

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	734 Salo	Täyttämispvm	24.04.2024
Kaavan nimi	Oikorata Salon kaupunkialueella		
Hyväksymispvm		Ehdotuspvm	24.04.2024
Hyväksyjä		Vireilletulosta ilm. pvm	17.05.2022
Hyväksymispykälä		Kunnan kaavatunnus	
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	22,4393	Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]	0,0000
Maanalaisen tilojen pinta-ala [ha]		Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]	22,4393

Ranta-asemakaava	Rantaviivan pituus [km]	
Rakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset
Lomarakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	22,9986	102,5	29532	0,13	0,0000	-2809
A yhteensä	2,3937	10,4	6435	0,27	0,1500	-1022
P yhteensä						
Y yhteensä	4,4015	19,1	22567	0,51	-0,2996	-2257
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	7,6894	33,4	380	0,00	-0,2569	320
R yhteensä						
L yhteensä	8,3951	36,5	150	0,00	0,4404	150
E yhteensä	0,0000		0		-0,0339	0
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä	0,1189	0,5	0		0,0000	0

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä					

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m ²]	[lkm +/-]	[k-m ² +/-]
Yhteensä	21	2895	21	2895

Alamerkinnt

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	22,9986	102,5	29532	0,13	0,0000	-2809
A yhteensä	2,3937	10,4	6435	0,27	0,1500	-1022
A	0,3155	13,2	465	0,15	0,3155	465
AR	0,0000		0		-0,3395	-1580
AO	2,0782	86,8	5970	0,29	0,1740	93
P yhteensä						
Y yhteensä	4,4015	19,1	22567	0,51	-0,2996	-2257
Y	0,8269	18,8	8269	1,00	-0,1763	-1763
YO	3,5746	81,2	14298	0,40	-0,1233	-494
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	7,6894	33,4	380	0,00	-0,2569	320
VP	4,0406	52,5	260	0,01	-0,0325	260
VL	1,5982	20,8	120	0,01	0,0000	60
VU	2,0506	26,7	0		-0,2244	0
R yhteensä						
L yhteensä	8,3951	36,5	150	0,00	0,4404	150
Kadut	3,8400	45,7			1,5607	0
Katuauk./torit	0,0000		0		-0,0405	0
Kev.liik.kadut	0,0000		0		-0,0868	0
LT	0,0000		0		-1,2588	0
LR	4,5551	54,3	150	0,00	0,2658	150
E yhteensä	0,0000		0		-0,0339	0
EV	0,0000		0		-0,0339	0
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä	0,1189	0,5	0		0,0000	0
W	0,1189	100,0	0		0,0000	0

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m ²]	[lkm +/-]	[k-m ² +/-]
Yhteensä	21	2895	21	2895
Asemakaava	21	2895	21	2895
Ei-asekaava				

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (oas)

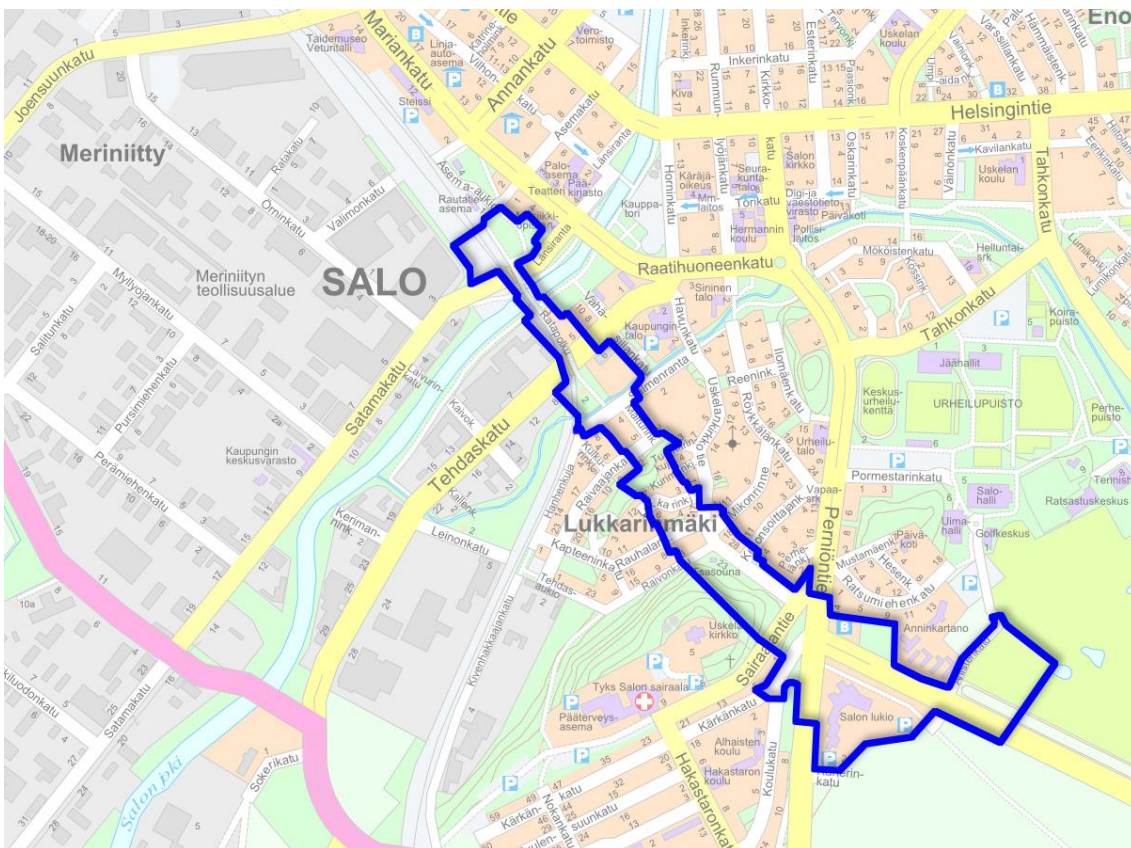
Asemakaavan muutos, oikorata Salon kaupunkialueella

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa kerrotaan kaavatyön lähtökohdista ja tavoitteista, kaavan vaikutusten arvioinnista, kaavoitusprosessin kulusta sekä siitä, missä vaiheessa ja millä tavoin osalliset voivat vaikuttaa kaavan suunnitteluun. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa korjataan ja täydennetään kaavoitusprosessin aikana tarpeen mukaan.

Suunnittelualue

Asemakaavan muutosalue alkaa luoteesta rautatieaseman vierestä, jatkuu pitkänomaisena Lukkarinmäen kautta kaakkoon aina Kiskontien alkuun ja golfkentän länsiosaan. Muutosalue koostuu mm. rautatieaseman eteläpuolisesta rata-alueesta, Ratapolun linjasta sekä Salonjoen eteläpuolisista asuin-, puisto-, katu- ja tiealueista. Aluerajauksessa on huomioitu ns. Espoo-Salo-oikoratahankkeen yleissuunnitelma ja tarkempi ratasuunnitelma niiltä osin, kuin suunnitelmat on tarpeen asemakaava-muutoksella käsitellä.

Kaavamuutosalueen pinta-ala on noin 23,0 ha, ja sen likimääräinen rajaus on esitetty alla olevassa kuvassa.



Kuva 1. Asemakaavamutosalueen likimääräinen rajaus kaupungin osoitekartalla.

Aloite

Asemakaavan muutos sisältyy kaupunginhallituksen 7.2.2022 hyväksymään kaavoituskatsaukseen vuodelle 2022. Asemakaavatyö otettiin mukaan kaavoituskatsaukseen kaupungin omasta aloitteesta.

Tavoitteet

Tavoitteena on muuttaa asemakaavaa Salon keskusta-alueella siten, että siinä huomioidaan Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelma sekä laadittavana oleva ratasuunnitelma. Asemakaavassa on tarpeen määrittellä oikoradan vaatima rata-alue, katu- ja kevyen liikenteen järjestelyt sekä ympäröivä maankäyttö alueen suojelunäkökohdat huomioiden. Asemakaavamuutokset Salon kaupunkialueella ovat edellytyksenä Espoo-Salo oikoradan ratasuunnitelman hyväksymiselle.

Lähtötiedot



Kuva 2. Ilmakuva alueesta. Asemakaavamuutoksen rajausta punaisella. Ortokuva: Maanmittauslaitos, 2/2022.

Kaavamuutosalue kattaa rautatieaseman eteläpuolisia alueita jatkuen pitkänomaisena Lukkarinmäen kautta ja Uskelan kirkon itäpuolelta etelään ja kaakkoon Kiskontielle ja golfkentän länsiosaan asti. Keskustan, eli joen pohjoispuolella suunnittelualue koostuu ratapihasta ja Asemapuistosta. Joen eteläpuolella Lukkarinmäellä ympäristö on pääasiassa pienimittakaavaista asuinalueita. Uskelan kirkon itäpuolella suunnittelualue koostuu puistoista sekä kaduista ja yleisistä teistä. Kaava-alueen kaakkoisosassa, Perniöntien itäpuolella, maisema avautuu reilummin idän ja etelän suuntiin.

Kaavamuutosalue kuuluu osittain kahteen RKY-alueeseen (valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö), *'Salon rautieasemansetu ja vanha kauppamiljö'* sekä *'Uskelan kirkonmäki ja Lukkarinmäen esikaupunkiasutus'*.

Selvitykset

Suunnittelussa hyödynnetään ESA-ratahankkeen yleissuunnittelun sekä Turun Tunnin Juna-hankkeen aikana laadittuja selvityksiä. Muita selvityksiä laaditaan tarpeen mukaan.

Kaavatilanne

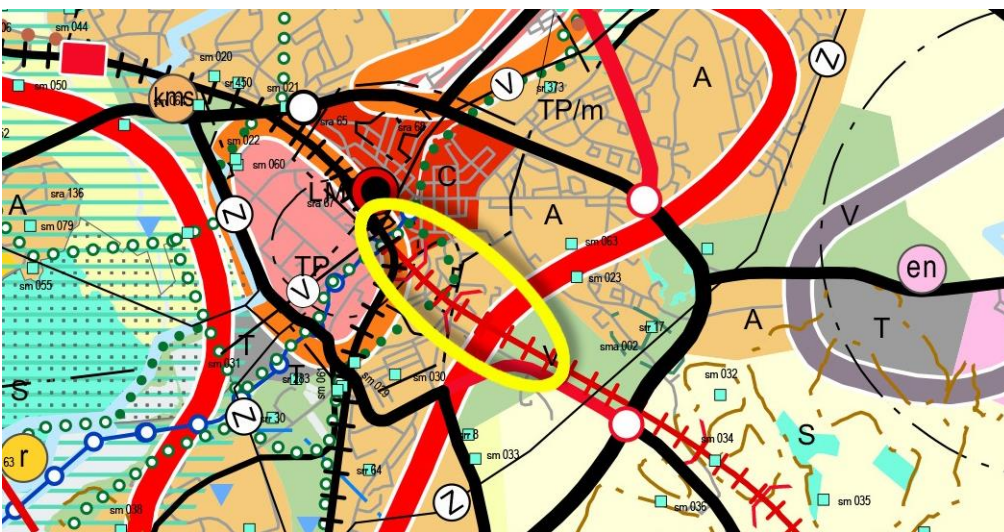
Maakuntakaava. Salon kuuluu Varsinais-Suomen maakuntaan, ja Salon alueella on voimassa seuraavat maakunta- tai vaihemaakuntakaavat:

- Salon seudun maakuntakaava (vahvistettu ympäristöministeriössä 12.11.2008).
- Tuulivoimavaihekaava (vahvistettu ympäristöministeriössä 9.9.2014). Salo kuuluu vaihekaavan alueeseen, mutta kaavassa ei ole esitetty Salon keskustan alueelle toimintoja tai aluevarauksia. Lähin merkintä on keskustan itäpuolella Helsingintien varressa oleva energihuollon kohde (en 402).
- Taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihekaava (hyväksytty maakuntavaltuustossa 11.6.2018).
- Luonnonarvojen ja -varojen vaihekaava (hyv. 14.6.2021).

Edellä mainituissa kaavoissa suunnittelualueelle on osoitettu tai alue kuuluu:

- keskustatoimintojen alue (C, punainen)
- taajamatoimintojen alue (A, vaalean ruskea)
- virkistysalue (V, vihreä)
- oikoratavaraus (uusi rautatie, punainen viiva poikkiviivoin), osittain tunnelissa
- kaupunkikehittämisen kohdealue (paksu punainen viiva)
- rakennetun ympäristön suojelualue (musta pistekatkoviiva)
- suoja- tai konsultointivyöhyke (musta pistekatkoviiva)
- ulkoilureitti (vihreä palloviiva)
- ohjeellinen ulkoilureitti (vihreävalkoinen palloviiva), Salonjoen rannassa
- veneväylä (sinivalkoinen palloviiva), Salonjoki
- vesijohto (musta viiva ja 'v')
- työpaikkatoimintojen alue (TP, vaalean punainen), vähäisissä määrin
- vähittäiskaupan kehittämisen kohdealue (paksu oranssi viiva), vähäisissä määrin

Maakuntakaavojen yhdistelmä on esitetty seuraavassa kuvassa.



Kuva 3. Ote maakuntakaavojen yhdistelmästä. Suunnittelualueen sijainti keltaisella ellipsillä.

Yleiskaava. Suunnittelualueella on voimassa kaksi yleiskaavaa:

- oikeusvaikutteinen Salon Yleiskaava 2020 (voimaan 13.5.2009)

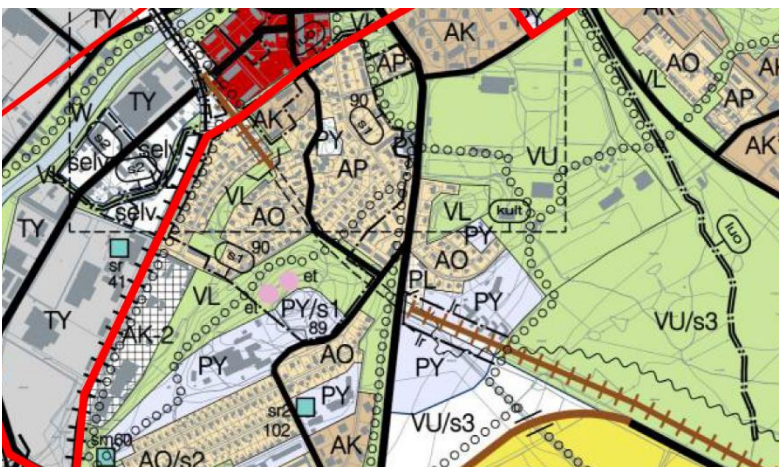
- oikeusvaikutteinen Salon keskustan osayleiskaava 2035 (voimaan 10.9.2016)

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

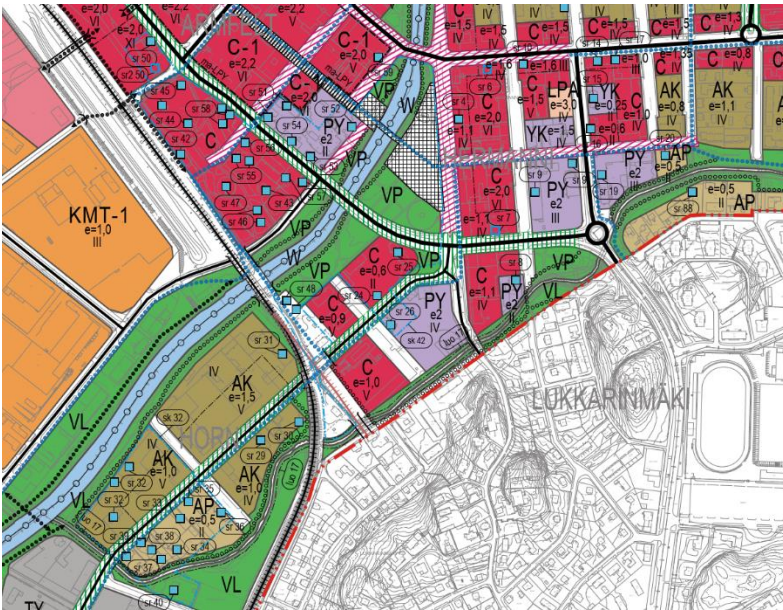
- kerrostalo-, pientalo, ja erillispientalovaltaisia asuntoalueita (AK, AP, AO)
- lähivirkistysalueita (VL) sekä urheilu- ja virkistyspalvelujen aluetta, jolla maisema säilytetään avoimena (VU/s3)
- julkisten palvelujen ja hallinnon aluetta (PY)
- lähipalvelujen aluetta (PL)
- valtakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristöalue (osa-aluevaraus, s-1 / 90)
- päärata (uusi, ruskea viiva poikkiviivoin), osittain tunnelissa
- pääulkoilureittejä tai kevyen liikenteen reittejä

Jälkimmäisessä, uudemmassa kaavassa suunnittelualueelle on osoitettu:

- keskustatoimintojen aluetta (C)
- puistoa (VP) ja lähivirkistysaluetta (VL)
- vesialuetta (W)
- uusi rautatieyhteys (ESA-rata) (ruskea viiva poikkiviivoin)
- kadut ja rautatie on pääsääntöisesti esitetty valkoisina aluevarauksina, ja kaavamuutosalueella Tehdaskatu on esitetty bulevardikaduksi (vihreä vinoviivitus)
- alueen kautta kulkee pyöräilyn pääreittejä (sininen palloviiva) sekä ulkoilureittejä (musta ympyräviiva)
- rautatieaseman alue, joen vartta ja rautatien kaarteeseen itäpuolelta kuuluu rakennus- tai kulttuurihistoriallisesti tai kaupunkikuvan kannalta arvokkaaseen alueeseen ('sk 42' ja vaalean sininen pistekatkoviiva)
- kaavamuutosalueella on useita rakennus- tai kulttuurihistoriallisin tai maisemallisin perustein suojeltavia rakennuksia ('sr __' ja vaalean sininen neliö).



Kuva 4. Ote Salon Yleiskaava 2020:sta, joka on voimassa vain paksun punaisen viivan kaakkois–eteläpuolella. Ei mitta-kaavassa.

