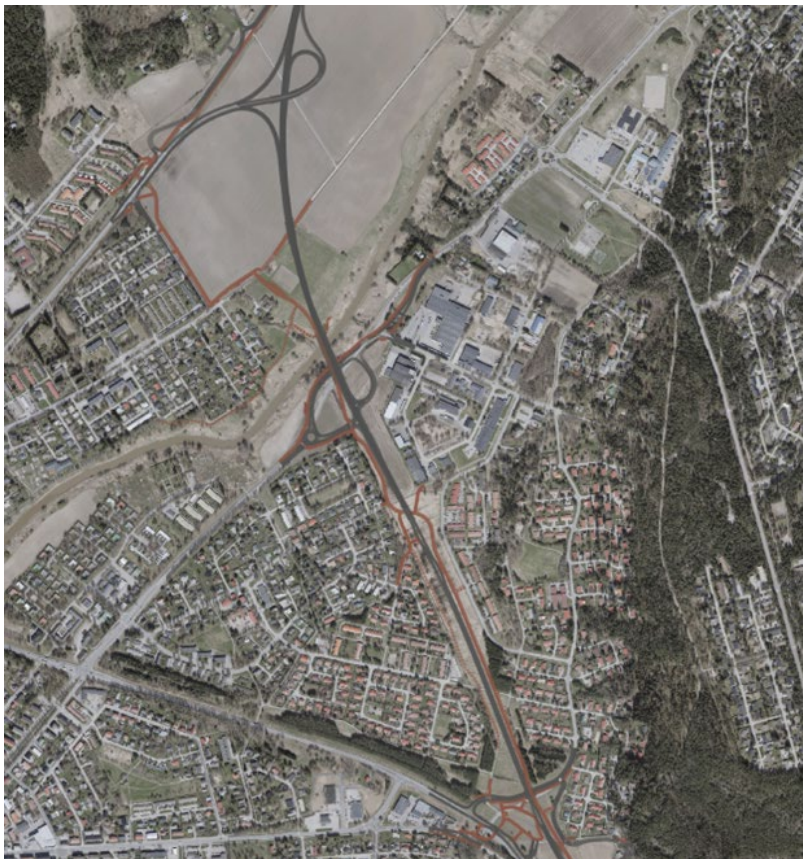


Kantatien 52 tiesuunnitelman edellyttämät muutokset

**Asemakaava, asemakaavan muutos ja
osittainen kumoaminen**

Kaavaselostus, laatimisvaihe 2026



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

1. Perus- ja tunnistetiedot

1.1 Tunnistetiedot

Suunnitelma

Asemakaavan, asemakaavan muutoksen ja osittaisen kumoamisen selostus, joka koskee 12.1.2026 päivättyä kaavakarttaa.

Kaavan nimi

Kantatien 52 tiesuunnitelman edellyttämät muutokset

Suunnittelualue

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

Asemakaava koskee

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

Asemakaavan muutos koskee

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

Asemakaavan osittainen kumoaminen koskee

Isokylän (27) kaupunginosan maantien aluetta.

Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella muodostuu

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

Asianumero

5435/10.02.03/2025

Kaavan laatija

Salon kaupungin maankäyttöpalvelut, kaavoitusinsinööri Leena Lehtinen

Kaavan vireilletulo

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

Kaavan käsittelyt

Käynnistäminen: Kaupunginhallitus 24.3.2025 § 107 (kaavoituskatsauksen hyväksyminen)

Laatimisvaihe: Elinvoimajaosto 27.1.2026 § x

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

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

1.2 Kaava-alueen sijainti

Suunnittelualue koostuu neljästä erillisestä osa-alueesta. Kaksi pienintä suunnittelualueen osaa sijaitsevat Somerontien varressa. Keskeisin ja kooltaan suurin osa-alue sijoittuu Inkereentien ja suunnitellun itäisen ohikulkutien (kt 52, 2.vaihe) risteysalueelle ja sen lähiympäristöön. Eteläisin suunnittelualueen osa sijaitsee Mahlakankareentien ja Tupurintien välissä. Suunnittelualue on kokonaisuudessaan noin 15,88 hehtaaria.

