Asianro 3205/10.02.02/2019

Salon kaupunki

Oikorataosayleiskaava Suomusjärvi

Vuorovaikutusraportti 22.1.2021

OAS nähtävillä:	25.10.2019 alkaen
Luonnos nähtävillä:	12.3.–15.4.2020
Ehdotus nähtävillä:	16.11.–15.12.2020
Hyväksyminen KH:	
Hyväksyminen KV:	
Lainvoimainen kaava:	

Yhteystiedot

Salon kaupunki
Maankäyttöpalvelut
Hornintie 2-4, 24800 Halikko

Yleiskaava-arkkitehti Marjo Saukkonen
puh. 02 778 5100
marjo.saukkonen@salo.fi

Taustakartat ja paikkatietoaineisto:
© Maanmittauslaitos 2019
© Salon kaupunki

Kansikuva: Timo Huhtinen, Sitowise Oy
Valokuvat: Salon kaupunki

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä kaavaprosessin kulusta **4**

2. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) **6**

OAS nähtävillä 25.10.2019 alkaen (MRL 62 §, MRL 63 §)

2.1 Luettelo palautteista 6
2.2 OAS-vaiheen palautteet ja niihin laaditut vastineet 6

3. Luonnosvaihe **11**

Kaavaluonnos oli nähtävillä 12.3.-15.4.2020 (MRL 62 § ja MRA 30 §)

3.1 Luettelo mielipiteistä ja lausunnoista 11
3.2 Viranomaisten ja yhteisöjen lausunnot ja niihin laaditut vastineet 12
3.3 Yksityishenkilöiden mielipiteet ja niihin laaditut vastineet 33

4. Ehdotusvaihe **65**

Kaavaehdotus oli nähtävillä 16.11.–15.12.2020 (MRL 62 § ja MRA 19 §)

4.1 Luettelo muistutuksista ja lausunnoista 65
4.2 Viranomaisten ja yhteisöjen lausunnot ja niihin laaditut vastineet 66
4.3 Yksityishenkilöiden muistutukset ja niihin laaditut vastineet 110

5. Asukastilaisuuden muistio **131**

Muistio luonnosvaiheen asukastilaisuudesta 7.1.2020

6. Viranomaisneuvottelun muistio **133**

Muistio aloitusvaiheen (MRL 66 §) viranomaisneuvottelusta 30.10.2019

Liite 1: Vastaukset alustavasta kaavaehdotuksesta saatuihin palautteisiin

1. Tiivistelmä kaavaprosessin kulusta

Kaavatyö kuulutettiin vireille 23.10.2019.

Kaikista merkittävistä kaavatyön vaiheista on tiedotettu Salon kaupungin verkkosivuilla ja kaupungin virallisessa ilmoituslehdessä Salon Seudun Sanomissa. Lisäksi kaava-alueen maanomistajia on informoitu keskeisissä suunnitteluvaiheissa henkilökohtaisilla kirjeillä. Tällaisia keskeisiä vaiheita ovat olleet luonnos- ja ehdotusvaiheen asukastilaisuudet ja kuuleminen sekä kaavan hyväksyminen.

Kaavahankkeen lähtökohtia, tavoitteita ja etenemistä kuvaava osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) on pidetty MRL 62 §:n ja 63 §:n mukaisesti nähtävillä 25.10.2019 alkaen kaavan laadinnan ajan Halikon virastotalolla ja Salon kaupungin verkkosivuilla. OAS:sta pyydettiin erikseen kirjallista palautetta ajalla 25.10.–25.11.2019. Palautteita saatiin yksi kappale.

Aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu (MRL 66 §) pidettiin 30.10.2019.

Luonnosvaiheen asukastilaisuus pidettiin 7.1.2020. Suomusjärven koululla (Opintie 1, Suomusjärvi).

Kaupunkikehityslautakunta päätti asettaa kaavaluonnoksen nähtäville kokouksessaan 25.2.2020 (§ 30). Kaavaluonnos oli nähtävillä 12.3.–15.4.2020 Halikon virastotalolla, Suomusjärven kirjastossa ja Salon kaupungin verkkosivuilla (MRL 62 §, MRA 30 §). Luonnoksesta saatiin yhteensä seitsemän mielipidettä ja seitsemän lausuntoa.

Saatujen palautteiden pohjalta laadittiin alustava kaavaehdotus sekä video, jossa esiteltiin alustavaa kaavaehdotusta. Aineistoon oli mahdollista tutustua Salon kaupungin verkkosivuilla ja siitä oli mahdollista antaa palautetta 15.6.–14.8.2020. Alustavasta kaavaehdotuksesta saatuihin palautteisiin (4 kpl) ja niissä esitettyihin huomioihin on laadittu vastaukset, jotka ovat vuorovaikutusraportin liitteenä. Lisäksi vastaukset ovat olleet luettavissa kaavahankkeen verkkosivulla.

Salon kaupunginhallitus päätti kokouksessaan 26.10.2020 (§ 403) asettaa Oikorataosayleiskaava Suomusjärven kaavaehdotuksen maankäyttö- ja rakennusasetuksen 19 §:n mukaisesti nähtäville 30 vuorokauden ajaksi. Osayleiskaavaehdotus oli virallisesti nähtävillä 16.11.–15.12.2020 välisen ajan Halikon virastotalon 2. kerroksen aulassa ja Salon kaupungin verkkosivulla.

VIREILLE TULO 23.10.2019

Aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu 30.10.2019

OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA
OAS oli nähtävillä koko kaavaprosessin ajan 25.10.2019 alkaen
kirjallista palautetta pyydettiin ajalla 25.10.-25.11.2019

Luonnosvaiheen asukastilaisuus 7.1.2020

KAAVALUONNOS
kaupunkikehityslautakunta päätti kaavaluonnoksen asettamista nähtäville 25.2.2020
kaavaluonnos oli nähtävillä 12.3.-15.4.2020

Ehdotusvaiheen asukastilaisuus (video)

KAAVAEHDOTUS
kaupunginhallitus päätti kaavaehdotuksen asettamisesta nähtäville 26.10.2020
kaavaehdotus oli nähtävillä 16.11.–15.12.2020 muistutusten ja lausuntojen antamista varten

VUOROVAIKUTUSRAPORTTI
sisältää vastineet luonnosvaiheessa saatuihin mielipiteisiin ja lausuntoihin sekä ehdotusvaiheessa saatuihin muistutuksiin ja lausuntoihin

KAUPUNGINVALTUUSTO HYVÄKSYI KAAVAN XX.XX.2020

Kaavaehdotuksesta saatiin yhteensä neljä muistutusta ja 11 lausuntoa.

Salon kaupunginvaltuusto hyväksyi Suomusjärven oikorataosayleiskaavan XX.XX.2020 pitämässään kokouksessa (XX §). Kaava-alueen maanomistajille lähetettiin postitse tieto hyväksymispäätöksestä.

2. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS)

Suomusjärven oikorataosayleiskaavasta laadittu osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) laitettiin nähtäville 25.10.2019 (MRL 62 §, MRL 63 §). OAS pidetään nähtävillä koko kaavaprosessin ajan. OAS:sta pyydettiin erikseen kirjallista palautetta ajalla 25.10.–25.11.2019. OAS:sta saatiin yksi (1) palaute. Lausuntoja ei saatu.

2.1 Luettelo palautteista

Saapunut palaute:

Palaute 1, yksityishenkilö 25.11.2019

2.2 OAS-vaiheen palautteet ja niihin laaditut vastineet

Tässä luvussa on kopio alkuperäisestä palautteesta, palautteen tiivistelmä sekä palautteeseen laadittu vastine.

Kopio palautteesta 1

SALON KAUPUNKI
Saapunut 25.11.2019
3205/10.02.02./2019

Lähettäjä: [redacted]
Lähetetty: 25. marraskuuta 2019 13:16
Vastaanottaja: Kaupunkisuunnittelu
Aihe: Palaute oikorataosayleiskaava Suomusjärvi -osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta

Palaute oikorataosayleiskaava Suomusjärvi -osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta

Salon kaupunginhallituksen pöytäkirjasta tässä taustaksi muutama poiminta, jotka koskevat Suomusjärven asemaa.

§ 560, 05.09.2011

"Kaupunki tähtää tasaiseen väkiluvun kasvuun. Salon keskustan lisäksi uuden ratayhteyden vaikutuspiirissä kehityspotentiaalia on sekä Muurlassa että Suomusjärvellä, mikä tulisi näkyä selvästi maakuntakaavamerkinnöissä."

"Suomusjärven sijainti Järvien Salon keskellä ja nopean moottoritieyhteyden päässä pääkaupunkiseudulta antavat tulevaisuudessa luonnollisen perustan taajaman harkitulle kasvulle osana E18 -kehitysvyöhykettä. Ratayhteyden tarjoamia mahdollisuuksia ei sen vuoksi tulisi tässä vaiheessa sulkea pois suunnitelmista."

"Kaupunki edellyttää lisäksi, että maakuntakaavassa Suomusjärven keskusta rajataan myös "Raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen kehittämisen kohdealue" -merkinnällä."

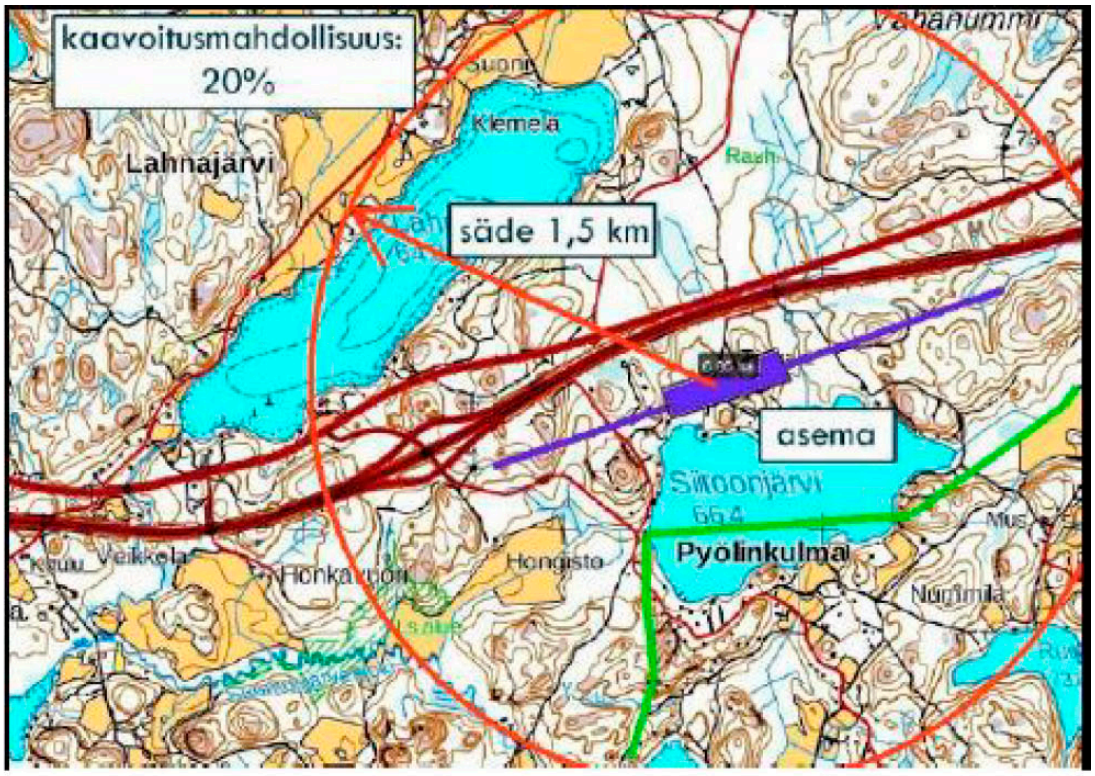
Väylävirasto on Salon tahdon mukaan saanut Suomusjärvelle kaksi ratageometrialtaan asemapaikan edellytykset täyttävää paikkaa. Aseman ja väkiluvun kasvun toteutuminen edellyttävät Väyläviraston mukaan 11 000 vakituisen asukkaan taajamaa 1,5 km-säteisen ympyrän sisälle alle 55 dB:n äänitason alueelle.

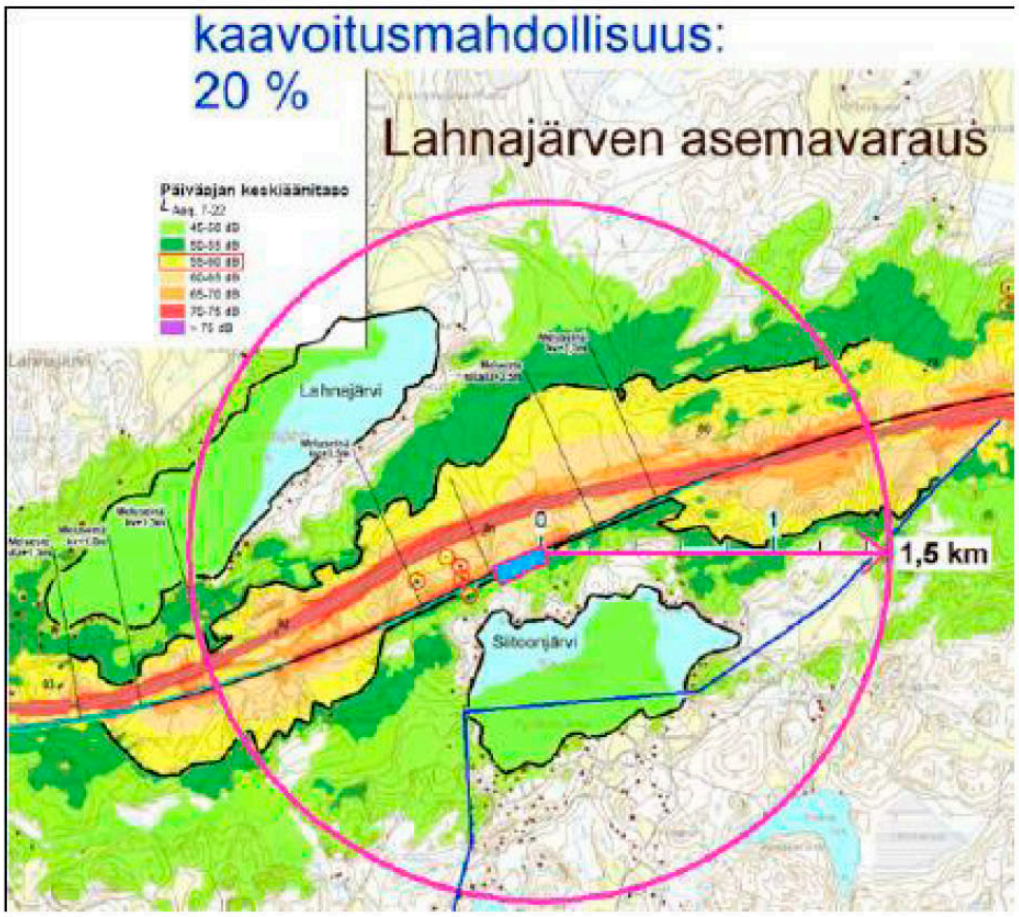
Uuteen osayleiskaavaan on otettava rakentamisalueetkin sellaisina kuin niiden nähdään olevan kaavallisen suunnittelun tavoitteita osayleiskaavan tarkkuudella. Nykyisessäkin osayleiskaavassa on rakentamisalueita. Mikäli Salo haluaa tosissaan tavoitella kahta tai yhtä oikoradan asemaa Suomusjärvelle, seurannee tästä, että myös tätä palveleva rakentaminen tulisi johdonmukaisuuden vuoksi osoittaa osayleiskaavalla.

Ystävällisin terveisin

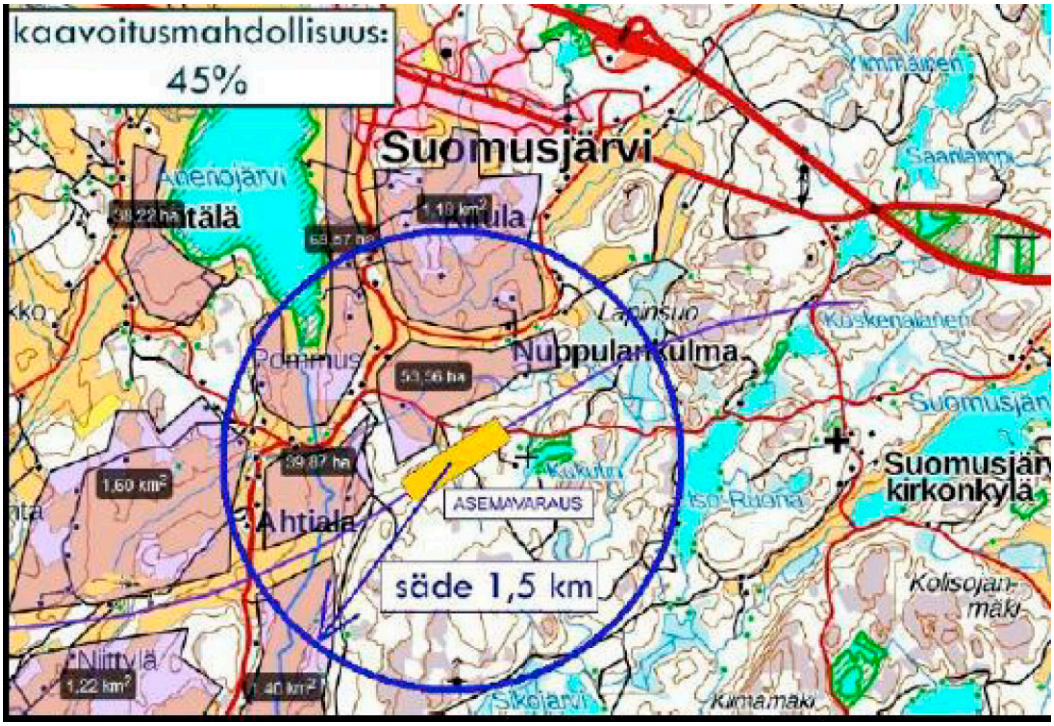
[redacted]

Lahnajärven asemataajama-alue





Suomusjärven asemataajama-alue


kaavoitusmahdollisuus:
45%
Suomusjärvi
Nuppulankulma
Ahtiala
ASEMAVARAUS
säde 1,5 km
Suomusjärvi kirkonkylä
Kolisojanmäki
Kimmäinen
Saaniamma
Lapinsuo
Kuskenalainen
Pommuus
Niimylä
Sikojärvi
Kimmamäki
1,60 km²
1,22 km²
1,40 km²
59,87 ha
53,56 ha
68,67 ha
38,22 ha

Tiivistelmä palautteesta 1

Palautteessa todetaan, että Väylävirasto on Salon tahdon mukaan saanut Suomusjärvelle kaksi ratageometrialtaan asemapaikan edellytykset täyttävää paikkaa. Aseman ja väkiluvun kasvun toteutuminen edellyttävät Väyläviraston mukaan 11 000 vakituisen asukkaan taajamaa 1,5 km-säteisen ympyrän sisälle alle 55 dB:n äänitason alueelle.

Palautteen antaja esittää, että uuteen osayleiskaavaan on otettava rakentamisalueet sellaisina kuin niiden nähdään olevan kaavallisen suunnittelun tavoitteita osayleiskaavan tarkkuudella, mikäli Salo haluaa tosissaan tavoitella kahta tai yhtä oikoradan asemaa Suomusjärvelle. Tätä näkemystä taustoitetaan ja perustellaan palautteessa mm. Salon kaupunginhallituksen pöytäkirjaan (05.09.2011 § 560) tehdyillä kirjauksilla koskien Suomusjärven asemaa ja asemaseudun merkitsemistä maakuntakaavaan Raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen kehittämisen kohdealue-merkinnällä.

Vastine palautteeseen 1

Espoo-Salo-oikorata kuuluu osana valtakunnallisesti merkittävään Helsinki-Turku nopea junayhteys -hankkeeseen, jonka suunnittelusta on päätetty valtionhallinnossa. On tärkeää huomata, että radan suunnittelu ja yleiskaavoitus ovat erillisiä prosesseja, vaikka niiden molempien taustalla onkin valtionhallinnossa tehdyt päätökset ja linjaukset, joiden pohjalta ratalinja on merkitty voimassa oleviin Varsinais-Suomen ja Uudenmaan maakuntakaavoihin.

Salon kaupungin alueella ratalinjaus on osoitettu voimassa olevassa Salo–Lohja-oikoradan vaihemaakuntakaavassa, joka on vahvistettu 4.12.2012. Oikorataa suunnitellaan ko. maakuntakaavan mukaiseen maastokäytävään. Lisäksi maakuntakaava ohjaa yleiskaavoitusta. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan 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 (MRL 32 §). Suomusjärven oikorataosayleiskaavan laatiminen edistää maakuntakaavan toteutumista MRL:n mukaisesti.

Lahnajärvelle on osoitettu asemavaraus ja raiteenvaihtopaikka Espoo–Salo-oikoradan yleissuunnitelmassa. Kyseessä on asemavaraus pitkälle tulevaisuuteen kymmenien vuosien päähän. Sen toteutuminen riippuu radanvarren väestö- ja muusta kehityksestä. Voimassa olevassa maakuntakaavassa kaava-alueelle on osoitettu kylä (at), mutta ei uutta raideliikennepaikkaa (asemaa) eikä taajamatoimintojen aluetta, joka on edellytyksenä alueen osoittamiseksi taajama-alueeksi yleiskaavassa. Tässä vaiheessa, ennen kuin asia on tutkittu maakuntakaavatasolla, aseman ja sen ympäristön osoittaminen tarkemmin yleiskaavassa ja kaava-alueen laajentaminen sen takia ei ole vielä ajankohtaista. Tämän yleiskaavan tavoitteena on mahdollistaa radan toteuttaminen ja päivittää voimassa oleva oikeusvaikutteinen yleiskaava maakuntakaavan mukaisesti.

3. Luonnosvaihe

Oikorataosayleiskaava Suomusjärven kaavaluonnos oli nähtävillä 12.3.-15.4.2020. Kaavaluonnoksesta saatiin seitsemän (7) mielipidettä ja seitsemän (7) lausuntoa.

3.1 Luettelo kirjallisesti saaduista mielipiteistä ja lausunnoista

Saapuneet lausunnot:

Lausunto 1, Varsinais-Suomen Pelastuslaitos 20.3.2020

Lausunto 2, Väylävirasto 7.4.2020

Lausunto 3, Varsinais-Suomen liitto 14.4.2020

Lausunto 4, Salon kaupungin rakennus- ja ympäristölautakunta 15.4.2020

Lausunto 5, Lohjan kaupungin vetovoimalautakunta 26.3.2020

Lausunto 6, Turun kaupungin museopalvelut 11.5.2020

Lausunto 7, Varsinais-Suomen ELY-keskus 2.6.2020

Saapuneet mielipiteet:

Mielipide 1, yksityishenkilö 7.4.2020

Mielipide 2, yksityishenkilö 8.4.2020

Mielipide 3, yksityishenkilö14.4.2020

Mielipide 4, yksityishenkilö 15.4.2020

Mielipide 5, yksityishenkilö 15.4.2020

Mielipide 6, yksityishenkilö 26.3.2020

Mielipide 7, yksityishenkilö 9.3.2020

Seuraavissa luvuissa on käsitelty luonnosvaiheessa saadut lausunnot ja mielipiteet. Luku 3.2 (sivut 12–32) sisältää kopiot alkuperäisistä viranomaisten ja yhteisöjen lausunnoista, niiden tiivistelmät ja lausuntoihin laaditut vastineet. Luvussa 3.3 (sivut 33–64) on kopiot alkuperäisistä mielipiteistä, niiden tiivistelmät ja vastineet.

3.2 Viranomaisten ja yhteisöjen lausunnot ja niihin laaditut vastineet

Kopio lausunnosta 1

Varsinais-Suomen Pelastuslaitos

LAUSUNTO 1 (1)

20.3.2020 Dno 2854-2020

Salon kaupunki
Kaupunkisuunnittelu
PL 77
24101 Salo

Lausuntopyyntö sähköpostilla 4.3.2020

Oikorataosayleiskaava Suomusjärvi
Asianumero: 3205/10.02.02/2019

Varsinais- Suomen aluepelastuslaitos on tutustunut Suomusjärven oikoratayleiskaavaluonnokseen ja sen selostukseen, päivätty 14.2.2020, korjattu 24.2.2020.

Varsinais- Suomen aluepelastuslaitoksen pelastusviranomainen toteaa lausunnossaan seuraavaa:

Uuden junaradan alikuluissa on huomioitava pelastuslaitoksen raskaan kaluston tilantarpeet V-S pelastuslaitoksen pelastustieohjeen (22.4.2015) mukaisesti. Pelastusajoneuvojen ajoyhteydet rautatietunneleihin ja tieyhteydet tunneleiden suuaukoille sekä pelastuslaitoksen sammutusvesitarpeet tulee ottaa huomioon kaavassa ja sen pohjalta tehtävässä tunnelisuunnittelussa.

Aki Toivanen
johtava palotarkastaja

Turku Eerikinkatu 35 20100 Turku
Loimaa Lamminkatu 48 32200 Loimaa
Parainen Bläsnäsintie 7 21600 Parainen
Salo Kaakelitehtaankatu 4 24260 Salo
Uusikaupunki Liljalaaksonkatu 25 23500 Uusikaupunki

Varsinais-Suomen aluepelastuslaitos • puh. 02 2633 111 • faksi 02 2633 1161 • pelastuslaitos@turku.fi • www.vspelastus.fi

Tiivistelmä lausunnosta 1

Varsinais-Suomen aluepelastuslaitoksen pelastusviranomainen toteaa lausunnossaan seuraavaa:

Uuden junaradan alikuluissa on huomioitava pelastuslaitoksen raskaan kaluston tilantarpeet Varsinais-Suomen pelastuslaitoksen pelastustieohjeen (22.4.2015) mukaisesti. Pelastusajoneuvojen ajoyhteydet rautatietunneleihin ja tieyhteydet tunneleiden suuaukoille sekä pelastuslaitoksen sammutusvesitarpeet tulee ottaa huomioon kaavassa ja sen pohjalta tehtävässä tunnelisuunnittelussa.

Vastine lausuntoon 1

Merkitään tiedoksi.

Alikulkuihin ja tunneleihin liittyvät tekniset ratkaisut suunnitellaan radan suunnittelun yhteydessä.

Kopio lausunnosta 2

Lausunto 1 (2)

VÄYLÄ/7347/03.01.02/2019

7.4.2020

Salon kaupunki
Kaupunkisuunnittelu

kaupunkisuunnittelu@salo.fi

Viite: lausuntopyyntö 4.3.2020 (3205/10.02.02/2019)

Lausunto Oikorataosayleiskaava Suomusjärven kaavaluonnoksesta

Väylävirasto on tutustunut yleiskaavaluonnokseen ja antaa lausuntonsa rautateiden näkökulmasta.

Yleiskaavan suunnittelualue sijaitsee Suomusjärven kirkonkylän pohjois- ja koillispuolella, noin 1,5 - 2 km päässä Suomusjärven keskustasta. Salon keskustaan on matkaa noin 30 km. Alue rajautuu pohjoisessa Helsingintiehen (seututie 110) ja Lahnajärven itäpuolella Varesjärvetiehen. Idässä ja lännessä suunnittelualue rajoittuu Keskustan pohjoisosan-moottoritien-Lahnajärven osayleiskaavan rajaan. Suunnittelualueelle sijoittuu laadittavana olevan Espoo – Salo -oikoradan yleissuunnitelman mukainen ratalinjaus. Osayleiskaavan tarkoituksena on päivittää voimassa olevaa yleiskaavaa vastaamaan Varsinais-Suomen maakuntakaavaa Espoo – Salo -oikoradan linjauksen osalta sekä mahdollistaa radan toteuttaminen. Kaavatyö kuuluu oikoradan yleissuunnitelmavaiheessa tehtäviin kaavamuutoksiin.

Espoo – Salo -oikorata

Osayleiskaavaluonnoksessa on osoitettu Espoo – Salo -oikorata ja siihen liittyvät ratkaisut pääosin valmisteilla olevan radan yleissuunnitelman mukaisesti. Väylävirasto esittää kaavaan vielä tarkennuksia seuraavilta osin.

Osayleiskaavaluonnoksessa on osoitettu meluntorjuntatarve -merkinnällä ne alueet, joihin radan yleissuunnitelmassa on melulaskentojen perusteella arvioitu tarvittavan meluntorjuntaa. Yleissuunnitelman melulaskentojen osalta on hyvä tiedostaa, että niissä esitetyt meluesteen ovat suuntaan antavia ja Espoo – Salo -oikoradan yhteydessä toteutettavan meluntorjunnan tarve sekä mitoitus tarkentuu vielä radan seuraavissa suunnitteluvaiheissa. Kaavaluonnoksessa osoitettua meluntorjuntatarve -merkintää olisi hyvä selkeyttää suunnittelumääräyksellä, jossa todetaan meluntorjuntaratkaisujen tarkentuvan radan jatkosuunnittelussa.

Osayleiskaavassa on osoitettu me-merkinnällä laskennallinen 55 dB(A):n päiväaikainen liikennemelualue radan valmistuttua. Merkintä on osoitettu radan yleissuunnitelman mukaisten meluselvitysten perusteella ja perustuu radan yleissuunnitelman mukaiseen

Väylävirasto
PL 33, 00521 Helsinki
Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki
Puhelin 0295 34 3000
Faksi 0295 34 3700
etunimi.sukunimi@vayla.fi
kirjaamo@vayla.fi
www.vayla.fi

Lausunto 2 (2)

VÄYLÄ/7347/03.01.02/2019

7.4.2020

tilanteeseen. Radan jatkosuunnittelussa suunnitelmaratkaisut (esimerkiksi radan suunniteltu korkeusasema) voivat vielä muuttua yleissuunnitelmaan nähden, millä voi olla vaikutusta myös yleissuunnitelmavaiheen laskennallisiin melualueisiin. Tämä epävarmuus melualueen ulottuvuudesta on hyvä tiedostaa myös me-merkinnän osalta.

Osayleiskaavassa on osoitettu Espoo – Salo -oikoradan radan yleissuunnitelman mukainen linjaus merkinnällä ”Uusi rata” sekä sille sijoittuvat uudet sillat ja tunnelit merkinnöillä ”Liikennetunneli” ja ”Ylikulku / alikulku”. Yleissuunnitelmassa osoitetut ratkaisut tarkentuvat vielä radan jatkosuunnittelun yhteydessä, jolloin voi tulla muutoksia siltojen sijainteihin tai tunnelien pituuksiin. Yleiskaavassa sillat ja tunnelit tulee osoittaa sijainniltaan ohjeellisella merkinnällä. Lisäksi uutta rautatien linjausta koskeva merkintä voisi olla ”radan” sijasta ”rautatie”.

Kaavaluonnoksessa on osoitettu Espoo – Salo -radan linjaukseen kiinni erillispientalojen alue (AO) Kekkosentien varrelle sekä maatilan talouskeskuksen alue (AM) Honkavuorentien varrelle. Radan sijainti tarkentuu vielä jatkosuunnittelun yhteydessä, jolloin se voi ulottua jossain määrin myös kaavaluonnoksessa osoitettujen AO- ja AM-alueiden puolelle. AO- ja AM-alueet olisi täten tarkoituksenmukaisempaa rajata päättymään radan puolelta luonnoksessa osoitettuun meluntorjuntatarve -merkintään (me) ja osoittaa maa- ja metsätalousaluetta (M) kyseisten AO- ja AM-alueiden sekä ratalinjauksen väliselle alueelle.

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

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.
Asian on esitellyt asiantuntija, maankäyttö Ville Vuokko ja ratkaissut osastonjohtaja Päivi Nuutinen.

Jakelu Salon kaupunki

Tiedoksi Eero Liehu
Antero Kaukonen
Kaj Grönqvist, RRM Oy
Heidi Mäenpää
Aimo Huhdanmäki
Jukka Peura
Varsinais-Suomen ELY-keskus, L-vastuualue
Varsinais-Suomen ELY-keskus, Y-vastuualue

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu

Asian VÄYLÄ/7347/03.01.02/2019 asiakirja

Lista allekirjoittajista

Allekirjoittaja	Todennus
Ville Vuokko 07.04.2020 15:22:02	**Asianhallinta** 07.04.2020 15:22:01
Päivi Nuutinen 07.04.2020 15:22:59	**Proxy** 07.04.2020 15:22:55

Tiivistelmä lausunnosta 2

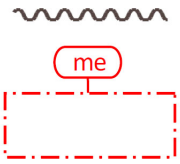
Koska Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelman meluselvitykset ja suunnitteluratkaisut tulevat tarkentumaan jatkosuunnittelussa, Väylävirasto esittää lausunnossaan seuraavat tarkennukset:

- Meluntorjuntatarve-merkintää tulee selkeyttää suunnittelumääräyksellä, jossa todetaan melun torjuntaratkaisujen tarkentuvan radan jatkosuunnittelussa, mikä tulee huomioida myös me-merkintöjen osalta.
- Sillat, tunnelit sekä ali- ja ylikulut tulee osoittaa yleiskaavassa sijainniltaan ohjeellisina.
- Radan varteen sijoittuvat AO- ja AM-alueet tulee rajata meluntorjuntatarve-merkintään ja osoittaa maa- ja metsätalousaluetta (M) kyseisten AO- ja AM-alueiden sekä ratalinjauksen väliselle alueelle

Lisäksi uutta rautatien linjausta koskeva merkintä voisi olla ”radan” sijasta ”rautatie”.

Vastine lausuntoon 2

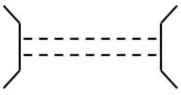
Meluntorjuntatarve- ja me-merkintöjen määräystekstit on korjattu:



Ohjeellinen melueste.
Meluesteen sijainti ja tyyppi tarkentuvat radan jatkosuunnittelun yhteydessä.

Meluntorjuntatarve.
Alueella on ympäristömelusta aiheutuva selvitystarve, joka on otettava huomioon yksityiskohtaisemmassa maankäytön suunnittelussa ja rakentamisen ohjauksessa. Laadittujen ennusteiden mukaan liikenteen päiväaikainen melu ylittää alueella 55 dB(A) radan ja meluesteiden valmistuttua. Meluntorjuntatarve-alue tarkentuu radan jatkosuunnittelun yhteydessä.

Uusia tunneleita sekä ali-ja ylikulkuja (siltoja) koskeviin määräysteksteihin on lisätty, että ko. rakenteiden sijainti on ohjeellinen.



Ohjeellinen liikennetunneli.

Ohjeellinen ylikulku / alikulku.

Uuden rautatien merkintää koskeva määräysteksti on muutettu:

Uusi rautatie.

Radan varteen sijoittuvat AO- ja AM-alueet on rajattu ohjeellinen melueste-merkintään. Ko. alueiden ja rautatien välinen alue on osoitettu maa- ja metsätalousalueeksi (M).

Kopio lausunnosta 3

N M-A/em 14.4.2020

Salon kaupunki

Suunnittelujohtajan lausunto Salon kaupungille Suomusjärven oikorataosayleiskaavaluonnoksesta (M31/4.3.2020)

Aarnionperä-Muurlan oikorataosayleiskaavaluonnos on voimassa olevien maakuntakaavojen tavoitteiden mukainen ja kaavaluonnos edistää Salo-Lohja-ratalinjan vaihemaakuntakaavan tavoitetta varmistaa nopean Turku-Helsinki-Pietari ratayhteyden ja paikallisjunaliikenteen kehittämismahdollisuudet. Valtioneuvoston hyväksymistä valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista on tunnistettu useita tässä osayleiskaavassa huomioitavia tavoitteita.

Maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleiskaavaa ja asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi. 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. (MRL 32 §)

Ratayhteys on Varsinais-Suomen maakuntakaavassa valitun ja hyväksytyn lainvoimaisen ja oikeusvaikutteisen ratalinjan, sekä käynnissä olevan Espoo-Salo oikoradan yleissuunnitelman luonnoksen mukainen.

Osayleiskaavaluonnoksen vaikutuksia on arvioitu huolellisesti.

Varsinais-Suomen liitto

Heikki Saarento
suunnittelujohtaja

Tiedoksi: Varsinais-Suomen ELY-keskus, ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue

VARSINAIS-SUOMEN LIITTO
EGENTLIGA FINLANDS FÖRBUND
REGIONAL COUNCIL OF SOUTHWEST FINLAND

PL 273 (Ratapihankatu 36) | 20101 Turku
+358 2 2100 900 | kirjaamo@varsinais-suomi.fi
www.varsinais-suomi.fi | Y – 0922305-9

Tiivistelmä lausunnosta 3

Varsinais-Suomen liitto on todennut lausunnossaan, että oikorataosayleiskaavaluonnos on voimassa olevien maakuntakaavojen tavoitteiden mukainen ja kaavaluonnos edistää Salo–Lohja-ratalinjan vaihemaakuntakaavan tavoitetta varmistaa nopean Turku–Helsinki–Pietari-ratayhteyden ja paikallisjunaliikenteen kehittämismahdollisuudet.

Vastine lausuntoon 3

Merkitään tiedoksi.

Kopio lausunnosta 4

Salon kaupunki

Rakennus- ja ympäristölautakunta § 66 15.04.2020

Lausunto osayleiskaavan muutoksesta, Oikorataosayleiskaava Suomusjärvi

3205/10.02.02/2019

Rakennus- ja ympäristölautakunta 15.04.2020 § 66

Valmistelija: rakennus- ja ympäristövalvonnan johtaja Janne Ranki, janne.ranki@salo.fi, 02 778 2300, ympäristönsuojelupäällikkö Heidi Veck, heidi.veck@salo.fi, 02 778 7800, ympäristöterveyspäällikkö Riitta Suutari, riitta.suutari@salo.fi, puh. (02) 778 4601.

Salon kaupunkikehityslautakunta hyväksyi kokouksessaan 25.2.2020 Suomusjärven oikorataosayleiskaavaluonnoksen asetettavaksi nähtäville valmisteluvaiheen kuulemista varten (MRA 30 §). Kaava-aineisto on nähtävillä 12.3.-15.4.2020 välisenä aikana.

Kaupunkisuunnittelu pyytää rakennus- ja ympäristölautakunnan lausuntoa kaavaluonnoksesta 15.4.2020 mennessä. Kaava-aineisto on nähtävillä internetissä http://www.salo.fi/yleiskaavat.

Kokouksen oheismateriaalina on kaavaluonnos ja kaavaseloste.

Rakennusvalvonnan kannanotto:

Rakennusvalvonta on tutustunut kaavaselostukseen ja kaavaluonnoskarttaan. Rakennusvalvonnalla ei ole lausuttavaa kaavaluonnoksesta.

Ympäristönsuojelun kannanotto:

Ei lausuttavaa.

Ympäristöterveydenhuollon kannanotto:

Osayleiskaavan muutoksesta (oikorata) ei saa aiheutua terveyshaittaa tai sen mahdollisuutta lähialueen asukkaille (melu, tärinä, talousveden laatu). Liikenteen 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. Osayleiskaavan muutos ei saa vaarantaa kiinteistöjen talousvesikäytössä olevien kaivojen vedenlaatua.

Mikäli junien nopeus pyritään nostamaan yleissuunnitelman mukaiseen 300 km/h:ssa, tulee tämä huomioida meluntorjunnassa.

Rakennus- ja ympäristövalvonnan johtaja:

Rakennus- ja ympäristölautakunta päättää antaa valmistelun mukaiset kannanotot Suomusjärven oikorataosayleiskaavaluonnoksesta.

Päätös:

Rakennus- ja ympäristölautakunta hyväksyi esittelijän päätösehdotuksen.

Tiivistelmä lausunnosta 4

Salon kaupungin rakennus- ja ympäristölautakunnan lausunto muodostuu rakennusvalvonnan ja ympäristöterveydenhuollon kannanotoista.

Rakennusvalvonnalla ei ole lausuttavaa kaavaluonnoksesta.

Ympäristöterveydenhuolto toteaa kannanotossaan, että osayleiskaavan muutoksesta (oikorata) ei saa aiheutua terveyshaittaa tai sen mahdollisuutta lähialueen asukkaille (melu, tärinä, talousveden laatu). Liikenteen 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. Osayleiskaavan muutos ei saa vaarantaa kiinteistöjen talousvesikäytössä olevien kaivojen vedenlaatua. Lisäksi ympäristöterveydenhuolto toteaa, että mikäli junien nopeus pyritään nostamaan yleissuunnitelman mukaiseen 300 km/h:ssa, tulee tämä huomioida meluntorjunnassa.

Vastine lausuntoon 4

Merkitään tiedoksi suunnittelua varten.

Espoo-Salo-oikoradan suunnittelun tavoitteena on, ettei radasta, sen rakentamisesta eikä radalle suunnitelllusta junaliikenteestä aiheudu terveyshaittaa tai sen mahdollisuutta lähialueen asukkaille. Hankkeen vaikutuksia arvioidaan Helsinki–Turkun nopean junayhteyden ympäristövaikutusten arvioinnissa, jonka tuloksia hyödynnetään myös osayleiskaavoituksessa.

Espoo-Salo oikoradan suunnittelussa ratageometrian mitoitusnopeus on 300 km/h, mutta junan enimmäisnopeus on 250 km/h, koska Suomessa ei ole eikä lähitulevaisuudessaan tule olemaan junakalustoa, jolla voisi ajaa 300 km/h. Edellä mainitusta johtuen junan enimmäisnopeus 250 km/h on ollut lähtökohtana radan sähkö- ja turvalaitesuunnittelussa, minkä perusteella junan todelliseksi enimmäisnopeudeksi radalla on määräytynyt 250 km/h. Näin ollen tätä todellista enimmäisnopeutta on käytetty myös lähtökohtana meluselvityksessä ja meluesteiden suunnittelussa. Mikäli Suomeen saadaan joskus tulevaisuudessa junakalusto, jonka enimmäisnopeus on ratageometrian mahdollistama 300 km/h, sen käyttöönotto edellyttää oikoradan sähkö- ja turvalaitteiden uusimista sekä samalla myös uusia meluselvityksiä ja meluesteiden päivittämistä.

Kopio lausunnosta 5

LOHJA

OTE PÖYTÄKIRJASTA 1

Vetovoimalautakunta § 49 26.03.2020

SALON KAUPUNKI
06. 04. 2020
Dnro 3205/10.02.02/2019

Lausunto Oikorataosayleiskaava Suomusjärven luonnoksesta Salon kaupungille

111/08.00.00/2020

VEVO 26.03.2020 § 49	Salon kaupungin kaupunkisuunnittelu on pyytänyt Lohjan kaupungilta lausuntoa Oikorataosayleiskaava Suomusjärven kaavaluonnoksesta 15.4.2020 mennessä. Kaavaluonnoksessa on esitetty Espoo-Salo -oikoradan yleissuunnitelman mukainen ratalinjaus lähiympäristöineen. Kaavaluonnoksen alue ei ulotu Lohjan rajaan saakka, eikä luonnos ole ristiriidassa Lohjan puolella vireillä olevan Y8 Sammatin pohjoisosien osayleiskaavan muutoksen tavoitteiden kanssa.
Lisätiedot	yleiskaavoittaja Teija Liuska-Eloranta, teija.liuska-eloranta@lohja.fi
Oheismateriaali	- Lausuntopyyntö 4.3.2020 - Oikorataosayleiskaava Suomusjärvi, kaavaluonnos 24.2.2020 - Oikorataosayleiskaava Suomusjärvi, selostus 24.2.2020
Esitys Elinvoimajohtaja	Vetovoimalautakunta päättää esittää lausuntonaan, ettei sillä ole huomautettavaa Oikorataosayleiskaava Suomusjärven 24.2.2020 päivättyyn luonnokseen.
Päätös	Hyväksyttiin.

