



Asianro 3359/10.02.2019

Salon kaupunki

# KISKON RANTAYLEISKAAVAN KUMOAMINEN SAMMALONSALMEN KOHDALLA

Kaavaselostus, kaavaehdotus 25.1.2021

OAS nähtävillä:	11.11.2019 alkaen
Alustava ehdotus nähtävillä:	10.8. – 8.9.2020
Ehdotus nähtävillä:	16.11. – 15.12.2021
Hyväksyminen KH:	
Hyväksyminen KV:	
Lainvoimainen kaava:	



## **Yhteystiedot**

Salon kaupunki  
Kaupunkisuunnittelu  
Hornintie 2-4, 24800 Halikko

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

Pohjakartta-aineisto: © MLL 2019, © Salon kaupunki

Valokuvat: Salon kaupunki

Kansikuva: Salon kaupunki 2019, ortokuva © Salon kaupunki

# Perus- ja tunnistetiedot

## TUNNISTETIEDOT

Osayleiskaavan selostus, joka koskee 25.1.2021 päivättyä osayleiskaavakarttaa.

Kaavanlaatija: Salon kaupunki, Maankäyttöpalvelut, yleiskaava-arkkitehti Marjo Saukkonen.

## KAAVAPROSESSI

### Vireilletulo

Kuulutettu 9.11.2019

### Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Nähtävillä 11.11.2019 alkaen

### Alustava ehdotus

Kaupunkikehityslautakunta 9.6.2020 § 117

Nähtävillä 10.8. – 8.9.2020

### Ehdotus

Kaupunkikehityslautakunta 29.9.2020 § 176

Kaupunginhallitus 26.10.2020 § 405

Nähtävillä 16.11. – 15.12.2020

### Kaavan hyväksyminen

Kaupunginhallitus \_\_.\_\_.2020 § \_\_

Kaupunginvaltuusto \_\_.\_\_.2020 § \_\_

## KAAVAN NIMI JA TARKOITUS

### Kaavan nimi

Kiskon rantayleiskaavan kumoaminen Sammalonsalmen kohdalla

### Päätarkoitus

Kiskon rantayleiskaavan kumoamisen Sammalonsalmen kohdalla päätarkoituksena on mahdollistaa Espoo-Salo -oikoradan sijoittuminen suunniteltuun ratakäytävään Varsinais-Suomen maakuntakaavan mukaisesti. Kaavan kumoaminen liittyy oikoradan yleissuunnitelmavaiheessa tehtäviin kaavamuutoksiin. Kumoamisen jälkeen alueelle jää voimaan Varsinais-Suomen maakuntakaava. Aluetta ei ole tarvetta yleiskaavoittaa, koska alueelle ei kohdistu radan osoittamisen lisäksi muita maankäyttöpaineita tällä hetkellä.

## KAAVAN OIKEUSVAIKUTUKSET

Yleiskaava laaditaan oikeusvaikutteisena (MRL 42 §). Viranomaisten on suunnitellessaan alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja päättäessään niiden toteuttamisesta katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta yleiskaavan toteutumista.

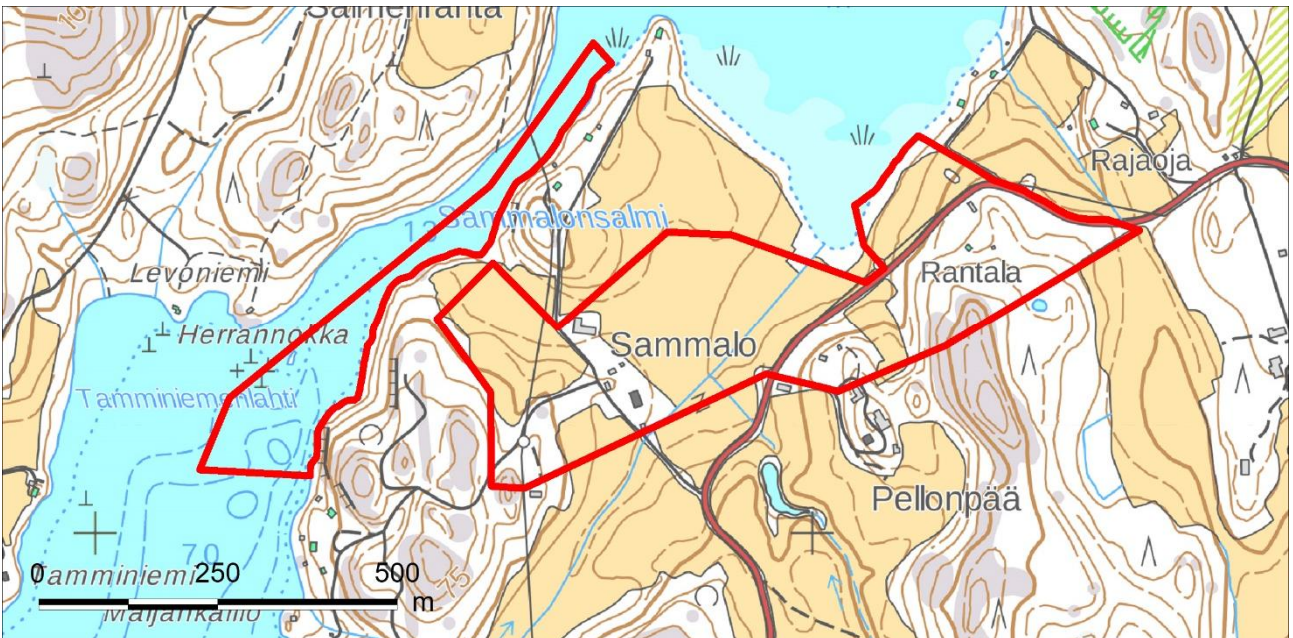


## KAAVA-ALUEEN SIJAINTI

Kumottava alue sijaitsee Kiskon pohjoisosassa noin 18 km Salon keskustasta itään. Moottoritiele, joka sijaitsee kumottavan alueen pohjoispuolella, on matkaa noin 2,5 km. Alueeseen kuuluu osa Hirsijärveä sekä maa-alueita järviolueen itäpuolelta.



Kuva 1. Kumottava osayleiskaava-alue (rajattu punaisella) sijaitsee noin 18 km keskustasta itään.



Kuva 2. Kumottava alue maastokartalla.

## KAAVA-ALUEEN PINTA-ALA

Kumottavan alueen pinta-ala on 23 ha, josta vesialueen osuus on noin viisi (5) ha.

## VÄESTÖ

Alueella on alle kymmenen asukasta. Kumottavalla alueella on yksi asuinrakennus. Lisäksi alueella on yksi erillinen vapaa-aajan asunto.

## Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista

### Kaavaselostuksen liitteet

- |         |  |
|---------|--|
| Liite 1 | Kaavakartta ja -määräykset 25.1.2021.                                  |
| Liite 2 | Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 1.11.2019, päivitetty 21.9.2020. |

### Vuorovaikutusraportti

### Kaavatyössä hyödynnetyt selvitykset ja suunnitelmat

Kaavatyössä on hyödynnetty Espoo-Salo-oikoradan ympäristövaikutusten arviointia (Liikennevirasto 2010) sekä Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelmaa ja Helsinki-Turku nopean junayhteys -hankkeen ympäristövaikutusten arviointia ja niiden yhteydessä tehtyjä selvityksiä, jotka vastaavat tarkkuudeltaan vähintään yleiskaavatasoa.

## Tiivistelmä

Kiskon rantayleiskaavan kumoaminen Sammalonsalmen kohdalla kuuluu Espoo-Salo-oikorataan liittyviin yleiskaavatoihin. Kaavatyö kuulutettiin vireille 9.11.2019.

Espoo-Salo-oikoradan väyläkäytävä on osoitettu voimassa olevassa Varsinais-Suomen maakuntakaavassa. Oikorataan liittyvien osayleiskaavahankkeiden tarkoituksena on päivittää kaupungin oikeusvaikutteiset yleiskaavat maakuntakaavan mukaisiksi. Sen lisäksi, että maankäyttö- ja rakennuslaki (MRL 32 § 2 mom.) velvoittaa kuntaa edistämään maakuntakaavan toteutumista, yleiskaavojen tarkistukset ovat edellytyksenä Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelman hyväksymiselle (Ratalaki 10 §).

Kumottava kaava-alue sijaitsee Viiikkalan kylän pohjoisosassa Hirsijärven pohjoispäässä Sammalonsalmen kohdalla. Alue on noin 18 km Salon keskustasta itään. Moottoritielelle, joka sijaitsee kumottavan alueen pohjoispuolella, on matkaa noin 2,5 km. Kaava-alue muodostuu kahdesta erillisestä osasta, joista läntisempi (4,8 ha) käsittää pelkästään vesialuetta. Itäosasta (18,6 ha) suurin osa on peltoa.

Kumottava alue on osa vanhaa kylämaisemaa. Maasto on laajemmin tarkastellen pienipiirteistä. Itäisen alueen länsiosassa on paikallisesti arvokas Sammalon päärakennus (rakennusvuosi 1906) ja sen pihapiiri. Alueen Itäosassa on metsää. Rantalan tila, joka on vapaa-ajan asuntokäytössä, sijaitsee kaava-alueen itäosassa. Viiikkalantie, Sammalontie ja Kierourenperäntie kulkevat alueen läpi.

Kaavaehdotuksen mukaan voimassa oleva Kiskon rantayleiskaava kumotaan kaava-alueelta, jolloin alueelle jää voimaan Varsinais-Suomen maakuntakaava. Varsinais-Suomen vahvistettujen ja hyväksytyjen maakuntakaavojen yhdistelmässä suunnittelualueelle on osoitettu maa- ja metsätalousvaltainen alue (M), suunniteltu rautatie sekä veneväylä/kanoottireitti.

Maakuntakaavan tavoitetilanteessa 2030 alueen halki kulkee itä-länsi-suunnassa Espoo-Salo-oikorata. Rata ylittää sillalla peltoalueen ja Sammalonsalmen. Peltoalueen ylittävä silta on pituudeltaan noin 400 metriä ja korkeimmillaan se on noin 10 metriä maanpinnasta. Sammalonsalmen ylittävä silta on noin 300 metriä pitkä ja sen korkeus vedenpinnasta on 7-8 metriä. Rantalan kohdalla rata kulkee noin 100 metriä tunnelissa.

Rata on uusi elementti maisemassa. Muilta osin alueen kylämaisema säilyy ennallaan eikä olemassa oleviin toimintoihin kohdistu muutoksia. Koska rata kulkee kaava-alueella pääosin sillalla, se ei muodosta merkittävää estettä liikkumiselle. Junaliikenteestä aiheutuvat melutapahtumat aiheuttavat häiriötä radan lähialueella.



Kuva 3. Pysäytyskuva Sammalonsalmen kohdalta Espoo-Salo –oikoradan yleissuunnitelmaa havainnollistavasta videosta.

