

TM
2

Talman keskustan eteläosan asemakaava
Detaljplan för Tallmo centrum, södra delen

Asemakaavan selostus, luonnos
Detaljplanebeskrivning, utkast

Maankäyttöjaosto / Markanvändningssektionen 13.5.2019

SIPOO
SIBBO

Asemakaava koskee seuraavia tiloja tai osia niistä: R:No 871:1:3 (rautatie), 3:103, 3:104, 3:145, 3:152, 3:160, 3:161, 4:8, 4:39, 4:40, 4:41, 4:84, 4:91, 4:115, 4:116, 4:120, 4:152, 5:287, 5:435, 6:75, 6:96, 6:149, 6:171, 6:188, 6:192, 6:193, 6:231, 6:232, 6:249, 6:250, 6:258, 7:184, 7:266 ja 22:0. Pääosa näistä kiinteistöistä kuuluu kaava-alueeseen Talmantieltä Keravantielle suuntautuvan uuden pääkokoojakadun aluevarauksen kautta.

Alue kuuluu Martinkylän maarekisterikylään (421).

Asemakaavalla muodostuu korttelit 7500-7512 sekä autopaikkojen korttelialueita, yleistä pysäköintialuetta, lähivirkistys-, suojaviher-, luonnonsuojelu-, vesi-, rautatie ja katualueita. Uuden asemakaava-alueen pinta-ala on noin 46 ha.

Tämä selostus liittyy 13.5.2019 päivättyyn asemakaavakarttaan (1:1000).

Kaavaselostus sekä kaavakartta määräyksineen julkaistaan kunnan internet-sivuilla: www.sipoo.fi/talmankeskusta

Selostuksen valokuvat © Sipoon kunnan kaavoitusyksikkö (ellei toisin mainittu valokuvan yhteydessä).

Selostuksen on laatinut Suvi Kaski ja Pilvi Nummi. Sen on kääntänyt ruotsiksi kääntäjä Monika Sukoinen, CiD Oy.

Detaljplanen berör följande fastigheter eller delar av dem: R:Nr 871:1:3 (järnväg), 3:103, 3:104, 3:145, 3:152, 3:160, 3:161, 4:8, 4:39, 4:40, 4:41, 4:84, 4:91, 4:115, 4:116, 4:120, 4:152, 5:287, 5:435, 6:75, 6:96, 6:149, 6:171, 6:188, 6:192, 6:193, 6:231, 6:232, 6:249, 6:250, 6:258, 7:184, 7:266 och 22:0. Merparten av dessa fastigheter hör till planområdet via områdesreserveringen för en ny huvudmatargata från Tallmovägen till Kervovägen.

Området hör till jordregisterbyn Mårtensby (421).

Genom detaljplanen bildas kvarteren 7500-7512 samt kvartersområden för bilplatser, ett allmänt parkeringsområde, närrekreations-, skyddsgrön-, naturskydds-, vatten-, järnvägsområden och gatuområden. Den nya detaljplanens areal är ca 46 ha.

Beskrivningen gäller den 13.5.2019 daterade detaljplanekartan (1:1000).

Planbeskrivningen samt plankartan med bestämmelser publiceras på kommunens webbplats: www.sibbo.fi/tallmocentrum

Fotografierna i beskrivningen © Sibbo kommuns planläggningsenhet (om inte annat nämns i samband med fotografiet).

Beskrivningen har utarbetats av Suvi Kaski och Pilvi Nummi. Delar av den har översatts av Monika Sukoinen, CiD Oy.

Kaavan laatija

Suvi Kaski, kaavoituskoordinaattori YKS 470 ja
Pilvi Nummi, kaavoitusarkkitehti (31.12.2017 saakka)

Asemakaavan pohjaksi tehdystä alueen viitesuunnittelusta ja havainnekuvien laatimisesta on vastannut: Serum Arkkitehdit Oy (nykyisin INARO).

Planen utarbetas av

Suvi Kaski, planläggningskoordinator YKS 470 och
Pilvi Nummi, planläggningsarkitekt (till 31.12.2017)

Referensplaner och illustrationer som underlag för detaljplanläggningen: Serum Arkkitehdit Oy (nuförtiden INARO).

Kannen kuva: Näkymä kokoojakadulta alueen eteläosasta (SERUM arkkitehdit Oy).

Pärmbild: Vy från matargatan i områdets södra del (SERUM arkkitehdit Oy).

Asemakaavatyyppien listaus ja selitykset
Lista på typer av detaljplaner och förklaringar till dem

VAIKUTUKSILTAAN VÄHÄISET ASEMAKAAVAT - DETALJPLANER SOM HAR RINGA VERKNINGAR

- Kunnan hallintosäännön mukaisesti jaosto päättää vaikutuksiltaan vähäisten asemakaavojen hyväksymisestä MRL:n 52 §:n mukaisesti.
- Vaikutuksiltaan vähäiset kaavat jaosto asettaa ehdotuksena nähtäville 14 vuorokaudeksi (MRA 27 §).
- Suppea valitusoikeus (MRL 191 §).
- Vaikutuksiltaan vähäisiksi luetaan asemakaavamuutokset, joilla muutetaan korttelin käyttötarkoitusta vähäisessä määrin, sekä asemakaavamuutokset, jotka eivät muuta korttelin käyttötarkoitusta ja rakennusoikeutta tulee vain vähän lisää.
- Ei tehdä OAS:ia nähtäville, vaan kuulutetaan vireille kaavoitusohjelman yhteydessä.

- Med stöd av kommunens förvaltningsstadga beslutar sektionen i enlighet med MBL 52 § om godkännande av detaljplaner som är ringa till sina verkningar.
- När det gäller detaljplaner som har verkningar lägger sektionen förslaget fram offentligt för 14 dagar (MBF 27 §).
- Begränsad besvärsrätt (MBL 191 §)
- Till detaljplaner som har ringa verkningar räknas detaljplaneändringar enligt vilka ett kvarters användningsändamål ändras i ringa mån samt detaljplaneändringar som inte ändrar ett kvarters användningsändamål och som bara medför en ringa ökning av byggrätten.
- Inget PDB läggs fram offentligt, utan planen kungörs anhängig i samband med planläggningsprogrammet.

VAIKUTUKSILTAAN MUUT KUIN MERKITTÄVÄT ASEMAKAAVAT - ANDRA DETALJPLANER ÄN SÅDANA SOM HAR BETYDANDE VERKNINGAR

- Kunnan hallintosäännön mukaisesti kunnanhallitus päättää asemakaavojen hyväksymisestä silloin kuin kyseessä ovat MRL:n 52 §:ssä tarkoitetut vaikutuksiltaan muut kuin merkittävät asemakaavat.
- Asemakaavamuutokset, joilla käyttötarkoitus muuttuu, mutta ei tule merkittävästi lisää rakennusoikeutta.
- Asemakaavat, joiden maankäyttö oikeusvaikutteisen yleiskaavan mukaista ja alueella ei merkittävästi asutusta.
- Tehdään OAS ja asetetaan se nähtäville.

- Med stöd av kommunens förvaltningsstadga beslutar kommunstyrelsen i enlighet med MBL 52 § om andra planer än sådana som har betydande verkningar.
- Ändringar av detaljplaner som innebär att användningsändamålet ändras, men byggrätten ökas inte nämnvärt.
- Detaljplaner där markanvändningen är förenlig med en delgeneralplan med rättsverkningar och det inte finns någon nämnvärd bebyggelse i området.
- Ett PDB upprättas och läggs fram offentligt.

TÄMÄN KAAVAN ETENEMISTAPA
PLANENS FRAMSKRIDANDE

VAIKUTUKSILTAAN MERKITTÄVÄT ASEMAKAAVAT - DETALJPLANER MED BETYDANDE VERKNINGAR

- Valtuusto hyväksyy.
- Muut kuin vaikutuksiltaan vähäiset tai muut kuin merkittävät kaavat.
- Tehdään OAS ja asetetaan se nähtäville.

- Fullmäktige godkänner.
- Planer med betydande verkningar som inte faller inom de två tidigare kategorierna ovan.
- Ett PDB upprättas och läggs fram offentligt.

Kaavaprosessi ja käsittelyvaiheet
Planprocess och behandlingsskeden

Asianumero / Ärendenummer
1629/2016

OSALLISTUMINEN - DELTAGANDET

ALOITUSVAIHE - STARTSKEDET

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelman laatiminen
- Vireilletulosta ilmoittaminen kuulutuksella 30.11.2016

- Program för deltagande och bedömning utarbetats
- Anhängiggörandet av planen kungörs 30.11.2016

Kaavan laatimisesta tai muuttamisesta voi tehdä aloitteen kunnanhallitukselle.

Palautteen antaminen osallistumis- ja arviointi-suunnitelmasta kaavan laatijalle.

Förslag om att en plan ska utar-betaseller ändras kan lämnas in tillkommunstyrelsen.

Respons på programmet för deltagande och bedömning ges till planens utarbetare.

VALMISTELUVAIHE - BEREDNINGSSKEDET

- Kaavaluonnoksen laatiminen
- Maankäyttöjaoston käsittely 13.5.2019
- Valmisteluaineisto virallisesti nähtävillä

- Planutkastet utarbetas
- Behandling i markanvändningssektionen 13.5.2019
- Beredningsmaterialet läggs fram offentligt

Mahdollisuus esittää mielipiteensä kaavaluonnoksesta ja mahdollisesta muusta kaavan valmisteluaineistosta.

Möjlighet att framföra sin åsikt om planutkastet och eventuellt övrigt beredningsmaterial för planen.

EHDOTUSVAIHE - FÖRSLAGSSKEDET

- Kaavaehdotuksen laatiminen
- Maankäyttöjaoston ja kunnanhallituksen käsittely
- Kaavaehdotus virallisesti nähtävillä

- Planförslaget utarbetas
- Behandling i markanvändningssektionen och kommunstyrel-sen
- Planförslaget läggs fram offentligt

Mahdollisuus muistutuksen jättämiseen kaavaehdotuksesta kunnanhallitukselle.

Anmärkningar kan lämnas om planförslaget till kommunstyrelsen.

VASTINEET LAUSUNTOIHIN JA MUISTUTUKSIIN - BEMÖTANDEN TILL UTLÅTANDEN OCH ANMÄRKNINGAR

- Maankäyttöjaoston ja kunnanhallituksen käsittely

- Behandling i markanvändningssektionen och kommunstyrel-sen

KAAVAN HYVÄKSYMINEN - GODKÄNNANDE AV PLANEN

- Valtuusto hyväksyy kaavan

- Fullmäktige godkänner planen

Valitusmahdollisuus kaavan hyväksymispäätöksestä Helsingin hallinto-oikeuteen.

Möjlighet att besvära sig över beslutet om godkännande till Helsingfors förvaltningsdomstol.

1 Perus- ja tunnistetiedot
Bas- och identifikationsuppgifter



1.1 Tunnistetiedot

Kunta: Sipoo
Kunnan osa: Talma
Kiinteistöt: 871:1:3 (rautatie), 3:103, 3:104, 3:145, 3:152, 3:160, 3:161, 4:8, 4:39, 4:40, 4:41, 4:84, 4:91, 4:115, 4:116, 4:120, 4:152, 5:287, 5:435, 6:75, 6:96, 6:149, 6:171, 6:188, 6:192, 6:193, 6:231, 6:232, 6:249, 6:250, 6:258, 7:184, 7:266 ja 22:0
Kaavan nimi: Talman keskustan eteläosan asemakaava
Kaavanumero: TM 2

1.2 Kaava-alueen sijainti

Noin 46 hehtaarin laajuinen suunnittelualue sijaitsee Talman nykyisen kyläkeskuksen ja laskettelukeskuksen välisellä, pääosin metsäisellä mäkialueella. Alue rajautuu idässä Talmantien varren omakotiasutukseen, etelässä Talmantiehen ja lännessä Vanikonrinteen asutukseen ja pohjoisessa Kerava-Porvoo rataan. Lisäksi kaava-alueeseen kuuluu Martinkyläntieltä Keravantielle suuntautuva uusi kokoojakatuyhteys sekä osa Talmantiestä.

1.1 Identifikationsuppgifter

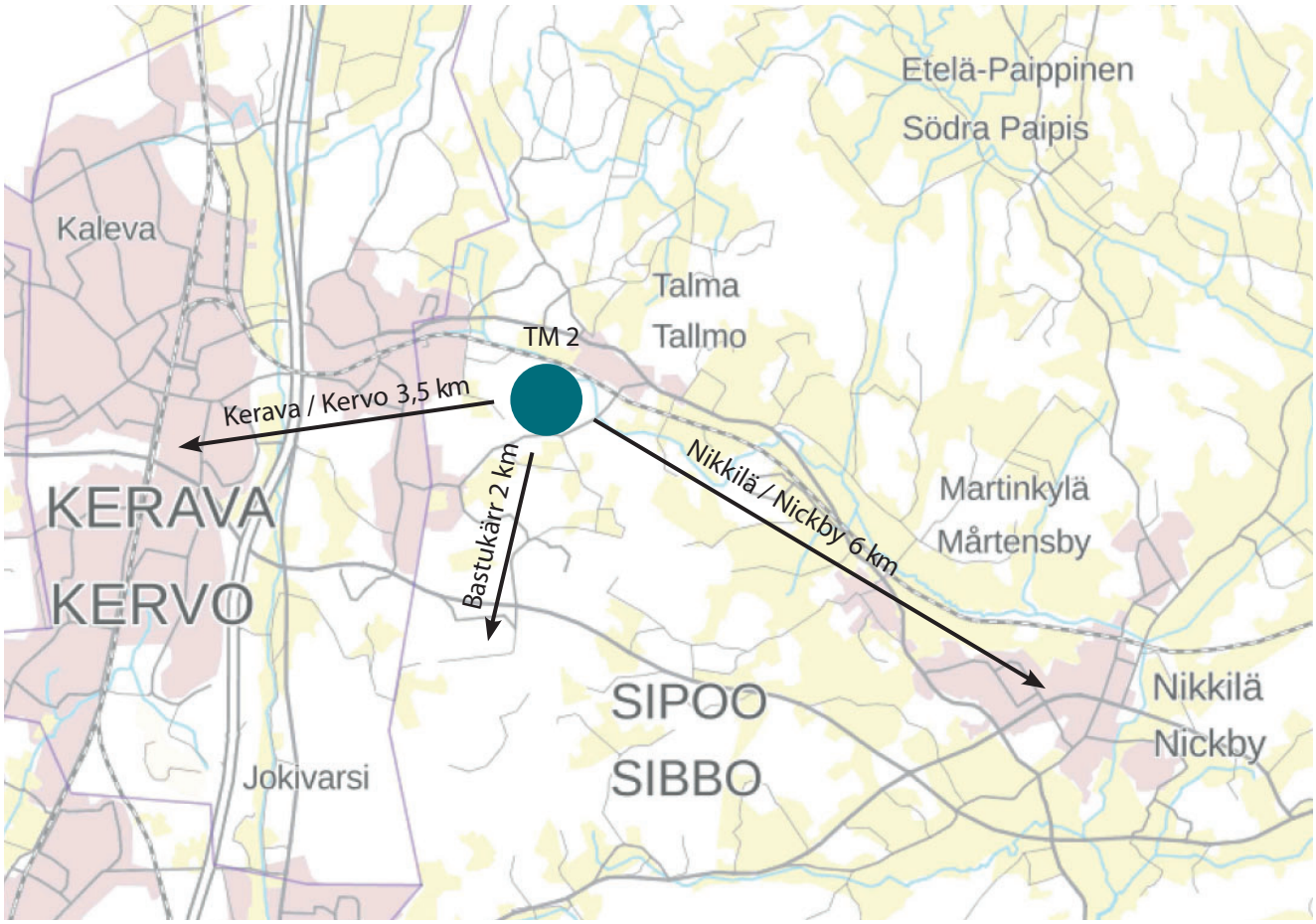
Kommun: Sibbo
Kommundel: Tallmo
Fastigheter: 871:1:3 (järnväg), 3:103, 3:104, 3:145, 3:152, 3:160, 3:161, 4:8, 4:39, 4:40, 4:41, 4:84, 4:91, 4:115, 4:116, 4:120, 4:152, 5:287, 5:435, 6:75, 6:96, 6:149, 6:171, 6:188, 6:192, 6:193, 6:231, 6:232, 6:249, 6:250, 6:258, 7:184, 7:266 ja 22:0
Planens namn: Detaljplan för Tallmo centrum, södra delen
Plan nummer: TM 2

1.2 Planområdets läge

Det ungefär 46 hektar stora planeringsområdet är beläget mellan Tallmo nuvarande bycentrum och slalomcentret, i huvudsak på ett skogbevuxet backområde. Området gränsar i öster till egnahemsbosättning längs Tallmovägen, i söder till Tallmovägen, i väster till bosättningen vid Vanikkobrinken och i norr till Kervo-Borgå-banan. Dessutom omfattar planområdet en ny matargata från Mårtensbyvägen till Kervovägen samt en del av Tallmovägen.

Alueelta on matkaa linnunteitse Keravan rajalle noin 1,2 km, Keravan keskustaan noin 3,5 km, Nikkilän keskustaan noin 6 km ja Bastukärrin työpaikka-alueelle noin 2 km.

Från området är avståndet fågelvägen till gränsen till Kervo ca 1,2 km, till Kervo centrum ca 3,5 km, till Nickby centrum ca 6 km och till Bastukärrs arbetsplatsområde ca 2 km.



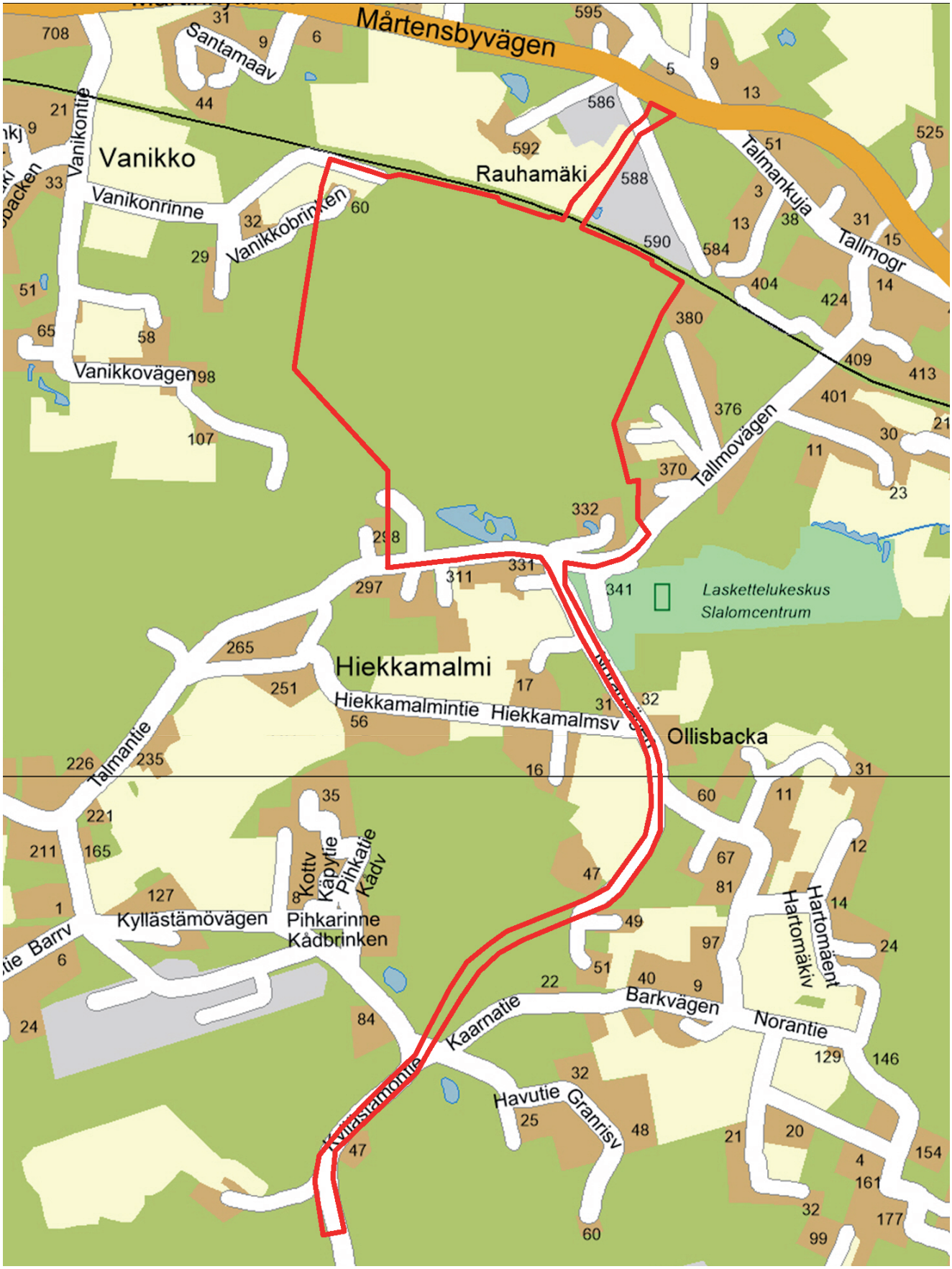
Suunnittelualueen sijainti yhdyskuntarakenteessa. /

1.3 Asemakaavan tarkoitus

Suunnittelualue on Sipoon yleiskaavan 2025 ja Talmaan laaditun osayleiskaavan mukaisesti keskeinen osa Talmaan tulevaisuudessa muodostuvaa taajamakeskusta. Suunnittelualueesta on tavoitteena muodostua Talman tulevan taajamakeskuksen ja juna-aseman läheinen, monimuotoinen sekä varsin tiivis ja tehokkaasti toteutettu asumispainotteinen alue noin 1600-2000 asukkaalle. Asumisen lomaan (pääosin rakennusten yhteyteen ja pohjakerroksiin) voidaan sijoittaa sellaista liike-, työ- ja palvelurakentamista, josta ei aiheudu ympäristöhäiriöitä. Lisäksi asemakaavalla mahdollistetaan koko kasvavaa taajamaa palvelevan uuden oppimiskeskuksen sekä Martinkyläntieltä Keravantielle suuntautuvan pohjois-eteläsuuntaisen pääkokoojakadun toteuttaminen.

1.3 Detaljplanens syfte

I Generalplan för Sibbo 2025 och i delgeneralplanen för Tallmo är planeringsområdet en central del av det tätortscentrum som i framtiden kommer att växa fram i Tallmo. Målet är att göra det kommande centrumet i Tallmo till ett mångformigt, tämligen tätt och effektivt byggt bostadsdominerat område för ca 1600-2000 invånare nära tågstationen. Parallellt med boende anvisas (i huvudsak i anslutning till byggnaderna och i bottenvåningarna) sådana affärs-, arbets- och servicelokaler som inte medför störningar för omgivningen. Vidare möjliggör detaljplanen ett nytt lärcentrum som betjänar hela den växande tätorten samt en huvudmatargata i nordlig-sydlig riktning från Mårtensbyvägen till Kervovägen.



Kaava-alueen (rajaus on esitetty kartalla punaisella viivalla) sijainti kunnan opaskartalla. / Planområdets läge (avgränsningen anges på kartan med röd linje) på kommunens guidekarta.

1.4 Sisällysluettelo

1. PERUS- JA TUNNISTETIEDOT 5

1.1 Tunnistetiedot 5
1.2 Kaava-alueen sijainti 5
1.3 Asemakaavan tarkoitus 6
1.4 Sisällysluettelo 8
1.5 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista 9
1.6 Luettelo kaavaa koskevista asiakirjoista, selvityksistä ja lähdemateriaalista 12

2. TIIVISTELMÄ 14

2.1 Kaavaprosessin vaiheet 14
2.2 Asemakaava 15

3. SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT 17

3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista 17
3.1.1 Suunnittelualueen yleiskuvaus 17
3.1.2 Luonnonympäristö 18
3.1.3 Rakennettu ympäristö 25
3.1.4 Maanomistus 29
3.2 Suunnittelutilanne 30
3.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat 30

4. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET 36

4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve 36
4.2 Suunnittelun käynnistyminen ja sitä koskevat päätökset 37
4.3 Osallistuminen ja yhteistyö 37
4.3.1 Osalliset 37
4.3.2 Vireilletulo 37
4.3.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt 37
4.4.4 Viranomaisyhteistyö 38
4.4 Asemakaavan tavoitteet 42
4.4.1 MRL:n sisältövaatimukset 42
4.4.2 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet 42
4.4.3 Prosessin aikana syntyneet tavoitteet 45

5. ASEMAKAAVAN KUVAUS 48

5.1 Kaavan rakenne 48
5.1.1 Mitoitus 51
5.1.2 Palvelut 52
5.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen 53
5.3 Aluevaraukset 55
5.3.1 Korttelialueet 55
5.3.2 Muut alueet 58
5.4 Kaavan vaikutukset 67
5.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön 67
5.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön 71
5.4.3 Vaikutukset kuntatalouteen 76

5.5 Ympäristön häiriötekijät 76
5.6 Kaavamerkinnät ja -määräykset 77
5.7 Nimistö 78

6. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS 79
6.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat 79
6.2 Toteuttaminen ja ajoitus 80
6.3 Toteutuksen seuranta 80

1.5 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista

Liite 1. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
Liite 2. Aloitusvaiheen viranomaisneuvottelun muistio
Liite 3. Kaavakartta
Liite 4. Kaavamerkinnät ja -määräykset
Liite 5. Havainnekuvat
Liite 6. Asemakaavan seurantalomake

1.4 Innehållsförteckning

1. BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER 5

1.1 Identifikationsuppgifter 5
1.2 Planområdets läge 5
1.3 Detaljplanens syfte 6
1.4 Innehållsförteckning
1.5 Förteckning över bilagorna till beskrivningen 11
1.6 Förteckning över handlingar, utredningar och källmaterial som berör planen 13

2. SAMMANDRAG 14

2.1 Olika skeden i planprocessen 14
2.2 Detaljplanen 15

3. UTGÅNGSPUNKTER 17

3.1 Redogörelse för förhållandena i planeringsområdet 17
3.1.1 En allmän beskrivning av planeringsområdet 17
3.1.2 Naturmiljön 18
3.1.3 Den byggda miljön 25
3.1.4 Markägoförhållanden 29
3.2 Planeringssituationen 30
3.2.1 Planer som berör planområdet 30

4. OLIKA SKEDEN I DETALJPLANERINGEN 36

4.1 Behovet av detaljplanering 36
4.2 Planeringsstarten och beslut som gäller denna 37
4.3 Deltagande och samarbete 37
4.3.1 Intressenter 37
4.3.2 Anhängiggörande 37
4.3.3 Deltagande och växelverkan 37
4.4.4 Myndighetssamarbete 38
4.4 Mål för detaljplanen 42
4.4.1 Krav på innehåll enligt MBL 42
4.4.2 Mål enligt utgångsmaterialet 42
4.4.3 Mål som uppkommit under processen 45

5. REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN 48

5.1 Planens struktur 48
5.1.1 Dimensionering 51
5.1.2 Service 52
5.2 Uppnåendet av målen för miljöns kvalitet 53
5.3 Områdesreserveringar 55
5.3.1 Kvartersområden 55
5.3.2 Övriga områden 58
5.4 Planens konsekvenser 67
5.4.1 Konsekvenser för den byggda miljön 67
5.4.2 Konsekvenser för naturen och naturmiljön 71
5.4.3 Konsekvenser för kommunekonomin 76

5.5 Störande faktorer i miljön 76
5.6 Planbeteckningar och planbestämmelser 77
5.7 Namnbestånd 78

6. GENOMFÖRANDET AV DETALJPLANEN 79
6.1 Planer som styr och åskådliggör genomförandet 79
6.2 Genomförande och tidsplanering 80
6.3 Uppföljning av genomförandet 80

1.5 Förteckning över bilagorna till beskrivningen

Bilaga 1. Program för deltagande och bedömning
Bilaga 2. Promemoria från myndigheternas samråd i begynnelseskedet
Bilaga 3. Plankarta
Bilaga 4. Planbeteckningar och -bestämmelser
Bilaga 5. Illustrationer
Bilaga 6. Blankett för uppföljning av detaljplanen

1.6 Luettelo kaavaa koskevista asiakirjoista, selvityksistä ja lähdemateriaalista

Talman osayleiskaavan selvitykset:
- Talman osayleiskaava, liikenneselvitys - Liikennesuunnitelma, päivitys. Sito Oy, 14.5.2014
- Ekotehokkuustarkastelu 27.2.2013
- Talman osayleiskaava - Liikennesuunnitelma 26.4.2013
- Sipoon ja Keravan sauma-alueen liikenne-ennuste 10.5.2013
- Talman osayleiskaavan vesihuollon yleissuunnitelma 22.4.2013
- Talman osayleiskaava-alueen hulevesiselvitys. FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy, 7.9.2012.
- Talma, Kerava-Porvoo rautatien alituspaikkojen rakennettavuusselvitys
- Sipoon Talman osayleiskaava-alueen linnusto- ja viitasammakkoselvitys vuonna 2011. Faunatica Oy, 2011.
- Sipoon Talman osayleiskaava-alueen luontoselvitykset vuonna 2010. Faunatica Oy, 2010.
- Sipoon Talman osayleiskaavan asemakaavoitettavien alueiden luontokohteiden uudelleen inventointi 2014. Ympäristötutkimus Yrjölä, 2014.
- Talman osayleiskaavan maisemaselvitys 2011. MA-Arkkitehdit.
- Talma - Nikkilä raideliikenteen tärinäselvitys
- Kerava-Porvoo rautatien alituspaikkojen rakennettavuusselvitys, päivitys. Severi Anttonen Ky, 16.4.2013.
- Talma-Nikkilä -rataosuus, Sipoo - Raideliikenteen meluselvitys. Promethor Oy, 22.11.2010.

Muut kaavatyön pohjana käytettävät selvitykset:
- Sulfidisaviselvitys Sipoon kunnan alueelta. GTK, 2016.
- Kerava-Nikkilä-radan henkilöliikenteen tarveselvitys. HSL 21/2015.
- VAK- suuronnettomuusselvitys maankäytön suunnittelun näkökulmasta: Nikkilän rataosuus ja tasoristeykset. Gaia Consulting Oy, 2.6.2010.

Talman keskustan eteläosan asemakaavaa varten teetetyt selvitykset:
- Raideliikenteen tärinäselvitys - Talman keskustan eteläisen osan asemakaava, Sipoo. Promethor Oy. (24.10.2016)
- Sipoon Talman keskustan eteläisen osan asemakaava-alueen luontoselvitykset vuosina 2016 & 2017. Faunatican raportteja 23/2017. Faunatica Oy, 12.5.2017
- Talman aseman tarveselvitys. SITO Oy, 31.10.2017
- Talman keskustan eteläosan asemakaavan hulevesiselvitys ja –suunnitelma. Pöyry Oy, 15.12.2017
- Talman meluselvitys. Ramboll Oy, 19.12.2017
- Asumisen ja elämäntavan yhdistäminen Talmassa –kyselytutkimus. Tutkimus- ja suunnittelupalvelu Kiila ja Media Clever Oy, 26.1.2017
- Talman keskustan eteläosan hulevesisuunnitelman päivitys. WSP Finland, 2019
- Talman keskustan eteläosan rakennettavuusselvitys. WSP Finland Oy, 2018
- Talman eteläisen kokoojakadun tilavaraussuunnitelma ja liikenteellisten vaikutusten tarkastelu. WSP Finland Oy, 2018
- Selvitys pohjaveden pinnan tasosta. GeoUnion Oy ja Sipoon kunta
- Sipoon Talman keskustan kaava-alueen vesihuollon yleissuunnitelma. Pöyry Finland Oy, 6.9.2018

Asemakaavan jatkosuunnittelun aikana tehtävät selvitykset:
- Pilaantuneen maa-alueen puhdistustarpeen selvitys
- Selvitys kaavaratkaisun vaikutuksista alueen merkittävimpien luontoarvojen säilymiseen

1.6 Förteckning över handlingar, utredningar och källmaterial som berör planen

Utredningar i anslutning till delgeneralplanen för Tallmo:

- Talman osayleiskaava, liikenneselvitys - Liikennesuunnitelma, päivitys. Sito Oy, 14.5.2014
- Ekotehokkuustarkastelu 27.2.2013
- Talman osayleiskaava - Liikennesuunnitelma 26.4.2013
- Sipoon ja Keravan sauma-alueen liikenne-ennuste 10.5.2013
- Talman osayleiskaavan vesihuollon yleissuunnitelma 22.4.2013
- Talman osayleiskaava-alueen hulevesiselvitys. FCG Design och planering Ab, 7.9.2012.
- Talma, Kerava-Porvoo rautatien alituspaikkojen rakennettavuusselvitys
- Sipoon Talman osayleiskaava-alueen linnusto- ja viitasammakkoselvitys vuonna 2011. Faunatica Oy, 2011.
- Sipoon Talman osayleiskaava-alueen luontoselvitykset vuonna 2010. Faunatica Oy, 2010.
- Sipoon Talman osayleiskaavan asemakaavoitettavien alueiden luontokohteiden uudelleen inventointi 2014. Ympäristötutkimus Yrjölä, 2014.
- Talman osayleiskaavan maisemaselvitys 2011. MA-Arkkitehdit.
- Talma - Nikkilä raideliikenteen tärinäselvitys
- Kerava-Porvoo rautatien alituspaikkojen rakennettavuusselvitys, päivitys. Severi Anttonen Ky, 16.4.2013.
- Talma-Nikkilä -rataosuus, Sipoo - Raideliikenteen meluselvitys. Promethor Oy, 22.11.2010.

Andra utredningar som används som underlag för planarbetet:

- Sulfidisaviselvitys Sipoon kunnan alueelta. GTK, 2016.
- Kerava-Nikkilä-radan henkilöliikenteen tarveselvitys. HRT 21/2015.
- VAK- suuronnettomuusselvitys maankäytön suunnittelun näkökulmasta: Nikkilän rataosuus ja tasoristeykset. Gaia Consulting Oy, 2.6.2010.

Utredning som kommunen låtit göra för detaljplanen för Tallmo centrum, södra delen:

- Raideliikenteen tärinäselvitys - Talman keskustan eteläisen osan asemakaava, Sipoo. Promethor Oy. (24.10.2016)
- Sipoon Talman keskustan eteläisen osa asemakaava-alueen luontoselvitykset vuosina 2016 & 2017. Faunatican raportteja 23/2017. Faunatica Oy, 12.5.2017
- Talman aseman tarveselvitys. SITO Oy, 31.10.2017
- Talman keskustan eteläosan asemakaavan hulevesiselvitys ja –suunnitelma. Pöyry Oy, 15.12.2017
- Talman meluselvitys. Ramboll Oy, 19.12.2017
- Asumisen ja elämäntavan yhdistäminen Talmassa –kyselytutkimus. Tutkimus- ja suunnittelupalvelu Kiila ja Media Clever Oy, 26.1.2017
- Talman keskustan eteläosan hulevesisuunnitelman päivitys. WSP Finland, 2019
- Talman keskustan eteläosan rakennettavuusselvitys. WSP Finland Oy, 2018
- Talman eteläisen kokoojakadun tilavaraussuunnitelma ja liikenteellisten vaikutusten tarkastelu. WSP Finland Oy, 2018
- Selvitys pohjaveden pinnan tasosta. GeoUnion Oy och Sibbo kommun
- Sipoon Talman keskustan kaava-alueen vesihuollon yleissuunnitelma. Pöyry Finland Oy, 6.9.2018

Utredningar som ska göras under det fortsatta arbetet med detaljplanen:

- Utredning av behovet av att sanera förorenad mark
- Utredning om planlösningens konsekvenser för bevarandet av de mest betydande naturvärdena.

2 Tiivistelmä
Sammandrag



2.1 Kaavaprosessin vaiheet

Kaavatyö kuulutettiin vireille ja kaavaa koskeva osallistumis- ja arviointisuunnitelma asetettiin nähtäville 30.11.2016.

Asemakaavatyötä koskeva aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu pidettiin 10.11.2016 Uudenmaan ELY-keskuksessa.

Aloitusvaiheessa 15.6.2017 järjestettiin alueen suunnittelusta kiinnostuneille TalmaSkin kesäravintolassa avoin yleisötilaisuus, Talman suunnitteluilta. Tilaisuudessa oli mahdollisuus tutustua alueelle laadittuun alustavaan viitesuunnitelmaan sekä muihin suunnittelualuetta koskeviin suunnitelmiin, selvityksiin ja tausta-aineistoihin.

Kaavaluonnoksen pohjana toimivaa viitesuunnitelmaa on korjattu kaavatyön pohjaksi laadittujen selvitysten ja suunnitelmien pohjalta vuoden 2017 jälkeen.

Maankäyttöjaosto päätti kokouksessaan 13.5.2019 asettaa kaavan valmisteluaineiston nähtäville.

2.1 Olika skeden i planprocessen

Planarbetet kungjordes anhängigt och programmet för deltagande och bedömning lades fram offentligt 30.11.2016.

Myndigheternas samråd i begynnelseskedet hölls på Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland 10.11.2016

Ett för allmänheten öppet informationsmöte, Tallmo planeringskväll, hölls 15.6.2017 på TalmaSkis sommarrestaurang. På mötet kunde man studera den preliminära referensplanen och andra planer, utredning och bakgrundsmaterial som gäller planeringsområdet.

Referensplanen, som fungerar som underlag för planutkastet, har justerats utifrån de utredningar och planer som sammanställts efter 2017.

Markanvändningssektionen beslöt på sitt sammanträde 13.5.2019 att lägga fram planberedningsmaterialet offentligt.

2.2 Asemakaava

Alueelle suunnitellaan kerrostalovaltaista asuinaluetta Talman osayleiskaavan periaatteiden mukaisesti.

Asemakaavan liikenteellisen rungon muodostaa uusi kokoojakatu, joka lähtee Martinkyläntieltä etelään alittaen rautatien ja yhdistyy etelässä Talmantiehen. Kokoojakadun varteen sijoittuu pääosin 2-4-kerroksisia asuinkortteleita, jotka muodostavat suljettuja tai puolisuljettuja pihapiirejä. Asuinrakentamisen volyymi on suurempaa alueen pohjoisosassa, lähellä tulevaa juna-asemaa, jonne kaavassa osoitetun aukion reunoille, sijoittuu osin 6-kerroksisia asuinkerrostaloja. Alueen eteläosassa uusi asuinrakentaminen on pääosin 2-kerroksista, liittyen näin olemassa olevaan omakotiasutukseen. Kokoojakadun varren asuinrakennusten maantasokerroksiin on kaavassa osoitettu sijoitettavaksi asumista palvelevia yhteiskäyttöisiä tiloja, jotka voidaan ottaa tarvittaessa liike- ja palvelutilakäyttöön.

Uusi oppimiskeskus on sijoitettu osayleiskaavasta poiketen kokoojakadun länsipuolelle. Näin oppimiskeskukselle saatiin osayleiskaavaratkaisua keskeisempi sijainti aluerakenteessa sekä riittävät tilat niin tilavaraustarvetta kasvattaneelle oppilaitokselle kuin sen yhteyteen toteutettaville liikuntakentille. Ratkaisu mahdollistaa myös virkistysalueen toimintojen paremman hyödyntämisen oppimiskeskuksen toiminnassa.

Alueen pysäköinti on järjestetty monimuotoisesti: Alueen pohjoisosaan, radan varteen on osoitettu laaja pysäköintipuisto, joka palvelee suurelta osin asukaspysäköintiä, mutta osin myös mahdollista tulevaa juna-aseman liityntäpysäköintiä. Muilta osin pysäköintipaikat on osoitettu pääosin toteutettavaksi korttelien sisälle tai asuinkortteleiden läheisille autopaikkojen korttelialueille.

Alueen toteutuminen on osoitettu kaavaluonnosratkaisussa kaksivaiheiseksi ja se on kytköksissä henkilöjunaliikenteen käynnistymiseen Kerava-Nikkilä rataosuudella. Alueen toteutuksen vaiheistus näkyy erityisesti autopaikkamitoituksessa ja sitä myötä asuinrakentamisen maksimaalisessa määrässä: Alueen toteutuksen alkuvaiheessa asuinrakentamisen autopaikkanormi on tiukempi kuin henkilöjunaliikenteen käynnistymisen jälkeen, jolloin paremman julkisen liikenteen palvelutason oletetaan vähentävän alueella asuvien auton käytön tarvetta. Kaavassa on osoitettu kaksi väliaikaista pysäköintialuetta (alueen etelä- ja pohjoisosaan). Nämä alueet toimivat alueen rakentumisen ensivaiheessa pysäköintialueita, mutta ne on mahdollista muuttaa myöhemmin asuinrakentamisen

2.2 Detaljplanen

I området planeras ett höghusdominerat bostadsområde i enlighet med principerna i Tallmo delgeneralplan.

