



Salon kaupunki

Oikorataosayleiskaava Suomusjärvi

Vuorovaikutusraportti 3.9.2020

OAS nähtävillä: 25.10.2019 alkaen
Luonnos nähtävillä: 12.3.-15.4.2020
Ehdotus nähtävillä:
Hyväksyminen KH:
Hyväksyminen KV:
Lainvoimainen kaava:



Yhteystiedot

Salon kaupunki
Maankäyttöpalvelut
Hornintie 2-4, 24800 Halikko

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

Taustakartat ja paikkatietoaineisto:

- © Maanmittauslaitos 2019
- © Salon kaupunki

Kansikuva: Timo Huhtinen, Sitowise Oy
Valokuvat: Salon kaupunki

SISÄLLYSLUETTELO

1.Tiivistelmä kaavaprosessin kulusta	4
2.Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS)	6
<i>OAS nähtävillä 25.10.2019 alkaen (MRL 62 §, MRL 63 §)</i>	
2.1 Luettelo palautteista	6
2.2 OAS-vaiheen palautteet ja niihin laaditut vastineet	6
3.Luonnosvaihe	11
<i>Kaavaluonnos oli nähtävillä 12.3.-15.4.2020 (MRL 62 § ja MRA 19 §)</i>	
3.1 Luettelo mielipiteistä ja lausunnoista	11
3.2 Viranomaisten ja yhteisöjen lausunnot ja niihin laaditut vastineet	12
3.3 Yksityishenkilöiden mielipiteet ja niihin laaditus vastineet	33
4.Ehdotusvaihe	65
<i>Kaavaehdotus oli nähtävillä XX.XX.–XX.XX.2020 (MRL 62 § ja MRA 19 §)</i>	
4.1 Luettelo muistutuksista ja lausunnoista	
4.2 Viranomaisten ja yhteisöjen lausunnot ja niihin laaditut vastineet	
4.3 Yksityishenkilöiden muistutukset ja niihin laaditus vastineet	
5.Asukastilaisuuksien muistiot	70
Muistio luonnosvaiheen asukastilaisuudesta 7.1.2020	
6.Viranomaisneuvottelujen muistiot	74
Muistio aloitusvaiheen (MRL 66 §) viranomaisneuvottelusta 30.10.2019	
Muistio ehdotusvaiheen (MRL 66 §, MRA 18 §) viranomaisneuvottelusta XX.XX.2020	

Liite 1: Vastaukset alustavasta kaavaehdotuksesta saatuihin palautteisiin

1. Tiivistelmä kaavaprosessin kulusta

Kaavatyön kuulutettiin vireille 23.10.2019.

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

Kaavahankkeen lähtökohtia, tavoitteita ja etenemistä kuvaava osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) on pidetty MRL 62 §:n ja 63 §:n mukaisesti nähtävillä 25.10.2019 alkaen kaavan laadinnan ajan Halikon virastotalolla ja Salon kaupungin internet-sivuilla. OAS:sta pyydettiin erikseen kirjallista palautetta ajalla 25.10.-25.11.2019. Palautteita saatiin yksi (1) kpl.

Aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu (MRL 66 §) pidettiin 30.10.2019. Ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelu pidettiin XX.XX.2020.

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

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

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

Kaupunginhallitus päätti asettaa kaavaehdotuksen nähtävillä XX.XX.2020 (§ XX). Kaavaehdotus oli nähtävillä XX.X.-XX.X.2020 Halikon virastotalolla, Suomusjärven kirjastossa ja Salon kaupungin internet-sivuilla (MRA 19 §).

VIREILLE TULO 23.10.2019

Aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu
30.10.2019

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

Luonnosvaiheen asukastilaisuus 7.1.2020

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

Ehdotusvaiheen asukastilaisuus (video)

KAVAEHDOTUS
kaupunginhallitus päätti kaavaehdotuksen
asettamisesta nähtävillä XX.XX.2020
kaavaehdotus oli nähtävillä XX.XX.2020
muistutusten ja lausuntojen antamista varten

VUOROVAIKUTUSRAPORTTI

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

Ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelu
XX.XX.2020

KAUPUNGINVALTUUSTO HYVÄKSYI KAAVAN
XX.XX.2020

Kaavaehdotuksesta saatiin yhteensä X muistutusta ja X lausuntoa.

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

2. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS)

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

2.1 Luettelo palautteista

Saapunut palaute:

Palaute 1, yksityishenkilö 25.11.2019

2.2 OAS-vaiheen palautteet ja niihin laaditut vastineet

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

Kopio palautteesta 1

SALON KAUPUNKI
Saapunut 25.11.2019
3205/10.02.02./2019

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

Palaute oikorataosayleiskaava Suomusjärvi -osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta

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

§ 560, 05.09.2011

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

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

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

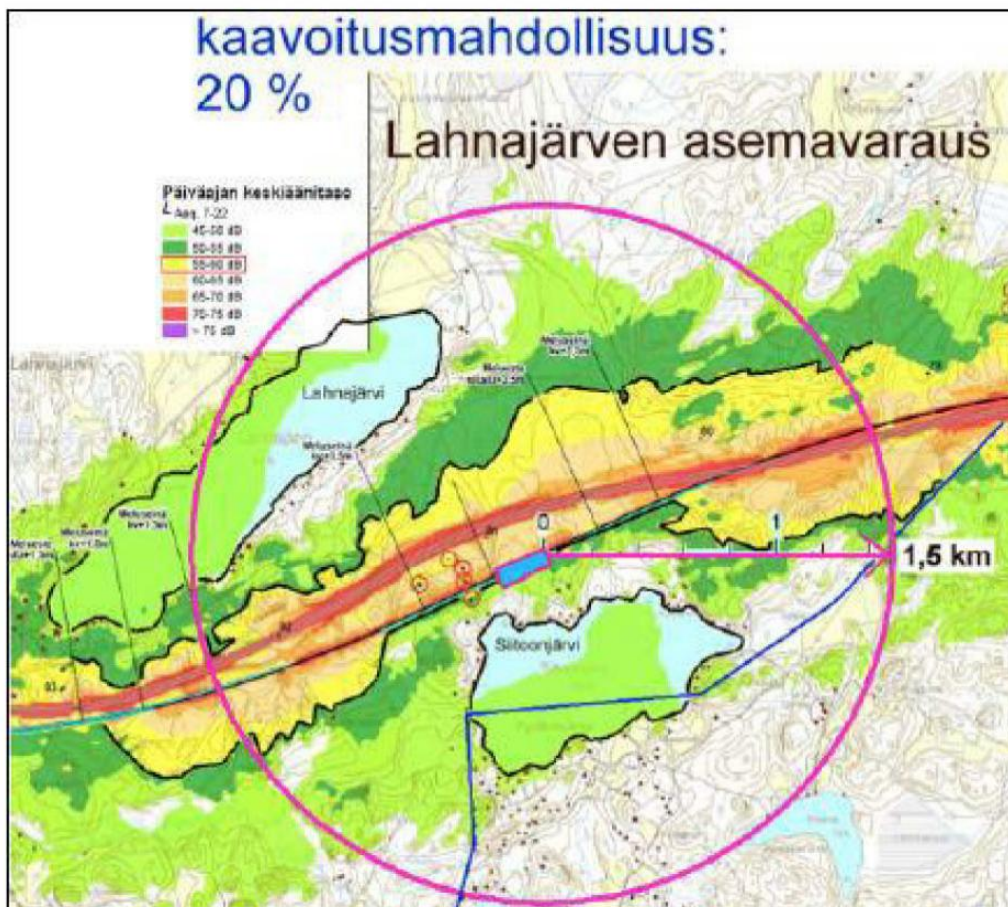
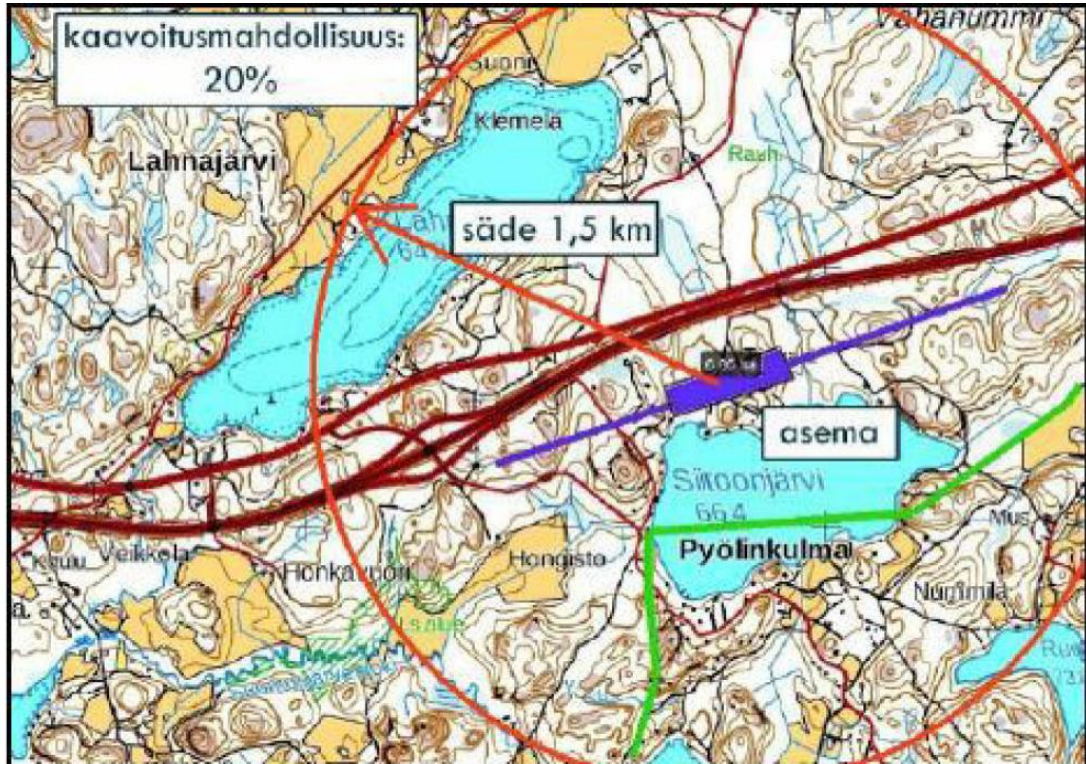
Väylävirasto on Salon tahdon mukaan saanut Suomusjärvelle kaksi ratageometrialtaan asemapaikan edellytykset täyttävää paikkaa. Aseman ja väkiluvun kasvun toteutuminen edellyttävät Väyläviraston mukaan 11 000 vakituisen asukkaan taajamaa 1,5 km-säteisen ympyrän sisälle alle 55 dB:n äänitason alueelle.

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

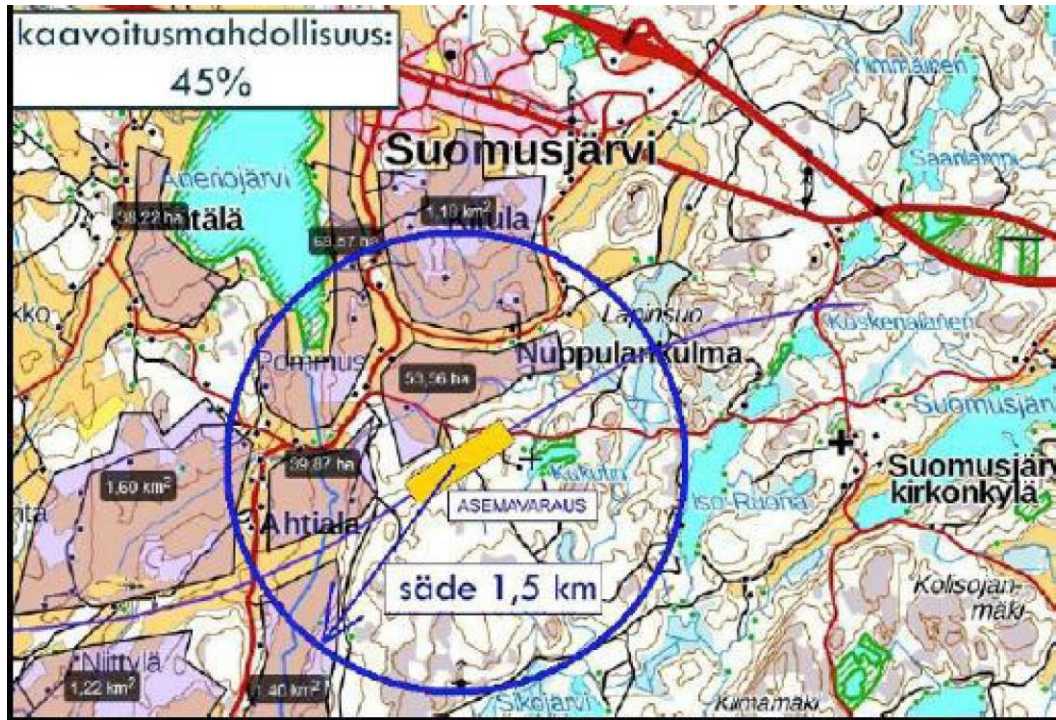
Ystävällisin terveisin

[REDACTED]

Lahnajärven asemataajama-alue



Suomensjärven asemataajama-alue



Tiivistelmä palautteesta 1

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

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

Vastine palautteeseen 1

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

Salon kaupungin alueella ratalinjaus on osoitettu voimassa olevassa Salo-Lohja -oikoradan vaihemaa-kuntakaavassa, joka on vahvistettu 4.12.2012. Oikorataa suunnitellaan ko. maakuntakaavan mukaiseen maastokäytävään. Lisäksi maakuntakaava ohjaa yleiskaavoitusta. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan viranomaisten on suunnitellessaan alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja päättäessään niiden toteuttamisesta otettava maakuntakaava huomioon, pyrittävä edistämään kaavan toteuttamista ja katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta kaavan toteuttamista (MRL 32 §). Suomusjärven oikorataosayleiskaavan laatiminen edistää maakuntakaavan toteutumista MRL:n mukaisesti.

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

3. Luonnosvaihe

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

3.1 Luettelo kirjallisesti saaduista mielipiteistä ja lausunnoista

Saapuneet lausunnot:

Lausunto 1, Varsinais-Suomen Pelastuslaitos 20.3.2020

Lausunto 2, Väylävirasto 7.4.2020

Lausunto 3, Varsinais-Suomen liitto 14.4.2020

Lausunto 4, Salon kaupungin rakennus- ja ympäristölautakunta 15.4.2020

Lausunto 5, Lohjan kaupungin vetovoimalautakunta 26.3.2020

Lausunto 6, Turun kaupungin museopalvelut 11.5.2020

Lausunto 7, Varsinais-Suomen ELY-keskus 2.6.2020

Saapuneet mielipiteet:

Mielipide 1, yksityishenkilö 7.4.2020

Mielipide 2, yksityishenkilö 8.4.2020

Mielipide 3, yksityishenkilö 14.4.2020

Mielipide 4, yksityishenkilö 15.4.2020

Mielipide 5, yksityishenkilö 15.4.2020

Mielipide 6, yksityishenkilö 26.3.2020

Mielipide 7, yksityishenkilö 9.3.2020

Seuraavissa luvuissa on käsitelty luonnosvaiheessa saadut lausunnot ja mielipiteet. Luku 3.2 (sivut 11-32) sisältää kopiot alkuperäisistä viranomaisten ja yhteisöjen lausunnoista, niiden tiivistelmät ja lausuntoihin laaditut vastineet. Luvussa 3.3 (sivut 33-64) on kopiot alkuperäisistä mielipiteistä, joista on poistettu henkilötiedot, mielipiteiden tiivistelmät ja mielipiteisiin laaditut vastineet.

