

Liite 3.**TM3 TALMA HILLS LOMA-ASUNTOALUE****KORJATUN ASEMAKAAVAEHDOTUKSEN PALAUTERAPORTTI
12.10.2020**

Korjattu ehdotus, nähtävilläoloaika 26.3.–27.4.2020

Vastineet lausuntoihin ja jätettyihin muistutuksiin MRL:n 65:n §:n ja MRA:n 32 §:n mukaisen korjatun asemakaavaehdotuksen nähtävillä olon (26.3.-27.5.2020) jälkeen.

Lausunnot ja muistutukset

Korjatusta kaavaehdotuksesta ja sitä koskevasta aineistosta pyydettiin lausunnot 30.4.2020 mennessä seuraavilta tahoilta: Uudenmaan ELY-keskus, Keski-Uudenmaan vesi kuntayhtymä, Koivumäen tiekunta, GolfTalma ja kunnan rakennusvalvonnalta. Lisäksi jälkikäteen lausunto pyydettiin vielä Finavilta.

Lausunnon korjatusta kaavaehdotuksesta antoivat: ELY-keskus, kunnan rakennusvalvontaviranomainen ja Finavia.

Korjatusta kaavaehdotuksesta jätettiin nähtävillä olo aikana kaksi muistutusta, joissa toisessa on useampi allekirjoittaja.

Tässä on referoitu tiivistetysti saatuja lausuntoja ja muistutuksia sekä annettu vastineet niihin. Jäljennökset kaikista jätetyistä lausunnoista ja muistutuksista on saatavilla Sipoon kunnan kehitys- ja kaavoituskeskuksesta.

1. Uudenmaan ELY-keskus, 28.4.2020

Lausunnon sisältö:

Asemakaavaehdotuksen selostuksessa esitetty alueen ensisijainen liikenneyhteys lähialueelle on olemassa olevan Koivumäen tiekunnan ylläpitämän tien kautta Kaskelantielle. Asemakaavan toteuttamismääräyksiin on liitettävä vaatimus, että ennen rakennuslupien myöntämistä alueelle on toteutettava hyväksytty yksityistieyhteys alueen kiinteistönomistajien kustannuksella. Koivumäen yksityistien liittymä Kaskelantiella maantiellä 11 695 on parannettava täyttämään Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen mukaiset näkemäaluevaatimukset. Liittymän lisääntyvän ja muuttuvan maankäytön johdosta liittymälle on haettava uusi liittymälupa.

Kaava-alue sijoittuu Helsinki-Vantaan lentoaseman kiitoteiden jatkeiden väliin ja lentomelu aiheuttaa häiriötä kaava-alueelle. On huomattava, että kiitoteiden liikennemäärien on ollut tarkoitus kasvaa entisestään tulevaisuudessa. Sisätilojen meluntorjuntaa varten on annettu riittävä kaavamääräys rakennusten ulkovaipan ja sen rakenneosien ääneneristävyydestä. Taajaman ulkopuolella loma-asuntoalueella melun ohjearvo yöllä on 40 L_{Aeq} . Laaditun meluselvityksen mukaan ohjearvo ylittyy kahtena yönä kolmesta useilla desibelillä, ja valtaosa lennoista ajoittuu yöajan ensimmäiselle tai viimeiselle tunnille. Kaavaratkaisu ei turvaa melun ohjearvojen alittumista yöaikaan.

Vastaus:

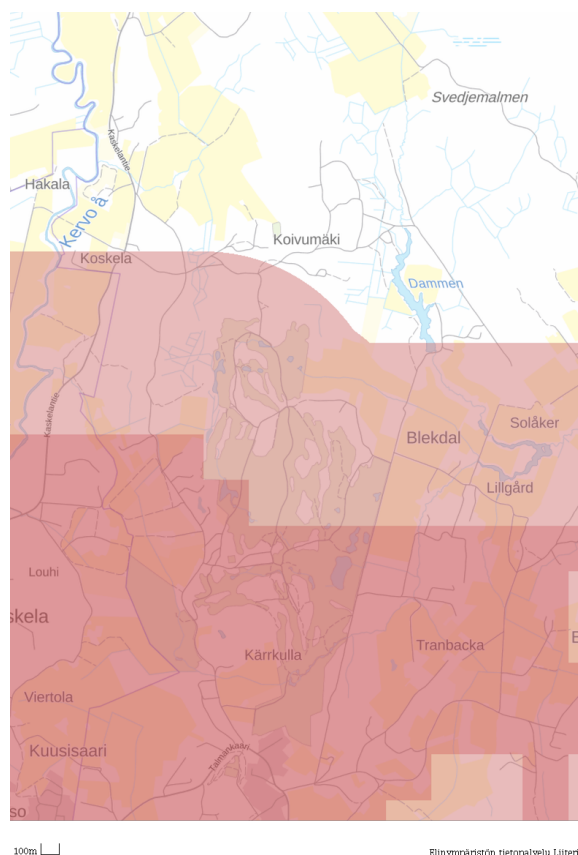
Esitetty yksityistieyhteyttä koskeva toteuttamismääräys on sisällytetty asemakaavaa koskeviin määräyksiin. 15.6.2020 järjestetyn maastokatselmuksen (läsnä tien ylläpitäjän edustaja ja liittymän yhteyshenkilö) mukaan Heinäkorventien liittymää Kaskelantiehen voidaan parantaa – ja on jo pääosin parannettu – vastaamaan asetettuja näkemä- ja turvallisuusvaatimuksia. Mikäli liittymän käyttö lisääntyy merkittävästi tulevaisuudessa tai Heinäkorventielle tehtäisiin suurempia korjaustoimenpiteitä, tulee liittymän muuttaminen nykyisten standardien mukaisiksi ajankohtaiseksi esimerkiksi Heinäkorventien liittymän uudelleen linjauksen kautta. Toimenpiteet eivät kuitenkaan kohdistu kaava-alueeseen (ks. Liite 1. Maastotarkastelumuistio).

Helsinki-Vantaan liikenneilmailun operaatiomäärä on matkustajamäärän kasvusta huolimatta ollut varsin vakaa: n. 160 000 operaatiota v. 2000 ja n. 170 000 v. 2017, maksimäärän n. 180 000 osuessa vuodelle 2011 (*Helsinki-Vantaan lentoaseman lentomelun hallintasuunnitelma 21.12.2018*). On arvioitu, että kaluston käytön tehostaminen on jo saavuttanut maksimitason, mutta toisaalta asiantuntijat ovat arvelleet, että ilmastonmuutoksen torjuntatoimenpiteet ja koronapandemian jälkiseuraukset tulevat hillitsemään lentämistä tulevaisuudessa. Myös lentokoneiden melutaso laskenee teknisen kehityksen myötä. Näin ollen ei ole odotettavissa ainakaan oleellista lentomeluhäiriöiden lisääntymistä – pikemmin toisin päin. Koska oleskelu vapaa-ajan asuntojen alueella öisin tapahtuu pääosin sisätiloissa ja riittävä nukkumatiilojen tuulettaminen voidaan ratkaista vaihtoehtoisin

keinoin (esim. ilmalämpöpumppu), mahdollisia meluhäiriöitä tuskin voidaan pitää kohtuuttomina, alueen käyttötarkoitus huomioon ottaen.

Kaava-alue on osoitettu Talman osayleiskaavassa loma-asuntoalueeksi, jossa lentomelun osalta ei ole esitetty erillisiä vaatimuksia. Se sijaitsee kasvavan taajama-alueen rajamailla. Ottaen huomioon sijainti valtakunnallisten tie- ja rautatieväylien ja rakennettavan asemakeskuksen tuntumassa sekä golfkentän ja siihen kytkeytyvän loma-asumisen luonne varsin urbaanina toimintamuotona, on perusteltua soveltaa kaava-alueella "taajamissa ja taajamien välittömässä läheisyydessä" sovellettavia ohjearvoja. (*Valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista*, 2 §.).

SYKE:n taajamia sekä taajaman lievealueita kuvaavien karttatiedostojen ('YKR-taajama' sekä 'Etäisyysvyöhykkeet' -aineistot 2019) mukaan kaava-alueen voidaan katsoa jo nyt olevan taajaman lievealuetta ja tulevaisuudessa Talman maankäytön kehittymisen myötä alue on osa taajama-aluetta (ks. kartta). Kaava-alue kuuluu Kerava–Talma–Järvenpään yhtenäiseen taajama-alueeseen, yhteen pääkaupunkiseudun voimakkaimmin kasvavista valtakunnallisiin rautatie- ja maantieväyliin tukeutuvaan kehitysvyöhykkeeseen. Tulevaisuudessa se on nykyistäkin integroidumpi osa yhtenäisestä taajamatoimintojen alueesta.



