

# **Kantatien 52 tiesuunnitelman edellyttämät muutokset**

**Asemakaava, asemakaavan muutos ja  
osittainen kumoaminen**

**Kaavaselostus, ehdotusvaihe 2026**



Kansilehden kuva: Kt:n 52 toisen vaiheen linjaus osoitettuna ilmakuvan päällä. Ilmakuva suunnittelualueesta Tripodi Finland Oy. Tekijänoikeudet: Salon kaupunki

# 1. Perus- ja tunnistetiedot

## 1.1 Tunnistetiedot

### Suunnitelma

Asemakaavan, asemakaavan muutoksen ja osittaisen kumoamisen selostus, joka koskee 25.3.2026 päivättyä kaavakarttaa.

### Kaavan nimi

Kantatien 52 tiesuunnitelman edellyttämät muutokset

### Suunnittelualue

Alue on rajattu liitteenä olevan kartan mukaisesti (liite 1).

### Asemakaava koskee

Osia kiinteistöistä 734-402-7-28, 734-402-7-69, 734-402-7-103, 734-421-2-38 ja 734-895-0-2401.

### Asemakaavan muutos koskee

Palometsän (8) kaupunginosan maantien aluetta, suojaviher- ja vesialuetta sekä Anjalan (22) kaupunginosan maantien aluetta, katu-, suojaviher- ja puistoaluetta.

### Asemakaavan osittainen kumoaminen koskee

Isokylän (27) kaupunginosan maantien aluetta.

### Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella muodostuu

Palometsän (8) kaupunginosan maantien aluetta, suojaviher- ja vesialuetta sekä Anjalan (22) kaupunginosan maantien aluetta, katu- ja suojaviheraluetta.

### Asianumero

5435/10.02.03/2025

## **Kaavan laatija**

Salon kaupungin maankäyttöpalvelut, kaavoitusinsinööri Leena Lehtinen

## **Kaavan vireilletulo**

Kaavoitushanke otettiin mukaan vuoden 2025 kaavoituskatsaukseen nimellä Kt 52 tiesuunnitelman edellyttämät kaavamuutokset. Kaavatyö on kuulutettu vireille 17.12.2025.

## **Kaavan käsittelyt**

Käynnistäminen: Kaupunginhallitus 24.3.2025 § 107 (kaavoituskatsauksen hyväksyminen)

Laatimisvaihe: Elinvoimajaosto 27.1.2026 § 11

Ehdotusvaihe: Elinvoimajaosto 23.6.2026 § x, kaupunginhallitus x.x.2026 § x

Hyväksymisvaihe: Kaupunginhallitus XX.XX.2026 § x, kaupunginvaltuusto XX.XX.2026 § x

## **1.2 Kaava-alueen sijainti**

Suunnittelualue koostuu neljästä erillisestä osa-alueesta. Kaksi pienintä suunnittelualueen osaa sijaitsevat Somerontien varressa. Keskeisin ja kooltaan suurin osa-alue sijoittuu Inkereentien ja suunnitellun itäisen ohikulkutien (kt 52, 2.vaihe) risteysalueelle ja sen lähiympäristöön. Eteläisin suunnittelualueen osa sijaitsee Mahlakankareentien ja Tupurintien välissä. Suunnittelualue on kokonaisuudessaan noin 16,9 hehtaaria.

## **1.3 Kaavan nimi ja tarkoitus**

Kaavan nimi on Kantatien 52 tiesuunnitelman edellyttämät muutokset. Kaavatyön tavoitteena on muuttaa sekä vähäisessä määrin laajentaa ja osittain kumota asemakaavaa niin, että kantatien 52 toista vaihetta varten laadittu tiesuunnitelma on mahdollista hyväksyä.

## **1.4 Selostuksen sisällysluettelo**

Sisällysluettelo

1. Perus- ja tunnistetiedot .....	2
1.1 Tunnistetiedot.....	2

1.2	Kaava-alueen sijainti .....	3
1.3	Kaavan nimi ja tarkoitus.....	3
1.4	Selostuksen sisällysluettelo .....	3
1.5	Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista.....	5
1.6	Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista .....	6
2.	Tiivistelmä.....	6
2.1	Kaavaprosessin vaiheet.....	6
2.2	Asemakaava.....	6
2.3	Asemakaavan toteuttaminen.....	7
3.	Lähtökohdat.....	7
3.1	Selvitys suunnittelualueen oloista .....	7
3.1.1	Alueen yleiskuvaus.....	7
3.1.2	Luonnonympäristö.....	7
3.1.3	Rakennettu ympäristö.....	9
3.1.4	Maanomistus.....	11
3.2	Suunnittelutilanne .....	12
3.2.1	Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset .....	12
4.	Asemakaavan suunnittelun vaiheet.....	14
4.1	Asemakaavan suunnittelun tarve, suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset.....	14
4.2	Osallistuminen ja yhteistyö.....	15
4.2.1	Osalliset .....	15
4.2.2	Vireilletulo .....	15
4.2.3	Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt .....	15
4.3	Asemakaavan tavoitteet.....	16
4.4	Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot.....	17
4.5	Kaavaprosessin aikana saatu palaute ja sen huomioon ottaminen.....	20

5. Asemakaavan kuvaus .....	22
5.1 Kaavan rakenne, mitoitus ja aluevaraukset .....	22
5.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen .....	22
5.3 Kaavan vaikutukset .....	23
5.3.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön.....	23
5.3.2 Vaikutukset luontoon, luonnonympäristöön ja maisemaan.....	28
5.4 Ympäristön häiriötekijät .....	31
5.5 Kaavamerkinnot ja -määräykset.....	38
6. Asemakaavan toteutus .....	39
6.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat .....	39
6.2 Toteuttaminen ja ajoitus.....	39
6.3 Toteutuksen seuranta .....	40

## **1.5 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista**

1. Sijaintikartta
2. Maanomistuskartta
3. Ote Salon yleiskaavasta 2020
4. Ote ajantasa-asemakaavasta
5. Ote poistuvasta kaavasta
6. Asemakaava-alueen luonnos 12.1.2026
7. Laativaiheen vastineraportti

Loput liitteet lisätään myöhemmin

- Asemakaavan seurantalomake
- Asemakaavaehdotus x.x.2026
- Ehdotusvaiheen vastineraportti
- Asemakaavaehdotus x.x.2026, täydennetty x.x.2026

## 1.6 Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista

- Salon itäisen ohikulkutien kt 52 vaiheen II aluevaraussuunnitelma 8.11.2018. Ramboll Finland Oy.
- Luontoselvitys Salon itäisen ohikulkutien toista vaihetta varten 28.7.2019. Luonto- ja ympäristötutkimus Envibio Oy.
- Salo Isokylä – Karjaskylä. Kantatie 52, Salon itäisen kehätien II vaiheen linjauksen inventointi 22.10.2019. Oy Sigillum Ab.
- Salon itäinen ohikulkutie, KT52. Aluevaraussuunnitelman meluselvitys 26.9.2018. Ramboll Finland Oy.
- Kt 52 Salon itäinen ohikulkutie, vaihe II. Hankearviointi 5.12.2019. Ramboll Finland Oy.
- Kantatie 52 Salon kohta, 2 vaihe – Hankekortti, päivitetty 7.1.2026. Väylävirasto ja Lounais-Suomen elinvoimakeskus.
- Päätös ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA) soveltamisesta, Salon itäisen kehätien kt 52 rakentaminen Saloon. Varsinais-Suomen ELY-keskus 8.7.2020.
- Kt 52 rakentaminen välillä Mt 110 – Vt 1, Salo. Tiesuunnitelma. Hankeryhmän sekä kaavoitus ja kadut -ryhmän kokousmuistiot vuosina 2023-2024.
- Kt 52 rakentaminen välillä mt 110 - vt 1 Salo, tiesuunnitelma-aineisto.

## 2. Tiivistelmä

### 2.1 Kaavaprosessin vaiheet

Tämä kaavatyö päätettiin käynnistää kaupunginhallituksen päätöksellä 24.3.2025, § 107 (= kaavoituskatsauksen hyväksymispäätös). Vireille tulosta ilmoitettiin kuulutuksella 17.12.2025. Kaava oli luonnoksena nähtävillä 11.2. -13.3.2026. Kaava oli virallisesti nähtävillä x.x. – x.x.2026, ja kaupunginvaltuusto hyväksyi sen x.x.2026 § x.

### 2.2 Asemakaava

Kantatien 52 toista vaihetta varten alettiin laatia tiesuunnitelmaa keväällä 2023. Tiesuunnittelun edetessä ilmeni, että maantien aluevarauksiin (kaavassa osoitetut LT-alueet) on tarpeen tehdä muutoksia Somerontien ja Inkereentien kohdalla. Lisäksi muutostarve koskee Tupurintien ajoyhteyksiä. Kaavatyön tavoitteena on muuttaa sekä vähäisessä määrin laajentaa ja osittain kumota asemakaavaa niin, että kantatien 52 toista vaihetta varten laadittu tiesuunnitelma on mahdollista hyväksyä.

## 2.3 Asemakaavan toteuttaminen

Kaavan toteuttaminen edellyttää tiesuunnitelman hyväksymistä, rakentamissuunnitelman laatimista ja hyväksymistä sekä toteutus päätöstä ja rahoitusta kantatien 52 toisen vaiheen rakentamista varten.

# 3. Lähtökohdat

## 3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

### 3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Kaksi pienintä ja pohjoisinta osa-aluetta ovat osa Somerontietä sekä sen välitöntä tienvierialuetta. Keskimäinen ja suurin osa-alueista on pääosin rakentamatonta peltoaluetta. Sitä ympäröivät kaakon, lounaan ja luoteen suunnassa asuinalueet sekä koillisessa teollisuusalue. Osa-alueen poikki kulkee Inkereentie sekä Nummilankadun jatkeena oleva jalankulku- ja pyöräilyväylä. Keskimmäistä osa-aluetta rajaa pohjoisessa Salonjoki. Eteläisin osa-alue sijoittuu Mahlakankareenkadun eteläpuolelle asuinalueen ja maantien 110/ kantatien 52 väliselle peltoaluelle, jonka poikki kulkee jalankulku- ja pyöräilyväylä.

### 3.1.2 Luonnonympäristö

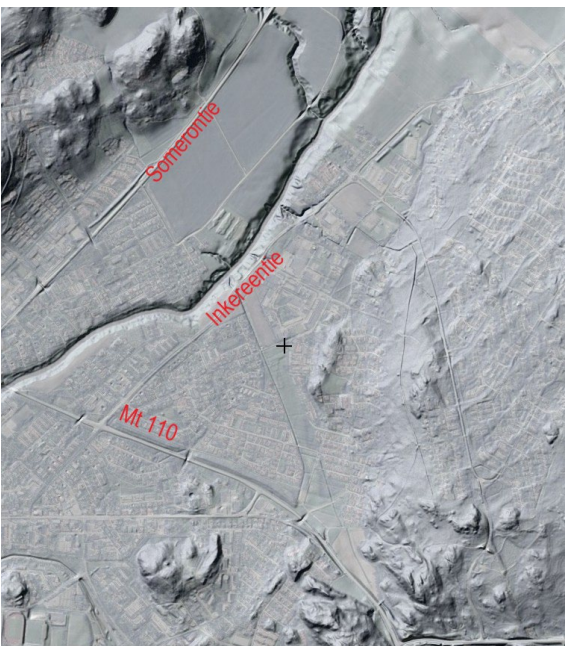
#### Maisemarakenne, maisemakuva

Suunnittelualue sijoittuu osittain valtakunnallisesti arvokkaalle maisema-alueelle Uskelanjokilaakson viljelymaisemaan. Somerontie kulkee suunnittelualueen kohdalla avoimen peltoaukean laidassa metsänreunaa myötäillen. Valtakunnallisesti arvokas maisema-alue jatkuu Salon-/ Uskelanjokea myötäillen pitkälle koilliseen, lähelle Someron ja Salon rajaa. Keskimmäisen osa-alueen pohjoisosa on valtakunnallisen maisema-alueen ja taajamarakenteen rajalla, osin maisema-alueen puolella. Muilta osin keskimäinen osa-alue sekä koko eteläisin osa-alue jäävät taajamarakenteen sisään. Itäistä ohikulkutietä varten varattu alue erottuu maisemassa avoimena rakennetun ympäristön sisään jäävänä vyöhykkeenä.



Ohikulkutien linjaus kuvattuna Inkereentieltä kaakkoon. © Salon Seudun Sanomat, kuvaaja Minna Määttänen.

Kuvalähde: Lehtiartikkeli Itäisen ohitustien suunnitelmat nähtäville alkuvuonna Salossa, SSS 30.12.2025. Kuvan käyttöön kaavaselostuksessa on saatu lupa päätoimittajalta.