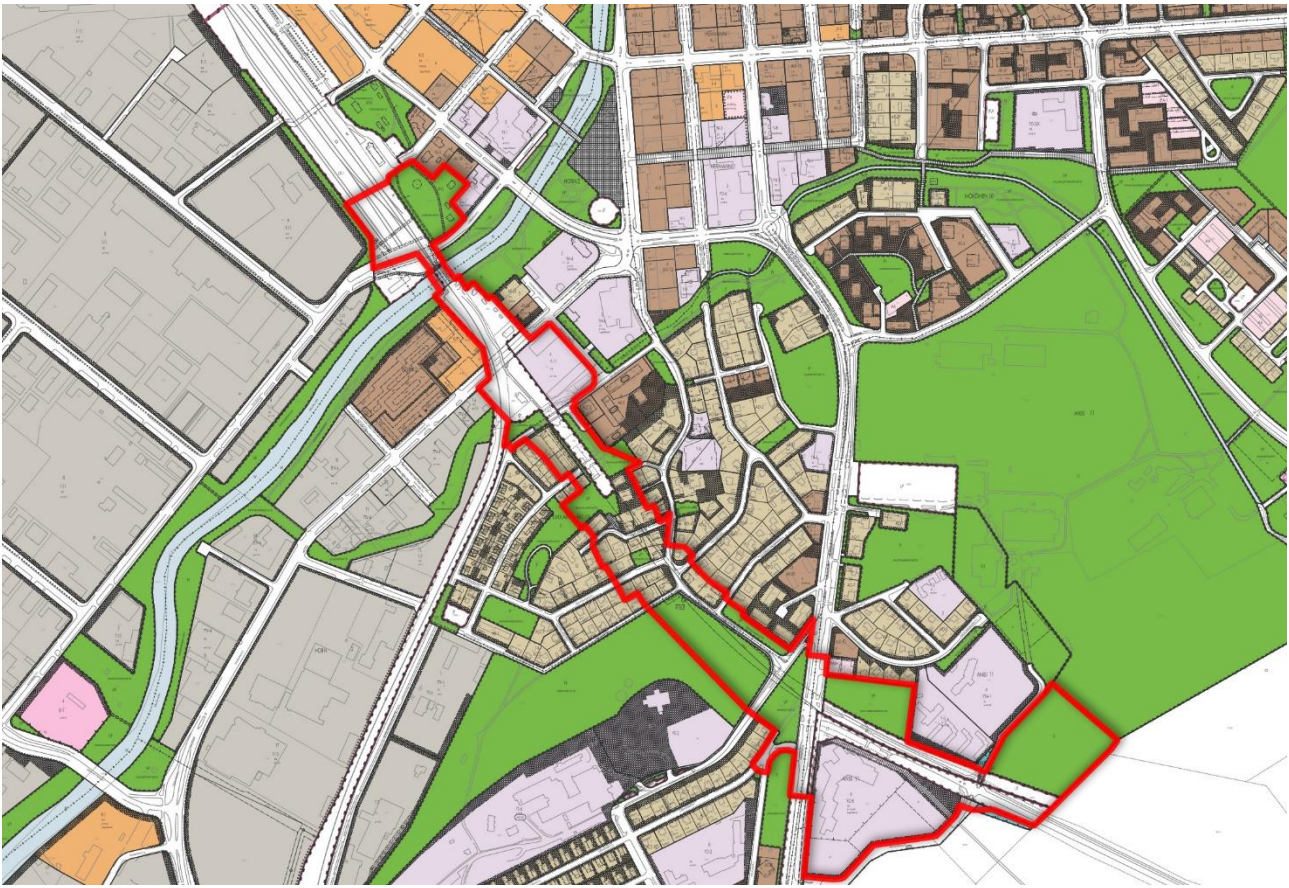


Kuva 5. Ote Salon keskustan osayleiskaava 2035:stä, joka on osaltaan korvannut Yleiskaava 2020:n. Ei mittakaavassa.

Asemakaava. Suunnittelualueella on voimassa useita eri aikoina laadittuja asemakaavoja. Kaavamuutosalueelle on osoitettu seuraavia aluevarauksia:

- Olemassa olevat asuinalueet on osoitettu erityyppisiksi pientalojen korttelialueiksi (omakotirakennusten ja muiden enintään kahden perheen talojen korttelialue AO-2, erillispientalojen korttelialue AO-35, sekä rivitalojen ja muiden kytkettyjen rakennusten korttelialue AR-14).
- Rautatieaseman eteläpuolinen ratapiha ja Salonjoen eteläpuolinen alue kohti Lukkarinmäkeä ja kaakossa Kiskontien varsi on osoitettu rautatiealueeksi (LR, LR-1). Suurimmalla osalla LR-alueista ei ole nykyisin rautatietä, vaan niillä on varauduttu jo aiemmissa asemakaavoissa oikoratasuunnitelmiin.
- Puistoja (VP, VP/s) ja lähivirkistysalueita (VL) on osoitettu rautatieasemalle, Lukkarinmäen asuinalueiden väleihin sekä Kiskontien pohjoispuolelle.
- Urheilualuetta (U) on osoitettu suunnittelualueen kaakkoisosaan (osa golfkenttää).
- Salonjoen eteläpuolelle, rautatiealueen viereen Tehdaskadun ja Salmenrannan väliin on osoitettu yleisten rakennusten korttelialueetta, joka on varattu puhelinlaitosta varten (Y-11).
- Pienialainen Salonjoen osuus on osoitettu vesialueeksi.
- Kaupungin omistuksessa olevat kadut on osoitettu katualueiksi.

Ote ajantasaisesta asemakaavayhdistelmästä on esitetty alla olevassa kuvassa.



Kuva 6. Ote asemakaavayhdistelmästä. Suunnittelualueen likimääräinen rajausta punaisella.

Keskeiset osalliset

- Suunnittelualueen ja sen lähiympäristön maanomistajat ja maanvuokraajat, asukkaat ja yritykset.
- Viranomaiset ja kaupungin toimialat ja päättäjät: Varsinais-Suomen liitto, Varsinais-Suomen ELY-keskus, Varsinais-Suomen alueellinen vastuumuseo, Väylävirasto, Turun Tunnin Juna Oy, kaupunkikehityslautakunta, rakennus- ja ympäristölautakunta, Liikelaitos Salon Kaukolämpö, Liikelaitos Salon Vesi, Varsinais-Suomen aluepelastuslaitos.
- ESA-hankkeen osapuolet
- Sähkö- ja tele-yhtiöt.

Muita mahdollisia osallisia ovat erilaiset yhdistykset ja kaikki, joiden asumiseen, työntekoon ja muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa.

Vaikutusten arviointi

Maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 9 §:n mukaan kaavan tulee perustua riittäviin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavaa laadittaessa on tarpeellisessa määrin selvitettävä suunnitelman ja tarkasteltavien vaihtoehtojen toteuttamisen ympäristövaikutukset, mukaan lukien yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ja muut vaikutukset. Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia.

Kaavoituksen yhteydessä arvioidaan kaavan toteuttamisen vaikutuksia mm. kaupunkikuvaan, palveluihin, työpaikkoihin sekä ympäristön terveellisyteen ja turvallisuuteen. Arvioinnin tulokset esite-

tään kaavaselostuksessa. Arviointi tapahtuu kiinteänä osana suunnitteluprosessia ja pohjautuu osittain jo olemassa oleviin selvityksiin. Tarpeen mukaan voidaan teettää lisäselvityksiä sekä vaikutus-tarkasteluja myös ulkopuolisilla asiantuntijoilla.

Tässä kaavahankkeessa tullaan erityisesti arvioimaan vaikutuksia ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön, maa- ja kallioperään, alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, liikenteeseen, kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön.

Kaavan eteneminen ja aikataulutavoite

Asemakaavan muutos laaditaan konsulttityönä (Sweco Infra & Rail Oy). Kaavaprosessi käynnistyi alkuvuodesta 2022. Kaavaluonnos oli nähtävillä alkuvuodesta 2023. Tavoitteena on, että asemakaava saataisiin kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi vuoden 2024 alkupuolella. Mahdolliset lisäselvitykset ja neuvottelut saattavat viivyttää aikataulua huomattavasti.

Tiedottaminen kaavatyön eri vaiheissa:

- Kaavan vireille tulosta kuulutetaan Salon Seudun Sanomissa.
- Kaikista osallisten kuulemisvaiheista tiedotetaan kuuluttamalla Salon Seudun Sanomissa sekä sähköisellä ilmoitustaululla internetissä https://salo_kuulutukset
- Kaavatyön kulkua voi seurata kaupungin internet-sivuilla osoitteessa <http://www.salo.fi/ase-makaavat/>
- Kaupunkisuunnittelulautakunnan ja kaupunginhallituksen sekä -valtuuston kokousten pöytäkirjat ovat luettavissa osoitteessa <http://www.salo.fi/maatoksentejojatalous/esityslistatjapoytakirjat/>

Kaavahankkeen aikana on järjestetty yleisötilaisuus luonnosvaiheen alussa 6.10.2022. Tilaisuudessa esiteltiin sen hetkisiä ratasuunnitelmia ja alustavaa asemakaavaluonnosta. Toinen yleisötilaisuus järjestetään asemakaavan ehdotusvaiheessa arviolta loppuvuodesta 2023. Ajankohdista tiedotetaan erikseen.

Aloitusvaihe

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan on mahdollista tutustua osoitteessa <http://www.salo.fi/ase-makaavat/>.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma lähetetään tiedoksi Varsinais-Suomen ELY-keskukselle, Varsinais-Suomen liitolle, Turun museokeskukselle (Varsinais-Suomen alueellinen vastuumuseo) sekä Museovirastolle.

Laatimisvaihevaihe / kaavaluonnos

Asemakaavaluonnos valmistui 31.1.2023. Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti asettaa sen nähtävälle MRA 30 §:n mukaisesti 30 päivän ajaksi. Kaavaluonnosaineisto oli nähtävillä 20.2. – 21.3.2023. Valmisteluvaiheen kuulemisesta tiedotettiin kuulutuksen lisäksi lähettämällä kirjeet kaava-alueen ja siihen välittömästi rajoittuvien kiinteistöjen omistajille, asukkaille ja yrityksille.

Maanomistajilla, asukkailla ja muilla osallisilla oli mahdollisuus esittää mielipiteensä kaavaluonnoksesta nähtävillä oloaikana. Luonnosvaiheessa mielipiteet voi toimittaa kirjallisina hallinto-osaston kirjaamoon (käyntiosoite Tehdaskatu 2, postiosoite PL 77, 24101 Salo) tai lähettää sähköpostilla osoitteeseen kirjaamo@salo.fi tai ilmoittaa suullisesti kaavoittajalle.

Luonnoksesta pyydettiin tarvittavat lausunnot viranomaisilta ja muilta julkisilta tahoilta.



Ehdotusvaihe

Valmisteluvaiheen kuulemisen aikana saadun palautteen pohjalta laaditaan asemakaavaehdotus, jonka kaupunginhallitus asettaa julkisesti nähtäville 30 päivän ajaksi (MRA 27 §). Ehdotusvaiheen kuulemisesta tiedotetaan kuuluttamalla ja lähettämällä ulkopaikkakuntalaisille kirjeet.

Maanomistajat, asukkaat ja muut osalliset voivat esittää kaavaehdotusta koskevan muistutuksen nähtävillä oloaikana. Muistutukset tulee osoittaa kaupunginhallitukselle ja toimittaa kirjallisina hallinto-osaston kirjaamoon (käyntiosoite Tehdaskatu 2, postiosoite PL 77, 24101 Salo) tai lähettää sähköpostilla osoitteeseen kirjaamo@salo.fi. Kunnan perusteltu kannanotto muistutuksiin toimitetaan niille muistutuksen tehneille, jotka ovat toimittaneet osoitteensa.

Ehdotuksesta pyydetään viranomaisilta ja muilta julkisilta tahoilta lausunnot vain, jos kaavaehdotukseen on tehty huomattavia muutoksia luonnoksen nähtävillä olon jälkeen.

Hyväksyminen

Tavoitteena on, että kaupunginvaltuusto päättää kaavan hyväksymisestä vuoden 2024 alussa. Päätöksestä lähetetään kirje viranomaisille ja niille muistutuksen tekijöille, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa. Hyväksymisestä kuulutetaan kaupungin ilmoitustaululla ja Salon Seudun Sanomissa. Kaupunginvaltuuston päätöksestä on mahdollisuus valittaa Turun hallinto-oikeuteen 30 päivän kuluessa ja edelleen korkeimpaan hallinto-oikeuteen, mikäli oikeus antaa valitusluvan. Jos kaavasta ei valiteta, se tulee voimaan, kun asiasta on ilmoitettu kuulutuksella (ns. lainvoimaisuuskuulutus) kaupungin ilmoitustaululla ja Salon Seudun Sanomissa.

Yhteystiedot

Salon kaupunki
Maankäyttöpäalvelut
Hornintie 2-4
24800 HALIKKO

Asemakaavapäällikkö
Virpi Elovaara
p. 02-7785 114
virpi.elovaara@salo.fi

Kaavaa laativa konsultti

Sweco Finland Oy
Suunnittelu- ja arkkitehtipäällikkö
Juha Suominen
Lemminkäisenkatu 34
20520 Turku
juha.suominen@sweco.fi

Kaavoitusarkkitehti, YKS-492
Pasi Vierimaa
Hatanpään valtatie 11
33100 Tampere
pasi.vierimaa@sweco.fi

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa on päivitetty 19.9.2023 kaava-alueen rajauksen ja aikataulun osalta. Kaavamuutosaluetta on supistettu Malturinkadun itäpuolella ja viereisen Rauhalanpuiston kohdalla, koska kyseisellä alueella on käynnissä toinen asemakaavahanke. Asemakaavan pinta-alatieto on korjattu.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa on päivitetty 3.11.2023. Ratasuunnitelmien tarkentuessa asemakaavassakin osoitettavan tunnelin käyttöoikeusrajausten muutoksen vuoksi on tarpeen laajentaa kaavamuutosaluetta neljässä kohdassa. Laajennusalueiden pinta-ala on yhteensä noin 0,6 hehtaaria.

Työnumero 25006682
 Projekti Salo oikorata asemakaavamuutos

Vastineraportti

23.10.2023

Kaavaluonnos 31.1.2023, nähtävillä 20.2. – 21.3.2023

Lausunnot ja mielipiteet

Lausunnot	2
Caruna Oy	2
Liikelaitos Salon Vesi.....	2
Lounea.....	3
Puolustusvoimat, 2. Logistiikkarykmentti.....	3
Rakennusvalvonta	4
Salon Hermannin-seura ry.....	4
Salon kauppakamariosasto	5
Salon Lukkarinmäki-seura ry	5
Salon Yrittäjät ry	9
Tukes.....	9
Turun museokeskus	10
Varsinais-Suomen ELY-keskus	13
Varsinais-Suomen liitto.....	17
Varsinais-Suomen pelastuslaitos	18
Väylävirasto	19
Ympäristöterveydenhuolto.....	21
Mielipiteet.....	21
Mielipide 1.....	21
Mielipide 2	22
Mielipide 3.....	24
Mielipide 4.....	24
Mielipide 5.....	24
Mielipide 6.....	25
Mielipide 7.....	26
Mielipide 8.....	26

Palautetekstejä on voitu lyhentää.

Lausunnot

Caruna Oy

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Nykyinen sähköjakeluverkko</p> <p>Kaava-alueella on Caruna Oy:n sähköjakeluverkko oheisen liitteen 1 mukaisesti. Sinisellä viivalla on esitetty 20 kV johdot ja 0,4 kV johdot vihreällä ja vaaleanpunaisella. Ilmajohdot on esitetty yhtenäisellä viivalla ja maakaapelit katkoviivalla. Muuntamot ovat violeteilla neliöillä.</p> <p>Vaikutukset sähköjakeluun</p> <p>Kaava-alue on suureksi osaksi rakennettu ja kaavoituksen ei pitäisi lisätä sähkönkulutusta, otetaan tarkemmin kantaa kaavan tarkentuessa.</p> <p>Kaava-alueella sijaitsee useita puistomuuntamoita, jotka on esitetty liitteessä 1 violeteilla neliöillä. Pyydämme, että kaavaan varataan tarvittavat maa-alueet (n. 20 m²) kyseisille muuntamoille.</p> <p>Siirtokustannusten jako</p> <p>Mahdolliset tarvittavat johtosiirrot tehdään Carunan toimesta ja siirtokustannuksista vastaa siirron tilaaja. Johtojen siirto edellyttää, että niille järjestyy uusi pysyvä sijainti.</p> <p>Muuta huomautettavaa</p> <p>Meillä ei ole muuta huomautettavaa ks. kaavaluonnoksesta. Toivomme saada mahdollisuuden antaa lausunnon vielä ehdotusvaiheessa.</p>	<p>-</p> <p>Puistomuuntamot huomioidaan kaavaehdotuksessa.</p> <p>Merkitään tiedoksi. Ei toimenpiteitä.</p> <p>Lausunto pyydetään myös kaavaehdotusvaiheessa.</p>

Liikelaitos Salon Vesi

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>[...]</p> <p>Junaradan rakentaminen aiheuttaa toteutuessaan merkittäviä muutoksia Salon kaupungin keskustalueen vesijohto- ja viemärijoihin, sillä suunnitelun ratalinjauksen alueella kulkee laaja vesi- ja viemäriverkosto. Keskusta-alueen maaperä on herkästi muutoksiin reagoivaa savimaata ja raideliikenteestä aiheutuvan tärinän vaikutukset maaperään ja maassa olevaan vesihuoltoinfraan ovat selvittämättä. Tämän lisäksi on huomioitava rakentamisen aikainen haitta ja riskit vesihuollolle.</p> <p>Kaavaluonnos on puutteellinen vaikutusten arvioinnin osalta, sillä kriittiseen infrastruktuuriin kuuluvan vesihuoltoinfran osalta vaikutusten arviointi on puutteellista. Tekniseen huoltoon kohdistuvista vaikutuksista on huomioitu vain katualueiden ja yleisten alueiden kunnossapidon hankaloituminen rautatien ylitysten ja alitusten kohdalla sekä rautatien</p>	<p>Muutokset vesihuoltoverkostoon kuuluvat ESA-hankkeeseen (suunnittelu ja toteutus). Ratasuunnitelman selostusluonnoksen mukaan putkien ja johtojen siirroista on pidetty erillispalavereita johtojen omistajien kanssa, ja suojaukset sekä mahdolliset siirrot on esitetty johtokartoilla. Vaikutusarviointia tarkennetaan ehdotusvaiheessa soveltuvin osin. Rakentamisen aikaiset toimet on huomioitu ratahankkeessa mm. johtokartoilla, joissa on esitetty putkien ja johtojen suojaukset ja mahdolliset siirrot.</p> <p>Maanalaisia putkia ja kaapeleita ei ole tarpeen esittää asemakaavassa, varsinkaan yleisillä ja katualueilla.</p> <p>Vesihuollon muutosten kustannuksia ei ole mahdollista luotettavasti arvioida</p>

kunnossapidon ja huollon hankaluus maanalaisten osuuksien kohdalla.

Vesihuolto ei ole kaavaluonnoksen mukaan mukana jatkosuunnittelussa. Liikelaitos Salon Vesi katsoo, että infran esisuunnittelussa esille tulleet asiat tulee huomioida jatkosuunnittelussa. Lisäksi kaava-aineistoon tulee tuoda ratasuunnittelusta vesihuollon suunnittelun havainnot ja arvion johtosiirtojen laajuudesta ja kustannuksista.

Asemakaavamääräyksissä ei ole huomioitu hulevesien hallintaa. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti vastuu hulevesien hallinnan järjestämisestä on kunnalla ja hulevesien suunnitelmallista hallintaa tulee kehittää erityisesti asemakaava-alueilla. Hulevesien hallinta tulee lisätä kaavaluonnokseen.

Kaavaluonnoksessa on selkeitä puutteita vesihuollon näkökulmasta. Vesihuolto kuuluu yhteiskunnan toiminnan kannalta kriittisiin palveluihin ja se tulee huomioida asemakaavoituksessa. Asemakaavamuutos kaavamääräyksiin saattaa lisäksi muodostua ongelmalliseksi, mikäli junaradan linjaus muuttuu tai rakentaminen ei toteudu.

asemakaavavaiheessa. Kustannukset lasketaan radan toteutusvaiheessa. **Ei toimenpiteitä tämän osalta.**

Hulevesien hallintaa koskevia määräyksiä lisätään kaavaan.

