

RAAHEN KAUPUNKI

Valtatien 8 yleisen tien alue lähialueineen välillä
Nikolantie – rautatiesilta
Asemakaavan muutos ja laajennus

ASEMAKAAVAN SELOSTUS 31.5.2004

RAAHEN KAUPUNKI

RAAHEN KAUPUNKI

Valtatien 8 yleisen tien alue lähialueineen välillä Nikolantie – Rautatiesilta.

Asemakaavan muutos ja laajennus

1. PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

1.1. Tunnistetiedot

Asemakaavan selostus koskee 31.5.2004 päivättyä asemakaavakarttaa.

Yhteystiedot:

Raahen kaupunki:

Kaavoitusta ohjaa ja valvoo vt. kaupunginarkkitehti Kaija Seppänen (Raahen kaupunki, Tekninen keskus, Sovionkatu 9, PL 6, 92101 Raahе, puh. (08) 439 3575, 044 439 3575, sähköposti: kaija.seppanen@raahe.fi).

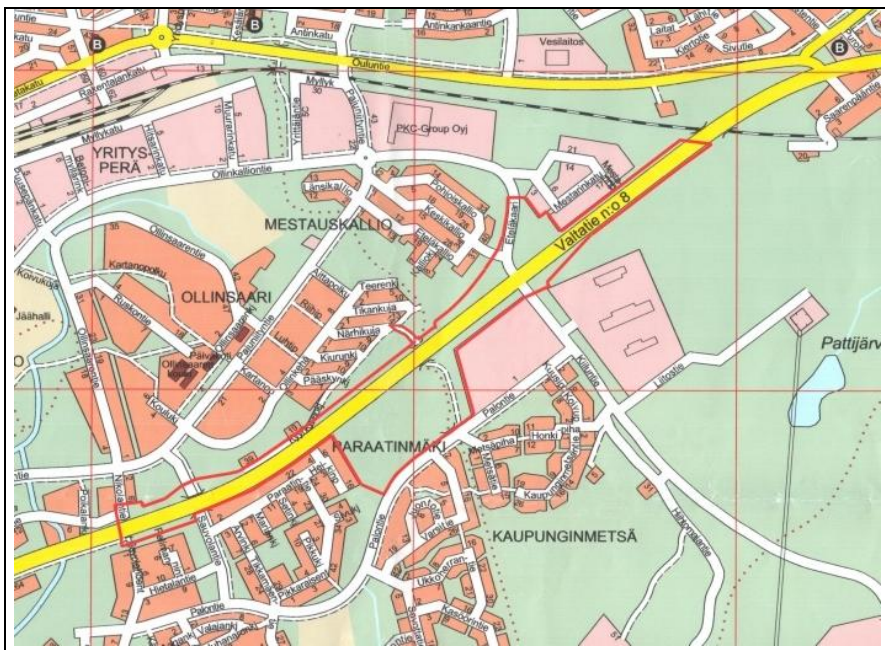
Kaavoituksen ohjausryhmään kuuluu myös kaupungininsinööri Matti Penttilä (Raahen kaupunki, Tekninen keskus, Sovionkatu 9, PL 6, 92101 Raahе, puh. (08) 439 3501, 044 439 3501, sähköposti: matti.penttila@raahe.fi).

Kaavan laatija:

Kaavoituksen käytännön työ tehdään konsulttitoimeksiantona. Kaavan laatijana toimii arkkitehti Jouni Laitinen Sigma Konsultit Oy:stä (Chydenius Center, 67100 Kokkola, puh. 040 550 0830, sähköposti: jouni.laitinen@sigma.kpnet.com) ja avustavana kaavoittajana arkkitehti Kari Siipola Sigma Konsultit Oy:stä (puh: 050 348 1961). Työhön osallistuu myös suunnittelija Minna Vesisenaho (puh: 050 537 4491, sähköposti: minna.vesisenaho@sigma.kpnet.com).

