G 20 Delgeneralplan för Tallmo

Beskrivning



Markanvändningssektionen 20.5.2015
Kommunstyrelsen 2.6.2015
Fullmäktige 15.6.2015

sipoo
sibbo

ÄRENDE 1011/2010

Sibbo, delgeneralplan för Tallmo, plan G 20.
Delgeneralplanen gäller ett område på 1600 ha, som ligger på gränsen mellan Sibbo kommun och Kervo stad. Området klyvs av Mårtensbyvägen och Kervo-Nickby järnväg. I söder avgränsas planområdet av Kervovägen. Planområdet hör i huvudsak till Mårtensby (421) jordregisterby och i norr till delar av Paipis (426) jordregisterby.

Beskrivningen gäller delgeneralplanekartan (1:5000) daterad 20.5.2015.

I den här planbeskrivningen beskrivs bakgrunden till utarbetandet av planutkastet, målen. planprocessen samt planlösningarna och motiveringar och konsekvenser.

Planprocess och behandlingsskeden

Startskedet
Planeringsmål (planläggningssektionen 19.1.2011, kommunstyrelsen 15.2.2011)
Planarbetet anhängigt (kungörelse 17.3.2011)
Programmet för deltagande och bedömning för påseende (21.3.-21.4.2011)
Det första myndighetssamrådet (Nylands NTM-central 22.8.2011)

↓

Beredningsskedet *(planläggningssektionen)*
Upprättandet av utredningar
- Basutrednings- och målsättningsrapport (planläggningssektionen 28.3.2012)
Strukturmodellerna (planläggningssektionen 28.3.2012)
- Strukturmodellerna till påseende (16.4.-16.5.2012)
Delgeneralplaneutkast (planläggningssektionen 10.10.2012)
- Delgeneralplaneutkastet till påseende (29.10.-26.11.2012)
Planutkastets bemötande

↓

Förslagsskedet *(planläggningssektionen, kommunstyrelsen)*
Delgeneralplaneförslag (markanvändningssektionen 15.5.2013, kommunstyrelsen 4.6.2013)
Delgeneralplaneförslag (markanvändningssektionen 28.8.2013, kommunstyrelsen 10.9.2013)
- Delgeneralplaneförslaget till påseende 29.9.-25.10.2013
Det andra myndighetssamrådet 13.2.2014
- Bemötanden till utlåtandena och anmärkningarna 4.6.2014
Korrigerat delgeneralplaneförslag (markanvändningssektionen 4.6.2014, kommunstyrelsen 17.6.2014)
- Korrigerat delgeneralplaneförslag till påseende 4.8.-15.9.2014
- Bemötanden till utlåtandena och anmärkningarna
Genomförandeprogram

↓

Godkännande av planen *(fullmäktige)*
Uppdaterat delgenaralplanaförslag
(markanvändningssektionen 10.12.2014, kommunstyrelsen 13.1.2015, fullmäktige 26.1.2015)

↓

Godkännande av den korrigerade planen *(fullmäktige)*
Delgeneralplanen som ändrats på basen av NTM-centralens rättelseyrkan godkänns på nytt. (markanvändningssektionen 20.5.2015, kommunstyrelsen 2.6.2015, fullmäktige 15.6.2015)

Planens beredare:

Suvi Kaski, planläggningskoordinator YKS 470
Sibbo kommun
suvi.kaski@sibbo.fi
p. 09 2353 6721

Konsult:

Staffan Lodenius
Arkitektbyrå A-Konsult Ab
staffan.lodenius@a-konsultit.fi
p. 09 6844 5123

Ann-Mari Lindgren
Arkitektbyrå A-Konsult Ab
ann-mari.lindgren@a-konsultit.fi
p. 09 6844 5129

Matti Heikkinen
Arkitektbyrå A-Konsult Ab
matti.heikkinen@a-konsultit.fi
p. 09 6844 5126

Följande har personer deltagit i styrningen av planeringen:

Matti Kanerva, planläggningschef
Kaisa Yli-Jama, generalplanläggningschef
Eva Lodenius, trafikplanerare
Eveliina Harsia, generalplanläggare
Birgitta Smeds, planerare
Barbro Lindström, planeringsassistent
Pilvi Nummi, kaavoittaja
Sirkku Huisko, regionutvecklingsarkitekt (till 12.2011)
Mari Kosonen, kommunens trädgårdsmästare
Mikko Aho, utvecklingsdirektör (till 11.2012)
Matti Stolp, kommunteknisk chef (till 1.2013)
Risto Hautsalo, kommunteknisk chef
Leena Kokko, direktör social- och hälsovårdsväsendet
Helena Räsänen, servicedirektör för service för äldre
Mervi Keski-Oja, dagvårdschef
Tom Sundbäck, idrottsdirektör (till 11.2012)
Christel Kyttälä, miljöchef
Pekka Söyrilä, mätnings- och fastighetschef
Matti Huttunen, vattenförsörjningschef
Vesa Ruponen, lovberedare

Beskrivningen har utarbetats av Suvi Kaski, Ann-Mari Lindgren, Staffan Lodenius och Matti Heikkinen.
Översättning: Monika Sukoinen, Staffan Lodenius, Mikko Tanneraho och Birgitta Smeds

Planbeskrivningen samt plankartan med bestämmelser publiceras på kommunens hemsidor: www.sibbo.fi/tilltallmo

Fotografier eller andra hänvisningar @ Sibbo kommun.
Snedflygbilder @ Ikuvaari Oy ja Lentokuva Vallas Oy.



Innehållsförteckning

1. Basuppgifter 6
1.1 Planområdets läge 6
1.2 Delgeneralplanens syfte och innehåll 6
1.3 Delgeneralplanens rättsverkningar 8

2. Utgångspunkter för planeringen 9
2.1 Planeringsläget 9
2.1.1 Landskapsplanen 9
2.1.2 Generalplan 10
2.1.3 Detaljplaner 10
2.1.4 Byggförbud och åtgärdsbegränsning 10
2.2 Markägoförhållanden och avtal 11
2.3 Landskap och naturmiljö 12
2.3.1 Landskapsstruktur och topografi 12
2.3.2 Berggrund och jordmån 12
2.3.3 Vattenförhållanden 12
2.3.4 Landskapsmässiga värden och byggnadsrekommendationer 14
2.3.5 Vegetation och djurliv 15
2.4 Den byggda miljön 17
2.4.1 Markanvändningens historia 17
2.4.2 Kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer 17
2.4.3 Nuvarande markanvändning och byggnadsbestånd 18
2.4.4 Befolkning och arbetsplatser 18
2.4.5 Service 20
2.4.6 Rekreation 20
2.4.7 Trafiknätet 21
2.4.8 Samhällsteknik 22
2.4.9 Störningar i miljön 23

3. Målen för planen 26
3.1 Riksomfattande mål för områdesanvändningen (ROM) 26
3.2 Mål för landskapet och regionen 28
3.3 Kommunens mål 30
3.4 Mål som grundar sig på förhållandena och egenskaperna i området 31
3.5 Mål som uppkommit under processen 31
3.5.1 Myndigheternas mål 31
3.5.2 Intressenternas mål 35
3.5.3 Mål som grundar sig på utredningen om eko-effektivitet 37

4. Planeringsskeden och växelverkan 38
4.1 Beslut och arbetsmoment 38
4.1.1 Strukturmodeller 40
4.1.3 Rapporter och publikationer som sammanställts under planarbetet 42
4.1.2 Delgeneralplaneutkastet 42
4.2 Deltagande 43
4.3 Samarbete med myndigheterna 44

5. Delgeneralplan 46
5.1 Totalstruktur 46
5.2 Centrumområden 47
5.3 Befolkning och boende 48
5.3.1 Centrumområdet – C, A 49
5.3.2 Tätare småhusområde – AP-1 52
5.3.3 Yttre småhusområde – AP, AP-2 53
5.3.4 Övriga områden – RA, RA-1, RA-2 53
5.3.5 Områden av glesbygdskaraktär – M, MU, MT, MY, MA 54
5.4 Service 56
5.4.1 Offentlig service 56
5.4.2 Kommersiell service 57
5.5 Verksamheter, arbetsplatser, produktion 57
5.6 Jord- och skogsbruk 58
5.7 Trafik 59
5.7.1 Fordonstrafik 59
5.7.2 Kollektivtrafik 60
5.7.3 Lättrafik 62
5.7.4 Parkering 62
5.7.5 Banförbindelsen Helsingfors–S:t Petersburg 62
5.8 Samhällsteknisk försörjning 63
5.8.1 Vatten- och avloppsförsörjning 63
5.8.2 Eldistribution 63
5.8.3 Energiförsörjning 64
5.9 Grönområden och rekreation 65
5.9.1 Friluftsleder 65
5.9.2 Ridstallsverksamhet och ridstigar, snöskoterled 65
5.9.3 Golf Talma 66
5.9.4 Talma Ski 66
5.10 Natur och miljö 67
5.10.1 Arkeologiska objekt 67
5.10.2 Byggnadskulturobjekt 68
5.10.3 Områden av särskild betydelse för naturens diversitet 69
5.10.4 Ekologiska korridorer 72
5.10.5 Energieffektivitet 72
5.10.6 Vattenskydd 73
5.10.7 Skyddsgrönområde 74
5.10.8 Störningsfaktorer i miljön 74
5.11 Statistiska uppgifter 75
5.12 Generalplanens genomförande 76

6. Beaktande av mål och respons 78
6.1 Riksomfattande mål för områdesanvändningen 78
6.1.2 Enhetligare samhällsstruktur och kvalitet på livsmiljön 78
6.1.3 Kultur- och naturarv, rekreation i det fria och naturresurser 78
6.1.4 Fungerande förbindelsenät och energiförsörjning 78
6.1.5 Specialfrågor i Helsingforsregionen 79

6.2 Beaktande av landskapsplanen ... 79
6.3 Beaktande av kommunens egna mål ... 80
6.4 Beaktande av respons ... 80
6.4.1 Ändringar i planutkastet jämfört med planskissen ... 80
6.4.2 Ändringar mellan planförslaget och det korrigerade planförslaget ... 82
6.4.3 Ändringar som gjorts i det korrigerade förslaget till delgeneralplan innan planens godkännande ... 82

7. bedömning av planens konsekvenser ... 84
7.1 Konsekvenser för den byggda miljön ... 84
7.1.1 Konsekvenser för samhällsstruktur och tätortsbild ... 84
7.1.2 Konsekvenser för boende ... 84
7.1.3 Konsekvenser för befolkningsstrukturen och -utvecklingen på planområdet ... 85
7.1.4 Konsekvenser för servicen ... 85
7.1.5 Konsekvenser för arbetsplatser och näringsliv ... 85
7.1.6 Konsekvenser för trafiknätet och trafikmängderna ... 85
7.1.7 Konsekvenser för gång- och cykeltrafiken ... 88
7.1.8 Konsekvenser för trafiksäkerheten ... 89
7.1.9 Konsekvenser för kulturmiljö och fornminnen ... 89
7.1.10 Konsekvenser för teknisk service ... 89
7.1.11 Konsekvenser visavi miljöstörningar ... 89
7.2 Konsekvenser för naturen och naturmiljön ... 90
7.2.1 Konsekvenser för landskapet ... 90
7.2.2 Konsekvenser för naturförhållandena och naturskyddet ... 90
7.2.3 Konsekvenser för mikroklimatet ... 90
7.2.4 Konsekvenser för vattendragen och hydrologin ... 91
7.2.5 Konsekvenser för jord-och skogsbruk ... 91
7.2.6 Konsekvenser för klimatförhållandena ... 91
7.3 Konsekvenser för hygieniska förhållanden och trygghet ... 92
7.3.1 Konsekvenser för trafiksäkerheten ... 92
7.3.2 Konsekvenser för människornas levnadsförhållanden, hälsa och sociala miljö ... 92
7.3.3 Konsekvenser för miljöns renhet ... 93
7.4 Konsekvenser för olika invånargruppers verksamhetsförutsättningar i närmiljön ... 93
7.5 Ekonomiska konsekvenser ... 93
7.6 Konsekvenser för Kervo ... 94

8. Utredningar och källor ... 96

Bilagorna till beskrivningen ... 97

Bilagorna till beskrivningen

Bilaga 1. Program för deltagande och bedömning
Bilaga 2. Sammandrag av responsen på strukturmodellerna
Bilaga 3. Sammandrag av responsen på det preliminära planutkastet
Bilaga 4. Delgeneralplaneutkastets bemötanderapport
Bilaga 5. Delgeneralplaneförslagets bemötanderapport
Bilaga 6. Promemoria från förslagsskedets myndighetssamråd
Bilaga 7. Den korrigerade delgeneralplanens bemötanderappor
Bilaga 8. Beskrivning av naturobjekten på delgeneralplaneområdet
Bilaga 9. Ekoeffektivitetsutredning för delgeneralplanen för Tallmo
Bilaga 10. Trafikplanering för Tallmo delgeneralplan, Sito
Bilaga 11. Trafikprognos för gränsområdet mellan Sibbo och Kervo, Strafica
Bilaga 12. Dagvattenutredning för delgeneralplanen för Tallmo
Bilaga 13. Vattenförsörjningsplan för delgeneralplanen för Tallmo


Kervo
Talma Ski
Kervo-Borgå bana

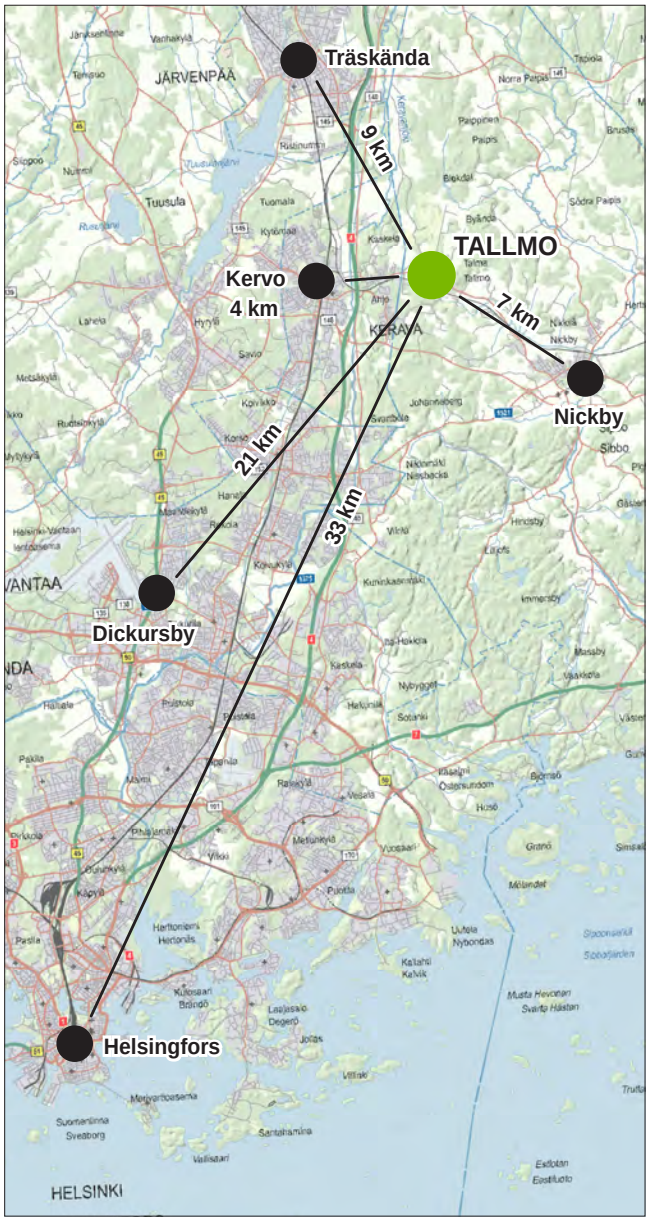
1. Basuppgifter

1.1 Planområdets läge

Planområdet är beläget i norra Sibbo, på gränsen till Kervo stad, ca 7 km nordväst om Sibbo administrativa centrum Nickby. Avståndet till Kervo centrum är ca 4 km, till Träskända centrum ca 9 km och till Helsingfors centrum ca 33 km.

I söder avgränsas planområdet av Kervovägen (148). Området klyvs i öst-västlig riktning av Mårtensbyvägen (11657) och Kervo-Nickby järnväg.

Avgränsningen av Tallmo delgeneralplaneområde baserar sig på Generalplan för Sibbo 2025. Delgeneralplanen berör utöver generalplanens centrum-, tätorts- och utredningsområden de glesbygdområden som beträffande funktionerna riktar sig mot Tallmo centrum.



Planeringsområdets avstånd till närmaste centra.

1.2 Delgeneralplanens syfte och innehåll

Generalplaner är en del av planeringssystemet för användningen och byggandet av olika områden enligt markanvändnings- och bygglagen. Generalplanerna syftar i huvudsak till att i stora drag styra samhällsstrukturen och markanvändningen i kommunen eller en del av den (delgeneralplan) och att samordna funktionerna. I generalplanerna presenteras principerna för den eftersträvade utvecklingen och anvisas områden som underlag för den mer detaljerade planläggningen, den övriga planeringen, markanvändningen och byggandet. Generalplanen tjänar till ledning när detaljplanen utarbetas och ändras samt när åtgärder annars vidtas för att reglera områdesanvändningen.

Delgeneralplanen för Tallmo är en av de viktigaste planerna när det gäller att verkställa kommunens tillväxtstrategi. Syftet med den delgeneralplan som nu ska utarbetas är att preciseras riktlinjerna för markanvändningen i Generalplan för Sibbo 2025. I delgeneralplanen fastställs de markanvändningsprinciper enligt vilka Tallmo ska utvecklas till ett mångsidigt tätortscentrum som stödjer sig på spårtrafiken. I delgeneralplanen anvisas sådana byggnadsområden för boende och arbetsplatser som behövs för tillväxtmålet i generalplanen. Likaså anvisas ett vägnät och en servicestruktur för tillväxten. Som en del av arbetet med delgeneralplanen utarbetas ett verkställighetsprogram för området. Målåret för genomförandet av Tallmo delgeneralplan är 2035.

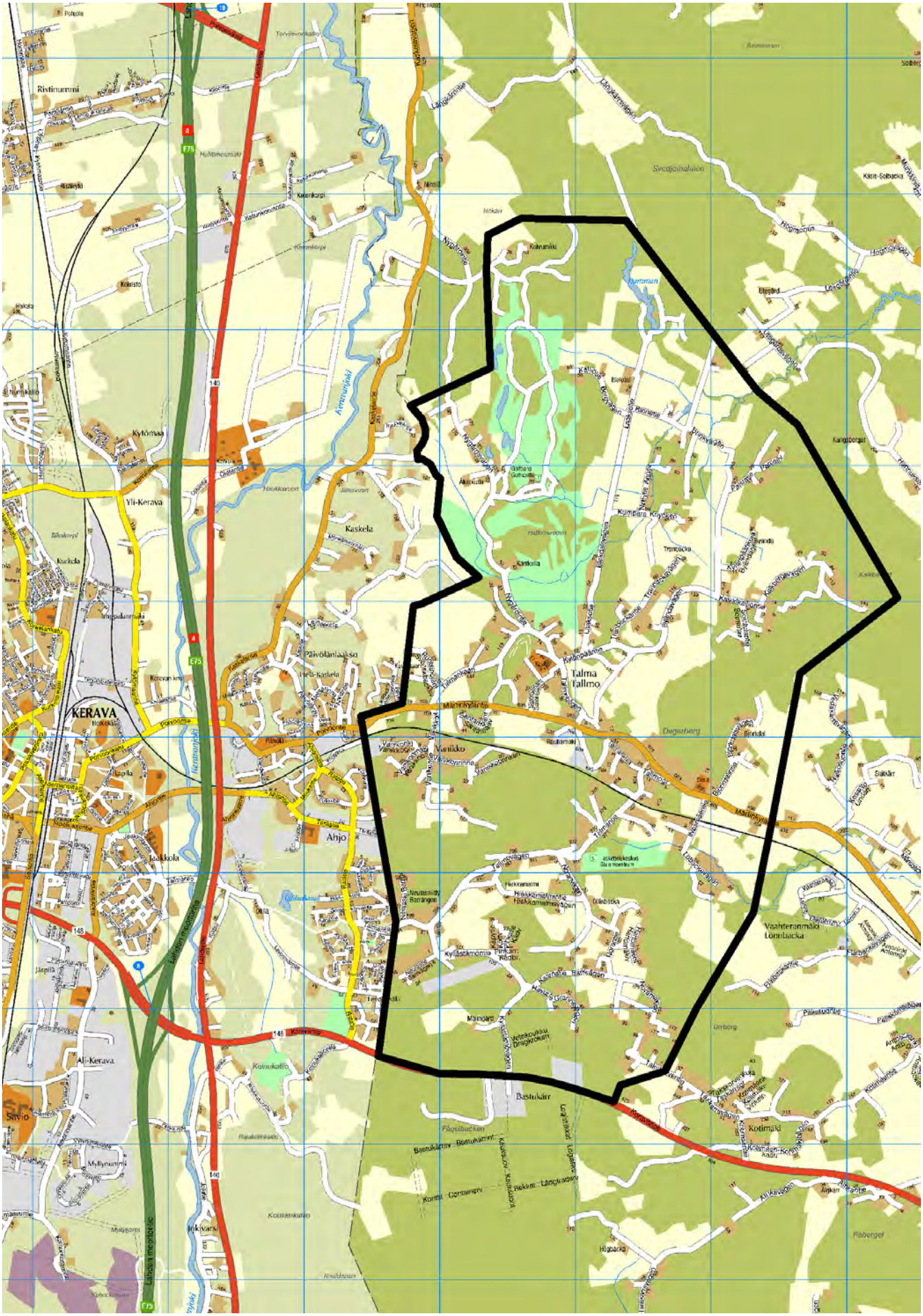
Delgeneralplanen för Tallmo syftar till att reservera områden som styr detaljplaneringen. Den omfattar ingen dimensionering av byggandet. Dimensioneringen granskas dock i samband med bedömningen av hur områdena kommer att användas och vid konsekvensbedömningen.

MBL 39 § Krav på generalplanens innehåll

När en generalplan utarbetas skall förutom landskapsplanen beaktas:

1) *att samhällsstrukturen fungerar, är ekonomisk och ekologiskt hållbar*
2) *att den befintliga samhällsstrukturen utnyttjas*
3) *att behov i anslutning till boendet och tillgången till service beaktas*
4) *att trafiken, i synnerhet kollektivtrafiken och gång-, cykel- och mopedtrafiken, samt energiförsörjningen, vatten och avlopp samt avfallshanteringen kan ordnas på ett ändamålsenligt och med tanke på miljön, naturtillgångarna och ekonomin hållbart sätt*
5) *att det ges möjligheter till en trygg, sund och för olika befolkningsgrupper balanserad livsmiljö*
6) *att det ordnas verksamhetsbetingelser för kommunens näringsliv*
7) *att miljöolägenheterna minskas*
8) *att den byggda miljön, landskapet och naturvärdena värnas*
9) *att det finns tillräckligt med områden som lämpar sig för rekreation.*

Generalplanen får inte orsaka markägare eller andra rättsinnehavare oskäliga olägenheter.



Avgränsning av planeringsområdet på kommunens karta © Sibbo kommun, Mätning och fastigheter. På kartan en ruta = 1 km.

1.3 Delgeneralplanens rättsverkningar

Delgeneralplanen för Tallmo utarbetas som en generalplan med rättsverkningar i skalan 1:5 000. Planens viktigaste rättsverkning är att styra utarbetandet och ändringar av detaljplaner.

Generalplanens rättsverkningar för den övriga planeringen och myndigheternas arbete

Generalplanen tjänar till ledning när detaljplanen utarbetas och ändras samt när åtgärder annars vidtas för att reglera områdesanvändningen.

Generalplanen ersätter en tidigare godkänd generalplan för samma område, om inte något annat bestäms i planen. På ett detaljplaneområde gäller generalplanen inte, utom i fråga om verkan när detaljplanen ändras (MBL 42.1 §).

När myndigheterna planerar åtgärder som gäller områdesanvändningen och beslutar att vidta sådana åtgärder, ska de se till att åtgärderna inte försvårar genomförandet av generalplanen (42 § 2 mom. i markanvändnings- och bygglagen, MBL). Skyldigheten gäller såväl statliga som kommunala myndigheter som har planerings- eller genomförandeuppgifter med anknytning till områdesanvändning. En utredningsplan eller en vägplan enligt landsvägslagen, till exempel, får inte godkännas i strid med en plan med rättsverkningar.

Enligt lagen om friluftsliv kan en friluftsledsförrättning hållas även om ingen plan för friluftsled har uppgjorts, om friluftsleden har inkluderats i en plan som är förenlig med markanvändnings- och bygglagen. I delgeneralplanen för Tallmo har friluftsleder inte planerats med sådan exakthet att man utifrån de leder som markerats i planen skulle kunna hålla en friluftsledsförrättning. Friluftslederna har märkts ut på plankartan som riktgivande – endast förbindelsebehovet är bindande.

Bygginskränkningar och åtgärdsbegränsningar

I ett område som har en delgeneralplan med rättsverkningar får tillstånd att uppföra t.ex. en byggnad inte beviljas så att genomförandet av generalplanen försvåras. Tillstånd ska dock beviljas, om förvägrande av tillstånd på grund av generalplanen skulle orsaka sökanden betydande olägenhet och kommunen eller, när området måste anses vara avsatt för något annat offentligt samfund, detta inte löser in området eller betalar skälig ersättning för olägenheten. När olägenheten bedöms beaktas inte ändringar som inträffat i ägandeförhållandena efter det att generalplanen godkänts, om de inte har gjorts för genomförande av generalplanen.

För rekreationsområdena (VL) och naturskyddsområdena (SL) innehåller planbestämmelsen en ovillkorlig byggnadsinskränkning: nya byggnader får inte uppföras i området (43 § 2 mom. i MBL). I rekreationsområdena gäller byggnadsbegränsningen dock inte byggnader och konstruktioner som betjänar rekreation.

För rekreations-, skyddsgrön-, MY-, och MA-områdena och områdena med naturvärden gäller en åtgärdsbegränsning: jordbyggnadsarbete och sådan trädfällning eller någon annan härmed jämförbar åtgärd som förändrar landskapet får inte vidtas utan tillstånd, såsom föreskrivs i 128 § MBL. Ansökan om tillstånd för miljöåtgärder ska riktas till Sibbo kommun. Tillstånd behövs inte för arbeten som är nödvändiga för att genomföra general- eller detaljplanen eller som överensstämmer med ett beviljat bygglov eller åtgärdstillstånd och inte för åtgärder med ringa verkningar.

Inom naturskyddsområden (SL) är jordschaktning, sprängning, utjämning, fyllnad samt andra åtgärder som äventyrar områdets naturtillstånd förbjudna, tills dess att naturskyddsområde bildats enligt naturskyddslagen. Efter att naturskyddsområdet bildats är föregående åtgärder förbjudna utan av kommunen beviljat tillstånd för miljöåtgärder. Av ELY-centralen skall begäras utlåtande över tillståndet för miljöåtgärder.

Det är förbjudet at inom fornminnesområden (SM) utgräva, överhölja, ändra eller på annat sätt rubba.

Även för vattenområden (W) gäller åtgärdsbegränsning enligt MarkByggL 128 § vilket förutsätter tillstånd för grävande, utfyllnad, muddring eller annan därmed jämför åtgärd.

Betydelsen av en generalplan med rättsverkningar i besvär över detaljplan

I ett beslut av förvaltningsdomstolen som gäller en detaljplan inom området för en generalplan med rättsverkningar och genom vilket besvär har lämnats utan prövning eller det överklagade myndighetsbeslutet inte har blivit ändrat till den del som besvären gäller får ändring sökas genom besvär endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd (188 § 5 mom. MBL). Ovan nämnda gäller dock inte stranddetaljplaner.

Bestämmelsen vill visa att om en viss fråga har avgjorts tidigare i en plan med rättsverkningar, ska ärendet inte ifrågasättas en andra gång på en annan plannivå eller i en annan tillståndsfråga. I vilken omfattning bestämmelsen tillämpas beror naturligtvis på hur pass detaljerad generalplan det handlar om. En reservering för ett bostadsområde som har anvisats i stora drag i generalplanen har inte avgjort frågan om hur och var områdets interna gator, parker och närservis ska placeras, utan dessa frågor avgörs först i samband med detaljplanen. Däremot har områdets huvudsakliga användningsändamål fastställts i generalplanen.

Inlösningstillstånd med stöd av generalplan

Vederbörande ministerium kan, när det allmänna behovet så kräver, bevilja kommunen tillstånd att lösa in ett område som behövs för samhällsbyggande och därtill hörande regleringar eller för kommunens planmässiga utveckling i övrigt (99 § 1 mom. MBL).

Vederbörande ministerium kan ge den myndighet som genomför planen rätt att lösa in ett område som tagits in i landskapsplanen eller att inskränka nyttjanderätten till det, om detta är nödvändigt för att genomföra landskapsplanen för att tillgodose statens, regionens, samkommunens eller kommunbefolkningens gemensamma behov. Ett område som inlöses för bostadsbyggande eller relaterat samhällsbyggande kan även inkludera rekreations- och skyddsområden (99 § 2 mom. MBL).

2. Utgångspunkter för planeringen

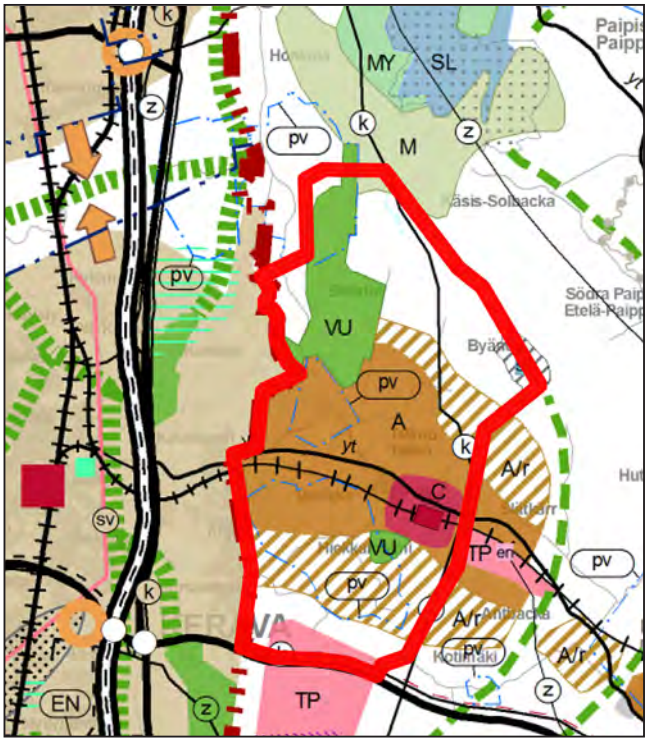
2.1 Planeringsläget

2.1.1 Landskapsplanen

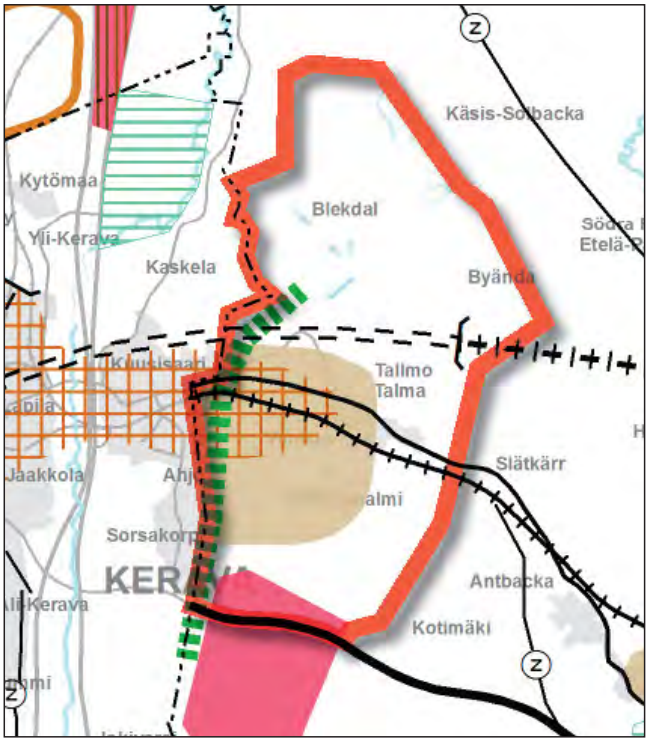
Planeringsområdet omfattas av den övergripande landskapsplanen för Östra Nyland, vilken fastställdes av miljöministeriet 15.2.2010. Miljöministeriet fastställde 30.10.2014 Etapplandskapsplan 2 för Nyland. Etapplandskapsplanen ersatte vid fastställelsen lösningarna i helhetslandskapsplanen för Östra Nyland gällande tätortsstrukturen med stödjande trafiksystem samt handelns servicestruktur. På den del av området som ligger innanför Kervo stads gränser gäller Nylands landskapsplan, som fastställdes av miljöministeriet 8.11.2006.

I den s.k. helhetslandskapsplanen är Tallmoområdet huvudsakligen markerat som område för tätortsfunktioner (A) och som ett utvidgningsområde för tätortsfunktioner (A/r). Kervo-Nickby järnvägsdragning har vid Tallmo fått en riktgivande reservering för en station. Det kringliggande området är i landskapsplanen markerat som område för centrumfunktioner (C). Golf Talma och Talma Ski är, i enlighet med landskapsplanen, markerade som områden för idrotts- och rekreationsanläggningar. Bastukärr och Lönnbacka arbetsplatsområde finns även upptagna i landskapsplanen (TP). I landskapsplanen har också grundvattenområdena (pv), stamledningen för naturgas i planeringsområdets östra del, som klyver planeringsområdet i nord-sydlig riktning (k) samt behovet för en ny naturgasledning längs landsväg 148 markerats. De områden som har angetts som vita områden i landskapsplanen berörs inte av några användningsändamål av riksomfattande, landskapsmässig eller region betydelse. I den mer detaljerade planeringen kan man i de vita områdena anvisa alla markanvändningsformer med lokal betydelse beroende på kommunens behov.

Landskapsfullmäktige godkände 20.3.2013 (fastställd av MM 30.11.2014) Etapplandskapsplan 2 för Nyland som förnyar de gällande landskapsplanerna i Nyland med tanke på regionstruktur och trafiksystem som stöder den här strukturen och handelns servicestruktur. I etapplandskapsplan 2 har Tallmo-området anvisats delvis som ett område för tätortsfunktioner. Området nära banan är i enlighet med förslaget till landskapsplan ett område för tätortsfunktioner som bör förtätas. Ett behov av en grönförbindelse har anvisats strax intill gränsen till Kervo, från Keinukallio på Kervosidan till Talma Golf. Etapplandskapsplanen anvisar en riktgivande bansträckning för Östra banan som i huvudsak skulle gå i en tunnel genom Tallmo delgeneralplaneområde. Tunnelns exakta läge och dimensionering ska fastställas i den mer detaljerade planläggningen. De vita områdena i etapplandskapsplanen berörs därtill av en planeringsbestämmelse om att områdena i första hand är avsedda för användning av jord- och skogsbruket samt av binäringar som stödjer detta. Bostads- och arbetsplatsbyggandet ska styras till områdena för tätortsfunktioner och till byarna. I den mer detaljerade planeringen kan även annan markanvändning med betydande lokala konsekvenser anvisas i området.



Utdrag ur sammanställningen av de gällande landskapsplanerna (Nylands landskapsplan och helhetslandskapsplanen för Östra Nyland). Källa: Nylands förbund.



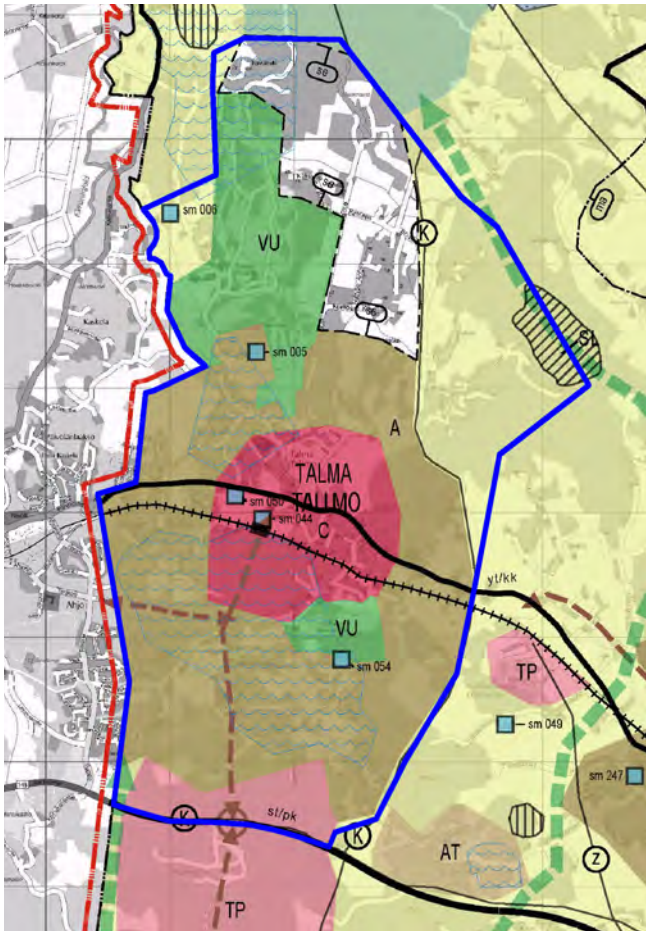
Utdrag ur Etapplandskapsplan 2 för Nyland (fastställd av MM 30.11.2014). Delgeneralplaneområdet har avgränsats med rött på bilden. Områden för tätortsfunktioner visas med brunt och arbetsplatsområden med ljusrött. Rutmönstret betyder ett område för tätortsfunktioner som ska förtätas. Bansträckningen Helsingfors–S:t Petersburg visas med dubbel streckad linje/rastrering. Den dubbelstreckade linjen visar var tunneln går. Den gröna streckade linjen visar behovet av grönförbindelse. Källa: Nylands förbund.

2.1.2 Generalplan

Generalplan för Sibbo 2025

På området gäller Generalplan för Sibbo 2025, som kommunfullmäktige godkänt den 15.12.2008 och som ersatt tidigare gällande planer förutom området som i generalplan 2025 avsatts som utredningsområde. På delar av detta utredningsområde gäller delgeneralplanen för Mellersta Sibbo, som fastställts av kommunfullmäktige 17.6.1987. På delar av utredningsområdet gäller även generalplanen för glesbygdsområdena, som godkänts av kommunfullmäktige 15.6.1994 och fastställts av Nylands miljöcentral 18.4.1997. Generalplanen är fastställd 23.12.2011.

Enligt generalplanen ska Tallmo bli ett tätortscentrum som starkt stödjer sig på spårtrafik. Generalplan 2025 har likt landskapsplanen anvisat en station i Tallmo, med omkringliggande områden för centrumfunktioner (C). De återstående delar av Tallmo som omfattas av delgeneralplanen är främst anvisade som områden för tätortsfunktioner (A) enligt bestämmelserna i Generalplan för Sibbo 2025. Områdena för tätortsfunktioner är i samklang med områdena för centrumfunktioner avsedda att detaljplaneras. Samarbetsområdet öster om Golf Talma är i Generalplan för Sibbo 2025 anvisade som utredningsområde (se) och området ska enligt generalplanens planbestämmelser få både delgeneral- och detaljplan. Delgeneralplanen för Mellersta Sibbo samt generalplanen för glesbygdsområdena anvisar till största delen utredningsområdet som jord- och skogsbruksmark. Områdets sydligaste delar längs Kervovägen är enligt Generalplan för Sibbo 2025 avsedda att detaljplaneras som områden för arbetsplatser, industri och lagerverksamheter (TP). Den nordostligaste delen av planeringsområdet följer principerna i Generalplan för Sibbo 2025 och är avsedd som glesbygdsområde (MTH), där byggnation som tjänar jord- och skogsbruk är tillåten.



Utdrag ur Sibbo generalplan 2025. 14.Tallmo delgeneralplaneområde är avgränsat med blått

Enligt Generalplan för Sibbo 2025 finns på delgeneralplaneområdet tre viktiga grundvattenområden eller områden som lämpar sig för vattenförsörjning. Efter att generalplanen utarbetats har ett av områdena raderats från grundvattenregistret och därmed finns det två grundvattenområden på området (dessa är redovisade på kartan i bilaga 1: Topografin och vattenförhållandena). På dessa områden får ingen verksamhet som kan ha skadlig verkan på grundvattnet anvisas. På delgeneralplaneområdet finns även flera fornminnesmärken (sm). Alla åtgärder och planer, som berör dessa specifika områden, ska förhandlats om med Museiverket. Kalkberget, som ligger i den nordöstra delen av planeringsområdet har i Generalplan för Sibbo 2025 anvisats som en värdefull geologisk bildning och naturskyddsområde (SL). Vid planering och förverkligande av åtgärder i området ska det säkerställas, att ingen skada åsamkas på de speciella naturvärdena och att inga omfattande skadliga ändringar orsakas i naturförhållandena.

Från Mårtensbyvägen har generalplan 2025 anvisat ett förbindelsebehov till Kervovägen (lv 148). Likaså har ett förbindelsebehov anvisats från Terästie i Kervo till denna nya koppling mellan Mårtensbyvägen och Kervovägen.

Generalplan för Kervo 2020

Generalplan för Kervo 2020 godkändes av Kervo stadsfullmäktige 14.6.2004 och fastställdes 22.6.2006. Invid Sibbo gräns har generalplanen anvisat bostads- (AP), skogs- och jordbruks- (MT) samt industri- och lagerområden (TY/TA). Arbetet med översynen av delgeneralplanen för Kervo påbörjades år 2013.

2.1.3 Detaljplaner

Tallmo delgeneralplaneområde saknar i huvudsak detaljplan. I de södra delarna av planeringsområdet finns Bastukärr arbetsplatsområde, som fått en fastställd detaljplan 9.11.2009.

Tallmo delgeneralplaneområde angränsar delvis till detaljplanerade områden i Kervo. Mot Sibbo gräns ligger huvudsakligen kvartersområden för småhus samt industri- och lagertomter längs Terästie.

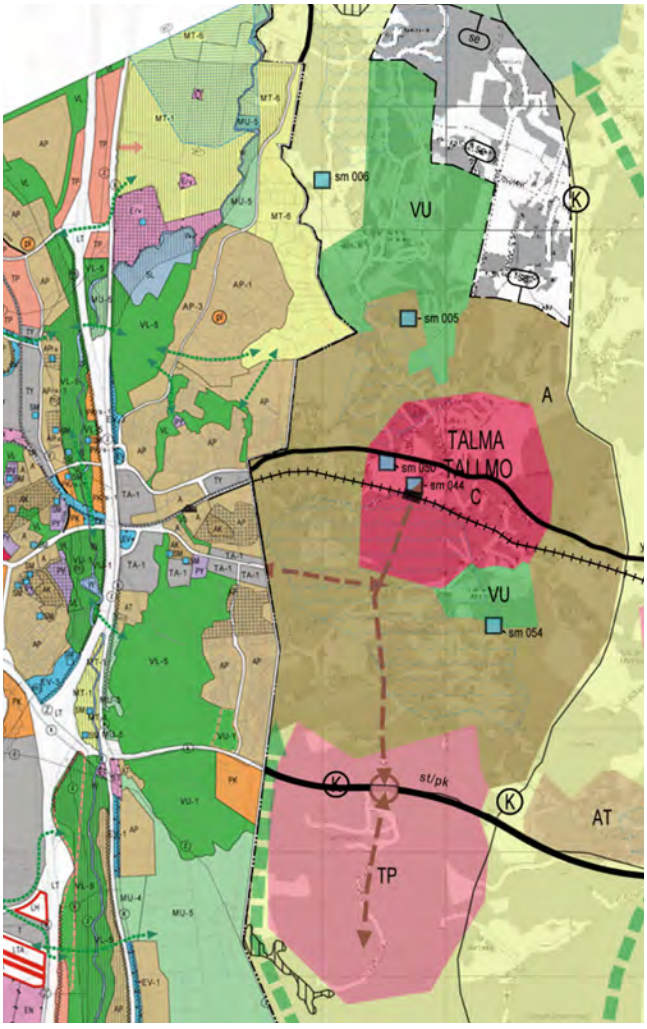
2.1.4 Byggförbud och åtgärdsbegränsning

Med kommunstyrelsens beslut 1.3.2011 har planeringsområdet belagts med byggförbud enligt 38 § i MBL samt åtgärdsbegränsningar enligt 128 § i MBL till och med 31.12.2015

p.g.a. genomförandet av delgeneralplanen. Dessa förbud och begränsningar gäller ej för sådana inom planeringsområdet liggande marker som i Sibbo generalplan 2025 markerats som TP-områden.

Byggförbudet gäller inte byggande eller reparation av ekonomibyggnader i samband med en befintlig bostad eller bebodd jordbrukslägenhet enligt byggnadsordningen, eller reparation eller mindre utbyggnad enligt byggnadsordningen av befintlig bostadsbyggnad . Likaså gäller byggförbudet inte heller byggande av en sidobostad i enlighet med byggnadsordningen, ersättande av befintligt egnahemshus med nytt egnahemshus eller ersättande av befintlig fritidsbostad med ny fritidsbostad. Trots byggförbudet kan bygglov beviljas med gällande undantagslov som grund, såvida förutsättningarna för lovets beviljande inte har förändrats.

På grund av åtgärdsbegränsningen får anläggningsarbeten som förändrar miljön såsom grävning, sprängning, utjämning, fyllnadsarbete eller åtgärder jämförda med dessa inte utföras utan tillstånd för miljöåtgärder. Trädfällning förutsätter erhållande av tillstånd för miljöåtgärd om det är fråga om kalhuggning eller förnyelseavverkning över 3 ha eller avverkning på område som i den fastställda region- landskaps eller generalplanen har en skyddsbeteckning (S, SL, s, sl).

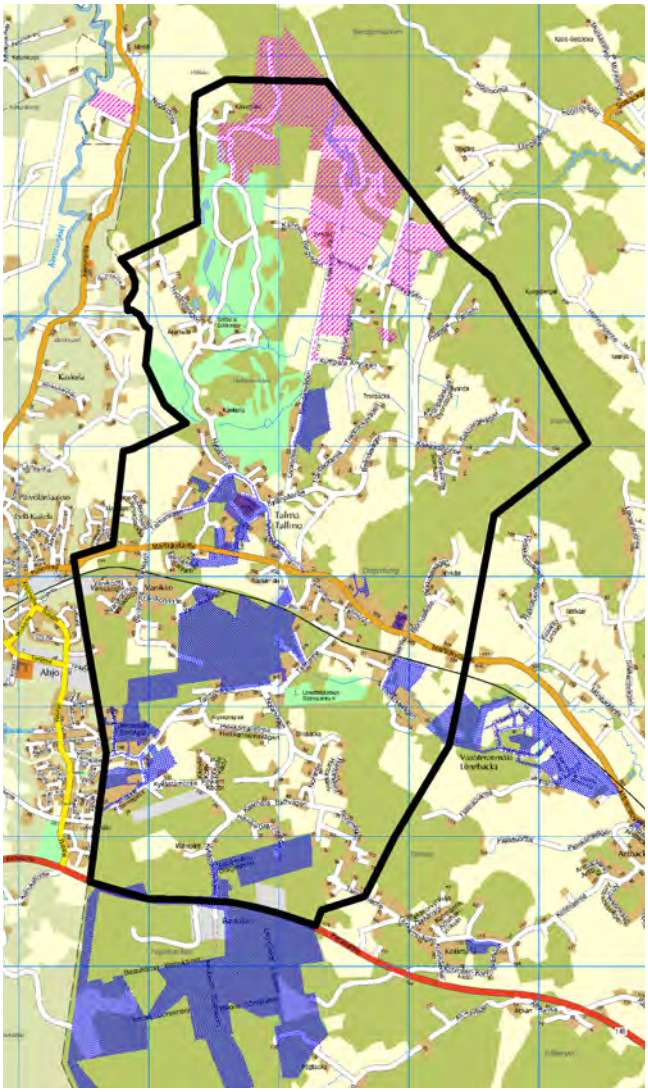


Utdrag ur Kervo generalplanesammanställning (generalplan 2020 och KerCa) och delgeneralplan för Sibbo 2025.

2.2 Markägoförhållanden och avtal

Planeringsområdet är i stora delar i privat ägo. De kommunägda markerna ligger huvudsakligen i mitten av planeringsområdet, söder om Mårtensbyvägen.

På utredningsområdet, som anvisats i Generalplan för Sibbo 2025, har ett avtal slutits enligt ett beslut i kommunstyrelsen (26.2.2008. 52§) om att ett projektsamarbete startas med markägarna i Talma Hills.



Kommunägda områden med blått. Avtalsområden med rött.

2.3 Landskap och naturmiljö

2.3.1 Landskapsstruktur och topografi

Landskapsstrukturen i området utgörs av skogsklädda bergs-/moränåsar i riktningen norr-söder och dalar mellan dessa, vilka i huvudsak är i odlingsbruk och innehåller vattenfåror.

I södra delen av utredningsområdet, söder om Mårtensbyvägen, präglas det för övrigt tämligen låga landskapet av kullar bestående av grövre jordarter. Norr om Mårtensbyvägen stiger terrängen mot norr. I öster bildar Degerberget, Kalkberget och Tallbacka en kedja av moränåsar som bryter den för övriga låglänta lermarken. I planeringsområdet ligger odlingarna på 20–40 m.ö.h. och åstopparna på 50-60 m.ö.h. De proportionella höjdskillnaderna tämligen små; i genomsnitt ca 20 meter.

Planeringsområdets högsta platå ligger i områdets mitt på Degerberget, där de högsta topparna reser sig ca 65 m.ö.h. De brantaste områdena finns på Degerbergets och slalomcentrets sluttningar.

Vägarna slingrar sig främst kring nedre delarna av åsarna och området klyvs av Kervo-Borgå-banan, som går i riktning öster-väster. I utredningsområdet har byggandet förlagts främst till odlingsområdenas kanter, till åssluttningarna och delvis till de leriga dalarna. Det befintliga byggnadsbeståndet finns ställvis även i det landskapsstrukturella dalområdet.

2.3.2 Berggrund och jordmån

Berggrunden i planeringsområdet är i huvudsak granit, men i områdets mitt förekommer även kvartsdiorit och granodiorit. Beträffande de byggnadsgeologiska egenskaperna avviker dessa bergsarter inte nämnvärt från varandra. Berggrunden lämpar sig allmänt taget bra för byggande och schaktning. Genom planeringsområdet, ungefär längs med banlinjen, går en diabasgång och det förekommer skiffrighet i berggrunden. Skiffrigheten kan komma att påverka genomförandet av schaktningsarbetena men har ingen betydelse för markanvändningen.

Största delen av jordmånen i planeringsområdet är lermark. På bägge sidorna av Mårtensbyvägen, vid Tallmo centrum och söder om vägen mellan Grankulla och Hiekkamalmi finns det sandformationer, liksom i Koivumäki i norra delen av utredningsområdet. De övriga åsarna, såsom Degerberg, Kärrkulla och slalomcentret är i huvudsak berg täckt med ett skikt av morän.

Lera, mjäla och finmo och beträffande mikroklimatet kalla och fuktbevarande, medan grovmo, sand, grus och morän är värmelagrande jordarter som släpper igenom vatten och därför lämpar sig bättre för byggande och boende.

2.3.3 Vattenförhållanden

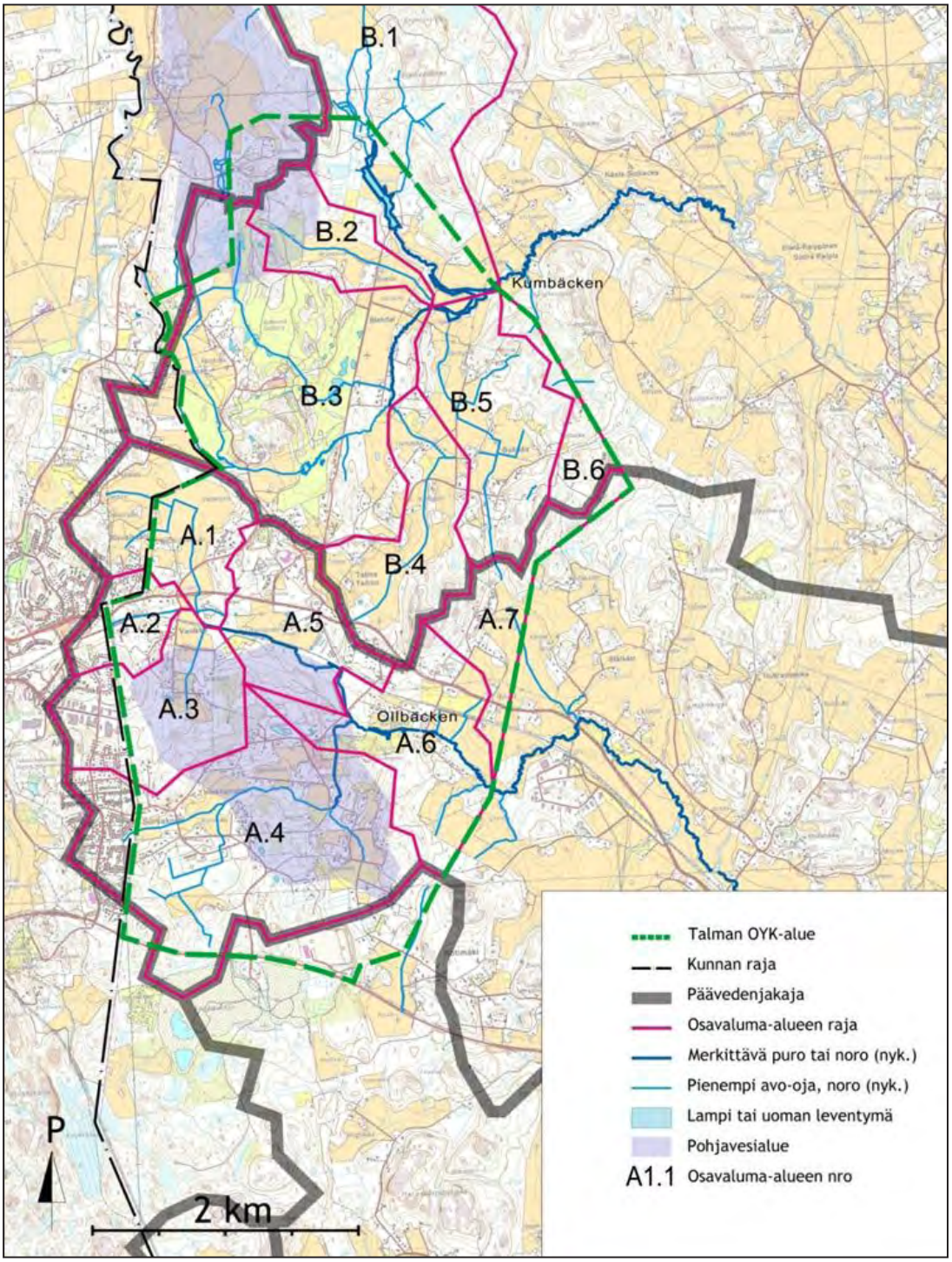
Som en del av delgeneralplanearbetet har en dagvattenutredning gjorts (FCG Oy, 2012). Planeringsområdet hör till Sibbo ås huvudvattendragsområde. Hit rinner vattnet från Kumbäckens och Ollbäckens tillrinningsområden. Huvudvattendelaren som skiljer Kumbäckens tillrinningsområde i norr från Ollbäckens tillrinningsområde i söder delar planeringsområdet i riktningen öster-väster ungefär vid Tallmobågen. Ca 47 % (760 ha) av delgeneralplaneområdet hör till Kumbäckens tillrinningsområde och lika mycket (760 ha) till Ollbäckens tillrinningsområde. Ca 2 % (30 ha) i planområdets nordvästra kant rinner ut i Kervo å och 3 % (50 ha) i söder via Ruddamsbäcken i Sibbo å. Planområdet utgör ca 55 % av Kumbäckens tillrinningsområde och ca 30 % av Ollbäckens tillrinningsområde.

