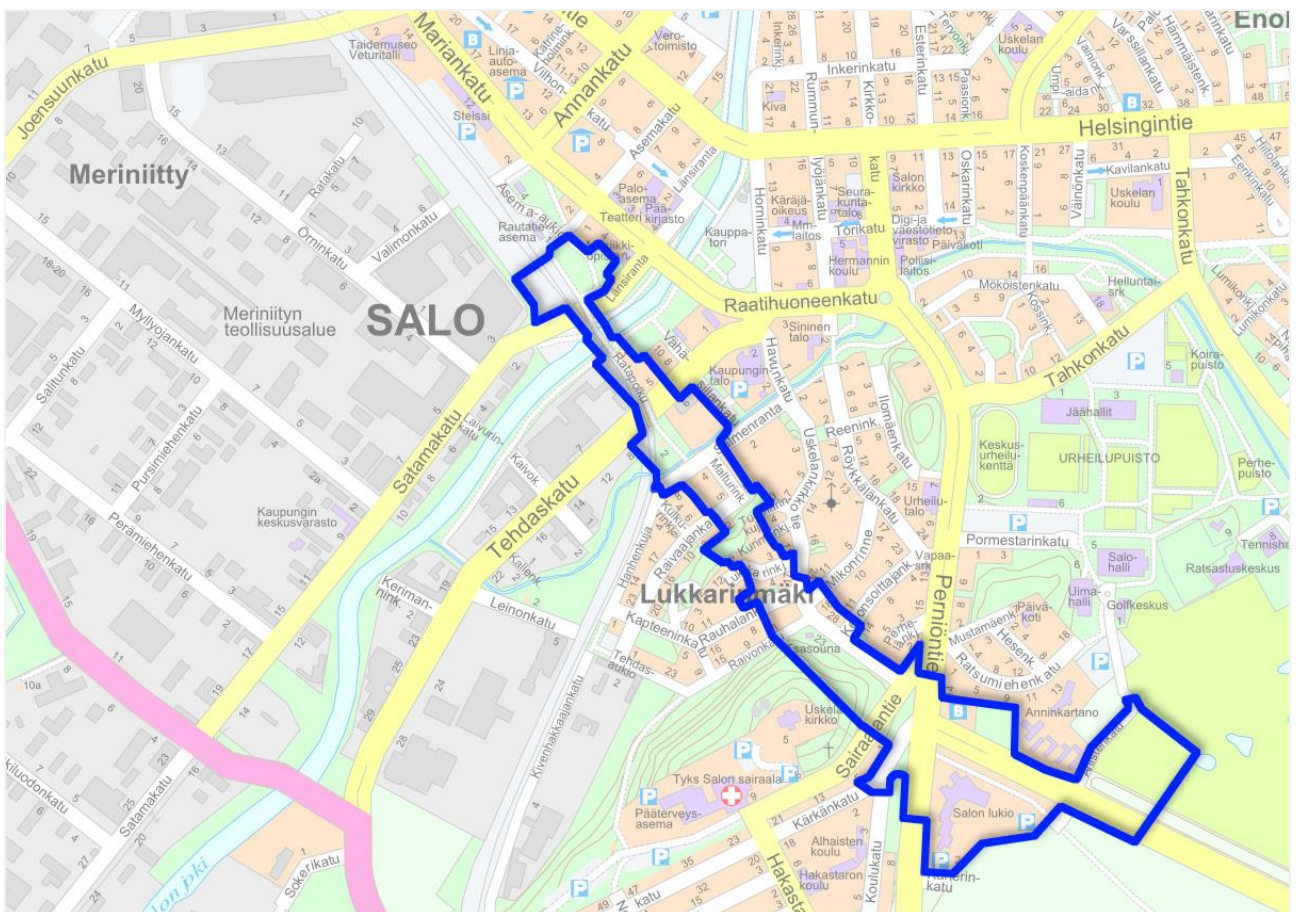


Kaavaselostus

Oikorata Salon kaupunkialueella

Asemakaavan muutos



Päiväys:

31.1.2023

Tekijä:

P. Vierimaa, A-M. Latosaari,
I. Valjakka

Sisältö

1.	Perus- ja tunnistetiedot.....	5
1.1	Kaava-alueen sijainti	5
1.2	Kaavan tarkoitus.....	6
2.	Tiivistelmä.....	7
2.1	Kaavaprosessin vaiheet	7
2.2	Asemakaava.....	7
2.3	Asemakaavan toteuttaminen.....	7
3.	Lähtökohdat.....	8
3.1	Selvitys suunnittelualueen oloista	8
3.2	Suunnittelutilanne	12
4.	Asemakaavan suunnittelun vaiheet.....	18
4.1	Asemakaavan suunnittelun tarve	18
4.2	Suunnittelun käynnistäminen ja vireilletulo	18
4.3	Osallistuminen ja yhteistyö	18
4.4	Asemakaavan tavoitteet	19
4.5	Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	20
5.	Asemakaavan kuvaus	20
5.1	Kaavan rakenne	20
5.2	Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen	21
5.3	Aluevaraukset.....	21
5.4	Kaavan vaikutukset	21
5.5	Ympäristön häiriötekijät	27
5.6	Kaavamerkinnot ja -määräykset.....	27
5.7	Nimistö.....	27
6.	Asemakaavan toteutus	27
6.1	Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat.....	27
6.2	Toteuttaminen ja ajoitus	27
6.3	Toteutuksen seuranta.....	27

Kaavakartta

Asemakaavakartta, luonnos 1:2 000

31.1.2023

Liitteet

1. Seurantalomake (lisätään ehdotusvaiheessa) __.__.2023
2. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 2.5.2022, tark. 19.1.2023
3. Selvitykset [Täydennetään] __.__.2023

Muut kaavaan liittyvät asiakirjat

Suunnittelussa hyödynnetään soveltuvin osin ESA-ratahankkeen yleissuunnittelun sekä Turun Tunnin Juna-hankkeen aikana laadittuja selvityksiä.

Muita selvityksiä laaditaan tarpeen mukaan. [Täydennetään]

Lyhenteet:

MRA	maankäyttö- ja rakennusasetus
MRL	maankäyttö- ja rakennuslaki
OAS	osallistumis- ja arviointisuunnitelma

1. Perus- ja tunnistetiedot

Kaavan nimi: **Oikorata Salon kaupunkialueella**

Asemakaavan muutos koskee Salon kaupungin:

- Hornin (2) kaupunginosassa korttelia 4 sekä puisto-, rautatie-, vesi- ja katualuetta
- Armfeltin (3) kaupunginosassa rautatie-, puisto- ja vesialuetta
- Meriniityn (4) kaupunginosassa rautatiealuetta
- Anisin (11) kaupunginosassa korttelia 6 sekä puisto-, urheilu-, yleisen tien, rautatie-, suojaviher- ja katualuetta
- Lukkarinmäen (12) kaupunginosassa osia kortteleista 3, 11, 12, 15, 16 ja 20 sekä puisto-, rautatie- ja katualuetta sekä katuaukiota/toria
- Alhaisin (13) kaupunginosassa puisto-, lähivirkistys- ja katualuetta

Asemakaavan muutoksella muodostuu Salon kaupungin:

- Hornin (2) kaupunginosassa korttelit 4 ja 18, korttelin 5 tontit 6 ja 7 sekä rautatie-, puisto, vesi- ja katualuetta
- Armfeltin (3) kaupunginosassa puisto-, rautatie- ja vesialuetta
- Meriniityn (4) kaupunginosassa rautatiealuetta
- Anisin (11) kaupunginosassa kortteli 6 sekä puisto-, urheilu- ja virkistyspalvelujen, rautatie- ja katualuetta
- Lukkarinmäen (12) kaupunginosassa korttelit 21 ja 22, korttelin 3 tontti 10, korttelin 11 tontit 6 sekä 11-13, korttelin 12 tontit 1, 2, 4, 14, 18, 21, sekä korttelin 15 tontit 2 ja 18 sekä korttelin 16 tontit 19 ja 22 sekä puisto-, rautatie- ja katualuetta
- Alhaisin (13) kaupunginosassa puisto-, lähivirkistys- ja katualuetta

1.1 Kaava-alueen sijainti

Asemakaavan muutosalue sijaitsee Salon keskustan tuntumassa. Asemakaavan muutosalue alkaa luoteessa 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 sekä laadittavana oleva tarkempi ratasuunnitelma niiltä osin, kuin suunnitelma on tarpeen asemakaavamuutoksella käsitellä. Ratasuunnitelman edetessä saattaa ilmetä asioita, jotka vaikuttavat suunnittelualueen rajaukseen kaavaprosessin edetessä.

Kaavamuutosalueen pinta-ala on noin 17,5 ha, ja sen likimääräinen raja-alue on esitetty alla olevassa kuvassa. Raja-alue osoitekartalla on esitetty kansilehden kuvassa.



Kuva 1. Asemakaavamuutosalueen likimääräinen rajaus ortokuvalla. (Ortokuva: Maanmittauslaitos, 2/2022)

1.2 Kaavan tarkoitus

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 suoje-lunäkökohdat huomioiden. Asemakaavamuutokset Salon kaupunkialueella ovat edellytyksenä Espoo-Salo oikoradan ratasuunnitelman hyväksymiselle.

2. Tiivistelmä

Asemakaava laaditaan oikeusvaikutteisena maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n edellyttämien sisältövaatimusten mukaisesti.

2.1 Kaavaprosessin vaiheet

- 7.2.2022 Kaupunginhallitus hyväksyi kaavoituskatsauksen vuodelle 2022. Asemakaavan muutos sisältyy kaavoituskatsaukseen.
- 2.5.2022 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma.
- 17.5.2022 Kuulutus vireille tulosta, osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtäville (MRL 63 §).
- 1.6.2022 Aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu (MRL 66 § ja MRA 26 §).
- 6.10.2022 Asukastilaisuus Salon lukiolla.
- 31.1.2023 Kaavaluonnos.

2.2 Asemakaava

Kunnan alueiden käytön järjestämiseksi ja ohjaamiseksi laaditaan yleiskaavoja ja asemakaavoja. Yleiskaavassa osoitetaan alueiden käytön pääpiirteet kunnassa. Asemakaavassa osoitetaan kunnan osa-alueen käytön ja rakentamisen järjestäminen (MRL 4 §).

Asemakaavamuutoksen päätarkoituksena on mahdollistaa oikorata Salon kaupunkialueella.