### Luonnonolot

Tiealueiden ulkopuolella suunnittelualue on pääosin tasaista ja avointa peltomaata. Osa peltolohkoista on viljeltyjä, osa kesannolla olevia joutomaaniittyjä. Salonjoki on uurtanut peltolaaksoon syvän uoman. Suunnittelualueen maaperä on savea. Savikerroksen paksuus vaihtelee niin, että peltoaukealla savea on 2-30 metriä ja joen kohdalla yli 40 metriä. Happamien sulfaattimaiden esiintymisen todennäköisyys on kohtalainen.

Viereisessä kuvassa ilmakuvan päällä oleva rinnevarjoste © Maanmittauslaitos (MML).

Vuonna 2019 tehdyn luontoselvityksen mukaan Salonjoen ranta on voimakkaasti rehevöitynyttä niittyä, jolla ei suunnittelualueen kohdalla ole löytynyt huomionarvoista putkilokasvistoa eikä arvokkaita perinnebiotooppeja. Joessa elää uhanalaista vuollejokisimpukkaa, jonka esiintymistä tulee luontoselvityksen mukaan selvittää tarkemmin tiesuunnitelman täsmentyessä.

Luontoselvityksessä havaittiin, että alueen linnustoa voidaan pitää tyypillisenä lounaissuomalaiselle pelto- ja taajama-alueelle. Joen varrella elää kuitenkin runsas yölaulajalajisto. Uhanalaisten ja silmälläpidettävien lintulajien havainnot keskittyivät jokirannan tuntumaan sekä joen ja Somerontien väliselle peltoaukealle. Keskimmäisen osa-alueen koillispuolella on laaja, lähinnä yölaulajien runsauden perusteella rajattu Uskelanjokinotkon maakunnallisesti arvokas lintualue. Lepakkohavaintoja tehtiin melko vähän eikä alueella ole erityistä merkitystä lepa-koille.

Suunnittelualueella ei ole luonnonsuojelualueita tai -kohteita. Eteläisimmän osa-alueen kaakkoispuolella, reilun 200 metrin päässä on Tupurin lehto, joka on osoitettu maakuntakaavassa suojelualueeksi ja arvoltaan maakunnalliseksi/ seudulliseksi.

### **3.1.3 Rakennettu ympäristö**

#### **Yhdyskuntarakenne ja taajamakuva**

Itäisen ohikulkutien toista vaihetta varten laadittu asemakaava hyväksyttiin huhtikuussa 2021 ja se tuli voimaan 1.4.2023. Ohikulkutien rakentamiseen on kuitenkin varauduttu jo varsin pitkään. Ohikulkutie oli merkitty maakuntakaavan edeltäjään, Varsinais-Suomen 1. vaiheseutu-kaavaan jo vuonna 1979. Tievaraus oli niin ikään jo Salon kaupunginvaltuustoon vuonna 1978 hyväksymässä yleiskaavassa. Tievaraus on otettu ylemmän kaavatason ohjauksen mukaisesti huomioon 1980-luvulla aloitetussa Anjalan kaupunginosan asemakaavoituksessa. Jo ensimmäisissä alueelle laadituissa asemakaavakartoissa näkyy, että Palometsän ja Anjalan väliin on jätetty kaavoittamaton aluetta tulevaa ohikulkutietä varten. Ohikulkutietä varten varattu alue on siis jo varsin pitkään näkynyt taajamakuvasa.

#### **Asuminen ja palvelut**

Keskeisin osa suunnittelualueesta jää kahden pientaloalueen väliin. Asuinalueiden palvelutarjonta on vähäistä. Kunnallisia palveluita edustaa Palometsän päiväkotit. Mahlakankareenkadun varrella on yksityinen hoivakoti. Lähimmät päivittäistavarakaupat ovat Tupurissa Inkereentien ja Kalkkimäenrinteen kulmauksessa sekä Pahkavuoressa maantien 110 ja Helsingintien kulmauksessa. Muut kaupalliset palvelut sijoittuvat keskustaaajamaan.

## Työpaikat, elinkeinotoiminta

Kalkkitien ympäristöön rakentunut Anjalan teollisuusalue on kaavoitettu 1980-luvun alussa. Alueen yritystontit ovat jo pääosin käytössä, mutta useimmilla tonteilla on edelleen runsaasti rakennusoikeutta jäljellä. Alueen yritystoiminta on painottunut teolliseen toimintaan, esimerkiksi metalli- ja elektroniikkateollisuuteen.

## Liikenne ja tekninen huolto

Suunnittelualan kaksi pohjoisinta osaa sijoittuvat Somerontielle (kantatie 52). Tien nopeusrajoitus on Somerontien alkupäässä 50 km/h ja vaihtuu Isokyläntien kohdalla nopeuteen 80 km/h. Somerontien varressa on jalankulku- ja pyöräilyväylä Piihovin liikenneasemalle saakka. Somerontien alkupään keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL) vuonna 2024 oli 12 218 ajoneuvoa/vrk ja suunnittelualan kohdalla 10 516 ajoneuvoa/vrk. Raskaan liikenteen osuus oli tien alkupäässä 5,7 % ja suunnittelualan kohdalla 6,4 %.

Keskimmäisen osa-alueen poikki kulkeva Inkereentie on toiminnalliselta luokaltaan yhdystie. Sen nopeusrajoitus on suunnittelualan kohdalla 50 km/h. Inkereentien varressa on jalankulku- ja pyöräilyväylä Inkereen taajamaan saakka. Keskivuorokausiliikenne vuonna 2024 oli suunnittelualan kohdalla 7 392 ajoneuvoa/vrk ja raskaan liikenteen osuus 2,6 %. Kantatie 52, seututie 110 sekä Inkereentien alkuosa Anjalan teollisuusalueelle saakka ovat erikoiskuljetusten reittejä.

Somerontietä pitkin kulkee kaksi paikallisliikenteen linjaa Salon keskustaajamasta Perttelin Kaivolaan ja Kuusjoelle. Suunnittelualuetta lähimmät linja-autopysäkit ovat Isokyläntien risteyksen kohdalla. Inkereentietä pitkin kulkee paikallisliikenteen linja Perttelin Hähkänään ja Inkereelle. Suunnittelualuetta lähimpänä olevat pysäkit sijaitsevat Kalkkitien risteyksen kohdalla.









Eteläisintä osa-aluetta pohjoisessa sivuava Mahlakankareenkatu on asuinalueen pääkatu. Sen varressa ei ole erillistä jalankulku- ja pyöräilyväylää. Osa-alueen poikki kulkee jalankulku- ja pyöräilyväylä, jota pitkin pääsee Tupurin asuinalueelle. Väylän kautta on järjestetty myös ajoyhteys asuinkiinteistölle, joka sijaitsee osoitteessa Tupurintie 1.

Suunnittelualan poikki kulkee vesi-, jätevesi- ja hulevesiputkia sekä sähköverkon maakaapeleita ja valokuitukaapeleita.

## Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt



Tieliikenteen aiheuttama päiväajan keskiäänitaso nykytilanteessa. Vasemmalla suunnittelualueen pohjoisosa, oikealla eteläosa. Kuvälähde: Kantatien 52 toisen vaiheen tiesuunnitelmaan liittyvä meluselvitys 31.1.2025. © Varsinais-Suomen elinvoimakeskus.

 > 40 dB(A)	 > 60 dB(A)
 > 45 dB(A)	 > 65 dB(A)
 > 50 dB(A)	 > 70 dB(A)
 > 55 dB(A)	 > 75 dB(A)

Pohjoisimpien osa-alueiden välittömässä läheisyydessä, Isokyläntien varressa sijaitsevat asuinrakennukset ovat liikennemelualueella (äänitaso yli 55 dB). Inkereentien varressa, keskimmaisella osa-alueella sijaitseva omakotitalo on myös melualueella.

Suunnittelualueella ei ole tiedossa olevia pilaantuneita maita. Kahdella suunnittelualueeseen rajautuvista yritystonteista on ollut tai on edelleen sellaista toimintaa, joka saattaa aiheuttaa maaperän pilaantumista.

### 3.1.4 Maanomistus

Suunnittelualue on pääosin kaupungin ja valtion omistamaa aluetta, ks. selostuksen liite 2.

## 3.2 Suunnittelutilanne

### 3.2.1 Kaava-alueita koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

#### Maakuntakaava

Suunnittelualueella on voimassa Salon seudun maakuntakaava (vahvistettu 11/2008) sekä sitä täydentävät taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaava (hyväksytty 6/2018) ja luonnonarvojen ja -varojen vaihemaakuntakaava (hyväksytty 6/2018).

Varsinais-Suomen vahvistettujen ja hyväksytyjen maakuntakaavojen yhdistelmässä suunnittelualue sijoittuu pääosin taajamatoimintojen alueelle (A). Kaavamääräys kokonaisuudessaan:

A

#### TAAJAMATOIMINTOJEN ALUE (TPLMK, LAVMK)

Valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai seudullisesti merkittävät asumisen ja muiden taajamatoimintojen alueet.

Sisältää asuinalueiden lisäksi paikallisia palvelukeskuksia, työpaikka-alueita ja ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia, pienehköjä teollisuusalueita sekä seututeitä pienempiä liikenneväyliä, lähivirkistysalueita sekä erityisalueita.

#### SUUNNITTELMÄÄRÄYS:

Alueen kehittämistä tulee edistää johdonmukaisella suunnittelulla ja kaavoituksella olevaa yhdyskuntarakennetta täydentäen.

Alueen maankäytön kehittämisen, liikenteellisten ratkaisujen ja palvelujen yhteensovittamisen tulee olla taajamakuvaa eheyttävää ja taajamakuvalliset ominaispiirteet huomioivaa.

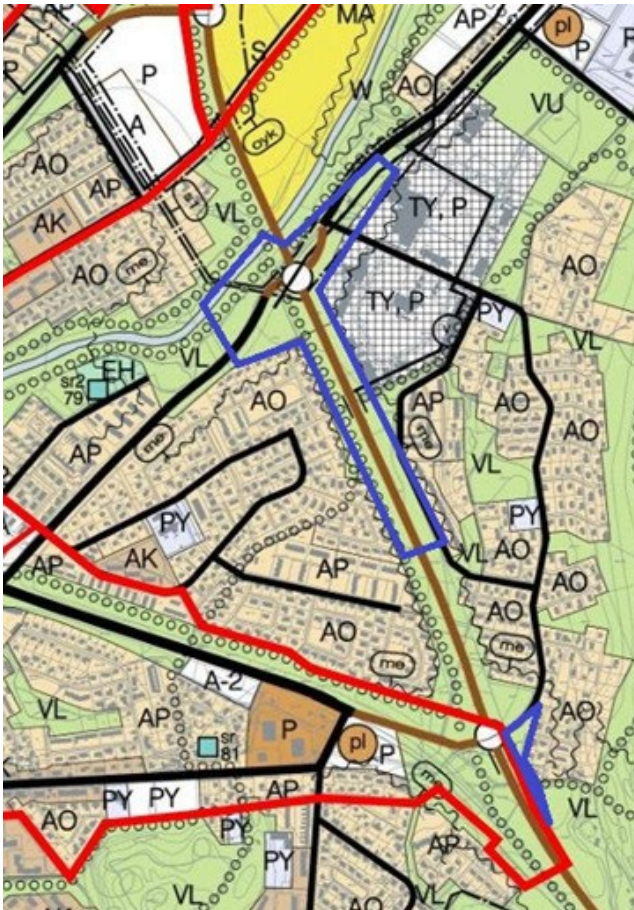
Pieni osa suunnittelualueesta on maa- ja metsätalousvaltaista aluetta (M). Somerontie on osoitettu kantatieksi, ohikulkutie uudeksi kantatieksi ja Inkereentie ohikulkutien risteyskohdalla yhdystieksi tai pääkaduksi. Somerontien ja ohikulkutien risteyskohdalla on osoitettu uusi eritasoliittymä. Valtakunnallisesti arvokas maisema-alue on osoitettu merkinnällä kulttuuriympäristön tai maiseman kannalta tärkeä alue (vihreä viivoitus kartalla). Suunnittelualue sijaitsee kaupunkikehittämisen kohdealueella (punainen raja) ja osittain vähittäiskaupan kehittämisen kohdealueella (oranssi raja).



Maakuntakaavojen yhdistelmä. © Varsinais-Suomen liitto. Suunnittelualueen likimääräiset sijainnit sinisellä rajauksella.

## Yleiskaava

Suunnittelualueella on voimassa useita oikeusvaikutteisia yleiskaavoja. Toinen pohjoisimmista pienistä osa-alueista sijoittuu Salon keskustan osayleiskaavan 2035 alueelle ja on osa kaavan mukaista yleistä tietä. Toinen pieni osa-alue sijoittuu Isokylä-Toijala-Tavola-osayleiskaavan alueelle ja on osa kaavan mukaista kantatietä. Molemmat osa-alueet kuuluvat valtakunnallisesti arvokkaaseen maisema-alueeseen.



