

Sammalonsalmi, Paunlehti ja Metsä-Valkjärvi

Ranta-asemakaavojen osittaisten kumoamisten selostus 2023



Selostuksen sisällysluettelo

1	Perus- ja tunnistetiedot	2
2	Tiivistelmä	3
3	Lähtökohdat	3
4	Kaavatyön tavoitteet.....	5
5	Kaavatyön vaiheet ja saatu palaute.....	5
6	Kaavan kuvaus.....	8
7	Kaavan toteuttaminen	10

Kansilehden kuva: Kumoamisten ympäristö- ja lähestymiskartta © Salon kaupunki ja MML

Liitteet

1. Sijaintikartat
2. Maanomistuskartat
3. Otteet ajantasa-asemakaavasta
4. Kooste laatimisvaiheen mielipiteistä
5. Asemakaavan seurantalomake (tilastolomake)
6. Asemakaavakartta 25.10.2023 (ranta-asemakaavojen osittaiset kumoamiset)

Tausta-aineisto

- Espoo-Salo -oikorata. Yleissuunnitelma. Väyläviraston julkaisu 62/2022.
- Kiskon rantayleiskaavan kumoaminen Sammalonsalmen kohdalta. Kaavakartta ja kaavaselostus liitteineen. Salon kaupunki 2021.

1 Perus- ja tunnistetiedot

Ranta-asemakaavojen osittaisten kumoamisten selostus, joka koskee 25.10.2023 päivättyä asemakaavakarttaa.

Ranta-asemakaavojen kumoaminen koskee:

Osia Kiskon Pohjois-Sammalon ja Sammalon kylän, Kiikalan Paunlehden ja Muurlan Eriksbergin ranta-asemakaavoista.

Ranta-asemakaavojen muutoksella kumoutuu:

Kiskon Pohjois-Sammalon ja Sammalon kylän ranta-asemakaavojen maa- ja metsätalousaluetta, Kiikalan Paunlehden ranta-asemakaavan maa- ja metsätalousaluetta sekä tiealuetta ja Muurlan Eriksbergin ranta-asemakaavan retkeily- ja ulkoilualuetta sekä tiealuetta.

Asianumero:

735/10.02.04/2023

Kaavan laatija:

Ranta-asemakaavojen osittaiset kumoamiset tehdään kaupungin omana työnä maankäyttöpalveluissa: laatimisvaihe maankäyttöinsinööri Lotta Pelto-Timper, ehdotusvaihe kaavoitusinsinööri Leena Lehtinen.

Kaavan vireilletulo:

Kaavahanke on otettu mukaan vuoden 2023 kaavoituskatsaukseen, jonka kaupunginhallitus hyväksyi 27.2.2023. Kaava on kuulutettu vireille 5.4.2023.

Kaavan käsittelyt:

Kaupunkikehityslautakunta 28.2.2023 § 32, kaupunkikehityslautakunta 7.11.2023 § x
 Kaupunginhallitus x.x.2023 § x, kaupunginhallitus x.x.2024 § x
 Kaupunginvaltuusto x.x.2024 § x

Alueen sijainti:

Osittain kumottavat ranta-asemakaava-alueet sijaitsevat Kiskossa Sammalonsalmen kohdalla, Kiikalassa Tamminiemenlahden (Paunlehti) kohdalla sekä Muurlassa Metsä-Valkjärven pohjoispuolella (liite 1).

Ranta-asemakaavojen osittaisen kumoamisen tarkoitus:

Edellä mainittujen ranta-asemakaavojen kumoaminen suunnitellun Espoo-Salo -oikoran ratalinjan ja sen lähiympäristön alueelta niin, että mahdollistetaan ratasuunnitelman hyväksyminen.

