




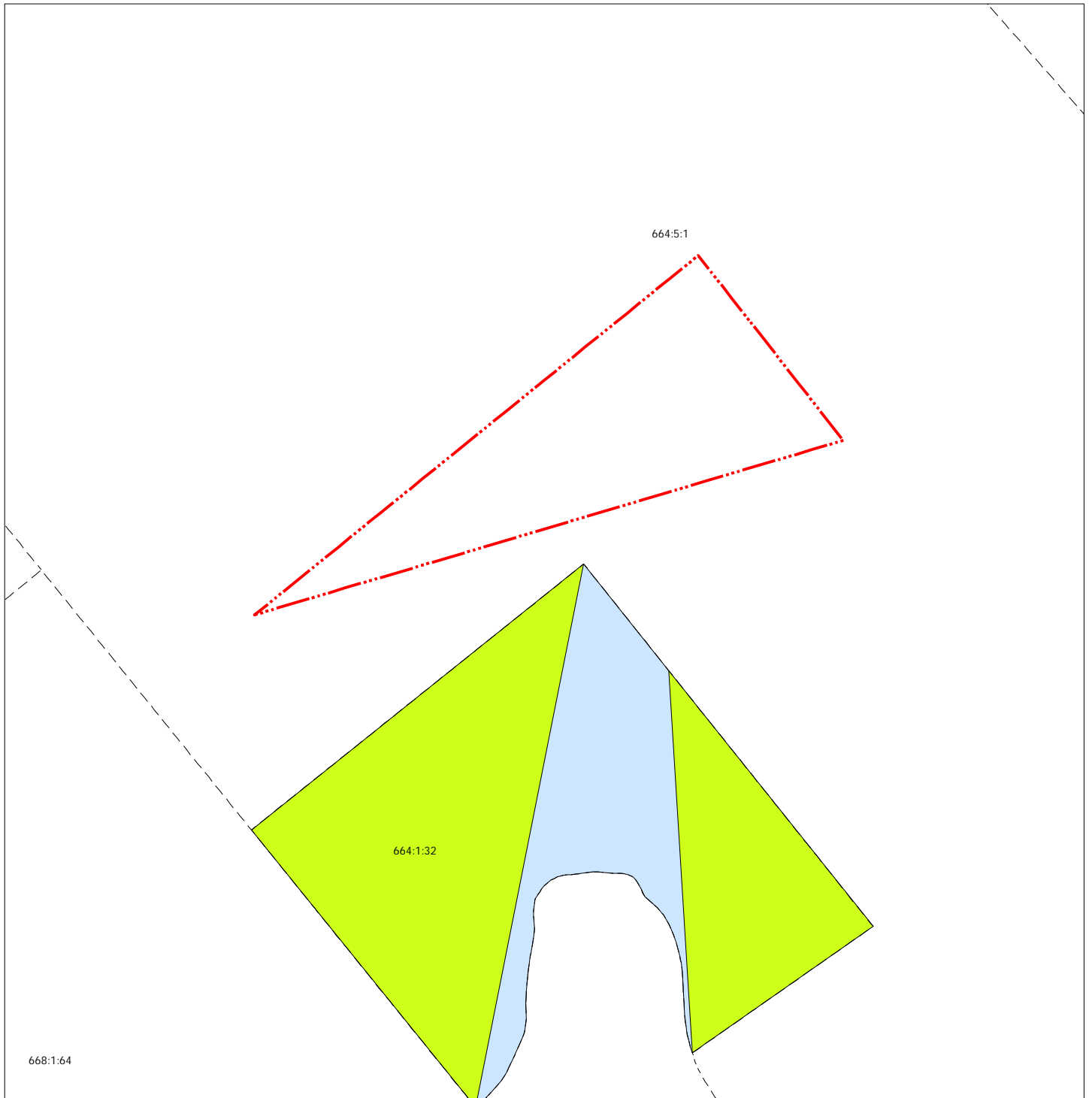


Merkintöjen selitykset:






	Yksityisen omistamat alueet
	Kaupungin vuokraamat alueet
	Kaupungin haltuunotetut alueet
	Kaupungin omistamat alueet
	Valtion omistamat alueet

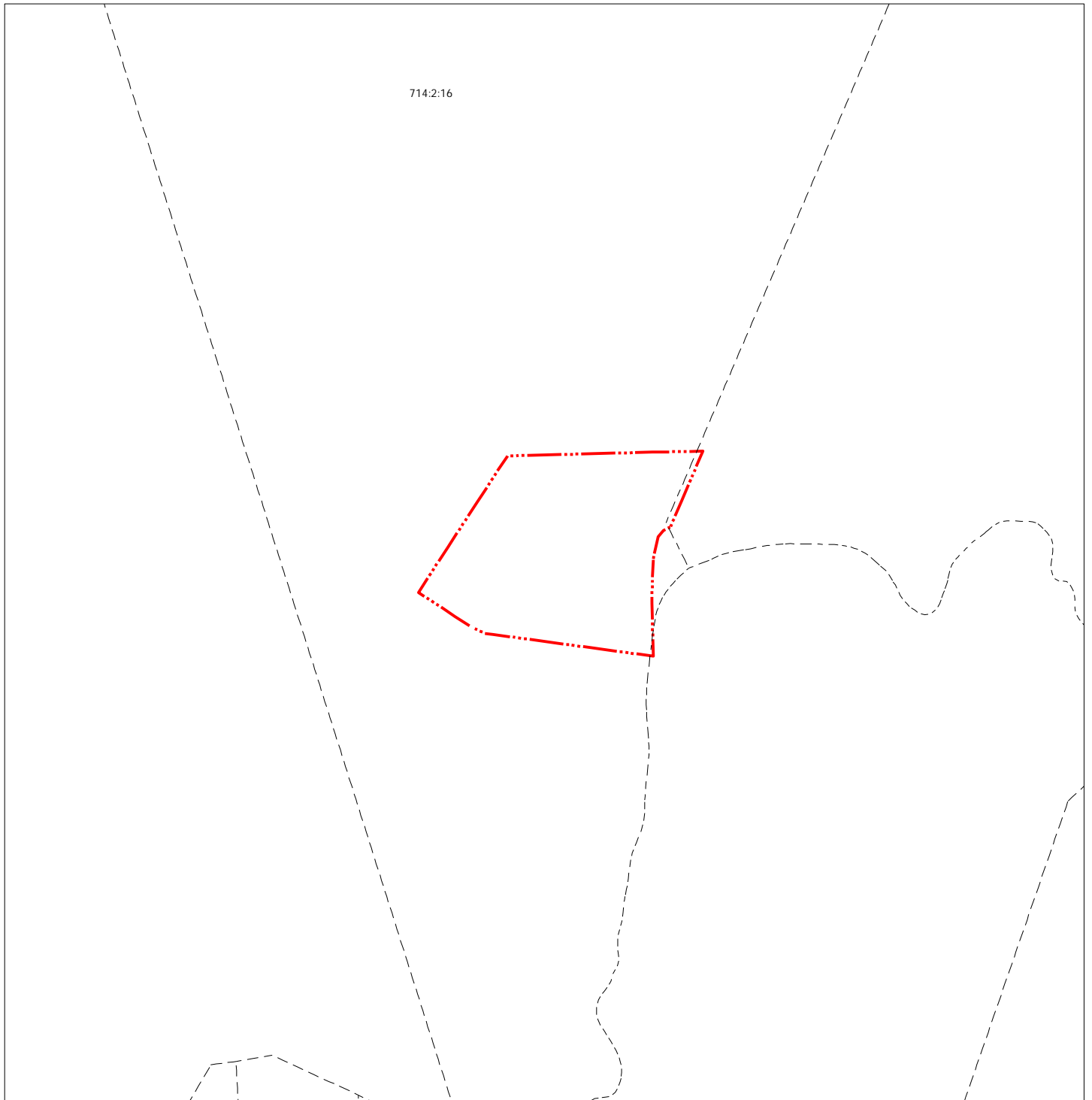


© Salon kaupunki ja MML, 2023

Sammalonsalmi, Paunlehti ja Metsävalkjärvi, osittaiset kumoamiset
Maanomistuskartta Metsä-Valkjärven kohdalla
1:3000
23.10.2023