Trafikstommen utgörs av en ny matargata som går ut från Mårtensbyvägen söderut, under järnvägen och samman med Tallmovägen i söder. Längs matargatan anvisas bostadskvarter med i huvudsak 2–4 våningar som bildar slutna eller till hälften slutna gårdsområden. Volymen på bostadsbyggandet är större i områdets norra del, nära den kommande tågstationen, där höghus med ställvis sex våningar anvisas i kanterna av den öppna platsen. I den södra delen har de nya bostadshusen i huvudsak två våningar och därmed smälter de samman med de befintliga egnahemshusen. Utrymmen för gemensamt bruk som betjänar boendet, vilka vid behov kan tas i bruk som affärs- och servicelokaler, har i planen anvisats längs matargatan i bostadsbyggnadernas våningar på marknivå.

Till skillnad från delgeneralplanen har det nya lärcentrumet placerats på västra sidan av matargatan. På det sättet fick lärcentrumet ett mer centralt läge i områdesstrukturen jämfört med lösningen i delgeneralplanen och tillräckligt med lokaler både med tanke på det ökade behovet av lokaler för läroinrättningen och för idrottsplanerna som ska anläggas intill det. Lösningen gör det också möjligt att utnyttja rekreationsområdets funktioner bättre i lärcentrumets verksamhet.

Det finns många olika former av parkering: I norra delen av området, längs banan, har ett vidsträckt parkeringsfält anvisats. Det är främst avsett som parkering för invånarna, men planeras delvis också som eventuell anslutningsparkering för en eventuell tågstation i framtiden. De övriga parkeringsplatserna har i huvudsak anvisats inuti kvarteren eller i kvartersområden för bilplatser nära bostadskvarteren.

Genomförandet av området har i utkastets planlösning anvisats som tvåfasig vilket hänför sig till inledandet av persontågtrafiken på Kervo-Nickby banavsnitt. Periodiseringen av områdets genomförande kan i synnerhet ses i dimensioneringen av bilplatser och följaktligen i den maximala mängden bostadsbyggande: i det inledandet skedet av områdets genomförande är bostadsbyggandets bilplatsnorm strängare än efter inledandet av persontågstrafiken då kollektivtrafikens förbättrade servicenivå antas minska behovet av bilanvändning för dem som bor på området. I planen har två tillfälliga parkeringsområden anvisats (i områdets södra respektive norra del). Dessa områden

korttelialueiksi, kun käynnistyvän henkilöjunaliikenteen myötä, alueen pysäköintinormia voidaan väljentää. Kadunvarsipysäköinnin on tarkoitus palvella vieras- ja asiointiliikennettä.

Asemakaavassa on osoitettu asuinrakennusoikeutta yhteensä 102 750 k-m2, joista rakentumisen ensi vaiheessa, tiukemman pysäköintinormin mukaisesti (1 ap/70 k-m2) toteutuvaa olisi 87 150 k-m2. Yleisille rakennuksille, oppimiskeskusta varten, on osoitettu 14 000 k-m2. Asuinkerrostalojen korttelitehokkuus vaihtelee välillä e=0,73-1,83 (tilanne, kun autopaikkanormi alkuvaihetta väljempi). Alueen lopullinen kerrosala mahdollistaa arviolta noin 1 370 asunnon (75 k-m2/asunto) rakentamisen yhteensä noin 2 000 asukkaalle.

Kaava-alueen itäreunassa on luonnontilaisena säilytettävä lähivirkistysalue (VL/s-2) ja alueen länsiosaan sijoittuu toiminnallinen lähivirkistysalue (VL-2). Luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeät alueet, kuten perhosten ja viitasammakoiden elinalueet sekä arvokas lehtoalue on suojeltu asemakaavamerkinnöin (luo ja SL).

fungerar som parkeringsområden så länge området byggs upp, men kan senare ändras till kvartersområden för bostadsbyggande när parkeringsnormen tack vare den nya persontågstrafiken kan luckras upp. Parkeringen längs gatorna är tänkt för gäster och för uträttande av ärenden.

I detaljplanen har bostadsbyggrätt på sammanlagt 102 750 vy-m^2 anvisats, varav 87 150 vy-m^2 byggs i det första skedet i enlighet med den striktare parkeringsnormen (1 bp/70 vy-m^2). För allmänna byggnader, lärcentret, har 14 000 vy-m^2 anvisats. Kvarterseffektiviteten för höghusen varierar mellan e=0,73 och 1,83 (läget när bilplatsnormen mindre strikt än i det första skedet). Områdets slutliga våningsyta gör det möjligt att bygga ca 1 370 bostäder (75 vy-m^2/bostad) för sammanlagt ca 2 000 invånare.

I planområdets östra kant finns ett område för närrekreation som ska bevaras i naturligt tillstånd (VL/s-2), medan det i västra delen finns ett funktionellt område för närrekreation (VL-2). Områden som är viktiga med tanke på naturens mångfald, såsom livsmiljöerna för fjärilar och åkergrodor och det värdefulla lundområdet har skyddats med planbeteckningar (luo och SL).

3 Suunnittelun lähtökohdat
Utgångspunkter



3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

3.1.1 Suunnittelualueen yleiskuvaus

Suunnittelualue on radan läheisyydessä sijaitsevaa autiotaloa ja siihen liittyvää pientä peltoaluetta sekä eteläosan muutamaa omakotitonttia lukuun ottamatta rakentamatonta metsäaluetta. Alueen eteläosassa sijaitsee pieni, vanhaan hiekkakuoppaan muodostunut lampi. Eteläosassa on muutoinkin jälkiä alueella aikanaan tapahtuneesta hiekan ja soran otosta. Alueen koillisosa on luokiteltu arvokkaaksi lehtoalueeksi. Rinnealueen luonnontilaa heikentää kuitenkin vanha kaatopaikka, jossa on mm. rakennusjätettä ja autonrenkaita. Rinteessä on myös näkyvillä merkkejä metsän harvennuksista.

Aluetta käytetään ulkoiluun ja alueella on tällä hetkellä väliaikainen frisbeegolfrata.

Talmantie, Norantie ja Kyllästämöntie ovat yksityisteitä ja muodostavat Martinkyläntien (pt 11 697) ohella merkittävän osan Talman alueen päätieverkostosta.

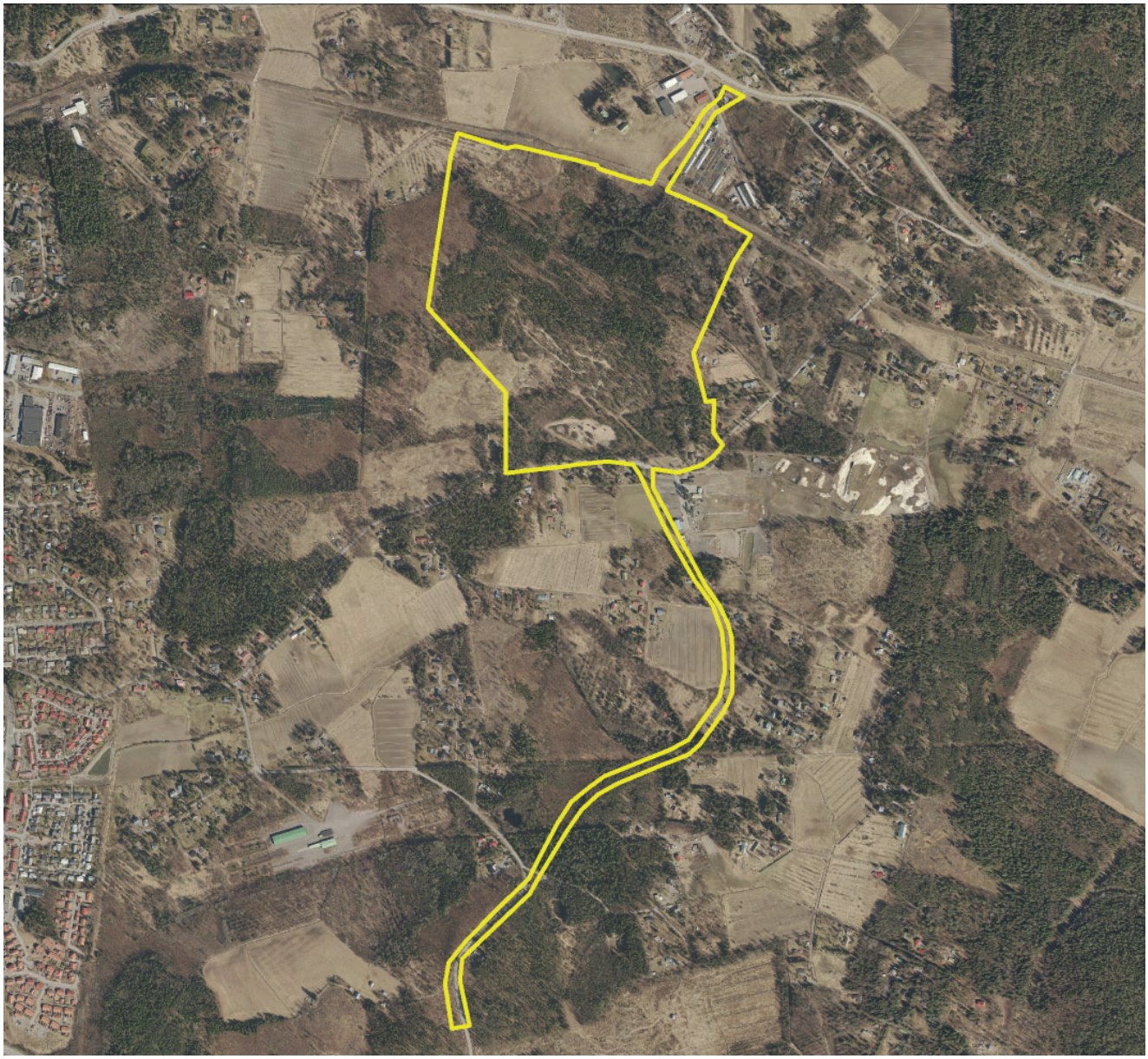
3.1 Redogörelse för förhållandena i planeringsområdet

3.1.1 En allmän beskrivning av planeringsområdet

Planeringsområdet är ett obebyggt skogsområde bortsett från det obebodda huset nära banan och det lilla åkerområdet i anslutning till huset samt ett fåtal egnahemstomter i södra delen. I området södra del finns en liten göl som uppkommit i en gammal sandgrop. I den södra delen finns också andra spår efter f.d. sand- och grustäktsverksamhet. Den nordöstra delen av området har klassificerats som ett värdefullt lundområde. Det naturliga tillståndet på sluttningen försämras emellertid av en gammal avstjälpningsplats där det bl.a. finns byggnadsavfall och bildäck. På sluttningen finns det också synliga tecken på skogsgallring.

Området används för friluftsliv och har för närvarande en temporär frisbeegolfbana.

Tallmovägen, Noranvägen och Kyllästämövägen är enskilda vägar som förutom Mårtensbyvägen (lokalväg 11 697) utgör en betydande del av huvudvägsnätet i Tallmo.



Ortoilmakuva kaava-alueelta. Kaava-alueen rajaus esitetty kuvassa keltaisella. / Flygbild av planområdet. Planområdets avgränsning anges på bilden med gul.

3.1.2 Luonnonympäristö

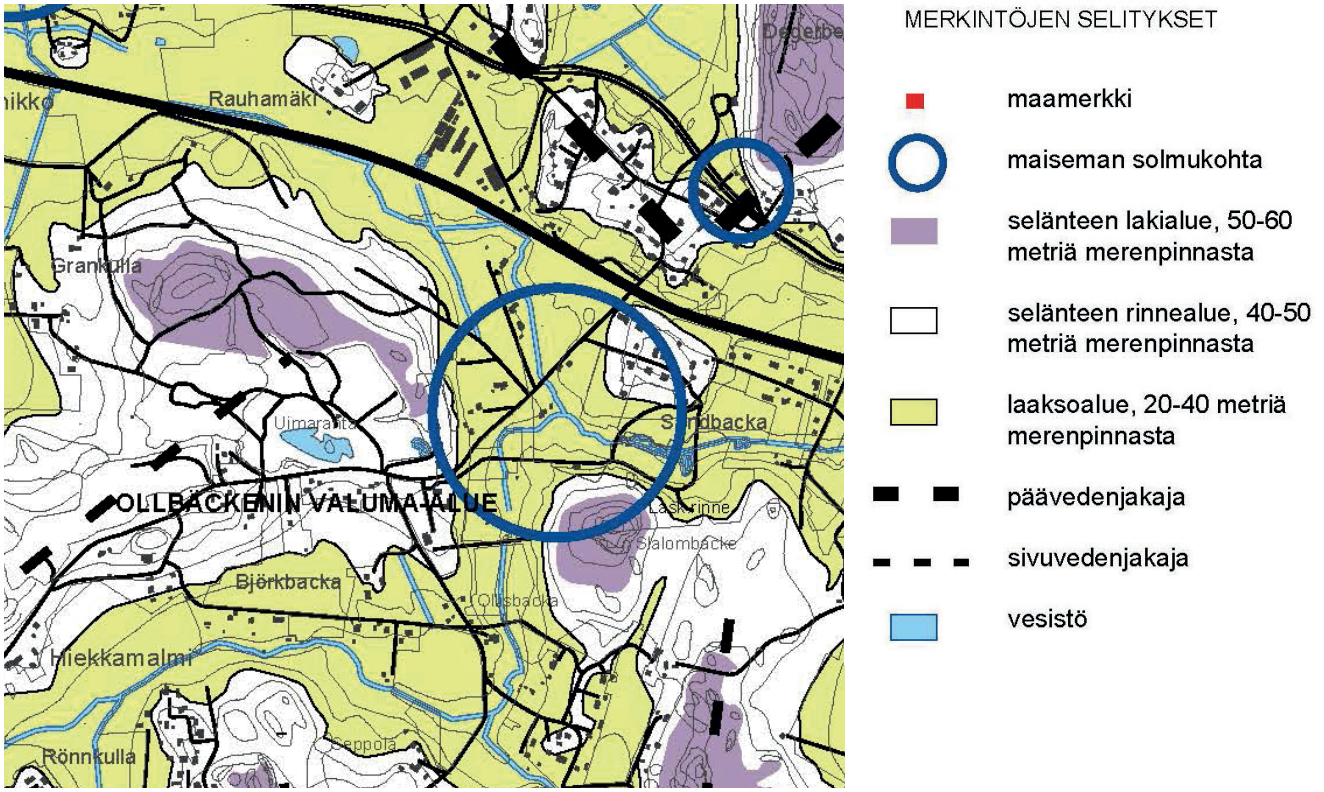
Maisema

Suunnittelualue jakautuu maisemallisesti muusta maastosta kohoavaan selännealueeseen sekä aivan alueen pohjoisosaa luonnehtivaan laaksoalueeseen. Selännealue muodostaa yhden Talman alueen vedenjakajista. Alueen tiestö mutkittelee pääosin harjujen ja selänteiden juurella ja alueen halkaisee itä-länsi suuntainen Kerava-Porvoo rata.

3.1.2 Naturmiljön

Landskap

Landskapsmässigt fördelar sig planeringsområdet på en ås som reser sig ovanför den övriga terrängen och en dal som ger prägel åt den allra nordligaste delen. Åsen är en av vattendelarna i Tallmoområdet. Vägarna slingrar sig främst kring åsarnas lägre delar och området klyvs av Kervo-Borgå-banan, som går i östlig-västlig riktning.



Ote Talman osayleiskaavan maisemarakennekartasta. / Utdrag ur kartan över landskapsstrukturen i delgeneralplanen för Tallmo. Eriksson Arkitekterna Ab, 2010.

Topografia, maaperä ja rakennettavuus

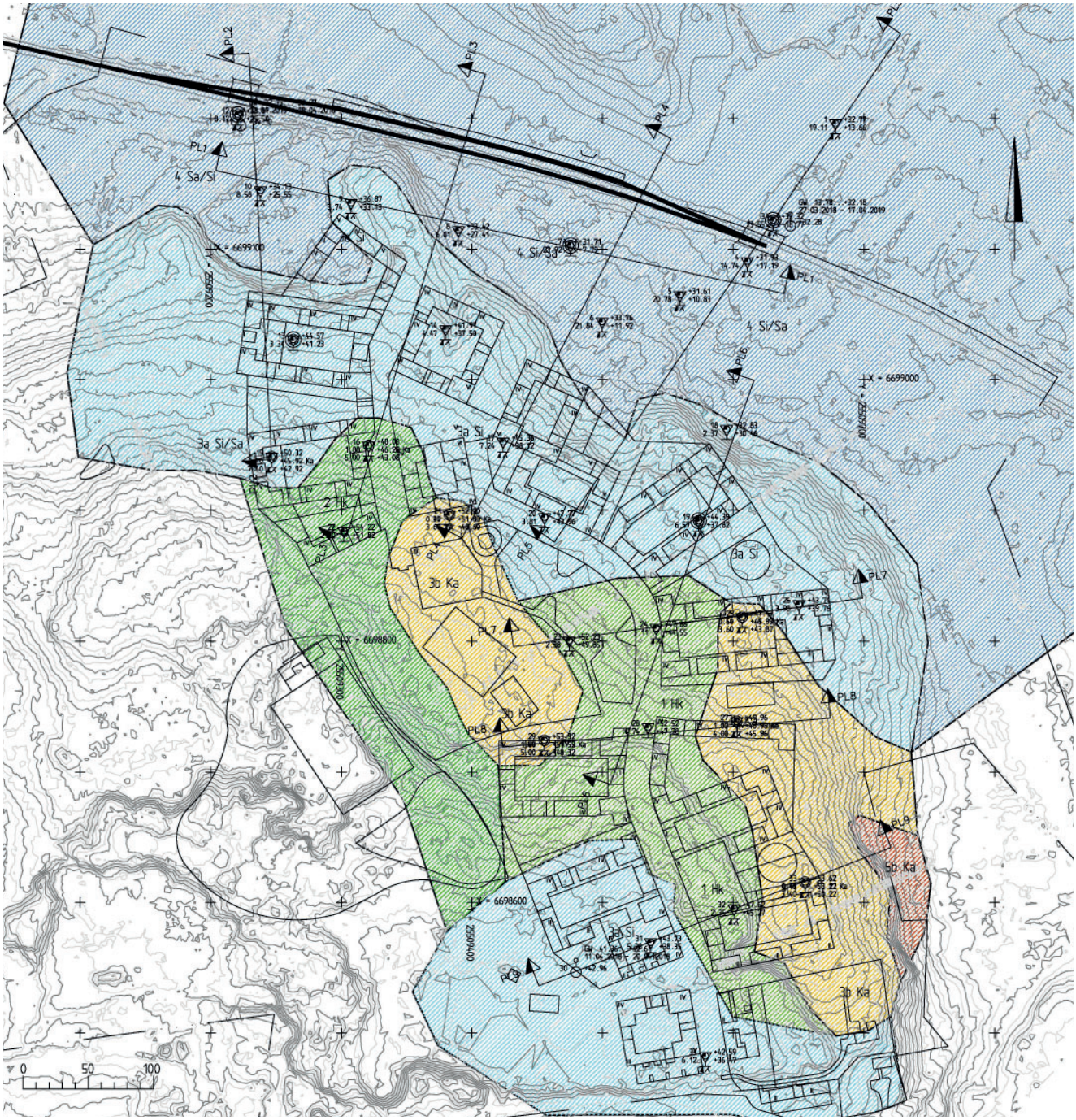
Maaston suhteelliset korkeuserot ovat alueella suuria ja vaihtelevat alueella noin 30 metriä: alavinta on pohjoisosan purolaaksossa noin 30 metriä meren pinnan yläpuolella (mpy), kallioisen hiekka-moreeniselänteen korkeimpien kohtien kohoten noin 60 mpy. Alueen pohjoisosassa rakentamisolosuhteet ovat maaperän näkökulmasta varsin haastavat. Radan läheisyydessä maaperä on savea ja pohjaveden pinta on lähellä maanpintaa, ollen paikoin paineellista. Savialueen eteläpuolella maaperä kovenee ensin karkeaksi hieta-alueeksi ja vähitellen hiekkavaltaiseksi osittain kallioiseksi selänteeksi.

Alueelle on tehty keväällä 2018 rakennettavuusselvitys (WSP Finland Oy), jossa alue on luokiteltu rakennettavuuden perusteella 5 eri luokkaan: luokka 1 on rakennettavuudeltaan helppo ja 5 erittäin vaativa. Luokittelu perustuu alueen nykyisiin maastonmuotoihin sekä pohjaamaan rakennettavuuteen. Luokituksen perusteella voidaan määrittää alustavat perustamistavat rakennuksille, kaduille, kunnallistekniikalle sekä silloille. Lopullisen perustamistavan valintaa varten tulee aina tehdä kohdekohtaiset tarkemmat pohjatutkimukset.

Topografi, jordmån och byggbarhet

De relativa höjdskillnaderna är stora och varierar ca 30 meter i området: lägst ligger bäckdalen i norr, ca 30 meter över havet (m.ö.h.), medan de högsta punkterna på den klippiga sand-moränåsen reser sig till ca 60 m.ö.h. I den norra delen av planeringsområdet är byggförhållandena tämligen krävande med hänsyn till jordmånen. Nära banan består jordmånen av lera och grundvattenståndet är nära markytan, med ställvis artesiskt grundvatten. På södra sidan av lerområdet blir marken hårdare – först övergår den i grovmo och småningom i en sanddominerande, ställvis klippig ås.

Våren 2018 gjordes en utredning av byggbarheten (WSP Finland Oy). I den placerades området i fem olika klasser beträffande byggbarheten: klass 1 är områden som är enkla att bygga medan klass 5 har områden där byggförhållandena är mycket krävande. Klassificeringen grundar sig på de nuvarande terrängformerna och på alvens egenskaper. Utifrån klassificeringen kan man fastställa preliminära grundläggningssätt för byggnader, gator, kommunalteknik och broar. För det slutliga valet av grundläggningssätt bör man alltid göra objektsvisa geodetiska undersökningar.



Kaava-alueen rakennettavuusluokat. / Planområdets byggbarhetsklasser. WSP Finland Oy, 2018.

1 Hk

Rakennettavuusluokka / Byggbarhetsklass 1
Helposti rakennettava / Lätt byggbarhet

2 Hk

Rakennettavuusluokka / Byggbarhetsklass 2
Normaalisti rakennettava / Normalt byggbarhet

3a Si

Rakennettavuusluokka / Byggbarhetsklass 3a
Vaikeasti rakennettava pehmeikkö / Svårt byggbar mjuk mark

3b Ka

Rakennettavuusluokka / Byggbarhetsklass 3b
Vaikeasti rakennettava kallio- ja rinnemaasto / Svårt byggbar bergig och sluttande mark

4 Sa

Rakennettavuusluokka / Byggbarhetsklass 4
Vaikeasti rakennettava syvä pehmeikkö / Svårt byggbar djup och mjuk mark

5b Ka

Rakennettavuusluokka / Byggbarhetsklass 5b
Erittäin vaikeasti rakennettava jyrkkärinteinen kallio / Mycket svårt byggbart brant berg

Pienilmasto

Ilmansuuntien suhteen pienilmastollisesti parhaita asuinpaikkoja ovat pohjoisesta suojatut kaakkoon, etelään ja lounaaseen viettävät sora-, hiekka- tai hietarinteet tai moreenikumpareet. Suunniteltu asuinalue sijoittuu metsäiselle kumpareelle, joten alueen pienilmasto on moreeniselänteen pohjoiseen suuntautuvaa kylmää rinnettä lukuun ottamatta suotuisa asumiselle.

Vesistöt ja vesitalous

Suunnittelualue kuuluu kokonaisuudessaan Näsebäckenin (20.006) valuma-alueeseen. Alueen länsireunassa, hiekka-moreeniselänteen huipulla sijaitsee neljän osavaluma-alueen raja. Suunnittelualue jakaantuu pääosin kolmeen osavaluma-alueeseen. Alueen pohjoisosassa virtaa Ollbäcken-puro, joka on Sipoonjokeen laskevan Näsebäckenin valuma-alueen merkittävin puro.

Suunnittelualue sijaitsee Ollisbackanin II-luokan (veden hankintaan soveltuva) pohjavesialueella ja sen eteläosa on varsinaisella pohjaveden muodostumisalueella. Hiekka-moreeniselänteen eteläosassa sijaitsee kaksi pohjavesilampea, joista isompi on ollut yleisessä virkistyskäytössä ja pienempi sijaitsee yksityisellä omakotikiinteistöllä.

Alueella tehtyjen mittausten mukaan pohjaveden painetaso on alueen pohjoisosassa radan läheisyydessä ja alueen eteläosassa pohjavesilammen läheisyydessä lähellä maanpintaa.

Kasvillisuus ja eläimistö

Suunnittelualueen pohjois- ja koillisosassa virtaa Ollbäckenin sivupuro, jonka varressa kasvillisuustyyppinä vallitsee tuore lehto. Koillisosan hiekkaisessa rinteessä on myös lähdevaikutusta: pohjavesi tihkuu painanteissa pintaan ja kaivettuihin kuoppiin on muodostunut pieniä kirkasvetisiä lähdeallikoita. Alueella on alueellisesti uhanalaisen (RT) ja rauhoitetun kämmekkäkasvin, soikkokaksikon esiintymä. Tämä lehtoaluekokonaisuus on osa Itä-Uudenmaan ekologisten yhteyksien verkostoa (Uudenmaan liitto 2001) ja se on arvioitu maakunnallisesti arvokkaaksi ja näin ollen säilytettäväksi.

Suunnittelualueen luoteisreunassa sijaitsevan autiotalon viereisellä niityllä esiintyy kaksi uhanalaista ja erityisesti suojeltavaa perhoslajia: ketosukkulakoi ja ojakärsämökenttäkääriäinen. Alueella kesällä ja syksyllä 2016 tehdyn luontoselvityksen mukaan suunnittelualue on myös osin lepakoille tärkeää ruokailualuetta.

Mikroklimat

Om man ser till väderstrecken är grus-, sand- eller mosluttningarna och moränkullarna, som skyddade från nordanvinden vetter mot sydöst, söder och sydväst, de bästa platserna att bo på. Det planerade bostadsområdet ligger på en skogsklädd backe och har därmed ett gynnsamt mikroklimat för boende om man bortser från moränåsens norra, kalla sluttning.

Vattendrag och vattenhushållning

Planeringsområdet hör i sin helhet till Näsebäckens (20.006) tillrinningsområde. I områdets västra kant, på toppen av en sand-moränås, går gränsen till fyra delavrinningsområden. Planeringsområdet är i huvudsak indelat i tre delavrinningsområden. I områdets norra del går Ollbäcken, som är den största bäcken som rinner ut i Sibbo å från Näsebäckens avrinningsområde.

Planeringsområdet är beläget på grundvattenområdet Ollisbacka, klass II (lämpligt för vattentäkt). Södra delen av planeringsområdet faller inom det egentliga grundvattenbildningsområdet. I den södra delen av sand-moränåsen finns två grundvattentjärnar. Den större har varit i allmänt rekreationsbruk och den mindre är på en privat egnahemsfastighet.

Enligt mätningar som gjorts i området är grundvattnets trycknivå nära markytan i närheten av banan i norra delen och i närheten av grundvattentjärnen i södra delen.

Flora och fauna

En sidobäck till Ollbäcken rinner genom planeringsområdets norra och nordöstra del. Frisk lund är den dominerande vegetationstypen längs denna. Sandsluttningen i den nordöstra delen har också källpåverkan: i sänkorna sipprar grundvatten upp till ytan och små källflöden med klart vatten har uppkommit i grävda gropar. I området förekommer en regionalt utrotningshotad (RT) och fridlyst orkidéväxt, tvåblad. Denna helhet av lundar hör till nätverket av ekologiska förbindelser i Östra Nyland (Nylands förbund 2001) och har därför klassificerats som ett värdefullt område av landskapsintresse som ska bevaras.

På ängen intill det obebodda huset i den nordöstra kanten av planeringsområdet förekommer två utrotningshotade fjärilsarter som kräver särskilt skydd: gråfibblekorthuvudmal och nysörtrotvecklare. Enligt en naturinventering som genomfördes sommaren och hösten 2016 söker också fladdermöss föda i delar av planeringsområdet.

Vuonna 2011 Talman osayleiskaavatyön pohjaksi tehdyssä linnusto- ja viitasammakkoselvityksessä tehtiin alueen eteläosan hiekkakuopan lammessa viitasammakkohavainto. Viitasammakkoja ei kuitenkaan havaittu vuonna 2016-2017 tehdyssä selvityksessä. Todennäköisesti hiekkakuopan lampi toimii sammakoiden lisääntymislampena, jonne yksilöt vaeltavat talvehtimispaikoiltaan.

Luonnon ja maiseman suojelukohteet

Suunnittelualueen luontoarvoja on inventoitu osayleiskaavatyön aikana (Faunatica, 2010; Faunatica, 2011; Ympäristötutkimus Yrjölä, 2014) sekä asemakaavatyön aloitusvaiheessa (Faunatica, 2017). Seuraavassa on koottu yhteen selvityksissä havaitut arvokkaat luontokohteet. Selvityksissä suojelualueella ei ole havaittu sudenkorentoja tai liito-oravia.

Perhosniitty

Suunnittelualueen luoteisosassa sijaitsevan autiotalon pihapiirin niityllä esiintyy ketosukkulakoi ja ojakärsämökenttäkääriäinen, jotka molemmat ovat erittäin uhanalaisia. Ketosukkulakoin esiintymä on valtakunnallisesti merkittävä. Luontoselvityksessä suositellaan kohteen kunnostamista ja ylläpitoa ketosukkulakoille sopivana elinympäristönä, jotta niitty ei kasva umpeen.

Hiekkakuopan lampi

Lampi ja sen kosteikkoalueet olisi hyvä säilyttää, sillä ne lisäävät alueen luonnon monimuotoisuutta huomattavasti, koska alueella tai sen lähiympäristössä ei ole vastaavia kohteita. Hiekkakuopan lammessa on aiemmassa luontoselvityksessä havaittu viitasammakoita, mutta asemakaavatyön yhteydessä laaditussa inventoinnissa viitasammakkoa ei tavattu. Todennäköisesti lampi ei ole suotuisa talvehtimispaikka, koska lampi voi jäätyä talvisin pohjaan saakka. Sen vesimäärä vaihtelee vuosittain, joten on mahdollista, ettei viitasammakkoja esiinny lammessa joka vuosi. Lampi on kuitenkin mahdollinen viitasammakon lisääntymispaikka, joten sen hävittäminen tai heikentäminen on kielletty luonnonsuojelulain nojalla.

Talman lehdot

Suunnittelualueen koillisosassa sijaitsee arvokas lehtoalue, joka on todettu maakunnallisesti arvokkaaksi Itä-Uudenmaan luonnonympäristöjen kartoituksessa (MALU). Alueen luontoarvot on tarkemmin inventoitu vuonna 2014 (Ympäristötutkimus Yrjölä, 2014). Selvityksen perusteella lehtoalueen luontotyypeistä kaksi

Vid en inventering av fåglar och åkergrodor som gjordes år 2011 som underlag för arbetet med att utarbeta delgeneralplanen för Tallmo observerades åkergroda i en göl i en sandgrop i södra delen av området. Åkergrodor påträffades emellertid inte i den inventering som gjordes 2016–2017. Det är sannolikt att gölen i sandgropen fungerar som en fortplantningsplats dit grodorna vandrar från sina övervintringsställen.

Skyddsobjekt i naturen och landskapet

Naturvärdena i planeringsområdet inventerades under arbetet med delgeneralplanen (Faunatica, 2010; Faunatica, 2011; Ympäristötutkimus Yrjölä, 2014) och i början av detaljplanearbetet (Faunatica, 2017). I det följande ges ett sammandrag av de naturobjekt som konstaterats värdefulla i inventeringarna. Vid inventeringarna observerades inga förekomster av trollsländor eller flygekorrar på skyddsområdet.

Fjärilsängen

På ängen vid det obebodda huset i den nordvästra delen av planeringsområdet förekommer två starkt hotade fjärilsarter: gråfibblekorthuvudmal och nysörtrotvecklare. Förekomsten av gråfibblekorthuvudmal är betydande på riksplanet. I naturinventeringen rekommenderas det att objektet ska iståndsättas och underhållas som en livsmiljö för gråfibblekorthuvudmal för att ängen inte ska växa igen.

Gölen i sandgropen

Det vore bra att bevara gölen och våtmarken kring den, eftersom de avsevärt ökar mångfalden i naturen – det finns nämligen inga motsvarande objekt på området eller i närområdet. Vid den tidigare naturinventeringen observerades åkergroda i gölen, men inga förekomster dokumenterades vid den inventering som gjordes inför detaljplanearbetet. Det är sannolikt att gölen inte är någon bra övervintringsplats för åkergrodan eftersom den vintertid kan frysa till ända ned till botten. Vattenmängden i gölen varierar år efter år och det är möjligt att åkergrodor inte förekommer i gölen varje år. Gölen är emellertid en potentiell förökningsplats för åkergrodan och därför är det med stöd av naturvårdslagen förbjudet att förstöra eller försämra förekomstplatsen.

Lundarna i Tallmo

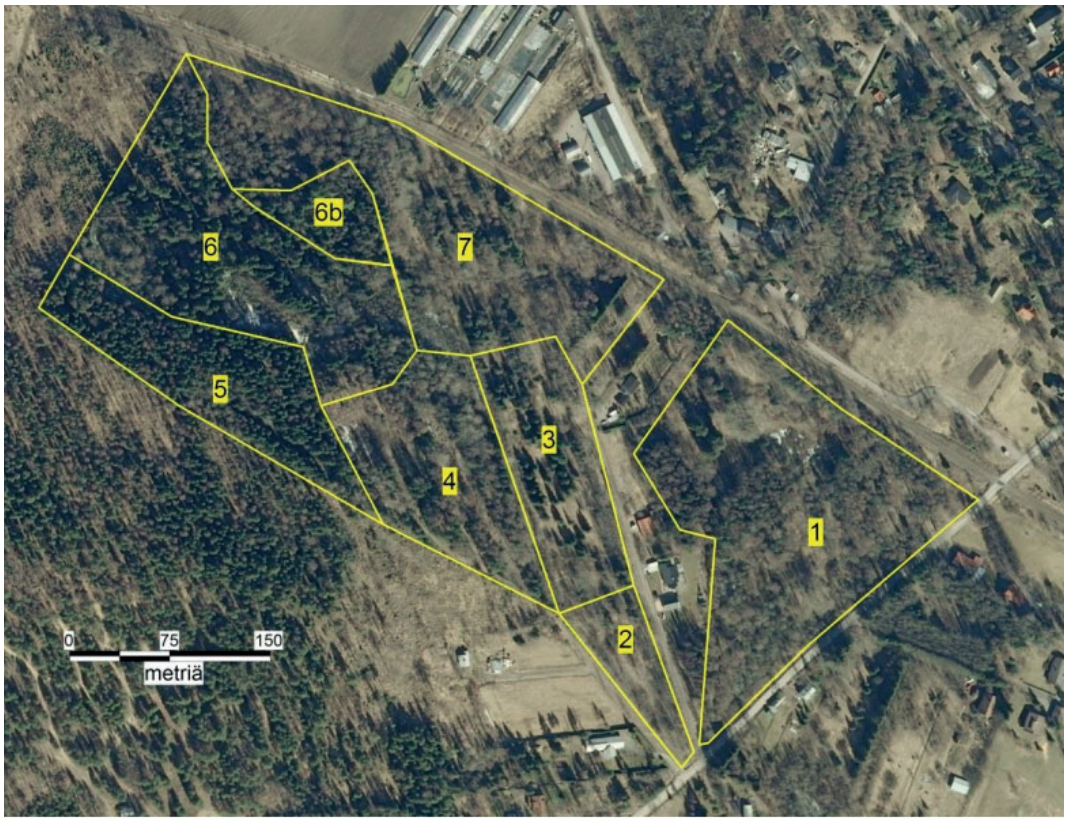
I planeringsområdets nordöstra del finns ett lundområde som klassificerats som ett värdefullt område av landskapsintresse i kartläggningen av naturmiljöerna i Östra Nyland. Naturvärdena i detta område invente-

(lähdelehtokorpi, kartalla kuvio 6b ja tuore runsasravinteinen lehto, kartalla kuvio 4) on luokiteltu äärimmäisen uhanalaisiksi (CR) Suomen luontotyyppien uhanalaisuusarvioinnissa. Huomioarvoisista kasvilajeista havaittiin inventoinnissa soikkokaksikko, korpinurmikka sekä korpiorvokki, jotka kaikki esiintyivät lähdelehtokorven kuviolla (6b). Näistä soikkokaksikko kuuluu koko maassa rauhoitettuihin lajeihin. Rauhoitetun kasvilajin tai sen osan poimiminen, kerääminen, irti leikkaaminen, juurineen ottaminen tai hävittäminen on kielletty (Luonnonsuojelulaki 1996/1096).

Erityisesti lähdelehtokorven säilyminen tulisi turvata kaavoituksessa, mutta myös lehdon muilla alueilla on rehevää lajistoa ja alueita tulisi säästää mahdollisuuksien mukaan. Lajiston säilymisen kannalta on tärkeää huolehtia vesitalouden muuttumattomuudesta arvokkailla alueilla. Kosteapohjaiset alueet (kuviot 6, 6b ja 7) ovat herkkiä kulumiselle, joten sinne ei tule ohjata virkistyskäyttöä. Mikäli virkistyskäyttötarvetta näille alueille kuitenkin on, tulee kuvio 6b jättää virkistyskäytön ulkopuolelle ja kuviolla 6 ja 7 ohjata kulku selville reiteille niin, että herkät alueet eivät kulu ominaispiirteitä heikentävällä tavalla. Kulku tulee tarpeen mukaan ohjata purojen ja muiden vesiuomien ylitse silloilla ja mahdollisesti kosteimpien alueiden ylitse pitkospuurakentein.

rades mer ingående 2014 (Ympäristötutkimus Yrjölä, 2014). Enligt inventeringen har två av naturtyperna i lundområdet (käll-lundkärr, figur 6b på kartan och frisk eutrof lund, figur 4 på kartan) klassificerats som akut hotade (CR) i hotbedömningen av Finlands naturtyper. När det gäller nära hotade växter observerades tvåblad, storgröe och mossviol; samtliga förekom på figuren med käll-lundkärret (6b). Av dessa hör tvåblad till de arter som är fridlysta i hela landet. Det är förbjudet att plocka, samla eller klippa av en fridlyst växt eller en del av den, att ta den med roten eller att förstöra den (naturvårdslagen 1996/1096).

Vid planläggningen bör man särskilt sträva efter att bevara käll-lundkärret, men även de övriga områdena av lunden har frodiga artbestånd som bör bevaras i den mån det är möjligt. Med tanke på bevarandet av artbeståndet är det viktigt att se till att vattenhushållningen hålls oförändrad i de värdefulla områdena. De områden som har fuktig botten (figurerna 6, 6b och 7) är känsliga för slitage och därför bör rekreationsbruk inte styras till dem. Om det trots allt finns behov av att använda dessa områden för rekreation, bör figur 6b uteslutas helt och användningen av figurerna 6 och 7 styras till utstakade leder så att de känsliga områdena inte utsätts för slitage som försämrar särdragen. Vid behov bör broar byggas över bäckar och andra vattenfåror, och de fuktigaste områdena behöver eventuellt spångbeläggas.



Talman lehtoalueen luontotyyppien rajaukset kartalla. Kuvio 6b on lähdelehtokorpi, jonka luontoarvot ovat korkeat. / Naturtypernas gränser i lundområdet i Tallmo. Figur 6b är ett käll-lundkärr med höga naturvärden. Ympäristötutkimus Yrjölä, 2014.

Talman lehtoalue todettiin ominaisuuksiltaan liito-oravan elinympäristöksi soveltuvaksi metsäksi. Lisäselvityksissä keväällä 2017 ei kuitenkaan alueella havaittu liito-oravia. Selvityksen perusteella on epätodennäköistä, että liito-orava asuttaisi Talmaan alueen metsäkuvioita, sillä lähialueiden elinympäristöt ovat pirstoutuneet ja liito-oravan tarvitsemat kulkuyhteydet siten heikentyneet.

Lepakot

Alue on melko suurena yhtenäisenä metsäalueena pohjanlepakolle ja viiksi/isoviiksisiipalle merkityksellinen ruokailualue. Alueella tehtyjen lepakkohavaintojen perusteella rajattiin alueelle kaksi II-luokan lepakkoaluetta ja kolme III-luokan lepakkoaluetta. Näistä luokan II lepakkoalueet suositellaan säästettäviksi nykytilassaan ja luokan III alueilla lepakot on huomioitava mahdollisuuksien mukaan säästämällä puustoa. Eteläosan hiekkakuopan vedenpintaa nostamalla voitaisiin sen merkitystä lepakoiden ruokailualueena parantaa.

