikea vaalia radan vuoksi. Tarkoitus onkin, että eri tavoitteet voidaan toteuttaa huomioimalla muut tekijät mahdollisimman hyvin.</p> <p>Ei toimenpiteitä.</p>

rakennustoimenpiteiden tulee olla kokonaisuuden säilymistä turvaavia ja edistäviä. (Salon seudun maakuntakaava, vahvistettu 2008) Keskustatoimintojen alue. Suunnittelun tulee olla kaupunkikuvaa eheyttävää ja ominaispiirteet huomioivaa. (Taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihe-
maakuntakaava, hyväksytty 2018)

Vuoden 2008 maakuntakaavassa on rautatien oikaisuvaraus ja vuoden 2018 maakuntakaavassa Uusi rautatie. Jälkimmäisen suunnittelumääräyksen mukaan Lohja – Salo rataan ja ratalinjaan kohdistuvien teknisten ratkaisujen kuten tunneleiden suunnittelussa tulee huolehtia alueen luonnon, maiseman, kulttuuriperinnön ja pohjavesialueiden huomioon ottamisesta.

Asemakaavanmuutosehdotus ei täytä yhtäkään edellä mainituista velvoittavista määräyksistä. Vaikka kaavoituksen päätöksenteko on luonteeltaan punnintaa ja harkintaa ja MRL:n normit joustavia, siltikään ei voi päätyä sellaiseen lopputulemaan, että kyseisistä määräyksistä luovutaan kokonaan. Asemakaavaluonnos on maakuntakaavan vastainen.

Toinen kysymys on se, että maakuntakaavaan sisältyy ristiriita, joka on mahdoton ratkaista siten, että sekä maakuntakaavan määräykset että oikorata Lukkarinmäen halki toteutuisivat.

Asia olisi edellyttänyt huolellista selvittämistä siinä vaiheessa, kun ratalinjauksia suunniteltiin. Nyt on käytetty valtavan paljon rahaa ja aikaa hankkeeseen, joka on mahdoton toteuttaa maakuntakaavan vaatimukset huomioiden.

Lisäksi tähän tulee soveltaa periaatetta, että aiempi käyttömuoto, tässä tapauksessa vuosisatainen kirkollinen mäki ja ajallisen kerrostuneisuuden asutus, on turvatumpi kuin uusi, raideliikenne.

2.3 Asemakaavan sisältövaatimukset

54 §:n mukaan asemakaavaa laadittaessa on maakuntakaava ja oikeusvaikutteinen yleiskaava otettava huomioon. Asemakaava on laadittava siten, että luodaan edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle, palvelujen alueelliselle saatavuudelle ja liikenteen järjestämiselle. Rakennettua ympäristöä ja luonnonympäristöä tulee vaalia eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja saa hävittää.

Asemakaavalla ei saa aiheuttaa kenenkään elinympäristön laadun sellaista merkityksellistä heikkene- mistä, joka ei ole perusteltua asemakaavan tarkoitus huomioon ottaen. Asemakaavalla ei myöskään saa asettaa maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle sellaista kohtuutonta rajoitusta tai aiheuttaa sellaista kohtuutonta haittaa, joka kaavalle asetettavia tavoitteita tai vaatimuksia syrjäyttämättä voidaan välttää.

Maakuntakaavaa ei ole otettu huomioon.

Kuten muistutuksestakin ilmenee, AKL:n 54 §:ssä mainitaan myös "...joka ei ole perusteltua asemakaavan tarkoitus huomioon ottaen" ja "...joka kaavalle asetettavia tavoitteita tai vaatimuksia syrjäyttämättä voidaan välttää".

ESA-rata on mittava hanke, jolla toteutuessaan on merkittäviäkin kielteisiä vaikutuksia Lukkarinmäen alueelle. Kaavanlaatijan näkemyksen mukaan asemakaava ei ole asemakaavan sisältövaatimusten vastainen (AKL 54 §).

AKL 32 §:n mukaan maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa asemakaavaa. Uusi ratalinjaus on osoitettu myös maakuntakaavassa, "oikoratavaraus".

RKY-alueen määräyksen tavoitteena ei ole rakennetun ympäristön ja sen erityisten arvojen hävittäminen, vaan se, että arvot huomioidaan kaikissa toimenpiteissä. Yleisestikin ottaen kaavamääräykset

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Kaavassa sallitaan rakennetun ympäristön ja sen erityisten arvojen hävittäminen ja suunnitelmalla luodaan heikkolaatuista elinympäristöä mm. RKY-alueen kaavamääräyksellä:</p> <p>”Alueella suoritettavissa toimenpiteissä tulee mahdollisuuksien mukaan huomioida kulttuuriympäristö ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaan vanhan rakennuskannan arvojen säilyminen.”</p> <p>Etenkin melu, mutta myös tärinä sekä alueen tuleva, poikkeuksellisen ruma visuaalinen ilme ovat tekijöitä, jonka vuoksi kaava ei täytä terveellisen, turvallisen ja viihtyisän elinympäristön vaatimuksia.</p> <p>Turun museokeskus toteaa, että uudisrakentamisen tulee mittakaavaltaan ja ilmeeltään soveltua osaksi luonteeltaan pienipiirteistä kaupunkikuvaa. Asemakaavan mahdollistamia rakennusoikeuksia tulee vielä tarkastella ja kaavaa tarkistaa uudisrakentamisen ohjauksen osalta. Konsultin vastaus on käsittämätön. Hän toteaa, että rakennusoikeuden alentaminen aikaansaisi epäyhtenäistä asemakaavaa (V24 s.10).</p> <p>Asia on täysin päinvastoin. Tehokas uudisrakentaminen pahentaa entisestään Lukkarinmäkeen kohdistuvia rakennetun ympäristön ja sen arvojen hävittämistä.</p> <p>Alueen asukkaisiin jo yli 10 vuotta kohdistuneet ja etenkin tulevat rajoitukset ja haitat ovat täysin kohuttomia. Kaavan tavoitteiden ja todellisuuden välinen ristiriita muodostuu siitä, että kauan sitten on alettu ajaa epätarkoituksenmukaista ratahanketta ja sitä on puskettu väkisin eteenpäin, tosiasioista välittämättä. Herää kysymys, onko kaavan tavoitteet asetettu oikein.</p> <p>Asemakaavanmuutosehdotus ei täytä asemakaavan sisältövaatimuksia.</p>	<p>RKY-alueilla ovat haastavia, koska kaavan tulisi yleensä sallia myös alueen kehittäminen, RKY:n arvot samalla huomioiden. RKY-alueen määräyksessä on kuitenkin lause, jonka mukaan toimenpiteisiin tulee pyytää museoviranomaisen lausunto.</p> <p>Melua ja tärinää on käsitelty tämän muistutuksen aiemmissa kohdissa.</p> <p>Vaikutuksia kaupunkikuvaan (vrt. visuaalinen ilme) on arvioitu kaavaselostuksessa myös valokuvasovitteiden keinoin. Kaupunkikuva muuttuu monin paikoin, ja usein vaikutukset ovat kielteisiä.</p> <p>Edellisen vaiheen vastineessa Turun museokeskuksen lausuntoon (V24) ajatuksena oli nimenomaan, että alueelle kohdistuvia muutoksia rajoitetaan, eikä rakennusoikeuksia alenneta nykyisestä. Tällä ajateltiin alueen maanomistajienkin etua. Perusteluna oli, että kaavamuuotosalue ei kata lähellekään koko RKY- aluetta eikä muutenkaan koko Lukkarinmäen yhtenäiseksi koettavaa kokonaisuutta. Turun museokeskuksen toive olisi mahdollisesti vähentänyt joidenkin tonttien rakennusoikeutta ja kenties osaltaan alentanut tonttien arvoa, myös kauempana radasta. Tehokas uudisrakentaminen: ks. vastine tämän muistutuksen kohtaan 2.6.</p> <p>Tässä asemakaavassa ei oteta kantaa ratahankkeen historiaan ja vaiheisiin.</p> <p>Kaavanlaatijan näkemyksen mukaan asemakaavamuutos täyttää asemakaavan sisältövaatimukset.</p>
<p>2.5 Vuorovaikutus</p> <p>62 §:n mukaan kaavoitusmenettely tulee järjestää ja suunnittelun lähtökohdista, tavoitteista ja mahdollisista vaihtoehtoista kaavaa valmisteltaessa tiedottaa niin, että alueen maanomistajilla ja niillä, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, sekä viranomaisilla ja yhteisöillä, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään (osallinen), on mahdollisuus osallistua kaavan valmisteluun, arvioida kaavoituksen vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiasta.</p> <p>63 §:n mukaan kaavaa laadittaessa tulee riittävän aikaisessa vaiheessa laatia kaavan tarkoitukseen ja merkitykseen nähden tarpeellinen suunnitelma osallistumis- ja vuorovaikutusmenettelyistä sekä kaavan vaikutusten arvioinnista.</p> <p>Kaava vaikuttaa ikävällä tavalla Lukkarinmäen asukkaisiin. Lukkarinmäellä asuu paljon iäkkäitä ihmisiä. Monella heistä ei ole edes tietokonetta. He pystyvät kyllä osallistumaan asukastilaisuuksiin, mutta</p>	<p>Ks. yhteisvastine 'Kaavamutoksen eteneminen' raportin lopussa. Ei toimenpiteitä.</p>

kirjallinen mielipiteiden ja muistutusten laatiminen on heille liian vaikeaa.

Kaavoitusmenettelystä puuttuu suullisen kuulemisen vuorovaikutusraportti. Jatkossa osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan tulisi lisätä tämä.

2.5 Viranomaisohjaus

Puutteelliset selvitykset, puutteellinen vaikutusarviointi ja se, miten nämä seikat tulee korjata ilmenevät hyvin viranomaisten lausunnoista.

Turun museokeskus toteaa, että maakuntakaavassa on esitetty RKY-rajauksista laajempi maakunnallisesti merkittävä aluekokonaisuus sra69, Lukkarinmäen kulttuurimaisema.

Se toteaa lausunnossaan: 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 ja radan rakentaminen aiheuttaa riskejä lukuisille rakennuksille. Radan vaatimat rakenteet, kuten Lukkarinmäen eteläpuolinen betonikaukalo ja Lukkarinmäen pohjoispuolella puutalokorttelin keskellä korkealla penkereellä kulkeva rata, tulevat muokkaamaan voimakkaasti kaupunkikuvaa. Muutokset ovat kulttuuriympäristön kannalta erittäin haitallisia. Alueen myös maisemallisesti arvokkaiksi arvoitetut rakennukset tulee huomioida kaavassa vähintäänkin kokonaisuuksina. (V23 s. 11 ja 13)

Turun museokeskus ja ELY-keskus ovat toistuvasti vaatineet poistamaan kaavamääräyksen sanat ”mahdollisuuksien mukaan”, jotta kulttuuriympäristön arvojen säilyminen on kaavassa riittävästi turvattu.

”Alueella suoritettavissa toimenpiteissä tulee mahdollisuuksien mukaan huomioida kulttuuriympäristö ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaan vanhan rakennuskannan arvojen säilyminen.

ELY-keskuksen mukaan asemakaavan yhteydessä tulee esittää riittävät johtopäätökset kaavan vaikutuksista ja suunnittelualueen kuulumisen valtakunnallisesti merkittävään kulttuuriympäristön RKY alueeseen edellyttäen, että asemakaavoituksessa määritellään yksityiskohtaisemmat kehittämis- ja suojelutavoitteet (V23 s. 13 ja 14).

ELY-keskus toteaa, että konkreettisia lieventämistoimia ei kaavaehdotuksessa kuitenkaan ole juurikaan esitetty, vaan selostuksessa kerrotaan, että ”rata-suunnittelun yhteydessä tunnistettavista vaikutuksista ja niiden lieventämiskeinoista saa tarkempaa tietoa, kun suunnitelma on julkinen. ELY-keskus katsoo, että kaavasta tulee tarkemmin käydä ilmi, millainen alueesta on tarkoitus tulla kaavan toteuduttua. Kaavassa on syytä tarkemmin ohjata suunnittelua.

Mainittu Turun museokeskuksen lausunto on annettu asemakaavaluonnoksesta. Tämän jälkeen on laadittu kaavaehdotus ja kaavaehdotus 2. Luonnosvaiheen jälkeen kaavaa on muutettu mm. mainittujen maisemallisesti arvokkaiden rakennusten osalta; kaavaehdotuksessa esim. rakennukset ’sr-1/m’.

Esim. RKY-alue kattaa suhteellisen laajan alueen, myös tunneliosuuksia ja sitä kautta voimakkaasti muuttuvaa ympäristöä. Alueelle ei ehkä voida antaa sellaisia kohtuullisuuden rajoissa pysyviä vaatimuksia, joilla sopeutuminen varmistuu. Radan ja tunnelin rakentamisen vuoksi RKY-alueen arvot väistämättä heikentyvät, joten kaavamääräyksen teksti ”mahdollisuuksien mukaan” on koettu tarpeelliseksi.

Muistutuksessa viitattu ELY-keskuksen lausunto on myös annettu kaavaluonnoksesta. ELY-keskus on lausunut myös tästä kaavaehdotus 2:sta, ja **sen sekä Turun museokeskuksen antaman lausunnon perusteella RKY-aluetta koskevaa vaikutusarviointia tarkennetaan (vertaus nykytilaan).**

Kaavaselostuksen kohtaan Suunnittelutilanne → 3.2.2 ’Maakuntakaava’ lisätään myös mainittu Lukkarinmäen kulttuurimaisema (sra 69), ja kaavan vaikutuksia siihen tarkennetaan.

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Toteutusta pitää kuvata, jotta kaavan vaikutukset voidaan arvioida. (V24 s. 11)</p> <p>ELY-keskus toteaa sekä luonnos- että ehdotusvaiheessa, että arvokkaaseen kulttuuriympäristöön sopivaa rakentamisen määrää, uudisrakennusten kokoa, mittasuhteita ja piirteitä sekä sijoittumista suhteessa oleviin rakennuksiin on tarkasteltava tarkemmin kaavamuutosta tehtäessä. Rakentamisen mitoituksen on sopeuduttava alueen arvokkaaseen, pienimittakaavaisen ympäristöön. (V24 s. 11)</p> <p>18 §:n mukaan ELY-keskus ohjaa ja valvoo kunnan kaavoitusta ja kunnilla on velvollisuus hankkia erillisiä lausuntoja. ELY-keskuksella on muutoksenhaku-oikeus. (MRL 8 §, 62 §, 63 §, 66 § sekä maankäyttö- ja rakennusasetus, MRA, 26 § ja 28 §) Kunnat voivat kuitenkin MRL:n joustavuuden vuoksi valita, noudattavatko ne saamaansa ohjausta. Jos ne eivät tätä noudata, usein miten laaditaan lainvastainen kaava mm. selvitysten, valtakunnallisten alueidenkäyttövoitteiden ja kaavan sisältövaatimusten osalta. Näin on myös Oikorata Salon kaupunkialueella – kaavaehdotuksen kohdalla. Salon kaupunki ei ole pääosin noudattanut saamaansa ohjausta eikä noteerannut riittävästi lausuntoja ja osallisten mielipiteitä ja kaavaehdotus on MRL 9 §:n, 22 §:n, 24 §:n, 54 §:n ja Suomen perustuslain 15 §:n vastainen.</p>	<p>Kaavanlaatijan näkemyksen mukaan asemakaavamuutosta on laadittu MRL:n mukaisesti. Ei toimenpiteitä asemakaavassa.</p>

2.6 Millaiseksi Lukkarinmäki muuttuu?

Ympäristö muuttuu voimakkaasti. Muutos on niin valtava, että sitä on vaikea hahmottaa mallinnuskuvien avulla. Pienoismalli olisi tarpeen. Esitetyistä kuvista 12 – 16 ei saa käsitystä kokonaisuuden muuttumisesta ja ainoastaan kuvasta 18 ilmenee, kuinka oleellisesti Lukkarinmäki muuttuu.

Asemakaavalla on niin merkittäviä haitallisia vaikutuksia alueeseen Uskelan kirkonmäki ja Lukkarinmäen esikaupunkiasutus, että voi puhua alueen tuhoutumisesta. Vaikutukset johtuvat melusta, maiseman hierarkian muuttumisesta, purettavista rakennuksista, autioituvista rakennuksista, uusista kaupunkikuvallisesti vahingollisista rata- ja meluestera-kenteistä, liikenteen järjestelyistä, avoimessa maisemassa kauaksi näkyvästä tunnelin kaakkoispään suuaukosta, asuinalueen ja maiseman pirstomisesta sekä ratalinjauksen alueelle muodostamasta maiseman arvesta, joka halkaisee suunnittelualueen. Vaikka kyseessä on yhtenäinen kokonaisuus ja RKY-alue, maiseman arpea ei mainita arpena. Rata-tunnelin molempien päiden pelastustiet vielä korostavat tätä.

Lukkarinmäen kokonaisuudella on merkittävä vaikutus koko kaupungille ja sen identiteetille. On kyseessä aikamoinen tuho, jos kaupungin identiteetti katoaa.

Kaavaluonnoksessa esitetään lieventämistoimia, mutta negatiiviset muutokset ovat niin merkittäviä, ettei niitä ole mahdollista oleellisesti lieventää. Taikominen on mahdollista sarjakuvissa, mutta ei suunnittelussa. Rataa ei pysty sovittamaan maisemaan ja kulttuuriympäristöön luontevasti.

Suunniteltu ylitehokas uudisrakentaminen pahentaa entisestään Lukkarinmäkeen kohdistuvaa tuhoa, sillä sen luonne vanhojen, pienten talojen ja niiden piha-piirien muodostamasta pienimittakaavaisesta arvoalueesta muuttuu radan, suuaukkojen, meluesteiden, ylimitoitettujen uudisrakennusten ja liioitellun paljon puistoa sisältäväksi epämääräiseksi asuinalueeksi. Sen tulevaa kokonaisuutta leimaavat myös isohkojen uudisrakennusten joukossa olevat, asuin- ja myyntikelvottomiksi menevät, autioituvat talot. Se on yleisilmeeltään sekava, meluisa, keskeneräinen, hylätty ja rapistuva.

Tällaiset alueet ja niiden rakennukset ovat haluttuja kohteita talonvaltaajille ja huumejengeille. On itsestään selvää, että kiinteistöjen arvot romahtavat ja nyt suositusta, uniikista ja etenkin tulevaisuudessa nousvien hintojen asuinalueesta tulee vaikeasti myytävien kiinteistöjen hitaasti osittain autioituva paikka. Kyseessä on nyt alue, jota voi verrata ”vanhakaupunki Rauma, Naantali, Porvoo ja Visby, Portsaa Turku, historiallisten tehdasalueiden työläiskorttelit ja gamla stanin työläisasunnot Tukholma”, joiden

Asemakaavalla on kieltämättä merkittäviä kielteisiä vaikutuksia Lukkarinmäkeen, ja näitä vaikutuksia on arvioitu myös kaavaselostuksessa.

Muistutuksessa mainittu ylitehokas rakentaminen voi olla vanhan (tällä hetkellä voimassa olevan) asemakaavan esitystavasta johtuva väärinkäsitys. Suunnittelualueella nykyisin voimassa olevat kaavat saattavat olla hyvin vanhoja, jopa 1960-luvulta. Niissä rakennusoikeusluku, esim. '250', tarkoittaa: ”luku, joka osoittaa rakennuksen suurimman sallitun pohjapinta-alaan”. Tätä on Salon kaupungilla tulkittu niin, että jos tontilla sallitaan esim. 2-kerroksinen rakennus (kaavakartassa II), rakennusoikeutta on 500 k-m². Tämä vanha periaate on hylätty ja kaavamuutoksessa käytetään nykyisin voimassa olevaa periaatetta eli yksiselitteistä rakennusoikeuslukua. Eli vanhan kaavan merkintätapa 'II' ja '250' siirtyisi tähän kaavamuutokseen muodossa 'II' ja '500'. Tämä on huomioitu myös kaavan seurantalomakkeessa (kerrosalan muutos).

Muuten asemakaavamuutoksessa asuintonttien rakentamisen määrää ei ainakaan merkittävästi lisätä – mahdolliset muutokset voivat johtua esim. vanhojen rakennusten pinta-alojen tulkinnasta. Näin ollen sama rakentaminen esim. Lukkarinmäen tonteilla on mahdollista jo nyt, tämän kaavan voimaan tulosta riippumatta.

Ei toimenpiteitä.

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>asunnot ovat erittäin haluttuja ja hinnat nousevat varsin korkeiksi.</p> <p>2.7 Yhdenvertaisen kohtelun vaatimus ja salainen kaavoitus</p> <p>Kaavoituspäätöksenteossa tärkein oikeusperiaate on yhdenvertaisuus (Jääskeläinen ja Syrjänen, 2000) ja MRL:ssä keskeistä vuorovaikutteinen suunnittelu.</p> <p>Tämän kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma, 63 §, on niukka ja siinä ei ole vuorovaikutusraporttia tai raporttia kuulemisista. Useat osalliset ovat toistuvasti ilmaisseet, ettei heidän kuulemistaan noteerata. Kaavassa on myös monella osa-alueella enemmän tai vähemmän mielivaltaa. Mielivalta ja yhdenvertaisen kohtelun puute korostuvat entisestään lunastussuunnitelmissa.</p> <p>Vastineen 2023 mukaan rataorganisaatio 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. Yksi vaikutusvaltainen kiinteistönomistaja kertoo saaneensa kirjeen, mutta suurin osa kiinteistönomistajista on kuitenkin jäänyt ilman yhteydenottoa. Herää kysymys osittain salaisesta kaavoituksesta ja siitä, onko yhdenvertaisen kohtelun vaatimusta noudatettu (Suomen perustuslaki 6 § sekä yhdenvertaisuuslaki 5 § ja 8 §).</p>	<p>Osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) sisältö noudattaa Salon kaupungissa yleisesti käytettyä mallia. OAS:aa ei ole tapana päivittää vuorovaikutusraporteilla. Asemakaavan vuorovaikutusraportteja ovat kaavan luonnos- ja kahden ehdotusvaiheen jälkeiset vastineraportit, joista viimeisin on tämä dokumentti.</p> <p>Ei toimenpiteitä.</p> <p>Kaavanlaatijalla ei ole tarkkaa tietoa, minkä kiinteistöjen omistajiin rataorganisaatio on ollut yhteydessä. Se menettely kuuluu ratasuunnittelun käytäntöihin, eikä siihen oteta kantaa asemakaavassa. Kaavoitusta ei ole tarkoitus eikä ole tehty salassa. Alustavaa kaavaluonnosta esiteltiin yleisötilaisuudessa 6.10.2022, ja kaava-aineisto on ollut nähtävillä kolme erillistä kertaa, ensin kaavaluonnoksena, sitten kahdena eri kaavaehdotuksena.</p> <p>Suomen perustuslain 6 §:ssä käsitellään ihmisten yhdenvertaisuutta riippumatta näiden sukupuolesta, iästä, alkuperästä, kielestä, uskonnosta jne. Yhdenvertaisuuslain 5 § koskee viranomaisen velvollisuutta edistää yhdenvertaisuutta. Saman lain 8 § käsittelee syrjinnän kieltoa, jonka mukaan ketään ei saa syrjiä iän, alkuperän, kansalaisuuden, kielen, uskonnon jne. perusteella.</p> <p>Ottaen huomioon, että Salon kaupunki on hoitanut kaavan kuulutukset ja nähtävillä pidot MRL:n ja MRA:n mukaisesti ja kuten Salon kaupungissa on tapana, asemakaavan ei voida katsoa olevan em. lakipykälien vastainen. Ei toimenpiteitä.</p>
<p>Selostuksen mukaan ratasuunnitelman laatimisen yhteydessä haitallisia maankäyttövaikutuksia on pyritty lieventämään tekemällä yhteistyötä ratakanteen ja kaupungin maankäytön suunnittelusta vastaavien viranomaisten sekä kaavaa laativan konsultin välillä. Ratasuunnittelun yhteydessä tunnistetuista vaikutuksista ja niiden lieventämiskeinoista saa tarkempaa tietoa, kun suunnitelma on julkinen. Tällainen osittain salainen kaavoitusprosessi ei ole sallittu (1 §, 6 §, 9 § ja 62 §).</p> <p>2.8 [oman kiinteistöni]</p> <p>[Toisessa muistutuksessa ”Kiinteistöni”, muistutuksessa pieniä eroja.]</p> <p>Kotini Lukkarinmäellä on isäni suvun vuonna 1904 rakentama talo talousrakennuksineen. Taloa on vuosikymmenten aikana laajennettu ja tehty kattava</p>	<p>Ratasuunnitelma-aineisto ei ole ollut julkinen kaavan laadinnan aikana, mutta sen sisältöä on kuitenkin hyödynnetty asemakaavan laadinnassa siinä laajuudessa kuin se on tarpeellista ja mahdollista. Ratasuunnittelu ja asemakaavoitus etenevät omina hankkeinaan; ks. kaavio raportin lopussa. Kaavoitusprosessi ei ole salainen. Ei toimenpiteitä.</p> <p>Kiinteistön lunastaminen on ymmärrettävästi raskeana koettava asia, jossa painavat sekä raha (mm. remontit) että aineettomat seikat. Asemakaavan</p>

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>remontti ajatuksella, että tässä on loppuelämämme koti ja pystymme jättämään sen hyvässä kunnossa lapsillemme heidän kodikseen. Museovirasto on inventoinut kiinteistön vuonna 1993.</p> <p><i>[Poistettu kiinteistöön liittyvää yksityiskohtaista tietoa.]</i></p> <p>Asemakaavaluonnoksessa kotini tontille on suunniteltu puisto, Lukkaripuisto, ja kiinteistöllä on merkintä ma-LR/b1.</p> <p>Perustuslain 15 §:n mukaan jokaisen omaisuus on turvattu. Vaadin, että mikäli kaavan laatimista jatketaan, kaavassa todetaan, että kodistani maksetaan täysi lunastuskorvaus, mikäli suunniteltua oikorataa aletaan rakentaa.</p>	<p>tavoitteena on kuitenkin muuttaa alueen maankäyttöä niin, että ratasuunnitelmien toteuttaminen on mahdollista.</p> <p>Perustuslain 15 § ("Omaisuuksien suoja") kuuluu kokonaisuudessaan: "Jokaisen omaisuus on turvattu. Omaisuuksien pakkolunastuksesta yleiseen tarpeeseen täyttä korvausta vastaan säädetään lailla." Perustuslain 15 §:ssä todetaan myös lunastusmahdollisuus yleistä tarvetta varten.</p> <p>Lunastamisesta säädetään lailla kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta (603/1977). Sen 4 § 1. mom. todetaan: "Lunastaa saadaan, kun yleinen tarve sitä vaatii. Lunastusta ei kuitenkaan saa panna toimeen, jos lunastuksen tarkoitus voidaan yhtä sopivasti saavuttaa jollain muulla tavalla taikka jos lunastuksesta yksityiselle edulle koitua haitta on suurempi kuin siitä yleiselle edulle saatava hyöty."</p> <p>Asemakaavassa ei voi ottaa kantaa korvausten määrään. Lain mukaan Maanmittauslaitos arvioi kiinteistön käyvän hinnan. Ratahanke, joka oletettavasti laskee kiinteistön arvoa, ei saa vaikuttaa hinnanmäärittämiseen. Hyväksytty ratasuunnitelma antaa oikeuden lunastaa ratasuunnitelmassa osoitetut alueet ja oikeudet. Kun ratasuunnitelma on hyväksytty, hankkeen vastaava voi pyytää Maanmittauslaitosta käynnistämään ratatoimituksen. <u>Ratasuunnitelmasta aiheutuvat korvaukset käsitellään ratatoimituksessa</u>, johon sovelletaan ratalakia ja lunastuslakia. Ratatoimituksen suorittaa puolueeton lunastustoimikunta.</p> <p>Ei toimenpiteitä.</p>

Muistutus 7

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Salon kulttuurialue</p> <p>Salon seutu on vanhaa kulttuurialuetta, ensimmäinen asutus on ollut Pukkilan Sinivuorella lähellä merta. Tulee myös muistaa Suomusjärven kulttuurin merkitys nykyisessä Salossa.</p> <p>Uskelan kirkonmäki, jossa nykyinen Uskelan kirkko 1800-luvulta sijaitsee, on ollut lähes 10 000 vuotta sitten saari. Tästä seuraa, että esim. Rauhalanmäki on saattanut olla luoto tai kari. Samalla Uskelan kirkonmäellä on aiemmin ollut Salon Pyhän Annan kappeli - lähempänä Sairaalan tietä ja alempana mäellä kuin nykyinen kirkko. Salon Pyhän Annan kappeli oli Kärkän Hornien 1400-luvulla rakennuttama kirkko. (Tähän liittyy myös kolmen kirkon konttaustarina)</p> <p>Samalla Uskelan kirkonmäellä oli vielä 1960-luvulla tyhjiä torppia joka puolella mäkeä. Muistan ainakin neljä. Nykyisin Uskelan hautausmaan pohjoispuolella Uskelankirkkotien ja Raivonkadun kulmassa sijaitsee ortodoksinen tsasouna, joka jouduttaisiin siirtämään.</p>	<p>Asemakaavamuutosalueella ei ole tällä hetkellä tiedossa kiinteitä muinaisjäännöksiä.</p> <p>On totta, että tsasouna joudutaan siirtämään nykyiseltä paikaltaan ennen tunnelin rakentamista.</p>

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Myös siinä kohden on muinaismuistojen merkittävä paikka.</p> <p>Uskelankirkkotie eli Kuninkaantie kulkee kaupungista torin laidalta Uskelan kirkkoon. Museovirasto on suojellut sinne vievän sillan (Vähäsilta), josta alkaa Uskelankirkkotie eli Kuninkaantie.</p> <p>Rata rikkoi niin Lukkarinmäen maiseman kuin Kuninkaantien. On myös muistettava, että Kalle Ruusunen löysi Raivaajankadulta Rauhalanmäen alapuolelta ns. Uskelan aarteen vuonna 1922, kun hän teki piharakennustaan. (Matkaa löytöpaikasta on neljä tuloa mahdolliseen tai ja suunniteltuun rataa.) Tämän Uskelan aarteen perusteella on tehty kymmenkunta erilaista korua Kalevala Korun mallistoon.</p> <p>Kukaan meistä ei tiedä mitä tämä entisen "saaren", siis Uskelan kirkonmäen, ulkopuoli kätkee sisälleen. Voi löytyä tsasounan läheltä uhrikoruja tai miekkoja ja muuta vastaava. Jo siitä, että merisikareita ja meriheinä kasvaa läheisillä pelloilla, voimme olla varmoja meren läheisyydestä Uskelan kirkonmäen ympäristössä.</p> <p>Itse alkuperäinen kauppapaikka, Salon tori, oli paikallaan jo silloin, kun Salo oli Joensuun kartanon maita. Joensuun kreivi lahjoitti alustalaisiaan varten perustettavaksi kappapaikan sillanpieleen altaan 65 ha. Myös Venäjän kreivi, Suomen Suuriruhtinas, oli esittänyt kaupungin perustammista juuri tälle paikalle.</p> <p>Salon laajetessa vuonna 1932 Lukkarinmäki oli ensimmäisiä asuntoalueita. Monet ostivat tontin Hakastaron tilalta tai Joensuun kreiviltä.</p> <p>Paikka oli ihanteellinen, se oli hieman syrjässä kauniilla paikalla, mutta kuitenkin vain muutaman korttelin päässä torilta.</p>	<p>Asemakaavassa on kuitenkin huomioitu sen mahdollinen siirto suunnilleen samalle paikalle ('yk-1', "Rakennusala, jolle saa sijoittaa kirkon tai muun seurakunnallisen rakennuksen. Alue on varattu tsasounaa varten", rakennusoikeutta 120 k-m2).</p> <p>Uskelan kirkkotietä, joka on osittain viivamaista RKY-kohdetta, "Suuri Rantatie", kuuluu kaavamuuotosalueeseen. Se on huomioitu asemakaavassa merkinnällä 'sk-1', "Kaupunki- tai kyläkuvallisesti tärkeä alue tai alueen osa, jolla sijaitsee historiallisesti merkittävä tielinja, RKY-kohde Suuri Rantatie. Tien ja polun luonne ja linjaus on säilytettävä. Alueen rakentamis- ja hoitosuunnitelmista on hankittava museoviranomaisen lausunto".</p> <p>Ei toimenpiteitä.</p> <p>Asemakaavalla on kieltämättä merkittäviä kielteisiä vaikutuksia kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön. Vaikutuksia on arvioitu kaavaselostuksessa. Vaikutuksia on pyritty myös lieventämään eri kaavamääräyksin; ks. kaavaselostuksen sivu 38 (kaavaehdotus 2).</p> <p>Mikäli uusia muinaisjäänneksiä löytyy, Muinaismuistolain nojalla niihin ei saa kajota ilman saman lain nojalla annettua lupaa.</p> <p>Ei toimenpiteitä.</p>

Muistutus 8

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Kaavaehdotus ei täytä maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n vaatimuksia selvityksistä, vaikutusten arvioinnista ja suunnittelusta. Se on asemakaavan sisältövaatimusten vastainen (54 §).</p> <p>Usean kiinteistön kohdalla ei ole huomioitu omaisuuden suojaa (Suomen perustuslaki 15§).</p>	<p>Asemakaavasuunnittelu ja vaikutusten arviointi on pyritty tekemään myös MRL:n 9 ja 54 § vaatimusten mukaisesti mm. riittäviin selvityksiin perustuen. Selvitykset ovat pääosin ESA-ratahankkeen yhteydessä laadittuja.</p>

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Kaavan laatimista ei tule jatkaa eikä asemakaavanmuutosehdotusta hyväksyä.</p> <p>Pyydän, että kaavaa koskevasta päätöksestä lähetetään tieto minulle.</p>	<p>Perustuslain 15 § ("Omaisuuksien suoja") kuuluu kokonaisuudessaan: <i>"Jokaisen omaisuus on turvattu. Omaisuuksien pakkolunastuksesta yleiseen tarpeeseen täyttää korvausta vastaan säädetään lailla."</i> Laissa mainitaan siis myös lunastusmahdollisuus.</p> <p>Lunastamisesta säädetään lailla kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta (603/1977). Sen 4 § 1. mom. todetaan: <i>"Lunastaa saadaan, kun yleinen tarve sitä vaatii. Lunastusta ei kuitenkaan saa panna toimeen, jos lunastuksen tarkoitus voidaan yhtä sopivasti saavuttaa jollain muulla tavalla taikka jos lunastuksesta yksityiselle edulle koituva haitta on suurempi kuin siitä yleiselle edulle saatava hyöty."</i></p> <p>Todettakoon lisäksi, että ratavaraus on osoitettu voimassa olevissa maakunta-, yleis- ja asemakaavoissa.</p> <p>Ei toimenpiteitä.</p> <p>Asemakaava on tarkoitus viedä tämän jälkeen kaupungin hyväksymiskäsittelyyn: kaupunginhallitus → kaupunginvaltuusto. Kaupunginvaltuuston hyväksymispäätöksestä on mahdollista valittaa. Ei toimenpiteitä asemakaavassa.</p> <p>Tieto kaavan hyväksymisestä toimitetaan.</p>

Muistutus 9

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Viimeisimmän kaavaehdotuksen mukaan Länsiradan rakentaminen aiheuttaa Lukkarinmäen kohdalla niin suuria muutoksia ja vahinkoa, että koko hankkeesta radan rakentamiseksi Lukkarinmäen läpi tulee luopua. Salon Lukkarinmäki on valtakunnallisesti merkittävää kulttuuriympäristöä. Nykyinen Tunnin Junan kaava rikkoo Lukkarinmäen historiallisen asuinalueen ja vanhan kauppalamiljöön halkaisemalla kulttuurimaiseman kahtia.</p> <p>Museovirasto on julkaisussaan 22.12.2009 Salon rautatieasemanseutu ja vanha kauppalamiljöö kartta-palvelussa rajannut Lukkarinmäen sekä Uskelan kirkon "valtakunnallisesti merkittävät rakennetut ympäristöt" alueeksi.</p>	<p>Tällä asemakaavalla ei päätetä, rakennetaanko rataa vai ei, vaan valmistellaan alueen maankäyttöä sitä varten. Tämänhetkisen tiedon mukaan nykyinen hallitus ei tee päätöstä Lohja-Salo-ratavälistä. Asemakaavan tavoite on voimassa olevien oikeusvaikutteisten yleiskaavojen, Salon Yleiskaava 2020 ja Salon keskustan osayleiskaava 2035 mukainen.</p> <p>Asemakaavalla on kieltämättä merkittäviä kielteisiä vaikutuksia kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön. Vaikutuksia on arvioitu kaavaselostuksessa. Vaikutuksia on pyritty myös lieventämään eri kaavamääräyksin; ks. kaavaselostuksen sivu 38 (kaavaehdotus 2).</p> <p>Ei toimenpiteitä.</p> <p>Asemakaavassa RKY-alueet (ts. valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt³) on osoitettu aluerajauksella (violetti palloviiva, jonka sisällä violetti ruudutus). Rajaus noudattaa Museoviraston rajausta.</p>

³ Tällä kaava-alueella RKY-alueita ovat "Salon rautatieasemanseutu ja vanha kauppalamiljöö" sekä "Uskelan kirkonmäki ja Lukkarinmäen esikaupunkiasutus". Kummastakin RKY-alueesta kaava-alueelle sijoittuu vain osa. Lisäksi kaava-alueen kautta kulkee viivamainen RKY-kohde, vanha tielinja "Suuri Rantatie".