Kumbäcken är en av de mest betydande bäckarna i mellersta delen av Sibbo ås tillrinningsområde. Bäcken börjar vid Tallmo golfbana och skogs- och kärrområdena norr om denna. Bäcksfåran har avdämts på flera ställen. Ollbäcken är den viktigaste bäcken i Näsebäckens tillrinningsområde. Bäcken har flera sidobäckar, av vilka de flesta rinner mitt genom åkrarna. Ollbäckens övre lopp strömmar genom rikliga grundvattensområden, och därför har bäcken vatten året om.

Sibbo å hör till Natura 2000-nätverket (FI0100086). Till Natura-området hör endast vattenområden och således förverkligas skyddsmålen med stöd av vattenlagen. Ån är viktig, särskilt bäckmiljön som bevarats i naturtillstånd och framför allt för skyddandet av havsöringens ursprungsstam. Enligt utredningen över Sibbo ås fiskerihushållning (2008) är även huvudfårorna i delgeneralplaneområdet, Ollbäcken och Kumbäcken, fiskeriekonomiskt värdefulla bifåror till Sibbo å.

I området finns några små träsk och fuktmarker i terrängsänkorna. Bland dessa kan nämnas Dammen i norra delen och badplatsen längs Tallmovägen i Tallmo som uppkommit i ett f.d. sandtag. Väster om området rinner Kervo å och på ca 3 km avstånd i öster Sibbo å.

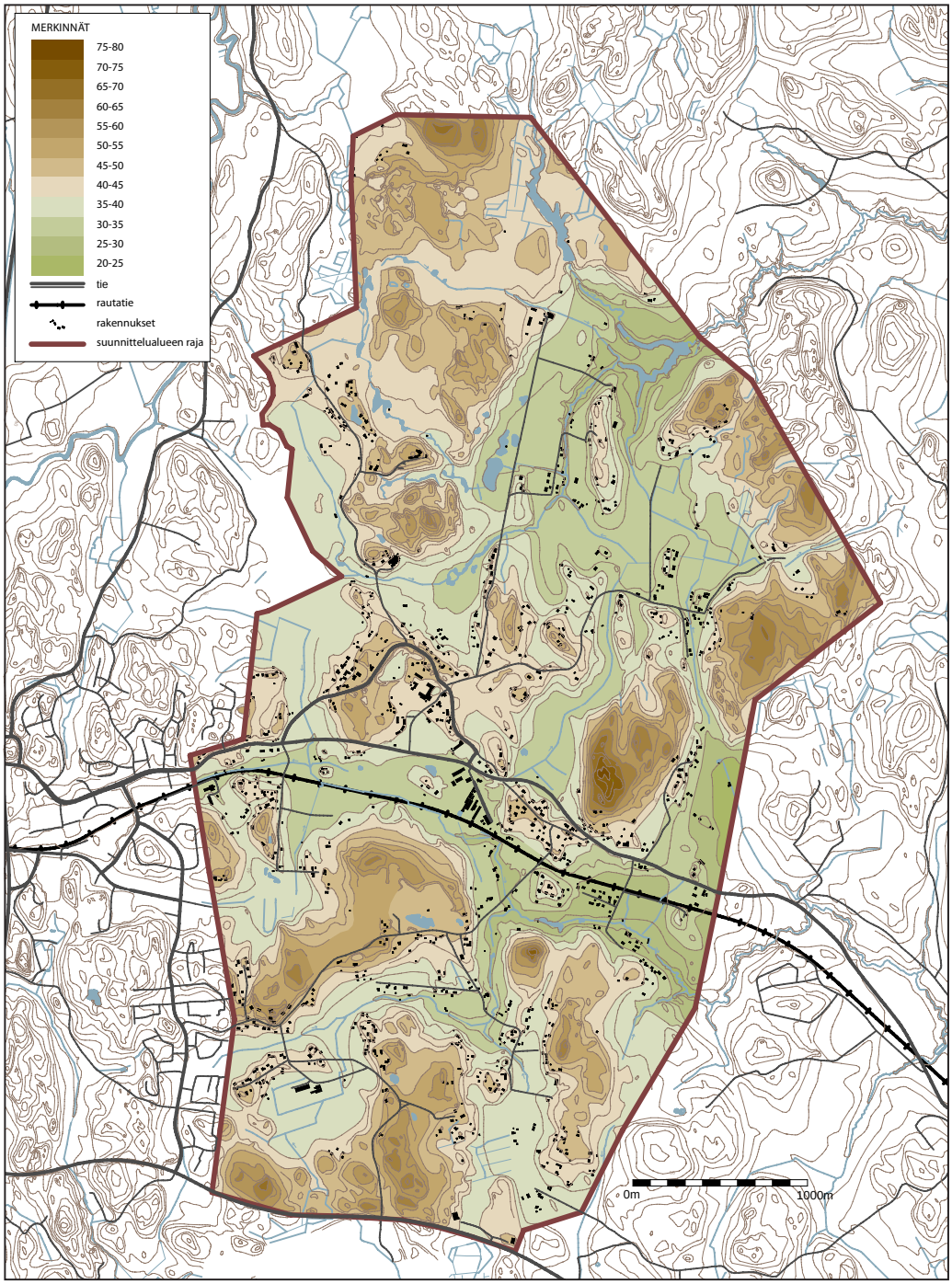
I planeringsområdet finns två grundvattensområden. Ollisbacka söder om Mårtensbyvägen hör till områdesklass II, grundvattensområden som lämpar sig för vattenförsörjning. I planområdets norra del finns Nygårds grundvattensområde, som hör till klass I, viktigt grundvattensområde för vattenförsörjningen. Nygårds grundvattentag ligger knappt 300 meter från planeringsområdets nordvästra hörn.



Avrinningsområden i delgeneralplanen. Källa FCG Oy, 2012



Ollbäcken utgör den huvudsakliga strömningsrutten i planeringsområdets södra del Ollbäckens förgreningar strömmar i Tallmo på grundvattenområde, så bäckens vatten räcker till året om. Bild: FCG Oy, Lauri Harilainen.



Delgeneralplaneområdets topografi och vattenförhållanden. Källa: MA-Arkkitehdit.

2.3.4 Landskapsmässiga värden och byggnadsrekommendationer

Landskapet vid Tallmo gård är det viktigaste sammanhängande landskapselementet med tanke på områdets identitet. Gränserna till de herrgårdsliknande odlingsområdena har bevarats relativt intakta även om det öppna åkerlandskapet klyvs av en elledning som i viss mån stör utsikten. Från Mårtensbyvägen öppnas vyer mot gårdslandskapet som stärker bilden av ett välkomnande, särpräglat Tallmo (Eriksson Arkitekterna Ab, 2010).

Golf Talma är vid sidan av slalomcentret Talma Ski den andra betydande specialmiljön som ger prägel åt dagens landskapsbild (Eriksson Arkitekterna Ab, 2010).

Områden som rekommenderas för byggande är områden vars mikroklimat samt landskapsmässiga förutsättningar är gynnsamma (jordmån, topografi, vattenförhållanden, klimat) och där effekterna på landskapet är ringa. De områden som man i första hand rekommendera att ska bebyggas är de av varm jordmån (sand, fin sand) bestående åsarna, som Björkkulla och Grankulla. I andra hand rekommenderas de återstående åsområdena att bebyggas. De högsta höjderna och de kalla dalarna och dälderna rekommenderas ej för bebyggelse. Därtill rekommenderas att de värdefulla odlingsmarkerna ej bebyggs (MA-Arkkitehdit, 2011).

2.3.5 Vegetation och djurliv

Som underlag för delgeneralplanearbetet gjordes en naturinventering 2010 och en fågel- och åkergrodsutredning 2011. Dessa utfördes av Faunatica Oy.

Naturtyper och vegetation

I utredningsområdet observerades 35 beaktansvärde naturtypsobjekt på sammanlagt 42 figurer. Naturvärdena bedömdes som höga i 16 fall och som medelmåttiga i 19 fall. Särskilt värdefulla är koncentrationerna av beaktansvärda naturtyper vid Degerberg och Kalkberg (hör även till en särskilt viktig ekologisk förbindelse och det ornitologiskt viktigaste skogsområdet) samt mellan Grankulla och Sandbacka. I dessa koncentrationer är naturtyperna tillräckligt omfattande för att kunna upprätthålla ett mångfacetterat artbestånd. I naturinventeringen rekommenderas att naturtypsobjekt med högt naturvärde ska bevaras. Även beaktansvärde objekt med medelmåttigt naturvärde borde bevaras.

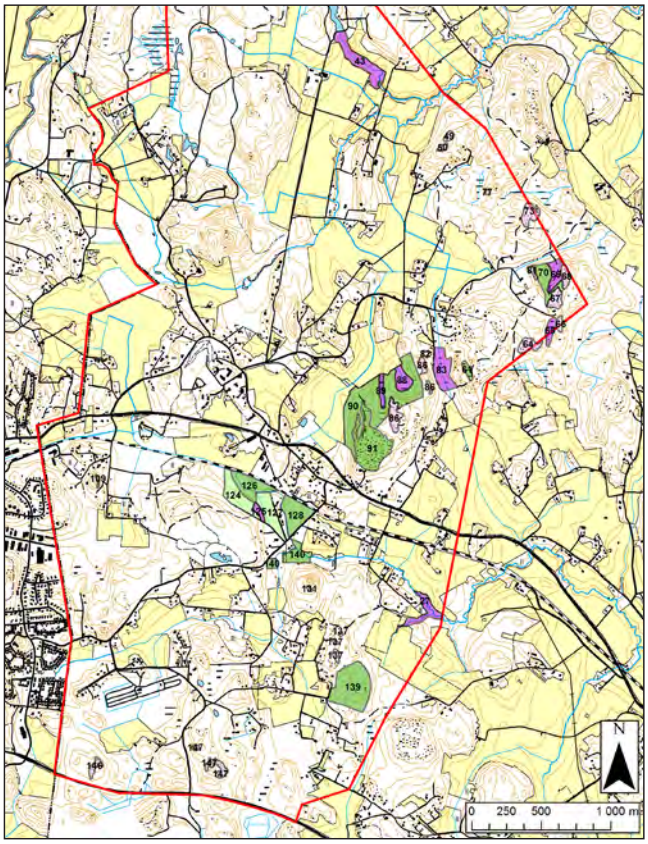
I inventeringen konstaterades tre anmärkningsvärda växtarter: gulmåra (hotad), brunklöver (nära hotad, regionalt hotad) och nästrot (regionalt hotad). Gulmåra och brunklöver växer i områden som starkt påverkats av människan, t.ex. på vägrenar eller impedimentytor, men ett nästrotsbestånd finns på Kalkbergsområdet, där dess fortsatta ska säkerställas (Faunatica Oy, 2010).

Fåglar

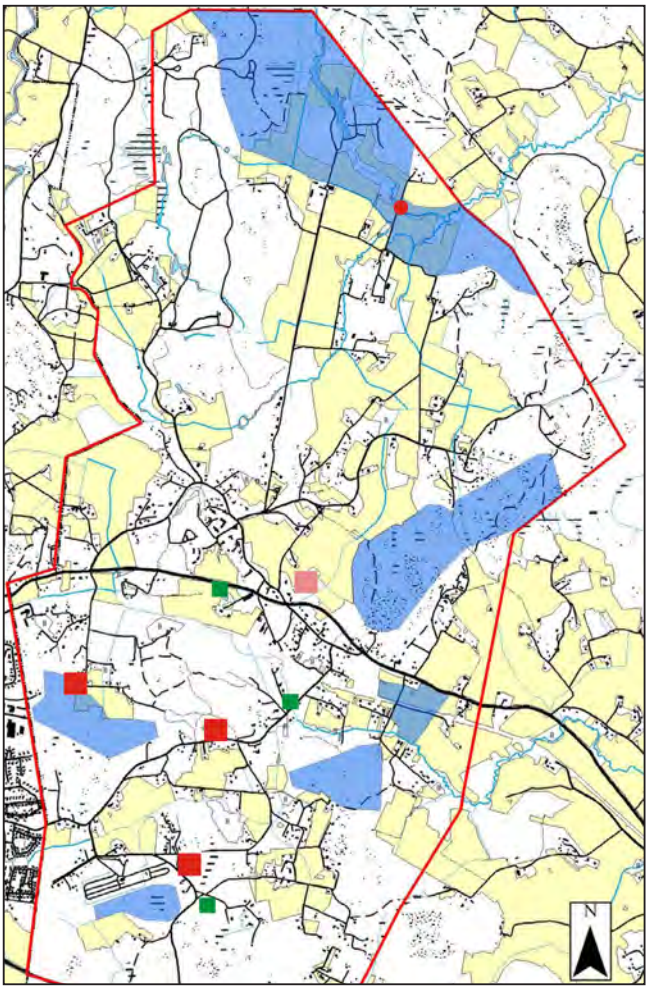
Inom utredningsområdet häckade 2011 sannolikt eller troligen 81 fågelarter, varav 19 klassificerade. Mängden arter kan anses som stort. 27 andra fågelarter kunde klassificeras som beaktansvärda. Inom utredningsområdet har man observerat totalt 89 fågelarter, som sannolikt eller troligen häckar på området (Faunatica Oy, 2010 och 2011).

Det viktigaste skogsområdet ur fågellivets perspektiv är i planeringsområdets östra delar mellan Degerberg-Kalkberg-Tallbacka-Bäckgård. De bästa åkrarna och ängarna ur denna synvinkel befinner sig väster om Sandbacka, mellan Mårtensbyvägen och järnvägen samt söder om den sistnämnda. Även skogs- och åkerområdet Heikkilä, söder om Vanikko, skapar med sina träsk en mycket viktig helhet för fågellivet. Träsken i norr, speciellt omkring Dammen, med omkringliggande åkrar innehåller också mycket fågelrevir, vilket gäller även golfbanans små dammar och ovårdade skogsdungar, vilka lockar till sig många fågelarter.

I naturinventeringen rekommenderas bevarandet av de viktigaste fågelområdena och att de borde kopplas till omkringliggande skogar med åtminstone en skogsförbindelse (Faunatica Oy, 2011).



Skogslagsobjekten (violetta områden) och andra anmärkningsvärda naturtyper (gröna områden) på Tallmo utredningsområde; mörka färgtoner anvisar höga naturvärden och ljusa toner medelmåttiga naturvärden innehållande objekt. Bild: Faunatica Oy, 2010

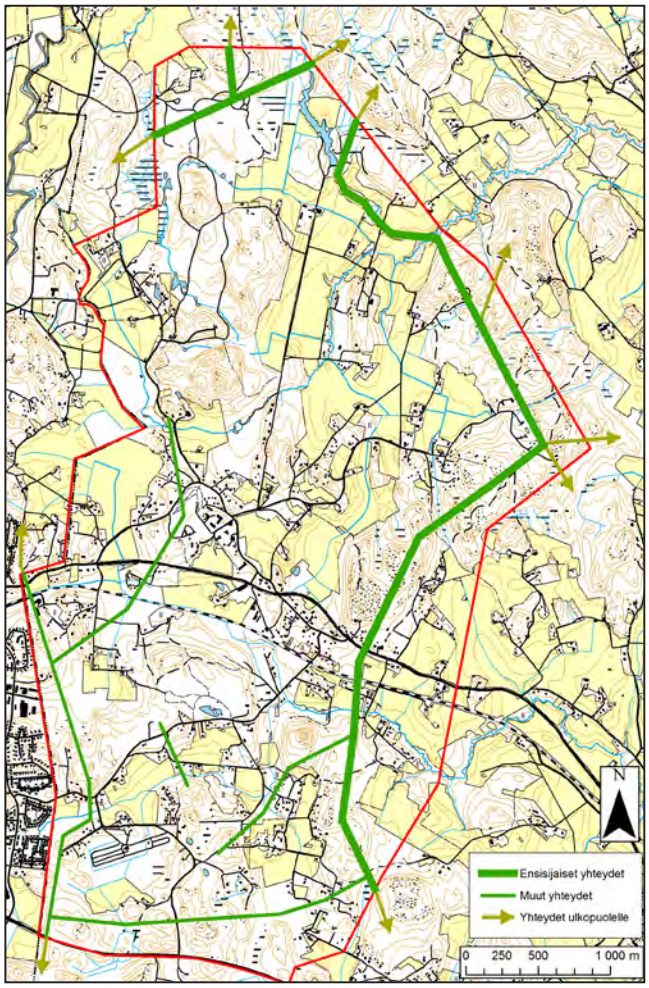


Tallmo utredningsområdes fågelområden och åkergrodeobservationer. Källa: Faunatica Oy, 2011.

- viktigt fågelområde
- säker åkergrodeobservation 2011
- osäker åkergrodeobservation 2011
- åkergrodeobservation 2008
- annat viktigt objekt för groddjur



Enligt utredningarna finns förekomst av åkergroda i Tallmo simgrop. Åkergrodans föröknings- och viloplatser är skyddade enligt naturskyddslagen.



Flygekorren

På utredningsområdet fanns i naturinventeringen, som gjordes som underlag för Generalplan för Sibbo 2025, inga spår av flygekorre (Faunatica Oy, 2010).

Fladdermöss

I fladdermusutredningen gjordes 60 observationer av minst 79 individer (66 st. nordiska fladdermöss, 11 obestämda fladdermöss, 1 vattenfladdermus och 1 långörad fladdermus). Den utförda fladdermusutredningen var generell och i naturinventeringen betonas., att utredningen ska fördjupas senast i detaljplanefasen. De viktigaste områdena för fladdermöss var Vanikko med omgivningar samt Tallmo bymiljö. Tillräckliga förbindelse för djurlivet ska tryggas (Faunatica Oy, 2010).

Åkergrodan

Syn- och ljudobservationer gjordes av åkergrodor under 2011. Åkergrodor förekommer i dammen öster om korsningen Kyllästämövägen och Kådvägen, i den lilla sjön som har badstrand i Tallmo samt i Vanikko-dammen. Troligtvis förekommer åkergrodor även i dammen nordöst om Mårtensbyvägens och Tallmobågens korsning. I Blekdal, på Brinkvägens dikesrenar har observationer av åkergrodor gjorts under 2008.

Åkergrodans fortplantnings- och viloplatser ska beaktas i markanvändningsplanerna (49 § i naturskyddslagen). Även de indirekta följderna av den planerade verksamheten ska beaktas, såsom vattenkvalitet och dammarnas vattennivå (Faunatica Oy, 2011).

Övriga naturvärden

Enligt en utredning om fiskerinäringen i Sibbo å med biflöden (2008) är huvudflödena i planeringsområdet – Kumbäcken i norr och Ollbäcken i söder – värdefulla biflöden beträffande fiskerinäringen.

Ekologiska korridorer

På utredningsområdet finns tre slags ekologiska förbindelsebehov, s.k. grönkorridorer: 1) områdets interna öst-västliga förbindelser, 2) områdets interna nord-sydliga förbindelser och 3) förbindelserna mot det omkringliggande området. Alla förbindelser, såväl interna som externa, ska skapa en harmonisk helhet så att trädbeståndet blir så brett och sammanhängande som möjligt (Faunatica Oy, 2010).

Skiss över de ekologiska förbindelserna. Källa Faunatica Oy, 2011

Primära förbindelser

Övriga förbindelser

Yttre förbindelser

2.4 Den byggda miljön

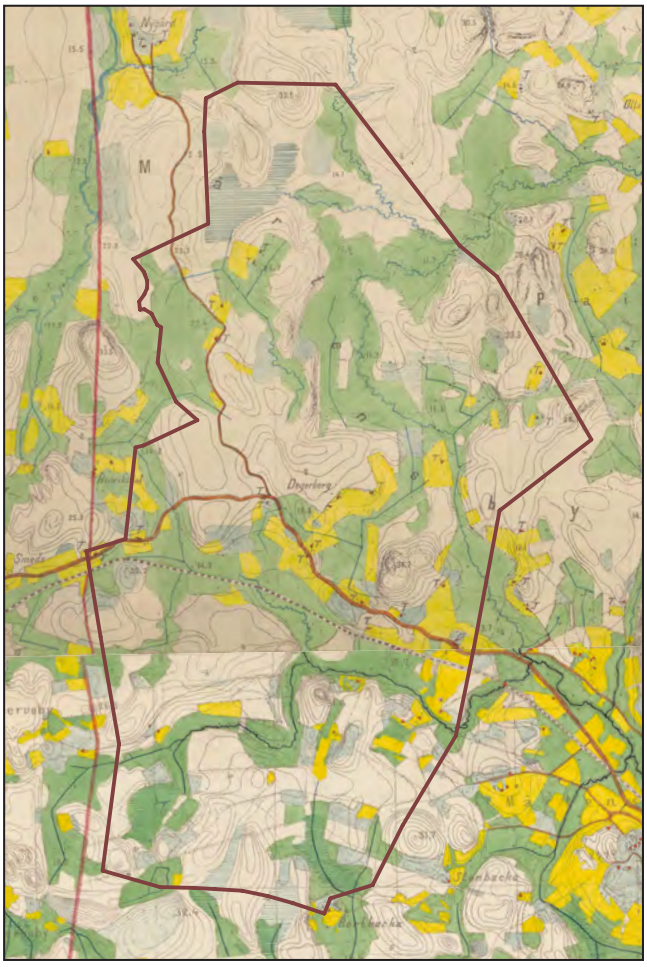
2.4.1 Markanvändningens historia

Mårtensbyvägen går genom Tallmo och tas upp redan i Konungens kartverk från 1778–1780. I centrum av Tallmo följde vägsträckningen i hög grad dagens Tallmobågen ända fram till 19xx-talet. Därefter rätades vägen ut och Tallmobågen blev en egen vägsträcka. Den andra betydande farleden genom Tallmo är Kervo-Borgå-banan, som blev klar år 1874.

De äldsta byggnaderna i Tallmo är från 1800-talet. Största delen av byggnaderna har emellertid uppförts efter år 1947.

De äldsta av de nuvarande åkerområdena nära Tallmo gård och Sandbacka brukades redan på 1870-talet när största delen av dagens odlingsområden fortfarande var ängar. Jämfört med 1950-talet har åkerarealen i planområdet minskat relativt lite. Att en golfbana har anlagts på f.d. åkrar är den största enskilda förändringen. Skogsområdena är idag ungefär desamma som på senatskartan från år 1873–75.

Golfbanan och slalombacken, sandtäkterna i Hiekkamalmi samt industri- och lagerområdena är de element som har förändrat landskapet mest.



Utdrag ur senatskartan från år 1873–1875.

2.4.2 Kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer

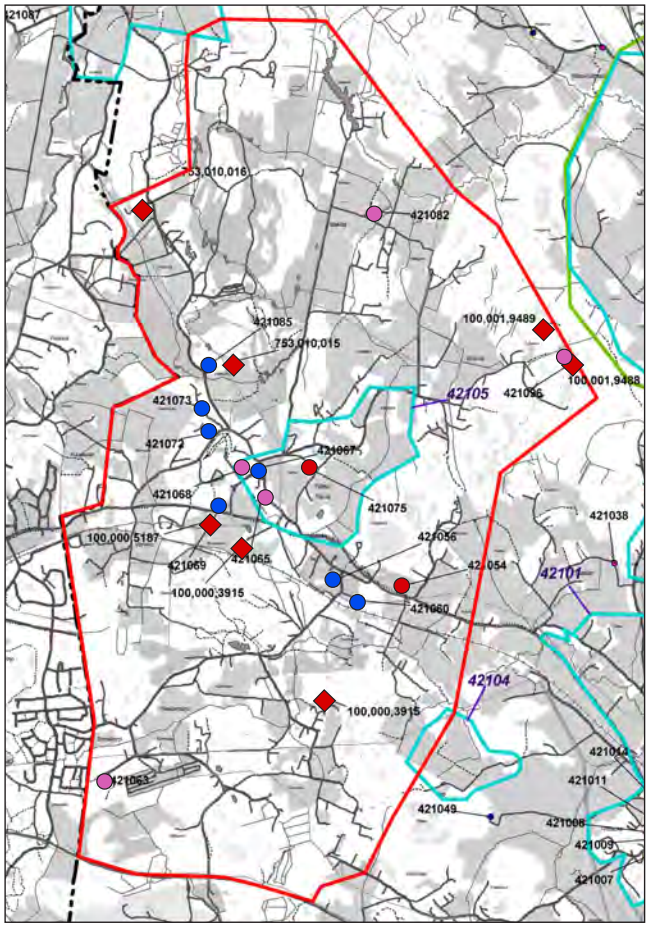
Under åren 2004 och 2005 genomfördes en inventering av kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer i Sibbo som underlag för generalplanearbetet. Objekten i inventeringen är värderade enligt tre huvudkriterier: arkitektoniska (A), historiska (H) och miljömässiga (Y) värden.

I Tallmoområdet påträffades vid inventeringen inget värdefullt objekt av landskaps- eller riksintresse. Utifrån inventeringen hör byggnaderna och miljöerna i Tallmo till värdeklasserna 1, 1–2 och 2. De objekt som hör till klasserna 1 och 1–2 är de mest värdefulla som även kan ha nationella eller landskapsmässiga värden. Mårtensby skola och Tallmo gårds huvudbyggnad hör till klass 1. Till klass 2 räknas sådana objekt som innehåller egenskaper i klasserna 1 och 1–2 men i mindre omfattning med hänsyn till hur de har bevarats och hurdant estetiskt värde de har. De har en egen lokal betydelse.

Bevarandet av de objekt och områden som hör till klasserna 1 och 1–2 ska i enlighet med inventeringen säkerställas. För de områden som hör till klasserna 2 och 2–3, ska bevarandet av de speciella lokala karaktärsdragen garanteras. För objekt inom klass 2 anses bevarandet enligt inventeringen vara lokalt värdefullt och därmed mycket önskvärt (Sipoon kunnan kulttuuriympäristö- ja rakennusperintöselvitys, 2006).

En inventering av de fornminnen från Sibbo fastland, som daterats till förhistorisk tid och de fornminnen från skärgården daterade till både förhistorisk- och historisk tid har gjorts år 2007 (Museiverket, 2007). Enligt inventeringen finns i området fyra bosättningar från stenåldern samt ett historiskt råmärke i form av ett stenröse.

Under arbetet med delgeneralplanen gjordes en fornlämningsinventering i planeringsområdets östra delar vid Kalkbergets omgivningar för att utröna de industrihistoriska objekten i området (Museiverket, 2012). Under inventeringen gjordes fynd av två tidigare okända fornminnen, vilka båda är kalkbrott. Objekten ligger alldeles intill gränsen för delgeneralplaneområdet och de fortsätter till en del utanför dess gränser. Det ena av objekten omfattar ett stort stenbrott samt några byggnader och råvaruhögar, det andra omfattar fem stenbrott av varierande storlek och flere råvaruhögar och stenformationer. Dessa fornminnen skapar tillsammans ett imponerande fornlämningsområde. Även områdets växtlighet avviker markant från sin omgivning. I inventeringen av fornminnena föreslås dessa tillhöra fridlysningsklass 1, vilket avser fornminnen av nationellt eller regionalt värde, vars bevarande ska garanteras under alla omständigheter.



Kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer i Tallmo. Källa: Sipoon kunnan kulttuuriympäristö- ja rakennusperintöselvitys, 2006.

1:a klass

- 421054 Mårtensby skola (1911) A, H, Y
- 421075 Tallmo; herrgårdens huvudbyggnad (1912) A, H, Y

1-2:a klass

- 421063 Fagernäs (1850) A, H, Y
- 421065 Lillängsbacka (1923) A, H, Y
- 421068 Talman koulu (1955) A, H, Y
- 421082 Kumbacka (1920) A, H, Y
- 421096 Kalkbergsskogen (1700-1800) H

2:a klass

- 421049 Sommarbacka (1920) A, H, Y
- 421056 Björkbacka (1885) A, H, Y
- 421060 Småskolan H
- 421067 FBK-hus (1940-l) A, H, Y
- 421069 Löfbacka (1920) A, H, Y
- 421072 Grankulla (1946) A
- 421073 Vesterkulla (1916) H, Y
- 421085 Kärrkulla (1930) A, Y
- 421093 Kalliomäki (1910) H, Y

Fasta fornminnen

- 753.010.015 Råbacka, boplats från stenåldern
- 753.010.016 Keskitalo, boplats från stenåldern
- 100.000.3915 Rauhanmäki,boplats från stenåldern
- 100.000.5187 Nya Hemmet, boplats från stenåldern
- 100.000.8108 Sandbacka 2, historiskt råmärke
- 100.001.9488 Kalkberget 1, historiskt dagbrott
- 100.001.9489 Kalkberget 2, historiskt dagbrott

Herrgårdsmiljö

- 42105 Tallmo herrgårdsmiljö, värdeklass 2, A, H, Y
- 40201 Linnanpellon by och jordbrukslandskap, värdeklass 1 A, H, Y
- 42104 Flätbacka jordbrukslandskap, värdeklass 2, A, H, Y

2.4.3 Nuvarande markanvändning och byggnadsbestånd

Huvuddelen av planområdet karakteriseras av åkrarna och de omgivande skogsklädda sand- och moränåsarna. Byggnadsbeståndet är småhusdominerat och relativt utspritt längs de vägar som går genom planeringsområdet. Tätare bosättningsområden har uppkommet nära skolan som idag utgör Tallmo bycentrum, omgivningen kring korsningen mellan Mårtensbyvägen och Tallmovägen samt i Vanikko och Neulasniitty nära gränsen till Kervo. De äldsta byggnaderna är från 1800-talet. Största delen av byggnaderna har emellertid uppförts efter år 1947.

Viktiga landmärken på området är Tallmo finskspråkiga skola Talman koulu, FBK-huset, Tallmo gård och Mårtensby skola. Talman koulu och FBK-huset skapar det nuvarande centrumet. Tallmo gård med omgivningar skapar en lokalt betydande kulturmiljö.

På området finns totalt 10 verksamma agrara gårdar (jordbruk). Gårdarna driver i huvudsak spannmåls- och bärodling eller hästskötsel. På området finns även en ridskola. Här finns också ett tjugotal företagstomter och två betydande kommersiella rekreations- och friluftsområden: Golf Talma och Talma Ski.

2.4.4 Befolkning och arbetsplatser

Befolkning

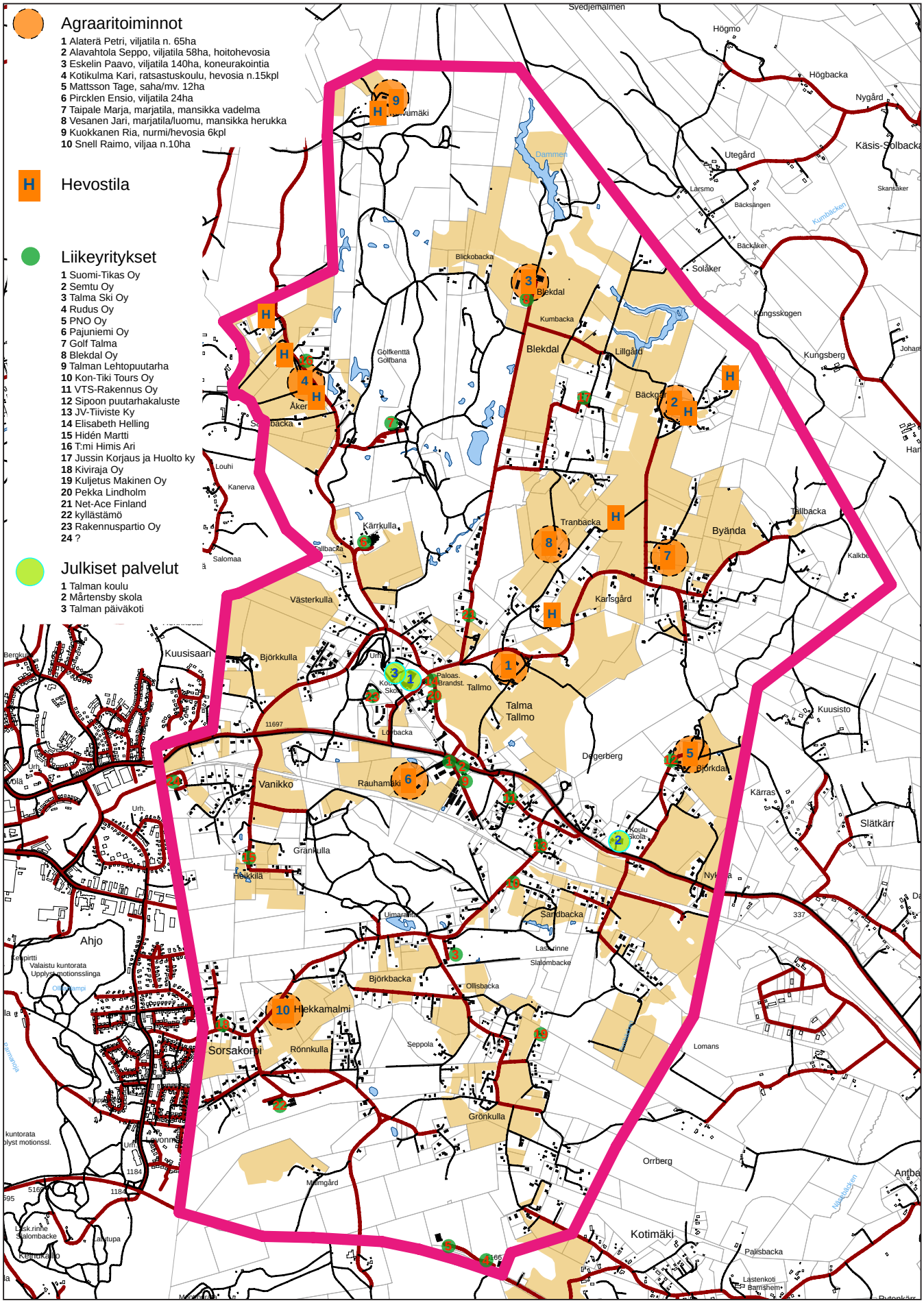
I slutet av 2011 hade Sibbo 18 526 invånare. I Tallmo centrum med näromgivningar bodde 1 307 personer, vilket är ca 7 % av hela kommunens befolkning.

Sibbo är en ständigt växande kommun: under åren 1975–2007 har kommunen vuxit med 57 %. Under 2000-talet har den årliga genomsnittliga befolkningsökningen varit ca 300 personer. Befolkningsökningen beror på både större födelsetal och nettoinflyttning (Sibbo kommun, 2008).

Planeringsområdets åldersstruktur följer i stora drag hela Sibbo kommuns åldersstruktur. Den procentuella andelen av barn och unga (0–18 år) och personer i medelåldern (40–64 år) är några procentenheter större än i resterande delar av kommunen.

Arbetsplatser

På området finns totalt 10 verksamma agrara gårdar (jordbruk), 24 företag, 1 skola och 2 daghem. Dessa verksamheter skapar områdets arbetsplatser. De mest synliga företagen är Golf Talma och Talma Ski, som lockar rikligt med fritidsbesökare året runt. Den största delen av områdets befolkning arbetar utanför planeringsområdet.



På området verksamma affärsföretag, offentlig service samt agrarverksamhet.

2.4.5 Service

Kommersiella och offentliga tjänster

Planområdet stödjer sig beträffande kommersiella tjänster och fritidstjänster på Nickby och Kervo centrum. För närvarande finns det ingen kommersiell service i planeringsområdet. När det gäller offentlig service stödjer sig området på Nickby.

I rapporten om Sibbo servicenätverk inom handel, Kaupan palveluverkkoselvitys 2025 (FCG, 2010) är Tallmo framställt som ett lokalcentrum där ett till två dagligvaruhandel på ca 2 000 m² våningsyta, s.k. supermarket, placerats. Utöver detta skulle Tallmo locka specialbutiker och liknande kommersiell service, som söker sig till centrumnära lägen, men däremot ingen utrymmeskrävande specialhandel.

Skolor och daghem

Området har en skola för årskurserna 1-6, den finska skolan Talman koulu. Den svenska skolan för årskurserna 1–6, Mårtensby skola, lades ned 2012. År 2010 hade Talman koulu 149 elever. Det finska daghemmet som drivs i anslutning till Talman koulu har 63 daghemsplatser. Därtill finns det ett gruppfamiljedaghem på Tallmogränden. För närvarande finns det för lite daghemsplatser jämfört med behovet.

Undervisningsväsendet i Sibbo har låtit utföra en undersökning av olika alternativa skolnätverk (Sipoon opetustoimen palveluverkko – Selvitys tulevaisuuden kouluverkkovaihtoehdoista. Oy Audiapro Ab, 2010). I utredningen föreslogs byggandet av en ny enhetlig grundskola samt möjligtvis en ny kvartersskola i Tallmo under åren 2018–2020. Enligt ett linjebeslut i Sibbo kommunfullmäktige 31.1.2011 placeras två nya skolor i Tallmo: Talman osaamiskeskus och Talma Hills. I Talman osaamiskeskus kommer en finskspråkig grundskola för 500 elever, som omfattar årskurserna 0–6 samt ett finskspråkigt daghem för 126 barn. Eleverna i den nuvarande Talman koulu skulle flyttas till Talman osaamiskeskus. Talma Hills skola blir en finskspråkig grundskola för 650 elever, som omfattar klasserna 0-9. Den nuvarande skolan i Tallmo är redan med det befintliga elevantalet (149 elever) mycket trång, vilket betyder skolans lokaler blir otillräckliga allteftersom området växer. Inga beslut har fattats om vad som ska göras med den gamla skolbyggnaden.

2.4.6 Rekreation

Golf Talma

På området finns Golf Talma, som till sin yta är Finlands näststörsta golfbana. Golf Talma omfattar två 18-hålsbanor och en 9-håls par-3-bana. Totalt uppgår ytan till ca 160 ha. Golfbanan har inga behov av utvidgning, det nuvarande markområdet räcker för att utveckla banan. Området har en nyöppnad servicehall på 600 m². Området har ingen genomfartstrafik och en sådan kommer inte heller att vara möjlig i framtiden pga. säkerhetsavstånden under säsongen. På vintern kan skidspår anordnas på området. I närheten av golfbanan finns ingen inkvartering eller annan övernattningsservice, men i anslutning till banan finns en klubbrestaurang. Under sommarsäsongen sysselsätter Golf Talma ca 50 personer.



I samband med Tallmo skola finns ett finskt daghem.



Tallmo Golf som ligger i den norra delen av planeringsområdet är till sin areal den näststörsta i Finland.

Talma Ski

På området fungerar skidanläggningen Talma Ski, som är en till ytan liten anläggning, men till besöksmängden den 9:e största i Finland. Årligen besöks anläggningen av ca 80 000-100 000 skidentusiaster. Talma Ski omfattar fyra skidpister och två barnpister. I Talma Ski finns även Södra Finlands enda Half Pipe. Den huvudsakliga användargruppen är snowboardåkare och familjer. Andelen besökare från utlandet ökar ständigt, och därmed finns ett utvidgningsbehov i form av nya pister och övernattningsmöjligheter. Det finns även ett behov av längdåkningsspår/skidspår i anslutning till skidanläggningen.

Badstranden

Söder om järnvägen, i närheten av Tallmovägen, finns en grund sjö, som ligger i en grus-/sandtäkt. I sjön har man observerat åkergrodor. Under senaste årens torra somrar har gropen i huvudsak varit torr.

Andra rekreationsområden

I närheten av Tallmo skola finns en grusplan som fungerar som idrottsplan. På området finns även ridstigar. I Ahjo i Kervo finns belysta motions- och skidspår. Sådana finns inte i Tallmo.



Talma Ski som ligger på planeringsområdet är till sitt besöksantal den nionde största i Finland.

2.4.7 Trafiknätet

Det nuvarande trafiknätet

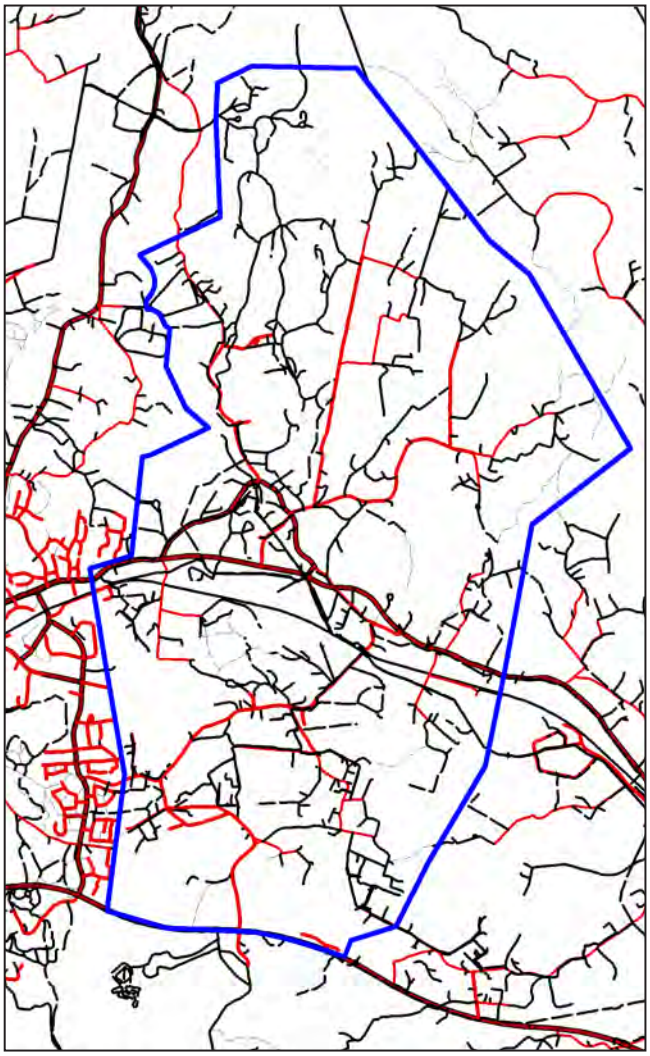
Genom Tallmo går det en förbindelseväg (Borgåvägen/Mårtensbyvägen, lokalväg 11 697) från Kervo till Nickby. I områdets södra del går Kervovägen (lv 148), vilken har klassificerats som regionväg. Av vägarna i planeringsområdet sköts Tallmobågen, Satotalmavägen och Tallmogränden av kommunen. På Kervovägen (lv 148) är hastighetsbegränsningen nuförtiden 60 km/h, på Mårtensbyvägen 50-60 km/h. Tvärs genom området i riktningen öster-väster går den elektrifierade Kervo-Borgåbanan, som idag används för containertågtransporter till och från raffinaderiet och industriområdet i Sköldvik, Borgå.

Landsväg 140 är specialtransporternas stamrutt och huvudförbindelse till Nordsjö hamn. Målet är att specialtransporternas stamrutt till Nordsjö hamn skulle gå via landsväg 148 (eller landsväg 1521).

Huvudvägarna i det interna trafiknätet i Tallmo är Tallmobågen, Satotalmavägen, Nygårdsvägen, Byändavägen och Blekdalsvägen norr på banförbindelsen samt Vanikontie, Talmantie och Kyllästämöntie söder om banförbindelsen. Huvudvägarna är delvis asfalterade. I området finns det asfalterade cykel- och gångbanor längs Mårtensbyvägen och Satotalmavägen norr om banförbindelsen.

Trafikvolymer

År 2014 var dygnstrafiken i genomsnitt 6 100 fordon/dygn på Borgåvägen, 2 900-3 600 fordon/dygn på Mårtensbyvägen och 5 400-6 600 fordon/dygn på Kervovägen (lv 148). Den tunga trafiken går via Kervovägen (lv 148).

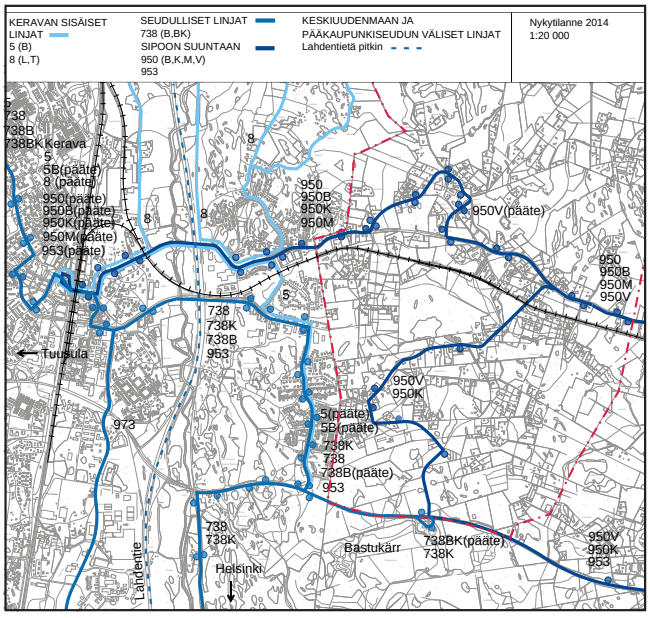


Existerande vägnät i delgeneralplaneområdet..

Kollektivtrafik

Tallmo ligger mellan Kervo och Nickby. Utbudet av busstrafiken mellan dessa ligger nära genomsnittet mätt enligt den nationella servicenivåskalan, men söndagslinjer saknas. Vardagar erbjuder kollektivtrafiken de nödvändiga förbindelserna bl.a. för skolelever och de flesta linjerna går via Talman koulu. Den kollektivtrafik som cirkulerar i Tallmoområdet stödjer sig på järnvägsstationen i Kervo, som ligger ungefär på 4 km avstånd från centrum av Tallmo. Stationen i Kervo är också en populär anslutningsparkeringsplats för invånarna i Tallmo. Från Kervo centrum finns det nämligen ypperliga kollektivtrafikförbindelser söderut till huvudstadsregionen samt norrut längs huvudbanan. Även från Nickby finns det relativt goda bussförbindelser till Helsingfors.

För tillfället kör busslinjerna 950 och 953 från Kervo mot Sibbo. Linjen 950 trafikeras längs olika rutter mellan Kervo station – Nickby – Söderkulla. En del av turerna körs endast mellan Kervo och Nickby. Längs Mårtensbyvägen har linjen 17 turer från måndag till fredag mellan kl. 6-21 och på lördagar 6 turer kl. 9-17. Under sommaren är turerna färre. Linjens största användargrupp är skolbarnen. I Tallmo körs en del av turerna längs Mårsbackavägen (950M, 3 avgångar/dygn från Kervo) och en del körs via Barrängen förbi Tallmo skidcenter (950K, 1 avgång/dygn från Söderkulla). Ändhållplatsen för linje 950V är vid Talman koulu. Linje 953 är en s.k. arbetartur mellan Kervo och Nickby som trafikeras endast under vardagar. Kollektivtrafik går även västerut från Kervo centrum, men den berör inte delgeneralplaneområdet. Arbetsplatsområdet Bastukärr i Sibbo tjänas av HRT:s regionlinje 738. En del av turerna (738K och 738BK) kör via Bastukärr 5-6 ggr/dygn. 738B hämtar främst resenärer från huvudstadsregionen och Kervo till SOK:s logistikcentral i Bastukärr. 738BK kör via Bastukärr och Kervo till Mattilanpuisto.



Busstrafikens rutter i nuläget (2014) på planeringsområdet.
Källa: Sito Oy.

2.4.8 Samhällsteknik

Vattenförsörjning

En relativt stor del av byggnaderna i planeringsområdet omfattas av vattenledningsnätet. Avlopps- och tryckavloppssystemet är också tämligen omfattande, men i planeringsområdets nordöstra del finns ett större sammanhängande område som varken har vatten- eller avloppsnät.

Förbindelsevattenledningarna från Kervo åt Nickbyhållet går genom planeringsområdet i riktningen öster-väster längs Mårtensbyvägen och Kervovägen. Avloppsvattnet i Tallmoområdet avleds till Kervo via det s.k. KUVES-havsavloppet (anlagt av samkommunen för vattenskydd i mellersta Nyland) till avloppsreningsverket i Viksbacka.

I de glesbebyggda områdena utanför det kommunala vattenförsörjningsnätet har varje fastighet egna lösningar för behandlingen av vattnet. I de flesta fastighetsspecifika systemen avleds avloppsvattnet till en sluten brunn eller via en två- eller trefasig slamavskiljningsbrunn till markinfiltration. Bruksvattnet tas från schakt- eller borrbrunnar.

Naturgas

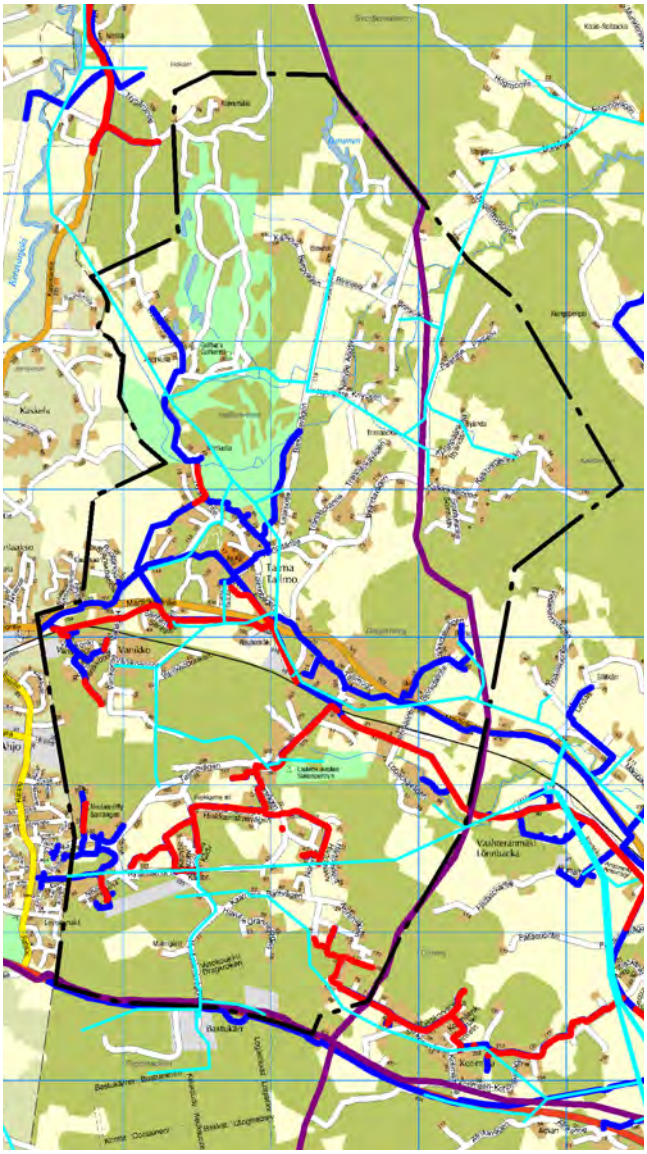
Vid planeringsområdets södra gräns, längs Kervovägen (DN 400) och i den östra delen (DN 500) går stamledningar för naturgas som administreras av Gasum Oy. Ledningen ligger på ca en meters djup under marken. För naturgasledningen har nyttjanderätt inlösts. Den är på de flesta ställen 5–10 meter bred.

Statsrådets förordning om hanteringen av naturgas trädde i kraft 15.7.2009 (Statsrådets förordning om säkerhet vid hantering av naturgas 551/2009). Förordningen innehåller bestämmelser bl.a. om schaktnings-, brytnings- och sprängningsarbeten i närheten av naturgasrör samt om skyddsavstånd till naturgasrörsystem: Görs schaktningsarbeten närmare än 5 meter från rörlinjen eller brytnings- och sprängningsarbeten på ett avstånd av högst 30 meter från rörlinjen, ska den som utför arbetet innan schaktnings-, brytnings- eller sprängningsarbetena inleds av ägaren eller innehavaren av rörsystemet få tillstånd att utföra arbetet. Ägaren eller innehavaren av rörsystemet ska innan arbetet inleds visa exakt var rörsystemet är beläget i terrängen.

För bestämningen av tillräckliga skyddsavstånd indelas byggnaderna i grupper, A och B. Grupp A består av byggnader som är avsedda för allmän samling: lägenheter för inkvartering (hotell, sjukhus, åldringshem), för samling (skol, biograf, stormarknad), för boende (flervåningshus). I grupp A ingår därtill inrättningar som tillverkar, lagrar eller använder sprängämnen samt inrättningar som industriellt behandlar eller lagrar farliga kemikalier. Grupp B består av bostäder (egnahemshus, radhus), arbetsplatslokaler liksom övriga byggnader som inte är avsedda för boende men var människor vistas regelbundet samt ett separat avgränsat område.

Tabell: Byggnadernas skyddsavstånd från naturgasens övergångsrör.

Rörets nominella storlek	*Avstånd från objekt i grupp A, m*	*Avstånd från objekt i grupp B, m*
DN ≤ 200	*10*	*5*
200 < DN ≤ 500	*16*	*8*
DN > 500	*20*	*10*



Tekniska nätverk på planeringsområdet. Vatten- och avloppslinjerna löper delvis parallellt på området och därför syns inte avloppsnätet av framställningstekniska skäl till alla delar på kartan.

Vattenledning

Avlopp

Naturgasledning

20 kV el-linje

2.4.9 Störningar i miljön

Buller och skakning från spårtrafiken

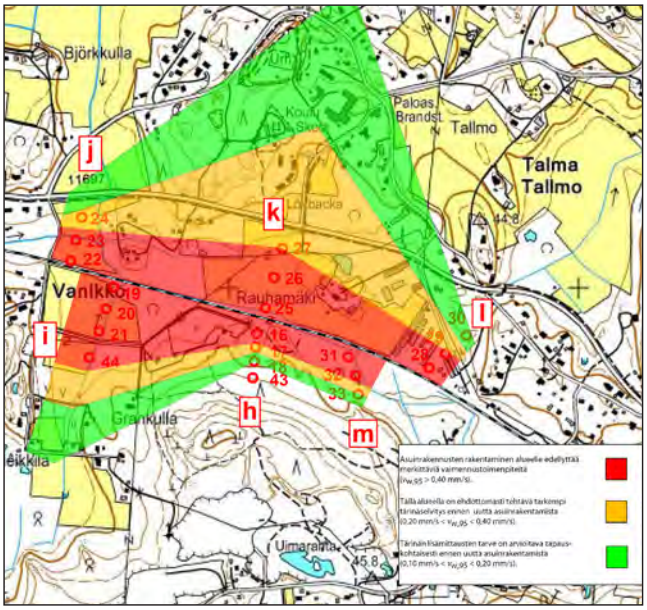
För närvarande trafikerar bara containertåg på bansträckan Tallmo-Nickby, men i framtiden planeras även persontrafik. Buller- och skakningsolägenheterna av spårtrafiken utreddes år 2010. Utredningarna gjordes av Promethor Oy.