Otteen oikeaksi todistaa Lohjalla 1.4.2020

Päivi Kesälä
pöytäkirjanpitäjä

VETOVOIMALAUTAKUNTA
AKTIONSKRAFTSNÄMNDEN
LOHJA LOJO

Tiivistelmä lausunnosta 5

Lohjan kaupunki toteaa lausunnossaan seuraavaa:

Lohjan kaupungin vetovoimalautakunnalla ei ole huomautettavaa 24.2.2020 päivättyyn luonnokseen.

Vastine lausuntoon 5

Merkitään tiedoksi.

Kopio lausunnosta 6

TURKU

Tiedoksi **1**

Vapaa-aikatoimiala, museopalvelut 11.5.2020 Dnro 2854-2020 (11 05 02)

Sara Tamsaari

Lausunto oikorataosayleiskaavan luonnoksesta Suomusjärvi

Viite: Asianumero: 3205/10.02.02/2019

Valmistelija: Kokoelmat ja kulttuuriperintöyksikkö/tutkijat Elina Saloranta ja Sara Tamsaari

Salon kaupunki pyytää Varsinais-Suomen alueelliselta vastuumuseolta lausuntoa oikorataosayleiskaavan luonnoksesta Suomusjärvi.

Kaavan tavoitteena on saattaa yleiskaava vastaamaan maakuntakaavaa ja Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelmaa, tehdä oikoratasuunnitelman edellyttämät muutokset maankäyttöön ja huomioida mahdollinen tulevaisuudessa toteutettava Lahnajärven asemapaikka. Luonnoksessa osoitetaan radan linjaus, sillat ja tunnelit, melusuojausta vaativat kohdat sekä tiejärjestelyt valmisteilla olevan yleissuunnitelman mukaisesti.

Kaava-alue on pääasiassa maa- ja metsätalousaluetta, keskiosissa on jonkin verran peltoalueita. Kaavan keskivaiheilla kulkee historiallisesti arvokas Kekkosentie. Alueella on erillispientaloja, loma-asuntoja ja maatilan talouskeskuksia. Alueella sijaitsee myös nykyisin asuinkäytössä oleva vanha koulurakennus, joka on Varsinais-Suomen maakuntamuseon inventoinnissa arvotettu paikallisesti arvokkaaksi. Koulu, samoin kuin muutama muu rakennus, olisi jäämässä uuden ratalinjauksen ja moottoritien väliin, johon ei melun vuoksi ole tarkoitus osoittaa pientaloasumisen aluevarausta. Selostuksessa tulee perustella, miksi linjaus on tarpeellista toteuttaa siten, että rakennukset jäävät melualueelle tien ja radan väliin.

Historiallisesti arvokas Kekkosentie on osa keskiaikaista Viipurista Turkuun johtanutta maantietä. Rata leikkaa Kekkosentien, ja siksi selostuksessa on syytä avata tarkemmin radan vaikutuksia Kekkosentiehen. Tien ominaispiirteiden säilyttämiseksi sille tulee osoittaa esimerkiksi seuraava määräys: s/historiallinen tielinja: Tien linjaus ja suhde ympäristöön tulee säilyttää. Tavanomaiset tien hoito- ja kunnostustyöt ovat sallittuja. Suuremmista tien linjausta ja sen rakenteiden muuttamista koskevista suunnitelmista tulee neuvotella

Varsinais-Suomen alueellisen vastuumuseon kanssa.

Suunnittelualueella ei sijaitse muinaismuistolain (295/63) rauhoittamia kiinteitä muinaisjäännöksiä. Alueella sijaitsee yksi ns. muu

kulttuuriperintökohde: kiviaita, Ylipruki (tunnus muinaisjäännösrekisterissä 1000020389). Kohdetta ei ole merkitty osayleiskaavaluonnokseen. Se tulee lisätä karttaan kohdemerkinnällä, johon liitetään s. Kaavamääräyksen kohteelle tulee olla seuraava: Muu kulttuuriperintökohde. Alueella oleva historiallinen rakenne on säilytettävä. Suuremmista kohdetta koskevista suunnitelmista tulee neuvotella Varsinais-Suomen alueellisen vastuumuseon kanssa.

Alueelta on olemassa rakennusinventointitietoja, mutta niiden avulla ei ole mahdollista muodostaa kattavaa ja ajantasaista kuvaa alueen rakennuskannasta ja arvioida mahdollisia suojelutarpeita. Vastuumuseo esittää, että inventointietoja päivitetään ja täydennetään. Inventointi voidaan toteuttaa uusimman rakennuskannan osalta yleispiirteisenä, vanhemman osalta kiinteistökohtaisena. Alueellisen vastuumuseon MIP-tietokanta on käytettävissä inventointitiedon tallentamiseen, ja sieltä löytyvät työn pohjaksi aiemmat inventoinnit.

Maakuntakaavan uutta rautatietä koskevan kaavamerkinnän mukaan alueella on voimassa maankäyttö- ja rakennuslain 33 §:n mukainen ehdollinen rakentamisrajoitus. Merkintää koskee suunnittelumääräys, jonka mukaan radan ja ratalinjaan kohdistuvien teknisten ratkaisujen suunnittelussa tulee huolehtia muun muassa maiseman ja kulttuuriperinnön arvojen huomioon ottamisesta. Myös osayleiskaavan määräyksiin tulee tuoda tämän suuntainen määräys, joka ohjaisi esimerkiksi meluaitojen ja muiden maisemaa muuttavien rakenteiden toteutusta.

Varsinais-Suomen alueellinen vastuumuseo
museopalvelujohtaja — Olli Immonen

Kokoelmat ja kulttuuriperintöyksikkö
intendentti — Maarit Talamo-Kemiläinen

Tiedoksi: Museovirasto, kirjaamo@museovirasto.fi
Varsinais-Suomen ELY-keskus,
kirjaamo.varsinais-suomi@ely-keskus.fi

Tiivistelmä lausunnosta 6

Varsinais-Suomen alueellinen vastuumuseo toteaa lausunnossaan seuraavaa:

a) Kaava-alueella sijaitsee nykyisin asuinkäytössä oleva vanha koulurakennus, joka on Varsinais-Suomen maakuntamuseon inventoinnissa arvotettu paikallisesti arvokkaaksi. Koulu, samoin kuin muutama muu rakennus, olisi jäämässä uuden ratalinjauksen ja moottoritien väliin, johon ei melun vuoksi ole tarkoitus osoittaa pientaloasumisen aluevarausta. Selostuksessa tulee perustella, miksi ratalinjaus on tarpeellista toteuttaa siten, että rakennukset jäävät melualueelle tien ja radan väliin.

b) Historiallisesti arvokas Kekkosentie on osa keskiaikaista Viipurista Turkuun johtanutta maantietä. Rata leikkaa Kekkosentien, ja siksi selostuksessa on syytä avata tarkemmin radan vaikutuksia Kekkosentiehen. Tien ominaispiirteiden säilyttämiseksi sille tulee osoittaa esimerkiksi seuraava määräys: s/historiallinen tielinja: Tien linjaus ja suhde ympäristöön tulee säilyttää. Tavanomaiset tien hoito- ja kunnostustyöt ovat sallittuja. Suuremmista tien linjausta ja sen rakenteiden muuttamista koskevista suunnitelmista tulee neuvotella Varsinais-Suomen alueellisen vastuumuseon kanssa.

c) Kaava-alueella sijaitseva ns. muu kulttuuriperintökohde (kiviaita, Ylipruki (1000020389)) tulisi merkitä kaavakarttaan kohdemerkinnällä s. Merkintää koskevan kaavamääräyksen tulee olla seuraava: Muu kulttuuriperintökohde. Alueella oleva historiallinen rakenne on säilytettävä. Suuremmista kohdetta koskevista suunnitelmista tulee neuvotella Varsinais-Suomen alueellisen vastuumuseon kanssa.

d) Vastuumuseo esittää, että alueen rakennusinventointitietoja päivitetään ja täydennetään. Inventointi voidaan toteuttaa uusimman rakennuskannan osalta yleispiirteisenä, vanhemman osalta kiinteistökohtaisena.

e) Maakuntakaavan uutta rautatietä koskevan kaavamerkinnän mukaan alueella on voimassa maankäyttö- ja rakennuslain 33 §:n mukainen ehdollinen rakentamisrajoitus. Merkintää koskee suunnittelumääräys, jonka mukaan radan ja ratalinjaan kohdistuvien teknisten ratkaisujen suunnittelussa tulee huolehtia muun muassa maiseman ja kulttuuriperinnön arvojen huomioon ottamisesta. Myös osayleiskaavan määräyksiin tulee tuoda tämän suuntainen määräys, joka ohjaisi esimerkiksi meluaitojen ja muiden maisemaa muuttavien rakenteiden toteutusta.

Vastine lausuntoon 6

a) Yleiskaavassa on esitetty radan yleissuunnittelussa esitetty radan sijainti.

b) Kekkosentie on osoitettu kaavakartalla merkinnällä ”Historiallisesti arvokas tieosuus”. Merkintään on lisätty seuraava määräys: ”Tien linjaus ja suhde ympäristöön tulee säilyttää. Tavanomaiset tien hoito- ja kunnostustyöt ovat sallittuja. Suuremmista tien linjausta ja sen rakenteiden muuttamista koskevista suunnitelmista tulee neuvotella Varsinais-Suomen alueellisen vastuumuseon kanssa.”

c) Muu kulttuuriperintökohde sijaitsee osayleiskaavassa maa- ja metsätalousalueen ja asuinpientalojen alueen rajalla ja sen sijainti on esitetty kaavaselostuksessa. Osayleiskaavassa ei esitetä muutosta nykyiseen maankäyttöön eikä muuta kulttuuriperintökohdetta ole siksi tarpeen esittää kaavakartalla.

d) Kaavaselostukseen täydennetään tietoja kaava-alueen rakennuskannasta.

e) Kaavan yleisiin määräyksiin on lisätty seuraava määräys: ”Radan meluaitojen ja muiden maisemaa muuttavien rakenteiden yksityiskohtaisessa suunnittelussa tulee huolehtia alueen maiseman ja kulttuuriperinnön arvojen huomioon ottamisesta.”

Kopio lausunnosta 7

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Lausunto 1 (4)

VARELY/5222/2019

2.6.2020

Salon kaupunki
PL 77
24101 SALO

Lausunto kaavan valmisteluaineistosta, Oikorataosayleiskaava Suomusjärvi, keskustan pohjoisosan-moottoritien-Lahnajärven osayleiskaavan muutos Suomusjärven kohdalla

Salon kaupungin kaupunkisuunnittelu on pyytänyt Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (ELY-keskus) lausuntoa 14.2.2020 päivätystä Suomusjärvi, keskustan pohjoisosan-moottoritien-Lahnajärven oikorataosayleiskaavan luonnoksesta.

Osayleiskaavan tarkoituksena on päivittää voimassa olevaa yleiskaavaa vastaamaan Varsinais-Suomen maakuntakaavaa Espoo-Salo-oikoradan linjauksen osalta sekä mahdollistaa radan toteuttaminen. Kaavatyö kuuluu oikoradan yleissuunnitelmavaiheessa tehtäviin kaavamuutoksiin. Kaavatyössä on hyödynnetty Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnittelun ja Helsinki-Turku nopean junayhteys -hankkeen ympäristövaikutusten arvioinnissa tehtyjä selvityksiä, jotka vastaavat tarkkuudeltaan yleiskaavatasoa.

MRL 66 § mukainen aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu pidettiin 30.10.2019. Neuvotteluun osallistuivat Salon kaupungin ja konsultin edustajien lisäksi Varsinais-Suomen ELY-keskuksen, Varsinais-Suomen liiton, Varsinais-Suomen maakuntamuseon ja Väyläviraston edustajat. Neuvottelusta on laadittu muistio.

Kaavassa esitetty ratalinjaus perustuu maakuntakaavaan ja radan yleissuunnitelmaan.

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen lausunto

Koskenalasen järven rannan rakennuspaikat

ELY-keskus kiinnittää huomiota, että voimassa olevan yleiskaavan mukaan Koskenalanen-järven rannalle on merkitty kaksi olemassa olevaa saunaa. Kaavaluonnoksessa paikat on muutettu lomarakennuspaikoiksi ilman asianmukaisia perusteluita.

ELY-keskus katsoo, että **yleiskaavaan ei voi lisätä uusia Natura-alueelle sijoittuvia rakennuspaikkoja ilman Natura-vaikutusten arviointia**, vaikka kyseisillä paikoilla on ennestään rakennuksia.

Mikäli kaavaluonnos etenee kuvatun kaltaisena ehdotusvaiheeseen, tulee ko. vaiheessa olla riittävällä tavalla arvioitu rakennuspaikkojen sekä niiden ja ratalinjan ylityksen yhteisvaikutukset Natura-verkoston kohteen suojeluperusteisiin. Kaavaluonnoksessa esitetty kaavaratkaisu rakennuspaikkojen lisäämisen osalta edellyttää, ettei vaikutuksen arvioinnin perusteella niistä synny merkittäviä heikentäviä vaikutuksia Natura-kohteen suojeluperusteisiin.

Suomusjärven kaavaluonnoksen selostuksessa todetaan Natura- ja luonnonsuojelualueet -luvussa: "*Kaavaan on merkitty suunnittelualueella sijaitseva osa Kiskonjoen latvavedet -Natura-alueesta sekä siihen liittyvä luonnonsuojelualue. Natura-alueen kohdalle on osoitettu ratavaraus ja silta, jota pitkin rata ylittää Natura-alueen.* **Natura-alueen etelä- ja länsipuolelle on osoitettu loma-asunnon rakennuspaikat (RA-2) nykyisten lomarakennusten kohdalle. Toinen RA-2-alue ulottuu osin Natura-alueelle**. Kaavan yleisissä määräyksissä on todettu:*"RA-2-alueilla rakentaminen tulee sijoittaa Natura-alueen ulkopuolelle siten, että rakennusten etäisyys keskivedenkorkeuden mukaisesta rantaviivasta on vähintään 30 metriä. Enintään 25 k-m² suuruisen rantasaunan tai muun talousrakennuksen saa sijoittaa kuitenkin vähintään 15 m päähän keskivedenkorkeuden mukaisesta rantaviivasta. Rannan ja rakennusten välissä tulee säilyttää riittävä suojapuusto, jota on tarvittaessa täydennettävä istutuksin.… RA-2-alueiden osoittaminen ei muuta nykyistä maankäyttöä. Kaavan mukaisella maankäytöllä ei ole merkittävää vaikutusta Natura-alueeseen tai luonnonsuojelualueeseen*."

Ratalinjan vaikutukset luonnonoloihin

Kaavaselostukseen tulee lisätä, että ratalinjan ylittämisestä on laadittu Natura-vaikutusten arviointi, jonka mukaan ratalinjauksesta ei koidu merkittäviä heikentäviä vaikutuksia Natura-alueen suojeluperusteisiin. Ratalinjausta on hieman muutettu ko. arvioinnin aikaisesta linjauksesta, mutta tästä ei koidu heikentäviä vaikutuksia, vaan pohjoisemmaksi siirtyneen ratalinjan vaikutukset suojeluperusteisiin on arvioitu todennäköisesti aiempaa linjausta vähäisemmiksi.

Kaavaluonnoksen selostuksessa todetaan: *"Koskenalanen-järven alueelta on havaittu luontoselvityksessä viitasammakoita. Järvi on osoitettu kaavassa Natura-alueena. Järven pohjoispuolelle on osoitettu ratavaraus ja silta, jota pitkin rata ylittää Natura-alueen. Rakentamisessa on otettava huomioon viitasammakon elinympäristö. Kaavalla ei ole merkittävää vaikutusta viitasammakkoon."*

Vaikutuksissa viitasammakkoon kaavaselostuksessa on siis samanaikaisesti todettu, että rakentamisessa on otettava huomioon viitasammakon elinympäristö ja että kaavalla ei ole merkittävää vaikutusta

viitasammakkoon. Jälkimmäistä lausetta ei ole perusteltu riittävällä tavalla. Mikäli ratalinjaus ja esim. sillan rakentaminen voisi rakennusaikana heikentää viitasammakon elinympäristöä, se tulee huomioida kaavassa kaavamerkinnöin ja määräyksin, joilla heikentävät vaikutukset voidaan estää. Tämä voidaan tehdä esim. luo-merkinnän avulla. Tätä varten tulee viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen sijainti olla yleiskaavan tarkkuuteen nähden riittävällä tavalla selvitetty ja ko. paikat huomioitu kaavassa kaavamerkinnöin ja suojaavin kaavamääräyksin.

Luonnonsuojelua koskevat kaavamerkinnät

Kaavaselostuksen mukaan arvokkaat luontokohteet on esitetty luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeinä alueina (luo-1 ja luo-2). Lisäksi kaavakartalla on esitetty viheryhteystarpeita. Viheryhteystarpeiden osalta ei kaavaselostuksessa ole kuvattu, mihin kaavassa esitetyt viheryhteystarvenuolet perustuvat. Selostusta tulee täydentää viheryhteystarpeiden osalta kuvauksella siitä, onko viheryhteystarpeita muokattu tai lisätty, ja mihin kaavassa esitetty viheryhteystarpeiden arvio perustuu.

Kaavamerkintöjen **Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue (luo-1)** ja **(luo-2)** selitteet**:** Molemmissa on mainittu kaavamerkinnän selitteessä, että numerotunnus viittaa osayleiskaavaselostuksen liitteenä olevaan luontoselvityksen kohdeluetteloon. Kohdeluettelossa ei ole vastaavaa numerointia. Numerointi tulee täydentää kohdeluetteloon.

Luonnonsuojelualueiden osalta on ongelmallista, että ne kuuluvat kaavamuutokseen vain osittain. Parempi vaihtoehto olisi ollut rajata nyt laadittava yleiskaava siten, että luonnonsuojelualueet olisivat tuulleet mukaan kokonaisuudessaan kaavaan.

Vähittäiskauppaa koskevat kaavamerkinnät

Osayleiskaavaa on syytä ajanmukaistaa vähittäiskauppaa koskevien merkintöjen osalta. Voimaan tulleessa MRL:n muutoksessa vähittäiskaupan suuryksiköksi katsotaan yli 4000 k-m2 suuruiset kaupan yksiköt. Maakuntakaava ei mahdollista alueelle seudullisesti merkittäviä kaupan yksiköitä, joiden raja on maakuntakaavan mukaan 4000 k-m2. Osayleiskaavan KM-alueet voidaan muutoksessa osoittaa esim. P-alueiksi.

Maantieliikenne

Oikoratahankkeen toteutuessa kaava-alueen maantieverkko säilyy nykyisellään. Maanteiden toiminnallinen luokitus tulisi esittää myös kaavakartalla.

Koska maantien kevyen liikenteen väylä on osa maantietä, voisi olla selkeämpää sisällyttää maantien 110 ajoradan pohjoispuolella sijaitseva kevyen liikenteen väyläjakso kaavamuutosalueeseen ja osoittaa se palloviivamerkinnöin. Tulevaisuudessa saattaa olla myös tarpeen laajentaa kaava-alueen kevyen liikenteen väyläverkostoa.

Vaikutusten arviointi

Helsinki–Turku nopean junayhteyden hankekokonaisuudesta on käynnistetty YVA-menettely, johon myös Espoo-Salo rataosuus sisältyy.

ELY-keskus esittää, että kaavaehdotuksen vaikutusten arviointia täydennetään radan osalta YVA-selostuksessa esille nousevilla seikoilla ja kaavaehdotus viedään hyväksymiskäsittelyyn vasta, kun perusteltu päätelmä YVA-menettelystä on käytettävissä.

Lausunto on laadittu yhteistyössä luonnonsuojeluyksikön ja ELY-keskuksen liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualueen kanssa.

yksikönpäällikkö Risto Rauhala

ylitarkastaja Emilia Horttanainen

Merkintä sähköisestä hyväksymisestä on asiakirjan lopussa.

Tiedoksi Varsinais-Suomen liitto
Varsinais-Suomen alueellinen vastuumuseo

Tämä asiakirja VARELY/5222/2019 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument VARELY/5222/2019 har godkänts elektroniskt

Ratkaisija Rauhala Risto 02.06.2020 14:53

Esittelijä Horttanainen Emilia 02.06.2020 15:05

Tiivistelmä lausunnosta 7

Varsinais-Suomen ELY-keskus toteaa lausunnossaan seuraavaa:

a) ELY-keskus kiinnittää huomiota, että voimassa olevan yleiskaavan mukaan Koskenalanen-järven rannalle on merkitty kaksi olemassa olevaa saunaa. Kaavaluonnoksessa paikat on muutettu lomarakennuspaikoiksi ilman asianmukaisia perusteluita.

ELY-keskus katsoo, että yleiskaavaan ei voi lisätä uusia Natura-alueelle sijoittuvia rakennuspaikkoja ilman Natura-vaikutusten arviointia, vaikka kyseisillä paikoilla on ennestään rakennuksia. Mikäli kaavaluonnos etenee kuvatun kaltaisena ehdotusvaiheeseen, tulee ko. vaiheessa olla riittävällä tavalla arvioitu rakennuspaikkojen sekä niiden ja ratalinjan ylityksen yhteisvaikutukset Natura-verkoston kohteen suojeluperusteisiin. Kaavaluonnoksessa esitetty kaavaratkaisu rakennuspaikkojen lisäämisen osalta edellyttää, ettei vaikutuksen arvioinnin perusteella niistä synny merkittäviä heikentäviä vaikutuksia Natura-kohteen suojeluperusteisiin.

b) Kaavaselostukseen tulee lisätä, että ratalinjan ylittämisestä on laadittu Natura-vaikutusten arviointi, jonka mukaan ratalinjauksesta ei koidu merkittäviä heikentäviä vaikutuksia Natura-alueen suojeluperusteisiin.

c) Kaavaselostuksessa ei ole perusteltu sitä, miksi on arvioitu, että kaavalla ei ole merkittävää vaikutusta viitasammakkoon. Mikäli ratalinjaus ja esim. sillan rakentaminen voisi rakennusaikana heikentää viitasammakon elinympäristöä, se tulee huomioida kaavassa kaavamerkinnöin ja määräyksin, joilla heikentävät vaikutukset voidaan estää. Tämä voidaan tehdä esim. luo-merkinnän avulla. Tätä varten tulee viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen sijainti olla yleiskaavan tarkkuuteen nähden riittävällä tavalla selvitetty ja ko. paikat huomioitu kaavassa kaavamerkinnöin ja suojaavin kaavamääräyksin.

d) Selostusta tulee täydentää viheryhteystarpeiden osalta kuvauksella siitä, onko viheryhteystarpeita muokattu tai lisätty, ja mihin kaavassa esitetty viheryhteystarpeiden arvio perustuu.

e) Luo-kohteiden numerointi tulee täydentää kaavaselostuksen liitteenä olevaan kohdeluetteloon.

f) Osayleiskaavaa on syytä ajanmukaistaa vähittäiskauppaa koskevien merkintöjen osalta. Voimaan tulleessa MRL:n muutoksessa vähittäiskaupan suuryksiköksi katsotaan yli 4000 k-m^2 suuruiset kaupan yksiköt. Maakuntakaava ei mahdollista alueelle seudullisesti merkittäviä kaupan yksiköitä, joiden raja on maakuntakaavan mukaan 4000 k-m^2. Osayleiskaavan KM-alueet voidaan muutoksessa osoittaa esim. P-alueiksi.

g) Oikoratahankkeen toteutuessa kaava-alueen maantieverkko säilyy nykyisellään. Maanteiden toiminnallinen luokitus tulisi esittää myös kaavakartalla. Koska maantien kevyen liikenteen väylä on osa maantietä, voisi olla selkeämpää sisällyttää maantien 110 ajoradan pohjoispuolella sijaitseva kevyen liikenteen väyläjakso kaavamuutosalueeseen ja osoittaa se palloviivamerkinnöin. Tulevaisuudessa saattaa olla myös tarpeen laajentaa kaava-alueen kevyen liikenteen väyläverkostoa.

h) ELY-keskus esittää, että kaavaehdotuksen vaikutusten arviointia täydennetään radan osalta YVA-selostuksessa esille nousevilla seikoilla ja kaavaehdotus viedään hyväksymiskäsittelyyn vasta, kun perusteltu päätelmä YVA-menettelystä on käytettävissä.

Vastine lausuntoon 7

a) Voimassa olevassa yleiskaavassa (776 161204§44) Koskenalanen-lammen rannalle on merkitty kaksi olemassa olevaa saunaa. Kaavaluonnoksessa kyseiset paikat on osoitettu lomarakennuspaikkoina, koska ne ovat loma-asuntokäytössä. RA-rakennuspaikalle saa rakentaa enintään 80 k-m^2 (loma-asunto 40 k-m^2, talousrakennus 15 k-m^2 ja sauna 25 k-m^2). Määräys mahdollistaa siis pienimuotoisen lisärakentamisen.

- Koskenalasen etelärannalla oleva vuonna 1967 valmistunut rakennus (Kekkosentie 275 25410 Suomusjärvi) on merkitty rakennusrekisteriin erilliseksi vapaa-ajan asunnoksi. Vapaa-ajan asunnon kerrosala on 40 k-m^2.

- Koskenalasen länsirannalla on rakennusrekisterin mukaan vuonna 1983 valmistunut sauna ja vuonna 1979 valmistuntu talousrakennus (Karjalohjantie 59, 25410 Suomusjärvi). Saunan kerrosala on 35 k-m^2 ja talousrakennuksen kerrosala 10 k-m^2.

Saunojen osoittaminen loma-asunnoiksi ei muuta todellista tilannetta eli rakennusten käyttöä loma-asuntoina. Tämän ei voida katsoa heikentävän Natura-alueen arvoja ja suojeluperusteita. Myöskään radan ja rakennuspaikkojen yhteisvaikutukset eivät muutu. Sillä, että voimassa olevassa yleiskaavassa osoitetut saunat osoitetaan nyt laadittavana olevassa kaavassa lomarakennuspaikkoina, on positiivisia vaikutuksia Natura-alueeseen ja sen arvoihin, koska loma-asunnot saadaan jätevesilainsäädännön piiriin.

b) Lisätään kaavaselostukseen, että ratalinjan ylittämisestä on laadittu Natura-vaikutusten arviointi, jonka mukaan ratalinjauksesta ei koidu merkittäviä heikentäviä vaikutuksia Natura-alueen suojeluperusteisiin.

c) Kaavaselostukseen täydennetään Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelman selvitysten pohjalta tiedot viitasammakosta. Viitasammakon elinympäristö sijoittuu Natura-alueelle. Koska Natura-alueen suojelustatus on vahvempi kuin luo-aluemerkinnän, luo-alueen osoittaminen Natura-alueen sisällä on nähty tarpeettomaksi.

d) Täydennetään kaavaselostukseen kuvaus siitä, mihin viheryhteystarpeiden arvio perustuu.

e) Tarkistetaan kohdeluettelon numerointi.

f) Osoitetaan KM-alue TP-alueena (Työpaikka-alue.)

g) Täydennetään kaavakartalle siitä puuttuvat yt/kk ja mo-merkinnät. Voimassa olevassa yleiskaavassa on osoitettu maantien 110 pohjoispuolelle kevyen liikenteen väylä. Osayleiskaava-alue rajautuu maantiehen 110, joten tien pohjoispuolella oleva nykyisen kaavan kevyen liikenteen väylää koskeva merkintä jää voimaan. Osayleiskaavoituksessa ei ole tunnistettu tarvetta laajentaa kaava-alueen kevyen liikenteen väyläverkostoa.

h) Osayleiskaava perustuu Espoo-Salo oikoradan yleissuunnitelmaan, joka on laadittu vuonna 2010 valmistuneen Espoo-Salo-oikoradan ympäristövaikutusten arvioinnin pohjalta. Yleissuunnittelun yhteydessä ympäristövaikutusten arviointia on tarkennettu ja sen tulokset ovat käytössä niin kaavatyötä kuin myös Helsinki-Turku nopean junayhteyden hankekokonaisuuden ympäristövaikutusten arviointia varten. Espoo-Salo-oikoradan osuudella laadittava ympäristövaikutusten arviointi perustuu jo tehtyihin selvityksiin ja arviointeihin.

Kaavatyön aikataulu on suunniteltu siten, että mahdolliset YVA:n uudet tulokset ovat huomioitavissa kaavatyössä. Lisäksi kaavatyön etenemisessä on huomioitava oikoradan hyväksymiskäsittelyn aikataulu: Yleissuunnitelman hyväksyminen edellyttää, että yleiskaavamuutos on hyväksytty. Ei ole perusteltua lykätä yleissuunnitelman hyväksymistä viivyttämällä yleiskaavoitusta, joten tavoitteena on, että oikorata-osayleiskaava viedään hyväksymiskäsittelyyn vuodenvaihteessa 2020–2021.

3.3 Yksityishenkilöiden mielipiteet ja niihin laaditut vastineet

Kopio mielipiteestä 1

salo

PALAUTELOMAKE

Päiväys 7.4.2020

Salon kaupunki
Kaupunkisuunnittelu
Horninkatu 2-4. 24800 Halikko
puh. 02 7881
www.salo.fi

Palautteen antaja:

Nimi	
Osoite	25410 SUOMUSJÄRVI
Puhelin	
Sähköpostiosoite	
Kiinteistö	

Kaava: Keskustan pohjoisosan-moottoritien-Lahnajärven osayleiskaavan muutos Suomusjärven kohdalla

- ☐ Kommentti osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta
- ☒ Mielipide kaavaluonnoksesta
- ☒ Muistutus kaavaehdotuksesta

Lapinsuon jälkeen alkavassa kaavassa haluan muutoksen kaavaluonnokseen:

Lapinsuon ympäri kulkee kartalla kunta-virkistysreitti, josta osa, tosin pieni, on nyt olevalla kaavaluonnosalueella.
Siitä ei ole merkintää nyt nähtävillä olevassa kaavaluonnoksessa. Pitäisi olla kevyen liikenteen reittimerkinnällä.
Perusteluni: Ko. metsätie on yleisesti käytetty paikka- ja ulkokuntalaisten virkistys- ja kuntoilualueena koko vuoden. Talvisin sinne on ajettu hiihtolatu, joka on alkanut Suomusjärven koululta. Se on ollut pitkään käytössä.
En omista kiinteistöä kyseisellä alueella, mutta tiedän ja tunnen tämän alueen, ja sen käytön.

Palaute toimitetaan nähtävilläoloaikana osoitteeseen Salon kaupunki, Kaupunkisuunnittelu, Horninkatu 2-4, 24800 Halikko tai sähköpostilla osoitteeseen kaupunkisuunnittelu@salo.fi.

Tiivistelmä mielipiteestä 1

Mielipiteessä kerrotaan, että Lapinsuon ympäri kulkee kunto-virkistysreitti, josta pieni osa sijaitsee kaava-alueella. Mielipiteen esittäjän näkemyksen mukaan kunto-virkistysreitti pitäisi merkitä kevyen liikenteen reitti-merkinnällä Suomusjärven oikorataosayleiskaavaan, koska ko. metsätietä on yleisesti käytetty paikka- ja ulkokuntalaisten virkistys- ja kuntoilualueena koko vuoden. Talvisin sinne ajettu hiihtolatu, joka on alkanut Suomusjärven koululta, on ollut pitkään käytössä.

Vastine mielipiteeseen 1

Yleiskaava on nimensä mukaisesti yleispiirteinen maankäytön suunnitelma, jonka tehtävänä on yhdyskunnan eri toimintojen, kuten asutuksen, palvelujen, työpaikkojen ja virkistysalueiden sijoittamisen yleispiirteinen ohjaaminen sekä kyseisten toimintojen yhteensovittaminen. Yleiskaavaan sen mittakaava ja luonne huomioiden merkitään vain kevyen liikenteen ja virkistyksen pääreitit, joiden ylläpidosta vastaa kaupunki tai muu julkinen taho. Sen sijaan yksityisille maille sijoittuvien ja yksityistahojen ylläpitämiä alemman tason reittejä ei yleiskaavoihin merkitä.

Koska mielipiteessä esitetty kunto-virkistysreitti ei kuulu kevyen liikenteen eikä virkistyksen pääreitistöön eikä se ole kaupungin eikä muunkaan julkisen tahon ylläpitämä, ei sitä osoiteta Suomusjärven oikorataosayleiskaavassa.

Mielipiteessä esitetyllä alueella ja siellä kulkevalla metsätiellä voi liikkua jokamiehenoikeudella, esimerkiksi kävellen, hiihtäen, pyöräillen ja ratsastamalla. Useimmiten hiihtolatuja pidetään yllä latukoneella tai moottorikelkalla. Niiden käyttö vaatii maa-alueella maanomistajan luvan.

Kopio mielipiteestä 2

Salon kaupunki
Kaupunkisuunnittelu
PL 77, 24101 Salo
kaupunkisuunnittelu@salo.fi

Mielipide koskien Suomusjärven osayleiskaavaa

Salon kaupunki on aloittanut Suomusjärven osayleiskaavan laatimisen tarkoituksena mahdollistaa Helsinki - Turku oikoradan suunnittelu ja rakentaminen. Työ on aloitettu vaikka Espoo - Salo oikoradan yleissuunnittelu on vielä keskeneräinen ja valmistunee vasta vuoden 2020 aikana käsittelyä varten.

Myös kyseiseen hankkeeseen liittyvä ympäristövaikutusten arviointi on kesken. Koska nämä edellä esitetyt projektit vaikuttavat oleellisesti käsillä olevaan Suomusjärven osayleiskaavaan, tulisi sen laatimisessa odottaa kyseisten selvitysten ja yleissuunnitelman valmistumista. Nyt esitetyn suunnitelman lähtökohdat ovat siis jo ainakin osittain vanhentuneita. Mitkään seikat eivät puolla Suomusjärven kohdan osayleiskaavan laatimista jo tässä vaiheessa.

Yleiskaavan kaava-alue on Suomusjärven ja Lahnajärven välisellä kannaksella rajattu hyvin kapeaksi. Kuitenkin tuleva rata vaikuttaa voimakkaasti kyseisten järvien ympäristöön ja niiden rannoilla oleviin asuin- ja lomakiinteistöihin. Esimerkiksi tehtäessä nyt voimassa olevaa moottoritien rakentamisen yhteydessä laadittua yleiskaavaa, on molempien järvien ympäristöt otettu mukaan kaava-alueeseen. Siksi myös nyt laadittavan kaavan pitäisi kattaa edellä mainitut alueet.

Rata tulee vaikuttamaan voimakkaasti ympäristöönsä. Se vaikuttaa maisemaan, ympäristön estetiikkaan ja viihtyisyyteen.
Maankäyttö- ja rakennuslain 39 § mukaan yleiskaavan sisältövaatimuksiin kuuluvat mm.
- mahdollisuudet turvalliseen, terveelliseen ja eri väestöryhmien kannalta tasapainoiseen elinympäristöön
- ympäristöhaittojen väheneminen
- rakennetun ympäristön, maiseman ja luonnonarvojen vaaliminen.

Jotta myös edellä mainitut asiat voitaisiin ottaa huomioon esillä olevassa yleiskaavassa, tulisi siinä esittää selkeästi toimenpiteet, joita tarvitaan radan haittojen vähentämiseksi ja poistamiseksi.

Meluvaikutukset
Yleissuunnitelmaehdotuksessa on merkitty vain ne alueet joissa laskennallinen keskiäänitaso on yli 55 dB. Kuitenkin valtioneuvoston ohjeiden mukaan tulee esimerkiksi loma-asuntojen osalta keskiäänitason olla alle 45 dB päivällä ja yöllä 40 dB. Nämä rajat tulisi esittää kaavasuunnitelmassa.

Uudenmaan ja Varsinais-Suomen ELY-keskusten YVA-ohjelmasta antamien lausuntojen mukaan tulee melusuojaukseen kiinnittää erityistä huomiota samoin kuin niiden esteettiseen vaikutukseen ympäristöön. Siinä todetaan mm. (ks. liite s. 12 ja s. 13):

"Suurilla nopeuksilla operoiva junaliikenne tulee aiheuttamaan radan ympäristöön korkeita enimmäisäänitasoja. Vaikka melutapahtumia olisikin määrällisesti suhteellisen vähän, ne voivat aiheuttaa melulle altistuvissa rakennuksissa asuville merkittäviä haittoja etenkin yöaikaan. On todennäköistä, että osa junista liikkuu unensaannin tai sen keskeytymisen kannalta merkittävinä aikoina alkuyöstä klo 22-24 ja aamuyöstä klo 5-7, heikentäen altistujien unen laatua ja mahdollisesti kestoa. Unen laadun heikkenemisellä on merkittäviä terveydellisiä vaikutuksia".

" Melukartoissa tulee esittää raideliikenteen melut (LAeq ja LAmax) sekä raideliikenteen ja tieliikenteen yhteismelu (LAeq). Kaikki melulaskennat tulee tehdä sekä päivä- että yöajalle ja esittää näin myös meluntorjuntaa kuvaavissa kartoissa."

Asiantuntijat ovat lausunnossa perustellusti esittäneet muitakin seikkoja. jotka tulee ottaa huomioon melun vaikutuksia arvioitaessa.

Sama koskee myös meluntorjuntarakenteiden ulkonäköä ja ympäristöön sopivuutta. Tarvittavat melusuojaukset on esitettävä selkeästi yleiskaavan piirustuksissa niin, että myös niiden ulkonäkö on arvioitavissa. Melusuojarakenteet tulee määritellä kaavaselostuksessa velvoittavina tehtäviksi.

Radan vaikutusta ympäristönäkymiin tulee paremmin havainnollistaa, kuten edellä mainitusta YVA-ohjelmasta annetuissa ELY-keskusten lausunnoissa on edellytetty.
Kaava-alue on tunnettu Suomessa kauniista ympäristöstään ja pitkästä historiastaan. Siksi radan ympäristöön sopeuttamiseen tulee panostaa ja ohjeistaa kaavaselostuksessa.

Parhaillaan laadittavassa YVA- menettelyssä on tuotu esiin runsaasti muitakin asioita, jotka tulee ottaa huomioon radan yleissuunnitelmaa ja siten myös yleiskaavaa laadittaessa. Siksi on välttämätöntä odottaa sekä ko. selvityksen että oikoradan yleissuunnittelun valmistumista, jotta kaava valmistuessaan olisi ne huomioiden laadittu ja siten ajan tasalla.

8. 4. 2020

Salo
p.
e-mail:

Liite :
LAUSUNTO YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIOHJELMASTA, HELSINKI−TURKU NOPEAN JUNAYHTEYDEN YVA
https://www.ymparisto.fi/download/noname/%7BDEE44781-FCA2-41E0-B922-8BEB75327CC6%7D/156027

Tiivistelmä mielipiteestä 2

a. Mielipiteessä 2 esitetään, että Suomusjärven oikorataosayleiskaavan laatimisessa tulisi odottaa Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnittelun ja hankkeeseen liittyvän ympäristövaikutusten arvioinnin valmistumista, koska ne vaikuttavat oleellisesti kaavatyöhön. Mielipiteen esittäjän näkemyksen mukaan nyt esitetyn suunnitelman (osayleiskaavaluonnos) lähtökohdat ovat jo ainakin osittain vanhentuneita. Hänen mielestään mitkään seikat eivät puolla Suomusjärven kohdan osayleiskaavan laatimista jo tässä vaiheessa.

b. Mielipiteen esittäjän näkemyksen mukaan kaava-alueen pitäisi kattaa Suomusjärven ja Lahnajärven ympäristöt ja niiden rantojen asuin- ja lomakiinteistöt, koska tuleva rata vaikuttaa voimakkaasti nyt esitettyä kaava-aluetta laajemmalle kyseisten järvien ympäristöön.

c. Mielipiteessä todetaan, että rata tulee vaikuttamaan voimakkaasti ympäristöön – maisemaan, ympäristön estetiikkaan ja viihtyisyyteen. Mielipiteen esittäjän mielestä yleiskaavassa tulisi esittää selkeästi toimenpiteet, joita tarvitaan radan haittojen vähentämiseksi ja poistamiseksi, jotta yleiskaava täyttäisi maankäyttö- ja rakennuslain 39 §:n esitetyt sisältövaatimukset. Erityisesti hän nostaa sisältövaatimusten kohdat 5, 7 ja 8.

d. Mielipiteen esittäjän näkemyksen mukaan kaavassa tulisi esittää 55 dB:n laskennallisen keskiäänitason käyrän lisäksi myös loma-asuntoja koskevat 45 dB:n ja 40 dB:n käyrät.

e. Mielipiteen esittäjän mielestä Uudenmaan ja Varsinais-Suomen ELY-keskusten asiantuntijat ovat perustellusti esittäneet YVA-ohjelmasta antamissa lausunnoissaan melun osalta seikkoja, jotka tulee ottaa huomioon meluvaikutuksia arvioitaessa. Varsinaisen melun torjunnan lisäksi tulee kiinnittää huomiota meluesteiden ulkonäköön ja siihen, miten ne sopivat ympäristöön. Mielipiteen esittäjä katsookin, että tarvittavat melusuojaukset on esitettävä selkeästi yleiskaavassa niin, että myös niiden ulkonäkö on arvioitavissa. Melusuojarakenteet tulee määritellä kaavaselostuksessa velvoittavina tehtäviksi.

f. Mielipiteen esittäjän mielestä radan vaikutusta maisemaan tulee havainnollistaa paremmin. Radan ympäristöön sopeuttamiseen tulee panostaa ja ohjeistaa kaavaselostuksessa. Lisäksi hänen mielestään myös muuta asiat, jotka on nostettu esiin parhaillaan laadittavana olevassa YVA- menettelyssä, tulee huomioida radan yleissuunnitelmaa ja yleiskaavaa laadittaessa.