2.3 Asemakaavan toteuttaminen

Asemakaavan toteuttaminen voidaan aloittaa kaavan saatua lainvoiman. Toteutumista seurataan tarkempia suunnitelmia laadittaessa, lupamenettelyjen yhteydessä sekä maanmittaustoimitusten kautta.

Toteuttamista varten laadittavia tarkempia suunnitelmia ja niiden toteuttamista ohjataan eri lainsäädännöillä.

3. Lähtökohdat

3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Kaavamuuotosalue 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.

3.1.2 Luonnonympäristö ja maisema

Maisemarakenne ja maisemakuva, arvokkaat maisema-alueet

Lukkarinmäki ja erityisesti Uskelan kirkonmäki kohoavat silhueteiksi kaakosta Kiskontietä lähestyttäessä sekä itä–eteläpuolisilta viljelymailta. Maisemakuva suunnittelualueen kaakkoispuolella onkin muusta poiketen maaseutumainen, jota Salon keskusta reunustaa. Kirkonmäki on nähtävissä myös pohjoisesta keskustan suunnasta.

Suunnittelualueella tai välittömässä läheisyydessä ei ole arvokkaita maisema-alueita.

Salon keskustan länsipuolella, merenlahdella on valtakunnallisesti arvokas maisema-alue, Halikonjokilaakson viljelysmaisema.

Luonnonolot, luonnon monimuotoisuus

Suunnittelualue on pääsääntöisesti melko tasaista ja korkeusasemaltaan noin 5–7 m mpy (merenpinnan yläpuolella). Alueen keskellä kohoaa kuitenkin Lukkarinmäki, enimmillään noin 30 m:iin mpy. Suunnittelualueita sivuaa eteläpuolella myös Uskelan kirkon mäki, jonka korkeimmat kohdat, yli 50 m:iin mpy, ovat kuitenkin suunnittelualueen ulkopuolella.

Suunnittelualueen maaperä on savea (Sa) lukuun ottamatta kahta mäkeä, joilla maaperä on kalliomaata (Ka). Kirkon mäellä on myös jonkin verran hiekkamoreenia (Mr). Lähiseudun maaperä noudattaa suunnilleen samaa: tasaiset alueet ovat savea (tai liejusavea, LjSa) ja maastossa erottuvat pienialaiset mäet ovat kalliomaata. Saviperäiset maa-alueet ovat rakennettavuudeltaan heikohkoja, mutta sama maalaji kattaa käytännössä lähes koko Salon rakennetun keskustan.

ESA-hankkeen yhteydessä on tarkastanut ratalinjan lähelle sijoittuvia, lähtöaineiston ja karttatarkastelujen perusteella mahdollisesti arvokkaiksi kohteiksi todettuja alueita. Rautatieasema–Lukkarinmäki–golfkentän reuna-alue -rajauksella on kartoitettu kesällä 2022 alueen luontoarvoja, eikä merkittäviä arvoja ole todettu. Uskelanjoesta Lukkarinmäen länsipuolella haarautuva Vähäjoki/Salmijoki on luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokasta aluetta. Suunnittelualueen luontoarvoista ei tuoteta varsinaista raporttia tämän rataosuuden kohdalla.

Erillisen lepakkoselvityksen tiedot täydennetään selvityksen valmistuttua.

[Täydennetään]

Pienilmasto

Suunnittelualue, kuten koko Salon keskusta, sijaitsee lähellä merenrantaa, joten alue on alttiina mereltä tuleville tuulille. Suunnittelualue on melko tasaista, mutta muutamien mäkien, Lukkarinmäen sekä Uskelan kirkonmäen, pohjoisrinteet muodostavat kylmiä rinnealueita ja etelärinteet puolestaan lämpimiä.

Vesistöt ja vesitalous

Suunnittelualueen kautta virtaa Salonjoki (Uskelanjoki) koillisesta lounaaseen, laskien vajaan 3 km:n päässä merenlahteen (Viurilanlahti). Suunnittelualue on pääasiassa rakennettua ympäristöä. Iso osa on kuitenkin pientaloaluetta, jonka piha-alueet ovat tyypillisesti melko vihreitä, eikä niillä usein ole laajoja vettä läpäisemättömiä pintoja. Näin ollen hulevedet imeytyvät ainakin jossain määrin tontin pintamaahan ja kasvillisuuden käyttöön. Kallioalueilla maahan imeytyminen on toki vähäisempää. Kaakkoisosassa suunnittelualueeseen kuuluu mm. virkistysaluetta, jossa ei ole vettä läpäisemättöntä pintaa. Salonjoen luoteispuolella, rautatieasemalla, on sekä asfalttipintoja että puistoalueita.

Maa- ja metsätalous

Suunnittelualueella ei harjoiteta maa- ja metsätaloutta.

Luonnonsuojelu

Suunnittelualueella tai sen läheisyydessä ei ole luonnonsuojelualueita.

3.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaava-alueella

Tilastokeskuksen Väestöruutuaineisto 1 km x 1 km:n perusteella Salon keskustassa asuu noin 1000–3000 ihmistä / km² (kolmen ruudun otannalla, vuosi 2021). Kaakossa, Perniöntien itäpuolella, mm. golf-kentän alueen kattavalla 1 km² alueella asuu vajaa 200 ihmistä.

Yhdyskuntarakenne

Yhdyskuntarakenne on pohjoisessa aseman seudulla melko väljää, mutta kuitenkin keskustamaista. Salonjoen eteläpuolella on jonkin verran yritystoimintaa vyöhykkeellä, joka jatkuu joen suunnassa lounaasta koilliseen. Etelässä, Lukkarinmäen alue on kohtalaisen tiiviistä pientaloaluetta, jota reunustaa metsäinen Uskelan kirkonmäki.

Kaupunkikuva

Pientaloalueet ovat kaupunkikuvaltaan melko tiiviitä ja vehreitä ympäristöjä, joilla mäkinen maasto ja mutkittelevat kadut luovat vaihtelevia näkymiä. Luoteessa, Salonjoen eteläpuolella kaupunkikuva ei ole niin tiivis, ja alue näyttäytyy enemmän yritysalueena, ollen kuitenkin melko pienipiirteistä. Kaakossa Perniöntien ympäristössä kaupunkikuva on selvästi väljempi. Rakentaminen kautta linjan on melko matalaa, yleensä enintään 3-kerroksista.

Asuminen

Asuminen sijoittuu yksinomaan eri-ikäisiin omakotitaloihin, poikkeuksena yksi rivitalo Raivaajankadulla.

Palvelut

Suunnittelualueella sijaitsee Salon lukio, ortodoksisen kirkon rukoushuone tsasouna, IT-verkkoyhtiö sekä muutama pienempi yritys. Alueeseen kuuluu myös osittain golfkenttä.

Suunnittelualueen välittömässä läheisyydessä ovat mm. rautatieasema, musiikkiopisto, kulttuuritalo, kaupungintalo, Uskelan kirkko, sairaala sekä vanhusten palvelutalo Anninkartano.

Työpaikat ja elinkeinotoiminta

Alue tukeutuu Salon keskustaan ja työssäkäyntialueeseen.

Virkistys

Voimassa olevassa asemakaavassa on osoitettu puisto- tai virkistysalueita kohtalaisen paljon, mutta paikoin ne ovat erillisiä pieniä puistoja.

Suunnittelualueella urheilu- ja liikuntapalveluita tarjoaa lukion eri salit sekä Ompupuiston ja Horninpuiston leikkipaikat suunnittelualueen vieressä.

Salon urheilupuisto kattavine urheilu- ja liikuntapalveluineen sijaitsee muutaman sadan metrin päässä koillisessa Anisin kaupunginosassa Perniöntien itäpuolella.

Salonjoki toimii melontareittinä.

Liikenne

Suunnittelualue rajautuu pohjoisessa Salon rautatieasemaan ja etelässä Anistenkatuun. Nykyisen asemakaavan mukainen rautatiealue liittyy Kiskontiehen (Mt186, Salo-Inkoon satama), jonka liikennemäärät ovat arviolta 3 100 ajoneuvoa vuorokaudessa ja nopeusrajoitus 50 km/h. Nykytilanteessa Kiskontie risteää pohjoisetelä -suuntaisen Perniöntien (Mt52 Tammisaari-Somero) kanssa, jonka liikennemäärät ovat noin 4 700 ajoneuvoa vuorokaudessa ja nopeusrajoitus 50 km/h. Perniöntien ja Kiskontien risteys on valo-ohjattu ja sen läheisyydessä sijaitsee kaukoliikenteen pysäkit. Molemmat tiet päättyvät pääkatuverkkoon, nopeusrajoitus 40 km/h. Siten Perniöntie ja Kiskontie ovat idän ja etelän suunnasta Salon keskustan tärkeimmät sisääntuloväylät. Asemakaava-alueen tieverkosto muodostuu pääosin 30 km/h paikallisesta katuverkosta, jonka varrella on pientaloasutusta. Sairaalanatie, Hakastaronkatu, Uskelankirkkotie, Tehdaskatu ja Satamakatu muodostavat suunnittelualueen asuntokatuja liikennettä välittävän kokoojakatuverkon. Kiskontien ja Perniöntien risteuksen eteläpuolelle sijaitsee lukio, Anistentien päädyssä urheilupuisto jää- ja uimahalleineen sekä Uskelan kirkko ja Tyksin Salon sairaala Perniöntien länsipuolella. Salon lukion, Uskelan kirkon ja sairaalan pysäköintialueille ajetaan joko Perniöntien tai Kiskontien kautta.

Kiskontien pohjoisreunalla sijaitsee yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä, joka jatkuu aina Perniöntien risteyksestä kaakkoon Aarnionperään asti. Asemakaava-alueen rautatieaseman puoleisessa päädyssä nykyinen yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä Ratapolku, joka ylittää Tehdaskadun sillalla, yhdistää Lukkarinmäen asuinalueen ja juna-aseman toisiinsa. Salonjoen suuntainen pyörätie Tehdaskadulla on osa rannikkoreitistöä. Juna-aseman yhteydessä on tarjolla liityntäpysäköintimahdollisuus. Kaava-alueen bussilinjasto koostuu paikallisesta ja seudullisesta liikenteestä. Linja 1 liikennöi arkisin 30 minuutin välein Sirkkulasta Salon sairaalan kautta Halikkoon ja linja 3 arkisin tunnin välein Mathildedalista Salon sairaalan kautta Ollikkalaan. Seutubussit 180 (Kisko-Salo) ja 520 (Perniö-Salo) liikennöivät lähinnä kouluaikoina Alhaisten ala-asteen ja sairaalan kautta.