Det av statsrådet fastställda maximivärdet för buller dagtid (55 dB) överskrids i dag i planeringsområdet på i genomsnitt 55–65 meters avstånd från banan. Det för nya bostadsområden fastställda maximivärdet för buller nattetid, 45 dB, sträcker sig i huvudsak till 250–450 meter från tågbanan beroende på terrängformerna. I det prognostiserade läget år 2030 väntas bulleområdet inte ha vuxit nämnvärt jämfört med dagsläget.

Utifrån bullerutredningen kan småhus placeras p å ca 250–450 meters avstånd från banan utan bullerbekämpning. Om man önskar placera småhus närmare banan, bör man för att uppnå riktvärdena skydda gårdsområdena med bullerstaket eller placera småhusen i skydd av andra byggnader, såsom flervåningshus och radhus. Flervåningshus och radhus (takhöjd 6 meter eller mer) kan placeras utan bullerbekämpning på ca 80–100 meters avstånd från banan utan bullerbekämpning, förutsatt att vistelseområdena placeras i skydd av byggnaderna.

För att riktvärdena för gårdsplanerna vid nya bostadsbyggnader ska uppnås är det därtill anledning att fästa uppmärksamhet vid ljudreduktionstalen. Dessa är mycket höga i närheten av tågbanan. Med normalt byggsätt når nivåerna inomhus inte riktig upp till riktvärdena i närheten av banan (den normalt största möjliga nivåskillnaden är ungefär 40 dB). För att förbättra ljudreduktionstalen i fasaderna kan byggnaderna t.ex. förses med dubbla fasader på bansidan, på samma sätt som på trappuppgångar i lofthus. Ett alternativ kan också vara att förena t.ex. bostads- och kontorsbyggande så att kontoren ligger på bansidan och bostadslokalerna på den bättre skyddade sidan. I bostadsbyggnader borde s.k. sekundära rum (bastu, tvättrum, wc, klädrum) i så hög utsträckning som möjligt placeras på bansidan, varvid sovrummen kan placeras på den tystare och bättre skyddade sidan.

Skakningsutredningen visade att spårtrafiken orsakar betydande skakning som bör tas i beaktande vid planeringen av markanvändningen. Risken för att byggnader tar skada begränsas till områdena nära banan och skyddsavståndet är som störst 50 m. Beträffande användningen av lokalerna och boendetrivseln varierar det område som berörs av skakningsolägenheterna betydligt: för bostadsbyggnader beräknas skyddsavståndet ligga mellan några tiotals meter och hundratals meter. Om persontågtrafiken återupptas på bansträckan har detta ingen effekt på skyddsavstånden.



På bilden till vänster: Vibrationsförhållandena i nuläget. Byggnation på det röda området kräver väsentliga dämpningsåtgärder, på det gula området krävs definitivt noggrannare vibrationsundersökningar innan ny bostadsbebyggelse, på det gröna området skall behovet av nya undersökningar avvägas separat i varje enskilt fall innan ny bostadsbebyggelse kan tillåtas. Bild: Promethor Oy Grundkarta © Lantmäteriverk.

Enligt de riktvärden för bullernivån som Statsrådet fastställde år 1992 får bullernivån dagtid inte överstiga 55 dB i områden med bostäder, vårdinrättningar och skolor, och inte heller i rekreationsområdena i tätorterna.

Buller är en av de största faktorerna som försämrar kvaliteten på livsmiljön. Att förebygga och minska bullerolägenheterna ställs i första rummet vid planeringen av områdesanvändningen. Nya bostadsområden och andra bullerkänsliga verksamheter bör inte placeras i bullerområden utan att man säkerställer en tillräcklig bullerbekämpning.

Buller från vägtrafiken

År 2010 gjordes en undersökning av vägtrafikbullret som täckte hela Sibbo. I denna bedömdes nuläget och prognosen för år 2030. Utredningen gjordes av WSP Finland Oy. I nuläget överskrids dagsbullernivån 55 dB i planeringsområdet strax intill Mårtensbyvägen och som mest på ca 100 meters avstånd från Kervovägen (lv 148). Det för nya bostadsområden fastställda maximivärdet för buller nattetid, 45 dB, sträcker sig längs Mårtensbyvägen några tiotals meter längre än dagsbullerzonen (55 dB) och längs Kervovägen som mest ca 50 meter längre än dagsbullerzonen. Inom bullerområdet finns det idag några enskilda byggnader, de flesta längs Mårtensbyvägen.

Utifrån prognosen kommer läget inte att förändras nämnvärt för Mårtensbyvägen fram till år 2030, men längs Kervovägen räknar man med att både dags- och nattbullerzonerna utvidgas fram till år 2030.

Flygbuller

Tallmo-området hör till Helsingfors–Vanda-flygplatsens bullermatta. I Finland tillämpas ett mättal, förkortat Lden, som beskriver flygbullernivån och benämns dags-kvälls-nattbullernivå. Lden-bullernivån beskriver bullrets fördelning på olika områden under en längre tid (i allmänhet ett år). Det beskriver således inte situationen för ett enskilt dygn, och i synnerhet inte läget vid ett särskilt klockslag. Det momentana bullret från ett passerande flygplan är kraftigare än den genomsnittliga bullernivån som Lden-värdet representerar. I Finland används flygbullernivån 55 Lden som riktvärde vid planeringen av bostadsområden. Enligt Finavia flygbullerutredningar (Finavia 2012) överskrids Lden-värdet 55 Lden inte för närvarande (2011) och inte heller vid prognossituationen år 2025. Prognosen bygger på uppskattningar om den framtida användningen av de tre landningsbanorna, trafikens tillväxt och utvecklingen av flygplansflottiljen.



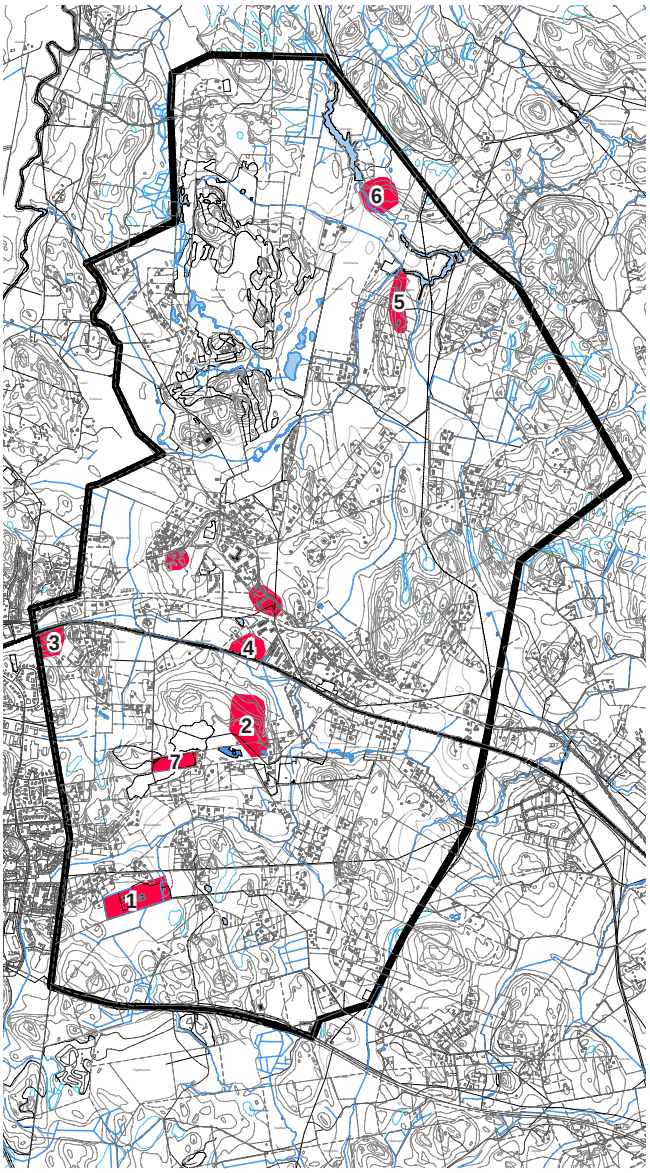
Buller- och vibrationsolägenheter i banans närhet som förorsakas av tågtransport av cisterner genom Tallmo.

Transport av farligt gods

Längs banavsnittet Kervo–Sköldvik, som löper genom Tallmo, transporteras mer än en tredjedel av det farliga gods som i Finland transporteras längs järnvägen. Mest transporteras brandfarliga vätskor och flytande gaser. På banan går framför allt långa tåg, ungefär 4-5 gånger om dagen, och därutöver några enstaka lokomotiv. Järnvägstrafiken är således mycket liten jämfört med typiska stambanor.

År 2010 lät Sibbo kommun uppgöra en utredning över risknivån gällande storolyckor i samband med järnvägstransport av farligt gods genom Nickby. Den uppgjordes av Gaia Consulting Oy (VAK-suuronnettomuusselvitys maankäytön suunnittelun näkökulmasta: Nikkilän rataosuus ja tasorisyteykset). Enligt undersökningen ökar banavsnittets plankorsningar (i detta fall plankorsningen med Stora byavägen i Nickby) risken för en allvarlig olyckshändelse i samband med transport av farligt gods. I Nickby (Stora Byavägens plankorsning passeras av omkring 550 fordon per dygn) är sannolikheten för en storolycka ändå liten. Riskbedömningen visar att sannolikheten för en plankorsningsolycka är i

storleksordningen en gång på tusen år. Katastrofrisken bör i enlighet med rekommendationerna beaktas i planeringen av markanvändning intill banan så, att i den omedelbara farozonen (den så kallade röda zonen) placeras nya bostäder endast om fördelarna med tanke på samhällsstrukturen är tillräckligt stora. Resultaten kan tillämpas även i delgeneralplaneringen av Tallmo. Att stänga plankorsningar och ersätta dem med planskilda över- eller underfarter innebär i princip att risken för allvarliga olyckshändelser elimineras.



Möjliga förorenade marker. Källa: Sibbo miljötillsyn.

1. Impregneringsanläggning
2. Stenkross och byggavfall
3. Industri, markutfyllnad
4. Gammal tegelfabrik
5. Byggavfall, olja
6. Kompostering
7. Före detta avstjälpningsplats för jordmassor



På västra sidan om Tallmo simgrop finns ett grustagsområde som tagits ur bruk.

Förorenad mark

I delgeneralplaneområdet finns flera områden som eventuellt har förorenad mark (se bifogade bild). Alla objekt har emellertid inte tagits upp i registret över förorenade marker, utan uppgifterna om eventuellt förorenade områden grundar sig på observationer av miljötillsynen i Sibbo kommun. Beträffande dessa s.k. riskobjekt ska närmare utredningar göras i samband med detaljplanen.

Marktäkt

I planområdet finns några gamla grustäktsområden på de för vattenförsörjning lämpliga grundvattensområdena i Ollisbacka (vid badstranden i Talma) samt i det område som tidigare klassificerades som ett grundvattensområde av klass III nära bycentret i Tallmo. Grustäktsverksamheten har sedermera upphört och områdena har delvis iståndsatts.





3. Målen för planen

3.1 Riksomfattande mål för områdesanvändningen (ROM)

De av statsrådet fastställda, reviderade målen för områdesanvändningen trädde i kraft 1.3.2009. De riksomfattande målen för områdesanvändningen är en del av planeringssystemet för områdesanvändningen i enlighet med markanvändnings- och bygglagen. Enligt 24 § i markanvändnings- och bygglagen ska man vid områdesplaneringen beakta de riksomfattande målen för områdesanvändningen så att möjligheterna att uppnå dem främjas. De riksomfattande målen för områdesanvändningen syftar till att säkerställa att omständigheter av riksomfattande betydelse beaktas vid planläggningen i kommunerna. De preciserar och konkretiserar ur rikssynvinkel de allmänna målen i markanvändnings- och bygglagen och de innehållskrav för planer som härletts ur dessa.

I kommunerna är generalplanen det viktigaste verktyget för att främja de riksomfattande målen för områdesanvändningen: I generalplanen konkretiseras de riksomfattande målen för områdesanvändningen till en del av den eftersträvade utvecklingen och huvuddragen i områdesanvändningen i kommunen.

Arbetet med att utarbeta delgeneralplanen för Tallmo styrs särskilt av följande mål i de riksomfattande målen för områdesanvändningen:

Enhetligare samhällsstruktur och kvalitet på livsmiljön

Samhällsstrukturen utvecklas så att tjänster och arbetsplatser är lättillgängliga för olika befolkningsgrupper och i mån av möjlighet placeras nära bostadsområden så att behovet av personbilstrafik är så litet som möjligt. Trafiksäkerheten förbättras liksom betingelserna för kollektivtrafiken och gång- och cykeltrafiken.

I stadsregionernas pendlingsområden säkerställs för områdesanvändningens del att det finns förutsättningar att bygga bostäder som är ändamålsenligt placerade och att kraven på en god livsmiljö kan tillgodoses.

Vid planeringen av områdesanvändningen ska man sörja för ett tillräckligt utbud av tomtmark för byggandet av bostäder och arbetsplatser.

I samband med planeringen av områdesanvändningen ska utnyttjandet av det befintliga byggnadsbeståndet främjas samt skapas förutsättningar för en god tätortsbild. Vid utvecklandet av tätorter ska man se till att grönområdena bildar enhetliga helheter.

Vid områdesanvändningen ska tillräckliga områden reserveras för nätverk för fotgängare och cyklister, och nätverkens kontinuitet, säkerhet och kvalitet ska främjas.

Vid general- och detaljplanläggningen ska förberedelser göras för ökande stormar, störtregn och tätortsöversvämningar.

I samband med planeringen av områdesanvändningen ska beaktas hur lämplig marken och berggrunden i området är för den avsedda användningen. Ett förorenat markområdes behov av sanering ska utredas innan åtgärder börjar vidtas för att genomföra planen.

Inom områdesanvändningen ska olägenheter i form av buller, vibration och luftföroreningar förebyggas och befintliga olägenheter i mån av möjlighet minimeras. Nya bostadsområden och andra verksamheter som är bullerkänsliga ska inte placeras i bulleområden, om man inte kan garantera att bullerbekämpningen är tillräcklig.

Vid områdesanvändningen ska energisparande samt betingelser för att använda förnybara energikällor och förbruka fjärrvärme främjas.



Kultur- och naturarv, rekreation i det fria och naturresurser

Vid områdesanvändningen främjas uppnåendet och upprätthållandet av en god status på vattendragen.

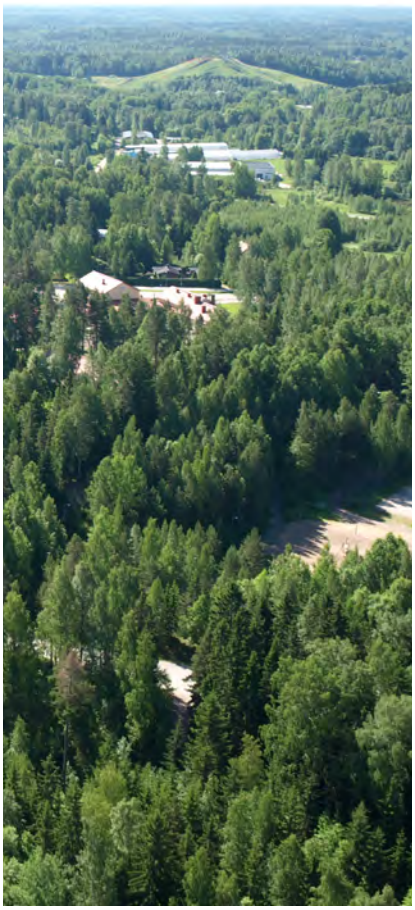
I samband med planeringen av områdesanvändningen ska vikt fästas vid naturområden som ekologiskt eller med tanke på rekreationen i det fria är betydande och enhetliga. Områdesanvändningen ska styras på ett sådant sätt att dessa helheter inte i onödan spjälks upp.

Vid planeringen av områdesanvändningen ska behovet av skydd för grund- och ytvattnen beaktas, likaså behoven av förbrukning. Sådana anläggningar och aktiviteter som medför en risk för föroreningar och förändringar av grundvattnet ska placeras tillräckligt långt från de grundvattenområden som är viktiga med tanke på vattenförsörjningen och som lämpar sig för vattentäkt.

Bördiga och enhetliga åkrar ska inte utan särskilda skäl tas i bruk för tätortsfunktioner, inte heller ska värdefulla och vidsträckta skogsområden spjälkas upp till följd av annan områdesanvändning.

Fungerande förbindelsenät och energiförsörjning

Trafiksystemen ska planeras och utvecklas som helheter bestående av olika trafikslag som betjänar såväl bosättningen som verksamhetsbetingelserna för näringslivet. Trafiksystemet och områdesanvändningen ska sammanjämkas så att behovet av privatbilstrafiken minskar och förutsättningarna att använda trafikformer med liten miljöbelastning förbättras. Särskild vikt ska dessutom fästas vid förbättring av trafiksäkerheten.



Vid planeringen av områdesanvändningen ska möjligheten bevaras att genomföra nya järnvägsförbindelser från Helsingfors i riktning mot Åbo och S:t Petersburg.

Specialfrågor i Helsingforsregionen

I Helsingforsregionen främjas en enhetlig samhällsstruktur som bygger på kollektivtrafiken, särskilt den spårbundna trafiken.

I syfte att trygga en tillräcklig bostadsproduktion ska man vid områdesanvändningen säkerställa att det finns tillräckligt med tomtmark.

Vid planeringen av områdesanvändningen ska betydande byggande placeras i områden med tillgång till kollektivtrafik, särskilt spårbunden trafik. Genom dimensioneringen av områdesanvändningen ska man förbättra kollektivtrafikens verksamhetsbetingelser och möjligheterna att anlita kollektivtrafiken. Vid områdesanvändningen ska man förebygga glesbyggande utanför den befintliga samhällsstrukturen.

Ibruktagandet av nya områden för bostäder, arbetsplatser och service och betydande kompletteringsbyggande av befintliga områden ska schemaläggas så att man kan säkerställa tillgången till kollektivtrafik.

Inom planeringen av områdesanvändningen ska man säkerställa att det med tanke på invånarnas behov av rekreation finns tillräckligt omfattande och attraktiva överkommunala områden för fritidsbruk. Kontinuiteten i det nätverk av grönområden som sammanbinder dessa områden ska tryggas.





3.2 Mål för landskapet och regionen

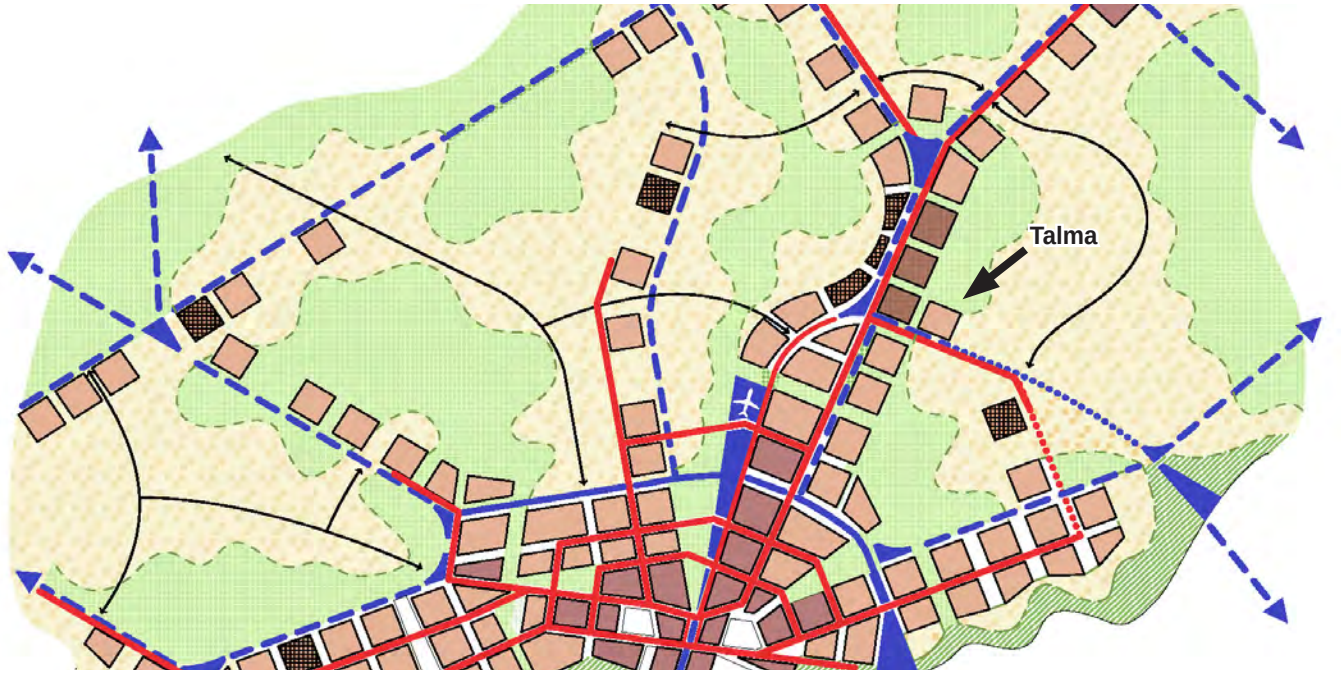
I den gällande landskapsplanen för Östra Nyland är Tallmo i huvudsak ett område för tätortsfunktioner eller ett område för utvidgning av tätortsfunktionerna. Tallmo är också en del av utvecklingskorridoren Kervo-Nickby som korsar huvudbanan och stödjer sig på den regionala spårtrafiken. I förslaget till etapplandskapsplan 2 för Nyland har man bevarat huvudprincipen om att förtäta Tallmo och utveckla tätortsfunktionerna. I enlighet med förslaget till landskapsplan är Tallmo tätt kopplat till Kervoriktningen beträffande markanvändningen. Landskapsplanens styrande verkan behandlas närmare i punkten om utgångsläget för planen från och med sidan 21 och framåt.

Planläggningen styrs också av regionala utvecklingsplaner och -strategier. Inom ramen för samarbetet kring markanvändning, boende och trafik inom huvudstadsregionen (MBT) har man utarbetat ett flertal visioner och planer för regionens utvecklande. Enligt nu gällande MBT-intentionsavtal 2012–2015 har Sibbo kommun förbundit sig till att genom planläggning skapa förutsättningar för byggandet av cirka 330 bostäder, varav 20 % är statsstödd ARA-produktion. Ett svar på denna målsättning är planläggningen av Tallmo. I de strategiska riktlinjerna MBT-2050 som Helsingforsregionens samarbetsmöte godkände 22.4.2010 antogs bl.a. följande principer för utvecklandet av markanvändningen: 1) med hjälp av markanvändningslösningar minskas behovet av rörlighet och förbättras energieffektiviteten; 2) trafikens utsläpp minskas genom att gynna järnväg och annan kollektivtrafik, gång och cykling; 3) byggande på glesbygsområden styrs på ett effektivt till tätare bebyggda områden; 4) i den som ett konsultarbete utarbetade utvecklingsbilden 2050 för Helsingforsregionen, ”En metropol utan gränser”, har Tallmoområdet betecknats som en del av zonen för s.k. förortsrenässans. Kervo–Nickby järnvägsförbindelsen är en del av stomnätet för spårtrafiken.

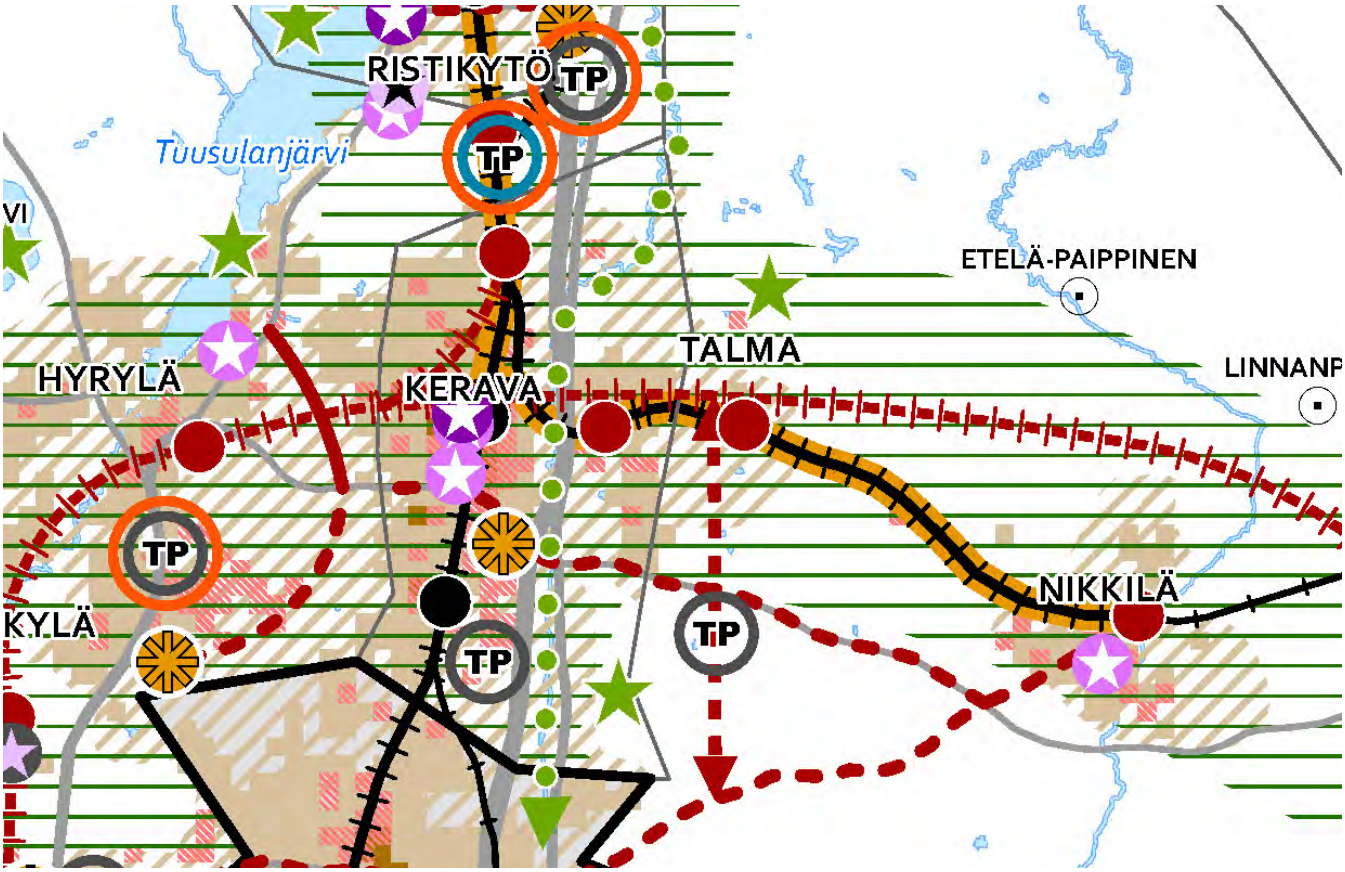
En del av samarbetet kring markanvändning, boende och trafik i Helsingforsregionen (MBT) har också varit sammanställandet av Helsingforsregionens trafiksystemplan (HLJ2011). HLJ2011 är en strategisk plan för trafikpolitiken på lång sikt. Styrelsen för KUUMA-kommunerna godkände 19.4.2011 HLJ2011-planens vision, enligt vilken ”Områdets samhällsstruktur är enhetlig och stöds av goda kollektivtrafikförbindelser, särskilt spårtrafik. De dagliga tjänsterna är tillgängliga till fots eller cykel.” Visionen konkretiseras av följande huvudmål som skall styra markanvändningen: 1) markanvändningslösningarna stöder förutsättningarna för gång- och cykeltrafik, och 2) den nya markanvändningen allokeras till kollektivtrafikzonerna. Utvecklingslinjerna i HLJ2011 syftar till att uppnå de ovan nämnda huvudmålen. Markanvändningsplaneringen styrs i första hand av följande riktlinjer för utvecklingen: 1) Markanvändningslösningarna skall minska behovet av rörlighet och öka energieffektiviteten i transportsektorn. Samhällsstrukturen utvecklas och kompletteras så, att den blir enhetligare och kompaktare än i dag. 2) Markanvändningslösningarna och dimensioneringen av bebyggelsen stärker konkurrenskraften hos kollektivtrafiken och andra hållbara transportformer. 3) I placeringen av service och arbetsplatser beaktas möjligheterna till hållbara transportformer.

Kervo–Nickby-banan hör i HLJ2011 till för andra skedets, det s.k. kompletteringsskedets, projekt som skall påbörjas under perioden 2021–2035. Principen i tidsplanen är att dessa spårtrafiksprojekt samt markanvändningsplaneringen, utvecklandet och genomförandet skall tidsmässigt koordineras sinsemellan.

Över KUUMA-området kommuner (10 kommuner i huvudstadsregionen) utarbetades 2012 en utvecklings-bild. Denna fördjupade visionen utvecklingsbilden ”En gränslös metropol” för KUUMA-kommunernas del, och uttrycker en gemensam vision för markanvändning utvecklande i regionen. I KUUMA-kommunernas utvecklingsbild (24.10.2012) har Tallmo betecknats som centrum/stationsområde för en utvecklingskorridor med måttfull tillväxt. Tallmos tillväxtpotential har dock i utvecklingsbilden uppskattas vara stor, nämligen cirka 10 000 invånare. Kervo–Nickby-banan har i utvecklingsbilden angetts som en bana som skall förbättras botas och från järnvägsstationen söderut till Jokivarsivägen har utmärkts ett vägförbindelsebehov.



Utdrag ur kartan för En metropol utan gränser - huvudstadsregionens utvecklingsbild 2050, där Tallmo har anvisats hörande till zonen för förortsrenässans. Talman ungefärliga position visas på kartan med en svart pil.



Utdrag ur kartan för KUUMA-kommunernas utvecklingsbild, där i Tallmo anvisas en ny järnvägsstation och Tallmo är en del av Kervo–Nickby utvecklingszon.





3.3 Kommunens mål

Enligt ett intentionsavtal om markanvändning, boende och trafik mellan staten och kommunerna i Helsingforsregionen som Sibbo kommun undertecknade 20.6.2012 har kommunen förbundit sig att skapa förutsättningar för en årlig produktion på i genomsnitt 330 bostäder under åren 2012–2015.

Tallmo delgeneralplanering är ett av de mest centrala planeringsprojekten när det gäller att uppnå Sibbo kommuns tillväxtmål. Enligt Generalplan för Sibbo 2025, som strukturerar principerna för kommunens markanvändning, kommer Tallmo att i framtiden skapa ett tredje tätortscentrum i Sibbo, vid sidan av Nickby och Söderkulla. Fram till år 2025 ska Tallmoområdet ha ca 7 000 nya invånare och ca 1 600 nya arbetstillfällen, i enlighet med Generalplan för Sibbo 2025.

Delgeneralplanen har som avsikt att mer ingående strukturera principerna för den markanvändning som fastställts i Generalplan för Sibbo 2025. Delgeneralplanen definierar de markanvändningsprinciper som gör Tallmo till ett tätortscentrum, som stödjer sig på spårtrafik och som erbjuder mångsidig service. I delgeneralplanen anvisas de områden för bebyggelse samt därtill behövlig infrastruktur som ska bebyggas med bostäder och lokaler för näringslivet, vägar samt kommunalteknik, för att tillväxtmålen i generalplanen ska uppnås. Som en del av delgeneralarbetet utarbetas ett verkställighetsprogram för området.
De lokala karaktärsdragen ligger som utgångspunkt för planeringen. I planeringen kommer stor vikt att läggas vid bevarande och skyddsbehov av värdefulla natur- och kulturmiljöer, skydds- och användningsbehov av områdets yt- och grundvatten samt vid utvecklingen av ekologiska förbindelser och nätverk av lättrafikleder.

Delgeneralplanearbetet styrs av de planeringsmål som kommunstyrelsen godkänt 15.2.2011. Planeringsmålen har definierats genom samarbetet med intressenterna (företagarna, invånarna samt andra verksamma i området) och de följer Sibbo tillväxtsmål och -principer som fastställdes av fullmäktigeseminariet 5.3.2010.

Enligt planeringsmålen är de centrala målen och principerna följande:

Tallmo är en del av tätortskedjan från Kervo till Nickby som stödjer sig på en fungerande kollektivtrafik. Planen stödjer kollektivtrafiken och gång- och cykeltrafik främjas.

Ett mångsidigt och människoanpassat tätortscentrum. Avseende funktionerna och servicen utvecklas området till en mångsidig helhet. Vid utvecklandet av området bevaras det byaktiga intrycket och eftersträvas en småskalig helhet.

Naturnära område för boende och fritid. Mångsidiga fritids-, hobby- och rekreationsmöjligheter utvecklas.

Smidiga och säkra trafiksystem och -nät. Trafiknätets säkerhet och smidighet förbättras genom att man utvecklar nätverket av vägar, gator och cykel- och gångvägar.

Utnyttjande av områdets särdrag och styrkor. Områdets naturliga styrkor och särdrag utnyttjas och framhävs i skapandet av områdets identitet.

Öppen och interaktiv planering. Planeringen görs i aktiv växelverkan med intressenter och övriga intressentgrupper.

Kontrollerat genomförande. Med generalplanen skapas möjligheter för ett naturligt, etappvis genomförande och en kontrollerad befolkningstillväxt.

3.4 Mål som grundar sig på förhållandena och egenskaperna i området

Tallmo ligger inom influensområdet av den regionala tätortskedja som har uppkommit längs huvudbanan och Lahtis motorväg. Tallmoområdet klyvs av Kervo-Borgå-banan som viker av från huvudbanan och numera bara används för godstrafik. I södra delen av delgeneralplaneområdet går Kervovägen (lv 148) som också är en av de viktigaste farlederna för godstrafik i Östra Nyland. I väster gränsar Tallmo till tätortsstrukturen i Kervo stad.

Det beträffande trafiken och samhällsstrukturen fördelaktiga läget skapar ett utmärkt utgångsläge för utvecklingen av Tallmo till ett mångsidigt område för boende och arbete. Den befintliga elektrifierade banan gör det möjligt att utveckla området på lång sikt med utgångspunkt i spårtrafiken så att banan öppnas på nytt för persontrafik allteftersom volymen på markanvändningen ökar i det område som influeras av stationerna på bansträckan Kervo-Nickby.

Tallmo karakteriseras av åkrarna och de omgivande skogsklädda sand- och moränåsarna. Glesbebyggelsen domineras av egnahemshus längs odlingsområdenas kanter, på åssluttningarna och delvis även i de leriga dalarna. Tallmo gård med sina omgivande åkrar utgör en lokalt betydande kulturmiljö. De två centrala aktörerna i området – Golf Talma och Talma Ski – ger också en särprägel åt landskapsbilden. Den beträffande naturvärdena mest betydande helheten utgörs av skogsåsen mellan Degerberg och Kalkberg. I området förekommer flera beaktansvärda naturtyper och det är en del av en särskilt viktig ekologisk förbindelse och ett viktigt skogsområde för fåglarna.

När en generalplan utarbetas ska den byggda miljön, landskapet och naturvärdena värnas (39 § MBL). Den bebyggda miljön, landskapet och naturmiljön har inventerats som underlag för planarbetet. De värden som lyfts fram i dessa inventeringar tas i beaktande vid utarbetandet av delgeneralplanen. Förutom vid målen om att bevara värdefulla objekt och områden tar man vid planarbetet fasta på eliminering av miljöstörningar, såsom bullerolägenheter.

Områdets nuläge ställer egna utgångskrav på planeringsarbetet och bidrar därmed till en del av målen för planeringsarbetet. Bland annat området läge i samhällsstrukturen inverkar på hurdana användnings- och utvecklingstryck området utsätts för.

Egenskaperna i omgivningen, såsom terrängens byggbarhet och hur bra den levande naturen tål förändringar återigen begränsar eller styr var det går och lönar sig att placera funktioner som formar om miljön. På grund av att de områden som bäst lämpar sig för byggande är små och utspridda blir man ofta tvungen att ta i bruk områden som lämpar sig sämre för byggande för att kunna uppnå en fungerande samhällsstruktur.





3.5 Mål som uppkommit under processen

3.5.1 Myndigheternas mål

Myndigheternas samråd, som ska anornas enligt markanvändnings- och bygglagen, hölls 22.8.2011 på ELY-centralen i Nyland. Under samrådet behandlades följande mål för planeringen:

Markanvändningen i närheten av stationen ska vara effektiv, vilket möjliggör ett tillräckligt invånar- och passagerarunderlag för tågtrafiken.

Det är viktigt att planeringen säkerställer att både busstrafiken och stationernas anslutningstrafik är smidig. Även gång- och cykeltrafikens smidighet till hållplatserna ska garanteras.

Tallmo gård med omgivningar ska i planeringen beaktas som en lokalt betydande kulturmiljö.

Järnvägsförbindelsen till flygfältet (Böle – flygfältet – Kervo) och järnvägen från Helsingfors österut ska beaktas.

Buller och vibrationer från järnvägen ska beaktas i placeringen av bostadsbebyggelsen.

Helsingfors-Vanda flygstations flygtrafik passerar till stor del över Tallmo. Flygbullret ska beaktas i planeringen.



I planen ska förberedelser göras på KeNi-banans (Kervo- Nickby) tillkomst. Troligt är, att banan byggs enkelspårig. Planen ska trots detta ha reserveringar för dubbelspår.

Området behöver en reservering för ett värmeverk (ca 1-2 MW/ca 2 000-2 500 m2).

Planeringsområdet innehåller två grundvattenområden, varav det ena (Nygårds grundvattenområde) borde bevaras så orört som möjligt.

Målen med grundvattenskyddet ska beaktas i planeringen.

De ekologiska korridorerna ska beaktas i planeringen.

En plan för kontrolleringen av dagvattenhanteringen rekommenderas.

Viktigt att konsekvensbedömningen görs redan i strukturmodellfasen.

Utlåtanden gällande strukturmodellerna

Utlåtanden om strukturmodellerna begärdes av de för planarbetet centrala myndigheterna och aktörerna. Tolv utlåtanden inkom. I utlåtandena framhävdes särskilt de trafikmässiga konsekvenserna av delgeneralplanen för Tallmo och behovet av att utreda dessa i tillräcklig omfattning.



Om strukturmodellmaterialet konstaterades bl.a. följande:

Det invånartal som lagts fram i strukturmodellerna är för lågt för att personspårtrafiken på Kervo-Nickby-banan skulle vara lönsam.

Delgeneralplanen bör även skapa förutsättningar för en utveckling av kollektivtrafiken som stödjer sig på busstrafiken innan spårtrafiken eventuellt inleds.

Hur de olika färdsätten och -riktningarna fungerar i trafiksystemet och hur säkra de är bör granskas som en del av konsekvensbedömningen av planen.

Konsekvenserna av den järnvägstrafik som går igenom området för markanvändningen längs banan bör utredas.

Mest lämpliga ur kulturmiljöns synvinkel är strukturmodellerna SÖDER och RINGEN. Dessa beaktar bäst den gamla bystrukturen och landskapet.

Utvecklingen av miljön kring brandstationen, skolan och Tallmo gård bör grunda sig på relativt glest och lågt byggande.



I de södra expansionsområdena bör man beakta bevarandet av tillräckligt öppna landskapsrum och åkerområden.

I samtliga modeller kunde strukturen fortsätta tätare ända till Kervo gräns, varvid modellerna skulle verkställa målen i etapplandskapsplan 2 om att skapa tätare markanvändning i de områden som ska förtätas jämfört med de omgivande markanvändningsmålen.

Även om området på längre sikt stödjer sig på spårtrafiken, bör man vid planeringen av etapperna för genomförandet fästa uppmärksamhet vid att den regionala kollektivtrafiken till en början kan hanteras som matartrafik till stationen i Kervo. Också när spårtrafiken har genomförts i området kan det finnas behov av bussförbindelser, vilket bör tas i beaktande i planeringen.

Vid planeringen av vägförbindelserna bör man säkerställa att kollektivtrafiken i området även kan kopplas till linjenätet till logistikområdet i Bastukärr.

Hela linjenätet för kollektivtrafiken i zonen Nickby-Tallmo-Kervo bör planeras som en del av arbetet med delgeneralplanen och stödja sig på busstrafiken samt i ett senare skede på spårtrafiken.

Tallmo med näromgivningar kommer att stödja sig på busstrafiken en lång tid framöver. Vid genomförandet av området bär fungerande stombussförbindelser säkerställas i riktning mot Kervo och Nickby, särskilt goda anslutningsförbindelser till Kervostationen liksom anslutningsparkering för cyklar och bilar.

Lunden i Tallmo centrum ingår i objektslistan i Östra Nylands MALU-utredning, dvs. objektet är eventuellt också av intresse på landskapsnivå. I förslaget till etapplandskapsplan 2 är lunden i ett tätortsområde eftersom naturvärdena i vissa exceptionella fall har fallit inom området för tätortsområdet, där som principerna för planen har förutsatt detta. Förslaget till etapplandskapsplan 2 förutsätter även i dessa områden att naturvärden beaktas via en planeringsbestämmelse om tätortsfunktioner.

Av de tre alternativa strukturmodellerna är modellen RINGEN den bästa med hänsyn till en smidig trafik och hållbara färdsätt.

Vid den fortsatta planeringen är det viktigt att säkerställa smidiga och säkra cykelförbindelser från Tallmo till stationerna i Nickby och Kervo. Mellan Kervovägen och Mårtensbyvägen bör det förutom cykelförbindelsen i även vara möjligt att anlägga en gatuförbindelse som busstrafiken kan använda (förbättring av Tallmovägen) för att Bastukärr arbetsplatsområde ska kunna nås med kollektivtrafik även från Tallmohållet.

Vid bedömningen av planens konsekvenser bör beakta den regionala synvinkeln i tillräcklig omfattning.

En utredning bör göras om trafikförbindelsernas konsekvenser för Kervosidan. Även cykel- och gångbanorna bör samordnas över kommungränserna.

För de konsekvenser som berör Kervo stad behövs preciseringar av utredningarna och bedömningarna med avseende på ökningen i trafikvolymen och de relaterade konsekvenserna (bl.a. buller, gatubredd, tomtanslutningar, trafikvolymen, den fortsatta planeringen av markanvändningen).

Anslutningstrafiken och parkeringens omfattning och konsekvenser för Kervo bör kartläggas i samband med det fortsatta delgeneralplanearbetet.

Att skyddszonen som blir kvar mellan industriområdena i Sibbo och bostadskvarteren i Ahjo på Kervosidan är tillräckligt stor bör säkerställas.

När det gäller spårtrafiken borde eventuella transporter av farliga ämnen beaktas i planeringen av markanvändningen.

De olika strukturmodellsalternativen är genomförbara beträffande tågtrafiken. Man bör dock sörja för trygga och tillräckligt många planskilda förbindelser över banan.

Med beaktande av de lokala särdragen och rekommendationerna i landskapsutredningen, vilka är utgångspunkterna för planeringen, förefaller det som om strukturmodellen SÖDER bäst tar fasta på rekommendationerna i landskapsutredningen om de ställen som inte bör byggas, särskilt kring Tallmo gård.

Av de tre strukturmodellerna är NORR den sämsta med tanke på skyddet av grundvattnet, eftersom småhusboende planeras till grundvattenområdet som används av Nygård.





Utlåtanden gällande delgeneralplaneutkastet

Över Tallmo delgeneralplaneutkast inbegärdes utlåtanden av de centrala myndigheterna och aktörerna med tanke på planarbetet. Utlåtandena berörde i huvudsak konsekvensernas bedömning och trafikutredningens tillräcklighet och omfattning, skyddande av grundvattnen och skyddet av naturobjekten inom A-området söder om järnvägen. Av de givna utlåtandena och bemötanden till dessa har sammanställt en separat bemötanderapport (planbeskrivningens bilaga 4).

Utlåtanden gällande delgeneraplaneutkastet

Utlåtanden om delgeneralplaneförslaget inbegärdes av myndigheter och aktörer som är viktiga med tanke på planarbetet och av vilka hade inbegärts utlåtanden redan i planens utkastskede.

Huvudparten av utlåtandena har ingenting att anmärka på planförslaget. Utlåtandena angående planutkastet har tagits väl i beaktande i planförslaget. I utlåtandena önskades vissa preciseringar i planhandlingarna och noggrannare beskrivning av frågorna (gällande t.ex. genomförandet av persontrafiken och dess förutsättningar, byggande på fornminnes- resp. grundvattenområden samt planbeteckningar gällande anslutningsparkeringen). Räddningsverket för Östra Nyland framhöll i sitt utlåtande, att det borde göras en noggrannare utredning över riskerna vid transport av farliga ämnen. Kervo stad önskade i sitt utlåtande bl.a. ett förtydligande av konsekvensbedömningarna samt att förlängningen av Terästie skulle reserveras för enbart lätt- och kollektivtrafik. Pihkarinteen omakotiyhdistys framförde i sitt utlåtande, att planlösningen gällande impregneringsanläggningen och Kådbrinkens område skulle ändras i enlighet med delgeneralplaneutkastet så, att mellan impregneringsanläggningen och Kådbrinkens bostadsområde lämnas en grönzon. Erhållna utlåtanden och givna bemötanden har sammanställts i en separat bemötanderapport (planbeskrivningens bilaga 5).



Förslagsskedets myndighetssamråd

Förslagsskedets myndighetssamråd gällande delgeneralplanearbetet hölls 13.2.2014 i NTM-centralen (promemoria som bilaga 6). Vid myndighetssamrådet behandlades följande ändrings- och förbättringsbehov och man kom överens om fortsatta åtgärder gällande planarbetet:

Samkommunen Tusbynejdens vattenverk

I utlåtandet tas ställning till bestämmelserna om byggande på grundvattenområde. På Nygårds grundvattenområde, klass 1 ska oljevärmningsförbud anvisas i planbestämmelserna.

Kervo stad

Förlängningen av Terästie har i planförslaget anvisats som förbindelseväg/matargata och som en del av Kervo gatunät. I generalplanen anvisas här ett förbindelsebehov för fordonstrafik och samma beteckning ska användas i delgeneralplanen för Tallmo, i synnerhet om den av Kervo stad förutsatta konsekvensbedömningen inte görs. Kervos ståndpunkt är att förlängningen på Terästie anvisas som förbindelsebehov och /eller endast för lätt- och kollektivtrafikbruk. Personbilstrafiken som kanaliseras till förlängningen på Terästie medför olägenheter för utvecklandet av markanvändningen längs Terästie och bl.a. för bosättningen, skolan och daghemmet längs Terästie och Ratatie. Konsekvenserna för Kervo gatunät och markanvändning av personbilstrafiken som anvisats till förlängningen av Terästie har inte utretts i tillräcklig utsträckning. Dessutom betonas konsekvenserna av Tallmo markanvändningsplanering för Kervo och även kostnadseffekterna för anslutningsparkeringen.







NTM-centralen

Eftersom Tallmo delgeneralplan medför konsekvenser också för Kervo gatunät och markanvändning måste en lösning hittas som tillfredsställer båda parter, t.ex. genom att man kompletterar planbeskrivningen till den del konsekvenserna gäller Kervo. I delgeneralplanen för Tallmo ska också anslutningsparkeringens storlek uppskattas samt utvecklingsbehov och -möjligheter i Kervo innan Tallmo station öppnas för persontrafik. Beteckningarna för planens naturvärden ska ännu preciseras: i planen finns värdefulla naturhelheter på landskapsnivå (objekten Degerberg luo-1/88/89/90/91 och Kalkberg luo-1/69/), vilka i planen ska ha beteckningen naturskyddsområde (SL).

Fortsatta åtgärder

Några av naturobjekten med luo-beteckning ska anvisas SL-område enligt myndighetens anvisningar. På basen av NTM-centralens terrängbesök avstod man från det tidigare anspråket att anvisa Kalkbergets naturobjekt 69 och 70 som SL-områden (värdefulla lundar och området för murkna träd var betydligt mindre än den uppfattning man fick från naturutredningen).

Omfattningen av bestämmelserna för byggande på grundvattenområden ska ombesörjas på det sätt som krävs.

När det gäller trafikförbindelsen för Terästie kom man överens om att Sibbo och Kervo i samarbete finner en lösning som tillfredsställer båda parter.

Utlåtanden om det korrigerade delgeneralplaneförslaget

Utlåtanden om det korrigerade förslaget till delgeneralplan för Tallmo inbegärdes av för planen centrala myndighetshåll och aktörer av vilka hade inbegärts utlåtanden också i förslagsskeddet.

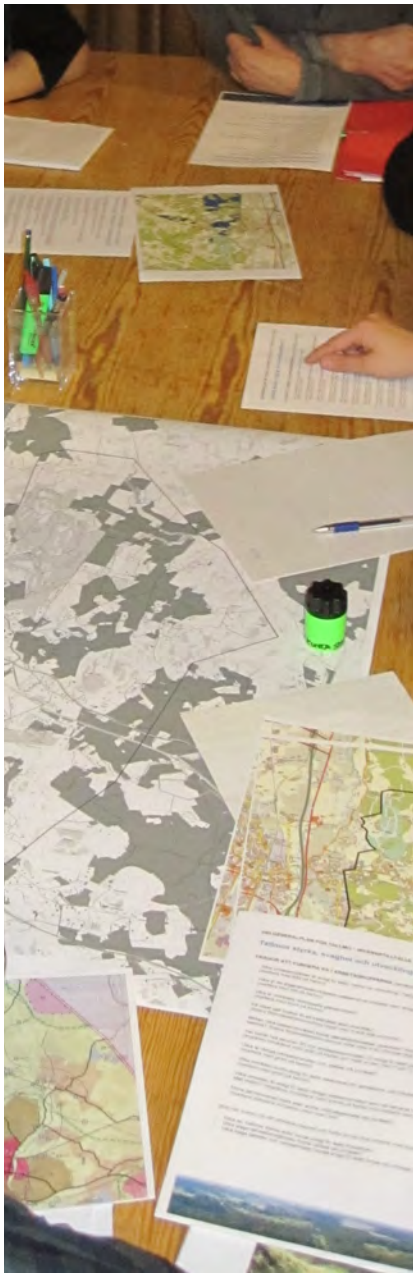
I största delen av utlåtandena fanns inget att anmärka på det korrigerade planförslaget. Det korrigerade planförslaget ansågs ha beaktat rätt bra utlåtandena i de tidigare planskedena och lösningen till delgeneralplan ansågs vara enhetlig med de högre planerna (landskapsplanen) och målen som styr planarbetet. Kervo stad framförde i sitt utlåtande bl.a. precisering och utvidgning av konsekvensbedömningen för trafikens del samt anvisande av Stålvägens förlängning endast för lätt- och kollektivtrafik. De givna utlåtandena och bemötandena på dem har sammanställts i en separat bemötanderapport (planbeskrivningens bilaga 7).

3.5.2 Intressenternas mål

Under delgeneralplanearbetets gång har markägarna, invånarna och företagen gett rikligt med åsikter om utvecklingen av området.

Strax i början av planarbetet samlade man in synpunkter på målen för utvecklingsarbetet av invånarna och andra intressenter. Intressenterna önskade att man vid utvecklingen av området ska ta fasta på bl.a. följande:

- Ett behov av en trafikförbindelse Tallmo station - Bastukärr - Terästie.
- Service och arbetsplatser föreslogs kring och väster om stationen samt arbetsplatser även i planområdets södra delar, mellan Bastukärr och impregneringsanläggningen.
- Området vid impregneringsanläggningen ansågs otrevligt.
- En allmän önskan om goda grönförbindelser, som kopplar ihop Keinukallio i Kervo, området runt skidanläggningen (Talma Ski), Degerberg-Kalkberg samt möjligtvis även planområdets nordligaste del.
- Utöver de helt nya lättrafikförbindelserna borde även de befintliga vägarna förses med cykel- och gångbanor.



- Degerberget och Kalkbergsområdet ansågs värdefulla och bör bevaras.

Allmänheten gav rikligt med respons på de strukturmodeller som hade utarbetats i begynnelseskedet som underlag för planarbetet. Ett sammandrag av responsen ges i bilaga 2.

Det preliminära planutkastet gav likaså upphov till rikligt med respons. Eftersom det preliminära planutkastet var mer detaljerat än strukturmodellerna var även responsen och de utvecklingsmål som härletts från denna mer detaljerade. Den respons som gavs på det preliminära planutkastet på mötet för allmänheten 31.5.2012 presenteras sammanfattningsvis i bilaga 3.

41 skriftliga åsikter lämnades in över delgeneralplaneutkastet, varav en representerade fem olika fastigheter. I åsikterna tog man ställning till följande saker (i en del åsikter tog man ställning till flera olika saker): byggande på privatägd mark inom områden som är mening att detaljplaneras; områden för fritidsbostäder och trafiken till fritidsbostadsområden RA-1 och RA-2; önskan om att ändra jord- och skogsbruksområden/rekreationsområden till AP-områden; byggande på glesbygdsområden alltså områden som börjar på M; St. Petersburgs banan och den nuvarande banan; ”ringgatans” dragning och underfarter samt vägförbindelserna inom bostadområdena; lättrafiken; friluftslederna, ridrutterna och grönförbindelserna; landskaps och naturobjekten. Man kan närmare bekanta sig med åsikterna och utlåtandena som kommit över delgeneralplaneutkastet bemötanderapporten som finns som bilaga 4 i planbeskrivningen.

Delgeneralplaneförslaget samlade sammanlagt 30 anmärkningar av vilka några hade undertecknats av flere markägare. Anmärkningarna gällde huvudsakligen följande teman: Gatornas samt rid- och friluftsledernas linjedragningar (4 anmärkningar); Områdena för fritidsbostäder (RA) och området för turistanläggningar (RM) (2 anmärkningar), Helsingfors-St.Petersburg-banans dragning (1 anmärkning); Markanvändning och vägförbindelser vid Talma Ski och längs Ilvesmäkivägen) (5 anmärkningar); Ändring av fastigheter som ligger på planförslagets glesbygdsområden (M, MU, MY, MT osv.) eller friluftsområden (VL) till bostadsområden som ska detaljplanläggas (11 anmärkningar); Området Vanikkos markanvändning (3 anmärkningar); Tallmo kommande centrumområdes (C) placering och markanvändning samt linjedragningen för Kehäkatu (4 anmärkningar); Byggande på områden i privat ägo som ska detaljplanläggas (1 anmärkning). I några anmärkningar tog man ställning till flera olika saker som inte räknats upp i nämnda huvudteman. Man kan närmare bekanta sig med anmärkningarna i bemötanderapporten, beskrivningens bilaga 5.

Mot det korrigerade delgeneralplaneförslaget inlämnades sammanlagt 14 anmärkningar av vilka några hade undertecknats av flera markägare. Anmärkningarna gällde olika delar av planområdet och de berörde huvudsakligen följande teman: Avgränsningen och omfattningen av områden som ska detaljplaneras (5 anmärkningar); Linjeringen av gator och dagvattenbassängernas läge (3 anmärkningar); Avgränsningen och omfattningen av SL- och PY- områden (2 anmärkningar); Konsekvenserna av delgeneralplanen för privata fastigheters markanvändning, ägo och byggrätt (2 anmärkningar). Mera om inlämnade anmärkningar i bemötanderapporten som finns som planbeskrivningens bilaga 7

Allmänt taget kan man utifrån invånarnas och markägarnas kommentarer under planprocessens gång dra slutsatsen att Tallmo borde utvecklas med beaktande av den befintliga strukturen och bosättningen som ett småhusdominerat och byalikt område så att ett centrum med tjänster växer fram nära stationen. Men när det gäller utvecklingsarbetets tyngdpunkt, volym och karaktär har det emellertid förekommit en del konflikter. Vissa intressenter har önskat att gles bebyggelse sprider sig till hela planeringsområdet, medan andra har framhävt att byggandet bör koncentreras till stationens omedelbara närhet.