Pääosalla suunnittelualueesta on voimassa Salon yleiskaava 2020, joka on tullut voimaan 5/2009. Inkereentie on osoitettu yleiskaavassa yhdystieksi/ kokoojakaduksi. Ohikulkutie on osoitettu kantatieksi (uusi tai merkittävästi parannettava liikenneverkon osuus). Ohikulkutien ja Inkereentien risteyksessä on kiertoliittymä/ eritasoliittymä. Salonjoki on yleiskaavassa vesialuetta. Tievalueiden vierustat on merkitty lähivirkistysalueeksi (VL). Pääulkouluureitti/ kevyen liikenteen reitti on osoitettu palloviivalla. Reitin sijainti on ohjeellinen. Keskimäinen suunnittelualue on osittain valtakunnallisesti arvokasta maisema-alueetta, Uskelanjokilaakson viljelymaisema (ma) sekä valtakunnallisesti arvokasta kulttuuriympäristöaluetta, Uskelanjokilaakson kulttuurimaisema (s1).

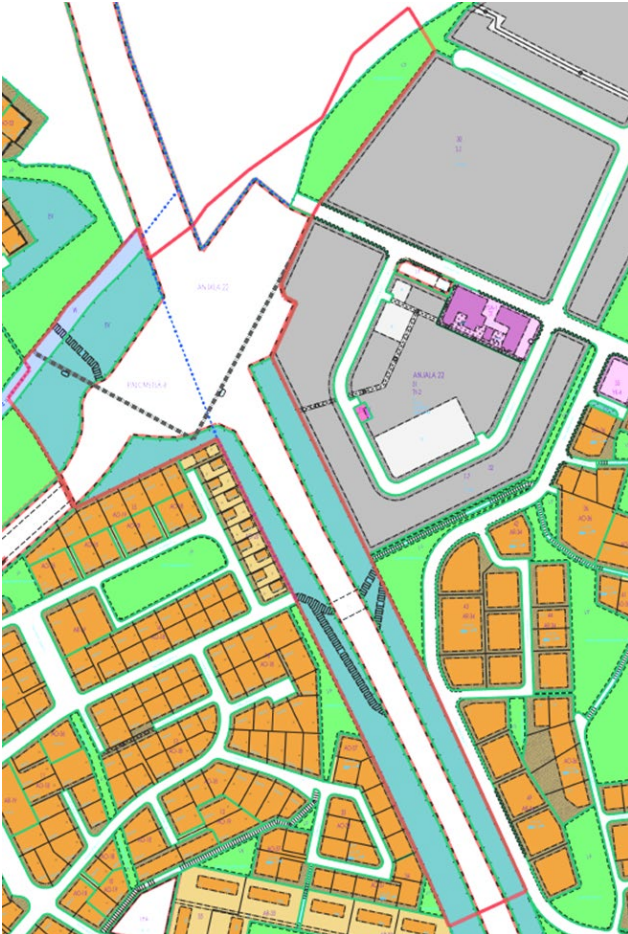
Ote Salon yleiskaavasta 2020. © Salon kaupunki. Keskimäinen ja eteläisin suunnittelualueen osa sinisellä rajauksella.

## Asemakaava

Suurimmalla osalla suunnittelualueesta on voimassa itäistä ohikulkutietä varten laadittu asemakaava, joka on hyväksytty 19.4.2021 ja tullut voimaan 1.4.2023. Keskimäisen osa-alueen koillisosassa on voimassa 27.7.1982 vahvistettu asemakaava. Lisäksi suunnittelualueeseen kuuluu noin 8 574 neliometriä asemakaavoittamatonta aluetta.

Suunnittelualueen kaksi pientä pohjoisinta osa-aluetta on osoitettu asemakaavassa maantien alueeksi (LT). Eteläisin osa-alue on osoitettu suojaviheralueeksi (EV). Keskimäinen

suunnittelualue on asemakaavassa pääosin maantien aluetta (LT) ja suojaviheraluetta (EV). Lisäksi suunnittelualueeseen kuuluu vesialuetta (W), puistoaluetta (VP) ja katualuetta. Osa suunnittelualueesta jää asemakaavassa osoitetun valtakunnallisesti arvokkaan maisema-alueen rajauksen sisään.



Ajantasa-ase­makaava. © Salon kaupunki. Keskim­mäinen osa-alue on osoitettu punaisella rajauksella. Tarkempi ote ajantasa-ase­makaavasta on selostuksen liitteenä 4.

## 4. Asemakaavan suunnittelun vaiheet

### 4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve, suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

Varsinais-Suomen ELY-keskus käynnisti ke­väällä 2023 kantatien 52 toisen vaiheen tiesuunnitelman laatimisen. Tiesuunnitelmaa alettiin laatia vuonna 2018 tehdyn aluevaraussuunnitelman

perusteella. Aluevaraussuunnitelma on hyväksytty osana Salon itäinen ohikulkutie kt 52, II vaihe -asemakaavaa vuonna 2021. Tiesuunnittelun edetessä ilmeni, että maantien aluevarauksiin (kaavassa osoitetut LT-alueet) on tarpeen tehdä muutoksia Somerontien ja Inkereentien kohdalla. Lisäksi muutostarve koskee Tupurintien ajoyhteyksiä. Asemakaavatyö otettiin mukaan vuoden 2025 kaavoituskatsaukseen, jonka kaupunginhallitus hyväksyi 24.3.2025 § 107.

## **4.2 Osallistuminen ja yhteistyö**

### **4.2.1 Osalliset**

Keskeisimpiä osallisia ovat:

- Suunnittelualueen ja lähiympäristön maanomistajat ja -haltijat, asukkaat, yritykset ja työntekijät
- Kaupungin toimialat ja päättäjät, mm. infrapalvelut, liikelaitos Salon Vesi, elinvoimajaosto, rakennus- ja ympäristölautakunta, tekninen lautakunta
- Viranomaiset: Väylävirasto, Lupa- ja valvontavirasto, Lounais-Suomen elinvoimakeskus ja Varsinais-Suomen pelastuslaitos
- Sähkö- ja teleyhtiöt

Muita mahdollisia osallisia voivat olla erilaiset yhdistykset ja yhteisöt.

### **4.2.2 Vireilletulo**

Asemakaavatyön vireille tulosta sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) nähtävillä olosta on kuulutettu 11.12.2025 päivätyllä kuulutuksella. Kuulutus on julkaistu paikallislehdessä 17.12.2025. Kuulutus lähetettiin suunnittelualueen ja naapurikiinteistöjen omistajille/haltijoille. Kuulutus on ollut nähtävillä Salon kaupungin ilmoitustaululla ja kaupungin nettisivuilla 17.12.2025 – 19.1.2026 välisen ajan.

### **4.2.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt**

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on lähetetty tiedoksi Varsinais-Suomen liitolle sekä Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle (ELY-keskus). Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan on mahdollista tutustua Salon kaupungin kaavoituksessa Halikon virastotalolla sekä kaupungin ajankohtaisten asemakaavojen internetsivulla.

## **Laatimisvaiheen kuuleminen/ kaavaluonnosvaihe**

Kaavaluonnos asetettiin nähtäville 11.2.-13.3.2026 (laatimisvaiheen kuuleminen, MRA 30 §). Tästä ilmoitettiin osallisille kirjeellä ja julkaistiin sanomalehti- ja ilmoitustaulukuulutukset.

Kaavaluonnoksesta pyydettiin lausunnot Väylävirastolta, Lupa- ja valvontavirastolta, Lounais-Suomen elinvoimakeskukselta, Varsinais-Suomen pelastuslaitokselta, Caruna Oy:ltä, Lounea Oy:ltä, DNA Tower Finland Oy:ltä ja Liikelaitos Salon Vedeltä.

Kaavaluonnoksen nähtävillä ollessa pidettiin sisäinen palaveri, johon kaavoittajan lisäksi osallistivat edustajat rakennusvalvonnasta ja infrapalveluista. Mainituilla palveluilla ei ollut tässä yhteydessä kommentoitavaa kaavaluonnoksesta.

## **Virallinen nähtävillä olo/ kaavaehdotusvaihe**

Kaavaehdotus asetettiin MRA 27 §:n mukaisesti julkisesti nähtäville x.x. – x.x.2026. Nähtävillä olosta ilmoitettiin vain ulkopaikkakuntalaisille kirjeellä. Muille osallisille siitä ilmoitettiin sanomalehti- ja ilmoitustaulukuulutuksella. Kaavaehdotuksesta pyydettiin lausunnot... Täydennetään myöhemmin.

## **4.3 Asemakaavan tavoitteet**

Asemakaavatyön tavoitteena on muuttaa sekä vähäisessä määrin laajentaa ja osittain kumota asemakaavaa niin, että kantatien 52 toista vaihetta varten laadittu tiesuunnitelma on mahdollista hyväksyä. Osana nykyisin voimassa olevan asemakaavan prosessia teetettiin ohikulkutien toisen vaiheen aluevaraussuunnitelma (Ramboll Finland Oy, 2018). Sen tarkoituksena oli määrittellä ohikulkutien ratkaisut sillä tarkkuudella, että suunnitelman pohjalta voidaan laatia tiealueen kaava ja toteuttaa myös tarvittavat kaavamuutokset sekä määrittellä lisäselvitystarpeet.

Tiesuunnitelmaa alettiin laatia edellä mainitun aluevaraussuunnitelman perusteella. Työn kuluessa ilmeni kuitenkin, että Inkereentien ja ohikulkutien liittymäjärjestelyt on suunniteltava toisin, kuin alun perin oli tarkoitus. Tämän vuoksi risteysalueella on laajennettava kaavassa maantietä varten osoitettua aluetta (LT). Myös Somerontien kohdalla on tarpeen muuttaa LT-alueen varausta. Lisäksi muutostarve koskee Tupurintien ajoyhteyksiä. Asemakaavatyön lähtökohtana ovat tiesuunnitelmaluonnoksen mukaiset maantien aluevaraukset ja liittymäjärjestelyt.

## 4.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot

Lähtökohta-aineiston ja tavoitteiden pohjalta laadittiin yksi kaavaluonnos. Suunnittelualue koostuu edellä kerrotun mukaisesti neljästä osa-alueesta. Kahden pohjoisimman sekä eteläisimmän osa-alueen osalta kaavan muutostarpeet ovat vähäisiä ja luonteeltaan teknisiä. Keskimmaisella osa-alueella muutokset ovat suurempia ja lisäksi asemakaava-aluetta on tarpeen laajentaa jonkin verran Inkereentien ja joen suuntaan.

### Pohjoisimmat suunnittelualueen osat

Tiesuunnitelmassa kantatien ja Somerontien eritasoliittymä sijoittuu peltoalueelle nykyisen Somerontien eteläpuolelle. Kantatie palaa noudattamaan Somerontien linjausta vasta Puontintien risteyksen läheisyydessä. Somerontien tiepohjaa on ajateltu hyödynnettävän rinnakkaistienä, jonka kautta kuljetaan Isokyläntielle sekä Puontintielle.



Taustakartta © MLL, 2026.

Nykyistä asemakaavaa on tiesuunnitelman vuoksi tarpeen muuttaa niin, että rinnakkaistieksi jäävältä Somerontieltä poistetaan tarpeettomat maantien alueen (LT) varaukset. Tämä tapahtuu yksinkertaisesti niin, että asemakaava kumotaan yllä olevassa kuvassa punaisella rajatuilta osa-alueilta.

### **Keskimmäinen suunnittelualueen osa**

Vuonna 2018 valmistuneessa aluevaraussuunnitelmassa tutkittiin kahta erilaista liittymävaihtoehtoa Inkereentielle. Vaihtoehdot erosivat toisistaan sen suhteen, kulkeeko Inkereentie kantatien yli vai ali ja onko kantatielle vieviä rampeja yksi vai kaksi. Tuolloin valittiin vaihtoehto, jossa Inkereentie ylittää kantatien. Tiesuunnitelmaa laadittaessa päätettiin kuitenkin tutkia vielä uudelleen vaihtoehtoa, jossa Inkereentie alittaisi kantatien. Ratkaisu on geokustannuksiltaan edullisempi.

Lisäksi tiesuunnitelmavaiheessa tutkittiin kahta erilaista Inkereentien linjausvaihtoehtoa kantatien itäpuolelle. Ensimmäinen vaihtoehto tukeutuu nykyiseen tielinjaan. Toisessa vaihtoehdossa Inkereentien linjaus siirtyisi jonkin verran kauemmaksi joesta ja kulkisi nykyisessä asemakaavassa olevan puistoalueen kautta. Kyseisellä puistoalueella sijaitsee omakotitalo. Ensimmäinen vaihtoehto vaatii porapaaluseinän rakentamista, mikä puolestaan aiheuttaa merkittävää rakennuskustannusten lisäystä. Lisäksi kyseinen vaihtoehto aiheuttaa haasteita liikenneturvallisuuden kannalta sekä tarpeen suojata asuinkiinteistö melulta. Toinen vaihtoehto on kustannuksiltaan edullisempi, mutta vaatii asuinkiinteistön lunastamisen. Tiesuunnitelman hankeryhmä sopi, että suunnittelua jatketaan toisen vaihtoehdon pohjalta. Eritasoliittymään tehtyjen muutosten johdosta Inkereentielle suunnitellun kiertoliittymän paikkaa jouduttiin siirtämään vähän etelämmäksi aluevaraussuunnitelmaan verrattuna.



