

Vastaanottaja
Salon kaupunki

Asiakirjatyyppi
Kaavaselostus

Päivämäärä
2.11.2020 (tark. 3.2.2021)

SALON KAUPUNKI

SALON ITÄISEN OHIKULKUTIEN KT52, II-VAIHEEN LINJAUKSEN ASEMAKAAVA JA ASEMAKAAVAN MUUTOS



SALON ITÄISEN OHIKULKUTIEN KT 52, II VAIHEEN LINJAUKSEN ASEMAKAAVA JA ASEMAKAAVAN MUUTOS

Tarkastus **3.2.2021**
Päivämäärä **3.2.2021**
Laatija **Tanja Konstari**
Tarkastaja **Kirsikka Siik**
Hyväksyjä **Tarja Pennanen**
Kuvaus **Kaavaselostus, joka koskee 2.11.2020 päivättyä asemakaavakarttaa**

SISÄLTÖ

1.	Perus- ja tunnistetiedot	1
1.1	Perustiedot	1
1.2	Tunnistetiedot	2
2.	Tiivistelmä	3
3.	Lähtökohdat	3
3.1	Asemakaavan tavoitteet	3
3.2	Alueen yleiskuvaus	3
3.3	Luonnonympäristö	4
3.4	Liikenne ja tekninen huolto	7
3.5	Rakennettu ympäristö	12
3.6	Rakennettu kulttuuriympäristö ja arkeologinen kulttuuriperintö	14
3.7	Palvelut	15
3.8	Maanomistus	15
3.9	Ympäristön häiriötekijät	15
4.	Suunnittelutilanne	16
4.1	Valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet	16
4.2	Maakuntakaava	16
4.3	Yleiskaava	18
4.4	Asemakaava	20
4.5	Rakennusjärjestys	20
4.6	Selvitykset ja suunnitelmat	20
5.	Asemakaavan suunnittelun vaiheet	21
5.1	Asemakaavan suunnittelun tarve ja käynnistäminen	21
5.2	Osallistuminen ja yhteistyö	21
5.3	Valmisteluvaiheen maankäyttöluonnokset	23
6.	Asemakaavan kuvaus	28
6.1	Aluevaraukset	28
6.2	Mitoitus	31
7.	Kaavan vaikutukset	31
7.1	Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön	31
7.2	Vaikutukset maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon	31
7.3	Vaikutukset kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin	31
7.4	Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen	32
7.5	Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön	33
7.6	Vaikutukset työpaikkoihin ja elinkeinotoimintaan	34
8.	Asemakaavan toteutus	35

Liitteet

- Liite 1. Asemakaavan seurantalomake
- Liite 2. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (tarkistettu 2.11.2020)
- Liite 3. Ohikulkutien aluevaraussuunnitelma kaavakartalla (A3-pienennös)
- Liite 4. Rinnakkaistien linjaus ja maankäyttöluonnokset (Ramboll Finland Oy, 2020)
- Liite 5. Luontoselvitys Salon itäisen ohikulkutien toista vaihetta varten (Luonto- ja ympäristötutkimus Envibio Oy, 2019)
- Liite 6. Arkeologinen inventointi, Salo Isokylä – Karjaskylä Kantatie 52, Salon itäisen kehätien II vaiheen linjauksen inventointi 16. – 22.10.2019 (Oy Sigillum Ab, 2019)
- Liite 7. Vastineraportti

Taustamateriaali

- Salon itäinen ohikulkutie kt 52 vaiheen II aluevaraus suunnitelma (Ramboll Finland Oy, 2018)
- Salon itäinen ohikulkutie, kt52, aluevaraus suunnitelman meluselvitys (Ramboll Finland Oy, 2018)
- Salon keskustan osayleiskaava 2035, kaavaselostus liitteineen (Ramboll Finland Oy, 2016)
- Salon Halikonrinteen ja Somerontien maisemaselvitys (Matleena Muhonen, Mari Jaakonaho ja Aura Salmivaara, 2015)
- Salo Isokylä – Karjaskylä. Kantatie 52, Salon itäisen kehätien II vaiheen linjauksen inventointi 16.-22.10.2019 (Oy Sigillum Ab, Hanna-Maria Pellinen, 2019)
- Varsinais-Suomen maakunnallisesti tärkeät lintualueet 2007-2018 (Turun Lintutieteellinen Yhdistys r.y., 2019)

1. PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

1.1 Perustiedot

Asemakaava koskee kiinteistöjä:

734-6-9903-29, 734-22-32-21, 734-22-9908-1, 734-401-1-73, 734-409-6-41, 734-409-8-51, 734-409-10-42, 734-409-12-0, 734-409-12-2, 734-409-12-3, 734-409-876-2, 734-411-8-0, 734-421-2-38, 734-421-876-2, 734-423-1-51, 734-423-1-118, 734-423-1-124, 734-425-1-81, 734-425-1-104, 734-425-1-171, 734-425-1-172, 734-425-1-174, 734-425-1-175, 734-895-0-52 ja 734-895-0-2401.

Asemakaavan muutos koskee:

Korttelia 32 (osa), suojaviheraluetta, puistoaluetta, maantien aluetta sekä katualuetta.

Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella muodostuu:

Suojaviheraluetta, puistoaluetta, vesialuetta, maantien aluetta sekä katualuetta.



Kuva 1. Suunnittelun kohteena olevan alueen rajaus opaskartalla.

1.2 Tunnistetiedot

Kunta	Salon kaupunki
Kaavan nimi	Salon itäisen ohikulkukutien kt 52, II vaiheen linjauksen asemakaava ja asemakaavan muutos
Kaavalaji/toimenpide	Asemakaava ja asemakaavan muutos
Yhteystiedot	
Kaavoittaja:	Salon kaupunki Kaupunkisuunnittelu Hornintie 2-4, 24800 Halikko
Yhteyshenkilö:	Asemakaavapäällikkö Tarja Pennanen p. 02 778 5101 sähköposti: tarja.pennanen@salo.fi
Konsultti:	Ramboll Finland Oy Pakkahuoneenaukio 2, PL 718 33101 Tampere
Kaavan laatija:	Arkkitehti SAFA Kirsikka Siik 050 324 5527 sähköposti: kirsikka.siik@ramboll.fi
Vireilletulo- ja hyväksymispäivämäärät:	Vireilletulo 7.9.2019 Kaupunginhallitus __.__.20__ Kaupunginhallitus __.__.20__

2. TIIVISTELMÄ

Suunnittelualue on pääosin asemakaavoittamatonta aluetta. Suunnittelualueen etelä- ja länsiosassa on asemakaavoitettua aluetta.

Kaava-alue on osittain kaupungin omistamaa, osittain kaupungin vuokraamaa sekä osittain kaupungin haltuunsa ottamaa aluetta. Osa kaava-alueesta on lisäksi valtion ja osa yksityisen omistuksessa.

Asemakaava koskee kiinteistöjä 734-6-9903-29, 734-22-32-21, 734-22-9908-1, 734-401-1-73, 734-409-6-41, 734-409-8-51, 734-409-10-42, 734-409-12-0, 734-409-12-2, 734-409-12-3, 734-409-876-2, 734-411-8-0, 734-421-2-38, 734-421-876-2, 734-423-1-51, 734-423-1-118, 734-423-1-124, 734-425-1-81, 734-425-1-104, 734-425-1-171, 734-425-1-172, 734-425-1-174, 734-425-1-175, 734-895-0-52 ja 734-895-0-2401.

Asemakaavan muutos koskee korttelia 32 (osa), suojaviheraluetta, puistoaluetta, maantien aluetta sekä katualuetta.

Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella muodostuu suojaviheraluetta, puistoaluetta, vesialuetta, maantien aluetta sekä katualuetta.

Suunnittelualueen pinta-ala on noin 47 hehtaaria.

Kaavoitushanke on käynnistetty kaupungin aloitteesta. Asemakaava ja asemakaavan muutos sisältyy kaupunginhallituksen 12.2.2019 hyväksymään kaavoituskatsaukseen vuodelle 2019. Kaavahanke on tullut vireille kuulutuksella 7.9.2019.

3. LÄHTÖKOHDAT

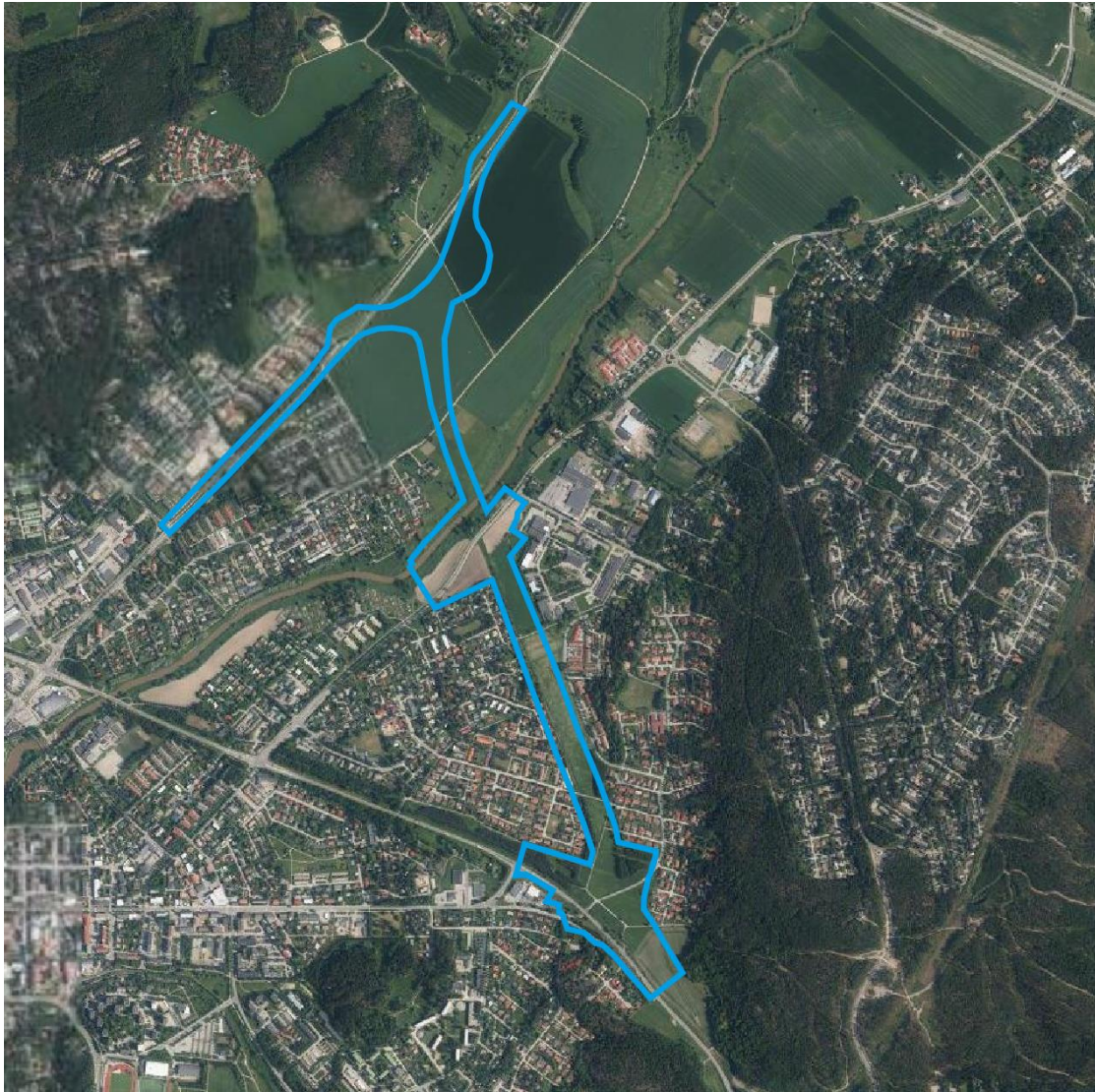
3.1 Asemakaavan tavoitteet

Työn tavoitteena on laatia asemakaava ja asemakaavan muutos Salon itäisen ohikulkutien (kt 52) pohjoisen linjauksen alueelle. Itäisen ohikulkutien tavoitteena on läpikulkevan liikenteen ohjaaminen pois Salon keskustan katuverkolta. Tavoitteena on asemakaavan laatiminen ja muuttaminen pohjoisen linjauksen osalta laaditun kt52 aluevaraussuunnitelman tavoitteiden mukaisiksi. Liikennealueiden kaavoituksen lisäksi kaavatyoässä tutkitaan tieympäristöön liittyviä maankäytön mahdollisuuksia.

3.2 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualue sijaitsee Salon keskustan koillis- ja itäpuolella noin 1-3 kilometrin päässä keskustasta. Suunnittelualue muodostuu Somerontien, maantien 110 ja uuden itäisen ohikulkutien (kt 52) linjauksen tiealueista sekä lähiympäristöistä. Suunnittelualue rajautuu uuden ohikulkutien linjauksen osalta pohjoisessa Somerontien tiealueeseen ja Myllyjojan, kaakossa/idässä Mahlakankaan asuinalueeseen sekä teollisuusalueeseen, lännessä Palometsän asuinalueeseen ja etelässä Pahkavuoren asuinalueeseen sekä liikerakennusten alueeseen.

Suunnittelualueen pinta-ala on noin 47 hehtaaria.



Kuva 2. Ote ortokuvasta. Suunnittelualan rajaus on esitetty sinisellä. Lähde: MML 2020

3.3 Luonnonympäristö

Kasvillisuus ja eläimistö

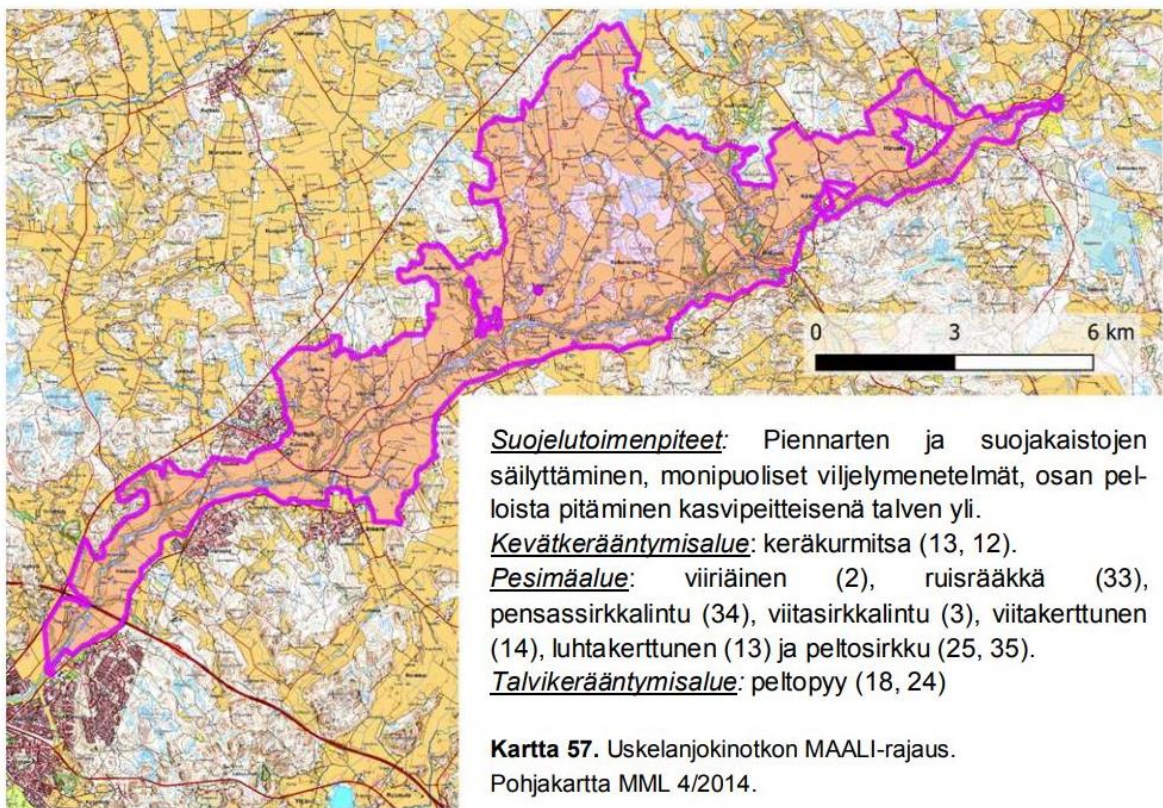
Suunnittelualue on pääasiassa avomaata. Alueen pohjoisosassa levittäytyy laaja Uskelanjokivarren tehokkaasti viljelty peltoaukea. Alueen eteläosassa Anjalan kaupunginosan länsipuolella on pääasiassa rehevää ja avointa joutomaaniittyä. Suunnittelualueelle sijoittuu myös puustoista aluetta etelässä. Alueen keskiosassa virtaa Uskelanjoki.

Suunnittelualueella ei sijaitse luonnonsuojelu- eikä Natura-alueita. Suunnittelualueen eteläosan läheisyydessä Vuorenmäen rinteillä Helsingintien ja Mahtinaistentien risteyksestä länteen sijaitsee Vuorenmäen pähkinäpensaslehto ja tammimetsikkö, joka on luonnonsuojelulain luontotyypin suojelemiseksi perustettu luonnonsuojelualue (LTA200633).