Merkintöjen selitykset:






-  Yksityisen omistamat alueet
-  Kaupungin vuokraamat alueet
-  Kaupungin haltuunotetut alueet
-  Kaupungin omistamat alueet
-  Valtion omistamat alueet

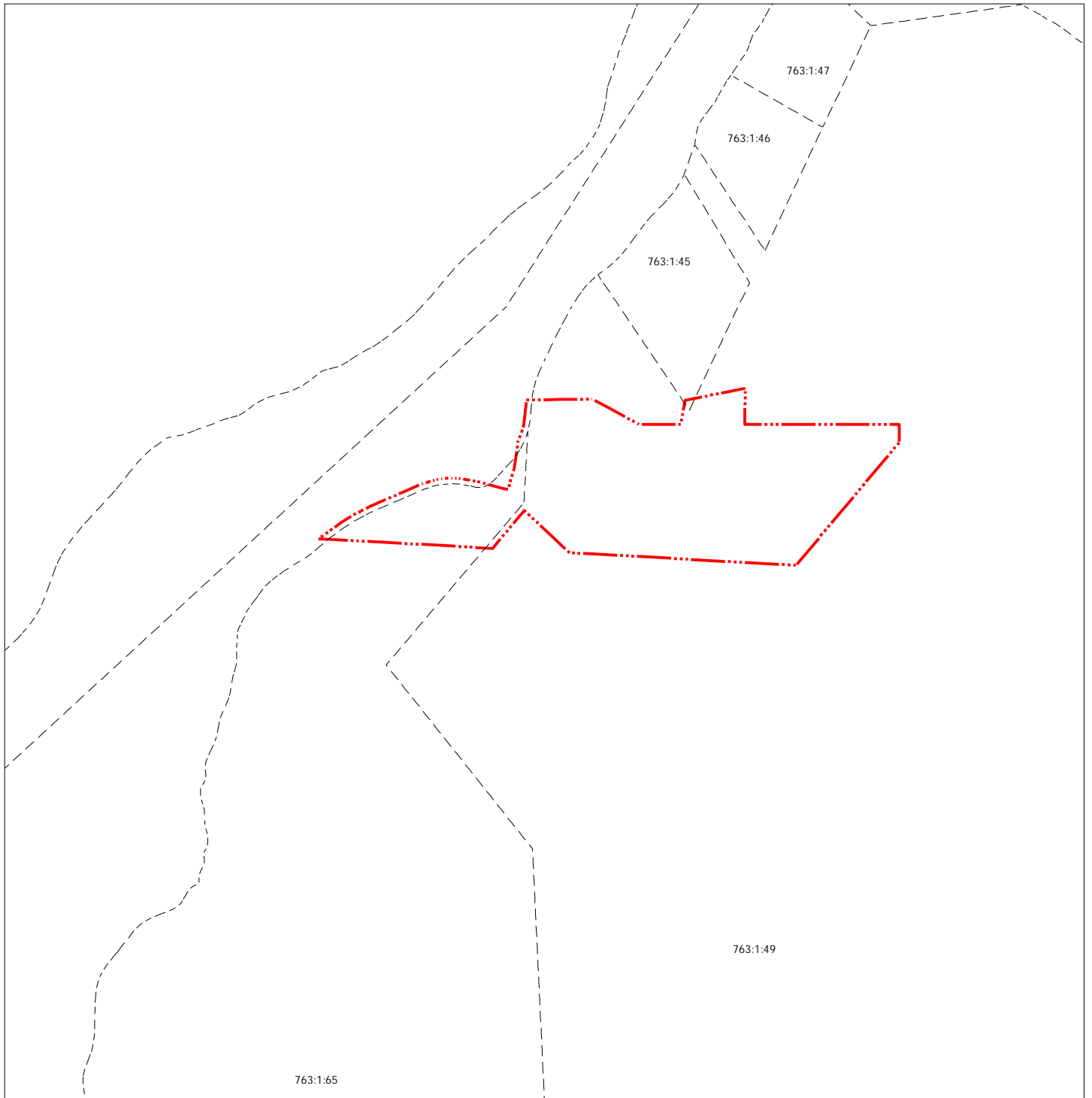


© Salon kaupunki ja MML, 2023

Sammalonsalmi, Paunlehti ja Metsä-Valkjärvi, osittaiset kumoamiset
Maanomistuskartta Paunlehden kohdalla
1:3000
23.10.2023

Merkintöjen selitykset:

-  Yksityisen omistamat alueet
-  Kaupungin vuokraamat alueet
-  Kaupungin haltuunotetut alueet
-  Kaupungin omistamat alueet
-  Valtion omistamat alueet

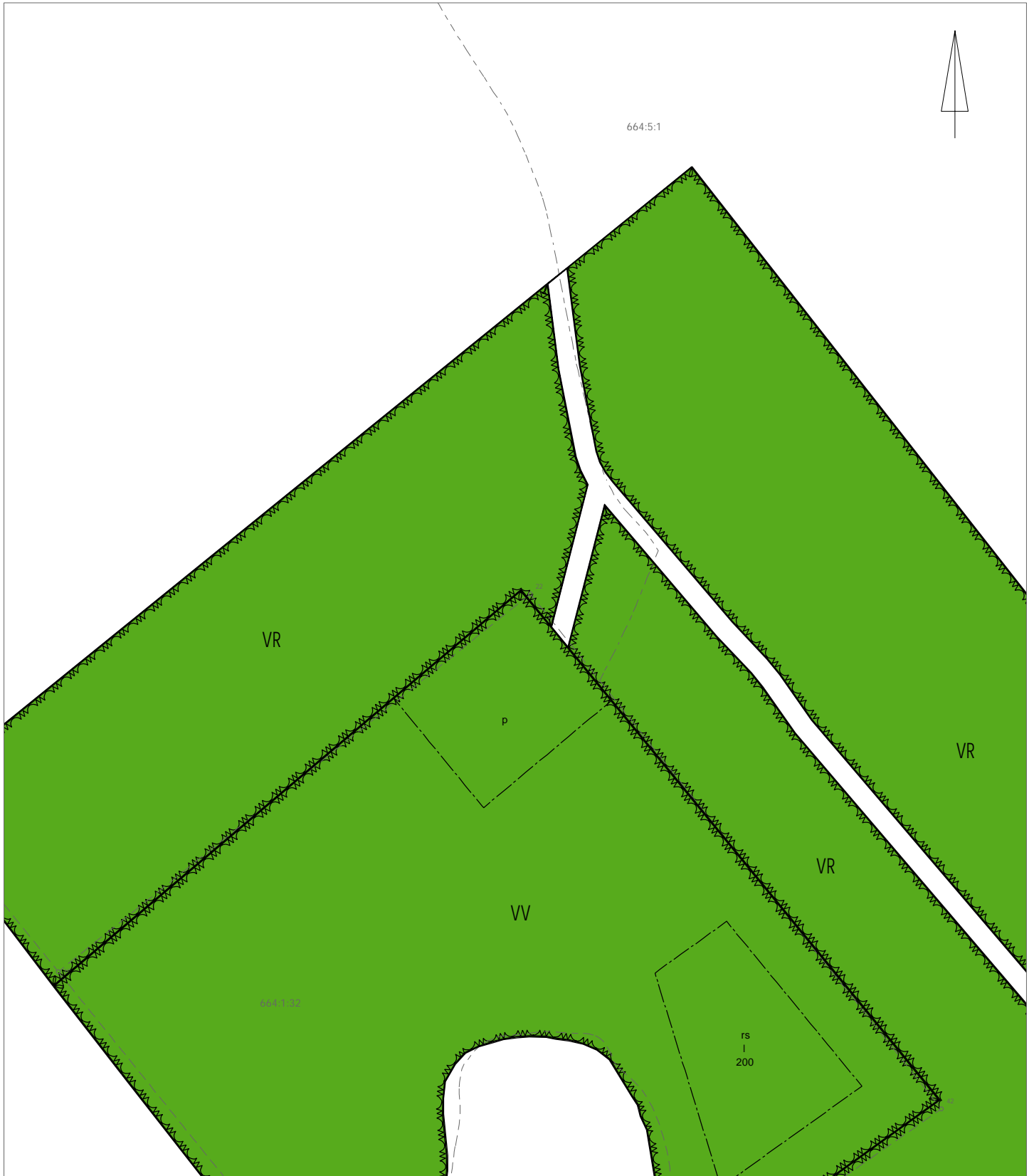


© Salon kaupunki ja MML, 2023

Sammalonsalmi, Paunlehti ja Metsä-Valkjärvi, osittaiset kumoamiset
Maanomistuskartta Sammalonsalmen kohdalla
1:3000
23.10.2023