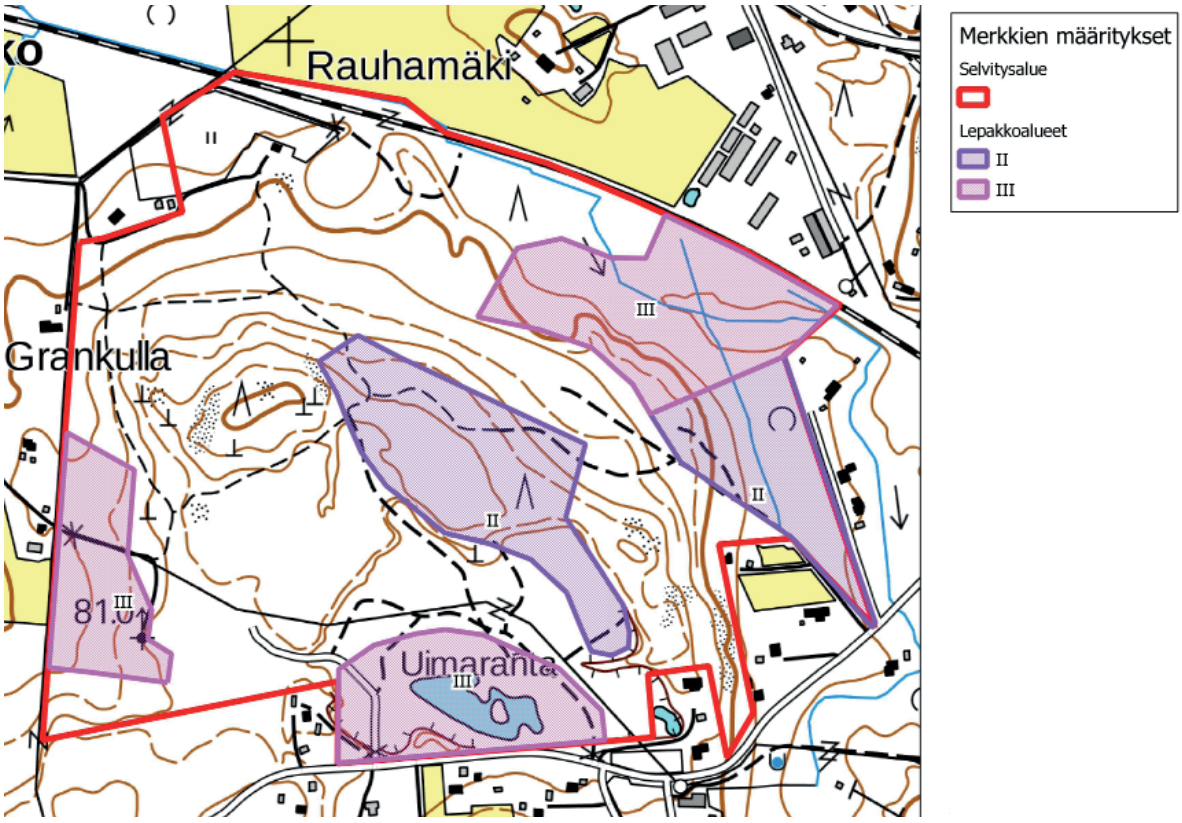
Siirtymäreittien säästäminen ei pohjanlepakon osalta ole tarpeen, koska hyvänä lentäjänä se pystyy ylittämään laajojakin aukeita alueita. Sen sijaan siipoille tulisi säästää myös ruokailualueiden ulkopuolelle riittävästi puustoisia alueita, joiden kautta ne pääsevät siirtymään ruokailualueille.

Lundområdet i Tallmo konstaterades ha egenskaper som gör det till en lämplig livsmiljö för flygekorrar. I tilläggsutredningen som gjordes våren 2017 observerades emellertid inga flygekorrar. Utifrån utredningen är det osannolikt att det bor flygekorrar på skogsfigurerna i Tallmo, eftersom livsmiljöerna i närområdena har splittrats och förbindelserna för flygekorrarna försämrats.

Fladdermöss

Området är ett tämligen stort och sammanhängande skogsområde för nordisk fladdermus och ett viktigt födoområde för mustasch-/taigafladdermus. Enligt de observationer man gjort av fladdermöss i området avgränsades två fladdermusområden i klass II och tre fladdermusområden i klass III. Det rekommenderas att fladdermusområdena av klass II ska bevaras i sitt nuvarande tillstånd och att fladdermössen i de områden som hör till klass III ska beaktas i den mån det är möjligt genom att bevara träd. En höjning av vattenståndet i sandgropen i söder skulle kunna förbättra områdets status som födoområde för fladdermöss.

Med hänsyn till nordisk fladdermus behöver inga förflyttningsleder bevaras, eftersom arten är en bra flygare som kan röra sig över stora, öppna områden. Däremot bör tillräckligt med trädbestånd sparas utanför födoområdena för taiga- och mustaschfladdermössen så att de kan nå de områden där de letar föda.



'iktiga
ıatica,

3.1.3 Rakennettu ympäristö

Alueen nykyinen rakennuskanta

Suunnittelualue on pääosin rakentamatonta. Alueen eteläosassa sijaitsee kaksi omakotitonttia asuin- ja piharakennuksineen. Lisäksi alueella sijaitsee kolme muuta rakennusta. Yksi rakennuksista on huoltorakennus tai lato, joka sijaitsee alueen eteläosassa sijaitsevan hiekkakuopan läheisyydessä ja toinen on autiotalo, joka sijaitsee suunnittelualueen koillisosassa. Tulevan kokoojakadun ja Martinkyläntien risteyksen tuntumassa sijaitsee niin ikään yksi asumaton rakennus.

3.1.3 Den byggda miljön

Det befintliga byggnadsbeståndet

Planeringsområdet är i huvudsak obebyggt. I områdets södra del finns två egnahemstomter med bostads- och ekonomibyggnader. Därtill finns de tre andra byggnader i området. En byggnad är en servicebyggnad eller lada i närheten av sandgropen i områdets södra del, en annan är ett obebott hus i den nordöstra delen av planeringsområdet. Nära korsningen mellan den kommande matargatan och Mårtensbyvägen finns likaså ett obebott hus.



Alueen eteläosan hiekkakuopan läheisyydessä sijaitsee vanha lato. / I områdets södra del i närheten av sandgropen finns en gammal lada.

Suunnittelualueen ympäristössä, Talmantien varressa sekä lännessä Vanikonrinteen puolella sijaitsee haja-asutustyyppistä omakotitalorakentamista. Alueen pohjoisosan ympäristössä on pienteollisuutta ja kasvihuoneita, ja alueen eteläpuolella TalmaSkin toimintaan liittyviä rakennuksia ja rakennelmia.

Rakennetun kulttuuriympäristön suojelukohteet ja muinaismuistot

Suunnittelualueella ei sijaitse suojelukohteita tai muinaismuistoja. Suunnittelualueen pohjoispuolella sijaitsee kaksi kiinteää muinaismuistoaluetta: Rauhamäki ja Nya Hemmet, jotka ovat kivikautisia asuinpaikkoja.

I planeringsområdets omgivning, längs Tallmovägen samt i väster mot Vanikkobrinken finns det egnahemsbebyggelse av glesbygdskaraktär. Den norra delen av området omges av småindustri och växthus, och söder om området finns det byggnader och konstruktioner som hör till TalmaSkis verksamhet.

Skyddsobjekt och fornminnen i den bebyggda kulturmiljön

Det finns inga skyddsobjekt eller fornminnen i planeringsområdet. På norra sidan av planeringsområdet finns det två fasta fornminnesområden: Fredsbacka och Nya Hemmet, bägge boplatser från stenåldern.

Väestö ja työpaikat

Suunnittelualueella asuu tällä hetkellä seitsemän asukasta. Talman keskuksen ja Talman seudun alueilla asukkaita on yhteensä noin 1 300.

Asemakaava-alueella ei ole työpaikkoja. Alueen välittömässä läheisyydessä sijaitsee kuitenkin muutamia yrityksiä, joista näkyvimmät ovat TalmaSkin laskettelukeskus ja kesäisin alueella toimiva seikkailupuisto sekä radan pohjoispuolella Martinkyläntien tuntumassa sijaitsevat Semtu Oy (rakennusalan tekninen tukkukauppa) ja Talman Lehtopuutarha . Alueen pohjoispuolella sijaitsee viljelykäytössä oleva Rauhamäen tila.

Palvelut ja elinkeinotoiminta

Talman nykyinen koulu ja päiväkoti sijaitsevat noin 1-1,5 km etäisyydellä suunnittelualueelta. Muiden julkisten palveluiden osalta alue tukeutuu Nikkilään.

Suunnittelualueella ei ole tällä hetkellä kaupallisia palveluita, joten alue tukeutuu Nikkilän ja Keravan keskustan kaupallisiin ja vapaa-ajanpalveluihin. Suunnittelualueen eteläpuolella sijaitsee TalmaSkin laskettelukeskus ja Talma Active park -seikkailupuisto.

Virkistys

Suunnittelualue on nykyisellään melko luonnontilaista metsää. Alueella on vanhoja tienpohjia ja polkuja, joita käytetään ulkoiluun ja virkistykseen, esimerkiksi koirien ulkoiluttamiseen. Lisäksi alueelle on keväällä 2017 rakennettu väliaikainen frisbeegolfrata, jota ylläpitää Talma Active park.

Liikenne

Suunnittelualueen tiestö on alueen pohjoispuolitse kulkevaa Martinkyläntietä (pt 11 697) lukuun ottamatta yksityisteitä. Martinkyläntie, Talmantie, Norantie ja Kyllästämöntie muodostavat keskeisen osan Talman alueen päätieverkostosta. Talmantie yhdistää Martinkyläntien ja Keravan puolella sijaitsevan Ratatien. Liikenne ohjautuu Talma Skihin pääosin Talmantien kautta. Talmantiellä on tasoristeys Kerava-Porvoo radan kanssa. Suunnittelualueelle kaavailtu radan alitus tulee korvaamaan tämän tasoristeyksen.

Nykytilanteessa Talmantien liikennemäärät ovat suunnittelualueen kohdalla noin 700 ajoneuvoa/vrk ja Martinkyläntiellä suunnittelualueen pohjoisosaa sivuavalla osuudella noin 3250 ajoneuvoa/vrk (Ramboll, 2017). Kyllästämöntien liittyy Keravantiehen (mt 148), joka

Befolkning och arbetsplatser

För närvarande bor det sju personer inom planeringsområdet. Tallmo centrum med närområden har sammanlagt ca 1 300 invånare.

Det finns inga arbetsplatser i detaljplaneområdet. I områdets omedelbara närhet finns det dock några företag, av vilka de mest synliga är slalomcentret TalmaSki, äventyrsparken som har verksamhet sommartid samt Semtu Oy (teknisk partihandel i byggbranschen) och Talman Lehtopuutarha (partihandel i trädgårdsbranschen) på norra sidan av banan nära Mårtensbyvägen. På områdets norra sida finns en gård i odlingsbruk, Fredsbacka.

Service och näringsverksamhet

Den nuvarande skolan och daghemmet i Tallmo finns på ca 1-1,5 km avstånd från planeringsområdet. När det gäller annan offentlig service stöder sig området på Nickby.

För närvarande finns det ingen kommersiell service i planeringsområdet, utan området stöder sig på den kommersiella servicen och fritidstjänsterna i Nickby och Kervo centrum. Söder om planeringsområdet finns slalomcentret TalmaSki och äventyrsparken Talma Active park.

Rekreation

I dag är planeringsområdet en skog i nästintill naturligt tillstånd. Det finns ett flertal vägunderlag och stigar som används för friluftsliv och rekreation, t.ex. för att rasta hundar. Våren 2017 byggdes en temporär frisbeegolfbana som underhålls av Talma Active park.

Trafik

Med undantag för Mårtensbyvägen som löper på planeringsområdets norra sida (lokalväg 11 697) är alla vägar enskilda vägar. Mårtensbyvägen, Tallmovägen, Noranvägen och Kyllästämövägen utgär en central del av huvudvägsnätet i Tallmoområdet. Tallmovägen förenar Mårtensbyvägen med Ratatie på Kervosidan. Trafiken till Talma Ski dirigeras i huvudsak via Tallmovägen. Tallmovägen korsar Kervo-Borgå-banan i en plankorsning. Den planerade underfarten under banan kommer att ersätta denna plankorsning.

I nuläget är trafikmängden på Tallmovägen vid planeringsområdet ca 700 fordon/dygn och på det avsnitt av Mårtensbyvägen som tangerar planeringsområdet

yhdistää Lahdentien (mt 140) ja Lahden moottoritien (vt 4) Uuteen Porvoontiehen (mt 170) ja Porvoon moottoritiehen (vt 7).

Suunnittelualueen pohjoisosassa kulkee itä-länsisuuntaisesti Kerava-Porvoo rautatieyhteys, jota käyttävät nykyisin Kilpilahden öljynjalostamon ja alueen teollisuuden säiliöjunakuljetukset. Radalla kuljetetaan yli kolmasosa Suomen vaarallisten aineiden kuljetuksista. Eniten kuljetetaan palavia nesteitä ja nesteytettyjä kaasuja (Gaia Consulting Oy, 2010). Nykyään rataosuudella liikennöi noin 5 junaa vuorokaudessa. Osa liikennöinnistä tapahtuu yöaikaan (VR-Track Oy, 2017).

Sipoon kasvutavoitteiden mukaisesti Kerava-Nikkilä rataosuus on tavoitteena avata jälleen henkilöjunaliikenteen käyttöön siten, että Talman kasvu tukeutuu pidemmällä tähtäimellä pääosin Kerava-Porvoo-rataan.

Talman halki liikennöi kaikkina viikonpäivinä Nikkilä-Kerava väliä kulkevat bussit. Bussi numero 985 kulkee Talmassa Martinkyläntietä, Satotalmantietä ja Talmankaarta pitkin. Osa bussivuoroista liikennöi tunnuksella 985K kulkien Talmassa Bastukärrin ja Neulasniityn (Kyllästämöntietä ja Talmantietä pitkin) kautta Martinkyläntielle ja siitä edelleen bussin nro 985 reittiä pitkin Keravan asemalle. Talman ja Nikkilän välillä liikennöi koulupäivinä myös bussi numero 982.

Tekninen huolto

Talmantien varressa sekä Norantien pohjoispäässä kulkee kunnallinen vesi- ja viemäriverkko.

Ympäristöhäiriöt

Melu ja tärinä

Keskeisimpiä ympäristöhäiriöiden lähteitä kaava-alueella ovat tie- ja rautatieliikenteen aiheuttama melu ja tärinä. Nykytilanteessa valtioneuvoston asuinalueille, taajamien virkistysalueille ja näiden välittömässä läheisyydessä sijaitseville alueille sekä hoito- ja oppilaitoksia palveleville alueille asettama 55 dB:n ohjeellinen päivämeluarvo ja 45 dB:n ohjeellinen yömeluarvo (uudet asuinalueet) ylittyy Kerava-Porvoo rautatien läheisyydessä.

Asemakaavatyötä varten on laadittu meluselvitys, jossa on tutkittu raide-, tie- ja lentomelun tasoja (Ramboll, 2017).

ca 3 250 fordon/dygn (Ramboll, 2017). Kyllästämövägen ansluter till Kervovägen (lv 148), som förenar Lahtisvägen (lv 140) och Lahtis motorväg (rv 4) med Nya Borgåvägen (lv 170) och Borgå motorväg (rv 7).

I norra delen löper Kervo-Borgå-banan i östlig-västlig riktning. Den används idag främst för oljetransporter från raffinaderiet i Sköldvik och annan industri i området. På banan rör sig över en tredjedel av alla transporter av farliga ämnen i Finland. Mest transporteras brännbara vätskor och flytande gas (Gaia Consulting Oy, 2010). Ungefär fem tåg per dygn trafikerar på detta banavsnitt. En del av trafikeringen sker nattetid (VR-Track Oy, 2017).

I enlighet med Sibbo kommuns tillväxtmål är avsikten att öppna bansträckan mellan Kervo och Nickby på nytt för persontågstrafik så att tillväxten även i Tallmo på lång sikt ska kunna stödja sig i huvudsak på Kervo-Borgå-banan.

Bussar som trafikerar längs rutten Nickby-Kervo kör genom Tallmo alla dagar i veckan. Buss nr 985 kör längs Mårtensbyvägen, Satotalmavägen och Tallmobågen. En del av turerna har beteckningen 985K och då kör bussarna i Tallmo via Bastukärr och Barrängen (längs Kyllästämövägen och Tallmovägen) till Mårtensbyvägen, varefter de fortsätter längs rutt 985 till Kervo station. Mellan Tallmo och Nickby kör även buss nr 982 under skoldagar.

Teknisk försörjning

Det kommunala vatten- och avloppsnätet löper längs Tallmovägen samt i norra ändan av Noranvägen.

Störningar i miljön

Buller och vibration

Bullret och vibrationen från väg- och järnvägstrafiken är de största källorna till miljöolägenheter i planeringsområdet. I närheten av Kervo-Borgå-järnvägen överskrids i dag de riktvärden för dagsbuller (<55 dB) respektive nattbuller (<45 dB, nya bostadsområden) som Statsrådet har fastställt för bostadsområden, rekreationsområden i tätorter eller deras omedelbara närhet och för områden avsedda för vårdinrättningar eller läroanstalter.

För detaljplanearbetet har en bullerutredning utarbetats. I denna undersöktes nivåerna på spår-, väg- och flygbullret (Ramboll, 2017).

Meluselvityksen perusteella lentomelu ei rajoita alueen käyttöä asuinrakentamiseen, sillä suunnittelualue on juuri sen vyöhykkeen ulkopuolella (lentomelu Lden yli 50 dB), jossa lentomelu aiheuttaa tarvetta rakennusten äänieristykseen. Jos halutaan kuitenkin minimoida lentomelun mahdolliset häiriöt alueella myös tulevaisuudessa ja varautua mahdollisiin muutoksiin kentän toiminnassa, voi olla hyvä antaa alueen rakennusten äänieristävyyttä koskien tarvittavat määräykset.

Nykytilanteessa tieliikenteen aiheuttama melu ei kantaudu suunnittelualueelle, mutta kaavatyössä on huomioitava uuden kokoojakadun ajoliikenteen aiheuttama melu.

Raideliikenteen osalta ratkaiseva tekijä on yöaikana kulkevat tavarajunat, joiden aiheuttama melutaso leviää suunnittelualueelle ja on näin huomioitava rakenteiden äänierityksessä ja ulko-oleskelualueiden suojauksessa.

Kerava-Porvoo rautatie aiheuttaa melun ohella myös tärinähaittoja radan läheisyydessä. Kaavatyötä varten on laadittu raideliikenteen tärinäselvitys (Promethor, 2016), jossa tärinää mitattiin yhteensä kahdessakymmenessä mittauspisteessä suunnittelualueen pohjoisosassa. Mittauksilla selvitettiin tärinän voimakkuus rakennuksien rakenteiden vaurioitumisriskin, asumis- ja käyttöviihtyvyyden sekä runkomelun kannalta. Selvityksen perusteella radan eteläpuolelle on määritelty alue, jolle ei tule sijoittaa asuinrakennuksia. Tällä alueella mitattu raideliikenteen aiheuttama värähtely on erittäin pienitaajuista kaikissa akselisuunnissa (vaaka- ja pystysuunnassa). Nykytietämyksen perusteella tähän soveltuvaa tärinävaimennusmenetelmää ei ole.

Vaarallisten aineiden kuljetus

Nikkilä-Porvoo rataosuudella kuljetetaan yli kolmasosa Suomen vaarallisten aineiden rautatiekuljetuksista. Radalla kulkee pääasiassa pitkiä junia noin 4-5 kertaa päivässä ja niiden lisäksi joitain yksittäisiä vetureita. Raideliikenne on siten sangen vähäistä verrattuna moneen päärataan.

Talmantien tasoristeyksestä johtuen alueella on nykytilanteessa vaarallisten aineiden kuljetuksista aiheutuva suuronnettomuusriski. Riski kuitenkin pienenee merkittävästi tai poistuu, kun asemakaavan myötä rakennetaan uusi radan alittava kokoojakatu, joka korvaa nykyisen Talmantien ajoyhteyden Martinkyläntielle. Uuden ajoyhteyden myötä Talmantien tasoristeys poistetaan käytöstä.

Enligt bullerutredningen begränsar flygbullret inte användningen av området för bostadsbyggande, eftersom planeringsområdet ligger precis utanför den zon (flygbuller Lden över 50 dB), där flygbullret medför behov av ljudisolering i byggnaderna. Om man trots det vill minimera eventuella störningar av flygbullret även i framtiden och förbereda sig på eventuella ändringar i verksamheten på flygplatsen kan det vara bra att utfärda behövliga bestämmelser om ljudisolering i byggnaderna.

I nuläget når bullret från vägtrafiken inte ända ut till planeringsområdet, men i planarbetet beaktas det buller som kommer att orsakas av fordonstrafiken på den nya matargatan.

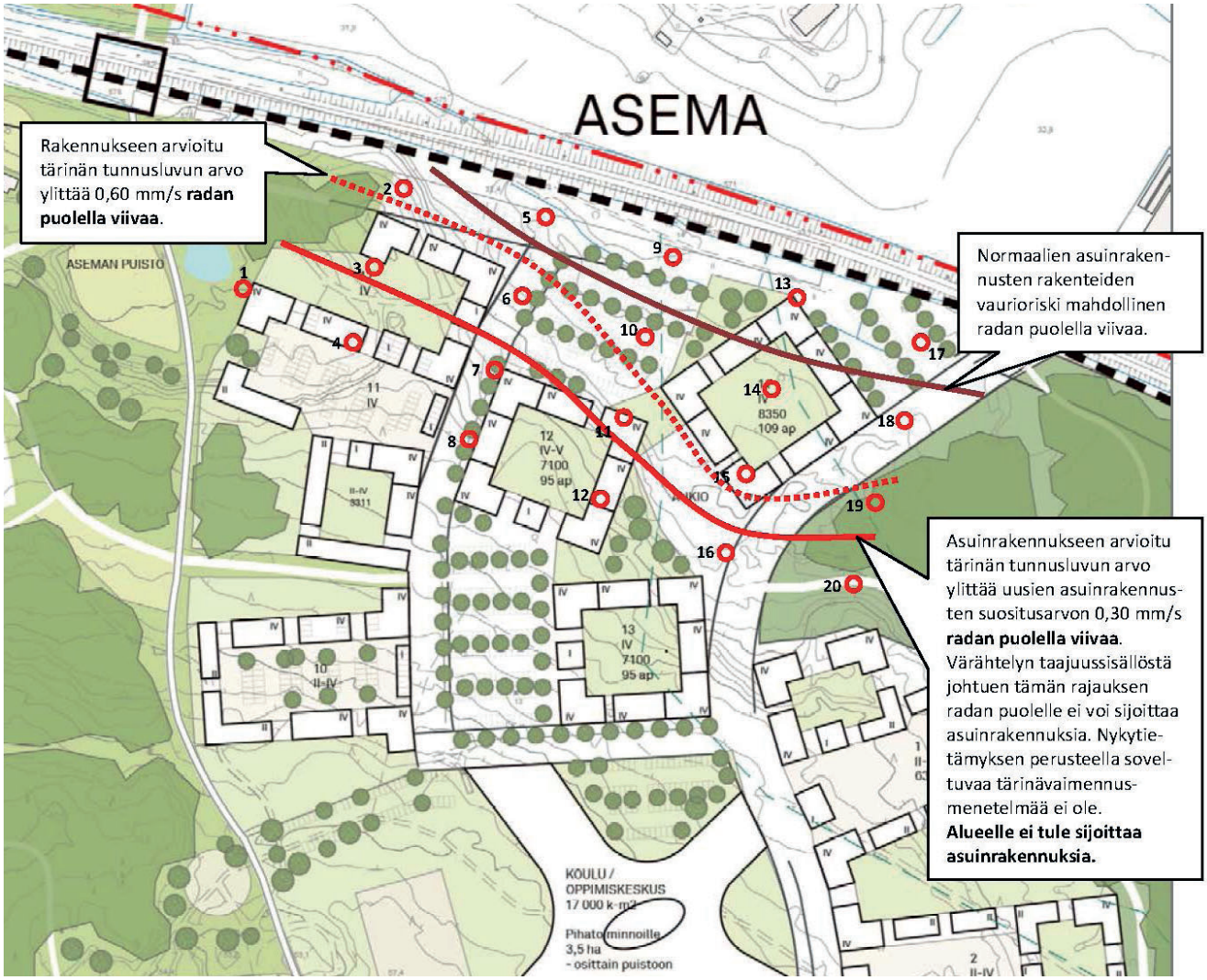
När det gäller spårtrafiken är godstågen som trafikerar nattetid den avgörande faktorn. Bullret från godstågen sprider sig till planeringsområdet och bör därför tas i beaktande vid ljudisoleringen av konstruktionerna och vid skyddet av utevistelseområdena.

Förutom bullret från järnvägen mellan Kervo-Borgå förekommer det också vibrationsolägenheter i närheten av banan. För planarbetet har en utredning om vibrationen från spårtrafiken sammanställts (Promethor, 2016). Vibrationen mättes vid sammanlagt 20 punkter i planeringsområdets norra del. Med hjälp av mätningarna utreddes vibrationsstyrkan med hänsyn till risken för skador på nya byggnader, trivseln i boendet och användningen av lokalerna samt stombullret. Med utgångspunkt i utredningen har man fastställt ett område söder om banan där det inte är tillåtet att placera bostadshus. Den vibration från spårtrafiken som uppmättes i detta område är mycket lågfrekvent i samtliga axelriktningar (vågrätt och lodrätt). Enligt den kunskap som finns idag finns det ingen lämplig metod för dämpning av sådan vibration.

Transport av farliga ämnen

På bansträckan Nickby-Borgå rör sig över en tredjedel av alla järnvägstransporter av farliga ämnen i Finland. Det handlar i huvudsak om långa tåg ca 4–5 gånger dagligen och därutöver enstaka lok. Spårtrafiken är därmed relativt liten till omfattningen jämfört med många huvudbanor.

På grund av plankorsningen med Tallmovägen medför transporterna av farliga ämnen en risk för storolyckor i nuläget. Risken minskar emellertid avsevärt eller elimineras helt när det i och med detaljplanen byggs en ny matargata som går under banan och ersätter den nuvarande förbindelsen från Tallmovägen till Mårtensbyvägen. När den nya förbindelsen är klart tas plankorsningen med Tallmovägen ur bruk.



Raideliikenteen aiheuttaman tärinän vaikutusalueet. / Influensområde för vibration från spårtrafiken. Promethor, 24.10.2016.

Pilaantuneet maat

Suunnittelualueella sijaitsee vanha luvaton kaatopaikka, jossa on pääasiassa puujätettä, kuten kuormalavoja, mutta myös muuta jätettä. Kaatopaikan puhdistustarve tulee selvittää kaavatyön aikana.

3.1.4 Maanomistus

Kunta omistaa pääosan suunnittelualueen maa-alasta. Kaava-alueen kaakkoiskulmassa sijaitsee kaksi yksityisessä omistuksessa olevaa asuinkiinteistöä. Radan pohjoispuoliset alueet, joille on tarkoitus sijoittaa uusi kokoojakatuyhteys Martinkyläntielle, ovat yksityisessä omistuksessa. Myös aluetta eteläosassa rajaava Talmantie, siitä risteävä Norantie ja Kyllästämöntie ovat yksityisteitä. Keravantielle suuntautuvaan kokoojakatulinjaukseen sisältyy näiden yksityisteiden ohella myös muita yksityisiä maita.

Förorenad mark

I planeringsområdet finns det en avstjälpningsplats utan tillstånd. Här har främst träavfall, såsom lastpallar, deponerats men också annat avfall. Behovet av att sanera avstjälpningsplatsen bör utredas under planarbetet.

3.1.4 Markägoförhållanden

Kommunen äger merparten av marken i planeringsområdet. Områdena på norra sidan av banan, där det är tänkt att anvisa den nya matargatan, är privatägda. Även Tallmovägen som avgränsar området i söder, Noranvägen som viker av från Tallmovägen och Kyllästämövägen är enskilda vägar. I vägsträckningen för matargatan i riktning mot Kervovägen ingår utöver dessa enskilda vägar även andra privata marker.

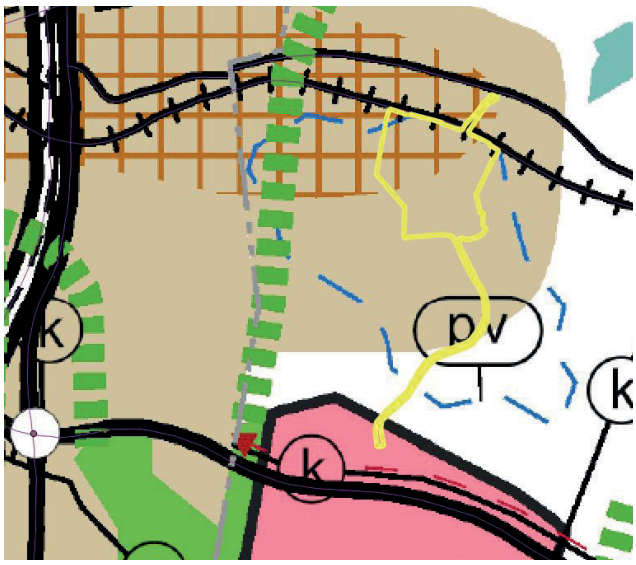
3.2 Suunnittelutilanne

3.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat

Maakuntakaava

Ympäristöministeriön 30.10.2014 vahvistamassa (saanut lainvoiman KHO:n päätöksellä 29.4.2016) **Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava**ssa suunnittelualue on osa Keravalta Talmaan suuntautuvaa taajamatoimintojen aluetta, jossa Kerava-Porvoo radan läheiset alueet on osoitettu suunnittelualueen läntisiä osia myöten myös tiivistettävinä alueina. Kerava-Porvoo-rata on esitetty maakuntakaavassa seutuliikenteen ratana. Keravantie (mt 148) on maakuntakaavan mukainen seututie.

Uudenmaan alueen kokonaismaakuntakaava, **Uusimaa-kaava 2050**, on parhaillaan valmisteilla. Kaava tulee kokoamaan kaikki maankäytön keskeiset teemat. Tullessaan voimaan Uusimaa-kaava kumoaa sekä nyt voimassa olevat että lainvoimaiset maakuntakaavat, lukuun ottamatta Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavan tuulivoimaratkaisua, jossa Itäiselle Uudellemaalle osoitetaan neljä tuulivoimatuotantoon soveltuvaa aluetta. Uusimaa-kaavan ehdotus oli lausunnoilla 21.3.–24.5.2019. Ehdotuksessa Talman alue on osoitettu pääosin uuteen raideliikenteeseen tukeutuvaksi taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeeksi. Vyöhykkeellä tulee kiinnittää erityistä huomiota kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiin. Vyöhykkeen kehittäminen voi alkaa jo ennen kuin alueella on asema, mutta alueen toteuttamisessa on ennen aseman rakentamista huolehdittava riittävän palvelutason joukkoliikenteen järjestämisestä. Kerava-Nikkilä rata on osoitettu maakuntakaavaehdotuksessa pääratayerkkoa täydentävänä seudullisesti merkittävänä raideyhteytenä.



Ote Uudenmaan maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä 2017 (sis. Uudenmaan maakuntakaava, Itä-Uudenmaan maakuntakaava, Uudenmaan 1.-4. vaihemaakuntakaavat). Kaava-alueen rajaus on esitetty kuvassa keltaisella. / Utdrag ur den inofficiella sammanställningen av Nylands landskapsplaner 2017 (inkl. Nylands landskapsplan, Östra Nylands landskapsplan, etapplandskapsplanerna 1-4 för Nyland). Den preliminära avgränsningen av planområdet visas med gul.

3.2 Planeringssituationen

3.2.1 Planer som berör planområdet

Landskapsplan

I **etapplandskapsplan 2 för Nyland**, fastställd av miljöministeriet 30.10.2014 (och lagakraftvunnen genom HFD:s beslut 29.4.2016) är planeringsområdet en del av ett område för tätortsfunktioner mellan Kervo och Tallmo, där områdena nära Kervo-Borgå-banan, inklusive de västra delarna av planeringsområdet, har anvisats som områden som ska förtätas. Kervo-Borgå-banan har i landskapsplanen lagts fram som en bana för regiontrafiken. Kervovägen (lv 148) är en regionväg i landskapsplanen.

Just nu håller den nya övergripande landskapsplanen för Nyland, **Nylandsplanen 2050** på att utarbetas. Den kommer att samla alla viktiga teman inom markanvändning. Då den träder i kraft, upphäver planen såväl nu gällande som lagkraftiga landskapsplaner, med undantag av lösningen för vindkraft som anges i etapplandskapsplan 4 för Nyland, där anvisas fyra områden som lämpar sig för vindkraftsproduktion i östra Nyland. Förslaget till Nylandsplanen var på remiss 21.3.–24.5.2019 för utlåtanden. I förslaget är Tallmo-området anvisat huvudsakligen som utvecklingszon för tätortsfunktioner som stöder sig på den nya spårtrafiken. I zonen ska särskild uppmärksamhet fästas vid förutsättningarna för att gå och cykla. Förverkligandet av zonen kan börja redan innan det finns en station på området, men vid förverkligandet av området ska man se till att det på området ordnas kollektivtrafik med en tillräcklig servicenivå. Kervo-Nickby-banan har i förslaget till landskapsplan anvisats som regionalt betydande spårförbindelse som kompletterar huvudjärnvägsnätet.

Yleiskaava

Suunnittelualue on keskeinen osa Sipoon yleiskaavaa 2025 tarkentavaa Talman osayleiskaavaratkaisua. Sipoon valtuuston 15.6.2015 (§ 35) hyväksymä oikaistu Talman osayleiskaava tuli voimaan 8.3.2017 korkeimman hallinto-oikeuden hylättyä 6.2.2017 tekemällä päätöksellään kaavaa koskevat valitukset.

Talman osayleiskaavaratkaisussa suunnittelualue sijoittuu aivan Talman tulevan keskusta-alueen ja juna-aseman eteläpuolelle. Alue on osoitettu pääosin asuntoalueeksi (A), jonne sijoitetaan monimuotoista asuinrakentamista siten, että alueen tonttitehokkuus on vähintään e=0,40, mutta enintään 1,0. Kerrosluvun tulee olla pääosin 2-3, enimmäiskerrosluku on 4. Kerrosluvun rajoittamisella pyritään pitämään keskustan ilme ja mittakaava inhimillisenä. Alueelle voidaan sijoittaa asuntorakentamisen lisäksi sellaisia liike-, työ- ja palvelutiloja, jotka eivät aiheuta ympäristöhäiriöitä. Liike-, työ- ja palvelutilojen tulee sijoittua pääosin rakennusten yhteyteen ja pohjakerroksiin. Osayleiskaavassa alueelle on osoitettu sijoitettavaksi myös päiväkoti- ja opetustoimintaa palvelevia rakennuksia sekä muita julkisluonteisia palveluita (PY-alue). Suunnittelualueen länsiosassa kulkee osayleiskaavaratkaisun mukainen pohjois-eteläsuuntainen viheryhteys (VL).

Suunnittelualueen selkärangan muodostaa osayleiskaavan mukainen pohjois-eteläsuuntainen pääkokoojakatuyhteys, joka yhdistää tulevaisuudessa Martinkyläntien Keravantiehen. Tulevaa keskustan läheistä asuinaluetta etelässä rajaava Talmantie on myös osayleiskaavan mukainen kokoojakatu, keskustaa kiertävän kehäkadun osa. Osayleiskaavassa on pohjois-eteläsuuntaiselle kokoojakadulle osoitettu radan kanssa eritasoliittymä, joka suositellaan toteutettavan alikulkuna. Alikulun on tarkoitus korvata junaradan ja Talmantien nykyinen tasoristeys. Suunnittelualueen länsireunaan sijoittuvan Talman keskeisen vihervyöhykkeen, ns. keskuspuiston läpi kulkevalle kevyen liikenteen reitille on myös osoitettu osayleiskaavassa eritasoristeys radan kanssa.

Radan läheisyys on osoitettu osayleiskaavassa suojaviheralueeksi (EV). Kokoojakadun alikulun läheisyyteen on osoitettu ET-alue (noin 0,2 ha) uudelle lämpökeskukselle. Lämpökeskuksen on tarkoitus olla väliaikainen ratkaisu, joka toimisi alueen varsinaisena lämmönlähteenä rakentumisen alkuvaiheessa. Pidemmällä aikavälillä Talman alue on tarkoitus liittää Keravan kaukolämpöverkkoon. Myöhemmin asemakaava-alueen lämpökeskus voisi toimia vara- ja huippulaitoksena.

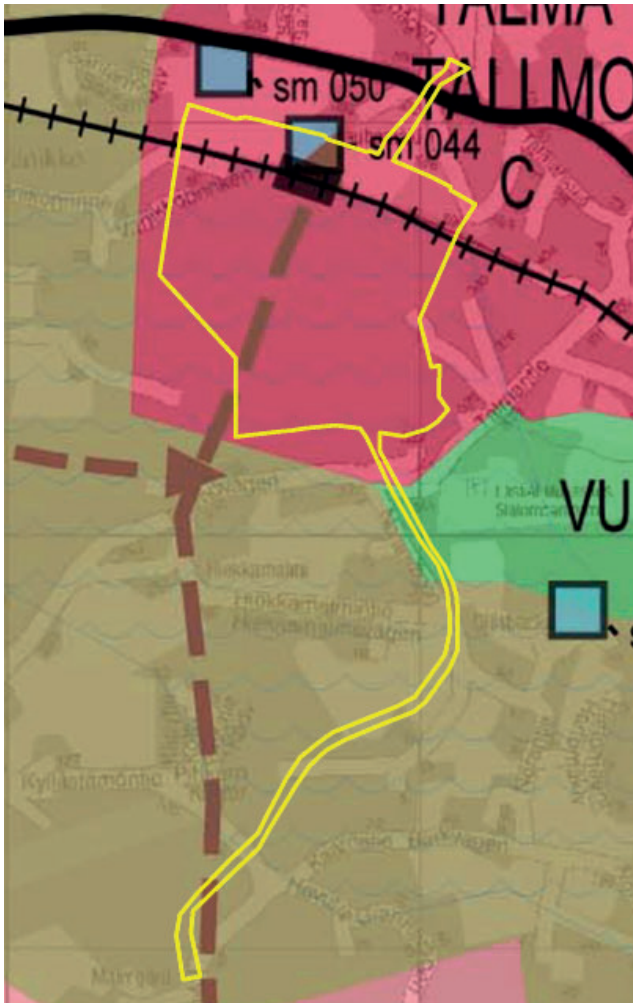
Generalplan

Planeringsområdet är en del av delgeneralplanen för Tallmo, som preciserar Generalplan för Sibbo 2025. Den av Sibbo kommunfullmäktige 15.6.2015 (§ 35) godkända, rättade delgeneralplanen för Tallmo trädde i kraft 8.3.2017 efter att högsta förvaltningsdomstolen genom sitt beslut 6.2.2017 förkastat de besvär som hade anförts om planen.