Suunnittelualueelta on laadittu luontoselvitys (liite 5) keväällä ja kesällä 2019 (Luonto- ja ympäristötutkimus Envibio Oy/FM Turkka Korvenpää). Selvityksen tarkoituksena oli selvittää alueen luontoarvoja sekä arvioida tiehankkeen vaikutuksia hankkeesta saatavilla olleiden tietojen perusteella. Luontoselvityksen perusteella suunnittelualueen läheisyydessä on maakunnallisesti arvokkaan Vuorenmäen pähkinäpensaslehdon ja tammimetsikön lisäksi muutamia arvokkaita luontotyyppikohteita edustava sinivuokko-käenkaalityypin rinnelehto sekä pieni puuton suopainanne.

Suunnittelualueen läheisyyteen alueen eteläosassa sijoittuu suojelematon, mutta Salon seudun maakuntakaavaan suojelukohteeksi (sl) osoitettu pähkinälehto – tammimetsä (Tupurin lehto). Kohde ei kuitenkaan sijoitu kaava-alueelle, eikä tiehankkeesta aiheudu luontoselvityksen perusteella lehtoon ulottuvia vaikutuksia.

Suunnittelualueen linnusto on tyypillistä lounaissuomalaista pelto- ja taajama-alueen linnustoa. Alueelta havaittiin luontoselvityksen yhteydessä useita uhanalaisia ja silmälläpidettäviä lajeja. Uskelanjoen varrella elää lisäksi runsas yölaulajalajisto ja suunnittelualueen koillispuolella on laajaa, lähinnä yölaulajien runsauden perusteella rajattua Uskelanjokinotkon maakunnallisesti arvokasta lintualueita. Alueen laajuus pituussuunnassa on noin 25 km. Yhdessä ympäröivien peltöjen kanssa alue tarjoaa runsaasti pesimäympäristöä mm. sirkkalinnuille, kerttusille ja peltosirkulle. Lisäksi alueella tavataan säännöllisesti kevätmuutolla levähtäviä keräkurmitsoja. Kaava-alue rajautuu alla olevassa kartassa osoitetun lintualueen rajauksen ulkopuolelle, mutta lintualueen lounaisosaan saattaa kohdistua kaava-alueelta vaikutuksia.



Kuva 3. Uskelanjokinotkon maakunnallisesti arvokas lintualue. (Varsinais-Suomen maakunnallisesti tärkeät lintualueet 2007–2018, Turun Lintutieteellinen Yhdistys r.y. 2019)

Suunnittelualueelta laaditussa luontoselvityksessä ei havaittu merkkejä liito-oravan esiintymisestä. Suunnittelualueen läheisyyteen sijoittuu joitain liito-oravalle soveltuvia metsäalueita. Somerontien länsipuolella sijaitsevan Palomäen itärinteeseen kuusi-haapametsä muodostaa lajille hyvän elinympäristön. Isokyläntien vieressä kasvaa lisäksi ruokailualueeksi sopiva haavikko. Suunnittelualueen eteläosan lähellä sijaitsevasta Tammirinteestä lehdosta on useita liito-oravahavaintoja vuosilta 2006–2007. Lehdon puusto on edelleen lajille hyvin sopivaa varttunutta kuusi-haapametsää, jossa on pesäpaikoiksi sopivia kolohaapoja, suojaa tarjoavia kuusia sekä runsaasti haapaa ja muita lehtipuita ravintopuiksi. Myös suunnittelualueen eteläosan lähellä sijaitsevan, Helsingintien toisella puolella sijaitsevan Vuorenmäen itä- ja koillisrinteen kuusivaltainen varttunut ja tiheä metsä haapoinen sopii hyvin liito-oravan elinympäristöksi. Vuorenmäen liito-oravan reviiri on tarkistettu viimeksi vuonna 2014. Aluevaraussuunnitelman yhteydessä on todettu, että liito-oravan kulkuyhteydet Vuorenmäen ja Tammirinteiden elinympäristöjen välillä tulee huomioida. Kulkuyhteyksiä voidaan

parantaa puustoistutuksin ja hyppypylväin sekä säilyttämällä olemassa olevaa puustoa mahdollisuuksien mukaan riittävällä etäisyydellä.

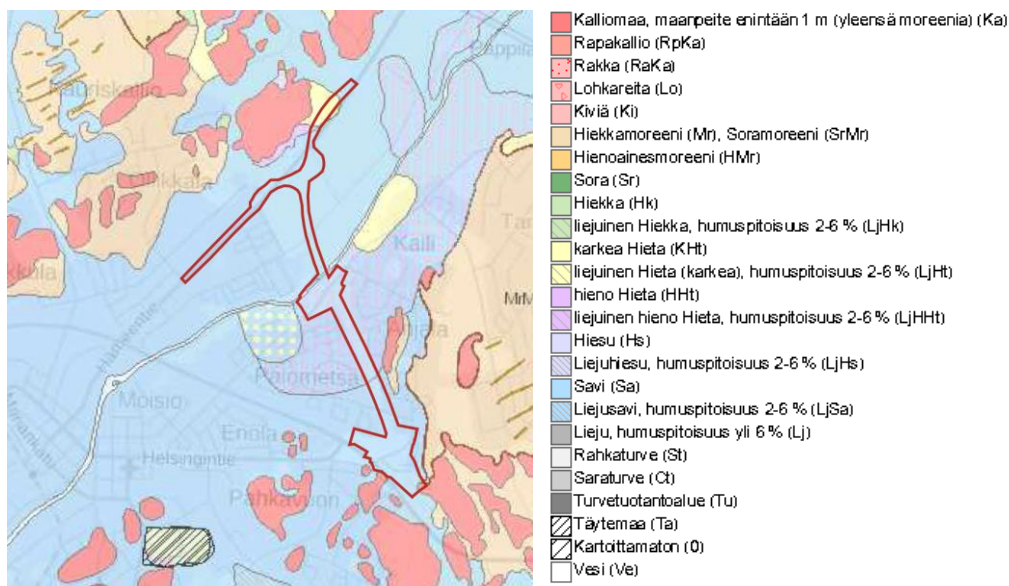
Uskelanjoesta on löydetty vaarantunutta ja EU:n luontodirektiivin IV-liitteessä mainittua vuollejokisimpukkaa, jonka lisääntymis- ja levähdyspaikkojen heikentäminen ja hävittäminen on kielletty. Simpukkaa on löydetty sekä suunnittelualueen ylä- että alapuoliselta jokiosuudelta, ja sitä saattaa luontoselvityksen perusteella esiintyä myös suunnittelualueella. Vuollejokisimpukan esiintymistä joessa tulee selvityksen mukaan selvittää tarkemmin, kun tiesuunnitelma täsmentyy sekä selvittää erikseen lajin esiintymien suojaamiseksi tarvittavia toimenpiteitä.

Suunnittelualueelta ei havaittu viitasammakolle sopivia kutupaikkoja.

Lepakkohavaintoja tehtiin melko vähän alueelle laaditun luontoselvityksen yhteydessä, eikä myöskään lepakoille sopivia piilopaikkoja löytynyt tavanomaista enempää. Alueella ei ole luontoselvityksen mukaan erityistä merkitystä lepakoille.

Maa- ja kallioperä

Suunnittelualueen maaperä on pääosin savea (peltoaukeilla on 2-30 metriä savea ja joen kohdalla yli 40 metriä). Alueen keskiosassa on hienoa hietaa, Somerontien varrella karkeaa hietaa ja eteläosassa suunnittelualueelle sijoittuu vähäisiltä osin kalliopaljastumia.



Kuva 4. Maaperäkartta suunnittelualueelta sekä kartan selitteet (oikealla). Suunnittelualueen suurpiirteinen rajaus on esitetty kartalla punaisella. Lähde: GTK 2020

Pinta- ja pohjavesi

Suunnittelualueella ei ole pohjavesialueita. Lähin pohjavesialue (0250104 Lakianummi) sijaitsee noin 3,5 kilometrin päässä suunnittelualueesta itään.

Suunnittelualueen läpi virtaa Uskelanjoki, joka on pääjuoksua pitkin mitattuna 57 kilometriä pitkä. Joki kuuluu keskisuuriin savimaiden jokiin. Halikonlahteen laskeutuva Uskelanjoki on uurtanut muutoin loivasti kumpuilevaan laaksoon syvät uomat. Uskelanjoki kuuluu Saaristomeren valuma-alueeseen.

Uskelanjoen alajuoksulla sijaitseva Salo on luokiteltu merkittäväksi tulvariskialueeksi Suomessa erityisesti talviaikaisten jääpatojen syntymisen vuoksi. Jään purkautuessa jääpadot muodostuvat kohtiin, joissa jään kulku on estynyt. Tällaisia kohtia ovat esimerkiksi joen kapeimmat kohdat ja sillat.

Maisema

Salo sijoittuu maisemamaakuntajaossa lounaismaan maisemamaakunnan alueelle, lounaisen viljelyseudun sekä lounaisrannikon ja Saaristomeren seudun rajamaastoon. Salon keskusta on rakentunut Uskelanjoen suulle, alavaan ja tasaiseen savilaaksoon.

Suunnittelualueen pohjoisosa sijaitsee Halikonjoen-Uskelanjoen valtakunnallisesti arvokkaan maisema-alueen eteläosassa Uskelanjokilaaksossa. Arvokas maisema-alue ulottuu Halikonlahden pohjukasta Halikon ja Salon taajamia sivuten koilliseen Uskelanjokilaaksoa pitkin Perttelin kirkon ohitse ja luoteessa Halikonjoen laaksoa pitkin Vaskion kylään. Maisema-alueella on ollut runsaasti asutusta jo esihistoriallisella ajalla aina kivikaudelta lähtien.

Suunnittelualueen erityisiä maisemallisia arvoja ovat avoin viljelty laaksotila sekä Hiidentie. Pitkät avoimet näkymät ovat tärkeitä jokilaakson maisematilan hahmottamisen kannalta. Salon kaupunkirakenne on levinnyt tiiviinä kohti koillista, ja nykyinen taajaman ja avoimen viljelymaiseman rajapinta on hyvin selväpiirteinen.

3.4 Liikenne ja tekninen huolto

Liikenne

Kantatiellä 52 on merkittävä logistinen asema Varsinais-Suomessa osana Hanko-Forssa kehityskäytävää. Hangon satamasta E18-tielle ja edelleen Hämeeseen ja keskiseen Suomeen kulkeva väylä on elinkeinoelämälle tärkeä yhteys. Kantatie on tärkeä myös Inkereentien varren sekä Perniön teollisuusyritysten sekä Teijon kansallispuiston saavutettavuudelle. Kantatie 52 on tärkeä työmatkaliikenteen reitti erityisesti Tupurin, Perttelin, Perniön ja Kiskon työpaikka- ja asuinalueilta muualle Varsinais-Suomeen. Kantatie 52 on Somerontien ja Helsingintien välisellä linjaosuudella yksiajoratainen maantie.

Salon itäisen ohikulkutien rakentaminen on vasta puolivälissä. Seututien 110 kautta E18-tielle kiertävä kantatien 52 liikenne aiheuttaa monia ongelmia. Kantatien liittymät ovat ruuhkautuneet ja onnettomuuksia tapahtuu usein, mikä aiheuttaa häiriötä elinkeinoelämän kuljetuksille. Puuttuva osuus ohikulkutietä estää Somerontiehen kytkeytyvän maankäytön kehittymistä.

Salon itäisen ohikulkutien (kt 52) tavoitteena on läpikulkevan liikenteen ohjaaminen pois Salon keskustan katuverkolta. Hankkeen I vaihe Perniöntieltä maantielle 110 valmistui vuonna 2016. Vuonna 2018 laaditussa aluevaraus suunnitelmassa (Ramboll Finland Oy) on tutkittu hankkeen II jatkoa maantieltä 110 valtatielle 1.

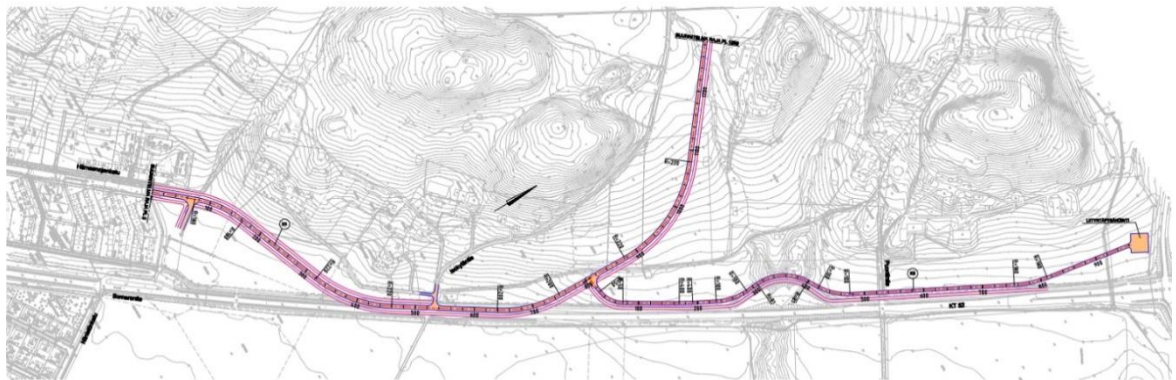
Itäinen ohikulkutie ohittaa toteutuessaan Salon keskustan itäpuolelta. Kantatie johtaa E18-tielle, joka on moottoritie. Somerontien ja E18-tien välisellä osuudella tie muuttuu aluevaraus suunnitelmassa esitetysti kaksiajorataiseksi keskikaiteella varustetuksi maantieksi. Asemakaavassa varaudutaan Somerontien eritasoliittymän ja E-18-tien välisen osuuden nelikaistaistamiseen.

Seututie 110 kulkee Salon keskustaa jaman halki. Somerontien ja Inkereentien liittymät ovat keskustan kohdalla valo-ohjattuja. Uusi tieyhteys Tupurin asuinalueelta Helsingintielle (mt 110) on valmistunut kesällä 2018.



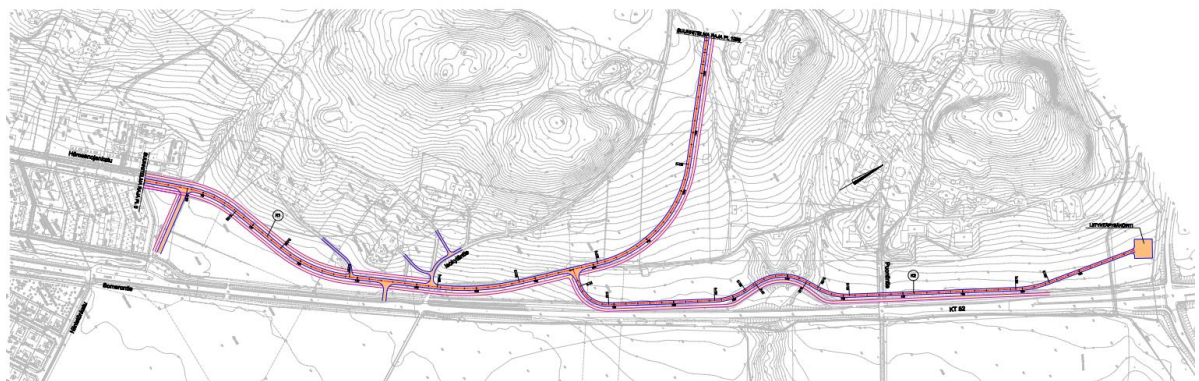
Kuva 5. Ote aluevaraussuunnitelman suunnitelmakartasta (Ramboll 2018).

Kt 52 itäisen ohikulkutien rinnakkaistien linjauksesta on tarkasteltu kahta vaihtoehtoa rinnakkain kaavatyön kanssa loppuvuonna 2019 ja alkuvuonna 2020 (liite 4). Vaihtoehdossa 1 rinnakkaistien linjaus kulkee osittain nykyisen kt 52:n kohdalla. Linjaus kulkee yhtenäisenä kokoojakatuna (K1) kohti pohjoista, Isokylää, ja kohti moottoritietä kulkeva rinnakkaistie (K2) liittyy tähän T-risteyksellä. Molemmilla kaduilla on välikaistalla erotettu jalankulku/polkupyöräväylä.



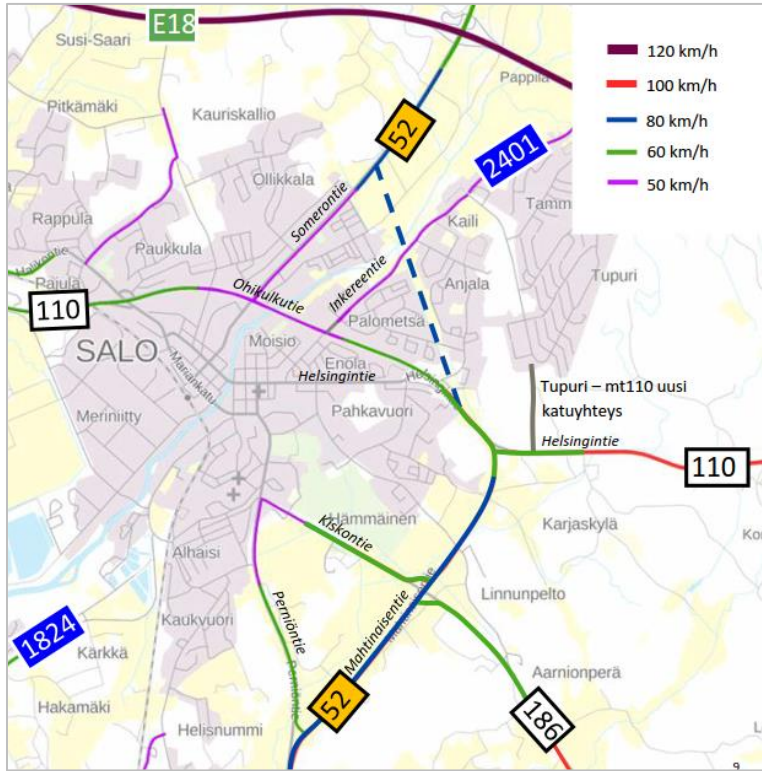
Kuva 6. Rinnakkaistien vaihtoehto 1 Isokylän suuntaan ja moottoritiele. (Ramboll 2020)

Vaihtoehdossa 2 rinnakkaistien linjaus kulkee Isokyläntien kohdalla pohjoisempana kuin vaihtoehdossa 1. Näin muulle maankäytölle saadaan enemmän tilaa lakkautettavan maantien kohdalla. Linjaus kulkee yhtenäisenä kokoojakatuna (K1) kohti pohjoista, Isokylää ja kohti moottoritietä kulkeva rinnakkaistie (K2) liittyy tähän T-risteyksellä, kuten VE1:ssä. Molemmilla kaduilla on välikaistalla erotettu jalankulku/polkupyöräväylä.