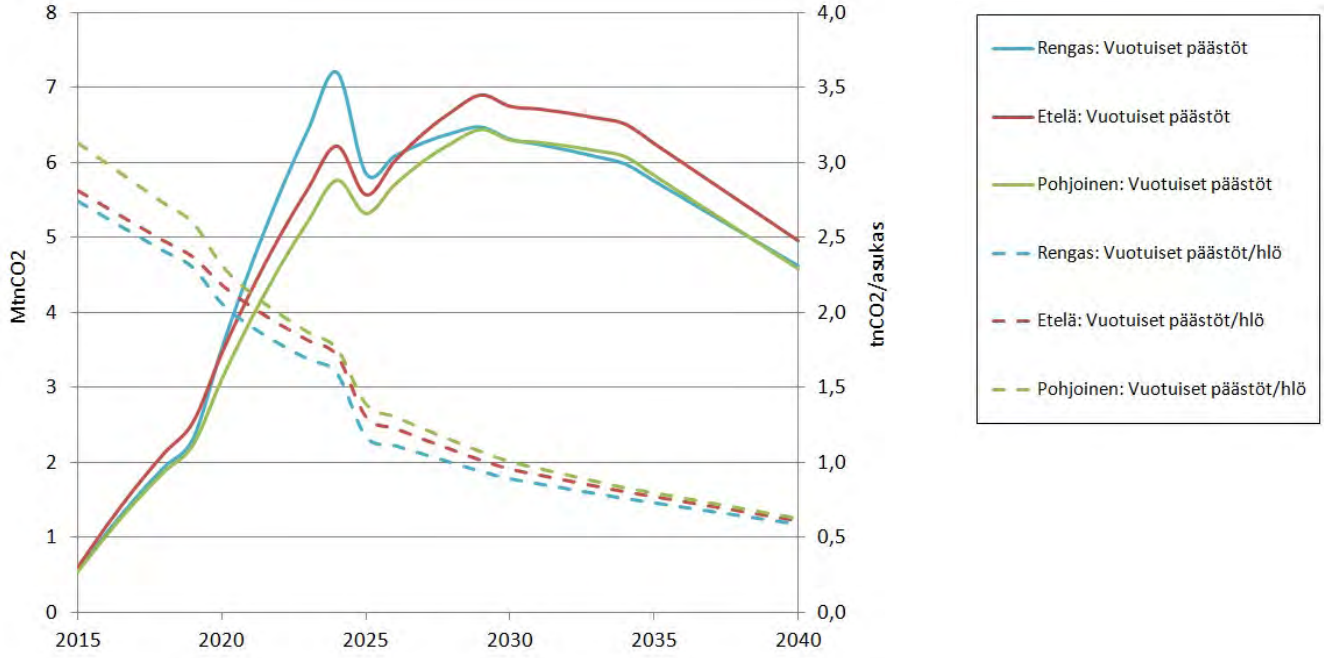
I responsen har det framkommit mycket enhälligt att man önskar förbättringar i säkerheten och i förbindelserna i trafiknätet, särskilt i kollektivtrafikförbindelserna, samt i förbindelserna för fotgängare och cyklister. Vidare hoppas man att ett tillräckligt antal parkeringsplatser ska planeras i anslutning till tågstationen.

Intressenterna anser det vara ett viktigt mål att tillräckliga områden för rekreation bevaras i området och att planeringen tar fasta på natur- och landskapsvärdena i området. Önskemål lades också fram om utvecklingen av olika slags rekreationsformer (bl.a. badplats, ridstigar, utvidgning av Talma Ski). Centret för hotell- och välbefinnandetjänster hoppades man att ska förläggas nära stationen och centrum. Man önskade också att planlösningen därtill ska möjliggöra produktion och utbud av närmat i området.

3.5.3 Mål som grundar sig på utredningen om eko-effektivitet

Gaia Consulting Oy har gjort en granskning av ekoeffektiviteten som ett led i utarbetandet av delgeneralplanen. Granskningen har utförts som en kontinuerlig process och täcker de olika faserna av delgeneralplanearbetet. Det huvudsakliga målet med granskningen har varit att skapa bästa möjliga förutsättningar för uppbyggandet av Tallmo enligt ekostadsprincipen.

Utifrån granskningen av ekoeffektiviteten i strukturmodellerna konstateras följande: ”I jämförelsen av växthusgasutsläppen har strukturmodellen RINGEN det minsta ekologiska fotavtrycket. I jämförelsen av strukturmodellerna har man beaktat byggnadsbeståndets energieffektivitet samt de växthusgasutsläpp som beror på energiförbrukningen i byggnaderna och trafiken. Personbilstrafiken och värmeförbrukningen i den nya byggnationen orsakar mest utsläpp. Kollektivtrafikens andel av alla utsläpp från trafiken är bara några procent.”



Tallmo-områdets sammanlagda utsläppsmängd från trafik och byggnadsbeståndet strukturmodellsvis åren 2015-2040. De årliga helhetsutsläppen i strukturmodellerna har utmärkts med ett kontinuerligt streck och de motsvarande värdena ses på den vänstra axeln. De invånarvisa utsläppen har utmärkts med en streckad linje och de motsvarande värdena ses på den högra axeln. Utsläppen från det existerande byggnadsbeståndets energiförbrukning och den ursprungliga befolkningens mobilitet har inte inkluderats i bilden. Källa: Gaia Consulting Oy.

4. Planeringsskeden och växelverkan

4.1 Beslut och arbetsmoment

Fullmäktige i Sibbo godkände Generalplan för Sibbo 2025 15.12.2008. I enlighet med denna generalplan ska Tallmo utvecklas till ett tätortscentrum som stödjer sig på spårtrafiken och få ca 7 000 nya invånare och ca 1 600 nya arbetstillfällen fram till år 2025.

Arbetet med att utarbeta en delgeneralplan för Tallmo startade sommaren 2010 med en kartläggning av utgångsläget och målen. Sommaren och hösten 2010 genomfördes en invånar- och aktörsenkät där man förutom utgångsdata samlade intressenternas åsikter om målen för utvecklingen av området.

13.10.2010 färdigställdes en landskapsutredning som kommunen hade låtit göra som underlag för delgeneralplanearbetet.

22.10.2010 färdigställdes en naturinventering som kommunen hade låtit göra som underlag för delgeneralplanearbetet.

22.11.2010 färdigställdes en bullerutredning om spårtrafiken mellan Tallmo och Nickby, som kommunen hade låtit göra som en del av underlaget för delgeneralplanearbetet.

26.11.2010 färdigställdes en skakningsutredning om spårtrafiken mellan Tallmo och Nickby, som kommunen hade låtit göra som en del av underlaget för delgeneralplanearbetet.

18.11.2010 hölls ett möte för allmänheten om planarbetets utgångsläge och mål på FBK-huset Talmukka i Tallmo.

23.11.2010 hölls ett möte för företagarna i Tallmo om planarbetets utgångsläge och mål.

15.2.2011 godkände kommunstyrelsen målen för planarbetet.

Kommunstyrelsen beslöt på sitt sammanträde 1.3.2011 att utfärda byggnadsförbud och åtgärdsbegränsning i delgeneralplaneområdet för utarbetande av planen.

9.3.2011 antecknade planläggningssektionen programmet för deltagande och bedömning till kännedom (bilaga 1).

17.3.2011 kungjordes att delgeneralplanen gjorts anhängig, att programmet för deltagande och bedömning har lagts fram offentligt samt att byggnadsförbud och åtgärdsbegränsning har utfärdats i området.

Myndigheternas samråd i begynnelseskedet hölls på Närings-, trafik- och miljöcentralen (ELY-centralen) 22.8.2011.

Hösten 2011 blev Leena Holmilas diplomarbete om planeringen av Tallmo klart. I diplomarbetet gjorde Holmila upp en vision om den potentiella framtida markanvändningen och profileringen av området som underlag för arbetet med delgeneralplanen.

31.10.2011 färdigställdes en precisering av landskapsutredningen som gjorts som stöd för planarbetet.

1.12.2011 hölls ett möte för allmänheten på Talman koulu. På mötet presenterades de preliminära strukturmodellerna och Leena Holmilas diplomarbete.

9.1.2012 färdigställdes en fågel- och åkergrodsutredning.

13.1.2012 färdigställdes en arkeologisk inventering av området kring Kalkberget.

28.2.2012 hölls ett arbetsmöte om beaktandet av naturvärdena i planarbetet. Mötet hölls på ELY-centralen. Vid samma tillfälle diskuterades möjligheterna att utveckla fastigheten Blekdal (projektsamarbetsområde).

23.1.2012 startade utarbetandet av en effektivitetsgranskning av planlösningen parallellt med planarbetet.

28.3.2012 beslöt planläggningssektionen att lägga fram strukturmodellerna för delgeneralplanen och det relaterade beredningsmaterialet (rapporten från bedömningen av strukturmodellerna, rapporten om de grundläggande utredningarna och målen samt det uppdaterade programmet för deltagande och bedömning).

16.4–16.5.2012 var strukturmodellerna och det övriga beredningsmaterialet framlagt för hörande under skedet för växelverkan.

16.5.2012 hölls en workshop för intressentgrupperna inom energieffektivitet på FBK-huset Talmukka.

31.5.2012 hölls en workshop för invånarna på Talman koulu där man presenterade det preliminära planutkastet.

8.8.2012 färdigställdes en byggbarhetsutredning om området längs banan i Tallmo.

7.9.2012 färdigställdes en dagvattenutredning över delgeneralplaneområdet.

10.10.2012 beslutade planläggningssektionen att lägga fram Tallmo delgeneralplaneutkast inom ramen för växelverkanförfarande samt att inbegära utlåtanden om materialet.

29.10-26.11.2012 var Tallmo delgeneralplaneutkastet framlagt för hörande i växelverkningsskedet.

6.11.2012 hölls en planutställning i FBK-huset Talmukka, där man hade möjlighet att bekanta sig med delgeneralplaneutkastet och därtill hörande material samt ge respons över detta.

22.4.2013 färdigställdes den allmänna planen för vattenförsörjningen.

25.4.2013 färdigställdes trafikprognosen för Tallmo delgeneralplaneförslag, Bastukärrs detaljplaneprojekt och Kervoområdets markanvändning (Strafica Oy).

26.4.2013 färdigställdes trafikplanen för Tallmo delgeneralplaneförslag.

4.6.2013 beslutade kommunstyrelsen remittera delgeneralplanen till beredning och gav anvisningar om korrigeringar i delgeneralplanens dimensioneringsbestämmelser för glesbygdsområdena.

10.9.2013 beslutade kommunstyrelsen lägga fram delgeneralplanen och delgeneralplanematerialet samt inbegära utlåtanden från behövliga håll.

Delgeneralplaneförslaget var framlagt 26.9.-25.10.2013.

1.10.2013 hölls en planutställning i Talmukka FBK-hus där man kunde bekanta sig med delgeneralplaneförslaget och -materialet samt diskutera med planläggarna.

13.2.2014 hölls förslagsskedets myndighetssamråd.

Med ändringsbehoven som förts fram i anmärkningarna, utlåtandena och förslagsskedets myndighetssamråd gjordes några större ändringar som berörde markanvändningen (bl.a. impregneringsanläggningens och Kådvägens markanvändningsområde samt anvisande av Degerbergets område delvis som naturskyddsområde). Även trafikutredningar som gällde planarbetet beslöts uppdateras och delvis utvidgas. På grund av de omfattande ändringarna beslöts att det korrigerade delgeneralplaeförslaget skulle läggas fram på nytt för hörande av intressenterna.

Det korrigerade förslaget till delgeneralplan var framlagt under tiden 4.8.-15.9.2014.

28.8.2014 ordnades en planutställning i Tallmo FBK-hus Talmukka där man kunde bekanta sig med det korrigerade förslaget till delgeneralplan med vidhörande material samt diskutera med planläggarna.

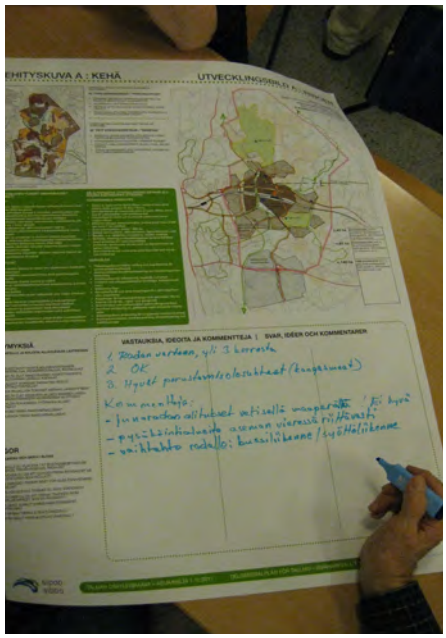
Nylands NTM-central beslöt 31.10.2014 grunda Dergerbergs naturskyddsområde (YSA230184).

Kommunfullmäktige godkände delgeneralplanen 26.1.2015.

Nylands NTM-central gjorde 2.3.2015 en rättelseyrkan som gällde dimensioneringen på Degerbergets natursyddsområde (SL). Planen förs till behandling på nytt efter att dimensioneringsbestämmelsen strukits.

Kommunfullmäktige godkände den korrigerade delgeneralplanen 15.6.2015.







I samband med delgeneralplanearbetets olika skeden har ordnats tre invånarworkshopar som har varit öppna för alla samt två planutställningar. Den första workshopen med temat planarbetets mål och utgångspunkter hölls 18.11.2010. Under den andra invånarworkshopen (1.12.2011) insamlades kommentarer om de tre strukturmodellsalternativen. Den tredje workshopen ordnades 31.5.2012 och där fick intressenterna kommentera det preliminära planutkastet. Talmo delgeneralplaneutkast presenterades på planutställningen som hölls 6.11.2012 och delgeneralplaenförslaget vid planutställingen som hölls 1.10.2013.

4.1.1 Strukturmodeller

För utarbetandet av en delgeneralplan för Tallmo sammanställdes tre alternativa strukturmodeller som bygger på olika teman. De flesta teman återkommer i samtliga strukturmodeller men de har viktats på olika sätt i de olika modellerna. Strukturmodellerna presenterades för invånarna på ett möte för allmänheten 1.12.2011 samt för de olika förvaltningarna inom Sibbo kommun. Responsen samlades till en separat rapport. Gaia Consulting Oy gjorde energieffektivitetsgranskningar av samtliga modeller. Strukturmodellerna heter RINGEN, SÖDER och NORR.

Strukturmodellernas allmänna egenskaper

- Tallmo är centrum för Norra Sibbo i enlighet med Generalplan för Sibbo 2025
- Ca 7 000–8 000 invånare
- Järnvägsbanan på nuvarande plats (reservering för 2 spår), station för spårbunden trafik
- S:t Petersburgsbanan i tunnel norr om Mårtensbyvägen
- Huvudvägarna förblir på nuvarande plats inom planeringsområdet
- Effektiv anslutningstrafik: bussar, cyklar, personbilar
- Kopplingarna till markanvändningen i Kervo (grönförbindelser) och gatunätet (förbindelse till Terästie)
- Effektivt utbyggt stationsområde, invånarantal minst 5 000 inv. inom 1 km avstånd
- Även arbetstillfällen, riktgivande antal ca 1 000 st.
- Rimligt serviceutbud: affärscentrum, utöver nuvarande skolor en ny reservering för skoltomt söder om spåret, behövlig mängd daghem
- Skydds- och värdeområden och -objekt beaktas
- Befintlig, tidsenlig småhusbebyggelse bevaras/förtätas, med undantag för stationsområdet
- Golfbanan förblir i nuvarande omfattning
- Slalomcentrum utvidgas och goda grönförbindelser till omgivningen anvisas

Skillnaderna strukturmodellerna emellan

- Tätbebyggelseområdets omfång och avgränsning
- Boendets typologi
- Utvidgningen av Bastukärr industriområde
- Schemaläggning och etappbyggande (markägo, kollektivtrafik mm.)
- Stationens läge
- Huvudtrafiknätet och järnvägsunderfarter
- Internt gatunät och nät av cykel- och gångbanor
- Grönstruktur och parkområden samt odlingsområden
- Slalombackens anslutning till omgivande markanvändning
- Markanvändning i avtalsområden
- Dimensionering och trafiknät

Beskrivning av strukturmodellerna

RINGEN – ett tätt stationscentrum

- Effektiva kvarter med flervåningshus och service i kärnan (blandad markanvändning)
- Tydlig avgränsning mot omgivande landsbygd och småhusbebyggelse

- 7 000 nya invånare varav 1/3 i flervåningshus, 1/3 i tätt begyggda och 1/3 i glest bebyggda småhusområden
- I centrum effektiva flervåningshuskvarter
- De nya bostadsområdena huvudsakligen på mindre än 1 km radie från stationen

- Centrum omges av en ringväg, förlängningen av Tallmobågen, till vilken matargatorna kopplas
- Stationen vid ringvägens järnvägsunderfart
- Bastukärr industriområde expanderas norr om Kervovägen

- Två grönförbindelser i riktningen söder-norr; öster om tätorten samt genom kärnan av centrum
- En glesbygdsaktig grönzon mellan industriområdet och centrum

SÖDER – ett byacentrum för en levande och bärkraftig landsbygd

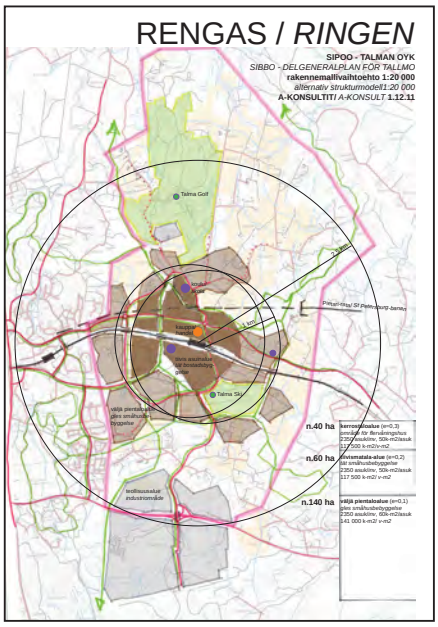
- En helhet bestående av centrum i anslutning till trafikslederna och sidobyar som växer fram i landskapet
- Tomter för företagare och små verkstäder
- Ekologiskt hållbara bostadstyper och -teknik; lokal energiproduktion

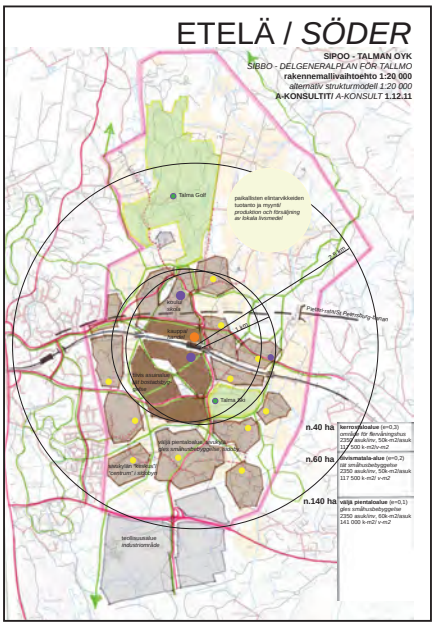
- 7 000 nya invånare varav 1/3 i flervåningshus, 1/3 i tätt bebyggda och 1/3 i glest bebyggda småhusområden
- I kärnan en tät ”centrumby” med omkringliggande småbyar
- Expansionsriktningen söderut, en del av småbyarna på över 1 km avstånd från stationen

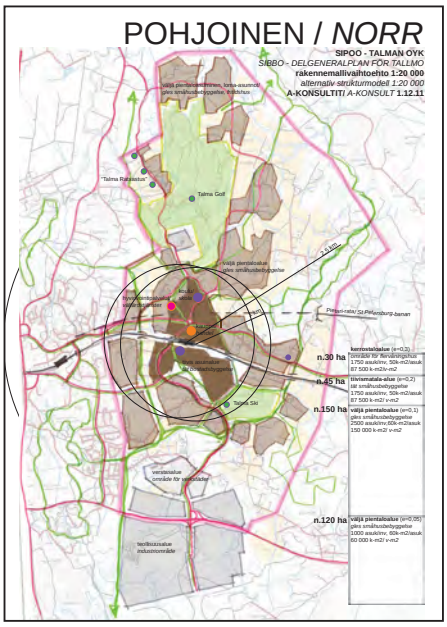
- Bastukärr matargata fortsätter norrut under spåret till Tallmobågen öster om byacentrum
- Endast en järnvägsunderfart för fordonstrafik; stationen vid underfarten

- Gemenskapen främjas bl.a. med verksamheter lokaliserade i byarnas centrum
- Bastukärr industriområde expanderar inte i förhållande till omfånget i den nuvarande detaljplanen

- Goda grönförbindelser i riktningen söder-norr väster och öster om tätorten
- Hantering av naturens kretslopp; miljön som kolsvalg







Som underlag för planarbetet utarbetades i det första skedet tre alternativa strukturmodeller, RINGEN, SÖDER och NORR. Modellerna hade olika geografiska tyngdpunkter för markanvändningen vilket underlättade kartläggandet av konsekvenserna för de olika alternativen.

NORR – oas för fritids- och välfärdsaktiviteter

- Sportkluster: golf – slalom – ridning – simning osv.
- Centrum för fritidsaktiviteter och friskvård med goda kollektivtrafikförbindelser
- Även fritids- och deltidsboende samt seniorbostäder

- 7 000 nya invånare varav 1/4 i flervåningshus, 1/4 i tätt bebyggda och 1/2 i glest eller mycket glest bebyggda småhusområden
- Även boende med motions-/rekreationsprofil, samt se mester- och seniorboende, tillika bostäder som används som andra hem
- Expansionsriktningen norrut, ungefär hälften av bostadsområdena närmare än 1 km från stationen

- Bastukärr matargata fortsätter norrut till Mårtensbyvägen under järnvägen väster om byacentrum
- Endast en underfart för fordonstrafik; stationen vid underfarten

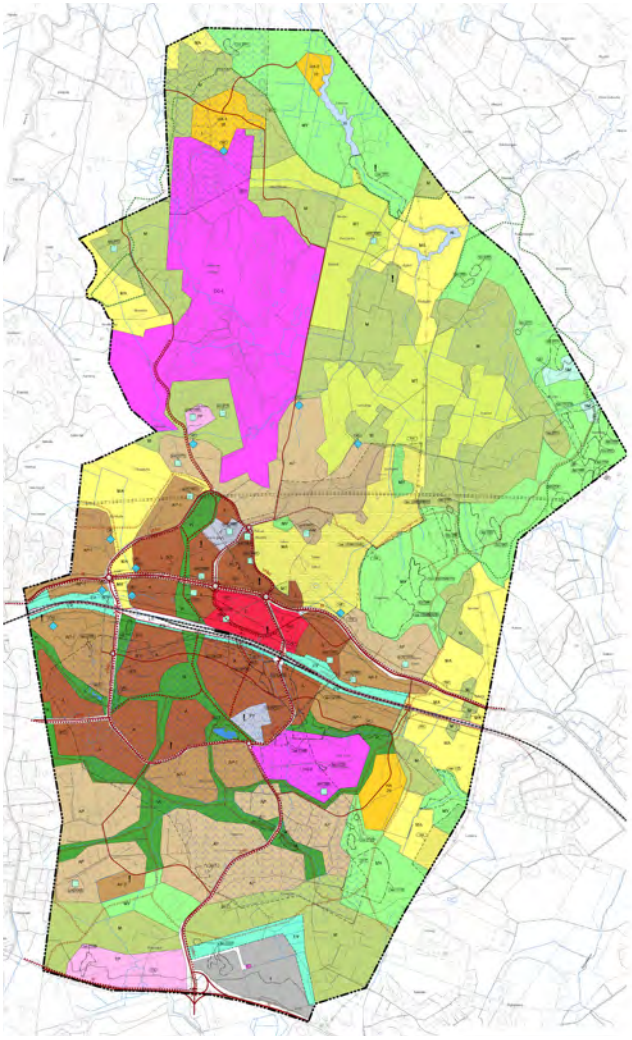
- Bastukärr industriområde expanderas norr om Kervovägen
- Norr om industriområdena tomter för företagare och små verkstäder, där även boende är möjligt
- Ett center för må bra-tjänster nära skolan och stationen

- Mycket goda förbindelser till friluftslederna från bostadsområdena och motionsanläggningarna
- Goda grönförbindelser i riktningen söder-norr väster och öster om tätorten

4.1.2 Delgeneralplaneutkastet

Utifrån responsen på strukturmodellerna samt de utredningar som sammanställdes i beredningsskedet valdes en kombination av strukturmodellerna RINGEN och SÖDER. Några teman plockades även från strukturmodellen NORR (bl.a. fritidsboende) som underlag för beredningen av planutkastet.

Målet för det nya antalet invånare ökades från ursprungliga 7 000 till 12 000 för att personspårtrafik skulle bli möjlig i Tallmo.



På bilden till höger: utdrag ur Tallmo delgeneralplaneutkast. På basis av responsen på strukturmodellerna och utredningar gjorda i beredningsskedet uppgjordes Tallmo delgeneralplan (framlagd 29.10-26.11.2012).

4.1.3 Rapporter och publikationer som sammanställts under planarbetet

- Naturinventeringar 2010. Faunatica Oy, 2010
- Talman osayleiskaava-alueen maisemaselvitys. Eriksson Arkkitehdit Oy, 13.10.2010
- Talma-Nikkilä -rataosuus, raideliikennemeluselvitys. Promethor Oy, 22.11.2010
- Talma-Nikkilä -rataosuus, raideliikennetärinäselvitys. Promethor Oy, 26.11.2010
- Sipoon Talman osayleiskaava-alueen linnusto- ja viitasammakkoselvitys vuonna 2011. Faunatica Oy, 2011
- Sipoo, Talma Kalkberget – Talman osayleiskaava-alueen inventointi 27.-28.10.2011. Museovirasto, 2012
- Delgeneralplan för Tallmo. Program för deltagande och bedömning 9.3.2011, uppdaterad 28.3.2012
- Grundläggande utredningar och mål. Planläggningssektionen 28.3.2012
- Alternativa strukturmodeller. Planläggningssektionen 28.3.2012
- Bedömning av strukturmodellerna. Planläggningssektionen 28.3.2012
- Entinen maankaatopaikka Talmantie 294, Sipoo – Koekuoppatutkimus. Ramboll, 14.6.2012
- Talman osayleiskaava-alue. Kerava-Porvoo rautatien alituspaikkojen rakennettavuusselvitys. Insinööritoimisto Severi Anttonen Ky, 8.8.2012 ja päivitys 16.4.2013
- Talman osayleiskaava-alueen hulevesiselvitys. FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy, 7.9.2012
- Sipoon Talman osayleiskaavan ekotehokkuustarkastelu. Gaia Consulting Oy, 27.2.2013
- Talman osayleiskaava-alue. Vesihuollon yleissuunnitelma. Insinööritoimisto Severi Anttonen Ky, 22.4.2013
- Sipoon ja Keravan sauma-alueen liikenne-ennuste. Talman osayleiskaava ja Bastukärr II ja III asemakaavat. Strafica, 25.4.2013
- Talman osayleiskaava. Liikennesuunnitelma. Sito Oy, 26.4.2013
- Delgeneralplan för Tallmo. Delgeneralplaneutkastets responsrapport. Sibbo kommun, 15.5.2013
- Talman osayleiskaava, liikenneselvitys. Liikennesuunnitelma, päivitys. Sito Oy, 14.5.2014.
- Talman osayleiskaavan lisätarkastelut. Liite: Liikenne-ennuste. Sito Oy, 2014.
- Talman osayleiskaavan liikenneselvityksen päivitys - Toimivuustarkastelut. Sito Oy, 2014.
- Delgeneralplan för Tallmo. Delgeneralplaneförslagets bemötanderapporten. Sibbo kommun, 4.6.2014

4.2 Deltagande

Sommaren och hösten 2010 genomfördes en invånar- och aktörsenkät som underlag för arbetet med delgeneralplanen för Tallmo. I enkäten samlade man förutom utgångsdata även intressenternas åsikter om målen för utvecklingen av området. Enkäten genomfördes i två steg under perioderna 16.6–31.8.2010 och 4.11–28.11.2010. Enkäten kunde besvaras både på internet och på en pappersblankett. Pappersblanketter delades ut på Sockengården, Nickby bibliotek och FBK-huset i Tallmo, Talmukka. Information om den aktuella enkäten gavs på kommunens webbplats och i kungörelser i kommunens officiella annonsorgan (Borgåbladet och Sipoon Sanomat). Därtill delades ett informationsblad ut till alla hushåll i delgeneralplaneområdet. I detta berättade man arbetet med delgeneralplanen som höll på att starta och om invånar- och aktörsenkäten i anslutning till detta.

Vid sidan om enkäten hördes åsikter om målen för utvecklingen av området på ett möte för allmänheten i begynnelseskedet som hölls 18.11.2010 på FBK-huset Talmukka och på en företagarkväll som hölls 23.11.2010 på Sockengården.

Att programmet för deltagande och bedömning (bilaga 1) hade färdigställts och planarbetet startat kungjordes 17.3.2011. Intressenterna har kunnat ge respons på programmet för deltagande och bedömning till kommunens representant som leder planarbetet.

Det andra mötet för allmänheten hölls 1.12.2011 på Talman koulu. På evenemanget presenterades preliminära alternativ till strukturmodeller och hördes intressenternas kommentarer om alternativen. Det material som presenterades på invånarmötet har därtill funnits till påseende på webbsidorna om detta planprojekt och intressenterna har förutom på mötet haft möjlighet att kommentera strukturmodellerna per e-post. Strukturmodellerna och det övriga beredningsmaterialet var framlagt för kommentering på Sockengården och Nickby bibliotek under perioden 16.4–16.5.2012. Allmänhetens respons på strukturmodellerna dokumenterades (bilaga 2) och har fungerat som underlag för utarbetandet av utkastet till delgeneralplan.

16.5.2012 hölls en workshop om energieffektivitet i anslutning till planarbetet på FBK-huset Talmukka. En stor skara intressentgrupper, bland andra företrädare för invånarna i Tallmo, hade kallats till workshopen.

31.5.2012 hölls en tredje workshop för allmänheten på Talman koulu. På evenemanget presenterades det preliminära planutkastet och hördes intressenternas kommentarer om det. Det preliminära planutkastet har även funnits till påseende på kommunens webbplats och invånarna har haft möjlighet att ge respons på det per e-post. Den respons som gavs på det preliminära planutkastet på mötet för allmänheten 31.5.2012 har dokumenterats i bilaga 3.

Det egentliga detaljplaneutkastet presenterades på planutställningen som hölls 6.11.2012 på Talmukka FBK-hus. Detaljplaneutkastet var framlagt under tiden 29.10-26.11.2012, för att man skulle kunna säga sin åsikt, i Sockengården och i Nickby bibliotek.

Kommunen har i enlighet med programmet för deltagande och bedömning informerat om framläggandet av planmaterialet och om mötena för allmänheten i lokaltidningarna (Borgåbladet, Sipoon Sanomat, Vartti, Keski-Uusimaa och Tuusulanjärven Viikkouutiset), på kommunens webbplats, kommunens anslagstavla samt per brev till de utomortsboende markägare som kommunen känner till. Utöver detta har man upprätthållit en inofficiell e-postlista där intressenter har kunnat lämna sina kontaktuppgifter och därmed få information om hur planen fortskrider.

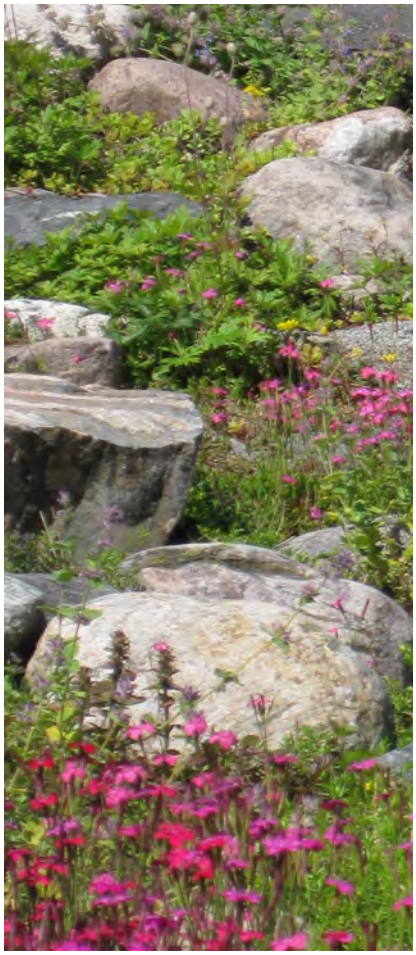
Intressenterna har under hela planprocessens gång haft möjlighet att ge respons på planarbetet direkt till kommunens kontaktpersoner och till representanterna för konsulten som ansvarar för planläggningen per e-post eller telefon eller vid personliga möten. De handlingar, utredningar och rapporter som sammanställts under planarbetet har funnits till påseende under hela planprocessen på den aktuella planens webbsidor (www.sibbo.fi/tilltallmo).

Delgeneralplaneförslaget och -materialet presenterades i Tallmo FBK-hus vid planutställningen 1.10.2013. Delgeneralplaneförslaget var framlagt 26.9.-25.10.2013 i Sockengården och Sibbo huvudbibliotek i Nickby.

1.4.2014 postades tillkännagivandena till de markägare vars mark på basen av NTM-centralens framförande skulle komma att anvisas som naturskyddsområde (SL) i det korrigerade delgeneralplaneförslaget.

Det korrigerade delgeneralplaneförslaget var framlagt i Sockengården under tiden 4.8.-15.9.2014, Det korrigerade förslaget till delgeneralplan presenterades 28.8.2014 vid planutställningen i Tallmo FBK-hus Talmukka.





4.3 Samarbete med myndigheterna

Myndigheternas samråd (66 § MBL och 18 § MBF) anordnades 22.8.2011 med ELY-centralen i Nyland. På samrådet behandlades programmet för deltagande och bedömning, planens förutsättningar samt planens centrala mål ur olika myndigheters synvinkel. Ett meddelande per post eller e-post skickades till myndighetsparterna för att informera om att planarbetet startat och att myndighetssamrådet hållits.

Olika sektormyndigheter inom kommunen och en representant för Kervo stad har arbetat i en styrgrupp som tillsattes för planarbetet. Styrgruppen har sammanträtt med denna s.k. utvidgade sammansättning två gånger under planarbetet. Därtill har gruppen under planarbetets gång varit i kontakt såväl med olika sektormyndigheter inom kommunen som med myndigheter utanför kommunen.

Med representanter för ELY-centralen i Nyland hölls ett inofficiellt samråd 28.2.2012, där man diskuterade på vilket sätt naturvärdena i planområdet bör tas i beaktande. Med representanter för Kervo stad har två separata planeringsmöten hållits (19.6.2012 och 22.8.2012) om samordnandet av markanvändningen i gränsområdet.

Utlåtanden om strukturmodellerna för delgeneralplanen begärdes av de myndigheter som nämns i programmet för deltagande och bedömning.

16.5.2012 anordnades en workshop om ekoeffektivitetsgranskning på FBK-huset Talmukka. Till detta möte hade kommunen kallat en stor skara sektormyndigheter (bl.a. byggnadstillsynen, bildningsavdelningen, social- och hälsovårdsavdelningen, kommuntekniken och miljövården). I denna workshop om ekoeffektivitet deltog även en representant för Kervo stad.

Utlåtanden över utkastet och förslaget för Tallmo delgeneralplan inbegärdes av myndigheter och samarbetspartner som nämns i programmet för deltagande och bedömning. För kommunens egna myndighetshåll anordnades ett s.k. internt myndighetssamråd för avgivande av utlåtanden.

Ett myndighetssamråd eniigt MarkByggL § 66 hölls 13.2.2013 i Nylands NTM-central. Vid mötet presenterades delgeneralplaneförslaget och responsen (utlåtanden och anmärkningar) på delgeneralplaneförslaget samt bemötanden som avgivits på dem. På basen av dessa gjordes ändringarna i planförslaget enligt överenskommelse.

Med kommunens interna myndigheter och ELY-centralen har genom hela planprocessen, vid behov förts diskussioner om planens innehåll och framställningssättet.



5. Delgeneralplan

5.1 Totalstruktur

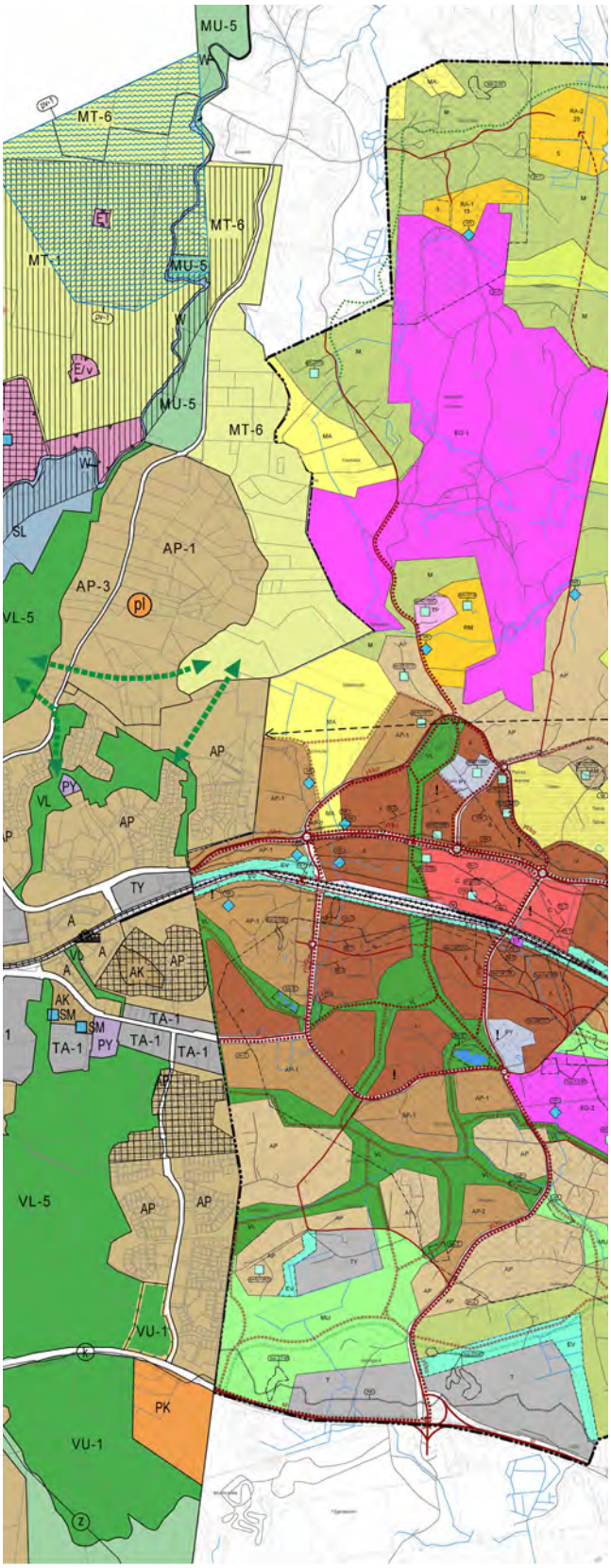
I delgeneralplanen har man berett sig på att invånarantalet i Tallmo kan växa till ca 13 000 invånare. Det nuvarande invånarantalet är ca 1300. Liksom annanstans i Sibbo kommun förväntas också i Tallmo en stark befolkningstillväxt under de närmaste decennierna. Områdets bosättning är för närvarande koncentrerad huvudsakligen längs Tallmobågen, medan byggandet i delgeneralplanen anvisas närmare järnvägsbanan och den tilltänkta stationen. Också områdena söder om banan reserveras för sammanhängande bebyggelse.

Huvudparten av nybyggnationen lokaliseras till områdets centrala delar, kring stationsplatsen. Kärnområdet avviker från sin omgivning genom sin tätare och urbanare karaktär. Det omges av en "ringgata", som sammanbinder de olika delområdena på ömse sidor av järnvägen. Den största delen av den nya bosättningen ligger inom 1000 m avstånd från stationen. Ringgatan har förbindelse mot Kervo via Terästie, samt till Kervovägen (landsväg 148). Det täta centrumområdet omges av glesare småhusområden och längre bort förblir bebyggelsen huvudsakligen i sin nuvarande landsbygdsmässiga utformning. Odlingsarealerna som ger området dess karaktäristiska landskapsbild har till tillämpliga delar bevarats. På planområdet har reserverats även områden för semesterbosättning, som stöder sig på fritidsaktiviteterna i området.

Tallmoområdet erbjuder mångsidiga idrotts- och rekreationsmöjligheter, för vilka utvecklingsförutsättningar skapats i planen. I planlösningen har säkerställts att å ena sidan grönförbindelserna är tillgängliga från planområdets olika delar och å andra sidan att friluftslederna är sammanhängande; tvärs igenom det tättbebyggda området löper ett grönstråk som förbinder grönområdena i områdets södra och norra delar till varandra och till de mest betydande privata aktörerna Talma Ski och Golf Talma.

I planen har reserverats en möjlighet att utvidgat Bastukärr industriområde på norra sidan av väg 148.

Delgeneralplanen visar den huvudsakliga användningen av de olika områdena. Utöver huvudanvändningen tillåts också annan markanvändning, ifall den inte innebär olägenheter för huvudanvändningen.

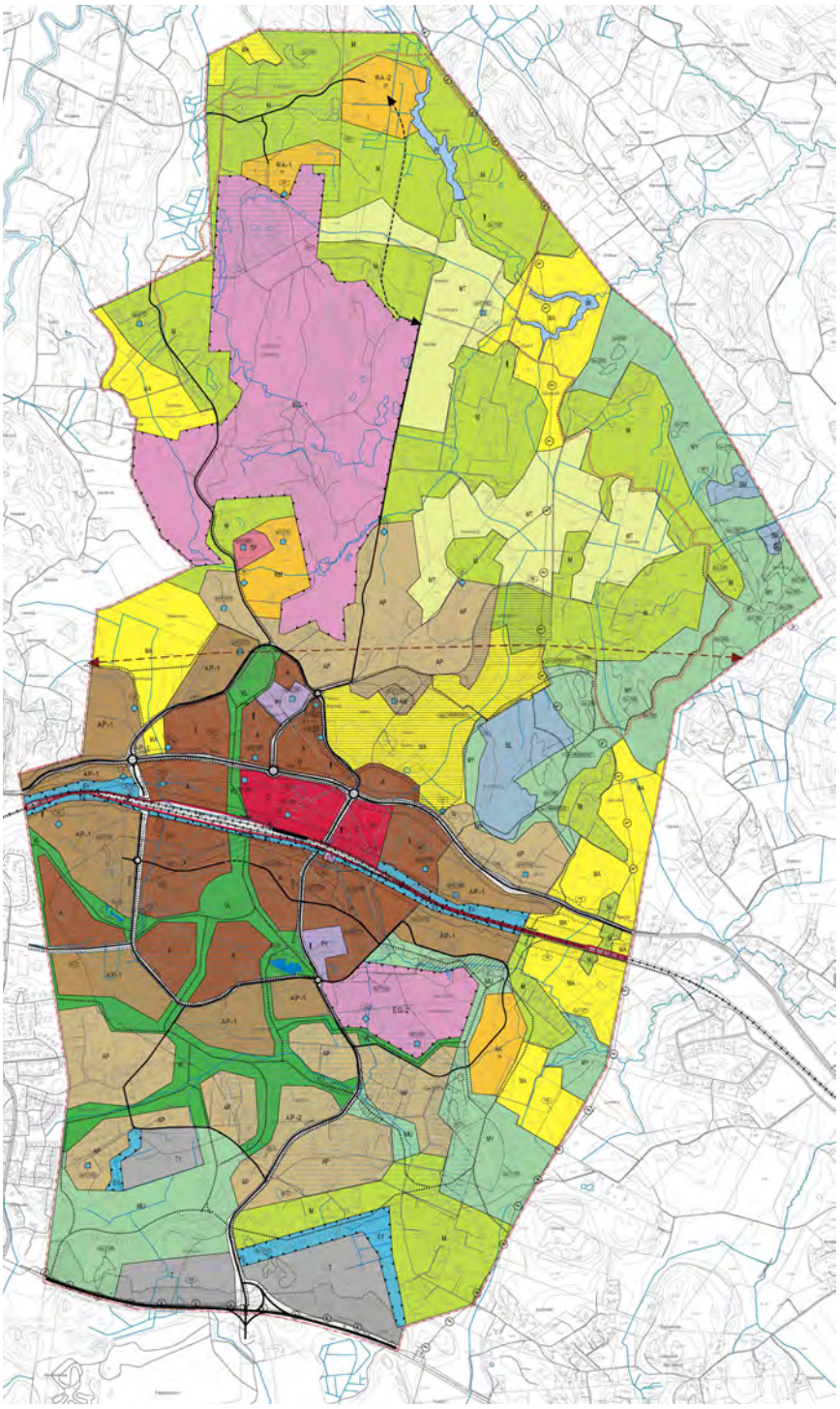


I vidstående bild visas markanvändningen i Kervo resp. Sibbo på vardera sidan av gränsen mellan kommunerna. I bilden korrigerat delgeneralplaneförslaget för Tallmo och generalplanen för Kervo.

5.2 Centrumområden

För närvarande saknar Tallmo centrum kommersiell service och för dagligvaruhandelns del stöder sig området huvudsakligen på Nickby och Kervo. Ett mål för planen har varit att ge Tallmo ett mångsidigt centrum som kan betjäna även tätare boende utan bil. I planen har strax norr om stationen reserverats ett ca 17 ha stort område för centrumfunktioner (C). Avsikten är att här koncentrera huvudparten av den dagliga kommersiella servicen för tallmoborna. För specialaffärernas del stöder sig planområdet också i framtiden på utbudet i närliggande centra. Genom att koncentrera den kommersiella servicen till stationsområdet möjliggörs uppkomsten av ett levande centrum. Den täta bostadsbebyggelsen skapar förutsättningar för persontrafik på järnvägsbanan Kervo-Nickby.

Det nya centrumområdet har i planen getts en tät struktur men bebyggelsen hålls låg. Därigenom uppnås en med tanke på servicen och kollektivtrafiken tillräcklig befolkningstäthet, men bibehålls en mänsklig skala och Tallmos bymässiga karaktär.



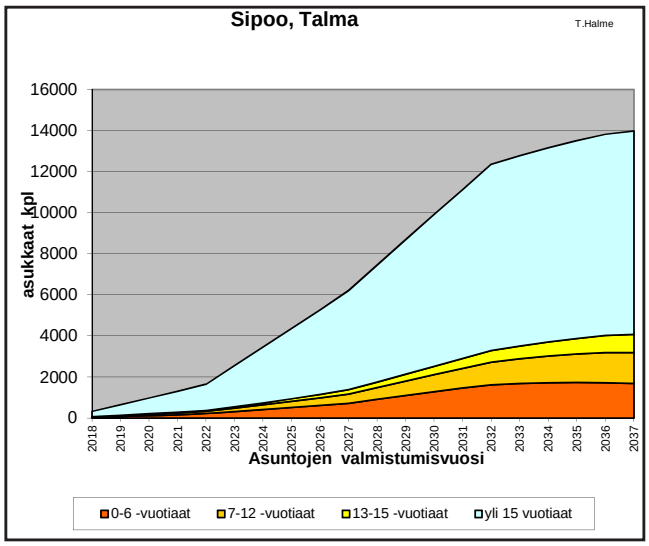
5.3 Befolkning och boende

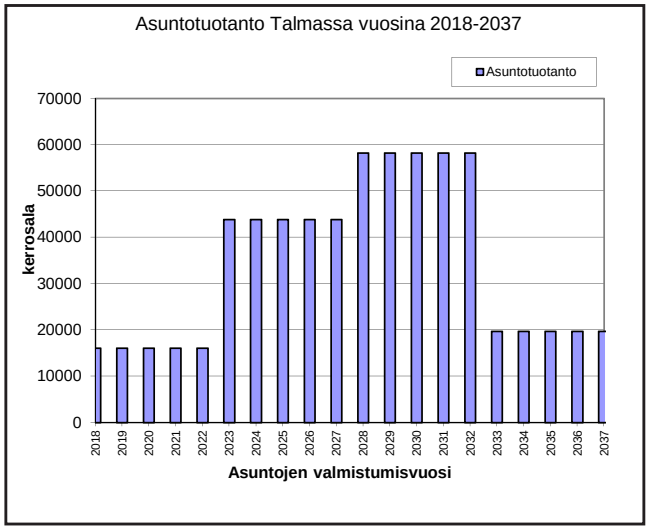
Genom delgeneralplanen skapas beredskap för en kännbar tillväxt i Tallmoområdet i enlighet med Sibbo generalplan 2025. Planlösningen möjliggör en tillväxt på upp till 14 300 invånare, av vilka huvudparten – 7 840 invånare har lokaliserats till C- och A-områdena i centrum. På de kringliggande AP-1-områdena har anvisats 3 840 och på de yttre AP-områdena 2 610 invånare.

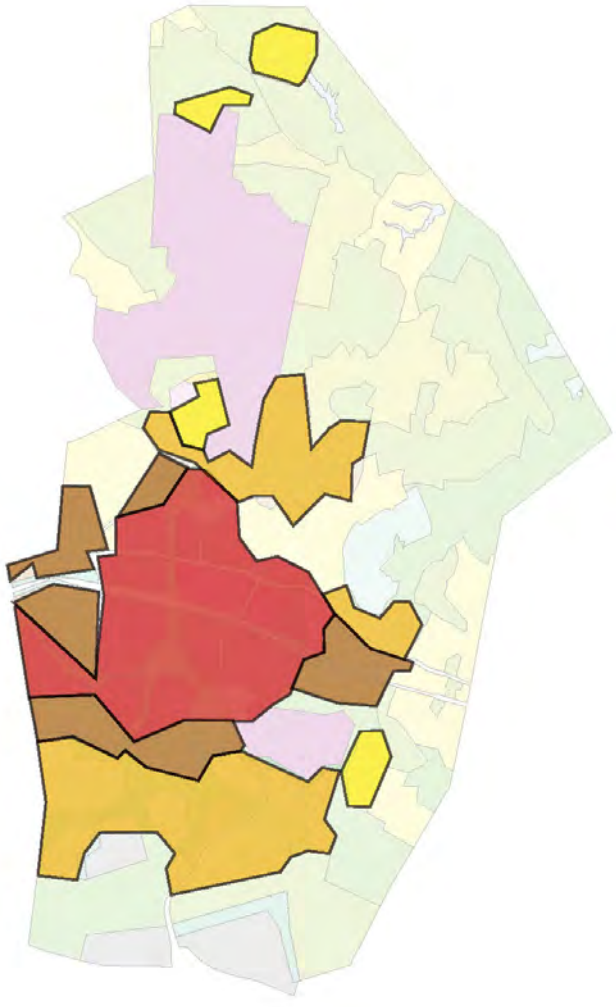
Bostadsområden har reserverats framför allt i närheten av järnvägen och stationen. På dessa områden är servicen och kollektivtrafiken bäst tillgängliga. De är också fördelaktiga med tanke på mikroklimatet. Kommunens markägor är också huvudsakligen belägna söder om banan, nära den tilltänkta stationen, vilket förbättrar förutsättningarna att genomföra planen. Stationsområdet omges av glesare småhusområden.

I delgeneralplanen har reserverats totalt ca 364 ha bostadsområden av olika karaktär. Småhusdominerade områden av olika typ finns inalles ca 247 ha och tätare, urbanare områden ca 116 ha. Av C-området à 18,7 ha används en del för centrumboende. Därtill har sammanlagt ca 41 ha i planområdets sydliga och nordliga kanter reserverats för fritidsboende.

Den etappvisa utbyggnaden av områdena har preliminärt studerats som en del av planarbetet. Huvudprincipen är att byggnationen inleds på de centrala områdena, varefter man fortsätter utåt, längre bort från centrum och järnvägen. Hur förverkligandet sker i verkligen är i sista hand beroende på kommunens markägo på området. Utbyggnadsskedena relateras närmare under punkten *5.12 Genomförandet av delgeneralplanen.*







Över: De viktigaste zonerna för bostadsbyggande enligt delgeneralplanen. Centrumområde med röd (områdesreserveirngar C och A), tätare småhusområde med brunt (AP-1), yttre småhusområden med orange (AP, AP-2) och fritidsbostadsområden med gult (RA, RA-1 och RA2).

Till vänster: En uppskattning av befolkningsutvecklingen på delgeneralplaneområdet i enlighet med planlösningen.

5.3.1 Centrumområdet – C, A

C OMRÅDE FÖR CENTRUMFUNKTIONER.

På området får placeras centrumboende, service- och kontorsutrymmen samt andra arbetsplatser som inte föranleder miljöolägenheter. På området får detaljhandelns storenhet inte placeras. Våningstalet i bostadsbyggnader skall huvudsakligen vara 2-3 och maximivåningstalet är 4.



A BOSTADSOMRÅDE.

På området placeras mångsidigt bostadsbyggande så, att tomteffektiviteten är minst e=0,40, men högst e=1,0. Våningstalet skall huvudsakligen vara 2-3 och maximivåningstalet är 4. På området får utöver boende placeras sådana affärs, arbets- och serviceutrymmen, som inte medför miljöolägenheter. Affärs- arbets- och serviceutrymmen ska huvudsakligen placeras i anknytning till byggnaderna och i bottenvåningarna.





En bild ur Leena Holmilas diplomarbete Tavataan Talmassa.



En bild ur Leena Holmilas diplomarbete Tavataan Talmassa.













Idéskiss över centrumområdet. Illustrationen motsvarar det föregående planförslagsskedet (markanvändningssektionen 28.8.2013), men ger ändå en bild av den eftersträvade kvartersstrukturen och byggsättet i området.

Huvudparten av nybebyggelsen – ca 7 900 invånare – har placerats i Tallmo nya centrum med närområgivning, på högst 1000 m avstånd från den tilltänkta stationen. Området avviker tydligt från sin omgivning som en tätt byggd helhet, men med ett våningstal på 2-3. Inom området för centrumfunktioner (C) kan bebyggelsen vara också högre.

Bostadsbyggandet på centrumområdet är mera urbant och bostäderna typologi är mera varierande än på de omgivande områdena. Boendet är mångsidigt och tomteffektiviteten är minst e=0,40, men högst e=1,0. Mera om tjänsterna på C-området under punkten *5.4 Service*.

Genom att koncentrera bebyggelsen till dessa områden skapas förutsättningar för en effektiv kollektivtrafik, i synnerhet tågförbindelsen Kervo–Nickby, samt daglig service. Den täta bebyggelsen och de korta avstånden lockar till gång och cykling. Genom att begränsa våningstalet eftersträvar planen en småskalig karaktär.