3.2 Viranomaisten ja yhteisöjen lausunnot ja niihin laaditut vastineet

Kopio lausunnosta 1



LAUSUNTO

1 (1)

20.3.2020

Dno 2854-2020

Salon kaupunki
Kaupunkisuunnittelu
PL 77
24101 Salo

Lausuntopyyntö sähköpostilla 4.3.2020

Oikorataosayleiskaava Suomensjärvi
Asianumero: 3205/10.02.02/2019

Varsinais- Suomen aluepelastuslaitos on tutustunut Suomensjärven oikorataosayleiskaavaluonnokseen ja sen selostukseen, päivätty 14.2.2020, korjattu 24.2.2020.

Varsinais- Suomen aluepelastuslaitoksen pelastusviranomaisen toteaa lausunnossaan seuraavaa:

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



Aki Toivanen
johtava palotarkastaja

Turku
Eerikinkatu 35
20100 Turku

Loimaa
Lamminkatu 48
32200 Loimaa

Parainen
Bläsnäsintie 7
21600 Parainen

Salon
Kaakelitehtaankatu 4
24260 Salo

Uusikaupunki
Liijalaaksonkatu 25
23500 Uusikaupunki

Tiivistelmä lausunnosta 1

Varsinais-Suomen aluepelastuslaitoksen pelastusviranomaisen toteaa lausunnossaan seuraavaa:

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

Vastine lausuntoon 1

Merkitään tiedoksi.

Alikulkuihin ja tunneleihin liittyvät tekniset ratkaisut suunnitellaan radan suunnittelun yhteydessä.

Kopio lausunnosta 2



Lausunto

1 (2)

7.4.2020

VÄYLÄ/7347/03.01.02/2019

Salon kaupunki
Kaupunkisuunnittelukaupunkisuunnittelu@salo.fi

Viite: lausuntopyyntö 4.3.2020 (3205/10.02.02/2019)

Lausunto Oikorataosayleiskaava Suomusjärven kaavaluonnoksesta

Väylävirasto on tutustunut yleiskaavaluonnokseen ja antaa lausuntonsa rautateiden näkökulmasta.

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

Espoo – Salo -oikorata

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

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

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

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

Lausunto

2 (2)

VÄYLÄ/7347/03.01.02/2019

7.4.2020

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

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

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

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

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.

Asian on esitellyt asiantuntija, maankäyttö Ville Vuokko ja ratkaisut osastonjohtaja Päivi Nuutinen.

Jakelu Salon kaupunki

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

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu

Asian VÄYLÄ/7347/03.01.02/2019 asiakirja

Lista allekirjoittajista

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

Tiivistelmä lausunnosta 2

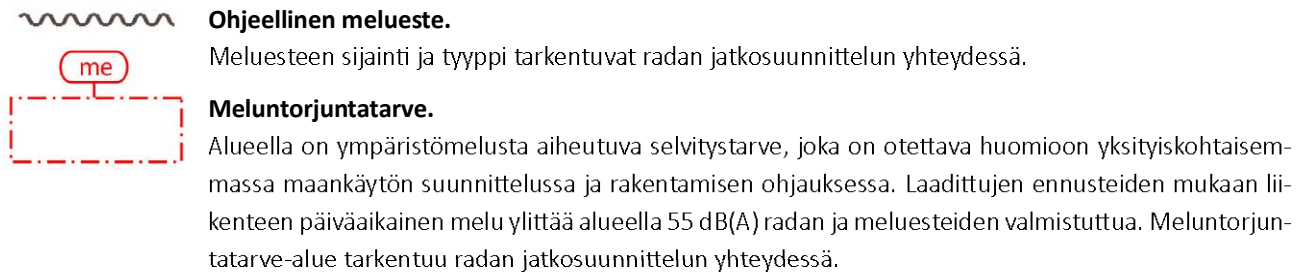
Koska Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelman meluselvitykset ja suunnitteluratkaisut tulevat tarkentumaan jatkosuunnittelussa, Väylävirasto esittää lausunnossaan seuraavat tarkennukset:

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

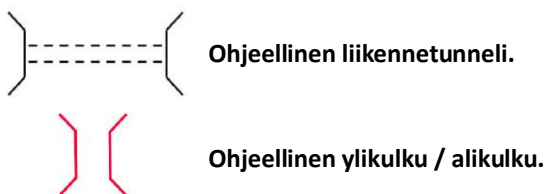
Lisäksi uutta rautatien linjausta koskeva merkintä voisi olla "radan" sijasta "rautatie".

Vastine lausuntoon 2

Meluntorjuntatarve- ja me-merkintöjen määräystekstit on korjattu:



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



Uuden rautatien merkintää koskeva määräysteksti on muutettu:



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

Kopio lausunnosta 3



N M-A/em

14.4.2020

Salon kaupunki

Suunnittelujohtajan lausunto Salon kaupungille Suomensjärven oikorataosayleiskaavaaluonnoksesta (M31/4.3.2020)

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

Maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleiskaavaa ja asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi. Viranomaisten on suunnitellessaan alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja päättäessään niiden toteuttamisesta otettava maakuntakaava huomioon, pyrittävä edistämään kaavan toteuttamista ja katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta kaavan toteuttamista. (MRL 32 §)

Ratayhteys on Varsinais-Suomen maakuntakaavassa valitun ja hyväksytyin lainvoimaisen ja oikeusvai-
kutteen ratalinjan, sekä käynnissä olevan Espoo-Salo oikoradan yleissuunnitelman luonnoksen mukai-
nen.

Osayleiskaavaaluonnoksen vaikutuksia on arvioitu huolellisesti.

Varsinais-Suomen liitto



Heikki Saarento
suunnittelujohtaja

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

Tiivistelmä lausunnosta 3

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

Vastine lausuntoon 3

Merkitään tiedoksi.

Kopio lausunnosta 4

Salon kaupunki

Rakennus- ja ympäristölautakunta § 66 15.04.2020

Lausunto osayleiskaavan muutoksesta, Oikorataosayleiskaava Suomensjärvi

3205/10.02.02/2019

Rakennus- ja ympäristölautakunta 15.04.2020 § 66

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

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

Kaupunkisuunnittelu pyytää rakennus- ja ympäristölautakunnan lausuntoa kaavaaluonnoksesta 15.4.2020 mennessä. Kaava-aineisto on nähtävillä internetissä <http://www.salon.fi/yleiskaavat>.

Kokouksen oheismateriaalina on kaavaaluonnos ja kaavaseloste.

Rakennusvalvonnan kannanotto:

Rakennusvalvonta on tutustunut kaavaselostukseen ja kaavaaluonnoskarttaan. Rakennusvalvonnalla ei ole lausuttavaa kaavaaluonnoksesta.

Ympäristönsuojelun kannanotto:

Ei lausuttavaa.

Ympäristöterveydenhuollon kannanotto:

Osayleiskaavan muutoksesta (oikorata) ei saa aiheutua terveyshaittaa tai sen mahdollisuutta lähialueen asukkaille (melu, tärinä, talousveden laatu). Liikenteen aiheuttama melu ei saa ylittää lähimmissä häiriintyvissä kohteissa asumisterveysasetuksessa 545/2015 mainittuja sisämelun toimenpiderajoja. Sisämelun toimenpiderajojen oletetaan pysyvän sallituissa rajoissa, mikäli ulkomelutaso ei ylitä VNp:n 993/1992 mukaisia ohjearvoja. Osayleiskaavan muutos ei saa vaarantaa kiinteistöjen talousvesikäytössä olevien kaivojen vedenlaatua.

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

Rakennus- ja ympäristövalvonnan johtaja:

Rakennus- ja ympäristölautakunta päättää antaa valmistelun mukaiset kannanotot Suomensjärven oikorataosayleiskaavaaluonnoksesta.

Päätös:

Rakennus- ja ympäristölautakunta hyväksyi esittelijän päätösehdotuksen.

Tiivistelmä lausunnosta 4

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

Rakennusvalvonnalla ei ole lausuttavaa kaavaluonnoksesta.

Ympäristöterveydenhuolto toteaa kannanotossaan, että osayleiskaavan muutoksesta (oikorata) ei saa aiheutua terveyshaittaa tai sen mahdollisuutta lähialueen asukkaille (melu, värinä, talousveden laatu). Liikenteen aiheuttama melu ei saa ylittää lähimmissä häiriintyvissä kohteissa asumisterveysasetuksessa 545/2015 mainittuja sisämelun toimenpiderajoja. Sisämelun toimenpiderajojen oletetaan pysyvän sallituissa rajoissa, mikäli ulkomelutaso ei ylitä VNP:n 993/1992 mukaisia ohjearvoja. Osayleiskaavan muutos ei saa vaarantaa kiinteistöjen talousvesikäytössä olevien kaivojen vedenlaatua. Lisäksi ympäristöterveydenhuolto toteaa, että mikäli junien nopeus pyritään nostamaan yleissuunnitelman mukaiseen 300 km/h:ssa, tulee tämä huomioida meluntorjunnassa.

Vastine lausuntoon 4

Merkitään tiedoksi suunnittelua varten.

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

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

Kopio lausunnosta 5

LOHJA

OTE PÖYTÄKIRJASTA

1

Vetovoimalautakunta

§ 49

26.03.2020



**Lausunto Oikorataosayleiskaava Suomusjärven luonnoksesta
Salon kaupungille**

111/08.00.00/2020

VEVO 26.03.2020 § 49 Salon kaupungin kaupunkisuunnittelu on pyytänyt Lohjan kaupungilta lausuntoa Oikorataosayleiskaava Suomusjärven kaavaluonnoksesta 15.4.2020 mennessä.
Kaavaluonnoksessa on esitetty Espoo-Salo -oikoradan yleissuunnitelman mukainen ratalinjaus lähiympäristöineen. Kaavaluonnoksen alue ei ulotu Lohjan rajaan saakka, eikä luonnos ole ristiriidassa Lohjan puolella vireillä olevan Y8 Sammatin pohjoisosien osayleiskaavan muutoksen tavoitteiden kanssa.

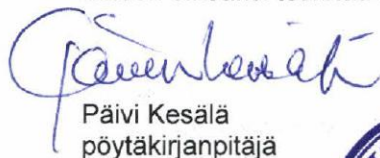
Lisätiedot yleiskaavoittaja Teija Liuska-Eloranta, teija.liuska-eloranta@lohja.fi

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

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

Päätös Hyväksyttiin.

Otteen oikeaksi todistaa Lohjalla 1.4.2020


Päivi Kesälä
pöytäkirjanpitäjä



Tiivistelmä lausunnosta 5

Lohjan kaupunki toteaa lausunnossaan seuraavaa:

Lohjan kaupungin vetovoimalautakunnalla ei ole huomautettavaa 24.2.2020 päivättyyn luonnokseen.

Vastine lausuntoon 5

Merkitään tiedoksi.

Kopio lausunnosta 6



TURKU

Tiedoksi

1

Vapaa-aikatoimiala, museopalvelut

11.5.2020

Dnro 2854-2020
(11 05 02)

Sara Tamsaari

Lausunto oikorataosayleiskaavan luonnoksesta Suomensjärvi

Viite: Asianumero: 3205/10.02.02/2019

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

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

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

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

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

Varsinais-Suomen alueellisen vastuumuseon kanssa.

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

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

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

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

Varsinais-Suomen alueellinen vastuumuseo
museopalvelujohtaja

Olli Immonen

Kokoelmat ja kulttuuriperintöyksikkö
intendentti

Maarit Talamo-Kemiläinen

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

Tiivistelmä lausunnosta 6

Varsinais-Suomen alueellinen vastuumuseo toteaa lausunnossaan seuraavaa:

- a) Kaava-alueella sijaitsee nykyisin asuinkäytössä oleva vanha koulurakennus, joka on Varsinais-Suomen maakuntamuseon inventoinnissa arvotettu paikallisesti arvokkaaksi. Koulu, samoin kuin muutama muu rakennus, olisi jäämässä uuden ratalinjauksen ja moottoritien väliin, johon ei melun vuoksi ole tarkoitus osoittaa pientaloasumisen aluevarausta. Selostuksessa tulee perustella, miksi ratalinjaus on tarpeellista toteuttaa siten, että rakennukset jäävät melualueelle tien ja radan väliin.
- b) Historiallisesti arvokas Kekkosentie on osa keskiaikaista Viipurista Turkuun johtanutta maantietä. Rata leikkaa Kekkosentien, ja siksi selostuksessa on syytä avata tarkemmin radan vaikutuksia Kekkosentiehen. Tien ominaispiirteiden säilyttämiseksi sille tulee osoittaa esimerkiksi seuraava määräys: s/historiallinen tielinja: Tien linjaus ja suhde ympäristöön tulee säilyttää. Tavanomaiset tien hoito- ja kunnostustyöt ovat sallittuja. Suuremmista tien linjausta ja sen rakenteiden muuttamista koskevista suunnitelmista tulee neuvotella Varsinais-Suomen alueellisen vastuumuseon kanssa.
- c) Kaava-alueella sijaitseva ns. muu kulttuuriperintökohde (kiviaita, Ylipruki (1000020389)) tulisi merkitä kaavakarttaan kohdemerkinnällä s. Merkintää koskevan kaavamääräyksen tulee olla seuraava: Muu kulttuuriperintökohde. Alueella oleva historiallinen rakenne on säilytettävä. Suuremmista kohdetta koskevista suunnitelmista tulee neuvotella Varsinais-Suomen alueellisen vastuumuseon kanssa.
- d) Vastuumuseo esittää, että alueen rakennusinventointitietoja päivitetään ja täydennetään. Inventointi voidaan toteuttaa uusimman rakennuskannan osalta yleispiirteisenä, vanhemman osalta kiinteistökohtaisena.
- e) Maakuntakaavan uutta rautatietä koskevan kaavamerkinnän mukaan alueella on voimassa maankäyttö- ja rakennuslain 33 §:n mukainen ehdollinen rakentamisrajoitus. Merkintää koskee suunnittelumääräys, jonka mukaan radan ja ratalinjaan kohdistuvien teknisten ratkaisujen suunnittelussa tulee huolehtia muun muassa maiseman ja kulttuuriperinnön arvojen huomioon ottamisesta. Myös osayleiskaavan määräykseen tulee tuoda tämän suuntainen määräys, joka ohjaisi esimerkiksi meluaitojen ja muiden maisemaa muuttavien rakenteiden toteutusta.