Vastine mielipiteeseen 2

a. Kaavaa laaditaan tiiviissä yhteistyössä Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnittelun ja Helsinki-Turku nopea junayhtes-hankkeen ympäristövaikutusten arvioinnin kanssa. Yleiskaavaprosessin pituus ja monivaiheisuus huomioiden kaavatyön ajoittaminen osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitetyllä tavalla on välttämätöntä Espoo–Salo-oikoradan yleissuunnittelun kannalta: oikoradan yleissuunnitelmaa ei voida hyväksyä, mikäli oikeusvaikutteinen yleiskaava ei mahdollista radan toteuttamista.

b. Suomusjärven oikorataosayleiskaavan kaava-alue on rajattu koskemaan suunniteltua Espoo–Salo-oikorataa ja sen lähiympäristöä, koska muualla voimassa olevan osayleiskaavan (Keskustan pohjois-osan-moottoritienLahnajärven osayleiskaava, KV 16.12.2004) ei ole kaavamuutostarpeita.

c. Oikorataosayleiskaava Suomusjärvi on laadittu siten, että se täyttää MRL 39 §:n sisältövaatimukset. Kaavaselostuksessa esitetään toimenpiteet radan haittojen minimoimiseksi. Toimenpiteet perustuvat laadittaviin Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelmaan ja Helsinki-Turku nopean junayhteyden ympäristövaikutusten arviointiin.

d. Kaavakartalle merkitään vain 55 dB: käyrä (päivämelu 2050, meluesteet toteutettu). Muut käyrät ovat nähtävissä kaavaselostuksen sivuilla 41–43 olevasta melukartasta.

e. Yleiskaava on nimensä mukaisesti yleispiirteinen maankäytön suunnitelma, jonka tehtävänä on yhdyskunnan eri toimintojen, kuten asutuksen, palvelujen, työpaikkojen ja virkistysalueiden sijoittamisen yleispiirteinen ohjaaminen sekä kyseisten toimintojen yhteensovittaminen. Yleiskaavan tehtävänä ei ole suunnitella meluesteiden ulkonäköä eikä muitakaan rataan liittyviä rakenteita. Kaavan yleisiin määräyksiin on kuitenkin lisätty seuraava määräys: ”Radan meluaitojen ja muiden maisemaa muuttavien rakenteiden yksityiskohtaisessa suunnittelussa tulee huolehtia alueen maiseman ja kulttuuriperinnön arvojen huomioon ottamisesta.”

f. Oikorataosayleiskaava Suomusjärvi laaditaan oikeusvaikutteisena. Meluesteiden toteuttamisvelvoite syntyy, kun ne on merkitty oikeusvaikutteiseen yleiskaavaan ja kaava saa lainvoiman. Kaavaehdotuksessa on korvattu Meluntorjuntatarve-merkintä Ohjeellinen melueste -merkinnällä. Merkintää koskee määräys, jonka mukaan meluesteen sijainti ja tyyppi tarkentuvat jatkosuunnittelun yhteydessä.

g. Lisätään kaavaselostukseen kuva radan virtuaalimallista, jossa on havainnollistettu radan sopimista maastoon.

   Koska kaavaprosessi nivoutuu Espoo–Salo-oikoradan yleissuunnittelun ja Helsinki–Turku nopean junayhteyden ympäristövaikutusten arvioinnin aikatauluihin, kaavatyöhön pohjaksi saadaan ajankohtainen tieto suunnitelmista ja vaikutusten arvioinnista.

Kopio mielipiteestä 3

Lähettäjä:
Lähetetty: 14. huhtikuutata 2020 10:43
Vastaanottaja: Kaupunkisuunnittelu <kaupunkisuunnittelu@salo.fi>
Aihe: Mielipide Oikorataosayleiskaava Suomusjärvi

Tervehdys,

liittyen Suomusjärven oikorataosayleiskaavaluonnokseen toisin esille Syvälammenmetsän tilan osalta, että ratalinja halkaisee hankalasti alueen kahtia. Kun ottaa lisäksi huomioon, että korkeuserot ovat kyseisellä kohteella suuria, jyrkkäreunaisia kallioita ja suonotkelmia vieri vieressä, tulee metsänhoito hankaloitumaan lisäten kustannuksia. Esimerkiksi mainitsen ylimääräisen koneiden siirtämistarpeen puolelta toiselle. Edellä mainitut korkeuserot myös ylipäätään radan pohjoispuoliskolla hankaloittavat kulkua. On siis huomioitava, että modernilla konekalustolla pystyy liikkumaan koko tilan alueella.

Tilan osalta esittäisin huolen, joka liittyy Koskenalasen lammen etelärannalla sijaitsevaan lomamökkiin. Sen vetovoima perustuu paljolti ympäristön luontoarvoihin. Läheltä kulkeva rata näitä vaarantaa esimerkiksi maisemanmuutoksen ja melun johdosta.

Terveisin

Tiivistelmä mielipiteestä 3

Yksityishenkilö tuo esille, että ratalinja halkaisee hankalasti tilan kahtia. Alueen maasto-olot huomioiden metsänhoito hankaloituu ja kustannukset lisäntyvät. Suunnittelussa tulisi huomioida, että modernilla konekalustolla pystyy liikkumaan koko tilan alueella. Lisäksi yksityishenkilö on huolissaan Koskenalasen lammen rannalla sijaitsevan lomamökin vetovoimasta, joka vaarantuu lähellä kulkevan radan takia.

Vastine mielipiteeseen 3

Yleiskaavassa on esitetty radan yleissuunnittelussa esitetyt yli- ja alikulut. Kaavassa on esitetty Ohjeellinen melueste-merkintä Koskenalanen-lammen kohdalle. Meluesteen sijainti ja tyyppi tarkentuvat jatkosuunnittelun yhteydessä. Meluesteellä lievennetään radasta aiheutuvaa meluhaittaa, jolloin loma-asutusta koskevat melutason ohjearvot eivät ylity.

Kopio mielipiteestä 4

MIELIPIDE 1

14.04.2020

OIKORATAOSAYLEISKAAVA SUOMUSJÄRVI - KAAVALUONNOS

Yhdyn n 8.4.2020 päivättyyn mielipiteeseen.

Lisäksi esitän, että

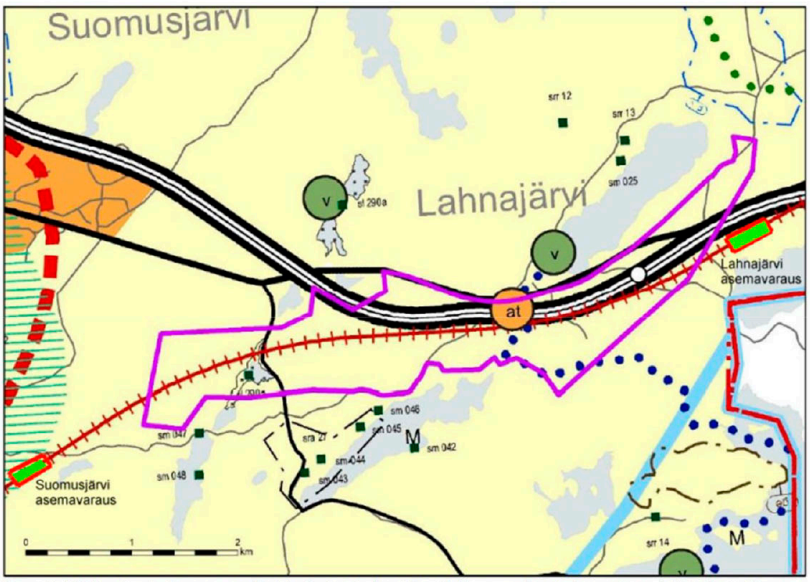
1. osayleiskaavaa laajennetaan niin, että voidaan käynnistää asemataajaman kehittäminen Lahnajärven asemavarauksen ympärille, jos se ylipäätään on mahdollista,
2. moottoritien läheiseltä tunneliosuudelta jatketaan ekokäytävää vihersillalla moottoritien yli,
3. ruvetaan miettimään realistiselta pohjalta ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävän liikenteen rataa ja ratalinjausta nykyisen suurnopeusradan ja Salon osuudelle valitun linjauksen sijaan.

1. **Lahnajärven aseman toteutumiseksi osayleiskaava-aluetta laajennettava**

Salo on edellyttänyt maakuntakaavaan ja ratasuunnitelmaan asemapaikkaa Suomusjärvelle. Kaavaselostuksessa mainitaan osayleiskaavan tavoitteet ja mukana on ”tulevaisuudessa toteutettava Lahnajärven asemapaikka.”

3.4 Osayleiskaavan tavoitteet

Salon kaupungin tavoitteena on päivittää voimassa oleva oikeusvaikutteinen yleiskaava vastaamaan maakuntakaavaa. Osayleiskaavassa osoitetaan ratalinja Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelman mukaiseen paikkaan. Lisäksi tehdään oikoratasuunnitelman edellyttämät muutokset maankäyttöön. Kaavassa huomioidaan myös mahdollinen tulevaisuudessa toteutettava Lahnajärven asemapaikka. Tarkoituksena ei ole tehdä muita merkittäviä muutoksia suunnittelualueella.



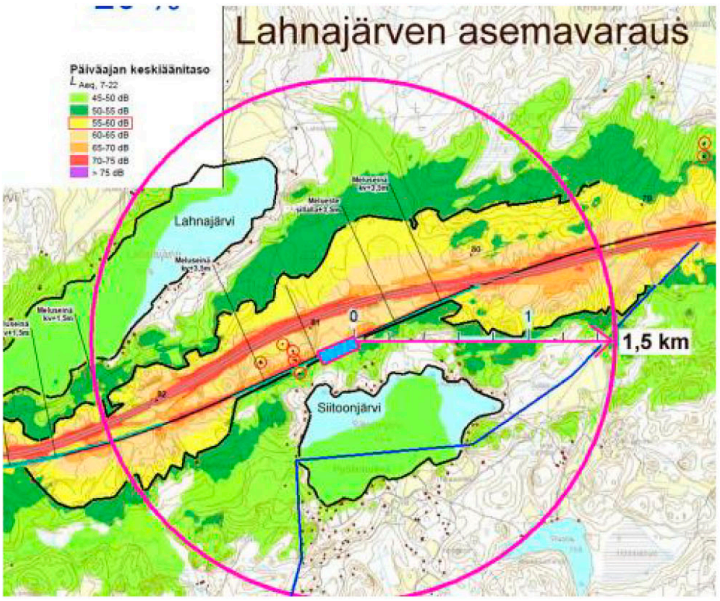
Kuva 2.14 Varsinais-Suomen vahvistettujen ja hyväksyttyjen maakuntakaavojen yhdistelmä. Kaava-alueen raja on merkitty karttaan violetilla.

Väylävirasto on löytänyt asemalle ratageometrialta sopivan paikan Lahna- ja Siitoonjärven välissä. Osayleiskaava-aluetta on laajennettava niin, että asemavarauksen ympärille voidaan edes teoriassa kaavoittaa Väyläviraston edellyttämää asutusta aseman toteutumiseksi. Mainitaanhan tavoitteena ”*parantaa mahdollisen paikallisjunaliikenteen toimintaedellytyksiä.”*

MIELIPIDE 2

14.04.2020

Mutta asemavarauksen ympärille ei 1,5 km säteen ympyrän sisälle saada sovitettua Väyläviraston vaatimaa 11 000 asukkaan taajamaa - myös melurajat huomioon ottaen.



- Joko Väyläviraston on muutettava asemataajamavaatimuksiaan tai
- Salon ajettava muutosta ratalinjaukseen niin, että linjaus kulkee moottoritien pohjoispuolitse, ja paikallisjuna-asema saadaan Kitulan pohjoispuolelle lähelle Kiikala-Kisko – poikittaisväylän moottoritieliittymää.

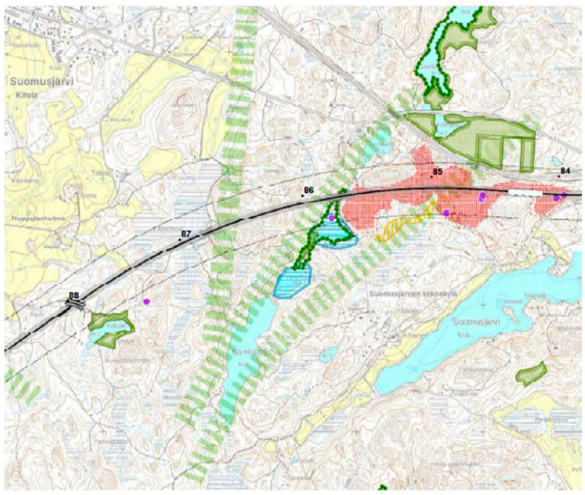
2. Ekokäytävät, liito-oravat ja suojeltavat tai luontodirektiivin liitteiden lajit

Valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin lukeutuu

Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat

- Edistetään luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaiden alueiden ja ekologisten yhteyksien säilymistä.
- Huolehditaan viheralueverkoston jatkuvuudesta.

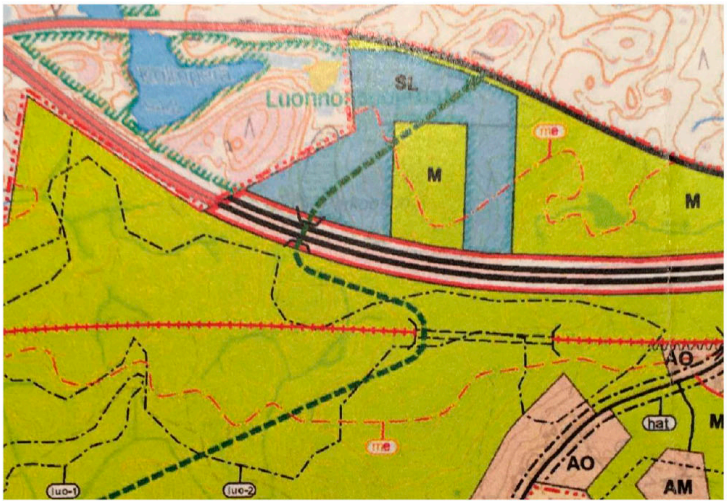
Suomusjärven länsipuolella on perinteisiä ekokäytäviä, jotka moottoritie on katkaissut. Alueella on myös liito-oravan elinympäristöä ja erityisesti suojeltavia tai luontodirektiivin liitteiden lajeja.

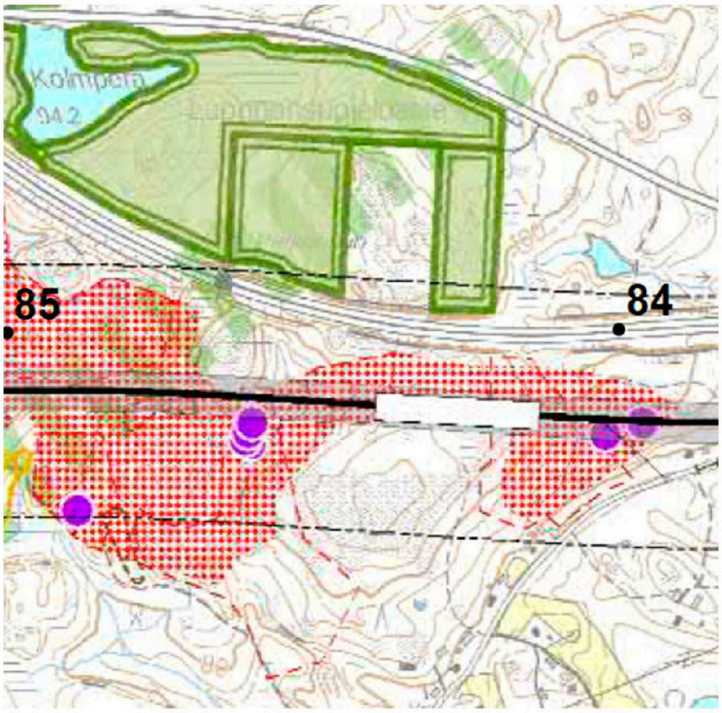


MIELIPIDE 3

14.04.2020

Tämä kaavakarttaan piirretty S:n muotoinen ekologinen yhteys ei tule toimimaan. Hirvet eivät mene moottoritien alikulkuun.





Lähes neliönmuotoisen suojelualueosan vasemman alakulman kohdalla on harmaalla merkitty moottoritien alikulku. Alikulkua käyttävät pienemmät nisäkkäät mutta eivät hirvet. Ne jäävät talvella moottoritien eteläpuolelle risteilemään, aiheuttavat liikenteessä vaaratilanteita ja taimikoissa tuhoja. Tätä tilannetta vahvistavat liitteinä olevat kuvat useammalta vuodelta.

Radalle on suunniteltu lyhyt tunneliosuus kohtaan, jossa rata kulkee lähellä moottoritietä. Yhdessä Tieyhtiö Ykköstie Oy:n kanssa on syytä arvioida mahdollisuuksia toteuttaa vihersilta tunnelin kohdalta yli moottoritien kallioleikkauksen, kuten vuoden 2010 YVA-selostuksessa luki:

MIELIPIDE 4

14.04.2020

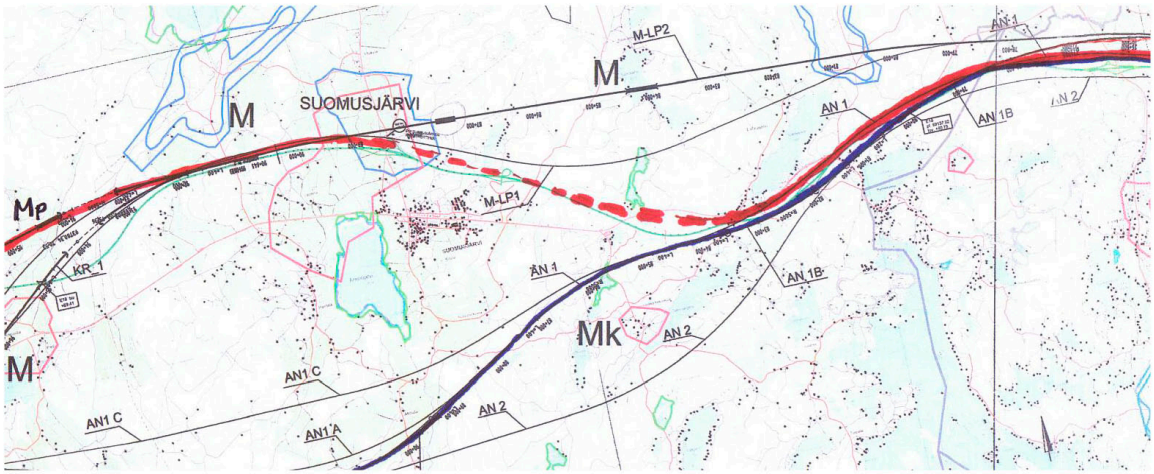
sijoittaa yhteyksiä rata-alueen poikki samoille kohdille. E18 tien läpi Muurla-Lohja välille suunnitellut viheryhteydet (sillat ja alikulut) on esitetty liitteessä 3. Paikoissa, joissa rata kulkee lähimpänä moottoritietä, voidaan harkita uusia, molemmat väylät ylittäviä vihersiltoja. Viheryhteyksiä voidaan toteuttaa paikkoihin, joissa lähekkäin kulkevat tie ja rata on suunniteltu tunneleihin tai nostettu sillalle.

Vuoden 2020 kestävässä tutkimuksessa Väylävirasto seuraa eläinten kulkua kymmenellä vihersillalla Etelä-Suomessa. Näistä kaksi on Valtatie 1:llä eli Sammatin ja Lohjanharjun vihersillat. Väyläviraston seurantahankkeella saadaan lisää tietoa siitä, minkä tyyppisiin paikkoihin ja millaisiksi vihersillat kannattaisi suunnitella, ja mitä eläimiä ja miten niillä liikkuu. Tässä yksi syy lisää odottaa ennen kuin edetään osayleiskaavan kanssa.

3. Kestävän liikenteen vaihtoehto

Mietittäväksi linjausajatus, jota Pöyryn Kari Fagerholm piti mielenkiintoisena: rata kulkemaan moottoritien ja 110-tien välissä (110-tietä kapeassa kohdassa siirrettävä vähän pohjoisemmaksi), tunnelissa Syvälammenmäen alta, Nahvonjärven eteläpuolitse kohti Kiikala-Kisko –poikittaistien moottoritieliittymää ja jatkumaan M + Mp-linjauksena kohti Piihovia.

Paikallisjuna-asema saataisiin nykyisen taajaman lähelle, asema monesta suunnasta hyvin saavutettava, asemaakin palvelisi Kivihovi, tunneli säästäisi luonnon ydinalueet, Natura-alueet ja ekoyhteydet, säästyy potentiaalisia muinaisjäännösalueita, väylien haittavaikutukset keskitetty yhteen. Taloudellista säästöä: Syvälammenmäen tunneli korvaisi Mk-linjauksen kaksi tunnelia ja Lapinsuon ylityksen, säästöä moottoritien rakentamiseksi jo tehdyistä kiinteistölunastuksista, huoltotietarve vähenee, suojaukset palvelisivat moottoritietä ja rataa yhdessä mm. melulta, jne.



Ystävällisin terveisin

Liitteet 1, 2, 3 ja 4: kuvia moottoritien alikulusta ja hirvien liikkumisesta

LIITE 1 Alikulun lähimaaston hirvenjälkiä 3-2011

Jäljet alikulun itäpuolella

Näkymä alikulusta itään. Jäljet näkyvät.

Hirvien jälkiä moottoritien länsipuolella. Alikulku metsikön takana vasemmalla

Hirvien jälkiä Äyräksen metsätiellä moottoritien ja Kivisojan välissä

LIITE 2 Hirven jälkiä Kekkosentiellä 1-2019

Kuvattu 19.1.2019 Kekkosentiellä, lähellä koulua ja ratalinjausta

Kuvattu 21.1.2019, klo 16.12 ja 16.13 Kekkosentiellä entisen Korsimon mökin kohdalla, lähellä Äyräksen metsätietä.
Jäljet tien oikeassa reunassa länteen pain katsoen.

Auto suistunut tieltä jälkien vastakkaiselle puolelle

Kuvattu 21.12019 lähellä Kivisojaa ja Äyräksen metsätietä, taustalla Suomusjärvi

Ilveksen jäljet Kekkosentien reunassa; kuvattu 5.1.2019

LIITE 3 Alikäytävä 5-2019, jälkiä ja syötyjä männynlatvoja

LIITE 4 Alikulku

Moottoritien alikulku 10.4.2020

Alikulussa erottuvat hirviaidan viereistä vesaikkoa raivanneiden miesten jäljet, muttei muutama sata kiloa painavien hirvien jälkiä.

Syötyjä latvoja moottoritien länsipuolella hirviaidan lähellä

Tiivistelmä mielipiteestä 4

Mielipiteen esittäjä kertoo yhtyvänsä mielipiteeseen 2. Lisäksi hän esittää seuraavaa:

a. Osayleiskaavaa tulee laajentaa niin, että Lahnajärven asemavarauksen ympärille voidaan käynnistää Väyläviraston vaatiman 11 000 asukaan asemataajaman kehittäminen. Mielipiteen esittäjä katsoo, ettei ko. asemataajama ole mahdollinen 1,5 kilometrin säteellä asemavarauksesta, kun melurajat otetaan huomioon. Hänen mielestään tällöin jää kaksi vaihtoehtoa: joko Väyläviraston on muutettava asemataajamaa koskevia vaatimuksiaan tai sitten ratalinjaus tulee siirtää moottoritien pohjoispuolelle, jolloin paikallisjuna-asema tulisi Kitulan pohjoispuolelle lähelle Kiikala-Kisko-poikittaisväylän moottoritieliittymää.

b. Moottoritien läheiseltä tunneliosuudelta tulee jatkaa ekokäytävää vihersillalla moottoritien yli. Suomusjärven länsipuolella on perinteisiä ekokäytäviä, jotka moottoritie on katkaissut. Kaavaluonnokseen on piirretty S:n muotoinen ekologinen, jonka toimivuuteen mielipiteen esittäjä ei usko hirvien osalta, koska ne eivät mene moottoritien alikulkuun. Sen sijaan hirviä pienemmät nisäkkäät käyttävät moottoritien alikulkua hirvien jäädessä moottoritien eteläpuolelle harhailemaan aiheuttaen vaaratilanteita liikenteessä ja tuhoja taimikoissa. Mielipiteen antaja esittääkin, että radalle suunnitellun tunneliosuuden kohdalle tutkittaisiin mahdollisuutta toteuttaa vihersilta yli moottoritien kallioleikkauksen. Lisäksi hänen mielestään osayleiskaavoituksen tulisi odottaa Väyläviraston eläinten liikkumista koskevan seurantahankkeen tuloksia.

c. Mielipiteen esittäjän mielestä nykyisen suurnopeusradan ja Salon osuudelle valitun linjauksen sijaan täytyy alkaa miettimään realistiselta pohjalta ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävän liikenteen rataa ja ratalinjausta. Hän esittää mietittäväksi ratalinjausta, joka kulkisi moottoritien ja 110-tien välissä (110-tietä kapeassa kohdassa siirrettävä vähän pohjoisemmaksi), tunnelissa Syvälammenmäen alta, Nahvonjärven eteläpuolitse kohti Kiikala-Kisko-poikittaistien moottoritieliittymää ja siitä edelleen kohti Piihovia. Tällä vaihtoehdolla hän näkee olevan monia hyötyjä.

Vastine mielipiteeseen 4

Espoo–Salo-oikorata kuuluu osana valtakunnallisesti merkittävään Helsinki–Turku nopea junayhteys -hankkeeseen, jonka suunnittelusta on päätetty valtionhallinnossa. Ratalinja on merkitty voimassa oleviin Varsinais-Suomen ja Uudenmaan maakuntakaavoihin.

Salon kaupungin alueella ratalinjaus on osoitettu voimassa olevassa Salo–Lohja-oikoradan vaihemaakuntakaavassa, joka on vahvistettu 4.12.2012. Oikorataa suunnitellaan ko. maakuntakaavan mukaiseen maastokäytävään. Lisäksi maakuntakaava ohjaa yleiskaavoitusta. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan 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 (MRL 32 §). Oikorataosayleiskaavan laatiminen edistää maakuntakaavan toteutumista MRL:n mukaisesti.

Suomusjärven oikorataosayleiskaavan tavoitteena on mahdollistaa radan toteuttaminen ja päivittää voimassa oleva oikeusvaikutteinen yleiskaava maakuntakaavan mukaisesti, jotta oikoradan yleissuunnitelma voidaan hyväksyä. Ratalaissa (10 §) säädetään maankäytön suunnittelun ja radan suunnittelun hierarkia. Yleissuunnitelmaa tai ratasuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin maakuntakaavaa tai oikeusvaikutteista yleiskaavaa.

a. Osayleiskaava-aluetta ei ole syytä laajentaa, koska voimassa olevassa maakuntakaavassa ei ole osoitettu raideliikennepaikkaa (asemaa) eikä siihen liittyvää taajamatoimintojen aluetta tai taajamatoimintojen kehittämisen kohdealuetta Lahnajärvelle. Varsinais-Suomen vahvistettujen ja hyväksyttyjen maakuntakaavojen yhdistelmässä suunnittelualueelle on osoitettu maa- ja metsätalousvaltainen

alue (M), rautatie, kylä (at), suojeluryhmä/-kohde (sl), Natura-alue, moottoritie, eritasoliittymä sekä veneväylä/kanoottireitti (sininen palloviiva). Vaikka Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelmassa Lahnajärvelle on osoitettu pitkälle tulevaisuuteen tähtäävä asemavaraus, asemavarauksen ja sitä ympäröivän taajaman osoittaminen yleiskaavassa ei ole vielä mahdollista, koska asiaa ei ole tutkittu ja osoitettu maakuntakaavassa.

b. Yleiskaavassa on esitetty radan yleissuunnittelussa esitetyt radan yli- ja alikulut. Radan yleissuunnittelun yhteydessä on tarkasteltu myös ekologisia käytäviä.

   Yleiskaavoituksen aikataulun osalta todettakoon, että yleiskaavatyö nivoutuu tiiviisti Espoo–Salo-oikoradan yleissuunnittelun ja Helsinki-Turku nopean junayhteyden ympäristövaikutusten arvioinnin aikatauluihin.

c. Yleiskaavassa on esitetty radan yleissuunnittelussa esitetty radan sijainti.

Kopio mielipiteestä 5

Salon kaupunki
Kaupunkisuunnittelu
PL 77, 24101 Salo
kaupunkisuunnittelu@salo.fi

ASIA: Mielipide koskien Suomusjärven oikorataosayleiskaavaa

Viite 1: 2020-03-03T14-37-11188_kaavaselostus

Viite 2: Kaupunkikehityslautakunta 25.2.2020 § 30, nähtävillä mielipidettä varten **12.3.-15.4.2020**

1. Kaavaselostuksessa kerrotaan

A. Suunnittelualueella on voimassa oikeusvaikutteinen Suomusjärven kunnanvaltuuston 16.12.2004 hyväksymä (§44) Keskustan pohjoisosan-moottoritien-Lahnajärven osayleiskaava. Uutta rautatietä koskevan kaavamerkinnän mukaan alueella on voimassa maankäyttö- ja rakennuslain 33 §:n mukainen ehdollinen rakentamisrajoitus.

B. Osayleiskaavan tarkoituksena on päivittää voimassa olevaa yleiskaavaa vastaamaan Varsinais- Suomen maakuntakaavaa Espoo-Salo-oikoradan linjauksen osalta sekä mahdollistaa radan toteuttaminen. Kaavatyö kuuluu oikoradan yleissuunnitelmavaiheessa tehtäviin kaavamuutoksiin.

C. Suomusjärven osayleiskaavan tavoitteena on päivittää voimassa oleva oikeusvaikutteinen yleiskaava vastaamaan maakuntakaavaa. Osayleiskaavassa osoitetaan ratalinja Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelman mukaiseen paikkaan. Lisäksi tehdään oikoratasuunnitelman edellyttämät muutokset maankäyttöön. Kaavassa huomioidaan myös mahdollinen tulevaisuudessa toteutettava Lahnajärven asemapaikka. Tarkoituksena ei ole tehdä muita merkittäviä muutoksia suunnittelualueella.

D. Tehokas liikennejärjestelmä

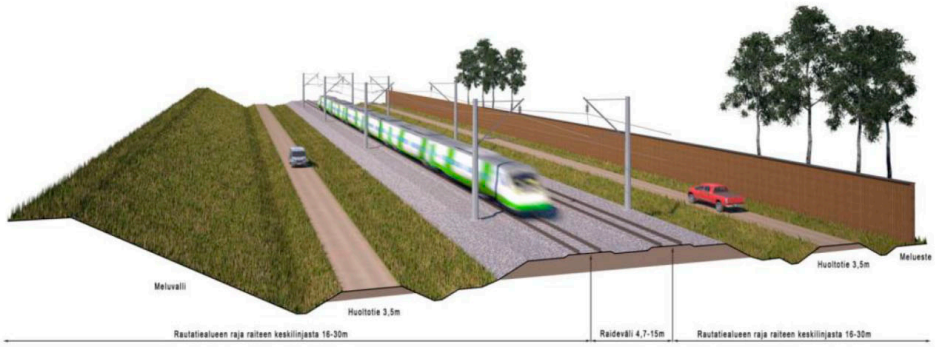
- Edistetään valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja verkostoja sekä varmistamalla edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavara- ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle.

- Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumista kuljetuspalveluiden kehittämistä.

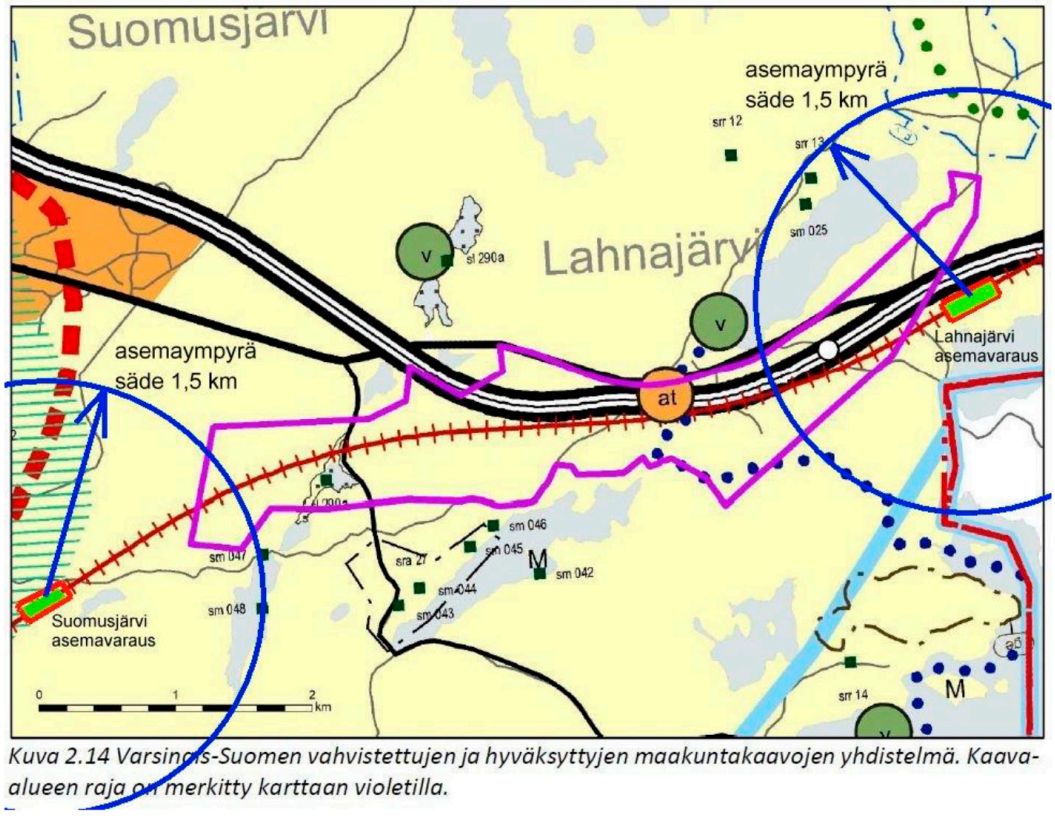
- Lisäksi tavoitteena on parantaa mahdollisen paikallisjunaliikenteen toimintaedellytyksiä.

2. Huomioita kaavaehdotuksesta

Lukijan huomio kiinnittyy oikoratayleiskaavan karttaesitykseen, josta selviää alueen outo rajaus. Kaavarajaus noudattaa ratalinjausta niin, että huomioimalla raidekäytävään sijoittuva rakentamisrajoitus sekä melun levinneisyys radan molemmin puolin, ei alueella ole muuta käyttöä kuin toimia junaliikenteen ratapenkkana sekä suurnopeusjunan ratageometrian vaatimana molemmin puolin kulkevina huoltoteiden alustana. Mitään asutusta alueelle ei tule kaavoittaa. Kaksiraiteisen radan vaatima väyläleveys on 60 metriä.



Kun oikorataosayleiskaavan karttaa tarkastellaan mahdollisten asemavarauspaikkojen suhteen Lahnajärven ja Suomusjärven kohdalla, havaitaan merkittävä outous. Suomusjärven asemapaikkavaraus jää tyystin kaavan ulkopuolelle, ja toisaalla Lahnajärven asemapaikkavarauksen kohdalla kaava on sijoitettu keskelle liikenneväyliä. Kaavassa ei oteta lainkaan kantaa itse asemapaikkoihin eikä kantaa asemataajamaan Lahnajärven aseman ympärillä (1,5 km säteiseen asemaympyrään kaavoitetaan 11.000 asukkaan taajama).



Kuva 2.14 Varsinais-Suomen vahvistettujen ja hyväksyttyjen maakuntakaavojen yhdistelmä. Kaava-alueen raja on merkitty karttaan violetilla.

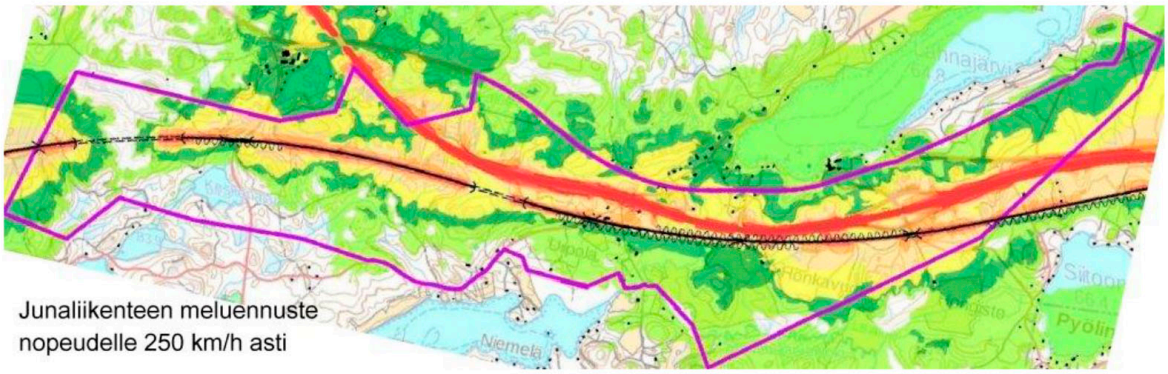
Selostuksessa sanotaan: ”Kaavassa huomioidaan myös mahdollinen tulevaisuudessa toteutettava Lahnajärven asemapaikka.” Kaavassa tavoitteena on ”parantaa mahdollisen paikallisjunaliikenteen toimintaedellytyksiä”. Lukija ei löydä selostuksesta sanaakaan, kuinka Lahnajärven asemapaikka huomioidaan kaavassa tai kuinka kaava parantaa paikallisjunaliikenteen toimintaedellytyksiä. Miksi kaupataan lauseita vailla sisältöä?

Kaavan tarkoitus on jokin muu kuin edesauttaa paikallisasemien perustamista Suomujärven tai Lahnajärven kohdalle. Kun kaava aikanaan tulee vahvistetuksi ja oikeusasteet käydyiksi, on oikorataosayleiskaava-alue lukittu eikä kaavoja tulla availemaan kuvitteellisten paikallisasemien vuoksi, ei nyt - eikä koskaan. Kaavoittaja tietää hyvin maastolliset haasteet kaavoittaa kaksi suurta taajamaa Suomusjärven alueelle, joten tämä osayleiskaava on kätevä työkalu jättää asemavaraukset vain mielikuvaharjoitusten tasolle.

3. Melun määrä

Jos jotain peruuttamatonta ja asukkaita häiritsevää on tulossa, on se junan ohitusmelu. Melun määrää on alustavassa YVA-selostuksessa arvioitu ja jatkosuunnitelmassa melua on tarkennettu edelleen. Junamelu on hetkellinen ja nopea tapahtuma mutta häiritsevyydeltään rasittava. Hiljaisten alueiden kohdalla ohitusmelun kontrasti voi olla pohjakohinaan nähden kohtuuton. Lukijan huomio kiinnittyy melun aliarvostukseen laskennallisin keinoin.

Espoo-Salo-oikoradan ratageometrian suunnittelussa lähtökohtana on ollut, että nopeus Lohja-Salo-välillä voidaan tulevaisuudessa nostaa nopeudelle 300 km/h.



Selostuksessa sanotaan: ”Melulaskennassa suurnopeusjunan enimmäisnopeudeksi on arvioitu kaava-alueen kohdalla noin 250 km/h. Laskennassa on huomioitu tunnelin suuaukkojen melua lisäävä vaikutus erillisenä melunlähteenä.”

Väyläviraston tekemissä liikennöintiajan laskelmissa tässä kohdin ajetaan 300 km/h, eikä mitään alemman tason nopeusrajoitusta ole kerrottu olevan. Nopeudella on sikäli merkitystä, että ohitusmelun määrä nousee merkittävästi nopeuden kasvaessa, jopa nopeuden neliössä. Tällöin junan nopeudella on ratkaiseva merkitys melun määrään. Mallinnus ei siis huomioi, että alueen halki ajetaan tulevaisuudessa 300 km/h. Tunnelipamahdusten vaikutus näkyy melukartassa huonosti. Tunnelista ulostulon kohdalla ei ole kerrottu melumallinnuksen parametreja eikä pamahduskaavaa.

Osayleiskaavan ratakartoissa melualtistus oli määritetty 15 tunnin keskiäänitasona **L**Aeq,15h. Melutason levinneisyys maastoon on havainnollistettu eri väreillä 5 dB:n portain. Häiritsevyyden kannalta vain junan ohitus on häiriö, ei taukojen aikana vallitseva hiljaisuus. Siinä mielessä keskiäänitasot eivät kuvaa meluhäiriön vakavuutta. On laskennallista kikkailua venyttää laskenta 15 tuntiin, kun tuona aikana tapahtuu vain 15 h x 4 junaohitusta tunnissa, joiden kesto olisi noin 1 ½ minuuttia/ohitus. Yhteenlaskettuna saadaan 4 ohitusta * 15 tuntia * 1 ½ minuuttia = 90 minuuttia (1½ tuntia) yhtäjaksoista ohitusmelua. Keskiäänilaskenta loiventaa mallinnustuloksen aikojen suhteessa 1½h / 15h-osaan, josta saadaan 1/10-osa todellisesta melumäärästä! Logaritmisuus huomioiden tulisi karttaan piirrettyjen melukäyrien olla vähintään +10 dB suurempia ja melun levinneisyys mastoon vastaavalla porrastuksella laajemmalti levittyviä.

Sivuuttamalla junan ohitusmelu L peak ja pitäytymällä keskiäänitason mallinnuksessa, voidaan rata sijoittaa hyvinkin lähelle asutusta ”laillisesti”. On älyllistä epärehellisyyttä tarjota asukkaille vaillinaisia melukarttoja, kun tiedetään ohitusmelun olevan oleellinen häiriötekijä. Kyllä tästä mallinnuksesta tulee vielä sanomista. On valitettavaa, että virkamieskunta heikentää omaa uskottavuuttaan asukkaiden silmissä tarjoamalla asukkaille puutteellista tietoa. Valtioneuvosto on painottanut, että kaiken tiedon tulee olla avointa ja rehellistä.

On lisäksi tuotava esille sekin puute, että vaikka mallinnus on tehty pohjoismaisen raideliikennemelun laskentamallia käyttäen, on mallinnus jäänyt ajasta jälkeen, kun vuonna 2002 painetusta ohjeesta puuttuu suurnopeusjunan parametrit. Tässä alla linkki tuohon laskentamallin suomenkieliseen ohjeeseen:

https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/41691/Ymp%E4rist%F6opas_97.pdf?sequence=1

Julkaisun sivulla 13 esitetään, kuinka metrin pituisen raideosan äänitehotaso muodostetaan arvioitaessa äänitehotasoa keskiäänitason laskennassa tunnetulle junapituudelle ja junan liikennöintimäärälle vuorokaudessa:

$$L_{W0} = \mathrm{a}\,\lg\left(\frac{v}{100}\right) + 10\,\lg\left(l_{24}\right) + \mathrm{b},\ \mathrm{dB\ re\ 10^{-12}\ W}, \qquad (1)$$

missä

a ja b	ovat junatyypistä riippuvia vakioita (kohta 3.6)
l_{24}	junatyypin kokonaispituus vuorokaudessa, m
v	junatyypin nopeus, km/h.

Ohjeessa on myös sivulla 14 laskentakaava, kuinka äänitehotaso muodostetaan arvioitaessa junan ohituksen aikaisia hetkellisiä melutasoja.

$$L_{Wr} = a \lg\left(\frac{v}{100}\right) + 10 \lg(v) + 43{,}8 + b, \text{ dB re } 10^{-12} \text{ W}, \qquad (2)$$

missä
a ja b ovat junatyypistä riippuvia vakioita (kohta 3.5 ja liite A)
v junatyypin nopeus, km/h.

Perehtymällä kaavoihin (1) ja (2) sekä junaparametreihin (taulukko 4) havaitaan ohitusmelun (2) olevan reilusti suurempi kuin junamelu keskiäänitehon (1) laskennassa. Eroa on jopa yli 20 dB. Kaavoihin perustuen voidaan sanoa, että junamelun arviointi vain keskiäänitehon perusteella on asukkaita raskaasti sortava ja että Suomusjärven osayleiskaavan kohdalla melu on myös lähiasukkaiden (vakituinen asunto tai virkistyskäyttö) terveyttä kuormittava. Melun ohjearvot ylittyvät, jos ohitusmelu huomioidaan.