Salon kaupungin yleiskaavassa 2020 ja edelleen voimassa olevassa asemakaavassa on varauduttu uuteen ratayhteyteen Kiskontien kohdalta rautatieaseman suuntaan. Yleiskaavassa Kiskontie on linjattu uudelleen Anistenkadun liittymästä lounaan suuntaan siten, että se liittyy Perniöntiehen etelämpänä Kirjolankadun liittymän kohdalla. Yleiskaavassa on esitetty risteyskohtaan kiertoliittymää. Uuden linjauksen pohjoispuolelle on merkitty ohjeellinen pääulkoilureitti tai kevyen liikenteen reitti, joka jatkuu Anistenkadun suuntaan.

Rakennettu kulttuuriympäristö, nykyinen rakennuskanta ja arkeologinen kulttuuriperintö

Suunnittelualueeseen kuuluu valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä. Museoviraston laatimassa RKY-inventoinnissa kaavamuutosalueesta osa on Uskelan kirkonmäki ja Lukkarinmäen esikauptunkiasutus -kokonaisuutta ja osa Salon rautatieasemansetu ja vanha kauppalamiljö -kokonaisuutta. Jälkimmäiseen kokonaisuuteen kuuluu kaavamuutosalueen pohjoisimmasta osasta suurelta osin viheraluetta, suojeltu Asemapuisto.

Uskelan kirkonmäen ja Lukkarinmäen esikauptunkiasutuksen historiaa kuvataan RKY-inventoinnissa:

"Uskelan emäpitäjään kuuluneen Salon keskiaikainen Pyhän Annan kappelikirkko rakennettiin nykyisen kirkkotarhan etelärinteeseen 1400-luvulla. Keskiaikainen kirkko purettiin ja sen kiviä käytettiin 1830 nykyisen kirkon rakentamisessa.

Kappelinkirkon lähellä sijainnut mäki sai nimensä lukkarin vakiintuneen asuinpaikan mukaan. Lukkarinmäen luoteisrinteellä, Raivaajankadun ja Kulkurinkujan risteyksessä, on mahdollinen rautakautinen kalmisto, uhri-paikka tai kätkö. Lukkarinmäki oli 1780-luvulla isojakokarttojen mukaan pääasiassa peltoa ja laidunmaata, ja Suuren Rantatien varressa oli 1800-luvun alussa Kläckare- ja Torp- nimiset talot. Salon kauppalan ulkopuolista vähävaraisten asutusta syntyi mäelle 1800-luvulta lähtien. Rakentaminen oli sääntelemätöntä, eivätkä alueelle laaditut asemakaavat (Bertel Jung 1912) tai palstoitussuunnitelmat (Bruno Kock 1926-1936) toteutuneet kokonaisuudessaan. Lukkarinmäki liitettiin Salon kauppalaan 1932. Talvisodassa alue kärsi pommitustuhoista. Salosta etelään ja Helsinkiin suuntautuva liikenne kulki Lukkarinmäellä Suurta Rantatietä pitkin vuoteen 1937 asti, jolloin rakennettiin uusi Perniöntie ja jolloin Uskelankirkkotie jäi asuinalueen pääväyläksi.”

Salon rautatieasemansseudun ja vanhaa kauppalamiljöön historiaa kuvataan RKY-inventoinnissa:

”Salon- ja Halikonjokien sekä läheisen merenlahden äärellä sijaitseva Salo oli tärkeä kauppapaikka jo keski-ajalla. Vanhat tiet Turun, Helsingin ja Viipurin välillä kulkivat Salon kautta. Salon kauppala perustettiin 1887. Kauppalan ydinalue Salonjoen itärannalla paloi samana vuonna. Uusi taajama rakennettiin sen jälkeen arkkitehti Erik Degenaerin laatiman asemakaavan 1888 mukaan matalasti ja väljästi.

Kauppalan rakennustoiminta oli vilkasta 1880-luvun lopulla ja uuden rakennusaallon laukaisi rautatien valmistuminen 1899. Salossa oli ryhdytty miettimään junaradan saamista 1880-luvulla. Ratayhteys Turkuun valmistui 1899 ja Helsinkiin 1903. Asema sijoitettiin Salonjoen länsirannalle entiselle Joensuun kartanon pellolle. Asemansseudun rautatierakennukset valmistuivat 1899-1927. Rautatie vilkastutti tavarakuljetusta ja edesauttoi teollisuuden sijoittumista alueelle. Rautatien tulo ja mm. Asemakadun avaaminen siirsi kauppalan painopistettä kolmanteen kauppalanosaan joen länsirannalle ja aseman seudulle.

1890-luvulla Turku–Karjaa -radan rakennusmestarina ja myöhemmin Salon aseman rakennusmestarina toiminut Otto Dahl suunnitteli III kauppalanosan rakennuksista Kärjen (1905), Saarisen (1902), Nivaron (1910) ja Impolan talot (1902). A.A. Tapio oli toinen useita rakennuksia kauppalaan suunnitellut rakennusmestari, ja hän vastasi Seurahuoneen eli nk. Viikarin talon (1904), Tehdaskatu 1:ssä sijaitsevan asuinrakennuksen (1909) ja vuodesta 1938 kaupungintalona toimineen kansakoulun (1900) rakentamisesta. Dahl ja Tapio suunnittelivat Palokunnan talon (1908) yhteistyössä. Nivaron talon konduktöörin asunnon (1903) suunnitteli L.E. Lehtinen.”

Suunnittelualue on kuvauksen perusteella ollut historiassaankin kehittyvien liikenneyhteyksien ja tärkeän rautatieyhteyden mahdollistavaa aluetta.

Suunnittelualueen nykyinen rakennuskanta Salon rautatieasemanseutu ja vanha kauppalamiljöö -kokonaisuudessa on hyvin pienimittakaavaista Salonjoen ja rautatien itäisessä neljänneksessä. Nykyinen rakennuskanta Uskelan kirkonmäki ja Lukkarinmäen esikaupunkiasutus -kokonaisuudessa on omakotitalopainotteista ja myös pienimittakaavaista Lukkarinmäellä.

Myös muu rakennuskanta RKY-alueiden ulkopuolella on suunnittelualueella pienimittakaavaista. Rakennusten rakentamisajankohtien tyyli ja rakennusten iät tuovat alueelle kerroksellisuutta.

Suunnittelualueelta ei tunneta kiinteitä muinaisjäänneksiä. Lähin kiinteä muinaisjäänne on Uskelan kirkon eteläpuolen rinteessä sijaitseva Salon Pyhän Annan kappeli, joka on ajoitukseltaan keskiaikainen ja tyypiltään kirkkorakenne,

https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/mjreki/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1000014992.

Tekninen huolto

Suunnittelualue kuuluu kattavien yhdyskuntateknisten verkostojen piiriin.

Erytistoiminnat

Suunnittelualueella tai sen välittömässä läheisyydessä ei ole suurjännitelinjoja eikä puolustusvoimien alueita.

Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt

Nykyinen rautatieliikennöinti aiheuttaa jonkin verran melua ja tärinää.

Sosiaalinen ympäristö

Suunnittelualueella eri väestöryhmien hyvinvointiin liittyvät tarpeet tukeutuvat lähiympäristöön, kuten Salon keskusta-alueen tarjoamiin mahdollisuuksiin ja viihtyisään asuinympäristöön.

3.1.4 Maanomistus

Suunnittelualueella on kaupungin, valtion ja yksityisten maanomistusta.

3.2 Suunnittelutilanne

3.2.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää maakunta-, yleis- ja asemakaavojen ohella. Tavoitteiden ensisijaisena tarkoituksena on varmistaa valtakunnallisesti merkittävien asioiden huomioon ottaminen maakuntien ja kuntien kaavoituksessa sekä valtion viranomaisten toiminnassa.

Suunnittelualueella valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita on huomioitu laadittaessa maakuntakaavaa ja yleiskaavaa, jotka ohjaavat asemakaavoitusta.

3.2.2 Maakuntakaava

Salo kuuluu Varsinais-Suomen maakuntaan, ja Salon alueella on voimassa seuraavat maakunta- tai vaihe-
maakuntakaavat:

- Salon seudun maakuntakaava (vahvistettu ympäristöministeriössä 12.11.2008).
- Tuulivoimavaihemaakuntakaava (vahvistettu ympäristöministeriössä 9.9.2014). Salo kuuluu vaihe-
maakuntakaavan alueeseen, mutta kaavassa ei ole esitetty Salon keskustan alueelle toimintoja tai
aluevarauksia. Lähin merkintä on keskustan itäpuolella Helsingintien varressa oleva energiahuollon
kohde (en 402).
- Taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaava (hyväksytty maakuntavaltuus-
tossa 11.6.2018).
- Luonnonarvojen ja -varojen vaihemaakuntakaava (hyv. 14.6.2021).

Edellä mainituissa kaavoissa suunnittelualueelle on osoitettu tai alue kuuluu:

Keskustatoimintojen alue (C, punainen). Valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai seudullisesti merkittävä keskustahakuisten palvelu-, hallinto- ja muiden sekoittuneiden toimintojen alue sekä siihen liittyvät liikennealueet ja puistot. Sisältää myös keskusta-asumisen. *Suunnittelumääräys:* Maankäytön, kestävä liikunnan, asumisen, palvelujen ja työpaikkatoimintojen yhteensovittavaa kehittämistä tulee edistää kokonaisvaltaisella suunnittelulla. Suunnittelun tulee olla kaupunki- ja taajamakuva eheyttävää ja ominaispiirteet huomioivaa. Suunnittelulla tulee varmistaa seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan edellytykset olemassa olevia rakenteita kehittäen.

Taajamatoimintojen alue (A, vaalean ruskea). 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. *Suunnittelumääräys:* Alueen kehittämistä tulee edistää johdonmukaisella suunnittelulla ja kaavoituksella olevaa yhdyskuntarakennetta täydentäen. Alueen maankäytön kehittämisen, liikenteellisten ratkaisujen ja palvelujen yhteensovittamisen tulee olla taajamakuva eheyttävää ja taajamakuvaalliset ominaispiirteet huomioivaa.