Taustakartta © MLL, 2026.

Aluevaraus suunnitelmassa kantatien varteen ei ollut osoitettu jalankulku- ja polkupyöräilyväylää, mutta tiesuunnitelmavaiheeseen on kuulunut myös mainitun väylän suunnittelu. Jalankulun ja polkupyöräilyn pääreitti kulkee Helsingintien päässä kantatien itäpuolella ja siirtyy Nummilankadun kohdalla kantatien länsipuolelle. Aluevaraus suunnitelmassa ja nykyisessä asemakaavassa on varaus erillistä Salonjoen ylittävää kevyen liikenteen siltaa varten. Tiesuunnitelman laadinnan yhteydessä on päädytty siihen, että jalankulku- ja polkupyöräilyväylä ylittää joen samaa siltää pitkin kuin kantatiekin. Tämän jälkeen väylä kulkee Ollikkalankadun ja Nii-nistönkadun vartta pitkin kohti nykyistä Somerontien varren jalankulku- ja pyöräilyväylää.

Edellä kuvatut tiesuunnitelman ratkaisut saivat aikaan tarpeen laajentaa maantietä varten varattua aluetta nykyiseen kaavaan verrattuna. Nykyisessä kaavassa ollut jalankulku- ja polkupyöräilyväylän erillinen siltavarauksen Salonjoen yli on poistettu. Tiesuunnitelman hankeryhmässä on sovittu, että Inkereentie on Kalkkitien liittymään asti maantietä ja siitä eteenpäin kaupungin katua Kalkkimäenrinteen kiertoliittymään saakka. Kaupungin harkittavaksi jäi kaavamuutoksen laajuus Inkereentien osalta. Koska tämän kaavatyön tavoitteena on mahdollistaa tiesuunnitelman hyväksyminen, Inkereentie on osoitettu kaduksi vain siltä osin, kuin tiesuunnitelman hyväksymisen takia on tarpeen.

## Eteläisin suunnittelualueen osa

Eteläisimmän osa-alueen osalta kaavan muutostarve johtuu Tupurintien ajoyhteyksien järjestelystä. Kantatien rakentaminen muuttaa yhden asuinkiinteistön ajoreittiä Mahlakankareenkadulta kiinteistölle. Nykyisessä kaavassa suojaviheralueella (EV) kulkevat tiet on osoitettu merkinnällä ohjeellinen jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa (pp). Merkintä ei mahdollista autolla ajoa. Kaavaa muutetaan niin, että ajoyhteys Tupurintien asuinkiinteistölle osoitetaan merkinnällä jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie, jolla tontille/ rakennuspaikalle ajo on sallittu (pp/t).



Taustakartta © MLL, 2026.

## 4.5 Kaavaprosessin aikana saatu palaute ja sen huomioon ottaminen

### Laatimisvaiheen kuuleminen, kaavaluonnos nähtävillä 11.2.-13.3.2026

Kaavaluonnoksesta saatiin neljä lausuntoa. Lisäksi Varsinais-Suomen pelastuslaitos ilmoitti, että sillä ei ole lausuttavaa kaavaluonnoksesta. Kaavaluonnoksesta saatiin yksi mielipide yksityishenkilöiltä.

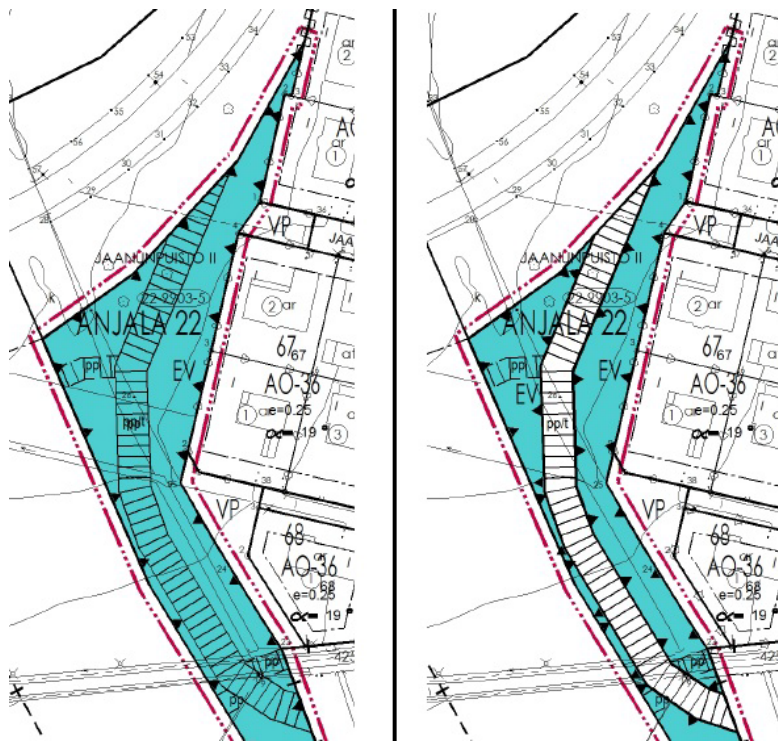
Lausuntojen ja mielipiteiden sisältö sekä kaavoittajan vastineet niihin kuvataan liitteenä 7 olevassa laatimisvaiheen vastineraportissa.

Kaavaan tehtiin laatimisvaiheen jälkeen seuraavat muutokset:

- Lounais-Suomen elinvoimakokeskuksen liikenneosaston lausunnon johdosta suunnittelualueen keskimmäistä osa-aluetta laajennettiin noin hehtaarin verran koillisen suuntaan.

Tästä noin 0,3 hehtaaria on uutta asemakaavaa ja loppuosa asemakaavan muutosta. Inkereentie on merkitty tiesuunnitelmassa osoitetun linjauksen mukaisesti katualueeksi ja osa nykyisestä puistoalueesta suojaviheralueeksi (EV).

- Lupa- ja valvontaviraston lausunnon johdosta kaavan yleisiä määräyksiä täydennettiin seuraavasti: Suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota meluvaikutuksien vähentämiseen linnustollisesti arvokkaassa jokilaaksossa. Jokialueelle tai sen välittömään läheisyyteen kohdistuvan rakentamisen ja maaston muokkaamisen yhteydessä tulee selvittää, esiintyykö toimenpiteen vaikutusalueella vuollejokisimpukkaa. Vuollejokisimpukka on luonnonsuojelulain mukaan rauhoitettu, minkä lisäksi se on tiukkaa suojelua edellyttävä eläinlaji. Vuollejokisimpukka tulee huomioida luonnonsuojelulain 70 ja 78 §:n mukaisesti alueen maankäytössä ja toimenpiteissä.
- Lisäksi kaavakartalle tehtiin tekninen korjaus, joka koskee eteläisimmän osa-alueen poikki kulkevan jalankululle ja polkupyöräilylle varatun kadun/tien, jolla tontille/ rakennuspaikalle ajo on sallittu (pp/t), merkintätapaa.



Vasemmalla kaavaluonnoksessa ollut pp/ t-merkintä, oikealla kaavaehdotukseen korjattu merkintätapa.

### Ehdotusvaiheen kuuleminen, kaavaehdotus nähtävillä x.x.-x.x.2026

Täydennetään myöhemmin.

## 5. Asemakaavan kuvaus

### 5.1 Kaavan rakenne, mitoitus ja aluevaraukset

Kaavassa osoitetaan kantatien 52 toisen vaiheen toteuttamista varten tarvittavia maantien alueita (LT) ja niitä reunustavia suojaviheralueita (EV) sekä katualuetta. Suunnittelualueessa mukana oleva osa Salonjoesta on merkitty vesialueeksi (W).

Suunnittelualueen laajuus on yhteensä noin 16,9 hehtaaria (ha). Siitä uutta asemakaavaa on noin 0,8574 ha ja kumottavaa asemakaavaa noin 0,4658 ha.

Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella muodostuva alue jakautuu eri käyttötarkoituksiin seuraavasti:

<b>ALUE</b>	<b>PINTA-ALA</b>
Maantien alue (LT)	10,0186 ha
Suojaviheralue (EV)	4,3016 ha
Katualue	1,6640 ha
Vesialue (W)	0,4471 ha
<b>Yhteensä</b>	<b>16,4313 ha</b>

### 5.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen

Suurin osa suunnittelualueesta on maantien aluetta, jonka toteutusta ohjaavat tiesuunnitelma ja rakentamissuunnitelma. Ohikulkutien toisen vaiheen suunnittelulle asetettuja tavoitteita olivat mm. maisema-arvojen ja kulttuuriympäristön huomioon ottaminen sekä ratkaisujen yhteensovittaminen olemassa olevaan ja tulevaan maankäyttöön. Osa kaava-alueesta kuuluu valtakunnallisesti arvokkaaseen maisema-alueeseen: Uskelanjokilaakson viljelymaisema. Asemakaavatasolla ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen on pyritty varmistamaan kaavan yleisillä määräyksillä, joiden mukaan alueen suunnittelussa on otettava huomioon kulttuuri-, maisema-, luonto- ja ympäristöarvot sekä huolehdittava, että toimenpiteiden ja hankkeiden vaikutus edellä mainittuihin arvoihin on mahdollisimman vähäinen. Siltojen ja meluesteiden suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota maisemavaikutuksiin ja siihen, että mainitut rakennelmat sopivat maisema-alueelle.

## 5.3 Kaavan vaikutukset

Itäisen ohikulkutien rakentaminen vaikuttaa ympäristöönsä monella tavalla. Näitä vaikutuksia on pitkään kestäneen ja monivaiheisen suunnitteluprosessin aikana arvioitu useaan kertaan mm. koko tieosuuden yleissuunnitelmassa, toista vaihetta varten tehdyssä aluevaraussuunnitelmassa (Ramboll Finland Oy, v. 2018) ja hankearvioinnissa (Ramboll Finland Oy, v. 2019) sekä vuonna 2023 voimaan tulleen asemakaavan yhteydessä ja viimeisimpänä myös tiesuunnitelmaa laadittaessa.

Ohikulkutien toisen vaiheen pituus on noin neljä kilometriä. Tästä noin kolme kilometriä on pelto- ja niittyalueille rakennettavaa uutta väylää. Somerontie muutetaan kaksiajorataiseksi/nelikaistaiseksi keskikaiteella varustetuksi maantiekseksi uuden eritasoliittymän ja moottoritien välillä. Tiehankkeeseen kuuluu kaksi eritasoliittymää, yksi kanavoitu tasoliittymä, kahdeksan siltaa sekä jalankulku- ja pyöräilyväyliä. Kyse on sekä kustannuksiltaan että ympäristöön kohdistuvilta vaikutuksiltaan merkittävästä hankkeesta. Ympäristöön kohdistuvista vaikutuksista suurimpia ovat maisemalliset vaikutukset ja meluvaikutukset. Tiehankkeen tavoitteena on ohjata läpikulkeva liikenne pois Salon keskustasta ja sitä kautta parantaa keskustan turvallisuutta, viihtyisyyttä ja maankäytön kehittämisedellytyksiä sekä tehdä kantatien 52 liikenteestä sujuvaa.