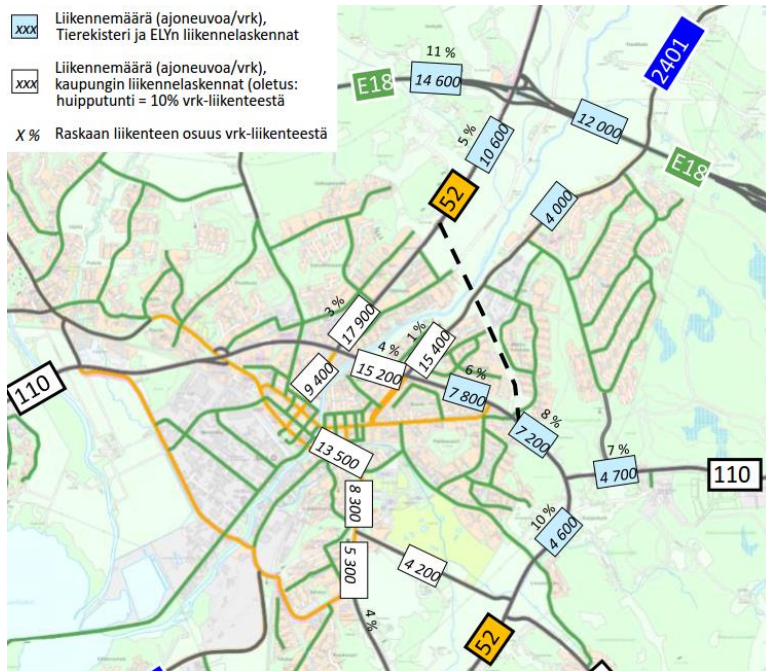
Kuva 7. Rinnakkaistien vaihtoehto 2 Isokylän suuntaan ja moottoritiele. (Ramboll 2020)

Salo sijaitsee erikoiskuljetusreittien kannalta keskeisellä paikalla. Erityisesti seututie 110 ja kantatie 52 Salon keskustasta mm. Hangon sataman suuntaan ovat tärkeitä erikoiskuljetusreittejä.



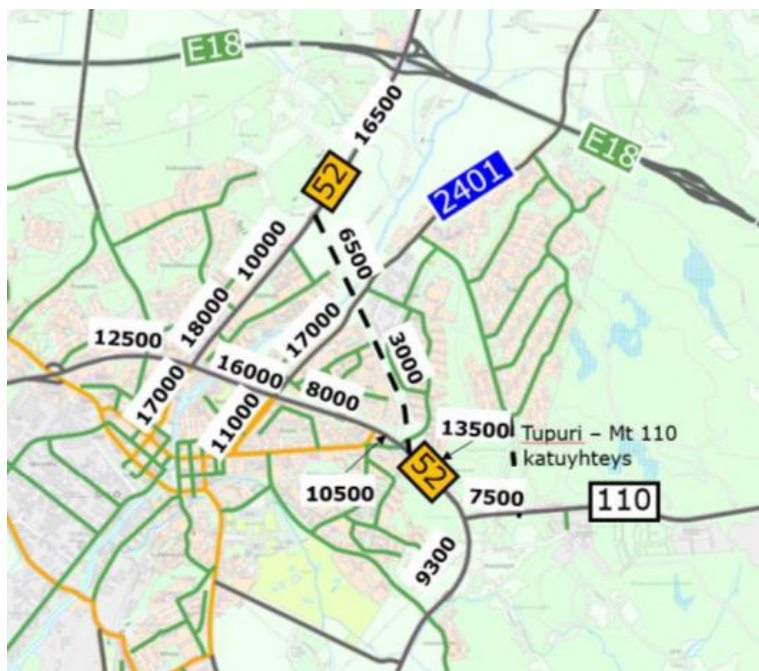
Kuva 8. Liikenneverkko ja nopeusrajoitukset suunnittelualueella ja lähialueella. (Lähde: Salon itäinen ohikulkutie, kt52 vaiheen II aluevaraussuunnitelma. Taustakartta © MML 2017)

Kantatiellä 52 E18-tieltä Salon keskustaan kulkee noin 10 600 ajoneuvoa vuorokaudessa. Some-
rontien liikennemäärä on suurimmillaan (18 000 ajon./vrk) aivan Helsingintien liittymän pohjois-
puolella. Inkereentien liikennemäärä on noin 4 000 ajoneuvoa vuorokaudessa lähellä E18-tietä ja
noin 15 000 ajon./vrk aivan Helsingintien liittymän pohjoispuolella. Helsingintien/ohikulkutien ny-
kyisellä linjauksella liikennemäärä on 7 000 – 15 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Raskaan liiken-
teen osuus kantatiellä on suurimmillaan 10 prosenttia vuorokausiliikenteestä.



Kuva 9. Keskimääräinen vuorokausiliikenne suunnittelualueen lähiympäristössä vuonna 2018 (Lähde: Salon itäinen ohikulkutie kt52, vaiheen II aluevarausuunnitelma, Tierekisteri, ELY-keskuksen ja Salon kaupungin liikennelaskennat. Taustakartta © Salon karttapalvelu)

Alueelta laaditun aluevarausuunnitelman yhteydessä laaditun ennusteen perusteella kantatien 52 pohjoisosan uutta ohikulkutietä käyttää 3 000 ... 6 500 ajoneuvoa vuorokaudessa vuonna 2040.

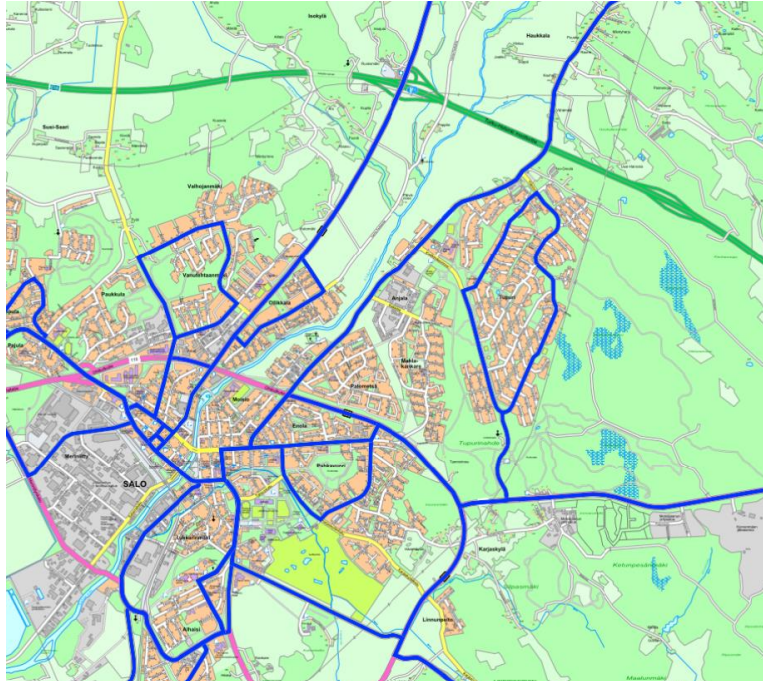


Kuva 10. Vuoden 2040 ennustettu vuorokausiliikenne suunnittelualueen lähiympäristössä. (Lähde: Salon itäinen ohikulkutie kt52, vaiheen II aluevarausuunnitelma. Taustakartta © Salon karttapalvelu)

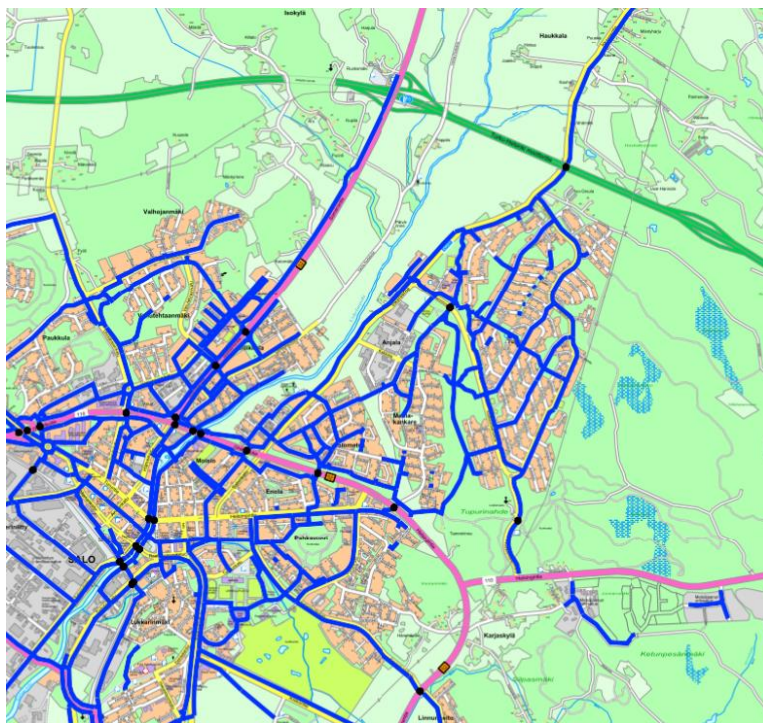
Salossa liikennöi nykyisin paikallisliikenteen kaksi rengaslinjaa, joista toinen kulkee Inkereentietä pohjoiseen ja takaisin keskustaan Mahlakankareen ja Palometsän läpi.

Ohikulkutien linjaus katkaisee bussien nykyisin käyttämän reitin Mahlakankareen eteläpuolella. Paikallisliikenteen reittejä ollaan joka tapauksessa päivittämässä mm. Tupurin uuden katuyhteyden

vuoksi. Pysäkkivaroituksia jalankulkuyhteyksineen tarvitaan Inkereentien, Mahlakankareenkadun ja Somerontien liittymien läheisyydessä. Jalankulun ja pyöräilyn reittejä kulkee nykyisin Somerontien ja Inkereentien länsipuolella. Ohikulkutielle varattua aluetta risteää kolme pyöräily-yhteyttä Mahlakankareen ja Tupurin alueilta keskustaan. Myös Helsingintien kohdalla on tärkeä alikulkuyhteys tien eteläpuolelle.



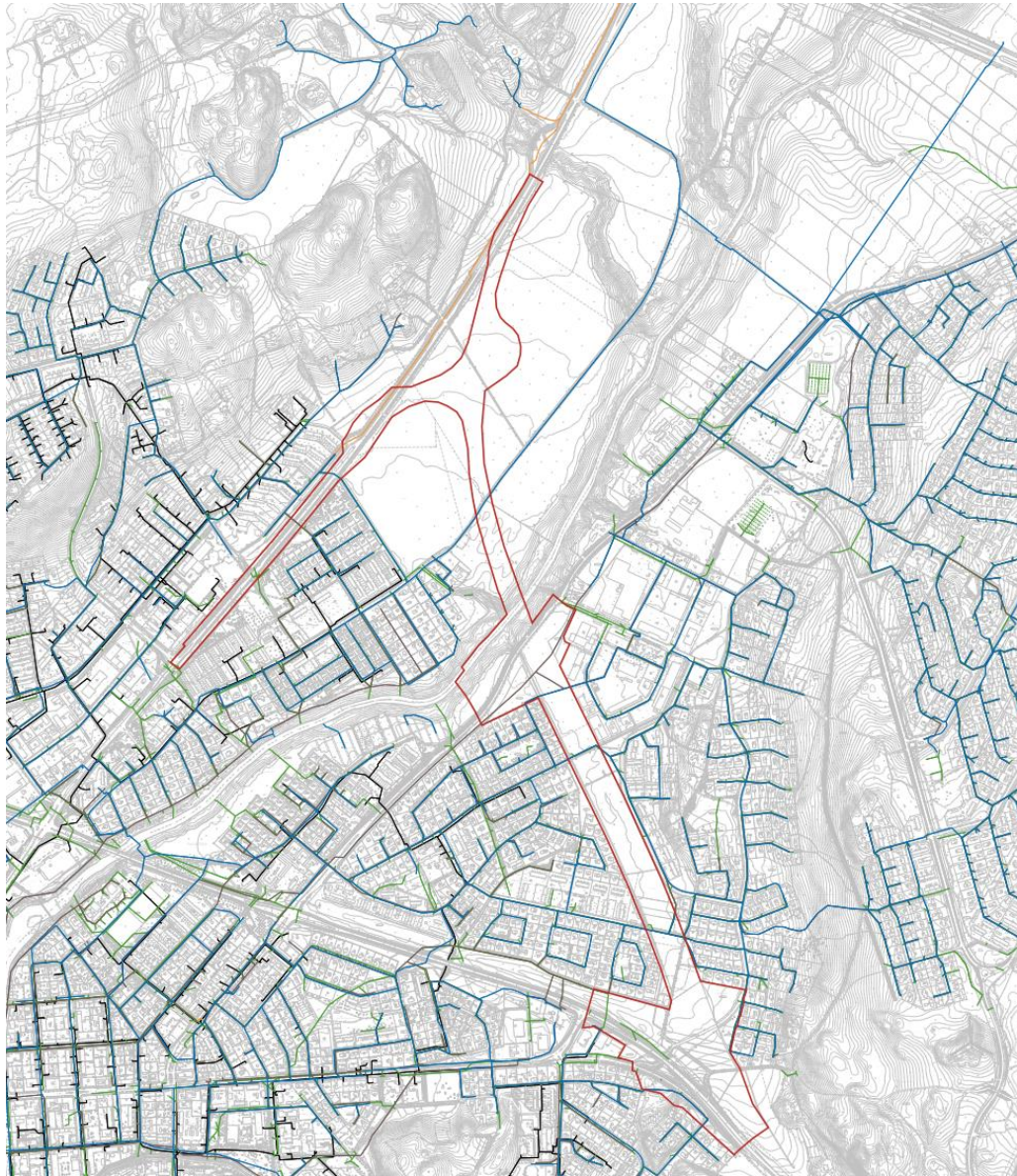
Kuva 11. Bussireitit ja pysäkit suunnittelualueella ja lähialueilla (Lähde: Salo karttapalvelu 09/2019)



Kuva 12. Pyörätiet suunnittelualueella ja lähialueilla (Lähde: Salo karttapalvelu 09/2019)

Tekninen huolto

Alue kuuluu vesihuoltoverkoston ja kaukolämmön piiriin. Suunnitellun ohikulkutievarauksen läpi kulkee useassa kohdassa vesihuollon verkostoja.



Kuva 13. Teknisen huollon johtokartta. Kartalla on esitetty vihreällä sadevesiviemärit, ruskealla jätevesiviemärit, oranssilla paineviemärit, sinisellä vesijohdot ja mustalla kaukolämpö. Kaava-alueen rajaus on esitetty punaisella.