Vesihuolto pyritään huomioimaan jatkosuunnittelussa mm. edellä kuvatuilla toimilla.

Asemakaavan tavoitteena on mahdollistaa juuri radan rakentaminen. Kaavassa esitetyt ratkaisut ovat ratavarauksen osalta merkittäviä, eivätkä ne kaavateknisesti oikein voikaan huomioida sitä mahdollisuutta, että rataa ei rakennettaisi. Mikäli niin jostain syystä kävisi, on asemakaavan muuttaminen todennäköisesti tarpeen. **Ei toimenpiteitä tämän osalta.**

Lounea

Asia	Vastine ja toimenpiteet
[...] Asemakaavan muutos sinällään ei teetä toimenpiteitä olemassa oleviin tietoliikenneverkkoihin. Tämä lausunto ei ota kantaa Lounean omistamassa kiinteistössä 734-2-4-7 (Tehdaskatu 6) tapahtuviin muutoksiin asemakaavassa. [Lausunnon mukana saatu kaapelikartta.]	Kartan mukaan suunnittelualueella on runsaasti kaapeleita. Lausunnon perusteella niitä ei ole tarpeen osoittaa asemakaavassa. Ei toimenpiteitä.

Puolustusvoimat, 2. Logistiikkarykmentti

Asia	Vastine ja toimenpiteet
[...] Puolustusvoimilla ei ole huomautettavaa lausuntopyyntöä kohteena olevaan asemakaavaluonnokseen. Maankaivuu- ja rakennustöissä tulee huomioida alueella mahdollisesti sijaitsevat Puolustusvoimien kaapelilinjat. Puolustusvoimien kaapeleiden sijaintitiedot tilataan Johtotieto Oy:ltä (johtotietopankki.fi, puh.0800 12600, info@johtotieto.fi). Linjojen sijainti	Lausunnon perusteella niitä ei ole tarpeen osoittaa asemakaavassa. Ei toimenpiteitä.

tulee selvittää vähintään kymmenen työpäivää ennen aiottua rakentamista.

Kaapelitiedusteluista tulee pyytää lausunto myös Suomen Erillisverkot Oy:n asiakaspalvelusta (asiakaspalvelu@erillisverkot.tuve.fi).

[...]

Kaapelit ja johdot on oletettavasti selvitetty kattavasti ESA-hankkeen yhteydessä. **Ei toimenpiteitä asemakaavassa.**

Rakennusvalvonta

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>[...]</p> <p>Rakennusvalvonta on tutustunut kaavaluonnokseen ja –selostukseen (31.1.2023).</p> <p>Kaavatyön yhteydessä tulisi mahdollisuuksien mukaan selvittää rakennuspaikaksi osoitettujen alueiden (uudet ja olemassa olevat) olosuhteet mahdollisimman tarkasti junaradasta aiheutuvan melun ja tärinän suhteen ja arvioida sen perusteella etenkin asuinrakentamisen edellytykset huolellisesti vaikutusalueella.</p> <p>Rakennusvalvonnalla ei ole muuta huomautettavaa luonnoksesta.</p>	<p>Ratasuunnittelun yhteydessä on laadittu mm. melu- ja tärinäselvitykset. Niiden tulokset huomioidaan asemakaavan jatkosuunnittelussa soveltuvin osin ja vaikutusarviointia tarkennetaan.</p>

Salon Hermanni-seura ry

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Salon Hermanni-seura Ry:n johtokunta on käsitellyt esitettyä kaavaluonnosta.</p> <ul style="list-style-type: none"> Tunnin junan tarpeellisuudesta ja kustannuksista on tällä hetkellä ristiriita Valtionvarainministeriön ja ratayhtiön laskelmien välillä. Miten kaavaluonnos joustaa, jos oikorata ei toteudu suunnitellun linjauksen mukaisesti ja päädytään esimerkiksi kaksoisraiteen rakentamiseen jopa nykyisen ratalinjauksen mukaisesti. Kaavamuuotos on tarpeellinen, jos radan ajatellaan kulkevan nykyisen asemasijainnin kautta. Kaavaselostuksen 5.4.1 kohdassa Kaavan vaikutukset mainitut haittavaikutukset ovat niin merkittäviä, että ratalinjauksen suunnittelussa ja toteutuksessa ne on otettava erityisesti huomioon ja pidettävä ne mahdollisimman pieninä kaikilla mahdollisilla uusilla teknisillä ratkaisuilla. <p>Erityisesti näemme huolestuttavina asumismukavuuteen vaikuttavat tekijät kuten melu ja tärinä, jotka voivat haitata lähistön tonttien kiinnostavuutta</p>	<p>Asemakaavassa esitetty ratalinjaus noudattaa ratasuunnittelussa määriteltyä linjausta. Mikäli radan linjausta päätettäisiinkin muuttaa siten, että se ei enää sopisi asemakaavassa osoitetulle alueelle, pitäisi asemakaavaa muuttaa. Todettakoon kuitenkin, että nyt käynnissä oleva ratasuunnittelu on toteutukseen tähtävä, ja sen yhteydessä linjaus ja muut tekniset ratkaisut tutkitaan hyvin tarkasti. Ei toimenpiteitä.</p> <p>Rata kulkee nykyisen aseman kautta, aseman sijainti ei muutu. Ei toimenpiteitä.</p> <p>Radan linjaus ei enää muutu. Ratasuunnittelun yhteydessä on laadittu mm. meluselvitys, ja meluntorjuntatoimenpiteitä tehdään sen tulosten mukaisesti. Meluselvityksen tulokset huomioidaan myös asemakaavan jatkosuunnittelussa soveltuvin osin ja vaikutusarviointia tarkennetaan.</p> <p>Asemakaavalla on kielteisiä vaikutuksia joillekin nykyisille asuinalueille. Vaikutusarviointia tarkennetaan kaavaehdotusvaiheessa.</p>

ja vetovoimaisuutta niin rakennusaikana kuin käyttöajanakin vuosikymmeniä.

Salon kauppakamariosasto

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

Salon Lukkarinmäki-seura ry

Asia	Vastine ja toimenpiteet
Lukkarinmäki-seura pitää kohtuuttomana kaikkia Lukkarinmäen asukkaita ja kiinteistömistajia kohtaan, mutta erityisesti niitä kohtaan keiden kiinteistö sijaitsee kaavamuutosalueella, että Salon kaupunki on tekemässä kaavamuutosta perustuen suunnitelmaan, jonka toteutumisesta ei ole vielä mitään takeita. Kaava tulee kohtuuttomasti rasittamaan kiinteistönomistajia ja koko aluetta vaikka oikorata ei toteutuisi. Kaavamuutoksen valmistelu on keskeytettävä vähintään siihen asti, että valtio päättää oikoradan rakentamisesta.	Asemakaava tulee laatia ja hyväksyä ennen ratasuunnitelmien hyväksymistä, ja radan rakentamisesta päätetään vasta hyväksytyjen ratasuunnitelmien pohjalta. Eli suunnittelujärjestys on siinä mielessä oikea. Toki radan rakentaminen on käytännössä vielä epävarmaa, koska siihen vaikuttavat mm. poliittiset päätökset ja rahoitus. Ei toimenpiteitä tämän osalta. On totta, että asemakaavamuutoksella on merkittäviä kielteisiä vaikutuksia uuden rataosuuden kohdalla tai välittömässä läheisyydessä oleviin kiinteistöihin ja niiden omistajille. Asemakaavan vaikutusarviointia tarkennetaan jatkosuunnittelussa.

Tarkemmat kommentit (*kursivoituna* kaavaluonnoksesta kopioidut tekstit):

- Kaavaluonnos pitää ottaa pois nähtäviltä ja uudelleen valmisteluun, johtuen valmistelun runsaasta puutteista joista johtuen lausunnon esittämiseen ei ole kaikilta osin todellista mahdollisuutta
- Kaavakartasta puuttuu Vähäjoen kohdalta vesialueen merkintä sekä vesialueen ylittävän rautatien merkintä
- Kaava tuhoaa valtakunnallisesti merkittävästä rakennetusta kulttuuriympäristöstä rakennuksia vaikka alueella ei saa suorittaa toimenpiteitä,

Asemakaava on ollut nähtävillä kaavaluonnoksena, mikä on normaali asemakaavaprosessiin kuuluva vaihe (ns. valmisteluvaihe). Kaava-aineiston ei tarvitsekaan olla luonnosvaiheessa valmis, vaan suunnitteluratkaisut tarkentuvat mm. luonnosvaiheesta saadun palautteen ja normaalin suunnittelutyön tuloksena.

Tämän jälkeen kaava etenee ehdotusvaiheeseen, jonka nähtävilläoloaikana osallisilla on mahdollisuus antaa uudestaan palautetta (muistutus). **Ei toimenpiteitä.**

Vesialueen puuttuminen johtuu voimassa olevan asemakaavan esitystavasta, jossa Vähäjokea ei ole esitetty vesialueena vaan puistona. Syynä tähän on ehkä Vähäjoen kapeus (noin 3...5 m) ja kaavakartan selkeys: kaavakartalla se olisi vain noin 2 mm, jolloin se voisi kadota jo reunaviivojen paksuuteen. **Ei toimenpiteitä.**

Asemakaavalla on kieltämättä merkittäviä kielteisiä vaikutuksia RKY-alueeseen. Ratasuunnitelman selostusluonnoksessa haitallisten vaikutusten

jotka vaarantavat alueen kulttuuriympäristön ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaan vanhan rakennuskannan arvojen säilymistä

- Sivun 4: *Suunnittelussa hyödynnetään soveltuvin osin ESA-ratahankkeen yleissuunnittelun sekä Turun Tunnin Juna-hankkeen aikana laadittuja selvityksiä.*
 - Osa yleissuunnittelun ja hankkeen aikaisista selvityksistä on perustunut taas vanhempiin lausuntoihin jopa 1970-luvulta saakka. Jos näitä hyödynnetään, pitää varmistaa, että selvitykset ovat ajantasaisia ja vastaavat nykytilannetta. Perusteiden tulee olla tehtynä lähiaikoina, eikä päätöksiä tule perustaa 50 vuotta vanhoihin selvityksiin.
- Sivun 5: *Kaavamuutosalueen pinta-ala on noin 17,5 ha*
 - Kuulutuksessa mainitaan pinta-ala 22,5 ha
 - Jos todellinen kaavamuutosalueen pinta-ala on 22,5 ha, niin kaavaluonnos pitää korjata sekä viedä uudelleen käsiteltäväksi toimielimiin, koska muuten käsittelyssä on käytetty väärää pinta-alaa 17,5 ha.
- Sivun 8: *Erillisen lepakkoselvityksen tiedot täydennetään selvityksen valmistuttua.*
 - Kaavaluonnoksesta ei voi tämän osalta antaa mielipidettä, koska selvitystä ei ole kaavaluonnoksessa
- Sivun 8: *Uskelanjoesta Lukkarinmäen länsipuolella haarautuva Vähäjoki/Salmijoki on luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokasta aluetta. Suunnittelun alueen luontoarvoista ei tuoteta varsinaista raporttia tämän rataosuuden kohdalla.*
 - Miksi ei tuoteta raporttia, koska kuitenkin todetaan, että Vähäjoki/Salmijoki on luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokasta aluetta?
 - Mitkä ovat kaavamuutoksen vaikutukset Vähäjoki/Salmijoki alueelle?
 - Onko ympäristöviranomaisen lausunut asiasta?

lieventämiseksi on kirjattu mm., että Salon keskustassa avattavien tunneliosuuksien ennallistamiseen on kiinnitetty erityistä huomiota. **Tämä koskee lähinnä betonitunneli-, mutta myös avorataosuuksia (ma-LR/b ja LR), ja näiden määräyksiä tarkennetaan ehdotusvaiheessa. Myös RKY-alueen määräystekstin tarkistamista harkitaan.**

Asemakaavassa hyödynnetään vielä ehdotusvaiheessa ainakin ratahankkeen melu-, runkomelu ja lepakkoselvityksiä sekä visualisointikuvia, jotka kaikki on laadittu vuoden 2023 aikana. Myös ratageometria, johon asemakaavan rautatiealueen (LR) aluevaraus ja tunneleiden rajaukset perustuvat, on suunniteltu vuoden 2023 aikana.

Virhe pinta-alassa johtuu suunnittelun alkuvaiheessa tehdystä lisäyksestä kaavamuutosalueeseen, ja tieto on jäänyt korjaamatta selostukseen. Oikea pinta-ala oli 22,5 ha. Virhe on verrattavissa kirjoitusvirheeseen, eikä se vaadi kaavaluonnoksen uudelleen käsittelyä. **Virhe korjataan kaavaehdotusvaiheeseen, jolloin kaava uudestaan nähtävillä ja lausuttavaksi. Todettakoon lisäksi, että kaavaluonnoksen nähtävillä olon jälkeen kaava-alue on pienennetty Malturinkadun itäreunasta, jonka jälkeen kaava-alueen pinta-ala on noin 22,4 ha. Tieto korjataan myös osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan.**

Nyt nähtävillä ollut aineisto on tosiaan kaavaluonnos, eikä kaikkien ratkaisujen tai lähtötietojen tarvitse olla saatavilla siinä vaiheessa. Asemakaavasuunnittelu jatkuu, ja seuraavassa vaiheessa valmistuu kaavaehdotus, johon mennessä myös vaadittavat selvitykset tulee olla käytettävissä. **Lepakkoselvitys huomioidaan jatkosuunnittelussa soveltuvin osin. Ei muita toimenpiteitä.**

Vähäjoen/Salmijoen arvo luonnon monimuotoisuuden kannalta perustuu voimassa olevaan Salon keskustan osayleiskaava 2035:een ja sitä edeltävään Salon Yleiskaava 2020:een, ja sen aikaiseen luontoselvitykseen.

Keskustan osayleiskaava 2035:ssä merkintä on "luo 17", jonka määräys kuuluu: "Luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokas alue. Alueella on MRL 43.2§ mukainen rakentamisrajoitus ja MRL 43.2 ja 128§ mukainen toimenpiderajoitus. Toimenpiderajoitus ei koske pelto-ojien tai sähkövesi-, viemäri- tms. olemassa olevien laitteiden kunnossapitotöitä. Aluetta voidaan hoitaa siten, että edistetään luonnon monimuotoisuuden ja erityispiirteidensäilymistä. Numeroindeksi viittaa

- Sivun 9: Vesistöt ja vesitalous
 - Vähäjoki/Salmijokea ei mainita vesistöissä
- Sivun 12: Maakuntakaava
 - Lukkarinmäki sijaitsee pääasiallisesti taajamatoiminnon alueella. Asemakaavamuutos on suunnittelumääräyksiä vastainen
 - Alueen maankäytön kehittämisen, liikenteellisten ratkaisujen ja palvelujen yhteensovittamisen tulee olla taajamakuvaan eheyttävää ja taajamakuvaalliset ominaispiirteet huomioitavaa.
 - Valtakunnallisesti arvokkaan kulttuuriympäristöalueen suunnittelun ja rakennustoimenpiteiden tulee olla kokonaisuuden säilyttämistä turvaavia ja edistäviä.
 - Asemakaavamuutos on räikeässä ristiriidassa vaatimuksen kanssa
 - Yleiskaavaan ratalinjaus on eri kuin asemakaavan ratalinjaus
 - Yleiskaavan kuvat kaavaselosteessa ovat liian epätarkkoja, joten ne pitää esittää tarkemmin vaikka erillisenä liitteenä, jotta asianomaiset näkevät yleiskaavan linjauksen
- Sivun 17: 3.2.5 Viitesuunnitelmat, hankesuunnitelmat
 - Asemakaavan tekeminen ei voi perustua ratasuunnitelmaan, koska ratasuunnitelmaa ei ole hyväksytty
- Sivun 17: 3.2.10 Suojelupäätökset, sivun 18: Melutason ohjeavot
 - Puuttuvat, joten estää lausunnon antamisen.
 - Kaavaluonnos on laitettu liian keskeneräisenä julki ja se pitää ottaa uudelleen tarkasteltavaksi ja laittaa sen jälkeen uudestaan

kaavaselostuksen kohdeluetteloon.”

Vähäjoelle lisätään luo-merkintä. Vaikutusarviointia tarkennetaan Vähäjoen osalta.

Vähäjoki / Salmijoki lisätään kaavaselostukseen.

Maakuntakaavassa on osoitettu myös oikoratavaus, ja asemakaavan tavoite on siltä osin maakuntakaavan mukainen. Todettakoon lisäksi, että MRL 32 §:n mukaan maakuntakaava ei ole voimassa oikeusvaikutteisen yleiskaavan eikä asemakaavan alueella muutoin kuin ohjeena laadittaessa tai muutettaessa yleis- tai asemakaavaa. **Ei toimenpiteitä.**

Asemakaavalla on merkittäviä kielteisiä vaikutuksia RKY-alueeseen. Ks. tarkemmin aiempi kohta.

Yleiskaava on luonteeltaan yleispiirteisempi kuin asemakaava. Yleiskaavan laadinnan aikana ratalinjaus on määritelty likimääräisesti sen hetkisen tiedon perusteella. Yleisesti ottaen asemakaava tarkentaa yleiskaavaa, ja tämän kaltaiset muutokset ovat mahdollisia, ja varsin yleisiäkin. **Ei toimenpiteitä.**

Kaavakartat muuttuvat väistämättä huonompilaatuisiksi, kun ne liitetään kuvaksi tekstitiedostoon. Erillisenä liitteenäkään kartoista ei välttämättä saa niin tarkkoja, että pienimmät yksityiskohtat kävisivät ilmi. Tarkimmat pdf-muotoiset tiedostot löytyvät Salon kaupungin verkkosivuilta, ja varmimmin asiat selviävät niistä: <https://salo.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus-ja-kaupunkisuunnittelu/yleiskaavoitus/voimassa-olevat-yleiskaavat/>

Ei toimenpiteitä.

Asemakaava voi perustua tekeillä olevaan ratasuunnitelmaan, koska ratasuunnitelmassa määritellään radan tarvitsema tila. Tämä on normaali suunnittelujärjestys. Asemakaava pitää olla kuitenkin hyväksytty ennen ratasuunnitelman hyväksymistä. **Ei toimenpiteitä.**

Melutason ohjeavot lisätään ehdotusvaiheessa.

Asemakaava on ollut nähtävillä kaavaluonnoksena, mikä on normaali asemakaavaprosessiin kuuluva vaihe (ns. valmisteluvaihe). Kaava-aineiston ei tarvitsekaan olla luonnosvaiheessa valmis, vaan suunnitteluratkaisut tarkentuvat mm. luonnosvaiheesta saadun palautteen ja normaalin suunnittelutyön tuloksena.

nähtäväksi mielipiteitä varten sisältäen puuttuvat selvitykset ja lausunnot.