Virkistysalue (V, vihreä). Valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai seudullisesti merkittävät ulkoilu-, retkeily-, urheilu- ja muut virkistysalueet.

Oikoratavaraus (uusi rautatie, punainen viiva poikkiviivoin), osittain tunnelissa. *Suunnittelumääräys:* Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on varauduttava liikenneturvallisuuden kehittämiseen mm. tasoristeysturvallisuuden parantamisella. *Aluekohtainen suunnittelumääräys: (Salo-Lohja -ratalinjan vaihemaakuntakaava):* Radan ja ratalinjaan kohdistuvien teknisten ratkaisujen kuten tunneleiden suunnittelussa tulee huolehtia alueen luonnon, maiseman, kulttuuriperinnön, geologisten muodostumien ja pohjavesialueiden arvojen huomioon ottamisesta. Radan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on teknisin ratkaisuin varmistettava, ettei merkittävästi heikennetä niitä luonnonarvoja, joiden perusteella Kiskonjoen latvavedet -alue on sisällytetty Natura 2000 -verkostoon

Kaupunkikehittämisen kohdealue (paksu punainen viiva). Kansainvälisesti, valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai seudullisesti merkittävä, ensisijaisesti kehitettävä maakunnallista vetovoimaisuutta vahvistava alue.

Suunnittelumääräys: Alueen vetovoimaisuutta tulee parantaa kokonaisvaltaisella kaupunkisuunnittelulla. Alue, jolla yhdyskuntarakennetta tulee tiivistää ja rakentamistehokkuutta lisätä. Rakenteen tiivistämisen tulee olla ympäristön laatua kehittävä ja ominaispiirteet huomioiva. Alueen kehittämisen tulee tukea kävely-, pyöräily- ja joukkoliikennereittien parantamista sekä edistää palveluiden saavutettavuutta ja turvaamista. Kehitettävät pyöräilyn seudulliset laatuvaikutukset on esitetty ohjeellisina erillisellä liitekartalla. Asemapaikkojen yhteydessä alueen maankäyttö suunnitellaan ja mitoitetaan paikallisjunaliikenteen toimintaedellytyksiä suosivaksi ja matkaketjuja tukevaksi. Alueen kehittämisessä tulee turvata luonto-, kulttuuriympäristö- ja maisema-arvot sekä yhtenäisten virkistysalueiden ja ekologisten yhteyksien jatkuvuus.

Rakennetun ympäristön suojelualueet; Salon keskustan osa-alue ja Lukkarinmäen kulttuurimaisema (musta pistekatkoviiva).

Suoja- tai konsultointivyöhyke (musta pistekatkoviiva). Puolustusvoimien käytössä olevalle alueelle on määritelty suojaetäisyysalue. Vaarallisia kemikaaleja valmistaville tai varastoiville laitoksille on määritelty Seveso III-direktiiviin (2012/18/EU) perustuva vuoden 2019 tilanteen mukainen konsultointivyöhyke. *Suunnittelumääräys:* Vyöhykkeelle sijoitettavien uusien toimintojen suunnittelu- ja rakennushankkeista on järjestettävä asiantuntijalausuntomenettely.

Ulkoilureitti (vihreä palloviiva). Olemassa oleva ulkoilureitti, jolla on merkitystä osana maakunnallista ulkoilureittiverkostoa.

Suunnittelumääräys: Ulkoilureitin uran ympäristöä tulee hoitaa ottaen huomioon reitin ympäristön erityispiirteet.

Ohjeellinen ulkoilureitti (vihreävalkoinen palloviiva), Salonjoen rannassa. Ohjeellinen ulkoilureitti, jolla on merkitystä osana suunniteltua maakunnallista ulkoilureittiverkostoa ja jonka linjaus tarkentuu jatkosuunnittelussa.

Suunnittelumääräys: Ulkoilureitin tarkkaa linjausta suunniteltaessa tulee hyödyntää olemassa olevia teitä ja kulku-uria sekä alueen ympäristön erityispiirteitä ja maisemaa.

Veneväylä (sinivalkoinen palloviiva), Salonjoki.

Vesijohto (musta viiva ja 'v').

Työpaikkatoimintojen alue (TP, vaalean punainen), vähäisissä määrin. Valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai seudullisesti merkittävien julkisten tai yksityisten palvelujen, työpaikkatoimintojen, toimitalakeskittymien ja ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomien teollisuustoimintojen alue. Sisältää myös pienehköjä asuntoalueita. *Suunnittelumääräys:* Alueelle ei saa sijoittaa uutta asumista, jos sille kohdistuu ympäristöhäiriöitä.

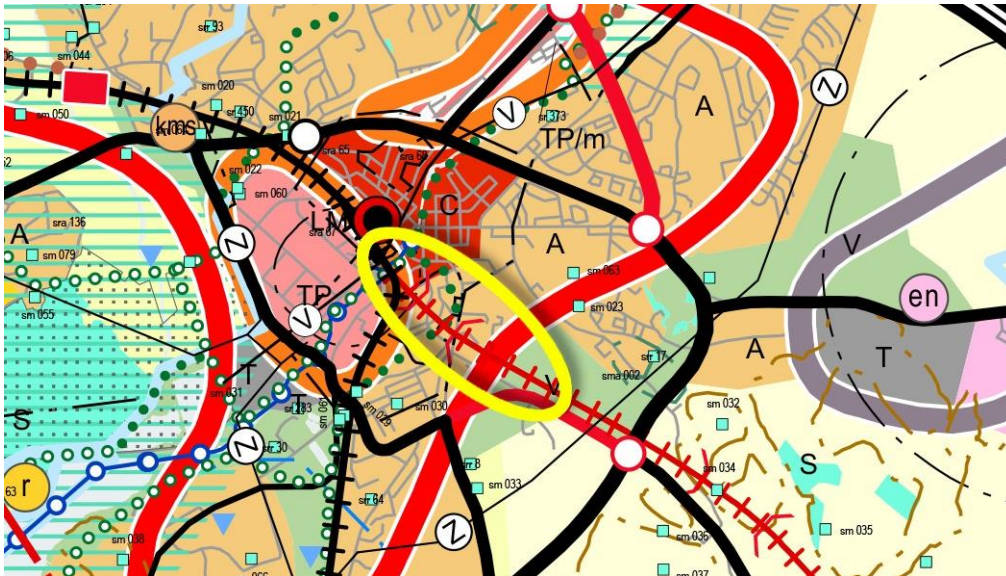
Vähittäiskaupan kehittämisen kohdealue (paksu oranssi viiva), vähäisissä määrin. Valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai seudullisesti merkittävä vähittäiskaupan alue.

Suunnittelumääräys: Alueelle voidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa osoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä tai keskittymiä. Keskustahakuisen erikoistavarakaupan seudullisten suuryksiköiden toteuttaminen on mahdollista Raision Mylly-Hauninen-Kuninkoja eteläosan, Turun Itäharju-

Biolaakson ja Kaarinan Piispanristin alueilla ja edellyttää joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen hyvää saavutettavuutta ja ympäristön laatua parantavaa kehittämistä. Kaupan mitoitus alueittain:

Salon seutu	
Salo–Halikko (mks-kohde)	50 000 k-m ²
Salo–Meriniitty	120 000 k-m ²
Salo–Valuri-Ollikkala	40 000 k-m ²

Maakuntakaavojen yhdistelmä on esitetty seuraavassa kuvassa.



Kuva 1. Ote maakuntakaavojen yhdistelmästä. Suunnittelualueen sijainti keltaisella ellipsillä.

3.2.3 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, joka on voimassa suunnilleen Salonjoen kaakkoispuolella, suunnittelualueelle on osoitettu seuraavia aluevarauksia tai toimintoja:

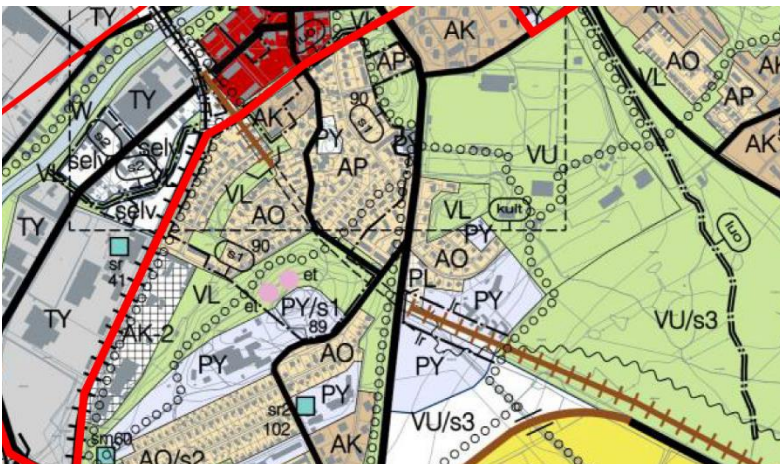
- **Kerrostalo-, pientalo, ja erillispientalovaltaisia asuntoalueita** (AK, AP, AO).
- **Lähivirkistysalueita** (VL) sekä **urheilu- ja virkistyspalvelujen aluetta**, jolla maisema säilytetään avoimena (VU/s3).
- **Julkisten palvelujen ja hallinnon aluetta** (PY).
- **Lähipalvelujen aluetta** (PL).
- **Valtakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristöalue** (osa-aluevaraus, s-1 / 90). Numero 90 viittaa yleiskaavaselostuksen arvokohteiden luetteloon (*Lukkarinmäen asuntoalue, 12. kaupunginosa, valtakunnallisesti merkittävä rakennettu ympäristö*). Arvorakennusten suojelun toteuttamistapa ratkaistaan asemakaavoituksen ja/tai lupakäsittelyn yhteydessä. Myös asemakaava-alueen ulkopuolella rakennusten tai niiden osien purkamisen edellyttää lupaa (MRL 127.1§). Museovirastolle tulee varata tilaisuus lausunnon antamiseen ennen kohteelle/alueelle kohdistuvan lupahakemuksen ratkaisua. Suunnittelun ja rakennustoimenpiteiden tulee olla kokonaisuuden säilyttämistä turvaavia ja edistäviä.
- **Päärata** (uusi ”Elsa-rata” eli oikorata, ruskea viiva poikkiviivoin), osittain tunnelissa.
- **Pääulkoilureittejä** tai **kevyen liikenteen reittejä**, sijainnit ohjeellisia.