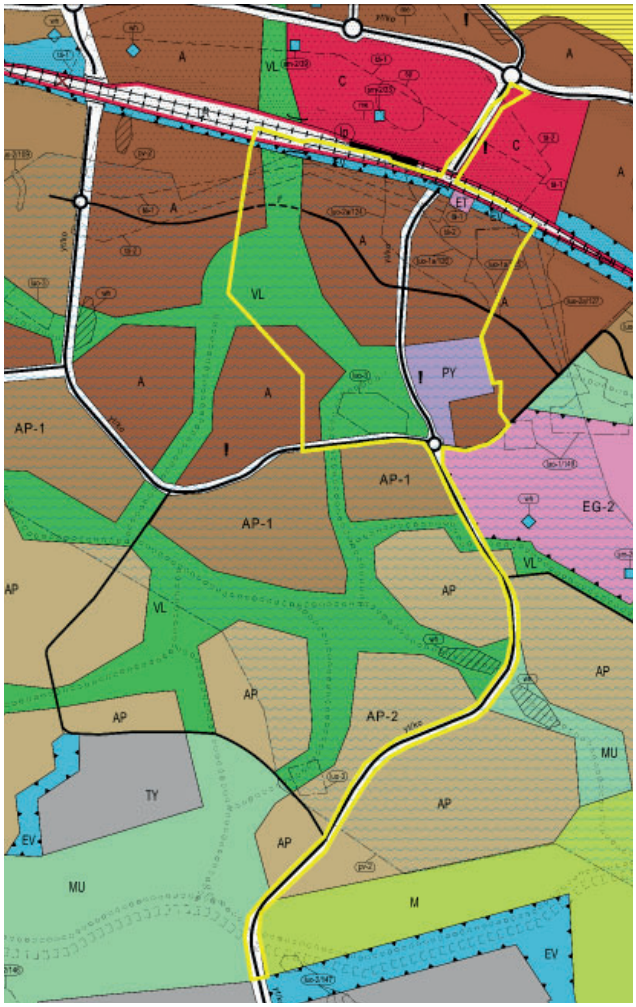
I delgeneralplanen för Tallmo ligger planeringsområdet omedelbart söder om det kommande centrumområdet och tågstationen i Tallmo. Området har i huvudsak anvisats som bostadsområde (A) för småskaligt bostadsbyggande så att tomteffektiviteten är minst e = 0,40 men högst 1,0. Våningstalet ska i huvudsak vara 2–3 och det högsta tillåtna våningstalet är 4. Begränsningen av våningstalet syftar till att hålla centrumets framtoning och skala på en mänsklig nivå. I området är det tillåtet att förutom bostäder uppföra sådana affärs-, arbets- och servicelokaler som inte medför störningar för omgivningen. Affärs-, arbets- och servicelokalerna bör i huvudsak placeras i anslutning till byggnader och i bottenvåningar. I delgeneralplanen har även anvisats byggnader som tjänar daghems- och undervisningsverksamhet samt andra tjänster av offentlig karaktär (PY-område). I planeringsområdets västra del går en grönförbindelse (VL) på samma sätt som i delgeneralplanen.

Planeringsområdets ryggrad utgörs av huvudmatargatan som i delgeneralplanen går i nordlig-sydlig riktning och som i framtiden förenar Mårtensbyvägen med Kervovägen. Tallmovägen, som i söder avgränsar bostadsområdet nära centrum, är också en matargata i delgeneralplanen; en del av ringvägen kring centrum. I delgeneralplanen har en planskild anslutning med banan anvisats för matargatan i nordlig-sydlig riktning, och det rekommenderas att den ska genomföras som en underfart. Avsikten är att underfarten ska ersätta den nuvarande plankorsningen mellan tågbanan och Tallmovägen. En planskild anslutning med banan har också anvisats för cykel- och gångbanan som går genom den centrala grönzonen i planeringsområdets västra kant, den s.k. centralparken.

Området intill banan har i delgeneralplanen anvisats som skyddsgrönområde (EV). I närheten av underfarten vid matargatan har ett ET-område (ca 0,2 ha) anvisats för en ny värmecentral. Det är tänkt att värmecentralen ska vara en tillfällig lösning som egentlig värmekälla under den tidiga byggfasen. På längre sikt ska Tallmo anslutas till Kervo fjärrvärmenät. Senare kan värmecentralen i detaljplaneområdet fungera som reservanläggning och som extra anläggning vid förbrukningstoppar.



Ote Sipoon yleiskaavasta 2025 (valtuusto 15.12.2008). Kaava-alueen alustava rajaus on esitetty kuvassa keltaisella. / Utdrag ur Generalplan för Sibbo 2025 (fullmäktige 15.12.2008). Den preliminära avgränsningen av planområdet visas med gul.



Ote Talman osayleiskaavakartasta (valtuusto 15.6.2015). Kaava-alueen alustava rajaus on esitetty kuvassa keltaisella. / Utdrag ur Tallmo delgeneralplanekarta (fullmäktige 15.6.2015). Den preliminära avgränsningen av planområdet visas med gul.

Idea- ja viitesuunnittelu

Talman keskustan alueelle laadittiin vuonna 2015 ideasuunnitelma, joka tarkentaa ja havainnollistaa osayleiskaavaa samalla pohjustaen asemakaavoitusta. Koko keskustan alueelle on tarkoitus sijoittua noin 7 500 asukasta. Ideasuunnitelmassa on tutkittu koko keskusta-alueen (sis. keskustatoimintojen alueen ja sitä ympäröivän tiiviimmän ja tehokkaamman asumisen alueen) aluerakennetta ja liikenneverkkoa yleisellä tasolla. Ideasuunnitelma antaa lähtökohtia alueiden jatkosuunnittelulle, mutta ei ole sellaisenaan toteutettavissa suoraan asemakaavaksi.

Idé- och referensplanering

För Tallmo centrum utarbetades 2015 en idéplan som preciserar och illustrerar delgeneralplanen och utgör ett underlag för detaljplanen. Avsikten är att planera bostäder för ca 7 500 invånare i hela centrumområdet. I idéplanen granskades områdesstrukturen och trafiknätet i hela centrumområdet (inkl. området för centrumfunktioner och det omgivande, tätare och effektivare området för boende) på en generell nivå. Idéplanen ger utgångspunkter för den fortsatta planeringen av områdena men kan inte som sådan genomföras direkt som en detaljplan.



Ote Talman keskusta-alueen ideasuunnitelmasta. Kaava-alueen rajaus on esitetty kuvassa punaisella. Arkkitehdit Anttila & Rusanen Oy ja Ramboll Finland Oy, 25.5.2015. / Utdrag ur idéplanen för Tallmo centrumområde. Detaljplaneområdet för södra delen av Tallmo centrum anges på bilden med rött. Arkkitehdit Anttila & Rusanen Oy och Ramboll Finland Oy, 25.5.2015.

Asemakaavatyön aloitusvaiheessa laadittiin kaavatyötä varten viitesuunnitelma (Serum Arkkitehdit Oy), jossa tutkittiin asemakaavatasolla katu- ja korttelialueita ja rakennuksia.

Viitesuunnitelman ohella tehdyt selvitykset (erityisesti aseman tarveselvitys, melu-, tärinä-, rakennettavuus- sekä hulevesiselvitys ja -suunnitelma) ja yleissuunnitelmatasoiset katusuunnitelmat tarkensivat suunnittelun lähtötietoja, jonka pohjalta viitesuunnitelmaa on päivitetty asemakaavan luonnosvaiheessa.

I begynnelseskedet av arbetet med detaljplanen utarbetades en referensplan där man undersökte gatu- och kvartersområdena och byggnaderna på detaljplanenivå.

De utredningar som gjordes parallellt med referensplanen (särskilt utredningen om stationsbehovet, buller-, skaknings-, byggbarhets- samt dagvattenutredningen och -planen) och gatuplanerna, som hade karaktären av översiktsplaner, preciserade informationen om utgångsläget och därefter uppdaterades referensplanen i detaljplanens utkastskede.



Talman keskustan eteläosan viitesuunnitelma (päivätty 13.3.2017). / Referensplan för södra delen av Tallmo centrum (daterad 13.3.2017).



Talman keskustan eteläosan viitesuunnitelman päivitetty versio, vaihe 2 (päivätty 12.3.2019). / Uppdaterad version av referensplanen för södra delen av Tallmo centrum, skede 2 (daterad 12.3.2019).

Asemakaavat

Talman alue on aivan Keravantien läheisiä työpaikka-alueita ja niihin liittyviä katu- ja yleisen tien aluetta (Keravantie) lukuun ottamatta asemakaavoittamatonta aluetta.

Rakennusjärjestys

Maankäyttö- ja rakennuslaissa sekä -asetuksessa olevien sekä muiden maan käyttämistä ja rakentamista koskevien säännösten ja määräysten lisäksi on Sipoon kunnassa noudatettava kunnanvaltuuston 20.4.2002 ja 7.10.2005 hyväksymän rakennusjärjestyksen määräyksiä, jos oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa, asemakaavassa tai Suomen rakentamismääräyskokoelmassa ei ole asiasta toisin määrätty. Rakennusjärjestyksen määräykset ovat asema- ja yleiskaavoja täydentäviä siten, että kaavamääräykset ovat ensisijaisia.

Sipoon kunnanvaltuusto on päätöksellään 11.12.2017 § 129 hyväksynyt uuden rakennusjärjestyksen. Helsingin hallinto-oikeus on 14.12.2018 antamalla päätöksellään todennut rakennusjärjestyksen lainmukaiseksi lukuun ottamatta sivuasuntoja koskevaa luvun 4.2.1 toista kappaletta. Tältä osin Sipoon kunnanhallitus on hakenut valituslupaa Korkeimpaan hallinto-oikeuteen.

Rakennusjärjestys on kuulutettu voimaan 1.3.2019 lukuun ottamatta mainittua luvun 4.2.1 toista kappaletta.

Pohjakartta

Pohjakartta mittakaavassa 1:1000 saatetaan ajan tasalle kaavan laatimisen yhteydessä.

Rakennuskiellot

Alueella ei ole voimassa rakennuskieltoa.

Detaljplaner

Tallmoområdet har inga detaljplaner bortsett från de detaljplanerade arbetsplatsområdena nära Kervovägen och de gatuområden och områden för allmän väg (Kervovägen) som finns i anslutning till arbetsplatsområdena.

Byggnadsordning

Utöver bestämmelserna och föreskrifterna i markanvändnings- och bygglagen, markanvändnings- och byggförordningen samt övriga bestämmelser och föreskrifter om markanvändning och byggande ska i Sibbo kommun iakttas bestämmelserna i den av kommunfullmäktige 20.4.2002 och 7.10.2005 godkända byggnadsordningen, förutsatt att inga andra bestämmelser om en aktuell fråga har getts i en generalplan med rättsverkningar, i en detaljplan eller i Finlands byggbestämmelsesamling. Bestämmelserna i byggnadsordningen kompletterar detalj- och generalplanerna såtillvida att planbestämmelserna gäller i första hand.

Sibbo kommunfullmäktige har genom sitt beslut 11.12.2017 § 129 godkänt kommunens nya byggnadsordning. Helsingfors förvaltningsrätt har i sitt beslut, givet den 14.12.2018, konstaterat att byggnadsordningen är lagenlig förutom den andra delen av kapitel 4.2.1. gällande sidobostäder. För denna del har kommunstyrelsen i Sibbo sökt besvärstillstånd till Högsta förvaltningsdomstolen.

Byggnadsordningen har fastställs den 1.3.2019 till sina övriga delar förutom den nämnda andra delen av kapitel 4.

Baskarta

I samband med utarbetandet av planen uppdateras baskartan i skala 1:1000.

Byggnadsförbud

Inget byggnadsförbud är i kraft i området.

4 Asemakaavan suunnittelun vaiheet
Olika skeden i detaljplaneringen



4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve

Sipoon valtuusto hyväksyi 29.1.2018 voimakkaaseen kasvuun perustuvan strategian, jonka mukaisesti kunta pyrkii kasvattamaan mm. seudullista merkitystään. Tavoitteena on vauhdittaa Nikkilä-Talma-kasvuvyöhykkeen kehitystä. Talman merkitys korostuu Bastukärrin työpaikka-alueen kehityksen kautta, kun alueen työntekijöille halutaan tarjota monipuolisia asuinmahdollisuuksia lähellä työpaikkaa. Talman kehittämisen on myös tavoitteena mahdollistaa yhdessä Nikkilän kehityksen kanssa henkilöjunaliikenteen käynnistäminen Nikkilän, Keravan ja Helsingin välille.

Talman keskustan eteläosan asemakaavatyö käynnistää Talman kehittämisen juna-asemaan tukeutuvaksi taajamakeskukseksi. Asemakaavalla mahdollistetaan koko taajamaa palvelevan oppimiskeskuksen rakentaminen sekä pohjois-eteläsuuntaisen pääkokoojakadun ja tähän katuyhteyteen liittyvän ensimmäisen radanalituksen toteuttaminen.

4.1 Behovet av detaljplanering

Sibbo kommunfullmäktige godkände 29.1.2018 en strategi som bygger på kraftig tillväxt och enligt vilken kommunen bland annat strävar efter att stärka sin regionala roll. Ett mål är att påskynda utvecklingen i tillväxtzonen Nickby-Tallmo. Utvecklingen av arbetsplatsområdet i Bastukärr framhäver Tallmos betydelse eftersom man vill erbjuda arbetstagarna mångsidiga boendemöjligheter i närheten av arbetsplatsen. Alltefter som Tallmo utvecklas är ett mål också att, hand i hand med utvecklingen i Nickby, inleda persontågtrafik mellan Nickby, Kervo och Helsingfors.

Detaljplanen för södra delen av Tallmo centrum startar utvecklandet av Tallmo mot ett tätortscentrum som stöder sig på tågstationen. Detaljplanen gör det möjligt att bygga ett lärcentrum som betjänar hela tätorten samt en huvudmatargata i nordlig-sydlig riktning med tillhörande första banunderfart.

4.2 Suunnittelun käynnistyminen ja sitä koskevat päätökset

Kaavatyö sisältyy kaavoitusohjelmaan vuosille 2018-2021 (kh 16.1.2018). Asemakaava (kaava TM 2) on sisältynyt ensimmäisen kerran jo vuosien 2014-2017 kaavoitusohjelmaan, tällöin nimellä Talman keskusta.

4.3 Osallistuminen ja yhteistyö

4.3.1 Osalliset

Osallisia ovat kaava-alueen ja sitä rajaavan alueen maanomistajat, asukkaat, infrastruktuurin rakentajat ja ylläpitäjät sekä muut alueen toimijat. Lisäksi osallisia ovat kunnan sisäiset viranomaiset sekä kunnan ulkopuolisista viranomaisista muun muassa Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY), Liikennevirasto, Uudenmaan liitto, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) sekä Keravan kaupunki. Osalliset on lueteltu tarkemmin osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa.

4.3.2 Vireilletulo

Kaavatyö kuulutettiin vireille ja kaavaa koskeva osallistumis- ja arviointisuunnitelma asetettiin nähtäville 30.11.2016. Kaavan vireille tulosta ilmoitettiin kunnan virallisissa ilmoituslehdissä (Östnyland ja Sipoon Sanomat), kunnan ilmoitustaululla sekä internet-sivuilla.

4.3.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt

Aloitusvaiheen yleisötilaisuus järjestettiin avoimena suunnitteluiltana Talmassa 15.6.2017. Tilaisuudessa oli esillä kaavaa pohjustava viitesuunnitelma sekä muita lähtötietoja. Tilaisuudesta tiedotettiin kunnan ilmoituslehdissä, nettisivuilla ja kaavatyön sähköpostilistalaisille.

Kaavatyön etenemisestä on tiedotettu prosessin alkuvaiheessa Talman osayleiskaavatyön aikana kerätyn sähköpostilistan välityksellä sekä valmisteluvaiheessa tätä asemakaavatyötä varten kerätyn sähköpostilistan välityksellä (yhteensä 7 sähköpostitiedotetta).

Osallisilla on ollut koko kaavaprosessin ajan mahdollisuus antaa palautetta kaavaprosessista ja valmisteltavasta kaavasta sekä tulla halutessaan tapaamaan kaavoittajaa kaavatyön tiimoilta.

4.2 Planeringsstarten och beslut som gäller denna

Planarbetet ingår i kommunens planläggningsprogram för åren 2018–2021 (ks 16.1.2018). Detaljplanen (TM 2) ingick för första gången redan i planläggningsprogrammet för perioden 2014–2017, då under namnet Tallmo centrum.

4.3 Deltagande och samarbete

4.3.1 Intressenter

Intressenter är markägare, invånare, de som bygger och underhåller infrastrukturen samt övriga aktörer i planområdet och den angränsande omgivningen. Intressenter är dessutom myndigheterna inom kommunen, samt bland myndigheterna utanför kommunen bl.a. Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland (NTM-centralen), Trafikverket, Nylands förbund, samkommunen Helsingforsregionens trafik och Kervo stad. En mer detaljerad lista på intressenterna ingår i programmet för deltagande och bedömning.

4.3.2 Anhängiggörande

Planarbetet kungjordes anhängigt och programmet för deltagande och bedömning lades fram offentligt 30.11.2016. Att planen aktualiserats kungjordes i kommunens officiella annonsorgan (Östnyland, Sipoon Sanomat), på kommunens anslagstavla och på kommunens webbplats.

4.3.3 Deltagande och växelverkan

Informationsmötet för allmänheten ordnades som en öppen planeringskväll i Tallmo 15.6.2017. På planeringskvällen presenterades referensplanen som utgör ett av underlagen för planen samt annan information om utgångsläget. En annons om planeringskvällen hade publicerats i kommunens annonsorgan och på kommunens webbplats. Dessutom hade de som anmält sig till planarbetets e-postlista informerats.

I början av processen gavs information om hur planarbetet fortskrider ut via den e-postlista som sammanställdes under arbetet med delgeneralplanen för Tallmo. I beredningsskedet har information förmedlats via den e-postlista som sammanställts för denna detaljplan (sammanlagt sju nyhetsbrev).

Under hela planprocessen har intressenterna haft möjlighet att ge respons om planprocessen och om den plan som är under beredning samt att träffa planläggaren i frågor som rör planarbetet.



15.6.2017 pidettiin Talma Skin tiloissa kaavatyötä koskeva aloitusvaiheen yleisötilaisuus, jossa oli tutustuttavana kaavatyötä pohjustavaa aineistoa. / Ett invånartillfälle gällande planarbetets startskede hölls i Talma Ski:s utrymmen 15.6.2017 där man kunde bekanta sig med materialet som planarbetet grundade sig på.

4.4.4 Viranomaisyhteistyö

Kaavatyötä koskeva aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu pidettiin 10.11.2016 Uudenmaan ELY-keskuksessa. Neuvottelusta laadittu muistio on selostuksen liitteenä 2. Lisäksi Liikennevirasto on osallistunut Talman aseman tarveselvityksen (SITO, 2017) laatimiseen kommentoimalla selvitystä ja siihen liittyvää suunnitelmaa.

Aloitusvaiheen viranomaisneuvottelussa nostettiin esille seuraavat lähtökohdat ja asiat, jotka tulee huomioida ja/tai selvittää osana alueen suunnittelua:

Olemassa olevien selvitysten huomioiminen:
- Kaavatyössä tulee huomioida sulfidisaviselvitys ja Kerava-Nikkilä-radan henkilöliikenteen tarveselvitys (HSL 21/2015).

Talman aseman seisakkeen sekä radan alitusten / ylitysten toteutustapa:
- Talman aseman seisakkeen toteutustapa tulee selvittää. Toteutussuunnitelmassa on huomioitava muun muassa ohitusraiteen pituus, asemalaiturin sijainti ja mitoitus, liityntäpysäköinnin (erityisesti polkupyöräpysäköinnin) tarve sekä ajoneuvoliikenteen radanalituksen sekä kevyen liikenteen ali- tai ylikulun toteutus tulee suunnitella.

4.4.4 Myndighetssamarbete

Myndigheternas samråd i begynnelseskedet hölls på Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland 10.11.2016. En promemoria över samrådet finns som bilaga 2 till beskrivningen. Dessutom har Trafikverket medverkat i utarbetandet av behovsutredningen om stationen i Tallmo (SITO 2017) genom att kommentera utredningen och den relaterade planen.

På samrådet i begynnelseskedet lyftes följande utgångspunkter och frågor fram, vilka bör beaktas och/eller utredas som en del av planeringsprocessen:

Beaktandet av de befintliga utredningarna:
- I planarbetet bör man ta fasta på utredningen om sulfidlera och utredningen om behovet av persontrafik på Kervo-Nickby-banan (HRT 21/2015).

Hållplatsen vid Tallmo station samt sättet att gå under/över banan:
- Sättet att genomföra hållplatsen bör utredas. I genomförandeplanen bör man bland annat beakta längden på förbikörningsspåret, perrongens läge och dimensionering och behovet av infartsparkering (särskilt cykelparkering). Därtill bör man planera hur fordonstrafiken ska gå under banan samt hur cykel- och gångförbindelsen ska ordnas under eller ovanför banan.

- Alueella on vältettävä liikenneratkaisuja, jotka lisäävät radan tasoristeyksiä.
- Radan alituksen rakenne kuvattava kaavaselostuksessa.

Liikenteelliset vaikutukset:
- Kaavatyön yhteydessä on hyvä tehdä ylikunnallinen liikenneverkkotarkastelu, johon osallistetaan HSL. Kaavan liikenteelliset vaikutuksen Keravan katuverkkoon sekä muut vaikutuksen Keravaan tulee arvioida.
- Linja-autoliikenteen mahdollisia muutostarpeita kannattaa tarkastella yhteistyössä HSL:n kanssa jo asemakaavan laadinnan yhteydessä.
- Martinkyläntielle tulevan katuliittymän turvallisuus ja toimivuus tutkittava.

Vaikutukset hulevesiin:
- Osayleiskaavan hulevesiselvityksessä esitetyt reunaehdot tulee huomioida kaavan valmistelussa (mm. Ollbäckenin vedenjohtokyky). Hulevesien käsittelyssä pyrittävä vesien viivyttämiseen niiden syntypaikoilla ja puhtaiden kattovesien imeyttämiseen. Päällystetyiltä alueilta kertyvien hulevesien viivyttämistä varten suunniteltava hulevesijärjestelmä.

Ympäristöhäiriöt:
- Alueelle tulee laatia melu- ja tärinäselvitykset. Meluselvityksessä tulee arvioida myös lentoliikenteen melutasot huomioiden keskiäänitasojen lisäksi myös yksittäisten koneiden aiheuttamiin enimmäistasoihin. Alueella tulee noudattaa uusien alueiden ohjearvoja (päivällä 55 dB ja yöllä 45 dB).
- Kaavaselostuksessa kuvattava vaarallisten aineiden kuljetusten (VAK) vaikutukset ja huomioiminen sekä alueella sijaitsevien mahdollisesti pilaantuneiden maiden puhdistustarve.

Varmistettava pohjavesialueen säilyminen käyttökelpoisena:
- Ajoneuvoliikenteen alikulun selvityksen tulee sisältää vaikutusten arviointi pohjaveden pinnan tasoon ja mahdolliseen vesilain mukaisen luvan tarpeeseen alituksen rakentamisessa.
- Pohjavesimääräyksessä kiellettävä maalämpökaivojen sijoittaminen pohjavesialueelle.

- I området bör man undvika trafiklösningar som ökar antalet plankorsningar med banan.
- Banunderfartens konstruktion bör redogöras för i planbeskrivningen.

Trafikmässiga konsekvenser:
- I samband med planarbetet är det bra att göra en kommunöverskridande granskning av trafiknätet och involvera HRT i den. Planens trafikmässiga konsekvenser för gatunätet i Kervo och andra konsekvenser för Kervo bör bedömas.
- Eventuella behov av ändringar i busstrafiken bör granskas i samarbete med HRT redan i anslutning till utarbetandet av detaljplanen.
- Säkerheten och funktionen i gatuanslutningen till Mårtensbyvägen bör undersökas.

Konsekvenser för dagvattnet:
- De specialvillkor som presenterades i dagvattenutredningen som gjordes inför delgeneralplanen bör beaktas vid beredningen av planen (bl.a. Ollbäckens avledningskapacitet). Vid behandlingen av dagvatten bör man sträva efter att fördröja vattnet där var det uppkommer och att infiltrera rent takvatten. Ett dagvattensystem ska planeras för fördröjningen av dagvattnet från belagda ytor.

Störningar i miljön:
- Buller- och vibrationsutredningar bör utarbetas för området. Vid bullerutredningen bör man även bedöma bullernivåerna från flygtrafiken så att man beaktar de genomsnittliga nivåerna men också maxinivåer som orsakas av enstaka flygplan. I området bör riktvärdena för nya områden iakttas (55 dB på dagen och 45 dB på natten).
- Planbeskrivningen ska redogöra för konsekvenserna och beaktandet av transporter av farliga ämnen (TFÄ) liksom för behovet av att sanera eventuellt förorenad mark i området.

Det ska säkerställas att skicket på grundvattenområdet bevaras:
- Utredningen om underfarten för fordonstrafiken bör omfatta en bedömning av konsekvenserna för grundvattenståndet och behovet av ett eventuellt tillstånd enligt vattenlagen för byggandet av underfarten.
- I grundvattenbestämmelsen ska det ingå ett förbud om att placera jordvärmebrunnar i grundvattenområdet.

Varmistettava merkittävimpien luontoarvojen säilyminen:
- Kaavatyön yhteydessä on selvitettävä kaavan vaikutukset merkittävimpien luontoarvojen säilymiseen (luontovaikutusten arviointi).
- Kaavaratkaisussa on huomioitava suojeltavat lajit. Esimerkiksi viitasammakon lähiympäristö on säilytettävä siten, että lampi, jota viitasammakko käyttää lisääntymispaikkana, kytketään muihin, myös kaava-alueen ulkopuolisiin elinympäristöihin.
- Selvitettävä esiintyykö alueella liito-orava.
- Perhosten elinympäristöt suojeltava asemakaavassa.
- Varmistettava, että kaava-alueelle jää riittävästi soveliaita lepakoiden ruokailualueita ja varmistettava ekologisten yhteyksien kytkeytyminen niihin.

Aloitusvaiheen viranomaisneuvottelussa esitetyt näkemykset on huomioitu seuraavasti:

Olemassa olevien selvitysten huomioiminen:
- Kaavan taustaselvityksiin on lisätty sulfidisaviselvitys ja Kerava-Nikkilä-radan henkilöliikenteen tarveselvitys (HSL 21/2015).

Talman aseman seisakkeen sekä radan alitusten toteutustapa:
- Kaavatyön aikana (syksyllä 2017) on laadittu Talman aseman tarveselvitys yhteistyössä Liikenneviraston kanssa. Selvitys sisältää alustavan toteutussuunnitelman, jossa on huomioitu viranomaisten vaatimat asiat, kuten ohitusraiteen pituus, asemalaiturin sijainti ja mitoitus, liityntäpysäköinnin (erityisesti polkupyöräpysäköinnin) tarve sekä ajoneuvoliikenteen ja kevyen liikenteen radanalitukset.
- Asemakaavan myötä alueelle ei tule uusia junaradan tasoristeyksiä. Talmantien tasoristeys voidaan uuden kokoojakadun rakentamisen myötä poistaa.
- Radan alituksen rakenne on kuvattu kaavaselostuksessa.

Liikenteelliset vaikutukset:
- Talman osayleiskaavan yhteydessä on tehty laaja liikenneselvitys, ja siinä on arvioitu muun muassa Talman alueen liikenteelliset vaikutukset Keravan katuverkkoon. Osana asemakaavan valmistelua on laadittu kaavaratkaisuun pohjautuva liikenne-ennuste ja tämän pohjalta arvioitu kaavaratkaisun liikenteellisiä vaikutuksia myös yli kuntarajan. Samalla on tehty myös liikenteellinen toimivuustarkastelu, jossa on tutkittu muun muassa Martinkyläntielle tulevan katuliittymän turvallisuus ja toimivuus.

Det ska säkerställas att de mest betydande naturvärdena bevaras:
- I samband med planarbetet ska planens konsekvenser för bevarandet av de mest betydande naturvärdena utredas (bedömning av konsekvenserna för naturen).
- Arter som behöver skydd ska tas i beaktande i planen. Exempelvis ska åkergrodans näromgivning bevaras så att gölen, som åkergrodan använder som förökningsplats, kopplas till de andra livsmiljöerna, även till sådana som ligger utanför planområdet.
- Dessutom ska förekomsten av flygekorre utredas.
- Fjärilarnas livsmiljöer ska skyddas i detaljplanen.
- Det ska säkerställas att tillräckligt med områden där fladdermöss kan söka föda blir kvar, och att det finns ekologiska förbindelser till dessa områden.

De synpunkter som lades fram vid myndigheternas samråd i begynnelseskedet har beaktats på följande sätt:

Beaktandet av de befintliga utredningarna:
- Bakgrundsundersökningarna har utökats med en utredning om sulfidlera och en utredning om behovet av persontrafik på Kervo-Nickby-banan (HRT 21/2015).

Sättet att genomföra hållplatsen vid Tallmo station samt under-/överfarterna:
- Under planarbetets gång (hösten 2017) har en behovsutredning om stationen i Tallmo sammanställts i samarbete med Trafikverket. Utredningen omfattar en preliminär genomförandeplan där man beaktat myndigheternas krav, såsom längden på förbikörningsspåret, perrongens läge och dimensionering, behovet av infartsparkering (särskilt cykelparkering) samt hur fordonstrafiken och cykel- och gångtrafiken ska löpa under banan.
- I och med detaljplanen bör inga nya plankorsningar med tågbanan byggas. Plankorsningen med Tallmovägen kan tas bort när den nya matargatan har byggts klar.
- Banunderfartens konstruktion har redogjorts för i planbeskrivningen.

Trafikmässiga konsekvenser:
- I samband med utarbetandet av delgeneralplanen för Tallmo gjordes en omfattande trafikutredning där man bl.a. bedömde de trafikmässiga konsekvenserna för gatunätet i Kervo. Som en del av beredningen av detaljplanen har en trafikprognos utarbetats med utgångspunkt i planlösningen. I trafikprognosen bedöms de trafikmässiga konse-

- Linja-autoliikenteen muutostarpeita tullaan tarkastelemaan asemakaavan ehdotusvaiheessa.

Vaikutukset hulevesiin:
- Asemakaavatyön yhteydessä on laadittu hulevesiselvitys ja -suunnitelma, jossa on huomioitu osayleiskaavatyön aikana tunnistetut reunaehdot sekä tavoitteet, muun muassa tulvareittinä toimivan Ollbäckenin vedenjohtokyky. Suunnitelma perustuu viranomaisneuvottelussa mainittuihin periaatteisiin: puhtaat hulevedet pyritään mahdollisuuksien mukaan imeyttämään niiden syntypaikalla ja puhdistusta tai viivytystä edellyttäville vesille on suunniteltu hulevesijärjestelmä.

Ympäristöhäiriöt:
- Kaavatyön aikana on laadittu meluselvitys Talman keskusta-alueelle (Ramboll, 2017) sekä hulevesiselvitys ja suunnitelma asemakaava-alueelle (Pöyry, 2017, hulevesisuunnitelman päivitys WSP, 2018). Meluselvityksessä on mallinnettu tie-, katu- ja raideliikenteen aiheuttamat melutasot kaava-alueella ja sen ympärille määritellyllä laajemmalla selvitysalueella. Mallinnus on tehty nykytilanteeseen ja v. 2035 ennustetilanteeseen pohjautuen. Lentomelun vaikutus on selvitetty viidellä mittauspisteellä ja niiden perusteella on arvioitu lentoliikenteen melutasot huomioiden myös yksittäisten koneiden aiheuttamat enimmäistasot. Asemakaavassa noudatetaan uusien alueiden ohjearvoja.
- Kaavaselostuksessa on kuvattu vaarallisten aineiden kuljetusten (VAK) vaikutukset.
- Mahdollisesti pilaantuneiden maiden puhdistustarve selvitetään asemakaavan ehdotusvaiheessa.

Pohjavesialueen säilymisen varmistaminen:
- Ajoneuvoliikenteen alikulun selvityksessä on tutkittu rakentamisen vaikutusta pohjaveden pinnan tasoon saatavilla olevien pohjavesitietojen perusteella. Kaavan valmisteluvaiheessa on kaava-alueelle asennettu pohjaveden pinnan tason tarkkailuputket (yhteensä 3 kpl), joiden avulla saadaan tietoa pohjaveden pinnan nykyisestä tasosta ja voidaan seurata pohjaveden pinnan tason kehitystä myös tulevaisuudessa.
- Kaavamääräyksissä on käytetty seuraavaa, viimeisimmän tiedon perusteella toimivaksi arvioitua kaavamääräystä maalämpöjärjestelmiin liittyen: ”Alueella ei saa käyttää lämmitysjärjestelmiä, joista voi aiheutua haittaa pohjavedelle.”

kvenserna även över kommungränsen. På samma gång har man gjort en granskning av trafikens funktion där man bl.a. undersökt säkerheten och funktionen i den kommande gatuanslutningen till Mårtensbyvägen.
- Behovet av ändringar i busstrafiken kommer att granskas i detaljplanens förslagsskede.

Konsekvenser för dagvattnet:
- I samband med detaljplanearbetet har en dagvattensutredning och -plan utarbetats. I planen har man beaktat de specialvillkor och mål som fastställdes under arbetet med delgeneralplanen, bl.a. hur bra Ollbäcken, som ska fungera som avrinningsväg, avleder vatten. Planen grundar sig på de principer som nämndes på myndigheternas samråd: rent dagvatten ska i den mån det är möjligt infiltreras där det uppkommer, och för vatten som förutsätter rening eller fördröjning har ett dagvattensystem planerats.

Störningar i miljön:
- Under planarbetets gång har en bullerutredning utarbetats för Tallmo centrum (Ramboll, 2017) samt en dagvattenutredning och plan för detaljplaneområdet (Pöyry, 2017, uppdatering av dagvattenplanen WSP, 2018). I bullerutredningen skapades modeller över de bullernivåer som orsakas av väg-, gatu- och spårtrafiken i planområdet och i ett vidare utredningsområde kring planområdet. Modellerna grundar sig på nuläget och på prognosen för år 2035. Konsekvenserna av flygbullret utreddes vid fem mätpunkter och utifrån dem bedömdes nivån på bullret från flygtrafiken även med beaktande av maximinivåerna av enstaka flygplan. I detaljplanen iakttas riktvärdena för nya områden.
- Konsekvenserna av transporter av farliga ämnen (TFÄ) har redogjorts för i planbeskrivningen.
- Behovet av att sanera eventuellt förorenad mark utreds i detaljplanens förslagsskede.

Bevarandet av grundvattenområdet säkerställs:
- I undersökningen av underfarten för fordonstrafiken granskades konsekvenserna av byggandet för grundvattenståndet med stöd av tillgängliga uppgifter om grundvattnet. I planens beredningsskede har observationsrör (3 st.) placerats ut i planområdet. Med hjälp av dem får man reda på det nuvarande grundvattenståndet och kan följa grundvattenståndets utveckling även i framtiden.
- I planbestämmelserna har man tillämpat följande bestämmelse om jordvärmesystem som bedömts fungera enligt färskaste kunskap: ”På området får inte användas uppvärmningssystem som kan medföra olägenheter för grundvattnet.”

Merkittävimpien luontoarvojen säilymisen varmistaminen:

- Asemakaavan luonnosratkaisun pohjalta (ehdotusvaiheessa) tehdään luontovaikutusten arviointi, jossa arvioidaan, miten kaavaratkaisussa on huomioitu suojeltavat lajit (viitasammakon ja perhosten elinympäristöt, lepakoiden ruokailualueet sekä ekologiset yhteydet).
- Hulevesiselvityksen ja suunnitelman yhteydessä on arvioitu hulevesijärjestelmän vaikutuksia viitasammakon elinolosuhteisiin, kuten esimerkiksi hulevesireittien soveltuvuutta viitasammakon kulkureiteiksi.
- Luontoselvityksen täydennyksessä keväällä 2017 selvitettiin liito-oravan esiintymistä alueella. Selvityksen perusteella liito-orava ei esiinny alueella.
- Perhosten elinympäristöt on osoitettu asemakaavassa säilytettäviksi luo-alueiksi.

4.4 Asemakaavan tavoitteet

4.4.1 MRL:n sisältövaatimukset

Asemakaavaa laadittaessa on maakuntakaava ja oikeusvaikutteinen yleiskaava otettava huomioon.

Asemakaava on laadittava siten, että luodaan edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle, palvelujen alueelliselle saatavuudelle ja liikenteen järjestämiselle. Rakennettua ympäristöä ja luonnonympäristöä tulee vaalia eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja saa hävittää. Kaavoitettavalla alueella tai sen lähiympäristössä on oltava riittävästi puistoja tai muita lähivirkistykseen soveltuvia alueita.

Asemakaavalla ei saa aiheuttaa kenenkään elinympäristön laadun sellaista merkityksellistä heikkenemistä, joka ei ole perusteltua asemakaavan tarkoitus huomioon ottaen. Asemakaavalla ei myöskään saa asettaa maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle sellaista kohtuutonta rajoitusta tai aiheuttaa sellaista kohtuutonta haittaa, joka kaavalle asetettavia tavoitteita tai vaatimuksia syrjäyttämättä voidaan välttää.

4.4.2 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Voimassa olevan MAL- aiesopimuksen 2016-2019 mukaisesti kunta on sitoutunut luomaan kaavoituksen keinoin edellytykset keskimäärin 396 asunnon vuosituotannolle, josta 20 % on valtion tukemaa ARA-tuotantoa.

Bevarandet av de viktigaste naturvärdena säkerställs:

- Utifrån utkastlösningen i detaljplanen (i förslagsskedet) görs en bedömning av konsekvenserna för naturen. I det sammanhanget bedöms det huruvida planlösningen har beaktat arterna som kräver skydd (åkergrodans och fjärilarnas livsmiljöer, områden där fladdermöss söker föda samt ekologiska förbindelser).
- I samband med dagvattenutredningen och -planen har man bedömt dagvattensystemets konsekvenser för åkergrodans levnadsförhållanden, såsom t.ex. hur dagvattenvägarna lämpar sig som färdvägar för åkergrodan.
- I kompletteringen av naturinventeringen våren 2017 utreddes förekomsten av flygekorre i området. Enligt utredningen förekommer inga flygekorrar i området.
- Fjärilarnas livsmiljöer har i detaljplanen anvisats som områden som ska bevaras (beteckningen ”luo”).

4.4 Mål för detaljplanen

4.4.1 Krav på innehåll enligt MBL

När en detaljplan utarbetas ska landskapsplanen och en generalplan med rättsverkningar beaktas på det sätt som bestäms ovan.

Detaljplanen ska utarbetas så att det skapas förutsättningar för en hälsosam, trygg och trivsam livsmiljö, för regional tillgång till service och för reglering av trafiken. Den byggda miljön och naturmiljön ska värnas och särskilda värden i anslutning till dem får inte förstöras. På det område som planläggs eller i dess närmaste omgivning skall det finnas tillräckligt med parker eller andra områden som lämpar sig för rekreation.

Detaljplanen får inte leda till att kvaliteten på någons livsmiljö försämras avsevärt på ett sätt som inte är motiverat med beaktande av detaljplanens syfte. Genom detaljplanen får inte heller markägaren eller någon annan rättsinnehavare åläggas sådana oskäliga begränsningar eller orsakas sådana oskäliga olägenheter som kan undvikas utan att de mål som ställs för planen eller de krav som ställs på den åsidosätts.

4.4.2 Mål enligt utgångsmaterialet

Mål som ställts av kommunen

Enligt den gällande MBT-avsiktsförklaringen 2016-2019 har Sibbo som mål att genom planläggningen skapa förutsättningar för en produktion på i genomsnitt 396 bostäder per år, varav 20 % är statsstödd ARA-bostadsproduktion.

Talman keskustan eteläosan asemakaavatyöllä vastataan osaltaan Sipoon uudessa strategiassa (valtuusto 29.1.2018) linjattuihin tavoitteisiin. Strategian mukaisesti tavoitteena on mahdollistaa Sipoon kasvu vuosittain noin 600-800 asukkaalla. Yksi kunnan keskeisimpiä tavoitteita on henkilöjunaliikenteen käynnistäminen Kerava-Nikkilä välillä mahdollisimman aikaisessa vaiheessa, ja tämän tiimoilta Nikkilä-Talma-kasvuvyöhykkeen kehityksen vauhdittaminen. Talman alueen kehittäminen on keskeisellä sijalla yhdessä Nikkilän kehityksen kanssa tavoitellun henkilöjunaliikenteen saamiseksi rataosuudelle. Talman merkitys korostuu myös Bastukärrin työpaikka-alueen kehityksen kautta.

Edelleen strategian mukaisesti, pyrkimyksenä on taata monipuolinen asuntotarjonta ja kehittää asuinalueita niiden omaan profiiliin tukeutuen. Keskusten ja alueiden suunnittelussa tavoitellaan viihtyisää ja turvallista lähiympäristöä huomioiden myös riittävä pysäköinnin tarve ja viheralueiden säilyminen kuntakeskusten tuntumassa.

Sipoon kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelman (2016) mukaisesti pyöräilyn osuutta kulkumuotona pyritään lisäämään Sipoossa 8 prosentista 15 prosenttiin vuoteen 2025 mennessä. Samoin tavoitteena on kävelyn kulkumuoto-osuuden lisääminen 18 prosentista 25 prosenttiin vuoteen 2025 mennessä. Ohjelmassa on esitetty 12 toimenpidettä näiden tavoitteiden saavuttamiseksi. Toimenpiteinä esitetään muun muassa, että kävely ja pyöräily otetaan huomioon kaikessa kunnan päätöksenteossa ja samalla pyörä- ja kävelyväylien suunnittelua ja kunnossapitoa kehitetään. Lisäksi pyörien pysäköintitarpeet huomioidaan suunnittelussa ja rakentamisessa.