1.2. Kaava-alueen sijainti:

Suunnittelualue on valtatie 8 lähialueineen välillä Nikolantie (ent. Koulutie) – Rautatiesilta. Suunnittelualueen sijainti on esitetty **kuvassa 1**.



Kuva 1, Suunnittelualueen sijainti.

1.3. Kaavan nimi ja tarkoitus

Kaavan nimi on **Valtatien 8 yleisen tien alue lähialueineen välillä Nikolantie – Rautatiesilta. Asemakaavan muutos ja laajennus**

Suunnittelualueeseen kuuluvan jakson pituus on n. 2,2 km ja alue on kooltaan noin 28 ha.

Asemakaavan muutos ja laajennus tuli ajankohtaiseksi kaupunginvaltuuston hyväksyttyä 3.12.2003 tiehallinnon laatimat suunnitelmat valtatie 8 liikenneturvallisuuden ja ympäristön parantamiseksi. Tällä asemakaavan muutoksella ja laajenuksella luodaan maankäytölliset edellytykset tiehallinnon suunnitelmien toteuttamiseksi.

1.4. Selostuksen sisällysluettelo

1. PERUS- JA TUNNISTETIEDOT.....	2
1.1. Tunnistetiedot	2
1.2. Kaava-alueen sijainti:	2
1.3. Kaavan nimi ja tarkoitus.....	3
1.4. Selostuksen sisällysluettelo.....	3
1.5. Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista	3
1.6. Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista	4
2. TIIVISTELMÄ.....	4
3. LÄHTÖKOHDAT	5
3.1. Selvitys suunnittelualan oloista	5
3.2. Maanomistus.....	6
3.3. Suunnittelutilanne.....	6
3.3.1. Kaava-alueita koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset.....	6
4. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET	8
4.1. Asemakaavan suunnittelun tarve.....	8
4.2. Suunnittelun vaiheet	8
4.3. Osallistuminen ja yhteistyö.....	8
4.3.1. Osalliset	8
4.3.2. Vireilletulo	8
4.3.3. Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt	8
4.3.4. Viranomaisyhteistyö	9
4.4. Asemakaavan tavoitteet.....	9
4.4.1. Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet	9
4.5. Asemakaavan vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	9
5. ASEMAKAAVAN KUVAUS.....	10
5.1. Kaavan rakenne.....	10
5.2. Mitoitus	10
5.3. Ympäristönäkökohdat.....	10
5.4. Kaavan vaikutukset	10
5.4.1. Vaikutukset rakennettuun ympäristöön.....	10
5.5. Kaavamerkinnot ja -määräykset.....	11
6. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS.....	11
6.1. Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat	11
6.2. Toteuttaminen ja ajoitus	11

1.5. Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista

- Liite 1 Maanomistus 1:10 000
- Liite 2 Nykyinen asemakaava (pienennös 1:10 000)
- Liite 3 Havainnekuva ja keskeiset muutoskohteet 1:6000
- Liite 4 Kaavaehdotuspienennös 1:6000

Erillisenä asemakaavakartta 1:2000

1.6. **Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista**

Työryhmän ehdotus 4.11.2003, Valtatien 8 liikenneturvallisuuden ja ympäristön parantaminen välillä Nikolantie - Pattijointie, **yleisselvitys, Tiehallinto**.

Antinkankaan pohjavesialueen suojelusuunnitelma, osa III (17.3.1993)

2. TIIVISTELMÄ

Asemakaavaehdotuksen suunnittelun keskeinen lähtökohta on ollut Tieliikelaitoksen kevään 2004 aikana laatimat tiesuunnitelmat (luonnosvaihe). Keskeinen muutos nykytilanteeseen on yleisen tien alueen laajentaminen meren puoleiselle viheralueelle. Tilatarve johtuu pääsääntöisesti uuden kevyen liikenteen väylän linjauksesta. Liikennealueen laajennus vaihtelee muutamasta metristä aina 50 metriin ja alueen osoittamisen pääperiaatteena on ollut kuivatuksen vaatima uloin reuna + 2 metriä. Lisäksi liittymäjärjestelyt aiheuttavat muutoksia asemakaavaan erityisesti Eteläkaarten kohdalla jossa liittymien porrastus edellyttää katualueen siirtoa 140 metriä itään.