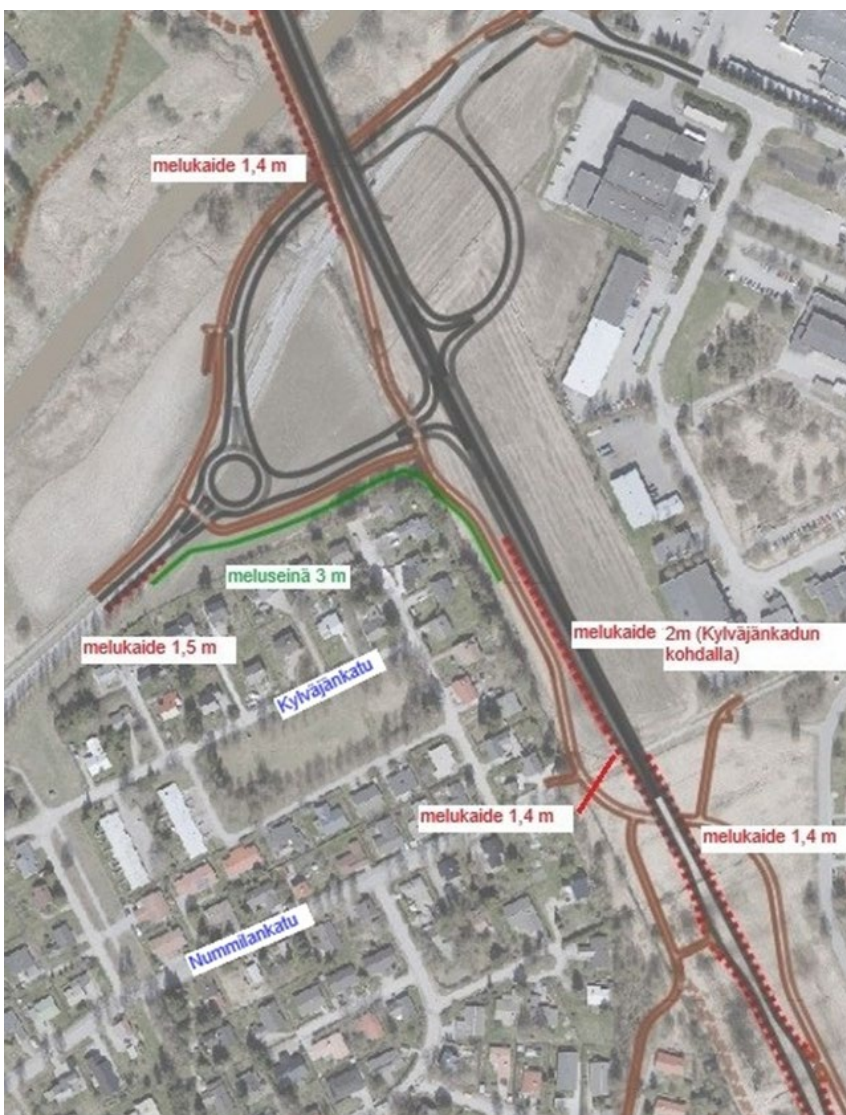
Tämän kaavatyön yhteydessä arvioidaan jonkin verran niitä vaikutuksia, joita ohikulkutien rakentaminen aiheuttaa nykytilanteeseen verrattuna. Pääpaino on kuitenkin niiden vaikutusten arvioinnissa, joita syntyy kaavan muuttamisesta nykyiseen kaavaan verrattuna. Kaavan kumoaminen kahden pohjoisimman osa-alueen osalta on luonteeltaan tekninen toimenpide, jonka tarkoitus on osaltaan mahdollistaa tiesuunnitelman hyväksyminen eikä sillä ole vaikutuksia ympäristöön. Myös eteläisimmän osa-alueen osalta kaavamuutoksen vaikutukset jäävät vähäisiksi. Keskimmäisen osa-alueen kaavan muuttaminen vaikuttaa lähiympäristöön eniten.

### 5.3.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

#### Yhdyskuntarakenne ja taajamakuva

Kantatien toisen vaiheen rakentaminen muuttaa Palometsän ja Mahlakankareen asuinalueiden taajamakuva merkittävästi nykytilanteeseen verrattuna. Avoimen pellon/ heinikkoalueen sijaan tulee vilkasliikenteinen tie siihen liittyvine melusuojuuksineen. Tien rakentaminen muuttaa myös nykyisiä kulkureittejä sekä autoliikenteen että jalankulku- ja pyöräilyliikenteen osalta. Näitä on käsitelty tarkemmin jäljempänä.

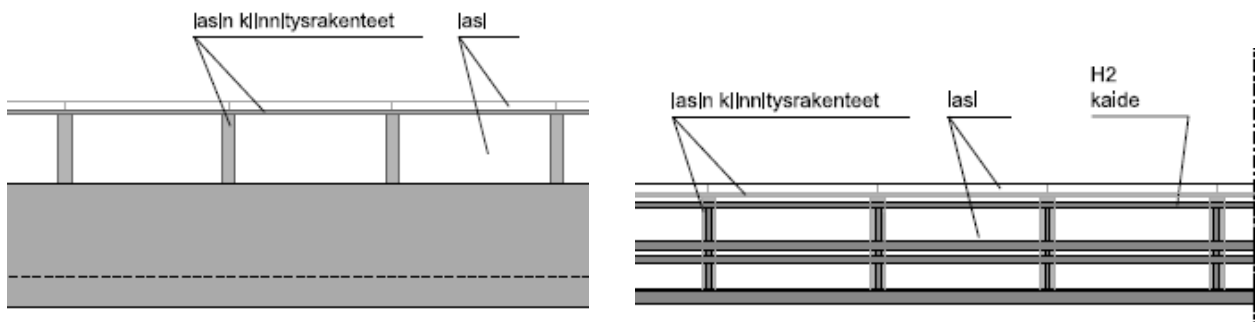
Keskimmäisen osa-alueen kaavaa on jouduttu muuttamaan edellä luvussa 4.4 kuvattujen tiesuunnitelman muutosten vuoksi. Inkereentien ja kantatien eritasoliittymän muutokset ovat saaneet aikaan sen, että maantien aluevarausta on pitänyt leventää. Eritasoliittymän länsipuolelle suunniteltu Inkereentien ja kantatien rampin kiertoliittymä on siirtynyt lähemmäksi Kylväjätkadun varressa sijaitsevaa asuinkorttelia. Asuinkorttelin ja maantien välistä on poistunut suojaviheralue. Kiertoliittymän ja Salonjoen välinen suojaviheralue puolestaan on kaventunut nykyiseen kaavaan verrattuna. Melunsuojausta varten asuinkorttelin reunalle on suunniteltu kolmen metrin korkuisen meluseinän rakentamista. Meluseinän sijainti on osoitettu oheisessa kuvassa vihreällä viivalla. Tiesuunnitelman muutoksen vuoksi meluseinä joudutaan rakentamaan lähemmäksi tonttien rajaa, kuin alun perin oli ajateltu.



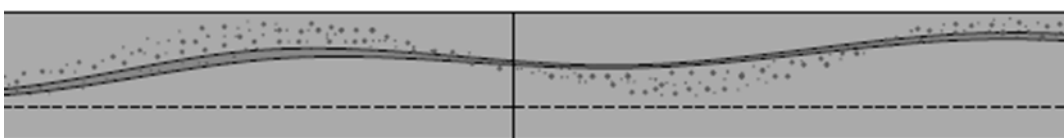
Meluntorjuntarakenteita: meluseinä vihreällä viivalla ja melukaide punaisella katkoviivalla. Ilmakuva © Salon kaupunki.

Kantatien varteen rakennettavan jalankulku- ja pyöräilyväylän on tiesuunnitelman mukaisesti sijoitettava maantien alueelle. Myös tämän vuoksi LT-alueita on pitänyt leventää ja vastaavasti suojaviheralue on kaventunut erityisesti Nummilankadun kohdalla, jossa jalankulku- ja pyöräilyväylä siirtyy alikulun kautta kantatien itäpuolelta länsipuolelle. Melukaiteet (edellisen sivun kuvassa punainen katkoviiva) sijoitetaan välittömästi ajoradan viereen eikä LT-alueen ja suojaviheralueen rajalle. Näissä kohdissa suojaviheralueen kaventuminen ei siis suoraan johda siihen, että meluntorjuntarakenteet tulisivat aikaisempaa lähemmäksi asuintontteja. Suojaviheralueiden kaventumista voidaan silti pitää heikennyksenä nykyiseen kaavaan verrattuna. Tiesuunnitelmassa on esitetty istutuksia, joiden avulla yritetään saada tieympäristöstä mahdollisimman miellyttävä. Puu- ja pensaistutusten, nurmetuksen ja niittyjen lisäksi tieympäristöön on tarkoitus tehdä ns. mikrometsäalueita, joiden avulla pyritään luomaan luonnollisen metsän kaltaisia kerroksellisia kasvillisuuskohteita. Mikrometsän lajeja ovat esimerkiksi metsävaahtera, lehtikuusi, raita, lehtokuusama ja vuorijalava.

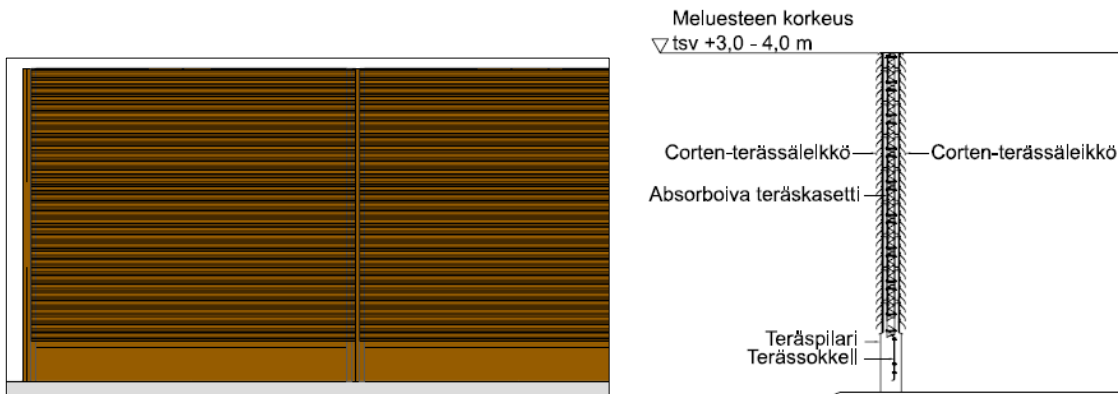
Kantatietä reunustavien melukaiteiden korkeus on tällä osa-alueella pääosin 1,4 metriä, mutta eritasoliittymää lähestyttäessä Palometsän asutusta suojaamaan on suunniteltu kahden metrin korkuista melukaidetta. Inkereentien meluseinän viereen on suunniteltu 1,5 metriä korkea melukaide. Melukaiteet, joiden korkeus on enintään kaksi metriä, tehdään betonisina. Pitkillä betonisten melukaiteiden jaksoilla on suunniteltu käytettäväksi myös graafista betonia molemmin puolin melukaidetta. Korotettu, 2,5 metriä korkea melukaide on alaosastaan betonia ja yläosastaan lasia. Lasiseen korotusosaan lisätään teippaukset estämään lintujen törmäyksiä.



Esimerkkejä melukaiteista. Ylhäällä vasemmalla korotettu melukaide ja oikealla Salonjoen sillan kaide. Alhaalla betonisen meluesteen graafisen betonin jakso © Lounais-Suomen elinvoimakeskus.



Meluseinät tehdään metallirakenteisena ja verhotaan COR-TEN-teräksestä tehdystä vaakasuuntaisesta säleiköstä molemmin puolin seinää.



Ylhäällä meluseinän julkisivun ja rakenteen periaate. Alhaalla meluseinää Inkereentien varressa. © Lounais-Suomen elinvoimakeskus.



Eritasoliittymän koillispuolella Inkereentien muutettu linjaus johtaa siihen, että Kalkkitien risteyksen tuntumassa oleva omakotitalo jää katualueelle. Kiinteistön omistajan kannalta muutos on merkittävä. Tosin jo nykyisessä asemakaavassa kyseinen kiinteistö on puistoalueella eikä sitä varten siis ole osoitettu rakennusoikeutta. Tämä ei estä asumista. Pidemmän päälle ongelma tulee kuitenkin se, että nykyisen kaavan perusteella ei voida myöntää rakentamislupaa mahdollisille korjaus- ja muutostöille. Lisäksi rakennus on jo nykyäänkin liikennemelualueella. Tiesuunnitelman yhteydessä tehdyn meluselvityksen mukaan edes kolmen metrin korkuinen meluseinä Inkereentien varressa ei olisi riittävä suoja uuden tien liikennemelua vastaan. Rakennuksen pihapiirissä melutaso olisi yli 55 desibeliä.

## Liikenne ja tekninen huolto

Kantatie 52 kulki pitkään Salon läpi kaupungin katuverkon kautta. Raskas liikenne aiheutti savimaalle rakennettujen katujen painumista, tärinää, melua ja päästövaikutuksia. Tilanteen parantamiseksi keskusta-alueella on ollut syksystä 2005 alkaen voimassa raskaan liikenteen läpiajokielto, joka koskee yli kahdeksan tonnin painoisia kuorma-autoja tai ajoneuvoyhdistelmiä. Kantatien raskas liikenne ohjattiin alkuvaiheessa kulkemaan kiertoreittiä keskustan länsipuolelta maantien 110 ja Meriniityn kautta. Useita risteyskiä sisältävä, matalalla nopeudella ajettava reitti ei ollut sujuva. Ohikulkutien eteläisen osan valmistuminen vuoden 2016 lopussa helpotti tilannetta, kun raskas liikenne pääsi siirtymään uudelle reitille. Ohikulkutien toisen vaiheen toteuttaminen lisäisi raskaan liikenteen sujuvuutta entisestään. Kantatien kuljetusten turvallisuus, häiriöttömyys sekä kustannustehokkuus paranevat ja päästöt vähenevät ajonopeuden nousun ja kahden liikennevalo-ohjatun risteuksen poisjäännin seurauksena.