3.5 Rakennettu ympäristö

Yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuva

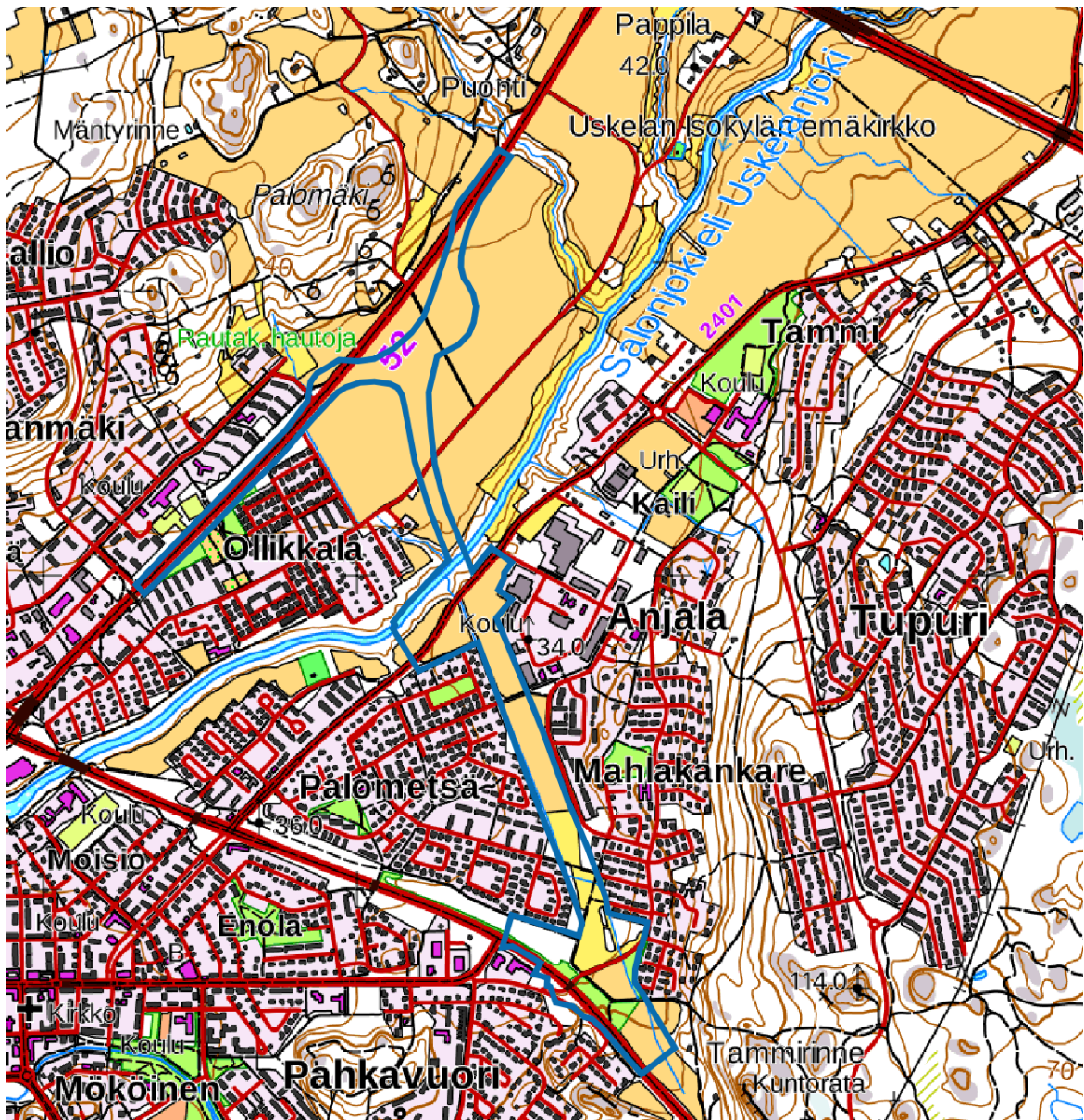
Suunnittelualue sijoittuu Salon keskustan itä- ja koillispuolelle. Suunnittelualue ulottuu laajalle alueelle ja on osa Anjalan, Palometsän, Isokylän, Pahkavuoren sekä Ollikkalan kaupunginosia.

Salon ydinalue on rakentunut suhteellisen pienelle alueelle ja kaupungin keskusta on kompakti taajama, jota on laajennettu johdonmukaisesti alue kerrallaan torilta ulospäin ja tarvittaessa myös korvaamalla vajaakäyttöisiä osia taajamasta uudella ja tehokkaammalla rakentamisella. Varsinkin

kauppakeskuksen ja suurmyymälöiden rakentaminen sekä asuntotuotanto ovat muokanneet keskustan kaupunkikuvaa uusiksi viimeisten parinkymmenen vuoden aikana. Salonjoki (Uskelanjoki), rautatie ja pääkadut jakavat taajama-alueita voimakkaasti osiin.

Salo on osa Pohjoista kasvukäytävää Oslost Pietariin, minkä liikenteellisesti yhdistävinä tekijöinä ovat E18-moottoritie ja raideliikenneyhteys. E18-moottoritie kulkee noin neljän kilometrin etäisyydellä kaupungin ydinkeskustan pohjoispuolella, ja itä-länsi -suuntainen läpikulkuliikenne on sen myötä siirtynyt pois keskustan tuntumasta. Pohjois-etelä -suuntainen liikenne kantatie 52:lla kulkee kuitenkin edelleen keskustan läpi vaikeuttaen keskustan toiminnallista suunnittelua.

Suunnittelualue muodostuu pääosin rakentamattomista peltoalueista sekä katu- ja tiealueista ja näiden lähiympäristöstä. Alue rajautuu useaan pientalovaltaiseen asuinalueeseen. Alueen keski-osassa suunnittelualue rajautuu teollisuusalueeseen, ja suunnittelualueen lounaisosa rajautuu liikerakennusten alueeseen.



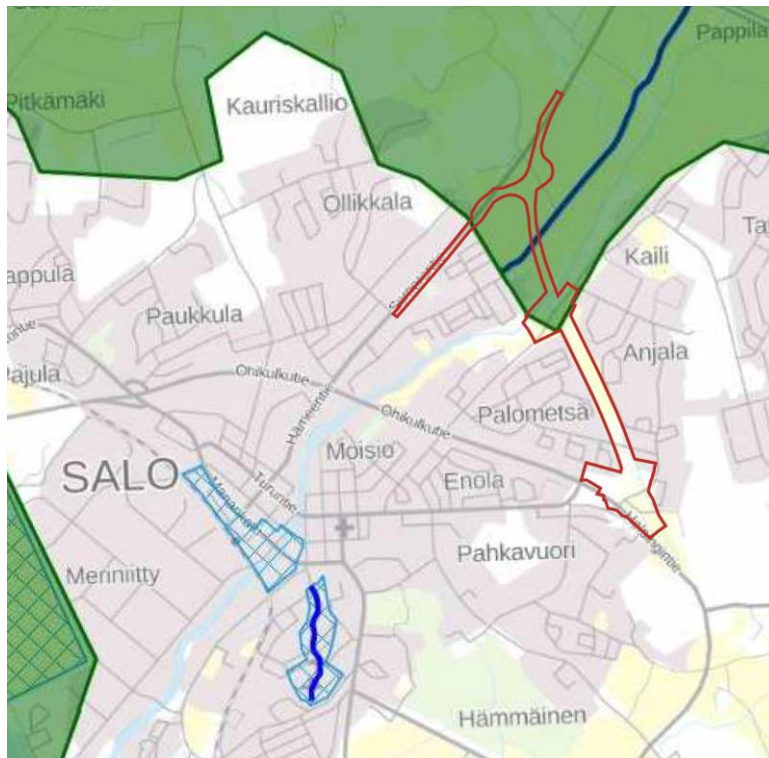
Kuva 14. Kaava-alue (sininen raja) maastokartalla. Mustalla on merkitty asuinrakennuksia, tummanharmaalla teollisuus- ja tuotantorakennuksia, pinkillä liike- ja yleisiä rakennuksia ja vaaleanharmaalla talousrakennuksia (Lähde: Paikkatietoikkuna 2020).

3.6 Rakennettu kulttuuriympäristö ja arkeologinen kulttuuriperintö

Suunnittelualueen pohjoisosa on osa valtakunnallisesti arvokasta Uskelan- ja Halikonjoen laaksojen maisema-alueetta.

Suunnittelualueen läpi virtaavan Uskelanjoen länsirantaa seurailee keskiaikaisperäinen Hiidentie, joka on osa valtakunnallisesti merkittävää rakennetun kulttuuriympäristön kohdetta (Perttelin kirkkomaisema ja Hiidentie, RKY2009). Tie johtaa Salosta Perttelin kirkon kautta Somerolle, ja se on säilyttänyt pääpiirteissään vanhan linjauksensa.

Muut lähimmät RKY-alueet ovat Uskelan kirkonmäki ja Lukkarinmäen esikaupunkiasutus, Suuri rantatie sekä Salon rautatieasemansettu ja vanha kauppalamiljöö. Muut RKY-kohteet sijaitsevat Salon keskustassa noin kahden kilometrin päässä suunnittelualueelta.



Kuva 15. Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt suunnittelualueella sekä lähialueilla (Perttelin kirkkomaisema ja Hiidentie, Uskelan kirkonmäki ja Lukkarinmäen esikaupunkiasutus, Suuri rantatie sekä Salon rautatieasemansettu ja vanha kauppalamiljöö) vaaleansinisellä rasterilla ja tummansinisellä viivamerkinnällä. Valtakunnallisesti arvokas Uskelan- ja Halikonjoen laaksojen maisema-alue on esitetty vihreänä alueena. Suunnittelualue on esitetty tummanpunaisella rajauksella.

Kaava-alueelta on laadittu syksyllä 2019 arkeologinen inventointi (Oy Sigillum Ab, FM Hanna-Maria Pellinen) liittyen kantatie 52:n Salon itäisen kehätien II vaiheen linjaukseen. Inventointi tehtiin Salon Isokylän ja Karjaskylän välisellä alueella, aluevaraussuunnitelman mukaisella linjauksella ja sen välittömässä läheisyydessä. Inventoinnissa dokumentoitiin kaava-alueelta ja lähiympäristöstä neljä historiallisen ajan kohdetta sekä kaksi oletettavasti rautakautista löytöaluetta. Kohde Salo Isokylä Eteläpelto sijaitsee kaava-alueella Somerontien kaakkoispuolisella pellolla. Alueelta löydettiin palanutta savea ja mahdollinen esihistoriallinen saviesineen katkelma. Kohde edellyttää jatko-tutkimuksina koekaivauksia kohteen luonteen ja laajuuden selvittämiseksi.

Yksi inventoinnissa todetuista historiallisista kohteista on Hiidentie. Kaava-alueelta risteävää Hiidentietä eli Vanhaa Perttelintietä voidaan inventoinnin perusteella katsoa vähintään kulttuuriperintökohteeksi, mutta joka voi alemmissa kerroksissa sisältää keskiaikaisen tienpohjan. Inventoinnissa todetaan Hiidentien periytyvän ainakin keskiaikaan, ja joskus on arveltu sen ajoittuvan jopa rautakauden puolelle. Inventoinnissa todetaan lisäksi, ettei Hiidentietä ole rekisteritietojen mukaan

koskaan tutkittu arkeologisesti. Mahdollisessa tienrakennusvaiheessa olisi saatavissa tietoa Hiiden-tien historiasta, mikäli rakennuttamisen yhteydessä sen ylitysvaiheessa olisi paikalla arkeologi dokumentoimassa tien poikkileikkausta ja ottamassa mahdollisia ajoitusnäytteitä. Lisäksi inventoinnissa todetaan, että tielinjauksella olisi hyvä tehdä tai teettää alan harrastajilla myös metallinilmämaisinkartoitus ennen rakennuttamista, erityisesti Isokylän puolella.

3.7 Palvelut

Kaava-alueella ei ole palveluita. Tärkeimmät kaupalliset ja hallinnolliset palvelut sijoittuvat kaava-alueen länsipuolelle Salon keskustaan.

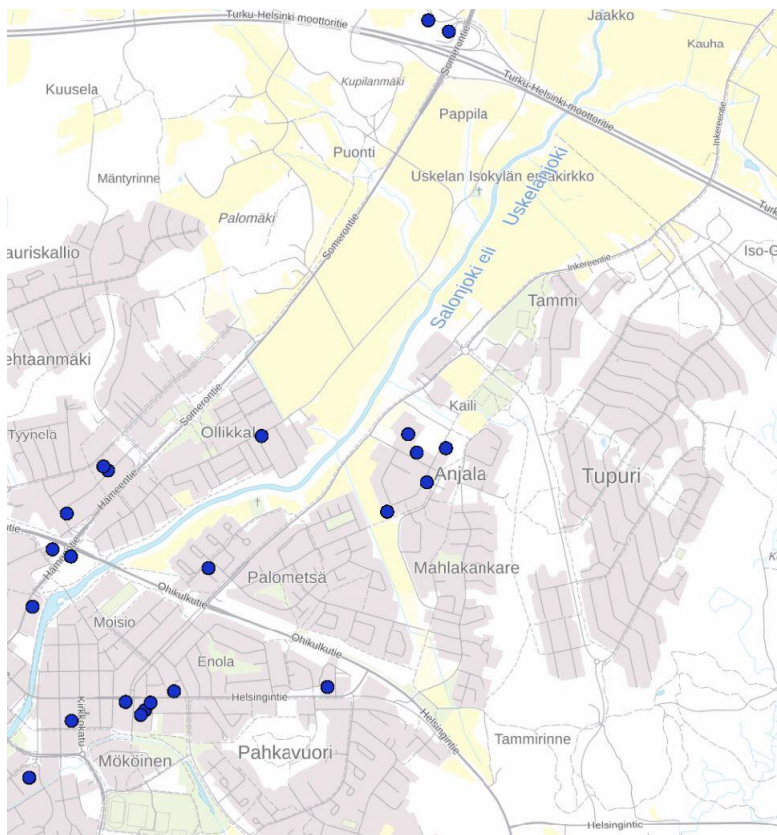
3.8 Maanomistus

Kaava-alue on osittain kaupungin omistamaa, osittain kaupungin vuokraamaa sekä osittain kaupungin haltuunottamaa aluetta. Osa kaava-alueesta on lisäksi valtion ja osa yksityisen omistuksessa.

3.9 Ympäristön häiriötekijät

Pilaantuneet maat

Suunnittelualueella on yksi MATTI-kohde eli mahdollinen maaperän pilaantunut tai kunnostettu kohde (ID 73017). Maaperän tilan tietojärjestelmä (MATTI) sisältää tietoja maa-alueista, joilla nykyisin tai aikaisemmin harjoitetusta toiminnasta on saattanut päästä maaperään haitallisia aineita ja alueista, jotka on tutkittu tai kunnostettu.



Kuva 16. Pilaantuneiden maiden MATTI-järjestelmän kohteet suunnittelualueen lähialueilla. (Lähde: Ympäristökarttapalvelu Karpalo 2019)

Melu ja tärinä

Meluhaittojen ehkäisemiseksi ja ympäristön viihtyisyyden turvaamiseksi on annettu valtioneuvoston päätös (VNp 993/1992) melun yleisistä ohjearvoista, joita sovelletaan maankäytön liikenteen ja rakentamisen suunnittelussa sekä rakentamisen lupamenettelyssä. Ohjearvon määrittely tarkoittaa keskimelutasoa eli ekvivalenttimelutasoa koko ohjearvon aikavälillä (päiväaika klo 7-22, yöaika klo 22-7). Suunniteltaessa uutta tieyhteyttä ohjearvo asumiseen käytettävillä alueilla päivällä on 55 dB ja yöllä 45 dB.

Laaditun aluevaraussuunnitelman yhteydessä on laadittu meluselvitys (Ramboll 2018), jossa on tutkittu ohikulkutien meluvaikutuksia hankkeen aluevaraussuunnitelman tarpeisiin. Ohikulkutiestä on laadittu melun leviämisen mallinnus vuoden 2040 ennustetilanteesta, ja tarvittava melusuojaus on mitoitettu tämän perusteella. Selvityksen perusteella ilman melusuojausta päivämelun ohjearvon 55 dB ylittävään meluun jäisi useita nykyisiä asuinrakennuksia Helsingintien ja Inkereentien liittymien välisellä alueella. Myös Salonjoen (Uskelanjoki) luoteispuolella jää asuinrakennuksia melualueelle. Melutasojen alentamiseksi ohikulkutielle, Helsingintien ja Inkereentien rampille sekä joen ylittävälle sillalle esitetään selvityksessä toteutettavaksi melusuojausta (rengasmelukaiteet).

4. SUUNNITTELUTILANNE

4.1 Valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää. Tavoitteilla varmistetaan, että valtakunnallisesti merkittävät asiat huomioidaan kaavoituksessa ja valtion viranomaisten toiminnassa. Alueidenkäyttötavoitteiden avulla taitetaan yhdyskuntien ja liikenteen päästöjä, turvataan luonnon monimuotoisuutta ja kulttuuriympäristön arvoja sekä parannetaan elinkeinojen uudistumismahdollisuuksia. Niillä myös sopeudutaan ilmastonmuutoksen seurauksiin ja sään ääri-ilmiöihin.

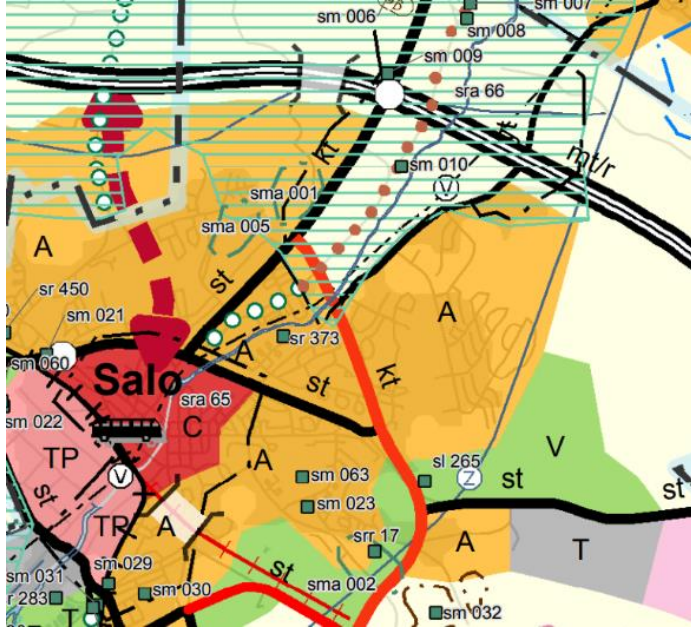
Valtioneuvosto päätti valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista 14.12.2017. Päätöksellä valtioneuvosto korvaa valtioneuvoston vuonna 2000 tekemän ja 2008 tarkistaman päätöksen valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista. Päätös tuli voimaan 1.4.2018.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet jakautuvat viiteen kokonaisuuteen:

1. Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen
2. Tehokas liikennejärjestelmä
3. Terveellinen ja turvallinen elinympäristö
4. Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat
5. Uusiutumiskykyinen energiahuolto

4.2 Maakuntakaava

Ympäristöministeriön 12.11.2008 vahvistamassa Salon seudun maakuntakaavassa suunnittelualue on osittain taajamatoimintojen aluetta (A). Laaja valtakunnallisesti arvokas Uskelan- ja Halikonjoen laaksojen maisema-alue on osoitettu kulttuuriympäristön tai maiseman kannalta tärkeäksi alueeksi. Somerontie on osoitettu kaava-alueen kohdalla kantatieksi, Helsingintie seututieksi ja itäisen ohikulkutien linjaus on osoitettu uudeksi kantatieksi. Vanha Perttelintie (Hiidentie) on osoitettu kulttuurihistoriallisesti arvokkaaksi tieksi. Kaava-alueen poikki kulkee suunniteltu vesihuolto-linja.