Kaavaehdotusvaiheessa on pidetty valmisteluvaiheen kuuleminen 1.3. – 17.3.2004. Kuuleminen pidettiin samanaikaisesti vastaavan asemakaavan muutoksen kanssa entisen Pattijoen kunnan alueella. Nyt käsillä olevaan kaavamuutosalueeseen ei laatimisvaiheen kuulemisessa esitetty erityisiä huomautuksia vaan annetut huomautukset koskivat Pattijoen puolta.

3. LÄHTÖKOHDAT

3.1. *Selvitys suunnittelualueen oloista*

Liikenteelliset olosuhteet:

Suunnittelualue käsittää valtatie 8 lähialueineen Nikolantien ja rautatien ylikulkusillan välisellä alueella. Valtatie 8 on yhdessä valtatie 4 kanssa maamme maantiekuljetusten tärkein pohjois-eteläsuuntainen reitti. Se on myös Raahen kaupunkiseudun sisäisen liikenteen pääväylä, jolle sijoittuu suuri osa lyhytmatkaisesta liikenteestä.

Valtatien rakenteellinen kunto on hyvä, nykyinen nopeusrajoitus suunnittelualueella on 80 km/h ja tie on valaistu koko suunnittelualueen osalla.

Suunnittelualueen liittymissä on runsaasti valtatie ylittävää sekä valtatieltä kääntyvää liikennettä. Valtatieltä vasemmalle kääntyvä liikenne vaikeuttaa valtatiellä suoraan menevää liikennevirtaa ja valtatie ylittävä liikenne aiheuttaa selkeän liikenneturvallisuusrisikin.

Valtatien suunnassa ei ole kevyen liikenteen väylää suunnittelualueen osalla. Asemakaavan toteutuksen keskeinen tavoite onkin mahdollistaa kevyen liikenteen väylän toteutus.

Liikennelaskennoissa on tutkittu eri tiejaksojen keskimääräisiä vuorokausiliikennemääriä, tiesuunnittelualueella vaihteluväli oli 4600 ja 7000 ajon/vrk. Raskaan liikenteen osuus on tiejaksosta riippuen 7-10 %. Kesällä liikennemäärät ovat n. 20 % keskimääräisiä korkeammat ja talvella vastaavasti 20 % alhaisemmat. Liikenne on pääosin paikallisliikennettä, pitkämatkaisen liikenteen osuus on noin neljännes, josta raskasta liikennettä on noin puolet. Liikenteen ennustetaan kasvavan vuoteen 2020 mennessä noin 35 %.

Kuntatekniset verkostot

Alue on kokonaisuudessaan kunnallisteknisten verkostojen piirissä. Sähköverkosto (20 kV) kulkee valtatie läpi neljässä eri pisteessä yhdistäen kaava-alueen pohjoispuoliset ja eteläpuoliset alueet toisiinsa. Kaukolämpöverkko kulkee suunnittelualueen itäosassa valtatie varressa, sen pohjoispuolella. Kaukolämpöverkko alittaa valtatie lisäksi kahdessa eri pisteessä.

Vesi- ja viemäriinjestot kattavat myös rakennetut alueet halkaisten kaava-alueen (valtatie) useammassa eri kohdassa.

Ympäristö

Suunnittelualue on tyypillistä yleisen tien tienvarsiympäristöä; tien reunoilla lähinnä havupuuvältaista metsää. Suunnittelualueeseen kuuluva osa Paraatinmäen aluetta on rakentamaton, puustoinen lähimetsä jolta ei ole tiedossa erityisiä ympäristöarvoja. Alueelle ei myöskään ole asemakaavalla tarkoitus toteuttaa uusia toimintoja. Valtatie varren ympäristö on kuitenkin tärkeä kaupunkikuvallisesti; alue muodostaa Raahen kaupungin keskeisen sisääntulonäkymän. Asemakaavan muutoksen alueellinen suppeus ei kuitenkaan mahdollista laajempien maisemanäkökohtien huomioimista, esim. näkemien avaamista Raahen keskustaan.