2 Tiivistelmä

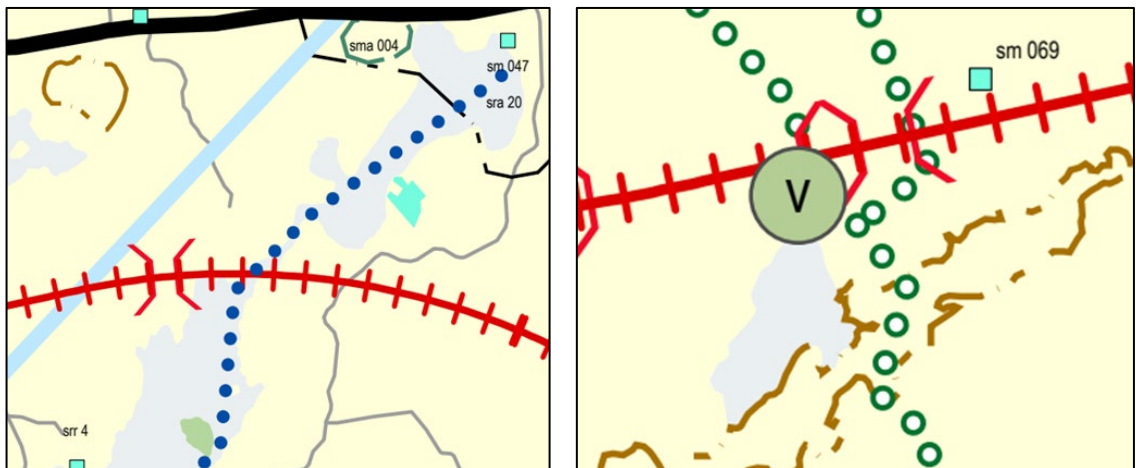
Ranta-asemakaavojen osittainen kumoaminen on päätetty käynnistää kaupunginhallituksen päätöksellä 27.2.2023 (kaavoituskatsauksen hyväksymispäätös). Vireille tulosta ilmoitettiin kuulutuksella 5.4.2023. Kaavaluonnos oli nähtävillä 5.4.-5.5.2023. Kaavaehdotus oli virallisesti nähtävillä x.x.-x.x.2023, ja kaupunginvaltuusto hyväksyi sen x.x.2024 § x.

Ratasuunnitelmaa ei voida hyväksyä vastoin voimassa olevia asemakaavoja ja sen vuoksi asemakaavoja on joko muutettava tai tarpeellisilta osin kumottava. Kaavatyössä voimassa olevat ranta-asemakaavat Sammalonsalmen, Tamminiemenlahden ja Metsä-Valkjärven kohdalla kumotaan osittain, jolloin alueelle jää voimaan ainoastaan maakuntakaava, jossa rautatieyhteys on osoitettu.

3 Lähtökohdat

Osittain kumottavat ranta-asemakaava-alueet sijaitsevat Kiskossa Sammalonsalmen kohdalla, Kiikalassa Tamminiemenlahden (Paunlehti) kohdalla sekä Muurlassa Metsä-Valkjärven pohjoispuolella. Kansikuva osoittaa alueiden sijainnin suhteessa toisiinsa. Tarkemmat osa-aluekohtaiset sijaintikartat ovat liitteenä 1. Sammalonsalmen länsipuolella suunnittelualueet ovat metsäisiä, Sammalonsalmen itäpuolella osa alueesta on peltoa. Kaikki suunnittelualueet ovat rakentamattomia.

Ranta-asemakaavoja kumotaan neljän eri kiinteistön alueella. Kaikki nämä kiinteistöt ovat yksityisen omistamia.



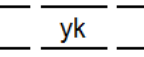






Otteet maakuntakaavayhdistelmästä. Vasemmalla kuva Sammalonsalmen kohdalta ja oikealla Metsä-Valkjärven kohdalta.