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>https://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHD E_ID=1823</p> <p>Uudessa kaava ehdotuksessa osa on suojeltu, ja osa ei, mihin tämä eriarvoisuus perustuu?</p> <p>Salossa valtakunnallisesti merkittävillä suojelluilla alueilla haittoja ja riskejä on merkittävästi aliarvioitu, ja nykyisen linjauksen aiheuttamat tuhot kulttuuriympäristölle ovat selkeästi suuremmat, kuin mitä esimerkiksi Museovirastolle on esitetty. Olisi kohtuullista tehdä arviot perustuen viimeisimpään tietoon ja kartoituksiin. Rakennusvaiheen kustannuksien voi myös olettaa merkittävästi nousevan uusien tunnistettujen haasteiden myötä, mikä taas tekee suunnitelman toteutumisesta entistäkin epätodennäköisempää.</p>	<p>Rakennusten suojelumerkinnät (sr) perustuvat vuonna 2019 laadittuun Salon Lukkarinmäen ja rautatieasemaseudun rakennushistoriallisen täydennysinventoinnin inventointikortteihin sekä Turun museokeskuksen informaatioportaalin tietoihin (mainittu kaavaselostuksen muina kaavaan liittyvinä asiakirjoina, s. 4). Suojelumerkinnät sr-1 ja sr-2 sisältävät myös arvoluokan, joka on valtakunnallinen, maakunnallinen, paikallinen, maisemallinen tai historiallinen. Museovirasto ja Varsinais-Suomen alueellinen vastuumuseo (Turun museokeskus) ovat sopineet, että maakuntamuseo antaa asemakaavoja koskevat lausunnot Museoviraston puolesta ja tarvittaessa käy keskustelua Museoviraston kanssa. Maakuntamuseon lausunnot menevät tiedoksi mm. Museovirastolle. Museokeskus on lausunut tästä kaavasta jokaisessa vaiheessa, ja heidän esille tuomia seikkoja on pyritty huomioimaan kaavassa.</p>
<p>On ilmeistä, että kaava luonnoksessa ei ole myöskään otettu oikein huomioon kaikkia lunastustarpeita, eikä suojelluille rakennuksille aiheutuvia vaurioita.</p>	<p>Lunastustarpeet on selvitetty ratahankkeen yhteydessä, ja tieto on ollut käytettävissä myös 2. kaavaehdotuksen laadinnan aikana.</p> <p>Rakentamisaikaisen tärinän vaikutuksia seurataan mm. valittuihin kiinteistöihin asennettavilla tärinämittareilla: ks. kaavaselostuksen kohta 5.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön → ”Tärinä”.</p> <p>Ei toimenpiteitä.</p>

HAITAT :

Kulttuurihistoriallisesti arvokas asuinalue tuhoutuu. Arvokkaan asuinalueen hintataso romahtaa, lisäksi alueen asukkaat kärsivät meluhaitoista, ilmastovaiikutukset tulevat olemaan merkittävät, maisema -arpi rikkoo Lukkarinmäen asuinalueen haittaa alueen asukkaita useiksi vuosiksi. On arvioitu että kestää vähintään jopa 100 v ennen kuin haittavaikutukset luontoon on palautunut.

Asemakaavalla on kieltämättä merkittäviä kielteisiä vaikutuksia kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön. Vaikutuksia on arvioitu kaavaselostuksessa. Vaikutuksia on pyritty myös lieventämään eri kaavamääräyksin; ks. kaavaehdotus 2:n mukaisen kaavaselostuksen sivu 38.

Asemakaavalla ja radan rakentamisella on todennäköisesti kiinteistöjen arvoa alentavaa vaikutusta. On kuitenkin huomioitava, että uuden ratalinjan huomioiva asemakaava on ollut voimassa ainakin 1980-luvulta lähtien. Lisäksi ratalinja on huomioitu maakunta- ja yleiskaavoissa.

Tärinä ja melu aiheuttavat aikanaan varmasti jonkin verran haittaa, jonka häiritsevyyttä lisää luultavasti se, että ne ovat joillakin alueilla uusia. Selvitysten valossa haitat eivät kuitenkaan ole kovin merkittäviä. Rakentamisvaihe aiheuttaa varmasti häiriöitä lähialueen asukkaille ja liikkujille. Vaikka rakentaminen kestää vuosia ja haitat voidaan siten kokea raskaina, ovat ne luonteeltaan kuitenkin väliaikaisia. Lisäksi rakentaminen etenee jossain määrin vaiheistettuna, eikä tietty kaupungin osa-alue (esim. kadun varsi) luultavastikaan kärsi haitoista koko rakentamisaikaa. Vaikutuksia on arvioitu kaavaselostuksessa.

Asemakaavalla (ja ratahankkeella) on kieltämättä suuret ilmastovaikutukset. Vaikutuksia ilmastoon on arvioitu kaavaselostuksessa.

Toteutuessaan uudella radalla on kieltämättä merkittäviä vaikutuksia myös kaupunkikuvaan (kaupunkimaisemaan) ja luontoon. Tämän asemakaavan muutosalueen osalta vaikutuksia on arvioitu kaavaselostuksessa.

Ei toimenpiteitä.

Kun kyseessä on kuitenkin vanha merenpohja ja pohjavesi-alue, eikö vaarana ole että kaupungin juomavesi tuhoutuu? Kuinka tämä on huomioitu?

Suomen ympäristökeskuksen mukaan⁴ Lukkarinmäki tai tämä asemakaava-alue muutenkaan ei sijoitu varsinaiselle pohjavesialueelle. Lähin pohjavesialue sijaitsee noin 1,5 km:n päässä lounaassa. Vaikutuksia pohjaveteen on arvioitu ratahankkeen yhteydessä, mutta vaikutusarviointi puuttuu kaavaselostuksesta.

Arvio pohjaveteen kohdistuvista vaikutuksista lisätään kaavaselostukseen.

Tärinä vaikutukset ovat valtava haitta, sekä raskaat maansiirrot ja räjäytykset aluella, joista asukkaat kärsivät usean vuoden, ennen kuin työmaa on valmis ja maisemoitu!

Radan rakentamisvaiheen haittoja on käsitelty edellisellä sivulla.

Alueella on pitkä historia ja muutaman korttelin päästä suunnitellusta väylästä on löytynyt jo arvokkaita muinaismuistoja, joten tuskin ne siihen loppuvat. Aluetta kaivetaan, eikä voida tietää, mitä tulee kaivettaessa vastaan. Suunnitellulla kaava-osuudella on paikoin jopa 70 m savimaata, niin tulee maan

Asemakaavamutoksen alueella ei ole tiedossa kiinteitä muinaisjäänöksiä. Mikäli uusia muinaisjäänöksiä löytyy esim. radan rakentamisen yhteydessä, Muinaismuistolain nojalla niihin ei saa kajota ilman saman lain nojalla annettua lupaa.

Ei toimenpiteitä.

⁴ www.paikkatietoikkuna.fi > karttataso Pohjavesialueet (Suomen ympäristökeskus)

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>kuljettaminen olemaan erittäin suuri haitta, tie järjestyineen, meluineen ja räjäytyksineen. Vanhat talot tulevat kärsimään suuria vahinkoja.</p> <p>Useita koteja uhrataan joilla pitkä historia alueella, uhataan kotien menetyksen lisäksi perustuslain kiertämisellä ja uhataan ihmisten oikeusturvaa.</p> <p>Linjaus jota nyt uudella kaavamutoksella ehdotetaan, on kallis ja turha. Parempiakin ja edullisempia vaihtoehtoja on joilla säästetään Lukkarinmäki, Kisko/Muurla hiljaiset alueet sekä suomusjärvi.</p> <p>Bussilla pääsee yhtä nopeasti miksi tuhota elämiä?</p>	<p>Perustuslain 15 § ("Omaisuu- den suoja") kuuluu kokonaisuudessaan: <i>"Jokaisen omaisuus on turvattu. Omaisuu- den pakkolunastuksesta yleiseen tarpeeseen täyttää korvausta vastaan säädetään lailla."</i> Laissa mainitaan siis myös lunastusmahdollisuus.</p> <p>Lunastamisesta säädetään lailla kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta (603/1977). Sen 4 § 1. mom. todetaan: <i>"Lunastaa saadaan, kun yleinen tarve sitä vaatii. Lunastusta ei kuitenkaan saa panna toimeen, jos lunastuksen tarkoitus voidaan yhtä sopivasti saavuttaa jollain muulla tavalla taikka jos lunastuksesta yksityiselle edulle koituvaa haittaa on suurempi kuin siitä yleiselle edulle saatava hyöty."</i></p> <p>Ei toimenpiteitä.</p> <p>Asemakaavassa ei oteta kantaa radan eri linjau- s- vaihtoehtoihin. Ei toimenpiteitä.</p>

Muistutus 10

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Kaavaehdotus ei täytä maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n vaatimuksia selvityksistä, vaikutusten arvioin- nista ja suunnitellusta. Se on asemakaavan sisältö- vaatimusten vastainen (54 §).</p> <p>Usean kiinteistön kohdalla ei ole huomioitu omaisuu- den suoja (Suomen perustuslaki 15 §).</p> <p>Asukkaita ei ole informoitu tarpeeksi. Eikä ajoissa.</p>	<p>Asemakaavasuunnittelu ja vaikutusten arviointi on pyritty tekemään myös MRL:n 9 ja 54 § vaatimusten mukaisesti mm. riittäviin selvityksiin perustuen. Selvi- tykset ovat pääosin ESA-ratahankkeen yhteydessä laadittuja.</p> <p>Perustuslain 15 § ("Omaisuu- den suoja") kuuluu kokonaisuudessaan: <i>"Jokaisen omaisuus on turvattu. Omaisuu- den pakkolunastuksesta yleiseen tarpeeseen täyttää korvausta vastaan säädetään lailla."</i> Laissa mainitaan siis myös lunastusmahdollisuus.</p> <p>Lunastamisesta säädetään lailla kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta (603/1977). Sen 4 § 1. mom. todetaan: <i>"Lunastaa saadaan, kun yleinen tarve sitä vaatii. Lunastusta ei kuitenkaan saa panna toimeen, jos lunastuksen tarkoitus voidaan yhtä sopivasti saavuttaa jollain muulla tavalla taikka jos lunastuksesta yksityiselle edulle koituvaa haittaa on suurempi kuin siitä yleiselle edulle saatava hyöty."</i></p> <p>Todettakoon lisäksi, että ratavarau- s- on osoitettu voi- massa olevissa maakunta-, yleis- ja asemakaa- voissa.</p> <p>Ei toimenpiteitä.</p> <p>Ks. yhteisvastine 'Kaavamutoksen eteneminen' ra- portin lopussa. Ei toimenpiteitä.</p>

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Eikä kaava ole millään tapaa järkevä. Koko hanke on järjetön ja turha. Salolaisena en halua maksaa tälläistä hanketta joka ei millään tapaa edes palvele meitä salolaisia.</p> <p>Jos Helsinki voi perääntyä rahoituksesta niin pitäisi voida Salonkin.</p> <p>Mielummin käytämme ne rahat nuoriin, lapsiin ja vanhuksiin!</p> <p>Ja terveydenhuoltoon.</p> <p>Kaavan laatimista ei tule jatkaa eikä asemakaavanmuutosehdotusta hyväksyä.</p> <p>Pyydän, että kaavaa koskevasta päätöksestä lähetetään tietoa minulle.</p>	<p>Asemakaavassa ei oteta kantaa ratahankkeen järkevyyteen tai rahoituksen jakaantumiseen. Salon kaupunki vastaa asemakaavan laadinnasta johtuvista kustannuksista. Radan rakentamiskustannuksiin osallistuu Suomen valtio ja eri kunnat.</p> <p>Ei toimenpiteitä.</p> <p>Asemakaava on tarkoitus viedä tämän jälkeen kaupungin hyväksymiskäsittelyyn: kaupunginhallitus → kaupunginvaltuusto. Kaupunginvaltuuston hyväksymispäätöksestä on mahdollista valittaa. Ei toimenpiteitä asemakaavassa.</p> <p>Tieto kaavan hyväksymisestä toimitetaan.</p>

Muistutus 11

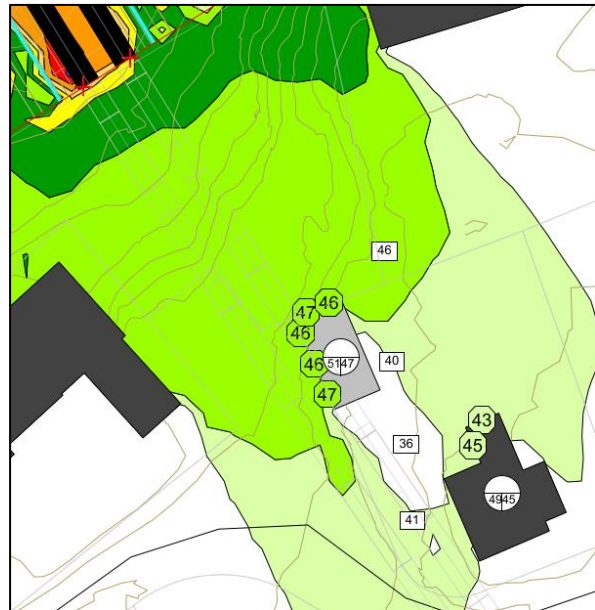
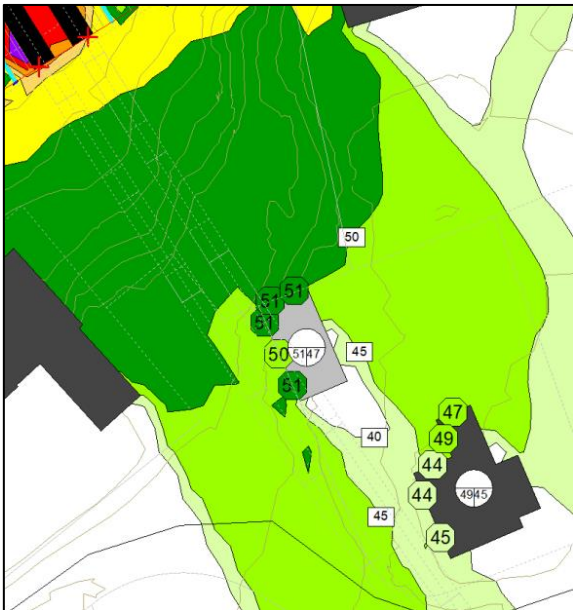
Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Kaavaehdotus ei täytä maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n vaatimuksia selvityksistä, vaikutusten arvioinnista ja suunnittelusta. Se on asemakaavan sisältövaatimusten vastainen (54 §).</p> <p>Usean kiinteistön kohdalla ei ole huomioitu omaisuuden suojaa (Suomen perustuslaki 15 §).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Investointi on kohtuuton Salon kaupungille. - Ratalinjaus tehty ajattelematta, että rikkoo kulttuurihistoriallisen Lukkarimäen alueen. 	<p>Asemakaavasuunnittelu ja vaikutusten arviointi on pyritty tekemään myös MRL:n 9 ja 54 § vaatimusten mukaisesti mm. riittäviin selvityksiin perustuen. Selvitykset ovat pääosin ESA-ratahankkeen yhteydessä laadittuja.</p> <p>Ei toimenpiteitä.</p> <p>Perustuslain 15 § ("Omaisuuksien suoja") kuuluu kokonaisuudessaan: <i>"Jokaisen omaisuus on turvattu. Omaisuuksien pakkolunastuksesta yleiseen tarpeeseen täyttää korvausta vastaan säädetään lailla."</i> Laissa mainitaan siis myös lunastusmahdollisuus.</p> <p>Lunastamisesta säädetään lailla kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta (603/1977). Sen 4 § 1. mom. todetaan: <i>"Lunastaa saadaan, kun yleinen tarve sitä vaatii. Lunastusta ei kuitenkaan saa panna toimeen, jos lunastuksen tarkoitus voidaan yhtä sopivasti saavuttaa jollain muulla tavalla taikka jos lunastuksesta yksityiselle edulle koitua haitta on suurempi kuin siitä yleiselle edulle saatava hyöty."</i></p> <p>Todettakoon lisäksi, että ratavaraus on osoitettu voimassa olevissa maakunta-, yleis- ja asemakaavoissa.</p> <p>Asemakaavassa ei oteta kantaa ratahankkeen järkevyyteen tai rahoituksen jakaantumiseen. Salon kaupunki vastaa asemakaavan laadinnasta johtuvista kustannuksista. Radan rakentamiskustannuksiin osallistuu Suomen valtio ja eri kunnat.</p> <p>Ratalinjalta on haettu aikoinaan eri vaihtoehtojen kautta, eikä linjauksen oikeellisuuteen oteta asemakaavassa kantaa. Ratasuunnitelma perustuu yleisuunnitelmassa esitettyyn vaihtoehtoon.</p>

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Alueen rakentamisvaiheessa, miten vältetään melulta, liikenteeltä ym. haittaavista elementeistä.</p>	<p>Ei toimenpiteitä.</p> <p>Rakentamisvaihe aiheuttaa varmasti häiriöitä lähialueen asukkaille ja liikkujille. Vaikka rakentaminen kestääkin vuosia ja haitat voidaan siten kokea raskaina, ovat ne luonteeltaan kuitenkin väliaikaisia. Lisäksi rakentaminen etenee jossain määrin vaiheistettuna, eikä tietty kaupungin osa-alue (esim. kadun varsi) luultavastikaan kärsi haitoista koko rakentamisaikaa. Vaikutuksia on arvioitu kaavaselostuksessa. Ei toimenpiteitä.</p>
<p>Kaavan laatimista ei tule jatkaa eikä asemakaavanmuutosehdotusta hyväksyä.</p>	<p>Asemakaava on tarkoitus viedä tämän jälkeen kaupungin hyväksymiskäsittelyyn: kaupunginhallitus → kaupunginvaltuusto. Kaupunginvaltuuston hyväksymispäätöksestä on mahdollista valittaa. Ei toimenpiteitä asemakaavassa.</p>
<p>Pyydän, että kaavaa koskevasta päätöksestä lähetetään tieto minulle.</p>	<p>Tieto kaavan hyväksymisestä toimitetaan.</p>

Muistutus 12

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Kaupunginhallitus käsitteli ”Oikorata Salon kaupunkialueella” kaavaehdotusta (päivätty 24.4.2024) kokouksessaan 20.5.2024 § 163. Kaavaehdotus 2 liitteen teemme seuraavat muistutukset liittyen kiinteistöömme Lukkarinkuja 5:</p>	<p>Muistutuksessa ei täsmennetä, missä makuuhuoneen ikkuna sijaitsee ja mikä meluarvo sen kohdalla on. Kyseessä on kuitenkin seuraavissa kuvissa näkyvä kiinteistö. Kuvissa on otteet tarkennetusta melulaskennasta (Lähde: Länsirata Oy / WSP). Pienemmän rakennuksen julkisivuun kohdistuva junaliikenteen aiheuttama keskiäänitaso on enintään 51 dB (ennustetilanne päiväaika, vasemmalla) ja 47 dB (ennustetilanne yöaika, oikealla). Suuremman rakennuksen julkisivuun kohdistuva keskiäänitaso on päivällä enintään 47 dB ja yöllä enintään 45 dB. <u>Näitä arvoja ei tule suoraan verrata sisätilan melun ohjearvoon, koska ne ovat rakennuksen ulkopuolella julkisivuun kohdistuvia keskiäänitasoja.</u> Arvoista tulee vähentää ulkoseinän vaimentava vaikutus, joka on yleensä noin 25-30 dB, vaikka seinää ei olisi tehty erityisesti ääntä eristäväksi. Jotta asuinhuoneen eli sisätilan ohjearvot⁵ ylittyisivät, täytyisi julkisivuun kohdistuvan keskiäänitason olla noin 60-65 dB (päivä) tai 55-60 dB. Nämä arvot eivät ylity. Ei toimenpiteitä.</p>
<p>1) Melun osalta kiinteistöemme osalta simulointi perustuu edelleen virheelliseen mittausoletukseen. Makuuhuoneiden korkeudella ohjearvot ylittyvät asuinrakennuksessa. Laskenta on toteutettava oikein ja meluarvio on tehtävä sen jälkeen uudelleen. Oikean laskennan jälkeen melutorjunta ja muut toimenpiteet on arvioitava uudelleen, mukaanlukien lunastustarve. Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaisia melun ohjearvoja on noudatettava.</p>	
<p>Meluntorjunnassa ei ole kiinnitetty riittävää huomioita haittojen ennaltaehkäisyyn eikä siitä ole tehty riittäviä selvityksiä.</p>	

⁵ Päivällä 35 dB, yöllä 30 dB.



2) Tärinä/runkomelu ylittää arvioissa ohjearvot. Tärinä- tai runkomelua ei ole huomioitu kaavassa. Arvioidava uudelleen ja tehtävä tarvittavat korjaukset. On huomioitava, että mallinnuksessa on jo huomioitu vaimennusmateriaalien vaikutus. On erittäin epätodennäköistä, että kiinteistömme osalta saavutettiin runkomelun tavoitearvot.

WSP:n mukaan kiinteistön asuinrakennukseen arvioidu runkomelutaso on noin 48 dB tilanteessa, jossa ratarakenteeseen on toteutettu runkomeluvaimennus. Runkomelulaskennan tuloksia arvioitaessa on syytä huomioida, että laskenta sisältää +6 dB varmuusmarginaalin. Myös rakenneosien resonanssin vaikutuksen korjaustekijän voidaan katsoa sisältävän varmuusmarginaalia, kun otetaan huomioon, että arvioinnin kohteena on pääasiassa pientaloja. Edellä mainittu varmuusmarginaali ja resonanssin korjaustekijä muodostavat runkomelulaskennassa yhteensä noin 6–12 dB vaikutuksen laskennan lopputulokseen.

Runkomelulaskennan tulokset edustavat veturivetoisella junakalustolla arvioitua runkomelutasoa. Veturivetoisen junakaluston runkomelutaso on lähtötasoltaan 11 dB suurempi kuin sähkömoottorijunan melupäästö.

Suomen nykyisessä junakalustossa veturivetoista kalustoa edustaa IC-juna ja sähkömoottorijunaa Pendolino-tyyppinen juna.

Laskennallisesti arvioidut runkomelutasot edustavat siten yhtä junatyyppiä, jonka osuus tulevaisuudessa tulee todennäköisesti vähenevään henkilöliikenteessä. Jos veturivetoisten IC-junien aiheuttamaksi runkomelutasoksi on arvioitu 48 dB, on Pendolino-tyyppisten sähkömoottorijunien aiheuttama runkomelutaso samassa kohteessa 37 dB.

Runkomelusta mahdollisesti aiheutuva haitta syntyy erityisesti junien yöaikaisista ohituksista. Yöaikaisia (klo 22–7) junien ohituksia arvioidaan tapahtuvan yhteensä 10 kpl ja nämä tulevat ajoittumaan todennäköisesti aikaisen aamun (klo 5–7) ja myöhäisen illan (klo 22–24) tunneille. Yöaikaisista ohituksista 4 kpl on Pendolino-tyyppisten sähkömoottorijunien

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>3) Tärinän aiheuttamaa rakennusten vaurioitumisriskiä ei ole arvioitu. Riski on arvioitava ja riskit on käsiteltävä asianmukaisesti. Alueella on useita erittäin tärinäherkkiä rakennuksia. Tärinän osalta kaavoituksessa tulee huomioida VTT:n selvitys Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksesta (VTT tiedotteita 2278).</p> <p>4) Rakennusvaiheen riskejä ei ole arvioitu lainkaan. Luonnoksessa tunnelin päällä ja kaivantojen lähialueilla on useita sr-1 merkittäviä kiinteistöjä, jotka on perustettu luonnonkiville suoraan kallion päälle. On arvioitava, mitkä ovat rakennusvaiheen aikaiset riskit kiinteistöille. Arvioinnin jälkeen on jälleen uudelleen harkittava kaavan toteuttamiskelpoisuus ja kuultava uudelleen asiaankuuluvat toimijat (museovirasto, kiinteistönomistajat jne).</p> <p>Kaavaluonnos 2 on edelleen laadittu erittäin vaillinaisin perustein, eikä tarvittavia selvityksiä ole tehty. Todelliset vaikutukset on selvitettävä hyvän hallintotavan mukaisesti, jonka jälkeen asianmukainen kaavan vaikutusarviointi on mahdollista tehdä.</p> <p>Lisäksi toteamme, että radan toteutuksen epävarmuus aiheuttaa tilanteen, jossa kiinteistön omistajat joutuvat kohtuuttomaan välikäteen jos kaava muutetaan ennenkuin ratahankkeen toteutuminen vaikuttaa</p>	<p>aiheuttamia, joiden runkomelutasot ovat arviointimenetelmän mukaan 11 dB pienempiä kuin veturivetoisten junien. Veturivetoisten junien ohitusten yöaikaiseksi määräksi on arvioitu 6 kpl / yö.</p> <p>Ei toimenpiteitä asemakaavassa.</p> <p>Kuten kaavaselostuksen kohdassa 5.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön → "Tärinä" on todettu, rakentamisen aika aiheuttaa tärinää, joka voi mahdollisesti aiheuttaa vaurioita rakennuksille. Rakentamisaikaisen tärinän vaikutuksia seurataan mm. valittuihin kiinteistöihin asennettavilla tärinämittareilla.</p> <p>Suomessa ei ole käytössä tärinän raja-arvoja, jotka pitäisi ehdottomasti saavuttaa. Ohjearvoja on laadittu, kuten lausunnon linkistä (* avautuvassa VTT:n julkaisussa "Rakennukseen siirtyvän liikennetärinän arviointi". Julkaisun taulukossa 2, "Suositus rakennusten värähtelyluokituksista", on esitetty värähtelyluokat A-D ja niille vastaavat värähtelyn tunnusluvut $V_{w,95}$ (mm/s). Luokkien arvot ovat: A $\leq 0,10$ mm/s, B $\leq 0,15$ mm/s, C $\leq 0,30$ mm/s ja D $\leq 0,60$ mm/s. Eri ihmiset voivat kokea saman tärinän hyvin eri tavalla.</p> <p>Kaavaselostuksen kohdan 4.4.1. Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet → "Tärinä" mukaan yhteen kohteeseen on arvioitu kohdistuvan 0,7 mm/s tärinän ohjearvoon verrannollinen heilahdusnopeus. Tulos ylittää lievästi olemassa olevalle rakennuskannalle sovellettavan ohjearvon 0,6 mm/s. Kohde on päätetty säilyttää sen omistajan toivomuksesta. Tämän perusteella tärinä ei ole asettanut erityisiä tavoitteita asemakaavalle, eikä tärinää koskevia määräyksiä ole annettu. Ratasuunnitelmassa pyritään huomioidaan tärinän ohjearvot ja sen vuoksi käytetään mm. tärinänvaimennusmattoja. Kaavamääräyksillä ei kuitenkaan voida taata ohjearvoihin pääsemistä. Lisäksi ihmiset kokevat tärinän häiritsevyyden hyvin eri tavoin. Ei toimenpiteitä.</p> <p>Kaavaselostuksessa on arvioitu myös rakentamisen aikaisia riskejä mm. tärinän osalta. Ks. edellinen kohta. Ei toimenpiteitä.</p> <p>Asemakaavan vaikutusarvioinnissa on hyödynnetty mm. ratahankkeesta saatuja tietoja. Ei toimenpiteitä.</p> <p>Asemakaavan muuttaminen radan rakentamisen mahdollistamiseksi täytyy tehdä ennen kuin ratasuunnitelmia voidaan hyväksyä. Radan rakentaminen voi alkaa vasta kun asemakaava on</p>

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>edes mahdolliseta. On selvää, että kaava tulee uudistaa ennen radan rakentamista. Nyt on kuitenkin hyvin epätodennäköistä, että kannattamaton rathanke toteutuu, joten kaavan muuttaminen tässä tilanteessa on kohtuutonta. Jos kaavaa kuitenkin lähdetään muuttamaan, on lunastettavien kiinteistöjen lunastukset mahdollistettava jo tässä vaiheessa.</p> <p>Asemakaavaluonnosta ei tule nykymuotoisena hyväksyä.</p>	<p>lainvoimainen. Ks. kaavio raportin lopussa. Tällä hetkellä ei ole tehty päätöstä, että rataväliä Lohja-Salo toteutettaisiin. Ei toimenpiteitä.</p> <p>Asemakaava on tarkoitus viedä tämän jälkeen kaupungin hyväksymiskäsittelyyn: kaupunginhallitus → kaupunginvaltuusto. Kaupunginvaltuuston hyväksymispäätöksestä on mahdollista valittaa. Ei toimenpiteitä asemakaavassa.</p>

Muistutus 13

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Viimeisimmän kaavaehdotuksen mukaan Länsiradan rakentaminen aiheuttaa Lukkarinmäen kohdalla niin suuria muutoksia ja vahinkoa, että koko hankkeesta radan rakentamiseksi Lukkarinmäen läpi tulee luopua. Salon Lukkarinmäki on valtakunnallisesti merkittävää kulttuuriympäristöä. Nykyinen Tunnin Junan kaava rikkoo Lukkarinmäen historiallisen asuinalueen ja vanhan kauppalamiljöön halkaisemalla kulttuurimaiseman kahtia.</p> <p>Museovirasto on julkaisussaan 22.12.2009 Salon rautatieasemaseutu ja vanha kauppalamiljöö kartta-palvelussa rajannut Lukkarinmäen sekä Uskelan kirkon "valtakunnallisesti merkittävät rakennetut ympäristöt" alueeksi.</p> <p>https://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHD E_ID=1823</p> <p>Uudessa kaava ehdotuksessa osa on suojeltu, ja osa ei, mihin tämä eriarvoisuus perustuu?</p> <p>Salossa valtakunnallisesti merkittäville suojelluilla alueilla haittoja ja riskejä on merkittävästi aliarvioitu, ja nykyisen linjauksen aiheuttamat tuhot kulttuuriympäristölle ovat selkeästi suuremmat, kuin mitä esimerkiksi Museovirastolle on esitetty. Olisi kohtuullista tehdä arviot perustuen viimeisimpään tietoon ja kartoituksiin. Rakennusvaiheen kustannuksien voi myös olettaa merkittävästi nousevan uusien tunnistettujen haasteiden myötä, mikä taas tekee suunnitelman toteutumisesta entistäkin epätodennäköisempää.</p>	<p>Tällä asemakaavalla ei päätetä, rakennetaanko rataa vai ei, vaan valmistellaan alueen maankäyttö sitä varten. Tämänhetkisen tiedon mukaan nykyinen hallitus ei tee päätöstä Lohja-Salo-ratavälistä. Tässä asemakaavassa ei myöskään oteta kantaa vaihtoehtoihin ratalinjauksiin. Ei toimenpiteitä.</p> <p>Asemakaavassa RKY-alueet (ts. valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt⁶) on osoitettu aluerajauksella (violetti palloviiva, jonka sisällä violetti ruudutus). Rajaus noudattaa Museoviraston rajausta.</p> <p>Rakennusten suojelumerkinnot (sr) perustuvat vuonna 2019 laadittuun Salon Lukkarinmäen ja rautatieasemaseudun rakennushistoriallisen täydennysinventoinnin inventointikortteihin sekä Turun museokeskuksen informaatioportaalin tietoihin (mainittu kaavaselostuksen muina kaavaan liittyvinä asiakirjoina, s. 4). Suojelumerkinnot sr-1 ja sr-2 sisältävät myös arvoluokan, joka on valtakunnallinen, maakunnallinen, paikallinen, maisemallinen tai historiallinen.</p> <p>Museovirasto ja Varsinais-Suomen alueellinen vastuumuseo (Turun museokeskus) ovat sopineet, että maakuntamuseo antaa asemakaavoja koskevat lausunnot Museoviraston puolesta ja tarvittaessa käy keskustelua Museoviraston kanssa. Maakuntamuseon lausunnot menevät tiedoksi mm. Museovirastolle. Museokeskus on lausunut tästä kaavasta jokaisessa vaiheessa, ja heidän esille tuomia seikkoja on pyritty huomioimaan kaavassa.</p> <p>Ei toimenpiteitä.</p>

⁶ Tällä kaava-alueella RKY-alueita ovat "Salon rautatieasemaseutu ja vanha kauppalamiljöö" sekä "Uskelan kirkonmäki ja Lukkarinmäen esikaupunkiasutus". Kummastakin RKY-alueesta kaava-alueelle sijoittuu vain osa. Lisäksi kaava-alueen kautta kulkee viivamainen RKY-kohde, vanha tielinja "Suuri Rantatie".