Asemakaava-alue sivuaa maakuntakaavaankin merkittyä historiallista Pohjanmaan vanhaa rantatietä. Tien asemakaavallinen käsittely ei kuitenkaan tässä yhteydessä ole ollut tarkoituksenmukaista paitsi kaavarajauksen johdosta myöskään siksi, että nyt käsillä olevilla kevyen liikenteen järjestelyillä ei vaaranneta tien kulttuurihistoriallisia arvoja.



Kuva 2. Ilmakuva kaava-alueelta

Pohjavesi

Osa Antinkankaan pohjavesialuetta sijaitsee asemakaava-alueella, sen itäreunassa. Alueelta ei kuitenkaan ole vedenottoa vaan vedenottamo toimii reservinä. Tästä huolimatta pohjavesialue on keskeinen asemakaavan tiesuunnitelmien laadinnassa huomioitava tekijä.

Melu

Valtatien liikenne aiheuttaa melua ympäristössään. Melualueen (55 dBA) arvioitu laajuus suunnittelualueella on 60-80 metriä tien keskilinjasta. Tien varren asuinrakennuskanta sijoittuu kuitenkin melualueen ulkopuolelle lukuun ottamatta alueen länsireunaa (välillä Nikolantie – Heikinpolku). Tällä länsiosan alueella on kuitenkin melunsuojaustoimenpiteet pääosin jo toteutettu.

3.2. Maanomistus

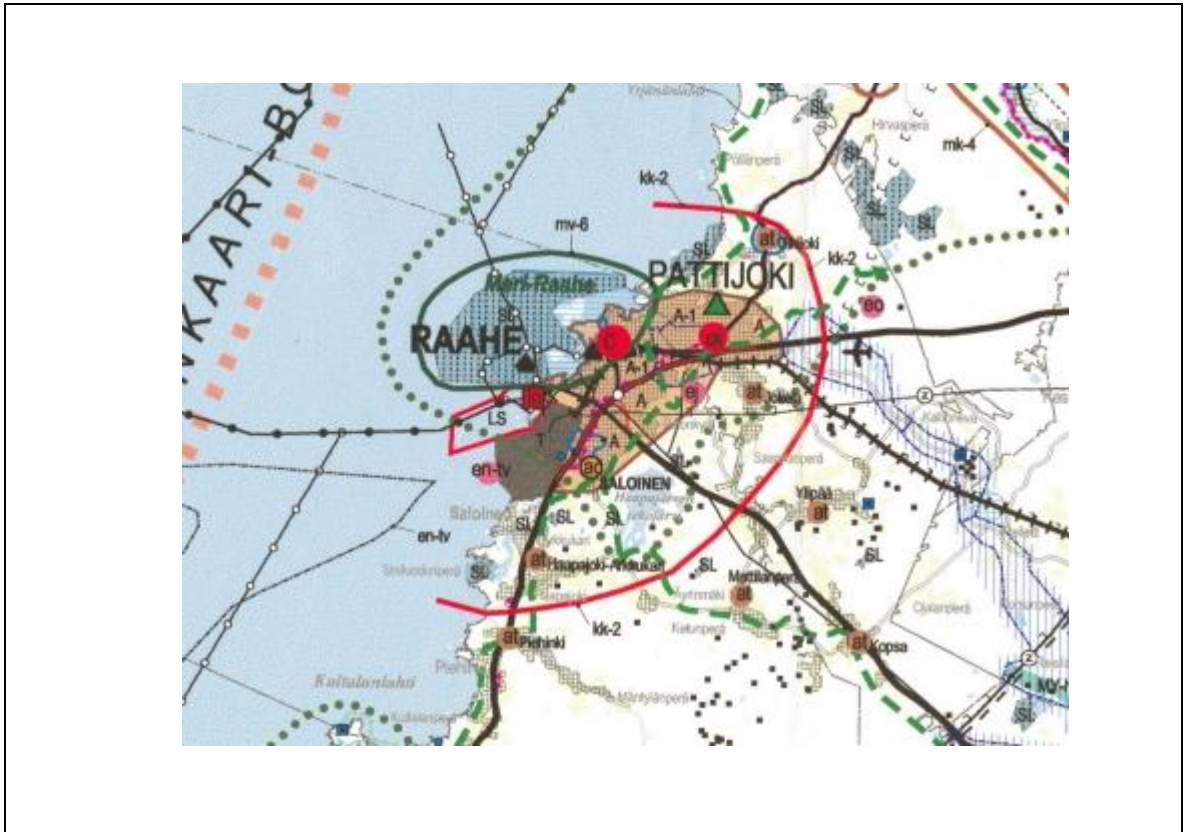
Yleisen tien alue eli pääosa suunnittelualueesta on tiehallinnon hallinnassa. Muutoin kaava-alueet ovat kaupungin ja yksityisten omistuksessa. Alueen maanomistus on esitetty **liitteessä 1**.