Gång och cykling prioriteras inom området. Utmed ringvägen löper en lättrafikled som kompletteras av tvärförbindelser genom området. Centrumområdet korsas i nord–sydlig riktning av ett grönområde som samtidigt tjänar som lättrafikförbindelse till järnvägsstationen och till övriga viktiga platser i planområdet.

Huvudparten av kommunens markägor är belägna inom detta område. I landskapsutredningen som gjordes till grund för planläggningen är området klassificerat som lämpligt för bebyggande.





5.3.2 Tätare småhusområde – AP-1

AP-1 TÄTT BOSTADSOMRÅDE DOMINERAT AV SMÅHUS.

Bostadsvåningsytan skall huvudsakligen placeras i småhus. Tomteffektiviteten skall vara minst e=0,30, men högst e=0,7. På området får utöver boende placeras sådana affärs, arbets- och serviceutrymmen, som inte medför miljöolägenheter.



Planområdet täcker huvudsakligen de delar av Tallmo som i dag är tätare bebyggda. Dessa områden är tänkta att kompletteras och förtätas. Områdena domineras av småhus och våningstalet är högst 2-3. Exploateringen är kännbart lägre än inom centrumområdet, men ändå är de avsedda för effektiv småhusbebyggelse med en tomteffektivitet på minst e=0,30, men högst e=0,7.

På AP-1 -områdena är den nuvarande effektiviteten huvudsakligen ännu inte e=0,30, varför avsikten är att komplettera dem i samma takt som nya områden tas i bruk. Principen för tilläggsbyggandet är att större obebyggda områden mellan de existerande kvarteren tas i bruk för boende. Avsikten är att skapa relativt tät men ändå byamässig småhusbebyggelse.



Områdena erbjuder jämfört med centrumområdet ett mer rymligt och grönskande, mindre urbant boendealternativ, men de är samtidigt belägna tillräckligt nära trafikförbindelser och tjänster.

5.3.3 Yttre småhusområde – AP, AP-2

AP BOSTADSOMRÅDE DOMINERAT AV SMÅHUS.

Bostadsvåningsytan skall huvudsakligen placeras i småhus. På området får utöver boende placeras sådana arbets- och affärsutrymmen, som inte medför miljöolägenheter.

AP-2 BOSTADS- OCH SMÄINDUSTRIOMRÅDE.

Bostadsvåningsytan skall huvudsakligen placeras i småhus. På området får utöver boende placeras sådana arbets- och affärsutrymmen, som inte medför miljöolägenheter.

De för boende reserverade områdena längre bort från stationen är i dag delvis bebyggda och är avsedda att i fortsättningen kompletteras, i första hand med egnahemsbebyggelse. Till sin karaktär är dessa områden de rymligaste, men har ända tätortskaraktär och är därmed tätare än de för Tallmo typiska glesbebyggelseområdena.

Delgeneralplanens lösning innebär att områdets nuvarande splittrade struktur förenhetligas och förtätas. Den rymliga helhetskaraktären bevaras ändå i framtiden, men tillräcklig täthet måste å andra sidan uppnås för att t.ex. utbyggnaden av lättrafikleder och närrekreationsområden skall vara ekonomiskt ändamålsenlig.

Därtill är det möjligt att på AP-2 -område idka sådan småindustriverksamhet som inte medför miljöolägenheter. Avsikten är att tillåta verkstadsutrymmen i liten skala, kopplade till boendet, för att därigenom skapa förutsättningar för ny ekonomisk aktivitet på området.





5.3.4 Övriga områden – RA, RA-1, RA-2

RA OMRÅDE FÖR FRITIDSBOSTÄDER.

Området är avsett för fritidsbostäder. Områdets instruktivt antal för fritidsbostäder är 29.

RA-1 OMRÅDE FÖR FRITIDSBOSTÄDER.

Området är avsett för fritidsbostäder. Områdets instruktivt antal för fritidsbostäder är 18. Till den del som området är beläget på viktigt grundvattenområde (pv-1) bör vid förverkligandet och utnyttjandet av området tillämpas bestämmelserna angående grundvattenskydd.

RA-2 OMRÅDE FÖR FRITIDSBOSTÄDER.

Området är avsett för fritidsbostäder. Områdets instruktivt antal för fritidsbostäder är 30.

I norra och södra delen av planområdet har anvisats områden för fritidsbebyggelse (RA, RA-1 och RA-2). i den nordliga delen, nära golfbanan, (RA-1 och RA-2) är områdena avsedda för fritidsbeboende för sådana som aktivt idkar t.ex. golf eller naturvandringar. Trafikmässigt riktar sig dessa områden mera än det övriga Tallmo mot Kervo och Kaskelavägen (väg 11695). Det sydliga området (RA) ansluter sig till skidcentret, där efterfrågan på inkvartering är märkbar framför allt under vintersäsongen. Trafikmässigt stöder sig RA-området intill skidcentrum i första hand på Mårtensbyvägen, även om det har förbindelser också till ringvägen och samlarvägen som leder till Kervovägen.

När det gäller fritidsbostadsområden har riktgivande antal fritidsbostäder anvisats i planen för att styra detaljplaneringen i området med hänsyn till byggandets volym. Fritidsboendets omfattning och karaktär kommer emellertid att granskas närmare först i samband med detaljplaneringen.

5.3.5 Områden av glesbygdskaraktär – M, MU, MT, MY, MA

En del av den nuvarande bosättningen på planområdet finns på jord- och skogsbruksområden av glesbygdskaraktär (M, MU, MT, MY och MA). På dessa områden förändras inte förutsättningarna för den existerande bebyggelsen utan den får utvecklas och kompletteras även i fortsättningen. Nytt byggande på glesbygden är möjligt på områdena så som det i de för området gällande planbestämmelserna är fastställt för dimensioneringens del.

M JORD- OCH SKOGSBRUKSDOMINERAT OMRÅDE.

Beteckningen anger främst vanliga skogsbruksområden där byggande av glesbygdskaraktär tillåts. Nybyggen ska placeras på en plats som är lämplig med tanke på landskapet, i anslutning till existerande bebyggelse och vägnät samt i mån av möjlighet i skydd av träddunge som avgränsar det öppna landskapet. Vid placeringen av leder på området ska man beakta områdets naturvärden och rutterna ska anläggas utgående från noggrann planering.

Områdets beräknade byggrätt bestäms enligt följande principer:

- *den första byggplatsen förutsätter en stamfastighet på minst 5 ha*
- *den andra byggplatsen förutsätter en stamfastighet på minst 10 ha*
- *den tredje-sjätte byggplatsen förutsätter alltid ytterligare 10 ha större stamfastighet per byggplats*
- *den sjunde-tionde byggplatsen förutsätter alltid ytterligare 20 ha större stamfastighet per byggplats*

MU JORD- OCH SKOGSBRUKSDOMINERAT OMRÅDE MED SÄRSKILT BEHOV ATT STYRA FRILUFTSLIVET

Beteckningen anger skogsområden som används främst för skogsbruk och där det pga. områdets läge finns särskilda behov att styra friluftslivet. Områdena kan förutom för skogsbruk enligt skogslagen också användas för jordbruk och boende. På området kan friluft- och rekreationsleder anläggas samt byggnader och konstruktioner som betjänar rekreationen uppföras. På området tillåts byggande av glesbygdskaraktär, dock så att man vid byggplatsernas placering beaktar möjligheterna att förverkliga de friluftso.a. leder som utmärkts på området. Nybyggnationen skall placeras på en plats som är lämplig med tanke på landskapet, i anslutning till existerande bebyggelse och vägnät. Vid placeringen av leder på området ska man beakta områdets naturvärden och rutterna ska anläggas utgående från noggrann planering.

Områdets beräknade byggrätt bestäms enligt följande principer:

- *den första byggplatsen förutsätter en stomlägenhet på minst 5 ha*
- *den andra byggplatsen förutsätter en stomlägenhet på minst 10 ha*
- *den tredje-femte byggplatsen förutsätter alltid ytterligare 20 ha större stomlägenhet per byggplats*

Antalet byggplatser per stomlägenhet är högst 5.

MT JORDBRUKSOMRÅDE.

Beteckningen anger främst vanliga åkerområden. På området tillåts för dess användning behövligt byggande som betjänar boende och jordbruk. Nybyggen ska placeras på en plats som är lämplig med tanke på landskapet, i anslutning till befintliga byggnader och vägnät samt i mån av möjlighet i skydd av eller i närheten av träddunge som avgränsar det öppna landskapet. Bostadsbyggnadens gårdsmiljö ska avgränsas från det öppna åkerlandskapet med hjälp av trädplanteringar.

Områdets beräknade byggrätt bestäms enligt följande principer:

- *den första byggplatsen förutsätter en stomlägenhet på minst 10 ha*
- *den andra byggplatsen förutsätter en stomlägenhet på minst 20 ha*
- *den tredje-femte byggplatsen förutsätter alltid ytterligare 20 ha större stomlägenhet per byggplats.*

Antalet byggplatser per stomlägenhet är högst 5.

MY JORD- OCH SKOGSBRUKSDOMINERAT OMRÅDE MED SÄRSKILDA MILJÖVÄRDEN.

Beteckningen anger vidsträckta och enhetliga skogsområden som används främst för skogsbruk och som är viktiga för det regionala ekologiska nätverket. Områdena kan förutom för skogsbruk enligt skogslagen också användas för jordbruk och boende. På området kan friluft- och rekreationsleder anläggas. På området tillåts byggande av glesbygdskaraktär, dock så att området bevaras enhetligt. På området ska man därtill undvika splittring i form av annan markanvändning som kan ge upphov till bestående eller annan beaktansvärd, långvarig olägenhet som har vidsträckta konsekvenser i förhållande till områdets storlek. Vid placeringen av leder på området ska man beakta områdets naturvärden och rutterna ska anläggas utgående från noggrann planering.

Följande åtgärder på området kräver tillstånd för miljöåtgärder:

- *skogsavverkningar för naturlig förnyelse på områden större än 2 ha*
- *kalhyggen på områden större än 2 ha*

Områdets beräknade byggrätt bestäms enligt följande principer:

- *den första byggplatsen förutsätter en stomlägenhet på minst 5 ha*
- *den andra byggplatsen förutsätter en stomlägenhet på minst 10 ha*
- *den tredje-femte byggplatsen förutsätter alltid ytterligare 20 ha större stomlägenhet per byggplats*

Antalet byggplatser per stomlägenhet är högst 5.

MA LANDSKAPSMÄSSIGT VÄRDEFULLT ÅKEROMRÅDE.

Beteckningen anger landskapsmässigt och historiskt värdefulla åkerområden som används för odling och som det är viktigt att bibehålla som öppna åkerområden eller hävdade ängsområden. Nybyggen tillåts på området endast om markägaren inte har någon annan möjlighet att utnyttja sin enligt stomlägenhetsbedömningen beräknade byggrätt. Nybyggen ska placeras på en plats som är lämplig med tanke på landskapet, i anslutning till befintliga byggnader och vägnät, i mån av möjlighet i skydd av eller i närheten av träddunge som avgränsar det öppna landskapet. Byggnadens gårdsmiljö ska avgränsas från det öppna åkerlandskapet med hjälp av trädplanteringar. Återbeskogning av öppna åker- och ängsområden och byggande som förändrar landskapet förutsätter tillstånd för miljöåtgärder. Områdets beräknade byggrätt är en byggplats per 20 ha.



5.4 Service

5.4.1 Offentlig service

I planlösningen har angetts två områdesreservationer för offentlig service och förvaltning (PY). Den ena markreservationen berör området för Tallmo nuvarande skola och daghem så, att markreservationen möjliggör en utvidgning av dessa. Söder om banan har angetts en områdesreservation med tanke på en ny skol- och daghemshelhet. Storleken på vardera skoltomten är ca 3,5 ha och byggnadsrätten ca 7 000 v-m^2 var.

I enlighet med beslut av Sibbo kommunfullmäktige *(Sipoon opetustoimen palveluverkko: Selvitys tulevaisuuden kouluverkkovaihtoehdoista.* Oy Audiapro Ab. Helsinki 2010.) verkar i Tallmo i framtiden två skolor, en finskspråkig för 500 elever i årskurserna 0-6 jämte ett finskspråkigt daghem för 126 barn samt en finskspråkig skola för 650 barn i årskurserna 0-9.

Den svenskspråkiga Mårtensby skola har lagts ner våren 2012, varför de svenskspråkiga eleverna nu och förmodligen också i framtiden går i Kyrkoby skolan i Nickby. Området för den tidigare skolan ingår i ett småhusområde AP. Daghem kan därtill placeras även på A, AP och AP-1 -områden. Området för den f.d. Mårtensbyskolan ingår i ett småhusområde AP.

Daghem, servicehus och motsvarande mindre enheter för offentlig service kan även förläggas till A, AP och AP–1 -områden. På så sätt strävar man till att närservicen skall vara tillgänglig så nära bostadsområdena som möjligt.

I Tallmo finns eventuellt ett behov av ett storkök kopplat till skolan samt ett s.k. byahus, som kunde fungera som stödpunkt även för hemvården.

Beträffande övrig offentlig service stöder sig Tallmo också i framtiden på Nickby eller alternativt sköts de som mobila tjänster i Tallmo.



Områdets bostadsproduktion (våningsyta) per år och totalt:

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Egnahemhus	1440	1440	1440	1440	1440	0	0	0	0	0	8040	8040	8040	8040	8040	19722	19722	19722
Radhus	7300	7300	7300	7300	7300	19750	19750	19750	19750	19750	40150	40150	40150	40150	40150	0	0	0
Höghus 2-3 vån.	3650	3650	3650	3650	3650	10205	10205	10205	10205	10205	5025	5025	5025	5025	5025	0	0	0
Höghus > 3 vån.	3650	3650	3650	3650	3650	13845	13845	13845	13845	13845	5025	5025	5025	5025	5025	0	0	0
Våningsyta tot.	16040	16040	16040	16040	16040	43800	43800	43800	43800	43800	58240	58240	58240	58240	58240	19722	19722	19722

Ålder	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
0-6	39	81	125	168	215	310	410	516	617	723	917	1109	1295	1464	1627	1686	1725	1733
7-12	19	40	63	88	117	175	234	299	370	449	572	697	827	962	1103	1210	1304	1385
13-15	7	14	22	32	43	68	97	129	169	213	268	331	401	479	557	617	689	760
15-	262	516	767	1017	1276	2014	2731	3429	4122	4832	5706	6567	7406	8235	9081	9263	9452	9637
Nya invånare tot.	327	651	977	1305	1651	2568	3473	4374	5277	6217	7462	8704	9929	11140	12368	12777	13170	13514

I tabellen visas en uppskattning av det servicebehov visavi daghems- och skolplatser (0–15-åringar under perioden 2015–2034) som delgeneralplanen för Tallmo förutsätter och det där reserverade bostadsbyggandet möjliggör. Obs! Nya invånare. Kalkylator för efterfrågan av service © T. Halme.

5.4.2 Kommersiell service

På C-området i delgeneralplanen är det möjligt att placera två dagligvaruaffärer samt andra service- och affärsbyggnader. C-områdesbeteckningen gör det också möjligt att etablera t.ex. ett spa- och välfärdscentrum eller någon annan rekreationsanläggning, såsom framkastats i samband med planarbetet. På C-området får dock inte någon storenhet inom detaljhandeln placeras.

Enligt utredningen över handelns servicenät i Sibbo 2025 (FCG, 2010) skall Tallmo i framtiden i takt med invånartillväxten utvecklas till ett kommersiellt områdescentrum. I Tallmo kunde 1-2 dagligvaruaffärer av typ supermarket etableras liksom centrumrelaterade specialaffärer och kommersiella tjänster. Det kommersiella utbudet i Tallmo kunde betjäna förutom den egna befolkningen även närområden såsom Ahjo i Kervo. Beträffande specialaffärer kommer Tallmoområdet dock också i fortsättningen stöda sig på kringliggande områden såsom Kervo centrum.

Verksamhetsförutsättningarna för de två mest betydande fritidsaktörerna inom området, Talma Ski och Golf Talma liksom eventuella utvidgningsönskemål har beaktats i planen. genom behövliga områdesreservationer och -bestämmelser. På området för slalomcentrum (EG-2) är det möjligt att uppföra byggnader som betjänar slalomcentret, inklusive inkvarteringsutrymmen. Även på området för golfbana (EG-1) kan byggnader och anläggningar som betjänar golfaktiviteterna uppföras.

Intill Golf Talma, vid Nygårdsvägen, har reserverats ett område för turistanläggningar RM (9,8 ha / 20 000 v-m^2), där det är möjligt att uppföra byggnader som betjänar turismen, såsom spa och olika inkvarteringsutrymmen.

På A- och AP-1 -områden i delgeneralplanen är det tillåtet att bygga sådan serviceverksamhet i liten skala som inte föranleder miljöolägenheter.

5.5 Verksamheter, arbetsplatser, produktion

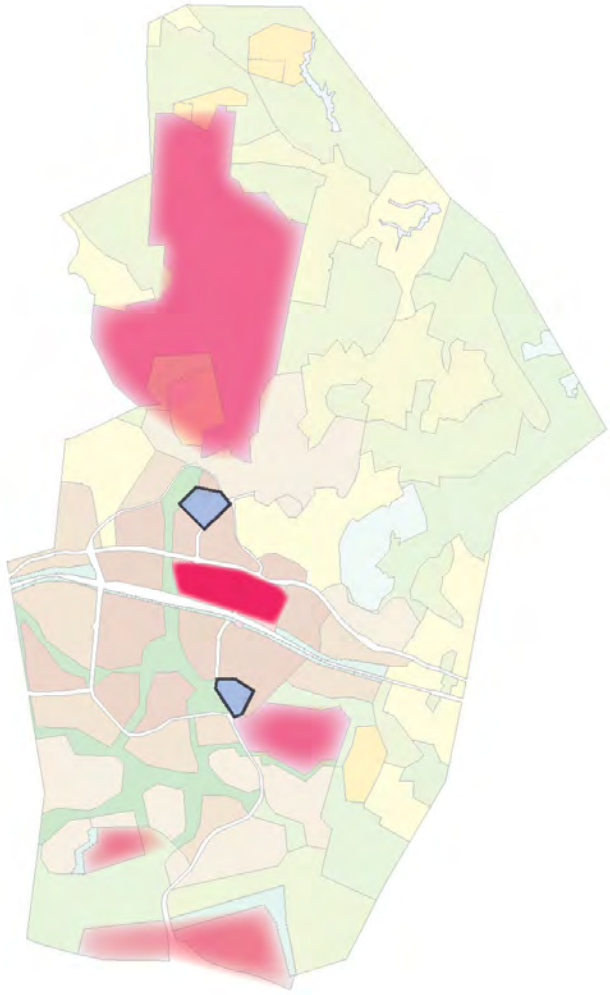
På området verkar i dag några näringsidkare. Förutsättningarna för företagen norr om den tilltänkta stationsplatsen att verka också i framtiden förändras, eftersom området har anvisats för boende- och centrumfunktioner. Området söder om golfbanan, där Pajuniemi köttförädlingsföretag verkar, har angetts som TP-område.

Söder om planområdet ligger Bastukärr industriområde. För området gäller en detaljplan med 597 353 v-m^2 industri- och lagerfunktioner. En del av byggnadsrätten enligt planen har redan förverkligats. Detaljplanen för Bastukärr industriområde utvidgas som bäst mot söder. Den nya detaljplanen utökar byggrätten avsedd för industrifunktioner med ca 190 000 v-m^2. Fullt utbyggt kan Bastukärr industriområde omfatta uppskattningsvis ca 3 000 arbetsplatser.

I enlighet med detaljplanen för Bastukärr har i delgeneralplanens södra kant anvisats ett industriområde jämte skyddsgrönområde. T-området i delgeneralplanens södra del kompletterar det detaljplanlagda Bastukärr industriområde.

Området vid impregneringsanläggningen har, med undantag för den östra delen, anvisats i planen som ett TY-område (industriområde där miljön ställer särskilda krav på verksamhetens art). Området har avgränsats i huvudsak enligt den nuvarande verksamheten. Enligt planbestämmelsen är det tillåtet att placera sådana industri- och lagerfunktioner i området som inte medför störningar för miljön. I detaljplanen ska tillräckliga skyddsavstånd säkerställas mellan funktionerna i industriområdet och de omgivande bostadsområdena. Bestämmelsen gör det möjligt att fortsätta impregneringsverksamheten i området. Bestämmelsen tillåter att impregneringsverksamheten på området fortsätter.

I delgeneralplanens södra del, intill den nya samlargatan, har med en AP-2-beteckning anvisats ett bostads- och arbetsområde, där det är möjligt att anlägga verkstadsaktiviteter. På A, AP och AP-1 -områden är det möjligt att placera sådana arbets- och affärsutrymmen, som inte förorsakar miljöolägenheter.



Servicepunkterna utmärkta på delgeneralplanekartan. De offentliga tjänsterna är utmärkta med blått. Kommersiella tjänster, arbetsplatser, produktion o. dyl. är utmärkta med rött. Obs! Temakartan enligt det korrigerade förslaget till delgeneralplan (ks 17.6.2014): avgränsningen för det södra PY-området har ändrats i plankartan som ska godkännas.

5.6 Jord- och skogsbruk

Verksamhetsförutsättningarna för de aktiva lantbruken på området förblir i stort sett som tidigare, eftersom odlingsmarkerna med undantag för de mest centrala nya tätortsområdena har angetts som MA- och MT-områden som möjliggör nuvarande användning. Norr om Mårtensbyvägen har vidsträckta åkerlandskap bevarats och i planen har de angetts som områden, vilka skall bevaras öppna också i fortsättningen. De landskapsmässigt värdefulla åkermarkerna har betecknats som MA-områden och andra åkermarker som MT-områden. Målet är att de nuvarande åkermarkerna också i framtiden skall förbli öppna landskapsrum.

MA LANDSKAPSMÄSSIGT VÄRDEFULLT ÅKEROMRÅDE.

Beteckningen anger landskapsmässigt och historiskt värdefulla åkerområden som används för odling och som det är viktigt att bibehålla som öppna åkerområden eller hävdade ängsområden. På området tillåts nybyggande endast ifall markägaren inte har någon annan möjlighet att utnyttja sin enligt stomlägenhetsbedömningen beräknade byggrätt. Nybyggen ska placeras på en plats som är lämplig med tanke på landskapet, i anslutning till befintliga byggnader och vägnät, i mån av möjlighet i skydd av eller i närheten av träddunge som avgränsar det öppna landskapet. Byggnadens gårdsmiljö ska avgränsas från det öppna åkerlandskapet med hjälp av trädplanteringar. Återbeskogning av öppna åker- och ängsområden och byggande som förändrar landskapet förutsätter tillstånd för miljöåtgärder. Områdets beräknade byggrätt är en byggplats per 20 ha.

MT JORDBRUKSOMRÅDE.

Beteckningen anger främst vanliga åkerområden. På området tillåts för dess användning behövligt byggande som betjänar boende och jordbruk. Nybyggen ska placeras på en plats som är lämplig med tanke på landskapet, i anslutning till befintliga byggnader och vägnät samt i mån av möjlighet i skydd av eller i närheten av träddunge som avgränsar det öppna landskapet. Bostadsbyggnadens gårdsmiljö ska avgränsas från det öppna åkerlandskapet med hjälp av trädplanteringar.

De skogsdominerade områden i planområdets norra, östra och södra delar i planen huvudsakligen angetts med beteckningarna M, MU, MU-1 och MY vilka möjliggör idkande av skogsbruk.

M JORD- OCH SKOGSBRUKSDOMINERAT OMRÅDE.

Beteckningen anger främst vanliga skogsbruksområden där byggande av glesbygdskaraktär tillåts. Nybyggen ska placeras på en plats som är lämplig med tanke på landskapet, i anslutning till existerande bebyggelse och vägnät samt i mån av möjlighet i skydd av träddunge som avgränsar det öppna landskapet. Vid placeringen av leder på området ska man beakta områdets naturvärden och rutterna ska anläggas utgående från noggrann planering.

MU JORD- OCH SKOGSBRUKSDOMINERAT OMRÅDE MED SÄRSKILT BEHOV ATT STYRA FRILUFTSLIVET

Beteckningen anger skogsområden som används främst för skogsbruk och där det pga. områdets läge finns särskilda behov att styra friluftslivet. Områdena kan förutom för skogsbruk enligt skogslagen också användas för jordbruk och boende. På området kan friluft- och rekreationsleder anläggas samt byggnader och konstruktioner som betjänar rekreationen uppföras. På området tillåts byggande av glesbygdskaraktär, dock så att man vid byggplatsernas placering beaktar möjligheterna att förverkliga de friluftso.a. leder som utmärkts på området. Nybyggnationen skall placeras på en plats som är lämplig med tanke på landskapet, i anslutning till existerande bebyggelse och vägnät. Vid placeringen av leder på området ska man beakta områdets naturvärden och rutterna ska anläggas utgående från noggrann planering.

MY JORD- OCH SKOGSBRUKSDOMINERAT OMRÅDE MED SÄRSKILDA MILJÖVÄRDEN.

Beteckningen anger vidsträckta och enhetliga skogsområden som används främst för skogsbruk och som är viktiga för det regionala ekologiska nätverket. Områdena kan förutom för skogsbruk enligt skogslagen också användas för jordbruk och boende. På området kan friluft- och rekreationsleder anläggas. På området tillåts byggande av glesbygdskaraktär, dock så att området bevaras enhetligt. På området ska man därtill undvika splittring i form av annan markanvändning som kan ge upphov till bestående eller annan beaktansvärd, långvarig olägenhet som har vidsträckta konsekvenser i förhållande till områdets storlek. Vid placeringen av leder på området ska man beakta områdets naturvärden och rutterna ska anläggas utgående från noggrann planering.

Följande åtgärder på området kräver tillstånd för miljöåtgärder:
- skogsavverkningar för naturlig förnyelse på områden större än 2 ha
- kalhyggen på områden större än 2 ha



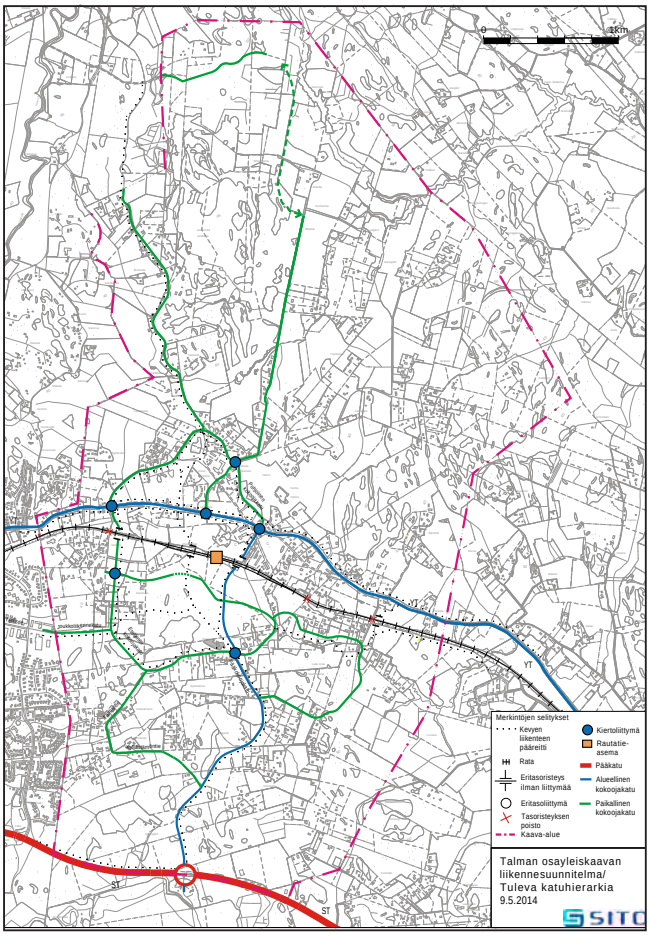
5.7 Trafik

I delgeneralplaneringen av Tallmo har ett viktigt mål beträffande trafiken varit att skapa förutsättningar för att påverka valet av färdmedel så, att andelen fotgängare, cyklister och kollektivtrafikanter ökar jämfört med bilisterna.

Som en del av delgeneralplanearbetet har Sito Oy uppgjort "Talman osayleiskaavan liikennesuunnitelman" (Trafikplan för Tallmo delgeneralplan), som återfinns som bilaga 10. Strafica Oy har i rapporten "Sipoon ja Keravan sauma-alueen liikenne-ennuste" (trafikprognos för området vid gränsen mellan Sibbo och Kervo) studerat hur delgeneralplanen för Tallmo och detaljplanerna Bastukärr I-II tillsammans inverkar på det regionala trafiknätet, bilaga 11.

5.7.1 Fordonstrafik

Målsättningen för planområdets trafiknät är att förbättra förbindelserna mellan kommuncentra i Sibbo och Kervo. Avsikten är att påverka trafikens fördelning på olika leder med hjälp av nya gatuförbindelser. Axeln Kervo-Tallmo-Nickby är en viktig tillväxtriktning för markanvändningen och i markanvändningsplaneringen har man skapat en framtida beredskap för en eventuell järnvägstrafik mellan Kervo och Nickby med option för anslutningstrafik till Tallmo station. Målet är samtidigt att utvecklandet av kollektivtrafiken och dess servicenivå skall stärka kollektivtrafikens ekonomiska effektivitet och konkurrenskraft gentemot personbilstrafiken.



Gatunätet i delgeneralplanen är huvudsakligen nytt, men stöder sig på de nuvarande vägarna, i norr på Mårtensbyvägen och i söder på Kervovägen. Det interna trafiknätet betjänar trafiken till Tallmo bostadsområden, skolan, kommersiella tjänster och rekreationsområden (inkl. Talma Ski och Golf Talma). På delgeneralplanekartan visas den regionala Kervovägen, Mårtensbyvägen vars status ändras från regional väg till gata samt samlargatorna. Samlargatornas exakta sträckning preciseras först i detaljplaneskedet. I delgeneralplanen har bostadsgator inte visats.

I trafikplan för Tallmo delgeneralplaneområde bildas gatunätets huvudstruktur av en sydlig samlargata söder om banan, en nordlig samlargata på norra sidan av Mårtensbyvägen samt en från ”ringen” söderut gående huvudsamlargata till Kervovägen. Den nordliga och den sydliga samlargatan bildar tillsammans en ”ring”, som i norr löper längs den nuvarande Tallmobågen och i söder delvis längs Tallmovägen. Huvudsamlargatan fortsätter från ringgatan till Kervovägen delvis längs den nuvarande Kyllästämövägen.

I delgeneralplanen har två planskilda anslutningar anvisats för fordonstrafiken, och två planskilda anslutningar för den lätta trafiken (varav den ena har reserverats för en friluftsled). Det rekommenderas att de planskilda anslutningarna av orsaker som relaterar till tätortsbilden och landskapet ska genomföras som underfarter i stället för broar. När man bygger underfarter underlättas också genomförandet av gatornas geometri eftersom broar som går över banan ska vara på minst 7 meters höjd från banans yta.

Ändringar i väg- och gatunätet:

- vägarrangemang när plankorsningar tas bort
- förlängningen av Terästie, dvs. den nya förbindelsen mellan Ahjo och Tallmo: har i utgångsläget anvisats endast för kollektivtrafiken och den lätta trafiken
- ny förbättrad förbindelse från Mårtensbyvägen till Kervovägen (lv 148)
- gatuarrangemangen i de nya bostadsområdena
- rondeller på Mårtensbyvägen.

Merkintöjen selitykset
- Kevyen liikenteen pääreitti
- Rata
- Eritasoristeys ilman liittymää
- Eritasoliittymä
- Tasoristeyksen poisto
- Kaava-alue
- Kiertoliittymä
- Rautatie-asema
- Pääkatu
- Alueellinen kokoojakatu
- Paikallinen kokoojakatu

Trafiknätet i delgeneralplanen samt vägarnas klassificering. SITO Oy, 2014.

5.7.2 Kollektivtrafik

I delgeneralplanearbetet har kollektivtrafikens rutter och hållplatser studerats på en grov nivå. Dessa kommer att preciseras i samband med HRT:s kollektivtrafikplanering. Kollektivtrafikens servicenivå kommer att bestämmas av HRT.

I samband med delgeneralplanearbetet har på basis av planens markanvändning gjorts en kollektivtrafikplan med avsikt att garantera en god kollektivtrafiktillgänglighet från planens olika delområden. I de första skedena av Tallmos utbyggnad baserar sig kollektivtrafiken på busstrafik och anslutningstrafik med buss till Kervo station. När invånarantalet i Tallmoområdet är tillräckligt stort, inleds persontrafiken på Kervo–Nickbybanan, varefter kollektivtrafiken huvudsakligen baserar sig på spårtrafiken via Tallmo station. I trafiksystemplaneringen har utgåtts från att persontrafiken på banan inleds år 2025, då kring Tallmo station bor uppskattningsvis 6 000 invånare. Målåret 2025 för tågtrafikstart är i linje med trafiksystemplanen HLJ 2011 för Helsingforsregionen (HRT, 29.3.2011), där inledandet av persontrafik på banavsnittet Kervo–Nickby har angetts som ett spårtrafikutvecklingsprojekt i den sk. kompletterande fasen (år 2021-2035).

Utbyggandet av markanvändningen och utvecklandet av kollektivtrafiken har visats etappvis:

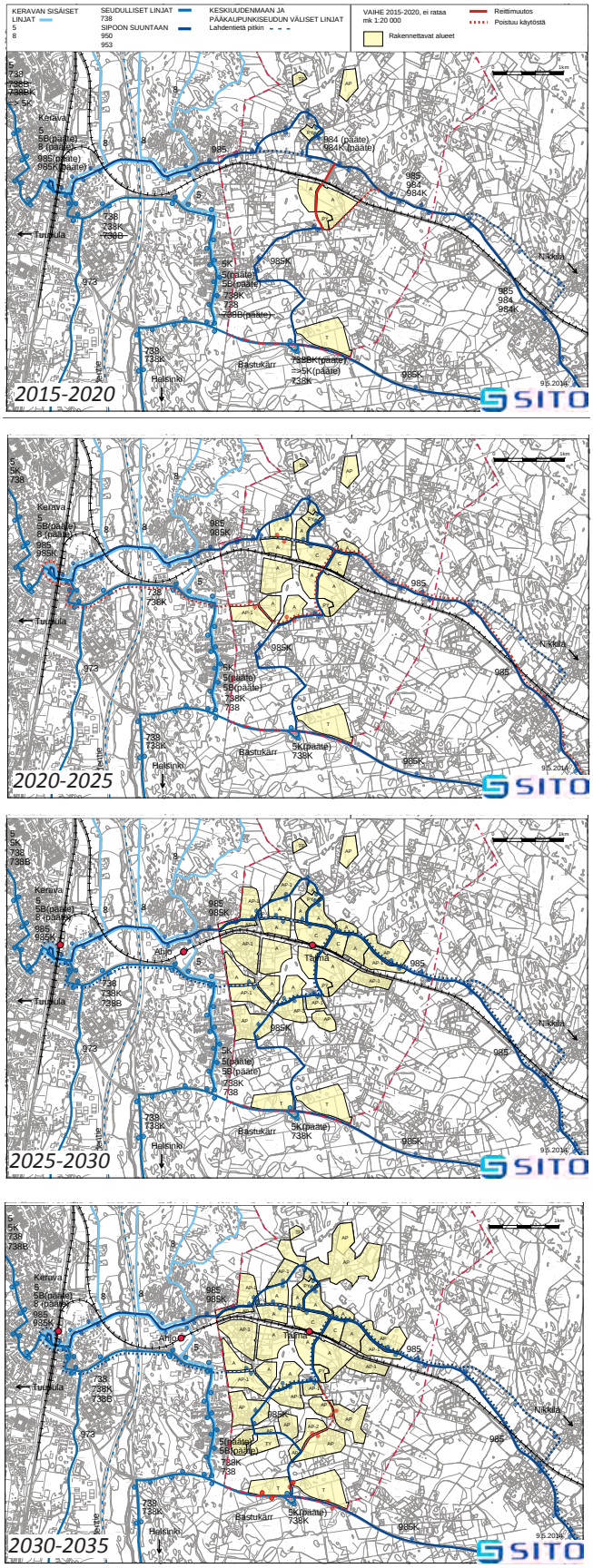
- skede 1, år 2015–2020: spårtrafik ej i bruk, servicenivån för busstrafiken förbättrad
- skede 2, år 2020–2025: spårtrafik ej i bruk, servicenivån för busstrafiken förbättrad
- skede 3, år 2025–2030: spårtrafik i bruk
- skede 4, år 2030–2035: spårtrafik i bruk

Förändringar i bannätet:

- stations- och plattformsarrangemang vid Tallmo station
- ett nytt spår för mötande trafik vid Tallmo
- avlägsnande av planövergångar: Varikkovägen, Tallmovägen och Lobackavägen bryts
- två nya underfarter för fordonstrafik och två för lätt trafik

SKEDE 1, 2015-2020

Linjerna 950 och 953 upphör hösten 2014. I fortsättningen erbjuder linje 985 en anslutningsförbindelse från Kervo till Nickby (Kervo-Tallmo-Nickby). Under trafikeringstiderna går denna linje en gång i timmen. Linje 985 körs via Östanåparken, Mårtensbyvägen och Tallmobågen. När skolorna börjar och slutar körs linjen längs Mårsbackavägen, om den är i trafikerbart skick. Linjen betjänar arbets- och skolresorna inom Sibbo och från Nickby till Kervo liksom förbindelser med bussbyten till stationerna längs huvudbanan. Under de tider när skolorna börjar och slutar kompletteras turerna med linje 985K via Barrängen så att bussturerna tillsammans går med ungefär en halv timmes mellanrum. Om det inte finns något behov av service till Barrängen under hela rusningstiden kan turen också köras längs basrutten för linje



En plan för kollektivtrafikens rutter i olika skeden av delgeneralplanens genomförande. SITO Oy, 2014.

985. Bussturer mellan Kervo och Nickby tillhandahålls således med en halv timmes mellanrum under rusningstimmarna. Enligt kriterierna i linjeplanen för Sibbo är servicenivån på sträckan Kervo-Sibbo därmed en ”normal förbindelse”.

Allteftersom markanvändningen ökar kommer den nya trafiken inte längre att dirigeras till samma nivå som banan. Ett nytt bostadsområde byggs söder om banan, och därför förutsätter en direkt fotgängarförbindelse till de nuvarande busshållplatserna att en ny underfart byggs. Den busstrafik som korsar tågbanan flyttas till en ny underfart.

SKEDE 2, 2020-2025

Centrum av Tallmo betjänas bäst av snabba linjer längs olika rutter mellan Kervo och Nickby. Den första linjen går direkt längs Mårtensbyvägen mellan Kervo och Nickby liksom i den förra fasen (linje 985), och den andra går via de nya bostadsområdena i Tallmo längs kollektivtrafikgatan via Terästie. Trafikeringen sker till exempel så att varannan tur går direkt längs Mårtensbyvägen och varannan via Terästie. Längs den nya rutten byggas parvisa hållplatser för de nya bostadsområdena. Därtill kör 985K undantagsvis via Kervovägen och Barrängen.

SKEDE 3, 2025-2030

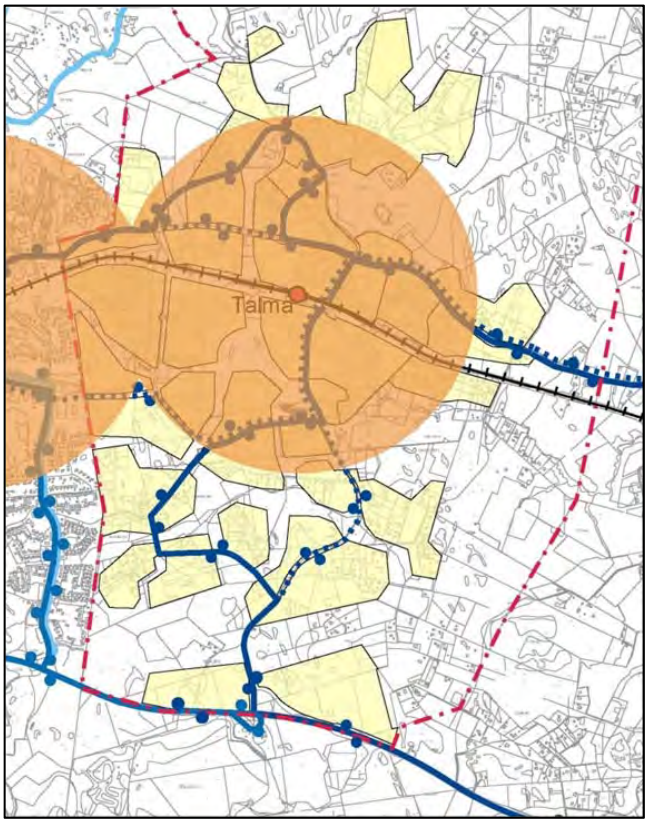
I detta skede trafikeras Kervo–Nickby-banan med persontåg. Detta är ett praktiskt alternativ för arbets-, skol- och inköpsresor. Visionen över södra Finlands järnvägsnät år 2050 visar två alternativa trafikeringsmodeller:

- Borgå-Nickby-Kervo-Helsingfors -tåg med 20 min intervall så, att varannan stadsbanetur från Helsingfors fortsätter till Borgå,
- Borgå-Nickby-Kervo -pendeltåg med 20 min intervall och byte i Kervo.

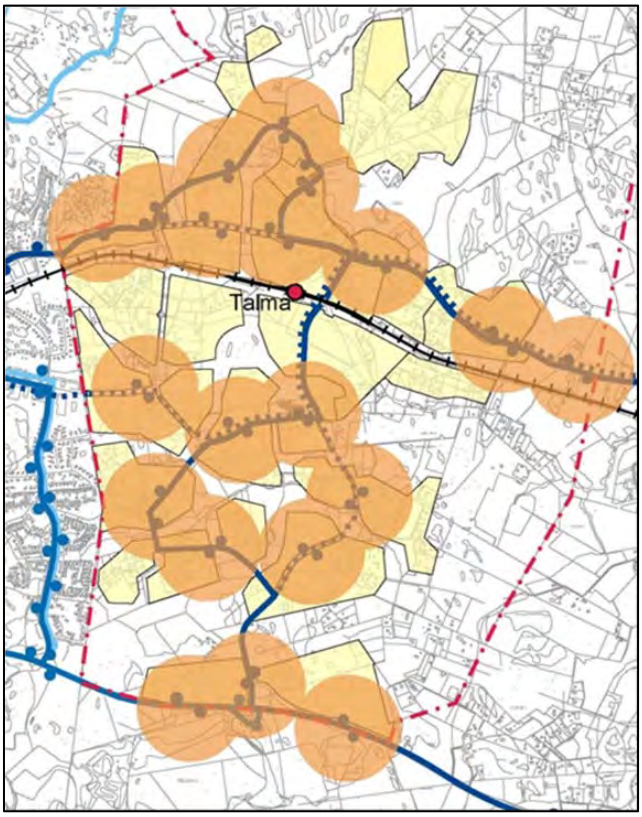
Största delen av dem som använder kollektivtrafiken anlitar tågtrafiken, och därför kan man minska utbudet av turer som linje 985 kör via Terästie. Den snabba linjen 985 längs Mårtensbyvägen erbjuder alltjämt förbindelser mellan Kervo och Nickby som ett alternativ till tåget. Vid Tallmo station, intill den nuvarande banan, har ett mötesspår byggts i slutet av förra fasen och stationsperrongen är lätt tillgänglig på norra sidan av spåren (rampens lutning < 5 %).

SKEDE 4, 2030-2035

Allteftersom markanvändningen ökar går bussar alternativt via Ollisbacka, varvid nya parvisa hållplatser byggs för den nya markanvändningen. Det är anledning att även överväga ett alternativ där linjen från Helsingfors (738) skulle köra från Bastukärr till Tallmobågen och därifrån via Terästie till Kervo. Till området i söder nära Kervovägen byggs vid behov nya parvisa hållplatser för arbetsplatsområdena (för linjerna 738 och 985K).



Tågstationens omfattning på 1 km:s radie. Sito Oy, 2014



Busstrafikens omfattning på 300 m:s radie. Sito Oy, 2014.

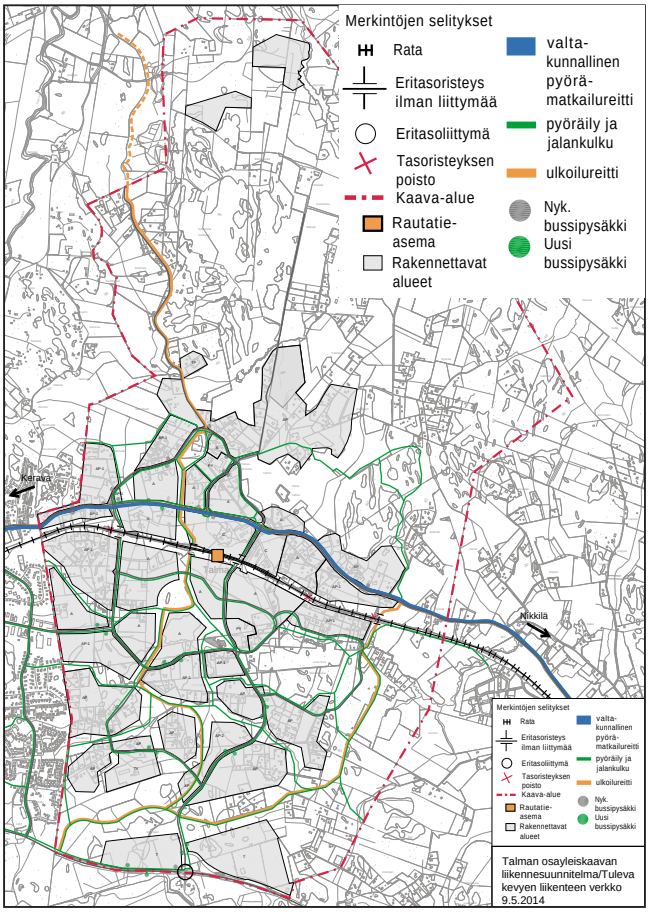
5.7.3 Lättrafik

Målet för planeringen av Tallmo delgeneralplan jämte trafiksystem är att locka områdets invånare till att röra sig gående eller cyklande på området så mycket som möjligt. Trafiknätet är planerat så, att avståndet för fotgängare och cyklister är kortare än för de bilburna. Då Tallmo centrum litet längre bort omges av en ringgata, kan området innanför i första hand fredas för fotgängare och cyklister. För att göra den lätta trafiken smidig föreslås en underfart mitt i området enbart för den. Lättrafikförbindelserna från bostadsområdena till stationen planeras så korta som möjligt.

I delgeneralplanen har anvisats lättrafikleder på ömse sidan av Mårtensbyvägen mellan rondellerna i anslutningarna till Tallmobågen. Huvudrutten löper fortfarande längs Mårtensbyvägen till Kervo. Då markanvändningen intensifieras byggs en ny förbindelse via Terästie till cykelvägnätet i Kervo med smidiga förbindelser till Kervo centrum. Motsvarande arrangemang görs i planeringsområdets södra del. Därtill säkerställs den interna lätta trafiken genom att bygga gång- och cykelvägar längs med samlargatorna - längs huvudsamlargatorna separerade från körbanan och längs de lokala samlargatorna åtskilda med en minst 0,8 m bred skiljeremsa. Som typlösning tillämpas en 3,5 m bred kombinerad gång- och cykelväg.

För nätverket av cykel- och gångbanor har fyra planskilda anslutningar anvisats med hänsyn till tågbanan; två parallellt med körbanan och två egna. Den lätta trafikens vägnät korsar järnvägen via fyra underfarter, tre längs körbana och en via en egen underfart. Från Lönnbackaområdet utanför planområdet i Nickbyriktningen byggs en lättrafikförbindelse intill banan till den närmaste järnvägsunderfarten.

Förutom lättrafiklederna har i delgeneralplanen visats flera friluftsleder som betjänar även den interna lättrafiken. Den viktigaste går tvärsigenom Tallmoområdet i nord-sydlig riktning, korsande banan i en tunnel. Frilutsstigarna förbinder alla bostadsområden, närliggande rekreationsområden och Tallmos serviceområden till varandra. Närmare om friluftsleder, ridstigar och snöskoterleder under punkterna *5.9.1 Friluftsleder* och *5.9.2 Ridstallsverksamhet och ridstigar, snöskoterled***.**



Lättrafiknät och friluftsleder. SITO Oy, 2014.





Längs Mårtensbyvägen finns redan en lättrafikled.

5.7.4 Parkering

I anslutning till närtrafikstationen i Tallmo behövs åtminstone 100 bilplatser för infartsparkering (högst 300) och 2–10 bilplatser för korttidsparkering. Vid stationen behövs minst 80 cykelplatser. Vid uppskattningen av antalet parkeringsplatser har man tillämpat de målsatta antalen i trafikverkets utvecklingsplan för persontrafikplatser från år 2010 (Henkilöliikennepaikkojen kehittämisohjelma). Till övriga delar är fordonsparkeringen specifik för varje fastighet i Tallmo.

5.7.5 Banförbindelsen Helsingfors–S:t Petersburg

Banan mellan Helsingfors och S:t Petersburg (=snabb spårförbindelse från Helsingfors österut) har i delgeneralplanen för Tallmo dragits upp i enlighet med etapplandskaps-

plan 2 för Nyland. Banans placering är riktgivande både i landskapsplanen och i delgeneralplanen, och därför berörs markområden som faller under dragningen inte av byggförbud.

Beslut om den riktgivande dragningen av banan Helsingfors–S:t Petersburg i den terrängkorridor som anvisats i delgeneralplanen för Tallmo fattades i anslutning till arbetet med etapplandskapsplan 2 för Nyland (landskapsstyrelsens beslut 24.10.2011 och landskapsfullmäktiges beslut 20.3.2013). Planeringen av dragningen av banan Helsingfors–S:t Petersburg som gjordes i samband med landskapsplanen motsvarar utarbetandet av en s.k. preliminär utredningsplan för banan.

Processen med landskapsplanen ersätter inte de planer, utredningar och konsekvensbedömningar som förutsätts i banlagen och lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömningar. Den som ansvarar för projektet är skyldig att göra upp dessa när det blir aktuellt att bygga banan. Genomförandet av banprojektet förutsätter således en mer exakt utredningsplan och vidare en järnvägsplan. Banans placering preciseras i en utredningsplan som görs senare. Över banprojektet kommer man också göra en miljökonsekvensbedömning (MKB) för stora byggobjekt. I det sammanhanget utreds eventuella buller-, skakningskonsekvenser och andra konsekvenser av banan.

5.8 Samhällsteknisk försörjning

5.8.1 Vatten- och avloppsförsörjning

Kapaciteten i vattenförsörjningens stomlinjer i Tallmoområdet räcker till åtminstone för det första och delvis det andra utbyggnadsskedet. Som en del av delgeneralplanearbetet har en plan över vattenförsörjningsåtgärderna uppgjorts. Ur den framgår principerna för ordnandet av vattensörjningen samt de dimensionerande vattenmängderna för Tallmo och Bastukärr och flödesprognoserna i de olika skedena. Vattenförsörjningsplanen återfinns som bilaga 13. Utöver den befintliga pumpstationen för avloppsvatten i Tallmo föreslås i planen tre nya pumpstationer söder om järnvägsbanan. Den nuvarande pumpstationen saneras under sommaren 2013 så, att dess kapacitet blir ca 100-120 l/s.

Avfallsvattnen från Nickby och Tallmo till havsavloppet mäts vid Tallmo mätstation, som i en nära framtid är i behov av sanering. Ifall Tallmo saneringsmogna pumpstation och de övriga pumpstationerna som Keski-Uudenmaan vesiensuojelun liikelaitoskuntayhtymä upprätthåller för att leda avfallsvattnet till havsavloppet, förses med magnetiska strömningsmätare, kan Tallmo mätstation likväl helt tas ur bruk. Till havsavloppet (kapacitet 90 l/s) leds för närvarande i genomsnitt ca 45 l/s avloppsvatten från Sibbo. Befolkningstillskottet i Tallmo ökar avloppsvattenmängden med samma mängd (50 l/s) som nu leds till havsavloppet, se vidstående tabell. Sibbo kommun skulle sålunda förmodligen mot slutet av Tallmos utbyggande bli tvungen att inlösa nya nyttjorätter till havsloppet.

5.8.2 Eldistribution

På planområdet finns inga högspänningslinjer. För områdets elförsörjning svarar Keravan Energia. Numera är principen av 20 kV luftledningar ersätts med jordkablar i samband med detaljplaneringen och dess genomförande. I detta sammanhang studeras även närmare behovet av eltransformatorer och görs nödvändiga markreservationer för dem.

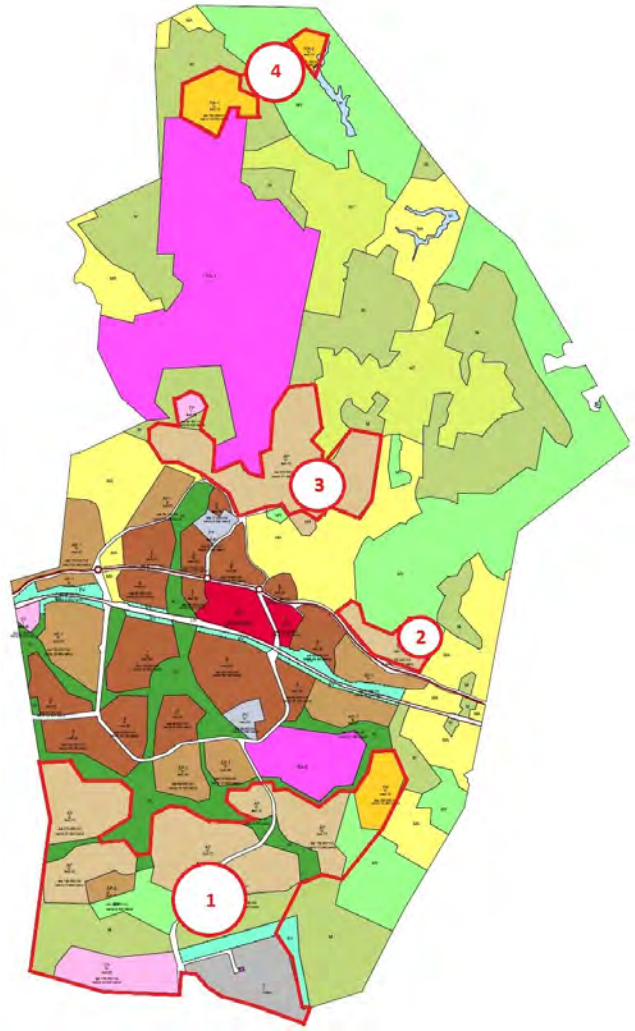


5.8.3 Energiförsörjning

Eligt Gaia Consulting Oy:s rapport "Sipoon Talman osayleiskaavan ekotehokkuustarkastelu" (bilaga 9) kan huvudparten (C-, A- och AP-1 -områdena) av uppvärmningsbehovet för nybyggnationen i Tallmo tillfredsställas med fjärrvärme tack vare det tättbebyggda stationsområdet och det geografiska läget. Tallmoområdet kan kopplas till Keravan Energia Oy:s samproduktionsanläggning för bioenergi som är belägen i Kervo på ca 5 km avstånd fågelvägen, sydväst om Tallmo byacentrum. Mottrycksanläggningen använder inhemska drivmedel och producerar el samt process- och fjärrvärme. Huvudbränsle i kraftverket är hyggesrester och frästorv. En fjärrvärmelinje kan anläggas i utbyggnadens begynnelseskede till exempel från nämnda kraftverk via Terästie till stationsområdet och i senare utbyggnadsskeden kan nätet utvidgas till glesare utbyggda områden.