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>On ilmeistä, että kaava luonnoksessa ei ole myöskään otettu oikein huomioon kaikkia lunastustarpeita, eikä suojelluille rakennuksille aiheutuvia vaurioita.</p> <p>HAITAT :</p> <p>Kulttuurihistoriallisesti arvokas asuinalue tuhoutuu. Arvokkaan asuinalueen hintataso romahtaa, lisäksi alueen asukkaat kärsivät meluhaitoista, ilmastovaiikutukset tulevat olemaan merkittävät, maisema -arpi rikkoo Lukkarinmäen asuinalueen haittaa alueen asukkaita useiksi vuosiksi. On arvioitu että kestää vähintään jopa 100 v ennen kuin haittavaikutukset luontoon on palautunut.</p>	<p>Lunastustarpeita on otettu asemakaavassa huomioon siinä laajuudessa, kuin niitä on ratasuunnittelun yhteydessä tunnistettu. Ei toimenpiteitä.</p> <p>Asemakaavalla on kieltämättä merkittäviä kielteisiä vaikutuksia kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön. Vaikutuksia on arvioitu kaavaselostuksessa. Vaikutuksia on pyritty myös lieventämään eri kaavamääräyksin; ks. kaavaselostuksen sivu 38 (kaavaehdotus 2).</p> <p>Asemakaavalla ja radan rakentamisella on todennäköisesti kiinteistöjen arvoa alentavaa vaikutusta. On kuitenkin huomioitava, että uuden ratalinjan huomioiva asemakaava on ollut voimassa ainakin 1980-luvulta lähtien. Lisäksi ratalinja on huomioitu maakunta- ja yleiskaavoissa.</p> <p>Tärinä ja melu aiheuttavat aikanaan varmasti jonkin verran haittaa, jonka häiritsevyyttä lisää luultavasti se, että ne ovat joillakin alueilla uusia. Selvitysten valossa haitat eivät kuitenkaan ole kovin merkittäviä. Rakentamisvaihe aiheuttaa varmasti häiriöitä lähialueen asukkaille ja liikkujille. Vaikka rakentaminen kestää kauankin, ovat haitat kuitenkin vain väliaikaisia, eikä yksi kaupungin osa-alue (esim. kadun varsi) kärsine haitoista koko rakentamisaikaa. Vaikutuksia on arvioitu kaavaselostuksessa.</p> <p>Asemakaavalla (ja ratahankkeella) on kieltämättä suuret ilmastovaikutukset. Vaikutuksia on arvioitu kaavaselostuksessa.</p> <p>Toteutuessaan uudella radalla on kieltämättä merkittäviä vaikutuksia myös kaupunkikuvaan (kaupunkimaisemaan) ja luontoon. Tämän asemakaavan muutosalueen osalta vaikutuksia on arvioitu kaavaselostuksessa.</p> <p>Ei toimenpiteitä.</p>
<p>Kun kyseessä on kuitenkin vanha merenpohja ja pohjavesi- alue, eikö vaarana ole että kaupungin juomavesi tuhoutuu? Kuinka tämä on huomioitu?</p>	<p>Suomen ympäristökeskuksen mukaan⁷ Lukkarinmäki tai tämä asemakaava-alue ei sijoitu varsinaiselle pohjavesialueelle. Lähin pohjavesialue sijaitsee noin 1,5 km:n päässä lounaassa. Vaikutuksia pohjaveeseen on arvioitu ratahankkeen yhteydessä, mutta arvio puuttuu kaavaselostuksesta. Arvio pohjaveeseen kohdistuvista vaikutuksista lisätään kaavaselostukseen.</p>
<p>Tärinä vaikutukset ovat valtava haitta, sekä raskaat maansiirrot ja räjäytykset aluella, joista asukkaat kärsivät usean vuoden, ennen kuin työmaa on valmis ja maisemoitu!</p> <p>Alueella on pitkä historia ja muutaman korttelin päästä suunnitellusta väylästä on löytenyt jo arvokkaita muinaismuistoja, joten tuskin ne siihen loppuvat. Aluetta kaivetaan, eikä voida tietää, mitä tulee</p>	<p>Radan rakentamisvaihe aiheuttaa eriasteisia haittoja, joista osa voi ulottua laajallekin. Vaikka rakentaminen kestäisikin vuosia ja haitat voidaan siten kokea raskaina, ovat ne luonteeltaan kuitenkin väliaikaisia. Lisäksi rakentaminen etenee jossain määrin vaiheistettuna, eikä tietty kaupungin osa-alue (esim. kadun varsi) luultavastikaan kärsi haitoista koko rakentamisaikaa.</p>

⁷ www.paikkatietoikkuna.fi > karttataso Pohjavesialueet (Suomen ympäristökeskus)

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>kaivettaessa vastaan. Suunnitellulla kaava-osuudella on paikoin jopa 70 m savimaata, niin tulee maan kuljettaminen olemaan erittäin suuri haitta, tie järjestyneen, meluineen ja räjäytyksineen. Vanhat talot tulevat kärsimään suuria vahinkoja.</p> <p>Linjaus jota nyt uudella kaavamuutoksella ehdotetaan, on kallis ja turha. Parempiakin ja edullisempia vaihtoehtoja on joilla säästetään Lukkarinmäki, Kisko/Muurla hiljaiset alueet sekä suomusjärvi.</p>	<p>Asemakaavamuutoksen alueella ei ole tiedossa kiinteitä muinaisjäännöksiä. Mikäli uusia muinaisjäännöksiä löytyy esim. radan rakentamisen yhteydessä, Muinaismuistolain nojalla niihin ei saa kajota ilman saman lain nojalla annettua lupaa.</p> <p>Perustuslain 15 § ("Omaisuuksien suoja") kuuluu kokonaisuudessaan: "<i>Jokaisen omaisuus on turvattu. Omaisuuden pakkolunastuksesta yleiseen tarpeeseen täyttää korvausta vastaan säädetään lailla.</i>" Laissa mainitaan siis myös lunastusmahdollisuus.</p> <p>Lunastamisesta säädetään lailla kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta (603/1977). Sen 4 § 1. mom. todetaan: "<i>Lunastaa saadaan, kun yleinen tarve sitä vaatii. Lunastusta ei kuitenkaan saa panna toimeen, jos lunastuksen tarkoitus voidaan yhtä sopivasti saavuttaa jollain muulla tavalla taikka jos lunastuksesta yksityiselle edulle koituva haitta on suurempi kuin siitä yleiselle edulle saatava hyöty.</i>"</p> <p>Ei toimenpiteitä.</p>

Muistutus 14

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p><i>Oheisia muistutuksia toimitettiin kaksi kappaletta, ainoana erona viimeinen kohta 2.8., jonka mukaan toisen muistutuksen antaja on alueen asukas, toinen alueella olevan kiinteistön osakkaana. Muistutukset on käsitelty tässä yhtenä.</i></p> <p><i>Muistutuksen mukana toimitettiin kaksi arviota kiinteistön arvosta, ote kaavakartasta, kiinteistörekisteriote ja karttaote, lainhuutotodistus, rasisitustodistus sekä Museoviraston inventointilomake v:lta 1993.</i></p> <p>Pyydän, että kaavaa koskevasta päätöksestä lähete-tään tieto minulle.</p> <p>Tässä muistutuksessa käytetään lyhenteitä: S = selostus, s. tai ei merkintää = sivu, V23 = vastineraportti 23.10.2023, V24 = vastineraportti 15.4.2024</p> <p>1. RAIDEHANKKEESTA</p> <p>Jo 1970-luvulta alkaen oli ilmeistä, että välille Salo – Lohja tarvitaan Rantaradan lisäksi oikorata. Tuolloin hankkeen nimi oli ELSA-rata. Salon Nokian tehtaiden myötä syntyi nopean junayhteyden tarve Helsinki – Salo. Tähän tarpeeseen suunniteltiin osittainen suurnopeusrata muita raideliikennetarpeita noteeraamatta. Nokia lopetti toimintansa, eikä suunnitellulle oikoradalle ollut enää mitään perusteita. Edelleen keskustelu ja päätöksenteko kohdistuvat kuitenkin siihen, rakennetaanko yli 10 vuotta sitten suunniteltu Länsirata vai korjataanko Rantarata.</p> <p>Oikorata tarvitaan, sillä peruskorjaus Rantarataan pitää tehdä joka tapauksessa riippumatta Länsiradan</p>	<p>Tieto kaavan hyväksymisestä toimitetaan.</p> <p>Asemakaavassa ei oteta kantaa radan taloudelliseen kannattavuuteen eikä siihen, miten ratahanke on hallinnollisesti edennyt ennen asemakaavoitusvaihetta.</p> <p>Ei toimenpiteitä.</p>

rakentamisesta ja käytännössä on mahdotonta ja liian kallista muuttaa Rantarata koko yhteysväyliltään Helsinki – Turku Euroopan laajuisen TEN-T-verkon vaatimuksia vastaavaksi. Se ei myöskään ole järkevää (Väyläviraston nettisivut).

Suunniteltu oikorata on erittäin kallis, sen hyötykustannussuhde on alhainen (0,44, po. vähintään 1 olakseen kannattava), sen ympäristöhaitat ovat valtavia ja sen taloudellinen vaikutus etenkin Saloon ja Salon seutuun on merkittävän negatiivinen ja koko Suomen talouteen negatiivinen.

Tarpeeton hanke tietenkin työllistää hyvin rakennusvaiheessa, mutta todellisia hyötyjä olisivat vain Turussa tai Helsingissä lähellä rautatieasemaa työskentelevät tai asuvat. Matka-ajan lyheneminen voidaan kuitenkin saavuttaa yhtä hyvin eri tyyppisellä raideratkaisulla.

Oikorata Lohja – Salo on rakennettavissa kolmanneksella ilmoitetusta hinnasta ja siten, että sillä voidaan toteuttaa sekä kauko- että paikallisliikenne ja niin, että sen tuottavuus on yli 1, ympäristövaikutukset ovat kohtuulliset ja juna Helsinki – Turku on yhtä nopea kuin nyt suunniteltu. Tämä on toteutettavissa linjaamalla rata moottoritiekäytävään ja hyödyntämällä tekniikan nopeaa kehitystä, joka on tapahtunut sitten ensimmäisten päätösten noin 15 vuota sitten.

Asiantuntijat ovat arvostelleet ankarasti ratahanketta ja viime aikoina arvostelu on lisääntynyt entisestään. Länsiradan tärkeimmät paikkansapitävät kannattavuuslaskelmat ovat Väyläviraston julkaisuja 50/2020 ja 53/2020 ja Valtionvarainministeriön julkaisuja - 2023:5. Myöskään nämä eivät näe hanketta riittävän kannattavana ja ilmasto-vaikutukset ovat erittäin negatiiviset. Hyviä laskelmia on tehnyt myös mm. joukkoliikennesuunnittelija Hege Miettinen. Elinkeinoelämän tutkimuslaitos Etlä mainitsee Länsiradan maaliskuussa 2024 heikkotuottoisena investointina, jolle sen mukaan mitkään investointilaskelmat eivät osoita järkeviä tuottoja.

Varsinais-Suomen liiton lausunnossaan esittämä ei pidä paikkansa (V23 s. 17–18)

Turun Tunnin juna ja Länsirataa on viety eteenpäin pääosin tekaistuin tiedoin. Nopealla vilkaisulla esitetty näyttää järkevältä, mitä se ei ole. Tämä on ollut mahdollista, sillä tekaistujen tutkimusten tilaajana on ollut Turun Kauppakamari (Hannu Piekkala 2016), kaikesta päätellen epäsuorasti Varsinais-Suomen liitto, Turun kaupunki ja osakeyhtiöt Turun Tunnin juna Oy ja Länsirata Oy (mm. viestintäyhtiö Miltton, Turun Tunnin juna, Länsirata ja käyttämänsä konsultit), joiden työntekijöillä ei ole virkahenkilöiltä vaadittavaa totuudessa pysymisvelvollisuutta. Päätöksenteko on perustunut usein käsittääkseni pääosin virheelliseen tietoon ja huonoihin menettelytapoihin. Edes ympäristövaikutusten arviointi, YVA 2021, ei

ollut YVA-laissa edellytetyn mukainen, sillä siinä ei esitetty vaihtoehtoja eikä sen kuulemisessa esiin tullutta isoa tietomäärää noteerattu.

Suunnitteluun on käytetty varsin paljon rahaa, mutta itse hankkeella on ollut ja on erittäin suuria vaikeuksia saada rahoitusta. Viimeisin kielteinen rahoituspäätös on jääminen ilman EU:n CEF-tukirahaa.

Vaikka Salossa on vireillä asemakaavanmuutos, radan rakentamisesta ei ole päätöstä. Hallitusohjelmassa radasta todetaan, että valtio toteuttaa Espoo – Salo oikoradan käsittävän Turun tunnin juna- hankkeen ja että rakentaminen käynnistyy väleillä Salo – Kupittaa ja Espoo – Lohja. Pääministeri Orpo on korostanut, että oikoradan toteuttaminen on seuraavien hallitusten vastuulla. Kaavanmuutos on ennenaikainen.

Selostuksen mukaan asemakaavan toteuttaminen voidaan aloittaa kaavan saatua lainvoiman (s. 48). Tämä lause merkitsee hälyttävää riskiä. Puiden kaato, maanrakentaminen ja alueen liikenteen uudet järjestelyt, mahdollisesti myös lunastuksia voitaisiin toteuttaa ilman, että on minkäänkään varmuutta radan rakentamisesta. Rautatieaseman seutu ja etenkin Lukkarinmäki mahdollisesti tuhoitaisiin toteuttamatta hanketta. Toimenpiteet merkitsisivät alueen tuhoutumista ”ikuisiksi ajoiksi”. Rakennusten purkamiskielto ei muuta tätä faktaa. Asemakaavan toteuttamista koskeva lause on poistettava ehdottomasti.

Salon kaupunginhallitus on tehnyt päätöksen, että ratasuunnitelmien hyväksyminen on mahdollista, kun asemakaavanmuutos Oikorata Salon kaupunkialueelle on hyväksytty. Sen tulee tehdä uusi päätös, jonka mukaan asemakaava voidaan hyväksyä aikaisintaan, kun ratasuunnitelmat on hyväksytty.

Virkahenkilöt ja luottamushenkilöt toimivat virkavastuulla. Siihen kuuluu mm. totuudessa pysymisvelvollisuus ja oikeellisten tietojen käyttö. Vaikka kaupunki käyttääkin konsulttia, se on vastuussa Oikorata Salon kaupunkialueella- kaavasta maankäyttö- ja rakennuslain 20 §:n mukaan. Sen tehtävä on ohjata ja valvoa konsulttia. Asemakaavanmuutosehdotus on muistutuksen luvun kaksi mukaan merkittävästi lainvastainen, eikä kaupungin vastuu ja valvonta ole toteutunut.

Vastuu koskee myös sitä, että tehdään Salon kannalta hyviä päätöksiä. Salon päättäjät ovat toimineet paljolti lobbaustiedon ja mututuntuman varassa perehtymättä aineistoon. Keskustelu on pinnallisella tasolla hankkeen puolesta/ hanketta vastaan. Päättäjien tulee perehtyä aineistoon ja kantaa heille kuuluva vastuu.

Salon kaupunginhallituksen ja/ tai kaupunginvaltuuston tulee päättää, ettei asemakaavan muutoksen

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.** Ks. myös kaavio raportin lopussa.

Samassa kappaleessa todetaan myös, että rakennuksia ei saa purkaa tämän asemakaavan nojalla ennen kuin oikoradan rakentaminen on varmistunut ja että rakennusten purkaminen edellyttää purkulupaa. Lisäksi rakentamislain 53 §:n mukaan maise- maa muuttavaa maanrakennustyötä, puiden kaatamista tai muuta näihin verrattavaa toimenpidettä ei saa suorittaa ilman kunnan myöntämää lupaa mm. asemakaava-alueella, jota koko suunnittelualue luonnollisesti on. **Ei toimenpiteitä.**

Päätös ei ole Salon kaupungin tekemä, vaan vaatimus tulee Ratalaista. Ratalain 10 § 1 mom. mukaan ”rautatien rakentamista koskevan yleissuunnitelman ja ratasuunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa rautatiealueen sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty”. Lisäksi saman lain 5 § 3 mom. viimeisessä lauseessa sanotaan: ”... *Rautatietä ei saa rakentaa vastoin oikeusvaikutteista kaavaa.*”

Kaupunginhallitus ei voi tehdä lain vastaista päätöstä. **Ei toimenpiteitä.**

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>laatumista jatketa eikä kaavan hyväksymispäätöstä tehdä. Kaavaluonnos jätetään ainakin toistaiseksi leppämään.</p> <p>Pitkään jatkunut umpisurkea oikoratahanke tulee aloittaa puhtaalta pöydältä. Ajatuksesta hankeyhtiö tulee luopua ja toteuttaa rata Väyläviraston hankkeena lainsäädäntöä noudattaen.</p> <p>Ensimmäinen konkreettinen tehtävä on uuden maakuntakaavan laatiminen välille Uudenmaan ja Varsinais-Suomen raja – Salo. Se pitää aloittaa pikimmiten.</p> <p>2. ASEMAKAAVANMUUTOSEHDOTUS.</p> <p>2.1 Selvitykset ja suunnittelu</p> <p>2.1.1 Selvityksistä</p> <p>Maankäyttö- ja rakennuslain, MRL 9 §:n mukaan kaavan tulee perustua kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin. Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia.</p> <p>Muistutettavassa kaavassa kaikkia tarvittavia selvityksiä ei ole tehty, selvityksiä on tehty väärin tai puutteellisesti sekä tutkimuksissa saadusta tiedosta on tehty virheellisiä johtopäätöksiä ja jätetty pääosin johtopäätökset ja arviointi oleellisilta osin tekemättä. Kaavaehdotus ei täytä MRL 9 §:n vaatimuksia.</p> <p>Puuttavia selvityksiä ovat mm. yhdyskuntataloutta, ympäristövaikutuksia, muinaismuistoja, luontoarvoja ja pohjavettä koskevat tutkimukset sekä totuudenmukaiset vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen, väestöön, yksittäisiin kiinteistöihin, RKY-alueeseen ja kaavoitusalueen kokonaisuuteen. Asianmukaiset rakentamisen aikaiset negatiiviset vaikutukset puuttuvat.</p> <p>2.1.2 Yhdyskuntataloudelliset vaikutukset</p> <p>Edellä mainituista puuttuvista selvityksistä yhdyskuntataloudelliset vaikutukset lienevät merkittävimpiä, sillä ratakannan negatiivinen taloudellinen vaikutus Saloon on erittäin suuri.</p>	<p>Näihin ei oteta kantaa asemakaavassa. Ei toimenpiteitä.</p> <p>Asemakaavasuunnittelu ja vaikutusten arviointi on pyritty tekemään myös MRL:n 9 ja 54 § vaatimusten mukaisesti mm. riittäviin selvityksiin perustuen. Selvitykset ovat pääosin ESA-ratakannan yhteydessä laadittuja.</p> <p>Myös vaikutusarviointi on pyritty tekemään tarvittavassa tarkkuudessa. Ks. lisäksi seuraava kohta.</p> <p>Väyläviraston mukaan⁸ Espoo-Salo-oikoradasta on laadittu hankearviointi. Mainitun verkkosivun mukaan Espoo-Salo-oikoradan hyöty-kustannussuhde on ollut 0,54. Hanke ei ylittänyt yhteiskuntataloudellista kannattavuusrajaa (H/K=1,0). Hankeyhtiö on tehnyt sittemmin periaatepäätöksen, että mikäli kustannussäästöjä on mahdollista saavuttaa, niitä tavoitellaan, ja suunnitteluperusteita voidaan näiden säästöjen myötä muuttaa. Kustannussäästöjä on saavutettu ainakin näillä suunnitteluperiaatemuutoksilla:</p> <ul style="list-style-type: none"> • liikennöinnin tehostaminen • osittainen yksiraiteisuus välillä Lohja-Salo • Espoo-Salo rataosuuden käyttö ainoastaan henkilöjunille

⁸ <https://vayla.fi/kaikki-hankkeet/espoo-salo-oikorata>

Asia	Vastine ja toimenpiteet
------	-------------------------

- mahdolliset muut tekniset muutokset (mm. nopeudesta 300 km/h tinkiminen)
- Hankeyhtiön teettämän selvityksen mukaan hyötökustannussuhde on muutosten jälkeen 1,41, eli kannattava. H/K-laskelma on tehty EU-ohjeiden mukaisesti ja kustannussäästöt huomioiden. Ks. tarkemmat tiedot vastineraportin lopusta.
- Yhdyskuntataloudellisten vaikutusten arviointi puuttuu kaavaselostuksesta. **Kaavaselostuksen vaikutusarviointia tarkistetaan tältä osin.**

2.1.3 Yhdyskuntarakenne

Selostuksen mukaan asemakaavamuutoksella ei ole merkittäviä vaikutuksia yhdyskuntarakenteeseen (s. 30). Asia on täysin päinvastoin. Vaikutus on erittäin merkittävä. Junarata pirstoo, puhkoo ja halkaisee Lukkarinmäen ja tuo kaavoitettavalle alueelle ja sen ympäristöön visuaalista ilmettä voimakkaasti heikentäviä melurakenteita, kaksi tunnelin suuaukkoa pelastusteineen, liikenne hankaloituu ja useita arvokkaita rakennuksia puretaan tai menee muulla tavoin asuinkeivottomaksi. Yhdyskuntarakenne muuttuu merkittävästi.

Kaavaselostuksessa on todettu, että radalla on jonkin verran merkitystä yhdyskuntarakennetta jakavana elementtinä. Vaikutuksia ei ole katsottu kovin merkittäviksi sen vuoksi, koska rata katkaisee vain yhden kadun, Raivaajankadun, joka on verrattain lyhyt tonttikatu. Radan vuoksi puretaan jonkin verran rakennuksia, mutta yhdyskuntarakenteen(* kannalta vaikutuksia ei ole arvioitu merkittäviksi. Ja, kuten selostuksessa on todettu, vaikutukset suhteessa voimassa olevaan asemakaavaan ovat vielä vähäisemmät. Osa muistutuksen tässä kohdassa esitetyistä näkökulmista liittyvät enemmänkin kaupunkikuvaan, maisemaan ja rakennettuun kulttuuriympäristöön, joita on käsitelty kaavaselostuksen muissa kappaleissa. **Ei toimenpiteitä.**

*) Yhdyskuntarakenteella tarkoitetaan kaupungin fyysistä ja toiminnallista rakennetta, johon sisältyvät mm. erilaiset maankäyttömuodot, kuten asuinalueet, kaupalliset ja teolliset alueet, liikenneverkot, viheralueet ja infrastruktuuri.

2.1.4 Väestö

Selostuksessa todetaan, että asemakaavanmuutoksella ei ole merkittäviä vaikutuksia väestöön. Vaikutukset ovat merkittäviä ja kielteisiä, sillä monet ihmiset menettävät kotinsa ja sen myötä usein myös oleellisen osan omaisuuttaan, jopa ainoan omaisuutensa ja sekin pahimmassa tapauksessa velkaraamalla ostettuna, monet viihtyisän asuinalueensa, salolaiset kaupungin identiteettiä luovan rakkaan alueen ja junaradasta aiheutuvat valtavat taloudelliset tappiot tulevat Salon veronmaksajien maksettavaksi.

Kaavaselostuksessa väestöön viittaavilla kappaleilla tarkoitetaan lähinnä asukasmäärää sekä väestön rakennetta kuten ikää ja sosiaalista rakennetta. Salon keskustan mittakaavassa näiden vaikutusten ei ole arvioitu olevan merkittäviä. Muistutuksessa mainitut näkökulmat viittaavat enemmänkin sosiaaliseen ympäristöön, joita on käsitelty ehdotusvaihe 2:n kaavaselostuksen kohdassa 5.4.1 → Sosiaalinen ympäristö, s. 41. **Ei toimenpiteitä.**

2.1.5 Geologiset tutkimukset

Muutama vuosi sitten tehdyissä, Lukkarinmäen rata-tunnelia koskevissa tutkimuksissa selvisi, että riskirajat ylittyvät useilta kohdilta jonkin verran. 70 m paksuisen, erilaisia kerrostumia sisältävän savikerroksen kohdalla tällainen on hälyttävä tieto. Suulliset lausunnot maaperätutkimuksia tekevien yritysten osalta ovat olleet erittäin pessimistisiä. Suunnittelun tässä vaiheessa ne ovat muuttuneet positiivisemmiksi. On syytä epäillä geologisten tutkimusten luotettavuutta.

Geoteknisissä asioissa on omat asiantuntijansa, jotka ovat koulutettuja ja päteviä vastaamaan alansa selvitysten tuloksista ja päätelmistä. Nämä asiantuntijat omaavat syvällistä tietämystä ja kokemusta, joka on välttämätöntä geoteknisten kysymysten käsitellessä. Tämän vuoksi kaavanlaatijalla ei ole mahdollisuutta kyseenalaistaa laadittuja selvityksiä. Sama pätee muihinkin erityisalojen selvityksiin. Selvityksiä hyödynnetään osana kaavanlaadinnan tausta-aineistoa.