1.3 Kaavan nimi ja tarkoitus

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

1.4 Selostuksen sisällysluettelo

Sisällysluettelo

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

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

5. Asemakaavan kuvaus	20
5.1 Kaavan rakenne, mitoitus ja aluevaraukset	20
5.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen	21
5.3 Kaavan vaikutukset	21
5.3.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön.....	21
5.3.2 Vaikutukset luontoon, luonnonympäristöön ja maisemaan.....	24
5.4 Ympäristön häiriötekijät	24
5.5 Kaavamerkinnät ja -määräykset.....	24
6. Asemakaavan toteutus	26
6.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat	26
6.2 Toteuttaminen ja ajoitus.....	26
6.3 Toteutuksen seuranta	26

1.5 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista

1. Sijaintikartta
 2. Maanomistuskartta
 3. Ote Salon yleiskaavasta 2020
 4. Ote ajantasa-asemakaavasta
 5. Ote poistuvasta kaavasta
- Loput liitteet lisätään myöhemmin...
- Asemakaavaluonnos x.x.2026
 - Laatimisvaiheen vastineraportti
 - Asemakaavaehdotus x.x.2026
 - Asemakaavan seurantalomake
 - Ehdotusvaiheen vastineraportti
 - Asemakaavaehdotus x.x.2026, täydennetty x.x.2026

1.6 Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista

- Salon itäisen ohikulkutien kt 52 vaiheen II aluevaraussuunnitelma 8.11.2018. Ramboll Finland Oy.
- Luontoselvitys Salon itäisen ohikulkutien toista vaihetta varten 28.7.2019. Luonto- ja ympäristötutkimus Envibio Oy.
- Salo Isokylä – Karjaskylä. Kantatie 52, Salon itäisen kehätien II vaiheen linjauksen inventointi 22.10.2019. Oy Sigillum Ab.
- Salon itäinen ohikulkutie, KT52. Aluevaraussuunnitelman meluselvitys 26.9.2018. Ramboll Finland Oy.
- Kt 52 Salon itäinen ohikulkutie, vaihe II. Hankearviointi 5.12.2019. Ramboll Finland Oy.
- Kantatie 52 Salon kohta, 2 vaihe – Hankekortti, päivitetty 7.1.2026. Väylävirasto ja Lounais-Suomen elinvoimakeskus.
- Päätös ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA) soveltamisesta, Salon itäisen kehätien kt 52 rakentaminen Saloon. Varsinais-Suomen ELY-keskus 8.7.2020.
- Kt 52 rakentaminen välillä Mt 110 – Vt 1, Salo. Tiesuunnitelma. Hankeryhmän sekä kaavoitus ja kadut -ryhmän kokousmuistiot vuosina 2023-2024.
- Kt 52 Salon kohta 2. vaiheen (nk. itäinen ohikulkutie) tiesuunnitelma. Suunnitelmakarttaluonnokset 31.1.2025 ja meluselvitysluonnokset 26.4.2024.

2. Tiivistelmä

2.1 Kaavaprosessin vaiheet

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

2.2 Asemakaava

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

osittain kumota asemakaavaa niin, että kantatien 52 toista vaihetta varten laadittu tiesuunnitelma on mahdollista hyväksyä.