Jälkimmäisessä, uudemmassa kaavassa suunnittelualueelle on osoitettu:

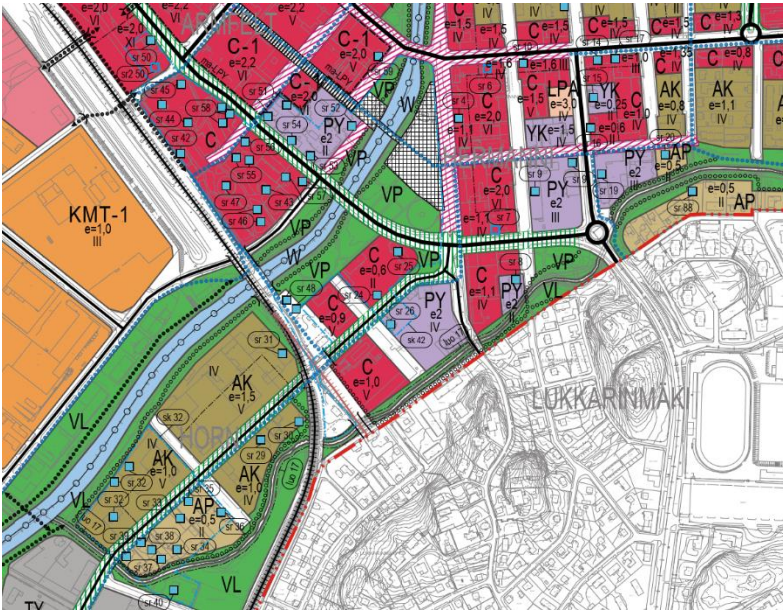
- **Keskustatoimintojen aluetta (C)**. Uudisrakennuksissa katutasen kerrokseen tulee sijoittaa kadulle aukeavia liikkeitä tai toimistoja vähintään 50 % liikekadun varrella sijaitsevan rakennuksen pohjakerroksen kerrosalasta. Joillekin alueille on annettu:
 - korttelin tai sen osan suurin sallittu tehokkuusluku, eli kerrosalan suhde tontin/rakennuspaikan pinta-alaan; vaihteluväli on $e=0,6 - 1,0$.
 - korttelin tai sen osan suurin sallittu kerrosalaluokitus, joka sisältää myös kerrosalaan kuulumattomat tilat kuten ullakon; vaihteluväli on II – V.
- **Puistoa (VP) ja lähivirkistysaluetta (VL)**.
- **Vesialuetta (W)**.
- **Uusi rautatieyhteys (ESA-rata)** (ruskea viiva poikkiviivoin).
- Kadut ja rautatie on pääsääntöisesti esitetty valkoisina aluevarauksina. Tehdaskatu on esitetty **bulevardikaduksi** (vihreä vinoviivitus). Ydinkeskustan sisääntulo- tai pääkatu, jota kehitetään kaupunkikuvallisesti uusilla katupuuriveillä tai säilyttämällä nykyiset kaupunkikuvallisesti merkittävät puurivit.
- Alueen kautta kulkee **pyöräilyn pääreittejä** (sininen palloviiva) sekä **ulkoilureittejä** (musta ympyräviiva).
- Rautatieaseman alue, joen varrella ja rautatien kaarteeseen itäpuoli kuuluu **rakennus- tai kulttuurihistoriallisesti tai kaupunkikuvan kannalta arvokkaaseen alueeseen** ('sk 42' ja vaalean sininen piste-katkoviiva).
- Kaavamuuotosalueella on useita **rakennus- tai kulttuurihistoriallisin tai maisemallisin perustein suojeltavia rakennuksia** ('sr _' ja vaalean sininen neliö). Merkinnällä osoitettua kohdetta ei saa purkaa eikä sen ulkoasua muuttaa siten, että kohteen arvokkaat ominaispiirteet tuhoutuvat. Korjaus- ja uudisrakentaminen tulee sopeuttaa kohteen historiallisiin ja maisemallisiin arvoihin. Museoviranomaiselle tulee varata tilaisuus lausunnon antamiseen ennen ympäristöön voimakkaasti vaikuttaviin toimenpiteisiin ryhtymistä. Numeroindeksi viittaa kaavaselostuksen kohdeluetteloon.

Voimassa olevien yleiskaavojen mukaiset suojellut kohteet pohjoisesta etelään ovat:

- sr1 47: väestösuoja (VA = valtakunnallinen)
- sr2 43: kaksoisvartijatupa, varastorakennukset ja kellari (MA = maakunnallinen)
- sr2 46: siltavahdintupa, ulkohuonerakennus ja kellari (MA)
- sr1 48: itärannan vahtitupa ja varastorakennus (VA)
- sr 94: Salmenranta 6, 12/3/7, asuinrakennus (PA = paikallinen)
- sr 95: Salmenranta 4, 12/3/8, asuinrakennus, jää voimassa olevassa yleiskaavassa ratavarauksen alle (PA)



Kuva 2. Ote Salon Yleiskaava 2020:sta, joka on voimassa vain paksun punaisen viivan kaakkois-eteläpuolella. Ei mittakaavaa.



Kuva 3. Ote Salon keskustan osayleiskaava 2035:stä, joka on osaltaan korvannut Yleiskaava 2020:n. Ei mittakaavassa.

3.2.4 Asemakaavat

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

- Olemassa olevat asuinalueet on osoitettu erityyppisiksi pientalojen korttelialueiksi (omakotirakennusten ja muiden enintään kahden perheen talojen korttelialue AO-2, erillispienalojen 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 korttelialuetta, 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 4. Ote asemakaavayhdistelmästä. Suunnittelualueen likimääräinen rajausta punaisella.

3.2.5 Viitesuunnitelmat, hankesuunnitelmat

ESA-hankkeessa on laadittu radan yleissuunnitelma. Tällä hetkellä on laadittavana yleissuunnitelmaa tarkempi ratasuunnitelma, johon tämä kaavamuutos osaltaan perustuu, ja jossa esitetyt tilavaraukset huomioidaan tässä kaavassa.

3.2.6 Rakennusjärjestys

Salon rakennusjärjestys on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 14.12.2020 ja se on tullut voimaan 1.2.2021.

3.2.7 Tonttijako ja -rekisteri

Suunnittelualueella on käytössä sitova tonttijako.

3.2.8 Pohjakartta

Pohjakarttaa ylläpitää Salon kaupunki.

3.2.9 Rakennuskiellot

Suunnittelualueella ei ole voimassa rakennuskielloja.

3.2.10 Suojelupäätökset

3.2.11 Melutason ohjeavot

[Täydennetään]

3.2.12 Ohjelmat ja strategiat

Asemakaavamuutos on Salon kaupungin kaavoitusohjelman mukainen työ, jonka tavoitteiksi on kirjattu Lukkarinmäen asemakaavojen muuttaminen Espoo-Salo oikoradan ratasuunnitelman hyväksymisen mahdollistamiseksi.

3.2.13 Aiemmat selvitykset ja inventoinnit

Suunnittelussa hyödynnetään soveltuvin osin ESA-ratahankkeen yleissuunnittelun sekä Turun Tunnin Juna-hankkeen aikana laadittuja selvityksiä sekä ohjaavien yleispiirteisten kaavojen aineistoa.

4. Asemakaavan suunnittelun vaiheet

4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve

Salon ja Espoon välillä on käynnissä oikoradan ratasuunnittelu. Ratasuunnitelman hyväksyminen edellyttää asemakaavamuutosta Salon kaupunkialueella.

4.2 Suunnittelun käynnistäminen ja vireilletulo

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

Asemakaavan muutos on kuulutettu vireille 17.5.2022.

4.3 Osallistuminen ja yhteistyö

4.3.1 Osalliset

Kaavan osallisia ovat alueen maanomistajat ja ne, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, sekä viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään.

Tässä kaavahankkeessa keskeisiä osallisia ovat:

- 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 teleyhtiöt.
- Puolustusvoimat

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

4.3.2 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt, viranomaisyhteistyö

pvm	osallistuminen	viranomaisyhteistyö
2.5.2022	Osallistumis- ja arviointisuunnitelma	
17.5.2022	Vireille tulo. OAS asetettu nähtäville.	
1.6.2022		Aloitussvaiheen viranomaisyhteistyö.
6.10.2022	Asukastilaisuus Salon lukiossa. Paikalla oli noin 100 kuulijaa. Tilaisuudessa esiteltiin ESA-ratahanketta yleisesti, rata-suunnitelmia sekä alustavaa asemakaavaluonnosta. Esittely pidettiin aluksi auditoriossa, jossa kaupunkilaiset esittivät kysymyksiä ja kommentoivat suunnitelmia. Lopuksi yleisöllä oli mahdollisuus tutustua suunnitelmakarttoihin lähemmin lukion yläaulassa.	
19.1.2023	OAS:ia tarkistettu maakunta- ja yleiskaavojen sisältökuvausten, aluerajauksen ja aikataulun osalta.	
31.1.2023	Kaavaluonnos	
___. - ___.2023	Kaavaluonnos asetetaan julkisesti nähtäville valmisteluvaiheen kuulemista varten (MRL 62 § ja MRA 30 §). Luonnoksesta pyydetään lausunnot ja osallisilla on mahdollisuus antaa siitä mielipiteensä.	
___.2023	Kaavaehdotus	
___. - ___.2023	Asemakaavaehdotus asetetaan julkisesti nähtäville 30 vrk:n ajaksi (MRL 65 § ja MRA 27 §).	

4.4 Asemakaavan tavoitteet

4.4.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

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

Voimassa olevista kaavoista johdetut tavoitteet

Asemakaavamuutoksen pääasiallisen tavoitteen toteutumista ohjataan ylemmillä kaavatasoilla. Suunnittelutilanne alueella mahdollistaa pääasiallisen tavoitteen toteuttamisen, jota varten on tarpeen laatia yksityiskohtaisempia suunnitelmia ja tarvittavia selvityksiä, joiden kautta voidaan mm. kaavamääräyksiin varmistaa ylempien kaavatasojen tavoitteiden toteutuminen. Asemakaavan pääasiallinen tavoite, oikoradan huomioiminen, on osoitettu ylemmän tason kaavoissa.

Alueen oloista ja ominaisuuksista johdetut tavoitteet

Lähtökohta-aineistojen ja suunnittelualueen olojen kautta on voitu tunnistaa seikkoja, joihin asemakaavamuutoksella on tarpeen kiinnittää huomiota. Asemakaavamuutosalueella sijaitseviin valtakunnallisesti arvokkaisiin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin ja kaupunkikuvaan sekä alueen asukkaisiin kohdistuvia kielteisiä vaikutuksia pyritään minimoimaan prosessin aikana ratasuunnitelmien tarkentuessa.