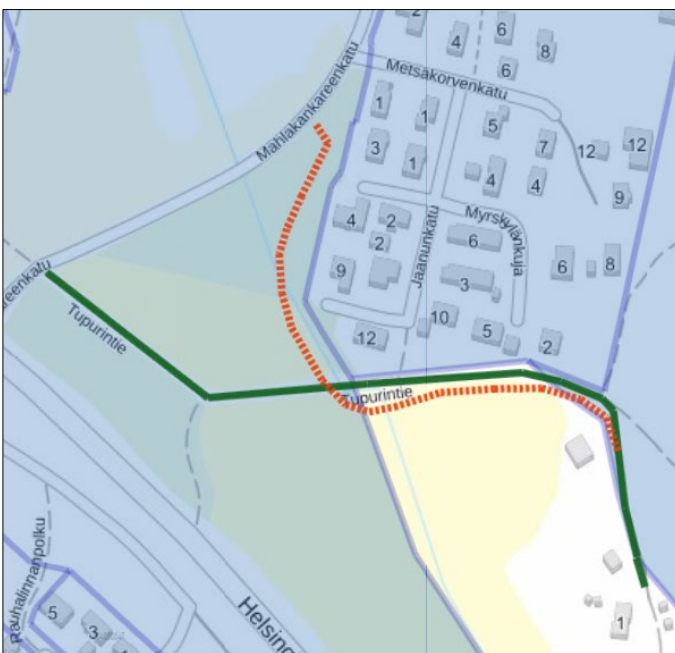
Pitkän matkan henkilöautoliikennekin hyötyy kantatieyhteyden parantumisesta. Samalla todennäköisesti kaupungin katuverkolla kulkeva läpiajoliikenne vähenee. Uusi tieosuus joen ylittävillä siltoineen palvelee luonnollisesti myös kaupungin sisäistä ajoneuvoliikennettä.

Jalankulun ja pyöräilyn reitteihin tulee jonkin verran muutoksia. Yksi merkittävimmistä on se, että uusi kantatie katkaisee Sahrnkadun jatkeena olevan Palometsän ja Mahlakankareen asuinalueiden välisen jalankulku- ja pyöräily-yhteyden. Korvaava reitti kulkee tiesuunnitelman mukaan Mahlakankareenkadun varressa. Nummilankadun jatkeena oleva jalankulku- ja pyöräilyreitti säilyy lähes entisellään ja alittaa jatkossa kantatien. Tiesuunnitelmassa on varauduttu joukkoliikenteen tarpeisiin. Kantatien varteen rakennettava jkpp-tie tarjoaa uuden kaakkoisluoteissuuntaisen reitin. Yhteys on sujuva, mutta liikennemelu vähentänee sen houkuttelevuutta. Melukaiteet on suunniteltu rakennettaviksi ajoradan varteen, jolloin ne kyllä suojaavat jalankulkijoita ja pyöräilijöitä jossain määrin ajoneuvoliikenteen melulta, mutta voivat vähentää ympäristön visuaalista houkuttelevuutta. Tämä korostuu kohdissa, joihin on suunniteltu rakennettavaksi korkeita, umpinaisia kaiteita.

Melukaiteiden ilmettä voidaan elävöittää graafisen betonin käytöllä edellä kerrotun mukaisesti. Ajoneuvoliikenteen puolella graafisen betonin ilme on tarkoitus pitää yksinkertaisena, jotta liikallinen kuviointi ei heikennä liikenneturvallisuutta. Jalankulku- ja pyöräiliikenteen suuntaan voidaan tiesuunnitelman mukaan lisätä yksityiskohtaisempia elementtejä väyläympäristön elävöittämiseksi. Inkereentien ja kantatien liittymän tuntumassa jkpp-tie kulkee jonkin matkaa melukaiteen ja -seinän välissä. Ympäristösuunnitelmakartoilla on esitetty köynnösistutuksia Inkereentien meluseinien yhteyteen.

Salonjoen yli rakennettava silta lyhentää merkittävästi matkaa Palometsän ja Ollikkalan alueiden välillä. Nykyisessä maankäyttörakenteessa tälle yhteydelle ei välttämättä ole kovin paljon tarvetta, mutta joen ylitysmahdollisuus saattaa avata uusia virkistyskäyttömahdollisuuksia. Jos Somerontien varteen rakentuu tulevaisuudessa lisää kaupallisia palveluita, sillan merkitys sujuvan liikkumisen kannalta kasvaa. Yhteys antaa myös mahdollisuuden Ollikkalan ja Tupurin koulujen oppilaaksiottoalueiden uudistamiselle. Aluevaraussuunnitelmavaiheessa varauduttiin siihen, että kevyttä liikennettä varten rakennettaisiin erillinen joen ylittävä silta. Se suunniteltiin alustavasti Inkereentien kiertoliittymän kohdalle niin, että sillan jatkeena olevaa jkpp-tietä olisi päässyt suoraan Ollikkalan puolelle Ketorannankadulle. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kannalta tällainen erillinen silta olisi ollut miellyttävä. Siitä kuitenkin luovuttiin tiesuunnitelmavaiheessa.

Eteläisimmän osa-alueen osalta kaavan muutostarve johtuu Tupurintien ajoyhteyksien järjestelystä. Osoitteessa Tupurintie 1 sijaitsevalle kiinteistölle kuljetaan nykyään seuraavan sivun kuvassa vihreällä merkittyä jalankulku- ja pyöräilyväylää pitkin. Kantatien rakentamisen jälkeen tämä reitti ei enää ole käytettävissä. Tiesuunnitelmassa esitetty uusi ajoyhteys on kuvassa punaisella näkyvän linjan mukainen. Asemakaavoitettu alue on osoitettu vaaleansinisellä värillä.



Taustakartta © MLL, 2026.

Tiesuunnitelman mukaan asemakaavoitetun alueen ulkopuolella sijaitseva osuus Tupurintiestä jää jalankulun ja pyöräilyn käyttöön. Asuinkiinteistölle johtava yksityistie tulisi erillisenä tämän väylän viereen. Kulku Mahlakankareenkadulta kiinteistölle säilyy uudessa tilanteessa yhtä sujuvana kuin nykytilanteessa. Tiesuunnitelman yleisötilaisuudessa aiheutti jonkin verran

keskustelua se, onko tarkoituksenmukaista rakentaa uusi yksityistie aivan nykyisen väylän viereen yhtä kiinteistöä varten. Myös uuden yksityistien ylläpitovastuu herätti huolta.

Uuden jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentaminen vaikuttaa niihin Jaanunkadun varrella sijaitseviin tontteihin, jotka rajoittuvat suojaviheralueeseen. Vaikutus jää kuitenkin melko vähäiseksi, koska väylän kautta kulkee vain yhden asuinkiinteistön autoliikenne.

Asemakaavalla on vaikutusta suunnittelualueen tekniseen huoltoon. Suunnittelualueen poikki kulkevia vesi-, jätevesi- ja hulevesiputkia sekä sähköverkon maakaapeleita ja valokuitukaapeleita joudutaan siirtämään tien rakentamisen vuoksi. Johtosiirtoja on suunniteltu osana tiesuunnitelman laadintaa.

### **Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt**

Aluevaraussuunnitelmaa tehtäessä meluntorjuntaratkaisuksi esitettiin neljää, noin metrin korkeista melukaidetta, joiden yhteispituus oli noin 2,6 kilometriä. Tällä ratkaisulla olisi saatu suojattua noin 79 % päiväaikaiselle melulle altistuvista asukkaista ja noin 50 % yöaikaiselle melulle altistuvista asukkaista. Kaavamääräysten mukaan liikenteen aiheuttama melu ei saa ylittää lähimmissä häiriintyvissä kohteissa valtioneuvoston asettamia ulkomelutason ohjearvoja. Liikenteen aiheuttamaa melua tulee tarpeen mukaan vähentää maisemaan sopivalla meluntorjunnalla.

Tiesuunnitelmavaiheessa on jatkettu meluntorjuntarakenteiden suunnittelua, jotta alueelle saataisiin ohjearvot täyttävä meluntorjunta. Paikoitellen on tarpeen rakentaa meluseiniä; suunnittelualueen kohdalla näin joudutaan tekemään Inkereentien liittymän tuntumassa. Meluseiniä joudutaan rakentamaan myös Somerontien varteen ja Pahkavuoren asutusta suojaamaan. Myös melukaiteiden korkeutta on nostettu niin, että korkeimmillaan ne ovat kaksimetriisiä. Näillä ratkaisulla meluntorjuntaa saadaan parannettua huomattavasti.

Seuraavalla sivulla on kuva, josta selviää tieliikenteen aiheuttama päiväajan keskiäänitaso ennustetilanteessa v. 2050, kun meluntorjunta on huomioitu. Kvalilähde: Kantatien 52 toisen vaiheen tiesuunnitelmaan liittyvä meluselvitys 31.1.2025. © Varsinais-Suomen elinvoimakeskus.

<img alt="light green color swatch" data-bbox="105 745 145 755"/>	> 40 dB(A)	<img alt="light orange color swatch" data-bbox="205 745 245 755"/>	> 60 dB(A)
<img alt="medium green color swatch" data-bbox="105 758 145 768"/>	> 45 dB(A)	<img alt="orange color swatch" data-bbox="205 758 245 768"/>	> 65 dB(A)
<img alt="dark green color swatch" data-bbox="105 771 145 781"/>	> 50 dB(A)	<img alt="red color swatch" data-bbox="205 771 245 781"/>	> 70 dB(A)
<img alt="yellow color swatch" data-bbox="105 784 145 794"/>	> 55 dB(A)	<img alt="purple color swatch" data-bbox="205 784 245 794"/>	> 75 dB(A)

Melukartan merkintöjen selitys.



Kantatien 52 tiesuunnitelman edellyttämät muutokset – Kaavaselostus, ehdotusvaihe  
Salon kaupunki

Kantatien toisen vaiheen rakentamisen johdosta maantien 110 liikennemäärät ja sitä myötä myös liikennemelu vähenevät tien lähialueilla. Toisaalta tien rakentaminen Palometsän ja Mahlakankareen väliin johtaa siihen, että liikenteen ympäristöhaitat siirtyvät uudelle alueelle. Inkerentien ja kantatien eritasoliittymän kohdalla kantatien nostaminen penkalle lisää meluvaikutuksia ympäristöön. Tiesuunnitelman mukaisilla meluntorjuntaratkaisulla on kuitenkin saatu uuden väylän varrella olevien asuinrakennusten piha-alueet suojattua siten, että päiväajan melutaso piha-alueilla jää alle ohjearvon 55 dB. Palometsän ja Mahlakankareen asukkaat eivät altistu ohjearvot ylittävälle melulle ohikulkutien uuden linjauksen alueella. Melulle altistuvia asukkaita jää tiesuunnitelman toimenpidealueen ulkopuolelle Inkereentien varrelle Palometsän ja Anjalan alueille ja hieman myös vanhan kantatien 52 varrelle Moision ja Ollikkalan alueille. Vuoden 2050 ennustetilanteessa tiesuunnitelman mukaisella tieverkolla ja meluntorjunnalla tiemelulle altistuvien asukkaiden määrä vähenee verrattuna nykytilanteeseen.

Raskaan tieliikenteen aiheuttama tärinä- tai runkomeluriski rajautuu lyhyemmille etäisyyksille raideliikenteeseen verrattuna. Runkomelun riskietäisyys on yleensä alle 10 metriä eikä sen arvioimiselle pääsääntöisesti ole tarvetta. Tärinän riskietäisyys linja- ja kuorma-autoilla voi ulottua noin 100 metrin etäisyydelle, jos maaperä on pehmeää ja tiellä on töyssyjä tai muita epäjatkuvuuskohtia. Kovilla maalajeilla riskietäisyys on yleensä alle 20 metriä (Lähde: Melun- ja tärinäntorjuntaratkaisut sekä niiden vaikutukset kaavoituksessa. Ympäristöministeriön julkaisuja 2023:28). Tiesuunnitelmaa laadittaessa on suunniteltu myös tarvittavat pohjanvahvistustoimet. Tie- ja pohjarakenteen parantaminen on tehokas keino vähentää raskaasta liikenteestä aiheutuvaa tärinää pehmeillä savimailla. Seuraavassa suunnitteluvaiheessa on tiesuunnitelman mukaan hyvä tarkemmin suunnitella tärinän hallintaan liittyviä toimenpiteitä sekä kartoittaa, mille kiinteistöille se erityisesti aiheuttaa ongelmia erityisesti Uskelanjoen eteläpuolella.

### **5.3.2 Vaikutukset luontoon, luonnonympäristöön, maisemaan ja ilmastoon**

#### **Luonto ja luonnonympäristö**

Luonnon ja luonnonympäristön kannalta tällä asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella ei ole oleellisia vaikutuksia nykyiseen kaavaan verrattuna. Suunnittelualueen arvokkain luontoympäristö on Salonjoki rantaniittyineen. Salonjoessa tiedetään elävän uhanalaista vuollejokisimpukkaa. Rantaheinikossa puolestaan pesii yölaulajia. Erityisesti sillan rakentamisella voi olla vaikutuksia molempiin. Lisäksi tieliikenteen melu voi vaikuttaa yölaulajiin. Tiesuunnitelman mukaan silta on tarkoitus toteuttaa liitopalkkisiltana. Sillan alusrakenteet, pilarit ja paalut pyritään suunnittelemaan niin, että ne eivät osu jokiuoman kohdalle. Jos sillan tarkempi suunnitteluratkaisu vaatii uomaan kajoamista, vuollejokisimpukoiden esiintyminen tällä alueella on

selvitettävä. Sillan suunnittelu ja rakentaminen pyritään tekemään niin, että rantakasvillisuus säilyy mahdollisimman hyvin. Selvää kuitenkin on, että varsinkin rakennusaikana luontoon kohdistuvia vaikutuksia syntyy. Työmaana olleen alueen palautuminen ottaa aikansa. Hyvällä suunnittelulla ja työnaikaisilla ratkaisuilla voidaan haittoja pyrkiä vähentämään.