Suunnittelutilanteesta johdetut tavoitteet

Suunnittelualue on Sipoon yleiskaavan 2025 ja Talmaan laaditun osayleiskaavan mukaisesti keskeinen osa Talmaan tulevaisuudessa muodostuvaa taajamakeskusta. Talman osayleiskaavassa on varauduttu Talman alueen asukasmäärän kasvuun noin 13 000 asukkaalla. Pääosa uudesta asuinrakentamisesta sijoittuu alueen keskustaan, aseman ympäristöön. Tämä asemakaava aloittaa tulevan keskustan eteläpuolisen asumispainotteisen alueen rakentumisen. Osayleiskaavaratkaisun mukaisesti alueelle sijoitetaan monimuotoista asuinrakentamista siten, että alueen tonttitehokkuus on vähintään e=0,4, mutta enintään 1,0. Kerrosluvun tulee olla pääosin 2-3, enimmäiskerrosluku on 4. Alueelle voidaan sijoittaa asuntorakentamisen lisäksi sellaisia liike-, työ- ja palvelutiloja, jotka eivät aiheuta ympäristöhäiriöitä. Liike-, työ- ja palvelutilojen tulee sijoittua pääosin rakennusten yhteyteen ja pohjakerroksiin.

Utarbetandet av den detaljplan för södra delen av Tallmo centrum bidrar till att svara på de mål som utstakats i Sibbo kommuns nya strategi (fullmäktige 29.1.2018). Ett mål i strategin är att göra det möjligt för Sibbo att växa med ca 600–800 invånare varje år. Ett av de viktigaste målen för kommunen är att starta persontågtrafik mellan Kervo och Nickby i ett så tidigt skede som möjligt och därigenom sätta fart på utvecklingen i tillväxtzonen Nickby-Tallmo. Utvecklingen av Tallmo är tillsammans med Nickby i nyckelposition när det gäller att inleda persontågtrafik på detta banavsnitt. Tallmos roll framhävs i och med utvecklingen av arbetsplatsområdet i Bastukärr.

Enligt strategin är en strävan också att säkerställa ett mångsidigt bostadsutbud och utveckla bostadsområdena med stöd av deras egen profil. Vid planeringen av centrumen och områdena eftersträvas en trivsam och trygg närmiljö där man även beaktar behovet av tillräcklig parkering och bevarandet av grönområdena nära kommuncentrumen.

I enlighet med programmet för främjande av gång och cykling i Sibbo kommun (2016) strävar man efter att öka cyklingens andel som färdsätt från 8 till 15 procent fram till år 2025. Ett annat mål är att öka andelen gång som färdsätt från 18 till 25 procent fram till år 2025. I programmet föreslås 12 åtgärder som ska göra att dessa mål uppnås. Bland annat ska gång och cykling beaktas i allt beslutsfattande och på samma gång ska planeringen och underhållet av cykel- och gångvägar förbättras. Dessutom ska behov av cykelparkering beaktas i planeringen och byggandet.

Mål som grundar sig på planeringssituationen

Planeringsområdet är i enlighet med Generalplan för Sibbo 2025 och delgeneralplanen för Tallmo en central del av det framtida tätortscentrumet i Tallmo. I delgeneralplanen för Tallmo anvisas beredskap för en ökning av invånarantalet till ca 13 000. Merparten av de nya bostadsbyggandet förläggs till centrum, nära stationen. Denna detaljplan startar byggandet av det södra bostadsdominerade området i det kommande centrumet. I enlighet med delgeneralplanelösningen anvisas mångsidigt bostadsbyggande så att tomteffektiviteten i området är minst e = 0,4 men högst 1,0. Våningstalet ska i huvudsak vara 2–3 och det högsta tillåtna våningstalet är 4. I området är det tillåtet att förutom bostäder uppföra sådana affärs-, arbets- och servicelokaler som inte medför störningar för omgivningen. Affärs-, arbets- och servicelokalerna bör i huvudsak placeras i anslutning till byggnader och i bottenvåningar.

Kaava-alueen läpi kulkee osayleiskaavan mukainen alueellinen kokoojakatu, jolle on esitetty eritasoliittymä radan kanssa. Kokoojakatu muodostaa tulevaisuudessa pohjois-eteläsuuntaisen yhteyden Martinkyläntieltä Keravantielle. Katuyhteyden on tarkoitus toimia alueen bussiliikenteen yhtenä pääliikennöintireittinä Talman alueen toteutuksen alkuvaiheista lähtien. Kokoojakadun alikulun läheisyyteen on osoitettu osayleiskaavassa ET-alue (noin 0,2 ha) uudelle lämpökeskukselle. Lämpökeskuksen on tarkoitus olla väliaikainen ratkaisu, joka toimisi alueen varsinaisena lämmönlähteenä rakentumisen alkuvaiheessa. Pidemmällä aikavälillä Talman alue on tarkoitus liittää Keravan kaukolämpöverkkoon. Myöhemmin asemakaava-alueen lämpökeskus voisi toimia vara- ja huippulaitoksena.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Maankäyttö- ja rakennuslain 24 §:n mukaan alueidenkäytön suunnittelussa on huolehdittava valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden huomioon ottamisesta siten, että edistetään niiden toteuttamista. Valtioneuvosto teki 14.12.2017 päätöksen valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden muuttamisesta, jotka tulivat voimaan 1.4.2018. Tämän asemakaavan laatimiseen liittyvät muun muassa seuraavat uudistetut valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet:

Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen
- Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.
- Merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa.

Tehokas liikennejärjestelmä
- Edistetään valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja verkostoja sekä varmistamalla edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavara- ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle.

Terveellinen ja turvallinen elinympäristö
- Ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja.

Genom planområdet går en lokal matargata på samma sätt som i delgeneralplanen. För matargatan föreslås en planskild anslutning över banan. I framtiden utgör matargatan en förbindelse i nordlig-sydlig riktning från Mårtensbyvägen till Kervovägen. Tanken är att gatuförbindelsen ska fungera som en huvudled för busstrafiken redan från de första faserna av genomförandet av Tallmoområdet. I närheten av underfarten vid matargatan har ett ET-område (ca 0,2 ha) för en ny värmecentral anvisats i delgeneralplanen. Det är tänkt att värmecentralen ska vara en tillfällig lösning som egentlig värmekälla under den tidiga byggfasen. På längre sikt ska Tallmo anslutas till Kervo fjärrvärmenät. Senare kan värmecentralen i detaljplaneområdet fungera som reservanläggning och som extra anläggning vid förbrukningstoppar.

Riksomfattande mål för områdesanvändningen

Enligt 24 § i markanvändnings- och bygglagen ska man vid områdesplaneringen beakta de riksomfattande målen för områdesanvändningen så att möjligheterna att uppnå dem främjas. Statsrådet fattade 14.12.2017 beslut om revidering av de riksomfattande målen för områdesanvändningen. De nya målen trädde i kraft 1.4.2018. Bland annat följande reviderade riksomfattande mål för områdesanvändningen berör utarbetandet av denna detaljplan:

Fungerande samhällen och hållbara färdsätt
- Tillgängligheten i fråga om tjänster, arbetsplatser och fritidsområden för de olika befolkningsgrupperna främjas. Möjlighet att gå, cykla och använda kollektivtrafik samt utvecklandet av kommunikations-, färd- och transporttjänster främjas.
- Betydande nya områden för boende-, arbetsplats- och tjänstefunktioner placeras så att de kan lätt nås med kollektivtrafik, till fots och med cykel.

Ett effektivt trafiksystem
- Det riksomfattande trafiksystemets funktionsduglighet och resurshushållning främjar man genom att i första hand utveckla befintliga trafikförbindelser och nätverk. Förutsättningarna för rese- och transportkedjor som grundar sig på samanvändning av olika trafikformer och trafiktjänster samt fungerande knutpunkter inom gods- och persontrafiken säkerställs.

En sund och trygg livsmiljö
- Olägenheter för miljön och hälsan som orsakas av buller, vibrationer och dålig luftkvalitet förebyggs.

Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat

- Edistetään luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaiden alueiden ja ekologisten yhteyksien säilymistä.
- Huolehditaan virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävyydestä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta

4.4.3 Prosessin aikana syntyneet tavoitteet

Osallisten tavoitteet

Kaavatyön aloitusvaiheessa järjestetyssä kyläillassa (15.6.2017) oli esillä Talman keskustan eteläosan viitesuunnitelma. Viitesuunnitelma herätti paljon keskustelua: Moni piti suunnitelmaa hyvänä, toisaalta osa oli sitä mieltä, että rakentaminen on liian tehokasta. Liikenneyhteyksiin liittyen nostettiin esiin alueen liittyminen Talmantiehen ja muuhun ympäröivään katuverkkoon. Lisäksi esitettiin muutamia toiveita kaava-alueen katuihin ja kevyen liikenteen reitteihin. Hyvänä pidettiin muun muassa sitä, että kaavaan on tulossa varaus uudelle koulukeskukselle. Koulun suunnittelussa pidettiin tärkeänä kestävää ja hyvää rakentamistapaa.

Tilaisuudessa kerättiin myös ajatuksia tulevaisuuden Talman imagosta. Vastauksista nousi esiin seuraavia aiheita:

- Tunnelma ja yhteisöllisyys: Talma nähdään kylämäisenä ja idyllisenä, mutta kuitenkin urbaanina ja aktiivisena kylänä
- Luonnonläheisyys: Talma on keskeisestä sijainnistaan huolimatta luonnonläheinen. Luonnonläheisyys tarkoittaa vihreyttä, metsää ja ”ilmavaa luontoa”.
- Hyvä sijainti: Talma on lähellä ja siellä pääsee pyörällä helposti joka paikkaan.
- Sujuva liikenne: Talmaan tarvitaan toimiva joukkoliikenne ja helpot yhteydet – siis juna!
- Liikunta ja ulkoilu: Talma voisi profiloitua liikuntakylänä.
- Paikallisuus: Alueen historia ja paikallinen elinkeinotoiminta (esim. lähiruoka) lähtökohdaksi.
- Muina imagotekijöinä mainittiin puurakentaminen, väljyys, inhimillisyys, hyvät lähipalvelut ja ekologisuus.

En livskraftig natur- och kulturmiljö samt naturtillgångar

- Bevarandet av områden och ekologiska förbindelser som är värdefulla med tanke på naturens mångfald främjas.
- Det sörjs för att det finns tillräckligt med områden som lämpar sig för rekreation samt för att nätverket av grönområden består.

4.4.3 Mål som uppkommit under processen

Intressenternas mål

Referensplanen för södra delen av Tallmo centrum presenterades på planeringskvällen som hölls i planarbetets begynnelseskede (15.6.2017). Referensplanen väckte livlig diskussion: många ansåg att planen var bra, medan andra tyckte att byggandet är för effektivt. I fråga om trafikförbindelserna lyfte man fram anslutningen av området till Tallmovägen och det omgivande gatunätet. Dessutom framfördes ett antal önskemål om gatorna och cykel- och gångbanorna i området.

Som positivt betraktades bl.a. att planen kommer att ha en reservering för ett nytt skolcentrum. Ett hållbart och bra byggsätt ansågs viktigt vara viktigt för planeringen av skolan.

På mötet samlade man också in tankar kring Tallmos image i framtiden. Följande teman lyftes fram i svaren:

- Stämning och gemenskap: Tallmo ses som en idyllisk by som på samma gång är urban och aktiv.
- Närhet till naturen: Trots sitt centrala läge är Tallmo nära naturen. Närheten till naturen innebär grönska, skogar och ”luftig natur”.
- Bra läge: Tallmo är nära och det är enkelt att röra sig med cykel vart som helst.
- Smidig trafik: Tallmo behöver en fungerande kollektivtrafik och enkla förbindelser – alltså tåg!
- Motion och friluftsliv: Tallmo kunde profilera sig som en motions- och idrottsby.
- Lokal förankring: Områdets historia och den lokala näringsverksamheten (t.ex. närproducerad mat) kan göras till utgångspunkter.
- Som andra imagefaktorer nämndes träbyggande, vid och rymlig struktur, mänsklighet, bra närservice och ekologiska aspekter.

Talman keskustan eteläosan viitesuunnitelma
Referensplan för södra delen av Tallmo centrum



TALMAN KESKUSTAN ETELÄISEN OSAN ALUEEN VIITESUUNNITELMA
REFERENSPLAN FÖR SÖDRA DELEN AV TALLMO CENTRUM
HAVAINNEKUVA - ILLUSTRATION 1:1000

0 10 25 50 100 200m

SERUM ARKKITEHDIT OY
NILSIÄNKATU 11-13 F 6 HELSINKI
PUH. 050 486 1500 WWW.SERUM.FI

serum

sipoo
sibbo

Kyläillassa 15.6.2017 esitelty viitesuunnitelma. / Referensplanen som presenterades vid byakvällen 15.6.2017.

Talman kyläyhdistys toimitti kunnalle 28.3.2018 kirjeen heidän asettamista tavoitteista Talman keskustan eteläosan asemakaava-alueen suunnittelun suhteen. Talman keskustan eteläosan asemakaavan valmisteluun liittyen kyläyhdistys esittää tavoitteinaan seuraavaa:

1. Talman uusi koulu rakennetaan massiivipuurakenteisena.
2. Talman uuden koulun lähialue kaavoitetaan puurakenteiseksi kokonaisuudeksi siten, että rakennuksia, myös kerrostaloja tulee puurakenteisia.
3. Puurakentamisen edistäminen on osa hallituksen "Puu liikkeelle ja uusia tuotteita metsästä" -käkihanketta. Talman kaavoituksessa hyödynnetään Ympäristöministeriöstä saatavissa olevaa tukea.

Osallisten tavoitteita täydennetään kaavatyön etenemisen myötä.

Asemakaavan laadulliset tavoitteet

Alueesta on tavoitteena muodostaa Talman tulevan taajamakeskuksen ja juna-aseman läheinen asuinalue, jossa urbaani ja monimuotoinen asuminen lomittuu luonnon kanssa. Asumisen yhteyteen ja lomaan sijoitettavilla liike-, työ- ja palvelutiloilla pyritään toiminnallisesti monipuolisen ja elävän alueen aikaansaamiseen.

Tavoitteena on luoda alueelle kaavaratkaisu, joka tekee alueesta omaleimaisen ja kiinnostavan, tuoden samalla esiin alueen erityispiirteet (runsaat vapaa-ajanviettomahdollisuudet, alueen vieressä toimiva laskettelukeskus, mäkialue ja sen viereinen purolaakso jne.).

Alueen suhteellisen tehokkaalla rakentamisella ja tiiviillä rakenteella luodaan edellytyksiä hyvien joukkoliikenneyhteyksien järjestämiselle (ensi vaiheessa bussiliikenteelle ja pidemmällä aikavälillä junayhteydelle välillä Kerava-Nikkilä) sekä kävellen ja pyöräillen kulkemiseen. Kävely- ja pyöräilyverkoston tulee olla houkutteleva, sujuva ja kattava. Pyörille tulee varmistaa riittävät pysäköintimahdollisuudet joukkoliikenneyhteyksien ja lähipalveluiden läheisyyteen.

Tavoitteena on toteuttaa alue huomioiden olemassa olevat luonto- ja maisema-arvot, ja kehittää samalla alueen virkistysmahdollisuuksia ja -yhteyksiä sekä vapaa-ajanviettomahdollisuuksia.

Byaföreningen Talman kyläyhdistys lämnade 28.3.2018 in ett brev till kommunen om föreningens egna mål för detaljplaneringen av Tallmo centrums södra del. I anslutning till beredningen av detaljplanen lägger byaföreningen fram följande mål:

1. Den nya skolan i Tallmo ska byggas av massivt trä
2. Näromgivningen kring den nya skolan ska planläggas som en träkonstruerad helhet så att även höghus byggs av trä.
3. Att främja träbyggande är en del av regeringens spetsprojekt "Fram för trä och nya skogsprodukter". Stöd som kan fås från miljöministeriet ska utnyttjas vid planläggningen av Tallmo.

Intressenternas mål preciseras allteftersom planarbetet fortskrider.

Mål för detaljplanens kvalitet

Målet är att planera ett bostadsområde i närheten av det nya tätortscentrumet och tågstationen i Tallmo där urbant och mångformigt boende sammanflätas med naturen. Affärs-, arbets- och servicelokalerna som placeras i anslutning till och bland bostäderna möjliggör mångsidiga och levande funktioner.

Målet är att ta fram en planlösning som präglar området och väcker intresse samtidigt som det visar på särdragen (rikligt med möjligheter till fritidssysselsättningar, slalomcentrumet i närheten, backen och bäckdalen intill den osv.).

Genom relativt effektivt byggande och en tät struktur skapas förutsättningar för goda kollektivtrafikförbindelser (i första fasen för busstrafiken och på längre sikt för en tågförbindelse mellan Kervo-Nickby) och för att färdas till fots och med cykel. Nätverket av cykel- och gångbanor ska vara lockande, smidigt och heltäckande. Det ska finnas tillräckligt med cykelparkeringsplatser intill kollektivtrafikförbindelserna och närservicen.

Målet är att genomföra området så att man tar hänsyn till de befintliga natur- och landskapsvärdena samtidigt som man förbättrar rekreationsmöjligheterna och -förbindelserna samt möjligheterna till fritidssysselsättningar.

5 Asemakaavan kuvaus
Redogörelse för detaljplanen



5.1 Kaavan rakenne

Kaavan kokonaisrakenne noudattelee Talman osayleiskaavan mukaista ratkaisua: Alueen halki kulkee koko Talman aluetta tulevaisuudessa palveleva pääkokoojakatu, johon kerrostalovaltaiset asuinkorttelit sekä uusi Talman oppimiskeskus rajautuvat.

Asemakaavan liikenteellisen rungon muodostaa uusi kokoojakatu, joka lähtee Martinkyläntieltä etelään alittaen rautatien ja yhdistyy etelässä Talmantiehen. Kokoojakadun varteen sijoittuu asuinkortteleita, jotka muodostavat suljettuja tai puolisuljettuja pihapiirejä. Uusi oppimiskeskus on sijoitettu aluerakenteen kannalta keskeisesti, joskin osayleiskaavaratkaisusta poiketen kokoojakadun länsipuolelle.

Kaava-alueen itäreunassa on luonnontilaisena säilytettävä lähivirkistysalue (VL/s-2) ja alueen länsiosaan sijoittuu toiminnallinen lähivirkistysalue (VL-2), joka on osa Talman tulevaa etelästä pohjoiseen suuntautuvaa pääviheryhteyttä, ns. keskuspuistoa.

5.1 Planens struktur

Planens övergripande struktur är förenlig med lösningen i delgeneralplanen för Tallmo: Genom området går en huvudmatargata som i framtiden kommer att tjäna hela Tallmoområdet. Till denna gränsar höghusdominerade bostadskvarter och det nya lärcentret.

Trafikstommen utgörs av den nya matargatan som går ut från Mårtensbyvägen söderut, under järnvägen och samman med Tallmovägen i söder. Längs matargatan anvisas bostadskvarter med slutna eller till hälften slutna gårdsområden. Det nya lärcentret har placerats centralt i områdesstrukturen, visserligen på västra sidan av matargatan till skillnad från delgeneralplanen.

I den östra kanten av planområdet finns ett område för närrekreation (VL/s-2) som ska bevaras i naturligt tillstånd. I den västra delen finns ett funktionellt närrekreationsområde (VL-2) som är en del av den huvudsakliga grönförbindelsen i riktningen norr-söder, den s.k. centralparken.

Kaupunkikuva

*Talman eteläisen osan **identiteetti tulee luontoon lomittuvasta urbaanista asumisesta.***

Rakennetun ympäristön ilme muodostuu nauhamaisen korttelirakenteen ja suorakaiteen muotoisten korttelei-den vaihtelusta. Selkeä perusajatus antaa joustavuutta ilman kokonaisuuden hajoamista. Korttelеiden keskellä kulkeva kokoojakatu myötäilee maastonmuotoja ja muokaten kortteleita ja niiden kohtaamisia. Tämä tuot-taa vaihtelevia tilanteita ja rikastaa kaupunkikuvaa.

Rakennusten mittakaava on tehokkuudesta huolimatta pientä ja vaihtelevaa. Kerrostalojen lomassa kortteleiden reunalla on rivitaloja ja kytkettyjä pientaloja, jotka tuovat lisää mahdollisuuksia toteutusmuotoihin ja asuntotyyp-peihin.

Kaupunkikuvallinen kohokohta on aukio ja maisemapor-taat sekä niitä rajaava luonteeltaan poikkeavien porttі-rakennusten ympäristö. Toinen rakennettu kiintopiste on alueen keskellä oleva suuri oppimiskeskus.

Asuminen

*Talman eteläisen osan erityispiirre on **asuminen luon-non ja urbaanin ympäristön rajapinnassa**. Asukas pääsee nauttimaan tiiviin kaupunkirakenteen eduista, mutta samanaikaisesti lähivirkistysalueet ja luonto ovat korttelien vieressä. Lähes kaikkiin asuntoihin saadaan avautumaan näköalat lähivirkistysalueille tai vehreille korttelipihoille.*

Korttelirakenne muodostaa naapurustoja ja se tukee yhteisöllisyyden muodostumista uudisrakennusalueella. Suojaisan sisäpihan lisäksi monessa korttelissa on luon-toon avautuva piha, jota voidaan käyttää monipuolisesti.

Julkiset tilat

Korttelirakenne tekee ulkoilusta ja aktiivisesta sosiaa-lisesta elämästä helppoa. Kaikenikäisillä ja -kuntoisilla on helppoa ja luontevaa hyödyntää alueen palveluja. Erityyppiset julkiset tilat tuovat monimuotoisuutta toi-mintoihin.

Kortteleiden väleihin jäävät luontoon avautuvat pihati-lat. Niihin on mahdollista sijoittaa oleskelu- ja liikuntatoi-mintoja.

Stadsbilden

Identiteten** för södra delen av Tallmo uppkommer av **urbant boende som varvas med naturliga element.

Den byggda miljöns framtoning växer fram av en band-liknande kvartersstruktur som varvas med rektangulära kvarter. Den klara och tydliga grundläggande tanken ger flexibilitet utan att splittra helheten. Matargatan som går mitt genom kvarteren följer terrängen och formar kvarte-ren och hur de möts. Det leder till omväxlande situationer och berikar stadsbilden.

Byggnadernas skala är liten och varierande trots effekti-viteten. I kvarterskanterna, bland höghusen, finns radhus och kopplade småhus som ger ytterligare möjligheter att välja boendeform och bostadstyp.

Stadsbilden kulminerar i den öppna platsen och land-skapstrapporna samt miljön med varierande portbygg-nader som omger trapporna. Det stora lärcentret mitt i området är den andra, byggda hållpunkten.

Boende

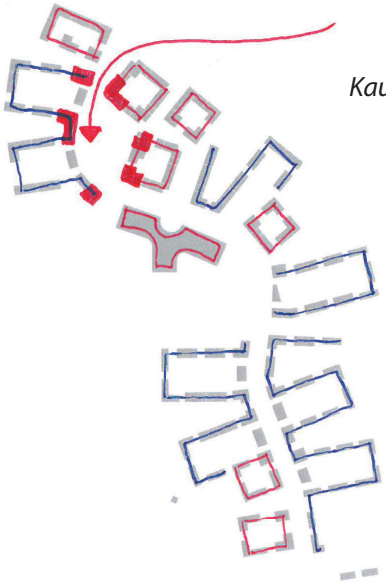
*Speciellt för södra delen av Tallmo är att man **bor i gränssnittet mellan naturen och en urban miljö.** Invånarna kan njuta av fördelarna med en tät stadsstruk-tur, men på samma gång finns områden för närrekre-ation och naturen strax utanför kvarteren. Nästan alla bostäder får utsikt mot närrekreationsområdena eller de frodiga kvartersgårdarna.*

Kvartersstrukturen bildar grannskap, vilket stöder uppkomsten av en social gemenskap i det nybyggda området. Förutom den skyddade innergården har många kvarter en gårdsplan som öppnar sig mot naturen och som kan användas på många olika sätt.

Offentliga lokaler

Kvartersstrukturen gör det lätt att idka friluftsliv och leva ett aktivt socialt liv. Boende i alla åldrar, oavsett den fysiska konditionen, kan enkelt och naturligt använda tjänsterna i området. Olika slag av offentliga rum ger funktionerna mångformighet.

Gårdsrum som vetter mot naturen blir kvar mellan kvar-teren. Här kan man placera funktioner för vistelse och motion.

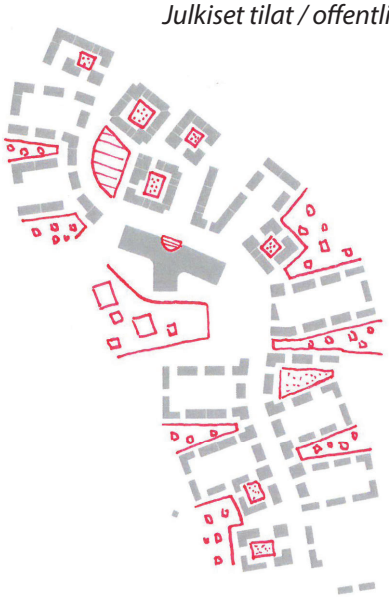


Kaupunkikuva / stadsbilden

Asuminen / boende



Julkiset tilat / offentliga lokaler



5.1.1 Mitoitus

Kaava-alueen pinta-ala on noin 46 ha (sisältäen kokoojakatuyhteyden Keravantielle asti). Asemakaavan luonnosratkaisussa on osoitettu asuinrakennusoikeutta yhteensä 102 750 k-m2, joista rakentumisen ensi vaiheessa, tiukemman pysäköintinormin mukaisesti (1 ap/70 k-m2) toteutuvaa olisi 87 150 k-m2. Yleisille rakennuksille, oppimiskeskusta varten, on osoitettu 14 000 k-m2.

Asuinkerrostalojen korttelitehokkuus vaihtelee välillä e=0,73-1,83 (tilanne, kun autopaikkanormi alkuvaihetta väljempi). Alueen lopullinen kerrosala (2. vaihe) mahdollistaa arviolta noin 1 370 asunnon (75 k-m2/asunto) rakentamisen yhteensä noin 2 000 asukkaalle.

Maankäyttö jakautuu kaava-alueella seuraavasti:

5.1.1 Dimensionering

Planområdets areal är ca 46 ha (inkl. matargatuförbindelsen ända till Kervovägen). I utkastet till detaljplan har sammanlagt 102 750 vy-m^2 byggrätt anvisats för bostäder. Av detta genomförs 87 150 vy-m^2 i det första skedet i enlighet med den striktare parkeringsnormen (1 bp/70 vy-m^2). För allmänna byggnader, lärcentret, har 14 000 vy-m^2 anvisats.

Kvarterseffektiviteten för höghusen varierar mellan e = 0,73 och 1,83 (läget när bilplatsnormen är mindre strikt än i det första skedet). Områdets slutliga våningsyta (andre skedet) gör det möjligt att bygga uppskattningsvis ca 1 280 bostäder (75 vy-m^2/bostad) för sammanlagt ca 2 000 invånare.

Markanvändningen är fördelad över planområdet enligt följande:

Käyttötarkoitus / Användningsändamål	**Pinta-ala / Area (m^2)**	**%**	**Kerrosala (k-m^2) / Våningsyta (vy-m^2)**
Asuinrakennusten korttelialue / Kvartersområde för bostadshus (A, A-5)	70 976		59 400
Asuinkerrostalojen korttelialue / Kvartersområde för (AK, AK-8, AK-9)	27 979		35 400
Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue / Kvartersområde för bostads-, affärs- och kontorsbyggnader (AL-2)	4 957		7 100
Asuinpientalojen korttelialue / Kvartersområde för småhus (AP)	9 243		850
Yhteensä / Sammanlagt	**113 155**	**24,6**	**102 750**
Yleisten rakennusten korttelialue / Kvarterensområde för allmänna byggnader (Y)	22 562	5,0	14 000
Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue / Område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning (ET)	4 828	1,0	150
Lähivirkistysalue / Område för närrekreation (VL, VL-2)	137 650		225
Suojaviheralue / Skyddsgrönområde (EV)	56 218		
Luonnonsuojelualue / Skyddsområde (SL)	29 631		
Yhteensä / Sammanlagt	**223 499**	**48,5**	**225**
Vesialue / Vattenområde (W)	2 420	0,5	
Kadut, aukiot ja kevyen liikenteen väylät / Gator, torg och lättrafikens trafikled	70 511		
Yleinen pysäköintialue / Område för allmän parkering (LP-7)	14 165		
Rautatiealue / Järnvägsområde (LR)	1 769		
Autopaikkojen korttelialue / Kvartersområde för bilplatser (LPA, LPA-2)	7 523		
Yhteensä / Sammanlagt	**93 968**	**20,4**	
Yhteensä / Sammanlagt	**460 432**	**100,0**	**117 125**

5.1.2 Palvelut

Asemakaavassa on osoitettu yleisten rakennusten korttelialue uutta oppimiskeskusta varten. Oppimiskeskuksessa on tulevaisuudessa tarkoitus toimia sekä päiväkoti että ala- ja yläkoulu, jotka palvelisivat laajemminkin Talman tulevaa asutusta. Alueen lähin päiväkoti ja koulu sijaitsevat tällä hetkellä junaradan pohjoispuolella, Talman nykyisessä kyläkeskuksessa.

Kaupalliset palvelut on keskitetty kaava-alueen pohjoisosaan, lähellä juna-asemaa olevan aukion reunaan. Aukioon rajautuvien kerrostalokortteleiden maantasokerroksiin on sijoitettava liiketiloja. Lisäksi yksi rakennusala on osoitettu lähikauppaa varten. Näiden ohella kokoojakadun varrelle sijoittuvien rakennusten maantasokerroksiin on osoitettu toteutettavaksi asumista palvelevia yhteiskäyttöisiä tiloja, jotka voidaan ottaa tarvittaessa heti liike- ja palvelutilakäyttöön.

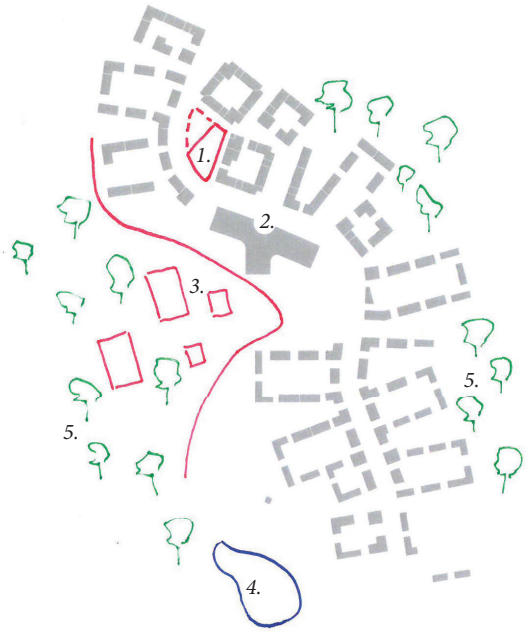
Toiminnot ja palvelut

Kaupalliset palvelut ovat keskitetty lähellä juna-asemaa olevalle aukiolle. Kokoojakadun varrella on mahdollista olla myös pieniä liiketiloja. Kortteleissa voi olla maantasossa etätyöhön ja liiketoimintaan sopivia tiloja. Nämä tilat voivat olla myös osa asuntoa.

Oppimiskeskus on alueen keskellä. Se on helposti saavutettavissa myös iltakäyttöä varten. Oppimiskeskuksen piha-alueet ja pelikentät avautuvat suoraan toiminnalliseen virkistysalueeseen.

Eteläisen lammen kunnostusmahdollisuudet on tutkittava. Uimapaikka hiekkarantoineen monipuolistaa alueen länsipuolella olevan virkistysalueen tarjontaa.

Lähiympäristöön jää runsaasti luonnontilaista ympäristöä (5.), joka tarjoaa loistavat mahdollisuudet ulkoiluun ja leikkiin.



5.1.2 Service

Ett kvartersområde för allmänna byggnader har anvisats i detaljplanen med tanke på det nya lärcentret. Det är tänkt att lärcentret i framtiden ska inhysa både daghem och skolor för årskurserna 1–6 och 7–9 för nuvarande och kommande Tallmobor. Det närmaste daghemmet och den närmaste skolan finns för närvarande på norra sidan av tågbanan, i dagens byacentrum av Tallmo.

Den kommersiella servicen har koncentrerats till planområdets norra del, till kanten av den öppna platsen nära tågstationen. Höghusen kring den öppna platsen har affärslokaler på markplan. Dessutom har en byggnadsyta reserverats för en närbutik. Utöver dessa har lokaler i sambruk som tjänar boendet anvisats på markplan i de byggnader som kantar matargatan. Dessa lokaler kan vid behov från första början användas som affärs- eller servicelokaler.

Funktioner och service

Den kommersiella servicen har koncentrerats till den öppna platsen nära tågstationen. Längs matargatan kan det också finnas små affärslokaler. I kvarteren får det på markplan finnas lokaler för distansarbete och affärsverksamhet. Dessa rum kan också ingå i bostäder.

Lärcentret förläggs till mitten av området. På det sättet kan det användas behändigt även kvällar. Gården och spelplanerna vid lärcentret vetter rakt mot ett funktionellt rekreationsområde.

Möjligheterna att iståndsätta gölen i söder ska undersökas. Badplatsen och sandstranden kompletterar utbudet av rekreationsmöjligheter på västra sidan av området.

I närområdet bevaras rikligt med områden i naturligt tillstånd (5.), vilka erbjuder utmärkta möjligheter för friluftsliv och lek.

5.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen

Suunnittelualueen kaavoittaminen vastaa osaltaan Sipoon kunnan väestönkasvu- ja asuntotuotantotavoitteisiin. Tavoitteena on suunnata pääosa tulevasta kasvusta yhdyskuntarakenteen kannalta kestävästi hyvien joukkoliikenneyhteyksien ääreen.

Toteutumisensa myötä asemakaava käynnistää Talman uuden, tulevaisuudessa henkilöjunaliikenteeseen tukeutuvan, taajamakeskuksen rakentumisen. Asemakaava edistää osaltaan Kerava-Nikkilä rataosuuden henkilöjunaliikenteen käynnistymistä ja parantaa näin edellytyksiä kestävien liikennemuotojen käytölle.

Asemakaava parantaa toteutuessaan merkittävästi alueen liikenneturvallisuutta, kun uusi radan alittava kokoojakatuyhteys korvaa nykyisen Talmantien ja radan tasoristeyksen. Samalla myös kevyenliikenteen yhteydet paranevat. Kaavassa on varauduttu kevyenliikenteen väylien tai jalkakäytävien toteuttamiseen uuden kokoojakadun sekä Talmantien varteen. Lisäksi virkistysalueiden puistopolut ja alueen sisäiset jalankulkureitit täydentävät katualueiden kevytliikenneverkostoa. Alueen länsiosaan on kaavassa osoitettu vain kevyelle liikenteelle tarkoitettu radan alikulku. Kaavaratkaisun toteutumisen myötä on mm. Martinkyläntieltä tai Keravantieltä turvalliset ja yhtenäiset kevyenliikenteen yhteydet suunnittelualueelle ja sen vieressä sijaitsevalle Talman laskettelukeskukselle.

Kaavaratkaisun toiminnallisesti monipuolisella ja ihmisläheisellä rakenteella luodaan edellytykset viihtyisän, omaleimaisen ja yhteisöllisyyden syntyä edistävän elinympäristön aikaansaamiselle, jossa asuminen ja vapaa-ajanvietto voivat lomittua luontevasti toisiinsa. Asemakaava mahdollistaa Talman uuden oppimiskeskuksen rakentamisen, ja näin kattavien ja terveellisten varhaiskasvatus- ja koulutuspalveluiden tarjoamisen alueella.

Alueen luonnonympäristön arvot ja suojelutarpeet on huomioitu kaavaratkaisussa tarpeellisin osin niiden säilymistä turvaavin kaavamerkinnöin. Alueen sijaitseminen pohjavesialueella on huomioitu mm. hulevesien käsittelyä ohjaavin merkinnöin ja määräyksin. Hulevesien viivyttämistä ja imeytymistä sekä alueen viihtyisyyttä pyritään edistämään myös alueella käyttöön otettavalla viherkertoimella, joka ohjaa huomioimaan hulevesien viivytyksen ja viherrakentamisen osana korttelialueiden rakentamista.

5.2 Uppnåendet av målen för miljöns kvalitet

Planläggningen av området bidrar till uppfyllandet av Sibbo kommuns mål för befolkningstillväxten och bostadsproduktionen. Målet är att rikta merparten av den framtida tillväxten till områden som har goda kollektivtrafikförbindelser och därmed kan betraktas som hållbara med hänsyn till samhällsstrukturen.

Det nya tätortscentrumet i Tallmo, som i framtiden ska stödja sig på persontågtrafik, börjar ta form i och med genomförandet av detaljplanen. Detaljplanen är en faktor som främjar persontågtrafik på banavsnittet Kervo-Nickby och förbättrar därmed förutsättningarna för hållbara trafikformer.

Genomförandet av detaljplanen höjer avsevärt trafiksäkerheten i området i och med att den nya matargatuförbindelsen under banan ersätter den nuvarande planskilda korsningen mellan Tallmovägen och banan. På samma gång förbättras förbindelserna för den lätta trafiken. Planen ger beredskap att anlägga cykel- och gångbanor eller trottoarer längs den nya matargatan och Tallmovägen. Därtill kompletteras nätverket av cykel- och gångbanor av parkstigarna i rekreationsområdena och av planområdets interna fotgängarleder. I områdets västra del anvisas en underfart under banan som endast är avsedd för fotgängare och cyklister. När planlösningen genomförs kommer det att finnas säkra och sammanhängande cykel- och gångbanor bland annat från Mårtensbyvägen eller Kervovägen till planeringsområdet och det intilliggande slalomcentret.

Den mångsidiga och människonära planstrukturen skapar förutsättningar för en trivsam och särpräglad livsmiljö som främjar samhällstillvändhet. Boende och fritid sammanflätas på ett naturligt sätt. Detaljplanen gör det möjligt att bygga ett nytt lärcentrum i Tallmo där man tillhandahåller heltäckande och sunda tjänster för småbarnspedagogik och utbildning.

Närmiljöns värden och behov av skydd har beaktats i behövliga delar med planbeteckningar som säkerställer bevarandet av värdena. Att området ligger i ett grundvattenområde har beaktats bl.a. med beteckningar och bestämmelser som styr behandlingen av dagvatten. Fördröjningen och infiltreringen av dagvattnet samt trivseln i området främjas också genom en grönkoefficient som tas i bruk i området: koefficienten fäster uppmärksamheten på fördröjning av dagvatten och grönbyggande som en del av planeringen av kvartersområdena.

Alueen ympäristöhäiriöiden, kuten melu- ja tärinähaittojen minimoiminen toteutetaan kaavaratkaisussa toimintojen sijoittelulla (pahimmat melu- ja tärinäalueet on jätetty kokonaan rakentamisen ulkopuolelle) sekä rakenteellisilla ratkaisuilla, kuten korttelirakenteella ja rakennusten edullisella suuntaamisella siten, että rakennusmassat muodostavat piha-alueita melulta suojaavia rakenteita. Lisäksi kaavassa on annettu tarpeellisia määräyksiä rakenteiden ääneneristävyysvaatimuksista melunlähteiden suuntaan.

Kaavatyön ohessa tullaan laatimaan rakennustapaohjeet, joilla ohjataan alueen toteuttamista laadukkaaksi ja korkeatasoiseksi kokonaisuudeksi.

De störande funktionerna i miljön, såsom buller- och skakningsolägenheter (de värsta buller- och skakningsområdena faller helt och hållet utanför de områden som får byggas) minimeras genom placeringen av de olika funktionerna samt av strukturella lösningar, såsom kvartersstrukturen och en fördelaktig riktning på byggnaderna så att byggmassorna bildar gårdsområden som är skyddade mot bullret. Dessutom ger planen behövliga bestämmelser om krav på ljudisolering i konstruktioner i riktning mot bullerkällorna.

Vid sidan om planarbetet kommer kommunen att utarbeta anvisningar för byggsättet som styr genomförandet så att området blir en förstklassig helhet.



Luonnos nauhakorttelin ja suorakaidekorttelin yhdistelmästä. SERUM Arkkitehdit Oy (nyk. INARO). / Utkast över sammanställnigen av bandkvarteret och rektangelkvarteret. SERUM Arkkitehdit Oy (numera INARO).

5.3 Aluevaraukset

5.3.1 Korttelialueet

Kaikki asuinkorttelialueet sekä Y-kortteli tulee liittää tietyin, merkinnässä annetuin poikkeuksin kaukolämpöverkkoon (kaavamerkintä /kl-1).