Kuva 17. Ote Salon seudun maakuntakaavakartasta.

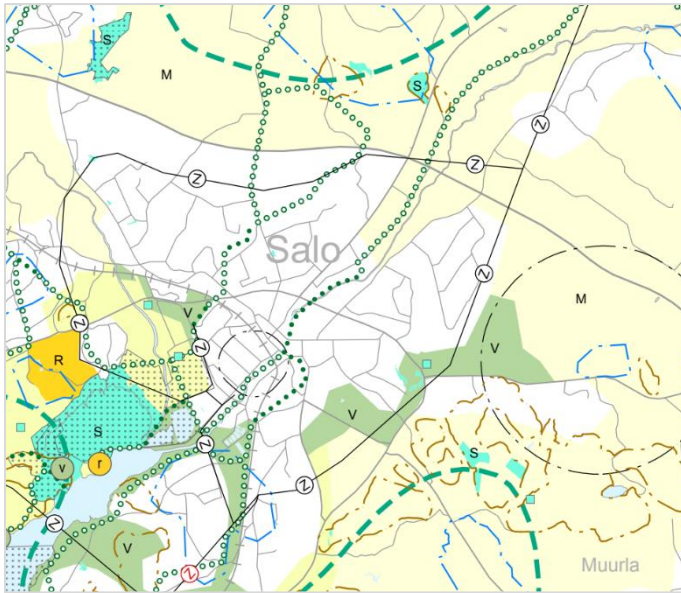
Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaavassa (hyv. 11.6.2018, tullut voimaan 27.8.2018) suunnittelualue on osittain taajamatoimintojen aluetta (A). Somerontie on osoitettu kaava-alueen kohdalla kantatieksi, Helsingintie on osoitettu seututieksi ja itäisen ohikulkutien linjaus on osoitettu uudeksi kantatieksi. Helsingintien ja maantien 110 sekä Somerontien ja suunnitellun uuden itäisen ohikulkutien linjauksen risteysiin on osoitettu uudet eritasoliittymät. Suunnittelualue sijoittuu kaupunkikehittämisen kohdealueelle ja osa suunnittelu-alueesta lisäksi vähittäiskaupan kehittämisen kohdealueelle.



Kuva 18. Ote Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaavakartasta.

Varsinais-Suomen luonnonarvojen ja -varojen vaihemaakuntakaava

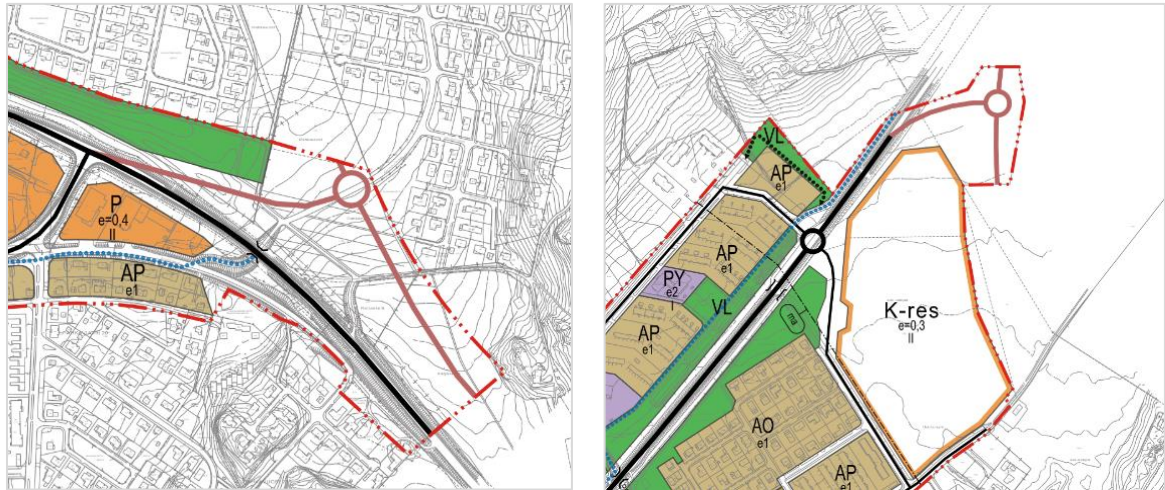
Varsinais-Suomen maakuntavaltuusto käynnisti 7.12.2015 Varsinais-Suomen luonnonarvojen ja -varojen vaihemaakuntakaavan laadinnan. Vaihemaakuntakaavassa käsitellään kierto- ja biotalouden näkökulmasta keskeisten luonnonvarojen käyttö ja potentiaalit yhteen sovittaen ne maakunnallisesti arvokkaiden luontoalueiden ja virkistysmahdollisuuksien turvaamiseen. Kaavaehdotus on ollut julkisesti nähtävillä 3.9.-2.10.2020 välisen ajan. Kaavaehdotuksessa suunnittelualan pohjoisosa on osittain maa- ja metsätalousvaltaista aluetta. Suunnittelualan pohjoisosaan sijoittuu ohjeellisen ulkoilureitin merkintä (Uskelanjokilaakso (Salo-Pertteli)). Suunnittelualan läheisyyteen, alueen eteläpuolelle on osoitettu virkistysaluetta (Salon keskusta itäinen). Virkistysalueelle sijoittuu luonnonsuojelukohde (Tupurin lehto) ja suojelualueita.



Kuva 19. Ote Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaavan ehdotusvaiheen kaavakartasta.

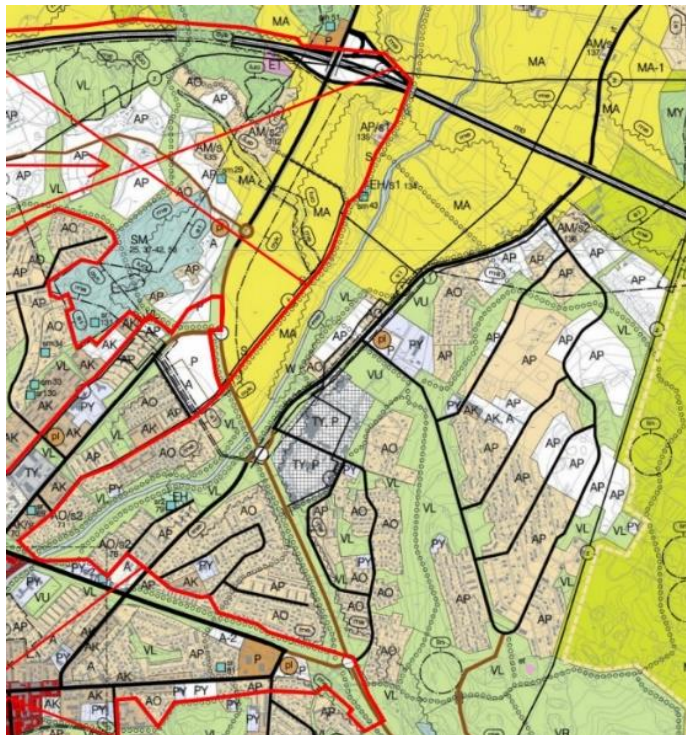
4.3 Yleiskaava

Suunnittelualan kaakkois- sekä lounaisosissa on voimassa vuonna 2016 voimaan tullut oikeusvaikutteinen Keskustan osayleiskaava 2035. Alueen kaakkoisosassa osa suunnittelualueesta on palvelujen ja hallinnon aluetta (P). Tehokkuus on 0,4 ja kerrosluku II. Maantie 110 on osoitettu yleiseksi tieksi. Tien itäpuolelle on osoitettu uusi tieyhteys kiertoliittymineen. Merkinnällä on kaavaselvityksen kuvakseen mukaan osoitettu itäisen ohikulkutien toteuttamiseen liittyvät yhteystarpeet ja liittymien sijainnit ohjeellisina. Nykyisin ajoväylänä käytetty Rauhalinnankatu on osoitettu pyöräilyn pääreitiksi, ja alikulku Rauhalinnankadulta Mahlakankareenkadulle maantien 110 ali on osoitettu alikuluksi. Suunnittelualan lounaisosassa Somerontie on osoitettu yleiseksi tieksi. Itäisen ohikulkutien linjaus on osoitettu uudeksi tieyhteydeksi, ja linjaukselle on osoitettu kiertoliittymä vastaavasti kuin myös Somerontien ja Niinistökadun risteykseen.



Kuva 20. Otteet Keskustan osayleiskaavan 2035 kaavakartasta suunnittelualueen eteläosasta (vasemmalla) ja luoteisosasta (oikealla).

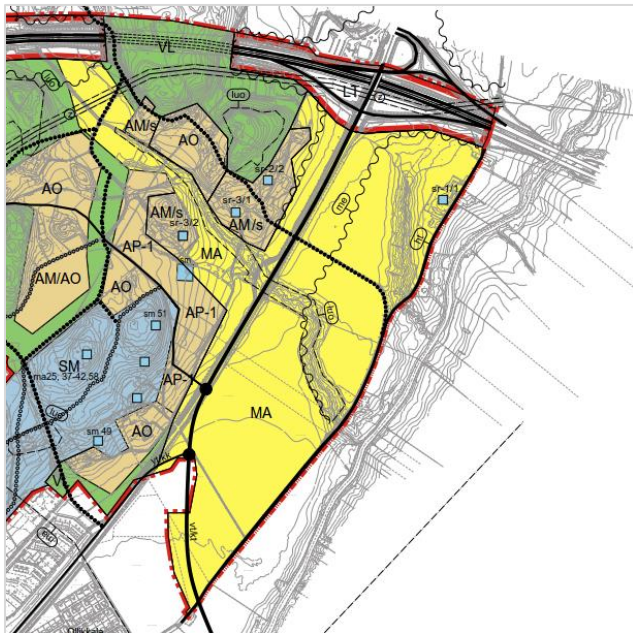
Suunnittelualueen keskiosassa sekä aivan suunnittelualueen eteläreunassa on voimassa vuonna 2009 lainvoimaiseksi tullut Salon kaupungin yleiskaava 2020. Suunnittelualue on kaavassa lähivirkistysaluetta (VL) ja maisemallisesti erittäin arvokasta peltoaluetta (MA). Itäisen ohikulkutien linjaus on osoitettu uudeksi ja merkittävästi parannettavaksi liikenneverkon osuudeksi. Suunnittelualueen aivan eteläinen reuna on yleiskaavassa lähivirkistysaluetta (VL), ja viereisen pientaloalueen reunaan on osoitettu laskennallinen melualueen raja, jonka sisäpuolella liikennemelu voi ylittää 55 dB(A).



Kuva 21. Ote Salon kaupungin yleiskaavan 2020 kaavakartasta.

Suunnittelualueen pohjoisosassa on voimassa vuonna 2013 hyväksytty Isokylä-Toijala-Tavolan osayleiskaava. Suunnittelualue on kaavassa pääosin maisemallisesti erittäin arvokasta peltoaluetta (MA) sekä vähäisiltä osin lähivirkistysaluetta (VL). Itäisen ohikulkutien linjaus on osoitettu valta-

tien/kantatien merkinnällä ja linjaukselle on osoitettu kaksi kiertoliittymää. Somerontie on osoitettu yhdystien/kokoojakadun merkinnällä. Somerontien poikki kulkee luonnon monimuotoisuuden kannalta erittäin tärkeä alue sekä kevyen liikenteen reitti.



Kuva 22. Ote Isokylä-Toijala-Tavolan osayleiskaavakartasta.

4.4 Asemakaava

Suunnittelualue on pääosin asemakaavoittamatonta. Suunnittelualueen etelä-, keski- sekä luoteisosassa on voimassa asemakaavoja. Suunnittelualueella ovat voimassa 17.2.1978, 21.8.1980, 27.7.1982, 30.5.1986, 3.4.2006 sekä 18.9.2006 voimaan tulleet asemakaavat. Suunnittelualue on asemakaavassa teollisuus- ja varastorakennusten korttelialuetta (T-7), suojaviheraluetta (EV), puistoa (VP), istutettavaa puistoaluetta (PI), liikennealuetta (LT) sekä katualuetta.

Suunnittelualueen keskiosassa on vireillä Somerontien yritysalueen asemakaava, josta on laadittu kaavaehdotus.

4.5 Rakennusjärjestys

Salon kaupungin nykyinen rakennusjärjestys on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 12.4.2010. Kaupungissa on laadinnassa uusi rakennusjärjestys.

4.6 Selvitykset ja suunnitelmat

Suunnittelualueetta koskevat mm. seuraavat aiemmin laaditut selvitykset ja suunnitelmat:

- Luontoselvitys Salon itäisen ohikulkutyön toista vaihetta varten (Luonto ja ympäristötutkimus Envibio Oy / Turkka Korvenpää, 2019)
- Salon itäinen ohikulkutie kt 52 vaiheen II aluevaraussuunnitelma (Ramboll Finland Oy, 2018)
- Salon itäinen ohikulkutie, kt52, aluevaraussuunnitelman meluselvitys (Ramboll Finland Oy, 2018)
- Osayleiskaavojen selvitykset

Kaavatyon aikana laaditut selvitykset ja suunnitelmat:

- Rinnakkaistien linjaus ja maankäyttöluonnokset (Ramboll Finland Oy, 2020)

Salon kaupunki ylläpitää alueen pohjakarttaa. Alueen pohjakartta täyttää maankäyttö- ja rakennuslain 54a §:n määräykset.

5. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

5.1 Asemakaavan suunnittelun tarve ja käynnistäminen

Asemakaava ja asemakaavan muutos sisältyy kaupunginhallituksen 12.2.2019 hyväksymään kaavoituskatsaukseen vuodelle 2019. Kaavatyö otettiin mukaan kaavoituskatsaukseen kaupungin omasta aloitteesta.

Kaavatyö on tullut vireille kuulutuksella 7.9.2019.

Kaava-alueen raja-alue on muuttunut joiltain osin kaavan vireilletulon jälkeen. Asemakaava-alueita pienennettiin pohjoisosassa siten, että kaava-alue ulottuu Myllyjoaan saakka. Inkereentien eritasoliittymän kohdalla asemakaava-alueeseen otettiin mukaan aluevaraus suunnitelmassa osoitettu, liikennealueeseen suositeltu osa.

5.2 Osallistuminen ja yhteistyö

Osalliset

Osallisia ovat alueen maanomistajat, asukkaat ja yrittäjät sekä muut, joiden asumiseen, työnteeseen tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa. Osallisia ovat myös viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa kaavoitus käsittelee. Osallisilla on oikeus ottaa osaa kaavan valmisteluun, arvioida sen vaikutuksia ja lausua kaavasta mielipiteensä (MRL 62 §).

Kaavahankkeessa keskeisiä osallisia ovat:

- Suunnittelualueen ja sen lähiympäristön maanomistajat, yritykset ja asukkaat
- Kaupungin toimialat ja päättäjät (kaupunkikehityslautakunta, rakennus- ja ympäristölautakunta, Liikelaitos Salon Kaukolämpö, Liikelaitos Salon Vesi)
- Viranomaiset (Varsinais-Suomen ELY-keskus, Varsinais-Suomen maakuntamuseo, Varsinais-Suomen aluepelastuslaitos, Väylävirasto)
- Sähkö- ja teleyhtiöt

Aloitusvaihe

Asemakaavan vireilletulosta ja osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) nähtävilläolosta on ilmoitettu kuulutuksella 7.9.2019. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan on mahdollista tutustua Salon kaupunkisuunnitteluosastolla, os. Hornintie 2-4 ja internetissä osoitteessa <http://www.salo.fi/asekaavat/>. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on lähetetty tiedoksi Varsinais-Suomen ELY-keskukselle. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta annettiin kaksi mielipidettä. Mielipiteiden pääkohdat ja kaavan laatijan vastineet näihin ovat vastineraportissa (liite 7).

Aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu järjestettiin 23.9.2019 Halikon virastotalolla.

Luonnosvaihe

Kaavan valmisteluvaiheessa tarkasteltiin tieympäristöön liittyviä maankäytön mahdollisuuksia kolmella erillisellä kehittämisalueella. Eteläisin tarkastelualue sijoittuu kaava-alueelle ja kaksi muuta sijoittuvat kaava-alueen välittömään läheisyyteen alueen pohjoisosassa.

Kaavan valmisteluaineisto (luonnosaineisto) oli nähtävillä MRA 30 §:n mukaisesti 16.3.-22.4.2020 välisen ajan kaupungin www-sivuilla sekä Halikon virastotalolla ajanvarauksella koronaepidemiasta johtuen. Valmisteluvaiheen kuulemisesta tiedotettiin kuulutuksen lisäksi lähettämällä kirjeet kaava-alueen kiinteistöjen omistajille. Maanomistajat, asukkaat ja muut osalliset saivat esittää

mielipiteensä kaavaluonnoksesta nähtävilläoloaikana. Luonnoksesta pyydettiin tarvittavat lausunnot viranomaisilta ja muilta julkisilta tahoilta.