Närhet till ”ringgatan” östra underfart har angetts ett ET-område (0,2 ha) för en ny värmecentral, som skulle fungera närmast som reserv- och högbelastningsanläggning. I begynnelseskedena av Tallmo utbyggande kan anläggningen även fungera som egentlig värmeproducent för området.

Bebyggelsen utanför centrumområdet och dess fjärrvärmenät (AP-, RA-, TP- och T-områdena) förväntas huvudsakligen utnyttja jordvärme. Av jordvärmeområdena i bifogade figur är områdeseffektiviteten på område 1 låg – huvudsakligen i storleksklassen e=0,10. Därtill har öster om slalombacken planlagts ett område för semesterbostäder (orangefärgat) och i planområdets södra delar industriområden, som är belägna förhållandevis långt ifrån den sannolika stomlinjen för fjärrvärme, varför anslutning till fjärrvärmenätet är osannolik. Även på områdena 2 och 3 är exploateringen så låg (0,10), att fjärrvärme knappast är ett lockande alternativ. Arbetsområdet på område 3 (ljusrött) är till sin exploatering lämpad för fjärrvärme, men avståndet till den sannolika stomlinjen torde bli för stort. Område 4 är reserverat för fritidsboende, och lämpar sig pga. läget inte för fjärrvärme. De lokala förutsättningarna för jordvärmesystem bör utredas från fall till fall genom att klarlägga t.ex. jordmån, grundvattenströmningar och den erfordrade markarealen. Gaia Consulting Oy, 2013



Områden (1–4) där värmekällan antas vara jordvärme. Förutsättningarna för och lönsamheten i jordvärmeanläggningar bör dock bedömas från fall till fall med beaktande av de specifika förhållandena på respektive område, såsom grundvattenområden och jordmånens art. T.ex. är jordvärmeområdet 4 delvis beläget på grundvattenområde, varför borrandet av värmebrunnar inte nödvändigtvis är möjligt. Sträckningen av en eventuell fjärrvärmeledning i begynnelseskedet av områdets utbyggnad har i bilden angetts med streckad linje i orange. Gaia Consulting, 2013.



5.9 Grönområden och rekreation

Tallmoområdet har rikligt med grönområden. I planen har förbindelserna mellan de olika områdena förbättrats så att friluft- och lättrafiklederna bildar en täckande helhet. Rekreationsområden har reserverats mellan och kring de tätare bebyggda områdena.

5.9.1 Friluftsleder

Nätet av friluftsleder har planerats så, att man från varje bostadsområde har en obruten förbindelse till grönstråken över hela området. För den lätta trafiken och friluftsstigarna har reserverats fyra under-/överfarter under järnvägsbanan, två mera än för fordonstrafiken. Under vintertiden kan skidspår anläggas på friluftslederna, varigenom området får heltäckande möjligheter till skidlöpning.

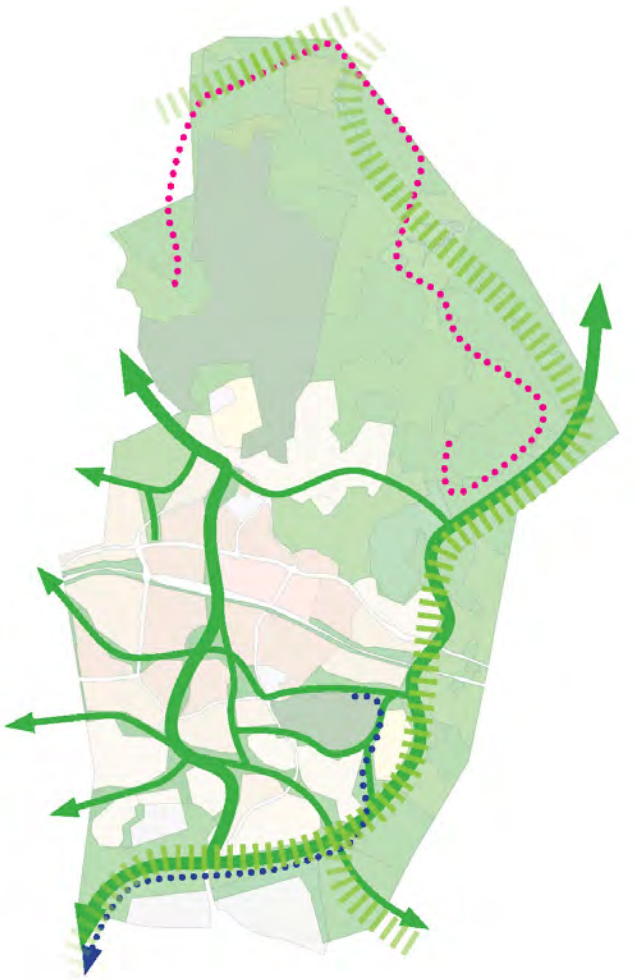
Beträffande friluftsleder på jord- och skogsbruksområden bör en plan uppgöras och en friluftsledsförrättning hållas, innan de kan förverkligas. Friluftsstigar på rekreationsområden och inom bebyggelsen kan beaktas i samband med detaljplanläggningen.

Ett regionalt betydande friluftsstråk löper genom planområdets södra delar och längs områdets sydöstra och östra kant; det förbinder Keinukallio i Kervo och Sorsakorpiområdet till Talma Ski-området och vidare österut över Kalkberget. En annan central friluft- och grönförbindelse löper genom det tätaste området och förenar grönområdena i norr och söder samt de viktigaste enskilda aktörerna, Talma Ski och Golf Talma samt järnvägsstation, med varandra.

5.9.2 Ridstallsverksamhet och ridstigar, snöskoterled

I planområdets norra del finns flera hästställ, varför ett sammanhängande nät av ridstigar behövs. I planen har angetts ett sådant nät, planerat i samråd med ridstallsföretagarna och representanter för två jaktföreningar, som har god kontakt till stallen på området och som möjliggör länkar av olika längd inom och utanför planområdet; stignätet har förbindelse också till ridstigar öster och väster om planområdet.

För snöskoteråkning har i Sibbo planerats ett lednät, där en rutt löper till Bastukärrområdet söder om Kervovägen. För leden har angetts en instruktiv förbindelse över jord- och skogsbruksområden till Talma Ski-området.



Huvudgrönstråken och friluftslederna genom planområdet visas med sammanhängande grön linje, de ekologiska huvudkorridorerna med bred, grön streckad linje, ridvägarna med röd punktlinje och snöskoterleden med blå streckad linje. Områden (VL, M, MT, MY, MU och MA) som fungerar som en del av ekologiska nätverk är utmärkta med ljusgrönt.

5.9.3 Golf Talma

Golf Talma är inom sin bransch en betydande aktör på riksnivå och spelarna kommer från olika delar av Nyland. Till sin areal är banan ändamålsenlig och huvudvikten läggs på utvecklandet av verksamheten och nuvarande banor.

Användningen av banan är säsongbunden och trafiken till området varierar betydligt beroende på veckodag och klockslag, varför bör tillses att tillfartsvägens kapacitet räcker till också i framtiden. Banan är delvis belägen på ett värdefullt grundvattenområde, för vilket i planen har givits grundvattenskyddsbestämmelser gällande golfbanan.



Golf Talma.

5.9.4 Talma Ski

Talma Ski har en stor betydelse inom sin bransch för södra Finland, i synnerhet för idkare av även snowboard, även på professionell nivå. Förutsättningarna att utveckla centret har i planen säkerställts genom att utvidga markreservationen (EG–2) även utanför det nuvarande verksamhetsområdet. Planbestämmelsen tillåter även att på området placeras olika inkvarterings- m.fl. tjänster som stöder slalomcentret.

För närvarande utgör områdets trafikförbindelse en flaskhals för Talma Skis verksamhet, eftersom karaktären i de grenar som idkas här och områdets tillgänglighet gör användningen av privatbil till det mest lockande alternativet. I planen har områdets tillgänglighet förbättrats genom att omlinjera de nuvarande vägförbindelserna och reservera nya körförbindelser direkt mot Kervo och Kervovägen. Därtill har möjligheterna att röra sig i området förbättrats genom att man kopplat skidcentret till friluftsleder som förenar centrum med grönnätverket i området. I framtiden kommer öppnandet av banförbindelsen Kervo–Nickby att göra det lättare att nå slalomcentret eftersom en direkt, knapp 1 km lång vägförbindelse har anvisats från Tallmo station i delgeneralplanen.

Av besökarna på området har under de senare åren en allt större del utgjorts av turister, varför det har uppstått ett behov av övernattningsmöjligheter. Nu har i planen öster om backen anvisats ett område för fritidsboende som är tänkt för besökare i slalombacken. Dessutom är det möjligt att på EG-2 området bygga inkvarterings- och affärsutrymmen som stöder verksamheten i skidcentret.



Talma Ski.

5.10 Natur och miljö

Bland de kulturhistoriska objekten på området finns förhistoriska boplatser samt befintliga värdebyggnader. Därtill ingår i området Kalkbergets kalkbrott, som var i användning under 1700–1800-talen. Naturobjekten på området är värdeobjekt enlig skogslagen och naturvårdslagen.

5.10.1 Arkeologiska objekt

På området finns fem fornminnesobjekt, av vilka fyra är boplatser från stenåldern. De har på plankartan utmärkts med sm-objektbeteckning. Därtill ingår i planområdet Kalkbergets brott, som på planområdet utmärkts med SM-områdesbeteckning. Objekten beskrivs närmare i utredningen *Sipoo: Manneralueen esihistoriallisen ajan ja saariston esihistoriallisen sekä historiallisen ajan muinaisjäännösten inventoinnit* (Koivisto, 2007) samt *Sipoo - Talma Kalkberget, Talman osayleiskaava-alueen inventointi 27–28.10.2011. (Vuoristo, 2011.)*

- sm-2/14. Råbacka, boplats från stenåldern (753010015): *På platsen har hittats två tväreggade stenyxor samt en yxa och ett halvfärdigt stenföremål (KM 19421:1-2).*
- sm-2/15. Keskitalo, boplats från stenåldern (7530100169: *På platsen har hittats mejslar, en skifferspets och kvartsföremål.*
- sm-2/33. Rauhanmäki, boplats från stenåldern (1000003915): *På platsen har hittats en hålsten (KM 4749) och ett ovalspetsigt eggvapen (KM 7186).*
- sm-2/39. Nya Hemmet, boplats från stenåldern (1000005187): *På platsen har hittats en tväryxa (KM 15394).*
- sm-2/43. Sandbacka 2, stenkonstruktion/råmärke (1000008108): *En rektangulär stenstapel, som till sitt omfång är ca 2,5x1 m och till sin höjd ca 0,5 m.*
- SM, brott i Kalkberget: *Området är tudelat. På angränsande berg har utförts kalkbrytning på 1700–1800-talen. Till kalkbrotten hör även andra anläggningar.*

Tre av de arkeologiska objekten (sm-2/33, 2/39/ och 2/43) ligger i områden som ska detaljplaneras enligt delgeneralplanen. Möjligheterna att bevara dessa objekt bör undersökas i detaljplaneringsskedet. Ifall byggande anvisas till fornlämningsområdena i samband med detaljplaneringen, är de som genomför projekten skyldiga att ersätta kostnaderna för undersökningarna av fasta fornlämningar i enlighet med lagen om fornminnen.



Foto: Hannu Vallas.

5.10.2 Byggnadskulturobjekt

Inom planområdet finns inalles 13 byggnadsobjekt, som i byggnadskulturutredningen har konstaterats ha minst lokalt värde. Områdena och objekten har inom planområdet klassificerats i tre värdeklasser 1–3/3. Av dessa hör objekten i klasserna 1 och 1-2 till de mest värdefulla och bland dessa kan senare eventuellt identifieras objekt av riksomfattande och regionalt värde. Till klass 2 har hänförts sådana objekt, som uppvisar klassernas 1 och 1-2 egenskaper, men beträffande bevarande eller estetiskt värde i något mindre utsträckning. De har sin egen lokala betydelse. Områdena och objekten i klass 3 har överskridit inventeringströskeln, men de har ändå inte ansetts värda att klassificeras.

Objekten har utmärkts på plankartan med sr-objektsbeteckning och beskrivits närmare i utredningen *Sipoon kunnan kulttuuriympäristö- ja rakennusperintöselvitys* (Arkkitehtitoimisto Lehto Peltonen Valkama Oy & Ympäristötoimisto Oy. 2006). Objektnumren hänvisar till nämnda utredning. I parentes efter namnet objektets värderingsklass.

- sr/421085 Kärrkulla (2): *huvudbyggnad för jordbrukslägenhet fån år 1930, grundligt reparerad år1976*
- sr/421082 Kumbacka (1-2): *en stockbyggnad i två våningar från år 1920*
- sr/421075 Tallmo (1): *herrgårdsbyggnad, flyttad till nuvarande plats år 1890*
- sr/421073 Vesterkulla (2): *bondgård från 1910-talet*
- sr/421072 Grankulla (2): *en liten bostadsbyggnad med trästomme från 1940-talet*
- sr/421069 Löfbacka (2): *bostadsbyggnad från år 1920*
- sr/421068 Tallmo skola (1-2): *skolbyggnad från år 1955, utvidgad år 1965 och på 1990-talet*
- sr/421067 FBK:s brandstation (2): *uppförd år 1940*
- sr/421065 Lillängsbacka (1-2): *bostadsbyggnad från år 1923, fungerat även som butik*
- sr/421063 Fagernäs: *bostadsbyggnad från 1850-talet*
- sr/421060 Småskolan (2): *skola under perioden 1920–1955*
- sr/421056 Björkbacka (2): *bostadsbyggnad och stall, från slutet av 1800-talet*
- sr/421054 Mårtensby skola (1): *skolbyggnad av stock i två våningar från år 1911*

Delgeneralplanens bestämmelse om byggnadsskydd förhindrar inte att en byggnad renoveras eller rivs, men innan sådana åtgärder vidtas bör museimyndigheten reserveras tillfälle att ge ett utlåtande. När det gäller de byggnader som anvisats som skyddade i delgeneralplanen ska skyddsgrunderna tas upp till ny prövning i samband med bygglovsberedningen eller detaljplaneringen av området.

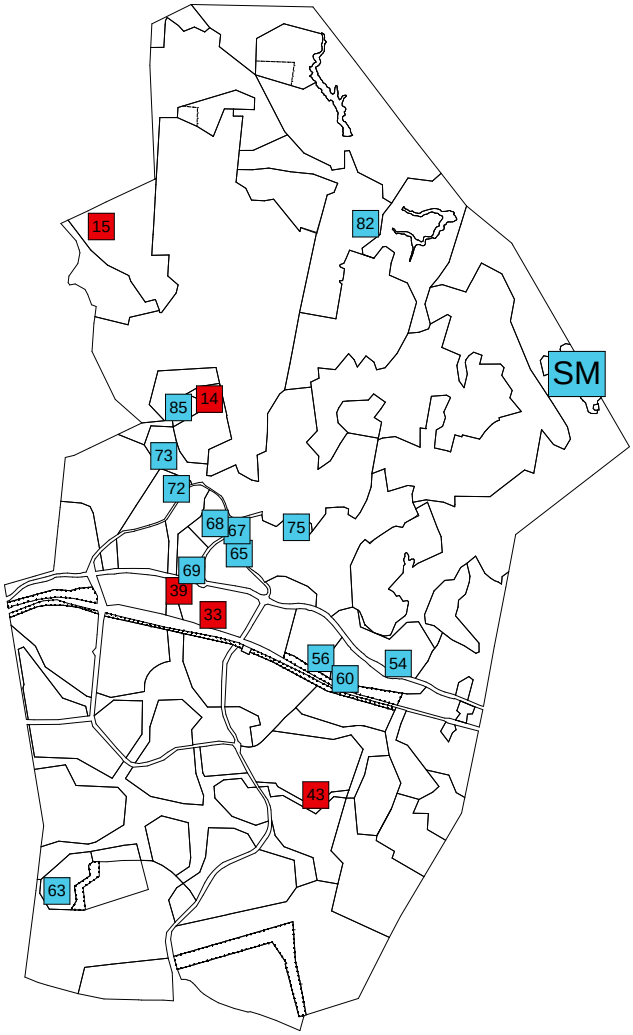


FBK:s brandstation.



Tallmo.

Driftcentrumen vid Rauhamäki och Tallmo gård har i planen anvisats som gårdsområden som ska bevaras. Beteckningen gör att dessa välbevarade byggnadshelheter och gårdsområden tas i beaktande vid detaljplaneringen av områdena så att nybyggandet kompletterar gårdsområdet och anpassas till gårdsmiljön.



Arkeologiska och byggnadsvårdsobjekt på kartan. De arkeologiska objekten med blått , byggnadsvårdsobjekten med rött .

5.10.3 Områden av särskild betydelse för naturens diversitet

Över planområdet har gjorts en naturutredning 2010 (Faunatica Oy 2010) samt en kompletterande utredning gällande fågelbestånd och åkergrodspopulationer år 2011 (Faunatica Oy 2011). På basis av dessa utredningar har områden med särskild betydelse för naturens diversitet indelats i tre kategorier: objekt, vilkas naturvärden i utredningen bedömdes vara höga (i planen beteckning luo-1; på regional nivå värdefulla naturobjekt); objekt, vilkas naturvärden i utredningen bedömdes vara beaktansvärda (i planen beteckning luo-2; på lokal nivå värdefulla naturobjekt) samt åkergrodans fortplantnings- och rastområden (luo-3).

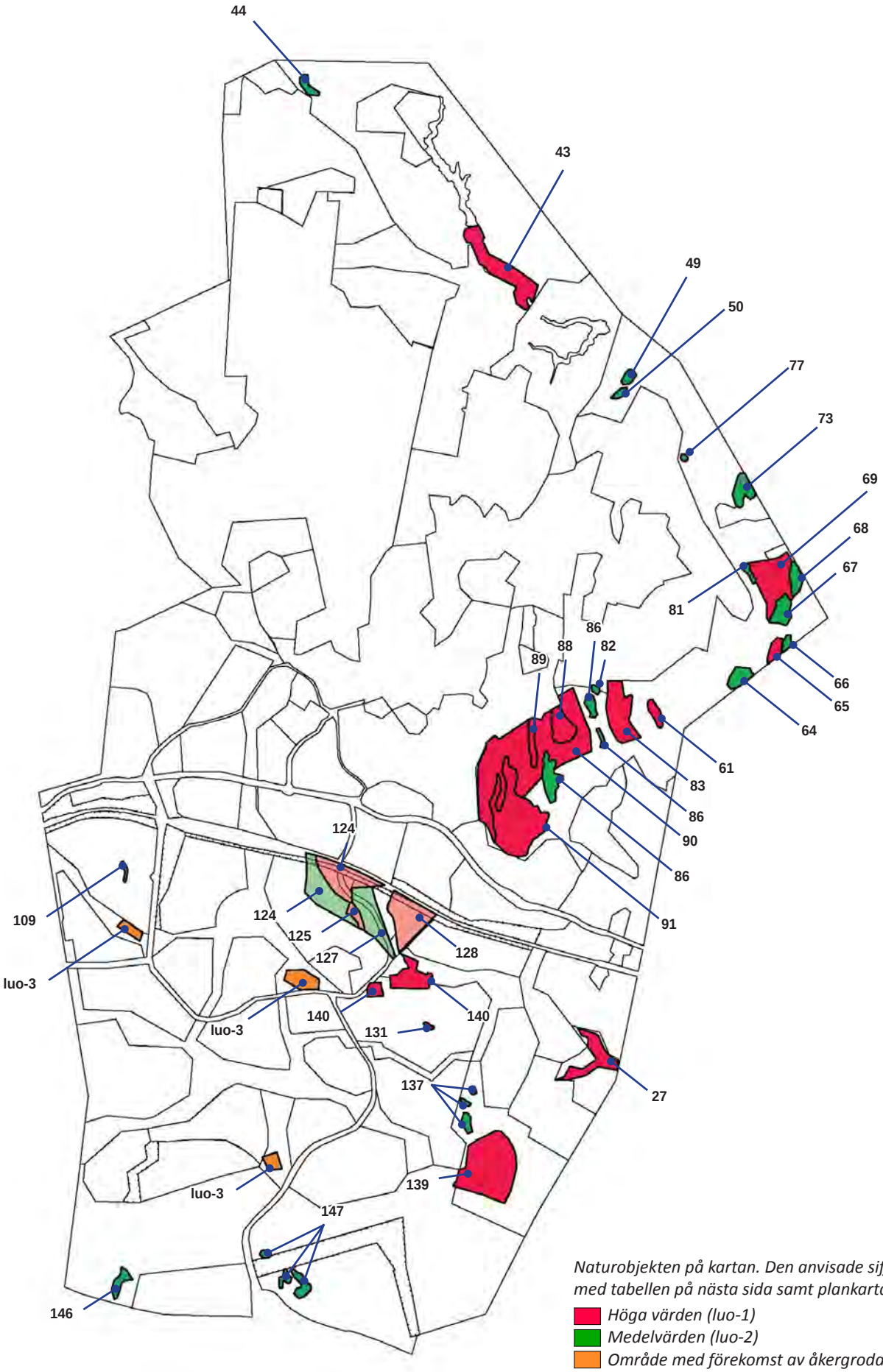
Höga naturvärden noterades för alla hotade naturtyper och naturtyper som måste hållas under uppsikt, för många objekt enligt definitionerna i skogslagen samt för några naturdiversitetsobjekt. Förstörande eller försvagande av områden där åkergrodan förökar sig och rastar är förbjudet enligt 49 § naturvårdslagen (Naturvårdslagen 1996, Naturvårdsförordningen 1997/2005).

I utredningen har tecken på förekomst av flygekorre inte noterats på delgeneralplaneområdet. I utredningen år 2010 inventerades förekomsten av fladdermöss. Iakttagelserna var ganska sparsamma med tanke på områdets storlek, men orsaken torde vara områdets öppna landskapstyp. Utredningen gjordes på förhållandevis allmän nivå och den rekommenderas fördjupas i detaljplaneringsskedet.

Områdets naturvärden har beaktats i delgeneralplanelösningen genom att lämna huvudparten av de värdefulla naturobjekten (luo-1 och luo-2) som MY-områden utanför det område som skall detaljplanläggas. I enlighet med en rekommendation som Närings-, trafik- och miljöcentralen (ELY-centralen) gav vid samrådet mellan myndigheterna i förslagsskedet har den mest värdefulla naturhelheten, del av skogsåsen Degerberget (luo-1/88/89/90/91) anvisats som naturskyddsområde i planen (SL). För naturskyddsområdena i planen gäller följande bestämmelse: *Området är skyddat eller avses att skyddas med stöd av naturvårdslagen. Med stöd av markanvändnings- och bygglagen föreskrivs att inga nya byggnader får uppföras i området. Jordschaktning, sprängning, utjämning, fyllnad av marken, trädfällning samt andra åtgärder som äventyrar områdets naturtillstånd är förbjudna tills området har bildats till ett naturskyddsområde i enlighet med naturvårdslagen. Förbudet gäller dock högst i fem år efter det att planen blivit godkänd. Efter denna tidsfrist är nämnda åtgärder förbjudna utan kommunens tillstånd för miljöåtgärd; om tillståndsansökan ska utlåtande begäras av Närings-, trafik- och miljöcentralen (ELY-centralen).*

De i den ornitologiska utredningen 2011 identifierade värdeområdena blir nästan helt och hållet utanför bebyggelsen. Några naturvärdesområden (luo-1a och luo-2a) hamnar enligt delgeneralplanelösningen inom tätortsbebyggelsen, på bostadsområdena söder om Tallmo station. I dessa fall skall områdets markanvändning och naturvärdena bedömas och sammanjämkas i detaljplanläggningen. Områdena med förekomst av åkergroda har i planen utmärkts med luo-3-beteckning och för dessa områden har utfärdats planläggnings- och åtgärdsrestriktioner. Solhälla kalkbrottsområde i planområdets östra del har i delgeneralplanen anvisats som ett naturskyddsområde (SL, redan inrättat privat naturskyddsområde), likaså de beträffande naturvården mest värdefulla delarna av skogsåsen vid Degerberget.

Naturobjekten och det privata naturskyddsområdet i områdets östra del (Solhälla kalkbrottsområde) och det värdefulla bergsområdet beskrivs närmare i den ovan nämnda, av Faunatica Oy uppgjorda naturutredningen (Sipoon Talman osayleiskaava-alueen luontoselvitykset vuonna 2010). Beskrivningar av naturobjekten i delgeneralplanen finns som bilaga 8 till planbeskrivningen.



Naturobjekten på kartan. Den anvisade siff ran sammanfaller med tabellen på nästa sida samt plankartan.

- *Höga värden (luo-1)*
- *Medelvärden (luo-2)*
- *Område med förekomst av åkergroda (luo-3)*
- *Höga värden, bostadsområden (luo-1a)*
- *Medelvärden, bostadsområden (luo-2a)*

luo-1, luo-2 På landskaps/lokal nivå betydande naturobjekt.

På området får inte vidtas åtgärder som försvagar naturvärdena. Markbyggnadsarbete, trädfällande eller annan motsvarande åtgärd som förändrar landskapsbilden förutsätter tillstånd.

luo-1a På landskapsnivå betydande naturobjekt inom bostadsområde.

I den mera detaljerade planeringen och i genomförandet av området bör utvärderas och sammanjämkas å ena sidan den i generalplanen angivna markanvändningen och å andra sidan områdets naturvärden. Värdena i området har beskrivits närmare i planbeskrivningen. Numret hänvisar till förteckningen över naturområden i planbeskrivningen

luo-2a På lokal nivå betydande naturobjekt inom bostadsområde.

I den mera detaljerade planeringen och i genomförandet av området bör naturvärdena inventeras på nytt. På basis av den förnyade inventeringen skall den i generalplanen angivna markanvändningen å ena sidan och områdets naturvärden å andra sidan utvärderas och i möjlig mån sammanjämkas. Man kan avvika från skyddet, ifall nyttan av den planerade samhällsstrukturen är tillräckligt stor. Värdena i området har beskrivits närmare i planbeskrivningen. Numret hänvisar till förteckningen över naturområden i planbeskrivningen.

luo-3 Till sina naturvärden betydande objekt. Område med förekomst av åkergroda.

Med beteckningen har i naturvårdlagen angivits områden där åkergrodan förökar sig och rastar. I planeringen av och vid åtgärder på området bör säkerställas att åtgärden inte försvagar artens levnadsförhållanden. Markbyggnadsarbete, trädfällande eller annan motsvarande åtgärd som förändrar landskapsbilden förutsätter tillstånd.

SL NATURSKYDDSOMRÅDE.

Området är skyddat eller avsett att skyddas enligt naturvårdslagen. På basis av markanvändnings- och bygglagen får nybyggnader inte uppföras på området. På området är grävning, schaktning, utjämning eller utfyllnaden av markgrunden, fällande av träd eller annan åtgärd som hotar områdets naturtillstånd är förbjudna till dess naturskyddsområde enligt naturvårdslagen har inrättats, dock under högst 5 år efter godkännandet av planen. Efter denna tidsfrist är ovan nämnda åtgärderna förbjudna utan av kommunen beviljat tillstånd för miljöåtgärder; gällande tillståndsansökan skall utlåtande begäras av närings-, trafik- och miljöcentralen.

Kuvio	Metsälaki-kohde	Uhanalainen luontotyyppi	Silmällä-pidettävä luontotyyppi	MALU-kohde*	Luontoarvot	
					Korkeat	Keskin-kertaiset
27	x				x	
43	x			x	x	
44	x					x
49	x					x
50	x					x
61			x	x	x	
64	x					x
65	x			x	x	
66	x			x		x
67	x			x		x
68	x			x		x
69		x (CR)			x	
70				x	x	
73	x					x
77	x					x
81	x					x
82	x					x
83	x	x (EN)			x	
86	x					x
88	x	x (EN)			x	
89	x				x	
90					x	
91					x	
109	x					x
124				x		x
125	x	x (CR)		x	x	
126				x	x	
127				x		x
128		x (VU)		x	x	
131	x					x
137	x					x
139				x	x	
140		x (EN/VU)		x	x	
146	x					x
147	x					x
YHT.	24	6	1	15	16	19

* Kuviot, jotka ovat osittain tai kokonaan jonkin MALU-kohteen (Salmisen 2010 mukaan) alueella.

Tabell över de med tanke på naturens diversitet särskilt viktiga områdena och des klassificeringsgrunder (Faunatica Oy, 2011). I den första spalten objektets nummer som återfinns på plankartan. På basis av de två sista spalterna 'Naturvärden' har objekten klassificerats i luo-1 resp. luo-2 -områden. Åkergrodsområdena (luo-3) har kartlagts i den separata utredningen över fågelbestånd och förekomst av åkergrodor på Talma delgeneralplaneområde.

MY JORD- OCH SKOGSBRUKSDOMINERAT OMRÅDE MED SÄRSKILDA MILJÖVÄRDEN

Beteckningen anger vidsträckta och enhetliga skogsområden som används främst för skogsbruk och som är viktiga för det regionala ekologiska nätverket. Områdena kan förutom för skogsbruk enligt skogslagen också användas för jordbruk och boende. På området kan frilufts- och rekreationsleder anläggas. På området tillåts byggande av glesbygdskaraktär, dock så att området bevaras enhetligt. På området ska man därtill undvika splittring i form av annan markanvändning som kan ge upphov till bestående eller annan beaktansvärd, långvarig olägenhet som har vidsträckta konsekvenser i förhållande till områdets storlek. Vid placeringen av leder på området ska man beakta områdets naturvärden och rutterna ska anläggas utgående från noggrann planering.

Följande åtgärder på området kräver tillstånd för miljöåtgärder:
- skogsavverkningar för naturlig förnyelse på områden större än 2 ha
- kalhyggen på områden större än 2 ha

5.10.4 Ekologiska korridorer

De ekologiska korridorerna är sammanhängande områden i naturtillstånd, längs vilka djur kan förflytta sig från ett delområde till ett annat så tryggt som möjligt. I planläggningen skall förbindelserna säkras så, att de bevaras sammanhängande till sin vegetation.

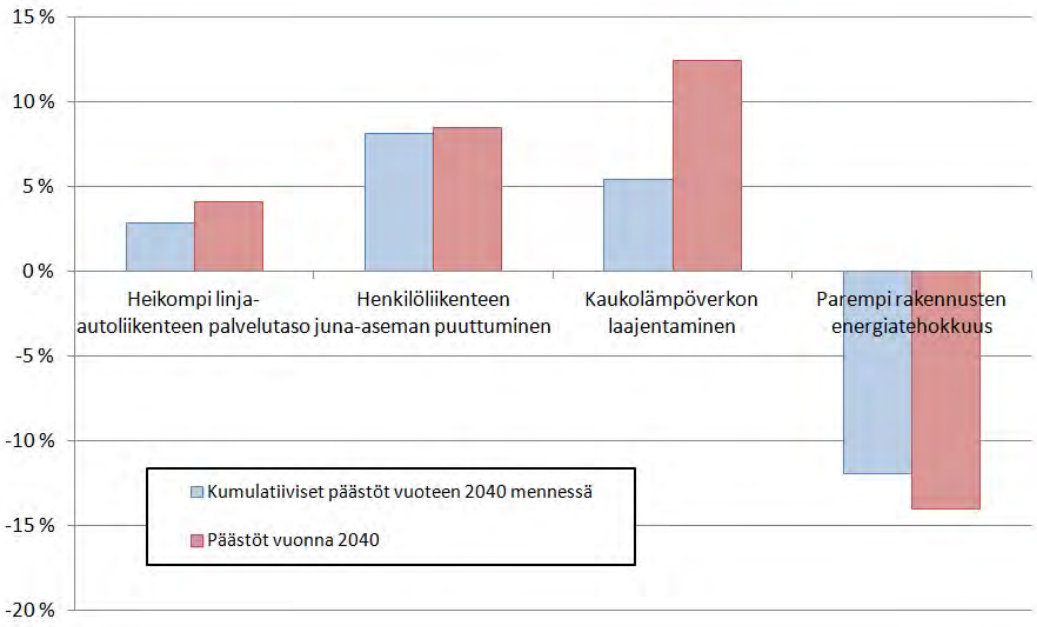
Enligt delgeneralplanelösningen fungerar som huvudsaklig ekologisk korridor ett grönstråk som i planområdets södra del samt östra och nordöstra kant löper utanför tätbebyggelsen. Ifrågavarande grönstråk förbinder de vidsträckta skogsmarkerna i söder och norr till varandra. Som interna ekologiska korridorer fungerar grönområdesnätet igenom och mellan detaljplaneringsområdena (se bild på sid. xx: Planområdets grönförbindelser och friluftsleder, sid. 51 i planutkastbeskrivningen).

5.10.5 Energieffektivitet

I arbetet med delgeneralplanen har i olika skeden gjorts energieffektivitetsutredningar till bakgrund för planeringen. Gaia Consulting Oy har svarat för dessa utredningar.

I strukturmodellskedet uppskattades energiförbrukningsoch utsläppsvärdena för de olika strukturmodellerna och jämfördes modellerna på basis av energi- och ekoeffektivitet. I utkastskedet gjordes känslighetsanalyser visavi centrala variabler. Företeelser som studerades har varit byggnadsstock, trafik och energilösningar. I analysen av trafiken speglades grundsituationen (=målsituationen i enlighet med delgeneralplanen) mot två olika situationer. I den ena förverkligas inte matartrafikförbindelserna till tågstationen och inte heller de för området planerade nya busslinjerna och i den andra utvärderas användningen av och utsläppen från trafiken i sin helhet i en situation, där Tallmo inte får tågförbindelse. Beträffande energilösningen jämfördes grundsituationen (centrumområdet anslutet till fjärrvärmen) med en situation, där Tallmoområdet nästan i sin helhet ansluts till fjärrvärmenätet. Beträffande byggnaderna utgår man i grundsituationen från att man övergår till lågenergibyggande år 2020 och passivnivå år 2030. I känslighetsanalyserna antas, att man övergår till energieffektivt byggnadsskick effektivare än i grundsituationen. Enligt Gaias rapport uppnår man högre såväl kumulativa som årliga skillnader jämfört med grundsituationen om byggnadernas energieffektivitet förbättras. För trafikens del poängteras tågbanans betydelse som ryggrad för kollektivtrafiken. Också de nya matarlinjerna till närliggande tågstationer inverkar signifikant på utnyttjandet av kollektivtrafiken. Enligt känslighetsanalyserna har förändringar i trafik och byggnadsstock ungefär lika stora inverkningar på utsläppen från området. Särskilt viktigt har det ansetts vara att servicenivån för kollektivtrafiken planeras tillräckligt hög.

Delgeneralplanen möjliggör ett täckande kollektivtrafiknät. Till tågstationen, centrumfunktionerna och busshållplatserna finns smidiga och korta lättrafikförbindelser. Ett tätbebyggt centrumområde lämpar sig väl för fjärrvärmeförsörjning. Genom att ordna olika incitament kan kommunen höja energieffektiviteten till en högre nivå en vad byggbestämmelserna förutsätter.



De procentuella förändringarna i utsläppsnivån per invånare då utgångspunkterna förändras; de kumulativ utsläppen fram till år 2040 resp. utsläppen år 2040 (Gaia Consulting, 2013).

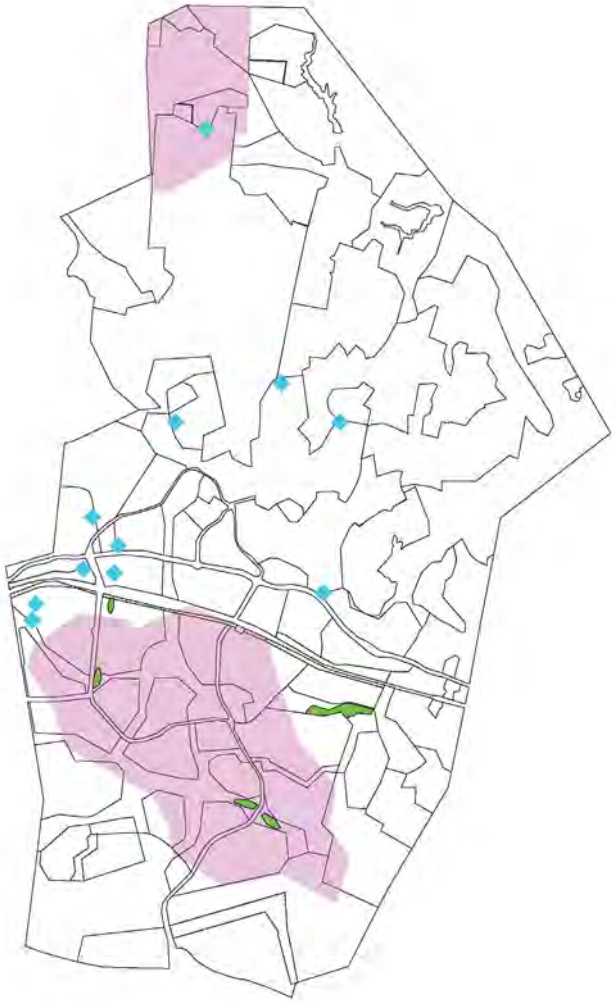
5.10.6 Vattenskydd

Dagvatten

För Tallmo delgeneralplan har gjorts en dagvattenutredning (FCG Oy 2012) på basis av delgeneralplaneskissen, bilaga 12. Enligt utredningen förändras de hydrologiska förhållandena i terrängen radikalt på områden som byggs ut, eftersom en stor del av markytan blir inte längre infiltrerar vatten. De största förändringarna i bildandet av ytvatten gäller Ollbäckens avrinningsområde i söder. På planområdets norra del, som är belägen på Kumbäckens källflödesområde, är förändringarna mer begränsade. För att växlingarna i regn- och smältvattenflödet inte skall förorsaka menliga konsekvenser för vattenkvaliteten i vattendragen, bör man föregripa förändringarna som en del av områdesplaneringen. Dagvattenhanteringen föreslås förverkligas som ett decentraliserat system. Då genomtänkt dagvattenhantering ordnas redan på fastighetsnivå, kan behovet att kvalitativt och kvantitativt behandla vattenflödet längs vattendragets nedre lopp minskas betydligt. Med tanke på exceptionella flödessituationer behövs därtill fördröjningsbassänger på allmänna områden.

I delgeneralplanekartan har angivits instruktiva lägen för fördröjningsbassängerna i enlighet med rekommendationerna i FCG Oy:s rapport; med wh-beteckning och prick-streckad linje omfattande fördröjningsbassänger på allmänt område och med symbolbeteckning till sin storlek mindre bassänger, som placeras på antingen allmänt eller kvartersområde. Fördröjningsbassänger har reserverats längs delflödesområdenas nedre lopp och de omfattande ördröjningsbassängerna är huvudsakligen belägna på delgeneralplanens grönområden (VL eller MU), varigenom markanvändningen enligt delgeneralplanen lämnar utrymme för en precisering av översvämningsområdenas placering och avgränsning.

Därtill har i delgeneralplanebestämmelserna intagits en bestämmelse gällande behandlingen av dagvatten: *”För dagvattnen (regn- och smältvatten) rekommenderas naturenliga regleringsmetoder. Ogenomsläppliga ytor bör undvikas och en möjligast stor del av tomtens obebyggda yta bibehålls/byggs så, att de absorberar dagvattnen. Vatten som leds från tomten fördröjs genom att leda dem via fördröjningsbassänger eller -brunnar som byggs på tomten. Nedanför fördröjningsbrunnarna rekommenderas anläggas ett bestående vattenförråd för bevattning. Parkeringsområdena bör beläggas med ytmaterial som inte släpper igenom vatten och dagvattnen från parkeringsområdena bör behärskat ledas bort via en oljeavskijningsbrunn. I detaljplanen skall noggrannare bestämmelser och direktiv gällande behandling av dagvatten ges.”*



Grundvattenområden utmärkta med rött på kartan, ungefärligt läge för mindre dagvattenbassänger med blått och avgränsningen av större dagvattenbassänger med grönt.



Lauri Harilainen, FCG Oy

Vattenområde

Som vattenområde har på plankartan angivits Dammen i områdets nordöstra del. Beträffande schaktning, utfyllnad eller muddring av vattenområdet medför planen efter fastställandet än förändring gentemot det tidigare. I fortsättningen bör för förändringsarbeten gällande delgeneralplanens vattenområde ansökas om tillstånd för miljöåtgärder. Tillstånd behövs inte för arbeten som är nödvändiga för att genomföra general- eller detaljplanen eller som överensstämmer med ett beviljat bygglov eller åtgärdstillstånd och inte för åtgärder med ringa verkningar. Tillstånd behövs inte heller, om åtgärden baserar sig på en godkänd vägplan enligt landsvägslagen eller en godkänd järnvägsplan enligt banlagen.

Avsikten med tillståndsförfarandet är att säkerställa, att förändringsåtgärderna stöder markanvändningen som planerats för stränderna. Åtgärdsbegränsningen avser inte att förhindra förändringsåtgärder.

Grundvattenområden

Inom planområdet finns två grundvattenområden, av vilka det nordligare Nygårds grundvattenområde (0175307) har betecknats som ett viktigt grundvattenområde för vattentäkt och det sydligare Ollisbackens grundvattenområde (0175313) som grundvattenområde lämpat för vattentäkt.

Nygårds grundvattenområde har i planen getts beteckningen pv-1 och följande bestämmelse: *Byggande på området begränsas av förbudet mot förorening av grundvatten. Därtill skall i byggnads- och andra åtgärder på området beaktas den allmänna tillståndsplikten enligt vattenlagen. Området (pv-1, Nygård) är särskilt betydelsefullt med tanke på vattenanskaffningen och bevarandet av vattnets användbarhet. På området är inte en sådan verksamhet eller byggnation tillåten, som kan äventyra jordmånens kvalitet eller grundvattnets kvalitet och mängd. På området får inte placeras nya djurstall. På nya detaljplaneområden, där markanvändningen betydligt förändras, skall grundvattenförhållandena vid behov utredas grundligare och beaktas i planeringen av områdets utbyggande. Byggande av markvärme- och oljeuppvärmningssystem är förbjudet.*

Ollibackens grundvattenområde har i planen getts beteckningen pv-2 och följande bestämmelse: *Byggande på området begränsas av förbudet mot förorening av grundvatten. Därtill skall i byggnads- och andra åtgärder på området beaktas den allmänna tillståndsplikten enligt vattenlagen. På området är inte en sådan verksamhet eller byggnation tillåten, som kan äventyra jordmånens kvalitet eller grundvattnets kvalitet och mängd. På nya detaljplaneområden, där markanvändningen betydligt förändras, skall grundvattenförhållandena vid behov utredas grundligare och beaktas i planeringen av områdets utbyggande. Byggandet av nya jordvärmesystem är förbjudet.*

5.10.7 Skyddsgrönområde

I planförslaget har angetts 24 ha hektar skyddsgrönområden. Avsikten med skyddsgrönområdena är att förhindra uppkomsten av miljöstörningar eller begränsa deras konsekvenser. Områden kan till vissa delar fungera som delar av rekreationsområden, även om den viktigaste funktionen är att förbättra miljöns kvalitet. Som obebyggda zoner kan skyddsgrönområdena också fungera som en del av det ekologiska nätverket.

Huvudparten av skyddsgrönområdena i Tallmo delgeneralplan har angetts som bullerskyddsområden längs Kervo–Nickbybanan. I planområdets södra del har reserverats skyddsgrönområden för att skydda befintlig och planerad bosättning mot miljöstörningar, såsom buller, från industriområdena (T och TY). Intill den i planen anvisade ringgatans västra avsnitt har visats ett skyddsgrönområde för anläggning av en dagvattenbassäng.

5.10.8 Störningsfaktorer i miljön

Behov att avlägsna hygieniska olägenheter

På plankartan har 9 objekt utmärkts med en !-beteckning, eftersom man vet eller kan anta att markgrunden är förorenad i högre eller lägre grad. Objekten är desamma som under punkt *2.4.9 – Förorenad mark* i delgeneralplanebeskrivningen.

För förorenade markområden gäller följande bestämmelse: *Behov av att avlägsna sanitär olägenhet. Beteckningen avser riskobjekt, där jordmånen kan vara förorenad. Föroreningsgraden och reningsbehovet bör utredas vid detaljplanläggningen eller på glesbebyggelseområden innan bygglov beviljas.*

Ansvaret för förorenad markgrund avgörs i enlighet med den vid föroreningstiden gällande lagstiftningen. Miljöskyddslagen som trädde i kraft år 2000 tillämpas, om föroreningen inträffat efter avfallslagens ikraftträdande 1.1.1994. I annat fall tillämpas, även retroaktivt, lagen om avfallshantering som trädde i kraft 1.4.1979.

Skyldigheten att utreda förorening av markgrund och vidta reningsåtgärder ankommer i första hand på den som förorsakat föroreningen. I andra hand faller ansvaret i regel på



Den för detta grustäkten har i planen getts en !-beteckning.

fastighetens innehavare. T.ex. kan en fastighetsköpare råka ut för reningsskyldighet, om markgrunden är förorenad. I vissa fall kan även kommunen bli ansvarig att iståndsätta området.

Nästan alla förorenade områden kan iståndsättas i enlighet med hälso- och miljökraven. Byggande på förorenad mark kostar dock nästan undantagslöst mer än byggande på ren mark. Kostnaderna för iståndsättandet kan i allmänhet uppskattas först i samband med detaljplanläggningen, då detaljerade utredningar om markgrundens skick samt en åtgärdsplan uppgjorts. Resurser för utredningar och reningsåtgärder är lättare att anvisa, ifall bebyggande av området aktualiseras.

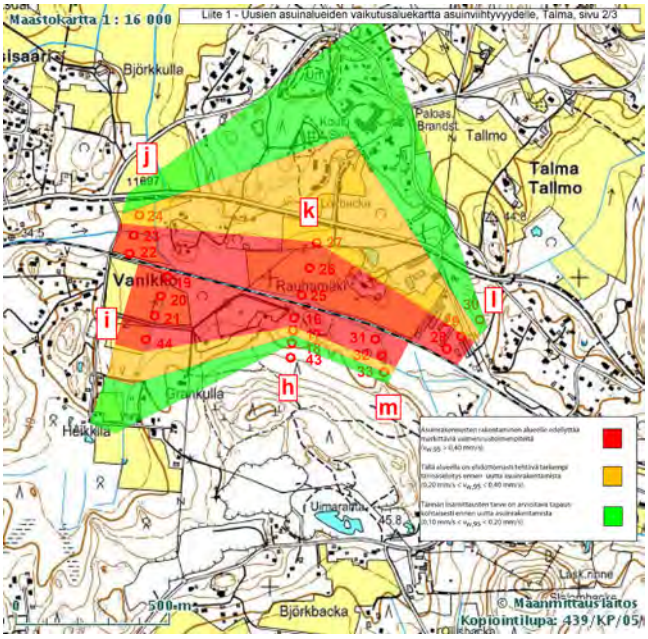
Buller och vibrationer

Vibrationerna från spårtrafiken genom området har i delgeneralplanelösningen beaktats genom att längs Mårtensbyvägen, järnvägsbanan och Kervovägen anvisa bullerzoner. Det dimensionerande bullervärdet i planlösningen är för nya bostadsområden nattbullernivån 45 dBA. För trafikbulleromräden gäller följande bestämmelse: *Den genomsnittliga bullernivån på området överstiger i prognossituationen för år 2030 nattvärdet 45 dBA. Ifall det på området planeras nya, bullerkänsliga verksamheter, bör bullerbekämpningen beaktas i detaljplanläggningen och i byggnadsplaneringen. Nya bostadsbyggnader får inte placeras på området om det inte kan påvisas, att bullernivån och de prognosticerade förändringarna i den på området understiger riktvärdena enligt statsrådets beslut. Befintliga byggnader på området får grundrenoveras.*

Bullret från väg- och spårtrafiken har i planlösningen beaktats genom följande planbeteckningar och -bestämmelser: Den mest vibrationskänsliga zonen närmast banan har angetts som spårtrafikens vibrationsområde (tä-1), där byggande förutsätter betydande dämpningsåtgärder. För zonen längre bort från banan har på basis av en uppgjord utredning angetts ett område eventuellt utsatt för spårtrafiken vibrationer (tä-2), där bostadsbyggande på området förutsätter tilläggsutredningar för att klarlägga vibrationer föranledda av spårtrafiken.

Transport av farliga ämnen

Risken för en storolycka till följd av transporter av farliga ämnen på banavsnittet Kervo-Borgå har minskats genom att man i planlösningen föreslagit att alla plankorsningar ersätts med planskilda anslutningar och placerat sårbara funktioner, såsom daghem och skolor, på tillräckligt långt avstånd från banan. Risken för att ett tåg spårar ut om leder till en storolycka kommer också att minska i och med genomförandet av delgeneralplanen för Tallmo när det nuvarande banavsnittet renoveras för att även tillgodose personspårtrafikens behov. Vidare torde man i framtiden justera hastighetsbegränsningarna för tågen även på den sträcka som går igenom Tallmo tätort. I samband med detaljplaneringen kan placeringen av funktionerna granskas närmare så att inga nya bostäder placeras i banans omedelbara riskzon om inte de fördelar detta ger för samhällsstrukturen är tillräckligt stora.



De kartlagda vibrationsområden på området.

5.11 Statistiska uppgifter

Arealerna i delgeneralplanens markreservationer samt deras fördelning framgår ur vidstående tabell.

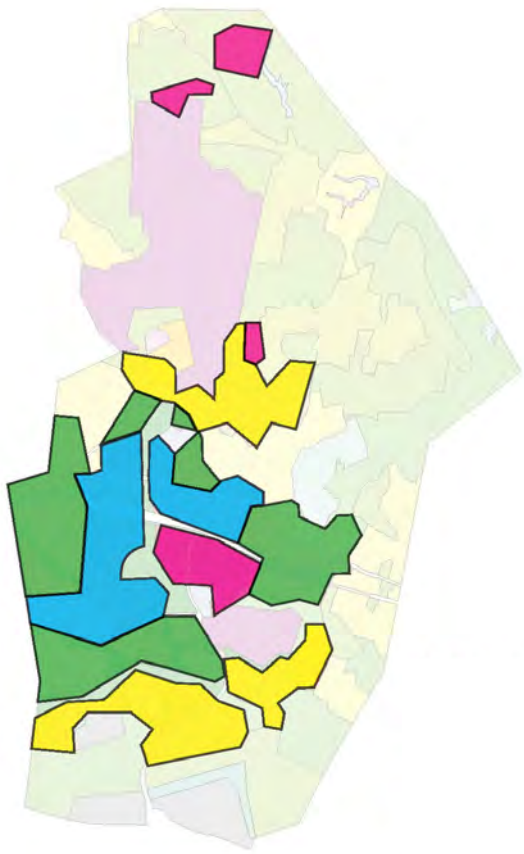
TUNNUS	ALA (ha)	%	ASUKKAITA	TYÖPAIKKOJA
A	115,5	7,3 %	6920	
AM	1,7	0,1 %		
AP	151,0	9,5 %	2510	
AP-1	88,6	5,6 %	3840	
AP-2	7,3	0,5 %	100	
C	18,7	1,2 %	920	100
EG-1	162,9	10,3 %		
EG-2	24,0	1,5 %		
ET	0,2	0,0 %		
EV	24,0	1,5 %		
LR	11,0	0,7 %		
M	333,9	21,1 %		
MA	171,3	10,8 %		
MT	93,9	5,9 %		
MU	57,5	3,6 %		
MU-1	0,0	0,0 %		
MY	133,4	8,4 %		
PY	6,9	0,4 %		
RA	10,2	0,6 %		
RA-1	6,6	0,4 %		
RA-2	12,9	0,8 %		
RM	11,2	0,7 %		
SL	20,1	1,3 %		
SM	3,9	0,2 %		
T	36,3	2,3 %		293
TY	8,3	0,5 %		92
TP	2,5	0,2 %		35
VL	67,2	4,2 %		
W	5,2	0,3 %		
yht.	**1585,8**	**100,0 %**	**14290**	**520**

5.12 Generalplanens genomförande

Förverkligandet av de i generalplanebestämmelserna uppräknade utbyggnadsområdena (A-, AP-1-, AP-2-, AP-, AM-, C-, PY-, TP-, T-, TY-, VL-, RA-, RA-1, RA-2-, RM-, ET- och EG-2 -områden) förutsätter uppgörande av detaljplan. Genom att bestämma tidsföljden för detaljplaneringen kan man påverka i vilken ordning och tidtabell områdena börjar förverkligas. Som en del av delgeneralplanearbetet uppgörs ett genomförandeprogram med anvisningar och huvudlinjer för delgeneralplanens principiella genomförande.

I samband med delgeneralplaneringen har en preliminär tidsföljd planerats som visas i vidstående schema. Huvudprincipen för det i schemat visade genomförandet är, att man först förverkligar det tätaste centrumområdena, vilka i dag till största delen är obebyggda och är i kommunens ägo. Efter centrumzonen framskrider man utåt till områden, där huvudvikten ligger i förtätandet av befintlig struktur. Den visade etappindelningen är preliminär och genomförandet är beroende av hur den kommunala markanskaffningen lyckas på området. Enligt kommunens markpolitiska program uppgörs detaljplaner i Sibbo i första hand för områden i kommunens ägo.

I första och andra skedet av delgeneralplanens genomförande enligt schemafiguren sköts kollektivtrafiken med bussar. I det första skedet förverkligas samlargatans planskild korsning (AK3) öster om den tilltänkta stationen samt samlargatan mellan Mårtensbyvägen, planskild korsning och Bastukärr industriområde. I detta skede är de nuvarande busslinjerna tillräckliga, men turtätheten kan ökas. I det andra skedet är målet att förverkliga omfattande områden även norr om järnvägsbanan, vilka nu är i privat ägo. Alltefter-som markanvändningen ökar kring ”ringen” måste en förbindelse öppnas till Terästie. Detta förutsätter förbättring av Tallmovägen ända till Terästie. Under den fasen byggs även de huvudsakliga cykel- och gångbanorna liksom en egen underfart under banan (AK2). Vid den nya tågstationen byggs själva stationshuset och ett passerspår innan persontågstrafiken inleds. I den här fasen kan man införa en ”ringrutt” för busstrafiken längs Mårtensbyvägen-ringgatan-Terästie. I den tredje fasen, uppskattningsvis från år 2025, kommer ett persontåg att trafikera på Kervo-Nickby-banan. När persontrafiken startar tas plankorsningarna bort och byggs en andra planskild anslutning för fordonstrafiken (AK1) i Vanikko. I östra delen av planeringsområdet kan man även genomföra en andra planskild anslutning för den lätta trafiken och friluftsleden (AK4). I den fjärde fasen byggs merparten av egnahemshusområdena (AP). ”Ringrutten” för kollektivtrafiken i Tallmo kan förlängas till de nya bostadsområdena.



Etapper för bostadsbyggande jämte invånarantal enligt delgeneralplanen. Invånarantalen inkluderar områdets nuvarande invånare, ca. 1300 invånare.