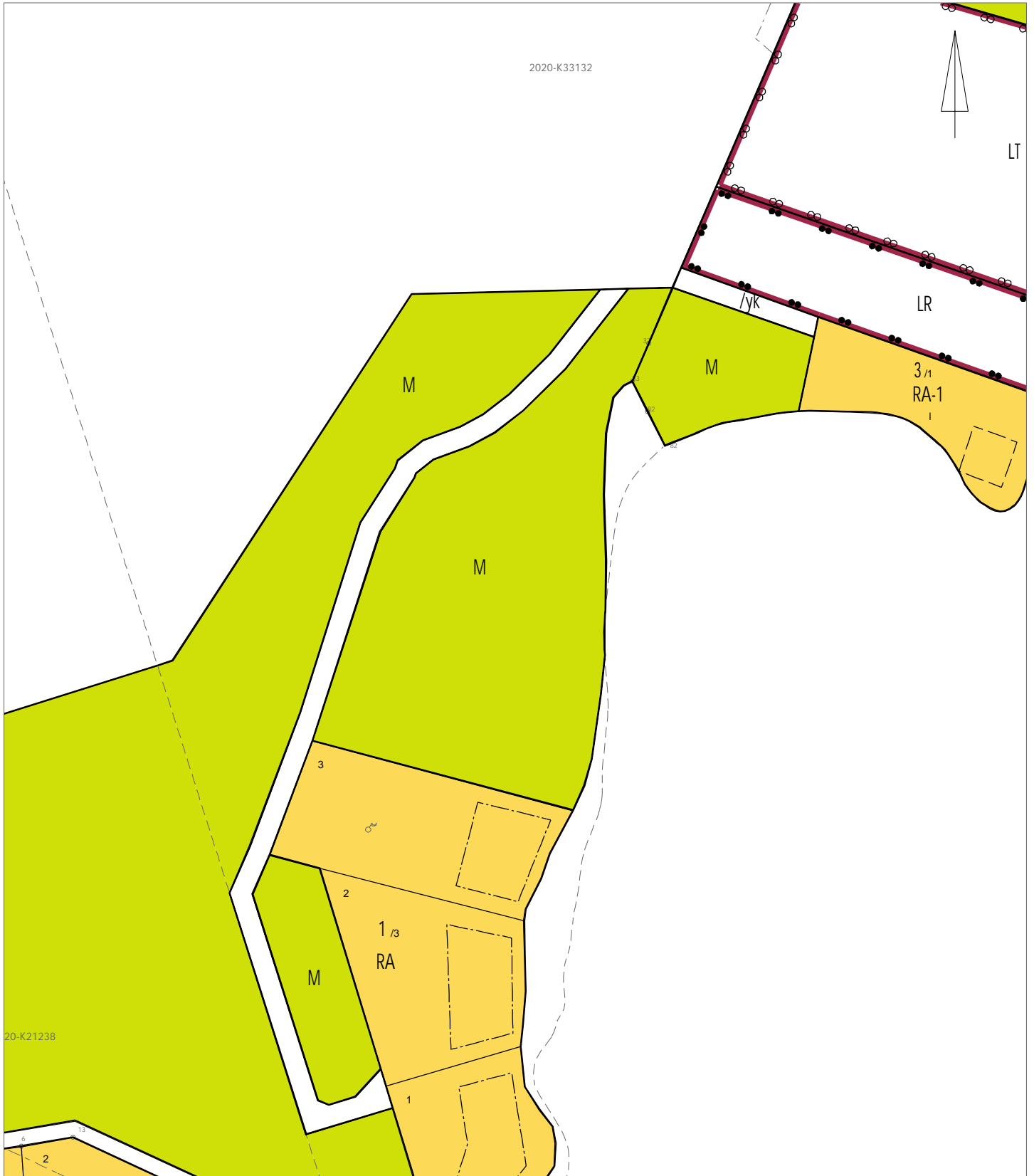


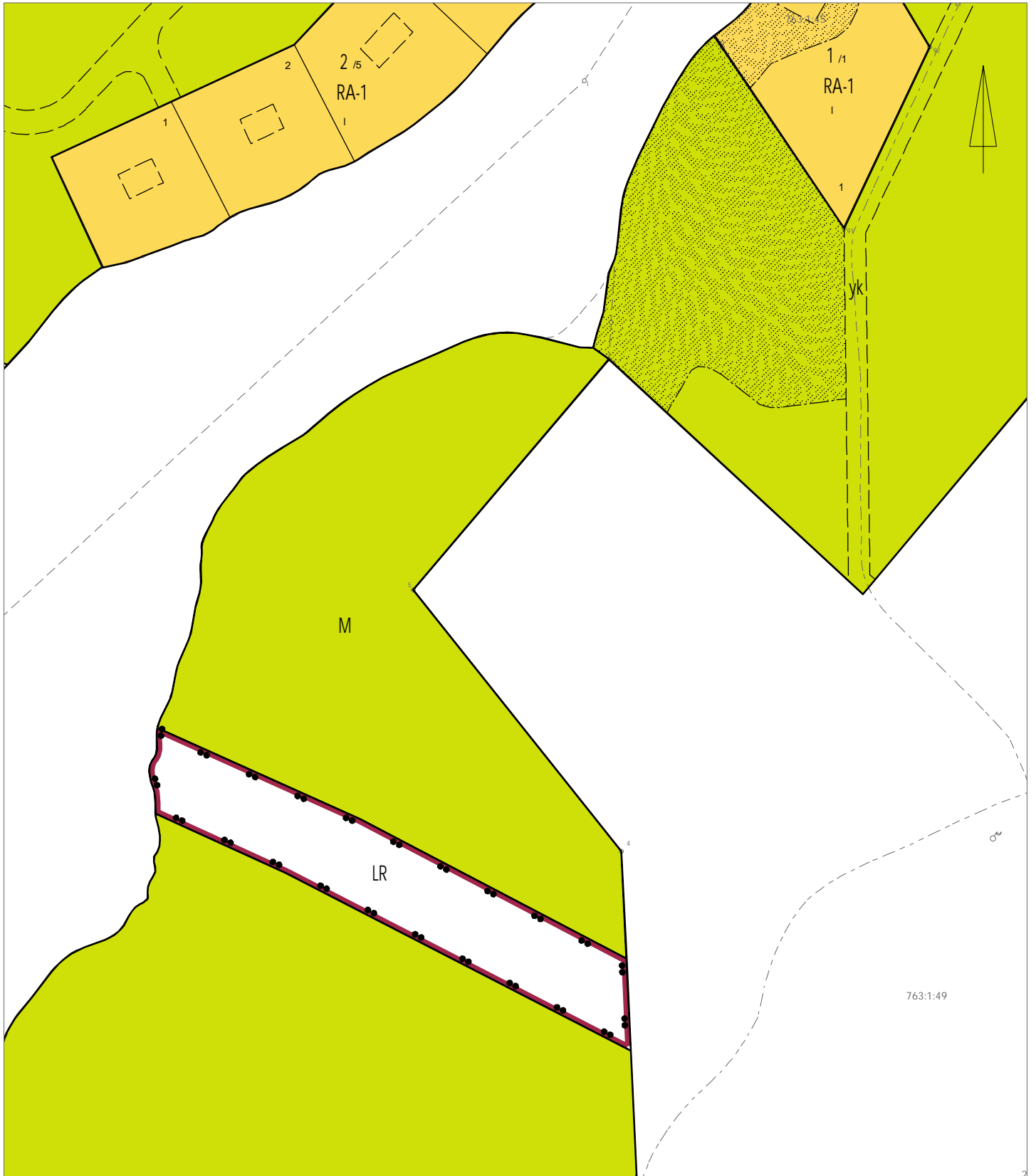
Maankäyttöpäalvelut



© Salon kaupunki ja MML, 2023

Kopio ajantasa-asemakaavasta
Metsä-Valkjärven kohdalla
1:2000
23.10.2023





Mieli pide 1

KANNANOTTO

01.05.2023

KANNANOTTO PAUNLEHDEN RANTA-ASEMAKAAVAAN KUMOAMISEEN

Paunlehden reknro 2:16 ranta-asemakaava on niin kaukana rautatielinjauksesta, ettei sillä ole mitään vaikutusta tunnin junan raiteen rakentamiseen eikä sen käyttöön.