3.3. Suunnittelutilanne

3.3.1. Kaava-alueita koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Maakuntakaava:

Raahen kaupunki kuuluu Pohjois-Pohjanmaan liiton alueeseen. Maakuntakaava on parhaillaan vahvistettavana ympäristöministeriössä. Maakuntakaavassa suunnittelualue on merkitty taajamatoimintojen alueeksi ja valtatie 8 on osoitettu parannettavaksi tieosuudeksi.



Kuva 3. Ote maakuntakaavaehdotuksesta

Yleiskaava:

Raahen kaupunginvaltuuston 21.6.1995 hyväksymässä ja Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskuksen 4.9.1996 vahvistamassa Palonkylän osayleiskaavassa valtatie 8 on merkitty kauttakulku- tai sisään tulotieksi.

Raahessa on käynnistynyt keskeisten taajama-alueiden yleiskaavatyö, jonka yhteydessä tarkastellaan laajemmin keskusta-alueeseen liittyviä liikennejärjestelyjä.

Voimassa oleva asemakaava:

Suunnittelualueella on voimassa kuusi erillistä asemakaavaa, jotka on laadittu vuosina 1970–1983.

Alueen nykyinen asemakaava on esitetty pienennettynä **liitteessä 2**.

Tiesuunnitelmat:

Kaupunginvaltuusto on hyväksynyt 3.12.2003 valtatie 8 parantamisen välillä Nikolantie-Pattijoentie tiehallinnon Oulun tiepiiriin teettämän suunnitelman mukaisesti. Suunnitelman on laatinut tieliikennelaitoksen Pohjois-Suomen suunnittelupalvelut. Suunnitelma ja sen pohjalta laaditut tiesuunnitelmaluonnokset ovat olleet pohjana asemakaavan muutokselle.

Pohjakartta:

Kaavan pohjakartta on laadittu Raahen kaupungin kiinteistö- ja mittausosaston toimesta. Asemakaavan pohjana on käytetty kartan digitaalista versiota.

Rakennusjärjestys:

Raahen kaupungin rakennusjärjestys on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 29.5.2002

4. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

4.1. Asemakaavan suunnittelun tarve

Asemakaavan muutos ja laajennus tuli ajankohtaiseksi kaupunginvaltuuston hyväksyttyä 3.12.2003 tiehallinnon laatimat suunnitelmat valtatie liikenneturvallisuuden ja ympäristön parantamiseksi.