Melukartat ovat epähavainnollisia ja osin harhauttavia. Virhe pitää korjata julkaisemalla melun päästökartat L peak arvojen mukaisesti. Virhe on alun perinkin radan Mk-linjausvalinta E18-moottoritien eteläpuolella. Radan asemointi ei siitä parane, vaikka osayleiskaavaa kuinka vahvistetaan.

4. Loppusanat

Salon kaupungin asukkailta on pyydetty mielipidettä Suomusjärven oikorata-osayleiskaavasta. Allekirjoittanut on pyyntöön suostunut ja esittänyt edellä kerrotusti oman arvionsa kaavan sisällöstä. Kaavan käyttö Suomusjärven paikallisasemien (Lahnajärven asemavaraus tai Suomusjärven asemavaraus) edistämiseen ei toteudu kaavassa lainkaan.

Kaavaselostus antaa virheellisen kuvan, että kaava tukisi tehokasta liikennejärjestelmää Suomusjärven kohdalla. Herää kysymys, mihin tätä kaavaa tarvitaan? Kaavan käyttöarvo on vain raidekäytävän merkintä maakuntakaavaan metsätaipaleen läpi Suomusjärvellä.

Allekirjoittanut esittää mielipiteenään, että kaava hylätään esitetyssä muodossa ja palautetaan uuteen valmisteluun niin, että edellä kerrotut puutteet täydennetään ja kaava-aluetta laajennetaan sekä virheet korjataan.

Muurlassa 15.4.2020

Aikalaskentaa

LIITE - sivu 1

Ajonpeus	**100 km/h**	**150 km/h**	**200 km/h**	**250 km/h**	**300 km/h**		
Keskiäänimelun määrä	**79,7**	**81,5**	**83,7**	**85,8**	**87,6**	**dB**	
Ohistusmelun määrä	**103,8**	**107,3**	**110,7**	**113,8**	**116,4**	**dB**	
	-24,0	**-25,8**	**-27,0**	**-28,0**	**-28,8**	**dB**	**erotus**

Kaavakartassa keskiäänimelun dBA määrän levinneisyys on esitetty 5 dB:n portain eri väreillä esitettynä.

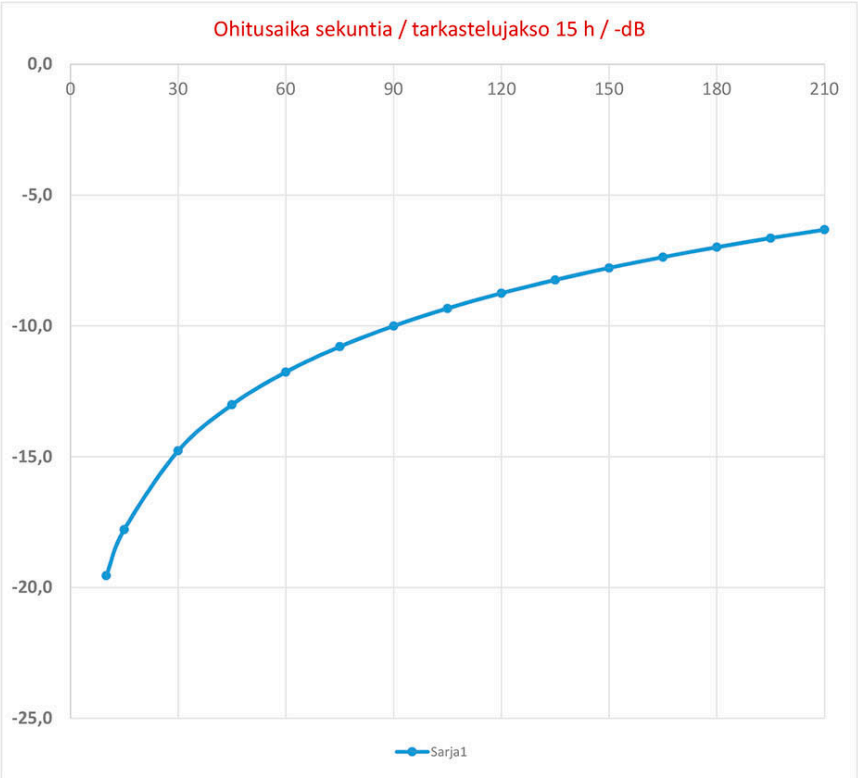
Vertailuarvio ohitusaikaan perustuvasta piikkimelun ja keskiäänitehon suhteista

4	junaa tunnissa
15	tuntia / keskiäänitehon tarkasteluaika / työpäivä
60	ohitusta 15 tunnin tarkastelujaksolla

ohitusaika /sekuntia	melua / tunti	ohitusaika suhteessa tarkastelujaksoon	**LOG / dB**
10	0,17	0,01	-19,5
15	0,25	0,02	-17,8
30	0,5	0,03	-14,8
45	0,75	0,05	-13,0
60	1	0,07	-11,8
75	1,25	0,08	-10,8
90	**1,5**	0,10	-10,0
105	1,75	0,12	-9,3
120	2	0,13	-8,8
135	2,25	0,15	-8,2
150	2,5	0,17	-7,8
165	2,75	0,18	-7,4
180	3	0,20	-7,0
195	3,25	0,22	-6,6
210	3,5	0,23	-6,3

Aikalaskentaa

LIITE - sivu 2



Aikalaskentaa

LIITE - sivu 3

Melun keskiäänitehon laskenta-aika on 15 tuntia. Tarkastelujakso huomioi junan melumäärän sekä hiljaisuuden 15 tunnin aikana.
Junien parametreista mukaan on otettu IC-junan ja Pendoliino-junan taajuuspainotetut parametrit sekä ajonopeus. Tällä sivulla luvut liittyvät Pendolino-junan parametreihin.
Keskiääniteho tarkastelee junien kokonaispituutta metreissä mitattuna 15 tunnin aikana. Mallinnuksen kaava antaa dB meluarvon tietyllä etäisyydellä lähellä junaa.
Maastoon leviämisen osalta käytetään geometrisen vaimennuksen kaavoja, jolloin dBA-tasot voidaan esittää kartalla eri väreissä.

Melun ohitusäänitehon laskenta perustuu junanopeuteen ja junatyypin taajuspainotettuihn parametreihin.
Laskentakaavat on esitetty toisella sivulla. Haivannollisuuden vuoksi melun leviämiskartoissa tulisi näyttää myös ohitusmelun levinneisyys.

Tässä Excel-laskennassa vertaillaan Pendolinojunan keskiäänitehoa suhteessa ohitusäänitehoon huomioimalla taajuuspainotetut kaistat.
Taulukkoon on otettu mukaan liikennöintinopeudet 100 km/h ..... 300 km/h.
Laskennan mukaan ohitusmelu on **yli 20 dB** korkeampaa kuin keskiääniteho. Ohitusmelu on 300 km/h nopeudella liki 30 dB korkeampi kuin keskiäänitehon laskenta antaa.

Allekirjoittaneen mielipiteessä ohitusmelun arvio tehtiin aikaan perustuen, kun tarkastelujakso on 15 tuntia ja ohitusmelun kesto hyvin lyhyt. **Arvio 90 sekunnin ohitusajasta on hyvin varovainen**, mutta osoittaa suhteellisen keskiäänitehon aliarvostuksen ohitusäänitehon piikkimeluun verrattuna. Jos ohitusaika lyhenee edelleen (nopeampi juna meluaa lyhemmän ajan), korostuu aliarvostus selkeästi.
Valistunut arvaus on, että melun **huipun kesto olisi noin 10 - 30 sekuntia**. Graafista havaitaan, että suhteellinen ero lähestyy -20 dB arvoa, kun ohitusaika lyhenee.
Mielipiteessä esitetty tarkastelukulma ei ole ristiriidassa mallinnuskaavojen antamiin tuloksiin.

Voidaan persutellusti sanoa, että ohitusmelun määrä on tasoltaan **luotettavasti 10 dB korkeammalla** tasolla kuin keskiäänitehon määrä mutta **uskottavalla varmuudella jopa 20 dB suurempaa.**
Tätä ohitusmelun korkeaa tasoa ei voidaan sivuuttaa ja jättää vaille huomiota. Raideliikennemelun mallinnukseen tulee saada mukaan ohitusmelu ja melun leviäminen tulee osoittaa karttakuvissa.

Mallinnus on tehty pohjoismaisen raideliikennemelun laskentamallia käyttäen, linkki malliin:

https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/41691/Ymp%E4rist%F6opas_97.pdf?sequence=1

Kaavalaskentaa

LIITE - sivu 4

(vaihda 0/1 haluttuun junaan)

SR	Pen
0	1
	x
a	b
15	28
16	27
-14	35
-6	33
15	31
29	32
21	29

Meluarvo keskiäänitehon mukaan laskettuna

taajuus [Hz]	100 km/h	150 km/h	200 km/h	250 km/h	300 km/h
63	67,8	70,4	72,3	73,7	74,9
125	66,8	69,6	71,6	73,1	74,4
250	74,8	72,3	70,6	69,2	68,1
500	72,8	71,7	71,0	70,4	69,9
1000	70,8	73,4	75,3	76,7	77,9
2000	71,8	76,9	80,5	83,3	85,6
4000	68,8	72,5	75,1	77,1	78,8
Total power	**79,7**	**81,5**	**83,7**	**85,8**	**87,6** dB

$$L_{W0} = a \lg\left(\frac{v}{100}\right) + 10 \lg(l_{24}) + b,$$

a ja b ovat junatyypistä riippuvia vakioita (kohta 3.6)
l_{24} junatyypin kokonaispituus vuorokaudessa, m
v junatyypin nopeus, km/h.

Junatyyppi Luokka	Sr m		Pen m	
Teholähde Ratapölkyt	s bet		s bet, puu	
Vakio Taajuus (Hz)	a	b	a	b
63	4	29	15	28
125	6	29	16	27
250	11	32	-14	35
500	22	36	-6	33
1000	27	36	15	31
2000	27	35	29	32
4000	24	29	21	29

junia tunnissa	4	vuoroa
junan pituus	158	metriä
ajoaika	15	tuntia
	9480	metriä/vrk

IC juna SR	416	metriä / 15 vaunua
IC juna SR	265	metriä / 10 vaunua
IC juna SR	106	metriä / 4 vaunua
Pendolino SM3	158	metriä / 6 vaunua

Meluarvo ohitusäänitehon mukaan laskettuna

taajuus [Hz]	100 km/h	150 km/h	200 km/h	250 km/h	300 km/h
63	91,8	96,2	99,3	101,7	103,7
125	90,8	95,4	98,6	101,1	103,2
250	98,8	98,1	97,6	97,2	96,9
500	96,8	97,5	98,0	98,4	98,7
1000	94,8	99,2	102,3	104,7	106,7
2000	95,8	102,7	107,5	111,3	114,4
4000	92,8	98,3	102,1	105,1	107,6
Total power	**103,8**	**107,3**	**110,7**	**113,8**	**116,4** dB

$$L_{Wi} = a \lg\left(\frac{v}{100}\right) + 10 \lg(v) + 43{,}8 + b,$$

a ja b ovat junatyypistä riippuvia vakioita (kohta 3.5 ja liite A)
v junatyypin nopeus, km/h.

Junatyyppi Luokka	Sr m		Pen m	
Teholähde Ratapölkyt	s bet		s bet, puu	
Vakio Taajuus (Hz)	a	b	a	b
63	4	29	15	28
125	6	29	16	27
250	11	32	-14	35
500	22	36	-6	33
1000	27	36	15	31
2000	27	35	29	32
4000	24	29	21	29

Kaavat melun määrälle

LIITE - sivu 5

3.2.1 Vuorokauden keskiäänitaso

Oktaavikaistoittain tehtyihin päästömittauksiin perustuen on mahdollista määrittää junan aiheuttama metrin pituista raideosaa vastaava äänitehotaso, kun junan tyyppi, nopeus ja liikennetiheys tiedetään. Äänitehotaso keskiäänitasolle (L_{WO}) saadaan kaavasta

$$L_{WO} = a \lg\left(\frac{v}{100}\right) + 10 \lg(l_{24}) + b, \text{ dB re } 10^{-12} \text{ W}, \qquad (1)$$

missä
a ja b ovat junatyypistä riippuvia vakioita (kohta 3.6)
l_{24} junatyypin kokonaispituus vuorokaudessa, m
v junatyypin nopeus, km/h.

Muiden junatyyppien tiedot voidaan lisätä malliin, kun riittävä määrä mittauksia on tehty ja tuloksille on saatu hyväksyminen, katso liite B.

3.3.1 Geometrinen leviäminen, ΔL_d

Kutakin viivalähteen perusosaa käsitellään ympärisäteilevänä pistelähteenä. ΔL_d on riippumaton taajuudesta, ja se on aina negatiivinen

$$\Delta L_d = -10 \lg(4\pi r^2) \text{ dB}, \qquad (6)$$

missä
r = äänilähteen ja tarkastelupisteen välinen etäisyys, m.

3.3.2 Ilmakehän aiheuttama absorptio, ΔL_a

ΔL_a kasvaa taajuuden kasvaessa ja on aina negatiivinen. Korjaus ottaa huomioon ilmakehässä tapahtuvat energiahäviöiden ja molekyylirelaksaation aiheuttamat etenemishäviöt, ja se määritetään lausekkeesta

$$\Delta L_a = -\alpha_a \, r \text{ dB}, \qquad (7)$$

missä
r = äänilähteen ja tarkastelupisteen välisen äänen kulkutien pituus, m.
α_a = taulukon 1 mukainen vaimennuskerroin.

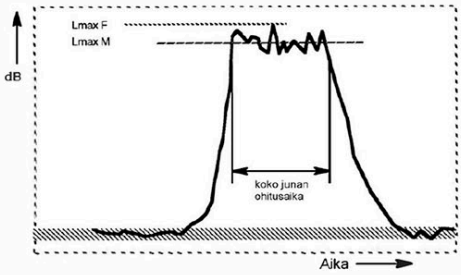
α_a:n arvo riippuu ilman suhteellisesta kosteudesta, staattisesta paineesta ja lämpötilasta. Suunnittelutarkoituksessa suositellaan käytettäväksi suhteellista kosteutta RH = 70% ja lämpötilaa 15°C kuten taulukossa 1. Staattisen ilmanpaineen vaikutus voidaan jättää ottamatta huomioon.

Taulukko 1. Vaimennuskerroin α_a.

Oktaavikaista (Hz)	63	125	250	500	1000	2000	4000
α_a (dB/m)	0,000	0,000	0,001	0,002	0,004	0,007	0,017

3.2.2 Enimmäistaso

Junatyypin, junan nopeuden ja junan pituuden yhdistelmä, joka tuottaa korkeimman ohiajon melutason, määrää enimmäistason L_{max} määrätyssä tarkastelupisteessä. Rataosalla säännöllisesti liikennöivät junat tulee ottaa huomioon. Yksittäisen junan ohiajon aiheuttama hetkellinen äänitaso on esitetty esimerkkinä kuvassa 4. Enimmäistaso voidaan ilmaista joko junan pituudelle määritettynä energiakeskiarvona (L_{maxM}) tai suurimpana tasona määritettynä aikapainotuksella F (L_{maxF}).



Kuva 4. Esimerkki junan ohiajon aiheuttamasta hetkellisestä äänitasosta.

L_{maxM}

Laskentamalli perustuu luvussa 2 mainituista päästötiedoista saatuihin energiakeskiarvostettuihin arvoihin. Laskennassa oletetaan, että kukin junan pituuden perusosa tuottaa samansuuruisen äänienergian. Tämä äänen säteily metrin pituista junan osaa kohti (L_{WL}) saadaan kaavasta

$$L_{WL} = a \lg\left(\frac{v}{100}\right) + 10 \lg(v) + 43.8 + b, \text{ dB re } 10^{-12} \text{ W}, \qquad (2)$$

missä
a ja b ovat junatyypistä riippuvia vakioita (kohta 3.5 ja liite A)
v junatyypin nopeus, km/h.

Parametrit a ja b

LIITE - sivu 6

3.6 Suomessa käytössä olevien junien junatyyppivakioita a ja b

Kaavojen (1) ja (2) mukaiset junatyypistä riippuvat vakiot a ja b on määritetty Suomessa käytössä oleville junille viitteiden [36, 37 ja 38] mittausten perusteella. Taulukkoon 4 on koottu laskennassa tarvittavia Suomessa käytössä olevien junatyyppien junatyyppivakioiden a ja b arvoja.

Suomessa käytössä olevat junatyypit on jaettu seuraaviin ryhmiin:

Taulukko 4. Suomalaiset junat. Vakioiden a ja b arvoja junatyypin ja taajuuden funktiona.

Junatyyppi	Sm1/2		Sr		Pen		F-TaJu		R-TaJu		Sm4		IC2	
Luokka	m		m		m		t		t		m		m	
Teholähde	s		s		s		s		s		s		s	
Ratapölkyt	bet		bet		bet, puu		bet		bet		bet		bet	
Vakio	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
Taajuus (Hz)														
63	-3	30	4	29	15	28	-4	36	-1	39	0	26	23	28
125	1	28	6	29	16	27	-27	35	18	45	0	27	5	28
250	-3	32	11	32	14	35	-12	39	9	46	-12	28	2	31
500	13	35	22	36	16	33	30	46	17	48	11	34	-3	35
1000	23	35	27	36	15	31	40	43	30	47	36	37	11	34
2000	21	32	27	35	29	32	21	37	29	45	20	31	37	34
4000	20	27	24	29	21	29	18	33	21	39	22	24	22	25

henkilöliikenteen junat

- Sm1/2 = Sm1 ja Sm2 paikallisliikenteen sähkömoottorijunat
- Sr = Sr1- tai Sr2- veturin vetämät henkilöliikenteen junat (siniset, punaiset tai yksikerroksiset IC-vaunut)
- Pen = Pendolino (Sm3)
- Sm4 = Sm4 sähkömoottorijuna
- IC2 = Sr2-veturin vetämät kaksikerroksisista IC-vaunuista koostuvat junat

tavaraliikenteen junat

- F-TaJu = suomalaisista tavaravaunuista koostuvat tavarajunat
- R-TaJu = venäläisistä tavaravaunuista koostuvat tavarajunat.

Tiivistelmä mielipiteestä 5

a. Mielipiteen esittäjä pitää kaavarajausta outona. Kaavassa ei oteta lainkaan kantaa Suomusjärven ja Lahnajärven asemapaikkoihin eikä asemataajamaan Lahnajärven aseman ympärillä (1,5 km säteiseen asemaympyrään kaavoitetaan 11.000 asukkaan taajama). Selostuksessa sanotaan: ”Kaavassa huomioidaan myös mahdollinen tulevaisuudessa toteutettava Lahnajärven asemapaikka.” Kaavassa tavoitteena on ”parantaa mahdollisen paikallisjunaliikenteen toimintaedellytyksiä”. Mielipiteen esittäjän mukaan kaavassa ei ole kuitenkaan huomioitu Lahnajärven asemapaikkaa eikä siitä käy ilmi, miten kaava parantaa paikallisliikenteen toimintaedellytyksiä.

b. Mielipiteen esittäjän käsityksen mukaan melumallinnus ei huomioi, että alueen halki ajetaan tulevaisuudessa 300 km/h. Kaavaselostuksessa sanotaan, että melulaskennassa suurnopeusjunan enimmäisnopeudeksi on arvioitu kaava-alueen kohdalla noin 250 km/h, mutta mielipiteen esittäjän mukaan Väyläviraston tekemissä liikennöintiajan laskelmissa tässä kohdin ajetaan 300 km/h, eikä mitään alemman tason nopeusrajoitusta ole kerrottu olevan.

c. Mielipiteen esittäjän näkemyksen mukaan melumallinnuksessa on myös muita puutteita. Tunnelipamahdusten vaikutus näkyy melukartassa huonosti eikä tunnelista ulostulon kohdalla ole kerrottu melumallinnuksen parametreja eikä pamahduskaavaa. Lisäksi keskiäänitason käyttäminen meluhäiriön kuvaamisessa ei kuvaa meluhäiriön vakavuutta. Junan ohitusmelun sivuuttaminen ja pitäytyminen keskiäänitason mallinnuksessa eivät anna oikeaa kuvaa melusta. Puutteena on myös se, että vaikka mallinnus on tehty pohjoismaisen raideliikennemelun laskentamallia käyttäen, on mallinnus jäänyt ajasta jälkeen, koska vuonna 2002 painetusta ohjeesta puuttuu suurnopeusjunan parametrit. Hän pitää melukarttoja epähavainnollistavina ja osin harhauttavina. Virhe pitää korjata julkaisemalla melun päästökartat L peak (junan ohitusmelu)-arvojen mukaisesti.

d. Mielipiteen esittäjä kysyy, mihin kaavaa tarvitaan, ja toteaa, että kaavan käyttöarvo on vain raidekäytävän merkintä maakuntakaavaan metsätaipaleen läpi Suomusjärvellä.

e. Mielipiteen esittäjä esittää, että kaava hylätään esitetyssä muodossa ja palautetaan uuteen valmisteluun niin, että edellä kerrotut puutteet täydennetään ja kaava-aluetta laajennetaan sekä virheet korjataan.

Vastine mielipiteeseen 5

a. Kaava-alue on rajattu koskemaan vain sitä voimassa olevan oikeusvaikutteisen yleiskaavan osaa, jonka päivittäminen on tarpeen maakuntakaavan mukaisen ratalinjauksen osoittamiseksi yleiskaavassa. Suomusjärven mukaan ottaminen kaavahankkeeseen ei ole ajankohtaista, koska Suomusjärvellä ei ole voimassa oikeusvaikutteista yleiskaavaa, jonka muuttaminen olisi tarpeen radan toteuttamisen mahdollistamiseksi. Toisaalta Suomusjärvelle ei ole osoitettu myöskään raideliikennepaikkaa (asemaa) maakuntakaavassa. Myöskään Lahnajärvelle ei ole osoitettu raideliikennepaikkaa (asemaa) eikä siihen liittyvää taajamatoimintojen aluetta tai taajamatoimintojen kehittämisen kohdealuetta maakuntakaavassa. Asemavarauksen ja sitä ympäröivän taajaman osoittaminen yleiskaavassa ei ole vielä mahdollista, koska asiaa ei ole tutkittu ja osoitettu maakuntakaavassa.

   Kaavassa on huomioitu mahdollinen tulevaisuudessa toteutettava Lahnajärven asemapaikka osoittamalla kaava-alueelle selvitysalue, jonka maankäyttö ratkaistaan erikseen rataliikenteen kehittämisen yhteydessä (se). Selvitysalueeseen kuuluu se osa kaava-alueesta, jonka etäisyys on enintään 2 km oikoradan yleissuunnitelmassa esitetystä asemapaikkavarauksesta.

   Maakuntakaavoituksen yhtenä tavoitteena on ollut parantaa mahdollisen paikallisjunaliikenteen toimintaedellytyksiä (kaavaselostus, sivu 24, luku 3.2 Maakunnalliset tavoitteet). Tämä tavoite on täytetty osoittamalla Salo-Lohja-ratalinjaus maakuntakaavaan. Kun yleiskaava päivitetään vastaamaan

voimassa olevaa maakuntakaavaa ja yleiskaavaan merkitään Espoo-Salo-oikoradan linjaus, välittyy maakuntakaavan tavoite paikallisjunaliikenteen toimintaedellytysten parantamisesta myös yleiskaavaan.

b. Espoo-Salo oikoradan suunnittelussa ratageometrian mitoitusnopeus on 300 km/h, mutta junan enimmäisnopeus on 250 km/h, koska Suomessa ei ole eikä lähitulevaisuudessaan tule olemaan junakalustoa, jolla voisi ajaa 300 km/h. Edellä mainitusta johtuen junan enimmäisnopeus 250 km/h on ollut lähtökohtana radan sähkö- ja turvalaitesuunnittelussa, minkä perusteella junan todelliseksi enimmäisnopeudeksi radalla on määräytynyt 250 km/h. Näin ollen tätä todellista enimmäisnopeutta on käytetty myös lähtökohtana meluselvityksessä ja meluesteiden suunnittelussa. Mikäli Suomeen saadaan joskus tulevaisuudessa junakalusto, jonka enimmäisnopeus on ratageometrian mahdollistama 300 km/h, sen käyttöönotto edellyttää oikoradan sähkö- ja turvalaitteiden uusimista sekä samalla myös uusia meluselvityksiä ja meluesteiden päivittämistä.

c. Suomusjärven oikorataosayleiskaavan lähtökohtana on Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelma ja Helsinki-Turku nopean junayhteyden ympäristövaikutusten arviointi (YVA), joista saadaan myös melua koskeva ajantasainen lähtötieto osayleiskaavatyötä varten. Valtioneuvosto on päätöksessään VNp 993/92 antanut melun keskiäänitason ohjearvot, jotka ovat yleisesti käytössä. Impulssimaisen tai kapeakaistaisen äänen osalta ei ole olemassa vastaavaa ohjeistusta, jota voitaisiin käyttää liikennehankkeissa. Oikoradan melulaskennassa on kuitenkin huomioitu tunnelin suuaukkojen melua lisäävä vaikutus erillisenä melunlähteenä.

d. Suomusjärven oikorataosayleiskaavan tavoite on kerrottu mm. kaavaselostuksen sivulla 25 luvussa 3.4 Osayleiskaavan tavoitteet:
Salon kaupungin tavoitteena on päivittää voimassa oleva oikeusvaikutteinen yleiskaava vastaamaan maakuntakaavaa. Osayleiskaavassa osoitetaan ratalinja Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelman mukaiseen paikkaan. Lisäksi tehdään oikoratasuunnitelman edellyttämät muutokset maankäyttöön. Kaavassa huomioidaan myös mahdollinen tulevaisuudessa toteutettava Lahnajärven asemapaikka. Tarkoituksena ei ole tehdä muita merkittäviä muutoksia suunnittelualueella.

e. Tässä vaiheessa, kun kaavaprosessi on kesken ja oikorataosayleiskaava on ollut nähtävillä vasta luonnoksena, seuraavana vaiheena on kaavaehdotuksen laadinta. Ehdotusta laadittaessa otetaan huomioon luonnosvaiheessa saatu palaute mahdollisuuksien mukaan.

Kopio mielipiteestä 6

SALON KAUPUNKI
Saapunut 26.3.2020
3205/10.02.02/2019

Lähetetty: 26. maaliskuutata 2020 11:38
Vastaanottaja: Kaupunkisuunnittelu
Aihe: oikorata

Hei,
Sain jokin aika sitten postia oikorataosayleiskaavasta Suomusjärvellä.
Valitettavasti tuohon kirjeeseen liitetty kartta ei ulotu alueeseen, joka koskettaa meidän kesämökkiämme eli haluaisin tietoa, miten tuo oikorata vaikuttaa Kukuttimen järven alueella. Mökkimme on sen lammen rannalla ja haluaisin kommentoida siihen liittyviä suunnitelmia.
Asun Jyväskylässä, joten mahdollisuutta kaavan tarkasteluun Salossa ei ole, ei varsinkaan näin korona-aikana.

Ystävällisin terveisin

Tiivistelmä mielipiteestä 6

Mielipiteessä kysytään, miten oikorata vaikuttaa Kukuttimen järven rannalla.

Vastine mielipiteeseen 6

Kukutin-järvi sijaitsee noin 630 metrin etäisyydellä osayleiskaava-alueesta. Osayleiskaavalla ei ole vaikutusta Kukutin-järven alueeseen.

Radan yleissuunnittelussa osoitettu ratalinja sijaitsee noin 240 metrin etäisyydellä Kukutin-järvestä. Yleissuunnittelun yhteydessä laaditun meluselvityksen perusteella päiväajan melu järven alueella on noin 45-55 dB.

Radan yleissuunnittelun yhteydessä laadittuihin aineistoihin, kuten melukarttojen luonnoksiin on mahdollista tutustua Väyläviraston sivuilla osoitteessa https://vayla.fi/kaikki-hankkeet/espoo-salo-oikorata/hankkeen-materiaalit

Kopio mielipiteestä 7

SALON KAUPUNKI
Saapunut 9.3.2020
3205/10.02.02/2019

Lähettäjä:

Lähetetty: 9. maaliskuuta 2020 14:53
Vastaanottaja: Kaupunkisuunnittelu
Aihe: Oikorataosayleiskaava Suomusjärvi

Hei!
Luimme kaavaluonnoksesta netissä olleen materiaalin läpi ja huomiomme kiinnittyi kaavaselostuksen kohtiin 2.3.3. ja 7.4 / Hiihtoreitti: Vähä-Ruona – Syvälampi - Suomusjärvi. Varsinaiseen kaavaluonnokseen huomiomme ei siis liittynyt vaan ajoittain kuulopuheissa esiin tulevaan virheelliseen tietoon, mille joku saattaisi löytää vahvistusta kaavaselostuksen em. kohdista.
Olemme ostaneet metsäkiinteistöt ja Vähä-Ruonan pohjoispuolelta noin 10 viime vuoden aikana eikä kummankaan kiinteistötiedoissa ole rasitetta tai muutakaan mainintaa ns. latu-urasta, johon noissa kahdessa kohdassa mahdollisesti viitataan. Meiltä ei myöskään ole kysytty erikseen lupaa tällaiseen toimintaan, emmekä tänä aikana latuja ole alueella havainneetkaan.
Tällä havainnolla emme mitenkään halua kieltää tai rajoittaa alueen normaalia virkistyskäyttöä, mutta emme myöskään halua varata metsätietämme talviajaksi latukäyttöön. Haluamme pitää itsellämme täyden oikeuden metsäteidemme metsätalouskäyttöön talviolosuhteista riippumatta. Tilat ovat siis näistä rasitteista vapaita ja niitä on käsiteltävä kuten normaalejakin metsiä liikkumisvapauksineen, konekulkemisineen yms..
Toivoisimme siis, että kaavaselostuksessa ei viitattaisi muuttuviin hiihtoreitteihin tai alueella kulkeviin hiihtoreitistöihin, kun alueemme ei mitenkään poikkea muistakaan mahdollisista hiihtoreiteistä. Näin kukaan ei myöskään saisi helposti väärin ymmärrettävää tietoa.
Ystävällisin terveisin,

Tiivistelmä mielipiteestä 7

Mielipiteessä todetaan, että metsäkiinteistöjen 734-722-0003-0023 ja 734-722-0003-84 kiinteistötiedoissa ei ole rasitetta tai muutakaan mainintaa ns. latu-urasta, johon kaavaselostuksen kohdissa 2.3.3. ja 7.4 (Hiihtoreitti: Vähä-Ruona – Syvälampi – Suomusjärvi) mahdollisesti viitataan. Kiinteistön omistajilta ei myöskään ole kysytty lupaa toimintaan, eivätkä he ole havainneet latuja alueella.

Vastine mielipiteeseen 7

Kaavaselostuksen luku 2.3.3 on päivitetty seuraavasti:

Kaava-alueen metsiä käytetään jokamiehenoikeudella ulkoiluun (mm. suunnistus, hiihto), metsästykseen, sienestykseen ja marjastukseen.

Kaava-alueen ulkopuolella sijaitsevien järvien ympäristöt ovat virkistyskäytössä: järvien ympärillä on runsaasti loma-asutusta. Järvien rannoilla on lisäksi virkistyskohteita: kaava-alueen eteläpuolella, Vähä-Ruonan rannalla sijaitsee Suomusjärven Sisun harjoitus-, kokoontumis- ja virkistyspaikka Sisumaja, jossa jäsenet voivat käydä saunassa ja uimassa avannossa. Lisäksi kaava-alueen pohjoispuolella Syvälammen rannassa sijaitsee laavu, jota käyttävät erityisesti koululaiset ja metsästäjät.

Kaavaselostuksen luku 7.4 on päivitetty seuraavasti:

Kaavassa osoitetulla maankäytöllä on vaikutuksia ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön ratavarauksen läheisyydessä Kekkosentien kohdalla. Ratavarauksen välittömään läheisyyteen jää hieman alle 10 asuinrakennusta. Radan melu- ja estevaikutus heikentää ihmisten elinoloja ratavarauksen läheisyydessä.

Kaava heikentää ratavarauksen ja moottoritien väliin jäävien rakennusten ylläpitämisen edellytyksiä, koska kaavassa ei ole osoitettu asumista kyseiselle alueelle. Ylläpitämisen edellytyksien heikkeneminen aiheuttaa huolta asukkaille.

Kaavassa osoitettu ratavaraus aiheuttaa huolta radan melun vaikutuksista loma-asuntojen asuinviihtyvyyteen.

Radan estevaikutus voi muuttaa ulkoilumahdollisuuksia Vähä-Ruonan ja Syvälammen välillä, mikä huolestuttaa asukkaita.

4. Ehdotusvaihe

Oikorataosayleiskaava Suomusjärven kaavaehdotus oli nähtävillä 16.11.–15.12.2020. Kaavaehdotuksesta saatiin neljä (4) muistutusta ja 11 lausuntoa.

4.1 Luettelo muistutuksista ja lausunnoista

Saapuneet lausunnot:

Lausunto 1, Caruna Oy, 17.11.2020

Lausunto 2, Varsinais-Suomen Pelastuslaitos, 16.11.2020

Lausunto 3, Varsinais-Suomen liitto, 16.11.2020

Lausunto 4, Salon kaupunki, rakennus- ja ympäristölautakunta, 9.12.2020

Lausunto 5, Väylävirasto, 11.12.2020

Lausunto 6, Lohjan kaupunki, 15.12.2020

Lausunto 7, Salon Yrittäjät ry, 15.12.2020

Lausunto 8, Metsäkeskus, 18.12.2020

Lausunto 9, Turun kaupungin museopalvelut, 18.12.2020

Lausunto 10, Varsinais-Suomen ELY-keskus, 17.12.2020

Lausunto 11, Kiikalan-Suomusjärven-Kiskon yrittäjät, 22.12.2020

Saapuneet muistutukset:

Muistutus 1, yksityishenkilö, 13.12.2020

Muistutus 2, yksityishenkilö, 15.12.2020

Muistutus 3, 2 yksityishenkilöä, 15.12.2020

Muistutus 4, yksityishenkilö, 15.12.2020

Seuraavissa luvuissa on käsitelty ehdotusvaiheessa saadut lausunnot ja muistutukset. Luku 4.2 (sivut 66–107) sisältää kopiot alkuperäisistä viranomaisten ja yhteisöjen lausunnoista, niiden tiivistelmät ja lausuntoihin laaditut vastineet. Luvussa 4.3 (sivut 108–126) on kopiot alkuperäisistä muistutuksista, joista on poistettu henkilötiedot, muistutusten tiivistelmät ja muistutuksiin laaditut vastineet.

4.2 Viranomaisten ja yhteisöjen lausunnot ja niihin laaditut vastineet

Kopio lausunnosta 1

caruna

Lausunto

Salon kaupunki
Saapunut 17.11.2020
3205/10.02.02/2019

1 (1)

17.11.2020

Salon kaupunki
PL 77
24101 Salo
kirjaamo@salo.fi

Lausuntopyyntö 4.11.2020

Lausunto, Oikorataosayleiskaava Suomusjärvi

Nykyinen suurjännitteinen jakeluverkko

Kaava-alueella ei sijaitse Caruna Oy:n suurjännitteistä jakeluverkkoa. 20 kV jakeluverkon osalta sähköjohtojen ja jakelumuuntamoiden sijoituksia käsitellään tarkemmin asemakaavatasolla.

Muuta huomautettavaa

Caruna Oy:llä ei ole muuta huomautettavaa.

Kunnioittavasti

Caruna Oy

Sähköverkot

Jani Stenroos

Jani Stenroos
Verkostoanalyytikko
Puh. +358 40 7293920
Sähköposti: jani.stenroos@caruna.fi

Tiivistelmä lausunnosta 1

Caruna Oy:n lausunnossa todetaan, että kaava-alueella ei sijaitse Caruna Oy:n suurjännitteistä jakeluverkkoa. 20 kV jakeluverkon osalta sähköjohtojen ja jakelumuuntamoiden sijoituksia käsitellään tarkemmin asemakaavatasolla. Caruna Oy:llä ei ole muuta huomautettavaa.

Vastine lausuntoon 1

Merkitään tiedoksi.

Kopio lausunnosta 2

Varsinais-Suomen Pelastuslaitos

LAUSUNTO

Salon kaupunki
Saapunut 18.11.2020
3205/10.02.02/2019

Riskienhallinta

16.11.2020

2854-2020

Salon kaupunki
kaupunginhallitus
kirjaamo@salo.fi

Lausuntopyyntö 4.11.2020
Oikorataosayleiskaava Suomusjärvi

Varsinais- Suomen aluepelastuslaitoksen pelastusviranomaisella on ollut käytössä kaava- aineisto (osayleiskaavan selostus ja osayleiskaavakartta, päivätty 31.8.2020), jonka perusteella lausunto annetaan.

Varsinais- Suomen aluepelastuslaitoksen pelastusviranomainen toteaa lausunnossaan:

Varsinais-Suomen pelastuslaitoksen strategian päällimmäinen tavoite on ylläpitää ja kehittää maakunnan turvallisuutta kaikissa olosuhteissa, niin häiriötilanteissa kuin poikkeusoloissa, yhdessä muiden toimijoiden kanssa. Strategiassa korostuu toiminnan riskiperusteisuus, pelastustoimen hyvä valmius, yhteistyö, palvelujen laatu ja yhdenmukaisuus sekä aktiivinen viestintä ja kehittäminen.

Pelastustoiminta tulee olla mahdollista kaava-alueella tulipalon tai muun onnettomuuden sattuessa. V-S pelastuslaitoksen ajoneuvojen ominaisuudet ja vaatimukset ajoreiteiltä on selvitetty pelastustieohjeessa (http://www.vspelastus.fi/sites/default/files/atoms/files//pelastustieohje_22.4.2015.pdf).

Kaavoituksen pohjalta suoritettavassa kunnallistekniikan suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava pelastuslaitoksen edellyttämät vesitarpeet. Sammutusvesitarpeesta on laadittu sammutusvesisuunnitelma yhteistyössä alueen kuntien ja vesihuoltolaitosten kanssa. Suunnittelualue mahdollistaa myös luonnonvesilähteiden toteuttamisen, mikä tarkoittaa aluevarausta kaavaan.

Pelastuslaitos on antanut lausunnon aiemmin 20.3.2020.

Lausunnossa sovelletut lait ja säädökset:
Pelastuslaki 379/2011

Kalle Rantanen
johtava palotarkastaja

TURKU
Eerikinkatu 35
20100 Turku

LOIMAA
Lamminkatu 48
32200 Loimaa

PARAINEN
Bläsnäsintie 7
21600 Parainen

SALO
Kaakelitehtaankatu 4
24260 Salo

UUSIKAUPUNKI
Liljalaaksonkatu 25
23500 Uusikaupunki

Varsinais-Suomen aluepelastuslaitos • puh. 02 2633 111 • faksi 02 2633 1161 • pelastuslaitos@turku.fi • www.vspelastus.fi

Tiivistelmä lausunnosta 2

Pelastuslaitos toteaa lausunnossaan, että pelastustoiminnan tulee olla mahdollista kaava-alueella tulipalon tai muun onnettomuuden sattuessa. Varsinais-Suomen pelastuslaitoksen ajoneuvojen ominaisuuden ja vaatimukset on selvitetty pelastustieohjeessa (http://www.vspelastus.fi/sites/default/files/atoms/files//pelastustieohje_22.4.2015.pdf). Lisäksi kaavoituksen pohjalta suoritettavassa kunnallistekniikan suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava pelastuslaitoksen edellyttämät vesitarpeet. Sammutusvesitarpeesta on laadittu sammutusvesisuunnitelma yhteistyössä alueen kuntien ja vesihuoltolaitosten kanssa. Suunnittelualue mahdollistaa myös luonnonvesilähteiden toteuttamisen, mikä tarkoittaa alueevarausta kaavaan.

Vastine lausuntoon 2

Merkitään tiedoksi tarkempaa suunnittelua varten.

Kopio lausunnosta 3

Salon kaupunki, Saapunut 19.11.2020
3205/10.02.02/2019

KUNTIEN VARSINAIS-SUOMEN LIITOLLE OSOITTAMAT LAUSUNTOPYYNNÖT JA HYVÄKSYTYISTÄ KAAVOISTA TIEDOTTAMINEN

Asia

Kuntien Varsinais-Suomen liitolle toimittamissa lausuntopyynnöissä ja hyväksytyistä kaavoista tiedottamisessa on jo vuosien ajan ollut monia kirjavia käytäntöjä. Osa kunnista tiedottaa paperiliitteineen lähes kaikista kaavamuutoksista, ja joidenkin kanssa on päädytty käytäntöön, että liitto vireillepano- tai osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaiheessa erikseen ilmoittaa, haluaako seurata kaavaprosessia ja sen edetessä antaa lausunnon.

Käytäntö on johtanut muun muassa siihen, että maankäyttöjaoston kokousten asiakohta lausuntopyynnöistä, joissa ei ole aihetta liiton lausuntoon, venyy tarpeettoman pitkäksi. Käytäntö myös tarpeettomasti kuormittaa liiton kirjaamoa ja asiakirjahallintoa.

Digitalisaatio mahdollistaa täysin paperittoman toiminnan myös kaava-asioissa. Lausuntovaiheen kaava-asiakirjat löytyvät kaikkien kuntin www-sivuilta vähintään linkkinä kaavakonsultin palvelimelle. Tarvetta paperisten lausuntopyyntöjen ja kaava-asiakirjojen lähettämiselle ei enää ole.

Asiaa käsiteltiin Varsinais-Suomen alueidenkäytön yhteistyöryhmän 17.6.2020 kokouksessa, jossa sovittiin seuraavasta käytännöstä ja kuntien ohjeistuksesta:

<u>Lausuntopyynnöt ja kutsut viranomaisneuvotteluihin</u>

- Yleiskaavat ja asemakaavat, joita ohjaa maakuntakaava – ei ohjaavaa oikeusvaikutteista yleiskaavaa tai asemakaavan tavoitteet poikkeavat oikeusvaikutteisesta yleiskaavasta:
  - OAS ja myöhemmin luonnos- ja ehdotusvaiheissa lausuntopyyntö sähköisenä Varsinais-Suomen liiton kirjaamoon.
  - Kutsu viranomaisneuvotteluun.
- Yleiskaavojen mukaiset asemakaavat:
  - OAS sähköisenä liiton kirjaamon kautta kommenteille/lausunnolle, jolloin liitto voi arvioida mahdollisen myöhemmän lausunto ja viranomaisneuvottelutarpeen.

<u>Hyväksytyt kaavat</u>

- Yleiskaavat ja asemakaavat (MRA 95 §)
  - Tieto voimaan tulleesta kaavasta **sähköisenä** liiton kirjaamoon, linkki päätökseen ja aineistoihin.
  - Ei liitteitä.

Valmistelija HS/em

Ehdotus Maankäyttöjaosto päättää merkitä tiedoksi kunnille toimitettavan ohjeistuksen Varsinais-Suomen liittoon osoitettavista lausuntopyynnöistä ja hyväksytyistä kaavoista tiedottamisesta.

Päätös Ehdotus hyväksyttiin.