# Sisällysluettelo

Perus- ja tunnistetiedot	1
Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista	3
Tiivistelmä	4
<b>1. YLEISKAAVAPROSESSI</b>	<b>7</b>
1.1. Kaavaprosessin vaiheet	7
1.2. Suunnitelmat ja selvitykset	8
1.3. Suunnitteluorganisaatio ja sen tehtävät	9
1.4. Osallistuminen ja vuorovaikutuksen järjestäminen	9
<b>2. SUUNNITTELUALUEEN NYKYTILA</b>	<b>10</b>
2.1. Alueen yleiskuvaus	10
2.2. Luonnonympäristö	10
2.3. Rakennettu ympäristö	11
<b>3. YLEISKAAVOITUSTA OHJAAVAT SUUNNITELMAT JA OHJELMAT</b>	<b>13</b>
3.1. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet	13
3.2. Maakuntakaavoitus	13
3.3. Salon kaupungin strategia 2028	13
3.4. Yleiskaavatilanne	14
3.5. Asemakaavatilanne	14
3.6. Rakennusjärjestys	14
3.7. Salon kaupungin ohjelmat ja suunnitelmat	14
3.8. Liikennettä koskevia suunnitelmia ja ohjelmia	14
<b>4. KAAVATYÖN TAVOITTEET</b>	<b>15</b>
4.1. Yleiskaavalliset tavoitteet kumoamiselle	15
4.2. Maakuntakaavan tavoitteet	15
4.3. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet	15
4.4. Salon kaupungin asettamat tavoitteet	15
<b>5. TAVOITETILA 2030</b>	<b>16</b>
5.1. Ihmisen elinympäristö	16
5.2. Junaliikenne ja sen aiheuttama melu	19
<b>6. OSAYLEISKAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET</b>	<b>19</b>
6.1. Aluetta koskevat merkinnät	19

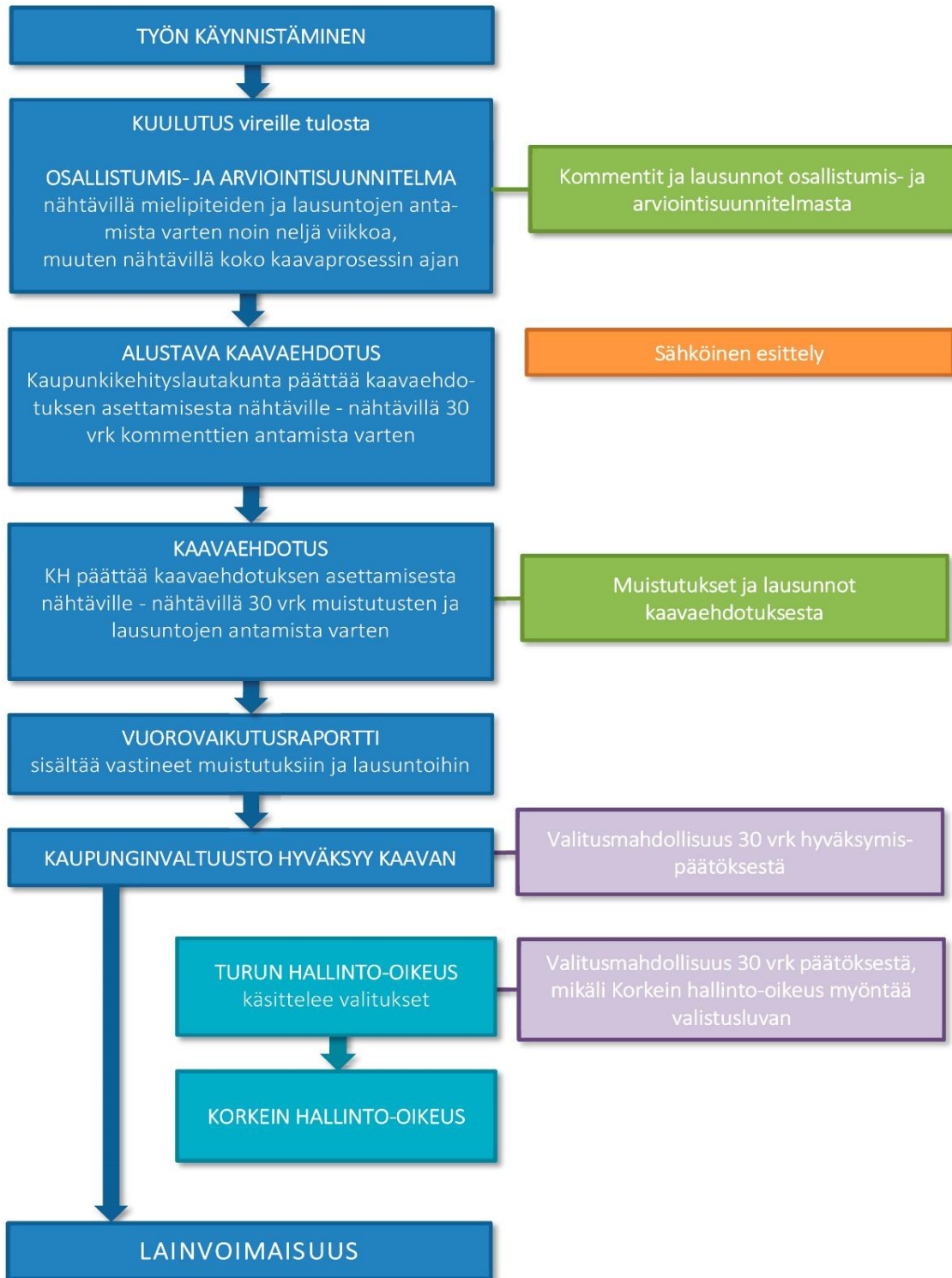
<b>7. VAIKUTUSTEN ARVIOINTI</b>	<b>19</b>
7.1. Vaikutusarvioinnin tausta	19
7.2. Vaikutukset	20
7.2.1. Ihmisen elinolot ja elinympäristö	20
7.2.2. Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriperintöön	21
7.2.3. Vaikutukset rakennettuun ympäristöön ja rakentamiseen	22
7.2.4. Sosiaaliset vaikutukset	22
7.2.5. Aluetalous ja elinkeinot	22
7.2.6. Rakentamisen aikaiset vaikutukset	22
<b>8. KAAVAN KUMOAMINEN – MAAKUNTAKAAVAN TOTEUTTAMINEN</b>	<b>23</b>
<b>9. YHTEYSTIEDOT</b>	<b>23</b>



# 1. YLEISKAAVAPROSESSI

## 1.1 Kaavaprosessin vaiheet

Kiskon rantayleiskaavan kumoamista koskeva kaavaprosessi on esitetty kuvan 4 kaaviossa. Kaavahanke käsittää pääpiirteissään neljä vaihetta: vireilletulo, osallistumis- ja arviointisuunnitelma, kaavaehdotus ja hyväksyminen. Kaavaehdotusvaiheeseen sisältyy kaksi nähtävilläoloa, joista ensimmäinen koskee alustavaa kaavaehdotusta. Vasta sen jälkeen kaupunginhallitus asettaa varsinaisen kaavaehdotuksen virallisesti nähtäville.



Kuva 4. Kaaviokuva kaavaprosessin kulusta ja siihen liittyvistä osallistumismahdollisuuksista.

### 1.1.1 Vireilletulo

Kumoamisen vireilletulo on kuulutettu 9.11.2019 Salon seudun sanomissa ja kaupungin internet-sivuilla.

### 1.1.2 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Kaavahankkeesta laaditussa osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa (OAS) kerrotaan, miten kaavoitukseen osallistuminen ja vuorovaikutus järjestetään sekä vaikutusten arviointi järjestetään. OAS on nähtävillä 10.11.2019 alkaen koko kaavaprosessin ajan ja sitä voidaan tarkistaa tarvittaessa. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmista oli mahdollisuus antaa kirjallista palautetta ajalla 11.11.-10.12.2019.

### 1.1.3 Kaavaehdotus

Kaavaehdotusvaihe on kaksivaiheinen. Ensimmäisessä vaiheessa laadittiin alustava kaavaehdotus, jonka kaupunkikehityslautakunta asetti nähtäville. Alustava kaavaehdotus oli nähtävillä 30 päivän ajan elo-syyskuussa 2020. Ehdotusvaiheen asukastilaisuus järjestettiin poikkeusolojen takia sähköisenä nähtävilläolon alkuvaiheessa siten, että alustava kaavaehdotus esiteltiin osallisille internetiin ladattavan videon välityksellä. Alustavasta kaavaehdotuksesta oli mahdollisuus antaa kommentteja nähtävilläoloaikana.

Toisessa vaiheessa alustavasta kaavaehdotuksesta on työstetty saadun palautteen perusteella varsinainen kaavaehdotusaineisto, jonka asettaa nähtäville kaupunginhallitus. Tavoitteena on, että varsinainen kaavaehdotus on nähtävillä 30 päivän ajan (MRA 19 §) lokakuussa 2020. Nähtävilläolon jälkeen kaavaehdotukseen tehdään mahdolliset korjaukset saadun palautteen perusteella. Saadut muistutukset ja lausunnot sekä niihin laaditut vastineet kootaan yhteen vuorovaikutusraporttiin.

### 1.1.4 Kaavan hyväksyminen

Salon kaupunginvaltuusto hyväksyy Kiskon rantayleiskaavan kumoamisen Sammalonsalmen kohdalla. Aikataulun mukaan kaavan hyväksymiskäsittely on alkuvuodesta 2021. Hyväksymispäätöksestä tiedotetaan MRL 67 §:n mukaisesti niitä kunnan jäseniä sekä muistutuksen tekijöitä, jotka kaavan nähtävillä ollessa ovat sitä kirjallisesti pyytäneet ja samalla ilmoittaneet osoitteensa. Kaupunginvaltuuston päätöksestä on mahdollista valittaa Turun hallinto-oikeuteen ja edelleen korkeimpaan hallinto-oikeuteen.

## 1.2 Suunnitelmat ja selvitykset

Kaavatyössä on hyödynnetty Espoo-Salo-oikoradan ympäristövaikutusten arviointia (Liikennevirasto 2010) sekä Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnittelun ja Helsinki-Turku nopean junayhteys -hankkeen ympäristövaikutusten arvioinnin yhteydessä tehtyjä selvityksiä, jotka vastaavat tarkkuudeltaan vähintään yleiskaavatasoa olleen siten kaavatyötä varten riittäviä.

- Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelma
- Espoo-Salo-oikoradan luontoselvitykset
  - Espoo-Salo –oikorata, Luonnonympäristö-kartat 1:20 000, 21.10.2019
  - Helsinki-Turku nopean ratayhteyden luontoselvitykset, Sito 15.11.2017 (Hanna Suominen, Aappo Luukkonen ja Sonja Oksman) **SALASSA PIDETTÄVÄ – VAIN VIRANOMAISKÄYTTÖÖN**
  - Lajisto- ja luontokohteiden erilliselvitykset 2019 ratajaksoilla OT2-OT3, Ramboll 30.9.2019 (Satu Laitinen, Elviira Ritari, Emilia Vainikainen)
  - Helsinki-Turku nopean ratayhteyden saukkoselvitys, Sitowise 5.3.2018 (Hanna Suominen ja Aappo Luukkonen)
  - Vuollejokisimpukoiden kartoitus Espoo-Turku nopean junayhteyden linjauksella 2019, Alleco 7.8.2019 (Jouni Leinikki, Pauliina Saarman ja Juha Syväranta)
- Espoo-Salo-oikoradan kulttuuriympäristö- ja maisemaselvitykset
  - Espoo-Salo –oikorata, Ihmisten elinoloja, maankäyttöä, maisemaa ja kulttuuriympäristöjä koskevat kartat 1:20 000, 24.10.2019

- Espoo-Salo ratalinjan arkeologinen inventointi, Museovirasto, Arkeologiset kenttäpalvelut 2017 (Vesa Laulumaa ja Satu Koivisto)
- Espoo-Salo-oikoradan meluselvitykset, kartat 1:20 000, 5.11.2019

### 1.3 Suunnitteluorganisaatio ja sen tehtävät

Kiskon rantayleiskaavan kumoaminen Sammalonsalmen kohdalla on tehty Salon kaupungin omana työnä. Kaavatyöstä on vastannut yleiskaava-arkkitehti Marjo Saukkonen.

### 1.4 Osallistuminen ja vuorovaikutuksen järjestäminen

#### 1.4.1 Osalliset

Kaavahankkeen osalliset on lueteltu 11.11.2019 julkistetussa osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) on kaavaselostuksen liitteenä 2. Osallisia ovat alueen maanomistajat sekä ne, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa. Lisäksi osallisia ovat viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään. Osallisia voivat siten olla esimerkiksi kunnan hallintokunnat, valtion viranomaiset, asukas- ja ympäristöyhdistykset.

#### 1.4.2 Tiedottaminen

Kaikista merkittävistä kuulemis- ja päätöksentekovaiheista ilmoitetaan Salon Seudun Sanomissa ja kaupungin sähköisellä ilmoitustaululla. Lisäksi alueen maanomistajille lähetetään kirjeet kaavatyön keskeisistä vaiheista.

Uusimmat kaava-asiakirjat ja valmisteluaineisto päivitetään ja ne ovat nähtävillä koko ajan kaupungin internet-sivulla <https://www.salo.fi/asuminenjaymparisto/kaavoitus/ajankohtaisetkaavat/sammalonsalmi/>. Lisäksi nähtävilläoloaikoina kaava-aineistoon ja kaavaan liittyvään valmisteluaineistoon voi käydä tutustumassa ajanvarauksella Halikon virastotalolla, Hornintie 2-4. Ajanvaraus pyydetään tekemään puhelimitse 02 778 5100 tai sähköpostitse [marjo.saukkonen@salo.fi](mailto:marjo.saukkonen@salo.fi).

#### 1.4.3 Asukastilaisuudet

Kaavatyön aikana järjestettiin yksi esittelytilaisuus asukkaille ja muille osallisille. Esittelytilaisuus järjestettiin sähköisenä siten, että internetiin ladattiin esittelyvideo alustavan kaavaehdotuksen nähtävillöön alkuvaiheessa elokuussa 2020. Esittelyvideolla käytiin läpi kaavatyön lähtökohdat ja vaikutusmahdollisuudet, kerrottiin suunnittelun vaiheista ja esiteltiin kumoamista koskeva kaava-aineisto. Osallisilla oli mahdollisuus antaa palautetta alustavasta kaavaehdotuksesta sen ollessa nähtävillä elo-syyskuussa 2020.

Osallistumismahdollisuudet on kuvattu lisäksi osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa.

#### 1.4.4 Viranomaisyhteistyö

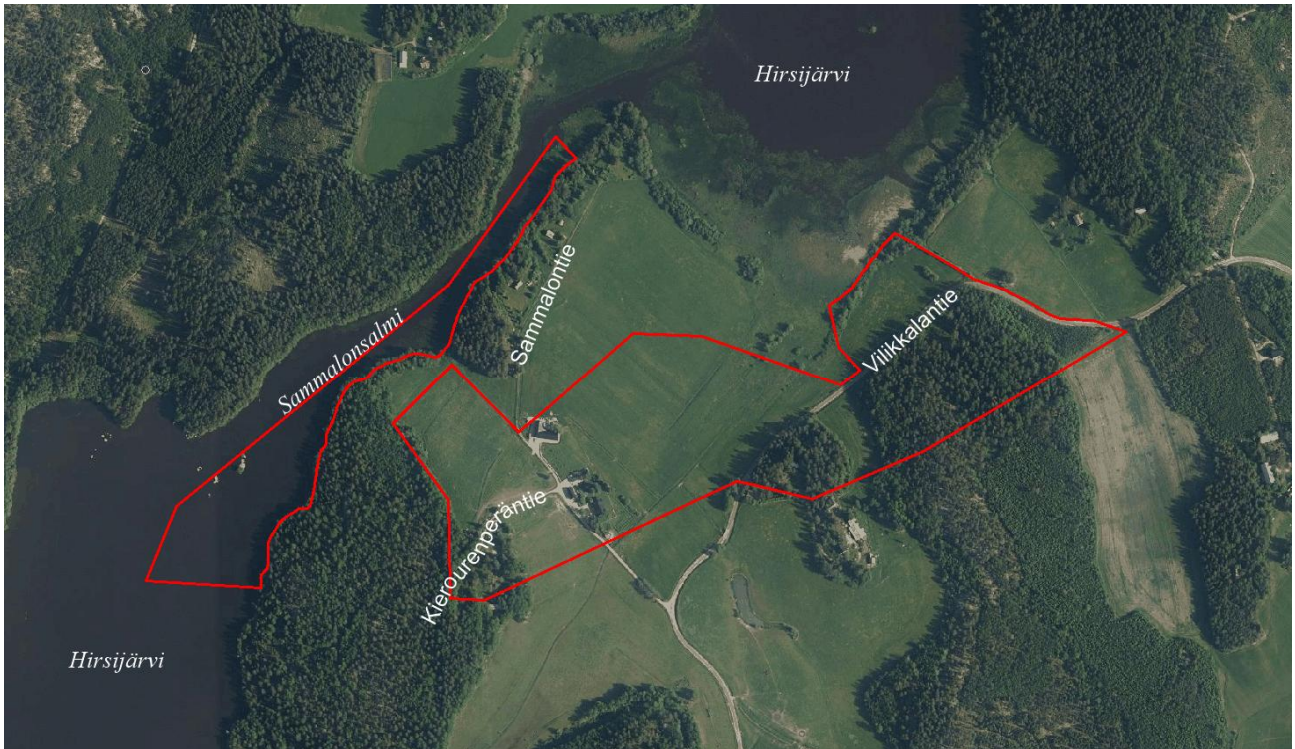
Aloituvaiheessa järjestettiin viranomaisneuvottelu Varsinais-Suomen ELY-keskuksen kanssa Turussa 30.10.2019. Viranomaisneuvottelun muistio on vuorovaikutusraportissa.

Kaupunginhallitus asettaa varsinaisen kaavaehdotuksen nähtäville ja pyytää siitä lausunnot Varsinais-Suomen ELY-keskukselta ja Varsinais-Suomen liitolta. Lisäksi pyydettiin lausunnot ainakin Varsinais-Suomen maakuntamuseolta ja Väylävirastolta.

## 2. SUUNNITTELUALUEEN NYKYTILA

### 2.1 Alueen yleiskuvaus

Kumottava kaava-alue sijaitsee Vilikkalan kylän pohjoisosassa Hirsijärven pohjoispäässä Sammalonsalmen kohdalla, jossa vesialueen leveys on kapeimmillaan alle 50 metriä ja syvyys noin 1 metriä. Alue muodostuu kahdesta erillisestä osasta, joista läntisempi (4,8 ha) käsittää pelkästään vesialuetta, johon kuuluu Sammalonsalmen itäpuoli. Kumottavan kaava-alueen Itäosasta (18,6 ha) suurin osa on peltoa. Alueen länsiosassa on Sammalon talo ja sen pihapiiri. Alueen Itäosassa on metsää ja yksi vapaa-ajan asunto talousrakennuksineen. Vilikkalantie, Sammalontie ja Kierourenperäntie kulkevat alueen läpi.



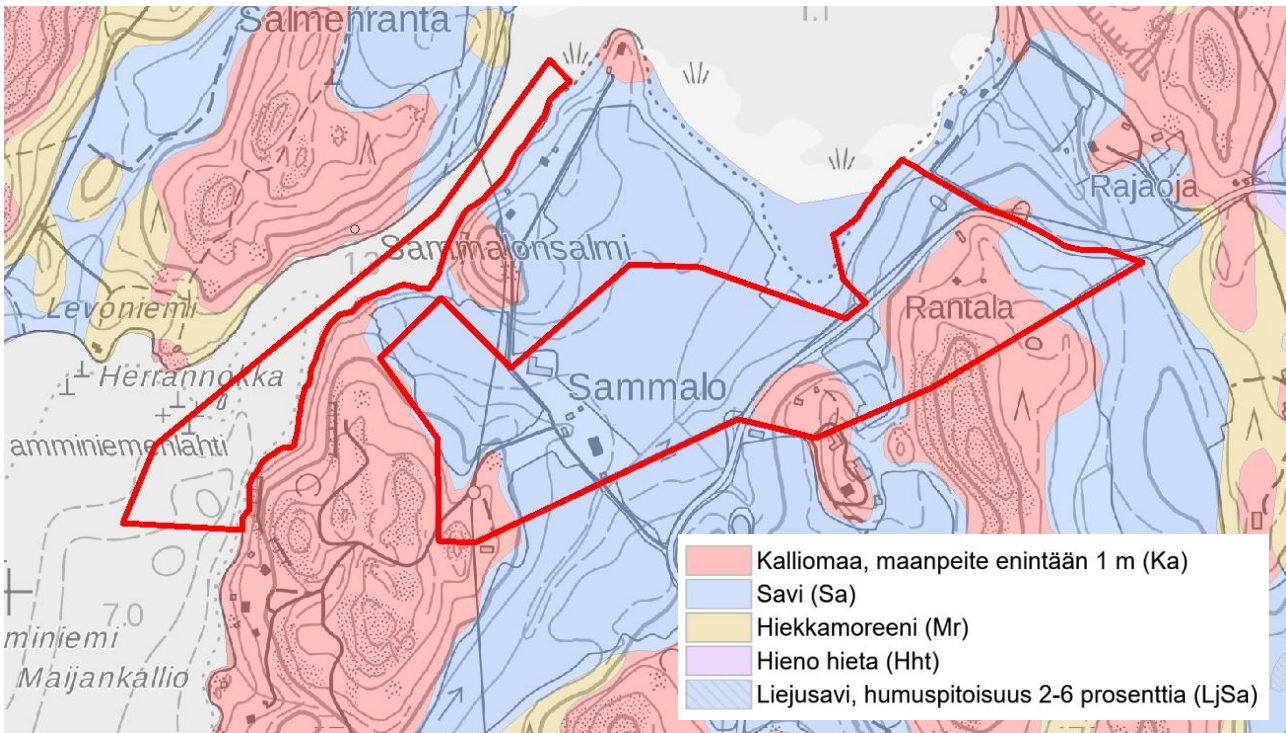
Kuva 5. Ortokuva kumoamisalueesta, jonka länsiosa muodostuu Sammalonsalmen vesialueesta. Itäosaan kuuluu peltoa ja pieniä metsäalueita.