- Sivun 19: *Osallistuminen ja vuorovaikutusmenetelyt, viranomaisyhteistyö. Asukastilaisuus 6.10.2022*
 - Pitää korjata vastaamaan todellisuutta
 - Esittely pidettiin aluksi auditoriossa, jossa kysymysten esittäminen ja kommentointi oli kielletty. Tästä huolimatta kaupunkilaiset esittivät kysymyksiä ja kommentoivat suunnitelmia.
- Sivun 20: *Kaavaratkaisussa on pyritty huomioidaan mm. kiinteistönomistajien toiveita.*
 - Kenen kiinteistöomistajan toiveita on huomioitu?
 - Missä kyseisiä toiveita on voinut esittää?
- Sivun 22: *Asemakaavamuutoksella ei ole merkittäviä vaikutuksia väestöön.*
 - Asemakaavamuutoksella on merkittäviä vaikutuksia väestöön, koska alkuperäinen linjaus on siirtynyt
- Sivun 22: Pitäisi mainita raivaajankadun puolella radan merkittävä nousu yli maanpinnan, joka aiheuttaa kielteisiä vaikutuksia niin näkymävaihtuksiin, kaupunkikuvaan kuin yhdyskuntarakenteeseen. Asiaan liittyvät havainnekuvat puuttuvat.

Tämän jälkeen kaava etenee ehdotusvaiheeseen, jonka nähtävilläoloaikana osallisilla on mahdollisuus antaa uudestaan palautetta (muistutus). **Ei toimenpiteitä.**

Asukastilaisuuden kuvaus korjataan kaavaselostukseen.

Ratasuunnittelun suunnitteluorganisaatio on ollut yhteydessä joihinkin sellaisiin kiinteistönomistajiin, joiden kiinteistö tai rakennus sijaitsee kriittisellä paikalla rataa tai sen tukitoimintoja ajatellen. Näissä keskusteluissa ilmi tulleita toiveita on huomioitu myös asemakaavassa.

Nähtävillä ollut kaavaluonnos ja seuraavassa vaiheessa nähtävillä asetettava kaavaehdotus ovat asemakaavaprosessiin kuuluvia käytäntöjä, joilla osallisten tavoitteita ja toiveita selvitetään. **Ei muita toimenpiteitä.**

Asemakaavalla ei voitane katsoa olevan merkittäviä vaikutuksia väestöön siinä mielessä, että väestömäärä tai sen rakenne eivät oleellisesti muutu verrattuna voimassa olevaan asemakaavaan. Rata ja sen linjauksen siirto vaikuttaa kyllä merkittävästi yksittäisiin kiinteistöihin ja kaupunkikuvaan. **Ei toimenpiteitä, mutta todettakoon, että ehdotusvaiheessa tarkistetaan kaavan vaikutuksia ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen.**

Vaikutusarviointia tarkennetaan kaavaehdotusvaiheessa, ja myös havainnekuvia tullaan lisäämään selostukseen.

- Sweco Finland Oy on tehnyt kaavaluonnoksen ja Sweco Finland Oy on ollut myös tekemässä oikoradan suunnittelua
- Kaavaluonnoksen tekijän olisi pitänyt olla riippumaton, joten kaavaluonnos pitää valmistella uudelleen riippumattoman tahon toimesta

Sweco on suunnittelijana osalla Turun Tunnin Juna -rataosuutta, mutta ei Salon kaupunkialueella. Ja vaikka Sweco olisi suunnittelijana Salon kaupunkialueella, ei se olisi este toimia kaavaa laativana konsulttina. Ratasuunnittelua tehdään Turun Tunnin Juna -hankeyhtiölle. Asemakaavaa tehdään Salon kaupungille viranhaltijoiden ohjauksessa, ja Salon kaupungin päättäjät, ts. kaupunginvaltuusto hyväksyy asemakaavan. **Ei toimenpiteitä.**

Salon Yrittäjät ry

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Salon Yrittäjät ry:n näkemyksen mukaan nopeat yhteydet pääkaupunkiseudulle ovat kotikaupunkimme kannalta korvaamattoman tärkeitä. Suunnitelmaan sinänsä yhdistyksellä ei ole lausuttavaa puoleen eikä toiseen, mutta yhdistys katsoo, että ensin tulisi tehdä lopullinen päätös oikoradan rakentamisesta ja vasta sen jälkeen merkitä ratalinjaus asemakaavaan. Saattaa nimittäin käydä niin, että hanke ei toteudu milloinkaan, mutta olemassaolollaan kaava aiheuttaa mm. linjauksen kohdalla olevien kiinteistöjen omistajille korvaamatonta haittaa vuosikymmenien ajan.</p>	<p>Asemakaava tulee laatia ja hyväksyä ennen rata-suunnitelmien hyväksymistä, ja radan rakentamisesta päätetään vasta hyväksytyjen ratasuunnitelmien pohjalta. Eli suunnittelujärjestys on siinä mielessä oikea. Toki radan rakentaminen on käytännössä vielä epävarmaa, koska siihen vaikuttavat mm. poliittiset päätökset ja rahoitus. Ei toimenpiteitä tämän osalta.</p>

Tukes

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>[...] Lausunto</p> <p>Tukesin näkemyksen mukaan kaavamuutokselle ei ole estettä käytössä olevien selvitysten ja valvontatietojen perusteella kemikaaliturvallisuuslainsäädännön (390/2005) näkökulmasta.</p> <p>Perustelut</p> <p>Finnoam Oy:n tuotantolaitos (Örninkatu 1) sijaitsee noin 200 m päässä kaavamuutosalueesta. Kohde on toiminnan laajuudeltaan toimintaperiaateasiakirjavelvollinen laitos ja sen konsultointivyöhyke on 0,5 km. Tukesin käytössä olevien tietojen perusteella mahdollisten onnettomuuksien vaikutusalueet eivät ulotu kaavamuutosalueelle. Finnoam Oy on laatinut toiminnan laajuuden edellyttämän yleisötiedotteen, jossa on kuvattu laitoksen riskejä sekä onnettomuustilannetoimintaa: (Microsoft Word - Turvallisuustiedote yleisölle_181021) (finnoam.fi).</p> <p>Arvo Piiroinen Oy:n tuotantolaitos (Tehdaskatu 25) sijaitsee noin 500 m päässä kaavamuutosalueesta. Kohde on toiminnan laajuudeltaan lupalaitos ja sen konsultointivyöhyke on 0,5 km. Tukesin käytössä olevien tietojen perusteella mahdollisten</p>	<p>Merkitään tiedoksi. Ei toimenpiteitä.</p>

onnettomuuksien vaikutusalueet eivät ulotu kaavamuutosalueelle.

LeinoCast Oy:n tuotantolaitos (Leinonkatu 5) sijaitsee noin 300 m päässä kaavamuutosalueesta. Kohde on toiminnan laajuudeltaan lupalaitos ja sen konsultointivyoähyke on 0,5 km. Tukesin käytössä olevien tietojen perusteella mahdollisten onnettomuuksien vaikutusalueet eivät ulotu kaavamuutosalueelle.

Turun museokeskus

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>[...]</p> <p>Suunnittelualueen rakennetun ympäristön arvot ovat monipuoliset. Salon rautatieasema ympäristöineen on erittäin hyvin säilynyt kokonaisuus, ja aseman viereiset 1900-luvun alun rakennukset Mariankadulla edustavat Salon vanhaa kauppamiljöötä. Joen ja asemamiljöön kaakkoispuolella on Lukkarinmäen esikaupunkialue, joka sijaitsee Uskelan kirkonmäelle johtavan keskiaikaisperäisen Suuren Rantatien varteen. Kaavamuutosalue on osin valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisten RKY-inventointien alueella (Salon rautatieasemanseutu ja vanha kauppamiljöö, Uskelan kirkonmäki ja Lukkarinmäen esikaupunkiasutus sekä Suuri Rantatie). Lisäksi maakuntakaavassa on osoitettu RKY-rajausta laajempi maakunnallisesti merkittävä aluekokonaisuus sra 69, Lukkarinmäen kulttuurimaisema.</p> <p>RKY-alueet on huomioitu kaavaluonnoskartalla merkinnällä rky-1, jota koskee seuraava kaavamääräys: "Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö. Alueella ei saa suorittaa toimenpiteitä, jotka vaarantavat alueen kulttuuriympäristön ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaan vanhan rakennuskannan arvojen säilymistä. Toimenpiteisiin tulee pyytää hyvissä ajoin museoviranomaisen lausunto." Suurta Rantatietä ei ole erikseen huomioitu.</p> <p>Muutamia rakennuksia on kaavaluonnoksessa huomioitu merkinnällä sr-1. Merkinnällä on osoitettu kolme asemapuistossa sijaitsevaa rakennusta ja kivinen väestönsuoja. Myös Lukkarinmäellä ja Salmenrannan varrella on osoitettu rakennuksia suojeltaviksi. Suojeltuja rakennuksia koskee seuraava kaavamääräys: "Historiallisesti arvokas ja kaupunkikuvan säilymistä kannalta tärkeä rakennus. Rakennusta ei saa purkaa. Rakennuksessa suoritettavien korjaus- ja muutostöiden tulee olla sellaisia, että rakennuksen historiallisesti arvokas ja kaupunkikuvan kannalta merkittävä luonne säilyy. Museoviranomaiselle tulee varata</p>	<p>-</p> <p>-</p>

mahdollisuus lausunnon antamiseen rakennukseen kohdistuvista toimenpiteistä.”

Vaikutusten arvioinnin mukaan Lukkarinmäen RKY-alueella puretaan tämänhetkisen ratasuunnitelman perusteella ainakin kaksi rakennusta, jotka on alueella laaditussa inventoinnissa arvotettu maisemallisesti arvokkaiksi. Lisäksi RKY-alueella sijaitseva pyöröhirsinen tsasouna, joka on rakennettu vuonna 1989 ja todettu myös maisemallisesti arvokkaaksi, puretaan tai siirretään toisaalle. RKY-alueen ulkopuolelta Salmenrannan ja Raivaajankadun korttelialueilta puretaan tämänhetkisen tiedon mukaan kahdeksan rakennusta (kolme talousrakennusta). Arvotukseltaan nämä maakuntakaavan mukaiseen Lukkarinmäen kulttuurimaisemaan kuuluvat rakennukset ovat pääosin maisemallisesti ja paikallisesti arvokkaita.

Lähes koko kaava-alueen rakennusinventoinnit on päivitetty vuonna 2019. Ajantasainen aineisto löytyy Varsinais-Suomen alueellisen vastuumuseon MIP-tietokannasta, johon on saatavilla viranomaiskäyttöön tarkoitettuja käyttäjätunnuksia. Inventoinnit on valikoiden julkaistuna saatavilla myös rajapinta-aineistona:

<https://www.avoindata.fi/data/fi/dataset/varsinais-suomen-rakennusinventointi>

Varsinais-Suomen alueellinen vastuumuseo toteaa lausuntoon seuraavan.

On ilmeistä, kaavaluonnoksen ja Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelman mukaiset ratkaisut heikentävät merkittävästi kaupunkikuvan ja rakennetun kulttuuriympäristön arvoja suunnittelualueella, joka on suurelta osin valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä. Kulttuurihistoriallisesti arvokkaita rakennuksia joudutaan purkamaan ja siirtämään ratalinjausten alta ja radan rakentaminen aiheuttaa riskejä lukuisille rakennuksille. Radan vaatimat rakenteet, kuten Lukkarinmäen eteläpuolinen betonikaukalo ja Lukkarinmäen pohjoispuolella puutalokorttelin keskellä korkealla penkereellä kulkeva rata, tulevat voimakkaasti muokkaamaan kaupunkikuvaa. Muutokset ovat kulttuuriympäristön kannalta erittäin haitallisia.

Asemakaavalla tulee mahdollisimman hyvin turvata ne kulttuuriympäristön arvot, jotka alueella ratakannuksesta huolimatta säilyvät. Lisäksi kaupunkikuvallisten haittojen minimointiin tulee pyrkiä Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelman ympäristövaikutusten arvioinnin mukaisilla lieventämistoimilla, kuten betonitunneliosuuksien huolellisella maisemoinnilla.

Kaavaluonnoksessa on osoitettu muutamia rakennuksia suojeltaviksi. Kuitenkaan ei ole huomioitu kaikkia niitä rakennuksia, jotka on alueella laadituissa selvityksissä todettu kulttuurihistoriallisesti arvokkaiksi, ja jotka olisivat ratakannuksesta

Merkitään tiedoksi.

Asemakaavan ehdotusvaiheessa kiinnitetään vielä huomiota eri alueiden kaavamääräyksiin. Näitä ovat mm. rata- ja rky-alueet sekä betonitunneleita koskevat osa-alueet. Ks. myös seuraavat kohdat.

Salon yleiskaava 2020:n merkintää sr 99 ei näy kaavakartalla, joten rakennuksen arvot on jäänyt luonnosvaiheessa huomioimatta. Kuitenkin ratasuunnittelun edetessä on todettu, että **kyseinen rakennus Uskelankirkkotien ja Rauhalankadun**

huolimatta tämänhetkisen tiedon mukaan säilymässä. Esimerkiksi Salon yleiskaavassa 2020 merkinnällä sr 99 osoitettua paikallisesti merkittävää rakennusta osoitteessa Uskelankirkkotie 17 ei ole kaavaluonnoksessa huomioitu. Myös maakunnallisesti merkittävä VR:n asuinrakennus osoitteessa Ratapolku 2 on kaavaluonnoksessa vailla suojelumerkintää, samoin maakunnallisesti merkittävä Tehdaskatu 5A. Inventoinneissa paikallisesti ja seudullisesti/maakunnallisesti arvokkaiksi todetut ja ylemmillä kaavatasoilla huomioituidu kohteet tulee huomioida asemakaavassa suojelumerkinnoillä, joista käy ilmi rakennuksen arvoluokka. Kaava-alueella on myös lukuisia inventoinnissa maisemallisesti arvokkaiksi arvoitettuja rakennuksia, jotka tulee huomioida kaavassa vähintäänkin kokonaisuuksina.

Suojeltujen rakennusten rakennusalat ja kerrosluvut tulee osoittaa nykytilan mukaisesti. Vaikutusten arvioinnissa tulee tuoda esiin, mahdollistavatko kaavan esittämät rakennusoikeudet uudisrakentamista vai todetaanko niillä nykytila.

Asemapuiston osalta voidaan todeta, että VR:n yöpymiskodin (rakennustunnus 101226484e) viereistä talousrakennusta ei toistaiseksi ole huomioitu, ei myöskään rakennusperintörekisterin mukaista kellaria, joka mahdollisesti on purettu. Näiden rakennusten nykytila tulee selvittää kaavoituksen yhteydessä ja ne tulee tarvittaessa osoittaa suojelumerkinnällä. Asemapuistoa koskee merkintä VP/s, mutta /s-merkinnän määräys puuttuu. Puiston arvot tulee tunnistaa ja turvata asemakaavassa asianmukaisella kaavamääräyksellä. Rautatiesopimuksen mukaiset kohteet, joita ovat asemapuiston kohteiden lisäksi osoitteessa Ratapolku 1 olevat rakennukset, on hyvä osoittaa erillisellä suojelumerkinnällä ja -määräyksellä, josta käy ilmi niiden status Rautatiesopimuksen (1998) mukaisina kohteina ja erityispiirteet rautatierakennuksina.

Kaava saattaa joiltain osin mahdollistaa uudisrakentamista. Kaavaselostuksen vaikutusten arvioinnissa todetaan, että "betonitunnelin maanalaisen tilavarauksen reuna-alueilla ei kaikkia olemassa olevia rakennuksia voida välttämättä säilyttää kortteleissa 12 ja 15, mutta myöhempi rakentaminen tunnelin toteuduttua voi olla mahdollista." Nämä korttelit sijoittuvat pääosin RKY-alueelle. Kaavassa

liittymän luoteispuolella joudutaan purkamaan, ja tontti lunastetaan. Tontti osoitetaan ehdotusvaiheessa todennäköisesti puistoksi.

Ratapolku 2:n päärakennukselle ja Tehdaskatu 5A:n päärakennukselle lisätään suojelumerkinnot, joista käy ilmi myös arvoluokka.

Myös muiden rakennusten suojelumerkintöjä ja arvoluokkia selvitetään jatkosuunnittelussa, joko yksittäisinä rakennuksina tai kokonaisuuksina.

Rakennusalat ja kerrosluvut lisätään kaavaan. Tiedot vanhojen rakennusten pinta-aloista eivät tiettävästi ole aina ajantasaiset. **Vaikutusarviointiin lisätään arvio siitä, mahdollistavatko rakennusoikeudet uudisrakentamista vai todetaanko niillä nykytila.**

Jos lausunnossa tarkoitetaan alla olevassa kuvassa nuolilla osoitettuja kohteita, on ne tosiaan purettu. **Ei toimenpiteitä.**



Merkintä '/s' lisätään asemakaavamääräyksiin. Asemapuiston suojelumerkintöjä tarkennetaan jatkosuunnittelussa.

Rautatiesopimukseen sisältyvien rakennusten suojelumerkinnot lisätään / tarkennetaan jatkosuunnittelussa.

RKY-osa-alueen määräystä tarkennetaan ehdotusvaiheessa. Lisäksi betonitunnelin ma-LR/b määräystä tarkennetaan siten, että se huomioi paremmin ympäristön arvot ja mahdollisen RKY-alueen.

on syytä kiinnittää huomiota uudisrakentamisen riittävän yksityiskohtaiseen ohjaukseen, jotta se saadaan riittävästi sovitettua ympäristöönsä. Lukkarinmäki ympäristöineen on pienipiirteistä ja tätä ominaisuutena on syytä vaalia.

Suuri Rantatie, joka sisältyy RKY-valikoimaan erillisenä kohteena, tulee huomioida kaavassa omalla määräyksellä ja merkinnällä.

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

Suurelle Rantatielle osoitetaan oma erillinen merkintänsä.

Merkitään tiedoksi. **Ei toimenpiteitä.**

Varsinais-Suomen ELY-keskus

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>[...]</p> <p>Selostuksen mukaan suunnittelussa hyödynnetään ESA-ratahankkeen yleissuunnittelun sekä Turun Tunnin Juna -hankkeen aikana laadittuja selvityksiä. Lisäksi kevään 2022 aikana tarkennetaan ainakin luontoselvitystä. Tässä kaavahankkeessa arvioidaan vaikutuksia ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön, maa- ja kallioperään, alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, liikenteeseen, kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön.</p> <p>Uusi ratalinja on osoitettu asemakaavoitusta ohjaavissa yleiskaavoissa. Suunnittelualueen eteläosassa Salonjoesta kaakkoon päin on voimassa Salon Yleiskaava 2020, joka on tullut voimaan vuonna 2009, ja suunnittelualueen pohjoisosassa Salonjoesta asemalle päin on voimassa Salon keskustan osayleiskaava 2035 vuodelta 2016.</p> <p><u>ELY-keskuksen kannanotot</u></p> <p><u>Yleistä</u></p> <p>Asemakaavan muutos perustuu yleiskaavaan ja siinä osoitettuun uuteen ratalinjaan. Vaikka asemakaavamuutos on radan osalta yleiskaavan mukainen, tulee asemakaavan yhteydessä esittää riittävät johtopäätökset kaavan vaikutuksista. Koska asemakaavaa laaditaan rinnakkain tarkemman ratasuunnittelun kanssa, on ratasuunnitelman selvitykset ja vaikutusarviointit syytä huomioida ja hyödyntää asemakaavoituksessa. Kaavan vaikutuksia voidaan arvioida paremmin, kun selvitykset valmistuvat ja kaavamuutos tarkentuu. Kaavan toteutuksella voi olla merkittäviä ilmasto- ja kiertotalousvaikutuksia, joten myös ne on hyvä arvioida.</p>	<p>Vaikutusarviointia tarkennetaan monin paikoin, mahdollisuuksien mukaan myös ilmaston osalta. Kiertotalousmahdollisuuksia selvitetään osana ratahanketta, mutta siihen ei välttämättä asemakaavatyössä ole mahdollista ottaa tarkemmin kantaa.</p>

Kulttuuriympäristö

Suunnittelualueen kuuluminen valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön (RKY) alueeseen, edellyttää, että asemakaavoituksessa määritellään yksityiskohtaisemmat kehittämis- ja suojelutavoitteet alueella.