———

Lisätietoja suunnittelujohtaja Heikki Saarento, puh. 040 720 3056, etunimi.sukunimi@varsinais-suomi.fi

Varsinais-Suomen liitto
Egentliga Finlands förbund
Regional Council of Southwest Finland

PÖYTÄKIRJANOTE

Maankäyttöjaosto Sivu 1

§ 71 16.11.2020

§ 71 LAUSUNTO SALON KAUPUNGIN KAUPUNGINHALITUKSELLE SUOMUSJÄRVEN OIKORATAYLEISKAAVASTA (M154/4.11.2020)

Asia

Salon kaupunginhallitus pyytää Varsinais-Suomen liitolta lausuntoa Suomusjärven oikoratayleiskaavasta 22.12.2020 mennessä.

Kaavaehdotus on nähtävillä 16.11.-15.12.2020.

Suomusjärven oikoratayleiskaavan tarkoituksena on päivittää kaupungin oikeusvaikutteinen yleiskaava maakuntakaavan mukaiseksi. Sen lisäksi, että maankäyttö- ja rakennuslaki (MRL 32 § 2 mom.) velvoittaa kuntia edistämään maakuntakaavan toteutumista, yleiskaavojen tarkistukset ovat edellytyksenä Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelman hyväksymiselle (Ratalaki 10 §). Kaavassa huomioidaan myös mahdollinen tulevaisuudessa toteutettava Lahnajärven asemapaikka.

Suunnittelualue muodostuu Espoo-Salo-oikoradan ratalinjauksesta ja sen lähiympäristöistä. Kaava-alue sijaitsee Suomusjärven kirkonkylän pohjois- ja koillispuolella, noin 1,5-2 km Suomusjärven keskustasta. Salon keskustaan on matkaa noin 30 km. Alue rajautuu pohjoisessa Helsingintiehen (seututie 110) ja Lahnajärven itäpuolella Varesjärventiehen. Idässä ja lännessä suunnittelualue rajoittuu keskustan pohjoisosan-moottoritien-Lahnajärven osayleiskaavan rajaan.

Alueella on voimassa Salon seudun maakuntakaava (YM 12.11.2008). Kokonaiskaavaa on täydennetty teemasisältöisillä Salo-Lohja-oikoradan (YM 4.12.2012), tuulivoiman (YM 9.9.2014) sekä taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaavoilla (MV 11.6.2018). Maakuntakaavojen yhdistelmässä suunnittelualueelle on osoitettu maa- ja metsätalousvaltainen alue (M), rautatie, kylä (at), suojeluryhmä/-kohde (sl), Natura-alue, moottoritie, eritasoliittymä sekä veneväylä/kanoottireitti.

Suunnittelualueella on voimassa oikeusvaikutteinen Suomusjärven kunnanvaltuuston 16.12.2004 hyväksymä (§ 44) Keskustan pohjoisosan-moottoritien-Lahnajärven osayleiskaava. Valtaosa suunnittelualueesta on asemakaavoittamatonta. Lahnajärven eritasoliittymän pohjoispuolella on voimassa Suomusjärven kunnanvaltuuston 9.12.2008 hyväksymä Lahnajärven asemakaava.

Maankäyttöjaosto/suunnittelujohtaja on 14.4.2020 antanut Suomusjärven oikoratayleiskaavaluonnoksesta seuraavan lausunnon

> Suomusjärven oikorataosayleiskaavaluonnos on voimassa olevien maakuntakaavojen tavoitteiden mukainen ja kaavaluonnos edistää Salo-Lohja-ratalinjan vaihemaakuntakaavan tavoitetta varmistaa nopean Turku-Helsinki-Pietari ratayhteyden ja paikallisjunaliikenteen kehittämismahdollisuudet. Valtioneuvoston hyväksymistä valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista on tunnistettu useita tässä osayleiskaavassa huomioitavia tavoitteita.
>
> Maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleiskaavaa ja asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi. 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. (MRL 32 §)
>
> Ratayhteys on Varsinais-Suomen maakuntakaavassa valitun ja hyväksytyn lainvoimaisen ja oikeusvaikut-teisen ratalinjan, sekä käynnissä olevan Espoo-Salo oikoradan yleissuunnitelman luonnoksen mukainen.

Pöytäkirjaotteen oikeaksi todistaa:

Turussa 19.11.2020 Pöytäkirjanpitäjä Heli Mäkynen

Varsinais-Suomen liitto
Egentliga Finlands förbund
Regional Council of Southwest Finland

PÖYTÄKIRJANOTE

Maankäyttöjaosto Sivu 2

§ 71 16.11.2020

Osayleiskaavaluonnoksen vaikutuksia on arvioitu huolellisesti.

Kaava-alueen sijainti Esrin karttapalvelussa: https://bit.ly/3kgjbTS

Valmistelija HS/hm

Ehdotus Maankäyttöjaosto uusii Suomusjärven oikorataosayleiskaavasta luonnosvaiheessa antamansa lausunnon ja puoltaa yleiskaavaehdotuksen hyväksymistä mahdollisimman nopealla aikataululla.

Lausunto lähetetään: Salon kaupunki, kaupunginhallitus
Tiedoksi: Varsinais-Suomen ELY-keskus, ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue

Päätös Ehdotus hyväksyttiin.

———

Lisätietoja suunnittelujohtaja Heikki Saarento, p. 040 720 3056, etunimi.sukunimi@varsinais-suomi.fi

Pöytäkirjaotteen oikeaksi todistaa:

Turussa 19.11.2020 Pöytäkirjanpitäjä Heli Mäkynen

Tiivistelmä lausunnosta 3

Varsinais-Suomen liiton maankäyttöjaosto uusii Suomusjärven oikorataosayleiskaavasta luonnosvaiheessa 14.4.2020 antamansa lausunnon ja puoltaa yleiskaavaehdotuksen hyväksymistä mahdollisimman nopealla aikataululla.

Vastine lausuntoon 3

Merkitään tiedoksi.

Kopio lausunnosta 4

Salon kaupunki

Kaupunkikehityslautakunta	§ 30	25.02.2020
Kaupunkikehityslautakunta	§ 174	29.09.2020
Kaupunginhallitus	§ 403	26.10.2020
Rakennus- ja ympäristölautakunta	§ 165	09.12.2020

Lausunto Suomusjärven oikorataosayleiskaavaehdotuksesta

3205/10.02.02/2019

Kaupunkikehityslautakunta 25.02.2020 § 30

Valmistelija: kaavasuunnittelija Marjo Saukkonen, marjo.saukkonen@salo.fi, p. 044 778 5100, kaavoitusinsinööri Timo Alhoke, timo.alhoke@salo.fi, p. 044 7785113

Asiaan liittyvä oheisaineisto

Kaavakartta- ja selostusluonnos ovat esityslistan liitteenä.

Kaavatyön lähtökohdat

Oikorataosayleiskaava Suomusjärvi kuuluu Espoo-Salo-oikorataan liittyviin yleiskaavatöihin. Kaavahanke on mukana vuoden 2019 ja 2020 kaavoitusohjelmissa.

Espoo-Salo-oikoradan väyläkäytävä on osoitettu voimassa olevassa Varsinais-Suomen maakuntakaavassa. Oikorataan liittyvien osayleiskaavahankkeiden tarkoituksena on päivittää kaupungin oikeusvaikutteiset yleiskaavat maakuntakaavan mukaisiksi. Sen lisäksi, että maankäyttö- ja rakennuslaki (MRL 32 § 2 mom.) velvoittaa kuntia edistämään maakuntakaavan toteutumista, yleiskaavojen tarkistukset ovat edellytyksenä Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelman hyväksymiselle (Ratalaki 10 §).

Kaava-alue sijaitsee Suomusjärven kirkonkylän pohjois- ja koillispuolella, noin 1,5-2 km Suomusjärven keskustasta. Salon keskustaan on matkaa noin 30 km. Alue rajautuu pohjoisessa Helsingintiehen (seututie 110) ja Lahnajärven itäpuolella Varesjärventiehen. Idässä ja lännessä suunnittelualue rajoittuu keskustan pohjoisosan-moottoritien-Lahnajärven osayleiskaavan rajaan. Alueen pinta-ala on noin 425,8 ha.

Kaava-alue on maa- ja metsätalousmaata. Aluetta halkoo itä-länsi-suunnassa Turku-Helsinki-moottoritie (valtatie 1). Alueella on haja-asutusta, joka sijoittuu kaava-alueen keskiosaan Kekkosentien varrelle ja Turku-Helsinki-moottoritien pohjoispuolelle. Kaava-alueen länsiosassa on pieni järvi, Koskenalainen, joka kuuluu Natura-alueeseen.

Kaavaluonnos

Kaavaluonnoksessa on osoitettu Espoo-Salo-oikoradan linjaus, radan sillat ja tunnelit sekä tiejärjestelyt valmisteilla olevan yleissuunnitelman mukaisesti. Lisäksi kaavakartalle on merkitty laskennallinen 55 dB(A):n päiväaikainen liikennemelualue (ennustetilanne 2050) radan ja siihen

Salon kaupunki

Kaupunkikehityslautakunta	§ 30	25.02.2020
Kaupunkikehityslautakunta	§ 174	29.09.2020
Kaupunginhallitus	§ 403	26.10.2020
Rakennus- ja ympäristölautakunta	§ 165	09.12.2020

liittyvien meluesteiden valmistuttua sekä kohdat, joissa on radan yleissuunnitelmassa todettu melusuojaustarve. Turku-Helsinki-moottoritie on osoitettu yleisen tien alueena (LT).

Pääosa kaava-alueesta on maa- ja metsätalousaluetta (M). Keskiosassa historiallisesti arvokkaan Kekkosentien ja Honkavuorentien varsilla on erillispientalojen alueita (AO) sekä kaksi maatilan talouskeskuksen aluetta (AM). Kaavakartalle on osoitettu myös kolme olemassa olevaa loma-asuntoaluetta (RA-1 ja RA-2). RA-1- ja RA-2-alueet poikkeavat toisistaan enimmäisrakennusoikeuden osalta. Olemassa olevat loma-asuntojen rakennuspaikat on merkitty mustalla ympyrällä ja sauna mustalla kolmiolla. Lahnajärven eritasoliittymän luoteispuolelle on osoitettu kaupallisten palveluiden alue (KM). Kaava-alueen itäosa on osoitettu osa-aluemerkinnällä selvitysalueena (se), jonka maankäyttö ratkaistaan erikseen rataliikenteen kehittämisen yhteydessä.

Luonnonsuojelualueet on osoitettu SL-merkinnällä. Koskenalaisen Natura-alue on esitetty harmaalla palloviivalla. Muut arvokkaat luontokohteet on osoitettu luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeiksi alueiksi (luo-1 ja luo-2). Kaava-alueen pohjoisosassa sijaitseva Rotomänty on luonnonmuistomerkki (sl). Viheryhteystarpeet on esitetty kaavakartalla vihreillä katkoviivanuolilla.

Lisäksi kaava-alueelle on osoitettu rantavyöhykkeitä (rv), jotka pohjautuvat Keskustan pohjoisosan-moottoritien-Lahnajärven osayleiskaavaan. Rantavyöhykkeiden asumisen rakennusoikeus on osoitettu pelkästään kiinteistön rantaviivan perusteella.

Kaavatyön vaihe

Kaavan vireille tulosta kuulutettiin 23.10.2019 Salon Seudun Sanomissa ja kaupungin sähköisellä ilmoitustaululla. Oikorataosayleiskaavaa koskien laadittiin MRL 63 §:n mukainen osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS), joka on nähtävillä 25.10.2019 alkaen kaupunkisuunnittelussa Halikon virastotalolla, Homintie 2-4, koko kaavatyön ajan. Aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu (MRL 66 §) pidettiin 30.10.2019. Kaavaluonnos on valmis asetettavaksi nähtäville.

Kaupunkikehitysjohtaja:

Kaupunkikehityslautakunta päättää asettaa Oikorataosayleiskaava Suomusjärven kaavaluonnoksen nähtäville maankäyttö- ja rakennusasetuksen 30 §:n mukaisesti 30 vuorokauden ajaksi.

Päätös:

Kaava-asiakirjoihin on tehty tekninen korjaus esityslistan julkaisemisen jälkeen. Korjaus koskee Koskenalanen-lammen länsirannalla olevaa olemassa olevaa vapaa-ajan asuntoa, joka on osoitettu korjatussa kaavassa RA-2-alueeksi samaan tapaan kuin Koskenalanen-lammen etelärannan olemassa oleva vapaa-ajan asunto.

Salon kaupunki

Kaupunkikehityslautakunta	§ 30	25.02.2020
Kaupunkikehityslautakunta	§ 174	29.09.2020
Kaupunginhallitus	§ 403	26.10.2020
Rakennus- ja ympäristölautakunta	§ 165	09.12.2020

RA-2-alueen kaavamääräystä on korjattu siten, että alueelle on mahdollista rakentaa 15 k-m²:n talousrakennus, jolloin kokonaisrakennusoikeus on 80 k-m². Lisäksi yleisiin määräyksiin on lisätty seuraava määräys: RA-2-alueilla rakentaminen tulee sijoittaa Natura-alueen ulkopuolelle siten, että rakennusten etäisyys keskivedenkorkeuden mukaisesta rantaviivasta on vähintään 30 metriä. Enintään 25 k-m² suuruisen rantasaunan tai muun talousrakennuksen saa sijoittaa kuitenkin vähintään 15 m päähän keskivedenkorkeuden mukaisesta rantaviivasta. Rannan ja rakennusten välissä tulee säilyttää riittävä suojapuusto, jota on tarvittaessa täydennettävä istutuksin.

Korjatut kaava-asiakirjat ovat pöytäkirjan liitteenä.

Jerina Wallius ehdotti asian palauttamista uudelleen valmisteltavaksi. Ehdotus raukesi kannattamattomana.

Kaupunkikehityslautakunta hyväksyi kaupunkikehitysjohtajan esityksen.

Wallius jätti asiassa seuraavan eriävän mielipiteen:

”Suunnitteilla oleva oikorata tulee aiheuttamaan toteutuesssaan merkittävää haittaa Salon alueelle. Kaava mahdollistaisi jopa ainutlaatuisen natura-alueen tuhoutumisen. Kaavoituksen melumallinnus on tehty alhaisen nopeusluokan mukaan, eikä suurnopeuden mukaisesti, jona rataa suunnitellaan (300 km/ha). Kaavan ympäristövaikutusten arviointi on edelleen kesken eli päätöksiä tehdään puutteellisin tiedoin. Päättäjillä tulisi olla päätöksen teossa riittävästi luotettavaa tietoa kaavan vaikutuksista ympäristöön ja kuntalaisiin.”

Kaupunkikehityslautakunta 29.09.2020 § 174

Valmistelijat: yleiskaava-arkkitehti Marjo Saukkonen, marjo.saukkonen@salo.fi, p. 044 778 5100, yleiskaavapäällikkö Timo Alhoke, timo.alhoke@salo.fi, p. 044 778 5100

Asiaan liittyvä oheisaineisto

Kaavakartta- ja selostus, päivitetty osallistumis- ja arviointisuunnitelma, kohdeluettelot sekä vuorovaikutusraportti ovat esityslistan liitteenä.

Kaavatyön lähtökohdat

Oikorataosayleiskaava Suomusjärvi kuuluu Espoo-Salo-oikorataan liittyviin yleiskaavatöihin. Kaavahanke on mukana vuoden 2019 ja 2020 kaavoitusohjelmissa.

Salon kaupunki

Kaupunkikehityslautakunta	§ 30	25.02.2020
Kaupunkikehityslautakunta	§ 174	29.09.2020
Kaupunginhallitus	§ 403	26.10.2020
Rakennus- ja ympäristölautakunta	§ 165	09.12.2020

Espoo-Salo-oikoradan väyläkäytävä on osoitettu voimassa olevassa Varsinais-Suomen maakuntakaavassa. Oikorataan liittyvien osayleiskaavahankkeiden tarkoituksena on päivittää kaupungin oikeusvaikutteiset yleiskaavat maakuntakaavan mukaisiksi. Sen lisäksi, että maankäyttö- ja rakennuslaki (MRL 32 § 2 mom.) velvoittaa kuntia edistämään maakuntakaavan toteutumista, yleiskaavojen tarkistukset ovat edellytyksenä Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelman hyväksymiselle (Ratalaki 10 §).

Kaava-alue sijaitsee Suomusjärven kirkonkylän pohjois- ja koillispuolella, noin 1,5 - 2 km päässä Suomusjärven keskustasta. Salon keskustaan on matkaa noin 30 km. Alue rajautuu pohjoisessa Helsingintiehen (seututie 110) ja Lahnajärven itäpuolella Varesjärvetiehen. Idässä ja lännessä suunnittelualue rajoittuu Keskustan pohjoisosan-moottoritien-Lahnajärven osayleiskaavan rajaan. Suunnittelualueen pinta-ala on noin 425,8ha. Suurin osa alueesta on yksityisessä omistuksessa.

Kaava-alue on maa- ja metsätalousmaata. Aluetta halkoo itä-länsi-suunnassa Turku-Helsinki-moottoritie (valtatie 1). Alueella on haja-asutusta, joka sijoittuu kaava-alueen keskiosaan Kekkosentien varrelle ja Turku-Helsinki-moottoritien pohjoispuolelle. Kaava-alueen länsiosassa on pieni järvi, Koskenalainen, joka kuuluu Natura-alueeseen.

Kaavaehdotus

Kaavaehdotuksessa on osoitettu Espoo-Salo-oikoradan linjaus, radan sillat ja tunnelit sekä tiejärjestelyt valmisteilla olevan yleissuunnitelman mukaisesti. Kaavakarttaan on merkitty myös laskennallinen 55 dB(A):n päiväaikainen liikennemelualue (yhteismelu ennustetilanteessa 2050) radan ja siihen liittyvien meluesteiden valmistuttua sekä kohdat, joissa on radan yleissuunnitelmassa todettu melusuojaustarve. Turku-Helsinki-moottoritie on osoitettu yleisen tien alueena (LT).

Pääosa kaava-alueesta on maa- ja metsätalousaluetta (M). Keskiosassa historiallisesti arvokkaan Kekkosentien ja Honkavuorentien varsilla on erillispientalojen alueita (AO) sekä kaksi maatilan talouskeskuksen aluetta (AM). Kaavakartalle on osoitettu myös kolme olemassa olevaa loma-asuntoaluetta (RA-1 ja RA-2). RA-1- ja RA-2-alueet poikkeavat toisistaan enimmäisrakennusoikeuden osalta. Olemassa olevat loma-asuntojen rakennuspaikat on merkitty mustalla ympyrällä. Lahnajärven eritasoliittymän luoteispuolelle on osoitettu työpaikka-alue (TP). Kaava-alueen itäosa on osoitettu osa-aluemerkinnällä selvitysalueena (se), jonka maankäyttö ratkaistaan erikseen rataliikenteen kehittämisen yhteydessä.

Luonnonsuojelualueet on osoitettu SL-merkinnällä. Koskenalaisen Natura-alue on esitetty harmaalla palloviivalla. Muut arvokkaat luontokohteet on osoitettu luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeiksi alueiksi (luo-1 ja luo-2). Kaava-alueen pohjoisosassa sijaitseva Rotomänty on luonnonmuistomerkki (sl). Viheryhteystarpeet on esitetty kaavakartalla vihreillä katkoviivanuolilla.

Kekkosentie on osoitettu historiallisesti arvokkaana tieosuutena (hat).

Salon kaupunki

Kaupunkikehityslautakunta	§ 30	25.02.2020
Kaupunkikehityslautakunta	§ 174	29.09.2020
Kaupunginhallitus	§ 403	26.10.2020
Rakennus- ja ympäristölautakunta	§ 165	09.12.2020

Lisäksi kaava-alueelle on osoitettu rantavyöhykkeitä (rv), jotka pohjautuvat Keskustan pohjoisosanmoottoritien-Lahnajärven osayleiskaavaan. Rantavyöhykkeiden asumisen rakennusoikeus on osoitettu pelkästään kiinteistön rantaviivan perusteella.

Luonnosvaiheen jälkeen on laadittu vuorovaikutusraporttiluonnos, jota tullaan täydentämään ehdotusvaiheen nähtävilläolon jälkeen.

Varsinais-Suomen alueellisen vastuumuseon kaavaluonnoksesta antaman lausunnon johdosta kaava-alueella on tehty rakennusinventointi, jossa esitellään kaava-alueen rakentuminen ja rakennettu ympäristö yleisellä tasolla. Inventointiraporttia ei laiteta julkisesti nähtäville, koska se sisältää henkilötietoja. Rakennusinventointiin voi tutustua Halikon virastotalolla (Hornintie 2-4, Halikko).

Luonnosvaiheen jälkeen kaavakartalta on poistettu moottoritien pohjoispuolelta yksi loma-asuntoalue (RA-1) ja sen olemassa oleva lomarakennuspaikka, koska kyseinen kiinteistö on lunastettu moottoritien rakentamisen yhteydessä. Kaavaluonnoksessa Lahnajärven eritasoliittymän pohjoispuolella sijainnut kaupallisten palvelujen alue (KM) on muutettu kaavaehdotukseen työpaikka-alueeksi (TP). Lisäksi on poistettu perusteettomana kaavan itäosassa sijainnut viheryhteystarvetta kuvaava nuoli ja tarkistettu luo-2-alueen rajaus. Kaavamerkintöihin ja -määräyksiin on tehty lisäyksiä ja tarkistuksia, jotka on esitetty liitteessä 1. Lisäksi selostukseen on tehty päivityksiä liittyen erityisesti luonnonarvoihin, kaava-alueen rakennuskantaan ja maakuntakaavaan. Lisäksi on tehty joitakin pieniä teknisiä korjauksia.

Kaavatyön vaihe

Kaavan vireille tulosta kuulutettiin 23.10.2019 Salon Seudun Sanomissa ja kaupungin sähköisellä ilmoitustaululla. Kaavatyötä koskeva osallistumis- ja arviointisuunnitelma (MRL 63 §) on nähtävillä 25.10.2019 alkaen Salon kaupungin internet-sivuilla ja kaupunkisuunnittelussa (Halikon virastotalo, Hornintie 2-4) koko kaavatyön ajan. Aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu (MRL 66 §) pidettiin 30.10.2019.

Luonnosvaiheen asukastilaisuus pidettiin 7.1.2020 Suomusjärven koululla. Kaavaluonnos oli nähtävillä valmisteluvaiheen kuulemista varten 12.3.-15.4.2020. Kaavaluonnoksesta saatiin seitsemän (7) mielipidettä ja seitsemän (7) lausuntoa, jotka löytyvät niihin laadittuine vastineineen vuorovaikutusraportista.

Luonnosvaiheessa saadun palautteen pohjalta laadittiin alustava kaavaehdotus, joka oli alun perin tarkoitus esitellä osallisille asukastilaisuudessa. Poikkeusoloista johtuen ehdotusvaiheen asukastilaisuus korvattiin esittelemällä kaavaehdotus videotaltioinnin avulla ja pitämällä alustava kaavaehdotus nähtävillä palautteen antamista varten 15.6.-14.8.2020. Alustavasta kaavaehdotuksesta saatiin neljä (4) palautetta. Alustavaan kaavaehdotukseen on tehty vähäisiä tarkennuksia ja siitä on laadittu kaavaehdotus.

Salon kaupunki

Kaupunkikehityslautakunta	§ 30	25.02.2020
Kaupunkikehityslautakunta	§ 174	29.09.2020
Kaupunginhallitus	§ 403	26.10.2020
Rakennus- ja ympäristölautakunta	§ 165	09.12.2020

Oikorataosayleiskaava Suomusjärven kaavaehdotus on valmis asetettavaksi nähtäville.

Vs. kaupunkikehitysjohtaja:

Kaupunkikehityslautakunta päättää esittää kaupunginhallitukselle, että se asettaisi Suomusjärven oikorataosayleiskaavaehdotuksen maankäyttö- ja rakennusasetuksen 19 §:n mukaisesti 30 vuorokauden ajaksi nähtäville.

Päätös:

Merkittiin pöytäkirjaan, että kaupunkikehitysjohtaja Mika Mannervesi poistui esteellisenä tämän asian käsittelyn ajaksi. Edustusjäävi (hallintolaki 28.1 § kohta 2). Mannervesi on nimetty perustettavan Turun Tunnin Juna Oy:n hallituksen jäseneksi.

Esittelijänä toimi vs.kaupunkikehitysjohtaja Ari Vainio.

Yleiskaava-arkkitehti Marjo Saukkonen selosti asiaa.

Jerina Wallius esitti asian palauttamista uudelleen valmisteltavaksi. Esitys raukesi kannattamattomana.

Kaupunkikehityslautakunta hyväksyi päätösehdotuksen.

Jerina Wallius ilmoitti jättävänsä asiasta eriävän mielipiteen. Eriävä mielipide liitetään pöytäkirjaan:

"Tunnin Junan piti lisätä asukasmäärää ja tuoda elinvoimaisuutta Saloon. Nyt hyväksyttävässä kaavassa kerrotaan avoimesti kuinka kyseinen kaava poistaa pientaloasumisen aluevarauksia. Kulttuurihistoriallisesti arvokkaita rakennuksia tullaan purkamaan ja asukkaita hätyyttelemään pois Suomusjärven kodeistaan. Radalla on kielteisiä vaikutuksia taajamakuvaan, eikä aiemmin luvattua Suomusjärven kaupunginosan juna-asemaakaan ole luvassa. Kaavan alueella sijaitsee myös kansallisesti arvokas ja aiemmin tarkasti suojeltu Kekkosentie sekä luonnonsuojelualueita erityisistä Natura-alueista puhumattakaan. Radan nimissä mikään ei tunnu olevan pyhää eikä suojeltua. Radan melu ja estevaikutus tuo salolalaisille Suomusjärven kaupunginosassa asuville kuntalaisille, vapaa-ajan asukkaille ja eläimille haittaa ja heikentää monella tapaa heidän elinoloja. Rata ei ole omiaan lisäämään alueen houkuttelevuutta. Koska tehtävämme on suojella elinympäristöämme ja salolaisia asukkaita, tämä kaavaluonnos tulee ehdottomasti hylätä, sillä luvattujen hyötyjen sijaan siitä on vain haittaa kuntalaisille, joita me täällä lautakunnassa edustamme. Jo pelkkä tämän ratalinjausta siloittavan kaavan hyväksyminen tuo merkittävää haittaa alueen maanomistajille, vaikka kaavan mahdollistava junahanke ei koskaan toteutuisikaan. Kaavan muutoksen tulisikin olla ajankohtainen vasta silloin, jos rata joskus kaukaisuudessa päätetään rakentaa. Näin Salon kaupunki toimisi edes

Salon kaupunki

Kaupunkikehityslautakunta	§ 30	25.02.2020
Kaupunkikehityslautakunta	§ 174	29.09.2020
Kaupunginhallitus	§ 403	26.10.2020
Rakennus- ja ympäristölautakunta	§ 165	09.12.2020

hitusen oikeudenmukaisemmin, koska tällöin kuntalaisilla olisi oikeus saada edes ratalainmukaisia korvauksia kaavan aiheuttamista haitoista ja omaisuuden arvon menetyksistä."

Kaupunginhallitus 26.10.2020 § 403

Vt. kaupunginjohtaja:

Kaupunginhallitus päättää asettaa Suomusjärven oikorataosayleiskaavaehdotuksen maankäyttö- ja rakennusasetuksen 19 §:n mukaisesti 30 vuorokauden ajaksi nähtäville.

Päätös:

Merkittiin, että kokoukseen osallistuivat tämän asian käsittelyn ajan Marjo Saukkonen ja Timo Alhoke toimiakseen asialla asiantuntijoita. Asiantuntijat saapuivat kokoukseen klo 17:22.

Kaupunginhallitus hyväksyi päätösehdotuksen.

Asiantuntijat poistuivat kokouksesta klo 17:24.

Rakennus- ja ympäristölautakunta 09.12.2020 § 165

Valmistelija: rakennus- ja ympäristövalvonnan johtaja Janne Ranki, janne.ranki@salo.fi, 02 778 2300, ympäristönsuojelupäällikkö Heidi Veck, heidi.veck@salo.fi, 02 778 7800, terveystarkastaja Sami Saari, sami.saari@salo.fi, 02 778 4607.

Oikorataosayleiskaava Suomusjärvi on edennyt ehdotusvaiheeseen. Salon kaupunginhallitus päätti kokouksessaan 26.10.2020 (§ 403) asettaa Oikorataosayleiskaava Suomusjärven kaavaehdotuksen maankäyttö- ja rakennusasetuksen 19 §:n mukaisesti nähtäville 30 vuorokauden ajaksi.

Kaavaehdotus on nähtävillä 16.11.–15.12.2020 välisen ajan Halikon virastotalon 2. kerroksen aulassa, osoitteessa Hornintie 2-4, viraston aukioloaikana ja Salon kaupungin internetsivulla osoitteessa www.salo.fi/yleiskaavat.

Salon kaupunginhallitus pyytää rakennus- ja ympäristölautakunnan lausuntoa kaavaehdotuksesta.

Esityslistan liitteenä on kaavakartta ja -selostus.

Rakennusvalvonnan kannanotto:

Moottoritien pohjoispuolella sijaitsevalla AO-alueella on nykyisin yksi asuinrakennus, jonka kohdalla melu ylittää 55 dB(A). Kyseisellä alueella

Salon kaupunki

Kaupunkikehityslautakunta	§ 30	25.02.2020
Kaupunkikehityslautakunta	§ 174	29.09.2020
Kaupunginhallitus	§ 403	26.10.2020
Rakennus- ja ympäristölautakunta	§ 165	09.12.2020

melu lisääntyy radan rakentamisen ja moottoritien liikennemäärien arvioidun kasvun perusteella siten, että se ylittää 55 dB(A) myös kahden muun asuinrakennuksen kohdalla. Myös kaava-alueen ulkopuolella Lahnajärventien varrella melun arvioidaan lisääntyvän siten, että se ylittää 55 dB(A) kolmen asuinrakennuksen kohdalla.

Nykyisten rakentamista ohjaavien melusäännösten mukaan kyseisillä rakennuspaikoilla tulee melu huomioida korjaus- ja muutostöiden yhteydessä piha-alueella siten, ettei nykyinen tilanne melun osalta heikkene. Mahdollisen uudisrakentamisen (korvaava rakentaminen) yhteydessä tulee oleskelualueet rakennuksen ulkopuolella suunnitella siten, ettei 55 dB ylity. Tämä saattaa aiheuttaa merkittäviä kustannuksia rakennushankkeeseen ryhtyvälle.

Radan meluntorjuntaan tulisikin mahdollisuuksien mukaan kiinnittää erityistä huomiota tällä alueella alueen käytön jatkosuunnittelussa, jotta melu ei aiheuttaisi kohtuutonta tilannetta yksittäisille rakennushankkeille.

Ympäristönsuojelun kannanotto:

Lahnajärven laskupuro on mahdollisesti potentiaalinen taimenen lisääntymisalue. Suomusjärvenjoen jokiuomassa ja laskupurossa voi siis olla tarve luo-merkinnälle. Aineistosta ei selvinnyt onko alueella tehty luontokartoitusta.

Muuten kaavaehdotuksesta ei ole huomautettavaa.

Ympäristöterveydenhuollon kannanotto:

Osayleiskaavan muutoksesta (oikorata) ei saa aiheutua terveyshaittaa tai sen mahdollisuutta lähialueen asukkaille (melu, tärinä, talousveden laatu). Laadittujen ennusteiden mukaan liikenteen päiväaikainen melu vuonna 2050 ylittää alueella 55 dB(A), kun rata ja sen meluesteet ovat valmistuneet. Meluntorjunnassa tulee huomioida kasvavat liikennemäärät. Raideliikenteen 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. Osayleiskaavan muutos ei saa vaarantaa kiinteistöjen talousvesikäytössä olevien kaivojen vedenlaatua.

Rakennus- ja ympäristövalvonnan johtaja:

Rakennus- ja ympäristölautakunta päättää antaa valmistelun mukaiset kannanotot Suomusjärven oikorataosayleiskaavaehdotuksesta.

Päätös:

Rakennus- ja ympäristölautakunta hyväksyi esittelijän päätösehdotuksen.

Tiivistelmä lausunnosta 4

a) Rakennusvalvonta toteaa, että kaava-alueella moottoritien pohjoispuolella sijaitsevalla AO-alueella (kolme rakennuspaikkaa) melu tulee ylittämään 55 dB(A) radan rakentamisen ja moottoritien liikennemäärien arvioidun kasvun perusteella. Myös kaava-alueen ulkopuolella Lahnajärventien varrella melun arvioidaan lisääntyvän siten, että se ylittää 55 dB(A) kolmen asuinrakennuksen kohdalla.

Nykyisten rakentamista ohjaavien melusäännösten mukaan ko. rakennuspaikoilla tulee melu huomioida korjaus- ja muutostöiden yhteydessä piha-alueella siten, ettei nykyinen tilanne melun osalta heikkene. Mahdollisen uudisrakentamisen (korvaava rakentaminen) yhteydessä tulee oleskelualueet rakennuksen ulkopuolella suunnitella siten, ettei 55 dB ylity. Jotta melusta ei aiheutuisi kohtuuttomia kustannuksia yksittäisille rakennushankkeille, tulisi melun torjuntaan kiinnittää erityistä huomiota jatkosuunnittelussa.

b) Ympäristönsuojelu toteaa, että Lahnajärven laskupuro on mahdollisesti potentiaalinen taimenen lisääntymisalue. Suomusjärvenjoen jokiuomassa ja laskupurossa voi siis olla tarve luo-merkinnälle. Aineistosta ei selvinnyt onko alueella tehty luontokartoitusta.

c) Ympäristöterveydenhuolto toteaa kannanotossaan, että osayleiskaavan muutoksesta (oikorata) ei saa aiheutua terveyshaittaa tai sen mahdollisuutta lähialueen asukkaille (melu, tärinä, talousveden laatu). Laadittujen ennusteiden mukaan liikenteen päiväaikainen melu vuonna 2050 ylittää alueella 55 dB(A), kun rata ja sen meluesteet ovat valmistuneet. Meluntorjunnassa tulee huomioida kasvavat liikennemäärät. Raideliikenteen 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. Osayleiskaavan muutos ei saa vaarantaa kiinteistöjen talousvesikäytössä olevien kaivojen vedenlaatua.

Vastine lausuntoon 4

a) Espoo-Salo-oikoradan meluselvitykset ja meluntorjuntatoimet tarkentuvat yleissuunnittelua seuraavan ratasuunnittelun yhteydessä. Mikäli silloin todetaan, ettei rakennuspaikkoja pystytä suojaamaan riittävästi junaliikenteen aiheuttamalta melulta, Väylävirasto ryhtyy tarvittaviin muihin toimiin ko. rakennuspaikkojen osalta sen jälkeen, kun ratasuunnitelma on hyväksytty (ratalaki 44 §).

b) Osayleiskaavoitus perustuu luontotietojen osalta Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelmaan, Helsinki-Turku nopean junayhteyden ympäristövaikutusten arviointiin (YVA) ja niiden yhteydessä tehtyihin selvityksiin. YVA-selostuksen liitteenä olevassa ekologisesta verkostosta laaditussa selvityksessä (Liite 15, Ekologisen verkoston yhteyskohtainen tarkastelu ja menetelmällisiä täsmennyksiä, Väyläviraston julkaisuja 55/2020) mainitaan, että Lahnajärven ja Suomusjärven välisessä uomassa esiintyy taimenta. Uomaa ei ole kuitenkaan osoitettu kohteena Helsinki-Turku nopean junayhteyden ympäristövaikutusten arviointia varten laadittuun luontokarttasarjaan (Liite 20, Luontokarttasarja, Väyläviraston julkaisuja 55/2020). Valonian kanssa käydyn sähköpostikirjeenvaihdon perusteella taimen... Kaavakartalle on lisätty Lahnajärven ja Suomusjärven välinen uoma luo-alueena.

Lahnajärven laskupuro on luonnontilainen tai luonnontilaisen kaltainen puro, jota suojelee vesilaki. Tästä syystä sitä ei ole tarpeen erikseen osoittaa maankäyttö- ja rakennuslain mukaisessa osayleiskaavassa luo-alueena.

c) Merkitään tiedoksi tarkempaa suunnittelua varten.

Oikorataosayleiskaavatyön tavoitteena on ollut saattaa yleiskaava vastaamaan maakuntakaavaa ja Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelmaa sekä tehdä oikoratasuunnitelman edellyttämät muutokset maankäyttöön. Osayleiskaavoitus perustuu Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelmaan, Helsinki-Turku nopean junayhteyden ympäristövaikutusten arviointiin (YVA) ja niiden yhteydessä tehtyihin selvityksiin, jotka ovat

tarkkuudeltaan vähintään yleiskaavatasoisia. Espoo-Salo-oikoradan suunnitelmat ja niiden vaikutukset tarkentuvat yleissuunnittelua seuraavassa ratasuunnittelussa, jonka yhteydessä myös määritellään toimenpiteet esim. kohteissa, joissa melu ylittää VNp:n 993/1992 mukaiset ohjearvot.

Kopio lausunnosta 5

Väylävirasto
Trafikledsverket

Lausunto 1 (2)

VÄYLÄ/7347/03.01.02/2019

11.12.2020

Salon kaupunki
Kaupunginhallitus

kirjaamo@salo.fi

Viite: lausuntopyyntö 4.11.2020 (3205/10.02.02/2019)

Lausunto Oikorataosayleiskaava Suomusjärven kaavaehdotuksesta

Väylävirasto on tutustunut yleiskaavaehdotukseen ja antaa lausuntonsa rautateiden näkökulmasta.

Yleiskaavan suunnittelualue sijaitsee Suomusjärven kirkonkylän pohjois- ja koillispuolella, noin 1,5 - 2 km päässä Suomusjärven keskustasta. Salon keskustaan on matkaa noin 30 km. Alue rajautuu pohjoisessa Helsingintiehen (seututie 110) ja Lahnajärven itäpuolella Varesjärvetiehen. Idässä ja lännessä suunnittelualue rajoittuu Keskustan pohjoisosan-moottoritien-Lahnajärven osayleiskaavan rajaan. Suunnittelualueelle sijoittuu laadittavana olevan Espoo – Salo -oikoradan yleissuunnitelman mukainen ratalinjaus. Osayleiskaavan tarkoituksena on päivittää voimassa olevaa yleiskaavaa vastaamaan Varsinais-Suomen maakuntakaavaa Espoo – Salo -oikoradan linjauksen osalta sekä mahdollistaa radan toteuttaminen. Kaavatyö kuuluu oikoradan yleissuunnitelmavaiheessa tehtäviin kaavamuutoksiin.

Väylävirasto on antanut 7.4.2020 lausunnon kaavan kaavaluonnoksesta, joka on huomioitu kaavatyössä. Väylävirastolla ei ole lisättävää aiempaan lausuntoon. Maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus.

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.
Väylävirastossa asian on ratkaissut osastonjohtaja Jaakko Knuutila ja esitellyt asiantuntija, maankäyttö Ville Vuokko.

Jakelu Salon kaupunki

Tiedoksi Eero Liehu
Antero Kaukonen
Kaj Grönqvist, RRM Oy

Väylävirasto
PL 33, 00521 Helsinki
Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki
Puhelin 0295 34 3000
Faksi 0295 34 3700
etunimi.sukunimi@vayla.fi
kirjaamo@vayla.fi
www.vayla.fi

VÄYLÄ/7347/03.01.02/2019

11.12.2020

Heidi Mäenpää
Aimo Huhdanmäki
Jukka Peura
Varsinais-Suomen ELY-keskus, L-vastuualue
Varsinais-Suomen ELY-keskus, Y-vastuualue

Väylävirasto

ASIAKIRJA

Tämä asiakirja on allekirjoitettu Väyläviraston sähköisen allekirjoituksen palvelussa. Voit varmistaa Adobe Acrobatilla sähköisen allekirjoituksen eheyden.

ALLEKIRJOITUKSET

Allekirjoittaja	**Ville Vuokko**
Allekirjoitusaika	11.12.2020 14:05
Allekirjoittaja	**Jaakko Knuutila**
Allekirjoitusaika	11.12.2020 14:08

ASIAKIRJAT

Asiakirja	Salo, Oikorataosayleiskaava Suomusjärvi yk ehdotus.pdf

4d45961b-5627-498b-8da1-757b7d84ef77

Tiivistelmä lausunnosta 5

Väylävirasto, joka on antanut lausuntonsa rautateiden näkökulmasta, toteaa, että sen kaavaluonnoksesta 7.4.2020 antama lausunto on huomioitu kaavatyössä eikä Väylävirastolla ole lisättävää aiempaan lausuntoon. Lisäksi Väylävirasto toteaa, että maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus.

Vastine lausuntoon 5

Merkitään tiedoksi.

Kopio lausunnosta 6

LOHJA

OTE PÖYTÄKIRJASTA 1

Vetovoimalautakunta	§ 49	26.03.2020
Vetovoimalautakunta	§ 173	25.11.2020

SALON KAUPUNKI
07. 12. 2020
Dnro 3205/10.02.02/2019

Lausunto Oikorataosayleiskaava Suomusjärvi

111/08.00.00/2020

VEVO 26.03.2020 § 49

Salon kaupungin kaupunkisuunnittelu on pyytänyt Lohjan kaupungilta lausuntoa Oikorataosayleiskaava Suomusjärven kaavaluonnoksesta 15.4.2020 mennessä.
Kaavaluonnoksessa on esitetty Espoo-Salo -oikoradan yleissuunnitelman mukainen ratalinjaus lähiympäristöineen. Kaavaluonnoksen alue ei ulotu Lohjan rajaan saakka, eikä luonnos ole ristiriidassa Lohjan puolella vireillä olevan Y8 Sammatin pohjoisosien osayleiskaavan muutoksen tavoitteiden kanssa.

Lisätiedot

yleiskaavoittaja Teija Liuska-Eloranta, teija.liuska-eloranta@lohja.fi

Oheismateriaali

- Lausuntopyyntö 4.3.2020
- Oikorataosayleiskaava Suomusjärvi, kaavaluonnos 24.2.2020
- Oikorataosayleiskaava Suomusjärvi, selostus 24.2.2020

Esitys
Elinvoimajohtaja

Vetovoimalautakunta päättää esittää lausuntonaan, ettei sillä ole huomautettavaa Oikorataosayleiskaava Suomusjärven 24.2.2020 päivättyyn luonnokseen.

Päätös

Hyväksyttiin.

VEVO 25.11.2020 § 173

Salon kaupungin kaupunginhallitus on pyytänyt Lohjan kaupungilta lausunttoa Oikorataosayleiskaava Suomusjärven kaavaehdotuksesta 22.12.2020 mennessä.

Osayleiskaavassa osoitetaan ratalinja Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelman mukaiseen paikkaan. Lisäksi tehdään oikoratasuunnitelman edellyttämät muutokset maankäyttöön. Kaavassa huomioidaan myös mahdollinen tulevaisuudessa toteutettava Lahnajärven asemapaikka. Kaava-alueen itäosa on osoitettu selvitysalueena, jonka maankäyttö ratkaistaan erikseen rataliikenteen kehittämisen yhteydessä. Selvitysalueeseen kuuluu se osa kaava-alueesta, jonka etäisyys on enintään kaksi kilometriä oikoradan yleissuunnitelmassa esitetystä asemapaikkavarauksesta.