Miksi Paunlehden ja Sammalon tilojen rantakaavoja esitetään kumottavaksi, mutta ei näiden välissä olevia muita rantakaavoja? Tasapuolisuus ei mielestämme toteudu.

Edellyttämmeikin, ettei muutosta edellä mainittuun rantakaavaamme tehdä. Pidämme muutosta täysin tarpeettomana ja omistusoikeutta loukkaavana.

Kruusilassa 01.05.2023

Lähetäjä:**Lähetetty:**

perjantai 5. toukokuuta 2023 13:11

Vastaanottaja:

Kirjaamo Salo

Aihe:

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (oas) Ranta-asemakaavojen osittaiset kumoamiset Hirsjärven Sammalonsalmen ja Tamminiemenlahden kohdalla sekä Metsä-Valkjärven pohjoispuolella

Luokat:

Oranssi luokka

Salon kaupunki, Maankäyttöpalvelut

Asia: Sammalonsalmi, Paunlehti ja Metsävalkjärvi ranta-asemakaavojen osittaisia kumoamisia

Osakaskunta on lähettänyt useita muistutuksia koskien oikoradan edellyttämiä kaavamuutoksia. Aiemmat perusteet ovat luonnollisesti voimassa vieläkin: mm. Sammalonsalmen veden virtaaman varmistaminen ja vaikutukset luontoon. Näille ei ole toimenpiteitä osoitettu.

Suurimpana kaikista junan aiheuttaman impulssimelun vaikutus vakinaisille ja loma-asukkaille (ja eläimille, mm. laiduntavaa karjaa ja liito-oravia). Valtioneuvoston päätös meluarvoista tunnutaan sivutettavan, koska kyseessä meluntason keskiarvo. Impulssimelu nousee joka tapauksessa yli sallittujen arvojen terveysvaikutuksia ajatellen. Tähän kaavoittajan tulisi suhtautua suurella vakavuudella eikä luottaa "rata-asiantuntijoihin". Henkilön N.N.(nimi poistettu) lähettämässä vastineessa näistä enemmän.

Keskeistä edelleen on kaavoitustyön pirstaleisuus: osakaskunnan maanomistajille on epäselvää kaavamuutosten jälkeinen aika maaomistusten ja rakennusoikeuksien osalta. Tuntuu ettei kaavoittaja kompensoi menetettyjä oikeuksia millään muotoa.

Mahdollisesti tulevista tilusjärjestelyistä ole myöskään ole minkään valtakunnan tietoa. Näin omistajien tasa-arvo ei toteudu, eikä vapaan rantaviivan osuudet selkiydy jo aiemmin vaaditun emätilaselvityksen jäädessä tässäkin yhteydessä ajantasaistamatta.

Ihmetyttää tarve kumota kaava Tamminiemen lahden (Paunlehti) kohdalta, alue kun ei edes osu radan alle! Perusteena kuitenkin on radan rakentaminen. Alue on selvästi kartalla radan sivussa. Nykyinen M- merkintä osoittaa pääasiassa maa- ja metsätaloustalouteen tarkoitettuja alueita. Alueita voidaan käyttää harkitusti myös haja-asutusluonteiseen pysyvään tai loma-asutukseen. Olemassa olevien alueiden täydennykseksi ja laajennukseksi voidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa osoittaa pääasiallista käyttötarkoitusta kohtuuttomasti haittaamatta sekä maisema- ja ympäristönäkökohdat huomioon ottaen mm. uutta pysyvää asumista ja, erityislainsäädännön ohjaamana, myös muita toimintoja. Eikö mainitut muut toiminnot mahdollista nykyisen kaavan voimassapitämistä?

Kaavoituksen etupainoisuus tuntuu myös järjenvastaiselta. VM on raportissaan osoittanut valtion mukanaolon ratahankkeessa mahdottomaksi. Kuitenkin tehdään kaavoitustyö, mikä on peruuttamatonta eikä siis riipu radan toteuttamisesta!

Kiskon-Sammalon osakaskunta 734-763-876-1, y-3322589-8
psta valtuutettuna Tapio Siivonen

Lähetetty: perjantai 5. toukokuuta 2023 4:01
Vastaanottaja: Kirjaamo Salo
Aihe: Ranta-asemakaavan kumoaminen

Luokat: Vihreä luokka

Asianumero 735/10.02.04/2023

Sammalonsalmi, Paunlahti ja Metsävalkjärvi ranta-asemakaavojen osittaiset kumoamiset - laatimisvaiheen kuuleminen

On lukemattomia syitä joiden takia ranta-asemakaavaan esitettyjä muutoksia ei tule edistää. Kaavoituksen tulee olla asianosaisia osallistavaa, huomioivaa ja tasapuolista, eikä se saa eriarvoistaa kuntalaisia. Kaavoituksen valmistelussa tulee huomioida asianosaiset jo ennen vireille tuloa. Salossa tilanne on tunnun junaan siloittelevassa kaavoituksessa yksipuolista, eriarvoistavaa ja puolueellisesti. Näin ei tulisi milloinkaan olla.

Muistuttaja yhtyy Sammalon vesiosuuskunnan tekemään muistutukseen.

Kruusilassa 4.5 2023

Mielipide 4

Palaute asiaan Salon kaupunki, Maankäyttöpalvelut

Asia: Sammalonsalmi, Paunlehti ja Metsävalkjärvi ranta-asemakaavojen osittaisia kumoamisia

Johtopäätös

Allekirjoittajan kanta on, että Lohjan ja Salon välille kaavailtua oikorataa ei tule toteuttaa nykylinjauksella Sammalon salmen kautta. Pääkaupunkiseudun ja Varsinais-Suomen välisen ratayhteyden kehittämisen tulee perustua lähiliikenne huomioiden ja kulkea Salon Piihovin kautta.

Yhteiskuntataloudellisuus

Oikoratahanke välillä Lohja-Salo on yhteiskuntataloudellisesti tarkasteltuna kannattamaton. Hyöty/kustannussuhteen raja-arvona on pidetty 1,0, kun nyt puheena olevan oikoratahankkeen vastaava arvo on alle puolet minimivaateesta.

Jo nyt tiedossa olevien tosiasioiden, erityisesti oikoratahankkeen alhaisen yhteiskuntataloudellisen hyötysuhteen ja suurien haittavaikutusten johdosta hankkeen suunnittelu ja jatkokäsittely kaavoituksineen tulisi lopettaa nykylinjaukseltaan.

Melutaso ja melun vaikutus

Oikoradan aiheuttama melutasoa on kuvattu YVA -selvityksessä melun keskiäänitasona (LAeq). Keskiäänitason käyttö vääristää kuvaa junan aiheuttamasta todellisesta meluhaitasta. Junan aiheuttamaa melua, joka on luonteeltaan impulssimelua, tulisi tarkastella käyttäen hyväksi Ruotsissa, Tanskassa ja Alankomaissa omaksuttua mallia, jossa keskiäänitason (LAeq) ohella käytetään enimmäisäänitasoa kuvaavaa muuttujaa (Lpeak).