4.2. Suunnittelun vaiheet

3.12.2003	Kaupunginvaltuuston päätös kaavan laatimisesta
15.1.2004	Kaavoitustyön aloitusneuvottelu
27.1.2004	Osallistumis- ja arviointisuunnitelman valmistuminen
2.2.2004	Tiesuunnittelun hankeryhmän kokous. Tiesuunnitelman ja kaavan yhteensovittamista.
7.2.2004	Vireilletuloilmoitus
24.2.2004	Kaavaluonnoksen esittely tekniselle lautakunnalle
1.3-17.3.2004	Valmisteluvaiheen kuuleminen
15.3.2004	Kuulemisen yleisötilaisuus
18.3.2004	Tiesuunnittelun hankeryhmän kokous. Tiesuunnitelman ja kaavan yhteensovittamista.
2.4.2004	Viranomaisneuvottelu
31.5.2004	Kaavaehdotus

4.3. Osallistuminen ja yhteistyö

4.3.1. Osalliset

Osallisia prosessissa ovat:

- Kaupunkilaiset, erityisesti valtatie 8 varren alueen asukkaat
- Kaava-alueen ja siihen rajoittuvien alueiden maanomistajat, asukkaat ja yrittäjät sekä alueella ja lähialueilla asioivat.

Viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään:

- Raahen kaupungin eri hallintokunnat
- Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskus
- Pohjois-Pohjanmaan liitto
- Pohjois-Pohjanmaan museo
- Museovirasto
- Tiehallinto, Oulun tiepiiri
- Raahen Energia Oy
- Pattijoen Vesi Oy
- Vattenfall Oy
- Pohjanmaan PPO Oy
- Ratahallintokeskus

4.3.2. Vireilletulo

Kaavan vireilletulosta on ilmoitettu 7.2.2004 paikallisissa lehdissä ja kaupungin internetsivuilla.

4.3.3. Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt

Kaavan valmisteluvaiheen kuuleminen, jossa nähtävillä olivat osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavaluonnos ja muu valmisteluaineisto, pidettiin 1.3.–17.3.2004. Tähän liittyen pidettiin myös yleisötilaisuus (15.3.2004), jossa esiteltiin kaavaluonnosta ja tiesuunnitelmia.

Tilaisuudessa oli läsnä yli 20 henkilöä sekä kaupungin, Tiehallinnon, Tieliikelaitoksen ja kaavan laatijan edustajat. Yleisötilaisuus koski samanaikaisesti myös entisen Pattijoen kunnan puolelle laadittuja tiesuunnitelmia / asemakaavaluonnosta ja esitetyt huomautukset koskivatkin tätä Pattijoen puoleista aluetta.

4.3.4. Viranomaisyhteistyö

Viranomaisneuvottelu on pidetty 2.4.2004. Neuvottelussa esiteltiin kaavahankkeen taustaa, siihen liittyvät tiesuunnitelmat sekä kaavaluonnos. Tilaisuudessa käsiteltiin myös pyydyt viranomaislausunnot sekä keskusteltiin asemakaavahankkeen jatkosuunnittelusta.

Viranomaisneuvottelusta on laadittu erillinen muistio.

4.4. Asemakaavan tavoitteet

4.4.1. Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Asemakaavan muutos ja laajennus tuli ajankohtaiseksi kaupunginvaltuuston hyväksyttyä 3.12.2003 tiehallinnon laatimat suunnitelmat valtatie 8 liikenneturvallisuuden ja ympäristön parantamiseksi. Tällä asemakaavan muutoksella ja laajennuksella luodaan maankäytölliset edellytykset tiehallinnon suunnitelmien toteuttamiseksi. Tiesuunnitelman keskeiset tavoitteet puolestaan ovat:

- Alueen liikennejärjestelyjen selkeyttäminen ja turvallisuuden lisääminen erityisesti kevyen liikenteen osalta toteuttamalla uusi kevytliikenneväylä valtatie meren puolelle.
- Liikenneolojen kehittäminen sekä liikenneturvallisuuden lisääminen liittymäporrastuksin ja väistöiloin.
- Tieympäristön parantaminen ja säilyttäminen mm. jättämällä puustoa ajoradan ja toteutettavan kevyen liikenteen väylän väliselle kaistalle.