2.3 Asemakaavan toteuttaminen

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

3. Lähtökohdat

3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

3.1.1 Alueen yleiskuvaus

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

3.1.2 Luonnonympäristö

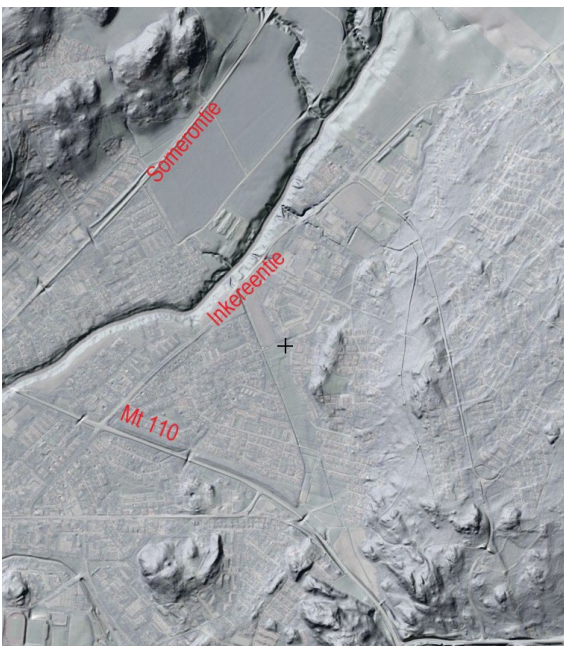
Maisemarakenne, maisemakuva

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



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

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



Luonnonolot

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

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

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

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

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

3.1.3 Rakennettu ympäristö

Yhdyskuntarakenne ja taajamakuva

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

Asuminen ja palvelut

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

Työpaikat, elinkeinotoiminta

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

Liikenne ja tekninen huolto

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

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

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

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

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

Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt



Tieliikenteen aiheuttama päiväajan keskiäänitaso nykytilanteessa. Vasemmalla suunnittelualueen pohjoisosa, oikealla eteläosa. Kuvalähde: Kantatien 52 toisen vaiheen tiesuunnitelmaan liittyvä meluselvitys, luonnos 26.4.2024. © Varsinais-Suomen elinvoimakeskus.

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

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

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

3.1.4 Maanomistus

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

3.2 Suunnittelutilanne

3.2.1 Kaava-alueita koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Maakuntakaava

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

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

A

TAAJAMATOIMINTOJEN ALUE (TPLMK, LAVMK)

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

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

SUUNNITTELMÄÄRÄYS:

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

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

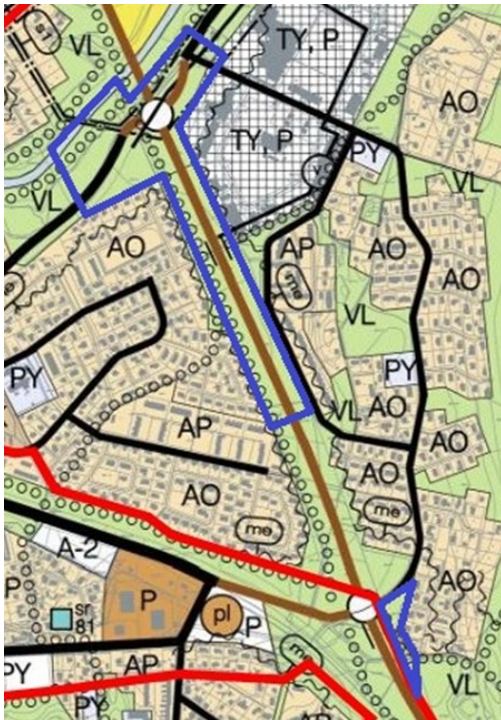
Pieni osa suunnittelualueesta on maa- ja metsätalousvaltaista aluetta (M). Somerontie on osoitettu kantatieksi, ohikulkutie uudeksi kantatieksi ja Inkereentie ohikulkutien risteyksen koillispuolella yhdystieksi tai pääkaduksi. Somerontien ja ohikulkutien risteykseen on osoitettu uusi eritasoliittymä.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



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

Yleiskaava

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



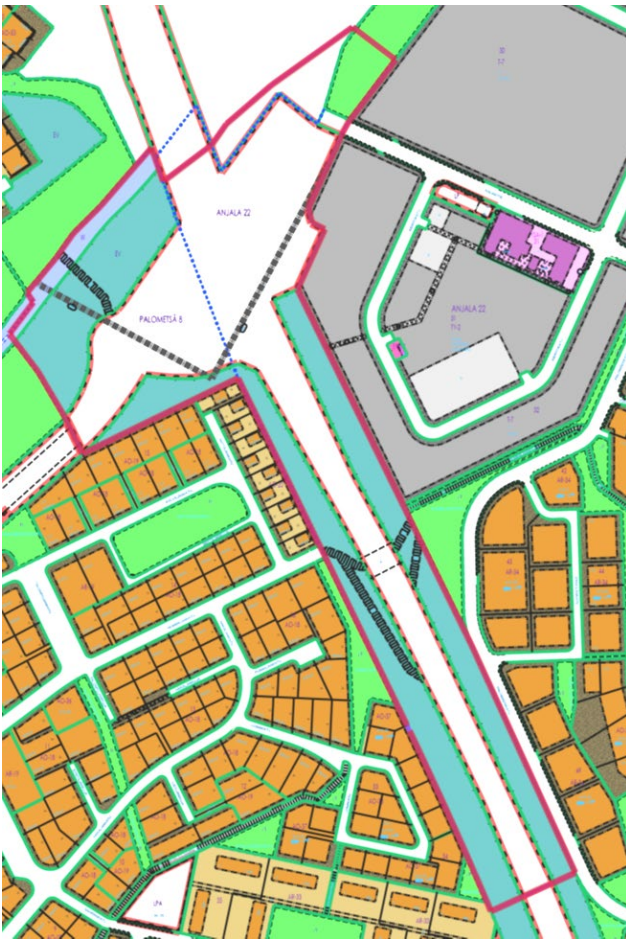
Pääosalla suunnittelualueesta on voimassa Salon yleiskaava 2020, joka on tullut voimaan 5/2009. Inkereentie on osoitettu yleiskaavassa yhdystieksi/ kokoojakaduksi. Ohikulkutie on osoitettu kantatieksi (uusi tai merkittävästi parannettava liikenneverkon osuus). Ohikulkutien ja Inkereentien risteyksessä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