Varsinais-Suomen voimassa olevien maakuntakaavojen yhdistelmässä alueet sijoittuvat maa- ja metsätalousvaltaiselle alueelle (M). Merkinnällä osoitetaan pääasiassa maa- ja metsätaloustalouteen tarkoitettuja alueita. Alueita voidaan käyttää harkitusti myös haja-asutusluonteiseen pysyvään tai loma-asutukseen. Kumottavien ranta-asemakaava-alueiden kohdalle tai niiden välittömään läheisyyteen on osoitettu maakuntakaavassa Espoo-Salo -ratalinja. Metsä-Valkjärven pohjoispuolelle on näiden lisäksi osoitettu virkistyskohde (V).

Suunnittelualueilla ei ole voimassa yleiskaavaa. Sammalonsalmen itäpuolisen suunnittelualueen kaakkois- ja luoteispuolelta on kumottu Kiskon rantayleiskaavaa, jotta mahdollistettaisiin Espoo-Salo -oikoradan yleissuunnitelman hyväksyminen. Rantayleiskaavan osittainen kumoaminen on hyväksytty 19.4.2021. Päätöksestä valitettiin Turun hallinto-oikeuteen. Hallinto-oikeus hylkäsi valitukset päätöksellään 22.6.2023.

Suunnittelualueilla on voimassa eri aikoina vahvistettuja ranta-asemakaavoja. Oheisesta taulukosta ilmenevät kutakin suunnittelualueita koskevat merkinnät ja -määräykset.

Ranta-asemakaava	Kaavamerkintä	Kaavamääräys
Pohjois-Sammalo, vahvistettu 19.6.1984		Maa- ja metsätalousalue. Alueelle saa rakentaa maataloutta palvelevia rakennuksia kuten ulko- ja varastorakennuksia, ei kuitenkaan saunaa.
		Palstan, tilan tai rakennuspaikan osa, josta kasvavaa puustoa ei saa kaataa, muuten kuin metsänhoidollisista syistä.
		Ohjeellinen yhteiskäyttöön tarkoitettu tiealue.
Sammalon kylä, vahvistettu 21.7.1997		Maa- ja metsätalousalue. Alueelle ei saa rakentaa muita kuin maa- ja metsätalouden rakennuksia. Alueen lomarakennusoikeus on osoitettu RA-alueelle.
Paunlehti, vahvistettu 19.7.1989		Maa- ja metsätalousalue. Alueelle saa rakentaa maataloutta palvelevia talusrakennuksia, ei kuitenkaan rantasaunaa.
Muurlan Eriksberg, vahvistettu 4.9.1990		Retkeily- ja ulkoilualue. Metsänhoitotoimenpiteet tulee suorittaa ulkoilu- ja maisemalliset näkökohdat huomioon ottaen.
		Tiealue

Kaavaselostuksen liitteenä 3 on karttaotteet ajantasakaavasta kunkin suunnittelualueen kohdalta.

4 Kaavatyön tavoitteet

Tunnin juna on Helsingin ja Turun välille suunniteilla oleva nopea kaksiraiteinen junayhteys. Hanke koostuu neljästä eri osasta: Espoon kaupunkiradasta, Espoo-Salo -oikoradasta, Salo-Turku -kaksoisraiteesta sekä Turun ratapiha-alueesta. Uudistetut valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet tulivat voimaan 1.4.2018. Tavoitteita on määritelty viisi. Tunnin junaa koskeva hanke edistää kahta näistä tavoitteista eli se sisältyy Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen -kokonaisuuteen ja Tehokas liikennejärjestelmä -kokonaisuuteen. Ensin mainitun tavoitteena on mm. edistää maan monikeskuksista, verkottuvaa ja hyviin yhteyksiin perustuvaa aluerakennetta ja tukea eri alueiden elinvoimaa ja vahvuuksien hyödyntämistä. Tehokas liikennejärjestelmä -kokonaisuuden tavoitteena on mm. turvata kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien liikenne- ja viestintäyhteyksien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet välittyvät maankäytön suunnitteluun maakuntakaavan kautta. Espoo-Salo -oikorata on osoitettu voimassa olevissa maakuntakaavoissa. Maankäyttö- ja rakennuslain 32 §:n mukaan maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleiskaavaa ja asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi. Viranomaisten on suunnitelllessaan alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja päättäessään niiden toteuttamisesta otettava maakuntakaava huomioon, pyrittävä edistämään kaavan toteuttamista ja katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta kaavan toteuttamista.