## Maisema

Tiehanke kokonaisuudessaan muuttaa nykyisiä näkymiä. Suurin vaikutus maisemaan on eritasoliittymien sekä Salonjoen ylittävän sillan rakentamisella. Kaukomaisemassa merkittävin on kantatien ja Somerontien eritasoliittymä, joka sijoittuu avoimelle pellolle ja muuttaa maaseutumaiseman hyvin erilaiseksi nykytilanteeseen verrattuna. Inkereentien ja kantatien eritasoliittymä sijoittuu nykyisen kaupunkirakenteen sisään, mutta senkin maisemallinen vaikutus on suuri. Aluevarausuunnitelmavaiheessa valittiin vaihtoehto, jossa Inkereentie ylitti kantatien. Tämän vaihtoehdon etuna oli se, että kantatie painui alemmaksi ja osin leikkaukseen. Kantatien ja joen ylittävän sillan vaikutus peltolaakson kaukomaisemassa jäi vähäisemmäksi. Myös meluvaikutukset olivat aluevarausuunnitelman mukaan pienemmät tässä vaihtoehdossa.



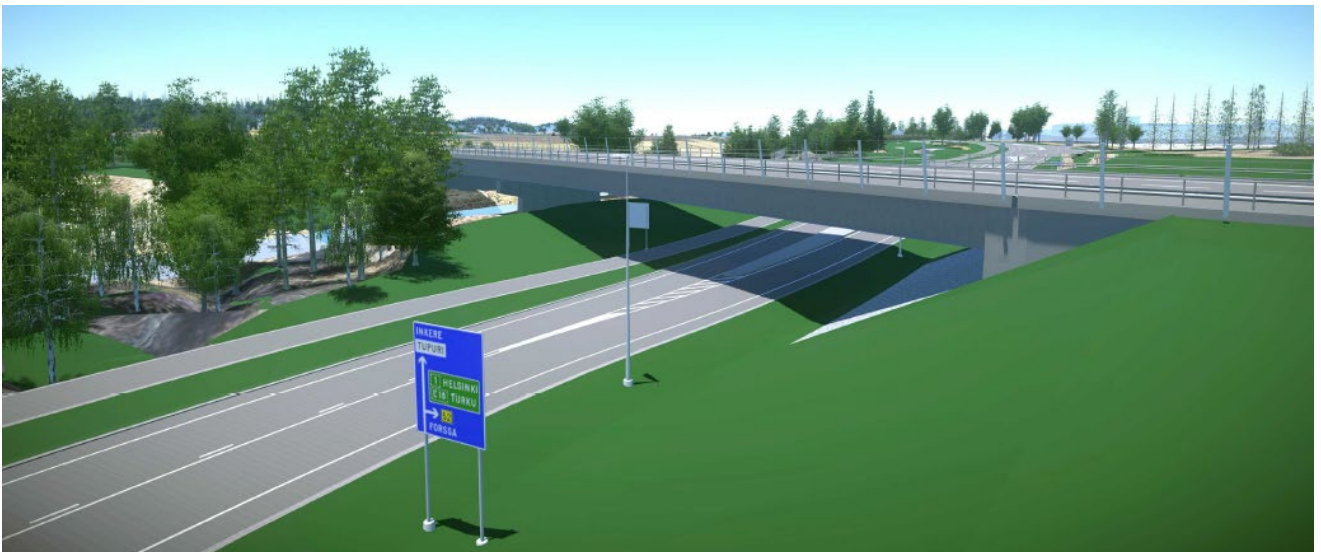
Aluevarausuunnitelman havainnekuva tilanteesta, jossa Inkereentie ylittää kantatien. Yläkuvassa näkymä itään päin, taustalla Anjalan teollisuusaluetta ja Palometsää. Alakuvassa näkymä kohti länttä, edessä Anjalan ja Palometsän aluetta. © Salon kaupunki ja Ramboll Oy.



Tiesuunnitelmavaiheessa valittu vaihtoehto, jossa Inkereentie ylittää kantatien johtaa siihen, että Palometsän asuinalueen ja Anjalan teollisuusalueen välissä kantatie nousee korkealle penkereelle. Penger on maisemallinen häiriö ja muuttaa merkittävästi myös läheisen asuinalueen taajamakuva. Kantatie ylittää Inkereentien ja silta jatkuu suoraan Salonjoen yli. Silta pitenee huomattavasti aluevarausuunnitelmaan verrattuna. Sillasta tulee noin 150 metriä pitkä. Kantatie siltoineen näkyy avoimessa jokilaakson peltomaisemassa pitkälle.



Tiesuunnitelman havainnekuva, jossa kantatie ylittää Inkereentien. Yläkuvassa näkymä kohti länttä. Alakuvassa Inkereentien ja kantatien 52 risteys. © Lounais-Suomen elinvoimakeskus.



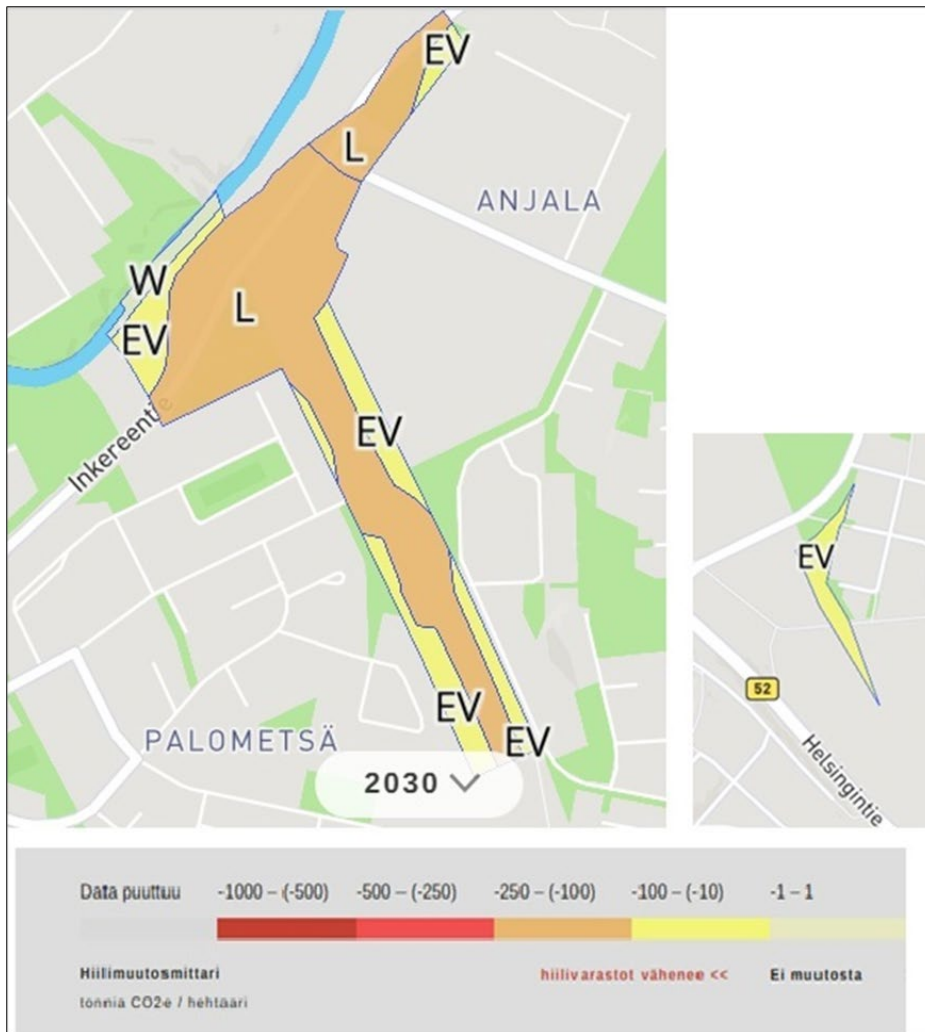
Joen pohjoispuolella sijaitseva vanha Hiidentie on osa valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä. Tien linjaukseen ei ole juurikaan tarvetta tehdä muutoksia ja muuttuva korkeusasemakin pyritään sovittamaan maastoon mahdollisimman hyvin. Hiidentiehen kohdistuvia maisemallisia vaikutuksia voidaan silti pitää merkittävänä. Vanhan keskiaikaisen, mahdollisesti jopa rautakautisen tien yli rakennetaan kantatien silta. Hiidentie jää kahden eritasoliittymän väliin. Inkereentien ja kantatien muuttuvat järjestelyt sekä pitkä silta Salonjoen yli lisäävät myös Hiidentiehen kohdistuvia maisemavaikutuksia.

## Ilmasto

Maantien rakentaminen vaikuttaa ilmastoon useissa elinkaaren vaiheissa. Infrarakentamisen päästöt syntyvät erityisesti materiaalien valmistuksesta, työmaakoneista ja kuljetuksista. Rakennusmateriaalit ovat suurin yksittäinen päästölähde. Myös raskaat työkoneet sekä maa- ja kiviainesten kuljetukset aiheuttavat paljon päästöjä. Tietä varten joudutaan raivaamaan kasvillisuutta ja muokkaamaan maaperää. Tämä maankäytön muutos heikentää hiilinielua.

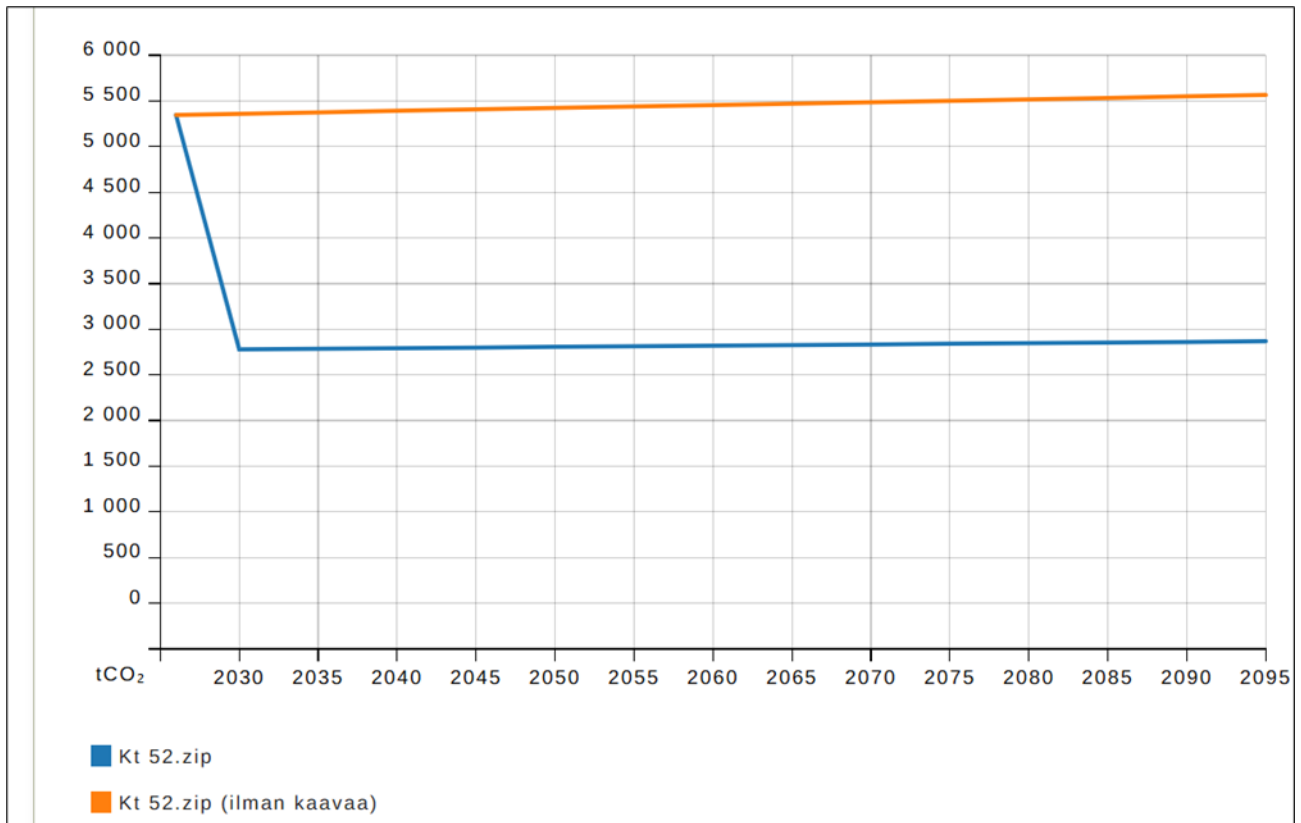
Tien käytön aikaisia vaikutuksia ovat liikenteen päästöt. Myös tien ylläpito, kuten talvikunnossapito ja päällysteiden uusiminen, aiheuttavat koko elinkaaren ajan jatkuvia päästöjä. Ohikulkutien toisen vaiheen hankearvioinnissa tehtiin liikenteen päästöjen laskentaa. Tien rakentamisella olisi sen mukaan päästöjä vähentävä vaikutus polttoaineen kulutuksen vähentyessä matkojen lyhentymisen ja liikenteen sujuvoitumisen johdosta. Traficom on omassa tilannekuvasaan "Maanteiden ympäristönäkökohtia" vuodelta 2025 todennut, että tien rakentamisesta aiheutuvan ilmastovaikutuksen kompensointi hankkeella mahdollisesti saavutettavilla ilmasto-työhyödyillä on haastavaa. Ohikulkutien pohjoisosan lyhyehköllä tieosuudella on kaksi eritasoliittymää ja kahdeksan siltaa. Tie rakennetaan pehmeälle savimaalle. Nämä seikat yhdessä vaikuttavat oleellisesti hiilijalanjälkeen.