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

Asemakaava

Suurimmalla osalla suunnittelualueesta on voimassa itäistä ohikulkutietä varten laadittu asemakaava, joka on hyväksytty 19.4.2021 ja tullut voimaan 1.4.2023. Keskimmäisen osa-alueen koillisosassa on voimassa 27.7.1982 vahvistettu asemakaava. Lisäksi suunnittelualueeseen kuuluu noin 5 430 neliometriä asemakaavoittamatonta aluetta.

Suunnittelualueen kaksi pientä pohjoisinta osa-alueetta on osoitettu asemakaavassa maantien alueeksi (LT). Eteläisin osa-alue on osoitettu suojaviheralueeksi (EV). Keskimmäinen suunnittelualue on asemakaavassa pääosin maantien aluetta (LT) ja suojaviheraluetta (EV). Lisäksi suunnittelualueeseen kuuluu vesialuetta (W), puistoaluetta (VP) ja katualuetta. Osa suunnittelualueesta jää asemakaavassa osoitetun valtakunnallisesti arvokkaan maisema-alueen rajauksen sisään.



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

4. Asemakaavan suunnittelun vaiheet

4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve, suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

Varsinais-Suomen ELY-keskus käynnisti keväällä 2023 kantatien 52 toisen vaiheen tiesuunnitelman laatimisen. Tiesuunnitelmaa alettiin laatia vuonna 2018 tehdyn aluevaraussuunnitelman perusteella. Aluevaraussuunnitelma on hyväksytty osana Salon itäinen ohikulkutie kt 52, II vaihe -asemakaavaa vuonna 2021. Tiesuunnittelun edetessä ilmeni, että maantien aluevarauksiin (kaavassa osoitetut LT-alueet) on tarpeen tehdä muutoksia Somerontien ja Inkereentien kohdalla. Lisäksi muutostarve koskee Tupurintien ajoyhteyksiä. Asemakaavatyö otettiin mukaan vuoden 2025 kaavoituskatsaukseen, jonka kaupunginhallitus hyväksyi 24.3.2025 § 107.

4.2 Osallistuminen ja yhteistyö

4.2.1 Osalliset

Keskeisimpiä osallisia ovat:

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

Muita mahdollisia osallisia voivat olla erilaiset yhdistykset ja yhteisöt.

4.2.2 Vireilletulo

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

4.2.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt

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

Laatimisvaiheen kuuleminen/ kaavaluonnosvaihe

Kaavaluonnos asetettiin nähtäville x.x-x.x.2026 (laatimisvaiheen kuuleminen, MRA 30 §). Tästä ilmoitettiin osallisille kirjeellä ja julkaistiin sanomalehti- ja ilmoitustaulukuulutukset.

Kaavaluonnoksesta pyydettiin lausunnot... Täydennetään myöhemmin.