Luonnosvaiheessa saatiin lausunnot Varsinais-Suomen ELY-keskukselta, Varsinais-Suomen alueelliselta vastuumuseolta, Varsinais-Suomen Pelastuslaitokselta, Salon Yrittäjät ry:ltä, Salon kauppa-kamariosastolta, Halikon Yrittäjät ry:ltä, Liikelaitos Salon Vedeltä, Caruna Oy:ltä sekä Salon kaupungin Rakennus- ja ympäristölautakunnalta. Varsinais-Suomen liitolla ei ollut lausuttavaa kaavaluonnoksesta. Luonnosaineiston nähtävilläoloaikana saatiin osallisilta kolme mielipidettä sekä nähtävilläoloajan jälkeen yksi mielipide. Kaavaluonnoksesta saatujen mielipiteiden ja lausuntojen pääkohdat sekä kaavan laatijan vastineet ovat liitteenä 7.

Luonnosvaiheessa esiteltiin asemakaavaluonnosta avoimen yleisötilaisuuden sijaan videotaltioinnin avulla koronaepidemiasta johtuen. Kaavaesittely oli kaksiosainen – ensimmäisessä 11.5.2020 julkaistussa taltioinnissa esiteltiin kaavaluonnosta, minkä jälkeen osalliset saivat lähettää kysymyksiä Salon kaupunkisuunnitteluun. Seuraavassa 28.5.2020 julkaistussa taltioinnissa vastattiin osallisten kysymyksiin. Selostuksen liitteenä 7 olevassa vastineraportissa on vastattu osittain myös näihin kysymyksiin.

Ehdotusvaihe

Ehdotusvaiheen viranomaistyöneuvottelu (2. viranomaisneuvottelu) järjestettiin 20.8.2020 Teams-etäkokouksena.

Luonnoksesta saadun palautteen sekä käydyn viranomaisneuvottelun perusteella kaavaan tehtiin mm. seuraavat tarkistukset/täydennykset:

- Lähivirkistysalue (VL) muutettiin suojaviheralueeksi (EV).
- Katualuevarauksia sekä liikennealueen alittavia katu- ja kevyen liikenteen yhteyksiä ja myös muita ohjeellisia kevyen liikenteen yhteyksiä levennettiin tarvittavilta osin.
- Kaava-alueen pohjoisosaan lisättiin puuttuva liikennealueen alittava, ohjeellinen kevyen liikenteen yhteys.
- Aluevarauksen ”Yleisen tien alue” (LT) nimi muutettiin muotoon ”Maantien alue”.
- Suunnittelualueen pohjoisosassa maantien aluetta (LT) pienennettiin ja vastaavasti Somefontien katualetta laajennettiin koilliseen päin.
- Kaavakartalle lisättiin Vanhaa Perttelintietä koskeva s-1-merkintä. Kaavamääräys: Tielinja, joka on osa valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä. Hiidentie. Tieympäristön kulttuurihistorialliset arvot tulee ottaa huomioon alueen maankäytössä sekä tienrakentamisen ja muiden toimenpiteiden yhteydessä. Alueella tapahtuvan kaivamisen yhteydessä tulee dokumentoida tien poikkileikkaus. Tietä tai sen lähiympäristöä koskevat suunnitelmat tulee lähettää museoviranomaiselle lausuntoa varten.
- Kaavakartalle lisättiin valtakunnallisesti arvokasta maisema- aluetta koskeva ma-1-merkintä. Kaavamääräys: Valtakunnallisesti arvokas maisema-alue: Uskelan- ja Halikonjoen laaksot.
- Kaavakartalle lisättiin alueen osa, jolla sijaitsee rautakautinen löytöpaikka (inv1). Kaavamääräys: Alueen osa, jolla sijaitsee rautakautinen löytöpaikka. Ennen uudisrakentamiseen tai muuhun kaivutyöhön ryhtymistä paikalla on tehtävä arkeologinen koetutkimus. Aluetta koskevista tai siihen liittyvistä suunnitelmista on pyydettävä Varsinais-Suomen alueellisen vastuumuseon lausunto.
- Yleisiä kaavamääräyksiä täydennettiin alueella olevien kulttuuri-, maisema-, luonto- ja ympäristöarvojen huomioimisen sekä liikenteen aiheuttamaa melua koskevien määräysten osalta.
- KL- ja LP-alueet kaava-alueen eteläosassa muutettiin osaksi LT- aluetta.
- VP- ja EV-alueita kavennettiin kaava-alueen eteläosassa ja muutettiin vähäisesti osaksi LT- aluetta.
- Täydennettiin luetteloa kiinteistöistä, joita laadittava asemakaava koskee.

Kaavaehdotus oli julkisesti nähtävillä MRA 27§:n mukaisesti 21.12.2020-25.1.2021 välisen ajan kaupungin www-sivuilla sekä Halikon virastotalolla. Ehdotusvaiheen kuulemisesta tiedotettiin kuultamalla ja lähettämällä ulkopaikkakuntalaisille kirjeet.

Maanomistajat, asukkaat ja muut osalliset saivat esittää kaavaehdotusta koskevan muistutuksen nähtävilläoloaikana. Ehdotuksesta pyydettiin tarvittavat lausunnot viranomaisilta ja muilta julkisilta tahoilta.

Ehdotusvaiheessa saatiin lausunnot Varsinais-Suomen ELY-keskukselta, Varsinais-Suomen alueelliselta vastuumuseolta, Salon Yrittäjät ry:ltä, Halikon Yrittäjät ry:ltä, Salon kauppakamariosastolta, Caruna Oy:ltä sekä Salon kaupungin Rakennus- ja ympäristölautakunnalta. Nähtävilläoloaikana ei saatu muistutuksia osallisilta. Kaavaehdotuksesta saatujen lausuntojen pääkohdat sekä kaavan laatijan vastineet ovat vastineraportissa (liite 7).

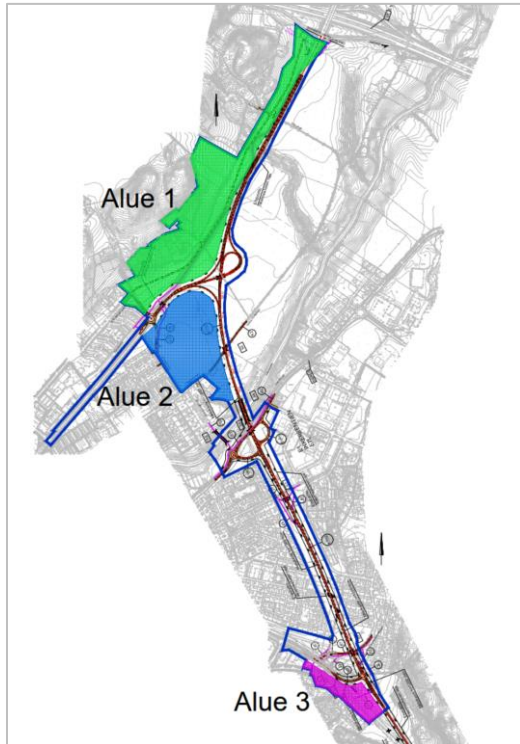
Ehdotuksesta saadun palautteen perusteella kaavaratkaisuun ei ollut tarvetta tehdä muutoksia. Vähäisenä tarkistuksena kaavaselostuksen s. 14 luvun 3.6 otsikko muutettiin muotoon ”Rakennettu kulttuuriympäristö ja arkeologinen kulttuuriperintö”.

Hyväksyminen

Kaupunginvaltuusto hyväksyy asemakaavan. Hyväksymisestä kuulutetaan kaupungin ilmoitustaululla ja Salon Seudun Sanomissa. Kaupunginvaltuuston päätöksestä on mahdollisuus valittaa Turun hallinto-oikeuteen 30 päivän kuluessa ja edelleen korkeimpaan hallinto-oikeuteen, mikäli oikeus antaa valitusluvan. Jos kaavasta ei valiteta, se tulee voimaan, kun asiasta on ilmoitettu kuulutuksella (ns. lainvoimaisuuskuulutus) kaupungin ilmoitustaululla ja Salon Seudun Sanomissa.

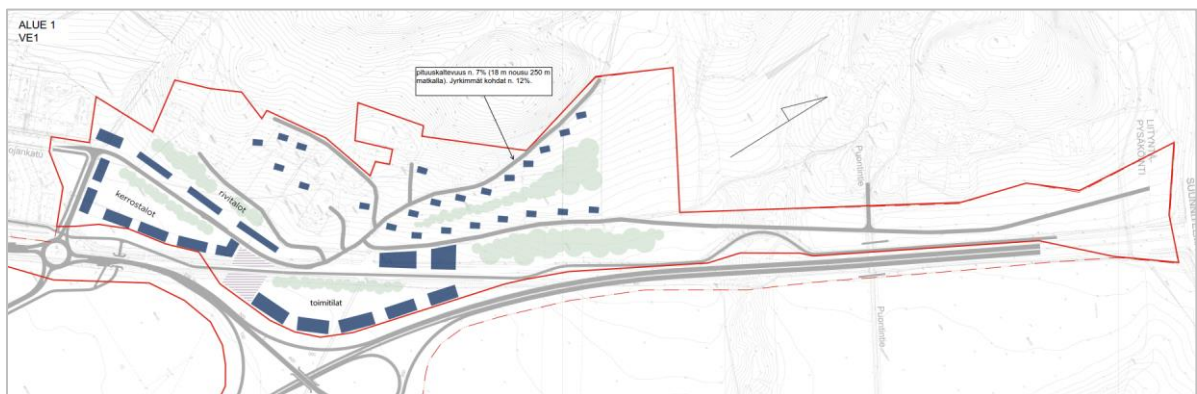
5.3 Valmisteluvaiheen maankäyttöluonnokset

Liikennealueiden kaavoituksen lisäksi kaavatyön yhteydessä on tutkittu tieympäristöön liittyviä maankäytön mahdollisuuksia. Kaavatyön yhteydessä tarkasteltiin kolmea tieympäristöön liittyvää kehittämisaluetta, joista pelkästään eteläisin (alue 3) on osa kaava-aluetta. Alueet 1 ja 2 sijaitsevat kaava-alueen välittömässä läheisyydessä, ja alueille laadittiin asemakaavan valmisteluvaiheessa vaihtoehtoisia maankäyttöluonnoksia. Maankäyttöluonnokset ovat alustavia suunnitelmia, joilla on havainnollistettu kaava-alueen lähiympäristön mahdollista uutta maankäyttöä. Maankäyttöluonnokset eivät ole sitovia, ja kaava-alueen lähiympäristöjen suunnittelu täsmentyy näiden alueiden mahdollisen asemakaavoituksen myötä.



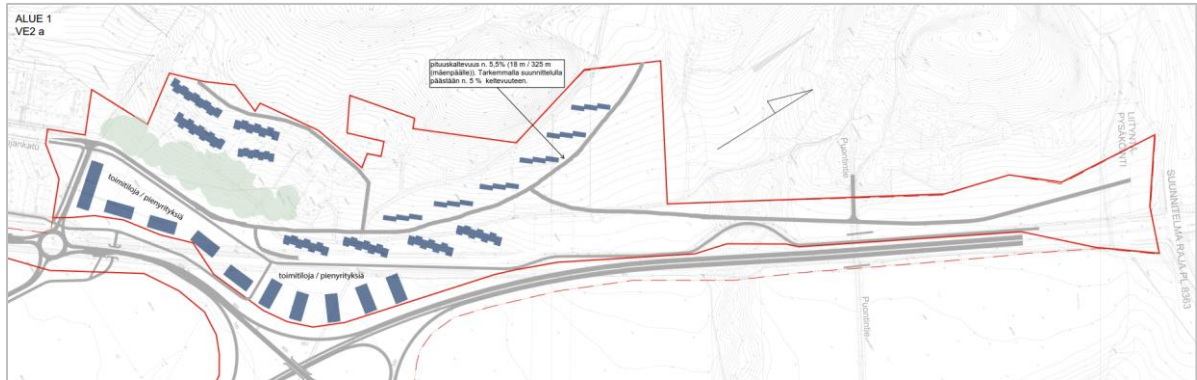
Kuva 23. Tarkastellut kehittämisalueet. Alue 3 on osa kaava-alueita, ja alueet 1 ja 2 eivät kuulu kaava-alueeseen. (Lähde: Salon kaupunki)

Kehittämisalueelle 1 laadittiin kolme vaihtoehtoista maankäyttöluonnosta 1-3, joista vaihtoehdosta 2 esitettiin vielä kaksi erilaista versiota (2a ja 2b). Vaihtoehdossa 1 on esitetty Somerontien eritasoliittymän länsipuolelle toimitiloja ja uuden kokoojakadun länsipuolelle kerrostaloja. Rinteeseen on osoitettu rivitaloja ja pientaloja.

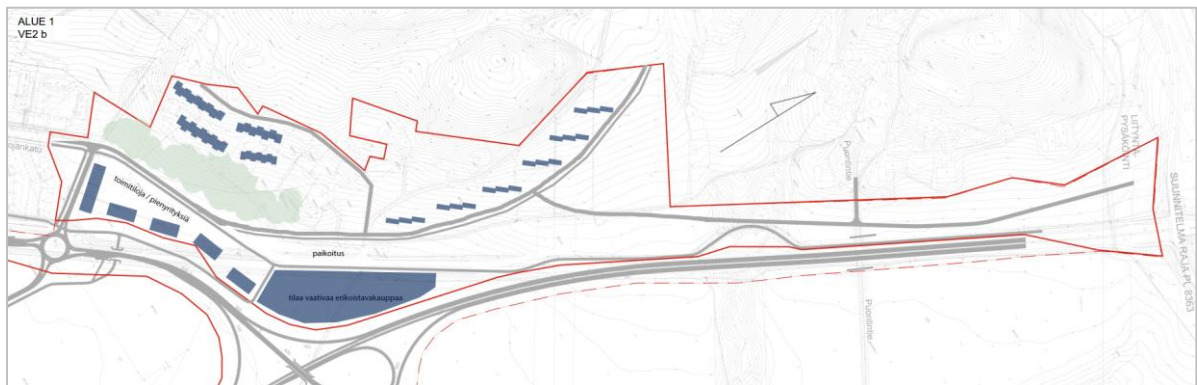


Kuva 24. Alueen 1 maankäyttövaihtoehto 1.

Vaihtoehdossa 2a eritasoliittymän länsi- ja lounaispuolelle on esitetty toimitiloja/pienyrittäjiä ja rinteeseen rivitaloja. Vaihtoehdossa 2b on esitetty muutoin vastaava ratkaisu kuin vaihtoehdossa 2a, mutta eritasoliittymän länsipuolelle on esitetty tilaa vaativaa erikoistavarakauppaa.

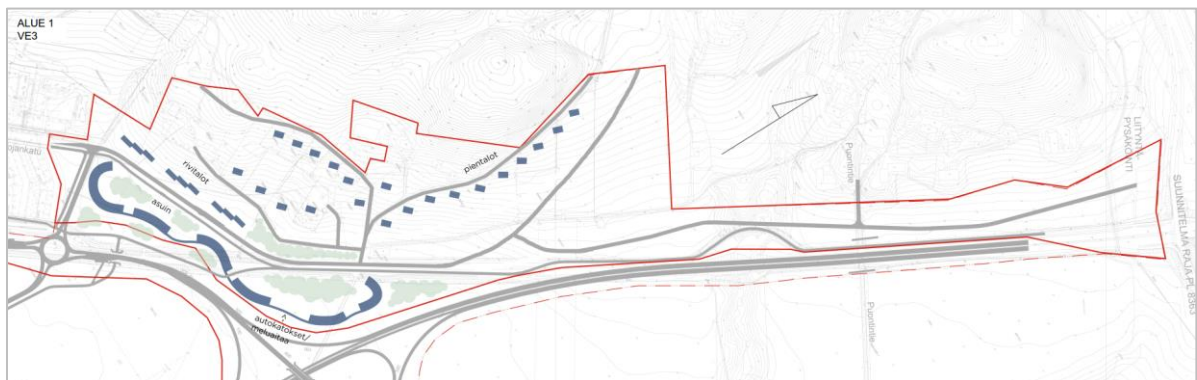


Kuva 25. Alueen 1 maankäyttövaihtoehto 2a.



Kuva 26. Alueen 1 maankäyttövaihtoehto 2b.

Vaihtoehdossa 3 on esitetty asuinkerrostaloja uuden kokoojakadun varrelle sekä yritys- ja toimitalu- aluetta uuden ohitustien ja kokoojakaduksi muuttuvan maantien väliin. Rinteeseen on osoitettu rivitaloja ja Isokyläntien varteen erillispientaloja.



Kuva 27. Alueen 1 maankäyttövaihtoehto 3.

Kehittämialueelle 2 esitettiin kaksi vaihtoehdoista maankäyttöluonnosta. Kummassakin alueelle on osoitettu kaupan suuryksikkö erilaisilla massoitteluilla ja pysäköintijärjestelyillä.



Kuva 28. Alueen 2 maankäyttövaihtoehto 1.