Kaupungilla on siis maankäyttö- ja rakennuslakiin perustuva velvollisuus pyrkiä edistämään maakuntakaavan toteuttamista. Lisäksi on huomattava, että Salon kaupunkistrategia 2030 nostaa yhdeksi merkittävimmistä edunvalvontahankkeista maantieteellisen saavutettavuuden. Tähän kuuluvat kantatien 52 toisen vaiheen rakentaminen ja Tunnin juna.

Espoo-Salo -oikoradan yleissuunnitelma oli nähtävillä 12.12.2022-12.1.2023. Ratasuunnitelmien laatiminen tälle välille on aloitettu syksyllä 2021. Ratalain 10 §:n mukaan yleissuunnitelmaa tai ratasuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin maakuntakaavaa tai oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Lisäksi asemakaavan pitää olla sellainen, että ratasuunnitelma voidaan hyväksyä. Espoon ja Salon välisen oikoratasuunnittelun vuoksi Salon alueella on muutettu kahta yleiskaavaa ja kumottu Kiskon rantayleiskaavaa Sammalonsalmen kohdalta, jotta yleissuunnitelman hyväksyminen on mahdollista.

Tämän kaavatyön tavoitteena on kumota edellä mainitut ranta-asemakaavat tarvittavilta osin suunnitellun Espoo-Salo -oikoradan ratalinjan ja sen lähiympäristön osalta. Kumoamisen jälkeen alueelle jää voimaan Varsinais-Suomen maakuntakaava, jossa rautatieyhteys on osoitettu.

5 Kaavatyön vaiheet ja saatu palaute

Ranta-asemakaavojen osittainen kumoaminen sisältyy vuoden 2023 kaavoituskatsaukseen, jonka kaupunginhallitus hyväksyi 27.2.2023. Kaava on tullut vireille 5.4.2023.

Kaavatyön vireille tulosta ja osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) sekä kaavaluonnoksen nähtävillä olosta on ilmoitettu kuulutuksella 5.4.2023. Kaavaluonnos on ollut nähtävillä laatimisvaiheen kuulemistä varten 5.4.- 5.5.2023 Halikon virastotalossa (Hornintie 2-4) ja internetissä osoitteessa <https://www.salo.fi/asemakaavat/>. Varsinais-

Suomen liitolta ja Varsinais-Suomen ELY-keskukselta pyydettiin lausunnot kaavaluonnoksesta. Kaavaehdotus on ollut nähtävillä x.x. -x.x.2023. Kaavaehdotuksesta pyydettiin lausunnot ... täydennetään myöhemmin.

Laatimisvaiheen kuuleminen, kaavaluonnos nähtävillä 5.4. – 5.5.2023:

Varsinais-Suomen liitto on 8.5.2023 ilmoittanut, että liitto ei anna lausuntoa, koska liitolla ei ole huomautettavaa eikä kaavatyö ole ristiriidassa Varsinais-Suomen maakuntakaavoituksen tai muun suunnittelun kanssa.