On virhe, ettei melumallissa ole YVA -selosteen mukaan 300 km/h kulkevan junan meluparametreja.

Radan vaakageometria on 12,5 promillea, mistä johtuen oikoradan eri linjauksilla on hyvin paljon penkereelle tai silloille nostettuja rataosuuksia korkeimpien penkkojen ollessa jopa 11 m yli perustason. Epäilen, että melusimulaatiota ei ole selvityksessä tehty riittävän huolella huomioon ottamalla tilanteeseen keskeisesti liittyvät ympäristöparametrit, jolloin mm. järviolueen melun kaikuilmiöt ovat jääneet tarkastelun ulkopuolelle.

Espoo-Salo oikoradan melukarttojen perusteella voi päätellä, että oikoradan tuoma meluallistuma loma-asutusalueelle tai vakituisen asutuksen keskellä on äärimmäisen vakava terveyttä kuormittava häiriötekijä, jota ei pidä vähätellä eikä hyväksyä missään olosuhteissa. Meluhaittojen negatiiviset terveysvaikutukset rasittavat kansantaloutta heikentyneenä työkykynä.

Oikoradan aiheuttama melu

Melun luonne

Melu on merkittävä raideliikenteen aiheuttama ympäristöhaitta, koska melua syntyy yhtäkkiä ja ennalta arvaamattomasti junien ohitustilanteessa. Hiljaisen maaston alueella junan ohitusmelun merkitys korostuu entisestään.

Melua on käsitelty YVA:n luvussa 7 sivulla 45. Mitä enemmän liikennettä, sitä enemmän melua. Oikoradan kapasiteetti mahdollistaa henkilöliikenteelle päivällä 44 ja yöllä neljä junavuoroa sekä kaksi tavaraliikennevuoroa. Suurnopeusjunan liikennöintitiheys on yksi vuoro tunnissa suuntaansa. Täydellä päiväkapasiteetilla liikennöintitiheys olisi kolme junaa tunnissa.

Äänenpaineen voimakkuus ilmaistaan logaritmisena suureen, äänenpainetaso avulla ja sen yksikkö on desibeli (dB). Kuuloaistimuksen tuottavat ilmanpaineen vaihtelun aiheuttamat värähtelyt, joiden taajuus on noin 20 Hz – 20.000 Hz. Ihminen aistii keski- ja korkeita ääniä voimakkaampina kuin pieni- ja suuritaajuisia ääniä. Jotta äänenpainetasomittaukset antaisivat kuulohavainnon mukaisia tuloksia, käytetään melumittauksissa A-suodatinta. Näin mitattu äänenpainetaso on A-äänitaso ja sen yksikkö on dB(A).

Valtioneuvoston päätöksessä melutason ohjearvoista (Vnp 993/1992) on annettu ohjearvot erikseen asumiseen käytettävillä alueilla ja erikseen loma-asumiseen käytettävillä alueilla.

Asumiseen käytettävillä alueilla päiväaikaisen keskiäänitaso (LAeq,7-22) ohjearvo on 55 dBA ja yöaikaisen keskiäänitaso (LAeq,22-7) 50 dBA. Päiväajan ohjearvo on suunnittelua mitoittava.

Loma-asumiseen käytettävillä alueilla ohjearvot ovat tiukemmat; päiväaikaisen keskiäänitaso (LAeq,7-22) ohjearvo on 45 dBA ja yöaikaisen melun (LAeq,22-7) 40 dBA.

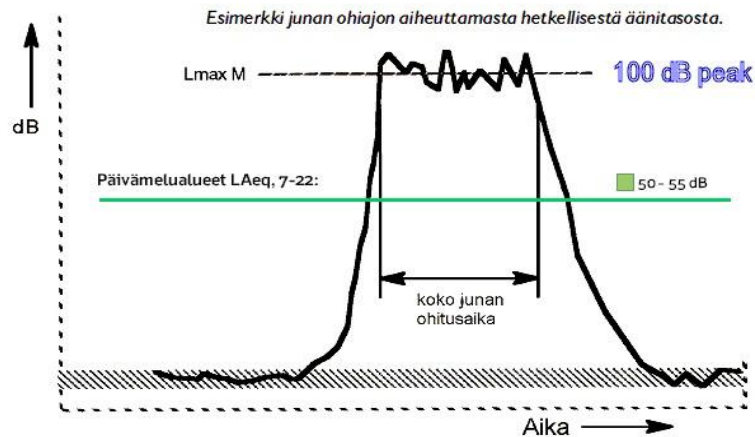
Keskiäänitaso LAeq ei kaikissa tapauksissa kerro riittävästi melun haitallisuudesta, vaan melua tulisi tarkastella myös muita tunnuslukuja käyttäen. Valtioneuvoston periaatepäätöksessä meluntorjunnasta 2007 kerrotaan, että Ruotsissa, Tanskassa ja Alankomaissa on ohjearvoja asetettu keskiäänitasojen ohella myös enimmäisäänitasolle Lpeak (piikkiteho). Kahteen eri tunnuslukuun perustuvat ohjearvot kuvaavat melun haittoja kattavammin kuin meillä Suomessa käytössä oleva keskiäänitasoon LAeq perustuva rajoitus. Jos melun luonne on tasaisen kohinan luonteista, kuten esim. moottoriteliikenteen melu on, niin silloin hetkellinen piikkiteho voi olla lähes sama kuin kokonaisuusmelu. LAeq riittää tieliikennemelun määrittämiseen mutta raideliikenteen melumäärittämiseen ei.

Huomioitavaa on, että ihmiskorva herkistyy hiljaisessa ympäristössä jopa 10 dB suhteessa hälyisään ympäristöön. Korvan koko vaimennus/herkistymiskyky on 30 dB = stapediusrefleksi. Hiljaisessa ympäristössä subjektiivinen meluaistimus on 10 dB suurempi koska korvan koko herkkyyskyky on tuolloin käytettävissä. Tämä selittää ohjearvoerot vakituisen ja loma-asutuksen välillä mutta se ei vapauta suunnittelijoita eriarvoistamaan hiljaisia vakituisen asumisen alueita.

Junan aiheuttama impulssimelu

Junamelu on luonteeltaan impulssimelua: voimakkaan ohitusäänen jälkeen on pitkä aika hiljaisuutta. Valtioneuvoston vahvistamat dBA-luvut vääristävät koettua meluhaittaa. Hiljaisilla alueilla junaohitukset ovat sietämätön melulähde, vaikka mahtuvat hyvin melun päivä/yö-annoksiin. Junameluun pitäisi soveltaa jopa ampumakäytön impulssimelurajoituksia sovellettuna raideliikenteeseen tai luoda uusi käsite kontrastimelu ja sille ohjearvot. YVA-yleisötilaisuudessa kysyttiin ohitusäänen Lpeak voimakkuutta ja

vastauksena kerrottiin sen voivan nousta jopa 100 dBA:n tasolle. Hiljaisessa äänikentässä radan tuoma ohitusmelu on kontrastiltaan äärimmäisen jyrkkä ja asukkaita stressaava.



Oheinen kuva havainnollistaa ohitusmelun L_{peak} suhteettoman melupiikin päiväkohtaiseen LA_{eq} meluannokseen verrattuna.

Maaseutuolosuhteissa kodin pihapiirissä koetaan samaa hiljaisuutta luonnon helmassa kuin loma-asunnossa ja ulkopuolinen melu häiritsee näitä molempia alueita yhtä paljon. Valtioneuvoston määrittelemät asumistapaperusteiset melurajat eriarvoistavat ihmisiä siinäkin mielessä, että kaikilla ei ole edes varaa toiseen asuntoon, vaan oma koti toimii sekä vakituksena asuntona että vapaa-ajan asuntona. Maaseudulla, jossa tonttien koko on yleensä suuri, on tontilla vietetty vapaa-aika verrattavissa loma-asunnossa vietettyyn aikaan. Miksi vakituista asuntoa pitäisi rangaista 10 dB suuremmalla melumäärällä?