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Keskusta-alueen maaperä on herkästi muutoksiin reagoivaa. Tärinävaikutus vesihuoltoinfraan on selvittämättä ja rakennusaikaiset riskit on arvioitu puutteellisesti.</p>	<p>Tärinävaikutuksia on selvitetty ratahankkeen yhteydessä, ja tietoa on hyödynnetty myös kaavaselostuksessa.</p> <p>Ei toimenpiteitä.</p>
<p>2.1.6 Pohjavesi</p> <p>Kun maaperää muokataan voimakkaasti, savikerrosten vesipitoisuudet muuttuvat ja ne ovat herkempiä liikkumiselle. Sortumavaaran lisäksi on riskinä, että aiheutuu muutoksia lähellä olevalle pohjavesialueelle. Salon ottaa mm. siitä juomavettä.</p> <p>Myös vesihuolto kiinnittää huomiota siihen, että selostuksesta puuttuu maininta pohjavedestä. Selvitykset eivät ole riittäviä pohjaveden osalta.</p>	<p>Vaikutuksia pohjaveteen on arvioitu ratahankkeen yhteydessä, mutta arvio puuttuu kaavaselostuksesta.</p> <p>Arvio pohjaveteen kohdistuvista vaikutuksista liisätään kaavaselostukseen.</p> <p>Mainittakoon, että liikelaitos Salon Vesi ei ole kaavaluonnoksesta tai kaavaehdotuksesta antamissaan lausunnoissaan ottanut kantaa pohjaveteen. Kaavaehdotus 2:sta se ei antanut lausuntoa lainkaan.</p>
<p>2.1.7 Melu</p> <p>Useat viranomaiset ja maallikko-osalliset ovat monen vuoden ajan vaatineet melu- ja tärinähaittojen huomiointia. Mm. Väylävirasto lausui näin: Kaavatyön yhteydessä tulee laatia riittävät selvitykset melun ja tärinän lieventämisestä ja osoittaa tarvittavat kaavamääräykset. On huomioitava Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaiset melun ohjearvot. Melutasot eivät saa ylittää ko. ohjearvoja. Lisäksi on huomioitava hetkellinen maksimimelutaso Uudenmaan ELY-keskuksen oppaan mukaisesti. Melualueelle ei tule kaavoittaa melulle herkkää maankäyttöä ilman asianmukaisia selvityksiä ja tarvittavaa melusuojausta.</p> <p>Asemakaavamääräyksiin ei kuitenkaan ole sisällytetty ohjearvo vaatimusta, koska sen toteutumisesta ei ole takeita (S 47). Selostuksessa todetaan ainoastaan, että melun osalta asemakaavanmuutoksen vaikutukset ovat merkittäviä ja kielteisiä vallitsevaan tilanteeseen nähden, mutta siinä ei ole vaikutusarviointia, mitä se konkreettisesti vaikuttaa mahdollisuuden asua alueella (S 40).</p> <p>Radan haitallisia vaikutuksia voidaan selostuksen mukaan lieventää teknisillä toimenpiteillä, kuten melun ja tärinän torjuntaratkaisulla. Ei ole otettu huomioon, että kyseessä on tiiviisti rakennettu pienten talojen alue ja etenkin tällaisella alueella melusteet ja ääneneristävyyden parantaminen puolestaan muodostavat uusia negatiivisia vaikutuksia. Melu ja rakentamisen aikaiset haitat nähdään hankkeessa merkittävästi pienempänä ongelmana kuin ne ovat (S 33). Siitä, ettei melua pystytä torjumaan riittävästi erityyppisillä rakenteilla, ei ole tehty asiallisia johtopäätöksiä meluvaikutuksista.</p> <p>Melu- ja tärinäselvitykset laadittiin kesän ja syksyn 2023 aikana, vasta luonnosvaiheen jälkeen. Toki selvityksiä ja arviointia tehdään koko kaavoitusprosessin ajan, mutta nämä keskeisimmät selvitykset olisi pitänyt tehdä viimeistään luonnosvaiheessa. Syntyy vaikutelma, että melu- ja tärinäselvitykset ovat päälle</p>	<p>Mainittu ote on Väyläviraston kaavaluonnoksesta antamasta lausunnosta. Kaavaluonnoksen jälkeen on laadittu vielä kaavaehdotus ja kaavaehdotus 2, jonka palautetta tämä vastineraportti käsittelee. Kaavaehdotuksesta antamassaan lausunnossa Väylävirasto totesi: <i>"...että meluestemerkinnän määräyksen osalta on syytä vielä varmistaa Länsirata Oy:ltä, että se on yhtenevä laadittavassa ratasuunnitelmassa osoitettavien meluntorjuntaratkaisujen kanssa. Eli että ratasuunnitelmassa osoitetun meluntorjunnan toteuttamisen jälkeen radan viereisillä alueilla todella saavutetaan Valtioneuvoston päätöksen mukaiset melutasojen ohjearvot sekä määräyksen mukaiset hetkelliset maksimimelutasot. Mikäli näin ei ole, voi asemakaavaan sisällytyt melumääräykset johtaa tilanteeseen, jossa ratasuunnitelman ei katsota olevan asemakaavan mukainen eikä ratasuunnitelmaa voida täten ratalain mukaan hyväksyä (ratalaki 10 §). Lähtökohtaisesti asemakaavoissa on hyvä osoittaa rautatiemelun osalta tunnistetut meluntorjuntaratkeet, mutta ei edellyttää kategorisesti määrätyn melutason alittamista rautatien viereisillä alueilla. Ratalain mukaisessa ratasuunnitelmassa arvioidaan rautatien vaikutuksia sekä esitetään ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen radan rakentamisen tai rautatieliikenteen haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi. Rautatieliikenteestä aiheutuvat meluvaikutukset kuuluvat ratasuunnitelmassa arvioitavien vaikutusten joukkoon. [...] <u>Ratasuunnitelmassa osoitettavien meluntorjuntaratkaisujen osalta on hyvä tiedostaa, että niiden tulee olla teknisesti toteuttamiskelpoisia sekä taloudellisesti kohtuullisia meluntorjunnalla saavutettavaan hyötyyn nähden. Täten esimerkiksi kaikilla olemassa olevilla alueilla ei uudesta meluntorjunnasta huolimatta välttämättä saavuteta Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaisia melutasojen ohjearvoja, mutta melutasoja saadaan kuitenkin alennettua merkittävästi nykytilanteeseen nähden.</u>"</i> Melun ohjearvot ovat siis ohjeita, ei velvoittavia raja-arvoja, joihin pitäisi välttämättä päästä.</p>

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>liimattuja ja tästäkin vahvistuu käsitys, ettei niillä ole ollut merkitystä kaavan laadinnassa.</p> <p>Kaavoittaja toteaa itsekin, ettei melu- ja tärinäselvityksillä ole niille kuuluvaa asemaa kaavan laadinnassa. Tulkinta selvitysvetvöllisyydestään on räikeästi lainvastainen. Kaavoittajan suunnitelma on, ettei edes tekemiään melu- ja tärinäselvitysten tuloksia noudateta, vaan selvityksen tulokset huomioidaan kaavaehdotuksessa soveltuvin osin (V23 s. 15). Tämän vuoksi pelkistäen voi sanoa, että asemakaavanmuutosehdotuksessa ei huomioida melua.</p>	<p>Maksimimelun osalta todettakoon, että Länsirata Oy:ltä saadun tiedon mukaan lähtökohtana väylähankkeissa on valtioneuvoston päätöksen (VNp 993/1992) mukaiset ohjearvot. Näiden lisäksi Länsirata Oy käyttää meluntorjuntatoimenpiteiden suunnittelussa kriteerinä myös hetkellistä maksimitasoa LAFmax. Meluntorjuntatoimenpiteiden suunnittelussa tavoitearvona on 45 dB (LAFmax) ja raja-arvona 55 dB. Mikäli raja-arvo 55 dB ylittyy, arvioidaan myös valtioneuvoston ohjearvioiden ylittävän, jolloin tehdään kiinteistön lunastusarviointi.</p> <p>Melu- ja tärinäselvityksiä on tehty nimenomaan rata-suunnittelun aikataulun mukaisesti ja ratahankkeesta saadun (mahdollisesti tarkentuneen) tiedon perusteella.</p> <p>Muistutuksen kohtaa ”Kaavoittaja toteaa itsekin, ettei melu- ja tärinäselvityksillä ole niille kuuluvaa asemaa kaavan laadinnassa” kaavanlaatija ei tunnista eikä ymmärrä, mitä sillä tarkoitetaan. Viittaus V23 s. 15 tarkoittaa vastineraporttia <u>kaavaluonnoksesta</u> saatun palautteeseen. Luonnosvaiheessa on verrattain normaalia, että kaikkia selvityksiä ei ole vielä käytävissä, eikä niitä sen vuoksi voida vielä huomioida. Melu- ja tärinäselvitykset on pyritty huomioimaan myöhemmissä vaiheissa, eli kaavaehdotuksessa ja kaavaehdotus 2:ssa. Yleisesti ottaen suunnitteluratkaisuilla on tapana muuttua suunnittelun edetessä.</p> <p>Vaikutusarviointia tarkennetaan sen osalta, miten melu konkreettisesti vaikuttaa mahdollisuuteen asia alueella (muistutuksen viittaus selostuksen sivuun 40). Ei muita toimenpiteitä.</p>

2.1.8 Tärinä

Tärinälle herkällä maaperällä kuten savikolla tärinä voi ulottua jopa 200 m päähän radasta. Selostuksen mukaan tärinävaikutus korostuu tunnelin päällä (s. 40). Rautatieliikenteestä johtuvalle tärinälle herkimpiä rakennuksia ovat yleensä puolitoista tai kaksikerroksiset puurakenteiset talot. Kaavoitettavalla alueella tärinän aiheuttamat vahingot vielä korostuvat, sillä suurin osa rakennuksista on vanhoja, perustettu kivisokkeleille suoraan maan päälle, niiden hormit ovat kevyesti rakennettuja ja vuosikymmenten kuluessa rapistuneita, vanhat tiilikatot menevät helpolla rikki, puiset kantavat rakenteet, seinät ja alun perinkin kevyesti rakennetut ikkunankarmit ovat hapertuneita, sähkötoitit on tehty menneen ajan rakennusratkaisuilla, ja vuosikymmenten kuluessa talot ovat painuneet. Vanhojen talojen painuminen on usein epätasaista ja ne tulevat painuessaan vinoiksi, joten romahtamis- ja rikkoutumisriski kasvaa.

Raideliikenteen aiheuttaman tärinän lisäksi ehkä vieläkin suuremman riskin muodostaa rakennusaikainen tärinä. Rakennustyömaaliikenteen ja räjäytysten aiheuttama tärinä voi olla voimakasta ja räjäytettäessä ja louhittaessa voi sattua vahinkoja. Tärinää ja

Suomessa ei ole käytössä tärinän raja-arvoja, jotka pitäisi ehdottomasti saavuttaa. Ohjearvoja on laadittu, kuten VTT:n julkaisussa ”*Rakennukseen siirtyvän liikennetärinän arviointi*”. Julkaisussa on esitetty värähtelyluokat A-D ja niille vastaavat värähtelyn tunnusluvut $V_{w,95}$ (mm/s). Luokkien arvot ovat: A \leq 0,10 mm/s, B \leq 0,15 mm/s, C \leq 0,30 mm/s ja D \leq 0,60 mm/s. Kaavaselostuksen kohdan 4.4.1. Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet \rightarrow ”Tärinä” mukaan yhteen kohteeseen on arvioitu kohdistuvan 0,7 mm/s tärinän ohjearvoon verrannollinen heilahdusnopeus. Tulos ylittää lievästi olemassa olevalle rakennuskannalle sovellettavan ohjearvon 0,6 mm/s. Kohde on päätetty säilyttää sen omistajan toivomuksesta. Tämän perusteella tärinä ei ole asettanut erityisiä tavoitteita asemakaavalle, eikä tärinää koskevia määräyksiä ole annettu.

Kuten kaavaselostuksen kohdassa 5.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön \rightarrow ”Tärinä” on todettu, rakentamisen aika aiheuttaa tärinää, joka voi mahdollisesti aiheuttaa vaurioita rakennuksille. Rakentamisaikaisen tärinän vaikutuksia seurataan mm.

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>riskejä ei poista se, että käytössä on tärinämittari eikä myöskään vanhojen rakennusten erityiskoh-teessa katselmukset ennen räjäytyksiä. Ainoa mah-dollisuus estää rakennuksiin kohdistuvat vauriot on tehdä jokaiselle rakennukselle ja rakennelmalle 9 §:n edellyttämät tutkimukset. Tämä on iso työ, mutta il-man sitä suunnittelua ei voi jatkaa. Tutkimuksista pi-tää tehdä totuudenmukaiset johtopäätökset ja arvi-oida, onko suurin osa rakennuskannasta säilytettä-vissä. Jos ei ole, seuraava kysymys on, hyväksy-täänkö Lukkarinmäen tuhoutuminen vai luovutaanko ajatuksesta ratalinjaus keskustan kautta.</p> <p>Kaavoittajan ja allekirjoittaneen muistuttajan arviot purettavien rakennusten määrästä eroavat merkittä-västi (20/ 35–40, muistutuksen s. 8). Suurin osa tästä johtuu siitä, että todellisia tärinävaikutuksia ei ole selvitetty eikä tehty selvityksistä johtopäätöksiä. Tämä on korvattu merkinnällä ”melu- ja tärinäselvi-tyksen tulokset huomioidaan kaavaehdotuksessa so-veltuvien osin”. Ohjearvovaatimusta ei ole sisällytetty asemakaavamääräyksiin, koska niiden toteutumi-sesta ei selostuksen mukaan ole takeita (s. 47).</p> <p>Kaavoittajan suunnitelma on, ettei edes tekemiään tärinäselvitysten tuloksia noudateta, vaan selvityksen tulokset huomioidaan kaavaehdotuksessa soveltuvien osin. Tämän vuoksi pelkistäen voi sanoa, että ase-makaavanmuutosehdotuksessa ei huomioida tä-rinää.</p>	<p>valittuihin kiinteistöihin asennettavilla tärinämitta-reilla. Ei toimenpiteitä.</p> <p>Muistutuksessa tarkoitettu 9 § tarkoittanee Maan-käyttö- ja rakennuslain pykälää, jossa määrätään vaikutusten selvittämistä kaavaa laadittaessa. Se liit-tyy siis kaavan laadintaan, ei radan rakentamiseen tai siihen, mitä tutkimuksia kohteessa pitäisi tehdä.</p> <p>Ratahankkeen yhteydessä tehtyjen selvitysten pe-rusteella on määritelty lunastettavat kiinteistöt, ja tämä tieto on huomioitu asemakaavassa. ”Soveltuvien osin” tarkoittaa lähinnä, että asiasta määrätään ase-makaavassa siinä tarkkuudessa, kuin se on asema-kaavassa oleellista. Ei toimenpiteitä.</p>
<p>2.1.9 Arkeologinen kulttuuriperintö</p> <p>Salo oli tärkeä kauppapaikka jo keskiajalla ja Suuri Rantatie kulki Salon kautta. RKY-inventoinnin ja kir-jan Salon Lukkarinmäki mukaan Raivaajankadun ja Kulkurinkujan risteyksessä on mahdollinen rauta-kautinen kalmisto, uhripaikka tai kätkö. 1920-luvulla Raivaajankatu 12:ssa tehtiin suuria löydöksiä (Salon Lukkarinmäki s. 20–25).</p> <p>Selostuksessa väitetään, ettei kaavamuutoksella olisi vaikutuksia arkeologiseen kulttuuriperintöön (s. 11 ja 39). Tämä ei pidä paikkaansa. Kun ratatöiden kulu-essa todennäköisesti löydetään muinaismuistoja, nii-den tutkiminen hidastuttaa ratahanketta 1–2 vuotta.</p>	<p>Kaavanlaadinnan aikana arviointi perustuu tiedossa oleviin muinaisjäännöksiin, eikä sellaisia alueella ole. Tietolähteenä on käytetty Museoviraston karttapalve-lua. Mikäli uusia muinaisjäännöksiä löytyy esim. ra-dan rakentamisen yhteydessä, Muinaismuistolain no-jalla niihin ei saa kajota ilman saman lain nojalla an-nettua lupaa. Ei toimenpiteitä.</p>
<p>2.1.7.10 Kaupunkikuva</p> <p>Selostuksessa on viisi mallinnusta, joista neljä on enemmänkin keskustan näkymiä kuin Lukkarinmäen (s. 30). Neljästä ilmenee varsin epäesteettiset näky-mät meluaitoineen. Suurimmat kielteiset vaikutukset ovat Lukkarinmäkeen, mutta tästä ei ole riittävästi mallinnuksia.</p>	<p>Lukkarinmäkeä koskeva kuva (nro 16, s. 33) on py-ritty laatimaan mahdollisimman tärkeästä kohdasta. Kuva 16 esittää arvioitua näkymää Raivaajankadulta, jossa näkyy myös tunnelin suuaukko. Tällä kuvalla vastattiin Salon Lukkarinmäki-seura ry:n kaavaehdo-tuksesta antamaan lausuntoon.</p> <p>Ko. kohdasta vasemmalle (kaakkoon) rata on Lukka-rinmäen alla näkymättömissä aina Salon lukion koh-dalle, josta on kuvat 15 (s. 32) ja 19 (s. 42). Lukka-rinmäkeä havainnollistaa myös kuva 18 (s. 38). Toi-nessa suunnassa (luoteessa) seuraava kuva on vain</p>

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>2.1.11 RKY-alueet</p>	<p>korttelin päästä Salmenranta-kadulta, kuva 12 (s. 31). Ei toimenpiteitä.</p>
<p>Suunnittelualueeseen kuuluu valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä, RKY. Osa on Uskelan kirkonmäki ja Lukkarinmäen esikaupunkiasutus -kokonaisuutta ja osa Salon rautatieasemanseutu ja vanha kauppalamiljöö – kokonaisuutta (suojeltu Asemapuisto). Vaikutusarvioinneista puuttuu huolellinen selvitys RKY-alueeseen kohdistuvista vaikutuksista.</p> <p>Kaavaehdotuksen mukainen rakentaminen tuhoaa valtakunnallisesti merkittävistä rakennetusta kulttuuriympäristöstä rakennuksia ja miljöötä, vaikka alueella ei saa suorittaa näitä vaarantavia toimenpiteitä.</p> <p>Kaavamerkinnän mukaan ”Alueella suoritettavissa toimenpiteissä tulee mahdollisuuksien mukaan huomioida kulttuuriympäristö ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaan vanhan rakennuskannan arvojen säilyminen”. Kaava mahdollistaa RKY-alueen tuhoamisen ja siihen on jopa kirjattu, ettei kulttuuriympäristöä ja vanhaa rakennuskantaa tarvitse säilyttää.</p>	<p>Vaikutuksia RKY-alueeseen on arvioitu kaavaehdotus 2:n selostuksen sivulta 35 alkaen.</p> <p>RKY-alueen (violetti ruudukko) kaavamääräys ei suoraan kiellä rakennusten purkamista, mutta siihen ei myöskään ole kirjattu, ettei kulttuuriympäristöä ja vanhaa rakennuskantaa tarvitse säilyttää. Suojeltavat rakennukset on osoitettu erikseen merkinnöillä 'sr-1' ja 'sr-2'. Lisäksi rakennettua kulttuuriympäristöä on huomioitu merkinnöillä 'sk-1' ja 'sk-2'.</p> <p>Koko RKY-määräys: <i>”Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY). Alueella suoritettavissa toimenpiteissä tulee mahdollisuuksien mukaan huomioida kulttuuriympäristö ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaan vanhan rakennuskannan arvojen säilyminen. Toimenpiteisiin tulee pyytää hyvissä ajoin museoviranomaisen lausunto. Uusien alueiden ja rakennusten suunnittelussa tulee rakennettu kulttuuriympäristö ottaa huomioon.”</i></p> <p>RKY-alue-rajauksen korostaa laajemman alueen arvoja ja merkitystä, ei niinkään yksittäistä rakennusta. Määräyksellä ei ole tarkoitus kieltää rakentamista tai muita toimenpiteitä alueella. Tavoitteena on, että alueella tehtävissä toimenpiteissä huomioidaan kulttuuriympäristö kokonaisuutena.</p> <p>ELY-keskuksen ja Turun museokeskuksen kaavaehdotus 2:sta antamien lausuntojen perusteella RKY-alueeseen kohdistuvaa vaikutusarviointia tarkennetaan vielä. Ei muita toimenpiteitä.</p>
<p>2.1.12 Asuinrakentamisen edellytykset ja purettavat rakennukset</p>	<p>Melua ja tärinää on käsitelty tämän muistutuksen aiemmissa kohdissa. Kaavaehdotus 2:ssa on huomioitu ratahankkeessa lunastettaviksi esitetyt kiinteistöt</p> <p>Purettavien rakennusten lukumääräksi on ilmoitettu se, mikä on radan suunnitteluvaiheessa ollut varmuudella tiedossa, ja tätä on noudatettu kaavaratkaisussakin.</p> <p>Kaavaselostuksessa on arvioitu tärinän aiheuttamia vaikutuksia rakennuksille (kohta <i>Tärinä</i>, alkaen s. 40). Arvioinnin mukaan rakentamisen aika voi aiheuttaa rakennuksia vaurioittavaa tärinää. Suunnitteluvaiheessa jokaisen kiinteistön kohdalla tällaisesta ei voi olla varmoja, mutta radan rakentamisen aikana riskikartoituksen kohteiden tärinätasoja seurataan. Mahdollisten vaurioiden korjaamisesta vastaa ratahankkeesta vastaava taho. Ei toimenpiteitä.</p>
<p>Rakennusvalvonta on vaatinut, että on selvitettävä rakennuspaikat ja niiden olosuhteet mahdollisimman tarkasti, etenkin melu ja tärinä, ja arvioitava sen perusteella asuinrakentamisen edellytykset huolellisesti vaikutusalueella (V23 s. 4). Selostuksen mukaan Lukkarinmäellä rakennustöiden aikaiset rakennuksiin kohdistuvat riskit on radan yleissuunnitelman yleispiirteisessä arviossa arvioitu huomattavan laajoiksi, mutta hallittavissa oleviksi (s. 35).</p> <p>Purettavia rakennuksia tai rakennelmia ilmoitetaan vain 20, joista 9 asuinrakennuksia (s. 30). Todellisuudessa purettavia rakennuksia tulee olemaan 35–40 ja sen lisäksi muutamia menee asuinkelvottomaksi. Vaikka riskit ovat erittäin suuria ja edellyttävät huolellista katselmointia ja tutkimuksia asemakaavavaiheessa, asuinrakentamisen edellytyksiä ei ole selvitetty. Niinikään ei ole tehty selvitystä rakennus- ja asuinkäytön riskeistä eikä myöskään huolellista kiinteistökohtaista vaikutusarviointia.</p>	

2.1.13 Elinolot ja asukkaiden talous

Selostuksen mukaan elinoloihin kohdistuvat suurimmat haitalliset vaikutukset liittyvät lunastettaviin kiinteistöihin, jonka seurauksena ihmiset menettävät kotinsa tai osan tonteistaan. Lunastettavia asuinkiinteistöjä on kahdeksan. Niiden lisäksi osittain lunastettavia on yksi päärakennus ja yksi muu. (s. 44)

Tosiassissa suurimmat haitalliset vaikutukset kohdistuvat kuitenkin siihen, että koti tuhoutuu, muuttuu asuinkelvottomaksi tai sen arvo romahtaa, mutta sitä ei lunasteta. Useimmat runsaiden haitallisten vaikutusten piirissä olevat henkilöt jäisivät kokonaan ilman korvausta.

Vaikka purettavia rakennuksia on 35–40 (kaavoittajan ilmoituksen mukaan 20), kaavoittaja ilmoittaa, että lunastettavia rakennuksia on kahdeksan. Asemakaavaehdotuksen mukaan 27–32 kiinteistöä jäisi ilman lunastuskorvauksia. Tämä on räikeästi Euroopan ihmissopimuksen ja Suomen perustuslain vastainen (lisäpöytäkirja, artikla 1 ja § 15).

2.1.14 Jatkosuunnittelu

ELY-keskus katsoo, että kaavassa on syytä tarkemmin ohjata suunnittelua. Toteutusta pitää kuvata, jotta kaavan vaikutukset voidaan arvioida. (V24 s. 11). Tässä asemakaavaprosessissa kunnan itsehallintoon kuuluva demokraattinen kaavaprosessi on kuitenkin alistettu ratahallinnon viranomaisten teknille ratasuunnitelmalle (V23 s. 26).

MRL:n edellyttämä vaikutusten selvittäminen ja arviointi on pääosin laiminlyöty ja usein maininnalla, että asia siirretään ratasuunnitteluun. 9 §:n mukaan selvittäminen ja arviointi ovat demokraattisessa prosessissa ratkaistavia asioita eikä niitä voi siirtää ratasuunnitteluun. Lisäksi hankkeen ratasuunnittelussa ja YVA:ssa on vaikeasti ratkaistavat asiat jätetty ratkaisematta ja saatu suunnitelma lainvoimaiseksi toteamalla, että ne ratkaistaan

Ratahankkeesta saadun tiedon mukaan yhtiö esittää kiinteistön lunastamista siinä tapauksessa, että valtioneuvoston melun ohjearvoja (Vnp 993/1992) ei saavuteta. Joissakin tapauksissa ohjearvo voidaan saavuttaa kiinteistökohtaisilla meluntorjuntatoimenpiteillä, jotka edellyttävät kiinteistönomistajan suostumusta. Meluntorjuntatoimenpiteiden suunnittelussa tavoitearvona on 45 dB (LAFmax) ja raja-arvona 55 dB. Mikäli raja-arvo ylittyy, arvioidaan myös valtioneuvoston ohjearvojen ylittävän, jolloin tehdään kiinteistön lunastusarviointi. Lunastettavaksi esitetään kiinteistöt, joissa:

- 1) toimenpiteistä huolimatta melutaso asuinrakennuksen sisätiloissa ylittäisi 55 dB (LAFmax) eikä valtioneuvoston päätöksessä asetettua ohjearvon mukaista melutasoa voida saavuttaa, ja
- 2) kustannuksiltaan kohtuullisilla meluntorjuntatoimenpiteillä ei voida saavuttaa valtioneuvoston ohjearvon mukaista melutasoa tai alittaa melun hetkellistä maksimitasoa 55 dB (LAFmax) sisätiloissa.

Ratahankkeista aiheutuu meluhaittaa eikä kaikkea haittaa voida poistaa tai ehkäistä. Mahdollista on, että kiinteistökohtaisesti 45 dB tavoitearvo ylittyy eikä sitä saavuteta kohtuullisilla toimenpiteillä.

Mikäli edellä mainitut kiinteistön lunastamisedellytykset eivät täyty, kiinteistönomistajalla on oikeus korvaukseen meluhaitasta, joka määrätään ratatoimituksessa. Joissakin tapauksissa melun hyväksyttävä taso (45-55 dB) voidaan saavuttaa vain kiinteistökohtaisilla toimenpiteillä, jotka kuitenkin edellyttävät aina kiinteistönomistajan suostumusta. Jos kävisi niin, että asemakaavassa ei ole esitetty lunastettavaksi sellaista kiinteistöä, jonka rakennuksia lopulta tuleekin purettavaksi, ei asemakaava sulje pois korvausvelvoitetta. **Ei toimenpiteitä.**

Mainittu ELY-keskuksen lausunto liittyi valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön (RKY). Tämä asemakaava on tietyllä tavalla ns. hankkeakaava, eli tavoitteena on muuttaa asemakaavaa siten, että radan toteutukseen tähtäävät suunnitelmat tulevat huomioiduksi. Tällä varmistetaan mm. se, että rataa varten varattavat alueet ovat tarpeeksi, mutta eivät tarpeettoman laajat. Ks. myös kaavio tämän raportin lopusta. **Ei toimenpiteitä.**

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa (ympäristövaikutusten arviointi, 2021). Näin ei voi menetellä. Asioita ei voi jättää ratkaisematta ja todeta sitten rakennustöiden aikana, että rakentamistehtävä on mahdoton. Tällainen koheltaminen eli kaavoitusta säätelevän lain sivuuttaminen kaavoituksessa ei ole MRL:n mukaista kaavoitusta ja sillä pystytään aiheuttamaan mittaamatonta vahinkoa.</p>	
<p>Tässä on esimerkkejä selostuksessa olevista asioista, jotka ajatellaan siirrettävän kaavoituksesta ratasuunnitteluun: <i>[Seuraavien kohtien numerointi 1-8 on kaavan laatijan lisäämä]</i></p> <p>[1] Lukkarinmäen länsipuolella rata on korkealla. Korkeusprofiilia ei arvioida asemakaavavaiheessa, vaan ratasuunnittelussa. Huolellisella jatkosuunnittelulla ne voidaan sovittaa osaksi alati muuttuvaa kaupunkikuvaa ja maisemaa. /</p>	<p>Osa muistutuksen tässä kohdassa esitetystä teksteistä ei ole suoraan kaavaselostuksesta ja jotkut kohdat ovat irrotettu asiayhteydestään. Muistutuksen ko. kappale on sen vuoksi jaettu numeroituihin osiin. Vastineet kohta kohdalta:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kohdan viimeinen lause on kaavaselostuksesta. Lause liittyy kaupunkikuvaan kohdistuviin vaikutuksiin. Siinä tuodaan selvästi esiin, että merkittävimmät kaupunkikuvaan kohdistuvat muutokset koskevat Lukkarinmäen länsipuolta. Huolellisella jatkosuunnittelulla tarkoitetaan tässä mm. meluesteen tarkempaa suunnittelua, johon ei ole syytä asemakaavassa ottaa kantaa.
<p>[2] Vaikutuksia voidaan lieventää myös jatkosuunnittelussa huolellisella suunnittelulla. /</p>	<ol style="list-style-type: none"> 2. Lause on kaavaselostuksen kappaleesta, jossa kerrotaan ratasuunnitelmista. Pidempi lainaus: <i>"Ratasuunnittelussa (...) haitallisten vaikutusten ehkäisemiseen ja lieventämiseen on kiinnitetty erityistä huomiota ja siten ympäristöön kohdistuvia haittatekijöitä on voitu vähentää. Vaikutuksia voidaan lieventää myös jatkosuunnittelussa huolellisella suunnittelulla."</i> Jatkosuunnittelulla tarkoitetaan siis nimenomaan ratahanketta ja sen yhteydessä laadittavia tarkempia (rakentamis)suunnitelmia.
<p>[3] Tunnelin suuaukoille voidaan suunnitella tarvittaessa hulevesipumppaamot, mutta asia ratkaistaan rata- ja/tai tunnelisuunnitelmissa. /</p>	<ol style="list-style-type: none"> 3. Kyseessä on hulevesipumppaamot, jotka sijoittuvat rautatiealueelle (kaavassa LR-1). Kaikkia (pienehköjä) LR-alueille sijoituvia teknisiä rakenteita ei ole tarpeen esittää asemakaavassa.
<p>[4] Määräys "Alueelle toteutettavan melusuojauksen tarkempi toteutustapa ja sijoittelu määritellään ratasuunnitelmassa."/</p>	<ol style="list-style-type: none"> 4. Määräysteksti on osa LR-1-alueen määräystä. Teksti lisättiin 1. kaavaehdotuksen jälkeen osana laajempia melumääräyksiä koskevia muutoksia. Muutosten syynä oli se, että valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaisesti melun ohjearvoihin pääsemistä ei voitu taata. Liian tarkat meluntorjuntamääräykset asemakaavassa voivat rajoittaa ratasuunnitelman joustavuutta ja mahdollisuuksia kehittää tehokkaita ratkaisuja. Tämä voi johtaa tarpeettomiin kustannuksiin, ongelmiin käytännön toteutuksessa tai jopa ratasuunnitelman hylkäämiseen, jos ratkaisut eivät sovellu todellisiin olosuhteisiin. Ks. myös 1. kaavaehdotuksen vastineraportti, lopusta kohta Yhteisvastine – meluntorjunta. 5. Lause ei ole suora lainaus, mutta sillä viitataan kaavaselostuksen vaikutusarvioinnin kohtaan

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>[5] Vesistöihin kohdistuviin vaikutuksiin otetaan kantaa ratasuunnitelmassa, eikä asiaa ratkaista asemakaavassa. /</p>	<p>”Vesistöt ja vesitalous”. Ko. kappaleessa on kyse radan rakentamisen ajasta, jolla on merkittävimmät vesistöihin kohdistuvat vaikutukset. Selostuksessa todetaan myös, että työmaan aikaisilla lieventämiskeinoilla on suuri merkitys, ja näihin on otettu kantaa ratasuunnitelman selostusluonnoksessa.</p>
<p>[6] Asemakaavan vaikutusarviointia tarkennetaan jatkosuunnittelussa. /</p>	<p>6. Lause on <u>kaavaluonnosvaiheen</u> vastineraportista, ja sillä tarkoitetaan, että vaikutusarviointia tarkennetaan asemakaavan myöhemmissä suunnitteluvaiheissa. Käytäntö on osa normaalia asemakaavan suunnitteluprosessia. Vastineraportissa ei tehdä kaavan vaikutusarviointia.</p>
<p>[7] Tunnelirakentamisessa riskikartoituksen kohteet katselmoidaan ennen rakentamisen aloittamista ja rakentamisen aikaisia värinätasoja seurataan värinämittareilla./</p>	<p>7. Kohdalla viitataan kaavaselostuksen vaikutusarvioinnin kohtaan Tärinä. Kyseessä on normaali käytäntö.</p>
<p>[8] Merkintä LR-1. (Selostus s. 30, 38, 40, 43, V 23 s 5 – 6)</p> <p>Vaikutuksia ei voi siirtää kaavoituksen jälkeiseen vaiheeseen viittaamalla jatkosuunnitteluun. Yllämainitut ja tämän tyyppiset asiat tulee arvioida vuorovaikutteisessa kaavoitusprosessissa 6 §, 9 §, 18 §, 62 §, 63 §, 65 §, 66 §, 67 §:n mukaan. Sitä ei ole tehty ja Salon kaupungin päättäjillä on niin puutteellinen ja virheellinen aineisto, että harkitun asemakaavanmuutospäätöksen tekeminen tämän aineiston perusteella on mahdotonta.</p>	<p>8. Tällä viitattaneen samaan asiaan kuin edellä kohdassa 4.</p>
<p>2.1.15 Ei ole kaavoitusta</p> <p>9 §:n mukaan kaavan tulee perustua suunnitteluun. Kaavaehdotus Oikorata Salon kaupunkialueella ei perustu kaavoitukselliseen suunnitteluun. Se ei ole kaavoituksellisten tavoitteiden, MRL:n mukaista kaavoitusta, vaan enemmänkin jonkinäköistä kaavoituksellisen sanaston ja kuvien lisäämistä pohjana oleviin raidehankkeen teknisiin suunnitelmiin.</p>	<p>Kaikkia ratahankkeessa ratkaistavia asioita ei esitetä asemakaavassa. Edellä mainitut kohdat 1-8 eivät aiheuta toimenpiteitä.</p> <p>Asemakaava perustuu mm. ratahankkeessa tuotettuihin suunnitelmiin. Asemakaavaa on pyritty laatimaan MRL:n ja MRA:n mukaisesti. Ei toimenpiteitä.</p>
<p>2.2 Maakuntakaava</p> <p>32 §:n mukaan Maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleiskaavaa ja asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi.</p> <p>Viranomaisten on suunnitellessaan alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja päättäessään niiden toteuttamisesta otettava maakuntakaava huomioon, pyrittävä edistämään kaavan toteuttamista ja katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta kaavan toteuttamista.</p> <p>Vaikka maakuntakaava ei ole voimassa oikeusvaikutteisen asemakaavan alueella, sen kautta välittyvät valtakunnalliset ja maakunnalliset</p>	<p>Uusi ratalinjaus Lukkarinmäen kautta on osoitettu voimassa olevassa maakuntakaavassa, ja asemakaava on siten maakuntakaavan mukainen.</p> <p>Maakuntakaava asettaa suunnittelulle ja kehittämiselle suuntaviivoja muiden, päällekkäisten ja täydentävien, merkintöjen kautta. Eri kaavoissa voi olla merkintöjä ja määräyksiä, jotka vaikuttavat keskenään ristiriitaisilta, kuten esim. Salon keskustan alueella voimassa olevassa maakuntakaavassa, jossa on toisaalta osoitettu uusi ratalinjaus, toisaalta ympäristön arvoja, joita voi olla vaikea vaalia radan vuoksi. Tarkoitus onkin, että eri tavoitteet voidaan toteuttaa huomioimalla muut tekijät mahdollisimman hyvin.</p>