Vastine lausuntoon 6

- a) Yleiskaavassa on esitetty radan yleissuunnittelussa esitetty radan sijainti.
- b) Kekkosentie on osoitettu kaavakartalla merkinnällä "Historiallisesti arvokas tieosuus". Merkintään on lisätty seuraava määräys: "Tien linjaus ja suhde ympäristöön tulee säilyttää. Tavanomaiset tien hoito- ja kunnostustyöt ovat sallittuja. Suuremmista tien linjausta ja sen rakenteiden muuttamista koskevista suunnitelmista tulee neuvotella Varsinais-Suomen alueellisen vastuumuseon kanssa."
- c) Muu kulttuuriperintökohde sijaitsee osayleiskaavassa maa- ja metsätalousalueen ja asuinpienalojen alueen rajalla ja sen sijainti on esitetty kaavaselostuksessa. Osayleiskaavassa ei esitetä muutosta nykyiseen maankäyttöön eikä muuta kulttuuriperintökohdetta ole siksi tarpeen esittää kaavakartalla.
- d) Alueen rakennuskannasta on laadittu rakennusinventointi (Salon kaupunki 21.8.2020). Kaavaselostukseen on täydennetty tietoja kaava-alueen rakennuskannasta.
- e) Kaavan yleisiin määräyksiin on lisätty seuraava määräys: "Radan meluaitojen ja muiden maisemaa muuttavien rakenteiden yksityiskohtaisessa suunnittelussa tulee huolehtia alueen maiseman ja kulttuuriperinnön arvojen huomioon ottamisesta."

Kopio lausunnosta 7



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

Lausunto

1 (4)

2.6.2020

VARELY/5222/2019

Salon kaupunki
PL 77
24101 SALO

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

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

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

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

Kaavassa esitetty ratalinjaus perustuu maakuntakaavaan ja radan yleissuunnitelmaan.

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen lausunto

Koskenalasan järven rannan rakennuspaikat

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

Lausunto

2 (4)

2.6.2020

VARELY/5222/2019

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

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

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

Ratalinjan vaikutukset luonnonoloihin

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

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

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

Lausunto

3 (4)

2.6.2020

VARELY/5222/2019

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

Luonnonsuojelua koskevat kaavamerkinnät

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

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

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

Vähittäiskauppaa koskevat kaavamerkinnät

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

Maantieliikenne

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

Lausunto

4 (4)

2.6.2020

VARELY/5222/2019

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

Vaikutusten arviointi

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

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

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

yksikönpäällikkö

Risto Rauhala

ylitarkastaja

Emilia Horttanainen

Merkintä sähköisestä hyväksymisestä on asiakirjan lopussa.

Tiedoksi

Varsinais-Suomen liitto
Varsinais-Suomen alueellinen vastuumuseo

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

Ratkaisija Rauhala Risto 02.06.2020 14:53

Esittelijä Horttanainen Emilia 02.06.2020 15:05

Tiivistelmä lausunnosta 7

Varsinais-Suomen ELY-keskus toteaa lausunnossaan seuraavaa:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vastine lausuntoon 7

a) Voimassa olevassa yleiskaavassa (776 161204§44) Koskenalanen-lammen rannalle on merkitty kaksi olemassa olevaa saunaa. Kaavaluonnoksessa kyseiset paikat on osoitettu lomarakennuspaikkoina, koska ne ovat loma-asuntokäytössä. RA-rakennuspaikalle saa rakentaa enintään 80 k-m² (loma-asunto 40 k-m², talousrakennus 15 k-m² ja sauna 25 k-m²). Määräys mahdollistaa siis pienimuotoisen lisärakentamisen.

- Koskenalasan etelärannalla oleva vuonna 1967 valmistunut rakennus (Kekkosentie 275 25410 Suomensjärvi) on merkitty rakennusrekisteriin erilliseksi vapaa-ajan asunnoksi. Vapaa-ajan asunnon kerrosala on 40 k-m².

- Koskenalasan länsirannalla on rakennusrekisterin mukaan vuonna 1983 valmistunut sauna ja vuonna 1979 valmistunut talousrakennus (Karjalohjantie 59, 25410 Suomensjärvi). Saunan kerrosala on 35 k-m² ja talousrakennuksen kerrosala 10 k-m².

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

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

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

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

e) Tarkistetaan kohdeluettelon numerointi.

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

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

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

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

3.3 Yksityishenkilöiden mielipiteet ja niihin laaditut vastineet

Kopio mielipiteestä 1



PALAUTELOMAKE

Päiväys 7.4.2020

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

Palautteen antaja:

Nimi	
Osoite	25410 SUOMUSJÄRVI
Puhelin	
Sähköpostiosote	
Kiintelstö	

Kaava: Leckustan pohjoisosan-moottoritien-Lahnajärven osayleiskaavan muutos Suomensjärven kohdalla

- Kommentti osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta
 Mielipide kaavaluonnoksesta
 Muistutus kaavaehdotuksesta

Lapinsuon jälkeen alkavassa kaavassa haluan muutoksen kaavaluonnokseen:

Lapinsuon ympäri kulkee kartalla kunta-virkistysreitti, josta osa. Tosin pieni, on nyt olevalla kaavaluonnosalueella.

Siitä ei ole merkintää nyt nähtävillä olevassa kaavaluonnoksessa. Pitäisi olla kevyen liikenteen reittimerkinnällä.

Perusteluni: Ko. metsätie on yleisesti käytetty paikka- ja ulkokuntalaisten virkistys- ja kuntoilualueena koko vuoden.

Talvisin sinne on ajettu hiihtolatu, joka on alkanut Suomensjärven koululta. Se on ollut pitkään käytössä.

En omista kiinteistöä kyseisellä alueella, mutta tiedän ja tunnen tämän alueen ja sen käytön.

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

Tiivistelmä mielipiteestä 1

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

Vastine mielipiteeseen 1

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

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

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

Kopio mielipiteestä 2

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

Mielipide koskien Suomensjärven osayleiskaavaa

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

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

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

Rata tulee vaikuttamaan voimakkaasti ympäristöönsä. Se vaikuttaa maisemaan, ympäristön estetiikkaan ja viihtyisyyteen.

Maankäyttö- ja rakennuslain 39 § mukaan yleiskaavan sisältövaatimuksiin kuuluvat mm.

- mahdollisuudet turvalliseen, terveelliseen ja eri väestöryhmien kannalta tasapainoiseen elinympäristöön
- ympäristöhaittojen väheneminen
- rakennetun ympäristön, maiseman ja luonnonarvojen vaaliminen.

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

Meluvaikutukset

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

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

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

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

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

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

Radan vaikutusta ympäristönäkymiin tulee paremmin havainnollistaa, kuten edellä mainitusta YVA-ohjelmasta annetuissa ELY-keskusten lausunnoissa on edellytetty.

Kaava-alue on tunnettu Suomessa kauniista ympäristöstään ja pitkästä historiastaan. Siksi radan ympäristöön sopeuttamiseen tulee panostaa ja ohjeistaa kaavaselostuksessa.

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

8. 4. 2020

Salon
p.
e-mail:

Liite :

LAUSUNTO YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIOHJELMASTA,
HELSINKI-TURKU NOPEAN JUNAYHTEYDEN YVA

<https://www.ymparisto.fi/download/noname/%7BDDEE44781-FCA2-41E0-B922-8BEB75327CC6%7D/156027>

Tiivistelmä mielipiteestä 2

- a. Mielipiteessä 2 esitetään, että Suomusjärven oikorataosayleiskaavan laatimisessa tulisi odottaa Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnittelun ja hankkeeseen liittyvän ympäristövaikutusten arvioinnin valmistumista, koska ne vaikuttavat oleellisesti kaavatyöhön. Mielipiteen esittäjän näkemyksen mukaan nyt esitetyn suunnitelman (osayleiskaavaluonnos) lähtökohdat ovat jo ainakin osittain vanhentuneita. Hänen mielestään mitkään seikat eivät puolla Suomusjärven kohdan osayleiskaavan laatimista jo tässä vaiheessa.
- b. Mielipiteen esittäjän näkemyksen mukaan kaava-alueen pitäisi kattaa Suomusjärven ja Lahnajärven ympäristöt ja niiden rantojen asuin- ja lomakiinteistöt, koska tuleva rata vaikuttaa voimakkaasti nyt esitettyä kaava-aluetta laajemmalle kyseisten järvien ympäristöön.
- c. Mielipiteessä todetaan, että rata tulee vaikuttamaan voimakkaasti ympäristöön – maisemaan, ympäristön estetiikkaan ja viihtyisyyteen. Mielipiteen esittäjän mielestä yleiskaavassa tulisi esittää selkeästi toimenpiteet, joita tarvitaan radan haittojen vähentämiseksi ja poistamiseksi, jotta yleiskaava täyttäisi maankäyttö- ja rakennuslain 39 §:n esitetyt sisältövaatimukset. Erityisesti hän nostaa sisältövaatimusten kohdat 5, 7 ja 8.
- d. Mielipiteen esittäjän näkemyksen mukaan kaavassa tulisi esittää 55 dB:n laskennallisen keskiäänitason käyrän lisäksi myös loma-asuntoja koskevat 45 dB:n ja 40 dB:n käyrät.
- e. Mielipiteen esittäjän mielestä Uudenmaan ja Varsinais-Suomen ELY-keskusten asiantuntijat ovat perustellusti esittäneet YVA-ohjelmasta antamissa lausunnoissaan melun osalta seikkoja, jotka tulee ottaa huomioon meluvaikutuksia arvioitaessa. Varsinaisen melun torjunnan lisäksi tulee kiinnittää huomiota melusteiden ulkonäköön ja siihen, miten ne sopivat ympäristöön. Mielipiteen esittäjä katsookin, että tarvittavat melusuojarakenteet on esitettävä selkeästi yleiskaavassa niin, että myös niiden ulkonäkö on arvioitavissa. Melusuojarakenteet tulee määritellä kaavaselostuksessa velvoittavina tehtäviksi.
- f. Mielipiteen esittäjän mielestä radan vaikutusta maisemaan tulee havainnollistaa paremmin. Radan ympäristöön sopeuttamiseen tulee panostaa ja ohjeistaa kaavaselostuksessa. Lisäksi hänen mielestään myös muuta asiat, jotka on nostettu esiin parhaillaan laadittavana olevassa YVA- menettelyssä, tulee huomioida radan yleissuunnitelmaa ja yleiskaavaa laadittaessa.

Vastine mielipiteeseen 2

- a. Kaavaa laaditaan tiiviissä yhteistyössä Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnittelun ja Helsinki-Turku nopea junayhtes-hankkeen ympäristövaikutusten arvioinnin kanssa. Yleiskaavaprosessin pituus ja monivaiheisuus huomioiden kaavatyön ajoittaminen osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitetyllä tavalla on välttämätöntä Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnittelun kannalta: oikoradan yleissuunnitelmaa ei voida hyväksyä, mikäli oikeusvaikutteinen yleiskaava ei mahdollista radan toteuttamista.
- b. Suomusjärven oikorataosayleiskaavan kaava-alue on rajattu koskemaan suunniteltua Espoo-Salo-oikorataa ja sen lähiympäristöä, koska muualla voimassa olevan osayleiskaavan (Keskustan pohjoisosan-moottoritienLahnajärven osayleiskaava, KV 16.12.2004) ei ole kaavamuutostarpeita.
- c. Oikorataosayleiskaava Suomusjärvi on laadittu siten, että se täyttää MRL 39 §:n sisältövaatimukset. Kaavaselostuksessa esitetään toimenpiteet radan haittojen minimoimiseksi. Toimenpiteet perustuvat laadittaviin Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelmaan ja Helsinki-Turku nopean junayhteyden ympäristövaikutusten arviointiin.
- d. Kaavakartalle merkitään vain 55 dB: käyrä (päivämelu 2050, melusteet toteuteΣu). Muut käyrät ovat nähtävissä kaavaselostuksen sivulla XX olevasta melukartasta.

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

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

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

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

Kopio mielipiteestä 3

Lähtettäjä:

Lähetetty: 14. huhtikuutata 2020 10:43

Vastaanottaja: Kaupunkisuunnittelu <kaupunkisuunnittelu@salon.fi>

Aihe: Mielipide Oikorataosayleiskaava Suomensjärvi

Tervehdys,

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

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

Terveisin

Tiivistelmä mielipiteestä 3

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

Vastine mielipiteeseen 3

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

Kopio mielipiteestä 4

MIELIPIDE

1

14.04.2020

OIKORATAOSAYLEISKAAVA SUOMUSJÄRVI - KAAVALUONNOS

Yhdyn n 8.4.2020 päivättyyn mielipiteeseen.

Lisäksi esitän, että

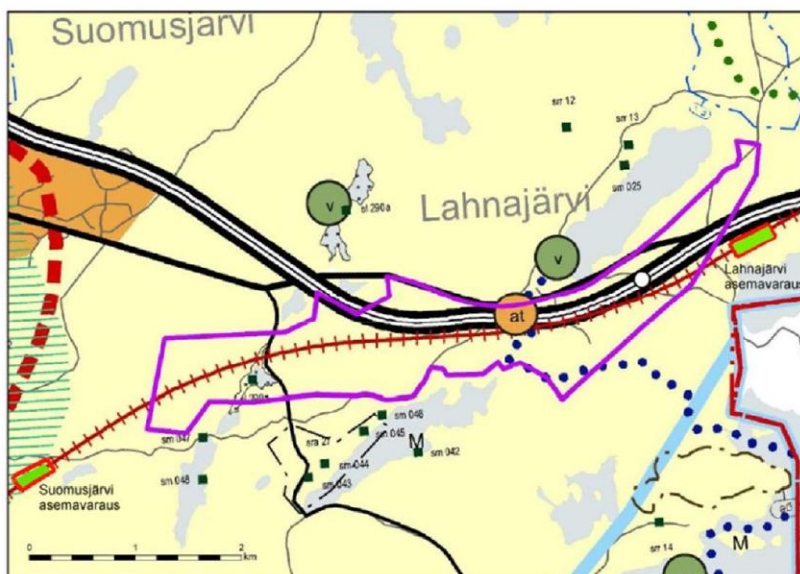
1. osayleiskaavaa laajennetaan niin, että voidaan käynnistää asemataajaman kehittäminen Lahnajärven asemavarausten ympärille, jos se ylipäättään on mahdollista,
2. moottoritien läheiseltä tunneliosuudelta jatketaan ekokäytävää vihersillalla moottoritien yli,
3. ruvetaan miettimään realistiselta pohjalta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

1. Lahnajärven aseman toteutumiseksi osayleiskaava-alueita laajennettava

Salon on edellyttänyt maakuntakaavaan ja ratasuunnitelmaan asemapaikka Suomusjärvelle. Kaavaselostuksessa mainitaan osayleiskaavan tavoitteet ja mukana on "tulevaisuudessa toteutettava Lahnajärven asemapaikka."

3.4 Osayleiskaavan tavoitteet

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

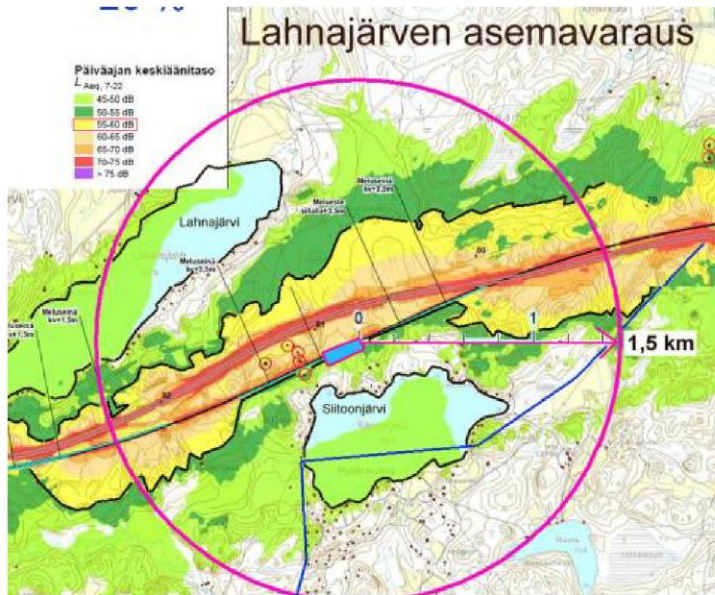


Kuva 2.14 Varsinais-Suomen vahvistettujen ja hyväksytyjen maakuntakaavojen yhdistelmä. Kaava-alueen raja on merkitty karttaan violetilla.