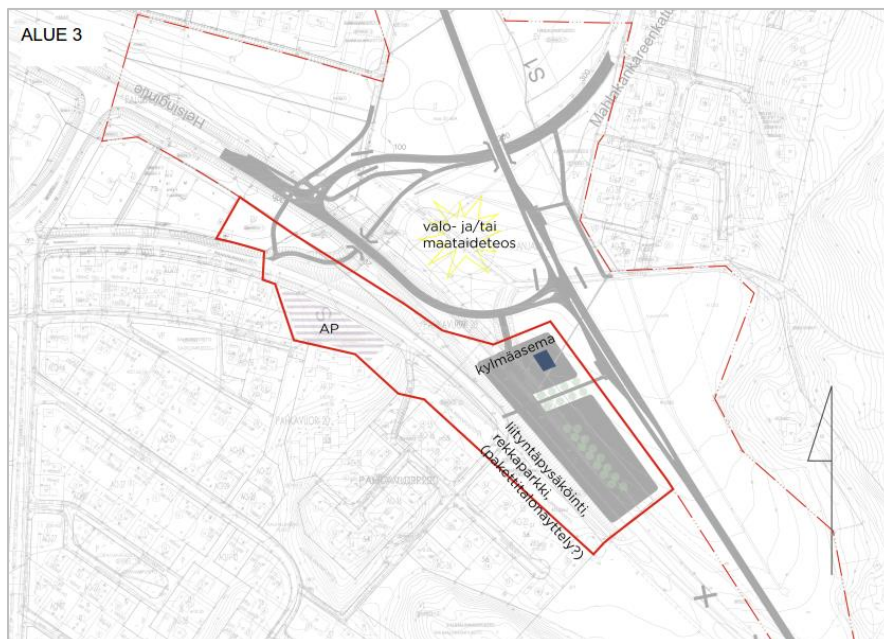
Kuva 29. Alueen 2 maankäyttövaihtoehto 2.

Lähempään tarkasteluun valituista vaihtoehtoista laadittiin 3D-mallinnuksia. Selostuksen liitteenä olevassa raportissa (liite 4) on esitetty ohikulkutien rinnakkaistien (nykyisen kt52:n kohdalla ja Isokylän sekä moottoritien suuntaan) linjausvaihtoehdot sekä kaksi vaihtoehtoista ratkaisua alueille 1 ja 2. Toisessa vaihtoehdossa on ollut lähtökohtana alueen 1 maankäyttövaihtoehto 3 sekä alueen 2 maankäyttövaihtoehto 2 ja toisessa alueen 1 maankäyttövaihtoehto 1 sekä alueen 2 maankäyttövaihtoehto 2.

Vaihtoehdossa 1 on osoitettu IV-V-kerroksisia asuinkerrostaloja uuden kokoojakadun varrelle. Näiden itäpuolelle on osoitettu yritys-/toimitila-alue uuden ohitustien ja kokoojakaduksi muuttuvan maantien väliin. Rinteeseen on osoitettu rivitaloja ja Isokyläntien varteen erillispientaloja. Kaupan suuryksikössä sekä asuinkerrostaloissa ja yritys-/toimitila-alueen rakennuksissa on käytetty kaarevia muotoja.

Vaihtoehdossa 2 on osoitettu IV-V-kerroksisia asuinkerrostaloja uuden kokoojakadun molemmin puolin. Näiden itäpuolelle on osoitettu yritys-/toimitila-alue uuden ohitustien ja uuden kokoojakadun väliin. Rinteeseen on osoitettu erillispientaloja ja Isokyläntien eteläpäähän rivitaloja. Kaupan suuryksikkö sekä asuinkerrostalot ja yritys-/toimitila-alueen rakennukset ovat muodoiltaan vaihtoehtoa 1 kulmikkaampia.

Kaavoitettavan alueen eteläosaan kehittämialueelle 3 laadittiin maankäyttöluonnos, jossa alueelle on osoitettu kylmäasema sekä liittytäväsäköntialuetta ja raskaan liikenteen pysäköintialuetta.



Kuva 30. Alueen 3 (suunnittelalueen eteläosa) maankäyttöluonnos.



Kuva 31. Alueen 3 (suunnittelalueen eteläosa) maankäyttöluonnoksen 3D-mallinnus (Ramboll 2020).

6. ASEMAKAAVAN KUVAUS

6.1 Aluevaraukset

Kaavaratkaisulla mahdollistetaan Salon itäisen ohikulkutien kt 52 II vaiheen linjauksen toteuttaminen alueelle laaditun aluevaraussuunnitelman mukaisesti. Kantatie on suunniteltu kaksiajorataisena keskikaidetienä Somerontien ja E18-tien Piihovin eritasoliittymien välillä. Asemakaavassa on kuitenkin varauduttu Somerontien eritasoliittymän ja E18-tien välisen osuuden nelikaistaistamiseen. Muualla kantatie on yksiajoratainen. Somerontien ja Inkereentien liittymät ovat eritasoliittymiä ja maantien 110 liittymä kanavoitu kolmihaaraliittymä. Kaavassa on osoitettu uuden ohikulkutien linjauksen vaatima alue maantien alueeksi (LT). Maantien alueen varteen osoitetaan alueen etelä- sekä keskiosissa suojaviheraluetta (EV).

Uskelanjoki on osoitettu vesialueeksi (W). Alueen eteläosaan Pahkavuoren asuinalueen itäpuolelle osoitetaan puistoa (VP).

Somerontie osoitetaan kaava-alueen länsiosassa kaduksi.

Vanhan Perttelintien (Hiidentie) kohdalle osoitetaan liikennealueen alittava kevyen liikenteen yhteys. Vanhan tielinjan kohdalle osoitetaan lisäksi s-1-merkintä, jolla osoitetaan tielinjan olevan osa valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä. Kaavamääräyksen mukaisesti tielympäristön kulttuurihistorialliset arvot tulee ottaa huomioon alueen maankäytössä sekä tierakentamisen ja muiden toimenpiteiden yhteydessä. Alueella tapahtuvan kaivamisen yhteydessä tulee dokumentoida tien poikkileikkaus. Tietä tai sen lähiympäristöä koskevat suunnitelmat tulee lähettää museoviranomaiselle lausuntoa varten.

Mahlakankareenkadun linjausta on muutettu osittain siten, että katu kulkee uuden kantatien ali ja kadulta liitytään seututielle 110. Mahlakankareenkadun katualuevaraus on osoitettu kaavassa riittävän leveänä. Nykyinen tieliikenteen alikulku osoitetaan kaavassa ohjeellisena jalankululle ja polkupyöräilylle varattuna alueen osana.

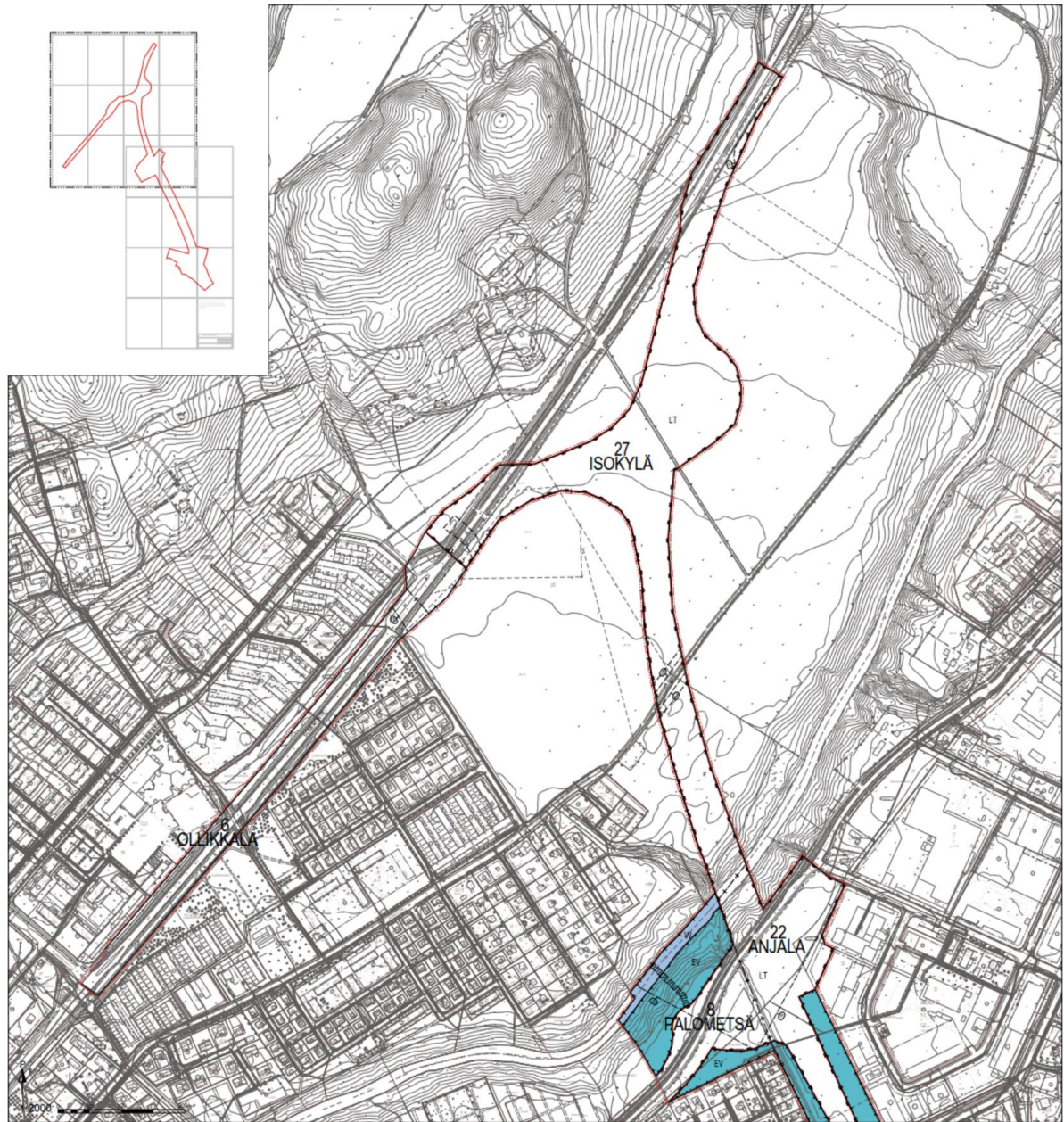
Suunnittelualueen etelä- sekä keskiosassa on osoitettu kevyen liikenteen yhteyksiä aluevaraussuunnitelmassa esitettyjen yhteyksien mukaisesti. Osa kevyen liikenteen yhteyksistä kulkee aluevaraussuunnitelman yhteydessä suunnitelluille bussipysäkeille.

Alueen eteläosassa on osoitettu katualuevaraus Rauhalinnankaarelle puisto- ja suojaviheralueen väliin nykyistä linjausta noudattaen. Nykyisin Rauhalinnankaareen yhdistyvää Rauhalinnanpolkua ei osoiteta kaavassa kevyen liikenteen väylänä.

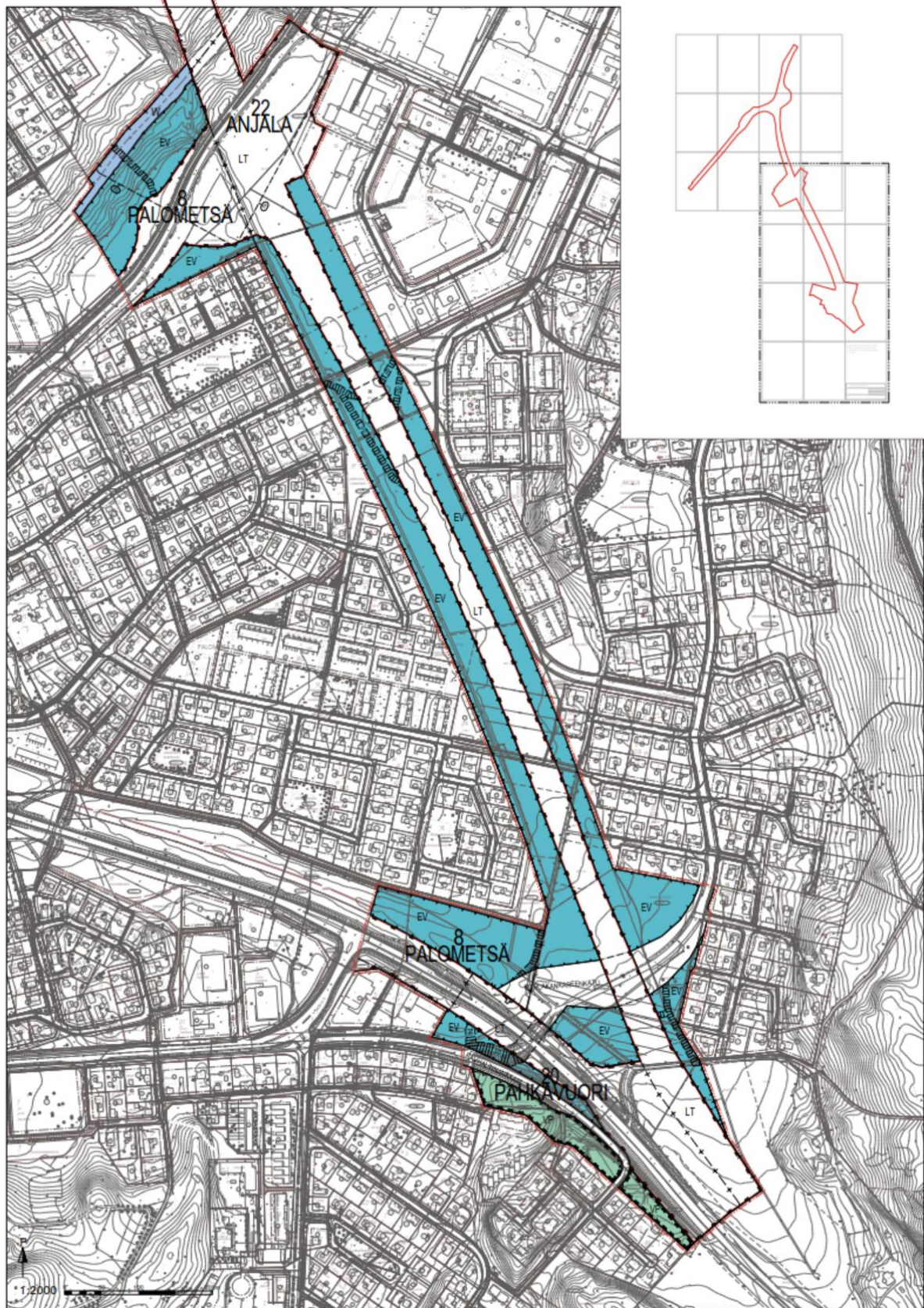
Suunnittelualueen keskivaiheilla osoitetaan edelleen Nummilankadun jatkeelle kevyen liikenteen yhteys. Kaavassa on osoitettu Nummilankadun jatkeena ohjeellinen jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa, joka kulkee uuden kantatien ali ohjeellisena liikennealueen alittavana kevyen liikenteen yhteytenä.

Somerontien varrella oleva rautakautinen löytöpaikka (Isokylä Eteläpelto) on osoitettu kaavassa alueen osaksi, jolla sijaitsee rautakautinen löytöpaikka (inv1). Kaavamääräyksen mukaan ennen uudisrakentamiseen tai muuhun kaivutyöhön ryhtymistä paikalla on tehtävä arkeologinen koetutkimus. Aluetta koskevista tai siihen liittyvistä suunnitelmista on pyydettävä Varsinais-Suomen alueellisen vastuumuseon lausunto.

Selostuksen liitteenä 3 olevassa kartassa on nähtävissä ohikulkutien aluevaraussuunnitelma kaavakartalla.



Kuva 32. Ote kaavakartasta kaava-alueen pohjoisosasta (kaava-alue on esitetty kahdella kartalla).



Kuva 33. Ote kaavakartasta kaava-alueen eteläosasta.

6.2 Mitoitus

Kaava-alueen pinta-alatiedot on esitetty seuraavassa taulukossa:

Alue	Pinta-ala (ha)
EV	12,71
VP	1,05
W	0,46
LT	27,14
katualue	5,69
yhteensä	47,04

7. KAAVAN VAIKUTUKSET

7.1 Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön

Kaavan maankäyttöratkaisu vastaa maakunta- ja yleiskaavojen asettamiin tavoitteisiin mahdollis-
tamalla itäisen ohikulkutien toteuttamisen suunnittelualueelle ja mahdollistaen siten liikenteen su-
juvuuden ja liikenneturvallisuuden parantamisen suunnittelualueella.

Uudesta tielinjauksesta aiheutuu meluhaittoja ympäröiville asuinalueille. Kaavamääräyksissä edel-
lytetään, ettei liikenteen aiheuttama melu saa ylittää lähimmissä häiriintyvissä kohteissa valtio-
neuvoston asettamia ulkomelutason ohjearvoja. Liikenteen aiheuttamaa melua tulee tarpeen mu-
kaan vähentää maisemaan sopivalla meluntorjunnalla. Tiestä aiheutuvia meluvaikutuksia on tut-
kittu melumallinnuksella, jonka perusteella meluntorjunnaksi on esitetty laaditussa aluevaraus-
suunnitelmassa noin 2,6 km rengasmelukaidetta. Melusuojauksella saadaan suojattua 179 asu-
kasta yli 45 dB yömelulta. Melualueelle jää suojauksen jälkeen 177 asukasta (50 % altistujista
saadaan suojattua). Päiväajan osalta saadaan yli 55 dB melulta suojattua 113 asukasta ja melu-
alueelle jää melusuojauksen jälkeen 30 asukasta (79% altistujista saadaan suojattua). Kaikkia
melualueella olevia ei saada suojattua, sillä osa asukkaista asuu Helsingin-, Inkereen- tai Some-
rontien melualueella tai yhteismelualueella. Maantien alueen varrelle osoitetaan kaavassa asutuk-
sen kohdalla suojaviheralueita, jotka säilyvät viheralueina ja suojaavat ympäröiviä asuinalueita
meluhaitoilta.