4.4.2 Prosessin aikana syntyneet tavoitteet, tavoitteiden tarkentuminen

Osallisten tavoitteet

Lokakuussa 2022 järjestettiin asukastilaisuus Salon lukiossa. Tilaisuuden pääpaino oli ratasuunnitelmaluonnosten esittelyssä, ja asemakaavasta esiteltiin vasta alustava luonnos. Yleisön suhtautuminen ratahankkeeseen oli pääpiirteissään kielteinen.

Osallisten tavoitteet tarkentuvat luonnos- ja ehdotusvaiheista saatavan palautteen kautta.

Asemakaavan laadulliset tavoitteet

Tavoitteena on laatia oikoradan teknisten ominaisuuksien ja rakentamismahdollisuuksiltaan toteuttamiskelpoinen asemakaavamuutos, joka huomio mahdollisimman hyvin olemassa olevan ympäristön.

Muut tavoitteet

Huomioidaan tarvittaessa niitä ilmentyessä.

4.5 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

Koska asemakaava perustuu pääpiirteissään ratasuunnittelun yhteydessä haettuihin ratkaisuihin, ei erillisiä vaihtoehtoisia asemakaavaluonnoksia ole tehty. 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.

5. Asemakaavan kuvaus

5.1 Kaavan rakenne

Asemakaavamuutoksella huomioidaan ns. ESA-radnan ratasuunnitelmassa esitetyt tilavaraukset ja radnan vaatimat muutokset muussa maankäytössä. Muilta osin kaavaratkaisu on pyritty pitämään mahdollisimman hyvin voimassa olevan asemakaavan mukaisena, ellei muita muutostarpeita ole tullut esiin. Kaavaratkaisussa on pyritty huomioimaan mm. kiinteistönomistajien toiveita.

5.1.1 Mitoitus

Mitoitus määräytyy voimassa olevan asemakaavan mukaisen rakenteen, toteutuneen ympäristön ja ratasuunnitelmien mukaan.

Suunnittelualueen pinta-ala on noin 22,6 ha. Siitä asuinkortteleita on noin 2,29 ha (10,1 %), yleisten rakennusten korttelialueita noin 4,40 ha (19,5 %), virkistysaluetta noin 7,46 ha (33,1 %), rautatiealuetta noin 4,45 ha (19,7 %), vesialuetta noin 0,10 ha (0,4 %) ja katualuetta noin 3,86 ha (17,1 %). Rakennusoikeutta muodostuu noin 27 800 k-m². Aluetehokkuus, eli rakennusoikeuden suhde suunnittelualueen pinta-alaan on noin 0,12.

Asemakaavan seurantalomake liitetään ehdotusvaiheessa kaava-aineistoon.

5.1.2 Palvelut

Asemakaavamuutoksella mahdollistetaan yleisten rakennusten korttelialuetta (Y-11, YO), joista ensimmäinen tarkoittaa toimisto-, työhuone- ja varastotiloja, puhelinlaitoksen tarpeita varten ml. asuntoja vähäisissä määrin läsnäolevaa henkilökuntaa varten. Jälkimmäinen tarkoittaa opetustoimintaa palvelevien rakennusten korttelialuetta, ts. lukio.

5.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen

Asemakaavamuutoksen pääasiallisena tavoitteena on oikoradan toteutuksen mahdollistaminen suunnittelualueella. Ympäristöön aiheutuvia muutoksia ohjataan aluevarauksilla, korttelialueilla ja kaavamääräyksillä. Muutokset ovat osin erittäin merkittäviä ja asemakaavalla määritellään laadukkaan toteuttamisen mahdollistavat periaatteet.

Ympäristön laatuun voidaan vaikuttaa toteuttamisvaiheessa ja rakentamiseen johtavilla tarkemmilla suunnitelmillä.

5.3 Aluevaraukset

Asemakaavamuutoksella mahdollistetaan korttelialueita asuinrakentamiselle (A, AO) ja yleisten rakennusten rakentamiselle (Y-11, YO). Lisäksi on varattu yleisiä viheralueita (VP, VL, VU) ja katualueita, vesialuetta (W) sekä rautatiealuetta (LR).

Aluevaraukset perustuvat voimassa oleviin kaavoihin, toteutuneeseen ympäristöön ja ratasuunnitelmiin.

5.3.1 Korttelialueet

Korttelialueiden toteuttamista ohjataan rakennusaloilla, kerroslukumerkinnöillä ja rakennusoikeuksilla. Jo rakentuneessa ympäristössä kortteleiden käytön periaatteet ovat pitkälti nykytilaa toteavia olemassa olevat rakennukset huomioiden niiltä osin kuin ne voidaan säilyttää.

5.3.2 Muut alueet

Asemakaavamuutos edellyttää muutoksia nykyisiin katu- ja tiejärjestelyihin lähinnä ratatunnelin suuaukkojen kohdalla. Asemakaavassa Kiskontielle osoitettua rata-alueita laajennetaan, mikä edellyttää Anistentien katkaisua ja mahdollisesti sen uudelleen linjaamista Kiskontien pohjoisreunan suuntaisesti Perniöntielle. Jatkosuunnittelussa selvitetään mahdollisuudet turvata pitkän matkan pyöräliikenteen jatkuvuus Kiskontien suuntaisesti. Kiskontien ja Perniöntien liikennevalo-ohjatun risteysalueen liikennejärjestelyt muuttuvat. Samoin ajoyhteys Kiskontieltä lukion tontin pysäköintialueelle katkeaa. Kaavamuutos edellyttää Kiskontien bussipysäkkiparin poistoa Perniöntien risteyksessä.

Ratayhteys kulkee sekä betoni- että kalliotunnelissa Kiskontieltä Lukkarinmäen alta ja nousee takaisin pintaan Rauhalanpuiston kohdalla liittyen nykyisiin raidejärjestelyihin. Lännessä Raivaajankadun asuntokatu katkeaa ja Salmenranta kadun linjauksen tasausta lasketaan uuden ratayhteyden alittamiseksi. Ratapolun yhdistettyä pyörätietä ja jalkakäytävää siirretään idemmäksi ja sille rakennetaan uudet Tehdaskadun ja Salonjoen ylittävät sillat.

Kaavamuutoksen edellyttämiä liikennejärjestelyjä katualueilla suunnitellaan tarkemmin jatkosuunnittelussa.

5.4 Kaavan vaikutukset

Maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 9 §:n mukaan kaavan tulee perustua riittäviin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavaa laadittaessa on tarpeellisessa määrin selvittävä 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 esitetään kaavaselostuksessa. Arviointi tapahtuu kiinteänä osana suunnitteluprosessia ja pohjautuu osittain jo olemassa oleviin selvityksiin. Tarpeen mukaan voidaan teettää lisäselvityksiä sekä vaikutustarkasteluja 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.

5.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Väestön rakenne ja kehitys kaava-alueella

Asemakaavamuutoksella ei ole merkittäviä vaikutuksia väestöön. Ratalinjauksen vuoksi joitakin asuintontteja liitetään rata-alueeseen, mutta toisaalta joidenkin kiinteistöjen kohdalla muutos on päinvastainen: rata- tai puistoalue muuttuu asuintontiksi.

Yhdyskuntarakenne

Asemakaavamuutoksella ei ole merkittäviä vaikutuksia yhdyskuntarakenteeseen. Radalla on jonkin verran merkitystä rakennetta jakavana elementtinä, vaikkakin rataa nähden poikittain kulkevia katuja ei katkaista lukuun ottamatta Raivaajankatua. Muutos voimassa olevaan asemakaavaan on vielä vähäisempi.

Kaupunki-/taajamakuva

Asemakaavamuutoksella mahdollistetaan uuden rautatielinjauksen toteuttaminen. Rakennetussa ympäristössä muutoksella on toteutuessaan kielteisiä vaikutuksia kaupunkikuvaan, kun olemassa olevia rakennuksia on tarpeen purkaa. Purettavia rakennuksia on tämänhetkisten ratasuunnitelmien perusteella noin kymmenen, joista muutama on talousrakennuksia.

Sillat, tunneleiden suuaukot ja erityisesti radan melurakenteet muodostavat suuria uusia elementtejä maisemassa. Huolellisella suunnittelulla voidaan sovittaa niitä paremmin osaksi maisemaa.

Asuminen

Asemakaavamuutoksella on toteutuessaan kielteisiä vaikutuksia asumisviihtyisyyteen nykytilannetta laajemmalla alueella suunnittelualueella raideliikenteestä aiheutuvan melun ja tärinän vuoksi. Myös näkymävaikutuksia on odotettavissa asemakaavamuutoksen toteuduttua.

Kielteisiä vaikutuksia voidaan lieventää meluntorjuntarakenteilla ja melun ohjearvoihin kohdentuvilla kaavamääräyksillä sekä uusien elementtien huolellisella suunnittelulla ja maisemoinnilla.

Palvelut

Ei merkittäviä vaikutuksia.

Työpaikat, elinkeinotoiminta

Ei merkittäviä vaikutuksia.

Virkistys

Asemakaavamuutoksella mahdollistetaan uutta puistoaluetta, jolla on myönteisiä vaikutuksia virkistysmahdollisuuksiin. Kielteisiä vaikutuksia aiheutuu melusta ja tärinästä ja uusista elementeistä lähiympäristössä. Kielteisiä vaikutuksia voidaan lieventää uusien elementtien maisemoinnilla sekä uusien virkistysalueiden huolellisella suunnittelulla ja toteutuksella.

Liikenne

Asemakaava heikentää joukkoliikenteen palvelutasoa ja alueiden paikallista saavutettavuutta, kun Kiskontien suora yhteys Perniöntielle poistuu. Jotta Kiskon suunnan bussiliikenteen palvelutaso ja palvelujen saavutettavuus autoliikenteellä mm. huolto, jakelu, koululaiskyydit voidaan turvata, tulisi yleiskaavan 2020 mukainen uusi Kiskontien tielinjauksen käänkö toteuttaa saman aikaisesti kaavan toteutuksen yhteydessä. Tällöin bussiliikenne voitaisiin siirtää käyttämään uutta tieyhteyttä, kun ratayhteys on rakenteilla tai rakennettu. Auto- ja bussiliikenteelle jää Kiskontien sijaan vaihtoehtoinen reitti Mahtinaistentien (Mt 52) ja edelleen Perniöntien kautta, mikä taas kasvattaa tieverkon liikennesuoritetta ja heikentää joukkoliikenteen palvelutasoa.