Oikorataosayleiskaava Suomusjärven kaava-alue ei rajaudu Lohjan rajaan saakka, mahdollisen asemanpaikan selvitysalueen rajaus on noin 500 metrin etäisyyllä Lohjan kaupungin kuntarajasta. Selvitysalue tukeutuu osittain Lohjan kaupungin puolella olevaan tieverkkoon.

Lisätiedot

yleiskaavoittaja, Kaisa Leppikangas, kaisa.leppikangas@lohja.fi

Oheismateriaali

- lausuntopyyntö 4.11.2020
- linkki yvaselostukseen www.salo.fi/yleiskaavat
- oikorataosayleiskaava Suomusjärvi, kaavakartta 3.9.2020 (ehdotusvaihe)

LOHJA

OTE PÖYTÄKIRJASTA 2

Vetovoimalautakunta	§ 49	26.03.2020
Vetovoimalautakunta	§ 173	25.11.2020

- oikorataosayleiskaava Suomusjärvi, kaavaselostus 3.9.2020 (ehdotusvaihe)

Esitys
Elinvoimajohtaja

Vetovoimalautakunta päättää esittää lausuntonaan, ettei sillä ole huomautettavaa Oikorataosayleiskaava Suomusjärven 3.9.2020 päivättyyn kaavaehdotukseen.

Päätös

Hyväksyttiin.

Otteen oikeaksi todistaa Lohjalla 2.12.2020

Päivi Kesälä
pöytäkirjanpitäjä

VETOVOIMALAUTAKUNTA ATTRAKTIONSKRAFTSNÄMNDEN LOHJA LOJO

LOHJA

OTE PÖYTÄKIRJASTA 3

Vetovoimalautakunta	§ 49	26.03.2020
Vetovoimalautakunta	§ 173	25.11.2020

MUUTOKSENHAKUKIELTO
Oikaisuvaatimus / Kunnallisvalitus

Muutoksenhakukielto ja sen peruste

(X) Koska päätös koskee vain valmistelua tai täytäntöönpanoa, kuntalain (410/2015) 136 §:n nojalla tästä päätöksestä ei saa tehdä oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta.

( ) Muu peruste, mikä

Liitetään pöytäkirjanotteeseen

Tiivistelmä lausunnosta 6

Lohjan kaupunki toteaa lausunnossaan seuraavaa:
Lohjan kaupungin vetovoimalautakunnalla ei ole huomautettavaa 3.9.2020 päivättyyn kaavaehdotukseen.

Vastine lausuntoon 6

Merkitään tiedoksi.

Kopio lausunnosta 7

Salon kaupunki
Saapunut 16.12.2020
3205/10.02.02/2019

Yrittäjät
SALO

Salon Yrittäjät ry
Turuntie 19, 24240 Salo

Salon kaupunginhallitukselle

ASIA: OIKORATAOSAYLEISKAAVA SUOMUSJÄRVI
asianumero 3205/10.02.02/2019

Salon Yrittäjät ry:llä ei ole asiassa lausuttavaa.

Salossa 15.12.2020

SALON YRITTÄJÄT RY

Jukka Alanko
puheenjohtaja

Tiivistelmä lausunnosta 7

Salon Yrittäjät ry:llä ei ole asiassa lausuttavaa.

Vastine lausuntoon 7

Merkitään tiedoksi.

Kopio lausunnosta 8

Salon kaupunki
Saapunut 18.12.2020
Lausunto 3205/10.02.02/2019 1 (5)

18.12.2020
Dnro 946/00.08/2020

SALON KAUPUNKI

PL 77, 24101 Salo

kirjaamo@salo.fi

Lausunto Suomusjärven oikorataosayleiskaavaehdotuksesta

Oikorataosayleiskaava Suomusjärvi on nyt edennyt ehdotusvaiheeseen. Suomen metsäkeskus kiittää mahdollisuudesta lausua Suomusjärven oikorataosayleiskaavaehdotuksesta.

Yleistä kaavavalmistelusta

Kaavan valmistelussa on hyvä huomioida, että metsälakia (1093/1996) sovelletaan yleiskaavan maa- ja metsätalouteen ja virkistyskäyttöön osoitetuilla alueilla. Yleiskaavan muilla alueilla metsälaki ei ole voimassa. Metsälaki velvoittaa noudattamaan luonnonsuojelulain (1096/1996), vesilain (587/2011), ympäristönsuojelulain (527/2014) ja muinaismuistolain (295/1963) säädöksiä. Kun metsälaki ei ole voimassa, aiheuttaa se seurannaisvaikutuksia muiden metsänkäyttöä ohjaavien lakien voimassaoloon, kuten kestävän metsätalouden määräaikaiseen rahoituslakiin (34/2015) (Kemera) ja lakiin metsätuhojen torjunnasta (1087/2013) (metsätuholaki). Nämä lait ovat riippuvaisia metsälain soveltamisesta. Suomen metsäkeskus valvoo metsälainsäädännön noudattamista.

Alueilla, joilla metsälakia sovelletaan, metsälaki ohjaa metsien hoitoa ja käyttöä. Metsälain ohella metsien käyttöä säätelevät myös metsälain nojalla annettu valtioneuvoston asetus metsien kestävästä hoidosta ja käytöstä sekä esimerkiksi laki metsätuhojen torjunnasta. Myös ympäristölainsäädännöllä on vaikutuksia metsätalouteen. Metsälaki asettaa metsien hoidolle ja käytölle vähimmäisvaatimukset. Vähimmäisvaatimuksissa säädetään muun muassa puun korjuusta, metsän uudistamisesta ja metsäluonnon monimuotoisuuden turvaamisesta.

Metsäkeskuksen lainsäädännöllisiin tehtäviin kuuluu metsiin perustuvien elinkeinojen edistäminen. Kaavoitettavien ja kaavoitettujen alueiden osalta Suomen metsäkeskuksen tulee olla riittävässä yhteistyössä kuntien kanssa Metsälain ja maankäyttö- ja rakennuslain tavoitteiden yhteen sovittamiseksi (Metsälaki 25 §).

Metsänhoitoa ja -käyttöä ei metsäalueilla ole useinkaan tarvetta ohjata metsälain kanssa päällekkäisillä kaavamääräyksillä. Päällekkäisyyksiä ja epäselvyyksiä aiheuttaa esimerkiksi luontoselvitysten mukaiset ”potentiaaliset” tai ”mahdolliset” kohteet. Niitä ei tule kaavaan merkitä.

Osayleiskaavalla varaudutaan väyläviraston laatiman oikoradan yleissuunnitelman mukaiseen ratalinjaukseen. Ratalinjauksesta saattaa aiheutua liikkumisrajoitteita alueille, joilla harjoitetaan maa- ja metsätaloutta. Metsätalousalueiden saavutettavuus tulisi huomioida osayleiskaavassa ja ratalinjausta suunniteltaessa.

Huomioita kaavamerkinnöistä

Nähtävillä olevat osayleiskaavat

Salossa on samanaikaisesti meneillään neljä eri yleiskaavaprosessia, joissa metsiä koskevat merkinnät ja määräykset eroavat toisistaan. Tämä aiheuttaa tulkinnanvaraisuutta eri kaavojen välillä ja hankaloittaa kaavojen tulkintaa.

Suomen metsäkeskus lausuu, että kaavamerkinnät tulee yhtenäistää eri yleiskaavojen välillä.

Metsätalouteen merkittävimmin vaikuttavat kaavamerkinnät

Maa- ja metsätalousalue (M)

Kaavamääräyksessä todetaan, että M-alueelle saa rakentaa maa- ja metsätaloutta palvelevia rakennuksia sekä haja-asutusluonteista omakotiasutusta melualueiden (me) ja rantavyöhykkeiden (rv) ulkopuolelle. Ranta-alueilla tulee säilyttää kasvillisuusvyöhyke, jonka leveys on vähintään 20 metriä keskivedenpinnan mukaisesta rantaviivasta. Kasvillisuusvyöhykkeellä ei tule muokata maaperää eikä rikkoa pintakerrosta. Aluskasvillisuus tulee säilyttää mahdollisimman ehyenä.

Suomalainen metsänhoito perustuu hyvän metsänhoidon suosituksiin ja metsäsertifioinnin vaatimuksiin. Nämä luovat perustan metsänhoidolle ja niissä on sekä suosituksia että vaatimuksia myös vesistöjen suojakaistoille.

Hyvän metsänhoidon suosituksista

Suomalainen kestävän metsänhoidon perusta on kuvattu metsänhoidon suosituksissa. Suositukset on kokoelma vapaaehtoisesti noudatettavia metsänhoidon parhaita käytäntöjä. Ne tarjoavat metsien käsittelyyn vaihtoehtoja ja ratkaisuja eri tavoitteiden yhteensovittamiseen.

Metsänhoidon suosituksilla tavoitellaan kokonaiskestävyyttä, jossa sovitetaan yhteen erilaiset metsänhoitoon liittyvät tavoitteet. Metsänhoidon suositukset perustuvat pitkäjänteiseen tutkimukseen, ja niissä hyödynnetään uutta ja luotettavaa tutkimustietoa. Jatkuvasti päivittyvissä suosituksissa otetaan huomioon myös käytännön kokemukset ja yhteiskunnassa tärkeiksi koetut tavoitteet.

Suositusten mukaan hakkuiden aiheuttamia kiintoaine- ja ravinnehuuhtoumia voidaan vähentää pintavalutuksen avulla jättämällä riittävät suojakaistat metsänhoidon eri menetelmissä. Maanpinnan rikkomattomuus, pensaskerroksen säästäminen ja kasvinsuojeluaineiden käytön välttäminen suojakaistalla vähentävät eroosiota ja vesistökuormitusta sekä säästävät näiden alueiden alkuperäistä kasvillisuutta.

Vesiensuojelun vaatiman suojakaistan leveys riippuu vesistön tai pienveden tyypistä ja luonnontilaisuudesta, pintaveden liikkumisesta ja määrästä, maanpinnan kaltevuudesta ja maalajista. Veteen päin voimakkaasti kaltevilla uudistusaloilla ja hienojakoisilla maalajeilla (hiekka, hieta, hiesu, savi ja vastaavat moreenit) tarvitaan tasaisia ja karkeajakoisia maita leveämpi suojakaista erityisesti pintavesien purkautumiskohdissa.

Metsänhoidon suositukset

Lausunto 3 (5)

18.12.2020
Dnro 946/00.08/2020

Metsäsertifioinnista

Metsäsertifiointi (FSC ja PEFC) asettaa vaatimuksia arvokkaiden elinympäristöjen turvaamiselle ja vesistöjen suojakaistoilla toimimiselle. Suomen metsistä noin 85 % on PEFC-sertifioituja ja vajaat 10 %.FSC-sertifioituja.Metsäsertifioinnilla voidaan osoittaa, että metsiä käytetään kestävästi. Tämä tarkoittaa sitä, että metsien hoito ja käsittely on ekologisesti, taloudellisesti ja sosiaalisesti kestävää, eikä tulevien sukupolvien elämisen mahdollisuuksia heikennetä. Metsäluonnon monimuotoisuus sekä metsien kulttuuri- ja virkistysarvot säilytetään samalla kun harjoitetaan suunnitelmallista metsätaloutta.

Nykyiset PEFC-standardit ovat vuodelta 2014. Nykyisten kriteerien mukaan suojakaistan leveys on rannan kasvillisuus ja maaston muoto huomioon ottaen vähintään 5–10 metriä. Suojakaistalla ei tehdä maanmuokkausta, lannoitusta, kantojen korjuuta, pensaskerroksen kasvillisuuden raivausta tai kemiallista torjuntaa kasvinsuojeluaineilla. Suojakaistalta voidaan poimia tietyin edellytyksin säästö- ja lahopuita siten, että kaistalla olevaa pensaskerrosta ja pienikokoista puustoa säilytetään.

Kansalliset kestävän metsänhoidon PEFC-vaatimukset ovat parhaillaan päivitettävinä. Luonnoksessa esitetään, että vesistöjen ja lähteiden varteen jätetään kiintoaine- ja ravinnekuormitusta sitova sekä varjostusta ja monimuotoisuutta turvaava suojakaista, jossa säilytetään kasvillisuuden kerroksellisuus. Suojakaistan leveys on keskimäärin vähintään 10 metriä, mutta kaikkialla vähintään 5 metriä. Suojakaistalla tehdään vain poimintahakkuita, joissa säilytetään monipuolisesti erikokoista puustoa lehtipuustoa suosien. Suojakaistalla ei tehdä maanmuokkausta, lannoitusta, kantojen korjuuta, pensaskerroksen kasvillisuuden raivausta tai kemiallista torjuntaa kasvinsuojeluaineilla.

Pefc-sertifiointi

Fsc-sertifiointi

Suomen metsäkeskus lausuu, että M-kaavamerkinnän kaavamääräyksestä poistetaan maininta, jonka mukaan ranta-alueilla tulee säilyttää kasvillisuusvyöhyke, jonka leveys on vähintään 20 metriä keskivedenpinnan mukaisesta rantaviivasta.

Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue (luo-1)

Kohdeluettelon mukaan luo-1-merkinnällä on merkitty verkkoperhosen potentiaalinen elinympäristö. Kuvauksen mukaan kyseessä on hakkuuaukea, jolla kasvaa kangasmaitikkaa. Kaavakartan luo-1-aluetta koskevassa määräyksessä todetaan, että alueella ei saa suorittaa sellaisia toimenpiteitä, jotka heikentävät alueen merkitystä lajin elinolosuhteiden kannalta.

Metsälain (1093/1996) 5 a §:n mukaan uudistushakkuun päättymisestä seuraa metsän uudistamisvelvoite. Uudistushakkuu katsotaan päättyneeksi, kun puunkorjuun seurauksena käsittelyalueelle on syntynyt yli 0,3 hehtaarin avoin alue. Uudistamisvelvoite täyttyy, kun alueelle on saatu taimikko siten kuin 8 §:ssä säädetään. Lain 8 §:n mukaan metsän uudismisvelvoite on täytetty, kun käsittelyalueelle on saatu aikaan taimikko alueen maantieteellisestä sijainnista riippuen viimeistään 10–25 vuoden kuluessa velvoitteen muodostavan puunkorjuun päättymisestä. Taimikko katsotaan saaduksi aikaan, kun se on riittävän tiheä, taimet ovat tasaisesti jakautuneina, niiden keskipituus on 0,5 metriä ja niiden kehittymistä ei uhkaa välittömästi muu kasvillisuus.

Hakkuuaukea, johon kohdeluettelokuvauksessa viitataan, on väliaikainen vaihe, jota seuraa metsän uudistaminen. Kaavamerkinnällä ei tule estää metsälakiin perustuvia toimenpiteitä.

Suomen metsäkeskus lausuu, että luo-1-kaavamerkintä tulee poistaa oikorataosayleiskaavasta.

Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue (luo-2)

Kohdeluettelon luo-2-merkinnällä on merkitty alue, jolla sijaitsee luonnonsuojelulain perusteella suojeltuja mahdollisia liito-oravan lisääntymis- tai levähdyspaikkoja sekä muita luontoarvoja. Kohdeluettelon kuvauksessa todetaan, että alueella sijaitsee mosaiikkimaisesti liito-oravalle hyvin soveltuvaa elinympäristöä. Vuoden 2017 luontoselvityksissä alueelta tunnistettiin liito-oravan elinpiiri. Vuonna 2019 laaditussa luontoselvityksessä alueelta ei havaittu jälkiä liito-oravan esiintymisestä. Alueelta ei ole tunnistettu pesäpuita. Kaavamääräyksessä todetaan, että luo-2-alueella liito-oravan elinympäristön ja liikkumisen kannalta tarpeellinen puusto tulee säilyttää.

Liito-oravan huomioimisesta kaavoituksessa on ohjeistettu ympäristöministeriön kirjeessä Liito-oravan huomioon ottaminen kaavoituksessa. Kirjeessä todetaan mm., että ”Laajemmille yleiskaavojen M-alueille osoitettaviin pienialaisiin yksittäisiin lisääntymis- ja levähdyspaikkoihin on syytä suhtautua pidättyvästi. Yleiskaavojen rooli näillä alueilla on useimmiten hajarakentamisen periaatteita ohjaava.”. Yleiskaavatyön yhteydessä liito-oravien elinpiirit on huomioitu rakentamisen ja infrastruktuurin sijoittelussa. Näin ollen maa- ja metsätalousvaltaisille alueille ei liito-oravan elinpiirejä tulisi esittää. Näillä alueilla luonnonsuojelulain mukainen lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittämis- ja heikentämiskielto on voimassa. Liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkojen turvaaminen tehdään suunnitellun toimenpiteen yhteydessä ja näin pystytään liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikat huomioimaan vallitsevan tilanteen mukaan.

Hakkuiden toteutus liito-oravan elinpiirissä tulisi voida toteuttaa luonnonsuojelulain velvoitteiden mukaan niin, että lisääntymis- ja levähdyspaikkoja ei heikennetä ja hävitetä. Metsien käsittelystä alueilla, joilla liito-oravaa esiintyy, on tehty erillinen neuvotamateriaali ”Liito-oravan huomioon ottaminen metsänkäytön yhteydessä.”.

Suomen metsäkeskus lausuu, että liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkoja (luo-2-merkintä) ei esitetä maa- ja metsätalousalueille (M-merkintä). Mikäli alueet esitetään, tulee kaavamääräys poistaa ja muuttaa informatiiviseksi merkinnäksi tai kaavamääräykseen tulee lisätä maininta, että lajin liikkumisen kannalta riittävä puusto tulee säilyttää niin kuin luonnonsuojelulaissa velvoitetaan.

Ympäristöministeriö: Liito-oravan huomioon ottaminen kaavoituksessa
Tapio: Liito-oravan huomioon ottaminen metsän käytön yhteydessä

Lausunto 5 (5)

18.12.2020
Dnro 946/00.08/2020

Metsätalousvaikutusten arviointi

Kaavan vaikutukset metsätalouden harjoittamiseen tulee arvioida. Nyt maa- ja metsätalousalueille osoitetaan luo-1- ja luo-2-merkintöjä, jotka aiheuttavat erillislainsäädäntöä laajempia rajoituksia metsien käyttöön. Kaavalla on merkittäviä vaikutuksia metsätalouden harjoittamiselle. Kaavan metsätalousvaikutukset arvioimalla voidaan tarkastella, ovatko toimenpiderajoitukset kohtuullisia.

Suomen metsäkeskus lausuu, että oikorataosayleiskaavan metsätalousvaikutukset tulee arvioida.

_____

Minna Rautalin
elinkeinopäällikkö
Suomen metsäkeskus
p. 050 469 9090
minna.rautalin@metsakeskus.fi

Tiivistelmä lausunnosta 8

Metsäkeskus toteaa lausunnossaan seuraavaa:

a) Suomen metsäkeskus lausuu, että M-kaavamerkinnän kaavamääräyksestä poistetaan maininta, jonka mukaan ranta-alueilla tulee säilyttää kasvillisuusvyöhyke, jonka leveys on vähintään 20 metriä keskivedenpinnan mukaisesta rantaviivasta.

b) Luo-1-kaavamerkintä tulee poistaa oikorataosayleiskaavasta.

c) Suomen metsäkeskus lausuu, että liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkoja (luo-2-merkintä) ei esitetä maa- ja metsätalousalueille (M-merkintä). Mikäli alueet esitetään, tulee kaavamääräys poistaa ja muuttaa informatiiviseksi merkinnäksi tai kaavamääräykseen tulee lisätä maininta, että lajin liikkumisen kannalta riittävä puusto tulee säilyttää niin kuin luonnonsuojelulaissa velvoitetaan.

d) Kaavan vaikutukset metsätalouden harjoittamiseen tulee arvioida. Nyt maa- ja metsätalousalueille osoitetaan luo-1- ja luo-2-merkintöjä, jotka aiheuttavat erillislainsäädäntöä laajempia rajoituksia metsien käyttöön. Kaavalla on merkittäviä vaikutuksia metsätalouden harjoittamiselle. Kaavan metsätalousvaikutukset arvioimalla voidaan tarkastella, ovatko toimenpiderajoitukset kohtuullisia.

Vastine lausuntoon 8

a) Osayleiskaavan maa- ja metsätalousaluetta koskevasta määräyksestä on poistettu seuraava teksti: ”Alueelle saa rakentaa maa- ja metsätaloutta palvelevia rakennuksia sekä haja-asutusluonteista omakotiasutusta melualueiden (me) ja rantavyöhykkeiden (rv) ulkopuolelle. Ranta-alueilla tulee säilyttää kasvillisuusvyöhyke, jonka leveys on vähintään 20 metriä keskivedenpinnan mukaisesta rantaviivasta. Kasvillisuusvyöhykkeellä ei tule muokata maaperää eikä rikkoa pintakerrosta. Aluskasvillisuus tulee säilyttää mahdollisimman ehyenä.”. Yleisiin määräyksiin on lisätty määräys, jonka mukaan Koskenalanen-järven ranta-alueella tulee säilyttää kasvillisuusvyöhyke, jonka leveys on vähintään 20 metriä keskivedenpinnan mukaisesta rantaviivasta. Kasvillisuusvyöhykkeellä ei tule muokata maaperää eikä rikkoa pintakerrosta. Alus-kasvillisuus tulee säilyttää mahdollisimman ehyenä.

Koskenalasen ranta-alueita koskeva määräys on säilytetty kaavassa, sillä järvi on Natura-aluetta. Kaavamääräyksellä on rajoitettu maaperän muokkaamista. Maankäyttö- ja rakennuslain 128§ mukaisesti alueella on mahdollista kaataa puita.

b) Luo-1-merkintää koskeva määräys on muutettu muotoon ”Alueen osa, jolla sijaitsee huomionarvoisen lajin mahdollinen elinympäristö. Numerotunnus viittaa osayleiskaavaselostuksen liitteenä olevaan luontoselvityksen kohdeluetteloon.”

c) Luo-2-merkintää koskeva määräys on muutettu muotoon ” Alueen osa, jolla sijaitsee luonnonsuojelulain perusteella suojeltuja mahdollisia liito-oravan lisääntymis- tai levähdyspaikkoja sekä muita luontoarvoja. Numerotunnus viittaa osayleiskaavaselostuksen liitteenä olevaan luontoselvityksen kohdeluetteloon.”

d) Tehtyjen muutosten jälkeen luo-1 ja luo-2-merkinnät eivät aiheuta erillislainsäädäntöä laajempia rajoituksia metsien käyttöön. Kaavalla ei siten arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia metsätalouden harjoittamiselle.

Kopio lausunnosta 9

TURKU

Lausunto

Salon kaupunki
Saapunut 18.12.2020
3205/10.02.02/2019

1(2)

Vapaa-aikatoimiala, museopalvelut

18.12.2020

Dnro 2854-2020
(11 05 02)

Salon kaupunki
Kaupunginhallitus
PL 77
24101 SALO

kirjaamo@salo.fi

Salo, Suomusjärvi oikoratayleiskaavaehdotus

Viite: Asianumero 3205/10.02.02/2019

Valmistelijat: Varsinais-Suomen alueellinen vastuumuseo/kulttuuriperintö-yksikkö/tutkijat Sanna Saunaluoma ja Sara Tamsaari

Salon kaupunki on pyytänyt Varsinais-Suomen alueellisen vastuumuseon lausunnon oikorataosayleiskaava Suomusjärven kaavaehdotuksesta. Osayleiskaavan tarkoituksena on päivittää voimassa olevaa yleiskaavaa vastaamaan Varsinais-Suomen maakuntakaavaa Espoo-Salo-oikoradan linjauksen osalta sekä mahdollistaa radan toteuttaminen. Kaava-alue sijaitsee Suomusjärven kirkonkylän pohjois- ja koillispuolella, noin 1,5 - 2 km päässä Suomusjärven keskustasta. Kaava-alueen pinta-ala on noin 425,8 ha.

Luonnosvaiheen jälkeen alueelta on laadittu rakennusinventointi (21.8.2020) ja kaavaselostukseen on täydennetty tietoja alueen rakennuskannasta. Alueellinen vastuumuseo esittää, että kaavassa tunnistetaan Kekkosentien varteen sijoittuvan Tupamäen arvot ja varmistetaan niiden säilyminen sr-merkinnällä. Tupamäen vuonna 1930 valmistunutta päärakennusta on korjattu vanha ilme säilyttäen ja pihapiiri on SARAKUM-inventoinnissa arvotettu maisemallisesti arvokkaaksi. Pihapiiri jää pienen matkan päähän radasta, joten sen säilymisedellytykset vaikuttavat olevan hyvät.

Suunniteltu rataosuus tulee leikkaamaan historiallisen tielinjan, kaava-alueella sijaitsevan osan Kekkosentiestä, keskiaikaisesta Viipurista Turkuun johtaneesta maantiestä. 3.9.2020 päivätyssä kaavaehdotuksessa paikallisesti merkittävä Kekkosentie on huomioitu asianmukaisella kaavamerkinnällä.

Kaavan yleisiä määräyksiä on täydennetty vastuumuseon luonnosvaiheen lausunnon mukaisesti: ”Radan meluaitojen ja muiden maisemaa muuttavien rakenteiden yksityiskohtaisessa suunnittelussa tulee huolehtia alueen maiseman ja kulttuuriperinnön arvojen huomioon ottamisesta.”

Suunnittelualueella sijaitsee Ylipruki -niminen muu kulttuuriperintökohde (muinaisjäännösrekisteritunnus 1000020389), historiallinen kiviaita. Kohde on mainittu kaavaselostuksen sivulla 20, mutta sitä ei ole merkitty kaavakarttaan. Muu kulttuuriperintökohde Ylipruki tulee lisätä kaavakarttaan kohdemerkinnäl-

Vapaa-aikatoimiala, museopalvelut Postiosoite PL 286 20101 Turku Puh. (02) 330 000 **www.turunmuseokeskus.fi**

TURKU

Lausunto 2 (2)

Vapaa-aikatoimiala, museopalvelut 18.12.2020 Dnro 2854-2020 (11 05 02)

lä **/s** (alue, jonka ympäristö säilytetään) ja kaavamääräyksellä: "Muu kulttuuriperintökohde (historiallinen kiviaita): Alueella olevat historialliset rakenteet on säilytettävä. Suuremmista aluetta koskevista suunnitelmista tulee neuvotella alueellisen vastuumuseon kanssa".

Varsinais-Suomen alueellinen vastuumuseo esittää, että vaikutusten arvioinnissa huomioidaan myös YVA-selostuksessa esitetyt vaikutukset kulttuuriympäristöön, jotta vaikutusten arviointi saadaan kattavammaksi taajamakuvan ja rakennetun ympäristön osalta.

Turun museokeskus
Varsinais-Suomen alueellinen vastuumuseo
Kokoelmat ja kulttuuriperintöyksikkö
intendentti Maarit Talamo-Kemiläinen

Kokoelmat ja kulttuuriperintöyksikkö
tutkija Sanna Saunaluoma

Tiedoksi: Museovirasto, kirjaamo@museovirasto.fi
Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
kirjaamo.varsinais-suomi@ely-keskus.fi
Varsinais-Suomen liitto, kirjaamo@varsinais-suomi.fi

Tiivistelmä lausunnosta 9

Varsinais-Suomen alueellinen vastuumuseo toteaa lausunnossaan seuraavaa:

a) Alueellinen vastuumuseo esittää, että kaavassa tunnistetaan Kekkosentien varteen sijoittuvan Tupamäen arvot ja varmistetaan niiden säilyminen sr-merkinnällä.

b) Muu kulttuuriperintökohde Ylipruki (muinaisjäännösrekisteritunnus 1000020389, historiallinen kiviaita) tulee lisätä kaavakarttaan kohdemerkinnällä /s (alue, jonka ympäristö säilytetään) ja kaavamääräyksellä: ”Muu kulttuuriperintökohde (historiallinen kiviaita): Alueella olevat historialliset rakenteet on säilytettävä. Suuremmista aluetta koskevista suunnitelmista tulee neuvotella alueellisen vastuumuseon kanssa”.

Vastine lausuntoon 9

a) Merkitään Tupamäki osayleiskaavaan kohdemerkinnällä suojeltava rakennus tai rakennusryhmä (sr). Rakennustaiteellisesti, historiallisesti tai kyläkuvan kannalta arvokas rakennus. Rakennusta ei saa purkaa. Rakennuksen julkisivua koskevista suunnitelmista on pyydettävä museoviranomaisen lausunto. Numerotunnus viittaa osayleiskaavaselostuksen liitteenä olevan kulttuuriperintökohteiden luetteloon.

b) Muu kulttuuriperintökohde on lisätty kaavakartalle kohdemerkinnällä s (Muu kulttuuriperintökohde). Kohdetta koskee seuraava kaavamääräys: ”Alueella oleva historiallinen rakenne on säilytettävä. Suuremmista kohdetta koskevista suunnitelmista tulee neuvotella Varsinais-Suomen alueellisen vastuumuseon kanssa.”

Muu kulttuuriperintökohde.
Alueella oleva historiallinen rakenne on säilytettävä. Kohdetta koskevista suunnitelmista tulee neuvotella museoviranomaisen kanssa.

Kopio lausunnosta 10

Salon kaupunki
Saapunut 21.12.2020
3205/10.02.02/2019

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Lausunto VARELY/5222/2019

17.12.2020 Julkinen

Salon kaupunki
kirjaamo@salo.fi

Viite: Lausuntopyyntö 4.11.2020

Lausunto kaavaehdotuksesta, oikorataosayleiskaava Suomusjärvi, keskustan pohjoisosan-moottoritien-Lahnajärven osayleiskaavan muutos Suomusjärven kohdalla, Salo

Salon kaupungin kaupunkisuunnittelu on pyytänyt Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (ELY-keskus) lausuntoa 3.9.2020 päivättyä Oikorataosayleiskaava Suomusjärven kaavakarttaa ja -selostusta.

Osayleiskaava muutoksen tarkoituksena on päivittää voimassa olevaa yleiskaavaa vastaamaan maakuntakaavaa Espoo-Salo-oikoradan linjauksen osalta sekä mahdollistaa radan toteuttaminen. Kaavatyö kuuluu oikoradan yleissuunnitelmavaiheessa tehtäviin kaavamuutoksiin. Kaavatyössä on hyödynnetty Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnittelun ja Helsinki-Turku nopean junayhteys -hankkeen ympäristövaikutusten arvioinnissa tehtyjä selvityksiä, jotka vastaavat tarkkuudeltaan yleiskaavatasoa.

ELY-keskuksen kannanotot

Luontoarvojen turvaaminen

Kaavatyössä hyödynnetyt Helsinki-Turku nopeaan junayhteyteen liittyvät luontoselvitykset (Liikennevirasto, 2017 ja täydennykset 2019) ovat riittäviä kuvaamaan kaavamuutoksen vaikutuksia luontoarvoihin.

Voimassa olevaan osayleiskaavaan on merkitty kaksi olevaa saunaa Koskenalanen-järven rannalle. Järvi ympäristöineen kuuluu Natura 2000-verkostoon. Kaavaehdotuksessa saunojen kohdille on sijoitettu loma-asuntoalueet (RA-2). ELY-keskus katsoo, että yleiskaavaan ei voi lisätä uusia Natura-alueelle sijoittuvaa tai siihen rajautuvaa rakentamista ilman Natura-vaikutusten arviointia, vaikka kyseisillä paikoilla on ennestään rakennuksia. ELY-keskus on aiemmassa lausunnossaan edellyttänyt, että kaavaehdotusvaiheessa rakennuspaikkojen ja niiden ja ratalinjaylityksen yhteisvaikutukset Natura-verkoston kohteen suojeluperusteisiin arvioidaan riittävällä tavalla, mutta tätä ei ole nyt esitetyssä ehdotuksessa tehty.

VARSINAIS-SUOMEN ELINKEINO-, LIIKENNE- JA YMPÄRISTÖKESKUS
Puhelin 0295 022 500 PL 236
www.ely-keskus.fi/varsinais-suomi 20101 TURKU

Kaavaselostuksessa kuvataan, että ratalinjan ylittämisestä on laadittu Natura-vaikutusten arviointi, jonka mukaan ratalinjauksesta ei koidu merkittäviä heikentäviä vaikutuksia Natura-alueen suojeluperusteisiin. Lisäksi todetaan, että kaavassa esitetty linjaus sijoittuu hieman pohjoisemmaksi ko. arvioinnin aikaisesta linjauksesta, mutta tästä ei koidu heikentäviä vaikutuksia, vaan pohjoisemmaksi siirtyneen ratalinjan vaikutukset suojeluperusteisiin on arvioitu todennäköisesti aiempaa linjausta vähäisemmiksi.

Kaavaselostuksessa todetaan: ”*Koskenalainen-lammen alueelta havaittiin luontoselvityksessä viitasammakoiden lisääntymiselinympäristö. Lampi, sen pohjoispuoleinen kosteikkoalue sekä siihen laskevan virran eteläisin osa kuuluvat Natura-alueeseen. Natura-alue on osoitettu kaavakartalla*.”. Helsinki-Turku nopeaan junayhteyteen liittyvien luontoselvitysten yhteydessä Koskenlainen-lammen viitasammakkojen lisääntymis- ja levähdyspaikat on selvitetty ja havainnot on tallennettu maasto-GPS-laitteella, joten voidaan katsoa, että viitasammakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikkojen sijainti on selvitetty yleiskaavan tarkkuuteen nähden riittävällä tavalla ja ko. olevat paikat tulee huomioida kaavassa kaavamerkinnöin ja suojaavin kaavamääräyksin (esimerkiksi *luo*-merkinnällä).

Kaavaselostuksessa kuvataan kaavan vaikutuksia kasvillisuuskohteisiin. Selostuksissa todetaan, että kaava ei muuta isovarpurämeen vesitasapainoa, eikä kaavalla ole isovarpurämeeseen merkittävää vaikutusta. Ko. isovarpuräme kuuluu Kiskonjoen latvavedet Natura 2000 -alueeseen ja se tulisi tuoda kaavaselostuksessa esiin vaikutuksia arvioitaessa. Vaikka isovarpurämeen kohdalla rata on osoitettu sillalle, on esimerkiksi rakentamisaikana tunnistettu mahdollisia heikentäviä vaikutuksia ja tarkemmassa suunnittelussa onkin syytä kiinnittää erityistä huomiota radan toteutuksen suunnitteluun kuten selostuksessa on mainittu Natura 2000 -alueeseen kohdistuvia vaikutuksia arvioitaessa.

Natura-aluemerkinnän yhteyteen tulee lisätä määräys: *”Alueen suojeluperusteena olevia luonnonarvoja ei saa merkittävästi heikentää. Alueen suojeluarvojen huomioon ottamisesta on säädetty luonnonsuojelulain 64a, 65 ja 66 §:issä.”*

Kaavamerkinnän *viheryhteystarve* sijaan merkinnäksi sopisi paremmin *ekologisten yhteyksien tarve*. Sille on määriteltävä kaavamääräys, esimerkiksi: *”Suunnittelussa tulee turvata ekologisen yhteyden säilyminen nuolen osoittamien alueiden välillä ja ekologisen yhteyden tärkeys tulee huomioida maankäytön hankkeissa. Nuolen osoittamien alueiden välillä tulee säilyttää riittävästi puustoisia alueita.”*

Lahnajärvestä laskeva uoma on luonnontilainen puro, jonka valuma-alue n. 13 km2. Mikäli puron luonnontilan säilyminen vaarantuu, on hankkeelle haettava vesilain mukainen lupa (VL 3 luku 2 §). Kaava-alueen eteläreunassa uoma yhtyy Suomusjärvenjokeen, jota koskevat samat vesilain määräykset.

Syvälammesta Koskenalaseen ja siitä vielä Vähä-Ruonaan laskeva uoma on luonnontilainen noro eli vesilain suojelema vesiluontotyyppi.

Lausunto on laadittu yhteistyössä luonnonsuojeluyksikön ja vesiyksikön kanssa.

yksikönpäällikkö	Risto Rauhala
ylitarkastaja	Emilia Horttanainen

Merkintä sähköisestä hyväksymisestä on asiakirjan lopussa.

Tiedoksi

Varsinais-Suomen liitto
Varsinais-Suomen alueellinen vastuumuseo

Tämä asiakirja VARELY/5222/2019 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument VARELY/5222/2019 har godkänts elektroniskt

Horttanainen Emilia 17.12.2020 11:12

Rauhala Risto 17.12.2020 12:26

Tiivistelmä lausunnosta 10

Varsinais-Suomen ELY-keskus toteaa lausunnossaan seuraavaa:

a) Kaavatyössä hyödynnetyt Helsinki-Turku nopeaan junayhteyteen liittyvät luontoselvitykset (Liikennevirasto, 2017 ja täydennykset 2019) ovat riittäviä kuvaamaan kaavamuutoksen vaikutuksia luontoarvoihin.

b) Voimassa olevaan osayleiskaavaan on merkitty kaksi olevaa saunaa Koskenalanen-järven rannalle. Järvi ympäristöineen kuuluu Natura 2000-verkostoon. Kaavaehdotuksessa saunojen kohdille on sijoitettu loma-asuntoalueet (RA-2). ELY-keskus katsoo, että yleiskaavaan ei voi lisätä uusia Natura-alueelle sijoittuvaa tai siihen rajautuvaa rakentamista ilman Natura-vaikutusten arviointia, vaikka kyseisillä paikoilla on ennestään rakennuksia. ELY-keskus on aiemmassa lausunnossaan edellyttänyt, että kaavaehdotusvaiheessa rakennuspaikkojen ja niiden ja ratalinjaylityksen yhteisvaikutukset Natura-verkoston kohteen suojeluperusteisiin arvioidaan riittävällä tavalla, mutta tätä ei ole nyt esitetyssä ehdotuksessa tehty.

c) Luontoselvitysten yhteydessä Koskenalanen-lammen viitasammakkojen lisääntymis- ja levähdyspaikat on selvitetty ja havainnot on tallennettu maasto-GPS-laitteella, joten voidaan katsoa, että viitasammakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikkojen sijainti on selvitetty yleiskaavan tarkkuuteen nähden riittävällä tavalla ja ko. olevat paikat tulee huomioida kaavassa kaavamerkinnöin ja suojaavin kaavamääräyksin (esimerkiksi luo-merkinnällä).

d) Kaavaselostuksessa todetaan, että kaava ei muuta isovarpurämeen vesitasapainoa, eikä kaavalla ole isovarpurämeeseen merkittävää vaikutusta. Ko. isovarpuräme kuuluu Kiskonjoen latvavedet Natura 2000 -alueeseen ja se tulisi tuoda kaavaselostuksessa esiin vaikutuksia arvioitaessa. Vaikka isovarpurämeen kohdalla rata on osoitettu sillalle, on esimerkiksi rakentamisaikana tunnistettu mahdollisia heikentäviä vaikutuksia ja tarkemmassa suunnittelussa onkin syytä kiinnittää erityistä huomiota radan toteutuksen suunnitteluun kuten selostuksessa on mainittu Natura 2000-alueeseen kohdistuvia vaikutuksia arvioitaessa.

e) Natura-aluemerkinnän yhteyteen tulee lisätä määräys: ”Alueen suojeluperusteena olevia luonnonarvoja ei saa merkittävästi heikentää. Alueen suojeluarvojen huomioon ottamisesta on säädetty luonnonsuojelulain 64a, 65 ja 66 §:issä.”

f) Kaavamerkinnän viheryhteystarve sijaan merkinnäksi sopisi paremmin ekologisten yhteyksien tarve. Sille on määriteltävä kaavamääräys, esimerkiksi: ”Suunnittelussa tulee turvata ekologisen yhteyden säilyminen nuolen osoittamien alueiden välillä ja ekologisen yhteyden tärkeys tulee huomioida maankäytön hankkeissa. Nuolen osoittamien alueiden välillä tulee säilyttää riittävästi puustoisia alueita.”

g) Lahnajärvestä laskeva uoma on luonnontilainen puro, jonka valuma-alue on n. 13 km2. Mikäli puron luonnontilan säilyminen vaarantuu, on hankkeelle haettava vesilain mukainen lupa (VL 3 luku 2 §). Kaava-alueen eteläreunassa uoma yhtyy Suomusjärvenjokeen, jota koskevat samat vesilain määräykset.

Syvälammesta Koskenalaseen ja siitä vielä Vähä-Ruonaan laskeva uoma on luonnontilainen noro eli vesilain suojelema vesiluontotyyppi.

Vastine lausuntoon 10

a) Merkitään tiedoksi.

b) Voimassa olevassa yleiskaavassa (776 161204§44) Koskenalanen-järven rannalle on merkitty kaksi olemassa olevaa saunaa. Kaavaehdotuksessa kyseiset paikat on osoitettu lomarakennuspaikkoina, koska ne ovat loma-asuntokäytössä.

• Koskenalasen etelärannalla oleva vuonna 1967 valmistunut rakennus (Kekkosentie 275 25410 Suomusjärvi) on merkitty rakennusrekisteriin erilliseksi vapaa-ajan asunnoksi. Vapaa-ajan asunnon kerrosala on 40 k-m^2.

• Koskenalasen länsirannalla on rakennusrekisterin mukaan vuonna 1983 valmistunut sauna ja vuonna 1979 valmistunut talousrakennus (Karjalohjantie 59, 25410 Suomusjärvi). Vapaa-ajan asuntona toimivan saunan kerrosala on 35 k-m^2 ja talousrakennuksen kerrosala 10 k-m^2.

Natura-alue on osoitettu SAC-alueeksi vuonna 2015. Olemassa olevat rakennukset eivät siten ole olleet este Natura-alueen muodostamiselle.

RA-rakennuspaikalle saa rakentaa enintään 80 k-m^2 (loma-asunto 40 k-m^2, talousrakennus 15 k-m^2 ja sauna 25 k-m^2). Määräys mahdollistaa siis pienimuotoisen lisärakentamisen.

Rakennusten osoittaminen loma-asunnoiksi ei muuta todellista tilannetta eli rakennusten käyttöä loma-asuntoina. Tämän ei voida katsoa heikentävän Natura-alueen arvoja ja suojeluperusteita. Myöskään radan ja rakennuspaikkojen yhteisvaikutukset eivät muutu. Sillä, että voimassa olevassa yleiskaavassa osoitetut saunat osoitetaan nyt laadittavana olevassa kaavassa lomarakennuspaikkoina, on positiivisia vaikutuksia Natura-alueeseen ja sen arvoihin, koska loma-asunnot saadaan jätevesilainsäädännön piiriin.

Natura-alueeseen ja RA-rakennuspaikkoihin liittyen on kaavaehdotuksen nähtävilläolon jälkeen tuotettu Natura-alueeseen perehtyneen biologin laatima erillinen lausunto, jonka pohjalta on täydennetty kaavaselostusta.

c) Viitasammakko kuuluu EU:n luontodirektiivin liitteen IV (a) lajeihin, joiden suojelu on kansallisesti toteutettu luonnonsuojelulain 49§ 1 momentin nojalla. Luonnonsuojelulain mukaan viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen ja heikentäminen on kielletty.