Väylävirasto on löytänyt asemalle ratageometrialta sopivan paikan Lahna- ja Siittonjärven välissä. Osayleiskaava-alueita laajennettava niin, että asemavarausten ympärille voidaan edes teoriassa kaavoittaa Väyläviraston edellyttämää asutusta aseman toteutumiseksi. Mainitaanhan tavoitteena "parantaa mahdollisen paikallisjunaliikenteen toimintaedellytyksiä."

14.04.2020

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



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

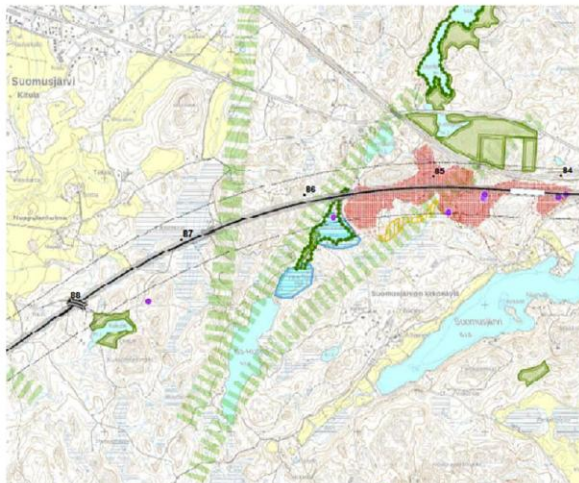
2. Ekokäytävät, liito-oravat ja suojeltavat tai luontodirektiivin liitteiden lajit

Valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin lukeutuu

Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat

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

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

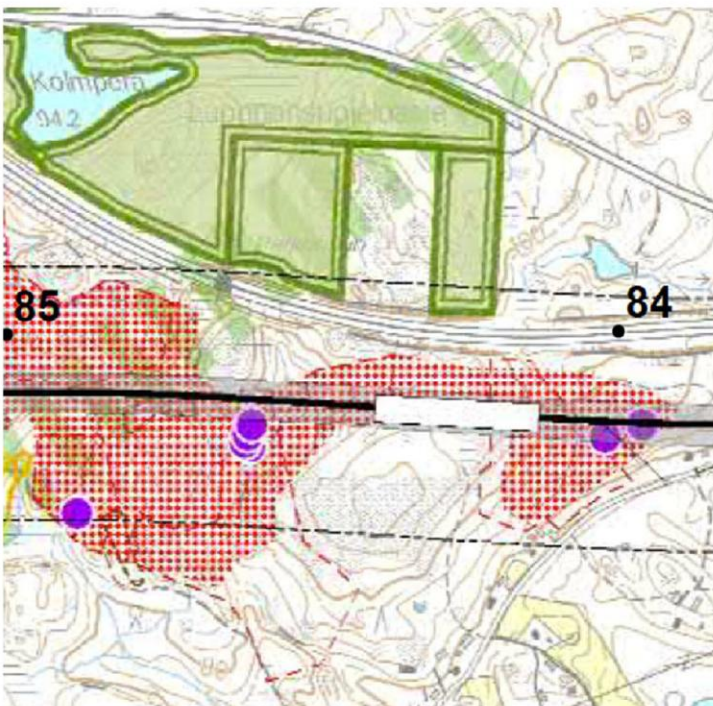


MIELIPIIDE

3

14.04.2020

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



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

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

MIELIPIDE

4

14.04.2020

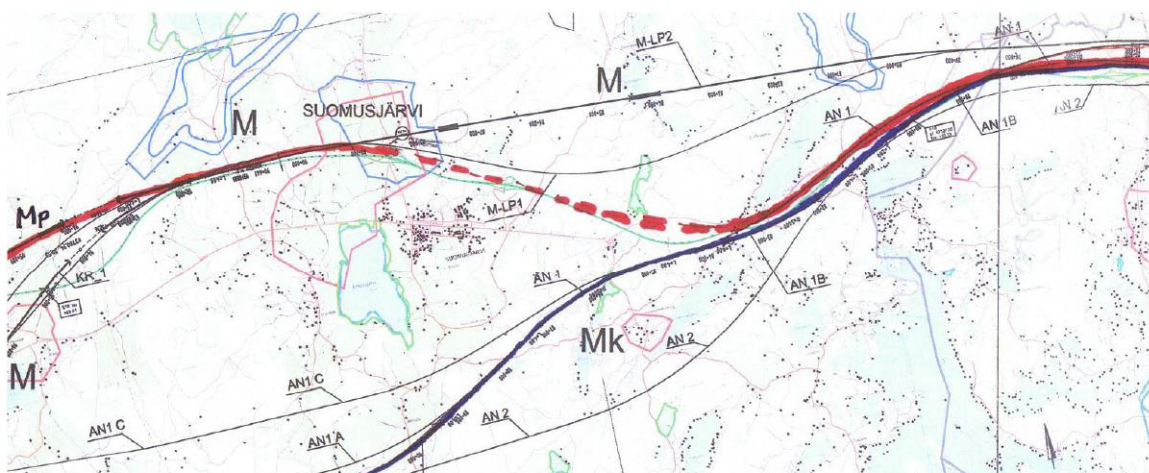
sijoittaa yhteyksiä rata-alueen poikki samoille kohdille. E18 tien läpi Muurla-Lohja välille suunnitellut viheryhteydet (sillat ja alikulut) on esitetty liitteessä 3. Paikoissa, joissa rata kulkee lähimpänä moottoritietä, voidaan harkita uusia, molemmat väylät ylittäviä vihersilloja. Viheryhteyksiä voidaan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

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

3. Kestävän liikenteen vaihtoehto

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

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



Ystävällisin terveisin

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

Liite 1 Alikulun lähimaaston hirvenjälkiä 3-2011

Jäljet alikulun itäpuolella



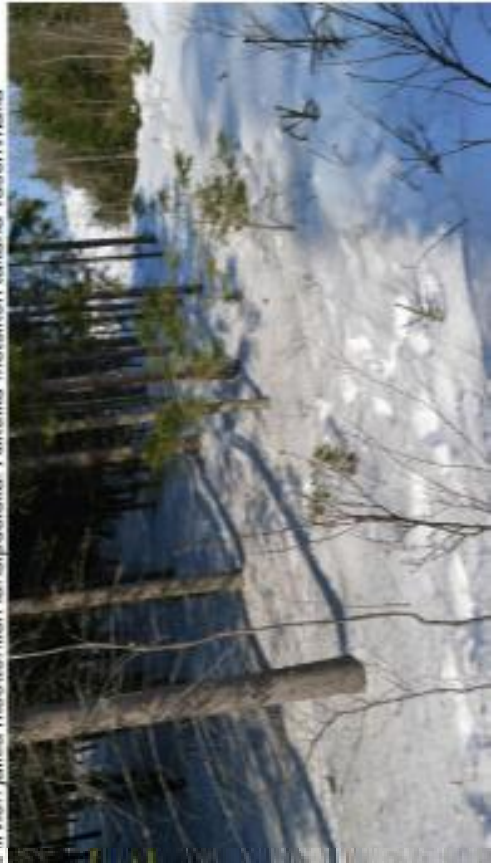
Näkymä alikulusta itään. Jäljet näkyvät.



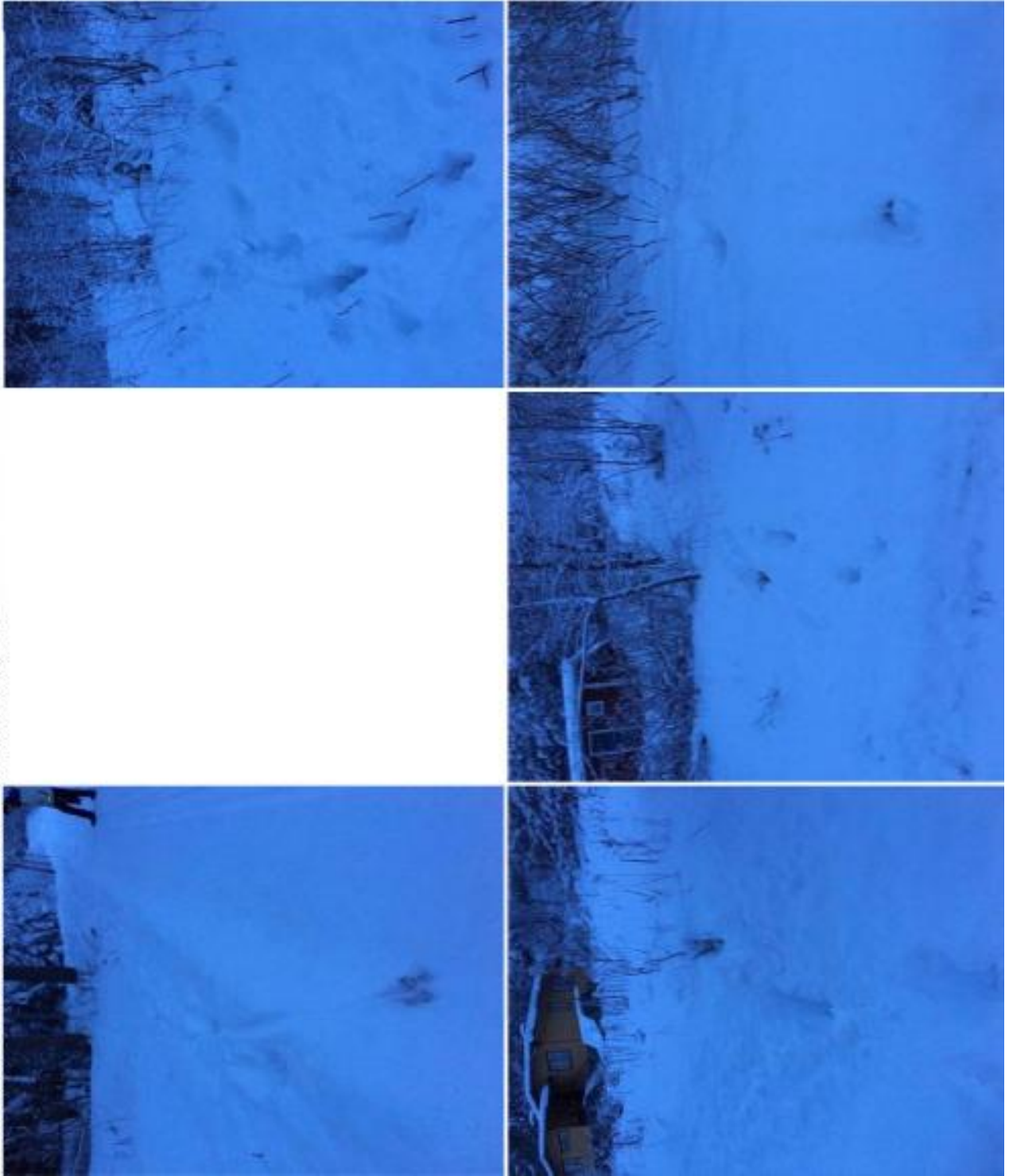
Hirvien jälkiä Äyräksen metsätiellä moottorin ja Kövsojan välissä



Hirvien jälkiä moottorin länsipuolella. Alikulun metsikön takana vasemmalla



Liite 2 Hirvenjälkiä Kekkosenttiellä 1-2019
Kuvattu 19.1.2019 Kekkosenttiellä, lähellä koulua ja ratalinjausta



Liite 2 Hirvenjälkiä Kekkosenttiellä 1-2019

Kuvattu 21.1.2019 lähellä Kivisojaa ja Äyräksen metsätieta, taustalla Suomensjärvi



Kuvattu 21.1.2019, klo 16.12 ja 16.13 Kekkosenttiellä entisen Korsimon mökin kohdalla, lähellä Äyräksen metsätieta. Jäljet tien oikeassa reunassa länteen pain kattoon.

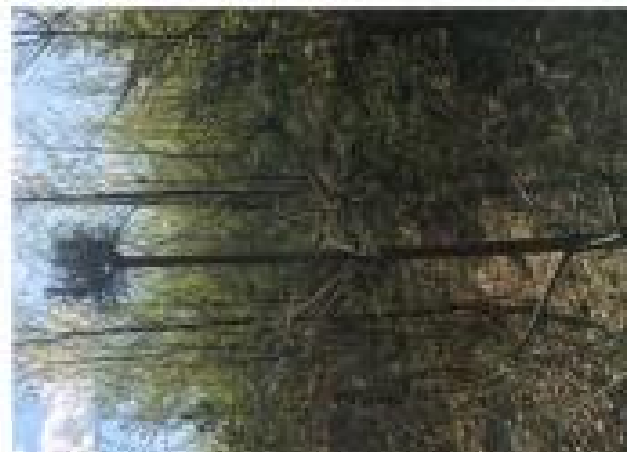
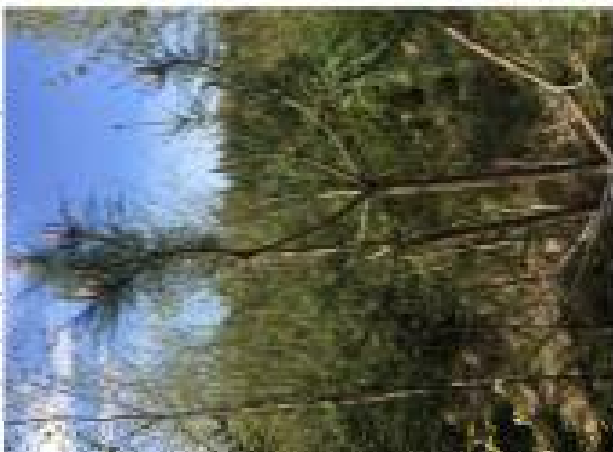
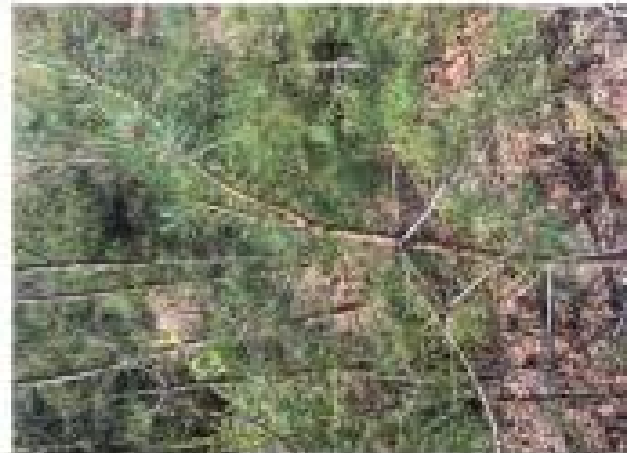