### 2.2 Luonnonympäristö

Alueen maasto on laajemmin tarkastellen pienipiirteistä. Kalliomäkien väliin jää rikkonaisia peltoalueita sekä pieniä järviä ja lampia. Pitkä (12 km) ja kapea Hirsijärvi on syntynyt kallioperän ruhjevöhykkeeseen. Peruskartan mukaan Hirsijärven pinta on 48,5 mpy (metriä merenpinnan yläpuolella). Kumottavan kaava-alueen mantereella olevan osa-alueen maasto nousee rannasta ja on korkeimmillaan alueen noin 83 mpy Rantalan eteläpuolella. Sammalon pihapiiri ja järvelle viettävät pellot jäävät metsäisten mäkien väliin. Metsäisten mäkien kasvillisuus muodostuu alueelle tyypillisestä metsäkasvillisuudesta. Alueella ei ole tiedossa luonnonsuojelun kannalta erityisiä arvoja.

Kumottavan kaava-alueen mantereenpuoleisen alueen maaperä on suurimmaksi osaksi savea. Alueen lounaiskulmassa ja itä- ja eteläosassa on kalliopaljastumia ja kalliomaata, jonka päällä on enintään metrin verran maanpeitettä, joka yleensä on moreenia. Maaperä on esitetty seuraavan sivun kuvassa 6.





Kuva 6. Kumoamisalueen maaperä.

Kumottavan kaava-alueen mantereen puoleisen osan pintavedet valuvat Hirsijärveen ja Sammalonsalmeen, joka on kaava-alueen kohdalla matalimmillaan vain noin 1 metrin syvyinen ja alle 50 metriä leveä. Pitkä ja kapea Hirsijärvi on syntynyt kallioperän ruhjevöhykkeeseen. Järven korkeus merenpinnasta on 48,5 m. Valuma-alue on noin 81,6 km<sup>2</sup>. Hirsijärveen laskevat Omeno- ja Palmutjärvet pohjoisesta, Valkjärvi lännestä ja Iso- ja Vähätäho idästä. Hirsijärvi laskee puolestaan eteläpuolellaan olevaan Kiskon Kirkkojärveen. Laskennallisesti järven vesi ehtii vaihtua noin vuodessa. Hirsijärven valuma-alue on suuri ja veden vaihtuvuus salmessa nopeaa. Salmessa ei ole havaittu merkittäviä luontoarvoja.

Hirsijärvi on keskikokoinen humusjärvi, jonka ekologinen tila on tyydyttävä ja fysikaaliskemiallinen tila välttävä. Kokonaisfosforipitoisuuden perusteella järvi on rehevä/erittäin rehevä. Ravinnerajoitteisuuden perusteella sekä tyyppi että fosfori voivat rajoittaa tuotantoa (N:P-suhde mediaani 14,9, n=59). Järven rannoilla on runsaasti kasvillisuutta. Suuri osa ravinnekuormituksesta (typpi ja fosfori) tulee ympäröiviltä peltoalueilta.

Järven syvännepaikat kärsivät happikadosta etenkin loppukesällä, jolloin pohjasedimentistä vapautuu fosforia aiheuttaen sisäistä kuormitusta. Vaikka leväkukinnot ovatkin heikentäneet järven virkistysarvoa, suuressa osassa järveä veden laatu on viime vuosiin asti säilynyt kohtalaisena. Nykyisen kaltainen ravinnekuormitus on kuitenkin uhka järven kunnolle ja edellyttää toimenpiteitä.

Alueella ei ole pohjavesialueita.

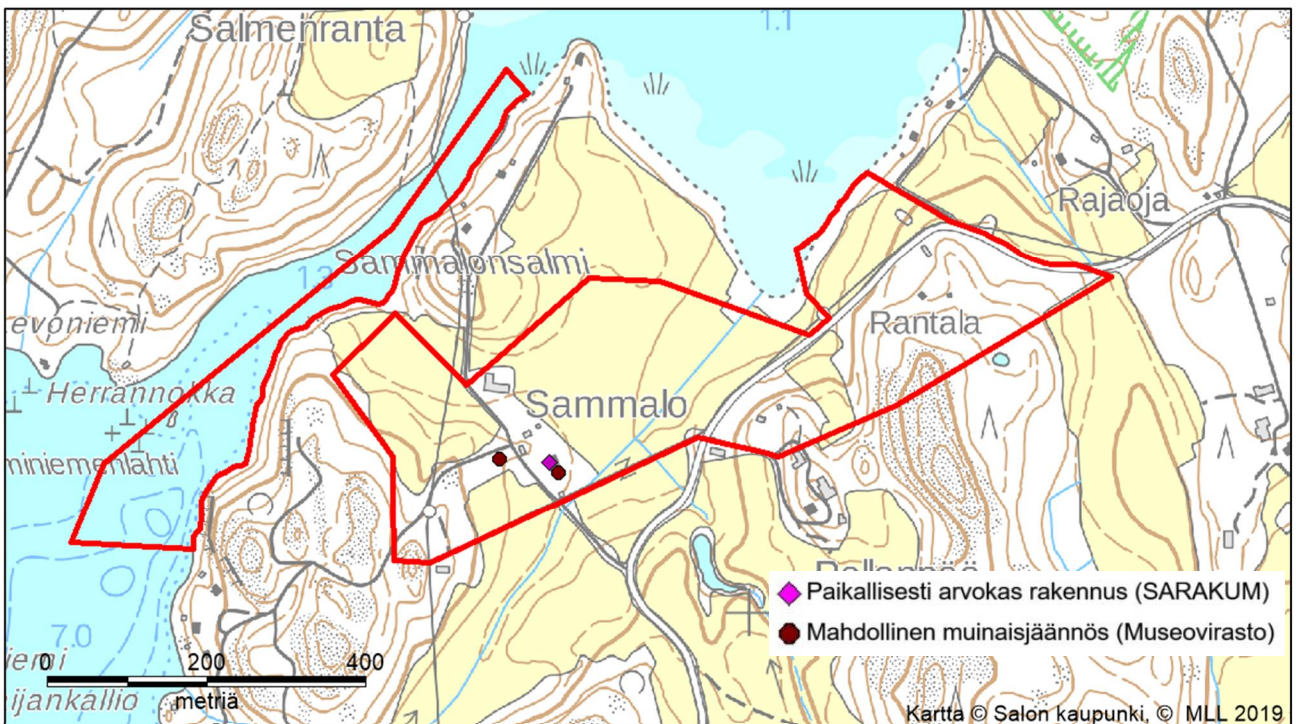
### 2.3 Rakennettu ympäristö

Kaava-alue on osa vanhaa kylämaisemaa. Alueella sijaitsevan Sammalon tilan paikallisesti arvokas päärakennus (rakennusvuosi 1906) on kunnostettu asuinkäyttöön. Lisäksi tilalla on kaksi hirsiaittaa ja riihi oletettavasti jo 1800-luvulta. Tilalla harjoitetaan maa- ja metsätaloutta. Lisäksi siellä toimii eläinlääkärikliniikka. Sammalo mainitaan lähteissä ensimmäisen kerran vuonna 1530 (Väärä 1998, s. 125). Sammalon kyläkeskuksessa sijaitsi 1500-luvulla kylän kaksi kantatilaa Pallus ja Alhainen (Mälli), joista myöhemmin yhdistämällä perustettiin Sammalon tila. Kylänpaikan (Mjtunnus 1 000 015 618) lisäksi tilalla on tehty kivikautinen irtolöytö (Mjtunnus 1 000 015 504).

Rantalan tilalla sijaitseva loma-asuntokäytössä oleva päärakennus on valmistunut 1940-luvulla ja siihen liittyvät talousrakennusten rakentaminen ajoittuu 1930-50-luvuilla.



Kuva 7. Sammalosta vuosina 1783 ja 1806 laadittu kartta (Kansallisarkisto, MH A38 28/1-7).



Kuva 8. Sammalon mahdolliset muinaisjäänökset ja paikallisesti arvokas tilan päärakennus.

Lähimmät kaupalliset ja julkiset palvelut löytyvät Suomensjärveltä ja Toijasta. Suomensjärven taajamaan on matkaa noin 9 km ja Toijaan noin 11 km. Molemmassa taajamassa on koulu (luokat 1-6), päiväkoti ja terveysasema.

Pohjois-eteläsuuntainen Viiikkalantie, joka kulkee alueen läpi, on luonteeltaan yhdystie. Se yhtyy noin 2,5 km pohjoiseen kaava-alueelta kuljettaessa seututiehen 110, jolta pääsee Kruusilan kautta edelleen Turunväylälle. Etelään päin kuljettaessa Viiikkalantietä pitkin pääsee Toijan taajamaan ja seututielle 186. Lähimmät julkisen liikenteen pysäkit löytyvät valtateiden 110 ja 186 varrelta.

Kaava-alue, joka on kokonaisuudessaan yksityisomistuksessa, ei kuulu kunnallisteknisten verkostojen piiriin.



### 3. YLEISKAAVOITUSTA OHJAAVAT SUUNNITELMAT JA OHJELMAT

#### 3.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Uudistetut valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT) tulivat voimaan 1.4.2018. VAT:t ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää. Niiden kautta valtioneuvosto linjaa koko maan kannalta merkittäviä alueidenkäytön kysymyksiä. Tavoitteilla varmistetaan, että valtakunnallisesti merkittävät asiat huomioidaan kaavoituksessa ja valtion viranomaisten toiminnassa. Maakuntakaava välittää valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet kuntakaavoitukseen.

#### 3.2 Maakuntakaavoitus

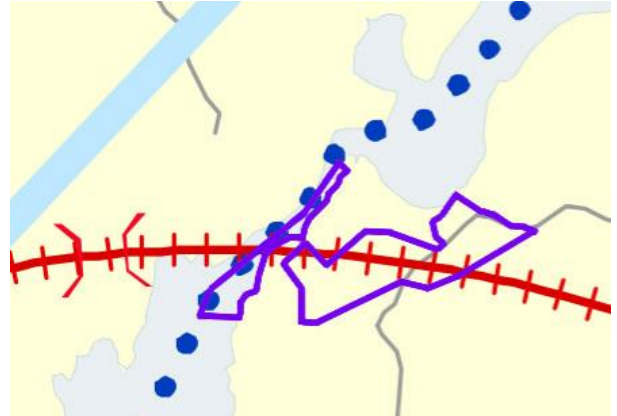
Maankäyttö- ja rakennuslain 32 §:n mukaan maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleiskaavaa ja asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi. Viranomaisten on suunnitellessaan alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja päättäessään niiden toteuttamisesta otettava maakuntakaava huomioon, pyrittävä edistämään kaavan toteuttamista ja katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta kaavan toteuttamista.