Luonnoksessa valtakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö on esitetty rky-1- merkinnällä määräyksineen. Kaavoituksessa on vielä syytä harkita ko. yleisen määräyksen sijasta RKY-alueen arvojen turvaamista V-, A- ja AO-alueille annettavilla kaavamääräyksillä.

ELY-keskus katsoo, että kaavassa tulee ohjata tarkemmin tunnelin ja sen ympäristön rakentamista. Suunnittelussa on hyvä käyttää apuna havainnekuvia, jotka samalla selventävät kaikille osallisille kaavan tuomia muutoksia kaupunkiympäristöön.

Rakentamisen mitoitus on tuotu kaavaluonnokseen suoraan voimassa olevasta asemakaavasta. Arvokkaaseen kulttuuriympäristöön sopivaa rakentamisen määrää, uudisrakennusten kokoa, mittasuhteita ja piirteitä sekä sijoittumista suhteessa oleviin rakennuksiin on tarkasteltava uudelleen kaavamuutosta tehtäessä. Asemakaavan tulee olla yksiselitteinen sallittavan uudisrakentamisen määrän osalta.

Säilytettävä puusto ja muu kasvillisuus tulee osoittaa kaavassa. Betonikannen alueelle, jolta maasto ja kasvillisuus poistetaan, tulee antaa määräyksiä maaston muotoilusta ja kasvillisuudesta.

Luonnonsuojelu

Kaavaselostuksen mukaan lausuttavana olevan kaava-alueen kohdalta ei tuoteta raporttia luontoarvoista. Lisäksi todetaan, että luontoarvoja on kartoitettu, mutta merkittäviä arvoja ei ole todettu. Lausuttavana olevan materiaalin perusteella ei voi ottaa kantaa siihen, mitkä ovat kaavan luontovaiikutukset ja onko arvio, ettei alueella ole merkittäviä luonnonmonimuotoisuusarvoja, oikea, sillä kaavaselostuksessa ei ole kuvattu luontoympäristöä eikä raporttia mainitusta selvityksestä ole tuotettu. Vaikka kaava-alue ei sijoitukaan rakentamattomaan luontoympäristöön, on alueen luontoympäristö kuvattava ja tarkasteltava vaikutukset siihen. Selostuksessa mainitaan, että lepakkoselvityksen tiedot täydennetään selvityksen valmistuttua.

Rky-1-alueen määräyksessä on otettu kantaa RKY-alueen arvojen säilyttämiseksi ja vaikutusten lieventämiseksi. **Määräystekstiä voidaan tarkentaa vielä ehdotusvaiheessa. Lisäksi asemakaavaa tarkennetaan rautatie- ja betonitunnelialueita koskevien määräysten osalta (ks. tarkemmin edellä).**

Osa-aluetyyppisenä rky-1-merkintänä alueen kokonaisuus hahmottuu paremmin kaavakartalta. Rky-1-alue on korostettu ruudutuksella, jolloin se on havaittavissa myös yksittäisen tontin alueella. **Kuitenkin A- ja AO-alueiden määräystekstiä tarkennetaan siten, että uudisrakentamisessa ja muutoksissa huomioidaan rakennetun kulttuuriympäristön arvoja.**

Ratahankkeen yhteydessä on laadittu visuaalisointikuvia, joita lisätään kaavaselostukseen.

Tunnelin suuaukkojen rakenteisiin, betonikaukaloihin ja meluseinien toteuttamista ohjaviin kaavamääräyksiin kiinnitetään jatkossa huomioita.

Tämä kaavamuutosalue ei kata lähellekään koko RKY-aluetta eikä muutenkaan koko Lukkarinmäen yhtenäiseksi koettavaa kokonaisuutta. Sen vuoksi rakennusoikeuden alentaminen asettaisi kaavamuutosalueen kiinteistöt eriarvoiseen asemaan ja aikaansaisi epäyhtenäistä asemakaavaa; varsinkin kun kaavamuutos aiheuttaa muutenkin merkittäviä ja useimmissa tapauksissa kielteisiä muutoksia alueen kiinteistöille. Rakennusoikeuden määrä on siitäkin syystä katsottu paremmaksi pitää voimassa olevan asemakaavan mukaisena. **Ei toimenpiteitä tämän osalta.**

Asemakaavaan lisätään istutettavia alueen osia.

Betonikantta koskevia määräyksiä tarkennetaan.

Lähtökohtiin tarkennetaan suunnittelualueen luonnonympäristön oloja.

Ratahankkeen yhteydessä laaditun lepakkoselvityksen yhteydessä ei ole tutkittu rakennuksia sisältä. Selvityksessä arvioitiin todennäköisiä tärkeitä lepakkoalueita. **Lepakkoselvityksen tuloksia huomioidaan ehdotusvaiheessa soveltuvin osin.**

Vuollejokisimpukkaa ei ole erikseen selvitetty asemakaavatyön yhteydessä. Ratasuunnitelman selostusluonnoksen mukaan vuollejokisimpukan esiintyminen joenylitysten kohdilla selvitetään ennen rakentamista, ja simpukat siirretään tarvittaessa ylävirran puolelle. Siirtoa varten tulee hakea lupa ELY-keskuksesta. **Vuollejokisimpukka**

Lepakot kuuluvat luontodirektiivin liitteen IV lajeihin, joiden lisääntymis- ja levähdyspaikkojen heikentäminen ja hävittäminen on kielletty. Asemakaava-alueella voi olla rakennuksia ja kolopuita, joita lepakot käyttävät lisääntymis- ja levähdyspaikkoina. Kaavaselostuksessa ei ole käsitelty vuollejokisimpukkaa, joka myös on luontodirektiivin liitteen IV tiukasti suojeltu laji. Uskelanjoessa tiedetään esiintyvän vuollejokisimpukkaa.

Vesistöt

Vaikutusten arviointi ympäristöön puuttuu lähes kokonaan kaavaselostuksesta, joten arvioinnin riittävyyttä ei voida vielä arvioida. Lausuntovaiheessa vaikutusten arviointitekstien pitäisi olla käytettävissä.

Luonnoksen mukaan asemakaavamuutoksella voi toteutuessaan olla vaikutuksia vesistöihin ja vesitalouteen, mutta mahdollisia vaikutuksia ei ole nimetty. Arvioinnissa tulisi esittää yleisesti kaavamuutoksen mahdollisesti aiheuttamat vesistökuormituksen muutokset, jotka todennäköisesti johtuisivat pääosin hulevesikuormituksesta ml. oja- ja tunnelivedet. Hulevesien pidättymisalueita tulisi osoittaa kaavassa. Vesistöjen ylityksiin liittyvä vesirakentaminen tulisi kuvata ja arvioida sen mahdolliset vaikutukset vesistöön. Lisäksi kielteisten vaikutusten lievennystoimenpiteitä tulee esittää kaavaselostuksessa.

Melu ja tärinä

Asemakaavassa on melulle ja tärinälle herkkiä kohteita lähellä rata-alueita, joten asemakaavoituksessa tulee varmistua riittävillä selvityksillä siitä, että hyväksyttävät tärinä- ja meluohjearvot täyttyvät mm. kaavan AO ja A -alueilla. Meluhaitan torjuntatarpeesta rakenteellisin tai toiminnallisoin keinoin tulee varmistua. Asemakaavassa on tarpeen esittää riittävät kaavamääräykset meluhaitan osalta. Melutasoille on asetettu melutason ohjearvot (VnP 993/92), jotka tulee ottaa huomioon maankäytön suunnittelussa.

Rautatieliikenteeseen liittyy usein myös tärinähaittaa, johon vaikuttavat mm. pehmeä maaperä, raskaan liikenteen paino ja määrä sekä tärinälle herkien kohteiden määrä ja sijoittuminen lähelle rautatietä. Tärinän aiheuttaman asumisen viihtyisyyshaitan tiedetään kokemuksesta olevan mahdollista rautateiden läheisyydessä. Rautatieliikenteen aiheuttamalle viihtyisyyttä vähentävälle tärinähaitalle ei ole olemassa ohjearvoja. Tärinän herkille kohteille aiheuttamaa viihtyisyyshaittaa on kuitenkin tutkittu mm. VTT:n toimesta ja tutkimuksissa on esitetty tärinän suositusarvoja, jotka on hyvä ottaa huomioon tärinähaitan sallittua tasoa asetettaessa (Esim: Asko Talja Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksesta, VTT tiedotteita 2278,

huomioidaan myös asemakaavan ehdotusvaiheessa soveltuvin osin.

Ratasuunnitelman selostusluonnoksen mukaan rata- ja tiealueiden kuivatuksessa hyödynnetään pääsääntöisesti olemassa olevia lasku- ja muita avo-ojia. Myös joitakin uusia laskuojia on suunniteltu. **Ratahankkeessa on osoitettu myös hulevesipumppaamoja, joista ainakin yksi sijoittuu tälle kaava-alueelle, ja se huomioidaan ehdotusvaiheessa. Vaikutusarviointia vesistöihin tarkennetaan jatkosuunnittelussa. Yleismääräyksiin lisätään huleveden hallintaa koskevia määräyksiä.**

Kaavaselostukseen lisätään kuvaukset vesistöjen ylityksistä ja lisätään vaikutusarviointi, lisäksi esitetään kielteisten vaikutusten lievennystoimenpiteitä.

Ratahankkeessa on laadittu melu- ja tärinäselvitykset kesän ja syksyn 2023 aikana. **Selvitysten tulokset huomioidaan kaavaehdotuksessa soveltuvin osin.**

2004: <https://www.vttresearch.com/sites/default/files/pdf/tiedotteet/2004/T2278.pdf>).

Asemakaavoituksessa on tarpeen selvittää rautatieliikenteen aiheuttama mahdollinen värinähaitta ja sen leviäminen sekä mahdolliset keinot värinähaitan poistamiseksi.

Liikenne

Kiskontien Mt 186 käänntö Perniöntielle Mt 12104 tulee toteutettavaksi ratakankkeen yhteydessä, koska nykyinen Kiskontien yhteys Perniöntielle katkeaa ratakankkeen takia. Perniöntien aluetta on osoitettu asemakaavan muutosluonnoksessa katualueeksi, mutta osa asemakaavassa LT-alueeksi osoitetusta alueesta koskien Perniöntietä on jätetty asemakaavan muutosalueen ulkopuolelle.

ELY-keskus toteaa, että kaupungin on hyvä varmistua siitä, onko asemakaavan muutos Perniöntien aluetta koskien tarpeellinen myös asemakaavamuutoksen ulkopuolelle jäävän LT-alueen osalta.

Kestävemmän liikkumisen edistämiseksi maankäytön suunnittelussa on hyvä kiinnittää erityistä huomiota kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteiden parantamiseen ja houkuttelevuuteen.

Pyöräpysäköinnin toteuttamisvelvoitteesta ja pyöräpysäköinnin sijoittamisesta on hyvä antaa määräyksiä kaavassa opetustoimintaan ja toimisto- ja työtilojen rakentamiseen osoitetuille alueille. Määräykset pyöräpysäköinnin toteutuksesta asemakaavassa johtavat todennäköisemmin laadukkaiden pyöräpysäköintipaikkojen toteutukseen ja edelleen siistiin ja jäsenyntyneeseen pysäköintiin. Määräyksessä pyöräpysäköinnistä on mahdollista antaa laadullisia määräyksiä sääsuojan lisäksi myös runkolukittavuudesta.

Ohjeita ja esimerkkejä pyöräpysäköintivelvoitteen määrittämiseksi määrällisesti ja laadullisesti löytyy mm. Väyläviraston ohjeita 18/2020: Pyöräliikenteen suunnittelu, s.194

(https://julkaisut.vayla.fi/pdf11/vo_2020-18_pyoraliiikenteen_suunnittelu_web.pdf) tai pyöräliikenteen suunnitteluohjeesta: <https://pyoraliiikenne.fi/pyorapysakoinnin-suunnitteluohje/#py-sakointitarpeen-maarittely>.

Lopuksi

Asemakaavoitusta on hyvä jatkaa tiiviissä yhteistyössä ratasuunnittelun kanssa ja hyödyntää ratasuunnitelman selvityksiä ja vaikutusarvioiteja.

ELY-keskus osallistuu mielellään kaavan työneuvotteluun, jos neuvottelu pidetään.

Lausunto on laadittu yhteistyössä ELY-keskuksen luonnonsuojelu-, vesi- ja ympäristönsuojeluyksikön sekä Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueen kanssa.

Perniöntien osalta muutos maantien alueesta katualueeksi voidaan tehdä tarvittaessa myöhemmin omana kaavamuutoksena. Kaava-alueetta ei ole tarkoituksenmukaista laajentaa tässä vaiheessa. Lisäksi todettakoon, että kaavaluonnoksen ratkaisu noudattaa pääpiirteissään voimassa olevaa kaavaa, sillä erotuksella että lukion vieressä on nykyisin kapea LT-alueen kaistale. **Ei toimenpiteitä.**

Pyöräpysäköintiä koskevia määräyksiä lisätään kaavaehdotusvaiheessa.

Ratakankkeen suunnitelmia ja selvityksiä hyödynnetään asemakaavan jatkosuunnittelussa.

Varsinais-Suomen liitto

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>[...]</p> <p>Ratalinjaa on käsitelty Salon seudun maakunta-kaavassa (MV 2006 / YM 2008) ja Salo–Lohja-ratalinjan vaihemaakuntakaavassa (MV 12.12.2011 / YM 4.12.2012 / KHO 19.6.2014). Asemakaavoitusta ohjaa suunnittelualueella voimassa olevat kaksi yleiskaavaa: Salon Yleiskaava 2020 (2009) ja Salon keskustan osayleiskaava 2035 (2016).</p> <p>Suunnittelualueeseen kuuluu valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä. Museoviraston laatimassa RKY-inventoinnissa kaavamuutosalueesta osa on Uskelan kirkonmäki ja Lukkarinmäen esikaupunkiasutus -kokonaisuutta ja osa Salon rautatieasemanseutu ja vanha kauppalamijöo -kokonaisuutta. Jälkimmäiseen kokonaisuuteen kuuluu kaavamuutosalueen pohjoisimmasta osasta suurelta osin viheraluetta, suojeltu Asemapuisto.</p> <p>Kaavaselostuksen mukaan asemakaavamuutosta toteutettaessa alueelta on purettava tämänhetkisten ratasuunnitelmien perusteella varmasti kaksi rakennusta (kortteli 15, tontit 1 ja 17). Rakennukset sijaitsevat suunnitellun betonitunneliosuuden kohdalla. Lisäksi betonitunnelin maanalaisen tilavaurauksen reuna-alueilla ei kaikkia olemassa olevia rakennuksia voida välttämättä säilyttää kortteleissa 12 ja 15, mutta myöhempi rakentaminen tunnelin toteuduttua voi olla mahdollista.</p> <p>Lisätietoja Salon kaupungin verkkosivuilta. https://salo.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus-ja-kaupunkisuunnittelu/asemakaavoitus > ajankohtaiset-asemakaavat > oikorata-salon-kaupunkialueella</p> <p><u>Hyväksytty lausunto (Ehdotus)</u></p> <p>Varsinais-Suomen liiton maankäyttöjaosto toteaa lausuntonaan Salon kaupungille asemakaavaluonnoksesta Oikorata Salon kaupunkialueella seuraavaa.</p>	<p>-</p>
<p>Helsinki–Turku nopea ratayhteys on merkittävä ja keskeinen osa Etelä-Suomen rataverkkoa ja sen kehittämistä. Euroopan unionin rajat ylittävään TEN-T-ydinverkkokäytävään kuuluvalla yhteysväliillä on strateginen merkitys Suomen liikennejärjestelmässä. Hanke tukee osaltaan Etelä-Suomen kilpailukyyn parantamista. Alueiden välisellä verkottumisella ja yhteistyöllä vahvistetaan alueiden kehittymistä ja toimintaedellytyksiä sekä yhdyskuntien vetovoimaa.</p> <p>Uuden oikoradan yhdessä Turku–Salo-kaksoisraiteen mahdollistama monimuotoinen junaliikenne paikallisjuna-asemineen tulee palvelemaan laajaa joukkoa ihmisiä. Rata yhdistää maan suurimpia</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>

kaupunkiseutuja ja luo edellytykset kestäväälle ja yhtenäiselle Etelä-Suomen kattavalle asunto- ja työmarkkina-alueelle. Pääkaupunkiseudun ja Turun ja Salon seutujen välisten matka-aikojen lyhennemien edistää kaupunkiseutujen asumis- ja työsäkäyntialueiden toiminnallista kytkeytymistä. Hanke tukee pitkällä aikavälillä myös Salon ja Lohjan välistä alueellisen junaliikenteen ja asemapaikkojen kehittämistä, radan varren maankäyttöä ja edesauttaa ilmastotavoitteiden saavuttamista.

Asemakaavaluonnos on voimassa olevan maakuntakaavan ja sen tavoitteiden sekä suunnittelualaueella voimassa olevien, asemakaavoitusta ohjaavien yleiskaavojen mukainen.

Salon asemalta Lukkarinmäen ali Perniöntielle ratalinja on osoitettu lainvoimaisten seutu- ja asemakaavojen mukaisina jo Salon seudun maakuntakaavassa, jonka maakuntavaltuusto hyväksyi 11.12.2006 ja ympäristöministeriö vahvisti 12.11.2008. Ympäristöministeriön vahvistuspäätöksestä ei valitettu korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Perniöntiestä itään ratalinja on ratkaistu alustavan yleissuunnitelman yhteydessä laaditussa Salo–Lohja-ratalinjan vaihemaakuntakaavassa, jonka maakuntavaltuusto hyväksyi 12.12.2011. Ympäristöministeriö vahvisti hyväksymispäätöksen 4.12.2012. Kaava sai lainvoiman korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 19.6.2014. Ratalinjaa ympäröivää maankäyttöä ja liikenteen merkintöjä käsiteltiin Varsinais-Suomen taajamien, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaavassa. Ratalinjaa ei tässä yhteydessä uudelleen tarkasteltu. Maakuntavaltuusto hyväksyi kaavan 11.6.2018 ja se sai lainvoiman korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 6.7.2020.

Asemakaavalla ja sen ripeällä hyväksymismenettelyllä turvataan pitkäjänteisen hyvin edenneen Helsinki–Turku-yhteysvälin suunnittelun jatkuvuus, käynnissä olevien ratasuunnitelmajärjestelmien eteneminen ja varmistetaan hankkeen EU-rahoituksen edellyttämä suunnitteluvalmius. Asemakaavalla myös konkretisoidaan osin betonitunnelina toteutettavan tunnelin vaikutuksia rakennettuun ympäristöön ja varmistetaan vuorovaikutteisen suunnittelun toteutuminen kaikilla tasoilla.

Varsinais-Suomen liitto puoltaa asemakaavaprosessin jatkamista ja asemakaavan hyväksymistä nopealla aikataululla. Valmisteluaineistoon tulee liittää kuvia, joilla havainnollistetaan alueen rakentamista eri vaiheissa.