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>alueidenkäyttötavoitteet alemmanasteiseen suunnitteluun, kuten asemakaavaan, sillä maakuntakaava on ohjeena.</p> <p>Asemakaavanmuutosaluetta koskevilla maakunta-kaavoissa on suunnittelumääräykset:</p> <p>Valtakunnallisesti merkittävä suojeltava rakennettu kulttuuriympäristö. Suunnittelun ja rakennustoimenpiteiden tulee olla kokonaisuuden säilymistä turvaavia ja edistäviä. (Salon seudun maakuntakaava, vahvistettu 2008) Keskustatoimintojen alue. Suunnittelun tulee olla kaupunkikuvaa eheyttävää ja ominaispiirteet huomioivaa. (Taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaava, hyväksytty 2018)</p> <p>Vuoden 2008 maakuntakaavassa on rautatien oikaisuvarausta ja vuoden 2018 maakuntakaavassa Uusi rautatie. Jälkimmäisen suunnittelumääräyksen mukaan Lohja – Salo rataa ja ratalinjaan kohdistuvien teknisten ratkaisujen kuten tunneleiden suunnittelussa tulee huolehtia alueen luonnon, maiseman, kulttuuriperinnön ja pohjavesialueiden huomioon ottamisesta.</p> <p>Asemakaavanmuutosehdotus ei täytä yhtäkään edellä mainituista velvoittavista määräyksistä. Vaikka kaavoituksen päätöksenteko on luonteeltaan punnintaa ja harkintaa ja MRL:n normit joustavia, siltikään ei voi päätyä sellaiseen lopputulemaan, että kyseisistä määräyksistä luovutaan kokonaan. Asemakaavaluonnos on maakuntakaavan vastainen.</p> <p>Toinen kysymys on se, että maakuntakaavaan sisältyy ristiriita, joka on mahdoton ratkaista siten, että sekä maakuntakaavan määräykset että oikorata Lukkarinmäen halki toteutuisivat.</p> <p>Asia olisi edellyttänyt huolellista selvittämistä siinä vaiheessa, kun ratalinjauksia suunniteltiin. Nyt on käytetty valtavan paljon rahaa ja aikaa hankkeeseen, joka on mahdoton toteuttaa maakuntakaavan vaatimukset huomioiden.</p> <p>Lisäksi tähän tulee soveltaa periaatetta, että aiempi käyttömuoto, tässä tapauksessa vuosisatainen kirkollinen mäki ja ajallisen kerrostuneisuuden asutus, on turvatumpi kuin uusi, raideliikenne.</p> <p>2.3 Asemakaavan sisältövaatimukset</p> <p>54 §:n mukaan asemakaavaa laadittaessa on maakuntakaava ja oikeusvaikutteinen yleiskaava otettava huomioon. Asemakaava on laadittava siten, että luodaan edellytykset terveelliselle, turvallisuudelle ja viihtyisälle elinympäristölle, palvelujen alueelliselle saatavuudelle ja liikenteen järjestämiselle. Rakennettua ympäristöä ja luonnonympäristöä tulee vaalia eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja saa hävittää.</p> <p>Asemakaavalla ei saa aiheuttaa kenenkään elinympäristön laadun sellaista merkityksellistä heikkenemistä, joka ei ole perusteltua asemakaavan tarkoitus</p>	<p>Ei toimenpiteitä.</p> <p>Kuten muistutuksestakin ilmenee, AKL:n 54 §:ssä mainitaan myös ”...joka ei ole perusteltua asemakaavan tarkoitus huomioon ottaen” ja ”...joka kaavalle asetettavia tavoitteita tai vaatimuksia syrjäyttämättä voidaan välttää”.</p> <p>ESA-rata on mittava hanke, jolla toteutuessaan on merkittäviäkin kielteisiä vaikutuksia Lukkarinmäen alueelle. Kaavanlaatijan näkemyksen mukaan asemakaava ei ole asemakaavan sisältövaatimusten vastainen (AKL 54 §).</p>

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>huomioon ottaen. Asemakaavalla ei myöskään saa asettaa maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle sellaista kohtuutonta rajoitusta tai aiheuttaa sellaista kohtuutonta haittaa, joka kaavalle asetettavia tavoitteita tai vaatimuksia syrjäyttämättä voidaan välttää.</p> <p>Maakuntakaavaa ei ole otettu huomioon.</p> <p>Kaavassa sallitaan rakennetun ympäristön ja sen erityisten arvojen hävittäminen ja suunnitelmalla luodaan heikkolaatuista elinympäristöä mm. RKY-alueen kaavamääräyksellä:</p> <p>”Alueella suoritettavissa toimenpiteissä tulee mahdollisuuksien mukaan huomioida kulttuuriympäristö ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaan vanhan rakennuskannan arvojen säilyminen.”</p> <p>Etenkin melu, mutta myös tärinä sekä alueen tuleva, poikkeuksellisen ruma visuaalinen ilme ovat tekijöitä, jonka vuoksi kaava ei täytä terveellisen, turvallisen ja viihtyisän elinympäristön vaatimuksia.</p> <p>Turun museokeskus toteaa, että uudisrakentamisen tulee mittakaavaltaan ja ilmeeltään soveltua osaksi luonteeltaan pienipiirteistä kaupunkikuvaa. Asemakaavan mahdollistamia rakennusoikeuksia tulee vielä tarkastella ja kaavaa tarkistaa uudisrakentamisen ohjauksen osalta. Konsultin vastaus on käsittämätön. Hän toteaa, että rakennusoikeuden alentaminen aikaansaisi epäyhtenäistä asemakaavaa (V24 s.10). Asia on täysin päinvastoin. Tehokas uudisrakentaminen pahentaa entisestään Lukkarinmäkeen kohdistuvia rakennetun ympäristön ja sen arvojen hävittämistä.</p> <p>Alueen asukkaisiin jo yli 10 vuotta kohdistuneet ja etenkin tulevat rajoitukset ja haitat ovat täysin kohtuuttomia. Kaavan tavoitteiden ja todellisuuden välinen ristiriita muodostuu siitä, että kauan sitten on alettu ajaa epätarkoituksenmukaista ratahanketta ja sitä on puskettu väkisin eteenpäin, tosiasioista välittämättä. Herää kysymys, onko kaavan tavoitteet asetettu oikein.</p> <p>Asemakaavanmuutosehdotus ei täytä asemakaavan sisältövaatimuksia.</p>	<p>AKL 32 §:n mukaan maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa asemakaavaa. Uusi ratalinjaus on osoitettu myös maakuntakaavassa, ”oikoratavaraus”.</p> <p>RKY-alueen määräyksen tavoitteena ei ole rakennetun ympäristön ja sen erityisten arvojen hävittäminen, vaan se, että arvot huomioidaan kaikissa toimenpiteissä. Yleisestikin ottaen kaavamääräykset RKY-alueilla ovat haastavia, koska kaavan tulisi yleensä sallia myös alueen kehittäminen, samalla RKY:n arvot huomioiden. RKY-alueen määräyksessä on kuitenkin lause, jonka mukaan toimenpiteisiin tulee pyytää museoviranomaisen lausunto.</p> <p>Melua ja tärinää on käsitelty tämän muistutuksen aiemmissa kohdissa.</p> <p>Vaikutuksia kaupunkikuvaan (vrt. visuaalinen ilme) on arvioitu kaavaselostuksessa myös valokuvasovitteiden keinoin. Kaupunkikuva muuttuu monin paikoin, ja usein vaikutukset ovat kielteisiä.</p> <p>Edellisen vaiheen vastineessa Turun museokeskuksen lausuntoon (V24) ajatuksena oli nimenomaan, että alueelle kohdistuvia muutoksia rajoitetaan, eikä rakennusoikeuksia alenneta nykyisestä. Tällä ajateltiin alueen maanomistajienkin etua. Perusteluna oli, että kaavamuuotosalue ei kata lähellekään koko RKY-aluetta eikä muutenkaan koko Lukkarinmäen yhtenäiseksi koettavaa kokonaisuutta. Turun museokeskuksen toive olisi mahdollisesti vähentänyt joidenkin tonttien rakennusoikeutta ja kenties osaltaan alentanut tonttien arvoa, myös kauempana radasta. Tehokas uudisrakentaminen: ks. vastine tämän muistutuksen kohtaan 2.6.</p> <p>Tässä asemakaavassa ei oteta kantaa ratahankkeen historiaan ja vaiheisiin.</p> <p>Kaavanlaatijan näkemyksen mukaan asemakaavamuutos täyttää asemakaavan sisältövaatimukset.</p>
<p>2.5 Vuorovaikutus</p> <p>62 §:n mukaan kaavoitusmenettely tulee järjestää ja suunnittelun lähtökohdista, tavoitteista ja mahdollisista vaihtoehdoista kaavaa valmisteltaessa tiedottaa niin, että alueen maanomistajilla ja niillä, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, sekä viranomaisilla ja yhteisöillä, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään (osallinen), on mahdollisuus osallistua kaavan valmisteluun, arvioida kaavoituksen vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiasta.</p> <p>63 §:n mukaan kaavaa laadittaessa tulee riittävän aikaisessa vaiheessa laatia kaavan tarkoitukseen ja</p>	<p>Ks. yhteisvastine ’Kaavamuuoksen eteneminen’ raportin lopussa. Ei toimenpiteitä.</p>

merkitykseen nähden tarpeellinen suunnitelma osallistumis- ja vuorovaikutusmenettelyistä sekä kaavan vaikutusten arvioinnista.

Kaava vaikuttaa ikävällä tavalla Lukkarinmäen asukaisiin. Lukkarinmäellä asuu paljon iäkkäitä ihmisiä. Monella heistä ei ole edes tietokonetta. He pystyvät kyllä osallistumaan asukastilaisuuksiin, mutta kirjallinen mielipiteiden ja muistutusten laatiminen on heille liian vaikeaa.

Kaavoitusmenettelystä puuttuu suullisen kuulemisen vuorovaikutusraportti. Jatkossa osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan tulisi lisätä tämä.

2.5 Viranomaisohjaus

Puutteelliset selvitykset, puutteellinen vaikutusarviointi ja se, miten nämä seikat tulee korjata ilmenevät hyvin viranomaisten lausunnoista.

Turun museokeskus toteaa, että maakuntakaavassa on esitetty RKY-rajauksista laajempi maakunnallisesti merkittävä aluekokonaisuus sra69, Lukkarinmäen kulttuurimaisema.

Se toteaa lausunnossaan: 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 ja radan rakentaminen aiheuttaa riskejä lukuisille rakennuksille. Radan vaatimat rakenteet, kuten Lukkarinmäen eteläpuolinen betonikaualo ja Lukkarinmäen pohjoispuolella puutalokorttelin keskellä korkealla penkereellä kulkeva rata, tulevat muokkaamaan voimakkaasti kaupunkikuvaa. Muutokset ovat kulttuuriympäristön kannalta erittäin haitallisia. Alueen myös maisemallisesti arvokkaiksi arvoitetut rakennukset tulee huomioida kaavassa vähintäänkin kokonaisuuksina. (V23 s. 11 ja 13)

Turun museokeskus ja ELY-keskus ovat toistuvasti vaatineet poistamaan kaavamääräyksen sanat ”mahdollisuuksien mukaan”, jotta kulttuuriympäristön arvojen säilyminen on kaavassa riittävästi turvattu.

”Alueella suoritettavissa toimenpiteissä tulee mahdollisuuksien mukaan huomioida kulttuuriympäristö ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaan vanhan rakennuskannan arvojen säilyminen.

ELY-keskuksen mukaan asemakaavan yhteydessä tulee esittää riittävät johtopäätökset kaavan vaikutuksista ja suunnittelualueen kuuluminen valtakunnallisesti merkittävään kulttuuriympäristön RKY alueeseen edellyttää, että asemakaavoituksessa määritellään yksityiskohtaisemmat kehittämis- ja suojelutoimet (V23 s. 13 ja 14).

Mainittu Turun museokeskuksen lausunto on annettu asemakaavaluonnoksesta. Tämän jälkeen on laadittu kaavaehdotus ja kaavaehdotus 2. Luonnosvaiheen jälkeen kaavaa on muutettu mm. mainittujen maisemallisesti arvokkaiden rakennusten osalta; kaavaehdotuksessa esim. rakennukset ’sr-1/m’.

Esim. RKY-alue kattaa suhteellisen laajan alueen, myös tunneliosuuksia ja sitä kautta voimakkaasti muuttuvaa ympäristöä. Alueelle ei ehkä voida antaa sellaisia kohtuullisuuden rajoissa pysyviä vaatimuksia, joilla sopeutuminen varmistuu. Radan ja tunnelin rakentamisen vuoksi RKY-alueen arvot väistämättä heikentyvät, joten kaavamääräyksen teksti ”mahdollisuuksien mukaan” on koettu tarpeelliseksi.

Muistutuksessa viitattu ELY-keskuksen lausunto on myös annettu kaavaluonnoksesta. ELY-keskus on lausunut myös tästä kaavaehdotus 2:sta, ja **sen sekä Turun museokeskuksen antaman lausunnon perusteella RKY-aluetta koskevaa vaikutusarviointia tarkennetaan (vertaus nykytilaan).**

Asia	Vastine ja toimenpiteet
------	-------------------------

ELY-keskus toteaa, että konkreettisia lieventämistoimia ei kaavaehdotuksessa kuitenkaan ole juurikaan esitetty, vaan selostuksessa kerrotaan, että "rata-suunnittelun yhteydessä tunnistettavista vaikutuksista ja niiden lieventämiskeinoista saa tarkempaa tietoa, kun suunnitelma on julkinen. ELY-keskus katsoo, että kaavasta tulee tarkemmin käydä ilmi, millainen alueesta on tarkoitus tulla kaavan toteuduttua. Kaavassa on syytä tarkemmin ohjata suunnittelua. Toteutusta pitää kuvata, jotta kaavan vaikutukset voidaan arvioida. (V24 s. 11)

ELY-keskus toteaa sekä luonnos- että ehdotusvaiheessa, että arvokkaaseen kulttuuriympäristöön sopivaa rakentamisen määrää, uudisrakennusten kokoa, mittasuhteita ja piirteitä sekä sijoittumista suhteessa oleviin rakennuksiin on tarkasteltava tarkemmin kaavamutosta tehtäessä. Rakentamisen mitoituksen on sopeuduttava alueen arvokkaaseen, pienimittakaavaiseen ympäristöön. (V24 s. 11)

18 §:n mukaan ELY-keskus ohjaa ja valvoo kunnan kaavoitusta ja kunnilla on velvollisuus hankkia erillisiä lausuntoja. ELY-keskuksella on muutoksenhaku-oikeus. (MRL 8 §, 62 §, 63 §, 66 § sekä maankäyttö- ja rakennusasetus, MRA, 26 § ja 28 §) Kunnat voivat kuitenkin MRL:n joustavuuden vuoksi valita, noudattavatko ne saamaansa ohjausta. Jos ne eivät tätä noudata, useinmiten laaditaan lainvastainen kaava mm. selvitysten, valtakunnallisten alueidenkäyttövoitteiden ja kaavan sisältövaatimusten osalta. Näin on myös Oikorata Salon kaupunkialueella – kaavaehdotuksen kohdalla. Salon kaupunki ei ole pääosin noudattanut saamaansa ohjausta eikä noteerannut riittävästi lausuntoja ja osallisten mielipiteitä ja kaavaehdotus on MRL 9 §:n, 22 §:n, 24 §:n, 54 §:n ja Suomen perustuslain 15 §:n vastainen.

Kaavanlaatijan näkemyksen mukaan asemakaavamuutosta on laadittu MRL:n mukaisesti. **Ei toimenpiteitä asemakaavassa.**

2.6 Millaiseksi Lukkarinmäki muuttuu?

Ympäristö muuttuu voimakkaasti. Muutos on niin valtava, että sitä on vaikea hahmottaa mallinnuskuvien avulla. Pienoismalli olisi tarpeen. Esitetyistä kuvista 12–16 ei saa käsitystä kokonaisuuden muuttumisesta ja ainoastaan kuvasta 18 ilmenee, kuinka oleellisesti Lukkarinmäki muuttuu.

Asemakaavalla on niin merkittäviä haitallisia vaikutuksia alueeseen Uskelan kirkonmäki ja Lukkarinmäen esikaupunkiasutus, että voi puhua alueen tuhoutumisesta. Vaikutukset johtuvat melusta, maiseman hierarkian muuttumisesta, purettavista rakennuksista, autioituvista rakennuksista, uusista kaupunkikuvallisesti vahingollisista rata- ja meluestera-kenteistä, liikenteen järjestelyistä, avoimessa maisemassa kauaksi näkyvästä tunnelin kaakkoispään suuaukosta, asuinalueen ja maiseman pirstomisesta sekä ratalinjauksen alueelle muodostamasta maiseman arvesta, joka halkaisee suunnittelualueen. Vaikka kyseessä on yhtenäinen kokonaisuus ja RKY-alue, maiseman arpea ei mainita arpena. Rata-tunnelin molempien päiden pelastustiet vielä korostavat tätä.

Lukkarinmäen kokonaisuudella on merkittävä vaikutus koko kaupungille ja sen identiteetille. On kyseessä aikamoinen tuho, jos kaupungin identiteetti katoaa.

Kaavaluonnoksessa esitetään lieventämistoimia, mutta negatiiviset muutokset ovat niin merkittäviä, ettei niitä ole mahdollista oleellisesti lieventää. Taikominen on mahdollista sarjakuvissa, mutta ei suunnittelussa. Rataa ei pysty sovittamaan maisemaan ja kulttuuriympäristöön luontevasti.

Suunniteltu ylitehokas uudisrakentaminen pahentaa entisestään Lukkarinmäkeen kohdistuvaa tuhoa, sillä sen luonne vanhojen, pienten talojen ja niiden piha-piirien muodostamasta pienimittakaavaisesta arvoalueesta muuttuu radan, suuaukkojen, meluesteiden, ylimitoitettujen uudisrakennusten ja liioitellun paljon puistoa sisältäväksi epämääräiseksi asuinalueeksi. Sen tulevaa kokonaisuutta leimaavat myös isohkojen uudisrakennusten joukossa olevat, asuin- ja myyntikelvottomiksi menevät, autioituvat talot. Se on yleisilmeeltään sekava, meluisa, keskeneräinen, hylätty ja rapistuva.

Tällaiset alueet ja niiden rakennukset ovat haluttuja kohteita talonvaltaajille ja huumejengeille. On itsessään selvää, että kiinteistöjen arvot romahtavat ja nyt suositusta, uniikista ja etenkin tulevaisuudessa nousvien hintojen asuinalueesta tulee vaikeasti myytävien kiinteistöjen hitaasti osittain autioituva paikka. Kyseessä on nyt alue, jota voi verrata ”vanhakaupunki Rauma, Naantali, Porvoo ja Visby, Portsaa Turku, historiallisten tehdasalueiden työläiskorttelit ja gamla stanin työläisasunnot Tukholma”, joiden

Asemakaavalla on kieltämättä merkittäviä kielteisiä vaikutuksia Lukkarinmäkeen, ja näitä vaikutuksia on arvioitu myös kaavaselostuksessa.

Muistutuksessa mainittu ylitehokas rakentaminen voi olla vanhan (tällä hetkellä voimassa olevan) asemakaavan esitystavasta johtuva väärinkäsitys. Suunnittelualueella nykyisin voimassa olevat kaavat saattavat olla hyvin vanhoja, jopa 1960-luvulta. Niissä rakennusoikeusluku, esim. '250', tarkoittaa: ”luku, joka osoittaa rakennuksen suurimman sallitun pohjapinta-alaan”. Tätä on Salon kaupungilla tulkittu niin, että jos tontilla sallitaan esim. 2-kerroksinen rakennus (kaavakartassa II), rakennusoikeutta on 500 k-m². Tämä vanha periaate on hylätty ja kaavamuutoksessa käytetään nykyisin voimassa olevaa periaatetta eli yksiselitteistä rakennusoikeuslukua. Eli vanhan kaavan merkintätapa 'II' ja '250' siirtyisi tähän kaavamuutokseen muodossa 'II' ja '500'. Tämä on huomioitu myös kaavan seurantalomakkeessa (kerrosalan muutos).

Muuten asemakaavamuutoksessa asuintonttien rakentamisen määrää ei ainakaan merkittävästi lisätä – mahdolliset muutokset voivat johtua esim. vanhojen rakennusten pinta-alojen tulkinnasta. Ts. sama rakentaminen esim. Lukkarinmäen tonteilla on mahdollista jo nyt, tämän kaavan voimaan tulosta riippumatta.

Ei toimenpiteitä.

asunnot ovat erittäin haluttuja ja hinnat nousevat varsin korkeiksi.

2.7 Yhdenvertaisen kohtelun vaatimus ja salainen kaavoitus

Kaavoituspäätöksenteossa tärkein oikeusperiaate on yhdenvertaisuus (Jääskeläinen ja Syrjänen, 2000) ja MRL:ssä keskeistä vuorovaikutteinen suunnittelu.

Tämän kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma, 63 §, on niukka ja siinä ei ole vuorovaikutusraporttia tai raporttia kuulemisista. Useat osalliset ovat toistuvasti ilmaisseet, ettei heidän kuulemistaan noteerata. Kaavassa on myös monella osa-alueella enemmän tai vähemmän mielivaltaa. Mielivalta ja yhdenvertaisen kohtelun puute korostuvat entisestään lunastussuunnitelmissa.

Vastineen 2023 mukaan rataorganisaatio on ollut yhteydessä joihinkin sellaisiin kiinteistönomistajiin, joiden kiinteistö tai rakennus sijaitsee kriittisellä paikalla rataa tai sen tukitoimintoja ajatellen. Näissä keskusteluissa ilmitulleita toiveita on huomioitu myös asemakaavassa. Yksi vaikutusvaltainen kiinteistönomistaja kertoo saaneensa kirjeen, mutta suurin osa kiinteistönomistajista on kuitenkin jäänyt ilman yhteydenottoa. Herää kysymys osittain salaisesta kaavoituksesta ja siitä, onko yhdenvertaisen kohtelun vaatimusta noudatettu (Suomen perustuslaki 6 § sekä yhdenvertaisuuslaki 5 § ja 8 §).

Selostuksen mukaan ratasuunnitelman laatimisen yhteydessä haitallisia maankäyttövaikutuksia on pyritty lieventämään tekemällä yhteistyötä ratakanteen ja kaupungin maankäytön suunnittelusta vastaavien viranomaisten sekä kaavaa laativan konsultin välillä. Ratasuunnittelun yhteydessä tunnistetuista vaikutuksista ja niiden lieventämiskeinoista saa tarkempaa tietoa, kun suunnitelma on julkinen. Tällainen osittain salainen kaavoitusprosessi ei ole sallittu (1 §, 6 §, 9 § ja 62 §).

2.8 Kiinteistöni

[Tätä kiinteistöä koskee toinenkin muistutus, muistutuksissa pieniä eroja.]

Kiinteistöni Lukkarinmäellä on sukuni vuonna 1904 rakentama talo talousrakennuksineen. Taloa on vuosikymmenten aikana laajennettu ja tehty kattava remontti ajatuksella, että tässä on loppuelämämme koti ja pystymme jättämään sen hyvässä kunnossa lapsillemme heidän kodikseen. Museovirasto on inventoinut kiinteistön vuonna 1993.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) sisältö noudattaa Salon kaupungissa yleisesti käytettyä mallia. OAS:aa ei ole tapana päivittää vuorovaikutusraporteilla. Asemakaavan vuorovaikutusraportteja ovat kaavan luonnos- ja kahden ehdotusvaiheen jälkeiset vastineraportit, joista viimeisin on tämä dokumentti.

Ei toimenpiteitä.

Kaavanlaatijalla ei ole tarkkaa tietoa, minkä kiinteistöjen omistajiin rataorganisaatio on ollut yhteydessä. Se menettely kuuluu ratasuunnittelun käytäntöihin, eikä siihen oteta kantaa asemakaavassa. Kaavoitusta ei pyritä tekemään salassa.

Suomen perustuslain 6 §:ssä käsitellään ihmisten yhdenvertaisuutta riippumatta näiden sukupuolesta, iästä, alkuperästä, kielestä, uskonnosta jne. Yhdenvertaisuuslain 5 § koskee viranomaisen velvollisuutta edistää yhdenvertaisuutta. Saman lain 8 § käsittelee syrjinnän kieltoa, jonka mukaan ketään ei saa syrjiä iän, alkuperän, kansalaisuuden, kielen, uskonnon jne. perusteella.

Otaen huomioon, että Salon kaupunki on hoitanut kaavan kuulutukset ja nähtävillä pidot MRL:n ja MRA:n mukaisesti ja kuten Salon kaupungissa on tapana, asemakaavan ei voida katsoa olevan em. lakipykälien vastainen. **Ei toimenpiteitä.**

Ratasuunnitelma-aineisto ei ole ollut julkinen kaavan laadinnan aikana, mutta sen sisältöä on kuitenkin hyödynnetty asemakaavan laadinnassa siinä laajuudessa kuin se on tarpeellista ja mahdollista. Ratasuunnittelu ja asemakaavoitus etenevät omina hankkeinaan; ks. kaavio raportin lopussa. Kaavoitusprosessi ei ole salainen. **Ei toimenpiteitä.**

Oman kiinteistön lunastaminen on ymmärrettävästi raskaana koettava asia, jossa painavat sekä raha (mm. remontit) että aineettomat seikat. Asemakaavan tavoitteena on kuitenkin muuttaa alueen maankäyttöä niin, että ratasuunnitelmien toteuttaminen on mahdollista.

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Viimeisin remontti maksoi noin 500 000 euroa, vuosina 2012–2013. Kiinteistönvälittäjä Olli Lehden ja Ari Rinteen tekemän arvion mukaan kiinteistön arvo on 380 000–430 000 euroa ja kiinteistönvälittäjä Janita Eloranta-Kuusiston mukaan 450 000 euroa. Kotiin ja etenkin vanhaan saman suvun hallussa olleeseen kiinteistöön liittyy sen lisäksi arvoja, jotka eivät ole rahassa mitattavissa. Asemakaavaluonnoksessa [kiinteistöni] tontille on suunniteltu puisto, Lukkaripuisto, ja kiinteistöllä on merkintä ma-LR/b1.</p> <p>Perustuslain 15 §:n mukaan jokaisen omaisuus on turvattu. Vaadin, että mikäli kaavan laatimista jatketaan, kaavassa todetaan, että kodistani maksetaan täysi lunastuskorvaus, mikäli suunniteltua oikorataa aletaan rakentaa.</p>	<p>Perustuslain 15 § ("Omaisuuksien suoja") kuuluu kokonaisuudessaan: "Jokaisen omaisuus on turvattu. Omaisuuden pakkolunastuksesta yleiseen tarpeeseen täyttä korvausta vastaan säädetään lailla." Perustuslain 15 §:ssä todetaan myös lunastusmahdollisuus yleistä tarvetta varten.</p> <p>Lunastamisesta säädetään lailla kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta (603/1977). Sen 4 § 1. mom. todetaan: "Lunastaa saadaan, kun yleinen tarve sitä vaatii. Lunastusta ei kuitenkaan saa panna toimeen, jos lunastuksen tarkoitus voidaan yhtä sopivasti saavuttaa jollain muulla tavalla taikka jos lunastuksesta yksityiselle edulle koituva haitta on suurempi kuin siitä yleiselle edulle saatava hyöty."</p> <p>Asemakaavassa ei voi ottaa kantaa korvausten määrään. Lain mukaan Maanmittauslaitos arvioi kiinteistön käyvän hinnan. Ratahanke, joka oletettavasti laskee kiinteistön arvoa, ei saa vaikuttaa hinnanmäärittämiseen. Hyväksytyt ratasuunnitelma antaa oikeuden lunastaa ratasuunnitelmassa osoitetut alueet ja oikeudet. Kun ratasuunnitelma on hyväksytty, hankkeesta vastaava voi pyytää Maanmittauslaitosta käynnistämään ratatoimituksen. <u>Ratasuunnitelmasta aiheutuvat korvaukset käsitellään ratatoimituksessa, johon sovelletaan ratalakia ja lunastuslakia. Ratatoimituksen suorittaa puolueeton lunastustoimikunta.</u></p> <p>Ei toimenpiteitä.</p>

Muistutus 15

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Ei mitään todellista tarvetta ole ratahankkeelle. Suunnittelu on täyttä rahan ja ajan tuhlausta, eikä mitään turhempaa hanketta enää löytynyt?</p> <p>Salolla ei taloudellisesti mene muutenkaan hyvin, niin pitääkö loputkin vähäiset talousresurssit kuluttaa loppuun?</p>	<p>Asemakaavassa ei oteta kantaa ratahankkeen järkevyyteen tai rahoituksen jakaantumiseen. Salon kaupunki vastaa asemakaavan laadinnasta johtuvista kustannuksista. Radan rakentamiskustannuksiin osallistuu Suomen valtio ja eri kunnat.</p> <p>Ei toimenpiteitä.</p>

Muistutus 16

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Asumme [osoite poistettu] kulmassa. Rata on suunniteltu meneväksi 27 metrin päähän talostamme.</p> <p>Talomme on rakennettu noin 1890 ja on valtakunnallisesti suojeltu rakennus.</p> <p>Talomme on merkitty kaava-alueeseen, mitä se tarkoittaa pahimmillaan?</p> <p>Toivon pikaisesti, että tarkistettaisiin, tuleeko talomme kestävänsä kaivaukset, räjäytykset, maan kulumisen, maansiirtokuljetukset ym.</p>	<p>Tontti on mukana kaava-alueessa, koska osa rataan liittyvistä ja asemakaavassa huomioitavista tekijöistä vaikuttaa tonttiin. Tässä tapauksessa kyse on "rautatietunnelin käyttöoikeusalueesta"; merkintä 'ma-LR/b2' sekä hyvin pienellä alueella myös 'ma-LR/b1'. Näistä edellinen, /b2, on lievempi: määräyksen mukaan alueelle ei saa rakentaa rakennuksia eikä kaivoja kuten maalämpölaivoja ilman tunnelin</p>

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Talossa on alkuperäiset rappaukset ja perustukset. Nyt jo, kun menee isompi kuorma-auto ohitse talo tärisee ja rappauksia tippuu.</p> <p>Taloon pitäisi myös uusia sähköjärjestelmä, mutta onko se tässä tilanteessa järkevää, onko mahdollista, että talo menee lunastukseen?</p> <p>Todella surullista, että kulttuurihistoriallista aluetta aletaan tuhoamaan. Kuninkaantie ei ole sen jälkeen enää entisensä, eikä myöskään Lukkarinmäen idyllinen asuinalue.</p> <p>Salon kaupunki ei ole noudattanut hyvää hallintotapaa, meihin ei olla oltu yhteydessä, eikä mitään infoa saatu, muuta kuin itse kyselemällä. Oikeusturvan sekä omaisuuden suoja on vaarantunut tiedotuksen puutteesta. Kiinteistöjen epäoikeudenmukaisesta arvottamisesta ja kaavoitusmuutoksien aiheuttamasta arvonalennuksesta omistajien tietämättä.</p> <p>Toivomme, että tämä hanke lopetetaan pikaisesti kannattamattomana ja täysin typeränä tuhoamalla kaunis asunto-alue.</p>	<p>hallinnoijan lupaa (osa määräyksestä). Jälkimmäisellä, /b1-alueella on määrätty, että alueelle ei saa rakentaa väliaikaisia eikä pysyviä rakenteita ilman tunnelin hallinnoijan lupaa. Louhinta, maankaivu ja rakentaminen alueella edellyttää rautatietunnelin suunnitelmat ja rakenteet huomioivan lujuuslaskelman (osa määräyksestä).</p> <p>Kummassakin tapauksessa rakentaminen voi siis olla mahdollista, mutta toimenpiteisiin vaaditaan tunnelin hallinnoijan lupa. Tontti muuten on osoitettu nykyisen käytön mukaan erillispientalotontiksi (arkikielessä omakotitalotontiksi, AO) ja tontilla on myös rakennussuojelumerkintöjä. Tontti kuuluu myös valtakunnallisesti arvokkaaseen rakennettuun kulttuuriympäristöön, RKY (kaavassa violetti ruudutus). RKY-alue perustuu Museoviraston rajaukseen.</p> <p>Tontin käyttö lähes entiseen tapaan on siis mahdollista. Radan rakentaminen ja aikanaan junaliikenne voi aiheuttaa jossain määrin tärinää. Näitä vaikutuksia on arvioitu kaavaselostuksessa. Ratahankkeen aikana joidenkin kohteiden tärinätaasoja myös seurataan. Siihen, miten tärinä vaikuttaa juuri kyseiseen kohteeseen, tai onko sähköjärjestelmän uusiminen järkevää, ei kaavanlaatija voi ottaa kantaa.</p> <p>Ei toimenpiteitä.</p> <p>Asemakaavaa on viety eteenpäin MRL/AKL:n ja MRA:n mukaisesti. Ks. yhteisvastine 'Kaavamuutoksen eteneminen' raportin lopussa. Ei toimenpiteitä.</p>

Muistutus 17

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Kaavaehdotus ei täytä maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n vaatimuksia selvityksistä, vaikutusten arvioinnista ja suunnittelusta. Se on asemakaavan sisältövaatimusten vastainen (54 §).</p> <p>Usean kiinteistön kohdalla ei ole huomioitu omaisuuden suoja (Suomen perustuslaki 15 §).</p>	<p>Asemakaavasuunnittelu ja vaikutusten arviointi on pyritty tekemään myös MRL:n 9 ja 54 § vaatimusten mukaisesti mm. riittäviin selvityksiin perustuen. Selvitykset ovat pääosin ESA-ratahankkeen yhteydessä laadittuja.</p> <p>Perustuslain 15 § ("Omaisuuden suoja") kuuluu kokonaisuudessaan: <i>"Jokaisen omaisuus on turvattu. Omaisuuden pakkolunastuksesta yleiseen tarpeeseen täyttä korvausta vastaan säädetään lailla."</i></p> <p>Laissa mainitaan siis myös lunastusmahdollisuus.</p> <p>Lunastamisesta säädetään lailla kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta (603/1977). Sen 4 § 1. mom. todetaan: <i>"Lunastaa saadaan, kun yleinen tarve sitä vaatii. Lunastusta ei kuitenkaan saa panna toimeen, jos lunastuksen</i></p>