4.5. Asemakaavan vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

Kaava-suunnittelun yhteydessä ei varsinaisia vaihtoehtoja enää laadittu vaan vaihtoehtotarkastelut tehtiin tiesuunnittelun yhteydessä. Keskeisiä tutkittuja kohteita olivat:

Liittymien kanavointi ja porrastaminen

Vaihtoehtoissa tutkittiin ja vertailtiin liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä kuten liittymien kanavointia pääsuunnassa (valtatie 8 suunnassa) sekä liittymien porrastamisia. Kaavassa esitettyihin ratkaisuihin ovat yleensä johtaneet kustannustekijät.

Liittymien porrastamisen perusteena on taata valtatie ylittävän poikittaisen liikenteen turvallisuus. Samalla porrastaminen mahdollistaa myös väistötilan toteuttamisen valtatie suuntaiselle liikenteelle.

Kevyen liikenteen yhteydet

Nikolantien ja Kaupunginmetsän alikulkukäytävän välisellä jaksolla vertailtiin kevytliikenneväylän sijoittumista valtatie etelä- tai pohjoispuolelle. Ratkaisuna päädyttiin sijoittamaan väylä valtatie pohjoispuolelle. Perusteina olivat myönteinen yleisöpalaute, yhteyden turvallisempi risteäminen Sauvolantien kanssa sekä loivapiirteisempi pystygeometria.

Kaupunginmetsä – Lappanen välillä tutkittiin rautatie risteämisvaihtoehtoina kevyen liikenteen alikulkukäytävän tai radan ylittävän kevyen liikenteen sillan rakentamista. Kaavaluonnosvaiheessa molemmat vaihtoehdot olivat vielä mukana, mutta kaavaehdotukseen valittiin kustannuksiltaan edullisempi ylikulkusilta. Alikulkuvaihtoehdon kustannuksia nostavat pohjaveden suojaustoimenpiteet sekä rataliikenteelle aiheutuva katkos rakentamisaikana.

5. ASEMAKAAVAN KUVAUS

5.1. Kaavan rakenne

Asemakaavaehdotus on laadittu Tiehallinnon valtatie 8 liikenneturvallisuuden ja ympäristön parantamissuunnitelman ja sen pohjalta laadittujen tiesuunnitelmaluonnosten perusteella. Keskeisenä kaavallisena muutoksena on tiealueen laajentuminen viheralueille valtatie meren puolella (kevyen liikenteen väylän toteuttamiseksi) sekä katualuemuutokset liittymien porrastamiseksi Eteläkaaren alueella. Kaavan muutoskohteet on kuvattu kartalla liitteessä 3.

5.2. Mitoitus

Asemakaavan muutoksen ja laajennuksen pinta-ala on 28,0 hehtaaria. Keskeiset aluevaraukset ovat yleisen tien alue (13,6 ha) sekä viheralueet (11,3 ha). Yleisen tien alue ei käytännössä ole kuitenkaan laajentunut koska vanhentunut Eteläkaarentien alueen eritasovaraus on muutettu suojaviheralueeksi (EV). Muut aluevaraukset ovat katualueita (1,8 ha) sekä suojaviheraluetta 1,3 hehtaaria.

5.3. Ympäristönäkökohdat

Pohjavesi on huomioitu kaavaehdotuksessa kaksiasiteisena merkintänä. Lisämääräellä ”/pvs” on osoitettu että alueet kuuluvat pohjavedenottamon lähisuojavyöhykkeeseen. Lisäksi kaavaehdotuksessa on huomioitu vedenottamon kaukosuojavyöhykkeen raja ”pv/s” –merkinnällä. Kaukosuojavyöhykkeelle on annettu kaavamääräykset pohjaveden suojaamistarpeesta.

Melunsuojatarve (joka suunnittelualueella on jo pääosin toteutettu) on osoitettu omalla merkinnällään ”max 55 dBA”.

5.4. Kaavan vaikutukset

5.4.1. Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Liikenteelliset vaikutukset asukkaiden elinoloihin:

Kaavahankkeen sisältämien tiesuunnitelmien, kevytliikenneverkoston ja liittymäjärjestelyjen toteutuminen vaikuttaa merkittävästi koko Raahen kaupungin eteläpuolisen osien liikennöitävyyteen.