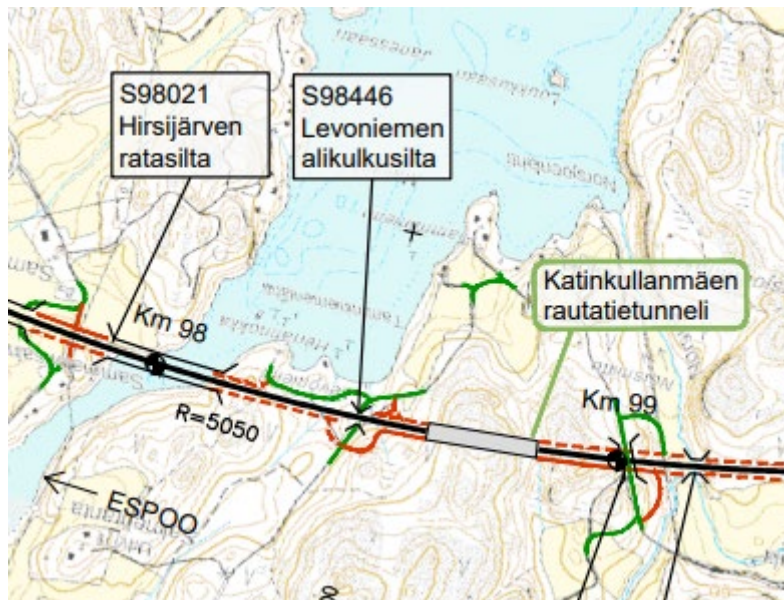
ELY-keskus on 30.5.2023 ilmoittanut, että se ei anna tässä vaiheessa lausuntoa ranta-asemakaavojen kumoamisesta.

Laatimisvaiheen kuulemisen yhteydessä jätettiin neljä kirjallista mielipidettä. Selostuksen liitteenä 4 on kooste saadusta palautteesta. Seuraavassa on esitetty mielipiteet lyhennelminä sekä kaavoittajan vastineet mielipiteisiin:

Mielipide 1, yksityishenkilöt 1.5.2023: Paunlehden ranta-asemakaavan osan kumoaminen on omistusoikeutta loukkaavaa ja tarpeetonta, koska ko. kaava on kaukana rautatielinjauksesta. Lisäksi tasapuolisuus ei toteudu, koska Paunlehden ja Sammalon tilojen välissä on rantakaava, jota ei olla kumoamassa.

Vastine: Ranta-asemakaavan osittain kumottava osuus on kaavassa M-aluetta eli sille saa rakentaa ainoastaan maataloutta palvelevia talousrakennuksia. Ranta-asemakaavan osan kumoamisen jälkeen voimaan jäävät Varsinais-Suomen maakuntakaavan määräykset, joiden mukaan alue myös on M-aluetta. Ranta-asemakaavassa on osoitettu kolme loma-asunnon rakennuspaikkaa Paunlehden tilan eteläosaan. Nämä säilyvät ennallaan. Tämä kaavamuutos ei siis heikennä alueen maanomistajan asemaa.

Tarve Paunlehden ranta-asemakaavan osittaiseen kumoamiseen johtuu siitä, että ranta-asemakaavassa osoitetun tieyhteyden linjaus muuttuu, mikäli oikorata toteutetaan. Oheinen kuva havainnollistaa tilannetta. Kankareentien ja radan risteykseen on suunniteltu rakennettavaksi alikulku.



Ote Espoo-Salo -oikoradan yleissuunnitelmasta. Suunnitelmapartta Sammalonsalmen kohdalta. © Väylävirasto, Sitowise, Afry ja Ramboll.

Myös Paunlehden ja Sammalon tilojen välissä olevaa rantakaavaa ollaan muuttamassa siten, että osa siitä kumoutuu ratalinjauksen mahdollistamiseksi. Kaavamuutos on viireillä nimellä "Ranta-asemakaavan muutos ja osittainen kumoaminen, Hirsjärvi".

Mainittu kaavaluonnos oli nähtävillä 17.5.–16.6.2023. Kaavatyön etenemistä voi seurata kaupungin nettisivuilta.

Mielipide 2, Kiskon-Sammalon osakaskunta 5.5.2023: Osakaskunta on lähettänyt useita muistutuksia, jotka koskevat oikoradan edellyttämiä kaavamuutoksia. Mielipiteen mukaan ei ole riittävästi otettu huomioon vaikutuksia luontoon sekä alueen asukkaisiin. Haitallisista vaikutuksista mainitaan erityisesti melu. Lisäksi mielipiteessä kritisoidaan emätilaselvityksen puuttumista rakentamisen oikeudenmukaisen mitoituksen määrittämiseksi sekä kritisoidaan sitä, ettei menetettyjen oikeuksien tai maan korvauksista ole vielä tietoa. Lisäksi kritisoidaan kaavoituksen etupainotteisuutta sekä sitä, että kaavaa kumotaan myös Tamminiemenlahden (Paunlehti) kohdalta, vaikka alue ei edes osu radan alle.