Asia	Vastine ja toimenpiteet
	<p><i>tarkoitus voidaan yhtä sopivasti saavuttaa jollain muulla tavalla taikka jos lunastuksesta yksityiselle edulle koituva haitta on suurempi kuin siitä yleiselle edulle saatava hyöty.”</i></p> <p>Todettakoon lisäksi, että ratavaraus on osoitettu voimassa olevissa maakunta-, yleis- ja asemakaavoissa.</p> <p>Ei toimenpiteitä.</p>
<p>Alla listattuna haittoja, jotka kyseinen hanke aiheuttaa:</p> <p>Kulttuurihistoriallisesti arvokas asuinalue tuhoutuu.</p>	<p>Asemakaavalla on kieltämättä merkittäviä kielteisiä vaikutuksia mm. Lukkarinmäen asuinalueeseen. Vaikutuksia on pyritty lieventämään eri kaavamääräyksin ja merkinnöin. Kaavaselostuksen vaikutusarviointia tarkennetaan sekä Lukkarinmäen että RKY-alueiden osalta.</p>
<p>Arvokkaan asuinalueen hintataso romahtaa, sekä alueen asukkaat kärsivät meluhaitoista.</p>	<p>Asemakaavalla ja radan rakentamisella on todennäköisesti kiinteistöjen arvoa alentavaa vaikutusta. On kuitenkin huomioitava, että uuden ratalinjan huomioiva asemakaava on ollut voimassa ainakin 1980-luvulta lähtien. Lisäksi ratalinja on huomioitu maakunta- ja yleiskaavoissa. Ei toimenpiteitä.</p> <p>Melutaso ylittää päiväajan ohjearvon vain pienellä alueella Lukkarinmäen luoteispuoleisella suuaukolla; vaikutukset kohdistuvat oikeastaan yhdelle oleskelupihalle, tätä vähemmän 2-3 asuinkiinteistölle. Yöaikaan melutaso ylittää ohjearvon hieman laajemmalla alueella, mutta käytännössä ei useammalla kiinteistöllä. (Kaavaehdotus 2, selostuksen kuvat 6 ja 7.)</p> <p>Meluarvot, joihin usein viitataan, ovat ohjearvoja, eikä niihin pääsemistä ole varsinaisesti määrätty. Kuten ensimmäisen kaavaehdotuksen vastineraportin yhteisvastineessa todettiin, asemakaavaan ei sisällytetä vaatimusta, että ohjearvoihin olisi päästävää. Tähän vaikutti nimenomaan tekninen toteutettavuus ja taloudelliset näkökulmat. Ei toimenpiteitä.</p>
<p>Ilmastovaikutukset tulevat olemaan suuret.</p>	<p>Asemakaavalla (ja ratahankkeella) on kieltämättä suuret ilmastovaikutukset. Vaikutuksia on arvioitu kaavaselostuksessa. Ei toimenpiteitä.</p>
<p>Luontoon kohdistuvien haittavaikutuksien on arvioitu kestävän jopa 100 vuotta ennen kuin luonto on täysin palautunut.</p>	<p>Toteutuessaan uudella radalla on kieltämättä merkittäviä vaikutuksia myös luontoon. Tämän asemakaavan muutosalueen osalta vaikutuksia on arvioitu kaavaselostuksessa. Ei toimenpiteitä.</p>
<p>Lukkarinmäki on myös vanhaa merenpohjaa sekä pohjavesialuetta, niin onko vaarana että kaupungin juomavesi tuhoutuu?</p>	<p>Suomen ympäristökeskuksen mukaan⁹ Lukkarinmäki tai tämä asemakaava-alue muutenkaan ei sijoitu varsinaiselle pohjavesialueelle. Lähin pohjavesialue sijaitsee noin 1,5 km:n päässä lounaassa. Vaikutuksia pohjaveteen on arvioitu ratahankkeen yhteydessä, mutta arvio puuttuu kaavaselostuksesta. Arvio</p>

⁹ www.paikkatietoikkuna.fi > karttataso Pohjavesialueet (Suomen ympäristökeskus)

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Muutaman korttelin päästä suunnitellusta väylästä on löytynyt arvokkaita muinaismuistoja, joten oletettavaa on että niitä löytyy myös suunnitellulta kaivausalueelta.</p>	<p>pohjaveteen kohdistuvista vaikutuksista lisätään kaavaselostukseen.</p> <p>Asemakaavamuutoksen alueella ei ole tiedossa kiinteitä muinaisjäännöksiä. Mikäli uusia muinaisjäännöksiä löytyy esim. radan rakentamisen yhteydessä, Muinaismuistolain nojalla niihin ei saa kajota ilman saman lain nojalla annettua lupaa. Ei toimenpiteitä.</p>
<p>Suunnitellulla kaava-osuudella on paljon savimaata, jolloin maan kuljettaminen tulee olemaan erittäin suuri haitta, tiejärjestelyineen, meluineen ja räjäytyksineen.</p>	<p>Maaperä ja eri maalajien ominaisuudet on huomioitu ratahankkeessa tarvittavilta osin. Vaikka rakentaminen kestäisikin vuosia ja haitat voidaan siten kokea raskaina, ovat ne luonteeltaan kuitenkin väliaikaisia. Lisäksi rakentaminen etenee jossain määrin vaiheistettuna, eikä tietty kaupungin osa-alue (esim. kadun varsi) luultavastikaan kärsi haitoista koko rakentamisaikaa. Ei toimenpiteitä.</p>
<p>Vanhat talot tulevat kärsimään suuria vahinkoja, kuka nämä korvaa?</p>	<p>Mikäli radan rakentamisesta aiheutuu vaurioita rakennuksille, ratahankkeesta vastaava taho vastaa myös vaurioiden korjaamisesta. Ei toimenpiteitä asemakaavassa.</p>
<p>Hankkeen vuoksi uhrataan useita koteja, joilla on alueella pitkä historia ja näistä saatava korvaus on mitätön myyntihintaan nähden.</p>	<p>Lain mukaan Maanmittauslaitos arvioi kiinteistön käyvän hinnan. Ratahanke, joka olettavasti laskee kiinteistön arvoa, ei saa vaikuttaa hinnanmääritykseen. Hyväksytty ratasuunnitelma antaa oikeuden lunastaa ratasuunnitelmassa osoitetut alueet ja oikeudet. Kun ratasuunnitelma on hyväksytty, hankkeesta vastaava voi pyytää Maanmittauslaitosta käynnistämään ratatoimituksen. <u>Ratasuunnitelmasta aiheutuvat korvaukset käsitellään ratatoimituksessa</u>, johon sovelletaan ratalakia ja lunastuslakia. Ratatoimituksen suorittaa puolueeton lunastustoimikunta.</p>
<p>Linjaus jota nyt uudella kaavamuutoksella ehdotetaan on kallis sekä turha, varmasti parempiakin alueita löytyy.</p>	<p>Radan linjaus on päätetty aiemmin, eikä siihen tässä asemakaavassa oteta kantaa. Ei toimenpiteitä.</p>
<p>Kaavan laatimista ei tule jatkaa eikä asemakaavamuutosehdotusta hyväksyä.</p>	<p>Asemakaava on tarkoitus viedä tämän jälkeen kaupungin hyväksymiskäsittelyyn: kaupunginhallitus → kaupunginvaltuusto. Kaupunginvaltuuston hyväksymispäätöksestä on mahdollista valittaa. Ei toimenpiteitä asemakaavassa.</p>
<p>Pyydän, että kaavaa koskevasta päätöksestä lähete-tään tieto minulle.</p>	<p>Tieto kaavan hyväksymisestä toimitetaan.</p>

Muistutus 18

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Kaavaehdotus ei täytä maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n vaatimuksia selvityksistä, vaikutusten arvioinnista ja suunnitellusta. Se on asemakaavan sisältövaatimusten vastainen (54 §).</p>	<p>Asemakaavasuunnittelu ja vaikutusten arviointi on pyritty tekemään myös MRL:n 9 ja 54 § vaatimusten mukaisesti mm. riittäviin selvityksiin perustuen. Selvitykset ovat pääosin ESA-ratahankkeen yhteydessä laadittuja.</p>
<p>Usean kiinteistön kohdalla ei ole huomioitu omaisuuden suojaa (Suomen perustuslaki 15 §).</p>	<p>Perustuslain 15 § ("Omaisuuden suoja") kuuluu kokonaisuudessaan: "Jokaisen omaisuus on turvattu. Omaisuuden pakkolunastuksesta yleiseen</p>

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Kaavan laatimista ei tule jatkaa eikä asemakaavanmuutosehdotusta hyväksyä.</p> <p>Pyydän, että kaavaa koskevasta päätöksestä lähetetään tieto minulle.</p>	<p><i>tarpeeseen täyttä korvausta vastaan säädetään lailla.</i>” Laissa mainitaan siis myös lunastusmahdollisuus.</p> <p>Lunastamisesta säädetään lailla kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta (603/1977). Sen 4 § 1. mom. todetaan: ”<i>Lunastaa saadaan, kun yleinen tarve sitä vaatii. Lunastusta ei kuitenkaan saa panna toimeen, jos lunastuksen tarkoitus voidaan yhtä sopivasti saavuttaa jollain muulla tavalla taikka jos lunastuksesta yksityiselle edulle koituva haitta on suurempi kuin siitä yleiselle edulle saatava hyöty.</i>”</p> <p>Todettakoon lisäksi, että ratavaraus on osoitettu voimassa olevissa maakunta-, yleis- ja asemakaavoissa.</p> <p>Ei toimenpiteitä.</p> <p>Asemakaava on tarkoitus viedä tämän jälkeen kaupungin hyväksymiskäsittelyyn: kaupunginhallitus → kaupunginvaltuusto. Kaupunginvaltuuston hyväksymispäätöksestä on mahdollista valittaa. Ei toimenpiteitä asemakaavassa.</p> <p>Tieto kaavan hyväksymisestä toimitetaan.</p>

Muistutus 19

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Kaavaehdotus ei täytä maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n vaatimuksia selvityksistä, vaikutusten arvioinnista ja suunnitellusta. Se on asemakaavan sisältövaatimusten vastainen (54 §).</p> <p>Usean kiinteistön kohdalla ei ole huomioitu omaisuuden suoja (Suomen perustuslaki 15 §). Kaavan laatimista ei tule jatkaa eikä asemakaavanmuutosehdotusta hyväksyä.</p> <p>Pyydän, että kaavaa koskevasta päätöksestä lähetetään tieto minulle.</p>	<p>Asemakaavasuunnittelu ja vaikutusten arviointi on pyritty tekemään myös MRL:n 9 ja 54 § vaatimusten mukaisesti mm. riittäviin selvityksiin perustuen. Selvitykset ovat pääosin ESA-ratahankkeen yhteydessä laadittuja.</p> <p>Perustuslain 15 § (”Omaisuuden suoja”) kuuluu kokonaisuudessaan: ”<i>Jokaisen omaisuus on turvattu. Omaisuuden pakkolunastuksesta yleiseen tarpeeseen täyttä korvausta vastaan säädetään lailla.</i>” Laissa mainitaan siis myös lunastusmahdollisuus.</p> <p>Lunastamisesta säädetään lailla kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta (603/1977). Sen 4 § 1. mom. todetaan: ”<i>Lunastaa saadaan, kun yleinen tarve sitä vaatii. Lunastusta ei kuitenkaan saa panna toimeen, jos lunastuksen tarkoitus voidaan yhtä sopivasti saavuttaa jollain muulla tavalla taikka jos lunastuksesta yksityiselle edulle koituva haitta on suurempi kuin siitä yleiselle edulle saatava hyöty.</i>”</p> <p>Todettakoon lisäksi, että ratavaraus on osoitettu voimassa olevissa maakunta-, yleis- ja asemakaavoissa.</p> <p>Ei toimenpiteitä.</p> <p>Tieto kaavan hyväksymisestä toimitetaan.</p>

Muistutus 20

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Kaavaehdotus ei täytä maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n vaatimuksia selvityksistä, vaikutusten arvioinnista ja suunnitellusta. Se on asemakaavan sisältövaatimusten vastainen (54 §).</p> <p>Usean kiinteistön kohdalla ei ole huomioitu omaisuuden suojaa (Suomen perustuslaki 15 §).</p> <p>Salon Lukkarinmäki on valtakunnallisesti merkittävää kulttuuriympäristöä. Nykyinen Tunnin Junan kaava rikkoo Lukkarinmäen historiallisen asuinalueen ja vanhan kauppalamiljöön halkaisemalla kulttuurimaiseman kahtia. Lisäksi tonttien ja rakennusten arvo laskee ja ihmiset kärsivät kohtuuttomasti. Eikä Tunnin Juna tuo merkittävää hyötyä salolaisille, järkevämpää olisi muuttaa nykyinen rantarata kaksi kiskoiseksi.</p> <p>Museovirasto on julkaisussaan 22.12.2009 Salon rautatieasemanseutu ja vanha kauppalamiljöö kartta-palvelussa rajannut Lukkarinmäen sekä Uskelan kirkon "valtakunnallisesti merkittävät rakennetut ympäristöt" alueeksi. Olisi kohtuullista tehdä uudet arviot perustuen viimeisimpään tietoon ja kartoituksiin. Ja vihdoinkin kuunnella niitä joita nämä muutokset koskettavat eniten. On erittäin traumaattista menettää oma kotinsa näinkin turhan asian takia. Tässä tapauksessa yksityinen haitta on suurempi kuin siitä aiheutuva yleinen etu.</p> <p>Viimeisimmän kaavaehdotuksen mukaan Länsiradan rakentaminen aiheuttaa Lukkarinmäen kohdalla niin suuria muutoksia ja vahinkoa, että koko hankkeesta radan rakentamiseksi Lukkarinmäen läpi tulee luopua.</p> <p>Kaavan laatimista ei tule jatkaa eikä asemakaavanmuutosehdotusta hyväksyä.</p>	<p>Asemakaavasuunnittelu ja vaikutusten arviointi on pyritty tekemään myös MRL:n 9 ja 54 § vaatimusten mukaisesti mm. riittäviin selvityksiin perustuen. Selvitykset ovat pääosin ESA-ratahankkeen yhteydessä laadittuja.</p> <p>Perustuslain 15 § ("Omaisuuden suoja") kuuluu kokonaisuudessaan: <i>"Jokaisen omaisuus on turvattu. Omaisuuden pakkolunastuksesta yleiseen tarpeeseen täyttä korvausta vastaan säädetään lailla."</i> Laissa mainitaan siis myös lunastusmahdollisuus.</p> <p>Lunastamisesta säädetään lailla kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta (603/1977). Sen 4 § 1. mom. todetaan: <i>"Lunastaa saadaan, kun yleinen tarve sitä vaatii. Lunastusta ei kuitenkaan saa panna toimeen, jos lunastuksen tarkoitus voidaan yhtä sopivasti saavuttaa jollain muulla tavalla taikka jos lunastuksesta yksityiselle edulle koitua haitta on suurempi kuin siitä yleiselle edulle saatava hyöty."</i></p> <p>Todettakoon lisäksi, että ratavaraus on osoitettu voimassa olevissa maakunta-, yleis- ja asemakaavoissa.</p> <p>Ei toimenpiteitä.</p> <p>Asemakaavalla on kieltämättä merkittäviä kielteisiä vaikutuksia Lukkarinmäkeen ja lähialueen asukkaille. Näitä vaikutuksia on arvioitu myös kaavaselostuksessa. Asemakaavassa ei oteta kantaa radan järkevyyteen eikä verrata sen hyötyjä rantaradan muutoksiin. Ei toimenpiteitä.</p> <p>Valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen (ns. RKY-alueet) aluerajauksia ei muuteta suunnitelmien perusteella, vaan arvot määritellään vallitsevan ympäristön arvojen mukaan. Rajauksista vastaa Museovirasto. Asemakaavassa on pyritty huomioimaan RKY-alueiden arvoja. Ei toimenpiteitä.</p> <p>Tällä asemakaavalla ei päätetä, rakennetaanko rataa vai ei, vaan valmistellaan alueen maankäyttö sitä varten. Tämänhetkisen tiedon mukaan nykyinen hallitus ei tee päätöstä Lohja-Salo-ratavälistä. Asemakaava on tarkoitus viedä tämän jälkeen kaupungin hyväksymiskäsittelyyn: kaupunginhallitus → kaupunginvaltuusto. Kaupunginvaltuuston hyväksymispäätöksestä on mahdollista valittaa. Ei toimenpiteitä asemakaavassa.</p>

Asia	Vastine ja toimenpiteet
Pyydän, että kaavaa koskevasta päätöksestä lähetetään tietoa minulle.	Tieto kaavan hyväksymisestä toimitetaan.

Muistutus 21

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Kaavaehdotus ei täytä maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n vaatimuksia selvityksistä, vaikutusten arvioinnista ja suunnitellusta. Se on asemakaavan sisältövaatimusten vastainen (54 §). Usean kiinteistön kohdalla ei ole huomioitu omaisuuden suoja (Suomen perustuslaki 15 §).</p> <p>Länsiradan rakentaminen aiheuttaa Lukkarinmäen kohdalla merkittäviä muutoksia ja vahinkoa. Salon Lukkarinmäki on valtakunnallisesti merkittävää kulttuuriympäristöä, ja nykyinen kaava rikkoo alueen historiallisen miljööseen halkaisemalla sen kahta.</p> <p>Suomen perustuslain 20 § mukaan vastuu luonnosta ja sen monimuotoisuudesta, ympäristöstä ja kulttuuriperinnöstä kuuluu kaikille. Nyt kaavahanke vaarantaa merkittävän kulttuuriperinnön ja se on ristiriidassa tämän perustuslain kohdan kanssa.</p> <p>Museovirasto on julkaisussaan 22.12.2009 määritellyt Salon rautatieaseman seudun ja vanhan kauppala miljööseen valtakunnallisesti merkittäviksi rakennetuksi ympäristöiksi. Nykyinen kaava suojelee osan alueesta, mutta ei kaikkia osia, mikä herättää kysymyksiä.</p> <p>Valtakunnallisesti merkittävillä suojelluilla alueilla haittoja ja riskejä on aliarvioitu, ja linjauksen aiheuttamat tuhot kulttuuriympäristölle ovat suurempia kuin esitetty. Rakennusvaiheen kustannukset voivat myös nousta uusien haasteiden myötä, tehden suunnitelman toteutumisesta entistä epätodennäköisempää.</p>	<p>Asemakaavasuunnittelu ja vaikutusten arviointi on pyritty tekemään myös MRL:n 9 ja 54 § vaatimusten mukaisesti mm. riittäviin selvityksiin perustuen. Selvitykset ovat pääosin ESA-ratahankkeen yhteydessä laadittuja.</p> <p>Perustuslain 15 § ("Omaisuuden suoja") kuuluu kokonaisuudessaan: <i>"Jokaisen omaisuus on turvattu. Omaisuuden pakkolunastuksesta yleiseen tarpeeseen täyttä korvausta vastaan säädetään lailla."</i> Laissa mainitaan siis myös lunastusmahdollisuus.</p> <p>Lunastamisesta säädetään lailla kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta (603/1977). Sen 4 § 1. mom. todetaan: <i>"Lunastaa saadaan, kun yleinen tarve sitä vaatii. Lunastusta ei kuitenkaan saa panna toimeen, jos lunastuksen tarkoitus voidaan yhtä sopivasti saavuttaa jollain muulla tavalla taikka jos lunastuksesta yksityiselle edulle koitava haitta on suurempi kuin siitä yleiselle edulle saatava hyöty."</i></p> <p>Todettakoon lisäksi, että ratavaraus on osoitettu voimassa olevissa maakunta-, yleis- ja asemakaavoissa.</p> <p>Ei toimenpiteitä.</p> <p>Asemakaavalla on kieltämättä merkittäviä kielteisiä vaikutuksia Lukkarinmäkeen ja valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön (RKY). Näitä vaikutuksia on arvioitu kaavaselostuksessa.</p> <p>Rata- ja muut isot infrarakentamishankkeet vaikuttavat usein kielteisesti ympäristöön. Suunnittelussa pyritään löytämään keinoja vaikutusten vähentämiseksi.</p> <p>Nyt vireillä olevassa asemakaavassa koko RKY-alue on osoitettu violetilla ruudukolla asemakaavan muutosalueella, mutta luonnollisestikaan ei kaava-alueen ulkopuolella. RKY ei tarkoita, etteikö sen alueella saisi tehdä tai rakentaa mitään. RKY on valtioneuvoston päätöksellä otettu MRL:iin perustuvien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkoituksena inventoinniksi rakennetun kulttuuriympäristön osalta, ja sen arvoja tulee pyrkiä säilyttämään mm. asemakaavoituksessa.</p> <p>Ei toimenpiteitä.</p>

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Kaavaprosessissa ei ole tiedotettu asianmukaisesti asukkaita ja muita sidosryhmiä, tämä on peruste kaavan hylkäämiselle.</p>	<p>Asemakaava on ollut nähtävillä kolmessa vaiheessa: kaavaluonnoksena, kaavaehdotuksena ja kaavaehdotus 2:na. Nähtävillä oloista on kuulutettu ja tiedotettu kuten Salon kaupungissa on tapana. Lisäksi alustavaa kaavaluonnosta esiteltiin ratahankkeen kanssa yhteisessä yleisötilaisuudessa lokakuussa 2022. Ei toimenpiteitä.</p>
<p>Ehdotukset ja kysymykset:</p>	
<p>1. Museovirastoa on kuultava uudelleen kaavan valmistelussa.</p>	<p>Asemakaavan jokaisesta vaiheesta (luonnos, ehdotus, ehdotus 2) on pyydetty lausunto Turun museokeskukselta (eli Varsinais-Suomen alueellinen vastuumuseo), joka käy tarvittaessa keskustelua Museoviraston kanssa. Turun museokeskuksen lausunnot ovat menneet suoraan tiedoksi mm. Museovirastolle. Ei toimenpiteitä.</p>
<p>2. Alueen arvottamisperusteet on selvitettävä.</p>	<p>Asemakaavan laadinnassa on hyödynnetty eri lähtötietoja, kuten tiedossa olevia luonnon tai rakennetun ympäristön arvoja ja ominaisuuksia, ratahankkeen yhteydessä laadittuja selvityksiä sekä vallitsevaa suunnittelutilannetta (esim. maakunta- ja yleiskaavat). Ei toimenpiteitä.</p>
<p>3. Kaavan tarkka leveys ja vaikutukset on määriteltävä.</p>	<p>Asemakaavan aluerajaus on määritelty työn alkuvaiheessa mahdollisimman tarkoituksenmukaisesti siten, että kartalla tulee käsiteltyä kaikki ne alueet, joihin ratasuunnitelma vaikuttaa. Karttarajaus on eri asia kuin asemakaavan vaikutukset, joita on arvioitu kaavaselostuksessa. Vaikutuksia on pyritty arvioimaan kattavasti ja tarpeellisessa tarkkuudessa. Ei toimenpiteitä.</p>
<p>4. Mikäli hanketta ei toteuteta, kaava on mitätöitävä.</p>	<p>Mikäli ratahanketta ei toteutettaisikaan, tulisi tällöin mahdollisesti kyseeseen kaavamuutos. On kuitenkin huomioitava, että oikoratalinjaus on osoitettu myös ylemmillä kaavatasoilla (maakuntakaava ja yleiskaava), joihin asemakaava osaltaan perustuu. Näin ollen muutos tulisi tehdä myös ylemmillä kaavatasoilla. Tämän mahdollisuuden spekulointi ei kuitenkaan kuulu tähän kaavahankkeeseen. Ei toimenpiteitä.</p>
<p>5. Linjauksen vaikutukset maisemaan ja meluaidat on arvioitava tarkemmin.</p>	<p>Kaavaselostuksessa on arvioitu vaikutuksia maisemarakenteeseen ja maisemakuvaan (s. 41). Kaupunkirakenteen osalta tärkeä kohta on myös kohta 5.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön > Kaupunkikuva (s. 30). Kaavaselostuksessa on myös näkymäkuvia, joista osassa näkyy meluaita. Ei toimenpiteitä.</p>
<p>6. Kaikki kaavamuutokset ja kuulemistilaisuudet on tiedotettava asukkailla asianmukaisesti.</p>	<p>Asemakaava on ollut nähtävillä kolmessa vaiheessa: kaavaluonnoksena, kaavaehdotuksena ja kaavaehdotus 2:na. Kaavan alustavaa luonnosta esiteltiin ratahankkeen kanssa yhteisessä tilaisuudessa lokakuussa 2022. Nähtävillä oloista ja yleisötilaisuudesta on kuulutettu, kuten niistä on Salon kaupungissa tapana kuuluttaa. Ei toimenpiteitä.</p>

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Kulttuurihistoriallisesti arvokas asuinalue tuhoutuu, hintataso romahtaa ja asukkaat kärsivät meluhaitoista. Luonto palautuu haittavaikutuksista vasta kymmenien vuosien jälkeen. Alueen pohjavesi- ja muinaismuistot vaarantuvat, ja savimaan kuljettaminen aiheuttaa merkittäviä haittoja. Perustuslain kiertäminen ja oikeusturvan uhka ovat vakavia huolenaiheita, joihin ei voi kaupunki syyllistyä.</p>	<p>Asemakaavalla ja radan rakentamisella on todennäköisesti kiinteistöjen arvoa alentavaa vaikutusta. On kuitenkin huomioitava, että uuden ratalinjan huomioiva asemakaava on ollut voimassa ainakin 1980-luvulta lähtien. Lisäksi ratalinja on huomioitu maankunta- ja yleiskaavoissa. Ei toimenpiteitä.</p> <p>Päivällä melutaso ylittää ohjearvon vain pienellä alueella Lukkarinmäen luoteispuoleisella suuaukolla; vaikutukset kohdistuvat oikeastaan yhdelle oleskelupihalle, tätä vähemmän 2–3 asuinkiinteistölle. Yöaikaan melutaso ylittää ohjearvon hieman laajemmalla alueella, mutta käytännössä ei useammalla kiinteistöllä. (Kaavaehdotus 2, selostuksen kuvat 6 ja 7.)</p> <p>Meluarvot, joihin usein viitataan, ovat ohjearvoja, eikä niihin pääsemistä ole varsinaisesti määrätty.</p> <p>Kuten ensimmäisen kaavaehdotuksen vastineraportin yhteisvastineessa todettiin, asemakaavaan ei sisällytetä vaatimusta, että ohjearvoihin olisi päästävää. Tähän vaikutti nimenomaan tekninen toteutettavuus ja taloudelliset näkökulmat. Ei toimenpiteitä.</p> <p>Toteutuessaan uudella radalla on kieltämättä merkittäviä vaikutuksia myös luontoon. Tämän asemakaavan muutosalueen osalta vaikutuksia on arvioitu kaavaselostuksessa. Ei toimenpiteitä.</p> <p>Suomen ympäristökeskuksen mukaan¹⁰ Lukkarinmäki tai tämä asemakaava-alue muutenkaan ei sijoitu varsinaiselle pohjavesialueelle. Lähin pohjavesialue sijaitsee noin 1,5 km:n päässä lounaassa. Vaikutuksia pohjaveteen on arvioitu ratahankkeen yhteydessä, mutta vaikutusarviointi puuttuu kaavaselostuksesta. Arvio pohjaveteen kohdistuvista vaikutuksista lisätään kaavaselostukseen.</p> <p>Asemakaavamuutoksen alueella ei ole tiedossa kiinteitä muinaisjäänöksiä. Mikäli uusia muinaisjäänöksiä löytyy esim. radan rakentamisen yhteydessä, Muinaismuistolain nojalla niihin ei saa kajota ilman saman lain nojalla annettua lupaa. Ei toimenpiteitä.</p> <p>Radan rakentamisvaihe aiheuttaa mm. tärinää. Vaikka rakentaminen kestäisikin vuosia ja haitat voidaan siten kokea raskaina, ovat ne luonteeltaan kuitenkin väliaikaisia. Lisäksi rakentaminen etenee jossain määrin vaiheistettuna, eikä tietty kaupungin osa-alue (esim. kadun varsi) luultavastikaan kärsi haittoista koko rakentamisaikaa. Ei toimenpiteitä.</p> <p>Kaavan laatijan näkemyksen mukaan kaavamuutos ei ole perustuslain vastainen. Ei toimenpiteitä.</p>
<p>Lopetus:</p> <p>Olen ehdottomasti sitä mieltä, että kaavaa ei pidä nykyisellään hyväksyä, koska se aiheuttaa merkittäviä haittoja kulttuuriympäristölle, asuintaloille, niiden arvolle sekä asukkaille. Vaadin, että muistio kirjataan</p>	<p>Asemakaava on tarkoitus viedä tämän jälkeen kaupungin hyväksymiskäsittelyyn: kaupunginhallitus → kaupunginvaltuusto. Kaupunginvaltuuston</p>

¹⁰ www.paikkatietoikkuna.fi > karttataso Pohjavesialueet (Suomen ympäristökeskus)

Asia	Vastine ja toimenpiteet
ja siihen saadaan vastaus suoraan muistutuksen tehneille sekä tiedotetaan julkisesti.	hyväksymispäätöksestä on mahdollista valittaa. Ei toimenpiteitä asemakaavassa. Tämä vastineraportti lisätään kaavaselostuksen liitteeksi.

Muistutus 22

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Kaavaehdotus ei täytä maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n vaatimuksia selvityksistä, vaikutusten arvioinnista ja suunnittelusta. Se on asemakaavan sisältövaatimusten vastainen (54 §).</p> <p>Usean kiinteistön kohdalla ei ole huomioitu omaisuuden suojaa (Suomen perustuslaki 15 §).</p> <p>Lisäksi haluamme oikaista Virpi Elovaaran käsityksen ”<i>[Nimet poistettu]</i> ovat jo tilanteen hyväksyneet ja tietävät että eivät tule saamaan kiinteistöistään mitään korvausta”. Emme ole jutelleet kyseisen henkilön kanssa emmekä hyväksy hanketta. Ihmettellemme mistä käsitys on tullut ja odotamme vastausta.</p> <p>Kaavan laatimista ei tule jatkaa eikä asemakaavanmuutosehdotusta hyväksyä.</p> <p>Pyydän, että kaavaa koskevasta päätöksestä lähete-tään tieto minulle.</p>	<p>Asemakaavasuunnittelu ja vaikutusten arviointi on pyritty tekemään myös MRL:n 9 ja 54 § vaatimusten mukaisesti mm. riittäviin selvityksiin perustuen. Selvi-tykset ovat pääosin ESA-ratahankkeen yhteydessä laadittuja.</p> <p>Perustuslain 15 § (”Omaisuu- den suoja”) kuuluu kokonaisuudessaan: ”<i>Jokaisen omaisuus on turvattu. Omaisuu- den pakkolunastuksesta yleiseen tarpeen täyttämiseksi korvausta vastaan säädetään lailla.</i>” Laissa mainitaan siis myös lunastusmahdollisuus.</p> <p>Lunastamisesta säädetään lailla kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta (603/1977). Sen 4 § 1. mom. todetaan: ”<i>Lunastaa saadaan, kun yleinen tarve sitä vaatii. Lunastusta ei kuitenkaan saa panna toimeen, jos lunastuksen tarkoitus voidaan yhtä sopivasti saavuttaa jollain muulla tavalla taikka jos lunastuksesta yksityiselle edulle koituva haitta on suurempi kuin siitä yleiselle edulle saatava hyöty.</i>”</p> <p>Todettakoon lisäksi, että ratavaraus on osoitettu voimassa olevissa maakunta-, yleis- ja asemakaavoissa.</p> <p>Ei toimenpiteitä.</p> <p>Muistutuksessa esitetty lainaus ei Elovaaran mukaan täysin vastaa muistuttajan kanssa käytyä keskustelua. Asia ei kuitenkaan vaikuta asemakaavaan. Ei toimenpiteitä.</p> <p>Asemakaava on tarkoitus viedä tämän jälkeen kaupungin hyväksymiskäsittelyyn: kaupunginhallitus → kaupunginvaltuusto. Kaupunginvaltuuston hyväksymispäätöksestä on mahdollista valittaa. Ei toimenpiteitä asemakaavassa.</p> <p>Tieto kaavan hyväksymisestä toimitetaan.</p>

Muistutus 23

Asia	Vastine ja toimenpiteet
Kaavaehdotus ei täytä maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n vaatimuksia selvityksistä, vaikutusten	Asemakaavasuunnittelu ja vaikutusten arviointi on pyritty tekemään myös MRL:n 9 ja 54 § vaatimusten mukaisesti mm. riittäviin selvityksiin perustuen.