Asuinkerrostalojen korttelialue, AK

Asuinkerrostalokortteleiden kerrosluku vaihtelee pääosin neljästä kuuteen kerrokseen. Osalle AK-kortteleiden rakennusaloja, jotka rajautuvat kokoojakatuun, on osoitettu rakennettavaksi maantasokerrokseen asumista palvelevia yhteiskäyttöisiä tiloja (ah). Tilat tulee toteuttaa niin, että ne voidaan ottaa tarvittaessa heti liike- ja palvelutilakäyttöön. Nämä tulevaisuudessa osin myös liike- ja palvelutilakäyttöön tarkoitetut rakennusalat sijaitsevat erityisesti kaavan mukaisen aukion läheisyydessä. Määräyksellä halutaan edesauttaa toiminnoiltaan monipuolisen ja elävän kaupunkitilain syntymistä.

Kortteleiden rakennusalat sijoittuvat korttelialueen reunoille ja kokoojakadun varteen, muodostaen näin katutilaa rajaavaa urbaanimpaa taajamakuvaa, mutta myös suojaisia piha-alueita. Korttelialueella leikki- ja oleskelualueet on toteutettava mahdollisuuksien mukaan useampaa tonttia palvelevina yhteisinä alueina. Tästä syystä korttelialueelle on laadittava tonttijaosta riippumatta yhtenäinen pihasuunnitelma. Oleskelualueet ja leikkipaikat tulee erottaa suojaistutuksin ja/tai aidoin huoltoliikenteen käyttämistä reiteistä ja paikoitusalueista.

Korttelialueen pysäköinti on osoitettu toteutettavaksi korttelien sisäpihalla, radan varren pysäköintipuistossa (LP-7) tai korttelien läheisillä autopaikkojen korttelialueilla (LPA). Korttelialueelle toteutettavat viherkatolliset autotallit tai -katokset saa toteuttaa kaavassa määritellyn rakennusoikeuden lisäksi.

Ympäristön vehreyden aikaansaamiseksi on rakentamattomat tontin osat, joita ei käytetä leikkipaikkoina, kulkuteinä tai pysäköintiin istutettava, käyttäen myös puita ja pensaita.

Asuinkerrostalojen korttelialue, AK-8

Korttelialue on tarkoitettu enintään neljäkerroksisten asuinkerrostalojen alueeksi. Rinteeseen sijoittuvan korttelin pysäköinti on osoitettu toteutettavaksi osin pihakannen alle, osin korttelin piha-alueelle ja osin radan varren pysäköintipuistoon. Korttelin pihakansi

5.3 Områdesreserveringar

5.3.1 Kvartersområden

Alla bostadskvarter samt Y-kvarteret ska, med vissa i beteckningarna angivna undantag, anslutas till fjärrvärmenätet (planbeteckning /kl-1).

Kvartersområde för flervåningshus, AK

Våningstalet i kvartersområdena för flervåningshus varierar i huvudsak mellan fyra och sex. För en del av byggnadsytorna i AK-kvarteren som gränsar till matargatan anvisas lokaler på markplan för gemensamt bruk av de boende (ah). Lokalerna bör genomföras så att de vid behov genast kan tas i bruk som affärs- och servicelokaler. Dessa byggnadsytor, som alltså i framtiden också delvis kan komma användas som affärs- och servicelokaler, är framför allt belägna i närheten av den öppna platsen i planen. Genom denna bestämmelse eftersträvas uppkomsten av ett levande stadsrum med mångsidiga funktioner.

Byggnadsytorna i kvarteren finns på kanterna av kvartersområdena och längs matargatan, och bildar således en mer urban tätortsbild som avgränsar gaturummet men som samtidigt också har skyddade gårdsområden. I kvartersområdet ska lek- och vistelseområden i den mån det är möjligt genomföras som gemensamma områden för flera tomter. Av den anledningen ska enhetlig gårdsplanering göras oberoende av tomtindelningen. Vistelseområdena och lekplatserna ska avskiljas med skyddsplanteringar och/eller staket från servicetrafikens rutter och parkeringsområdena.

Parkering anvisas på innergårdarna i kvarteren, i en parkeringspark längs banan (LP-7) och i kvartersområdena för bilplatser nära kvarteren (LPA). Garage eller täckta bilplatser med gröna tak får byggas utöver den i planen fastställda byggrätten.

För att åstadkomma en frodig miljö ska de obebyggda delar av tomten, vilka inte används som lekplatser, farleder eller parkering, planteras så att man även använder träd och buskar.

Kvartersområde för flervåningshus, AK-8

Kvartersområdet är avsett som ett område för flervåningshus med högst fyra våningar. Parkeringen för kvarteret i sluttningen anvisas dels under ett gårdsdäck, dels på gården, dels i parkeringsparken längs banan. Kvarterets gårdsdäck bör planteras, stenläggs,

tulee istuttaen, kiveten, aidaten ja muuten rakentaa viihtyisäksi puisto- ja oleskelupihaksi, jonne sijoitetaan myös leikkipaikat.

Ympäristön vehreyden aikaansaamiseksi on rakentamattomat tontin osat, joita ei käytetä leikkipaikkoina, kulkuteinä tai pysäköintiin istutettava, käyttäen myös puita ja pensaita.

Asuinkerrostalojen korttelialue, AK-9

Kaavan mukaiseen aukioon rajautuva korttelialue on osoitettu pääosin enintään neljä- tai kuusikerroksisille asuinkerrostaloille. Yhdelle korttelin rakennusaloista on osoitettu toteutettavaksi lähikauppa tai muuta liiketilaa. Korttelialueelle saa rakentaa myös palvelutalon. Korttelin leikki- ja oleskelualueet sijoittuvat korttelin sisäpihalle.

Korttelialueen pysäköinti on osoitettu toteutettavaksi korttelin viereisellä autopaikkojen korttelialueella (LPA) sekä radan varren pysäköintipuistossa (LP-7).

Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue, AL-2

Kaavan mukaiseen aukioon ja kokoojakatuun rajautuva korttelialue on osoitettu pääosin enintään neljä- tai kuusikerroksisille asuin-, liike- ja toimistorakennuksille. Korttelin kerrosalasta on vähintään 3/4 käytettävä asuinhuoneistoja varten. Aukioon rajautuvan rakennusalan maantasokerrokseen on osoitettu rakennettavaksi asumista palvelevia yhteiskäyttöisiä tiloja (ah), jotka tulee toteuttaa niin, että ne voidaan ottaa tarvittaessa heti liike- ja palvelutilakäyttöön. Määräyksellä halutaan edesauttaa toiminnoiltaan monipuolisen ja elävän kaupunkitilain syntymistä.

Korttelialueen autopaikoitus on osoitettu kaavaratkaisussa toteutettavaksi osin läheiseen pysäköintipuistoon (=yleinen pysäköintialue radan eteläpuolella) ja osin pihakannen alle, jonne on ajo korttelialueen pohjoisosasta. Pihakansi istutetaan, kivetään, aidataan ja muuten rakennetaan viihtyisäksi puisto- ja oleskelupihaksi, jonne sijoitetaan myös leikkipaikat.

Asuinrakennusten korttelialue, A-5

Korttelialue on tarkoitettu enintään neljäkerroksisten erityyppisten asuinrakennusten alueeksi. Rakennusalat sijoittuvat korttelialueen reunoille muodostaen suojaisia ja rakenteellisesti ehyitä, yhteisöllisyyttä tukevia korttelikokonaisuuksia. Kortteleiden rakenne mataloituu pääosin kokoojakadulta virkistysalueiden

inhägnas och för övrigt byggas till en trivsam park- och vistelsegård där man även kan placera lekplatser.

För att åstadkomma en frodig miljö ska de obebyggda delar av tomten, vilka inte används som lekplatser, farleder eller parkering, planteras så att man även använder träd och buskar.

Kvartersområde för flervåningshus, AK-9

Det kvartersområde som gränsar till den öppna platsen har anvisats i huvudsak för flervåningshus med fyra eller sex våningar. Ett av kvarterets byggnadsytor har anvisats för närbutik eller annat affärsutrymme. I kvartersområdet får även ett servicehus byggas. Lek- och vistelseområdena i kvarteret finns på innergården.

Kvartersområdets parkering anvisas i det intilliggande kvartersområdet för bilplatser (LPA) och i parkeringsparken längs banan (LP-7).

Kvartersområde för bostads-, affärs- och kontorsbyggnader, AL-2

Det kvartersområde som gränsar till den öppna platsen och matargatan har anvisats i huvudsak för bostads-, affärs- och kontorsbyggnader med fyra eller sex våningar. Av kvarterets våningsyta ska minst tre fjärdedelar användas för bostadslägenheter. På markplanet i den byggnadsyta som gränsar till den öppna platsen anvisas lokaler i sambruk som tjänar boendet (ah). De ska genomföras så att de vid behov genast kan tas i bruk som affärs- eller servicelokaler. Genom denna bestämmelse eftersträvas uppkomsten av ett levande stadsrum med mångsidiga funktioner.

Bilparkeringen i kvartersområdet anvisas dels i den närliggande parkeringsplatsen (det allmänna parkeringsområdet söder om banan), dels under gårdsdäcket, dit man kör via norra delen av kvartersområdet. Gårdsdäcket planteras, stenläggs, inhägnas och byggs till en trivsam park- och vistelsegård, där man även placerar lekplatserna.

Kvartersområde för bostadshus, A-5

Kvartersområdet är avsett som ett område för olika slags bostadshus med högst fyra våningar. Byggnadsytorna är belägna på kvartersområdets kanter där de bildar skyddade och strukturellt sammanhängande kvartershelheter som stöder den sociala gemenskapen. Kvartersstrukturen blir lägre främst från matargatan i riktning mot rekreationsområdena. Den högre strukturen längs matargatan skapar ett urbant gatu-

suuntaan. Korkeampi rakenne kokoojakadun varressa luo urbaania katutilaa, mutta virkistysalueiden suuntaan mataloituva rakenne tuo asuntoihin myös näkymiä korttelialueen viereiseen luontoon.

Osalle kortteleiden rakennusaloja, jotka rajautuvat kokoojakatuun, on osoitettu rakennettavaksi maantasokerrokseen asumista palvelevia yhteiskäyttöisiä tiloja (ah). Tilat tulee toteuttaa niin, että ne voidaan ottaa tarvittaessa heti liike- ja palvelutilakäyttöön. Määräyksellä halutaan edesauttaa toiminnoiltaan monipuolisen ja elävän kaupunkitilain syntymistä.

Korttelialueella leikki- ja oleskelualueet on toteutettava mahdollisuuksien mukaan useampaa tonttia palvelevina yhteisinä alueina. Tästä syystä korttelialueelle on laadittava tonttijaosta riippumatta yhtenäinen pihasuunnitelma. Oleskelualueet ja leikkipaikat tulee erottaa suojaistutuksin ja/tai aidoin huoltoliikenteen käyttämistä reiteistä ja paikoitusalueista.

Korttelialueen pysäköinti on osoitettu toteutettavaksi korttelialueilla tai korttelien läheisillä autopaikkojen korttelialueilla (LPA). Osa korttelialueen pysäköinnistä on osoitettu sijoitettavaksi rakennusten ensimmäiseen kerrokseen. Korttelialueelle toteutettavat viherkatolliset autotallit tai -katokset saa toteuttaa kaavassa määritellyn rakennusoikeuden lisäksi.

Ympäristön vehreyden aikaansaamiseksi on rakentamattomat tontin osat, joita ei käytetä leikkipaikkoina, kulkuteinä tai pysäköintiin istutettava, käyttäen myös puita ja pensaita.

Asuinrakennusten korttelialue, A

Alueelle voidaan rakentaa eri tyyppisiä asuinrakennuksia, esim. rivi-, pari- tai pienkerrostaloja. Korttelialueen korkein sallittu kerrosluku on II. Asuinrakennuksiin voidaan sijoittaa sellaisia liike-, työ- ja palvelutiloja, josta ei aiheudu ympäristöhäiriöitä.

Korttelialueiden pysäköinti sekä oleskelu- ja leikkialueet on osoitettu toteutettavaksi korttelialueilla. Oleskelualueet ja leikkipaikat tulee erottaa suojaistutuksin ja/tai aidoin huoltoliikenteen käyttämistä reiteistä ja paikoitusalueista.

Ympäristön vehreyden aikaansaamiseksi on rakentamattomat tontin osat, joita ei käytetä leikkipaikkoina, kulkuteinä tai pysäköintiin istutettava, käyttäen myös puita ja pensaita.

rum, men eftersom strukturen sänker sig i riktning mot rekreationsområdena får bostäderna också utsikter mot naturen utanför kvartersområdet.

För en del av byggnadsytorna i kvarteren som gränsar till matargatan anvisas lokaler på markplan för gemensamt bruk av de boende (ah). Lokalerna bör genomföras så att de vid behov genast kan tas i bruk som affärs- och servicelokaler. Genom denna bestämmelse eftersträvas uppkomsten av ett levande stadsrum med mångsidiga funktioner.

I kvartersområdet ska lek- och vistelseområden i den mån det är möjligt genomföras som gemensamma områden för flera tomter. Av den anledningen ska enhetlig gårdsplanering göras oberoende av tomtindelningen. Vistelseområdena och lekplatserna ska avskiljas med skyddsplanteringar och/eller staket från servicetrafikens rutter och parkeringsområdena.

Parkering anvisas i kvartersområdena eller i kvartersområdena för bilplatser nära kvarteren (LPA). En del av kvartersområdets parkering anvisas i byggnadernas första våning. Garage eller täckta bilplatser med gröna tak får byggas utöver den i planen fastställda byggrätten.

För att åstadkomma en frodig miljö ska de obebyggda delar av tomten, vilka inte används som lekplatser, farleder eller parkering, planteras så att man även använder träd och buskar.

Kvartersområde för bostadshus, A

I området får man uppföra olika typer av bostadshus, som radhus, parhus eller låghus. Det högsta tillåtna våningstalet är II. Bostadshusen kan också ha sådana affärs-, arbets- och servicelokaler som inte medför störningar för omgivningen.

Parkering samt vistelse- och lekområden anvisas för genomförande inom kvartersområdena. Vistelseområdena och lekplatserna ska avskiljas med skyddsplanteringar och/eller staket från servicetrafikens rutter och parkeringsområdena.

För att åstadkomma en frodig miljö ska de obebyggda delar av tomten, vilka inte används som lekplatser, farleder eller parkering, planteras så att man även använder träd och buskar.

Asuinpientalojen korttelialue, AP

Alueen eteläosan yksityisessä omistuksessa olevat, jo rakennetut omakotikiinteistöt on osoitettu kaavassa pääosin enintään 2-kerroksisten asuinpientalojen korttelialueeksi. Kaavamerkintä mahdollistaa kiinteistöjen pientalomaisen täydennysrakentamisen.

Ajo korttelialueelle on osoitettu Talmantieltä ajoraitteen tai suoran tonttiliittymän kautta.

Yleisten rakennusten korttelialue, Y

Korttelialue on tarkoitettu Talman uutta oppimiskeskusta/sivistyskeskusta varten. Korttelialueelle on osoitettu rakennusoikeutta 14 000 k-m^2.

Kaavan tilavarauksessa on huomioitu ns. lopputilanteen tilatarpeet, jolloin keskuksen on tarkoituksena palvella laajemmin Talman aluetta varhaiskasvatusyksikkönä ja yhtenäiskouluna. Talman sivistyskeskus tulee käsittämään varhaiskasvatuksen yksikön sekä yhtenäiskoulun (luokat e-9). Näiden rakentaminen on tarkoitus vaiheistaa siten, että ensimmäisessä vaiheessa rakennettaisiin luokat e–6 ja varhaiskasvatuksen ensimmäiset ryhmät. Toisessa vaiheessa tulisivat Talman yhtenäiskoulun ylemmät luokka-asteet (7-9) ja alakoulun tarpeen mukainen laajentaminen. Tässä vaiheessa varhaiskasvatuksen ryhmien määrää lisättäisiin tarpeen mukaan. Kaavan mukaisessa tilavarauksessa on huomioitu mahdollisuus sijoittaa myös ruotsinkielinen koulu (tai kielikylpykoulu) saman katon alle Talman koulun kanssa.

Korttelialueelle tulee osoittaa yksi autopaikka 150 k-m^2 kohden. Korttelialueen pohjoisosaan, oppimiskeskukselle varatun rakennusalan länsipuolelle on osoitettu aluevaraus autopaikkojen korttelialuetta varten (LPA). Korttelialueelle toteutetuista autopaikoista 38 tulee osoittaa oppimiskeskuksen käyttöön. Myös oppimiskeskuksen saattoliikenteen on ajateltu osittain ohjautuvan ko. autopaikkojen korttelialueen kautta.

5.3.2 Muut alueet

Toiminnallinen lähivirkistysalue, VL-2

Suunnittelualueen länsiosa on osoitettu toiminnalliseksi lähivirkistysalueeksi (VL-2). Alueelle voidaan sijoittaa ulkoilu- ja virkistystoimintoja sekä niitä palvelevia rakennelmia. Alue palvelee osin myös viereisen oppimiskeskuksen liikuntatoimintojen alueena. Alue on osa Talman osayleiskaavan mukaista etelästä pohjoiseen suuntautuvaa pääviheryhteyttä, ns. keskuspuistoa.

Kvartersområde för småhus, AP

De privatägda, bebyggda egnahemsfastigheterna i områdets södra del har i planen främst anvisats som ett kvartersområde för småhus med högst två våningar. Planbeteckningen gör det möjligt att kompletteringsbygga fastigheterna i småhusanda.

Infarten till kvartersområdet har anvisats från Tallmovägen via ett körservitut eller en direkt tomtanslutning.

Kvartersområde för allmänna byggnader, Y

Kvartersområdet är avsett för det nya bildnings-/lärcentret i Tallmo. För kvartersområdet anvisas byggrätt på 14 000 vy-m^2.

I utrymmesreserveringen har man beaktat behovet av lokaler i det s.k. slutläget, när det är tänkt att centret på ännu bredare bas ska tjäna invånarna i Tallmoområdet som en enhet för småbarnspedagogiken och en enhetsskola. Bildningscentret i Tallmo kommer att omfatta en enhet för småbarnspedagogik och en enhetsskola (förskola–åk 9). Avsikten är att bygga dessa etappvis så att lokaler för de första grupperna inom småbarnspedagogiken och förskoleklasserna fram till åk 6 byggs först. I det andra skedet byggs lokaler för enhetsskolans årskurser 7–9 och utvidgas lokalerna för de lägre årskurserna efter behov. I det här skedet kan antalet grupper inom småbarnspedagogiken ökas efter behov. I utrymmesreserveringen har man beaktat möjligheten att även placera en svensk skola (eller en språkbadsskola) under samma tak som Talman koulu.

I kvartersområdet bör en bilplats anvisas per 150 vy-m^2. I norra delen av kvartersområdet, väster om byggnadsytan för lärcentrumet, har en områdesreservering anvisats för ett kvartersområde för bilplatser (LPA). Av de bilplatser som anläggs i kvartersområdet ska 38 st. anvisas för bruk av lärcentrumet. Det är också tänkt att en del av skjutstrafiken till lärcentrumet ska styras via nämnda kvartersområde för bilplatser.

5.3.2 Övriga områden

Funktionellt område för närrekreation, VL-2

Västra delen av planeringsområdet har anvisats som ett funktionellt område för närrekreation (VL-2). Frilufts- och rekreationsfunktioner med tillhörande konstruktioner får placeras i området. Området fungerar delvis också som ett område för motions- och idrottsverksamheterna vid lärcentrumet. Det är en del av den huvudsakliga grönförbindelsen som går söderifrån norrut i delgeneralplanen för Tallmo, den s.k. centralparken.

Alueelle on osoitettu useita ohjeellisia puistopolkuja/ulkoilureittejä. Nämä polut/reitit parantavat ja täydentävät alueen kevytliikenneyhteyksiä.

Alueen eteläosassa sijaitseva hiekkakuopan lampi on lähiympäristöineen osoitettu kaavassa luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeäksi alueeksi (luo-merkintä), sillä alueella on Talman osayleiskaavatyön pohjaksi tehdyssä luontoselvityksessä (Faunatica Oy, 2011) havaittu viitasammakko. Viitasammakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen tai heikentäminen on kielletty luonnonsuojelulain 49 §:n nojalla. Vuonna 2017 tämän asemakaavatyön pohjaksi tehdyssä luontoselvityksessä ei havaittu lammella viitasammakkoa, mutta lampi arvioitiin viitasammakolle tyypilliseksi lisääntymislammeksi, jonne yksilöt vaeltavat talvehtimispaikoiltaan.

Lähivirkistysalue, jolla ympäristö säilytetään VL/s-2

Suunnittelualueen itä- ja koillisosaan sijoittuu laaja lehto- ja lehtokorpialue. Ne osat tästä lehtoalueesta, joilla ei ole erityisen arvokkaita luontoarvoja on osoitettu asemakaavassa lähivirkistysalueeksi, jonka ympäristö on säilytettävä mahdollisimman luonnonmukaisena (VL/s-2). Virkistystoiminta tulee ohjata rakennetuille reiteille ja reitistö on suunniteltava luontoarvot huomioiden.

Suojaviheralue, EV

Raideliikenteen aiheuttaman melun suojavyöhykkeeksi sekä hulevesien käsittelyyn tarkoitettu alue. Alue toimii yleisen pysäköintialueen itäpuolelle sijoittuvaa alueenosaa lukuun ottamatta toiminnallisen lähivirkistysalueen osana. Alueelle on osoitettu varauksia hulevesien viivytystä varten (hule-L) sekä luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue, jota on kunnostettava ja ylläpidettävä avoimena niittynä (luo-5). Tämä alueen pohjoisosassa, radan varressa sijaitsevan autiotalon pihapiirin niittyalue on suunnittelualueen merkittävin luontokohde. Siellä elävän erittäin uhanalaisen ketosukkulakoin esiintymä on valtakunnallisesti merkittävä.

Suojaviheralue, jolla ympäristö säilytetään EV/s-2

Talman lehtoalueen ne osat, jotka sijoittuvat radan melualueelle on osoitettu kaavassa suojaviheralueeksi, jolla ympäristö säilytetään mahdollisimman luonnonmukaisena (EV/s-2). Virkistystoiminta tulee ohjata alueella rakennetuille reiteille ja reitistö on suunniteltava luontoarvot huomioiden. Alueelle on osoitettu varauksia hulevesien viivytystä ja johtamista varten.

I området har flera riktgivande parkstigar och friluftsleder anvisats. Dessa stigar/leder förbättrar och kompletterar cykel- och gångbanorna i området.

I södra delen finns en göl i en sandgrop som med näromgivningarna har anvisats som ett område som är viktigt med tanke på naturens mångfald (luo-beteckningen) med anledning av att åkergroda påträffades där i en naturinventering som gjordes inför arbetet med delgeneralplanen (Faunatica Oy, 2011). Att förstöra eller försämra åkergrodornas fortplantnings- och rastplatser är förbjudet med stöd av 49 § i naturvårdslagen. I den naturinventering som gjordes år 2017 som underlag för denna detaljplan observerades inga åkergrodor vid gölen, men området bedömdes som en typisk fortplantningsgöl som individerna vandrar till från sina övervintringsplatser.

Område för närrekreation där miljön bevaras, VL/s-2

I planeringsområdets östra och nordöstra del finns ett vidsträckt lund- och lundkärrsområde. De delar av lundområdet som inte har några särskilt värdefulla naturvärden har i detaljplanen anvisats som områden för närrekreation där miljön ska bevaras i ett så naturligt tillstånd som möjligt (VL/s-2). Rekreationsverksamheten ska styras till anlagda friluftsleder och nätverket av friluftsleder ska planeras med beaktande av naturvärdena.

Skyddsgrönområde, EV

Område avsett som skyddszon mot bullret från spårtrafiken samt som område för dagvattenbehandling. Området fungerar med undantag av delen av området öster om parkeringsområdet som del av område för funktionell närrekreation. Här anvisas reserveringar för fördröjning av dagvatten (hule-L) samt ett område som är särskilt viktigt med tanke på naturens mångfald: det ska iståndsättas och upprätthållas som en öppen äng (luo-5). Detta ängsområde vid gårdstunet kring en ödegård intill banan är det mest betydande naturobjektet i planeringsområdet. Den har förekomster av gråfibblekorthuvudmal är betydande på riksnivå.

Skyddsgrönområde där miljön bevaras, EV/s-2

De delar av lundområdet i Tallmo som faller inom banans bullerzon har i planen anvisats som skyddsgrönområden, där miljön ska bevaras i ett så naturligt tillstånd som möjligt (EV/s-2). Rekreationsverksamheten ska styras till anlagda friluftsleder och nätverket av friluftsleder ska planeras med beaktande av naturvärdena. Reserveringar har anvisats för fördröjning och avledning av dagvatten.



Alueella, itään viettävässä rinteessä, sijaitsee vanha kaatopaikka, jossa on mm. rakennusjätettä ja autonrenkaita. Kaatopaikka on osoitettu kaavassa puhdistettavana/kunnostettavana maa-alueena (saa-merkintä). Kuva: Ympäristötutkimus Yrjölä. / På sluttningen som vetter österut finns en gammal avstjälpningsplats där det bl.a. finns byggavfall och bildäck. I planen har avstjälpningsplatsen anvisats som ett markområde som ska saneras/iståndsättas (saa-beteckning). Bild: Ympäristötutkimus Yrjölä.

Alueella, itään viettävässä rinteessä, sijaitsee vanha kaatopaikka, jossa on mm. rakennusjätettä ja autonrenkaita. Kaatopaikka on osoitettu kaavassa puhdistettavana/kunnostettavana maa-alueena (saa-merkintä).

Suojelualue, SL

Alueen koillisosassa sijaitsevan Talman lehtoalueen arvokkaimmat osat on osoitettu kaavassa suojelualueeksi (SL). Alueen vesiolosuhteiden säilyminen on tärkeää alueen säilymisen kannalta. Alueelle ei tule ohjata virkistyskäyttöä. Metsänhoidolliset toimenpiteet suunniteltava luontoarvot huomioiden.

Alueelta on osoitettu erikseen vielä luonnonmonimuotoisuuden kannalta tärkeäksi alueeksi (luo) rauhoitetun kämmekkäkasvin, soikkokaksikon esiintymä.

På sluttningen som vetter österut finns en gammal avstjälpningsplats där det bl.a. finns byggavfall och bildäck. I planen har avstjälpningsplatsen anvisats som ett markområde som ska saneras/iståndsättas (saa-beteckning).

Skyddsområde, SL

De mest värdefulla delarna av lundområdet i nordost har anvisats som ett skyddsområde (SL). Att vattenförhållandena är oförändrade är viktigt för bevarandet av området. Rekreationsbruk bör inte styras till området. Skogsvårdsåtgärder ska planeras med beaktande av naturvärdena.

Dessutom har en förekomst av den fridlysta orkidéväxten tvåblad anvisats som ett område som är viktigt med tanke på naturens mångfald (luo).



Suunnittelualueen pohjois- ja koillisosassa virtaa Ollbäckenin sivupuro, jonka varressa kasvillisuustyyppinä vallitsee tuore lehto. Lehtoalueen arvokkaimmat osat on osoitettu kaavassa suojelualueeksi (SL). Kuva: Ympäristötutkimus Yrjölä. / Den dominerande vegetationstypen längs Ollbäckens sidobäck, som flyter genom planeringsområdets norra och nordöstra del är färsk lövskog. Lundområdets värdefullaste delar har i planen anvisats som skyddsområden (SL). Bild Ympäristötutkimus Yrjölä.

Autopaikkojen korttelialue, LPA

Alueen pohjoisosaan on osoitettu kaksi autopaikkojen korttelialuetta korttelialueiden pysäköintiä varten. Toinen näistä palvelee kortteleita 7506 ja 7507, ja toinen oppimiskeskuksen vieressä sijaitseva alue etupäässä oppimiskeskusta, mutta osin myös asuinkorttelia 7506.

Autopaikkojen korttelialue, LPA-2

Oppimiskeskuksen eteläpuolelle on osoitettu kaavassa autopaikkojen korttelialue, jolle saa rakentaa pysäköintitalon. Ko. alueen on tarkoitus palvella oppimiskeskuksen käyttäjien ohella kortteleita 7502-7506.

Yleinen pysäköintialue, LP-7

Radan varteen, pahimmalle melu- ja tärinäalueelle on osoitettu yleinen pysäköintialue, joka palvelee asukaspysäköinnin ohella liityntäpysäköintialueena. Pysäköintipaikkoja on alueella jäsenneltävä puu- ja/tai pensasistutuksin sekä pyörä- ja autokatoksin pienempiin osiin siten, että alueesta muodostuu pysäköintipuistomainen kokonaisuus.

Alueelle on toteutettava vähintään 40 säältä suojattua polkupyöräpaikkaa, lyhyen yhteyden päähän tulevasta juna-asemasta. Vähintään puolelle autopaikoista on toteutettava valmius sähköauton latauspaikoille.

Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue, ET

Suunnittelualueen eteläosaan, Talmantien varteen, on osoitettu ET-alue uudelle lämpölaitokselle. Todennäköisesti pelletillä toimivan lämpölaitoksen on tarkoitus palvella Talman rakentumisen alkuvaiheessa alueen varsinaisena lämmöntuotannon lähteenä. Pidemmällä aikavälillä lämpökeskus toimisi vara- ja huippukapasiteettina, kun Talman alue liitetään Keravan puolelta osaksi kaukolämpöverkostoa.

Lämpölaitokselle on osoitettu rakennusoikeutta 150 k-m^2.

Vesialue, W

Alueen eteläosassa, Talmantien varressa sijaitseva vanhaan hiekkakuoppaan muodostunut lampi on osoitettu kaavassa vesialueeksi (W).

Kvartersområde för bilplatser, LPA

I områdets norra del anvisas två kvartersområden för bilplatser där de som bor i kvartersområdena kan parkera. Det ena är avsett för kvarteren 7506 och 7507, och det andra, som ligger intill lärcentrumet, främst för lärcentrumet men även för dem som bor i bostadskvarteret 7506.

Kvartersområde för bilplatser, LPA-1

På lärcentrumets södra sida anvisar planen ett kvartersområde för bilplatser där det är tillåtet att uppföra ett parkeringshus. Området i fråga syftar till att utöver lärcentrumet även betjäna kvarteren 7502-7503.

Område för allmän parkering, LP-7

Längs banan, i det värsta buller- och skakningsområdet, anvisas ett allmänt parkeringsområde som förutom invånarparkeringen fungerar som ett område för anslutningsparkering. Parkeringsplatserna ska grupperas med hjälp av träd- och/eller buskplanteringar samt cykel- och biltak till mindre områden så att området får karaktären av en parkeringspark.

På området skall minst 40 cykelplatser, skyddade mot väder, förverkligas på ett kort avstånd från den kommande tågstationen. Minst hälften av bilplatserna skall förverkligas med berdedskap för laddning av elbilar.

Område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning, ET

Ett ET-område för ett nytt värmeverk har anvisats i planeringsområdets södra del vid Tallmovägen. Värmeverket, som antagligen kommer att drivas med pelletar, ska vara den egentliga källan till värmeproduktion under den första byggfasen av Tallmo. På längre sikt kan värmecentralen fungera som reservkapacitet och kapacitet vid drifttoppar när Tallmoområdet ansluts till fjärrvärmenätet från Kervosidan.

För värmeverket anvisas byggrätt på 150 vy-m^2.

Vattenområde, W

Gölen som uppkommit i en gammal sandgrop vid Tallmovägen i områdets södra del har i planen anvisats som ett vattenområde (W).

Katualueet

Kaavassa on esitetty katualuevaraus pääkokoojakatuyhteydelle Martinkyläntieltä lähes Keravantielle asti (etelässä katualuevaraus yhdistyy Bastukärrin asemakaavassa esitettyyn Kyllästämöntien katualuevaraukseen). Yhteys toimii tulevaisuudessa koko Talman aluetta palvelevana alueellisena kokoojakatuna. Juna-aseman lähellä pääkokoojakadun suunnittelun lähtökohtana on ollut esteettömyyden erikoistaso, jolloin ajoradan yhteydessä olevien jalankulun ja pyöräilyn väylien ja samalla koko kokoojakadun pituuskaltevuus on korkeintaan 5 %. Tämä on johtanut kokoojakadun linjauksen kääntymiseen rinteen suuntaiseksi, pidentymiseen sekä sijoittumiseen kaarevasti asemakaavan torialueen kohdalle. Radan alikulussa ajorata erkanee jalankulun ja pyöräilyn yhteyttä jyrkemmäksi, mutta joukkoliikenteen sujuvuuden vuoksi ajoradan pituuskaltevuus on korkeintaan 7% molemmin puolin rataa.

Pääkokoojakadun mitoitus on suunniteltu huomioiden erikoiskuljetuksen vaatima leveys. Kokoojakadun kokonaisleveys on Talmantien liittymästä pohjoiseen ennen oppimiskeskuksen pysäkkialuetta sekä pysäkkialueen jälkeen ennen radan alitusta 19,50 metriä. Ajokaistojen leveydeksi on osoitettu tällä osuudella 3,25 metriä, jolloin ajoradan kokonaisleveys on 6,50 metriä. Molemmin puolin ajorataa on varauduttu 3,50 metriä leveiden, yhdistettyjen jalankulun ja pyöräilyn väylien toteuttamiseen. Radan alikulun kohdalla ajokaistojen on suunniteltu olevan 3,75 metriä leveitä, aseman puoleisen yhdistetyn jalankulun ja pyöräilyn väylän 4,0 metriä leveä ja itäpuolelle sijoittuvan pelkän jalankululle osoitetun väylän 3,0 metriä leveä. Radan pohjoispuolella ennen Martinkyläntien kiertoliittymää on pääkokoojakadun kokonaisleveys 21,50 metriä (tällä osuudella on varattu enemmän lumitilaa verrattuna radan eteläpuoliseen osuuteen). Alueelle sijoittuvan oppimiskeskuksen edessä katualuevaraus on hetkellisesti leveimmillään 26,50 metriä. Kohdassa on varauduttu bussipysäkin ja kadunvarsipysäköinnin toteuttamiseen sekä riittävään lumitilaan. Tilavaraus mahdollistaa jatkossa myös kohdan uudelleensuunnittelun esim. lisäämällä tarvittaessa tilaa koulun puolelle tai muutoin lisäämällä esim. aukiomaisuutta.

Pääkokoojakadun Talmantiestä etelään suuntautuva katuosuus on osoitettu 15,50 metriä leveänä varauksena (lumitilojen leveys vaihtelee jonkin verran paikasta riippuen). Osuudella on varauduttu viherkaistalla erotetun idänpuoleisen kevyenliikenteen väylän toteuttamiseen. Ajokaistojen on suunniteltu olevan ko. tieosuudella 3,50 metriä leveitä.

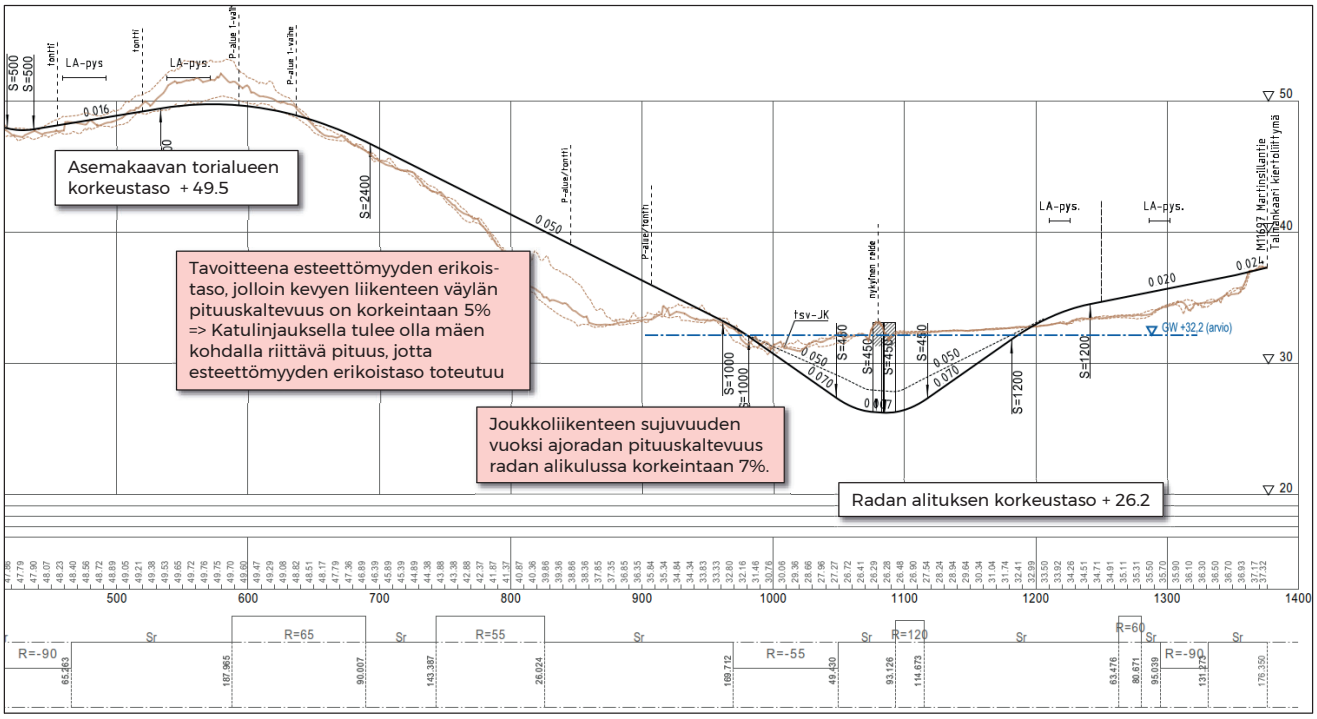
Gatuområden

I planen föreslås en reservering för ett gatuområde för matargatan från Mårtensbyvägen nästan ända till Kervovägen (i söder går reserveringen samman med gatuområdesreserveringen för Kyllästämövägen som lagts fram i detaljplanen för Bastukärr). Dimensioneringen av huvudmatargatan, som går i sydlig-nordlig riktning, har planerats med beaktande av den bredd som specialtransporter förutsätter. Förbindelsen fungerar i framtiden som en regional matargata för hela Tallmo-området.

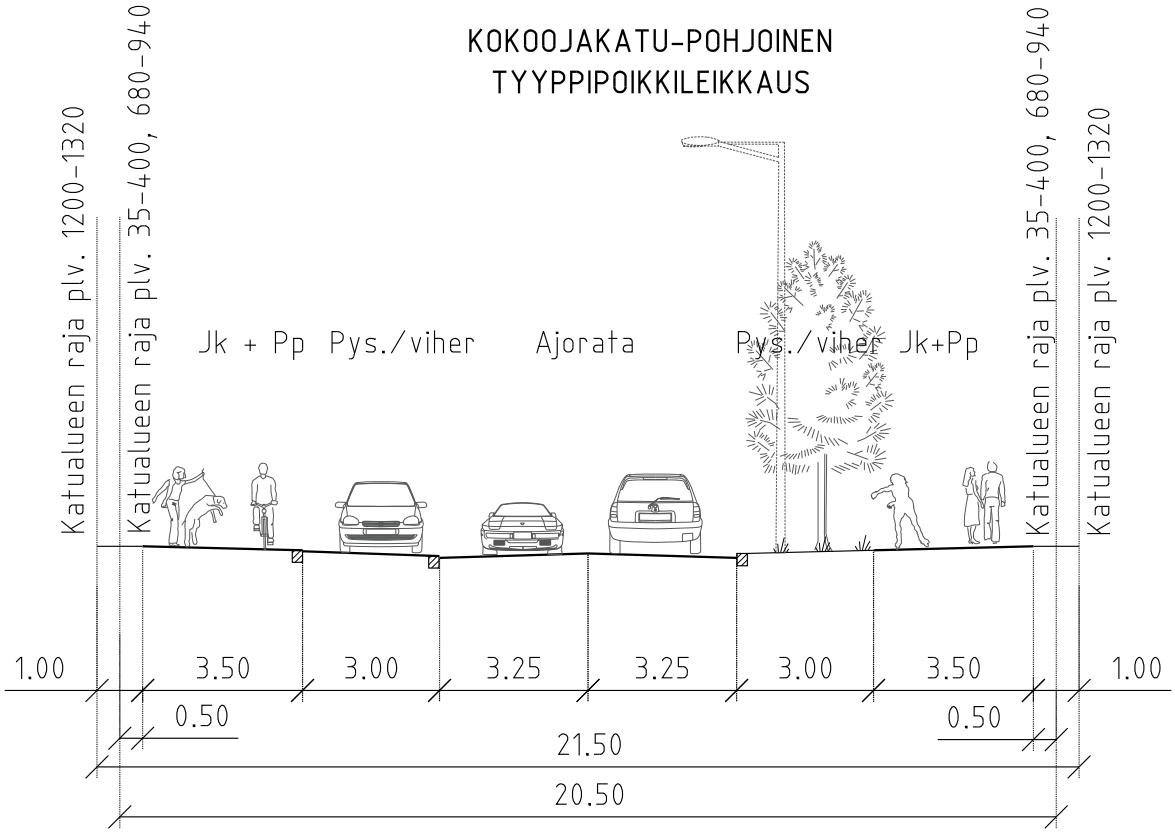
I närheten av tågstationen har en specialnivå på tillgängligheten varit utgångspunkten för planeringen av huvudmatargatan. Det betyder att längdlutningen på gång- och cykellederna längs körbanan och därmed på hela matargatan får vara högst 5 procent. Det har lett till att matargatans vägsträckning vänts i riktning med sluttningen, förlängts och formats som en båge vid torgområdet i detaljplanen. I underfarten under banan viker körbanan av brantare än gång- och cykelbanan, men med tanke på smidigheten i kollektivtrafiken är körbanans längdlutning högst 7 procent på vardera sidan.