Förutom framgången med markförvärven är öppnandet av banan mellan Kervo och Nickby för persontrafik de mest kritiska faktorerna i genomförandet av delgeneralplanen för Tallmo. Om öppnandet av banavsnittet Kervo-Nickby för persontrafik har ett utrednings- och planeringsarbete startats (möte 24.3.2014) som ett samarbete mellan Sibbo kommun, Kervo stad, Trafikverket, HRT och Närings-, trafik- och miljöcentralen (ELY-centralen) i syfte att utreda vilka åtgärder som behövs för att banan ska kunna användas för persontåg (bl.a. befolkningsunderlag som förutsätts i närheten av stationerna, eventuella turintervaller och arrangemangen av turerna i förhållande till trafiken på huvudbanan). Avsikten är att starta det egentliga planerings- och utredningsarbetet hösten 2014, men om arbetsprogrammets innehåll avtals redan före sommaren 2014. När Kervo-Nickby-banan kan öppnas för personspårtrafik beror på tidtabellen för förbättringsåtgärderna (mer om detta i punkten 5.2.7 Kollektivtrafiken i planbeskrivningen) men också på höjningen av förmedlingsförmågan på huvudbanan (Böle-Riihimäki). Huvudbanans förmedlingsförmåga måste förbättras innan trafiken startar på sträckan Kervo-Nickby för att huvudbanans trafikeringskapacitet ska kunna utökas och trafiken på sträckan Kervo-Nickby genomföras med tillräckligt många turer och anpassas till tidtabellerna på huvudbanan. En utredningsplan om höjningen av förmedlingsförmågan på sträckan Böle-Riihimäki färdigställdes år 2012.

Skede 1 2015-2020
1800 invånare.

Skede 2 2020-2025
5000 invånare.

Skede 3 2025-2030
5700 invånare.

Skede 4 2030-2035
1800 invånare.

Tillsammans ~ 14 300 invånare.



Utbyggnaden av trafiknätet på delgeneralplaneområdet. Vägarna och lättrafiklederna utmärkta med rött visar utbyggda eller förbättrade trafikleder. Bild: SITO Oy.

6. Beaktande av mål och respons

6.1 Riksomfattande mål för områdesanvändningen

Med tanke på den aktuella delgeneralplanen är viktiga temata i de riksomfattande målen för områdesanvändningen är enhetligare samhällsstruktur och kvalitet på livsmiljön, fungerande förbindelsenät och energiförsörjning samt specialfrågor i Helsingforsregionen.

6.1.2 Enhetligare samhällsstruktur och kvalitet på livsmiljön

Den för planområdet föreslagna markanvändningen är baserad på områdets karaktärsdrag och värdefulla egenskaper samt det topografiska läget.

Delgeneralplanen konsoliderar den regionala samhällsstrukturen samt tar till vara befintliga strukturer och skapar förutsättningar för förstärkande av näringslivets konkurrenskraft, förbättrande av livsmiljöns kvalitet och hållbart utnyttjande av naturresurserna; Tallmo nya centrum är fördelaktigt beläget på den bandformade tätortsaxeln Nickby–Kervo. Nämnda centra är på cykelavstånd från Tallmo och mellan dem löper genom planområdet en befintlig järnvägsbana samt två landsvägar, längs vilka bebyggelsen koncentreras och den regionala markanvändningen förtätas och effektiveras.

Delgeneralplanen utnyttjar det tilltänkta effektiva, på spårtrafik baserade kollektivtrafiksystemet. Vid sidan av spårtrafiken förbättras förutsättningarna för ett täckande busstrafikutbud betydligt då den regionala strukturen förtätas och befolkningsunderlaget växer. Detta skapar förutsättningar för en konstruktiv växelverkan mellan stad och landsbygd samt utvecklandet av byanätet.

Genom den omfattande byggnationen i Tallmo säkras ett tillräckligt tomtutbud för både bostäder och arbetsplatser. Utöver förverkligandet av Tallmos nya centrum utnyttjas den befintliga bebyggelsen vid skapandet av en enhetlig områdesstruktur och en god stads- och landskapsbild.

I planeringen av området har beaktats tillräckliga och sammanhängande grönområden samt lättrafik- och friluftsförbindelser, vilkas kontinuitet utanför planområdet beaktats. I planläggningen har beaktats områdets natur- och landskapsförhållanden genom att lämna de värdefulla natur- och landskapsområdena utanför bebyggelseområdena samt garderat sig mot eventuellt ökande stormar, störtregn och översvämningar bl.a. med bestämmelser och områdesreservationer rörande dagvattenhantering.

Störande faktorer i bebyggelsen har beaktats i planläggningen; jord- och berggrundens lämplighet för bebyggande har utretts samt förorenade markområden och deras reningsbehov har kartlagts före planens genomförande.

Olägenheter föranledda av buller, vibrationer och luftföroreningar har i delgeneralplaneringen såvitt möjligt undvikits eller mildrats och de har beaktats vid placeringen av de olika verksamheterna och med hjälp av planbestämmelser rörande kommande detaljerad planering.

I delgeneralplanläggningen har särskild uppmärksamhet fästs vid energiinbesparning i de energieffektivitetsanalyser som gjorts alltsedan planeringens inledningsfas. Förutsättningarna att utnyttja fjärrvärme förbättras då bebyggelsetätheten på området växer.

En oändamålsenlig spridning av glesbebyggelse har såvitt möjligt begränsas med hjälp av planbestämmelserna för M-områden.

6.1.3 Kultur- och naturarv, rekreation i det fria och naturresurser

I delgeneralplanen har fästs särskild uppmärksamhet vid planeringen av ekologiskt och rekreationsmässigt betydande, sammanhängande natur- och grönområden och -förbindelser samt deras enhetlighet och kontinuitet.

Behovet att skydda och hantera grund- och ytvatten har beaktats i planen med hjälp av bestämmelser angående dagvattenhantering och grundvattenskydd samt genom att lämna de viktigaste områdena för strömmande vatten utanför bebyggelseområdena.

Sammanhängande odlingsområden är typiska för trakten och deras bevarande har i planen tryggats genom att lämna områdena utanför den tilltänkta bebyggelsen.

6.1.4 Fungerande förbindelsenät och energiförsörjning

Delgeneralplanen förbättrar förutsättningarna för kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik på området. Den främjar tillgängligheten till tjänster och arbetsplatser och minskar på behovet av personbilstrafik jämfört med nuläget. Detta förutsätter att de planerade spårtrafikprojekten förverkligas och att kollektivtrafiken målmedvetet utvecklas i takt med den nya bosättningens behov. I samband med delgeneralplaneringen har parallellt med markanvändningen även trafiksystemet samt kollektivtrafikens och den lätta trafikens funktionsduglighet i olika genomförandeskeden studerats.

En möjlighet till en järnvägsförbindelse mellan Helsingfors och S:t Petersburg har anvisats i planen i enlighet med dragningen i etapplandskapsplan 2 för Nyland.

6.1.5 Specialfrågor i Helsingforsregionen

Delgeneralplanen främjar en mer sammanhängande, särskilt på spårtrafik baserad samhällsstruktur genom att anvisa nytt bostads- och arbetsplatsbyggande intill en befintlig elektrifierad järnvägsbana.

Genom planen garanteras ett tillräckligt tomtutbud på området. I delgeneralplanen har betydande byggnation placerats på områden som betjänas av kollektivtrafik, i synnerhet spårtrafik. Genom planen förbättras kollektivtrafikens förutsättningar på området samt konsolideras och förtätas den nuvarande samhällsstrukturen.

6.2 Beaktande av landskapsplanen

Delgeneralplanen har uppgjorts så att den uppfyller den ikraftvarande landskapsplanen för Östra Nyland, men i planeringsarbetet har också beaktats etapplandskapsplan 2 för Nyland.

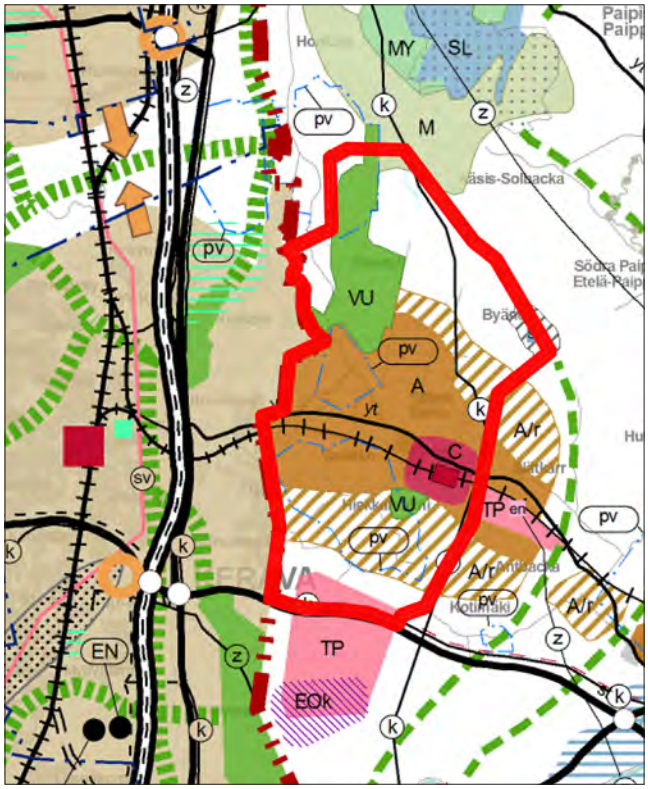
Centrumfunktionerna har i enlighet med landskapsplanen förlagts på ömse sidor av Mårtensbyvägen och järnvägsbanan med tyngdpunkten söder om banan. I enlighet med landskapsplanen utsträcker sig strukturen till gränsen mot Kervo och förstärker därigenom axeln Tallmo–Kervo.

Enligt etapplandskapsplan 2 har centrumområdet för tätorten planerats så att det stöder sig på järnvägen och är tätare än omgivande markanvändning. I etapplan 2 har tätortens tyngdpunkt placerats närmare gränsen mot Kervo samt med tyngdpunkten söder om banan; i delgeneralplane-arbetet har likaså föreslagits att tätortens centrum och tågstationen placeras längre västerut än i landskapsplanen. Härigenom eftersträvas en möjligast god täckning för spårförbindelsen över tätortens centrum och dess omgivande periferi.

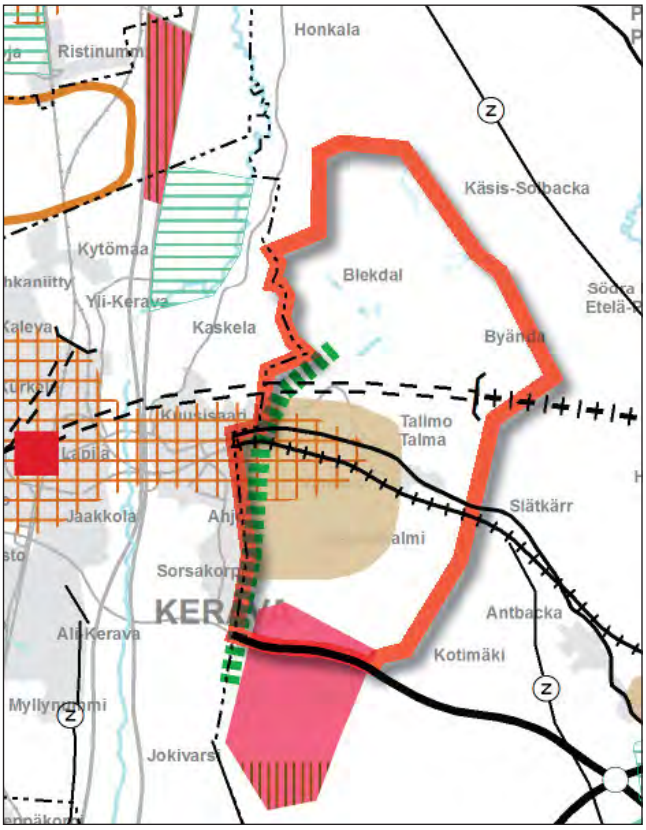
Bastukärr arbetsplatsområde har i delgeneralplanen utvidgats i enlighet med landskapsplanen på norra sidan av landsväg 148.

I delgeneralplanen har i enlighet med principerna i landskapsplanerna reserverats regionala grönförbindelser i nord–sydlig riktning öster om och tvärs igenom den planerade tätorten.

Banan mellan Helsingfors och S:t Petersburg (=snabb spårförbindelse från Helsingfors österut) har på delgeneralplanekartan dragits upp i enlighet med förslaget till etapplandskapsplan 2 för Nyland. Bandragningen är riktgivande både i landskapsplanen och i delgeneralplanen. Beslut om den riktgivande dragningen av banan Helsingfors–S:t Petersburg i den terrängkorridor som anvisats i delgeneralplanen för Tallmo fattades i anslutning till arbetet med etapplandskapsplan 2 för Nyland (landskapsstyrelsens beslut 24.10.2011 och landskapsfullmäktiges beslut 20.3.2013). Planeringen av dragningen av banan Helsingfors–S:t Petersburg som gjordes i samband med landskapsplanen motsvarar utarbetandet av en s.k. preliminär utredningsplan för banan.



Utdrag ur sammanställning av gällande landskapsplaner (Landskapsplanen över Nyland och Helhetslandskapsplanen över Östra Nyland). Källa: http://kartta.uudenmaanliitto.fi / maakuntakaavat/index.html



Utdrag ur etapplandskapsplan 2 för Nyland (fastställd av MM 30.11.2014).

6.3 Beaktande av kommunens egna mål

Tallmo delgeneralplanelösning skapar i enlighet med kommunens målsättning förutsättningar att utveckla området till ett tätortscentrum. Planen möjliggör ett omfattande bostadsbyggande under de kommande decennierna och uppfyller därigenom för sin del de bostadsproduktionsmål som kommunen bundit sig till.

Enligt de planeringsmål som godkänts som grund för planläggningen skall lösningen stöda kollektivtrafikens förutsättningar samt främja gång- och cykeltrafiken. I planlösningen har visats ett täckande lättrafiknät, som beaktar tillgängligheten till serviceområden och kollektivtrafiken från varje bostadsområde liksom även nätets kontinuitet. Också i planeringen av trafiknätet har ombesörjts att avståndet från varje bostadsområde till kollektivtrafikens hållplats är kort och kollektivtrafikens tillgänglighet god. Planlösningen styr förverkligandet av Tallmo mot en småskalig helhet där byakaraktären bevarats. För bostadsområden i anslutning till centrum sätter planen som övre gräns för våningstalet 4 medan den huvudsakliga byggnadshöjden är 2–3 våningar. Också de befintliga åkermarkerna i odlingsbruk har bevarats som värdefulla landskap. På bostadsområdena i generalplanen får i byggnadernas bottenvåningar anvisas sådana affärs-, arbets-, och serviceutrymmen, som inte föranleder miljöolägenheter. Härigenom har eftersträvats i enlighet med de för planen uppställda målen att området utvecklas som en mångsidig helhet av boende och service.

Utvecklandet av området som ett naturnära område där fritid och boende kombineras har säkrats genom sammanhängande och vidsträckta grönområdesreservationer som förenar de olika bostadsområdena till varandra. Utvecklandet och vid behov utvidgandet av de nuvarande rekreationsanläggningarna (Ski resp. Golf) har möjliggjorts i planlösningen. I planlösningarna har anvisats ridstigar och en snöskoterled samt ett omfattande nät av friluftsleder. Därtill ingår i planen reservationer för fritidsboende så, områdena stöder sig på de mest centrala fritidsaktörerna Talma Ski och Golf Talma.

I planarbetet har inlemmats en plan över trafiknätet för att säkerställa målet om ett fungerande och tryggt trafiksystem. När planlösningen förverkligas kommer bl.a. järnvägens plankorsningar att avlägsnas och ersättas med planskilda korsningar för både fordons- och lätt trafik. I planlösningen har anvisats tre kombinerade underfarter och en avsedd för enbart lätt trafik. Trafiksäkerheten förbättras även av det sammanhängande lättrafiknätet. Hur väl trafiksystemet fungerar ur fordons-, kollektiv- och lättrafiken synvinkel har i planarbetet studerats med hjälp av trafiktekniska analyser.

Som en del av delgeneralplanearbetet har studerats det etappvisa utbyggandet till grund för t.ex. trafikanalyserna gjorts. Som en del av planprocessen uppgörs ett genomförandeprogram som visar hur detaljplanläggningen och förverkligandet samt därtill förknippade åtgärder enligt målsättningen framskrider.



En invånarkväll kring strukturplanerna ordnades på Tallmo skola 1.12.2011.

Planen har utarbetats i aktiv växelverkan med intressenterna. I olika skeden av planeringsprocessen har arrangerats tre "verkstäder" öppna för alla samt två planutställningar. Därtill har informerats om planens framskridande för alla intresserade bl.a. via e-post utöver de officiella kungörelserna. Till styrgruppen för planarbetet har hört representanter för kommunens olika förvaltningsgrenar och i olika skeden av planeringen har förts underhandlingar med representanter för olika intressentgrupper.

6.4 Beaktande av respons

I inlednings- och strukturmodellskedena samt i utkastskedet har erhållits rikligt med respons från såväl invånare som myndigheter och organisationer som gett utlåtande (se bilagor 2–4). Den erhållna responsen har använts i vidareutvecklandet av respektive planskede. Utgående från responsen och de för planarbetet utarbetade utredningarna valdes till grund för planskissen en kombination av strukturmodellerna *RINGEN* och *SÖDER*. Även ur modellen *NORR* plockades vissa element (t.ex. fritidsboende) in i planskissen. På basis av responsen gällande den preliminär och den egentliga planskissen har gjorts korrigeringar i bl.a. vissa områdesreservationer och deras gränsdragningar samt i linjeringen av fordons-, lättrafik- och friluftsleder samt ridstigar.

6.4.1 Ändringar i planutkastet jämfört med planskissen

Gällande delgeneralplaneutkastet erhölls 41 skriftliga åsiktsyttringar, av vilka en representerade fem olika fastigheter, samt 19 olika intresseinstanser.

De inkomna åsikterna tog stånd till följande frågeställningar (vissa åsikter gällde flera olika frågor): byggande på privatägda områden avsedda att detaljplanläggas; fritidsbostadsområdena RA-1 och RA-2 och trafiken till dem; önskan om ändring av jord- och skogsbruksområden eller rekreationsområden till AP-områden; byggande på glesbebyggelseområden, dvs. områden med olika M-beteckningar; St Petersburgbanan och den nuvarande spårtrafiken; "ringgatans" linjering och underfarter samt vägförbindelserna inom området; lättrafik, ridvägar och grönrutter; landskap och naturobjekt.

Utlåtandena behandlade huvudsakligen konsekvensutredningens och trafikutredningarnas tillräcklighet, skyddet av grundvatten och skyddet av naturobjekten inom A-området söder om järnvägen.

En noggrannare redogörelse för åsikterna och utlåtandena angående delgeneralplaneutkastet finns i responsrapporten, planbeskrivningens bilaga 4.

På basis av responsen har planförslaget ändrats jämfört med planutkastet enligt följande:

Förändringarna på kartan

C-, A-, AP-1 och AP-områden
- C-områdets avgränsningar har reviderats - förminskat i öster, förstorats i väster
- A- och AP-1 -områdenas avgränsningar har reviderat för att bredda de nord-sydliga grönområdena (VL)
- A-området norr om Mårtensbrovägen har förstorats över MA-område
- A-området invid luo-1a/128 mellan järnvägen och ringen har ändrats till VL-område
- A-området söder om förlängningen av Terästie har ändrats till AP-1
- de tre sydligaste AP-områdenas avgränsningar har reviderats i samband med precisering av impregneringsanläggningens och grönstråkets läge
- gränserna för AP-1- och AP-områden till vänster om Ski samt grönstråkets gränser (VL) har ändrats

Områden för fritidsboende och turism
- de nordligaste RA-områdenas storlek/byggrätter har förändrats
- ett RM-område har tillagts söder om Pajuniemis TP-område
- den västra gränsen för RA-området intill Talma-Ski har korrigerats

Arbetsplatsområdena T, TP, AP-2
- TP-området norr om Kervovägen har förminskats och ändrats till T-område
- Versowood-impregneringsanläggningens AP-2-område har förstorats och ändrats till TY-område i enlighet med den nuvarande användningen
- AP-2-område har anvisats invid samlarvägen i nord-sydlig riktning

Jord- och skogsbruksområden
- det nordliga MY-området har ändrats till M-område
- MY- och M-områdena söder om Versowoods impregneringsområde har ändrats till MU-1-område
- vissa MY/MT-områden har ändrats till M-områden t.ex. invid Björkdahlvägen och Kylänpäävägen

Beteckningar för naturobjekt och kulturmiljö, dagvatten
- det förstörda luo-2/131-objektet på EG-2 -området (på planutkastkartan felaktigt utmärkt som luo1/34)
- avgränsningen för ma-beteckningen granskats
- dagvattenbeteckning tillagd på EG-2-området
- beteckningen luo-2/64 i utkastet korrigerat, i förslaget luo-2/66

Friluftsleder, lätt trafik och grönområden VL
- ridvägens linjering ändrad
- friluftsledens linjeringar ändrade i enlighet med reserveringarna för användningsändamål
- snöskoterled tillagd
- lättrafikleden flyttats från Nygårdsvägens västra sida öster om vägen
- några VL-områden nära Ski ändrade till MU-områden
- bredden på VL-områdena granskats

Vägar, järnvägen
- ”ringvägens” östra underfart flyttad västerut och järnvägsstationens läge något flyttad
- linjeringen av den nya vägen till RA-områdena i norr ändrad
- Kyllästämövägens linjering flyttad till den nuvarande sträckningen
- linjeringen för samlargatan vid Ski flyttad från naturobjektet invid järnvägen till den nuvarande vägens sträckning
- Mårtensbyvägens klass ändrad från st till yt/ko

Övriga ändringar
- et-objektbeteckning tillagd på platsen för Elisas telefoncentral
- EV-område tillagt mellan impregneringsanläggningen och bostadsområdet
- avgränsningen för EV-områden intill järnvägen korrigerade
- ET-område (för värmecentral) tillagt intill ringens östra underfart

Förändringar i bestämmelserna och beteckningarna

- för A- och AP-1 -områden har tillagts maximiexploatering
- TY-område tillagts
- RA-1 och RA-2-områden: antalet fritidsbostäder har ändrats
- RM-område tillagts
- ET-område: beteckning angetts för värmecentral
- EG-1-område: grundvattenskyddsbestämmelser tillfogade
- EG-2-område: bestämmelsen kompletterad
- SM-område: tillagt förbud mot maskinell skogsharvning
- MA-område: tillagt behovsprövning för landskapsåtgärd enligt MRL 128 §

- MU- och MU-1 -områden tillagda
- beteckningarna för naturobjekt och bestämmelserna för naturobjekt på bostadsområden korrigerade
- till fornminnesobjektet tillagts anteckning gällande utredning av avgränsningen
- beteckning för samhällstekniskt objekt tillagt
- snöskoterledsbeteckning tillagd
- Bestämmelserna som gäller M, MU, MU-1, MA, MY och MT -områden har ändrats och preciserats till den del de berör dimensioneringsbestämmelserna som styr byggandet på glesbygdsområden.

Allmänna bestämmelser

- bestämmelserna on grundvattenskydd ändrade
- RA-1- och RM-områdena tillagda i förteckningen på områden som skall anslutas till vattenförsörjningsnätet
- bestämmelsen gällande djurstall och utvidgats att gälla alla djur, inte bara hästar

6.4.2 Ändringar mellan planförslaget och det korrigerade planförslaget

Om förslaget till delgeneralplan inlämnades 30 anmärkningar, av vilka några hade undertecknats av flera markägare. Därtill inkom 15 utlåtanden av intressenter (inkl. inte utlåtanden från kommunens egna instanser).

Anmärkningarna gällde i huvudsak följande teman: Dragningen av gator samt av ridvägar och friluftsleder (4 anmärkningar); Fritidsbostadsområden (RA) och området för turismtjänster (RM) (2 anmärkningar); Bandragningen Helsingfors–S:t Petersburg (1 anmärkning); Markanvändning och vägförbindelser vid Talma Ski med omgivningar, Området längs Lobackavägen (5 anmärkningar); Ändring av de fastigheter som i planförslaget är belägna i områden av glesbygdskaraktär (M, MU, MY, MT osv.) eller rekreationsområden (VL) till bostadsområden som ska detaljplaneras (11 anmärkningar); Markanvändningen i Vainikko, EV-område (3 anmärkningar); Tallmo framtida centrums (C) placering och markanvändning samt Dragningen av ringgatan (4 anmärkningar); Byggande i privatägda områden som är avsedda att detaljplaneras (1 anmärkning). I vissa anmärkningar tog man ställning till flera punkter, även till andra än de huvudteman vi räknade upp ovan.

I de utlåtanden som inlämnades fanns det i huvudsak inget att anmärka på planförslaget. Det betraktades att de utlåtanden som hade getts om planutkastet hade tagits väl i beaktande i förslaget till delgeneralplan. I utlåtandena om planförslaget önskade man vissa preciseringar och bättre förklaringar kring vissa frågor i planhandlingarna (bl.a. om genomförandet av personspårtrafiken och faktorerna som påverkar detta, byggandet i fornlämnings- och/eller grundvattensområden samt anvisandet av infartsparkering i planen). Räddningsverket i Östra Nyland anförde i sitt utlåtande att en noggrannare utredning borde göras om riskerna för markanvändningen i anslutning till transporter av farliga ämnen. Kervo stad önskade att konsekvensbedömningarna preciseras och utvidgas, och att förlängningen av Terästie endast anvisas för den lätta trafiken och för kollektivtrafiken. Egnahemsföreningen Pihkarinteen omakotiyhdistys föreslog i sitt utlåtande att planlösningen för impregneringsanläggningens och Pihkarinnes del ska ändras tillbaka till den lösning som lades fram i utkastet till delgeneralplan så att det blir ett grönområde kvar mellan impregneringsanläggningen och bostadsområdet.

En rapport över bemötandena till anmärkningarna och utlåtandena om förslaget till delgeneralplan för Tallmo finns i bilaga 5 till planbeskrivningen.

Utifrån responsen har följande ändringar gjorts i planförslaget:

Ändringar i bestämmelser och beteckningar

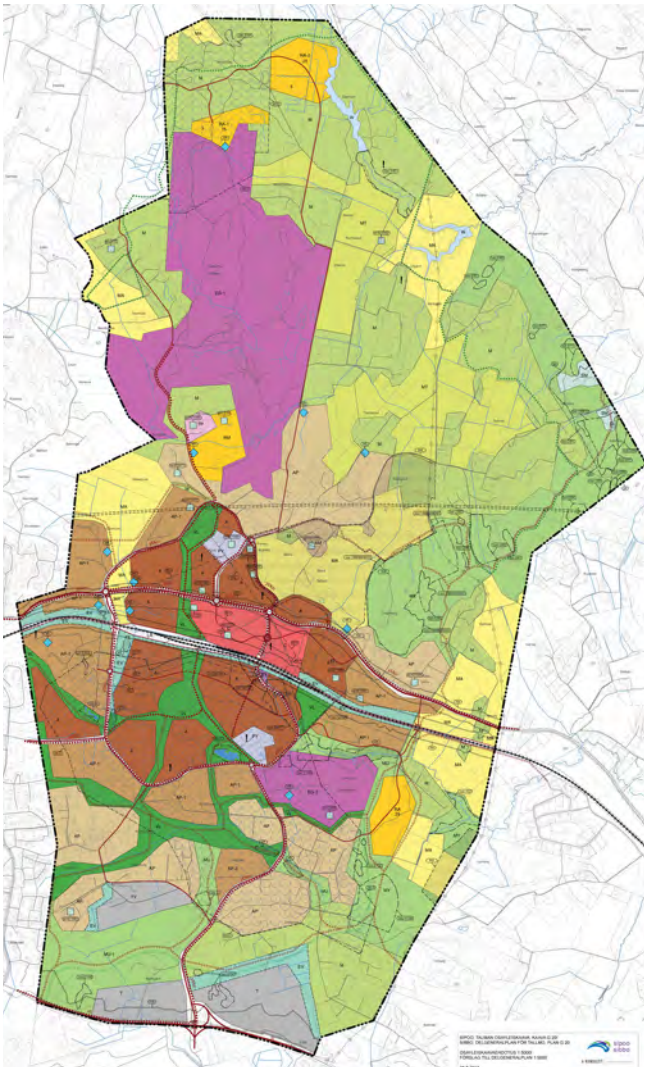
- Bestämmelserna för TY-, TP-, RA-, RA-1-, RA-2-, RM-, pv-1 och pv-2-beteckningen har uppdaterats
- Områdesbeteckningen MU-1 har tagits bort
- Beteckningen för behov av förbindelse för friluftsled har tagits bort
- Beteckningen för plankorsning som ska tas bort har lagts till
- Beteckningen för behovet av förbindelse för banan Helsingfors-S:t Petersburg (behov av förbindelse för trafikled) har uppdaterats
- De allmänna bestämmelserna har uppdaterats.

Ändringar på kartan

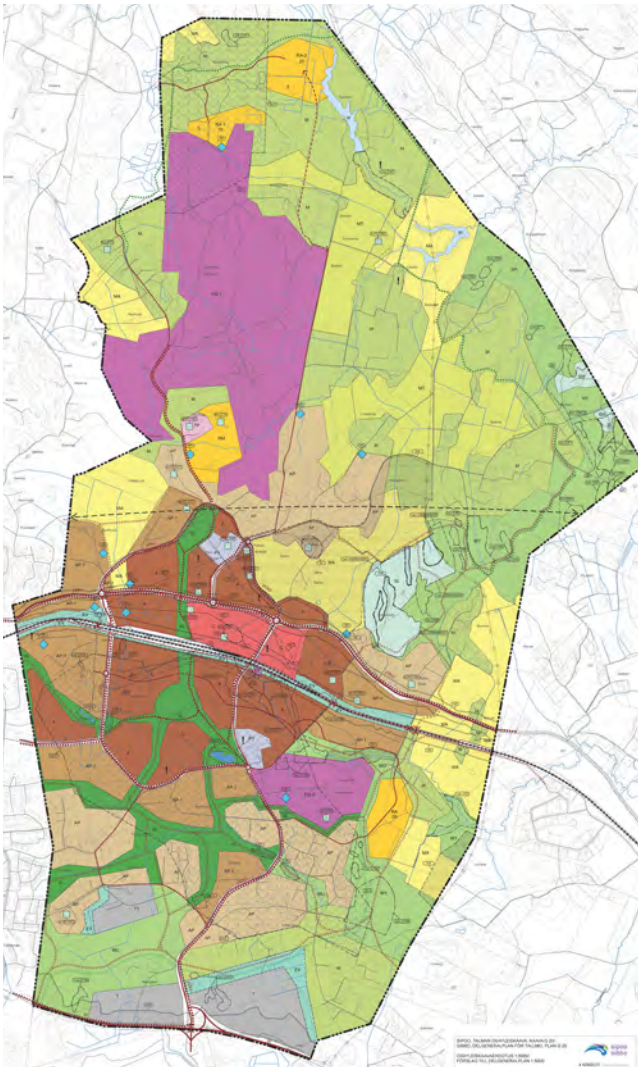
- Området vid Degerberget har markerats som SL-område
- Beteckningen för en förlängning av Terästie har ändrats till kollektivtrafikgata
- Dragningen av ringvägens södra del har ändrats
- Plankorsningarna vid Tallmovägen, Vanikkovägen och Lobackavägen har markerats för borttagning
- Placeringen av värmevärdet (ET-område) söder om banan har justerats
- Avgränsningen av VL-området som går i riktningen söder--norr och underfartens placering har justerats nära beteckningen för en hållplats
- Områdesgränserna för impregneringsanläggningen har setts över
- Placeringen av beteckningarna för friluftsleder som går till Kervosidan har uppdaterats i Kuusisaari
- Den östliga järnvägsunderfarten för fordonstrafik är borttagen och planskilda korsningen anvisad enbart för friluftsleden
- Vägmärkningen mellan Blekdal-Koivumäki har ändrats till beteckning för förbindelsebehov.
- I närheten av tågstationen har infartsparkering anvisats med symbolen (lp).
- Driftcentrumen vid Rauhamäki och Tallmo gård har i planen anvisats som gårdsområden som ska bevaras, med symbolen (sp).
- Områdenas avgränsningar har i flera fall granskats

6.4.3 Ändringar som gjorts i det korrigerade förslaget till delgeneralplan innan planens godkännande

Med responsen från det korrigerade delgeneralplaneförslaget som grund har följande ändringar och tillägg gjorts i planen och materialet (beskrivningen och genomförandeprogrammet) som ska godkännas.



Delgeneralplaneförslag (ks 10.9.2013)



Korrigerat delgeneralplaneförslag (ks 17.6.2014)

- På basen av NTM-centralens utlåtande har hänvisningarna till lagparagraferna i planbestämmelserna strukits och lagens innehåll har delvis redogjorts för direkt i planbestämmelserna.
- I delgeneralplanens genomförandeprogram antecknas behoven som räddningsväsendet i sitt utlåtande framfört för styrandet av områdets detaljplanläggning och övrig detaljerad planering samt genomförande.
- Från planbeskrivningen har satsen som berör Kervo generalplanering strukits: ”Avsikten är att öka antalet arbetsplats- och bostadsområden i de östra delarna av Kervo.
- På delgeneralplanekarttan som ska godkännas har gasledningarnas läge granskats och rättats enligt situationen på servitutkartorna.
- På delgeneralplanekarrtan har norra delen av Degerbergets SL-områdets avgränsning ändrats att motsvara avgränsningen för naturskyddsområdet som grundats på området enligt NTM-centralens beslut 31.10.2014. Delarna av området som stannar utanför SL-området enligt det korrigerade delgeneralplaneförslaget har i delgeneralplanen som förs till godkännande anvisats som del av jord- och skogsbruksområde med särskilda miljövärden (MY).
- Planbeteckningen för bostadsområde (A) har ändrats gällande styrandet av placeringen av affärs-, arbets- och serviceutrymmen att motsvara det som gäller för andra områden som är avsedda att detaljplanläggas (AP, AP-1 och AP-2). Gällande A-områden har ändå i bestämmelsen bevarats anvisningarna om placeringen av affärs-, arbets- och serviceområden så att området blir mer urbana än glesare bostadsområden.
- I plankartan som ska godkännas har gatuförbindelsen mot Ilvesmäkivägen anvisats löpa längs den nuvarande Tallmovägens vägbotten.
- Avgränsningen för tågbanans södra PY-område har på plankartan korrigerats så, att området för offentlig service och administration gränsar till kommunägt markområde.
- Plankartans grafiska layout har av tekniska skäl ändrat när planmaterialet konverterades till planritningsprogrammet Auto-Cad Fiksu som används i kommunen.

7. bedömning av planens konsekvenser

7.1 Konsekvenser för den byggda miljön

7.1.1 Konsekvenser för samhällsstruktur och tätortsbild

Förverkligandet av delgeneralplanen inverkar i hög grad på samhällsstrukturen i Sibbo. En central princip har varit att i enlighet med Sibbo generalplan 2025 bilda en ny tätort i Tallmo och därigenom bygga upp ett tätortsband Nickby-Tallmo-Kervo.

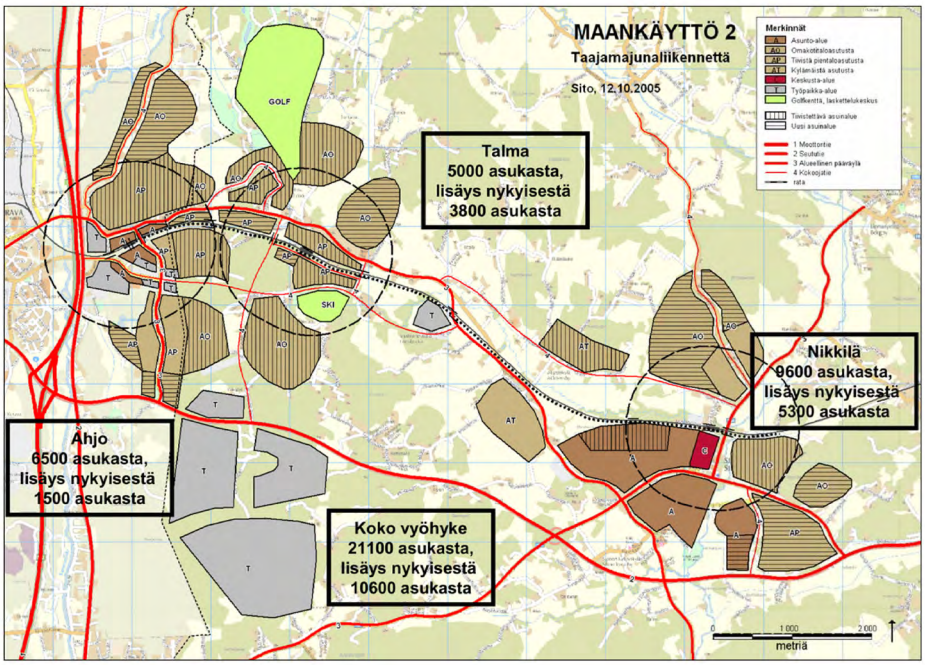
Genomförandet av delgeneralplanen kopplar den nya samhällsstrukturen till bebyggelsen i Kervos östra delar och längs banan. Den förtätade strukturen skapar förutsättningar att inleda persontrafik på banavsnittet Kervo–Nickby. Delgeneralplanelösningen styr bostadsbyggnationen planmässigt till tätortsområden och förenhetligar därigenom områdets splittrade struktur.

Delgeneralplanen skapar förutsättningar för nytt bostadsbyggande i närheten av Bastukärr industriområde och andra arbetsplatskoncentrationer i närheten. På delgeneralplaneområdet är också flera betydande rekreationsverksamheter lokaliserade. Den funktionellt blandade och mångsidiga samt tillräckligt effektiva områdesstrukturen som planlösningen möjliggör minskar trafikbehovet, då de primära behoven, såsom skola, arbete, butik och fritidsaktivitet kan nås inom kort avstånd från hemmet.

Den kompletterande byggnationen stöder sig på landskapsstrukturen samt förenhetligar tätortsbilden och utökar tidsdjupet och miljödiversiteten i den byggda miljön. Tätortskärnan avgränsas tydligt från det omgivande ”landsbygdslandskapet”. De öppna landskapsrummen och fria siktlinjerna bevaras.

7.1.2 Konsekvenser för boende

Bostadsområdena i delgeneralplanen möjliggör ett mångsidigt bostadsbyggande – från småbostäder i våningshus till stora egnahemshus – och förbättrar sålunda områdets bostadsutbud. Byggandet av olika bostadstyper leder till ökad diversitet inom befolkningen. Om planlösningen förverkligas ökar utbudet på framför allt små bostäder i bolagsform. Med hjälp av bostadsbyggnationen i Tallmo kan bostadsefterfrågan från de anställda på Bastukärr arbetsplatsområde tillfredsställas, varigenom planen möjliggör byggande av bostäder i nära anslutning till stora arbetsplatskoncentrationer. På planområdet har anvisats bostadsbyggande enligt följande: på C- och A-områden (tätt och effektivt våningshus-, småvåningshus- och småhusbyggande i bolagsform) ca 390 000 m^2-vy, på AP-1-områden (huvudsakligen tätt småhusbyggande i bolagsform) ca 192 000 m^2-vy, på AP-områden (huvudsakligen egnahemsbyggande) ca 150 000 m^2-vy.



En principskiss över Kervo–Nickby-området år 2025. Bilden är publicerad i utredningen över kollektivtrafiken och markanvändningen i Kervo–Nickby-zonen (SITO-Konsultit Oy)från år 2005, vilken visar att invånarprognosen för Tallmo år 2025 mer än fördubblats enligt delgeneralplanen.

7.1.3 Konsekvenser för befolkningsstrukturen och -utvecklingen på planområdet

För närvarande bor i Tallmo pga. områdets småhusdominerade karaktär en större andel barnfamiljer än i kommunen som helhet. Det begränsade utbudet på småbostäder i bolagsform gör å andra sidan att andelen studerande och pensionärer är något mindre än i hela kommunen. Planlösningen och dess breda bostadsutbud torde leda till en mångsidigare befolkningsstruktur, eftersom invånarna åldersprofil och familjetyper i hög grad sammanhänger med bostadsutbudet. Enligt planlösningen kommer i framtiden att produceras också små bostäder i bolagsform, vilket underlättar boendet för t.ex. studerande och pensionärer på området.

Planlösningen gör det möjligt att befolkningsmängden stiger till ca 14 300 invånare från nuvarande ca 1 300 invånare och att befolkningsstrukturen blir mångsidigare tack vare det diversifierade bostadsutbudet.

7.1.4 Konsekvenser för servicen

Planlösningen tillåter byggandet av nya serviceutrymmen på markreservationer för boende och serviceanläggningar i takt med befolkningsmängdens tillväxt. Enligt en utredning över servicenätet möjiggör den tilltänkta invånarmängden på planområdet att Tallmo utvecklas till ett lokalcentrum med 1–2 dagligvarubutiker på supermarketnivå, centruminriktade specialaffärer och kommersiella tjänster. Serviceverksamheterna i Tallmo kan i framtiden betjäna även invånare i närområdet (bl.a. Ahjo i Kervo).

I planlösningen har reservationer gjorts även för den offentliga service områdets invånarantal förutsätter visavi t.ex. efterfrågan på daghems- och skolservice. För denna efterfrågan har anvisats två områden för offentlig service och förvaltning (PY), där daghems- och skolbyggnader kan uppföras. Därtill kan på områden reserverade för boende i detaljplanläggningen anvisas behövliga områden för mindre daghemsenheter.

I planlösningen har gjorts erforderliga markreservationer för utvecklandet av nuvarande fritidsanläggningar (ski, golf, ridning). Dessutom tillåter planlösningen utvecklandet av nya fritidsaktiviteter som stöder sig på de nuvarande bl.a. genom en områdesreservation för turistanläggningar (RM) intill golfbanan. På området är det möjligt att uppföra byggnader som betjänar turismen såsom spa och inkvarteringsutrymmen.

Planlösningen gör det möjligt att Tallmo utvecklas till ett mångsidigt bostadsområde med alla behövliga närbetjäningar och täckande fritidsaktiviteter.

7.1.5 Konsekvenser för arbetsplatser och näringsliv

Om alla arbetsplatser och servicefunktioner jämte utvidgningar som planen tillåter förverkligas, ökar områdets arbetsplatser betydligt. De flesta arbetsplatserna som Tallmo i framtiden, liksom idag, erbjuder, hör till närservicefunktionerna (skolor, daghem osv.) och de mångsidiga fritidsaktiviteterna (golf, slalom, ritt, eventuell spa osv.). På industriområdena (T, TY, TP), centrumområdena (C) och områdena för offentlig service (PY) beräknas finnas ca 550 arbetsplatser. Antalet arbetsplatser på områdena för turistservice kan i framtiden stiga till flera hundra.

Planen tillåter att de nuvarande företagen, såsom Pajuniemi köttförädling, Versowoods impregneringsanläggning, Talma Ski och Golf Talma, kan fortsätta och utveckla sin verksamhet. Därtill har med planlösningen skapats beredskap för utvecklandet av näringslivet bl.a. genom att anvisa en utveckling av Bastukärrs industriområde norr om Kervovägen (väg 148) samt en reservation för ett badhotell eller motsvarande (RM) intill golfbanan. De i planen föreslagna nya områdena för fritidsboende nära golf- och slalomcentrumområdena samt ridstigarna och snöskoterlederna stöder likaså turistnäringarna på området.

Planlösningen beaktar även förutsättningarna att fortsätta jord- och skogsbruket på området, eftersom planen lämnar obebyggda huvudparten av de uppodlade åkermarkerna och en stor del de vidsträckta skogsmarkerna inom planeringsområdet.

Det stora antalet arbetsplatser inom planområdet och des omedelbara närhet, i Bastukärr, lockar för sin del nya invånare till Tallmo.

7.1.6 Konsekvenser för trafiknätet och trafikmängderna

Enligt trafikprognoserna kommer ungefär 70 procent av den trafik som förorsakas i Tallmo delgeneralplaneområde att gå västerut. Förbindelserna för fordonstrafiken bl.a. till Lahtis motorväg (riksväg 4) och Lahtisvägen (lv 140) går över väg- och gatunätet på Kervosidan. De trafikvolymer som går genom Kervo kommer att öka särskilt på Kervovägen (lv 148) och längs förbindelsen Mårtensbyvägen/Borgåvägen.

Väster om Kyllästämövägen, som går från Kervovägen (lv 148) till Tallmo, kommer trafikvolymerna på grund av den nya markanvändningen att öka med ca 4 500 fordon i dygnet fram till år 2035. På samma gång ökar trafiken från logistikområdet i Bastukärr längs Kervovägen västerut med ca 7 000 fordon per dygn, enligt trafikprognosen. I det prognostiserade läget kommer trafikbelastningen på landsväg 148 att öka till ca 20 000 fordon i dygnet väster om landsväg 140, och till ca 28 000 i dygnet väster om landsväg 140.

De växande trafikvolymerna förutsätter att fil- och anslutningslösningar genomförs så snart som möjligt enligt vägplanen för landsväg 148 i Kervo. Därtill är det anledning att förbereda sig för en eventuell förbättring av vägen till en fyrfilig väg från anslutningen vid Kyllästämövägen västerut ända till korsningen med Lahtisvägen (lv 140) efter år 2035.

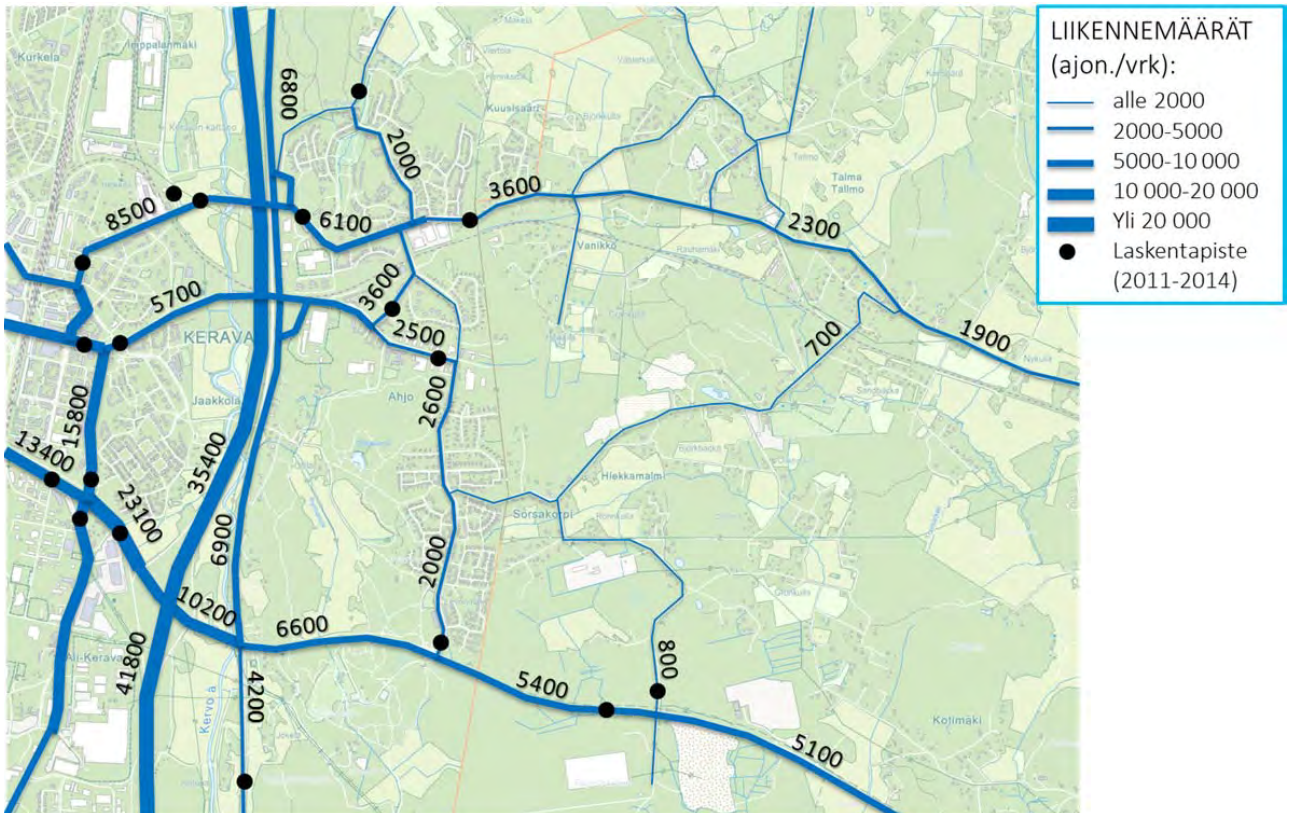
På förbindelsen Mårtensbyvägen/Borgåvägen skulle trafikvolymerna öka på gränsen mellan Sibbo och Kervo med ca 3 700 fordon i dygnet fram till år 2035 till följd av den nya markanvändningen i Tallmo. Trafikvolymen på Borgåvägen skulle enligt prognosen öka till ca 7 900–10 800 fordon i dygnet. Den nuvarande tvåfiliga leden har en förmedlingsförmåga som räcker till ör denna trafikbelastning. Det kan uppstå behov av att förbättra anslutningarna. Anslutningen mellan Borgåvägen och landsväg 140 bör förses med trafikljus för att höja förmedlingsförmågan. Genom åtgärder för att lugna ner trafiken kan man förebygga konsekvenserna av de växande trafikvolymerna och även påverka valet av rutt mellan Borgåvägen/Ahjontie.

För Ratatie på Kervosidan förutspås i basprognosen en trafikvolym på ca 3 400 fordon i dygnet, vilket inte ännu skulle innebära någon nämnvärd förändring jämfört med nuläget. Om genomfart via Terästie var möjlig till stadsdelen Ahjo i Kervo, skulle ca 2 700 fordon av Tallmotrafiken gå över denna förbindelse varje dygn. Merparten av trafiken skulle fortsätta via Ahjontie till anslutningen till landsväg 140.

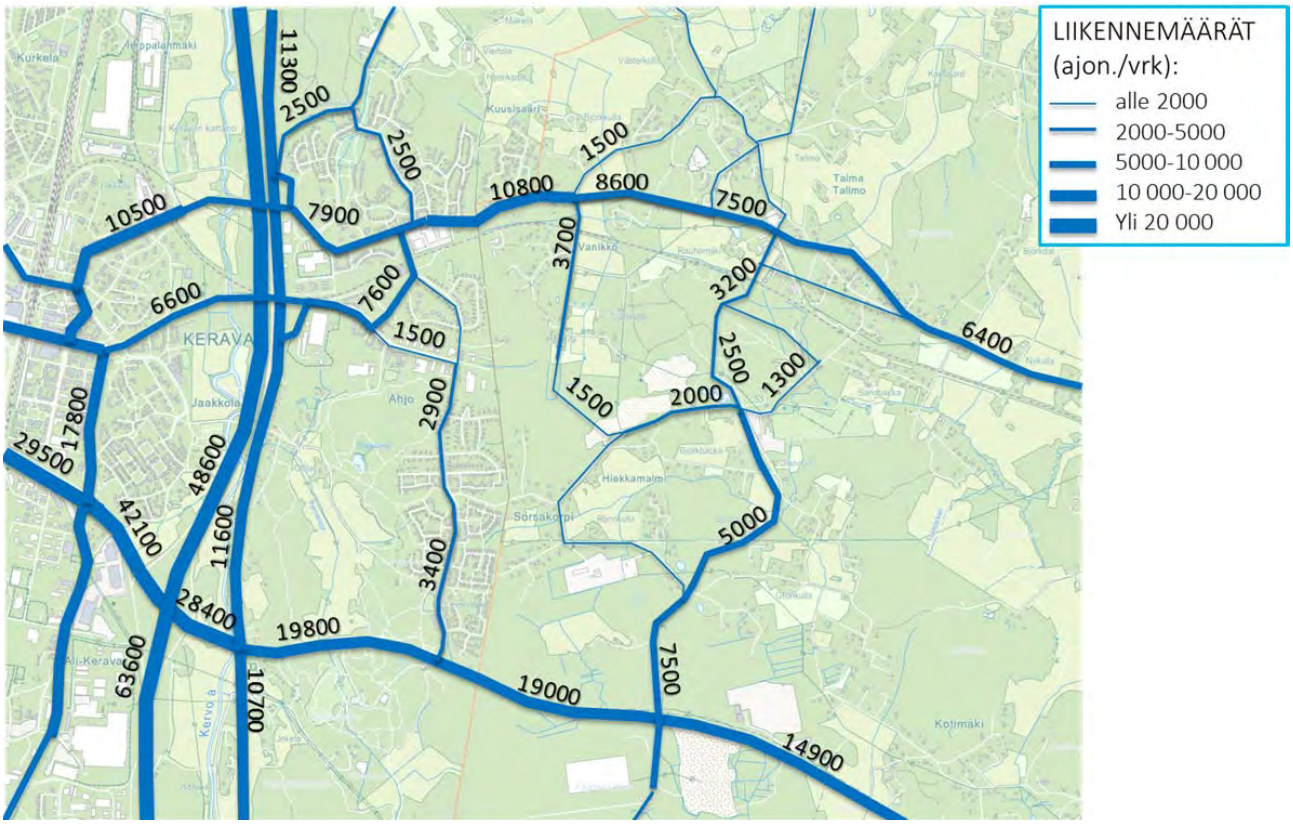
Persontrafiken på sträckan Kervo-Nickby minskar volymen av den fordonstrafik som korsar gränsen mellan Sibbo och Kervo med ca 3 500 fordon per dygn. Effekten är betydande särskilt på Mårtensbyvägen/Borgåvägen, men kan skönjas klart även på landsväg 148. När trafikvolymen minskar på de belastade anslutningarna (lv 140, lv 148, Borgåvägen, Ahjontie) löper trafiken smidigare särskilt under rusningstimmarna.

Den trafikalstring som orsakas av ökningen i markanvändningen i Tallmo fördelades på vägnätet i förhållande till olika trafikriktningar. Vilken effekt den nya markanvändningen har på trafikriktningarna bedömdes med stöd av HLJ-modellen och expertbedömningar. Det väsentliga var att granska hur trafikalstringen fördelar sig på det omgivande nätverket av vägar och gator. I denna utredning kom man fram till att ca 29 % av trafiken går till närområdet kring Tallmo, ca 34 % till huvudstadsregionen och Tusby, ca 15 % till Kervo och Träskända och ca 22 % i riktning mot Nickby och Borgå. Helsingforshållet omfattar i det här sammanhanget alla resor längs riksväg 4 och landsväg 140 söderut, och alla resor norrut till Träskända längs samma väg. Resor som fortsätter på landsväg 148 västerut förbi Kervo har räknats till Tusbyhållet.