Ilveksen jäljet Kekkosenttien reunassa; kuvattu 5.1.2019



Auto sulistunut tiellä jälkien vastakkaiselle puolelle





Liite 3 Aikakäytävä 5-2019
Jalkia ja syöttöä määrännettäessä

Liite 4 Alikulkukäytävä 4-2020

Moottoritien alikulku 10.4.2020



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



Syötyjä latvoja moottoritien länsipuolella hirviaidan lähellä



Tiivistelmä mielipiteestä 4

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

- a. Osayleiskaavaa tulee laajentaa niin, että Lahnajärven asemavarauksen ympärille voidaan käynnistää Väyläviraston vaatiman 11 000 asukaan asemataajaman kehittäminen. Mielipiteen esittäjä katsoo, ettei ko. asemataajama ole mahdollinen 1,5 kilometrin säteellä asemavarauksesta, kun melurajat otetaan huomioon. Hänen mielestään tällöin jää kaksi vaihtoehtoa: joko Väyläviraston on muutettava asemataajamaa koskevia vaatimuksiaan tai sitten ratalinjaus tulee siirtää moottoritien pohjoispuolelle, jolloin paikallisjuna-asema tulisi Kitulan pohjoispuolelle lähelle Kiikala-Kisko-poikittaisväylän moottoriteliittymää.
- b. Moottoritien läheiseltä tunneliosuudelta tulee jatkaa ekokäytävää vihersillalla moottoritien yli. Suomensjärven länsipuolella on perinteisiä ekokäytäviä, jotka moottoritie on katkaissut. Kaavaluonnokseen on piirretty S:n muotoinen ekologinen, jonka toimivuuteen mielipiteen esittäjä ei usko hirvien osalta, koska ne eivät mene moottoritien alikulkuun. Sen sijaan hirviä pienemmät nisäkkäät käyttävät moottoritien alikulkuu hirvien jäädessä moottoritien eteläpuolelle harhailemaan aiheuttaen vaaratilanteita liikenteessä ja tuhoja taimikoissa. Mielipiteen antaja esittääkin, että radalle suunnitellun tunneliosuuden kohdalle tutkittaisiin mahdollisuutta toteuttaa vihersilta yli moottoritien kalliroleikkauksen. Lisäksi hänen mielestään osayleiskaavoituksen tulisi odottaa Väyläviraston eläinten liikkumista koskevan seurantahankkeen tuloksia.
- c. Mielipiteen esittäjän mielestä nykyisen suurnopeusradan ja Salon osuudelle valitun linjauksen sijaan täytyy alkaa miettimään realistiselta pohjalta ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävä liikenteen rataa ja ratalinjausta. Hän esittää mietittäväksi ratalinjausta, joka kulkisi moottoritien ja 110-tien välissä (110-tietä kapeassa kohdassa siirrettävä vähän pohjoisemmaksi), tunnelissa Syvälammenmäen alta, Nahvonjärven eteläpuolitse kohti Kiikala-Kisko-poikittaitien moottoriteliittymää ja siitä edelleen kohti Piihovia. Tällä vaihtoehdolla hän näkee olevan monia hyötyjä.

Vastine mielipiteeseen 4

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

Salon kaupungin alueella ratalinjaus on osoitettu voimassa olevassa Salo-Lohja -oikoradan vaihemaa-kuntakaavassa, joka on vahvistettu 4.12.2012. Oikorataa suunnitellaan ko. maakuntakaavan mukaiseen maastokäytävään. Lisäksi maakuntakaava ohjaa yleiskaavoitusta. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan viranomaisten on suunnitellussaan alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja päättäessään niiden toteuttamisesta otettava maakuntakaava huomioon, pyrittävä edistämään kaavan toteuttamista ja katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta kaavan toteuttamista (MRL 32 §). Oikorataosayleiskaavan laatiminen edistää maakuntakaavan toteutumista MRL:n mukaisesti.

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

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

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

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

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

c. Yleiskaavassa on esitetty radan yleissuunnittelussa esitetty radan sijainti.

Kopio mielipiteestä 5

Salon kaupunki

Kaupunkisuunnittelu

PL 77, 24101 Salo

kaupunkisuunnittelu@salon.fi

ASIA: Mielipide koskien Suomensjärven oikorataosayleiskaavaa

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

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

1. Kaavaselostuksessa kerrotaan

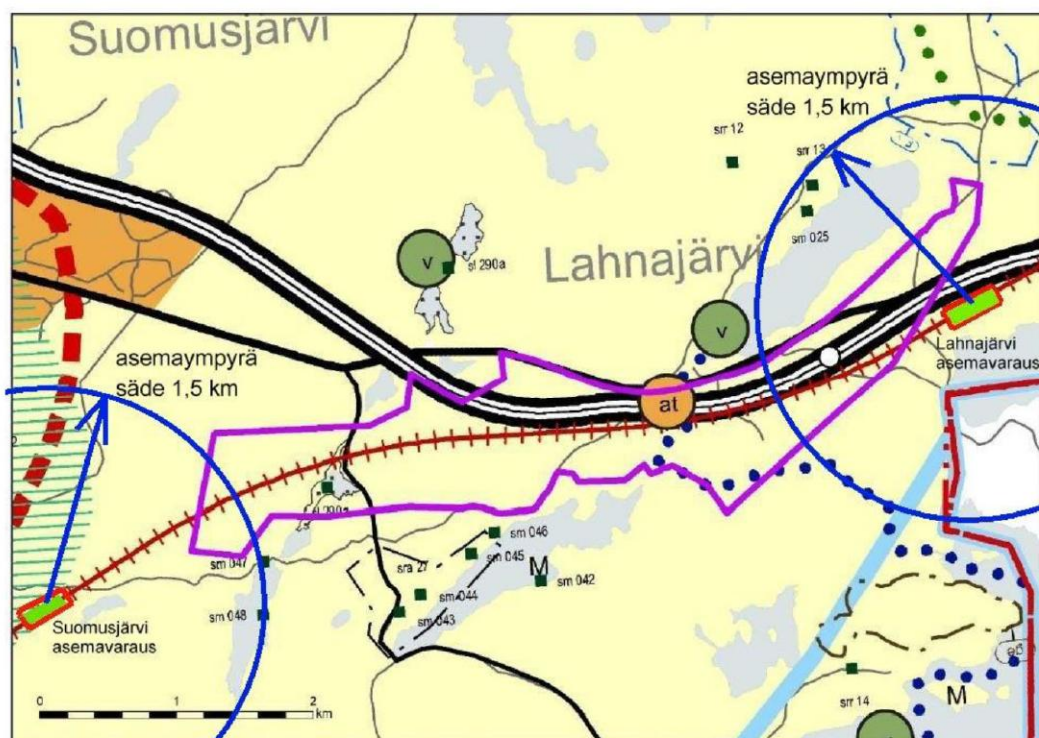
- A. Suunnittelualueella on voimassa oikeusvaikutteinen Suomensjärven kunnanvaltuuston 16.12.2004 hyväksymä (§44) Keskustan pohjoisosan-moottoritien-Lahnajärven osayleiskaava. Uutta rautatietä koskevan kaavamerkinnän mukaan alueella on voimassa maankäyttö- ja rakennuslain 33 §:n mukainen ehdollinen rakentamisrajoitus.
- B. Osayleiskaavan tarkoituksena on päivittää voimassa olevaa yleiskaavaa vastaamaan Varsinais- Suomen maakuntakaavaa Espoo-Salo-oikoradan linjauksen osalta sekä mahdollistaa radan toteuttaminen. Kaavatyö kuuluu oikoradan yleissuunnitelmavaiheessa tehtäviin kaavamuutoksiin.
- C. Suomensjärven osayleiskaavan tavoitteena on päivittää voimassa oleva oikeusvaikutteinen yleiskaava vastaamaan maakuntakaavaa. Osayleiskaavassa osoitetaan ratalinja Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelman mukaiseen paikkaan. Lisäksi tehdään oikoratasuunnitelman edellyttämät muutokset maankäyttöön. **Kaavassa huomioidaan myös mahdollinen tulevaisuudessa toteutettava Lahnajärven asemapaikka.** Tarkoituksena ei ole tehdä muita merkittäviä muutoksia suunnittelualueella.
- D. Tehokas liikennejärjestelmä
 - Edistetään valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja verkostoja sekä varmistamalla edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavara- ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle.
 - Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumista kuljetuspalveluiden kehittämistä.
 - Lisäksi tavoitteena on **parantaa mahdollisen paikallisjunaliikenteen toimintaedellytyksiä.**

2. Huomioita kaavaehdotuksesta

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



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



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

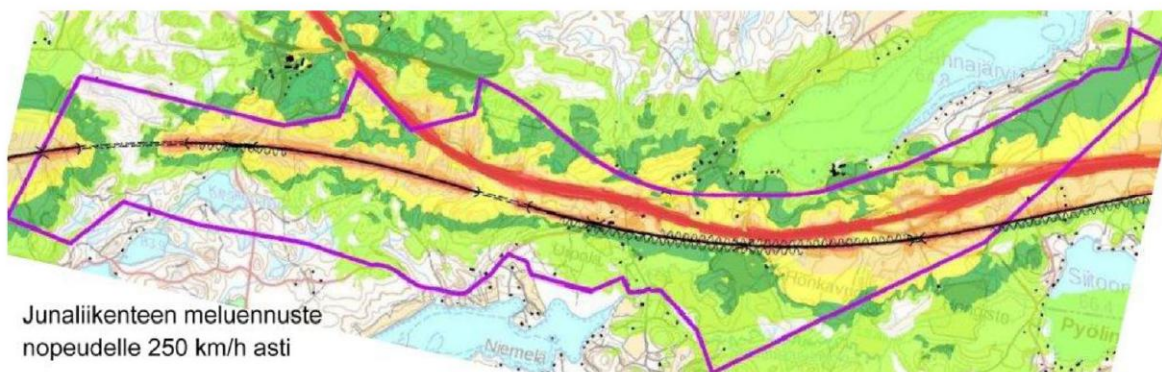
Selostuksessa sanotaan: ”Kaavassa huomioidaan myös mahdollinen tulevaisuudessa toteutettava Lahnajärven asemapaikka.” Kaavassa tavoitteena on ”parantaa mahdollisen paikallisjunaliikenteen toimintaedellytyksiä”. Lukija ei löydä selostuksesta sanaakaan, kuinka Lahnajärven asemapaikka huomioidaan kaavassa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

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

3. Melun määrä

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

missä

a ja b ovat junatyypistä riippuvia vakioita (kohta 3.6)

l_{24} junatyypin kokonaispituus vuorokaudessa, m

v junatyypin nopeus, km/h.

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

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

missä

a ja b ovat junatyypistä riippuvia vakioita (kohta 3.5 ja liite A)

v junatyypin nopeus, km/h.

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

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

4. Loppusanat

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

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

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

Muurlassa 15.4.2020

Aikalaskentaa

LIITE - sivu 1

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

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

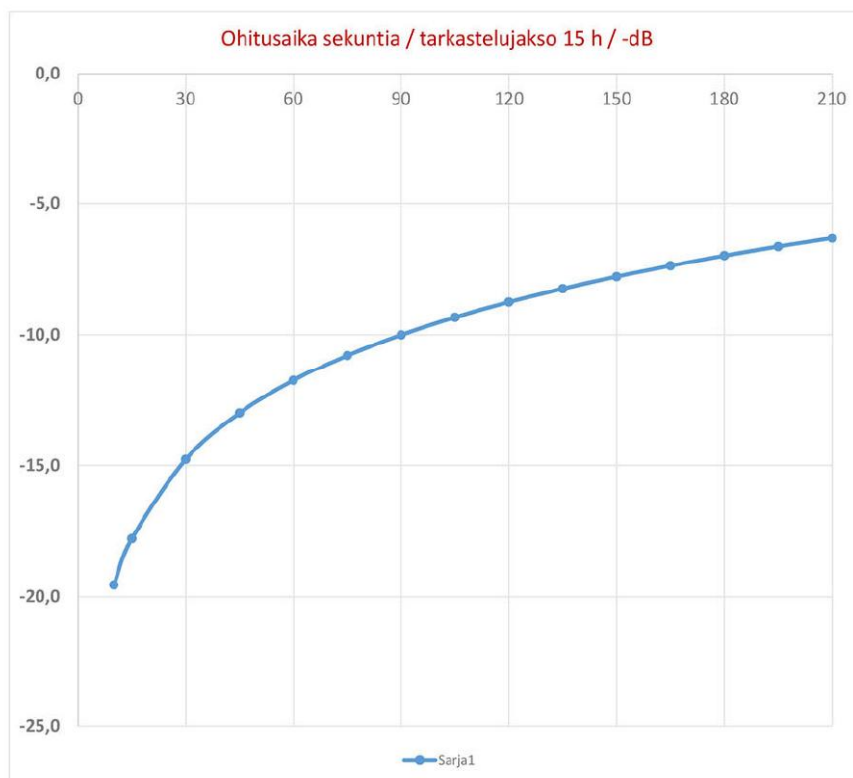
Vertailuarvio ohitusaikaan perustuvasta piikkimelun ja keskiaänitehon suhteista

4	junaa tunnissa
15	tuntia / keskiaänitehon tarkastelu-aika / työpäivä
60	ohitusta 15 tunnin tarkastelujaksolla

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

Aikalaskentaa

LIITE - sivu 2



Aikalaskentaa

LIITE - sivu 3

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

Melun ohitusäänitehon laskenta perustuu junanopeuteen ja junatyypin taajuuspainotettuihin parametreihin. Laskenta-kaavat on esitetty toisella sivulla. Haivannollisuuden vuoksi melun leviämiskartoissa tulisi näyttää myös ohitusmelun levinneisyys.

Tässä Excel-laskennassa vertaillaan Pendolinojunan keskiäänitehoa suhteessa ohitusäänitehoon huomioimalla taajuuspainotetut kaistat. Taulukkoon on otettu mukaan liikennöintinopeudet 100 km/h 300 km/h.

Laskennan mukaan ohitusmelu on yli 20 dB korkeampaa kuin keskiääniteho. Ohitusmelu on 300 km/h nopeudella liki 30 dB korkeampi kuin keskiäänitehon laskenta antaa.

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

Voidaan persutellusti sanoa, että ohitusmelun määrä on tasoltaan luotettavasti 10 dB korkeammalla tasolla kuin keskiäänitehon määrä mutta uskottavalla varmuudella jopa 20 dB suurempaa.

Tätä ohitusmelun korkeaa tasoa ei voidaan sivuuttaa ja jättää vailla huomiota. Raideliikennemelun mallinnukseen tulee saada mukaan ohitusmelu ja melun leviäminen tulee osoittaa karttakuviissa.