Osayleiskaava-alueella sijaitseva viitasammakon elinympäristö sijoittuu Natura-alueelle. Koska Natura-alueen suojelustatus on vahvempi kuin luo-aluemerkinnän, luo-alueen osoittaminen Natura-alueen sisälle on nähty tarpeettomaksi.

d) Merkitään tiedoksi tarkempaa suunnittelua varten. Kaavaselostuksen lukuun 7.6 on täydennetty, että isovarpuräme kuuluu Kiskonjoen latvavedet Natura 2000-alueeseen.

e) Natura-alue on osoitettu osayleiskaavassa. Natura 2000-alueen suojeluarvojen huomioon ottamisesta määrätään tarkemmin luonnonsuojelulaissa: lain kohdassa 64a § todetaan, että Natura 2000-verkostoon kuuluvan alueen suojelun perusteena olevia luonnonarvoja ei saa merkittävästi heikentää. Suojeluarvojen huomioon ottamisesta ei siten ole tarpeen antaa erillistä määräystä osayleiskaavassa. Kaavaselostuksen lukuun 6.1.3 on tarkennettu, että Natura 2000-alueen suojeluarvojen huomioon ottamisesta määrätään tarkemmin luonnonsuojelulaissa.

f) Kaavamerkinnässä on käytetty termiä viheryhteys, sillä esitetyt yhteydet palvelevat eliöiden liikkumisen ja leviämisen (ekologinen yhteys) lisäksi osin myös ihmisten liikkumista ja virkistäytymistä (virkistysyhteys). Kaavaselostuksen lukua 6.1.3 on päivitetty siten, että merkinnän tarkoitusta on avattu tarkemmin.

g) Kaavaselostuksen lukuun 2.2.5 Pinta- ja pohjavedet on täydennetty tiedot purosta ja uomasta. Kaavaselostuksen lukuun 7.9 pinta- ja pohjavesiin kohdistuvat vaikutukset on täydennetty, että jos puron luonnontilan säilyminen vaarantuu, on hankkeelle haettava vesilain mukainen lupa (VL 3 luku 2 §).

Salon kaupunki
Saapunut 22.12.2020
3205/10.02.02/2019

LAUSUNTO

Yrittäjät
KIIKALA-SUOMUSJÄRVI-KISKO

22.12.2020

Salon kaupunki
Kaupunkisuunnittelu
PL 77
24101 Salo

Lausuntapyyntö sähköpostilla 4.11.2020

Oikoratayleiskaava Suomusjärvi
Asiakirjanumero: 3205/10.02./2019

Kiikalan-Suomusjärven-Kiskon Yrittäjien hallituksen lausunto Salon kaupungille oikoratayleiskaavaehdotuksesta:

Kaava haittaa merkittävästi paikallisten metsä- ja maatalousyrittäjien toimintaa, mm. rikkomalla olemassa olevia metsäautoteitä sekä maa- ja metsätalousinfrastruktuuria. Uusien teiden linjauksissa ja kantavuuksissa on otettava huomioon myös raskasliikenne.

Junaliikenne luo melu- ja näköhaittaa etäyhteyksien päässä oleville yrittäjille ja kaikki nämä haittatekijät on minimoitava.
Ehdotettu kaava sekä linjaus heikentää Suomusjärven ja Lahnajärven alueen houkuttelevuutta mökki-,matkailu- ja etätyöalueena aiheuttamalla edellä mainittuja haittoja ja heikentää tällöin alueen talouskehitystä.

Huomautuksena että annettu kaava lupaa vain marginaalista taloudellista hyötyä Suomusjärven alueelle. Varsinkin jos alueelle ei tule asemapaikkaa. Ohessa myös suora lainaus väyläviraston julkaisusta:

”Arvioinnin perusteella voidaan todeta, että Helsinki–Turku nopea ratayhteys vaikuttaa sille asetettujen laajempien taloudellisten vaikutusten tavoitteiden suuntaan (Suomen kansainvälisen kilpailukyvyn parantaminen, elinkeinoelämän vetovoiman lisääminen, Etelä-Suomen työssäkäyntialueen ja työmarkkina-alueen laajentaminen ja yhdistäminen). Vaikutukset jäävät kuitenkin suhteellisen pieniksi. Tämä johtuu muun muassa siitä, että hanke kohdistuu yhteen kulkumuotoon, jonka osuus matkoista on pääosin alle kolmannes." Lähde: Helsinki–Turku nopean junayhteyden laajemmat taloudelliset vaikutukset (Väyläviraston julkaisuja 53/2020)

Simo Larmo
Kiikalan-Suomusjärven-Kiskon Yrittäjien
Puheenjohtaja

Tiivistelmä lausunnosta 11

Kiikalan-Suomusjärven-Kiskon yrittäjät toteaa lausunnossaan seuraavaa:

Kaava haittaa merkittävästi paikallisten metsä- ja maatalousyrittäjien toimintaa, mm. rikkomalla olemassa olevia metsäautoteitä sekä maa- ja metsätalousinfrastruktuuria. Uusien teiden linjauksissa ja kantavuuksissa on otettava huomioon myös raskas liikenne.

Junaliikenne luo melu- ja näköhaittaa etäyhteyksien päässä oleville yrittäjille ja kaikki nämä haittatekijät on minimoitava.

Ehdotettu kaava sekä linjaus heikentää Suomusjärven ja Lahnajärven alueen houkuttelevuutta mökki-, matkailu- ja etätyöalueena aiheuttamalla edellä mainittuja haittoja ja heikentää tällöin alueen talouskehitystä. Annettu kaava lupaa vain marginaalista taloudellista hyötyä Suomusjärven alueelle, varsinkin jos alueelle ei tule asemapaikkaa.

Vastine lausuntoon 11

Espoo-Salo-oikorata kuuluu osana valtakunnallisesti merkittävään Helsinki-Turku nopea junayhteys-hankkeeseen, jonka suunnittelusta on päätetty valtionhallinnossa. Ratalinja on merkitty voimassa oleviin Varsinais-Suomen ja Uudenmaan maakuntakaavoihin. Salon kaupungin alueella ratalinjaus on osoitettu voimassa olevassa Salo-Lohja-oikoradan vaihemaakuntakaavassa, joka on vahvistettu 4.12.2012. Oikorataa suunnitellaan ko. maakuntakaavan mukaiseen maastokäytävään. Oikorataosayleiskaavatyön tavoitteena on ollut saattaa yleiskaava vastaamaan maakuntakaavaa ja Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelmaa sekä tehdä oikoratasuunnitelman edellyttämät muutokset maankäyttöön.

Yleiskaavoituksen tehtäviin ei kuulu ottaa kantaa radan sijoittumiseen eikä radan tarkempaan suunnitteluun. Espoo-Salo-oikoradan suunnitelmat ja niiden vaikutukset sekä meluselvitykset ja meluntorjuntatoimet tarkentuvat yleissuunnittelua seuraavassa ratasuunnittelussa, jossa huomioidaan myös tieyhteyksien säilyminen.

4.3 Yksityishenkilöiden muistutukset ja niihin laaditut vastineet

Kopio muistutuksesta 1

Salon kaupunki
Saapunut 13.12.2020
3205/10.02.02/2019

Lähettäjä:
Vastaanottaja: Kirjaamo Salo
Aihe: Oikaisu Suomusjärven Kaavaselostukseen 3.9.2020
Päivämäärä: sunnuntai 13. joulukuuta 2020 12:29:33

Asia: Oikaisu Suomusjärven Kaavaselostukseen 3.9.2020

Ystävällisesti ilmoitan, että Oikorataosayleiskaava Suomusjärven kaavaselostuksessa, **Suomusjärvi Kaavaselostus 3.9.2020**, omistamani tilan (Ylipryki) nimi on kirjoitettu väärin sivulla 20(46). Pitää olla **Ylipryki** (ei Ylipruki). Toivottavasti virhe korjataan myös mahdollisiin muihin asiakirjoihin, joissa tilan nimi mainitaan.

Ei viruksia. www.avast.com

Tiivistelmä muistutuksesta 1

Muistutuksen jättäjä toteaa, että tilan Ylipryki nimi on kirjoitettu väärin kaavaselostuksen sivuilla 20 ja toivoo, että virhe korjataan sekä kaavaselostukseen että mahdollisiin muihin asiakirjoihin, joissa tilan nimi mainitaan.

Vastine muistutukseen 1

Kaavaselostuksen sivun 20 taulukossa 2.1 olevan muinaisjäännösrekisterin kohteen nimi on korjattu muotoon Ylipryki.

Kopio muistutuksesta 2

Salon kaupunki
Saapunut 15.12.2020
3205/10.02.02/2019

Salon kaupunki
Kaupunginhallitus
PL 77, 24101 Salo
kirjaamo@salo.fi

Muistutus koskien Suomusjärven osayleiskaavaehdotusta

Suomusjärven osayleiskaava liittyy Espoo-Lohja oikoradan yleissuunnitteluun, jonka on tarkoitus valmistua käsittelyä varten vasta keväällä vuonna 2021. Siihen liittyvä radan ympäristönvaikutusten arviointi on myös meneillään ja se valmistunee vasta helmikuun aikana 2021. Sillä on ratkaiseva merkitys myös kaavoitustyöhön ja sen vaikutukset tulee ottaa huomioon kaavaluonnoksessa. Siksi kaavan laatimisessa ja hyväksymisessä tulisi odottaa ympäristön vaikutusarvioinnin valmistumista, jotta siinä esitetyt asiat tulisivat otetuksi huomioon kaavassa.

Yleiskaavan kaava-alue on Suomusjärven ja Lahnajärven välisellä kannaksella rajattu hyvin kapeaksi. Kuitenkin tuleva rata vaikuttaa voimakkaasti kyseisten järvien ympäristöön ja niiden rannoilla oleviin asuin- ja lomakiinteistöihin. Radasta aiheutuva melu saattaa aiheuttaa vaatimuksia ja huomioon otettavaa loma-asuntojen ylläpitoon ja rakentamiseen. Siksi kaava-alue olisi tullut laajentaa koskemaan myös Lahna- ja Suomusjärvien ympäristöä kuten moottoritietä varten tehdyssä yleiskaavassa. Virheellisenä ja harhaanjohtavana voidaan pitää kaavaselostuksen kohdassa 7.3 esitettyä mainintaa, että vaikutukset maisemaan ja ympäristöön olisivat vähäiset. Kyseinen kohta on kuitenkin valtakunnallisestikin tunnettu kauniista järvimaisemista ja sillä on myös pitkä kulttuurihistoriallinen tausta ja merkitys.

Rata tulee vaikuttamaan voimakkaasti ympäristöönsä. Se vaikuttaa maisemaan, ympäristön estetiikkaan ja viihtyisyyteen.
Maankäyttö- ja rakennuslain 39 § mukaan yleiskaavan sisältövaatimuksiin kuuluvat mm.
- mahdollisuudet turvalliseen, terveelliseen ja eri väestöryhmien kannalta tasapainoiseen elinympäristöön
- ympäristöhaittojen väheneminen
- rakennetun ympäristön, maiseman ja luonnonarvojen vaaliminen.

Jotta myös edellä mainitut asiat voitaisiin ottaa huomioon esillä olevassa yleiskaavassa, tulisi siinä esittää selkeästi toimenpiteet, joita tarvitaan radan haittojen vähentämiseksi ja poistamiseksi.

Lisäksi on tärkeätä, että kaava-aineistossa selkeästi näytettäisiin radan vaatima tila kaikkine laitteineen koko ratalinjalla. Vaadittavan tilan leveydessä tulisi olla mukana penkereet, melusuojarakenteet sekä suoja-aidat. Nykyisin Euroopassa "nopeat" radat on tehokkaasti suojattu aidaten koko radan pituudelta. Riista-aidat ilmeisesti ovat joka tapauksessa tarpeen. Myös huoltotiet tulisi esittää kartalla.

Myös olisi syytä ilmoittaa arvio siitä, mikä on sen "maastokäytävän" leveys, jonka sisällä lopullinen rata tulee olemaan.
Kaavaselostuksessa tulisi olla ratasuunnitteluakin ohjaavia havainnekuvia, joiden näkymä vastaa lähistöllä liikkuvien näkemää kuvaa ratalinjalle, Kaavakartan yksi viiva antaa aivan väärän kuvan todellisesta tilanteesta, kun rata on valmis ja rakennettu.

Kaavaehdotukseen on merkitty ohjeellisena vain ne paikat, joissa valmisteilla olevan radan yleissuunnitelman mukaan päiväaikainen melutaso ylittää 55 dB. Kuitenkin valtioneuvoston ohjeiden mukaan tulee esimerkiksi loma-asuntojen osalta keskiäänitason olla alle 45 dB päivällä ja yöllä 40 dB. Siksi melusuojauksen tarve tulisikin määritellä tämän pohjalta.

Melunsuojauksen tarvetta laskettaessa olisi tullut käyttää nopeutena radan geometrian mitoituksessa käytettyä ohjenopeutta 300 km/h ja lisäksi tulisi huomioida myös tavarajunaliikenne, joka todennäköisesti kuitenkin tulisi tapahtumaan yöaikaan ja on erityisen merkittävä melun aiheuttaja.

Uudenmaan ja Varsinais-Suomen ELY-keskusten YVA-ohjelmasta antamien lausuntojen mukaan tulisi ennen kaikkea huomioida myös meluhuiput, jotka nimenomaan nukahtamisvaiheessa ovat erittäin haitallisia.

Melusuojaustarve on kaavaehdotuksessa esitetty vain ohjeellisena viittauksella myöhemmin tehtäviin meluselvityksiin. Se tulee määritellä pakottavaksi, koska melusuojauksesta kustannussyistä helposti säästetään rakennusvaiheessa ja siirretään myöhemmin mahdollisesti rahavarojen salliessa toteutettavaksi, kuten on tehty esimerkiksi viereistä moottoritietä rakennettaessa.

Parhaillaan laadittavassa YVA- menettelyssä on tuotu esiin muitakin asioita, jotka tulee ottaa huomioon radan yleissuunnitelmaa ja siten myös yleiskaavaa laadittaessa. Siksi on välttämätöntä ennen lopullisen kaavaehdotuksen hyväksymistä odottaa ko. selvityksen valmistumista, jotta kaava valmistuessaan olisi ne huomioiden laadittu ja siten ajan tasalla. Tämä ei millään tavalla hidasta oikoradan yleissuunnitelman valmistumista ja sen hyväksymismenettelyjä.

Salossa 15. 12. 2020

Tiivistelmä muistutuksesta 2

a. Muistutuksessa 2 esitetään, että Suomusjärven oikorataosayleiskaavan laatimisessa ja hyväksymisessä tulisi odottaa Espoo-Salo-oikoradan hankkeeseen liittyvän ympäristövaikutusten arvioinnin valmistumista, jotta siinä esitetyt asiat voitaisiin ottaa huomioon kaavan valmistelussa ja kaava olisi valmistuessaan ajan tasalla. Selvityksen valmistumisen odottaminen ei millään tavalla hidasta oikoradan yleissuunnitelman valmistumista ja sen hyväksymismenettelyjä.

b. Muistutuksen antajan näkemyksen mukaan kaava-alueen olisi pitänyt kattaa Suomusjärven ja Lahnajärven ympäristöt, koska tuleva rata vaikuttaa voimakkaasti kaava-aluetta laajemmalle kyseisten järvien ympäristöön. Muistutuksen antaja pitää virheellisenä ja harhaanjohtavana kaavaselostuksen kohdassa 7.3. esitettyä mainintaa, jonka mukaan vaikutukset maisemaan ja ympäristöön olisivat vähäiset.

c. Muistutuksessa todetaan, että rata tulee vaikuttamaan voimakkaasti ympäristöön – maisemaan, ympäristön estetiikkaan ja viihtyisyyteen. Muistutuksen antajan mielestä yleiskaavassa tulisi esittää selkeästi toimenpiteet, joita tarvitaan radan haittojen vähentämiseksi ja poistamiseksi, jotta yleiskaava

täyttäisi maankäyttö- ja rakennuslain 39 §:n esitetyt sisältövaatimukset. Erityisesti hän nostaa sisältövaatimusten kohdat 5, 7 ja 8.

d. Muistutuksen antajan mukaan kaava-aineistossa tulisi esittää selkeästi radan vaatima tila kaikkine laitteineen koko ratalinjalla, sisältäen muun muassa penkereet, melusuojarakenteet sekä suoja-aidat. Lisäksi huoltotiet tulisi esittää kartalla. Kaavassa tulisi myös ilmoittaa arvio radan maastokäytävän leveydestä. Lisäksi kaavaselostuksessa tulisi esittää havainnekuvia, joiden näkymä vastaa lähistöllä liikkuvien näkemää kuvaa ratalinjalle.

e. Muistutuksen antajan mukaan kaavaehdotukseen on merkitty ohjeellisena vain ne paikat, joissa valmisteilla olevan radan yleissuunnitelman mukaan päiväaikainen melutaso ylittää 55 dB. Kuitenkin valtioneuvoston ohjeiden mukaan tulee esimerkiksi loma-asuntojen osalta keskiäänitason olla alle 45 dB päivällä ja yöllä 40 dB. Siksi melusuojauksen tarve tulisikin määritellä tämän pohjalta.

Muistutuksen antajan mukaan melunsuojauksen tarvetta laskettaessa olisi tullut käyttää nopeutena radan geometrian mitoituksessa käytettyä ohjenopeutta 300 km/h. Lisäksi tulisi huomioida öinen tavarajunaliikenne ja meluhuiput.

Melusuojaustarve tulisi määritellä kaavassa pakottavaksi.

f. Muistutuksen antaja toteaa, että myös muut asiat, jotka on nostettu esiin parhaillaan laadittavana olevassa YVA- menettelyssä, tulee huomioida radan yleissuunnitelmaa ja yleiskaavaa laadittaessa.

Vastine muistutukseen 2

a. Kaavaa laaditaan tiiviissä yhteistyössä Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnittelun ja Helsinki-Turku nopea junayhteys -hankkeen ympäristövaikutusten arvioinnin kanssa. Yleiskaavaprosessin pituus ja monivaiheisuus huomioiden kaavatyön ajoittaminen kaavaselostuksessa esitetyllä tavalla on välttämätöntä Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnittelun kannalta: oikoradan yleissuunnitelmaa ei voida hyväksyä, mikäli oikeusvaikutteinen yleiskaava ei mahdollista radan toteuttamista.

b. Suomusjärven oikorataosayleiskaavan kaava-alue on rajattu koskemaan suunniteltua Espoo-Salo-oikorataa ja sen lähiympäristöä, koska muualla voimassa olevan osayleiskaavan (Keskustan pohjoisosan-moottoritien-Lahnajärven osayleiskaava, KV 16.12.2004) ei ole kaavamuutostarpeita.

Vaikutusten arvioinnin osalta osayleiskaava tukeutuu sekä vuonna 2010 valmistuneeseen Espoo-Salo-oikoradan ympäristövaikutusten arviointiin (YVA) että lokakuussa 2020 valmistuneeseen Helsinki-Turku nopean junayhteyden ympäristövaikutusten arviointiin. Kaava-alueella ei sijaitse valtakunnallisesti tai maa-

kunnallisesti merkittäviä maisema-alueita tai perinnemaisemia. Kaavaselostuksen vaikutusten arviointia on tarkennettu maiseman ja kulttuuriympäristön osalta (luku 7.3).

c. Oikorataosayleiskaava Suomusjärvi on laadittu siten, että se täyttää MRL 39 §:n sisältövaatimukset. Kaavaselostuksessa esitetään toimenpiteet radan haittojen minimoimiseksi. Toimenpiteet perustuvat laadittaviin Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelmaan ja Helsinki-Turku nopean junayhteyden ympäristövaikutusten arviointiin. Toimenpiteet tarkentuvat ratasuunnittelun yhteydessä.

d. Yleiskaava on nimensä mukaisesti yleispiirteinen maankäytön suunnitelma, jonka tehtävänä on yhdyskunnan eri toimintojen, kuten asutuksen, palvelujen, työpaikkojen ja virkistysalueiden sijoittamisen yleispiirteinen ohjaaminen sekä kyseisten toimintojen yhteensovittaminen. Rata on merkitty kaavakartalle YM:n Yleiskaavamerkinnät ja -määräykset -oppaan (s. 98) mukaisella merkinnällä, jolla osoitetaan tärkeimmät kansainvälisen liikenteen rataosat, valtakunnan osakeskuksia ja merkittävimpiä maakunta- ja kaupunkikeskuksia yhdistävät rataosat sekä merkittävimpiin satamiin ja tärkeimmille rajanylistyspaikoille johtavat radat.

Yleiskaavan luonne, tarkkuus ja mittakaava huomioiden radan vaatiman tilan tai huoltoteiden esittäminen kaavassa ei ole tarkoituksenmukaista. Rata-alueen tarkka leveys määritellään vasta ratasuunnittelussa. Kaavaselostuksen sivulla 27 on radan ympäristöpoikkileikkaus, joka havainnollistaa radan ja sen laitteiden vaatimaa tilaa.

e. Kaavakartalle on merkitty piirustusteknisistä syistä vain päiväaikaisen tie- ja raideliikenteen yhteismelun 55 dB:n käyrä (päivämelu 2050, radan meluesteet toteutettu). Muut yhteismelua koskevat käyrät ovat nähtävissä kaavaselostuksen sivulla 38 olevasta melukartasta.

Espoo-Salo oikoradan suunnittelussa ratageometrian mitoitusnopeus on 300 km/h, mutta junan enimmäisnopeus on 250 km/h, koska Suomessa ei ole eikä lähitulevaisuudessaan tule olemaan junakalustoa, jolla voisi ajaa 300 km/h. Edellä mainitusta johtuen junan enimmäisnopeus 250 km/h on ollut lähtökohtana radan sähkö- ja turvalaitesuunnittelussa, minkä perusteella junan todelliseksi enimmäisnopeudeksi radalla on määräytynyt 250 km/h. Näin ollen tätä todellista enimmäisnopeutta on käytetty myös lähtökohtana meluselvityksessä ja meluesteiden suunnittelussa. Mikäli Suomeen saadaan joskus tulevaisuudessa junakalusto, jonka enimmäisnopeus on ratageometrian mahdollistama 300 km/h, sen käyttöönotto edellyttää oikoradan sähkö- ja turvalaitteiden uusimista sekä samalla myös uusia meluselvityksiä ja meluesteiden päivittämistä.

Melulaskennassa on ollut lähtökohtana, että henkilöliikenteen lisäksi yöaikaan kulkee myös tavarajunia. Tarkastelu on tehty sekä päivä- että yöaikaan.

Valtioneuvosto on päätöksessään VNp 993/92 antanut melun keskiäänitason ohjearvot, jotka ovat yleisesti käytössä. Impulssimaisen äänen osalta ei ole olemassa vastaavaa ohjeistusta, jota voitaisiin käyttää liikennehankkeissa. Oikoradan melulaskennassa on kuitenkin huomioitu tunnelin suuaukkojen melua lisäävä vaikutus erillisenä melunlähteenä.

Oikorataosayleiskaava Suomusjärvi laaditaan oikeusvaikutteisena. Meluesteiden toteuttamisvelvoite syntyy, kun ne on merkitty oikeusvaikutteiseen yleiskaavaan ja kaava saa lainvoiman. Kaavakartalla on esitetty ohjeelliset meluesteet radan yleissuunnitelman mukaisesti. Meluesteiden sijainti ja tyyppi tarkentuvat rautatien jatkosuunnittelun yhteydessä. Osayleiskaavan yleisissä määräyksissä on todettu, että radan meluaitojen ja muiden maisemaa muuttavien rakenteiden yksityiskohtaisessa suunnittelussa tulee huolehtia alueen maiseman ja kulttuuriperinnön arvojen huomioon ottamisesta.

f. Helsinki-Turku nopean junayhteyden ympäristövaikutusten arviointiselostus on julkaistu marraskuun 2020 alussa. Koska kaavaprosessi nivoutuu Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnittelun ja Helsinki-Turku nopean junayhteyden ympäristövaikutusten arvioinnin aikatauluihin, kaavatyöhön pohjaksi on saatu ajankohtainen tieto suunnitelmista ja vaikutusten arvioinnista.

Kopio muistutuksesta 3

Salon kaupunki
Saapunut 15.12.2020
3205/10.02.02/2019

15.12.2020

MUISTUTUS SUOMUSJÄRVEN OIKORATAOSAYLEISKAAVAEHDOTUKSESTA

1. **Suomusjärven oikorataosayleiskaavaehdotus ei edistä valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumista**

Maankäyttö- ja rakennuslain 24 § edellyttää ottamaan kaikessa kaavoituksessa huomioon valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. Samoin edellytetään Ratalaissa.

Salon Suomusjärven oikorataosayleiskaavaehdotuksen selostuksessa esitetään VAT:eista:

> *Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen*
>
> - Edistetään koko maan monikeskuksista, verkottuvaa ja hyviin yhteyksiin perustuvaa aluerakennetta, ja tuetaan eri alueiden elinvoimaa ja vahvuuksien hyödyntämistä. Luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiselle sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.
> - Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.
>
> *Tehokas liikennejärjestelmä*
>
> - Edistetään valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja verkostoja sekä varmistamalla edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavara- ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle.

Kaupunkistrategiassa lukee puolestaan:

> Kaupunkistrategian mukaan kaikki kaupungin toiminta tähtää siihen, että Salo on tulevaisuudessa elinvoimainen, hyvinvoiva ja yhteisö, jonka asukasluku kasvaa useiden tappiollisten vuosien jälkeen. Strategian mukaan saavutettavuuden parantuminen esimerkiksi Tunnin juna -hankkeen myötä mahdollistaa entistä paremmin Salon kehittämistä tulevaisuuden asuinympäristönä Lounais-Suomen sekä kansallisen metropolialueen välisenä porttina.

Osayleiskaavan tavoitteissa esitetään:

> *"Kaavassa huomioidaan myös mahdollinen tulevaisuudessa toteutettava Lahnajärven asemapaikka."*

Salo on edellyttänyt jo oikorataa koskevissa päätöksissään pöytäkirjojen (§ 654, 25.10.2010 ja § 560, 5.9.2011) mukaan aseman saamista Suomusjärvelle.

Mitään asemaan viittaavaa ei kuitenkaan kaavaehdotuksessa näy. Osayleiskaavan pitää yltää Väyläviraston Lahnajärvelle määrittelemän asemavaruksen ympärille asti, jos asema halutaan ja jotta se voidaan toteuttaa. Lisäksi tarvitaan muutos Väyläviraston aseman toteuttamisen edellytyksiin.

Helsingin Sanomissa 15.12.2020 on laaja artikkeli *"Muuttoliike suuntaa nyt poispäin Espoosta"*. Samoin muutetaan Helsingistä. Halutaan enemmän väljyyttä, luontoa, avaruutta. Edullisempi asuminen houkuttelee pois. Muuttoliikettä on kehyskuntiin.

Uudenmaan radanvarsikunnat kaavoittavatkin jo aktiivisesti ratalinjauksen lähialueita.

YVA-selostuksen liite 15

Ekologisen verkoston yhteyskohtainen tarkastelu ja menetelmällisiä täsmennyksiä

11. Suomusjärvi, Salo

Suomusjärven kohdalla ratakäytävä kaartaa kohti etelää ja erkanee osuudella aidatusta moottoritiestä. Syvälammen kohdalla moottoritiessä on alikulku, joka mahdollistaa riistaeläimille toimivan yhteyden Turunväylän alitse. Ratakäytävän alue on metsäistä kallioisten mäkien ja soistumien sokkeloa, jota halkoo pieniä järviä yhdistävä vesireitti. Lisäksi Lahnajärven ja Suomusjärven välisessä uomassa esiintyy taimenta. Alueella on runsaasti merkittäviä luontoarvoja ja arvokasta lajistoa sekä Natura 2000 -alue.

Suomusjärven yhteyden pohjoispäätepiste on Lahnajärveltä pohjoiseen ulottuva maakunnallisessa mittakaavassa keskeinen erittäin laaja metsäalue *(Suominen 2017)*. Yhteyden toinen pääty sijaitsee etelässä Lemulan laajalla yhtenäisellä metsäalueella. Kumpikin pääty on myös Varsinais-Suomen uudessa vaihemaakuntakaavaehdotuksessa (maakuntahallituksen ehdotus nähtäville 24.8.2020) merkitty laajaksi, merkittäväksi ja yhtenäiseksi metsävaltaiseksi vyöhykkeeksi. Yhteys on maakunnallisesti merkittävä.

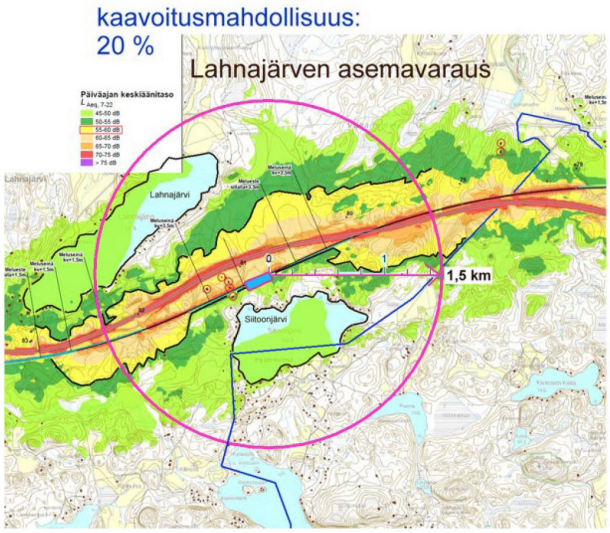
Karjalohjantien itäpuolelle rata sijoittuu suureen kallioleikkaukseen. Karjalohjantie ja viereinen uoma ylitetään 140 m pitkällä sillalla. Tien länsipuolella rata sijoittuu osin leikkauksiin, osin täytöille. Jonkin verran sielläkin varmasti tarvitaan suoja-aitoja, mutta osa jää aitaamatta, joten ylitys on mahdollista länsipuolelta. Liito-oravien kannalta tärkeät metsät kuitenkin Karjalohjantien itäpuolelle, missä kavennettukin leikkaus heikentää huomattavasti liito-oravan liikkumismahdollisuuksia alueen poikki. Myös kaistale Natura-aluetta ylitetään Karjalohjantien ylittävällä sillalla. Muutos arvioidaan keskisuureksi, joten vaikutus muodostuu suureksi.

- Metsäalueeseen perustuva yhteys
- Vesistöön perustuva yhteys
- Suojelualue
- Liito-orava
- Linnustoalue
- Taimen
- Herkkyys SUURI
- Muutos KESKISUURI
- Vaikutus SUURI

Toteuttaakseen kaupunkistrategiaansa ja edistääkseen VAT:tien toteutumista Salon on toimittava eikä jäädä odottamaan. Suomusjärvi on pääkaupunkiseutua lähin Salon alue ja pystyy erinomaisesti vastaamaan kysyntään. Lisäksi siitä on lähes yhtä pitkä matka niin pääkaupunkiseudulle kuin Turkuun.

Salon ei pidä alistaa asemien toteutumista Turun tavoittelemalle suurnopealle junaliikenteelle, jota paikallisjuna-asemat Muurlassa ja Suomusjärvellä eivät saisi hidastaa. (Vrt. ote Varsinais-Suomen liiton kirjeestä 26.3.2018: *"Muurlaan ja Kitulaan ei ole osoitettu asemapaikkoja. Niiden mahdollinen kehittäminen on oikoradan ja nopean junayhteyden tavoitteille alisteisia.")* Ei pari minuuttia pidempi junamatka vaikuta ratkaisevasti matkustajamäärään. Mutta asema toisi lisää matkustajia, samoin asukkaita.

Teknisesti Väyläviraston nykyisen vaatimuksen mukaista asemataajamaa 11 000 asukkaalle asemapaikasta 1,5 km-säteisen ympyrän sisälle ei alueelle saisi mahtumaan ilman korkeita kerrostaloja. Väyläviraston asemataajamavaatimuksiin pitää saada muutoksia. Tällaista on esitetty Espoon kaupunginhallituksessakin. Ihmisten asumiseen liittyviin arvostuksiin on tullut muutoksia. Korona on yksi muutostekijä. Halutaan väljyyttä asumisympäristöön.



Salon tulevaisuuden, sen kestävän kehityksen ja kestävän liikenteen (= ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävä) sekä kilpailukyvyn turvaamiseksi <u>Salon on toimittava</u>:

- joko <u>saatava muutos vaatimuksiin</u> niin, että asema voidaan toteuttaa asemavarauksen ympärille myös väljempään asutukseen (sähköiset liikennevälineet ja älyliikenne ovat päästöttömiä eikä siksi tarvita asumista lähellä asemaa) ja merkittävään metsävyöhykkeeseen sopivana,

- <u>tai muutos ratalinjaukseen ja maakuntakaavaan</u> Salon alueella niin, että rata kulkee moottoritien tuntumassa ja paikallisjuna-asema voidaan toteuttaa Suomusjärven Kitulan taajaman pohjoisosaan (esitetty jo palautteessa 14.4.2020). Näin olisivat asemat mahdollisia myös Muurlan Portin alueelle (suunnittelujohtaja Saarento piti tätä ja Kitulan asemaa mahdollisina) ja Piihovin kohdalle. Poikittaisväylien moottoritieliittymien lähellä nämä ovat liikenteen oikeita solmukohtia ja asemat olisivat hyvin saavutettavia monelta suunnalta.

Salon Suomusjärven oikorataosayleiskaavaehdotuksen selostuksesta saa vaikutelman, että jäädään vain odottamaan, jos junaliikenne kehittyisi niin, että asemalle joskus tulisi tarvetta:

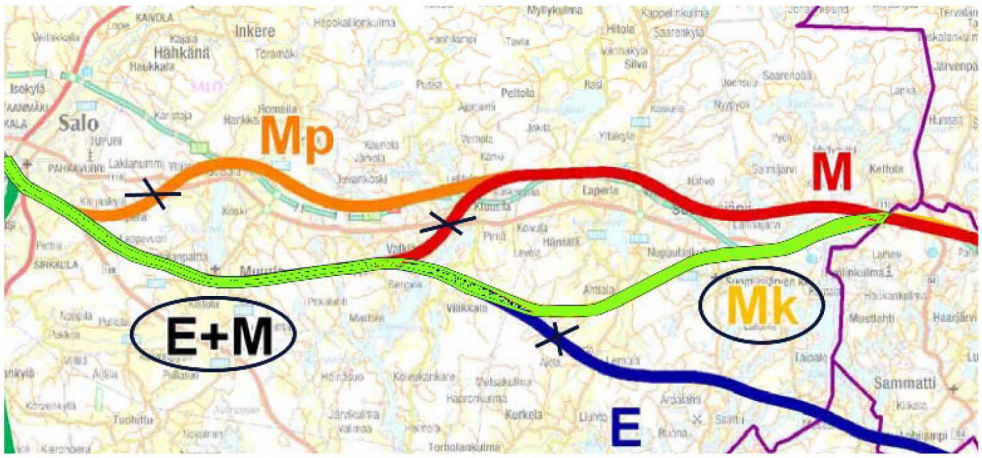
Kaava-alueen itäosa on osoitettu osa-aluemerkinnällä selvitysalueena, jonka maankäyttö ratkaistaan erikseen rataliikenteen kehittämisen yhteydessä. Selvitysalueeseen kuuluu se osa kaava-alueesta, jonka etäisyys on enintään 2 km oikoradan yleissuunnitelmassa esitetystä asemapaikkavarauksesta.

Onkohan Turun Tunnin junan kotisivuilta otettu väärä tieto, että uusi rata olisi 40 kilometriä rantarataa lyhyempi? Väyläviraston projektipäällikkö Heidi Mäenpään sähköpostiviestin 8.4.2020 mukaan uusi rata on joko 22 tai Piikkiön oikaisulla 24 kilometriä lyhyempi.

Kaavaselostuksessa lukee:

> Lohjan ja Salon välisen linjauksen osalta tarkasteltiin kahta päävaihtoehtoa, joista ensimmäinen seuraili Helsinki-Turku-moottoritien maastokäytävää ja toinen seuraili ns. vanhaa ELSA-radan linjausta. Lisäksi tarkasteltiin useampia alavaihtoehtoja, jotka poikkesivat päälinjauksista.
>
> Liikennevirasto valitsi yhdessä Uudenmaan ja Varsinais-Suomen maakuntaliittojen kanssa jatkosuunnitteluun vaihtoehdon, jossa ratalinjaus seurailee moottoritien maastokäytävää ja kulkee Lahnajärven eteläpuolelta. Linjaus on esitetty molempien liittojen maakuntakaavoissa.

Valinnan vaihtoehdoista teki Salo (kaupunginhallituksen pöytäkirjaote § 654, 25.10.2010). Se valitsi linjausvaihtoehdon Mk (= Mk + E+M) ja perusteli oudosti valintaa pöytäkirjan mukaan: *"Itse asiassa Mk -linjaus noudattaa moottoritien maastokäytävää paremmin kuin Mp –linjaus."*



2. **Melu ja tärinä sekä rakentamisen aikainen pöly**

Suomusjärven oikorataosayleiskaavaehdotuksessa tavoitteina mainitaan VAT:eista mm.:

> *Terveellinen ja turvallinen elinympäristö*
>
> - Ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja.

Lohja-Salo välin tavoitenopeus määritelty Väyläviraston julkaisussa *Helsinki-Turku nopea junayhteys, Liikenteelliset tarkastelut, Väyläviraston julkaisuja 45/2019.* Taulukon mukaan Suomusjärven alueella maksiminopeus on 300 km/h. Tämäkin esitettiin jo 14.4.2020.

15.12.2020 4 (10)

Espoo–Salo-oikorata on raidegeometrian osalta suunniteltu pääosin nopeuksille 250–300 km/h. Radan suurin nopeus kilometrivaleittäin on esitetty taulukossa 1. Taulukon arvot koskevat kalustoa, jossa ei ole kallistuvaa koria.

Taulukko 1. Raidegeometrian sallimat suurimmat nopeudet Espoo–Salo-oikoradalla.

Alkukilometri	Loppukilometri	Maksiminopeus (km/h)
21+000	23+700	120
23+700	52+600	250
52+600	58+700	200
58+700	106+500	300
106+500	109+600	270
109+600	111+700	280
111+700	113+700	220
113+700	115+600	250
115+600	117+500	120

Uudenmaan ja Varsinais-Suomen ELY-keskusten YVA-ohjelmasta antamien lausuntojen mukaan tulee melusuojaukseen kiinnittää erityistä huomiota samoin kuin niiden esteettiseen vaikutukseen ympäristöön. Siinä todetaan mm. sivuilla 12 ja13:

> *"Suurilla nopeuksilla operoiva junaliikenne tulee aiheuttamaan radan ympäristöön korkeita enimmäisäänitasoja. Vaikka melutapahtumia olisikin määrällisesti suhteellisen vähän, ne voivat aiheuttaa melulle altistuvissa rakennuksissa asuville merkittäviä haittoja etenkin yöaikaan. On todennäköistä, että osa junista liikkuu unensaannin tai sen keskeytymisen kannalta merkittävinä aikoina alkuyöstä klo 22-24 ja aamuyöstä klo 5-7, heikentäen altistujien unen laatua ja mahdollisesti kestoa. Unen laadun heikkenemisellä on merkittäviä terveydellisiä vaikutuksia".*
>
> *"Melukartoissa tulee esittää raideliikenteen melut (LAeq ja LAmax) sekä raideliikenteen ja tieliikenteen yhteismelu (LAeq). Kaikki melulaskennat tulee tehdä sekä päivä- että yöajalle ja esittää näin myös meluntorjuntaa kuvaavissa kartoissa."*

Onko osayleiskaavan melumallinnukset nyt tehty 300 km/h junanopeuksille, jos jonain päivänä junat radalla kulkisivat tuota nopeutta Suomusjärven/Lahnajärven ohi?

Onko melumallinnukset tehty 40 dB ulkomelutasolle (=vapaa-ajanasutuksen max. melutaso yöllä klo 22 – 07 aikana)?

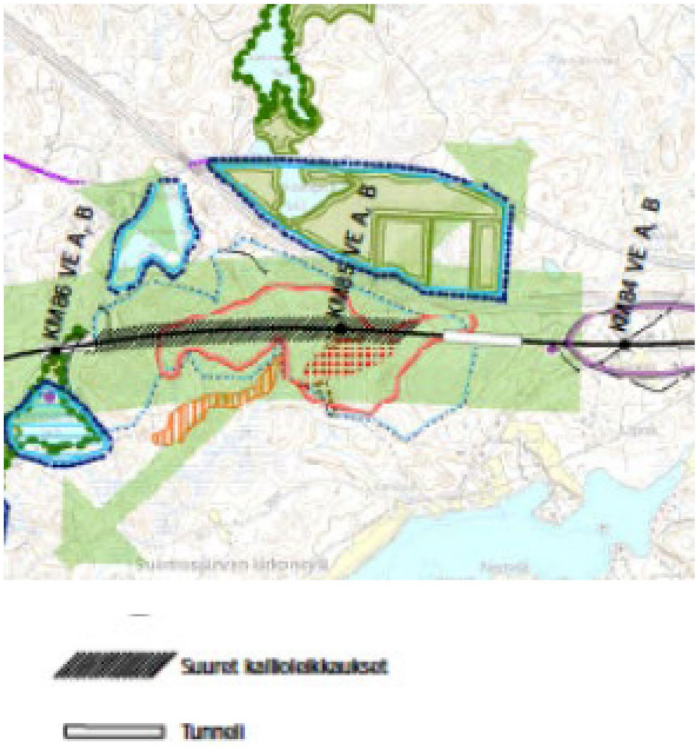
Muutenhan junaliikennettä
- ei yöllä saa olla tai
- on tehtävä korkeammat ja tehokkaammat meluesteet tai
- melurajan ylittävältä alueelta on lunastettava vapaa-ajanasunnot.

Jo moottoritieltä tuleva melu on säätilasta ja ilmavirroista riippuen Kekkosentien varrella sekä Lahna- ja Suomusjärven alueella välillä kova. Suurten nopeuksien junaliikenne ja moottoritieliikenteen melu yhdessä sekä kalliopintojen (ks. pitkä kallioleikkausosuus Perkoonsuolta Karjalohjantien ylitykseen asti) ääniä heijastavan vaikutuksen kanssa muodostavat merkittävän terveys- ja viihtyvyyshaitan.

Jos rata kulkisi Lahnajärven ja Suomusjärven välisellä kannaksella moottoritien ja 110-tien välissä, melulähteet olisivat rinnakkain, ja yhdellä yhteisellä melusuojauksella voitaisiin tehokkaasti ja edullisemmin vähentää meluhaittoja. Syvälammenmäen rata alittaisi tunnelissa, (kuten Karnaisten kohdalla). Vältyttäisiin melulta ja monelta muultakin haitalta ja vahingolta.

Perkoonsuo – Karjalohjantie -osuus

15.12.2020 5 (10)



3. **Salo vähättelee luonnolle aiheutuvia haittoja YVA-selostuksen johtopäätöksiin verrattuna.**
   Entä kulttuuriarvot ja maisema?

Luonto

Osayleiskaavaehdotuksen selostuksessa mainitaan VAT:eista:

Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat

- Edistetään luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaiden alueiden ja ekologisten yhteyksien säilymistä.
- Huolehditaan viheralueverkoston jatkuvuudesta.

Varsinais-Suomen uuden Luonnonarvojen ja –varojen vaihemaakuntakaavaehdotuksen (kaavaselostus, sivu 18) mukaan **maakunnallisesti merkittävä yhtenäinen metsävaltainen vyöhyke** (uusi merkintä; kehittämisperiaatemerkintä) yltää etelästä Lemulasta ja jatkuu Lahnajärveltä pohjoiseen.