2. Sipoon kunnan rakennusvalvontaviranomainen, 29.4.2020

Lausunnon sisältö:

Esitetty ohjeellinen tonttijako / rakennusala ei anna rakennusvalvonnalle työvälineitä rakentamisen sijoittamisen riittävään ohjaamiseen yhtenäisen ja tasavertaisen lopputuloksen saavuttamiseksi.

Yleisissä määräyksissä edellytetään vesihuollon yleissuunnitelman laatimista. Olisi selkeämpää, mikäli alueen rakentamisen vaihe määriteltäisiin tarkemmin (esim. ennen ensimmäisen rakennusluvan jättämistä) sekä suunnitelman hyväksyvä viranomainen tai taho.

Vastaus:

Ohjeelliset merkinnät korvataan sitovilla.

Kunnan rakennusvalvontaviranomainen on lausunnon antamisen jälkeen todennut, että alueen vesihuolto järjestetään yhdessä Keravan vesilaitoksen kanssa, jolloin on perusteltua poistaa kaavasta vesihuollon yleissuunnitelman laatimista koskeva määräys.

3. Finavia, 20.8.2020

Lausunnon sisältö:

Kohde sijaitsee vilkkaan laskeutumiskiitotien jatkeella ja sen vuoksi lentokonemelua on alueella toistuvasti myös jatkossa. Tämän vuoksi tulee alueen rakentamisessa huomioida riittävät asuin- ja majoitusrakennusten ääneneristävyysvaatimukset. Lisäksi Finavia muistuttaa, että mahdollisista lentokonemelun vaikutuksista alueen viihtyvyyteen on informoitava tulevia käyttäjiä.

Vastaus:

Asemakaavamääräyksiin on kirjattu meluselvityksen suositusten mukaiset rakennusten ääneneristävyysvaatimukset, ottaen huomioon edellä ELY-keskuksen lausuntoon annetussa vastineessa esitetyt näkökohdat (lausunnot, kohta 1).

Tulevien käyttäjien informointi ei ole kaavassa tai rakentamisen ohjauksessa ratkaistava kysymys, mutta alueen yhtiömuotoisen toteutustavan pohjalta voidaan ennakoida, että oleelliset ympäristöoloja koskevat tiedot ovat tulevien käyttäjien saatavilla.

Muistutukset

1. Yhteiskirjelmä, 9 henkilöä, 22.4.2020

Muistutuksen sisältö:

1. Meluhaitta

- melunmittausraportissa meluarvot on verrattu väärin ohjearvoihin,
- viikonlopun meluhaitat vastaavat viikolla mitattuja,
- lentoliikenne kaksinkertaistuu v. 2025 mennessä, jolloin kaikki mitatut arvot tulevat ylittämään melun ohjearvot,
- loma-asuntoalueella tärkeä osa on piha-alueet, joita ei pystytä suojaamaan lentomelulta,
- alue on haja-asutusaluetta eikä sijaitse taajaman rajalla, jolloin on käytettävä ao. arvoja
- ohjearvoina on käytettävä päivällä 45 dB, yöllä 40 dB, joten maanomistajan teettämässä raportissa on väärät arvot.

Kun mitattuja arvoja verrataan oikeisiin ohjearvoihin, melutason arvot ylittyvät jo nyt jopa 8 dB, ja kun tulevaisuudessa lentoliikenteen kasvun johdosta kaikki meluarvot (päivällä ja yöllä) nousevat 3 dB, meluarvot ylittyvät käytännössä viikon jokaisena päivänä.

2. Tieyhteys

Suunnittelualueelta tulee olla tieyhteys suoraan tulevan Talman keskustaan Laakson tien kautta. Laakson tie päällystettäneen Blekdalin tilalle saakka TM 1 - asemakaavatyön toteutuksen yhteydessä sekä varustamaan valaistuksella ja mahdollisesti pyörätiellä. Maanomistaja voisi hoitaa sieltä päällystetyn ja valaistun tieyhteyden loma-asuntoalueelle. Kulkureitti Nygårdintien kautta Talmaan on huono, koska tiehoitokunta ei hoida hiekkatietä läpiajon välttämiseksi.