Dimensioneringen av matargatan har planerats med beaktande av den bredd som specialtransporter förutsätter. Den totala bredden på matargatan är 19,50 meter från anslutningen till Tallmovägen norrut fram till hållplatserna vid lärcentrumet samt efter hållplatserna fram till underfarten under banan. På detta avsnitt är filerna 3,25 meter breda, varvid körbanan är sammanlagt 6,50 meter bred. På bägge sidorna av körbanan finns beredskap för 3,50 meter breda, kombinerade cykel- och gångbanor. Vid underfarten har körfilerna planerats 3,75 meter breda, den kombinerade cykel- och gångbanan på stationssidan 4,0 meter bred och gångbanan på östra sidan 3,0 meter bred. På norra sidan av banan, före rondellen vid Mårtensbyvägen, är huvudmatargatan totalt 21,50 meter bred (på det här avsnittet har man reserverat mer utrymme för snö jämfört med avsnittet söder om banan). Framför lärcentrumet är gatuområdesreserveringen tillfälligt som bredast, 26,50 meter. Här har man reserverat plats för en busshållplats och parkering längs gatan samt tillräckligt med utrymme för snö. Utrymmesreserveringen gör det också möjligt att planera om stället i fortsättningen, t.ex. genom att öka utrymmet på skolsidan eller på annat sätt framhäva karaktären av en öppen plats.

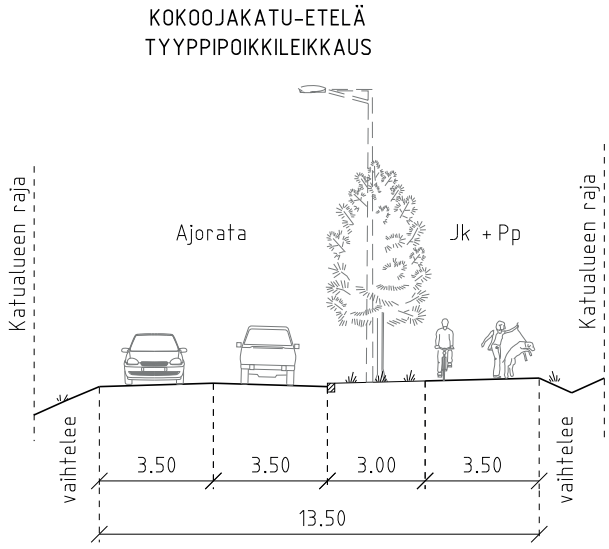
Huvudmatargatans avsnitt från Tallmovägen söderut anvisas som en 15,50 meter bred reservering (utrymmet för snö varierar i viss mån beroende på stället). Längs avsnittet finns en reservering för en cykel- och gångbana på östra sidan som åtskiljs med en grönremsa. Körfilerna planeras 3,50 meter breda på detta avsnitt.



Ote kokoojakadun pituusleikkauskuvasta. / Utdrag ur matargatans längdsektion (WSP, 2019).



Kokoojakadun tyyppipoikkileikkaus Talmantiestä pohjoiseen. / Tvärsektion av matargatan från Tallmovägen norrut (WSP, 2019).



Kokoojakadun tyyppipoikkileikkaus Talmantiestä etelään. / Tvärsektion av matargatan från Tallmovägen söderut (WSP, 2019).

Pääkokoojakadun ajonopeudeksi on kaavailtu Martinkyläntien ja Talmantien välisellä osuudella 40 km/h ja Talmantiestä etelään suuntautuvalla osuudella 50 km/h.

Kaavaan on otettu mukaan myös Talmantie siltä osin kuin se sivuaa asemakaavoitettavaa aluetta etelässä. Talmantien ns. länsihaara on osoitettu kaavassa 15,50 metriä leveänä varauksena, sillä sen on tarkoitus toimia tulevaisuudessa yhtenä Talman alueen keskeisenä kokoojakatuna. Talmantien ns. itähaara on osoitettu kaavassa 13,50 metriä leveänä varauksena, koska yhteys palvelee tulevaisuudessa enemmän ns. paikallisena kokoojakatuna.

Kokoojakadun ja puistoraitin alikulkusillat (radan alitukset)

Kaavaan sisältyy kaksi rautatien alituskohtaa: kokoojakatu ja puistoraitti. Molempien alitusten suunnitteluperiaatteet on esitetty kaavatyön yhteydessä laaditussa aseman tarveselvityksessä (Sito Oy, 2017).

Kokoojakadun alikulkusillan jännemitat ovat (1,5) + 22,0 + (1,5) m ja hyötyleveys 16,2 m. Alikulkukorkeus on alittavan kadun kohdalla 5,0 m ja kevyenliikenteen väylän kohdalla 3,2 m. Silta on tyypiltään jännitetty ulokelaattasilta. Silta perustetaan teräsputkipaalujen varaan ja varustetaan 5 m pitkin siirtymälaatoin. Sillan päät ovat kohtisuorassa ratalinjaa vastaan. Alittavan väylän vinoudesta johtuen kummallekin raiteelle on rakennettava erillinen siltakansi. Pohjaveden vuoksi alittavat väylät on rakennettava paalutettuun teräsbetonikaukaloon. Kaukalon leveys on 17,5 m ja pituus n. 204 metriä.

Puistoraitin alikäytävän jännemitat ovat (1,5) + 11,0 + (1,5) m ja hyötyleveys 16,2 m. Sillan alittaa kevytliiken-

På avsnittet mellan Mårtensbyvägen och Tallmovägen är det tänkt att hastighetsbegränsningen ska vara 40 km/h, och på avsnittet från Tallmovägen söderut 50 km/h.

Tallmovägen har inkluderats i planen till den del vägen tangerar detaljplaneringsområdet i söder. Den så kallade västra grenen av Tallmovägen har i planen anvisats som en 15,50 meter bred reservering, eftersom vägen i framtiden ska fungera som en central matargata för hela Tallmoområdet. Den så kallade östra grenen av Tallmovägen har i planen anvisats som en 13,50 meter bred reservering, eftersom vägen i framtiden snarare ska fungera som en lokal matargata.

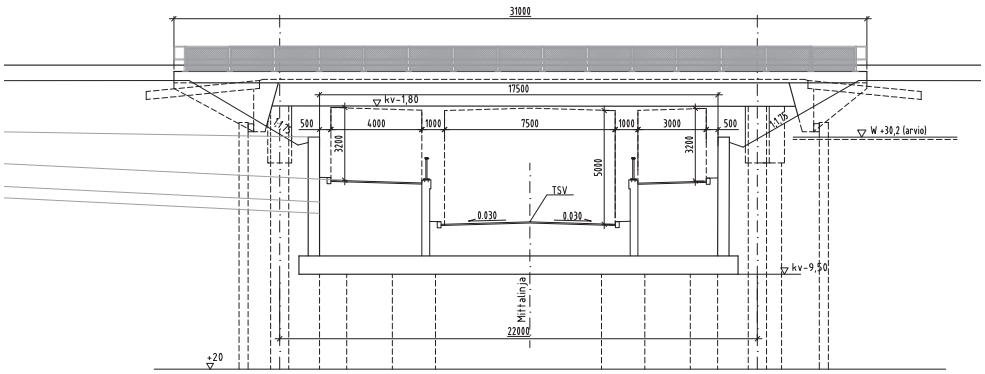
Matargatans och parkvägens underfartsbroar (underfarter under banan)

I planen har järnvägen två underfarter: matargatan och parkvägen. Planeringsprinciperna för båda underfarterna har presenterats i behovsutredningen om stationen, som utarbetats i anslutning till planarbetet (Sito Oy, 2017).

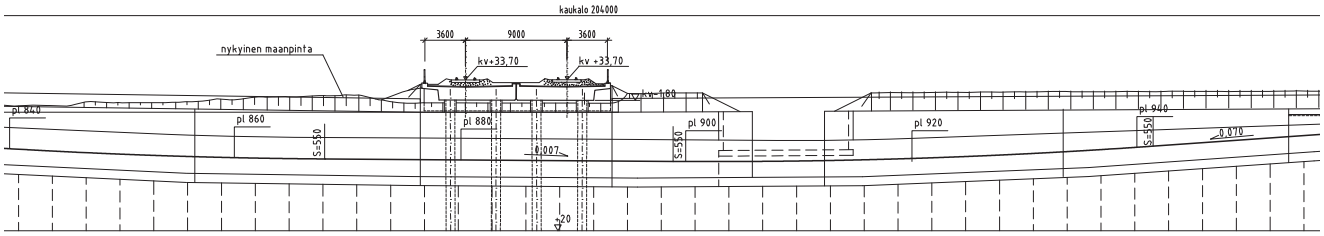
Matargatans underfartsbro har spännvidden (1,5) + 22,0 + (1,5) m och den effektiva bredden är 16,2 m. Höjden på underfarten är 5,0 för matargatan och 3,2 m för cykel- och gångbanan. Brotypen är en förspänd konsolplattbro. Bron grundläggs med stålrörspålar och förses med 5 m långa länkplattor. Broändarna är vinkelräta mot banlinjen. På grund av att farleden som går under är sned måste ett separat brodäck byggas för vartdera spåret. Med hänsyn till grundvattnet ska underfarterna byggas i ett pålat tråg av armerad betong. Tråget är 17,5m brett och ca 204 m långt.

Parkvägens underfart har spännvidden (1,5) + 11,0 + (1,5) m och den effektiva bredden är 16,2 m. Under

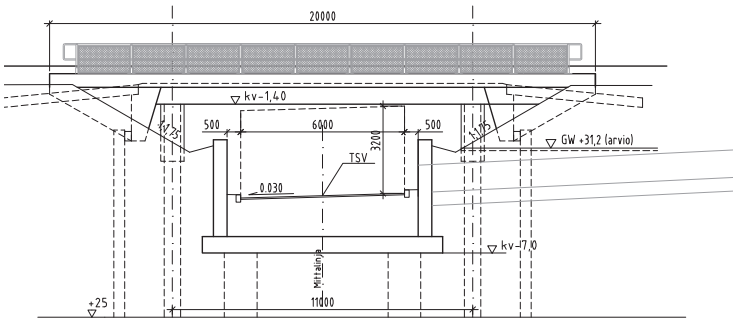
POIKKILEIKKAUS 1:100



Kokoojakadun alikulun poikkileikkaus ja ote pituusleikkauksesta. / Matargatan: underfartens tvärsektion och utdrag ur längdsektionen. Sito, 10.10.2017.

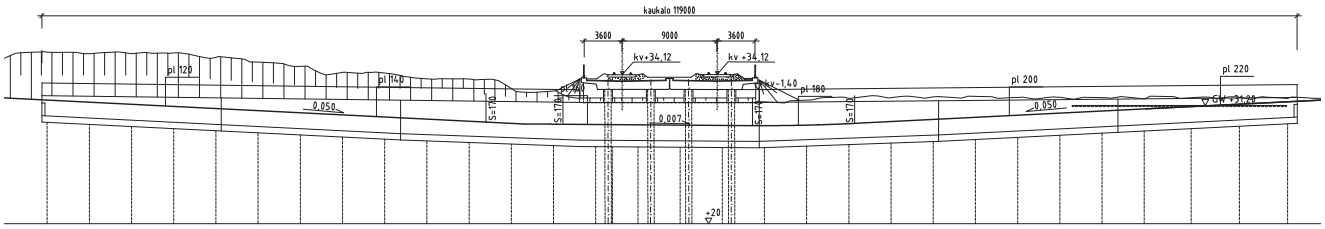


POIKKILEIKKAUS 1:100



Puistoraitin alikulun poikkileikkaus ja ote pituusleikkauksesta. / Parkvägen: underfartens tvärsektion och utdrag ur längdsektionen. Sito, 10.10.2017.

PITUUSLEIKKAUS A - A 1:200



neväylä, jonka vapaa-aukon leveys on 6,0 m ja korkeus 3,2 m. Silta on tyypiltään teräsbetoninen ulokelaattasilta. Silta perustetaan teräsputkipaalujen varaan ja varustetaan 5 m pitkin siirtymälaatoin. Sillan päät ovat kohtisuorassa ratalinjaa vastaan. Pohjaveden vuoksi alittavat väylät on rakennettava paalutettuun teräsbetonikaukaloon. Kaukalon leveys on 7,0 m ja pituus noin 119 metriä.

Pohjavesialueet

Kaava-alue sijaitsee vedenhankintakäyttöön soveltuvalla Ollisbackan pohjavesialueella. Pohjavesialue on osoitettu kaavassa pohjavesialuemerkinnällä (pv). Kaikkia pohjavesialueella sijaitsevia alueita (mukaan lukien katualueet) koskee kaavassa seuraava määräys (/pv-2):

Sijaitsee pohjavesialueella.

Pohjavesialueella määrätään:
- Viemärit on rakennettava tiiviiksi siten, että jätevesiä ei pääse maaperään.
- Kaikki säiliöt, jotka on tarkoitettu nestemäisille polttoaineille tai muille pohjaveden laadulle vaarallisille aineille, on sijoitettava tiiviiseen katettuun suoja-altaaseen. Altaan tilavuuden tulee olla suurempi kuin varastoitavan nesteen suurin määrä. Säiliöt on varustettava vuodonilmaisujärjestelmällä sekä ylitäytön estolaittein. Maanalaiset säiliöt ovat kiellettyjä.
- Rakentaminen, ojitukset ja maankaivu on tehtävä siten, ettei aiheudu pohjaveden laatumuutoksia tai pysyviä muutoksia pohjaveden pinnankorkeuteen. Rakentamisen takia ei saa aiheutua haitallista pohjaveden purkautumista.
- Istutusalueilta, katoilta ja muilta piha-alueilta kertyvät puhtaat hulevedet tulee mahdollisuuksien mukaan imeyttää.
- Pysäköintialueet on päällystettävä vettä läpäisemättömällä pintamateriaalilla ja pysäköintialueiden hulevedet tulee hallitusti johtaa öljynerotuskaivon kautta.
- Autojen pesu on kiellettyä pohjavesialueella muualla kuin tarkoitukseen rakennetulla asianmukaisella pesupaikalla.
- Alueella ei saa käyttää lämmitysjärjestelmiä, joista voi aiheutua haittaa pohjavedelle.

bron går en cykel- och gångbana med en 6,0 m bred och 3,2 m hög fri öppning. Brotypen är konsolplattbro av armerad betong. Bron grundläggs med stålrörspålar och förses med 5 m långa länkplattor. Broändarna är vinkelräta mot banlinjen. Med hänsyn till grundvattnet ska underfarterna byggas i ett pålat tråg av armerad betong. Tråget är 7,0 m brett och ca 119 m långt.

Grundvattenområden

Planområdet är beläget på Ollisbacka grundvattenområde, som lämpar sig för vattenförsörjning. I planen har grundvattenområdet anvisats med beteckningen för grundvattenområden (pv). För alla områden som faller inom grundvattenområdet (också gatuområdena) gäller följande bestämmelse (/pv-2):

Ligger på ett grundvattenområde.

Bestämmelser på grundvattenområdet:
Avlopp ska byggas täta så att inget avloppsvatten kommer ut i marken.
- Alla cisterner, som är avsedda för flytande bränslen eller andra ämnen, som kan äventyra grundvattnets kvalitet, ska anläggas i en vattentät och täckt skyddsbassäng. Bassängens volym ska vara större än den maximala mängden vätska som lagras. Cisterner ska förses med läckagegivarsystem samt överfyllnadsskydd. Cisterner under marken
är förbjudna.
Byggande, dikning och grävning ska utföras så, att det inte medför förändringar i grundvattnets kvalitet eller bestående förändringar i grundvattennivån. Byggandet får inte förorsaka skadligt utflöde av grundvatten.
- Rent dagvatten från planeringsområden, tak och andra gårdsområden ska i mån av möjlighet infiltreras.
- Parkeringsplatserna ska beläggas med ett för vatten ogenomsläppligt ytmaterial och dagvattnet från parkeringsplatserna ska avledas kontrollerat via en oljeavskiljningsbrunn.
- Tvätt av bilar är förbjudet på grundvattenområdet på andra ställen än för ändamålet byggda vederbörliga tvättställen.
- På området får inte användas uppvärmningssystem som kan medföra olägenheter för grundvattnet.

5.4 Kaavan vaikutukset

5.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Yhdyskuntarakenne ja taajamakuva

Asemakaava aloittaa tulevan Talman keskustan rakentumisen ja Talman osayleiskaavan mukaisen yhdyskuntarakenteen toteuttamisen. On selvää, nykyisellään pääosin metsäisenä luonnonympäristönä ja osin hajarakentamiskäytössä olevan alueen muuttuminen taajamakeskustaksi ja sen läheiseksi asuinalueeksi vaikuttaa yhdyskuntarakenteeseen ja taajamakuvaan merkittävästi: Rakentamisen myötä metsäinen mäkialue muuttuu rakennetuksi taajamanosaksi. Talman keskusta alueen taajamakuvaa sekä alue- ja korttelirakennetta on osayleiskaavatyön jälkeen tutkittu ensin laajemmalla yleispiirteisellä ideasuunnitelmalla (Arkkitehdit Anttila & Rusanen Oy sekä Ramboll Finland Oy, 2015) ja sen jälkeen tarkennettu keskustan eteläosan alueelle asemakaavatyön pohjaksi (Serum Arkkitehdit Oy, 2017-2019).

Asemakaavassa esitetty alue- ja korttelirakenne toteuttaa osayleiskaavan tavoitetta: Aseman läheisyyteen on tarkoituksenmukaista rakentaa tiivistä kerrostalovaltaista rakentamista, jotta tavoiteltu asukas- ja joukkoliikenteen käyttäjämäärä saavutetaan. Kaavassa asumiseen lomaan osoitetut liike- ja palvelutilojen rakentamisen mahdollisuudet sekä alueen keskellä sijaitseva oppimiskeskus monipuolistavat toiminnoiltaan tulevaa yhdyskuntarakennetta, ja vähentää näin liikkumisen tarvetta, kun päivittäispalvelut löytyvät kodin läheltä. Alueen länsiosan toiminnallinen virkistysalue tarjoaa talmalaisille lähivirkistyspalveluita ja palvelee tulevaisuudessa laajemminkin Talman alueen asukkaiden viheryhteytenä.

Toteutumisen ensi vaiheissa asemakaava-alue on osin irrallaan muusta tiiviistä yhdyskuntarakenteesta. Asemakaavoituksen edetessä Talman osayleiskaavan mukaisilla asemakaavoitettavilla alueilla, tulee alue kuroutumaan yhteen Keravan Ahjon taajamanosan kanssa. Alueen kehittämisen voi katsoa olevan olemassa olevaan rakenteeseen tukeutuvaa ja joukkoliikenteen käyttöön perustuvaa, sillä alue sijaitsee kävelymatkan päässä tulevasta Talman juna-asemasta. Tavoitteena on käynnistää henkilöjunaliikenne Keravan ja Nikkilän välisellä rataosuudella, johon Talmankin asema kuuluu, vuoteen 2030 mennessä. Tätä ennen Talmaa on tarkoitus kehittää bussiliikenteeseen tukeutuen. Junaliikenteen avaaminen rataosuudella edellyttää riittävää väestöpohjaa asemien vaikutusalueella. Talman alueen kehittäminen ja nyt ensi vaiheessa Talman keskustan eteläosan asemakaavatyö mahdol-

5.4 Planens konsekvenser

5.4.1 Konsekvenser för den byggda miljön

Samhällsstruktur och tätortsbild

Detaljplanen börjar arbetet med att bygga upp Tallmo centrum och en samhällsstruktur som är förenlig med delgeneralplanen. Att området som i dag huvudsakligen är en skogsklädd naturmiljö och ställvis ett glesbygdsområde ändras till ett tätortscentrum med omgivande bostadsområden medför naturligtvis stora konsekvenser för samhällsstrukturen och tätortsbilden. I och med byggandet kommer det skogsklädda backområdet att bli en bebyggd tätortsdel. Tätortsbilden liksom områdes- och kvartersstrukturen i Tallmo centrum undersöktes efter delgeneralplanearbetet. Först utarbetades en mer omfattande idéplan i stora drag (Arkkitehdit Anttila & Rusanen Oy samt Ramboll Finland Oy, 2015) och därefter preciserades den till ett underlag för detaljplanen för södra delen av centrum (Serum Arkkitehdit Oy, 2017-2019).

Den områdes- och kvartersstruktur som läggs fram i detaljplanen verkställer målen i delgeneralplanen: Nära stationen är det ändamålsenligt att bygga tätt med flervåningshus, för att det eftersträvade målet för antalet invånare och användare av kollektivtrafiken ska uppnås. Möjligheterna att bygga affärs- och servicelokaler samt lärcentrumet i mitten av området gör att den kommande samhällsstrukturen har mångsidiga funktioner. Det minskar återigen behovet av att färdas, eftersom den dagliga servicen finns nära hemmet. Det funktionella rekreationsområdet i områdets västra del erbjuder närrekreationstjänster och kommer i framtiden att även i större utsträckning fungera som en grönförbindelse för invånarna i hela Tallmoområdet.

I det första skedet av genomförandet är detaljplaneområdet delvis fristående från den övriga täta samhällsstrukturen. Alltefter som detaljplaneringen fortskrider i de områden som ska detaljplaneras enligt delgeneralplanen för Tallmo kommer området att flyta samman med tätortsdelen Ahjo i Kervo. Utvecklingen av området kan anses stöda sig på den befintliga strukturen och på användningen av kollektivtrafik, eftersom det ligger på promenadavstånd från den nya tågstationen i Tallmo. Målet är att inleda persontågtrafik på banavsnittet mellan Kervo och Nickby, till vilket även stationen i Tallmo hör, senast år 2030. Tills dess är avsikten att utveckla Tallmo med stöd av busstrafiken. För att tågtrafiken ska kunna starta på banavsnittet förutsätts ett tillräckligt befolkningsunderlag i influensområdet. Utvecklingen av Tallmoområdet och i det

listaa osaltaan henkilöjunaliikenteen käynnistämistä ko. rataosuudella ja näin kestävien liikkumismuotojen kehittämistä Sipoon alueella.

Väestön kehitys, asuminen ja sosiaalinen ympäristö
Asemakaavan mahdollistama väestönkasvu on paikallisesti merkittävää Sipoon ja erityisesti Talman mittakaavassa. Asemakaavan toteutuessa Talman asukasmäärä yli kaksinkertaistuu. Nykyisellään koko Talman seudulla asuu noin 1300 asukasta, ja tämä asemakaava mahdollistaa väestökasvun arviolta noin 1700-1900 asukkaalla. Alueen rakentumisen myötä tuleekin huomioida alueen sosiaaliset vaikutukset ja pyrkiä minimoimaan negatiivisia vaikutuksia. Jatkosuunnittelun aikana on etsittävä keinoja edistää sekä alueen nykyisten että uusien asukkaiden viihtymistä ja yhteenkuuluvuutta Talman kyläyhteisössä. Talman keskustan eteläosan asemakaavan myötä tulee Talman alueen asuntokanta monipuolistumaan merkittävästi. Alueen asuntokanta muodostuu tällä hetkellä lähes pelkästään omakotitaloista ja maatiloista. Kaavaratkaisu mahdollistaa alueelle kerros- ja rivitalovaltaisen, taajamamaisen rakenteen muodostumisen ja näin eri asumismuotojen sekoittumisen. Kaavaratkaisussa pyritään korostamaan Talman alueen erityispiirteitä ja tukemaan mm. naapurustojen ja yhteisöllisyyden muodostumista.

Palvelut ja työpaikat

Alkuvaiheessa alue tukeutuu Nikkilän julkisiin palveluihin ja kaupallisten palveluiden osalta Keravan keskustan palveluihin. Asemakaavassa ohjataan toteuttamaan liike- ja palvelutiloja kokoojakadun varren maantasokerrokseen, jotta alueelle voi sijoittua pienimuotoisia paikallisia kaupallisia palveluita. Kaava mahdollistaa myös pienen päivittäistavarakaupan toteuttamiseen alueen pohjoisosassa sijaitsevan aukion reunalle. Alueelle toteutettava uusi sivistyskeskus tuo julkisia palveluita alueelle (päiväkoti, koulu, liikuntatiloja), kuten myös julkisen sektorin työpaikkoja.

Alueen länsiosaan on osoitettu toiminnallinen virkistysalue, johon on tarkoitus sijoittaa Talman aluetta palvelevia lähiliikuntapalveluita.

Koska alue sijaitsee lähellä Bastukärrin logistiikka-aluetta, on oletettavaa, että Bastukärrissä työskentelevät ovat kiinnostuneita Talman keskustan asunnoista.

första skedet utarbetandet av en detaljplan för södra delen av Tallmo centrum stöder målet om att inleda persontågtrafik på nämnda banavsnitt och därigenom utvecklingen av hållbara färdsätt i Sibbo kommun.

Befolkningens utveckling, boende och social miljö
Den befolkningstillväxt som detaljplanen möjliggör är av stor betydelse för Sibbo och särskilt för den skala som gäller i Tallmo. Invånarantalet i Tallmo kommer att mer än fördubblas när detaljplanen genomförs. För närvarande bor det ungefär 1 300 personer i Tallmo med näromgivningar, och denna detaljplan kommer att ge möjlighet till ca 1 700–1 900 nya invånare. Därför är det viktigt att beakta de sociala konsekvenserna av att området byggs upp och att sträva efter att minimera de negativa konsekvenserna. En uppgift för den fortsatta planeringen är att söka sätt att främja trivseln och samhörigheten i Tallmo byagemenskap, bland såväl nuvarande som nya invånare i området.

Bostadsbeståndet i Tallmoområdet kommer att diversifieras avsevärt i och med detaljplanen för södra delen av Tallmo centrum. För närvarande är bostäderna nästan uteslutande egnahemshus och jordbruksfastigheter. Planlösningen går ut på att bygga en höghus- och radhusdominerad tätortsstruktur med blandade boendeformer. I planlösningen strävar man efter att framhäva särdragen i Tallmoområdet och att stöda uppkomsten av grannskap och social gemenskap.

Service och arbetsplatser

Till en början stöder sig området på den offentliga servicen i Nickby och på den kommersiella servicen i centrum av Kervo. Detaljplanen anvisar byggande av affärs- och servicelokaler på markplan längs matargatan för att tillhandahållare av lokal, kommersiell service i liten skala ska kunna etablera sig i området. Planen gör det också möjligt att genomföra en liten dagligvarubutik i kanten av den öppna platsen i norr. Det nya bildningscentrumet kommer att innebära att också annan offentlig service tillhandahålls i området (daghem, skola, motionslokaler) och att det även skapas arbetstillfällen i den offentliga sektorn.

I områdets västra del anvisas ett funktionellt rekreationsområde där det är tänkt att man kan placera närmotionstjänster som tjänar hela Tallmoområdet.

Eftersom området är beläget nära Bastukärrs logistikområde kan man anta att de som arbetar i Bastukärr är intresserade av bostäderna i Tallmo centrum.

Virkistys

Talma tarjoaa monipuolisia vapaa-ajan mahdollisuuksia: Alueen eteläpuolella sijaitsee Talma Skin laskettelu- ja vapaa-ajankeskus, noin kahden kilometrin etäisyydellä kaava-alueesta pohjoiseen sijaitsee Golf Talma ja lisäksi lähiympäristössä on hevostalleja. Asemakaavan toteuttamisen myötä alueen lähivirkitysmahdollisuudet paranevat ja monipuolistuvat. Alueen läntisestä lähivirkistysalueesta suunnitellaan toiminnallinen ulkoilualue ulkoilureitteineen ja liikuntapaikkoineen. Alueelle on ideoitu muun muassa kuntorataa, kiipeily- ja voimistelutelineitä, leikkipuistoa, koirapuistoa ja jalkapallokenttää. Oppimiskeskuksen yhteyteen tulee urheilukenttä, ja alueella nyt olevalle frisbeegolf-radalle pyritään löytämään sopiva paikka myös tulevaisuudessa alueelta.

Liikenne

Alkuvaiheessa Talman julkinen liikenne toteutetaan linja-autoliikenteenä. Tavoitteena on kuitenkin avata henkilöjunaliikenne Kerava-Nikkilä rataosuudella vuoteen 2030 mennessä. Se vaatii osaltaan myös Talman alueen väestömäärän kasvua, mihin vastataan tällä asemakaavatyöllä.

Talman osayleiskaavatyön aikana tehtiin koko osayleiskaava-aluetta koskevat liikenteen toimivuustarkastelut ja liikennesuunnitelmat. Tämän asemakaavatyön aikana on laadittu kaava-aluetta koskeva liikenne-ennuste, liikenteen toimivuustarkastelu ja tehty alustavat katujen tilavaraussuunnitelmat.

Talman keskustan eteläosan asemakaavan mukaisen rakentamisen lopputilanteen liikennetuotos on arviolta 4 828 ajoneuvoa/vrk. Tästä henkilöautojen osuuden arvioidaan olevan noin 80 % (WSP, 2019). Asemakaava-alueen liikenne suuntautuu pääosin Keravan suuntaan, lähinnä Martinkyläntien/Porvoontien ja Keravantien kautta. Ennen ns. eteläisen kokoojakatuyhteyden rakentamista Keravantien suuntaan, tulee liikenne suuntautumaan Keravan suuntaan enemmän pohjoisen (sekä jossain määrin Talmantien) kautta.

Liikenteen toimivuustarkastelujen perusteella alueen keskeiset kiertoliittymät (pääkokoojakadun ja Martinkyläntien kiertoliittymä sekä pääkokoojakadun ja Talmantien kiertoliittymä) toimivat erittäin hyvin vuonna 2030. Ko. kiertoliittymät toimivat erinomaisesti myös valo-ohjaamattomina tasoliittymäratkaisuina, eikä varsinaisia kääntyvien kaistoja tarvita.

Rekreation

Tallmo erbjuder möjligheter till mångsidiga fritidsaktiviteter: Slalom- och fritidscentrumet Talma Ski är beläget på planeringsområdets södra sida. På ett avstånd av cirka två kilometer norrut finns Golf Talma, och dessutom finns det häststall i närområdena. När detaljplanen genomförs kommer möjligheterna till närrekreation att förbättras och bli mångsidigare. Det västra området för närrekreation planeras som ett funktionellt fritidsområde med friluftsleder och motionsplatser. Man har föreslagit bl.a. motionsspår, klätter- och gymnastikställningar, en lekpark, en hundpark och en fotbollsplan. I anslutning till lärcentret anläggs en idrottsplan. För frisbeegolf-banan som för närvarande finns i området försöker man hitta en ny lämplig plats där verksamheten kan fortsätta även i framtiden.

Trafik

Till en början kommer kollektivtrafiken i Tallmo att vara busstrafik. Målet är emellertid att inleda persontågtrafik på banavsnittet Kervo-Nickby senast år 2030. Det förutsätter att befolkningen växer även i Tallmoområdet, och detta detaljplanearbete bidrar till tillväxten.

Under arbetet med att utarbeta delgeneralplanen för Tallmo gjordes undersökningar av trafikens funktion och trafikplaner för hela delgeneralplaneområdet. I detta detaljplanearbete har en trafikprognos, en granskning av trafikens funktion och preliminära reserveringar för gatuutrymmena sammanställts.

Trafikalstringen uppskattas bli 4 828 fordon/dygn i det skede när detaljplanen för Tallmo centrum, södra delen, har genomförts i sin helhet. Av detta beräknas personbilarna utgöra ungefär 80 procent (WSP, 2019). Trafiken i detaljplaneområdet går i huvudsak mot Kervo, främst via Mårtensbyvägen/Borgåvägen och Kervovägen. Innan den s.k. södra matargatan byggs mot Kervohållet, kommer trafiken mot Kervo att koncentreras över norrsidan (samt i viss mån via Tallmovägen).

Utifrån granskningarna av trafikens funktion kommer de centrala rondellerna (huvudmatargatan och Mårtensbyvägen samt huvudmatargatan och Tallmovägen) att fungera mycket bra år 2030. Dessa rondeller fungerar utmärkt också som plankorsningar utan trafikljus och inga egentliga svängande filer behövs.



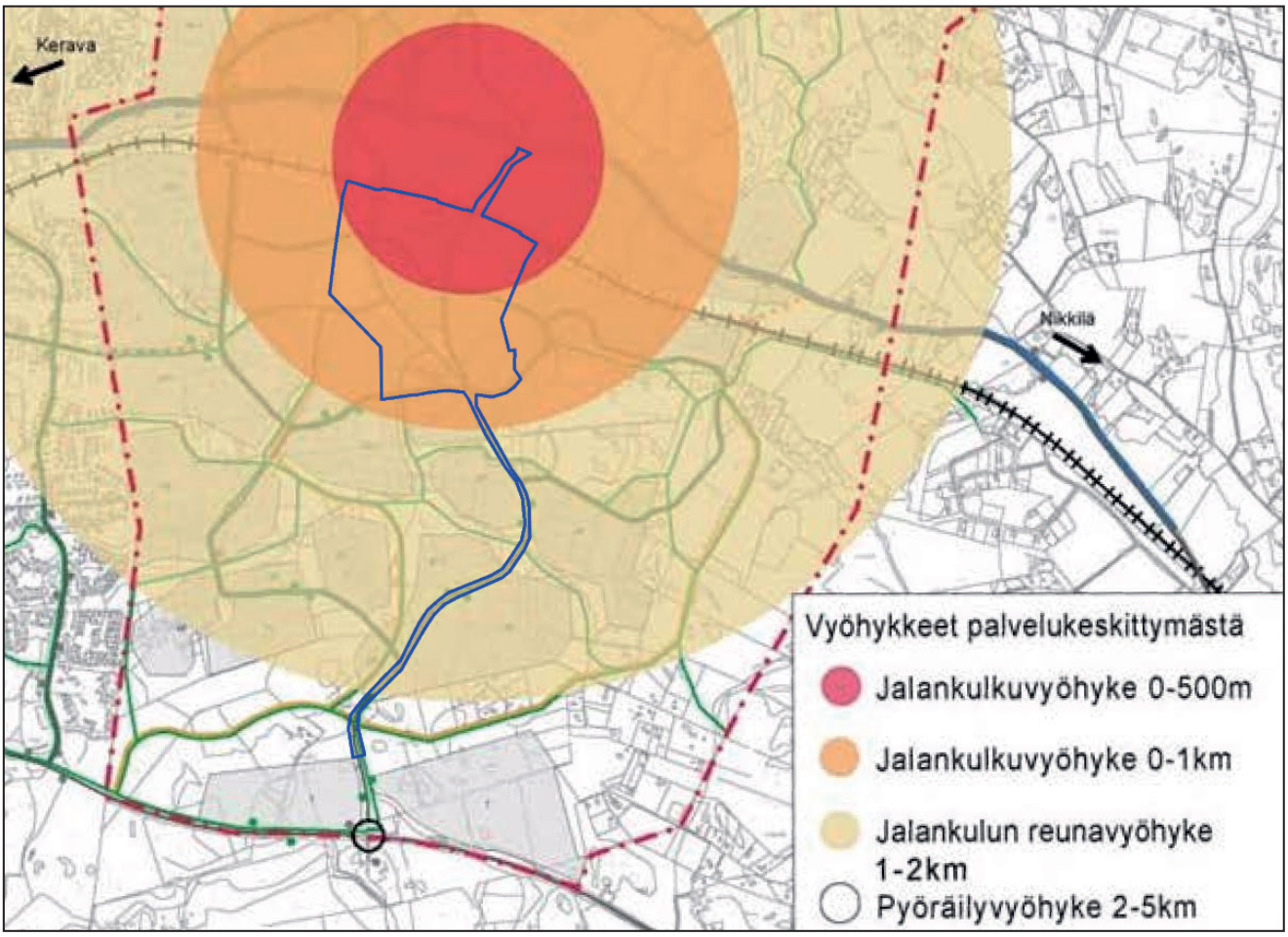
Asemakaava-alueen moottoriajoneuvoliikenteen suuntautuminen vuonna 2030. / Motorfordonstrafiken i detaljplaneområdet år 2030. WSP, 2019.

Talman keskustan eteläosa sijoittuu kokonaisuudessaan tulevaisuudessa jalankulkuvyöhykkeelle eli alle kilometrin etäisyydelle Talman tulevasta juna-asemasta.

Kaavatyön tavoitteena on ohjata liikkumista kestävämpään suuntaan vähentämällä henkilöautoriippuvuutta. Kävelylle ja pyöräilylle tarjotaan laadukkaat ja hyvät olosuhteet liikkumiseen. Alueen länsiosaan, keskeisen viheryhteyden yhteyteen, on osoitettu vain kevyen liikenteen käyttöön radan alitus. Lisäksi liityntäpysäköintialueen keskikohdalta on osoitettu varaus radan ylikululle, josta on mahdollista toteuttaa tulevaisuudessa suora yhteys tulevalle asemalaiturille ja keskusta-alueelle. Vain jalankulkijoille ja/tai pyöräilijöille osoitettujen radan alitusten/ylitysten avulla heille annetaan mahdollisuus kulkea myös siellä, missä se ei autoilijalta onnistu. Tällöin kävely- / pyörämatka tulevalle keskusta-alueelle ja asemalle lyhenee ja näin kestävien liikkumismuotojen houkuttelevuus lisääntyy.

Hela södra delen av Tallmo centrum kommer i framtiden att ligga inom fotgängarzonen, dvs. på ett avstånd av mindre än en kilometer från tågstationen.

Målet med planarbetet är att styra färdsätten i en mer hållbar riktning genom att minska beroendet av personbilar. Fotgängare och cyklister erbjuds förstklassiga förhållanden att färdas i. I områdets västra del, i anslutning till den centrala grönförbindelsen, har en underfart anvisats enbart för cyklister och fotgängare. I mitten av anslutningsparkeringsområdet har därtill anvisats en reservering för en överfart, från vilken det i framtiden är möjligt att genomföra en direkt förbindelse till den kommande stationsperrongen och centrumområdet. Med hjälp av underfarter/överfarter som anvisas enbart för fotgängare och/eller cyklister ger man människorna möjlighet att röra sig där som det inte går att ta sig fram med bil. Det förkortar promenad-/cykelavstånden till det nya centrumområdet och stationen, vilket gör de hållbara färdsätten mer attraktiva.



Talman keskustan eteläosan asemakaava-alue tukeutuu tulevaisuudessa yhdyskuntarakenteen näkökulmasta kokonaisuudessaan kestäviin liikkumismuotoihin: kävelyyn, pyöräilyyn, raide- ja bussiliikenteeseen. Kuva: Talman osayleiskaavan liikenneselvitys, Sito Oy, 14.5.2014. / Med hänsyn till samhällsstrukturen kommer detaljplaneområdet i Tallmo centrum, södra delen, att i framtiden stöda sig helt och hållet på hållbara färdsätt: gång, cykling, spår- och busstrafik. Bild: Talman osayleiskaavan liikenneselvitys, Sito Oy, 14.5.2014. (Trafikutredning i anslutning till delgeneralplanen för Tallmo).

5.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Kaavaehdotusta laadittaessa tullaan tekemään tarkempi, kaavaratkaisuun perustuva, luontovaikutusten arviointi ulkopuolisen konsultin toimesta.

Maisema

Asuinalueen rakentaminen vaikuttaa alueen maisemakuvaan melko laajalla alueella, koska rakentaminen sijoittuu suhteellisen korkealle ja näkyvälle paikalle mäen rinteelle ja laelle. Kerrostalorakentamisen kerrosluku on pääosin rajoitettu neljään kerrokseen, muutamia kuusikerroksisia maamerkkirakennusta lukuun ottamatta. Maisemassa uusi asuinalue näyttäytyy muodoiltaan vaihtelevana, maastonmuotoihin sopeutetulta ja melko tasakorkuiselta.

5.4.2 Konsekvenser för naturen och naturmiljön

I anslutning till utarbetandet av planförslaget kommer en utomstående konsult att göra en mer detaljerad bedömning av konsekvenserna för naturen på basis av planlösningen.