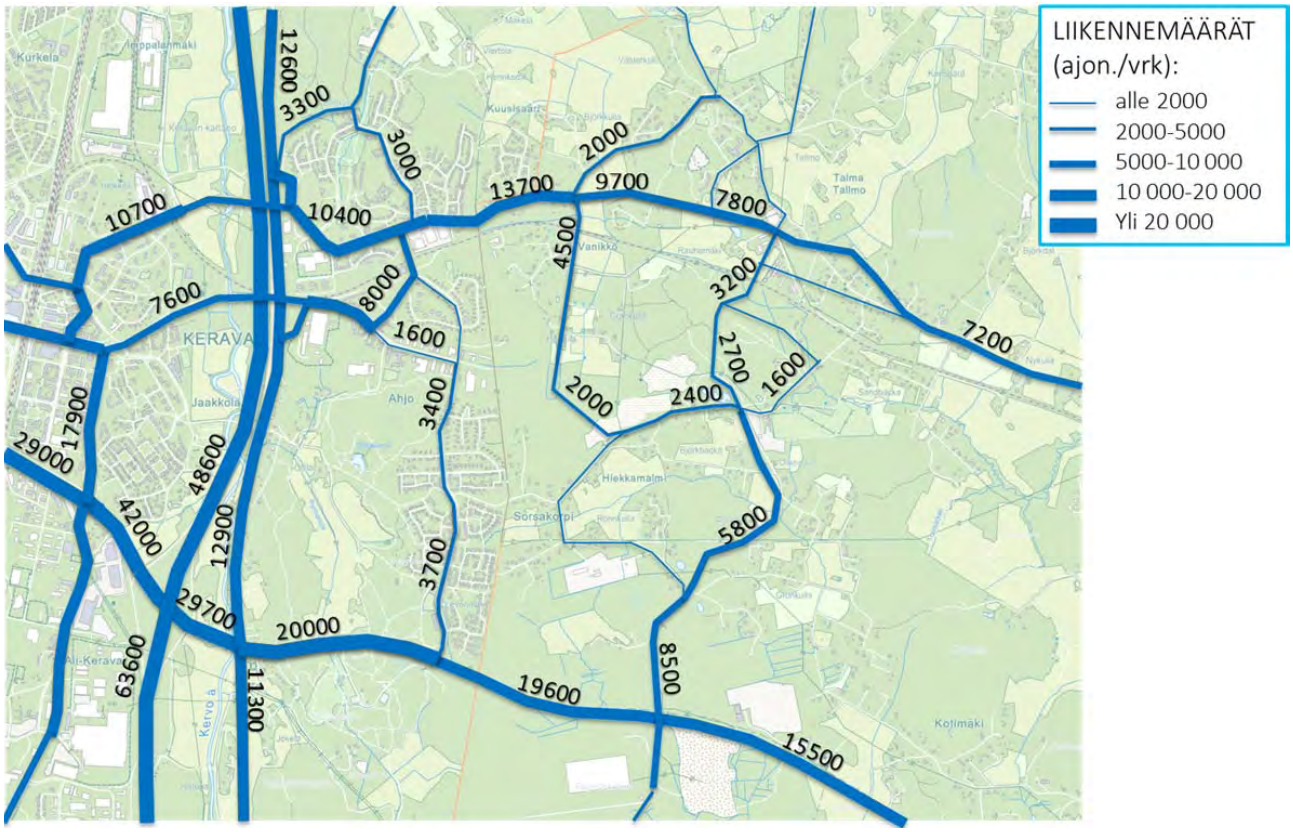
Som en del av arbetet med delgeneralplanen bedömdes också vilka konsekvenser de växande trafikvolymerna när delgeneralplanen genomförs har för de viktigaste anslutningarna med tanke på hur trafiknätet fungerar (lv 148 och Alikeravantie, rv 4 rampanslutningar, lv 140 och lv 148, lv 140 och Ahjontie, lv 140 och Borgåvägen samt lv 148 och Kyllästämövägen/Keuksuontie). Dessa konsekvenser behandlas mer ingående i trafikutredningsrapporten som finns på sidan 8 i bilaga 10 till planbeskrivningen.



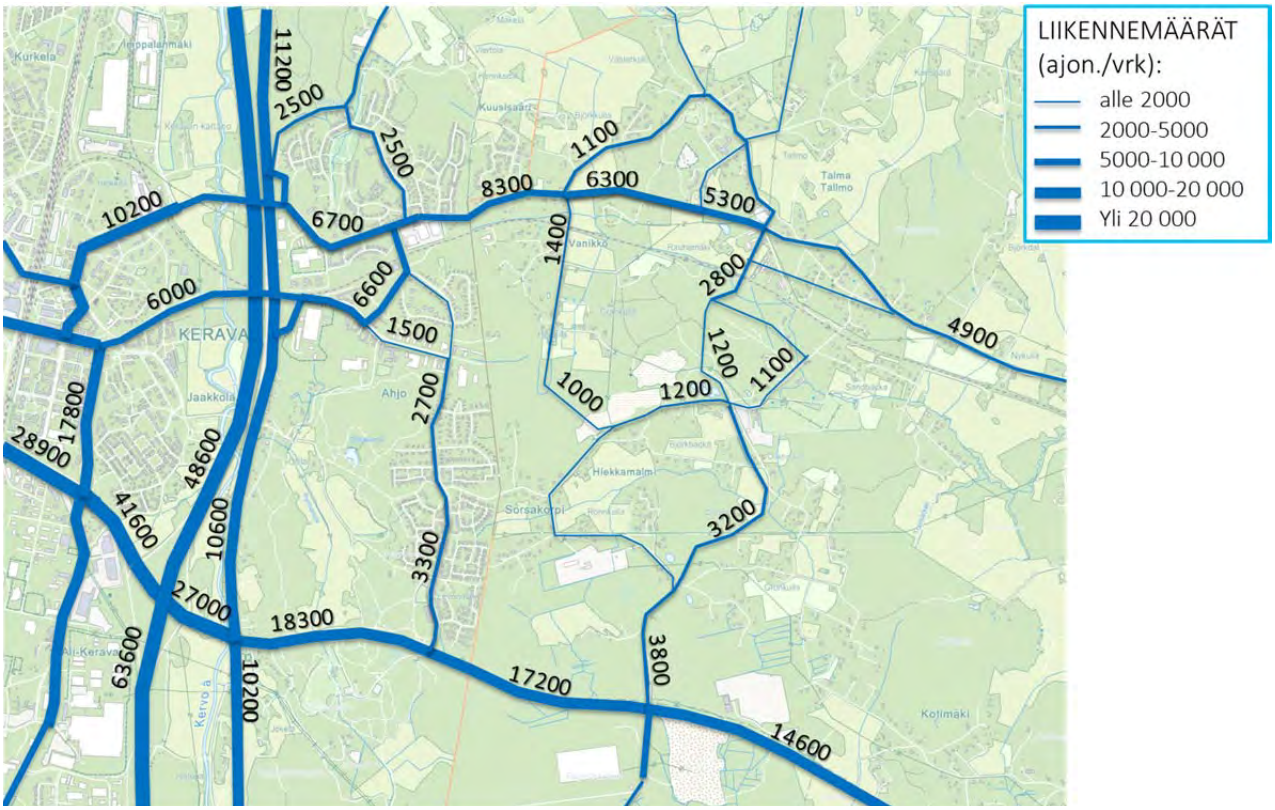
Medeltal av dagens trafikmängd per dygn. Källa: Sito Oy, 2014.



Trafikvolymer per dygn i snitt i basprognosen för år 2035 där all den markanvändning som lagts fram i delgeneralplanen för Tallmo har genomförts. I basprognosen har också markanvändningen i Bastukärr genomförts i sin helhet (ca 600 000 vy-m²), markanvändningen i Kervo och Nickby (planer) och Regementsparken i Tusby. Om förlängningen av Terästie till förlängningen av Vanikkovägen, där all fordonstrafik är tillåten, läggs till i trafiknätet i basprognosen, kommer ca 2 700 fordon/dygn att överföras till denna förbindelse, varav ca1 900 fordon/dygn från Mårtensbyvägen. Källa: Sito Oy, 2014.



Bilden visar trafikvolymerna per dygn i snitt år 2035. Persontrafiken på bansträckan Kervo-Nickby har inte ännu startat. Längs landsväg 148 överskrider 600 fordon fler per dygn och längs Borgåvägen/Mårtensbyvägen 2 900 fordon fler per dygn gränsen mellan Kervo och Sibbo jämfört med basprognosen. Källa: Sito Oy, 2014.

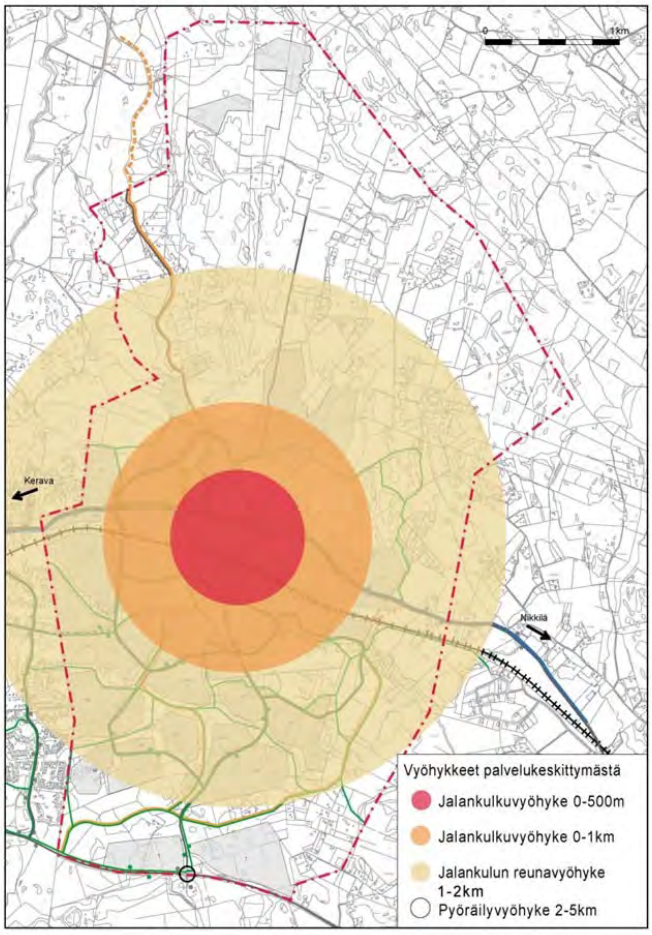


Bilden visar trafikvolymerna per dygn i snitt för prognosläget 2035 när faserna I och II av markanvändningen i Tallmo samt hälften av markanvändningen i Bastukärr har genomförts. Längs landsväg 148 överskrider 1 800 fordon färre per dygn och längs Borgåvägen/ Mårtensbyvägen 2 500 fordon färre per dygn gränsen mellan Kervo och Sibbo jämfört med basprognosen. Källa: Sito Oy, 2014.

7.1.7 Konsekvenser för gång- och cykeltrafiken

Tack vare Terästies förlängning förbättras cykelförbindelserna från Tallmo ringväg i riktning mot Kervo. Längs huvudsamlargatan kommer man behändigt från Bastukärr till Tallmo centrum, och cykelvägen som byggs längs Kervovägen förbättrar likaså förbindelserna mot Kervo. En ny cykelväg från Lönnbackavägen längs banans södra sida förbättrar områdets förbindelse till Tallmo. Cykelvägarna längs med de nuvarande gatorna förbättrar trafiksäkerheten på området. Också de goda friluftslederna lockar till ökad gång- och cykeltrafik. Gång- och cykellederna har delvis flyttats från huvudtrafiklederna in i kvartersstukturen, vilket skapar smidigare, tryggare och jämfört med biltrafiken kortare förbindelser till servicenätet.

I förhållande till kollektivtrafiken bor en stor del av de nya invånarna inom banans inflytelsesfär (gångavstånd till stationen under 1000 m), vilken täcker även de invånare som bor utanför busstrafikens betjäningsområde (gångavstånd till busshållplats 300 m). Av invånarna i det nya området bor ca 61 % inom en fotgängarzon på 1 km radie från en servicekoncentration, och 38 % bor på kanten av nämnda zon inom en radio på 1–2 km. I den zon av planområdet där man behöver cykel för att ta sig fram bor bara 1 % av invånarna, men att cykla är ett potentiellt alternativ även i kanten av fotgängarzonen (se bilden intill).



7.1.8 Konsekvenser för trafiksäkerheten

Genom att bygga om den nuvarande landsvägsaktiga Mårtensbyvägen och de befintliga privatvägarna till gatumässiga leder och bygga ut lättrafiklederna kan sannolikheten för allvarliga olyckor minskas avsevärt, även om trafikmängderna växer. Också förverkligandet av huvudanslutningarna som rondeller minskar olycksriskerna. Konsekvenserna för trafiksäkerheten i området behandlas mer utförligt i avsnitt *7.3 Konsekvenser för hälsan och säkerheten.*

7.1.9 Konsekvenser för kulturmiljö och fornminnen

I delgeneralplanen har med respektive beteckning angetts alla de i inventeringarna nämnda fornminnesområdena och -objekten samt skyddade byggnader, och utfärdats bestämmelser om hur de skall beaktas.

I en markanvändning enligt planlösningen är det möjligt att bevara samtliga kulturhistoriskt värdefulla byggnader. Av de arkeologiska objekten är två boplatser från stenåldern belägna inom centrumområdet (C) (det ena delvis på ett närrekreationsområde) och ett på ett område för turism (RM). Beträffande objekten på C-området är det möjligt att i detaljplaneskedet beakta dem helt eller åtminstone delvis. Planlösningen möjliggör även bevarandet av det arkeologiska objektet på RM-området.

7.1.10 Konsekvenser för teknisk service

Tallmos nuvarande pumpstation för avloppsvatten kommer att saneras sommaren 2013, varefter dess maximikapacitet är ca 100-120 l/s. Under det första utbyggnadsskedet leds avfallsvattnet via denna pumpstation. Senare kommer det att behövas tre nya pumpstationer för avloppsvattenhanteringen på bostads- och fritidsbebyggelseområdena söder om järnvägen. Industriområdena intill landsväg 148 kan anslutas till befintliga vattenförsörjningsnät längs landsvägen.

På grund av målen för befolkningstillväxt enligt Sibbo generalplan 2025 och Tallmo delgeneralplaneutkast torde Sibbo kommun före år 2025 bli tvungen att inlösa extra nyttjorätt för både Mellersta Nylands havsavlopp och Viksbacka reningsverk. De avloppsvatten från Nickby och Tallmo som leds till havsavloppet mäts på Tallmo mätstation som Sibbo kommun äger på gränsen mellan Sibbo och Kervo. Mätstationen är i en nära framtid i behov av en grundlig reparation eller måste ersättas med en nybyggnad, om befolkningstillväxten förverkligas i enlighet med prognoserna. Ifall Tallmo saneringsmogna pumpstation och de övriga pumpstationerna, genom vilka avloppsvatten leds ut i havet, förses med magnetiska strömningsmätare, kan Tallmo mätstation tas ur bruk. Befolkningstillskottet i Tallmo ökar avloppsmängden med samma mängd (50 l/s) som nu leds till havsavloppet. Sibbo kommun kommer sålunda förmodligen mot slutet av Tallmos utbyggnad att bli tvungen att inlösa nya nyttjorätter till havsavloppet.

Den specifika förbrukningen i Sibbo kommuns vattenförsörjning är enligt gjorda mätningar i medeltal ca 130 l/inv. per dygn. På basis av detta förbrukningsvärde är planeringsområdets specifika vattenförbrukning per dygn i de olika utbyggnadsskedena (m³/d), det momentana flödet (l/s) samt de totala årliga avfallsvattenmängderna:

- 1 skedet, 1580 inv. x 0,13 m³ = 205 m³/d (2,4 l/s) och 75 000 m³/år
- 2 skedet, 4380 inv. x 0,13 m³ = 570 m³/d (6,6 l/s) och 208 050 m³/år
- 3 skedet, 5690 inv. x 0,13 m³ = 740 m³/d (8,5 l/s) och 270 100 m³/år
- 4 skedet, 1680 inv. x 0,13 m³ = 218 m³/d (2,5 l/s) och 80 000 m³/år

Det totala invånarantalet i slutskedet har uppskattats till 13 330 inv. och genom att ändra arbetsplatsernas mängd till att motsvara invånarantal erhålls ett totalinvånarantal på 13 500. Genom att beräkna de totala vattenmängderna erhålls: 1 755 m³/d (20,3 l/s) resp. 640 500 m³/år. Dessa är mängder som motsvarar den genomsnittliga dygnsförbrukningen.

Ifall planlösningen förverkligas kommer områdets el- och energiförbrukning att stiga kännbart. I samband med delgeneralplaneringen har gjorts en ekoeffektivitetsuredning, i vilken områdets värmeproduktionsformer preliminärt uppskattats. Enligt utredningen kan huvudparten av uppvärmningsbehovet för nybyggnaderna i Tallmo tillgodoses med fjärrvärme, tack vare det tätbebyggda stationsområdet och Tallmos fördelaktiga geografiska läge. Intill "ringgatans" östra underfart harv reserverats ett ET-område för en ny värmecentral, som skulle fungera huvudsakligen som reserv- och toppbelastningsanläggning. I de första skedena av Tallmos utbyggnad kan centralen även fungera som områdets egentliga värmekälla. I samband med detaljplaneringen av planområdet kommer man att närmare studera utvecklingsbehoven visavi utvecklandet av eldistributionsnätet, såsom placeringen av nya transformatorer och göra behövliga utrymmesreservationer.

7.1.11 Konsekvenser visavi miljöstörningar

Planlösningen medför i sig inga anmärkningsvärda miljöstörningar på området, eftersom de flesta störande funktionerna (såsom bana och vägar) redan finns där. Trafikmängderna kommer naturligtvis att öka när planlösningen förverkligas och därigenom även vägtrafikbullret åtminstone i någon mån. Nya miljöstörande verksamheter har inte angetts i planlösningen med undantag för T-området intill Kervovägen, vilket innebär en utvidgning norrut av Bastukärr arbetsplatsområde. Till de delar, där delgeneralplanen anger nytt bostadsbyggande eller annan för störningar känslig verksamhet på område med miljöstörningar, har i planen intagits nödvändiga bestämmelser om beaktandet och minskandet av störningarnas konsekvenser i detaljplanerings- och genomförandeskedena.

Längs Mårtensbyvägen och banan är en del bostadsområdena belägna delvis på bulleromräde. I detaljplaneringsskedet kan bostadsbyggnaderna på södra sidan av Mårtensbyvägen och järnvägsbanan placeras i vägens/banans riktning så, ett de fungerar som bullerskydd. Norr om banan är det möjligt att placera parkeringsplatser mellan bostadsbyggnaderna och banan, varigenom garagen eller biltaken dämpar bullret – därvid ökar också avståndet mellan banan och bostäderna. Till impregneringsanläggningen (TY) intill bosättningen riktar sig tidvis tung långtradartrafik (ca 10 bilar/dygn), vilket medför vissa störningar för bredvidliggande bostadsområden. I planen har man strävat efter att minska de potentiella bullerolägenheterna från impregneringsanläggningen för de intilliggande bostadsområdena genom att till västra sidan av anläggningen anvisa en skyddsgrönzon (EV) samt genom att låta området öster om TY-området mellan bostadsområdet och impregneringsanläggningen stå kvar som obebyggda MU- och VL-områden.

De nya bebyggelseområden som ligger intill järnvägen, innanför samlarringen, är belägna delvis eller helt inom banans vibrationszon. Pga. vibrationer från järnvägen förutsätter byggnader inom 50 m avstånd från närmaste spår betydande åtgärder för att dämpa eller förhindra vibrationerna.



Tågtrafiken på banan som går genom Tallmo medför buller- och skakningsolägenheter för områdena nära banan. Buller- och skakningsolägenheterna kan emellertid förhindras genom rätt slags lösningar för planeringen och genomförandet.

7.2 Konsekvenser för naturen och naturmiljön

7.2.1 Konsekvenser för landskapet

Byggande enligt delgeneralplanen förändrar radikalt landskapsbilden i Tallmo. Byggandet har likväl placerats på områden som enligt landskapsutredningen lämpar sig väl för bebyggelse. De landskapsmässigt värdefulla åkerlandskapen har lämnats utanför byggandet och då odlingsverksamheten fortgår förblir de öppna landskapsrum. Bebyggandet av de omfattande utfyllnads- och avverkningsområdena söder om banan kommer att förbättra tätorts- och landskapsbilden jämfört med nuläget.

7.2.2 Konsekvenser för naturförhållandena och naturskyddet

Största delen av delgeneralplaneområdet förblir jord- och skogsbruksområden – så i synnerhet norr om Mårtensbyvägen.

De i naturutredningarna identifierade värdefulla naturobjekten har utmärkts med planbeteckningar som motsvarar objektets karaktär och värde (ge-, luo-1, luo-3 -beteckningar). Merparten av naturobjekten på den norra sidan av den nuvarande järnvägen (tot. 17 objekt) finns i sammanhängande, vidsträckta MY-områden som faller utanför de områden som byggs tätt. Två objekt finns i ett M-område (det ena är ett luo-2-objekt det andra är ett luo-1-objekt). Den mest värdefulla naturhelheten, del av skogsåsen Degerberget (luo-1/88/89/90/91) anvisats som naturskyddsområde i planen (SL). Bevarandet av objekten är sålunda tryggat åtminstone när det gäller delgeneralplanen.

På järnvägens södra sida är alla luo-3 -områdena (åkergrodans revir) belägna på grönområden – två av dem intill rymliga grönkorridorer. Bevarandet av åkergrodan på området torde därmed vara tryggat. Av luo-1 -områdena (6 st.) är två bevarade på grönområden och fyra på bebyggelseområden (tre på A-områden och ett på EG-2 -område). Av de värdeobjekten som är belägna på bostadsområden kan åtminstone det mindre (luo 1a/125) lätt beaktas och de större åtminstone delvis beaktas i detaljplaneringen. Objekten bör inventeras noggrannare i samband med detaljplaneringen. På basis av inventeringen bedöms och sammanjämkas den i delgeneralplanen avsedda markanvändningen med naturvärdena. Av luo-2 -objekten (6 st) är ett beläget på område med i kraft varande detaljplan, två på grönområden (MU-1 eller MY) och tre på bostadsområden. Av de sistnämnda kan det minsta lätt bevaras, medan två förhållandevis omfattande lundartade skogar (en lundartad sluttningsskog och ett tidigare odlingsområde som håller på att återgå till lund) inventeras på nytt i detaljplanläggningsskedet. Objekten kan delvis bevaras.

De viktigaste och mest omfattande ornitologiska objekten är belägna på MY-områdena norr om järnvägen. På samma områden finns även skogar lämpade för flygekorrar – sådana har dock inte påträffats i Tallmo. Dessa MY-områden bildar mycket vidsträckta och sammanhängande skogsmarker och tryggar naturens mångfald på området. Dessa skogsmarker fungerar likaså som en bred ekologisk korridor i planområdets östra del.

Det ornitologiskt intressantaste åkerområdet öster om Sandbacka bevaras i nuvarande användning som odlingsmark.

7.2.3 Konsekvenser för mikroklimatet

Bostadsområdena är huvudsakligen belägna på områden med fördelaktigt mikroklimat, såsom i torra och soliga sluttningar. Norrsluttningarna samt de frostkänsliga låglänta och fuktiga dalgångarna har huvudsakligen lämnats utanför byggnationsområdet. En del av bostadsområdena (A) intill järnvägen ligger dock i eller i skuggan av en norrsluttning. På detta område bör i detaljplaneskedet särskild uppmärksamhet fästas vid byggnadernas placering och gruppering så att ett gynnsamt mikroklimat skapas.

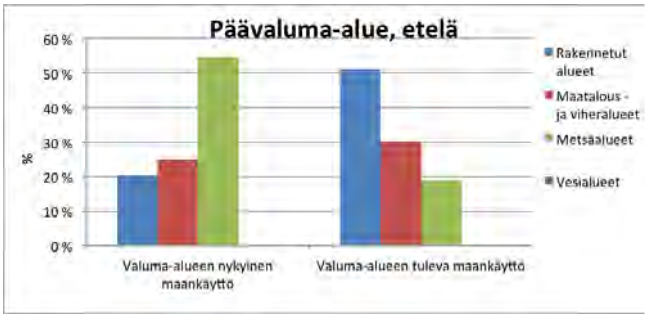
7.2.4 Konsekvenser för vattendragen och hydrologin

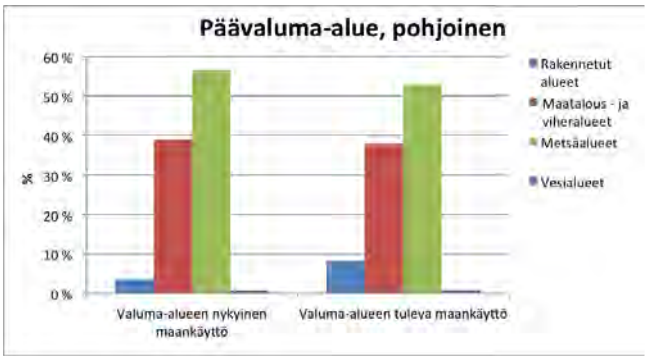
Beträffande dagvattnet sker de största förändringarna i Ollbäckens avrinningsområde i områdets södra del, där totalmängden av ytor som inte släpper igenom vatten (de sk. TIA-värdena) kan maximalt fördubblas och flödeskoefficienterna tredubblas jämfört med nuläget (flödeskoefficienten beskriver dagvattenflödets andel av regnmängden i ett enstaka regntillfälle). På Kumbäckens avrinningsområde i planområdets norra del är markanvändningens inverkan liten jämfört med det södra avrinningsområdet. Dagvattnens huvudsakliga utflödesrutter Ollbäcken och Kumbäcken förblir i huvudsak öppna fåror. Dessa löper huvudsakligen genom planens grön- eller skyddsområden. På vissa platser måste fårorna ändå flyttas och vid behov på korta sträckor förläggas i rör, eftersom t.ex. underfarterna under järnvägsbanan bryter Ollbäckens ena huvudfåra.

Dagvattnen från planområdet leds till Sibboån, som är Natura-område. Ifall åtgärderna för dagvattenhanteringen förverkligas enligt dagvattenutredningen och planbestämmelserna och man därigenom kan förhindra att fasta ämnen transporteras från utbyggnadsområdena till Sibboviken, borde byggande i enlighet med delgeneralplanen inte försvaga Sibboåns ekologiska tillstånd. Enligt dagvattenutredningen bör särskild uppmärksamhet fästas vid den kvalitativa kontrollen av dagvattnen från de tätbebyggda områdena och livligt trafikerade områdena och metoderna för vattenhanteringen bör i det detaljerade planeringsskedet väljas så, att en tillräcklig reningsgrad uppnås. En rekommenderad lösning är t.ex. att anlägga biologiska fördröjningsområden innan vattnet släpps ut i huvudfårorna. På riskområden såsom större parkeringsfält och industritomter bör dagvattnen rengöras med åtminstone oljefiltrering innan de släpps ut i terrängen.

På Nygårds grundvattenområde anvisas endast begränsad bebyggelse (18 fritidsbostäder) på ett område, där enligt tillgängliga uppgifter marknivån är många meter högre än grundvattennivån. Därtill har bestämts att byggnaderna på grundvattenområde (pv-1) skall anslutas till vattenförsörjningsnätet. Golfverksamheten fortsätter enligt planlösningen också i framtiden på det nuvarande området Enligt av Finlands Golfförbund uppgjorda utredningar har kväve- och fosforutsläppen från golfbanor konstaterats vara betydligt mindre än från jordbruket.

På Ollbäckens grundvattenområde kan en omfattande utbyggnad minska på bildandet av grundvatten. Bebyggelseområdenas maximiexploateringsgrad samt planbestämmelserna angående dagvattenhantering torde dock trygga en tillräcklig infiltrering av regn- och smältvatten i jordmånen. Därtill torde de stränga grundvattenbestämmelserna i planen säkra grundvattnens kvantitet och kvalitet i tillräcklig grad. På Ollbäckens grundvattenområde år det möjligt att bygga jordvärmeanläggningar, men det förutsätter tillstånd - beviljandet av tillstånd ankommer i byggnadsskedet på byggnadstillståndsmyndigheten.





Markanvändningen inom de primära avva ningsområdena i dag och efter planens genomförande (FCG Oy, 2012).

7.2.5 Konsekvenser för jord-och skogsbruk

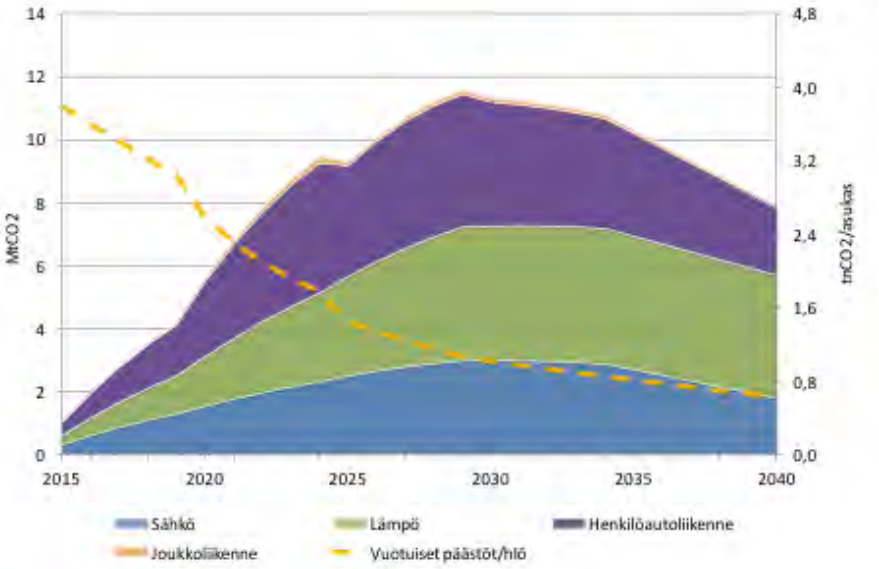
Alla nuvarande vidsträckta åkermarker kan bevaras i odlingsbruk. Planbestämmelserna för dessa är MA och MT. De små, nu odlade åkerlotterna inom bebyggelseområdena ändras i huvudsak till grönområden (VL). Skogsmarkerna utanför bebyggelsen förblir som skogsbruksområden. På skogsmarker med särskilda miljövärden (MY) eller särskilt behov att styra friluftslivet (MU) gäller dock begränsningar i skogsbruket enligt MBL 128 §.

7.2.6 Konsekvenser för klimatförhållandena

I samband med planarbetet har gjorts en ekoeffektivitetsutredning, i vilken planlösningens konsekvenser med tanke på energieffektivitet och utsläpp bedömdes.

Enligt Gaia Oy:s ekoeffektivitetsgranskning bildas planområdets totala koldioxidavtryck av energiförbrukningen i byggnadsstocken, trafiken och byggandet. Byggandet har lämnats utanför analysen. I slutet av den studerade tidsperioden år 2040 härstammar största delen av växthusgasutsläppen från byggnadernas energiförbrukning. Trafikens andel är då ungefär en fjärdedel av totalutsläppen. Utsläppen från fordonstrafiken dominerar de trafikrelaterade utsläppen under hala den granskade perioden. Genom att skapa fungerande kollektiv- och lättrafikförbindelser, god basservicenivå samt bygga energieffektiva byggnader kan man bäst påverka ekoeffektiviteten inom planområdet och minimera koldioxidavtrycket. Utövermed hjälp av byggnadernas energieffektivitet och kollektivtrafiken kan man påverka kli-

matinverkan genom att främja alternativa, lokala och förnybara energiformer såsom solenergi. Utsläppen från ett bostadsområde beroräven på utsläppen vid produktionen av bl.a. fjärrvärme och nätelektricitet samt utvecklingen i trafikmedlens teknologi och utsläpp.



De sammanräknade utsläppen från trafi ken och byggnadsbeståndet i Tallmo under perioden 2015–40. De årliga totalutsläppen uppskattade på basis av delgeneralplanen har visats som en kumulativ graf och de motsvarande värdena på den vänstra axeln. Utvecklingen av utsläpp per invånare har åter visats med en streckad linje och de motsvarande värdena på en högra axeln. Utsläpp föranledda av den befi ntliga bosättningens energikonsumtion eller de nuvarande invånarnas trafi k har inte beaktats i fi guren (Gaia Consulltng Oy, 2013).

7.3 Konsekvenser för hygieniska förhållanden och trygghet

7.3.1 Konsekvenser för trafiksäkerheten

I planlösningen har föreslagits ett hierarkiskt strukturerat gatunät samt avlägsnande av plankorsningar mellan bil- och tågtrafik, vilket förbättrar trafiksäkerheten. Även en hastighetssänkning med hjälp av rondeller och korta raksträckor enlig planlösningen ökar tryggheten. De ur trafiksäkerhetssynvinkel farligaste väganslutningarna har i delgeneralplanen föreslagits flyttas till platser med bättre siktförhållanden. En noggrannare gatuplanering med åtgärder för förbättrande av trafiksäkerheten kommer dock att göras i detaljplanläggnings- och gatuplaneringsskedet.

På området innanför "ringgatan" är det möjligt att förverkliga en kvartersstruktur, där biltrafiken till bostadskvarteren sköts utifrån, varigenom lättrafiken inom bostadsområden kan ordnas smidigt och m.l.m. bilfritt. Ett tätt lättrafiknät förbättrar tryggheten för fotgängare och cyklister.

När plankorsningar med spårtrafiken tas bort och ändras antingen till under- eller överfarter i enlighet med delgeneralplanen förbättras trafiksäkerheten i området eftersom risken för storolyckor med containertåg inblandade minskar betydligt (Gaia Consulting Oy, 2010). Delgeneralplanen minskar risken för en storolycka också indirekt, eftersom den nuvarande bansträckan renoveras grundligt för att även tjäna personspårtrafiken och på det sättet minskar även risken för urspårning. Vidare torde man i framtiden justera hastighetsbegränsningarna för tågen även på den sträcka som går igenom Tallmo tätort. Delgeneralplanen i sig ökar inte risken för storolyckor eftersom inga sårbara funktioner, såsom daghem och skolor, har anvisats i närheten av banan.

7.3.2 Konsekvenser för människornas levnadsförhållanden, hälsa och sociala miljö

En god levnadsmiljö är viktig för människans välbefinnande. I den ingår miljöestetik, trygghet, sundhet, trivsel, sociala kontakter och tillgänglighet till service. Buller- och vibrationsstörningar från trafik och industri samt serviceutbudets inverkan (kommersiell och offentlig service, kollektivtrafik) har behandlats under punkt 7.1 De nuvarande invånarnas levnadsmiljö kommer i och med förverkligandet av delgeneralplanen att förändras radikalt. En del av invånarna kan uppleva förtätningen av bymiljön och minskningen av obebyggda områden som en negativ förändring trots att serviceutbudet förstärks betydligt i och med den nya bosättningen. "Den egna friden" som många invånare uppskattar torde likväl kunna upprätthållas också i framtiden på småhusområdena utanför den täta centrumkärnan.

7.3.3 Konsekvenser för miljöns renhet

Enligt Nylands NTM-centrals publikation ”Ilmanlaatu Uudellamaalla vuonna 2010” (Luftkvaliteten i Nyland år 2010) härstammar största delen av luftutsläppen (kväveoxider, kolmonoxid och avdunstande organiska föreningar) i Sibbo från trafiken. Också i tätorter såsom Nickby kan halterna stiga högt. Enligt mätningarna har halterna i Nickby ändå hållit sig under gränsvärdena. På planeringsområdet är trafiken längs Kervovägen den största utsläppskällan, trafiken längs Mårtensbyvägen en betydligt mindre.

I och med utbyggandet av delgeneralplaneområdet kommer biltrafikens volym att öka också på Mårtensbyvägen mitt i bosättningen samt på andra samlargator i området – men uppenbarligen inte så mycket, att utsläppen skulle ha betydande konsekvenser; jfr. nuläget i Nickby. Därtill kommer utsläppen tack vare bilteknikens utveckling att minska avsevärt i framtiden. Delgeneralplanen möjliggör goda kollektivtrafikförbindelser och god basservice, vilket minskar på biltrafiken och dess utsläpp. Kervovägen och de kringliggande industriområdena jämte eventuella luftföroreningar är belägna långt ifrån bosättningen.

Värmecentralen som tjänar som reserv- och toppbelastningsanläggning kommer att vara belägen nära bostadskvarter. När området är utbyggt, kommer reservvärmecentralen att vara i bruk endast vid stark köld. Endast under de första åren torde värmecentralen tjäna som egentlig värmeproducent för Tallmo. För närvarande kan man inte säga vilket värmecentralens bränslematerial kommer att vara. Centralens skorsten kommer dock att dimensioners så, att riktvärdena för utsläpp inte överstigs.

7.4 Konsekvenser för olika invånargruppers verksamhetsförutsättningar i närmiljön

Områdets invånarantal kommer att stiga från nuvarande ca 1 300 till ca 14 300. Tillgången till skolor och annan närservice, de mångsidiga bostadsområdena och fritidsaktiviteterna samt de vidsträckta rekreations- och friluftsmarkerna kommer förmodligen att locka inflyttare i alla ålderskategorier till området. Det kännbart förbättrade lättrafiknätet, den eventuella persontågstrafiken och det förtätade busstrafiknätet underlättar rörligheten för i synnerhet invånare utan bil (barn, åldringar). Även de i takt med utbyggandet allt mångsidigare när- och kommersiella tjänsterna förbättrar boendeförhållandena för icke-bilburna tallmobor.

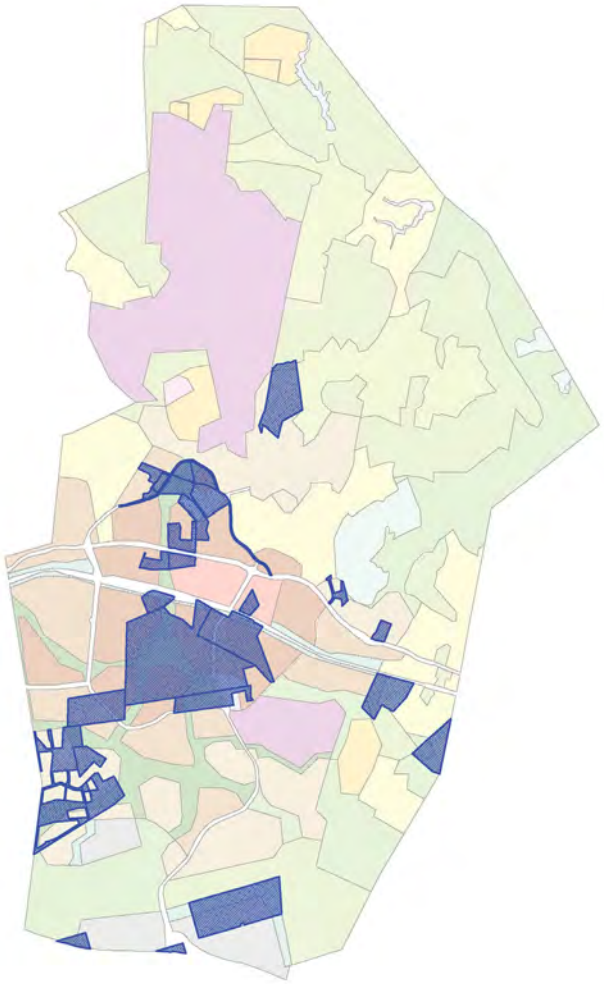
7.5 Ekonomiska konsekvenser

Utnyttjandet av existerande konstruktioner såsom föreslås i delgeneralplanen skapar ekonomisk grund för utvecklandet och förtätningen av markanvändningen.

De nya invånarna och företagen som planen möjliggör förstärker kommunens ekonomi och stöder den ekonomiska aktiviteten i området. Ett tillräckligt befolkningsunderlag skapar förutsättningar för nya tjänster och affärer.

En tillräckligt effektiv och tättbebyggd kvartersstruktur skapar grund för utbyggnaden av vattenförsörjning och annan infrastruktur. Saneringen av den nuvarande pumpstationen i Tallmo kommer att kosta ca 150 000-200 000 euro.

Kommunen har förhållandevis omfattande markägor söder om järnvägsbanan. Största delen av de områden som skall detaljplaneras är dock i privat ägo, varför genomförandet av delgeneralplanen förutsätter inköp av vidsträckta markområden i kommunal ägo.



Kommunens markägor på planområdet. Målet för det totala invånarantalet är 14 300, varav 1 300 är nuvarande invånare. Av de nya invånarna beräknas ca 3300 lokaliseras till områden i kommunens nuvanrande ägo.

Byggandet av flera nya underfarter under järnvägen höjer kostnaderna för utbyggandet av området. I alla underfartstunnlar är det nödvändigt att installera pumpar för dränering av dag- och grundvatten.

I kollektivtrafik- och markanvändningsutredningen över Kervo–Nickby-zonen har uppskattats, att inledandet av persontrafik mellan Kervo och Nickby förutsätter investeringar i banan och stationerna för ca 12 miljoner euro.

Vid sidan av detta arbete har kostnaderna för trafiknätet enligt delgeneralplanen uppskattats preliminärt (Sito Oy, 2014). Enligt en grov uppskattning uppgår de totala kostnaderna till ca 39 miljoner euro. Kostnaderna fördelar sig enligt följande (jordbyggnadskostnadsindexet (MAKU) 136,30 (2005=100)):

Taulukko 3 Liikenneverkon kustannukset

Hankeosa	€/yks	yks	Määrä	Kustannus €
Kiertoliittymä, katu	170 000	kpl	6	1 020 000
Kokoojakatuväylä+kevytliikenne	1 550	m	7 000	10 850 000
Pääkatuväylä+kevytliikenne	1 780	m	5 000	8 900 000
Erillinen kevyen liikenteen väylä	680	m	3 000	2 040 000
Ajoneuvoliikenteen alikulku	5 700 000	kpl	2	11 400 000
Kevyen liikenteen alikulku	2 300 000	kpl	2	4 600 000
YHT				38 810 000

7.6 Konsekvenser för Kervo

Enligt trafikprognoserna kommer ca 70 % av den trafik Tallmo genererar att rikta sig västerut. De naturliga trafikförbindelserna i området till bl.a. Lahtis motorväg (riksväg 4) och Lahtisvägen (landsväg 140) löper via väg- och gatunätet i Kervo. På Kervosidan ökar fordonstrafiken i synnerhet på Kervovägen (landsväg 148) samt förbindelsen Mårtensbyvägen/Borgåvägen.

På Kervovägen väster om Kyllästämövägen upp mot Tallmo kommer trafikmängderna att intill år 2035 öka med ca 4 500 fordon om dygnet. Samtidigt kommer enligt prognosen trafiken från Bastukärrs logistikområde västerut längs Kervovägen att öka med ca 7 000 fordon per dygn. I det prognostiserade läget kommer trafikbelastningen på landsväg 148 att öka till ca 20 000 fordon i dygnet väster om landsväg 140, och till ca 28 000 i dygnet väster om landsväg 140. De växande trafikvolymerna förutsätter att fil- och anslutningslösningar genomförs så snart som möjligt enligt vägplanen för landsväg 148 i Kervo. Därtill är det anledning att förbereda sig för en eventuell förbättring av vägen till en fyrfilig väg från anslutningen vid Kyllästämövägen västerut ända till korsningen med Lahtisvägen (lv 140) efter år 2035.

På förbindelsen Mårtensbyvägen/Borgåvägen skulle trafikvolymerna över gränsen mellan Sibbo och Kervo öka med ca 3 700 fordon i dygnet fram till år 2035 till följd av den nya markanvändningen i Tallmo. Trafikvolymen på Borgåvägen skulle enligt prognosen öka till ca 7 900–10 800 fordon i dygnet. Den nuvarande tvåfiliga leden har en förmedlingsförmåga som räcker till ör denna trafikbelastning. Det kan uppstå behov av att förbättra anslutningarna. Anslutningen mellan Borgåvägen och landsväg 140 bör förses med trafikljus för att höja förmedlingsförmågan. Genom åtgärder för att lugna ner trafiken kan man förebygga konsekvenserna av de växande trafikvolymerna och även påverka valet av rutt mellan Borgåvägen/Ahjontie.

För Ratatie på Kervosidan förutspås i basprognosen en trafikvolym på ca 3 400 fordon i dygnet, vilket inte ännu skulle innebära någon nämnvärd förändring jämfört med nuläget. Om genomfart via Terästie var möjlig till stadsdelen Ahjo i Kervo, skulle ca 2 700 fordon av Tallmotrafiken gå över denna förbindelse varje dygn. Merparten av trafiken skulle fortsätta via Ahjontie till anslutningen till landsväg 140.

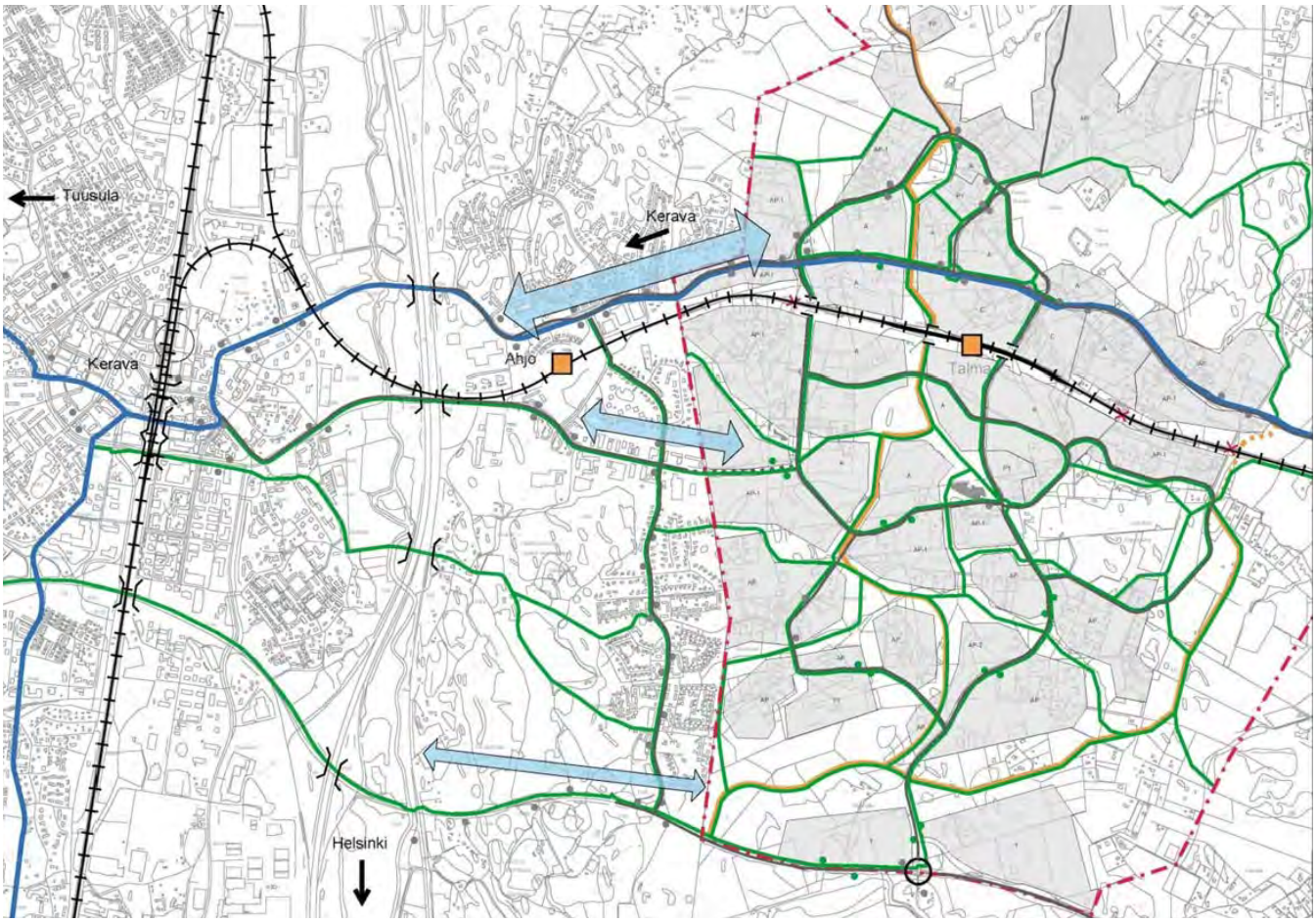
Persontrafiken på sträckan Kervo-Nickby minskar volymen av den fordonstrafik som korsar gränsen mellan Sibbo och Kervo med ca 3 500 fordon per dygn. Effekten är betydande särskilt på Mårtensbyvägen/Borgåvägen, men kan skönjas klart även på landsväg 148. Att trafikvolymen minskar på de belastade anslutningarna (lv 140, lv 148, Borgåvägen, Ahjontie) innebär att trafiken löper smidigare särskilt under rusningstimmarna.

Ökningen i antalet invånare i Tallmo ökar även efterfrågan på kollektivtrafik och innan persontågtrafiken startar åt Nickbyhållet (antagandet är år 2025) kommer även efterfrågan på infartsparkering på stationen i Kervo att öka. För närvarande är det komplicerat att förutspå efterfrågan på infartsparkering som används till fullo. Vid stationen i Kervo finns det ca 420 infartsparkeringsplatser för bilar och enligt en parkeringsundersökning som gjordes år 2012 används 7 % av dem av sibbobor (ca 30 bilister).

Den ökning i efterfrågan som beror på Tallmoområdet uppskattas till högst 40–50 bilplatser fler år 2025. Uppskattningen fås genom att man i trafikmodellen granskar volymen på den trafik som går från Tallmo till Helsingfors innerstad och andra ställen längs huvudbanan, som alltså bildar en potentiell målgrupp för infartsparkeringen. Vid uppskattningen har man beaktat att 90 % av efterfrågan realiseras dagligen, och att 30 % av bilisterna behöver bil dagligen i sitt arbete och därför inte kan övergå till att anlita kollektivtrafiken. De

infartsparkerare som kommer från Sibbosidan medför alltså år 2025 en daglig trafikstockning på ca 150 fordon på gatorna nära Kervo station. Detta motsvarar ca 1,5-4 % av de prognostiserade trafikvolymerna på gatorna i stationsregionen, beroende på gatuavsnitt.

När persontrafiken inleds på bansträckan Kervo-Nickby, flyttas efterfrågan på infartsparkering till största delen från Kervo till stationerna i Tallmo och Nickby, varvid motsvarande antal bilplatser frigörs i Kervo.



Huvudförbindelserna för den lätta trafiken från Tallmo i riktning mot Kervo. Källa: Sito Oy, 2014.

8. Utredningar och källor

Entinen maankaatopaikka Talmantie 294, Sipoo – Koekuoppatutkimus. Ramboll, 14.6.2012

Finavia Oyj – Ympäristöraportti 2011. Finavia Oyj, 1.3.2012

Ilmailulaitos Finavia, Helsinki- Vantaan lentoasema - Lentokoneiden melu kehitystilanteessa 2025. Finavia, 30.4.2008

KUUMA-kuntien kehityskuva 2035/2050 – KUUMA-alueen vyöhykkeisyys sekä keskusten luonne ja potentiaali, luonnos 13.8.2012. Pöyry, 13.8.2012

Kerava-Nikkilä -vyöhykkeen joukkoliikenne- ja maankäyttöselvitys. Leskinen T., Huhtinen T., Veijovuori S., Nykänen J. Sito-konsultit Oy, 2005.

Sipoo: Manneralueen esihistoriallisen ajan ja saariston esihistoriallisen sekä historiallisen ajan muinaisjäännösten inventoinnit. Koivisto S., Museovirasto, 2007.

Sipoo - Talma Kalkberget, Talman osayleiskaava-alueen inventointi 27.-28.10. 2011. Vuoristo K., Museovirasto, kulttuuriympäristön hoito, arkeologiset kenttäpalvelut, 2011

Sipoon kunnan kulttuuriympäristö- ja rakennusperintöselvitys Arkkitehtitoimisto Lehto Peltonen Valkama Oy & Ympäristötoimisto Oy, 2006

Sipoon Talman osayleiskaava-alueen luontoselvitykset vuonna 2010. Nieminen M., Erkinaro M, Makkonen H., Niiranen S., Nupponen K, Schrader M., Sundell P. Faunatica Oy, 2010

Sipoon Talman osayleiskaava-alueen linnusto- ja viitasammakkoselvitys vuonna 2011. Nieminen M., Niiranen S., Saarikivi J. Faunatica Oy, 2011

Sipoon Talman osayleiskaavan ekotehokkuustarkastelu. Pesola A., Ryynänen E., Vehviläinen I., Vanhanen J. Gaia Consulting Oy, 2013

Sipoon opetustoimen palveluverkko – Selvitys tulevaisuuden kouluverkkovaihtoehdoista. Oy Audiapro Ab, 2010

Sipoon kaupan palveluverkkoselvitys 2025. FCG Oy, 28.10.2010

Sipoonjoki – Sipoonjoen ja sen sivupurojen kalataloudellinen kartoitus ja kunnostustarve-ehdotukset. Juvonen, M. & Vainio, S. Itä-Uudenmaan ja Porvoonjoen vesien- ja ilmansuojeluyhdistys ry, 2008

Sipoon pohjavesialueiden suojelusuunnitelma. Sipoon kunta, Tuusulan seudun vesilaitoskuntayhtymä & Uudenmaan ympäristökeskus, 15.1.2009

Sipoon ja Keravan sauma-alueen liikenne-ennuste. Talman osayleiskaava ja Bastukärr II ja III asemakaavat. Strafica, 10.5.2013

Sipoon tieliikenteen meluselvitys 2010. WSP Finland Oy

Soranottoalueet Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan pohjavesialueilla. Uudenmaan ympäristökeskus – monisteita nro 121, 2003

Talman osayleiskaava-alueen hulevesiselvitys. Harilainen L. FCG Oy, 2012

Talman osayleiskaava – liikennemuistio: joukkoliikenne. Kerokoski A. Sito Oy, 2012

Talma-Nikkilä -rataosuus, Sipoo: raideliikenteen meluselvitys. Promethor Oy, 2010.

Talma-Nikkilä -rataosuus, Sipoo: raideliikenteen tärinäselvitys. Promethor Oy, 2010

Talman osayleiskaava-alue. Kerava-Porvoo rautatien alituspaikkojen rakennettavuusselvitys. Insinööritoimisto Severi Anttonen Ky, 8.8.2012 ja päivitys 16.4.2013

Talman osayleiskaava-alue. Vesihuollon yleissuunnitelma. Insinööritoimisto Severi Anttonen Ky, 22.4.2013

Talman osayleiskaava, liikenneselvitys. Liikennesuunnitelma, päivitys. Sito Oy, 12.5.2014

VAK-suuronnettomuusselvitys maankäytön suunnittelun näkökulmasta: Nikkilän rataosuus ja tasoristeykset. Gaia Consulting Oy, 2010.

Bilagorna till beskrivningen

Bilaga 1. Program för deltagande och bedömning
Bilaga 2. Sammandrag av responsen på strukturmodellerna
Bilaga 3. Sammandrag av responsen på det preliminära planutkastet
Bilaga 4. Delgeneralplaneutkastets responsrapport
Bilaga 5. Delgeneralplaneförslagets bemötanderapport
Bilaga 6. Promemoria från förslagsskedets myndighetssamråd
Bilaga 7. Det korrigerade delgeneralplaneförslagets bemötanderapport
Bilaga 8. Beskrivning av naturobjekten på delgeneralplaneområdet
Bilaga 9. Ekoeffektivitetsutredning för delgeneralplanen för Tallmo
Bilaga 10. Trafikplanering för Tallmo delgeneralplan, Sito
Bilaga 11. Trafikprognos för gränsområdet mellan Sibbo och Kervo, Strafica
Bilaga 12. Dagvattenutredning för delgeneralplanen för Tallmo
Bilaga 13. Vattenförsörjningsplan för delgeneralplanen för Tallmo


sipoo
sibbo