Merkitään tiedoksi.

Visualisointikuvia lisätään kaavaselostukseen ehdotusvaiheessa.

Varsinais-Suomen pelastuslaitos

Asia

Vastine ja toimenpiteet

[...]

Varsinais- Suomen aluepelastuslaitoksen pelastusviranomaisen toteaa lausunnossaan:

Kaavamuutoksen pohjalta suunniteltavissa liikennejärjestelyissä tulee varmistaa pelastuslaitoksen sammutus- ja pelastusyksiköiden pääsy kiinteistöille (esim. Anistenkadun suunnasta - uimahalli, Salohalli, golfkentän rakennukset). Asia tulee huomioida myös oikoradan rakentamis-/työmaa-aikana.

Ratatunnelin molempiin päihin tulee järjestää pelastustiet.

Pelastuslaitoksen sammutusvedenottoaikkujen käytettävyys, riittävyys ja saavutettavuus tulee varmistaa asemakaavamuutosalueella ja sen läheisyydessä, mikäli oikorata vaikuttaa sammutusvedenottoaikkujen nykyjärjestelyihin.

Ratahankkeen yhteydessä laadittujen katusuunnitelmien mukaan Anistenkadulle järjestetään ajo Perniöntieltä nykyisen ja poistuvan Kiskontien vieressä kääntyen nykyiselle Anistentielle. Ratkaisu on huomioitu asemakaavassa. Työmaanaikaisiin järjestelyihin asemakaavassa ei oteta kantaa muuten kuin ratahankkeessa mahdollisesti osoitettujen lunastettavien alueiden muodossa. **Ei toimenpiteitä.**

Pelastustiet on huomioitu ratasuunnittelun yhteydessä. **Ei toimenpiteitä asemakaavassa.**

Ratasuunnitelman selostusluonnoksen mukaan mm. sammutusveden lisäsyöttömahdollisuus on suunniteltu erikseen määritettyihin tunneleihin. Asiaa ei ratkaista asemakaavassa. **Ei toimenpiteitä.**

Väylävirasto

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>[...]</p> <p><u>Rautatietunnelin kaavamääräykset</u></p> <p>Asemakaavan muutosluonnoksessa uusi rautatietunneli on osoitettu merkinnöillä ma/LR-b (Rautatietunneli (betonitunneli). Rakennusten ja kaivojen, kuten maalämpökaivojen rakentaminen on kielletty.) ja ma/LR-k (Rautatietunneli (kalliotunneli). Kallion louhiminen on kielletty. Rakennusten rakentaminen on sallittu. Kaivojen, kuten maalämpökaivojen rakentaminen on kielletty.). Väylävirasto huomauttaa, että kyseisiä kaavamääräyksiä on vielä tarpeen tarkentaa siten, että ne rajataan koskemaan maanpinnalla sijaitsevaa rakentamista.</p> <p><u>Raideliikenteen melu, runkomelu ja tärinä</u></p> <p>Väylävirasto edellyttää, että kaavoitettaessa alueita radan läheisyydessä on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat melu-, runkomelu- ja tärinähaitat. Melun- ja tärinätorjunnassa tulee kiinnittää erityistä huomiota haittojen ennaltaehkäisyyn toimintojen sijoitusratkaisusta päätettäessä. Kaavatyön yhteydessä tulee laatia riittävät selvitykset melun ja tärinän leviämisestä ja osoittaa niiden pohjalta tarvittavat kaavamääräykset haittojen torjumiseksi.</p> <p>Melun osalta kaavoituksessa on huomioitava Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaiset melun ohjearvot. Kaavoitettavien alueiden melutasot ulkoalueilla ja rakennusten sisätiloissa eivät saa ylittää VNp (993/1992) mukaisia ohjearvoja. Lisäksi on huomioitava esimerkiksi raskaasta</p>	<p>Tarkennus lisätään kaavamääräyksiin.</p> <p>Ratahankkeen yhteydessä on laadittu melu-, runkomelu- ja tärinäselvitykset vuoden 2023 aikana. Selvitykset huomioidaan asemakaavan jatkosuunnittelussa soveltuvin osin.</p>

tavarajunaliikenteestä, ratapihan toiminnasta tai vaihteiden ylityksestä aiheutuva hetkellinen maksimimelutaso Uudenmaan ELY-keskuksen oppaan Melun- ja tärinätorjunta maankäytön suunnittelussa 2/2013) mukaisesti (asuintiloissa hetkellinen maksimimeluu ei saa ylittää yöaikaan toistuvasti tasoa 45 dB AFmax). Melualueelle ei tule kaavoittaa melulle herkkää maankäyttöä ilman asianmukaisia selvityksiä ja tarvittavaa melunsuojausta. Runkomelun osalta tulee huomioida VTT:n laatiman esiselvityksen Maaliikenteen aiheuttaman runkomelun arviointi (VTT tiedotteita 2468) suositus runkomelutason raja-arvosta (Lprm) 30/35 dB. Yleensä runkomeluhaitat ulottuvat 60 m (pehmeikkö) - yli 200 m (kallio) etäisyydelle rautatiestä (VTT:n tiedotteita 2468).

Kaavoituksessa on huomioitava raideliikenteen tärinän aiheuttama rakennuksen vaurioitumisriski ja vaikutus asuinmukavuuteen. Tärinälle herkkää maankäyttöä ei tule osoittaa tärinäherkille alueille ilman tärinänvaimennustoimenpiteitä edellyttävää kaavamerkintää tai -määräystä. Tärinälle herkällä maaperällä kuten savikolla tärinä voi ulottua jopa yli 200 metrin päähän radasta. Rautatieliikenteestä johtuvalle tärinälle herkimpiä rakennuksia ovat yleensä puolitoista tai kaksikerroksiset puurakenteiset talot. Tärinäherkkyys riippuu mm. maaperän ja rakennuksen värähtelyn ominaistajuudesta. Mikäli nämä ovat lähellä toisiaan, voi maaperän värähtely siirtyä ja voimistua rakennuksessa. Tärinähaittojen poistaminen jo rakennetuilta alueilta jälkikäteen on vaikeata, ellei mahdotonta ja korjaustoimenpiteet kalliita.

Tärinän osalta kaavoituksessa tulee huomioida VTT:n selvitys Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksesta (VTT tiedotteita 2278). Suosituksen mukaan asuinrakennuksen tärinä ei saa ylittää uusilla asuinalueilla värähtelyluokan C arvoa $V_{w,95} \leq 0,30$ mm/s ja vanhoilla asuinalueilla värähtelyluokan D arvoa $V_{w,95} \leq 0,60$ mm/s. Mikäli kyse ei ole asuinrakennuksesta ja tilojen käyttötarkoitus on sellainen, että liikenteen ei katsota haittaavan lepoa (esim. kaupat, kahvilat, ostoskeskukset, tavaratalot, liikuntatilat), tavoiteraja voi olla kaksinkertainen em. arvoihin nähden (VTT tiedotteita 2569). Liikenteen tärinästä ja runkomelusta on lisäksi olemassa mm. seuraavat VTT:n julkaisut: Suositus liikennetärinän arvioimiseksi maankäytön suunnittelussa (VTT working papers 50, Espoo 2006), Ohjeita liikennetärinän arviointiin (VTT tiedotteita 2569, Espoo 2011) ja Rakennukseen siirtyvän liikennetärinän arviointi (VTT tiedotteita 2425, Espoo 2008). Julkaisuissa on annettu tärinään liittyviä suosituksia. Julkaisuja on saatavissa sähköisenä osoitteesta: <https://www.vtt.fi/julkaisut>.

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

Ympäristöterveydenhuolto

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>[...]</p> <p>Terveysturvaviranomaisen lausunto: Asemakaavaluonnoksen mukaisesta toiminnasta ei saa aiheutua terveyshaittaa tai sen mahdollisuutta lähialueen asukkaille (melu, ääriääni). Toiminnan aiheuttama melu ei saa ylittää lähimmissä häiriintyvissä kohteissa asumisterveysasetuksessa 545/2015 mainittuja sisämelun toimenpiderajoja. Sisämelun toimenpiderajojen oletetaan pysyvän sallituissa rajoissa, mikäli ulkomelutaso ei ylitä VNP:n 993/1992 mukaisia ohjeita. Toiminta ei saa aiheuttaa terveydensuojelulain 27 §:ssä mainittua ääriääntä lähimmissä häiriintyvissä asunnoissa.</p>	<p>Ratahankkeen yhteydessä on laadittu melu-, runkomelu- ja ääriääni selvitykset vuoden 2023 aikana. Selvitykset pyritään huomioimaan asemakaavassa soveltuvin osin.</p>

Mielipiteet

Mielipide 1

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Asumme Kellonsoittajankatu 15, Uskelankirkkotien kulmassa.</p> <p>Rata on suunniteltu meneväksi 27 metrin päähän talostamme.</p> <p>Talomme on rakennettu noin 1890 ja on valtakunnallisesti suojeltu rakennus.</p> <p>Kiinnostaisi tietää, miksi talomme on merkitty kaava-alueeseen, mitä se tarkoittaa pahimmillaan? Olisi myös kiva, että tarkistettaisiin tuleeko talomme kestävästi kaivaukset, räjäytykset, maan kuivumisen ym. Talossa on alkuperäiset rappaukset ja perustukset. Nyt jo, kun menee isompi kuorma-auto ohitse talo tärisee ja rappauksia tipuu.</p> <p>Taloon pitäisi myös uusia sähköjärjestelmä, mutta onko se tässä tilanteessa järkevää, onko mahdollista, että talo menee lunastukseen?</p>	<p>Kaavahankkeissa on tavoitteena, että kaavoitettavaa aluetta ei jouduttaisi kesken kaavatöiden muuttamaan, ainakaan merkittävästi. Sen vuoksi kaava-alueeseen on hyvä joskus ottaa mukaan alueita tai tontteja tiedossa olevien muutosten ulkopuolelta. Tässä kaavahankkeessa käsitellään uutta ratalinjausta, jonka tilavaraus on tarkentunut kaavahankkeen ollessa käynnissä. Edellä mainituista syistä kaava-alue on aikoinaan määritelty sellaiseksi kuin se nyt on.</p> <p>Nähtävillä olleessa kaavaluonnoksessa tonttianne rasittaa betonitunneliosuus 'ma-LR/b' hyvin pieneltä alueelta. Tunnelivarauksen reuna ei ulotu edes luonnoksessa esitetylle rakennusalueelle, joka on ollut 4 m etäisyydellä tontinrajasta. ESA-ratahankkeen yhteydessä on katsottu, että tunnelin rakentaminen on mahdollista ilman että tonttianne</p>

Todella surullista, että kulttuurihistoriallista aluetta aletaan tuhoamaan. Kuninkaantie ei ole sen jälkeen enää entisensä, eikä myöskään Lukkarinmäen idyllinen asuinalue.

lunastettaisiin, eli tontti ja sillä olevat rakennukset säilyisivät. **Ei toimenpiteitä, mutta suunnitteluratkaisut voivat muuttua vielä ehdotusvaiheessa.**

Oikoradalla ja tällä asemakaavamuutoksella on kieltämättä merkittäviä haitallisia vaikutuksia Lukkarinmäen ympäristölle. **Vaikutusarviointia tarkennetaan vielä ehdotusvaiheessa ja mahdollisuuksien mukaan kiinnitetään huomiota myös vaikutusten lieventämiskeinoihin.**

Mielipide 2

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>H:ki – T:ku junayhteyden parantaminen.</p> <p>Kun Helsingin ja Turun välinen junayhteys saatiin valmiiksi 1876 ja Hanko-Hyvinkää rata 1873, heräsi varsin pian ajatus oikoradasta Helsingistä Turkuun.</p> <p>1886 esitettiin Espoo-Lohja-Salo-Turku-radan rakentamista ja vaihtoehtoisesti Karjan rataa. Karjan rata sitten valittiin, mutta ilmeisesti Lohjan talonpoikien päihin jäi itämään ELSA-rata. Rantarata valmistui 1899 uutena lyhyenä yhteytenä Helsingistä Turkuun.</p> <p>ELSA-rata, Tunnin-juna ja millä nimellä sitä milloinkin kutsutaan on aina todettu kannattamattomaksi, kun kerran Karjan rata eli Rantarata on rakennettu.</p> <p>Espoo-Lohja-yhteys on eri asia, kun liikenneuhkat maanteillä hidastavat paikallisliikennettä. Lähijunaliikenne on kehittymässä ympäri Suomea, kun sähköinen linja-autoliikenne on vasta kehittymässä. Siinä voisi olla ratkaisu Helsinki-Lohja-yhteyteen.</p> <p>Koko Tunnin-ELSA-radan suunnittelu on hukkaan heitettyä rahaa, mutta suunnitelmia laatineet ovat hyvinkin tyytyväisiä mittaviin konsulttisopimuksiin. Kuntien vähäisten resurssien kuluttaminen turhaan suunnitteluun, vaikka ajatus on ollut esillä lähes puolitoista vuosisataa.</p> <p>Salon aiempi rahtiliikenne on kuihtunut pelkäksi puupinojen siirtelyksi ja tuntuukin erikoiselta, että puuvarasto on keskellä kaupunkia, vaikka enää ei ole edes halkovarastoa, josta kaupunkilaiset voisivat hakea pilkkeensä. Asemahenkilökunta on vähentynyt niin ettei VR tarvitse enää asemanseudun työsuhteasuntoja ja ne myytiin tarpeettomina.</p> <p>Artikki, Helena Virta, Mikko Eloranta ja Tapani Tarkio ostivat Salonjoen itäpuolen rautatiealueella olevat asunnot, joiden maapohja erotettiin rata-alueesta. Ylimääräiset asema-alueet on erotettu rata-alueesta myös ympäri Suomea. Helsingissä, Pasi-lassa, Tampereella ja pian Turussakin näille</p>	

tonteille rakennetaan asuntoja, liiketiloja ja elämyskeskuksia. Niin Salossakin pitää tehdä.

Olemme hankkineet nämä asuntoalueet lähinnä asuntorakentamista varten. Tontilla 410-2-2 oleva kerrostalo on myyty. Loppuosalla sijaitsee ratavartijan torppa, joka edustaa alueen vanhinta rakennuskantaa, sekä vähäisiä talousrakennuksia.

Aikomuksemme on rakentaa huonokuntoisten tilalle kerrostalo, joka täydentäisi Vähäsillankadun kerrostaloryhmää ja mahdollisesti tuottaisi näille palveluja. Tontilla 871-2-1 oleva asuinrakennus on tarkoitus säilyttää ja sitä on kunnostettu. Tontilla 425-1-23 on vanha ulkorakennus, ja tontti on hankittu asuinrakennuksen rakentamista varten, eikä siitä voida luovuttaa puistoaluetta jota ei voisi käyttää. Uudisrakennus suunnitellaan ympäristöön sopivaksi muodoltaan ja massoitteeltaan.

VR:n rakennusalueilla on rakennusoikeus määritelty tarpeen mukaan eli kaikki mitä halutaan rakentaa, voidaan myös rakentaa. Tämä periaate on hyvä säilyttää. Kaikki nykyisten asuinrakennusten omistajat haluavat säilyttää ja kunnostaa olemassa olevat asumiskelpoiset rakennukset, jotka edustavat hyvin Suomen rautateiden arkkitehtuuria. Lisärakentaminen osoitetaan niille alueille, jotka ovat vajaasti rakennettuja tai joissa on vanhoja talousrakennuksia. Alueen istutukset ovat vanhentuneet ja muuttuneet eikä palveluksessa ole enää yhtään puutarhuria. Osa alkuperäisistä istutuksista on jo poistettu ja osa on selvästi yli-ikäistä.

Arkkitehti Tapani Takio on laatinut suunnitelmia alueen kehittämiseksi ja toimittanut niitä kaupungille. Kaupunki ei ole ottanut mitään kantaa ennen kuin nyt ja esitetty alustava luonnos on aivan muuta mitä tonttien omistajat ovat suunnitelleet.

Tonttien omistajat vastustavat po. kaavaluonnoksen hyväksymistä.

PERUSTELUT:

1. Tunnin junaa ei rakenneta koskaan.
2. Tarpeeton ja huonosti laadittu kaava haittaa alueen kehittymistä pitkäksi aikaa, vaikka se heti todettaisiin tarpeettomaksi.
3. Alueen varaaminen muuhun käyttöön aiheuttaa kohtuutonta haittaa tonttien omistajille.
4. Kaavassa ei ole tarpeeksi esitetty muun liikenteen järjestelyä.
5. Suunniteltu nopeus 120km/t on korkeampi kuin muu ajoneuvoliikenne ja aiheutuva haitta on kohtuuton. Esitän, että koko rataliikenteen maksiminopeus kaupunkialueella on 50km/t

Vähäjoen varresta on tehty v. 2017 diplomityönä kehittämissuunnitelma ”Salon Vähäjoen puistot” (Susanna Mikkola). Kaupungin tahtotila on säilyttää joen varressa puistoaluetta, jotta diplomityössä esitetyt kehittämissuunnitelmat voidaan huomioida.
Ei toimenpiteitä.

1. Asemakaavassa ei oteta kantaa radan rakentamiseen tai rakentamatta jättämiseen. Kaavan tavoitteena on mahdollistaa ratasuunnitelmien mukainen toteuttaminen. **Ei toimenpiteitä.**
2. Asemakaavamuutos mahdollistaa osaltaan Helsingin ja Turun välisen nopeamman junayhteyden toteuttamista. Siitä näkökulmasta asemakaavamuutos ei ole tarpeeton. **Ei toimenpiteitä.**
3. Asemakaavamuutoksella on kielteisiä vaikutuksia joillekin tontin-omistajille. On kuitenkin huomattava, että rata-alue on esitetty jo aiemmassa, voimassa olevassa asemakaavassa. Radan linjaus siirtyy, jonka seurauksena vaikutukset ovat joillekin kiinteistöille myönteisiä. **Ei toimenpiteitä.**
4. Asemakaavassa on huomioitu radan vaikutukset muuhun liikenneverkkoon, kuten muuttuviin katu- ja rautatiejärjestelyihin ja kevyen liikenteen yhteyksiin.

Ei toimenpiteitä. Ratahankkeen suunnitelmia huomioidaan vielä kaavaehdotusvaiheessa.