Vastine: Radan sijainti on osoitettu maakuntakaavassa. Radan suunnittelu ja siihen liittyvä ympäristövaikutusten arviointi (YVA) ovat erillisiä hankkeita, joita hoitaa Väylävirasto. Espoo-Salo -oikoradan suunnitelmat, selvitykset ja suunnitelmien vaikutukset tarkentuvat yleissuunnittelua seuraavassa vaiheessa eli ratasuunnitelmaa laadittaessa. Ratasuunnitelmassa myös määritellään esimerkiksi meluntorjuntatoimenpiteet tarkemmin kuin yleissuunnitelmassa.

Kaavamuutosten seurauksena kaavoista ei poistu eikä alueelle synny yhtään rakennuspaikkaa, joten emätilaselvitysten tekeminen ei ole tässä yhteydessä tarpeen. Korvauskäsittely tapahtuu ratatoimituksessa, jota ei voida suorittaa ennen kuin ratasuunnitelma on hyväksytty. Ratasuunnitelmaa ei voida hyväksyä ennen kuin kyseessä olevat ranta-asemakaavojen osat on kumottu.

Paunlehden ranta-asemakaavan osittaisen kumoamisen tarvetta on käsitelty mielipiteeseen 1 annetussa vastineessa.

Mielipide 3, yksityishenkilö 5.5.2023: Mielipiteen esittäjä ilmoittaa yhtyvän osakaskunnan mielipiteeseen ja kritisoi Salon kaupunkia tunnin junaa edistävästä yksipuolisesta, eriarvoistavasta ja puolueellisesta kaavoituksesta.

Vastine: Mielipiteen esittäjä on ilmoittanut yhtyvän osakaskunnan mielipiteeseen, joten tältä osin viitataan mielipiteeseen 3 annettuun vastineeseen. Koska mielipiteen esittäjä ei ole tarkemmin yksilöinyt, millä tavoin kaavoitus hänen mielestään on yksipuolista, eriarvoista ja puolueellista, näihin väitteisiin ei voida antaa vastinetta.

Mielipide 4, yksityishenkilö 5.5.2023: Mielipiteen mukaan Lohjan ja Salon välille kaavailtua oikorataa ei tule toteuttaa nykylinjauksella Sammalonsalmen kautta. Perusteluna ovat yhteiskuntataloudellisen hyötysuhteen alhaisuus ja oikoradasta aiheutuva melu, joka mielipiteen esittäjän mukaan johtaa loma-asumisen ja vakituisen asumisen viihtyvyyden alenemiseen ja aiheuttaa asukkaiden negatiivisia terveysvaikutuksia sekä johtaa loma-asuntojen arvon romahtamiseen.

Mielipiteen esittäjä on käsitellyt oikoradan aiheuttamaa melua laajasti kuvaten melun luonnetta, junan aiheuttamaa impulssimelua ja melun simuloitua leviämistä maastossa. Lisäksi mielipiteessä on kuvattu melun vaikutusta ihmiseen.

Vastine: Linjaus on hyväksytty maakuntakaavassa. Salon kaupungilla on maakäyttö- ja rakennuslain 32 §:n mukainen velvollisuus pyrkiä edistämään maakuntakaavan toteuttamista.