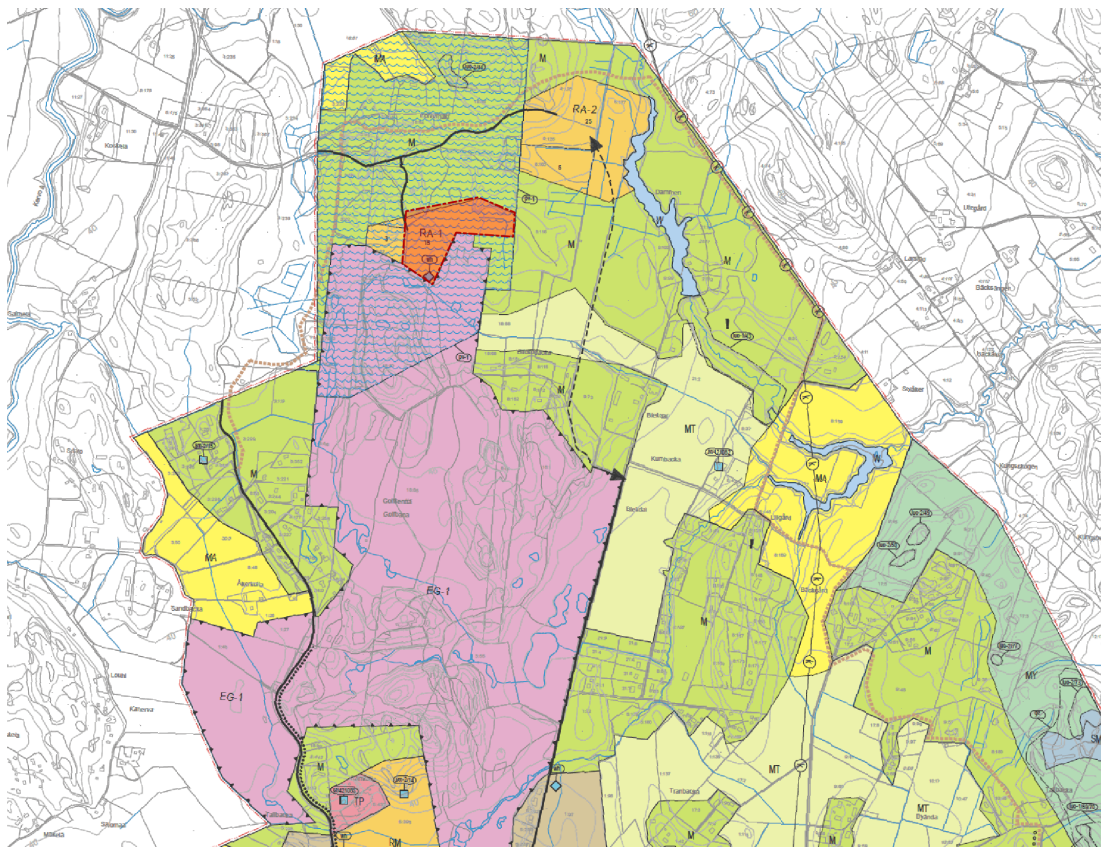
Vastaus:

1. Meluhaitta

Mahdollinen lentomeluhaitta ei johdu asemakaavasta eikä siltä osin kohdistu muistuttajien elinolosuhteisiin tai muihin etuihin, vaan muistutus on tulkittava koskevan kaavaehdotuksen lainmukaisuutta. Lentomelua on selvitetty asiantuntijoiden toimesta ja tulosten pohjalta on kunnan ja valtion viranomaisten kanssa arvioitu lentomeluhäiriöiden kohtuullisuutta loma-asumisen kannalta ko. alueella, kaavaan sisällytetyt meluntorjuntamääräykset huomioon ottaen, kuten kaavaselostuksessa on tarkemmin kuvattu. Näin ollen asemakaava perusselvityksineen on katsottava olevan säädösten mukainen.

2. Tieyhteys

Talman osayleiskaavassa nyt ajankohtaisen asemakaava-alueen (RA-1) tieyhteys on osoitettu länteen Nygårdintielle ja Kaskelantielle, ja esitetty asemakaavaratkaisu on näin myös tieyhteyden osalta osayleiskaavan mukainen. Osayleiskaavaan on lisäksi merkitty tieyhteystarve koillisempana sijaitsevalta alueelta (RA-2) Laaksotielle (ks. oheinen kuva). Sen mahdollinen toteuttaminen ratkaistaan ko. RA-2-alueen asemakaavoituksen yhteydessä; kulku Laaksontien kautta Talman keskustaan voi olla kiinnostava lähinnä kevyelle liikenteelle. Nyt käsiteltävänä olevassa asemakaavassa em. yhteyksiä ei ole tarpeen osoittaa mm. TM 3-asemakaavan myötä syntyvän hyvin pienen liikennetuotoksen johdosta.