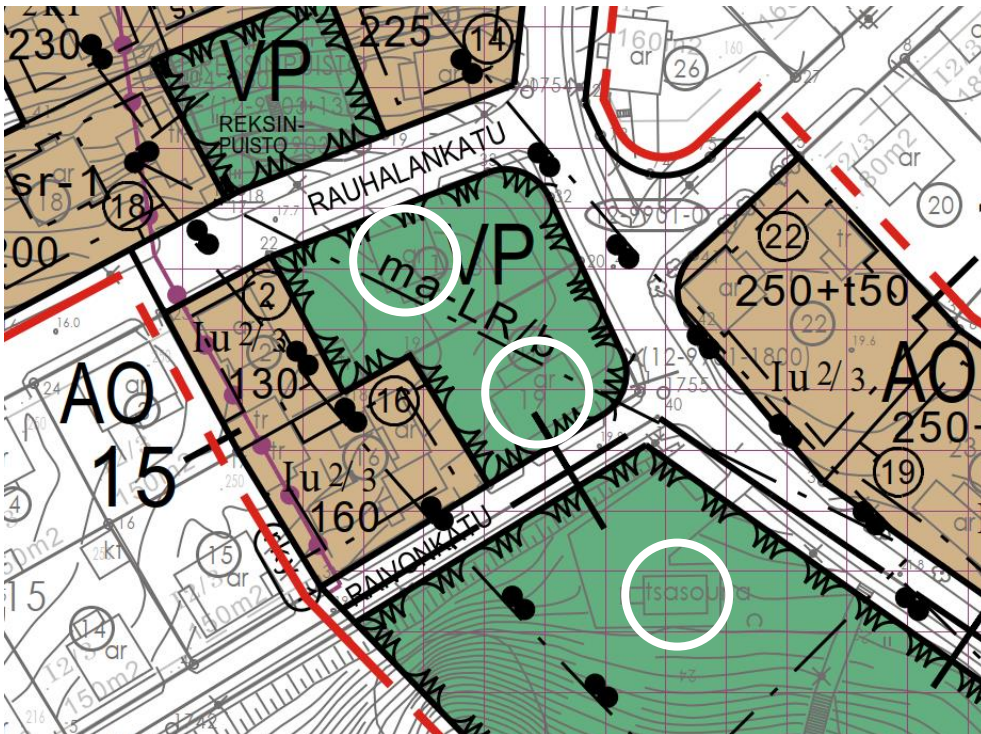
Kaherinkatu tulisi toteuttaa voimassa olevan asemakaavan mukaisesti, jotta ajoyhteys lukion tontin pohjoisemmalle pysäköintialueelle säilyy. Anistenkadun uudelleenlinjaus Perniöntielle turvaisi liikuntapuiston saavutettavuuden auto- ja pyöräliikenteelle sekä parantaisi liikenneturvallisuutta, mikäli uusi liittymä saadaan Perniöntien ja Kärkänkadun risteyksen valo-ohjauksen piiriin. Liikennemäärät kasvavat hieman Perniöntiellä katujen katkaisujen myötä. Raivaajankadun katkaisulla ei ole liikennejärjestelmässä merkittäviä vaikutuksia, koska pientalovaltaisen alueen tonteille pääsee jatkossakin useampaa asuntokatua mm. Kulkurinkujaa pitkin.

Kaavamutoksen toteuttaminen aiheuttaa työmaanaikaisia muutoksia nykyisiin liikennejärjestelyihin. Koska osa radan tunnelirakenteista toteutetaan betonirakenteena tunnelin molemmissa päädyissä, aiheuttaa se työmaanaikaisesti näkyviä muutoksia myös maanpäällisiin osiin. Alustavasti on tunnistettu, että Rauhalankatu ja Raivonkatu edellyttäisi katujen katkaisua rakentamisen ajaksi. Vaihtoehtona on molempien katujen katkaisu tai vain toisen katkaisu kerrallaan riippuen työmaan vaiheistuksesta, joista jälkimmäinen vähentää tonteille suuntautuvan liikenteen kiertotarvetta. Näiden asuntokatujen katkaisujen vaikutus liikennejärjestelmässä on kuitenkin vähäinen. Kalliotunnelin rakentamisella ei ole vaikutusta kallion yläpuolisiin liikennejärjestelyihin, mutta kalliolouhinnasta muodostuviin louhekuljetuksiin ja niiden reitteihin katuverkolla tulee jatkosuunnittelussa kiinnittää huomiota.

Rakennettu kulttuuriympäristö ja arkeologinen kulttuuriperintö

Huom. Vaikutusten arviointia täydennetään ratasuunnittelun edetessä, kaavaehdotusvaiheessa.

Asemakaavamuutoksella on merkittäviä haitallisia vaikutuksia valtakunnallisesti arvokkaaseen rakennettuun kulttuuriympäristöön. Etenkin kaava-alueen RKY 2009 kohteista Uskelan kirkonmäki ja Lukkarinmäen esikauptunkiasutus -alueeseen. Asemakaavamuutosta toteutettaessa alueelta on purettava tämänhetkisten ratasuunnitelmien perusteella varmasti kaksi rakennusta, jotka sijaitsevat korttelissa 15 tonteilla 1 ja 17. Rakennukset sijaitsevat suunnitellun betonitunneliosuuden kohdalla. Lisäksi 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.



Kuva 5. Ote luonnosvaiheen kaavakartasta, jossa RKY-alueella sijaitsevat kaksi varmasti purettavaa rakennusta sekä purettava ja toisaalle siirrettävissä oleva tsasouna ympyröity valkoisella. Rakennusten ääriviivat erottuvat pohjakartalla himmeän harmaina.

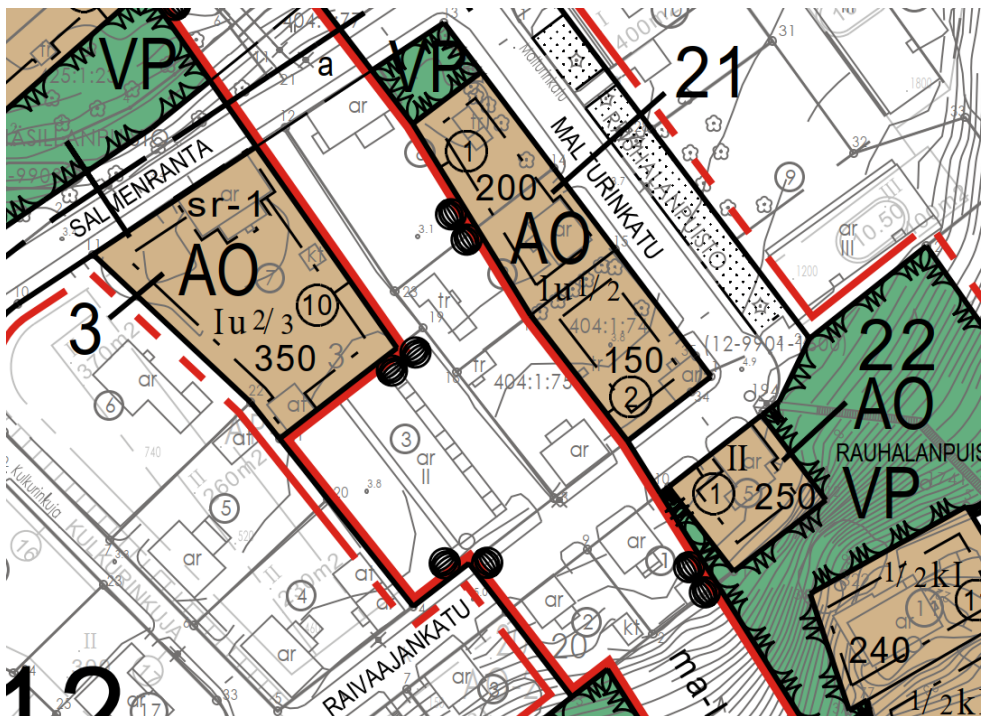
Betonitunnelin toteuttamisella on haitallisia vaikutuksia myös sen reuna-alueiden kiinteistöjen pihamiljöisiin, korttelien ominaispiirteisiin ja näkymiin. Asemakaavamuutoksen toteuduttua korttelissa 15 on purettavien rakennusten ja tonttien paikalle toteutettavissa puistoa, joka osaltaan sopeuttaa muutoksen vehreään Kirkkopuiston alueeseen.

Lisäksi suunnitellun betonitunnelin alueella sijaitsee tsasouna, joka tulee purettavaksi, mutta todennäköisesti se siirretään toisaalle. Tältä osin rakennettu kulttuuriympäristö Uskelankirkkotien notkelmassa myös muuttuu, mutta rakennuksen on mahdollista säilyä, mikäli se päätetään siirtää toisaalle.

Suunnittelualueen molemmilla RKY-alueilla historiallisesti arvokkaita ja kaupunkikuvan säilymisen kannalta tärkeitä rakennuksia myös suojellaan, kaikkiaan yhdeksän. Suojelumerkintä (sr) muun muassa kieltää rakennusten purkamisen. Rakennuksissa suoritettavien korjaus- ja muutostöiden tulee olla sellaisia, että rakennuksen historiallisesti arvokas ja kaupunkikuvan kannalta merkittävä luonne säilyy. Suojeltavista rakennuksista kaksi (toinen talousrakennus) sijaitsee Uskelan kirkonmäki ja Lukkarinmäen esikaupunkiasutus -alueella ja viisi (kolme talousrakennusta) Salon rautatieasemanselä ja vanha kauppalamiljö -alueella. Kaksi suojeltavaa rakennusta jää RKY-alueiden ulkopuolelle ja lisäksi Asemapuistoon sijoittuu suojeltava rakennelma.

Voimassa olevissa asemakaavoissa kaava-alueen rakennuksia ei ole suojeltu. Yleiskaavallisella tasolla rakennuksia on suojeltu. Suhteessa purettavien RKY-alueilla sijaitsevien rakennusten määrään suojeltavia rakennuksia on huomattavasti enemmän. Rakennussuojelulla on siten myönteinen vaikutus rakennetun kulttuuriympäristön säilymiseen. Kielteisiä vaikutuksia pyritään lieventämään osoittamalla mahdollisuuksien mukaan puistoa purettavien rakennusten tilalle olemassa olevaa vehreää kaupunkikuvallista ilmettä täydentämään.