Kaavan vaikutus hiilivarastoon on laskettu Suomen ympäristökeskuksen kehittämällä hiilikartta-työkalulla. Työkalu laskee kasvillisuuden ja maaperän nykyisen hiilivaraston paikkatietoa-aineistojen perusteella. Arvot on esitetty hiilidioksidiekvivalenttitonneina (t CO<sub>2</sub>e). Hiilidioksidiekvivalentti on mittayksikkö, joka yhdistää eri kasvihuonekaasujen ilmasto- lämmittävän vaikutuksen yhdeksi luvuksi. Kaavan vaikutus hiilivarastoon perustuu kasvillisuuden ja maaperän nykyiseen hiilivarastoon, kasvupaikkatyyppin perustuvaan arvioon kasvillisuuden hiilen sidonnasta tai päästöistä, käyttäjän syöttämiin kaavan aluevaraustietoihin ja niihin liittyviin oletuksiin hiilivaraston säilymisestä eri käyttötarkoituksissa.



Hiilivaraston arvioitu muutos vuonna 2030.

Kaavan toteuttaminen keskimmäisen ja eteläisimmän osa-alueen kohdalla vähentää hiilivarastoa 2568 tCO<sub>2</sub>e. Hehtaaria kohden vähennys on 156 tCO<sub>2</sub>e. Laskelmassa on otettu huomioon kasvillisuuden ja maaperän hiilivaraston muutos. Koska kyse on alueesta, joka on rakentamattomilta osiltaan joko viljeltyä peltoa tai heinikkoa, hiilivaraston muutos johtuu pääosin maaperän hiilivaraston muutoksesta. Ilman kaavaa hiilivarasto olisi vuoteen 2030 mennessä kasvanut 13 tCO<sub>2</sub>e/ koko alue ja 1 tCO<sub>2</sub>e/ ha.

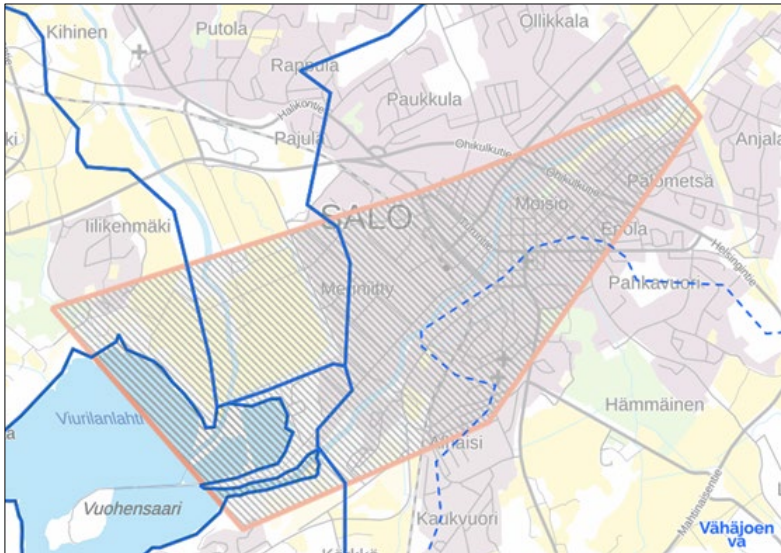


Hiilivaraston muutos suunnittelualueella (tCO<sub>2</sub>e/ koko alue) vuosina 2026-2095.

Tienvarsi- ja suojaviheralueiden toteuttamistavalla voidaan vaikuttaa kasvillisuuden hiilivaraston kehittymiseen. Jatkuva kasvipeitteisyys ja runsas kasvusto lisäävät hiilivarastoa. Puiden ja pensaiden käyttö on suositeltavaa – kuitenkin liikenneturvallisuuden mahdollistamissa rajoissa, jotta liian tiheä kasvillisuus ei aiheuta näkemäesteitä. Niittyjen suosiminen nurmikon sijaan parantaa hiilensidontaa ja luonnon monimuotoisuutta. Tiesuunnitelman ympäristön ja kasvillisuuden suunnittelussa on huomioitu ilmastonmuutos ja siihen sopeutuminen tiesuunnitelmatarkkuudella. Jatkosuunnittelussa monipuolisten kasvilajivalintojen avulla voidaan edistää luonnon monimuotoisuutta kasvillisuusalueilla ja suosia hiilensidontakyvyiltään tehokkaita puita.

Ilmastonmuutoksen aiheuttamat vaikutukset – kuten rankkasateiden lisääntyminen, talvien lauhtuminen, hellejaksot ja kuivuus – edellyttävät, että tieverkko suunnitellaan ja mitoitetaan kestävästi muuttuvia olosuhteita. Väyläviraston ohjeissa on tunnistettu tarve tarkistaa rakenteiden, kuivatusjärjestelmien ja päällysteiden mitoituksia muuttuvien sääolosuhteiden mukaan. Salonjoessa on esiintynyt vuosien varrella useita jääpatotulvia, joista viimeisin suuren mittaluokan tulva keväällä 2010. Rannikon läheisyyden ja alavan maaston vuoksi myös merivesitulva on mahdollinen Salon keskustan eteläosassa. Tulvariskien ensimmäisellä arviointikierroksella vuonna 2012 Uskelan-/ Salonjoen vesistöalueella Salon keskusta nimettiin merkittäväksi tulvariskialueeksi. Valmistuneiden tulvansuojelutoimenpiteiden ansiosta jääpatotulvan

riski Salon keskusta-alueella aleni merkittävästi. Jo toisella arviointikierröksellä vuonna 2018 Salon keskusta nimettiin muuksi tulvariskialueeksi ja se säilyi sellaisena myös kolmannella arviointikierröksellä vuonna 2024. Tulvariskialue alkaa Inkereentien ja kantatien eritasoliittymän kohdalta kohti Halikonlahtea. Alue on esitetty kuvassa oranssilla rajauksella, kuvalähde:vesi.fi, tulvariskialueiden kartat.





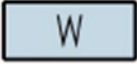







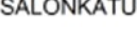

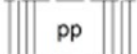
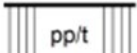




Salon kaupunki teki vuonna 2024 hulevesitulvariskiarvioinnin päivityksen. Siinä yhteydessä todettiin, että tiedossa ei ole Salon kaupungin alueella tapahtuneita hulevesitulvia, joista olisi aiheutunut yleiseltä kannalta katsoen merkittäviä vahingollisia seurauksia. Salon kaupungin alueella on esiintynyt ajoittain hulevesikertymiä rankkojen sadekuurojen, jäiden sulamisen tai keväisin jäätyneiden hulevesikaivojen seurauksena. Hulevesistä aiheutuneet vahingot ovat näiden johdosta olleet kuitenkin vähäisiä. Tien rakentamisen myötä rakentamattomien ja pinnoittamattomien alueiden määrä pienenee nykyisestä, mikä aiheuttaa muutoksia hulevesien valuntaan ja imeytymiseen. Tämän vuoksi osana tiesuunnitelman laadintaa suunnitellaan kuivatusratkaisut muuttuvaa tilannetta varten. Hankealueella muodostuvat hulevedet pyritään tiesuunnitelman mukaan hallitsemaan ja ohjaamaan suunniteltuihin tievesialtaisiin ennen niiden pääsyä luonnonvesistöihin. Tievesialtaat sekä pitkät sivu- ja laskuojat vähentävät kiintoaineen määrää ennen hulevesien päätymistä Uskelanjokeen.

## 5.4 Ympäristön häiriötekijät

Kantatien melu on ympäristön häiriötekijöistä merkittävin. Kaavamääräyksen mukaan liikenteen aiheuttama melu ei saa ylittää lähimmissä häiriintyvissä kohteissa valtioneuvoston asettamia ulkomelutason ohjearvoja. Liikenteen aiheuttamaa melua tulee tarpeen mukaan vähentää maisemaan sopivalla meluntorjunnalla.

Tarvittavat meluntorjuntaratkaisut suunnitellaan tiesuunnitelmassa. Melua torjutaan sekä meluseinien että vaihtelevan korkuisten melukaiteiden avulla.

## 5.5 Kaavamerkinnyt ja -määräykset

	Maantien alue.
	Suojaviheralue.
	Vesialue.
	3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva punainen viiva.
	Kaupunginosan raja.
	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.
	Osa-alueen raja.
	Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.
	Kaupungin- tai kunnanosan numero.
	Kaupungin- tai kunnanosan nimi.
	Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.
	Katu.
	Ohjeellinen jalankulku- ja polkupyörätie.
	Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie, jolla tontille/rakennuspaikalle ajo on sallittu.
	Ohjeellinen kadun tai liikennealueen alittava kevyen liikenteen yhteys.
	Ajoneuvoliittymän likimääräinen sijainti.
	Valtakunnallisesti arvokas maisema-alue.
	Kumottava kaava-alueen osa.

Yleiset määräykset:

Osa kaava-alueesta kuuluu valtakunnallisesti arvokkaaseen maisema-alueeseen: Uskelanjoki-laakson viljelymaisema. Alueen suunnittelussa on otettava huomioon kulttuuri-, maisema-, luonto- ja ympäristöarvot sekä huolehdittava, että toimenpiteiden ja hankkeiden vaikutus edellä mainittuihin arvoihin on mahdollisimman vähäinen. Siltojen ja melusteiden suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota maisemavaikutuksiin ja siihen, että mainitut rakennelmat sopivat maisema-alueelle.

Liikenteen aiheuttama melu ei saa ylittää lähimmissä häiriintyvissä kohteissa valtioneuvoston asettamia ulkomelutason ohjearvoja. Liikenteen aiheuttamaa melua tulee tarpeen mukaan vähentää maisemaan sopivalla meluntorjunnalla.

Suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota meluvaikutuksien vähentämiseen linnustollisesti arvokkaassa jokilaaksossa. Jokialueelle tai sen välittömään läheisyyteen kohdistuvan rakentamisen ja maaston muokkaamisen yhteydessä tulee selvittää, esiintyykö toimenpiteen vaikutusalueella vuollejokisimpukkaa. Vuollejokisimpukka on luonnonsuojelulain mukaan rauhoitettu, minkä lisäksi se on tiukkaa suojelua edellyttävä eläinlaji. Vuollejokisimpukka tulee huomioida luonnonsuojelulain 70 ja 78 §:n mukaisesti alueen maankäytössä ja toimenpiteissä.

## 6. Asemakaavan toteutus

### 6.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat

Kantatien 52 toisen vaiheen toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat tiesuunnitelma sekä rakentamissuunnitelma. Rakentamissuunnitelma on yksityiskohtainen suunnitelma, joka perustuu lainvoimaiseen tiesuunnitelmaan. Se määrittelee tarkasti väylän tekniset ratkaisut, kuten päällysteen, kuivatuksen, valaistuksen ja työnaikaiset liikennejärjestelyt. Sen laatimisesta vastaa usein urakoitsija osana urakkaa, mutta se voi olla myös erillinen asiakirja. Rakentamissuunnitelma tehdään vasta, kun hankkeen rahoitus on järjestetty.

### 6.2 Toteuttaminen ja ajoitus

Tien rakentamisen edellytyksenä on tiesuunnitelman hyväksyminen ja rakentamissuunnitelman laatiminen sekä toteutus päätös. Toteuttaminen alkaa vasta, kun valtion budjettiin on saatu rahoitus tiehanketta varten.

Tietä varten tarvittavasta alueesta, purettavista rakennuksista ja laitteista, laitteiden siirroista sekä mahdollisista haitoista ja vahingoista maksettavat korvaukset ratkaistaan pääosin maantietoimituksessa.

### **6.3 Toteutuksen seuranta**

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

Salossa 9.päivänä kesäkuuta 2026

Leena Lehtinen

Kaavoitusinsinööri

Maankäyttöpalvelut  
Salon kaupunki  
Hornintie 2-4, Halikko  
puhelin 02 778 5108  
[leena.lehtinen@salo.fi](mailto:leena.lehtinen@salo.fi)  
[www.salo.fi](http://www.salo.fi)