Virallinen nähtävillä olo/ kaavaehdotusvaihe

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

4.3 Asemakaavan tavoitteet

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

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

4.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot

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

Pohjoisimmat suunnittelualueen osat

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



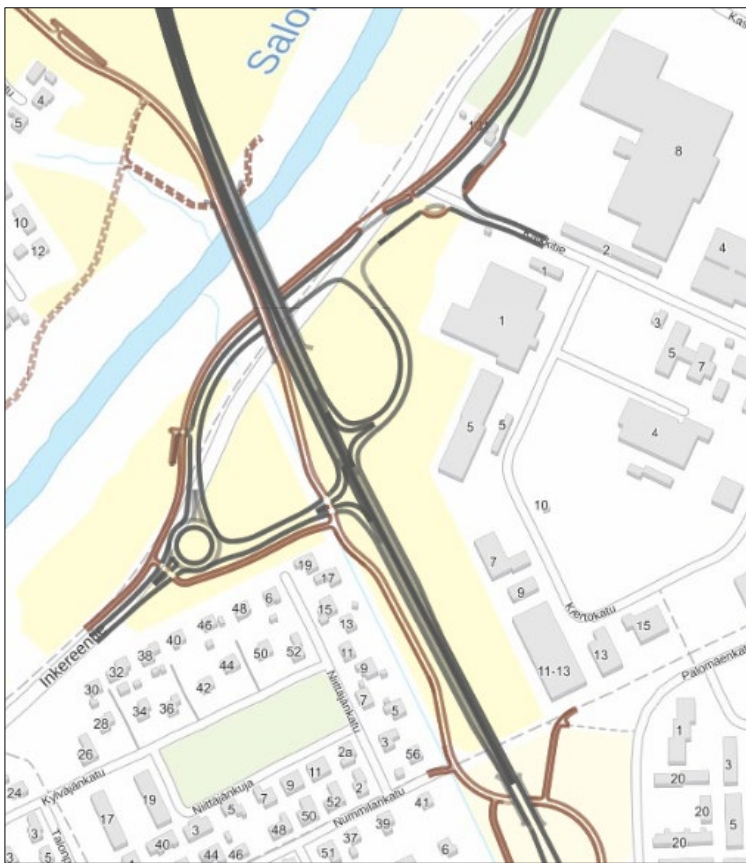
Taustakartta © MLL, 2026.

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

Keskimmäinen suunnittelualueen osa

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

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



Taustakartta © MLL, 2026.

Aluevarausuunnitelmassa kantatien varteen ei oltu osoitettu jalankulku- ja polkupyöräilyväylää, mutta tiesuunnitelmavaiheeseen on kuulunut myös mainitun väylän suunnittelu. Jalankulun ja polkupyöräilyn pääreitti kulkee Helsingintien päässä kantatien itäpuolella ja siirtyy Nummilankadun kohdalla kantatien länsipuolelle. Aluevarausuunnitelmassa ja nykyisessä asemakaavassa on varaus erillistä Salonjoen ylittävää kevyen liikenteen siltaa varten. Tiesuunnitelman laadinnan yhteydessä on päädytty siihen, että jalankulku- ja polkupyöräilyväylä ylittää

joen samaa siltaa pitkin kuin kantatiekin. Tämän jälkeen väylä kulkee Ollikkalankadun ja Nii-
nistönkadun vartta pitkin kohti nykyistä Somerontien varren jalankulku- ja pyöräilyväylää.

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

Eteläisin suunnittelualueen osa

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



Taustakartta © MLL, 2026.

4.5 Kaavaprosessin aikana saatu palaute ja sen huomioon ottaminen

Laatimisvaiheen kuuleminen, kaavaluonnos nähtävillä x.x.-x.x.2026

Täydennetään myöhemmin.

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

Täydennetään myöhemmin.

Suunnitteluvaiheiden käsittelyt ja päätökset

Täydennetään myöhemmin.

5. Asemakaavan kuvaus

5.1 Kaavan rakenne, mitoitus ja aluevaraukset

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

Suunnittelualueen laajuus on yhteensä noin 15,8769 hehtaaria (ha). Siitä uutta asemakaavaa on noin 0,5429 ha, kumottavaa asemakaavaa noin 0,4658 ha ja muutettavaa asemakaavaa noin 14,8682 ha.

Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella muodostuva alue jakautuu eri käyttötarkoituksiin seuraavasti:

ALUE	PINTA-ALA
Maantien alue (LT)	10,0186 ha
Suojaviheralue (EV)	4,1677 ha
Katualue	0,7777 ha
Vesialue (W)	0,4471 ha
Yhteensä	15,4111 ha

5.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen

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

5.3 Kaavan vaikutukset

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

Tämän kaavatyön yhteydessä keskitytään arvioimaan vain niitä vaikutuksia, joita syntyy kaavan muuttamisesta. Kaavan kumoaminen kahden pohjoisimman osa-alueen osalta on luonteeltaan tekninen toimenpide, jonka tarkoitus on osaltaan mahdollistaa tiesuunnitelman hyväksyminen eikä sillä ole vaikutuksia ympäristöön. Myös eteläisimmän osa-alueen osalta kaavamuu-
toksen vaikutukset jäävät vähäisiksi. Keskimmäisen osa-alueen kaavan muuttaminen vaikuttaa lähiympäristöön eniten.

5.3.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Keskimmäisen osa-alueen kaavaa on jouduttu muuttamaan edellä luvussa 4.4 kuvattujen tiesuunnitelman muutosten vuoksi. Inkereentien ja kantatien eritasoliittymän muutokset ovat saaneet aikaan sen, että maantien aluevarausta on pitänyt leventää. Eritasoliittymän länsipuolelle suunniteltu Inkereentien ja kantatien rampin kiertoliittymä on siirtynyt lähemmäksi Kylväjätkadun varressa sijaitsevaa asuinkorttelia. Asuinkorttelin ja maantien välistä on poistunut suojaviheralue. Kiertoliittymän ja Salonjoen välinen suojaviheralue puolestaan on kaventunut

nykyiseen kaavaan verrattuna. Melunsuojausta varten asuinkorttelin reunalle on suunniteltu kolmen metrin korkuisen meluseinän rakentamista. Meluseinän sijainti on osoitettu oheisessa kuvassa vihreällä viivalla. Tiesuunnitelman muutoksen vuoksi meluseinä joudutaan rakentamaan lähemmäksi tonttien rajaa, kuin alun perin oli ajateltu. Kantatien varteen rakennettavan jalankulku- ja pyöräilyväylän on tiesuunnitelman mukaisesti sijaittava maantien alueelle. Myös tämän vuoksi LT-aluetta on pitänyt leventää ja vastaavasti suojaviheralue on kaventunut erityisesti Nummilankadun kohdalla, jossa jalankulku- ja pyöräilyväylä siirtyy alikulun kautta kantatien itäpuolelta länsipuolelle. Melukaiteet (oheisella kuvassa punainen katkoviiva) sijoitetaan välittömästi ajoradan viereen eikä LT-alueen ja suojaviheralueen rajalle. Näissä kohdissa suojaviheralueen kaventuminen ei siis suoraan johda siihen, että meluntorjuntarakenteet tulisivat aikaisempaa lähemmäksi asuintontteja.

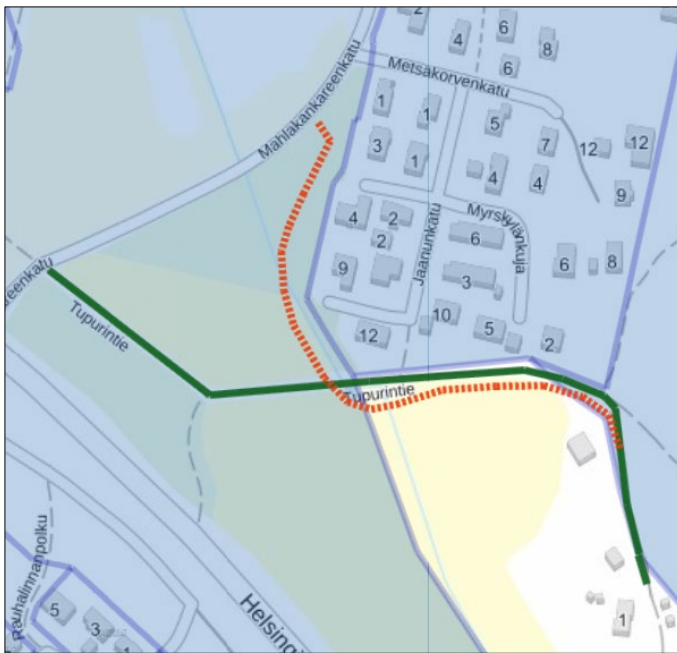


Meluntorjuntarakenteita: meluseinä vihreällä viivalla ja melukaide punaisella katkoviivalla. Ilmakuva © Salon kaupunki.