Oikoradan rakentamisen suurimpia ympäristöön kohdistuvia vaikutuksia ovat melu- ja maisemavaikutukset. Melun aiheuttamien viihtyvyyden- ja terveyshaittojen estäminen on ensiarvoisen tärkeää. Oikoradan suunnittelu on kolmivaiheinen prosessi, jossa suunnittelun tarkkuus lisääntyy vaiheittain. Yleissuunnitelman jälkeen tehdään ratasuunnitelma

ja sen jälkeen vielä rakentamissuunnitelma. Ratasuunnitelmassa myös määritellään esimerkiksi meluntorjuntatoimenpiteet tarkemmin kuin yleissuunnitelmassa. Esimerkkinä meluntorjuntatoimenpiteiden suunnittelusta voidaan mainita Hajalan ja Salon keskuksen välisen rataosuuden ratasuunnitelma, joka oli nähtävillä 9.8.-17.10.2023. Ratasuunnitelmassa esitetty meluntorjuntaratkaisu sisältää sekä rautatiealueella että kiinteistöillä toteutettavia toimenpiteitä. Asuinrakennuksiin kohdistuvan melun arvioinnissa ja kiinteistökohtaisten meluntorjuntatoimenpiteiden suunnittelussa melutasojen kriteereinä on käytetty valtioneuvoston ohjearvopäätöksen (Vnp 993/1992) mukaisia arvoja. Näiden lisäksi junan ohiajon aiheuttama hetkellinen enimmäisäänitaso LAFmax on ollut ääneneristävyyden tarvearviointia ja suunnittelua mitoittava tekijä.

Radan sähkö- ja turvalaitesuunnittelussa on käytetty junan enimmäisnopeutena 250 km/h, koska Suomessa ei ole tällä hetkellä eikä lähitulevaisuudessakaan junakalustoa, jolla voisi ajaa 300 km/h. Näin ollen junan enimmäisnopeutta 250 km/h on käytetty lähtökohtana myös meluselvityksessä ja melusteiden suunnittelussa. Jotta junan enimmäisnopeus voisi joskus tulevaisuudessa olla ratageometrian mahdollistama 300 km/h, se edellyttää sähkö- ja turvalaitteiden uusimista sekä samalla myös melusteiden päivittämistä.

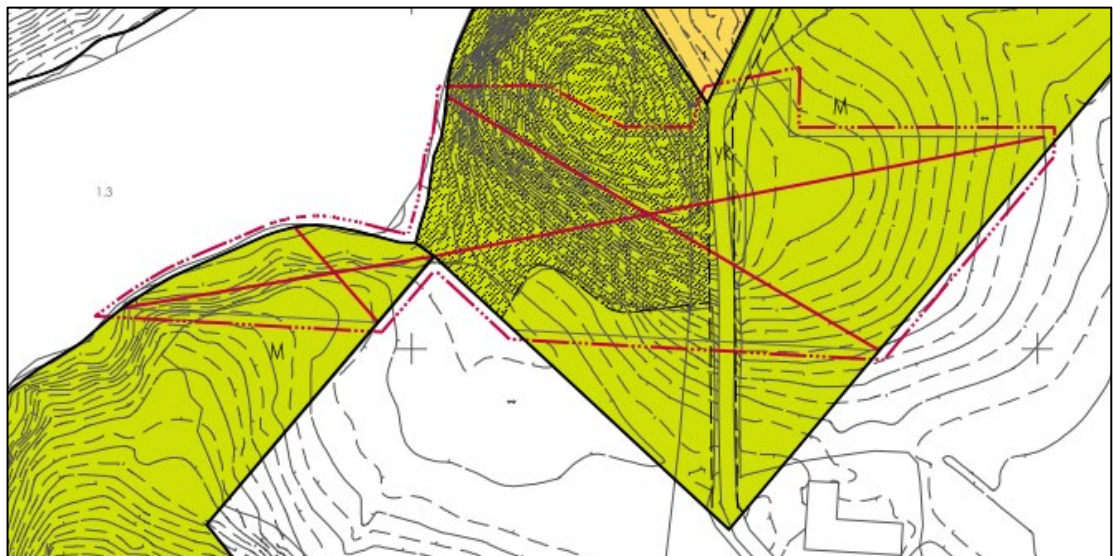
Mielipiteiden johdosta ei ole tehty muutoksia kaavaluonnokseen.