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>arvioinnista ja suunnitellusta. Se on asemakaavan sisältövaatimusten vastainen (54 §).</p> <p>Usean kiinteistön kohdalla ei ole huomioitu omaisuuden suoja (Suomen perustuslaki 15 §).</p>	<p>Selvitykset ovat pääosin ESA-ratahankkeen yhteydessä laadittuja.</p> <p>Perustuslain 15 § ("Omaisuuksien suoja") kuuluu kokonaisuudessaan: <i>"Jokaisen omaisuus on turvattu. Omaisuuksien pakkolunastuksesta yleiseen tarpeeseen täyttää korvausta vastaan säädetään lailla."</i> Laissa mainitaan siis myös lunastusmahdollisuus.</p> <p>Lunastamisesta säädetään lailla kiinteiden omaisuuksien ja erityisten oikeuksien lunastuksesta (603/1977). Sen 4 § 1. mom. todetaan: <i>"Lunastusta saadaan, kun yleinen tarve sitä vaatii. Lunastusta ei kuitenkaan saa panna toimeen, jos lunastuksen tarkoitus voidaan yhtä sopivasti saavuttaa jollain muulla tavalla taikka jos lunastuksesta yksityiselle edulle koituvaa haittaa on suurempi kuin siitä yleiselle edulle saatava hyöty."</i></p> <p>Todettakoon lisäksi, että ratavaraus on osoitettu voimassa olevissa maakunta-, yleis- ja asemakaavoissa.</p> <p>Ei toimenpiteitä.</p>
<p>Tähän kuluvat varat voisi käyttää huomattavasti tärkeämpään tarkoitukseen huomattavasti järkevämmän. Nykyinen junaliikenne on riittävän toimiva. Onko hyöty niin suuri, että siitä kannattaa maksaa kymmeniä miljoonia euroja. Nykyinen etätyöskentelyn mahdollisuus tuskin lisää junan käyttöä.</p> <p>Osa lukkarinmäen asukkaiden kodeista tuhotaan ja aiheutetaan meluhaittaa rakennusaikana ja myöhemmin. Nykyinen rata riittää!</p>	<p>Asemakaavassa ei oteta kantaa ratahankkeen järkevyyteen.</p> <p>Väyläviraston mukaan¹¹ Espoo-Salo-oikoradasta on laadittu hankearviointi. Mainitun verkkosivun mukaan Espoo-Salo-oikoradan hyöty-kustannussuhde on ollut 0,54. Hanke ei ylittänyt yhteiskuntataloudellista kannattavuusrajaa (H/K=1,0). Hankeyhtiö on tehnyt sittemmin periaatepäätöksen, että mikäli kustannussäästöjä on mahdollista saavuttaa, niitä tavoitellaan, ja suunnitteluperusteita voidaan näiden säästöjen myötä muuttaa. Kustannussäästöjä on saavutettu ainakin näillä suunnitteluperiaatemuutoksilla:</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • liikennöinnin tehostaminen • osittainen yksiraiteisuus välillä Lohja-Salo • Espoo-Salo rataosuuden käyttö ainoastaan henkilöjunille • mahdolliset muut tekniset muutokset (mm. nopeudesta 300 km/h tinkiminen) <p>Hankeyhtiön teettämän selvityksen mukaan hyöty-kustannussuhde on muutosten jälkeen 1,41, eli kannattava. H/K-laskelma on tehty EU-ohjeiden mukaisesti ja kustannussäästöt huomioiden. Ks. tarkemmat tiedot vastineraportin lopusta.</p> <p>Yhdyskuntataloudellisten vaikutusten arviointi puuttuu kaavaselostuksesta. Kaavaselostuksen vaikutusarviointia tarkistetaan tältä osin.</p> <p>Kodin lunastaminen on ymmärrettävästi raskaana koettava asia. Asemakaavan tavoitteena on kuitenkin muuttaa alueen maankäyttöä niin, että ratasuunnitelmien toteuttaminen on mahdollista. Ei toimenpiteitä tämän osalta.</p>

¹¹ <https://vayla.fi/kaikki-hankkeet/espoo-salo-oikorata>

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Kaavan laatimista ei tule jatkaa eikä asemakaavan muutosehdotusta hyväksyä.</p> <p>Pyydän, että kaavaa koskevasta päätöksestä lähetetään tieto minulle.</p>	<p>Melutaso ylittää päiväajan ohjearvon vain pienellä alueella Lukkarinmäen luoteispuoleisella suuaukolla; vaikutukset kohdistuvat oikeastaan yhdelle oleskelupihalle, tätä vähemmän 2-3 asuinkiinteistölle. Yöaikaan melutaso ylittää ohjearvon hieman laajemmalla alueella, mutta käytännössä ei useammalla kiinteistöllä. (Kaavaehdotus 2, selostuksen kuvat 6 ja 7.)</p> <p>Meluarvot, joihin usein viitataan, ovat ohjearvoja, eikä niihin pääsemistä ole varsinaisesti määrätty.</p> <p>Kuten ensimmäisen kaavaehdotuksen vastineraportin yhteisvastineessa todettiin, asemakaavaan ei sisällytetä vaatimusta, että ohjearvoihin olisi päästävää. Tähän vaikutti nimenomaan tekninen toteutettavuus ja taloudelliset näkökulmat. Ei toimenpiteitä.</p> <p>Asemakaava on tarkoitus viedä tämän jälkeen kaupungin hyväksymiskäsittelyyn: kaupunginhallitus → kaupunginvaltuusto. Kaupunginvaltuuston hyväksymispäätöksestä on mahdollista valittaa. Ei toimenpiteitä asemakaavassa.</p> <p>Tieto kaavan hyväksymisestä toimitetaan.</p>

Muistutus 24

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Kaavaehdotus ei täytä maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n vaatimuksia selvityksistä, vaikutusten arvioinnista ja suunnittelusta. Se on asemakaavan sisältövaatimusten vastainen (54 §).</p> <p>Usean kiinteistön kohdalla ei ole huomioitu omaisuuden suoja (Suomen perustuslaki 15 §).</p> <p>Viimeisimmän kaavaehdotuksen mukaan Länsiradan rakentaminen aiheuttaa Lukkarinmäen kohdalla niin suuria muutoksia ja vahinkoa, että koko hankkeesta radan rakentamiseksi Lukkarinmäen läpi tulee luopua.</p>	<p>Asemakaavasunnittelu ja vaikutusten arviointi on pyritty tekemään myös MRL:n 9 ja 54 § vaatimusten mukaisesti mm. riittäviin selvityksiin perustuen. Selvitykset ovat pääosin ESA-ratahankkeen yhteydessä laadittuja.</p> <p>Perustuslain 15 § ("Omaisuuden suoja") kuuluu kokonaisuudessaan: <i>"Jokaisen omaisuus on turvattu. Omaisuuden pakkolunastuksesta yleiseen tarpeeseen täyttä korvausta vastaan säädetään lailla."</i> Laissa mainitaan siis myös lunastusmahdollisuus.</p> <p>Lunastamisesta säädetään lailla kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta (603/1977). Sen 4 § 1. mom. todetaan: <i>"Lunastaa saadaan, kun yleinen tarve sitä vaatii. Lunastusta ei kuitenkaan saa panna toimeen, jos lunastuksen tarkoitus voidaan yhtä sopivasti saavuttaa jollain muulla tavalla taikka jos lunastuksesta yksityiselle edulle koitua haitta on suurempi kuin siitä yleiselle edulle saatava hyöty."</i></p> <p>Todettakoon lisäksi, että ratavarauksella on osoitettu voimassa olevissa maakunta-, yleis- ja asemakaavoissa.</p> <p>Ei toimenpiteitä.</p> <p>Tällä asemakaavalla ei päätetä, rakennetaanko rataa vai ei, vaan valmistellaan alueen maankäyttöä sitä varten. Tämänhetkisen tiedon mukaan nykyinen hallitus ei tee päätöstä Lohja-Salo-ratavälistä.</p>

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Salon Lukkarinmäki on valtakunnallisesti merkittävää kulttuuriympäristöä. Nykyinen Tunnin Junan kaava rikkoo Lukkarinmäen historiallisen asuinalueen ja vanhan kauppalamiljöön halkaisemalla kulttuurimaiseman kah-tia.</p> <p>Museovirasto on julkaisussaan 22.12.2009 Salon rautatieasemanseutu ja vanha kauppalamiljöö karttapal-velussa rajannut Lukkarinmäen sekä Uskelan kirkon "valtakunnallisesti merkittävät rakennetut ympäristöt" alueeksi.</p> <p>https://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1823</p> <p>Uudessa kaavaehdotuksessa osa on suojeltu, ja osa ei, mihin tämä eriarvoisuus perustuu? Salossa valta-kunnallisesti merkittävillä suojelluilla alueilla haittoja ja riskejä on merkittävästi aliarvioitu, ja nykyisen linjauksen aiheuttamat tuhot kulttuuriympäristölle ovat selke-ästi suuremmat, kuin mitä esimerkiksi Museovirastolle on esitetty.</p> <p>Olisi kohtuullista tehdä arviot perustuen viimeisimpään tietoon ja kartoituksiin. Rakennusvaiheen kustannuk-sien voi myös olettaa merkittävästi nousevan uusien tunnistettujen haasteiden myötä, mikä taas tekee suunnitelman toteutumisesta entistäkin epätodennä-köisempää.</p> <p>Kaavan laatimista ei tule jatkaa eikä asemakaavan-muutosehdotusta hyväksyä.</p>	<p>Asemakaavalla on kieltämättä merkittäviä kielteisiä vaikutuksia Lukkarinmäkeen ja valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön (RKY). Näitä vaikutuksia on arvioitu kaavaselostuk-sessa.</p> <p>Asemakaavassa RKY-alueet (ts. valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt¹²) on osoitettu aluerajauksella (violetti palloviiva, jonka sisällä violetti ruudutus). Rajaus noudattaa Museo-viraston rajausta.</p> <p>Rakennusten suojelumerkinnot (sr) perustuvat vuonna 2019 laadittuun Salon Lukkarinmäen ja rautatieasemanseudun rakennushistoriallisen täy-dennysinventoinnin inventointikortteihin sekä Turun museokeskuksen informaatioportaalin tietoihin (mainittu kaavaselostuksen muina kaavaan liitty-viin asiakirjoina, s. 4). Suojelumerkinnot sr-1 ja sr-2 sisältävät myös arvoluokan, joka on valtakunnalli-nen, maakunnallinen, paikallinen, maisemallinen tai historiallinen.</p> <p>Ei toimenpiteitä.</p> <p>Asemakaavassa ei oteta kantaa radan rakentami-sen kustannustason nousuun. Ei toimenpiteitä.</p> <p>Asemakaava on tarkoitus viedä tämän jälkeen kau-pungin hyväksymiskäsittelyyn: kaupunginhallitus → kaupunginvaltuusto. Kaupunginvaltuuston hyväksy-mispäätöksestä on mahdollista valittaa. Ei toimen-piteitä asemakaavassa.</p>

Muistutus 25

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Kaavaehdotus ei täytä maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n vaatimuksia selvityksistä, vaikutusten arvioin-nista ja suunnittelusta. Se on asemakaavan sisältö-vaatimusten vastainen (54 §).</p> <p>Usean kiinteistön kohdalla ei ole huomioitu omaisuu-den suoja (Suomen perustuslaki 15 §).</p>	<p>Asemakaavasuunnittelu ja vaikutusten arviointi on pyritty tekemään myös MRL:n 9 ja 54 § vaatimusten mukaisesti mm. riittäviin selvityksiin perustuen. Selvi-tykset ovat pääosin ESA-ratahankkeen yhteydessä laadittuja.</p> <p>Perustuslain 15 § ("Omaisuu-den suoja") kuuluu ko-konaisuudessaan: <i>"Jokaisen omaisuus on turvattu. Omaisuuden pakkolunastuksesta yleiseen tarpeen täyttämiseksi korvausta vastaan säädetään lailla."</i> Laissa mainitaan siis myös lunastusmahdollisuus.</p> <p>Lunastamisesta säädetään lailla kiinteän omaisuu-den ja erityisten oikeuksien lunastuksesta (603/1977). Sen 4 § 1. mom. todetaan: <i>"Lunastaa saadaan, kun yleinen tarve sitä vaatii. Lunastusta ei</i></p>

¹² Tällä kaava-alueella RKY-alueita ovat "Salon rautatieasemanseutu ja vanha kauppalamiljöö" sekä "Uskelan kirkonmäki ja Lukkarinmäen esikaupunkiasutus". Kummastakin RKY-alueesta kaava-alueelle sijoittuu vain osa. Lisäksi kaava-alueen kautta kulkee viivamainen RKY-kohde, vanha tielinja "Suuri Rantatie".

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Viimeisimmän kaavaehdotuksen mukaan Länsiradan rakentaminen aiheuttaa Lukkarinmäen kohdalla niin suuria muutoksia ja vahinkoa, että koko hankkeesta radan rakentamiseksi Lukkarinmäen läpi tulee kokonaan luopua. Salon Lukkarinmäki on valtakunnallisesti merkittävää kulttuuriympäristöä. Nykyinen Tunin Junan kaava rikkoo Lukkarinmäen historiallisen asuinalueen ja vanhan kauppalamiljöön halkaisemalla kulttuurimaiseman kahtia.</p> <p>En halua uskoa, että päätöksen teko voi perustua arvioihin, jotka on tehty ennen pandemiaa. Nykypäivänä ajatellaan ympäristö tekona myös etätyötä ja sen mahdollisuutta. Yhä useampi käyttää tätä mahdollisuutta tänä päivänä ja jättää sen turhan työmatkan tekemättä. Etätyötrendi ja sota Ukrainassa, vaikuttavat varmasti myös taloudellisesti hankkeeseen epäsuotuisasti koska monet lipputulot jäävät näin ollen pois laskelmista. Hanke on kannattamaton, kallis ja turha.</p> <p>Mitätöidääkö kaava, jos hanketta ei toteuteta, tai linjaus muuttuu? Kuullaanko asukkaita siinäkään vaiheessa mitenkään, tai informoidaanko heitä? Mikäli ei, noudattaa se kaupungilta mielestäni huonoa hallinto tapaa.</p>	<p><i>kuitenkaan saa panna toimeen, jos lunastuksen tarkoitus voidaan yhtä sopivasti saavuttaa jollain muulla tavalla taikka jos lunastuksesta yksityiselle edulle koituva haitta on suurempi kuin siitä yleiselle edulle saatava hyöty.”</i></p> <p>Todettakoon lisäksi, että ratavaraus on osoitettu voimassa olevissa maakunta-, yleis- ja asemakaavoissa.</p> <p>Ei toimenpiteitä.</p> <p>Asemakaavalla on kieltämättä merkittäviä kielteisiä vaikutuksia mm. Lukkarinmäen asuinalueeseen. Vaikutuksia on pyritty lieventämään eri kaavamääräyksin ja merkinnöin.</p> <p>Asemakaavassa ei oteta kantaa ratahankkeen järkevyyteen. Väyläviraston mukaan¹³ Espoo-Salo-oikoradasta on laadittu hankearviointi. Mainitun verkkosivun mukaan Espoo-Salo-oikoradan hyöty-kustannussuhde on ollut 0,54. Hanke ei ylittänyt yhteiskuntataloudellista kannattavuusrajaa (H/K=1,0). Hankeyhtiö on tehnyt sittemmin periaatepäätöksen, että mikäli kustannussäästöjä on mahdollista saavuttaa, niitä tavoitellaan, ja suunnitteluperusteita voidaan näiden säästöjen myötä muuttaa. Kustannussäästöjä on saavutettu ainakin näillä suunnitteluperiaatemuutoksilla:</p> <ul style="list-style-type: none"> • liikennöinnin tehostaminen • osittainen yksiraiteisuus välillä Lohja-Salo • Espoo-Salo rataosuuden käyttö ainoastaan henkilöjunille • mahdolliset muut tekniset muutokset (mm. nopeudesta 300 km/h tinkiminen) <p>Hankeyhtiön teettämän selvityksen mukaan hyöty-kustannussuhde on muutosten jälkeen 1,41, eli kannattava. H/K-laskelma on tehty EU-ohjeiden mukaisesti ja kustannussäästöt huomioiden. Ks. tarkemmat tiedot vastineraportin lopusta.</p> <p>Yhdyskuntataloudellisten vaikutusten arviointi puuttuu kaavaselostuksesta. Kaavaselostuksen vaikutusarviointia tarkistetaan tältä osin.</p> <p>Mikäli ratahanketta ei toteutettaisikaan, tulisi tällöin mahdollisesti kyseeseen kaavamuutos. On kuitenkin huomioitava, että oikoratalinjaus on osoitettu myös ylemmillä kaavatasoilla (maakuntakaava ja yleiskaava), joihin asemakaava osaltaan perustuu. Näin ollen muutos tulisi tehdä myös ylemmillä kaavatasoilla. Tämän mahdollisuuden spekulointi ei</p>

¹³ <https://vayla.fi/kaikki-hankkeet/espoo-salo-oikorata>

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Kaavan laatimista ei tule jatkaa eikä asemakaavanmuutosehdotusta hyväksyä.</p>	<p>Vastine kuuluu tähän kaavahankkeeseen. Ei toimenpiteitä.</p> <p>Asemakaava on tarkoitus viedä tämän jälkeen kaupungin hyväksymiskäsittelyyn: kaupunginhallitus → kaupunginvaltuusto. Kaupunginvaltuuston hyväksymispäätöksestä on mahdollista valittaa. Ei toimenpiteitä asemakaavassa.</p>
<p>Pyydän, että kaavaa koskevasta päätöksestä lähetetään tieto minulle.</p>	<p>Tieto kaavan hyväksymisestä toimitetaan.</p>

Muistutus 26

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Haluan tuoda esille huoleni koskien Oikoradan kaavamuutosta Salon kaupungin alueella, joka on parhaillaan käsittelyssä. Olen huolissani, että tämä projekti vahingoittaa vakavasti arvostettua, kulttuurihistoriallista ja rauhallista asuinalueitamme.</p> <p>Alueemme on ollut vuosikymmenien ajan yksi kaupungin arvostetuimmista asuinalueista jolla on myös paljon kulttuurihistoriaa. Kaavoituksen ja rakentamisen myötä ympäristömme luonne ja viihtyvyys vaarantuvat vuosikausiksi. Vuosia kestävät rakennustyöt aiheuttavat mittavan häiriön kulkuyhteyksiin, melun, rakennusten vaurioitumisen ja mahdollisen pohjaveden pilaantumisen.</p>	<p>Asemakaavalla on kieltämättä merkittäviä kielteisiä vaikutuksia kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön. Vaikutuksia on arvioitu kaavaselostuksessa. Vaikutuksia on pyritty myös lieventämään eri kaavamääräyksin; ks. kaavaselostuksen sivu 38 (kaavaehdotus 2).</p> <p>Rakentamisvaihe aiheuttaa varmasti häiriöitä lähialueen asukkaille ja liikkujille. Vaikka rakentaminen kestää kauankin ja haitat voidaan siten kokea raskaina, ovat ne luonteeltaan kuitenkin väliaikaisia. Lisäksi rakentaminen etenee jossain määrin vaiheistettuna, eikä tietty kaupungin osa-alue (esim. kadun varsi) luultavastikaan kärsi haitoista koko rakentamisaikaa.</p> <p>Eri vaikutuksia on arvioitu kaavaselostuksessa. Mahdollisista rakennuksille aiheutuvien vaurioiden korjaamisesta vastaa hankeyhtiö. Uuden radan toteuttaminen on mahdollista tehdä siten, että pohjaveteen ei kohdistu merkittäviä haitallisia vaikutuksia; tähän kiinnitetään huomiota radan toteutussuunnittelussa. Vaikutuksia pohjaveteen on arvioitu ratahankkeen yhteydessä, mutta vaikutusarviointi puuttuu kaavaselostuksesta. Arvio pohjaveteen kohdistuvista vaikutuksista lisätään kaavaselostukseen.</p>
<p>Toiseksi huoleni koskee jatkuvia kaavamuutoksia, jotka liittyvät ratalinjaukseen. Vaikuttaa siltä, että koko pakettia ei ole haluttu lyödä kerralla pöytään vaan muutokset/ rata-alue kasvaa vuosi vuodelta "pikkuhiljaa" pidemmälle ratalinjasta. Näitä kaavamuutoksia on tehty julkisten yleisötilaisuuksien jälkeen sivussa ilman, että asiasta olisi käyty avointa vuoropuhelua maanomistajien tai kiinteistönomistajien kanssa. (esim. viimeisessä muutoksessa meidän tonttiin tuli joitain rajoitteita joita ei ennen ollut ja naapurin tontti muuttui puistoalueeksi??)</p> <p>Nämä toistuvat muutokset aiheuttavat merkittävää epävarmuutta alueen asukkaille ja herättävät kysymyksiä siitä, kuinka huolellisesti ja suunnitelmallisesti hanketta todella viedään eteenpäin.</p>	<p>Asemakaavassa osoitettava rautatiealue (LR) muuttuu tosiaan voimassa olevaan asemakaavaan nähden. LR-alue kasvaa kokonaisuutena noin 0,27 hehtaaria (2658 m²). Joissakin kohdissa LR-alueet myös vähenevät: esim. tunnelin luoteispuolella joitakin asuinkäytössä olevia mutta voimassa olevassa asemakaavassa LR-alueella sijaitsevia kiinteistöjä osoitetaan tässä kaavassa asuintonteiksi. Suurimmat laajentumiset kohdistuvat kaakkoisosaan, Kiskontien alueella. Mikäli muistutuksessa tarkoitetaan pikkuhiljaa tehtävillä muutoksilla sitä, että tämän kaavahankkeen aikana on tehty muutoksia, kyseessä on normaali suunnittelu, jossa ratkaisu voi muuttua tarkentuvien tietojen ym. vaikuttavien seikkojen mukaan. Muutokset ovat aina havaittavissa nähtävillä olevassa kaavassa. Nähtävillä pitoja on ollut kolme (kaavaluonnos, kaavaehdotus ja kaavaehdotus 2), joista jokaisesta on ollut mahdollista antaa</p>

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Kaavaehdotus ei täytä maankäyttö- ja rakennuslain 9§:n vaatimuksia selvityksistä, vaikutusten arvioinnista ja suunnittelusta. Se on asemakaavan sisältövaatimusten vastainen (54§).</p> <p>Myöhemmässä vaiheessa laadittavassa tarkassa ratasuunnitelmassa lunastettavien kiinteistöjen määrä tulee varmasti kasvamaan ja sitä odotellessa alueen asukkaat elävät jatkuvan epävarmuuden alla. Kiinteistöjen hinnat romahtavat ja kauppa ei käy (myös omat investoinnit kiinteistöön mietityttävät).</p> <p>Olen ehdottomasti sitä mieltä että kaavaa ei pidä nykyisellään hyväksyä vaan ratalinjaus toteutuessaan siirretään moottoritien läheisyyteen suunnitellulle linjalle jossa jo nykyisen infrastruktuurin myötä kaikki haitat olisivat huomattavasti pienemmät.</p> <p>Lisäksi hanke on kaupungille aivan järkyttävän hintainen siihen nähden että puhutaan loppupelissä kuitenkin 1800-luvun lopun tekniikasta, etätyö lisääntyy jatkuvasti ja muiden kulkuvälineiden/ kulkemisen tekniikka tulee menemään jo tulevassa 10-15 vuodessa huiman harppauksen eteenpäin.</p> <p>Pyydän että tämä kirjataan ja siihen halutaan vastaus.</p>	<p>palautetta, ja niistä on pyydetty myös lausunnot. Joskus ja joillekin kiinteistönomistajille muutokset voivat olla eduksi, mutta ikävä kyllä toisille ne merkitsevät dramaattista heikennystä, kuten esim. kiinteistön muuttuminen puistoksi. Ei toimenpiteitä.</p> <p>Asemakaavasuunnittelu ja vaikutusten arviointi on pyritty tekemään myös MRL:n 9 ja 54 § vaatimusten mukaisesti mm. riittäviin selvityksiin perustuen. Selvitykset ovat pääosin ESA-ratahankkeen yhteydessä laadittuja. Ei toimenpiteitä.</p> <p>Ratasuunnitteluvaihe on juuri meneillään, ja sen tietoja on hyödynnetty asemakaavan laadinnassa. Lunastettavat kiinteistöt on saatu tiedoksi ratahankkeelta, ja ne on huomioitu tässä kaavamuutoksessa. Tällä kaavamuutoshankkeella ja ratasuunnittelulla on todennäköisesti vaikutuksia kiinteistöjen arvoon. Ei toimenpiteitä asemakaavassa.</p> <p>Asemakaava on tarkoitus viedä tämän jälkeen kaupungin hyväksymiskäsittelyyn: kaupunginhallitus → kaupunginvaltuusto. Kaupunginvaltuuston hyväksymispäätöksestä on mahdollista valittaa. Ei toimenpiteitä asemakaavassa. Asemakaavassa ei oteta kantaa radan muihin sijaintivaihtoehtoihin. Radan kustannuksista vastaavat Suomen valtio sekä osittain radan varren kunnat. Asemakaavassa ei oteta kantaa kustannusten jakaantumiseen.</p> <p>Tämä vastineraportti lisätään kaavaselostuksen liitteeksi.</p>

Muistutus 27

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Kaavaehdotus ei täytä maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n vaatimuksia selvityksistä, vaikutusten arvioinnista ja suunnittelusta. Se on asemakaavan sisältövaatimusten vastainen (54 §).</p> <p>Usean kiinteistön kohdalla ei ole huomioitu omaisuuden suoja (Suomen perustuslaki 15 §).</p>	<p>Asemakaavasuunnittelu ja vaikutusten arviointi on pyritty tekemään myös MRL:n 9 ja 54 § vaatimusten mukaisesti mm. riittäviin selvityksiin perustuen. Selvitykset ovat pääosin ESA-ratahankkeen yhteydessä laadittuja.</p> <p>Perustuslain 15 § ("Omaisuuksien suoja") kuuluu kokonaisuudessaan: <i>"Jokaisen omaisuus on turvattu. Omaisuuksien pakkolunastuksesta yleiseen tarpeeseen täyttää korvausta vastaan säädetään lailla."</i> Laissa mainitaan siis myös lunastusmahdollisuus.</p> <p>Lunastamisesta säädetään lailla kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta (603/1977). Sen 4 § 1. mom. todetaan: <i>"Lunastaa saada, kun yleinen tarve sitä vaatii. Lunastusta ei kuitenkaan saa panna toimeen, jos lunastuksen tarkoitus voidaan yhtä sopivasti saavuttaa jollain muulla tavalla taikka jos lunastuksesta yksityiselle edulle koituva haitta on suurempi kuin siitä yleiselle edulle saatava hyöty."</i></p>

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Ja miksi tällaista pitää alkaa edes toteuttamaan, tuskin koko ratahanke toteutuu. Ja JOS toteutuu ilman EU-tukea, niin kuinka paljon tämä tulee maksamaan. Tälle rahalle Salossa olisi paljon muutakin käyttöä, vanhukset, varhaiskasvatus (päiväkodit, koulut).</p> <p>Lisäksi Lukkarinmäen taloja ajatellen, kiinnostavia kohteita myynnissä, mutta ostohalua jarruttaa pelko juurikin näistä kaavoista/radan tärinästä yms... miten käy talojen arvon.</p> <p>Kaavan laatimista ei tule jatkaa eikä asemakaavanmuutosehdotusta hyväksyä.</p>	<p>Todettakoon lisäksi, että ratavaraus on osoitettu voimassa olevissa maakunta-, yleis- ja asemakaavoissa.</p> <p>Ei toimenpiteitä.</p> <p>Ratahankkeen mahdollistama hyväksytty asema-kaava vaaditaan ennen ratasuunnitelmien hyväksymistä (ks. kaavio raportin lopussa). Asemakaavassa ei oteta kantaa rakentamiskustannusten jakautumiseen eri tahojen kesken.</p> <p>Asemakaavalla on todennäköisesti ainakin vireillä ollessaan vaikutusta kiinteistöjen myyntiin ja joidenkin kiinteistöjen osalta myös arvoon. Ei toimenpiteitä asemakaavassa.</p> <p>Asemakaava on tarkoitus viedä tämän jälkeen kaupungin hyväksymiskäsittelyyn: kaupunginhallitus → kaupunginvaltuusto. Kaupunginvaltuuston hyväksymispäätöksestä on mahdollista valittaa. Ei toimenpiteitä asemakaavassa.</p>

Muistutus 28

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Kaavaehdotus ei täytä maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n vaatimuksia selvityksistä, vaikutusten arvioinnista ja suunnittelusta. Se on asemakaavan sisältövaatimusten vastainen (54 §).</p> <p>Usean kiinteistön kohdalla ei ole huomioitu omaisuuden suojaa (Suomen perustuslaki 15 §).</p> <p>Viimeisimmän kaavaehdotuksen mukaan Länsiradan rakentaminen aiheuttaa Lukkarinmäen kohdalla niin suuria muutoksia ja vahinkoa, että koko hankkeesta radan rakentamiseksi Lukkarinmäen läpi tulisi luopua. Salon Lukkarinmäki on merkittävää kulttuuriympäristöä joka tulee säilyttää. Myös luonnon monimuotoisuus ja historiallinen arvo on merkittävä. Nykyisen suunnitelman kaava rikkoo Lukkarinmäen</p>	<p>Asemakaavasunnittelu ja vaikutusten arviointi on pyritty tekemään myös MRL:n 9 ja 54 § vaatimusten mukaisesti mm. riittäviin selvityksiin perustuen. Selvitykset ovat pääosin ESA-ratahankkeen yhteydessä laadittuja.</p> <p>Perustuslain 15 § ("Omaisuuksien suoja") kuuluu kokonaisuudessaan: <i>"Jokaisen omaisuus on turvattu. Omaisuuksien pakkolunastuksesta yleiseen tarpeeseen täyttä korvausta vastaan säädetään lailla."</i> Laissa mainitaan siis myös lunastusmahdollisuus.</p> <p>Lunastamisesta säädetään lailla kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta (603/1977). Sen 4 § 1. mom. todetaan: <i>"Lunastaa saadaan, kun yleinen tarve sitä vaatii. Lunastusta ei kuitenkaan saa panna toimeen, jos lunastuksen tarkoitus voidaan yhtä sopivasti saavuttaa jollain muulla tavalla taikka jos lunastuksesta yksityiselle edulle koitua haitta on suurempi kuin siitä yleiselle edulle saatava hyöty."</i></p> <p>Todettakoon lisäksi, että ratavaraus on osoitettu voimassa olevissa maakunta-, yleis- ja asemakaavoissa.</p> <p>Ei toimenpiteitä.</p> <p>Tällä asemakaavalla ei päätetä, rakennetaanko rataa vai ei, vaan valmistellaan alueen maankäyttöä sitä varten. Tämänhetkisen tiedon mukaan nykyinen hallitus ei tee päätöstä Lohja-Salo-ratavälistä.</p> <p>Asemakaavalla on kieltämättä merkittäviä kielteisiä vaikutuksia mm. Lukkarinmäen asuinalueeseen.</p>

Asia	Vastine ja toimenpiteet
historiallisen asuinalueen ja vanhan kauppalamiljöön halkaisemalla kulttuurimaiseman kahtia.	Vaikutuksia on pyritty lieventämään eri kaavamääräyksiin ja merkinnöihin.
Kaavan laatimista ei tule jatkaa eikä asemakaavanmuutosehdotusta hyväksyä.	Ei toimenpiteitä. Asemakaava on tarkoitus viedä tämän jälkeen kaupungin hyväksymiskäsittelyyn: kaupunginhallitus → kaupunginvaltuusto. Kaupunginvaltuuston hyväksymispäätöksestä on mahdollista valittaa. Ei toimenpiteitä asemakaavassa.
Pyydän, että kaavaa koskevasta päätöksestä lähetetään tieto minulle.	Tieto kaavan hyväksymisestä toimitetaan.

Muistutus 29

Asia	Vastine ja toimenpiteet
Haluaisin tehdä muistutuksen uuteen kaavoitukseen Lukkarinmäellä liittyen, missä Salon kaupunki ei ole käyttänyt hyvää hallintotapaa uuden kaavoituksen suhteen.	-
Oikeusturvan sekä omaisuuden suoja on vaarantunut tiedotuksen puutteesta kaavamuutoksista asukkailla ja naapureille. Kiinteistöjä on arvotettu epäoikeudenmukaisesti ja tonttien omistajat on pidetty piennossa kaavoitusmuutoksien aiheuttamasta arvonalennuksesta.	Alustavaa asemakaavaluonnosta esiteltiin yleisötilaisuudessa 6.10.2022. Myöhemmin asemakaavamuutos on ollut nähtävillä kolmessa vaiheessa: kaavaluonnoksena, kaavaehdotuksena ja kaavaehdotus 2:na. Nähtävillä oloista on kuulutettu ja tiedotettu kuten Salon kaupungissa on tapana. Mikäli kiinteistöjen arvottamisella tarkoitetaan erityyppisiä suojelumerkintöjä, todettakoon, että ne perustuvat vuonna 2019 laadittuun Salon Lukkarinmäen ja rautatieasemanseudun rakennushistoriallisen täydennysinventoinnin inventointikortteihin sekä Turun museokeskuksen informaatioportaalin tietoihin (mainittu kaavaselostuksen muina kaavaan liittyvinä asiakirjoina, s. 4). Ei toimenpiteitä.
Koko tunnin junan linja Lukkarinmäen läpi tulisi toteuttaa haittaamaan kaikkia täällä asuvia raskaine maansiirtoineen, melusaasteineen ja valtavine ympäristövaikutuksineen sekä liikennejärjestelyineen useiden vuosien ajaksi mittaamattoman arvokkaan kulttuurihistoriaa huokuvalla asuinalueella. Se mitä keran menetetään, ei voida koskaan saada takaisin. Salon pitää saada pitää kaunein alueensa sellaisena kuin se tänään tunnetaan.	Radan rakentamisvaihe aiheuttaa eriasteisia haittoja, joista osa voi ulottua laajallekin. Vaikka rakentamisen kestäisikin vuosia ja haitat voidaan siten kokea raskaina, ovat ne luonteeltaan kuitenkin väliaikaisia. Lisäksi rakentaminen etenee jossain määrin vaiheistettuna, eikä tietty kaupungin osa-alue (esim. kadun varsi) luultavastikaan kärsi haitoista koko rakentamisaikaa. Ei toimenpiteitä.