2. Anna Rex, 16.4.2020

Muistutuksen sisältö:

Muistutuksen tekijä harjoittaa maa- ja metsätaloutta sekä metsästystä Etelä-Paippisissa eikä halua, että hevosia liikkuu hänen metsämaillaan eikä ulkoilureittejä osoiteta hänen metsä- ja peltoalueilleen.

Vastaus:

Nyt käsiteltävänä oleva asemakaava ei koske muistattajan maa-alueita eikä kytkeydy ratsastus- tai ulkoilureitteihin – pikemminkin viereiseen golfrataan. TM 3- asemakaava ei sisällä hevostallitoimintaa eikä siten lisää alueella liikkuvien hevosten määrää. Kaavassa ei myöskään osoiteta uusia ulkoilureittejä alueelle.



Helsinki, 12.10.2020

Matti Heikkinen, arkkitehti SAFA

Bilaga 3.**TM3 TALMA HILLS FRITIDSBOSTADSOMRÅDE****RESPONSRAPPORT GÄLLANDE DET KORRIGERADE
DETALJPLANEFÖRSLAGET 12.10.2020**Det korrigerade förslaget, framlagt 26.3–27.4.2020

Bemötande till utlåtandena och de anförda anmärkningarna gällande det i enlighet med MBL 65 §:n och MBF 32 § korrigerade detaljplaneförslaget efter framläggningen (26.3.-27.5.2020).

Utlåtanden och anmärkningar

Gällande det korrigerade detaljplaneförslaget med därtill hörande material begärdes utlåtanden senast den 30.4.2020 av följande parter: Nylands NTM-central, samkommunen Mellersta Nylands vatten, Björkbacka väglag, GolfTalma och kommunens byggnadstillsyn. Därtill begärdes i efterskott utlåtande också av Finavia.

Utlåtande om det korrigerade planförslaget gav NTM-centralen, kommunens byggnadstillsyn och Finavia.

Beträffande det korrigerade planförslaget inlämnades under utställningstiden två anmärkningar, av vilka den ena underskrivits av flera personer.

Här har komprimerat refererats de erhållna utlåtandena och anmärkningarna samt getts genmälen till dem. Kopior av alla de erhållna utlåtandena och anmärkningarna kan fås på Sibbo kommunens utvecklings- och planläggningscentral.

1. Nylands NTM-central, 28.4.2020

Innehåll i uttåtandet:

I planförslagets beskrivning har området primära förbindelse till omgivningen anvisats via en av Björkbacka väglag upprätthållen enskild väg till Kaskelavägen. Till planens genomförandebestämmelser bör fogas ett krav på att före beviljandet av bygglov på området en godkänd privatvägsförbindelse till området bör förverkligas på fastighetsägarnas bekostnad. Den enskilda vägens anslutning till Kaskelavägen (landsväg 11 695) ska förbättras så att frisiktskraven enligt Kommunikationsministeriets förordning uppfylls. Pga. den ökade och förändrade markanvändningen vid anslutningen bör ett nytt anslutningslov sökas.

Planområdet är beläget mellan förlängningarna av Helsingfors-Vanda flygstations landningsbanor och flygbullret föranleder störningar på planområdet. Det bör beaktas att trafikmängderna på landningsbanorna är tänkt att ökas ytterligare i framtiden. För bullerdämpningen av innerutrymmen har getts en tillräcklig bestämmelse angående ljudisoleringen av byggnadernas yttre mantel och konstruktionsdelar. Riktvärdet gällande buller på fritidsbebyggelseområden utanför tätorter är nattetid 40 L_{Aeq} . Enligt den gjorda bullerutredningen överstigs riktvärdet under två nätter av tre med flera decibel, och huvudparten av överflygningarna sker under nattperiodens första eller sista timme. Planlösningen garanterar inte att riktvärdet för buller nattetid underskrids.

Genmäle:

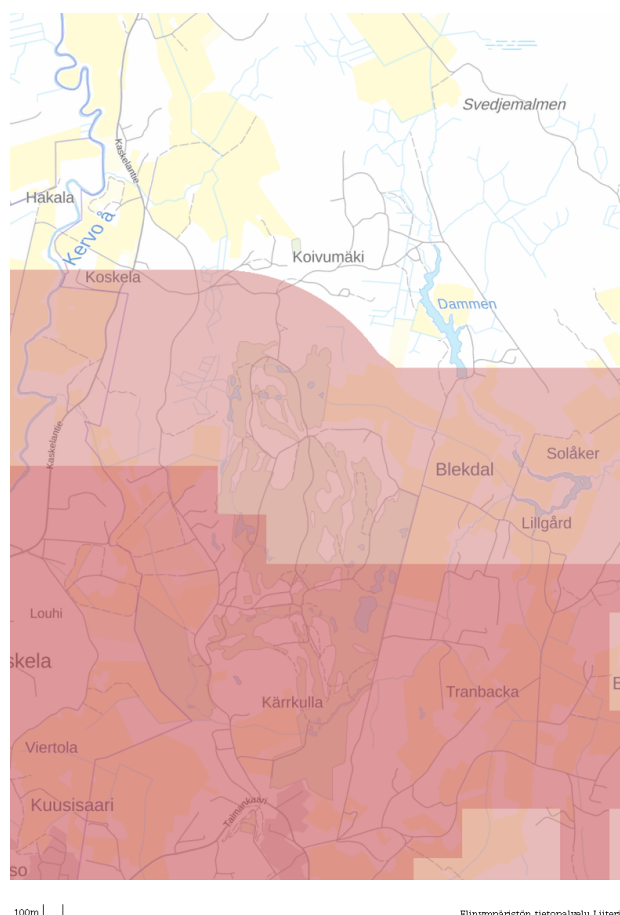
Den föreslagna genomförandebestämmelsen gällande förbindelse längs enskild väg har fogats till bestämmelserna i detaljplanen. Enligt terränggranskningen 15.6.2020 (närvarande en representant för väghållaren och en kontaktperson för anslutningen) kan Hökärrsvägens anslutning till Kaskelavägen förbättras – och har huvudsakligen redan förbättrats – så att de uppfyller kraven på frisikt och säkerhet. Ifall användningen av anslutningen märkbart ökar eller större ombyggnadsåtgärder skulle göras på Hökärrsvägen, blir ombyggnaden av anslutningen enligt nu gällande standarder aktuell t.ex. genom en omlinjering av Hökärrsvägen. Ifrågavarande åtgärder berör dock inte detaljplaneområdet (som bilaga 1 PM från terränggranskningen).

Antalet affärstrafikoperationer på Helsingfors-Vanda flygstation har trots den ökade passagerarmängden varit förhållandevis stabilt: ca 160 000 operationer år 2000 och ca 170 000 år 2017, medan maximiantalet ca 180 000 inföll år 2011 (*Helsinki-Vantaan lentoaseman lentomelun hallintasuunnitelma 21.12.2018*). Man har bedömt att effektiveringen av flottiljens kapacitet redan har nått maximinivå, men å andra sidan har experter antagit att åtgärderna för att lindra klimatförändringen samt följderna av corona-pandemin kommer att minska på flygtrafiken. Därtill torde flygplanens bullernivå minska med den tekniska utvecklingen. Såttillvida är alltså åtminstone inte någon betydande ökning av bullernivån inte att vänta – snarare tvärtom. Då vistelsen på fritidsbostadsområde under nattetid huvudsakligen sker inomhus och tillräcklig vädring av sovutrymmen kan ordnas på mångahanda sätt

(t.ex. med luftvärmepump), kan eventuella bullerstörningar knappast hållas för oskäligen, med beaktande av områdets användningsändamål.

Planområdet har i Tallmo delgeneralplan angetts som fritidsbebyggelseområde, för vilket inga specifika krav beträffande flygbuller inte uppställts. Det är beläget i gränzonen för ett växande tätortsområde. Med beaktande av läget intill nationella väg- och järnvägsleder och ett kommande stationscentrum samt den urbana karaktären hos en golfbana och därtill hörande fritidsboende är det motiverat att för planområdet tillämpa riktvärden gällande "i tätorter eller i deras omedelbara närhet". (*Statsrådets beslut om riktvärden för bullernivå, 2§.*)

Enligt datamaterial från Informationstjänsten för levnadsmiljön Liiteri, upprätthållen av Finlands miljöcentral SYKE, kan planområdet anses redan nu vara beläget på randområde kring tätort och kommer i framtiden då Tallmo markanvändning utvecklas vara en del av tätortsområde (se karta). Planområdet hör till Kervo–Tallmo–Träskända sammanhängande tätortsområde, en av huvudstadsregionens kraftigaste utvecklingszoner längs de nationella huvudlederna för järnvägs- och vägtrafik. I framtiden utgör det en alltmer integrerad del av ett enhetligt område för tätortsfunktioner.