Mallinnus on tehty pohjoismaisen raideliikennemelun laskentamallia käyttäen, linkki malliin:

https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/41691/Ymp%E4rist%fc6apas_97.pdf?sequence=1

Kaavalaskentaa

LIITE - sivu 4

Meluarvo keskiäänitehon mukaan laskettuna

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

Total power **79,7 81,5 83,7 85,8 87,6** dB

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

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

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

(vaihtoa 0/1 haluttuun junaan)

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

Meluarvo ohitusäänitehon mukaan laskettuna

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

Total power **103,8 107,3 110,7 113,8 116,4** dB

$$L_{W1} = a \lg\left(\frac{v}{100}\right) + 10 \lg(v) + 43,8 + b,$$

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

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

Junan tunnus	4	vaunua
Junan pituus	158	metriä
Ajoaika	15	tuntia
	9480	metriä/vrk

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

Kaavat melun määrälle

LIITE - sivu 5

3.2.1 Vuorokauden keskiäänitaso

Öitävaikasteoitin tehtyihin päästömittauksiin perustuen on mahdollista määrittää junan aiheuttama metrin pituisesta raideosasta vastaava äänitehotaso, kun junan tyyppi, nopeus ja liikennetiheys tiedetään. Äänitehotaso keskiäänitasolle (L_{eq}) saadaan kaavasta

$$L_{eq} = a \lg\left(\frac{v}{100}\right) + 10 \lg(L_{21}) + b, \text{ dB re } 10^{-12} \text{ W} \quad (1)$$

missä

a ja b ovat junatyypistä riippuvia vakioita (kohta 3.6)
 L_{21} junatyyppin kokonaispituus vuorokaudessa, m
 v junatyyppin nopeus, km/h.

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

3.3.1 Geometrinen leviäminen, ΔL_g

Kutakin viivalähteen perusosaa käsitellään ympäröivänä pistelähteenä. ΔL_g on riippumaton taajuudesta ja se on aina negatiivinen

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

missä

r = äänilähteen ja tarkastuspisteen välinen etäisyys, m.

3.3.2 Ilmakehän aiheuttama absorptio, ΔL_a

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

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

missä

r = äänilähteen ja tarkastuspisteen välisen äänen kulkutien pituus, m.

α_a = taajuuden f mukainen vaimennuskertoin

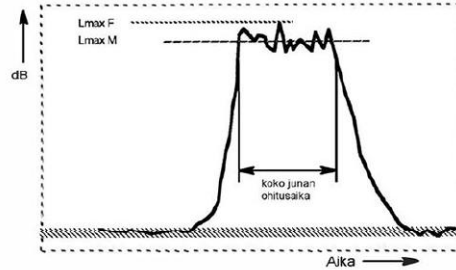
α_a -n arvo riippuu ilman suhteellisesta kosteudesta, staattisesta paineesta ja lämpötilasta. Summittelutarkoituksessa suositellaan käytettäväksi suhteellista kosteutta RH = 70% ja lämpötilaa 15°C kuten taulukossa 1. Staattisen ilmanpaineen vaikutus voidaan jättää ottamatta huomioon.

Taulukko 1. Vaimennuskertoin α_a .

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

3.2.2 Enimmäistaso

Junatyyppin, junan nopeuden ja junan pituuden yhdistelmä, joka tuottaa korkeimman ohiajan melutason, määrää enimmäistason L_{max} määrättyssä tarkastuspisteessä. Rataosalla säännöllisesti liikennöivät junat tulee ottaa huomioon. Yksittäisen junan ohiajan aiheuttama hetkellinen äänitaso on esitetty esimerkiksi kuvassa 4. Enimmäistason voidaan ilmaista joko junan pituudelle määrättyinä energiakeskiarvoina (L_{max}) tai suurimpana tasona määritettyinä aikapainotuksella F ($L_{max,F}$).



Kuva 4. Esimerkki junan ohiajan aiheuttamasta hetkellisestä äänitasosta.

$L_{max,M}$

Lasketamalli perustuu luvussa 2 mainituista päästötedista saatuihin energiakeskiarvostettuihin arvoihin. Laskennassa oletetaan, että kuukin juna n pituuden perusteella tuottaa samanlaisen äänenenergian. Tämä äänen säteily metrin pituisista junan osista kohti ($L_{w,i}$) saadaan kaavasta

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

missä

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

Parametrit a ja b

LIITE - sivu 6

3.6 Suomessa käytössä olevien junien junatyyppi-vakioita a ja b

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

Suomessa käytössä olevat junatyyppit on jaettu seuraaviin ryhmiin:

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

Junatyyppi Luokka	Sm1/2 m		Sr m		Pen m		F-Taju t		R-Taju t		Sm4 m		IC2 m	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
Teholahde Ratapolkkyt														
Vakio Taajuus (Hz)														
63	-3	30	4	29	5	28	-4	36	-1	39	0	26	23	28
125	1	28	6	29	6	27	-27	35	18	45	0	27	5	28
250	-3	32	11	32	14	35	-12	39	9	46	-12	28	2	31
500	13	35	22	36	16	33	30	46	17	48	11	34	-3	35
1000	23	35	27	36	15	31	40	43	30	47	36	37	11	34
2000	21	32	27	35	19	32	21	37	29	45	20	31	37	34
4000	20	27	24	29	21	29	18	33	21	39	22	24	22	25

henkilöliikenteen junat

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

tavaraliikenteen junat

- F-Taju = uomalajista tavaravaunuista koostuvat tavarajunat
- R-Taju = venäläisistä tavaravaunuista koostuvat tavarajunat

Tiivistelmä mielipiteestä 5

- a. Mielipiteen esittäjä pitää kaavarajausta outona. Kaavassa ei oteta lainkaan kantaa Suomensjärven ja Lahnajärven asemapaikkoihin eikä asemataajamaan Lahnajärven aseman ympärillä (1,5 km säteiseen asemaympyrään kaavoitetaan 11.000 asukkaan taajama). Selostuksessa sanotaan: ”Kaavassa huomioidaan myös mahdollinen tulevaisuudessa toteutettava Lahnajärven asemapaikka.” Kaavassa tavoitteena on ”parantaa mahdollisen paikallisjunaliikenteen toimintaedellytyksiä”. Mielipiteen esittäjän mukaan kaavassa ei ole kuitenkaan huomioitu Lahnajärven asemapaikkaa eikä siitä käy ilmi, miten kaava parantaa paikallisliikenteen toimintaedellytyksiä.
- b. Mielipiteen esittäjän käsityksen mukaan melumallinnus ei huomioi, että alueen halki ajetaan tulevaisuudessa 300 km/h. Kaavaselostuksessa sanotaan, että melulaskennassa suurnopeusjunan enimmäisnopeudeksi on arvioitu kaava-alueen kohdalla noin 250 km/h, mutta mielipiteen esittäjän mukaan Väyläviraston tekemissä liikenneöntiajan laskelmissa tässä kohdin ajetaan 300 km/h, eikä mitään alemman tason nopeusrajoitusta ole kerrottu olevan.
- c. Mielipiteen esittäjän näkemyksen mukaan melumallinnuksessa on myös muita puutteita. Tunnelipamahdusten vaikutus näkyy melukartassa huonosti eikä tunnelista ulostulon kohdalla ole kerrottu melumallinnuksen parametreja eikä pamahduskaavaa. Lisäksi keskiäänitason käyttäminen meluhäiriön kuvaamisessa ei kuvaa meluhäiriön vakavuutta. Junan ohitusmelun sivuuttaminen ja pitäytyminen keskiäänitason mallinnuksessa eivät anna oikeaa kuvaa melusta. Puutteena on myös se, että vaikka mallinnus on tehty pohjoismaisen raideliikennemelun laskentamallia käyttäen, on mallinnus jäänyt ajasta jälkeen, koska vuonna 2002 painetusta ohjeesta puuttuu suurnopeusjunan parametrit. Hän pitää melukarttoja epähavainnollistavina ja osin harhauttavina. Virhe pitää korjata julkaisemalla melun päästökartat L peak (junan ohitusmelu)-arvojen mukaisesti.
- d. Mielipiteen esittäjä kysyy, mihin kaavaa tarvitaan, ja toteaa, että kaavan käyttöarvo on vain raidekäytävän merkintä maakuntakaavaan metsätaipaleen läpi Suomensjärvellä.
- e. Mielipiteen esittäjä esittää, että kaava hylätään esitetystä muodosta ja palautetaan uuteen valmisteluun niin, että edellä kerrotut puutteet täydennetään ja kaava-alue laajennetaan sekä virheet korjataan.

Vastine mielipiteeseen 5

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

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

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

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

- b. Espoo-Salo oikoradan suunnittelussa ratageometrian mitoitusnopeus on 300 km/h, mutta junan enimmäisnopeus on 250 km/h, koska Suomessa ei ole eikä lähitulevaisuudessaan tule olemaan junakalustoa, jolla voisi ajaa 300 km/h. Edellä mainitusta johtuen junan enimmäisnopeus 250 km/h on ollut lähtökohtana radan sähkö- ja turvalaitesuunnittelussa, minkä perusteella junan todelliseksi enimmäisnopeudeksi radalla on määräytynyt 250 km/h. Näin ollen tätä todellista enimmäisnopeutta on käytetty myös lähtökohtana meluselvityksessä ja melusteiden suunnittelussa. Mikäli Suomeen saadaan joskus tulevaisuudessa junakalusto, jonka enimmäisnopeus on ratageometrian mahdollistama 300 km/h, sen käyttöönotto edellyttää oikoradan sähkö- ja turvalaitteiden uusimista sekä samalla myös uusia meluselvityksiä ja melusteiden päivittämistä.
- c. Suomensjärven oikorataosayleiskaavan lähtökohtana on Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelma ja Helsinki-Turku nopean junayhteyden ympäristövaikutusten arviointi (YVA), joista saadaan myös melua koskeva ajantasainen lähtötieto osayleiskaavatyötä varten. Valtioneuvosto on päätöksessään VNp 993/92 antanut melun keskiäänitason ohjearvot, jotka ovat yleisesti käytössä. Impulssimaisen tai kapeakaistaisen äänen osalta ei ole olemassa vastaavaa ohjeistusta, jota voitaisiin käyttää liikenehankkeissa. Oikoradan melulaskennassa on kuitenkin huomioitu tunnelin suuaukkojen melua lisäävä vaikutus erillisenä melunlähteenä.
- d. Suomensjärven oikorataosayleiskaavan tavoite on kerrottu mm. kaavaselostuksen sivulla 25 luvussa 3.4 Osayleiskaavan tavoitteet:
Salon kaupungin tavoitteena on päivittää voimassa oleva oikeusvaikutteinen yleiskaava vastaamaan maakuntakaavaa. Osayleiskaavassa osoitetaan ratalinja Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelman mukaiseen paikkaan. Lisäksi tehdään oikoratasuunnitelman edellyttämät muutokset maankäyttöön. Kaavassa huomioidaan myös mahdollinen tulevaisuudessa toteutettava Lahnajärven asemapaikka. Tarkoituksena ei ole tehdä muita merkittäviä muutoksia suunnittelualueella.
- e. Tässä vaiheessa, kun kaavaprosessi on kesken ja oikorataosayleiskaava on ollut nähtävillä vasta luonnoksena, seuraavana vaiheena on kaavaehdotuksen laadinta. Ehdotusta laadittaessa otetaan huomioon luonnosvaiheessa saatu palaute mahdollisuuksien mukaan.

Kopio mielipiteestä 6

SALON KAUPUNKI
Saapunut 26.3.2020
3205/10.02.02/2019

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

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

Ystävällisin terveisin

Tiivistelmä mielipiteestä 6

Mielipiteessä kysytään, miten oikorata vaikuttaa Kukuttimen järven rannalla.

Vastine mielipiteeseen 6

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

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

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

Kopio mielipiteestä 7

SALON KAUPUNKI
Saapunut 9.3.2020
3205/10.02.02/2019

Lähettäjä:

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

Hei!

Luimme kaavaluonnoksesta netissä olleen materiaalin läpi ja huomiomme kiinnittyi kaavaselostuksen kohtiin 2.3.3. ja 7.4 / Hiihtoreitti: Vähä-Ruona – Syvälampi - Suomensjärvi. Varsinaiseen kaavaluonnokseen huomiomme ei siis liittynyt vaan ajoittain kuulopuheissa esiin tulevaan virheelliseen tietoon, mille joku saattaisi löytää vahvistusta kaavaselostuksen em. kohdista.

Olemme ostaneet metsäkiinteistöt ja Vähä-Ruonan pohjoispuolelta noin 10 viime vuoden aikana eikä kummankaan kiinteistötiedoissa ole rasitetta tai muutakaan mainintaa ns. latu-urasta, johon noissa kahdessa kohdassa mahdollisesti viitataan. Meiltä ei myöskään ole kysytty erikseen lupaa tällaiseen toimintaan, emmekä tänä aikana latuja ole alueella havainneetkaan.

Tällä havainnolla emme mitenkään halua kieltää tai rajoittaa alueen normaalia virkistyskäyttöä, mutta emme myöskään halua varata metsätietämme talviajaksi latukäyttöön. Haluamme pitää itsellämme täyden oikeuden metsäteidemme metsätalouskäyttöön talviolosuhteista riippumatta. Tilat ovat siis näistä rasitteista vapaita ja niitä on käsiteltävä kuten normaalejakin metsiä liikkumisvapauksineen, konekulkemisineen yms..

Toivoisimme siis, että kaavaselostuksessa ei viitattaisi muuttuviin hiihtoreitteihin tai alueella kulkeviin hiihtoreitistöihin, kun alueemme ei mitenkään poikkea muistakaan mahdollisista hiihtoreiteistä. Näin kukaan ei myöskään saisi helposti väärin ymmärrettävää tietoa.

Ystävällisin terveisin,

Tiivistelmä mielipiteestä 7

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

Vastine mielipiteeseen 7

Kaavaselostuksen luku 2.3.3 on päivitetty seuraavasti:

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

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

Kaavaselostuksen luku 7.4 on päivitetty seuraavasti:

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

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

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

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

4. Ehdotusvaihe

Oikorataosayleiskaava Suomensjärven kaavaehdotus oli nähtävillä XX.XX.–XX.XX.2020. Kaavaehdotuksesta saatiin XX muistutusta ja XX lausuntoa.

4.1 Luettelo muistutuksista ja lausunnoista

Saapuneet lausunnot:

Lausunto 1, viranomaistaho XX.XX.2020

Lausunto 2 viranomaistaho XX.XX.2020

Saapuneet muistutukset:

Muistutus 1, yksityishenkilön nimi XX.XX.2020

Muistutus 2, yksityishenkilön nimi XX.XX.2020

Seuraavissa luvuissa on käsitelty luonnosvaiheessa saadut lausunnot ja muistutukset. Luku 4.2 (sivut 65-XX) sisältää kopiot alkuperäisistä viranomaisten ja yhteisöjen lausunnoista, niiden tiivistelmät ja lausuntoihin laaditut vastineet. Luvussa 4.3 (sivut XX-XX) on kopiot alkuperäisistä muistutuksista, joista on poistettu henkilötiedot, muistioiden tiivistelmät ja muistutuksiin laaditut vastineet.