Alueella on voimassa Varsinais-Suomen maakuntakaava, joka on laadittu seutukunnittain valmisteltuina kokonaismaakuntakaavoina. Ympäristöministeriö vahvisti Salon seudun maakuntakaavan 12.11.2008. Kokonaiskaavaa on täydennetty teemasisältöisillä Salo-Lohja-oikoradan (YM 4.12.2012), tuulivoiman (YM 9.9.2014) sekä taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaavoilla (MV 11.6.2018). Varsinais-Suomen vahvistettujen ja hyväksytyjen maakuntakaavojen yhdistelmässä alueelle on osoitettu maa- ja metsätalousvaltainen alue (M), suunniteltu rautatie sekä veneväylä/kanoottireitti (sininen palloviiva).

Varsinais-Suomen maakuntavaltuusto käynnisti 7.12.2015 Varsinais-Suomen kokonismaakuntakaavantarkistuksen. Laadittavassa vaihemaakuntakaavassa käsitellään kierto- ja biotalouden näkökulmasta keskeisten luonnonvarojen käyttö ja potentiaalit sovittaen ne yhteen maakunnallisesti arvokkaiden luontoalueiden ja virkistysmahdollisuuksien turvaamiseen. Varsinais-Suomen luonnonarvojen ja -varojen vaihemaakuntakaavaehdotus on nähtävillä 3.9.-2.10.2020. Kaavaehdotuksessa osayleiskaava-alue on osoitettu maa- ja metsätalousvaltaisena alueena (vaaleankeltainen alue). Lisäksi Sammalonsalmen kautta on osoitettu veneväylä/kanoottireitti (sininen palloviiva).

#### 3.3 Salon kaupungin strategia 2028

Salon kaupungin perustehtävänä on kehittää alueensa elinvoimaa, edistää asukkaittemme hyvinvointia ja vahvistaa kuntalaisten osallistumista ja yhteisöllisyyttä. Tunnin juna on yksi Salon kaupungin strategiassa 2028 listatuista kärkihankkeista. Tunnin juna vauhdittaa myös osaltaan toista, Tulevaisuuden asuin ympäristö -nimistä kärkihanketta: saavutettavuuden parantuminen Tunnin juna -hankkeen myötä mahdollistaa Salon kehittämisen tulevaisuuden asuin ympäristönä kehittyvän Lounais-Suomen ja kansallisen metropolialueen välisenä



Kuva 9a. Ote Varsinais-Suomen maakuntakaavayhdistelmästä. Kaava-alueen raja on merkitty karttaan violetilla.

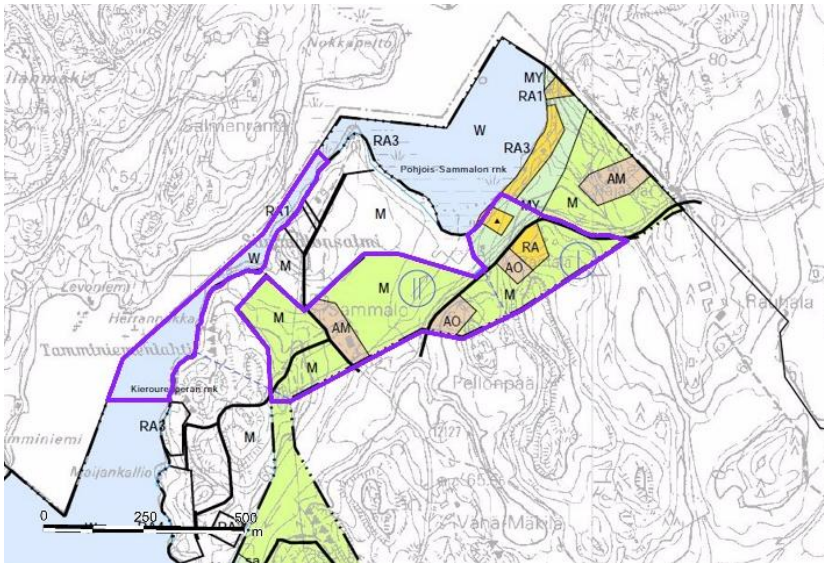


Kuva 9b. Ote Varsinais-Suomen luonnonarvojen ja -varojen vaihemaakuntakaavaehdotuksesta, joka oli nähtävillä 3.9.-2.10.2020.

porttina. Lisäksi Tunnin juna on osa Tulevaisuuden liikkumisjärjestelmä -kärkihanketta. Siinä tavoitteena on luoda Saloon tulevaisuuden liikkumisjärjestelmä, joka mahdollistaa sujuvat ja kestävä kehityksen mukaiset matkaketjut kaupungin sisällä sekä huippunopeat yhteydet kaupungin ulkopuolelle.

### 3.4 Yleiskaavatilanne

Suunnittelualueella on voimassa oikeusvaikutteinen Kiskon kunnanvaltuuston 19.6.2000 hyväksymä (§20) Kiskon rantayleiskaava. Yleiskaavassa suunnittelualueelle on osoitettu maa- ja metsätalousalueita (M), maa- ja metsätalousalue, jolla maisemallisia arvoja ja luonnonarvoja (MY), maatilojen talouskeskusten korttelialue (AM), kaksi erillispientalojen korttelialuetta (AO), kaksi loma-asuntojen korttelialuetta (RA), vesialuetta (W) sekä kokoojateitä.



Kuva 10. Ote Kiskon rantaosayleiskaavasta. Kaava-alueen raja on merkitty karttaan violetilla.

### 3.5 Asemakaavatilanne

Suunnittelualueella ei ole voimassa asemakaavoja.

### 3.6 Rakennusjärjestys

Salon kaupunginvaltuusto on hyväksynyt 12.4.2010 (§ 37) voimassa olevan rakennusjärjestyksen (<https://www.salo.fi/attachments/2010-06-02T11-10-1088.pdf>). Rakennusjärjestyksestä ollaan uusimassa parhaillaan. Rakennusjärjestyksaluonnos löytyy kaupungin internet-sivuilta osoitteesta <https://www.salo.fi/attachments/2019-04-09T08-59-18532.pdf>.

### 3.7 Salon kaupungin ohjelmat ja suunnitelmat

Alueidenkäyttösuunnitelmien, rakennusjärjestyksen ja strategian lisäksi yleiskaavatyössä on huomioitava laaditut ohjelmat ja suunnitelmat tarpeen mukaan. Tunnin juna -hankkeen kautta kaavatyöllä on merkitystä esim. yleiskaavalliseen ohjelmaan, jossa luodaan pitkän aikavälin suuntaviivat Salon kaupungin maankäytön tarkemman suunnittelun pohjaksi. Lisäksi Tunnin juna -hanke edistää osaltaan elinkeinopoliittisen ohjelman tavoitetta kehittää yritysten toimintamahdollisuuksia. Muita mahdollisesti huomioitavia ohjelmia ja suunnitelmia ovat mm. ilmasto- ja ympäristöohjelma sekä maaseutuohjelma.

### 3.8 Liikennettä koskevia suunnitelmia ja ohjelmia

Liikenteen osalta kaavahankkeessa tulee huomioida meneillään olevat Tunnin junaan liittyvät hankkeet: Espoo-Salo-oikorata ja Helsinki-Turku nopean junayhteyden ympäristövaikutusten arviointi.



## 4. KAAVATYÖN TAVOITTEET

### 4.1 Yleiskaavalliset tavoitteet kumoamiselle

Kiskon rantayleiskaavan kumoamisen tavoitteena Sammalonsalmen kohdalla on mahdollistaa Espoo-Salo-oikoradan toteuttaminen voimassa olevan maakuntakaavan mukaisesti. Kun voimassa oleva osayleiskaava kumotaan suunnitellun ratalinjan ja sen lähiympäristön osalta, alueelle jää voimaan maakuntakaava eikä alueella ole enää yleiskaavallista estettä uuden radan yleissuunnitelman mukaisen ratalinjauksen toteuttamiseksi.

Kiskon rantayleiskaavan kumoaminen Sammalonsalmen kohdalla on tarpeen, jotta Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelma saadaan etenemään aikataulussa: ratalain 10 §:n 4 momentin mukaan yleissuunnitelmaa tai ratasuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin maakuntakaavaa tai oikeusvaikutteista yleiskaavaa.

Alustavasti on suunniteltu, että kumoamisen jälkeen alueelle voitaisiin laatia uusi osayleiskaava, jossa tutkitaisiin maankäyttö kumottavaa aluetta laajemmalla alueella huomioiden rata ja sen vaikutukset. Kaavatyö on tarkoitus tehdä tiiviissä yhteistyössä alueen asukkaiden ja maanomistajien kanssa.

### 4.2 Maakuntakaavan tavoitteet

Salo-Lohja -ratalinjan vaihemaakuntakaavan tavoitteena on ollut osoittaa ratalinja sekä sovittaa ratalinjaus alueen luonnon- ja kulttuuriympäristöarvot huomioivalla tavalla. Maakuntakaavassa osoitettu ratalinjaus on otettava huomioon kuntien yleis- ja asemakaavoituksessa.

Varsinais-Suomen tavoitteet Salo-Lohja -oikoradalle ovat aluerakenteellisia. Toteuttamiskelpoisen ratalinjan osoittamisella on varmistettu nopean Turku-Helsinki-Pietari -ratayhteyden kehittämismahdollisuudet sekä rai-deliikenteen kilpailukyky kestävässä kulkumuotona. Tavoitteena on ollut tasoittaa pääkaupunkiseudun kasvua itä-länsi-suunnassa samalla tavalla kuin rauta- ja moottoriteihin tukeutuvat kehityskäytävät Tampereen ja Lahden kautta Sisä-Suomeen ovat tehneet. Tulevan kehityksen tasapainottaminen ja ohjaaminen kestäväälle pohjalle edellyttää vastaavan itä-länsi-suuntaisen, Tukholman, Helsingin ja Pietarin metropolialueet yhdistävän kehityskäytävän toteuttamista. Tavoitteena on ollut myös parantaa mahdollisen paikallisjunaliikenteen toimintaedellytyksiä.

### 4.3 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Uudistetut valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet tulivat voimaan 1.4.2018. Tunnin juna sisältyy Tehokas liikennejärjestelmä -kokonaisuuteen, jonka tavoitteena on mm. turvata kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien liikenne- ja viestintäyhteyksien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet. Hanke sisältyy Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen -kokonaisuuteen, jossa tavoitteena on mm. edistää maan monikeskuksista, verkottuvaa ja hyviin yhteyksiin perustuvaa aluerakennetta, ja tukea eri alueiden elinvoimaa ja vahvuuksien hyödyntämistä.

### 4.4 Salon kaupungin asettamat tavoitteet

Salon kaupungin strategiassa 2028 Tunnin juna on nostettu yhdeksi kärkihankkeeksi. Se parantaa alueen saatavuutta sekä lisää alueen elinvoimaa ja kilpailukykyä. Tunnin juna -hankkeen yhtenä edellytyksenä on tarvittavien yleis- ja asemakaavojen päivittäminen siten, että ne mahdollistavat ratahankkeen toteuttamisen.