Melun simuloitu leviäminen maastossa

Melun simulaatiossa tulee ottaa huomioon kaikki raideliikenne ja mallissa tulee käyttää kunkin junan/veturin ominaisparametria. Simulaatiomallissa parametreina ovat junamalli, junan pituus ja junasuoritusten vuorokausimäärä.

Katson virheeksi, ettei melumallissa ole 300 km/h kulkevan junan meluparametreja. Lisäksi ongelmana on, ettei Suomessa ole kokemusta siitä, minkä tunneli-impulssivaikutuksen 300 km/h liikkuva juna aiheuttaa lähiasukkaille tullessaan ulos tunnelista. Myös mahdollinen jarrutusmelu asemalle tulisi huomioida simuloinnissa.

Yhteenvedo melutarkastelusta

Loma-asumisen alueella melun merkitys korostuu äärimmäisen tärkeäksi viihtyvyyttä heikentäväksi tekijäksi. Kesämökkimaisemassa hiljaisuus on keskeinen elementti mökin, saunan ja järvi-idyllin muodostamassa viihtyvyysskolmiossa. Kukaan ei halua naapurikseen junahirviötä istuessaan saunan kuistilla löylyn jälkeen. Järvialueilla melun kantautuminen on erityisen ongelmallista, koska tyyni järven pinta siirtää meluenergian lähes häviöttä useita kilometrejä, jolloin etäininkin raidelinjaus voi ylittää melurajat. Varmuudella loma-asuntojen arvot romahtavat kaikilla melun altistamilla alueilla.

Koska melun arviointi ja sen leviäminen maastoon on äärimmäisen merkityksellinen, YVA -selosteeseen pitää saada melun simulointiin enemmän tarkkuutta. Melukartoilla on raidevarausten valintaa ohjaava tekijä, joten mainitut puutteet ovat 2009 YVA-selosteessa anteeksiantamattomia. Sitten, kun juna jo porhaltaa pelloilla, metsissä ja silloilla tai järven rannalla on turha huokailla melun suurta määrää.

SM3 Pendolinon veturiparametrit eivät kuvaa suurnopeusjunan 300 km/h melumallia. Vaadin kaikkien hiljaisien alueiden melun suojaustasoksi LAeq 45 dBA:n päiväohjearvoa tai tätäkin alemmaa arvoa melun impulssiluonteesta johtuen. On myös vaadittava, että Suomessa otetaan käyttöön enimmäisäänitasolle Lpeak ohjearvot.

Melun vaikutus ihmiseen

Melushokilla on ihmisen terveyttä heikentäviä suoria psykofyysisiä stressivaikutuksia. Melun vaikutukset jaetaan itse kuuloaistiin kohdistuviin ja toisaalta muihin kehoon kohdistuviin vaikutuksiin. Kuulovamman riskirajana pidetään 85 dB(A) pitkäkestoista altistumista. Melun aiheuttama adrenaliinistressi vaurioittaa aina fyysistä terveyttä ja rasittaa erityisesti sydäntä ja verenkiertoelimistöä nostaten verenpainetta ja lisäksi sydäninfarktirisä. Oleellista junameluhäiriössä on ajatustoimintojen keskeytyminen häiriöhetkellä, olkoon kyse fyysisestä tai henkisestä suorituksesta. Suorien terveysvaikutusten lisäksi melu heikentää elinympäristön laatua ja viihtyisyyttä monin tavoin.

Äkillinen, ennalta arvaamaton voimakas ääni kuten suurnopeusjunan ohitus aiheuttaa useimmille ihmisille säikähdys/puolustusreaktion, jolloin sydämen syke ja verenpaine nousevat valmistuen elimistöä toimintaan: pakene tai puolustaudu. Täysi puolustusreaktio voi syntyä jo 70 dB -melutasosta ylöspäin; hartiat kohoavat ja koukistajalihakset jäykistyvät. Koska puolustusreaktio ei häviä vaihtelevassa melussa, sillä on vaikutusta stressin syntymiseen ja stressin aiheuttamiin vakaviin terveyshaittoihin.

Taustahälystä poikkeava impulssimainen junamelu on tasaista melua haitallisempaa. Unihäiriöt yleistyvät melutason noustessa yli 35 dB(A). Jopa tätä heikommat odottamattomat äänet voivat aiheuttaa heräämisen. Unen häiriintyminen altistaa esimerkiksi metaboliselle oireyhtymälle. Yöaikainen raideliikenne on periaatteessa vähäisempää mutta raskas tavaraliikenne on kaavailtu ajettavaksi yöaikaan. Raskaan junan (paino yli 2000 tonnia) meteli ja ympäristöön leviävä tärinä keskeyttää helposti syvänkin unen. Lähialueen rakennusten seinien vaimennuskyky ei estä melun kuulamista sisätiloihin ja savipohjaiset maastot vievät tärinän laajalle alueelle.

Suomessa vietettiin Hiljan päivänä 8.10.2022 jo 22. hiljaisuuden päivää. Hiljan päivänä halutaan nostaa esille hiljaisuuden arvoa luonnossa ja ihmisen ympäristössä. Suomen Luonnonsuojeluliiton ja Kuuloliiton kampanjoinnilla kiinnitetään huomiota melulle altistumiseen. Hiljaisuus on ihmisen hyvinvoinnille välttämätön olotila. Oikorata on suunniteltu kulkeväksi hiljaisien alueiden läpi, kuten myös YVA:ssa todetaan. Jos alueen hiljaisuus tuhoataan raideliikenteellä, ei ole mitään keinoa palauttaa samaa rauhaa koskaan takaisin. Asukkaiden kokemat meluhaittojen negatiiviset terveysvaikutukset voivat yllättää päättäjät suuruudellaan ja rasittaa kansantaloutta heikentyneenä työkykynä.

Melukarttojen perusteella on helppo päätellä, että oikoradan tuoma melualtistuma loma-asutusalueelle tai vakituisen asutuksen keskellä on äärimmäisen vakava psykofyysistä terveyttä kuormittava häiriötekijä, mitä ei pidä vähätellä eikä hyväksyä missään olosuhteissa. Jo tällä perusteella Espoo-Salo -oikoratahankeesta pitää luopua.

Edellytänkin, että melun mallinnus ja -torjunta Sammalon Hirsjärven kohdin tulee olemaan 100% loma-asutukseni, moottoritiemelun ja tuuliolot huomioiden 24/7-pitävä myös aikoina, jolloin puut ovat vielä ilman lehtiä. Tästä tulisi kaavoittajankin ottaa vastuu.

Salon Hirsjärvellä 5.5.2023

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	734 Salo	Täyttämispvm	25.10.2023
Kaavan nimi	Sammalonsalmi, Paunlehti ja Metsä-Valkjärvi, ranta- asemakaavojen osittaiset kumoamiset		
Hyväksymispvm		Ehdotuspvm	
Hyväksyjä		Vireilletulosta ilm. pvm	05.04.2023
Hyväksymispykälä		Kunnan kaavatunnus	
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	-3,9950	Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]	

Ranta-asemakaava	Rantaviivan pituus [km]	-0,20
Rakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset
Lomarakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	-3,9950	100,0			-3,9950	
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	-1,5804	39,6			-1,5804	
R yhteensä						
L yhteensä	-0,1738	4,4			-0,1738	
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä	-2,2408	56,1			-2,2408	
W yhteensä						