4.2 Viranomaisten ja yhteisöjen lausunnot ja niihin laaditut vastineet

Kopio lausunnosta 1

Tiivistelmä lausunnosta 1

Lorem ipsum

Vastine lausuntoon 1

Lorem ipsum

4.3 Yksityishenkilöiden muistutukset ja niihin laaditus vastineet

Kopio muistutuksesta 1

Tiivistelmä muistutuksesta 1

Lorem ipsum

Vastine muistutukseen 1

Lorem ipsum

5. Asukastilaisuuksien muistiot



MUISTIO

8.1.2020

Oikorataosayleiskaava Suomusjärvi Luonnosvaiheen asukastilaisuus

Aika Tiistai 7.1.2020
Paikka Suomusjärven koulu, Opintie 1, Suomusjärvi

Asukastilaisuuden kulku

1. Tilaisuuden avaus

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

2. Kaavatyön esittely

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

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

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

3. Alustavan kaavaluonnoksen esittely

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

4. Yhteinen keskustelu

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



MUISTIO

8.1.2020

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

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

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

5. Karttojen äärellä

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

6. Tilaisuuden päättyminen

Tilaisuus päättyi noin klo 19:30.

Muistio: Marjo Saukkonen

6. Viranomaisneuvottelujen muistiot

SITOWISE

Muistio

1/3

30.10.2019

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

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

1 Kokouksen avaus ja järjestäytyminen

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

2 Läsnäolijoiden esittäytyminen

Läsnäolijat esittäytyivät.

3 Salon kaupungin puheenvuoro

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

4 Osallistumis- ja arviointisuunnitelmien esittely

Pia Niemi esitteli oikorataosayleiskaavojen osallistumis- ja arviointisuunnitelmat.

Sovittiin, että osallisiin lisätään Varsinais-Suomen liitto.

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

SITOWISE

Muistio

2/3

30.10.2019

5 Viranomaisten puheenvuorot

Varsinais-Suomen Liitto

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

Varsinais-Suomen maakuntamuseo

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

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

Timo Alhoke totesi, että tarkat arkeologiset tutkimukset tehdään ratasuunnitteluvaiheessa.

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

Varsinais-Suomen ELY-keskus

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

Suomensjärven oikorataosayleiskaavan osalta Raimo Järvinen muistutti, että Kekkosen tie on maantie.

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

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

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

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

SITOWISE

Muistio

3/3

30.10.2019

Väylä

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

6 Tilaisuuden yhteenveto ja jatkotoimenpiteet

Konsultti lähettää muiston kommenteille kokouksen osallistujille. Kaavaluonnoksista pyyde-
tään lausunnot viranomaisilta.

7 Muut asiat

Keskusteltiin Kiskon rantayleiskaavan osan kumoamisesta.

8 Kokouksen päättäminen

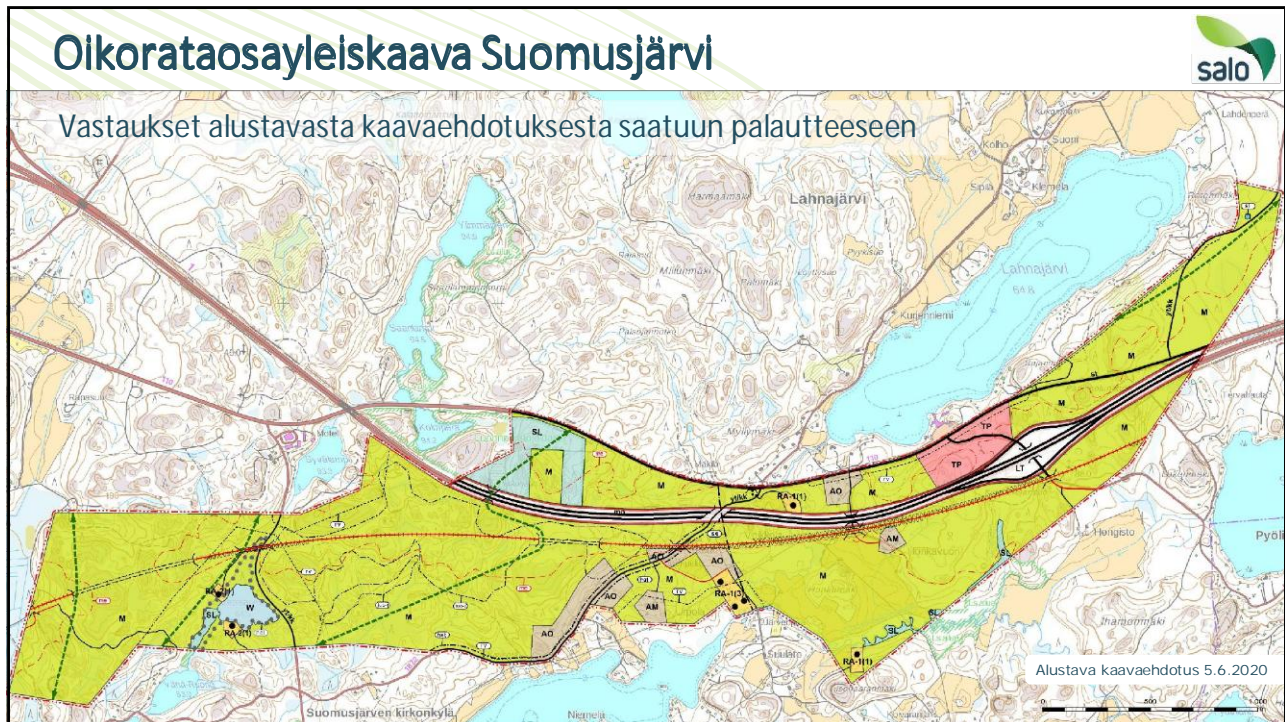
Päätettiin kokous klo 11.10.

Muistion kirjasi

Pia Niemi

Oikorataosayleiskaava Suomusjärvi

LIITE 1. Alustavasta kaavaehdotuksesta saatuihin palautteisiin laaditut vastineet.



Oikorataosayleiskaava Suomusjärvi

JOHDANTO

Poikkeusoloista johtuen ehdotusvaiheeseen suunniteltu yleisötilaisuus korvattiin esittelemällä alustava kaavaehdotus videon avulla. Esittelyvideoon ja kaava-aineistoon oli mahdollisuus tutustua internetissä ja niistä oli mahdollisuus antaa palautetta 15.6.-14.8.2020. Palautteita saatiin neljä (4). Tässä esityksessä käydään läpi palautteissa esiin nousseet asiat ja annetaan niihin vastineet.

Yleisenä huomiona kaikkia palautteita koskien

- Yleiskaava on nimensä mukaisesti yleispiirteinen maankäytön suunnitelma, jonka tehtävänä on yhdyskunnan eri toimintojen, kuten asutuksen, palvelujen, työpaikkojen ja virkistysalueiden sijoittamisen yleispiirteinen ohjaaminen sekä kyseisten toimintojen yhteensovittaminen.
- Maakuntakaava ohjaa kuntakaavoitusta (MRL 32 § 1 mom).
- Osa palautteissa esiin nousseista asioista on sellaisia, ettei niitä voida yleiskaavassa ratkaista. Tällaisia ovat esim. ratalinjaus, Lahmajärven aseman osoittaminen sekä meluselvitys ja melusteiden suunnittelu.

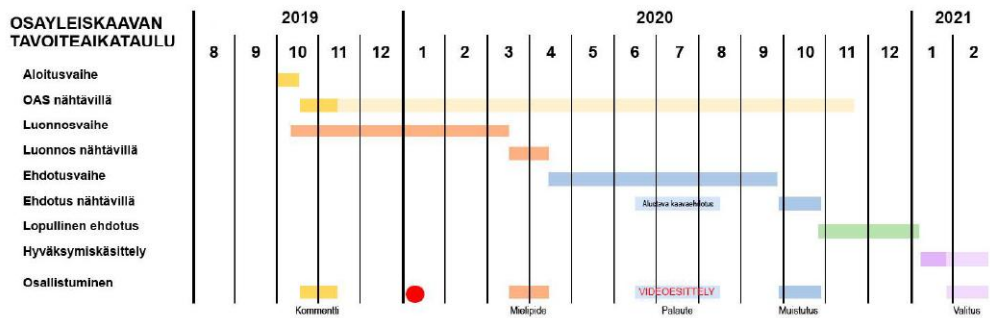
Kaavaehdotuksesta saatu palaute ja vastaukset

1. Tekeillä oleva Helsinki-Turku nopean junayhteyden hankekokonaisuuden YVA ja sen tulokset tulee huomioida kaavatyössä.

VASTAUS:

- Espoo-Salo-oikoradan ympäristövaikutusten arviointi (YVA) valmistui vuonna 2010 (WSP Finland Oy). Sen perusteella valittiin ratalinjaus radan yleissuunnitteluun.
- Helsinki-Turku nopean junayhteyden hankekokonaisuuden YVA:ssa täydennetään tarvittavin osin aiempia selvityksiä (esim. luonnon osalta) ja aiemmin tehtyä Espoo-Salo-oikoradan YVA:a.
- Kaavatyötä tehdään tiiviissä yhteistyössä meneillään olevan YVA:n ja radan yleissuunnittelun kanssa. Siten YVA:n ja radan yleissuunnitelmien ajantasaiset tiedot ovat siten käytössä ja huomioidaan kaavatyössä.
- Yleiskaavaprosessin pituus ja monivaiheisuus huomioiden kaavatyön ajoittaminen osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitetyllä tavalla on välttämätöntä Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnittelun sujuvan etenemisen kannalta: oikoradan yleissuunnitelmaa ei voida hyväksyä, mikäli oikeusvaikutteinen yleiskaava ei mahdollista radan toteuttamista.

YVA-MENETTELYN TAVOITEAIKATAULU	2019					2020												2021	
	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2
YVA-OHJELMAVAIHE																			
YVA-ohjelman laadinta																			
YVA-ohjelma nähtävillä																			
Yhteysviranomaisen lausunto YVA-ohjelmasta																			
YVA-SELOSTUSVAIHE																			
Vaikutusten arviointi ja YVA-selostuksen laadinta																			
YVA-selostus nähtävillä																			
YHTEYSVIRANOMAISEN PERUSTELTU PÄÄTELMÄ																			
YVA:n yleisötilaisuudet																			



2. Kaava-alueen pitäisi kattaa Suomusjärven ja Lahnajärven ympäristöt ja niiden rantojen asuin- ja lomakiinteistöt, koska tuleva rata vaikuttaa voimakkaasti nyt esitettyä kaava-aluetta laajemmalle kyseisten järvien ympäristöön. Esim. radasta aiheutuva melu saattaa aiheuttaa vaatimuksia esimerkiksi mahdollisten uusien loma-asuntojen rakentamiseen.

VASTAUS:

- Suomusjärven oikorataosayleiskaavan kaava-alue on rajattu koskemaan vain suunniteltua Espoo-Salo-oikorataa ja sen lähiympäristöä, koska muualla voimassa olevan osayleiskaavan (Keskustan pohjoisosan-moottoritien Lahnajärven osayleiskaava, KV 16.12.2004) ei ole rakentamispainetta eikä siten myöskään kaavamuutostarvetta.
- Vaikutukset arvioidaan koko siltä alueelta, johon ne ulottuvat radan poikittaissuunnassa kaava-alueen kohdalla. Esim. melun osalta siis tutkitaan myös Lahnajärven ja Suomusjärven ympäristöt.
- Kaava-alueen ulkopuolella melusta johtuvat vaatimukset rakentamiseen tutkitaan tapauskohtaisesti.

3. Kaavakartalle merkityn päiväaikaisen 55 dB:n sijaan melusuojauksen tarve tulisi määritellä VN:n loma-asunnoille antamien melutasojen (päivä 45 dB, yö 40 dB) mukaan.

VASTAUS:

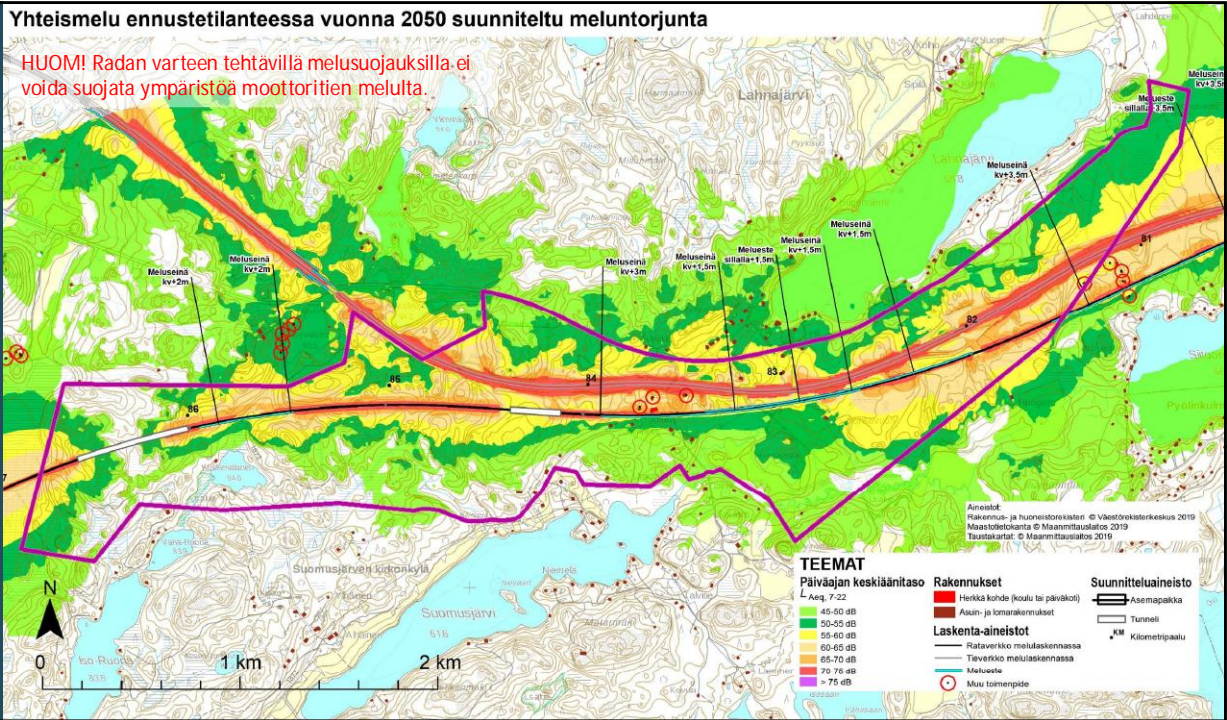
- Kaavakartalle merkitään piirustusteknisistä syistä vain päiväaikaisen tie- ja raideliikenteen yhteismelun 55 dB:n käyrä (päivämelu 2050, radan melusteet toteutettu). Muut yhteismelua koskevat käyrät ovat nähtävissä kaavaselostuksen sivulla 38 olevasta melukartasta.
- Valtioneuvosto on päätöksessään VNp 993/92 antanut melun keskiäänitason ohjearvot, jotka ovat yleisesti käytössä.
- Impulssimaisen tai kapea-kaistainen äänen (melutapahtumat) osalta ei ole olemassa ohjeistusta, jota voitaisiin käyttää liikennehankkeissa. Espoo-Salo-oikoradan melulaskennassa on kuitenkin huomioitu tunnelien suuaukkojen melua lisäävä vaikutus erillisenä melunlähteenä.

[Valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista 993/1992](#)

Kaavaehdotuksesta saatu palaute ja vastaukset

Yhteismelu ennustetilanteessa vuonna 2050 suunniteltu meluntorjunta

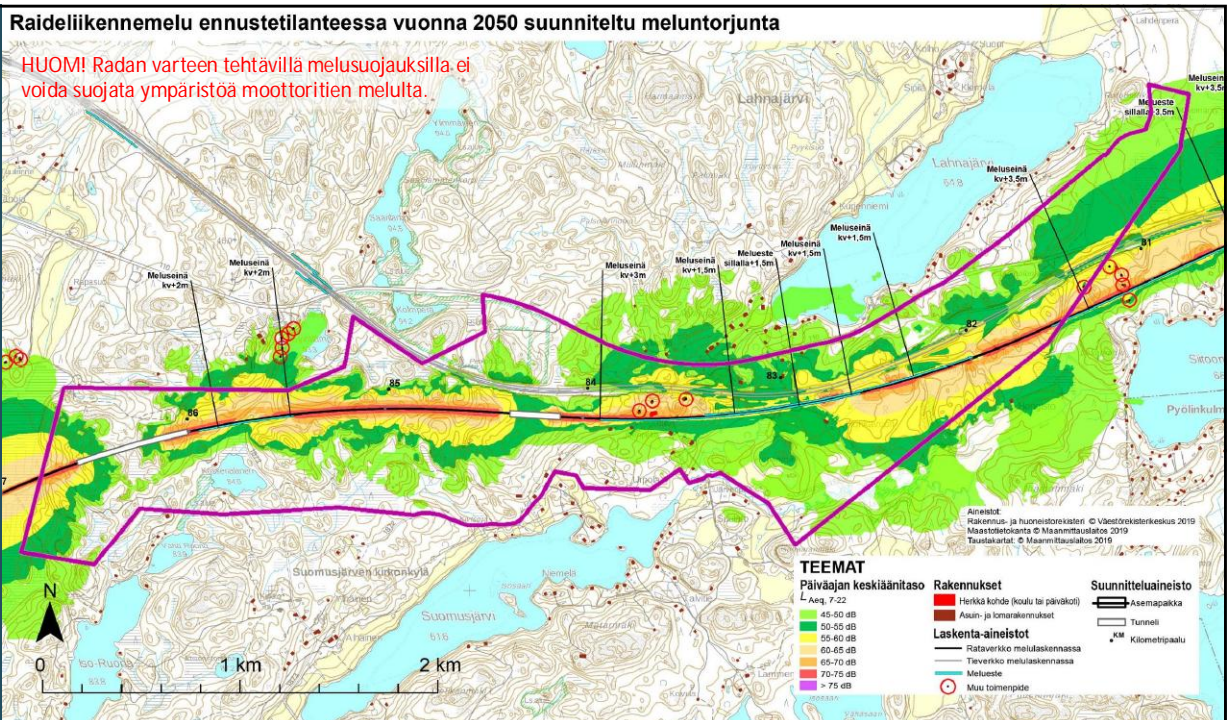
HUOM! Radan varteen tehtävillä melusuojuuksilla ei voida suojata ympäristöä moottoritien melulta.



Kaavaehdotuksesta saatu palaute ja vastaukset

Raideliikennemelu ennustetilanteessa vuonna 2050 suunniteltu meluntorjunta

HUOM! Radan varteen tehtävillä melusuojuuksilla ei voida suojata ympäristöä moottoritien melulta.



4. Melunsuojauksen tarvetta laskettaessa tulisi ottaa huomioon myös tavarajunaliikenne, joka todennäköisesti kuitenkin tulisi tapahtumaan yöaikaan.

VASTAUS:

- Lähtökohtana meluselvityksessä on, että radalla tulee liikennöimään kolme eri junatyppiä:
 - Pendolino, maksiminopeus 250 km/h
 - Intercity, maksiminopeus 200 km/h
 - tavarajuna, maksiminopeus 70 km/h
- Melulaskennassa on ollut lähtökohtana, että henkilöliikenteen lisäksi yöaikaan kulkee myös tavarajunia.
- Melulaskennassa junien nopeudet vaihtelevat välillä 30 km/h – 250 km/h. Riippuen siitä, missä kohtaa rataa juna on menossa, kunkin junan nopeus ja sen tuottama melu vaihtelevat.
- Melulaskennassa on kullakin kohdalla rataa huomioitu eniten melua tuottava juna. Tarkastelu on tehty sekä päivä- että yöaikaan.

JUNAN TODELLISEN ENIMMÄISNOPEUDEN 250 km/h MÄÄRÄYTYMINEN

- Espoo-Salo oikoradan suunnittelussa ratageometrian mitoitusnopeus on 300 km/h, mutta junan enimmäisnopeus on 250 km/h, koska Suomessa ei ole tällä hetkellä eikä tule lähitulevaisuudessaan olemaan junakalustoa, jolla voisi ajaa 300 km/h.
- Edellä mainitusta johtuen junan enimmäisnopeus 250 km/h on ollut lähtökohtana radan sähkö- ja turvalaitesuunnittelussa. Näin ollen junan todellinen enimmäisnopeus radalla on 250 km/h. Tätä enimmäisnopeutta on käytetty myös lähtökohtana meluselvityksessä ja melusuojausten suunnittelussa.
- Jotta junan enimmäisnopeus voitaisiin joskus tulevaisuudessa nostaa ratageometrian mahdollistamaan 300 km/h, se edellyttää sähkö- ja turvalaitteiden uusimista sekä samalla myös melusuojausten päivittämistä. Mutta ensimmäisenä edellytyksenä on siis se, että Suomeen olisi ylipäätään mahdollista saada joskus tulevaisuudessa käyttöön junakalusto, jolla voidaan ajaa 300 km/h.



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

VASTAUS:

- Meluselvityksen ja meluntorjuntasuunnitelman laatiminen kuuluu Helsinki-Turku nopean junayhteyden hankekokonaisuuden ympäristövaikutusten arviointiin ja Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnittelun tehtäviin. YVA ja yleissuunnittelu tuottavat lähtötiedon kaavahankkeeseen melunkin osalta.
- Kohdassa 3 on käyty läpi meluselvityksen ja meluntorjuntasuunnitelman laatimisen lähtökohdat:
 - Valtioneuvosto on päätöksessään VNp 993/92 antanut melun keskiäänitason ohjeavot, jotka ovat yleisesti käytössä.
 - Impulssimaisen tai kapea-kaistainen äänen (melutapahtumat) osalta ei ole olemassa ohjeistusta, jota voitaisiin käyttää liikennehankkeissa. Espoo-Salo-oikoradan melulaskennassa on kuitenkin huomioitu tunnelien suuaukkojen melua lisäävä vaikutus erillisenä melunlähteenä.

Lisätietoja meluselvityksestä ja meluntorjuntasuunnitelmasta: jari.hosiokangas@ramboll.fi

6. Kaavassa tulisi näyttää radan vaatima tila kaikkine laitteineen koko ratalinjalla. Sen tulisi sisältää penkereet, melusuojarakenteet, suoja-aidat sekä huoltotiet. Tunnelleihin tulisi merkitä kaksi tunnelikäytävää. Kaavaselostuksessa tulisi olla havainnekuvia lähistöllä liikkuvien näkökulmasta.

VASTAUS:

- Rata on merkitty kaavakartalle YM:n *Yleiskaavamerkinnot ja -määräykset*-oppaan (s. 98) mukaisella merkinnällä, jolla osoitetaan tärkeimmät kansainvälisen liikenteen rataosat, valtakunnan osakesukuksia ja merkittävimpiä maakunta- ja kaupunkikeskuksia yhdistävät rataosat sekä merkittävimpiin satamiin ja tärkeimmille rajanylityspaikoille johtavat radat. Uuden rataosan viivamerkintä on väriltään punainen.
- Yleiskaavan luonne, tarkkuus ja mittakaava huomioiden radan vaatiman tilan esittäminen kaavassa ei ole tarkoituksenmukaista. Rata-alueen tarkka leveys määritellään vasta ratasuunnittelussa. Kaavaselostuksen sivulla 27 on radan ympäristöpoikkileikkaus, joka havainnollistaa radan ja sen laitteiden vaatimaa tilaa.
- Tunnelit on merkitty YM:n oppaan (s. 96) mukaisesti. Tunnelit on merkitty kaavakartalle kuitenkin ohjeellisina, koska niiden suunnitelmat tarkentuvat seuraavassa ratasuunnitteluvaiheessa.
- Mikäli Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnittelun yhteydessä tuotetaan havainnekuvia Suomensjärven oikoraosayleiskaavan kohdalta, niitä voidaan lisätä kaavaselostukseen.

6. Kaavassa tulisi näyttää radan vaatima tila kaikkine laitteineen koko ratalinjalla. Sen tulisi sisältää penkereet, melusuojarakenteet, suoja-aidat sekä huoltotiet. Tunneleihin tulisi merkitä kaksi tunnelikäytävää. Kaavaselostuksessa tulisi olla havainnekuvia lähistöllä liikkuvien näkökulmasta.

VASTAUS:

- Rata on merkitty kaavakartalle YM:n *Yleiskaavamerkinnät ja -määräykset*-oppaan (s. 98) mukaisella merkinnällä, jolla osoitetaan tärkeimmät kansainvälisen liikenteen rataosat, valtakunnan osakeskuksia ja merkittävimpiä maakunta- ja kaupunkikeskuksia yhdistävät rataosat sekä merkittävimpiin satamiin ja tärkeimmille rajanylityspaikoille johtavat radat. Uuden rataosan viivamerkintä on väriltään punainen.
- Yleiskaavan luonne, tarkkuus ja mittakaava huomioiden radan vaatiman tilan esittäminen kaavassa ei ole tarkoituksenmukaista. Rata-alueen tarkka leveys määritellään vasta ratasuunnittelussa. Kaavaselostuksen sivulla 27 on radan ympäristöpoikkileikkaus, joka havainnollistaa radan ja sen laitteiden vaatimaa tilaa.
- Tunnelit on merkitty YM:n oppaan (s. 96) mukaisesti. Tunnelit on merkitty kaavakartalle kuitenkin ohjeellisina, koska niiden suunnitelmat tarkentuvat seuraavassa suunnitteluvaiheessa - ratasuunnitelmassa.
- Mikäli Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnittelun yhteydessä tuotetaan havainnekuvia Suomensjärven oikoraosayleiskaavan kohdalta, niitä voidaan lisätä kaavaselostukseen.

[Yleiskaavamerkinnät ja määräykset, Opas 11, Ympäristöministeriö](#)

7. Koska tavoitteena on parantaa mahdollisen paikallisjunaliikenteen toimintaedellytyksiä, kaavassa tulisi osoittaa asema Lahnajärvelle. Tämä tukisi myös Suomen hallituksen tavoitetta kestävästä liikenteestä. Vain riittävän tiheä asemaverkosto sekä paikallisjuna- ja tavarajunaliikenne yhdessä ympäristöä (luontoa, maisemaa, kulttuuriperintöä) mahdollisimman vähän vahingoittavan linjauksen kanssa voivat edistää ekologisesti, taloudellisesti ja sosiaalisesti kestävää liikennettä.

VASTAUS:

- Maakuntakaava ohjaa kuntakaavoitusta (MRL 32 § 1 mom). Varsinais-Suomen maakuntakaavassa ei ole osoitettu asemapaikkaa Lahnajärvelle. Sen sijaan ratalinjaus on esitetty maakuntakaavassa.
- Salon kaupunki on kaikissa ratasuunnittelun vaiheissa korostanut, että Lahnajärven asemapaikalle on luotava tekniset edellytykset, mikä on myös huomioitu Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnittelussa.
- Suomensjärven oikorat osayleiskaavassa on varauduttu asemapaikkaan osoittamalla kaava-alueelle vyöhyke, jonka maankäyttö ratkaistaan erikseen rataliikenteen kehittämisen yhteydessä.
- Lahnajärven asemapaikan ja sen ympäristön tarkempi suunnittelu kytkeytyy maakuntakaavoitukseen ja paikallisliikenteen kehittämiseen. Paikallisjunaliikenteen edellytyksenä on riittävä väestöpohja ja matkustajapotentiali aseman läheisyydessä.
- Ratasuunnittelun alkaessa kaupunki voi lähteä tekemään kehittämissuunnitelmaa Lahnajärven aseman ympärille ja edistää alueen saamista maakuntakaavaan. Vasta sen jälkeen alueelle voidaan laatia yleiskaava.

8. Lähellä Perkoosuota karttakuvassa näkyvän tunnelin ympärillä on punaisella rasteroitua aluetta. Se on todettu liito-oravan mahdolliseksi asuinalueeksi.

VASTAUS:

- Kyseinen liito-oravan mahdollinen elinympäristö on osoitettu kaavakartalla luo2-alueena:

Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue. Alueen osa, jolla sijaitsee luonnonsuojelulain perusteella suojeltuja mahdollisia liito-oravan lisääntymis- tai levähdyspaikkoja sekä muita luontoarvoja. Liito-oravan elinympäristön ja liikkumisen kannalta tarpeellinen puusto tulee säilyttää. Numerotunnus viittaa osayleiskaavaselostuksen liitteenä olevaan luontaselvityksen kohdeluetteloon.

9. Lapinsuon ympäri kulkee kunto-virkistysreitti, josta pieni osa sijaitsee kaava-alueella. Kunto-virkistysreitti pitäisi merkitä Suomensjärven oikorataosayleiskaavaan, koska ko. metsätietä on yleisesti käytetty paikka- ja ulkokuntalaisten virkistys- ja kuntoilualueena läpi vuoden. Talvisin sinne ajettu hiihtolatu, joka on alkanut Suomensjärven koululta, on ollut pitkään käytössä.

VASTAUS:

- Yleiskaava on nimensä mukaisesti yleispiirteinen maankäytön suunnitelma, jonka tehtävänä on yhdyskunnan eri toimintojen, kuten asutuksen, palvelujen, työpaikkojen ja virkistysalueiden sijoittamisen yleispiirteinen ohjaaminen sekä kyseisten toimintojen yhteensovittaminen. Yleiskaavaan sen mittakaava ja luonne huomioiden merkitään vain kevyen liikenteen ja virkistykseen pääreitit, joiden ylläpidosta vastaa kaupunki tai muu julkinen taho. Sen sijaan yksityisille maille sijoittuvien ja yksityistahojen ylläpitämiä alemman tason reittejä ei yleiskaavoihin merkitä.
- Koska kunto-virkistysreitti ei kuulu kevyen liikenteen eikä virkistykseen pääreitistöön eikä se ole kaupungin eikä muunkaan julkisen tahon ylläpitämä, ei sitä osoiteta Suomensjärven oikorataosayleiskaavassa.
- Mielpiteessä esitetyllä alueella ja siellä kulkevalla metsätiellä voi liikkua jokamiehenoikeudella, esimerkiksi kävellen, hiihtäen, pyöräillen ja ratsastamalla.

10. Yhdessä palautteessa viitataan luonnosvaiheessa annettuun mielipiteeseen, johon annettu vastine on vuorovaikutusraportissa sivuilla 48-49.

VASTAUS:

- Vuorovaikutusraportti löytyy Oikorataosayleiskaava Suomusjärven kaavahankkeen internet-sivulta osoitteesta: <https://www.salo.fi/attachements/2020-06-15T12-26-37188.pdf>.

Oikorataosayleiskaava Suomusjärvi

Lisätietoja antavat

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

Sitowise Oy
DI Pia Niemi
puh. 040 631 5093
pia.niemi@sitowise.com