Sivulla 20:
”Tehtyjen analyysien ja keskimääräistä runsaampien suojelualuemerkintöjen perusteella voidaan todeta, että näillä metsäalueilla on suurempi arvo metsien yhtenäisyyden ja monimuotoisuuden säilyttämisessä verrattuna maakunnan muihin metsäalueisiin. Merkinnän tavoitteena on säilyttää tai lisätä metsäpinta-alaa sekä turvata metsien kyky tuottaa ekologisia, sosiaalisia ja taloudellisia hyötyjä laaja-alaisesti ja pitkäjänteisesti myös tulevaisuudessa.”

Sivulla 21:
”Laajojen yhtenäisten metsäalueiden merkinnällä painotetaan alueiden kykyä tuottaa ekologisia, sosiaalisia ja taloudellisia hyötyjä. Luonnon monimuotoisuuden nähdään kehittyvän vyöhykkeillä parhaiten alueiden säilyessä metsäisinä alueina. Näillä alueilla on

monimuotoisuutta. Toisaalta näiden alueiden tavoitteena on metsäpinta-alan säilyminen ja sitä kautta niiden nähdään vaikuttavan ilmastonmuutokseen kasvavan metsän sitoessa ja varastoidessa hiiltä."

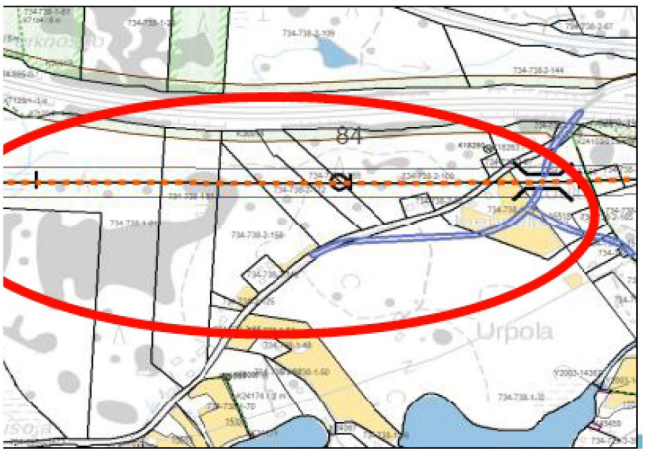
Salon kaupunginhallituksen pöytäkirjassa § 654, 25.10.2010 lukee:

> *"Kaupunki pitää tärkeänä, että verrattain laajaa Salon itäisten osien erämaa- ja järviseutua ei ratalinjalla pirstota."*

Ratalinjaus kulkee halki tämän metsävyöhykkeen. Rata, joka rikkoo noin 27 km:n matkan (Uudenmaan rajalta, km-lukema 79, Muurlan laakson reunaan, km-lukema 106) maakunnallisesti merkittävää yhtenäistä metsävaltaista vyöhykettä ei ole kestävän kehityksen, metsävyöhykkeen kehittämisperiaatteen eikä Salon esittämien arvojen mukainen.

Osayleiskaavaehdotuksen alueella jää metsää moottoritien viemän alueen lisäksi oikoradan alle. Rata-alueen leveyttä ei vielä tiedetä. Metsäsuikale moottoritien ja radan välissä tulee olemaan erittäin vaikeasti hoidettava. Metsävyöhykkeen kehittämisperiaatteen mukainen hoito muodostuu vaikeaksi. Jo moottoritie katkaisi metsänhoidon toimivan yhteyden.

Metsänhoito-ongelman otti esille Salon ESA-oikoradan yleisötilaisuudessa 9.4.2019 myös Kari Tuppurainen Maanmittauslaitokselta alla olevan karttakuvan havainnollistamana. Punaisella ympäröity alue kuvaa Kekkosentien länsipuolella moottoritien ja ratalinjan väliin jäävää ongelma-aluetta.



Maanmittauslaitoksen Kiinteistövaikutusten arvioinnissa 28.11.2019, Espoo-Salo –oikorata, sivu 8, lukee: *"Tässä selvityksessä pirstoutumishaitan on katsottu syntyvän, jos metsäpalstan pinta-alaksi jää alle kaksi hehtaaria."*

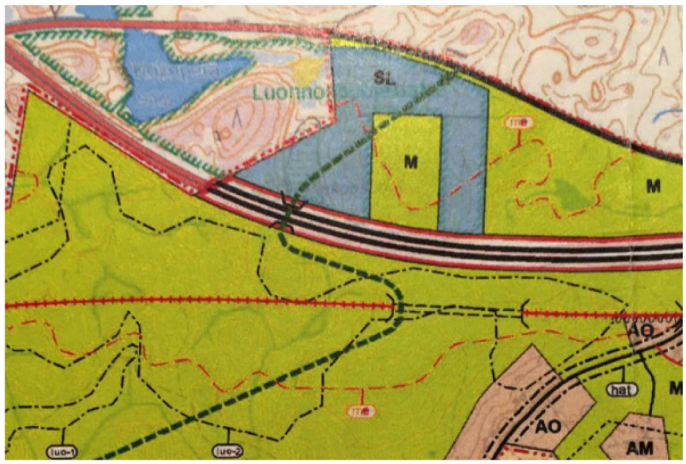
Tämä radan aiheuttama ongelma koskee monia kiinteistöjä.

Rata tunnelissa (kuten Karnaisissa) Syvälammenmäen alta poistaisi tämänkin ongelman.

Ekologisen verkoston yhteyskohtaisen tarkastelun mainintaan moottoritien alikulusta on toistettava, että emme koskaan ole nähneet hirvien jälkiä alikulussa - pienempien eläinten jälkiä kyllä runsaasti. Hirvet jäävät harhailemaan moottoritien jommallekummalle puolelle, mutta eivät uskaltaudu käyttämään alikulkua. Tästä Marja-Leena Andelmin on lähettänyt todisteena runsasta kuva-aineistoa mielipiteensä 14.4.2020 liitteenä.

Tämä oikorataosayleiskaavakarttaan piirretty S:n muotoinen ekologinen yhteys ei tule ainakaan hirvien osalta toimimaan.

15.12.2020 7 (10)



Yhdessä Tieyhtiö Ykköstie Oy:n kanssa on syytä arvioida mahdollisuuksia toteuttaa vihersilta tunnelin kohdalta yli moottoritien kallioleikkauksen, kuten vuoden 2010 YVA-selostuksessa luki:

sijoittaa yhteyksiä rata-alueen poikki samoille kohdille. E18 tien läpi Muurla-Lohja välille suunnitellut viheryhteydet (sillat ja alikulut) on esitetty liitteessä 3. Paikoissa, joissa rata kulkee lähimpänä moottoritietä, voidaan harkita uusia, molemmat väylät ylittäviä vihersiltoja. Viheryhteyksiä voidaan toteuttaa paikkoihin, joissa lähekkäin kulkevat tie ja rata on suunniteltu tunneleihin tai nostettu sillalle.

Miksei rata moottori- ja 110-tien välissä ja tunnelissa Syvälammenmäessä Karnaisten tapaan?

Ajatus ekokäytävästä Karjalohjantien ylittävän sillan alitse vaikuttaa sekä eläinten että ihmisten kannalta vaaralliselta. Vuorokaudessa tiellä kulkee keskimäärin yli 500 ajoneuvoa. Karjalohjantie on varsinkin mökkikautena vilkkaasti liikennöity, tie laskee melko jyrkästi alas Syvälammenmäeltä Koskenalasen rantaa kohti, ja tiessä on näkyvyyttä haittaavia mutkia.

Rautatiesillan ali kulkeva Karjalohjantien ekokäytäväajatus, tien itäpuolisen nykyisen ekokäytävän katkaiseminen pitkällä kallioleikkauksella ja hirville toimimaton moottoritien alikäytävä - nämä kaikki vaativat tarkemman selvityksen, jotta voidaan löytää toimivampi ratkaisu.

Miksi osayleiskaavaehdotuksessa vähätellään luonnolle radasta aiheutuvia vaikutuksia? YVA-selostuksen liitteen mukaan herkkyys on suuri, vaikutus suuri ja muutos keskisuuri.

Lepakoista todettakoon, että koulun pihapiiri rakennuksineen jää radan alle.

Kasvillisuuskohteista muistutamme, että radan ja sillan rakentaminen vaikuttavat niin maastoon kuin vesistöön, joten kasvillisuudelle koituu merkittävä uhka ja haitta.

Liitteenä on YVA-selostuksen liite 15. Pyydämme vertaamaan sitä Salon osayleiskaavaselostuksen sivuihin 42 ja 43.

Kulttuuriarvot ja maisema

Osayleiskaavaehdotuksen selostuksessa sivulla 38 lukee:

15.12.2020 8 (10)

Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriperintöön

Kaavassa osoitettu ratavaraus sijaitsee peitteisessä ympäristössä, lähellä moottoritien liikennekäytävää. Vaikutukset maisemaan jäävät vähäisiksi.

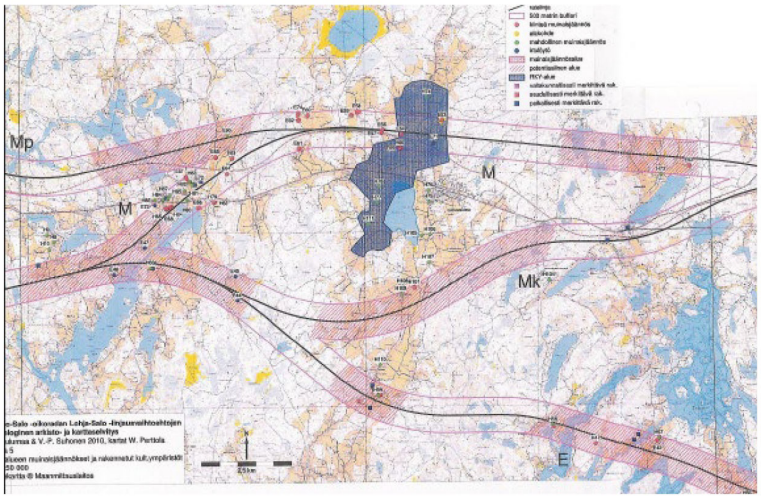
Kaava-alueen keskiosassa kulkee Kekkosentie, joka on osa keskiaikaista Viipurista Turkuun johtanutta maantietä. Kekkosentie säilyy kaava-alueella nykyisellä paikallaan, eikä kaavalla ole merkittäviä vaikutuksia kulttuuriperintöön.

Muutos maisemaan tulee olemaan melkoinen. Rata kulkee Suomusjärvijokilaakson yli noin 10 metriä korkealla penkereellä. Lisäksi melusuojausten on oltava mittavat.

Ennen kuin vaikutuksia kulttuuriperintöön voidaan arvioida, on tutkittava potentiaaliset muinaisjäännösalueet ratalinjauksella.

Suomusjärven kulttuuri eli mesoliittinen kausi ajoitetaan n. 8100 – 5400 e.a.a. Museoviraston karttamääritelmän mukaan potentiaalista muinaisjäännösaluetta on Salon valitsemalla ratalinjauksella 14 – 15 km. Tämän tutkimisesta ei Salo ole kaavaehdotuksen selostuksessa esittänyt mitään, vaikka muinaisjäännösaluetta on myös osayleiskaava-alueella.

Alla Museoviraston kartta ratalinjausvaihtoehtojen potentiaalisista muinaisjäännösalueista. Rasteroidut osuudet ovat potentiaalisia muinaisjäännösalueita.



Salon Suomusjärven oikorataosayleiskaavan kohdeluettelossa mainitaan Kekkosentie näin: *”Historiallisesti arvokas tielinjaus, Kekkosentie (maantie 1872) on osa keskiaikaista Viipurista Turkuun johtanutta maantietä. Hiekkatiellä on paikallishistoriallisia kulttuuriarvoja.”*

Kulttuuriperinnön kannalta ei yksin Kekkosentien säilyminen paikallaan ole merkityksellinen, vaan myös tienvarsimaisema kokonaisuutena.

Maan johtavien poliittisten vaikuttajien eli Kekkosen, Karjalaisen ja Korsimon Kekkosentien varrella sijaitsevat vapaa-ajanasunnot 1940 ja 1950-luvuilta nostavat tien myös valtakunnanhistorialliseksi kulttuurikohteeksi.

Merkittävä kulttuuriperintö on Aarne Ervin Kekkosille suunnittelema Katerman kokonaisuus eli sekä kesämökki että sauna. Katerman omistajat eli Kekkosen perilliset ovat huolehtineet arvokkaan kokonaisuuden säilymisestä mahdollisimman alkuperäisessä muodossa.

Kulttuurihistoriallisesti on otettava huomioon myös Suomusjärven koulu Kekkosentien varrella. Siinä maamme johtaviin musiikkihenkilöihin kuuluva Ilkka Kuusisto vietti useamman vuoden

jatkosodan aikana ja jälkeen evakossa äitinsä ja sisartensa kanssa. Hänen muistelmansa tuolta ajalta on tallennettu.

Edellä olemme joutuneet toistamaan myös aikaisemmin esittämäämme. Kaavaehdotus vaatii muutoksia, jotta se lopulta vastaisi niin VAT:teja, Salon tavoitteita ja toteuttaisi kestävää kehitystä ja liikennettä.

Suomusjärvellä 15.12.2020

Tiivistelmä muistutuksesta 3

Muistutuksen esittäjät toteavat seuraavaa:

a) Suomusjärven oikorataosayleiskaavaehdotus ei edistä valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumista.

Osayleiskaava-aluetta tulee laajentaa Väyläviraston Lahnajärvelle määrittelemän asemavaruksen ympärille asti, jos asema halutaan ja jotta se voidaan toteuttaa. Salon tulevaisuuden, sen kestävän kehityksen ja kestävän liikenteen (= ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävä) sekä kilpailukyvyn turvaamiseksi tarvitaan joko muutos Väyläviraston aseman toteuttamisen edellytyksiin (11 000 asukasta asemapaikasta 1,5 km-säteisen ympyrän sisälle) tai sitten ratalinjaus tulee siirtää moottoritien pohjoispuolelle, jolloin paikallisjuna-asema tulisi Kitulan taajaman pohjoisosaan. Ratalinjauksen muuttamisella muistutuksen esittäjät näkevät useita hyötyjä.

b) Kaavaselostuksessa todetaan virheellisesti, että uusi rata on 40 kilometriä rantarataa lyhyempi. Väyläviraston projektipäällikkö Heidi Mäenpään sähköpostiviestin 8.4.2020 mukaan uusi rata on joko 22 tai Piikkiön oikaisulla 24 kilometriä lyhyempi.

Toisin kuin kaavaselostuksessa todetaan, valinnan ratalinjauksen vaihtoehdoista teki Salon kaupunki (kaupunginhallituksen pöytäkirjaote § 654, 25.10.2010).

c) Muistutuksen esittäjät ovat huolissaan radan meluvaikutuksista:

- Uudenmaan ja Varsinais-Suomen ELY-keskusten YVA-ohjelmasta antamien lausuntojen mukaan tulee melusuojaukseen kiinnittää erityistä huomiota samoin kuin niiden esteettiseen vaikutukseen ympäristöön.

- Onko osayleiskaavan melumallinnukset nyt tehty 300 km/h junanopeuksille, jos jonain päivänä junat radalla kulkisivat tuota nopeutta Suomusjärven/Lahnajärven ohi? Onko melumallinnukset tehty 40 dB ulkomelutasolle (=vapaa-ajanasutuksen max. melutaso yöllä klo 22–07 aikana)?

- Suurten nopeuksien junaliikenne ja moottoritieliikenteen melu yhdessä sekä kalliopintojen (ks. pitkä kallioleikkausosuus Perkoonsuolta Karjalohjantien ylitykseen asti) ääniä heijastavan vaikutuksen kanssa muodostavat merkittävän terveys- ja viihtyvyyshaitan.

d) Vaikutukset luontoon ovat suurempia kuin mitä kaavaselostuksessa on arvioitu: YVA-selostuksen liitteen 15 mukaan herkkyys on suuri, vaikutus suuri ja muutos keskisuuri.

Rata rikkoo noin 27 km:n matkan (Uudenmaan rajalta, km-lukema 79, Muurlan laakson reunaan, km-lukema 106) maakunnallisesti merkittävää yhtenäistä metsävaltaista vyöhykettä, eikä siten ole kestävän kehityksen, metsävyöhykkeen kehittämisperiaatteen eikä Salon esittämien arvojen mukainen.

Lepakoista todettakoon, että koulun pihapiiri rakennuksineen jää radan alle.

Radan ja sillan rakentaminen vaikuttavat niin maastoon kuin vesistöön, joten kasvillisuudelle koituu merkittävä uhka ja haitta.

Rautatiesillan ali kulkeva Karjalohjantien ekokäytävä, tien itäpuolisen nykyisen ekokäytävän katkaiseminen pitkällä kallioleikkauksella ja hirville toimimaton moottoritien alikäytävä vaativat tarkemman selvityksen, jotta voidaan löytää toimivampi ratkaisu. Oikorataosayleiskaavakarttaan piirretty S:n muotoinen ekologinen yhteys ei tule toimimaan hirvien osalta. Yhdessä Tieyhtiö Ykköstie Oy:n kanssa on syytä arvioida mahdollisuuksia toteuttaa vihersilta tunnelin kohdalta yli moottoritien kallioleikkauksen, kuten vuoden 2010 YVA-selostuksessa luki.

e) Rata vaikeuttaa metsänhoitoa Kekkosentien pohjoispuolella: metsäsuikale moottoritien ja radan välissä

tulee olemaan erittäin vaikeasti hoidettava ja metsävyöhykkeen kehittämisperiaatteen mukainen hoito muodostuu vaikeaksi. Ongelma koskee monia kiinteistöjä.

f) Vaikutukset maisemaan ovat suurempia kuin kaavaselostuksessa on arvioitu. Museoviraston karttamääritelmän mukaan potentiaalista muinaisjäännösaluetta on Salon valitsemalla ratalinjauksella 14 – 15 km. Tämän tutkimisesta ei Salo ole kaavaehdotuksen selostuksessa esittänyt mitään, vaikka muinaisjäännösaluetta on myös osayleiskaava-alueella.

Kulttuuriperinnön kannalta ei yksin Kekkosentien säilyminen paikallaan ole merkityksellinen, vaan myös tienvarsimaisema kokonaisuutena. Kekkosen, Karjalaisen ja Korsimon Kekkosentien varrella sijaitsevat vapaa-ajanasunnot 1940 ja 1950-luvuilta nostavat tien myös valtakunnanhistorialliseksi kulttuurikohteeksi. Merkittävä kulttuuriperintö on Aarne Ervin Kekkosille suunnittelema Katerman kokonaisuus eli sekä kesämökki että sauna. Kulttuurihistoriallisesti on otettava huomioon myös Suomusjärven koulu Kekkosentien varrella.

Vastine muistutukseen 3

a) Espoo-Salo-oikorata kuuluu osana valtakunnallisesti merkittävään Helsinki-Turku nopea junayhteys -hankkeeseen, jonka suunnittelusta on päätetty valtionhallinnossa. Ratalinja on merkitty voimassa oleviin Varsinais-Suomen ja Uudenmaan maakuntakaavoihin.

Salon kaupungin alueella ratalinjaus on osoitettu voimassa olevassa Salo–Lohja-oikoradan vaihemaakuntakaavassa, joka on vahvistettu 4.12.2012. Oikorataa suunnitellaan ko. maakuntakaavan mukaiseen maastokäytävään. Lisäksi maakuntakaava ohjaa yleiskaavoitusta ja välittää valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet kuntakaavoitukseen. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan 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 (MRL 32 §). Suomusjärven oikorataosayleiskaavan laatiminen edistää maakuntakaavan toteutumista MRL:n mukaisesti ja ottaa siten huomioon myös valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet.

Varsinais-Suomen maakuntakaavassa ei ole osoitettu asemapaikkaa Lahnajärvelle. Sen sijaan ratalinjaus on esitetty maakuntakaavassa. Salon kaupunki on kaikissa ratasuunnittelun vaiheissa korostanut, että Lahnajärven asemapaikalle on luotava tekniset edellytykset, mikä on myös huomioitu Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnittelussa. Suomusjärven oikorataosayleiskaavassa on varauduttu asemapaikkaan osoittamalla kaava-alueelle vyöhyke, jonka maankäyttö ratkaistaan erikseen rataliikenteen kehittämisen yhteydessä.

Lahnajärven asemapaikan ja sen ympäristön tarkempi suunnittelu kytkeytyy maakuntakaavoitukseen ja paikallisliikenteen kehittämiseen. Paikallisjunaliikenteen edellytyksenä on riittävä väestöpohja ja matkustajapotentiaali aseman läheisyydessä. Ratasuunnittelun alkaessa kaupunki voi lähteä tekemään kehittämissuunnitelmaa Lahnajärven aseman ympärille ja edistää alueen saamista maakuntakaavaan. Vasta sen jälkeen alueelle voidaan laatia yleiskaava.

b) Uuden ratalinjauksen pituutta koskeva teksti viittaa Salon kaupunginstrategiaan 2026, jonka sivulla 22 todetaan edistettävän uuden junaradan olevan noin 40 kilometriä nykyistä rantarataa lyhyempi.

Ratalinjauksen valitsemista koskevat teksti kaavaselostuksen sivulla 27 on päivitetty.

c) Espoo-Salo oikoradan suunnittelussa ratageometrian mitoitusnopeus on 300 km/h, mutta junan enimmäisnopeus on 250 km/h, koska Suomessa ei ole eikä lähitulevaisuudessaan tule olemaan junakalustoa, jolla voisi ajaa 300 km/h. Edellä mainitusta johtuen junan enimmäisnopeus 250 km/h on ollut lähtökohtana radan sähkö- ja turvalaitesuunnittelussa, minkä perusteella junan todelliseksi enimmäisnopeudeksi radalla on määräytynyt 250 km/h. Näin ollen tätä todellista enimmäisnopeutta on käytetty myös lähtökohtana meluselvityksessä ja meluesteiden suunnittelussa. Mikäli Suomeen saadaan joskus tulevaisuudessa junakalusto, jonka enimmäisnopeus on ratageometrian mahdollistama 300 km/h, sen käyttöönotto

edellyttää oikoradan sähkö- ja turvalaitteiden uusimista sekä samalla myös uusia meluselvityksiä ja meluesteiden päivittämistä.

Melulaskennassa on ollut lähtökohtana, että henkilöliikenteen lisäksi yöaikaan kulkee myös tavarajunia. Tarkastelu on tehty sekä päivä- että yöaikaan.

Valtioneuvosto on päätöksessään VNp 993/92 antanut melun keskiäänitason ohjearvot, jotka ovat yleisesti käytössä. Impulssimaisen äänen osalta ei ole olemassa vastaavaa ohjeistusta, jota voitaisiin käyttää liikennehankkeissa. Oikoradan melulaskennassa on kuitenkin huomioitu tunnelin suuaukkojen melua lisäävä vaikutus erillisenä melunlähteenä.

Oikorataosayleiskaava Suomusjärvi laaditaan oikeusvaikutteisena. Meluesteiden toteuttamisvelvoite syntyy, kun ne on merkitty oikeusvaikutteiseen yleiskaavaan ja kaava saa lainvoiman. Kaavakartalla on esitetty ohjeelliset meluesteet radan yleissuunnitelman mukaisesti. Meluesteiden sijainti ja tyyppi tarkentuvat rautatien jatkosuunnittelun yhteydessä. Osayleiskaavan yleisissä määräyksissä on todettu, että radan meluaitojen ja muiden maisemaa muuttavien rakenteiden yksityiskohtaisessa suunnittelussa tulee huolehtia alueen maiseman ja kulttuuriperinnön arvojen huomioon ottamisesta.

d) Kaavaselostuksen vaikutusten arviointia on tarkennettu luonnon osalta (luku 7.6).

e) Kaavassa osoitettu rata jakaa pelto- ja metsäalueita ja pienentää niiden pinta-alaa. Radan ja moottoritien geometrian vaatimukset poikkeavat toisistaan niin paljon, että rataa ei ole mahdollista sijoittaa siten että väliin ei jäisi hankalasti hoidettavia metsäsuikaleita.

f) Kaavaselostuksen vaikutusten arviointia on tarkennettu maiseman ja kulttuuriympäristön osalta (luku 7.3).

Kopio muistutuksesta 4

Salon kaupunki
Saapunut 15.12.2020
3205/10.02.02/2019

Salon kaupunki
Kaupunkisuunnittelu

Muistutuksen antaja:

Asia: Salon kaupunki, oikoratayleiskaava Suomusjärvi

Vaikka minun on annettu ymmärtää, että Salon kaupungin kaavoitus toteuttaa vain sille annettua tehtävää maakuntakaavan toteuttamiseksi, eikä sillä käsittääkseni ole omaa päätäntävaltaa ko. oikoratayleiskaavassa, niin haluan vielä tuoda esille samoja asioita kuin aikaisemmin kaavan luonnosvaiheessakin.
Kaavassa Lapinsuon ympäri kiertää kartalla virkistys- ja kävelyreitti, josta osa, tosin pieni, on nyt olevalla kaava-alueella. Siitä ei edelleenkään ole merkintää nyt nähtävillä olevassa kaavassa. Olettaisin sen olevan kevyen liikenteen reittimerkinnällä. Tosin tutkin karttoja vain kaupungin netti-sivuilta, koska kaava tällä kertaa ei ollut paikallisessa kirjastossa nähtävänä.
Ko. metsätie on ainoa alue tällä osa-alueella, jota paikka- ja ulkokuntalaiset käyttävät virkistys- ja kuntoilualueena ympäri vuoden. Talvisin, kun oli lunta, sinne ajettiin hiihtolatu. Kyseinen metsätie on ollut pitkään käytössä, eikä ole mikään nykyinen ilmiö. Miksi kaava ei ota huomioon tavallisen ihmisen liikunta- ja harrastusmahdollisuuksia. Minulla on kaavoittajasta jäänyt sellainen kuva, ettei se huomioi mitään muutosehdotuksia, vaan toteuttaa itsepäisesti omaa tahtoaan. Jo valtion suurempien kaupunkien kanssa solmimat ns. MAL-sopimukset kaventavat mielestäni demokratiaa, koska monet osallisena olevat kansalaiset eivät voi vaikuttaa kaavoitukseen.
Muutenkin ko. junarata tuhoaa koko Lapinsuon ja sen reunalla kulkevan mainitsemani reitin, jos rata edelleen aiotaan tehdä pengerryksenä Lapinsuolle.
Ja miksi viranomaiset ovat niin itsepäisiä, että se rata pitää ehdoin tahdoin tehdä kauniin kallioisen, järvirikkaan ja maastoltaan vaihtelevan alueen halki, vaikka kaikki hyvin tietävät, että se vähemmän tuhoaisi luontoa, jos se aikanaan olisi suunniteltu moottoritien yhteyteen.
Ja lopuksi, Väyläviraston laatimassa radan hankearvioinnissa mainitaan, että hankkeella on vaikutusta luonnonympäristöön etenkin tässä vaihtoehdossa, jossa rata toteutetaan kokonaan uuteen maastokäytävään, puhumattakaan kuinka paljon metsän hiilimiiluja tuhotaan tällä vaihtoehdolla.

Tiivistelmä muistutuksesta 4

a. Muistutuksessa kerrotaan, että Lapinsuon ympäri kulkee kunto-virkistysreitti, josta pieni osa sijaitsee kaava-alueella. Muistutuksen esittäjän näkemyksen mukaan kunto-virkistysreitti pitäisi merkitä kevyen liikenteen reitti-merkinnällä Suomusjärven oikorataosayleiskaavaan, koska ko. metsätietä on yleisesti käytetty paikka- ja ulkokuntalaisten virkistys- ja kuntoilualueena koko vuoden.

Muistutuksen antajan mukaan junarata tuhoaa koko Lapinsuon ja muistutuksessa esiin tuodun reitin, jos rata toteutetaan pengerryksenä Lapinsuolle.

b. Muistutuksen antaja ihmettelee valittua ratalinjauksen sijaintia ja toteaa, että ratalinja tuhoaisi vähemmän luontoa, jos se olisi aikanaan suunniteltu moottoritien yhteyteen. Muistutuksen antajan mukaan Väyläviraston laatimassa radan hankearvioinnissa mainitaan, että hankkeella on vaikutusta luonnonympäristöön etenkin tässä vaihtoehdossa, jossa rata toteutetaan kokonaan uuteen maastokäytävään. Lisäksi radan toteuttaminen tällä linjauksella tuhoaa metsän hiilimiiluja.

Vastine muistutukseen 4

a. Yleiskaava on nimensä mukaisesti yleispiirteinen maankäytön suunnitelma, jonka tehtävänä on yhdyskunnan eri toimintojen, kuten asutuksen, palvelujen, työpaikkojen ja virkistysalueiden sijoittamisen yleispiirteinen ohjaaminen sekä kyseisten toimintojen yhteensovittaminen. Yleiskaavaan sen mittakaava ja luonne huomioiden merkitään vain kevyen liikenteen ja virkistyksen pääreitit, joiden ylläpidosta vastaa kaupunki tai muu julkinen taho. Sen sijaan yksityisille maille sijoittuvien ja yksityistahojen ylläpitämiä alemman tason reittejä ei yleiskaavoihin merkitä. Koska muistutuksessa esitetty kunto-virkistysreitti ei kuulu kevyen liikenteen eikä virkistyksen pääreitistöön eikä se ole kaupungin eikä muunkaan julkisen tahon ylläpitämä, ei sitä osoiteta Suomusjärven oikorataosayleiskaavassa.

Lapinsuo sijaitsee lähes kokonaan kaava-alueen ulkopuolella. Radan vaikutukset Lapinsuohon on arvioitu YVA-menettelyssä.

b. Espoo-Salo-oikorata kuuluu osana valtakunnallisesti merkittävään Helsinki-Turku nopea junayhteys -hankkeeseen, jonka suunnittelusta on päätetty valtionhallinnossa. Ratalinja on merkitty voimassa oleviin Varsinais-Suomen ja Uudenmaan maakuntakaavoihin.

Salon kaupungin alueella ratalinjaus on osoitettu voimassa olevassa Salo–Lohja -oikoradan vaihemaakuntakaavassa, joka on vahvistettu 4.12.2012. Oikorataa suunnitellaan ko. maakuntakaavan mukaiseen maastokäytävään. Lisäksi maakuntakaava ohjaa yleiskaavoitusta. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan 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 (MRL 32 §). Oikorataosayleiskaavan laatiminen edistää maakuntakaavan toteutumista MRL:n mukaisesti.

Suomusjärven oikorataosayleiskaavan tavoitteena on mahdollistaa radan toteuttaminen ja päivittää voimassa oleva oikeusvaikutteinen yleiskaava maakuntakaavan mukaisesti, jotta oikoradan yleissuunnitelma voidaan hyväksyä.

5. Asukastilaisuuden muistio

MUISTIO

8.1.2020

Oikorataosayleiskaava Suomusjärvi
Luonnosvaiheen asukastilaisuus

Aika	Tiistai 7.1.2020
Paikka	Suomusjärven koulu, Opintie 1, Suomusjärvi

Asukastilaisuuden kulku

1. Tilaisuuden avaus

Timo Alhoke avasi tilaisuuden klo 17:05. Hän toivotti osallistujat tervetulleiksi asukastilaisuuteen sekä esitteli Salon kaupungin ja konsultin edustajat. Osallistujalista laitettiin kiertämään. Paikalla oli yhteensä 64 henkilöä tilaisuuden järjestäjät mukaan lukien.

2. Kaavatyön esittely

Marjo Saukkonen kertoi kaavatyöstä ja sen etenemisestä. Esittelyssä todettiin, että kaavatyötä ohjaa maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti maakuntakaava (MRL 32 §). Tässä vaiheessa ei enää pysty vaikuttamaan radan sijaintiin.

Todettiin, että asukastilaisuuden jälkeen kaavaluonnokseen tehdään tarvittavat korjaukset ja tavoitteena on laitta luonnos nähtäville helmi-maaliskuussa 2020. Nähtävilläolo kestää kuukauden ja sinä aikana voi antaa mielipiteitä luonnoksesta. Kaavakartan lisäksi laitetaan nähtäville myös selostusluonnos.

Lisäksi Marjo Saukkonen kertoi siitä, miten kaavatyöhön voi vaikuttaa. Jaossa oli myös osallistumismahdollisuuksia käsitteleviä esitteitä, jotka oli laadittu erikseen asukastilaisuuteen.

3. Alustavan kaavaluonnoksen esittely

Pia Niemi Sitowise Oy:stä esitteli alustavan kaavaluonnoksen. Kaavamerkinnät ja –määräykset käytiin läpi.

4. Yhteinen keskustelu

Esittelyjen jälkeen keskusteltiin yleisesti. Esiin nousi mm. meluasiat. Esitettiin, että työssä tulisi huomioida loma-asutuksen alhaisemmat ohjearvot. Loma-asutuksen rajaaminen kaava-alueen ulkopuolelle herätti kysymyksiä. Marjo Saukkonen totesi, että ranta-alueet on jätetty kaavan ulkopuolelle, koska siellä ei ole tarvetta muuttaa yleiskaavaa. Meluasiat tullaan huomioimaan kaavatyössä myös kaava-alueen ulkopuolella. Vaikutusalueet tarkentuvat kaavatyön aikana.

MUISTIO

8.1.2020

Ratalinjauksesta esitettiin kritiikkiä. Todettiin, että ratalinjauksen osalta edetään maakuntakaavan mukaisesti.

Radan osalta esitettiin näkemys, että yleiskaavaan pitäisi merkitä rata-alue ja rataan liittyvät huoltotiet ja muut rakenteet. Lisäksi esitettiin, että radasta tulisi laatia havainnekuvia ja kaavan tulisi velvoittaa rakentamaan radan yleissuunnitelmassa esitetyt melusuojaukset. Tähän todettiin, että yleiskaavassa ei esitetä rata-aluetta, koska tässä vaiheessa alueen määrittely ei ole mahdollista. Lisäksi yleiskaava on luonteeltaan yleispiirteinen, joten rata-alueen esittäminen ei senkään takia ole järkevää. Myöskään radan rakenteita ei esitetä yleiskaavakartalla sen suurpiirteisyyden takia. Kaavan liitteeksi voidaan tarpeen tullen laittaa esim. poikkileikkauksia radasta ja sen rakenteista.

Suomusjärven alueen tulevaisuus keskustelutti. Esitettiin kysymys, että eikö tässä vaiheessa pitäisi suunnitella myös Suomusjärven ja Lahnajärven asemat ja niihin liittyvä rakentaminen, jotta Suomusjärven alue lähtisi kehittymään. Todettiin, että tässäkin yleiskaavatyötä ohjaa maakuntakaava, jossa Suomusjärvelle ei ole esitetty asemia eikä taajamatoimintoja. Esitettiin toivomus, että kaupunki voisi lähteä viemään asiaa eteenpäin liittoon.

5. Karttojen äärellä

Yleisen osuuden jälkeen keskustelu jatkui karttojen äärelle. Karttoihin tehtiin joitakin huomioita ja tarkennuksia mm. melusta, viheryhteyksistä ja luontoalueista sekä olemassa olevien loma-asuntojen merkitsemisestä. Pohdittiin, olisiko tarpeen osoittaa myös loma-asuntojen määräävä 45 dB:n melukäyrä kartalla. Todettiin, että melu aiheuttaa rajoituksia rakentamiseen, mutta muuten maa- ja metsätalousalueilla voi harjoittaa nykyistä toimintaa entiseen tapaan.

6. Tilaisuuden päättyminen

Tilaisuus päättyi noin klo 19:30.

Muistio: Marjo Saukkonen

6. Viranomaisneuvottelun muistio

SITOWISE

Muistio 1/3

30.10.2019

Salon oikoradan yleiskaavamuutosten MRL 66 §:n mukainen kaavan aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu

Aika	Ke 30.10.2019 klo 10.05-11.10	
Paikka	Neuvottelutila Halonen (2. krs.) Varsinais-Suomen ELY-keskus, Itsenäisyydenaukio 2, Turku	
Kutsutut	Timo Alhoke	Salon kaupunki
	Marjo Saukkonen	Salon kaupunki
	Sanna Kupila	Varsinais-Suomen maakuntamuseo
	Heikki Saarento	Varsinais-Suomen liitto
	Kirsti Virkki	Varsinais-Suomen ELY-keskus
	Raimo Järvinen	Varsinais-Suomen ELY-keskus
	Ville Vuokko	Väylä (osallistui skypen välityksellä)
	Pia Niemi	Sitowise
Tiedoksi	Maarit Talamo-Kemiläinen	Varsinais-Suomen maakuntamuseo
	Noora Mäki-Arvela	Varsinais-Suomen liitto
Liitteet	Oikorataosayleiskaava Suomusjärvi, OAS 22.10.2019 Oikorataosayleiskaava Aarnionperä-Muurla, OAS 22.10.2019	

1 Kokouksen avaus ja järjestäytyminen

Avattiin kokous. Kirsti Virkki toimi kokouksen puheenjohtajana ja Pia Niemi sihteerinä.

2 Läsnäolijoiden esittäytyminen

Läsnäolijat esittäytyivät.

3 Salon kaupungin puheenvuoro

Timo Alhoke kertoi yleiskaavamuutosten taustoista. Salon yleiskaavan ja Suomusjärven osayleiskaavan päivittäminen on tullut ajankohtaiseksi Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnittelun myötä. Ratalinjaus on esitetty maakuntakaavassa ja tavoitteena on nyt päivittää linjaus yleiskaavoihin. Tavoitteena on löytää ratkaisu, jonka myötä radan yleissuunnitelma voidaan hyväksyä sille annetussa aikataulussa.

4 Osallistumis- ja arviointisuunnitelmien esittely

Pia Niemi esitteli oikorataosayleiskaavojen osallistumis- ja arviointisuunnitelmat.

Sovittiin, että osallisiin lisätään Varsinais-Suomen liitto.

Heikki Saarento totesi, että epävirallinen maakuntakaavojen yhdistelmä tulee päivittää rautatien merkinnän osalta: merkintä ei ole maakuntakaavassa ohjeellinen.

SITOWISE

Muistio 2/3

30.10.2019

5 Viranomaisten puheenvuorot

Varsinais-Suomen Liitto

Heikki Saarennon mukaan yleiskaavatyössä on hyvä keskittyä asioihin, jotka ovat välttämättömiä ratalinjan hyväksymisen kannalta. Timo Alhoke totesi, että Salon yleiskaavamuutokset on rajattu siten, että muutoksissa keskitytään ratalinjan kannalta olennaisiin asioihin. Radan yleissuunnittelussa Suomusjärven oikoratayleiskaavan alueen itäpuolelle on esitetty varaus mahdolliselle Lahnajärven asemapaikalle. Vaikka lähiliikenteen aseman mahdollinen toteuttaminen on kaukana tulevaisuudessa, mahdollisen aseman vaikutukset ulottuvat Suomusjärven oikorataosayleiskaavan alueelle.

Varsinais-Suomen maakuntamuseo

Suomusjärven oikorataosayleiskaavan osalta keskusteltiin radan vaikutuksesta Kekkosentiehen. Todettiin, että yleissuunnittelussa on tehty tarkennuksia tiejärjestelyihin. Sanna Kupila totesi, että vanha tienpohja on syytä säilyttää. Kupilan mukaan Kekkosentien lähellä on lisäksi inventoimattomia kohteita, joiden arvoista ei ole tarkkaa tietoa.

Salon oikorataosayleiskaavan osalta Sanna Kupila totesi, että alueella on inventoimattomia kohteita. Ratalinjaus kulkee muinaisjäännösten läheltä ja vaikutukset muinaisjäännöksiin tulee arvioida.

Timo Alhoke totesi, että tarkat arkeologiset tutkimukset tehdään ratasuunnitteluvaiheessa.

Sovittiin, että maakuntamuseo kommentoi muinaisjäännöksiin liittyviä asioita sähköpostitse. Konsultti tarkistaa, että tehdyt rakennusinventoinnit ovat käytössä.

Varsinais-Suomen ELY-keskus

Salon oikorataosayleiskaavan osalta Raimo Järvinen nosti esiin maakuntakaavassa alueen länsiosaan esitetyn eritasoliittymän varauksen. Alueella on nykyisin porrastettu T-risteys. Todettiin, että nykyisessä yleiskaavassa esitetty merkintä (eritasoliittymä tai kiertoliittymä) on hyvä säilyttää.

Suomusjärven oikorataosayleiskaavan osalta Raimo Järvinen muistutti, että Kekkosentie on maantie.

Kirsti Virkki totesi, että muinaisjäännökset ja tehdyt rakennusinventoinnit tulee huomioida vaikutusten arvioinnissa. Arvokkaimmat maisema-alueet jäävät kaava-alueiden ulkopuolelle. Kaavassa tulee arvioida vaikutukset arvokkaisiin kallio- tai harjualueisiin.

Kirsti Virkki kertoi ELY-keskuksen luonnonsuojeluyksikön kommentit. Luonnonsuojeluyksikön edustajat haluaisivat tutustua laadittuihin liito-oravaselvityksiin mahdollisimman pian, kuitenkin viimeistään kaavaluonnosvaiheessa. Lisäksi Suomusjärven alueelta on tehty Natura-vaikutusten arvio, jonka päivittämisestä on keskusteltu viimeksi viime viikon yleissuunnitelmakokouksessa. Jos Natura-vaikutusten arviointi aiotaan päivittää (tarkentunut linjaus, jonka vuoksi vaikutukset ovat todennäköisesti lievemmät kuin aiemmassa arvioinnissa) tulee myös ELY-keskuksen lausunnolle varata riittävästi aikaa (1 kk).

Kirsti Virkki toivoi, että ratalinjaus ja yleiskaava-alueiden rajaukset saataisiin paikkatietomuodossa ELY-keskuksen käyttöön.

Timo Alhoke kertoi, että Salon kaupungin käsityksen mukaan radan yleissuunnittelun yhteydessä laaditut ja laajennetut selvitykset ovat yleiskaavoituksen kannalta riittävät. Väylävirasto on luvannut, että ratasuunnittelun yhteydessä koottu aineisto on kaavoituksen käytettävissä. Kirsti Virkki totesi, että tämä olisi hyvä kertoa osallistumis- ja arviointisuunnitelmissa.

Väylä

Ville Vuokon mukaan yleiskaavoissa tulee osoittaa radan yleissuunnitelman mukainen ratalinjaus ja arvioida radan vaikutukset maankäyttöön. Vuokon mukaan alueelle ei voi kaavassa osoittaa sellaista maankäyttöä, jota ei voida toteuttaa radan rakentamisen jälkeen esimerkiksi meluhaittojen vuoksi. Suomusjärven kaavamuutoksen alueella on voimassa olevassa kaavassa asuinpientalojen alueita (AO). Kaavatyössä on tarkastettava yleissuunnitelmassa osoitettavan meluntorjunnan ja radan meluselvitysten perusteella voidaanko kyseistä maankäyttöä osoittaa jatkossa.

6 Tilaisuuden yhteenveto ja jatkotoimenpiteet

Konsultti lähettää muiston kommenteille kokouksen osallistujille. Kaavaluonnoksista pyydetään lausunnot viranomaisilta.

7 Muut asiat

Keskusteltiin Kiskon rantayleiskaavan osan kumoamisesta.

8 Kokouksen päättäminen

Päätettiin kokous klo 11.10.

Muistion kirjasi

Pia Niemi