Eritasoliittymän koillispuolella Inkereentien muutettu linjaus johtaa siihen, että Kalkkitien risteyksen tuntumassa oleva omakotitalo jää katualueelle. Kiinteistön omistajan kannalta muutos on merkittävä. Tosin jo nykyisessä asemakaavassa kyseinen kiinteistö on puistoalueella eikä sitä varten siis ole osoitettu rakennusoikeutta. Tämä ei estä asumista. Pidemmän päälle ongelmaksi tulee kuitenkin se, että nykyisen kaavan perusteella ei voida myöntää rakentamislupaa mahdollisille korjaus- ja muutostöille. Lisäksi rakennus on jo nykyäänkin liikennemelualueella.

Tiesuunnitelman yhteydessä tehdyn meluselvityksen (luonnos 26.4.2024) mukaan edes kolmen metrin korkuinen meluseinä Inkereentien varressa ei olisi riittävä suoja liikennemelua vastaa. Rakennuksen pihapiirissä melutaso olisi yli 55 desibeliä.

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



Taustakartta © MLL, 2026.

Tiesuunnitelman mukaan asemakaavoitetun alueen ulkopuolella sijaitseva osuus Tupurintiestä jää jalankulun ja pyöräilyn käyttöön. Asuinkiinteistölle johtava yksityistie tulisi erillisenä tämän väylän viereen. Kulku Mahlakankareenkadulta kiinteistölle säilyy uudessa tilanteessa yhtä sujuvana kuin nykytilanteessa. Tiesuunnitelman yleisötilaisuudessa aiheutti jonkin verran keskustelua se, onko tarkoituksenmukaista rakentaa uusi yksityistie aivan nykyisen väylän viereen yhtä kiinteistöä varten. Myös uuden yksityistien ylläpitovastuu herätti huolta.

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

5.3.2 Vaikutukset luontoon, luonnonympäristöön ja maisemaan

Luonnon ja luonnonympäristön kannalta tällä asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella ei ole oleellisia vaikutuksia nykyiseen kaavaan verrattuna. Tiesuunnitelmassa esitetyt Inkereentien ja kantatien eritasoliittymän muuttuneet järjestelyt sen sijaan vaikuttavat oleellisesti maisemaan. Aluevaraussuunnitelmavaiheessa valittiin vaihtoehto, jossa Inkereentie ylitti kantatien. Tämän vaihtoehdon etuna oli se, että kantatie painui alemmaksi ja osin leikkaukseen. Kantatien ja joen ylittävän sillan vaikutus peltolaakson kaukomaisemassa jäi vähäisemmäksi. Myös meluvaikutukset olivat aluevaraussuunnitelman mukaan pienemmät tässä vaihtoehdossa.

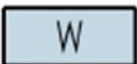
Tiesuunnitelmavaiheessa valittu vaihtoehto, jossa Inkereentie alittaa kantatien johtaa siihen, että Palometsän asuinalueen ja Anjalan teollisuusalueen välissä kantatie nousee korkealle penkereelle. Penger on maisemallinen häiriö ja muuttaa merkittävästi myös läheisen asuinalueen taajamakuva. Kantatie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

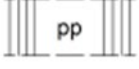
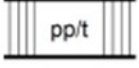
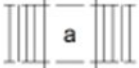
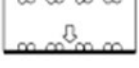
5.4 Ympäristön häiriötekijät

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

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

5.5 Kaavamerkinnot ja -määräykset

	Maantien alue.
	Suoja-alue.
	Vesialue.
	3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva punainen viiva.

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

Yleiset määräykset:

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

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

6. Asemakaavan toteutus

6.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat

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

6.2 Toteuttaminen ja ajoitus

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

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

6.3 Toteutuksen seuranta

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

Salossa 19.päivänä tammikuuta 2026

Leena Lehtinen

Kaavoitusinsinööri

Maankäyttöpalvelut
Salon kaupunki
Hornintie 2-4, Halikko
puhelin 02 778 5108
leena.lehtinen@salo.fi
www.salo.fi