Landskap

Byggandet av bostadsområdet påverkar landskapsbilden i ett stort område eftersom bostäderna förläggs till en relativt hög och synlig plats på krönet och sluttningen av en backe. Våningstalet för höghusbyggandet har i huvudsak begränsats till fyra, med undantag för några byggnader med sex våningar som fungerar som landmärken. I landskapet framträder det nya bostadsområdet som ett till terrängen anpassat, rätt så jämnhögt område med omväxlande former.



Näkymä kaava-alueelle idästä (suunnitteluvaiheen visualisointi). / Vy mot planområdet österifrån (visualisering i planeringsskedet). SERUM arkkitehdit, 2017.

Luonnonolot ja luonnon monimuotoisuus

Kaavaluonnoksesta laaditaan erillinen luontovaikutusten arviointi, jossa arvioidaan asemakaavan vaikutuksia merkittävimpiin luontoarvoihin.

Luontoselvityksissä ilmenneet arvokkaat luontokohteet, Talman lehto- ja lehtokorpialue, koillisosan perhosniitty sekä alueen eteläosassa sijaitseva hiekkakuoppa on osoitettu asemakaavassa joko luo-aluemerkinnöin tai osaksi suojelualuetta (SL).

Talman lehto

Talman lehdon säilyminen edellyttää alueen vesiolosuhteiden säilymistä. Kaavatyön aikana on laadittu hulevesiselvitys ja –suunnitelma (Pöyry, 2017 ja hulevesisuunnitelman päivitys WSP, 2019), jonka tavoitteena on minimoida rakentamisen ja ympäristön muuttumisen aiheuttamat vaikutukset hulevesien määrään ja laatuun. Talman lehdon läpi virtaa Ollbäckenin puro, joka on luonnollinen hulevesireitti. Yleisiltä alueilta kertyvät Ollbäckenin suuntaan virtaavat hulevedet kuljetetaan hallitusti laatua parantavien rakenteiden (öljynerottimet sekä suodatus- ja imeytysrakenteet) läpi.

Perhosniitty

Alueen luoteisosassa sijaitseva niitty on ketosukkulakoin ja ojakärsämökenttäkääriäisen elinympäristöä. Alue on osoitettu asemakaavassa säilytettäväksi luo-aluemerkinnällä.

Naturförhållanden och naturens mångfald

Över planutkastet utarbetas en separat bedömning av konsekvenserna för naturen. I bedömningen behandlas detaljplanens konsekvenser för de mest betydande naturvärdena.

De värdefulla naturobjekt som framgått av naturinventeringarna – lund- och lundkärret i Tallmo, fjärilsängen i den nordöstra delen samt sandgropen i den södra delen – har antingen anvisats med beteckningen ”luo” eller som en del av ett skyddsområde (SL) i detaljplanen.

Lunden i Tallmo

Bevarandet av lunden i Tallmo förutsätter att vattenförhållandena i området bevaras. Under planarbetet har en dagvattenutredning och -plan (Pöyry, 2017 och uppdatering av dagvattenplanen WSP, 2019) utarbetats med målet att minimera de konsekvenser som byggandet och ändringarna i miljön har för dagvattnets kvantitet och kvalitet. Ollbäcken är en naturlig dagvattenväg som rinner genom lunden i Tallmo. Dagvatten som strömmar från de allmänna områdena i riktning mot Ollbäcken avleds under kontrollerade former genom konstruktioner som förbättrar kvaliteten (oljeavskiljare samt filter- och infiltrationskonstruktioner).

Fjärilsängen

Ängen i den nordvästra delen av området är en livsmiljö för gråfibblekorthuvudmal och nysörtrotvecklare. Området ska bevaras och har beteckningen ”luo” i detaljplanen.

Hiekkakuoppa

Alueen eteläosan hiekkakuoppa ja siihen liittyvät kosteikkoalueet ovat mahdollista viitasammakon lisääntymisalueita. Alue on osoitettu asemakaavassa säilytettäväksi luo-aluemerkinnällä.

Lepakot

Kaava-alue on osittain lepakoiden ruokailualuetta. Luontoselvityksessä alueelta rajattiin kaksi ns. II-luokan lepakkoaluetta ja kolme III-luokan lepakkoaluetta. Asemakaavaratkaisun myötä alueen keskiosan, luokan II, lepakoiden ruokailualue jää rakentamisen alle ja tältä osin asemakaavaratkaisu heikentää lepakoiden ruokailualueita. Muilta osin lepakkoalueet jäävät lähes kokonaan rakentamisalueiden ulkopuolelle.

Pienilmasto

Alueen pienilmasto on arvioitu lähtökohtaisesti suotuisaksi asuinalueelle, koska asuinrakentaminen sijoittuu hiekka-moreeniselänteen laelle ja rinteille. Kerrostalokorttelit on muotoiltu suljetuiksi tai puolisuljetuiksi pihapiireiksi, joten kortteleiden sisäpihoilla pienilmasto on miellyttävä. Korkea kerrostalorakentaminen voi vaikuttaa lähiympäristön tuulisuuteen ja muodostaa turbulensseja. Tässä asemakaavassa kerrostalorakentaminen on kuitenkin suhteellisen matalaa (max. kuusi kerrosta). Kaavaratkaisun monimuotoinen korttelirakenne ja mutkitteleva katuverkko suojaa tuulisuudelta.

Rakennetun ympäristön lämpösaarekeilmiötä voidaan lieventää istuttamalla kaduille, pysäköintialueille ja pihoille lehtipuita, jotka suojaavat kesällä auringonpaisteelta. Myös vaaleat ja heijastavat kattomateriaalit heijastavat valoa ja lämpöä. Näihin tekijöihin voidaan kiinnittää huomiota asemakaavan yhteydessä laadittavissa rakentamistapaohjeissa ja yleisten alueiden suunnittelussa.

Vesistöt ja vesitalous

Kaavatyön aikana on laadittu hulevesiselvitys ja -suunnitelma (Pöyry, 2017 ja hulevesisuunnitelman päivitys WSP, 2019). Kaavaratkaisun osoittaman maankäytön muutoksen myötä tulisi alueella muodostuvien hulevesien määrä ja virtaamahuiput kasvamaan merkittävästi ilman hulevesien hallintaan suunnattuja toimenpiteitä. Kaavatyön ohessa laaditun hulevesisuunnitelman tavoitteena on alueen rakentamisen aiheuttamien vaikutusten minimointi. Hulevesisuunnitelmaa tullaan päivittämään tarvittavilta osin vielä asemakaavan ehdotusvaiheeseen.

Sandgrop

Sandgropen i södra delen av området och den omgivande våtmarken är potentiella fortplantningsområden för åkergroda. Området ska bevaras och har beteckningen ”luo” i detaljplanen.

Fladdermöss

Planområdet är ställvis ett område där fladdermöss söker föda. Vid naturinventeringen avgränsades två fladdermusområden i klass II och tre fladdermusområden i klass III. I och med detaljplanelösningen kommer födoområdet i den mellersta delen av planområdet, klass II, att byggas och till den delen försämras födoområdena för fladdermöss. Till övriga delar faller fladdermusområdena nästan helt utanför de områden som ska byggas.

Mikroklimat

Mikroklimatet i planeringsområdet kan generellt betraktas som fördelaktigt för ett bostadsområde, eftersom bostäderna byggs på krönet och sluttningen av en sand-moränås. Kvarteren för flervåningshus har planerats som slutna eller till hälften slutna gårdsområden vars innergårdar har ett behagligt mikroklimat. Höga flervåningshus kan påverka vindförhållandena i närområdet och bilda turbulens. I denna detaljplan är flervåningshusen emellertid ganska låga (högst sex våningar). Den mångformiga kvartersstrukturen och det slingrande gatunätet skyddar mot blåst.

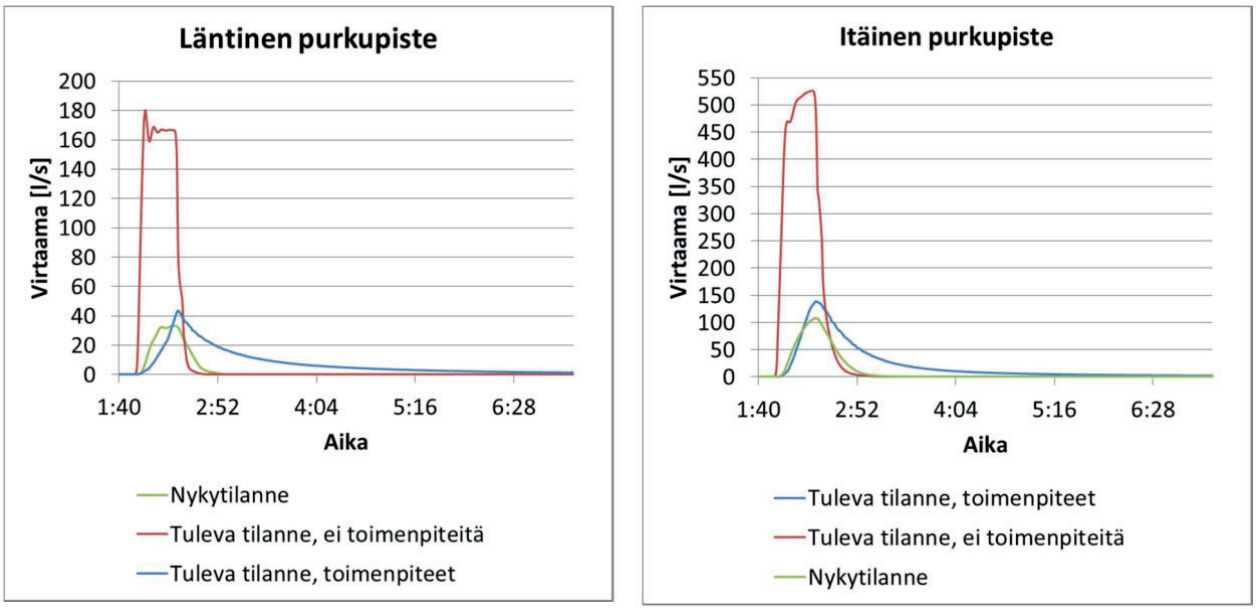
Fenomenet med urbana värmeöar kan lindras genom att man planterar lövträd längs gatorna, på parkeringsområdena och gårdsplanerna som skydd mot solgasset sommartid. Ljus och värme reflekteras också av ljusa och blänkande tak. I de byggsättsanvisningar som utarbetas i samband med detaljplanen och i planeringen av de allmänna områdena kan uppmärksamhet fästas vid dessa faktorer.

Vattendrag och vattenhushållning

Under planarbetet har en dagvattenutredning - och plan utarbetats (Pöyry, 2017, och uppdatering av dagvattenplanen WSP, 2019). Den ändring i markanvändningen som anvisas i planlösningen kommer att öka mängden dagvatten som uppkommer och flödestopparna betydligt om inga åtgärder vidtas för hanteringen av dagvatten. Målet med dagvattenplanen som utarbetats parallellt med planarbetet är att minimera konsekvenserna av byggandet. Behövliga delar av dagvattenplanen kommer att uppdateras inför detaljplanens förslagsskede.

Hulevesisuunnitelmassa on esitetyt hulevesireitit ja hulevesien hallintarakenteet on merkitty asemakaavaan. Korttelialueilla hulevesien hallinnan lähtökohtana on, että kaikki puhtaat hulevedet imeytetään ja pysäköinti- ja liikennealueiden hulevesiä viivytetään ennen niiden johtamista katualueiden hulevesiverkostoihin. Korttelialueille tulee sijoittaa säiliörakenne, joka mahdollistaa puhtaiden hulevesien hyötykäytön.

De dagvattenvägar och de konstruktioner för hanteringen av dagvattnet som lades fram i dagvattenplanen har överförts till detaljplanen. I kvartersområdena är utgångspunkten för dagvattenhanteringen att allt rent dagvatten ska infiltreras och att dagvatten från parkerings- och trafikområden ska fördröjas innan det avleds till dagvattennätet i gatuområdena. Kvartersområdena bör förses med en cisternkonstruktion som gör det möjligt att ta tillvara rent dagvatten.



Suunnittelualueen pohjoisosan itäisen ja läntisen hulevesien purkupisteen maksimivirtaamat kerran 10 vuodessa toistuvalla 30 min rankkasadetapahtumalla. / Maximala flöden vid utloppspunkten för dagvattnet österifrån och västerifrån i planeringsområdets norra del vid skyfall på 30 minuter som återkommer en gång på 10 år (Pöyry, 2017).

Ollbäcken-puron kapasiteetin tarkastelussa huomioitiin Talman osayleiskaavan toteuttamisen vaikutukset valuma-alueen hulevesien määrään. Suunnitelmassa laskettiin mitoitus suunnittelualueen lähellä oleville rummuille. Kapasiteettitarkastelussa todettiin, että osayleiskaavan mukaisen rakentamisen myötä nykyisten rumpujen kapasiteetti tulee ylittymään keskimäärin kerran 50 vuodessa toistuvassa rankkasadetilanteessa. Rummuille määritettiin uudet mitoitukset, joissa huomioitiin osayleiskaavan mukaiset tulevat maankäytön muutokset.

Viitasammakoiden lisääntymisalueena suojeltavan pohjavesilammen suuntaan johdettavat hulevedet imeytetään. Ennen imeyttämistä hulevedet suodatetaan kadun viheralueiden kasvillisuuskerrosten läpi, minkä jälkeen hulevedet johdetaan öljynerottimen ja suodatusrakenteen kautta imeytyspainanteeseen. Pohjoiseen, Ollbäckenin puron suuntaan johdettavat hulevedet käsitellään kosteikkoaltailla. Lisäksi hulevesien purkulinjoihin on tehty tilavaraukset öljynerottimille.

Vid granskningen av Ollbäckens kapacitet beaktades konsekvensen av genomförandet av Tallmo delgeneralplan för mängden dagvatten i tillrinningsområdet. I planen beräknades dimensioneringen för de trummor som finns nära planeringsområdet. Kapacitetsgranskningen visade att trummornas kapacitet kommer att överskridas vid skyfall med återkomsttiden 50 år. För trummorna fastställdes nya mått med beaktande av ändringana i markanvändningen enligt delgeneralplanen.

Dagvattnet som avleds i riktning mot grundvattengölen som ska skyddas som en förökningsplats för åkergrodor kommer att infiltreras. Före infiltrationen renas dagvattnet genom vegetationsskikten i grönområdena längs gatan, varefter det avleds via en oljeavskiljare och en filterkonstruktion till en infiltrationssänka. Dagvatten som avleds norrut, i riktning mot Ollbäcken, behandlas i våtmarksbassänger. Dessutom har utrymmesreserveringar för oljeavskiljare gjorts längs utloppslinjerna för dagvattnet.

Hulevesiselvityksessä on esitetty myös rakentamisen aikaisen hulevesien hallinnan periaatteet. Lisäksi hulevesien hallinnan yleissuunnitelman pohjalta on esitetty suosituksia hulevesiin liittyvistä yleisistä asemakaavamääräyksistä.

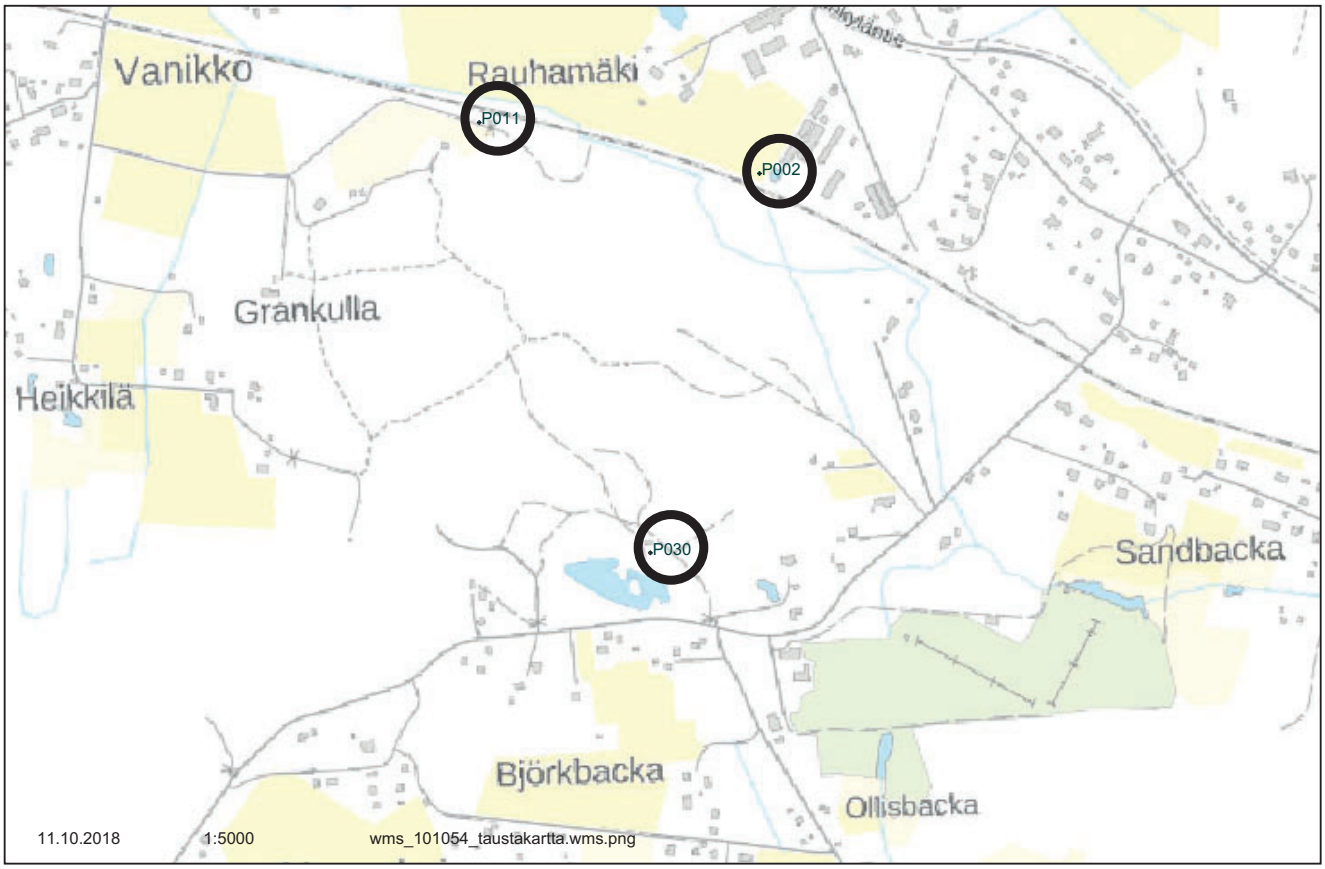
Hulevesimallinnuksen perusteella selvityksessä arvioitiin, että suunnitelluilla hulevesien hallintatoimenpiteillä purkuvirtaamat eivät kasva tulevaisuudessa yli 20 % nykytilanteeseen nähden.

Kaava-alue sijoittuu veden ottoon soveltuvalle pohjavesialueelle, minkä vuoksi asemakaavan mukainen rakentaminen ei saisi heikentää pohjaveden määrää ja laatua. Kaava-alueelle asennettiin pohjaveden pintaa mittaavat anturit (3 kpl) keväällä 2018. Näiden mittapisteiden avulla seurataan veden pinnan tason kehitystä alueella. Nyt saatujen tulosten perusteella pohjaveden pinnan tasossa on varsin suuria vaihteluita jokaisessa mittauspisteessä. Kaavassa esitettyjen hulevesien hallintotoimien avulla on kuitenkin tavoitteena turvata, että pohjaveden määrä ja laatu säilyvät nykyisellään.

I dagvattenutredningen presenteras också principerna för hanteringen av dagvattnet under byggnadstiden. Dessutom gavs rekommendationer om de allmänna detaljplanebestämmelserna om dagvatten utifrån översiktsplanen för hanteringen av dagvatten.

I utredningen bedömde man med utgångspunkt i dagvattenmodeller att utloppsflödena inte kommer att öka i framtiden med mer än 20 % jämfört med nuläget under förutsättning att man vidtar de planerade åtgärderna för hanteringen av dagvattnet.

Planområdet ligger inom ett grundvattenområde som lämpar sig för vattentäkt. Därför får byggandet enligt detaljplanen inte ha några negativa konsekvenser för grundvattnets kvalitet och kvantitet. Våren 2018 placerades observationsrör (3 st.) som mäter grundvattenståndet ut i planområdet. Med hjälp av dessa mätpunkter följer man upp utvecklingen hos grundvattenståndet. Resultaten har visat på rätt så stora variationer i grundvattenståndet i var och en av mätpunkterna. Med hjälp av de åtgärder för dagvattenhantering som föreslås i planen strävar man emellertid efter att säkerställa att grundvattnets kvantitet och kvalitet förblir oförändrade.



Pohjaveden pinnan mittauspaikat kaava-alueella. / Mätpunkter för uppföljning av grundvattenståndet i planområdet.

5.4.3 Vaikutukset kuntatalouteen

Asemakaavan toteuttamisen myötä kunnallistekniikan, katujen ja yleisten alueiden rakentaminen ja palveluiden järjestäminen aiheuttavat kunnalle kustannuksia. Asemakaava aloittaa Talman tulevan keskustan rakentumisen ja tästä syystä kaavaan kohdistuu merkittävä kynnysinvestointi uuden kokoojakadun ja radan alikulkujen toteuttamisesta.

Kaavatyön yhteydessä tehdyn katujen yleissuunnittelun yhteydessä arvioitiin ratkaisujen kustannuksia (WSP, 2019). Martinkyläntieltä Talmantielle ulottuvan pääkokoojakadun osuuden rakentamisen kustannuksiksi arvioitiin 9,6 miljoonaa euroa (summa sisältää radan alituksen rakentamisen ja pohjavesisuojauksen, noin 5,4 miljoonaa euroa). Talmantien ja Keravantien välisen pääkokoojakatuosuuden toteuttamisen hinnaksi arvioitiin yhteensä 2,6 miljoonaa euroa (summa ei sisällä ulkoilureittien alikulkuvarausten toteuttamista). Infran rakennuskustannuksia tullaan arvioimaan laajemmin kaavatyön edetessä. Tehtävät kustannusarviot tulevat tarkentumaan lähempänä toteutusta tehtävien tarkempien suunnitelmien yhteydessä.

Myös alueelta saatavia tontinmyyntituloja tullaan arvioimaan kaavatyön edetessä. Kaava-alueen rakentumisen jälkeen alueelta kertyy kunnalle tuloja mm. asukkaiden ja yritysten verotulojen myötä sekä vesihuollon perus- ja käyttömaksuista sekä liittymismaksuista. Tulevaisuudessa menoeriä kunnalle aiheutuu taasen mm. uusille asukkaille tarjottavien kunnallispalveluiden (päivähoito-, koulu-, terveyspalvelut jne.) myötä.

5.5 Ympäristön häiriötekijät

Melu ja tärinä

Alueelle laaditun meluselvityksen perusteella kaavakarttaan on merkitty melumääräykset rakennusten julkisivuille ratamelun suuntaan. Lisäksi kaavakarttaan on merkitty määräys lentomelua vastaan.

Junaradan tärinäalue on jätetty asemakaavassa rakentamisen ulkopuolelle alueella sijaitsevien rakennusten rakennevaurioriskin tai/ja tilojen alentuneen käyttöviihtyvyyden johdosta. Alueelle on osoitettu kaavassa yleinen pysäköintialue. Tämän rakentamisen ulkopuolelle jätetyn alueen eteläpuolella normaaleihin asuinrakennuksiin ei kohdistu värähtelyyn liittyviä erityisvaatimuksia.

5.4.3 Konsekvenser för kommunekonomin

Genomförandet av detaljplanen orsakar kostnader för kommunen på grund av byggandet av kommunaltekniken, gatorna och de allmänna områdena samt ordnandet av service. Detaljplanen startar processen för att bygga upp Tallmo nya centrum och planen innebär en betydande tröskelinvestering i den nya matargatan och banunderfarterna.

Kostnaderna för olika lösningar beräknades i samband med översiktsplaneringen av gatorna, som ingick i planarbetet (WSP, 2019). Kostnaderna för att bygga avsnittet av huvudmatargatan från Mårtensbyvägen till Tallmovägen uppskattades till 9,6 miljoner euro (i summan ingår byggandet av underfarten och skyddet av grundvattnet, ca 5,4 miljoner euro). Kostnaderna för att bygga avsnittet av huvudmatargatan mellan Tallmovägen och Kervovägen uppskattades till sammanlagt 2,6 miljoner euro (i summan ingår inte byggandet av de reserverade undergångarna för friluftslederna). Kostnaderna för att bygga infrastrukturen kommer att beräknas mer ingående allteftersom planarbetet fortskrider. De kalkyler som ska göras kommer att preciseras i de mer detaljerade planerna närmare genomförandet.

Inkomsterna från försäljningen av tomterna i området kommer också att beräknas allteftersom planarbetet fortskrider. När planområdet har byggts får kommunen inkomster bl.a. i form av skatteinkomster från invånarna och företagen och grund- och bruksavgifter samt anslutningsavgifter för vattenförsörjningen. Framtida utgiftsposter uppkommer återigen bl.a. i och med den kommunala service som de nya invånarna behöver (daghem, skolor, hälsovård osv.).

5.5 Störande faktorer i miljön

Buller och vibration

Utifrån bullerutredningen har planbestämmelser inskrivits på plankartan för byggnadernas fasader i riktning mot banbullret. Därtill har en bestämmelse getts om flygbullret.

Med anledning av riskerna för konstruktionsskador på byggnaderna och/eller sänkt trivsel i lokalerna har skakningsområdet kring tågbanan lämnats utanför de områden som ska byggas. Ett allmänt parkeringsområde har anvisats på detta ställe. Inga särskilda krav som gäller vibrationer ställs på normala bostadshus på södra sidan av nämnda område som inte ska byggas.

Pilaantuneet maa-alueet

Alueella sijaitsevan entisen kaatopaikan puhdistustarve selvitetään kaavatyön aikana. Alue on osoitettu kaavaluonnoksessa merkinnällä saa (=Puhdistettava/kunnostettava maa-alue).

5.6 Kaavamerkinnät ja -määräykset

Kaavamerkinnät ja -määräykset on esitetty liitteessä 4. Kaavamerkinnät ja -määräykset noudattavat ympäristöministeriön antamia ohjeita.

Asemakaavamerkinnöissä ja -määräyksissä on kiinnitetty huomiota liikennemelusta ja -tärinästä aiheutuvien haittojen ehkäisyyn ja vähentämiseen sekä hulevesien käsittelyyn siten, että rakentamisesta aiheutuva hulevesikuormitus pystyttäisiin minimoimaan. Myös alueen luonnonarvot on huomioitu niitä koskevin merkinnöin ja määräyksin.

Osaa kokoojakadun varrella sijaitsevia rakennusaloja koskee kaavamerkintä ja –määräys, jonka mukaisesti rakennusten maantasokerrokseen tulee sijoittaa asumista palvelevia yhteiskäyttöisiä tiloja, jotka voidaan ottaa tarvittaessa heti liike- ja palvelutilakäyttöön. Tällä joustavalla merkinnällä halutaan mahdollistaa alueen toiminnallinen monipuolisuus ja palveluiden saatavuus sitten, kun Talman alueen rakentuminen on pidemmällä mm. henkilöjunaliikenteen käynnistymisen myötä ja kysyntää palveluille on toteutuksen alkuvaihetta enemmän.

Kerava-Nikkilä rataosuuden henkilöjunaliikenteen käynnistymisen aiheuttamat muutokset alueen toiminnallisuudessa on huomioitu myös autopaikkojen mitoitusta ja alueen toteutuksen vaiheistusta koskevin kaavamerkinnöin ja –määräyksin. Toteutuksen alkuvaiheessa, kun alue joukkoliikenne on järjestetty bussiliikenteen varaan, on autopaikkojen minimimitoitus selvästi suurempi kuin henkilöjunaliikenteen käynnistyttyä. Raideliikenneyhteyteen perustuvan joukkoliikenteen uskotaan olevan huomattavasti houkuttelevampaa kuin vain bussiliikenteeseen perustuvan joukkoliikenneyhteyksien, ja näin henkilöautoliikenteen käytön olevan aikaisempaa vähäisempää.

Lisäksi muun muassa korttelialueille osoitettavien pyöräpaikkojen vähimmäismäärää ja toteutusta ohjaavalla kaavamääräyksellä sekä useilla kävelyä ja pyöräilyä tukevilla kaavamerkinnöillä (jalankululle ja pyöräilylle osoitetut reitit) on pyritty ohjaamaan ekologisten kulkumuotojen käyttöön.

Förorenad mark

Behovet av att sanera marken vid den f.d. avstjälpningsplatsen utreds under planarbetets gång. I planutkastet har området anvisats med beteckningen saa (= mark som ska saneras/iståndsättas).

5.6 Planbeteckningar och planbestämmelser

Planbeteckningarna och -bestämmelserna presenteras i bilaga 4. Planbeteckningarna och -bestämmelserna är förenliga med miljöministeriets anvisningar.

I planbeteckningarna och -bestämmelserna har fokus legat på att förebygga och minska olägenheterna från trafikbullret och vibrationen och på att hantera dagvattnet så att den dagvattenbelastning som härrör från byggandet minimeras. Också naturvärdena i området har beaktats med beteckningar och bestämmelser.

För en del av byggnadsytorna längs matargatan gäller en planbeteckning och -bestämmelse enligt vilka gemensamma lokaler som tjänar boendet ska placeras i byggnadernas markplan. Dessa lokaler ska vid behov omedelbart kunna tas i bruk som affärs- och servicelokaler. Denna flexibla beteckning syftar till att säkerställa mångsidiga funktioner och tillgängligheten till service i det skede när byggandet av Tallmoområdet har hunnit längre bl.a. eftersom persontågtrafiken har inletts och det finns mer behov av service jämfört med det första skedet av genomförandet.

De ändringar i funktionerna som orsakas av att persontågtrafik inleds på banavsnittet Kervo-Nickby har tagits i beaktande även i planbeteckningarna och -bestämmelserna som gäller dimensioneringen av bilplatserna och det etappvisa genomförandet av området. I början av genomförandet, så länge som kollektivtrafiken hänger på busstrafiken, är minimidimensioneringen av bilplatserna klart större än senare när persontågtrafiken har inletts. Kollektivtrafik som grundar sig på en spårtrafikförbindelse antas bli avsevärt mer lockande jämfört med enbart busstrafik och därmed kan man räkna med att personbilstrafiken minskar.

Därtill har man strävat efter att styra trafiken mot ekologiska färdsätt bl.a. genom en planbestämmelse om minimiantalet cykelplatser som ska anvisas i kvartersområdena och flera planbeteckningar som stödjer gång- och cykeltrafik (rutter som anvisats för fotgängare och cyklister)

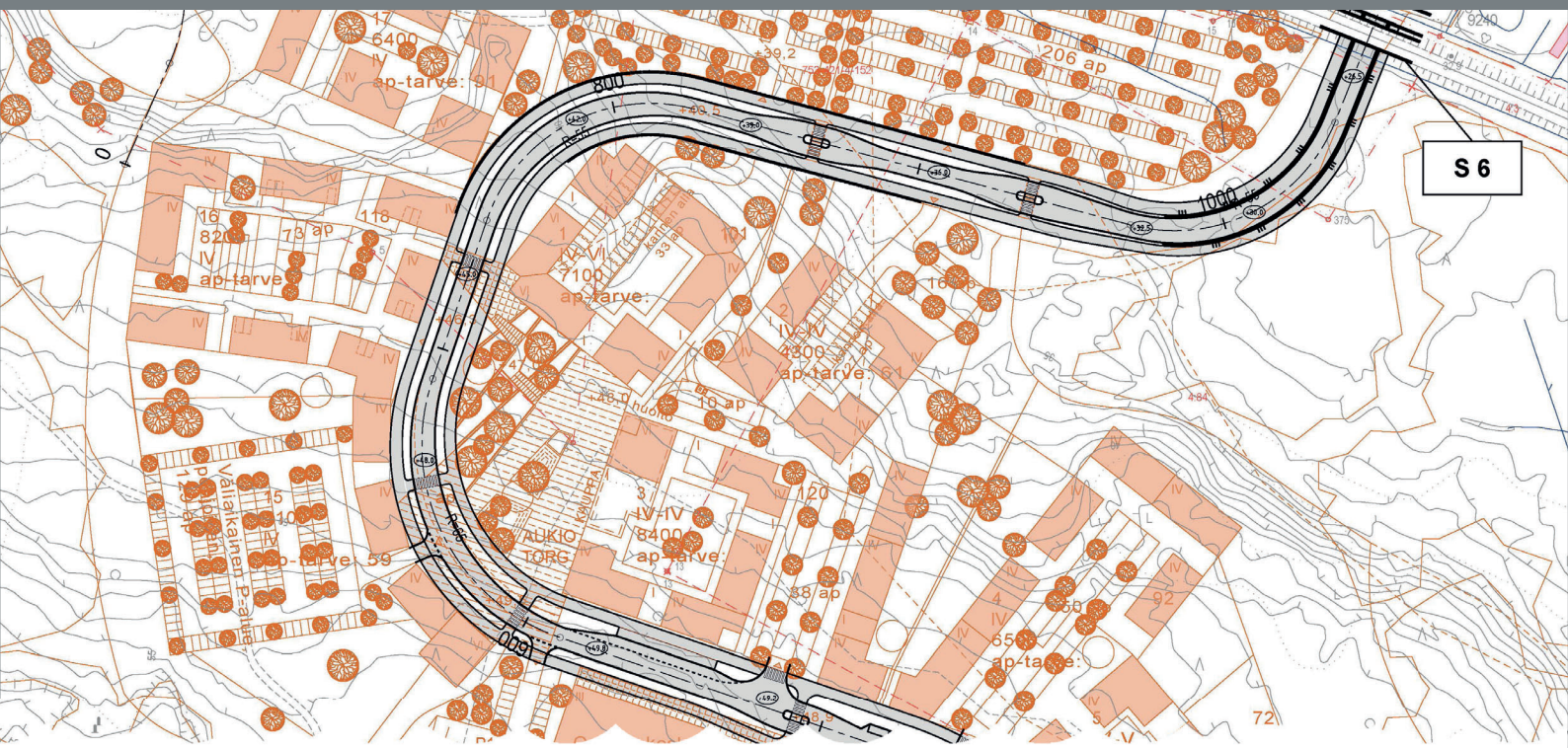
5.7 Nimistö

Kaavaluonnoksessa ei ole vielä esitetty alueen nimistöä muilta osin kuin nykyisten teiden osalta. Tarkoituksena on miettiä alueen mahdollista nimistöä yhdessä kunnan nimistötoimikunnan kanssa kaavaluonnoksen nähtävillä oloaikana ja näin saada nimistö esitettyä kaavaehdotuksessa. Nimistö voisi perustua joko alueen luonnon ominaispiirteisiin tai muihin alueen erityispiirteisiin.

5.7 Namnbestånd

I planutkastet har inget namnbestånd fastställts förutom för nuvarande vägar. Avsikten är att behandla namnen tillsammans med namnkommittén under den tid planutkastet är framlagt och därmed kunna föreslå namnen i planförslagsskedet. Namnbeståndet kunde grunda sig antingen på särdragen i naturen eller på andra lokala särdrag.

6 Asemakaavan toteutus
Genomförandet av detaljplanen



6.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat

Asemakaavan toteutusta ohjaamaan laaditaan samanaikaisesti kaavaehdotuksen kanssa rakentamistapa- ja lähiympäristön suunnitteluohjeet. Kaava-aluetta koskee yleinen määräys, jonka mukaisesti alueelle rakennettaessa tulee noudattaa alueelle laadittua rakennustapaohjeistusta.

Osana suunnittelutyötä on laadittu viitesuunnitelma, jossa on esitetty mm. rakennusten sijoittelu korttelialueilla sekä havainnekuvia, joista käy ilmi, minkälaista ilmettä alueen rakentamiselta toivotaan ja miten suunnittelualue kytkeytyy muuhun taajamarakenteeseen.

Kaavan laadinnan yhteydessä on tehty koko kaava-aluetta koskeva infrasuunnitelma (käsittää katujen sekä vesi- ja viemärijohtojen yleissuunnittelun) sekä hulevesien hallintasuunnitelma, jotka ohjaavat osaltaan alueen toteuttamista ja toteutuksen pohjana toimivaa tarkempaa infrasuunnittelua.

6.1 Planer som styr och åskådliggör genomförandet

För att styra genomförandet av detaljplanen utarbetas anvisningar om byggsättet och om planeringen av närmiljön parallellt med planförslaget. För hela planområdet gäller en allmän bestämmelse om att byggandet ska iaktta de anvisningar om byggsättet som har utarbetats specifikt för området.

Som en del av planeringsarbetet har den referensplan utarbetats som bl.a. presenterar placeringen av byggnaderna i kvartersområdena och har illustrationer som syftar till att visa byggandets önskvärda framtoning och planeringsområdets koppling till den övriga tätortsstrukturen.

I samband med planarbetet har en infrastrukturplan (som omfattar översiktsplaneringen av gatorna samt vatten- och avloppsledningarna) och en plan för dagvattenhanteringen utarbetats för hela planområdet. Dessa planer hjälper till att styra genomförandet av planen och den mer detaljerade infrastrukturplaneringen som utgör grund för genomförandet.

6.2 Toteuttaminen ja ajoitus

Asemakaavan toteuttaminen aloitetaan kaavan ja katusuunnitelmien saatua lainvoiman. Alue tullaan toteuttamaan vaiheittain.

Asuinkortteleiden toteuttamisen yhteydessä tulee varmistaa kaavassa osoitettujen melunsuojaustoimenpiteiden toteutuminen. Rakentamiseen ryhdyttäessä on lisäksi selvitettävä maaperän rakennettavuus ja perustamistapa rakennushankekohtaisesti.

Kaavan voimaantulon myötä muuttuu osa nykyisistä yksityisteistä (osa Talmantiestä, Norantiestä ja Kyllästämöntiestä) kaavan mukaisiksi kaduiksi, jolloin teiden/katujen hallinnointi ja ylläpito siirtyvät kunnalle.

Asemakaava-alue on tarkoitus liittää osaksi Keravan Energian kaukolämpöverkkoa. Alkuvaiheessa alueen kaukolämpö tuotetaan kaava-alueen lounaisosaan osoitetussa lämpölaitoksessa (ET-alue). Pidemmällä aikavälillä ko. lämpökeskus toimisi vara- ja huippukapasiteettina, kun Talman alue liitetään osaksi Keravan puolelta osaksi kaukolämpöverkostoa.

6.3 Toteutuksen seuranta

Sipoon kunta huolehtii alueen toteutuksen seurannasta tarvittavin lupamenettelyin.

6.2 Genomförande och tidsplanering

Genomförandet av detaljplanen påbörjas när planen och gatuplanerna har vunnit laga kraft. Området kommer att genomföras i etapper.

Vid byggandet av bostadskvarteren ska säkerställas att de anvisade bullerskyddsåtgärderna vidtas. När byggnadsarbetet inleds ska därtill jordmånens byggbarhet och grundningssättet utredas specifikt för varje byggprojekt.

När planen träder i kraft ändras en del av de nuvarande enskilda vägarna (del av Tallmovägen, Noranvägen och Kyllästämövägen) till gator, varvid förvaltningen och underhållet av vägarna/gatorna överförs på kommunen.

Avsikten är att ansluta detaljplaneområdet till Kervo Energis fjärrvärmenät. Till en början produceras fjärrvärme i värmeverket som anvisats i planområdets sydvästra del (ET-området). På längre sikt kan denna värmecentral fungera som reservkapacitet och kapacitet vid drifttoppar när Tallmoområdet ansluts till fjärrvärmenätet från Kervosidan.

6.3 Uppföljning av genomförandet

Sibbo kommun följer upp genomförandet i området genom tillbörligt lovförfarande.

Liitteet

Liite 1. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
Liite 2. Aloitusvaiheen viranomaisneuvottelun muistio
Liite 3. Kaavakartta
Liite 4. Kaavamerkinnät ja -määräykset
Liite 5. Havainnekuvat
Liite 6. Asemakaavan seurantalomake

Bilagor

Bilaga 1. Program för deltagande och bedömning
Bilaga 2. Promemoria från myndigheternas samråd i begynnelseskedet
Bilaga 3. Plankarta
Bilaga 4. Planbeteckningar och -bestämmelser
Bilaga 5. Illustrationer
Bilaga 6. Blankett för uppföljning av detaljplanen

Sipoossa / Sibbo 13.5.2019

Suvi Kaski
Kaavoituskoordinaattori / Planläggningskoordinator
FM YKS 470

Jarkko Lyytinen
Kaavoituspäällikkö / Planläggningschef
arkkitehti / arkitekt SAFA

SIPOO
SIBBO