Mielipide 3

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Kaupunkikehityslautakunta hyväksyi kokouksessaan 31.1.2023 (§ 10) kaavaluonnoksen asemakaavan muutoksesta Salon kaupunkialueella. Päätöksen valmistelutextissä ja pöytäkirjassa todetaan, että ”kaavamuutosalueen pinta-ala on noin 17,5 ha.”</p> <p>Todellisuudessa kaavamuutosalue on kuitenkin noin 22,5 hehtaaria, kuten nähtävillä asetetussa kuulutuksessakin todetaan: ”Kaavamuutosalueen pinta-ala on noin 22,5 ha.”</p> <p>Kaupunkikehityslautakunta on siis tehnyt päätöksensä virheellisen tiedon varassa. Noin viiden hehtaarin virhe on merkittävä. Kaupunkikehityslautakunnan päätös tulee kumota.</p>	<p>Virhe pinta-alassa johtuu suunnittelun alkuvaiheessa tehdystä lisäyksestä kaavamuutosalueeseen, ja tieto on jäänyt korjaamatta selostukseen. Oikea pinta-ala oli 22,5 ha. Virhe on verrattavissa kirjoitusvirheeseen, eikä se vaadi kaavaluonnoksen uudelleen käsittelyä. Luonnosvaiheen jälkeä kaava-alue on hieman pienennetty, ja uusi pinta-ala esitetään kaavaehdotusvaiheessa, jolloin kaava tulee uudestaan nähtävälle ja lausuttavaksi.</p>

Mielipide 4

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Asemakaavaehdotuksen (yksilöitävä) johdosta muistutan seuraavaa:</p> <p>Asemakaavaa laadittaessa on maakuntakaava ja oikeusvaikutteinen yleiskaava otettava huomioon. Lukkarinmäen kohdalle asemakaavaehdotuksessa suunniteltu junaradan linjaus poikkeaa kokonaan oikeusvaikutteisesta yleiskaavassa esitetystä linjauksesta.</p> <p>Maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleiskaavaa ja asemakaavaa.</p> <p>Salon yleiskaavassa 2020 (13.5.2009) esitetty linjaus on maakuntakaavan mukainen.</p> <p>Nyt ehdotettu asemakaavan linjaus poikkeaa myös maakuntakaavan linjauksesta.</p> <p>Perustelut: Maankäyttö- ja rakennuslaki 54 § ja 39 §</p>	<p>Mielipiteessä mainittu maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 54 § määrittelee asemakaavan sisältövaatimukset ja 39 § yleiskaavan sisältövaatimukset. Linkki lakiin: https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990132</p> <p>Yleiskaava on luonteeltaan yleispiirteisempi kuin asemakaava. Yleiskaavan laadinnan aikana rata-linjaus on määritelty suunnilleen, sen hetkisten mahdollisesti käytössä olleiden suunnitelmien perusteella. Yleisesti ottaen asemakaava tarkoittaa yleiskaavaa, ja tämän kaltaiset muutokset ovat mahdollisia, ja varsin yleisiäkin. Ei toimenpiteitä.</p>

Mielipide 5

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Kaavaluonnos netissä hieman suttuinen, jossa päällekkäiset merkinnät. Omat mielipiteeni kuitenkin kerron:</p>	

- Salonjoen ylitys sillalla pitää olla riittävän väljäksi kaavoitettuna, että uudet junaradan kaksoisraiteet, vanha junarata ja nykyinen kevytliikenteen ylitykset siltamerkintöineen ovat.
- Salon rautatieaseman ratapihalle varattava riittävästi tilaa kolmen ratayhteyden tarpeisiin - lastaus- ja odotusraiteineen..
- Kevytliikenteen väylät tulee säilyä Salonjoen kohdilla edelleen kaikkiin suuntiin, joen molemmin puolin entisellään (2 x 3 suuntaa).
- Raivaajankatu 8–10 talojen välissä väestönsuojan tunneli, joka olisi hyvä yhdistää kaava-alueen merkintään - uusille ratayhteyksille rata-tunneliin tehtävään ilmanvaihto- ja huoltoyhteyden uudelle tunneliosalle.
- Perniöntien ja Kiskontien yhteydessä olevat kevyenliikenteen yhteydet pitää säilyttää kaikkiin nyt oleviin suuntiin.

Kaavaluonnoksen lisäksi pyydän ottamaan huomioon seuraavan asian:

Salon Kärkänkadun eteläpäätyyn rakennettiin hoivarakenne, jonka liittymän yhteydessä Salon sairaalan suunnalle ollut myös ns. epävirallinen kulkuyhteys kevytliikenteelle (kävelijät ja polkupyörät) - joka nurmialue näin keväisin kuraiseksi tallautuneena. Sinne olisi hyvä kipata muutama kuormallinen esim. hiekoitussepeleitä tms. kulkemisen parantamiseksi. Se kohta olisi myöhemmin myös hyvä tehdä kaavaan kevytväyläksi.

Kirjaamo pyydän vastaamaan tähän, että mielipiteeni välittyy oikein perille.

Asemakaavassa on huomioitu ratasuunnitelma myös tältä osin. **Ei toimenpiteitä.**

Tämän hetkisen tiedon mukaan ratapihalle ei ole tulossa muutoksia. **Ei toimenpiteitä.**

Kevyen liikenteen väylät muuttuvat jonkin verran nykyisestä, ja ne ratkaistaan ratasuunnittelun yhteydessä. Entiset yhteydet tulevat säilymään. **Ei toimenpiteitä asemakaavassa.**

Tunneli on tiettävästi huomioitu ratahankkeessa, eikä sillä ole vaikutuksia asemakaavaan. Tunnelin suuaukko on kaava-alueen ulkopuolella. **Ei toimenpiteitä.**

Väylät ratkaistaan ratasuunnittelun yhteydessä, ja tavoitteena on yhteyksien säilyminen. **Ei toimenpiteitä, mutta väyliä osoitetaan tarvittaessa kaavaehdotuksessa.**

Kohde ei kuulu kaava-alueeseen, eikä se ole asemakaavassa ratkaistava asia. Merkitään tiedoksi. **Ei toimenpiteitä.**

Mielipide 6

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Lukkarinmäen kohdalle asemakaavaehdotuksessa suunniteltu junaradan linjaus poikkeaa koko matkallaan oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa esitetystä linjauksesta. Poikkeuksien yksilöiminen on hyvin vaikeaa asemakaavaluonnoksesta esille pantujen karttakuvien epätarkkuuden vuoksi, mutta selvää.</p> <p>Asemakaavaa laadittaessa on maakuntakaava ja oikeusvaikutteinen yleiskaava otettava huomioon.</p> <p>Maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleiskaavaa ja asemakaavaa.</p> <p>Salon yleiskaavassa 2020 (13.5.2009) esitetty linjaus on maakuntakaavan mukainen.</p>	<p>Yleiskaava on luonteeltaan yleispiirteisempi kuin asemakaava. Yleiskaavan laadinnan aikana ratalinjaus on määritelty suunnilleen, sen hetkisten mahdollisesti käytössä olleiden suunnitelmien perusteella. Yleisesti ottaen asemakaava tarkentaa yleiskaavaa, ja tämän kaltaiset muutokset ovat mahdollisia, ja varsin yleisiäkin. Ei toimenpiteitä.</p> <p>Nähtävilläoloaikana kaavakartta on ladattavissa Salon kaupungin verkkosivuilta PDF-tiedostona. Sen pitäisi olla hyvälaatuinen ja PDF-katseluohjelmassa (esim. Acrobat Reader) kuvaa suurentamalla pitäisi saada selvää myös yksityiskohdista.</p>

Nyt ehdotettu asemakaavan linjaus poikkeaa myös maakuntakaavan linjauksesta.

Asemakaavaa ohjaavat yleisemmät oikeusvaikutteiset kaavat pitäisi muuttaa ensin (yleiskaavan muutos) eikä niin, että ensin tehdään asemakaava ja sitten yleiskaavaa muutetaan jälkikäteen asemakaavan mukaiseksi. Tässä koko kunnan itsehallintoon kuuluva demokraattinen kaavaprosessi on alistettu ratahallinnon viranomaisten tekniselle ratasuunnitelmalle. Ilman yleiskaavan muuttamista asemakaavaa ei pitäisi hyväksyä.

Viite: Maankäyttö- ja rakennuslaki 54 § ja 39 §.

Mielipide 7

Asia	Vastine ja toimenpiteet
Vastustamme kaavan muutosta, sekä oikorata hanketta.	Asemakaavahanke etenee asetettujen tavoitteiden ja muuttuvien suunnitteluratkaisujen ehdotusvaiheeseen. Osallisilla on mahdollisuus antaa kaavaehdotuksesta muistutuksia. Merkitään tiedoksi. Ei toimenpiteitä.

Mielipide 8

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Asemakaavamuutoksessa ollaan tekemässä alueelle oikorataa varten varausta ja muita asiaan liittyviä kaavamuutoksia. Päätöksiä radan rakentamisesta ei ole tehty. Radalle ei ole realistista rahoitussuunnitelmaa. Kaavamuutos aiheuttaa kohtuutonta haittaa ja arvonmenetystä alueen kiinteistöjen omistajille ja asukkaille. Koska koko kyseinen rataprojekti on taloudellisesti-, ympäristöllisesti ja luonnonsuojelullisesti kestävämmällä pohjalla, voidaan pitää jopa todennäköisenä, että ratahanke ei tule koskaan toteutumaan ainakaan nykyisten linjausten mukaisesti. Projektista tehdyt selvitykset eivät ole enää ajantasaisia, ja onkin oletettavaa, että radan rakentaminen joudutaan selvittämään ja valmistelemaan uudelleen. Kaavamuutos on täysin enneaikainen.</p> <p>Maanrakennuslain 9§ mukaan kaavan tulee perustua riittäviin selvityksiin. Todetaan, että riittäviä selvityksiä ei ole käsityksemme mukaan ainakaan tehty:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Luontovaikutuksista Vähäjoen alueella. - Huolellista selvitystä tarkemmista vaikutuksista valtakunnallisesti merkittävään kulttuuriympäristöön ei ole tehty (muun muassa radan korkeusprofiili). Esimerkiksi kunnolliset havainnekuvat puuttuvat. 	<p>Asemakaava tulee laatia ja hyväksyä ennen ratasuunnitelmien hyväksymistä, ja radan rakentamisesta päätetään vasta hyväksytyjen ratasuunnitelmien pohjalta. Eli suunnittelujärjestys on siinä mielessä oikea. Toki radan rakentaminen on käytännössä vielä epävarmaa, koska siihen vaikuttavat mm. poliittiset päätökset ja rahoitus. Ei toimenpiteitä tämän osalta.</p> <p>Ratasuunnittelu ja asemakaavoitus perustuvat selvityksiin, joista osa on vuoden 2023 aikana.</p> <p>Vaikutuksia luonnonympäristöön tarkennetaan jatkosuunnittelussa.</p> <p>Vaikutusarviointia on tehty ESA-hankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa (YVA-selostus) sekä tämän asemakaavamuutoksen kaava-selostuksessa. Vaikutusarviointi oli luonnosvaiheessa joiltakin osiltaan vajaa. Arviointia</p>

- Rakennusaikaisten riskien arvioinnista (erityisesti säilytetyksi suunnitellut SR merkityt rakennukset) ei ole tietoja. Mitään kiinteistökohtaisia vaikutusarvioita herkkien suojeltujen rakennusten osalta ei ole tehty (mm. tärinä). Suulliset lausunnot maaperätutkimuksia tekevien yritysten osalta ovat olleet erittäin pessimistisiä jo ennen todellisia tutkimuksia. On erittäin epätoivottavaa, että suojeltu rakennuskanta tulee selviämään rakennusvaiheesta ilman merkittäviä vaurioita. Onko museovirasto tietoinen kyseisistä riskeistä kaavamuuтокseen liittyen? Miksi tutkimuksia ei ole tehty?
- Vaikutuksista alueen eläimistöön (esim lepakot) ei ole tehty.
- Valmistumisen jälkeiset melu- ja tärinäarvot radan viereisillä ja päällä sijaitsevien kiinteistöjen osalta ovat tekemättä, lisäksi arvot ja toimenpiteet näiden haittojen minimoimiseksi puuttuvat.
- Selvityksiä radan korkeusprofiilin muuttamisesta ei ole tehty tai niitä ei ole julkaistu. Voidaan olettaa, että paremmalla suunnittelulla kaavan haittavaikutuksia pystyttäisiin merkittävästi pienentämään tarvittaessa.

Kokonaisuutena selvityksiä ei ole tehty asianmukaisesti.

Kaavan vaikutusalueen pinta-alassa on epäjohtomukaisuuksia. Kuulutuksessa pinta-ala on 22,5 ha, käsittelyssä mainittu pinta-ala on 17,5 ha. Mikä on oikea kaavamuuтокsen ala? Mihin pinta-alaan perustuen päätös on tehty? Mikäli päätös on perustunut väärään alaan, on päätös perustunut merkittävästi virheelliseen tietoon.

Muutos ei huomioi alueen suunnittelumääräyksiä eikä säätelyä valtakunnallisesti arvokkaan kulttuuriympäristöalueen suunnittelusta ja niillä toteutettavista rakennustoimista. Asemakaavan tulee olla kokonaisuuden säilyttämistä turvaava ja edistävä. Tämä luonnos sitä ei ole.

Asemakaavanluonnoksen ratalinjaus poikkeaa yleiskaavan linjauksesta. Yleiskaavan on oletettava vaikuttaneen merkittävästi mm. alueen kiinteistöjen hinnan muodostukseen.

tarkennetaan ja havainnekuvia lisätään kaavaehdotusvaiheessa.

Mm. tärinää ja runkomelua on arvioitu ratahankkeen yhteydessä. **Selvitysten tuloksia hyödynnetään asemakaavan jatkosuunnittelussa soveltuvin osin.**

Kaavaluonnoksesta on pyydetty ja saatu lausunto Varsinais-Suomen alueelliselta vastuumuseolta (Turun museokeskus).

Lepakkoselvitys on laadittu vuoden 2023 aikana. **Sen tulokset huomioidaan kaavaehdotusvaiheessa tarvittaessa ja soveltuvin osin. Vaikutusarviointia tarkennetaan muiltakin osin.**

Melu-, runkomelu- ja tärinäselvitykset on laadittu ratasuunnittelun yhteydessä vuoden 2023 aikana. **Niiden tulokset huomioidaan kaavaehdotusvaiheessa tarvittaessa ja soveltuvin osin.**

Korkeusprofiilien määrittely on osa ratasuunnittelua, eikä sitä ratkaista asemakaavassa muuten kuin osoittamalla aluevaraukset ja mahdolliset eritasoliittymät. **Ei toimenpiteitä.**

Virhe pinta-alassa johtuu suunnittelun alkuvaiheessa tehdystä lisäyksestä kaavamuuтокsalueeseen, ja tieto on jäänyt korjaamatta selostukseen. Oikea pinta-ala on 22,5 ha. Virhe on verrattavissa kirjoitusvirheeseen, eikä se vaadi kaavaluonnoksen uudelleen käsittelyä. **Luonnosvaiheen jälkeä kaava-alue on hieman pienennetty, ja uusi pinta-ala esitetään kaavaehdotusvaiheessa, jolloin kaava tulee uudestaan nähtävälle ja lausuttavaksi.**

Asemakaavamuuтокsella on kieltämättä merkittäviä ja kielteisiä vaikutuksia mm. rakennettuun kulttuuriympäristöön. **Vaikutusarviointia tarkennetaan jatkosuunnittelussa ja kaavaehdotuksessa pyritään kiinnittämään huomioita myös kielteisten vaikutusten lieventämiseen.**

Yleiskaava on luonteeltaan yleispiirteisempi kuin asemakaava. Yleiskaavan laadinnan aikana ratalinjaus on määritelty suunnilleen, sen hetkisten mahdollisesti käytössä olleiden suunnitelmien perusteella. Yleisesti ottaen asemakaava tarkentaa yleiskaavaa, ja tämän kaltaiset muutokset ovat mahdollisia, ja varsin yleisiäkin. **Ei toimenpiteitä.**

Yhteenvetona todetaan, että asemakaavamuutos on valmisteltu puutteellisesti ja se poikkeaa olennaisilta osin aikaisemmista suunnitelmista. Asemakaavamuutoksella ei ole pyritty turvaamaan asukkaiden, asuinympäristön tai ympäristön etuja. Lakien ja asetusten edellyttämiä selvityksiä ei ole tehty tai ne ovat olleet puutteellisia. Päätös kaupunkikehityslautakunnassa on tehty perustuen mahdollisesti virheelliseen, ja joka tapauksessa puutteelliseen, tietoon ja valmisteluun.

Asemakaavamuutoksen merkitys alueen asukkaille ja kiinteistöjen omistajille on valtava. Mikäli asemakaavamuutos tehdään, kaavalla on pystytävä paremmin säilyttämään valtakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö ja turvaamaan asukkaiden ja omistajien oikeudet.

Asemakaavan valmistelua on tehty sen hetkisten lähtötietojen perusteella kaavamuutoksen tavoitteet huomioiden. Osa selvityksistä on valmistunut vuoden 2023 aikana, ja tarvittaessa ne huomioidaan kaavaehdotusvaiheessa.

Kaavaluonnos ja sen nähtävillä pito on osa maankäyttö- ja rakennuslain sekä -asetuksen, ja vakiintuneen käytännön mukaista kaavaprosessia. Luonnosvaiheen jälkeen asemakaava työstetään kaavaehdotukseksi, joka sekin asetetaan julkisesti nähtäville. Myös kaavaehdotuksesta pyydetään lausunnot ja osallisilla on mahdollisuus antaa palautetta (muistutus). **Ei toimenpiteitä, mutta todettakoon, että asemakaavasuunnittelu jatkuu, ja hyvin todennäköisesti jotkut kohdat kaavakartalla muuttuvat ja kaavamääräykset tarkentuvat.**

SWECO

Kaavoitusarkkitehti
Pasi Vierimaa
Arkkitehti SAFA, YKS 492



Lohja-Salo -ratsuunnitelma

**MELUSELVITYS
Lukkarinmäki, Salo**

Raideliikenteen aiheuttama
melu
Ennustetilanne

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

— Meluseinä, kv + 3 m

**Päiväajan keskiäänitaso
LAeq07-22 [dB]**

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

Pohjoismainen
raideliikennemelumalli:
laskentakorkeus 2 m
laskentatiheys 10 x 10 m



Mittakaava: 1:7000 (A4)