Muistutus 30

Asia	Vastine ja toimenpiteet
Kaavaehdotus ei täytä maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n vaatimuksia selvityksistä, vaikutusten arvioinnista ja suunnitellusta. Se on asemakaavan sisältövaatimusten vastainen (54 §).	Asemakaavasuunnittelu ja vaikutusten arviointi on pyritty tekemään myös MRL:n 9 ja 54 § vaatimusten mukaisesti mm. riittäviin selvityksiin perustuen. Selvitykset ovat pääosin ESA-ratahankkeen yhteydessä laadittuja.
Usean kiinteistön kohdalla ei ole huomioitu omaisuuden suoja (Suomen perustuslaki 15 §).	Perustuslain 15 § ("Omaisuuden suoja") kuuluu kokonaisuudessaan: "Jokaisen omaisuus on turvattu. Omaisuuden pakkolunastuksesta yleiseen

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>[Osoite poistettu] rivitalo on niin lähellä ratalinjausta ja vastapäätä avotunnelia, joten kaikki oleelliset seikat pitää ottaa rakentamisolosuhteissa huomioon. Sokkeleiden tarkastukset ennen ja jälkeen.</p> <p>Asuntojen arvon alennus tulee näkymään asunnoissa kun rata menee noin lähellä.</p> <p>Kaavan laatimista ei tule jatkaa eikä asemakaavanmuutosehdotusta hyväksyä.</p> <p>Pyydän, että kaavaa koskevasta päätöksestä lähetetään tieto minulle.</p>	<p><i>tarpeeseen täyttä korvausta vastaan säädetään lailla.</i> Laissa mainitaan siis myös lunastusmahdollisuus.</p> <p>Lunastamisesta säädetään lailla kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta (603/1977). Sen 4 § 1. mom. todetaan: ”Lunastaa saadaan, kun yleinen tarve sitä vaatii. Lunastusta ei kuitenkaan saa panna toimeen, jos lunastuksen tarkeitus voidaan yhtä sopivasti saavuttaa jollain muulla tavalla taikka jos lunastuksesta yksityiselle edulle koituva haitta on suurempi kuin siitä yleiselle edulle saatava hyöty.”</p> <p>Todettakoon lisäksi, että ratavaraus on osoitettu voimassa olevissa maakunta-, yleis- ja asemakaavoissa.</p> <p>Ei toimenpiteitä.</p> <p>Mainittu osoite sijoittuu vähän yli 300 metrin etäisyydelle tunnelin suuaukosta, eikä suuaukko avaudu kiinteistön suuntaan. Asemakaavassa ei oteta kantaa rakentamisen aikaisiin teknisiin järjestelyihin. Yleisesti ottaen rakentamisen ja räjäytystöiden aikana seurataan lähialueen rakennusten tärinätasoa. Tällä myös räjäytystyötä tekevä yritys varmistaa, ovatko mahdolliset vauriot heidän aiheuttamiaan . Ei toimenpiteitä asemakaavassa.</p> <p>Radalla on todennäköisesti kielteisiä vaikutuksia joidenkin kiinteistöjen arvoon. Ei toimenpiteitä asemakaavassa.</p> <p>Asemakaava on tarkoitus viedä tämän jälkeen kaupungin hyväksymiskäsittelyyn: kaupunginhallitus → kaupunginvaltuusto. Kaupunginvaltuuston hyväksymispäätöksestä on mahdollista valittaa. Ei toimenpiteitä asemakaavassa.</p> <p>Tieto kaavan hyväksymisestä toimitetaan.</p>

Muistutus 31

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Salon Lukkarinmäki on valtakunnallisesti merkittävää kulttuuriympäristöä. Länsiradan rakentaminen aiheuttaa Lukkarinmäen kohdalla niin suuria muutoksia ja vahinkoa, että koko hankkeesta radan rakentamiseksi Lukkarinmäen läpi tulee luopua. Nykyinen Tunnin Junan kaava rikkoo Lukkarinmäen historiallisen asuinalueen ja vanhan kauppalamiljöön halkaisemalla kulttuurimaiseman kahtia.</p>	<p>Tällä asemakaavalla ei päätetä, rakennetaanko rataa vai ei, vaan valmistellaan alueen maankäyttöä sitä varten. Tämänhetkisen tiedon mukaan nykyinen hallitus ei tee päätöstä Lohja-Salo-ratavälistä. Asemakaavalla on kieltämättä merkittäviä kielteisiä vaikutuksia kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön. Vaikutuksia on arvioitu kaavaselostuksessa. Vaikutuksia on pyritty myös lieventämään eri kaavamääräyksin; ks. kaavaselostuksen sivu 38 (kaavaehdotus 2). Ei toimenpiteitä.</p>

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Museovirasto on julkaisussaan 22.12.2009 Salon rautatieasemaseutu ja vanha kauppalamiljöön kartta-palvelussa rajannut Lukkarinmäen sekä Uskelan kirkon "valtakunnallisesti merkittävät rakennetut ympäristöt" alueeksi.</p> <p>https://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHD E_ID=1823</p> <p>Uudessa kaava ehdotuksessa osa on suojeltu, ja osa ei, mihin tämä eriarvoisuus perustuu?</p> <p>Salossa valtakunnallisesti merkittäville suojelluilla alueilla haittoja ja riskejä on merkittävästi aliarvioitu, ja nykyisen linjauksen aiheuttamat tuhot kulttuuriympäristölle ovat selkeästi suuremmat, kuin mitä esimerkiksi Museovirastolle on esitetty. Olisi kohtuullista tehdä arviot perustuen viimeisimpään tietoon ja kartoituksiin. Rakennusvaiheen kustannuksien voi myös olettaa merkittävästi nousevan uusien tunnistettujen haasteiden myötä, mikä taas tekee suunnitelman toteutumisesta entistäkin epätodennäköisempää.</p> <p>On ilmeistä, että kaava luonnoksessa ei ole myöskään otettu oikein huomioon kaikkia lunastustarpeita, eikä suojelluille rakennuksille aiheutuvia vaurioita.</p> <p>HAITAT:</p> <p>Kulttuurihistoriallisesti arvokas asuinalue tuhoutuu. Arvokkaan asuinalueen hintataso romahtaa, lisäksi alueen asukkaat kärsivät meluhaitoista, ilmastovaiikutukset tulevat olemaan merkittävät, maisema -arpi rikkoo Lukkarinmäen asuinalueen haittaa alueen asukkaita useiksi vuosiksi. On arvioitu että kestää vähintään jopa 100 vuotta ennen kuin luonto on palautunut haittavaikutuksista.</p> <p>Kun kyseessä on kuitenkin vanha merenpohja ja pohjavesi- alue, eikö vaarana ole että kaupungin juomavesi tuhoutuu? Kuinka tämä on huomioitu?</p>	<p>Asemakaavassa RKY-alueet (ts. valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt¹⁴) on osoitettu aluerajauksella (violetti palloviiva, jonka sisällä violetti ruudutus). Rajaus noudattaa Museoviraston rajausta.</p> <p>Rakennusten suojelumerkinnot (sr) perustuvat vuonna 2019 laadittuun Salon Lukkarinmäen ja rautatieasemaseudun rakennushistoriallisen täydennysinventoinnin inventointikortteihin sekä Turun museokeskuksen informaatioportaalin tietoihin (mainittu kaavaselostuksen muina kaavaan liittyvinä asiakirjoina, s. 4). Suojelumerkinnot sr-1 ja sr-2 sisältävät myös arvoluokan, joka on valtakunnallinen, maakunnallinen, paikallinen, maisemallinen tai historiallinen. Asemakaavassa ei oteta kantaa radan rakentamisen todennäköisyyteen.</p> <p>Ei toimenpiteitä.</p> <p>Lunastustarpeet on selvitetty ratahankkeen yhteydessä, ja tieto on ollut käytettävissä myös 2. kaavaehdotuksen laadinnan aikana. Ei toimenpiteitä.</p> <p>Asemakaavalla on kieltämättä merkittäviä kielteisiä vaikutuksia kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön. Vaikutuksia on arvioitu kaavaselostuksessa. Vaikutuksia on pyritty myös lieventämään eri kaavamääräyksin; ks. kaavaselostuksen sivu 38 (kaavaehdotus 2).</p> <p>Asemakaavalla ja radan rakentamisella on todennäköisesti kiinteistöjen arvoa alentavaa vaikutusta. On kuitenkin huomioitava, että uuden ratalinjan huomioiva asemakaava on ollut voimassa ainakin 1980-luvulta lähtien. Lisäksi ratalinja on huomioitu maakunta- ja yleiskaavoissa.</p> <p>Asemakaavalla (ja ratahankkeella) on kieltämättä myös suuret ilmastovaikutukset. Vaikutuksia on arvioitu kaavaselostuksessa.</p> <p>Toteutuessaan uudella radalla on kieltämättä merkittäviä vaikutuksia myös kaupunkikuvaan (kaupunkimaisemaan) ja luontoon. Tämän asemakaavan muutosalueen osalta vaikutuksia on arvioitu kaavaselostuksessa.</p> <p>Ei toimenpiteitä.</p> <p>Suomen ympäristökeskuksen mukaan¹⁵ Lukkarinmäki tai tämä asemakaava-alue muutenkaan ei sijoitu varsinaiselle pohjavesialueelle. Lähin pohjavesialue sijaitsee noin 1,5 km:n päässä lounaassa.</p>

¹⁴ Tällä kaava-alueella RKY-alueita ovat "Salon rautatieasemaseutu ja vanha kauppalamiljöön" sekä "Uskelan kirkonmäki ja Lukkarinmäen esikaupunkiasutus". Kummastakin RKY-alueesta kaava-alueelle sijoittuu vain osa. Lisäksi kaava-alueen kautta kulkee viivamainen RKY-kohde, vanha tielinja "Suuri Rantatie".

¹⁵ www.paikkatietoikkuna.fi > karttataso Pohjavesialueet (Suomen ympäristökeskus)

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Tärinä vaikutukset ovat valtava haitta, sekä raskaat maansiirrot ja räjäytykset aluella, joista asukkaat kärsivät usean vuoden, ennen kuin työmaa on valmis ja maisemoitu!</p> <p>Alueella on pitkä historia ja muutaman korttelin päästä suunnitellusta väylästä on löytynyt jo arvokkaita muinaismuistoja, joten tuskin ne siihen loppuvat. Aluetta kaivetaan, eikä voida tietää, mitä tulee kaivettaessa vastaan. Suunnitellulla kaava-osuudella on paikoin jopa 70 m savimaata, niin tulee maan kuljettaminen olemaan erittäin suuri haitta, tie järjestyneen, meluineen ja räjäytyksineen. Vanhat talot tulevat kärsimään suuria vahinkoja.</p>	<p>Vaikutuksia pohjaveteen on arvioitu ratahankkeen yhteydessä, mutta vaikutusarviointi puuttuu kaavaselostuksesta. Arvio pohjaveteen kohdistuvista vaikutuksista lisätään kaavaselostukseen.</p> <p>Radan rakentamisvaihe aiheuttaa eriasteisia haittoja, joista osa voi ulottua laajallekin. Vaikka rakentaminen kestäisikin vuosia ja haitat voidaan siten kokea raskaina, ovat ne luonteeltaan kuitenkin väliaikaisia. Lisäksi rakentaminen etenee jossain määrin vaiheistettuna, eikä tietty kaupungin osa-alue (esim. kadun varsi) luultavastikaan kärsi haitoista koko rakentamisaikaa.</p> <p>Asemakaavamuutoksen alueella ei ole tiedossa kiinteitä muinaisjäännöksiä. Mikäli uusia muinaisjäännöksiä löytyy esim. radan rakentamisen yhteydessä, Muinaismuistolain nojalla niihin ei saa kajota ilman saman lain nojalla annettua lupaa.</p> <p>Ei toimenpiteitä.</p>
<p>Useita koteja uhrataan, joilla on pitkä historia alueella, uhataan kotien menetyksen lisäksi perustuslain kiertämisellä ja uhataan ihmisten oikeusturvaa.</p>	<p>Perustuslain 15 § ("Omaisuuksien suoja") kuuluu kokonaisuudessaan: <i>"Jokaisen omaisuus on turvattu. Omaisuuksien pakkolunastuksesta yleiseen tarpeeseen täyttää korvausta vastaan säädetään lailla."</i> Laissa mainitaan siis myös lunastusmahdollisuus. Lunastamisesta säädetään lailla kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta (603/1977). Sen 4 § 1. mom. todetaan: <i>"Lunastaa saadaan, kun yleinen tarve sitä vaatii. Lunastusta ei kuitenkaan saa panna toimeen, jos lunastuksen tarkoitus voidaan yhtä sopivasti saavuttaa jollain muulla tavalla taikka jos lunastuksesta yksityiselle edulle koituva haitta on suurempi kuin siitä yleiselle edulle saatava hyöty."</i></p> <p>Ei toimenpiteitä.</p>
<p>Linjaus jota nyt uudella kaavamuutoksella ehdotetaan, on kallis ja turha. Parempiakin ja edullisempia vaihtoehtoja on joilla säästetään Lukkarinmäki, Kisko/Muurla hiljaiset alueet sekä Suomensjärvi.</p> <p>Mielestäni nykyistä kaavaa ei saa hyväksyä missään nimessä. Haitat ovat selkeät ja moninkertaiset kuviteltuihin hyötyihin nähden. Lisäksi, nykylinjauksella koko kunta joutuu arvaamattomien kustannuksien uhriksi ja asuminen koko Lukkarinmäen alueella muuttuu hankalaksi pöly- ja äänihaittojen vuoksi – puhumattakaan siitä, että ihmiset menettävät kotejaan ja radanvarren asuntojen arvo tippuu valtaisesti. Koko Lukkarinmäen nykyinen imago ja kulttuurinen arvo menetetään. Ympäristö kärsii ja maaperän kaivuulla ja räjäyttelyllä voi olla yllättäviäkin vaikutuksia.</p>	<p>Asemakaavassa ei oteta kantaa radan eri linjausvaihtoehtoihin. Ei toimenpiteitä.</p> <p>Asemakaava on tarkoitus viedä tämän jälkeen kaupungin hyväksymiskäsittelyyn: kaupunginhallitus → kaupunginvaltuusto. Kaupunginvaltuuston hyväksymispäätöksestä on mahdollista valittaa.</p> <p>Asemakaavassa ei oteta kantaa ratahankkeen järkevyyteen. Väyläviraston mukaan¹⁶ Espoo-Salo-oikoradasta on laadittu hankearviointi. Mainitun verkkosivun mukaan Espoo-Salo-oikoradan hyöty-kustannussuhde on ollut 0,54. Hanke ei ylittänyt yhteiskuntataloudellista kannattavuusrajaa (H/K=1,0). Hankeyhtiö on tehnyt sittemmin periaatepäätöksen, että mikäli kustannussäästöjä on mahdollista saavuttaa, niitä tavoitellaan, ja suunnitteluperusteita voidaan näiden säästöjen myötä muuttaa. Kustannussäästöjä on</p>

¹⁶ <https://vayla.fi/kaikki-hankkeet/espoo-salo-oikorata>

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Haluan, että tämä muistutus kirjataan ja että esittämiini perusteisiin vastataan minulle henkilökohtaisesti.</p>	<p>saavutettu ainakin näillä suunnitteluperiaatemuutoksilla:</p> <ul style="list-style-type: none"> • liikennöinnin tehostaminen • osittainen yksiraiteisuus välillä Lohja-Salo • Espoo-Salo rataosuuden käyttö ainoastaan henkilöjunille • mahdolliset muut tekniset muutokset (mm. nopeudesta 300 km/h tinkiminen) <p>Hankeyhtiön teettämän selvityksen mukaan hyötökustannussuhde on muutosten jälkeen 1,41, eli kannattava. H/K-laskelma on tehty EU-ohjeiden mukaisesti ja kustannussäästöt huomioiden. Ks. tarkemmat tiedot vastineraportin lopusta.</p> <p>Yhdyskuntataloudellisten vaikutusten arviointi puuttuu kaavaselostuksesta. Kaavaselostuksen vaikutusarviointia tarkistetaan tältä osin.</p> <p>Kuten edellä todettiin, radan rakentamisvaihe aiheuttaa eriaisteisia haittoja, joista osa on kuitenkin luonteeltaan väliaikaisia. Esim. juuri pöly- ja meluhaitat ovat suurempia rakentamisaikana kuin junaliikenteen käynnistyttyä. Asuinkiinteistöjen lunastaminen on kieltämättä raskaana koettava asia; ks. myös tämän osalta tarkemmin edellä.</p> <p>Ei muita toimenpiteitä asemakaavassa.</p> <p>Tämä vastineraportti lisätään kaavaselostuksen liitteeksi.</p>

Muistutus 32

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Kaavaehdotus ei täytä maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n vaatimuksia selvityksistä, vaikutusten arvioinnista ja suunnittelusta. Se on asemakaavan sisältövaatimusten vastainen (54 §).</p> <p>Usean kiinteistön kohdalla ei ole huomioitu omaisuuden suoja (Suomen perustuslaki 15 §).</p> <p>On ilmeistä, että kaava luonnoksessa ei ole myöskään otettu oikein huomioon kaikkia lunastus tarpeita, eikä suojelluille rakennuksille aiheutuvia vaurioita. Tärinät ja räjäytykset tekevät vahinkoa savipatjan päällä oleville rakennuksille ja kuka korvaa sen.</p> <p>Rakennusten ja talojen arvo romahtaa ja monelle se on valtaisa omaisuuden arvon aleneminen .</p> <p>Kaavan laatimista ei tule jatkaa eikä asemakaavan muutosehdotusta hyväksyä.</p>	<p>Asemakaavasuunnittelu ja vaikutusten arviointi on pyritty tekemään myös MRL:n 9 ja 54 § vaatimusten mukaisesti mm. riittäviin selvityksiin perustuen. Selvitykset ovat pääosin ESA-ratahankkeen yhteydessä laadittuja.</p> <p>Perustuslain 15 § ("Omaisuuksien suoja") kuuluu kokonaisuudessaan: <i>"Jokaisen omaisuus on turvattu. Omaisuuden pakkolunastuksesta yleiseen tarpeeseen täyttää korvausta vastaan säädetään lailla."</i> Laissa mainitaan siis myös lunastusmahdollisuus.</p> <p>Lunastamisesta säädetään lailla kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta (603/1977). Sen 4 § 1. mom. todetaan: <i>"Lunastaa saadaan, kun yleinen tarve sitä vaatii. Lunastusta ei kuitenkaan saa panna toimeen, jos lunastuksen tarkeitus voidaan yhtä sopivasti saavuttaa jollain muulla tavalla taikka jos lunastuksesta yksityiselle edulle koitava haitta on suurempi kuin siitä yleiselle edulle saatava hyöty."</i></p>

Asia	Vastine ja toimenpiteet
	<p>Todettakoon lisäksi, että ratavaraus on osoitettu voimassa olevissa maakunta-, yleis- ja asemakaavoissa.</p> <p>Ei toimenpiteitä.</p>
<p>Pyydän, että kaavaa koskevasta päätöksestä lähetetään tieto minulle.</p>	<p>Tieto kaavan hyväksymisestä toimitetaan.</p>

Muistutus 33

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Maakuntakaavan vaatima kaavamuutos merkitsee kuoliniskua Lukkarinmäen tulevaisuudelle. Aika varmasti nykytiedon pohjalta voi olettaa, että rataa ei sinne koskaan vedetä, mutta hyväksyty kaavamuutos johtaisi pitkäaikaisine velvoitteineen absurdiin tilanteeseen Salon keskustan kehityksen kannalta. Etteivät Salon päätöksentekijät vaan näin ampuisi omaan nilkkaansa. Kaavamuutos sitoo kädet pitkäksi aikaa keskikaupungin suhteen. Koska radan rakentaminen on vain hypoteesi ja toiveuni, päättäjien tulisi ottaa aikalisä ja odottaa mitä tuleman pitää - kaavaa kun ei ehdollisena voi vahvistaa, mutta päätöksentekoa voi pitkittää!</p>	<p>Asemakaavassa ei oteta kantaa radan rakentamisen todennäköisyyteen. Ei toimenpiteitä.</p>

Muistutus 34

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Kaavaehdotus ei täytä maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n vaatimuksia selvityksistä, vaikutusten arvioinnista ja suunnittelusta. Se on asemakaavan sisältövaatimusten vastainen (54 §).</p> <p>Usean kiinteistön kohdalla ei ole huomioitu omaisuuden suojaa (Suomen perustuslaki 15 §).</p> <p>Kotimme sijaitsee nykyisellä ratavarausalueella</p>	<p>Asemakaavasuunnittelu ja vaikutusten arviointi on pyritty tekemään myös MRL:n 9 ja 54 § vaatimusten mukaisesti mm. riittäviin selvityksiin perustuen. Selvitykset ovat pääosin ESA-ratahankkeen yhteydessä laadittuja.</p> <p>Perustuslain 15 § ("Omaisuuksien suoja") kuuluu kokonaisuudessaan: <i>"Jokaisen omaisuus on turvattu. Omaisuuksien pakkolunastuksesta yleiseen tarpeeseen täyttä korvausta vastaan säädetään lailla."</i> Laissa mainitaan siis myös lunastusmahdollisuus.</p> <p>Lunastamisesta säädetään lailla kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta (603/1977). Sen 4 § 1. mom. todetaan: <i>"Lunastusta ei kuitenkaan saa panna toimeen, jos lunastuksen tarkoitus voidaan yhtä sopivasti saavuttaa jollain muulla tavalla taikka jos lunastuksesta yksityiselle edulle koituva haitta on suurempi kuin siitä yleiselle edulle saatava hyöty."</i></p> <p>Todettakoon lisäksi, että ratavaraus on osoitettu voimassa olevissa maakunta-, yleis- ja asemakaavoissa.</p> <p>Ei toimenpiteitä.</p>
<p>Kaavan laatimista ei tule jatkaa eikä asemakaavamuutosehdotusta hyväksyä.</p>	<p>Asemakaava on tarkoitus viedä tämän jälkeen kaupungin hyväksymiskäsittelyyn: kaupunginhallitus → kaupunginvaltuusto. Kaupunginvaltuuston</p>

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Pyydän, että kaavaa koskevasta päätöksestä lähetetään tieto minulle.</p>	<p>hyväksymispäätöksestä on mahdollista valittaa. Ei toimenpiteitä asemakaavassa.</p> <p>Tieto kaavan hyväksymisestä toimitetaan.</p>

Muistutus 35

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Salon kaupunki ei ole noudattanut hyvää hallintotapaa. (Kaavoituksen prosessiin kuuluu tiedottaminen kirjeitse maanomistajille ja naapureille (Salon Kaavoituskatsaus/ Kaupunginhallitus 12.2.2024§46))</p> <p>Kaavaehdotus 2 on MRA 27§:n nojalla virallisesti nähtävillä 5.6. – 9.8.2024 välisen ajan Halikon virastotalossa (Hornintie 2-4, II krs.) viraston aukioloaikana (ti-to 9.00-15.00) sekä internetissä. Huom. Halikon virastotalo on suljettuna 24.6. – 28.7.2024 välisen ajan. Käytännössä tämä tarkoittaa, että kaavaehdotus on nähtävillä VAIN 17 kokonaista arkipäivää! Vaikuttaa vahvasti siltä, että tässä on nimenomaan pyritty siihen, että kansalaiset ja eritoten maanomistajat eivät ehdi tai huomaa asiaan ottamaan kantaa. Ala-arvoista toimintaa.</p> <p>Oikeusturvan sekä omaisuuden suoja on vaarantunut tiedotuksen puutteesta. Kiinteistöjen epäoikeudenmukaisesta arvottamisesta ja kaavoitusmuutoksen aiheuttamasta arvonalennuksesta omistajien tietämättä.</p> <p>Tonttimme [osoite poistettu], 24100 Salo rivitalokaavaoikeuden poistaminen on merkittävä arvonalennus, eikä siinä ole mitään perusteltua syytä. Tiedän, että kaupunki haluaa poistaa oikeudet siksi, että haluavat kaavasta yhdenmukaisen. Sen toteuttaminen tämän oikoratakaavan sisällä on täysin kaupungin kaavoituksen omaa etua ajava, eikä liity mitenkään perustellusti oikoratahankkeeseen. On myös huomattava, että rataa ei ole vielä päätetty rakentaa. Salon kaupungin kaavoitus pyrkii tällä muutoksella ajamaan yksinomaan omat tavoitteensa läpi oikoratakaavan siivellä. Koko ratahanke on vastatuulella, joten on täysin epäoikeudenmukaista ja kohtuutonta poistaa rivitalokaava tässä yhteydessä, sillä kaavaa ei kuitenkaan palauteta, jos rataa ei ikinä rakenneta.</p> <p>Ratalinja Lukkarinmäen läpi tulisi haittaamaan meitä kaikkia raskaine maansiirtoineen, melusaasteineen ja valtavine ympäristövaikutuksineen sekä liikennejärjestelyineen useiden vuosien ajaksi mittaamattoman arvokkaan kulttuurihistoriaa huokuvaan asuinalueellamme.</p>	<p>Asemakaavaa on viety eteenpäin MRL/AKL:n ja MRA:n mukaisesti. Ks. yhteisvastine 'Kaavamuutoksen eteneminen' raportin lopussa. Ei toimenpiteitä tämän osalta.</p> <p>Lain edellyttämä nähtävilläoloaika 30 vuorokautta täyttyy, vaikka sulkupäivät vähennetään pois. Lisäksi kuulutuksissa on kerrottu yhteystiedot, jolloin on voinut sopia mahdollisuudesta tulla paikan päälle katsomaan kaavakarttaa myös Halikon virastotalon ollessa kiinni. 30 vuorokaudesta ei vähennetä viikonloppuja.</p> <p>Mikäli kiinteistöjen arvottamisella tarkoitetaan erityyppisiä suojelumerkintöjä, todettakoon, että ne perustuvat vuonna 2019 laadittuun Salon Lukkarinmäen ja rautatieasemansseudun rakennushistoriallisen täydennysinventoinnin inventointikortteihin sekä Turun museokeskuksen informaatioportaalin tietoihin (mainittu kaavaselostuksen muina kaavaan liittyvinä asiakirjoina, s. 4).</p> <p>Ei toimenpiteitä.</p> <p>Mainitussa osoitteessa on voimassa asemakaava v:lta 1965, ja käyttötarkoituksimerkintä on AR-14, "Rivitalojen ja muiden kytkettyjen rakennusten korttialue...", jne. Tontilla on vanha puurakennus, jolla on suojeluarvoja, eikä se rakennustyyppinä vastaa rivitaloa. Tontin käyttö rivitalotonttina suojeluarvot huomioiden olisi luultavasti vaikeaa. Ei toimenpiteitä.</p> <p>Raskaimmat vaikutukset kohdistuvat rakentamisaikaan. Vaikka rakentaminen kestäisikin vuosia ja haitat voidaan siten kokea raskaina, ovat ne luonteeltaan kuitenkin väliaikaisia. Lisäksi rakentaminen etenee jossain määrin vaiheistettuna, eikä tietty kaupungin osa-alue (esim. kadun varsi) luultavastikaan kärsi haitoista koko rakentamisaikaa. Vaikutuksia on arvioitu kaavaselostuksessa. Ei toimenpiteitä.</p>

Hyöty-kustannussuhteen (H/K) arvioinnista

Länsirata Oy:ltä saadun tiedon mukaan hankekannattavuusarvion on laatinut Siemens yhteistyössä Intraplanin ja Deutsche Bahnin kanssa. Arvio laadittiin EU-tukihakemukseen, jonka yhtiö jätti 30.1.2024 EU:n CEF2-ohjelman kolmannella rahoituskierröksellä. Arvio on laadittu EU-tukihakemuksen vaatimusten mukaisesti eurooppalaisella menetelmällä, mutta soveltaen kansallisia parametrejä silloin, kun se on ollut laskennan kannalta perusteltua.

Hankekannattavuusarvio on laadittu koko yhteysvälistä kokonaisuutena. Investointikustannusta alentavana tekijänä on huomioitu suunnitteluperusteiden muutoksesta saavutettavat investointikustannussäästöt, jotka ovat olleet huomattavat. Lisäksi tarkasteluun on sisällytetty uuden ratayhteyden mahdollistama liikenteen optimointi, huomioiden myös lähiliikenteen mahdollisuudet.

Lisäksi investointikustannukseen merkittävänä erona vaikuttaa se, että eurooppalaisessa menetelmässä ei ole sovellettu kansallisen menetelmän julkisten varojen rajakustannusta (20 % lisäkustannus). Sitä ei ole sisällytetty myöskään Väyläviraston julkaisussa 50/2020 tehtyyn arviointiin. Lisäkustannus on myöhäisempi kansallinen vaatimus.

Yksikköarvojen kohdalla eroa kansalliseen laskentaan aiheutuu erityisesti yksityisten matkojen matka-ajan säästön osalta.

Kaavamutoksen eteneminen

Kaavoituksen käynnistymisestä on tiedotettu kirjeillä kaava-alueen sekä kaava-alueeseen rajoittuvien kiinteistöjen (naapurien) omistajia.

Alustavaa kaavaluonnosta on esitelty yleisötilaisuudessa osana ratasuunnitelman esittelyä ja samalla annettu mahdollisuus yksittäisille maanomistajalle keskustella kaupungin edustajien kanssa kaavahankkeesta.

Laatimisvaiheessa kaavaluonnoksen nähtävilläolosta on ilmoitettu kirjeillä kaava-alueen sekä kaava-alueeseen rajoittuvien kiinteistöjen (naapurien) omistajia.

Molemmissa kaavaehdotusvaiheissa on tiedotettu lain vaatimuksen mukaisesti kaava-alueen sekä kaava-alueeseen rajoittuvien kiinteistöjen (naapurien) ulkopaikkakuntalaisia omistajia kirjeitse.

Vireilletulo-, laatimis- ja ehdotusvaiheiden osalta on myös tiedotettu paikallislehdessä, kaupungin ilmoitustaululla ja kaupungin nettisivuilla. Kuulutuksissa on ilmoitettu Salon kaupungin yhteyshenkilön tiedot, mikä on mahdollistanut myös suullisen palautteen antamisen kaavan sisällöstä prosessin joka vaiheessa.

Vaiheittain:

- **Vireilletulokuulutus:** Salon Seudun Sanomat (SSS) ja ilmoitustaulu 18.5.2022
 - kirjeet osallisille 11.5.2022 (kaava-alueen kiinteistöt ja niihin rajoittuvat kiinteistöt)
- **Laatimisvaiheen kuulutus:** Salon Seudun Sanomat (SSS) ja ilmoitustaulu 18.2.2023
 - kirjeet osallisille 15.2.2023 (kaava-alueen kiinteistöt ja niihin rajoittuvat kiinteistöt)
- **I ehdotusvaiheen kuulutus:** Salon Seudun Sanomat (SSS) ja ilmoitustaulu 10.1.2024
 - kirjeet ulkopaikkakuntalaisille osallisille 3.1.2024 (kaava-alueen kiinteistöt ja niihin rajoittuvat kiinteistöt)

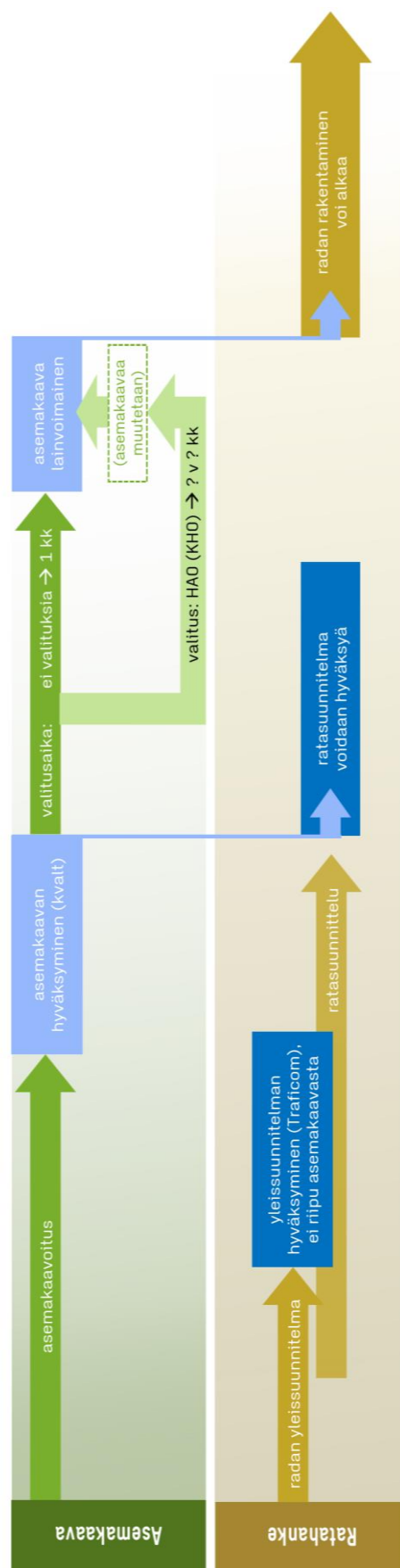
- **II ehdotusvaiheen kuulutus:** Salon Seudun Sanomat (SSS) ja ilmoitustaulu 5.6.2024
 - kirjeet ulkopaikkakuntalaisille osallisille 3.1.202 (kaava-alueen kiinteistöt ja niihin rajoittuvat kiinteistöt + kaava-alueen laajennuksesta johtuen uusille osallisille)

SWECO

Kaavanlaatija
Kaavoitusarkkitehti
Pasi Vierimaa
Arkkitehti SAFA, YKS 492

Projektipäällikkö
Suunnittelupäällikkö
Juha Suominen
RI, YKS 451

Liite 7.1. Asemakaavan ja ratahankkeen suhde toisiinsa



Kaavio asemakaava- ja ratahankkeiden etenemisestä rinnakkain. Asemakaavan varsinainen suunnitteluvaihe (aloitus, valmistelu, ehdotus) on kuvattu yhdellä nuolella "asemakaavoitus".