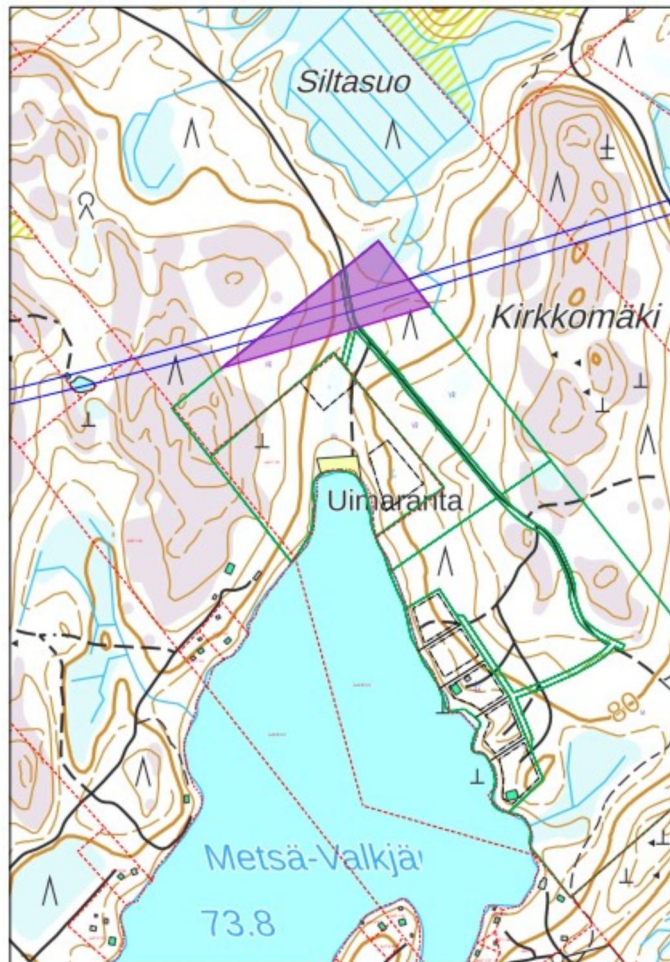
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä					

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset	Suojeltujen rakennusten muutos
-----------------	-----------------------	--------------------------------

	[lkm]	[k-m ²]	[lkm +/-]	[k-m ² +/-]
Yhteensä				

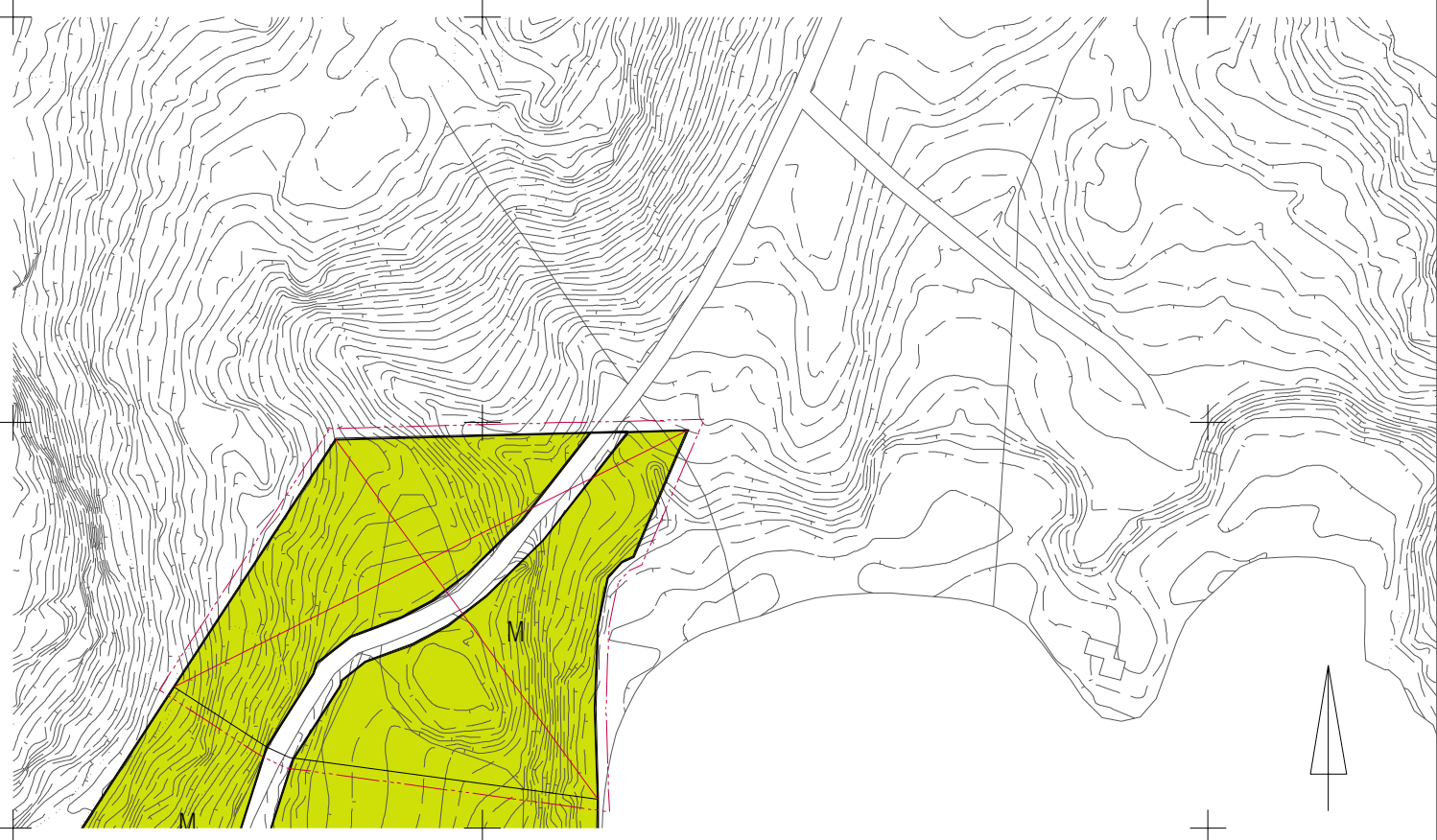
Alamerkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	-3,9950	100,0			-3,9950	
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	-1,5804	39,6			-1,5804	
VR	-1,5804	100,0			-1,5804	
R yhteensä						
L yhteensä	-0,1738	4,4			-0,1738	
Kadut	-0,1738	100,0			-0,1738	
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä	-2,2408	56,1			-2,2408	
M	-2,2408	100,0			-2,2408	
W yhteensä						