Kaavasta aiheutuu vähäisiä virkistysalueiden määrää vähentäviä vaikutuksia uuden tielinjauksen
ja tieympäristöjen toteuttamisen myötä. Uskelanjoen vartta lukuun ottamatta suunnittelualueella
ei kuitenkaan ole merkittäviä virkistysarvoja. Kaavassa on otettu huomioon kevyen liikenteen yh-
teyksien riittävyys ja turvallisuus.

7.2 Vaikutukset maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon

Kaavalla ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia maa- tai kallioperään.

Uusien tiealueiden toteutumisen myötä rakentamattomien ja pinnoittamattomien alueiden määrä
pienenee nykyisestä, mikä aiheuttaa muutoksia hulevesien valuntaan ja imeytymiseen. Hulevesien
hallinnassa on hyvä huomioida maaperän sille asettamat vaatimukset.

7.3 Vaikutukset kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin

Tielinjaus ja liittymät sijoittuvat pääosin viljelyalueelle ja puuttomalle, asutuksen keskellä olevalle
rakentamattomalle alueelle. Tielinjaukselle osoitettavan maantien alueen varrelle osoitetaan asu-
tuksen kohdalla laajoja suojaviheralueita. Myös Uskelanjoen varteen osoitetaan suojaviheraluetta,
joka toimii joen uoman suoja-alueena.

Suunnittelualueen lähiympäristössä on alueelle keväällä ja kesällä 2019 laaditun luontoselvityksen perusteella muutamia arvokkaita luontotyyppikohteita: edustava sinivuokko-käenkaalityypin rinnelehto, maakunnallisesti arvokas pähkinäpensaslehto ja tammimetsikkö sekä pieni puuton suopainanne. Kohteet sijaitsevat kuitenkin niin etäällä suunnitellusta uudesta tielinjauksesta, ettei kaavasta arvioida olevan olennaista vaikutusta alueen arvokkaiden luontoarvojen säilymisen kannalta.

Suunnittelualueen pohjoispuolella on Uskelanjokinotkon maakunnallisesti arvokasta lintualueutta, joka on rajattu lähinnä yölaulajien runsauden perusteella. Uskelanjoen varressa pesiikin runsaasti yölaulajia. Lintualue on pituudeltaan noin 25 km ja kaava-alue sijoittuu alueen lounaiskärjen eteläpuolelle. Lintualueen läpi kulkee jo nykyisin tiestöä (mm. Turku-Helsinki-moottoritie). Linnut viihtyvät erityisesti joen ranta-alueen pensaikossa ja niitä ympäröivillä pelloilla. Kaava-alueen kohdalla joen rannat ovat jo suurelta osin rakennettuja ja alue sijoittuu pääosin olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen. Suurin vaikutus asemakaavan mahdollistamasta uudesta ohitustiestä kohdistuu Uskelanjoen ja Somerontien väliselle alueelle. Ohitustien rakentaminen tulee todennäköisesti kaventamaan alueella elävän linnuston elinpiiriä. Vaikutuksen voidaan kuitenkin arvioida olevan melko vähäinen lintualueen kokoon ja nykyisiin häiriötekijöihin suhteutettuna. Vaikutuksia on pyritty vähentämään kaavamääräyksellä, jonka mukaan joenylityksen ja melusteiden suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota meluvaikutuksien vähentämiseen linnustollisesti arvokkaissa jokilaaksoissa.

Suunnittelualueen läheisyydessä on joitakin liito-oravalle hyvin sopivia metsiköitä. Lähialueilta on myös aiempia tietoja liito-oravan esiintymisestä. Lajia ei kuitenkaan havaittu asemakaavan laadinnan yhteydessä toteutetussa luontoselvityksessä. Aluevaraussuunnitelman yhteydessä on todettu, että liito-oravan kulkuyhteydet Vuorenmäen ja Tammirinteen elinympäristöjen välillä tulee huomioida. Kulkuyhteyksiä voidaan parantaa puustoistutuksin ja hyppypylväin sekä säilyttämällä olemassa olevaa puustoa mahdollisuuksien mukaan riittävällä etäisyydellä. Kaava-alue ei ulotu liito-oravan elinympäristöille asti etelässä eikä kaavasta arvioida olevan erityisiä vaikutuksia liito-oravan elinympäristöjen ja kulkureittien kannalta.

Uskelanjoessa elää uhanalaista ja EU:n luontodirektiivin IV-liitteessä mainittua vuollejokisimpukkaa, jonka lisääntymis- ja levähdyspaikkojen heikentäminen ja hävittäminen on kielletty. Kaavassa osoitetun määräyksen mukaan jokialueelle kohdistuvan rakentamisen ja maaston muokkaamisen yhteydessä tulee varmistaa, onko alueella EU:n luontodirektiivin IV-liitteessä mainitun vuollejokisimpukan lisääntymis- ja levähdyspaikkoja. Rauhoitettu vuollejokisimpukka tulee huomioida luonnonsuojelulain 49 § mukaisesti alueen maankäytössä ja toimenpiteissä. Mikäli vuollejokisimpukan lisääntymis- ja levähdyspaikkoja joudutaan heikentämään tai hävittämään, tulee hakea poikkeamista lajia koskevista rauhoitusmääräyksistä. Lajin esiintymistä joessa tulee selvittää tarkemmin, kun tiesuunnitelma täsmentyy. Lisäksi tiesuunnitelman täsmentyessä tulee selvittää erikseen lajin esiintymien suojaamiseksi tarvittavia toimenpiteitä.

Kaavalla on pyritty vähentämään uuden ohitustien aiheuttamaa vaikutusta kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin.

7.4 Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen

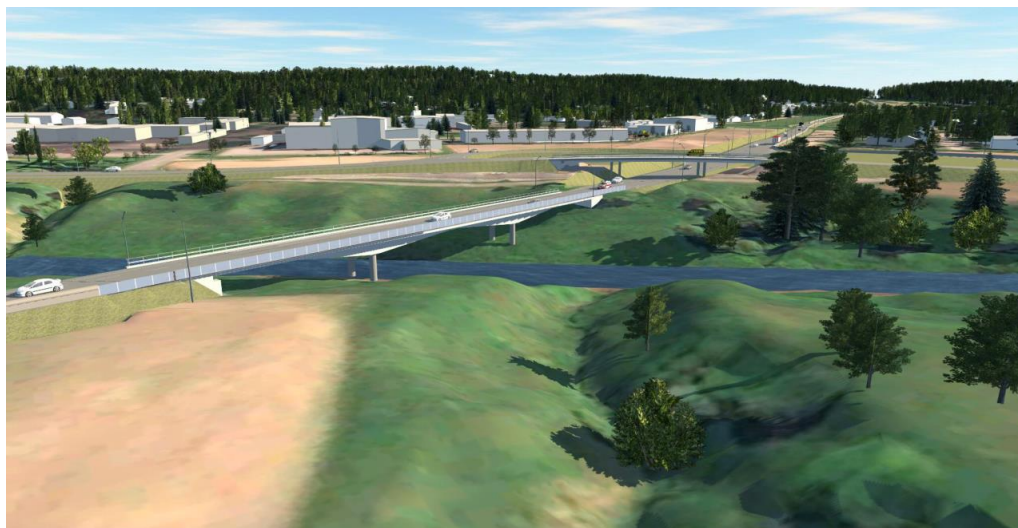
Ajoneuvoliikenteen sujuvuus paranee merkittävästi kaavan toteutumisen myötä. Uutta ohikulkutietä käyttää ennusteen perusteella 3000-6500 ajoneuvoa vuorokaudessa vuonna 2040. Tämä vähentää liikennettä keskustan katuverkolla merkittävästi vähentäen samalla liikenteen - erityisesti raskaan liikenteen - haittavaikutuksia. Ohikulkutie parantaa kantatien liikenteen sujuvuutta ja nopeuttaa yhteyksiä muualle Suomeen. Kantatien kuljetusten turvallisuus, häiriöttömyys, päästöt ja kustannustehokkuus paranevat nopeustason noustessa ja liikennevaloviiveiden poistuessa. Maantiellä 110 liikennemäärä vähenee. Kaavaratkaisussa ei ole osoitettu uutta rakentamista, mutta kaavaratkaisu mahdollistaa maankäytön kehittämisen jatkossa kantatien 52 varrella.

Kaavasta aiheutuu muutoksia alueen kevyen liikenteen yhteyksiin. Kaavassa mahdollistettavat, aluevaraussuunnitelman mukaiset jalankulun ja pyöräilyn yhteydet voidaan toteuttaa turvallisina, ja ne toteutetaan kantatien kanssa eritasossa. Tasoyliityksiä ei ole myöskään ramppiliittymissä. Osa kantatien kanssa risteävistä nykyisistä reiteistä toteutetaan alikulkuina.

Kaavassa mahdollistetaan uuden jalankulun ja pyöräilyn sillan rakentaminen Uskelanjoen yli osoitamalla ohjeellinen kevyen liikenteen väylä Uskelanjoen yli. Uudella kevyen liikenteen sillalla vähennetään Uskelanjoen estevaikutusta ja parannetaan alueen kevyen liikenteen yhteyksiä.

Joukkoliikennepysäkit ja pysäkkiyhteydet on huomioitu laaditussa aluevaraussuunnitelmassa, ja pysäkkien tarpeet on huomioitu kaavan tilavarauksissa kantatiellä sekä Somerontiellä. Kantatiellä varaudutaan pikavuoroliikenteen bussipysäkkeihin sekä Inkereentien että Helsingintien liittymien itäpuolella. Nykyinen bussireitti Tupurista ja Mahlankankareelta katkeaa ohikulkutien toteuttamisen myötä. Korvaava reitti määräytyy paikallisliikenteen jatkosuunnittelussa.

Suunnittelualueelle toteutetaan aluevaraussuunnitelman mukaisesti yhteensä kahdeksan uutta siltaa, joista seitsemän sijoittuu kaava-alueelle. Suunnittelualueelle sijoittuvista silloista kaksi on jalankulun ja pyöräilyn alikulkusilloja, kaksi vesistösiltoja ja kolme risteyssilloja.



Kuva 34. Näkymä Uskelanjoen sillalle lännen suunnasta (aluevaraussuunnitelman 3D-mallinnus, Ramboll 2018).

7.5 Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön

Uuden ohikulkutien toteuttamisen myötä alueen avoimeen maisemaan ja kaupunkikuvaan aiheutuu merkittäviä vaikutuksia. Kantatien uusi linjaus halkoo valtakunnallisesti merkittävää maisema-alueita sekä risteää valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön kohteen (Hiidentie) kanssa. Kantatien eritasoliittymät, penkereet ja siltarakenteet ovat maisemallisia häiriötekijöitä. Rakennustyön yhteydessä tulee kiinnittää huomiota siihen, että maisemavaikutukset pysyvät mahdollisimman vähäisinä.

Kaavassa on otettu huomioon Hiidentien tielinja, joka on osa valtakunnallisesti arvokasta merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä. Tielinja on osoitettu s-1-merkinnällä, ja kaavamääräyksen mukaisesti tieympäristön kulttuurihistorialliset arvot tulee ottaa huomioon alueen maankäytössä sekä tierakentamisen ja muiden toimenpiteiden yhteydessä. Kaavamääräyksissä on lisäksi esitetty alueelta laaditussa arkeologisessa inventoinnissa todettu tarve dokumentoida Hiidentien poikkileikkaus alueella tapahtuvan kaivamisen yhteydessä.

Somerontien eritasoliittymä sijoittuu avoimen viljelylaakson laajimmalle tasaiselle osuudelle. Tämä pirstoo avointa maisematilaa ja yhtenäistä agraarimaisemakuvaa sekä siirtää kaupunkirakenteen rajavyöhykettä pohjoisemmaksi erottamalla kaupunkirakenteen selvästi viljelymaisemasta. Kantatien 52 länsipuolisen Palomäen perinteisten rakennuspaikkojen ja jokilaakson välinen yhteys heikenee. Maiseman sietokyky on liittymän kohdalla kuitenkin selvästi parempi kuin Uskelanjokeen laskevien pienipiirteisten sivu-uomien kohdalla. Eritasoliittymän selkeälinjaisuus sopii suurimittakaavaiseen maisemaan, mikä luo edellytyksiä tie- ja kulttuurimaiseman yhteensovittamiselle. Selkeälinjaisuutta voidaan toteuttaa tiemaiseman ympäristösuunnittelussa, ja rakennettavat alueet sekä niihin liittyvä kasvillisuus voidaan suunnitella luontevasti tielinjoja mukailevaksi. Esimerkiksi vähäeleiset avoimina hoidettavat nurmi- ja niittyalueet sopivat avoimeen kulttuurimaisemaan.

Inkereentien eritasoliittymällä on kaukomaisemassa, Uskelanjokilaakson pitkästä suunnasta näkyvissä häiriöissä suhteelliset vähäiset vaikutukset. Kantatie painuu tässä kohtaa alas, osin leikkaukseen, minimoiden siten näkymiä katkavia penkereitä. Toisaalta maisemallinen häiriö kohdistuu tästä syystä jokiuoman reunoihin. Inkereentie on maisemallisessa tiehierarkiassa kantatietä selvästi vanhempi, jokiuomaa seuraileva historiallinen tie. Teiden, jokiuoman ja uomaa ylittävän sillan välinen maisemallinen hierarkia häiriintyy, koska Inkereentie nostetaan ylös luontaisesta korko- asemastaan. Korkea pengeri on myös kaupunki- ja maisemakuvallinen häiriö, mikä on ristiriidassa ympäröivien asuinalueiden pienipiirteisen kaupunkikuvan kanssa. Uusi kevyen liikenteen silta tuo uuden rakennetun elementin jokimaisemaan.

Kaavaratkaisussa on huomioitu alueen erityiset kulttuuri- ja maisema-arvot. Kaavan yleismääräyksissä edellytetään, että alueen ja siihen olennaisesti kuuluvan lähiympäristön suunnittelussa on otettava huomioon kulttuuri-, maisema-, luonto- ja ympäristöarvot sekä huolehdittava, että toimenpiteiden ja hankkeiden vaikutus edellä mainittujen arvoihin on mahdollisimman vähäinen. Siltojen ja melusteiden suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota maisemavaikutuksiin ja maisema-alueeseen sopimiseen. Kaikista aluetta tai kohdetta koskevista suunnitelmista ja hankkeista, jotka oleellisesti muuttavat vallitsevia olosuhteita, tulee lisäksi varata museoviranomaiselle mahdollisuus lausunnon antamiseen.



Kuva 35. Inkereentien eritasoliittymä etelän suunnasta tarkasteluna (aluevaraus suunnitelman 3D-mallinnus, Ramboll 2018).

7.6 Vaikutukset työpaikkoihin ja elinkeinotoimintaan

Kantatiellä 52 on merkittävä logistinen asema Varsinais-Suomessa osana Hanko–Forssa-kehityskäytävää. Hangon satamasta E18-tielle ja edelleen Hämeeseen ja keskiseen Suomeen kulkeva väylä on elinkeinoelämälle tärkeä yhteys. Kantatie on tärkeä myös Inkereentien varren sekä Perniön sekä Teijon kansallispuiston saavutettavuudelle. Kantatie 52 on tärkeä työmatkaliikenteen

reitti erityisesti Tupurin, Perttelin, Perniön ja Kiskon työpaikka- ja asuinalueilta muualle Varsinais-Suomeen, kuten myös muualta Varsinais-Suomesta Salon kaupunkialueelle. Salon ekovoimalan käyttöönotto ja tästä johtuvat liikennevirrat tulevat ohjautumaan ohitustielle.

Saavutettavuuden kautta kantatien 52 rakentamisen voidaan katsoa edistävän Salon kilpailukykyä. Hyvillä liikenneyhteyksillä on merkitystä uusien yritysten syntymiseen sekä olemassa olevien yritysten kehittymiseen ja täten myös työpaikkojen muodostumiseen. Työpaikkojen lisääntymisellä on taas positiivinen merkitys kaupunkitalouteen.

Asemakaava ja asemakaavan muutos koskevat ainoastaan tiealuetta, joten suoraa vaikutusta nykyisiin yritysalueisiin ei ole. Anjalan yritysalueelta yhteydet moottoritien suuntaan helpottuvat kuitenkin huomattavasti. On huomioitava, että liikenneverkon hyvästä toimivuudesta on etuja kaikille yrityksille, kun logistiikka, tavara- ja työpaikkaliikenne helpottuvat.

Kantatien 52 rakentaminen tukee monien Salon kehittämishankkeissa (mm. Salon yritysalueiden kehittämishanke, asemanseudun kehittämissuunnitelma) määriteltyjen tavoitteiden toteutumista ja siten myös yhdyskuntarakenteen ja alueiden kehittymiselle määriteltyjen tavoitteiden toteutumista. Ohitustien vaikutuksesta keskustaliikenne rauhoittuu osalla Salon keskustan kaduista, jolloin tulee mahdollisuuksia katujärjestelyjen lisäksi maankäytön tehostamiselle sekä asukasmäärän ja keskustan vetovoimaisuuden lisäämiselle. Keskustan elinvoimaisuuden lisääntyessä yrittäjien liiketoimintamahdollisuudet paranevat.

8. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Kaavan toteuttaminen voidaan aloittaa kaavan saatua lainvoiman. Kaupunki valvoo rakennuslupien kautta rakentamisen soveltumista alueelle.