WSP Finland Oy
20.9.2023



Lohja-Salo -ratsuunnitelma

**MELUSELVITYS
Lukkarinmäki, Salo**

Raideliikenteen aiheuttama
melu
Ennustetilanne

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

Meluseinä, kv + 3 m

**Yöajan keskiäänitaso
LAeq22-07 [dB]**

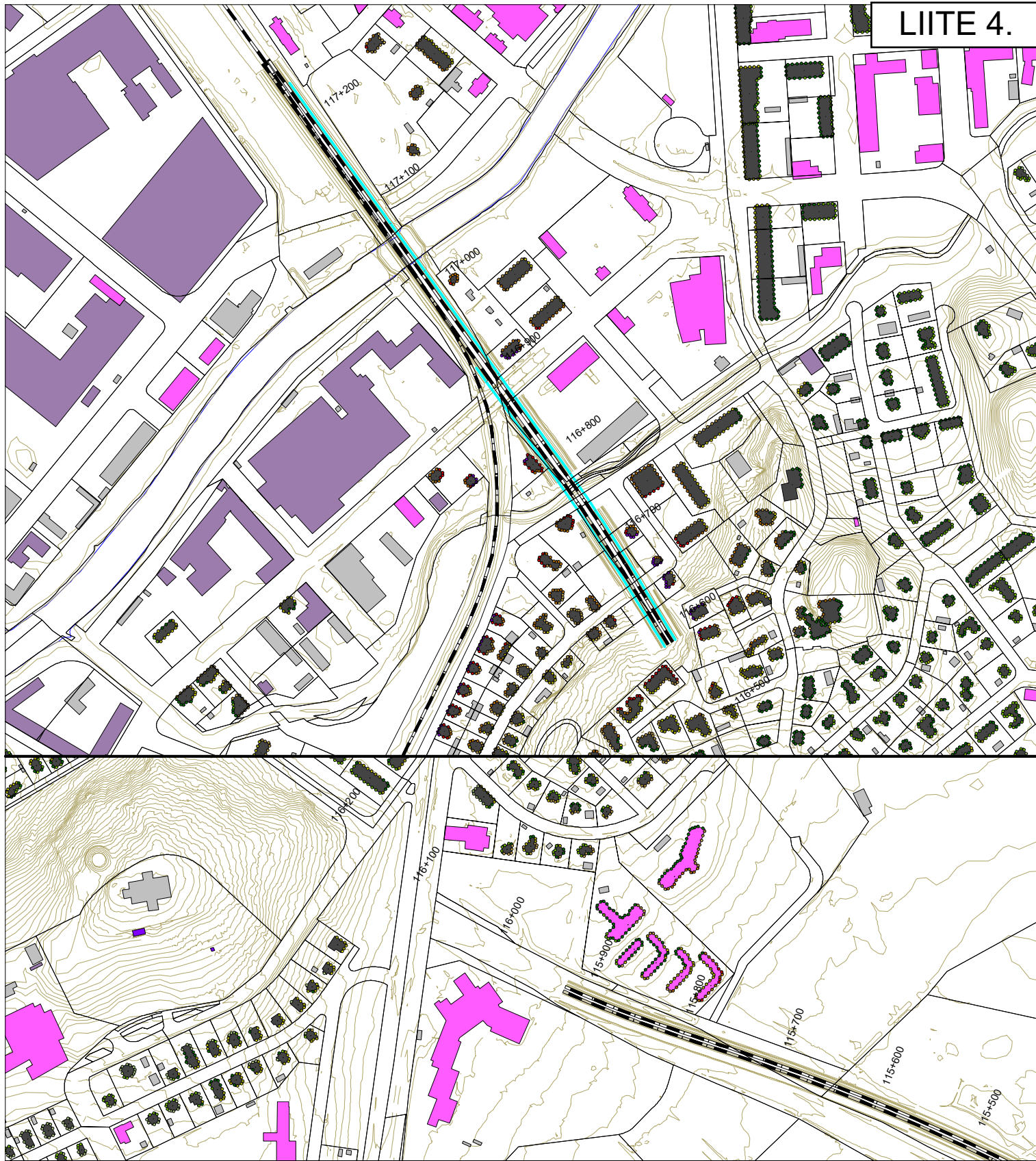
- > 40.0 dB
- > 45.0 dB
- > 50.0 dB
- > 55.0 dB
- > 60.0 dB
- > 65.0 dB
- > 70.0 dB
- > 75.0 dB

Pohjoismainen
raideliikennemelumalli:
laskentakorkeus 2 m
laskentatiheys 10 x 10 m



Mittakaava: 1:7000 (A4)

WSP Finland Oy
20.9.2023



Lohja-Salo -ratasuunnitelma

MELUSELVITYS Lukkarinmäki, Salo

Raideliikenteen aiheuttama
melu rakennusten julkisivuilla
Ennustetilanne

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

Meluseinä, kv + 3 m

Junan ohituksen aiheuttama hetkellinen enimmäistaso LAFmax

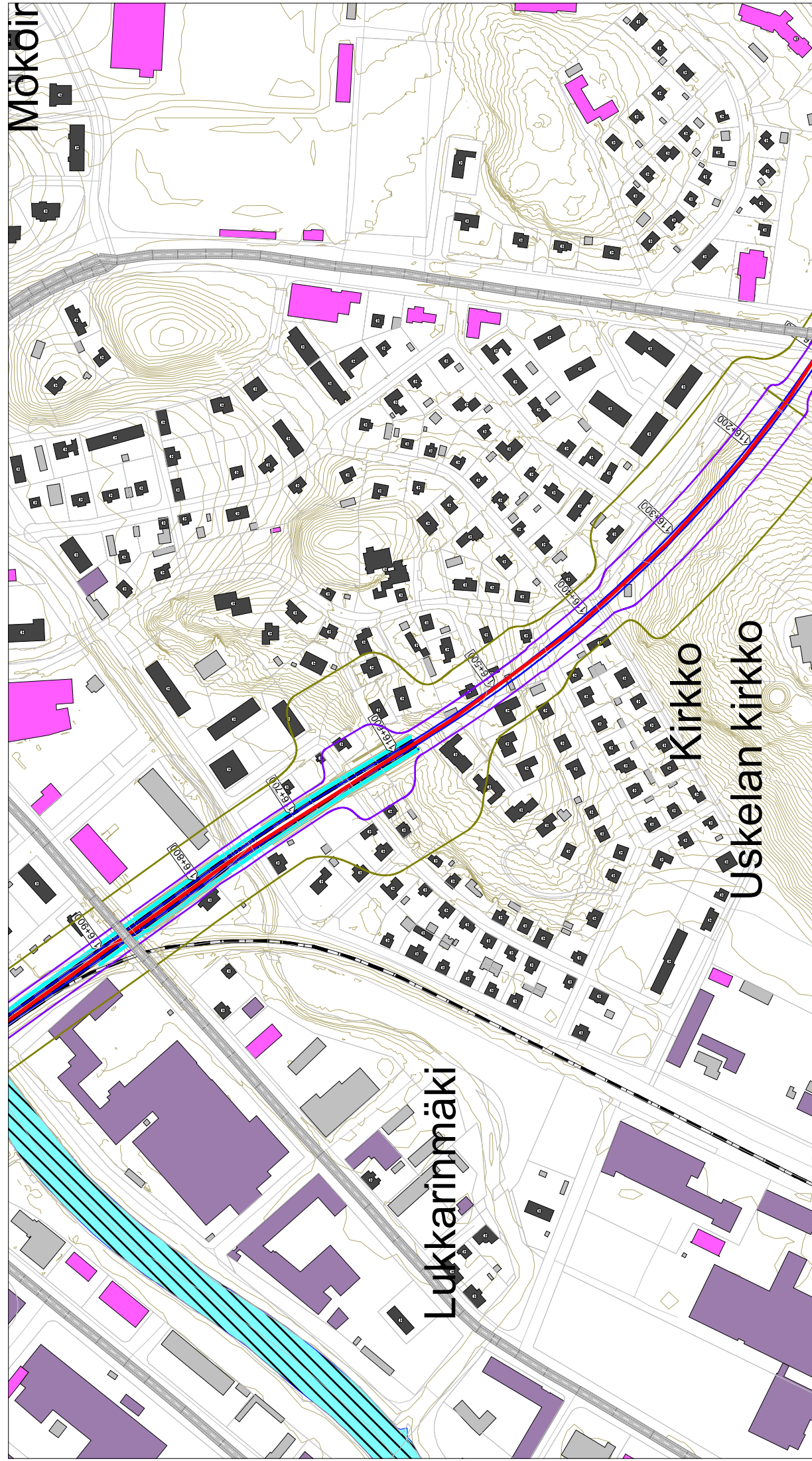
- > 40.0 dB
- > 45.0 dB
- > 50.0 dB
- > 55.0 dB
- > 60.0 dB
- > 65.0 dB
- > 70.0 dB
- > 75.0 dB

Pohjoismainen
raideliikennemelumalli:
laskentakorkeus 2 m
laskentatiheys 10 x 10 m



Mittakaava: 1:5000 (A4)

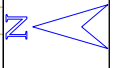
WSP Finland Oy
20.9.2023












LIITE 5.



—Mittakaava 1:2000 (A3)—
 EI MITTAKAAVASSA
 23.9.2023



Eriste	45 dB	35 dB
		

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

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

Ennustetilanne,
 laskennalliset runkomelutasot
 vaimennuksilla.

Kartta Salon keskusta

Työnumero 25006682

Projekti Oikorata Salon kaupunkialueella – asemakaavamuutos

Vastineraportti

15.4.2024

Kaavaehdotus 4.12.2023, nähtävillä 10.1. – 9.2.2024

Lausunnot ja mielipiteet

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

Palautetekstejä on voitu lyhentää.

Lausunnot

Caruna Oy

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Nykyinen sähköjakeluverkko</p> <p>Kaava-alueella on Caruna Oy:n sähköjakeluverkko oheisen liitteen 1 mukaisesti. Sinisellä viivalla on esitetty 20 kV johdot ja 0,4 kV johdot vihreällä ja vaaleanpunaisella. Ilmajohdot on esitetty yhtenäisellä viivalla ja maakaapelit katkoviivalla. Muuntamot ovat violeteilla neliöillä</p>	-
<p>Vaikutukset sähköjakeluun</p> <p>Kaava-alue on suureksi osaksi rakennettu ja kaavoituksen ei pitäisi vaikuttaa sähkönkulutukseen merkittävästi.</p>	Merkitään tiedoksi. Ei toimenpiteitä.
<p>Siirtokustannusten jako</p> <p>Mahdolliset tarvittavat johtosiirrot tehdään Carunan toimesta ja siirtokustannuksista vastaa siirron tilaaja. Johtojen siirto edellyttää, että niille järjestyy uusi pysyvä sijainti.</p>	Merkitään tiedoksi. Ei toimenpiteitä.
<p>Muuta huomautettavaa</p> <p>Meillä ei ole muuta huomautettavaa ks. kaavaehdotuksesta. Toivomme saada tiedon, kun kaava on hyväksytty.</p>	Hyväksymispäätös toimitetaan.

Liikelaitos Salon Vesi

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

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

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

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

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

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

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

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

Asia kirjataan kaavaselostuksen kohtaan 6, Toeuttaminen ja ajoitus.

Merkitään tiedoksi. **Ei toimenpiteitä.**

Lounea

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

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

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

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

Ei toimenpiteitä.



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

yhtenäistä kivimassa, nousee louhinnan aiheuttaman tärinän riski entisestään.

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

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

Ks. kohdat 1 ja 2 edellä.

Ks. kohdat 1 ja 2 edellä.

Salon Lukkarinmäki-seura ry

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ei toimenpiteitä asemakaavassa.

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

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

Ei toimenpiteitä asemakaavassa.

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

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

Salon kaupunki tekisi saman prosessin mukaan

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

- Asemakaavaehdotuksessa ei ole otettu huomioon ollenkaan rakentamisvaiheen aiheuttamia tuhoja rakennuksille

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

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

kaavakartan merkintöjen selityksissä.

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

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

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

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

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

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

Asemakaavamutoksen ei luonnollisestikaan tarvitse noudattaa voimassa olevaa asemakaavaa.

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

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

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

Ei toimenpiteitä.

Turun museokeskus

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

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

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

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

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

Tämä kaavamuutosalue ei kata lähellekään koko RKY-aluetta eikä muutenkaan koko Lukkarinmäen yhtenäiseksi koettavaa kokonaisuutta. Sen vuoksi rakennusoikeuden alentaminen asettaisi kaavamuutosalueen kiinteistöt eriarvoiseen asemaan ja aikaansaisi epäyhtenäistä asemakaavaa; varsinkin kun kaavamuutos aiheuttaa muutenkin merkittäviä ja useimmissa tapauksissa kielteisiä muutoksia alueen kiinteistöille. Rakennusoikeuden määrä on siitäkin syystä katsottu paremmaksi pitää voimassa olevan asemakaavan mukaisena. **Ei toimenpiteitä.**

Merkitään tiedoksi. **Ei toimenpiteitä.**

Varsinais-Suomen ELY-keskus

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

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

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

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

Kuten luonnosvaiheessa todettiin, tämä kaavamuutosalue ei kata lähellekään koko RKY-aluetta eikä muutenkaan koko Lukkarinmäen yhtenäiseksi koettavaa kokonaisuutta. Sen vuoksi rakennusoikeuden alentaminen asettaisi kaavamuutosalueen kiinteistöt eriarvoiseen asemaan ja aikaansaisi epäyhtenäistä asemakaavaa; varsinkin kun kaavamuutos aiheuttaa muutenkin merkittäviä ja useimmissa tapauksissa kielteisiä muutoksia alueen kiinteistöille. Rakennusoikeuden määrä on siinäkin syystä katsottu paremmaksi pitää voimassa olevan asemakaavan mukaisena. Lukkarinmäen alueen kaavoja tulisi tarkastella laajempaan kokonaisuutena, kuin nyt tehtävä oikoratakaava. Laajemman alueen kaavatarkastelussa voitaisiin huomioida rakennusoikeuden määrä ja kohdella kiinteistön omistajia yhdenvertaisesti. **Ei toimenpiteitä.**

Lieventämistoimia sisältyy seuraaviin kaavamerkintöihin:

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

Ei toimenpiteitä.

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

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

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

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

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

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

Rautatieasema-alueen arvoja kuvataan kaavaselostukseen.

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

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

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

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

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

Säilytettävä puusto ja muu kasvillisuus tulee osoittaa kaavassa.

Luonnonsuojelu

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

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

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

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

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

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

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

Esitetty teksti lisätään luo-2-määräykseen.

Vaikutusarviointia lepakoiden osalta tarkennetaan lausunnossa esitetyllä tavalla.

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

Ilmastonmuutos ja kiertotalous

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

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

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

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

Pintavedet

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

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

Lieventämiskeinoja selvitetään jatkosuunnittelussa.

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

Melu ja värinä

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

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

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

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

Liikenne

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

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

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

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

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

Merkitään tiedoksi.

Väylävirasto

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

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

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

Ympäristöterveydenhuolto

Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>[...]</p> <p>Terveysuojeluviranomaisen lausunto:</p> <p>Asemakaavaluonnoksen mukaisesta toiminnasta ei saa aiheutua terveyshaittaa tai sen mahdollisuutta lähialueen asukkaille (melu, tärinä). Toiminnan aiheuttama melu ei saa ylittää lähimmissä häiriintyvissä kohteissa asumisterveysasetuksessa 545/2015 mainittuja sisämelun toimenpiderajoja. Sisämelun toimenpiderajojen oletetaan pysyvän sallituissa rajoissa, mikäli ulkomelutaso ei ylitä VNp:n 993/1992 mukaisia ohjearvoja. Toiminta ei saa aiheuttaa terveydensuojelulain 27 §:ssä mainittua tärinää lähimmissä häiriintyvissä asunnoissa.</p> <p>Sovelletut oikeusohjeet: Terveysuojelulaki 763/1994 1 §, 2 §, 26 §, 27 § STM asetus 545/2015, 12 §</p>	<p>Meluntorjuntaan liittyviä määräyksiä muutetaan. Ks. tarkemmin yhteisvastine raportin lopussa.</p> <p>Koska tärinän ohjearvojen toteutumisesta kaikilla radan varren kiinteistöillä ei voida taata, ei kaavamääräyksiin sisällytetä ohjearvovaatimusta (vrt. melun ohjearvojen pois jättäminen; yhteisvastine raportin lopussa). Ei toimenpiteitä.</p>

Muistutukset

Muistutus 1

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

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

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

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

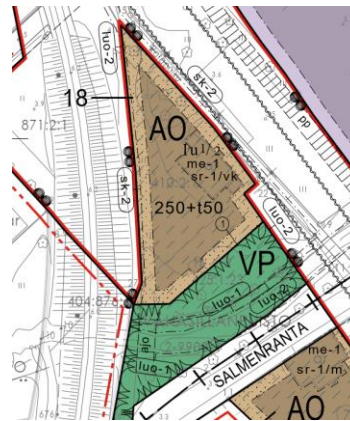
uhanalainen tai harvinainen kasvi tai eläin ilmestyisi kun tietoja ei ole kuin vähän yli sadalta vuodelta.

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

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

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

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



Muistutus 2

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

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

Asia on nostettu esille jo kaavaluonnoksesta aneetuissa lausunnoissa ja mielipiteissä.

Asemakaavaehdotus on siis hylättävä yleiskaavan vastaisena.

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

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

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

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

Ei toimenpiteitä.

Muistutus 3

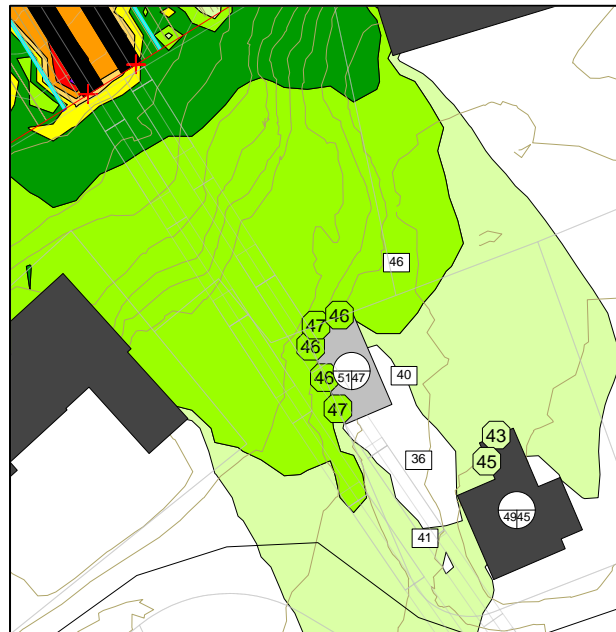
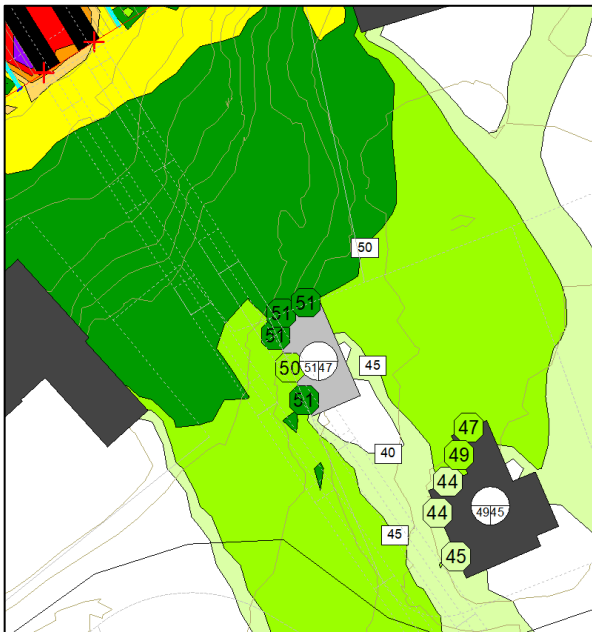
Asia	Vastine ja toimenpiteet
<p>Kaupunkikehityslautakunta on hyväksynyt 31.1.2023 (§ 10) kaavaluonnoksen asemakaavan muutoksesta Salon kaupunkialueella.</p> <p>Kaavaehdotuksen liitteiden tiedot ovat edelleen virheelliset ainakin omistamamme kiinteistön osalta, ja näin ollen ehdotettu asemakaava kiinteistömme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

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

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

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

Ei toimenpiteitä asemakaavassa.



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ei toimenpiteitä asemakaavassa.

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

Ei toimenpiteitä asemakaavassa.

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

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

Ei toimenpiteitä.

valmistelua jatketaan, on Museovirastoa kuultava uudelleen.

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

Yllä mainituin perustein asemakaavaehdotusta ei tule nykymuotoisena hyväksyä.

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

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

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

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

Ei toimenpiteitä.

Yhteisvastine – meluntorjunta

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

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

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

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

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

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

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

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

Lisäys korvaa osaltaan meluesteviivan poistamista.

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

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

SWECO

Kaavanlaatija
Kaavoitusarkkitehti
Pasi Vierimaa
Arkkitehti SAFA, YKS 492

Projektipäällikkö
Suunnittelupäällikkö
Juha Suominen
RI, YKS 451