## 5. TAVOITETILA 2030

### 5.1 Ihmisen elinympäristö

Tavoitetilanteessa 2030 kaava-alueen halki kulkee Espoo-Salo-oikorata, joka ylittää sillalla peltoalueen ja Sammalonsalmen. Peltoalueen ylittävä silta on pituudeltaan noin 400 metriä ja korkeimmillaan se on noin 10 metriä maanpinnasta. Sammalonsalmen ylittävä silta on pituudeltaan noin 300 metriä ja sen korkeus vedenpinnasta on 7-8 metriä. Rantalan kohdalla rata on tunnelissa, jonka pituus on noin 100 metriä.

Esitettyjen suunnitelmien mukaan kaava-alueen ohittaa tulevaisuudessa yhteensä neljä junaa tunnin aikana. Kaksi junista kulkee Turun ja kaksi Helsingin suuntaan. Toinen edestakaisin kulkevista junista on Express-juna, jonka vauhti on noin 250 km/h kaava-alueen kohdalla. Toinen edestakaisin kulkeva juna taas on Intercity, jonka nopeus on noin 200 km/h kaava-alueen kohdalla.

Rata on uusi elementti maisemassa. Muilta osin alueen kylämaisema säilyy ennallaan eikä olemassa oleviin toimintoihin kohdistu muutoksia. Radan eteläpuolella sijaitsee Sammalon tilakeskus ja pohjoispuolella on Rantalan tilalla sijaitseva loma-asunto talourakennuksineen. Alue säilyy edelleen pääosin maa- ja metsätalouskäytössä.

Koska rata kulkee kaava-alueella pääosin sillalla, se ei muodosta merkittävää estettä liikkumiselle. Radan ali pääsee Vilikkalantietä ja Sammalontietä pitkin. Vilikkalantien linjaus ei muut radan rakentamisen johdosta. Sen sijaan Sammalontie tekee mutkan laaksosillan länsipäässä.

Virkistyksen osalta junaliikenteestä aiheutuvat melutapahtumat aiheuttavat häiriötä radan lähialueella.



Kuva 11. Pysäytyskuva Sammalonsalmen kaava-alueen kohdalta yleissuunnittelun yhteydessä tehdystä Espoo-Salo-oikoradan koostevideosta (<https://vayla.fi/kaikki-hankkeet/espoo-salo-oikorata/>).

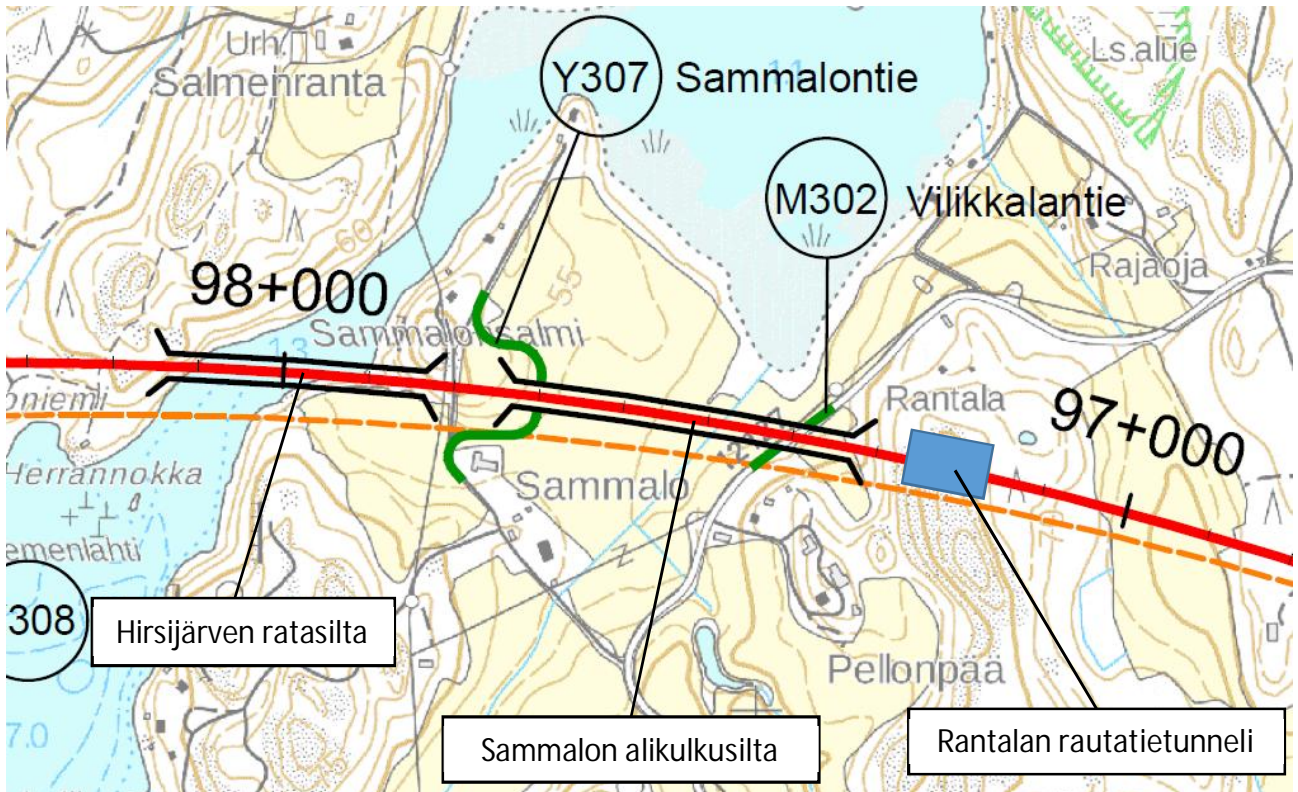


Kuva 12. Pysäytyskuva Sammalonsalmen peltoalueen kohdalta yleissuunnittelun yhteydessä tehdystä Hirsijärvi, Salo -videosta (<https://vayla.fi/kaikki-hankkeet/espoo-salo-oikorata/>). Pysäytyskuvassa näkymä kaakosta oikoradalle. Oikealla on peltoalueen ylittävä silta ja vasemmalla kauempana Hirsijärven ylittävä silta, jonka jälkeen rata sukeltaa tunneliin.

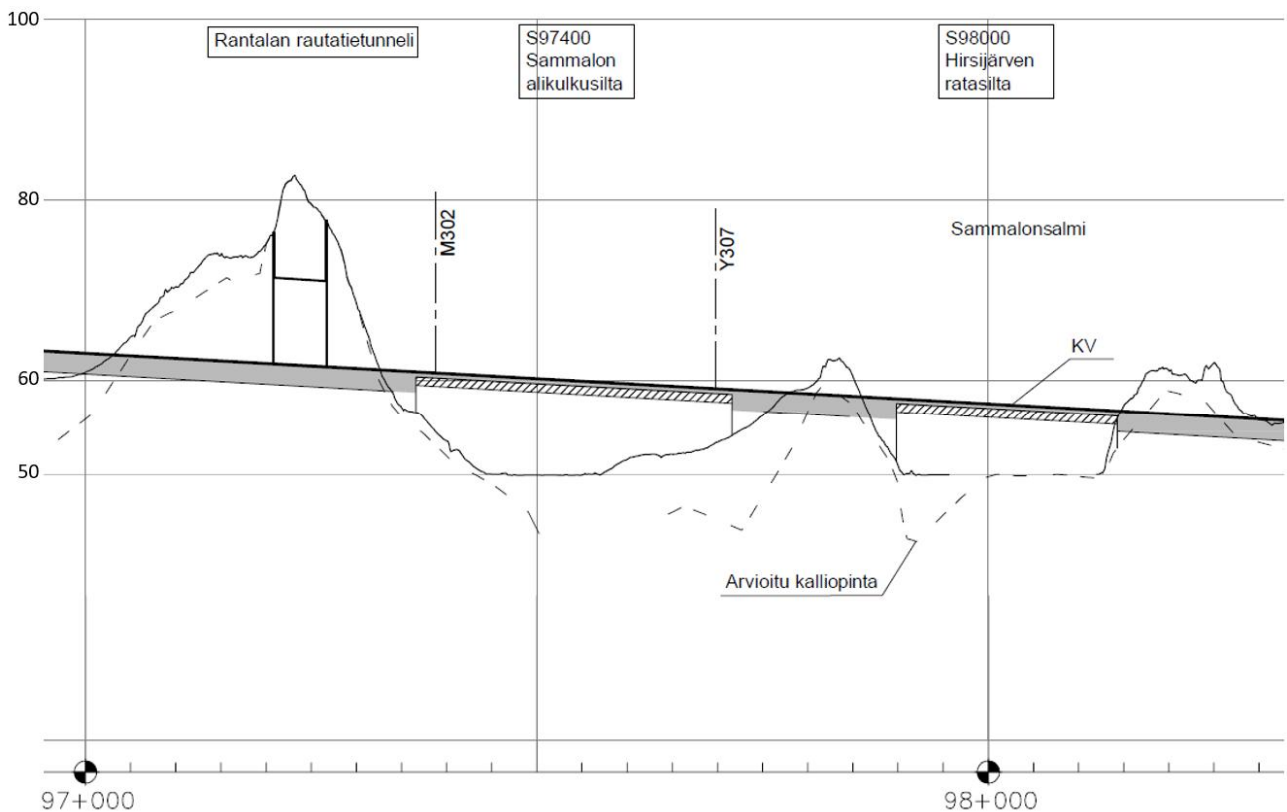


Kuva 13. Pysäytyskuva Hirsijärven ylityksen kohdalta yleissuunnittelun yhteydessä tehdystä Espoo-Salo-oikoradan koostevideosta (<https://vayla.fi/kaikki-hankkeet/espoo-salo-oikorata/>). Pysäytyskuvassa näkymä etelästä oikoradalle ja Hirsijärven ylittävälle sillalle.





Kuva 14. Ote Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelmaluonnoskartasta Sammalonsalmen kohdalla. Karttaan on merkitty punaisella viivalla yleissuunnitelman mukainen ratalinjaus. Vanha ratalinjaus on merkitty oranssilla katkoviivalla. Vihreällä on merkitty Vilikkalantien ja Sammalontien kohdat, jossa ne alittavat Sammalon alikulkusilla.



Kuva 15. Ote Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelmaluonnoksen (16.10.2019) pituusleikkauksesta Sammalonsalmen kohdalla. Sillat on osoitettu raidoituksella.



## 5.2 Junaliikenne ja sen aiheuttama melu

Maakuntakaavan tavoitetilassa 2030 radalla liikennöi kaksi edestakaisin Helsinki-Turku-väliä kulkevaa junaa tunnissa. Toinen edestakaisin kulkevista junista on Express-juna, jonka vauhti on maksimissaan 250 km/h. Toinen edestakaisin kulkeva juna taas on Intercity, jonka nopeus on noin 200 km/h. Junaliikenteestä aiheutuu neljä melutapahumaa kaava-alueella junan ohittaessa alueen. Meluntorjuntatoimet on suunniteltu tehdyn meluselvityksen pohjalta. Meluntorjunta on suunniteltu toteutettavaksi koko suunnittelualueen rataosuudelle molemmin puolin rataa. Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelman mukaan radan pohjoispuolelle tulee 3 metriä korkea ja eteläpuolelle 2 metriä korkea meluseinä. Suunnitelmien tarkentuessa myös meluntorjuntatoimet tulevat tarkentumaan.