2. Sibbo kommuns byggnadstillsyn, 29.4.2020

Innehåll i utlåtandet:

Den visade instruktiva beteckningen för tomtindelning resp. byggyta ger inte byggnadstillsynen arbetsredskap för en tillräcklig styrning av byggnadernas placering för att uppnå ett enhetligt och jämlikt slutresultat.

I de allmänna bestämmelserna förutsätts uppgörandet av en översiktsplan för vattenförsörjningen. Det vore klarare, om områdets utbyggnadsskeden bestäms tydligare (t.ex. före inlämnandet av den första bygglovsansökan) samt vilken myndighet eller part som ska godkänna planen.

Genmäle:

De instruktiva beteckningarna ersätts med bindande.

Kommunens byggnadstillsynsmyndighet har efter utlåtandet konstaterat att områdets vattenförsörjning förverkligas tillsammans med Kervo vattenverk varför det är skäl att från planen avlägsna bestämmelsen angående uppgörande av översiktsplan för vattenförsörjningen.

3. Finavia, 29.4.2020

Innehåll i utlåtandet:

Objektet är beläget på fortsättningen av en livligt använd landningsbana, varför flygplansbuller förekommer återkommande på området också i framtiden. Sålunda bör i utbyggandet av området beaktas tillräckliga ljudisoleringskrav i bostads- och inkvarteringsbyggnader. Därtill påminner Finavia om att man bör informera kommande användare om flygplansbullrets eventuella inverkan på områdets trivsel.

Genmäle:

I detaljplanebestämmelserna har intagits de i bullerutredningen rekommenderade bullerskyddskraven gällande byggnader, beaktande de i genmålet ovan till NTM-centralens utlåtande givna genmäle framförda synpunkterna (utlåtanden, punkt 1).

Informeraandet av kommande användare är inte en fråga för planläggningen eller styrningen av byggandet, men utgående från genomförandet av området i bolagsform kan man vänta sig att kommande användare har tillgång till alla relevanta uppgifter om områdets miljöförhållanden.

Anmärkningar

1. Gemensam skrivelse, 9 personer, 22.4.2020

Innehåll i anmärkningen:

1. Bullerstörning

- i bullermätningsrapporten har bullervärdena jämförts med felaktiga riktvärden,
- bullerstörningarna under veckosluten motsvarar de under veckan uppmätta,
- flygtrafiken fördubblas fram till år 2025, varvid alla uppmätta värden kommer att överstiga riktvärdena för buller,
- på fritidsbebyggelseområden har gårdsområdena stor betydelse och där kan man inte stävja bullerolägenheterna,
- området är glesbebyggelse och är inte beläget inom gränzonen för tätort, varför vederbörande riktvärden bör tillämpas,
- som riktvärden bör användas 45 dB dagtid, 40 dB nattetid, varför i den på markägarens försorg uppgjorda rapporten är felaktiga värden.

Då de uppmätta bullervärdena jämförs med korrekta riktvärden, överskrider värdena på bullernivån redan nu t.o.m. 8 dB, och då i framtiden samtliga värden för bullernivån (dag- resp. nattetid) ökar med 3 dB, överskrider bullervärdena i praktiken under varje dag i veckan.

2. Vägförbindelse

Från planområdet bör finnas en vägförbindelse direkt till det kommande Tallmo centrum via Dalvägen. Dalvägen torde i samband med förverkligandet av TM 1 detaljplanearbete beläggas ända fram till Blekdals fastighet samt förses med belysning och eventuellt cykelväg. Markägaren kunde ordna en belagd och belyst vägförbindelse till fritidsbebyggelseområdet. Förbindelsen längs Nygårdsvägen till Tallmo är dålig, eftersom väglaget inte sköter sandvägen för att undvika genomfartstrafik.