Virallinen nähtävillä olo/ kaavaehdotusvaihe:

Täydennetään myöhemmin...

6 Kaavan kuvaus

Suunnittelualueen pinta-ala on noin neljä hehtaaria. Suunnittelualue koostuu kolmesta osa-alueesta. Suurin osa-alue sijaitsee Sammalonsalmen itäpuolella. Sen pinta-ala on noin 1,38 hehtaaria. Sammalonsalmen länsipuolella sijaitseva osa-alue on kooltaan noin 0,96 hehtaaria. Metsä-Valkjärven pohjoispuolinen osa-alue on kooltaan noin 1,65 hehtaaria. Ranta-asetakaavojen osittainen kumoaminen koskee suurimmaksi osaksi maa- ja metsätalousaluetta (M). Poistuvan maa- ja metsätalousalueen pinta-ala on noin 2,24 hehtaaria eli 56,1 % koko suunnittelualueen pinta-alasta. Retkeily- ja ulkoilu- aluetta (VR) poistuu noin 1,58 hehtaaria ja tiealuetta noin 0,17 hehtaaria.



Ote nähtävillä olleesta kaavaluonnoksesta. Kiskon Pohjois-Sammalon ja Sammalon kylän ranta-asetakaavoista kumottavat alueet.



Ote nähtävillä olleesta kaavaluonnoksesta. Kiikalan Paunlehten ranta-asemakaavasta kumottavat alueet.



Ote nähtävillä olleesta kaavaluonnoksesta. Muurlan Eriksbergin ranta-asemakaavasta kumottavat alueet.

Ranta-asemakaavojen osittaiset kumoamiset tehdään, jotta Espoo-Salo -oikoradan rautasuunnitelma voidaan hyväksyä. Asemakaavatasolla ei oteta kantaa radan sijoittumiseen. Ratalinjaus on esitetty maakuntakaavassa. Tämä kaavatyön merkittävin vaikutus on maakuntakaavan toteutumisen edistäminen.

Ratahankkeella on toteutuessaan laajalle ulottuvia vaikutuksia. Näitä on selvitetty ja arvioitu oikoradan YVA-menettelyn yhteydessä. Tämän vuoksi radan rakentamisen vaikutuksia ei käsitellä tässä kaavaselostuksessa.

Kumottavilla ranta-asemakaavan osilla ei sijaitse rakennuksia eikä niille kaavamääräysten mukaan saa rakentaa asuinrakennuksia. Ranta-asemakaavoissa maa- ja metsätaloustalouteen tarkoitettuille alueille on saanut kaavamääräyksen mukaan rakentaa ainoastaan maa- ja metsätaloutta palvelevia rakennuksia. Tältä osin tilanne muuttuu. Alueet säilyvät toistaiseksi maa- ja metsätaloustalouteen liittyvää rakentamista. Jos oikorata toteutetaan, alueet lunastetaan tarvittavilta osin. Lunastukseen ja korvauksiin liittyvät asiat käsitellään ratalain 43 §:n mukaisessa ratatoimituksessa.

7 Kaavan toteuttaminen

Kun edellä mainittujen ranta-asemakaavojen osat kumotaan, alueen voimassa olevaksi kaavaksi tulee maakuntakaava, joka mahdollistaa uuden Espoo-Salo -oikoradan rakentamisen. Radan rakentamisen edellytyksenä on vielä radan yleissuunnitelman hyväksyminen sekä ratasuunnitelman ja rakentamissuunnitelman laatiminen ja hyväksyminen. Lisäksi hankkeen toteutuminen edellyttää toteutuspäätöstä ja rahoitusta.

Salossa 31. päivänä lokakuuta 2023

Leena Lehtinen
kaavoitusinsinööri

Anne Villberg
maankäyttöinsinööri