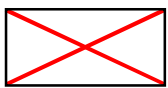
Meluselvityksen lähtökohtana oleva junan maksiminopeus 250 km/h määräytyy radan sähkö- ja turvalaitesuunnittelun perusteella. Vaikka ratageometrian mitoitusnopeutena onkin 300 km/h, sähkö- ja turvalaitteet eivät sitä mahdollista. Mitoittavaksi meluksi muodostuu junaliikenteen perusteella päivämelu vuonna 2050.

Meluselvityksessä on käytetty keskiäänitasoa, koska siihen on olemassa valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista VNp 993/92 (taulukko 1 sivulla 20). Valtioneuvoston päätöksen mukaan asumiseen käytettävillä alueilla melutaso ei saa ylittää ulkona melun A-painotetun ekvivalenttitason (LAeq) päiväohjearvoa (klo 7-22) 55 dB. Vastaavasti loma-asumiseen käytettävillä alueilla melutaso ei saa ylittää päiväohjearvoa 45 dB. Melutorjunnasta huolimatta melutaso ylittyy osalla loma-asuntoja.

Ote Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnittelun yhteydessä tehdystä meluselvityksestä on esitetty sivun 21 kuvassa 16.

## 6. OSAYLEISKAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET

### 6.1 Aluetta koskevat merkinnät



Kumottava kaava-alue.



Yleiskaava-alueen raja.

## 7. VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

### 7.1 Vaikutusarvioinnin tausta

Maankäyttö- ja rakennuslain 9 § 1 mom. mukaan kaavan tulee perustua kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavan vaikutuksia selvittäessä otetaan huomioon kaavan tehtävä ja tarkoitus. Maankäyttö- ja rakennusasetuksen 1 § tarkentaa, että kaavan vaikutuksia selvittäessä on otettava huomioon aikaisemmin tehdyt selvitykset sekä muut selvitysten tarpeellisuuteen vaikuttavat seikat. Selvitysten on annettava riittävät tiedot, jotta voidaan arvioida suunnitelman toteuttamisen merkittävät välittömät ja välilliset vaikutukset:

- 1) ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön;
- 2) maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon;
- 3) kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin;
- 4) alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen;
- 5) kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön;
- 6) elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen.

Kiskon rantayleiskaavan Sammalonsalmen kohdan kumoamisen vaikutusarviointi perustuu käytössä oleviin perustietoihin, selvityksiin, suunnitelmiin, maastokäynteihin, osallisilta saatuihin lähtötietoihin, lausuntoihin ja mielipiteisiin sekä laadittavien suunnitelmien ympäristöä muuttavien ominaisuuksien analysointiin. Keskeisenä

lähtötietona vaikutusarvioinnissa ovat olleet Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnittelu ja Helsinki-Turku nopean junayhteyden ympäristövaikutusten arviointi. Vaikka ympäristövaikutusten arviointityö on kesken, sen osalta on tehty tiivistä yhteistyötä Väyläviraston kanssa: kaavatyössä on ollut käytössä ajantasainen aineisto sekä selvitysten että arviointien osalta. Yleissuunnitelman yhteydessä ja Helsinki-Turku nopean junayhteyden ympäristövaikutusten arvioinnissa tehdyt selvitykset ja vaikutusarviointit ovat tarkkuudeltaan vähintään yleiskaava-tasoa ja näin ollen riittäviä kaavatyössä.

Vaikutuksia arvioidaan koko siltä alueelta, johon radan ja junaliikenteen vaikutus ulottuu rataan nähden poikkittaisessa suunnassa. Kaavahankkeen merkittävimmiksi vaikutuksiksi on tunnistettu melu, vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön sekä maisemakuvaan kohdistuvat vaikutukset. Esim. melun ja maisemakuvaan osalta arviointi kohdistuu siis kaava-alueella laajemmalle alueelle. Ne maankäyttö- ja rakennusasetuksen 1 §:n listauksen aihepiirit, joihin ei voida katsoa kohdistuvan vaikutuksia tai vaikutukset jäävät vähäisiksi, on jätetty käsittelemättä seuraavassa vaikutuksia koskevassa luvussa.

## 7.2 Vaikutukset

### 7.2.1 Ihmisten elinolot ja elinympäristö

Raideliikennemelu, tärinä, maisemamuutokset sekä rakennuksiin kohdistuvat muut toimenpiteet heikentävät asumisviihtyvyyttä radan läheisyydessä Hirsijärven Sammalonsalmen ympäristössä. Myös radan rakentaminen ja radan valmistumisen jälkeen junaliikenne aiheuttavat haittaa asumiselle sekä vesistön ja rantojen käytölle. Merkittävin tekijä, joka vaikuttaa epäedullisesti ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön jatkossa, on melu. Junaliikenteen osalta on tehty meluselvitys. Tunnelien suuaukkojen melua lisäävä vaikutus on huomioitu melulaskennassa erillisenä melulähteenä. Rakentamisaikaiset vaikutukset on käsitelty luvussa 7.2.5.

Meluntorjunnalla kielteiset vaikutukset saadaan lievennettyä pääosin kohtalaisiksi radan varrella, mutta Hirsijärvellä jää meluntorjunnasta huolimatta kuitenkin useita lomakiinteistöjä ratamelualueelle ja myös alueen maisemakuva muuttuu merkittävästi. Radan molemmin puolin on sekä ympärivuotisia että vapaa-ajan asuntoja, jotka sijoittuvat radan melualueelle. Radan eteläpuolella on kolme ympärivuotisesti asuttua taloa: Sammalo, Pellonpää ja Vähä-Mäkilä. Niiden osalta melutaso ei ylitä valtioneuvoston asettamaa melun ohjearvoa. Sen sijaan melun vaikutusalueella loma-asunnoista ainakin 11 sijaitsee siten, että ulkotilan melutaso ylittää valtioneuvoston loma-asunnoille antaman ulkomelun ohjearvon 45 dB meluntorjuntatoimista huolimatta.

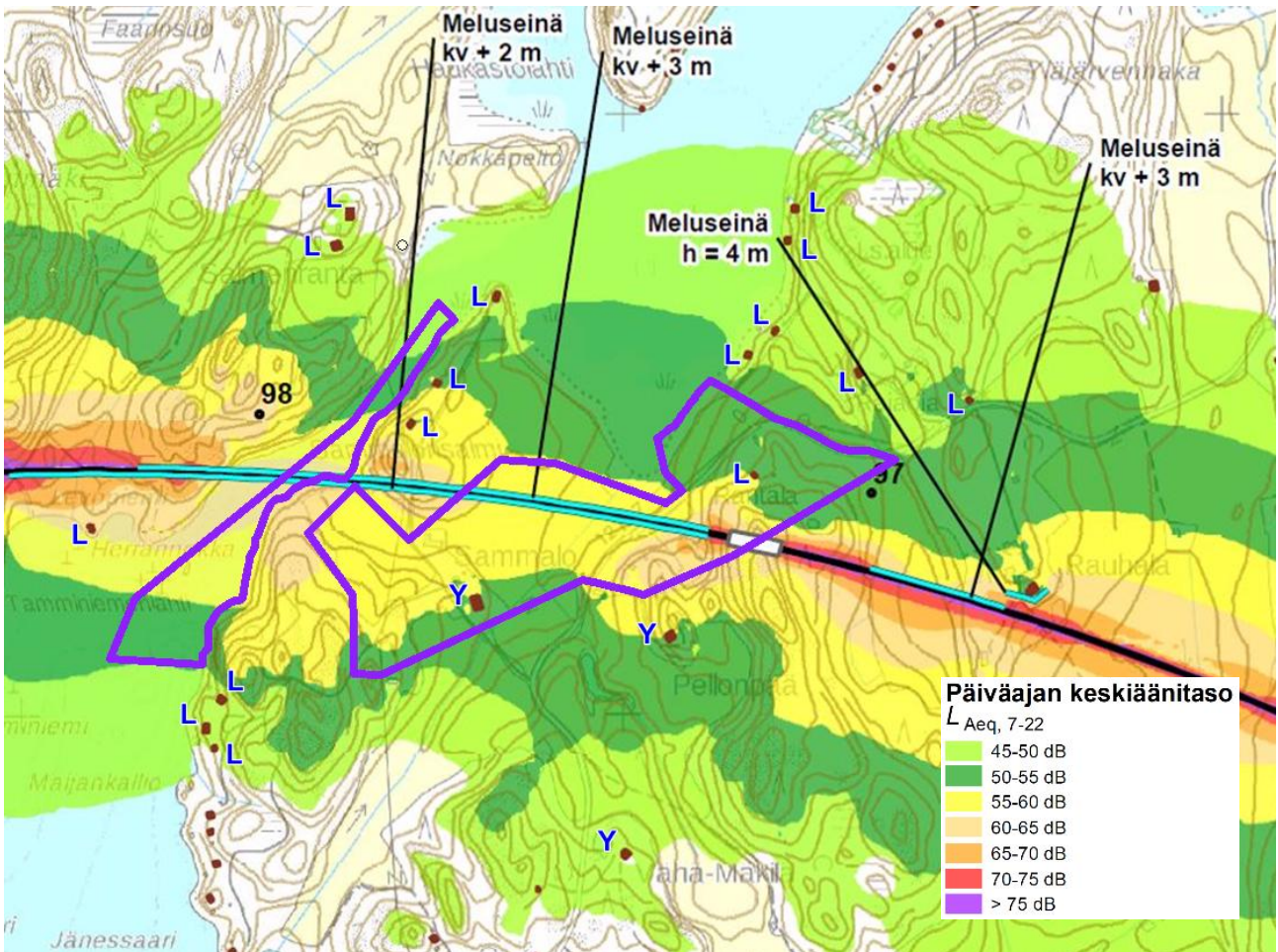
*Taulukko 1. Valtioneuvosto on päätöksessään 993/1992 antanut yleiset ohjearvot. Mikäli melu sisältää impulsseja tai on kapeakaistaista, tulee mallinnus tuloksiin lisätä 5 dB ennen niiden vertaamista ohjearvoihin. Tämä impulssimaisuus- tai kapeakaistaisuuskorjaus tehdään sille ajalle, jolloin melu on impulssimaista tai kapeakaistaista.*

Kohde	L <sub>Aeq</sub> enintään	
	Päivällä klo 07-22	Yöllä klo 22-07
<b>Ulkona</b>		
Nykyiset asumiseen käytettävät alueet, virkistysalueet taajamissa ja niiden välittömässä läheisyydessä sekä hoito- ja oppilaitoksia palvelevat alueet	55 dB	50 dB <sup>1)</sup>
Uudet asumiseen käytettävät alueet, virkistysalueet taajamissa ja niiden välittömässä läheisyydessä sekä hoito- ja oppilaitoksia palvelevat alueet	55 dB	45 dB <sup>1)</sup>
Loma-asumiseen käytettävät alueet <sup>3)</sup> , leirintäalueet sekä taajamien ulkopuolella olevat virkistysalueet ja luonnonsuojelualueet	45 dB	40 dB <sup>2)</sup>
<b>Sisällä</b>	<b>Päivällä klo 07-22</b>	<b>Yöllä klo 22-07</b>
Asuin-, potilas- ja majoitushuoneet	35 dB	30 dB
Opetus- ja kokoontumistilat	35 dB	-
Liike- ja toimistohuoneet	45 dB	-

<sup>1)</sup> Oppilaitoksia palvelevilla alueilla ei sovelleta yöohjearvoja.