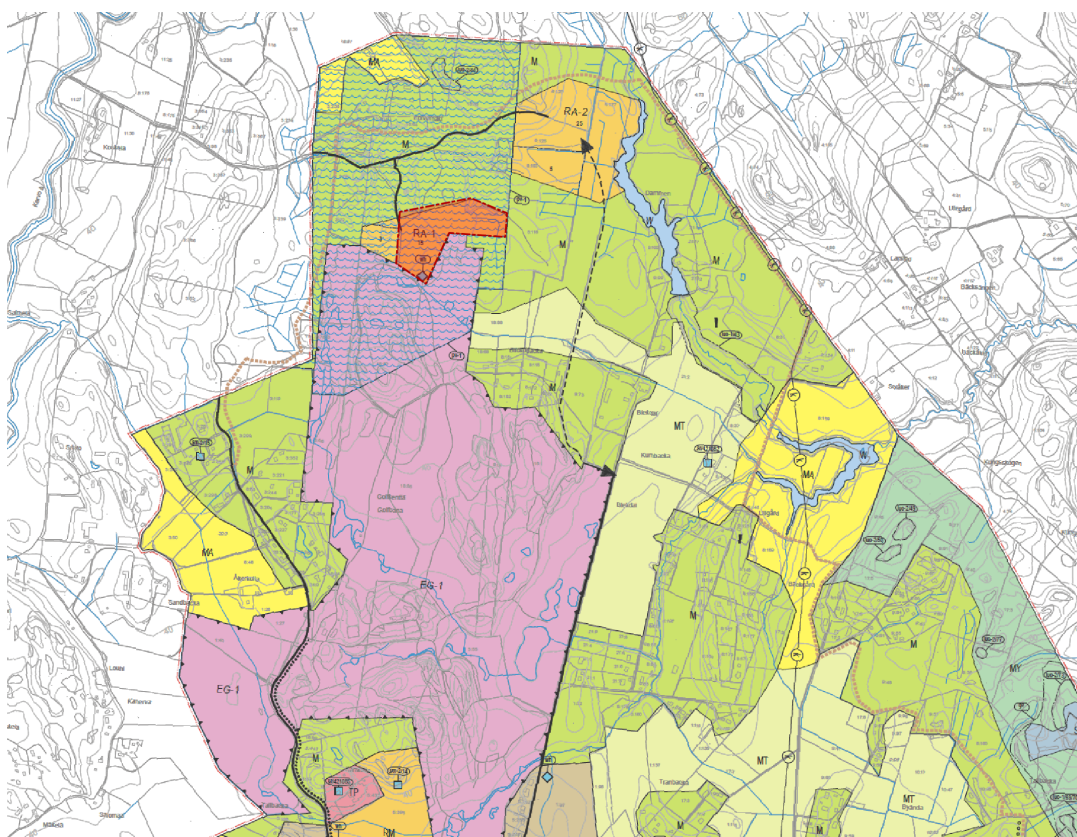
Genmäle:

1. Bullerstörning

Eventuell flygbullerstörning beror inte på detaljplanen och berör så tillvida inte intressenternas levnadsförhållanden eller andra intressen, utan anmärkningen bör tolkas gälla planförslagets lagenlighet. Flygbullret har utretts av experter och på basis av resultaten har i samråd med kommunala och statliga myndigheter bedömts flygbullerstörningarnas skälighet med tanke på fritidsbebyggelsen på ifrågavarande område, beaktande de i detaljplanen intagna bullerbekämpningsbestämmelserna, såsom närmare utreds i planbeskrivningen. Detaljplanen jämte basutredningar bör anses vara uppgjord i enlighet med gällande stadganden.

2. Vägförbindelse

I Tallmo delgeneralplan har vägförbindelsen till det nu aktuella fritidsbebyggelseområdet (RA-1) anvisats västerut till Nygårdsvägen och Kaskelavägen, och den framställda detaljpanelösningen är sålunda i enlighet med delgeneralplanen. I delgeneralplanen har därtill visats ett behov av vägförbindelse från det i nordöstlig riktning liggande området (RA-2) till Dalvägen (se bifogad bils). Dess eventuella förverkligande löses i samband med detaljplaneringen av nämnda område; en förbindelse via Dalvägen till Tallmo centrum kan vara motiverad närmast med tanke på den lätta trafiken. I den nu aktuella detaljplanen föreligger inte behov att anvisa nämnda förbindelserna bl.a. pga. den mycket ringa trafikvolym TM 3-detaljplanen förorsakar.



2. Anna Rex, 16.4.2020

Innehåll i anmärkningen:

Författaren till anmärkningen bedriver jord- och skogsbruk samt skytte i Södra Paipis och vill inte att hästar rör sig på hennes skogsmarker eller att någon rekreativ stig anläggs på hennes skogs- och åkermarker.

Genmäle:

Den nu aktuella detaljplanen gäller inte markägorna i fråga och fritidsbebyggelsen i planen anknyter inte till rid- eller friluftsstråk – snarare till den intill liggande golfbanan. TM 3 -detaljplanen omfattar ingen häststallsverksamhet och ökar sålunda inte antalet hästar som rör sig på området. I planen anvisas inte heller några nya friluftsleder.



Helsingfors, xx.xx.2020

Tähän nimmari

Matti Heikkinen, arkitekt SAFA