Toteutettavilla toimenpiteillä parannetaan valtatie 8 liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta.

- ajoneuvoliikenteen turvallisuuden paraneminen liittymien porrastamisella ja väistötilojen/kanavoinnin rakentamisella niin valtatie 8 suunnassa kuin poikittaisen liikenteen osalta

Toimenpiteet parantavat myös kevyen liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta

- Kevytliikenneyhteyksien paraneminen valtatie suunnassa
- Kevyen liikenteen turvallisuuden paraneminen erillisen kevyen liikenteen väylän rakentamisen ansiosta
- valtatie 8 estevaikutus vähenee merkittävästi kevyen liikenteen alikulkujen ansiosta.

Kaupunkikuvalliset vaikutukset vt 8:n lähialueisiin:

Maankäytöllisesti kaavahankeen vaikutusalue rajautuu valtatie 8:n pohjoispuolella Ollinsaaren ja Mestauskallion alueisiin ja eteläpuolella Paraatinmäkeen sekä Kaupunginmetsään.

Puuston poisto rakennettavan kevytliikenneväylän alta aiheuttaa uran valtatieä reunustavaan metsäiseen alueeseen ja leventää tiealueen maisemallista ilmettä. Toisaalta valtatie ja kevyen liikenteen väylän väliin jäävälle välikaistalle jätettävä ja istutettava puusto keventävät uran maisemallista vaikutusta.

Uusi kevyen liikenteen silta radan yli nykyisen ajoneuvoliikenteen sillan vieressä korostaa sillan hallitsevuutta maisemassa. Ristiriitaa lisää vielä jonkin verran se että kevyen liikenteen silta noussee hieman korkeammalle kuin ajoneuvoliikenteen silta.

Pohjaveden suojausten yhteydessä valtatie mantereen puolelle toteutettava kaavamääräyksen periaatteen mukainen vastavalli aiheuttaa puuston raivaamista sekä aiheuttaa tien reunamaisemassa keinotekoisien rakenteiden, joka voidaan maisemakuvassa kokea negatiivisena. Pohjaveden suojaustoimenpiteiden ansiosta estetään kuitenkin liukkauden torjunnassa käytettävien kemikaalien ja muiden liikenteen päästöistä syntyvien aineiden pääsyä pohjaveteen. Samalla suojataan pohjavesialuetta mahdollisissa onnettomuustilanteissa aiheutuvilta päästöiltä.

Valtatie 8 aiheuttaa suunnittelualueella liikennemelua. Suunnittelualue rajautuu suurimmalta osaltaan puistoalueisiin, jotka osaltaan vähentävät melun häiritsevyyksiä läheisille asuntoalueille. Palonkylän pientalovaltaisessa kaupunginosassa, joka rajautuu valtatie tiealueeseen, on Paraatintien kohdalla liikennemelua jo torjuttu meluvälillä. Muutamien talon kohdalta suojaus on kuitenkin puutteellinen ja sitä tulisi täydentää.

5.5. *Kaavamerkinnät ja – määräykset*

Kaavamerkintöinä on käytetty maankäyttö- ja rakennusasetuksen vuoden 2000 mukaisia uusia merkintöitä.

6. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

6.1 *Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat*

Kaavaehdotukseen liittyy suunnitelmaa ja erityisesti muutoksia kuvaava havainnekuva. Lisäksi toteutusta ohjaavat laaditut tiesuunnitelmat ratkaisuja havainnollistavine kuvineen.

6.2 *Toteuttaminen ja ajoitus*

- Kaava pyritään hyväksymään kaupunginvaltuustossa kesäkuussa 2004
- Kaavaan liittyvät tiesuunnitelmat pyritään samoin hyväksymään kaupunginvaltuustossa kesäkuussa 2004
- Parantamistoimenpiteisiin liittyvät tierakennussuunnitelmat valmistuvat heinäkuun 2004 aikana
- Tavoitteena on saada rakentamishankkeet käyntiin jo syksyn 2004 aikana, mahdollisesti kuitenkin vasta vuosina 2005–2006