<sup>2)</sup> Yöohjearvoa ei sovelleta sellaisilla luonnonsuojelualueilla, joita ei yleisesti käytetä oleskeluun tai luonnon havainnointiin yöllä.

<sup>3)</sup> Loma-asumiseen käytettävillä alueilla taajamassa voidaan kuitenkin soveltaa 1 momentissa mainittuja ohjearvoja.



Kuva 16. Ote Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnittelun yhteydessä tehdystä meluselvityksestä (5.11.2019). Kuvassa on esitetty ennustetilanteen 2050 päivämelu melusteillä. Siltojen kohdalle on suunniteltu meluseinät radan molemmin puolin. Kaava-alueen itäreunalla juna kulkee tunnelissa. Junaliikenteen aiheuttaman melun vaikutusalue ulottuu kaava-alueen ulkopuolelle. Sammalon, Pellonpään ja Vähä-Mäkilän ympärivuotisten asuinrakennusten (Y) kohdalla melu alittanee valtioneuvoston asettaman ohjearvon 55 dB. Sen sijaan ainakin 11 vapaa-ajan asunnon osalta melutaso ylittää valtioneuvoston ohjearvojen mukaisen 45 dB:n rajan.

## 7.2.2 Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriperintöön

Kaava-alueen maisema on pienipiirteistä ja vaihtelevaa, ja siksi herkkä muutoksille. Itä-länsi-suunnassa kulkevalla oikoradalla ja sen rakenteilla tulee olemaan merkittäviä vaikutuksia alueen maisemakuvaan (sivun 17 kuvat 12 ja 13). Sammalonsalmen kohdalla pelto- ja vesialueen ylittävät sillat melusteineen muodostavat maisemakuvaa dominoivan elementin. Laaksosilta on verrattain matala, ja saattaa siksi näyttää melko raskaalta pienipiirteisessä maisemassa ja häittää näkymiä kauempaa katsottuna. Toisaalta sillat mahdollistavat pelto- ja vesialueen jatkumisen esteettä siltojen ali, jolloin rata ei muodosta toiminnallista estettä paikalliselle liikkumiselle eikä häitä maatalouden harjoittamista. Maatalouden jatkuminen alueella edesauttaa osaltaan kulttuurimaiseman säilymistä avoimena. Rata kulkee Sammalon arvokkaan kantatilan läheisyydessä, ja muuttaa merkittävästi tilaa ympäröivää maisemaa, etenkin sen suhdetta järvimaisemaan.

Rantalan tunnelin läntinen suuaukko sijoittuu kaava-alueen itäreunassa olevaan metsäiseen mäkeen. Tunnelin suuaukon vaikutus maisemassa on paikallinen. Haitallista vaikutusta voidaan pienentää suunnittelemalla ja toteuttamalla suuaukot siten, että ne sopeutuvat mahdollisimman hyvin maisemaan.



Uuden radan vaikutukset luonnonmaisemaan ovat erityisen merkittäviä siellä, missä maisemalla on suuri virkistyskäyttöön liittyvä arvo. Yleisesti voidaan todeta luonnonmaisemaan kohdistuvien vaikutusten olevan merkittävimmät vesistöjen läheisyydessä. Erityisesti Hirsjärven pohjoisosassa Sammalonsalmen ylityskohdassa uudella radalla on vaikutuksia lähialueen loma-asutuksen virkistyskäyttömahdollisuuksiin. Sammalonsalmen kaapeuden vuoksi maisemavaikutukset jäävät kuitenkin melko paikallisiksi.

Maisemaan kohdistuvien vaikutusten kannalta on tärkeää, että jatkosuunnittelussa ja toteutuksessa kiinnitetään erityistä huomiota radan, tunnelin suuaukon ja rataan liittyvien muiden rakenteiden sovittamiseen maisemaan kaava-alueella ja Sammalonsalmen kohdalla. Siltojen osalta tämä tarkoittaa mahdollisimman sirojen ratkaisujen suosimista.

### 7.2.3 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön ja rakentamiseen

Kiskon rantayleiskaavan tavoitteena on ollut ohjata rantarakentamista: kaavassa on osoitettu rakennuspaikat rantamitoituksen perusteella. Kaavan kumoaminen ei muuta tätä Kiskon rantayleiskaavassa osoitettua kiinteistöille kuuluvaa rakennusoikeutta. Rakentaminen on mahdollista myös kumoamisen jälkeen poikkeusluvalla.

Kiskon rantayleiskaavassa osoitetut erillispientalojen korttelialueet (AO) ja Hirsjärven rannalle osoitettu lomarakennusten korttelialue (RA) kumoutuvat kaavan kumoamisen myötä. Koska junaliikenteen melu ylittää ko. alueilla valtioneuvoston asettamat melun ohjearvot (sivun 20 taulukko 1), jatkossa kyseisiin paikkoihin ei voida osoittaa vastaavia asumisen alueita. Kiinteistöille kuuluvat rakennuspaikat pyritään osoittamaan kiinteistön alueella sinne, missä radan melu alittaa valtioneuvoston asettamat ohjearvot. Mikäli tämä ei kuitenkaan onnistu, tullaan korvauskysymykset käsittelemään ratatoimituksen yhteydessä ratalain mukaisesti.

Kaavan kumoaminen ei aiheuta muutoksia olemassa oleviin rakennettuihin ympäristöihin, joita ovat Sammalon tilakeskus ja Pellonpään tilakeskus suunnitellun oikoradan eteläpuolella ja lomakäytössä oleva Rantalalan pihapiiri suunnitellun radan pohjoispuolella. Kaava ei vaikuta rakentamismahdollisuuksiin ko. kiinteistöillä.

### 7.2.4 Sosiaaliset vaikutukset

Koska rata ei aiheuta alueella estevaikutusta, radalla ja sen liikenteellä ei tule olemaan vaikutuksia alueen toimintoihin, palvelujen saavutettavuuteen eikä sosiaalisen kohtaamisen mahdollisuuksiin. Sen sijaan sosiaalisia vaikutuksia syntyy junaliikenteen aiheuttamasta meluhaitasta, joka yhdessä maisemaan kohdistuvien muutosten kanssa aiheuttavat elinympäristön laadun heikkenemistä. Lisäksi radan ja junaliikenteen tuloon liittyvät pelot ja uhkakuvat ovat merkittävä sosiaalinen vaikutus. Pelkoa ja epävarmuutta tulevasta voidaan lieventää avoimella ja selkeällä tiedottamisella sekä lisäämällä vuorovaikutusta ja osallistamista.

### 7.2.5 Aluetalous ja elinkeinot

Kaava mahdollistaa uuden ratayhteyden toteuttamisen, millä on myönteisiä vaikutuksia aluetalouteen laajemmin tarkasteltuna. Paikallisesti tarkasteltuna kaavassa osoitettu rata jakaa pelto- ja metsäalueita ja pienentää niiden pinta-alaa vähäisissä määrin. Kaavan vaikutukset maa- ja metsätalouteen jäävät pieniksi, koska rata kulkee alueen halki pääosin sillalla.

Radan aiheuttama melu voi vaikeuttaa Sammalon eläinklinikan toimintaa, koska klinikka on erikoistunut stressaantuneiden ja herkkien eläinten hoitamiseen.

### 7.2.6 Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Rakentamisen aikana asukkaita haittaavat lähinnä rakentamisen, rakentamisliikenteen ja -kuljetusten aiheuttamat häiriöt. Suurimmat rakentamisen aikaiset vaikutukset aiheutuvat rakennettaessa avoimessa maisematilassa peltoalueilla tai vesistönylityksissä.

Rakennustyön aikaisia ympäristövaikutuksia, lähinnä melua ja tärinää, syntyy mm. kallio- ja kiviaineksen käsittelystä, työmaakuljetuksista, työkoneista, työnaikaisista liikennejärjestelyistä sekä eri materiaalien käsittelystä. Tunnelirakentamisesta aiheutuu porausmelua, joka on suurimmillaan työn aloitusvaiheessa ratatunnelin, jossa melu pääsee vapaasti leviämään ilmassa. Rakentamisen aikaiset vaikutukset kohdistuvat vaikutusalueen ihmisiin, maisemaan ja kulttuuriympäristöön sekä luonnonympäristöön. Haitallisia rakentamisen aikaisia vaikutuksia voidaan pienentää työmaan huolellisella suunnittelulla ja aikataulutuksella.

Rantalan tunnelin työaikaiset tunnelivedet johdetaan läheiseen Hirsijärven lahteen kaava-alueen pohjoispuolelle. Vaikutus ilmenee Helsinki-Turku nopean junayhteyden hankekokonaisuuden ympäristövaikutusten arvioinnin (YVA) mukaan lähinnä lievänä sameutena ja vedenlaatuun kohdistuvan vaikutuksen suuruus arvioidaan pieneksi kielteiseksi. Lahti on viitasammakon esiintymisaluetta. YVA:ssa on todettu, että ratahankkeen vaikutusalueella Salon Vilikkalan kohteella lisääntymis- ja levähdyspaikkaan kohdistuu ratahankkeen yleissuunnitelman mukaisella toteutuksella heikennys ja että kohteesta on laadittu poikkeuslupahakemus. Sammalonsalmi ylitetään suurella ratasillalla ja rakentamisen aikaiset vaikutukset kohdistuvat enintään kahdelle kasvukaudelle. Kiintoaineen ja ravinteiden leviämisestä aiheutuvat kielteiset vaikutukset johtuvat työmaavesistä sekä paalutuksesta ja niiden arvioidaan olevan kohtalaisia kielteisiä. Vaikutukset ovat väliaikaisia eikä niiden arvioida heikentävän ekologista tai kemiallista tilaa tai siinä pysymistä.

## 8. KAAVAN KUMOAMINEN – MAAKUNTAKAAVAN TOTEUTTAMINEN

Kun Kiskon rantayleiskaava kumotaan Sammalonsalmen kohdalla, alueen voimassa olevaksi kaavaksi tulee Varsinais-Suomen maakuntakaava, joka mahdollistaa uuden Espoo-Salo-oikoradan rakentamisen. Radan rakentamisen edellytyksenä on vielä radan yleissuunnitelman, ratasuunnitelman ja rakentamissuunnitelman laatiminen sekä niiden hyväksyminen. Lisäksi hankkeen toteutuminen edellyttää rahoitusta.

Salossa 25.1.2021

Marjo Saukkonen, yleiskaava-arkkitehti  
Salon kaupunki

## 9. YHTEYSTIEDOT

Salon kaupunki, Kaupunkisuunnittelu

Salon kaupunki  
Maankäyttöpalvelut  
Hornintie 2-4, 24800 Halikko

Yleiskaava-arkkitehti  
Marjo Saukkonen  
puh. 02 778 5100  
[marjo.saukkonen@salo.fi](mailto:marjo.saukkonen@salo.fi)