23523471

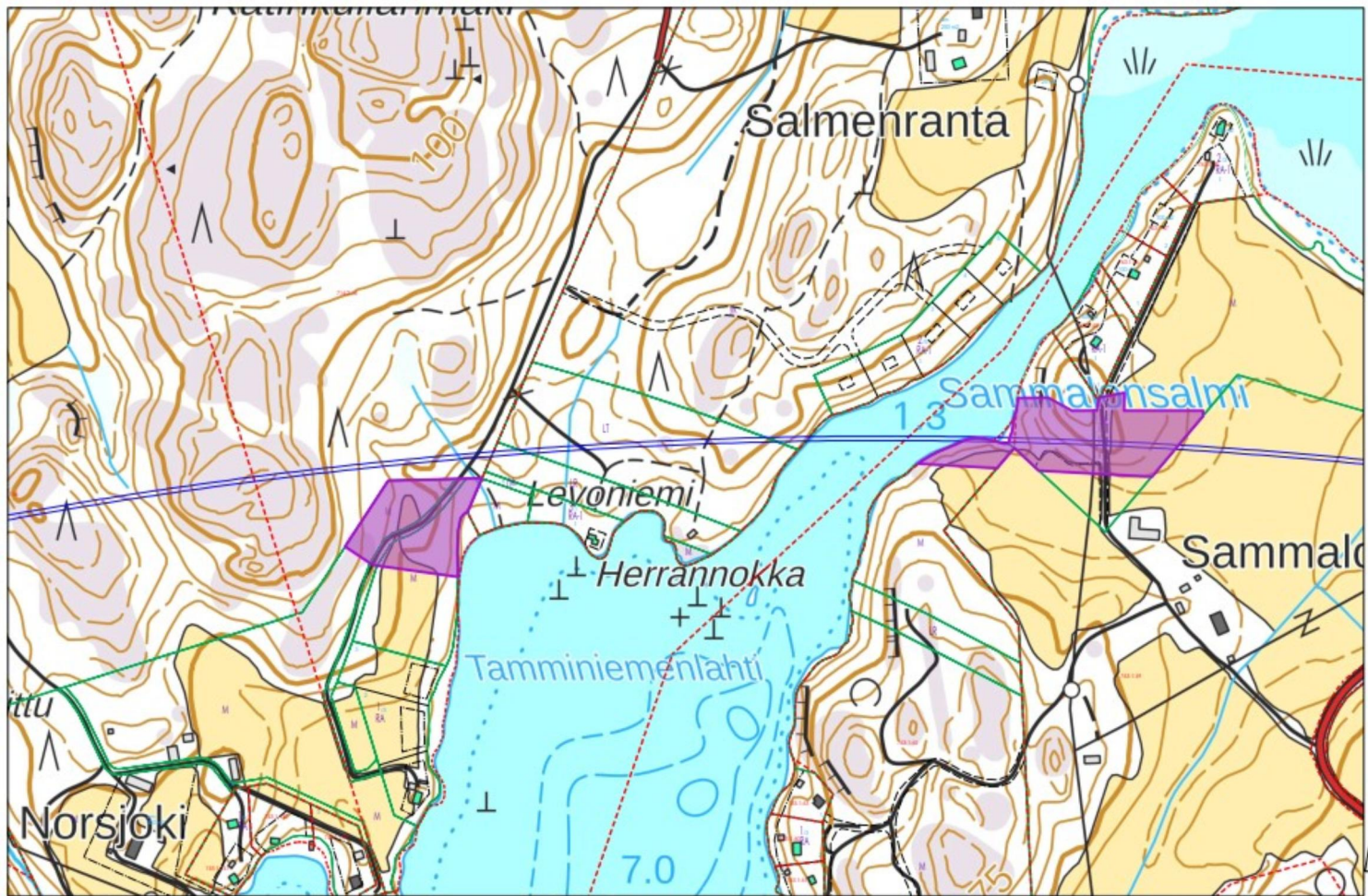
6693912

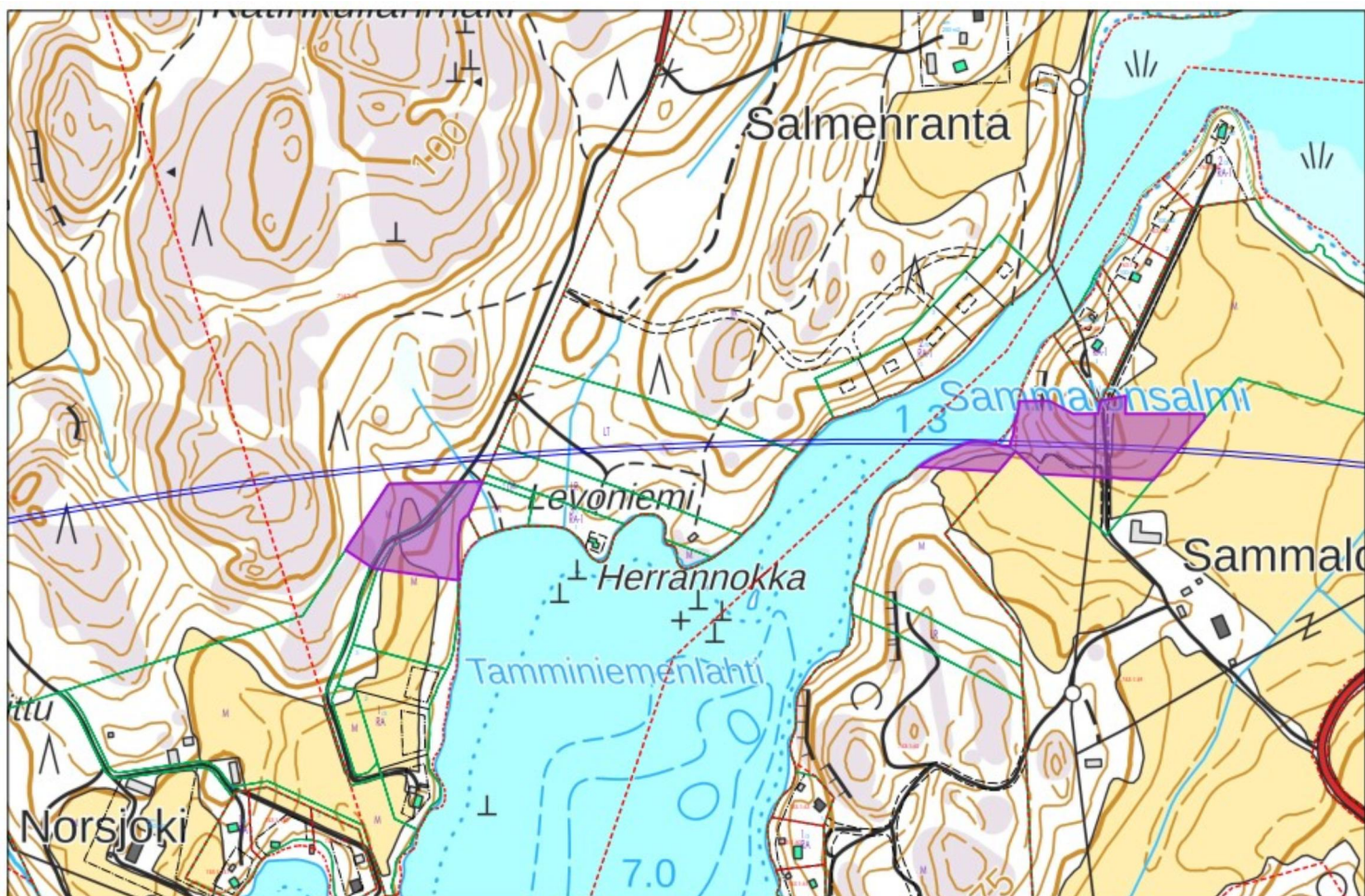


6693688

23523471

1:2000





OSITTAIN KUMOTTAVAT KAAVAMERKINNÄT

Metsävalkjärven kohdalla ensimmäisen ranta-asetakaavan 501 04091990 Muurla Eriksberg osalta kumotaan osittain seuraavat kaavamerkinnät:

Tiealue



Retkeily- ja ulkoilualue. Metsänhoitotoimenpiteet tulee suorittaa ulkoilu- ja maisemalliset näkökohdat huomioon ottaen.

Sammalonsalmen kohdalla (salmen länsipuolella) ensimmäisen ranta-asetakaavan 252 19071989 Kiikala Paunlehti osalta kumotaan osittain seuraavat kaavamerkinnät:



Maa- ja metsätalousalue. Alueelle saa rakentaa maataloutta palvelevia talousrakennuksia, ei kuitenkaan rantasaunaa.

Kaavatie.

Sammalonsalmen kohdalla (salmen itäpuolella) ensimmäisen ranta-asetakaavan 259 21071997 Kisko Hirsjärvi Sammalo osalta kumotaan osittain seuraavat kaavamerkinnät:



Maa- ja metsätalousalue.
Alueelle ei saa rakentaa muita kuin maa- ja metsätalouden rakennuksia.
Alueen lomarakennusoikeus on osoitettu RA-alueelle.

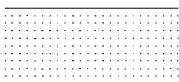
Sammalonsalmen kohdalla (salmen itäpuolella) ensimmäisen ranta-asetakaavan 259 19061984 Kisko Hirsjärvi Pohjois-Sammalo osalta kumotaan osittain seuraavat kaavamerkinnät:



Maa- ja metsätalousalue. Alueelle saa rakentaa maataloutta palvelevia rakennuksia kuten ulko- ja varistorakennuksia, ei kuitenkaan saunaa.

yk

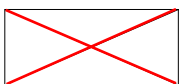
Ohjeellinen yhteiskäyttöön tarkoitettu tiealue.



Palstan, tilan tai rakennuspaikan osa, josta kasvavaa puustoa ei saa kaataa, muuten kuin metsänhoidollisista syistä.



3 m kumottavan kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.



Kumottava kaava-alue.