Kaavamuutosalueella RKY-alueiden väliin jäävältä alueelta puretaan myös rakennuksia rautatieliikennealueen uuden linjauksen kohdalla. Salmenrannan ja Raivaajankadun korttelialueilta puretaan kaikkiaan kahdeksan rakennusta (kolme talousrakennusta). Korkeuserojen vuoksi tällä on heijasteisia vaikutuksia etenkin etelän suunnasta Lukkarinmäen suunnalta totuttuun miljööseen. Myös suurilla uusilla elementeillä, kuten sillat ja tunnelin suuaukot, on kielteisiä vaikutuksia rakennettuun kulttuuriympäristöön, joka altistuu myös melu- ja tärinhaitalle.



Kuva 6. Ote luonnosvaiheen kaavakartasta, jossa RKY-alueen ulkopuolella purettavat rakennukset näkyvät pohjakartalla punaisten yhteinäisten viivojen välissä. Asuinrakennus on ar ja talusrakennus tr. Osalla alueen rakennuksista on paikallista arvoa (yleiskaava).

Rakennettuun kulttuuriympäristöön kohdistuvia vaikutuksia suunnittelualueella on arvioitu asemakaavoitusta ohjaavilla yleisillä kaavatasoilla sekä Espoo–Salo -oikoradan suunnittelun yhteydessä. Espoo–Salo -oikoradan yleissuunnitelman ympäristövaikutuksissa (Väyläviraston julkaisu 69/2022) on tehty seuraavia huomioita.

”Tunneli ja sen rakentaminen muuttaa merkittävästi Lukkarinmäen kulttuurimaisemaa. Uskelan kirkkomäellä, Lukkarinmäellä ja rautatieaseman ympäristössä on valtakunnallisia, maakunnallisia ja paikallisia arvoja.”

”Salon keskusta-alueella rata aiheuttaa suurta haitallista vaikutusta kaupunkikuvaan ja rakennettuun kulttuuriympäristöön. Ratalinjalta on purettava lukuisia paikallisesti arvokkaita rakennuksia. Lukkarinmäen pohjoispuolella rata kulkee korkealla penkereellä tiiviin puutalokorttelin läpi, joka on osa maakunnallisesti arvokasta kulttuuriympäristöä. Lukkarinmäen eteläpuolella syvä betonikaukalo vaikuttaa kielteisesti kaupunkikuvaan ja maisemaan. Lukkarinmäellä kielteiset vaikutukset eivät kuitenkaan kohdistu alueen kulttuurihistoriallisesti arvokkaimpiin osiin: Lukkarinmäen korkeimmalla kohdalla sijaitseva vanhin asutus, keskiaikainen Uskelan kirkkotie sekä valtakunnallisesti arvokas aseman seutu säilyy tämän hetken arvion mukaan muuttumattomina. Haittoja voidaan lieventää betonitunneliosuuksien huolellisella maisemoinnilla, sekä kiinnittämällä erityistä huomiota penkereen istutuksien, tukimuurien ja melusteiden suunnitteluun ja toteutukseen. Lukkarinmäellä rakennustöiden aikaiset rakennuksiin kohdistuvat riskit on tässä suunnitteluvaiheessa laaditussa yleispiirteisessä arvioissa arvioitu huomattavan laajoiksi, mutta hallittavissa oleviksi.”

Ratasuunnittelun käynnistyneen hankkeen myötä edetessä ja suunnitelmien tarkentuessa on suuria haitallisia vaikutuksia voitu rajata suppeammalle alueelle. Suunnitelmien edelleen tarkentuessa ja eri näkökulmista tarpeellisten tilatarpeiden varmistuessa voi kaavaprosessin aikana kaavakartan sisältöön ja siten vaikutustenkin arviointiin tulla muutoksia.

Kaava-alueella on suunniteltu ratalinjausta jo 1970-luvulla, mikä on aiheuttanut epävarmuustekijöitä. Huolellisella suunnittelulla voidaan vähentää haittoja.

Suunnittelualueella ei sijaitse kiinteitä muinaisjäännöksiä. Kaavamuutoksella ei ole vaikutuksia arkeologiseen kulttuuriperintöön.

Tekninen huolto

Asemakaavamuutoksella on toteutuessaan vaikutuksia tekniseen huoltoon. Katualueiden ja yleisten alueiden kunnossapito voi osin hankaloitua rautatien ylitysten ja alitusten kohdalla.

Rautatien kunnossapito ja huolto voi olla osin hankalaa maanalaisten osuuksien kohdalla.

Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt

Asemakaava-alueella on olemassa oleva rautatie, jonka liikennöinnistä aiheutuu melua ja tärinää. Asemakaavamuutoksen toteutuessa melu- ja tärinävaikutukset kohdentuvat uusille alueille aiheuttaen häiriötä kaava-alueella ja sen lähiympäristössä. Aseman välittömässä läheisyydessä muutokset eivät ole nykytilanteeseen nähden merkittäviä. Rautatietunnelin suuaukoilla korostuu meluvaikutus ja tunnelin päällä tärinävaikutus.

Sosiaalinen ympäristö

Asemakaavamuutoksella on toteutuessaan välittömiä ja välillisiä kielteisiä vaikutuksia alueen eri väestöryhmille ja yhteisöille. Elinolosuhteiden ja ympäristön muuttuessa voimakkaasti on sillä vaikutuksia elämäntapoihin ja koetulle elämänlaadulle. Haittoja voidaan lieventää kehittämällä ja vahvistamalla positiivisena koettavia asioita ja ympäristöjä sekä mahdollistamalla tukea muutostilanteisiin.

Vaikutukset koetaan subjektiivisesti ja haittojen lieventäminen koetaan subjektiivisesti.

Myönteiset vaikutukset liittyvät Salon kaupungin saavutettavuuteen, kun uusi ratayhteys nopeuttaa junayhteyksiä Helsingin ja Turun suuntiin.

5.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Huom. Vaikutusten arviointia täydennetään selvitys- ja kartoitustietojen valmistuttua.

Maisemarakenne, maisemakuva

Asemakaavamuutoksella on jonkin verran kielteisiä vaikutuksia maisemakuvaan, kun sillat ja tunneleiden suuaukot muodostavat suuria uusia elementtejä maisemassa. Vaikutukset ovat suurimmat keskustaa kaakosta Kiskon suunnasta lähestyttäessä, johon suuntaan tunnelin suuaukko ja muut rakenteet todennäköisesti näkyvät selvästi. Rakenteet eivät kuitenkaan muodosta silhuettia taustalla kohovien mäkien ansiosta. Haittoja voidaan lieventää betonitunneliosuuksien huolellisella maisemoinnilla, sekä kiinnittämällä erityistä huomiota penkereen istutuksien, tukimuurien ja melusteiden suunnitteluun ja toteutukseen.

Asemakaavamuutoksella ei ole merkittäviä vaikutuksia maisemarakenteeseen.

Vaikutuksia kaupunki-/taajamakuvaan on käsitelty erikseen; ks. kohta 5.4.1. Vaikutukset rakennettuun ympäristöön (s. 22) → Kaupunki-/taajamakuva.

Luonnonolot

[Täydennetään]

Luonnon monimuotoisuus

[Täydennetään]

Pienilmasto

Asemakaavamuutoksella voi toteutuessaan olla vaikutuksia pienilmastoon.

[Täydennetään]

Vesistöt ja vesitalous

Asemakaavamuutoksella voi toteutuessaan olla vaikutuksia vesistöihin ja vesitalouteen.

[Täydennetään]

Maa- ja metsätalous

Ei merkittäviä vaikutuksia. Suunnittelualue sijoittuu pitkälti taajama-alueen rakennettuun ympäristöön ja korttelialueisiin.

Luonnonsuojelu

[Täydennetään]

5.4.3 Muut vaikutukset

Vaikutukset yritystoimintaan

Asemakaavamuutoksella voi toteutuessaan olla välittömiä ja/tai välillisiä myönteisiä vaikutuksia paikalliseen yritystoimintaan toteuttamiseen kohdistuvan työllistävän vaikutuksen kautta.

5.5 Ympäristön häiriötekijät

Raideliikenne aiheuttaa alueella melua ja tärinää. Meluntorjunnan riittävyys ohjearvojen tasolle pyritään varmistamaan rakenteilla.

[Täydennetään]

5.6 Kaavamerkinnot ja -määräykset

Asemakaavamerkinnot ja -määräykset on esitetty kaavakartalla. Kaavamääräyksillä ohjataan asemakaavamuutoksen toteutumista.

5.7 Nimistö

Kaava-alueen nimistö on olemassa olevaa, eikä uusia ole esitetty. Rata-alue katkaisee Raivaajankadun, ja selvyden vuoksi sen itäosasta on jätetty kadunnimi pois, ts. se muuttuu Malturinkaduksi.

6. Asemakaavan toteutus

6.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat

Asemakaavan toteutusta ohjaa alueesta laadittu kaavakartta ja siihen liittyvät asemakaavamääräykset. Asemakaavaratkaisuun on päädytty rinnalla laadittavien ja tarkentuvien ratasuunnitelmien kautta.

6.2 Toteuttaminen ja ajoitus

Asemakaavan toteuttaminen voidaan aloittaa kaavan saatua lainvoiman.

6.3 Toteutuksen seuranta

Toteutumista seurataan tarkempia suunnitelmia laadittaessa, lupamenettelyjen yhteydessä sekä maanmittaustoimitusten kautta.

Toteuttamista varten laadittavia tarkempia suunnitelmia ja niiden toteuttamista ohjataan eri lainsäädännöillä.

31.1.2023

Sweco Finland Oy

<i>Kaavan laadinta</i>	<i>Projektipäällikkö</i>	<i>Rakennettu</i>	<i>Liikenne</i>
Kaavoitusarkkitehti	Suunnittelupäällikkö	<i>kulttuuriympäristö</i>	Suunnittelupäällikkö
Pasi Vierimaa	Juha Suominen	Tiimipäällikkö	Inga Valjakka
Arkkitehti SAFA, YKS-492	RI	Anna-Maria Latosaari	Ins. (YAMK)
Tampere	Turku	Arkkitehti, YKS-663	Helsinki
		Joensuu	